

## Judicial sale of ships and its importance in the stability of international trade

Israa Mohamed Elshahat Elshaarawy

Department of Commercial Law, Faculty of Law, Benha University

### Abstract

In maritime law, the judicial sale of ships is a fundamental issue, given that it represents an effective legal tool for real rights protection associated to ships, this type of sale represents an exceptional legal procedure and includes within its scope the enforcement procedure on assets of a maritime nature, this is due to the special status that ships occupy in the structure of maritime law, practical reality highlights the vitality of the judicial sale of ships, in many cases, the judicial sale of ships constitutes an inevitable solution to end disputes related to maritime debts, the most significant problem is the absence of internationally unified rules for recognizing the effects of this sale, which has led to a state of legal uncertainty that has a negative impact on maritime financing. Through study and analysis, the researcher attempts focused on demonstrating the importance of this sale in achieving legal stability for maritime trade by clarifying its theoretical dimensions and practical provisions in Egyptian and international maritime law, the researcher also sought to demonstrate the role of this sale in supporting confidence in maritime transactions, leading to highlighting its contribution to protecting commercial interests, facilitating the movement of international trade, considering this sale as a fundamental pillar to ensure the continued growth of the global maritime economy, This research addresses these topics through two Sections: The first section discussed " the concept of the judicial sale of ships and its legal nature through: Egyptian legislation and some international agreements". The second section discussed "the importance of judicial sale in the stability of maritime trade". At the end of this study, a set of conclusions were reached, which clarified that the judicial sale of ships is not merely a legal means of enforcement on a ship, but rather a fundamental pillar for enhancing confidence in the maritime sector, while ensuring the flow of international maritime trade. This calls for continued legislative and judicial efforts to develop such a system so that it keeps pace with global commercial developments, while achieving a balance among the conflicting interests of the relevant parties.

**Key word:** Judicial sale of ships, vessel, maritime trade

## البيع القضائي للسفن وأهميته في استقرار التجارة البحرية

اسراء محمد الشحات الشعراوي

قسم القانون التجاري ، كلية الحقوق ، جامعة بنها

### ملخص البحث:

البيع القضائي للسفن من الموضوعات الجوهرية في القانون البحري المعاصر ، وهذا لما يمثله من أداة قانونية فعالة لحماية الحقوق العينية المرتبطة بالسفن ، ويمثل هذا البيع إجراءً قانونياً استثنائياً في نطاق التنفيذ على الأموال ذات الطبيعة البحرية ، وذلك لما تحتله السفينة من منزلة خاصة في بنية القانون البحري ويبرز الواقع العملي حيوية البيع القضائي للسفن ، حيث يشكل في كثير من الحالات مخرجاً حتمياً لإنهاء النزاعات المتعلقة بالديون البحرية ، والإشكالية الأبرز تكمن في غياب قواعد موحدة على الصعيد الدولي للاعتراف بآثار هذا البيع ، الأمر الذي أفرز حالة من عدم اليقين القانوني انعكست سلباً على التمويل البحري .

وتناولنا في هذا البحث بالدراسة والتحليل أهمية هذا البيع في تحقيق الاستقرار القانوني للتجارة البحرية من خلال بيان أبعاده النظرية وأحكامه العملية في القانون البحري المصري والدولي ، وبيان دوره في دعم الثقة بالمعاملات البحرية وصولاً لإبراز إسهامه في حماية المصالح التجارية وتيسير حركة التجارة الدولية باعتباره ركيزة أساسية لضمان استمرار نمو الاقتصاد البحري العالمي ، وتناول البحث ذلك من خلال مبحثين ، ناقش المبحث الأول مفهوم البيع القضائي للسفينة وطبيعته القانونية من خلال التشريع المصري وبعض الاتفاقيات الدولية ، وناقش المبحث الثاني أهمية البيع القضائي في استقرار التجارة البحرية ، وفي نهاية هذا المبحث تم التوصل لمجموعة من النتائج مفادها أن البيع القضائي للسفن ليس مجرد وسيلة قانونية للتنفيذ على السفينة ، بل هو ركيزة أساسية لتعزيز الثقة في القطاع البحري وضمان انسياب حركة التجارة البحرية الدولية ، الأمر الذي يستدعي استمرار الجهود التشريعية والقضائية لتطوير هذا النظام ، بما يواكب مستجدات التجارة العالمية ويحقق التوازن بين المصالح المتعارضة لأطراف ذات الصلة.

الكلمات المفتاحية: البيع القضائي للسفن ، السفينة ، التجارة البحرية

## مقدمة.

يُعَدُّ البيع القضائي للسفن من الموضوعات الجوهرية في القانون البحري المعاصر، لما يمثله من أداة قانونية فعّالة لحماية الحقوق العينية المرتبطة بالسفن، وضمان استقرار المعاملات البحرية. فالسفينة ليست مجرد وسيلة للنقل البحري، بل هي وعاء قانوني ومالي يحمل في طياته مصالح متعددة لأطراف شتى، من ملاك ودائنين ومجهزين ومستثمرين. ومن ثمّ، فإن إخضاعها لنظام قانوني منضبط عند بيعها قضائياً يسهم بصورة مباشرة في تعزيز الثقة في السوق البحرية ويضمن استمرار حركة التجارة الدولية دون اضطراب.

ويمثّل البيع القضائي للسفن إجراءً قانونياً استثنائياً في نطاق التنفيذ على الأموال ذات الطبيعة البحرية، وذلك لما تحته السفينة من منزلة خاصة في بنية القانون البحري، باعتبارها أداة محورية في حركة التجارة الدولية والنقل البحري. وإذا كان الأصل أن تُستوفى الحقوق بالطرق الرضائية، فإن تعذر الوفاء الطوعي قد يستوجب اللجوء إلى الوسائل الجبرية، التي قد تنتهي في بعض الحالات ببيع السفينة قضائياً تمهيداً لاستيفاء حقوق الدائنين. ويبرز الواقع العملي حيوية البيع القضائي للسفن، حيث يشكّل في كثير من الحالات مخرجاً حتمياً لإنهاء النزاعات المتعلقة بالديون البحرية، ولا سيما عندما يعجز المالك عن الوفاء بالتزاماته تجاه الدائنين، غير أن الإشكالية الأبرز تكمن في غياب قواعد موحدة على الصعيد الدولي للاعتراف بآثار هذا البيع، الأمر الذي أفرز حالة من عدم اليقين القانوني انعكست سلباً على التمويل البحري، وأثارت تخوف المؤسسات المالية من المشاركة في تمويل عمليات تجهيز وتسيير السفن.

وانطلاقاً من ذلك، يتناول هذا البحث بالدراسة والتحليل أهمية البيع القضائي للسفن في تحقيق الاستقرار القانوني للتجارة البحرية، وذلك من خلال بيان أبعاده النظرية وأحكامه العملية في القانون البحري المصري والدولي، وبيان دوره في دعم الثقة بالمعاملات البحرية، وصولاً إلى إبراز إسهامه في حماية المصالح التجارية وتسيير حركة التجارة الدولية، باعتباره ركيزة أساسية لضمان استمرار نمو الاقتصاد البحري العالمي.

**المبحث الأول: مفهوم البيع القضائي للسفينة وطبيعته القانونية.**

تتطلب دراسة البيع القضائي للسفينة تحديداً دقيقاً لمدلول هذا المصطلح في كل من التشريع المصري والاتفاقيات الدولية، نظراً لما يترتب عليه من آثار قانونية بالغة تمس مصالح الدائنين والمالكين والغير، إذ إن الغموض في المفهوم قد يؤدي إلى تباين في التفسير والتطبيق، وهو ما يُهدد استقرار الائتمان البحري. كما أن تباين الأنظمة القانونية في تعريف السفينة وإجراءات بيعها قضاءً يستلزم معالجة منهجية دقيقة تراعي خصوصية هذا النوع من البيوع وطبيعته التنفيذية، ومن هذا المنطلق نستعرض أولاً تعريف البيع القضائي، وثانياً تعريف السفينة.

**المطلب الأول: مفهوم البيع القضائي للسفينة في التشريع المصري والاتفاقيات الدولية.**

من الثابت أن عقد بيع السفينة يُبرم -وفقاً للقواعد العامة للمنظمة لانعقاد العقود- بتوافر أركان ثلاثة هي: التراضي السليم الخالي من عيوب الإرادة، والمحل المشروع، والسبب المشروع، ويُنتج أثره في انتقال ملكية المبيع للمشتري والتمن للبائع، وبالتالي لا يختلف بيع السفينة في مفهومه عن غيره من عقود بيع المنقولات الأخرى، فبيع السفينة: "عقد يلتزم به البائع أن ينقل للمشتري ملكية السفينة في مقابل ثمن نقدي<sup>1</sup>. غير أن بيع السفينة يتميز عن غيره من التصرفات بنص خاص أورده المادة (1/11) من القانون البحري المصري، والتي تقضي بأن: "تقع التصرفات التي يكون موضوعها إنشاء أو نقل أو انقضاء حق الملكية أو غيره من الحقوق العينية على السفينة بمحرر رسمي، وإلا كانت باطلة"<sup>2</sup>. ومؤدى هذا النص أن بيع السفينة يُعد من العقود الشكلية التي لا تتعقد إلا إذا وردت في محرر رسمي، ويترتب على الإخلال بهذا الشكل الرسمي بطلان العقد بطلاناً مطلقاً<sup>3</sup>.

ولا يُنير بيع السفينة في صورته الرضائية - وفقاً لما تم بيانه سابقاً من شروطه وأركانه - إشكاليات تذكر بشأن انتقال الملكية، إذ تنتقل ملكية السفينة إلى المشتري الجديد انتقالاً هادئاً مستقرًا، وتنتقل معه كافة الحقوق والالتزامات المرتبطة بها. فهذا البيع -وعلى الرغم من أثره الناقل للملكية- لا يؤدي بذاته إلى انقضاء حقوق الامتياز البحري القائمة على السفينة، حيث يظل للدائن الممتاز حق تتبعها في يد أي مالك لاحق، ولا ريب في أن حق التتبع المخول قانوناً للدائنين الممتازين يشكل تهديداً حقيقياً لمصلحة المشتري، إذ تظل ملكية السفينة -على الرغم من انتقالها إليه- مثقلةً بتلك الحقوق العينية التبعية، بما قد يعرضه لمطالبات لاحقة<sup>4</sup>. غير أن المشرع البحري منح المشتري وسيلة قانونية تتيح له تطهير السفينة من الامتيازات المقررة عليها، وذلك بشرطين متلازمين، أولهما: قيد عقد البيع في سجل السفن المختص، وثانيهما: انقضاء مدة ستين يوماً من تاريخ هذا القيد دون أن يتقدم أصحاب

1 د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، كلية الحقوق جامعة الإسكندرية، د.ت، ص79.

2 القانون البحري المصري، قانون رقم (8) لسنة 1990م بإصدار قانون التجارة البحرية، المادة (1/11).

3 د. سحر رشدي النعيمي، تنازع القوانين في بيع السفينة، مج33، ع2، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت، الكويت، 2009م، ص259.

4 د. عبد الفتاح مراد، موسوعة شرح التشريعات البحرية، دون بيانات نشر، ج1، ص123.

الحقوق الممتازة بأي اعتراض رسمي<sup>1</sup> . ويترتب على توافر هذين الشرطين زوال الامتيازات وتطهير السفينة من آثارها القانونية.

ولئن وإذا كان البيع الرضائي للسفينة لا يُثير من حيث الأصل إشكالاً فيما يتعلق بآثاره القانونية، فإن الإشكالات العملية تظهر بوضوح في نطاق ما يُعرف بالبيع القضائي أو الجبري للسفن، لما له من طبيعة خاصة، وهو ما يقتضي تحديد مفهومه بدقة.

