

الحجز التحفظي على السفن

م.م. مرتجى داود سلمان

كلية القانون/ جامعة البصرة

mrtga.dawd@uobasrah.edu.iq

مستخلص البحث:

تُعَدُّ السفينة من أهم وسائل النقل التي تدخل في دائرة التعامل وتدخل في الضمان العام لدائني المالك، الأمر الذي يجعلها عرضة للحجز التحفظي عندما يمتنع المدين من الوفاء في التزاماته، وإيقاع مثل هذا الحجز يُعرض الملاحة البحرية والبضائع للشلل والتأخير، وتكون في ذات الوقت وسيلة لمنع المدين من التصرف فيها وتهريبها، إذ يكون حجز السفن تحفظياً وسيلة للحفاظ على حقوق الطرفين متى ما كان ذلك وفق شروط وإجراءات محددة، ومع أهمية هذا الموضوع نجد انعدام الاحكام القانونية للحجز التحفظي على السفن في العراق على الرغم من إمكانية وقوعه، كما أن أحكام الحجز الاحتياطي الواردة في قانون المرافعات العراقي والتي تسري على المنقول والعقار لا تتلاءم مع احكام الحجز التحفظي التي نظمتها اغلب القوانين المقارنة، لما تتميز فيه السفن من ذاتية وخصوصية تختلف عن باقي المنقولات المادية.

المقدمة:

على الرغم من التطور الهائل في وسائل النقل الاخرى، يحتل النقل البحري الصدارة في هذا المجال وتعد السفينة الوسيلة لتحقيق ذلك، وهذا ما يجعلها من أهم عناصر الثروة البحرية. ولما كانت السفينة من الاشياء الداخلة في دائرة التعامل، فهي تعدّ من العناصر الايجابية للذمة المالية لمالكها، ومن ثم تدخل في الضمان العام لدائني مالكيها، الأمر الذي يجعلها تتعرض لمختلف التصرفات القانونية ومن بينها الحجز التحفظي، ويكون اللجوء لهذه العملية القانونية بعد امتناع المدين عن تنفيذ التزاماته بطريقة ودية، فيستطيع الدائن الحجز على اموال مدينه لمنعه من تهريبها ودفعه لتنفيذ التزاماته. ويُعدّ موضوع الحجز التحفظي على السفن من المواضيع التي تحتل أهمية كبيرة؛ لأن إيقاعها يؤدي الى شل حركة الملاحة البحرية وتأخر وصول البضائع في موعدها، وبذات الوقت اجراء مهم يسمح للدائن منع المدين من تهريب امواله ومن ثم صعوبة الحصول على حقه، فهو اجراء وقائي يُمنح للدائن من أجل المحافظة على حقه بعد توافر شروط واجراءات معينة، وعليه فالحجز التحفظي ليس وسيلة الهدف منها بيع السفينة وانما حماية الدائن من قيام المدين بتهريب امواله وتهدد الضمان العام الذي يتمتع به الدائن. ولما كان هذا الحجز يقع على أهم عنصر من عناصر الثروة البحرية، فقد اهتمت الدول بتنظيم ذلك الحجز تنظيمًا قانونياً ينسجم مع مصالح جميع الأطراف، سواء على المستوى الدولي من خلال اتفاقيتين دوليتين، الاولى: اتفاقية بروكسل الخاصة بالحجز على السفن لسنة 1952، والثانية: اتفاقية جنيف لسنة 1999 والمتعلقة بالحجز التحفظي على السفينة، اما على المستوى الداخلي فنظمت اغلب الدول ذلك الحجز في قوانينها الداخلية كالمشرع المصري والمشرع الفرنسي كما سنرى.

وما دفعنا لبحث هذا الموضوع هو انعدام التنظيم القانوني للحجز التحفظي على السفن في العراق، إذ نظم قانون التجارة العثماني الحجز التنفيذي فقط وذلك في المواد (10- 29) تحت عنوان (ضبط السفائن وبيعها) من دون التطرق لإحكام الحجز التحفظي، وعليه سنحاول بيان احكام ذلك الحجز بالرجوع الى نصوص قانون المرافعات العراقي رقم 83 لسنة 1969 المعدل لكونه المرجع في مسائل الحجز



الاحتياطي (التحفظي) وبيان مدى انسجام تلك الاحكام وطبيعة السفن، هذا من جانب ومن جانب آخر انعدام الدراسات القانونية الخاصة بالحجز التحفظي على السفن في العراقي على الرغم من اهمية هذا الموضوع وامكانية تحققه على ارض الواقع، خاصة بعد ازدهار النشاط البحري العراقي بعد عام 2003، ومن اجل ضمان استمرار النشاط البحري العراقي، يُفترض الاهتمام بمحل هذا الحجز (السفينة) من خلال بيان ما يمكن ان يقع عليها من اجراءات تؤثر على ذلك النشاط البحري.

لذا جاءت هذه الدراسة لتسليط الضوء على احكام الحجز التحفظي على السفن الذي يترادف في معناه مع مصطلح الحجز الاحتياطي⁽¹⁾ الذي جاء به قانون المرافعات العراقي، لذا سنستخدم مصطلح حجز تحفظي في هذه الدراسة من اجل مسايرة الاتفاقيات الدولية والقوانين المقارنة التي استخدمت مصطلح (حجز تحفظي) للإشارة للحجز الذي يقع على السفن، وكذلك اعطاء حجز السفينة بعض الخصوصية وتمييز عن الحجز الاخرى التي تقع على اموال المدين العقاري أو المنقولة. وتهدف الدراسة كذلك للوصول الى تنظيم قانوني خاص بإحكام هذا الحجز على غرار بعض التشريعات المقارنة، والوقوف على موضوع اجرائي يجهل اهميته الكثيرون؛ بسبب قلة التعامل بهذا النوع من الحجز لدى عامة الناس وتفضيل اغلبهم اللجوء الى الحجز التنفيذي مباشرة متى توافرت شروط تطبيقه، كما تهدف للوقوف على مواطن النقص والخلل في التشريع العراقي، وبيان الخصوصية التي تُميز السفن عن المنقولات الاخرى. ومن ثم تبني احكام خاصة بالحجز التحفظي على السفن تراعي اهميتها وطبيعتها وقيمتها والاثار المترتبة على الحجز عليها. ويكون ذلك باتباع المنهج التحليلي المقارن، وذلك بالمقارنة بين موقف قانون التجارة البحرية المصري رقم (8) لسنة 1990 والقوانين الفرنسية ذات الصلة، والاتفاقيات الدولية الصادرة في ذلك الشأن وهي اتفاقية بروكسل 1952، واتفاقية جنيف 1999، ومقارنتها بأحكام القانون العراقي التي يمكن الاستناد اليها لإيقاع مثل هذا الحجز. لذا يطرح التساؤل هنا: مدى ملائمة احكام قانون المرافعات العراقي الخاصة بتنظيم الحجز الاحتياطي سواء على المنقول او العقار لتطبيقها على السفينة في ضوء ما تتميز فيه السفن من خصائص وطبيعة واهمية وقيمة عملية ليس على صعيد الافراد فحسب وانما على صعيد الدول، الامر الذي دفع معظم التشريعات الى سن قواعد قانونية خاصة بالحجز التحفظي على السفن؟ وما هي شروط ذلك الحجز واجراءاته واثاره؟ هذا التساؤل الذي يطرحه موضوع هذا البحث يمثل اشكاليته التي نحاول الاجابة عنه. وللإجابة على الاشكال المطرح سنقسم موضوع الدراسة على مبحثين، نتناول في المبحث الاول: مفهوم الحجز التحفظي على السفن، وذلك من خلال بيان تعريفه وشروطه، اما المبحث الثاني: فنقف فيه على اجراءات الحجز التحفظي واثاره.

المبحث الاول

مفهوم الحجز التحفظي على السفن

ان اموال المدين تخضع بعدّها ضماناً عاماً للدائن لنوعين من الحجز وهما: حجز تنفيذي: عندما يكون بيد الدائن حكم نهائي مكتسب الدرجة القطعية، ويهدف من خلاله الدائن الى اقتضاء حقه عن طريق وضع مال معين من اموال المدين تحت تصرف القضاء ليتم بيعه والحصول على حقه من ثمنه، أما النوع الاخر هو الحجز التحفظي: الذي يلجأ اليه الدائن الذي لا يمتلك مثل هذا الحكم بهدف المحافظة على اموال مدينه ووضعها تحت يد القضاء لمنع تبديدها او تهريبها⁽²⁾. فايقاع الحجز التحفظي على مال مملوك للمدين من قبل القضاء يعني تقييد تصرفات صاحبه فيه؛ خشية تبديده مما يؤدي الى اضعاف الضمان العام للدائن، فهو اجراء تحفظي؛ لان الغاية المبتغاة منه المحافظة على حقوق الدائن بتقييد سلطة المالك، فهو لا يبيت بأصل الحق⁽³⁾.



وعليه فان تحديد مفهوم الحجز التحفظي على السفن يستلزم التعريف فيه، وذلك باستعراض التعاريف التي وضعت في بيان ذلك، والوقوف على اهمية الحجز التحفظي بالنسبة لطالب الحجز، هذا من جانب ومن جانب اخر الوقوف على الشروط اللازمة لإيقاع هذا الحجز.

لذا سنقسم هذا المبحث على مطلبين، نتناول في المطلب الاول: التعريف بالحجز التحفظي على السفن، اما المطلب الثاني: فنبين فيه شروط الحجز التحفظي على السفن.

المطلب الاول

التعريف بالحجز التحفظي على السفن

يفترض الحجز التحفظي وجود دائن لا يملك التنفيذ على السفينة لعدم حصوله على سند تنفيذي، فهو يسعى لحين الحصول على سند تنفيذي الى تجميد حركة السفينة ومنعها من مغادرة الميناء الا اذا حصل على ما يضمن له سداد دينه، فان استعمال الحق في توقيع الحجز التحفظي على السفينة غير مرتبط بدعوى الوفاء بالحق، وان هذا الحجز ليس له هدف سوى ايقاف السفينة إلى ان يتم الحصول على كفالة لوفاء الدين⁽⁴⁾. وعليه فان تحديد معنى الحجز التحفظي على السفينة يستلزم منا استعراض التعاريف التي وضعت لبيان ذلك، والوقوف على اهمية هذا الحجز بالنسبة لطرفي دعوى الحجز.

لذا سنقسم هذا المطلب على فرعين نتناول في الفرع الاول: معنى الحجز التحفظي على السفن، اما الفرع الثاني: فنبين فيه اهمية الحجز التحفظي على السفن.

الفرع الأول

معنى الحجز التحفظي على السفن

يقصد بالحجز التحفظي بصورة عامة: ذلك الحجز الذي يكون هدفه الوحيد مجرد وضع بعض الاموال المنقولة التي يملكها المدين تحت يد القضاء؛ لمنعه من التصرف فيها تصرفاً يضر بالحاجز⁽⁵⁾. او هو تدبير احترازي يوقعه القاضي بناءً على طلب من الدائن يمنع القضاء بموجبه المدين من القيام بأي تصرف في امواله أو بشطر منها، كان التصرف مادياً أم قانونياً والذي من شأنه اخراج ذلك المال من ضمان الدائن⁽⁶⁾. أما الحجز التحفظي على السفن فيقصد به: (منع السفينة من السفر بأمر يصدر من سلطة قضائية مختصة ضماناً لدين بحري)⁽⁷⁾. او هو (منع السفينة من السفر خشية قيام المجهز بتفريغها، ويلجأ اليه الدائن الذي ليس بيده سند تنفيذي)⁽⁸⁾. فيتضح من التعاريف اعلاه ان الحجز التحفظي من صور الحماية القضائية المؤقتة للحق، ولا يُعد وسيلة لاقتضاء الحق بل هو عمل قانوني اجرائي تحفظي ضد الاعسار المحتمل للمدين، للمحافظة على الضمان العام الممنوح للدائن على اموال مدينه، وكذلك يهدف الى عدم نفاذ تصرفات المدين الضارة بالحاجز الواردة على المال المنقول محل الحجز في مواجهة الدائن الحاجز، وتقييد سلطة المدين في استعمال المنقولات المحجوزة واستغلالها، ووسيلة للضغط على المدين واجباره على الوفاء بحقوقه⁽⁹⁾. لذا يجب عدم الخلط بين هذا النوع من الحجز وبين حجز السفينة بواسطة السلطات الادارية لأسباب مالية او جمركية، فالحجز التحفظي اجراء قضائي، بينما حجز السفينة للسفينة يعد اجراءً ادارياً⁽¹⁰⁾. هذا ما دفع اغلب التشريعات محل الدراسة كقانون التجارة البحرية المصري رقم (8) لسنة 1990، والمرسوم الفرنسي (بشأن تنظيم الحجز التحفظي على السفن) الصادر في عام 1967، لتنظيم حجز يستطيع الدائن اجراءه من دون ان يكون له الحق في التنفيذ الجبري أو ان يسبقه اعلان للسند التنفيذي أو تكليف للمدين بالوفاء، يطلق عليه (الحجز التحفظي). ويطرح التساؤل هنا عن الدوافع أو الاسباب في رصد قواعد خاصة للحجز التحفظي على السفن في هذه التشريعات وعدم الاكتفاء بالقواعد العامة الواردة في قوانين المرافعات؟



