

**الأثار المترتبة على حجز السفينة تحفظيا
وفقا للأنظمة السعودية**

د. حسين الغشامي

أستاذ مساعد- كلية الحقوق- جامعة دار العلوم- المملكة العربية السعودية

الآثار المترتبة على حجز السفينة تحفظيا وفقا للأنظمة السعودية

د. حسين الغشامي

شكر وتقدير

أنتقدم بأسمى آيات الشكر والتقدير لعمادة الدراسات العليا بجامعة دار العلوم على دعم هذا البحث.

الملخص:

تناولت في هذه الدراسة الآثار المترتبة على حجز السفينة تحفظيا وفقا للأنظمة السعودية، بهدف بيان الأحكام النظامية المتعلقة بموضوع الدراسة.

وقد بينت من خلال هذه الدراسة ماهية الحجز التحفظي، والشروط الواجب توافرها لإيقاع الحجز على السفينة، وإجراءات إيقاع الحجز التحفظي، وكذلك الآثار المترتبة على حجز السفينة تحفظيا، إبتداء من منع السفينة من المغادرة، ونطاق نفاذ التصرفات الواردة عليها، وكذلك الآثار المترتبة على حجز السفينة على الميناء الذي ترسو به السفينة. وصولاً إلى بيان المسؤولية عن توقيع حجزاً تعسفياً على السفينة.

وقد أنتهت هذه الدراسة إلى العديد من النتائج والتوصيات لعل أهمها أنه وعلى الرغم من حداثة النظام البحري التجاري السعودي وشمول أحكامه، إلا أن هناك بعض الفراغات القانونية التي يتعين تداركها لضمان تحقيق توازن فعلي بين حماية مصالح الدائن وحماية مصالح المدين.

حيث لم يتناول النظام كل إجراءات الحجز التحفظي وكل الضمانات المخولة للمدين، كما لم يتطرق للحجز على السفينة المتأهبة للسفر ولا إلى حالات تكرار الحجز وتعدده.

كما أنه لم يرد في النظام ما يشير إلى سلطات ومسؤوليات سلطات الميناء بخصوص السفينة المحجوزة تحفظيا، ولا إلى وجوب أو كيفية تعيين حارس قضائي على السفينة المحجوزة تحفظيا.

مما يدعونا لدعوة المنظم للتدخل لمعالجة ذلك بنصوص صريحة نظرا لأهمية الحجز التحفظي وما يترتب من آثار.

Abstract:

This study dealt with the effects of the preventive arrest of the ship through the rules of Saudi Laws. This research paper aims to

analyze the texts of the Suadi laws related to the subject matter of the study in order to highlight the strengths and weaknesses in relation to the subject matter.

Through this study, it was shown what the Provisional seizure is, the conditions that must be met for the seizure of the ship, the procedures for the precautionary seizure, as well as the effects of the precautionary seizure of the ship, starting from preventing the ship from leaving, and the scope of enforcement of the actions contained on it, as well as the effects of seizing the ship at the port where the ship is docked. All the way to the statement of responsibility for signing an arbitrary seizure on the ship.

Finally, the researcher suggests several recommendations, which may contribute, to the enactment of laws in a more accurate manner.

مقدمة:

الحجز هو ضبط للمال ووضعه تحت يد القضاء وذلك بقصد منع صاحبه من التصرف فيه تصرفا يضر بحقوق من أوقع الحجز عليه من الدائنين. ولما كانت السفينة من أهم عناصر الذمة المالية للمجهز، فإنها تدخل في الضمان العام لدائنيه، ومن ثم يجوز لهم مباشرة إجراءات الحجز عليها إذا لم يوف المجهز بديونه طواعية.

ويخضع الحجز على السفينة، سواء أكان حجرا تحفظيا أم تنفيذيا لقواعد خاصة تختلف إلى حد كبير عن القواعد العامة للحجز على سائر المنقولات.

وإذا كان الحجز التحفظي على السفينة؛ يمثل وسيلة احترازية فاعلة، يتمكن من خلالها أصحاب الحقوق من الحصول على حقوقهم، غير أن هذا الحجز يرتب عدة آثار، منها ما يتعلق بمنع السفينة من المغادرة، ونفاذ التصرفات التي ترد عليها، ومنها ما يتعلق بميناء الدولة التي ترسو فيه السفينة، وأخيراً المسؤولية عن توقيع حجز تعسفي على السفينة.

في المقابل؛ ونظراً لخطورة منع السفينة من الإبحار أياً كانت أسباب الحجز التحفظي، كان من اللازم مراعاة صاحب السفينة بالزام طالب الحجز التحفظي بإيداع كفالة مناسبة تقرها المحكمة مصدرة أمر الحجز، يمكن الرجوع إليها في حال الغاء الحجز التحفظي، لتعويض صاحب السفينة عن الأضرار التي أصابته نتيجة لقرار حجز السفينة.

يخضع الحجز على السفينة لقواعد خاصة منظمة في القانون البحري والاتفاقيات الدولية، إلى جانب القواعد العامة الواردة في نظام التنفيذ^(١)، ففي المملكة العربية السعودية صدر النظام البحري التجاري السعودي بموجب المرسوم الملكي رقم (م/٣٣) بتاريخ ٥/٤/١٤٤٠هـ^(٢)، والذي تناول الحجز على السفينة في المواد (٧٤-٨٤)، وصدرت العديد من الاتفاقيات الدولية التي تناولت الحجز على السفينة منها اتفاقية بروكسل للحجز التحفظي لعام ١٩٥٢^(٣)، واتفاقية جنيف للحجز على السفينة لعام ١٩٩٩^(٤).

ويحتل موضوع الآثار المترتبة على الحجز على السفينة أهمية كبيرة من الناحية العملية، كون الحجز على السفينة يعد من أهم الاجراءات القانونية التي تخول الدائن المحافظة على حقوقه.

ورغم صدور النظام البحري التجاري السعودي بالمرسوم الملكي رقم م/٣٣ وتاريخ ٥/٤/١٤٤٠هـ؛ حيث تعرض في المواد من ٧٤-٨٤ للحجز على السفينة إلا أن هذا النظام يثير العديد من التساؤلات والتي سوف نتعرض لها في حينه خلال هذا البحث لنتثبت عما كان النظام الجديد قد حقق توازناً مرضياً بين مصلحة الحاجز والمحجوز عليه.

(١) نظام التنفيذ السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٥٣ بتاريخ ١٣/٨/١٤٣٣ هجرية.

(٢) النظام البحري التجاري السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/٣٣) وتاريخ ٥/٤/١٤٤٠هـ.

(٣) تتكون الاتفاقية من (١٨) مادة، تناولت المادة الأولى منها توضيحاً لبعض المصطلحات وخاص ما يتعلق بالمطالبات البحرية، والحالات التي يجوز له طلب حجز السفينة، وأجازت المادة الخامسة للمحكمة التي تم في نطاق ولايتها الحجز على السفينة بالافراج عن السفينة عند تقديم الكفالة الكافية، ووفقاً لما جاء في المادة (٨) تنطبق أحكام الاتفاقية على أية سفينة ترفع علم دولة متعاقدة داخل نطاق ولاية أية دولة متعاقدة. انظر نجم عبود مهدي، الحجز على السفينة في القانون العماني والاتفاقيات الدولية، مجلة جيل الابحاث المعمقة، الجزائر، العدد الثالث، ٢٠١٨، ص ١١٧.

(٤) اشتملت الاتفاقية على (١٧) مادة، وبالرغم من تقلص عدد المواد في معاهدة جنيف إلا أنها تعتبر أكثر وضوحاً وتفصيلاً وقامت بسد ثغرات التي تضمنتها اتفاقية بروكسل، وقد أجابت اتفاقية جنيف عن الكثير من الأسئلة التي شغلت العديد من المهتمين بهذا المجال طوال فترة تطبيق معاهدة بروكسل التي قاربت نصف قرن. وتناولت المعاهدة الموضوعات المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن حيث شملت موادها على بيان التعاريف وتحديد سلطات الحجز المختصة والكيفية القانونية التي يمكن ممارسة حق الحجز وفقاً لها، وإجراءات رفع الحجز، وضوابط حق إعادة الحجز، وبيان نطاق تطبيق الاتفاقية وغيرها من الموضوعات. انظر نجم عبود مهدي، الحجز على السفينة في القانون العماني والاتفاقيات الدولية، مجلة جيل الابحاث المعمقة، الجزائر، العدد الثالث، ٢٠١٨، ص ١١٧..