#### أولاً: مفهوم البيع القضائي في التشريع المصري.

لم يتعرض المشرع المصري لتعريف البيع القضائي للسفينة، وإنما أشار إليه تحت مسمى "بيع السفينة جبراً" أو "البيع الجبري للسفينة"<sup>2</sup> ، ورتب المشرع على هذا النوع من البيع أثراً جوهرياً، يتمثل في تطهير السفينة من الديون والحقوق العينية التي تنقلها، بحيث تنتقل حقوق الدائنين الممتازين إلى ثمن السفينة، لا إلى السفينة ذاتها. ومن ثم، فإن انقضاء الامتيازات في هذا السياق يُعد تطبيقاً مباشراً للقواعد العامة المنصوص عليها في المادة (1084) من القانون المدني<sup>3</sup> ، والتي تقضي بانقضاء التأمينات العينية ببيع المال المثقل بها وانتقال الحقوق إلى الثمن المحصل<sup>4</sup>. ومما تجدر الإشارة إليه أنه ولئن كان المشرع قد استعمل البيع الجبري مرادفاً للبيع القضائي، إلا التعبير بـ"البيع الجبري" قد يُثير بعض اللبس في دلالاته على البيع القضائي للسفينة، ذلك أن البيع الجبري يتنازعه مدلولان: أحدهما مدني، والآخر إجرائي، على النحو التالي:

**أما المدلول المدني:** فهو ينصرف إلى المدلول المعاكس للبيع الطوعي أو الاختياري، حيث إن البيع الجبري يتم خارج نطاق الإرادة الحرة للبايع، نظراً لأنه يُنفذ رغماً عنه، وهو ما يُشكل -من حيث الأصل- مساساً بمبدأ سلطان الإرادة، ويجعل البيع في حكم الباطل ما لم يكن مفروضاً من القانون كأثر لحكم قضائي ملزم لا مناص منه، ومن ثم فإن ذلك الإلزام القانوني يُعدّ عنصراً جوهرياً في انعقاد البيع الجبري، إذ بدونه تنتفي مشروعية هذا النوع من البيوع، ويغدو مفتقراً إلى أحد أركان التصرف الصحيح، وهو الرضا، الذي استعويض عنه هنا بإرادة المشرع<sup>5</sup>.

1 تنص المادة 37 من القانون البحري على أن: " تنقضي حقوق الامتياز على السفينة في الحالتين الآتيتين: (أ) بيع السفينة جبراً، (ب) بيع السفينة اختياريًا. وينقضي الامتياز في هذه الحالة بمضي ستين يوماً من تاريخ إتمام شهر عقد البيع في سجل السفن وتنتقل حقوق الامتياز إلى الثمن ما لم يكن قد دفع، ومع ذلك تظل هذه الحقوق قائمة على الثمن إذا أعلن الدائنون الممتازون كلا من المالك القديم والمالك الجديد على يد محضر وخلال الميعاد المذكور في هذه المادة بمعارضتهم في دفع الثمن".

2 وذلك في المادتين (27) و(37) من قانون التجارة البحرية المصري.

3 تنص هذه المادة على أن: "إذا بيع العقار المرهون بيعاً جبرياً بالمزاد العلني سواء كان ذلك في مواجهة مالك العقار أو الحائز أو الحارس الذي سلم إليه العقار عند التخلية، فإن حقوق الرهن على هذا العقار تنقضي بإيداع الثمن الذي رسا به المزاد، أو بدفعه إلى الدائنين المقدمين الذين تسمح مرتبتهم باستيفاء حقوقهم من هذا الثمن".

4 د. سميحة مصطفى القليوبي، الأسس القانونية للتجارة البحرية، دار الأهرام للنشر والتوزيع والإصدارات القانونية، القاهرة، 2022، ص131.

5 د. محمود صديق رشوان، أحكام البيع الجبري في الفقه الإسلامي والقانون الوضعي، المؤلف نفسه، 2011م، ص68.

وأما المدلول الإجرائي: فهو ينصرف إلى تلك الوسيلة المتبعة إجرائيًا لحصول الدائن على حقه بعد توقيع الحجز على مال المدين، حيث يُعد البيع الجبري إجراءً نهائيًا في سلسلة إجراءات خصومة التنفيذ، ويُعتبر أخطر تلك المراحل لما يترتب عليه من أثر جوهري يتمثل في نزع ملكية المال محل التنفيذ من المدين بصورة لا رجعة فيها<sup>1</sup>. ومن ثم، يُعرّف البيع الجبري بأنه الوسيلة القانونية التي يتم من خلالها تحويل أموال المدين إلى قيمة نقدية يُستوفى منها الدائن دينه<sup>2</sup>. ونظرًا لما تتفرد به السفينة من طبيعة قانونية خاصة، فقد جعل المشرع حكم القضاء وسيلة بيعها جبريًا، تأكيدًا على الضمانات الإجرائية المقررة لحماية أطراف التنفيذ وتقاديًا لأي إخلال بحقوق المالك أو الدائنين، وهو الأمر الذي كان من الأوفق معه أن يعبر المشرع عن هذا البيع لا بالبيع الجبري للسفينة بل بالبيع القضائي لها، نظرًا لدقة ذلك المصطلح في التعبير عن المقصود.

كما أن تأثير البيع القضائي يختلف اختلافاً جوهرياً عن تأثير البيع الخاص، ففي البيع الخاص للسفينة توجه عائدات البيع إلى البائع وحده ويكتسب المشتري حق الملكية بما يتبعه من امتيازات وأعباء ومطالبات قائمة ضد السفينة، وعلى النقيض من ذلك فإن البيع القضائي من قبل المحكمة يلغي جميع المطالبات القائمة ضد السفينة، بما في ذلك الامتيازات البحرية، ويمنح حق الملكية الخالصة للمشتري، وتؤول عائدات البيع إلى عهدة المحكمة التي تتولى توزيع تلك العائدات على الدائنين.

### تعريف البيع القضائي للسفينة في اتفاقيتي بروكسل 1967م، وجنيف 1993م.

من الثابت أن المجتمع الدولي وإن كان قد حقق تقدمًا ملحوظًا في مجال تنسيق القواعد المتعلقة بحجز السفن، وذلك من خلال الاتفاقيات الدولية التي نظمت هذا الجانب بإحكام، إلا أن جهوده في ميدان توحيد القواعد المنظمة للبيع القضائي للسفن لا تزال محدودة، ولم ترق إلى المستوى ذاته من التقدم، الأمر الذي أسفر عن استمرار التباين بين النظم القانونية الوطنية في تنظيم إجراءات وآثار هذا النوع من البيوع<sup>3</sup>.

وقد تناولت بعض تلك الاتفاقيات جانبًا من التنظيم القانوني للبيع القضائي للسفن، لاسيما فيما يتعلق بالإشعار بهذا البيع وآثاره، كما هو الحال في اتفاقية بروكسل لعام 1967م بشأن توحيد بعض قواعد الامتيازات والرهون

1 د. أسامة المليجي، الإجراءات المدنية للتنفيذ الجبري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000م، ص 541.

2 د. فتحي والي، التنفيذ الجبري في المواد المدنية والتجارية، مكتبة القاهرة الحديثة، القاهرة، 1962م، ص 431.

3 راجع: المذكرة التفسيرية لاتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بالآثار الدولية للبيع القضائي للسفن لعام 2022م، ص 21.

البحرية<sup>1</sup>، واتفاقية جينيف لعام 1993م بشأن الامتيازات والرهون البحرية<sup>2</sup>، اللتين تضمنتا أحكاماً ذات صلة بتنظيم

1 راجع المادتان (10) و(11) من اتفاقية بروكسل لعام 1967م بشأن توحيد قواعد الامتيازات والرهون البحرية. حيث تنص المادة (10) على أن: "قبل البيع القسري لسفينة في دولة متعاقدة، يجب على السلطة المختصة في تلك الدولة أن ترسل، أو تتسبب في إرسال إشعار كتابي قبل ثلاثين يوماً على الأقل عن وقت ومكان هذا البيع إلى: (أ) جميع حاملي الرهون العقارية المسجلة و"الرهون العقارية" التي لم تصدر لحاملها؛ (ب) حاملي الرهون العقارية المسجلة و"الرهون العقارية" الصادرة لحاملها ولحاملي الامتيازات البحرية المنصوص عليها في المادة 4 الذين تم إخطار السلطة المذكورة بمطالباتهم؛ (ج) مسجل السجل الذي سجلت فيه السفينة". كما نصت المادة (11) على أن: "1) في حالة البيع القسري للسفينة في دولة متعاقدة، تنتهي جميع الرهون العقارية وحقوق الرهن العقاري، باستثناء تلك التي يتحملها المشتري بموافقة حامليها، وجميع الامتيازات والرهون الأخرى مهما كانت طبيعتها، على السفينة، بشرط: (أ) في وقت البيع، تكون السفينة خاضعة لولاية تلك الدولة المتعاقدة، و(ب) تم إجراء البيع وفقاً لقانون الدولة المذكورة وأحكام هذه الاتفاقية. لا يعتبر عقد إيجار السفينة أو عقد استخدامها بمثابة امتياز أو عبء لغرض هذه المادة. 2) تُدفع أولاً التكلفة التي قضت بها المحكمة، والناشئة عن حجز السفينة وبيعها لللاحق، وتوزيع العائدات، من حصيلة هذا البيع. ويُوزع الباقي على أصحاب الامتيازات البحرية وحقوق الحجز المذكورة في الفقرة 2 من المادة 6، والرهون العقارية المسجلة، و"الرهون غير الملزمة"، وذلك وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية، بالقدر اللازم للوفاء بمطالباتهم. 3) عندما تُباع سفينة مسجلة في دولة متعاقدة إجبارياً في دولة متعاقدة، تُصدر المحكمة أو أي سلطة مختصة أخرى، بناءً على طلب المشتري، شهادة تُفيد بأن السفينة بيعت خاليةً من جميع الرهون والرهون العقارية، باستثناء تلك التي تحملها المشتري، وجميع الامتيازات والقيود الأخرى، شريطة استيفاء الشروط المنصوص عليها في الفقرة 1، الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب)، وتوزيع حصيلة هذا البيع الإجمالي وفقاً للفقرة 2 من هذه المادة أو إيداعها لدى السلطة المختصة بموجب قانون مكان البيع. ويُلزم المسجل، عند تقديم هذه الشهادة، بشطب جميع الرهون والرهون العقارية المسجلة، باستثناء تلك التي تحملها المشتري، وتسجيل السفينة باسمه أو إصدار شهادة شطب تسجيلها لإعادة تسجيلها، حسب مقتضى الحال".

