

أحكام الحجز التحفظي على الطائرات في القانون الأردني

إعداد

نور بركات عبد الرحيم الخواجا

المشرف

الأستاذ الدكتور أنيس منصور المنصور

قدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في

القانون

كلية الدراسات العليا

الجامعة الأردنية

تمتد كلية الدراسات العليا
وهذه النسخة من الرسالة
التاريخ ٢٠١٧/٥/١٦
آيار / ٢٠١٧

أحكام الحجز التحفظي على الطائرات في القانون الأردني

إعداد

نور بركات عبد الرحيم الخواجا

المشرف

الأستاذ الدكتور أنيس منصور المنصور

الملخص

تناولت هذه الدراسة أحكام الحجز التحفظي على الطائرات في ضوء عدم تنظيم المشرع الأردني لأحكام خاصة لهذا الحجز في قانون الطيران المدني، تاركاً أمر ذلك للقواعد العامة الواردة في قانون أصول المحاكمات المدنية، باستثناء استبعاده لطائرات معينة من جواز إيقاع الحجز التحفظي عليها والتي تجعل أغلب الطائرات غير صالحة للحجز التحفظي وهو ما يتنافى مع الغاية من إيقاع الحجز التحفظي.

ونظراً لأهمية الطائرة من الناحية الاقتصادية في الملاحة الجوية ومرفق النقل الجوي، كان لا بدّ من وضع أحكام تحقق الموازنة بين مصلحة طالب الحجز والمحجوز عليه ومرفق النقل الجوي. وقد بيّنت الدراسة ماهية الطائرات التي تكون محلاً للحجز التحفظي، كما بينت الشروط الواجب توافرها لإيقاع الحجز عليها، وكذلك الإجراءات الخاصة للحجز، ابتداءً من تحديد الجهة المختصة بإيقاع الحجز وصولاً إلى كيفية إيقاعه، والحالات التي ينتهي بها الحجز التحفظي .

وقد انتهت هذه الدراسة بجملة من النتائج، أبرزها عدم ملاءمة تطبيق الأحكام العامة للحجز التحفظي على الطائرات؛ بالنظر لما تتميز به الأخيرة من ذاتية وخصوصية. من هنا فقد أوصت الدراسة المشرع الأردني بضرورة وضع تنظيم قانوني خاصّ بالحجز التحفظي على الطائرات.

THE PROVISIONS OF PROVISIONAL ATTACHMENT OF AIRCRAFTS IN THE JORDANIAN LAW

By

Noor Barakat Abdalraheem Al-Khawajah

Supervisor

Dr. Anees Mansour Al-Mansour, Prof

ABSTRACT

This study addressed the provisions of the provisional attachment on the aircrafts in light of the Jordanian Legislator having laid down the special provisions for the provisional attachment to be imposed by the Civil Aviation Law.

Leaving this issue to the Civil Procedures Law rules except its exemption of specific aircrafts from being exposed to the provisional attachment which makes most of the aircrafts invalid for the provisional attachment, which acted against the purpose of imposing the provisional attachment.

Because of the importance of the aircraft from the economic side in the air navigation and the air transport facility, there should be provisions enacted to achieve the balance between the interests of the party which demands the attachment and the attached and the aviation transport facility.

This study showed which aircrafts are subject to the provisional attachment, also showed the conditions that should be satisfied in order to provisionally attach them, and the specific procedures for the attachment commencing from determining the competent party to impose the attachment reaching up to the manner of its imposing and the cases in which such attachment shall be released.

The study concluded with a set of results, the most prominent is that the provisional attachment shall not be adequately applied to aircraft because of the latter's specialty and entity.

From this, the study recommended the Jordanian legislator the necessity to put forward specific legal regulation related to the provisional attachment on the aircraft.

قائمة المحتويات

الصفحة	الموضوع
ب	قرار لجنة المناقشة
ج	الإهداء
د	الشكر و التقدير
هـ	قائمة المحتويات
ح	قائمة الملاحق
ط	الملخص باللغة العربية
1	المقدمة
5	الفصل الأول ماهية الحجز التحفظي على الطائرات
6	المبحث الأول: مفهوم الحجز التحفظي على الطائرات
6	المطلب الأول: تعريف الحجز التحفظي على الطائرات
6	الفرع الأول: تحديد تعريف الحجز التحفظي على الطائرات
13	الفرع الثاني: الحجز التحفظي على الطائرة إجراء قضائي مستعجل
19	المطلب الثاني: تعريف الطائرة وأنواعها وخصائصها
19	الفرع الأول: تعريف الطائرة
25	الفرع الثاني: أنواع الطائرات
30	الفرع الثالث: خصائص الطائرة
34	المبحث الثاني: الطبيعة القانونية للطائرة وأهمية وضوابط الحجز التحفظي عليها
34	المطلب الأول: الطبيعة القانونية للطائرة
37	المطلب الثاني: أهمية وضوابط الحجز التحفظي على الطائرة
38	الفرع الأول: أهمية الحجز التحفظي على الطائرة
42	الفرع الثاني: ضوابط الحجز التحفظي على الطائرة

47	الفصل الثاني التنظيم القانوني للحجز التحفظي على الطائرات
48	المبحث الأول: أطراف الحجز التحفظي على الطائرات
48	المطلب الأول: طالب الحجز التحفظي على الطائرة
55	المطلب الثاني: المحجوز عليه
56	المطلب الثالث: هيئة تنظيم الطيران المدني
62	المبحث الثاني: محل الحجز التحفظي
62	المطلب الأول: النطاق الإيجابي لمحل الحجز التحفظي
68	المطلب الثاني: النطاق السلبي لمحل الحجز التحفظي
71	الفرع الأول: طائرات الدولة
75	الفرع الثاني: طائرات الخطوط الجوية المنظمة و الطائرات الإحتياطية
77	الفرع الثالث: طائرات نقل الأشخاص أو الأحوال برحلة خاصة بمقابل عندما تكون على وشك الإقلاع
81	المبحث الثالث: شروط و إجراءات و إنهاء الحجز التحفظي على الطائرات
81	المطلب الأول: شروط إيقاع الحجز التحفظي على الطائرات
81	الفرع الأول: أن يكون مقدار الدين معلوماً
84	الفرع الثاني: أن يكون مقدار الدين مستحق الأداء
85	الفرع الثالث: أن يكون مقدار الدين غير معلق على شرط
87	الفرع الرابع: تقديم طالب الحجز تأمين نقدي أو كفالة عدلية أو مصرفية
89	المطلب الثاني: إجراءات الحجز التحفظي على الطائرة
89	الفرع الأول: المحكمة المختصة بطلب الحجز التحفظي على الطائرة
94	الفرع الثاني: تقديم طلب إيقاع الحجز التحفظي على الطائرات

98	الفرع الثالث: مرفقات طلب الحجز التحفظي على الطائرات
101	المطلب الثالث: إنهاء الحجز التحفظي على الطائرات
101	الفرع الأول: دعوى ثبوت الحقّ
106	الفرع الثاني: إنهاء الحجز التحفظي بسقوط الدعوى
106	الفرع الثالث: إلغاء الحجز التحفظي باتفاق الخصوم
108	الخاتمة
110	التوصيات
112	قائمة المراجع
121	الملاحق
128	الملخص باللغة الإنجليزية

قائمة الملاحق

الصفحة	اسم الملحق	رقم الملحق
121	اتفاقية روما بخصوص توحيد القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على الطائرات لسنة 1933	(1)

الفصل الأول

ماهية الحجز التحفظي على الطائرات

إنّ دراسة الأحكام المتعلقة بالحجز التحفظي على الطائرات تستدعي منّا بيان ماهية من خلال تحديد مفهوم الحجز التحفظي، سيما وأنّ قانون الطيران المدني الأردني لم يتناول تعريفاً للحجز التحفظي إذا ما وقع على طائرة بالوقت الذي أشار فيه إلى أنّ الحجز التحفظي على الطائرات يعدّ من الأمور المستعجلة، وبالتالي من اختصاص القضاء المستعجل، إلا أنّ معيار الاستعجال يحتاج إلى تحديد فهو معيار فضفاض.

وفيما يتعلّق بالطائرة فقد تعدّدت التعريفات حولها وتعدد تقسيم الفقه لأنواعها، بل إنّ الاتفاقيات الدولية سبقت التشريعات الوطنية والفقه في تحديد تعريف الطائرة؛ وذلك يعود لأهميتها في الملاحة الجوية كونها أداة سريعة التطور تتميز بخصائص فريدة ترجع إلى طبيعتها كأداة، فالملاحة الجوية لا يمكن أن تسير دون أدواتها المتمثلة بالطائرة لنقل الأشخاص والبضائع بين أنحاء المعمورة المختلفة، وعليه فهي تمثل أهم صور استغلال الإنسان للفضاء الجوي، ومن غير المنطق أن يتعطل مرفق النقل الجوي لأيّ سبب من الأسباب لما تمثله الطائرات من دور حيوي في الملاحة الجوية.

وتجدر الإشارة إلى أنّ الحجز على الطائرات تتنوّع باختلاف الغرض منها، لا سيما وأنّ قانون الطيران المدني الأردني أشار إلى جواز إيقاع الحجز التحفظي والحجز التنفيذي على الطائرات وبالرغم من أنّهما يتشابهان في لفظ الحجز إلا أنّهما يتميزان عن بعضهما بعدّة أمور ممّا أظهر أهمية إيقاع الحجز التحفظي على الطائرة.

واستناداً لما سبق، سيتم دراسة ماهية الحجز التحفظي على الطائرة من خلال تقسيم الفصل إلى مبحثين:

المبحث الأول: مفهوم الحجز التحفظي على الطائرات.

المبحث الثاني: الطبيعة القانونية للطائرة وأهميتها وضوابط الحجز التحفظي عليها.

المبحث الأول

مفهوم الحجز التحفظي على الطائرات

يُعدّ الحجز التحفظي على الطائرة إجراء قضائي مستعجل، من هنا كان لزاماً علينا أن نعرض لمفهوم هذا الإجراء، ولكون الطائرة هي محل الحجز و تمثل أهمية من الناحية الاقتصادية ومن الناحية العملية، كان لزاماً أن نبيّن مفهومها.

ولبحث ما تقدّم سنقسّم هذا المبحث إلى مطلبين نتناول في (المطلب الأوّل) تعريف الحجز التحفظي على الطائرات، وفي (المطلب الثاني) نبيّن تعريف الطائرة وأنواعها وخصائصها.

المطلب الأول

تعريف الحجز التحفظي على الطائرات

إنّ الإحاطة بمدلول الحجز التحفظي على الطائرات تستدعي منّا تسليط الضوء على تعريف الحجز التحفظي، وبيان المقصود بأنّ الحجز التحفظي إجراء قضائي مستعجل.

استناداً لما تقدّم، فإنّ تناولنا لهذا الموضوع سيكون من خلال (الفرع الأوّل) الذي تحدّد به تعريف الحجز التحفظي على الطائرات، أمّا في (الفرع الثاني) فنتناول المقصود بكون الحجز التحفظي إجراء قضائي مستعجل.

الفرع الأول: تحديد تعريف الحجز التحفظي على الطائرات:

إنّ المشرّع الأردني خَطَّ بين تعبيرين للحجز في نصوصه، فاستخدم في بعض نصوص قانون أصول المحاكمات المدنية لفظ الحجز التحفظي، وتارةً استخدم لفظ الحجز الاحتياطي، أمّا في قانون الطيران المدني الأردني فاستخدم المشرّع لفظ الحجز التحفظي.

والسؤال الذي يطرح نفسه هنا قبل الخوض في مفهوم هذا الإجراء، ما هو التعبير الأصحّ عندما يتعلق الأمر بالحجز على الطائرات؟

إنّ دراسة هذا الأمر تستدعي منّا الوقوف على التفرقة بين معنى كلمة التحفظ وكلمة الاحتياط لغةً (أولاً)، وبعدها نستعرض مفهوم الحجز التحفظي فيما إذا ورد في التشريع الوطني (ثانياً)، وعلى صعيد الاتفاقيات الدوليّة (ثالثاً)، وأخيراً المفهوم الفقهي للحجز التحفظي (رابعاً).

أولاً: التعريف اللغوي:

يُقصد بالتحفظ لغةً: حفظ الشيء بالكسر حفظاً: حرسه و حفظه واستظهره، والحفيظ: (المحافظ)، ومنه قوله تعالى "وما أنا عليكم بحفيظ" و(المحافظة): المراجعة، ويقال احتفظ بهذا الشيء: أي احفظه، و(التحفظ): التيقظ و قلة الغفلة، و(استحفظه): سأله أن يحفظه⁽¹⁾ و(التحفظ): الرعاية للشيء بحمايته من الضياع والعبث ورعايته وتعاهده⁽²⁾.

ويقصد بلفظ الاحتياط لغةً: (حاط الشيء): كلاًه و رعاه، و(احتاط لنفسه): أخذ بالثقة، و(أحاط به): علمه وأحاط به علماً⁽³⁾، و(احتاط الرجل): أخذ في أموره بالأحزم، والاسم الحِيطة والحِيطة: صانه و كلاًه و رعاه⁽⁴⁾.

من خلال ما تقدّم، يتّضح لنا أنّ كلا اللفظين مترادفين بالمعنى لغوياً، فاستخدام أيّ منها يغني عن الآخر، إلّا أنّ استخدام لفظ الحجز التحفظي أشدّ وقعاً من الحجز الاحتياطي، إذ أنّ مصطلح الاحتياط على حدّ تعبير بعض الفقه يأخذ منحىً خاصاً في فقه أصول المحاكمات المدنيّة، إذ يُقصد به عندما يتقدّم المدّعي بطلب أصلي كتقرير الملكية على شيء متنازع عليه، واحتياطياً تقرير حق ارتفاق عليه⁽⁵⁾؛ ولعلّ السبب وراء الخلط التشريعي في استعمال لفظ الحجز الاحتياطي أحياناً إنما يعود لتأثر المشرّع الأردني في بعض نصوصه بالمشرّع العراقي والذي كان يستخدم في قانون المرافعات العراقي لفظ الحجز الاحتياطي.

وترى الباحثة أنّه يتعيّن على المشرّع الأردني توحيد جميع تسميات النصوص المتعلقة بهذا الخصوص تحت مُسمّى الحجز التحفظي؛ تفادياً لأي لبس أو خلط .

(1) الرازي، محمد بن أبي بكر عبد القادر (2005)، مختار الصحاح، الطبعة التاسعة، عمان: دار عمّار، ص 79.
(2) مصطفى، إبراهيم وآخرون (1960)، المعجم الوسيط، الجزء الأول، الطبعة الثانية، القاهرة: مجمع اللغة العربية، ص 184.

(3) الرازي، محمد بن أبي بكر عبد القادر، (2005)، مختار الصحاح، المرجع نفسه، ص 87.
(4) مصطفى، إبراهيم وآخرون (1960)، المعجم الوسيط، الجزء الأول، الطبعة الثانية، القاهرة: مجمع اللغة العربية ص 207.

(5) العموش، إبراهيم سمير محمد (2002)، النظام القانوني للحجز التحفظي في قانون أصول المحاكمات المدنيّة الأردني - دراسة مقارنة، رسالة ماجستير، جامعة آل البيت، المفرق، الأردن، ص 255.

ثانياً: مفهوم الحجز التحفظي على الطائرات في التشريعات الوطنية:

إنّ المشرّع الأردني لم يُعرّف الحجز التحفظي في قانون أصول المحاكمات المدنيّة الأردني وقانون التنفيذ، تاركاً هذه المهمة للفقهاء، وتفريعاً على ذلك فإنّ المشرّع أيضاً لم يعرّف الحجز التحفظي على الطائرات عندما تناوله في قانون الطيران المدني الأردني.

ثالثاً: مفهوم الحجز التحفظي على الطائرات على صعيد الاتفاقيات الدولية:

لم يغب موضوع الحجز التحفظي عن الاتفاقيات الدولية؛ نظراً للدور الذي تلعبه الطائرة كوسيلة نقل داخلية ودولية، ولعلّ أبرز اتفاقية تناولت دراسة أحكام الحجز التحفظي على الطائرات هي اتفاقية روما الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على الطائرات لسنة 1933⁽¹⁾، غير أنّ المملكة الأردنية الهاشمية لم تنضمّ إليها؛ لأنّها لم تلقَ صدقاً واسعاً من الدول- فلم ينضمّ إليها الكثير⁽²⁾، ومع هذا فإننا نجد أنّها الاتفاقية الوحيدة التي أفردت تعريفاً للحجز التحفظي على الطائرات، فاستهلت أحكامها في المادة الثانية بتعريف له على أنّه:

" كل تصرّف أياً كانت تسميته يتم بمقتضاه وقف طائرة، رعاية لمصلحة خاصة عن طريق أعوان القضاء أو رجال الإدارة العامة إمّا لصالح دائن أو مالك أو صاحب حق عيني يتقل الطائرة من دون أن يكون في مقدور الحاجز أن يستند إلى حكم واجب النفاذ يكون قد حصل عليه مقدماً عن الطريق العادي أو إلى سند تنفيذي مساوٍ له".

وتجدر الملاحظة أنّ اتفاقية روما لم تستخدم مصطلح الحجز التحفظي ولا الحجز الاحتياطي، وإنّما الحراسة التحفظية "Arrest Precautionary Attachment" تأثراً بالقانون الإيطالي، وذلك فإنّه يدلّ على أنّ استعمال أيّ من هذه المصطلحات سيّان وإن اختلفت، وما يؤكد ذلك أنّ التعريف استُهلّ بعبارة "كل تصرف أياً كانت تسميته"، ولعلّ السبب وراء هذا الأمر هو قطع دابر الاختلاف بين التشريعات، وبناءً على ذلك فإنّ أحكامها تسري أيّاً كانت التسمية التي تُطلق على هذا الحجز، فالحجز التحفظي يُطلق عليه في القانون الإنجليزي

(1) انظر ملحق الدراسة نصوص "اتفاقية روما بخصوص توحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على الطائرات عام 1933. الموقعة في روما بتاريخ 29 أيار سنة 1933"، ص 121
(2) Milde, Michael (2008) Essential Air and Space Law: International Law and ICAO, The Netherlands : Eleven International Publishing, p.255 .

"حق الإيقاف"، وفي القانون الإيطالي "الحراسة التحفظية"، وفي القانون الألماني "الحجز المؤقت"⁽¹⁾.

وباستقراء الباحثة للتعريف أعلاه، تجد أنّ اتفاقية روما خلطت بين إيقاع الحجز التحفظي القضائي وإيقاع الحجز التحفظي الإداري، فالحجز التحفظي الإداري يُعرّف بأنه "مجموعة من الإجراءات التي تتخذها الإدارة العامة تنفيذاً لحكم قضائي أو قرار إداري يفرض الحجز على أموال مدينها وبيعها لاستيفاء حقوقها"، فالإدارة تعدّ في الحجز التحفظي الإداري خصماً وحكماً في ذات الوقت؛ لأنّ الدائن الحاجز هو نفسه ممثل السلطة العامة والتي تتخذ إجراءات الحجز التحفظي⁽²⁾.

فمناطق التفرقة بين الحجز التحفظي القضائي والحجز التحفظي الإداري هو أنّ الجهة المختصة بإيقاع الحجز التحفظي القضائي "القضاء المستعجل"، أمّا الحجز التحفظي الإداري فالجهة المختصة بإيقاعه هي "الإدارة العامة" وليست القضاء.

إضافةً إلى ذلك، يتّضح أنّ الاتفاقية لم تجعل حقّ إيقاع الحجز التحفظي على الطائفة أمراً منوطاً بالقضاء المستعجل لوحده وإنما بأعوان القضاء⁽³⁾، وتجد الباحثة أنّ استخدام لفظ أعوان القضاء لفظ واسع، لاسيما وأنّ البعض يعرفه على أنّه "العنصر البشري الذي يشارك القضاء ويساعد على تطبيق القانون تطبيقاً سليماً، وعلى ذلك فإنّه يشمل لفظ أعوان القضاء الموظفين (كتاب الضبط والمحضرون) وأعوان القضاء غير الموظفين (الخبراء والمحامون)"⁽⁴⁾.

(1) رضوان، أبوزيد (1970)، القانون الجوي- قانون الطيران التجاري، القاهرة: دار الفكر العربي، ص 66 و ياملكي، أكرم (1998)، القانون الجوي- دراسة مقارنة، عمان: دار الثقافة، ص72.
(2) التحيوي، محمود السيد عمر (2011)، إجراءات الحجز وآثاره العامة، الطبعة الأولى، الإسكندرية: مكتبة الوفاء القانونية، ص366.

- ولعلّ أكبر مثال يوضح الحجز التحفظي الإداري هو ما ورد في نص المادة (55/أ) من قانون الضريبة العامة على المبيعات، المنشور في عدد الجريدة الرسمية رقم 3970 على الصفحة 1037 بتاريخ 1994-5-31 حيث نصّت المادة على أنه "على الرغم مما ورد في تشريع آخر للمدير إصدار قرار بإلقاء الحجز التحفظي على الأموال المنقولة وغير المنقولة العائدة لأي مكلف أو منعه من السفر إذا كانت الدائرة تطالبه بدفع الضريبة أو أي مبالغ أخرى تزيد على ألفي دينار ترتبت بموجب أحكام هذا القانون ووجدت دلائل كافية لدى الدائرة بأن هذا المكلف قد يقوم بتهرب أمواله أو التصرف فيها بقصد منع التنفيذ عليها بأي شكل من الأشكال".

(3) القضاة، معن محمد أمين و عبيدات، مؤيد أحمد (2014)، الحجز التحفظي على الطائرات- دراسة مقارنة بين نظام الطيران المدني السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم(م/44) بتاريخ 1426/7/18 وقانون الطيران المدني الأردني رقم (41) لسنة 2007، مجلة جامعة الملك سعود، المجلد 6، العدد 1، ص51.

(4) الزعبي، عوض أحمد (2013)، الوجيز في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني، الطبعة الثالثة، عمان: إثراء للنشر والتوزيع. ص79-84.

وبالرجوع إلى التشريع الأردني نجد أنّ سلطة إيقاع الحجز التحفظي على الطائرات أمر لم ينظمه قانون الطيران المدني، فيصار إلى القواعد العامّة في قانون أصول المحاكمات المدنيّة والتي تجعل هذا الأمر منوطاً فقط بالقضاء المستعجل، واستثناءً لمحكمة الموضوع وليس لأعوان القضاء على عكس اتفاقية روما⁽¹⁾، على اعتبار أنّ الحجز التحفظي هو إجراء قضائي مستعجل.

كما ويؤخذ على التعريف السابق، أنّه شملَ نوعيّ الحجز التنفيذي والتحفظي في تعريفه للحجز التحفظي، وذلك عندما أورد عبارة "سند تنفيذي مساوٍ له"، فالحجز التنفيذي لا يجوز إجراؤه إلا من دائن بيده سند تنفيذي مستوفٍ لكافة شروطه الشكلية والموضوعية، أمّا الحجز التحفظي فيجوز إيقاعه دون وجود سند تنفيذي كما سنرى لاحقاً.

رابعاً: تعريف الحجز التحفظي على الطائرات فقهاً:

عرّف البعض الحجز التحفظي على الطائرات على أنّه "إجراء أيّاً كانت تسميته يتم بموجبه إيقاف الطائرة بقرار مستعجل من قبل الجهات القضائية المختصة والمعنيّة في القوانين المرعيّة لصالح المالك أو الدائن أو رعاية لمصلحة خاصّة بحيث يتم تحديدها من قبل الجهات المعنية بإصدار قرار الحجز"⁽²⁾.

ترى الباحثة أنّ التعريف أعلاه تأثّر بالتعريف الوارد في اتفاقية روما سالف الذكر، عندما أشار إلى عبارة "إجراء أيّاً كانت تسميته"؛ إلا أنّه في ذات الوقت خلط بين الأطراف الذين يحقّ لهم طلب إيقاع الحجز التحفظي.

أمّا عن تعريف الحجز التحفظي بشكلٍ عام فقد تعدّدت تعريفات الفقه حول ذلك، ونعرض لأبرزها:

فعرّفه البعض على أنّه "ذلك الحجز الذي يكون هدفه الوحيد مجرد وضع الأموال المنقولة التي يملكها المدين تحت يد القضاء وذلك لمنعه من التصرف فيها تصرفاً يضرّ بالحاجز"⁽³⁾.

(1) انظر في هذا الخصوص قرار محكمة تمييز حقوق رقم 2016/1056، (هيئة خماسية)، تاريخ 2016/6/20، منشورات قسطاس.

(2) القضاة، معن محمد أمين وعبيدات، مؤيد أحمد (2014)، الحجز التحفظي على الطائرات- دراسة مقارنة بين نظام الطيران المدني السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم(م/44) بتاريخ 1426/7/18 وقانون الطيران المدني الأردني رقم (41) لسنة 2007، مرجع سابق، ص51.

(3) عطية، عزمي عبد الفتاح (1984)، قواعد التنفيذ الجبري في قانون المرافعات، القاهرة: دار الفكر العربي، ص386 و التحيوي، محمود السيد عمر(1999)، إجراءات الحجز وأثاره العامة في قانون المرافعات المدنية والتجارية، الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة للنشر، ص41.

وعرّف أيضاً بأنه "حجز يقوم الدائن بتوقيعه في حالات خاصة على المنقولات المادية لوضعها تحت يد القضاء والتحفّظ عليها فيحول دون تهريب المدين لها أو التصرف بها ولتهديد المدين والضغط على إرادته ليقوم بالوفاء تفادياً للتنفيذ على أمواله"⁽¹⁾.

وتلاحظ الباحثة على التعريفين السابقين، أنّهما حصراً الحجز التحفظي بالأموال المنقولة فقط ولم يشير إلى الأموال غير المنقولة والأموال ذات الطبيعة الخاصة متأثراً بالقانون المصري؛ لأنّ الأموال الأخرى بحسب رأيهم لا يُتصوّر التصرف بها أو تهريبها، والحقيقة أنّ المدين يستطيع التصرف بالأموال الأخرى بالبيع أو الهبة.

وبرجوعنا إلى القواعد العامّة في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني، نجد أنّ المشرّع أجاز الحجز التحفظي على الأموال المنقولة وغير المنقولة بصريح نصّ المادة (141) من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني⁽²⁾. وفي تقديرنا فإنّ هذا يعدّ أمراً حسناً من جانب المشرّع.

كما عرّف البعض الآخر الحجز التحفظي على أنّه "ضبط المال ووضعه تحت يد القضاء لمجرد منع المحجوز عليه من التصرف فيه تصرفاً يضر بحق الحاجز ولا يؤدي بذاته إلى بيع المحجوز واستيفاء دين الحاجز"⁽³⁾.

وعرّف كذلك على أنّه "وضع أموال المدين تحت يد القضاء بصفة مؤقتة للمحافظة على حقوق الدائنين خشية تهريب المدين لأمواله أو التصرف فيها قانونياً أو مادياً وإخراجها من دائرة الضمان العام شريطة أن يكون مقدار الدين معلوماً ومستحق الأداء وغير مقيد بشرط سواء كانت الأموال تحت يده أو تحت يد شخص ثالث"⁽⁴⁾.

(1) النمر، أمينة (1989)، التنفيذ الجبري: قواعد التنفيذ والحجز التحفظية، الإسكندرية: جامعة الإسكندرية، ص 265.

(2) تنصّ المادة (141/أ) من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني وتعديلاته رقم (24) لسنة 1988 المنشور على الصفحة 735 من عدد الجريدة الرسمية رقم 3545 تاريخ 1988/4/2 على أنّه "للدائن طلب توقيع الحجز الاحتياطي سواء قبل إقامة الدعوى أو عند تقديمها أو أثناء نظرها إلى قاضي الأمور المستعجلة أو المحكمة بالاستناد إلى حكم أجنبي أو قرار تحكيم وذلك على أموال المدين المنقولة وغير المنقولة وأمواله الموجودة بحيازة الشخص الثالث لنتيجة الدعوى".

(3) أبو الوفا، أحمد (1986)، إجراءات التنفيذ في المواد المدنية والتجارية بمقتضى قانون أصول المحاكمات اللبناني، بيروت: الدار الجامعية للطباعة والنشر، ص 831.

(4) الحوامدة، أسامة سليمان علي (2014)، الحجز التحفظي في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني-دراسة مقارنة، أطروحة دكتوراه، جامعة العلوم الإسلامية، عمان، الأردن، ص 11.

وترى الباحثة أنّ كلا التعريفين السابقين تناولا تحديد الهدف من الحجز التحفظي بشكلٍ وافٍ في التعريف؛ إلاّ أنهما لم يتناولوا تحديد طبيعة الحجز التحفظي الواقع على طائرة، لا سيما وأنّهما قصرًا آلية إيقاع الحجز التحفظي بضبط المال ووضعه تحت يد القضاء.

وعليه فإنّ الباحثة تعرّف الحجز التحفظي على الطائرات على النحو الآتي "إجراء قضائي مستعجل يلجأ إليه الدائن وفق شروط محدّدة قانوناً يتمثل بوضع إشارة حجز تحفظي على قيد الطائرة بالسجل الوطني لحين صدور حكم قضائي يؤكد حقّ الدائن، تفادياً من تصرّف المدين بالطائرة إضراراً بمصالح الدائن".

الفرع الثاني: الحجز التحفظي على الطائرة إجراء قضائي مستعجل:

إنّ الحجز التحفظي على الطائرة يُعدّ إجراء قضائي مستعجل، بالتالي فهو يعدّ صورة من صور القضاء المستعجل إلاّ أنّ ذلك يُفَيّد بشرطي الاستعجال وعدم المساس بأصل الحقّ.

وعليه فإنّنا نعرض أولاً مفهوم شرط الاستعجال، وثانياً نعرض مفهوم شرط عدم المساس بأصل الحقّ.

أولاً: الاستعجال:

تنصّ المادة (54) من قانون الطيران المدني الأردني على أنّه "تُعتَبَر المنازعات المتعلّقة بالحجز على الطائرات من الأمور المستعجلة، ويُفصلّ بها على وجه الاستعجال"⁽¹⁾.

يتّضح لنا ممّا سبق أنّ جميع المنازعات المتعلّقة بالحجز على الطائرات بما فيها إيقاع الحجز التحفظي تُعدّ من الأمور المستعجلة، أي من اختصاص القضاء المستعجل بصريح نصّ المادة سالفة الذكر. وما يؤكد ذلك هو أنّ الحجز التحفظي كأصل عام أينما تمّ إيقاعه يُعدّ من الأمور المستعجلة وفقاً للقواعد العامّة، استناداً لنصّ المادة (32) من قانون أصول المحاكمات المدنيّة الأردني حيث تنصّ على أنّه "يحكم قاضي الأمور المستعجلة بصفة مؤقتة مع عدم المساس بالحقّ بالأمور التالية، على أنّ هذا لا يمنع من اختصاص محكمة الموضوع أيضاً بهذه المسائل إذا رفعت لها بطريق التبعية".

(1) قانون الطيران المدني الأردني رقم (41) لسنة 2007 المنشور على الصفحة 3735 من عدد الجريدة الرسمية رقم 4828 تاريخ 31/5/2007.

1. المسائل المستعجلة التي يُخشى عليها من فوات الوقت.
2. النظر في طلبات تعيين وكيل أو قيّم على مال أو حجز التحفظي أو الحراسة أو منع السفر.
3. الكشف المستعجل لإثبات الحالة.
4. دعوى سماع الشاهد الذي يُخشى فوات فرصة الاستشهاد به على موضوع لم يُعرض بعض على القضاء ويُحتمل عرضه عليه. وتكون مصروفاته كلها على من طلبه."

باستعراض النصين السابقين، نجد أنّها تعتبر الحجز التحفظي إجراء قضائي مستعجل؛ إلا أنّها لم تحدّد معياراً لمفهوم الاستعجال، ممّا دفع بعض الفقه إلى تحديد مفهوم الاستعجال بمعيار الخشية من فوات الوقت، مستندين في ذلك إلى أنّ المشرع في المادة (1/32) من قانون أصول المحاكمات المدنية حدّد مفهوم المسائل المستعجلة بتلك المسائل التي يُخشى عليها من فوات الوقت⁽¹⁾.

والحقيقة أنّ الباحثة تخالف ما ذهب إليه هذا الرأي وترى بأنّه يجانب الصواب، فالأمور المستعجلة لا تنحصر فقط بالأمور التي يُخشى عليها من فوات الوقت، بل يمكن أيضاً اعتبار الحجز التحفظي إحدى حالات القضاء المستعجل، ولم يقيده بمعيار الخشية من فوات الوقت لوحده.

وقد ذهب البعض الآخر إلى تعريف الاستعجال على أنّه "الخطر الحقيقي المحدق بالحق المراد المحافظة عليه والذي يلزم درؤه عنه بسرعة لا تكون عادةً في التقاضي العادي"⁽²⁾.

(1) العموش، إبراهيم سمير محمد (2002)، النظام القانوني للحجز التحفظي في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني - دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص105.

(2) راتب، محمد علي وآخرون (1985)، قضاء الأمور المستعجلة، الجزء الأول، الطبعة السابعة، عالم الكتب: القاهرة، ص26.

أما بالنسبة للقضاء، فقد ذهبت محكمة التمييز إلى اعتبار الاستعجال بأنه "الخطر الحقيقي المحقق بالحق المراد المحافظة عليه والذي يحتاج درؤه السرعة في التقاضي ولو قصرت مواعيده"⁽¹⁾.

من خلال ما سبق، نجد أنّ الاتجاهين يتفقان على استلزام وجود عنصر الخطر وعنصر السرعة معاً لتتحقق معيار الاستعجال. وعليه فعنصر الاستعجال لا يتحقق بمعيار خشية الدائن من فوات الوقت لوحده، بالتالي فإنه يجوز توقيع الحجز التحفظي في كل حالة يثبت فيها الدائن وجود أمر مستعجل ينطوي على خطر يخشى معه فقد حقّ الدائن.

وتضيف محكمة استئناف عمان بهذا الخصوص بأن "الاستعجال ينبع من طبيعة الحق المتنازع عليه وماهية الإجراء الوقتي المطلوب المحافظة عليه وعلى ذلك فليس للخصوم أن يسبغوا متى شاؤوا على دعواهم صفة الاستعجال حتى تقبل أمام القضاء المستعجل ذلك أن الاستعجال ليس وصف وإنما حالة يستظهرها قاضي الأمور المستعجلة وتختلف باختلاف كل دعوى على حدى"⁽²⁾.

والسؤال الذي يطرح نفسه هنا، إن كان من المُسَلَّم به أنّ طلب إلقاء الحجز التحفظي يعدّ من الأمور المستعجلة بموجب نصّ المادة (32) من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني، فما الغاية من إيراد ذلك بشكلٍ صريح مرة أخرى بموجب نصّ المادة (54/و) من قانون الطيران المدني الأردني؟

إنّ هذا الأمر يعود إلى أنّ هناك فارقاً بين ما إذا ورد الحجز التحفظي بالنص العام وبين الحالات التي نُصّ عليها بشكلٍ خاصّ، فالاستعجال يكون مفترض في الحالات التي يُنصّ عليها بشكلٍ خاصّ⁽³⁾، كما هو الحال في قانون الطيران المدني، بمعنى آخر ليس للقاضي البحث عن توافر عنصر الاستعجال لأنّه متوافر تشريعياً.

(1) قرار محكمة تمييز حقوق رقم 2015/328، (هيئة خماسية)، تاريخ 2016/2/18، منشورات قسطاس.
(2) قرار محكمة استئناف حقوق عمان رقم 2016/22502، (هيئة ثلاثية)، تاريخ 2016/5/31، منشورات قسطاس.
(3) التحيوي، محمود السيد عمر (1999)، إجراءات الحجز وأثاره العامة في قانون المرافعات المدنية والتجارية، مرجع سابق، ص65.

وينبني على ما سبق أنّ القاضي غير مُلزم ببيان توافر عنصر الاستعجال من عدمه في قراره صراحةً، إذ يكفي بالنظر إلى الشروط المطلوبة لإيقاعه. وما يؤيد ذلك ما ذهبت إليه محكمة بداية العقبة عندما قضت بحكمها بالحجز التحفظي على طائرة دون أيّ إشارة صريحة من المحكمة إلى وجود عنصر الاستعجال من عدمه في صيغة نصّ القرار (1).

لكنّ السؤال الذي يثور هنا، هل المحكمة مُجبرة دائماً على قبول طلب الحجز التحفظي على الطائرات لكون عنصر الاستعجال مُفترَض ولا حاجة لإثباته؟

إنّ المحكمة غير مجبرة على ذلك، حيث أنّ مدى تقدير جدية النزاع من عدمه يعود للمحكمة لتقدير فيما إذا كان طالب الحجز التحفظي يستحق هذه الحماية أم لا (2).

وعليه، فإنّ الباحثة تستحسن موقف المشرع بالنصّ صراحةً على اعتبار منازعات الحجز على الطائرات من الأمور المستعجلة.

إلا أنّ ما يؤخذ على نصّ المادة (54/و) أنّها أضافت إلى عجزها عبارة "ويُفصل فيها على وجه الاستعجال" والتي نرى بأنّها جاءت من قبيل التزيّد؛ نظراً لأنّ هناك فارقاً بين الأمور المستعجلة والمنازعات التي يُفصل فيها على وجه السرعة أو "الاستعجال"، فالأخيرة تبقى منازعات موضوعيّة وتُرفع إلى المحكمة المختصة إلا أنّ القانون أوجب الفصل بها على وجه السرعة لاعتبارات خاصّة، ولكنّ ميعاد الفصل بها لا يعدو أن يكون سوى ميعاداً تنظيمياً (3)؛ وذلك لحثّ المحكمة على الفصل بها بصورة سريعة دون أن تتميز بإجراءاتها عن الدعاوى التي تنظر على وجه الاعتياد، في حين أنّ الأمور المستعجلة والتي يعتبر من بينها الحجز التحفظي على الطائرات يختصّ بها القضاء المستعجل دون أن يمسّ موضوع النزاع (4).

(1) قرار محكمة بداية حقوق العقبة رقم 2012/249، الصادر عنها بتاريخ 2012/3/15، محكمة بداية العقبة.
(2) العموش، ابراهيم سمير محمد (2002)، النظام القانوني للحجز التحفظي في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني- دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص 107.
(3) مثل ما ورد بخصوص الفصل في النزاعات العمالية في قانون العمل والمنشور في عدد الجريدة الرسمية رقم 4113 على الصفحة 1173 بتاريخ 1996/4/15 في المادة (137/أ) حيث نصّت على أنّه "تختصّ محكمة الصلح بالنظر بصفة مستعجلة في الدعاوى الناشئة عن نزاعات العمل الفردية باستثناء الدعاوى المتعلقة بالأجور بمقتضى أحكام هذا القانون، على أن يتم الفصل فيها خلال ثلاثة أشهر من تاريخ ورودها للمحكمة".
(4) أبو الوفاء، أحمد (1975)، المرافعات المدنية والتجارية، الطبعة الحادية عشر، القاهرة: دار المعارف، ص 368 و الزعبي، عوض أحمد (2013)، الوجيز في قانون أصول المحاكمات المدنية، مرجع سابق، ص 366.

بناءً على ما سبق، فإنّ الباحثة ترى بأنّ عبارة "يفصل بها على وجه الاستعجال" الواردة بنصّ المادة (54/ و) من قانون الطيران المدني الأردني جاءت من قبيل التزيّد، ولا يوجد أيّ داعٍ لذكرها، وأنّ إيراد المشرّع لها ربّما جاء متأثراً بما ورد في المادة الخامسة من اتفاقية روما بخصوص توحيد بعض قواعد الحجز التحفظي على الطائرات(1).

ثانياً: عدم المساس بأصل الحقّ:

بالرجوع إلى القواعد العامّة في قانون أصول المحاكمات المدنيّة الأردني، نجد أنّ المشرّع الأردني في المادة (32) أقرن شرط عدم المساس بأصل الحقّ بشرط الاستعجال، فنصّت المادة على أنّه "يحكم قاضي الأمور المستعجلة بصفة مؤقتة مع عدم المساس بأصل الحقّ بالأمر التالية....".

والسؤال الذي يطرح نفسه هنا، ما هو المقصود بشرط عدم المساس بأصل الحقّ؟

ذهب رأي إلى القول بأنّ المقصود بعدم المساس بأصل الحقّ أي عدم التعرض لأساس النزاع أو المساس بأصله أو الفصل فيه أو في بعض وجوهه، فاختصاص النظر في أساس النزاع يعود لمحاكم الموضوع دون سواها(2).

وفي هذا الخصوص قضت محكمة التمييز بأنّ "شرط عدم المساس بأصل الحقّ يقتضي بالأبداً يكون لحكم القضاء المستعجل تأثيراً في الموضوع بمعنى أنّه ليس له بأيّ حال أن يقضي في أصل الحقّ وجوداً وعدماً ويدخل في ذلك ما يمسّ صحته أو يؤثر في كيانه أو يغيّر فيه أو في الآثار القانونيّة التي ترتبها لها القانون أو التي قصدها العاقدان الأمر الذي يترتب عليه أنه ليس لقاضي الأمور المستعجلة عند البحث في المنازعات الموضوعية التي تُثار أمامه أن يحكم في حقيقة المسائل المتنازع عليها أو مدى تأثيرها على حقوق الطرفين الأمر المنوط بقاضي الموضوع وحده"(3).

(1) تنصّ المادة الخامسة من اتفاقية روما بخصوص توحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على الطائرات على أنّه "في جميع الأحوال يقضى في طلب رفع الحجز التحفظي وفقاً لإجراءات المواد الجزئية وعلى وجه الاستعجال".

(2) عيد، ادوار (1978)، موسوعة أصول المحاكمات والإثبات والتنفيذ، الجزء الثاني، بيروت، ص 439.

(3) قرار محكمة تمييز حقوق رقم 2013/1792، (هيئة خماسية)، تاريخ 2013/7/14، منشورات قسطاس.

ويعرّف الفقه أصل الحقّ على أنّه "السبب الذي تنشأ عنه الرابطة القانونية بين الطرفين كالعقد أو الواقعة القانونية وغيرهما من المصادر التي تتفرّع عنها كالحقوق والواجبات"⁽¹⁾.

بناءً على ذلك، لو كان أصل الحقّ غير مشروع مثلاً ونازع المدين بعدم مشروعيته كونه ناشئ عن مقامرة أو رهان، ليس لقاضي الأمور المستعجلة أن يبحث في هذا الموضوع وإنّما يصدر قراره بالحجز على الطائفة وفقاً لظاهر البيّنة والمستندات ودون إثبات عدم مشروعية الدين؛ كون هذا الأمر يعود لقاضي الموضوع بمعنى أنّ عدم المساس بأصل الحق يعني بالضرورة عدم البحث بالمسائل المتنازع عليها⁽²⁾.

إلا أنّ مبدأ عدم المساس بأصل الحقّ لا يمنع قاضي الأمور المستعجلة من حقّ الاطلاع على المستندات وبحث ظاهرها؛ للوقوف بصورة عارضة على قيمتها وبالتالي التثبت من وجهة الادّعاء المقدم إليه، وبهذا فهو لا يفصل في موضوع النزاع وإنّما يقف على جدّيته للتحقق فيما إذا كان الدائن جديراً بهذه الحماية والرعاية أم لا⁽³⁾.

وينبني على ما سبق، أنّ القاضي عندما ينظر في طلب إيقاع الحجز التحفظي على الطائفة ليقرّر أي من الطرفين أولى بالرعاية، فإنّه يكتفي بتحسّس ظاهر الأمور⁽⁴⁾، ويكون تحسّس ظاهر الأمور في طلب إيقاع الحجز التحفظي مثلاً في تقدير الخشية من فوات الدائن لحقه، كقيام أيّ دليل على أنّ المدين قام بوسائل احتيالية لإخراج مال من ذمّته، أو وقوع عدّة حجوز قضائية على أمواله خير مثال لتقدير أنّ الدائن جدير بالرعاية⁽⁵⁾.

وترى الباحثة أنّ معيار عدم المساس بأصل الحقّ معيار فضفاض يستخلصه القاضي من وقائع الدعوى وظروفها، ومعيار الاستعجال وما يتبعه من البحث عن المساس بأصل الحقّ من عدمه كأصل عام لا يخضع لرقابة محكمة التمييز باعتبار هذا الأمر من مسائل الموضوع، إلاّ أنّه يترتب على افتراض المشرع لمعيار الاستعجال في الحجز التحفظي على الطائفة وفقاً لنصّ

(1) عيد، ادوار (1978)، موسوعة أصول المحاكمات والإثبات والتنفيذ، مرجع سابق، ص439.
(2) انظر بهذا الخصوص قرار محكمة تمييز حقوق رقم 2015/434، (هيئة خماسية)، تاريخ 2015/5/4، منشورات قسطاس.
(3) راتب، محمد علي و آخرون (1985)، قضاء الأمور المستعجلة، مرجع سابق، ص40.
و عبدالنواب، معوض (1984)، الوسيط في قضاء الأمور المستعجلة، الإسكندرية: منشأة المعارف، ص33.
(4) انظر بهذا الخصوص قرار محكمة تمييز حقوق/طلبات رقم 2015/19، (هيئة خماسية)، تاريخ 2015/12/10، منشورات قسطاس.
- قرار محكمة تمييز حقوق رقم 2016/1911، (هيئة خماسية)، تاريخ 2016/8/31، منشورات قسطاس.
(5) هرجة، مصطفى مجدي (2005)، الموسوعة القضائية الجديدة في القضاء المستعجل، المنصورة: دار الفكر والقانون، ص549.

المادة(54/و) من قانون الطيران المدني خضوع القاضي بإعماله لهذا المعيار لرقابة محكمة التمييز على اعتبار أنها مسألة قانونية بحتة(1).

وإنّ هذا الأمر يتفق والمنطق والقانون؛ لأنّ وجود رقابة لمحكمة التمييز على هذا الأمر- على اعتبار أنها محكمة قانون- يُعَيِّد من المعيار الفضايف للاستعجال وعدم المساس بأصل الحقّ ويشكّل ردعاً قانونياً في تطبيق القانون من عدمه.

المطلب الثاني

تعريف الطائرة وأنواعها وخصائصها

بالنظر إلى أنّ الطائرة تعدّ محلاً للحجز التحفظي، وبالنظر إلى تعدّد أنواعها كان لا بدّ من بيان مفهومها، وتحديد أنواعها، وتوضيح أبرز خصائصها للوصول إلى مفهوم كامل حولها.

وعليه فإنّ تناولنا للموضوع سيكون من خلال (الفرع الأوّل) الذي ندرس فيه تعريف الطائرة، أمّا في (الفرع الثاني) فنتناول أنواع الطائرات، ثمّ نعرض في (الفرع الثالث) لخصائص الطائرة.

الفرع الأوّل: تعريف الطائرة:

إنّ تعريف الطائرة يتطلّب منّا بيان مفهومها في اللغة أولاً والتشريع ثانياً، والفقّه ثالثاً على النحو الآتي:

أولاً: التعريف اللغوي:

(طار) يطير (طيور) و(طيراناً) و(أطاره) غيره و(طيرَه) و(طايِرَه) و(تطايِر): الشيء تفرّق(2)
 (طار) الطائر، ونحوه- طيراً، وطيّراً تحرك وارتفع في الهواء بجناحيه. (طايِرُه): سابقه في الطيران. (طيرَه): أطاره. (تطايِر): طال-وتفرّق وتناثر. طير، وأطيار، وطيور، وفي التنزيل العزيز "والطير صافات". ويقال: كأن على رؤوسهم الطير: هادئون ساكنون، ليس فيهم طيش ولا خفة.

(الطائرة): "مركب آلي مجنح على هيئة الطائر، يسبح في الجو ويستعمل في النقل والحرب (محدثه)"(3).

(1) محمود، سيد أحمد (2007)، القضية المستعجلة وفقاً لقانون المرافعات، مصر: دار النهضة العربية، ص193.

(2) الرازي، محمد بن أبي بكر عبدالقادر (2005)، مختار الصحيح، مرجع سابق، ص201-202.

(3) مصطفى إبراهيم وآخرون، (1960)، المعجم الوسيط، مرجع سابق، ص573-574.

