

إجراءات حجز التحفظي على السفن

في النظام السعودي

"دراسة مقارنة بالقانون المصري"

إعداد الباحث

أحمد جمعان محمد المالكي

قسم الأنظمة – كلية الإدارة والاقتصاد-

جامعة الملك عبد العزيز- المملكة العربية السعودية

a.g@ao-lawyers.com

ملخص

إجراءات حجز التحفظي على السفن في النظام السعودي
"دراسة مقارنة بالقانون المصري"

أحمد جمعان محمد المالكي

قسم الأنظمة – كلية الإدارة والاقتصاد- جامعة الملك عبد العزيز- المملكة
العربية السعودية

a.g@ao-lawyers.com

لا شك فيه إن السفينة هي أحد أهم العناصر التي تشكل الذمة المالية للشخص، طبيعي كان أم اعتباري، حيث تتمتع السفينة بقيمة مالية ضخمة نظراً لضخامتها وصعوبة وتعقد صناعتها وبقدر هذه الأهمية للسفينة تتشكل أهمية إجراء حجز التحفظي عليها حيث يعتبر أخطر الإجراءات التي يمكن أن يتخذها الدائن ضد مدينه.

ويسعى البحث إلى تحقيق الأهداف الآتية:

- ١- إبراز أحكام وقواعد حجز التحفظي الواردة في قوانين المرافعات ونظام التنفيذ.
- ٢- بيان الطبيعة القانونية للسفينة للترقية بينها وبين غيرها من المنشآت البحرية.
- ٣- إلقاء الضوء على نصوص الحجز التحفظي الواردة في نظام المحكمة التجارية السعودي بمقارنتها مع نصوص الحجز التحفظي على السفينة في قانون التجارة البحرية المصري.
- ٤- بيان أوجه القصور في النصوص القانونية التي تنظم أحكام وقواعد الحجز التحفظي على السفينة.

وقد خلص البحث إلى نتائج، أهمها:

- ١- إن توقيع الحجز التحفظي على أموال المدين هو إجراء وقائي يتخذه الدائن دون وجود سند تنفيذي بيده يهدف الدائن الحاجز من ورائه إلى إجبار المدين على تقديم الكفالة لضمان الوفاء بدينه.
- ٢- أن توقيع الحجز التحفظي على أموال المدين هو إجراء خطير يتحمل الدائن الحاجز تبعه مسئوليته القانونية إذا حكم القضاء بإلغاء الحجز أو أعتبر الحجز التحفظي تعسفياً وكيدياً.
- ٣- أن النظام السعودي أجاز الحجز التحفظي على العقار، وذلك تقديراً منه لأهميته في المنازعات العقارية.
- ٤- أن أهمية توقيع الحجز التحفظي على السفينة تظهر بوضوح للدائن الذي لا يملك سناً تنفيذياً يمكنه من إيقاع الحجز التنفيذي مباشرة اقتضاء لحقوقه.

ومن خلال هذا البحث أوصي الباحث بما يلي:

- ١- تفعيل قسم الحجز والتنفيذ الذي نص عليه نظام المرافعات الشرعية ولائحته التنفيذية.
 - ٢- توحيد الجهة المختصة بالحجز التحفظي ولتكن محصورة فقط بين المحكمة العامة من جهة والدوائر التجارية في ديوان المظالم من جهة أخرى.
 - ٣- ضرورة سعي المنظمات والهيئات الدولية القانونية إلى تفعيل اتفاقية جنيف المبرمة عام ١٩٩٩م والخاصة بالحجز التحفظي على السفينة وذلك لكونها أحدث الاتفاقيات الدولية في هذا الشأن.
 - ٤- تعديل نظام المحكمة التجارية السعودي أو استبداله بنظام جديد يتوافق مع التطور التشريعي الذي تشهده المملكة العربية السعودية.
- الكلمات المفتاحية: إجراءات الحجز التحفظي- دراسة مقارنة- السفن في النظام السعودي- القانون المصري".

Abstract:
**Procedures of Preventive Seizure of Ships in the Saudi
System**
"A Comparative Study of Egyptian Law"
Ahmed Jamaan Mohammed al-Maliki
**Department of Systems - Faculty of Management and
Economics - King Abdul Aziz University - Saudi Arabia**
a.g@ao-lawyers.com

There is no doubt that the ship is one of the most important elements that constitute the financial discharge of the person, whether natural or legal, where the ship has a huge financial value because of the magnitude and difficulty and complexity of its manufacture and as important to the ship is the importance of making a preventive seizure on it is considered the most serious actions that can be taken by the creditor Against the city.

The research aims to achieve the following objectives:

١. Highlight the provisions and rules of preventive detention contained in the laws of pleadings and the system of execution.
- ٢ - A statement of the legal nature of the ship to distinguish between it and other maritime installations.
- ٣ - shed light on the provisions of the provisional seizure contained in the Saudi Commercial Court system compared with the provisions of the provisional seizure of the ship in the Egyptian Maritime Trade Law.
٤. Defining the deficiencies in the legal texts governing the provisions and rules of preventive detention on the ship.

The research concludes with the following results:

١. The precautionary attachment of the debtor's property is a preventive measure taken by the

creditor without an executive deed in his hand. The barrier creditor is intended to compel the debtor to provide bail to ensure the fulfillment of its debt.

٢. The provisional seizure of the debtor's property is a serious procedure for which the detaining creditor bears its legal responsibility if the judiciary decides to cancel the seizure or considers the seizure as arbitrary and malicious.
- ٣ - The Saudi regime authorized the provisional seizure of the property, in recognition of its importance in real estate disputes.
٤. The importance of the precautionary seizure of the ship is clearly demonstrated to the creditor who does not have an executive deed to enable the execution of the executive seizure directly as necessary for his rights.

Through this research, the researcher recommended the following:

- ١- Activating the attachment and execution section stipulated in the Sharia Law and its executive regulations.
٢. Unify the competent authority of preventive detention and be confined only between the General Court on the one hand and the commercial departments of the Board of Grievances on the other.
- ٣ - The need for international legal organizations and bodies to activate the Geneva Convention concluded in ١٩٩٩ on the preventive seizure of the ship, as it is the latest international conventions in this regard.
- ٤- Amending the Saudi Commercial Court system or replacing it with a new system that conforms to the legislative development witnessed by the Kingdom of Saudi Arabia.

Keywords: Procedures of preventive detention, comparative study, ships in the Saudi system, Egyptian law.

أولاً: مقدمة البحث:

مما لا شك فيه أن أموال المدين تخضع بوصفها ضماناً عاماً للدائن لنوعين من الحجز حجز تنفيذي يتخذه الدائن الذي بيده حكم نهائي واجب النفاذ في ظل نظام المرافعات الشرعية، وحجز تحفظي يلجأ إليه الدائن الذي ليس بيده مثل هذا الحكم، أو ما أسمته القوانين المقارنة بالسند التنفيذي.

ويعتبر الحجز التحفظي هو الأكثر شيوعاً في الواقع العملي وذلك لاعتبارين في غاية الأهمية: الأول: إن الحجز التحفظي هو الإجراء الذي يباغت به الدائن مدینه قبل التصرف في أمواله وهو بذلك أولى خطوات المنازعة بين الدائن والمدين. والثاني: يتمثل في كون المدين يسارع بعد اتخاذ الحجز التحفظي ضده إلى الوفاء بحقوق الدائن قبل بيع الأموال المحجوزة.

ولما كانت السفينة هي مال منقول، يشكل عنصراً مهماً في تكوين الذمة المالية للمدين لما تحتويه من تجهيزات ومعدات، ولما لها من قيمة مالية كبيرة، ولأهمية الدور الذي تقوم به السفينة في حركة التجارة البحرية، وبالذات في مجال النقل البحري، فإن الحجز التحفظي عليها يعتبر أخطر الإجراءات التي يمكن أن يتخذها الدائن ضد المدين، ولذلك اهتمت أغلب القوانين والأنظمة بوضع نصوص خاصة تنظم أحكام وقواعد الحجز التحفظي على أموال المدين ومنها كما أسلفنا "السفينة".

والملاحظ إن نظام المحكمة التجارية قد نظم الحجز التنفيذي على السفن وذلك في الفصل الثاني من الباب الثاني (ضبط السفن وبيعها) المواد من (١٥٩ إلى ١٧٨)، أما الحجز التحفظي بوجه عام فقد نص عليه نظام التنفيذ السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/٥٣) وتاريخ (١٣/٨/١٤٣٣هـ) وذلك في المواد من (٢٣:٣٣)، وقد أقام القضاء التجاري أحكامه في الحجز التحفظي على السفن من خلال هذه المواد، وفي هذه الدراسة فضلنا الاكتفاء بالتطرق إلى الحجز التحفظي على السفن دون الحجز التنفيذي، وذلك لندرة حدوث الحجز التنفيذي في الواقع العملي كما أسلفت، ولازدياد أهمية الحجز التحفظي على السفن بازدياد أهمية السفن في العصر الحديث وازدهار حركة التجارة بشكل عام

ثانياً: أهمية البحث:

يمكن القول بأن أهمية البحث تكسب من أهمية الحجز التحفظي على السفينة الذي يعتبر من أخطر الإجراءات التي من الممكن أن تتخذ ضد السفينة، وخاصة في حالة التصادم التي ترتبها إحدى السفن الأجنبية، إذ يخشى الدائن المتضرر من هروب السفينة قبل الحصول على التعويض المناسب للأضرار التي لحقت جراء التصادم، كما أن ندرة الأبحاث القانونية في الحجز التحفظي على السفينة في النظام السعودي تزيد من هذه الأهمية خاصة في ظل التطور التشريعي الذي تشهده المملكة العربية السعودية، حيث يتوقع صدور مزيداً من الأنظمة وبالأخص في مجال التجارة بعد انضمام المملكة إلى منظمة التجارة العالمية.

ومن الجدير بالذكر أن هذه الدراسة قد سبق إعدادها في عام ١٤٢٨ هـ بغرض نيل درجة الماجستير، وقد ذكرت بنهاية المقدمة حينئذ بأن المملكة تشهد نمواً متزايداً في سن الأنظمة والتشريعات بما يواكب التحديات ومستجدات الأمور ومما صدر بعد إعداد هذه الرسالة من أنظمة تتعلق بموضوعها ما يأتي:

١- نظام التنفيذ الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/٥٣) وتاريخ ١٣/٨/١٤٣٣ هـ والذي نص في مادته (٩٦) على ما يلي (يلغي هذا النظام المواد من "السادسة والتسعين بعد المائة إلى الثانية والثلاثين بعد المائتين" من نظام المرافعات الشرعية الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٢١ وتاريخ ٢٠/٥/١٤٢١ هـ، والفقرة (ز) من المادة (الثالثة عشرة) من نظام ديوان المظالم، الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٧٨ وتاريخ ١٩/٩/١٤٢٨ هـ، وكل ما يتعارض معه من أحكام).

٢- نظام المرافعات الشرعية الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/١) وتاريخ ٢٢/١/١٤٣٥ هـ والمتضمن إلغاء البابين (الثالث) و(الرابع) من نظام المحكمة التجارية الصادر بالأمر الملكي رقم (٣٢) (بتاريخ ١٥/١/١٤٣٥ هـ).

الأمر الذي استدعي إعادة النظر من جديد وذلك بإجراء بعد التعديلات اللازمة وإدخال الإضافات اللازمة لتصبح بذلك مرجعية حديثة بما يتفق مع النصوص النظامية، مع الوضع في الحسبان مراعاة ما يستجد بعد تاريخ إصدار هذه النسخة من أنظمة جديدة أو تعديلات على الأنظمة الحالية.

ثالثاً: أهداف البحث:

يسعى البحث إلى تحقيق الأهداف الآتية:

- ٥- إبراز أحكام وقواعد الحجز التحفظي الواردة في قوانين المرافعات ونظام التنفيذ.
- ٦- بيان الطبيعة القانونية للسفينة للترفقة بينها وبين غيرها من المنشآت البحرية.
- ٧- إلقاء الضوء على نصوص الحجز التحفظي الواردة في نظام المحكمة التجارية السعودي بمقارنتها مع نصوص الحجز التحفظي على السفينة في قانون التجارة البحرية المصري.
- ٨- التطرق إلى الاتفاقيات الدولية التي أبرمت بشأن الحجز التحفظي على السفينة مع بيان نطاق تطبيقها وإجراءات الحجز التحفظي على السفينة الوارد فيه.
- ٩- بيان أوجه القصور في النصوص القانونية التي تنظم أحكام وقواعد الحجز التحفظي على السفينة.

رابعاً: خطة البحث:

- الفصل الأول: ماهية الحجز التحفظي:

- المبحث الأول: ماهية الحجز التحفظي.

- المبحث الثاني: ماهية الحجز التحفظي على السفن:
- المطلب الأول: المقصود بالسفينة من بين المنشآت البحرية الأخرى.
- المطلب الثاني: فكرة الحجز التحفظي على السفينة:
- الفرع الأول: الحجز التحفظي على السفينة.
- الفرع الثاني: السفن التي يحظر الحجز التحفظي عليها.
- الفصل الثاني: إجراءات الحجز التحفظي:
- المبحث الأول: إجراءات الحجز التحفظي.
- المبحث الثاني: إجراءات الحجز التحفظي على السفن:
- المطلب الأول: إجراءات الحجز التحفظي على السفن في النظام السعودي مقارنة بالقانون المصري.
- المطلب الثاني: إجراءات الحجز التحفظي على السفن في الاتفاقيات الدولية.
- الخاتمة: وتشمل النتائج والتوصيات.

الفصل الأول

ماهية الحجز التحفظي

تمهيد:

تنقسم الدراسة في هذا الفصل إلى مبحثين:
المبحث الأول: ماهية الحجز التحفظي.
المبحث الثاني: ماهية الحجز التحفظي على السفن.

المبحث الأول

ماهية الحجز التحفظي

في هذا الفصل نتحدث عن ماهية الحجز التحفظي من خلال التعرض لبعض الاجتهادات الفقهية في هذا السياق، وكذلك من خلال بيان أوجه الاختلاف بين الحجز التحفظي والحجز التنفيذي، وذلك على النحو التالي:

المطلب الأول

تعريف الحجز التحفظي

الحجز في اللغة بمعنى المنع والحيلولة بين الشيين^(١). وعرف فقهاء الشريعة الحجز بأنه منع الإنسان من التصرف بماله سواء كان لحفظ نفسه أو لغيره^(٢). والتحفظ في اللغة هو المحافظة على الشيء وحمايته وصيانته من العبث، وهو مأخوذ من الرعاية للشيء وحمايته من الضياع وسمي الوعاء حفاظاً لأنه يحفظ ما بداخله من ذهابه^(٣).

(١) إبراهيم بن صالح السويد، الحجز التحفظي على أموال المدين التي تحت يده، مجلة العدل، العدد (٢٧)، ص ١٨٢.

(٢) المغني لابن قدامه ٥٩٣/٦.

(٣) إبراهيم بن صالح السويد، الحجز التحفظي على أموال المدين التي تحت يده، مرجع سابق، ص ١٨٣.

وعرف البعض من فقهاء القانون المصري الحجز التحفظي بأنه (قيام الدائن بتقديم طلب اتخاذ إجراءات تحفظية على أموال المدين المحجوز عليه عن طريق وضعها تحت يد القضاء العام في الدولة للمحافظة على حقوق الدائن الحاجز لها)^(١).

وذهب البعض إلى القول بأن الحجز التحفظي عمل قانوني يقوم به المحضر بناءً على طلب الدائن لوضع مال من أموال المدين تحت يد القضاء تفادياً لخطر عدم تمكن الدائن من استيفاء حقه، خشية قيام المدين بتهريب أمواله أو إخفائها أو التصرف فيها، وهو بذلك مجرد وسيلة قانونية للمحافظة على الضمان العام المقرر للدائن على أموال مدينة الهدف منها عدم نفاذ تصرفات المدين بالنسبة للأموال المحجوزة في مواجهة الدائن طالب الحجز، إضافة إلى تقييد حق المدين في استعمال هذه الأموال أو التصرف بها^(٢).

والحجز التحفظي بذلك هو إجراء وقتي الهدف منه حفظ أموال المدين ومنعه من التصرف فيها تصرفاً يضر بمصلحة الدائن الحاجز^(٣)، وهو صورة من صور الحماية الوقائية للحق، إذ يواجه مشكلة الاستعجال والمتمثلة في خشية الدائن من قيام المدين بتهريب أمواله أو إخفائها أو بالتصرف فيها قبل التنفيذ عليها^(٤)، وفي هذا تنص المادة (٢٤) من نظام التنفيذ السعودي^(٥) على إنه (للدائن أن يطلب إيقاع الحجز التحفظي على منقولات مدينه إذا لم يكن للمدين محل إقامة ثابت في المملكة أو خشية الدائن لأسباب مقبولة اختفاء أو تهريبها).

وأما الدكتور/ أحمد أبو الوفا فعرف الحجز سواء كان تنفيذياً أم تحفظياً بأنه وضع المال تحت يد القضاء، وفرق بين الحجز التحفظي والحجز التنفيذي من عدة نواحي^(٦):

١- أن الحجز التحفظي يقصد به ضبط المال ووضعه تحت تصرف القضاء العام في الدولة وذلك لأجل منع المدين من التصرف بالمال المحجوز تصرفاً يضر بالضمان العام للدائنين، أما الحجز التنفيذي فهو يؤدي بذاته إلى بيع المال المحجوز واستيفاء دين الحاجز منه مباشرة.

٢- أن الحجز التحفظي لا يتطلب وجود سند تنفيذي بعكس الحجز التنفيذي الذي يتطلب وجود سند تنفيذي، وفي ذلك تنص المادة (٢٧) من نظام التنفيذ السعودي ولائحته

(١) محمود السيد عمر التحيوي، النظام القانوني للحجز وفقاً لآخر التعديلات في قانون المرافعات المصري وقانون الحجز الإداري منشأة المعارف، ٢٠٠٢م، ص ٩.