2 راجع المادتان (11) و(12) من اتفاقية جينيف لعام 1993م بشأن الامتيازات والرهون البحرية. حيث تنص المادة (11) على أن: "إشعار بالبيع الجبري 1) قبل البيع الجبري لسفينة في دولة طرف، تضمن السلطة المختصة في تلك الدولة الطرف إرسال إشعار، وفقاً لهذه المادة، إلى: (أ) السلطة المسؤولة عن السجل في دولة التسجيل؛ (ب) جميع حاملي الرهون العقارية المسجلة أو "الرهون العقارية" أو الامتيازات التي لم تُصدر لحاملها؛ (ج) جميع حاملي الرهون العقارية المسجلة أو "الرهون العقارية" أو الامتيازات الصادرة لحاملها وجميع حاملي الامتيازات البحرية المنصوص عليها في المادة 4، شريطة أن تتلقى السلطة المختصة التي تُجري البيع الجبري إشعاراً بمطالباتهم؛ و(د) المالك المسجل للسفينة. 2) يُقدم هذا الإشعار قبل 30 يوماً على الأقل من البيع الجبري، ويجب أن يتضمن إما: (أ) وقت ومكان البيع الجبري، وأي تفاصيل تتعلق بالبيع الجبري أو الإجراءات المؤدية إليه، حسبما تراه السلطة في الدولة الطرف التي تُجري الإجراءات كافية لحماية مصالح الأشخاص الذين يحق لهم تلقي الإشعار؛ أو، (ب) إذا تعذر تحديد وقت ومكان البيع الجبري على وجه اليقين، فيُرجى تحديد الوقت التقريبي والمكان المتوقع للبيع الجبري، والتفاصيل المتعلقة بالبيع الجبري التي تحددها السلطة في الدولة الطرف التي تجري الإجراءات، على أنها كافية لحماية مصالح الأشخاص الذين يحق لهم الإخطار. إذا تم تقديم الإخطار وفقاً للفقرة الفرعية (ب)، فيجب تقديم إشعار إضافي بالوقت والمكان الفعليين للبيع الجبري عند معرفتهما، ولكن في جميع الأحوال، قبل البيع الجبري بسبعة أيام على الأقل. 3) يجب أن يكون الإخطار المحدد في الفقرة 2 من هذه المادة كتابياً، ويُسلم إما بالبريد المسجل، أو بأي وسيلة إلكترونية أو أي وسيلة أخرى مناسبة توفر تأكيد الاستلام، إلى الأشخاص المعنيين كما هو محدد في الفقرة 1، إن كانوا معروفين. بالإضافة إلى ذلك، يُسلم الإخطار بإعلان صحفي في الدولة التي يُجرى فيها البيع الجبري، وفي منشورات أخرى إذا رأت السلطة التي تجري البيع الجبري ذلك مناسباً". كما تنص المادة (12) على أن: " آثار البيع الجبري: 1) في حالة البيع الجبري لسفينة في دولة طرف، تُلغى جميع الرهون العقارية المسجلة، أو "الرهون العقارية" أو الأعباء، باستثناء تلك التي يتحملها المشتري بموافقة حائزها، وجميع الامتيازات والرهون الأخرى أيّاً كان نوعها، على السفينة، شريطة أن: (أ) تكون السفينة وقت البيع ضمن نطاق اختصاص تلك الدولة؛ و (ب) يكون البيع قد تم وفقاً لقانون الدولة المذكورة وأحكام المادة 11 وهذه المادة.

2) تُدفع التكاليف والنفقات الناشئة عن حجز السفينة أو مصادرتها، ثم بيعها لاحقاً، أولاً من حصيلة البيع. وتشمل هذه التكاليف والنفقات، من جملة أمور، تكاليف صيانة السفينة وطاقمها، بالإضافة إلى الأجور والمبالغ والتكاليف الأخرى المشار إليها في الفقرة

جوانب محددة من هذا البيع في السياق الدولي.

وبالنظر إلى الغاية التي توخَّتها الاتفاقيتين، فإنه - وإن خلت نصوصهما من تعريف صريح لمصطلح "البيع الجبري" - إلا أن استعماله المتكرر في سائر مواضعها يُفهم على أنه يشير إلى كل إجراء بيعٍ للسفينة يتم تحت إشراف السلطة العامة بغرض الوفاء بمطالبه بحرية، وبما يضمن - في حال وجود أي ضمان مقرر وفق أحكام الاتفاقية - أن يُستوفى وفق القواعد والإجراءات المنصوص عليها فيها<sup>1</sup>.

ومما تجدر الإشارة إليه أنه ولئن ورد البيع الجبري في هاتين الاتفاقيتين مكافئاً للبيع القضائي إلا أن مصطلح "البيع القضائي" هو الأدق في سياق هاتين الاتفاقيتين، وذلك لما يحمله من تأكيدٍ على الطبيعة القضائية الرسمية لعملية بيع السفينة، مقارنة بمصطلح "البيع الجبري" الذي يحمل - في الواقع - معنىً فضفاضاً لا يقتصر على ما يجري من بيعٍ للسفينة أمام قضاء الدولة وحسب، كما هو الحال في بعض الدول مثل الصين<sup>2</sup>، حيثُ يشمل مصطلح "البيع الجبري" - وفقاً للتشريع الصيني - ما يجري من بيعٍ تحت إشراف جهات حكومية غير قضائية كالجمارك ودون خضوع لأمر محكمةٍ أو جهة قضائية رسمية، ولهذه الأسباب، قد يكون من الأنسب استخدام مصطلح "البيع

1 (أ) من المادة 4، والمتكبد منذ وقت الحجز أو المصادرة. يُوزَّع رصيد العائدات وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية، بالقدر اللازم لسداد المطالبات. وعند سداد جميع المطالبات، يُدفع الباقي من العائدات، إن وُجد، إلى مالكها، ويكون قابلاً للتحويل بحرية.

3 يجوز للدولة الطرف أن تنص في قانونها على أنه في حالة البيع الجبري لسفينة جانحة أو غارقة بعد إزالتها من قبل سلطة عامة لضمان سلامة الملاحة أو حماية البيئة البحرية، تُدفع تكاليف هذا الإزالة من عائدات البيع، قبل جميع المطالبات الأخرى المضمونة برهن بحري على السفينة.

4 إذا كانت السفينة وقت البيع الجبري في حيازة صانع سفن أو مُصلح سفن يتمتع بحق الاحتفاظ بموجب قانون الدولة الطرف التي يتم فيها البيع، فيجب على صانع السفن أو مُصلح السفن تسليم حيازة السفينة للمشتري، ولكن يحق له الحصول على استيفاء مطالبه من عائدات البيع بعد استيفاء مطالبات أصحاب الامتيازات البحرية المذكورة في المادة 4.

5 عندما تكون سفينة مسجلة في دولة طرف موضوع بيع جبري في أي دولة طرف، تصدر السلطة المختصة، بناءً على طلب المشتري، شهادة بما يفيد بيع السفينة خالية من جميع الرهون العقارية المسجلة، أو "الرهون العقارية" أو الرسوم، باستثناء ما يتحمله المشتري، ومن جميع الامتيازات والقيود الأخرى، شريطة استيفاء الشروط المنصوص عليها في الفقرة 1 (أ) و(ب). وعند تقديم هذه الشهادة، يلتزم المسجل بحذف جميع الرهون العقارية المسجلة، أو "الرهون العقارية" أو الرسوم، باستثناء ما يتحمله المشتري، وتسجيل السفينة باسم المشتري أو إصدار شهادة إلغاء تسجيل لغرض تسجيل جديد، حسب مقتضى الحال.

6 تكفل الدول الأطراف أن تكون أي عائدات من البيع الجبري متاحة فعلياً وقابلة للتحويل بحرية".

1 Shao, Yingfeng. Harmonisation in the rules governing the recognition of foreign judicial ship

sales, WMU Publications, 2023, P34.

2 فمثلاً تنص المادة (3/9) من لوائح جمهورية الصين الشعبية بشأن تنفيذ العقوبات الإدارية الجمركية على أن: "تُصادر وسائل النقل المُستخدمة خصيصاً للتهريب، أو البضائع أو المواد المُستخدمة خصيصاً لإخفاء التهريب، وكذلك وسائل النقل المُستخدمة في التهريب أو البضائع أو المواد المُستخدمة لإخفاء التهريب ثلاث مرات أو أكثر خلال سنتين. كما تُصادر أو تُهدم المعدات والطبقات البيئية والمخفية المُصممة خصيصاً لإخفاء البضائع أو المواد المُهربة. ويُعاقب كل من استخدم مثل هذه المعدات أو الطبقات البيئية أو الطبقات المخفية المُصممة خصيصاً للتهريب بعقوبة أشد". كما تنص المادة (53) من قانون جمهورية الصين الشعبية بشأن العقوبات الإدارية لعام 1996م على أن: " باستثناء المواد أو البضائع المصادرة التي يجب إتلافها وفقاً للقانون، تُباع الأموال غير المشروعة أو الأشياء ذات القيمة التي تمت مصادرتها وفقاً للقانون بالمزاد العلني وفقاً للوائح الدولية أو يتم التصرف فيها وفقاً للوائح الحكومية ذات الصلة".

القضائي" بدلاً من مصطلح "البيع الجبري" في سياق عمليات البيع غير الطوعية للسفن التي تأمر بها أو تُجرىها محكمة تمارس اختصاصها البحري<sup>1</sup>.

### تعريف البيع القضائي للسفينة وفقاً لاتفاقية بيجين 2022م.

يُردُّ مصطلح "البيع القضائي للسفينة" في مواضع متعددة من نصوص اتفاقية بيجين بشأن البيع القضائي للسفن، ويُعد هذا المصطلح محددًا رئيسًا لنطاق سريانها ومناطق أحكامها الموضوعية. ولأهمية ضبط هذا المصطلح، فقد أفردت الاتفاقية تعريفين مستقلين لكل من "البيع القضائي" و"السفينة"، بوصفهما عنصرين متلازمين يشكلان الأساس القانوني لتطبيق أحكامها وتنظيم آثارها.

وقد عرفت الاتفاقية البيع القضائي للسفينة بأنه: "أي عملية بيع لسفينة: (1) تأمر بها أو تقرها أو تؤكدتها محكمة أو سلطة عمومية أخرى إما عن طريق مزاد علني أو باتفاق خاص يتم تحت إشراف محكمة وبموافقتها. (2) تتاح فيها عائدات البيع للدائنين"<sup>2</sup>.

وأول ما يلاحظ من هذا التعريف سمتان رئيسيتان تميزان البيع القضائي للسفينة:

**السمة الأولى:** أن هذا البيع يتم وإن اختلفت الإجراءات وتتنوعت بين الأنظمة القانونية – بإشراف سلطة قضائية، سواء كانت المحكمة هي من تباشر إجراءات البيع، أو تعتمد ما تم منها، مما يؤكد الطبيعة القضائية للعملية برمتها، ويُضفي عليها طابعاً رسمياً يضمن مشروعيتها وشرعيتها<sup>3</sup>.

ويستفاد من ذلك أن العبرة في توصيف البيع بوصفه "قضائياً" لا تقتصر على كون الجهة الأمرة ببيع السفينة أو المقررة له ذات طبيعة قضائية، بل يمتد المفهوم ليشمل كل صور البيع التي تتم تحت إشراف القضاء، سواء صدر الأمر بالبيع عن محكمة مختصة أو أقرته سلطة عامة أخرى غير قضائية وتم اعتماده أو تأكيده من قبل المحكمة، فالمنطوق في ذلك هو تحقق الرقابة القضائية على إجراءات البيع في نهاية الأمر، باعتبارها الضمانة الأساسية لتحقيق العدالة وصيانة الحقوق، دون اشتراط أن يكون البيع صادراً ابتداءً عن جهة قضائية.

ورغبةً من الفريق العامل في استيعاب التباين القائم بين النظم القانونية الوطنية في طرق مباشرة البيع القضائي للسفينة، فقد حرصت الاتفاقية على النص على طريقتين لإجراء هذا البيع، تُمثلان الإطار الإجرائي المرن الذي يمكن أن يستوعب هذا التنوع التشريعي، وتتمثل هاتان الطريقتان في: إجراء البيع عن طريق المزاد العلني، وهو الطريق الأكثر شيوعاً في الأنظمة القضائية، أو عن طريق اتفاق خاص يتم إبرامه تحت رقابة المحكمة وإشرافها،

1. Li, Henry Hai, A Brief Discussion on Judicial Sale of Ships, CMI Yearbook, 2009, p3.

2. راجع: المادة 2 من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بالآثار الدولية للبيع القضائي للسفن لعام 2022م.

3. راجع: المذكرة التفسيرية لاتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بالآثار الدولية للبيع القضائي للسفن لعام 2022م، ص30.

بما يضمن الحفاظ على الحقوق المرتبطة بالسفينة ويُحقق العدالة بين الأطراف المعنية<sup>1</sup>.  
 السمعة الثانية: أن البيع القضائي يُعد في جوهره وسيلة فعالة لإنفاذ الحقوق الخاصة، إذ يُستخدم كأداة قانونية تُمكن الدائنين من استيفاء حقوقهم عبر تحويل السفينة -بوصفها مالا محجوزا- إلى قيمة نقدية تُوزع وفقاً لترتيب الامتيازات والضمانات المقررة قانوناً<sup>2</sup>.