ثانياً: التعريف التشريعي:

أ- التعريف حسب الاتفاقيات الدولية:

إنّ الطائرة تشكّل دوراً رئيساً في الملاحة الجويّة والنقل الجوي الداخلي والدولي فهي معدّة لمسافات طويلة، ممّا جعلها تشكّل وبالتأكيد مصدراً هاماً من مصادر الثروة الاقتصادية. وعليه فقد سبقت الاتفاقيات الدولية التشريعات الوطنية والفقهاء في تحديد مفهوم الطائرة على خلاف الأصل العام، فالأصل أن تحديد المفهوم ليس من وظيفة المشرّع وإنما من وظيفة الفقهاء.

إلاّ أنّه وبحكم الطبيعة الدولية للطائرة وتفادياً لحدوث أي نزاع حول مفهومها، فقد جاءت "اتفاقية باريس الخاصة بتنظيم الملاحة الجوية لسنة 1919" في ملحقتها A بأول محاولة لتعريف الطائرة، وعليه فقد عرفتها بأنّها " كل آلة تستطيع أن تبقى في الفضاء بفعل ردود فعل الهواء"⁽¹⁾، كما جاءت "اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي وتعديلاتها لسنة 1944"⁽²⁾ كسابقتها فعرفت الطائرة في ملحقتها H و V ذات التعريف⁽³⁾.

وما يلاحظ هنا أنّ كلتا الاتفاقيتين كان لهما الفضل في تحديد المعالم العامّة لمفهوم الطائرة عن طريق إبراز عنصر الآلة أوّلاً، وإبراز دور ردّ فعل الهواء ثانياً، لكن وإن كان صحيحاً أنّ التعريف المذكور أعلاه يشمل كافة أنواع الطائرات، إلاّ أنه يستوعب كذلك كافة الأجهزة التي تستطيع التحليق في الجو مهما كان نوعها، فيشمل التعريف البالون والمنطاد والصاروخ وغيره إذ لا تُشكّل هذه المركبات وفقاً لرأي بعض الفقهاء أهميّة اقتصادية وليس لها ذات الدور الدولي الذي تمثله الطائرة، من هنا فإنّها لا تُعدّ من قبيل الطائرة وفقاً لرأيهم⁽⁴⁾.

وفي هذا الشأن فإنّ الباحثة تخالف ما ذهب إليه هذا الرأي، وترى بأنه لا ضير من اعتبار هذه المركبات من عداد الطائرة، فالمركبة حتى تُعدّ طائرة لا يؤخذ بعين الاعتبار معيار القيمة الاقتصادية لها إن كانت كبيرة أو قليلة طالما كان لها بالنهاية قيمة ماديّة.

وعليه فإنّه يتعيّن كأصل عام إخضاع كافة المركبات الهوائيّة التي تحمل قيمة اقتصاديّة إلى القواعد العامة في التصرفات التي تقع عليها من حجز أو رهن أو غيره.

(1) نقلاً عن موسى، طالب حسن (2013)، القانون الجوي الدولي، الطبعة الرابعة، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص27.

(2) اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي وتعديلاتها لسنة 1944، الصادرة بتاريخ 1944/12/7، والموقع عليها في شيكاغو بتاريخ 1944 /12/7، دخلت حيز النفاذ في 1947 /4/4، منشورات قسطاس .

(3) زاهر، فاروق أحمد (1985)، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، القاهرة: دار النهضة العربية، ص189؛ و ياملكي، أكرم، (1998)، القانون الجوي- دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص53.

(4) القليوبي، سميحة (1989)، القانون الجوي، القاهرة-مصر: دار النهضة العربية، ص25-26.

وعطفاً على ما تم ذكره، فإنّ التطوّر السريع في صناعة المركبات الجوية ساهم في ظهور مركبة تستعمل لنقل الأشخاص والأموال تُعرَف بالمركبة الزحّافة "Hovercraft"⁽¹⁾، والحقيقة أنّ هذه المركبة أثارت التساؤل حول التكييف الصحيح لها فيما إذا كانت تعدّ من قبيل الطائرة أم السفينة؟ لاسيما وأنها تشبه الطائرة من بعض الجوه، وتشبه السفينة من جوهٍ أخرى، من هنا احتارَ الفقه والقانون والجهات الدولية المعنية بالملاحة الجوية في تكييف المركبة الزحّافة، وكذلك تردّت الآراء حول ذلك⁽²⁾.

والملاحظ هنا، أنّ الطائرة عندما ترتفع في الجو فإنّها ترتفع بقوة رد فعل الهواء وتبقى في الجو بقوة رد فعل الهواء أيضاً، أمّا المركبة الزحّافة فإنّ ارتفاعها يكون ناتج عن رد فعل الهواء المدفوع باتجاه اليايس أحياناً والماء أحياناً أخرى- بمعنى أنّها لا تحتاج لرد فعل الهواء المنعكس عن سطح الأرض حتى ترتفع فقط، وإنّما تستمدّ بقائها أيضاً من رد فعل الهواء المنعكس عن سطح الأرض- فمن المنطق أن لا تُعدّ من قبيل الطائرة. وهي ليست كذلك كالبارشوت أو الصاروخ - فتلك المركبات لا تحتاج إلى رد فعل الهواء المنعكس عن سطح الأرض حتّى تبقى في الجو - وهي ليست أيضاً كالسفينة في خصائصها .

وعليه، فإنّنا نرى بضرورة اعتبار المركبة الزحّافة مركبة ذات طبيعة خاصّة. و تبعاً لذلك يجب العمل على سنّ تشريع خاص ينظّمها ويحكمها في كافة الجوانب، وانطلاقاً من ذلك وكون المركبات الزحّافة أصبحت تنافس في قوّتها الطائرة، وحتى لا يحدث أيّ التباس حول اعتبارها طائرة من عدمه الأمر الذي دفع المنظمة الدولية للطيران المدني إلى تبني ذلك صراحةً وتعديل تعريف الطائرة باتفاقية شيكاغو لسنة 1980 فعرفتها على أنها " كل جهاز يستطيع أن يحلّق في الجو اعتماداً على رد فعل الهواء غير رد فعل الهواء على سطح الأرض"⁽³⁾.

(1) تُعرَف المركبة الزحّافة بأنّها "مركبة تسير على ارتفاع 38 بوصة فوق سطح الماء أو اليايسة منزلقاً على وسادة هوائية ناتجة عن رد فعل الهواء الذي تدفع به محركاتها النفاثة رأسياً على سطح الماء أو اليايسة". انظر: العريني، محمد فريد(2004)، القانون الجوي- النقل الجوي الداخلي والدولي، الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة للنشر، ص73.

(2) فالقانون البلجيكي على سبيل المثال، يعتبر المركبة الزحّافة من قبيل الطائرة، في حين أن القانون الانكليزي شرع قانون خاص لهذه المركبات على اعتبار أنّها مركبات من نوع خاص، وتردّد الفقه والهيئات الدولية في تكييفها، فالبعض اعتبرها من قبيل الطائرة والبعض الآخر أخضعها لقواعد القانون البحري، وإنّ الباحثة تميل مع الرأي الذي يعتبرها بأنّها مركبات من نوع خاص، لكن إخضاعها تارةً إلى قواعد القانون الجوي وتارةً إلى قواعد القانون البحري أمر غير مجدي وغير عملي.

-المزيد حول ذلك انظر موسى،طالب حسن، (2013) ، القانون الجوي الدولي، مرجع سابق، ص 30-31.و انظر أيضاً: زاهر، فاروق أحمد (1985) ، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، مرجع سابق، ص190-191. (3) زاهر، فاروق أحمد (1985) ، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، مرجع سابق ، ص190.

وبهذا التعريف يتبين لنا أمر أساسي ألا وهو أنّ ردّ فعل الهواء يجب ألا يكون منعكس عن سطح الأرض بالمعنى الواسع- يابسة أو ماء- فالتعريف بشكله أعلاه كان له الدور في إخراج المركبة الزحافة وما يعتبر من قبيلها صراحةً من عداد الطائرة.

كما أنه لا يمكننا أن نغضّ الطرف عن التطور الذي ساهم في ظهور نوع خاص من الطائرات تقاد بلا طيار، والتي تُعدّ على درجة كبيرة من الأهمية، إلا أنّ الاتفاقيات الدولية أغفلت الإشارة إلى مثل هذا النوع في صلب تعريفها للطائرة، الأمر الذي دفع إلى إثارة التساؤل حول مدى اعتبارها من قبيل الطائرات من عدمه؟

ب- تعريف المشرّع الأردني:

إنّ أول محاولة لتعريف الطائرة جاءت في قانون الطيران المدني لسنة 1953⁽¹⁾، إلا أنّ المشرّع الأردني آنذاك كان متناقضاً مع نفسه فخلط في ذات المادة بين لفظ السفينة والطائرة، بمعنى أنّه أطلق في بعض المواضع على السفينة لفظ الطائرة وفي مواضع أخرى أطلق على الطائرة لفظ السفينة مما شكّل خلطاً بين الطائرة والسفينة، كما أنّه حدّد مفهوماً جامداً لكل من البالون والمنطاد والمركب الهوائي والسفينة الجوّية والطائرة ويبدو لنا أنّ هذا كان فيه شيء من عدم الوضوح والجمود والمغالاة.

وبقي الحال كذلك إلى أن صدرَ قانون الطيران المدني لسنة 1980، والذي كان له أبرز الفضل في إيراده تعريفاً للطائرة، فعرفها على أنها " أيّ آلة في استطاعتها أن تستمدّ بقائها في الجوّ من ردود فعل الهواء غير ردود فعل الهواء المنعكسة على سطح الأرض وتشمل جميع المركبات الهوائية مثل المناطيد والبالونات والطائرات الشراعية ذات الأجنحة الثابتة وما إلى ذلك"⁽²⁾.

(1) المركب الهوائي "السفينة الجوية التي تستعمل غازاً أخف من الهواء كواسطة لإبقائها في الجو ولها وسائل لدفعها وضبط اتجاهها" للمزيد حول ذلك التعريف راجع المادة (2) من قانون الطيران المدني وتعديلاته رقم 55 لسنة 1953 المنشور على الصفحة 586 من عدد الجريدة الرسمية رقم 1135 بتاريخ 1953/3/1.

(2) المادة (2) من قانون الطيران المدني الملغي رقم (5) لسنة 1980 والمنشور على الصفحة 406 من عدد الجريدة الرسمية رقم 2919 بتاريخ 1980/3/1.

-تجب الإشارة إلى أنّ هذا القانون حلّ محلّه قانون الطيران المدني الملغي رقم (50) لسنة 1985 المنشور على الصفحة 1295 من عدد الجريدة الرسمية رقم 3340 بتاريخ 1985/9/17.

أما عن قانون الطيران المدني لسنة 2007 ف جاء في مادته الثانية بذات التعريف السابق بلا زيادة أو نقصان(1).

وبقراءة التعريف السابق، نجد أنّ المشرّع الأردني تبني فكرة استبعاد المركبات الطائرة المستمدة بقائها برود فعل الهواء المنعكسة على سطح الأرض بشكلٍ صريح ، كما ذهبت إلى ذلك اتفاقية شيكاغو. وهذا يعدّ وبحقّ أمراً حسناً من جانب المشرع؛ لتلافي ما قد يحدث من خلاف حول تكييف المركبة الزحافة أو المركبات التي تأتي على نحوها .

كما يلاحظ من التعريف أعلاه، أنّ المشرّع الأردني تفادى الجمود والمغالاة التي جاء بها القانون القديم للطيران لسنة 1953 بخروجه عن تحديد مفهوم ضيق لكل مفردة اعتبرها مركبة هوائية، فنجد أنّه أشار إلى المركبات الهوائية على سبيل المثال وليس الحصر، وهذا من شأنه أن يعزّز فكرة التطور التقني الحاصل في مجال الطيران، خصوصاً وأنا يوماً تلو الآخر نجد عبقرية العقل البشري يتدقّق عنها مركبة طائرية جديدة لا يسعنا إلا أن نُسبغ عليها وصف الطائرة(2). ف جاء التعريف ليشمل تلك المركبات، وبالتالي فإنّه ينطبق عليها ما ينطبق على باقي المركبات الهوائية من قواعد الحجز وغيرها.

لكن ما يؤخذ على التعريف، هو أنّ الطائرة تتألف من أجزاء وملحقات تُعرّف بتفرّعات الطائرة كالسفينة تماماً وبالعودة إلى التعريف، لا يوجد أيّ إشارة إلى ذكر مثل هذه التفرّعات على خلاف قانون التجارة البحرية الأردني والذي أشار إلى تفرّعات السفينة صراحةً(3).

وتكمن أهمية هذا الأمر في مجال دراستنا في الخلاف الذي قد يحدث إذا ما ورد الحجز التحفظي على الطائرة، هل يرد الحجز التحفظي على مثل هذه التفرّعات كما يرد على الطائرة أم

(1) عرّفت المادة (2) من قانون الطيران المدني لسنة 2007 الطائرة على أنّها "أيّ آلة تستمد بقائها في الجوّ بفعل ردود الهواء، وغير ردود الهواء المنعكسة على سطح الأرض، وتشمل جميع المركبات الهوائية مثل المناطيد والبالونات والطائرات العمودية والشراعية والطائرات ذات الأجنحة الثابتة".

-كما أنّ تعليمات هيئة تنظيم الطيران المدني الأردني تضمّنت تعريفاً مماثلاً لقانون الطيران المدني الأردني "أيّ آلة تستمدّ بقائها من ردود فعل الهواء غير ردود فعل الهواء المنعكسة على سطح الأرض"

"Any machine that can drive support in the atmosphere from the reactions of the air other than the reaction of the air against the earth's surface"

[http://carc.gov.jo/pdf/regulation/040253part-1/defenitions and abbreviations](http://carc.gov.jo/pdf/regulation/040253part-1/defenitions%20and%20abbreviations)

(2) ياملكي، أكرم (1998)، القانون الجوي- دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص 54.

(3) "السفينة في عُرف هذا القانون، هي كل مركب صالح للملاحة أياً كان محمولة وتسميته، سواء أكانت هذه الملاحة تستهدف الربح أم لم تكن، تعتبر جزءاً من السفينة جميع التفرّعات الضرورية لاستثمارها.....".

المادة (3) من قانون التجارة البحرية وتعديلاته رقم 12 لسنة 1972 والمنشور على الصفحة 698 من عدد الجريدة الرسمية رقم 2357 بتاريخ 1972/5/6 حلّ محلّ قانون التجارة البحرية رقم 14 لسنة 1970.

أنه يرد على الطائرة فقط دون تفرّعاتها؟ من هنا كان حريّاً على المشرع الأردني الإشارة إلى تفرّعات الطائرة عند تحديده لمفهوم الطائرة.

ج- تعريف الفقه:

تعدّدت تعريفات الطائرة واختلف الفقه في تعريفه لها؛ ولعلّ مكن الصعوبة التي واجهها الفقه هي أنّ الطائرة أداة ملاحية جوية سريعة التطور. وعليه فإنّه لم يتم تعريف الطائرة بشكل يواكب هذا التطور⁽¹⁾، فاختلّفت نظرة كل منهم لمفهوم الطائرة، فمن الفقه من تبني تعريف اتفاقية شيكاغو كما هو، ومنهم من حاول أن يأتي بتعريف مغاير للطائرة فعرفها بأنّها "كلّ اختراع موجود أو يتمّ الكشف عنه، ويكون مهياً للارتفاع والتخليق في الفضاء"⁽²⁾.

وأبرز ما يلاحظ على مثل هذا التعريف أنّه قدّم مفهوماً فضفاضاً للطائرة دون الالتفات إلى أيّ خصائص فنيّة لها، و دون أيّ محاولة للنظر فيما أثير بخصوص المركبات الزخّافة والطائرات التي تقاد بلا طيار.

في حين حاول البعض الآخر من الفقه التضييق في تحديده لمفهوم الطائرة، فعرفها على أنّها "الأجهزة التي تستطيع نقل الأشخاص والأموال عبر الجوّ"⁽³⁾، وهذا الاتجاه لم يكن من شأنه أن يحدّد مفهوم الطائرة بقدر ما هو تحديد وحصر لمجال استخدامها، وهذا غير منطقي إذ لا يمكن بأيّ حال من الأحوال تحديد مفهوم الطائرة بالعرض من استخدامها، كما أنّه من غير الممكن حصر استخداماتها، فالطائرة قد تستخدم لأغراض تجاريّة أو حربيّة أو علميّة أو زراعيّة أو صحيّة أو غيرها .

وباستعراض أبرز التعريفات الفقهية، وبالموازنة بينها وبين موقف المشرّع الأردني والاتفاقيات على النحو السابق، ترى الباحثة بأنّ الفقه لم يتمكّن من تحديد تعريف منضبط ممّا يظهر أفضليّة موقف المشرّع الأردني-والذي تبني تعريف اتفاقية شيكاغو للطائرة- كما هو، باستثناء إغفال المشرّع الأردني لأمرين، أو لاها إغفاله لذكر تفرّعات الطائرة- كما ذكرنا سابقاً - فوصف الطائرة لا يقتصر على جسمها وهيكلها، بل يشمل كذلك مجموع الأجزاء المرتبطة بهذا

(1) العربي، محمد فريد ومحمدين، جلال وفاء (1998)، القانون الجوي- الملاحة الجوية والنقل الداخلي، الإسكندرية: دار المطبوعات الجامعية، ص106 و محيو، حسن (1983)، محاضرات في قانون الطيران، الطبعة الأولى، بيروت: دار المستشار للطباعة والنشر، ص8.

(2) بريري، محمود مختار أحمد (1978)، قانون الطيران وقت السلم، القاهرة: دار الفكر العربي، ص61. وانظر أيضاً زاهر، فاروق أحمد، (1985)، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، مرجع سابق، ص189.

(3) رضوان، أبو زيد (1970)، القانون الجوي- قانون الطيران التجاري، مرجع سابق، ص42. وانظر أيضاً القليوبي، سميحة (1989)، القانون الجوي، مرجع سابق، ص20.

الجسم والتي لا غنى عنها لتسيير الطائرة أو لاستغلالها أو لخدمتها أو لتوجيهها، وثانيها إغفاله لما قد يثار بخصوص الطائرات التي تقاد بدون طيار والتي أصبحت أيضاً على جانب كبير من الأهمية.

وحتى يكون التعريف جامعاً مانعاً لأفراد المعرف، مبيّناً كافة خصائصه القانونية فإنّ الباحثة تقترح أن يكون التعريف على النحو الآتي:

"أي مركبة هوائية تُقاد بطيار أو بدون طيار، في استطاعتها الملاحة الجوية من خلال ردود فعل الهواء، ويعتبر جزءاً منها تفرعاتها اللازمة لخدمتها أو سيرها".

الفرع الثاني: أنواع الطائرات:

ليس من المناسب التعرّف على مدلول الطائرة دون أيّ ذكر لأنواعها وتصنيفها⁽¹⁾، سيما وأنّ قانون الطيران المدني الأردني فرّق بين أنواع الطائرات معتبراً ذلك من صلب التعريف للطائرة، وكذلك فإنّ اتفاقية شيكاغو للطيران المدني لسنة 1944 تطرقت إلى أنواع معينة من الطائرات سنأتي على ذكرها لاحقاً:

يذهب الفقه في تقسيمه لأنواع الطائرات حسب مسارين، أولاً (المسار الفني) وثانياً (المسار القانوني)

أولاً: المسار الفني⁽²⁾:

قُسمت الطائرات من النواحي الفنية إلى قسمين: أ- تقسيم الطائرات بالنظر إلى الناحية الفيزيائية ب- تقسيم الطائرات من حيث قيادتها.

أ- تقسيم الطائرات من الناحية الفيزيائية:

تُقسّم الطائرات من الناحية الفيزيائية إلى الأيروستات (Aerostats) والأيرودين (Aerodynes)، وذلك بالنظر إلى الحجم الكثافي.

فالأيروستات تُعرّف بأنّها "كل جهاز يحلّق في الجوّ؛ نظراً لأنّ الحجم الكثافي الذي يشغله في الهواء يشكل ثقلًا ما"، ويرى البعض في ذلك أنّ هذا النوع من الطائرات والذي يُعدّ في وزنه

(1) لا تقصد الباحثة من ذكر أنواع الطائرات التطرق إلى أنواعها بحسب تصميمها تكنولوجياً وميكانيكياً، وإنما ستذهب إلى ذكر أنواعها وأصنافها بالشكل الذي يجدي دراستنا.

(2) رضوان ، أبو زيد (1970)، القانون الجوي- قانون الطيران التجاري ، مرجع سابق، ص 42-43 و حداد، إلياس(2004)، القانون الجوي، دمشق: منشورات جامعة دمشق، ص 32-33.

أخفّ من الهواء كان أول خطوة في طريق الطيران وعليه فلا يوجد إذاً أي داعٍ لذكره⁽¹⁾، إلا أنّ الباحثة ترى خلاف ذلك، فحتى لو لم يُعد هذا النوع من الطائرات سوى ومضة تاريخية، إلا أنّ ذلك لا يمكن أن يخلع عن هذا النوع ثوب الطائرات، فهذه الطائرات لا زالت رائجة وتُستخدَم في الوقت الحاضر، وقد تستخدم مستقبلاً بشكلٍ أكبر في الطائرات التي تقاد بلا طيار .

أما فيما يتعلّق بالأيرودين: فهي "طائرات أثقل في وزنها من الهواء"⁽²⁾.

وتبدو أهمّية التفرقة بين هذين النوعين من الطائرات، أنّ القيمة الماديّة لكل منهما تختلف عن الأخرى، إذ أنّ طائرات الأيرودين تعد ذات قيمة مادية هائلة بالمقارنة بالأيروستات؛ ممّا يجعل طائرات الأيرودين والتي تنمّ عن ملاءة مالكةا إن كان مديناً محلاً للنظر للحجز عليها من قبل الدائن أكثر من طائرات الأيروستات.

ب- تقسيم الطائرات من حيث القيادة:

تُقسّم الطائرات من حيث القيادة إلى طائرات تُقاد بطيار وطائرات تقاد بلا طيار⁽³⁾. وتجب الإشارة إلى أنّ أبرز الطائرات تقاد بطيار، إلا أنّ التطور التقني في صناعة الطائرات ساهم في ظهور ما يُعرف بالطائرات التي تقاد بلا طيار (Drones)، والتي تعرف أيضاً بطائرات التحكم عن بعد (Unmanned Aerial Vehicle) وهي "طائرات توجّه عن بعد أو تبرمج مسبقاً لطريق تسلكه لمسافات بعيدة ويتمّ التحكم بها إلكترونياً عن طريق بطاريات ومجسّات"⁽⁴⁾.

وغالبا ما تستخدم لغاياتٍ عسكرية، فهي تطير من دولة إلى دولة أو داخل الدولة نفسها لتؤدي مهمّات معيّنة محمّلة بالصواريخ أو للتجسس، كما تستخدم للتسلل خلف الحدود، ومن ثمّ تعود أدراجها بلا طيار وأحياناً بدون أن تهبط، وتجدر الملاحظة بأنّ اتفاقية شيكاغو الخاصّة بالطيران المدني الدولي لسنة 1944 لا تنطبق على مثل هذا النوع من الطائرات، فلا يُحوّل لمثل هذه الطائرات التحليق بفضاء أي دولة إلاّ بترخيص من تلك الدولة، حيث تنصّ المادة (8) من اتفاقية شيكاغو على أنّه "لا يجوز للطائرات التي يمكن طيرانها بدون طيار أن تطير فوق إقليم دولة متعاقدة بدون طيار إلاّ بترخيص خاصّ من تلك الدولة، وطبقاً لشروط ذلك الترخيص وتتعهد

(1) رضوان ، أبو زيد (1970)، القانون الجوي- قانون الطيران التجاري ، مرجع سابق، ص43.

(2) " إمّا بقوة آلية: كالمطائرة المروحية/العمودية (الهيلوكبتر)، أو بدون قوّة آلية: كالمطائرة الشراعية"، انظر: رضوان ، أبو زيد (1970)، القانون الجوي- قانون الطيران التجاري ، مرجع سابق، ص43

(3) موسى، طالب حسن (2013) ، القانون الجوي الدولي، مرجع سابق، ص 33

(4) #طائرة-بدون طيار / انظر الموقع الإلكتروني: <http://ar.wikipedia.org/wiki/> ، تاريخ مشاهدة الموقع 2016/10/7 .

كل دولة متعاقدة بأن تتخذ اللازم نحو فرض رقابة على طيران الطائرات بدون طيار في المناطق المفتوحة للطائرات المدنية يكون من شأنها تجنّب كل خطر لهذه الطائرات".

يتّضح بأنّ السبب وراء عدم انطباق تلك الاتفاقية على مثل هذا النوع من الطائرات يرجع إلى أنّ استخدامها وقتذاك كان محصوراً فقط بالأغراض العسكرية، إلا أنّه وإن كان من البديهي أنّ المجال العسكري هو المسيطر لكنّها أصبحت تستخدم كذلك لأغراض مدنيّة، فأصبحت تُستخدَم في البناء والترفيه والصحة لإنقاذ آلاف المرضى وإيصال الدواء لهم، وأصبحت تستخدم كذلك في تصوير الأفلام بشكل كبير وفي مجال البيئة والزراعة .

إضافة إلى أنّنا لا يمكن أن ننكر أيضاً دور الطائرات التي تقاد بلا طيار في مجال الاقتصاد، بابتكار طرق حديثة لشحن البضائع عن طريق إيصالها إلى منازل الزبائن بعد نصف ساعة من عملية الشراء⁽¹⁾. ومن هنا فإنّه يتبيّن أنّ استخدامها لأغراض مدنيّة أصبح يضاهي الأغراض العسكرية، وهذا من شأنه أن يجعل قطاع الطيران مستقبلاً يعتمد أكثر على مثل هذا النوع بدلاً من تلك التي تقاد بطيار.

وعليه، فترى الباحثة أنّه يتعيّن على الجهات المعنية إعادة النظر بالمادة الثامنة من اتفاقية شيكاغو وتعديلها لتتواءم مع الاستخدامات الجديدة التي أصبحت تفرض نفسها بالطائرات التي تقاد بلا طيار، وبذات الوقت سنّ قوانين خاصة تبين كيفية استخدامها على الوجه الصحيح لحفظ أمن الدول.

ثانياً: المسار القانوني:

يقسّم الفقه الطائرات بالنظر إليها من زاوية المسار القانوني تيمناً باتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي لسنة 1944 إلى قسمين⁽²⁾ أ- الطائرات حسب المهام المنوطة بها ب - الطائرات حسب الجنسيّة:

أ- تقسيم الطائرات حسب المهام التي تقوم بها:

ذهبت اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي لسنة 1944 في المادة (3/أ) إلى تقسيم الطائرات إلى الطائرات مدنيّة وطائرات الدولة، فنصّت على أنّه "تطبق هذه المعاهدة على الطائرات المدنية فقط ولا تطبق على طائرات الدولة".

(1) انظر الموقع الإلكتروني: http://www.youtube.com/watvh?v=NS9_oln7tfl/ ، تاريخ مشاهدة الموقع: 2016/10/12 .

(2) رضوان ، أبو زيد (1970)، القانون الجوي- قانون الطيران التجاري ، مرجع سابق ، ص43 و أيضاً حداد، إلياس(2004)، القانون الجوّي ، مرجع سابق، ص32-33.

كما ينصّ قانون الطيران المدني الأردني في المادة (3/ب) على أنه "تسري أحكام هذا القانون على شؤون الطيران المدني والملاحة الجوية في المملكة بما في ذلك المطارات والطائرات والملاحة الجوية ومرافق الطيران، ولا تسري أحكام هذا القانون على طائرات الدولة إلا بمقتضى اتفاق خاصّ بين الهيئة والجهة المختصة".

باستعراض النصوص القانونية السابقة، قد يخال للبعض للوهلة الأولى بأنّ لفظ طائرات الدولة يستند إلى معيار ملكية الدولة للطائرة من عدمه؛ إلا أنّ الباحثة ترى بأنّ هناك فارقاً بين طائرات الدولة والطائرات المملوكة للدولة، فطائرات الدولة تُستخدم فقط لخدمة المرافق العامة في حين أن الطائرات المملوكة للدولة قد تُستخدم لأغراض مدنيّة، وقد تُستخدم لأغراض الدولة (خدمة المرافق العامة).

من هنا نرى أنّه كان من الأفضل لو قُسمت الطائرات إلى طائرات مُخصّصة لخدمة الدولة وطائرات مُخصّصة للخدمة المدنيّة بغض النظر عن الملكية؛ تفادياً لأي لبس يحدث حول ذلك، وبالأخصّ عندما تكون الطائرة محلاً للحجز التحفظي حيث أنّ المشرع لا اعتبارات يراها وضع قواعد خاصة مفرّقا بين هذين النوعين من الطائرات، كما سنرى لاحقاً.

ب- تقسيم الطائرات حسب الجنسيّة:

يعرّف الفقه الجنسيّة على أنها "الرابطه القانونيّة بين الشخص وبين الدولة التابعة لها"⁽¹⁾، وكما تُمنح الجنسية للشخص الطبيعي، فإنّها كذلك تُمنح للشخص الاعتباري.

لكنّ السؤال الذي يطرح نفسه، هل تُمنح الطائرة الجنسيّة؟

أنكر البعض فكرة اكتساب الطائرة للجنسيّة، ويدلّلون على ذلك بأنّ الطائرة جماداً وليس هناك ولاء أو تبعيّة بينها وبين الدولة، فلا فائدة من منحها الجنسيّة، معتبرين أنّ منح الطائرة الجنسيّة ما هو إلاّ "حقوق وواجبات معيّنة تتعلّق بالطائرة ويتحمّلها مألّكها"⁽²⁾.

إلاّ أنّ الرأي الغالب يؤيّد فكرة منح الطائرة الجنسيّة قياساً على فكرة جنسيّة السفينة، وعليه فقد اعتبرها البعض "وسيلة فنيّة لإحكام الرقابة على الطائرة بتبعيتها لدولة معيّنة حيث لا يكفي

(1) محيو، حسن (1983)، محاضرات في قانون الطيران، مرجع سابق، ص50.
 (2) نقلاً عن أبو عطية، السيد (2016)، شرح القانون الجوي السعودي المعاصر- دراسة تحليلية مقارنة، الإسكندرية: دار الفكر الجامعي، ص37.

دور التسجيل في هذا الشأن⁽¹⁾، والحقيقة أنّ الباحثة تؤيد ما ذهب إليه في هذا الخصوص الغالب من الفقه، فلا ينبغي أن يُقتصر على تمييزها بعلامات معينة وإنّما تُمنح الجنسية.

وقد شغّل موضوع جنسيّة الطائرة المختصّين القانونيين وتبنّته القواعد الدوليّة، وأقرّته كل من اتفاقية باريس وشيكاغو الخاصّة بالطيران المدني الدولي لسنة 1944.

وعليه، فقد تبنت اتفاقية شيكاغو الخاصّة بالطيران الدولي في منح الجنسية معيار دولة التسجيل، فنصّت في المادّة (17) منها على أنّه "تحمل الطائرات جنسيّة الدولة التي سجّلت في سجلائها"، ونصّت في المادّة (19) على أنّه "يتم تسجيل الطائرة أو نقل تسجيلها في كل دولة متعاقدة طبقاً لقوانينها ولوائحها".

كما أنّها نصّت في المادّة (20) على أنّه "يجب على كلّ طائرة تعمل في الملاحة الجويّة الدولية أن تحمل علامات جنسيّتها وتسجيلها"، وأخيراً فإنّها نصّت في المادّة (18) على أنّه "لا يجوز تسجيل الطائرة تسجيلاً صحيحاً في أكثر من دولة واحدة ولكن يجوز نقل تسجيلها من دولة إلى أخرى".

يتّضح ممّا سبق أنّ اتفاقية شيكاغو لم تكتفِ فقط بالاعتراف بالجنسيّة للطائرة، وإنّما وضعت ضوابط لتنظيمها وتحكمها. وعليه فإنّه يتعيّن على الدول الموقّعة عليها الالتزام بهذه الضوابط، فنجد مثلاً أنّها حرّمت على الطائرات مبدأ ازدواج الجنسية، إذ أنّه لا يجوز أن يتعدّد تسجيل الطائرة في أكثر من دولة، وهذا الأمر يتفق والمنطق فأيّ دولة تسمح بتشغيل الطائرة المسجّلة في أراضيها يحقّ لها أن تنفرد بفرض سيادتها عليها لوحدها⁽²⁾، إلّا أنّها في ذات الوقت سمحت بجواز نقل جنسيّة الطائرة من دولة إلى أخرى.

وتمشياً مع أحكام اتفاقية شيكاغو فقد سار المشرّع الأردني على نفس المنوال في منح الجنسية، سنداً لنصّ المادّة (4) من قانون الطيران المدني الأردني، حيث نصّت على أنّه "تطبّق في المملكة أحكام المعاهدات والاتفاقيات الدولية الجماعية والثنائية المتعلقة بالطيران المدني والتي تكون المملكة طرفاً فيها". وبناءً على ذلك، فتطبّق ذات أحكام اتفاقية شيكاغو فيما يتعلّق بمعيّار منح الجنسية على الطائرة الأردنيّة.

(1) أبو عطية، السيّد، المرجع نفسه، ص38.

(2) POMPONGSUK, PRASERT (1997), International Aircraft Leasing Impact on Air Law Treaties, Master of Law, McGill university, Montreal, Canada, p.32.

واستناداً للمعيار السابق، وبتطبيق معيار الجنسية على الطائرات الأردنية يتبين لنا أن هناك طائرات وطنية وطائرات أجنبية، وتبرز أهمية التفرقة في معيار تقسيم الطائرات حسب جنسيتها إلى طائرات وطنية وطائرات أجنبية في تحديد تبعية الطائرة لدولة معينة، إذ أنها تتمتع بحماية الدولة التابعة لها، كما أنها تُتخذ أساساً لتحديد القانون الواجب التطبيق فيما لو أثرت مشكلة تنازع القوانين⁽¹⁾.

الفرع الثالث: خصائص الطائرة:

تتميز الطائرة بخصائص فريدة يردّها الفقه إلى طبيعتها كأداة، أو إلى البيئة التي تعمل بها كالفضاء الجوي⁽²⁾. وعليه فإننا سنتحدث أولاً عن دور الطائرة الفريد في النقل والملاحة الجوية، وثانياً عن خصائص القانون الذي يحكمها والذي يتميز بعدم الثبات والاستقرار، وثالثاً عن الطابع الدولي الذي يسيطر عليها، وأخيراً عن ذاتية القانون الذي ينظمها.

أولاً: الطائرة أداة النقل و الملاحة الجوية:

إنّ الملاحة الجوية تقوم على ثلاثة عناصر الأداة (الطائرة)، والمجال (الفضاء الجوي)، والمرافق (المطارات)⁽³⁾. وعليه فإنّ الملاحة الجوية لا يمكن أن تسير دون أدواتها المتمثلة بالطائرة لنقل الأشخاص والأشياء والمبادلات بين أنحاء المعمورة المختلفة.

وبناءً عليه، فهي تعدّ أهمّ وسيلة من وسائل النقل في الوقت الراهن؛ لما تتميز به من مميزات، فهي توفر سبل الراحة للمسافرين بسبب تقليصها لزمان الرحلة خاصة لأولئك الذين يتعاملون بالزمن لإنجاز صفقاتهم التجارية، ولما تمتاز به من مقاعد مصمّمة بشكل يريح المسافرين، ناهيك أنّ الصوت الخارجي للمحركات يكاد يكون معدوم بها، ممّا جعلها تعدّ أكثر وسائل النقل راحةً.

كما أنّها تعدّ من أهمّ وسائل النقل لما توفره من سلامة وأمان، فوسائل النقل تتباين عن بعضها البعض في نسب الحوادث، والنقل الجوي كغيره لا يخلو من الحوادث إلاّ أنّه يعدّ أقل نسبة بجانب وسائل النقل الأخرى بل الأكثر أماناً. وهذا إن كان يعود فإنّه يعود لعدّة عوامل، أهمّها

(1) غطاشة، أحمد عبد اللطيف (2002)، الطيران المدني- الأحكام العامة والنقل، عمان: دار صفاء للنشر والتوزيع، ص39. و حداد، إلياس(2004)، القانون الجوي، مرجع سابق، ص33.
(2) محيو، حسن (1983)، محاضرات في قانون الطيران، مرجع سابق، ص8.
(3) الطائي، عبد المجيد إبراهيم سلمان (2017)، عقد النقل الجوي التجاري في ضوء الاتفاقيات الدولية والقوانين التجارية العربية- دراسة مقارنة، بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية، ص19.

الاهتمام الكبير بصناعة الطائرة من حيث بناءها وتكرار الاختبارات التي تجري عليها وما يستتبع ذلك من صيانة مستمرة وفق جدول زمني محدد يشمل كل تفرّعات الطائرة، وأيضاً لتوفر أجهزة الرادار والعلامات الضوئية التي تُرشِد الطائرة في الحالات التي تحدّ من الرؤية وبالتالي تساعدها في حالات الإقلاع والهبوط⁽¹⁾، ولا يمكننا أن ننكر دور تقدّم وسائل التنبؤ الجوي بتقديم معلومات تفصيلية على امتداد خط مسار الرحلة ممّا جعلها من أكثر وسائل النقل أماناً وسلامة⁽²⁾.

بناءً على ما سبق، فالطائرة تمثّل وبالتأكيد أهمّ صورة من صور استغلال الإنسان للفضاء الجوي⁽³⁾، لا سيما بالتجاري منه، خصوصاً وأنها باتت تُستخدَم في الاكتشافات العلمية ورشّ المبيدات والإنقاذ والإسعاف ومقاومة الآفات الزراعية كما ذكرنا سابقاً.

وعليه، فإننا نرى أنّه من غير المنطق أن يتعلّل هذا المرفق الجوي لأيّ سبب من الأسباب؛ لما يمثّله من دور حيوي في الملاحة الجوية.

ثانياً: قانون الطيران قانون سريع وغير ثابت:

إنّ خضوع الطائرة لفنّ الملاحة الجوية جعل القانون الذي يحكمها قانون سريع التطوّر ويتميّز بعدم الثبات، فالملاحة الجوية في تطوّر مستمرّ من المناطق إلى الطائرات ذات المراوح إلى الطائرات النفاثة إلى الطائرات العملاقة. وبناءً على ذلك، فقد تأثّر القانون الذي ينظّمها بطابع عدم الثبات وعدم الاستقرار، ممّا جعله قانون سريع التعديل والتطور⁽⁴⁾، فالقاعدة التي تصلح اليوم لتنظيم الطائرة لم تكن ملائمة فيما مضى، ولن تكن ملائمة - من باب أولى- في المستقبل⁽⁵⁾.

(1) انظر الموقع الإلكتروني: www.humanities.uobabylon.edu.iq/lecture، تاريخ مشاهدة الموقع 2016/12/10.

(2) انظر الموقع الإلكتروني: www.humanities.uobabylon.edu.iq/lecture، تاريخ مشاهدة الموقع 2016/12/10.

(3) إلى جانب الطيران، يمكن استغلال الفضاء الجوي بالاتصالات السلكية واللاسلكية وأبحاث الفضاء والأرصاد الجوية والرادار والإذاعة والاستمطار الصناعي.

انظر: دويدار، هاني محمد (1994)، قانون الطيران التجاري، الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة، ص5 و عباس، محمد حسني (1972)، محاضرات في القانون الجوي، القاهرة: دار النهضة العربية، ص7.

(4) العربي، محمد فريد (2004)، القانون الجوي- النقل الجوي الداخلي والدولي، مرجع سابق، ص11-15 و أبو عطيّة، السيد (2016)، شرح القانون الجوي السعودي المعاصر- دراسة تحليلية مقارنة، مرجع سابق، ص17.

(5) عباس، محمد حسني (1972)، محاضرات في القانون الجوي، مرجع سابق، ص10.

ثالثاً: الطابع الدولي للنظام القانوني للطائرة:

إنّ النقل الذي تقوم به الطائرة لا ينحصر بالنقل الجوّي الداخلي، وإنّما يفوق هذا الأمر ليمتدّ بالصبغة الدوليّة؛ نظراً لسرعة الطائرة الفائقة، ممّا مكّنها من عبور الحدود الجغرافيّة بين الدول في وقت قياسي(1)، الأمر الذي أدّى إلى خلق روابط قانونيّة بين الدول، والتزامات بين الأطراف ممّا دعا إلى تنظيم هذه الوقائع والعلاقات والروابط القانونيّة بين الدول بموجب اتفاقيات دولية بدأت بتنظيم سيادة الدول على فضاءها الجوّي وتنظيمها لحرية المرور الجوّي، وصولاً إلى تنظيم جنسيّة الطائرة وسلامتها وصلاحيّتها للملاحة وسلامة الركاب. وهذا الأمر بدأ تنظيمه باتفاقية باريس لسنة 1919 وصولاً إلى اتفاقية شيكاغو الخاصّة بالطيران المدني الدولي لسنة 1944، وإلى جانب هذا التنظيم العامّ وُجِدَت اتفاقيات دولية خاصّة اهتمت بتنظيم العلاقة بين مستغليّ الطائرات والمستخدمين والمستثمرين والمستفيدين من هذا الاستغلال إلى جانب تنظيم التصرفات التي ترد على الطائرة، كالحجز والمسؤولية الناجمة عن الأضرار التي تحدثها الطائرة على السطح ابتداءً باتفاقية وارسو لسنة 1919 الخاصّة بالنقل الجوّي الدولي ومسؤولية الناقل الجوّي، واتفاقية روما المتعلّقة بتوحيد قواعد الحجز التحفظي على الطائرات لسنة 1933 وصولاً إلى اتفاقية كيب تاون والبروتوكول الملحق بها بشأن الضمانات الدولية على المعدّات المنقولة لسنة 2001 (2)، ممّا دفع الدول إلى تنسيق قواعد قانونها الجوّي الداخلي على ضوء المبادئ والقواعد التي وضعتها هذه الاتفاقيات، الأمر الذي أدّى كذلك إلى إنشاء منظمة متخصصة للطيران المدني الدولي بموجب نصّ المادة (43) من اتفاقية شيكاغو تُعرّف بالـ **International Civil Aviation Organization** (ICAO) لتتولّى تنظيم دعم التعاون الدولي المكثف الذي تحتاج إليه شبكة النقل الجوّي الناشئة بالعالم، وتتمثّل المهمة الرئيسيّة للإيكاو منذ نشأتها لغاية اليوم إلى مساعدة الدول على توحيد اللوائح والقواعد والإجراءات وآليات التنظيم الخاصّة بالطيران المدني إلى أقصى درجة ممكنة، ورفع التعارض بين التفسيرات المتباينة التي تعطيها محاكم الدول المختلفة لنصوص معاهدات القانون الجوّي وإيجاد التفسير الملائم لها(4).

(1) أبو عطية، السيد (2016)، شرح القانون الجوي السعودي المعاصر- دراسة تحليلية مقارنة، مرجع سابق، ص17.

(2) للمزيد حول التسلسل الزمني للاتفاقيات الدولية انظر موسى، طالب حسن (2013)، القانون الجوي الدولي، مرجع سابق، ص12 إلى 26.

(3) نشأت في البداية بموجب منظمة مؤقتة تُسمّى (PICAO) ثمّ أصبح يطلق عليها (ICAO) بتاريخ 1947/4/4 إثر حصول اتفاقية شيكاغو على التصديقات الكافية. انظر الموقع الإلكتروني: www.ICAO.net

، تاريخ مشاهدة الموقع 2016/12/20.

(4) انظر الموقع الإلكتروني: www.ICAO.net ، تاريخ مشاهدة الموقع 2016/12/21 .

رابعاً: ذاتية قانون الطيران:

إنّ الطائرة تتمتع بذاتية واستقلالية تميزها عن غيرها من المركبات، لا سيما وأنها تسير في الفضاء الجوّي، وغالبية الفقه يسلم بالطابع المتميز للطائرة، وبالتالي لذاتية القانون الذي يحكمها على اعتبار أنّها بحاجة إلى قواعد خاصة تلائم ظروفها⁽¹⁾، خصوصاً وأنّ وسائل النقل التقليدية البرية والبحرية قد أوجدت لها قوانين تحكّم وتنظّم كلّ أمورها، وعليه فالطائرة من باب أولى يجب أن يكون لها هي الأخرى قانون يحكم مفاهيمها المتغيرة والجديدة بشكلٍ مستمرّ.

وما يلاحظه البعض، أنّ هناك تشابه بين نظام السفينة ونظام الطائرة، ممّا دفع البعض إلى "اعتبار قانون الطيران تطبيقاً للقانون البحري"⁽²⁾. وفي هذا الصدد، فإننا نؤيد الرأي الذي يُنكر هذا الأمر، فأصول القانون البحري ترجع إلى أعراف تكوّنت في بيئة بحريّة تختلف بطبيعتها عن البيئة الجوّية، أمّا أصول القانون الجوّي فتجد مصدرها وأحكامها بالتشريع؛ لأنّ قانون الطيران- نظراً لحدّاته- نشأ مكتوباً لا يعرف غير التشريع مصدراً لأحكامه⁽³⁾.

واستقلال القانون الجوّي عن القانون البحري حقيقة مؤكّدة؛ إلّا أنّ الباحثة ترى بأنّ الطابع المتميز للطائرة وذاتية قانون الطيران لا يمكن أن ينزع عنها صفة التبعية بشكلٍ مطلق، فالقانون الجوّي وإن نشأ كفرع أصيل؛ إلّا أنّه يشتمل وبالتأكيد على قواعد تتبع الأحكام العامّة في القانون المدني وقانون التجارة وقانون أصول المحاكمات المدنيّة وقانون التنفيذ والقانون الدولي العامّ والخاصّ، ولا يمكنه بأيّ حال من الأحوال- في الوقت الراهن- أن يتحرّر من سيطرة القواعد العامّة في التشريع بشكلٍ كامل.

وبناءً على ما سبق، فإنّنا نرى أنّه حين الاصطدام بأمر سكّت عن تنظيمه المشرّع، لا يوجد ما يمنع من الاستعانة بالمبادئ العامّة الواردة بالقانون البحري والقياس عليها بما يتّسق وذاتية الطائرة، وفي ذات الوقت الالتفات عمّا لا يتّسق وذاتيتها، إلى حين نشوء قانون كامل ينظّم جميع الأحكام المتعلّقة بها ويعالج جميع ما يحيط بها من إشكاليّات.

(1) محيو، حسن (1983)، محاضرات في قانون الطيران، مرجع سابق، ص10.
(2) نقلاً عن العريني، محمد فريد (2004)، القانون الجوي- النقل الجوي الداخلي والدولي، مرجع سابق، ص18.
(3) العريني، محمد فريد (2004)، القانون الجوي- النقل الجوي الداخلي والدولي، مرجع سابق، ص18-19.

المبحث الثاني

الطبيعة القانونية للطائرة وأهميتها وضوابط الحجز التحفظي عليها

كون الطائرة تعدّ مالاً يشكّل نطاقاً إيجابياً لذمة المدين الماليّة، وبالتالي زيادة الضمان العامّ للدائن، فإنّ الدائن كأصل عام يستطيع اللجوء إلى طائرة المدين أيّاً كان نوعها لتكون محلاً للحجز التحفظي عليها أو التنفيذ أو أن يعقد ضمانات دولية أو وطنية على الطائرة ومعدّاتها.

وانطلاقاً من اختلاف أحكام الحجز التحفظي فيما إذا وردت على عقار، وفيما إذا وردت على منقول، أو منقول يخضع للتسجيل، كان لزاماً علينا أن نبيّن طبيعة الطائرة القانونية.

استناداً لما سبق، فإنّنا سنقسّم هذا المبحث إلى (المطلب الأول) والذي نبيّن فيه الطبيعة القانونية للطائرة، و(المطلب الثاني) الذي نبيّن فيه أهميّة وضوابط الحجز التحفظي على الطائرة.

المطلب الأول

الطبيعة القانونية للطائرة

إنّ الحديث عن الطبيعة القانونية للطائرة فيما إذا كانت تعدّ عقاراً أو منقولاً يمثّل أهميّة؛ لما لهذه التفرقة من نتائج و آثار قانونية مختلفة⁽¹⁾، فالأحكام التي تخضع لها العقارات تختلف عن تلك التي تنطبق على المنقولات، سيما وأنّ إجراءات التنفيذ على العقار تتميز بأنّها أكثر دقّة إذا ما قورنت بالمنقولات⁽²⁾.