(٢) محمود هاشم، إجراءات التقاضي والتنفيذ، جامعة الملك سعود ١٩٨٩م، ص ٢٨٨.

(٣) أسامة أحمد شوقي، الإجراءات المدنية للتنفيذ الجبري، دار النهضة العربية، ٢٠٠٠م، ص ٣١٢.

(٤) المرجع السابق.

(٥) نظام التنفيذ الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/٥٣) وتاريخ ١٣/٨/١٤٣٣هـ.

(٦) أحمد أبو الوفا، إجراءات التنفيذ في المواد المدنية والتجارية، منشأة المعارف الطبعة الثانية ١٩٨٢م، ص ٨٣١-٨٣٣.

التنفيذية على إنه (للدائن بدين مستقر حال الأداء - ولو لم يكن بيده حكم قابل للتنفيذ - أن يطلب إيقاع الحجز التحفظي على ما يكون لمدينه لدى الآخرين من الديون، ولو كانت مؤجلة، أو معلقة على شرط، وما يكون له من أموال أو أعيان منقولة في يد الغير، وعلى المحجوز لديه خلال عشرة أيام من تاريخ تبليغه بالحجز الإقرار بما في ذمته من الديون، والأعيان، والأموال، وعليه الإيداع في حساب المحكمة خلال عشرة أيام من تاريخ تبليغه بحكم صحة الحجز بما أقر به، أو ما يفي منه بالحق).

٣- في الحجز التحفظي يجب أن يكون الدين حال الأداء ومحقق الوجود، ولو لم يكن معين المقدار حيث يترك تقديره للسلطة التقديرية للقضاء بعد إجراء الحجز، أما الحجز التنفيذي فيجب أن يكون الدين حال الأداء محقق الوجود ومعين المقدار.

وعلى هذا النحو فإن الدين سواء في الحجز التحفظي أو الحجز التنفيذي قد قيد بهذه الشروط الثلاثة (حال الأداء، ومحقق الوجود، ومعين المقدار).

تعريف الحجز في نصوص النظام:

إن المتأمل للنصوص القانونية التي أوردها المشرع المصري في قانون المرافعات أو قانون التجارة البحرية وكذلك ما ورد في نظام التنفيذ ولائحته التنفيذية أو نظام المحكمة التجارية لا يجد أياً من هذه الأنظمة قد نصت على تعريف دقيق ومحدد للحجز سواء التحفظي أو التنفيذي وكل ما ذكره كانت اجتهادات فقهية مبنية على هذه القوانين، وهذا المعتاد دائماً، حيث يكتفي المشرع بصياغة النص القانوني ويترك عادة مهمة التعريفات للفقهاء القانونيين.

المبحث الثاني ماهية الحجز التحفظي على السفن

تمهيد:

تنقسم الدراسة في هذا المبحث إلى مطلبين:
المطلب الأول: المقصود بالسفينة من بين المنشآت البحرية الأخرى.
المطلب الثاني: فكرة الحجز التحفظي على السفينة.

المطلب الأول

المقصود بالسفينة من بين المنشآت البحرية الأخرى

يجدر بي قبل الخوض في الحديث عن الحجز التحفظي على السفينة أوضح المقصود بالسفينة من بين المنشآت البحرية الأخرى، وأن أبين الطبيعة القانونية للسفينة محل الحجز التحفظي، لأن ذلك أثر عند توقيع الحجز التحفظي عليها، وتنقسم الدراسة في هذا المطلب إلى فرعين، الأول منها أتحدث فيه عن السفينة، والثاني أتحدث فيه عن الطبيعة القانونية للسفينة وذلك كما يلي:

أولاً: تعريف السفينة:

عرفت المادة (١/ش) من نظام الموانئ والمرافئ السعودي السفينة بأنها: (كل عائمة بحرية تستخدم في عمليات النقل البحري)^(١)، على عكس بعض التشريعات العربية ومنها قانون التجارة البحرية الجديد في مصر الصادر عام ١٩٩٠م، حيث عرفت المادة الأولى السفينة بأنها (كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الريح)^(٢).

وعرفت المادة الثالثة من قانون التجارة البحرية الأردني بأنها: (كل مركب صالح للملاحة أياً كان محمولاً وتسميته سواء أكانت هذه الملاحة تستهدف الريح أم لم تكن)^(٣). كما عرفت المادة الأولى من القانون البحري اليمني بأنها: (كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تستهدف الريح...)^(٤).

(١) نظام الموانئ والمرافئ الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/٢٧) وتاريخ ١٣٩٤/٦/٢٤هـ.

المنشور بجريدة أم القرى العدد رقم ٣٥٣٤ وتاريخ ١٣٩٤/٧/٧هـ.
(٢) القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م بإصدار قانون التجارة البحرية، سلسلة العربي القانونية (٤)، دار العربي للنشر والتوزيع.

(٣) لطيف جبر كوماتي، القانون البحري، الدار العلمية للنشر والتوزيع، الطبعة الثالثة، الإصدار الثالث، ٢٠٠٣م.

(٤) محمد عبد القادر الحاج، الوجيز في القانون البحري اليمني، منشورات الجامعة اليمنية، الطبعة الثالثة، ٢٠٠٣م، ص ٢١.

كذلك جاء في نص المادة الأولى من التشريع الكويتي الصادر في ١٨ مايو سنة ١٩٨٠م بأن السفينة هي (كل منشأة صالحة بذاتها للملاحة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تستهدف الربح^(١)).
وعرف بعض الفقهاء السفينة بأنها "الأداة الرئيسية التي تتم بواسطتها عملية الملاحة البحرية وتدور حولها غالبية أحكام القانون البحري"^(٢). وعرفها البعض بأنها: (منشأة قابلة للتنقل والتوجيه وتقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد)^(٣).

ومن خلال هذه التعاريف يتضح إنها جميعاً تقوم على ركنين هما:

الركن الأول: القيام بالملاحة البحرية.

الركن الثاني: التخصيص للملاحة البحرية.

الركن الأول: القيام بالملاحة البحرية:

مضمون هذا الركن أن تكون المنشأة البحرية صالحة للقيام بأعمال الملاحة البحرية، والتعرض لمخاطر البحر الخاصة، لذلك فإن مجرد قدرتها على الطفو على سطح الماء لا تسبغ على المنشأة وصف السفينة، كالأرصفة العائمة والأحواض العائمة، والعوامات، والمنشآت المعدة بحكم طبيعتها للعمل داخل الموانئ كالكركات، والصنادل، والمواعين، والبراطيم وغيرها من المنشآت العامة التي تنقل البضائع أو الركاب داخل الموانئ من البواخر إلى الأرصفة والعكس^(٤).

كذلك فإن المنشأة في مرحلة البناء والتشييد لا تكتسب هذا الوصف، وذلك لانعدام قدرتها على الملاحة البحرية^(٥) ومتى كانت المنشأة صالحة للملاحة البحرية بهذا المعنى اكتسبت وصف السفينة بصرف النظر عن الوسيلة التي تعتمد عليها في السير في البحر سواء كانت هذه الوسيلة هي قوة الرياح، أو الموتور، أو الطاقة الذرية، كما ينبغي أن تكون العائمة كبيرة الحجم قوية البناء قادرة على الملاحة من أعالي البحار أو متوسطة القوة والحجم قادرة فقط على الملاحة الساحلية، كما يستوي أن تكون المنشأة للملاحة التجارية أو تكون مخصصة لملاحة الصيد أو السياحة^(٦).

الركن الثاني: التخصيص للملاحة البحرية:

وفقاً للتعريفات السابقة يقتضي وصف السفينة، قيام المنشأة بالملاحة البحرية على وجه التخصيص للملاحة البحرية، وقد كرّس القضاء المصري هذا المعنى، فذهبت

(١) بهجت عبد الله قايد، الحجز التحفظي على السفن، الرياض، جامعة الملك سعود، ١٩٨٨م ص ٨.

(٢) كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الطبعة الثالثة، ٢٠٠٣م، ص ٧٢.

(٣) عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف، ٢٠٠٣م، ص ٣١.

(٤) فهد الحقباني، دراسات بحثية في الحجز التحفظي على السفينة، ١٤٢٦هـ، ص ١٣٢.

(٥) كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص ٧٢.

(٦) محمد بهجت قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ٢٠٠٣م، دار النهضة العربية،

محكمة النقض المصرية إلى تقرير هذا المعنى في حكمها رقم ١٩٥٩/٥/٧^(١) وبهذا المعنى يمكن استبعاد المنشآت البحرية التي قد تتوفر لديها القدرة والصلاحية للملاحة البحرية ولكنها تفتقد لشرط تخصيصها لمباشرة هذه الملاحة^(٢) ولو قامت بها بصفة عرضية.

أما إذا كانت المنشأة مخصصة للملاحة في الأنهار والترع والقنوات البحرية فإنها لا تعد سفينة حتى ولو سميت بذلك مجازاً، مثل السياحية التي تقوم برحلات بحرية، أو نهريّة، قد تقطع فيها مسافات طويلة، وكذلك الحال بالنسبة لسفن الإرشاد وسفن الإنقاذ وسفن القطر، فهي ليست مخصصة للملاحة البحرية وإنما تباشر الملاحة على نحو ثانوي أو مساعد.

ووصف السفينة يصدق على المنشأة أيّاً كانت حمولتها، أو سعتها، أو تخصصها، والعبرة في الوصف ليس بالتخصيص الذي أراده لها مالكها، وإنما بتخصيصها الفعلي، لذلك لا تعتبر الصنادل، والأرصفة العائمة والفنادق العائمة، والمدارس العائمة، والمراكب التي تستخدم في نقل البضائع أو الركاب من الميناء إلى السفينة أو العكس، وكذلك الطائرات العائمة والرافعات العائمة^(٣)، ولا يكفي لإسباغ وصف السفينة قيام المنشأة بالملاحة في أي مياه، بل يجب أن تتسم هذه المياه بالخطورة التي تسود السفر بالبحر وأن يثبت اعتياد المنشأة على مباشرة هذه الملاحة فالمنشأة التي تقوم بالملاحة النهريّة طوال العام وهي لم تقم سوى برحلة وحيدة في البحر لا تعتبر سفينة^(٤)، وتفتقد العائمة وصفها كسفينة إذا فقدت تخصيصها المعتاد للملاحة البحرية كان تصبح فندقاً عائماً، أو مسرحاً عائماً، أما إذا كانت السفينة تقوم برحلات في البحر والنهر معاً فالعبرة بالوضع الغالب في نشاطها، فإن كان الغالب هو الملاحة البحرية فتعتبر سفينة، وإن كان الغالب هو الملاحة النهريّة فتعتبر مركب، أي أن يتم الأخذ بالجانب الأصلي أو الغالب أعمالاً لتبعية الفرع للأصل^(٥)

ملحقات السفينة:

السفينة بوصفها منشأة لا تقتصر على جسمها، أو هيكلها، وإنما تشمل كل ملحقاتها سواء، أكانت بجسمها، أم منفصلة عنه مثل قوارب النجاة وأجهزة الراديو، والجنائز، والدفة، والصواري^(٦)، وذهب رأي إلى أن تسمية هذه الأشياء بالملحقات ليست صحيحة على اعتبار إنها من عناصر السفينة التي تتكون منها وتعتبر جزءاً من جسمها، بينما ذهب رأي آخر إلى أن ملحقات السفينة تعتبر بمثابة المنقولات التي ترصد لخدمة العقارات والتي تعتبر عقاراً بالتخصيص وهذا مثل لرصد منقول آخر، لذا فإنه من الأسلم اعتبار

(١) محمود مختار بريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، ١٩٩٩م، ص ٣٦، وبهجت عبد الله قايد، الحجز التحفظي على السفن، مرجع سابق، ص ٨.

(٢) محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، ط ٤، ١٩٩٣م، ص ٤٦.

(٣) فهد الحقباني، دراسات بحثية في الحجز التحفظي على السفينة، مرجع سابق، ص ١٣٤.

(٤) محمد بهجت قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص ٥٢.

(٥) محمود مختار بريري، قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص ٣٧.

(٦) طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ٢٠٠٤م، ص ٢٩.

ملحقات السفينة جزءاً منها سواءً من الناحية الفنية، أو من الناحية القانونية، لأن السفينة لا تستطيع القيام بوظيفتها الملاحية دون ملحقاتها^(١).

وأجد نفسي متفق مع الرأي الأخير لوجاهته وواقعية تبريره وكذلك تمشياً مع نص المادة (٢١١) من قانون التجارة البحرية حيث نصت على: (وتعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزء منها).

متى يبدأ وصف السفينة ومتى ينتهي:

يبدأ الوصف القانوني للسفينة من الوقت الذي تصبح فيه صالحه للقيام بالملاحة البحرية، وينتهي هذا الوصف متى ما فقدت السفينة صلاحيتها للملاحة البحرية نهائياً أو بعدولها نهائياً عن الملاحة البحرية كما لو تحولت إلى الملاحة النهرية أو أستغلها مالكاها كفندق عائم أو ملهى عام، كذلك يزول عن المنشأة العائمة وصف السفينة من تاريخ تحطمها أو هلاكها^(٢).

صور استغلال السفينة:

يتخذ استثمار السفينة بوصفها أداة للملاحة البحرية صورة من صور كثيرة منها ما يلي^(٣):

- ١- قيام مالك السفينة باستغلال سفينته في نقل بضائعه الخاصة وهي الصورة السائدة في زمن مضى، أما في الوقت الحاضر فهي لم تعد مألوفة.
- ٢- قيام مالك السفينة بالاستثمار في نقل الأشخاص مقابل أجر، أو في عمليات المساعدة والإنقاذ أو الإرشاد أو في الصيد.
- ٣- قيام مالك السفينة بتأجير السفينة إلى الغير مقابل أجر معين ويقوم الغير باستغلالها لحسابه هو.
- ٤- قيام مالك السفينة باستغلال السفينة في نقل بضائع الغير وهي أوسع صور واستغلال السفن انتشارا وقد اهتمت بتنظيمها معظم التشريعات البحرية.

ثانياً: الطبيعة القانونية للسفينة:

بعد أن تناولت في المطلب السابق الحديث عن تعريف السفينة وبيان الشروط التي يجب توافرها في المنشأة لكي تكتسب وصف السفينة كذلك ومن خلال ذلك تمت التفرقة بين السفينة وغيرها من المنشآت البحرية أتناول في هذا المطلب الطبيعة القانونية للسفينة وذلك على النحو التالي:

أولاً: السفينة مال وليست شخص:

الثابت إن السفينة مال يمكن حيازته واستغلاله ولكن تباينت الآراء حول طبيعة هذا المال إلى ثلاث اتجاهات^(٤):

(١) محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، مرجع سابق، ص ٤٦.

(٢) عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، ١٩٩٨م، ص ٤٢.

(٣) علي جمال الدين عوض، مشارطات إيجار السفن، دار النهضة العربية، ١٩٨٧م، ص ١.

(٤) لطيف جبر كوماتي، القانون البحري، مرجع سابق، ص ٣١.

الاتجاه الأول:

ذهب إلى القول بأن السفن من العقارات بل أطلق على السفينة مسمى (عقار البحر) وبرروا أصحاب هذا الاتجاه قولهم هذا على أساس إن التصرفات الواردة على السفينة كالبيع والرهن لا تكون نافذة إلا إذا سجلت في الدائرة المختصة في الموانئ، كما ذهبوا إلى القول بأن ملحقات السفينة مثل العقار بالتخصيص فيلحقها ما يلحق العقار الأصلي من التصرفات الواردة عليه. ولكن هذا الاتجاه مردود عليه بأن العقارات تكون لها مستقر ثابت ولا يمكن نقلها من مكان إلى آخر بغير ضرر وتلف على عكس طبيعة السفينة، حيث تعتمد على مزاولة نشاطها على التنقل على سطح البحر. كما أن القول بتخصيص ملحقات السفينة للسفينة هو غير ممكن لعدم جواز رصد مال منقول لخدمة منقول آخر، كما إن الاعتماد على طريقة تسجيل التصرفات للقول بأن السفينة عقار غير منطقي ولا يستقيم مع الاعتبارات العملية.

الاتجاه الثاني:

فيرى بأن السفينة شخصية معنوية مستقلة لذلك يمكن أن تقارن بالأشخاص الطبيعيين^(١) وبرروا قولهم هذا بأن للسفينة جنسية واسم وموطن ولأنها تحمل من خصائص الأشخاص الطبيعية الكثير فهي تولد بالبناء وتموت بزوال صلاحيتها وتحولها إلى حطام، وعلى ذلك ذهبوا إلى القول بأن السفينة شخص قانوني له صلاحية اكتساب الحقوق والتحمل بالالتزامات. وهذا الاتجاه سنده ضعيف أيضاً، لأن تمتع السفينة ببعض خصائص الأشخاص مردد اعتبارات عملية تهدف إلى تحديد ذاتية السفينة تحديداً دقيقاً وليس إكسابها طبيعة الأشخاص الطبيعيين، ومن ناحية أخرى فإن الشخصية لا يمكن إسباغها على الشخص الاعتباري إلا بنص صريح في القانون، ولم يرد في قانون التجارة البحرية أو القانون المدني ما يفيد إسباغ السفينة صفة الشخصية^(٢)، وكذلك لم يرد ذلك في نظام المحكمة التجارية في السعودية السابق الإشارة إليه.