يمكن ان تجسيد تلك الأسباب في طائفتين، الأولى: تتعلق بطبيعة السفينة محل الحجز والتي تعد من المنقولات، الا انها تخضع لنظام قانوني يختلف عن بقية المنقولات، كعدم خضوعها لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية وضرورة شهر التصرفات الواقعة عليها لتكون نافذة في مواجهة الغير، والثانية: تتصل بالحرص على تقاضي ما يمكن ان يتعرض له النشاط البحري من تأثير سلبي عند ايقاع الحجز التحفظي على السفينة، وحرصاً على تشجيع اعمال الاستثمار البحري وحمايةً لحقوق الدائنين البحريين. لذا رصدت تلك التشريعات نظاماً قانونياً للسفينة يجعلها وحدةً منفصلةً ومستقلةً بحقوقها والتزاماتها عن المنقولات الاخرى⁽¹¹⁾. فقررت حقوق امتياز بحرية ترتبط بالثروة البحرية ذاتها والتي محورها السفينة، وبهذا يكون حق الدائنين مستقل عن صفة المجهز الذي يستغل السفينة، فلا يهم ان يكون مالكاً للسفينة أم غير مالكاً لها؛ لأن السفينة هنا اصبحت الضمان العيني لحقوق الدائنين، فيكون من المنطقي ان تنعكس اثار فكرتي ذاتية السفينة وعينية الالتزام البحري⁽¹²⁾ على التنظيم الخاص للحجز التحفظي على السفينة. اما فيما يتعلق بتجنب الاثر السلبي للحجز التحفظي على النشاط التجاري، فصدور أمر بتوقيف الحجز التحفظي على السفينة يؤدي الى حرمانها من مغادرة الميناء، امر يمكن ان يسبب للمجهز اضراراً كثيرة ترتبط بتوقف السفينة عن العمل واهمها عدم امكانية اكمال عقود نقل البضائع وتحمل اجور الربان والبحارة، هذه النتائج ممكن ان تسبب عزوف السفن الاجنبية من الرسو في موانئ الدول التي تتساهل بتشريعاتها في السماح للدائنين بالحجز التحفظي على السفن، هذه الاسباب جميعها دفعت لأن يكون للحجز التحفظي على السفن قواعد خاصة هدفها تحقيق التوازن بين مصلحتين متعارضتين: الاولى: مصلحة المجهز البحري، بأن لا يؤدي الحجز إلى تعطيل حركة السفينة، لما تُمثله من ثروة المجهز البحرية ومن ثم التأثير على حسن سير وانتظام الملاحة البحرية. والثانية: هي مصلحة الدائن البحري في استرداد حقوقه من دون مخاطرة، لا سيما ان بعض السفن الاجنبية ترسو فترة وجيزة ثم ترحل وقد لا تعود مرة اخرى، مخلفة وراءها اصحاب حقوق نشأت لهم نتيجة تعاملهم مع ربان السفينة كموردي المؤن والوقود او من قاموا بإصلاح السفينة او غيرهم⁽¹³⁾. والمحافظة على الاستثمار البحري وتشجيعه كان احد الاسباب التي دفعت المشرعين لوضع العديد من المواد القانونية المتعلقة بتنظيم الحجز التحفظي على السفينة.

الفرع الثاني

اهمية الحجز التحفظي على السفن

إن تكلفة المشروعات البحرية تتعاظم وتزداد يوماً بعد يوم، نظراً لارتفاع أسعار السفن وما عليها من تجهيزات ومعدات مختلفة، وارتفاع أجور الربان والملاحين والعاملين على السفينة كافة، الأمر الذي أدى إلى ازدياد أهمية الائتمان البحري في مجال الملاحة البحرية وصناعة النقل البحري بصفة عامة، كما يستحيل تشغيل السفن وقيام كل هذه المشروعات البحرية من دون الاحتياج إلى عمليات الاقتراض، والتمويل، وطلب الحصول على آجال لسداد الديون الناشئة عن الملاحة البحرية ومشاريع النقل البحري، ولكون السفينة من الأموال المنقولة، لذا فهي تعد عنصراً من العناصر المكونة للذمة المالية لمالكها وعلى ذلك فهي تدرج في الضمان العام لدائني مالكيها. ومن ثم فانه يجوز لهؤلاء الدائنين توقيع الحجز التحفظي على السفينة استيفاءً لحقوقهم خاصة إذا لم يكن بأيديهم سند تنفيذي، وتظهر الأهمية العلمية للحجز التحفظي من نواحي عدة نوجزها كما:



- 1- ان السفينة باعتبارها الأداة الرئيسية للملاحة البحرية، لذا فإن الأمر بتوقيع الحجز التحفظي عليها يُرتب آثاراً قانونية في غاية الأهمية سواء بالنسبة للمدين والذي يمثل المجهز حيث تمثل السفينة أهم العناصر المكونة لذمته المالية لما لها من قيمة مالية ضخمة، وأيضاً للطرف الدائن الذي ليس بيده سنداً تنفيذياً يُمكنه من التنفيذ الجبري على السفينة لحين استيفاء حقه⁽¹⁴⁾.
- 2- تزداد أهمية الحجز التحفظي بالنسبة للسفن الأجنبية وخاصةً في حالة التصادم البحري التي يخشى منه هروب السفينة مرتكبة الحادث قبل أن تقوم بالوفاء بما عليها من تعويضات أو التزامات حين تسببها في التصادم البحري، لذا يلجأ مالك السفينة المتضررة من التصادم أو الدائنين بديون بحرية الى طلب ايقاع الحجز التحفظي على السفينة، بهدف منع السفينة مرتكبة التصادم من الهروب قبل دفع التعويضات المستحقة والديون البحرية التي عليها، أو بغية اجبار مالك السفينة المحجوزة من تقديم كفالة ضامنة لاستيفاء هذه التعويضات او الديون⁽¹⁵⁾.
- 3- ان ايقاع الحجز التحفظي على السفينة يُساهم في الحفاظ على حقوق الدائنين للمالك، أو المجهز المحجوز عليها من الضياع؛ لأن صاحب الحق يعلم ان حقه لن يضيع، وانه سيتمكن من تحصيل ديونه البحرية، ومن ثم يساهم في تنظيم سير الملاحة البحرية، مما يشكل أثراً ايجابياً في نمو التجارة البحرية، نتيجة وجود اجراءات تنسم بالسرعة والفعالية في استيفاء حقوق الدائنين⁽¹⁶⁾.
- 4- كما يوصف هذا الحجز بانه اداة ضغط تحمي حقوق الدائن من الضياع: كونه يحقق امرين، أولهما: أجراء سريع يخضع من خلاله المال محل الحجز إلى نظام قانوني خاص يُقيد سلطات المدين المالك على هذا المال، ويكون عن طريق إجراءات وشروط ميسرة مقارنة بالحجز التنفيذي، وهذا يحمي الدائن من مخاطر قيام المدين باهلاك امواله او اخفائها او تهريبها او التصرف فيها. وثانياً: وحث المدين على الوفاء بالالتزام، لأن ضبط السفينة ووضعها تحت يد القضاء، لا تُعد غاية هذا الحجز، لأن توقيع الحجز لا يخرج عن احد الاحتمالين وهما: ان يؤدي الحجز الى دفع المدين على الوفاء بالتزاماته، او دفعه لتقديم ضمان للوفاء حتى يرفع الحجز ويسترد المدين امواله المحجوزة⁽¹⁷⁾. نستنتج مما سبق ان توقيع الحجز التحفظي على اموال المدين هو اجراء وقائي يتخذه الدائن لإجبار المدين على الوفاء بدينه، وفي الوقت ذاته اجراء خطير لما له من اثر على سير الملاحة وانتظامها. واهميته تظهر بوضوح للدائن الذي لا يملك سنداً تنفيذياً، اذ يمكنه من ايقاع الحجز التنفيذي مباشرة واقتضاء حقوقه⁽¹⁸⁾. وعليه بعد الوقوف على التعريف بالحجز التحفظي على السفن وما يتميز به من خصوصية، وبيان اهمية ايقاعه بالنسبة للدائن والمدين، يستلزم منا بعد ذلك الوقوف على الشروط الواجب تحققها في ذلك الحجز ليكون صحيحاً ومحققاً للغاية من ايقاعه.

المطلب الثاني

شروط الحجز التحفظي على السفن

لم يشأ المشرعون ان يُمنح الحق في ايقاع الحجز التحفظي على السفن في جميع الاحوال او من دون شروط، بل قيد من نطاقه بقيود متعددة، هذه القيود التي تثقل الحجز التحفظي على السفينة لا تتطابق في معظم الاحيان مع الشروط التي تضعها قوانين المرافعات المدنية، فأحياناً تكون اقل شدة منها، مثال ذلك اكتفاء اتفاقية بروكسل لسنة 1952⁽¹⁹⁾ وقانون التجارة البحرية المصري رقم (8) لسنة 1990، بمجرد الادعاء بدين في مواجهة المدين لتوقيع الحجز من دون اشتراط صفات اخرى في الدين، وفي احيان اخرى تتجه احكام الحجز على السفينة الى التضييق من حقوق الدائن طالب الحجز، فلا تجيز له الحجز

المتعدد او المتكرر او المستند الى دين غير بحري، والامر في الاتجاهين سواء الموسع او المقيد يعكس خصوصية احكام القانون البحري⁽²⁰⁾. وللوقوف على تلك الشروط يستلزم منا ان نقسم هذا المطلب على فرعين، الفرع الاول نتناول فيه: الشروط الخاصة بالسفينة، ونخصص الفرع الثاني لبيان: الشروط الخاصة بالدين.

الفرع الاول

الشروط الخاصة بالسفينة

نجد بعض هذه الشروط تستلزم ان تكون السفينة محل الحجز مملوكة للمدين وقت نشأة الدين، وتشترط كذلك ان لا تكون السفينة مملوكة للدولة ملكية عامة. ومن اجل بيان تلك الشروط سنقسم هذا الفرع الى فقرتين على النحو الاتي:

اولاً: ان تكون السفينة مملوكة للمدين وقت نشأة الدين.

الاصل ان يُوقع الحجز على السفينة التي يتعلق بها الدين، ومع ذلك يجوز للدائن توقيعه على اي سفينة أخرى مملوكة للمدين وقت نشأة الدين وظل مالكا لها الى وقت توقيع الحجز، وهي ما تسمى (بالسفن الشقيقة Sister Ship)⁽²¹⁾، فالسفن الشقيقة: هي كل سفينة كان يملكها المدين وقت نشوء الدين وظل مالكا لها الى وقت توقيع الحجز. والحكم هنا مقرر لمصلحة الدائن بتمكنه من توقيع الحجز على شقيقات السفن التي تعلق بها الدين متى كانت هذه السفن اقرب الى متناوله منها⁽²²⁾.

اما السفن التي امتلكها المدين بعد نشأة الدين فلا تكون ضامنة للوفاء، لذلك لا يجوز توقيع الحجز على سفينة غير التي يتعلق بها الدين الا اذا كان الدين يتعلق "بالمنازعات التي تتناول الحق في السفينة او ملكيتها، او يتعلق بالمنازعات بين الشركاء في ملكية السفينة فيما يتعلق بملكيتها او حيازتها او عمالتها او ارجاعها، او يتعلق بالرهن او الرهن غير الحيازي للسفينة"⁽²³⁾؛ لأن هذه الديون تتولد عن حقوق عينية مقرررة على السفينة، فمن المنطق ان تتحمل السفينة وحدها نتائج التخلف عن ادائها.