مشكلة الدراسة:

مع صدور النظام البحري التجاري السعودي والذي دخل حيز التنفيذ بتاريخ ٢٠١٩/١/٤، والذي حرص المنظم فيه على تناول الحجز على السفينة لحماية حق الضمان العام الذي يتمتع به الدائن على أموال مدينه، ونظرا لأهمية السفينة في النشاط الاقتصادي، فمن الواجب تحقيق التوازن والتوافق بين المصالح المتضاربة للدائن والمدين والغير مما يثير العديد من التساؤلات:

مدى فاعلية أحكام الحجز على السفينة في ضمان حقوق الاطراف المرتبطة بهذا الاجراء؟ إلى أي مدى وفق المنظم السعودي في إقامة الموازنة بين حق الدائن في ضمان حقه وبين حماية المدين؟

هل وضع المنظم السعودي اجراءات قانونية كفيلة لمواجهة الظروف والاحتمالات الواردة عند توقيع الحجز على السفينة حتى لا نصل لمرحلة الانسداد والفراغ التنظيمي؟ ووللجابة على هذه التساؤلات لا بد من تحليل الآثار القانونية المترتبة على الحجز على السفينة في ظل النظام البحري التجاري السعودي وكذا القواعد العامة للحجز في الانظمة ذات العلاقة.

منهجية البحث:

ستعتمد هذه الدراسة على المنهج التحليلي من خلال تحليل النصوص القانونية المرتبطة بموضوع الدراسة في النظام البحري التجاري السعودي والانظمة ذات العلاقة مع الاستعانة بالأراء الفقهية ذات العلاقة بالموضوع.

أهداف البحث:

تهدف هذه الدراسة إلى تناول الآثار المترتبة على حجز السفينة في النظام السعودي، وذلك بهدف معرفة الأحكام النظامية وتدارك النقص والقصور في النصوص النظامية المتعلقة بموضوع الدراسة أن وجد.

خطة البحث:

فى ضوء ما تقدم سوف نقسم هذا البحث خمسة مباحث:

المبحث الأول: ماهية الحجز التحفظي على السفينة وشروطه

المبحث الثاني: أثر الحجز التحفظي على حركة السفينة

المبحث الثالث: أثر الحجز التحفظي على نفاذ التصرفات على السفينة

المبحث الرابع: أثر الحجز التحفظي على الميناء الذي ترسو فيه السفينة

المبحث الخامس: المسؤولية عن توقيع حجز تعسفي على السفينة

المبحث الأول

ماهية الحجز التحفظي على السفينة وشروطه

يقع الحجز التحفظي على السفن التي لا يملك الدائنين سنداً تنفيذياً للتنفيذ ضدها وقد نصت المادة الرابعة والسبعون من النظام البحري التجاري السعودي على أنه: يكون الحجز التحفظي على السفينة بأمر قضائي من المحكمة المختصة، ويحرر محضر بذلك، ولا يوقع هذا الحجز إلا وفاء لدين بحري.

وتزداد أهمية الحجز التحفظي بالنسبة للسفن الأجنبية خاصة في حالات التصادم البحري التي يخشى معها هروب السفن الصادمة تاركة السفينة المصدومه ضحية ورائها، لذا يلجأ ملاك السفينة وغيرهم من الدائنين بديون تجارية بتوقيع الحجز التحفظي بغية تكبيل السفينة وعدم خروجها من الميناء قبل دفع التعويضات الواجبة عليها، أو إجبارها على تقديم كفالة، لأن السفينة التي تغادر الميناء قد لا تعود إليه مرة أخرى، الأمر الذي يدع الدائنين بين خيارين أحلاهما مر، وهي التضحية بمبلغ التعويض، أو الملاحقة القضائية الدولية التي تكتنفها صعوبات جمة^(٥).

ويوقع الحجز التحفظي لكثير من الديون منها ضمان حق ملاك البضائع في التعويض الناشئ عن عدم تسلمهم البضائع المشحونه في ميناء الوصول، أو ضماناً لمستحقات الوكيل البحري الناشئة عن ثمن خدمات التموين التي قدمها للسفينة في أحد الموانئ^(٦).

المطلب الأول

تعريف الحجز التحفظي على السفينة

الحجز التحفظي هو إجراء قضائي مستعجل يستهدف منع السفينة من السفر حفاظاً على ضمان الدائن في استيفاء حقه^(٧)، ويهدف إلى إجبار مالك السفينة على تقديم كفالة

^(٥) مسعود يونس عطا، الشرح الوافي للنظام البحري التجاري السعودي، دار الاجادة، الرياض، ٢٠٢٠، ص ١٠٤.

^(٦) محمد بهجت قايد، الحجز التحفظي على السفن، دراسة مقارنة، جامعة الملك سعود، كلية العلوم الادارية، مركز البحوث، ١٩٨٨، ص ٣.

^(٧) خالد رضوان السمامعة وأنيس منصور المنصور، أحكام الحجز التحفظي على السفينة في القانون الأردني، مجلة الآداب والعلوم الاجتماعية، جامعة السلطان قابوس، ص ٣١٨.

بالدين المدعى به وينتهي الأمر بإطلاق سراح السفينة إذ يندر أن تباع سفينة جبراً لأن المجهز يسارع إلى الوفاء بالدين من أمواله الأخرى^(٨).

وعرف البعض الحجز التحفظي على السفينة بأنه منع السفينة من السفر خشية قيام المجهز بتفريتها، ويلجأ إليه الدائن الذي ليس بيده سند تنفيذي^(٩).

وقد عرفت الفقرة الثانية من المادة الأولى من معاهدة بروكسل لسنة ١٩٥٢م الخاصة بتوحيد بعض قواعد الحجز التحفظي على السفن البحرية، الحجز التحفظي على السفينة بأنه "احتجاز السفينة بإجراء قضائي ضماناً لمطالبة بحرية، ولكنه لا يشمل الاستيلاء على السفينة تنفيذاً لحكم قضائي أو امتثالاً له"، وكذلك عرفت الفقرة الثانية من المادة الأولى من اتفاقية جنيف لعام ١٩٩٩م الحجز التحفظي على السفينة بأنه: يعني أي توقيف للسفينة أو تقييد لنقلها بأمر من محكمة ضماناً لمطالبة بحرية.

المطلب الثاني

شروط الحجز التحفظي على السفينة

إن طلب إيقاع الحجز التحفظي على السفينة يشترط أن تتوافر فيه شروط معينة، شروط عامة لا تختلف بالنسبة لكل الأموال محل الحجز، وهي أن يكون الدين محقق ظاهر الوجود وحال الأداء، حيث تنص المادة الثامنة والعشرون من نظام التنفيذ السعودي على أنه: "لا يوقع الحجز التحفظي... إلا اقتضاء لحق ظاهر الوجود، وحال الأداء".

وبالإضافة إلى الشروط العامة هناك شروط خاصة بالسفينة محل الحجز، وسوف يتم بيان هذه الشروط الخاصة كالتالي:

الشرط الأول: أن يكون الدين المطلوب الحجز على السفينة من أجله ديناً بحرياً

كي يتم إيقاع الحجز التحفظي على السفينة فإنه يشترط أن يكون الدين المطلوب الحجز على السفينة من أجله ديناً بحرياً، وقد عدت المادة الخامسة والسبعون من النظام البحري التجاري السعودي الديون البحرية بقولها: **يعد الدين بحرياً إذا نشأ عن أحد الأسباب الآتية:**

١- الأضرار التي تحدثها السفينة بسبب التصادم، أو التلوث أو غيرها من الحوادث البحرية المماثلة.

(٨) إيمان الجميل، النظام القانوني للسفينة، الوفاء القانونية، الاسكندرية، ٢٠١٠، ص ٢٣٥.

(٩) أحمد جمعان المالكي، اجراءات الحجز التحفظي على السفن في النظام السعودي، كلية الادارة والاقتصاد، جامعة الملك عبدالعزيز، ص ٢٩١٧..