أما الاتجاه الراجح:

فيرى أن السفينة مال وضمن تقسيم الأموال فإنها من الأموال المنقولة لأنها تنتقل من مكان لآخر وبغير هذه الصفة لا يمكن أن تؤدي وظيفتها التجارية، وفي ذلك نصت المادة الرابعة من قانون التجارة البحرية المصري على: (مع مراعاة الأحكام المنصوص عليها في هذا القانون تسري على السفينة أحكام المال المنقول عدا حكم تملكه بالحيازة) وكذلك نصت المادة (١٥٣) من نظام المحكمة التجارية على: (كل السفن تعد من الأشياء المنقولة إلا أن صاحب السفينة إذا كان مديوناً بسبب تلك السفينة وباعها لشخص آخر ثالث مثل الأشياء غير المنقولة فيمكن لأصحاب المطالب أن تضبط تلك السفينة من يد الرجل الثالث الذي اشتراها وتبيعتها، وبناءً على ذلك تكون السفن أمثال

(١) محمد بهجت قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص ٦١.

(٢) محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، مرجع سابق، ص ٤٨.

هذه مخصوصة لوفاء ديون أصحابها، وعلى الخصوص الديون التي تعد ممتازة نظاماً) وخلاصة القول أن السفينة ليست عقاراً، كما إنها ليست من الأشخاص بل هي مال منقول كما أوضحنا.

ثانياً: السفينة لا تخضع لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية:

انتهيت إلى القول فيما سبق أن السفينة مال منقول بطبيعته، ورغم هذا التكييف إلا أن بعض التشريعات أخضعت السفينة لبعض القواعد التي تماثل القواعد المطبقة على العقارات وتبتعد عن بعض القواعد التي تطبق على المنقولات^(١).

فهي على خلاف بعض المنقولات لا تخضع لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية كالمنقولات المعنوية^(٢) فنصت المادة الرابعة من قانون التجارة البحرية المصري الجديد على: (مع مراعاة الأحكام المنصوص عليها في هذا القانون تسري على السفينة أحكام المال المنقول عدا حكم تملكه بالحيازة).

والسبب في عدم انطباق هذه القاعدة على السفينة يكمن في أن تطبيق هذه القاعدة يفترض التراضي في نقل ملكية المنقول في حين إن ملكية السفن تنتقل إلا بالعقد الرسمي والتأشير به في سجل السفن^(٣) وهي نفس القواعد التي تطبق على العقار في البيع، أو الرهن، أو التأمين، مما حدا بالبعض إلى تسميتها بعقار البحر، فالسفينة تعامل معاملة العقار عند ورود النص بذلك وفيما عداه تخضع لإحكام المنقول^(٤).

ويمكن أن نلخص أوجه الشبه بين السفينة والعقار فيما يلي^(٥):

١- إن انتقال ملكية السفينة على خلاف المنقولات لا يتم بالتراضي بين البائع والمشتري فقط بل لابد من إفراغ التراضي في عقد رسمي وإلا كان باطلاً وقد نصت على ذلك المادة (١/١١) من قانون التجارة البحرية المصري بقولها: (تقع التصرفات التي يكون موضوعها إنشاء أو نقل أو انقضاء حق الملكية أو غيره من الحقوق العينية على السفينة بمحرر رسمي وإلا كانت باطلة) وكذلك نصت المادة (١٩٢) من نظام المحكمة التجارية السعودي.

٢- يجوز رهن السفينة رهنماً رسمياً على خلاف المنقولات الأخرى التي يكون رهنها رهنماً حيازياً وقد صدر بالسعودية نظام خاص سمي نظام رهن السفن^(٦).

(١) عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص ٤٥.

(٢) محمد بهجت قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص ٦٣ ومحمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، مرجع سابق، ص ٤٩.

(٣) محمد العريني وهاني دويدار، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، ٢٠٠٠م، ص ٤٦١.

(٤) طالب حسن موسى، القانون البحري، مرجع سابق، ص ٣٠٠.

(٥) محمود مختار بريري، قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص ٤٦.

(٦) نظام رهن السفن الصادر بقرار مجلس الوزراء رقم (٩٣) في ١٣٧٤/٩/١ هـ المنشور بجريدة أم القرى العدد رقم ١٥٦٩ وتاريخ ١٣٧٤/١/٢٦ هـ.

٣- يتمتع صاحب حق الامتياز على السفينة بحق تتبعها من أي بعد تكون وذلك على خلاف الامتياز الذي يرد على المنقول، وبهذا يقرب من حق التتبع الذي يرد على العقار.

٤- تشابه إجراءات الحجز على السفينة مع إجراءات الحجز العقاري سواءً كان تحفظياً أم تنفيذياً.

ورغم تعدد أوجه الشبه أنفة الذكر فإن السفينة تظل محتفظة بصفاتها كمال منقول ميزها القانون بأحكام خاصة نظراً لما تتمتع به السفينة من أهمية اقتصادية لا تقل عن أهمية العقارات خاصة إذا استحضرتنا أهمية الأساطيل التجارية للدول ودورها المؤثر في الاقتصاد القومي سواء في وقت السلم أو وقت الحرب.

ثالثاً: عناصر تعيين السفينة:

السفن منقولات دائمة الحل والترحال، سواءً لنقل الأشخاص أو لنقل البضائع، وهي منقولات متشابهة في شكلها العام لذلك تستلزم كل التشريعات الوطنية ضرورة تعيين ذاتية السفينة، وهو ما يسمح بقيد كل سفينة في سجل تثبت فيه ملكيتها وتشتهر فيه كل التصرفات والحقوق العينية الواردة على السفينة، ولقد أوجب المشرع توافر عناصر محددة في السفينة هي الاسم والموطن والجنسية والحمولة والدرجة وتفصيل هذه العناصر على النحو التالي:

١- اسم السفينة:

يلزم القانون أن يكون للسفينة اسم معين، يميزها عن غيرها من السفن ويجب وضع اسم السفينة في مكان ظاهر بها ولا يجوز إخفاء الاسم إلا في حالات الحرب خشية وقوع السفينة في الأسر^(١).

٢- الوطن:

يكون لكل سفينة موطن وهو الميناء الذي تسجل فيه أو الميناء الذي تم ربطها فيه أو قيدها فيه، وقد يكون مختلف عن جنسيتها كما لو كانت مسجلة في إيران وهي من جنسية أخرى ويفتح سجل للسفينة في الميناء الذي تقيد فيه مواصفات السفينة من حيث اسمها وحجمها ونوع الوقود المستخدم في تحريكها وملكيتها^(٢).

٣- حمولة السفينة:

لكل سفينة حمولة ويقصد بحمولة السفينة سعتها الحجمية وهي حمولة إجمالية أو ما يسمى (بالمحمول القائم) ويقصد منها كامل السعة الداخلية للسفينة مضافاً إليها سعة الأبنية المشيدة عليها. وحمولة صافية أو ما يسمى (بالمحمول الصافي) وهو مقدار الفراغ الذي يستغل فعلاً في نقل البضائع والركاب^(٣)، وتكمن أهمية تحديد حمولة السفينة سواء الإجمالية أو الصافية في تطبيق بعض الأحكام القانونية على السفينة فرسوم الموانئ والإرشاد، وكذلك تحديد الحد الأقصى لمسئولية تجهيز السفينة عن

(١) محمد العريني وهاتي دويدار، مبادئ القانون التجاري والبحري، مرجع سابق، ص ٤٦٣.

(٢) طالب حسن موسى، القانون البحري، مرجع سابق، ص ٣٣.

(٣) محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، مرجع سابق، ص ٥١.

أخطاء تابعة تحدد على أساس الحمولة الإجمالية، وتحدد أجرة السفينة عادة والتعويض عن التأخير في الشحن والتفريغ على أساس الحمولة الصافية^(١).

٤- درجة السفينة:

تعطي لكل سفينة مرتبة أو درجة على ضوء طريقة بنائها وصفاتها البحرية وعمرها الملاحي ومدى استيفاء شروط السلامة الواجب توافرها فيها، ويترتب على اختلاف درجة السفينة اختلاف قيمتها من الناحية الاقتصادية إذ تحدد قيمة السفينة عند بيعها، أو تأجيرها، أو رهنها، على درجتها إلى حد كبير، وهناك مؤسسات عالمية تحدد درجات السفن فتوجد في المملكة المتحدة مؤسسة (اللويدز)، وفي جمهورية فرنسا توجد مؤسسة (فريتاس) وتكون الشهادات الصادرة عن هذه المؤسسات معترف بها وتحظى بقبول واسع في نطاق التجارة البحرية العالمية^(٢).

٤- أوراق السفينة:

على السفينة أن تحمل معها دائماً أوراق تعتبر ضرورية للقيام بأعمال الملاحة البحرية، إذ لا تتحرك السفينة إلا وبصحبها هذه الأوراق التي يتعين على الربان الاحتفاظ بها على السفينة كشهادة الملكية، وشهادة التسجيل في الميناء، وشهادة إجازة الملاحين، وشهادة الربان، وشهادة الإذن بالمغادرة، وترخيص الملاحة، وبيان بأسماء الركاب... الخ^(٣)، ولقد نصت المادة (٥٥) من نظام الموانئ والمرافئ السعودي على: (الوثائق المطلوب من السفينة تقديمها مع إقرار الوصول هي: شهادة التسجيل، والإقرار الصحي البحري، وشهادة الخلو من الفئران، وشهادة شحن الحبوب، إذا كانت السفينة تحمل حبوباً).

وتتمتع بعض البيانات والأوراق الموجودة مع الربان بنفس الحجية التي تتمتع بها البيانات الواردة في الدفاتر التجارية حتى تثبت عكسها فهذه البيانات، والأوراق لها حجية لصالح المجهز وضده في نفس الوقت، وهي خاضعة لقاعدة عدم تجزئة الإقرار بمعنى إنه لا يجوز لمن يستخلص منها دليلاً لنفسه أن يجزي ما ورد فيها ويستبعد منها ما يناقض إدعائه^(٤).

٥- جنسية السفينة:

الجنسية هي رابطة سياسية وقانونية بمقتضاها ينتمي الفرد إلى دولة معينة^(٥)، وواضح من التعريف إن الجنسية لا تمنح إلا للأشخاص الطبيعية أو الاعتبارية كالشركات، والمؤسسات العامة، ولكن استثناء من هذا الأصل أجاز المشرع في كافة الدول منح الجنسية للسفن والطائرات وذلك لكون هذه المنشآت معدة بطبيعتها للانتقال من دولة لأخرى

(١) محمد العريني وهاني دويدار، مبادئ القانون التجاري والبحري، مرجع سابق، ص ٤٦٢.

(٢) لطيف جبر كوماني، القانون البحري، مرجع سابق، ص ٣٧.

(٣) عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص ٣٩.

(٤) محمد بهجت قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص ٧٥.

(٥) طلعت دويدار، القانون الدولي الخاص السعودي، منشأة المعارف بالإسكندرية، ١٩٩٧م،

بسهولة كبيرة، حيث إنها قد توجد في عرض البحر، أو الفضاء الجوي دون أن تكون خاضعة لسيادة أي دولة، مما يستدعي الأمر ضرورة منحها جنسية دولة معينة لحمايتها، وتخضع لقانونها، والقول بغير ذلك معناه أن تصبح السفينة بغير جنسية وتعتبر في هذه الحالة قرصاناً، والقرصان عدو مشترك لجميع الدول^(١)، ولكل دولة الحق في تحديد شروط اكتساب السفينة لجنسيتها وقد بينت المادة الخامسة من قانون التجارة البحري المصري شروط اكتساب السفينة للجنسية المصرية حيث نصت على: (مع عدم الإخلال بالأحكام المنصوص عليها في قوانين خاصة تكتسب السفينة الجنسية المصرية إذا كانت مسجلة في أحد موانئها وكانت مملوكة لشخص طبيعي أو اعتباري يتمتع بهذه الجنسية فإذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع أشتراط أن يكون أغلبية الحصص مملوكة لمصريين)، وواضح من النص أن المشرع المصري لم يأخذ بمعيار البناء الوطني لاكتساب الجنسية المصرية للسفينة والسبب في ذلك إن صناعة السفن في مصر لا تزال قاصرة عن تلبية حاجة البلاد إلى أسطول كبير، ولهذا رأى المشرع الاستعانة بضابط الملكية الوطنية فاشتراط أن تكون السفينة مسجلة في ميناء مصري، وأن تكون مملوكة لشخص طبيعي أو اعتباري مكتسب للجنسية المصرية وفي حالة امتلاك السفينة على الشيوع فقد استلزم المشرع المصري أن تكون أغلبية الحصص مملوكة لمصريين^(٢) وهذه الشروط تطلبها المشرع هي شروط بقاء ودوام الاحتفاظ السفينة بجنسيتها فهي ليست شروط ابتداء لكسب الجنسية فقط ويترتب على ذلك القول بأن فقدان السفينة لأحد هذه الشروط يفقد السفينة جنسية الدولة التي كانت تكتسبها^(٣).

أما في ظل المحكمة التجارية السعودي فإن المتأمل لنص المادة (١٥٠) يجد أن النظام قد قرر الجنسية السعودية للسفينة.

وتثبت جنسية السفينة بالعلم الذي يرفرف فوق سطحها ولا يعد رفع العلم دليل قاطع على جنسيتها فقد ترفع السفينة علم دولة أخرى دون أن يكون لها الحق بذلك، ولهذا جرى العمل أن يكون إثبات الجنسية بورقة رسمية تصدر من الجهات المختصة في كل دولة بعد التأكد من استيفاء السفينة للشروط التي طلبها القانون^(٤).

وتأكيداً لذلك نصت المادة (١.١) في قانون التجارة البحرية المصري على: (على الربان أن يحتفظ في السفينة أثناء الرحلة بالوثائق التي يتطلبها القانون وتتعلق بالسفينة والبحارة والمسافرين والشحنة)، وأهم وثيقة تتعلق بالسفينة هي التي تثبت جنسية السفينة وتحدد مالكها.

والملاحظ في هذا السياق أن المشرع السعودي قد خلى في تشريعاته من تنظيم بعض الأحكام التي تتعلق بالسفن كالموطن والجنسية والاسم وفي اعتقادي أن ذلك يمثل

(١) كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص ٤٢.

(٢) عبد الحميد المنشاوي، قانون التجارة البحرية في الفقه والقضاء، منشأة المعارف، ٢٠٠٥م، ص ٢١.

(٣) محمد بهجت قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص ٨٨.

(٤) حسين الماحي، القانون البحري، دار النهضة العربية بالقاهرة، ٢٠٠٣م، ص ٥٦.

قصوراً تشريعياً كبيراً نظراً لأهمية السفن في العصر الحديث ونظراً لامتلاك السعودية لحدود بحرية ضخمة ووقوعها في موقع جغرافي هام من الناحية الاقتصادية، لذلك فإنني أرى أن الحاجة قد أصبحت ملحة لإصدار نظام بحري متكامل ينظم كافة مسائل التجارة البحرية في السعودية على غرار قانون التجارة البحرية المصري.

المطلب الثاني

فكرة الحجز التحفظي على السفن

تحدثت في المبحث السابق عن تعريف السفينة ووضحت الشروط أو الأركان الواجب توافرها في المنشأة البحرية، لكي يتم اكتسابها لوصف السفينة، ومن خلال ذلك وضح الفرق بين السفينة وبين غيرها من المنشآت البحرية. وكذلك تحدثت عن الطبيعة القانونية للسفينة خلصت فيه إلى القول بأن السفينة مال منقول أفردت له بعض التشريعات أحكام وقواعد خاصة، بعضها يتشابه مع أحكام وقواعد العقار، وأغفلت بعض التشريعات ومنها النظام السعودي عن هذا الجانب فخلت تشريعاتها من النص على العديد من الأحكام والقواعد التي تخص السفينة كالموطن والجنسية والاسم. وفي هذا الفرع أتحدث عن الحجز التحفظي على السفينة وذلك من خلال محورين، الأول منها أتحدث فيه عن تعريف الحجز التحفظي على السفينة والفرع الآخر أتحدث فيه عن السفن التي يحظر الحجز عليها بسبب صفة مالك السفينة أو نوع استغلالها.

الفرع الأول: الحجز التحفظي على السفينة:

أولاً: تعريف الحجز التحفظي على السفينة:

سبق أن ذكرت بأن الحجز في القواعد العامة هو ضبط المال ووضعه تحت يد القضاء بهدف منع المدين المحجوز عليه من القيام بأي تصرف من شأنه الإضرار بالضمان العام للدائن.

وذكرنا كذلك أن الحجز نوعان: حجز تحفظي، وهو إجراء وقائي يهدف منه الدائن الذي ليس بيده سند تنفيذي إلى الاحتياط لحقه لأجل منع المدين المحجوز عليه من التصرف في المال المحجوز لحين حصول الدائن الحاجز على السند التنفيذي الذي يمكنه من اقتضاء حقه من المدين المحجوز عليه

والنوع الآخر من الحجز هو الحجز التنفيذي الذي يتم بموجبه ضبط المال بناء على سند تنفيذي ووضعه تحت يد القضاء تمهيداً لبيع هذا المال وتوزيع ناتج البيع على مختلف الدائنين الحاجزين أن تعددوا.

والمقصود بالحجز التحفظي على السفينة إذن: ضبطها بطلب من دائن حتى يتمكن من الحصول على سند تنفيذي بموجبه يستطيع اتخاذ إجراءات التنفيذ عليها^(١)، وعرف البعض الحجز التحفظي على السفينة بأنه منع السفينة من السفر خشية قيام المجهز بتهريبها، ويلجأ إليه الدائن الذي ليس بيده سند تنفيذي^(٢).

ومما سبق يتضح لنا أن الحجز على السفن يبدأ تحفظياً ثم يتحول إلى تنفيذي، أو قد يكون تنفيذياً من البداية في حالة ما كان بيد الدائن سند تنفيذي، وقد يبدأ الحجز على السفن تحفظياً ثم لا يتحول إلى تنفيذي وذلك في حالة وفاء المدين بما عليه من التزامات للدائن الحاجز.

