



كلية الحقوق
قسم القانون الخاص

الحجز التحفظي والحجز التنفيذي على السفينة

إعداد الباحث

خالد بن حمود بن حبيب أمبوسعيد

رسالة مقدمة لاستكمال متطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص
تخصص: القانون التجاري

إشراف

الدكتور/ راسم بن المنجي قصارة

لجنة المناقشة:

الصفة	رتبته الأكاديمية - جهة العمل	اسم عضو اللجنة
مشرفاً ورئيساً	أستاذ مساعد - جامعة الشرقية	د. راسم بن المنجي قصارة
مناقشاً داخلياً	أستاذ مساعد - جامعة الشرقية	د. سالم بن أحمد المصليحي
مناقشاً خارجياً	أستاذ مساعد - جامعة بومرداس - الجزائر	د. عبدالكريم حليفي

سلطنة عُمان

2025 م / 1446 هـ

استمارة لجنة مناقشة الرسالة

لجنة مناقشة الرسالة

1. رئيس اللجنة ومشرفاً: د. راسم بن المنجي قصارة

الدرجة العلمية: أستاذ مساعد

القسم: القانون الخاص

الكلية: كلية الحقوق – جامعة الشرقية

التاريخ: 6 ذو الحجة 1446 هـ

الموافق: 02 يونيو 2025 م



التوقيع:

2. عضواً وممتحناً داخلياً: د. سالم بن أحمد بن راشد المصلي

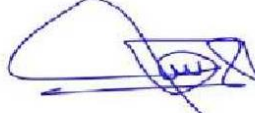
الدرجة العلمية: أستاذ مساعد

القسم: القانون الخاص

الكلية: كلية الحقوق – جامعة الشرقية

التاريخ: 6 ذو الحجة 1446 هـ

الموافق: 02 يونيو 2025 م



التوقيع:

3. عضواً وممتحناً خارجياً: د. عبد الحريم حليفي

الدرجة العلمية: أستاذ مساعد

القسم: القانون الخاص

الكلية: كلية الحقوق جامعة بومرداس، الجزائر

التاريخ: 6 ذو الحجة 1446 هـ

الموافق: 02 يونيو 2025 م



التوقيع:

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

قَالَ تَعَالَى:

﴿وَلَهُ الْجَوَارِ الْمُنشَآتُ فِي الْبَحْرِ كَالْأَعْلَامِ﴾

صَدَقَ اللَّهُ الْعَظِيمُ

سورة الرحمن الآية: ﴿٢١﴾

إقرار الباحث

الإفـرار

أقر بأن المادة العلمية الواردة في هذه الرسالة تم تحديد مصادرها العلمية، وأن محتواها غير
مقدم للحصول على أي درجة علمية أخرى، وبأن مضمونها يعكس آراء الباحث الخاصة، وهي
ليست بالضرورة الآراء التي تتبناها المؤسسة التعليمية المانحة لها.

الباحث/ خالد بن حمود بن حبيب أمبوسعيدى الرقم الجامعي: 2112105

التوقيع:

إهداء

إلى كل من كانت دعواتهم نبراساً ينير دروبي في مسيرة الحياة، إلى أمي الغالية التي منحتني العطاء بلا حدود، وإلى والدي رحمه الله الذي زرع في قلبي القيم والمبادئ، وإلى زوجتي الوفية، رفيقة الدرب ودعامة النجاح، التي كانت دائماً معي بكل إخلاص ومحبة.

إلى فلذات كبدي، مروان، عمران، ماهر، ورزان، أنتم نبض الحياة وسر سعادتي، وإلى إخوتي الأعزاء الذين كانوا دائماً سنداً وعوناً، وإلى كل من يفرح بإنجازاتي ويرى في نجاحي تحقيقاً للأمل إلى الصادقين في مشاعرهم ودعواتهم، أمناء العهد، وإلى من يقدمون نصحتهم بمحبة خالصة لنظل دائماً شعلة مضيئة ونشاطاً متقدماً، متميزين في أعمالنا وعطائنا.

إنه خلاصة فكري وثمره جهدي أهديه لكم جميعاً، عرفاناً وتقديراً لكم في مسيرتي.

الباحث

شكر وتقدير

أتقدم بأسمى آيات الشكر والتقدير لكل من ساهم بكلمة أو فعل في إنجاز هذه الرسالة، وأخص بالذكر الأستاذ الفاضل الدكتور راسم بن المنجي قصارة، مشرف الرسالة، الذي كان له دور بارز في توجيهي وإرشادي خلال إعدادها، فله مني كل الامتنان والتقدير.

كما أتوجه بخالص الشكر والتقدير إلى لجنة المناقشة، التي تشرفت بقبول مناقشة الرسالة وأخص بالذكر مشرفي الأكاديمي الدكتور مرتضى خيرى، الذي لم يبخل عليّ بالنصائح والمشورة وكان دائم الدعم والتوجيه.

ولا يفوتني أن أتقدم بالشكر الجزيل لموظفي المكتبات العلمية في سلطنة عمان، خاصة موظفي المكتبة بالمحكمة العليا ومكتبة المعهد العالي للقضاء، الذين قدموا لي كل سبل الدعم وسهلوا لي الوصول إلى المراجع الضرورية.

وأوجه شكري العميق لكل من مدّ لي يد العون، ولكل أساتذة كلية الحقوق في جامعة الشرقية الذين كان لهم دور كبير في مسيرتي العلمية، وأسهموا في إثراء معرفتي القانونية، حتى تمكنت من نيل شهادة الماجستير.

فلكم جميعاً مني أسمى معاني الاحترام والامتنان.

الباحث

الحجز التحفظي والحجز التنفيذي على السفينة

ملخص الرسالة

تناولت هذه الدراسة موضوع الحجز التحفظي والحجز التنفيذي على السفينة، ويُعدّ الحجز على السفينة من أهم الإجراءات القانونية التي تُخوّل صاحب الحق في المحافظة على حقوقه؛ فهو إجراء قانوني يصدر من المحكمة المختصة، بناءً إلى طلب الدائن بعد توفّر الشروط والإجراءات القانونية، ونظرًا لأهمية الحجز فقد نظّمه المشرّع العماني في القانون البحري العماني الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 19/ 2023م في أحكام خاصة في الفصل الثالث من القانون بالحجز على السفينة تضمن الحجز التحفظي الذي تناولته المواد من (67 حتى 73)، وهو الذي يسعى به صاحبه إلى منع السفينة من السفر بأمر من المحكمة، أما الحجز التنفيذي فتصدى المشرّع في متن المواد من (74 حتى 83)، ويتضمن حجز السفينة تمهيدًا لبيعها حتى يستوفي الدائن حقوقه من ثمنها بموجب حكم نهائي واجب النفاذ، وتطرقت هذه الدراسة إلى بيان مدى تمكّن القوانين البحرية من تحقيق توازن بين حقوق الدائنين وحقوق مالكي السفن عندما يتم تطبيق الحجزين التحفظي والتنفيذي وبيان أوجه التشابه وأوجه الاختلاف بينهما.

ومن أجل تحقيق الهدف الرئيس للبحث تم اتّباع المنهج الوصفي والمنهج التحليلي، لإنجاز هذه الدراسة؛ وذلك من خلال عرض النصوص القانونية المنظمة لموضوع البحث، ثم القيام بتحليلها، بالرجوع إلى المراجع والكتب والدراسات ذات العلاقة بالموضوع، واستخدم الباحث أيضًا أسلوب المقارنة ليقارن بين مجموعة من القوانين في الدول العربية؛ بهدف البحث عن النقاط المشتركة والفروقات.

وقد توصل الباحث إلى أن المشرّع العماني كان حريصًا في بيان الشروط والإجراءات والآثار في الحجز بنوعيه التحفظي والتنفيذي.

الكلمات المفتاحية: إجراءات الحجز التحفظي؛ إجراءات الحجز التنفيذي؛ القانون البحري العماني؛

الدين البحري.

Precautionary Arrest and Executive Arrest of Seagoing Ship

Study summary

Abstract

This study examined the issue of precautionary and executive arrest of seagoing ship. The arrest of seagoing ship is considered as one of the most important legal procedures that entitle the right holder to preserve their rights. It is a legal measure issued by the competent court upon the request of the creditor, provided that the legal conditions and procedures are met. Given the importance of seagoing arrest, the Omani legislator regulated it in the ***Omani Maritime Law*** issued by ***Royal Decree No. 19/2023, with specific provisions in Chapter Three concerning the arrest of seagoing ships***. This includes precautionary arrest, addressed in **Articles from No: 67 till No: 73**, which is sought by the right holder to prevent the ship from sailing by court order. Executive arrest, on the other hand, is dealt with by the legislator in **Articles from 74 till No: 83** and involves the arrest of seagoing ship in preparation for its sale so that the creditor can recover their rights from its price based on a final enforceable judgment. The study also addressed the extent to which maritime laws can achieve a balance between the rights of creditors and the rights of shipowners when applying precautionary and executive arrest, and highlighted the similarities and differences between them.

To achieve the main objective of the research, both the descriptive and analytical methodologies were followed to complete this study. This was done by presenting the legal texts regulating the subject of the research and then analyzing them by referring to relevant references, books, and studies. The researcher also used a comparative approach to compare a set of laws in Arab countries with the aim of identifying common points and differences.

The researcher concluded that the Omani legislator was careful in specifying the conditions, procedures, and effects of both types of arrest: precautionary and executive.

Keywords: *Precautionary arrest procedures, Executive arrest procedures, Omani Maritime Law, Maritime debt.*

أولاً: المقدمة

تُعَدُّ التجارة البحرية جزءاً أساساً من النظام العالمي للتجارة؛ فهي واحدة من الوسائل الرئيسية للنقل البحري، وعلى هذا الأساس تم تخصيص تشريعات دقيقة لتنظيم التجارة البحرية، أو ما يُعرف بالملاحة البحرية؛ لأنها تمثل أحد أبرز جوانب النشاط البشري، ولقد أسهمت هذه التجارة في ربط مختلف دول العالم؛ حيث تعمل وسيلةً لنقل الناس والبضائع والثروات، فضلاً عن ذلك تؤدي التجارة البحرية دوراً مهماً في الاقتصاد الوطني؛ حيث يتم تصريف المنتجات المحلية ما يُشغِل عمليات التصدير والاستيراد⁽¹⁾.

وتُعَدُّ السفينة وسيلةً لنقل كميات كبيرة من البضائع، وهي من الركائز الأساسية للثروة البحرية حيث تتميز بتكاليف نقل منخفضة سهلة بالمقارنة مع طرائق النقل الأخرى؛ منها النقل البري عبر السكك الحديدية أو النقل الجوي الذي ما زال مكلفاً حتى الآن.

وتتعرض السفينة لمجموعة من التصرفات القانونية لأنها جزء من الذمة المالية لمالكها؛ لذلك تُعَدُّ جزءاً من الضمان العام للدائنين، ومن بين هذه التصرفات القانونية نجد الحجز التحفظي؛ وهو إجراء قانوني يُستخدَم بعد فشل التسويات الودية بين الدائن والمدين، وإذا قرر المدين عدم الدفع يمكن للدائن أن يقوم بحجز أموال المدين؛ فيهدف ذلك إلى تأمين المال المحجوز ومنع المدين من تهريبه أو التصرف فيه⁽²⁾، وقد نظم المشرع العماني الحجز التحفظي في القانون البحري العماني الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 19 / 2023م في مثنون مواده من (67 حتى 73)، أما الحجز التنفيذي فتصدى له المشرع العماني في مثنون مواده من (74 حتى 83) فيتضمن حجز السفينة تمهيداً لبيعها حتى يستوفي الدائن حقوقه من ثمنها بموجب حكم نهائي واجب النفاذ.

(1) فهد بن حمود الناييف الحقباني، الحجز التحفظي والتنفيذي على السفينة في النظام البحري التجاري السعودي: دراسة مقارنة بالقانون البحري المصري والمعاهدات والاتفاقيات الدولية، مجلة القانون والاقتصاد، جامعة القاهرة، مجلد (96)، عدد (2)، 2023، ص 699.

(2) إيمان بوليفة؛ هناء بوعروة، الحجز التحفظي على السفينة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، الجزائر، 2018، ص أ.

ويُعَدُّ تخصيص السفينة للاستخدام في الملاحة البحرية من المعايير التي تحدد القانون الذي يخضع لها؛ لذا اهتم المُشرِّع بوضع أحكام خاصة تتعلق بالسفينة بحيث تُشكِّل نظامًا قانونيًا خاصًا بها، فالسفينة كونها وسيلة للملاحة البحرية، تتمتع بنظام قانوني مختلف يتضمن مجموعة من العناصر التي تحدد حالتها القانونية؛ ما يساعد في تعريفها بشكل يميزها عن السفن الأخرى.

لكن طبيعة السفينة تتطلب خضوعها في مسائل عدة للأحكام المتعلقة بالأصول غير المنقولة فلا يمكن توقيع الحجز التحفظي عليها إلا بناءً على دين بحري ووفق شروط وإجراءات محددة يجب أن يعرفها الأطراف، وقد نتج عن الاختلافات الكبيرة في القوانين الوطنية المنظمة للحجز التحفظي على السفن ظهور مشكلات عملية يصعب التوفيق بينها، إضافةً إلى ذلك فإن الملاحة البحرية تتسم بعنصر الدولية ما أدى إلى آثار معقدة.

وإذا كانت مَهْمَةُ القضاء تقتصر في الأساس على حل النزاعات من خلال تحديد الحقوق وتحقيق العدالة لمالكيها عبر فرض تدابير وإجراءات لحسم النزاع القائم بتوقيع الحجز التحفظي والحجز التنفيذي/ إذ يمنع المُشرِّع الأفراد من اتخاذ هذه التدابير بأنفسهم؛ لأن إلزامهم بالانتظار حتى يصدرَ حكم نهائي في المنازعات قد يُعرِّض حقوقهم للخطر ويُفقدَهم ضمانات حفظها، وفي سياق ما سبق، سنتناول في هذه الدراسة توضيح الحجز على السفن وطريقة معالجتها بشكلياتها التحفظي والتنفيذي، وتبويبها في فصلين؛ يتناول الفصل الأول أوجه التشابه بين الحجز التحفظي والحجز التنفيذي على السفينة، وأما الفصل الثاني فقد تناول أوجه الاختلاف بين الحجز التحفظي والحجز التنفيذي على السفينة.

ثانيًا: أهمية الدراسة

نظرًا لأهمية الحجز على السفن، أعطت مختلف التشريعات هذا الموضوع مكانة بارزة؛ من بينها التشريع العُماني وعدد من التشريعات العربية المختلفة، ونظمت أحكامه بموجب معاهدتين دوليتين: معاهدة بروكسل التي تتعلق بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز على السفن، ومعاهدة جنيف، ويُعَدُّ الحجز بنوعيه التحفظي والتنفيذي على السفينة من الموضوعات الأساسية في القانون البحري؛ فالحجز التحفظي له أهمية بالغة لما يُرتبُه من آثار المحافظة على الأموال واستيفائها، وهو

صورة من صور الحماية القضائية المؤقتة، أما الحجز التنفيذي فهو أشد خطورة لأنه يؤدي إلى نقل ملكية السفينة للمشتري؛ ولذلك لا بُدَّ على المدين أن يسارع في الوفاء بالدين محل التنفيذ، ويحقق غايات أخرى منها زيادة ثقة التجار والمستثمرين في سهولة الحصول على الأموال الخاصة بهم باتخاذ إجراءات الحجز على السفينة.

ثالثاً: أهداف الدراسة

تهدف هذه الدراسة إلى الآتي:

- تعريف مفهومي "الحجز التحفظي" و"الحجز التنفيذي" في المجال البحري، وتوضيح الفروق القانونية والعملية بينهما.
- البحث في الأسس القانونية لهذين النوعين من الحجز في القانون البحري العُماني، ومقارنة ذلك مع بعض القوانين البحرية العربية البارزة كالقانون المصري.
- تحديد درجة التوافق أو درجة التعارض بين القانون العُماني؛ والقوانين العربية؛ والاتفاقيات الدولية.
- اقتراح حلول قانونية عملية لتحسين النصوص والتشريعات لضمان التوازن بين حماية حقوق الدائنين وحقوق مالكي السفن؛ لتواكب التطورات القانونية والاقتصادية الحديثة.

رابعاً: مشكلة الدراسة

نظّم المُشرّع العُماني موضوع الحجز بنوعيه التحفظي والتنفيذي في القانون البحري العُماني الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 19/ 2023م؛ فقد تناول أحكاماً خاصة في الفصل الثالث من القانون بالحجز على السفينة من أجل تحقيق توازن بين حقوق الدائنين وحقوق مالكي السفن على الرغم من دور السفن الحيوي في التجارة الدولية، ورغم أن القوانين البحرية العربية، تنظم إجراءات الحجز التحفظي والتنفيذي على السفن، إلا أن هناك فوارق واضحة في المفاهيم والإجراءات والضمانات القانونية المتاحة للأطراف المعنية، وعدم وجود دراسة مستقلة عن هذا الموضوع في سلطنة عمان، كل ذلك يثير سؤالاً جوهرياً:

إلى أي مدى تمكنت القوانين البحرية في سلطنة عمان من تحقيق توازن بين حقوق الدائنين وحقوق مالكي السفن عندما يتم تطبيق الحجز التحفظي والحجز التنفيذي؟

خامساً: أسئلة الدراسة

تسعى هذه الدراسة للإجابة عن التساؤلات الآتية:

- ما محل الحجز والطبيعة القانونية للسفينة؟
- ما نطاق تطبيق الحجز البحري (السفن محل الحجز)؟
- ما الشروط المتعلقة بالدين سبب الحجز على السفينة؟
- ما الاختلافات بين إجراءات الحجز التحفظي والحجز التنفيذي على السفينة؟
- ما آثار توقيع الحجز التحفظي والحجز التنفيذي على السفينة؟

سادساً: منهجية الدراسة

يعتمد الباحث على المنهجين الوصفي والتحليلي لإنجاز هذه الدراسة؛ وذلك من خلال عرض النصوص القانونية المنظمة لموضوع بحث هذه الدراسة، ثم القيام بتحليلها بالرجوع إلى المراجع والكتب والدراسات ذات العلاقة بالموضوع، واستخدام الباحث أيضاً أسلوب المقارنة؛ ليقارن بين مجموعة من القوانين في الدول العربية بهدف تحسين البحث، والبحث عن النقاط المشتركة والفروقات بينها.

سابعاً: الدراسات السابقة

تناولت العديد من الدراسات السابقة موضوع الحجز التحفظي والحجز التنفيذي على السفينة من وجهات نظر مختلفة، وقد تنوعت هذه الدراسات بين الدول العربية؛ إلا أن أغلبها يركز على التشريعات غير التشريع العماني، أما هذه الدراسة فستلقي الضوء على القانون العماني الجديد الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 19 / 2023م، ولقد وجد الباحث شحاً في المراجع البسيطة محدودة العدد؛ التي تشرح القانون البحري العماني الجديد، ويودُّ الباحث أن يؤكد أنه قد بذل الجهد في البحث للحصول على دراسات متخصصة في سلطنة عُمان تناولت موضوع الحجز التحفظي والحجز التنفيذي

على السفن في ظل القواعد القانونية العُمانية، وبعض القوانين العربية، وبذل أيضاً مجهوداً في الاطلاع على الدراسات التي تناولت أبرز أوجه القصور وكيفية مواجهتها في هذا الشأن.

وسنعرض بعض الدراسات؛ منها: دراسة نجم عبود مهدي بعنوان: الحجز على السفينة في القانون العُماني والاتفاقيات الدولية: دراسة تحليلية مقارنة"، مجلة جيل الأبحاث القانونية المعمقة، جامعة ظفار، العدد 21، سلطنة عُمان، 2018؛ التي تناولت حجز السفن استناداً إلى قواعد القانون البحري العُماني وأهم الاتفاقيات الدولية التي تناولت هذا الموضوع، وتُسلط الدراسة الضوء على الحجز التحفظي على السفن في القانون البحري العُماني والاتفاقيات الدولية، ويُعدُّ هذا الحجز ضرورةً لمنع السفينة من الفرار، بما يُمكن الدائن من تنفيذ دعواه بعد الحصول على سندٍ تنفيذي بموجب حكم قضائي، وفي حال تخلف المدين عن سداد دينه؛ يُلجأ إلى الحجز التنفيذي، الذي تُباع من خلاله السفينة المحجوزة في مزاد علني تحت إشراف إدارة التنفيذ؛ ما يُتيح للدائن استيفاء حقوقه. وإن ما يميز الدراسة الحالية عن الدراسات السابقة أنها لم تتوصل لما توصل إليه الباحث من توصيات ونتائج.

أمّا عن دراسة مرابط صارة ومعزيوه ليديا بعنوان: الحجز على السفن في التشريع الجزائري، جامعة عبد الرحمان ميرة، الجزائر، 2019م؛ فهي تُركز على حجز السفن في القانون الجزائري، وتُعرِّف ضمن بحثها مفهوم "السفينة"، ويتطلب الباحث تحديد طبيعتها القانونية بِعَدها منقولاً ذا طبيعة خاصة، وتتطلب دراسة الحقوق العينية والتبعية، ونطاق تطبيق الحجز. وتتناول هذه الدراسة أيضاً إجراءات حجز السفن بنوعيه التحفظي والتنفيذي، كون الحجز شكلاً من أشكال الحماية القضائية للدائنين؛ من أهم الموضوعات في القانون البحري، وقد أثار العديد من الإشكالات الاقتصادية والعملية والقانونية، وقد يؤدي ذلك إلى تأخير حركة السفن في بعض الموانئ؛ بل قد يؤدي إلى نزع ملكيتها عن طريق المزاد الجبري، وقد أثر ذلك في سير التجارة الدولية؛ ما دفع المجتمع الدولي إلى التحرك لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز، وترك للتشريعات الوطنية تطبيق الإجراءات اللازمة لضمان الحقوق المتنازع عليها في هذا الإجراء، وإن ما يميز الدراسة الحالية عن الدراسات السابقة أنها تناولت القانون البحري العُماني الجديد الذي لم تتطرق إليه الدراسة، وخُصت الدراسة إلى نتائج وتوصيات لم تتوصل إليها الدراسة السابقة خاصة لدى المُشرع العُماني.

وأما عن دراسة مباركي سهيلة، ومخلوفي صبرينة رسالة ماجستير بعنوان: الحجز التحفظي على السفن في القانون الجزائري، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري تيري وزو، الجزائر، 2013م، تناولت هذه الدراسة أهمية السفينة كضمان للدائنين البحريين عموماً، وللشاحنين خصوصاً، وتمكن الدائنين من رفع دعوى قضائية من أجل الحصول على سند تنفيذي بحقهم، وبناءً على ذلك أجاز المشرع الجزائري حجز السفينة كإجراء احترازي كلما اقتضت الضرورة ذلك، وهذا مشابه للاتفاقيات الدولية المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن، وآخرها اتفاقية جنيف لعام 1999، وأضافت الدراسة إلى أن مبدأ التحفظ هذا يجد تطبيقاً هاماً في المجال البحري، حيث يُعدّ الوسيلة الأنسب لضمان تحصيل الديون البحرية، لا سيما تلك الناشئة عن مخاطر النقل البحري للأشخاص والبضائع، والتي تُسفر عن أضرار مالية ونزاعات كبيرة بين الأطراف، وما يميز الدراسة الحالية عن الدراسات السابقة أنها تناولت القانون البحري العُماني الجديد والذي لم تتناوله الدراسة، كما لم تتناول الحجز التنفيذي على السفينة وآثاره.

وتأتي دراسة بن حمو فتح الدين بعنوان: الحجز على السفن في التشريع الجزائري، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، الجزائر، 2017م؛ لتناول الإطار العام للحجز على السفن بنوعيتها، كون الحجز شكلاً من أشكال الحماية القضائية، وقد بيّن المشرع الجزائري الإجراءات القانونية لمعالجة الظروف والاحتمالات الناشئة عن حجز السفن بما يحول دون تجميدها أو اختلالها أو بطلانها، وبيّنت الدراسة فعالية نظام حجز السفن الحالي من عدمها في ضمان الحقوق، سواءً للأطراف المعنية أم للأطراف الثالثة التي ستتعرض مصالحها للخطر نتيجة لهذه الممارسة خاصةً أن القواعد العامة لا تكفي لتوفير الضمانات الكافية لحجز السفينة؛ بعدها ليست مألّاً عادياً، بل هي أداة الملاحة البحرية التي لا بُدّ لمختلف التشريعات أن تراعي فيها جانب المشرع البحري، وإنّ ما يميز الدراسة الحالية عن الدراسات السابقة أنها تناولت القانون البحري العُماني الجديد الذي لم تتطرق إليه الدراسة ولم تتناول بنوده ولم تتوصل لِمَا توصل إليه الباحث من توصيات.

ثامناً: خطة الدراسة

في ضوء ما تقدّم، وابتغاءً للإلمام بموضوع الدراسة، ومحاولة معالجة المشكلة الرئيسة لهذا الموضوع، والإجابة عن التساؤلات السابقة جميعها؛ فقد قام الباحث بتقسيم هذه الدراسة إلى فصلين على النحو التالي:

• الفصل الأول: أوجه التشابه بين الحجز التحفظي والحجز التنفيذي على السفينة.

- المبحث الأول: محلّ الحجز: اكتساب صفة السفينة

المطلب الأول: مفهوم "السفينة"

المطلب الثاني: نطاق تطبيق الحجز البحرية (السفن محلّ الحجز)

- المبحث الثاني: الشروط المتعلقة بالدين سبب الحجز على السفينة

المطلب الأول: النطاق الإيجابي للدين سبب الحجز على السفينة

المطلب الثاني: النطاق السلبي للدين سبب الحجز على السفينة

• الفصل الثاني: أوجه الاختلاف بين الحجز التحفظي والحجز التنفيذي على السفينة.

- المبحث الأول: اختلاف إجراءات الحجز

المطلب الأول: إجراءات الحجز التحفظي على السفينة

المطلب الثاني: إجراءات الحجز التنفيذي على السفينة

- المبحث الثاني: آثار توقيع الحجز

المطلب الأول: آثار توقيع الحجز التحفظي على السفينة

المطلب الثاني: آثار توقيع الحجز التنفيذي على السفينة

الفصل الأول

أوجه التشابه بين الحجز التحفظي والحجز التنفيذي على السفينة

تمهيد وتقسيم:

يُعَدُّ حَجْرُ السفن وسيلةً قانونية فعالة تهدف إلى حماية الحقوق البحرية وتحقيق القرارات القضائية المتعلقة بها، والحجز هو ضبط للمال ووضعه تحت يد القضاء بُغْيَةً من المدين المحجور عليه من القيام بأي عمل من شأنه الإضرار بدائنه الحاجز، وينقسم هذا الحجز إلى نوعين رئيسيين الحجز التحفظي والحجز التنفيذي، ومع وجود اختلافات بين الهدف والإجراءات المستخدمة في كل نوع؛ إلا أنهما يشتركان في جوانب مهمة حيث يُستخدَم كلاهما لتأكيد السلطة القضائية للسفينة، والتأكد من عدم التصرف فيها بأي شكل يضر بحقوق الدائن، بالإضافة إلى ذلك فإن كلا النوعين يجب أن يتبع قواعد قانونية صارمة تتوافق مع المعاهدات البحرية الدولية والقوانين المحلية، وهناك أوجه تشابه بينهما في الخطوات الأولية المتبعة، وأيضاً في الهدف العام المتمثل في حماية الحقوق القانونية المتعلقة بالسفينة؛ ما يجعل ضرورة دراسة كلا النوعين ومقارنتهما لفهم دور كل منهما في النظام القانوني البحري، وهذا ما سنحاول توضيحه في هذا الفصل.

ويكون الحجز تحفظياً من خلال إصدار حكم من المحكمة يمنع السفينة من الإبحار حتى يحصل الدائن على سند تنفيذي لدئنه تمهيداً للحجز التنفيذي، بينما يعني الحجز التنفيذي حجز السفينة بناءً إلى سند يتطلب التنفيذ بهدف بيعها لتسديد الدين⁽¹⁾، وسنتناول هذا الموضوع من خلال تقسيم الفصل إلى مبحثين: نستعرض في المبحث الأول محل الحجز: اكتساب صفة السفينة، ونتناول في المبحث الثاني الشروط المتعلقة بالدائن سبب الحجز على السفينة.

(1) عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، ط1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007م، ص 150.

المبحث الأول

محلّ الحجز: اكتساب صفة السفينة

تُعَدُّ السفينة نوعاً من الأموال المنقولة، فليس بالضرورة أن تكون الآليات العائمة جميعها سُفُنًا قابلةً للحجز؛ فهناك عدد من الآليات التي تُوجَد في البحر لا تستوفي الشروط اللازمة لتكييفها بصفاتها سفينةً، وتخضع لأحكام القانون البحري، ولا تُعَدُّ سفينةً إلا إذا كانت مناسبة للإبحار؛ حيث إن القانون البحري لا ينطبق إلا على المرافق أو الآليات البحرية التي تتمتع بخصائص السفينة التي تُستخدَم عادةً في الملاحة البحرية. بينما تخضع المرافق والسفن الأخرى العاملة في الملاحة النهرية لقوانين مختلفة؛ فالسفينة ببساطة آلية عائمة تستوفي الشروط المنصوص عليها في القانون البحري، وللحديث عن محلّ الحجز اكتساب صفة السفينة؛ سنقسم المبحث إلى مطلبين: سيغطي المطلب الأول مفهوم "السفينة"، وسنعرض في المطلب الثاني إلى الحديث عن: نطاق تطبيق الحجز البحرية (السفن محلّ الحجز).

المطلب الأول

مفهوم السفينة

تُعَدُّ السفينة أهم عنصر من عناصر الذمة المالية لمالك السفينة؛ ولذلك إذا لم يُؤفَ مالكُ السفينة بديونه لدائنيه كان لهم الحق في مباشرة إجراءات التنفيذ الجبري على أمواله، وأول هذه الأموال هي السفينة، ويقتضي التنفيذ على أموال مالك السفينة توقيع الحجز على هذه الأموال بصفته إجراءً تمهيدياً للتنفيذ⁽¹⁾، وفي التالي سيتناول الباحث مفهوم "السفينة" وأنواع السفن وطبيعتها القانونية؛ حيث تُعَدُّ السفينة كياناً مادياً ذا طابع اقتصادي قانوني خاص، وتثير طبيعتها القانونية تساؤلات عدة تتعلق بالإجابة عما إذا كانت مالاً منقولاً خاضعاً لقواعد الأموال العامة، أم أنها تتمتع بوضع قانوني خاص

(1) خالد رضوان السمامعة؛ أنيس منصور المنصور، أحكام الحجز التحفظي على السفينة في القانون الأردني: دراسة تحليلية مقارنة، مجلة الآداب والعلوم الاجتماعية، جامعة السلطان قابوس، 2015، ص319.

يستلزم تطبيق قواعد متميزة تختلف عن تلك التي تحكم غيرها من الممتلكات، وسنتناول تعريف السفينة فرعاً أول، والطبيعة القانونية للسفينة في فرع ثانٍ.

الفرع الأول

تعريف السفينة

تُعرّف السفينة لُغةً أنها الفُلُك؛ من ذلك قول الله تعالى: (وَاصْنَعِ الْفُلْكَ بِأَعْيُنِنَا وَوَحِّينَا)⁽¹⁾، وقوله تعالى: (وَآيَةٌ لَهُمْ أَنَّا حَمَلْنَا ذُرِّيَّتَهُمْ فِي الْفُلْكِ الْمَشْحُونِ)⁽²⁾، والجمع سَفِينٌ وَسَفَائِنٌ وَسَفِينٌ؛ سُمِّيَتْ سفينة لسَفْنِها وجه الماء كأنها تكشفه⁽³⁾.