- ٢- الخسارة في الأرواح البشرية أو الإصابات البدنية التي تسببها السفينة أو التي تنشأ عن استغلالها.
- ٣- العقود الخاصة باستعمال السفينة أو استئجارها.
- ٤- العقود الخاصة بنقل البضائع بموجب عقد إيجار، أو وثيقة شحن.
- ٥- هلاك البضائع والأمتعة التي تنقلها السفينة، أو تلفها.
- ٦- الإنقاذ.
- ٧- الخسائر البحرية المشتركة.
- ٨- قَطْر السفينة.
- ٩- الإرشاد.
- ١٠- توريد مواد أو أدوات لازمة لاستغلال السفينة أو لصيانتها.
- ١١- بناء السفينة، أو إصلاحها، أو تجهيزها، ومصاريف وجودها في الأحواض.
- ١٢- أجور الربان، والضباط، والبحارة، والوكلاء البحريين.
- ١٣- المبالغ التي ينفقها الربان، أو الشاحنون، أو المستأجرون، أو الوكلاء البحريون، لحساب السفينة أو لحساب مالكيها.
- ١٤- المنازعة في ملكية السفينة.
- ١٥- المنازعة في ملكية سفينة على الشيوخ، أو في حيازتها، أو في استغلالها، أو في حقوق المالكين على الشيوخ على المبالغ الناتجة عن الاستغلال.
- ١٦- الرهن البحري.
- ١٧- رسوم الموانئ والممرات المائية وأجورها.
- ١٨- التأمين على السفينة.
- ١٩- مصروفات انتشارال حطام السفينة أو البضائع ورفعها وإزالتها.

الشرط الثاني: السفن التي يجوز توقيع الحجز عليها

يشترط لايقاع الحجز التحفظي على السفينة أن يقع على السفينة التي يتعلق بها الدين أو على أية سفينة أخرى يملكها المدين إذا كانت هذه السفينة الأخرى مملوكة له وقت نشوء الدين شريطة أن تثبت له ملكيتها وقت نشوء الدين وتظل له الملكية حتى توقيع الحجز، أما إذا كان المدين قد امتلك السفينة بعد نشوء الدين أو تصرف فيها بالبيع قبل وقوع الحجز فلا يحق للدائن توقيع الحجز عليها، وعلة ذلك أن السفن التي

يملكها المدين وقت نشأة الدين هي التي تمثل الضمان العام لدائنيه^(١٠)، أما السفن التي يملكها بعد نشأة الدين فلا تكون ضامنة للدائنين السابقة ديونهم على تملكها ، ولا شك أن هذه القاعدة تنطوي على تيسير كبير على الدائن وتوسعة لضمانه بتمكينه من توقيع الحجر على كل السفن المملوكة للمدين وقت نشوء الدين، وليس فقط على السفينه التي تعلق بها الحجز^(١١)، وقد نصت على ذلك المادة السادسة والسبعون من النظام البحري التجاري السعودي حيث جاء فيها ما يلي: "على لكل من يتمسك بأحد الديون الناشئة عن الأسباب المذكورة في المادة (الخامسة والسبعين) أن يحجز على السفينة التي يتعلق بها الدين أو على أي سفينة أخرى يملكها المدين إذا كانت مملوكة له وقت تقديم طلب الحجز على السفينة.

ومع ذلك لا يجوز الحجز على غير السفينة التي يتعلق بها الدين إذا كان هذا الدين من الديون المنصوص عليها في الفقرات (١٤) و(١٥) و(١٦) من المادة (الخامسة والسبعين) من النظام".

كما اجاز المنظم السعودي في المادة السابعة والسبعون من النظام البحري التجاري الحجز على السفن المستأجرة ضماناً للحقوق البحرية، حيث نصت على أنه:"
١- إذا كان مستأجر السفينة يتولى إدارتها الملاحية، وكان وحده مسؤولاً عن أي دين بحري متعلق بها، جاز للدائن توقيع الحجز على هذه السفينة أو على أي سفينة أخرى مملوكة للمستأجر، ولا يجوز توقيع الحجز على أي سفينة أخرى للمالك المؤجر بمقتضى ذلك الدين البحري.

٢- تسري أحكام الفقرة (١) من هذه المادة على جميع الحالات التي يكون فيها شخص آخر غير مالك السفينة مسؤولاً عن دين بحري".

ويثور التساؤل حول مدى جواز الحجز على السفينة المتأهبة للسفر؟

تعتبر السفينة متأهبة للسفر إذا كان قبطانها حاملاً للأوراق اللازمة للسفر وحصل على الترخيص بمغادرة الميناء^(١٢).

(١٠) عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، ٢٠٠٧م، ص ١٥٤.

مسعود يونس عطا، الشرح الوافي للنظام البحري التجاري السعودي، مرجع سابق، ص ١٠٦.

(١١) فايز نعيم رضوان، القانون البحري الاماراتي، اكااديمية شرطة دبي، ٢٠٠٨، ص ١٥٠. محمد بهجت قايد، مرجع سابق، ص ٢٣٧..

(١٢) محمد عبدالفتاح ترك، الحجز على السفينة، دار الجامعة الجديدة للنشر، ٢٠٠٥، ص ٣٨. نجم عبود، الحجز على السفينة في القانون العماني والاتفاقيات الدولية، مرجع سابق، ص ١٢١. خالد

لم يتناول النظام البحري التجاري السعودي مدى جواز الحجز على السفينة المتأهبة للسفر، علماً أن نظام المحكمة التجارية السعودي^(١٣) كان قد نص في المادة (١٧٨) من على أنه: لا يجوز ضبط السفينة المستعدة للسفر إنما يمكن ضبطها لجهة الديون الواقعة لأجل السفر المستعدة له إلا أنه مع ذلك إذا قدمت كفيلاً على إعطاء الديون المذكورة فتخلص من الضبط واستعداد السفينة للسفر يتبين بمجرد أخذ الربان أوراق مرور السفينة.

أما اتفاقية بروكسل لعام ١٩٥٢ فقد أجازت الحجز على السفينة المتأهبة للسفر^(١٤)، ومقابل هذا الجواز اشترطت الاتفاقية المذكورة أن تكون الجهة المختصة بإيقاع هذا الحجز هي المحاكم^(١٥)، ولكنها لم تتطرق إلى الإجراءات فتركتها إلى قانون الدولة. ويرجع عدم تقرير الدول لجواز الحجز التحفظي على السفينة المتأهبة للسفر في تغليب المصلحة العامة على مصلحة الحاجز الخاصة، حيث أن توقيع الحجز التحفظي في هذه الحالة من شأنه تعطيل الرحلة البحرية، وفي ذلك ضرر كبير ليس فقط على مالك السفينة بل على الأشخاص الموجودين على ظهرها في حالة ما إذا كانت تنقل أشخاص أو تأخر وصول البضائع أو فسادها، وكل ذلك يؤدي إلى مشاكل قانونية عديدة وإلى أضرار غير جيدة للاقتصاديات الوطنية ولحركة التجارة البحرية^(١٦).

وتجدر الإشارة إلى أن النظام البحري التجاري السعودي قد ساير معاهدة جنيف في استبعاد السفن الحربية، وسفن الخدمة العامة المخصصة لأغراض غير تجارية، أو تلك التي يرد في شأنها نص خاص، من تطبيق أحكامه إلا فيما يتعلق بالتصادم والإنقاذ والخسائر البحرية المشتركة^(١٧).

رضوان السامعة وأنيس منصور المنصور، أحكام الحجز التحفظي على السفينة في القانون الأردني، مرجع سابق، ص ٣٢٧.

^(١٣) نظام المحكمة التجارية الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٢ وتاريخ ١٥/١/١٣٩٠هـ.

^(١٤) المادة الثالثة من اتفاقية بروكسل المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن.

^(١٥) المادة الرابعة من اتفاقية بروكسل المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن.

^(١٦) علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ص ٢٣٤. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، ٢٠٠٩، ص ١٢٢. ذهبت بعض القوانين إلى جواز الحجز على السفن المتأهبة للسفر إذا كان الدين متعلقاً بالسفرة المزمع القيام بها. (المادة ٢٠/٨٦٠ أصول مدنية لبناني).

^(١٧) المادة الثانية من النظام البحري التجاري السعودي.

المطلب الثالث

إجراءات توقيع الحجز التحفظي

نصت المادة الرابعة والسبعون على أن: "يكون الحجز التحفظي على السفينة بأمر قضائي من المحكمة المختصة، ويحرر محضر بذلك، ولا يوقع هذا الحجز إلا وفاءً لدين بحري".

كما نصت المادة التاسعة والسبعون من النظام البحري التجاري على أن: "على الدائن أن يرفع الدعوى بالدين وبصحة الحجز أمام المحكمة المختصة التي وقع الحجز في نطاقها خلال الثمانية أيام التالية لتسليم محضر الحجز إلى الربان أو من يقوم مقامه، وإلا عُدَّ الحجز كأن لم يكن، ويحق لمجهز السفينة أو من ينبيه استصدار أمر قضائي بإلغاء الحجز".

ونصت المادة الثامنة والسبعون من النظام البحري التجاري على أن: "تسلم صورة من محضر الحجز لربان السفينة، أو لمن يقوم مقامه، وصورة ثانية للسلطة المختصة في الميناء الذي وقع فيه الحجز؛ لمنع السفينة من السفر، وثالثة لمكتب التسجيل في الميناء المذكور، على أن يبلغ هذا المكتب مكتب تسجيل السفينة للتأشير به في السجل".