استناداً لما سبق، فإنّ السؤال الذي يطرح نفسه هل تعدّ الطائرة منقولاً أم عقاراً؟

تنصّ المادة (52) من قانون الطيران المدني الأردني على أنّه "تعتبر الطائرة مالاً منقولاً، ولا يجوز إجراء أي تصرف على الطائرة التي تحمل الجنسية الأردنيّة أو ترتيب أي حقوق عليها إلاّ بالتسجيل بالسجلّ الوطني وبموجب سند صادر عن الهيئة على أن تتضمّن شهادة تسجيل الطائرة قيود التصرفات المتعلّقة بها، والحقوق المترتبة عليها".

(1) تجب الإشارة بأنّ تمييز الباحثة فيما إذا كانت الطائرة تعدّ منقولاً أو عقاراً لا ينطلق من فكرة أن المنقول يعدّ شيئاً تافه القيمة بالنسبة للعقار، فما أحاط العقار في الماضي من هالة والمنقول من مهانة لم يعد ذا قيمة في وقتنا الحاضر، فهناك الكثير من المنقولات أصبحت تضاهي العقار في قيمتها.

انظر: السنهوري، عبد الرزاق (1998)، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد- حقّ الملكية، الجزء الثامن، الطبعة الثالثة، بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية، ص 17-18.

(2) الزعبي، عوض أحمد (2007)، المدخل إلى علم القانون، الطبعة الثالثة، عمان: دار وائل للنشر، ص 542-545.

من خلال هذا النص نجد أنّ المشرّع الأردني اعتبر الطائرة مالاً منقولاً، إلاّ أنّه قيّد هذه الصفة بمنع إجراء أيّ تصرف على الطائرة التي تحمل الجنسية الأردنية و ترتيب أيّ حق عليها إلاّ بالتسجيل بالسجل الوطني، وهذا القيد في اشتراط تسجيل التصرفات دفع بعض الفقه إلى "اعتبار الطائرة عقاراً لا منقولاً"، على اعتبار أنّ التسجيل والشكليّة أمر يرتبط بالعقار لا بالمنقول، وهذا يجعلها وفق رأيهم تخرج من دائرة المنقولات و تدخل في دائرة العقارات، ويستندون في ذلك إلى أنّ العقار إن كان ثابت بحيزه و حدوده، فالطائرة كذلك من الممكن تعغيرها عن طريق إسنادها إلى سجلّ ثابت، بمعنى أنّ التسجيل أدّى إلى تعغير الطائرة، أي قلبها من منقول إلى عقار، وبالتالي فإنّ هذا الأمر يفرض وجود قواعد قانونية موحدة للمنقول والعقار⁽¹⁾.

وتؤيّد الباحثة ما ذهب إليه بعض الفقه في اعتبار أنّ ما استند إليه الرأي السابق يقوم على اعتبار واهٍ، ولا أساس له من الصّحة، فاشتراط التسجيل وإن كان أمراً يميّز العقار إلاّ أنّه لا يمكن أن يغيّر من وصف الشيء وبالتالي قلبه من منقول إلى عقار، فالعقار هو كل شيء ثابت بطبيعته ولا يمكن نقله من مكان إلى آخر دون تلف، وهذا الأمر لا ينطبق إطلاقاً على طبيعة الطائرة التي تجوب البلاد⁽²⁾.

وإن كان أمراً صحيحاً أنّ المنقولات كأصلٍ عام لا تخضع لقاعدة الإشهار والشكليّة، لكنّ هناك بعض المنقولات لها طبيعة خاصة بلغت من الأهمية حدّاً كبيراً كالسفن والمركبات، ممّا أوجب أمر تسجيلها وتأشيرها في السجلات المعدّة لذلك⁽³⁾. وفي تقدير الباحثة أنّ السفينة والمركبة وإن كانتا تعدّ على درجة من الأهمية؛ إلاّ أنّ الطائرة لا تقلّ أهميّة نظراً لقيمتها الاقتصادية والدولية.

وما يؤكّد أنّ الطائرة تعدّ منقولاً ذا طبيعة خاصّة نصّ المادّة الثانية من قانون وضع الأموال المنقولة تأميناً لدين لسنة 2012 حيث جاء فيها:

"المنقولات الخاضعة للتسجيل: هي المركبات والطائرات والسفن وبراءات الاختراع والعلامات التجارية والرسوم والنماذج الصناعية والأسهم والحصص في الشركات، وجميع المنقولات الأخرى الخاضعة في ملكيتها للتسجيل وفقاً للتشريعات النافذة.

(1) وردت الإشارة إلى هذا الرأي لدى: أحمد، فرج سيّد سليمان (1978)، رهن الطائرة" دراسة مقارنة ودوليّة"، أطروحة دكتوراه، جامعة عين شمس، القاهرة، مصر، ص 135-136.
(2) أحمد، فرج سيّد سليمان، المرجع نفسه، ص 136.
(3) الزعبي، عوض أحمد (2007)، مدخل إلى علم القانون، مرجع سابق، ص 543. و الصراف، عباس وحزبون، جورج (1985)، المدخل إلى علم القانون، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص 186-189.

وأنّ المال المنقول: جميع أنواع المنقولات بما فيها البضائع والنقود، والمنقولات الخاضعة للتسجيل⁽¹⁾.

وعليه فإنّ الطائرة تعدّ منقولاً خاضعاً للتسجيل، بمعنى آخر أنّها "منقول ذو طبيعة خاصة". وترتيباً على ذلك فإنّ إيقاع الحجز التحفظي على الطائرة ينبغي أن يُراعى به قيد الشكلية على اعتبار أنّ الطائرة تعدّ منقولاً ذو طبيعة خاصة لا عقاراً.

وتفريعاً على ما سبق، فإنّ السؤال الذي يطرح نفسه، هل هذه الطبيعة القانونية للطائرة تلحق بتفرعات الطائرة كما تلحق بالطائرة؟

لا يوجد ثمة نصّ يتحدث عن هذا الأمر في قانون الطيران المدني الأردني، وكذلك فإنّ اتفاقية روما الخاصة بتوحيد قواعد الحجز التحفظي على الطائرات لسنة 1933 لم تشير إلى تفرعات الطائرة من قريب أو بعيد، إلّا أنّ اتفاقية جنيف الخاصة بشأن الاعتراف الدولي بالحقوق على الطائرات لسنة 1948 والتي لا تعدو أن تكون سوى بداية الطريق نحو الاعتراف الدولي بالحقوق على الطائرات، نصّت في المادة (16) على أنّ اصطلاح هيكل الطائرة" يشمل الطائرة و المحرّكات والمراوح وأجهزة اللاسلكي وجميع العناصر المعدة للاستعمال في الطائرة، سواء المركّبة عليها أو المفصولة عنها فصلاً مؤقتاً"⁽²⁾.

وبما أنّ الأردنّ لم تنضمّ إلى هذه الاتفاقية، فإنّ الباحثة ترى بأنّ تفرعات الطائرة تحتوي في طيّها على أجزاء الطائرة وملحقات الطائرة، وهذا يوجب علينا التفرقة بينهما لنصل إلى طبيعتهما القانونية، فأجزاء الطائرة (مشمولاتها): هي الأشياء التي تكون متّصلة بالطائرة اتصالاً لا ينفكّ عنها أو أنّ انفكاكها عن الطائرة يؤدي إلى نقصان المنفعة المقصودة منها، بالتالي فإنّها بلا شكّ تتصل بهيكل الطائرة، وتبعاً لذلك فإنّها تلحقها في الطبيعة القانونية على اعتبار أنّها من أصل الشيء أي أنّها تعدّ عقاراً بالتخصيص، ويترتّب على ذلك أنّه لا يجوز الحجز عليها بشكل منفصل عن الطائرة التي أُحِقّت بها، وكذلك فإنّها تتبع مصير الطائرة التي ألحقت بها عند التصرف أو

(1) قانون وضع الأموال المنقولة تأميناً لدين رقم (1) لسنة 2012 المنشور على الصفحة 2 من عدد الجريدة الرسمية رقم 5136 بتاريخ 2012/1/16 .
اتفاقية جنيف بشأن الاعتراف الدولي بالحقوق على الطائرات عام 1948، صدرت بتاريخ 19/6/1948.
(2) للاطلاع على الاتفاقية كاملة، انظر:

الحجز عليها⁽¹⁾، أما ملحقات الطائرة: فهي ليست أصل الطائرة (الأجزاء المكوّنة لها)، وليست متولّدة عنها، بل هي أشياء مستقلة أُعدّت لتكون تابعة للطائرة وملحقة بها بشكل دائم⁽²⁾، كقطع الغيار التي تُستبدل من حين إلى آخر. وفي تقديرنا أنّ هذه الملحقات أيضاً تتبع الطائرة في طبيعتها القانونية إذا كانت معدّة لها، فتكون عقاراً بالتخصيص، أمّا إذا ما انفصلت عنها فإنّها تعود مالمّا منقولاً فقط دون أي طبيعة خاصّة.

وتجدر الإشارة بأنّ اعتبار الباحثة لتفرّعات الطائرة المتّصلة بها عقاراً بالتخصيص، لا يمكن أن يجعل من طبيعة الطائرة عقاراً، وإنّما هو مجرد إسقاط لذات الحكم على الطائرة التي تعدّ بطبيعتها منقولاً ذو طبيعة خاصّة نظراً لقيمتها وقيمة تفرعاتها الاقتصادية الكبيرة.

وبناءً على ما تقدّم، يتّضح ضرورة تضمين المشرّع تعريف الطائرة لتفرّعاتها صراحةً لحسم الخلاف حول ذلك.

المطلب الثاني

أهميّة وضوابط الحجز التحفظي على الطائرة

نظراً لما تشكّله الطائرة من قيمة مالية كبيرة لضمان دين الدائن كونها تدخل في الذمة المالية للمدين، فإنّ الدائن يستطيع طلب الحجز عليها سواء تحفظياً أو تنفيذياً، كما له أن يعقد ضمانات وطنية أو دولية عليها، ولما كان لجوء طالب الحجز إلى إجراء الحجز التحفظي يتميّز عن الحجز التنفيذي بعدّة أمور، ممّا أظهر أهمية إيقاع الحجز التحفظي على الطائرة.

وعليه، فإننا سنتناول في الفرع الأول (أهمية الحجز التحفظي على الطائرة)، وفي الفرع الثاني (ضوابط الحجز التحفظي على الطائرة).

(1) يحيى، عبد الودود (1975)، المدخل لدراسة القانون، القاهرة: دار النهضة العربية، ص376-378. و الفار، عبد القادر (1994)، المدخل لدراسة العلوم القانونية- مبادئ القانون- النظرية العامة للحق، الطبعة الأولى، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص205-208.

(2) راجع في ذلك نصّ المادة (490) من القانون المدني الأردني المنشور في عدد الجريدة الرسمية رقم 2645 على الصفحة 2 بتاريخ 1/8/1976.

وكذلك: العبودي، عباس (2011)، شرح أحكام العقود المسماة في القانون المدني، البيع والإيجار، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص 133-134 .

الفرع الأول: أهمية حجز التحفظي على الطائرة:

يثور التساؤل حول الأهمية الناجمة عن إيقاع حجز التحفظي على الطائرة من قبل الدائن؟ كما أنه يثور التساؤل حول القيمة المجدية للحجز التحفظي على الطائرة في ظل وجود ضمانات دولية باتت توفر مجموعة تدابير للدائنين في حال إخلال المدين بالتزامه أو إعساره؟ وأخيراً فإنه يثور التساؤل، فيما إذا كان لإيقاع حجز التحفظي أولوية على إيقاع الحجز التنفيذي على الطائرة أو العكس؟

إنّ المنقولات بطبيعتها قليلة القيمة كأصل عام؛ إلا أنّ التطور الصناعي ساهم في جعل الطائرة تضاهي العقارات في قيمتها⁽¹⁾، ولما كانت الطائرة مالا يدخل في الذمة المالية للمدين كونها مالا منقولاً ذا طبيعة خاصة مما جعلها تنم عن ملاءة مالكة إن كان مديناً، من هنا جاءت أهمية الحجز التحفظي؛ كونه يهدف بالمقام الأول إلى مباغثة المدين بإيقاع إجراء سريع يتم به ضمان حق الدائن من الضياع من خلال إخضاع الطائرة محلّ الحجز لنظام قانوني تتقيد بمقتضاه سلطات المدين، وبهذا فإنّ الدائن يتفادى مخاطر قيام مالك الطائرة بالنصرف بها إضراراً بالمدين⁽²⁾، في حين تبقى الطائرة ملكاً للمدين بحيث لا تُفقد به الثقة بشكل كلي من مجرد إيقاع الحجز لأنه يمكن للمدين حينها أن ينازع بسبب الحجز أو أن يفاوض الدائن الحاجز لتسديد الدين ورفع الحجز⁽³⁾ مما يعني أنّ قيد الحجز التحفظي على الطائرة لا يعدّ الغاية الأساسية من الحجز؛ فالغاية الأساسية المبتغاة من إيقاع الحجز التحفظي هي الضغط على المدين لحثّه على الوفاء وإذا قام المدين بالوفاء فإنه يتفادى حينها أضرار الحجز على طائرته ويقوم الدائن اثر ذلك برفع الحجز فوراً عند تحقق هذه الغاية وتعود الطائرة لمالكها ليتصرف كما يشاء بها، أمّا إذا أصرّ المدين على موقفه فإنه في هذه الحالة يتبلور دور الحجز التنفيذي متى توافرت شروطه المطلوبة، فيستطيع الدائن بيع الطائرة عن طريق القضاء واستيفاء حقه من ثمن بيعها.

وعليه، فإننا نرى بأنّ الحجز التحفظي على الطائرة لا يقصد منه تملك الطائرة بعينها وإنّما ضمان حق الدائن في المحافظة على قيمة الذمة المالية العائدة للمدين.

(1) أحمد، فرج سيّد سليمان (1978)، رهن الطائرة" دراسة مقارنة و دولية"، مرجع سابق، ص 39.
 (2) دويدار، طلعت محمد (1994)، طرق التنفيذ القضائي، الإسكندرية: منشأة المعارف، ص 73.
 (3) الحوامدة، أسامة سليمان علي، (2014)، الحجز التحفظي في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني (دراسة مقارنة)، مرجع سابق، ص 22.
 والحجار، حلمي محمد (2003)، أصول التنفيذ الجبري، الطبعة الأولى، بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية، ص 376.

أما فيما يتعلّق بالتساؤل ذا الصلة بالضمانات الدولية، لا بدّ من الإشارة بأنّ استغلال الطائرة جوّاً أصبح يستلزم في الوقت الحاضر أموالاً طائلة، ومن النادر أن نجد من حولنا من يقمّ مالاّ لغيره دون أي ضمان كافٍ يؤمن ذلك الدائن من خطر إفسار المدين أو إخلاله بالتزامه. من هنا جاءت اتفاقية كيب تاون والبروتوكول الملحق بها ليقرّرا مجموعة من التدابير للدائن في حال إخلال المدين بالتزامه بإيراد مجموعة من الضمانات الدولية على معدّات الطائرة، ومن ثمّ إنشاء سجل دولي لتسجيل هذه الضمانات ممّا يتيح للغير العلم بهذه الضمانات الدولية، والتي أوجدت ثقة أكبر للدائن بأنّه في حال إخلال المدين بالتزامه فإنّ الدائن يستطيع أن يمارس إحدى التدابير القانونية المقررة له على الطائرة ومعدّاتها⁽¹⁾.

إلاّ أنّه ليس كلّ الدائنين بحاجة إلى ضمانات دولية؛ لاختلاف المركز القانوني لكل منهم وليس كلّ المدينين يستطيعون تقديم الضمانات ذاتها، خصوصاً وأنّ الاتفاقية خصّصت معدّات الطائرة حصراً ذات القيمة العالية ضمن شروط وقيود كبيرة⁽²⁾ لا يستطيع الجميع التعامل بها، سيما وأنّ الضمانات الدولية المنصوص عليها ناشئة عن أسباب معينة حصراً لا تشمل جميع الديون، من هنا جاءت أهمية إيقاع الحجز التحفظي على الطائرة لضمان حقوق الدائن الوطني الذي لم يلجأ إلى الضمانات الدولية لحفظ حقه.

ولا بدّ من الإشارة إلى أنّ الحجز على الطائرات تتنوّع باختلاف الغرض منها إلى نوعين: حجز تحفظي وحجز تنفيذي، وبالرغم من أنّهما يتشابهان في لفظ الحجز إلاّ أنّهما لفظين غير مترادفين، ويتبع ذلك أنّهما إجرائين يختلفان عن بعضهما البعض، وعليه فقد يختلط لدى البعض مفهوم الحجز التحفظي والحجز التنفيذي على الطائرة خصوصاً وأنّهما يشتركان في منع المدين من التصرف بها، من هنا كان لزاماً علينا أن نعرض أهم وأبرز الفروقات بين الحجز التحفظي على الطائرة والحجز التنفيذي عليها، سيما وأنّ قانون الطيران المدني الأردني نصّ على جواز إجراء الحجز التنفيذي على الطائرة صراحةً ضمن قيود معينة إذا كانت محلاً للتنفيذ عليها.

(1) راجع اتفاقية كيب تاون بشأن الضمانات الدولية على المعدّات المنقولة لسنة 2001، والمنشورة في الجريدة الرسمية عدد رقم 4835، ص 4474، تاريخ 2007/7/1، منشورات قسطاس.

(2) أبو العرجة، إيهاب محمد (2014)، الضمانات والتدابير القانونية لحماية الدائنين بموجب اتفاقية كيب تاون والبروتوكول الملحق بها بشأن المسائل التي تخص الطائرات ومعدّاتها- دراسة تطبيقية في النظام القانوني الأردني، رسالة ماجستير، جامعة اليرموك، إربد، الأردن، ص88.

وأما عن أبرز الفروقات بين الحجز التحفظي والتنفيذي على الطائرة فإننا سنتناولها كالتالي:

أولاً: إنّ الإجراء الذي يلي الحجز التنفيذي هو بيع الطائرة حتى يحصل الدائن الحاجز على حقه في الدين من ثمن بيع الطائرة، في حين أنّ الإجراء الذي يلي الحجز التحفظي هو استصدار حكم قضائي يثبت حق الدائن الحاجز، وإذا ما حصل على هذا الحكم انتقل حينها إلى الحجز التنفيذي، ما لم يرفض القضاء ثبوت حق الدائن الحاجز وحينها فإنّه يعتبر الحجز التحفظي كأن لم يكن⁽¹⁾.

ثانياً: يُشترط أن يسبق الحجز التنفيذي على الطائرة وجود مقدمات للتنفيذ عليها، تتمثل في وجود سند تنفيذي لبيع الطائرة بواسطة القضاء ومن ثمّ استيفاء الحاجز لدينه، حيث تُنصّ المادة (6) من قانون التنفيذ الأردني على أنّه "لا يجوز التنفيذ إلاّ بسند تنفيذي اقتضاء لحق محقق الوجود ومعين المقدار وحالّ الأداء، وتشمل السندات التنفيذية ما يلي: أ- الأحكام الصادرة عن المحاكم الحقوقية والشرعية والدينية وأحكام المحاكم الجزائية المتعلقة بالحقوق الشخصية والأحكام والقرارات الصادرة عن أي محكمة أو مجلس أو سلطة أخرى نصت قوانينها الخاصة على أن تتولّى الدائرة تنفيذها وأي أحكام أجنبية واجبة التنفيذ بمقتضى أي اتفاقية ب- السندات الرسمية والعادية والأوراق التجارية القابلة للتداول".

وما يؤكد ذلك، ما قضت به محكمة الاستئناف في حكم لها بأنّه "أخطأ رئيس تنفيذ محكمة بداية شمال عمان مع الاحترام حيث أنّ قراره جاء غير معلل التعليل الكافي والسليم وجانب الصواب حيث أنه لم يبين سبب رفض طلب المحكوم لها بإيقاع الحجز التنفيذي على الطائرة على الرغم من صدور قرار بإلقاء الحجز على أموال المحكوم عليه المنقولة وغير المنقولة، وحيث أنّ أحكام قانون التنفيذ قد أجازت للدائن أن يطلب الحجز على أموال مدينه إذا لم يسدد الدين خلال مدة الإخطار ولم يرد في أوراق الدعوى ما يشير إلى أنّ هناك ما يمنع الحجز على الطائرة المذكورة، فيكون قرار رئيس التنفيذ في غير محله"⁽²⁾.

(1) الحوامدة ، أسامة سليمان علي، (2014)، الحجز التحفظي في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني (دراسة مقارنة) ، مرجع سابق، ص18.

-وقد رأى البعض أنّ "الحجز التنفيذي هو بالضرورة حجز تحفظي وأنه إجراء تنفيذي ذو آثار تحفظية أو أنه إجراء ذو طبيعة مختلطة" والي، فتحي (1981) ، التنفيذ الجبري لمجموعة المرافعات المدنية والتجارية و قانون الحجز الإداري، القاهرة، دار النهضة العربية، ص258.

(2) قرار محكمة استئناف حقوق عمان رقم 14632 / 2012 ، (هيئة ثلاثية)، تاريخ 2012/4/3، منشورات قسطاس.

وباستقراء القرار السابق، نجد أنه يؤكد لنا و بمفهوم المخالفة أنه لا يجوز إيقاع الحجز التنفيذي مطلقاً بلا سند تنفيذي⁽¹⁾، أمّا الحجز التحفظي فلا يشترط إيقاعه سبق وجود سند تنفيذي.

ثالثاً: لا يكون الحجز التنفيذي إلا بسند تنفيذي يثبت حق محقق الوجود وحالّ الأداء ومعين المقدار، حيث نصّت المادة (6) من قانون التنفيذ على أنه " لا يجوز التنفيذ إلا بسند تنفيذي اقتضاء لحق محقق الوجود ومعين المقدار وحالّ الأداء"، في حين أنّ الحجز التحفظي يثبت للدائن إذا كان الدين حال الأداء ومحقق الوجود، ولا يُشترط أن يكون معين المقدار حيث أنّ المادة (3/141) من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني تنصّ على أنه "عندما يراد إيقاع حجز على مال يجب أن يكون مقدار الدين معلوماً ومستحقّ الأداء وغير مقيد بشرط وإذا كان مقدار الدين غير معلوم تعين المحكمة مقداره بقرارها على وجه التخمين. ولا يجوز أن يحجز من أموال المدين إلا بما يفي بمقدار الدين والرسوم والنفقات ما لم يكن المحجوز غير قابل للتجزئة"

وأرى أن الحجز التحفظي لا يراد منه إلا حماية مصلحة الدائن قبل أن يعين مقدار حقه في الوقت الذي قد يقوم المدين بالتصرف بما يملك من طائفة وغيرها، لكنّ القانون في ذات الوقت أوجب على الحاجز رفع دعوى تؤكد حقه خلال ثمانية أيام تلي تاريخ إعلان إيقاع الحجز التحفظي، وإلا سقط الحجز ما لم يتم خلال سير الدعوى الموضوعية⁽²⁾؛ ذلك أنّ الحجز التحفظي دعوى وقائية، أمّا الحجز التنفيذي لا يشترط به هذا الأمر ذلك أنه دعوى تنفيذية⁽³⁾.

ولا بدّ من الإشارة إلى أنّ الحجز التحفظي على الطائرة كوسيلة يلجأ إليها الدائن لحماية حقه من الضياع تختلف عن غيرها من وسائل الحجز التي تقرها القوانين في حالات خاصة، والتي استخدم المشرع فيها أيضاً مصطلح الحجز فهي مصطلحات تتحدّ بحجز الطائرة، ولكنها تختلف في الغاية التي تهدف إليها، وعليه فإنّها تخرج من إطار الحجز التحفظي القضائي موضوع دراستنا⁽⁴⁾.

وأخيراً لا بدّ من التنويه بأنّ الحجز التحفظي والحجز التنفيذي يتساويان من حيث القوة فلا يكون لأيّ منهما أولوية على الآخر ولا يقدم أي منهما على الآخر، إذ أنّه لا يوجد نصّ في القانون على أفضلية أحد الحجزين على أحدهما، سيما وأنّ المادة (1/113) من قانون التنفيذ الأردني تنصّ

(1) أبو الوفاء، أحمد (1986)، إجراءات التنفيذ في المواد المدنية والتجارية بمقتضى قانون أصول المحاكمات اللبناني، مرجع سابق، ص591.

(2) راجع نص المادة (1/152) من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني.

(3) القليسي، محمد صغير سعد (2008)، الحجز التحفظي القضائي في قانون المرافعات اليمني "دراسة تحليلية مقارنة"، رسالة ماجستير، جامعة صنعاء، صنعاء، اليمن، ص12.

(4) كالتى تتخذ بدعاوى الإفلاس و بالأموال الأميرية وبالدعاوى الجمركية أو تلك المتعلقة بتنفيذ قانون العقوبات وأنظمة وتعليمات الأمن العام، راجع في ذلك نصّ المادة (54/ج) من قانون الطيران المدني الأردني.

على أنه "لا تعطي الأسبقية في الحجز صاحبها أي امتياز في مواجهة الحاجزين الآخرين"، وتجب الإشارة بأن عبارة الحجز هنا جاءت مطلقة والمطلق يجري على إطلاقه فبالتالي نرى بأنها تشمل بالضرورة الحجز التحفظي والحجز التنفيذي معاً⁽¹⁾، كما أنّ اجتهادات القضاء جاءت لتؤيد ذلك⁽²⁾.

إلا أنّ الباحثة ترى بأنّ هناك أفضلية للحجز التحفظي على الحجز التنفيذي على الطائرة من حيث الإجراءات، فإجراءات الحجز التحفظي تعدّ مبسطة وميسرة مقارنة بالحجز التنفيذي، لا سيما وأنه لا يلزم أن يكون بيد الدائن سند تنفيذي ولا يشترط أن تتوافر مقدمات التنفيذ؛ فالهدف منه هو مباغثة المدين.

الفرع الثاني: ضوابط الحجز التحفظي على الطائرة:

تُخصّ المادة (365) من القانون المدني الأردني على أنه "مع مراعاة أحكام القانون أموال المدين جميعها ضامنة للوفاء بديونه وجميع الدائنين متساوون في هذا الضمان"، فالأصل هو أنّ الضمان العام يشمل جميع أموال المدين للوفاء بديونه، بالتالي فإنّ للدائن أن يختار ما يشاء من أموال للمدين لإيقاع الحجز التحفظي عليها، إلا أن هذا المبدأ ليس مطلقاً وترد عليه ضوابط سنبيها فيما يلي:

أولاً- الضمان العام يشمل جميع أموال المدين للوفاء بديونه:

يُستخلص من نصّ المادة السابقة، أنّها أبرزت وجهين على درجة من الأهمية للضمان العام هما:

أ- الشمولية:

أي أنّ جميع أموال المدين بما فيها طائراته ضامنة للوفاء بديونه وهذا الضمان يشمل حتى الطائرات التي اكتسبها المدين في تاريخ لاحق لتاريخ نشوء حق الدائن؛ إلا أنّه لا يشمل الطائرات التي كان يملكها المدين وقت نشوء الدين ثمّ خرجت من ملكه قبل الحجز عليها⁽³⁾.

(1) قانون التنفيذ رقم (25) لسنة 2007 المنشور في عدد الجريدة الرسمية رقم 4821 تاريخ 2007/4/16.
 (2) انظر قرار محكمة استئناف حقوق عمّان رقم 2005/5840، (هيئة ثلاثية)، تاريخ 2005/11/23، منشورات قسطاس.
 (3) الفار، عبد القادر (2011)، أحكام الالتزام- آثار الحق في القانون المدني، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص91.

ب- المساواة:

أي أنّ جميع الدائنين متساوون في اقتضاء ديونهم من أموال المدين بما فيها طائراته، فإذا اشترك مجموعة دائنين في الحجز على طائرة مدين وعند التنفيذ عليها لم تكن تكفي لسداد ديونهم جميعاً، اقتسموا ما حصلوا عليه قسمة غرماء فيما بينهم⁽¹⁾.

لكنّ السؤال الذي يطرح نفسه هنا، هل مبدأ الضمان العام مبدأ عام ومطلق، أم أنّه يرد عليه استثناءات؟

الحقيقة أنّ هذا المبدأ يسري على جميع أموال المدين وعلى جميع الدائنين كأصل عام؛ إلّا أنّه يرد عليه استثناءات لاعتبارات هامّة، أو لاها ما نصّت عليه المادة (142) من قانون أصول المحاكمات المدنيّة⁽²⁾، بحيث أنّها استثنت بعض الأموال صراحةً من الحجز بداعي ترك ما يكفي من الأموال لعيش المدين⁽³⁾، وثانيها أنّ الأصل العام هو عدم تقدم دائن على آخر في استيفاء حقه من أموال المدين التي حُجزَ عليها؛ إلّا أنّه يستثنى من ذلك من كان له حقّ التقدم.

وترى الباحثة أنّه حتى لو وُجدَ من كان له حقّ التقدم بموجب ضمانات وطنية (كالرهن والامتياز) أو ضمانات دولية، كالمنصوص عليها في اتفاقية كيب تاون لحماية الدائن حماية خاصة، فإنّ مبدأ الضمان العام جاء ليحمي الدائنين الآخرين بأن أجاز لأيّ منهم طلب الحجز على أموال المدين بما فيها الطائرات المرهونة، أو تلك التي ترتّب عليها ضمانات دوليّة؛ وغاية الأمر أنّ صاحب الضمانة الوطنية أو صاحب الضمانة الدولية بموجب اتفاقية كيب تاون له حقّ التقدم

-
- (1) الفار، عبد القادر (2011)، أحكام الالتزام - آثار الحق في القانون المدني، المرجع نفسه، ص92.
- (2) تنصّ المادة (142) من قانون أصول المحاكمات المدنيّة الأردني على أنّه "تستثنى الأموال التالية من الحجز:
1. الألبسة والأسرة والفرش الضرورية للمدين وعياله.
 2. بيت السكن الضروري للمدين وعياله.
 3. أواني الطبخ وأدوات الأكل الضرورية للمدين وعياله.
 4. الكتب والآلات والأوعية والأمتعة اللازمة لمزاولة المدين مهنته أو حرفته.
 5. مقدار المؤونة التي تكفي المدين وعياله ومقدار البذور التي تكفي لبذر الأرض التي اعتاد زراعتها إذا كان زارعاً.
 6. الحيوانات اللازمة لزراعته ومعيشته إذا كان زارعاً.
 7. ما يكفي الحيوانات المستثناة من الحجز من الأعلاف مدة لا تتعدّى موسم البيدر.
 8. اللباس الرسمي لمأموري الحكومة ولوازمهم الرسمية الأخرى.
 9. الأثواب والحلل والأدوات التي تستعمل خلال إقامة الصلاة.
 10. الحصّة المستحقة للحكومة من الحاصلات سواء أكانت محصودة أو مقطوفة أم لم تكن.
 11. الأموال والأشياء الأميرية والمختصة بالبلديات سواء أكانت منقولة أم غير منقولة.
 12. النفقة.
 13. رواتب الموظفين إلّا إذا كان طلب الحجز من أجل النفقة.
- (3) انظر بهذا الخصوص قرار محكمة تمييز حقوق رقم 2015/1321، (هيئة خماسية)، تاريخ 2015/12/3، منشورات قسطاس.

على غيره من الدائنين في استيفاء دينه أولاً من المال المحجوز عليه⁽¹⁾، مع مراعاة أنّ صاحب الضمانة الدولية هو الذي يملك الضمانة الأكبر بحيث يكون له أولوية على صاحب الضمانة الوطنية والدائن العادي، فهو يستطيع أن يمارس أي من التدابير المتاحة له بموجب الاتفاقية دون حتى الشروع بالإجراءات القضائية لاستصدار قرار من المحكمة⁽²⁾، سيما وأنّ المملكة الأردنية الهاشمية أودعت إعلاناً يُجيز استخدام هذا الإجراء صراحةً لوضع ممولي الطائرات في مركز أقوى إزاء الدائنين الآخرين دون اللجوء إلى المحاكم الأردنية واستصدار قرار لغايات التنفيذ، وفي هذا تجميد للأحكام المتعلقة بالتنفيذ بقانون التنفيذ، فالدائن المضمون بموجب ضمانة دولية عند إخلال المدين الضامن بالتزاماته في حال إفساره أو إفلاسه وتوافر الشروط المنصوص عليها بالاتفاقية يستطيع أن يُقدّم طلب لاستعادة حيازة الطائرة محل الضمانة الدولية⁽³⁾.

ثانياً-حرية الدائن في اختيار المال محلّ الحجز:

يتفرّع عن مبدأ الضمان العام أن يكون للدائن كامل الحق والحرية في اختيار المال محل الحجز التحفظي، وهذا ما أكّدت عليه محكمة الاستئناف في حكم لها حيث جاء فيه "أنّ أموال المدين جميعها ضامنة للوفاء بالديون المستحقة للدائنين وبحدود هذا الدين وللدائن اختيار المال الذي يرغب بالتنفيذ عليه واقتضاء حقه منه"⁽⁴⁾.

يُستفاد من القرار السابق، أنّ للدائن أن يحجز على ما يشاء من أموال المدين. وعليه فلو كان يملك المدين مركبة وطائرة وعقار، وتوافرت شروط الحجز التحفظي لا يوجد ما يمنع الدائن من اختيار الطائرة لتكون محلاً للحجز التحفظي دون غيرها، سيما وأنّها ذات قيمة مادية عالية وبالتالي فإنّها تزيد من فرصة استيفاء الدائن لحقه كاملاً، فيكون من مصلحة الدائن الحفاظ عليها

(1) حيث تنص المادة (111/أ) من قانون التنفيذ الأردني على أنه "لا تعطي الأسبقية في الحجز صاحبها أي امتياز في مواجهة الحاجزين الآخرين".

(2) أبو العرجة، إيهاب محمد (2014)، الضمانات والتدابير القانونية لحماية الدائنين بموجب اتفاقية كيب تاون والبروتوكول الملحق بها بشأن المسائل التي تخص الطائرات ومعدات- دراسة تطبيقية في النظام القانوني الأردني، مرجع سابق، ص102.

(3) إعلان بموجب الفقرة (2) من المادة (54) من اتفاقية كيب تاون بشأن الضمانات الدولية على المعدات المنقولة والبروتوكول الملحق بها بشأن المسائل التي تخص معدات الطائرات لسنة 2006 المنشورة على الصفحة 2405 من عدد الجريدة الرسمية رقم 5028 بتاريخ 2010/5/2.

"تعلن المملكة الأردنية الهاشمية أنّ جميع التدابير المتاحة للدائن بموجب الاتفاقية أو البروتوكول والتي لا يوجد نص صريح يلزم بتقديم طلب إلى المحكمة بشأنها، ويجوز استخدامها دون قرار من المحكمة أو أي إجراء آخر أممها"

"Declaration under paragraph(2) of Article 54 The Hashemite Kingdom of Jordan declares that all reminds available to the creditors under the convention or protocol which are not expressed under the relevant provisions thereof to require application to the court may be exercised without leave of court action or other court action".

(4) قرار محكمة استئناف حقوق عمان رقم 2016/12856 ، تاريخ 2016/4/10، منشورات قسطاس.

كضمان بإيقاع الحجز التحفظي عليها خصوصاً وأنّ الضمان العام لا يغلّ يد المدين من التصرف بأمواله إضراراً بالدائن، تبعاً لذلك أجاز القانون للدائن أن يختار ما شاء من أموال المدين للحجز عليها دون ترتيب مُعيّن لحماية الضمان العام⁽¹⁾.

وتفريعاً على ما سبق، فإنّه يجوز الحجز على طائرة المدين حتّى لو كانت بحوزة شخص ثالث كالمشغل⁽²⁾، وترى الباحثة أنّ في ذلك تعزيز لفكرة الضمان العامّ بإبقاء ذمّة المدين الماليّة على حالتها حتّى لو كانت بحوزة شخص آخر فتصان حقوق الدائن بالضغط على المدين من أجل الوفاء.

لكنّ السؤال الذي يطرح نفسه، هل يملك المدين أن ينازع الدائن لمجرّد أنّ له مال آخر يُفضّل توقيع الحجز التحفظي عليه؟

الحقيقة أنّ المدين لا يملك حقّ تحديد المال الذي يفضّل توقيع الحجز عليه بدلاً من الطائرة وفقاً لقانون الطيران المدني وقانون أصول المحاكمات المدنية الأردني، ويستتبع ذلك أنّه حتى لو كان يملك المدين عدّة طائرات، فللدائن أن يختار ما يشاء من طائرات المدين لإيقاع الحجز التحفظي عليها، ولا عبرة لرغبة المدين في تحديد الطائرة محل الحجز ما دامت الطائرة من الجائز حجزها قانوناً.

إلاّ أنّه تجب الإشارة إلى أنّ القانون أعطى المدين مكنة المنازعة في حال خُصّص مال معين أو طائرة معينة للوفاء بحق الدائن وقام الدائن بالحجز على طائرة أخرى مملوكة للمدين غير المخصّصة للوفاء بحقه، فيجوز حينها للمدين أن يعترض على حجز الدائن لمال غير مخصّص للوفاء بحقه؛ لأنّ الدائن حينئذٍ يُعدّ متعسفاً في استعمال حقه⁽³⁾، فحقّ الحجز لم يُمنح للدائن إلاّ لتمكينه من استيفاء حقه إزاء إصرار المدين على عدم الوفاء، إلاّ أنّ هذا الحقّ لم يُمنح بشكلٍ

(1) حيث تنص المادة (1/141) من قانون أصول المحاكمات المدنية على أنّه "للدائن طلب توقيع الحجز الاحتياطي سواء قبل إقامة الدعوى أو أثناء نظرها إلى قاضي الأمور المستعجلة أو المحكمة بالاستناد إلى ما لديه من المستندات والبيانات أو بالاستناد إلى حكم أجنبي أو قرار تحكيم وذلك على أموال المدين المنقولة وغير المنقولة وأمواله الموجودة بحيازة الشخص الثالث لنتيجة الدعوى".

(2) يُعرف مشغل الطائرة وفقاً للمادة (2) من قانون الطيران المدني الأردني بأنّه: "أيّ شخص طبيعي أو معنوي يقوم بتشغيل الطائرة واستعمالها وتوجيهها بواسطة موظفيه أو وكلائه أو تابعيه وتخضع هيئة قيادتها لأوامره سواء كان ذلك شخصياً أو نيابة عن شخص آخر وسواء كان مالكاً أو مستأجراً للطائرة، أو واضع اليد عليها".

(3) العموش، إبراهيم سمير محمد (2002)، النظام القانوني للحجز التحفظي في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني - دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص89.

مطلق للدائن كي يتعسف في استعمال حقّه ويعمل على إعانات المدين بالحجز على غير المال المخصّص للوفاء بحقّ الدائن(1).

وتؤيّد الباحثة ما ذهب إليه هذا الرأي، كون الدائن الحاجز يُحمّل المدين أعباء إضافية تلحق الضرر بالدائن بالحجز على غير المال المخصّص للوفاء بحقه، وبالتالي فإنّ الدائن الحاجز حينها يستعمل حقّه استعمالاً غير مشروعاً(2)، إلّا في حال كان هذا المال غير كافٍ للوفاء بحقّ الدائن، فيحقّ للدائن أن يتجاوز المال المخصّص للوفاء بحقه وأن يحجز على ما يشاء من أموال المدين ليجبر المدين على الوفاء بحقه ولا يعدّ في الصورة الأخيرة متعسفاً باستعمال حقّه.

وأخيراً فإنّ السؤال الذي يثور في هذا الصدد، هل يشترط التناسب بين مقدار الدين المراد الحجز من أجله، وقيمة الطائفة المحجوز عليها؟

إنّ المشرع الأردني اشترط التناسب بين قيمة الدين المراد الحجز من أجله وقيمة المال المحجوز عليه، بمعنى أنّه لا يجوز الحجز على أموال المدين إلّا بما يفي مقدار الدين والرسوم والنفقات(3). وإنّ هذا التوازن مفترض قيامه بموجب نص المادة (3/141) من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني عندما نصّت بأنه "عندما يراد إيقاع حجز على مال يجب أن يكون مقدار الدين معلوماً ومستحقّ الأداء وغير مقيد بشرط وإذا كان مقدار الدين غير معلوم تعين المحكمة مقداره بقرارها على وجه التخمين. ولا يجوز أن يحجز من أموال المدين إلّا بما يفي بمقدار الدين والرسوم والنفقات ما لم يكن المحجوز غير قابل للتجزئة".

وباستقراء عجز المادة السابقة يلاحظ أنّ المشرع أورد قيداً يتعلق بالمحجوز غير القابل للتجزئة. وترى الباحثة أنّ الطائفة - محل الحجز التحفظي- تعد منقولاً ذو طبيعة خاصّة لا يمكن تجزئته، فينتفي إثر ذلك شرط قيام التناسب بين قيمة الطائفة محل الحجز التحفظي ومقدار الدين المراد الحجز من أجله، وعليه فإنّه يجوز الحجز التحفظي عليها ولو تجاوزت قيمة الدين مُستحقّ الأداء.

(1) حشيش، أحمد(1991)، اعتبار الحجز كأن لم يكن، مجلّة روح القوانين، جامعة طنطا، ص48-49.
(2) تنصّ المادة (2/66) من القانون المدني الأردني على أنّه "يكون استعمال الحقّ غير مشروع: أ- إذا توفّر قصد التعديّ ب- إذا كانت المصلحة المرجوة من الفعل غير مشروعة ج- إذا كانت المنفعة منه لا تتناسب مع ما يصيب الغير من ضرر د- إذا تجاوز ما جرى عليه العرف والعادة"
(3) الحوامدة، أسامة سليمان علي، (2014)، الحجز التحفظي في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني(دراسة مقارنة)، مرجع سابق، ص 80.

الفصل الثاني

التنظيم القانوني للحجز التحفظي على الطائرات

إنّ الحديث عن التنظيم القانوني للحجز التحفظي على الطائرات يتطلب بيان عدة أمور، تبدأ بتحديد أطراف الحجز التحفظي، فعلى سبيل المثال نجد أنّ طالب الحجز التحفظي في قانون أصول المحاكمات المدنية تمّ تحديده بالدائن، في حين أنّ اتفاقية روما بخصوص توحيد القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على الطائرات لسنة 1933 حدّدت طالب الحجز بالدائن، والمالك، وصاحب الحق العيني. من هنا تبدو أهمية بيان طالب الحجز والمحجوز عليه في إطار الحجز التحفظي على الطائرات.

وحيث أنّ مبدأ الضمان العام يقضي بجواز الحجز على جميع الطائرات مهما كان نوعها، وللدائن كامل الحرية في اختيار الطائرة محل الحجز التحفظي إلا أنّ قانون الطيران المدني خرج باستثناءات على الأصل العام واستبعد فئاتاً معينة من الطائرات من جواز إيقاع الحجز التحفظي، بالوقت الذي لم ينظم به أحكاماً للطائرات الجائز حجزها قانوناً.

وللتوفيق بين مصلحة طالب الحجز التحفظي في ضمان حقه وحقّ المحجوز عليه في استمرار نشاطه التجاري بموجب وسائل تحمي الطرفين وتحدّ من الآثار السلبية التي تؤثر على حسن سير وانتظام مرفق النقل الجوي، كان لا بد من دراسة شروط إيقاع الحجز التحفظي على الطائرات وإجراءاته بدءاً من تحديد المحكمة المختصة بذلك وصولاً إلى كيفية تقديم طلب الحجز التحفظي والمرفقات الواجب توافرها لتقديم الطلب، والحالات التي ينتهي بها الحجز التحفظي على الطائرات. ولما كان المشرع الأردني لم يحدد هذه الأمور، فإنّ ذلك يتطلب منا الرجوع إلى اتفاقية روما بخصوص توحيد القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على الطائرات لسنة 1933 والقواعد العامة الواردة في قانون أصول المحاكمات المدنية المتعلقة بالحجز التحفظي للوصول إلى مدى ملاءمة تطبيق تلك الإجراءات لتوقيع الحجز التحفظي على الطائرات.

واستناداً لما تقدّم، فإنّه سيتم دراسة التنظيم القانوني للحجز التحفظي على الطائرات من خلال تقسيم هذا الفصل إلى ثلاثة مباحث:

المبحث الأول: أطراف الحجز التحفظي على الطائرات.

المبحث الثاني: محل الحجز التحفظي على الطائرات.

المبحث الثالث: شروط وإجراءات وإنهاء الحجز التحفظي على الطائرات.

المبحث الأول

أطراف الحجز التحفظي على الطائرات

إنّ الحقّ بالحجز التحفظي على الطائرة يتطلّب وجود من يتقدّم بطلب الحجز التحفظي على الطائرة إلى قاضي الأمور المستعجلة أو إلى المحكمة المختصة إذا قُدِّمَ إليها تَباعاً؛ بهدف مباغثة الطرف المدين وضمان عدم تصرّفه بالطائرة لحين صدور حكم قضائي يؤكّد حق طالب الحجز، ويضاف إليهم وجود من يتولّى تنفيذ الحكم القضائي في إيقاع الحجز التحفظي على الطائرة أو رفعه.

من هنا فإنّنا سنقسّم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب للحديث عن أطراف الحجز التحفظي نتناول في (المطلب الأوّل) الحديث عن طالب الحجز التحفظي على الطائرة، وفي (المطلب الثاني) الحديث عن المحجوز عليه تحفظياً، أمّا في (المطلب الثالث) فإنّنا نتناول الحديث عن هيئة تنظيم الطيران المدني .

المطلب الأول

طالب الحجز التحفظي على الطائرة

لا يوجد ثمة نص في قانون الطيران المدني يعرف طالب الحجز التحفظي، فيُصار إلى ما عرّفه الفقه والقواعد العامة في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني. وقد عرّف البعض طالب الحجز على أنه "من يوقع الحجز لصالحه وهو في الغالب أول شخص يظهر في خصومة الحجز ويعد الطرف الإيجابي في الحجز التحفظي"⁽¹⁾. وعرّفه البعض على أنه "من يلتمس الإجراء التحفظي لصالحه على أموال المدين وهو أول من يظهر في إجراءات الحجز"⁽²⁾. ويلاحظ على التعريفين السابقين، أنّهما لم يحدّدا ماهية طالب الحجز، فقد يكون لهذين التعريفين مالكاً أو أي شخص له مصلحة خاصة في إيقاع الحجز التحفظي أو قد يكون دائناً، وهذا لا يتفق وطبيعة الحجز التحفظي وفقاً لقانون أصول المحاكمات المدنية الأردني. وقد عرّف جانباً آخر من الفقه طالب الحجز التحفظي بأنّه "الدائن الذي يقدم طلبه للمحكمة بغية إيقاع الحجز التحفظي على أموال مدينه، وحينما يرفع طلبه أمام المحكمة يأخذ وصف المدعي والمدين يكون المدعى عليه"⁽³⁾.

(1) عطية، عزمي عبد الفتاح (1984)، قواعد التنفيذ الجبري في قانون المرافعات، مرجع سابق، ص 138.
(2) العموش، إبراهيم سمير محمد (2002)، النظام القانوني للحجز التحفظي في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني - دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص 68.
(3) السويد، إبراهيم بن صالح (2006)، الحجز التحفظي على أموال المدين التي تحت يده، مجلة العدل، العدد 27، ص 189.

وفي تقديرنا أنّ هذا التعريف يتفق مع ما ورد في المادة (1/141) من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني، حيث تُنصّ على أنه "للدائن طلب توقيع الحجز الاحتياطي سواء قبل إقامة الدعوى أو عند تقديمها أو أثناء نظرها إلى قاضي الأمور المستعجلة أو المحكمة بالاستناد إلى حكم أجنبي أو قرار تحكيم وذلك على أموال المدين المنقولة وغير المنقولة وأمواله الموجودة بحيازة الشخص الثالث لنتيجة الدعوى".

يتّضح من المادة السابقة أنّ المشرّع الأردني حدّد طالب الحجز التحفظي بالدائن، فلا يُتصور أن يقع الحجز التحفظي من غير الدائن ذلك أنّ الالتزام سبب الحجز التحفظي يقوم على عنصرين: عنصر المديونية ويعني تعلق حق للدائن في ذمّة المدين وعنصر المسؤولية ويتمثل بإمكانية إجبار المدين على الوفاء كرهاً إن لم يتم بتنفيذ الالتزام طوعاً⁽¹⁾، وهذا الأمر دفع طالب الحجز الدائن إلى طلب إيقاع الحجز التحفظي خشيةً من تصرف المدين بالمال محلّ الحجز، وعليه فلا يُتصور بحسب نص المادة السابقة أن يقع الحجز التحفظي من مالك المال على ماله. ويستوي في ذلك أن يكون طالب الحجز التحفظي شخصاً طبيعياً أو شخصاً معنوياً⁽²⁾.