أما اصطلاحاً فعرفها المشرّع العماني في المادة الأولى من القانون البحري العماني الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 2023/19م أنها "مُنشأة عائمة، ذاتية الدفع، صالحة للملاحة البحرية على وجه الاعتقاد، ولا يقل طولها عن (24) أربع وعشرين متراً، وتعمل أو مُعدّة للعمل في البحار، وتُعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزءاً منها"⁽⁴⁾.

وعدّ القانون البحري العماني السفينة مُنشأة أو أداة تُستخدم في الملاحة البحرية، سواءً أكانت مخصصة لنقل الأشخاص أم البضائع أم لأغراض أخرى كالصيد أو التنقيب أو حتى السياحة، ويتجاوز المفهوم القانوني للسفينة مجرد كونها وسيلة نقل؛ ليشمل أنواعاً مختلفة من الوحدات العائمة التي تستطيع الإبحار عبر المياه الدولية أم الإقليمية.

أما النظام البحري التجاري السعودي فقد عرّف "السفينة" المادة الأولى أنها "كل مُنشأة عائمة مُعدّة للعمل في الملاحة البحرية على وجه الاعتقاد، ولو لم تهدف إلى الربح، وتُعدّ ملحقات السفينة

(1) سورة هود- الآية 37.

(2) سورة يس - الآية 41.

(3) مجد الدين الشيرازي الفيروز آبادي، القاموس المحيط، بيروت - بيت الأفكار الدولية، 2004، حرف السين، ص820.

(4) القانون البحري العماني الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 2023/19م.

اللازمة لاستغلالها جزءاً منها"⁽¹⁾؛ في حين فإنَّ المادة الثالثة من قانون التجارة البحرية الأردني فعَرَّفت السفينة أنها "كل مَرَكِب صالح للملاحة أيّاً كانت حمولته وتسميته سواءً كانت هذه الملاحة تستهدف الربح أم لم تكن"⁽²⁾. وعَرَّف المُشرِّع الإماراتي السفينة في المادة الأولى أنها "كل مُنشأة تعمل أو مُعدّة للعمل في الملاحة البحرية، ولو لم تهدف إلى تحقيق الربح، وتُعدُّ ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزءاً منها"⁽³⁾، ولأغراض إعمال هذه التعاريف لا بُدَّ أن تكون السفينة:

1. مُنشأة عائمة: يعني هذا أن الغواصات ليست جزءاً من تعريف السفينة.
 2. تكون مُعدّة للملاحة البحرية؛ وهذا يستثني السفن التي لا تُستخدم في الملاحة النهرية من الخضوع لقوانين النظام البحري: السعودي، والعُماني، والأردني.
 3. يجب أن يكون الهدف من بناء السفينة هو استخدامها لأغراض تجارية أو غير تجارية أو لنقل الركاب أو لأيّ غرض آخر، وهذا يشمل المنشآت التي تتحرك ذاتيّاً التي تُستخدم لأغراض سياحية ضمن هذا النظام.
 4. تُعدُّ المعدات الضرورية لتشغيل السفينة جزءاً منها، وتشمل هذه المعدات كالملاحة والرادار، والرافعات، والسلاسل، وأحبال المرساة، وزوارق الإنقاذ، وأجهزة الملاحة الأخرى، وتُطبَّق عليها القوانين جميعها التي تخص السفينة في سياق كونها جزءاً من الأصل.
- ويُوجد تمييز بين السفينة وغيرها من المنشآت العائمة، فالسفن تختلف عن القوارب الصغيرة والمراكب التي لا يمكنها الإبحار لمسافات طويلة أو التي لا تُستخدم فعلاً في الملاحة البحرية، وإن

(1) النظام البحري التجاري السعودي لسنة 1440هـ الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/33) وقرار مجلس الوزراء رقم (197) بتاريخ 1440/4/4هـ

(2) قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972.

(3) مرسوم بقانون اتحادي رقم (43) لسنة 2023 في شأن القانون البحري.

بعض الهياكل العائمة كالأرصفة البحرية أو الجزر الصناعية لا تندرج تحت تعريف السفينة لأنها غير مخصصة للإبحار، وحتى تُصنّف المنشأة البحرية على أنها سفينة؛ لا بُدَّ من توفّر الشروط التالية⁽¹⁾:

أولاً: أن تكون صالحة للملاحة البحرية: ولا يُمكن عدُّ أيّ منشأة بحرية سفينة إذا لم تكن قادرة على الإبحار فعلاً، أيّ أنها يجب أن تكون مُصمّمة بحيث تتحرك في البحر وتواجه مختلف الظروف الجوية والبحرية، وتعني الصلاحية للملاحة قدرة السفينة على التنقل بحرًا لمسافات طويلة من دون قيود؛ وهو ما يميزها عن القوارب الصغيرة أو العوامات التي لا تصلح للإبحار المفتوح.

ثانياً: أن تكون مخصصة للملاحة البحرية على وجه الاعتياد: فيجب أن يكون الهدف الأساس من إنشاء السفينة هو استخدامها في الإبحار على وجه الاعتياد، سواءً لنقل البضائع، أم الركاب، أم القيام بأعمال أخرى منها الصيد أو البحث العلمي أو التنقيب، ولا يكفي أن تكون المنشأة قابلة للإبحار؛ بل يجب أن يكون نشاطها الأساس متعلقًا بالملاحة البحرية، ما يعني أن بعض المنشآت العائمة التي تُستخدم لأغراض ثابتة كالفنادق العائمة أو الأرصفة البحرية لا تُعدُّ سفناً وفقاً للقانون.

ثالثاً: تكون قادرة على تحمّل مخاطر البحر: أيّ أن تكون مُصمّمة بطريقة تضمن سلامتها أثناء الرحلات البحرية.

ويرى الباحث هنا أنّ المُشرّع العماني ضَيّق في تعريفه للسفينة وحدّد لها شروطاً حتى تخضع لتسميتها سفينة؛ فقد أضاف في تعريفه أنّ السفينة لا بُدَّ أن تكون ذاتية الدفع، وألاً يقلّ طولها عن (24) أربعة وعشرين متراً ما أخرج العديد من السفن التي تخضع للقانون البحري العماني، منها قوارب النزهة وقوارب الصيد؛ حيث إن الإشارة إلى "طول السفينة لا يقل عن 24 متراً" تعكس منظوراً تقنياً محدّداً، لكن هذا الشرط غير موجود لدى المُشرّع السعودي، والأردني، والإماراتي؛ الذي لم يحدد حدّاً أدنى للطول في تعريف السفينة، بل يعتمد إلى استخدامها ووظيفتها في الملاحة البحرية، وإنّ المُشرّع

(1) عادل بن علي المقداوي، القانون البحري الجديد وفقاً للقانون رقم 2023/19م، مكتبة الدراسات العربية، 2024م، ص43-44.

الأردني أخذ بمعيار وصف السفينة هو صلاحيتها للإبحار؛ بصرف النظر عن الحجم أو البعد أو القدرة أو أسلوب البناء.

وبشأن أنواع السفن فهي تؤدي دوراً أساساً في النقل البحري، وتنقسم السفن التجارية إلى سفن ركاب وسفن بضائع، وتتوزع أحجام سفن الركاب؛ من الصغيرة التي تحمل عددًا محدودًا من الركاب إلى السفن الكبيرة العابرة للمحيطات، التي تُستخدم غالبًا لأغراض سياحية، حيث إن هذه السفن مجهزة بوسائل الراحة جميعها؛ كالغرف والحمامات والمساح ومزودة بوسائل الأمان والطعام والدواء نظرًا لطول مدة بقائها في البحر، وتنقل معظم سفن الركاب بين الموانئ القريبة؛ كتلك المستخدمة لنقل الحجاج بين موانئ السعودية وموانئ السودان ومصر، وتُصمَّم سفن البضائع وفقًا لنوع البضاعة وطريقة التحميل، وتنقسم إلى سفن البضائع السائبة الجافة وناقلات البضائع السائبة التي تُستخدم خصيصًا لنقل المنتجات الزراعية كالذرة والقمح والشعير والسمسم، أو لنقل المواد الخام كخام الحديد وهناك سفن مخصصة لنقل مواد محددة؛ كالناقلات المستخدمة لنقل السوائل كالنفط وسفن الغاز المُصمَّمة لنقل الغاز الطبيعي المُسال، التي تُسهِّم هذه الأنواع المختلفة من السفن في انسياب التجارة البحرية بسلاسة؛ ما يجعلها عنصرًا حيويًا في الاقتصاد العالمي⁽¹⁾.

وإذا كان المعنى الفني للسفينة يقتصر على هيكل السفينة أو بدنها فإن المعنى القانوني يتوسع ليشمل أشياء أخرى مرتبطة بها ضرورة لعملياتها واستخدامها، سواءً أكانت مفصولة أم ملحقة بجسم السفينة كالألات، والقوارب، والسلاسل، والرافعات، وأجهزة الاتصال اللاسلكي، والشباك وآلات الصيد في حالة سفن الصيد، وتبرز أهمية ما يُعدُّ ملحقات السفينة في أن التصرفات القانونية المتعلقة بالسفن كالبيع، والإيجار، والرهن، والتأمين البحري؛ تشمل الملحقات جميعها الخاصة بالسفينة من دون الحاجة لذكرها في العقد، ما لم يتم استبعادها بنصٍّ واضح، ويرى بعض الفقهاء أن الملحقات الخاصة بالسفينة هي الأجزاء الضرورية لتشغيلها فقط؛ بينما يعتقد معظم الفقهاء أن الملحقات تشمل كل ما يحتاجه

(1) فهد بن حمود الناييف الحقباني، الحجز التحفظي والتنفيذي على السفينة في النظام البحري التجاري السعودي: دراسة مقارنة بالقانون البحري المصري والمعاهدات والاتفاقيات الدولية، ص 708-709.

استخدامها في الملاحة والتجارة، وبناءً على هذا الرأي، فإن الملحقات تشمل العناصر التي تُعدُّ جزءاً من السفينة وتلك التي لا تُعدُّ جزءاً منها لكنها ضرورة لاستغلالها؛ ما يجعل السفينة مع ملحقاتها وحدة قانونية مشابهة تقريباً للمحل التجاري ومع ذلك لا تُعدُّ أجرة النقل من ملحقات السفينة، بل تتعلق بعناصر الثروة البحرية إلا إذا نصَّ القانون أو اتفق الطرفان على عَدِّها كذلك⁽¹⁾.

وعليه نستنتج أنه من المهم التمييز بين الرافعات المُدمجة في السفينة والرافعات الموجودة على الأرصفة؛ فالأول يُعدُّ جزءاً لا يتجزأ من السفينة بما في ذلك ما يعود إليها، في حين إن الأخير مملوك لسلطة الميناء ولا يُعدُّ جزءاً من السفينة، أي أن النص يُشير إلى أن ملحقات السفينة الضرورية لاستغلالها تُعدُّ جزءاً منها إلا أنه لم يوضح طبيعة هذه الملحقات؛ منها المعدات التقنية أو القوارب المساعدة، أو الحاويات الخاصة بالسفينة، وهنا لا بُدَّ من تعريفها بمزيد من التفصيل لتجنُّب التفسيرات المختلفة بين الباحثين.

الفرع الثاني

الطبيعة القانونية للسفينة

تُعدُّ السفينة من الأموال المنقولة، فقد نصَّت المادة (18) من القانون البحري العُماني رقم 2023/19م على أنه "تُعدُّ السفينة مَالاً منقولاً ذا طبيعة خاصة، تخضع للقواعد القانونية العامة والأحكام الواردة في هذا القانون"⁽²⁾، ونصَّت المادة (50) من قانون المعاملات المدنية الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 2013 / 29 على أن "المال هو كل عين أو منفعة أو حق له قيمة في التعامل"،

ونصَّت المادة (51) من القانون ذاته على أنه "1- كل شيء غير خارج عن التعامل طبيعة أو حكماً يصحُّ أن يكون مَحِلًّا للحقوق المالية. 2- الأشياء التي تخرج عن التعامل طبيعة هي التي لا

(1) هاشم رمضان الجزائري؛ عبد العزيز خميس الشامسي، الوسيط في شرح القانون التجاري البحري لدولة الإمارات

العربية المتحدة، ط1، عالم المكتب الحديث للنشر والتوزيع، الإمارات، 2009م، ص37-38.

(2) القانون البحري العُماني الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 19 / 2023م.

يستطيع أحد أن يستأثر بحيازتها، وأما الخارجة حكماً فهي التي لا يُجيز الشرع أو القانون أن تكون مَجْلاً للحقوق المالية⁽¹⁾.

وحيث إن الطبيعة الخاصة للسفينة تخضع لأنظمة مماثلة للعقارات⁽²⁾؛ حيث إنها تشبه العقارات من حيث الرهن العقاري، علاوة على ذلك فإنّ المعاملات جميعها التي تتم على متن السفن سواءً أكانت مبيعات أم تأجير لا تكون قانونية إلا إذا تم تسجيلها لدى الدائرة المختصة؛ فالجهة المختصة هي ميناء تسجيلها، وإنّ الحجز على السفينة يشبه الحجز على العقارات؛ ما يجعل بعض الفقهاء يسمونها (العقارات البحرية)⁽³⁾، وبما أن السفن لا تخضع لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية⁽⁴⁾، وتطبيق هذه القاعدة هو أنه لا تُوجد أسباب أو متطلبات لحيازة المنقول على السفينة خلافاً للمنقولات الأخرى⁽⁵⁾ فإن الكتابة وحدها لا تكفي لضمان صحة المعاملات التي تتم على السفينة، ويجب أن تكون المستندات الواردة فيها رسمية، ومسجلة في سجل خاص لدى السلطة المختصة، تحديداً ميناء التسجيل، ونظراً للطبيعة الخاصة للسفن؛ فإنه لا يمكن الحصول على السفن بالتقادم، مَهْمَا كانت مدتها⁽⁶⁾⁽⁷⁾، ولَمَّا كانت السفينة من الأموال التي تُمنَح فيها بعض الديون صفة الامتياز؛ فذلك يعني أن بعض الدائنين يحق لهم استيفاء حقوقهم قبل غيرهم في حالة تصفية أصول السفينة

(1) قانون المعاملات المدنية الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 29 / 2013 م.

(2) أحمد جمعان محمد المالكي، بعنوان: إجراءات الحجز التحفظي على السفن في النظام السعودي "دراسة مقارنة بالقانون المصري، مجلة الشريعة والقانون، جامعة الملك عبد العزيز المملكة العربية السعودية، 2019، ص 2916.

(3) دواخة نادية؛ بودبوز آمنة، 2015، 2016، الحجز التحفظي على السفينة في ظل القانون الجزائري، ص 30 إلى 31.

(4) بوشخيمة آية؛ طابع هديل، النظام القانوني للسفينة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 8 مايو 1945 قالمة، 2023 م، ص 14.

(5) على سبيل المثال: لا يمكن نقل ملكية السفينة بمجرد اتفاق شفهي أو عقد بسيط؛ بل يجب أن يتم ذلك عبر توثيق رسمي لضمان حقوق الأطراف المعنية، وهو ما يجعلها تختلف عن الأموال المنقولة العادية التي يمكن التصرف بها بسهولة.

(6) دواخة نادية؛ بودبوز آمنة، 2015، 2016، الحجز التحفظي على السفينة في ظل القانون الجزائري، ص 30 إلى 31.

(7) عملاً بنص المادة (26) من القانون البحري العُماني الذي يُنصُّ على أنه "ينشأ بمكتب التسجيل سِجِلٌّ لِعَقْدِ السفن، وفقاً للنموذج المُعد من قبل السلطة البحرية"، ويجب توثيق المعاملات بالتزامن مع هذا التسجيل حتى تُعدَّ صالحةً، وعملاً بنص المادة (35) من القانون البحري العُماني الذي يُنصُّ على أنه "يجب قِيْدُ كافة الحقوق والتصرفات القانونية التي تَرُدُّ على السفينة في السجل، ولا يجوز الاحتجاج بأيٍّ منها إلا بعد قيدها في السجل، كما يجب قِيْدُ الأحكام والقرارات القضائية التي تَرُدُّ على السفينة في السجل".

أو بيعها لتسوية الديون، ويعكس هذا الامتياز الطبيعة الاقتصادية المهمة للسفينة، ويضمن حماية المصالح المالية المرتبطة بها، خاصةً في ظل التكاليف المرتفعة لعمليات بناء السفن وتشغيلها⁽¹⁾، وعليه يُمنح الدائنون حقوق الامتياز التي تسمح لهم بملاحقة السفينة بصرف النظر عن حاملها الحالي على غرار الامتيازات التي أنشأها القانون للدائنين الذين لديهم مطالبات على العقارات⁽²⁾. ومع ذلك فإن السفن تمتلك خصائص تميزها عن الأصول المنقولة الأخرى؛ حيث يمنحها القانون جنسية ومقرًا واسمًا وفئة ووزنًا وتوثيقًا محددًا، يُشار إليها مجتمعةً باسم الحالة المدنية للسفينة؛ التي تعمل على التمييز بين سفينة وأخرى.

وهنا يمكن القول: إن السفينة وإن كانت تُصنّف قانونًا كمالًا منقولًا؛ إلا أن طبيعتها القانونية الخاصة تجعلها أقرب إلى العقارات في بعض الجوانب، خاصةً فيما يتعلق بنقل ملكيتها أو التصرف فيها فهي قد تكون محلّ رهنٍ بحريٍّ وحقوق الدائنين، أو تخضع لإجراءات قانونية كالحجز التحفظي أو الحجز التنفيذي في حال وجود ديون مستحقة عليها، وإن لها جنسية تُحدّد بناءً على الدولة التي تم تسجيلها فيها، وهو ما يخضع لقوانين البحار الدولية، وإن خضوعها لنظام قانوني دقيق؛ يؤكد أهميتها الاقتصادية ويُبرز القواعد القانونية الفريدة التي تحكمها.

(1) عادل بن علي المقدادي، القانون البحري الجديد وفقًا للقانون رقم 2023/19م، مرجع سابق، ص 45.

(2) حيث إن القانون البحري العُماني أفرد في الباب الثالث في الفصل الأول حقوق الامتياز، ونظمها في المواد من 39 إلى 50، وقد بيّن في نصّ المادة (40) من القانون البحري العُماني على أنه "يجوز لصاحب حقّ الامتياز على السفينة تنبّعها تحت أيّ يدٍ تكون، وذلك لاقتضاء حقّه بحسب ترتيبها على النحو الآتي: 1- المصاريف القضائية التي أنفقت لحفظ وصيانة السفينة، وبيعها، وتوزيع ثمنها، وكذلك رسوم الموانئ، ورسوم الإرشاد، ورسوم التحميل والضرائب المستحقة للدولة، والتعويضات الناتجة عن الأضرار التي تلحق بالثروات المائية الحية وبالموانئ والأحواض وطُرق الملاحة، ومصاريف الخدمات التي قُدِّمت للسفينة وطاقمها. 2- الحقوق الناشئة عن عقد عمل الرّبان والبجارة وغيرهم ممّن يرتبطون بعقد عمل بحري على السفينة. 3- المبالغ المستحقة عن عملية الإنقاذ البحري وحصة السفينة في المساهمة في الخسائر البحرية المشتركة. 4- التعويضات المستحقة والناجمة عن الحوادث البحرية والتعويضات عن الأضرار التي تصيب الأشخاص والبضائع والأمتعة الموجودة على السفينة. 5- الحقوق الناشئة عن العقود التي يُبرّمها الرّبان خارج ميناء تسجيل السفينة واللازمة لإتمام رحلة السفينة. ويتقدم حق الامتياز على غيره من الحقوق الواردة على السفينة".

المطلب الثاني

نطاق تطبيق الحجز البحرية (السفن محل الحجز)

الأصل أنه لا يجوز توقيع الحجز تحفظياً أكان أم تنفيذياً على أي سفينة وطنية أكانت أم أجنبية غير أن هذا المبدأ ليس مطلقاً بل ترد عليه استثناءات⁽¹⁾؛ فالسفينة هي محل الحجز وينص على جواز حجز أي سفينة وبيعها، وقد تعزز هذا المبدأ في المادة (10) من القانون البحري المصري التي تؤكد أنه "يجوز حجز كل سفينة بحرية وبيعها بأمر من المحكمة، باستثناء بعض السفن التي لا تقبل الحجز، إما مؤقتاً بسبب طارئ مثل الاستعداد للسفر أو بشكل دائم لأسباب تتعلق بمالكها أو الغرض من استخدامها"⁽²⁾.

وحيث إن القاعدة الأساسية للحجز التحفظي على السفن هي توقيعه على السفينة المرتبطة بالدين البحري، أي أن السفينة التي نشأ الدين بسببها هي التي تخضع للحجز، ومع ذلك يمكن توسيع هذا الإجراء ليشمل سفينة أخرى مملوكة للمدين نفسه؛ شرط أن تكون السفينة الإضافية مملوكة له في الوقت الذي نشأ فيه الدين وظلت في ملكيته حتى توقيع الحجز.

وحيث إن هذا الشرط يمنع المدين من نقل ملكية السفينة بعد نشوء الدين للتهرب من الحجز ما يعزز حماية حقوق الدائنين، وأيضاً ربط الحجز بملكية السفينة في وقت نشوء الدين يضمن عدم التوسع العشوائي في الحجز ليشمل ممتلكات أخرى غير ذات صلة، وهذا التحديد يعكس التوازن القانوني بين حماية مصالح الدائنين وعدم الإضرار بالمدين بشكل غير مبرر⁽³⁾، وسنتناول السفن التي يجوز الحجز عليها فرعاً أول، والسفن التي لا يجوز الحجز عليها في فرع ثانٍ.

(1) علي حسن يونس، موسوعة القضاء والفقه للدول العربية، ط1، دار المعارف بالإسكندرية، الإسكندرية، ص293.

(2) علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ص563.

(3) وليد علي ماهر، القانون البحري وفقاً لأحكام القانون العماني، دار الكتب القانونية، مصر، 2016م، ص71.

الفرع الأول

السفن التي يجوز الحجز عليها

سيتناول هذا الفرع عن السفن التي يجوز الحجز عليها، وذلك وفقاً لما ورد في معاهدة بروكسل أولاً، ثم في القانون المصري ثانياً، وأخيراً في القانون العُماني؛ وذلك لبيان إطار التنظيم التشريعي.

أولاً: معاهدة بروكسل لعام 1952م:

وفقاً لمعاهدة بروكسل لعام 1952 ورد في المادة الثالثة أنه يجوز لكل مَنْ يتمسك بِدَيْنٍ بحري منصوص عليه في المادة الأولى أن يحجز إما على السفينة التي يتعلق بها الدَّيْن أو على أيِّ سفينة أخرى مملوكة للمَدِين وقت نشوء الدَّيْن؛ حتى لو كانت السفينة جاهزة على أَهْبَةِ السفر.

ومن الجدير بالذكر في هذا الصدد أن المعاهدة تسمح بالحجز ليس فقط على السفينة المتعلقة بالدين؛ بل أيضاً على أيِّ سفينة أخرى تابعة للمُورِّد نفسه التابع للمَدِين، أيِّ سفينة شقيقة، كإضافة إلى ضمان الدائن، ومع ذلك يجب أن تكون السفينة المحجوزة مملوكة للمَدِين وقت نشوء الدَّيْن.

ونصَّت المعاهدة على عدم جواز الحجز إلا في الحالات التي يكون فيها الدَّيْن متعلّقاً بالسفينة، أو بملكيّتها أو ملكية مشتركة لها، أو مضمونة برهن بحري، وتُعَدُّ السفينة متأهبةً للسفر إذا حصل الرِّبان على الترخيص بالخروج من الميناء، ونصَّت المعاهدة صراحةً على جواز الحجز على السفينة حتى لو كانت متأهبة للسفر⁽¹⁾، والأصل أن يُحْظَر فرض الحجز على سفينة في طور الاستعداد للإبحار ما لم يكن الحجز متعلّقاً بالديون المتكبدة خِصيصاً لغرض الرحلة، وتُعَدُّ السفينة متأهبة للسفر عندما يكون لدى ربانها وثائق السفر اللازمة؛ ويكمن الأساس المنطقي وراء هذا الحظر في حقيقة أن الحجز عليها من شأنه أن يُعطِّل المصالح المختلفة المرتبطة بالرحلة، بما في ذلك مصالح الشاحنين والمرسل إليهم والمقرضين والأطراف الأخرى المعنية جميعهم، ويمنع الدائن من تأخير الحجز حتى بدء

(1) مصطفى كمال طه؛ وائل أنور بندق، التوحيد الدَّولي للقانون البحري، ط1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007م، ص57.

الرحلة، وحيث إن الحجز على السفن المتأهبة يشمل جميع أنواع الحجز، سواء أكان تحفظياً أم تنفيذياً، والحكمة التي اشتهت عليها في الحالتين، والأرجح في الواقع أنه يمنع توقيع الحجز التحفظي على السفينة؛ لأن الدائن لا يملك سنداً تنفيذياً، بخلاف القصد الأصلي إذا كان الحجز على السفينة يتعلق بالحجز التنفيذي.

وعليه نستنتج أنه لا يجوز الحجز التحفظي على السفن وفقاً لنص المادة الأولى من الفقرة الثانية من معاهدة بروكسل إلا بمقتضى دين بحري، ويُقصد بالدين البحري ادعاء حق أو دين مصدره أحد الأسباب المبيّنة في المادة الأولى من المعاهدة التي سيتم ذكرها لاحقاً، وكفي الادعاء بحق أو دين فلا يشترط أن يكون الدين مُحَقَّق الوجود وهذا بدّهي بشأن الحجز التحفظي وإلا أصبح توقيع الحجز التحفظي مستحيلاً في كثير من الحالات.

وحيث إن السفن التي تخضع للحجز التحفظي هي السفينة المُستثمرة من قبل المالك والسفن المُستثمرة من قبل المستأجر، ولا يجوز إيقاع الحجز التحفظي على السفن الأخرى التي تعود للمالك المؤجر، والسفن المتأهبة للسفر؛ إلا إذا كان النزاع يتعلق بدين ناشئ عنها أو التي تأهبت من أجله، وتُعَدُّ السفينة متأهبة للسفر إذا حصل الرّبان على ترخيص بذلك.

وهنا يثور التساؤل: هل يجوز الحجز على السفينة وحمولتها؟ أم على السفينة فقط؟ أم على حمولتها فقط؟

يُطبّق هذا الحجز على السفينة بأكملها أم على جزء منها فقط؛ يرى البعض - نقلاً عن علي جمال الدين عوض - إنَّ الحجز يقتصر على السفينة نفسها من دون حمولتها، ومع ذلك، يجوز حجز الحمولة شرط ألا تُلحق ضرراً بالسفينة وإلا يُمكن للدائنين استغلال هذه الثغرة بحجز البضائع بقصد تعطيل رحلة السفينة؛ حتى إن لم يكن لهم حق حجز السفينة نفسها⁽¹⁾.

(1) علي جمال الدين عوض، القانون البحري، مرجع سابق، ص 563 إلى 564.

ثانيًا: المُشرّع المصري

وفقًا للمادة 29 من القانون البحري المصري تُعدُّ السفينة متأهبة للسفر عندما تكون لديها الوثائق المطلوبة، بما في ذلك قائمة الملاحين، والتذكرة الصحية، وإذن الخروج من الميناء، ومع ذلك تجدر الإشارة إلى أن مجرد وجود أوراق السفر لا يضمن الحماية من الحجز المحتمل؛ لأن هذا الشرط مجرد دليل على الاستعداد، وإنَّ افتراض أن السفينة متأهبة للسفر هو افتراض صريح قد يتناقض مع الواقع؛ مثالًا أن يحصل فيها القبطان على المستندات اللازمة قبل وقت طويل من تاريخ السفر الفعلي، وقبل أن تكون السفينة مستعدة بالفعل، وعلى العكس من ذلك، يمكن بالفعل عدُّ السفينة متأهبة للسفر.

والتأهب للسفر هو الاستعداد الفعلي للسفينة للشروع في الرحلة، حتى لو طرأت ظروف غير متوقعة ومُنِعَت السفينة من مغادرة الميناء كالطقس العاصف؛ فإن إمكان الحجز عليها تظل بعيدة المنال، ومن أجل تجنُّب الحجز عليها من الضرورة أن تكون السفينة جاهزة للسفر الفعلي، حيث إن السفر الوهمي أو السفر بغرض الإصلاحات لا يوفر الحماية لها، سواءً أكانت السفينة تنطلق في رحلتها من الميناء الأصلي أم مستمرة من ميناء وسيط؛ فإن أيَّ محاولة للحجز عليها لا تَصِحُّ⁽¹⁾.

وأشارت المادة سالفه الذكر إلى حَظَرِ فرض الحجز على سفينة على وشك الشروع في رحلة؛ وهذا الحكم مَبْنِي إلى قَصْدِ المُشرّع البحري بتيسير الإبحار بسلاسة من دون أيِّ معوّقات، ولقد نجح القانون في الموازنة بعناية بين مصالح كل من الرحلة البحرية والدائن الذي يسعى إلى الحجز على السفينة؛ مع إعطاء الأول أهمية كبرى، ومع أن المادة (29) من القانون البحري تشير على وجه التحديد إلى الحجز التنفيذي؛ فقد وسَّعَ القضاء نطاق تطبيقها ليشمل الحجز التحفظي أيضًا، وذلك لأن كِلَا النوعين الحجز التحفظي والحجز التنفيذي يمكن أن يعوق تقدُّم الرحلة البحرية، ومن خلال إعطاء الأولوية لمصلحة الملاحة البحرية على مصلحة الدائن المُرَوِّد بسندٍ تنفيذي.

(1) علي جمال الدين عوض، القانون البحري، مرجع سابق، ص 564 إلى 566.

ويجب مَنْحُ الإذن بالخروج من الميناء للربان حتى تُعدَّ السفينة جاهزة للسفر، لكنَّ من المهم أن نلاحظ أن هذا المبدأ لا يخلو من الاستثناءات، فالسفينة مع استعدادها للإبحار؛ قد تظل عُزْصَةً للحجز إذا كان الحجز متعلقاً بالديون المرتبطة باستعدادها للسفر، وقد تنشأ هذه الديون من عقود القروض أو عقود توفير اللوازم والمعدات والمواد اللازمة للسفينة⁽¹⁾.

ثالثاً: التشريع العُماني والاتفاقيات الدولية

أشارت المادة (69) من القانون البحري العُماني⁽²⁾ على أنه إذا كانت السفينة تُدار من قِبَل مستأجر مستقل عن المالك، كانت مسؤولة عن الدَّيْن البحري؛ فلا يجوز للدائن حجز أيِّ سفينة أخرى يملكها المستأجر، بل يمكنه فقط حجز السفينة التي كان يُديرها وقت نشوء الدَّيْن، ويمنع هذا الحكم تحميل المالك الشرعي للسفينة مسؤولية ديون لم يكن طرفاً فيها؛ ما يحميه من المخاطر القانونية الناشئة عن تصرفات المستأجر، ويعكس التمييز بين ملكية السفينة وإدارتها دقة القانون البحري في تحديد الالتزامات المالية؛ إذ يضمن عدم خضوع أصول مالك السفينة للحجز بسبب أخطاء أو التزامات المستأجرين⁽³⁾.

ومن جهة ثانية حدَّد المُشرِّع نطاق الحجز التحفظي على السفن حيث إن القاعدة الأساسية للحجز التحفظي تتمثل في إمكان توقيعه على السفينة المرتبطة بالدَّيْن البحري، وحيث لا يجوز امتداد آثار الحجز إلى سفن أخرى مملوكة للمدين نفسه إلا في حالات محددة، ويستند هذا المبدأ إلى القوانين البحرية التي تهدف إلى ضمان عدم تعسُّف الدائنين في استغلال حقوقهم على ممتلكات المدين بطريقة تتجاوز الحدود القانونية المعقولة؛ حيث يعكس هذا التقييد التوازن بين حماية حقوق الدائنين من جهة، وعدم الإضرار

(1) مصطفى كمال طه، القانون البحري: مقدمة- السفينة - أشخاص الملاحة البحرية- النقل البحري- الحوادث البحرية- التأمين البحري، مؤسسة الثقافة الجامعية، الإسكندرية، 1980م، ص112.