ويطرح تساؤل هنا: عن مدى امكانية جواز الحجز على السفينة في مواجهة مستأجرها اذا كان الدين البحري متعلقا بها؟ ان القضاء الفرنسي يجيب على هذا التساؤل بالنفي، وحجته في ذلك ان النصوص المتعلقة بالحجز التحفظي على السفينة لم تضع قاعدة تختلف عن احكام قانون المرافعات التي تجعل نطاق التنفيذ محدداً في اموال المدين، ولكن استثناءً يُجيز الحجز على السفينة المؤجرة بمشارطة ايجار زمنية، اذا كان الوضع الظاهر يوحي بان الدائن يتعامل مع مالك السفينة لا مستأجرها، وقدم الدائن دليلاً على انه حسن النية وتعامل في ظروف تبرر تصرفه الذي منعه من التحقق من سلطات الرهان وطريقة استغلاله للسفينة⁽²⁴⁾. أما اتفاقية بروكسل وقانون التجارة البحرية المصري - على عكس القانون الفرنسي- يجيزان الحجز على السفينة لدين يتعلق بها نشأ في مواجهة مستأجرها وليس مالكيها، فتنص المادة (4/3) من الاتفاقية وتقابلها المادة (1/62) من القانون المصري على انه "اذا أجزت السفينة الى مستأجر تولى ادارتها الملاحية، وكان وحده مسؤولاً عن دين بحري متعلق بها، جاز للمدعي توقيع الحجز على هذه السفينة". ويشترط لتطبيق المادة (4/3) من اتفاقية بروكسل، ان يتعلق الحق البحري بسبب الحجز بالسفينة المراد الحجز عليها، ومن ناحية اخرى، ان يكون المستأجر مسؤولاً بمفرده عن الدين البحري⁽²⁵⁾. ويمكن تفسير ذلك بأن المشرع ينظر للسفينة كشخص له ذمته المالية التي تجيب وتوفي ديونها بغض النظر عن الشخص مالكا كان إم مستأجراً، مادام الدين نشأ بسبب استغلالها. ويُضيف البعض في تبرير اتاحة الحجز على السفينة وهي تحت يد مستأجرها صاحب الإدارة الملاحية حجة اخرى، تركز على نظرية الأوضاع الظاهرة، فالمستأجر الذي يباشر استغلال السفينة هو الذي يظهر



أمام الغير ويتعاقد معه، أو أنشئ للغير قبله حقوق بحرية نتيجة وقائع مادية كالمطالبة بمكافآت الإنقاذ أو تعويض أضرار تصادم ارتكبته السفينة، فمن حق الغير أن يعول على هذا المظهر، ويتصور أنه يتعامل مع المالك، ولا يصح مفاجأته بحرمانه من هذا الضمان على أساس أن السفينة غير مملوكة لمن يباشر استغلالها، خاصة وأن هذا الاستغلال قد تتم مباشرته لحساب المالك⁽²⁶⁾. والواقع أنه يصعب قبول فكرة الوضع الظاهر التي يجب ضبطها وتحديد دائرتها بحالة الغير حسن النية، أي الذي يتصور أنه أمام المالك ولا سبيل أمامه لمعرفة ذلك، أما السفينة فيخضع انتقال ملكيتها لنظام الشهر، مما يجعل التفرقة بين المستأجر والمالك ميسورة، ولذلك فالتبرير المقبول هو رغبتهم بعد السفينة دائماً ضماناً لحقوقهم، مما يشجعهم على التعامل وتقديم الخدمات لها من دون حاجة للبحث عن شخص المالك، فمقابل خدماتهم تسال عنه السفينة نفسها وهو ما يرجح لدى البعض الإقرار لها بالشخصية المعنوية⁽²⁷⁾.

أما في التشريع العراقي ولعدم وجود نص خاص يعالج هذه الحالة، لذا تطبق القواعد العامة التي تجعل نطاق التنفيذ محصور في أموال المدين دون غيره، ومن ثم لا يستطيع دائن أن يوقع الحجز التحفظي على السفينة المستأجرة؛ لأنها لا تدخل في الضمان العام للدائنين، وأن التشريع العراقي يساوي بين السفينة وغيرها من المنقولات من دون النظر للسفينة كشخص له ذمته المالية التي تجيب وتوفي ديونها بغض النظر عن شخص مالكيها أو مستأجرها، مادام الدين نشأ بسبب استغلالها، لذا من الأفضل أن يكون اتجاه المشرع العراقي في هذا الشأن مسائراً لاتفاقية بروكسل لسنة 1952 واتفاقية جنيف لسنة 1999⁽²⁸⁾، وكذلك اتجاه المشرع المصري في قانون التجارة البحرية، من خلال منح الحق في إيقاع الحجز على السفينة المستأجر ما دام الدين كان بسبب استغلالها.

ثانياً: عدم جواز الحجز على السفن المملوكة للدولة.

تنص اتفاقية جنيف الخاصة بالحجز التحفظي على السفينة لسنة 1999 في المادة (2/8) على أنه "لا تنطبق هذه الاتفاقية على أية سفينة حربية أو سفن حربية مساعدة، أو سفن أخرى تمتلكها أو تشغلها الدولة وتستخدمها مؤقتاً في خدمات عامة غير تجارية فقط"؛ تبرير ذلك أن هذه السفن تتمتع بحصانة تمنع توقيع الحجز التحفظي عليها ولأن الدولة يفترض أنها في حالة يسار دائم⁽²⁹⁾.

وقد ذهبت محكمة استئناف روان في فرنسا، في حكمها الصادر في 23 كانون الأول 1985، إلى أن جمهورية رومانيا الاشتراكية، بوصفها دولة اشتراكية تمتلك جميع وسائل الإنتاج، فإنها بهذه الصفة تمتلك جميع السفن التي تحمل علم رومانيا، ولما كانت السفينة المملوكة لدولة رومانيا مخصصة للقيام بالأعمال التجارية الداخلة في نطاق القانون الخاص، فإن رفض التظلم برفع الحجز الاحتياطي الموقع على السفينة قرار قد صادف صحيح القانون، وحتى تتمتع السفن الحكومية بالحصانة يجب أن تكون مخصصة وقت نشوء الدين للقيام بالخدمات العامة، فلا يجوز حصول التخصيص في وقت لاحق⁽³⁰⁾.

أما في العراق فيطبق في هذا الشأن أحكام المادة (1/248) من قانون المرافعات التي تمنع ولا تجوز حجز أو بيع أموال الدولة. ومن ثم إذا كانت السفينة مملوكة للدولة العراقية لا يجوز الحجز عليها جزاً تحفظياً.

الفرع الثاني الشروط الخاصة بالدين

هذه الشروط تتعلق بطبيعة الدين فتلزم ان يكون بحرياً وان يكون محقق الوجود ومستحق الاداء، وان لا يكون متعدداً وان لا يكون من اوقعه متعسفاً في ذلك، لذا ستكون تلك الشروط محلاً للدراسة على النحو الآتي:

اولاً: يجب ان يكون الدين بحرياً:

يمكن القول ان الدين البحري هو: الادعاء بحق او بدين مصدره أحد الاسباب المنصوص عليها في القوانين والاتفاقيات الخاصة بذلك.

استناداً لذلك يعدّ الدين بحرياً بخصوص تطبيق اتفاقية بروكسل، اذا كان يقصد به الادعاء بحق او دين مصدره أحد الاسباب السبعة عشر التي عدتها المادة الاولى من الاتفاقية على سبيل الحصر وهي "أ- الضرر الذي تسببه اية سفينة سواء في تصادم او غير ذلك. ب- الوفاة او الاصابة الجسدية اللتين تسببهما اية سفينة او تحدثان فيما يتصل بتشغيل اية سفينة. ج- الانقاذ. د- الاتفاق المتعلق باستخدام او استئجار اية سفينة سواء بمشارطة تأجير او غير ذلك. هـ- هلاك او تلف البضائع بما في ذلك الامتعة المحمولة على اية سفينة. و- العوارية العامة. ز- الاقتراض برهن السفينة، ح- القطر، ط- الارشاد، ي- البضائع او المواد حيثما تزودت بها السفينة من اجل تشغيلها او صيانتها، ك- بناء او اصلاح او تجهيز اية سفينة او تكاليف ورسوم الارصفة، ل- اجور ربان السفينة او ضباطها او طاقمها، م- مصاريف الربان بما في ذلك المصاريف التي يتكبدها الشاحنون، او المستأجرون والوكلاء، عن السفينة او مالكيها، ن- المنازعات التي تتناول الحق في السفينة او ملكيتها، س- المنازعات بين الشركاء في ملكية السفينة فيما يتعلق بملكيتها او حيازتها او عمالتها او ارجاعها، ع- الرهن او الرهن غير الحيازي للسفينة".

وتعدّ الديون الواردة في الفقرات من (أ الى ن) ديوناً شخصية، وتلك الواردة في الفقرات من (س الى ف) ديوناً ناشئة عن حقوق عينية⁽³¹⁾.

ومن ثم فان الدين الذي يكون سببه عدم تنفيذ أحد المتعاقدين لالتزاماته الناتجة عن بيع السفينة، لا يعد ديناً بحرياً بناءً على نصوص هذه الاتفاقية؛ لأنه لا يدخل ضمن أحد الأسباب أعلاه، كما ان الدين الناشئ عن منح قرض لتمويل اصلاح سفينة لا يعدّ ديناً بحرياً، وكذلك الدين الناشئ عن قسط التأمين⁽³²⁾.

وبمقارنة التعداد الوارد في اتفاقية بروكسل لسنة 1952 واتفاقية جنيف لسنة 1999، يتضح أن الأخيرة أوردت ضمن تعداد المطالبات البحرية في المادة (1)، أسباباً لم تعرض لها معاهدة بروكسل 1952 في تعدادها للديون البحرية، وتلك الأسباب الجديدة واردة بالبند (د) والذي جاء فيه "الضرر الذي تلحقه السفينة أو قد تلحقه بالبيئة أو الشريط الساحلي أو المصالح المتصلة بهما، والتدابير المتخذة لتفادي أو تقليل أو إزالة هذه الضرر والتعويض عن هذا الضرر وتكاليف التدابير المعقولة المتخذة فعلاً أو التي يتعين اتخاذها لإعادة البيئة الى ما كانت عليه والخسارة التي يتكبدها او يرجح ان يتكبدها الغير بشأن هذا الضرر، والأضرار أو التكاليف أو الخسائر التي تماثل في طبيعتها ما ورد ذكره تحديداً في هذه الفقرة الفرعية (د)"، وبالبند (ي) "القطر" وبالبند (ن) "رسوم وأعباء الموانئ والقنوات والأحواض والموانئ وغيرها من المجاري المائية"، وبالبند (ف) "أقساط التأمين بما في ذلك اشتراكات التأمين التبادلي الخاصة بالسفينة الواجبة الدفع من مالك السفينة أو مستأجرها عارية أو نيابة عنهما" وبالبند (ت) "أي نزاع ينشأ من عقد بيع السفينة". وأن اتفاقية ١٩٩٩ أسقطت من تعداد المطالبات البحرية "القروض البحرية" محل البند "ح" من الديون البحرية التي عدتها معاهدة 1952⁽³³⁾.



وتتطابق الاسباب الواردة في قانون التجارة البحرية المصري مع الاسباب الواردة في اتفاقية بروكسل 1952، الا في ثلاث اسباب اضافها المشرع المصري وهي: "أ- رسوم الموانئ والممرات المائية. ب- مصاريف ازالة او انتشال او رفع حطام السفينة والبضائع. ج- التأمين على السفينة". ومن ثم يضع هذا التعداد الحصري للديون على عاتق القاضي فحص مدى اتصال الدين موضوع الحجز بحالة من الحالات المذكورة ما دامت هذه الاسباب وحدها تخول توقيع الحجز⁽³⁴⁾. وعليه فان الدين البحري لا يستمد طبيعته البحرية من سببه لا من طرفيه ولا محله⁽³⁵⁾. نستنتج مما سبق ان السفن كأموال لا تضمن الا الديون البحرية وان الديون البحرية قد تضمن بغير السفن من اموال، فاذا كان الدين بحرياً فللدائن توقيع الحجز التحفظي على اي مال يملكه المدين سواء كان سفناً او غيرها، واذا لم يكن ديناً بحرياً فلا يجوز توقيع الحجز التحفظي على سفن المدين. ونظراً لعدم وجود نص في التشريع العراقي يُبين ويحدد الديون البحرية التي يشترط حجز السفينة بسببها، لذا فمن الممكن ان يقوم الدائن بإيقاع الحجز على اية سفينة مملوكة للمدين وان تُعلق الحجز بدين لا يتعلق بالسفينة ولا يمكن عدّه ديناً بحرياً، الامر الذي يضر بسمعة الموانئ العراقية ويمنع السفن من الرسو بالموانئ العراقية خوفاً من ايقاع الحجز عليها لادين لا يدخل ضمن الديون اعلاه.

ثانياً: ان يكون الدين محقق الوجود ومستحق الاداء:

تنص المادة (231) من قانون المرافعات العراقي على ان "لكل دائن بيده سند رسمي او عادي بدين معلوم مستحق الاداء وغير مقيد بشرط ان يستصدر امراً من المحكمة بتوقيع الحجز الاحتياطي..."، كما تنص المادة (319) من قانون المرافعات المصري على انه "لا يوقع الحجز التحفظي... الا اقتضاء لحق موجود وحال الاداء". فاذا لم يكن مع الدائن سند تنفيذي او حكم قضائي، فان الحجز يوقع استناداً الى امر وقتي في غياب الخصوم واساس منحه الاستعجال، لذا يجب ان يكون هناك سبب ظاهر يدل على رجحان وجوده في ذمة المدين، فاذا كان محل شك او نزاع جدي او كان موجوداً ولكنه انقضى قبل الاذن بالحجز او مبني على تصور وهمي هنا يعدّ غير محقق الوجود ولا يجوز ايقاع الحجز التحفظي، وتقدير ذلك يخضع لسلطة القاضي التقديرية. كما يشترط ان يكون الحق مستحق الاداء، اما اذا كان حقاً احتمالياً او مقيداً بأي وصف فلا يصح الحجز بمقتضاه، ولكن اذا كان الدين محقق الوجود ومستحق الاداء كان صالحاً لا يقات الحجز ولو لم يكن معين المقدار⁽³⁶⁾. اما اتفاقية بروكسل فلا تشترط ان يكون الدين محقق الوجود؛ لأن هذا الشرط من شأنه ان يجعل توقيع الحجز التحفظي مستحيلاً في كثير من الاحيان، كما في حالة التصادم بسبب خطأ سفينة اجنبية، فدين السفينة المصدومة يظل غير محقق طالما ان خطأ السفينة الصادمة لم يثبت بحكم، وعلى اية حالة فان مواعيد الاجراءات مهما كانت قصيرة تسمح للسفينة بمجرد اخطارها برفع الدعوى ان تُبحر على الفور وتتفادى المطالبة⁽³⁷⁾. وهذا ما انتهجه قانون التجارة البحرية المصرية لسنة 1990 في المادة (61) منه على انه "يجوز لكل من يتمسك بأحد الديون المذكورة في المادة السابقة ان يحجز على السفينة التي يتعلق بها الدين". لذا يذهب البعض مع ما ذهب اليه المشرع المصري في القانون البحري المصري في عدم اشتراط تحقق الوجود وحلول الاداء كما اشترطها قانون المرافعات، مبررين ذلك على اساس ان احكام الاخير تتنافى وطبيعة الحجز التحفظي على السفينة، كأجراء يهدف الى الحفاظ على حقوق الدائن على منقول يتمثل في سفينة تستطيع ان تمخر عباب البحر تاركاً ميناء الحجز بلا عودة في فترة وجيزة، لذا اجاز القانون لكل من يدعي حقاً ظاهر الجدية ان يطلب توقيع الحجز التحفظي على السفينة قبل ان يفلت ضمانه من يده⁽³⁸⁾.