ومفاد هذا التحديد أن الاتفاقية تستبعد من نطاق تطبيقها البيوع التي لا يُخصص عائدها لتسوية ديون الدائنين بل تقول حصيلتها إلى الخزنة العامة، كما هو الشأن في حالات البيع الجبري للسفن المحتجزة تنفيذاً لأحكام القانون العام، كالقوانين الضريبية أو الجمركية أو الجنائية، إذ إن مثل هذه البيوع لا تستهدف في جوهرها إنفاذ حقوق خاصة بل تحقيق غايات السياسات العامة، ومن ثم فإنها لا تندرج ضمن مفهوم البيع القضائي المقصود في الاتفاقية.

#### ثانياً: تعريف السفينة.

للسفينة تعريفات عديدة، منها ما ورد في قوانين أو اتفاقيات دولية خاصة بموضوع معين من موضوعات التجارة أو الملاحة البحرية، أو ذات صلة بها، غير أن نطاق سريان هذه التعريفات يظل مقصوراً على تطبيق الأحكام الواردة في تلك القوانين أو الاتفاقيات.

ولقد عرّف المشرع المصري السفينة بأنها: "كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الربح"<sup>3</sup>. ويشير هذا التعريف لسمات ثلاثة مميزة للسفينة، وهي: أن السفينة منشأة عائمة، وأنها مخصصة للملاحة البحرية، وأن يكون ذلك على وجه الاعتقاد<sup>4</sup>.

وتجدر الإشارة في هذا السياق إلى أن تعريف المشرع المصري للسفينة، وإن لم يخرج -في مجمله- عن الإطار التقليدي الذي استقر عليه الفقه والقضاء، إلا أنه يظل مرتكزاً على زاوية واحدة من زوايا التعريف، وهي التمييز بين السفينة وغيرها من الوسائط العائمة، كالتالي تُخصص للملاحة الداخلية في الأنهار والقنوات، فهولا يُبرز كيان السفينة بوصفها موضوعاً قانونياً قائماً بذاته<sup>5</sup>. ومن ثم فإن هذا التعريف التقليدي لا ينصرف إلى تعريف السفينة

1 J. P. Rodriguez Delgado, The Scope of Application of the UNCITRAL Instrument on the Judicial

Sale of Ships *Usporedno pomorsko pravo*. 2022, P713.

2 راجع: المذكرة التفسيرية لاتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بالآثار الدولية للبيع القضائي للسفن لعام 2022م، ص30.

3 الفقرة (1) من المادة (1) من القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ بإصدار قانون التجارة البحرية، المنشور بالجريدة الرسمية في العدد 18 (تابع)، بتاريخ 3/ مايو/ 1990.

4 د. عبد الفتاح مراد، مرجع سابق، ج1، ص78.

5 د. حمدي علي أحمد حسن، ذاتية السفينة وأثرها في نظام الحجز عليها، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 2005م، ص16.

في نطاق البيع القضائي، إذ أن السفينة التي تكون محلاً لهذا البيع تُعيّد بضوابط وشروط إضافية، تجعلها متميزة عن مفهوم السفينة بالمطلق، ومن هذه الضوابط أن تكون السفينة مسجلة على نحو رسمي، وأن تكون خاضعة لإجراءات الحجز التنفيذي الذي يسبق البيع القضائي.

ونظراً لتباين النظم القانونية الوطنية بشأن تعريف السفينة فقد اقتضى ذلك إعطاء المصطلح -في اتفاقية بيجين- معنى مستقلاً يتفق مع قواعد تفسير المعاهدات، ولقد صيغ تعريف "السفينة" في اتفاقية بيجين بشأن البيع القضائي للسفن صياغةً واسعة، تعكس قصد المشرع الدولي في الإبقاء على مرونة المفهوم، دون حصره في أنواع محددة من السفن. وبهذا، فإن التعريف لا يهدف إلى تعداد الفئات التي تنطبق عليها أحكام الاتفاقية، بل يُترك أمر انطباقها على السفن المختلفة لتقدير الجهات المختصة، بحسب طبيعة السفينة ووظيفتها، شريطة أن تتوفر فيها الخصائص الملاحية الجوهرية التي تميز السفن عن غيرها من المنشآت العائمة<sup>1</sup>.

ومن هذا المنطلق حرصت اتفاقية بيجين -في إطار تحديد نطاق انطباقها- على إيراد تعريفٍ للسفينة التي تتصرف إليها أحكام الاتفاقية، فعرفت بأنها: "أي سفينة أو مركبة أخرى مسجلة في سجل متاح لاطلاع الجمهور قد تكون خاضعة للحجز أو لتدبير مماثل يمكن أن يفرض على بيع قضائي بموجب قانون دولة البيع القضائي"<sup>2</sup>. ويلاحظ من هذا التعريف أن مفهوم السفينة في إطار تطبيق اتفاقية بيجين يقتضي ما يلي:

- (1) أن تكون السفينة أو الوسيلة البحرية مسجلة في سجل متاح للاطلاع العام.
- (2) أن تخضع لإجراء الحجز أو لتدبير قانوني مماثل من شأنه أن يؤدي -وفقاً لقانون دولة البيع القضائي- إلى ترتيب بيع قضائي لتلك السفينة أو الوسيلة البحرية، وذلك باعتبار التسجيل والعلانية عنصرين أساسيين في ترتيب الآثار القانونية المترتبة على الحجز والتنفيذ.

ولا يُعتدّ -متى توافر هذين الشرطين- بالغرض الذي تُستخدم فيه السفينة، سواء أكانت مخصصة للملاحة البحرية أم النهرية، وسواء استُعملت لأغراض تجارية أم ترفيهية كالخيوت والقوارب السياحية، إذ إن مناط تطبيق الاتفاقية إنما هو استيفاء الشروط المنصوص عليها في التعريف دون النظر إلى طبيعة الاستعمال<sup>3</sup>. غير أن الاتفاقية استنتجت صراحةً بعض الفئات من السفن من نطاق تطبيقها، وفي مقدمتها السفن الحربية، فضلاً عن بعض السفن المملوكة للدولة أو المشغلة من قبلها، متى كانت صالحة للملاحة البحرية وتؤدي مهام غير تجارية<sup>4</sup>.

#### المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للبيع القضائي للسفن.

1 راجع: المذكرة التفسيرية لاتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بالآثار الدولية للبيع القضائي للسفن لعام 2022م، ص33.

2 الفقرة (ب) من المادة (2) من اتفاقية بيجين بشأن البيع القضائي للسفن.

3 راجع: المذكرة التفسيرية لاتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بالآثار الدولية للبيع القضائي للسفن لعام 2022م، ص33.

4 راجع: الفقرة (2) من المادة (3) من اتفاقية بيجين بشأن البيع القضائي للسفن. حيث تنص على: " لا تنطبق هذه الاتفاقية على السفن الحربية أو القطع البحرية المساعدة ولا على السفن الأخرى التي تملكها أو تشغيلها دولة وتكون مستخدمة، فوراً قبل وقت البيع القضائي، في الخدمة الحكومية غير التجارية دون غيرها".

يُعدّ البيع القضائي للسفينة من الوسائل القانونية التي تُلجأ إليها الجهات القضائية المختصة لإتمام إجراءات التنفيذ على السفينة عند عدم وفاء المدين بالتزاماته، وتُثير هذه الصورة من البيوع إشكالاتاً دقيقة حول تحديد طبيعتها القانونية، خاصة لكونها تخرج عن النموذج التقليدي للبيع القائم على التراضي بين طرفين. فالسفينة تُباع جبرياً بإجراءات شكلية تحت رقابة القضاء، ما يطرح تساؤلاً حول ما إذا كان هذا البيع يُعدّ عقداً مدنياً أم عملاً قضائياً أو إجرائياً بحتاً، ويُمكنُ حصرُ ذلك الإشكال في اتجاهين: تعاقدية، وغير تعاقدية، وذلك على التفصيل التالي.

**أولاً: الاتجاه التعاقدية.**

وفقاً لهذا الاتجاه، لا يُعدّ البيع القضائي للسفن إجراءً مستقلاً ذا طبيعة خاصة، بل هو في حقيقته عقد بيع ينعقد بتوافر عناصره الأساسية، شأنه شأن البيع الاختياري. فطرح السفينة في المزاد يُعدّ بمثابة دعوة إلى التعاقد، والعطاء الذي يتقدم به المزايد يُمثل إيجاباً، أما قرار إرساء المزاد فيُعدّ قبولا، فتتعدّد بذلك إرادة الطرفين، وبناءً عليه، فإنه يعتبر بيعاً بالمعنى القانوني الصحيح، تترتب عليه ذات الالتزامات والحقوق المقررة في قواعد البيع المدني، رغم صدوره في سياق جبري وتحت إشراف قضائي<sup>1</sup>.

غير أن الاتجاه التعاقدية، على الرغم من وجاهته من حيث البنية القانونية للبيع القضائي، واجه عقبة جوهرية تتعلق بتحديد البائع في هذا النوع من البيوع، فالسفينة تُباع جبراً عن مالكها، أي دون إرادته الصريحة، بينما يُفترض في العقد تلاقي إرادتين: إرادة البائع وإرادة المشتري. وإذا كانت إرادة المشتري واضحة لا غموض فيها، فإن إسناد إرادة البيع إلى شخص محدد يعبر عن الطرف الآخر في العقد يثير إشكالات دقيقة. وقد أدى هذا الإشكال إلى انقسام داخل أنصار هذا الاتجاه، فظهرت محاولات تفسيرية متعددة لتجاوز هذا التعارض، كان أبرزها أربع نظريات: نظرية نيابة الحاجز عن المحجوز عليه، ونظرية النيابة القانونية للموظف، ونظرية التوافق بين سلطة الموظف وإرادة المشتري، وأخيراً نظرية كيوفندا.

### 1) نظرية نيابة الحاجز عن المحجوز عليه

ذهبت هذه النظرية إلى اعتبار أن البيع القضائي يتم بطريق التعاقد بين المحجوز عليه والمشتري، حيث يمثل الحاجز المحجوز عليه نيابةً ضمنية في إجراءات البيع. وبالتالي يُعدّ البيع القضائي يُعدّ بمثابة عقد تنتقل بموجبه الملكية إلى الراسي عليه المزاد، ويغدو هذا الأخير خلفاً خاصاً للمحجوز عليه<sup>2</sup>. غير أن هذا التوجه واجه انتقادات حادة، إذ يُبنى على افتراض وكالة ضمنية ويفتقر إلى أساس قانوني سليم، ذلك أن المحجوز عليه لا يملك سلطة البيع، بل يُنزع المال من يده قهراً، كما أن علاقة الحاجز بالمحجوز عليه لا تقوم على وحدة المصالح، وهي شرط

1 د. أحمد مليجي، الموسوعة الشاملة في التعليق على قانون المرافعات، المكتب الفني للإصدارات القانونية، القاهرة، 2000م، ج6، ص788.

2 د. فتحي والي، مرجع سابق، ص522.

جوهرى في الوكالة، بل تقوم على تضاد المصالح، مما ينفي وجود نيابة حقيقية في المعنى القانوني<sup>1</sup>.

## (2) نظرية النيابة القانونية للموظف

ترى هذه النظرية أن الموظف العمومي الذي يباشر إجراءات البيع القضائي يُعد نائباً قانونياً، إما عن الدائن الحاجز أو عن المحجوز عليه، شأنه في ذلك شأن الولي أو الوصي عند بيع مال القاصر. إلا أن هذا التصور لا يسلم من النقد، إذ لا يُتصور قانوناً أن يكون الموظف نائباً عن الدائن، لأن هذا الأخير يمكنه أن يشتري المال في المزاد، ولو كان الموظف نائبه لما جاز له الشراء باعتباره يشتري من نفسه. كما أن العلاقة بين الدائن والموظف لا تستند إلى وكالة أو نيابة، بل يقتصر دور الدائن على طلب البيع فقط، دون أن يباشره، فكيف يُفترض وجود نيابة في غير محلها؟ أما القول بأن الموظف ينوب عن المحجوز عليه فهو أبعد عن الصحة، لأن النيابة القانونية تقتض قيام النائب بالتصرف باسم ولحساب من ينوب عنه، بينما الموظف في التنفيذ الجبري لا يعمل باسم المحجوز عليه ولا في مصلحته، بل إن الدولة تتدخل أساساً لاقتضاء حق الدائن دون نظر إلى مصلحة المدين، بل مصلحة الدائن في استيفاء حقه وأيضا المصلحة العامة في تطبيق القانون<sup>2</sup>.