(2) نصَّت المادة (69) من القانون البحري العُماني على أنه "يجوز للدائن أن يطلب توقيع الحجز على السفينة أو على أيِّ سفينة أخرى مملوكة للمستأجر، إذا كانت الإدارة الملاحية للسفينة يتولاها هذا المستأجر، وكان وحده مسؤولاً عن دَيْنٍ بحري متعلق بها، ولا يجوز إيقاع الحجز التحفظي على أيِّ سفينة أخرى تعود لمالك السفينة المستأجرة التي يتعلق بها الدَّيْن البحري. ويسري حكم الفقرة السابقة من هذه المادة على جميع الحالات التي ينشأ فيها دَيْن بحري يتعلق بسفينة تكون إدارتها لشخص آخر غير المالك".

(3) وليد علي ماهر، القانون البحري وفقاً لأحكام القانون العُماني، مرجع سابق، ص71.

بالمصالح التجارية للمدين من جهة أخرى، ويستند هذا المبدأ إلى اتفاقية جنيف لعام 1999، التي تضع إطاراً موحدًا للحجز التحفظي؛ لضمان أن يتم التعامل مع الديون البحرية ضمن نطاقه القانوني، وليس عبر توسيع دائرة الحجز ليشمل أصولاً أخرى غير مرتبطة مباشرة بالدين البحري.

أما من حيث تأثير الحصانة السيادية في الحجز التحفظي فيتناول النص أيضاً مسألة تطور الفقه القانوني في التعامل مع السفن الحكومية؛ حيث انتقلت بعض التشريعات الحديثة من الحصانة المطلقة إلى الحصانة النسبية، ما يسمح بالحجز على السفن الحكومية في ظروف محددة، لاسيّما عندما تُستخدم في أنشطة تجارية، وهو ما أخذ به المشرّع العماني في نصّ المادة الثانية من القانون البحري في الفقرة الثانية بمفهوم "المخالفة" ينصّ على أنه يجوز الحجز على السفن التجارية⁽¹⁾، وعليه يعكس هذا التحول تزايد دور الدول في التجارة البحرية عبر امتلاكها لسفن تُستخدم لأغراض اقتصادية؛ حيث تُمنح السفن الحكومية حصانة مشروطة، أي أنها غير قابلة للحجز إلا إذا كانت لا تُستخدم في أغراض تجارية بحتة؛ مع استثناء السفن المخصصة للخدمات العامة كالأمن القومي أو الإغاثة الإنسانية، ومن الجدير بالذكر أن هذا التطور يُظهر كيف يمكن للقوانين البحرية أن تتكيف مع المستجدات الاقتصادية والسياسية؛ لضمان تحقيق العدالة بين حقوق الدائنين ومصالح الدولة⁽²⁾.

أما عن السفن التي يجوز توقيع الحجز عليها سواء أكان الحجز تحفظياً أو تنفيذياً في حالات معينة؛ شرط أن يكون هناك دين بحري مستحق، ويتضمن ذلك:

(1) نصّت المادة (٢) من القانون البحري على أنه "تسري أحكام هذا القانون على جميع أنواع الملاحة البحرية والسفن والوحدات البحرية، ويُستثنى من ذلك الفقرة الثانية السفن المملوكة للدولة المخصصة للخدمة العامة لأغراض غير تجارية، وذلك فيما عدا الأحكام المتعلقة بجنسية السفينة، ووثائقها، وتسجيلها، والرهن البحري، وأحكام التصادم البحري، وعملية الإنقاذ البحري، والخسائر البحرية المشتركة".

(2) نجم عبود مهدي السامرائي، القانون البحري وفقاً للقانون العماني والاتفاقيات الدولية، ط1، دار الكتاب الجامعي، العين، 2021م، ص76 - 77 - 78.

1. السفن المملوكة للمدين وقت نشوء الدين البحري: يشمل ذلك السفن التي كانت مملوكة للمدين عند توقيع العقد أو عند وقوع الحادثة التي نشأ عنها الدين البحري، ولا يجوز نقل السفينة إلى شخص آخر وسيلةً للتهرب من الحجز.

2. السفن التي عليها ديون بحرية مستحقة للدائنين: إذا كان هناك دين متعلق بالسفينة منها أجور الطاقم، أو رسوم الموانئ، أو تكاليف الصيانة والإصلاح، ويشمل ذلك أيضًا التعويضات الناجمة عن التصادم البحري أو الخسائر الناتجة عن العمليات البحرية.

3. السفن المؤجرة إذا كان المستأجر مسؤولاً عن الدين: إذا كان الدين البحري ناتجاً عن تصرفات المستأجر وليس المالك؛ فيجوز الحجز على السفينة التي كانت مستأجرة وقت نشوء الدين، ويُطبق ذلك إذا لم يكن للمالك علاقة مباشرة بالدين البحري.

4. السفن المعروضة للبيع في المزاد العلني: إذا كانت السفينة قد خضعت لحكم قضائي نهائي ببيعها لسداد الديون المستحقة عليها⁽¹⁾.

ومن خلال ما سبق نستنتج أن الحجز التحفظي على السفن يهدف إلى تحقيق توازن بين حقوق الدائنين وحقوق المالكين؛ فلا يجوز أن يمتد الحجز إلى سفن أخرى غير معنية بالدين البحري ويمنع القانون الحجز على السفن المستأجرة من قبل طرف ثالث؛ وهو ما يُعزز حماية حقوق المالكين. ومن الملاحظ أن هذه الأحكام توازن بين حماية حقوق الدائنين ومنع التعسف ضد المدينين والملاك؛ ما يسهم في استقرار المعاملات البحرية، إضافة إلى أن الاتجاهات القانونية الحديثة تدعو إلى الحصانة النسبية بدلاً من الحصانة المطلقة؛ ما يسمح بالحجز على السفن الحكومية حال استخدامها لأغراض ربحية، وهو تطور يعكس التغيرات الاقتصادية والسياسية في التجارة البحرية، وبناءً إلى ذلك؛ فإن الحجز التحفظي يمثل أداة قانونية حيوية في القانون البحري لكنه يخضع لقيود تضمن تحقيق العدالة بين الأطراف المعنية جميعها.

(1) عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 في ضوء الفقه والقضاء والتشريع، دار الكتب والدراسات العربية، الإسكندرية، 2018م، ص 54-55-56-57-58.

الفرع الثاني

السفن التي لا يجوز الحجز عليها

إن السفن المملوكة للدولة والجهات الخاضعة للقانون العام والتي تُستخدم لأغراض مختلفة؛ ما يؤثر بدوره في قابلية هذه السفن في الحجز، ففي حالة السفن الحكومية المصرية؛ لا يجوز الحجز عليها عند استخدامها لمنفعة عامة وفقًا لنص المادة (87/2 من القانون المدني المصري)، ومع ذلك، إذا كانت هذه السفن تعمل في أنشطة تجارية يصبح الوضع مثيرًا للجدل؛ حيث يشير الرأي السائد إلى جواز الحجز.

أما السفن الحربية والسفن المخصصة للخدمة العامة المملوكة لدول أجنبية؛ فلا يجوز حجزها على عكس السفن التجارية؛ التي تشكل قضية خلافية، ويميل الاتجاه السائد إلى السماح بحجزها حيث يتعين على الدول التي تعمل في التجارة أن تقبل العواقب وأن تعامل على قدم المساواة مع الأفراد (مادة 3 من معاهدة بروكسل بشأن حصانة السفن الحكومية)، ويُلاحظ أن سفن الشركات العامة في مصر تُعد ملكًا للأشخاص القانون الخاص؛ فهي تخضع للضوابط القانونية العامة وليس للقواعد التي تنطبق على السفن المملوكة للدولة⁽¹⁾.

ووفقًا للمبادئ العامة، يجوز تنفيذ عملية الحجز على فئات السفن جميعها، بصرف النظر عن غرضها أو حمولتها، ومع ذلك هناك استثناءات لهذا المبدأ، ويتعلق الاستثناء الأول على السفن التي هي تحت الملكية العامة للدولة، في حين ينطبق الاستثناء الثاني على السفن المتأهبة للسفر أي على وجه التحديد السفن التي هي في طور الاستعداد للرحلة⁽²⁾، وحيث إن المُشرّع البحري المصري استثنى من القاعدة العامة إذ أجاز الحجز على السفن قبل المغادرة في الحالات التي يكون فيها الدَّين الذي رُخِّص من أجله الحجز ناشئًا عن قرض أو عقد لتوفير اللوازم والمعدات اللازمة لشحن رحلة السفينة، وتم تسويق هذا الاستثناء على أساس أن الدَّين قد تم تكبُّده نتيجةً للرحلة وساعد في تنفيذها بنجاح⁽³⁾.

(1) علي جمال الدين عوض، القانون البحري، مرجع سابق، ص 567.

(2) انظر: الصفحة رقم 20 من البحث لتناول هذه الفكرة.

(3) علاء الدين زكي، المسؤولية الجنائية لربان السفينة في القانون البحري: دراسة مقارنة، ط1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2014م، ص 151-152-153.

وعليه يتضح أن الحجز يقتصر على السفن التي يرتبط دَينُها بالملاحة البحرية بشكل مباشر لضمان تحقيق العدالة للدائنين من دون الإضرار بالملاحة البحرية والتجارة؛ فلا يمكن الحجز على السفن الحكومية والسفن ذات الحصانة السيادية، إلا إذا كانت تُستخدم لأغراض تجارية غير محمية قانونيًا، ويجب التمييز بين السفن التي يمتلكها المدين وقت نشوء الدين والسفن التي تم امتلاكها لاحقًا حيث لا يجوز الحجز على السفن غير المرتبطة بالدين البحري⁽¹⁾.

ولمّا كانت السفن التابعة للدولة المستخدمة في أغراض غير تجارية مستثناة من الحجز التحفظي كالسفن العسكرية وسفن الإطفاء؛ حيث إن هذا الاستثناء يقوم على مبدأ الحصانة السيادية الذي يحمي الأصول المملوكة للدولة من التدخل القضائي الأجنبي أو الداخلي، ويتوافق هذا المبدأ مع اتفاقية بروكسل لعام 1952؛ التي تحظر الحجز على السفن الحكومية المستخدمة في أغراض غير تجارية، مع أن هناك اتجاهات حديثة في بعض القوانين البحرية تسمح بالحجز على السفن المملوكة للدولة إذا كانت تُستخدم في أعمال تجارية؛ حيث يتم معاملتها وفقًا لقوانين السفن التجارية العادية وليس بصفقتها أصولًا سيادية مُحَصَّنة⁽²⁾، وحيث إن المشرع العماني نصّ في المادة (2) من القانون البحري العماني الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 2023/19م استثناء بعض أنواع السفن⁽³⁾، أي أن السفن التجارية يجوز إيقاع الحجز التحفظي والتنفيذي عليها وذلك لأن الدولة عندما تتخبط في التجارة البحرية يتعين عليها أن تتحمل عواقبها، وأن تُعامل على قَدَم المساواة مع الأفراد بموجب القانون

(1) عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 في ضوء الفقه والقضاء والتشريع، مرجع سابق، ص 54-55-56-57-58.

(2) نجم عبود مهدي السامرائي، القانون البحري وفقًا للقانون العماني والاتفاقيات الدُولية، مرجع سابق، ص 76-77-78.

(3) وحيث إن المشرع العماني نصّ في المادة (2) من القانون البحري العماني الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 2023/19م على أنه "تسري أحكام هذا القانون على جميع أنواع الملاحة البحرية والسفن والوحدات البحرية، ويُستثنى من ذلك ما يأتي: 1 - السفن والوحدات البحرية المخصصة للأغراض العسكرية، وذلك فيما عدا أحكام التصادم البحري والإنقاذ البحري والخسائر البحرية المشتركة. 2 - السفن المملوكة للدولة المخصصة للخدمة العامة لأغراض غير تجارية، وذلك فيما عدا الأحكام المتعلقة بجنسية السفينة، ووثائقها، وتسجيلها، والرهن البحري، وأحكام التصادم البحري، وعملية الإنقاذ البحري، والخسائر البحرية المشتركة".

الخاص⁽¹⁾، وأشارت المادة (56) من قانون المعاملات المدنية الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 29/2013، وبُنيت المقصود بالأموال العامة التي لا يجوز الحجز عليها⁽²⁾، وأفادت المادة (57) من القانون ذاته على انتهاء الأموال صفتها العامة⁽³⁾، وحيث إن بعض الفئات من السفن التي تُعدّ جزءاً من الممتلكات العامة للدولة؛ ما يحصّنها من الحجز أو التصرف القانوني، باستثناء بعض الحالات الخاصة هي: أ- السفن المملوكة للدولة والمخصصة للخدمة العامة، وهذه السفن تُعامل وفق مبدأ الملكية السيادية الذي يُعفي الممتلكات العامة من الإجراءات التنفيذية العادية، نظراً لارتباطها المباشر بمصلحة الدولة، ومع ذلك فإن إخضاعها لقواعد التصادم البحري والخسائر المشتركة يُشير إلى مسؤوليتها الجزئية في بعض الحالات؛ ما يمنعها من التهرب من التزامات الملاحة الدولية، وهذا الاستثناء يُسهم في تحقيق التوازن بين السيادة الوطنية والالتزامات الدولية في القانون البحري الدولي.

ووفقاً للقواعد المتعلقة بعدم جواز التصرف في السفن المخصصة للخدمة العامة، وفقاً للمادة (56) من قانون المعاملات المدنية العُماني؛ تُعدّ السفن المملوكة للدولة جزءاً من الأموال العامة، ولا يجوز التصرف فيها أو الحجز عليها، ولا يتم إنهاء هذا التخصيص إلا بموجب مرسوم أو قانون أو انتهاء الغرض المخصص لها، وأشارت المادة (57) من القانون ذاته، وحيث تُحدّد هذه المواد الإطار القانوني الذي يمنع التصرف في الممتلكات العامة؛ إلا من خلال إجراءات قانونية خاصة تتطلب تدخل الجهات العليا في الدولة، حيث إن مفهوم "انتفاء التخصيص" يُشير إلى أن الممتلكات العامة يمكن أن

(1) نجم عبود مهدي الحجز على السفينة في القانون العُماني والاتفاقيات الدولية: دراسة تحليلية مقارنة"، مجلة جيل الأبحاث القانونية المعقمة، جامعة ظفار، العدد 21، سلطنة عُمان 2018، ص115.

(2) ونصّت المادة (56) من قانون المعاملات المدنية الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 29 / 2013 على أنه "1- تُعتبر أموالاً عامة العقارات والمنقولات التي للدولة أو للأشخاص الاعتبارية العامة أو التي تكون مخصصة لمنفعة عامة بمقتضى قانون أو مرسوم سلطاني أو قرار من الوزير المسؤول عن الشؤون المالية بناءً على اقتراح الوزير المختص أو بالفعل. 2- لا يجوز في جميع الأحوال التصرف في هذه الأموال أو الحجز عليها أو تملكها بالتقادم".

(3) ونصّت المادة (57) من قانون المعاملات المدنية الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 29 / 2013 على أنه "تفقد الأموال العامة صفتها العامة بانتهاء تخصيصها للمنفعة العامة، وينتهي التخصيص بمقتضى مرسوم أو قانون أو بالفعل أو بانتهاء الغرض الذي من أجله خُصّصت تلك الأموال للمنفعة العامة".

تتحول إلى ممتلكات قابلة للتصرف بمجرد زوال الحاجة لها؛ ما يفتح المجال لإعادة توزيع الأصول الحكومية وفقاً لمقتضيات المصلحة العامة.

وعليه نستنتج أن السفن المملوكة للدولة والمخصصة للخدمة العامة تتمتع بحصانة قانونية تمنع الحجز عليها أو التصرف فيها، ولا يجوز التصرف في هذه السفن إلا بموجب مرسوم أو قانون خاص؛ ما يضمن عدم خضوعها للإجراءات القانونية المعتادة التي تنطبق على السفن التجارية، يضمن هذا الإطار القانوني التوازن بين حماية الممتلكات العامة للدولة والوفاء بالتزامات القانون البحري الدولي، لاسيما فيما يتعلق بالمسؤولية في حالات التصادم أو الإنقاذ.

المبحث الثاني

الشروط المتعلقة بالدين سبب الحجز على السفينة

تمهيد وتقسيم:

تكمن أهمية الحجز التحفظي على السفينة في حماية حقوق الأفراد قانونًا، ولا يُعدُّ وسيلةً لاسترداد هذه الحقوق؛ بل هو إجراء مؤقت يضمن حق الدائن ويجبر المدين على السداد، وهدفه هو منع فقدان الدائن لحقوقه؛ تتيح العديد من القوانين البحرية للدائن أن يلجأ إلى الحجز التحفظي على السفينة لحين الحصول على مستند تنفيذي، والحفاظ على حقه في ضمان عام من ممتلكات المدين من دون التصرف فيها من تهريبها، وتكمن الأهمية العلمية للحجز التحفظي على السفينة في كونها الأداة الرئيسة للملاحاة البحرية، وما يترتب عن هذا الحجز من نتائج قانونية مهمة للمدين، الذي هو المجهز؛ حيث تمثل السفينة جزءًا من ثروته البحرية، وكذلك الدائن الذي لا يمتلك مستندًا تنفيذيًا يجعله قادرًا على اتخاذ إجراءات التنفيذ ليحصل على حقه من ثمن السفينة؛ فرض الحجز التحفظي يضمن حق الدائن ويلزم المدين بالسداد.

ولتنفيذ الحجز التحفظي على السفينة، يجب توفر مجموعة من الشروط المحددة قانونًا؛ فقد حدّد المشرّع العُماني على سبيل الحصر هذه الشروط في القانون البحري، وفي حال عدم وجود نصٍّ خاص في ذلك القانون أو في المعاهدات الدولية؛ يتم تطبيق النصوص المنصوص عليها في قانون الإجراءات المدنية والتجارية⁽¹⁾، وسيتناول هذا المبحث موضوع الشروط المتعلقة بالدين سبب الحجز التي قد تؤدي إلى حجز السفينة، وسنُصنّفها إلى مطلبين: يتحدث المطلب الأول عن النطاق الإيجابي للديون سببًا لحجز السفينة، والمطلب الثاني يتحدث عن النطاق السلبي للديون سببًا لحجز السفينة.

(1) هناء بوعروة؛ إيمان بوليفة، الحجز التحفظي على السفينة، جامعة قاصدي مرباح - ورقلة، الجزائر، 2018،

المطلب الأول

النطاق الإيجابي للديون سبب الحجز على السفينة

يتم فرضُ حجز على السفينة بشكل تحفّطي بسبب وجود دين بحري؛ وذلك وفقاً لما تنصُّ عليه كل من معاهدة بروكسل لعام 1952م، ومعاهدة جنيف لعام 1999م، بالإضافة إلى المشرّع العماني في القانون البحري رقم 2023/19م في المادة (67) الذي نصَّ على أنه "يقع الحجز التحفّطي على السفينة وفاء لدين بحري، وذلك بقرار من المحكمة المختصة، ويُعتبر الدين بحرياً إذا نشأ عن أحد الأسباب، وقد حددت كل من هذه الاتفاقيات قائمة معينة بالديون البحرية، وسنقوم بعرضها لاحقاً. ووفقاً لمعاهدة بروكسل لعام 1952 لا يجوز الحجز التحفّطي على السفن بموجب المعاهدة إلا فيما يتعلق بالديون البحرية، وتهدف الديون البحرية إلى تأكيد الحقوق أو الالتزامات الناشئة عن أحد الأسباب المذكورة في المادة الأولى من المعاهدة، ويجب أن يكون الدين ديناً بحرياً ولا يُشترط أن يكون الدين موجوداً فعلاً حتى يصدر الأمر بالحجز التحفّطي، ومثالاً على ذلك عندما يحدث تصادم بسبب خطأ سفينة أجنبية، فالدين غير متحقق طالما أن الحكم لم يصدر بعد ولم يثبت خطأ السفينة الأجنبية تجاه السفينة المتضررة، وعلى أي حال فإن مدة الإجراءات مهما كانت قصيرة تسمح للسفينة بالإبحار فور تلقّي إخطار رفع الدعوى لتجنّب المطالبة، ولكل مَنْ يدّعي بحقٍ جديٍّ واضح أن يطالب بالحجز التحفّطي على السفينة قبل أن يفلت ضمانه من يده، وتضمن المادة الأولى تعداداً لسبع عشرة حالة دون ضابط يجمع بينها، بيّد أن المعاهدة راعت في الترتيب الديون الشخصية والعينية للحق المطالب به⁽¹⁾، وعليه سيتناول هذا المطلب في فرع أول يتحدث عن الديون الشخصية وفرع ثانٍ يتحدث عن الديون العينية.

(1) مصطفى كمال طه؛ وائل أنور بندق، التوحيد الدولي للقانون البحري، ط1، مرجع سابق، ص53.

الفرع الأول

الديون الشخصية

تضمنت المادة الأولى من معاهدة بروكسل لعام 1952 تعداداً لسبعة عشر من الديون الشخصية والعينية التي وردت في الحروف من (أ) إلى (ن)⁽¹⁾؛ ولذلك فإن القائمة المنصوص عليها في المادة الأولى من المعاهدة، التي تحدد الديون التي يجوز الحجز عليها؛ هي قائمة شاملة ولا تسمح بإدراج أي ديون إضافية، فالحجز التحفظي على بنود من خارج المادة الأولى محظور؛ لأنها خارج نطاق المعاهدة⁽²⁾، وتشير الديون البحرية بموجب اتفاقية جنيف لعام 1999 وفقاً لما هو موضح في أحكام هذه الاتفاقية الرامية إلى معالجة المطالبات البحرية إلى أي استحقاق ينشأ عن واحد أو أكثر من الأسباب التالية⁽³⁾، وحيث إن نطاق تطبيق معاهدة بروكسل في 10 مايو سنة 1952 لتوحيد بعض قواعده التالي:

(1) تضمنت المادة الأولى من معاهدة بروكسل لعام 1952 تعداداً لسبعة عشر من الديون الشخصية والعينية التي وردت في الحروف من (أ) إلى (ن) هي : (أ) الأضرار التي أحدثتها السفينة بسبب التصادم أو غيره ، (ب) الخسائر في الأرواح أو الإصابات البدنية التي تسببها السفينة أو التي تنشأ عن استغلالها، (ج) مصاريف المساعدة والإنقاذ، (د) العقود الخاصة باستعمال السفينة أو باستئجارها بمقتضى مشاركة إيجار أو غيرها، (هـ) العقود الخاصة بنقل البضائع على السفينة بمقتضى مشاركة إيجار أو سند شحن أو غير ذلك، (و) هلاك السفينة والأمتعة التي تنقلها السفينة أو تلفها، (ز) الخسائر المشتركة، (ح) القروض البحرية، (ط) قطر السفينة، (ي) الإرشاد، (ك) توريد المنتجات أو المهّمات اللازمة لاستغلال السفينة أو لصيانتها في أي جهة كانت، (ل) إنشاء السفينة أو إصلاحها أو تجهيزها ومصاريف التخزين، (م) أجور الريان والضباط وأفراد الطاقم، (ن) المبالغ التي صرفها الريان أو الشاحنون المستأجرون أو الوكلاء لحساب السفينة أو لحساب مالكيها.

(2) مصطفى كمال طه؛ وائل أنور بندق، التوحيد الدولي للقانون البحري، مرجع سابق، ص 54.

(3) اتفاقية جنيف لعام 1999، وفقاً لما هو موضح في أحكام هذه الاتفاقية الرامية إلى معالجة المطالبات البحرية؛ إلى أي استحقاق ينشأ عن واحد أو أكثر من الأسباب التالية:

(أ) الهلاك أو التلف الناجم عن تشغيل السفينة.

(ب) الوفاة أو الضرر البدني الذي يحدث في البرّ أو الماء، ويتصل اتصالاً مباشراً بتشغيل السفينة.

(ج) عمليات الإنقاذ أو أي اتفاق إنقاذ، بما في ذلك، عند الانطباق؛ التعويض الخاص المتصل بعمليات إنقاذ

لسفينة كانت تمثل هي نفسها أو بضاعتها ضرراً محدقاً بالبيئة.

(د) الضرر الذي تلحقه السفينة أو قد تلحقه بالبيئة أو الشريط الساحلي أو المصالح المتصلة بهما؛ والتدابير المتخذة لنفاذي

أو تقليل أو إزالة هذا الضرر؛ والتعويض عن هذا الضرر؛ وتكاليف التدابير المعقولة المتخذة فعلاً أو التي يتعين اتخاذها

1. تُطَبَّقُ أحكام المعاهدة في كل دولة متعاقدة على كل سفينة تحمل علم دولة متعاقدة (مادة 8).
2. يجوز في كل دولة متعاقدة توقيع الحجز على سفينة تحمل علم دولة غير متعاقدة إما لأحد الديون البحرية المنصوص عنها في المادة الأولى، وإما بسبب أيّ دَيْن آخر يجوز الحجز بمقتضاه وفقاً لقانون الدولة المتعاقدة أيّ التي يُوقَّع فيها الحجز (مادة 8/2).

-
- لإعادة البيئة إلى ما كانت عليه؛ والخسارة التي يتكبدها أو يُرَجَّح أن يتكبدها الغير بشأن هذا الضرر؛ والأضرار أو التكاليف أو الخسائر التي تماثل في طبيعتها ما وَرَدَ نَكَرُهُ تحديداً في هذه الفقرة الفرعية (د)؛
- (هـ) التكاليف أو المصاريف المتعلقة برفع السفينة الغارقة، أو المحطمة، أو الجانحة، أو المُتَخَلَّى عنها، أو نقلها، أو استعادتها، أو تدميرها، أو إبطال أذاها، بما في ذلك أي شيء يكون أو كان على متن هذه السفينة، والتكاليف أو المصاريف المتعلقة بالمحافظة على السفينة المُتَخَلَّى عنها وإعالة طاقمها.
- (و) أي اتفاق يتعلق باستخدام أو استئجار سفينة؛ سواء وَرَدَ في مشاركة إيجار أو في غيرها؛
- (ز) أي اتفاق يتعلق بنقل البضائع أو الركاب على متن السفينة، سواء وَرَدَ في مشاركة إيجار أو في غيرها؛
- (ح) الهلاك أو التلف الذي يصيب أو يتصل بالبضائع (بما في ذلك الأمتعة) المنقولة على متن السفينة؛
- (ط) العوارية العامة؛
- (ي) القطر؛
- (ك) الإرشاد؛
- (ل) البضائع، أو المواد، أو المؤن، أو الوقود، أو المعدات (بما في ذلك الحاويات) التي زُوِّدَتْ بها السفينة أو الخدمات التي أُدِّيَتْ للسفينة من أجل تشغيلها، أو إدارتها، أو المحافظة عليها، أو صيانتها؛
- (م) تشييد، أو إعادة تشييد، أو إصلاح، أو تحويل، أو تجهيز السفينة؛
- (ن) رسوم وأعباء الموانئ، والقنوات، والأحواض، والمرافئ، وغيرها من المجاري المائية؛
- (س) الأجور وغيرها من المبالغ المستحقة لريان السفينة، وضباطها، وسائر العاملين عليها بمناسبة عملهم على متنها، بما في ذلك نفقات العودة إلى الوطن، واشتراكات التأمين الاجتماعي المستحقة الدفع عنهم؛
- (ع) المدفوعات المؤداة نيابةً عن السفينة أو مالكيها؛
- (ف) أقساط التأمين (بما في ذلك اشتراكات التأمين التبادلي) الخاصة بالسفينة، الواجبة الدفع من مالك السفينة أو مستأجرها عارية أو نيابةً عنهما؛
- (ص) أي عمولات أو مصاريف وساطة أو وكالة، واجبة الدفع عن السفينة من مالك السفينة أو مستأجرها عارية أو نيابةً عنهما؛
- (ق) أي نزاع حول ملكية السفينة أو حيازتها؛
- (ر) أي نزاع بين الشركاء في ملكية السفينة بشأن استخدام السفينة أو بشأن عوائدها؛
- (ش) رهن أو رهن غير حيازي أو عبء ذو طبيعة مماثلة على السفينة؛
- (ت) أي نزاع ينشأ عن عقد بيع السفينة.

3. ومع ذلك فلكل دولة متعاقدة أن ترفض منح كل مزايا المعاهدة أو بعضها لدولة غير متعاقدة، وكذلك لأيِّ شخص ليس له في يوم الحجز محل إقامة معتاد أو مركز رئيس في إحدى الدول المتعاقدة (مادة 8/3)، ويُعدُّ أن له محل الإقامة المعتاد أو المركز الرئيس نفسه الذي للدائن الأصلي فيما يتعلق بتطبيق هذه الاتفاقية كل شخص حلَّ محل الدائن بسبب حوالة الدَّين اليه أو بأيِّ سبب آخر (مادة 8/2).

٤. ينطبق القانون الداخلي للحجز على سفينة في الدولة التي ترفع علمها إذا وقع الحجز من شخص له محل إقامة معتاد أو مركز رئيس في هذه الدولة (مادة 8/4).

أما المُشرِّع العُماني فقد نصَّ في القانون البحري رقم 2023/19م في المادة (67) على أنه "يقع الحجز التحفظي على السفينة وفاءً لدَّين بحري، وذلك بقرار من المحكمة المختصة، ويُعتبر الدَّين بحرياً إذا نشأ عن أحد الأسباب الآتية⁽¹⁾، ووفقاً لنصِّ المادة (60) من قانون التجارة البحرية المصري

-
- ⁽¹⁾ نصَّ المُشرِّع العُماني في القانون البحري رقم 2023/19م في المادة (67) على أنه "يقع الحجز التحفظي على السفينة وفاءً لدَّين بحري، وذلك بقرار من المحكمة المختصة، ويُعتبر الدَّين بحرياً إذا نشأ عن أحد الأسباب الآتية:
1. رسوم الموانئ، والممرات البحرية، ورسوم المساعدات الملاحية، والأُنأوى، والمبالغ المستحقة على السفينة.
 2. الأضرار التي تحدث بسبب التصادم البحري، أو التلوث، أو من الحوادث البحرية الأخرى.
 3. الخسائر في الأرواح البشرية أو الإصابات البدنية التي تسببها السفينة أو التي تنشأ عن استغلالها.
 4. عملية الإنقاذ البحري.
 5. الخسائر البحرية المشتركة.
 6. قَطْر السفينة.
 7. إرشاد السفينة.
 8. التأمين على السفينة.
 9. العقود الخاصة باستعمال السفينة أو استئجارها.
 10. العقود الخاصة بنقل البضائع بمُقْتَضَى عقد إيجار أو سند شحن أو غير ذلك.
 11. توريد المنتجات، أو تزويد السفينة بالوقود أو بالأدوات اللازمة لاستغلالها، أو صيانتها أو المحافظة عليها في أيِّ جهة حصل فيها التوريد.
 12. بناء السفينة أو إعادة بنائها أو إصلاحها أو تجهيزها، ومصاريف الحوض الجاف.
 13. أجور الريان والضباط والبحارة وغيرهم ممَّن يعملون على ظهر السفينة بمُقْتَضَى عقد عمل بحري ويشمل ذلك نفقات إعادتهم إلى الوطن.