اما القانون الفرنسي في المادة (2/29) من المرسوم الصادر في عام 1967 بشأن تنظيم الحجز التحفظي على السفن فيشترط ان يكون الدين مؤكداً من حيث وجوده وليس فقط ثابتاً من حيث المظهر او المبدأ، ولكن تدخل المشرع بتعديل المادة (29) من المرسوم الفرنسي اعلاه بمرسوم 24 فبراير 1971 واصبح يكفي لتوقيع الحجز التحفظي على السفينة ان يكون الدين ثابتاً من حيث المبدأ، وهذا ما جاء به قانون الاجراءات المدنية الفرنسي لسنة 1991 في المادة (210)⁽³⁹⁾. ويذهب القضاء الفرنسي بذات الاتجاه اذ يكفي لحجز السفينة الادعاء بحق او دين، فلا يشترط أن يكون الدين محقق الوجود؛ لأن مثل هذا الشرط من شأنه أن يجعل توقيع الحجز مستحيلاً في بعض الحالات وإمكانية هروب السفينة المراد حجزها، كما لا يشترط أن يكون الدين حال الأداء أو توافر حالة الضرورة، وإن كان هذا الشرط الأخير يفترض وجوده في حالة حجز السفينة نظراً لطبيعة السفينة ونشاطها⁽⁴⁰⁾.

ومن خلال مواقف القوانين محل المقارنة نرى من الافضل عدم اشتراط المشرع العراقي لإيقاع الحجز الاحتياطي ان يكون الدين محقق الوجود؛ للإسراع في ايقاع الحجز التحفظي ومنع السفينة من الهرب.

ثانياً: عدم جواز تكرار الحجز او تعادله :

في بعض الاحيان تكون قيمة المال المحجوز (السفينة) اقل من قيمة الدين سبب الحجز، ومن ثم مدى امكانية منح الدائن الحق في الحجز على سفن اخرى للمدين؟ او قد يبغى الدائن من ايقاع حجز اخر - وان كانت قيمة المال كافية- طمعاً بزيادة الضغط لدفع المدين على الوفاء بالتزاماته، فما صحة ذلك؟
الاصل في القانون المدني ان جميع اموال المدين تكون ضامنة لكل دين من ديونه⁽⁴¹⁾، ومن ثم لا يشترط التناسب بين حق الدائن وقيمة المال المحجوز، فللدائن وان كان بمبلغ قليل ان يحجز على ما يريد من اموال مدينه، ولكن اتفاقية بروكسل قيدت حق الدائن في توقيع الحجز اكثر من مرة لكي لا يؤثر على النشاط البحري لمدينه، وهذا ما قضت به المادة (3/3) من الاتفاقية بانه "لا يجوز لمدع واحد وفي نفس الدين ان يقوم بالحجز على سفينة او يطلب تقديم كفالة او ضمان عنها اكثر من مرة واحدة". ومع ذلك تضمنت اتفاقية جنيف 1999 ثلاث استثناءات على القاعدة اعلاه وذلك في المادة (5) منها وهي "اولاً: اذا كانت طبيعة او مقدار الضمان المتعلق بتلك السفينة والسابق تقديمه بشأن نفس المطالبة غير كاف، بشرط الا يتجاوز المقدار الكلي للضمان قيمة السفينة. ثانياً: اذا كان الشخص الذي سبق ان قدم الضمان غير قادر او يحتمل الا يكون قادراً على الوفاء ببعض او كل التزامات ذلك الشخص. ثالثاً: اذا رفع الحجز عن السفينة او افرج عن الضمان السابق تقديمه". واذا تعددت الحجوز لاستيفاء دين واحد وجب ان يرفع كل حجز لاحق آخر وقعه المدعي على هذه السفينة او على اية سفينة اخرى مملوكة للمالك نفسه بسبب الدين البحري، وتأمّر المحكمة بالأفراج عن السفينة ما لم يثبت المدعي ان الكفيل قد ابرئ نهائياً قبل توقيع الحجز اللاحق، او انه وجد سبباً اخر يبرر بقاء الحجز⁽⁴²⁾. ونذهب مع ما ذهب اليه اتفاقية جنيف بمنع تعدد الحجز او تكراره الا في الاحوال الواردة في المادة (5) منها ونتمنى تبني ذلك في القانون العراقي.

ثالثاً: ان لا يكون الحجز التحفظي وقع تعسفياً

اذا كانت غاية الافراد من حجز هذه القيمة الائتمانية (السفينة) لتحقيق أغراض غير مشروعة يضر بالمصلحة التي حرصت التشريعات الحديثة على تحقيقها وهي نمو وازدهار قطاع الاستثمار البحري، فعلى سبيل المثال: في حالة إلقاء الحجز على سفن المدين الأخرى على الرغم من أن حجز السفينة المتعلق بالدين كافياً للوفاء به وضمانه. ومن ثم يكون من واجب المحكمة في هذه الحالة موازنة مصلحة



الدائن طالب الحجز، مع الضرر المتوقع إلحاقه بالمدين جراء توقيع الحجز على السفينة، فإن وجدت أن الضرر يغلب على المصلحة المتوخاة، توجب عليها منع الدائن طالب الحجز من استعمال حقه⁽⁴³⁾. وعليه إذا كان الحجز التحفظي قد وقع بغير سند وبلا مبرر، فلاشك أن ذلك يسبب للمجهز أضراراً طائلة، كتعطيل السفينة عن الاستغلال خلال فترة الحجز، إذ يؤدي الحجز التحفظي منع السفينة من التحرك، وكذلك في تعرض المجهز للحكم عليه بتعويض للشاحنين إذا تأخر وصول البضاعة؛ لأن هذا الحجز لا يعد بالنسبة للمجهز من قبيل القوة القاهرة⁽⁴⁴⁾. وفي إحدى الدعاوى قضت محكمة استئناف (اكس الفرنسية) بمسؤولية الدائن الحاجز، لقيامه بحجز سفينة محملة بالركاب والسيارات تستعد للرحيل في نهاية يوم عمل يعقبه عطلة أسبوعية، وهو يوم الجمعة، دون ضرورة، في الوقت الذي يملك فيه الدين المحجوز عليه سفينة أخرى ترسو في الميناء نفسه⁽⁴⁵⁾. وإعمالاً لحكم القواعد العامة في القانون المدني فإن التعويض المترتب على التعسف باستعمال حق الحجز على السفينة يكون عينياً من خلال رفع الحجز والإفراج عن السفينة المحجوزة، إضافة إلى الحكم على المتعسف بالتعويض نقداً عن تعسفه منذ وقوع التعسف حتى الحكم بإزالته، بحيث يقدر مدى هذا التعويض على أساس الضرر اللاحق بالمدين المحجوز على سفينته، بعنصريه: ما فاتته من كسب وما لحقه من خسارة، وكذلك تعويضه عن الضرر الأدبي إن كان له مقتضى⁽⁴⁶⁾. وي طرح التساؤل هنا: هل ان مجرد وقوع الضرر للمحجوز عليه من توقيع الحجز يخوله مطالبة الحاجز بالتعويض اذا ثبت عدم احقيته بدعواه ام هناك شروطاً يجب توافرها لصحة المطالبة بالتعويض؟ ان عدم احقية الحاجز في دعواه لا يعني جواز مطالبته من قبل المحجوز عليه بتعويض الضرر، وانما يجب ان يكون الحاجز قد ارتكب خطأ في طلبه ايقاع الحجز، اي ان يرتكب عملاً غير مشروع، والعمل غير المشروع لا يمكن ان يكون الا اذا توافرت شروطه وهي خطأ وضرر وعلاقة سببية والتي نص عليها المشرع العراقي في المادة (186) من القانون المدني⁽⁴⁷⁾. وقد عرضت اتفاقية بروكسل في المادة (1/6) لتحديد القانون الذي ينطبق بصدد ما يترتب من مسؤوليات عن توقيع حجز تحفظي تعسفي، فنصت على أنه "كل منازعة خاصة بمسؤولية المدعى عن الأضرار المترتبة على توقيع الحجز على السفينة أو عن مصاريف تقديم كفالة أو ضمان لرفع الحجز عن السفينة أو لمنع توقيعه عليها تتم تصفيته طبقاً لقانون الدولة التي توقع الحجز أو الطلب في دائرتها". بعد بيان المقصود بالحجز التحفظي على السفن واهمية ايقاعه بالنسبة للدائن والوقوف على الشروط الواجب مراعاتها واتباعها عند تقديم الطلب، نصل الان الى تحديد الاجراءات التي يجب على من يُريد ايقاع الحجز اتباعها والآثار التي يُرتبها ايقاع ذلك الحجز، وذلك في المبحث القادم.

المبحث الثاني

اجراءات ايقاع الحجز التحفظي على السفن واثاره

متى توافرت للدائن الشروط اللازمة لتوقيع الحجز التحفظي على السفينة، فان التساؤل هنا عن الوسيلة للحصول على اذن بايقاع الحجز التحفظي على السفينة؟ وطريقة تنفيذ ذلك؟ وكيفية رفع هذا الحجز؟ وما هي الآثار التي يمكن ترتيبها على هذا التنفيذ؟ من اجل رسم الخطوط العريضة ووضع المبادئ الأساسية لذلك سنقسم هذا المبحث على مطلبين، في المطلب الاول نتناول: اجراءات ايقاع الحجز التحفظي ووسائل رفعه، ويخصص المطلب الثاني: للآثار المترتبة على ايقاع الحجز التحفظي على السفينة.

المطلب الاول

اجراءات ايقاع الحجز التحفظي ووسائل رفعه

ركزت الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالحجز على توفير بيئة قانونية موثوقة وشفافة لإجراء الحجز، مؤكدةً على ضرورة صدور قرار الحجز على السفينة من السلطة القضائية في الدولة المتعاقدة التي يجري فيها الحجز، إذ تضمن نزاهة القضاء احترام القاعدة القانونية وتوافقها مع القواعد الدولية المحددة في الحجز على السفينة، بما يحقق ثبات التعامل، ويساهم بتوفير بيئة آمنة للاستثمار البحري، واكتفت تلك الاتفاقيات بتحديد الشروط الموضوعية للحجز على السفينة، تاركةً للسلطة القضائية إقرار حجز السفينة على أساسها، من دون أن تتدخل في تحديد شكل الإجراءات الواجب اتخاذها للحصول على قرار الحجز على السفينة أو إجراءات تنفيذه أيضاً، ومع ذلك فقد نصت هذه الاتفاقيات على نطاق تطبيقها المكاني والشخصي بالنظر إلى قانون علم السفينة، واضعةً الخطوط العامة والواسعة للاختصاص القضائي بالحجز على السفينة على هذا الأساس⁽⁴⁸⁾.

الأمر الذي يستلزم منا بحث إجراءات ايقاع الحجز التحفظي في فرع اول، ونُبين في الفرع الثاني: وسائل رفع الحجز التحفظي.