وتبدو أهمية التفرقة بين نوعي الحجز في الأثر الذي يترتب عليه كل منهما على السفن، فبالنسبة للحجز التحفظي يجوز لمالك السفينة المحجوز عليها الحق في التصرف فيها، أما في الحجز التنفيذي على السفينة فإنه يترتب عليه عدم نفاذ التصرفات التي يتخذها مالك السفينة، ووقف قيد الرهن^(٣).

وقد عرفت الفقرة الثانية من المادة الأولى من معاهدة بروكسل لسنة ١٩٥٢م الخاصة بتوحيد بعض قواعد الحجز التحفظي على السفن البحرية، الحجز التحفظي على السفينة بأنه "منع السفينة من التحرك بإذن من السلطة القضائية"^(٤).

وكذلك عرفت الفقرة الثانية من المادة الأولى من اتفاقية جنيف لعام ١٩٩٩م الحجز التحفظي على السفينة بأنه: (يعني أي توقيف للسفينة أو تقييد لنقلها بأمر من محكمة ضامناً لمطالبة بحرية ولكنه لا يتضمن حجز السفينة تنفيذاً أو تلبية لحكم قضائي أو لسند آخر واجب النفاذ)^(٥).

والمتمأمل لنظام المحكمة التجارية السعودي لا يجد نصوصاً خاصة تنظم الحجز التحفظي على السفن، وإنما نظم الحجز التنفيذي على السفن في الفصل الثاني في المواد من ١٥٩ إلى ١٧٨، وعلى ذلك يمكن القول ومن خلال إطلاعي على العديد من الأحكام القضائية الصادرة عن الدوائر التجارية في ديوان المظالم والمتضمنة الحكم بالحجز التحفظي على السفن، فإنه يطبق على الحجز التحفظي على السفن الأحكام العامة التي وردت في الفصل الثاني عشر وعنوانه "الحجز التحفظي ومنع المدعى عليه والمدين من السفر".

(١) ثروت عبد الرحيم، شرح القانون البحري السعودي، عمادة شئون المكتبات، جامعة الملك سعود ١٩٨٥م، ص ٦٦.

(٢) كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص ١٤١.

(٣) محمد عيد الفتح ترك، الحجز على السفينة، دار الجامعة الجديدة للنشر، ٢٠٠٥م، ص ٥.

(٤) معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض قواعد الحجز التحفظي على السفن البحرية المبرمة سنة ١٩٥٢م، المنشورة في جريدة الوقائع المصرية، العدد ٢ في ١ مارس ١٩٥٥م (انظر الملحق للإطلاع على نصوص المعاهدة).

(٥) اتفاقية جنيف المبرمة في ١٢ مارس ١٩٩٩م، انظر الملحق للإطلاع على نصوص الاتفاقية.

وفي مصر كان قانون التجارة البحري ينظم الحجز التنفيذي دون الحجز التحفظي على السفن غير إنه بصدور قانون التجارة البحرية رقم (٨) لعام ١٩٩٠م تم تنظيم أحكام الحجز التحفظي على السفن في المواد من ٥٩ إلى ٦٦، لذلك فإن المأمول لدينا في السعودية وفي ظل صدور مرسوم ملكي بالموافقة على التنظيمات القضائية الجديدة، ومن ضمنها إنشاء محاكم تجارية متخصصة بنظر القضايا التجارية، فإن الحاجة قد أصبحت ملحة أيضاً إلى إصدار تنظيم جديد للحجز التحفظي على السفن لأهمية ذلك كما أسلفنا حين التطرق إلى أهمية إصدار نظام جديد للتجارة البحرية في السعودية. وقد كان الاختصاص القضائي بإيقاع الحجز التحفظي على السفن معقود لهيئة حسم المنازعات التجارية ومن ثم تم إلغاء هيئة حسم المنازعات التجارية ونقلت كافة مهامها واختصاصاتها إلى الدوائر التجارية بديوان المظالم. وفي ظل قانون التجارة المصري فإن رئيس المحكمة الابتدائية المختصة أو من يقوم مقامه هو المختص بالأمر بإيقاع الحجز التحفظي على السفن، حيث نصت المادة (٥٩) على: (يجوز الحجز التحفظي على السفينة بأمر رئيس المحكمة المختصة أو من يقوم مقامه ويجوز الأمر بتوقيع الحجز ولو كانت السفينة متأهبة للسفر). والاختصاص المحدد في النص هو اختصاص نوعي، معقود لرئيس المحكمة الابتدائية أو من يقوم مقامه ولم يحدد النص الاختصاص المكاني الذي يتحدد في هذه الحالة وفقاً للقواعد العامة في قانون المرافعات والمتمثل في محكمة الميناء الموجودة فيه السفينة^(١).

ثانياً: أهمية الحجز التحفظي على السفن:

إن تكلفة المشروعات البحرية تتعاظم وتزداد يوماً عن يوم، نظراً لارتفاع أسعار السفن وما عليها من تجهيزات ومعدات مختلفة، وارتفاع أجور الربانين وكافة الملاحين والعاملين على السفينة، الأمر الذي أدى إلى ازدياد أهمية الائتمان البحري في مجال الملاحة البحرية وصناعة النقل البحري بصفة عامة، كما إنه يستحيل تشغيل هذه السفن وقيام كل هذه المشروعات البحرية دون الاحتياج إلى عمليات الاقتراض، والتمويل، وطلب الحصول على آجال لسداد الديون الناشئة عن الملاحة البحرية ومشاريع النقل البحري^(٢)، ولكون السفينة من الأموال المنقولة، لذا فهي تعد عنصراً من العناصر المكونة للذمة المالية لمالكها وعلى ذلك فهي تدرج في الضمان العام لدائني مالكها^(٣)، ومن ثم كما أسلفت حين الحديث عن تعريف الحجز التحفظي على السفينة فإنه يجوز لهؤلاء الدائنين توقيع الحجز التحفظي على السفينة استيفاء لحقوقهم خاصة إذا لم يكن بيدهم سند تنفيذي، وتظهر الأهمية العلمية للحجز التحفظي من عدة نواحي نوجزها كما يلي:

(١) كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص ١٥٩.

(٢) محمد عبد الفتاح ترك، الحجز على السفينة، مرجع سابق، ص ٥.

(٣) كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص ١٤١.

١- إن السفينة هي الأداة الرئيسية للملاحة البحرية، لذا فإن الأمر بتوقيع الحجز التحفظي عليها يرتب آثاراً قانونية في غاية الأهمية سواءً بالنسبة للمدين والذي يمثل المجهز حيث تمثل السفينة أهم العناصر المكونة لذمته المالية لما لها من قيمة مالية ضخمة، وأيضاً للطرف الدائن الذي ليس بيده سند تنفيذي يمكنه من التنفيذ الجبري على السفينة لحين استيفاء حقه^(١).

٢- تزداد أهمية الحجز التحفظي على السفينة بالنسبة للسفن الأجنبية وخاصة في حالة التصادم البحري التي يخشى فيها من هروب السفينة مرتكبة الحادث قبل أن تقوم بالوفاء بما عليها من تعويضات، أو التزامات حين تسببها في التصادم البحري، لذا يلجأ مالك السفينة المتضررة من التصادم البحري أو الدائنين بديون بحرية وإلى طلب إيقاع الحجز التحفظي على السفينة بهدف منع السفينة مرتكبة التصادم من الهرب قبل دفع التعويضات المستحقة عليها والديون البحرية التي عليها، أو بغية إجبار مالك السفينة المحجوز عليها من تقديم كفالة ضامنة لاستيفاء هذه التعويضات أو الديون

٣- إن إيقاع الحجز التحفظي على السفينة يساهم في الحفاظ على حقوق الدائنين للمالك، أو المجهز المحجوز عليها من الضياع، وبالتالي يساهم في حسن سير تنظيم الملاحة البحرية مما يشكل أثراً إيجابياً في نمو التجارة البحرية^(٢).

٤- إن منح دائني المالك أو المجهز الحق في توقيع الحجز التحفظي على السفينة، يساهم في دعم الائتمان البحري، وعمليات التمويل المالي للمشاريع البحرية، على أساس أن حقوق هؤلاء لن تهدر مع وجود حقهم في إيقاع الحجز التحفظي على السفينة.

ورغم هذه الأهمية العلمية فإن غالبية التشريعات القديمة لم تهتم بتنظيم الحجز التحفظي ومنها التقنين الفرنسي، وقانون التجارة البحري المصري الملغي، ونظام المحكمة التجارية السعودي، فقد اكتفت هذه التشريعات بتنظيم الحجز التنفيذي دون الحجز التحفظي، مما أجبر القضاء على الاستعانة بالقواعد العامة في قانون المرافعات لتنظيم الحجز التحفظي.

ثم تطورت بعض التشريعات وأصدرت قوانين خاصة بتنظيم الحجز التحفظي على السفن، فأصدرت فرنسا القانون البحري الصادر في ٣ يناير سنة ١٩٦٧م وأفرد فيه للحجز التحفظي نصوص خاصة تفادت ما أغفلته القوانين السابقة^(٣) وأصدر المشرع المصري قانون التجارة البحرية لعام ١٩٩٠م ونظم أحكام الحجز التحفظي في المواد من ٥٩ - ٦٦، وهناك تشريعات عربية نظمت الحجز التحفظي على السفن، مثل قانون التجارة البحري التونسي الصادر في ٢٤ أبريل سنة ١٩٦٢م في المواد من ١٠٠ -

(١) بهجت عبد الله قايد، الحجز التحفظي على السفن، مرجع سابق، ص ٢ ومحمد بهجت قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص ٢٣١.

(٢) عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص ١٥١.

(٣) بهجت عبد الله قايد، الحجز التحفظي على السفن، مرجع سابق، ص ٢ وما بعدها.

١.٦، وكذلك قانون التجارة البحرية الكويتي الصادر في ١٨ مايو سنة ١٩٨٠م من المواد من ٧٣ - ٧٨^(١).

وعلى المستوى ونظراً لتنقل السفينة الدائم بين موانئ دول كثيرة، مما يؤدي إلى اختلاف قواعد الحجز التحفظي من دولة لأخرى، فقد أدى ذلك إلى قيام اللجنة البحرية الدولية (CMI) إلى بذل العديد من المحاولات لتوحيد قواعد الحجز التحفظي على السفن، انتهت في ١٠ / ٥ / ١٩٥٢م إلى إبرام معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد قواعد الحجز التحفظي على السفن البحرية، وقد وافقت مصر على هذه الاتفاقية بموجب القانون رقم ١٣٥ لسنة ١٩٥٥م بالتحفظين الواردين بالمادة العاشرة منها، وهذه التحفظات هي^(٢):

١- الحق في عدم تطبيق أحكام المعاهدة على الحجز التحفظي الذي يوقع على السفينة بسبب الديون البحرية المنصوص عليها في الفقرات (س، ع) من المادة الأولى وتطبق عليها القانون الوطني

٢- وأما بالحق في عدم تطبيق نص الفقرة الأولى من المادة الثالثة على الحجز التحفظي الذي يوقع على السفينة بسبب الديون المضمونة برهن السفينة وهي المنصوص عليها في الفقرة (ن) من المادة الأولى.

وقد أبرمت في جنيف بتاريخ ١٢ مارس لعام ١٩٩٩م اتفاقية دولية لتنظيم أحكام الحجز التحفظي على السفن وذلك أثناء انعقاد مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية والمنظمة البحرية الدولية، ولم تدخل هذه الاتفاقية بعد حيز النفاذ الدولي. ومما يجدر بالذكر في هذا المقام أن السعودية حتى هذا التاريخ لم تنظم إلى اتفاقية بروكسل لعام ١٩٥٢م، وأرى إنها فرصة سانحة لأن تنضم السعودية لهذه الاتفاقية وأن تصدر قانون خاص للتجارة البحرية يستوحي أحكامه في تنظيم الحجز التحفظي من هذه الاتفاقية.

الفرع الثاني: السفن التي يحظر الحجز التحفظي عليها:

بعد أن تناولت تعريف الحجز التحفظي على السفينة، وكذلك تحدثت عن أهمية الحجز التحفظي على السفن وبينت بعض الاعتبارات التي أدت إلى نشوء فكرة الحجز التحفظي على السفن وقد انتهت وكما هو معلوم في القواعد العامة، إنه يجوز للدائن أن يحجز على جميع أموال مدينه أياً كانت طبيعتها وذلك ما دامت تشكل الضمان العام لحقوق الدائنين. ولأن السفينة هي مال منقول فالقاعدة العامة هي جواز الحجز عليها وبيعها، وقد أكدت ذلك المادة (١٥٩) من نظام المحكمة التجارية بقولها: (كل نوع من السفائن أو المراكب البحرية يمكن أن يضبط ويباع بحكم محكمة التجارة وبموجب إعلامها ويلغى امتياز أصحاب الديون بأجراء الأصول والقواعد التالية)، وأكدت ذلك أيضاً بالمادة (١/٦١) من قانون التجارة البحرية المصري بقولها: (كل من يتمسك

(١) محمد عبد الفتاح ترك، الحجز على السفينة، مرجع سابق، ص ١٢.

(٢) عبد الرحمن السيد قرمان، الوسيط في قانون التجارة البحرية، دار الجامعة، ٢٠٠٢م.

بأحد الديون المذكورة في المادة السابقة أن يحجز على السفينة التي يتعلق بها الدين أو على سفينة أخرى يملكها المدين إذا كانت مملوكة وقت نشوء الدين).

ويترتب على ذلك إنه إذا فقدت السفينة وصفها القانوني سواءً بثبوت عدم صلاحيتها للملاحة البحرية، أو بزوال تخصيصها للملاحة البحرية، فإنها تخضع لقواعد القانون العام في الحجز التحفظي على المنقولات وليس لقواعد الحجز التحفظي على السفن البحرية^(١).

ومما سبق يتضح أن القاعدة العامة هي جواز الحجز التحفظي على جميع أنواع السفن البحرية، لكن هذه القاعدة يرد عليها بعض الاستثناءات وهي محل دراستنا في هذا المطلب وذلك على النحو التالي:

الأول: السفن المتأهبة للسفر:

السفن المتأهبة للسفر هي السفينة التي حمل ربانها الأوراق، والمستندات، والشهادة الخاصة بتسيير السفينة مثل سند ملكية السفينة أو شهادة التسجيل، وسند الجنسية، ودفتر أحوال السطح، وعقود إيجار السفن، وقائمة شحن السفينة وترخيص الملاحة، وشهادة الحجر الصحي، وشهادة السلامة الخاصة بتسيير السفينة^(٢). ولقد انقسمت الدول في جواز الحجز التحفظي على السفن المتأهبة للسفر إلى اتجاهين^(٣):

الاتجاه الأول: ذهب فيه الدول إلى تقرير عدم جواز الحجز التحفظي المتأهبة للسفر، مثل بلجيكا واليونان وتونس والكويت والسعودية حيث نصت المادة (١٧٨) من نظام المحكمة التجارية السعودي على إنه: (لا يجوز ضبط السفينة المستعدة للسفر إنما يمكن ضبطها لجهة الديون الواقعة لأجل السفر المستعدة له، إلا إنه مع ذلك إذا قدمت كفيلاً على إعطاء الديون المذكور تتخلص من الضبط، واستعداد السفينة يثبت بمجرد أخذ الربان أوراق مرور السفينة).

ولقد كانت مصر في ظل قانون التجارة البحري الملغي لا تجيز الحجز التحفظي على السفن، حيث نصت المادة (٢٩) منه على: (لا يجوز وضع الحجز على السفينة المتأهبة للقيام بالسفر إلا إذا كان من أجل ديون مقترضة للسفر المتأهبة له إنما التكفل بتلك الديون في هذه الحالة يمنع الحجز وتعتبر السفينة متأهبة للسفر إذا كان ربانها حاملاً لأوراق المرور للسفر).

وواضح من نص المادة (١٧٨) من نظام المحكمة التجارية السعودي إن المشرع السعودي لا يجيز الحجز التحفظي على السفن المتأهبة للسفر إلا في حالة ما كان سبب الحجز التحفظي يعود إلى ديون نشأت بسبب السفر الذي تتأهب السفينة له، ومع ذلك إذا

(١) بهجت عبد الله قايد، الحجز التحفظي على السفن، مرجع سابق، ص ١٨.

(٢) محمد عبد الفتاح ترك، الحجز على السفينة، مرجع سابق، ص ٣٨.

(٣) بهجت عبد الله قايد، الحجز التحفظي على السفن، مرجع سابق، ص ١٩.

تقدمت السفينة بكفيل لضمان هذه الديون ففي هذه الحالة يتم رفع الحجز التحفظي عنهما وهو نفس الحكم الذي قرره المشرع المصري في قانون التجارة البحرية الملغي.

أما الاتجاه الآخر: فذهبت فيه الدول إلى تقرير جواز الحجز التحفظي على السفن وذلك أسوة بمعاهدة بروكسل لعام ١٩٥٢م والتي نصت في المادة (١/٣) على: (مع مراعاة أحكام الفقرة الرابعة والمادة العاشرة يجوز لكل مدع أن يحجز إما على السفينة التي تعلق بها دينه أو على أي سفينة أخرى يملكها المدين الذي كان وقت نشوء الدين مالكاً للسفينة التي تعلق بها الدين حتى ولو وقع الحجز على سفينة تتأهب للسفر...).