## (3) نظرية التوافق بين سلطة الموظف وإرادة المشتري

ترى هذه النظرية أن البيع القضائي يتم بتوافق بين سلطة الموظف القائم على إجراءات التنفيذ وإرادة المشتري الراسي عليه المزاد، حيث يمارس الموظف سلطة مُخولة له قانوناً تُمكنه من التصرف في المال محل التنفيذ بما يحقق المصلحة العامة. وبذلك، لا يُنظر إلى الموظف كوكيل عن أحد طرفي التنفيذ، وإنما باعتباره سلطة تنفيذية مستقلة تتلاقى إرادتها مع إرادة المشتري لتكوين عقد البيع، ويظهر تميز هذه النظرية عن غيرها في كونها لا تقتض وجود نيابة، وإنما تبني قيام البيع على توافق إرادة جهة عامة مع فرد خاص، إلا أن هذه النظرية لم تسلم من النقد، إذ إن سلطة الموظف لا تتأسس على التفاوض، بل هي سلطة أمرة تُمارس تنفيذاً لحكم القانون، ولا تتيح مجالاً لتبادل الإيرادات على نحو ما يتطلبه العقد، وعليه فإن التصرف لا يعدو كونه تنفيذاً لقرار قانوني نافذ لا يرقى إلى مرتبة العقد بالمعنى الدقيق<sup>3</sup>.

## (4) نظرية كيوفندا

ووفقاً لهذه النظرية -التي تبناها الفقيه كيوفندا-، يُعدّ البيع القضائي عقداً يتم بين الدولة -ممثلةً في سلطتها القضائية- وبين من يُقدّم أفضل عرض في المزاد، وتقوم الدولة بدور البائع لا باعتبارها نائبة عن المدين، بل بصفتها سلطة تمارس التصرف في المال جبرياً تحقيقاً للعدالة.

ووفقاً لهذا التصور، فإن الدولة وحدها هي التي تمارس سلطة التصرف في المال المحجوز، لا المدين الذي لا

1 د. أحمد مليجي، مرجع سابق، ج6، ص789.

2 د. سيد أحمد محمود وآخرون، أصول التنفيذ الجبري في القانون الكويتي، دون بيانات نشر، 2001م، ج2، ص127.

3 د. فتحي والي، مرجع سابق، ص534.

إرادة له، ولا الدائن الذي لا يملك سوى طلب التنفيذ. ومع أن هذه النظرية تفسّر الواقع القانوني بكفاءة، إلا أنها لم تسلّم من النقد، إذ يُرى أن الحق لا يمكن فصله عن سلطة التصرف فيه، وأن القول بانفصال التصرف عن الملكية يؤدي إلى تصورٍ تجريدي غير واقعي. كما أن المدين يظل محتفظاً بسلطة التصرف في المال المحجوز حتى لحظة إيقاع البيع، مما يقوّض الأساس الذي بُنيت عليه هذه النظرية<sup>1</sup>.

ويتضح من مجمل ما سبق أن الاتجاه التعاقدي الذي يعتبر البيع القضائي بيعاً بموجب عقد لا ينسجم مع جوهر هذا النوع من البيوع، ذلك أن العقد يقوم على توافق إرادتين حرتين، بينما يغيب هذا التوافق تماماً في البيع القضائي، فالمشتري يُبدي إرادته بالعطاء، ولكن لا تقابلها إرادة صادرة من المالك المحجوز عليه، إذ يُنتزع المال منه قهراً عنه، كما أن طالب التنفيذ لا يملك المال حتى يصح القول إنه طرف في البيع، ومأمور التنفيذ لا يُعبّر عن إرادة تعاقدية، بل يؤدي وظيفة محددة بنص القانون دون تقدير أو تفويض. وبناءً عليه، فإن وصف البيع القضائي بأنه عقد بيع تقليدي يتنافى مع الطبيعة الحقيقية لهذا الإجراء، إذ يفترق إلى الركن الجوهري في العقود وهو الرضا المتبادل بين البائع والمشتري، وبالتالي فإن الاتجاه التعاقدي يبدو مخالفاً لواقع البيع القضائي وغير معبر عن طبيعته.

### ثانياً: الاتجاه غير التعاقدي.

إذا كان الأصل في التصرفات القانونية الواردة على السفينة أن يتم البيع عبر عقد رضائي يبرم بين بائعها والراغب في شرائها، فإن البيع القضائي للسفينة يخرج عن هذا الإطار التقليدي، إذ يتم وفق إجراءات شكلية خاصة، تُفرض على إفراغه في محضر رسمي يحرره الموظف المختص تحت إشراف المحكمة، ويُعزى ذلك إلى خصوصية هذا النوع من البيوع، الذي يتم عن طريق المزاد العلني كوسيلة قانونية لإتمام التنفيذ الجبري، وبالنظر إلى الطابع الإجرائي الغالب على هذه العملية، فقد اختلفت الآراء حول تحديد الطبيعة القانونية للبيع القضائي الجبري، فذهب اتجاه إلى اعتباره حكماً قضائياً يصدر عن سلطة القضاء، في حين رأى اتجاه آخر أنه لا يعدو كونه عملاً إجرائياً محضاً من أعمال التنفيذ، وهو ما أعرض له فيما يلي:

### 1) نظرية الحكم القضائي

يرى أنصار هذا الاتجاه أن البيع القضائي للسفينة لا يُعد عقداً، بل هو في حقيقته حكم يصدر عن السلطة القضائية في صورة إجراء نهائي تنقضي به إجراءات التنفيذ، ويستند هذا الرأي إلى ما نص عليه المشرع المصري في المادة (446) من قانون المرافعات، والتي تعتبر حكم مرسى المزاد حكماً بإيقاع البيع، فالبيع القضائي لا يتم بناءً على إرادة الطرفين، بل يصدر عن المحكمة ويُوثّق بمحضر رسمي يعد بمثابة السند المنشئ لنقل الملكية. وبما أن المحضر يصدر تحت إشراف القضاء ويعتمد على السلطة القضائية في إقراره، فإنه يأخذ في نظر هؤلاء حكماً قضائياً له حجية الأمر المقضي به.

1 د. أحمد مليجي، مرجع سابق، ج6، ص792.

ومع ذلك يرى أنصار هذا الاتجاه أن البيع القضائي لا يبلغ مرتبة الحكم القضائي الكامل من حيث الطبيعة القانونية، غاية الأمر أن محضر المزايدة يكتسب حجية تُشبه حجية الأحكام، إذ يُحتج به في مواجهة أطراف الحجز كافة، مما يمنحه قوة إثباتية تُقارب طبيعة الأحكام وإن لم يكن حكماً بمعناه الإجرائي الضيق<sup>1</sup>.

## (2) نظرية العمل الإجرائي.

يرى أنصار هذا الاتجاه أن البيع القضائي لا يُعد حكماً قضائياً ولا عقداً مدنياً، بل هو عمل إجرائي صرف، يتم وفقاً لإجراءات محددة يباشرها الموظف المختص تحت إشراف المحكمة، فبعد رسو المزداد، وإتمام المشتري دفع الثمن، يُفرغ البيع في محضر رسمي، يمثل النتيجة الطبيعية لإجراءات التنفيذ، دون أن يصدر في سياق خصومة قضائية بالمعنى التقليدي، أو يُبنى على توافق إرادتين كما هو الحال في العقود<sup>2</sup>.

ويُفهم من ذلك أن البيع القضائي للسفينة لا يصدر عن إرادة الأطراف، بل عن السلطة الولائية للقاضي، كإجراء من إجراءات التنفيذ الجبري الذي تنظمه قواعد المرافعات، فالدولة لا تسمح للدائن باقتضاء حقه بنفسه، بل تنظم وسائل التنفيذ عبر أجهزة القضاء. ومن هنا، يكون البيع القضائي للسفينة خطوة تنفيذية قانونية، تُنزع بها السفينة من المدين جبراً، وتُثقل إلى المشتري مقابل الثمن، ضماناً لحصول الدائن على حقه، وفقاً لنظام إجرائي يضمن تحقيق العدالة ويمنع التعسف في التنفيذ.

## موقف اتفاقية بيجين من الطبيعة القانونية للبيع القضائي.

تُظهر نصوص اتفاقية بكين، ومذكرتها التفسيرية، بجلاء تبني الاتفاقية لمنهج مزدوج يجمع بين عناصر القانون الخاص والقانون العام في تنظيم الطبيعة القانونية للبيع القضائي للسفن. فقد اعتبرت الاتفاقية، في تعريفها للبيع القضائي، أن هذا البيع يشمل المزداد العلني والبيع الخاص، بشرط أن يتم تحت إشراف المحكمة وموافقتها، وهو ما يعكس اتجاهاً نحو إضفاء طابع قضائي رسمي على جميع صور هذا البيع. ولا يُعد البيع القضائي مجرد تصرف إرادي يتم وفق قواعد المعاملات الخاصة، بل هو إجراء يتطلب تدخل السلطة العامة ممثلة في القضاء، بما يؤكد الطبيعة القضائية لهذا النوع من البيوع.

## رأي الباحثة:

يتبين من خلال الإطار المفاهيمي الذي اعتمده اتفاقية بيجين لعام 2022 بشأن الآثار الدولية للبيع القضائي للسفن، أن الاتفاقية قد سعت إلى تبني تعريف جامع ومرن للبيع القضائي، يراعي التباين القائم في الأنظمة القانونية الوطنية من حيث الإجراءات والجهات المختصة ببيع السفن جبرياً. إذ حرصت الاتفاقية على أن يشمل المفهوم صور البيع التي تتم بناءً على أمر قضائي صريح، أو تلك التي تتم عن طريق سلطة عامة مختصة، أو حتى

1 د. أحمد أبو الوفا، التعليق على نصوص قانون المرافعات، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1990م، ص1465. أحمد هندي، أصول التنفيذ الجبري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005م، ص479.

2 د. سيد أحمد محمود وآخرون، مرجع سابق، ص130.

البيوع التي تُبرم باتفاق خاص بين المدين والدائن متى تمت تحت إشراف المحكمة، بما يحقق ضمانات العلنية والعدالة في الإجراءات.

ومن ثم، فإن البيع القضائي للسفن -وفقاً لهذا المفهوم الموسع- لا يُعد مجرد تصرف قانوني من طبيعة خاصة ينصرف إلى نقل الملكية من المدين إلى المشتري، وإنما يُمثل آلية قضائية ذات طابع مزدوج، تتداخل فيها عناصر من القانون الخاص، كطبيعة الدين ومصدره وعلاقة الالتزام، بعناصر من القانون العام، تتجلى في تدخل السلطة القضائية بإصدار الأمر بالبيع أو الإشراف عليه. وهو ما يجعل من البيع القضائي للسفن نظاماً قانونياً مختلطاً يتسم بخصوصية واضحة، تختلف عن بيوع الإرادة المنفردة أو البيوع الرضائية الخاضعة لأحكام القانون المدني أو التجاري، وتفرض بالتالي ضوابط دقيقة للاعتراف بآثاره خارج الحدود الوطنية.