وتجدر الإشارة بأنّ اتفاقية روما الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على الطائرات لسنة 1933 خرجت في مادّتها الثانية عن حصر طالب الحجز بالدائن، فنصّت على أنّ "الحجز التحفظي يعني كل تصرف أياً كانت تسميته يتم بمقتضاه وقف طائرة، رعاية لمصلحة خاصة عن طريق أعوان القضاء أو رجال الإدارة العامة إما لصالح دائن أو مالك أو صاحب حق يتقل الطائرة دون أن يكون في مقدور الحاجز أن يستند إلى حكم واجب النفاذ يكون قد تحصّل عليه مقدماً عن الطريق العادي أو إلى سند تنفيذي مساوٍ له".

يتّضح لنا من خلال هذا النصّ، بأنّ الاتفاقية حدّدت مفهوم طالب الحجز بالدائن بصفته وليس بشخصه والمالك وصاحب الحق العيني. ومن جانبنا نلاحظ بأنّ المالك لا يمكن أن يُتصور أن يكون طالباً للحجز لأن ذلك لا يتفق وطبيعة الحجز التحفظي، فالأصل أنّ الدائن يقوم بطلب الحجز التحفظي على أموال مدينه وليس على أمواله المملوكة له.

كما ويؤخذ على تحديد الاتفاقية لطالب الحجز التحفظي، أنّها أوردت صاحب الحق العيني إلى جانب المالك والدائن. ونرى بأنّ مصطلح صاحب الحق العيني جاء مطلقاً، فيشمل المالك أو من يملك حق التصرف أو الانتفاع، أمّا إذا كان يُقصد بصاحب الحق العيني أنّه صاحب الحق العيني التبعية (الرهن التأميني، الرهن الحيازي، حقوق الامتياز)، فإننا نرى إن كان من الجائز

(1) الفار، عبدالقادر (2011)، أحكام الالتزام - آثار الحق في القانون المدني، مرجع سابق، ص 22-23.
 (2) أبو الوفا، أحمد (1986)، إجراءات التنفيذ في المواد المدنية والتجارية بمقتضى قانون أصول المحاكمات اللبنانية، مرجع سابق، ص 161.

قانوناً أن يكون طالب الحجز التحفظي دائماً عادياً أو صاحب حقّ عيني تبعية⁽¹⁾ إلا أنّ الغاية من الحجز التحفظي لا تتحقق في الدين الممتاز إذا كان الدائن صاحب حقّ عيني تبعية؛ لأن معيار الخشية من تصرف المدين بأمواله يصعب تصوّره في هذه الحالة بعكس الدائن العادي، فصاحب الرهن التأميني يستطيع تتبّع العين المرهونة بأيّ يد كانت⁽²⁾، وصاحب الرهن الحيازي له أن يحبس المرهون حيازياً إلى أن يستوفى كامل دينه وما يتصل به من ملحقات⁽³⁾. وعليه فالغاية من الحجز التحفظي تتحقق عندما يكون الدائن دائماً عادياً فقط.

خلاصة القول بأنّ طالب الحجز التحفظي لا بدّ وأن يكون دائماً حتى يستطيع تقديم طلب لإيقاع الحجز التحفظي على طائرة مدينه، وبالرجوع إلى اتفاقية روما لسنة 1933 نجد أنها أوردت استثناءً بجواز طلب المالك إيقاع الحجز التحفظي، فنصت في المادة (2/3) على أنّه: "لا تسري أحكام هذه المادة على الحجز التحفظي الذي يوقعه المالك الذي فقد حيازة طائرة بفعل غير مشروع"، وكذلك فإن قانون الطيران المدني الأردني نص في المادة (54/ب/2) على أنه: "مع مراعاة أحكام الاتفاقيات الدولية المنضمة إليها المملكة والمتعلقة بالحجز على الطائرات، تطبق الأحكام التالية: لا يجوز الحجز التحفظي على الطائرات التالية إذا كان هذا الحجز يؤدي إلى منعها من التحرك²- الطائرات على وشك الإقلاع التي تقوم بنقل أشخاص أو أموال في رحلة خاصة مقابل أجور أو مكافأة، إلا إذا كان الحجز التحفظي بشأن دين يتعلق بالرحلة التي تُوشك الطائرة القيام بها، أو إذا كان الحجز التحفظي يوقعه المالك الذي فقد طائرته بفعل غير مشروع".

واستناداً لما سبق، فإنّ السؤال الذي يطرح نفسه هل يمتدّ وصف طالب الحجز ليشمل المالك إلى جانب الدائن؟

بقراءة النصوص القانونية السابقة، نجد أنّهما أجازا لمالك الطائرة طلب إيقاع الحجز التحفظي على طائرته المملوكة له إذا فقدتها بفعل غير مشروع ليستردها ممن سلبها منه، والحقيقة أنّ هذا الأمر يُعدّ استثناءً على الأصل العام وصورة من صور الحجز التحفظي الاستحقاقية، والتي لم يعالجها المشرّع الأردني في قانون أصول المحاكمات المدنيّة، والذي يعرفه الفقه بأنّه "حجز

(1) القضاة، مفلح عواد (1987)، أصول التنفيذ وفقاً لقانون الإجراء الأردني "دراسة مقارنة"، الطبعة الأولى، عمان، ص 91.

(2) تنص المادة (1/1348) من القانون المدني الأردني على أنّه: "تؤدى ديون الدائنين المرتهنين رهناً تأمينياً من ثمن العقار المرهون أو من المال الذي حل محله طبقاً لمرتبة كل منهم ولو كانوا قد أجروا القيد في يوم واحد وذلك بعد حسم ما أنفق في هذا الشأن في الدوائر المختصة". كما تنص المادة (1352) من القانون ذاته على أنّه: "للدائن المرتهن رهناً تأمينياً حقّ تتبّع العقار المرهون في يد أيّ حائز له لاستيفاء دينه عند حلول أجل الوفاء به طبقاً لمرتبة".

(3) تنص المادة (1395) من القانون المدني على أنّه: "للمرتهن أن يحبس المرهون حيازياً إلى أن يطلب وضع المرهون تحت يد عدل". وتنص المادة (1400) من القانون ذاته على أنّه: "للمرتهن حبس المال المرهون تحت يده حتى يستوفي دينه كاملاً فإذا زالت يده عنه دون إرادته كان له حق استرداده".

المال المملوك للحاجز والتحفظ عليه ليحول بين حائزه والتصرف فيه تصرفاً يضر بمنع استرداد صاحبه له"⁽¹⁾.

ويبدو الاختلاف بينه وبين الحجز التحفظي، بأن الحجز التحفظي الاستحقاقى لن يتحوّل إلى حجز تنفيذي إذا ثبت استحقاق المالك لطائرتة وإنما يتحول إلى نوع من التنفيذ المباشر من خلال دعوى استرداد المنقول التي تحكمها قواعد القانون المدني الأردني⁽²⁾. ولقد عرّف البعض دعوى استرداد الحيازة على أنّها: "دعوى يرفعها الحائز الذي نُزعت حيازته طالباً إعادة تلك الحيازة له"⁽³⁾.

وقد قضت محكمة التمييز بهذا الخصوص بأنّه: "يجب على المالك للمال المنقول الذي يطالب باسترداده من الشخص الحائز أن يثبت بالبينة أن هذا المنقول قد فقد منه أو سرق منه أو غصب منه"⁽⁴⁾، وينبني على ما سبق أن هذه الصورة من صور الحجز التحفظي الاستحقاقى ما هي إلا استثناء والاستثناء لا يقاس عليه.

والسؤال الذي يثور في هذا الصدد، ما هي الشروط الواجب توافرها لدى طالب الحجز التحفظي؟

بالرجوع للقواعد العامة فإنّ طالب الحجز التحفظي يجب أن يتوافر لديه شرط المصلحة، سنداً لأحكام المادة (3) من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني والتي نصّت على أنه: "1- لا يُقبل أيّ طلب أو دفع لا يكون لصاحبه فيه مصلحة قائمة يقرها القانون. 2- تكفي المصلحة المحتملة إذا كان الغرض من الطلب الاحتياط لدفع ضرر محقق أو الاستيثاق لحق يخشى زوال دليله عند النزاع فيه".

يتّضح مما سبق، أنّ المشرّع الأردني تبنّى الاتجاه الذي يعتبر أنّ المصلحة هي الشرط الوحيد لقبول الدعوى وبالتالي الطلب⁽⁵⁾، أما عن توافر شرط الأهلية فهو لا يُعدّ شرط لقبول الدعوى وإنّما شرط لصحة الإجراءات، فدعوى عديم الأهلية أو ناقصها تكون مقبولة إذا تحققت مصلحته الشخصية المباشرة، ولا يترتب على عدم توافر الأهلية أو نقصها سوى عدم إمكانيته

(1) السويد، إبراهيم بن صالح (2006)، الحجز التحفظي على أموال المدين التي تحت يده ، مرجع سابق، ص 200.

(2) للمزيد حول ذلك: راجع نص المادة (1189) وما بعدها من القانون المدني الأردني.

(3) انظر منشورات قسطاس www.qistas.com ، تاريخ مشاهدة الموقع : 2017/1/22 .

(4) انظر قرار محكمة تمييز حقوق رقم (2003/2558)، (هيئة خماسية)، تاريخ 2003/11/3، منشورات قسطاس.

(5) "ذهب رأي إلى أنّه يشترط لقبول الدعوى توافر الصفة والمصلحة والأهلية، وذهب رأي آخر إلى أنّه يشترط لقبولها الصفة والمصلحة دون الأهلية، ولكن الرأي السائد هو أنّ المصلحة هي الشرط الوحيد لقبول الدعوى". الزعبي، عوض أحمد(2013)، الوجيز في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني ، مرجع سابق، ص 245.

لمباشرة الدعوى بنفسه، ويجب أن يباشرها نيابة عنه وليه أو وصيه، فالأهلية شرط لمباشرة الدعوى لا لقبولها.(1).

وعليه، فإنّ المصلحة هي الشرط الوحيد الذي ينبغي أن يتوافر لدى طالب الحجز. وما يؤيد ذلك هو ما ذهب إليه اجتهاد محكمة التمييز حيث قضت بأنّ: "المصلحة هي مناط الدعوى وشرط لقبولها حيث أنه يجب أن تكون للمدعي مصلحة مباشرة في الدعوى وحق ووضع قانوني وبذات الوقت يشترط لقبول الطعن في الأحكام قيام المصلحة"(2).

لكن السؤال الذي يثور هنا، ما هو المقصود بشرط المصلحة الواجب توافره لدى طالب الحجز؟ بالرجوع إلى المادة (3) من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني، يتّضح بأنّ المصلحة المُبتَغاه تتحقق بثلاثة أوصاف أولاً أن تكون المصلحة شخصيّة ومباشرة (الصفة)، وثانياً أن تكون المصلحة قانونية، وثالثاً أن تكون المصلحة قائمة(3).

أولاً: المصلحة شخصيّة ومباشرة:

درج الفقه على تسمية هذا الوصف بعبارة "الصفة"، فعرفها البعض على أنّها "التطابق بين صاحب الحق الموضوعي وصاحب الدعوى"(4)، بمعنى آخر أن يكون طالب الحجز التحفظي هو نفسه صاحب الحق المراد حمايته أو من ينوب عنه.

وقد قضت محكمة التمييز بهذا الخصوص على أنه: "تقام الدعوى ممّن يملك الحق بإقامتها وممن له مصلحة قائمة يقرّها القانون وفقاً لنص المادة (1/3) من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني"(5).

وهذه الصفة يقتضى وجودها لدى طالب الحجز؛ لأنّه يُعد الأقدر على ترجيح مصلحته في إقامة طلب الحجز التحفظي من عدمه، واختيار أن يقع هذا الحجز على طائفة المدين أو أمواله الأخرى، ويتحقق وجود الصفة بأن يكون طالب الحجز دائناً للمدين أو نائباً عنه، وتثبت هذه

(1) الزعبي، عوض أحمد(2003)، أصول المحاكمات المدنية،(التنظيم القضائي-الاختصاص-الأحكام وطرق الطعن)،-دراسة مقارنة، الجزء الثاني، الطبعة الأولى، عمان: دار وائل للنشر، ص243،242.
(2) قرار محكمة تمييز حقوق رقم (2016/2286)، (هيئة خماسية)، تاريخ 2016/10/20، منشورات قسطاس.
انظر أيضاً:- قرار محكمة تمييز حقوق رقم (2016/1907)، (هيئة خماسية)، تاريخ 2016/10/16، منشورات قسطاس.

- قرار محكمة تمييز حقوق رقم (2016/2513)، (هيئة خماسية)، تاريخ 2016/9/26، منشورات قسطاس.
- قرار محكمة تمييز حقوق رقم (2016/1201)، (هيئة خماسية)، تاريخ 2016/9/1، منشورات قسطاس.
- قرار محكمة تمييز حقوق رقم (2016/2610)، (هيئة خماسية)، تاريخ 2016/8/29، منشورات قسطاس.
(3) الزعبي، عوض أحمد (2013)، الوجيز في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني، مرجع سابق، ص 246.

(4) والي، فتحي (1981)، التنفيذ الجبري لمجموعة المرافعات المدنية والتجارية و قانون الحجز الإداري، مرجع سابق، ص 159.
(5) قرار محكمة تمييز حقوق رقم (2015/4140)، (هيئة خماسية)، تاريخ 2016/1/20.

الصفة للدائن بالصفة الثابتة له بالمستندات التي يحملها⁽¹⁾، أما إذا باشرَ طلب إيقاع الحجز التحفظي على الطائفة النائب الشرعي كألولي أو الوصي وَجِبَ أن يذكر أنّه يعمل لحساب الأصل، فإذا كان وكيلاً وجب إبراز سند التوكيل، كما تكون الصفة لمن يخلف الدائن الأصلي سواء بسبب الوفاة (الخلف العام) كالوارث وتثبت صفته بالقرار المثبت لوفاة الدائن ووراثته له، أو أن يخلفه بسبب انتقال الحق له لسببٍ آخر كالمحال له بالحق (الخلف الخاص)، علماً بأنه إذا كان الحق المحال به قد انتقل إليه بموافقة المدين فيكون المدين على علم بذلك⁽²⁾.

ثانياً: المصلحة قانونية:

ويُستدلّ عليها بعبارة "يقرّها القانون"⁽³⁾، ولقد عرّفها البعض على أنّها "المصلحة التي يقرّها القانون، ويتحقق ذلك إذا استندت إلى حق أو مركز قانوني، فيكون الغرض من الطلب المطالبة بحق أو مركز قانوني أو مطالبة بتعويض عن ضرر أصاب الحق"⁽⁴⁾. ويستوي أن تكون المصلحة مادية أو أدبية، وعليه فلا تُقبل أن تكون المصلحة اقتصادية كالتي يرفعها التاجر على من تسبّب بقتل عميله⁽⁵⁾.

ثالثاً: المصلحة قائمة:

ويُستدلّ عليها من عبارة "مصلحة قائمة"⁽⁶⁾، أي أنّ المصلحة مؤكدة لطالب الحجز غير احتماليةً بالألا تكون مصلحة طالب الحجز مثلاً معلقة على شرط واقف، فالضابط لتحقيق المصلحة القائمة هو وقوع الضرر بالفعل على الحق أو المركز القانوني كأن يمتنع المدين عن الوفاء بدين حلّ أجله⁽⁷⁾.

إلا أنّ المادة (2/3) أوردت قيداً يتعلّق بالمصلحة المحتملة، وتُجدر الإشارة بأنّ المصلحة المحتملة تفيد بأنّ الاعتداء على الحق القانوني لم يقع بعد وإنما هو وشك الوقوع أي أن احتمالية

(1) أبو الوفاء، أحمد (1986)، إجراءات التنفيذ في المواد المدنية والتجارية بمقتضى قانون أصول المحاكمات اللبنانية، مرجع سابق، ص 173. والنمر، أمينة (1970)، القواعد العامة في التنفيذ والتنفيذ بطريق الحجز، مرجع سابق، ص 36-37. والقضاة، مفلح عواد (1987)، أصول التنفيذ وفقاً لقانون الإجراء الأردني "دراسة مقارنة"، مرجع سابق، ص 91.

(2) علماً بأنه: "إذا أُجري طلب الحجز ثم توفي الدائن وتنازل عن حقه للغير جاز للخلف أن يحل محله فيما اتخذه من إجراءات شريطة إعلام المدين بتغيير الصفة وبالسند الذي يمنحه الأحقية في متابعة الإجراءات حتى لا يفاجأ المدين بزوال صفة من كان يباشر الإجراءات؛ النمر، أمينة (1970)، القواعد العامة في التنفيذ والتنفيذ بطريق الحجز، مرجع سابق، ص 36، وانظر أيضاً: أبو الوفاء، أحمد (1986)، إجراءات التنفيذ في المواد المدنية والتجارية بمقتضى قانون أصول المحاكمات اللبنانية، مرجع سابق، ص 146.

(3) انظر نص المادة (1/3) من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني.
(4) صاوي، أحمد (2005)، الوسيط في شرح قانون المرافعات المدنية والتجارية، القاهرة، ص 209.
(5) الزعبي، عوض أحمد (2013)، الوجيز في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني، مرجع سابق، ص 247.

(6) انظر نص المادة (1/3) من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني.
(7) الزعبي، عوض أحمد (2013)، الوجيز في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني، مرجع سابق، ص 251. و صاوي، أحمد (2005)، الوسيط في شرح قانون المرافعات المدنية والتجارية، مرجع سابق، ص 221.

وقوعه قائمة، لكنّ هذا الاستثناء لا يرد على المصلحة وإنما يرد على وقوع الضرر أي وصف المصلحة، فلا دعوى بلا مصلحة، وعليه فلا طلب بلا مصلحة(1).

أما فيما يتعلّق بالأهلية المطلوبة لدى طالب الحجز، فلا شك بأننا هنا نتحدث عن أهلية الأداء(2)، على اعتبار أنّ طلب الحجز التحفظي على الطائرة يُعدّ تصرفاً نافعاً نفعاً محضاً لطالب الحجز، وبالتالي يستطيع القاصر ومن في حكمه أن يطلب الحجز التحفظي طالما له الحقّ بإدارة أمواله كالقاصر المأذون له بالإدارة ويستطيع الممثل لناقص الأهلية (الوصي/القيّم) طلب الحجز التحفظي على الطائرة، وكذلك فإنّه يحقّ لكامل الأهلية أن يوكل غيره في القيام لطلب الحجز التحفظي على اعتبار أنّ طلب الحجز التحفظي من أعمال الإدارة وليس من أعمال التصرف(3). وإنّ بعض الفقه يرى بهذا الخصوص " أنّه يلزم توافر أهلية التصرف وليس الأداء لدى طالب الحجز على اعتبار أنّ المشرع الأردني اشترط تقديم كفالة أو تأمين نقدي على طالب الحجز مما قد يلحق الضرر به " (4)؛ إلا أن الباحثة تخالف ما ذهب إليه هذا الرأي، فالعبرة بالهدف من الحجز التحفظي على الطائرة هو ضمان خشية تصرف المدين بأمواله وبالتالي إغناء الذمة المالية لطالب الحجز.

خلاصة القول، أنّه يلزم فقط لطالب الحجز أن يكون لديه مصلحة في الإجراء المطلوب منه فقط، والسبب وراء ذلك يرجع إلى طبيعة القضاء المستعجل وما تقتضيه من سرعة في الإجراءات لدرء الخطر الطارئ، ممّا يتعارض مع اشتراط أهلية التصرف والتي يلزم لها شروطاً معينة قد تستغرق وقتاً طويلاً لاستيفائها، لا سيما وأنّ قرار الحجز التحفظي على الطائرة لن يمسّ أصل الحق أو يؤثر في الموضوع، وعليه فلا يلزم أن يتوافر لدى طالب الحجز أهلية التصرف المطلوبة لغايات التقاضي العادي(5).

(1) الزعبي، عوض أحمد (2013)، الوجيز في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني، مرجع سابق، ص 251. و صاوي، أحمد (2005)، الوسيط في شرح قانون المرافعات المدنية والتجارية، مرجع سابق، ص 221.

(2) أهلية الأداء "هي صلاحية الشخص بصدور العمل القانوني عنه، أي إنشاء التصرفات القانونية على وجه يعتد به شرعاً"، ومناطقها الإدراك والتمييز وتندرج مع تدرج التمييز فتدور معه وجوداً وعمداً، وتجدر الإشارة بأنّها تختلف عن أهلية الوجوب والتي تعد "صلاحية الشخص لثبوت الحق له وعليه"، ومناطق الأخيرة هو وجود الإنسان.

السرحان، عدنان إبراهيم وخاطر، نوري أحمد (2009)، شرح القانون المدني- مصادر الحقوق الشخصية- الالتزامات "دراسة مقارنة"، الطبعة الأولى، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص 18-19.

(3) أبو الوفاء، أحمد (1986)، إجراءات التنفيذ في المواد المدنية والتجارية بمقتضى قانون أصول المحاكمات اللبنانية، مرجع سابق، ص 161-162. و القضاة، مفلح عواد (1987)، أصول التنفيذ وفقاً لقانون الإجراء الأردني "دراسة مقارنة"، مرجع سابق، ص 61 – 62.

(4) الحوامدة، أسامة سليمان علي (2014)، الحجز التحفظي في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني (دراسة مقارنة)، مرجع سابق، ص 60.

(5) محمود، سيد أحمد (2007)، القضية المستعجلة وفقاً لقانون المرافعات، مرجع سابق، ص 18-19.

وتجدر الإشارة أخيراً بأنّ تحقق القضاء المستعجل من شرط المصلحة يكون بظاهر الأوراق والمستندات وليس بحقيقة الواقع، ولعلّ الحكمة من اشتراط هذا الأمر هو التأكد من جدية طلب الحاجز لإجراء حجز التحفظي على الطائرة.

المطلب الثاني

المحجوز عليه

لا يُتصوّر وجود دعوى لطلب إجراء حجز تحفظي إلا بوجود شخص يُحجَز عليه ويتصف هذا الشخص بالمدىونية لطالب الحجز⁽¹⁾، ويُستدلّ على أنّ الشخص يجب أن يكون مديناً بعبارة "المدين" الواردة في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني⁽²⁾. ولقد عرّف البعض المحجوز عليه على أنّه "الطرف السلبي في الحجز التحفظي والذي تُتخذ إجراءات الحجز في مواجهته وعلى الأموال المملوكة له"⁽³⁾.

لكن السؤال الذي يطرح نفسه، هل يُشترط لطلب إيقاع الحجز التحفظي أن تكون الطائرة مملوكة للمدين؟

سكّت قانون الطيران المدني الأردني عن هذا الأمر، ولم ينظمه ضمن أحكامه. وعليه فإنّ الأصل أن يكون المحجوز عليه (المدين) هو مالك الطائرة وينبغي على ذلك أنّه يجوز إيقاع الحجز التحفظي على الطائرة المملوكة للمدين ولو كانت بحيازة شخص آخر إذ قد تكون بيد المشغل وملكيّتها تعود للمالك فالعبرة هنا بالملكية لا بالحيازة، إلا أنّه و برجعنا إلى نصّ المادة (37/ب) من ذات القانون نجد أنّها تنص على أنه: "تسجل في السجل الوطني الطائرات المملوكة لأشخاص يتمتعون بالجنسية الأردنية، أو مستأجرة من هؤلاء الأشخاص بقصد الشراء أو مستأجرة لمدة لا تقل عن سنة أو مملوكة من غير الأردنيين المقيمين في المملكة إقامة قانونية" وبقراءة المادّة أعلاه، يتبين لنا بأنّ الطائرة تُسجّل في السجل الوطني ولو كانت مستأجرة، وخلال فترة استئجارها فإنّ من يتولّى إدارتها الملاحية والتجارية هو المستأجر وليس المالك، وقد ينشأ خلال تلك الفترة ديناً يتعلّق بالطائرة المستأجرة أو بالرحلة الجوية ولا بدّ بأنّ المستأجر هو وحده المسؤول عن هذا الدين وليس المالك، لا سيما إذا ظهر المُستأجر بمظهر المالك للدائن.

(1) السويد، إبراهيم بن صالح (2006)، الحجز التحفظي على أموال المدين التي تحت يده، مرجع سابق، ص 189. والنمر، أمينة (1970)، القواعد العامة في التنفيذ والتنفيذ بطريق الحجز، الطبعة الأولى، الإسكندرية: منشأة المعارف، ص 34.

(2) راجع نص المادة (141) من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني.
(3) العموش، إبراهيم سمير محمد (2002)، النظام القانوني للحجز التحفظي في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني - دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص 74.

وعليه فإننا نرى أنه من غير المنطق أن يتوقف حجز التحفظي عند الحدود الضيقة بأن يكون المحجوز عليه هو المدين مالك للطائرة فقط.

وبناءً على ما سبق، نجد أنه كان حرياً على المشرع الأردني أن ينظم هذا الأمر صراحة ضمن أحكام حجز التحفظي على الطائرات في قانون الطيران المدني. أما فيما يتعلق بالصفة، فإن إجراءات حجز التحفظي يجب أن تُباشَر ضد شخص ذا صفة وأن تستمر هذه الصفة لمن كان مسؤولاً عن ذلك سواء أكان المدين شخصياً أو خلفه العام أو خلفه الخاص، أو كان مديناً متضامناً⁽¹⁾، وتُحيل على ما سبق فيما ذكرناه بهذا الخصوص منعاً للتكرار.

أما بخصوص أهلية المحجوز عليه، فتجب الإشارة أنه تلزم الأهلية التي سبق وأشرنا إلى وجوب توافرها لدى طالب الحجز، ذلك أنّ الحجز التحفظي على الطائرة لا يؤدي إلى خروج الطائرة من ملكية المحجوز عليه، لذلك فإنه يُكتفى بأهلية الإدارة⁽²⁾.

المطلب الثالث

هيئة تنظيم الطيران المدني

تُصنّ المادة (6) من قانون الطيران المدني الأردني على أنه: "أ- تنشأ في المملكة هيئة تسمى (هيئة تنظيم الطيران المدني) ترتبط بالوزير وتتمتع بالشخصية الاعتبارية وبالاستقلال المالي والإداري، ويحق لها بهذه الصفة تملك الأموال المنقولة وغير المنقولة اللازمة لتحقيق أهدافها، والتصرف بها، والتعاقد مع الغير والقيام بجميع التصرفات القانونية بما في ذلك حق التقاضي، ولها أن تنيب عنها في الإجراءات القضائية المحامي العام المدني أو أي محام آخر إذا كانت القضية خارج المملكة وللحالات الضرورية. ب- يكون مقر الهيئة في عمان، ولها أن تنشئ فروعاً أو مكاتب داخل المملكة أو في خارجها".

كما تُصنّ المادة (7) من ذات القانون على أنه: "تتولى الهيئة المهام التالية: ق- اتخاذ جميع الإجراءات اللازمة لتنفيذ أحكام هذا القانون والأنظمة وإصدار التعليمات اللازمة لأداء الوظائف التنظيمية للهيئة في شؤون الطيران المدني، بما في ذلك تفتيش الأبنية والمنشآت والطائرات، والتصريح للطائرات بالطيران أو منعها من ذلك وحجز أي وثائق متعلقة بها".

(1) محمود، سيد أحمد (2006)، أصول التنفيذ الجبري وفقاً لقانون المرافعات المدنية والتجارية، القاهرة: دار الكتب القانونية، ص 557.

(2) أبو الوفا، أحمد (1986)، إجراءات التنفيذ في المواد المدنية والتجارية بمقتضى قانون أصول المحاكمات اللبنانية، مرجع سابق، ص 168.

يُستفاد مما سبق، أنّ هيئة تنظيم الطيران المدني والمشكلة بموجب قانون الطيران المدني الأردني⁽¹⁾، هي التي تتولّى اتخاذ جميع الأمور المتعلقة بالطائرة فهي المنظم الأول والأخير لأمر الطائرة القانونية منذ لحظة ولادتها إلى لحظة وفاتها. وعليه يتمثل دورها في الحجز التحفظي على الطائرات بتنفيذ أحكام المحاكم بمجرد إشعارها بوقوع الحجز التحفظي على طائرة معينة، وبهذا فهي تُعدّ من الغير وطرفاً ومن أطراف الحجز التحفظي عندما تتولى تنفيذ قرار الحجز التحفظي، فهي مُلزّمة بالاشتراك بإجراءات التنفيذ⁽²⁾.

لكنّ السؤال الذي يُثار هنا هو عن دور هيئة تنظيم الطيران المدني في تنفيذها لقرار الحجز التحفظي الصادر من المحكمة المختصة، بمعنى آخر هل تُمنع الطائرة من السفر والتحرك بمجرد إشعار الهيئة بوقوع الحجز التحفظي، أم أنّها تُكمل الرحلات الجوية؟

بالرجوع إلى كلّ من اتفاقية روما بخصوص توحيد القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على الطائرات لسنة 1933، وبالرجوع إلى قانون الطيران المدني وتعليمات هيئة تنظيم الطيران المدني، تبين لنا أنّه لا يُوجد ما يُشير إلى منع الطائرات من التحرك في حالة وقوع الحجز التحفظي عليها.

إلا أنّه ولدى مراجعة الباحثة لهيئة تنظيم الطيران المدني⁽³⁾، تبين بأنّ الأمر يُعدّ سلطة تقديرية للهيئة في إجازة السماح للطائرات بالسفر والتحرك من عدمه؛ وذلك على ضوء أهمية الرحلات الجوية التي تقوم بها الطائرات، بمعنى أنّه إذا كانت الرحلة الجوية على جانب من الأهمية فإنه يُسمح لها بالإقلاع بالرغم من وقوع الحجز التحفظي عليها، وبخلاف ذلك فإنه لا يُسمح لها بالتحرك.

وما يعرّز ذلك، هو نص المادة (54/ب) من قانون الطيران المدني الأردني، فنصّت على أنّه: "لا يجوز الحجز التحفظي على الطائرات التالية إذا كان هذا الحجز يؤدي إلى منعها من التحرك"، بمعنى أنّ منع الطائرات المحجوزة عليها تحفظياً من التحرك من عدمه يكون سلطة جوازية لهيئة تنظيم الطيران المدني.

واستناداً لما سبق، وفي ظلّ الغياب التشريعي وغموض التطبيق العملي فإنّ هذا الأمر يقودنا وبالتأكيد إلى الرجوع إلى القواعد العامة في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني في

(1) تعتبر هيئة تنظيم الطيران المدني الخلف القانوني لسلطة الطيران المدني المنشأة بموجب القانون رقم (26) لسنة 1982 وما طرأ عليه من تعديل وقانون الطيران رقم (50) لسنة 1985، حيث تنص المادة (68/ب) من قانون الطيران المدني الحالي على أنّه: "تعتبر الهيئة الخلف القانوني والواقعي لسلطة الطيران المدني وتؤول إلى الهيئة جميع الحقوق العائدة إلى السلطة كما تتحمل جميع الالتزامات المترتبة عليها.

(2) البتانوني، خيرى (2012)، النظام الإجرائي للحجز التحفظي والتنفيذي على السفينة" دراسة مقارنة"، الطبعة الثانية، القاهرة: دار النهضة العربية، ص 38.

(3) مقابلة دائرة الشؤون القانونية، هيئة تنظيم الطيران المدني، تاريخ 2017/2/22، الساعة 10 صباحاً.

الحدود التي لا تصطدم بخصوصية الطائرة كمال منقول ذو طبيعة خاصة. وبالعودة إلى نصّ المادة (151) من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني، نجد بأنّ طبيعة الحجز التحفظي على الأموال غير المنقولة تتمثل بوضع إشارة حجز على قيدها في دفاتر التسجيل حيث تُنصّ هذه المادة على أنّه: "1- يتم الحجز على الأموال غير المنقولة بوضع إشارة الحجز على قيدها في دفاتر التسجيل وعلى ذلك يجب تبليغ دائرة تسجيل الأراضي نسخة من قرار الحجز لوضع هذه الإشارة على القيد المذكور وبموجبها يمنع مالك الأموال غير المنقولة المحجوزة عليها من بيعها والتصرف فيها ولا يرفع هذا الحجز إلا بقرار من المحكمة.

2- مع مراعاة أحكام الحجز على المنقول، توضع إشارة الحجز على قيد الأموال المنقولة في دفاتر تسجيلها، إذا كان التصرف فيها خاضعاً للتسجيل ولا يرفع الحجز عن قيدها إلا بقرار من المحكمة".

يتّضح من النصّ السابق، أن الفقرة الأولى تحدثت عن الحجز التحفظي على العقارات أمّا الفقرة الثانية فهي التي تولّت الحديث عن طبيعة الحجز التحفظي على المنقول الخاضع للتسجيل أي المنقول ذو الطبيعة الخاصة⁽¹⁾، ونحن بدورنا نجد أن المادة بفقرتها تبين أن طبيعة الحجز التحفظي على الطائرة تكمن في إيداع قرار الحجز التحفظي بكتاب تسطير إلى السجل المختصّ بها، ويكون تنفيذ الهيئة لحكم المحكمة بوضع إشارة الحجز التحفظي على قيدها في السجل الوطني الخاص بها، حيث تنصّ المادة (54/هـ) من قانون الطيران المدني الأردني على أنه "تسجل في السجل الوطني القرارات القضائية النهائية بتوقيع الحجز التحفظي أو التنفيذي على الطائرات المسجلة في هذا السجل". ومنذ ذلك التاريخ يُمنع المحجوز عليه من إجراء أي تصرف على الطائرة مع بقاء حق المحجوز عليه في استعمال الطائرة على نحو لا يلحق الضرر بها.

ولم تجد الباحثة اجتهادات قضائية تتعلق بطبيعة الحجز التحفظي على الطائرات، لكن بالعودة إلى الاجتهادات القضائية المتعلقة بطبيعة الحجز التحفظي على المركبات كونها تعد منقولات ذات طبيعة خاصة وجدنا أن اجتهادات القضاء اختلفت حول هذا الأمر.

فقد قضت محكمة استئناف حقوق عمان على أنّه "تجد محكمتنا بأن ضبط المركبة هو من مستلزمات الحجز الاحتياطي حيث تعتبر أموال المدين ضامنة لحقوق الدائن ويعتبر الغاية من حجزها هو تأمين وفاء الدين الذي سيحكم به للدائن وأن معنى قرار الحجز الاحتياطي هو ضبطها

(1) العموش، إبراهيم سمير محمد (2002)، النظام القانوني للحجز التحفظي في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني - دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص 185.

وإبقاؤها تحت يد المحكمة أو تحت يد شخص أمين على اعتبار أنها مال منقول ولا يتم حجزها إلا بضبطها أمّا وضع إشارة الحجز على قيدها الغاية منه منع نقل ملكيتها"⁽¹⁾.

نجد أن قرار الحكم السابق يعتبر أنّ ضبط المركبة هو من مستلزمات الحجز التحفظي؛ إلا أن الباحثة ترى بأنّ مثل هذا القرار يعد مجحف ومخالف للقانون، فضبط المركبة ووقفها عن العمل يلحق الضرر بالمحجوز عليه ولا يتفق وطبيعة الحجز التحفظي، فالغاية من الحجز التحفظي هي ضمان المال محل الحجز خشية تصرف المدين به وليس ضبط المال محل الحجز نفسه.

أما فيما يتعلّق بإشارة القرار إلى ضرورة وضع المال المنقول تحت يد شخص أمين، نجد أنّ قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني نص في المادة (144) على أنه "يجوز للمحكمة أو قاضي الأمور المستعجلة أن تضع الأشياء والأموال المنقولة المحجوزة تحت يد شخص أمين للمحافظة عليها أو إدارتها حتى نتيجة المحاكمة"، إلا أنه لم يعالج حالة تعيين المحجوز عليه حارساً على الأموال المحجوزة، وبالرجوع إلى نص المادة (52) من قانون التنفيذ الأردني نجد أنها نصت بأنه: "يعين الرئيس حارساً يختاره للأشياء المحجوزة كلما اقتضت الضرورة ذلك ويجوز له اختيار الحاجز أو المحجوز عليه ليكون حارساً إذا رأى ذلك مناسباً".

بمعنى أن القانون أجاز للمحجوز عليه عند الضرورة استعمال المال المحجوز بأن يكون حارساً عليه، وفي حال الحجز التحفظي على الطائرة فإننا نجد بأنه لا يوجد من هو أقدر من المحجوز عليه لحراسة الطائرة طيلة فترة الحجز التحفظي، ومن ثم فإنّه يجوز للمحجوز عليه استعمالها.

وقد قضت محكمة بداية المفرق بصفتها الاستئنافية بهذا الخصوص على أنه: "وعن أسباب الاستئناف مجتمعة ومفادها تخطئة محكمة صلح المفرق بضبط السيارة موضوع الاستئناف ووقفها عن العمل ففي ذلك تجد محكمتنا أن المادة (144) من قانون أصول المحاكمات المدنية أجازت المحكمة أن تضع الأموال المنقولة للمدين تحت يد شخص أمين للمحافظة عليها وحيث تجد المحكمة أن المشرع قد وضع نص خاص للتعامل في السيارات بحيث لا يستطيع المدين أن يتصرف في ملكه إن كان هناك إشارة حجز على قيد المركبة وأن هذه الإشارة تمنع مالكها من نقل ملكيتها وبالتالي فإن مجرد وضع إشارة الحجز تحقق الغاية من حجزها وهي وضع السيارة كضمان وتأمين وفاء للدين سيحكم به للدائن وبالتالي فإن ضبط السيارة لا يعتبر في مثل هذه

(1) قرار محكمة استئناف حقوق عمان رقم 2016/18034، (هيئة ثلاثية)، تاريخ 2014/5/5، منشورات قسطاس.
وانظر أيضاً: قرار محكمة استئناف حقوق عمان رقم 2014/9693، (هيئة ثلاثية)، تاريخ 2014/3/31، منشورات قسطاس.

الحالة من مستلزمات الحجز الاحتياطي، لهذا وبناءً على ما تقدم يقرر فسخ القرار المستأنف وإلغاء قرار ضبط السيارة المتخذ من قبل قاضي صلح جزاء المفرق بصفته قاضي الأمور المستعجلة في القضية رقم 2016/2142 مع إبقاء إشارة الحجز التحفظي على قيد السيارة موضوع الاستئناف⁽¹⁾.

وفي ردنا على من يدلل بأن ضبط المركبة من مستلزمات الحجز التحفظي خشية تصرف المدين بها خارج إطار القانون وبيعها قطعاً، وبالتالي ضياع حقوق الدائن⁽²⁾، فإننا نرى أن هذا الأمر لا يمكن تصوّره أبداً بالطائرة، إذ أنّ قيمة الطائرة الباهظة لا تقارن بقيمة المركبة إذا بيعت قطعاً، ناهيك عن أنّ بيع الطائرة قطعاً يحقق خسائر لمالكها تزيد عن الخسائر العائدة عن بيع قطع المركبة لمالكها.

خلاصة القول، إنّنا نرى أنّ تنفيذ هيئة تنظيم الطيران المدني لقرار الحجز التحفظي على الطائرة باعتبارها طرفاً من أطراف الحجز يكون بوضع إشارة الحجز التحفظي على سجل قيد الطائرة دون ضبطها ووقفها عن العمل وعن رحلاتها الجوية، وبمجرد قيد إشارة الحجز التحفظي على السجل الوطني للطائرة فإنه يمنع مالكها من نقل ملكيتها. وعليه فإنّه تتحقق الغاية من الحجز التحفظي بضمان عدم تصرف المحجوز عليه بها طيلة فترة الحجز التحفظي، لحين استصدار طالب الحجز قرار قضائي يؤكد حقه إذا تبين أنّه صاحب حق في نهاية المطاف.

وكذلك فإنّ الغاية تتحقق في إعلام الغير بوجود مثل هذا الحجز التحفظي على الطائرة في السجل الوطني، ومن ثم الضغط على المحجوز عليه لتصويب أوضاعه، حيث أنّه يجوز لأي شخص الاطلاع على السجل الوطني للطائرة بموجب نص المادة (37/ط) من قانون الطيران المدني الأردني والتي نصّت على أنه "يجوز لأي شخص الاطلاع على السجل الوطني"، وبالتالي معرفة التصرفات المبرمة على الطائرة.

وإنّنا نرى بأنّ السماح للطائرة بإكمال رحلاتها الجوية بالرغم من وقوع الحجز التحفظي عليها أمر مردّه مصلحتين؛ مصلحة طالب الحجز في الحفاظ على أن تبقى الطائرة عنصراً إيجابياً في ذمة المحجوز عليه وبالتالي استرداد حقه، ومصلحة المحجوز عليه في ألا يؤدي الحجز التحفظي إلى تعطيل حركة الطائرة في ظل عدم الحكم بأصل الحق بعد، خصوصاً وأن تعطيل الطائرة عن التحرك لا ينحصر أثره في المحجوز عليه لوحده، وإنما سيؤدي كذلك إلى تعطيل كامل طاقم الطائرة عن استمرار رحلاتهم، مما سيؤثر على حقوقهم وأجورهم وبالتالي عملهم، كما

(1) قرار محكمة بداية المفرق بصفحتها الاستئنافية رقم 2016/545، تاريخ 2016/5/5، منشورات قسطاس.
(2) قرار محكمة استئناف حقوق عمان رقم 2010/25036، (هيئة ثلاثية)، تاريخ 2010/6/30، منشورات قسطاس.

أنّ هذا الأمر سيؤثر سلباً على نشاط الملاحة الجوية داخلياً ودولياً لمجرّد تخلف مدين عن سداد ديونه لدائن في الوقت المستحق.

وعليه ونظراً لأهمية الطائرة التي سبق وأشرنا إليها وأهمية النقل الجوي في نقل الأشخاص والمبادلات والبضائع بين أنحاء المعمورة، وبالتالي أهمية التجارة كان لابد من التوفيق بين حق طالب الحجز في ضمان حقه إذا استُجمعت الشروط المطلوبة وحق المحجوز عليه في استمرار نشاطه التجاري بموجب وسائل تحمي الطرفين وتحدّ من الآثار السلبية على حسن سير وانتظام الملاحة الجوية ؛ وذلك بتحديد نص قانوني صريح يرسم خطوطاً واضحة بحصر سلطة هيئة تنظيم الطيران المدني بتنفيذ قرار الحجز التحفظي على الطائرة بوضع إشارة الحجز على السجل الوطني للطائرة دون ضبطها وبالتالي إكمال رحلاتها الجوية، بغض النظر عن أهمية الرحلة الجوية من عدمها لضمان عدم تعطيل مرفق الطيران وبالتالي سير نشاط الملاحة الجوية بانتظام، لا سيما وأنا ما زلنا في مرحلة الحجز التحفظي ولم ننتقل إلى الحجز التنفيذي بعد.

وتجب الإشارة إلى أنّه إذا خشي طالب الحجز من ذهاب الطائرة لرحلتها الجوية بالرغم من وقوع الحجز التحفظي عليها، وبالتالي الخشية من عدم عودتها لسبب كارثة قد تلحق بها، فإنّ قيمة التأمين المُستحقّ تُدفع لطالب الحجز وليس للمحجوز عليه⁽¹⁾، وبالتالي فإنّ الطائرة تبقى عنصراً إيجابياً في ذمّة المحجوز عليه للوفاء بحقّ طالب الحجز.

(1)مقابلة دائرة الشؤون القانونية ، هيئة تنظيم الطيران المدني، تاريخ 2017/2/28، الساعة 12 ظهراً.

المبحث الثاني

محلّ الحجز التحفظي

إنّ ما يُقصدُ بمحلّ الحجز التحفظي هو المال الذي يرد عليه الحجز، وهي الطائرة التي يوجه طالب الحجز إجراءاته إليها بسبب دين له في ذمّة المحجوز عليه، والأصل أنّ جميع الطائرات بتقرّعاتها يجوز إجراء الحجز التحفظي عليها؛ إلا أنّ قانون الطيران المدني خرج باستثناءات على الأصل العام، واستبعدَ بموجب نصوصه فئات معيّنة من الطائرات من وعاء الحجز التحفظي. والسؤال الذي يطرح نفسه، هل هناك ميّز لاستبعاد المشرع الأردني لبعض الطائرات من وعاء الحجز التحفظي؟

سنتناول الإجابة على هذا التساؤل من خلال (المطلب الأول) الذي ندرس به النطاق الإيجابي لمحلّ الحجز التحفظي على الطائرات، و(المطلب الثاني) الذي ندرس به النطاق السلبي لمحلّ الحجز التحفظي على الطائرات.

المطلب الأول

النطاق الإيجابي لمحلّ الحجز التحفظي على الطائرات

إذا كانت الطائرة هي محلّ الحجز التحفظي كما سبق الإشارة، فإنّها لا بدّ وأن تكون صالحة للملاحة الجوية حتى يصدق عليها وصف الطائرة، وتصبح محلاً صالحاً للحجز التحفظي وفقاً لقانون الطيران المدني وقبوده.

إلا أنّ السؤال الذي يثور هنا ما هو معيار صلاحية الطائرة للملاحة الجوية، سيما وأنّ قانون الطيران المدني لم ينظم خصائص الطائرات الجائر حجزها تحفظياً وفقاً لأحكامه؟ تكون الطائرة صالحة للملاحة الجوية عندما تستمد بقاءها من ردود فعل الهواء غير ردود فعل الهواء المنعكسة على سطح الأرض. وعليه فإنّه ينظر إلى صلاحية الطائرة للملاحة الجوية من عدمها بغض النظر عن حجمها أو طريقة بنائها وبغض النظر عن كونها تقاد بطيّار أو بدون طيّار⁽¹⁾.

والجدير بالذكر، أنّ اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي لسنة 1944 والتي – وبحق – تعدّ دستوراً للطيران المدني على حدّ تعبير بعض الفقه⁽²⁾، جاءت بشروط يجب توافرها في الطائرة حتى تعد صالحة للملاحة الجوية في مادتها (29)، حيث نصّت على أنه: "يجب أن تحمل كل طائرة تابعة لدولة متعاقدة تعمل في الملاحة الدولية طبقاً لأحكام هذه المعاهدة المستندات

(1) فضلي، هشام (2011)، التطورات الحديثة في الحجز التحفظي على السفينة وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانونين المصري والفرنسي، مجلة الحقوق للبحوث القانونية الاقتصادية، العدد 2، ص 218.
(2) الخولي، أكثم (1971)، دروس في القانون البحري والجوي، القاهرة: مكتبة سيد عبدالله وهبة، ص 347.

الآتية: أ- شهادة تسجيلها. ب- شهادة صلاحيتها للطيران. ج- الإجازات الخاصة بكل أعضاء طاقمها. د- سجل الرحلات الخاص بها. هـ- رخصة جهازها اللاسلكي إذا كان بها مثل هذا الجهاز. و- كشف بأسماء الركاب والمكان الذي سافروا منه والمكان الذي يذهبون إليه إذا كانت تحمل ركاباً. ز- كشف بالمشحونات وإقرار بكل التفاصيل الخاصة بها إذا كانت الطائرة تحمل بضائع"، كما أنها عادت وأكدت بالمادة (31) منها على أنه: "يجب أن يكون لدى كل طائرة تعمل في الملاحة الجوية الدولية شهادة بصلاحيتها للطيران صادرة أو معتمدة من الدولة المسجلة فيها الطائرة".

وكذلك فإنّ قانون الطيران المدني الأردني ضمن ذات الأحكام في نصوصه لا سيما في المادة (37/د) حيث نصت على أنه: "لا تسجل أي طائرة في السجل الوطني إلا إذا حصلت على شهادة صلاحية طيران سارية المفعول"⁽¹⁾.

يتضح مما سبق، أنه بمجرد اكتساب الطائرة لشهادة التسجيل فإن ذلك يعد دليلاً على ملكيتها لملكها كونها تتميز عن غيرها من المنقولات بأنها منقولاً ذو طبيعة خاصة ما يفرض عليها حمل شهادة تسجيلها⁽²⁾، أما عن صلاحيتها للملاحة الجوية فتحدد بشهادة صلاحيتها، فشهادة الصلاحية للطائرة تعد بمثابة شهادة ميلاد لها لا تعطى إلا بعد التأكد من استكمال بنائها واستيفائها لأجهزتها ومعدّاتها⁽³⁾.