لا يُوقَع الحجز التحفظي على السفينة إلا وفاءً لَدَيْنَ بحري، ويُعَدُّ الدَّيْنُ بحريًا إذا نشأ عن أحد الأسباب التسعة عشر المحددة المبينة في هذه المادة تشمل هذه الأسباب؛ على سبيل الحصر لا المثال الآتي⁽¹⁾، فالمُشرِّع العُماني لم يُصِفْ في المادة (67) بند "القروض البحرية" واستبعدتها من قائمة

-
14. الأضرار الناتجة عن هلاك أو تلف البضائع والأمتعة التي تنقلها السفينة وأضرار التأخير في تسليم البضائع والأمتعة.
 15. المبالغ التي ينفقها الرِّبان أو الشاحنون أو المستأجرون أو وكلاء السفينة لحساب السفينة أو لحساب مالكيها.
 16. النزاع المتعلق بملكية السفينة.
 17. النزاع المتعلق بالملكية الشائعة للسفينة والحقوق والأرباح الناتجة عن استغلالها.
 18. الرهن البحري.
 19. تكاليف انتشار السفينة الغارقة أو حطامها بما تحمله من بضائع أو أشياء أخرى، أو تعويم السفينة الجانحة، أو نقلها إلى مكان آخر.
 20. التكاليف المتعلقة بالمحافظة على السفينة المُتخلَّى عنها وإعالة طاقمها.
 21. رسوم خدمات الشؤون البحرية.
- (1) وفقًا لنص المادة 60 من قانون التجارة البحرية يُصَنَّفُ الدَّيْنُ على أنه بحري إذا نشأ عن أحد الأسباب التسعة عشر المحددة المُبيَّنة في هذه المادة، تشمل هذه الأسباب، على سبيل الحصر لا المثال؛ ما يلي:
- أ. رسوم الموانئ والمرات المائية.
 - ب. مصاريف إزالة وانتشال أو رفع حطام السفينة والبضائع.
 - ج. الأضرار التي تحدثها السفينة بسبب التصادم أو التلوث أو غيرها من الحوادث البحرية المماثلة.
 - د. الخسائر في الأرواح البشرية أو الإصابات البدنية التي تسببها السفينة أو التي تنشأ عن استغلالها.
 - هـ. العقود الخاصة باستعمال السفينة أو استئجارها.
 - و. التأمين على السفينة.
 - ز. العقود الخاصة بنقل البضائع بموجب عقد إيجار أو وثيقة شحن.
 - ح. هلاك البضائع والأمتعة التي تنقلها السفينة أو تلفها.
 - ط. الإنقاذ.
 - ي. الخسائر المشتركة.
 - ك. قَطْرُ السفينة.
 - ل. الإرشاد.
 - م. توريد مواد أو أدوات لازمة لاستغلال السفينة أو صيانتها أيًا كانت الجهة التي حصل منها التوريد.
 - ن. بناء السفينة أو إصلاحها أو تجهيزها ومصاريف وجودها في الأحواض.
 - س. أجور الرِّبان والضباط والبحارة والوكلاء البحريين.
 - ع. المبالغ التي ينفقها الرِّبان أو الشاحنون أو المستأجرون أو الوكلاء البحريون لحساب السفينة أو لحساب مالكيها.
 - ف. المنازعة في ملكية السفينة.
 - ص. المنازعة في ملكية سفينة على الشيوخ أو في حيازتها أو في حقوق المالكين على الشيوخ على المبالغ الناتجة عن الاستغلال.
 - ق. الرهن البحري.

أسباب الديون البحرية، مع كونها وسيلة حاسمة للحصول على الائتمان البحري، وإننا لا نساير ما توصّل إليه المُشرّع في المادة (60) من قانون التجارة البحرية من عدّ أن القروض البحرية الكبيرة ترتبط عادةً بالرهن البحري؛ حيث إن السفينة محل الحجز تُعدُّ غيرَ محجوزة لعدم تقديمها رهنًا لمبلغ القرض الذي تحصّل عليه المدين، وإنه المدين قد يكون قدّم كفالة غير السفينة التي لا تكون في الأصل محلًّا للرهن، وعليه لا بُدُّ من إضافة بند القروض البحرية في المادة (67) من القانون البحري العُماني خاصّةً أن تقدير إصدار القرار بالحجز التحفظي يرجع إلى المحكمة المختصة في هذا الشأن، ويحق للمحجوز عليه أن يتظلم من القرار الصادر ضده.

وتطبيقًا لما تقدّم، يخضع الحجز على سفينة طبقًا لأحكام القانون الوطني من له محل إقامة معتاد أو مركز رئيس؛ أما الحجز الواقع على سفينة من شخص مُقيم في الخارج أو الحجز على السفن الأجنبية فيخضع لأحكام معاهدة بروكسل التي عرّفتها المادة الأولى بأنه منع السفينة من التحرك بإذن سلطة قضائية مختصة ضمانًا لدين بحري، ويقتصر على النزاعات الخاصة بين الأفراد، وتنص المادة الثانية من معاهدة بروكسل على أن أحكامها لا تؤثر في حق الدول والسلطات العامة وسلطات الموانئ في الحجز على السفينة أو حبسها أو منعها من السفر وفقًا للقوانين الوطنية، ولا تنطبق على سفن الدولة، ويتعهد أطراف المعاهدة بأن يعرضوا على التحكيم جميع جوانب النزاع التي قد تنشأ بين الدول بشأن تفسير أو تطبيق الاتفاقية؛ وذلك من دون الإخلال بالتزام الأطراف المتعاقدة التي اتفقت على عرض نزاعاتها على محكمة العدل الدولية (المادة 11)، ووفقًا للمعاهدة بروكسيل في مادته الثالثة لا يجوز الحجز التحفظي على السفينة إلا لدين بحري؛ والدين البحري يعني المطالبة بحق أو دين ناشئ عن أحد الأسباب السبعة عشر الذي تُنظّمه المادة الأولى من المعاهدة ذاتها⁽¹⁾، ويتبنى القانون البحري العُماني في المادة (67) من القانون البحري العُماني واتفاقية جنيف لعام 1999م وقانون التجارة البحري المصري في المادة (60) نهجًا مُماثلًا في تحديد الديون البحرية، مع بعض الفروق البارزة، وتشمل هذه الاختلافات إدراج أسباب للديون البحرية في القانون البحري العُماني لم تتناولها المعاهدة

(1) علي جمال الدين عوض، القانون البحري، مرجع سابق، ص 571-572.

بروكسيل لعام 1952 في الأرقام التالية: 4. عملية الإنقاذ البحري، 8. التأمين على السفينة، 19. تكاليف انتشال السفينة الغارقة أو حطامها بما تحمله من بضائع أو أشياء أخرى، أو تعويم السفينة الجانحة، أو نقلها إلى مكان آخر، وإدراج أسباب للديون البحرية في القانون التجارة البحرية المصري رقم 60 لم تتناولها المعاهدة بروكسيل لعام 1952 منها النفقات المتعلقة بإزالة أو إنقاذ أو انتشال الحطام والبضائع الفقرة (ب)، فضلاً عن التأمين على السفن الفقرة (و).

وبفحص معاهدتي بروكسل وجنيف يتضح أن معاهدة جنيف لعام 1999م تُقدّم مسوّغات للمطالبات البحرية التي لا تغطيها معاهدة بروكسل لعام 1952م في قائمتها للديون البحرية، وتُوجد هذه المسوّغات الإضافية في الفقرة (د)، وكذلك الفقرة (ن)؛ التي تتعلق بالرسوم والتكاليف المرتبطة بالموانئ والقنوات والأحواض والممرات المائية الأخرى؛ والفقرة (ف)، التي تتناول أقساط التأمين بما في ذلك مساهمات التأمين المتبادل المطلوبة من مالك السفينة أو مستأجرها العاري؛ والفقرة (ت)، التي تتعلق بالنزاعات الناشئة عن عقود بيع السفن، وتشير معاهدة بروكسل لعام 1952 إلى قَطْر السفينة بَعْدَهُ دَيْناً بحرياً؛ ومع ذلك تُوفّر معاهدة جنيف لعام 1999م نطاقاً أوسع وتشمل هذه التكاليف أو النفقات المرتبطة برفع أو نقل أو استعادة أو تدمير أو إبطال صلاحية سفينة غارقة أو محطمة أو جانحة أو مهجورة، إلى جانب أيّ شيء كان على متن هذه السفينة، فضلاً عن النفقات المتعلقة بصيانة السفينة المهجورة ودعم طاقمها، وأخيراً من المهم أن نذكر أن معاهدة جنيف أغفلت قائمة المطالبات البحرية والقروض البحرية الواردة في المادة "ح" من معاهدة بروكسل⁽¹⁾.

ويرى الباحث أن قانون التجارة البحرية المصري في المادة (60) لم يأخذ بالقروض البحرية الفقرة (ح) التي تضمنتها المعاهدة بروكسل من قائمة أسباب الديون؛ مع كونها وسيلة حاسمة للحصول على الائتمان البحري، ولعلّ المُشرّع المصري المتخصص في الشؤون البحرية رأى أن القروض البحرية الكبيرة عادةً ترتبط بالرهن البحري، وإن الرهن البحري من أسباب توقيع الحجز التحفظي.

(1) بورجي رانية، الحجز التحفظي على السفن في ظل القانون الجزائري، 2021-2022، ص32.

وحيث إن القانون البحري العُماني في المادة (67) يفرض سلطة الحجز التحفظي على السفينة في البند 13 للوفاء "بأجور الريان والضباط والبحارة وغيرهم ممَّن يعملون على ظهر السفينة بمقتضى عقد عمل بحري ويشمل ذلك نفقات إعادتهم إلى الوطن"؛ فإن قانون التجارة البحرية المصري في المادة (60) يفرض سلطة الحجز التحفظي على السفينة في الفقرة (س) للوفاء "بأجور الريان والضباط والبحارة والوكلاء البحريين"، ويتجاوز هذا الحكم ما ورد في معاهدة بروكسل لعام 1952 في المادة الأولى الفقرة (م) من "أجور الريان والضباط وأفراد الطاقم"، وهنا يُقرُّ قانون التجارة البحرية المصري بأهمية إدراج "أجور الوكلاء البحريين" في الدخل القومي، ومن خلال السماح لهم ببدء عمليات الحجز التحفظي على السفن لاسترداد الديون ويضمن القانون أن الخدمات التي يقدمها هؤلاء الوكلاء للسفن الأجنبية تسهم في الاقتصاد الوطني.

وبناءً إلى ذلك، يُعزِّز المشرع العُماني في المادة (67) من حماية الدائنين البحريين، ويضمن لهم وسيلةً فعَّالةً لتحصيل ديونهم من خلال حجز السفينة، ويُصَّحِّح بوضوح على أن الديون يجب أن تكون بحرية؛ ما يُقلِّل النزاعات القانونية بشأن إذا كان الدَّيْن مؤهَّلاً للحجز من عدمه، ففي بعض الحالات قد تكون هناك تحديات للتفرقة بين الديون البحرية والديون غير بحرية التي لها تأثير مباشر في النشاط البحري؛ وعليه لا بُدَّ للمشرع العُماني النظر في توسيع نطاق الديون التي يمكن أن تؤدي إلى إيقاع الحجز التحفظي لتشمل بعض الديون غير البحرية التي لها تأثير مباشر في النشاط البحري.

الفرع الثاني

الديون العينية

تُعَدُّ الديون ذات أهمية كبيرة بسبب طبيعة النشاط البحري وما يستلزمه من التزامات مالية مختلفة، وحجز السفينة هو إجراء قانوني يستخدم لحماية حقوق المدينين عندما لا يتم سداد الديون المتراكمة، ويمكن أن تشمل ديوناً شخصية متنوعة التي تُعَدُّ ضمن فئة الديون البحرية الإيجابية. تشير الديون البحرية الإيجابية إلى تلك التي تعود بالفائدة المباشرة على الدائن أو المالك⁽¹⁾، وحيث إن الأحكام العامة لقانون الإجراءات المدنية والتجارية تُجيز حجز السفينة، سواء أكان الدَّين مدنياً أم تجارياً؛ فإنه لا يجوز فرض الحجز التحفظي على السفينة، ولا تطبيق معاهدتي بروكسل وجنيف بما فيهما القانون البحري العُماني إلا إذا تعلَّق الأمر بدين بحري تتوفَّر فيه أحد الأسباب المحددة.

وطبقاً لمعاهدة بروكسل لعام 1952 تضمنت المادة الأولى الديون العينية المتمثلة في المنازعات المتعلقة بملكية السفينة والملكية الشائعة للسفينة فقد وردت في الحرفين (س)، (ع): (س) المنازعة في ملكية السفينة، (ع) المنازعة الخاصة بالملكية الشائعة للسفينة أو بحيازتها أو باستغلالها أو بالحقوق في الأرباح الناشئة عن استغلال السفينة على الشيوخ، وأخيراً جاء الرهن البحري تحت حرف (ف)؛ وعليه فإن القائمة المنصوص عليها في المادة الأولى من المعاهدة، التي تحدّد الديون التي يمكن أن تخضع للحجز؛ هي قائمة شاملة ولا تسمح بإدراج أيّ ديون إضافية، ولذلك يحظر توقيع الحجز التحفظي على أساس الديون المستحقة لأقساط التأمين البحري، وثن بيع السفينة فهي لا تشملها المعاهدة⁽²⁾؛ وعليه فإنه لا يمكن توقيع الحجز التحفظي على السفينة إلا بسبب الديون العينية المذكورة مُسبقاً.

(1) مصطفى كمال طه؛ وائل أنور بندق، التوحيد الدَّولي للقانون البحري، مرجع سابق، ص54.

(2) المرجع السابق، ص54.

وقد نصَّ المُشرِّع العُماني في القانون البحري رقم 2023/19م في المادة (67) على الديون العينية المتمثلة في البند رقم (16) - النزاع المتعلق بملكية السفينة، والبند رقم (17) - النزاع المتعلق بالملكية الشائعة للسفينة والحقوق والأرباح الناتجة عن استغلالها، ونصَّ المُشرِّع العُماني من القانون ذاته في المادة (68) على أنه "يجوز لأصحاب الديون المنصوص عليها في المادة (67) من هذا القانون؛ طلبُ الحجز على السفينة التي يتعلق بها الدَّيْن، أو على أيِّ سفينة أخرى للمالك وقت نشوء الدَّيْن إذا كانت السفينة تحت إدارة مالكها، ومع ذلك لا يجوز الحجز على سفينة لا يتعلق بها الدَّيْن إذا كان الدَّيْن من الديون المنصوص عليها في البنود (15، 16، 17) من المادة (67) من هذا القانون⁽¹⁾، ووافق في ذلك معاهدة بروكسل لعام 1952 التي تناولت الديون العينية وفقاً لما وردت في البند رقم (16) الخاص بنزاع ملكية السفينة وهو النزاع الذي ينشأ بسبب الخلاف في حق ملكية السفينة بين أطراف مختلفة، وتتناول البند رقم (17) النزاع بشأن الملكية الشائعة للسفينة والحقوق والأرباح الناتجة عن استخدامها؛ منها الأرباح الناتجة عن استغلال السفينة من قبل الشركاء أو الدائنين.

ونستنتج أن المُشرِّع يمنح الدائنين أداة قانونية لاسترجاع حقوقهم من خلال الحجز التحفظي لكنه في الوقت نفسه يضع ضوابط لتجنُّب التعسف، فمن جهة يوسع نطاق الحجز ليشمل السفن الأخرى المملوكة للمدين نفسه؛ ما يُعزِّز ضمانات سداد الدَّيْن، ومن جهة أخرى يفرض قيوداً لحماية السفن غير المعنية بالدَّيْن، ويستثنيها في البنود التالية: البند 15 - المبالغ التي أنفقها الرِّبان أو الشاحنون أو المستأجرون أو وكلاء السفينة نيابة عن السفينة أو نيابة عن مالكها، والبند 16 - النزاعات المتعلقة بملكية السفينة، والبند 17 - النزاعات المتعلقة بالملكية المشتركة للسفينة والحقوق والأرباح الناتجة عن استغلالها عملاً بنصِّ المادة (68) من القانون البحري.

وعليه يعكس تصنيف الديون البحرية إلى فئات محدِّداً دقة المُشرِّع في التمييز بين طبيعة الديون، وتُعَدُّ النزاعات المتعلقة بملكية السفينة، وبالملكية المشتركة من أعقد القضايا في القانون

(1) القانون البحري الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 19 / 2023م.

البحري؛ إذ قد تنشأ مطالبات قانونية بين الورثة أو المستثمرين أو المتعاقدين بشأن ملكية السفينة، وتعني الملكية المشتركة أن السفينة قد تكون مملوكة لأطراف عدة؛ ما يفرض قواعد محددة لكيفية توزيع الأرباح وتحمل المسؤوليات القانونية⁽¹⁾.

ونستنتج أن المشرع العُماني وضع استثناء على توقيع الحجز التحفظي عملاً بنص المادة (68) الفقرة الثانية حيث إن هذه البنود الثلاثة تتعلق بالحقوق العينية أو النزاعات القانونية بشأن ملكية السفينة، والنزاع المتعلق بالملكية الشائعة للسفينة والحقوق والأرباح الناتجة عن استغلالها، وليس بديون مالية ناشئة عن تشغيلها، ويتبين أن المشرع فرّق بين الديون البحرية ذات الطابع المالي أو التشغيلي والديون ذات الطابع العيني؛ لذلك لا يجوز توقيع الحجز التحفظي على سفينة لا يتعلق بها الدّين إذا كان الدّين ناشئاً عن أحد هذه البنود، لأن الحجز في هذه الحالة قد يُستخدم أداة ضغط وهو ما أراد المشرع تفاديّه.

⁽¹⁾ نصّت المادة (19) من القانون البحري العُماني على أنه "تكون إدارة السفينة العُمانية المملوكة على الشيوع من حق مالكيها مجتمعين ما لم يتم الاتفاق على غير ذلك، ويجوز لهم أن يعهدوا بإدارتها إلى مدير أو أكثر من بينهم أو من الغير، وذلك بأغلبية من المالكين لأكثر من نصف قيمة السفينة، ويتولى مدير السفينة القيام بكافة أعمال الإدارة المعتادة ما لم يتم تقييد اختصاصاته بقرار مكتوب، على أن يكون هذا القرار مقيداً في السجل، وفي جميع الأحوال لا يجوز لمدير السفينة بيعها أو ترتيب أي حق عيني عليها أو تمثيل المالكين أمام القضاء ما لم يُفوض في هذا الاختصاص بموجب قرار مكتوب، وتكون مسؤولية مالك السفينة على الشيوع في حدود مقدار حصته فيها". ونصّت المادة (20) من القانون ذاته على أنه "يجوز لمالك السفينة العُمانية على الشيوع بيع حصته، على أن يُخطر باقي الشركاء برغبته في البيع والسعر المقرر لحصته، ولباقي الشركاء حق الأفضلية في شراء حصته، شريطة إبداء رغبتهم في ذلك خلال (30) ثلاثين يوماً من تاريخ إخطارهم بذلك، وإلا جاز له بيعها إلى غيرهم، وفي جميع الأحوال، يجوز لكل مالك سفينة عُمانية على الشيوع أن يطلب بيع السفينة ودياً في حالة وجود خلاف يتعذر معه الاستمرار في حالة الشيوع فإذا رفض باقي الملاك، فله أن يطلب ذلك من المحكمة المختصة، وعلى المحكمة في هذه الحالة ندب خبير لتثمين مقدار حصته في السفينة، وعرضها على باقي الملاك لشرائها، وفي حالة عدم إبداء الرغبة منهم في شراء هذه الحصة، لها أن تأمر ببيع السفينة عن طريق المزاد العلني"، ونصّت المادة (21) من القانون ذاته على أن "يكون بيع السفينة العُمانية المملوكة على الشيوع بموافقة المالكين لثلاثة أرباع الحصص فيها، ما لم يتم الاتفاق على غير ذلك، ويتعين الحصول على موافقة جميع مالكي السفينة إذا كان بيع السفينة يؤدي إلى فقدانها الجنسية العُمانية، وعلى مالكي السفينة إخطار السلطة البحرية بذلك خلال (5) خمسة أيام عمل من تاريخ إتمام البيع".

المطلب الثاني

النطاق السلبي للديون بسبب الحجز على السفينة

تُعَدُّ الديون المتعلقة بالسفن جزءاً أساساً من العمليات البحرية؛ إذ ترتبط ارتباطاً مباشراً بالموارد المادية للسفينة أو استخدامها، وقد تؤدي هذه الديون إلى حجز السفينة في حال عدم سدادها، ونظراً للطبيعة الدولية للتجارة البحرية، فقد تشمل النزاعات أطرافاً من دول مختلفة؛ ما يجعل حلها أكثر تعقيداً، وتُعَدُّ المعاهدات الدولية، منها اتفاقية بروكسل؛ وثائق مُهمّة لتنسيق الإجراءات القانونية بين الدول، وتُعَدُّ الديون المادية عنصراً مُهمّاً يؤثر في الأنشطة البحرية، وقد تؤدي إلى حجز السفن في حال عدم سداد المدفوعات المالية، ويستند مبدأ عدم تكرار الحجز بسبب الديون البحرية إلى فكرة حسن النية في تنفيذ القوانين، وتعود أصوله إلى اتفاقية بروكسل لعام 1952 بشأن حجز السفن البحرية؛ التي وضعت مجموعة من القواعد التي تنظّم عملية الحجز ومنع تكراره من دون سبب؛ وهو ما يتماشى مع القانون البحري العُماني، وسنتطرق إلى النطاق السلبي للديون سبباً لحجز السفينة الذي يشمل على فرعين: يتناول الفرع الأول: التحفظات بموجب المعاهدات، وفي الفرع الثاني يأتي الحديث عن مبدأ عدم التكرار أو تعدّد الحجز بسبب الدّين البحري.

الفرع الأول

التحفظات وفق المعاهدات

وفقاً للمادة العاشرة من معاهدة بروكسل 10 مايو سنة 1952 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن يجوز للدول المتعاقدة عند توقيع المعاهدة أو إيداع وثائق التصديق عليها أو الانضمام إليها أن تحتفظ لنفسها:

(أ) بالحق في عدم تطبيق أحكام المعاهدة على الحجز الذي يقع على السفينة بسبب الديون البحرية المنصوص عليها في الفقرات (س) و(ع) من المادة الأولى (وهي المنازعات المتعلقة بملكية السفينة وملكيّتها على الشيوع وتطبيق قانونها الوطني عليها).

(ب) وإما بالحق في عدم تطبيق نصوص الفقرة الأولى من المادة الثالثة على الحجز الذي يوقع في إقليمها بسبب الديون المنصوص عليها في الفقرة (ف) من المادة الأولى (وهي الديون المضمونة برهن السفينة)، وبمقتضى الفقرة الأولى من المادة الثالثة لا يجوز توقيع الحجز إلا على السفينة التي يتعلق بها الدَّين من دون أيِّ سفينة أخرى يملكها المدين وقت نشأة الدَّين إذا كان الدَّين متعلقًا بملكية السفينة أو ملكيتها على الشيوع أو إذا كان مضمونًا برهن بحري على السفينة.

وقد أخذت مصر بالتحفظين سالفَي الذكر الواردين في المادة العاشرة من المعاهدة⁽¹⁾، ويعني أيضًا أن الدول التي تأخذ بالتحفظ الثاني يكون لها الحق في عدم تطبيق حكم الفقرة الأولى من المادة الثالثة من المعاهدة، الخاص بعدم جواز توقيع الحجز إلا على السفينة التي يتعلق بها الدَّين من دون أيِّ سفينة أخرى يملكها المدين وقت نشأة الدَّين؛ وذلك على الحجز الذي يقع في إقليمها إذا كان الدَّين الذي يحجز من أجله مضمونًا برهن على السفينة.

وقد كان انضمام مصر إلى المعاهدة بالتحفظين سالفَي الذكر 187 مكرر، عرضت المادة (10) من اتفاقية جنيف لسنة 1999 للتحفظات؛ فنصّت في فقرتها الأولى على أنه: "يجوز لأيِّ دولة عند توقيع الاتفاقية، أو التصديق عليها، أو قبُولها، أو الموافقة عليها، أو الانضمام إليها، أو في أيِّ وقت لاحق، أن تحتفظ بحق عدم تطبيق الاتفاقية على أيِّ من الحالات التالية أو كلها:

أ. السفن غير العاملة في البحار.

ب. السفن التي لا ترفع علم دولة طرف.

ج. المطالبات بموجب الفقرة 1 (ق) من المادة (1)".

والمطالبات المذكورة في البند "ج" هي الخاصة بأيِّ نزاع في ملكية السفينة أو حيازتها، ونصّت الفقرة الثانية من المادة ذاتها على أنه: "يجوز للدولة، عندما تكون أيضًا دولة طرفًا في معاهدة معينة بشأن الملاحة في المجاري المائية الداخلية أن تعلن عند توقيع هذه الاتفاقية، أو التصديق عليها، أو

(1) مصطفى كمال طه؛ وائل أنور بندق، التوحيد الدَّولي للقانون البحري، مرجع سابق، ص53.

قَبُولُهَا، أو الموافقة عليها، أو الانضمام إليها، إن القواعد المتعلقة بالاختصاص القضائي أو الاعتراف بقرارات المحاكم وتنفيذها المنصوص عليها في هذه المعاهدات سوف يكون لها الأسبقية على القواعد الواردة في المادة (7) من هذه الاتفاقية"، والمادة (7) من الاتفاقية خاصة بالاختصاص القضائي بموضوع الدعوى⁽¹⁾.

وقد نصَّ المُشرِّع العُماني في القانون البحري رقم 2023/19م في المادة (68) على أنه "يجوز لأصحاب الديون المنصوص عليها في المادة (67) من هذا القانون، طلب الحجز على السفينة التي يتعلق بها الدَّيْن، أو على أيِّ سفينة أخرى للمالك وقت نشوء الدَّيْن، إذا كانت السفينة تحت إدارة مالِكها، ومع ذلك لا يجوز الحجز على سفينة لا يتعلق بها الدَّيْن إذا كان الدَّيْن من الديون المنصوص عليها في البنود (15، 16، 17) من المادة (67) من هذا القانون⁽²⁾.

حيث نصَّ البند رقم (15) على المبالغ التي ينفقها الرِّبَان أو الشاحن أو مستأجر أو وكيل السفينة نيابةً عن السفينة أو نيابةً عن مالك السفينة، ونصَّ البند رقم (16) على المنازعات المتعلقة بملكية السفن، ونصَّ البند رقم (17) على ما يتعلق النزاع بالملكية المشتركة الشائعة للسفينة والأحقية في الحصول على المنافع والأرباح المتأتية من تشغيلها.

وقد نصَّ المُشرِّع العُماني في القانون البحري رقم 2023/19م في المادة (3) على أنه "تُعَدُّ أحكام المعاهدات والاتفاقيات الدولية وتعديلاتها ذات الصلة بالملاحة البحرية التي صادقت عليها سلطنة عُمان جزءًا مُكَمِّلًا لهذا القانون، وفي حالة حدوث تعارض بينهما تسري أحكام المعاهدات والاتفاقيات الدولية، ويُصدِر الوزير اللوائح والقرارات اللازمة لتنفيذ أحكام المعاهدات والاتفاقيات الدولية وتعديلاتها ذات الصلة بالملاحة البحرية التي صادقت عليها سلطنة عُمان، وتعتمد السلطة البحرية التفسيرات المؤخَّدة الصادرة عن المنظمة⁽³⁾.

(1) كمال حمدي، القانون البحري، ط3، منشأة المعارف جلال حزي وشركاه، الإسكندرية، 2007م، ص144.

(2) القانون البحري رقم 2023/19م.

(3) القانون البحري رقم 2023/19م.

ويُستخلص مما سبق أن أحكام القانون البحري تسري على المعاملات والاتفاقيات الدولية جميعها ذات الصلة بالملاحة البحرية، التي تلتزم بها سلطنة عُمان، ويُشير النص إلى ضرورة التقيد بهذه الاتفاقيات خاصة إذا كانت الدولة طرفاً فيها؛ ما يجعلها جزءاً من النظام القانوني البحري العُماني.

ونستنتج أن المادة تُبرز أهمية مواءمة القانون البحري العُماني مع الاتفاقيات الدولية؛ ما يُعزّز قدرة سلطنة عُمان على تنظيم قطاع الملاحة البحرية بما يتوافق مع المعايير الدولية، مع الحفاظ على سيادتها في إصدار التشريعات التنظيمية بما يتوافق مع مصالحها الوطنية.

الفرع الثاني

مبدأ عدم جواز تكرار أو تعدّد الحجز بسبب الدّين البحري

تعرضت المادة (3/2) من معاهدة بروكسل لعام 1952 لحالة توقيع حجوزات عدة من الدائن نفسه لاستيفاء الدّين نفسه؛ فهي تنصّ على أنه لا يجوز لمُدّعٍ واحد في الدّين نفسه أن يقوم بالحجز على سفينة أو يطلب تقديم كفالة أو ضمان عنها أكثر من مرة واحدة في دائرة اختصاص دولة أو أكثر من دولة متعاقدة، وإذا وقع الحجز على سفينة أمام قضاء إحدى هذه الدول أو قدمت كفالة أو ضمان لرفع الحجز أو لتجنّبه؛ وجب أن يُرفع كل حجز لاحق آخر يُوقَّعهُ المُدَّعي على هذه السفينة أو على أيّ سفينة أخرى مملوكة للمالك نفسه بسبب الدّين البحري، وتأمّر المحكمة بالإفراج عن السفينة ما لم يُثبِت المُدَّعي أن الكفيل قد أُبرئَ نهائياً قبل توقيع الحجز اللاحق أو أنه وجد سبب آخر يُسوِّغ بقاء الحجز⁽¹⁾، أي أنه لا يجوز لمُدّعٍ واحد حجز السفينة أو طلب ضمان للدّين نفسه أكثر من مرة في نطاق اختصاص الدول المتعاقدة، وإذا تم حجز السفينة بالفعل أو تم تقديم ضمان لرفع الحجز؛ فيجب رفع أيّ حجز لاحق يتعلق بالدّين البحري نفسه، ويتعين على المحكمة الإفراج عن السفينة ما لم يتمكن المُدَّعي من إثبات تبرئة الضامن قبل الحجز الجديد أو وجود سبب آخر وجيه للاستمرار في الحجز⁽²⁾.

(1) مصطفى كمال طه؛ وائل أنور بندق، التوحيد الدّولي للقانون البحري، مرجع سابق، ص58.

(2) علي جمال الدين عوض، القانون البحري، مرجع سابق، ص575.

ومن خلال استقراء المادة (7) من اتفاقية جنيف لعام 1999 يتبيّن لنا أن محاكم الدولة التي وقع الحجز على السفينة في إقليمها تختص بالفصل في موضوع الدعوى بثبوت الدّين وصحة الحجز شَرْطاً أن تكون طرفاً في معاهدة جنيف لعام 1999، وقد أعطتِ الفقرة الأولى من المادة الثالثة المذكورة أعلاه الحق للأطراف المتنازعة بالاتفاق على عرض النزاع على التحكيم أو على محكمة أخرى تابعة لدولة أخرى تقبل هذا الاختصاص⁽¹⁾.

وعرضتِ المادة الخامسة من اتفاقية جنيف لسنة 1999 لِحَقِّ تكرار الحجز والحجز المتعدد فنصّت الفقرة الأولى منها على أنه: "إذا سبق حجز السفينة في أيّ دولة ثم رُفِعَ الحجز عنها، أو سبق تقديم ضمان بشأن تلك السفينة لكفالة مطالبة بحرية، فلا يُعاد حجز تلك السفينة أو يُحجز عليها بشأن نفس المطالبة البحرية إلا: (أ) إذا كانت طبيعة أو مقدار الضمان المتعلق بتلك السفينة والسابق تقديمه بشأن نفس المطالبة غير كافٍ، بشرط ألا يتجاوز المقدار الكلي للضمان قيمة السفينة، أو (ب) إذا كان الشخص الذي سبق أن قدّم الضمان غير قادر، أو يحتمل ألا يكون قادراً على الوفاء ببعض، أو كل التزامات ذلك الشخص، أو (ج) إذا رُفِعَ الحجز عن السفينة المحجوزة أو أُفْرِجَ عن الضمان السابق تقديمه:

1. إما بطلب أو موافقة من المطالب استناداً إلى أسباب معقولة

2. وإما لأن المطالب لم يستطع أن يتخذ خطوات معقولة تحوّل دون رفع الحجز أو الإفراج عن الضمان؛ فنصّتِ الفقرة الثانية من المادة ذاته على أنه: "لا تُحجز أيّ سفينة أخرى تكون عُرضَةً للحجز لسبب آخر بشأن نفس المطالبة البحرية إلا: (أ) إذا كانت طبيعة أو مقدار الضمان السابق تقديمه بشأن نفس المطالبة غير كافٍ أو (ب) إذا انطبقت أحكام الفقرة 1 (ب) أو (ج) من هذه المادة⁽²⁾".