#### المبحث الثاني: أهمية البيع القضائي في استقرار التجارة البحرية.

تعتبر اتفاقية بكين للاعتراف بالبيع القضائي للسفن في ديباجتها عن الغاية الأساسية التي دفعت الدول الأطراف إلى اعتمادها، والمتمثلة في حماية مشتري السفينة حسن النية، وذلك عبر تقرير ملكية خالصة للسفينة المباعة قضائياً، بحيث يتم الاعتراف بهذه الملكية في النطاق الدولي وتُحصر إمكانية الطعن فيها في أضيق الحدود الممكنة، وتهدف الاتفاقية إلى ترسيخ قدر أعلى من اليقين القانوني بشأن الملكية التي يكتسبها المشتري حسن النية للسفينة، وخاصةً أثناء إبحارها في المياه الدولية، وذلك من خلال توحيد المعايير القانونية التي تحكم الاعتراف بعمليات البيع القضائي عبر الدول. كما تستهدف الاتفاقية هذا اليقين أن يُسهم في تعظيم القيمة السوقية للسفينة عند بيعها قضائياً، مما يعزز من حصيلة البيع المتاحة لتوزيعها بين الدائنين، وفي الوقت ذاته يدعم استقرار المعاملات البحرية ويُسهم في تنشيط التجارة الدولية، بوصفها أحد أعمدة الاقتصاد العالمي<sup>1</sup>.

#### المطلب الأول: ضمان اليقين القانوني فيما يتعلق بحق الملكية.

تمثل اتفاقية بكين مرحلة جديدة في توحيد قواعد القانون البحري على المستوى الدولي، نظراً لتباين القواعد المنظمة للبيع القضائي للسفن في القوانين الوطنية تبايناً ملحوظاً، والذي يُعد عاملاً جوهرياً في خلق حالة من عدم الاتساق في المعاملة القانونية للدائنين، لا سيما فيما يتعلق بترتيب الامتيازات والرهنات البحرية، كما أن هذه التباينات قد تُفضي إلى ما يُعرف بظاهرة التسوق القضائي، حيث يُرجح بعض الدائنين إقامة دعاوهم في دولة دون أخرى، بناءً على ما تمنحه قواعدها الداخلية من ترتيب أولويات قد يصب في مصلحتهم، وهو ما يُهدد بمساس واضح بمبدأ العدالة وتكافؤ المعاملة في تنفيذ الحقوق البحرية.

ويُشكّل هذا التفاوت القائم بين قواعد القوانين الداخلية في مختلف الولايات القضائية عقبةً جوهرياً أمام فعالية تنفيذ

1 انظر: ديباجة اتفاقية بكين للاعتراف بالبيع القضائي للسفن، والمعروفة أيضاً باسم "اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بالآثار الدولية للبيع القضائي للسفن".

البيع القضائي للسفن، إذ يُفضي غيابُ صك دولي موحد يُنظّم آثار هذا البيع إلى حالةٍ من عدم اليقين القانوني تُغذيها السلطةُ التقديرية الواسعة المُخوّلة للقضاء الوطني في شأن الاعتراف بالأحكام والأوامر الأجنبية. ومن ثم، يغدو من المُسوّغ قانوناً ومنطقياً القولُ بأن هذا الفراغ الدولي من شأنه أن يفتح الباب أمام سلسلةٍ غير منتهية من المنازعات القضائية، حيث يُمكن للمالكين السابقين أو أصحاب الحقوق غير المُعترف بها في بلد البيع، الطعن في البيع وكأنه لم يُبرم، مدّعين بقاء حقوقهم قائمة. ولا شك أن هذا الوضع يُقوّض الحماية القانونية للمشتري الجديد، ويُفضي إلى انعدام الثقة في إجراءات البيع القضائي، بما ينعكس سلبيًا على قيمته السوقية وعلى فعالية نظام التنفيذ الجبري برمته في المجال البحري الدولي<sup>1</sup>.

وهناك بعض السوابق القضائية التي تُبرّر جانباً من انعدام اليقين بشأن الحصول على حق الملكية الخالص، ونعرضُ لها فيما يلي:

### 1) قضية Goldfish Shipping, S.A. ضد HSH Nordbank Ag.

أبرزت تلك القضيةُ بعض جوانب الصعوبات العملية التي تثيرها القوانين الداخلية فيما يتعلق بالبيع القضائي للسفن، ومدى تعقيد النزاع الذي قد ينشأ عند غياب إطار قانوني دولي موحد. وتتلخّص وقائع القضية في قيام بنك HSH Nordbank Ag باعتباره الدائن المرتتهن بمباشرة إجراءات البيع القضائي في فيلادلفيا بالولايات المتحدة الأمريكية ضد السيد أودين، مالك السفينة التركية المسماة M/V Ahmetbey، وذلك كرد فعل على التخلف عن السداد من جانب المالك. حكمت المحكمة لصالح البنك وبالتالي أمرت بالبيع الجبري للسفينة بطريق المزادة، فقدمت شركة Goldfish Shipping أعلى عرض ورسا عليها المزداد، ومن ثمّ أصبحت مالكةً جديداً للسفينة، ومنحتها المحكمة صك ملكية خالص خالٍ من الادعاءات والمطالبات، إلا أنه بالرغم من ذلك، فبعد إتمام المحكمة الجزئية الأمريكية لإجراءات البيع القضائية، ظلت السفينة كما هي مسجلة في تركيا باسم السيد أودين المالك السابق، ومن ثمّ فقد رفض سجل السفينة تنفيذ آثار البيع القضائي والذي يتضمن شطب اسم المالك السابق، وكان سبب رفض السجل هو أنه وفقاً للقانون التركي يعتبر البيع القضائي لسفينة تركية في الخارج انتهاكاً للنظام العام للدولة وبالتالي فهو غير معترف به بشكل عام، وهو الأمر الذي ترتب عليه سلسلة من الإجراءات القضائية في عدة ولايات قضائية (تركيا، إسبانيا، إيطاليا، والولايات المتحدة)، وقد ترتب على هذا النزاع خسائر مالية فادحة للمشتري الجديد، واضطر البنك لإثبات سلامة إجراءات البيع أمام القضاء، بينما ظلّ المالك السابق يُنازع في صحّة البيع رغم صدوره عن محكمة مختصة. ويُبرز هذا النزاع الحاجة الماسّة إلى صك دولي موحد، يُنظّم الاعتراف بالبيع القضائي للسفن ويوفّر الحماية القانونية اللازمة للمشتريين حسني النية، ويحصّنهم من الادعاءات المتأخرة ويحقق الاستقرار في

Lief Bleyen, Judicial Sales of Ships - A Comparative Study, Springer International Publishing, 1  
.7Switzerland, 2016, p15

المعاملات البحرية الدولية<sup>1</sup>.

## 2) قضية *Bridge Oil Limited v. The Fund Constituting the Proceeds of the Sale of the MV "Mega S"*

جرت وقائع هذه القضية في جنوب أفريقيا، حيث كان عدم اعتراف السجل التركي بالبيع القضائي الأجنبي لإحدى السفن هو السبب الرئيسي، وتتلخص وقائع القضية في مطالبة شركة *Bridge Oil Limited* بمستحقاتها عن توريد خزانات الوقود التي بيعت وسُلِّمت إلى السفينة "Aksu" المسجلة في السجل التركي، وفي أبريل 2000، حصلت *Bridge Oil Limited* على أمرٍ من المحكمة الابتدائية المدنية في توزلا بتركيا يمنح حق امتياز بقيمة 298000,00 دولار أمريكي على السفينة، وبالتالي سُجِّل هذا الحق في سجل السفن التركية، وبموجب القانون التركي، يتمتع هذا الحق بالأولوية على غيره من الديون، وبسبب تأخر مالك السفينة في تسوية هذا المبلغ قام الدائن بتوقيع الحجز على السفينة وبيعها قضائياً في دولة الدنمارك حيثُ حصل المالك الجديد على ملكية خالصة خالية من أية مطالبات أو ديونٍ ترجعُ إلى ما قبل البيع القضائي، وبمقتضاهُ سُجِّلَت السفينة في سجل جمهورية مالطا وعادت للملاحة مرةً أخرى تحت اسمٍ جديدٍ هو "Mega S"، وبسبب التقصير من المالك الجديد في دفع بعض الرهون الجديدة على السفينة تم توقيع الحجز عليها وبيعها قضائياً مرةً أخرى وكانت هذه المرة في جنوب إفريقيا، وعندما شرعت المحكمة في توزيع حصيلة البيع على الدائنين ادعت *Bridge Oil Limited* - موردة الوقود للسفينة "Aksu" - أمام المحكمة في جنوب إفريقيا أن مطالبتها عبارة عن رسوم على السفينة وأنها تخضع لاختصاص قضاء دولة جنوب إفريقيا بموجب القسم 11-4-4 من قانون لائحة الاختصاص القضائي الوطني في جنوب إفريقيا رقم 105 لعام 1993، والتي تنص على اختصاص المحاكم في جنوب إفريقيا بنظر " أي مطالبة تتعلق بأي رهن أو امتياز أو حق اختصاص أو أي دينٍ آخر على السفينة، أو ساري المفعول وفقاً لقانون علم السفينة"، وهو الأمر الذي ادعت *Bridge Oil Limited* بموجبه أن ترتيبها في استحقاق رسوم توريد الوقود بالأولوية على سائر أصحاب الرهون الأخرى إنما يجب تحديده وفقاً لقانون علم السفينة، على النحو الذي يتوافق مع القسم 11-4-4 من القانون رقم 105 لعام 1993 أنف الذكر، مقررٌ أن قانون علم السفينة في هذا الصدد هو القانون التركي حيث أن السفينة لم يتم حذفها من السجل التركي بعد إتمام أول عملية بيع قضائي في الدنمارك، وبالتالي أكدت *Bridge Oil Limited* أحقيتها في استرداد رسوم توريد الوقود على سبيل التقدم على أية رهونٍ أخرى تكونُ محلاً للتسوية من حاصل عملية البيع القضائي الثانية والتي تمت في جنوب إفريقيا، وذكرت أن مطالبتها متوقفة على تحديد القانون الواجب تطبيقه حيثُ يترتب على ذلك تحديد مرتبة المطالبة، وقد أكدت المحكمة

1 انظر: قضية *Goldfish Shipping, S.A. v. HSH Nordbank Ag*، متاحة على الرابط التالي: <https://casetext.com/case/goldfish-shipping>

أن القسم 11-4-د من القانون رقم 105 لعام 1993 مجرد بند ترتيبى ينصرف إلى اختصاص المحكمة بنظر المطالبة لا بتقرير بصحتها بموجب قانون جنوب إفريقيا، وأنه كان من الأجدر في دفع المدعية أن ينصرف إلى الجدل في صحة المطالبة أولاً قبل الادعاء باختصاص المحكمة بنظرها، وبما أنه وفقاً للسوابق القضائية في جنوب أفريقيا فإن مورد الوقود لا يحمل امتيازاً بحرياً، وبالتالي فإن مطالبة المدعية لا تتمتع بأولوية على سائر ديون السفينة، كما أكدت المحكمة - إضافة إلى ذلك - أن قانون العلم لن يكون بأي حال من الأحوال هو العلم التركي حتى وإن ظلت السفينة مدرجة بالسجل التركي، وذلك بسبب حقيقة مفادها أن السفينة قد بيعت عن طريق البيع القضائي في الدنمارك، مما أدى إلى نقل ملكية خالصة إلى المالك الجديد، وبالتالي فإنه حتى في الحالة الافتراضية التي يتمكن فيها مورد الوقود من المطالبة ضد حصيلة البيع في محكمة جنوب إفريقيا، فإن قانون العلم الذي يجب أخذه بعين الاعتبار لتحديد عواقب المطالبة سيكون في أي حال من الأحوال قانون العلم مالط وليس قانون تركيا<sup>1</sup>.