وكذلك يمكن القول أن معاهدة جنيف لعام ١٩٩٩م شأنها في ذلك شأن معاهدة بروكسل أجازت توقيع الحجز التحفظي على السفن ولو كانت متأهبة للسفر، رغم عدم النص بذلك، ومن الدول التي سارت على هذا الاتجاه روسيا، جمهورية مالاش، المملكة المتحدة، وكذلك مصر في ظل قانون التجارة البحرية الجديد حيث نصت المادة (٥٩) منه على: (يجوز الحجز التحفظي على السفينة بأمر من رئيس المحكمة الابتدائية المختصة أو من يقوم مقامه، ويجوز الأمر بتوقيع هذا الحجز ولو كانت السفينة متأهبة للسفر).

وتكمن الحكمة من تقرير الدول لعدم جواز الحجز التحفظي على السفينة المتأهبة للسفر في تغليب المصلحة العامة على مصلحة الحاجز الخاصة، حيث أن توقيع الحجز التحفظي في هذه الحالة من شأنه تعطيل الرحلة البحرية، وفي ذلك ضرر كبير ليس فقط على مالك السفينة بل على الأشخاص الموجودين على ظهرها في حالة ما إذا كانت تنقل أشخاص أو تأخر وصول البضائع أو فسادها، وكل ذلك يؤدي إلى مشاكل قانونية عديدة وإلى أضرار غير جيدة للاقتصاديات الوطنية ولحركة التجارة البحرية^(١).

وقاعدة عدم جواز الحجز التحفظي على السفن المتأهبة للسفر ليست قاعدة عامة فهي تنطبق على السفن التجارية، وذلك لانطباق الحكمة من الحظر في حالة هذه السفن، وفيما عداه يجوز إيقاع الحجز التحفظي على السفينة أو سفن الصيد، أو السفن المخصصة لأغراض رياضية أو علمية^(٢).

ومما يلاحظ إن هذا الحظر ينطبق أيضاً في حالة كون السفينة في حالة سفر كما لو توجهت السفينة من ميناء جدة إلى أحد الموانئ الأوروبية وتوقفت للراحة في ميناء العقبة الأردني فإنه لا يجوز حجزها^(٣)، وإذا كان الحجز على السفينة في حالة السفر بسبب ديون أو تعويضات نشأت أثناء الرحلة البحرية، فإنه يجوز الحجز التحفظي على السفينة أثناء السفر^(٤).

(١) على جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، ١٩٧٠م، ص ٢٣٤.

(٢) بهجت عبد الله قايد، الحجز التحفظي على السفن، مرجع سابق، ص ٢١.

(٣) فهد الحقباني، دراسات بحثية في الحجز التحفظي على السفينة، مرجع سابق، ص ١٤١.

(٤) بهجت عبد الله قايد، الحجز التحفظي على السفن، مرجع سابق، ص ٢١.

الثاني: السفن التي يحظر الحجز التحفظي عليها بسبب صفة مالكتها أو نوع استغلالها: إذا كانت السفينة مملوكة للدولة أو لأحد أشخاص القانون العام فإنه لا يجوز توقيع الحجز التحفظي عليها، وكذلك الحال إذا كانت السفينة مخصصة لخدمة عامة، ولتوضيح هذه الحالة بدقة أكثر يجب التفرقة بينها وبين حالة أخرى، وهي حالة السفن التجارية المملوكة للدولة، وذلك على النحو التالي:

١- سفن الدولة الحربية والسفن المخصصة لخدمة عامة:

سفن الدولة الحربية هي السفن التي تخصصها الدول لأغراض الدفاع عن سيادتها أو الدفاع عن أمنها البحري، أما السفن المخصصة لخدمة عامة، فهي تلك السفن التي تخصصها لخدمة عامة ولأغراض غير تجارية كسفن الإرشاد وسفن الإنقاذ وكلا النوعين لا يحق الحجز التحفظي عليها^(١).

والجدير بالذكر إن معاهدة بروكسل لعام ١٩٥٢م لم تتعرض لموضوع توقيع الحجز التحفظي على السفن المملوكة للدولة، ومع ذلك لم يثر ذلك أي إشكالات فقهية أو قضائية وذلك إعمالاً لأحكام معاهدة بروكسل لسنة ١٩٢٦م الخاصة بحصانة سفن الدول والتي فرقت بين فرضين^(٢):

الفرض الأول: أجازت فيه المادة الأولى من المعاهدة الحجز التحفظي على السفن التي تمتلكها الدولة وتستغلها في أغراض تجارية، شأنها في ذلك شأن السفن المملوكة للأفراد.

الفرض الثاني: حظرت فيه الفقرة الأولى من المادة الثالثة من المعاهدة الحجز التحفظي على السفن الحربية أو السفن التي تستغلها الدولة لخدمة عامة وغير تجارية.

أما معاهدة جنيف فقد نصت صراحة على عدم جواز إيقاع الحجز التحفظي على السفن الحربية، أو أي سفن تملكها أو تشغلها الدولة لخدمة غير تجارية^(٣).

أما في مصر فرغم إن قانون التجارة البحرية الجديد لم ينص صراحة على عدم جواز الحجز التحفظي على سفن الدولة الحربية أو تلك السفن التي تستخدم لأغراض تجارية إلا أن الفقهاء قد قرروا عدم الجواز خاصة إن مصر قد انضمت لمعاهدة بروكسل لعام ١٩٢٦م والخاصة بحصانة الدول^(٤)، وكذلك الحال في السعودية فرغم عدم وجود نص صريح إلا أنني أرى عدم الجواز.

ووفقاً لما نصت عليه المادة الثالثة من معاهدة بروكسل لعام ١٩٢٦م فإن سفن الدولة الحربية والسفن المخصصة للخدمة العامة قد تفقد حصانتها في الأحوال التالية:

- ١- في المنازعات الناجمة عن التصادم البحري وغيره من حوادث الملاحة البحرية.
- ٢- في القضايا الناجمة عن أعمال المساعدة والإنقاذ عن الخسائر البحرية العامة.

(١) فهد الحقباني، دراسات بحثية في الحجز التحفظي على السفينة، مرجع سابق، ص ١٤١.

(٢) في ١ أبريل عام ١٩٢٦، تم إبرام معاهدة بروكسل المتعلقة بحصانة سفن الدول وعدلت بالبروتوكول في بروكسل بتاريخ ٢٤ يناير ١٩٣٤م.

(٣) المادة (٢/٨) من معاهدة جنيف ١٩٩٩م.

(٤) بهجت عبد الله قايد، الحجز التحفظي على السفن، مرجع سابق، ص ٢٩ - ٣٥.

٣- في القضايا الخاصة بطلب التعويض أو بالتوريدات وغيرها من العقود المتعلقة بالسفينة.

وهذه الحالات قد وردت على سبيل الحصر، لذلك فلا يجوز القياس وإيراد حالات جديدة تفقد هذه السفن الحصانة التي قررتها المعاهدة^(١).

٢- سفن الدولة التجارية:

وهي السفن التي تملكها الدولة وتستغلها لأغراض تجارية، وقد قرر الفقه في كل من مصر وفرنسا عدم جواز الحجز التحفظي عليها وذلك لأن الحكمة من الحجز هي المحافظة على الضمان العام للدائن الحاجز، أو إجبار المدين على تقديم كفالة ضامنة، وهذه الحكمة غير متحققة بالنسبة للدولة لعدم الخوف على الضمان العام لأموالها. أما فيما يتعلق بسفن الدول الأجنبية المخصصة لأغراض تجارية فقد استقر القضاء في فرنسا ومصر إنه إذا كانت هذه السفن مملوكة لدول منضمة لمعاهدة بروكسل سنة ١٩٢٦م فإنه لا يجوز الحجز التحفظي وإذا كانت مملوكة لدولة غير منضمة لهذه المعاهدة فإنه يجوز الحجز التحفظي عليها^(٢).

(١) محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، مرجع سابق، ص ٩٤.
(٢) بهجت عبد الله قايد، الحجز التحفظي على السفن، مرجع سابق، ص ٢٩ - ٣٤.

الفصل الثاني

إجراءات حجز التحفظي

سوف يتناول الباحث إجراءات حجز التحفظي الواردة في قوانين المرافعات وذلك على النحو الآتي:

المبحث الأول

إجراءات حجز التحفظي

الإجراء هو العمل الذي يرتب عليه النظام أثراً إجرائياً مباشراً ويكون جزءاً من الخصومة^(١). لذلك يمكن أن أقول بأن إجراءات حجز التحفظي هي مجموعة من الأعمال التي رتب عليها النظام أو القانون أثراً إجرائياً مباشراً وهذا الأثر يتمثل في الأمر بإيقاع الحجز التحفظي.

الحجز التحفظي:

تختلف إجراءات الحجز التحفظي بحسب كون المال المحجوز لدى المدين أو لدى الغير، أو كان جزءاً تحفظياً على العقار، وإن كانت هذه الإجراءات تتميز بوحدة جعلها تبدو كهيكلي إجرائي عام^(٢).

أولاً: إجراءات الحجز التحفظي على المنقولات تحت يد المدين:

حيث إن الغاية من الحجز التحفظي كما سبق ذكره تتمثل في المحافظة على الضمان العام للدائنين، لذا فإن الأنظمة لم تتطلب لإيقاع الحجز التحفظي وجود سند تنفيذي، ومن ضمن هذه الأنظمة نظام التنفيذ السعودي ولائحته التنفيذية وقانون المرافعات المصري. وأول ما نلاحظه حين المقارنة بين النصوص النظامية المتعلقة بإجراءات الحجز التحفظي في نظام التنفيذ ونظام المحكمة التجارية، وتلك الواردة في قانون المرافعات المصري هو ذلك التطابق الذي يندر أن يحدث بل إنه يمكن القول بأن ما ورد في بعض نصوص نظام التنفيذ قد صيغ حرفياً من قانون المرافعات المصري حتى مع وجود بعض الاختلافات الطفيفة.

ففي إجراءات الحجز التحفظي على المنقول لدى المدين يتم إتباع إجراءات الحجز التنفيذي على المنقولات باستثناء البيع، وذلك وفقاً لنص المادة (٣٢) مرافعات مصري و(٣٣) من نظام التنفيذ، واستثناء البيع من هذه الإجراءات يتعلق بكون الغاية في الحجز التحفظي تختلف عن غاية الحجز التنفيذي كما أسلفت الذكر ويمكن تفصيل هذه الإجراءات على النحو الآتي:

(١) طلعت دويدار، محمد كومان، التعليق على نصوص نظام المرافعات الشرعية في المملكة العربية السعودية، ج١، منشأة المعارف، ٢٠٠١م، ص ١٢.

(٢) طلعت دويدار، النظرية العامة للتنفيذ القضائي الجبري وفقاً لنظام المرافعات الشرعية في المملكة العربية السعودية، دار حافظ، ٢٠٠٤م، ص ١٣٣.

١- قيام الدائن بتقديم طلب إلى قاضي التنفيذ يطلب إيقاع الحجز التحفظي على منقولات المدين وفقاً للمادة (٢/٣١٩) مرافعات مصري والمادة (٢٤) من نظام التنفيذ مع ضرورة تضمين الطلب بإقرار خطي من كفيل غارم صادر من كتابة العدل وفقاً للمادة (٣٢) من نظام التنفيذ.

٢- صدور موافقة قاضي التنفيذ بإيقاع الحجز التحفظي على منقولات المدين.

٣- انتقال محضر المحكمة وتحرير محضر بمنقولات المدين الصادر عليها الأمر بالحجز التحفظي وتعيين حارس عليها وفقاً للمادة (١/٣٢) مرافعات مصري والمواد (٣٣، ٣٥، ٣٦، ٣٧، ٣٨) من نظام التنفيذ ولائحته التنفيذية.

٤- إعلان الحاجز للمحجوز عليه بمحضر الجرد والأمر الصادر إليه بالحجز التحفظي خلال ثمانية أيام من تاريخ توقيع الحجز التحفظي وإلا اعتبر الحجز التحفظي كان لم يكن وذلك وفقاً للمادة (٢/٣٢) مرافعات مصرية، أما في نظام المرافعات الشرعية فقد تم تحديد المدة بعشرة أيام من نفس التاريخ، وأوجب نفس الجزاء في حالة عدم التقيد بتاريخ الإعلان وذلك وفقاً لنص المادة (٤١) من نظام التنفيذ ولائحته التنفيذية.

٥- رفع دعوى ثبوت الحق وصحة الحجز خلال ثمانية أيام من تاريخ تحرير محضر الحجز وإلا اعتبر الحجز التحفظي كان لم يكن، أما نظام المرافعات الشرعية فقد حدد ميعاد رفع الدعوى خلال نفس الميعاد الذي تطلبه الإعلان المحجوز لديه وهو عشرة أيام، وكذلك رتب نفس الجزاء السابق في حالة عدم التقيد بهذا الميعاد وفقاً لما نصت عليه المادة (٤١) من نظام التنفيذ.

وإذا تم الحكم بصحة الحجز التحفظي على المنقول سواءً كان هذا المنقول في حيازة المدين أو حيازة الغير فإنه يتم بيعه حتى يحصل الدائن الحائز على حقه منها وذلك باتباع الإجراءات المقررة لبيع المنقول في حيز المنقول لدى المدين وفقاً للمادة (٣٣٢) مرافعات مصري والمواد (٤٩: ٥٦) من نظام التنفيذ ولائحته التنفيذية وذلك بقيام المحضر ببيع المنقولات المحجوزة بالمزاد العلني بأعلى سعر، ثم إيداع ثمنها في خزانة قاضي التنفيذ واقتضاء حق الدائن من الثمن أو توزيعه على الدائنين في حالة تعددهم. وبذلك يكون رفع دعوى صحة الحجز وصدور حكم لصالح الحاجز تحفظياً يتحول إلى تنفيذي فتباع المنقولات بذات الطريقة التي تباع بها في الحجز التنفيذي^(١).

ثانياً: إجراءات الحجز التحفظي على المنقولات لدى الغير:

يبدأ الحجز التحفظي على المنقولات لدى الغير من اللحظة التي يعلن فيها المحجوز لديه بمحضر الحجز وهي نفس اللحظة التي يبدأ فيها الحجز التحفظي على ما للمدين

(١) طلعت دويدار، طرق التنفيذ القضائي، منشأة المعارف، ١٩٩٤م، ص ٢٣٥، ونبيل عمر وأحمد هندي، التنفيذ الجبري قواعده وإجراءاته، دار الجامعة الجديدة، ٢٠٠٢م، ص ٥٩٨.

لدى الغير فكلهما حجز تحفظي يجوز للدائن توقيع أيأ منهما ولو لم يكن بيده سند تنفيذي^(١) ولذلك يمكن تقسيم هذه الإجراءات إلى حالتين:

الحالة الأولى: عدم وجود سند تنفيذي بيد الدائن:

١- قيام الدائن بتقديم طلب إلى قاضي التنفيذ لإيقاع الحجز التحفظي على أموال المدين لدى الغير مع تضمين الطلب بإقرار خطي من كفيل غارم صادراً من كتابة العدل وفقاً لما سبق بيانه.

٢- صدور موافقة قاضي التنفيذ بالإذن بالحجز التحفظي وتقدير دين الحاجز ولو تقديراً مؤقتاً وفقاً لما نصت عليه المادة (٣٢٧) مرافعات مصري والمادة (٢٧) من نظام التنفيذ ولائحته التنفيذية.

٣- رفع دعوى صحة الحجز وثبوت الحق إلى المحكمة المختصة وفقاً للقواعد السابق ذكرها بشأن إجراءات الحجز التحفظي لمنقولات المدين التي تحت يده ثم يتوجب على الدائن إكمال الإجراءات التي سنذكرها في الحالة الأخرى.

الحالة الثانية: وجود سند تنفيذي بيد الدائن:

من باب أولى القول إنه ما دام بيد الدائن سند تنفيذي فإنه لا يتوجب عليه اتخاذ الإجراءات السابقة التي يتخذها الدائن الذي ليس بيده سند تنفيذي، وإنما يتوجب عليه اتخاذ الإجراءات التالية:

١- إعلان الحجز إلى المحجوز لديه (الغير) وفقاً لما نصت عليه المادة (٣٢٨) مرافعات مصري والفقرة (٣) من المادة (٣٤) من نظام التنفيذ ولائحته التنفيذية.

٢- إبلاغ المحجوز عليه (المدين) بمحضر الحجز أو بالسند التنفيذي وفقاً للقواعد السابقة التي ذكرتها في الفقرة الرابعة من إجراءات الحجز التحفظي على منقولات للمدين التي تحت يده.

٣- قيام المحجوز لديه (الغير) بالتقرير عما في ذمته للمدين خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ إعلانه بالحجز وفقاً للمادة (٣٢٨) مرافعات مصري وخلال عشرة أيام من تاريخ تبلغه بالحجز وفقاً للمادة (٢٧) نظام التنفيذ، وإذا أمتنع المحجوز لديه عن التقرير عما في ذمته أو قرر غير الحقيقة أو أخفى المستندات الواجب تسليمها للمحكمة مع التقرير، فيجوز للدائن إقامة دعوى عليه ومطالبته بالمبلغ المحجوز من أجله وله أيضاً الحق في طلب التعويض إن كان قد لحقه ضرر من تصرفات المحجوز لديه وفقاً لنص المادة (٩٥) من نظام التنفيذ وكذلك المادة (٣٢٨) مرافعات مصرية.

(١) طلعت دويدار، النظرية العامة للتنفيذ القضائي الجبري وفقاً لنظام المرافعات الشرعية في المملكة العربية السعودية، مرجع سابق، ص ١٣٥.

وللحاجز الحق في الاعتراض والمنازعة في التقرير في حالة ما إذا كان التقرير خاطئاً أو تضمن بيانات غير صحيحة^(١) والأموال التي يجوز الحجز عليها بالإجراءات السابقة تشمل الديون والأعيان المنقولة التي للمدين عند الأفراد والشركات والمؤسسات الأهلية والحكومية والبنوك.