وحيث إن مبدأ عدم جواز تكرار الحجز على السفينة للدّين نفسه وفقاً للاتفاقيات البحرية؛ يشير إلى أن الاتفاقيات البحرية، منها معاهدة بروكسل لعام 1952 واتفاقية جنيف لعام 1999؛ قد وضعت

(1) نجم عبود مهدي السامرائي، القانون البحري وفقاً للقانون العُماني والاتفاقيات الدّولية، مرجع سابق، ص 92.

(2) كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 150.

قيودًا على الحجز المتكرر على السفينة للدَّينِ البحريِّ نفسه، حيث تمنع القواعد القانونية توقيع أكثر من حجز على السفينة الواحدة إذا كان الدَّينُ نفسه قد أدى إلى الحجز الأول؛ وذلك لحماية السفينة من التعسُّف في التنفيذ ومنع الإعاقة غير الضرورية لنشاطها الملاحي، وتُشير القوانين إلى أنه في حال تم الحجز على السفينة؛ يجوز للدائن طلبُ ضمان كافٍ للإفراج عنها، شَرَطَ أن يكون هذا الضمان كافيًا لتغطية قيمة الدَّينِ البحري، وبمجرد تقديم الضمان، يُمنَع الحجز المتكرر على السفينة ذاتها؛ ما يمنع الدائن من استغلال الحجز وسيلةً ضغطٍ تعسُفيةً ضدَّ المدين، مع أن القاعدة العامة أن هناك حالات يُسمَح فيها بتوقيع حجزٍ آخر على سفينة أخرى للدَّينِ نفسه؛ منها:

1. إذا كان الضمان السابق غير كافٍ أو لم يكن قادرًا على تغطية الدَّينِ البحري.
2. إذا تم رفعُ الحجز السابق من دون تسوية الدَّينِ؛ ما يستدعي فَرَضَ حجزٍ جديدٍ لحماية حقوق الدائنين.
3. إذا نصَّت الاتفاقيات الدولية أو القوانين المحلية على ذلك في حالات استثنائية تُسَوِّغ الحجز المتعدد⁽¹⁾.

ويرى الباحث أن هذه القواعد تُوازن بين حقوق الدائنين والمدينين؛ حيث تمنع الدائن من إساءة استخدام الحجز وسيلةً ضغطٍ، وفي الوقت نفسه تحمي حقوقه من خلال حصوله على ضمان كافٍ يضمن استيفاء الدَّينِ، وإن الاستثناءات المقررة تمنع التلاعب القانوني وتحافظ على استقرار الملاحة البحرية.

(1) ريان دكتور محمد عبدالفتاح ترك، الحجز على السفينة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2005م، ص 38-39-40.

الفصل الثاني

أوجه الاختلاف بين الحجز التحفظي والحجز التنفيذي على السفينة

تمهيد وتقسيم:

في حالة عدم وجود سندٍ تنفيذي يسمح للدائن المُجَبَّر بتنفيذ الحجز التنفيذي على سفينة المَدِين؛ فإن الدائن يملك الحق في ايقاع الحجز التحفظي على السفينة، ويتم اتخاذ هذا الإجراء عندما تكون هناك مخاوف من احتمال مغادرة السفينة؛ ما يؤدي إلى خروج الضمان عن سيطرة الدائن.

ويكمن الغرض من الحجز التحفظي هو منع السفينة من الإبحار، والوصول لتمكين الدائن من الحصول على سندٍ تنفيذي واستيفاء المتطلبات اللازمة للحجز التنفيذي، أما الهدف الآخر من الحجز التحفظي فهو الحصول على ضمانة كافية للوفاء بالذَّيْن، وينقسم الحجز إلى نوعين رئيسيين: الحجز التحفظي الذي يُتَّخَذ إجراءً احترازيًا لتقييد التصرف في السفينة حتى الفصل في النزاع القضائي، والحجز التنفيذي الذي يُستخدَم لتنفيذ حكم قضائي نهائي يؤدي إلى بيع السفينة لتسديد الالتزامات المالية حيث يتناول القانون البحري العُماني هذين النوعين الرئيسيين؛ مع مقارنتها بالاتفاقيات الدولية منها اتفاقية بروكسل لعام 1952 واتفاقية جنيف لعام 1999، التي تُحدِّد نطاق السلطة القضائية وشروط الحجز والمقصود بالحجز التحفظي وضع السفينة تحت سيطرة القضاء لمنع التصرف فيها؛ حتى تتم تسوية النزاع المالي القائم، ويهدف هذا الإجراء إلى منع تهريب السفينة أو إخفاء أصولها لحين بَتِّ النزاع، وبَيَّنَّت اتفاقية بروكسل لعام 1952، التي تشترط وجود إذن قضائي لتنفيذ الحجز التحفظي ما يَفْرِضُ قيودًا على الدائنين، ويحدُّ من استخدام هذا الإجراء بشكل تعسُفي، بينما تتبنَّى اتفاقية جنيف لعام 1999 نهجًا أكثر مرونة؛ حيث تسمح للدائن بحجز السفينة إذا كان هناك دَينٌ بحري مُستَحَق، لكنها تمنع تكرار الحجز للذَّيْنِ نفسِه في أكثر من دولة⁽¹⁾؛ وهو ما يتماشى مع القانون البحري العُماني رقم 19/ 2023م، وينصُّ القانون البحري العُماني على أن الحجز التحفظي يمكن أن

(1) نجم عبود مهدي السامرائي، القانون البحري وفقًا للقانون العُماني والاتفاقيات الدَّولية، مرجع سابق، ص 85 - 86.

يتحول إلى حجز تنفيذي إذا لم يُقْمِ المدينُ بتقديم ضمانات كافية أو لم يُسَدِّد الدَّيْنَ في الوقت المحدد وهو يُعَدُّ امتداداً طبيعياً للحجز التحفظي في حالة عدم الوفاء بالالتزامات المالية ولم تتناول الاتفاقيات الدولية الحجز التنفيذي على السفينة لأن هذا النوع من الحجز يتم وفق إجراءات قانونية تتخذها الأجهزة القضائية في داخل كل بلد وتكاد هذه الإجراءات تتشابه في أغلب القوانين البحرية⁽¹⁾، وسنُقَسِّم هذا الفصل إلى مبحثين نستعرض في المبحث الأول اختلاف إجراءات الحجز، وفي المبحث الثاني الاختلاف من حيث آثار توقيع الحجز.

المبحث الأول

اختلاف إجراءات الحجز

تكمن أوجه الاختلاف بين القانون البحري العُماني والاتفاقيات الدولية في أن الحجز التحفظي في القانون البحري العُماني يتطلب إذنًا قضائيًا مُسَبِّقًا، وفي اتفاقية بروكسل 1952 يتطلب إذنًا قضائيًا مُسَبِّقًا. أما في اتفاقية جنيف 1999 فلا يتطلب إذنًا قضائيًا لكن يمنع التكرار في أكثر من دولة. وعن الحجز التنفيذي ففي القانون البحري العُماني يتم بعد صدور حكم قضائي نهائي وفي اتفاقية بروكسل 1952 يُشترط إثبات الدَّيْن بحكم نهائي. وفي اتفاقية جنيف 1999 يمكن تنفيذه لكن مع توفير ضمانات مناسبة⁽²⁾، ولا يُشترط في الحجز التنفيذي أن يكون سندُ الدَّيْن متعلقًا بدَّيْن بحري أي متعلقًا باستغلال السفينة، وفقًا لما هو الحال في الحجز التحفظي؛ بل يمكن توقيع الحجز التنفيذي لاقتضاء أي دَّيْن على المالك، إذ السفينة ليست ضمانًا قاصرًا على الدائنين البحريين وحدهم⁽³⁾؛ وعليه يعكس القانون البحري العُماني تطورًا ملحوظًا في تنظيم عمليات الحجز على السفن حيث يتبنى نهجًا متوازنًا يجمع بين حماية حقوق الدائنين ومنع إساءة استخدام الحجز التحفظي، ومن ناحية أخرى تُظهر مقارنة

(1) نجم عبود مهدي السامرائي، القانون البحري وفقًا للقانون العُماني والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 95-96.

(2) المرجع السابق، ص 85-86.

(3) عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، ط1، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، المنصورة، 2011م، ص 168.

القانون العُماني بالاتفاقيات الدولية أن لكل نظام قانوني فلسفته الخاصة في تنظيم الحجز التحفظي والتنفيذي؛ حيث تضع بعض الأنظمة قيودًا صارمة لمنع الحجز المتكرر، بينما تمنح أنظمة أخرى الدائنين حرية كبرى في استخدام هذا الإجراء لضمان حقوقهم ففي النهاية يعكس القانون العُماني مرونة تشريعية تجعله متوافقًا مع التطورات الحديثة في القانون البحري الدولي؛ مع الحفاظ على خصوصيته في معالجة النزاعات البحرية، وعليه تنطوي عملية الحجز على حيازة الأموال وإحالتها إلى القضاء حفاظًا على مصالح الدائن، والغرض منه هو منع المدين من ممارسة أي أنشطة قد تُعرض مطالبة الدائن للخطر، ووفقًا للمبدأ السائد بأن أصول المدين جميعها تعمل ضمانًا لسداد الديون؛ فإن عملية الحجز تنطوي في المقام الأول على تحديد الأموال المحددة التي ستخضع لنزع ملكيتها⁽¹⁾، ونظرًا لأن السفينة تدرج ضمن الضمان الشامل المقدم لدائنيها ففي حالة فشل المدين في الوفاء بالتزاماته المتعلقة بالديون؛ يحق للدائنين بدء إجراءات الحجز على السفينة، ويمكن أن يتم ذلك إما عن طريق الحجز التحفظي أو الحجز التنفيذي، وكلاهما تحكمه قواعد مختلفة تختلف اختلافًا كبيرًا عن تلك المتعلقة بالحجز على الأصول المنقولة الأخرى، نتناولها في مطلبين على النحو التالي: المطلب الأول: إجراءات الحجز التحفظي على السفينة، والمطلب الثاني: إجراءات الحجز التنفيذي على السفينة.

(1) نجم عبود مهدي السامرائي، القانون البحري وفقًا للقانون العُماني والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص 95-96.

المطلب الأول

إجراءات الحجز التحفظي على السفينة

يُعَدُّ الحجز التحفظي على السفينة أحد الإجراءات القانونية التي تهدف إلى ضمان حقوق الدائنين ومنع التصرف في السفينة لحين سداد الديون المستحقة أو الفصل في النزاع القضائي. ووفقاً للقانون البحري العُماني يتم فرض الحجز بناءً إلى طَلَبِ الدائن شَرْطَ تقديمه أمام المحكمة المختصة خلال مدة محددة، ويترتب على هذا الإجراء تسجيل محضر رسمي بالحجز وتسليمه للجهات المعنية لضمان تنفيذه، وسنتناول في هذا المطلب وسيلة إصدار أمر توقيع الحجز والجهة المُخَوَّلَة قانوناً بإصداره.

الفرع الأول

استصدار أمر توقيع الحجز

نصَّتِ المادة (319) من قانون المرافعات المصري على أنه يجب على قاضي التنفيذ أن يأذن بفرض الحجز التحفظي، أما إذا كان الدائن يملك حكماً غير قابل للتنفيذ فلا ضرورة لإصدار هذا الأمر، ويُشترط في طلب الأمر المذكور بعريضة مُسَبَّبة تُحدِّد فيها السفينة المراد الحجز عليها، ويُعَدُّ أمرُ القاضي بالحجز أمراً على عريضة، ويخضع إصدار هذا الأمر والتظلم منه للقواعد المنصوص عليها في المادة (197) من قانون المرافعات المصري، وتخضع عملية توقيع الحجز للقواعد المنصوص عليها في النظام الإجرائي المذكور، وكذلك لقواعد الحجز التنفيذي في المجموعة البحرية شَرْطَ أن تكون مُنَسَّقةً مع جوهر الحجز التحفظي، ويتولى المحضر ضبط السفينة، وتقديم محضر الضبط، وتعيين حارس عليها؛ وفقاً لما ورد في المادة (13) من القانون البحري، ويجب تبليغ محضر الحجز وأيّ أوامر مقابلة لم يعلن عنها سابقاً إلى الشخص المحجوز عليه خلال مدة أقصاها 8 أيام من تاريخ الحجز؛ وفقاً لما هو منصوص عليه في المادة (320) من قانون المرافعات⁽¹⁾، وفي الأحوال

(1) علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، ص569.

التي يكون فيها مالك السفينة مُقيماً في مكان مختلف عن مكان الحجز؛ يجوز إخطار الربان بدلاً منه، بالإضافة إلى ذلك، يجب تقديم محضر بالضبط إلى السلطات المحلية في الميناء الذي تمت فيه عملية الحجز وإنذارهم بمنع السفينة المحجوزة من القيام بأي رحلات أخرى، ومن المهم الإشارة إلى أنه إذا تم الحجز بناءً على حكم لم يصبح بعد قابلاً للتنفيذ؛ فلا يُشترط رفع دعوى بصحة الحجز (وفقاً لما ورد في المادة (320) من قانون المرافعات)، وفي حال حكمت المحكمة بمشروعية وصحة الحجز؛ فإنها تمضي في بيع السفينة وفقاً للإجراءات المقررة للحجز التنفيذي، وعلى العكس من ذلك إذا رأت المحكمة أن الحجز غير صحيح؛ فقد يواجه الشخص المسؤول غرامة لا تزيد على عشرين جنيهاً، بالإضافة إلى الالتزام بتقديم تعويض للطرف المتضرر (وفقاً لما هو منصوص عليه في المادة (324) مرافعات)⁽¹⁾.

ونصّت المادة (64/1) من قانون التجارة البحرية على تبليغ صورة من محضر الحجز إلى كلّ من يَهْمُهُ أمرُ الربان والجهة البحرية المختصة بالميناء الذي وقع فيه الحجز ومكتب التسجيل بذلك الميناء.

وبمجرد قيام الحاجز بالحجز على السفينة؛ فمن الضروري أن يقدم نسخة طبق الأصل من محضر الحجز إلى قبطان السفينة أو مَنْ يُمثِّلُه، وهذا يضمن علم القبطان بالحجز والامتناع عن أي سفرٍ آخر، بالإضافة إلى ذلك يجب تسليم نسخة ثانية من محضر الحجز إلى السلطة البحرية المختصة؛ ليكون إجراءً وقائياً لوقف مغادرة السفينة بالقوة إذا لَزِمَ الأمر، وأخيراً يجب تقديم نسخة ثالثة من محضر الحجز إلى مكتب التسجيل الموجود بالميناء المذكور، ومن المهم الإشارة إلى أن الالتزام بهذا الإجراء أمر ضروري، ويُعدُّ تقديم هذه النسخ الثلاث أمراً لا غنى عنه؛ وهو خطوة مُكمِّلة للتوقيع الحجز التحفظي.

وفي حالة كون السفينة مُسجَّلة لدى جمهورية مصر العربية؛ يقوم مكتب التسجيل بالميناء الذي تم فيه الحجز بإبلاغ مكتب تسجيل السفينة بالحجز مع التأكد من قِيَدِهِ في السجل (المادة 64/2)، ومن الواضح أنه إذا كان الميناء الذي تمت فيه عملية الحجز هو الميناء نفسه الذي تم تسجيل السفينة فيه؛ فعندئذ يتسلم مكتب التسجيل نسخة من محضر الضبط يتم التأشير بالحجز في

(1) علي جمال الدين عوض، القانون البحري، مرجع سابق، ص 569.

السجل ومن المهم الإشارة إلى أن عدم قيّد الحجز التحفظي في سجل السفينة لا يعني عدم تنفيذه على مشتري السفينة الذي لم يتم إخطارُهُ بالحجز؛ وذلك لأن المادة (11/3) من قانون التجارة البحرية لا تنطبق إلا على الدعاوى المتعلقة بإنشاء الحق أو نقله أو انقضاءه، ولا تتأثر الحقوق العينية منها ملكية السفينة إلا إذا تم إخطارها في مكتب التسجيل المعني، ولا يؤثر الحجز التحفظي في السفينة في أيٍّ من الحقوق العينية المرتبطة بها⁽¹⁾.

أما في اتفاقية بروكسل لعام 1952م فتشير إلى أن توقيع الحجز على السفينة يتطلب صدور أمرٍ قضائي من محكمة مختصة أو سلطة قضائية داخل الدولة التي يُنفَّذ فيها الحجز، ومع ذلك فإن الاتفاقيات الدولية لا تشترط أن يكون للدائن سندٌ تنفيذي للحجز؛ بل يكفي أن يُثبِت وجود دَيْنٍ بحريٍّ مُسَوَّغٍ للحجز، وتسمح القوانين البحرية الدولية للمُدَّعى عليه أن يطلب رفع الحجز شَرْطَ تقديم كفالة مالية كافية، وتضمن للدائن استيفاء حقوقه من دون تعطيل السفينة، ويُشترَط أن يكون القاضي مقتنعاً بأن الضمان كافٍ قبل الموافقة على الإفراج عن السفينة، ومع ذلك هناك استثناءات تمنع رفع الحجز؛ منها: إذا كان الدَيْنُ البحري مرتبطاً بملكية السفينة، وإذا كان الدَيْنُ متعلقاً بحقوق الشركاء في السفينة، وإذا لم يُقدِّم الكفيل ضماناً مالياً كافياً، ووفقاً للمادة (2/3) من الاتفاقية لا يجوز للدائن توقيع الحجز أكثر من مرة على السفينة للدَيْنِ نفسه، أو اللجوء إلى توقيع حجز على سفينة أخرى مملوكة للمدينِ ذاته؛ إلا إذا لم يكن الضمان المالي الذي تم تقديمه سابقاً كافياً لسداد الدَيْنِ⁽²⁾.

أما بشأن القانون البحري العُماني فيخضع الحجز التحفظي على السفن لقوانين خاصة واردة في القانون البحري العُماني⁽³⁾، ويخضع للإجراءات العامة المنصوص عليها في قانون الإجراءات

(1) كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 158 إلى 159.

(2) أحمد حسني؛ رفعت فخري، موسوعة القضاء والفقه للدول العربية، ص 157 - 158.

(3) نصّ في المادة (70) من القانون البحري العُماني على أنه "يترتب على الحجز على السفينة منعها من الإبحار، ويجب تسليم نسخة من محضر الحجز لربان السفينة أو مَنْ يقوم مقامه، ونسخة لمكتب التسجيل لتأشير الحجز في السجل إذا كانت السفينة عُمانية، ونسخة لإدارة الميناء الذي تم فيه حجز السفينة، لمنعها من الإبحار.

المدنية والتجارية من حيث إصدار الأمر⁽¹⁾، وإن هناك شروطاً عامة تُنظّم الحجز التحفظي في باب التنفيذ في المواد من (371 إلى 377)⁽²⁾، وتنص المادة (67) من القانون البحري على أنه يُشترط أن

(1) ومن حيث طبيعة الأمر بالحجز؛ يَصْدُرُ هذا الأمر عملاً بنص المادة (190) من قانون الإجراءات المدنية والتجارية الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 2002/29م التي تنص على الآتي "في الأحوال التي ينص فيها القانون على أن يكون للخصم وجه في استصدار أمر، عليه أن يقدم عريضة بطلبه إلى قاضي الأمور الوقفية أو إلى رئيس الهيئة التي تنظر الدعوى، وتكون هذه العريضة من نسختين متطابقتين ومشملة على وقائع الطلب وأسائده وتعيين موطن مختار للطالب في المدينة التي بها مقر المحكمة ويُرفق بها المستندات المؤيدة لطلبه، وعملاً بنص المادة (191) من القانون ذاته "على رئيس الهيئة أو قاضي الأمور الوقفية بحسب الأحوال أن يصدر أمره كتابةً على إحدى نسختي العريضة في اليوم التالي لتقديمها على الأكثر، ولا يلزم ذكر الأسباب التي بنى عليها الأمر إلا إذا كان مخالفاً لأمر سبق صدوره فعندئذ يجب ذكر الأسباب التي اقتضت إصدار الأمر الجديد وإلا كان باطلاً"، وعملاً بنص المادة (192) من القانون ذاته "على أمانة سر المحكمة تسليم الطالب النسخة الثانية من العريضة مُدَوَّناً عليها صورة الأمر وذلك في اليوم التالي لصدوره على الأكثر ويحفظ أصل العريضة الصادر عليها الأمر لدى أمانة السر في سجل خاص"، وعملاً بنص المادة (193) من القانون ذاته لذوي الشأن الحق في التظلم من الأمر إلى المحكمة وذلك بالإجراءات المعتادة لرفع الدعوى إلا إذا نص القانون على خلاف ذلك، كما يجوز رفع التظلم تبعاً للدعوى الأصلية في أية حالة تكون عليها الدعوى، ويجب أن يكون التظلم مُسَبَّحاً وإلا كان باطلاً، والتظلم من الأمر لا يُوقَف تنفيذه إلا إذا أمرت المحكمة بوقف التنفيذ بناءً على طلب من المتظلم، وفي جميع الأحوال يُحكم بتأييد الأمر أو بتعديله أو بإلغائه، ويكون الحكم قابلاً للطعن فيه طبقاً للقواعد المقررة، وعملاً بنص المادة (194) يسقط الأمر الصادر على عريضة إذا لم يُقدَّم للتنفيذ خلال ثلاثين يوماً من تاريخ صدوره ولا يمنع سقوط الأمر من استصدار أمر جديد".

(2) المادة (371) من قانون الإجراءات المدنية والتجارية تنص على أنه "لدائن أن يطلب توقيع الحجز التحفظي على منقولات مدينه في الأحوال الآتية:

أ. إذا كان الدائن حاملاً لكمبيالة أو سند تحت الإذن وكان المدين تاجراً وله توقيع على الكمبيالة أو السند يلزمه بالوفاء طبقاً لقانون التجارة.

ب. كل حالة يخشى فيها فقد الدائن لضمان حقه.

وتنص المادة (372) من القانون ذاته على أنه "يجوز لمالك المنقول ومن له حق عيني عليه أو حق في حبيسه أن يطلب توقيع الحجز التحفظي عليه عند من يحوّره".

وتنص المادة (373) من القانون ذاته على أنه "لا يُوقَع الحجز التحفظي في الأحوال المتقدمة إلا اقتضاءً لحق مُحَقَّق الوجود وحال الأداء، ويُوقَع الحجز بأمر من قاضي الأمور الوقفية، وإذا لم يكن بيد الدائن سند تنفيذي أو كان الدائن غير معين المقدار؛ وجب أن يتضمن الأمر بالحجز تقدير الدائن تقديراً مؤقتاً، ويُطلب أمر الحجز بعريضة مُسَبَّبة يقدمها طالب الحجز، ويجب أن تشتمل على بيان وافٍ للمنقولات المطلوب حجزها، ولقاضي الأمور الوقفية، قبل إصدار الأمر، أن يجري تحقيقاً مختصراً إذا لم تكفهِ المستندات المؤيدة للطلب، وإذا كانت الدعوى بالحق مرفوعة من قبل أمام المحكمة المختصة جاز طلب الإذن بالحجز منها".

يكون الدَّيْنُ بحريًّا حتى يخضع للحجز التحفظي، فالخاص يُقيّد العام، ويُستثنى من ذلك بعض القواعد العامة في الحجز التحفظي، وإنه يجوز للدائن أن يطلب توقيع الحجز التحفظي على السفينة عملاً 69 - 70 من القانون البحري⁽¹⁾، وتُحدّد المادة (71) من القانون البحري العُماني الإجراءات القانونية التي يجب اتّباعها لطلب توقيع الحجز التحفظي على السفينة⁽²⁾؛ بحيث يُحرّر محضر رسمي بالحجز يتضمن تفاصيل السفينة والدَّيْن، ويتم تسليم نسخة منه إلى الرِّبان وإدارة الميناء، وتمنح المادة (72) من القانون البحري العُماني المحكمة سلطة تثبيت الحجز أو رفعه بناءً إلى ملابسات القضية، وفي

وتنصُّ المادة (374) من القانون ذاتِه على أنّه "يُنَبَّعُ في الحجز التحفظي على المنقولات والقواعد والإجراءات المنصوص عليها في الفصل الثالث من هذا الباب، عدا ما تعلّق منها بتحديد يوم البيع، إلا إذا كانت المنقولات المحجوزة سريعة الفساد أو العطب فيجوز لقاضي الأمور الوقتية أن يأمر ببيعها على وجه السرعة".

وتنصُّ المادة (375) من القانون ذاتِه على أنّه "يجب إعلان المحجوز عليه بمحضر الحجز والأمر الصادر به خلال عشرة أيام من تاريخ توقيعه وإلا اعتُبر كأن لم يكن، ويجب على الحاجز خلال العشرة أيام المنصوص عليها في الفقرة السابقة أن يرفع أمام المحكمة المختصة الدعوى بثبوت الحق وصحة الحجز إذا كان بأمرٍ من قاضي الأمور الوقتية وإلا اعتُبر الحجز كأن لم يكن".

وتنصُّ المادة (376) من القانون ذاتِه على أنّه "إذا كانت الدعوى بالحق مرفوعة من قبل قُدِّمَت دعوى صحة الحجز إلى ذات المحكمة لتفصل فيهما معاً".

وتنصُّ المادة (377) من القانون ذاتِه على أنّه "إذا حُكِمَ بصحة الحجز تُتَّبَعُ الإجراءات المقررة للبيع في الفصل الثالث من هذا الباب، أو يُجرى التنفيذ بتسليم المنقول في الحالة المنصوص عليها في المادة (372) من هذا القانون، وإذا حُكِمَ ببطلان الحجز التحفظي أو بإلغائه لانعدام أساسه جازَ الحكم على الحاجز بغرامة لا تتجاوز خمسين ريالاً فضلاً عن التعويضات إن كان لها وجه".

(1) المادة (69) من القانون البحري العُماني تنصُّ على أنّه "يجوز للدائن أن يطلب توقيع الحجز على السفينة أو على أيّ سفينة أخرى مملوكة للمستأجر، إذا كانت الإدارة الملاحية للسفينة يتولاها هذا المستأجر، وكان وحدَه مسؤولاً عن دَيْنٍ بحري متعلق بها، ولا يجوز إيقاع الحجز التحفظي على أيّ سفينة أخرى تعود لمالك السفينة المستأجرة التي يتعلق بها الدَّيْن البحري، ويسري حكم الفقرة السابقة من هذه المادة على جميع الحالات التي ينشأ فيها دَيْن بحري يتعلق بسفينة تكون إدارتها لشخص آخر غير المالك". ونصّت المادة (70) من القانون ذاتِه على أنّه "يترتب على الحجز على السفينة منعها من الإبحار، ويجب تسليم نسخة من محضر الحجز لرِبان السفينة أو مَنْ يقوم مقامه، ونسخة لمكتب التسجيل لتأشير الحجز في السجل إذا كانت السفينة عُمانية، ونسخة لإدارة الميناء الذي تم فيه حجز السفينة، لمنعها من الإبحار".

(2) تنصُّ المادة (71) من القانون البحري العُماني على أنّه "يلتزم الدائن الذي طلب الحجز على السفينة بالحضور أمام المحكمة المختصة التي أوقعت الحجز خلال (15) خمسة عشر يوماً من تاريخ تحرير محضر الحجز، لإثبات صحة الدَّيْن، وطلب تثبيت الحجز التنفيذي، وتتنظر المحكمة في ذلك على وجه الاستعجال".

حال صدور حكم بتثبيت الحجز؛ يمكن للدائن المطالبة بتحويله إلى حجز تنفيذي؛ ما يؤدي إلى بيع السفينة بالمزاد العلني لسداد الديون المستحقة، وفي حالة عدم اتخاذ الدائن أي إجراءات قانونية لتثبيت الحجز خلال المهلة المحددة، يسقط الحجز تلقائيًا؛ ما يمنح المدين حرية التصرف في السفينة مجددًا، وبذلك فإن القانون البحري العُماني يحدد بوضوح شروط وإجراءات توقيع الحجز التحفظي؛ مع تأكيد دور المحكمة في الإشراف عليه لضمان تحقيق العدالة لكلا الطرفين⁽¹⁾.

الفرع الثاني

السلطة المخولة باستصدار أمر توقيع الحجز

في الحالات التي يُسمح فيها بذلك؛ تتطلب عملية توقيع الحجز على سفينة الحصول على إذن من السلطات القضائية المختصة في البلد الذي تتم فيه عملية الحجز، ويجب أن تلتزم إجراءات منح وتنفيذ هذا الإذن بالضوابط المنصوص عليها في قانون الدولة الصادر منها الأمر؛ وهذه المبادئ التوجيهية محددة في المادتين 4 و6/2 من الاتفاقية الدولية المتعلقة بالحجز على السفن.

وفيما يتعلق بالاتفاقية الدولية بشأن الحجز على السفن، التي أصبحت مصر طرفًا فيها بموجب القانون رقم 135 لسنة 1955، تحددت بعض الأحكام⁽²⁾، في الحالات التي يجوز فيها قانونًا فرض الحجز على السفينة؛ تحدد الدولة المتعاقدة التي تم الحجز فيها أو الدولة الطالبة أن هذا الإجراء يتم بإذن من السلطة القضائية المختصة في الدولة المتعاقدة التي يتم فيها الحجز، وفيما يتعلق بإجراءات صدور هذا الإذن وتنفيذه فإنه يُتبع بشأنها أحكام البلد ذاته، الطعن رقم 339 لسنة 57 ق.م

(1) عادل بن علي المقداوي، القانون البحري الجديد وفقًا للقانون رقم 2023/19م، مرجع سابق، ص92.

(2) وتنص المادة الرابعة من الاتفاقية الدولية على أنه "لا يجوز الحجز على السفينة إلا بموافقة المحكمة أو السلطات القضائية المختصة في الدولة المتعاقدة، بالإضافة إلى ذلك، تنص المادة 6 من نفس الاتفاقية على أن جميع الأنظمة الإجرائية المتعلقة بالحجز على السفن وعملية طلب الحصول على الإذن المذكور في المادة 4، وكذلك أي مسائل إجرائية أخرى مرتبطة بالحجز، تخضع للقانون".

بجلسة 3 يناير سنة 1994⁽¹⁾، ووفقاً لقانون الإجراءات المدنية والتجارية تنص المادتين (190) و(191) على أن قاضي الأمور الوقتية أو رئيس الهيئة التي تنتظر الدعوى هو المختص بإصداره⁽²⁾، وبينت المادة (28) من قانون الإجراءات بأن قاضي الأمور الوقتية في المحكمة الابتدائية هو رئيسها أو مَنْ يقوم مقامه أو مَنْ يُندب لذلك من قضاتها، وبينت المادة (373) من القانون ذاته بأن الحجز التحفظي يُوقع بأمرٍ من قاضي الأمور الوقتية⁽³⁾، وبينت المادة (336) الاختصاص عند التنفيذ على المنقول لدى المدين لمحكمة التنفيذ التي يقع المنقول في دائرتها⁽⁴⁾، ووفقاً للمادة 59 من قانون التجارة البحرية المصري؛ يجوز لرئيس المحكمة الابتدائية المختصة أو مَنْ يقوم مقامه أن يأمر بالحجز التحفظي على السفينة، وهذا يعني أن سلطة الأمر بالحجز تقع على عاتق النظام القضائي العادي، تحديداً المحكمة الابتدائية، والاختصاص المحلي للمحكمة الابتدائية التي تقع فيها السفينة⁽⁵⁾، ولرئيس المحكمة سلطة اتخاذ القرار بشأن فرض الحجز التحفظي على السفينة من عدمه ويمكن أيضاً أن يتخذ القاضي هذا القرار بِعَدِهِ قاضياً للأمور الوقتية إذا كان الرئيس غير متاح ويتبع الأمر القواعد العامة لإصدار الأوامر على العرائض، ويمكن الطعن فيه وفقاً للإجراءات المعتادة⁽⁶⁾، ويُعدُّ اختصاص قاضي الأمور الوقتية أو رئيس الهيئة التي تنتظر الدعوى بإصدار الأمر اختصاصاً نوعياً؛ يترتب على

(1) أحمد محمود حسني، قضاء النقص البحري، ط4، منشأة المعارف، جلال حزي وشركاه، الإسكندرية، 2007م، ص26 إلى 27.