### (3) قضية: *Krochenski v. The ship Galaxias*

تُبرز هذه القضية مظهراً آخر من مظاهر انعدام اليقين بشأن الاعتراف بالبيع القضائي للسفن، حيث إنه في بعض الولايات القضائية يوجد عائق أمام الاعتراف على المستوى الإجرائي، وهو عائقٌ تثيره التجربة العملية، إذ أنه بالرغم من أن إجراء البيع القضائي لسفينة أجنبية في محكمة في دولة ما، فإن سجلات هذه الدولة ذاتها تتطلب عادةً أن يعترف قانون التسجيل بالبيع وبالتالي يصدر شهادة شطب قبل أن يتمكن فعلياً من تنفيذ آثار قراره، مما يمنح المشتري الحق في إعادة تسجيل السفينة باسمه، وأيضاً فإنه عند حدوث بيع قضائي لسفينة محلية مسجلة في الخارج، فإن سجلات السفن لا تتفد التأثيرات المترتبة على هذا البيع تلقائياً، بل تتطلب - في معظم الأحيان - موافقة المالك أو المطالبين المسجلين قبل شطب السفينة والأعباء المثقلة بها من السجل، وهو ما تجلّى بوضوح في تلك القضية المرفوعة أمام المحكمة في كولومبيا البريطانية، حيث رفضت الحكومة اليونانية إصدار شهادة شطب للسفينة على الرغم من أن السفينة جرت بشأنها عملية بيع قضائي في كندا، وحصل المشتري بعدها على حق ملكية خالص، حيث جعلت الوزارة اليونانية المختصة حذف السفينة مشروطاً باستيفاء المطالبات المرفوعة من قبل اتحاد البحارة اليونانيين ضد مالك ما قبل البيع القضائي، إلا أن المحكمة الكندية أكدت أن المشتري حصل على السفينة خالية من جميع الأعباء المثقلة بها وفقاً لقوانين كندا وأنه لا ينبغي لأي دولة أخرى أن تعترض على ذلك، وعلى الرغم من رغبتها في الاعتراف بنظامها وأحكامها في جميع أنحاء العالم، فقد أشارت في قرارها إلى أنها لا تستطيع ممارسة السيطرة على الدول التي تجاهلت آثار

1 انظر: قضية *Bridge Oil Limited v Fund constituting the proceeds of the sale of the MV "Mega S" and Others* (formerly the MV "Aksu" and Others) متاح على الرابط التالي: <https://www.saflii.org/za/cases/ZAWCHC/2003/24.html>

البيع القضائي الكندي<sup>1</sup>.**(4) قضية Cerro Colorado :**

ولقد برزت مسألة انعدام اليقين بشأن البيع القضائي للسفن بوضوح في هذه القضية، وتتلخص وقائعها في سعي بنك *Den Norske Bank A/S* إلى استرداد مبلغ قدره 26,014,308.89 دولارًا أمريكيًا مستحقًا بموجب رهن على السفينة "Cerro Colorado" وحصل على حكم قضائي وأمر ببيع السفينة، وبعد فترة تلقى المشتري الجديد " مذكرة شفوية " من السفارة الإسبانية في لندن تشير إلى أن مشتري السفينة قد يجد نفسه عرضة لمطالبات كبيرة من قبل طاقم السفينة بشأن متأخرات الأجور وتعويضات نهاية الخدمة، كما نشرت بعض المنشورات والإعلانات التي تثير القلق بشأن عملية البيع وتؤكد أن أي مشتري للسفينة من المحكمة سيواجه مطالبات كبيرة من قبل الطاقم، وأرسلت السفارة الإسبانية " مذكرة شفوية " أخرى إلى وزارة الخارجية والكونولث، وتعقيبًا على ذلك أبرز القاضي Sheen J ما تمثله القضية من حالة عدم يقين تتمثل في المخاوف التي تملكها المشتري الجديد بشأن ملكيته للسفينة، فقال " لا يسعني إلا أن أعرب عن ألمي في أن تعترف المحكمة الإسبانية، على سبيل المجاملة، بالقرارات التي أصدرتها هذه المحكمة، والتي تسعى إلى تفعيل الاتفاقية الدولية للحجز، حيث أنه من وقت لآخر، يرغب كل مالك سفينة في اقتراض أموال من البنوك ليعقد بها رهنًا على سفينته كضمان لديونه، ومما لا شك فيه أن قيمة الضمان ستخف بشكل كبير إذا ثار شك بشأن عملية بيع السفينة من قبل المحكمة حول ما إذا كان المشتري الجديد سيحصل على حق ملكية خالي من الأعباء والديون من عدمه "، ثم قال " إن من مصلحة جميع الأطراف أن يصل بيع " Cerro Colorado " من قبل المحكمة إلى سعر السوق الكامل، حيث قد تسببت المنشورات التي أشرت إليها بالفعل في إثارة بعض القلق لدى بعض المشتريين المحتملين فأنتهم عن التقدم لشراء السفينة<sup>2</sup>.

**المطلب الثاني: دعم المركز المالي للسفينة.**

يُعدّ البيع القضائي للسفن من الأدوات القانونية الفاعلة في تعزيز المركز المالي للسفينة، إذ يوفر آلية منظمة تُمكن الدائنين من استيفاء حقوقهم بطريقة عادلة وشفافة، الأمر الذي ينعكس إيجابًا على ثقة المتعاملين في القطاع البحري، كما أن هذا البيع يُسهم في تصفية الوضع القانوني والمالي للسفينة، ويضع حدًا لأي نزاعات قد تُضعف قيمتها السوقية أو تعيق استمرارها في أداء دورها التجاري. ومن ثمّ، فإن أهمية البيع القضائي تتجلى في كونه ضمانًا لحماية المصالح المالية المرتبطة بالسفينة، وتثبيت

1 انظر قضية: *Krochenski v The ship Galaxias*، متاح على موقع اللجنة البحرية الدولية، على الرابط التالي:  
<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/Document-8.pdf>

2 انظر: ملخص قضية Cerro Colorado، متاح على موقع اللجنة البحرية الدولية، تم الاسترجاع من الرابط التالي:  
<https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/List-of-Case-Summaries.docx>

مركزها بوصفها وعاءً للاستثمار والتجارة، وهو ما يمكن تلخيصه فيما يلي:

#### أولاً: تعظيم القيمة السوقية للسفينة المباعة قضائياً.

تتجلى أهمية البيع القضائي للسفن في كونه الوسيلة الأخيرة والفعالة أمام الدائنين لاستيفاء حقوقهم عندما تتعذر وسائل التحصيل الأخرى، إذ يُعدُّ البيع القضائي إجراءً قانونياً منضبطاً يُمكن المحكمة من نزع ملكية السفينة الجبرية وبيعها بغرض الوفاء بالديون، ويتميز هذا النوع من البيع بمنح المشتري "ملكية خالصة" خالية من الرهون والامتيازات السابقة، مما يُضفي على الصفقة ثقة قانونية عالية لا تتوافر في حالات البيع الرضائي. فبمجرد رسو المزداد واستيفاء الثمن، تنتقل ملكية السفينة إلى المشتري بموجب قرار قضائي يطهرها من كافة القيود السابقة، وتُحوّل حقوق الدائنين إلى حصيلة البيع بحسب ترتيب الأولويات، وتكمن الحساسية هنا في أن السفينة -بوصفها أصلاً قابلاً للنقل دولياً- قد تتعرض لدعاوى لاحقة إذا لم تُعالج الحقوق السابقة بوضوح، وهو الأمر الذي ينعكس على القيمة السوقية للسفينة المباعة قضائياً<sup>1</sup>.

ولأجل تحقيق أهداف البيع القضائي للسفينة ينبغي أن تستوفى فيه ثلاثة معايير أساسية: فأولاً - يجب الإعلان عنه بشكل مناسب لضمان تقدّم جميع الأطراف المعنية ذات الصلة لإبداء طلباتهم أمام المحكمة فضلاً عن تقدمهم لاقتسام وتوزيع عائدات البيع وفقاً للقواعد العامة المعمول بها، وهو الأمر الذي يترتب على تخلفه بروز مشكلة عملية تتمثل في مخاطر إعادة الحجز على السفينة من جانب الدائنين الذين لم يتم إخطارهم، الأمر الذي يؤدي إلى حالة من الاضطراب وعدم اليقين بشأن جدوى منح الائتمان بضمان السفينة والتقاضى بشأنه، وثانياً - يتعين على المحكمة تأمين أفضل سعر ممكن للسفينة، وبالتالي الحصول على أكبر عائد بيع ممكن لصالح جميع الأطراف، وهذا أمر بالغ الأهمية في إجراءات البيع القضائي أو الجبري، حيث تكون القيمة الإجمالية للسفينة عادة غير كافية لتلبية جميع المطالبات المرفوعة ضد السفينة، الأمر الذي يوجب على المحكمة ألا تدخر جهداً في سبيل تحقيق أعلى سعر ممكن، وثالثاً - وهو الأهم - أنه يجب أن تصل عملية البيع القضائية إلى نقطة حاسمة فيما يتعلق بالمطالبات العينية ضد السفينة، على النحو الذي يسمح للسفينة بمواصلة التجارة البحرية دون مزيد من العوائق، ومن أجل تحقيق تلك الغاية الهامة فإن عملية البيع القضائية للسفينة ينبغي أن تكون غايتها تحرير السفينة مما يُثقلها من كافة الرهون والامتيازات وغيرها من الالتزامات الأخرى<sup>2</sup>.

والحاصل أن البيع القضائي للسفن يؤدي دوراً محورياً في تعظيم القيمة السوقية للسفينة المباعة، متى ما تم وفق

1, G. Stanković; P. Kragić; D. Vrbljanac, Judicial Sales of Ships – A Rocky Road to Unification1 PPP god. 60 (2021), 175, str. P12.

Myburgh, Paul, 'Satisfactory for its Own Purposes': Private Direct Arrangements and Judicial 2 Vessel Sales September 1, 2016. Journal of International Maritime Law, p3.

إجراءات قانونية عادلة تضمن اليقين القانوني وحماية حقوق جميع الأطراف ذوي الشأن، فكلما كانت إجراءات البيع واضحة ومحاطة بضمانات قضائية تُمكن المشتري من الحصول على صك ملكية خالص من كل الحقوق والامتيازات السابقة، زادت الثقة في السوق وارتفعت فرص اجتذاب عدد أكبر من المشتريين المحتملين، وهو ما يؤدي بطبيعة الحال إلى رفع سعر السفينة في المزاد. كما أن وضوح الإجراءات واعتراف الأنظمة القانونية المختلفة بالبيع القضائي الدولي يُقللان من المخاطر القانونية التي قد يتحملها المشتري مستقبلاً، وهو ما يُحفّزه على تقديم عروض شراء أعلى. ومن ثم، فإن توفير بيئة قانونية مستقرة تحكم البيع القضائي وتعترف به على الصعيد الدولي يساهم في تعزيز ثقة المستثمرين ويزيد من فرص البيع الناجح بالسعر العادل، مما ينعكس إيجاباً على مصالح الدائنين، ويعزز نزاهة إجراءات التنفيذ الجبري باعتبارها وسيلة فعالة لاسترداد الحقوق.

#### ثانياً: تعزيز حصة البيع المتاحة لتوزيعها بين الدائنين.

يُعزّز البيع القضائي للسفينة عن عملية البيع التي تتم إنفاذاً لحكم أو أمر قضائي بناءً على مطالبة قضائية<sup>1</sup>، فالبيع القضائي بهذا الوصف شكلاً من أشكال البيع الجبري للسفن الذي تقضي به محكمة تمارس الولاية القضائية البحرية على السفينة، فغالباً ما يتم البيع القضائي للسفن بغرض تنفيذ الأحكام، أو قرارات التحكيم التي تتضمن الالتزامات التي يتعين على مالك السفينة الوفاء بها إبراءً لذمته في مواجهة الدائنين، كما أنه يمثل من ناحية أخرى محطة ختامية لاقتضاء المطالبات بشأن الديون الناشئة عن تلك الرهون والامتيازات المتعلقة بالسفينة، فبمجرد الحكم تأمر المحكمة المختصة بتقييم السفينة المعنية وبيعها من قبل مسؤول المحكمة المعين الذي يستعين بعد ذلك بخدمات ذوي الخبرة من وسطاء السفن لإجراء عمليات التقييم والتأمين النزيهة، ومما تجدر الإشارة إليه في هذا الصدد أن مسؤول المحكمة المكلف لا يمكنه بيع السفينة بأقل من القيمة المقدرة التي قدمها الوسيط المستقل، ويتم ذلك حتى يمكن الحصول على أعلى قيمة لتوفير أكبر تمويل ممكن للدائنين<sup>2</sup>.