وعلى ذلك يجب تسليم صورة من محضر الحجز إلى ربان السفينة أو من يقوم مقامه فيها. وصورة ثانية للجهة البحرية المختصة بالميناء الذي وقع فيه الحجز لمنع السفينة من السفر وصورة ثالثة لمكتب التسجيل بالميناء المذكور.

وإذا كانت السفينة مسجلة في المملكة قام مكتب التسجيل بالميناء الذي وقع فيه الحجز سواء أكان في داخل الدولة أم خارجها بإخطار مكتب تسجيل السفينة بالحجز للتأشير به في السجل. وحسناً فعل النظام بإيضاح تلك الإجراءات تماشياً مع أحكام معاهدة بروكسل، والاتفاقية المعدلة لها عام ١٩٩٧م، اللتان أضافتا الأمر إلى القوانين الداخلية لكل دولة.

ويثور التساؤل عن جواز تعدد الحجز لاستيفاء نفس الدين؟

لم يتعرض النظام البحري التجاري السعودي لفرضية تعدد الحجز على سفينة واحدة، وهذا خلافا لاتفاقية جنيف لسنة ١٩٩٩ والتي نصت في المادة الخامسة منها على أنه: "إذا سبق حجز السفينة في أي دولة ثم رفع الحجز عنها، أو سبق تقديم ضمان بشأن تلك السفينة لكفالة مطلوبة بحرية، فلا يعاد حجز تلك السفينة أو يحجز عليها بشأن نفس المطالبة البحرية إلا إذا كانت طبيعة أو مقدار الضمان المتعلق بتلك

السفينة والسابق تقديمه بشأن نفس المطالبة غير كاف، بشرط ألا يتجاوز المقدار الكلي للضمان قيمة السفينة، أو إذا كان الشخص الذي سبق أن قدم الضمان غير قادر، أو يحتمل ألا يكون قادراً، على الوفاء ببعض أو كل التزامات ذلك الشخص، أو إذا رفع الحجز عن السفينة المحجوزة أو أفرج عن الضمان السابق تقديمه إما بطلب أو موافقة من المطالب استناداً إلى أسباب معقولة، وإما لأن المطالب لم يستطع أن يتخذ خطوات معقولة تحول دون رفع الحجز أو الإفراج عن الضمان.

وعلى خلاف ما ذهب إلىه اتفاقية جنيف من اجازة تكرار الحجز في بعض الحالات، نصت الفقرة الثانية من المادة الثالثة من اتفاقية بروكسل لعام ١٩٥٢ على أنه: "لا يجوز لمدع واحد وفي نفس الدين أن يقوم بالحجز على سفينة أو يطلب تقديم كفالة أو ضمان عنها أكثر من مرة واحدة في دائرة اختصاص دولة أو أكثر من الدول المتعاقدة. وإذا وقع الحجز على سفينة أمام قضاء إحدى هذه الدول أو قدمت كفالة أو ضمان لرفع الحجز أو لتجنبه، وجب أن يرفع كل حجز لاحق آخر وقعه المدعي على هذه السفينة أو على أية سفينة أخرى مملوكة للمالك نفسه بسبب نفس الدين البحري. وتأمّر المحكمة بالإفراج عن السفينة ما لم يثبت المدعي للمحكمة ابراء الضمان أو الكفيل نهائياً قبل توقيع الحجز اللاحق أو وجود سبب آخر يبىر بقاء الحجز". وتهدف اتفاقية بروكسل إلى عدم اساءة الدائن لحقه في الحجز على السفينة وذلك بايقاع الحجز عليها أكثر من مرة.

المبحث الثاني

أثر الحجز التحفظي على حركة السفينة

أن الاثر المباشر الذي يرتبه الحجز التحفظي على السفينة يتمثل في منعها من مغادرة الميناء الذي تم فيه إحتجازها، حيث تباشر سلطات الميناء المختصة إجراءات المنع التي تم اختيارها بصورة محضر الحجز التحفظي^(١٨).

وما يرتبه ذلك من ردود فعل مختلفة لدى كل من طرفيه بحيث يسعى المدين المحجوز عليه جاهداً للتوصل إلى رفع الحجز والإفراج عن السفينة في حين يسعى الدائن في ذات الوقت إلى الحصول على حكم قضائي يمكنه من استيفاء الحق المدعي به^(١٩).

(١٨) محمود مختار أحمد بريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٩، ص ١٧٢.

(١٩) عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص ١٥٦.

بعد صدور الأمر بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة فإنه يمتنع قانونا على تلك السفينة مغادرة الميناء الذي تم إحتجازها فيه، وعليه فإنه يقع على عاتق السلطات المختصة بالميناء بمجرد إخطارها رسميا بذلك إتخاذ كافة الإجراءات الضرورية لمنع السفينة من مغادره الميناء الذي وقع فيه الحجز التحفظي، وهو ما نصت عليه المادة (٧٨) من النظام البحري التجاري السعودي: "تسلم صورة من محضر الحجز لربان السفينة، أو لمن يقوم مقامه، وصورة ثانية للسلطة المختصة في الميناء الذي وقع فيه الحجز؛ لمنع السفينة من السفر، وثالثة لمكتب التسجيل في الميناء المذكور، على أن يبلغ هذا المكتب مكتب تسجيل السفينة للتأشير به في السجل". ويعتبر منع السفينة من مغادره الميناء ما هو إلا مقدمه للتنفيذ عليها بعد صدور حكم نهائي بصحة الدين^(٢٠).

ويعتبر الحجز التحفظي ضبطا للسفينة المحجوز عليها ووضعا تحت يد القضاء لمنع المالك من التصرف فيها تصرفا يضر بحق الحاجز. وقد عرفته اتفاقية بروكسل الصادرة في عام ١٩٥٢م بأنه "منع السفينة من التّحرك بإذن السلّطة القضائيّة المختصة ضمّاناً لدين بحري...،^(٢١). وكذلك جاء في اتفاقية جنيف لسنة ١٩٩٩م أن "الحجز يعني أي توقيف أو فرض قيود على السفينة بأمر من المحكمة ضمّاناً لمطالبة بحرية...^(٢٢)، ولا يلزم لوقوع الحجز التّحفظي أن يكون بيد الدائن سند تنفيذي، بل يكفي الحصول على إذن قضائي به، لأنّ الهدف منه التّحفظ على المال المحجوز، كما أنه لا يشترط اتخاذ مقدمات التّنفيد، لأنّ الغاية منه مفاجأة المدين خشية تهريب أمواله، أو التّصرف فيها"^(٢٣). وقد أكدت اتفاقية بروكسل على أنّه: "لا يجوز الحجز على السفينة إلا بإذن من المحكمة، أو من السلّطات القضائيّة المختصّة في الدّول المتعاقدة التي يجري فيها توقيع الحجز...،^(٢٤). وهذا ما نصّت عليه المادة (٧٤) من النظام البحري السعودي لعام ١٤٤٠هـ بقولها "يكون الحجز التحفظي على السفينة بأمر

^(٢٠) زكي زكي الشعراوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٨، ص ٣٧٤.

^(٢١) المادة الأولى من اتفاقية بروكسل المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن.

^(٢٢) المادة الثانية من اتفاقية جنيف للحجز على السفينة.

^(٢٣) نجم عبود مهدي، الحجز على السفينة في القانون العماني والاتفاقيات الدوليّة، مجلة جيل الأبحاث

القانونية المعمقة، الجزائر، العدد الثالث، ٢٠١٨م، ص ١١٥..

^(٢٤) المادة الرابعة من اتفاقية بروكسل المتعلقة بالحجز التحفظي.

قضائي من المحكمة المختصة، ويحرر محضر بذلك، ولا يوقع هذا الحجز إلا وفاءً لدين بحري^(٢٥).

وتكمن أهمية توقيف السفينة ومنعها من المغادرة حتى يتسنى للدائن الحصول على سند تنفيذي بحقه، والقيام بإجراءات الحجز التنفيذي عليها إذا لم يتم المدين بأداء ما عليه من ديون تمهيداً لبيعها واستيفاء حقه من ثمنها.