ثالثاً: إجراءات الحجز التحفظي على العقار:

سبق أن ذكرنا إن المشرع المصري لا يجيز الحجز التحفظي على العقار على عكس ما ورد في النظام السعودي في الفقرة (٣) من المادة (٢٤) والمادة (٤٥) من نظام التنفيذ والمادة (٥٧٢) من نظام المحكمة التجارية واللتين أجازتا الحجز التحفظي على العقار، وأمر الحجز التحفظي في هذه الحالة يتمثل في صدور أمر المحكمة بوقف التصرفات التي من الممكن أن يقوم بها المدين على العقار كالبيع والرهن والهبة والوقف وغيرها من التصرفات، والمتأمل لنصوص نظام التنفيذ السعودي ولائحته التنفيذية لا يجد المشرع السعودي قد حدد إجراءات محددة للحجز التحفظي على العقار غير ما ورد في نص المادة (٢٤) لذلك يمكن القول بأن إجراءات الحجز التحفظي على العقار هي نفس الإجراءات المتخذة في الحجز التحفظي على منقولات المدين التي بيده. ومما يجدر ذكره في هذا المقام أن المادة (٢٤) من نظام المرافعات الشرعية السعودي لا تجيز للمحاكم السعودية نظر الدعاوى العينية المتعلقة بعقار خارج المملكة، الأمر الذي لا ينعقد الاختصاص أيضاً لمحاكم التنفيذ بتوقيع الحجز أو إجراء التنفيذ على عقار خارج المملكة، ومن ثم فلا يجوز الحجز التحفظي على العقار الموجود خارج المملكة، لذلك يمكن القول بأن أي إجراء تقوم به محكمة سعودية في عقار موجود خارج البلاد هو عمل باطل وإن كان لا بد من صدور مثل هذا الحجز فلا بد من إتباع إجراءات الحجز في دولة العقار بواسطة القضاء المختص في تلك الدولة أو أعمال فكرة الإنابة القضائية^(٢).

(١) محمود هاشم، إجراءات التقاضي والتنفيذ، مرجع سابق ص ٢٩٧.
(٢) طلعت دويدار، النظرية العامة للتنفيذ القضائي الجبري وفقاً لنظام المرافعات الشرعية في المملكة العربية السعودية، مرجع سابق، ص ٢٦٠.

المبحث الثاني

إجراءات حجز التحفظي على السفن

في هذا المبحث سوف يتحدث الباحث عن إجراءات حجز التحفظي على السفن وذلك من خلال مطلبين الأول منها أتحدث فيه عن إجراءات حجز التحفظي على السفن في النظام السعودي مقارنة بالقانون المصري، والمطلب الثاني أتحدث فيه عن إجراءات حجز التحفظي على السفن في الاتفاقيات الدولية.

المطلب الأول

إجراءات حجز التحفظي على السفن في النظام السعودي مقارنة بالقانون

المصري

نعرض في هذا الصدد للاختصاص بالأمر بالحجز وإعلان محضر الحجز، وأخيراً رفع دعوى صحة الحجز.

أولاً: الاختصاص بالأمر بالحجز التحفظي على السفن:

وفقاً لنظام المحكمة التجارية السعودي تختص الدوائر التجارية بديوان المظالم بالنظر في طلبات حجز التحفظي على السفن، وأوضحت المادة (٥٦٤)، أن على الدائن أن يتقدم إلى الحكومة المحلية وهي أمارات المناطق على مستوى السعودية، وتحال منها إلى المحكمة التجارية التي لم يتم إنشائها حتى هذا التاريخ وقام بمهامها هيئة حسم المنازعات التجارية بناء على المرسوم الملكي رقم (٥/م) وتاريخ ١٣٨٧/٢/١٢ هـ والتي نقلت كافة اختصاصها إلى الدوائر التجارية بديوان المظالم بموجب المرسوم الملكي رقم (٦٣/م) وتاريخ ١٤٧٠/١١/٢٦ هـ.

ونظراً لطبيعة حجز التحفظي على السفينة والتي تقتضي الاستعجال في إصدار الأمر به فقد جرت العادة في الواقع العملي اختصاراً للوقت والجهد أن يتقدم الدائن طالب الحجز إلى رئيس ديوان المظالم، أو رئيس الفرع بعريضته وفقاً للبيانات التي تطلبها المادة (٥٦٥) من نظام المحكمة التجارية، ثم يحال الطلب إلى إحدى الدوائر التجارية التي تبحث تحقق الشروط التي تطلبها المادتين (٥٦٦) و (٥٦٧)، وإذا تحققت الشروط تقرر الدائرة التجارية حجز التحفظي على السفينة، وفقاً لما نصت عليه المادة (٥٧٣) بقولها (إذا توافرت الشروط السالفة تقرر المحكمة الحجز حالاً ويجري توقيعه ثم يبلغ ذلك إلى المدين والشخص الثالث حسب شروط تبليغ أوراق الحجز).

ولقد أجازت المادة (٥٨٤) للدائرة التي تنظر أمر الحجز التحفظي الحق في رفض الطلب بشرط أن يكون الحكم بالأكثرية وموضحاً فيه أسباب الرفض وذلك في الحالة التي يكون المدعي عليه أو مالك السفينة موسراً ولا خوف على ما تحت يده من أموال وبضائع، ولا يخشى قيامه بتهريب أمواله أو إخفائها أو إفلاسه بشرط أن لا يلحق الدائن ضرر من جراء رفض أمر الحجز التحفظي.

ولقد استقر القضاء التجاري السعودي أيضاً على رفض قرار الحجز التحفظي في حالة قيام المدين بتقديم كفيلاً مالياً يضمن تادية أي حق أو حكم يصدر في القضية. ثانياً: تبليغ أمر الحجز التحفظي والتظلم منه:

وفقاً لنص المادة (٥٧٣) من النظام فإنه يتم تبليغ المحجوز عليه والمحجوز عنده وفق طرق التبليغ المنصوص عليها في الفصل الثالث من النظام بدءاً من المادة (٤٦٤) وحتى المادة (٤٧١)، ويجب على المحجوز عليه والمحجوز عنده أن يعترضاً على قرار الحجز خلال ثمانية أيام من تاريخ ووفقاً لمنطوق المادة (٥٧٤) فإذا تقدم أحدهم أو كلاهما باعترضه خلال المدة المذكورة فيقبل اعتراضهما وينظر فيه حسب النظام، وأن لم يعترضاً في المدة المذكورة فلا يقبل اعتراضهما بعد ذلك حسبما قررت ذلك المادة (٥٧٧).

أما في ظل قانون التجارة البحرية المصري فرغم أن القانون لم ينص على إجراءات تفصيلية كتلك التي وردت في نظام المحكمة التجارية ولم تنص المادة (٥٩) من قانون التجارة البحرية على وجوب قيام الدائن بتقديم طلب الحجز التحفظي على السفينة، لكن ذلك مفهوم بداهة حيث لا يتصور قيام المحكمة بإصدار أمر الحجز التحفظي على السفينة بأمر رئيس المحكمة الابتدائية المختصة أو من يقوم مقامه من تلقاء نفسه، وقد أعتبر البعض أن صدور موافقة المحكمة الابتدائية تعتبر حد أدنى من الرقابة القضائية التي يجب توافرها نظراً لخطورة الحجز التحفظي على السفينة ولمباشرة من قبل الدائن دون أن يكون بيده سند تنفيذي بل يكفي مجرد الادعاء بوجود دين بحري وتتحصر رقابة القضاء في التأكد من جدية الدين والتأكد إنه من الديون البحرية التي أشرنا لها سابقاً^(١).

ثالثاً: توقيع الحجز:

وفقاً لنص المادة (٥٧٨) من نظام المحكمة التجارية السعودي، بعد أن تقرر المحكمة الحجز التحفظي على السفينة فالأصل أن تعين مأموراً من طرفها ليتولى توقيع الحجز التحفظي على السفينة فإذا لم يتسنى لها ذلك فإتها تطلب من الحاكم الإداري ممثلاً في أمانة المنطقة التي تقع في دائرتها بتنفيذ أمر الحجز التحفظي عن طريق الشرطة.

وفي قضاء حديث لديوان المظالم ممثلاً في قرار إيقاع الحجز التحفظي رقم ١٤٦/د/ تج لعام ١٤١٢ هـ الصادر في القضية رقم ٢/٦٤٥/ق لعام ١٤١٢ هـ يتمثل في صدور خطاب من الدائرة التجارية عن طريق رئيس الديوان أو الفرع إلى مدير الميناء لاتخاذ إجراءات الحجز، وأحياناً يتم تكليف أمين سر الدائرة بالتعاون مع الجهات المختصة لتنفيذ قرار الحجز^(٢).

(١) حسين الماحي، القانون البحري، مرجع سابق، ص ٦٩.

(٢) فهد الحقباني، دراسات بحثية في الحجز التحفظي على السفينة، مرجع سابق، ص ١٦، ١٦١.

وفي ظل قانون التجارة البحرية المصرية تقضي المادة (١/٦٤) بوجوب تسليم محضر الحجز لربان السفينة، أو من يقوم مقامه، وتسلم صورة أخرى للجهة البحرية المختصة بالميناء الذي وقع فيه الحجز لمنع السفينة من السفر، وتسلم صورة ثالثة لمكتب التسجيل بالميناء الذي وقع فيه الحجز، ونصت الفقرة الثانية من ذات المادة بأن السفن المسجلة في مصر إذا تم الحجز عليها خارج الموانئ المصرية فيقوم مكتب التسجيل الذي بالميناء الذي وقع فيه الحجز بإخطار مكتب تسجيل السفينة المصرية بالحجز للتأشير به في السجل الخاص بها أما إذا كانت السفينة أجنبية فلا يلتزم مكتب التسجيل بإخطار مكتب تسجيل السفينة^(١).

رابعاً: رفع دعوى صحة الحجز وثبوت الحق:

أشارت المادة (٥٧٥) من نظام المحكمة التجارية السعودي إلى إنه يجب على الدائن الصادر له أمر الحجز التحفظي على السفينة أن يرفع دعوى صحة ثبوت الدين وذلك خلال ثمانية أيام من تاريخ تبليغ المحجوز عليه، وتطرق المادة (٥٧٦) لجزاء عدم تقدم الدائن بدعواه خلال هذه المدة والمتمثل في رفع الحجز والحكم على الدائن الحاجز بكافة المصاريف والعطل والضرر.

وفي ظل قانون التجارة البحرية المصري أو جبت المادة (٦٥) على الدائن الصادر له أمر الحجز التحفظي على السفينة رفع دعوى ثبوت الحق وبصحة الحجز أمام المحكمة الابتدائية التي وقع الحجز التحفظي على السفينة في دائرتها خلال الثمانية أيام التالية لتسليم محضر الحجز إلى ربان السفينة، أو من يقوم مقامه وإلا عد الحجز كأن لم يكن.

ولا تختلف هذه الدعوى عن دعوى صحة الحجز التي تطرقنا لها في الفصل الأول من هذه الدراسة.

المطلب الثاني

إجراءات الحجز التحفظي على السفن في الاتفاقيات الدولية

بعد أن تناولت في المطلب السابق الحديث عن إجراءات الحجز التحفظي على السفينة في النظام السعودي مقارنة بالقانون المصري. في هذا المطلب أتحدث عن الإجراءات التي تطلبها الاتفاقيات الدولية وكذلك أتعرض لبعض المشكلات التي قد تثور حين إيقاع الحجز التحفظي على السفن وطنياً ودولياً.

أولاً: إجراءات الحجز التحفظي على السفينة في الاتفاقيات الدولية:

وفقاً لنص المادة الرابعة من معاهدة بروكسل ١٩٥٢م فإنه لا يجوز الحجز التحفظي على السفينة إلا بأمر يصدر من محكمة، أو من أية سلطة قضائية أخرى مختصة لدى الدولة المتعاقدة التي يقع الحجز في دائرتها، ويجب على المحكمة أو الجهة القضائية المختصة أن تتحقق من جدية الدين الذي يدعيه طالب الحجز، ومعظم

(١) محمود مختار بريري، قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص ١٧٢.

الدول الموقعة على هذه المعاهدة تراعي هذا النص، أي تجعل أمر توقيع الحجز على السفينة من اختصاص القاضي كما هو الحال في مصر وإيطاليا وألمانيا^(١). ومن ناحية أخرى نصت المادة (٦) من المعاهدة على: (تخضع قواعد المرافعات الخاصة بحجز السفينة وبالوصول على الإذن المنصوص عليه في المادة الرابعة وبالمسائل العارضة التي تنشأ عن الحجز لقانون الدولة المتعاقدة التي توقع الحجز أو طلب من دائرتها)، وواضح من النص إن المعاهدة قد أحالت إلى قانون الدول التي توقع أمر الحجز على السفينة كافة ما يتعلق بإجراءات الحجز، وما ينشأ عنه من مسائل عارضة، كذلك واضح من النص إن قانون الدولة التي يقع في دائرتها يكون هو المرجع في تحديد الحكمة المختصة بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة في ميناء تلك الدولة. فعلى سبيل المثال تخضع إجراءات الحجز التحفظي على السفن الأجنبية الخاضعة لمعاهدة بروكسل في مصر للقواعد والأحكام الواردة في قانون التجارة البحرية السابق بياتها.

أما فيما يتعلق بدعوى صحة الحجز فقد قررت المادة السابعة من المعاهدة اختصاص محاكم الدولة التي يقع في دائرتها الفصل من موضوع النزاع وذلك بتوافر أحد شرطين هما:

١- أن تكون المحكمة التي يقع في دائرتها الحجز مختصة بدعوى صحة الحجز وفقاً للقانون الداخلي.

توافر العلاقة بين السفينة محل الحجز والدين ومن هذه الحالات:

- أ- إذا كان للمدعي محل إقامة معتاد أو مركز رئيسي في الدولة التي يقع فيها الحجز التحفظي على السفينة.
- ب- إذا نشأ الدين في الدولة التي وقع الحجز التحفظي بدائرتها.
- ج- إذا كان الدين البحري قد نشأ أثناء رحلة وقع الحجز التحفظي على السفينة أثناءها.
- د- إذا نشأ الدين عن تصادم أو عن أعمال المساعدة والإنقاذ أو كان مضموناً برهن بحري على السفينة المحجوز عليها.

أما إذا كانت المحكمة التي وقع الحجز على السفينة في دائرتها غير مختصة أصلاً بالفصل في موضوع الدعوى فإن الكفالة أو الضمان الذي يقدم لرفع الحجز طبقاً للمادة الخامسة من المعاهدة يجب أن يضمن تنفيذ كل الأحكام اللاحقة التي تصدر من المحكمة المختصة بالفصل في الموضوع، وتحدد المحكمة أو السلطة القضائية التي وقع الحجز بدائرتها الميعاد الذي يجب على المدعي أن يرفع فيه دعوى الموضوع أمام المحكمة المختصة غير إنه إذا اتفق الخصوم على جعل الاختصاص لمحكمة أخرى، أو اتفقوا على التحكيم في النزاع جاز للمحكمة أن تحدد الميعاد الذي يجب على المدعي أن يرفع فيه دعوى صحة الحجز، وفي الحالتين المنصوص عليهما في الفقرتين الثانية والثالثة

(١) بهجت عبد الله قايد، الحجز التحفظي على السفن، مرجع سابق، ص ٢٧٩.

من المادة السابعة إذا لم ترفع الدعوى في الميعاد المحدد جاز للمدعى عليه طلب رفع الحجز أو إبراء الكفيل^(١).

أما في ظل اتفاقية جنيف لعام ١٩٩٩م فقد نصت المادة (١/٢) من هذه الاتفاقية على إنه لا يجوز حجز السفينة، أو رفع الحجز عنها إلا بموجب إذن من محكمة الدولة الطرف التي يوقع فيها الحجز التحفظي، أما الفقرة الرابعة من ذات المادة فقد أحالت إجراءات الحجز التحفظي على السفن وكذلك رفعه إلى قانون الدولة التي يوقع فيها الحجز^(٢).

ونصت المادة الثانية من الاتفاقية على إنه إذا وجد اتفاق يتعلق بالاختصاص القضائي أو بالتحكيم يتضمن بأنه يتم الفصل في المطالبة البحرية في دولة معينة غير الدولة التي وقع فيها الحجز فإنه يجوز الحجز على السفينة في نفس الدولة التي وقع فيها الحجز وفقاً لقانونها، أي الواضح من النص أن الدولة التي يقع فيها الحجز التحفظي تظل هي المختصة بنظر الدعوى وفقاً لقانونها حتى مع وجود الاتفاق بالمخالفة^(٣).

ثانياً: بعض المشكلات التي تثور حين إيقاع الحجز التحفظي على السفن وطنياً ودولياً: قد تتحقق في الحجز التحفظي على السفن كافة الشروط التي نصت عليها القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية وقد يتخذ الدائن طالب الحجز كافة الإجراءات الصحيحة التي تطلبها القانون، ومع ذلك تثور بعض الإشكالات حين إيقاع الحجز التحفظي على السفن تختلف أحكامها وقواعدها ما بين القانون الوطني والاتفاقيات الدولية وهي ما سنتناوله في الفروض التالية:
أولاً: تعدد الحجز:

لم يتعرض نظام المحكمة التجارية السعودي لفرضية تعدد الحجز على سفينة واحدة، وكذلك لم يتعرض لهذه المسألة قانون التجارة البحرية المصري، أما معاهدة بروكسل لعام ١٩٥٢م فقد تعرضت لحالة توقيع عدة حجوزات لمدع واحد لاستيفاء الدين، حيث نصت المادة (٢/٣) على إنه "لا يجوز لمدع واحد في نفس الدين أن يقوم بالحجز التحفظي على السفينة أو يطلب تقديم كفالة، أو ضمان عنها أكثر من مرة واحدة في اختصاص دولة أو أكثر من الدول المتعاقدة، وإذا وقع الحجز على السفينة أمام قضاء إحدى هذه الدول أو قدمت كفالة، أو ضمان لرفع الحجز، أو لتجنبه وجب رفع كل حجز لاحق آخر وقعه المدعي على هذه السفينة، أو على أي سفينة أخرى مملوكة للمالك نفسه بسبب نفس الدين البحري، وتأمّر المحكمة، أو أية جهة قضائية أخرى مختصة في هذه الدولة بالإفراج عن السفينة ما لم يثبت المدعى للمحكمة أو لآية سلطة قضائية أخرى مختصة إبراء الضامن أو الكفيل نهائياً قبل توقيع الحجز اللاحق أو وجود سبب صحيح آخر يببر بقاء الحجز".