الفرع الاول

اجراءات ايقاع الحجز التحفظي

بحث تلك الاجراءات يبدأ بضرورة الحصول على الاذن بالحجز التحفظي وكذلك الوقوف على ما يتضمنه محضر الحجز من بيانات، من خلال الفقرتين التاليتين:

اولاً: الحصول على اذن بالحجز التحفظي:

يعدّ الحصول على إذن القضاء المختص لإجراء الحجز التحفظي مسألة في غاية الأهمية يتحقق بها التوازن بين مصالح الدائن الذي تتعرض حقوقه للخطر ومصالح المدين الذي تتعرض أمواله للحجز والذي يمكن ان يكون تعسفاً أو غير مبررة؛ لذلك حرصت اتفاقية بروكسل في المادة (4) على عدم جواز الحجز على السفينة أو رفع الحجز عنها إلا بأمر يصدر من محكمة أو من أية سلطة قضائية أخرى مختصة لدى الدولة المتعاقدة التي يقع الحجز في دائرتها، وجاءت معاهدة ١٩٩٩ بذات القاعدة في المادة (7). كما لم تعالج اتفاقية بروكسل 1952 مسألة إجراءات ايقاع الحجز التحفظي على السفينة، لمنع الاختلاف القائم بين القوانين الوطنية في تنظيم الحجز التحفظي، وقد أحالت المادة (2/6) من الاتفاقية إلى قانون الدولة المتعاقدة التي يُوقَّع الحجز فيها أو يطلب في دائرتها، لتنظيم قواعد المرافعات الخاصة بحجز السفينة، أو بالحصول على الأمر بالحجز المنصوص عليه في المادة الرابعة من الاتفاقية، أو بالمسائل العارضة التي تنشأ عن الحجز. وتبنت معاهدة ١٩٩٩ ذات المبدأ في المادة (4/2) والذي جاء فيها "مع مراعاة أحكام هذه الاتفاقية، يحكم قانون الدولة التي يوقع فيها الحجز، أو يطلب توقيعه فيها، الإجراءات المتعلقة بحجز السفينة أو رفع الحجز عنها"، ويتوافق النهج السابق مع القواعد القانونية المستقرة في القوانين الوضعية الحديثة والتي تخضع تلك الإجراءات لقانون دولة القاضي الذي تتبع الإجراءات أمامه، وهي القاعدة التي كرستها المادة (28) من القانون المدني العراقي والمادة (٢٢) من القانون المدني المصري بنصهما على أنه يسرى على قواعد الاختصاص وجميع المسائل الخاصة بالإجراءات قانون البلد الذي تقام فيه الدعوى أو تباشر فيه الإجراءات. وبالرجوع الى احكام قانون التجارة البحرية المصري نجده يمنح الاختصاص في إصدار الإذن الى رئيس المحكمة الابتدائية أو من يقوم مقامه⁽⁴⁹⁾. كما يختص رئيس المحكمة الابتدائية بإصدار الإذن حتى لو كانت هناك دعوى مرفوعة



من قبل للمطالبة بقيمة الدين سبب الحجز أمام محكمة الموضوع، أو كان هذا الدين تتوافر فيه شروط استصدار أوامر الأداء. وفي القانون الفرنسي تنص المادة (29) من المرسوم بقانون (27) أكتوبر 1967 على أنه "يختص رئيس المحكمة التجارية بإصدار أمر الحجز التحفظي على السفينة، وفي حالة غيابه يكون الاختصاص للقاضي الجزائي، أيًا كانت قيمة الحق سبب الحجز وقيمة السفينة محل الحجز" إذ تشترط الحصول على أمر الحجز، حتى ولو كان بيد الدائن سند تنفيذي، على الرغم من ذلك نجد أن المادة (18) من قانون 9 يوليو 1991 لا تلزم الدائنين عامةً من الحصول على هذا الإذن إذا كان بيده سنداً تنفيذياً. ويرجعون في تبرير هذه القاعدة إلى الطبيعة المستقلة لأحكام القانون البحري من جهة، ورغبة المشرع في الحد من حالات الحجز التعسفي على السفن من جهة أخرى⁽⁵⁰⁾.

أما في العراق ولعدم وجود نص يبين المحكمة المختصة في المسائل البحرية كما هو الشأن في القوانين المقارنة، لذا يطبق في هذا الشأن أحكام المادة (33) من قانون المرافعات العراقية والتي تعطي الاختصاص في هذا الشأن (لمحكمة البداية) للنظر في المسائل المستعجلة التي يخشى عليها من فوات الوقت بشرط عدم المساس بأصل الحق. وعليه من يرغب في الحصول على إذن من محكمة البداية لإيقاع الحجز التحفظي على أحد السفن سواء كانت سفينة عراقية أم اجنبية أن يكون بيده سند رسمي أو عادي يبين معلوم مستحق الاداء وغير مقيد بشرط أو كان لديه أوراقا أخرى تتضمن الاقرار بالكتابة وترى المحكمة كفايتها، ويكون الطلب بعريضة يقدمها الدائن مشتملة على اسم الدائن والمدين والغير أن وجد، وشهرتهم ومحل اقامتهم والسند الذي يستند اليه ومقدار الدين المطلوب الحجز من اجله، ويوقع الدائن على العريضة مع بيان تاريخها، ويجب أن يقدم طالب الحجز كفالة رسمية أو تأمينات نقدية مقدارها عشرة في المئة من مقدار الدين المطالب به؛ ضمانا لما يترتب على الحجز من ضرر إذا تبين أن طالبه غير محق، ويجوز تقديم طلب الحجز قبل اقامة الدعوى أو بنفس عريضة الدعوى عند اقامتها ويجوز طلبه أثناء السير في الدعوى أو بعد صدور الحكم فيها⁽⁵¹⁾. وي طرح تساؤل في هذا الشأن بخصوص اثر شرط التحكيم على امكانية توقيع الحجز التحفظي؟ كما لو اتفق أصحاب الديون البحرية والمدين مالك السفينة أو المجهز على الالتجاء للتحكيم لفض ما ينشأ من منازعات أو بعد أن تثور تلك المنازعات، وقد يكون الدين البحري ناشئاً عن عقد أو فعل غير مشروع، فهل يجوز مع وجود هذا الشرط، أن يلجأ الدائن للقضاء طالباً توقيع الحجز التحفظي على السفينة؟ أم أن اتفاق التحكيم بصورتيه، وسلب القضاء سلطة نظر الموضوع يمتد ليشمل منعه حتى من اتخاذ الاجراءات التحفظية؟

من ذهب بهذا الاتجاه من الفقهاء يسمح بالالتجاء للقضاء وطلب اتخاذ الاجراءات التحفظية، ولا يعدّ اخلافاً باتفاق التحكيم الذي يمنع القضاء عن نظر الموضوع والفصل فيه، خاصةً وأن اتخاذ الاجراءات التحفظية يستلزم وجود سلطة قادرة على التنفيذ وهو ما لا يتوفر إلا للقضاء. ويسرى ذلك حتى لو نص اتفاق التحكيم على تخويل هيئة المحكمين سلطة الأمر بالإجراءات التحفظية، فهذا يجعل الاختصاص مشتركاً والخيار لذي المصلحة، فلاي طرف الالتجاء للمحكمة وطلب توقيع الحجز التحفظي، وله طلب ذلك من هيئة التحكيم التي تصدر أمرها، ويكون تنفيذه في حالة عدم انصياع المدين عن طريق الالتجاء للقضاء لا لطلب توقيع الحجز وإنما فقط للأمر بتنفيذ أمر هيئة التحكيم. وهذا ما كرسه المشرع المصري في قانون التحكيم في المواد المدنية والتجارية في المادة (14)، ولا يختلف الأمر إلا في حالة وجود شرط قاطع في دلالته على أن نية الأطراف اتجهت إلى منع القضاء من التدخل سواء في الموضوع أم في اتخاذ الإجراءات التحفظية وترك الأمر برمته لهيئة التحكيم، كما لو نص الشرط على تولي الهيئة الفصل في



الموضوع وفي الأمور المستعجلة واتخاذ الإجراءات كافة أيا كانت طبيعتها، فهذا يُرجح امتداد الأثر المانع لاتفاق التحكيم وشموله للإجراءات التحفظية، ويصبح الاختصاص منعقدا لهيئة التحكيم وحدها⁽⁵²⁾. ولعدم وجود نص صريح في مواد التحكيم التي تضمنها قانون المرافعات العراقية، يعالج هذا الفرض، مع ذلك لا نجد مانع من الالتجاء للقضاء العراقي عند طلب ايقاع الحجز التحفظي على السفينة وان كان هناك شرط التحكيم او مشاركة التحكيم؛ لأن تلك الاجراءات تستلزم وجود سلطة قادرة على التنفيذ، الا اذا كان الاتفاق يتضمن نصاً صريحاً يمنع القضاء من ذلك.

ثانياً: محضر الحجز

إذا حصل الدائن على إذن من القضاء بتوقيع الحجز، فإن الدائن يكون بإمكانه الان التحرك نحو إجراء الحجز. وهذا يحتاج بعض الشكليات منها ما نص عليها قانون التجارة البحرية المصرية من ضرورة تحرير محضر للحجز وتسلم صورة منه لربان السفينة أو من يقوم مقامه، وصورة ثانية للجهة البحرية المختصة بالميناء الذي وقع فيه الحجز؛ لمنع السفينة من السفر، وصورة ثالثة لمكتب التسجيل بالميناء المذكور⁽⁵³⁾، ليكون الغير على علم بالحجز التحفظي الواقع على السفينة. لان عدم التأشير بهذا الحجز يترتب عليه عدم نفاذ الحجز في مواجهة الغير، فالنشر قرينة قاطعة على العلم بالواقعة محل النشر⁽⁵⁴⁾. وتتبع القواعد العامة في قانون المرافعات على انتقال المحضر وتوقيع الحجز وتحرير محضر الحجز وتسليمه بما لا يصطدم بالطبيعة الخاصة لحجز السفينة. وتبدأ اجراءات الحجز بذكر السفينة محل الحجز ووصفها في محضر الحجز. ولا يلتزم مكتب التسجيل بإخطار مكتب تسجيل السفينة إذا كانت أجنبية. أما إذا كانت مصرية، فيقوم المكتب بإخطار المكتب المسجلة فيه السفينة لتأشير الحجز في الصفحة المخصصة لها في سجل السفن⁽⁵⁵⁾، ويفترض هذا اختلاف ميناء الحجز عن ميناء التسجيل.

واما قانون المرافعات العراقي فينص في المادة (239) على انه: "إذا قررت المحكمة وضع الحجز الاحتياطي قامت بتنفيذه وبتبليغ المحجوز عليه والشخص الثالث المحجوز تحت يده ان وجد". اما المادة (240) من ذات القانون فتتص على: "للمدين المحجوز على امواله وللشخص الثالث المحجوز تحت يده ان يتظلم من امر الحجز في الجلسة المحددة لنظر الدعوى او بتقديم عريضة خلال ثلاثة ايام من تبليغه بأمر الحجز الى المحكمة التي اصدرته ويبين فيها وجه تظلمه من الحجز كله او بعضه والمستندات المؤيدة لتظلمه ويجب ان يبلغ الحاجز بصورة من التظلم مع ورقة دعوة مبينا بها الجلسة المحددة لنظر التظلم وينظر التظلم طبقاً لأحكام التظلم من الاوامر على العرائض".

الفرع الثاني

وسائل رفع الحجز

هناك العديد من الأسباب تتيح للمدين رفع الحجز عن السفينة، كأن يكون ذلك بسبب قيام المدين بتقديم ضمان كافٍ للوفاء بدينه، أو إلى المنازعة في إجراء توقيع الحجز بإبطاله، أو إلى عدم رفع الدعوى الموضوعية أو خسارتها، وهذا ما يكون محلاً للدراسة في الفقرتين الاتيتين:

أولاً: تقديم ضمان مالي

لما كان الحجز التحفظي على السفينة يؤدي إلى تقييد سلطات المدين على السفينة محل الحجز، الامر الذي يؤثر على انتظام سير الملاحة البحرية، لذا يخفف شرط تقديم كفالة من طلبات الحجز الكيدية عموماً، لما للحجز الاحتياطي من آثار سلبية جادة على المدين، كما تشكل اساساً للتعويض على المحجوز عليه في حال ثبوت تعسف طالب الحجز في حجزه⁽⁵⁶⁾. وغالباً ما يكون هدف الحجز التحفظي هو