وتزداد أهمية الحجز التحفظي خاصة على السفينة الأجنبية التي قد تغادر الميناء ولا تعود إليه مرة أخرى، وكذلك في حالة التصادم البحري التي يخشى فيها هروب السفينة مرتكبة الحادث قبل أن تقوم بالوفاء بما عليها من تعويضات، أو التزامات حين تسببها في التصادم البحري، فيتم اتخاذ إجراءات الحجز عليها للحيلولة دون فرارها حتى تدفع ديونها، أو تقدم كفالة كافية لاستيفاء هذه الديون، لذلك يجوز توقيع الحجز التحفظي في كل حالة يثبت فيها الدائن وجود مخاوف لفقد ضمان حقه، ومع ذلك يجب على طالب الحجز إثبات القرائن والظروف التي تبعث على الخشية والخوف من أن يفقد ضمان حقه لدى المدين، ويخضع تقدير الخشية والخوف لتقدير القاضي في ضوء الظروف والملابسات^(٢٦).

ويثور التساؤل عن كيفية إيقاف السفينة ومنعها من السفر إذا رفضت الانصياع

للأوامر ولاذت بالفرار؟

لم يتناول النظام البحري التجاري السعودي حالة عدم امتثال السفينة للأوامر، إلا أن الأصل أن تقوم السلطات المعنية بالقبض على كل سفينة تكون موضوع حجز تحفظي أو توقيف تحاول الفرار أو ترفض الامتثال لأوامر السلطات المعنية بتنفيذ الحجز^(٢٧).

^(٢٥) المادة الرابعة والسبعون من النظام البحري التجاري السعودي. في نفس المعنى انظر المادة الخامسة من اتفاقية بروكسل للحجز التحفظي على السفن.

^(٢٦) محمد بهجت قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٥، ص ٢٣١. عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر العربي، الاسكندرية، ٢٠٠٧، ص ١٥١.

^(٢٧) عالجت بعض التنظيمات العربية ذلك بنصوص خاصة حيث تنص المادة ١٥٩ من القانون البحري الجزائري على أنه: "يقبض على كل سفينة تكون موضوع حجز تحفظي أو توقيف أو تدخل أو تمر في المياه الخاضعة للقضاء الوطني تحاول الفرار أو ترفض الامتثال لأوامر السلطات البحرية الجزائرية، وتقتاد نحو ميناء جزائري، وفي هذه الحالة توقف السفينة حتى الإعلان عن قرار الجهة القضائية المختصة، وفي حالة رفض السفينة المطاردة الامتثال إلى أوامر الشرطة البحرية تكون هذه الأخيرة مؤهلة لإطلاق طلقات إنذار".

ولكي يحقق الحجز التحفظي على السفينة أغراضه التي شرع من أجلها بإعتباره وسيلة حماية مؤقتة ويستجير بها الدائن حفظا لضمان دينه حتى يحصل على سند تنفيذي به يخول له اقتضاؤه جبراً ليتحقق له بذلك الحماية الدائمة، فإنه لا بد من إيجاد الوسائل القانونية اللازمة لحماية الحجز وتحقيقه لأغراضه ولعل من أهمها منع السفينة من المغادرة.

المبحث الثالث

أثر الحجز على نفاذ التصرفات التي تقع على السفينة

أثارت مسألة نفاذ تصرفات مالك السفينة المحجوز عليها تحفظياً جدلاً واسعاً في الفقه القانوني، وما زال النقاش مستمراً حولها. وتثير مسأله عدم النفاذ تحديد نطاقه وبيان حالات أعماله، وهل يمتد ليشمل ملحقات السفينة محل الحجز، بأعتبارها محجوزاً عليها تبعاً للسفينة المحجوز عليها أم لا.

ولا يقتصر عدم نفاذ تصرفات مالك السفينة المحجوزة على التصرفات الشائعة كالبيع أو الرهن، بل إنه من المسلم أنها تشمل كل التصرفات وأعمال الإدارة الضارة بالدائن الحاجز على أنه لا يتأتى الفهم الدقيق لعدم النفاذ وتكتمل أبعاد فكرته إلا إذا بينا مجالات أعماله، وأوضحنا علاقته بالأثر الكلي للحجز على السفينة، وسناقش هذه المسائل على النحو الآتي:

أولاً: نطاق نفاذ التصرفات على السفينة المحجوز عليها:

بمجرد إيقاع الحجز على السفينة يترتب على ذلك منعها من السفر بواسطة سلطات الميناء، وهذا مجرد إجراء وقائي هدفه ضبط السفينة المحجوزة، والمحافظة عليها تحت يد القضاء كضمان لدين الحاجز إذا لم يقدّم المدين بدفع الدين أو تقديم الضمان، وقد ذهب بعض الفقه^(٢٨) إلى أن الحجز التحفظي على السفينة لا يترتب نشوء أي حق عيني للحاجز على السفينة، بينما ذهب البعض الآخر^(٢٩) إلى أن الحجز التحفظي يؤدي إلى القول بمنع المالك من التصرف بالسفينة المحجوزة تحفظياً.

(٢٨) عبدالقادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان، ١٩٩٩، ص ١٤١.

(٢٩) محمود الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ص ١٧٤. نقلاً عن خالد رضوان السامعة وأنيس منصور المنصور، أحكام الحجز التحفظي على السفينة في القانون الاردني، مجلة الاداب والعلوم الاجتماعية، جامعة السلطان قابوس، ص ٣٣٠.

وقد نصت المادة السابعة والستون من النظام البحري التجاري السعودي على أن: "الدائون المرتهنون لسفينة، أو لجزء منها، يتبعونها في أي يد كانت، ولهم حق التقدم بطلب الحجز التحفظي عليها، ولا يجوز التصرف في السفينة المرهونة بعد قيد محضر حجزها في سجل السفن".

مما يثير التساؤل حول نطاق عدم نفاذ التصرفات الواردة على السفينة المحجوز عليها من حيث موضوع التصرفات أو من حيث الأشخاص الذين لا تنفذ تصرفاتهم والأشخاص الذين لا تنفذ التصرفات في مواجهاتهم؟

ذهب جانب من الفقه إلى أن نطاق عدم النفاذ من حيث موضوع التصرفات

يشمل:

(أ) التصرفات التي يكون موضوعها نقل ملكية السفينة المحجوز عليها معاوضة كالبيع، أو تبرعاً كالهبة.

(ب) التصرفات التي يكون موضوعها إنشاء أو ترتيب حقوق عينية أصلية عليها كحق الإنتفاع.

(ج) التصرفات التي يكون موضوعها إنشاء أو ترتيب حقوق عينية تبعية عليها سواء كان مصدرها إرادة مالك السفينة المحجوز عليها كالرهن، أم لم يكن لأرادته دخل في نشأتها كالامتيازات البحرية التي تترتب بقوة القانون على السفينة بمجرد تحقق سببها، دون حاجة لرضاء مالك السفينة، ودون حاجة لأي إجراء شكلي أو لأي شرط خاص بالاثبات، وبشكل عام لا تنفذ التصرفات التي يكون من شأنها إخراج السفينة محل الحجز من ملك المدين أو ترتيب حق عليها يتعارض من الغاية من الحجز.^(٣٠)

وإذا كان الفقه يستثنى من قاعدة عدم نفاذ التصرف في المال المحجوز عليه بيع المنقول لمشتري حسن النية، نزولاً على حكم قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية، فإن هذه القاعدة لا تطبق على السفينة^(٣١)، وبالتالي لا يستثنى من قاعدة عدم نفاذ التصرف رغم أنها منقول بحسب الأصل، لكنها ليست منقولاً عادياً وإنما منقول ذو طبيعة خاصة تخضع ملكيته والحقوق الأخرى التي ترد عليه للشهر كما هي الحال بالنسبة للعقار.

(٣٠) فتحي والي، التنفيذ الجبري في المواد المدنية والتجارية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٥، ص ٤٢٥.

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

أما بالنسبة لنطاق عدم نفاذ التصرفات الواردة على السفينة المحجوزة تحفظيا من حيث الأشخاص فيمكن تحديدهم كما يلي:

- لا تنفذ التصرفات في مواجهة الدائن الحاجز تحفظياً ولو كان دائناً عادياً.
 - لا تنفذ كذلك في مواجهة الدائن المرتهن للسفينة المحجوز عليها الذي قيد رهنه قبل توقيع الحجز أو المشتري بالمزاد.
- وعلى ذلك فإن عدم النفاذ نسبي، لا يتمسك به ويستفيد منه إلا هؤلاء الأشخاص^(٣٢).