ولقد عرّف البعض شهادة الصلاحية على أنّها "مستند تسلّمه الجهة المختصة والذي يشهد أن الطائرة استناداً لآراء الخبراء وعملاً بالأنظمة النافذة بأنه قد تم بناءها طبقاً للأصول الفنية وأنها صالحة للطيران المأمون والمعتاد"⁽⁴⁾.

وتعطى هذه الشهادة من السلطة المختصة في الدولة التي سجّلت فيها الطائرة، والمعروفة بموجب نص المادة (37) من قانون الطيران المدني الأردني بهيئة تنظيم الطيران المدني⁽⁵⁾.

(1) كما تنص المادة (27/أ) على أنه: "لا يجوز لأي طائرة أن تطير في الفضاء الجوي للمملكة إلا إذا كانت تحمل شهادة صلاحية للطيران سارية المفعول وصادرة عن السلطة المختصة في دولة التسجيل أو معتمدة منها، وتستنثى من ذلك الطائرات المسجلة في السجل الوطني التي تطير في الفضاء الجوي للمملكة بقصد التجربة أو في حالات محددة بموجب تعليمات يصدرها الرئيس"، كما تنص المادة (28/2) من ذات القانون على أنه: "لا يجوز التصريح لأي طائرة بالطيران في الفضاء الجوي للمملكة إلا وفقاً للشروط التالية: 2- أن تكون الطائرة صالحة للطيران ويثبت ذلك بشهادة صلاحية للطيران سارية المفعول وصادرة عن الدولة المسجلة فيها الطائرة أو معتمدة منها".

(2) القليوبي، سميحة (1989)، القانون الجوي، مرجع سابق، ص 48.

(3) رضوان، أبو زيد (1970)، القانون الجوي- قانون الطيران التجاري، مرجع سابق، ص 44-45.

(4) موسى، طالب حسن (2013)، القانون الجوي الدولي، مرجع سابق، ص 54.

(5) حداد، إلياس (2004)، القانون الجوي، مرجع سابق، ص 52.

للمزيد حول أسس إصدار شهادة التسجيل وشهادة الصلاحية في الأردن راجع تعليمات هيئة تنظيم الطيران المدني: [www.carc.gov.go/regulations_JCAR_PART-47\(AIRCRAFT_REGISTRATION_AND_MARKING\)](http://www.carc.gov.go/regulations_JCAR_PART-47(AIRCRAFT_REGISTRATION_AND_MARKING)).

وبناءً عليه، فإن كل تصرف أو واقعة قانونية ترد على الطائرة مكتملة البناء وتحمل شهادة صلاحية سارية المفعول لا تكون نافذة تجاه الغير ما لم يتم تسجيلها وقيد تاريخ حدوثها بالسجل الوطني لدى هيئة تنظيم الطيران⁽¹⁾.

وبناءً على ما سبق، فإن السؤال الذي يطرح نفسه هل تطبق ذات القيود من إشهار وتسجيل فيما إذا ورد الحجز التحفظي على طائرة وهي في طور البناء؟

تري الباحثة أن هذا الأمر يمكن تصوره في مرحلة بناء الطائرة، لا سيما وأن الطائرة تحتاج إلى أموال طائلة قد يضطر مالكيها للاقتراض للحصول عليها، فمن المتصور عدم وفاء المدين للدين وحينها فإنه من الجائز للدائن أن يطلب الحجز التحفظي على الطائرة طور البناء، إلا أن الطائرة -ووفقاً لما ذكرنا سابقاً- لا يمكن أن تحصل على شهادة صلاحية إلا باكتمال بناءها وبالتالي لا يصدق عليها وصف الطائرة وهي طور البناء، وقيود الحجز التحفظي على الطائرات ما هي إلا استثناء من القواعد العامة في الحجز على المنقولات، وعليه وما دام لم يرد نص قانوني بشأن الطائرة طور البناء فلا يجوز إخضاعها إلى هذه القيود؛ إلا أن هذا لا يعني عدم إمكانية الدائن طلب الحجز التحفظي عليها وهي في طور البناء، بل إنه يصر إلى القواعد العامة في الحجز على المنقولات والواردة في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني.

وهذا الأمر يقودنا أيضاً للتطرق إلى الحديث عن مدى جواز إجراء الحجز التحفظي على الطائرة إذا ما فقدت شهادة صلاحيتها أو تحولت إلى حطام.

لا يوجد ثمة نص يتحدث عن مدى إمكانية سريان قيود الحجز التحفظي على الطائرة إذا ما فقدت شهادة صلاحيتها، سوى أنها تشطب من السجل الوطني حيث تنص المادة (39) من قانون الطيران المدني الأردني على أنه: "أ- تشطب الطائرة من السجل الوطني إذا فقدت أحد الشروط المحددة في هذا القانون والتعليمات الصادرة عن المجلس، أو إذا هلكت أو فقدت أو سحبت نهائياً من الاستعمال، وتعتبر الطائرة في حكم المفقودة بقرار من المجلس.

ب- على مشغل الطائرة أن يخطر سلطات الطيران فوراً بأي من الحالات المنصوص عليها في الفقرة (أ) من هذه المادة مع إعادة شهادة تسجيل الطائرة".

(1) تنص المادة (38) من قانون الطيران المدني على أنه: "أ- يتضمن السجل الوطني البيانات التالية:

1. رقم وتاريخ القيد.
 2. علامات الجنسية والتسجيل.
 3. البيانات الأساسية عن الطائرة ومحركاتها وشهادة صلاحيتها للطيران.
 4. اسم وموطن ومحل إقامة المالك أو المستأجر وجنسية كل منهما.
 5. بيان عن الوثائق والعقود الدالة على ملكية الطائرة واستثمارها.
 6. جميع الوقائع والتصرفات القانونية التي ترد على الطائرة وتاريخ حدوثها.
 7. أي بيانات أو معلومات أخرى يحددها المجلس.
- ب- يدون في السجل الوطني أي تغيير يطرأ على البيانات الواردة في الفقرة (أ) من هذه المادة.
- ج- يحدد المجلس محتويات شهادة تسجيل الطائرة".

وعليه في حال فقد الطائرة لشهادة الصلاحية فإن هذا يعد إعلان لحالة وفاة الطائرة إلا أنها إذا هلكت الطائرة وتحولت إلى حطام فإن هذا الحطام يبقى مالا له قيمة مادية يمثل عنصراً إيجابياً في ذمة مالكه، لكنّ الباحثة ترى بأن حطام الطائرة يعود منقولاً خاضعاً كغيره من المنقولات للأحكام العامة للحجز التحفظي الواردة في قانون أصول المحاكمات المدنية.

خلاصة القول، أن الطائرة إذا ما فقدت شرطاً من شروط إسباغ وصف الطائرة عليها فإن ذلك لا يعني عدم جواز إجراء حجز التحفظي عليها وإنما تبقى مالا منقولاً يمثل عنصراً إيجابياً في الضمان العام للدائن.

وبهذا الخصوص، لا بد أن نشير بأن الطائرة تتألف من تفرعات عدّة -كما ذكرنا سابقاً- مما يثير التساؤل فيما إذا كان الحجز التحفظي يشمل جميع تفرعاتها أم هيكلها فقط، وبذات الوقت هل يجوز الحجز التحفظي على تفرعات الطائرة إذا ما تناسبت قيمة أي منها مع قيمة الدين المحجوز من أجله دون الحجز على الطائرة؟

إن الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية لم تأت بنصوص تحكم هذه المسألة؛ ولعل السبب في تقديرنا يعود لتباين التعريفات حول الطائرة، ومما لا شكّ فيه أن العنصر الرئيس لمحل الحجز التحفظي هو جسم الطائرة، أي هيكلها إلا أنه لا يتصور وجود طائرة بهيكل فقط⁽¹⁾.

وقد بيّنا فيما سبق أن الطبيعة القانونية لتفرعات الطائرة تتبع الطائرة إذا ما كانت معدّة لها أو متصلة بها. وعليه فإن الحجز التحفظي كأصل عام يمتد ليشمل هذه التفرعات على أساس تبعية الفرع للأصل دون أي حاجة إلى بيان طالب الحجز لتفرعات الطائرة عند طلبه لإيقاع الحجز التحفظي على الطائرة، إذ أننا نرى بأنه يكتفى بتضمين هذا الأمر في تعريف المشرّع للطائرة.

أما فيما يتعلق بإمكانية إيقاع الحجز التحفظي على تفرعات الطائرة دون الطائرة، ترى الباحثة أن هذا الأمر لا يمكن تصوّره لا سيما وأن تفرعات الطائرة معدّة بشكل رئيس لخدمة الطائرة فلا يمكن تصور سير الطائرة بانتظام دون تفرعاتها، حتى أن اتفاقية روما الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على الطائرات لسنة 1933 اقتصر على ذكرها للطائرات دون ذكر جواز الحجز على تفرعاتها، مما اعتُبر لدى البعض عيباً في الصياغة حاول الفقه أن يتلافاه بالقول بأن الاتفاقية تسري على هذه الأشياء تأسيساً على أن ملحقات الشيء تتبعه من الناحية القانونية⁽²⁾.

(1) إبراهيم، مدحت حافظ (1995)، الحقوق العينية والتبعية والحجز على السفن طبقاً لقانون التجارة البحرية والمعاهدات البحرية النافذة في مصر، مجلة هيئة قضايا الدولة، المجلد 3، العدد 155، ص 22.

(2) Shihata, Ibrahim (1966), International AIR and Space Law, Cairo: Dar El Nahda El Arabia, P. 441.

أما إذا لم تكن تفرعات الطائرة متصلة بها، فإنه يجوز الحجز التحفظي عليها على اعتبار أنها منقولات تحمل قيمة مادية.

وتجدر الإشارة في هذا الصدد، إلى أنّ هناك ما يعرف بمحركات الطائرة والتي تمثل قيمة مالية عالية مما جعلها محلاً للضمانات الدولية بموجب اتفاقية جنيف لسنة 1948، وكذلك بموجب اتفاقية كيب تاون والبروتوكول الملحق بها لسنة 2001، ويترتب على هذا الأمر معاملة الاتفاقية الأخيرة والبروتوكول الملحق بها للمحركات معاملة مستقلة بإفرادها مركزاً قانونياً خاصاً بالمحرك وسجل دولي قانوني خاص بالضمانات الدولية التي ترد عليها بموجب الاتفاقية. وما يلاحظ هنا أن هذا الأمر لا يقتصر على محركات الطائرة مكتملة الصنع فقط، وإنما يشمل كذلك المحركات قيد التصنيع لما تمثله من قيمة عالية مما يتيح للدائن بموجب عقد الضمان إذا تخلف المدين عن سداد دينه المستحق على سبيل المثال، أن يقدم طلباً لاستعادة حيازة المحرك محل الضمان في ظل الضمانات التي تمتعت بها المحركات بموجب الاتفاقية والبروتوكول الملحق بها مع إتاحة الخيار للدائن في اللجوء إلى الإجراءات القضائية أو عدم اللجوء، وذلك لتشجيع الائتمان⁽¹⁾.

وما يلاحظ هو أن هذه الضمانات الدولية التي ترد على محركات الطائرة تسجل بالسجل الدولي حتى يتاح للجميع الاطلاع عليها من مختلف الدول، إلا أنه ولدى مراجعة الباحثة لهيئة تنظيم الطيران المدني⁽²⁾، ولدى مراجعة كل من قانون الطيران المدني وتعليمات هيئة تنظيم الطيران لم تجد ما يشير إلى تقييد مثل هذه التصرفات والوقائع التي ترد على المحركات بموجب الضمانات الدولية في السجل الوطني، لا سيما وأنه يوجد لكل محرك سجل خاص يشبه سجل الطائرة يحدد فيه اسم المحرك وأنظمتها وطرزها والمصنّع له وتاريخ صنعه ورقمه وكيفية تشغيله⁽³⁾.

وعليه فمن غير المنطق تقييد الضمانات الدولية في السجل الدولي دون السجل الوطني، بل أنه من باب أولى أن تقيّد بالسجل الوطني؛ وذلك لأنه إذا ما ورد حجز تحفظي على طائرة ما وكان هناك في ذات الوقت ضمانات دولية لدائن آخر على محرك الطائرة فإن الضمانة الدولية تقدّم على أي حق آخر، بمعنى أن هذه الطائرة تضعف قيمتها المالية وبالتالي فإنها تُضعف من ضمان الدائن بالوقت الذي يعوّل الدائن على ما يوجد على جسم الطائرة من محركات وأجهزة تزيد من

(1) أبو العرجة، إيهاب محمد (2014)، الضمانات والتدابير القانونية لحماية الدائنين بموجب اتفاقية كيب تاون والبروتوكول الملحق بها بشأن المسائل التي تخص الطائرات ومعداتنا - دراسة تطبيقية في النظام القانوني الأردني، مرجع سابق، ص 43.

(2) مقابلة دائرة الشؤون القانونية، هيئة تنظيم الطيران المدني، تاريخ 2017/2/28، الساعة 12 ظهراً.

(3) موسى، طالب حسن (2013)، القانون الجوي الدولي، مرجع سابق، ص 95.

قيمة الطائرة، فمن باب أولى أن يتاح للدائن الوطني العلم بوجود مثل هذه الضمانات الدولية على محركات الطائرة من خلال سجل المحرك الوطني، لا سيما وأن الضمانات الدولية تبقى سارية المفعول، سواء قبل تثبيت المحرك على جسم الطائرة أو بعد تثبيته⁽¹⁾.

وترى الباحثة أنّ هذا الأمر لا يمكن تنظيمه إلا من خلال وجود نص قانوني يفرض تسجيل جميع الوقائع والتصرفات الواردة على المحرك في سجلها الموجود لدى السجل الوطني. واستناداً لما سبق، وبما أن الضمانات الدولية أفردت للمحركات مركزاً قانونياً مستقلاً ومنفرداً لما تمثله من قيمة عالية فإننا نرى بأن المحرك وكونه يعد منقولاً بالتالي من الجائز أن يكون محلاً للحجز التحفظي قبل تثبيته على هيكل الطائرة، أما إذا تم تثبيته على هيكلها فإنه يعتبر وحدة واحدة مع الطائرة وبالتالي فإنه مصيره يتصل بمصير الطائرة، سواء حُجِرَ عليها أو لم يُحَجَرَ⁽²⁾.

إلا أن السؤال الذي يطرح نفسه هنا، بما أنه يُعْتَبَر ما ينطبق على الطائرة ينطبق على تفرعاتها المتصلة بها، هل يمتد ذلك ليشمل وقود الطائرة، والبضائع المحملة عليها؟ "ذهبت محكمة النقض الفرنسية إلا أن الوقود يعد عنصراً من عناصر السفينة، ويخضع للقواعد العامة بالحجز عليها"⁽³⁾.

وترى الباحثة بما أنّ القانون البحري- كما ذكرنا سابقاً- يُعَدُّ أسبق من القانون الجوي، فلا يوجد ما يحول من استعارة هذا الحكم وإسقاطه على الطائرة، لا سيما وأن هذا الأمر لا يصطدم مع ذاتية الطائرة وقانون الطيران مستندياً إلى مبدأ تبعية الفرع للأصل، فالوقود يعدّ من التفرعات اللازمة لسير الطائرة خصوصاً وأنه مالياً منقولاً يخضع لجميع التصرفات القانونية.

إلا أنه لا بدّ من التنويه بأن الحجز التحفظي على الطائرات لا يشمل البضائع المحملة عليها، حيث أن الباحثة ترى أن البضائع لا تعد من تفرعات الطائرة اللازمة لسيرها إذ أن الطائرة يمكنها السير دون بضائع، لا سيما وأن هذه البضائع تخرج من ملك المدين، فهي في الأصل مملوكة لأصحابها الذين لهم الحق باستلامها، ومن جهة أخرى فإنّ الحجز التحفظي على الطائرة لا يشمل أجره النقل وأجور طاقم الطائرة، ومعيارنا في ذلك هو قابلية الطائرة للملاحة الجوية من دون الأجور.

(1) "وهذه الضمانات الدولية خروج عن الأصل العام، لكن ما يبررها هو تشجيع الائتمان والاقتراض لشراء المعدات ذات القيمة العالية بين المعاملات الدولية مما يسهم في تسيير مرفق الطيران العام".

نقلا عن: رضوان، أبو زيد (1970)، القانون الجوي- قانون الطيران التجاري، مرجع سابق، ص 64.
(2) تجدر الإشارة إلى أن ما ينطبق على محرك الطائرة من الممكن دراسة تطبيقه على المعدات الأخرى والتي تمثل قيمة عالية كأجهزة الحاسوب وأنظمتها.

(3) فضلي، هشام (2011)، التطورات الحديثة في الحجز التحفظي على السفينة وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانونين المصري والفرنسي، مرجع سابق، ص 222.

المطلب الثاني

النطاق السلبي لمحلّ الحجز التحفظي على الطائرات

الأصل العام هو أن جميع أموال المدين بما فيها طائراته ضامنة للوفاء بديونه، وللدائن كامل الحق والحرية لأن يختار محل الحجز التحفظي، وبالتالي الطائرة التي يريد إيقاع الحجز التحفظي عليها مهما كان نوعها - كما ذكرنا سابقاً - إلا أنه ولا اعتباراتٍ معينة حَظِيَ موضوع الحجز التحفظي على الطائرة بقيود خاصة وردت على محل الحجز التحفظي، وكان أول من كفل تنظيمها هي اتفاقية روما بخصوص توحيد القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على الطائرات لسنة 1933، والتي أخرجت بموجب نصوصها فئات معينة من الطائرات من وعاء الحجز التحفظي؛ ولعلّ ما يبرر إخراجها لهذه الفئات من وعاء الحجز التحفظي وفقاً لرأي بعض الفقه أنّ الغاية والقصد من وراء الحجز التحفظي تجميد الطائرة ومنعها من السفر، وعليه فلا يخفى ما يلحق ذلك من أضرار تصيب المسافرين والبضائع، فضلاً عن اضطراب تشغيل الخط الجوي⁽¹⁾، وإنّ هذا الأمر لا يؤدي إلى الإضرار بمصلحة مالك الطائرة وحده، وإنما بالجماعة الدولية قاطبة⁽²⁾.

واستناداً لما سبق، فإنّ هذا الأمر دفع اللجنة القانونية الدولية للطيران واتحاد اياتا القديم والغرفة التجارية الدولية لوضع قواعد تحمي المرفق الجوي ومالك الطائرة، وأقرت هذه القواعد بموجب نصوص الاتفاقية التي سُمّيت باسم الدولة التي وُقعت فيها، وهي روما في تاريخ 29 مايو 1933⁽³⁾.

وإنّ الاتفاقية أبرزت نطاق تطبيقها بموجب نص م (9) حيث نصت على أنه "1. تطبق هذه المعاهدة في إقليم كل من الأطراف السامية المتعاقدة على كل طائرة مسجلة في إقليم طرف سامٍ متعاقد آخر. 2. ينصرف اصطلاح (إقليم طرف سامٍ متعاقد) إلى كل إقليم يكون تحت سيادة أو ولاية أو حماية أو انتداب أو نفوذ ذلك الطرف السامي المتعاقد بمقتضاه يكون هذا الأخير طرفاً في المعاهدة "

وعليه يستفاد بأنّ نطاق تطبيق الاتفاقية ينحصر في الطائرات داخل أي دولة متعاقدة، وما يخضع لسلطة هذه الدولة المتعاقدة من أقاليم أخرى، ما لم تُستبعد هذه الأقاليم أو بعضها بإعلان خاص على الطائرات الأجنبية فيها فقط، والمسجلة بدولة أخرى متعاقدة دون الطائرات الوطنية التي تبقى محكومة بالقانون الوطني الخاص بها⁽⁴⁾. بمعنى آخر لا تُلزم الدول المنضمة

(1) محيو، حسن (1983)، محاضرات في قانون الطيران، مرجع سابق، ص 61. والعريني، فريد (1976)، محاضرات في القانون الجوي، الإسكندرية: جامعة الإسكندرية، ص 20.

(2) رضوان، فايز نعيم (1990)، قانون الطيران التجاري، الطبعة الثانية، دبي: مطابع البيان التجارية، ص 51.

(3) رضوان، فايز نعيم، المرجع نفسه، ص 51.

(4) القليوبي، سميحة (1989)، القانون الجوي، مرجع سابق، ص 111.

للاتفاقية بتطبيق نصوصها على الطائرات المسجلة بها، فهي تحتفظ بحريتها لوضع ما تشاء من قواعد تنظم طائراتها الوطنية، ولكنها تلزم الدول المنضمة إليها بتطبيق هذه القواعد على الطائرات الأجنبية التي تهبط بها فقط⁽¹⁾، أي أنّ أحكامها لا تنطبق إلا إذا توافر عنصر أجنبي؛ إلا أنّ ما يضعف فعالية الاتفاقية هو عدم انضمام الدول الكبرى لها، كالولايات المتحدة الأمريكية، والمملكة المتحدة⁽²⁾.

ولدى مراجعة الباحثة لهيئة تنظيم الطيران المدني⁽³⁾، تبين بأن المملكة الأردنية الهاشمية كالعديد من الدول لم تنضم إلى هذه الاتفاقية، إلا أنها ضمنت الأحكام الخاصة بالحجز التحفظي على الطائرات الواردة بهذا الشأن في اتفاقية روما بقانون الطيران المدني الأردني⁽⁴⁾، ويتبع ذلك أنه إذا ما أريد طلب إيقاع الحجز التحفظي على طائرة أجنبية في الأردن، وإن كانت هذه الطائرة الأجنبية لا تتمتع بحماية القيود المنصوص عليها باتفاقية روما؛ إلا أنها إذا ما كانت موجودة بالأردن فإنه ينطبق عليها منا ينطبق على الطائرات الأردنية بهذا الخصوص.

بمعنى أن القيود المنصوص عليها في قانون الطيران المدني الأردني والمستقاة من أحكام اتفاقية روما تطبق على الطائرات الوطنية والأجنبية. وتجدر الإشارة إلى أن الطائرات التابعة للأردن - أي الوطنية - إذا ما كانت خارج الأردن فإنها تخضع للقوانين المعمول بها حسب كل دولة.

ولما كانت الأردن لم تنضم إلى اتفاقية روما لسنة 1933؛ إلا أنها انضمت إلى اتفاقية شيكاغو الخاصة بالطيران المدني الدولي لسنة 1944 والتي أوردت قيداً على حجز الطائرات في المادة (27) منها، حيث نصت بالفقرة (أ) على أنه "إذا دخلت طائرة دولة متعاقدة تعمل في الملاحة الجوية الدولية إقليم دولة متعاقدة أخرى دخولاً قانونياً أو كانت مارة به كذلك سواء تضمن هذا المرور هبوطاً أو لم يتضمن فلا يجوز حجز هذه الطائرة أو ضبطها أو اتخاذ أي إجراءات قبل مالكتها أو مستعملها أو رفع دعوى قبلهم من تلك الدولة أو من أي شخص بها لمجرد أن بناء الطائرة أو تركيبها أو أجزائها أو ملحقاتها أو تشغيلها ينطوي على تزيف لشهادة اختراع أو رسم

(1) "كان مشروع اللجنة الدولية لخبراء الطيران يعطي لهذه الاتفاقية نطاق شامل إذ أنه كان يتضمن سريان أحكامها على كل طائرة مسجلة في إقليم إحدى الدول المنضمة إليها، ما دامت تعمل فعلاً في خدمة النقل الجوي الدولي، ولو كانت وطنية، غير أن المؤتمرون سنة 1933 رأوا أن هذا التوسع قد يؤثر على حركة الطيران، فاقترص نطاق تطبيقها على ما تم ذكره".

رضوان، أبو زيد (1970)، القانون الجوي- قانون الطيران التجاري، مرجع سابق، ص 70.

(2) Mildel, Micheal , Op.Cit. ,P. 255.

و العريني، محمد فريد ومحمد جلال وفاء (1998)، القانون الجوي- الملاحة الجوية والنقل الجوي، الإسكندرية: دار المطبوعات الجامعية، ص 205.

(3)مقابلة دائرة الشؤون القانونية، هيئة تنظيم الطيران المدني، تاريخ 2017/2/22، الساعة 10 صباحاً.

(4) غطاشة، أحمد عبد اللطيف (2002)، الطيران المدني - الأحكام العامة والنقل، مرجع سابق، ص 68.

أو نموذج سجل في الدولة التي دخلتها الطائرة كما أنه من المفهوم أنه لا يجوز أن تطلب الدولة التي دخلتها الطائرة دفع كفالة مقابل الإغفاء من الحجز أو الضبط".

كما نصّت في الفقرة (ج) من ذات المادة على أنه "لا يستفيد من أحكام هذه المادة إلاّ الدول الأطراف في هذه المعاهدة والتي تكون إما: 1. دولاً أطراف في المعاهدة الدولية لحماية الملكية الصناعية وتعديلاتها 2. أو دولاً تكون قد أصدرت قوانين بحقوق الاختراع والتي بمقتضاها تعترف باختراعات رعايا الدول الأخرى الأطراف في هذه المعاهدة وتمنحهم حماية عادلة".

يُفهم من المادة السابقة أنه لا يجوز الحجز على الطائرات أو أي جزء من تفرعاتها، كما لا يجوز إقامة أي دعوى قبل الطائرة أو مالكيها أو مستعملها لأسباب تتعلق بانتهاك حقوق الملكية الفكرية استناداً إلى تزوير أو تقليد براءة اختراع أو رسم أو نموذج يتعلق ببناء الطائرة أو آلاتها أو كيفية تسييرها. وإنّ هذا يُعدّ أمراً حسناً؛ لما فيه من تيسير على مستغلي الطائرات بالاكْتفاء بما ورد من حماية مقررة بالمعاهدة الدولية لحماية الملكية الصناعية وتعديلاتها(1)، أو التشريعات الوطنية التي تحمي براءات الاختراع(2)، ولم تجز الاتفاقية بالمقابل للدولة التي دخلتها الطائرة أن تقبل ضمناً مقابل إعفاء الطائرة من الحجز، إذ أنه لا يجوز حجز الطائرة أو اتخاذ أي إجراء بمواجهتها يتعلق بانتهاك حقوق الملكية الفكرية(3).

وعوداً على القيود التي أوردها قانون الطيران المدني الأردني والتي تعد – وبحق – نطاقاً سلبياً على محل الحجز التحفظي على الطائرة، فإنّه يتّضح أنّ مردّ استثناءها لفئات معينة من الطائرات أحد اعتبارين، أولاً سيادة أو ملاءة المدعى عليه، بحيث يكون الحجز التحفظي بلا مبرر وثانيها، حماية الطيران الدولي من المعوّقات التي تؤثر على انتظامه وسيره واستمراره(4)، حيث تنص المادة (54) من قانون الطيران المدني الأردني على أنه "مع مراعاة أحكام الاتفاقيات الدولية المنضمة إليها المملكة والمتعلقة بالحجز على الطائرات تطبق الأحكام التالية: أ. لا يجوز الحجز التحفظي أو التنفيذ على طائرات الدولة، ولا يجوز اتخاذ أي إجراء مهما كان نوعه لمنع هذه الطائرات من الطيران ب. لا يجوز الحجز التحفظي على الطائرات التالية إذا كان هذا الحجز يؤدي إلى منعها من التحرك. 1. الطائرات المستخدمة على خط جوي دولي أو داخلي منتظم، والطائرات الاحتياطية لهذه الطائرات. 2. الطائرات على وشك الإقلاع التي تقوم بنقل أشخاص أو

(1) للمزيد حول الاتفاقيات والمعاهدات التي تديرها الويبو (WIPO) بشأن حماية الملكية الفكرية راجع المواقع الإلكترونية: www.wipo.int ، تاريخ مشاهدة الموقع 2017/2/12 .

(2) محيو، حسن (1983) ، محاضرات في قانون الطيران، مرجع سابق، ص 65.

(3) عباس، محمد حسني(1972) ، محاضرات في القانون الجوّي، مرجع سابق، ص 59.

(4) رضوان، فايز نعيم (1990)، قانون الطيران التجاري ، مرجع سابق، ص 51.

أموال في رحلة خاصة مقابل أجور أو مكافأة؛ إلا إذا كان الحجز التحفظي بشأن دين يتعلق بالرحلة التي توشك الطائرة القيام بها، أو إذا كان الحجز التحفظي يوقعه المالك الذي فقد طائرته بفعل غير مشروع ج- لا تسري أحكام الفقرة (ب) من هذه المادة على الإجراءات التحفظية الخاصة بدعاوى الإفلاس وبالأموال الأميرية وبالدعاوى الجمركية أو المتعلقة بتنفيذ قانون العقوبات وأنظمة وتعليمات الأمن العام، د. لا يجوز الحجز التنفيذي على الطائرات المذكورة بالفقرة (ب) من هذه المادة بسبب دين مستحق الأداء أو تنفيذاً لحكم قضائي إلا بعد استنفاد جميع إجراءات هذا الحجز على أموال المدين الأخرى وثبوت عدم كفايتها للوفاء بالدين".

وعليه فقد تم استثناء ثلاث فئات من أن تكون محلاً للحجز التحفظي وفقاً لنص المادة أعلاه، طائرات الدولة (الفرع الأول)، والطائرات الخطوط الجوية المنتظمة والطائرات الاحتياطية (الفرع الثاني)، وطائرات نقل الأشخاص أو البضائع برحلة خاصة بمقابل عندما تكون على وشك الإقلاع (الفرع الثالث).

الفرع الأول: طائرات الدولة:

يتمتع توقيع الحجز التحفظي على طائرات الدولة، ويُستدَلّ على ذلك بالفقرة (أ) من المادة (54) من قانون الطيران المدني الأردني حيث نصّت على أنه "لا يجوز الحجز التحفظي أو التنفيذي على طائرات الدولة، ولا يجوز اتخاذ أي إجراء مهما كان نوعه يؤدي إلى منعها من التحرك".

إلا أنّ السؤال الذي يثور هنا، ما هو المقصود بطائرات الدولة؟ سيما وأننا بيّنا سابقاً بأن ظاهر عبارة طائرات الدولة تثير خلطاً لدى البعض فيما إذا كانت تستند إلى معيار ملكية الدولة لها من عدمه؟

ولعلّ هذا الأمر أثار خلطاً لدى البعض؛ لعدم وجود قواعد جوية دولية تصنّف طائرات الدولة والطائرات المدنية بشكلٍ مفصّل؛ ذلك أن غايات استخدام الطائرات تزداد يوماً تلو الآخر في الوقت الذي قامت به اتفاقية شيكاغو الخاصة بالطيران المدني الدولي لسنة 1944 بحصر استخدامات طائرات الدولة، حيث نصّت في المادة (3/ب) منها على أنه "تعتبر من طائرات الدولة الطائرات المستعملة في الخدمات الحربيّة والجمركيّة والشرطة"، إثر ذلك فإنّ العديد من الاتفاقيات سارت على نفس منوال اتفاقية شيكاغو بتضمين ذلك بنصوصها مثل (جنيف 1948، طوكيو 1963، لاهاي 1970، مونتريال 1971، روما 1952 وتعديلاتها 1978)، مما أثار العديد من الإشكاليات على تطبيق نص المادة (3) من اتفاقية شيكاغو، بل إنّ هذا الأمر نشأ عنه

العديد من الحوادث والوقائع كون حالة الطائرة تعدّ غير واضحة، كون الاتفاقية لم تنصّ فيما إذا كانت الطائرات غير المذكورة في صلب المادة (3) تُعامل معاملة الطائرات المدنية أم لا⁽¹⁾ وأبرز ما أثير من إشكاليات في هذا الصدد، أنه إذا كانت الطائرة لا تُستخدم في الجمارك أو الحروب أو الشرطة واستخدمت في خدمات حكومية أخرى، ألا تعد من قبيل طائرات الدولة؟ وينبغي عليه أن الطائرة المدنية كذلك إذا ما استخدمت في أوقات النزاع لنقل المعدات والأدوات الحربية، لا سيما وأن تشريعات بعض الدول تجيز هذا الأمر في أوقات النزاع العالمي، سواء أكان ذلك بلا عوّض أو مقابل عوّض، كالمطائرة المدنية التي تُستأجر كلياً أو جزء منها مقابل عوّض والتي تسمى "بالأسطول الاحتياطي المدني"، ألا تُعدّ من قبيل طائرات الدولة؟ وماذا عن الطائرات المستخدمة في المنظمات العالمية مثل الأمم المتحدة، خصوصاً وأنه لا يوجد تصنيف لها ضمن اتفاقية شيكاغو فيما إذا كانت تعد طائرات مدنية أم طائرات للدولة، كما أن هناك إشكالية تثور بخصوص الطائرات الطبية (Medical Aircraft) والتي تم النص عليها بموجب اتفاقية جنيف لسنة 1949 هل تعتبر طائرة مدنية أم طائرة دولة؟

وإنّ الباحثة تؤيد ما ذهبت إليه الدراسة بضرورة وضع تعريف مفسّر لنص المادة (3/ب) من اتفاقية شيكاغو الخاصة بالطيران المدني الدولي لسنة 1944؛ لإزالة ما يكتنف النصّ من غموض⁽²⁾، و تفادٍ العديد من الإشكاليات التي تثور و/أو أثرت حول حالة الطائرة وبالأخص في أي نزاع يُعرض بخصوصها، وتضيف بأنّ استخدام عبارة طائرات الدولة بأي شكل من الأشكال يعدّ أمراً غير صحيح يجب العمل على تفاديته بالنصوص القانونية؛ لأنه يعتمد بظاهره إلى معيار ملكية الدولة للطائرة من عدمه.

وعوداً على طائرات الدولة التي تُستثنى من إيقاع الحجز التحفظي عليها، تجب الإشارة إلى أنّ اتفاقية روما كانت موفقة بهذا الصدد، حيث نصّت م (3/ب) منها على أنه "لا يجوز توقيع الحجز التحفظي على الطائرات المخصصة على وجه الإطلاق لخدمة الدولة بما فيها خدمة البريد فيما عدا خدمة التجارة".

ولعلّها قصدت من وراء ذلك إخراج الطائرات الحربية والطائرات التي تقوم على خدمة المرافق العامة للدولة، كالجمارك والشرطة والطائرات الطبية والمستخدمه في الزراعة ولنقل البريد دون أن يزاحمها نشاط من طبيعة تجارية، أما إذا استُغلت طائراتها في التجارة فتحض على بالرغم من ملكية الدولة لها للحجز التحفظي⁽³⁾، بمعنى أنه يجوز إيقاع الحجز التحفظي على

(1) Legal Survey on the Determination of the Status of an Aircraft as Civil/State (2016), ICAO, <http://portal.icao.int/surveys>, p.8.

(2) Ibid, pp. 8-20.

(3) دويدار، هاني محمد (1994)، قانون الطيران التجاري، مرجع سابق، ص 43.

الطائرات المملوكة للدولة إذا قامت بخدمات تجارية؛ ذلك أن مشكلة ملكية الدولة لهذه الطائرات تعدو ثانوية أمام طبيعة استخدامها⁽¹⁾.

وتجد الباحثة أن الإشكاليات التي قد تثور فيما يتعلق بمفهوم عبارة طائرات الدولة الواردة بنص المادة (3) من اتفاقية شيكاغو الخاصة بالطيران المدني الدولي لسنة 1944 لا يوجد لها محلّ في القانون الأردني؛ ذلك أن المشرع الأردني في قانون الطيران المدني استخدم عبارة طائرات الدولة بنص المادة (54/أ)؛ إلا أنه أفرد معنىً خاص لطائرات الدولة في المادة (2) من القانون ذاته حيث نصت على أنها "الطائرات التي تخدم أغراض الدولة حصرياً".

كما أنه بالرجوع إلى تعليمات هيئة تنظيم الطيران المدني، نجد أنها تضمنت كذلك تعريفاً مفصلاً لطائرات الدولة، حيث تضمن التعريف ما يلي "الطائرة المستخدمة أم المشغلة أو المملوكة من الحكومة الأردنية، عدا تلك التي تستخدم لأغراض تجارية، أو الطائرة المؤجرة حصرياً لمدة لا تقل عن 90 يوم متواصلة من قبل الحكومة، ولكنها لا تشمل الطائرات المملوكة للحكومة والتي تنقل الأشياء لأغراض تجارية، أو تنقل أي شخص على متن الطائرة مطلوب وجوده لتنفيذ أداء حكومي أو يرتبط بأداء حكومي مثل مكافحة الحرائق والبحث والإنقاذ وإدارة الموارد البيولوجية والجيولوجية، أو نقل أشخاص على متن الطائرة لخلاف الأغراض التجارية إذا تم تشغيلها من قبل سلاح الجو الملكي⁽²⁾."

وبالمقابل فإنها تضمنت تعريفاً للطائرة المدنية على أنها "أي طائرة عدا طائرات الدولة"⁽³⁾. ونجد بأن إخراج قانون الطيران المدني لهذه الفئة من الطائرات من إيقاع الحجز التحفظي عليها أمر في محلّه لاعتبارين، أو لاهما أن هذه الفئة من الطائرات مرصودة للخدمة

(1) العريني، محمد فريد ومحمدين، جلال وفاء (1998)، القانون الجوي- الملاحة الجوية والنقل الداخلي، مرجع سابق، ص 200.

(2) Government aircraft: "An aircraft used only for Jordan Government, or owned and operated except for commercial purposes, or exclusively leased for at least 90 continues days, by the Government, but does not include a government – owned aircraft transporting property for commercial purposes, or transporting passengers other than transporting for other than commercial purposes crewmembers or other persons abroad the aircraft whose presence is required to perform, or is associated with the performance of, a governmental function such as firefighting, search and rescue, law enforcement, aeronautical research, or biological or geological resource management; or transporting for other than commercial purposes persons abroad the aircraft if the aircraft is operated by the Jordanian Air force. <http://carc.gov.jo/Regulation/DefenationsandAbbreviations>, pp.74 – 75.

(3) Civil Aircraft: "Any Aircraft other than Government aircraft" <http://carc.gov.jo/Regulation/DefenationsandAbbreviations>. p. 38.

العامة فلا يجوز إيقاع أي تصرف عليها لوقفها عن العمل بأي شكل من الأشكال⁽¹⁾، وثانيها هو أنها تعد من الأموال العامة التي لا يجوز الحجز التحفظي عليها ولا إجراء أي تصرف.

حيث تنص المادة (60) من القانون المدني الأردني على أنه: "1. تعتبر أموالاً عامة جميع العقارات والمنقولات التي للدولة أو الأشخاص الحكيمية العامة والتي تكون مخصصة لمنفعة عامة بالفعل أو بمقتضى القانون أو النظام 2. ولا يجوز في جميع الأحوال التصرف في هذه الأموال أو الحجز عليها أو تملكها بمرور الزمان"⁽²⁾.

وقد سارت أحكام محكمة التمييز على نفس المنوال، فقضت بقرار لها على أنه "أملاك الدولة المشار إليها بالمادة (60) من القانون المدني هي على نوعين، الأولى منها منقولات أو عقارات مخصصة للنفع العام، وهذه الأموال لم تجز المادة (2/60) من القانون المدني التصرف بها أو الحجز عليها أو تملكها بالتقادم، أما الثانية فهي الأملاك الخاصة للدولة التي يجوز لأشخاص القانون العام التصرف بها وفقاً للقواعد القانونية التي تحددها القوانين والأنظمة، وإن ما يستفاد من المادة (163) من القانون المدني أن الإجراءات اللازمة للتصرف في مال الدولة والتي تحددها القوانين والأنظمة هي من النظام العام بمعنى أنه لا يجوز الاتفاق على مخالفة هذه الإجراءات عند التصرف في تلك الأموال وإن مخالفتها تلك الإجراءات ترتب البطلان"⁽³⁾.

خلاصة القول، أنّ المعيار في تمييز طائرات الدولة عن غيرها من الطائرات يكون بأداء الطائرة لخدمة عامة للدولة سواء كانت مملوكة للدولة أو لأشخاص أو شركات استأجرتها وخصصتها للعمل بالمرافق العامة، أما الطائرات التي لا تدخل في ملكية الدولة العامة، وإنما في ملكيتها الخاصة فلا تعتبر من الطائرات المخصصة لخدمة الدولة، وبالتالي فإنه يجوز إيقاع الحجز التحفظي عليها⁽⁴⁾.

وترى الباحثة أن عبارة طائرات الدولة جاءت بصورة مطلقة، وعليه فهي تشمل طائرات الدولة الوطنية وطائرات الدولة الأجنبية الموجودة في الأردن، وينبغي على ذلك أن كليهما يخرج من وعاء الحجز التحفظي.

(1) غطاشة، أحمد عبد اللطيف (2002)، الطيران المدني - الأحكام العامة والنقل، مرجع سابق، ص 67.
(2) كما تنص المادة (3/163) من القانون المدني الأردني على أنه "ويعتبر من النظام العام بوجه خاص الأحكام المتعلقة بالأحوال الشخصية كالأهلية أو الميراث والأحكام المتعلقة بالانتقال والإجراءات اللازمة للتصرف في الوقف وفي العقار والتصرف في مال المحجوز ومال الوقف ومال الدولة وقوانين التسعير الجبري وسائر القوانين التي تصدر لحاجة المستهلكين في الظروف الاستثنائية".

(3) قرار محكمة تمييز حقوق رقم 2016/3461، (هيئة خماسية)، تاريخ 2016/11/13، منشورات قسطاس.
(4) رضوان، أبو زيد (1970)، القانون الجوي - قانون الطيران التجاري، مرجع سابق، ص 67. و حداد، إلياس (2004)، القانون الجوي، مرجع سابق، ص 54.

وتجدر الإشارة إلى أن طائرات الدولة لا يجوز الحجز عليها أو وقفها عن العمل بأي شكل من الأشكال، كما أنه لا يجوز حجزها تنفيذياً وفقاً لنص المادة (54/أ)، وما يعزّز ذلك أيضاً هو نص المادة (27/أ) من قانون التنفيذ الأردني، حيث نصّ على أنه "لا يجوز الحجز التنفيذي على الأموال العامة وأموال الوقف"؛ وحكمة ذلك أن هذه الطائرات تقوم بخدمة عامة في أحد مرافق الدولة - كما ذكرنا سابقاً- وضمان استمرارية هذه المرافق في أداء عملها على النحو المطلوب يقتضي عدم إعاقته بأي تصرف كان. إلا أننا نرى بأنه من الأفضل لو عُدّت عبارة طائرات الدولة الواردة بنص المادة (54) من قانون الطيران باستبدالها بعبارة الطائرات المخصصة لخدمة الدولة؛ تفادياً لأي خلط يحدث من كافة الجوانب.

الفرع الثاني: طائرات الخطوط الجوية المنتظمة والطائرات الاحتياطية:

يتمتع توقيع الحجز التحفظي على طائرات الخطوط المنتظمة والطائرات الاحتياطية بموجب نص المادة (54/ب/1) من قانون الطيران المدني الأردني حيث نصّت على أنه "لا يجوز الحجز التحفظي على الطائرات التالية إذا كان هذا الحجز يؤدي إلى منعها من التحرك 1. الطائرات المستخدمة على خط جوي دولي أو داخلي منتظم، والطائرات الاحتياطية لهذه الطائرات" ويقابلها نص المادة (3/ب) من اتفاقية روما بخصوص توحيد القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على الطائرات لسنة 1933 والذي نصّ على أنه "لا يوقع الحجز التحفظي على الطائرات التي تعمل فعلاً وعلى وجه الإطلاق للخدمة على خط منتظم لعمليات النقل العام وكذلك طائرات الاحتياط التي لا غنى عنها".

يلاحظ مما سبق، أنّ قانون الطيران المدني وضع إطاراً واسعاً لخطوط الطيران المنتظم عندما استبعدتها من وعاء الحجز التحفظي، حيث شمل الاستثناء (الطائرات التي تطير بخط جوي دولي منتظم، والطائرات التي تطير بخط جوي داخلي منتظم، والطائرات الاحتياطية لذلك)، وتجدر الإشارة بأنّ المشرع الأردني عرّف الخط الجوّي المنتظم بنوعيه الدولي والداخلي بموجب نص المادة (2) من قانون الطيران المدني، حيث عرّف الخط الجوّي الدولي المنتظم على أنه "خط جوّي يصل بين نقطتين أو أكثر فوق إقليم أكثر من دولة، وتسير رحلاته طبقاً لجدول زمني معلن عنه بانتظام أو تكرار واضح".

وعرّف الخط الجوي الداخلي المنتظم على أنه "خط جوي يخدم نقاطاً تقع في إقليم المملكة وتسير رحلاته طبقاً لجدول معلن عنها بانتظام أو تكرار واضح"؛ إلا أنه لم يعرّف الطائرات الاحتياطية. وعليه فقد عرّفها بعض الفقه على أنها "الطائرات الموضوعة في خدمة الخطوط

الجوية المنتظمة أي المعدة لإحلالها عند الضرورة محل الطائرات العاملة فعلاً عليها⁽¹⁾، ويقابل خطوط الطيران المنتظم الطيران غير المنتظم أو ما يُعرَف بالرحلة العارضة، ولقد عرف المشرع الأردني الرحلة العارضة بموجب نص المادة (2) من قانون الطيران المدني على أنها "رحلة غير منتظمة لنقل الركاب أو البضائع أو البريد".

ويتضح لنا بأنّ الخطوط الجوية المنتظمة طائراتها تكون مفتوحة لجمهور المسافرين طبقاً لمواعيد دورية، أو على الأقل تكون الخدمة فيها طبقاً لمواعيد معلنه لرحيل الطائرات وعودتها⁽²⁾. وبمفهوم المخالفة فإن الطائرات التي لا تعمل بخطوط جوية منتظمة لا تُستبعد من إيقاع الحجز التحفظي عليها، كالتائرات التي تقوم بالنقل حسب الطلب، أو تلك المرصودة لخدمة فئات معينة دون مواعيد منتظمة⁽³⁾.

ويبرر اتجاه من الفقه استبعاد طائرات الاحتياط من إيقاع الحجز التحفظي عليها على أساس أنها توضع في خدمة الخطوط الجوية المنتظمة لتمثل محلها عند الضرورة عندما تكون الأولى غير صالحة للملاحة الجوية بصورة مؤقتة؛ مما يتعين معه أن يشملها حكم عدم جواز الحجز التحفظي⁽⁴⁾.

أما عن الحكمة الناجمة من وراء استبعاد هذه الفئة من الطائرات من إيقاع الحجز التحفظي عليها، إنما تعود وفقاً لرأي الفقه إلى أن هذه الفئة من وسائل النقل تعتبر متميزة عن غيرها من وسائل النقل بصفة عامة والنقل الجوي بصفة خاصة⁽⁵⁾، على اعتبار أنها طائرات محدّدة الحركة ومن السهولة ضبط مكانها؛ ذلك أنها تعمل على خط جوي منتظم وعليه فإن مصلحة الدائن تكون غير مهدّدة؛ لأنه يتأكد من عودتها⁽⁶⁾، وبالتالي عدم عرقلة استمرارية هذه الطائرات في القيام برحلاتها لجمهور المسافرين الذين يهتمهم النقل السريع دون أي عائق، وعدم إعلاء المصلحة الذاتية للدائن على مصلحة جمهور المسافرين؛ ويبرر الفقه استثناء هذه الفئة من الطائرات بأن استثناءها من إيقاع الحجز التحفظي لا يؤدي إلى الإجحاف والتضحية بمصلحة الدائن، ما دامت الطائرات تذهب وتأتي بمواعيد محددة ومنتظمة وأن الدائن يستطيع متى حصل

(1) ياملكي، أكرم (1998)، القانون الجوي- دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص 73.

(2) رضوان، أبو زيد (1970)، القانون الجوي- قانون الطيران التجاري، مرجع سابق، ص 68.

(3) القليوبي، سميحة (1989)، القانون الجوي، مرجع سابق، ص 114. و دويدار، هاني محمد (1994)، قانون الطيران التجاري، مرجع سابق، ص 44.

(4) رضوان، أبو زيد (1970)، القانون الجوي- قانون الطيران التجاري، مرجع سابق، ص 69.

(5) دويدار، هاني محمد (1994)، قانون الطيران التجاري، مرجع سابق، ص 43-44.

- تجدر الإشارة إلى أن اتفاقية روما لا تجيز الحجز التحفظي على الطائرات الاحتياطية إذا كانت ضرورية ولا غنى عنها، بخلاف المشرع الأردني فإنه أشمل في الاستثناء جميع الطائرات الاحتياطية الضرورية وغير الضرورية.