الحصول على الكفالة لضمان الدين، لما يسببه الحجز على السفينة من تعطيل استغلالها والحاق ضرر بالمجهز⁽⁵⁷⁾. ومن أجل تحقيق التوازن بين مصالح طرفي الحجز، فيستطيع المدين المحجوز عليه أن يستمر في مباشرة نشاطه البحري واستغلال السفينة المحجوز عليها، كما يُمكن الدائن الحاجز من الحصول على ضمان كافٍ مقابل رفع الحجز للوفاء بالدين سبب الحجز⁽⁵⁸⁾. إذا أتاحت اتفاقية بروكسل في المادة (5) منها وتقابلها المادة (1/63) من قانون التجارة البحرية المصري السبيل أمام رفع الحجز الموقع على السفينة، شريطة أن يقدم المدين كفالة أو ضماناً كافياً للوفاء بالدين. ولم تُغير اتفاقية جنيف ١٩٩٩ من الأسس العامة لرفع الحجز، مقابل تقديم ضمان، فنصت المادة (1/5) منها على أن "يرفع الحجز على السفينة المحجوز عليها عند تقديم ضمان كافٍ في شكل مرض؛ إلا في الحالات التي تحجز فيها السفينة بشأن أي من المطالبات البحرية المحدودة في الفقرتين (ق، ر) من المادة الأولى، والخاصة بأي نزاع حول ملكية السفينة أو حيازتها؛ أو أي نزاع بين الشركاء في ملكية السفينة بشأن استخدام السفينة أو بشأن عوائدها؛ وعلة هذا الاستثناء أن المدعي الذي يطالب بملكية السفينة لا يغنيه تقديم الكفالة، وأن للحجز في هذه الحالة يأخذ صفة الحجز الاستحقاق، وللقاضي في هذه الحالة أن يأذن لوضع اليد باستغلال السفينة إذا قدم ضمانات كافية أو أن ينظم إدارة السفينة أثناء مدة الحجز بما يقترب في الحقيقة من رفع الحجز⁽⁵⁹⁾. والأمر برفع الحجز في حالة تقديم كفالة كافية يكون وجوبياً وليس للقاضي سلطة تقديرية بشأنه⁽⁶⁰⁾. أما فيما يتعلق بكفاية الضمان، فاشتترط اتفاقية بروكسل، وكذلك القانون البحري المصري، لرفع الحجز أن يكون الضمان كافياً للوفاء بحق الدائن الحاجز، من دون تحديد للمقصود بكفاية الضمان. فهل يشترط أن يكون الضمان معادلاً لقيمة الدين سبب الحجز أو يتعين أن يساوي قيمة السفينة محل الحجز؟ اختلف الفقه والقضاء حول تحديد المقصود بكفاية الكفالة أو الضمان بغرض تأمين حقوق الدائن، وفي غياب هذا الاتفاق، يذهب اتجاه إلى أن المحجوز عليه لا يستطيع أن يحصل على رفع الحجز إلا عند تقديم كفالة تعادل مبلغ الدين بأكمله، وليس قيمة السفينة؛ لأن المدين يعد مسؤولاً أصلاً في جميع أمواله وليس في حدود ثروته البحرية فقط، وأن ترك السفينة للدائن ليس إلا رخصة منحها القانون إياه للإفادة منها إذا توافرت الشروط، وتظهر عدالة هذا الاتجاه حسب رأي أصحابه في حالة إذا كانت قيمة الدين أقل من قيمة السفينة⁽⁶¹⁾، إذ حكمت محكمة بروكسل في 21 ديسمبر 1910 أن المحجوز عليه لا يستطيع رفع الحجز إلا بتقديم كفالة تعادل مبلغ الدين بأكمله، وكانت في هذه القضية قيمة الدين المدعى به تتجاوز قيمة السفينة المحجوز عليها. ومن ناحية أخرى فمحكمة روان الفرنسية في حكمها الصادر في 5 مارس 1919 قالت بأن الكفالة التي يجب إيداعها لا تكون وفقاً لقيمة الدين المدعى به وإنما يكون وفقاً لقيمة السفينة المحجوزة. وهو ما قرره محكمة Boulogne في 3 يناير 1979 حينما قررت أن المجهز البحري يمكنه أن يحصل على رفع الحجز التحفظي الموقع على سفينته وذلك بإيداع مبلغ يعادل القيمة التجارية للسفينة المحجوزة يوم صدور قرار القاضي بتوقيع الحجز التحفظي⁽⁶²⁾. ونذهب مع الاتجاه الذي يرى أن قيمة الضمان يحددها القاضي، بما لا يتجاوز قيمه السفينة للأسباب الآتية: أولاً: أن نظام الضمان يعد تغييراً لمحل الحجز، ولا يمكن أن يتجاوز الضمان المالي قيمة الضمان العيني المتمثل في السفينة محل الحجز. ثانياً: أن قيمة الدين البحري قيمة تحكمية لا يمكن القطع بها إلا بعد الفصل في الدعوى الموضوعية. ثالثاً: أنه في حالة تحول الحجز التحفظي إلى تنفيذي، فإن الدائن الحاجز لا يمكنه أن يحصل على أكثر من قيمة السفينة، إذا كانت قيمة الحق تتجاوز القيمة الأخيرة. ولذلك تكون قيمة السفينة الحد الأقصى للضمان الكافي قبل تحول الحجز، وقد أخذت اتفاقية جنيف ١٩٩٩ بالاتجاه الأخير، فقررت أنه إذا لم يتفق الأطراف على كفاية الضمان وشكله، تحدد المحكمة طبيعة هذا الضمان ومقداره بما لا يتجاوز



قيمة السفينة المحجوزة (المادة 3/4)، ويجوز للشخص الذي قدم هذا الضمان أن يطلب من المحكمة في أي وقت تخفيض هذا الضمان أو تعديله، أو الغاءه (المادة 6/4)⁽⁶³⁾. أما في العراق فاشتترطت المادة(234) من قانون المرافعات العراقي على من يقدم طلب ايقاع الحجز الاحتياطي ان يقدم كفالة رسمية او تأمينات نقدية مقدارها عشرة في المائة من قيمة الدين المطالب به او يضع عقارا قيمته النسبة المذكورة. اما من حيث الاثار التي يتركها رفع الحجز عن السفينة المحجوز عليها مقابل تقديم ضمان أو كفالة، فنجد انه يؤدي إلى تغيير محل الحجز، فينتقل الحجز من السفينة إلى الضمان الذي خصص للوفاء بدين الدائن الحاجز، ويسترد المحجوز عليه سلطاته المقيدة على السفينة، ولا يُعد هذا التغيير في محل الحجز تجديداً له، لذا يحتفظ الحجز بصفته وبطبيعته. ويجب ان لا يُفسر تقديم الضمان على أنه اعتراف بالمسؤولية أو على أنه تنازل عن أي دفاع أو أي حق في الحد من المسؤولية (المادة 5 من اتفاقية بروكسل، المادة 4/3 من اتفاقية جنيف ١٩٩٩). وهي قاعدة بديهية، لذا تجنب قانون التجارة البحرية المصري النص عليها⁽⁶⁴⁾.

ثانياً: ابطال الحجز التحفظي

يحق للمدين الصادر الحجز ضده وكذلك كل ذي مصلحة في الغاء امر الحجز او تعديله خلال مدة محددة، فتنص المادة (240) من قانون المرافعات العراقي "للمدين المحجوز على امواله وللشخص الثالث المحجوز تحت يده ان يتظلم من أمر الحجز في الجلسة المحددة لنظر الدعوى او بتقديم عريضة خلال ثلاثة ايام من تبليغه بأمر الحجز الى المحكمة التي اصدرته ويبين فيها وجه تظلمه من الحجز كله او بعضه والمستندات المؤيدة لتظلمه ويجب ان يبلغ الحاجز بصورة من التظلم مع ورقة دعوة مبينا بها الجلسة المحددة لنظر التظلم وينظر التظلم طبقاً لأحكام التظلم من الاوامر على العرائض".

اما المادة (244) فتنص "اذا اثبت المدعى دعواه ثبت حقه في الحجز وتقضى المحكمة بتأييد الحجز، واذا قضت المحكمة برد الدعوى تقضى برفع الحجز. كما تقضى برفعه في حالة ابطال الحجز. ولا ينفذ القرار الصادر برفع الحجز الا اذا اكتسب الحكم الصادر برد الدعوى درجة البتات وللمحجوز عليه المطالبة بتعويض الضرر الذي لحقه من توقيع الحجز في حالة رفعه او ابطاله". وفي هذا السياق تذهب محكمة التمييز العراقية في احد احكامها للقول (اذا قررت المحكمة برفع الحجز الاحتياطي لا ينفذ إلا إذا اكتسب الحكم الصادر برد الدعوى درجة البتات، ومن ثم ما يترتب على المحجوز عليه من تصرفات قبل اكتساب الحكم الصادر في الدعوى (درجة البتات) لا قيمة قانونية له⁽⁶⁵⁾). كما يبطل الحجز التحفظي اذا لم يقيم الدائن برفع دعوى لتأييد حقه خلال مدة محددة كذلك، فتنص المادة(65) من قانون التجارة البحرية المصري "على الدائن أن يرفع الدعوى بالدين وبصحة الحجز أمام المحكمة الابتدائية التي رفع الحجز في دائرتها خلال الثمانية الأيام التالية لتسليم محضر الحجز إلى الريان أو من يقوم مقامه وإلا اعتبر الحجز كأن لم يكن". أما في العراق فينص قانون المرافعات في المادة(237): "اذا وقع طلب الحجز قبل اقامة الدعوى وجب على طالبه ان يقيم الدعوى لتأييد حقه بالحجز خلال ثمانية ايام من تاريخ تبليغ المدين او الشخص المحجوز تحت يده بأمر الحجز الاحتياطي والا ابطال بناء على طلب المحجوز على امواله او المحجوز تحت يده، واذا لم يبلغ المحجوز على امواله يبطل الحجز بعد مضي ثلاثة اشهر ويعتبر كأنه لم يكن". وهذا ما اكدته محكمة التمييز العراقية في احد احكامها، اذ عدت الحكم الولائي الصادر بإيقاع الحجز الاحتياطي كان لم يكن ومبطلا بحكم القانون لمضي اكثر من ثلاثة اشهر على ايقاعه⁽⁶⁶⁾.

المطلب الثاني

الآثار المترتبة على إيقاع الحجز التحفظي على السفينة

يترتب على قيام الدائن بإيقاع الحجز على السفينة توقيفها ومنعها من مغادرة مكانها وان كانت متأهبة للسفر، وكذلك تقيد سلطات المالك واقتصرها بالمحافظة على السفينة من دون القيام بأي إجراء من شأنه نقل ملكيتها أو تهريبها للإضرار بالدائن الحاجز. لذا يستلزم الوقف على تلك الآثار أن نقسم هذا المطلب إلى فرعين، نتناول في الفرع الأول: أثر الحجز بالنسبة للسفينة محل الحجز، أما الفرع الثاني: فنتناول فيه آثار الحجز على سلطات المالك.

الفرع الأول

أثر الحجز بالنسبة للسفينة محل الحجز

من أهم الآثار التي تترتب على إيقاع الحجز التحفظي على السفينة منعها من التحرك من الميناء. لذا نصت المادة (٢/٢) من معاهدة بروكسل أن غاية الحجز التحفظي على السفينة هو منعها من التحرك بإذن من السلطة القضائية المختصة ضماناً لدين بحري. في حين قررت المادة (٢/٢) من اتفاقية جنيف ١٩٩٩، أن الحجز يعني توقف السفينة أو تقييد تنقلها بأمر من محكمة ضماناً لمطالبة بحرية. وبذات الاتجاه تذهب المادة (١/64) من قانون التجارة البحرية المصري التي شددت على أنه يتعين تسليم صورة من محضر الحجز للجهة البحرية المختصة بالميناء الذي وقع فيه الحجز؛ لمنع السفينة من السفر، في حين يسمح القانون الفرنسي لرئيس المحكمة الابتدائية بصفته قاضياً للأمر المستعجلة أن يأذن بمغادرة السفينة المحجوزة - سواء أكان الحجز تحفظياً أم تنفيذياً - لرحلة واحدة أو عدة رحلات أخرى محددة مقابل تقديم ضمان كاف⁽⁶⁷⁾. والهدف من ذلك هو زيادة ملاءة المدين على نحو يمكنه من الوفاء بحقوق دائنيه، ومن بينهم الدائن الحاجز⁽⁶⁸⁾، ومن جانب آخر التخلص من وجود السفينة في الميناء بصورة دائمة في حالة كثافة السفن المارة في هذا الميناء والذي يحتاج إلى أكبر مساحة لتفريغ الحمولة⁽⁶⁹⁾، ولم يقصر المشرع الفرنسي حالات الإذن للسفينة بالقيام برحلاتها البحرية على تلك التي يكون فيها سبب الحجز متعلقاً بملكية السفينة أو بملكيتها على الشيوخ أو حيازتها أو استغلالها أو بالحقوق الناشئة عن استغلال السفينة على الشيوخ، كما فعلت اتفاقية بروكسل ١٩٥٢. وقد تبنت المادة (2/63) من قانون التجارة البحرية المصري اتجاه اتفاقية بروكسل، فلم تجز للقضاء أن يأذن لحائز السفينة باستغلالها أو إدارتها، مقابل تقديم ضمان، إلا في الحالات الواردة في البند (ف)، (ص) من المادة (60). ويقضي القانون الفرنسي بأنه إذا لم تعد السفينة إلى ميناء الحجز في نهاية المدة المحددة لذلك، يستحق للدائنين المبلغ المودع ضماناً⁽⁷⁰⁾. أما إذا كان عدم عودة السفينة راجعة إلى كارثة حاقت بالسفينة المحجوزة وليس إلى إهمال من جانب المدين أو خطئه، فإن قيمة التأمين المستحق يدفع إلى الدائنين الحاجزين وليس للمالك المؤمن له⁽⁷¹⁾. وعليه فإن توقيف السفينة في ميناء الحجز يترتب عليه تعطيل نشاطها بالكامل، مما يؤدي لتوقف إيراداتها بسبب عدم قدرتها على الوفاء بالتزاماتها التعاقدية الأخرى، من دون أن يقابل توقف إيراداتها توقف في نفقاتها، خاصة رسوم رسوها في المرفأ، وأجور الطاقم المتعطل بدوره عن العمل. كل ذلك يفاقم موقف المدين، في حال لم يسارع لتقديم ضمان آخر كاف للإفراج عنها. كما يؤدي حجز السفينة إلى تدهور مستوى سلامة السفينة، وصلاحياتها للإبحار، فضلاً عن ترك أفراد الطاقم بوضع مضطرب، مما يؤدي إلى مشاكل رقابة دولة الميناء ومزيد من المتاعب لمالك السفينة. كما يتسبب تعطيل السفينة بمفاقمة موقف المدين، إذ يهدد استمرار الحجز على السفينة بزيادة توقيف الحجز عليها، إما من قبل بعض أفراد الطاقم لتأخر سداد أجورهم، أو من قبل الأشخاص الذين أخلت السفينة بالتزاماتها التعاقدية