ثانياً: عدم نفاذ أعمال الإدارة:

لا ينفذ كذلك في حق الدائن الحاجز العقود التي يبرمها مالك السفينة المحجوز عليها في شأن إدارتها باستغلالها كعقود الإيجار أيا كان نوعها وصورتها. ويستوي أن يكون أيجاراً أصلياً صادراً من مالك السفينة المحجوز عليها المستأجرة أصلاً، أو أيجاراً من الباطن، لأن استغلالها على نحو يقتضي سفرها يتنافي مع أغراض الحجز، على أنه إذا كان الاستغلال لا يقتضي سفر السفينة أو يتنافي مع أغراض الحجز، فإن أعمال الإدارة المتعلقة بهذا الاستغلال، وما تقتضيه من تصرفات لازمه لهذا الاستغلال تكون جائزة ونافاذة، كما لو تم استغلال السفينة في الميناء المحجوز عليها فيه، أو كانت السفينة عبارة عن قاطرة ومقطورة، وتم استغلال القاطر في عمليات القطر داخل حدود الميناء وما شابه ذلك من حالات.

ويترتب على عدم نفاذ التصرفات وأعمال الإدارة عدم ائتمان آثارهما، بحيث أن المشتري أو المستأجر للسفينة المحجوز عليها لا يستطيع أن يصدر أوامره بسفر السفينة، وكذلك لا يستطيع بائعها أو مؤجرها. وكذلك في حال استمرت الإجراءات حتى تحول الحجز التحفظي إلى حجز تنفيذي وبيعت السفينة المحجوزة، فإن البيع أو الرهن أو غيره مما تم بعد الحجز لا يحتج به عند توزيع ثمن السفينة، بمعنى أنه لو دخل المشتري أو الدائن المرتهن في توزيع ثمن السفينة لإستيفاء دينه الناشئ عن عقد البيع أو الرهن، فإن الدائن الحاجز يتقدم عليهم في إستيفاء دينه حتى ولو كان دائناً عادياً، وحتى ولو كان بيد المشتري أو الدائن المرتهن وقت توزيع الثمن حكماً مقررًا لحقه^(٣٣).

(٣٢) فتحي والي، التنفيذ الجبري في المواد المدنية والتجارية، مرجع سابق، ص ٤٢٩.

(٣٣) وجدي راغب، وآخرون، شروح في التنفيذ الجبري القضائي وفقاً لمجموعة المرافعات المدنية والتجارية والتشريعات الكاملة لها والمرتبطة بها، القاهرة، ص ٦٢٨.

ولا يحتاج الدائن الحاجز إلى حكم من القضاء بعدم نفاذ التصرف، وطالما أن الحكمة من عدم النفاذ هي عدم الإضرار بالدائن الحاجز، فإنه إذا ثبت أن التصرف لا يضر مصلحته أو في مصلحته فإنه يكون نافذاً، وتنفذ بطبيعة الحال إذا زال الحجز كأن لم يكن، أو صدور حكم بعدم الإعتداد به.

ويرد الحجز على كل المال المحجوز عليه بصرف النظر عن قيمة الدين المحجوز من أجله، ومن ثم فإنه يرد على السفينة بأكملها، شامل بطبيعة الحال كل ملحقاتها، فهذه الملحقات جزءاً من السفينة وما يمكن أن يتولد عنها من ملحقات.

ويترتب على ذلك عدم نفاذ التصرف في كل ما يرد عليه الحجز، ومن ثم لا ينفذ بيع أو رهن حصة في السفينة المحجوز عليها. كما لا ينفذ التصرف في أي من ملحقات السفينة اللازمه لاستغلالها، كالتصرف في موتور السفينة أو في أجهزة الإستقبال الخاصة بها^(٣٤).

على أن السفينة تخضع دائماً بأعتها مجموعة من الآلات والأجهزة والمعدات والمهمات تثبت في بدن السفينة لعمليات الإحلال والتجديد حسب حرية مالكيها دون أن يترتب على ذلك فقد السفينة لذاتها الخاصة بها بإعتها مجموعة قانونية. ومثل هذه الأعمال تندرج تحت أعمال الحفظ والصيانة التي يحتفظ بها مالك السفينة رغم الحجز. ويترتب على ذلك نفاذ هذه الأعمال في حق الدائن الحاجز، كعملية استبدال موتور السفينة بآخر، حيث يعتبر الحجز وارداً على الجزء المستبدل حتى ولو زادت قيمته بكثير عن الجزء القديم.

وغني عن البيان أنه إذا كان الحجز التحفظي على حصه فقط في السفينة، فإن الذي لا ينفذ هو التصرف بهذه الحصه فقط، أما التصرف في الحصه أو الحصص الأخرى على السفينة المحجوز عليها، فهي صحيحة ونافذه قبل الكافة متى إستوفت شروط صحتها التي يتطلبها القانون.

وعليه، فإنه يترتب على الحجز أن تصبح السفينة وملحقاتها في مركز إجرائي خاص لا تخضع له بقية أموال مالك السفينة المحجوزة، وذلك لتحقيق أغراض الحجز، فالحجز من ناحية يعزل السفينة المحجوز عليها وملحقاتها عن بقية أموال مالكيها بغرض

^(٣٤) طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٤، ص ٢٩. انظر

ايضا محمود سمير الشراوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٨، ص ٤٦ وما بعدها.

استمرار الإجراءات على مال محدد^(٣٥)، ومن ناحية أخرى يرمي إلى حماية الدائن الحاجز عن طريق حفظ السفينة من كل تصرف أو عمل أو فعل يضر بحقه^(٣٦). ولا يستهدف الحجز التحفظي المساس بحقوق مالك السفينة المحجوزة أو النيل من أهليتها، كما لا يترتب عليه نشوء حق عيني للدائن الحاجز على السفينة المحجوزة وكذلك لا يترتب لصالح الدائن الحاجز الحق في حبس السفينة أو يخوله أي أفضلية على الدائنين الآخرين عند توزيع ثمنها.

ويثور التساؤل حول البضائع التي تحملها السفينة المحجوز عليها تحفظيا؟

تجدر الإشارة إلى أن البضائع التي تحملها السفينة لا تدخل ضمن ملحقات السفينة، لذا فإن الحجز على السفينة لا يشمل الحجز على البضاعة التي تكون عليها. وفي حال كان من ضمن الأشياء المحجوزة ما هو عرضة للتلف أو كانت البضائع عرضة لتقلب الاسعار، أو كانت قيمتها لا تتحمل نفقات المحافظة عليها، فللمحكمة أن تقرر بيعها في الحال بناء على تقرير يقدم من من ذوي الشأن أو الحارس القضائي بالطريقة التي تراها مناسبة^(٣٧).

المبحث الرابع

أثر الحجز التحفظي على الميناء الذي ترسو فيه السفينة

عاده يسارع مجهز السفينة المحجوزة بتقديم كفالة لرفع الحجز الموقع عليها، ولكن في بعض الأحيان لا يقوم مجهز السفينة بذلك، خاصة عندما تكون السفينة قديمة وقيمتها قليلة، أو عندما يواجه مجهزها مصاعب مالية، وقد يؤدي ذلك إلى هجر مالك أو مشغل السفينة للسفينة في الميناء. ولا يقف الأمر عند هذا الحد، بل قد يسبب الحجز مشكلة للميناء ويسبب شغل السفينة للرصيف لفترة طويلة. وفضلاً على شغل السفينة للرصيف والحيلولة دون استغلاله الاستغلال الأمثل، فإنها قد تسبب في إعاقة الملاحة، أو يكون في استمرار وجودها خطر على أمن الميناء، وما قد يوجد فيه من منشآت.

^(٣٥) فتحي والي، التنفيذ الجبري، مرجع السابق، ص ٤٢٢. وجدي راغب، وآخرون، شروح في التنفيذ الجبري القضائي، مرجع سابق، ص ٥٢١.

^(٣٦) وجدي راغب، وآخرون، شروح في التنفيذ الجبري القضائي، المرجع السابق، ص ٥١٢ وص ٥٢٦.

^(٣٧) خالد رضوان السامعة وأنيس منصور المنصور، أحكام الحجز التحفظي على السفينة في القانون الاردني، مرجع سابق، ص ٣٣٠..

وقد خلى التنظيم القانوني السعودي من معالجة هذه الحالة، حيث لم يتناول النظام إلا العلاقة بين الحاجز والمحجوز عليه، وكذلك فعل الفقه، فلم يعرض إلا للعلاقة بين الحاجز والمحجوز عليه. مما يجعل المطالبة بتقصير مدة الحجز على مستوى الميناء أحد الحلول المؤقتة وذلك لنفادي المكوث الطويل للسفينة في الميناء وبالتالي اكتظاظه مما يعيق نشاط الميناء فيؤثر بالضرورة على الاستغلال التجاري له.