(2) انظر في: المادتين 190 و191، ص53.

(3) انظر في: المادة (373)، ص54.

(4) نصت المادة (336) من قانون الإجراءات المدنية والتجارية على أنه "يكون الاختصاص عند التنفيذ على المنقول لدى المدين لمحكمة التنفيذ التي يقع المنقول في دائرتها، وفي حيز ما للمدين لدى الغير لمحكمة موطن المحجوز لديه، ويكون الاختصاص عند التنفيذ على العقار للمحكمة التي يقع العقار في دائرتها، وإذا وقعت الأموال التي يُجرى التنفيذ عليها في دائرة اختصاص أكثر من محكمة ابتدائية كان الاختصاص بالتنفيذ لقاضي التنفيذ بالمحكمة التي يختارها طالب التنفيذ من بينها".

(5) عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، ط1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007م، ص155.

(6) كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص158.

مخالفته وجوب امتناع القاضي - من تلقاء نفسه - عند إصدار الأمر فإذا أصدره مع عدم اختصاصه
عَدَّ الأمرُ باطلاً لصدوره من قاضي غير مختص بإصداره وهو بطلان يتعلق بالنظام العام⁽¹⁾.

وإنَّ هناك اتجاهين قانونيين بشأن اختصاص المحكمة التي تنتظر في الحجز:

1. بعض التشريعات تُلزم الدائن برفع دعوى الدَّين البحري أمام المحكمة المختصة وفقاً للقواعد العامة، أي في الدولة التي يقيم فيها المدين أو حيث نشأ الدَّين.

2. بعض القوانين تمنح محاكم الدولة التي وقع فيها الحجز صلاحية الفصل في النزاع، خاصةً إذا كانت هناك علاقة بين السفينة والدَّين.

ووفقاً لاتفاقية بروكسل لعام 1952، فإن محكمة الدولة التي وقع فيها الحجز يمكنها الفصل في الدعوى إذا سمح قانونها الداخلي بذلك أو إذا كانت هناك صلة مباشرة بين الدَّين البحري والسفينة المحتجزة⁽²⁾؛ وعليه تعكس هذه القواعد توازناً بين حماية حقوق الدائنين ومنع تعسفهم في استخدام الحجز البحري، فبينما يُسمح للحاجز باتخاذ إجراء وقائي لحماية حقوقه؛ فإن اختصاص المحكمة لا يكون مُطلقاً، بل يجب أن يكون هناك مُسوِّغ قانوني لارتباط الدولة التي وقع فيها الحجز بالنزاع الأساس؛ وذلك لضمان عدالة الإجراءات القانونية⁽³⁾.

وحيث إنه إذا تم حجز سفينة أجنبية داخل المياه الإقليمية؛ فإن القاعدة العامة لا تُعطي المحكمة المحلية اختصاصاً بالنظر في النزاع الموضوعي، بل يقتصر اختصاصها على الحجز نفسه ما لم تكن هناك صلة قانونية تُسوِّغ الاختصاص؛ منها: أن يكون المدَّعى عليه أو المدَّعي مُقيماً في

(1) علي أبو عطية هيك، شرح قانون الإجراءات المدنية والتجارية العُماني، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2012م، ص 659.

(2) الاتفاقية تُعَدِّد حالات اختصاص المحكمة في المادة السابعة؛ التي تشمل: إقامة المدَّعى عليه في الدولة التي وقع فيها الحجز؛ نشوء الدَّين في تلك الدولة؛ حدوث الدَّين البحري أثناء وجود السفينة في مياه الدولة التي وقع فيها الحجز؛ نشوء الدَّين عن تصادم أو حادث بحري داخل المياه الإقليمية للدولة؛ ارتباط الدين بأعمال الإنقاذ أو الضمان البحري.

(3) أحمد حسني؛ رفعت فخري، موسوعة القضاء والفقه للدول العربية، مرجع سابق، ص 159-160.

الدولة التي تم الحجز فيها، أو أن يكون الدَّيْنُ قد نشأ فيها، أو أن يكون الدَّيْنُ البحري قد نشأ أثناء وجود السفينة في مياه تلك الدولة.

أيضاً وضع المُشرِّع موازنة بين الاتفاقيات البحرية والاختصاصين الوطني والدَّولي؛ فالقانون البحري الدَّولي يعترف بأن الاختصاص ليس مُطلقاً للمحاكم الوطنية، ويجب أن يكون هناك مُسَوِّغٌ قانوني للنظر في النزاع، خاصّةً إذا كانت السفينة أجنبية أم كان الدَّيْنُ نشأ في دولة أخرى؛ لذا فإن الاتفاقيات البحرية تسعى إلى تحقيق توازن بين حماية حقوق الدائنين وتجنُّب التعسف في استغلال إجراءات الحجز؛ بحيث لا يتم الحجز إلا أمام محكمة ذات صلة حقيقية بالنزاع، فضلاً عن ذلك فإن المحكمة المختصة بالحجز هي التي تُرْفَع أمامها الدعوى الأصلية المتعلقة بالدَّيْنِ البحري، وإذا لم يتم تحديد الاختصاص بوضوح؛ يكون للمُدَّعى عليه الحق في الاعتراض على الحجز أو طلب الإفراج عنه مقابل تقديم ضمان مالي مناسب⁽¹⁾.

وعليه نستنتج أن النظام القانوني البحري بمبادئ العدالة الدولية من خلال تحديد دقيق لاختصاص المحاكم في قضايا الحجز البحري، وإن القواعد الموضوعية تضمن حماية حقوق الأطراف المتنازعة؛ بحيث لا يُسَمَح للدائنين باستغلال الحجز وسيلة ضغط غير قانونية، وفي الوقت ذاته تضمن لهم القدرة على تحصيل ديونهم وفقاً لقواعد واضحة مُنصَّفة.

(1) مصطفى كمال طه؛ وائل أنور بندق، التوحيد الدَّولي للقانون البحري، مرجع سابق، ص 58 - 59 - 60.

المطلب الثاني

إجراءات الحجز التنفيذي على السفينة

لا يجوز إخضاع السفينة للحجز التنفيذي إلا إذا كان هناك حكم واجب التنفيذ (وفقاً لما ورد في المادة (280) من قانون المرافعات)، والمادة (74) من القانون البحري العُماني، ولا يُشترط أن يكون الدَّين المؤدي إلى الحجز مرتبطاً مباشرةً بالسفينة أو بنشاطها البحري، وأيُّ دَيْنٍ على مالك السفينة يمكن أن يكون أساساً للحجز، بصرف النظر عن ارتباطه بتشغيل السفينة؛ وهذا يسلط الضوء على أن السفينة تُعدُّ ضماناً للدائنين جميعهم، وليس فقط على الدائنين البحريين⁽¹⁾.

ويشكل الحجز التنفيذي خطوةً أولى أساسية في البيع الجبري للسفينة؛ فلا يجوز التوقيع عليه إلا إذا كان في يَدِ مقدِّم الطلب سندٌ تنفيذي يسمح له باتخاذ إجراءات التنفيذ الجبري ضدَّ مَدِينِهِ الذي رفض التنفيذ الطوعي، ومع وجود سندٍ تنفيذي في حوزته؛ يمتلك الدائن سلطة تنفيذ الحجز على أيِّ سفينة مملوكة للمَدِين، وينطبق هذا على كلِّ من السفينة المحددة المرتبطة بالدَّين والسفينة التي تستخدم أموالاً من حق الضمان العام على موجودات المَدِين وفقاً للأنظمة المعيارية، علاوةً على ذلك يحتفظ الدائن بالقدرة على تنفيذ الحجز على أيِّ سفينة مملوكة للمَدِين؛ بصرف النظر عن استعدادها للشرع في رحلة من عدمه⁽²⁾، وسنتناول في الفرع الأول إجراءات استصدار أمر الحجز التنفيذي على السفينة، ونعرض في الفرع الثاني إلى الانذار الرسمي بأمر الحجز وضع السفينة تحت يَدِ القضاء.

(1) مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ط1، 2007م، ص131.

(2) عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص159.

الفرع الأول

إجراءات استصدار أمر الحجز التنفيذي على السفينة

تبدأ المرحلة الأولى من إجراءات التنفيذ على السفينة بتقديم الدائن (صاحب الحق) طلب تنفيذ مشفوعاً بالسند التنفيذي والمستندات المؤيدة له، إلى قسم التنفيذ عملاً بنص المادة (340) من قانون الإجراءات المدنية والتجارية العُماني⁽¹⁾، والمادة (722) من قانون المرافعات المدني الجزائري، ويجب على طالب التنفيذ أيضاً إرفاق بيان من سجل السفينة؛ يوضح ملكيتها وأي حقوق أو التزامات مرتبطة بها، بالإضافة إلى وصفها ومحتوياتها، شاملاً تاريخ البيان وتاريخ طلب التنفيذ أو قريباً منه، ويجب على طالب التنفيذ اختيار موطن ضمن دائرة اختصاص المحكمة المختصة قسم التنفيذ عملاً بنص المادة (336) من قانون الإجراءات؛ لإتاحة إمكان الإنذار المستندات اللازمة، ويُقدّم طلب الحجز إلى قاضي التنفيذ في المحكمة التي تقع السفينة في دائرتها، ويجب أن يتضمن الطلب، على وجه الخصوص؛ التالي: 1. اسم الدائن ولقبه، وموطنه الفعلي، وموطنه المختار ضمن دائرة اختصاص المحكمة التي تقع السفينة المحجوزة في دائرتها؛ 2. اسم المدين ولقبه وموطنه؛ 3. وصف السفينة المراد حجزها؛ بما في ذلك موقعها وأي معلومات تشير إلى تسميتها، وفقاً لما هو مذكور في سجل تسجيلها.

ووفقاً للفقرة الثانية في القانون الجزائري من المادة المذكورة؛ يجوز للدائن أيضاً إصدار أمر بناءً إلى عريضة، يسمح لمحضر التنفيذ بدخول السفينة للحصول على البيانات اللازمة، بما في ذلك

(1) يكون التنفيذ بناءً على طلب يُقدّم إلى أمانة سِر المحكمة التي أصدرت الحكم أو المحكمة التي يُجرى التنفيذ في دائرتها طبقاً للمادة (336)، وتُرفق به الصورة التنفيذية من الحكم أو الأمر أو السند المطلوب تنفيذه، ويجب أن يُبيّن في الطلب:

أ. الاسم الثلاثي لطالب التنفيذ وقبيلته أو لقبه ومهنته أو وظيفته وموطنه أو محل إقامته.

ب. الاسم الثلاثي للمنفذ ضدّه وقبيلته أو لقبه ومهنته أو وظيفته وموطنه أو محل إقامته.

ج. بيان كافٍ بالمال المطلوب التنفيذ عليه ومكان وجوده واسم حائزه إن كان، فإذا تعذّر على طالب التنفيذ التعرف على أموال المطلوب التنفيذ عليه، فله أن يطلب من قاضي التنفيذ مخاطبة جهات الاختصاص، ويتعين على قاضي التنفيذ مخاطبة تلك الجهات، وتلتزم الجهات المختصة بموافاة قاضي التنفيذ بكل ما يطلبه من بيانات بشأن أموال المطلوب التنفيذ عليه.

وصفها ومحتوياتها؛ وهذا الأمر غير قابل للطعن. أما في قانون الإجراءات المدنية والتجارية العُماني استثنائاً بالمادة (397) وللدائن أن يستصدر بعريضة أمراً من قاضي التنفيذ بالترخيص لمحضر التنفيذ دخول السفينة للحصول على البيانات اللازمة لوصفها وتحديد مشتملاتها، ولا يجوز التظلم من هذا الأمر. وتجدر الإشارة هنا إلى أنه حتى لو تعلقت المادة المذكورة بطلب حجز عقار؛ فلا مانع من تطبيقها على طلب حجز سفينة في غياب نصوص خاصة⁽¹⁾.

ويرى الباحث أنه لا بُدَّ من استحداث نصوص خاصة صريحة في القانون البحري تُجيز لقاضي التنفيذ إصدار أمر على عريضة لدخول محضر التنفيذ السفينة قبل إجراءات البدء في التنفيذ. ولا يجوز توقيع الحجز التنفيذي على السفينة إلا بعد إخطار المدين رسمياً بالسداد، وممرور خمسة أيام عمل على تبليغه من دون سداد، ويجب تسليم الإخطار إلى مالك السفينة في محل إقامته المسجل؛ وفقاً للإجراءات القانونية للتبليغ، ويجوز تسليمه إلى ربان السفينة أو مَنْ ينوب عنه عملاً بنص المادة (74) من القانون البحري العُماني⁽²⁾، وحيث إن القواعد العامة في قانون الإجراءات المدنية والتجارية بنص المادة (356)⁽³⁾؛ بيّنت أنه لا بُدَّ أن يسبق التنفيذ إعلان بالسند التنفيذي

(1) بن حمو فتح الدين، (2017)، الحجز على السفن في التشريع الجزائري، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، الجزائر، ص209.

(2) تنص المادة (74) من القانون البحري العُماني على أنه "لا يجوز توقيع الحجز التنفيذي على السفينة، إلا بعد توجيه سند تنفيذي إلى المدين بوجوب دفع الدين، وممرور (5) خمسة أيام عمل على توجيه الإخطار دون أن يقوم المدين بالوفاء، ويجب تسليم الإخطار إلى مالك السفينة في محل إقامته المُدَوَّن في السجل وفقاً للإجراءات القانونية في التبليغ، ويجوز تسليم الإخطار إلى ربان السفينة أو مَنْ يقوم مقامه.

(3) تنص المادة (356) من قانون الإجراءات المدنية والتجارية على أنه "يجب أن يسبق التنفيذ إعلان السند التنفيذي لشخص المدين أو في موطنه الأصلي أو محل عمله أو محل تجارته، طبقاً لإجراءات الإعلان المقررة في هذا القانون وإلا كان باطلاً، ويجب أن تشتمل ورقة الإعلان على بيان المطلوب، وتكليف المدين الوفاء به خلال سبعة أيام من تاريخ إعلانهِ وتعيين موطن مختار لطالب التنفيذ في دائرة المحكمة التي يجري فيها التنفيذ، إذا لم يكن موطنه الأصلي أو محل عمله فيها، وإذا كان السند التنفيذي هو عقد رسمي بفتح اعتماد، وجب أن يعلن معه مستخرج بحساب المدين من واقع دفاتر الدائن التجارية، وفي حالة التنفيذ بإخلاء عقار أو بتسليم أموال منقولة أو عقارية يجب أن يشتمل إعلان السند التنفيذي على تحديد كافٍ لهذه الأموال، وإذا اشتمل السند التنفيذي على تحديد ميعاد للإخلاء أو التسليم وجب أن يتضمن الإعلان هذا الميعاد".

وتكليف المَدِين الوفاء به خلال سبعة أيام من تاريخ إعلانهِ وتعيين موطن مختار لطالب التنفيذ في دائرة المحكمة التي يجري فيها التنفيذ؛ إذا لم يكن موطنهُ الأصلي أو محل عمله فيها، ويتبين لنا أن المُشرِّع العُماني في القانون البحري نظرًا لخصوصية السفينة قلَّص مدة بدء إجراءات التنفيذ إلى خمسة أيام بدلًا من سبعة أيام.

ويجب تسليم الاعلان إلى مالك السفينة، وإذا كان الأمر يتعلق بدَيْن مُستحق على السفينة فيجوز تسليمهُ إلى الربان أو مَنْ ينوب عنه؛ أما ما يتعلق ببجارة السفن التجارية أو العاملين فيها فتُسلَّم صورة الإعلان إلى الربان عملاً بنصِّ المادة (13) من قانون الإجراءات المدنية.

ونصَّت المادة (67) من قانون التجارة البحرية على أنه يجوز أن يتم التنبيه وتوقيع الحجز بإجراء واحد، ويجب تسليم التنبيه للشخص المالك أو في موطنه، وإذا كان الأمر متعلقًا بدَيْن على السفينة جاز تسليمهُ للربان أو مَنْ يقوم مقامه، ويتضح أنه من أجل تنفيذ الحجز على السفينة؛ يُشترط المُشرِّع أن يتلقى المَدِين إخطارًا رسميًا بالدفع، ويجب تقديم هذا الإخطار على وثائق رسمية من المحضرين إذا كان المحضر هو الذي يقوم بالإخطار بالدفع والتوقيع على الحجز؛ فإن النص يسمح بإكمال هذين الإجراءين في وقت واحد، ويهدف هذا الإجراء من أجل تسهيل الإجراءات على الدائن ومنع حدوث أي فجوة زمنية بين الإنذار والحجز وحتى لا يتمكن المَدِين من تهريب السفينة، ويمكن تسليم الإخطار بالدفع إما إلى المالك أو في محل إقامته، وفي حالة الدَّيْن المتعلق بسفينة محجوزة يجوز تسليم الإخطار إلى الربان أو مَنْ يقوم مقامه⁽¹⁾.

ويرى الباحث أنه لا يتفق مع المدة القانونية الواردة في المادة (74) من القانون البحري التي يجب أن تكون وفقًا للقواعد العامة في قانون الإجراءات المدنية والتجارية بعد مرور 7 أيام بدلًا من 5 أيام عمل وذلك لخطورة بدء إجراءات التنفيذ، وإن الباحث لا يتفق مع ما يُنصُّ عليه القانون المصري

(1) كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 162.

من جواز توجيه الإنذار والحجز في إجراء واحد؛ إلا أن الأمر جوازي لقاضي التنفيذ في اتخاذ هذا الإجراء لعدم استقرار المعاملات، نظرًا لخطورة منع السفينة من المغادرة إذا وقع الحجز عليها فورًا.

وتتناول المُشرّع العُماني في القانون البحري ضرورة تسجيل قَيْد الحجز على السفينة حيث ذكرت المادة الأولى السجل قَيْد السفن في مكتب التسجيل، وأنه يجب على محضر التنفيذ قَوْر صدور أمرٍ من قاضي التنفيذ بحجز السفينة؛ إرسال نسخة من أمر الحجز إلى الإدارة البحرية المختصة لتسجيله في سجل السفينة عملاً بنص المادة (35) من القانون البحري⁽¹⁾، ويجب تسجيل أمر الحجز بحيث تحتفظ الإدارة بسجل يتضمن أمر الحجز والوثائق الداعمة، وعند تسجيل موظف السجل لأمر الحجز؛ يجب عليه أن يُبين تاريخ وقت الإيداع مع مراعاة ترتيب إيداع كل أمر حجز، واسم كل دائن ولقبه وعنوانه، بالإضافة إلى المحكمة التي أصدرت أمر الحجز، وإذا لم تكن السفينة المحجوزة مؤجرة وقت تسجيل أمر الحجز؛ يبقى المدين المحجوز عليه حائزًا لها حارسًا حتى يتم البيع، ما لم يُؤمر بخلاف ذلك، أما إذا كانت السفينة المحجوزة مؤجرة وقت تسجيل أمر الحجز؛ فتُعَدُّ الإجارة مُستَحَقَّة محجوزة في حيازة المستأجر بمجرد إخطاره رسميًا بأمر الحجز، ويُمنَع من دفعها للمالك؛ عملاً بنص (398) من قانون الإجراءات المدنية والتجارية⁽²⁾، وتجدر الإشارة هنا إلى أنه حتى لو تعلقت المادة المذكورة بأن يُلْحَق بالعقار ثماره وإيراداته؛ فلا مانع من تطبيقها على طلب حجز سفينة في غياب نصوص خاصة.

ويرى الباحث أنه لا بُدَّ من استحداث نصوص خاصة صريحة في القانون البحري تُجيز لقاضي التنفيذ إصدار أمر الحجز على ثمار وإيرادات السفينة.

(1) تنص المادة (35) من القانون البحري العُماني على أنه "يجب قَيْد كافة الحقوق والتصرفات القانونية التي تَرِدُ على السفينة في السجل، ولا يجوز الاحتجاج بأيٍّ منها إلا بعد قيدها في السجل، كما يجب قَيْد الأحكام والقرارات القضائية التي تَرِدُ على السفينة في السجل.

(2) تنص المادة (398) من قانون الإجراءات المدنية على أنه "يلحق بالعقار ثماره وإيراداته عن المدة التالية لتسجيل التنبيه وللمحكوم عليه الساكن بالعقار أن يبقى ساكنًا فيه بدون أجره إلى أن يتم البيع، وإذا لم يكن العقار مؤجرًا اعتُبر المدين حارسًا عليه".

ونستنتج أن هذه الإجراءات تهدف إلى تحقيق التوازن بين حماية حقوق الدائنين وضمان عدم تعسف التنفيذ على المدين، ويشكل التنبية بالدفع مرحلة أساسية؛ حيث يُمنح المدين فرصة للوفاء بالدين قبل توقيع الحجز، ويمنع القانون التصرف بالسفينة بعد توقيع الحجز إلا وفق الإجراءات القضائية لضمان حقوق الأطراف جميعهم⁽¹⁾.

الفرع الثاني

الإنذار الرسمي بأمر الحجز ووضع السفينة تحت يد القضاء

لا يجوز للدائن طلب الحجز التنفيذي على السفينة إلا إذا امتنع مُجهّزها عن سداد الدين المُستحق عليه لمصلحة الدائن، ويلتزم الدائن بتوجيه إنذار إلى المدين أو المُجهّز لسداد الدين المُستحق عليه، وتسليم نسخة من الإنذار إلى ربان السفينة أو مَنْ ينوب عنه، وعند توقيع الحجز على السفينة لا بُدَّ من إعداد محضر بالحجز ويتوجب تسليم نسخة من محضر الحجز لربان السفينة أو مَنْ يقوم مقامه وإلى إدارة الميناء وإلى مكتب تسجيل السفينة للتأشير على هذا الحجز في السجل ولمنع السفينة من السفر، ويجب تسليم نسخة من محضر الحجز الواقع على السفينة المملوكة لأجنبي ليس له محل إقامة في سلطنة عُمان ولا يُوجد مَنْ يُمثِّله فيها؛ إلى سفارة أو قنصل الدولة التي تحمل السفينة جنسيتها⁽²⁾، وللمحكمة المختصة تقرير بيع السفينة بجلسة تُعقد خلال مدة لا تقل عن 15 يوماً ولا يزيد على 30 يوماً من تاريخ الحجز الواقع على السفينة، وإذا لم يشتمل المحضر على هذا التكليف يكون

(1) محمد عبد الفتاح ترك، الحجز على السفينة، مرجع سابق، ص 133- 134- 135.

(2) تنص المادة (75) من القانون البحري العُماني الفقرة الأولى على أنه "يجب إعداد محضر حجز يشتمل على اسم السفينة المحجوزة، وبياناتها، وبيان السند التنفيذي، والدين الذي حُجزت السفينة من أجله، واسم مالِكها، وتوقيع المحضر المختص بالتبليغ، إذا وقع الحجز التنفيذي على السفينة". وتنص المادة (76) من القانون ذاته على أنه "وجب تسليم نسخة من محضر الحجز التنفيذي إلى ربان السفينة أو مَنْ يقوم مقامه، ونسخة إلى مكتب تسجيل السفينة للتأشير بالحجز في سجل السفينة، ونسخة إلى إدارة الميناء الذي وقع فيه الحجز لمنع السفينة من الإبحار، ويجب تسليم نسخة من محضر الحجز الواقع على السفينة المملوكة لأجنبي ليس له محل إقامة في سلطنة عُمان ولا يُوجد مَنْ يُمثِّله فيها، إلى سفارة أو قنصل الدولة التي تحمل السفينة جنسيتها، وتتم دعوة مالِكها وفقاً للقوانين المعمول بها في سلطنة عُمان".

الحجز باطلاً عملاً بالفقرة الثانية من المادة (75)⁽¹⁾ من القانون البحري⁽²⁾، وفي رأينا أن المكان المناسب الذي تراه المحكمة لنشر إعلان البيع هي المواقع الإلكترونية المحلية والعالمية لما شهدناه من تطور ملحوظ.

وبالرجوع إلى القواعد العامة في المنقول عملاً بنص المادة (380) في قانون الإجراءات المدنية نصّت في آخر فقرة بأنه يجب إعلان المحكوم عليه بمحضر الحجز في يوم العمل التالي على الأكثر، وبما اتخذ من إجراءات بشأن الأشياء المحجوزة؛ إذا لم يكن قد حضر توقيع الحجز، ونصّت المادة (381) من القانون ذاته على أنه لا يجوز تحديد تاريخ البيع إلا بعد انقضاء عشرة أيام من تاريخ توقيع الحجز أو من تاريخ إعلان المحكوم عليه بمحضر الحجز، ونصّت المادة (375) التي تتناول الحجز التحفظي بأنه "يجب إعلان المحجوز عليه بمحضر الحجز والأمر الصادر به خلال عشرة أيام من تاريخ توقيعه وإلا اعتُبر كأن لم يكن"، وعلى المحكمة التي تُقرّر بيع السفينة المحجوزة أن تُحدّد شروط البيع، وسعر الافتتاح، وزمان ومكان المزاد، ويُعلن الدائن أو مَنْ ينوب عنه قانوناً عن بيع السفينة المحجوزة بنشره في صحيفتين يوميتين واسعتيّ الانتشار باللغتين العربية والإنجليزية على نفقته، ويُلصّق هذا الإعلان في مكتب تسجيل السفينة أو في أيّ مكان آخر تراه المحكمة مناسباً⁽³⁾،

(1) تنصّ المادة (75) من القانون البحري العُماني الفقرة الثانية على أنه "يجب أن يشتمل المحضر على تكليف المدين أو وكيله القانوني بالحضور أمام المحكمة المختصة في ميعاد لا يقل عن (١٥) خمسة عشر يوماً، ولا يزيد على (30) ثلاثين يوماً من تاريخ الحجز، وإذا لم يشتمل المحضر على هذا التكليف يكون الحجز باطلاً".

(2) عادل بن علي المقدادي، القانون البحري الجديد وفقاً للقانون رقم 2023/19م، مرجع سابق، ص 93-94.

(3) تنصّ المادة (77) من القانون البحري العُماني على أنه "يجب على المحكمة التي تقرّر بيع السفينة المحجوزة تحديد شروط البيع، والتمن الافتتاحي، وزمان ومكان إجراء المزادة، ويتولى الدائن أو وكيله القانوني الإعلان عن بيع السفينة المحجوزة عن طريق النشر في صحيفتين يوميتين واسعتيّ الانتشار باللغتين العربية والإنجليزية على نفقته، كما يتم وضع هذا الإعلان في مكتب تسجيل السفينة أو أيّ مكان آخر تراه المحكمة".

ويجب أن يشتمل الإعلان على البيانات الآتية:

1. اسم الدائن، وموطنه.
2. بيان الدّين البحري الذي تم بموجبه الحجز على السفينة.
3. المبلغ الذي تم الحجز من أجله.
4. العنوان الذي اختاره الدائن الحاجز في دائرة المحكمة التي تُوجد فيها السفينة.

ووفقاً لنص المادة (69/1) من قانون التجارة البحرية الفقرة الثانية على أنه لا يجوز تحديد موعد جلسة الحكم بالبيع قبل اليوم الخامس عشر أو بعد اليوم الثلاثين من تاريخ الحجز ولا تجوز إضافة وقت إضافي إلى هذه المدة، وقد تم تحديد الحد الأدنى من مدة جلسة البيع بهدف إتاحة الفرصة للمدين لسداد الدين، وتحرير السفينة من حجزه، ومن ناحية أخرى تجنب التأخير الإجرائي، ويُقر بأن الإطار الزمني المحدد أصبح قديماً في ظل التقدم التكنولوجي في وسائل الاتصال⁽¹⁾.

ويرى الباحث أن المشرع العماني لم يُبين الإجراءات المقررة بإعلان مالك السفينة بالتبنيه وذلك بإضافة بند خاص في القانون البحري لإعذار مالك السفينة بدفع الدين خلال شهر وإلا بيعت السفينة جبراً لكون أن المادة المنصوصة في القواعد العامة تتحدث عن إجراءات مُتَّبَعَة لبيع العقار، وضرورة إضافة بند في القانون البحري تُبين هذه المدة.

5. اسم مالك السفينة، وموطنه.

6. اسم المدين الذي ترتب الدين بذمته، ومحل إقامته.

7. بيانات السفينة.

8. اسم الريان.

9. المكان الذي تُوجد فيه السفينة.

10. الثمن الافتتاحي للمزايدة، وشروط البيع.

ولا يجوز بيع السفينة بالمزايدة إلا بعد مُضي (15) خمسة عشر يوماً من تاريخ نشر الإعلان، ويجوز للمحكمة، بناءً على طلب المدين؛ أن تقضي بإلغاء الحجز التنفيذي إذا لم يُقَمِّ الدائن أو وكيله القانوني بنشر الإعلان خلال (90) تسعين يوماً من تاريخ صدور حكم المحكمة بالبيع.

(1) كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 163.

المبحث الثاني

آثار توقيع الحجز

تخضع السفينة للحماية الشاملة لدائني مالكيها، الذين لديهم سلطة الحجز عليها من أجل الوفاء بمطالباتهم، ويُسمَّى مَنْعُ السفينة من السفر بسبب مخاوف التهريب، ويتم اتخاذ الحجز التحفظي من قِبَل الدائنين الذين ليس لديهم سندٌ تنفيذي⁽¹⁾، ومن ناحية أخرى يشمل الحجز التنفيذي بيع السفينة وتوزيع عائداتها على دائني المورد، ويُستخدَم هذا الأسلوب مباشرة من قِبَل الدائنين الحائزين على سندٍ تنفيذي أو من قِبَل الدائن الذي بادر بالحجز التحفظي إذا تمكَّن من الحصول على حكم بصحة الدَّيْن. تكمن أهمية ما سبق ذكره في أن الحجز في البداية يكون إجراءً تحفظياً قبل الانتقال إلى حجز تنفيذي، ومن المحتمل أن يكون تنفيذياً منذ البدء فيه، ويتجلى التفاوت بين هذين الشكلين من الحجز في الأثر الذي يُحدثه كلٌّ منهما، وفقاً لما هو مُلاحظ في حالة الحجز التحفظي، ويمتلك مالك السفينة سلطة غير مقيدة للتصرف في السفينة أثناء وجودها على متنها، ومع ذلك إذا خضعت السفينة للحجز التنفيذي وتم تسجيل هذا الحدث في سجل السفينة؛ فإن ذلك يجعل التصرف في السفينة وتسجيل أيِّ رهن باطلاً، وسنتناول في المطلب الأول إلى آثار توقيع الحجز التحفظي في السفينة، ونعرض في المطلب الثاني إلى آثار توقيع الحجز التنفيذي في السفينة.

(1) إيمان فتحي حسن الجميل، النظام القانوني للسفينة، ط1، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2010م، ص261.

المطلب الأول

آثار توقيع الحجز التحفظي في السفينة

عندما تخضع السفينة للحجز التحفظي يتم احتجازها فعلاً في الميناء الذي تمت فيه عملية الحجز ما يضع المسؤولية على عاتق السلطات المختصة في ميناء الحجز لاتخاذ الإجراءات الفورية في تنفيذ أمر المنع فور إخطارهم رسمياً بصدوره، ومع ذلك فإن فرض الحجز التحفظي يثير ردود فعل متباينة من المدينين الذين تم الحجز على سفنهم، ويسعى المدين في هذه الحالة إلى رفع الحجز والإفراج عن السفينة بتقديم كفالة أو ضمان آخر يكفي للوفاء بالدين، ولا يُرفع الحجز إلا بكفالة كافية لأن الهدف من الحجز التحفظي هو في أغلب الأحوال الحصول على تلك الكفالة لضمان الدين ويكون رفع الحجز وجوباً وليس للقاضي سلطة تقديرية بصدده⁽¹⁾، بينما يسعى الدائن إلى الحكم الموضوعي الذي يُمكنه من المطالبة بحق المدعى به، وسنتناول في الفرع الأول منع السفينة من مغادرة الميناء، ونعرض في الفرع الثاني إلى سُبل رفع الحجز التحفظي.