تجاههم بسبب احتجازها، ما قد ينتهي إلى السفينة في المزداد، وفقدان الطاقم لوظائفهم وربما فقدان مالك السفينة لعمله⁽⁷²⁾. ويطرح تساؤل في هذا السياق عن مدى جواز الحجز على السفينة إذا كانت متأهبة للسفر؟ كان القانون المصري والفرنسي القديم يحظر الحجز على السفينة المتأهبة للسفر، من أجل تيسير القيام بالرحلة البحرية، مرجحاً بذلك المصالح المرتبطة بالرسالة البحرية على مصلحة الدائن المتعاس عن توقيع الحجز حتى اللحظة الأخيرة لرحيل السفينة، ويظل الحظر قائماً أثناء الرحلة البحرية⁽⁷³⁾، ولكن عدل القانون الفرنسي رقم (5) لسنة 1967 عن ذلك، واتبه قانون التجارة البحرية المصري فأجاز في المادة (59) بتوقيع الحجز التحفظي ولو كانت السفينة متأهبة للسفر، والسبب في هذا التعديل يرجع إلى: أولاً: عدم السماح للسفن الأجنبية بالهروب من دائنيها، والثاني: تحقيق التجانس وتوحيد القواعد بين القانون البحري الذي كان يحرم الدائنين الخاضعين لأحكامه من الحجز على السفن المتأهبة للسفر، واتفاقية بروكسل لسنة 1952 والتي كانت تجيز هذا الحجز في المادة (1/3). وتعدّ السفينة متأهبة، إذا كان ربانها حاملاً لأوراق المرور للسفر، أي حاملاً للأوراق أو المستندات أو الشهادات الخاصة بتسيير السفينة، بأن يكون الربان قد أتمّ التجهيزات اللازمة لسفر السفينة ومغادرة الميناء⁽⁷⁴⁾. وهذا الاتجاه الذي نتمنى أن يسير عليه المشرع العراقي ويجيز الحجز على السفن ولو كانت متأهبة للسفر؛ لمنع السفن من الهرب ومسايرة القواعد الدولية الصادرة بهذا الشأن.

الفرع الثاني

أثر الحجز على سلطات المالك

سبق القول أن الحجز التحفظي يُقيد سلطات المالك ولكنه لا يحجب ملكية السفينة عن صاحبها أو يحرمه من سلطاته كاملة عليها؛ ورغم فقدانه حراسة السفينة، فإنه لا يفقدها لمصلحة الدائن الحاجز، لذا يجوز له التصرف فيها بجميع أنواع التصرفات القانونية، كالبيع أو الرهن، ولكنها لا تنفذ في حق الدائنين الحاجزين، إذ لهم أن يباشروا التنفيذ عليها واستيفاء حقوقهم من ثمنها بأي يد تكون السفينة، فالحجز التحفظي لا ينشئ للدائن الحاجز حقاً عينياً على السفينة المحجوز عليها⁽⁷⁵⁾. ومن ثم فإن تصرف المحجوز عليه في السفينة يؤدي إلى انتقالها إلى الغير بحالتها، أي تستمر إجراءات الحجز في مواجهة الغير كما كانت في مواجهة المحجوز عليه؛ لأن كل تصرف قانوني ناقل لملكية السفينة المحجوزة لا يحتج به في مواجهة الدائن الحاجز، وهذا ما أكدته القضاء الفرنسي⁽⁷⁶⁾. بالرغم من أن حق الملكية يعطي لصاحبه الحق في المال المملوك له، إلا أن الحجز وإن كان لا يسلب المال من ذمة صاحبه، إلا أنه يُقيد سلطاته في استغلاله حتى لا تعرقل إجراءات الحجز، فإذا كان المدين ليس حارساً فإنه سيُحرم من استغلال ماله المحجوز، وإن كان هو الحارس فإنه لا يستطيع استغلاله إلا إذا حصل على ترخيص من رئيس المحكمة، إذ يمكن أن يقوم بتأجير المال المحجوز، إذا رخص له ذلك رئيس المحكمة بناءً على أمر على عريضة. ويذهب القضاء العراقي في أحد أحكامه إلى حرمان المالك من سلطاته في التصرف والاستغلال والاستعمال على السفينة بمجرد وصول حكم المحكمة مؤشراً من مدير موانئ العراق إلى مسؤول التسجيل في قسم التفتيش البحري، فهذه الدائرة تمنع المحجوز عليه من القيام بأي تصرف قانوني يتعلق بالسفينة ويستمر هذا المنع حتى ورود إشعار آخر من المحكمة التي أوقعت الحجز يفيد برفع الحجز⁽⁷⁷⁾. ويترتب على توقيع الحجز التحفظي على السفينة في كثير من الأحيان نقل حيازتها من المحجوز عليه إلى حارس قانوني يقوم القاضي بتعيينه في محضر الحجز، ويكون هذا الحارس مسؤولاً دون غيره بالالتزام التام بالمحافظة عليها من الناحية القانونية والمادية ومن ثمة تقوم مسؤوليته عنها في حالة هلاكها بخطأ منه⁽⁷⁸⁾. على أن تعيين الحارس القضائي هو أثر للحجز الاحتياطي وليس إجراء لازم

لإيقاعه، فهو اذن تعيين اختياري يقوم فيه القاضي بالعراق، أذ يرتبط تعيين حارس مرتبط بحالة الخشية من تصرفات المدين بالسفينة المحجوزة فاذا لم تكن هناك خشية تبرر تعيين حارس فلا ضرورة لذلك التعيين⁽⁷⁹⁾.

الخاتمة

اولا: النتائج:

- من خلال دراسة أحكام الحجز التحفظي على السفن تبين لنا:
- 1- أن المشرع العراقي لم ينظم أحكام هذا الحجز بصورة خاصة، سواء في قانون التجارة البحرية العثماني لسنة 1865 باعتباره القانون الوحيد النافذ الخاص بالمسائل البحرية بصورة عامة على الرغم من تنظيمه للحجز التنفيذي، وعدم مصادقة العراق على اتفاقية بروكسل التي صادق عليها العديد من الدول، والتي تضمنت العديد من الأحكام حول الحجز التحفظي على السفن، والتي يمكن عدّها مصدرا يتم الرجوع اليه عند انعدام التنظيم القانوني، وأمام هذا الواقع كان لا بد من الرجوع إلى القواعد العامة في الحجز الاحتياطي التي نظمها قانون المرافعات العراقي رقم 83 لسنة 1969 المعدل والتي تسري على جميع المنقولات او العقار على الرغم من الخصوصية التي تميز السفينة عن غيرها من المنقولات.
 - 2- ان المشرع العراقي يُجبر طلب الحجز التحفظي على السفن بعدّها من المنقولات مهما كان مصدر الدين ولو كان مصدره غير بحري، بل عدّ السفينة تدخل في الضمان العام الذي يجوز الحجز عليها متى كان الدائن محقا في دعواه، وهذا الامر يختلف عن احكام اتفاقية بروكسل وجنيف وكذلك اغلب القوانين محل المقارنة.
 - 3- ان ايقاع الحجز التحفظي على السفن يتطلب توافر عدة شروط بعضها يتعلق بالسفن اولهما: ان تكون السفينة مملوكة للمدين وقت نشأة الدين سواء تعلق الدين بذات السفينة او اي سفينة اخرى يملكها المدين وقت نشأة الدين، وكذلك عدم جواز الحجز على سفن الدولة لتمتعها بالحصانة واليسار المالي كذلك. اما الشروط الخاصة بالدين فانه يجب ان يكون ديننا بحريا وان يكون ديننا محقق الوجود ومستحق الاداء وكذلك عدم جواز تكرار الحجز لذات الدين وان لا يكون الحجز وقع تعسفا والا التزم من اوقعه بتعويض مالك السفينة.
 - 4- اما اجراءات الحجز فتكون من اختصاص السلطة القضائية في البلد الذي وقع فيه الحجز ففي العراق يتولى قاضي محكمة البداة النظر في المسائل المستعجلة، اما في مصر فيختص بإصدار الإذن رئيس المحكمة الابتدائية أو من يقوم مقامه، اما في فرنسا فيتولى ذلك رئيس المحكمة التجارية.
 - 5- وتتنوع الأسباب المتاحة للمدين التي تؤدي إلى رفع الحجز عن السفينة، فقد يكون ذلك راجع إلى قيام المدين بتقديم ضمان كاف للوفاء بدينه، أو إلى المنازعة في إجراء توقيع الحجز، أو إلى عدم رفع الدعوى الموضوعية خلال مدة محددة أو خسارتها.
 - 6- ويترتب على ايقاع الدائن الحجز على السفينة توقيف السفينة ومنعها من مغادرة مكانها وان كانت متأهبة للسفر، وكذلك تقيد سلطات المالك واقتصرها بالمحافظة على السفينة من دون القيام بأي اجراء من شأنه نقل ملكيتها او تهريبها للإضرار بالدائن الحاجز، ولما كان هذا الاجراء وقتي فيلتزم المجهز بدفع اجور العاملين على السفينة خلال فترة الحجز.

ثانياً: التوصيات

- من خلال بحث موضوع الحجز التحفظي على السفن نوصي بالآتي:
- 1- يرجى من السلطة التشريعية في العراق الاسراع بسن قانون بحري ينظم جميع المسائل البحري وينسجم مع التطور الهائل الذي تشهده البيئة البحرية والغاء قانون التجارة البحرية العثماني.
 - 2- نتمنى من المشرع العراقي عند اقرار قانون بحري ان تنظم قواعد الحجز التحفظي على السفن ضمن مواده تنظيمًا وافياً، من خلال بيان طبيعة هذا الحجز واحكامه مسترشداً بالقوانين المقارنة والاتفاقيات الدولية؛ باعتبار ان قواعد قانون المرافعات لا تنسجم مع طبيعة السفينة واهميتها.
 - 3- الاسراع بانضمام العراق للاتفاقية جنيف 1999 الخاصة بالحجز التحفظي على السفن، او اتفاقية بروكسل لسنة 1952 لما تتضمنه من احكام تنسجم وتواكب التطورات في البيئة البحرية.

الهوامش

- ⁽¹⁾ قاموس (المعاني الجامع)، منشور على الانترنت على الرابط:
<https://www.almaany.com/ar/dict/ar-ar/%D8%A7%D9%84%D8%AD%D8%AC%D8%B2>
- ⁽²⁾ د. محمود السيد عمر التحيوي، اجراءات الحجز واثاره العامة، كلية الحقوق، جامعة المنوفية، بدون مكان وسنة نشر، ص2.
- ⁽³⁾ د. ادم وهيب النداوي، المرافعات المدنية، بدون مكان وسنة نشر، ص293.
- ⁽⁴⁾ قرار محكمة النقض المصرية رقم (1454)، في 1992/12/28. مشار اليه لدى د. أحمد محمود حسني، قضاء النقض البحري، ط4، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2007، ص4.
- ⁽⁵⁾ د. عزمي عبد الفتاح، قواعد التنفيذ الجبري في قانون المرافعات، دار الفكر العربي، القاهرة، 1989-1990، ص386.
- ⁽⁶⁾ د. ادم وهيب النداوي، مصدر سابق، ص294.
- ⁽⁷⁾ المادة (1) من اتفاقية بروكسل 1952 الخاصة بالحجز التحفظي.
- ⁽⁸⁾ د. كمال حمدي، القانون البحري، ط3، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2003، ص141.
- ⁽⁹⁾ خالد رضوان السامعة وأنيس منصور المنصور، احكام الحجز التحفظي على السفينة في القانون الاردني، بحث منشور في مجلة الاداب والعلوم الاجتماعية، جامعة السلطان قابوس، 2015، ص318.
- ⁽¹⁰⁾ د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008، ص153.
- ⁽¹¹⁾ د. رفعت فخري، الوجيز في قانون التجارة البحرية المصري الجديد، بدون دار ومكان للنشر، 1991، ص79.
- ⁽¹²⁾ يقصد بعينية الالتزام: هو جواز الحجز على السفينة من دون النظر لشخص مالکها اذا تعلق بها الدين سبب الحجز.
- ⁽¹³⁾ د. محمود مختار بريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999، ص158.
- ⁽¹⁴⁾ د. محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ط1، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004/2003، ص231.
- ⁽¹⁵⁾ Rene Rodiere & Emmanuel du Pontavice, Droit maritime, 11' edition, dallaz, 1991, p.133.