ويفترض أن تبقى السفينة في المكان الذي حجزت فيه، إلا أنه يجوز نقلها من مكان حجزها إلى مكان آخر بأمر قاضي التنفيذ^(٣٨).

ويثور التساؤل حول مسؤولية سلطات الميناء في المحافظة على السفينة

المحجوزة تحفظاً؟

لم يرد في النظام البحري التجاري السعودي ما يشير إلى مسؤولية سلطات الميناء بخصوص السفينة المحجوزة تحفظياً، ولا إلى وجوب تعيين حارس قضائي على السفينة المحجوزة تحفظياً، إلا أنه وبالرجوع إلى القواعد العامة التي تحكم الحجز في نظام التنفيذ نجد أن المادة الثانية والأربعون من نظام التنفيذ تنص على أن: "يكلف قاضي التنفيذ المحجوز عليه بحراسة المال المحجوز تحت يده بشرط تقديم ضمان، أو كفيل مليء بالامتناع عن التعرض للمال المحجوز بما قد يضر الدائن. فإن رفض المحجوز عليه الحراسة، أو تعذر تقديم الضمان، أو الكفيل، أمر قاضي التنفيذ بتعيين حارس مرخص له".

وتهدف الحراسة إلى المحافظة على السفينة وتحقيقاً للهدف من الحجز والمتمثل في منع السفينة من المغادرة بعد توقيع الحجز، ويقع على عاتق الحارس الألتزام التام بالمحافظة على السفينة التي عين حارس لها، ويجب أن يبذل في كل ذلك عناية الرجل المعتاد، ولا يجوز للحارس بطريق مباشر أو غير مباشر أن يحل غيره محله في أداء مهمته كلها أو بعضها دون رضا الآخرين^(٣٩). ومن ثم تنهض مسؤوليته عنها في حالة هلاكها بخطأ منه شريطة تمام تسلمه للسفينة^(٤٠). وينشأ عن الإلتزام بالحراسة إلتزام الحارس بالمحافظة على السفينة المحجوزة، بحيث يسأل هذا الأخير عن هلاكها إذا كان

(٣٨) المادة ٣٥ / ٣ من نظام التنفيذ.

(٣٩) - مفلح القحطاني و محمد رفاعي، الوسيط في نظام التنيد السعودي، دار الاجادة للنشر، الرياض، ٢٠٢١، ص ٢٩٧..

(٤٠) - محمد عبد الفتاح ترك، الحجز على السفينة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، ٢٠٠٥، ص ٨٠. وبينت المادة الثالثة والأربعون من نظام التنفيذ كيفية تسلم المال المحجوز حيث تنص على أنه: "في جميع الأحوال يسلم المال المحجوز للحارس بتوقيعه على ذلك بموجب محضر الحجز،..".

هلاكها بخطأ منه وهي في حيازته، فيتعين عليه أن يضع السفينة في مأمن في حالة المد والجزر.

وإذا لحق السفينة ضرر أثناء فترة الحجز كتموينها بالمستلزمات اليومية أثناء الحجز من مواد غذائية وخلافه فهو يدخل أيضا في اختصاص الحارس وليس من إختصاص الحاجز أو المحجوز عليه، بإعتبار أن تقديم هذه الخدمات يعد من المستلزمات الضرورية للمحافظة على السفينة بما فيها من طاقم وركاب، ويتحمل مالك السفينة النفقات التي يتكبدها الحارس في هذا الخصوص^(٤١).

وفي الواقع أن مسؤولية الحارس القانوني للسفينة تثير العديد من التساؤلات القانونية فمثلا على من تقع المسؤولية إذا ما أصاب السفينة ضرراً أو هلاك أثناء فترة الحجز، دون أن يكون راجعاً إلى خطأ من حارسها، وأيضا من الشخص المسؤول إذا ما انفصلت السفينة عن مربطها، ونجم عن ذلك حدوث أضراراً بسفن الغير أو منشآت الميناء ؟ أهو الحاجز الذي أخل المحجوز عليه الوفاء بحقه دون أن يكون له الحق قانوناً في حيازتها أو الإقتراب منها أم المحجوز عليه الذي جرده القانون من حيازة السفينة بعد تقصيره في الوفاء بحق من منحه ثقته وائتمانه في أحد صور الدين البحري أم هو الحارس القانوني للسفينة والذي قام المحضر بتعيينه في محضر الحجز مسؤلاً عما تحدثه من ضرر ما لم يثبت أن وقوع الضرر كان لسبب أجنبي.

ذهب بعض الفقه^(٤٢) إلى أنه مع عدم الإخلال بما يرد في ذلك من أحكام خاصة، فانه إذا لحق السفينة ضرر أثناء فترة الحجز وأثناء تواجدها في حيازة الحارس كما لو انفكت من مربطها وإنسحبت إلى البحر فإن الحارس يكون مسؤولاً عن خطئه بالتهاون في ربط السفينة جيداً، وأما إذا كانت الرياح شديدة ومن ثم تسببت في كسر مربط السفينة وإنسحابها إلى البحر ومن ثم غرقها رغم إحكام وثاقها فهنا لا تقع المسؤولية على الحارس لأن الضرر منشأه سبب أجنبي ليس للحارس يد فيه ويقع على المحجوز عليه وحده هلاك السفينة. وإذا هلكت السفينة المحجوزة بقوة قاهرة، فإنما تهلك على مالكيها،

(٤١) بهجت عبدالله قايد، الحجز التحفظي على السفن، مجلة القانون والاقتصاد، جامعة الملك سعود، ١٩٨٨، ص ٦٧ وما بعدها.

(٤٢) بهجت عبدالله قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، ٢٠٠٥، ص ٢٨٥.

دون أن يترتب على هذا الهلاك إنقضاء الدين المحجوز من أجله عليها، بل يستطيع الدائن أن يوقع بموجبه حجزاً آخر على سفينة أو أي مال آخر^(٤٣).

وإذا هلكت السفينة المحجوز عليها أو أصيبت بأضرار بفعل يرتب مسؤوليه الغير فإن التعويض المتاح عن ذلك يكون من حق مالكةا، وإذا استمرت الإجراءات حتى البيع فإنها تباع على ذمه مالكةا، ويحل الثمن محلها في ذمة مالكةا، وبالتالي فإن ما يتبقى من الثمن بعد إستيفاء الدائن الحاجز لدينه يكون من حق مالكةا^(٤٤).

المبحث الخامس

المسؤولية عن توقيع حجز تعسفي على السفينة

يجب أن يكون لرافع الدعوى مصلحة محققة وحالة في اجراء الحجز التحفظي، والسبب في ذلك يرجع إلى طبيعة القضاء المستعجل وما يقتضيه من سرعة في الإجراءات لدرء الخطر الطارئ، وإزاء ذلك فقد ذهب البعض^(٤٥) إلى القول إنه يكفي لتحقيق المصلحة تقديم الدائن أسباباً معقولة تبرر خشيته من فقدان لضمان حقه على مدينه، ومسألة جدية خوف الدائن على ضمان حقه سلطة تقديرية لقاضي الأمور المستعجلة وفقاً لظاهر المستندات والوقائع.

وينبغي شرط المصلحة بإيقاع الحجز بتقديم المدين ضمانات كافية للوفاء بحقوق الدائن طالب الحجز، أو بنفي علاقة المديونية بين الدائن الحاجز والمدين المحجوز عليه. ويعتبر الحجز تعسفياً وكيدياً موجباً للتعويض إذا ما تحقق الضرر إذا لم يكن للدائن أي مصلحة من إيقاع الحجز التحفظي على السفينة، وكان هدفه الحاق الضرر بالمدين المحجوز عليه، وتعطيل السفينة دون وجه حق^(٤٦).

وفيما يتعلق بالمسؤولية عن الأضرار المترتبة على توقيع الحجز على السفينة أو عن مصاريف تقديم كفالة أو ضمان لرفع الحجز عن السفينة أو منع توقيعه عليها، فلم

^(٤٣) وجدي راغب، وآخرون، شروح في التنفيذ الجبري القضائي، مرجع سابق، ص ٥٢٣ وما بعدها.

^(٤٤) فتحي والي، التنفيذ الجبري، مرجع سابق، ص ٤٢٤.

^(٤٥) مفلح القحطاني ومحمد رفاعي، الوسيط في نظام التنفيذ السعودي، دار الاجادة للنشر، الرياض، ٢٠٢١، ص ٢٤٢ وما بعدها. خالد رضوان السمامة وأنيس منصور المنصور، أحكام الحجز التحفظي

على السفينة في القانون الاردني، مجلة الاداب والعلوم الاجتماعية، جامعة السلطان قابوس، ص ٣٢١..