وينبثق عن البيع القضائي مبدأ قانوني جوهري مؤداه أن السفينة التي تم بيعها بيعاً قضائياً لا يجوز أن تكون محلاً لحجز لاحق بسبب مطالبات سابقة على البيع، باستثناء حالات نادرة ومحددة نصاً. ويُعد هذا المبدأ حجر الأساس لضمان استقرار النظام القانوني الذي يحكم البيع القضائي، إذ إن المساس بهذا الافتراض يُفقد المشتري حسن النية ومموليه الثقة في أن الملكية التي اكتسبوها محمية قانوناً وخالصة من الالتزامات السابقة. كما يعرقل ذلك إمكانية إعادة تسجيل السفينة في سجل جديد أو استغلالها في التجارة البحرية، مما يُضعف من جاذبية البيع القضائي كوسيلة فعالة لتسييل أصول المدين وتحصيل ديون الدائنين. وبالتالي، فإن الإخلال بهذا المبدأ من شأنه أن يُقوّض

Henry Campbell Black, M. A, Black's Law Dictionary, West Publishing Co, U.S.A, 1968, p774.1  
Ruth Iwah Awara, Judicial Sales of Ships: An Examination of Associated Problems, International  
Journal of Trend in Research and Development, Vol5, Issue2, 2018, p113.

فعالية البيع القضائي، ويُلحق الضرر بكافة الأطراف المتعاملة معه، سواء أكانوا دائنين أم مشتريين محتملين<sup>1</sup>. ويسهم البيع القضائي للسفن بشكل مباشر في تعزيز حصيللة البيع المتاحة لتوزيعها بين الدائنين، من خلال إضفاء طابع قانوني رسمي يضمن تطهير السفينة من جميع الحقوق والامتيازات السابقة، وهو ما يرفع من جاذبيتها في السوق ويزيد من إقبال المشتريين عليها. فكلما شعر المشترون بالأمان القانوني من خلال ضمان حصولهم على ملكية خالصة لا تُتَّزَع، ارتفعت القيمة المقدمة في المزاد، مما يؤدي إلى تحقيق أعلى سعر ممكن، وتصب هذه الحصيللة مباشرة في مصلحة الدائنين، إذ تُحوَّل عائدات البيع إلى صندوق التوزيع وفقاً لتراتبية الأولويات المقررة قانوناً. كما أن إشراف المحكمة على العملية من شأنه طمأننة المتنافسين ومنع التواطؤ أو التلاعب، مما يُعزِّز من مستوى التنافس ويرفع الحصيللة النهائية. وبهذا، يُمثل البيع القضائي وسيلة فعالة لتعظيم العائدات وتوسيع قاعدة التوزيع العادل على مستحقيها من الدائنين<sup>2</sup>.

### ثالثاً: تعزيز استقرار التجارة الدولية.

يُعدّ البيع القضائي للسفن أداة قانونية بالغة الأهمية في تنظيم شؤون صناعة الشحن البحري على المستوى الدولي، نظراً لما تشهده هذه الصناعة من حالات متكررة تُقضي إلى حجز القضائي على السفن وبيعها بقرار قضائي لتسديد ديون مترتبة بحق السفينة أو مالكيها. وتتميز هذه الآلية عن البيوع الأخرى من حيث إشراف القضاء عليها، حيث يتم البيع إما بأمر المحكمة أو تحت إشرافها، وتُوَجَّه عائداته إلى صندوق تسوية تُسدد منه ديون السفينة وتكاليف الإجراءات، فضلاً عن أن البيع القضائي يسعى إلى نقل ملكية السفينة خالية من كل الحقوق العينية السابقة، بما يضمن استقرار المعاملات البحرية وثقة المستثمرين<sup>3</sup>.

ويسهم البيع القضائي للسفن بدور محوري في تعزيز استقرار التجارة الدولية، إذ يُعد وسيلة قانونية فعالة لمعالجة أوضاع السفن المثقلة بالديون أو المتوقفة عن العمل، مما يضمن استمرار تدفق السفن في سوق النقل البحري دون تعطيل، فعندما يُمنح المشتري من خلال البيع القضائي ملكية خالصة، تتعزز الثقة في جدوى الاستثمار في السفن، سواء من جانب المشتريين أو مموليهم، وهو ما ينعكس إيجاباً على استقرار المعاملات البحرية العالمية، كما يوفر البيع القضائي حلاً قانونياً متوقعاً ومنظماً لتسوية المطالبات، مما يحدّ من النزاعات طويلة الأمد ويمنع توقف السفن

1 لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، تقرير الفريق العامل السادس بعنوان: مقترحان مقدّمان من اللجنة البحرية الدولية وسويسرا بشأن الأعمال التي يمكن الاضطلاع بها مستقبلاً بشأن المسائل العابرة للحدود فيما يتصل بالبيع القضائي للسفن، وثيقة رقم: A/CN.9/WG.VI/ WP.81، ص3.

Rodriguez Delgado, Juan Pablo. "The Scope of Application of the UNCITRAL Instrument on the 2 Judicial Sale of Ships." *Poredbeno pomorsko pravo* 61.176 (2022). p741.

Ruth Iwah Awara, *Judicial Sales of Ships: An Examination of Associated Problems*, International 3 Journal of Trend in Research and Development, Volume 5(2), 2018, p112.

عن العمل بسبب منازعات قانونية معقدة، ويسهم اليقين القانوني الناتج عن الاعتراف الدولي بالبيع القضائي في تسهيل انتقال ملكية السفن بين الولايات المختلفة دون عقبات تنظيمية، وهو أمر ضروري في صناعة ذات طابع عابر للحدود، وبذلك يُحقق البيع القضائي التوازن بين حماية حقوق الدائنين، واستقرار الأسواق البحرية، واستمرارية حركة التجارة الدولية.

#### خاتمة.

بعد استعراض موضوع البيع القضائي للسفن وأهميته في استقرار التجارة البحرية يتضح أن هذا النظام القانوني يشكل آلية محورية لضمان حماية حقوق الأطراف المتعاملة في المجال البحري، سواء أكانوا دائنين أم مالكين أم متعاملين مع السفينة. فقد بين البحث أن الطبيعة الخاصة للسفينة، وما تتميز به من دور جوهري في حركة النقل والتجارة الدولية، يقتضي وجود إطار قانوني دقيق ينظم إجراءات التنفيذ عليها، بما يكفل تحقيق التوازن بين مصلحة الدائنين في استيفاء حقوقهم، وبين مصلحة مالك السفينة والمستفيدين منها في استمرار نشاطها الحيوي.

وقد أسفر البحث عن عدد من النتائج المهمة، من أبرزها:

أولاً: أن البيع القضائي للسفن يتميز بخصوصية لا تتوافر في غيره من صور البيع الجبري، نظراً لارتباطه بالنظام البحري الدولي وما يتطلبه من قواعد موحدة تضمن الثقة والاستقرار في المعاملات البحرية.

ثانياً: أن هذا النظام يحقق وظيفة مزدوجة، فهو من جهة وسيلة فعالة لاستيفاء حقوق الدائنين، ومن جهة أخرى أداة لإضفاء الطمأنينة على المتعاملين في المجال البحري، من خلال ضمان جدية إجراءات التنفيذ وشفافيتها.

ثالثاً: أن توحيد القواعد الدولية المتعلقة بالبيع القضائي للسفن – كما جسدهت اتفاقية الأمم المتحدة في هذا الشأن – يسهم في تضيق نطاق التباين بين التشريعات الوطنية، مما يدعم استقرار التجارة البحرية العالمية.

رابعاً: أن التطبيق الفعال لإجراءات البيع القضائي يستوجب توفير ضمانات قضائية وإجرائية تكفل نزاهة العملية، وتحول دون إساءة استعمالها بما قد يضر بمصالح الأطراف المختلفة.

وختاماً القول، إن البيع القضائي للسفن ليس مجرد وسيلة قانونية للتنفيذ على السفينة، بل هو ركيزة أساسية لتعزيز الثقة في القطاع البحري، وضمان انسياب حركة التجارة البحرية الدولية، الأمر الذي يستدعي استمرار الجهود التشريعية والقضائية لتطوير هذا النظام، بما يواكب مستجدات التجارة العالمية ويحقق التوازن بين المصالح المتعارضة للأطراف ذات الصلة.

#### المراجع.

##### أولاً: المراجع العربية.

د. أحمد هندي، أصول التنفيذ الجبري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005م.

- د. أحمد أبو الوفاء، التعليق على نصوص قانون المرافعات، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1990م، ص1465.
- د. أحمد مليجي، الموسوعة الشاملة في التعليق على قانون المرافعات، المكتب الفني للإصدارات القانونية، القاهرة، 2000م، ج6.
- د. أسامة المليجي، الإجراءات المدنية للتنفيذ الجبري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000م.
- د. حمدي علي أحمد حسن، ذاتية السفينة وأثرها في نظام الحجز عليها، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 2005م.
- د. سحر رشدي النعيمي، تنازع القوانين في بيع السفينة، مج33، ع2، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت، الكويت، 2009م.
- د. سميحة مصطفى القليوبي، الأسس القانونية للتجارة البحرية، دار الأهرام للنشر والتوزيع والإصدارات القانونية، القاهرة، 2022م.
- د. سيد أحمد محمود وآخرون، أصول التنفيذ الجبري في القانون الكويتي، دون بيانات نشر، 2001م، ج2.
- د. عبد الفتاح مراد، موسوعة شرح التشريعات البحرية، دون بيانات نشر، ج1.
- د. فتحي والي، التنفيذ الجبري في المواد المدنية والتجارية، مكتبة القاهرة الحديثة، القاهرة، 1962م.
- د. محمود صديق رشوان، أحكام البيع الجبري في الفقه الإسلامي والقانون الوضعي، المؤلف نفسه، 2011م.
- د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، كلية الحقوق جامعة الإسكندرية، دون تاريخ نشر.

#### ثانيًا: المراجع الأجنبية.

- G. Stanković; P. Kragić; D. Vrblijanac, *Judicial Sales of Ships – A Rocky Road to Unification*, PPP god. 60 (2021), 175, str. P12.

Henry Campbell Black, M. A, *Black's Law Dictionary, West Publishing Co, U.S.A, 1968.*

J. P. Rodriguez Delgado, *The Scope of Application of the UNCITRAL Instrument on the Judicial Sale of Ships Usporedno pomorsko pravo. 2022.*

Li, Henry Hai, *A Brief Discussion on Judicial Sale of Ships, CMI Yearbook, 2009.*

Lief Bleyen, *Judicial Sales of Ships – A Comparative Study, Springer International Publishing, Switzerland, 2016.*

Myburgh, Paul, *'Satisfactory for its Own Purposes': Private Direct Arrangements and Judicial Vessel Sales September 1, 2016. Journal of International Maritime Law.*

Rodriguez Delgado, Juan Pablo. *"The Scope of Application of the UNCITRAL Instrument on the Judicial Sale of Ships." Poredbeno pomorsko pravo 61.176 (2022).*

Ruth Iwah Awara, *Judicial Sales of Ships: An Examination of Associated Problems, International Journal of Trend in Research and Development, Vol5, Issue2, 2018.*

Ruth Iwah Awara, *Judicial Sales of Ships: An Examination of Associated Problems, International Journal of Trend in Research and Development, Volume 5(2), 2018.*

Shao, Yingfeng. *Harmonisation in the rules governing the recognition of foreign judicial ship sales, WMU Publications, 2023.*