(١) المادة السابعة من معاهدة بروكسل ١٩٥٢م.

(٢) المادة الثانية من اتفاقية جنيف ١٩٩٩م.

(٣) المادة الثانية من معاهدة جنيف.

والملاحظ على النص إنه حدد الحظر على سفن الدول المتعاقدة مما يبرر لنا القول بأنه يجوز تعدد الحجز على سفن الدولة غير المتعاقدة وذلك لان المعاهدة في الأصل تضمنت أحكام تتعلق بسفن الدول المتعاقدة على خلاف سفن الدول غير المتعاقدة، وعلى سبيل المثال ما ورد في المادة (٢/٨) من معاهدة بروكسل حيث نصت على: (يجوز توقيع الحجز على أية سفينة تحمل علم دولة غير متعاقدة في دولة متعاقدة بسبب أحد هذه الديون المبينة في المادة الأولى أو بسبب دين آخر يجيزه توقيع الحجز وفقاً لقانون هذه الدول).

والحكمة من النص في المادة (٢/٣) هي عدم إساءة الدائن لحقه في الحجز على السفينة وذلك بإيقاع الحجز عليها أكثر من مرة^(١).

أما اتفاقية جنيف لعام ١٩٩٩م فقد أجازت تكرار الحجز في الحالات التالية^(٢):

- ١- إذا كانت طبيعة أو مقدار الضمان المتعلق بتلك السفينة والسابق تقديمه بشأن نفس المطالبة غير كاف بشرط ألا يتجاوز المقدار الكلي للضمان قيمة السفينة.
- ٢- إذا كان الشخص الذي سبق أن قدم الضمان غير قادر أو يحتمل ألا يكون قادراً على الوفاء ببعض أو كل التزامات ذلك الشخص.
- ٣- إذا رفع الحجز على السفينة المحجوزة أو أفرج عن الضمان السابق تقديمه وذلك لسببين:

أ- أما بطلب أو موافقة من المطالب استناداً إلى أسباب معقولة.

ب- لأن الدائن لم يستطيع أن يتخذ خطوات معقولة تحول دون رفع الحجز أو الإفراج عن الضمان.

والأصل في ظل اتفاقية جنيف عدم جواز تعدد الحجز على السفينة إلا في حالتين هما^(٣):

الحالة الأولى: إذا كانت طبيعة أو مقدار الضمان السابق تقديمه بشأن نفس المطالبة غير كافي.

الحالة الثانية: إذا أنطبق أحكام الفقرة (١) بند (ب) أو (ج) من المادة الخامسة. ولم توضح الاتفاقية الأسس التي يمكن فيها اعتبار الضمان كاف وأن كنت أرى أن ذلك متروك للسلطة التقديرية للجهة القضائية المختصة وفقاً للقانون الوطني.

ثانياً: أثر شرط التحكيم في جواز إيقاع الحجز التحفظي على السفن:

قد تتضمن العقود أو الاتفاقيات البحرية المبرمة بين أصحاب المطالبة البحرية ومالك السفينة، شرطاً باللجوء إلى التحكيم لحل ما ينشأ بينهم من منازعات أو قد يتفق

(١) بهجت عبد الله قايد، الحجز التحفظي على السفن، مرجع سابق، ص ٥٩.

(٢) المادة (١/٥) من اتفاقية جنيف لعام ١٩٩٩م.

(٣) المادة (٢/٥) من اتفاقية جنيف لعام ١٩٩٩م.

الطرفان على اللجوء إلى التحكيم بعد نشوء النزاع بينهما وهو ما يسمى بمشارطة التحكيم^(١).

وفي هذا الفرض يثور التساؤل، هل يجوز مع وجود شرط التحكيم أو مشارطة التحكيم أن يلجأ الدائن للقضاء لطلب الحجز التحفظي على السفينة، أم أن اتفاق التحكيم المعقود بين الطرفين بصورتيه والذي يسلب القضاء سلطة نظر الموضوع يمتد أيضاً ليشمل منع القضاء من اتخاذ الإجراءات التحفظية ومن أهمها سلطة الأمر بالحجز التحفظي على السفينة؟

إن الاتجاه الفقهي الراجح والذي يكاد يكون محل إجماع يبين الفقهاء القانون المصري يجيز اللجوء إلى القضاء لطلب اتخاذ الإجراءات التحفظية حتى مع وجود اتفاق التحكيم وذلك لكون اتخاذ الإجراءات التحفظية يستلزم وجود سلطة قادرة على التنفيذ وهي متوافرة في القضاء ولا تتوافر في التحكيم^(٢).

وهو ما كرسه المشرع المصري في قانون التحكيم في المواد المدنية والتجارية، حيث نصت المادة (١٤) على:- (يجوز للمحكمة المشار إليها في المادة (٩) من هذا القانون أن تأمر بناء على طلب طرف التحكيم باتخاذ تدابير مؤقتة أو تحفظية سواء قبل البدء في إجراءات التحكيم أو أثناء سيرها)^(٣).

وكذلك نصت عليه معظم المعاهدات والاتفاقيات الدولية في التحكيم التجاري الدولي ومن ضمنها قواعد التحكيم التي وضعتها لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي حيث نصت المادة (٢٦) على: (١- لهيئة التحكيم أن تتخذ بناء على طلب أحد الطرفين تراه ضرورياً من تدابير مؤقتة بشأن الموضوع محل النزاع بما في ذلك إجراءات المحافظة على البضائع المتنازع عليها كالأمر بإيداعها لدى الغير أو بيع السلع القابلة للتلف.

١- يجوز أن تتخذ التدابير المؤقتة في صورة قرار تحكيم مؤقت، ولهيئة التحكيم إذا اشترطت تقديم كفالة لتغطية نفقات التدبير المؤقت.

(١) الفرق بين شرط التحكيم ومشارطة التحكيم يمكن في أن الأول يكون مدرج أصلاً في العقد الأساس بين الطرفين وبذلك يكون ملزماً لطرفيه أما مشارطة التحكيم فهو اتفاق لاحق عن العقد يقرر فيه طرفي العقد اللجوء إلى التحكيم سواء وجد نزاع بينهما أو لم يوجد، محمد ناصر البجاد، التحكيم في المملكة العربية السعودية، مركز البحوث والدراسات الإدارية، ١٩٩٩م، ص ٩٩ - ١٠٠.

(٢) محمود مختار بري، قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص ١٦٩.

(٣) قانون التحكيم في المواد المدنية والتجارية رقم ٢٧ لسنة ١٩٩٢م، دار العربي للنشر والتوزيع الكتب القانونية، القاهرة.

٢- الطلب الذي يقدمه أحد الطرفين إلى سلطة قضائية باتخاذ تدابير مؤقتة لا يعتبر مناقضاً لاتفاق التحكيم أو نزولاً عن الحق في التمسك به^(١).

ويسري هذا الحكم حتى ولو نص اتفاق التحكيم على تخويل هيئة المحكمين سلطة الأمر باتخاذ الإجراءات التحفظية فيجوز لأي طرف اللجوء للمحكمة وطلب توقيع الحجز التحفظي على السفينة، وله طلب ذلك من هيئة التحكيم ويكون تنفيذ أمر هيئة الحكيم من اختصاص القضاء، وهذا ما قرره المادة (٤) من قانون التحكيم المصري بقولها: (١- يجوز لطرفي التحكيم الاتفاق على أن يكون لهيئة التحكيم بناء على طلب أحدهما أن تأمر أيّاً منهما اتخاذ ما تراه من تدابير مؤقتة أو تحفظية تقتضيها طبيعة النزاع وأن تطلب تقديم ضمانات كافية لتغطية نفقات التدبير الذي تأمر به. ٢- وإذا تخلف من صدر إليه الأمر عن تنفيذه جاز لهيئة التحكيم بناء على طلب الطرف الآخر أن تأذن لهذا الطرف في اتخاذ الإجراءات اللازمة لتنفيذه وذلك دون إخلال بحق هذا الطرف في أن يطلب من رئيس المحكمة المشار إليها في المادة (٩) من هذا القانون الأمر بالتنفيذ).

ولم ينص نظام التحكيم السعودي على هذا المعنى ولكن المستقر عليه قضائياً أن هيئة التحكيم تصدر قرارها باتخاذ الإجراء الاحترازي ويكون قرارها وفقاً لنص المادة (٤١) من اللائحة التنفيذية للنظام ويكون للجهة القضائية المختصة أصلاً بنظر النزاع وفقاً لأحكام المواد (١٨، ١٩، ٢١، ٢٢) من النظام، الاختصاص بالأمر بتنفيذ القرار^(٢).

ويرى البعض أن الحكم يختلف في حالة وجود شرطاً قاطعاً في دلالاته على اتجاه نية الأطراف إلى استبعاد تدخل القضاء سواء في الموضوع أو في اتخاذ الإجراءات التحفظية وجعل الاختصاص في ذلك لهيئة التحكيم ففي هذه الحالة تكون هيئة التحكيم المختصة بالنظر في الإجراءات التحفظية^(٣)، وهو ما سار عليه القضاء التجاري السعودي وسيأتي تفصيل ذلك بشكل واضح حين الحديث عن أثر الحجز التحفظي في تحديد الاختصاص القضائي.

أما في ظل المعاهدات والاتفاقيات الدولية فقد أحوالت كما سبق أن أوضحت كافة الأمور الإجرائية التي قد يستتبعها الحجز التحفظي على السفينة إلى قانون الدول المتعاقدة أي القانون الوطني.

(١) قرار رقم ٩٨/٣١ الذي اتخذته الجمعية العامة للأمم المتحدة في ١٥ ديسمبر لعام ١٩٩٦ م منشور في: ولاء رفعت، التحكيم التجاري الوطني الدولي في المملكة العربية السعودية، الغرفة التجارية الصناعية بمحافظة جدة، ١٩٤١ هـ، ص ٣٢٨.

(٢) نظام التحكيم ولائحته التنفيذية الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٤٦ وتاريخ ١٢/٧/١٤٠٣ هـ المنشور في جريدة أم القرى.

(٣) محمود مختار بربري، قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص ١٧٠.

ثالثاً: الحجز التحفظي التعسفي:

إذا لم يكن للدائن أي مصلحة من إيقاع الحجز التحفظي على السفينة، وكان هدفه إلحاق الضرر بالمدين المحجوز عليه، وتعطيل السفينة دون وجه حق فإن الحجز التحفظي على السفينة في هذا الفرض يعتبر جزءاً تعسفياً وكيدياً^(١)، صحيح أن الحجز التحفظي على السفينة يندرج ضمن نطاق حق اللجوء إلى القضاء بمعناه الواسع لكن إساءة استخدامه يعتبر تعسفاً في استعمال الحق موجب للتعويض إذا ما تحقق الضرر^(٢).

ولم يفرض المشرع المصري أي جزاء على الحجز التحفظي التعسفي ولم يقرر مسئولية الدائن الحاجز عن الحجز الكيدي أو التعسفي سواء في ظل قانون التجارة البحري الحالي أو الملغى ويبدو أن المشرع المصري ترك ذلك للقواعد العامة في الحجز التحفظي على المنقول والتي تغرم الحاجز جزءاً تحفظياً كيدياً^(٣).

حيث قررت المادة (٣٢٤) من قانون المرافعات المصري ذلك بقولها (إذا حكم ببطلان الحجز التحفظي أو بإلغائه لانعدام أسبابه جاز الحكم على الحاجز بغرامة لا تتجاوز عشرين جنيهاً فضلاً عن التعويضات للمحجوز عليه)، وكذلك القواعد العامة في المسئولية التقصيرية في القانون المدني. وكذلك قررت المادة (٢١٥) من نظام المرافعات الشرعية السعودي والمادة (٥٦٦) من نظام المحكمة التجارية السعودي اشتراط كفالة من كاتب العدل لضمان جميع حقوق المحجوز عليه وأضراره إذا ظهر أن الحاجز غير محق في طلبه، وذلك لكي تضمن الكفالة الحكم بالتعويض وما يخلق بالمدين من أضرار أخرى.

وقد عرضت معاهدة بروكسل ١٩٥٢م لتحديد القانون الذي يطبق بالتعويض عن أضرار الحجز التحفظي، وحددته بقانون الدول التي يوقع الحجز في دائرتها^(٤)، وكذلك أقرت اتفاقية جنيف ١٩٩٩م التعويض عن الحجز التحفظي التعسفي وكذلك قررت أن محاكم الدول التي يوقع الحجز فيها هي المختصة بتحديد مدى مسئولية الدائن طالب الحجز عن الخسائر أو الأضرار التي نشأت عن حجز السفينة بشكل تعسفي دون مبرر^(٥).

(١) بهجت عبد الله قايد، الحجز التحفظي على السفن، مرجع سابق، ص ٤١.

(٢) كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص ١٥٢.

(٣) محمد بهجت قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص ٢٥٩.

(٤) المادة (١/٦) من معاهدة بروكسل ١٩٥٢م.

(٥) المادة (٦) من اتفاقية جنيف ١٩٩٩م.

والتعويضات التي يمكن أن يحكم بها على الدائن الحاجز تشمل أساساً إصلاح كل ضرر أصاب المحجوز عليه بسبب توقيع الحجز ومن أمثله الضرر المتكبد في حالة توقيع الحجز التحفظي بغير مبرر ما يلي^(١):

- ١- مصاريف صيانة السفينة أثناء الوقت الذي توقفت فيه في الميناء بسبب الحجز.
 - ٢- التعويضات التي دفعها مالك السفينة لملاك البضائع المشحونة بسبب الحجز والناشئة عن تأخير، أو عدم وصول البضائع المشحونة لأن هذا الحجز لا يعتبر بالنسبة للمجهز من قبيل القوة القاهرة.
 - ٣- أجور الطاقم أثناء حجز السفينة بغير وجه حق.
 - ٤- الأرباح التي فقدها مالك السفينة بسبب احتجاز السفينة.
 - ٥- مصاريف تقديم الكفالة أو الضمان اللازمين لرفع الحجز ومنع توقيعه.
- وأرى أن يضاف إليها:
- ٦- مصاريف التحكيم أن تم اللجوء إلى التحكيم لفض النزاع.
 - ٧- مصاريف الخبراء والمحاسبين القانونيين في حالة اللجوء إلى تقاريرهم لفض النزاع.
 - ٨- أتعاب المحاماة.

وخلاصة دراستنا لهذا الفصل يمكن أن تلاحظ أوجه التوافق والاختلاف في الأحكام والقواعد التي قررتها القوانين الوطنية وبين تلك التي قررتها معاهدة بروكسل ١٩٥٢م واتفاقية جنيف ١٩٩٩م وذلك على النحو التالي:

- إن الديون البحرية التي وردت في نظام المحكمة التجارية السعودي وقانون التجارة البحرية المصري، وكذلك معاهدة بروكسل ١٩٥٢م واتفاقية جنيف عام ١٩٩٩م جاءت على سبيل الحصر لذلك لا يجوز القياس عليها و التوسع فيها.
- إن الديون التي أوردها المشرع المصري هي ذاتها الواردة في معاهدة بروكسل وأستثني من ذلك القروض البحرية، وكذلك المطالبة بثمن بيع سفينة أخرى مملوكة للمجهز، وأضاف المشرع المصري على الديون الواردة في معاهدة بروكسل رسوم الموانئ، والممرات المانية، ومصاريف إزالة أو انتشارال حطام السفينة، والبضائع والتأمين البحري، أما نظام المحكمة التجارية السعودي فإن الديون الواردة في المادة (١٥٤) جاءت بتعداد أقل مما أورده المشرع المصري ومعاهدة بروكسل ١٩٥٢م، واتفاقية جنيف، ومن ناحية أخرى فقد اشتملت على مصطلحات قديمة لا تساير العصر الحديث، كما نلاحظ بأن اتفاقية جنيف ١٩٩٩م جاءت أكثر شمولية ودقة.

- أن معاهدة بروكسل ١٩٥٢م، واتفاقية جنيف ١٩٩٩م ينحصر نطاقهما في الحجز التحفظي على السفينة دون الحجز التنفيذي، على خلاف قانون التجارة البحرية

(١) بهجت عبد الله قايد، الحجز التحفظي على السفن، مرجع سابق، ص ٤٤.

المصري حيث تعرض للحجز بنوعية، التحفظي والتنفيذي، بينما تفرض نظام المحكمة التجارية السعودي إلى الحجز التنفيذي دون الحجز التحفظي. إن معاهدة بروكسل ١٩٥٢م، واتفاقية جنيف ١٩٩٩م لم تتعرض لإجراءات الحجز التحفظي على السفينة بل أحالت إجراءات الحجز التحفظي على السفينة وما ينشأ عنه من مسائل عارضه إلى قوانين الدول المتعاقدة.