^(٤٦) أحمد جمعان المالكي، اجراءات الحجز التحفظي على السفن في النظام السعودي، كلية الادارة والاقتصاد، جامعة الملك عبدالعزيز، ص ٢٩٣٧..

يفرض النظام البحري التجاري السعودي أي جزء على الحجز التحفظي التعسفي ولم يقرر مسؤولية الدائن الحاجز عن الحجز الكيدي أو التعسفي، ويبدو أن المنظم ترك ذلك للقواعد العامة^(٤٧).

وقد أقتصرت المادة السادسة من معاهدة بروكسل على الإحالة إلى قانون الدولة التي توقع الحجز أو طلب في دائرتها. حيث نصت على أن: "كل منازعة خاصة بمسئولية المدعي عن الأضرار المترتبة على توقيع الحجز على السفينة أو عن مصاريف تقديم كفالة أو ضمان لرفع الحجز عن السفينة أو لمنع توقيعه عليها تتم تصفيتها طبقا لقانون الدولة المتعاقدة التي توقع الحجز أو طلب في دائرتها".

وكذلك أقرت اتفاقية حيث تنص المادة السادسة على أنه: "يجوز للمحكمة، كشرط لحجز السفينة، أو لإجازة الإبقاء على الحجز الذي سبق توقيعه، أن تفرض على المطالب الذي يسعى لحجز السفينة أو الذي حصل على حجز السفينة، الالتزام بتقديم ضمان من نوع وبمقدار وبشروط تحددها تلك المحكمة، إزاء أية خسارة قد يتكبدها المدعى عليه نتيجة للحجز إذا تبين أن المطالب هو المسؤول عنها، وهذا يشتمل ولكن لا يقتصر على الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالمدعى عليه نتيجة حدوث الحجز تعسفياً أو دون مبرر أو الإفراط في تقدير الضمان المطلوب والمقدم.

ومما لا شك فيه أن توقيع الحجز التحفظي على السفينة من غير أساس وبلا مبرر يلحق بالمجهز أضراراً جسيمة، إذ أن سفينته تتعطل عن الاستغلال خلال فترة الحجز، كما أنه قد يتعرض للحكم عليه بدفع تعويضات للشاحنين إذا تأخر وصول البضاعة. والتعويضات التي يحكم بها على الحاجز تتضمن الخسارة التي لحقت عليه بسبب مصروفات الصيانة وأجور الطاقم والتعويضات التي يلزم بدفعها للشاحنين وغيرها. مما دفع تشريعات بعض الدول إلى تبني الزام الحاجز بتقديم كفالة قبل أن يؤذن في توقيع الحجز^(٤٨)، وقد جرى العمل على أن للفاضي أن يأمر بتقديم كفالة قبل أن يأذن بتوقيع الحجز.

^(٤٧) بالعودة للقواعد العامة نجد أن نظام التنفيذ السعودي نص في المادة الثانية والثلاثون على أنه: "يجب على طالب الحجز أن يقدم إلى المحكمة، أو الجهة المختصة إقراراً خطياً موثقاً من كفيل مقدر، أو ضماناً يضمن جميع حقوق من طلب الحجز على أمواله وما يلحقه من ضرر إذا ظهر أن طالب الحجز غير محق في طلبه".

^(٤٨) نصت على ذلك بعض القوانين العربية بنصوص خاصة، حيث تنص المادة ١٥٨ من القانون البحري الجزائري على أنه: "يكون المدعي طالب الحجز مسؤولاً عن الضرر المسبب عن حجز السفينة بدون سبب مشروع". كما تبنت نفس المبدأ بعض الدول الاسكندنافية بالزام الحاجز بتقديم كفالة قبل أن

الخاتمة

يعتبر الحجز التحفظي على السفينة من بين الأليات القانونية التي منحها المنظم للدائن من أجل ضمان دينه لاستيفائه من طرف المدين في حالة استحقاقه، وهو ما جعل المنظم يهتم بهذه الألية وينظمها، وذلك بإحاطته بمجموعة من الاجراءات الهادفه لايجاد نوع من التوازن بين حق الدائن في استيفاء دينه من جهة وضمان عدم الاضرار بمصالح المدين جراء الحجز التحفظي من جهة أخرى.

ورغم حداثة النظام البحري التجاري السعودي وشمول أحكامه، إلا أن هناك بعض الفراغات القانونية التي يتعين تداركها لضمان تحقيق توازن فعلي بين حماية مصالح الدائن وحماية مصالح المدين.

حيث لم يتناول النظام كل إجراءات الحجز التحفظي وكل الضمانات المخولة للمدين، الأمر الذي يجعلنا نعود إلى القواعد العامة وخصوصا الواردة في نظام التنفيذ، حيث لم يتطرق للحجز على السفينة المتأهبة للسفر ولا إلى حالات تكرار الحجز وتعدده، وكذا فيما يتعلق باشتراط تقديم الكفالة أو الضمان عند إيقاع الحجز التحفظي، بما يكفل حماية السفينة من الحجز التعسفي أو الكيدي.

كما أنه لم يرد في النظام البحري التجاري السعودي ما يشير إلى سلطات ومسؤوليات سلطات الميناء بخصوص السفينة المحجوزة تحفظيا، ولا إلى وجوب أو كيفية تعيين حارس قضائي على السفينة المحجوزة تحفظيا.

مما يدعونا لدعوة المنظم للتدخل لمعالجة ذلك بنصوص صريحة نظرا لأهمية الحجز التحفظي وما يترتبه من آثار. كما نرى الحاجة لاصدار لائحة تنفيذية للنظام البحري التجاري.

يؤذن في توقيع الحجز، في حين تذهب العديد من الدول إلى جعل ذلك سلطة للقاضي بحيث يأمر بتقديم كفالة قبل أن يأذن بتوقيع الحجز. للمزيد راجع مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، ٢٠٠٩، ص ١٢٦.

المراجع

الكتب القانونية:

- إيمان الجميل، النظام القانوني للسفينة، الوفاء القانونية، الاسكندرية، ٢٠١٠.
- محمد بهجت عبدالله قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، ٢٠٠٥.
- زكي زكي الشعراوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٨.
- طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٤.
- عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، ٢٠٠٧.
- علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة.
- فايز نعيم رضوان، القانون البحري الاماراتي، اكاديمية شرطة دبي، ٢٠٠٨.
- فتحي والي، التنفيذ الجبري في المواد المدنية والتجارية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٥.
- محمد العريني وهاني دويدار، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، ٢٠٠٠.
- محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٨.
- مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، ٢٠٠٩.
- مسعود يونس عطا، الشرح الوافي للنظام البحري التجاري السعودي، دار الاجادة، الرياض، ٢٠٢٠.
- محمد عبدالفتاح ترك، الحجز على السفينة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، ٢٠٠٥.
- مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، ٢٠٠٩.

- محمود مختار احمد بريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٩.
- مفلح القحطاني ومحمد رفاعي، الوسيط في نظام التنفيذ السعودي، دار الاجادة للنشر، الرياض، ٢٠٢١.
- وجدي راغب، أحمد ماهر زغلول، يوسف أبو زيد، شروح في التنفيذ الجبري القضائي وفقا لمجموعة المرافعات المدنية والتجارية والتشريعات المكملة لها والمرتبطة بها، القاهرة.

الأبحاث القانونية:

- أحمد جمعان المالكي، اجراءات الحجز التحفظي على السفن في النظام السعودي، كلية الادارة والاقتصاد، جامعة الملك عبدالعزيز.
- خالد رضوان السامعة وأنيس منصور المنصور، أحكام الحجز التحفظي على السفينة في القانون الاردني، مجلة الاداب والعلوم الاجتماعية، جامعة السلطان قابوس.
- محمد بهجت قايد، الحجز التحفظي على السفن، جامعة الملك سعود، كلية العلوم الادارية، ١٩٨٨.
- نجم عبود مهدي، الحجز على السفينة في القانون العماني والاتفاقيات الدولية، مجلة جيل الابحاث المعمقة، الجزائر، العدد الثالث، ٢٠١٨.

الأنظمة القانونية والاتفاقيات:

- النظام البحري التجاري السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/٣٣) وتاريخ ١٤٤٠/٤/٥هـ.
- نظام المحكمة التجارية الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٢ بتاريخ ١٥/١/١٣٩٠هـ.
- نظام التنفيذ السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٥٣ بتاريخ ١٣/٨/١٤٣٣هـ.
- اتفاقية بروكسل المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن للعام ١٩٥٢م.
- اتفاقية جنيف للحجز على السفينة للعام ١٩٩٩م.