الفرع الأول

منع السفينة من مغادرة الميناء

إن الغرض الأساس من الحجز التحفظي هو منع السفينة من مغادرة الميناء، وعلى هذا نص القانون البحري العُماني في المادة (70) على أنه يؤدي حجز السفينة إلى منعها من الإبحار، ويجب تسليم نسخة من محضر الحجز إلى ربان السفينة أو مَنْ ينوب عنه، ونسخة إلى مكتب التسجيل لتسجيل الحجز في السجل إذا كانت السفينة عُمانية، ونسخة إلى إدارة الميناء الذي حُجرت فيه السفينة لمنعها من الإبحار، وإنّ منَع السفينة من مغادرة الميناء ما هو إلا مقدمة للتنفيذ عليها؛ بعد صدور حكم نهائي بصفة الدين ذي الصفة البحرية لصالح الحاجز وذلك ضدّ المدين المحجوز على

(1) محمود شحات، القانون البحري الجزائري، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2010م، ص124.

سفينة⁽¹⁾، وحيث إن الأثر الأساس للحجز التحفظي على السفينة هو منعها من الإبحار لضمان الضمانات اللازمة للدائن ريثما يصدر سند تنفيذي ويبدأ إجراءات التنفيذ، ويُعدُّ منع حركة السفينة المحجوزة جوهر الإجراءات المترتبة عليها كونها منقولة، وقد يؤدي جواز ملاحظتها إلى فقدان الضمان الذي أُريدت أساساً لتحقيقه، وتجدر الإشارة إلى أن سلطات الميناء والإدارة تتخذ التدابير جميعها اللازمة لمنع السفينة من الإبحار عملاً بنص المادة (152 مكرراً 2.1) من القانون الجزائري⁽²⁾.

وعندما يتم منع السفينة من السفر فإن الإجراءات تسمح للدائن الحاجز بمتابعة التنفيذ عليها إلا أنه لا يقيد حق المالك في التصرف في السفينة؛ إذ لا يوجد حظر صريح على ذلك، بخلاف الحجز التنفيذي (وفقاً لما ورد في المادة (22) من القانون 35 لسنة 1951)، ومع ذلك فإن عدم القيد هذا لا يضرُّ بالدائنين، حيث يُمكنهم المُضيِّ قُدماً في إجراءات التنفيذ ضدَّ السفينة لأنها تظل تحت ملكية المدين وفقاً لما هو منصوص عليه في حق التملك، وبدلاً من ذلك فإن الهدف الأساس للدائن الحاجز هو إجبار المدين على تقديم ضمان للديون المستحقة، ويُعدُّ هذا الضمان سبباً لرفع الحجز⁽³⁾.

ولمَّا كان الحجز التحفظي لا يهدف إلى مصادرة السفينة؛ إنما إلى ضمان حقوق الدائنين ومنعها من التصرف في أصولها حتى يتم الفصل في النزاع القضائي؛ يتبين لنا أن الإطار القانوني للحجز التحفظي يستند إلى قوانين واتفاقيات بحرية، منها اتفاقية بروكسل لعام 1952 والتعديلات التي لحقت بها، وإنه يُنظر إلى الحجز التحفظي أنه إجراء احترازي لضمان الديون البحرية، ومن حق السلطات إصدار قرار بمنع السفينة؛ مع ضرورة إخطار الجهات المختصة بذلك لكون الحجز قد تم بناءً إلى أمر قضائي، ويتطلب إثبات وجود دينٍ مُستحق، وإنه لا يعني المنع بالضرورة بقاء السفينة في ميناء معين؛ لكن يُمكن نقلها وفق ضوابط محددة، ويمكن لصاحب السفينة الطعن على قرار الحجز أمام المحكمة المختصة، وفي بعض الحالات يمكن رفع الحجز بموجب ضمان مالي أو تعهّد

(1) محمد عبد الفتاح ترك، الحجز على السفينة، مرجع سابق، ص 79.

(2) مرابط صارة؛ معزيوه ليديا، الحجز على السفن في التشريع الجزائري، مرجع سابق، ص 45.

(3) علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، ص 570.

رسمي⁽¹⁾، ووفقاً لنص المادة (159) من الأمر رقم 98-2005 من قانون الملاحة البحرية الجزائري⁽²⁾؛ يجب على سلطة الميناء منع أي سفينة تريد أو تحاول مغادرة الميناء مع وجود حجز تحفظي من مغادرة المياه الإقليمية، ويتم احتجاز أي سفينة متجهة إلى ميناء جزائري حتى تُصدّر السلطة القضائية المختصة قراراً، وفي حالة مغادرة السفينة المحجوزة المياه الإقليمية وحاولت الهرب ودخلت أعالي البحار؛ فيمكن ملاحقتها واعتقالها، حيث تبدأ المطاردة داخل المياه الإقليمية، ويمكن للشرطة البحرية استخدام الوسائل جميعها التي تراها ضرورة إذا رفضت هذه السفينة الامتثال لأوامرها، ومع ذلك إذا دخلت السفينة المحجوزة المياه الإقليمية لدولة أخرى؛ فلا يمكن للدولة الجزائرية ملاحقتها واعتقالها، احتراماً لمبدأ سيادة الدولة⁽³⁾، ووفقاً للمادة 160 مكرر 8 من قانون القانون ذاته، يجوز نقل السفينة المحجوزة من ميناء إلى آخر؛ الذي يتم ذلك من قبل موظفي الميناء والجهات المُساندة لضمان حُسْن سير العمل وأمن الميناء⁽⁴⁾، وعملاً بنص 156 مكرر رقم 10-04 من القانون ذاته المتعلق بأنه يجوز أيضاً تقديم طلب رفع الحجز من قبل سلطة الميناء أو السلطة الإدارية البحرية المحلية لأسباب تتعلق بالأمن والنظام العام⁽⁵⁾.

-
- (1) دواخة نادية؛ بودبوز آمنة، الحجز التحفظي على السفينة في ظل القانون الجزائري، مرجع سابق، ص 65 - 66.
- (2) نص المادة 159 من الأمر رقم 98-2005 من قانون الملاحة البحرية الجزائري التي تنص على أنه "يقبض على كل سفينة تكون موضوع حجز أو توقيف أو تدخل أو تمر في مياه خاضعة للقضاء الوطني تحاول الفرار أو ترفض الامتثال لأوامر السلطات البحرية الجزائرية، وتقتاد نحو ميناء جزائري، وفي هذه الحالة توقف هذه السفينة حتى الإعلان عن قرار الجهة القضائية المختصة، وإن رفضت السفينة المطاردة الامتثال إلى أوامر الشرطة البحرية، تكون هذه الأخيرة مؤهلة لإطلاق طلقات إنذار، وإذا تمادت السفينة في رفضها، تطلق الشرطة البحرية طلقات بالذخيرة الحية مع الحرص على عدم إصابة الأشخاص، ويمكنها فضلاً عن ذلك استخدام كل الوسائل التي تراها ضرورية، ويمكن أن يتم القبض على السفينة في المياه الخارجة عن القضاء الوطني، إذا كانت المطاردة قد بدأت من داخل هذه المياه، غير أن المطاردة تتوقف عندما تدخل السفينة المطاردة في مياه دولة أخرى".
- (3) مباركي سهيلة؛ مخلوفي صبرينة، الحجز التحفظي على السفن في القانون الجزائري، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري تيري وزو، الجزائر، 2013م، ص 34.
- (4) زهدوز كوثر؛ فنينخ عبد القادر، الحجز التحفظي على السفن في التشريع الجزائري والمواثيق الدولية، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية، السياسية والاقتصادية المجلد: 57، العدد: 02 السنة: 2020، ص 519.
- (5) محمد محبر، الحجز على السفن، مجلة المحكمة العليا، العدد 1، 2010، ص 24.

فالأصل يَحْظُرُ مغادرة السفينة للميناء، لكنه لا يمنع نقلها داخل حدوده، فيجوز لمسؤولي الميناء لأسباب تتعلق بتشغيل الميناء أو أمنه؛ إصدارُ أمرٍ بنقل السفينة من رصيف إلى آخر، ويجوز للطاقم القيام بهذه العملية من دون مقابل لاسيّما في حالة وجود خطر وشيك كالحريق أو الانفجار، ويجوز للقاضي أن يأذن للسفينة بالمغادرة إلى ميناء آخر عندما يكون الميناء الذي تُوجد فيه مكتظًا، ويؤدي استمرار وجودها إلى تقييد مرافق الميناء ويشكل تهديدًا لسلامة الأشخاص والممتلكات؛ ولذلك يجوز تقديم طلب إلى رئيس المحكمة المختصة لرفع الحظر والإذن بنقل السفينة إلى ميناء آخر، لِنَمْنَحَ هذه المادةُ السلطةَ البحريةَ الحقَّ في نقل السفينة داخل ميناء وإلى ميناء آخر⁽¹⁾، وعليه إن خضوع الحجز التحفظي لقواعد خاصة يعود إلى تحقيق التوازن بين مصلحتين متعارضتين؛ الأولى هي مصلحة المُجَهِّزِ البحري في ضمان عدم تأثير الحجز في حركة السفينة كونها ثروةً بحرية لديه ما يؤثر في سير الملاحة وانتظامها، والثانية هي مصلحة الدائن البحري في سعيه لاسترداد حقوقه من دون مخاطرة، لاسيّما أن بعض السفن الأجنبية ترسو لمدة قصيرة ثم تغادر، وربما لا تعود، تاركة وراءها أصحاب حقوق نشأوا نتيجة تعاملهم مع ربان السفينة، كَمَنْ زوَّدها بالمؤن أو الوقود، أو مَنْ قام بإصلاحها، وغيرهم، ولذلك تقع على عاتق سلطات الموانئ المختصة بمجرد إخطارها رسميًا مسؤولية اتخاذ التدابير جميعها اللازمة لمنع السفينة من مغادرة الميناء الذي وقع فيه الحجز التحفظي⁽²⁾.

ويرى الباحث أن مسألة حركة السفن داخل حدود الموانئ مسألة بالغة الأهمية تتطلب تنظيمًا قانونيًا واضحًا، لاسيّما في ظلِّ التحديات الأمنية المتزايدة في المجال البحري.

(1) دواخة نادية؛ بودبوز آمنة، الحجز التحفظي على السفينة في ظل القانون الجزائري، مرجع سابق، ص 67.

(2) هالة مالك علي الشامي، إجراءات وضوابط الحجز على السفينة: دراسة مقارنة، كلية القانون، جامعة النيلين، السودان، 2019م، ص 63-64.

الفرع الثاني

سُبل رفع الحجز التحفظي

يحدّد القانون البحري العُماني طريقة رفع الحجز التحفظي على السفن وفقًا للمادة (73)⁽¹⁾، وللمحكمة المختصة صلاحية بَتّ استمرار الحجز أو رفعه بناءً إلى معايير واضحة، ويجوز رفع الحجز التحفظي إذا قدّم المدّين ضمانات مالية كافية لضمان سداد الدّين المستحق، سواءً بالسداد المباشر للدّين أم بتقديم ضمان مالي مناسب يغطي قيمته، ويسمح القانون للمدّين بتشغيل السفينة خلال مدة الحجز، شَرَطَ ألا يؤثر ذلك في حقوق الدائنين، ويهدف هذا الإجراء إلى تحقيق التوازن بين حماية حقوق الدائنين وضمان عدم تعطيل النشاط الاقتصادي للمدّين كليًا؛ ما يعكس مرونة التشريع البحري العُماني⁽²⁾، وحيث إن الغرض من الحجز هو ضمان الدّين، ونصّت المادة الخامسة على أن المحكمة أو السلطة القضائية المختصة التي تفرض الحجز لها صلاحية رفعه بمجرد تقديم ضمانات كافية، ويجب على المحكمة رفع الحجز عند تقديم ضمان كافٍ، وليس للقاضي سلطة تقديرية في هذا الشأن، وفي حالة فرض الحجز التحفظي على سفينة بسبب ديون بحرية مُبيّنة في الفقرتين (س) و(ع) من المادة الأولى، تحديدًا المنازعات المتعلقة بملكية السفينة أو المتعلقة بالملكية المشتركة تنصّ المادة الخامسة على أن هناك استثناءً وهو تقديم كفالة من المحجوز عليه لا يترتب عليه رفع الحجز، والأساس المنطقي وراء هذا الاستثناء هو أن المدّعي الذي يدّعي ملكية السفينة لا يُعْزِيه تقديم الكفالة، وإن للحجز في هذه الحالة صفة الحجز الاستحقاقي، وفي هذه الظروف تمنح المادة القاضي سلطة الإذن لوضع اليد باستغلال السفينة إذا كان بإمكانه تقديم ضمانات كافية أو إدارة السفينة بشكل فعال خلال مدة الحجز، وفي الالتزام بالمادة الخامسة تجدر الإشارة إلى أن طلب مالك السفينة للإفراج عن

(1) نصّت المادة (73) من القانون البحري على أنه "يرفع الحجز التحفظي الواقع على السفينة بقرار من المحكمة المختصة، إذا قدمت كفالة أو ضمان يكفي للوفاء بالدّين الذي بسببه وقع الحجز على السفينة، كما يجوز لها أن تعهد باستغلالها لشخص آخر خلال مدة الحجز بالكيفية التي تراها".

(2) عادل بن علي المقدادي، القانون البحري الجديد وفقًا للقانون رقم 2023/19م، مرجع سابق، ص92.

الحجز مع تقديم ضمان أو كفالة لا ينبغي أن يُساء تفسيره على أنه اعتراف بالمسؤولية أو تنازل عن حق مالك السفينة في تحديد مسؤوليته قانوناً، علاوة على ذلك، فإنه وفقاً للفقرة الرابعة من المادة السابعة يحق للمُدَّعى عليه أو المحجوز ضده أن يطلب رفع الحجز أو إعفاء الكفيل إذا لم يرفع الطرف الذي بادر بالحجز دعوى قضائية بشأن إثبات الدَّين وصحة الحجز⁽¹⁾؛ فيكون للقاضي سلطة منح الإذن للمالك باستخدام السفينة، على أن يتمكن من تقديم ضمانات مُرضية وبدلاً من ذلك يجوز للقاضي فرض لوائح بشأن تشغيل السفينة طوال مدة الحجز إذا فشلت الأطراف المعنية في التوصل إلى توافق في الآراء بشأن مبلغ الكفالة أو الضمانات؛ فإن القاضي سيتخذ القرار النهائي⁽²⁾. أما عن رفع الحجز البحري وفقاً لأحكام القانونين الدَّولي والوطني؛ حيث يحدّد الحالات التي يجوز فيها رفع الحجز على السفينة، ويشير إلى أن الحجز يمكن رفعه إذا قام المحجوز عليه بتقديم كفالة أو ضمان كافٍ، باستثناء الحالات التي يكون فيها الدَّين مرتبطاً بمصاريف السفينة أو إذا كان هناك نزاع بشأن ملكيتها أو بين الشركاء، ويوضح أن المحكمة قد تأمر برفع الحجز إذا كان الدَّين غير مُستحق أو لم يكن ذا طبيعة بحرية⁽³⁾.

وعليه نستنتج أن المادتين (73 و68) من القانون العُماني البحري قرَّرتا على أنه يجوز للمحكمة المختصة رفع الحجز التحفظي الواقع على السفينة وللقاضي تقدير قيمة الكفالة والضمان لأجل رفع الحجز التحفظي على السفينة، ولا يجوز رفع الحجز على سفينة إذا كان الحجز قد وقع على السفينة بسبب دَّين ناشئ عن المبالغ التي ينفقها الرِّبان أو الشاحنون أو المستأجرون أو وكلاء السفينة لحساب السفينة أو لحساب مالكيها، أو النزاع المتعلق بملكية السفينة، أو النزاع المتعلق بالملكية الشائعة للسفينة والحقوق والأرباح الناتجة عن استغلالها طبقاً لما ورد في الفقرات 15، 16، 17 من المادة (67) من القانون البحري العُماني.

(1) كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص151.

(2) علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، ص575.

(3) حفيظة السيد الحداد، مجلة الدراسات القانونية، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2004م، ص97.

فضلاً عما سبق وكى يتمكن المدين من رفع الحجز التحفظي على السفينة؛ يجب عليه رفع دعوى أمام القاضي المختص، ويجوز للسلطة القضائية المختصة بطلب تثبيت الحجز في أي مرحلة كانت عليها الدعوى أن تأمر برفع الحجز كلياً أو جزئياً؛ إذا لم تكن الأوراق كافية لإيقاع الحجز، وتناولت المادة (71) من قانون البحري⁽¹⁾؛ الإجراءات التي يجب على الدائن اتباعها في حالة حجز السفينة لضمان حقوقه القانونية، وهو أن يلتزم الدائن الذي طلب حجز السفينة بالحضور أمام المحكمة التي أمرت بالحجز خلال 15 يوماً من تاريخ صدور محضر الحجز، ويجب على الدائن تقديم أدلة قانونية تثبت صحة الدين المستحق على السفينة، ويتبين لنا أن الدائن إذا لم يتقيد بالمدة المحددة التي فرضها القانون فإنه سيؤدي إلى رفع الحجز التحفظي عن السفينة لعدم إتمام الاجراء، وفي المقابل إذا قام الدائن برفع دعوى خلال 15 يوماً؛ فهنا ينبغي على الدائن تقديم الأدلة الكافية لتثبيت الحجز حيث إن الدعوى تُنظر على وجه الاستعجال لما قد يُرتبهُ الحجز من ضرر؛ فإذا لم تكن المستندات كافية فإن المحكمة تقضي برفع الحجز التحفظي عن المدين، وإذا لم تُتخذ الإجراءات الصحيحة تقضي ببطلان الحجز⁽²⁾، وإنه يجب إعلان المحجوز عليه بمحضر الحجز والأمر الصادر به خلال عشرة أيام من تاريخ توقيعه وإلا عدَّ كأن لم يكن عملاً بنص المادة (375) من قانون الإجراءات، وبالنظر إلى قانون الإجراءات المدنية في المادة (194) يتضح أنه إذا لم يُنفذ الدائن الأمر الصادر لصالحه بالحجز التحفظي على السفينة خلال 30 يوماً من صدوره يُصبح باطلاً ولا يُعتمدُ به في تنفيذ الإجراءات المطلوبة؛ مع إمكان إصدار أمر جديد، إذ إن انقضاء المهلة المحددة لا يعني سقوط الحق في الإجراء نفسه؛ بل يعني فقط ضرورة إعادة تقديم الطلب واستكمال الإجراءات القانونية⁽³⁾.

(1) نص المادة (71) من القانون البحري على أنه "يلتزم الدائن الذي طلب الحجز على السفينة بالحضور أمام المحكمة المختصة التي أوقعت الحجز خلال (15) خمسة عشر يوماً من تاريخ تحرير محضر الحجز، لإثبات صحة الدين، وطلب تثبيت الحجز التنفيذي، وتنتظر المحكمة في ذلك على وجه الاستعجال".

(2) نص المادة (377) الفقرة الثانية على أنه "إذا حكم ببطلان الحجز التحفظي أو بإلغائه لانعدام أساسه جاز الحكم على الحاجز بغرامة لا تتجاوز خمسين ريالاً فضلاً عن التعويضات إن كان لها وجه".

(3) مرابط صارة؛ معزيوه ليديا، (2019)، الحجز على السفن في التشريع الجزائري، ص49.

وعليه نستنتج أن سُبُل رفع الحجز إنما تتمثل في تحقيق التوازن بين حقوق الدائنين؛ وذلك باتّباع الإجراءات القانونية الصحيحة لتحويل الحجز التحفظي إلى حجز تنفيذي بالتأكد من صحة الحجز، وحقوق المدينين الذين يكفل لهم القانون الحماية؛ مع ضمان السرعة والكفاءة في الإجراءات لضمان عدم تعطُّل النشاط البحري.

المطلب الثاني

آثار توقيع الحجز التنفيذي في السفينة

إن الحجز التنفيذي على السفينة هو حجز السفينة بموجب سندٍ قابلٍ للتنفيذ تمهيداً لبيعها وتحصيل الديون المضمونة بها من حصيلة البيع، ويرى البعض أن الحجز التنفيذي هو الإجراء التي يهدف إلى بيع السفينة بغرض تحصيل المبالغ المحكوم بها من المحكمة المختصة؛ ما يُمكن الدائنين للحصول على حقوقهم من حصيلة البيع، ويُعدُّ هذا الحجز امتداداً للحجز التحفظي المفروض على السفينة في حال عدم تقديم ضمانات كافية، وعدم قيام المدين بسداد ديونه طواعيةً، ونشير إلى أن حامل السند التنفيذي القابل للتنفيذ لا يحتاج إلى الخضوع لإجراءات الحجز التحفظي على السفينة بل يُمكنه مباشرة إجراءات الحجز التنفيذي في الوقت الذي يراه مناسباً، والاتفاقيات الدولية لم تتناول الحجز التنفيذي على السفينة؛ إذ يتم هذا النوع من الحجز وفقاً لإجراءات قانونية تتخذها الجهات القضائية في كل دولة، وتكاد هذه الإجراءات تتطابق في معظم القوانين البحرية العربية⁽¹⁾، وعند بيع سفينة بالمزاد العلني؛ يجب رفع دعاوى استحقاق الحجز وبُطلانهِ إلى المحكمة المختصة، ولا يترتب على رفع هذه الدعاوى وقف إجراءات البيع إلا إذا أمرت المحكمة بوقفها؛ استناداً إلى المادة (82) من القانون البحري العُماني، وسننتاول البيع الجبري فرعاً أول، ورفع الحجز التنفيذي على السفينة في فرع ثانٍ.

(1) نجم عبود مهدي السامرائي، القانون البحري وفقاً للقانون العُماني والاتفاقيات الدوليّة، مرجع سابق، ص 95.

الفرع الأول

البيع الجبري

بعد تمام الإنذار بالسند التنفيذي واتخاذ الإجراءات التي سبق الحديث عنها لا بُدَّ أن يتضمن محضر الحجز على التكليف بالحضور أمام السلطة القضائية المختصة لسماع الحكم بالبيع ولا يجوز أن تحدّد الجلسة قبل اليوم الخامس عشر وبعد اليوم الثلاثين من تاريخ الحجز وإلا كان الحجز باطلاً عملاً بنصّ المادة (75) من القانون البحري العُماني، وسلّك المُشرّع المصري النهج نفسه وفقاً لنصّ المادة (م69/2 بحري)⁽¹⁾؛ تُسلّم نسخة من محضر الحجز إلى ربان السفينة أو مَنْ ينوب عنه، ونسخة ثانية إلى السلطة البحرية في الميناء لمنع السفينة من الإبحار، ونسخة ثالثة إلى مكتب تسجيل السفينة للتأشير في السجل إذا كانت السفينة مسجلة في سلطنة عُمان، وإذا أمرت المحكمة بالبيع تُحدّد سعر الافتتاح وشروط البيع وأيام إجراء المزاد، ويُعلَن عن البيع بالنشر في صحيفة يومية واسعة الانتشار، وتُلصَق شروط البيع في مكتب تسجيل السفينة أو في أيّ مكان آخر تُعيّنه المحكمة، ويجب أن يتضمن الإعلان البيانات التالية: 1. اسم وموطن الحازر؛ 2. بيان السند الذي سيتم التنفيذ بموجبه؛ 3. المبلغ المراد الحجز عليه؛ 4. الموطن الذي اختاره الحازر في دائرة اختصاص المحكمة التي تقع السفينة في دائرتها؛ 5. اسم مالك السفينة وموطنه؛ 6. اسم المدين الخاضع للحجز وموطنه؛ 7. أوصاف السفينة؛ 8. اسم الربان؛ 9. المكان الذي تقع فيه السفينة؛ 10. سعر الافتتاح وشروط البيع؛ لا يجوز إتمام البيع إلا بعد انقضاء خمسة عشر يوماً من تاريخ إتمام إجراءات النشر إذا تأخر الدائن عن إتمام إجراءات النشر خلال تسعين يوماً من تاريخ صدور أمر البيع؛ جاز للمحكمة بناءً إلى طلب المدين أن تقضي بإلغاء الحجز وعَدّه كأن لم يكن عملاً بنصّ المادة (77) من القانون البحري العُماني⁽²⁾، وسلّك المُشرّع المصري النهج نفسه استناداً إلى نصّ المادة (1، 2، 4، 70/3 بحري) من القانون البحري إلا أنه بين إذا لم يُقَمْ الدائن بإجراءات النشر اللازمة خلال ستين يوماً من تاريخ صدور

(1) عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص163.

(2) وليد علي ماهر، القانون البحري وفقاً لأحكام القانون العُماني، دار الكتب القانونية، مصر، 2016م، ص72 - 73.

أمر البيع جاز للمحكمة بناءً إلى طلب المدّين أن تقضي ببطْلان الحجز وفقًا لما هو مُبيّن في المادة (70/3)، ويترتب على عَدّ الحجز كأنّ لم يكن زوال الآثار التي ترتبت على توقيعه؛ فيكون في مَكْنَة السفينة مواصلة رحلتها البحرية ويعود للمالك حق التصرف فيها⁽¹⁾، أيّ أنه إذا تراخى صاحب الحق في إتمام عملية النشر خلال المدة المقررة من تاريخ صدور الأمر بالبيع جاز للمحكمة أن تقضي ببناءً إلى طلب الدائن بإلغاء الحجز التنفيذي وعَدّه كأنّ لم يكن، ونرى أن تحديد المدة في القانون البحري العُماني استمدّها المُشرّع من القواعد العامة في قانون الإجراءات المدنية والتجارية عملاً بنصّ المادة (382)⁽²⁾، أما المُشرّع المصري فقد قلّص المدة إلى ستين يومًا.

ويُجرى البيع بالمزاد العلني بعد ثلاث جلسات؛ يفصل بين كل جلسة ثمانية أيام، ويُعتمد أعلى سعر في الجلسة الأولى أساسًا للمزاد في الجلسة الثانية، وينطبق الأمر نفسه في الجلسة الثالثة حيث يُجرى البيع النهائي لأعلى سعر في الجلسات الثلاث، وقبل المشاركة في المزاد؛ يجب على مقدّم العرض المُزايد تقديم كفالة مصرفية بمبلغ يعادل (10%) عشرة بالمئة من الثمن الافتتاحي للمزايدة عملاً بنصّ المادة (78) من القانون البحري العُماني، وإذا لم يتقدم مُشتَرٍ وقت البيع يُوجّل مع إنقاص عُشر الثمن الأساس مرّة بعد مرة كلما اقتضى الحال ذلك، وإذا تقدّم مُشتَرٍ أو أكثر وقت البيع يُعتمدُ عطاءً من تقدّم بأكبر عرض، ويُعدّ العرض الذي لا يُزايد عليه خلال خمس دقائق مُنهيًا للمزايدة عملاً بنصّ المادة (403) من قانون الإجراءات المدنية والتجارية، ومن الملاحظ أن المُشرّع البحري العُماني لم يحدّد ثمن الإنقاص ما وجّهنا للأخذ بالقواعد العامة المذكورة، أما المُشرّع المصري فقد بيّن بأنه يحصل البيع بعد جلستين يفصل بينهما سبعة أيام، ويُقبل أكبر عطاء في الجلسة الأولى بصفة مؤقتة، ويتخذ أساسًا للمزايدة في الجلسة الثانية التي يقع فيها البيع نهائيًا للمُزايد الذي قدّم أكبر عطاء في الجلستين (م71 بحري)، فإذا لم يُقدّم عطاءً في اليوم المعين للبيع وجب أن تحدّد

(1) عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص163.

(2) حيث نصّت المادة (382) من قانون الإجراءات المدنية والتجارية على أنه "يُعتبر الحجز كأن لم يكن إذا لم يتم بيع الأشياء المحجوز عليها خلال ثلاثة أشهر من تاريخ توقيع الحجز، إلا إذا كان البيع قد أوقف باتفاق الخصوم أو بقرار من قاضي التنفيذ، ومع ذلك لا يجوز الاتفاق على تأجيل البيع لمدة تزيد على ثلاثة أشهر من تاريخ الاتفاق ولقاضي التنفيذ أن يأمر بمَدّ الميعاد لمدة لا تزيد على ثلاثة أشهر أخرى".

المحكمة ثمنًا أساسًا جديدًا أقل من الأول بما لا يجاوز الخمس، وتعيّن اليوم الذي تحصل فيه المزايدة، وتُنَبَّع إجراءات الإعلان السابق نكرها (م 72 بحري)⁽¹⁾.

ويرى الباحث إضافة بند في القانون البحري يُجيز له إنقاص الثمن إلى الخمس بدلًا من العشر نظرًا لما قد يُسبِّبه من أضرار كبيرة للمدين المحجوز عليه، ونرى أن يكون تقديم الكفالة المصرية لمبلغ يعادل 5% بدلًا من مبلغ 10% من الثمن الافتتاحي للمزايدة وذلك لتشجيع المستثمرين في الدخول للمزايدة، ويرى الباحث ضرورة تفعيل المزايدة الإلكترونية بحضور محضر التنفيذ وإشراف قاضي التنفيذ في عملية البيع وذلك لجلب المستثمرين وتسهيل عملية الدخول في المزايدة لما تتسم به المزايدة الإلكترونية من مرونة.

ويجب على مَنْ يرُسو المزداد عليه أن يدفع باقي الثمن والمصاريف الأخرى في أمانة سِر المحكمة "حساب الأمانات القضائية" خلال الأجل الذي تُحدِّده المحكمة لرُسو المزداد، وإلا أُعيد بيع السفينة على مسؤوليته عملاً بنص المادة (80) من القانون البحري العُماني⁽²⁾، وحيث إن القواعد العامة في قانون الإجراءات المدنية في المادة (384) نصّت على أنه مَنْ يرُسو المزداد عليه أن يدفع الثمن فوراً⁽³⁾، أما المُشرّع المصري يجب على المعارض أن يدفع على الفور خُمس السعر، بالإضافة إلى ذلك يتعين عليه إيداع المبلغ المتبقي وتغطية أي نفقات خلال سبعة أيام من تاريخ إرساء المزداد، وسيؤدي عدم القيام بذلك إلى إعادة بيع السفينة، وتقع المسؤولية على عاتق مقدّم العرض (المادة (73)، بحري)⁽⁴⁾، ونستنتج أن المادة في القانون البحري قد أعطت للمحكمة السلطة التقديرية في سداد المبلغ خلال الأجل الذي تُحدِّده بخلاف القانون المصري الذي حدّد سداد المبلغ خلال سبعة أيام من تاريخ إرساء المزداد.

(1) عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص 163.

(2) وليد علي ماهر، القانون البحري وفقًا لأحكام القانون العُماني، مرجع سابق، ص 73 - 74.

(3) نصّت المادة (384) من قانون الإجراءات المدنية على أنه "إن لم يدفع الراسي عليه المزداد الثمن فورًا وجبت إعادة البيع على ذمّته بأيّ ثمن كان، ويُعتبر محضر البيع سندًا تنفيذيًا بفرق الثمن بالنسبة إليه، ويكون محضر التنفيذ ملزمًا بالثمن إن لم يستوفه من المشتري فورًا أو لم يبادر بإعادة البيع على ذمّته، ويُعتبر محضر البيع سندًا تنفيذيًا بالنسبة إليه".

(4) عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص 161 إلى 162.