(6) القليوبي، سميحة (1989)، القانون الجوي، مرجع سابق، ص 114.

على حكم نهائي أو سند تنفيذي مستوفٍ لشروطه أن يوقع الحجز التنفيذي عليها⁽¹⁾ إذا لم يكن للمدين أموال أخرى أو كان له أموال أخرى لكن ثبتت عدم كفايتها لدينه المستحق.

وإنّ عدم خضوعها لأحكام الحجز التحفظي يعد مسألة واقع يفصل بها قاضي الموضوع؛ إلاّ أنّه يقع على عاتق مالك الطائرة أو مستأجرها إثبات أنها تعمل على خط جوي منتظم⁽²⁾.

وتجدر الإشارة إلى أن الباحثة تخالف ما ذهب إليه الفقه والقانون من مبررات تستبعد إيقاع الحجز التحفظي على طائرات الخطوط المنتظمة، سواء تلك الدولية أم الداخلية أو الاحتياطية؛ ذلك أن الهدف والغاية من إيقاع الحجز التحفظي – كما ذكرنا سابقاً – هو خشية الدائن من تصرف المدين بالطائرة، وليس ذهاب الطائرة وعدم ضمان عودتها، فالهدف من إيقاع الحجز التحفظي هو استيفاء الدائن لحقّه من ثمن الطائرة إذا ثبت له هذا الحق، وليس الطائرة ذاتها بمعنى أن الطائرة أينما ذهبت فإنها تبقى ملكاً لمالكها والخشية تكمن من تصرف المدين بها، ولا يكون التصرف بها – كونها تعدّ منقولاً ذو طبيعة خاصة – إلاّ من خلال السجل الوطني.

وبما أن طبيعة الحجز التحفظي على الطائرة – كما ذكرنا سابقاً – تكمن في وضع إشارة قيد الحجز التحفظي على سجلها فقط وليس بضبطها، فلا ضير من إيقاع الحجز التحفظي عليها و السماح لها في أن تكمل رحلاتها الجوية من دون أي عائق على مرفق النقل الجوي الحيوي واستمراريتها وبذات الوقت ضمان حق الدائن في عدم إمكانية المدين من التصرف بها بأي شكل من الأشكال لحين أن يثبت حق الدائن بشكل نهائي.

وبناءً على ما تقدّم، فإن الباحثة ترى بأنه لا يوجد مبرر من استبعاد هذه الفئة من الطائرات من جواز إيقاع الحجز التحفظي عليها.

الفرع الثالث: طائرات نقل الأشخاص أو الأموال برحلة خاصة بمقابل عندما تكون على وشك الإقلاع:

يتمتع إيقاع الحجز التحفظي على هذه الفئة من الطائرات بموجب نص المادة (54/ب/2) من قانون الطيران المدني الأردني، حيث نصت على أنه " لا يجوز الحجز التحفظي على الطائرات التالية إذا كان هذا الحجز يؤدي إلى منعها من التحرك. 2- الطائرات على وشك الإقلاع التي تقوم بنقل الأشخاص أو الأموال في رحلة خاصة بمقابل أجور أو مكافأة، إلاّ إذا كان الحجز التحفظي بشأن دين يتعلق بالرحلة التي توشك الطائرة القيام بها، أو إذا كان الحجز التحفظي يوقعه المالك الذي فقد طائرته بفعل غير مشروع"، كما يقابلها نص المادة (3/ج) من اتفاقية روما حيث

(1) رضوان، فايز نعيم (1990)، قانون الطيران التجاري، مرجع سابق، ص 53.
(2) حداد، إلياس (2004)، القانون الجوّي، مرجع سابق، ص 54-55. و محيو، حسن (1983)، محاضرات في قانون الطيران، مرجع سابق، ص 62.

نصت على أنه "لا يوقع الحجز التحفظي على: ج - كل طائرة أخرى معدة لعمليات نقل الأشخاص أو الأموال بمقابل، متى كانت على وشك الرحيل لمثل هذا النقل اللهم إلا في الحالة التي يتعلق فيها الأمر بدين تم التعاقد عليه بشأن الرحلة التي ستقوم بها أو بمداينة نشأت في خلال الرحلة".
يتضح مما سبق، أنه يُستلزم لاستبعاد هذه الفئة من وعاء الحجز التحفظي توافر عدة شروط نبينها فيما يلي:

أولاً: أن تكون الطائرة على وشك الإقلاع:

لم يحدّد قانون الطيران المدني واتفاقية روما لسنة 1933 متى تكون الطائرة على وشك إقلاعها والمدى الزمني المطلوب لاعتبارها على وشك الإقلاع، وعليه اختلف الفقه حول تحديد هذا المفهوم، فهناك من ضيق من هذا المفهوم وعرفه على أنه "الوقت الذي يتم به شحن البضائع أو ركوب المسافرين فيها وتزويدها بالوقود والمؤن والذخائر وحصولها على جميع الأوراق اللازمة للطيران"⁽¹⁾، في حين توسّع البعض الآخر في تحديد المدى الزمني المطلوب لإقلاعها بحيث اعتبر أنّ الطائرة تعتبر على وشك الإقلاع "إذا كان من المقرر إقلاعها بنفس اليوم الذي يريد الدائن الحاجز أن يوقع الحجز التحفظي عليها"⁽²⁾. ويرى الفقه أنّ هذا التوسع فيه تغليب للمصلحة العامة على المصلحة الخاصة للدائن، على اعتبار أنه متى تمّ الإعداد لرحلة جوية معينة فإن إلقاء الحجز التحفظي عليها يعطل قيامها بالرحلة، وبالتالي تتهدد مصالح حقيقية كأن تكون البضائع قد تمّ شحنها أو رصّها بالطائرة، أو أنّ المسافرين أصبحوا متواجدين على متن الطائرة، أو في أرض المطار؛ تمهيداً لانطلاق الرحلة⁽³⁾.

وإنّ الحكمة من استثناء تلك الفئة من الطائرات بحسب رأي الفقه، أنّ الدائن تراخي حتّى اللحظة الأخيرة لإقلاع الطائرة بالرغم من توافر الوقت الكافي لديه لطلب إيقاع الحجز التحفظي قبل انطلاق الطائرة للإقلاع برحلتها الجوية، وبالتالي فإنّ هذا الأمر فيه مجافاة للمنطق والعدالة في الأمور، والمقصر أولى بأن يتحمل تقصيره⁽⁴⁾.

(1) حداد، إلياس (2004)، القانون الجوّي، مرجع سابق، ص 55.

(2) رضوان، أبو زيد (1970)، القانون الجوي- قانون الطيران التجاري، مرجع سابق، ص 69.

(3) دويدار، هاني محمد (1994)، قانون الطيران التجاري، مرجع سابق، ص 44.

(4) القضاة، معن محمد أمين و عبيدات، مؤيد أحمد (2014)، الحجز التحفظي على الطائرات-دراسة مقارنة بين نظام الطيران المدني السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم(م/44) بتاريخ 1426/7/18 وقانون الطيران المدني الأردني رقم (41) لسنة 2007، مرجع سابق، ص 64. و حداد، إلياس (2004)، القانون الجوّي، مرجع سابق، ص 55. و دويدار، هاني محمد (1994)، قانون الطيران التجاري، مرجع سابق، ص 44.

وتجب الإشارة بأنّ تأهبّ الطائرة للإقلاع ينبغي أن يكون لرحلة حقيقيّة، فإن كانت متأهبة لرحلة صُوريّة، أو متأهبة لإصلاحها في مكانٍ آخر، يجوز للدائن أن يوقع الحجز التحفظي عليها، علماً بأنّ مسألة تأهب الطائرة للإقلاع من عدمها مسألة واقع تخضع لتقدير قاضي الموضوع(1).

ثانياً: يجب أن تكون الطائرة مخصّصة لنقل الأشخاص أو الأموال مقابل أجر أو مكافأة:

لا يكفي أن تكون الطائرة متأهبة للإقلاع، بل أيضاً يشترط أن تقوم بنقل أشخاص أو بضائع مقابل أجر أو ومكافأة(2).

وفي هذا فإننا نرى أنه بمفهومٍ آخر ينبغي أن يكون النقل تجاريّ، فإذا لم يُستهدف الربح من الرحلة الجوية للطائرة فيجوز حجزها، ولفظ الأجر أو المكافأة جاء مطلقاً؛ وعليه يرى البعض أنه يستوي أن يكون الأجر أو المكافأة نقدية أو عينية أو حتى مقابل القيام بعمل(3).

كما اشترطت المادة لاستبعاد الطائرة من إيقاع الحجز التحفظي عليها أن تكون الرحلة خاصّة. وبالرجوع إلى مفهوم الرحلة الخاصة في قانون الطيران المدني الأردني، نجد أنه عزّفها في المادة (2) بأنّها "رحلة جوية منفردة تم التصريح للقيام بها للتجربة أو الاختبار أو لأغراض الصيانة أو لأداء طيران بهلواني أو للانتقال إلى مكان آخر".

من هنا نرى أنّ إيراد المشرع لعبارة رحلة خاصة أمر ليس في محله، إذ أنه بقراءة التعريف أعلاه للرحلة الخاصة، لم نجد أنها رحلة تستهدف الربح أو الأجر، وهذا الأمر لا يتواءم مع ما أراده المشرع في اشتراط أن يكون نقل الأشخاص أو الأموال الغاية منه تحقيق الربح.

ثالثاً: يجب أن يكون الدين المراد الحجز من أجله أجنبيّاً عن الرحلة التي تكون على وشك الإقلاع:

يشترط لاستبعاد هذه الفئة من الطائرات من إيقاع الحجز التحفظي عليها وفقاً لنص المادة (54/ب/2) من قانون الطيران المدني الأردني أن يكون الدين الذي يراد الحجز التحفظي من أجله أجنبيّاً عن الرحلة الموشك الإقلاع بها، أما إذا تعلّق بها فإنه يجوز إيقاع الحجز التحفظي عليها استثناءً من القيد، ومثال على ذلك توريد المواد الغذائية المخصصة لخدمات المسافرين التي لم يستوف الدائن حقه منها فيجوز له أن يحجز على الطائرة لتعلق الدين بسبب الرحلة(4)، ولا يشترط أن يكون سبب الدين قرض فقط إذ يجوز أن يكون الدين بدل توريد أو إصلاح أو إيواء؛ ويرجع السبب في استثناء الديون المتعلّقة بالطائرة التي توشك على الإقلاع من القيد أن هذه الديون التي

(1) صدقي، أميرة (1975)، دروس في القانون البحري، الطبعة الثانية، القاهرة: دار النهضة العربية، ص 162.

(2) ياملكي، أكرم (1998)، القانون الجوي- دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص 73.

(3) القضاة، معن محمد أمين و عبيدات، مؤيد أحمد (2014)، الحجز التحفظي على الطائرات-دراسة مقارنة بين نظام الطيران المدني السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم(م/44) بتاريخ 1426/7/18 وقانون الطيران المدني الأردني رقم (41) لسنة 2007، مرجع سابق، ص 66.

(4) دويدار، هاني محمد (1994)، قانون الطيران التجاري، مرجع سابق، ص 44.

من أجلها يطلب الدائن الحجز التحفظي على الطائرة هي أدت إلى تأهب الطائرة للإقلاع وساعدتها على ذلك، وبالتالي فإنه يجوز حجزها، لا سيما وأن الدائن لم يخطئ أو يقصر أو يتراخى في عدم إيقاع الحجز التحفظي عليها في الوقت المناسب، حيث أنّ دينه نشأ بسبب الرحلة⁽¹⁾.

كما ويستثنى مما سبق الحجز الذي يوقعه المالك الذي فقد طائرته بفعل غير مشروع كأن تكون الطائرة مختطفة أو مستولى عليها بصورة غير مشروعة فيكون بإمكان المالك طلب إيقاع الحجز التحفظي عليها حتى لو كانت على وشك الإقلاع وسواء أكان النقل بعوض أو بدون عوض، ولعلّ المشرع هنا أراد توفير أقصى حماية لمالك الطائرة الذي تعرّض لسلب حيازتها منه بصورة مخالفة للقانون⁽²⁾، ولقد بيّنا سابقاً أنّ هذه الصورة تعد صورة من صور الحجز التحفظي الاستحقاقى⁽³⁾.

واستكمالاً لرأينا في إطار النطاق السلبي لمحل الحجز التحفظي، فإننا نرى أنّ ما ورد في قانون الطيران المدني واتفاقية روما كان فيه توسعاً للطائرات المستثناة من إيقاع الحجز التحفظي عليها، باستثناء الفئة الأولى من الطائرات - أي الطائرات المخصصة لخدمة الدولة - لما في ذلك من ارتباط بسيادة الدولة، أما فيما يتعلق بالفئتين الأخيرتين من الطائرات فإننا نجد أنه لا مبرر من استبعادهما من نطاق محل الحجز التحفظي، وأنّ ما ورد من اعتبارات لاستبعادهما تعد واهية ولا وجود لها، لا سيما وأننا بيّنا فيما سبق أن طبيعة الحجز التحفظي على الطائرات تكمن بقيد إشارة الحجز التحفظي على السجل الخاص بالطائرة، وليس بتجميدها ومنعها من التحرك، إذ أن الحجز التحفظي على الطائرات هو حجز على التصرفات الواردة عليها مما يعني أن الطائرة تبقى في يد المدين الذي يعد الأقدّر على إدارة الطائرة طيلة فترة الحجز التحفظي عليها.

(1) صدقي، أميرة (1975)، دروس في القانون البحري، مرجع سابق، ص 163.

(2) ياملكي، أكرم (1998)، القانون الجوي- دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص 74.

(3) وتجدر الإشارة إلى أنّ فئات الطائرات المستثناة من إيقاع الحجز التحفظي عليها، باستثناء الطائرات المخصصة لخدمة الدولة لا تطبق عليها ذات الأحكام إذا كان الحجز متعلق بدعاوى الإفلاس وبالأموال الأميرية وبالذعاوى الجمركية أو المتعلقة بتنفيذ قانون العقوبات وأنظمة تعليمات الأمن العام بموجب نص المادة (54/ج). ويقابلها نص المادة (7) من اتفاقية روما حيث نصت على أنه "لا تسري هذه المعاهدة على الإجراءات التحفظية الواردة في مسائل الإفلاس ولا على الإجراءات التحفظية المتبعة عند مخالفة اللوائح الجمركية أو قانون العقوبات أو لوائح البوليس.

المبحث الثالث

شروط وإجراءات وإنهاء الحجز التحفظي على الطائرات

بالرجوع إلى قانون الطيران المدني الأردني، نجد أنه خلا من تنظيم الشروط اللازمة والواجب توافرها لإيقاع الحجز التحفظي على الطائرات، كما أنه لم يبيّن الإجراءات الواجب على طالب الحجز اتباعها لإيقاع الحجز التحفظي على الطائرة، ولم يبيّن كذلك الطرق المتبعة قانوناً لإنهاء ورفع الحجز التحفظي عن الطائرة تاركاً هذا الأمر إلى القواعد العامة في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني. وللوقوف على مدى ملاءمة هذه القواعد على الحجز التحفظي على الطائرات، فإننا سنقسم هذا المبحث للحديث في (المطلب الأول) عن شروط إيقاع الحجز التحفظي على الطائرات، و(المطلب الثاني) نبيّن فيه إجراءات الحجز التحفظي على الطائرات، و(المطلب الثالث) للحديث عن إنهاء الحجز التحفظي على الطائرات.

المطلب الأول

شروط إيقاع الحجز التحفظي على الطائرات

تنصّ المادة (3/141) من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني على أنه "عندما يراد إيقاع حجز على مال يجب أن يكون مقدار الدين معلوماً ومستحقّ الأداء وغير مقيد بشرط وإذا كان مقدار الدين غير معلوم تعين المحكمة مقداره بقرارها على وجه التخمين. ولا يجوز أن يحجز من أموال المدين إلا بما يفي بمقدار الدين والرسوم والنفقات ما لم يكن المحجوز غير قابل للتجزئة".

يتضح مما سبق، أنّ المشرع الأردني يتطلّب جملة من الشروط لإيقاع الحجز التحفظي على مال المدين؛ سنتناولها من خلال (الفرع الأول) أن يكون مقدار الدين المراد الحجز من أجله معلوماً، و(الفرع الثاني) أن يكون مقدار الدين مستحقّ الأداء، و(الفرع الثالث) أن يكون مقدار الدين غير معلق على شرط، و(الفرع الرابع) تقديم طالب الحجز تأمين نقدي أو كفالة عدلية أو مصرفية.

الفرع الأول: أن يكون مقدار الدين المراد الحجز من أجله معلوماً:

يقصد بهذا الشرط أن يكون مقدار الدين معيناً، بمعنى أن قيمة الدين محدّدة المقدار ومعروفة وقت طلب إيقاع الحجز التحفظي على طائرة المدين، مهما بلغت قيمتها⁽¹⁾.

وينبغي على ما سبق، أنه إذا لم يكن مقدار الدين معيناً، لا يمكن حينها إيقاع الحجز التحفظي، إلا أنه وبقراءة المادة السابقة يتضح لنا بأنّ المشرع الأردني أجاز طلب إيقاع الحجز

(1) عطية، عزمي عبد الفتاح (1984)، قواعد التنفيذ الجبري في قانون المرافعات، مرجع سابق، ص 393.

التحفظي ولو كان الدين غير محدد المقدار، حيث أنه استدرك عدم تحديد المقدار بصلاحيّة تعيين المحكمة له على وجه التخمين. ويمكن لنا تصور حالة طلب الحجز التحفظي في دين غير محدد المقدار في دعاوى العطل والضرر، كأن يطلب المضرور إيقاع الحجز التحفظي على أموال المدين الذي تأكّدت مسؤوليته بحكم؛ إلا أنّ مبلغ التعويض لم يُحدّد بعد، فهنا تتدخل المحكمة لتعيّنه على وجه التخمين⁽¹⁾، ومعنى ذلك أن الحجز التحفظي لا يوقع إلا بعد تعيين مقدار الدين، ولو على وجه التخمين وإلا وقع الحجز التحفظي باطلاً⁽²⁾.

ويرى بعض الفقه أن تعرّض المحكمة أو قاضي الأمور المستعجلة لمقدار الدين وتقديره ولو على وجه التخمين فيه مساس بأصل الحقّ، وهذا الأمر - وفق رأيهم - يتنافى مع طبيعة الحجز التحفظي كونه إجراء قضائي مستعجل لا يجوز فيه المساس بأصل الحق⁽³⁾، إلا أنّ الباحثة تخالف ما ذهب إليه هذا الرأي وترى بأن تقدير المحكمة لمقدار الدين ولو على وجه التخمين لا يوجد فيه مساس بأصل الحق؛ ذلك أنّ تقدير المحكمة لمقدار الدين يكون بظاهر البيئة والمستندات بشكل تقريبي دون المساس بأصل الحق فتقديرها لقيمة الدين تقدير مؤقت، فلا يشترط به أن يكون على وجه الدقة، لا سيما وأنّ هذا التقدير أو التخمين لا يلزم قاضي الموضوع عند نظره بأصل النزاع⁽⁴⁾، كما يضيف البعض بأن تعليق إيقاع الحجز التحفظي على تعيين مقدار الدين لاحقاً قد يمكّن المدين من أن يتصرف بطائرتة في هذه الأثناء، وهذا يتعارض مع الغاية من الحجز التحفظي⁽⁵⁾.

وإنّ الحكمة من اشتراط القانون لأن يكون مقدار الدين المراد الحجز من أجله معيناً فيها موازنة لمصلحة طرفي الحجز التحفظي؛ ذلك أن طالب الحجز في هذا المقام اختار إيقاع الحجز التحفظي على أكبر قدر ممكن من أموال المدين (الطائرة)، كونها تشكّل ثروة اقتصادية كبيرة بكلّ ما تحمله من تفرّعات، ولما كان قرار الحجز التحفظي على الطائرة فيه من الآثار ما يضرّ بمصلحة المحجوز عليه، بحيث أنّ هذا الإجراء يمنع الأخير من التصرف بالطائرة محل الحجز، ممّا جعل هذا الشرط قيداً على مغالاة طالب الحجز ودرءاً من تعسّفه في تعيين مقدار الدين المراد

(1) العموش، إبراهيم سمير محمد (2002)، النظام القانوني للحجز التحفظي في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني- دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص 59.

(2) والي، فتحي (1981)، التنفيذ الجبري لمجموعة المرافعات المدنية والتجارية و قانون الحجز الإداري، مرجع سابق، ص 238.

(3) حميدات، محمد رضوان (2014)، الحجز التحفظي بين النظرية والتطبيق، الطبعة الأولى، عمان: دار الحامد للنشر والتوزيع، ص 73.

(4) فهمي، وجدي راغب (1974)، النظرية العامة للتنفيذ القضائي في قانون المرافعات المدنية والتجارية، القاهرة: دار الفكر العربي، ص 198.

(5) فضلي، هشام (2011)، التطورات الحديثة في الحجز التحفظي على السفينة وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانونين المصري والفرنسي، مرجع سابق، ص 249.

الحجز من أجله؛ فتعيين مقدار الدين قد يدفع المدين من تفادي التنفيذ على طائرتة والذي ينتهي عادة ببيعها ومن ثم مبادرتة بالوفاء بما هو مطلوب منه اختياراً⁽¹⁾.

و بذات الوقت تمكين المدين المحجوز عليه من استخدام الآليات التي منحته إياها اتفاقية روما بخصوص توحيد القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على الطائرات، والتي تجيز له إيداع كفالة وافية بمقدار الدين المعين لدفع الحجز التحفظي على الطائرة، ومن ثمّ اتقاء آثاره⁽²⁾، حيث تنصّ المادة (4) منها على أنه "في الحالة التي لا يكون فيها الحجز محرماً أو في الحالة التي لا يجوز فيها توقيع الحجز على الطائرة والتي لا يدفع فيها المستغل بعدم جواز الحجز على الطائرة حيث يجوز هذا الدفع فإنّ كفالة وافية تحول دون توقيع الحجز التحفظي بل وتخول الحق في رفعه فوراً"⁽³⁾.

وتجدر الإشارة إلى أنّ المادة (3/141) من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني اشترطت أن يكون الحجز بما يفي بمقدار الدين والرسوم والنفقات، ما لم يكن المحجوز غير قابل للتجزئة⁽⁴⁾، والطائرة كمحل للحجز التحفظي لا يمكن تجزئتها؛ لأن الغاية منها تنتفي - كما بيّنا سابقاً - وعليه فإنه يطبق الاستثناء الوارد في ذيل المادة أعلاه بعدم اشتراط أن يكون مقدار الدين والرسوم والنفقات مساوٍ لمقدار المحجوز، حيث أن المحجوز غير قابل للتجزئة. وأرى أنّ هذا الأمر لا يجاف المنطق والعدالة في الأمور؛ ذلك أنّ الغاية هنا تتحقق بالضغط على المدين المحجوز عليه لتصويب أوضاعه ومن ثم الوفاء بما هو مطلوب منه بالغاً ما بلغ - ولو كان شيئاً لا يذكر - لا سيما وأننا نرى بأن قيمة الدين تختلف من زاوية المدين، فما يعدّ ديناً قليل القيمة لدى البعض قد يعتبر كبيراً للبعض الآخر، وفي الوقت ذاته فإنّ مرفق الطيران في النقل الجوي يسير بانتظام دون أيّ عائق، بالرغم من وقوع الحجز التحفظي على بعض الطائرات؛ إلا أنّ الحجز التحفظي لا يمنع الطائرات من الطيران والتحرّك ومن ثم إكمال رحلاتها الجوية بانتظام.

وقد قضت محكمة صلح شمال عمان بهذا الخصوص في قرار لها "تقرر في القضية الصلحية الجزائية وضع إشارة الحجز التحفظي على الطائرة بيونغ، والعائدة ملكيتها للمشتكى والمدعى عليه بالحق الشخصي في حدود المبلغ المدعى به والبالغ (4000) دينار أردني"⁽⁵⁾.

(1) العموش، إبراهيم سمير محمد (2002)، النظام القانوني للحجز التحفظي في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني - دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص 59-60.

(2) العريني، محمد فريد ومحمد، جلال وفاء (1998)، القانون الجوي - الملاحة الجوية والنقل الداخلي، مرجع سابق، ص 204.

(3) تجدر الإشارة بأنه لا يوجد مثل هذا النص في قانون الطيران المدني وقانون أصول المحاكمات المدنية الأردني، وحيداً لو تبيّن المشرع هذا الحكم في تنظيمه لأحكام الحجز التحفظي على الطائرة.

(4) حميدات، محمد رضوان (2014)، الحجز التحفظي بين النظرية والتطبيق، مرجع سابق، ص 73.

(5) قرار محكمة صلح حقوق شمال عمان رقم 2017/1097، تاريخ 2017/2/6، السجل الوطني، هيئة تنظيم الطيران المدني.

من خلال هذا الحكم، نجد أنّه قد تم وضع إشارة الحجز التحفظي على قيد طائرة تُقَدَّر قيمتها بالملايين مقابل دين قيمته (4000) دينار؛ ذلك أنّ مقدار الدين استوفى شرط تحديده، فكان محدد المقدار، بغضّ النظر عن قيمة الطائرة المحجوزة التي لا يمكن تجزئتها بما يفوي بمقدار الدين.

الفرع الثاني: أن يكون الدين المراد الحجز من أجله مستحقّ الأداء (حالياً):

يعرّف بعض الفقه شرط حلول الأجل "بألا يكون الدين مؤجلاً أجلاً قانونياً أو اتفاقياً"⁽¹⁾. وتجدر الإشارة إلى أنّ الأجل ينقسم إلى أجل قانوني وهو "الأجل الذي يتكفل القانون بتحديده"، وأجل قضائي يتمثل "بنظرة المسيرة التي يمنحها القاضي للمدين في أحوال معينة إذا استدعت حالته ذلك ولم يلحق الدائن ضرر جسيم"، وأجل اتفاقي "مصدره الاتفاق وإرادة المتعاقدين"⁽²⁾. ويرجعنا إلى نص المادة (3/141)، نجد أن المشرع استخدم عبارة "مستحقّ الأداء"، أي أنه يشترط لصحة إيقاع الحجز التحفظي على الطائرة أن يكون حق طالب الحجز حالاً وغير مقترن بأجل.

ويرى بعض الفقه أنّ شرط استحقاق الأداء بحلوله ينبغي أن يتوافر تحقّقه عند إيقاع الحجز التحفظي، أمّا قبل ذلك فلا يلزم، بمعنى أنّه عند طلب الحجز التحفظي لا يعدّ ذلك شرطاً ضرورياً⁽³⁾. وبدورنا فإننا نخالف ما ذهب إليه هذا الرأي، إذ أنّه من غير المنطق طلب إيقاع الحجز التحفظي قبل حلول أجل الدين الممنوح للمدين؛ لما فيه من حرمان للمدين من مزيّة الأجل المقرر لمصلحته، أضف إلى ذلك ما ذهب إليه بعض الفقه "بأنّ المؤجل لا تصحّ المطالبة به ولا الحجز عليه، ومن أقام دعوى بدين قبل حلول الأجل تُردّ دعواه ولو حلّ الأجل قبل قرار الرد"⁽⁴⁾، فالحقّ لا يكون مستحقّ للدائن بعد؛ مما يعني أنه لو أوقع الحجز التحفظي لكان باطلاً.

وتجدر الإشارة إلى أنّ بعض الفقه يرى بأنّ الأجل القضائي لا يحول دون إيقاع الحجز التحفظي، ويبررون ذلك بقولهم "أنّ المدين يُمنح الأجل للوفاء الاختياري، وليس للتصرف بأمواله، فإذا كانت الإجراءات التنفيذية غير جائزة فإنّه ليس ثمة ما يحول دون اتّخاذ الإجراءات

(1) فهمي، وجدي راغب (1974)، النظرية العامة للتنفيذ القضائي في قانون المرافعات المدنية والتجارية، مرجع سابق، ص 197.

(2) الفار، عبد القادر (2011)، أحكام الالتزام - آثار الحق في القانون المدني، مرجع سابق، ص 158 - 159.

(3) والي، فتحي (1981)، التنفيذ الجبري لمجموعة المرافعات المدنية والتجارية و قانون الحجز الإداري، مرجع سابق، ص 239.

(4) العموش، إبراهيم سمير محمد (2002)، النظام القانوني للحجز التحفظي في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني - دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص 63.

التحفظية على أموال المدين"، بينما ذهب جانب آخر من الفقه " إلى اعتبار ذلك مانعاً من إيقاع الحجز التحفظي ذلك أن الحق يعتبر غير حالّ الأداء بعد"⁽¹⁾.

وأويد ما ذهب إليه الرأي الثاني، إذ أنه من المنطق عدم السماح بإيقاع الحجز التحفظي حتى يحلّ الأجل المضروب لذلك، لا سيما وأن قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني أورد عبارة شرط استحقاق الدين بشكل مطلق، والمطلق يجري على إطلاقه، فنظرة الميسرة تحول دون إيقاع الحجز التحفظي على الطائفة⁽²⁾.

وإن تثبت القضاء من شرط أن يكون الدين المراد الحجز من أجله مستحق الأداء يكفي أن يكون ثابتاً بظاهر المستندات والبيانات، دون البحث في مدى استحقاق طالب الحجز للدين من عدمه؛ لأنّ في ذلك مساس بأصل النزاع.

الفرع الثالث: أن لا يكون مقدار الدين المراد الحجز من أجله معلق على شرط:

عرّفت المادة (393) من القانون المدني الأردني الشرط على أنه "التزام مستقبل يتوقف عليه وجود الحكم أو زواله عند تحققه"، والمقصود بهذا الأمر، هو عدم تعلق الدين على شرط؛ إلا أن تعلق الدين على شرط نوعان؛ شرط واقف يتحقق بموجبه الالتزام، وشرط فاسخ يترتب على زواله زوال الالتزام⁽³⁾.

وعليه فإن السؤال الذي يثور هنا، أي الشرطين يعد مانعاً من إيقاع الحجز التحفظي على الطائفة؟

(1) نقلاً عن التحيوي، محمود السيد عمر (1999)، إجراءات الحجز وآثاره العامة في قانون المرافعات المدنية والتجارية، مرجع سابق، ص 49-50.

(2) يستثنى على ما سبق ذكره، ثلاث حالات ورد النص عليهنّ بالقانون المدني الأردني، سنذكرهنّ فيما يلي تباعاً:

أ- حالة اشتراط الأجل لمصلحة أي من الطرفين، وتنازل عن ذلك الأجل بإرادته المنفردة من تقرر لمصلحته استناداً إلى نص المادة (405) من القانون المدني الأردني، حيث نصت على أنه "إذا كان الأجل لمصلحة أي من الطرفين فله أن يتنازل عنه بإرادته المنفردة".

ب- موت المدين، وما تجب الإشارة إليه هو أن الدين المؤجل لا يحلّ بموت الدائن وإنما فقط بموت المدين، حيث تنص المادة (406) من القانون المدني الأردني على أن "الدين المؤجل لا يحلّ بموت الدائن، ويحلّ بموت المدين إلا إذا كان موثقاً توثيقاً عينياً".

ج- حالة سقوط الأجل لأحد الأسباب الواردة بالمادة (404) من القانون المدني الأردني والتي ورد النص عليها كالتالي: "يسقط حق المدين في الأجل:

1. إذا حكم بإفلاسه أو إعساره.

2. إذا لم يقدم تأمينات الدين المتفق عليها.

3. إذ نقصت توثيقات الدين بفعله أو بسبب لا يد له فيه ما لم يبادر إلى تكملتها.

(3) الفار، عبد القادر (2011)، أحكام الالتزام - آثار الحق في القانون المدني، مرجع سابق، ص 147.

إنَّ الشرط المانع من الحجز التحفظي هو الشرط الواقف، دون الشرط الفاسخ؛ والعلة في ذلك تكمن بأن الحق غير محقق الوجود وليس للدائن أن يطلب إيقاع الحجز التحفظي قبل تحقق وقوع الحق؛ لأنه غير مؤكد بعد فإذا تحقق الشرط وُجِدَ الحق؛ إلا أنه ينبغي التمييز في هذا الصدد بين حلول الأداء وتحقق الوجود، فالحق قد يكون محقق الوجود لكنه ليس حالَّ الأداء ويمكن تصوّر هذا الأمر في صدور حكم بإلزام المدين بمبلغ عشرة آلاف دينار تدفع على عشرة أشهر متساوية فهذا الحق في المبلغ يعد محقق الوجود إلا أنه لا يجوز الحجز التحفظي إلا لاقتضاء مبلغ ألف دينار فقط والذي يمثل القيمة حالّة الأداء، أما باقي القيمة فهي تعدّ محقّقة الوجود لكن غير حالة الأداء⁽¹⁾.

وتجدر الإشارة إلى أنّ شرط تحقق الوجود لا يُقصد به أن يكون الدين غير متنازع عليه مطلقاً، وإلا لما جاز حينها إيقاع الحجز التحفظي أبداً⁽²⁾. وفي هذا الخصوص فقد قضت محكمة النقض المصرية في حكم لها على أنه " يشترط لتوقيع الحجز التحفظي أن يكون الحاجز دائماً بدين محقق الوجود وحالّ الأداء، فإذا كان متنازع عليه لا مانع من اعتباره محقق الوجود ومن توقيع الحجز بموجبه متى كان ثابت بسببٍ ظاهر وكان النزاع فيه غير جدّي"⁽³⁾.

وعليه فإنّ معيار تحقق الوجود يتسم بالعمومية والمرونة، ففاضي الأمور المستعجلة يحكم بتحقق الوجود من عدمه وفقاً لسلطته التقديرية إذا كان هناك سبب ظاهر يدلّ على رجحان وجوده في ذمّة المدين بحسب ظاهر البينة والمستندات دون أن يفصل في صحّة الدين من عدمه؛ لأن ذلك يبقى من اختصاص قضاء الموضوع، ذلك أن حق الحاجز يكون محقق ما دام كان قائم بأساسه شكلاً ولو كان غير ثابت بطريقة قطعية⁽⁴⁾.

خلاصة القول، هو ضرورة توافر كل من الشروط الوارد ذكرها في نصّ المادة (3/141) من قانون أصول المحاكمات المدنية، وأنّ انتفاء أي منها عند تقديم طلب الحجز التحفظي على الطائفة يؤدي إلى عدم قبول طلب إيقاع الحجز التحفظي⁽⁵⁾.

(1) حميدات، محمد رضوان (2014)، الحجز التحفظي بين النظرية والتطبيق، مرجع سابق، ص 79-80.
(2) إبراهيم، مدحت حافظ (1995)، الحقوق العينية والتبعية والحجز على السفن طبقاً لقانون التجارة البحرية والمعاهدات البحرية النافذة في مصر، مرجع سابق، ص 47.
(3) حكم رقم 84 سنة 23 ق جلسة 1957/1/31 س 8 ص 118، نقلاً عن، شعلة، سعيد أحمد (1998)، قضاء النقض في التنفيذ والحجز" مجموعة القواعد القانونية التي قررتها محكمة النقض خلال خمسة وستون عاماً 1931-1995"، القاهرة، دار الكتب القانونية، ص 104.
(4) والقول بغير ذلك يعني أن هناك تعارض بين نص المادة (3/141) ونص المادة (152) من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني، ذلك أن نص المادة (152) يوجب على طالب الحجز أن يقدم دعواه خلال مدة معينة لأجل إثبات حقه. للمزيد حول ذلك راجع: حميدات، محمد رضوان (2014)، الحجز التحفظي بين النظرية والتطبيق، مرجع سابق، ص 75.
(5) انظر قرار محكمة تمييز حقوق رقم 2013/2679، (هيئة خماسية)، تاريخ 2014/8/25، منشورات قسطاس.

الفرع الرابع: تقديم طالب الحجز تأمين نقدي أو كفالة مصرفية أو عدلية:

إنّ الحجز التحفظي يؤدي إلى وقوع تعارض بين مصلحة الحاجز الذي يسعى إلى الحجز على طائرة المدين والتي تشكل ثروة اقتصادية ضخمة تضمن حقّه بالوفاء إذا ثبت له هذا الحق، ذلك أنّ إيقاع الحجز التحفظي يمنع المحجوز عليه من التصرف بهذه الطائرة طيلة فترة الحجز، ومصلحة المحجوز عليه التي تتأثر في منعه من التصرف بطائرته، كتأجيرها أو ترتيب أي حقوق عليها خلال فترة إيقاع الحجز التحفظي ممّا يعود ذلك على المحجوز عليه بخسائر فادحة والتأثير على مركزه الاجتماعي وسمعته التجارية، فسُمعتة التجارية تعد حساسة في مجال مرفق الطيران والنقل الجوي، خصوصاً وأنّ تقييد إشارة الحجز التحفظي على السجل الوطني للطائرة يجوز لأيّ شخص الاطلاع عليه وبالتالي تفحص الملاءة المالية لمالك الطائرة.

وحمايةً لمصلحة المدين المحجوز عليه ولضمان جدية طالب الحجز في إيقاع الحجز التحفظي حتى لا يتخذ من ذلك وسيلة يستخدمها متى شاء في مواجهة مدينه، حرص قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني على إلزام طالب الحجز بتقديم كفالة عند توقيع الحجز التحفظي خشيةً من سوء استعمال طالب الحجز لهذا الإجراء، وبالتالي الإضرار بمصلحة المحجوز عليه.

من هنا نصّت المادة (2/141) من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني على أنه "إذا قررت المحكمة إجابة الطلب بتوقيع الحجز الاحتياطي تكلف الطالب بتأمين نقدي أو كفالة مصرفية أو عدلية تحدد المحكمة أو قاضي الأمور المستعجلة نوعها ومبلغها ويقدمها كفيل مليء يضمن ما قد يلحق بالمحجوز عليه من عطل وضرر إذا ظهر أن طالب الحجز غير محق في دعواه، ويستثنى من تقديم التأمين أو الكفالة الحكومة والمؤسسات الرسمية والعامّة والبلديات والبنوك العاملة في المملكة، كما يجوز للمحكمة أو قاضي الأمور المستعجلة التحقق من ملاءة الكفيل"⁽¹⁾.

يتضح مما سبق، أن المشرّع الأردني وضع ضوابطاً لتقديم الكفالة أو التأمين النقدي من قِبَل طالب الحجز تتمثل فيما يلي:

أولاً) تُقدّم الكفالة أو التأمين النقدي بعد قرار المحكمة بإجابة طلب إيقاع الحجز التحفظي على الطائرة وليس وقت تقديم طلب الحجز التحفظي، كون الحجز التحفظي هو إجراء وقائي مستعجل.

(1) وتطبيقاً لذلك، فقد قضت محكمة استئناف بداية حقوق في حكم لها "أن المادة 2/141 من قانون أصول المحاكمات المدنية في صيغتها المعدلة تقضي عند إجابة الطلب بإيقاع الحجز الاحتياطي يكلف قاضي الأمور المستعجلة الطالب تقديم كفالة يحدد نوعها وقيمتها من كفيل مليء لضمان كل عطل وضرر يلحق بالمحجوز عليه إذا تبين أن طالب الحجز غير محق في دعواه" قرار محكمة استئناف بداية حقوق / أمور مستعجلة رقم 2001/202، (هيئة خماسية)، تاريخ 2001/9/13، منشورات قسطاس.

ثانياً) إنّ تقديم طالب الحجز للكفالة أو التأمين النقدي هو أمر وجوبي وليس جوازي⁽¹⁾؛ لضمان ما قد يلحق بالمحجوز عليه من عطل وضرر إذا تبين أنّ طالب الحجز غير محقّ بدعواه. ثالثاً) إنّ سلطة القاضي التقديرية هي الضابط في تحديد نوع ومقدار الكفالة لطالب الحجز، فالقاضي هو من يحدّد نوعها وقيمتها، وتحديد القاضي لها ينمّ عن مدى جدية طالب الحجز لإيقاع الحجز التحفظي، حيث أنّه إذا لم يكن طالب الحجز جدياً في طلبه، فإنه لا يستطيع تقديمها، وبهذا فإنّ القاضي يكون قد ردّ على طالب الحجز قصده⁽²⁾.

وفي هذا الشأن فإنّ الباحثة ترى أنّه ينبغي على المحكمة أو قاضي الأمور المستعجلة أن يراعي ذاتية وخصوصيّة المحجوز الطائرة، كونها تعدّ ثروة اقتصادية ضخمة، وبالتالي عدم التهاون في تقدير قيمة الكفالة أو التأمين، لتقدير مدى جدية طالب الحجز وضمان ما يلحق بالمحجوز عليه من عطل أو ضرر إذا تبين أنّ طالب الحجز غير محقّ في طلبه.

أمّا عن أنواع الكفالة فهي محدّدة في قانون أصول المحاكمات المدنية بالتأمين النقدي: والذي يُعرّف بأنه" إيداع مبلغ من النقود لدى المحكمة المختصة لغايات ضمان حقوق المدين فيما إذا لحقه ضرر من طلب الدائن بتوقيع الحجز"، وتُعرّف الكفالة المصرفية بأنّها "الضمان الذي يقدّمه المصرف لصالح عميله إلى شخص من الغير كالبنوك"، أمّا الكفالة العدلية فهي "تعهد من جهة غير الدائن والمدين سواء كانت الجهة شخصاً عادياً أو اعتبارياً تضمن العطل والضرر الذي يلحق بالمدين"⁽³⁾، وللقاضي أن يختار أي منها؛ إلا أنّ الكفالة العدلية قد تُقدّم من كفيل غير مليء؛ لهذا فإنّ المشرّع الأردني أجاز للقاضي التحقق من ملاءة الكفيل؛ إلا أنّه إذا توفي الكفيل أو عدل عن كفالته فيجب على الدائن إحضار كفيل بديل⁽⁴⁾. من هنا أرى بأنّ اختيار القاضي للكفالة العدلية أمر لا ينسجم وطبيعة الحجز التحفظي كونه إجراء قضائي مستعجل لما يتخذ هذا الأمر من وقت في التحقق من ملاءة الكفيل واستبدال الكفيل بآخر وعليه فإنها غير مجدية بخلاف التأمين النقدي والكفالة المصرفية.

رابعاً) يُستثنى من تقديم الكفالة طالب الحجز إذا كان إحدى الدوائر الحكومية، أو المؤسسات الرسمية والعامّة أو البلديات، أو البنوك العاملة في المملكة وفقاً لنص المادة (33)

(1) فقد قضت محكمة استئناف بداية حقوق في حكم لها على أنه "اشتترطت المادة (141) من الأصول المدنية لإيقاع الحجز التحفظي أن يكون الدين معلوم المقدار ومستحق الأداء وغير مقيد بشرط بالإضافة إلى تقديم الكفالة النقدية أو المصرفية أو العدلية من كفيل مليء تضمن ما قد يلحق بالمحجوز عليه من عطل وضرر إذا كان طالب الحجز غير محقّ بدعواه" قرار رقم 1995/919، محكمة استئناف بداية حقوق/ أمور مستعجلة، (هيئة خماسية)، تاريخ 1995/5/21، منشورات قسطاس.

(2) فضلي، هشام (2011)، التطورات الحديثة في الحجز التحفظي على السفينة وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانونين المصري والفرنسي، مرجع سابق، ص 341.

(3) حميدات، محمد رضوان (2014)، الحجز التحفظي بين النظرية والتطبيق، مرجع سابق، ص 67.

(4) حميدات، محمد رضوان، المرجع نفسه، ص 69.

ونص المادة (2/141) من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني؛ ذلك أن تلك الجهات تُعدّ مقتدرة ومليئة مالياً، ولا يُخشى من قصورها لدفع المبلغ الذي يضمن العطل والضرر إذا كانت غير محقة في طلبها⁽¹⁾.

المطلب الثاني

إجراءات حجز التحفظي على الطائرة

لم يتضمن قانون الطيران المدني الأردني أحكاماً خاصة بالإجراءات المتعلقة بحجز الطائرة تحفظياً، فتسري على هذه الإجراءات أحكام قانون أصول المحاكمات المدنية باعتباره تضمن القواعد العامة في الإجراءات⁽²⁾. وعليه فإننا سنتحدث في (الفرع الأول) عن المحكمة المختصة بطلب الحجز التحفظي على الطائرة، وفي (الفرع الثاني) عن تقديم طلب إيقاع الحجز التحفظي على الطائرة، وفي (الفرع الثالث) عن مرفقات طلب الحجز التحفظي على الطائرة.

الفرع الأول: المحكمة المختصة بطلب الحجز التحفظي على الطائرة:

إن إجراء الحجز التحفظي على الطائرة هو أمر منوط بالقضاء لوحده، بخلاف اتفاقية روما بخصوص توحيد القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على الطائرات لسنة 1933 والتي جعلت هذا الاختصاص منوطاً بالقضاء والإدارة معاً⁽³⁾. ويرجعنا إلى قانون الطيران المدني الأردني لم نجد أحكاماً تنظم الجهة المختصة بإيقاع الحجز التحفظي على الطائرات، سوى أنّها اقتصرت على الإشارة بأن إجراء الحجز التحفظي على الطائرات هو من الأمور المستعجلة.

وهذا الأمر يتطلب منا (أولاً) رصد الاختصاص النوعي، و(ثانياً) الاختصاص المحلي و(ثالثاً) الطعن بقرار المحكمة بإجابة أو رفض طلب إيقاع الحجز التحفظي⁽⁴⁾.

أولاً: الاختصاص النوعي:

تنصّ المادة (30) من قانون أصول المحاكمات الأردنية الأردني على أنّه "تختص محكمة البداية بالنظر والفصل في الدعاوى التي لا تدخل في اختصاص محكمة أخرى بمقتضى أي قانون نافذ المفعول، كما تختص بالنظر والفصل في الطلبات المستعجلة، وجميع الطلبات المرتبطة بالطلب الأصلي مهما تكن قيمتها أو نوعها".

(1) العموش، إبراهيم سمير محمد (2002)، النظام القانوني للحجز التحفظي في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني- دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص 54.

(2) موسى، طالب حسن (2013)، القانون الجوي الدولي، مرجع سابق، ص 73 – 74.

(3) راجع نص المادة (2) من اتفاقية روما بخصوص توحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على الطائرات لسنة 1933.

(4) القليسي، محمد صغير سعد (2008)، الحجز التحفظي القضائي في قانون المرافعات اليمني "دراسة تحليلية مقارنة"، مرجع سابق، ص 60 وما بعدها.

وعليه وبما أنّ الحجز التحفظي على الطائرة هو إجراء قضائي مستعجل، فإنّ الاختصاص ينعقد لمحكمة البداية اختصاصاً نوعياً⁽¹⁾.

وقد حدّدت المادة (1/31) من ذات القانون قاضي الأمور المستعجلة فنصّت على أنه "1. قاضي الأمور المستعجلة هو رئيس محكمة البداية أو من يقوم مقامه أو من ينتدبه لذلك من قضاتها، وقاضي الصلح في الدعاوى التي تدخل ضمن اختصاصه"، ويستفاد من ذلك أنّ قاضي الأمور المستعجلة بالأصل هو رئيس محكمة البداية؛ إلا أنه ولكثرة وازدحام الطلبات المستعجلة⁽²⁾؛ فإنّه يجوز أن ينعقد لمن يقوم مقامه أو من ينتدبه، مع ملاحظة أنّ الدعاوى التي تكون من اختصاص محاكم الصلح ينظر بها قاضي الصلح⁽³⁾.

واستثناءً على الأصل العام، فإنّه ينعقد الاختصاص للمحكمة الموضوعية التي تنظر أصل الحق، وذلك في حال رفع دعوى موضوعية أمام محكمة الموضوع وأثناء سيرها يحصل أمر مستعجل يدفع المدعي إلى طلب إيقاع الحجز التحفظي، وعليه فإنّها تُرَفَع إلى محكمة الموضوع بطريق التبعية على اعتبار أنّ قاضي الأصل هو قاضي الفرع خلافاً لنص المادة (32) من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني.

وينبغي على ما سبق، أنّ محكمة الاستئناف تكون مختصة بنظر طلب الحجز التحفظي إذا رُفِع لها بطريق التبعية وذلك بصريح نصّ المادة (2/31) من القانون ذاته، حيث نصّت على أنّه "تختصّ محكمة الاستئناف بالنظر والفصل في الطلبات المتعلقة بالأمور المستعجلة التي تُقدّم إليها بشأن الدعاوى المنظورة أمامها".