- لقد أقر نظام المحكمة التجارية السعودي التعويض على الحجز التحفظي التعسفي، وأقر مسؤولية الدائن الحاجز عن ذلك، أما المعاهدة والاتفاقية فقد أقرت التعويض وتركت تقديره للقوانين الوطنية، بينما لم يتعرض المشرع المصري لمسئولية الدائن الحاجز حجراً تحفظياً تعسفياً، ولم يلزم طالب الحجز بتقديم كفالة وإن كان ذلك لا يعني عدم مسؤولية الدائن الحاجز في هذه الحالة استناداً على قانون المرافعات المصري هو الشريعة الأم للتقاضي الذي تعرض لهذه المسؤولية وأقرها.

اشتراط المشرع السعودي أن يكون الدين البحري معين المقدار حال الأداء أما المشرع المصري فاشتراط أن يكون الدين البحري محقق الوجود فقط بينما اشترطت معاهدة جنيف ١٩٥٢م واتفاقية جنيف ١٩٩٩م أن يكون الدين بحرياً فقط.

الخاتمة

النتائج والتوصيات

أولاً: نتائج الدراسة:

انتهت الدراسة بحمد الله وتوفيقه من كتابة هذا البحث في الحجز التحفظي على السفينة ويخلص البحث إلى النتائج التالية:

٥- إن توقيع الحجز التحفظي على أموال المدين هو إجراء وقائي يتخذه الدائن دون وجود سند تنفيذي بيده يهدف الدائن الحاجز من ورائه إلى إجبار المدين على تقديم الكفالة لضمان الوفاء بدينه.

٦- أن توقيع الحجز التحفظي على أموال المدين هو إجراء خطير يتحمل الدائن الحاجز تبعه مسئوليته القانونية إذا حكم القضاء بإلغاء الحجز أو أعتبر الحجز التحفظي تعسفياً وكيدياً، لذلك ألزمت أغلب التشريعات طالب الحجز تقديم كفالة ضامنة لحقوق المدين المحجوز عليه في حالة بطلان الحجز، وإن من شأن تقديم هذه الكفالة تفادي العديد من الحجوز التعسفية.

٧- أن النظام السعودي أجاز الحجز التحفظي على العقار، وذلك تقديراً منه لأهميته في المنازعات العقارية، ولكون المدين قد يستطيع التصرف في أمواله العقارية شأنه في ذلك شأن أمواله الأخرى ولأن الأموال العقارية أحد الركائز المهم التي تشكل الذمة المالية للشخص الطبيعي والشخص والاعتباري.

٨- أن أهمية توقيع الحجز التحفظي على السفينة تظهر بوضوح للدائن الذي لا يملك سناً تنفيذياً يمكنه من إيقاع الحجز التنفيذي مباشرة اقتضاء لحقوقه، وتزداد أهمية هذا النوع من الحجوزات بالنسبة للسفن الأجنبية خاصة في حالات التصادم البحري، حيث يخشى هروب السفينة مرتكبة التصادم قبل تمكن المضرور من التصادم من استيفاء التعويض المناسب نتيجة هذا التصادم.

٩- إنه من المؤسف أن أغلب التشريعات البحرية اهتمت بتنظيم الحجز التنفيذي على السفن دون الحجز التحفظي رغم أهميته كوسيلة للضغط على المدين وإجباره على الوفاء بدينه، ورغم ذلك فإن الحجز التحفظي على السفينة يذيع انتشاره في الواقع العملي أكثر من الحجز التنفيذي، وذلك بسبب تعجل المدين المحجوز عليه إلى تقديم الكفالة الكافية حتى يتجنب تحول الحجز التحفظي إلى حجز تنفيذي ومن ثم بيع السفينة.

١٠- إن التشريعات البحرية وكذلك الاتفاقيات الدولية قد تطلبت شروطاً لإيقاع الحجز التحفظي على السفينة بعضها يخص السفينة محل الحجز، والبعض الآخر يخص أطراف الحجز وشروط أخرى تخص الديون التي يقع من أجلها الحجز التحفظي، وكل هذه الشروط تهدف لإيقاع الحجز التحفظي بشكل قانوني نظراً لما يشكله الحجز التحفظي من أهمية بالغة على حركة التجارة البحرية.

١١- إن الاتفاقيات الدولية التي نظمت مسائل الحجز التحفظي على السفن قد أحالت كل إجراءات الحجز التحفظي وما يتفرع عنه من مسائل إلى قوانين الدول المنظمة لها.

١٢- لقد أقرت بعض التشريعات البحرية وسائل للتخلص من الحجز التحفظي على السفينة وكذلك أقرت بعض أحكام القضاء وسائل أخرى، وكل ذلك لهدف تجنب تعطيل الملاحة البحرية بحيث لا يظل أمر الحجز التحفظي على السفينة أمر دائم.

ثانياً: توصيات الدراسة:

- من خلال ما انتهيت إليه في هذا البحث فإنني أوصي بما يلي:
- ٥- يجب تفعيل قسم الحجز والتنفيذ الذي نص عليه نظام المرافعات الشرعية ولائحته التنفيذية، وذلك لكون أنشاء مثل هذا القسم سيفعل كافة نصوص الحجز والتنفيذ الواردة في باب الحجز والتنفيذ من نظام المرافعات الشرعية وسيساهم من ناحية أخرى في سرعة تنفيذ الأحكام القضائية وهي غاية كل المتنازعين.
 - ٦- يجب توحيد الجهة المختصة بالحجز التحفظي ولتكن محصورة فقط بين المحكمة العامة من جهة والدوائر التجارية في ديوان المظالم من جهة أخرى، وذلك لتفادي صدور أوامر حجوز تحفظية من جهات أخرى لا تتوفر فيها ضمانات قضائية كافية تحمي حقوق جميع أطراف الحجز.
 - ٧- نظراً لما تتمتع به المملكة العربية السعودية من حدود بحرية طويلة الامتداد ولوجود العديد من الموانئ الكبيرة فيها خاصة بعد أنشاء العديد من المدن الاقتصادية الكبرى في منطقة جازن وفي محافظة ينبع فإن ذلك بلا شك سيساهم في إزباد وتطور حركة التجارة البحرية، مما يستدعي الأمر ضرورة المسارعة بإصدار نظام متكامل للتجارة البحرية على غرار قانون التجارة البحرية المصري، كما يجب أن يشتمل هذا النظام في حالة صدوره على تنظيم متكامل للحجز على السفينة بنوعية لتلأفي بعض القصور والسلبيات التي وردت في قانون التجارة البحرية المصري كما أوضحنا في طيات الدراسة.
 - ٨- وجوب انضمام المملكة العربية السعودية لمعاهدة بروكسل ١٩٥٢م أو اتفاقية جنيف ١٩٩٩م في حالة تفعيلها، حيث سيساهم بتدعيم التعاون الدولي في مجال التجارة البحرية وسيعطي التجار في السعودية مزيداً من الضمانات القانونية في مجال التجارة البحرية خاصة أن السعودية قد أنظمت لمنظمة التجارة العالمية.
 - ٩- ضرورة سعي المنظمات والهيئات الدولية القانونية إلى تفعيل اتفاقية جنيف المبرمة عام ١٩٩٩م والخاصة بالحجز التحفظي على السفينة وذلك لكونها أحدث الاتفاقيات الدولية في هذا الشأن.
 - ١٠- وجوب تعديل نظام المحكمة التجارية السعودي أو استبداله بنظام جديد يتوافق مع التطور التشريعي الذي تشهده المملكة العربية السعودية خاصة أن النظام شابه عيوب وقصور شديدة في مواضع عديدة، لاسيما مع إنشاء المحاكم التجارية وبدء مباشرتها اختصاصاتها المنصوص عليها بالمادة (٣٥) من نظام المرافعات الشرعية ولائحته التنفيذية وذلك مطلع العام الحالي ١٤٣٩هـ.

قائمة المراجع

أولاً: الكتب:

- القرآن الكريم.

- ١- ابن قدامه، المعني ٥٩٣/٦.
- ٢- ابن منظور، لسان العرب، المجلد العاشر، بيروت، دار صادر للطباعة، ١٣٧٥م.
- ٣- أبو الوفا، أحمد، إجراءات التنفيذ في المواد المدنية والتجارية، منشأة المعارف الطبعة الثانية ١٩٨٢م.
- ٤- اتفاقية جنيف المبرمة في ١٢ مارس ١٩٩٩م، انظر الملحق للإطلاع على نصوص الاتفاقية.
- ٥- البجاد، محمد ناصر، التحكم في المملكة العربية السعودية، مركز البحوث والدراسات الإدارية، ١٩٩٩م.
- ٦- بريري، محمود مختار، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، ١٩٩٩م.
- ٧- التحيوي، محمود السيد عمر، النظام القانوني للحجز وفقاً لآخر التعديلات في قانون المرافعات المصري وقانون الحجز الإداري منشأة المعارف، ٢٠٠٢م.
- ٨- ترك، محمد عبد الفتاح، الحجز على السفينة، دار الجامعة الجديدة للنشر، ٢٠٠٥م.
- ٩- الحاج، محمد عبد القادر، الوجيز في القانون البحري اليمني، منشورات الجامعة اليمنية، الطبعة الثالثة، ٢٠٠٣م.
- ١٠- الحقباني، فهد، دراسات بحثية في الحجز التحفظي على السفينة، ١٤٢٦هـ.
- ١١- حمدي، كمال، القانون البحري، منشأة المعارف، الطبعة الثالثة، ٢٠٠٣م.
- ١٢- دويدار، طلعت، النظرية العامة للتنفيذ القضائي الجبري وفقاً لنظام المرافعات الشرعية في المملكة العربية السعودية، دار حافظ، ٢٠٠٤م، ص ١٣٣.
- ١٣- دويدار، طلعت، كومان، محمد، التعليق على نصوص نظام المرافعات الشرعية في المملكة العربية السعودية، ج١، منشأة المعارف، ٢٠٠١م، ص ١٢.
- ١٤- دويدار، طلعت، القانون الدولي الخاص السعودي، منشأة المعارف بالإسكندرية، ١٩٩٧م.
- ١٥- دويدار، طلعت، طرق التنفيذ القضائي، منشأة المعارف، ١٩٩٤م.
- ١٦- الشرفاوي، محمود سمير، القانون البحري، دار النهضة العربية، ط٤، ١٩٩٣م.
- ١٧- الشواربي، عبد الحميد، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف، ٢٠٠٣م.
- ١٨- شوقي، أسامة أحمد، الإجراءات المدنية للتنفيذ الجبري، دار النهضة العربية، ٢٠٠٠م.
- ١٩- عبد الرحيم، ثروت، شرح القانون البحري السعودي، عمادة شئون المكتبات، جامعة الملك سعود ١٩٨٥م.
- ٢٠- العريني محمد ودويدار هاني، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة، ٢٠٠٠م.
- ٢١- عمر، نبيل وهندي أحمد، التنفيذ الجبري قواعده وإجراءاته، دار الجامعة الجديدة، ٢٠٠٢م.
- ٢٢- عوض، علي جمال الدين، القانون البحري، دار النهضة العربية، ١٩٧٠م.
- ٢٣- عوض، علي جمال الدين، مشارطات إيجار السفن، دار النهضة العربية، ١٩٨٧م.

- ٢٤- الفقي، عاطف محمد، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، ١٩٩٨م.
- ٢٥- في ١ أبريل عام ١٩٢٦، تم إبرام معاهدة بروكسل المتعلقة بحصانة سفن الدول وعدلت بالبروتوكول في بروكسل بتاريخ ٢٤ يناير ١٩٣٤م.
- ٢٦- قانون التحكيم في المواد المدنية والتجارية رقم ٢٧ لسنة ١٩٩٢م، دار العربي للنشر والتوزيع الكتب القانونية، القاهرة.
- ٢٧- القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠م بإصدار قانون التجارة البحرية، سلسلة العربي القانونية (٤)، دار العربي للنشر والتوزيع.
- ٢٨- قايد، بهجت عبد الله، الحجز التحفظي على السفن، الرياض، جامعة الملك سعود، ١٩٨٨م.
- ٢٩- قايد، محمد بهجت، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ٢٠٠٣م، دار النهضة العربية.
- ٣٠- قرار رقم ٩٨/٣١ الذي اتخذته الجمعية العامة للأمم المتحدة في ١٥ ديسمبر لعام ١٩٩٦م منشور في: ولاء رفعت، التحكيم التجاري الوطني الدولي في المملكة العربية السعودية، الغرفة التجارية الصناعية بمحافظة جدة، ١٤١٩هـ.
- ٣١- قرمان، عبد الرحمن السيد، الوسيط في قانون التجارة البحرية، دار الجامعة، ٢٠٠٢م.
- ٣٢- كوماتي، لطيف جبر، القانون البحري، الدار العلمية للنشر والتوزيع، الطبعة الثالثة، الإصدار الثالث، ٢٠٠٣م.
- ٣٣- الماحي، حسين، القانون البحري، دار النهضة العربية بالقاهرة، ٢٠٠٣م.
- ٣٤- المادة (١/٥) من اتفاقية جنيف لعام ١٩٩٩م.
- ٣٥- المادة (٢/٥) من اتفاقية جنيف لعام ١٩٩٩م.
- ٣٦- المادة (٦) من اتفاقية جنيف ١٩٩٩م.
- ٣٧- المادة (١/٦) من معاهدة بروكسل ١٩٥٢م.
- ٣٨- المادة (٢/٨) من معاهدة جنيف ١٩٩٩م.
- ٣٩- المادة الثانية من اتفاقية جنيف ١٩٩٩م.
- ٤٠- المادة الثانية من معاهدة جنيف.
- ٤١- المادة السابعة من معاهدة بروكسل ١٩٥٢م.
- ٤٢- معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض قواعد الحجز التحفظي على السفن البحرية المبرمة سنة ١٩٥٢م، المنشورة في جريدة الوقائع المصرية، العدد ٢ في ١ مارس ١٩٥٥م (انظر الملحق للإطلاع على نصوص المعاهدة).
- ٤٣- المنشاوي، عبد الحميد، قانون التجارة البحرية في الفقه والقضاء، منشأة المعارف، ٢٠٠٥م.
- ٤٤- موسى، طالب حسن، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ٢٠٠٤م.
- ٤٥- نظام التحكيم ولانحته التنفيذية الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٤٦ وتاريخ ١٤٠٣/٧/١٢هـ المنشور في جريدة أم القرى.
- ٤٦- نظام التنفيذ الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/٥٣) وتاريخ ١٤٣٣/٨/١٣هـ.
- ٤٧- نظام الموائى والمرافئ الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/٢٧) وتاريخ ١٣٩٤/٦/٢٤هـ المنشور بجريدة أم القرى العدد رقم ٣٥٣٤ وتاريخ ١٣٩٤/٧/٧هـ.

- ٤٨- نظام رهن السفن الصادر بقرار مجلس الوزراء رقم (٩٣) في ١/٩/١٣٧٤هـ المنشور بجريدة أم القرى العدد رقم ١٥٦٩ وتاريخ ١/٢٦/١٣٧٤هـ.
- ٤٩- هاشم، محمود، إجراءات التقاضي والتنفيذ، جامعة الملك سعود ١٩٨٩م.
ثانيا: الدوريات القضائية:
- ٥٠- مجلة العدل، الصادرة عن وزارة العدل السعودية.
- ٥١- مجلة القانون والاقتصاد، الصادرة عن جامعة الملك سعود.
ثالثا: الاتفاقيات والأنظمة:
- ٥٢- نظام رهن السفن الصادر بقرار مجلس الوزراء رقم ٩٣ في ١/٩/١٣٧٤هـ.
- ٥٣- نظام المحكمة التجارية في المملكة العربية السعودية الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٢ وتاريخ ١٥/١/١٣٥٠هـ.
- ٥٤- نظام الموائى والمرافى والمنابر الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٢٧ في ٢٤/٦/١٣٩٤هـ.
- ٥٥- نظام الأوراق التجارية الصادر بالمرسوم الملكي رقم ٣٧ وتاريخ ١١/١/١٣٨٣هـ.
- ٥٦- نظام العلامات التجارية الصادر بالمرسوم الملكي رقم ٢١/٢ وتاريخ ٢٨/٥/١٤٢٣هـ.
- ٥٧- نظام مكافحه غسيل الأموال الصادر بالمرسوم الملكي رقم ٢/٣٩ وتاريخ ٢٥/٦/١٤٢٥هـ.
- ٥٨- نظام مكافحه المخدرات والمؤثرات العقلية الصادر بقرار مجلس الوزراء ورقم ٥٢ وتاريخ ١٢/٦/١٤٢٦هـ.
- ٥٩- نظام التنفيذ الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/٥٣) وتاريخ ١٣/٨/١٤٣٣هـ.
- ٦٠- نظام التحكيم ولائحته التنفيذية الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/٣٤) وتاريخ ٢٤/٥/١٤٣٣هـ.
- ٦١- نظام المرافعات الشرعية في المملكة العربية السعودية الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/١) وتاريخ ٢٢/١/١٤٣٥هـ.
- ٦٢- القانون رقم ٨ سنة ١٩٩٠م بإصدار قانون التجارة البحرية في جمهورية مصر العربية.
- ٦٣- قانون التحكم في المواد المدنية والتجارية رقم ٢٧ لسنة ١٩٩٤م في جمهورية مصر العربية.
- ٦٤- قانون المرافعات المصري.
- ٦٥- القانون المدني المصري.
- ٦٦- معاهده بروكسل الخاصة بتوحيد بعض قواعد الحجز التحفظي على السفن البحرية المبرمة سنة ١٩٥٢م المنشورة في جريده الوقائع المصرية، العدد ٢، مارس ١٩٥٥م.
- ٦٧- معاهده جنيف لعام ١٩٩٩م الخاصة بالحجز على السفن.
- ٦٨- قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم ٩٨/٣١ في ١٥ ديسمبر لعام ١٩٩٦م.