ولا يجوز الطعن في حكم رُسُو المِزاد إلا في حالة وجود عيب في إجراءات البيع، وتكون مدة الطعن خمسة عشر يوماً من تاريخ صدور الحكم، ولا تُوقَف دعاوى الاستحقاق وبُطلان الحجز المُقَدَّمة قبل المزايدة إجراءات التنفيذ إلا إذا أمرت المحكمة بوقف التنفيذ لأسباب جدية بناءً إلى الأدلة والمستندات التي يقدمها المُدَّعي خلال مدة أقصاها ثلاثة أيام من تاريخ تقديم الدعوى؛ تتحول دعاوى الاستحقاق التي تُرَفَّع بعد المزايدة حتماً إلى اعتراض على تسليم المبالغ المُتَحَصِّلَة من البيع ويُنظر فيها عند مباشرة توزيع ذلك الثمن، عملاً بنص المادة (82) من القانون البحري العُماني، ووفقاً لنص المادة (75/3) من قانون التجارة البحرية تُعَدُّ دعاوى الاستحقاق التي تُرَفَّع بعد صدور حكم رُسُو المِزاد مناقضةً في تسليم المبالغ المُتَحَصِّلَة من البيع، وواقع الأمر أن المعارضة في تسليم المبالغ المُتَحَصِّلَة من بيع السفينة حق لكل ذي مصلحة⁽¹⁾.

ويُطَهَّر حكم رُسُو المِزاد السفينة قانوناً من الامتيازات والرهن العقاري ودعاوى الفسخ وأي قيود جميعها، وتنتقل حقوق الدائنين إلى حصيلة البيع، ويترتب على ذلك إزالة أي مُعَوِّقات أمام إبحار السفينة، ويجب على مَنْ رَسَا عليه المِزاد تسجيل عملية الشراء وإلغاء أي قيود تتعلق بالامتيازات أو الرهن أو دعاوى الفسخ أو القيود الاحتياطية؛ وذلك بتقديم حكم إلى مكتب تسجيل السفينة، وتقديم إيصال إلى القاضي يؤكد دفع ثمن الشراء والمصاريف، ويُورَّع ثمن البيع وفقاً للترتيب الذي تقتضيه أحكام الامتيازات والرهن البحرية، وقبل التوزيع يدخل بأصل الدَّيْن والفوائد المتعددة والمصاريف عملاً بنص المادة (83) من القانون البحري العُماني، ووفقاً لنص المادة (57) من القانون البحري العُماني⁽²⁾؛ فإن مرتبة الديون المضمونة بالرهن تالية لحقوق الامتياز على السفينة المنصوص عليها

(1) كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 168.

(2) تنص المادة (57) من القانون البحري العُماني على أنه "تكون مرتبة الديون المضمونة بالرهن تالية لحقوق الامتياز الواردة على السفينة والمنصوص عليها في المادة (40) من هذا القانون، ويكون ترتيب الديون المضمونة بالرهن حسب تاريخ قيدها في السجل، وإذا قُيِدَ رهنان أو أكثر في يوم واحد على سفينة أو حصة فيها، فيكون ترتيبها حسب أسبقية القيد، ويترتب على القيد ضمان عوائد الدين للسنتين الأخريين فضلاً عن عوائد السنة الجارية التي تم رُسُو المزايدة فيها في حالة بيع السفينة بالمزاد العلني، ويكون لهذه العوائد مرتبة أصل الدَّيْن."

في المادة (40) من هذا القانون، وقد اتَّبَعَ المُشرِّع المصري النهج نفسه وفقًا لنصِّ المادة (50) من قانون التجارة البحرية، ويتم توزيع حصيلة البيع على الدائنين وفق ترتيب قانوني دقيق لضمان تحقيق العدالة بين الأطراف المستحقة؛ وذلك على النحو التالي: 1. استيفاء حقوق الحاجزين وأصحاب الامتياز حيث يتم سداد مستحقات الدائنين الحاصلين على امتيازات بحرية أولًا، وفقًا للأولوية المحددة في القانون، وإذا تعدَّدت المطالبات؛ يتم توزيع المبالغ المستحقة نسبيًا بين الدائنين حسب قيمة ديونهم وأولوياتهم القانونية، 2. الوفاء بحقوق الدائنين المُرتَهِنين حيث يتم تحويل حقوق الرهن إلى مبلغ البيع، ويجري ترتيب الأولوية بينهم حسب تاريخ تسجيل الرهن، 3. الدائنون العاديون: إذا تَبَقَّى أيُّ مبلغ بعد تسديد حقوق الامتياز والرهن؛ يتم توزيعه بين الدائنين الآخرين بالتناسب مع ديونهم؛ 4. إعادة الفائض إلى المالك السابق: إذا بَقِيَ أيُّ مبلغ إضافي بعد استيفاء الديون جميعها؛ يتم رُدُّه إلى مالك السفينة السابق⁽¹⁾، وعليه يعكس النظام القانوني العُماني نهجًا متوازنًا يضمن حماية حقوق الأطراف جميعها المعنية ببيع السفينة بالمزاد العلني؛ فمن جهة يتم توفير ضمانات قانونية لحماية حقوق الدائنين وتمكينهم من تحصيل ديونهم وفق ترتيب الأولويات، ومن جهة أخرى يتم منح المشتري الجديد ملكية نظيفة وخالية من أيِّ التزامات سابقة؛ ما يشجع للمشاركة في المزادات البحرية من دون مخاوف قانونية، وبذلك يُعَدُّ بيع السفينة بالمزاد إجراءً قانونيًا منظمًا يهدف إلى تحقيق العدالة المالية وضمان استقرار المعاملات التجارية البحرية.

الفرع الثاني

رفع الحجز التنفيذي على السفينة

عند بيع سفينة بالمزاد العلني؛ يجوز للغير رفع دعوى استحقاق أو بطلان الحجز على السفينة وفي هذه الحالة لا يُجِيز المُشرِّع وَقْفَ إجراءات الحجز التنفيذي، استنادًا إلى المادة (82)، من القانون البحري العُماني؛ إذا قُدِّمَت هذه الدعاوى قبل المزاد، إلا إذا قُدِّمَ المُدَّعي أسبابًا جديدة لإبطال إجراءات المزاد، بما في ذلك الأدلة المقدمة إلى المحكمة خلال ثلاثة أيام من تقديم دعوى الاستحقاق أو إبطال

(1) إيمان فتحي حسن الجميل، النظام القانوني للسفينة، مرجع سابق، ص 270- 271- 272- 273.

الحجز التنفيذي، وإذا قُدمت دعوى الاستحقاق أو إبطال الحجز التنفيذي من قبل الغير بعد تمام المزايدة ورُسُوها على المشتري، ففي هذه الحالة يتحول حق المُدَّعي إلى ثمن السفينة الذي رَسَتْ به المزايدة ويحق له الاعتراض على تسليم الثمن إلى مالك السفينة؛ على أن يُنظر في طلبه عند مباشرة بتوزيع الثمن على الحاجز والدائنين الأخرى⁽¹⁾، ويتبين أنه يجب على طالب البيع بالمزاد إخطار أصحاب الحقوق المُقيدين في سجل السفينة، مُرفقاً بنسخة من محضر الحجز، والإنذار التي وجَّهها إلى المالك للحضور أمام إدارة التنفيذ؛ ليُفصل في تنفيذ الأمر على سفينته وملحقاتها بحضوره، وبموجب هذا الإخطار؛ يُمكن لأصحاب الحقوق (الدائنين، والمُرتَهين، وأصحاب الامتياز) تقديم طلب إلى المحكمة المختصة لوقف البيع، سواءً بناءً إلى ادَّعائهم بالملكية أو بطلان الحقوق التي يدَّعيها طالب الحجز⁽²⁾، ويمكن أن تقام دعاوى الاستحقاق أو الإبطال؛ لتعطيل إجراءات البيع على أن تُقدَّم قبل الإحالة، أما إذا حصلت بعد الإحالة فينتقل حقُّهم إلى معارضة في تسلُّم ثمن البيع على أن يكون حق صاحب دعوى الاستحقاق والإبطال قد سُجِّلَ لدى مكتب التسجيل في الميناء (م83)⁽³⁾، التي قد تقع في إحدى الحالتين التاليتين:

الحالة أولى: حالة رفع دعوى استحقاق السفينة؛ التي هي دعوى تُرفع من مُدَّعي ملكية السفينة أو حصة فيها أثناء التنفيذ على السفينة، بطلب الحكم بالملكية، وببطلان الإجراءات، ثم تُوجَّه ضدَّ كلِّ من المدين أو الحائز، وضدَّ الدائن الذي يباشر إجراءات التنفيذ. ولما كانت هذه الدعوى تُرفع بمناسبة اتخاذ إجراءات التنفيذ على السفينة فهي تُعرف باسم دعوى الاستحقاق الفرعية، وقد نصَّت على هذه الدعوى المادة (24) من القانون البحري، ويمكن رفع هذه الدعوى إلى ما قبل حدوث البيع، أما إذا

(1) عادل بن علي المقدادي، القانون البحري الجديد وفقاً للقانون رقم 2023/19م، مرجع سابق، ص96.

(2) فهد بن حمود الناييف الحقباني، الحجز التحفظي والتنفيذي على السفينة في النظام البحري التجاري السعودي: دراسة مقارنة بالقانون البحري المصري والمعاهدات والاتفاقيات الدولية، مجلة القانون والاقتصاد، ملحق العدد السادس والتسعين، جامعة الأعمال والتكنولوجيا، جدة، المملكة العربية السعودية، 2023، ص768.

(3) لطيف جبر كومانبي، القانون البحري - السفينة - أشخاص الملاحة - النقل - البيوع - التأمين، ط2، الإصدار الثالث، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع ودار الثقافة للنشر والتوزيع، عمَّان، الأردن، 2003م، ص65.

رُفِعَتْ بعد ذلك وقع البيع نهائياً وانقلبت الدعوى المشار إليها إلى معارضة في تسليم الثمن؛ فيتمكن المدّعي من الحصول على حَقِّه من ثمن بيع السفينة قبل توزيعه على الدائنين، ويجب أن تُعْلَن دعوى الاستحقاق الفرعية إلى قلم كتاب المحكمة التي تباشر إجراءات بيع السفينة، وطبقاً للمادة (25) بحري لرفع هذه الدعوى مهلة قدرها ثلاثة أيام كي يقدّم ما يُثبت حَقُّه، وللمدين المدّعي عليه المناقضة خلال الأيام الثلاثة التالية⁽¹⁾، أما المُشرّع العُماني فقد نصَّ صراحةً في المادة (82) من القانون البحري على أنه لا تُوقَف دعوى الاستحقاق التي تُرفع من الغير، وبَيَّنَتِ المادة على المدّعي إرفاق المستندات خلال أيام ثلاثة من تاريخ رفع الدعوى.

أما الحالة الثانية فهي رفع دعوى بطلان الحجز التنفيذي؛ التي هي منازعة موضوعية يرفعها المدين المحجوز عليه ضدَّ الحاجز معترضاً على الحجز طالباً إلغائه أو رفعه لأيّ سبب كان، وقد يكون ذلك بسبب بطلان الحجز أو انتفاء حق الحجز أو عدم جواز الحجز على أيّ من أمواله، وتجدر الإشارة إلى أنه يجوز للمدين المحجوز عليه أن يتمسك باعتراضه على الحجز بطرائق أخرى؛ منها التظلم من أمر الحجز، فإذا صدرَ الحجز من قاضٍ لعدم وجود سند تنفيذي بين الدائنين؛ يجوز للمدين المحجوز عليه التظلم من هذا الأمر أمام القاضي أو أمام المحكمة التي يتبّعها، والمحكمة المختصة بنظر الدعوى يكون الاختصاص النوعي للقاضي المختص بالتنفيذ وفقاً للقواعد العامة في الاختصاص بمنازعات التنفيذ الموضوعية، أما الاختصاص المحلي فقد نصّت المادة (335) مرافعات مصري على قاعدة خاصة بشأنه مقتضاها أن يختص بدعوى رفع الحجز المحكمة المختصة بالتنفيذ التي يتبّعها موطن المحجوز عليه من دون المحكمة المختصة وفقاً للقواعد العامة في المنازعات، وتُرفع الدعوى بالإجراءات الاعتيادية، أيّ بإيداع صحيفتها لدى أمانة سرِّ المحكمة المختصة بالتنفيذ، وإتباع إجراءات التقاضي أمامها، وفي الأحوال جميعها يجب رفعها قبل إتمام التنفيذ؛ علماً أن إجراءات توزيع حصيلة التنفيذ من إجراءات التقاضي في التنفيذ، ولا يُؤثّر مجرد رفع الدعوى على التنفيذ؛ تطبيقاً للقاعدة العامة التي تقضي بأن مجرد إثارة النزاع الموضوعي لا يُوقف التنفيذ، ويجوز للمحجوز لديه سداد الدَّين

(1) علاء الدين زكي، المسؤولية الجنائية لربان السفينة في القانون البحري: دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص143.

للحاجز أو تسليم المنقول المُودَع لديه مع رفع دعوى رفع الحجز، ولتحقيق غرض هذه الدعوى يجوز للمحجوز عليه أن يُخطر المحجوز لديه برفع الدعوى وفقًا للمادة (335) من قانون المرافعات المدنية المصري، ويترتب على ذلك أثرٌ يحفظ حقوق المحجوز عليه؛ إذ يُحدث هذا الإخطار أثرًا مُهمًا وهو امتناع المحجوز لديه عن الوفاء للحاجز، سواءً أكان محل الحجز دينًا أو منقولًا ماديًا، ويظل هذا الامتناع مفروضًا على المحجوز لديه طالما ظلت خصومة دعوى رفع الحجز قائمة، وإذا انقضت دعوى رفع الحجز من دون بَتِّ موضوعها، كأنْ قضت المحكمة بعدم اختصاصها أو بعدم قبُولها، أو بَعْدَها كأنْ لم تكن لبقائها مشطوبة من دون تحريك؛ زال الأثر المترتب على إخطار رفعها، وإذا رأت المحكمة أن الحق الموضوعي للدائن - الحاجز - قد انقضى، أو أن حقَّه غير مبني إلى سندٍ صحيح، أو أن الحجز قد وقع على شيء لا يمكن حجزه، أو أن إجراءات الحجز قد تمت بطريقة معيبة ترتب عليها بطلان الحجز؛ قضت برفع الحجز وزوال أثره عن المال المحجوز ويجوز استئناف الحكم الصادر في دعوى رفع الحجز وفقًا للنظام القانوني لاستئناف الأحكام الصادرة في منازعات التنفيذ الموضوعي⁽¹⁾.

(1) علي أبو عطية هيك، أصول التنفيذ الجبري في قانون الإجراءات المدنية والتجارية العُماني، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2012م، ص 477-480.

الخاتمة

يُعَدُّ موضوع "الحجز التحفظي والحجز التنفيذي على السفينة"، من الموضوعات القانونية المُهمَّة التي يمكن الاستفادة منها في الواقع العملي؛ ما يؤكد هذه الأهمية تنصيص القانون البحري العُماني الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 2023/19م على معرفة الديون البحرية، والشروط المتعلقة بالذَّين والإجراءات وآثار الحجز التي تحدِّدها القوانين العُمانية للحجز التحفظي والحجز التنفيذي على السفن مع الاتفاقيات الدولية والقوانين العربية؛ وذلك لما لها من أهمية في الحفاظ على حقوق الدائنين والمَدِينين.

وحاول الباحث في هذه الدراسة بيان مدى استطاعة القوانين البحرية في سلطنة عُمان والدول العربية تحقيق التوازن بين حقوق الدائنين وحقوق مالكي السفن عند تطبيق الحجز التحفظي والتنفيذي، ومن خلال هذه الدراسة، خلَّص الباحث إلى بعض النتائج، ويقترح بعض التوصيات للمُشرِّع؛ لعلَّها تُلْقَى القَبُول، والتالي بعض هذه النتائج والتوصيات:

أولاً: النتائج

- تُعَدُّ ملحقات السفينة الضرورية لاستغلالها جزءاً منها؛ إلا أن المُشرِّع لم يوضح طبيعة هذه الملحقات، منها المعدات التقنية أو القوارب المساعدة، أو الحاويات الخاصة بالسفينة، وهنا لا بُدَّ من تعريفها بمزيد من التفصيل لتجنُّب التفسيرات المختلفة بين الباحثين.
- يمكن القول: إن السفينة وإن كانت تُصنَّف قانوناً كمال منقول؛ إلا أن طبيعتها القانونية الخاصة تجعلها أقرب إلى العقارات في بعض الجوانب، خاصَّةً فيما يتعلق بنقل ملكيتها أو التصرف فيها فهي قد تكون محل رهن بحري وحقوق الدائنين، أو تخضع لإجراءات قانونية كالحجز التحفظي أو التنفيذي في حال وجود ديون مستحقة عليها.
- إن الحجز التحفظي على السفن يهدف إلى تحقيق توازن بين حقوق الدائنين وحقوق المالكين؛ فلا يجوز أن يمتد الحجز إلى سفن أخرى غير معنية بالذَّين البحري، ويمنع القانون الحجز على السفن المستأجرة من قبل طرف ثالث؛ وهو ما يُعزِّز حماية حقوق المالكين، ومنع التعسف ضدَّ المَدِينين؛ ما يساهم في استقرار المعاملات البحرية، إضافة إلى ذلك أن الاتجاهات القانونية

الحديثة تدعو إلى الحصانة النسبية بدلاً من الحصانة المطلقة للسفن الحكومية؛ ما يسمح بالحجز عليها في حال تم استخدامها لأغراض ربحية، وهو تطور يعكس التغيرات الاقتصادية والسياسية في التجارة البحرية، وبناءً إلى ذلك، فإن الحجز التحفظي يمثل أداة قانونية حيوية في القانون البحري لكنه يخضع لقيود تضمن تحقيق العدالة بين الأطراف المعنية جميعها.

- يتم إيقاع الحجز التحفظي على السفينة بسبب وجود دين بحري؛ وذلك وفقاً لما تنص عليه كل من اتفاقية بروكسل لعام 1952م، واتفاقية جنيف لعام 1999م، بالإضافة إلى المشرع العماني في القانون البحري رقم 2023/19م في المادة (67) الذي نصّ على أنه "يقع الحجز التحفظي على السفينة وفاءً لدين بحري؛ وذلك بقرار من المحكمة المختصة، ويُعدّ الدين بحرياً إذا نشأ عن أحد الأسباب المذكورة في المادة.

- لم تتناول الاتفاقيات الدولية الحجز التنفيذي على السفينة؛ إذ يتم هذا النوع من الحجز وفقاً لإجراءات قانونية تتخذها الجهات القضائية في كل دولة، وتكاد هذه الإجراءات تتطابق في معظم القوانين البحرية العربية.

- يعكس القانون البحري العماني التمييز بين ملكية السفينة وإدارتها في تحديد الالتزامات المالية؛ إذ يضمن عدم خضوع أصول مالك السفينة للحجز بسبب أخطاء أو التزامات المستأجرين.

- تُوجد موافقة بين القانون البحري العماني والاتفاقيات الدولية؛ ما يُعزّز قدرة سلطنة عُمان على تنظيم قطاع الملاحة البحرية بما يتوافق مع المعايير الدولية، مع الحفاظ على سيادتها في إصدار التشريعات التنظيمية بما يتوافق مع مصالحها الوطنية.

- يجوز للدائن أن يستصدر بعريضة أمراً من قاضي التنفيذ للترخيص لمحضر التنفيذ دخول السفينة للحصول على البيانات اللازمة لوصفها وتحديد مشتملاتها، ولا يجوز التظلم من هذا الأمر.

- لم يتطرق القانون البحري العماني إلى نسبة إنقاص الثمن الأساس واستناده إلى قانون الإجراءات المدنية والتجارية.

ثانيًا: التوصيات

- يوصي الباحث المُشرّع العُماني بإلغاء عبارة في تعريف السفينة هي "أن لا يقل طولها عن (٢٤) أربع وعشرين مترًا" لكونه أخرج العديد من السفن التي تخضع للقانون البحري العُماني، حيث إن الإشارة إلى "طول السفينة لا يقل عن 24 مترًا" تعكس منظورًا تقنيًا محدّدًا.
- يوصي الباحث باستحداث نصّ خاص صريح في القانون البحري العُماني يُجيز لقاضي التنفيذ إصدار أمر على عريضة لدخول محضر التنفيذ السفينة قبل إجراءات البدء في التنفيذ.
- يوصي الباحث باستحداث نصّ خاص صريح في القانون البحري العُماني يُجيز لقاضي التنفيذ إصدار لأمر الحجز على ثمار وإيرادات السفينة.
- يوصي الباحث بإضافة "القروض البحرية" إلى قائمة الديون البحرية.
- يوصي الباحث بتعديل المدة القانونية في المادة (74) من القانون البحري العُماني عبارة "ومرور (٥) خمسة أيام عمل"؛ لتكون وفق القواعد العامة لقانون الإجراءات المدنية والتجارية وذلك بعد مرور (7) خمسة أيام عمل لما لها من خطر البدء في إجراءات التنفيذ.
- يوصي الباحث بتعديل نسبة مبلغ الكفالة المصرفية في المادة (78) من القانون البحري العُماني عبارة "مبلغ يعادل (10%) عشرة بالمائة"، من الثمن الافتتاحي للمزايدة إلى تقديم كفالة مصرفية بمبلغ يعادل (5%) خمسة بالمائة؛ وذلك لتشجيع المستثمرين في الدخول في المزايدة.
- يوصي الباحث بإضافة نصّ مادة تُجيز تفعيل المزايدة الإلكترونية بحضور محضر التنفيذ وإشراف قاضي التنفيذ في عملية البيع وذلك لجلب المستثمرين وتسهيل عملية الدخول في المزايدة، ودقة البيانات والمعلومات.
- يوصي الباحث بإضافة نصّ مادة بتحديد ثمن افتتاحًا جديدًا يكون أقل من الثمن الأول إذا لم يقدّم عطاءً في اليوم المعين للبيع بالمزايدة بنسبة (5%)؛ بدلًا من اللجوء إلى القواعد العامة في قانون الإجراءات المدنية والتجارية من إنقاص عشر الثمن المقرر، لما قد تُسبّبه من ضررٍ للمدين.

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: القرآن الكريم

ثانياً: المراجع العامة

1. أحمد حسني؛ رفعت فخري، موسوعة القضاء والفقه للدول العربية، القسم الثاني، منشأة المعارف، جلال حزي وشركاه، الإسكندرية، 2007م.
2. عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 في ضوء الفقه والقضاء والتشريع، دار الكتب والدراسات العربية، الإسكندرية، 2018م.
3. علي أبو عطية هيكمل، أصول التنفيذ الجبري في قانون الإجراءات المدنية والتجارية العُماني، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2012م.
4. علي أبو عطية هيكمل، شرح قانون الإجراءات المدنية والتجارية العُماني، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2012م.
5. علي حسن يونس، موسوعة القضاء والفقه للدول العربية، ط1، دار المعارف بالإسكندرية، 2012م.

ثانياً: المراجع خاصة

6. أحمد محمود حسني، قضاء النقض البحري، ط4، منشأة المعارف، جلال حزي وشركاه، الإسكندرية، 2007م.
7. إيمان فتحي حسن الجميل، النظام القانوني للسفينة، ط1، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2010م.
8. عادل بن علي المقدادي، القانون البحري الجديد وفقاً للقانون رقم 2023/19م، مكتبة الدراسات العربية، 2024م.
9. عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، ط1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007م.
10. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، ط1، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، المنصورة، 2011م.

11. علاء الدين زكى، المسؤولية الجنائية لرُبَّان السفينة في القانون البحري: دراسة مقارنة، ط1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2014م.
12. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987م.
13. كمال حمدي، القانون البحري، ط3، منشأة المعارف جلال حزي وشركاه، الإسكندرية، 2007م.
14. لطيف جبر كومانى، القانون البحري - السفينة - أشخاص الملاحة - النقل - البيوع - التأمين، ط2، الإصدار الثالث، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع ودار الثقافة للنشر والتوزيع، عمَّان، الأردن، 2003م.
15. محمد عبد الفتاح ترك، الحجز على السفينة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2005م.
16. محمود شحماط، القانون البحري الجزائري، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2010م.
17. مصطفى كمال طه، القانون البحري مقدمة - السفينة - أشخاص الملاحة البحرية - النقل البحري - الحوادث البحرية - التأمين البحري، مؤسسة الثقافة الجامعية، الإسكندرية، 1980م.
18. مصطفى كمال طه، القانون البحري، ط1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007م.
19. مصطفى كمال طه؛ وائل أنور بندق، التوحيد الدولي للقانون البحري، ط1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007م.
20. نجم عبود مهدي السامرائي، القانون البحري وفقاً للقانون العُماني والاتفاقيات الدولية، ط1، دار الكتاب الجامعي، العين، 2021م.
21. هاشم رمضان الجزائري؛ عبد العزيز خميس الشامسي، الوسيط في شرح القانون التجاري البحري لدولة الإمارات العربية المتحدة، ط1، عالم المكتب الحديث للنشر والتوزيع، الإمارات، 2009م.
22. وليد علي ماهر، القانون البحري وفقاً لأحكام القانون العُماني، دار الكتب القانونية، مصر، 2016م.

ثالثاً: الرسائل العلمية

23.مرابط صارة؛ معزيوه ليديا، الحجز على السفن في التشريع الجزائري، جامعة عبد الرحمان ميرة، الجزائر، 2019م.

24.بن حمو فتح الدين، الحجز على السفن في التشريع الجزائري، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، الجزائر، 2017م.

25.دواخة نادية؛ بودبوز آمنة، الحجز التحفظي على السفينة في ظل القانون الجزائري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 8 ماي 1945 قالمة، 2015، 2016م.

26.بورجي رانية، 2021، 2022، الحجز التحفظي على السفن في ظل القانون الجزائري.

27.إيمان بوليفة؛ هناء بوعروة، الحجز التحفظي على السفينة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، الجزائر، 2018.

28.مباركي سهيلة؛ مخلوفي صبرينة، الحجز التحفظي على السفن في القانون الجزائري، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري تيري وزو، الجزائر، 2013م.

29.بوشخيمة آية؛ طابع هديل، النظام القانوني للسفينة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 8 ماي 1945 قالمة، 2023م.

30.هالة مالك علي الشامي، إجراءات وضوابط الحجز على السفينة: دراسة مقارنة، كلية القانون، جامعة النيلين، السودان، 2019م.

رابعاً: الدوريات

31.أحمد جمعان محمد المالكي، إجراءات الحجز التحفظي على السفن في النظام السعودي: دراسة مقارنة بالقانون المصري، مجلة الشريعة والقانون، جامعة الملك عبد العزيز، المملكة العربية السعودية، 2019.

32.حفيظة السيد الحداد، مجلة الدراسات القانونية، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2004م.

33. خالد رضوان السمامعة، أحكام الحجز التحفظي على السفينة في القانون الأردني: دراسة تحليلية، مجلة الآداب والعلوم الاجتماعية، جامعة السلطان قابوس، سلطنة عُمان، 2015.

34. زهدوز كوثر؛ فنينخ عبد القادر، الحجز التحفظي على السفن في التشريع الجزائري والمواثيق الدولية، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية، المجلد 57، العدد 2، 2020.

35. فهد بن حمود النايف الحقباني، الحجز التحفظي والتنفيذي على السفينة في النظام البحري التجاري السعودي: دراسة مقارنة بالقانون البحري المصري والمعاهدات والاتفاقيات الدولية، مجلة القانون والاقتصاد، جامعة القاهرة، مجلد (96)، عدد (2).

36. محمد محبر، الحجز على السفن، مجلة المحكمة العليا، العدد 1، 2010.

37. نجم عبود مهدي، الحجز على السفينة في القانون العُماني والاتفاقيات الدولية: دراسة تحليلية مقارنة"، مجلة جيل الأبحاث القانونية المُعَمَّقة، جامعة ظفار، العدد 21، سلطنة عُمان، 2018.

سادساً: التشريعات

38. قانون الإجراءات المدنية والتجارية العُماني، الصادر بالمرسوم السلطاني رقم (29 / 2002)، نُشِرَ في الجريدة الرسمية رقم (715) بتاريخ 2002/3/17م.

39. القانون البحري العُماني الصادر بالمرسوم السلطاني رقم (19/ 2023)، نُشِرَ في عدد الجريدة الرسمية رقم (1487) بتاريخ 2 أبريل 2023م.

40. قانون التجارة البحري المصري رقم 8 لسنة 1990.

41. قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972.

42. قانون المعاملات المدنية العُماني، الصادر بموجب المرسوم السلطاني رقم (29 / 2013)، نُشِرَ في الجريدة الرسمية رقم (1012) بتاريخ 2013 / 5 / 12م.

43. النظام البحري التجاري السعودي لسنة 1440هـ، الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/33) وقرار مجلس الوزراء رقم (197) بتاريخ 4/4/1440هـ.

سابعًا: الاتفاقيات الدولية

44. اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالحجز التحفظي على السفن؛ الموقعة بتاريخ 10 مايو 1952م.

45. اتفاقية جنيف الخاصة بالحجز التحفظي على السفن؛ الموقعة بتاريخ 12 مارس 1999م.

تم بحمد الله

قائمة المحتويات

الصفحة	الموضوع
أ	الإجازة
ب	الآية الكريمة
ج	إقرار الباحث
د	الإهداء
هـ	شكر وتقدير
و	ملخص الرسالة باللغة العربية
ز	ملخص الرسالة باللغة الإنجليزية
1	أولاً: المقدمة
3	ثانياً: أهمية الدراسة
3	ثالثاً: أهداف الدراسة
4	رابعاً: مشكلة الدراسة
4	خامساً: أسئلة الدراسة
4	سادساً: منهجية الدراسة
5	سابعاً: الدراسات السابقة
7	ثامناً: خطة الدراسة
45-8	الفصل الأول: أوجه التشابه بين الحجز التحفظي والحجز التنفيذي على السفينة
9	المبحث الأول: محل الحجز: اكتساب صفة السفينة
9	المطلب الأول: مفهوم السفينة
10	الفرع الأول: تعريف السفينة
14	الفرع الثاني: الطبيعة القانونية للسفينة
17	المطلب الثاني: نطاق تطبيق الحجز البحرية (السفن محل الحجز)
18	الفرع الأول: السفن التي يجوز الحجز عليها
24	الفرع الثاني: السفن التي لا يجوز الحجز عليها
82	المبحث الثاني: الشروط المتعلقة بالدين سبب الحجز على السفينة
29	المطلب الأول: النطاق الإيجابي للديون سبب الحجز على السفينة
30	الفرع الأول: الديون الشخصية

الصفحة	الموضوع
37	الفرع الثاني: الديون العينية
40	المطلب الثاني: النطاق السلبي للديون سبب الحجز على السفينة
40	الفرع الأول: التحفظات وفق المعاهدات
43	الفرع الثاني: مبدأ عدم جواز تكرار أو تعدد الحجز بسبب الدين البحري
47-46	الفصل الثاني: أوجه الاختلاف بين الحجز التحفظي والحجز التنفيذي على السفينة
47	المبحث الأول: اختلاف إجراءات الحجز
49	المطلب الأول: إجراءات الحجز التحفظي على السفينة
49	الفرع الأول: استصدار امر توقيع الحجز
54	الفرع الثاني: السلطة المخولة باستصدار امر توقيع الحجز
58	المطلب الثاني: إجراءات الحجز التنفيذي على السفينة
59	الفرع الأول: إجراءات استصدار أمر الحجز التنفيذي على السفينة
63	الفرع الثاني: الإنذار الرسمي بأمر الحجز وضع السفينة تحت يد القضاء
66	المبحث الثاني: آثار توقيع الحجز
67	المطلب الأول: آثار توقيع الحجز التحفظي على السفينة
67	الفرع الأول: منع السفينة من مغادرة الميناء
71	الفرع الثاني: سبل رفع الحجز التحفظي
75	المطلب الثاني: آثار توقيع الحجز التنفيذي على السفينة
76	الفرع الأول: البيع الجبري
80	الفرع الثاني: رفع الحجز التنفيذي على السفينة
86-84	الخاتمة
84	أولاً: النتائج
86	ثانياً: التوصيات
91-87	قائمة المصادر والمراجع