ثانياً: الاختصاص المحلي:

تنصّ المادة (45) من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني على أنّه "في الدعاوى المتضمنة طلب اتخاذ إجراء مؤقت أو مستعجل يكون الاختصاص للمحكمة التي يقع في دائرتها موطن المدعي عليه أو المحكمة المطلوب حصول الإجراء في دائرتها، وفي المنازعات المستعجلة المتعلقة بتنفيذ الأحكام والسندات يكون الاختصاص للمحكمة التي يجري في دائرتها التنفيذ".

(1) انظر قرار محكمة تمييز حقوق رقم 1990/119، (هيئة خماسية)، تاريخ 1990/6/28، منشورات قسطاس.
(2) الحوامدة، أسامة سليمان علي (2014)، الحجز التحفظي في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني (دراسة مقارنة)، مرجع سابق، ص 101.
(3) راجع نصّ المادة (3) من قانون محاكم الصلح رقم 15 لسنة 1952 وتعديلاته المنشور في عدد الجريدة الرسمية رقم 1102 على الصفحة 135 بتاريخ 1952/3/16.
و انظر قرار محكمة بداية الزرقاء بصفتها الاستئنافية رقم 2016/245، تاريخ 2016-3-31، منشورات قسطاس.

يتضح ممّا سبق أن المحكمة المختصة مكانياً بطلب إيقاع الحجز التحفظي على الطائرة هي محكمة موطن المدعى عليه، أو المحكمة المطلوب حصول الإجراء التنفيذي في دائرتها⁽¹⁾.

إلا أن السؤال الذي يطرح نفسه هنا، ماذا لو كانت الطائرة أجنبية، هل يجوز أن ينعقد الاختصاص في نظر الحجز التحفظي للمحاكم الأردنية؟

نصّت المادة (28) من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني على أنّه "تختصّ محاكم الأردن بنظر الدعاوى التي ترفع على الأجنبي الذي ليس له موطن أو محل إقامة في الأردن وذلك في الأحوال التالية: 1- إذا كان له في الأردن موطن مختار. 2- إذا كانت الدعوى متعلقة بمال موجود في الأردن أو كانت متعلقة بالتزام نشأ أو نفذ أو كان واجباً تنفيذه فيها أو كانت متعلقة بإفلاس أشهر فيها. 3- إذا كان لأحد المدعى عليهم موطن أو محل إقامة في الأردن"

يتضح من المادة أعلاه، أنّه ينعقد اختصاص المحاكم الأردنية في الدعاوى التي ترفع على أجنبي إذا كان المال موجود في الأردن أو كانت متعلقة بالتزام نشأ أو نفذ أو كان واجب التنفيذ فيها أو كانت متعلقة بإفلاس أشهر فيها، لكن ما ينبغي الإشارة إليه هو أنّ قواعد الاختصاص المحلي لطلب الحجز التحفظي كقاعدة عامّة ليست متعلقة بالنظام العام، وينبغي على ذلك أنّه لا يجوز للمحكمة أن تقضي بعدم الاختصاص المكاني من تلقاء ذاتها، حيث أنّ قواعده متعلقة بمصلحة الخصوم وليس بالمصلحة العامة، كما أنّه يجوز للخصوم الاتفاق على اختصاص محكمة غير مختصة مكانياً⁽²⁾. وتبرز أهمية مخالفة قواعد الاختصاص المكاني في حال كان موقع الطائرة بعيداً مثلاً، كأن تكون موجودة في مطار الملك حسين الدولي في العقبة، ممّا يحتاج إلى الكثير من الوقت للانتقال إلى محكمة بداية العقبة لطلب الحجز التحفظي ممّا يخشى معه فرصة تصرّف المدين بها .

والسؤال الذي يثور في هذا الصدد، ماذا لو اتفق أطراف الالتزام على إحالة النزاع بخصوص طلب اتخاذ إجراء تحفظي للتحكيم، ثم لجأ أحد طرفي الالتزام إلى القضاء المستعجل؟ ذهب رأي إلى القول بما أنّه لا يجوز اللجوء إلى هيئة التحكيم بطلب اتخاذ إجراء تحفظي إلا إذا كان الأطراف قد اتفقوا على ذلك صراحةً، سواء في اتفاق التحكيم نفسه أو في اتفاق لاحق،

(1) الزعبي، عوض أحمد (2013)، الوجيز في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني، مرجع سابق، ص 197-198.

و القليسي، محمد صغير سعد(2008)، الحجز التحفظي القضائي في قانون المرافعات اليمني "دراسة تحليلية مقارنة"، مرجع سابق، ص 62

(2) الزعبي، عوض أحمد (2013)، الوجيز في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني ، مرجع سابق، ص 208-209.

ولو بعد إجراءات التحكيم، فلا يعدّ حينها الالتجاء إلى القضاء تنازلاً عن التحكيم أو إسقاطاً له، طالما أن قضاء الدولة هو صاحب الاختصاص الأصلي باتخاذ تلك التدابير⁽¹⁾.

ويرى البعض الآخر أنّ الاتفاق على التحكيم متى توافرت شروطه يمنع كل من القضاء العادي والمستعجل من نظر أي أمر متعلق به، سواء كان هذا الأمر بخصوص موضوع النزاع أو بخصوص اتخاذ إجراء تحفظي؛ إلا إذا اتفق الطرفان صراحةً أو ضمناً عن العدول عن القضاء التحكيم⁽²⁾، وذهب جانب آخر من الفقه بقوله "أنه بالرجوع إلى نص المادة (32) من قانون أصول المحاكمات المدنية نجد أنها نصت على أنّ قاضي الأمور المستعجلة يحكم بصفة مؤقتة مع عدم المساس بأصل الحق بالأمور المبيّنة فيها وأن هذا لا يمنع من اختصاص محكمة الموضوع أيضاً بهذه المسائل إذا رفعت لها بطريق التبعية، وعليه فإنّ المشرع لم يسلب اختصاص القضاء المستعجل ولو كان معروضاً على محكمة الموضوع، وإذا اعتبرنا المُحكّم محكمة موضوع فإنّ قاضي الأمور المستعجلة يختصّ بنظر المسائل المستعجلة المتفرعة عن النزاع المعروض أمام المُحكّم"⁽³⁾. ونحن بدورنا نؤيد ما ذهب إليه الرأي الأخير إذ أنّه قد يطرأ أمر مستعجل يخشى فيه الدائن تصرف المدين بأمواله، فلا يوجد ما يمنعه من اللجوء إلى القضاء المستعجل حينها لضمان حقّه حتّى لو اتفق الأطراف على إحالة الإجراء إلى التحكيم.

ثالثاً: الطعن بقرار المحكمة بإجابة أو رفض طلب إيقاع الحجز التحفظي على الطائرة:

إنّ قرار المحكمة بإجابة أو رفض طلب إيقاع الحجز التحفظي على طائرة يعتبر من الأمور المستعجلة بصريح نص المادة (54/و) من قانون الطيران المدني الأردني، وعليه فإنه يسري عليه ما يسري على الأمور المستعجلة. وبالرجوع إلى القواعد العامة في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني، نجد أنّ المشرع أجاز استئناف القرارات الصادرة في الأمور المستعجلة؛ إلا أنه لم يجرز تمييزها إلا وفقاً لشروط استناداً لنص المادة (2/176) من القانون ذاته حيث نصت على أنّه "يجوز استئناف القرارات الصادرة في الأمور المستعجلة أيّاً كانت المحكمة التي أصدرتها، وتفصل محكمة الاستئناف المختصة بالطعن المقدم إليها بقرار لا يقبل الطعن بطريق التمييز إلا بإذن من رئيس محكمة التمييز أو من يفوضه بذلك".

(1) فضلي، هشام (2011)، التطورات الحديثة في الحجز التحفظي على السفينة وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانونين المصري والفرنسي، مرجع سابق، ص 290-291.

(2) الحمصي، محمد طلال (1995)، نظرية القضاء المستعجل في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني، دراسة مقارنة، رسالة ماجستير، الجامعة الأردنية، عمان، الأردن، ص 202.

(3) الحمصي، محمد طلال، المرجع نفسه، ص 202.

كما نصّت المادة (1/170) من ذات القانون على أنّه "لا يجوز الطعن في الأحكام التي تصدر أثناء سير الدعوى ولا تنتهي بها الخصومة إلا بعد صدور الحكم المنهي للخصومة كلها، ويستثنى من ذلك القرارات الصادرة في الأمور المستعجلة".

يتضح مما سبق، أنّ قرار الحجز التحفظي على الطائرة هو من المسائل المستعجلة التي يجوز الطعن بها استثناءً، حتى لو صدر القرار المستعجل بطريق التبعية فإنه يجوز الطعن به استقلالاً؛ بالرغم من أنّه قرار غير منهي للخصومة، والأصل أنّه لا يجوز لطرفي الخصومة الطعن بالحكم الصادر أثناء نظر الدعوى، بل لا بدّ من صدور الحكم المنهي للخصومة لجواز الطعن⁽¹⁾؛ إلاّ أنّه نظراً لأهمية القرارات المستعجلة ومن بينها الحجز التحفظي فإنه يجوز الطعن بها حتى أثناء سير الدعوى لما ترتبه من آثار تمسّ حقوق أطراف الحجز التحفظي.

وتجدر الإشارة بأنّ قرارات الحجز التحفظي الصادرة عن قاضي الأمور المستعجلة لدى محاكم الصلح تُستأنف أمام محكمة البداية بصفقتها الاستئنافية⁽²⁾، بخلاف القرارات الصادرة عن رئيس محكمة البداية أو من يقوم مقامه أو من ينتدبه من قضاتها، فإن هذه القرارات تستأنف أمام محكمة الاستئناف. وتنتظر محكمة الاستئناف في الطلب تدقيقاً، أي دون حاجة لدعوة الخصوم، ما لم تقرر رؤية الطلب مرافعةً استناداً لنص المادة (182) من قانون أصول المحاكمات المدنية، وإنّ ميعاد استئناف قرار الحجز التحفظي هو عشرة أيام حيث تنص المادة (2/178) على أنّه "تكون مدة الطعن عشرة أيام في القرارات القابلة للطعن بموجب أحكام المادة (170) من هذا القانون"⁽³⁾.

وترى الباحثة بأنّ اشتراط الحصول على إذن من رئيس محكمة التمييز أو من يفوضه لتمييز قرار الحجز التحفظي ينبغي أن يُستثنى منه قرار الحجز التحفظي على الطائرة، فالمحجوز (الطائرة) تمثل قيمة عالية وأهمية كبيرة ممّا يجب معه أن تُحاط بالضمانات الكافية من خلال جواز رقابة محكمة التمييز على صحّة قرار إيقاع الحجز التحفظي عليها دون إذن من رئيس محكمة التمييز؛ ذلك أنّها لا تقل أهمية عن القرارات التي يجوز تمييزها دون الحصول على إذن.

(1) العموش، إبراهيم سمير محمد (2002)، النظام القانوني للحجز التحفظي في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني- دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص 196.

(2) حيث تنصّ المادة (1/3/10) من قانون محاكم الصلح الأردني على أنّه "تستأنف إلى محكمة البداية الأحكام الصلحية الحقوقية التي لا تتجاوز قيمة المدعى به فيها ألف دينار والقرارات الصادرة عن قاضي الأمور المستعجلة في الدعوى الصلحية الحقوقية".

- انظر قرار محكمة استئناف حقوق عمان رقم 2016/1452، (هيئة ثلاثية)، تاريخ 2016/4/11، منشورات قسطاس.

(3) الحمصي، محمد طلال (1995)، نظرية القضاء المستعجل في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني، دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص 227-229.

الفرع الثاني: تقديم طلب إيقاع الحجز التحفظي على الطائرة:

يبدأ إجراء الحجز التحفظي على الطائرة بتقديم طالب الحجز طلباً لذلك، حيث أنه لا قضاء بلا طلب، ويعرّف الفقه طلب الحجز التحفظي على أنه "طلب قضائي يتقدم به شخص إلى المحكمة أو قاضي الأمور المستعجلة عارضاً عليه ما يدّعيه طالباً الحكم به بموجب تصرف إرادي صادر عن طالب الحجز أو ممثله والذي يدعي فيه بوجود حق أو مركز قانوني له مُعْتَدَى عليه أو مهدّد بالاعتداء عليه، ويعرب فيه عن رغبته في حمايته بإحدى صور الحماية القضائية في مواجهة المحجوز عليه"⁽¹⁾.

وفيما يتعلق بالقواعد الشكلية المطلوب توافرها بالطلب، فإننا نميّز بين ما إذا قدم الطلب مستقلاً أمام قاضي الأمور المستعجلة فحينها يخضع للقواعد الخاصة بالقضاء المستعجل، وبين ما إذا قُدِّمَ الطلب بطريق التبعية إلى قاضي الموضوع⁽²⁾.

وتجدر الإشارة في هذا الصدد، بأنّ طالب الحجز التحفظي على الطائرة يطلب حماية قضائية وقتية، مما يعني أنه ينبغي أن يقوم الطلب على عنصر مباغته المدين خشيّة من تصرف الأخير بأمواله، وبهذا فإنه يتميز عن الحجز التنفيذي، بحيث أنّ طلب الحجز التحفظي على الطائرة لا يُبلّغ كالإخطار التنفيذي إلى المدين لتكليفه بالوفاء وانتظار مرور المهلة على التبليغ بالإخطار. وبخصوص البيانات الواجب توافرها بطلب الحجز التحفظي على الطائرة لا بد أن نشير بأنّها ذات البيانات الواردة في نص المادة (56) من قانون أصول المحاكمات المدنية⁽³⁾.

(1) حميدات، محمد رضوان (2014)، الحجز التحفظي بين النظرية والتطبيق، مرجع سابق، ص 114.
 (2) الحوامدة، أسامة سليمان علي (2014)، الحجز التحفظي في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني (دراسة مقارنة)، مرجع سابق، ص 95.
 (3) التحيوي، محمود السيد عمر (1999)، إجراءات الحجز وآثاره العامة في قانون المرافعات المدنية والتجارية، مرجع سابق، ص 68.
 ينبغي أن يشتمل الطلب على ما يلي:

- أ) اسم المحكمة المرفوع إليها طلب الحجز التحفظي أو الدعوى.
- ب) اسم طالب الحجز بالكامل ومهنته أو وظيفته ومحل عمله وموطنه واسم من يمثله أو وظيفته ومحل عمله وموطنه، ولا بد من الإشارة أيضاً بأن الواقع العملي يتطلب رقمه الوطني.
- ج) اسم المحجوز عليه بالكامل ومهنته أو وظيفته ومحل عمله وموطنه واسم من يمثله بالكامل ومهنته أو وظيفته ومحل عمله وموطنه، ولا بد من الإشارة أيضاً بأن الواقع العملي يتطلب رقمه الوطني.
- د) موضوع الطلب وقيّمته إذا كانت معلومة.
- هـ) وقائع الطلب وأسانيده، وطلبات طالب الحجز.
- و) توقيع طالب الحجز أو وكيله القانوني.
- ز) تاريخ تحرير طلب الحجز التحفظي أو الدعوى.

انظر قرار محكمة تمييز حقوق رقم 2016/1993، (هيئة خماسية)، تاريخ 2016/7/31، منشورات قسطاس.
 و قرار محكمة تمييز حقوق رقم 2015/3323، (هيئة خماسية)، تاريخ 2016/3/1، منشورات قسطاس.

والسؤال الذي يطرح نفسه، ما هو الوقت الذي يستطيع به طالب الحجز أن يقدم فيه طلباً للحجز التحفظي على طائرة؟ تنص المادة (1/141) على أنه "للدائن طلب توقيع الحجز الاحتياطي سواء قبل إقامة الدعوى أو عند تقديمها أو أثناء نظرها إلى قاضي الأمور المستعجلة أو المحكمة بالاستناد إلى ما لديه من المستندات والبيانات أو بالاستناد إلى حكم أجنبي أو قرار تحكيم...". يتضح من المادة أعلاه، أنّ المشرع الأردني أشار إلى الوقت الذي يجوز فيه للدائن طلب الحجز التحفظي. وتطبيقاً لذلك فقد قضت محكمة التمييز في قرار لها بما يلي "يجوز للدائن أن يطلب توقيع الحجز التحفظي على أموال المدين المنقولة وغير المنقولة سواء قبل إقامة الدعوى أو عند تقديمها أو أثناء نظرها وذلك بعد توافر الشروط المنصوص عليها في نص المادة (3/141) من قانون أصول المحاكمات المدنية"⁽¹⁾.

وحرصاً على حماية الدائن الذي يخشى من تصرف المدين بأمواله، أجاز له القانون تقديم طلب الحجز التحفظي في عدة أوقات:

أولاً: قبل إقامة الدعوى:

يجوز لطالب الحجز أن يقدم طلب الحجز التحفظي قبل إقامة دعواه؛ علّة ذلك هو خشية الدائن من تصرف المدين بالطائرة قبل إقامة دعواه لإثبات حقه، وحينها فإنّه ينطبق نص المادة (1/152) والتي تنص على أنّه "إذا صدر قرار بإيقاع الحجز الاحتياطي أو المنع من السفر أو باتخاذ أي إجراءات احتياطية أخرى قبل إقامة الدعوى يجب على الطالب أن يقدم دعواه لأجل إثبات حقه خلال ثمانية أيام من اليوم التالي لتاريخ صدور ذلك القرار...".

وأرى أنّ مدّة (ثمانية أيام) غير كافية لطالب التحفظي لإقامة دعواه لإثبات حقه، وبالتالي يجب العمل على ضرورة استبدالها بشهر على الأقل عندما يراد إيقاع الحجز التحفظي على الطائرة؛ حتى يتسنى لطالب الحجز تقديم دليله وإقامة دعواه بالأجل المضروب على النحو الصحيح، لا سيما وأنّ ذلك لا يتعارض مع طبيعة الحجز التحفظي على الطائرة.

ثانياً: عند إقامة الدعوى:

يجوز لطالب الحجز أن يقدم طلب الحجز التحفظي على الطائرة عند إقامة دعواه، سواء أكان ذلك ضمن طلبات اللائحة، أو بشكلٍ مستقل عن اللائحة ولكن في ذات الوقت الذي ترفع به الدعوى⁽²⁾.

(1) قرار محكمة تمييز حقوق رقم 2015/88، (هيئة خماسية)، تاريخ 2015/5/28، منشورات قسطاس.
(2) حميدات، محمد رضوان (2014)، الحجز التحفظي بين النظرية والتطبيق، مرجع سابق، ص 115.

ثالثاً: أثناء سير الدعوى:

يجوز للمدعي طلب الحجز التحفظي أثناء نظر الدعوى وسيرها عن طريق استدعاء يُقدّم إلى المحكمة التي تنظر الدعوى خلافاً لنص المادة (4/115) من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني، إذا طرأ ما يخشى معه تصرف المدعى عليه بأمواله.

إضافةً إلى ما سبق، فإنه يتّضح من المادة (1/141) من قانون أصول المحاكمات المدنية بأنه ينبغي أن يُرفق مع الطلب جميع المستندات التي بيد طالب الحجز، لاسيما وأن طلب الحجز التحفظي يُنظر به تدقيقاً أي دون دعوة الخصوم؛ ذلك أنّها خصومة تحقيق غير كامل يغيب عنها مبدأ المواجهة لاعتبارات شرعت في أساسها لحماية طالب الحجز⁽¹⁾، وبعد ذلك فإنه يقيد طلب الحجز التحفظي بعد استيفاء الرسوم القانونية الواجبة لقبول الطلب شكلاً في ذات سجل الطلبات برقم متسلسل ويوضع على طلب الحجز ومرفقاته ختم المحكمة ويُذكر كذلك تاريخ القيد⁽²⁾.

ويفصل القاضي في الطلب إجابة أو رفضاً، حيث تنص المادة (1/33) من قانون أصول المحاكمات المدنية بأنه "تنظر المحكمة أو قاضي الأمور المستعجلة في المسائل المستعجلة تدقيقاً دون حاجة إلى دعوة الخصوم إلا إذا رأت المحكمة ضرورة ذلك"، وتصدر المحكمة أو قاضي الأمور المستعجلة القرار بعد التأكد من كفاية الشروط الواجب توافرها لإيقاع الحجز التحفظي من خلال ظاهر المستندات دون المساس بأصل الحق⁽³⁾، وهي بذلك تتمتع بسلطة تقديرية.

وتجدر الإشارة إلى أنّ الطائرات المستثناة من إيقاع الحجز التحفظي عليها والمنصوص عليها بالمادة (54) من قانون الطيران المدني لا تقضي المحكمة بعدم جواز الحجز التحفظي عليها من تلقاء ذاتها، وإنما ينبغي على الخصم إثارة الدفع بعدم جواز الحجز عليها بتقديمه ما يثبت ذلك، وإلتنا نجد أنّه في الوقت الذي لم ينصّ قانون الطيران المدني على هذا الحكم صراحةً إلا أنّ اتفاقية روما بخصوص توحيد القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على الطائرات لسنة 1933 أشارت إلى هذا الحكم صراحةً في مادتها الرابعة حيث نصّت على أنه "في الحالة التي لا يكون فيها الحجز محرماً أو في الحالة التي لا يجوز فيها توقيع الحجز على الطائرة التي لا يدفع فيها المستغلّ بعدم جواز الحجز على الطائرة حيث يجوز هذا الدفع فإنّ كفالة وافية تحول دون توقيع الحجز التحفظي بل وتخول الحق في رفعه فوراً".

(1) خليل، أحمد (2006). التنفيذ الجبري، بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية، ص 326.

(2) الغموش، إبراهيم سمير محمد (2002)، النظام القانوني للحجز التحفظي في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني- دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص 126.

(3) دويدار، طلعت محمد (1994)، طرق التنفيذ القضائي، مرجع سابق، ص 142-143.

و التحيوي، محمود السيد عمر (2011)، إجراءات الحجز وآثاره العامة، ص 172-173.

ويقتضى التنويه بأنّ القضاء يملك رفض إجابة طلب إيقاع الحجز التحفظي على الطائرة؛ إلا أنّ طالب الحجز حينها يملك الطعن بقرار المحكمة أو قاضي الأمور المستعجلة في ذلك وفقاً لطرق الطعن التي بيّناها سابقاً، علماً بأنّ قرار الرفض لا يمنع طالب الحجز من إقامة الدعوى بأصل الحق دون أن يؤثر قرار رفض الطلب على ذلك، أما إذا قرّر القضاء إجابة طلب الحجز التحفظي فيلزم حينها طالب الحجز بإيداع الكفالة التي تُحدد نوعها وقيمتها المحكمة أو قاضي الأمور المستعجلة وفقاً لنص المادة (2/141) من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني .

وتجدر الإشارة إلى أنّ وقود الطائرة يعتبر من الأموال المعرضة للتلف، وعليه فإنّ إلقاء الحجز التحفظي عليه يستدعي بيعه وفقاً لنص المادة (3/143) من قانون أصول المحاكمات المدنية حيث نصّت المادة على أنّه "إذا كانت الأشياء المحجوزة عرضة للتلف أو كانت بضائع عرضة لتقلب الأسعار، أو كانت قيمتها لا تتحمل نفقات المحافظة عليها فالمحكمة أن تقرر بيعها في الحال بناء على تقرير يقدم من أي من ذوي الشأن أو الحارس القضائي بالطريقة التي تراها مناسبة".

وبيّنت المادة (144) من القانون ذاته أنّه "يجوز للمحكمة أو قاضي الأمور المستعجلة أن تضع الأشياء والأموال المنقولة المحجوزة تحت يد شخص أمين للمحافظة عليها أو إدارتها حتى نتيجة المحاكمة"، وحيث أنّ القاضي هو الذي يتعين عليه تعيين الشخص الأمين، فترى الباحثة أنّه ينبغي على المحكمة تعيين المدين إن كان مالكاً للطائرة أو مستأجراً لها أميناً عليها، حيث أنه يعدّ هو أدري من غيره في إدارة هذه الطائرة والحفاظ عليها طيلة فترة الحجز التحفظي – كما ذكرنا سابقاً – وحينها فإنّه يتعين عليه أن يقدم كشوفات عن كل ما ينتج عن هذه الإدارة للمحكمة طيلة فترة الحجز التحفظي⁽¹⁾.

وحيث تتولّى هيئة تنظيم الطيران المدني تنفيذ أحكام المحاكم بإيقاع الحجز التحفظي على الطائرة، فإنّه يتعيّن عليها وضع إشارة القيد على الطائرة المحجوز عليها بالسجل الوطني استناداً للمادة (54/هـ) من قانون الطيران المدني والتي تنصّ على أنه "تسجل في السجل الوطني القرارات القضائية بتوقيع الحجز التحفظي أو التنفيذي على الطائرات المسجلة في هذا السجل"، كما تنص المادة (2/151) من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني على أنه "مع مراعاة أحكام الحجز على المنقول توضع إشارة الحجز على قيد الأموال المنقولة في دفاتر تسجيلها إذا كان التصرف فيها خاضعاً للتسجيل ولا يُرفَع الحجز عن قيدها إلا بقرار من المحكمة".

(1) حميدات، محمد رضوان (2014)، الحجز التحفظي بين النظرية والتطبيق، مرجع سابق، ص 129.

وعليه فإنّ وجود التأشير على قيد الطائرة بحجزها تحفظياً يؤدّي إلى القول بأنّ مالكة لا يستطيع بيعها ولا ترتيب الحقوق العينية عليها، كونها تنتقل إلى الغير مُثقلة بما وقع عليها من حجز إعمالاً لقاعدة التتبع المعمول بها في شأن الحجز على العقار.

إلا أن السؤال الذي يثور هنا، ماذا لو تصرّف المحجوز عليه بالطائرة المحجوز عليها؟ لا يُحتجّ بهذا التصرف بمواجهة طالب الحجز، حيث أنّ تصرفه لا يعدّ نافذ في مواجهته⁽¹⁾، حتّى لو تم ذلك بموافقة هيئة تنظيم الطيران، على الرغم من أن التصرف يُعدّ صحيحاً - نظرياً - كونه صدر عن مالكة، لكنّه لا يُنفذ بمواجهة الدائن الحاجز، أضف إلى ذلك أن المحجوز عليه حينها يعدّ مسيئاً للأمانة ويلاحق حينها بجرم إساءة الائتمان في حال تصرّف بالطائرة المحجوزة خلال فترة الحجز التحفظي.

الفرع الثالث: مُرَفَقَات طلب الحجز التحفظي على الطائرة:

تنصّ المادة (1/141) من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني على أنّه "للدائن طلب توقيع الحجز الاحتياطي سواء قبل إقامة الدعوى أو عند تقديمها أو أثناء نظرها إلى قاضي الأمور المستعجلة أو المحكمة بالاستناد إلى ما لديه من المستندات والبيانات أو بالاستناد إلى حكم أجنبي أو قرار تحكيم...".

يتّضح ممّا سبق، أنّ طالب الحجز يجب أن يرفق مع طلب الحجز التحفظي على الطائرة جميع المستندات والبيانات التي تؤيّد طلبه أو الحكم الأجنبي أو قرار التحكيم الذي يؤيّد طلبه؛ وذلك حتى يؤدي بالقاضي إلى تكوين قناعته والتثبت من وجود الشروط المطلوب توافرها للتأكد من مدى صحة وجديّة طلب الحجز التحفظي، وبالتالي إصدار القرار بإيقاع الحجز التحفظي أو رفضه⁽²⁾.

وبالرجوع إلى قانون البيّنات الأردني، نجد بأنّ المستندات تنقسم إلى الأسناد الرسميّة والأسناد العاديّة والأوراق غير الموقّعة. وتعرّف المادة (6) من قانون البيّنات الأسناد الرسميّة على أنها "أ- السندات التي ينظمها الموظفون الذين من اختصاصهم تنظيمها طبقاً للأوضاع القانونية ويحكم بها دون أن يكلف مبرزها إثبات ما نص عليه فيها ويعمل بها ما لم يثبت تزويرها. ب- السندات التي ينظمها أصحابها ويصدقها الموظفون الذين من اختصاصهم تصديقها طبقاً للقانون. وينحصر العمل بها في التاريخ والتوقيع فقط"⁽³⁾. وعليه فإنّه حتى يكتسب السند الرسمي حجّيته في الإثبات، يجب أن يكون صادراً أو مصادقاً عليه من موظف عام في حدود اختصاص

(1) حميدات، محمد رضوان، المرجع نفسه، ص 154.

(2) خليل، أحمد، مرجع سابق، ص 326.

(3) قانون البيّنات وتعديلاته رقم 30 لسنة 1952 المنشور في عدد الجريدة الرسمية رقم 1108 على الصفحة 200 بتاريخ 1952/5/17.

الموظف العام مع مراعاة الأوضاع القانونية في تنظيم الأسناد، على أنّ فقد السند الرسمي لأحد الشروط لا يجردّه من كلّ قيمة بل أنّه يُصيح سنداً عادياً شريطة أن يكون موقعاً⁽¹⁾، أمّا السند العادي فقد عرّفته المادة (10) من قانون البيّنات على أنه "السند الذي يشتمل على توقيع من صدر منه أو على خاتمه أو بصمة إصبعه وليست له صفة السند الرسمي". ويعرّفه الفقه على أنّه "السند الذي ينظمه أفراده دون أن يتدخل في تنظيمه موظف عام، شريطة أن يكون مكتوب وموقع عليه"⁽²⁾. وأخيراً فإنّ الأوراق غير الموقعة تعتبر من المستندات التي يجوز لطالب الحجز أن يقدمها لطلب إيقاع التحفظي على الطائرة، وهي تُعرّف بأنّها "نوع من الأسناد لا يكون في قصد منظمها منذ البداية أن تكون دليلاً للإثبات وهي في معظم الأحيان تكون غير موقعة ولذلك فإنّها لا تعادل الدليل الكتابي الكامل في الإثبات"⁽³⁾.

وترى الباحثة بأنّ عبارة "البيّنات" الواردة في نص المادة (1/141) من قانون أصول المحاكمات المدنية جاءت مطلقة، وعليه فإنّها تشتمل في طيّها على المستندات التي ذكرناها فيما سبق، حيث تنصّ المادة (2) من قانون البيّنات على أنه "تنقسم البيّنات إلى 1. الأدلة الكتابية 2. الشهادة 3. القرائن 4. الإقرار 5. اليمين 6. المعاينة والخبرة"؛ ولعلّ المشرع قصد من إيرادها تكملة أيّ مستند يعدّ غير كامل في الإثبات بيد طالب الحجز، وحيث أنّ الغاية من إجراء الحجز التحفظي هي الحماية الوقتية لطالب الحجز وليس الفصل في أصل وموضوع النزاع، فإنّنا نرى بأنّه يجوز الاستناد إلى ظاهر أيّ بيّنة ورد النص عليها في المادة (2) من قانون البيّنات للتأكد فيما إذا كان طالب الحجز جديراً بالحماية الوقتية لحين الفصل في موضوع النزاع دون المساس بأصل الحق؛ ذلك أنّ المحكمة أو قاضي الأمور المستعجلة لا يتصور منه أن يقوم بإصدار قراره بإجابة الطلب أو رفضه دون إيراد أي دليل، على أن يُراعى بأنّ سلطة القاضي تعتبر تقديرية في اعتماد البيّنة التي قدّمها طالب الحجز من عدمه بتفحص ظاهرها دون المساس بأصل الحق.

وبالعودة إلى نصّ المادة (1/141) من قانون أصول المحاكمات المدنية، نجد أنّ المشرع الأردني أجاز لطالب الحجز أن يستند في طلبه في إيقاع الحجز التحفظي على طائرة مدينه إلى حكم أجنبي، وتجدر الإشارة إلى أنّ الحكم الأجنبي يُعرّف بأنّه "الحكم الصادر باسم سيادة غير

(1) المنصور، أنيس منصور (2013)، شرح أحكام قانون البيّنات الأردني وفقاً لأخر التعديلات، الطبعة الثانية، عمان: إثراء للنشر والتوزيع، ص 77-81.

(2) - المنصور، أنيس منصور، المرجع نفسه، ص 89-91. وكذلك راجع نص المادة (13) من قانون البيّنات.

(3) كالدفاتر التجارية والأوراق الخاصة، للمزيد حول ذلك راجع المنصور، أنيس المنصور، المرجع نفسه، ص 116 وما بعدها.

السيادة الأردنية دون النظر إلى مكان انعقاد المحكمة لجلساتها"⁽¹⁾. وتنص المادة (6) من قانون تنفيذ الأحكام الأجنبية على أنه "يترتب على المحكوم له أن يقدم إلى المحكمة صورة مصدقة عن الحكم المطلوب تنفيذه مع صورة مصدقة عن ترجمتها إذا كان الحكم بغير اللغة العربية وصورة أخرى لتبليغها للمحكوم عليه"⁽²⁾، وحيث أن الفقه يضيف إلى ذلك شروط يجب توافرها في الحكم الأجنبي وهي شرط المعاملة بالمثل، وصدور الحكم الأجنبي عن محكمة مختصة (ذات وظيفة)، وأن يكون الخصوم قد بلغوا للحضور أمام المحكمة ومثلوا تمثيلاً صحيحاً، وأن يكون الحكم قد اكتسب الدرجة القطعية، وألا يكون قد حصل عليه بطريق الاحتيال، وألا يكون مخالفاً للنظام العام أو الآداب العامة في الأردن⁽³⁾.

وبناءً على ما سبق، هل يشترط من قاضي الأمور المستعجلة أن يتثبت من هذه الشروط جميعاً في الحكم الأجنبي ليقرر إجابة أو رفض طلب الحجز التحفظي على الطائرة؟ نصت المادة (25/ب) من اتفاقية الرياض العربية للتعاون القضائي على أنه "مع مراعاة نص المادة (30) من هذه الاتفاقية يعترف كل من الأطراف المتعاقدة بالأحكام الصادرة عن محاكم أي طرف متعاقد آخر في القضايا المدنية بما في ذلك الأحكام المتعلقة بالحقوق المدنية الصادرة عن محاكم جزائية وفي القضايا التجارية والقضايا الإدارية وقضايا الأحوال الشخصية الحائزة لقوة الأمر المقضي به وينفذها في إقليمه ومن الإجراءات المتعلقة بتنفيذ الأحكام المنصوص عليها في هذا الباب..." ونصت بالفقرة (ج) على أنه "لا تسري هذه المادة على الإجراءات الوقتية والتحفظية والأحكام الصادرة في قضايا الإفلاس والضرائب والرسوم"⁽⁴⁾. وعليه، فإنها استثنت الإجراءات التحفظية من إكساء الحكم الأجنبي الصفة التنفيذية المستوفية لشروطه، فما دام أن طلب الحجز التحفظي قُدّم معه الحكم الأجنبي وتوافرت شروط المادة (141) من قانون أصول المحاكمات المدنية، فإن الطلب يستحق الإجابة بإيقاع الحجز التحفظي على الطائرة⁽⁵⁾؛ ذلك أن بحث القاضي أو المحكمة في شروط إكساء الحكم الأجنبي الصفة التنفيذية فيه مساس بأصل الحق ويعطّل على طالب الحجز غايته من وراء طلب الحجز

(1) المصري، محمد وليد (2011)، الوجيز في شرح القانون الدولي الخاص" دراسة مقارنة للتشريعات العربية والقانون الفرنسي"، الطبعة الثانية، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص 352.

(2) قانون تنفيذ الأحكام الأجنبية رقم 8 لسنة 1952 المنشور في عدد الجريدة الرسمية رقم 1100 على الصفحة 89 تاريخ 1952/2/16.

(3) المصري، محمد وليد (2011)، الوجيز في شرح القانون الدولي الخاص" دراسة مقارنة للتشريعات العربية والقانون الفرنسي"، مرجع سابق، ص 363.

(4) اتفاقية الرياض العربية للتعاون القضائي لسنة 1983، والمنشورة في الجريدة الرسمية عدد 3329 صفحة 986 تاريخ 1985/7/16، والموقع عليها بتاريخ 1983/4/6.

(5) القضاة، مفلح عواد (1987)، أصول التنفيذ وفقاً لقانون الإجراء الأردني "دراسة مقارنة"، مرجع سابق، ص 134.

التحفظي على طائرة مدينه لما يتّخذ ذلك من وقت يخشى به من أن يتصرف المدين بالطائرة وبأمواله الأخرى.

وأخيراً فإن طالب الحجز وفقاً لنص المادة (1/141) من قانون أصول المحاكمات المدنية يستطيع أن يستند في طلب الحجز التحفظي على طائرة إلى قرار تحكيم كما أشرنا إلى ذلك سابقاً.

المطلب الثالث

إنهاء الحجز التحفظي على الطائرة

لم يرسم قانون الطيران المدني الأردني طرقة لإنهاء الحجز التحفظي على الطائرة، إلا أن قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني رسم طرقة معينة لإنهاء الحجز التحفظي؛ وذلك للتوفيق بين مصلحة طالب الحجز (الدائن) في حماية دينه المهذد من قبل المدين (المحجوز عليه)، وبالتالي إثبات حقه في هذا الدين، ومصلحة المحجوز عليه (المدين) في ألا يبقى الحجز التحفظي سيقاً مسلطاً على رقبته.

ولا خلاف على سريان أحكام قانون أصول المحاكمات المدنية فيما يتعلق بقواعد إنهاء الحجز التحفظي على الطائرة، لا سيما وأنه يمثل الشريعة العامة في الإجراءات - كما بينا سابقاً - مع ضرورة مراعاة ذاتية الطائرة وأهميتها الاقتصادية. من هنا فإننا سنتحدث في (الفرع الأول) عن دعوى ثبوت الحق، وفي (الفرع الثاني) عن إلغاء الحجز التحفظي بسقوط الدعوى، وفي (الفرع الثالث) عن إلغاء الحجز التحفظي باتفاق الخصوم.

الفرع الأول: دعوى ثبوت الحق:

تنص المادة (1/152) من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني على أنه "إذا صدر قرار بإيقاع الحجز الاحتياطي أو المنع من السفر أو باتخاذ أي إجراءات احتياطية أخرى قبل إقامة الدعوى، يجب على الطالب أن يقدم دعواه لأجل إثبات حقه خلال ثمانية أيام من اليوم التالي لتاريخ صدور ذلك القرار، وإذا لم تقدم الدعوى خلال المدة المشار إليها يعتبر القرار الصادر بهذا الشأن كأنه لم يكن، وعلى رئيس المحكمة أو من ينتدبه أو قاضي الأمور المستعجلة اتخاذ ما يلزم من إجراءات لإلغاء مفعول ذلك القرار".

يُستفاد من المادة أعلاه، أنها قدّمت فَرْضَيْن لطالب الحجز التحفظي بعد صدور القرار بإجابة طلبه وإيقاع الحجز التحفظي:

أولاً: إقامة طالب الحجز دعوى لإثبات حقه خلال المهلة المعيّنة:

سبق القول بأنّ القرار الصادر لإيقاع الحجز التحفظي على الطائرة يعدّ قرار مؤقت يصدر في خصومه تحقيق غير كامل، فهو حكم يحوز حجية مؤقتة على ذمة الدعوى

الموضوعية⁽¹⁾، مما يعني أنّه ينبغي على طالب الحجز تثبيت هذا القرار بإقامة دعوى موضوعية لإثبات حقه. ويُعرّف الفقه هذه الدعوى على أنها "دعوى للحكم بثبوت الحق، والذي يوقع الحجز التحفظي لضمانه واقتضائه"⁽²⁾.

لكنّ السؤال الذي يطرح نفسه هنا، إلى أيّ جهة تقام الدعوى الموضوعية؟

تقام هذه الدعوى أمام المحاكم وفقاً للقواعد العامة في الاختصاص النوعي والقيمي، وتتبع فيها الإجراءات التي تتبع أمام المحاكم العادية. وتجدر الإشارة إلى أنّ الدعوى ولو كانت محالة إلى التحكيم وصدر فيها قرار من القضاء المستعجل بإيقاع الحجز التحفظي على طائفة المدين، فإنّ الباحثة ترى بأنّ طالب الحجز التحفظي يُمهّل ذات المهلة المنصوص عليها بالقانون، بمعنى آخر على طالب الحجز أن يبدأ بإجراءات التحكيم خلال ثمانية أيام من اليوم التالي لإيقاع الحجز التحفظي، وبخلاف ذلك فإنّ من حقّ المحجوز عليه طلب إلغاء الحجز التحفظي.

وفي هذا الشأن، فإنّ بعض الفقه يضيف بأنّه لا يوجد ما يمنع من رفع الدعوى المحالة على التحكيم أمام محكمة الموضوع المختصة ما لم يدفع المحجوز عليه بشرط التحكيم، باعتباره دفع شكلي غير متعلق بالنظام العام، فإذا لم يدفع الأخير بذلك قبل التعرض لأصل النزاع فإنّ حقه بالتحكيم يسقط، وتتنظر المحكمة بالدعوى بناءً على ذلك، أما إذا تمسك المحجوز عليه بشرط التحكيم فإنه ينبغي على هيئة التحكيم أن تقضي في دعوى ثبوت الحق⁽³⁾.

ولا بدّ من الإشارة بأنّه إذا ما رفعت للمحاكم الأردنية دعوى مشوبة بعنصر أجنبي، وكانت داخلة في اختصاصها، فإنّ هذه المحاكم تختص بطلب الحجز التحفظي المرتبط بها على أساس أنّ قاضي الأصل هو قاضي الفرع، كما أنّه قد تكون المحاكم الأردنية غير مختصة دولياً بالدعوى الأصلية لاختصاص محكمة أجنبية بها، ويكون الانتظار لحين فصل المحكمة الأجنبية في المسألة ضاراً بمصلحة الدائن، فيجوز أن تنظر المحاكم الأردنية في إيقاع الحجز التحفظي على الطائفة⁽⁴⁾، خلافاً لنص المادة (3/27) من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني حيث تنصّ بأنه "إذا رفعت للمحاكم الأردنية دعوى داخلة في اختصاصها فإنها تكون مختصة أيضاً بالفصل في المسائل والطلبات المرتبطة بالدعوى الأصلية وفي كل طلب يرتبط بهذه الدعوى ويقتضي

(1) خليل، أحمد، مرجع سابق، ص 336.

- تنصّ المادة (1/33) من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني على أنّ "القرار الذي يصدر بقبول طلب المستدعي في المسائل المستعجلة يكون على ذمّة الدعوى الموضوعية ولحين الفصل فيها".

(2) التحبوي، محمود السيد عمر (2011)، إجراءات الحجز وآثاره العامة، مرجع سابق، ص 179.

(3) العموش، إبراهيم سمير محمد (2002)، النظام القانوني للحجز التحفظي في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني- دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص 220 - 221. و أيضاً والي، فتحي (1981)، التنفيذ الجبري لمجموعة المرافعات المدنية والتجارية و قانون الحجز الإداري، مرجع سابق، ص 363.

(4) الزعبي، عوض (2013)، الوجيز في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني، مرجع سابق، ص 136 - 137.

حسن سير العدالة أن ينظر فيها، كما تختص المحاكم الأردنية بالإجراءات الوقتية والتحفظية التي تنفذ في الأردن ولو كانت غير مختصة بالدعوى الأصلية".

وعلى ضوء ما تقدم، فإنّه يتحدّد مصير الحجز التحفظي على الطائرة بمصير الدعوى التي ألقى الحجز التحفظي من أجلها، وعليه فإنّه إذا رُدّت الدعوى فإنه يُرفع الحجز التحفظي عن الطائرة؛ لأنه يثبت حينها بأن طالب الحجز التحفظي غير محقّ في دعواه⁽¹⁾، لا سيما وأن قاضي الموضوع قد بحث في أصل النزاع من كافة الجوانب والشروط.

وقد قضت محكمة التمييز في هذا الخصوص على أنه "يتم رفع إشارة الحجز التحفظي وفقاً لأحكام المادة (150)، (152) من قانون أصول المحاكمات المدنية في حال تمّ الحكم بردّ الدعوى الأصليّة"⁽²⁾.

أمّا إذا صدر القرار بثبوت حق الدائن بالدعوى الموضوعيّة، فإنه لا بدّ من تثبيت إيقاع الحجز التحفظي بالمرافعة الأخيرة، وبالتالي فإنّه إذا ما أثبتت دعواه وطلب تثبيت الحجز التحفظي على الطائرة تقرر المحكمة تثبيته مع الحكم النهائي في الدعوى، علماً بأنّ طلب التثبيت إذا صدر من المحكمة اعتبر جزءاً من الحكم الصادر⁽³⁾، خلافاً لنصّ المادة (150) من قانون أصول المحاكمات المدنية حيث نصت على أنه "إذا أثبت الدائن دعواه الأصليّة تقرر المحكمة مع الحكم بالدعوى الأصليّة تثبيت الحجز، وإذا ادعى الشخص الثالث أنه له في ذمة المحجوز عليه ديناً وأثبت ذلك فيحكم له به مع الدعوى الأصليّة".

وتطبيقاً لذلك، فقد قضت محكمة بداية حقوق العقبة في حكم لها بقولها "وتطبيق القانون تجد المحكمة أن الطائرة العائدة للمدعى عليها (برتغالية الجنسيّة) قد هبطت في مطار الملك حسين الدولي المشغل من قبل المدعية بشكل عادي ولم تقلع بعدها وبقيت جاثمة على أرض المطار، ونتيجة لذلك ترتب عليها رسوم هبوط ومراقبة جوية وتصريح هبوط وإنارة هبوط ورسوم إيواء من 2008/11/15 وحتى 2012/2/1 وفقاً لنظام رسوم الطيران المدني، ولم يرد ما يثبت أن المدعى عليها قد دفعت للمدعية ما ترتب عليها من التزامات الأمر الذي يجعل مطالبة المدعية صحيحة، لهذا وتأسيساً على ما تقدم وسنداً للبيئة المقدّمة وعملاً بأحكام القانون، تقرر المحكمة إلزام المدعى عليها شركة لوزايراس ايه (LUZ ATR S.A.) للطيران بدفع المبلغ المترتب

(1) خليل، أحمد، مرجع سابق، ص 341.

(2) قرار محكمة تمييز حقوق رقم 2014/4784، (هيئة خماسية)، تاريخ 2015/3/15، منشورات قسطاس.

(3) العموش، إبراهيم سمير محمد (2002)، النظام القانوني للحجز التحفظي في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني- دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص 221.

عليها للمدعية شركة العقبة للمطارات والرسوم والمصاريف والفائدة القانونية من تاريخ المطالبة وحتى السداد التام ومبلغ بدل أتعاب محاماة وتثبيت الحجز التحفظي"⁽¹⁾.

ويصبح الحكم التحفظي تنفيذي من يوم صدور الحكم النهائي بثبوت الحق⁽²⁾، وعندئذٍ يجوز التنفيذ على الطائرة لاقتضاء حق الدائن من ثمنها. وقد قضت دائرة تنفيذ العقبة بناءً على ذلك "لقد تقرر في القضية رقم أعلاه انتخاب الخبير لغايات تقدير قيمة الطائرة التابعة لشركة لوزايراس ايه والجائمة في مرسى الشحن الجوي في مطار الملك حسين الدولي/ العقبة لنتمكن من بيعها في المزاد العلني حسب الأصول وتنفيذ القرار حسب الأصول"⁽³⁾.

ثانياً: عدم إقامة طالب الحجز التحفظي دعوى لإثبات حقه خلال المهلة المعيّنة:

يُسْتَدَلُّ على هذا الفرص بقراءة عَجْز المادة (1/152) من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني، حيث جاء فيها "وإذا لم تُقَدِّم الدعوى خلال المدة المشار إليها يعتبر القرار الصادر بهذا الشأن كأنه لم يكن، وعلى رئيس المحكمة أو من ينتدبه أو قاضي الأمور المستعجلة اتخاذ ما يلزم من إجراءات لإلغاء مفعول ذلك القرار".

يُستفاد من نصّ المادة أعلاه أنه بمجرد صدور القرار بإجابة طلب إيقاع الحجز التحفظي على الطائرة ووضع إشارة قيد الحجز التحفظي في السجل الوطني لها، يتعيّن على طالب الحجز أن يرفع دعوى موضوعية لإثبات حقه خلال المهلة المحدّدة بالقانون، فإن لم يقم طالب الحجز بذلك خلال تلك المدة اعتُبرَ القرار الصادر بهذا الشأن كأنه لم يكن⁽⁴⁾.