- (16) د. عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998، ص151؛ دواخة نادية وبودبوز آمنة، الحجز التحفظي على السفينة في ظل القانون الجزائري، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 8 ماي 1945، 2016، ص18؛ احمد جمعان محمد المالك، اجراءات الحجز التحفظي على السفن في النظام السعودي، كلية الادارة والاقتصاد، جامعة الملك عبد العزيز، ص2919.
- (17) د. عزمي عبد الفتاح، مصدر سابق، ص389.
- (18) احمد جمعان محمد المالك، مصدر سابق، ص2902.
- (19) المصادق عليها من قبل جمهورية مصر العربية بموجب قانون رقم (135) لسنة 1955. ولم يصادق عليها العراق الى الان.
- (20) هاشم فضلي، التطورات الحديثة في الحجز التحفظي على السفينة وفقا للاتفاقيات الدولية والقانونين المصري والفرنسي، بحث منشور في مجلة كلية الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة الاسكندرية، العدد(2)، 2011، ص720-723.
- (21) المادة (1/61) من قانون التجارة البحرية المصري؛ المادة(3) من اتفاقية بروكسل لسنة 1952.
- (22) د. كمال حمدي مصدر سابق، ص158؛ Marie Duval Kopjo GNINTEDEM, Libres propos sur les procédures d'exécution portant sur le navire, BULLETIN DE droit économique, UNIVERSITE LAVAL, 2017, P.8. تاريخ <http://www.droit-economique.org/wp-content/uploads/2017/12/Kodjo.pdf> الزيارة 2020/12/12
- (23) المادة (2/61) من قانون التجارة البحرية المصري؛ والمادة (1/3) من اتفاقية بروكسل لسنة 1952.
- (24) CA Aix – en – PROVENECE 18 mars 1983, DMF 1984, P.608. مشار اليه لدى هاشم فضلي، مصدر سابق، ص773.
- (25) د. حمدا الله محمد حمدا الله، القانون البحري، ج1، ط1، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006/2005، ص86-87.
- (26) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، ط1، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2010، ص121.
- (27) د. محمود مختار احمد بريري، مصدر سابق، ص166-167.
- (28) كانت الجمهورية المصرية والفرنسية من الدول التي صادقت على تلك الاتفاقية، اما العراق فقد اشترك ممثل عنه في المؤتمر الذي نتج عنه وضع هذه الاتفاقية الا انه لم يوقع على الوثيقة الختامية. علما ان نص الاتفاقية متاح باللغة العربية على الانترنت بالرباط: https://unctad.org/system/files/official-document/aconf188d6_ar.pdf
- (29) د. محمود سمير الشرقاوي، مصدر سابق، ص153.
- (30) وائل عبدالسلام الديراني، الحجز على السفينة في احكام قانون التجارة البحرية السوري، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، الجامعة الاسلامية في لبنان، 2019، ص61.
- (31) د. كمال حمدي، مصدر سابق، ص147.
- (32) هاشم فضلي، مصدر سابق، ص749.
- (33) د. كمال حمدي، مصدر سابق، ص148.

- (34) لوارد نعيمه، خصوصية الحجز التحفظي للسفينة، بحث منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع، ص 81.
- (35) دواخة نادية وبودبوز أمانة، مصدر سابق، ص 38.
- (36) هاشم فضلي، مصدر سابق، ص 755؛ د. زهدوز كوثر ود. فنينخ عبد القادر، الحجز التحفظي على السفن في التشريع الجزائري والمواثيق الدولية، بحث منشور في المجلة الجزائرية للعلوم القانونية، المجلد 57، العدد 02، ص 511.
- (37) د. مصطفى كمال طه، مصدر سابق، ص 119.
- (38) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 1995، ص 106. هاشم فضلي، مصدر سابق، ص 757.
- (39) هاشم فضلي، مصدر سابق، ص 759.
- (40) Com , 26 juin 2016. Bull . 2010. IV , n ° 148 : « mais attendu que ni l'indispensabilité de la créance cause de la saisie , ni l'absence de circonstances susceptibles d'en menacer le recouvrement ne font obstacle à la saisie conservatoire du navire » et . CA. Aix en Provence . 13 novembre 2008. www.legifrance.fr
- (41) المادة (1/260) من القانون المدني العراقي؛ المادة (234) من المدني المصري.
- (42) المادة (1/3) من اتفاقية بروكسل 1952.
- (43) وائل عبد السلام الديراني، مصدر سابق، ص 25-26.
- (44) احمد جمعان محمد المالكي، مصدر سابق، ص 2938.
- (45) CA Aix - en – Provence, 19 Mars 1987 , DMF 1988, p. 545. مشار اليه لدى هاشم فضلي، مصدر سابق، ص 849.
- (46) المادة (205 و 207) من القانون المدني العراقي.
- (47) ايناس هاشم رشيد، وعود كاتب عبد، احكام الحجز الاحتياطي في القانون العراقي، بحث منشور في مجلة كربلاء العلمية، المجلد التاسع، العدد الرابع، 2011، ص 3.
- (48) وائل عبد السلام الديراني، مصدر سابق، ص 56.
- (49) المادة (65) من قانون التجارة البحرية المصري.
- (50) هاشم فضلي، مصدر سابق، ص 790-792.
- (51) المادة (231 و 234 و 236) من قانون المرافعات العراقي.
- (52) د. محمود مختار احمد بريري، مصدر سابق، ص 169-170.
- (53) المادة (64) من قانون التجارة البحرية المصرية.
- (54) محمد بهجت قايد ، مصدر سابق، ص ٢٩٩؛ د. رفعت فخري، مصدر سابق، ص ١٨٣.
- (55) (المادة 2/64) من قانون التجارة البحرية المصري.
- (56) وائل عبد السلام الديراني، مصدر سابق، ص 77.
- (57) د. مصطفى كمال طه، مصدر سابق، ص 123.
- (58) هاشم فضلي، مصدر سابق، ص 829.
- (59) د. محمود سمير الشرقاوي، مصدر سابق، ص 163؛ د. مصطفى كمال طه، مصدر سابق، ص 123.

- (60) د. كمال حمدي، مصدر سابق، ص152.
- (61) خالد رضوان السماحة وأنيس منصور المنصور، مصدر سابق، ص332.
- (62) د. محمد عبد الفتاح ترك، الحجز على السفن، دار الجامعة الجديدة، 2005، ص87.
- (63) انظر اراء الفقهاء في ذلك لدى هاشم فضلي، مصدر سابق، ص832.
- (64) هشام فضلي، مصدر سابق، ص835.
- (65) قرار محكمة التمييز العراقية الهيئة الموسعة بالرقم (253) والصادر في 14-10-1992، والمنشور على موقع قاعدة التشريعات العراقية على الرابط:
- <http://iraqlid.hjc.iq/VerdictsTextResults.aspx> تاريخ الزيارة 2020/12/10.
- (66) قرار محكمة التمييز العراقية برقم (659)، الصادر في 12-07-2009، منشور على موقع قاعدة التشريعات العراقية وعلى الرابط: <http://iraqlid.hjc.iq/VerdictsTextResults.aspx> تاريخ الزيارة 2020/12/10.
- (67) المادة (27) من قانون 27 اكتوبر 1967.
- (68) Rene Rodiere & Emmanuel du Pontavice, op.cit,p.134؛ وهشام فضلي، مصدر سابق، ص827.
- (69) Françoise PRINTEMPS, L'IMMOBILISATION DES NAVIRES DANS UN PORT SUITE A UNE DECISION JUDICIAIRE NOTION DE PORT VICTIME DE SAISIE CONSERVATOIRE OU LA, Revue Juridique NEPTUNUS NEPTUNUS Law Review,p.4.
- (70) المادة (1/28) من قانون 27 اكتوبر 1967 نقلا عن هاشم فضلي، مصدر سابق، ص828.
- (71) المادة (2/28) من قانون 27 اكتوبر 1967 نقلا عن هاشم فضلي، مصدر سابق، ص828.
- (72) وائل عبد السلام الديباني، مصدر سابق، ص33.
- (73) د. كمال حمدي، مصدر سابق، ص149.
- (74) عاطف محمد الفقي، مصدر سابق، ص155؛ مرابط صارة ومعزيوه ليديا، الحجز على السفن في التشريع الجزائري، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبدالرحمن ميرة، الجزائر، 2019، ص27.
- (75) د. حمدالله محمد حمدالله، مصدر سابق، ص91؛ هاشم فضلي، مصدر سابق، ص828.
- (76) Civ, 31 mars,1992, منشور على موقع <http://www.legifrance.fr>
- (77) إقرار محكمة بداءة المعقل العدد 2000/17 في 2000/11/3، المتضمن النص على (قررت المحكمة وضع الحجز على الباخرة سارة ... ومنعها من مغادرة الميناء)؛ مشار اليه لدى. د. مجيد حميد العنبيكي، القانون البحري العراقي، ط1، بيت الحكمة، بغداد، 2002، ص59.
- (78) د. مصطفى كمال طه، مصدر سابق، ص130؛ دواخة نادية وبودبوز آمنة، مصدر سابق، ص68.
- (79) د. مجيد حميد العنبيكي، مصدر سابق، ص59-60.

References

أولاً: الكتب القانونية

- 1- د. أحمد محمود حسني، قضاء النقض البحري، ط4، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2007.
- 2- د. ادم وهيب النداي، المرافعات المدنية، بدون مكان وسنة نشر.
- 3- د. حمد الله محمد حمد الله، القانون البحري، ج1، ط1، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006/2005.
- 4- د. رفعت فخري، الوجيز في قانون التجارة البحرية المصري الجديد، بدون دار ومكان للنشر، 1991.
- 5- د. عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998.
- 6- د. عزمي عبد الفتاح، قواعد التنفيذ الجبري في قانون المرافعات، دار الفكر العربي، القاهرة، 1989-1990.
- 7- د. كمال حمدي، القانون البحري، ط3، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2003.
- 8- د. مجيد حميد العنبيكي، القانون البحري العراقي، ط1، بيت الحكمة، بغداد، 2002.
- 9- د. محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ط1، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004/2003.
- 10- د. محمد عبد الفتاح ترك، الحجز على السفن، دار الجامعة الجديدة، 2005.
- 11- د. محمود السيد عمر التحيوي، اجراءات الحجز واثاره العامة، كلية الحقوق، جامعة المنوفية، بدون مكان وسنة نشر.
- 12- د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008.
- 13- د. محمود مختار بري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999.
- 14- د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، ط1، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2010.

ثانياً: الرسائل والبحوث

- 1- احمد جمعان محمد المالكي، اجراءات الحجز التحفظي على السفن في النظام السعودي، بحث منشور، كلية الادارة والاقتصاد، جامعة الملك عبد العزيز.
- 2- ايناس هاشم رشيد، وعود كاتب عبد، احكام الحجز الاحتياطي في القانون العراقي، بحث منشور في مجلة كربلاء العلمية، المجلد التاسع، العدد الرابع، 2011.
- 3- خالد رضوان السامعة وأنيس منصور المنصور، احكام الحجز التحفظي على السفينة في القانون الاردني، بحث منشور في مجلة الاداب والعلوم الاجتماعية، جامعة السلطان قابوس، 2015.
- 4- دواخة نادية وبودبوزامنة، الحجز التحفظي على السفينة في ظل القانون الجزائري، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 8 ماي 1945، 2016.
- 5- د. زهدوز كوثر ود. فنينخ عبد القادر، الحجز التحفظي على السفن في التشريع الجزائري والمواثيق الدولية، بحث منشور في المجلة الجزائرية للعلوم القانونية، المجلد 57، العدد (02).
- 6- لوارد نعيمه، خصوصية الحجز التحفظي للسفينة، بحث منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع.
- 7- مرابط صارة ومعزيوه ليديا، الحجز على السفن في التشريع الجزائري، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبدالرحمن ميرة، الجزائر، 2019.
- 8- هاشم فضلي، التطورات الحديثة في الحجز التحفظي على السفينة وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانونين المصري والفرنسي، بحث منشور في مجلة كلية الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة الاسكندرية، العدد (2)، 2011.

9- وائل عبدالسلام الديراني، الحجز على السفينة في احكام قانون التجارة البحرية السوري، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، الجامعة الاسلامية في لبنان، 2019.
ثالثا: الكتب الاجنبية.

1- Françoise PRINTEMPS, L'IMMOBILISATION DES NAVIRES DANS UN PORT SUITE A UNE DECISION JUDICIAIRE NOTION DE PORT VICTIME DE SAISIE CONSERVATOIRE OU LA, Revue Juridique NEPTUNUS NEPTUNUS Law Review.

منشور على : <http://www.droit-economique.org/wp-content/uploads/2017/12/Kodjo.pdf>

2- Françoise PRINTEMPS, L'IMMOBILISATION DES NAVIRES DANS UN PORT SUITE A UNE DECISION JUDICIAIRE NOTION DE PORT VICTIME DE SAISIE CONSERVATOIRE OU LA, Revue Juridique, NEPTUNUS Law Review.

3- Rene Rodiere & Emmanuel du Pontavice, Droit maritime, 11^e edition, dallaz, 1991.

Precautionary Seizure of Ships

Murtaja Dawood Salman

College of Law/ University of Basrah

mrtga.dawd@uobasrah.edu.iq

Abstract:

The ship is one of the most important means of transportation. Therefore, it is included in the general guarantee of the creditors of the ship-owner, which makes it subject to precautionary seizure when the ship-owner, as a debtor, refuses to fulfill his obligations. This, in turn, exposing marine navigation and goods to paralysis and delay. However, precautionary seizure is a mean to prevent the debtor from disposing and smuggling the ships, and thus it is a precautionary way to preserve the rights of the two parties in accordance with specific conditions and procedures. In spite of the the importance of this issue, we find a lack in legal provisions regulating precautionary seizure in Iraq despite the possibility of its occurrence. In addition, the provisions of the precautionary seizure provided for in the Iraqi civil procedure legislation, which are applicable to movable and real estate, do not fit with the provisions of precautionary seizure organized by most of the comparative legislations because of the ships' unique character which differ from the rest of the movables.