ويرى الفقه أنّ اعتبار قرار الحجز التحفظي كأنه لم يكن يعدّ جزءاً وقائياً وُضِعَ من قِبَل القانون لمواجهة تعسّف طالب الحجز (الدائن) في استعمال حقه، فالمبدأ هو عدم جواز تأييد الحجز التحفظي⁽⁵⁾.

لكنّ السؤال الذي يُثار في هذا الصدد، إذا لم يتقدّم طالب الحجز - الذي أُوقِعَ الحجز التحفظي على الطائرة لمصلحته - برفع دعوى لإثبات حقه خلال ثمانية أيام من اليوم التالي لإيقاعه، هل يستطيع المحجوز عليه الطلب من هيئة تنظيم الطيران المدني رفع إشارة الحجز التحفظي عن طائرته المحجوز عليها على اعتبار أنّ القرار بهذا الشأن اعتُبرَ كأن لم يكن؟

(1) قرار محكمة بداية حقوق العقبة رقم 2012/32، تاريخ 2015/9/10، هيئة تنظيم الطيران المدني.
(2) الدناصوري، عز الدين وعكاز، حامد (1992)، القضاء المستعجل وقضاء التنفيذ في ضوء الفقه والقضاء، الطبعة الثالثة، القاهرة: مطابع دار المعارف، ص 916.

(3) قرار دائرة تنفيذ محكمة بداية العقبة رقم 2016/2100، تاريخ 2017/2/15، هيئة تنظيم الطيران المدني.
- تم توجيه هذا القرار لهيئة تنظيم الطيران المدني لغايات حضور الخبير المطلوب لتنفيذ قرار الحكم الصادر عن المحكمة.

(4) هرجة، مصطفى مجدي (1986)، أحكام وآراء في القضاء المستعجل والتنفيذ الوقفي، القاهرة: دار الثقافة للطباعة والنشر، ص 595.

(5) حشيش، أحمد (1991)، اعتبار الحجز كأن لم يكن، مرجع سابق، ص 68.

بدايةً لابد أن نشير بأن الجزاء في اعتبار قرار الحجز التحفظي على الطائرة كأنه لم يكن وُضِعَ لمصلحة المحجوز عليه؛ لكي لا يتعسف طالب الحجز في تأييد الحجز التحفظي - كما ذكرنا سابقاً - وهذا الجزاء يقع بقوة القانون استناداً لنص المادة (1/152)؛ إلا أنه لا يتعلّق بالنظام العام، وإنما بمصلحة المحجوز عليه لوحده، وعليه فإن المحكمة لا تقضي به من تلقاء نفسها⁽¹⁾.

بناءً على ما سبق، فإنه لا بُدّ من طلب المحجوز عليه رفع الحجز التحفظي عن طائرته المحجوز عليها، أضف إلى ذلك أنّ قرار رفع الحجز التحفظي عن الطائرة لا يكون إلا من جهة قضائية بناءً على الطلب المقدم إليها من المحجوز عليه. وينبغي على ذلك أنّ رفع إشارة الحجز التحفظي عن سجلّ الطائرة من هيئة تنظيم الطيران المدني لا يكون إلا تنفيذاً لحكم قضائي فقط، حيث تنصّ المادة (2/151) من قانون أصول المحاكمات المدنية على أنه "مع مراعاة أحكام الحجز على المنقول، توضع إشارة الحجز على قيد الأموال المنقولة في دفاتر تسجيلها، إذا كان التصرف فيها خاضعاً للتسجيل ولا يرفع الحجز عن قيدها إلا بقرار من المحكمة"، كما تنص المادة (1/152) من القانون ذاته "على رئيس المحكمة أو من ينتدبه أو قاضي الأمور المستعجلة اتخاذ ما يلزم من إجراءات لإلغاء مفعول ذلك القرار".

خلاصة القول، أنه كان حريّاً على المشرّع الأردني الإشارة صراحةً في قانون الطيران المدني إلى أنّ رفع الحجز التحفظي عن الطائرة لا يكون تلقائياً، وإنما بناءً على طلب المحجوز عليه، كما أنّ تقرير رفع إشارة الحجز التحفظي عن الطائرة لا يكون إلا بقرار صادر عن جهة قضائية مختصة، وأنّ قيام هيئة تنظيم الطيران المدني برفع إشارة الحجز التحفظي على الطائرة لا يكون إلا تنفيذاً لحكم قضائي، وأنّ مصير رفع الحجز التحفظي على الطائرة كونه اعتباراً كأن لم يكن لا يؤثر على قيام الدائن برفع دعوى موضوعية لإثبات حقه، طالما لم تسقط الدعوى بمرور الزمن.

(1) حشيش، أحمد، المرجع نفسه، ص 54.

الفرع الثاني: إلغاء الحجز التحفظي بسقوط الدعوى:

تنصّ المادة (2/152) من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني على أنه "إذا أسقطت الدعوى وفقاً لأحكام هذا القانون وكان قد صدر فيها قرار بإلقاء الحجز أو منع السفر أو أي إجراء احتياطي آخر، ولم تجدد خلال ثلاثين يوماً من تاريخ إسقاطها، فعلى المحكمة أن تتخذ ما يلزم من إجراءات لإلغاء مفعول ذلك القرار".

يتّضح من المادة أعلاه، أنّ الحجز التحفظي يسقط في الحالات التي تسقط بها الدعوى بحكم القانون ولم تجدد خلال ثلاثين يوماً⁽¹⁾، وعليه فإنّه يترتب على ذلك رفع الحجز التحفظي عن الطائفة تلقائياً ودون طلب من المحجوز عليه.

الفرع الثالث: إلغاء الحجز التحفظي باتفاق الخصوم:

تنصّ المادة (3/152) من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني على أنه "إذا اتفق الخصوم بعد صدور الحكم في الدعوى على رفع قرار الحجز أو إلغاء منع السفر أو إلغاء أي إجراء احتياطي آخر، فعلى المحكمة أن تتخذ ما يلزم من إجراءات لإلغاء مفعول ذلك القرار".

يتبيّن من المادة أعلاه، بأنّه إذا صدر قرار من محكمة الموضوع بثبوت حقّ الدائن وتثبيت قرار إيقاع الحجز التحفظي على الطائفة يجوز لكل من الخصوم أن يتقدموا بعد صدور القرار بطلب لرفع الحجز التحفظي عن الطائفة إلى محكمة الموضوع التي أصدرت القرار، وحينها فإنّه يتعيّن على المحكمة أن تتخذ ما يلزم من إجراءات لرفع إشارة الحجز التحفظي على الطائفة.

كما أنّه يجوز للخصوم قبل صدور حكم المحكمة بتثبيت الحجز التحفظي على الطائفة بنتيجة المحاكمة أن يتفق كلا الطرفين على حسم الدعوى صلحاً، ورفع قرار الحجز التحفظي على

(1) حالات إسقاط الدعوى الحقوقية في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني:

- أ. إسقاط الدعوى بسبب غياب المدعي / المادة (4/67) من قانون أصول المحاكمات المدنية.
- ب. إذا كانت لائحة الدعوى لا تنطوي على سبب الدعوى / المادة (1/124) من القانون نفسه.
- ج. إذا كانت الدعوى مقدرة بأدنى من قيمتها الحقيقية وكلفت المحكمة المدعي تصحيح القيمة ودفع فرق الرسم خلال المدة التي تعينها المحكمة ثم تخلف عن القيام بذلك / المادة (2/124) من القانون نفسه.
- د. إذا كانت الدعوى مقدرة تقديراً صحيحاً ومقبولاً، ولكن الرسوم المدفوعة عنها كانت ناقصة، وكلفت المحكمة المدعي بدفع فرق الرسم المطلوب خلال مدة عينتها ثم تخلف عن القيام بذلك، المادة (3/124) من القانون ذاته.
- هـ. إسقاط الدعوى بناءً على طلب المدعي، المادة (126) من القانون نفسه.
- و. إسقاط الدعوى لعدم تجديدها بعد انتهاء مدة الوقف الاتفاقي، المادة (2/123) من القانون نفسه.
- ز. إسقاط الدعوى للتخلف عن الامتثال للقرار الصادر بوجوب الإجابة على إبراز مستند أو إباحة الاطلاع عليه / المادة (107) من القانون نفسه.
- ح. عدم حضور المدعي للمحكمة خلال ثلاثة أشهر من تاريخ تقديمه للدعوى / المادة (6/67) من القانون نفسه.

شوشاري، صلاح الدين محمد (2016)، الدليل الوافي في امتحانات الحقوقيين، الطبعة السابعة، عمان، ص 61- 62 .

الطائرة، شريطة إثبات ما اتفقا عليه في محضر الجلسة، ويكون للمحضر قوة الحكم الصادر عن المحكمة⁽¹⁾.

وهذا الشرح يطرح سؤالاً جديداً، هل يجوز للمحجوز عليه أن يقدم كفالةً أو ضماناً لاستبدال محل الحجز (الطائرة) إذا تبين أنّ مقدار الدين المحجوز من أجله قليل القيمة، لا سيما وأن الطائرة غير قابلة للتجزئة؟

لا يوجد ثمة نص يجيز هذا الأمر في قانون الطيران المدني ولا في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني؛ إلا أنّ اتفاقية روما بخصوص توحيد القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على الطائرات نصّت في مادتها الرابعة على أنّه "1- في الحالة التي لا يكون فيها الحجز محرماً أو في الحالة التي لا يجوز فيها توقيع الحجز على الطائرة، والتي لا يدفع فيها المستغل بعدم جواز الحجز على الطائرة حيث يجوز هذا الدفع فإنّ كفالة وافية تحول دون توقيع الحجز التحفظي بل وتخول الحق في رفعه فوراً 2- وتكون الكفالة وافية إذا غطت مقدار الدين والمصاريف وخصّصت على وجه الإطلاق للوفاء بها للدائن أو إذا غطت قيمة الطائرة متى كانت هذه القيمة أقلّ من مقدار الدين والمصاريف".

ونحن بدورنا نرى أنّه من الضروري تبني هذا النص في قانون الطيران المدني؛ وذلك لأهميّة وضخامة محل المحجوز عليه (الطائرة)، حيث أن تقديم الدائن للضمان أو الكفالة يؤدي إلى تغيير محل الحجز التحفظي مما يعني أنّه يزول الحجز التحفظي عن الطائرة، وينتقل إلى الضمان المقدم و الذي يعدّ مخصصاً للوفاء بدين الدائن طالب الحجز، كما أنّه يسترد المحجوز عليه سلطاته المقيدة على الطائرة، علماً بأنّ تغيير محل الحجز التحفظي لا يعدّ تجديدًا له، وإنما يبقى الحجز التحفظي محتفظاً بصفته وطبيعته، مع ضرورة الإشارة إلى أن تقديم الكفالة لا يُفسّر بأنّه إقرار من المحجوز عليه بالدين المحجوز من أجله⁽²⁾.

(1) تنص المادة (78) من قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني على أنه "للخصوم أن يطلبوا إلى المحكمة في أي حالة تكون عليها الدعوى إثبات ما اتفقوا عليه من صلح أو أيّ اتفاق آخر في محضر الجلسة ويوقع عليه منهم أو من وكلائهم فإذا كانوا قد كتبوا ما اتفقوا عليه، ألحق الاتفاق المكتوب بمحضر الجلسة وأثبت محتواه فيه ويكون للمحضر في هذه الحالة قوة الحكم الصادر عن المحكمة وتعطى صورته وفقاً للقواعد المقررة وفقاً للأحكام". وانظر أيضاً: العموش، إبراهيم سمير محمد (2002)، النظام القانوني للحجز التحفظي في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني- دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص 242.

(2) فضلي، هشام (2011)، التطورات الحديثة في الحجز التحفظي على السفينة وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانونين المصري والفرنسي، مرجع سابق، ص 325.

الخاتمة

في ختام هذه الدراسة الموسومة بـ "أحكام الحجز التحفظي على الطائرات في القانون الأردني"، تبين لنا بأنها لامست مشكلة جوهرية قوامها عدم تنظيم المشرع الأردني أحكاماً حول الحجز التحفظي على الطائرات في قانون الطيران المدني، وأمام هذا الواقع كان لا بدّ من الرجوع إلى القواعد العامّة في الحجز التحفظي والتي نظّمها المشرع الأردني في قانون أصول المحاكمات المدنية، وقد خلّصت الباحثة إلى جملة من النتائج والتمثّلة بالآتي:

1. لم يعرف المشرع الأردني الحجز التحفظي على الطائرات في قانون الطيران المدني. وترى الباحثة أنّ الحجز التحفظي على الطائرات هو "إجراء قضائي مستعجل يلجأ إليه الدائن وفق شروط محدّدة قانوناً يتمثل بوضع إشارة حجز تحفظي على قيد الطائرة بالسجل الوطني لحين صدور حكم قضائي يؤكد حقّ الدائن، تفادياً من تصرّف المدين بالطائرة إضراراً بمصالح الدائن".

2. أغفل المشرع الأردني في تعريفه للطائرة ذكر تفرّعاتها، فوصف الطائرة لا يقتصر على جسمها وهيكلها بل يشمل كذلك مجموع الأجزاء المرتبطة بهذا الجسم والتي لا غنى عنها لتسيير الطائرة أو لاستغلالها أو لخدمتها أو لتوجيهها؛ وحتى يكون التعريف جامعاً مانعاً لأفراد المعرّف، مبيّناً كافة خصائصه القانونية فإنّ الباحثة تقترح أن يكون التعريف على النحو الآتي " أي مركبة هوائية تقاد بطيار أو بدون طيار، في استطاعتها الملاحة الجوية من خلال ردود فعل الهواء، ويعتبر جزءاً منها تفرّعاتها اللازمة لخدمتها أو سيرها".

3. إنّ مبدأ الاستعجال وعدم المساس بأصل الحق في نظر طلب إيقاع الحجز التحفظي على الطائرة لا يمنع قاضي الأمور المستعجلة من حقّ الاطلاع على المستندات وبحث ظاهرها؛ للوقوف بصورة عارضة على قيمتها وبالتالي التثبيت من وجهة الادّعاء المُقدّم إليه، لكن ما يؤخذ على نصّ المادة (54/و) من قانون الطيران المدني هو إيراد المشرع لعبارة " يفصل بها على وجه الاستعجال"، والتي نرى بأنها جاءت من قبيل التزديد نظراً لأنّ هناك فارقاً بين الأمور المستعجلة والمنازعات التي يفصل فيها على وجه السرعة أو "الاستعجال".

4. إنّ طالب الحجز التحفظي لا بدّ وأن يكون دائناً حتى يستطيع تقديم طلب لإيقاع الحجز التحفظي على طائرة مدينه، إلا أن قانون الطيران المدني أجاز لمالك الطائرة طلب إيقاع الحجز التحفظي على طائرته المملوكة له إذا فقدتها بفعل غير مشروع ليستردها ممن سلبها منه، والحقيقة أن هذا الأمر يُعدّ صورة من صور الحجز التحفظي الاستحقاقى والتي لم

- يعالجها المشرع الأردني في قانون أصول المحاكمات المدنية، وينبني على ما سبق أن هذه الصورة من صور الحجز التحفظي الاستحقاقي ما هي إلا استثناء والاستثناء لا يقاس عليه.
5. إن تنفيذ هيئة تنظيم الطيران المدني لقرار الحجز التحفظي على الطائرة باعتبارها طرفاً من أطراف الحجز يكون بوضع إشارة الحجز التحفظي على سجل قيد الطائرة دون ضبطها ووقفها عن العمل وعن رحلاتها الجوية، وبمجرد قيد إشارة الحجز التحفظي على السجل الوطني للطائرة فإنه يمنع مالكيها من نقل ملكيتها. وعليه فإنه تتحقق الغاية من الحجز التحفظي بضمان عدم تصرف المحجوز عليه بها طيلة فترة الحجز التحفظي والسماح للطائرة بإكمال رحلاتها الجوية بالرغم من وقوع الحجز التحفظي لحين استصدار طالب الحجز قرار قضائي يؤكد حق طالب الحجز التحفظي إذا تبين أنه صاحب حق في نهاية المطاف.
6. لم يرد نص قانوني بشأن الحجز التحفظي على الطائرة طور البناء أو الطائرة التي تحوّلت إلى حطام؛ إلا أن ذلك لا يعني عدم جواز إجراء حجز التحفظي عليها وإنما تبقى مالاً منقولاً يمثل عنصراً إيجابياً في الضمان العام للدائن.
7. إن الطبيعة القانونية لتفرعات الطائرة تتبع الطائرة إذا ما كانت معدة لها أو متصلة بها. وعليه فإن الحجز التحفظي كأصل عام يمتد ليشمل هذه التفرعات على أساس تبعية الفرع للأصل دون أي حاجة إلى بيان طالب الحجز لتفرعات الطائرة عند طلبه لإيقاع الحجز التحفظي على الطائرة، إذ أننا نرى بأنه يكفي بتضمين هذا الأمر في تعريف المشرع للطائرة، أما إذا لم تكن تفرعات الطائرة متصلة بها فإنه يجوز الحجز التحفظي عليها على اعتبار أنها منقولات تحمل قيمة مادية.
8. تجد الباحثة أنّ ما ورد في قانون الطيران المدني واتفاقية روما كان فيه توسعاً للطائرات المستثناة من إيقاع الحجز التحفظي عليها، باستثناء الفئة الأولى من الطائرات - أي الطائرات المخصصة لخدمة الدولة - لما في ذلك من ارتباط بسيادة الدولة، أما فيما يتعلق بالفئتين الأخيرتين من الطائرات فإنه أنه لا مبرر من استبعادهما من نطاق محل الحجز التحفظي، وأنّ ما ورد من اعتبارات لاستبعادهما تعد واهية ولا أساس لها من الصحة، لا سيما وأننا بينا فيما سبق أن طبيعة الحجز التحفظي على الطائرات تكمن بقيد إشارة الحجز التحفظي على السجل الخاص بالطائرة، وليس بتجميدها ومنعها من التحرك، إذ أنّ الحجز التحفظي على الطائرات هو حجز على التصرفات الواردة عليها مما يعني أنّ الطائرة تبقى في يد المدين الذي يُعدّ الأقر على إدارة الطائرة طيلة فترة الحجز التحفظي عليها.

9. إنَّ وجود التأشير على قيد الطائرة بالسجل الوطني بحجزها تحفظياً يؤدي إلى القول بأنَّ مالكة لا يستطيع بيعها ولا ترتيب الحقوق العينية عليها، وإذا تصرف المالك بالطائرة المحجوزة خلال فترة الحجز التحفظي فإنَّ تصرفه لا يُحتجَّ به أمام طالب الحجز.
10. إنَّ مصير رفع الحجز التحفظي على الطائرة كونه اعْتَبَرَ كأن لم يكن لا يؤثر على قيام الدائن برفع دعوى موضوعية لإثبات حقّه، طالما أنّها لم تسقط بمرور الزمن.

هذا وقد خرجت الدراسة بعدة توصيات تتمثل فيما يلي:

1. ضرورة تنظيم قواعد الحجز التحفظي على الطائرات ضمن قانون الطيران المدني تظيماً وافياً، باعتبار أنّ القواعد العامة للحجز التحفظي كما رأينا لا تتلاءم جميعها مع طبيعة الطائرة وأهميتها وقيمتها.
2. نوصي المشرع الأردني بتعديل عبارة طائرات الدولة الواردة بنص المادة (54) من قانون الطيران المدني، واستبدالها بعبارة الطائرات المخصصة لخدمة الدولة؛ تفادياً لأي خلط يحدث حول ذلك.
3. ينبغي على المحكمة أو قاضي الأمور المستعجلة أن يراعي ذاتية وخصوصية المحجوز الطائرة، كونها تعدّ ثروة اقتصادية ضخمة، وبالتالي عدم التهاون في تقدير قيمة الكفالة أو التأمين المطلوب تقديمه من طالب الحجز؛ لتقدير مدى جدية طالب الحجز وضمن ما يلحق بالمحجوز عليه من عطل أو ضرر إذا تبين أنّ طالب الحجز غير محق في طلبه.
4. إنَّ القاضي هو من يتعيّن عليه تعيين الشخص الأمين على الطائرة طيلة فترة الحجز التحفظي، وعليه فإنّه يجب النصّ صراحةً على وجوب بقاء الطائرة بيد المدين سواء أكان مالكاً أو مستأجراً لها طيلة فترة الحجز التحفظي كونه يملك الخبرة والقدرة على إدارة الطائرة والحفاظ عليها أكثر من غيره، وفي المقابل فإنّه يتعيّن عليه أن يقدم كشوفات عن كل ما ينتج عن هذه الإدارة للمحكمة طيلة فترة الحجز التحفظي .
5. تبني وسائل قانونية فعالة للحدّ من آثار الحجز على الطائرة، من خلال استخدام الآليات التي منحتها اتفاقية روما بخصوص توحيد القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على الطائرات والتي تجيز للمحجوز عليه إيداع كفالة وافية بمقدار الدين المعين لدفع الحجز التحفظي على الطائرة ومن ثمّ اتقاء آثاره، حيث أنّ تقديم الدائن للضمان أو الكفالة يؤدي إلى تغيير محل الحجز التحفظي مما يعني أنّه يزول الحجز التحفظي عن الطائرة، وينتقل إلى الضمان المقدم والذي يعدّ مخصصاً للوفاء بدين الدائن طالب الحجز، كما أنّه يسترد المحجوز عليه حينها سلطاته المقيدة على الطائرة، علماً بأنّ تغيير محل الحجز التحفظي لا يعدّ تجديداً له،

- وإنما يبقى الحجز التحفظي محتفظاً بصفته وطبيعته، مع ضرورة الإشارة إلى أنّ تقديم الكفالة لا يُفسّر بأنه إقرار من المحجوز عليه بالدين المحجوز من أجله
6. إنّ مدّة (ثمانية أيام) غير كافية لطالب التحفظي لإقامة دعواه لإثبات حقه، وبالتالي يجب العمل على ضرورة استبدالها بشهر على الأقل عندما يراد إيقاع الحجز التحفظي على الطائرة؛ حتى يتسنى لطالب الحجز تقديم دليله و إقامة دعواه بالأجل المضروب على النحو الصحيح.
7. إنّ المحجوز (الطائرة) تمثل قيمة عالية وأهمية كبيرة، ممّا يجب معه أن تُحاط بالضمانات الكافية من خلال النصّ صراحةً على جواز رقابة محكمة التمييز على صحّة قرار إيقاع الحجز التحفظي عليها دون إذن من رئيس محكمة التمييز؛ ذلك أنها لا تقلّ أهمية عن القرارات التي يجوز تمييزها دون الحصول على إذن.
8. النصّ صراحةً في قانون الطيران المدني على أنّ رفع الحجز التحفظي عن الطائرة لا يكون تلقائياً، وإنّما بناءً على طلب المحجوز عليه، كما أنّ تقرير رفع إشارة الحجز التحفظي عن الطائرة لا يكون إلاّ بقرار صادر عن جهة قضائية مختصة، وأنّ قيام هيئة تنظيم الطيران المدني برفع إشارة الحجز التحفظي على الطائرة لا يكون إلاّ تنفيذاً لحكم قضائي.

قائمة المراجع

أولاً: المراجع باللغة العربية

معاجم اللغة العربية :

1. الرازي، محمد بن أبي بكر عبدالقادر (2005)، مختار الصحاح، الطبعة التاسعة، عمان: دار عمار .

2. مصطفى، إبراهيم والزيات، أحمد وعبدالقادر، حامد والنجار، محمد (1960)، المعجم الوسيط، الطبعة الثانية، الجزء الأول، القاهرة: مجمع اللغة العربية.

الكتب :

1. أبو الوفا، أحمد (1975)، المرافعات المدنية والتجارية، الطبعة الحادية عشر، القاهرة: دار المعارف .

2. أبو الوفا، أحمد (1986)، إجراءات التنفيذ في المواد المدنية والتجارية بمقتضى قانون أصول المحاكمات اللبناني، بيروت: الدار الجامعية للطباعة والنشر.

3. أبو زيد، رضوان (1970)، القانون الجوي- قانون الطيران التجاري، القاهرة : دار الفكر.

4. أبو عطية، السيد (2016)، شرح القانون الجوي السعودي المعاصر- دراسة تحليلية مقارنة، الإسكندرية: دار الفكر الجامعي .

5. البتانوني، خيرى (2012)، النظام الإجرائي للحجز التحفظي والتنفيذي على السفينة "دراسة مقارنة"، الطبعة الثانية، القاهرة: دار النهضة العربية .

6. التحيوي، محمود السيد عمر (1999)، إجراءات الحجز وآثاره العامة في قانون المرافعات المدنية والتجارية، الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة للنشر .

7. التحيوي، محمود السيد عمر (2011)، إجراءات الحجز وآثاره العامة، الطبعة الأولى، الإسكندرية: مكتبة الوفاء القانونية .

8. الحجار، حلمي محمد (2003)، أصول التنفيذ الجبري، الطبعة الأولى، بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية .

9. خليل، أحمد (2006). **التنفيذ الجبري**، بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.
10. الخولي، أكرم (1971)، **دروس في القانون البحري والجوي**، القاهرة: مكتبة سيد عبدالله وهبة.
11. الدناصوري، عز الدين وعكاز، حامد (1992)، **القضاء المستعجل وقضاء التنفيذ في ضوء الفقه والقضاء**، الطبعة الثالثة، القاهرة: مطابع دار المعارف .
12. الزعبي، عوض أحمد (2003)، **أصول المحاكمات المدنية، (التنظيم القضائي-الاختصاص- الأحكام وطرق الطعن)- دراسة مقارنة**، الطبعة الأولى، الجزء الثاني، عمان: دار وائل للنشر.
13. الزعبي، عوض أحمد (2007)، **المدخل إلى علم القانون**، الطبعة الثالثة، عمان: دار وائل للنشر .
14. الزعبي، عوض أحمد (2013)، **الوجيز في قانون أصول امحاكمات المدنية الأردني**، الطبعة الثالثة، عمان: إثراء للنشر والتوزيع.
15. السرحان، عدنان إبراهيم و خاطر، نوري أحمد (2009)، **شرح القانون المدني- مصادر الحقوق الشخصية- الالتزامات "دراسة مقارنة"**، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع .
16. السنهوري، عبد الرزاق، **الوسيط في شرح القانون المدني الجديد - حق الملكية**، الطبعة الثالثة، الجزء الثامن، بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.
17. الصراف، عباس وحزبون، جورج (1985)، **المدخل إلى علم القانون**، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع .
18. الطائي، عبد المجيد إبراهيم سلمان (2017)، **عقد النقل الجوي التجاري في ضوء الاتفاقيات الدولية والقوانين التجارية العربية- دراسة مقارنة**، بيروت : منشورات الحلبي الحقوقية .
19. العبودي عباس (2011)، **شرح أحكام العقود المسماة في القانون المدني - البيع و الإيجار**، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع .
20. العريني، محمد فريد ومحمدين، جلال وفاء (1998)، **القانون الجوي- الملاحة الجوية والنقل الداخلي**، الاسكندرية: دار المطبوعات الجامعية .
21. العريني، فريد (1976)، **محاضرات في القانون الجوي**، الإسكندرية: جامعة الإسكندرية .

22. العريني، محمد فريد (2004)، القانون الجوي- النقل الجوي الداخلي والدولي، الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة للنشر .
23. الفار، عبد القادر(1994)، المدخل لدراسة العلوم القانونية - مبادئ القانون- النظرية العامة للحق، الطبعة الأولى، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع .
24. الفار، عبد القادر(2011)، أحكام الالتزام -آثار الحق في القانون المدني، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع.
25. القضاة، مفلح عواد (1987)، أصول التنفيذ وفقاً لقانون الإجراء الأردني "دراسة مقارنة"، الطبعة الأولى، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع.
26. القليوبي، سميحة (1989)، القانون الجوي، القاهرة : دار النهضة العربية .
27. المصري، محمد وليد (2011)، الوجيز في شرح القانون الدولي الخاص" دراسة مقارنة لتشريعات العربية والقانون الفرنسي"، الطبعة الثانية، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع .
28. المنصور، أنيس منصور (2013)، شرح أحكام قانون البيئات الأردني وفقاً لأخر التعديلات، الطبعة الثانية، عمان: إثراء للنشر والتوزيع .
29. النمر، أمينة (1970)، القواعد العامة في التنفيذ والتنفيذ بطريق الحجز، الطبعة الأولى، الإسكندرية: منشأة المعارف.
30. حداد، الياس (2004)، القانون الجوّي، دمشق: منشورات جامعة دمشق .
31. حميدات، محمد رضوان (2014)، الحجز التحفظي بين النظرية والتطبيق، الطبعة الأولى، عمان: دار الحامد للنشر والتوزيع .
32. دويدار، طلعت محمد (1994)، طرق التنفيذ القضائي، الإسكندرية: منشأة المعارف .
33. دويدار، هاني محمد (1994)، قانون الطيران التجاري، الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة.
34. رضوان، فايز نعيم (1990)، قانون الطيران التجاري، الطبعة الثانية، دبي: مطابع البيان التجارية .
35. زاهر، فاروق أحمد (1985)، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، القاهرة: دار النهضة العربية.

36. شعلة، سعيد أحمد (1998)، قضاء النقض في التنفيذ والحجز" مجموعة القواعد القانونية التي قررتها محكمة النقض خلال خمسة وستون عاماً 1931-1995"، القاهرة، دار الكتب القانونية .
37. شوشاري، صلاح الدين محمد (2016)، الدليل الوافي في امتحانات الحقوقيين، الطبعة السابعة، عمان .
38. صاوي، أحمد (2005)، الوسيط في شرح قانون المرافعات المدنية والتجارية، القاهرة .
39. صدقي، أميرة (1975)، دروس في القانون البحري، الطبعة الثانية، القاهرة: دار النهضة العربية.
40. عباس، محمد حسني (1972) ، محاضرات في القانون الجوي، القاهرة: دار النهضة العربية.
41. عطية، عزمي عبد الفتاح (1984)، قواعد التنفيذ الجبري في قانون المرافعات، القاهرة: دار الفكر العربي .
42. عيد، ادوار (1978)، موسوعة أصول المحاكمات والإثبات والتنفيذ، الجزء الثاني، بيروت.
43. غطاشة، أحمد عبد اللطيف (2002)، الطيران المدني - الأحكام العامة والنقل، عمان: دار صفاء للنشر والتوزيع .
44. فهمي، وجدي راغب (1974)، النظرية العامة للتنفيذ القضائي في قانون المرافعات المدنية والتجارية، القاهرة: دار الفكر العربي .
45. محمود، سيد أحمد (2006)، أصول التنفيذ الجبري وفقاً لقانون المرافعات المدنية والتجارية، القاهرة: دار الكتب القانونية.
46. محمود، سيد أحمد (2007)، القضية المستعجلة وفقاً لقانون المرافعات، القاهرة : دار النهضة العربية .
47. محيو، حسن (1983) محاضرات في قانون الطيران، الطبعة الأولى، بيروت: دار المستشار للطباعة والنشر.
48. موسى، طالب حسن (2013) ، القانون الجوي الدولي، الطبعة الرابعة، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع .

49. هرجة، مصطفى مجدي (1986)، أحكام وآراء في القضاء المستعجل والتنفيذ الوتقي، القاهرة: دار الثقافة للطباعة والنشر .

50. هرجة، مصطفى مجدي (2005)، الموسوعة القضائية الجديدة في القضاء المستعجل، المنصورة: دار الفكر والقانون .

51. والي، فتحي (1981)، التنفيذ الجبري لمجموعة المرافعات المدنية والتجارية وقانون الحجز الإداري، القاهرة: دار النهضة العربية .

52. ياملكي، أكرم (1998)، القانون الجوي- دراسة مقارنة، عمان: دار الثقافة.

53. يحيى، عبد الودود (1975)، المدخل لدراسة القانون، القاهرة: دار النهضة العربية.

الرسائل الجامعية :

1. أبو العرجة، إيهاب محمد (2014)، الضمانات والتدابير القانونية لحماية الدائنين بموجب اتفاقية كيب تاون والبروتوكول الملحق بها بشأن المسائل التي تخص الطائرات ومعداتھا - دراسة تطبيقية في النظام القانوني الأردني، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة اليرموك، إربد، الأردن.

2. أحمد، فرج سيّد سليمان (1978)، رهن الطائرة" دراسة مقارنة و دولية"، أطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة عين شمس، القاهرة، مصر .

3. الحمصي، محمد طلال (1995)، نظرية القضاء المستعجل في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني- دراسة مقارنة، رسالة ماجستير غير منشورة، الجامعة الأردنية، عمان، الأردن.

4. الحوامدة، أسامة سليمان علي (2014)، الحجز التحفظي في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني (دراسة مقارنة)، أطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة العلوم الإسلامية، عمان، الأردن.

5. العموش، إبراهيم سمير محمد (2002)، النظام القانوني للحجز التحفظي في قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني- دراسة مقارنة، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة آل البيت، المفرق، الأردن.

6. القليسي، محمد صغير سعد (2008)، **الحجز التحفظي القضائي في قانون المرافعات اليمني** "دراسة تحليلية مقارنة"، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة صنعاء، صنعاء، اليمن.

الدوريات :

1. إبراهيم، مدحت حافظ (1995)، **الحقوق العينية والتبعية والحجز على السفن طبقاً لقانون التجارة البحرية والمعاهدات البحرية النافذة في مصر، مجلة هيئة قضايا الدولة، المجلد 3، العدد 155.**

2. السويد، إبراهيم بن صالح (2006)، **الحجز التحفظي على أموال المدين التي تحت يده، مجلة العدل، العدد 27.**

3. القضاة، معن محمد أمين و عبيدات، مؤيد أحمد (2014) ، **الحجز التحفظي على الطائرات- دراسة مقارنة بين نظام الطيران المدني السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم(م/44) بتاريخ 1426/7/18 وقانون الطيران المدني الأردني رقم (41) لسنة 2007، مجلة جامعة الملك سعود، المجلد 6، العدد 1 .**

4. حشيش، أحمد (1991) **اعتبار الحجز كأن لم يكن، مجلة روح القوانين، جامعة طنطا.**

5. فضلي، هشام (2011)، **التطورات الحديثة في الحجز التحفظي على السفينة وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانونين المصري والفرنسي، مجلة الحقوق للبحوث القانونية الاقتصادية، العدد 2 .**

الاتفاقيات :

1. اتفاقية الرياض العربية للتعاون القضائي لسنة 1983.

2. اتفاقية جنيف بشأن الاعتراف الدولي بالحقوق على الطائرات عام 1948 .

3. اتفاقية روما بخصوص توحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على الطائرات عام 1933 .

4. اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي وتعديلاتها لسنة 1944 .

5. اتفاقية كيب تاون بشأن الضمانات الدولية على المعدات المنقولة لسنة 2001 .

القوانين :

1. قانون أصول المحاكمات المدنية الأردني وتعديلاته رقم (24) لسنة 1988 المنشور في الجريدة الرسمية عدد رقم 3545 تاريخ 1988/4/2 .
2. قانون البينات وتعديلاته رقم (30) لسنة 1952 المنشور في الجريدة الرسمية عدد رقم 1108 تاريخ 1952/5/17.
3. قانون التجارة البحرية وتعديلاته رقم (12) لسنة 1972 المنشور في الجريدة الرسمية عدد رقم 2357 تاريخ 1972/5/6.
4. قانون التنفيذ رقم (25) لسنة 2007 وتعديلاته المنشور في الجريدة الرسمية عدد رقم 4821 تاريخ 2007./4/16
5. قانون الضريبة العامة على المبيعات رقم (6) لعام 1994 و تعديلاته المنشور في الجريدة الرسمية عدد رقم 3970 تاريخ 1994/5/31 .
6. قانون الطيران المدني الأردني رقم (41) لسنة 2007 المنشور في الجريدة الرسمية عدد رقم 4828 تاريخ 2007/5/ 31.
7. قانون العمل الأردني رقم (8) لسنة 1996 وتعديلاته المنشور في الجريدة الرسمية عدد رقم 4113 تاريخ 1996./4/16
8. القانون المدني الأردني رقم (43) لسنة 1976 المنشور في عدد الجريدة الرسمية رقم 2645 تاريخ 1976. /8/1
9. قانون تنفيذ الأحكام الأجنبية رقم (8) لسنة 1952 المنشور في عدد الجريدة الرسمية رقم 1100 تاريخ 1952./2/16
10. قانون محاكم الصلح رقم (15) لسنة 1952 وتعديلاته المنشور في عدد الجريدة الرسمية رقم 1102 تاريخ 1952./3/16
11. قانون وضع الأموال المنقولة تأميناً لدين رقم (1) لسنة 2012 المنشور في عدد الجريدة الرسمية رقم 5136 تاريخ 2012/1/16 .

الأنظمة :

نظام رسوم الطيران المدني وتعديلاته رقم (45) لسنة 2007 المنشور في عدد الجريدة الرسمية رقم 4827 تاريخ 2007/5/16 .

التعليمات :

تعليمات هيئة تنظيم الطيران المدني لسنة 2016 .

الاجتهادات القضائية :

1. منشورات قسطاس
2. هيئة تنظيم الطيران المدني.

المقابلات الشخصية :

1. مقابلة دائرة الشؤون القانونية ، هيئة تنظيم الطيران المدني، تاريخ 2017/2/22، الساعة 10 صباحاً .
2. مقابلة دائرة الشؤون القانونية ، هيئة تنظيم الطيران المدني، تاريخ 2017/2/28، الساعة 12 ظهراً .

المواقع الإلكترونية :

1. موقع المنظمة العالمية للملكية الفكرية " الوايبو" www.wipo.int
2. موقع جامعة بابل www.humanities.uobabylon.edu
3. موقع قسطاس www.qistas.com
4. موقع منظمة الطيران المدني الدولية www.ICOA.net
5. موقع هيئة تنظيم الطيران المدني الأردنية www.carc.gov.jo
6. موقع ويكيبيديا الموسوعة الحرة www.wikipedia.org
7. موقع يوتيوب www.youtube.com

1-Books:

1-Milde, Michael (2008), **Essential Air and Space law: International Law and ICAO** , The Netherlands : Eleven International Publishing .

2- Shihata Ibrahim (1966), **International AIR and Space Law**, Cairo, Dar El Nahda El Arabia.

2-Master Thesis:

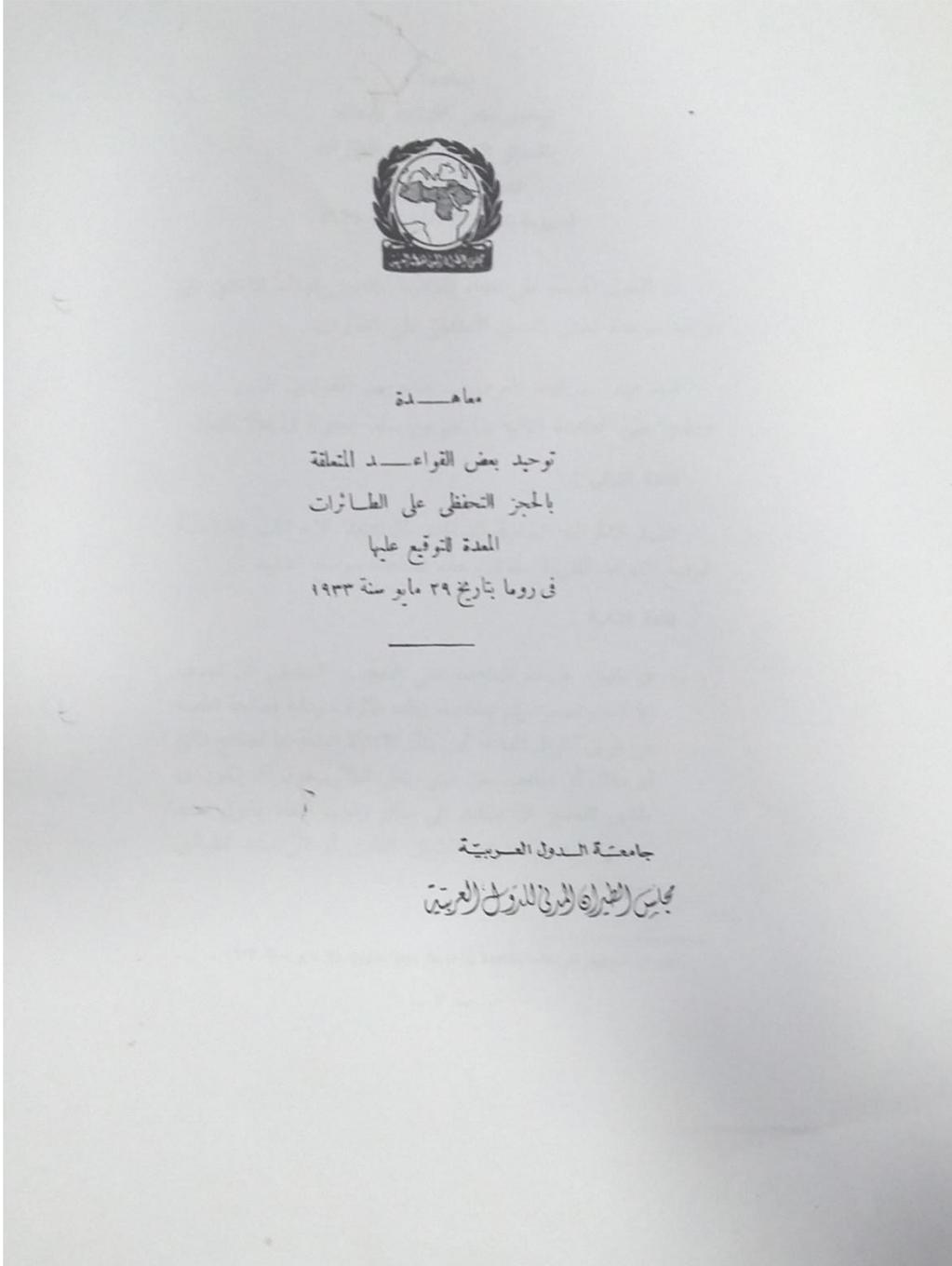
1- POMPONGSUK, PRASERT (1997), **International Aircraft Leasing Impact on Air Law Treaties**, Master of Law, McGill university Montreal, Canada.

3- Surveys:

Legal Survey on the Determination of the Status of an Aircraft as Civil/State (2016), ICAO Website.

الملحق (1)

اتفاقية روما بخصوص توحيد القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على الطائرات لسنة 1933



معاهدة
توحيد بعض القواعد المتعلقة
بالحجز التحفظي على الطائرات
المعدة للتوقيع عليها
في روما بتاريخ ٢٩ مايو سنة ١٩٢٣

ان الدول الموقعة على هذه المعاهدة مقدرين فوائد الاتفاق على
قواعد موحدة تتعلق بالحجز التحفظي على الطائرات .

فقد عينوا - لهذا الغرض - مندوبيهم المفوضين الذين أبرموا
ووقعوا على المعاهدة التالية بما لهم من سلطة مخولة في هذا الشأن :

المادة الاولى :

تعهد الأطراف السامية المتعاقدة بأن تتخذ الاجراءات اللازمة
لوضع القواعد المقررة بمقتضى هذه المعاهدة موضع التنفيذ .

المادة الثانية :

١ - في مفهوم هذه المعاهدة يعنى الحجز التحفظي كل تصرف
ايا كانت تسميته يتم بمقتضاه وقف طائرة ، رعاية لمصلحة خاصة
عن طريق أعوان القضاء أو رجال الادارة العامة اما لصالح دائن
أو مالك أو صاحب حق عيني يثقل الطائرة دون أن يكون في
مقدور الحاجز ان يستند الى حكم واجب النفاذ يكون قد
تحصل عليه مقدما عن الطريق العادي أو الى سند تنفيذي
مساو له .

(١) تم التوقيع على هذه المعاهدة في مدينة روما بتاريخ ٢٩ مايو سنة ١٩٢٣ .

٣ - في الحالة التي يمنح فيها القانون الواجب التطبيق ، الدائن الذي يجوز الطائرة بغير رضا المستغل حق حبسها فان استعمال هذا الحق يكون في أغراض هذه المعاهدة مشبها بالحجز التحفظي وبالتالي يخضع للقواعد المنصوص عليها في هذه المعاهدة .

المادة الثالثة :

١ - لا يوقع الحجز التحفظي على :
(أ) الطائرات المخصصة على وجه الاطلاق لخدمة الدولة بما فيها خدمة البريد فيما عدا خدمة التجارة .

(ب) الطائرات التي تعمل فعلا وعلى وجه الاطلاق للخدمة على خط منتظم لعمليات النقل العام وكذلك طائرات الاحتياط التي لا غنى عنها .

(ج) كل طائرة أخرى معدة لعمليات نقل الأشخاص أو الأموال بمقابل ، متى كانت على وشك الرحيل لمثل هذا النقل اللهم الا في الحالة التي يتعلق فيها الأمر بدين تم التعاقد عليه بشأن الرحلة التي ستقوم بها أو بمداينة نشأت في خلال الرحلة .

٣ - لا تسرى أحكام هذه المادة على الحجز التحفظي الذي يوقعه المالك الذي فقد حيازة طائرته بفعل غير مشروع .

المادة الرابعة :

٢ - في الحالة التي لا يكون فيها الحجز محرما أو في الحالة التي لا يجوز فيها توقيع الحجز على الطائرة والتي لا يدفع فيها المستغل بعدم جواز الحجز على الطائرة حيث يجوز هذا الدفع فان كفالة وافية تحول دون توقيع الحجز التحفظي بل وتخول الحق في رفعه فورا .

٢ - وتكون الكفالة وافية اذا غطت مقدار الدين والمصاريف وخصصت على وجه الاطلاق للوفاء بها للدائن أو اذا غطت قيمة الطائرة متى كانت هذه القيمة أقل من مقدار الدين والمصاريف.

المادة الخامسة :

وفي جميع الأحوال يقضى في طلب رفع الحجز التحفظى وفقا لاجراءات المواد الجزئية وعلى وجه الاستعجال .

المادة السادسة :

١ - اذا أجرى توقيع الحجز على طائرة مما لا يجوز الحجز عليها وفقا لأحكام هذه المعاهدة أو اذا كان على المدين أن يتقدم بكفالة ليحول دون توقيع الحجز عليها أو لرفعه عنها فان الحاجز يكون مسئولاً بالتطبيق لقانون بلد التقاضى عن الضرر الناشئ من ذلك لأى من المستغل أو المالك .

٢ - وتسرى هذه القاعدة بعينها في حالة توقيع الحجز التحفظى بدون سبب مشروع .

المادة السابعة :

لا تسرى هذه المعاهدة على الاجراءات التحفظية الواردة في مسائل الافلاس ولا على الاجراءات التحفظية المتبعة عند مخالفة اللوائح الجمركية أو قانون العقوبات أو لوائح البوليس .

المادة الثامنة :

ليس في هذه المعاهدة ما يتعارض مع تطبيق المعاهدات الدولية بين الأطراف السامية المتعاقدة التى تتيح اعفاءات من الحجز على نطاق أوسع .

المادة التاسعة :

- ١ - تطبق هذه المعاهدة في اقليم كل من الأطراف السامية المتعاقدة على كل طائفة مسجلة في اقليم طرف سام متعاقد آخر .
- ٢ - ينصرف اصطلاح (اقليم طرف سام متعاقد) الى كل اقليم يكون تحت سيادة أو ولاية أو حماية أو انتداب أو نفوذ ذلك الطرف السامي المتعاقد والذي بمقتضاه يكون هذا الأخير طرفاً في المعاهدة .

المادة العاشرة :

تم تحرير هذه المعاهدة باللغة الفرنسية من نسخة واحدة تظل مودعة قلم محفوظات وزارة الخارجية بالملكة الايطالية وترسل صورة طبق الأصل منها عن طريق حكومة المملكة الايطالية الى كل من الحكومات صاحبة الشأن .

المادة الحادية عشر :

- ١ - يتعين التصديق على هذه المعاهدة وتودع وثائق التصديق قلم محفوظات وزارة الخارجية بمملكة ايطاليا التي تخطر عن هذا الايداع كل من الحكومات التي يعينها الأمر .
- ٢ - بمجرد ان يتم ايداع خمس من وثائق التصديق يبدأ نفاذ المعاهدة بين الأطراف السامية المتعاقدة التي تكون قد صدقت عليها بعد انقضاء تسعين يوماً على اثر ايداع وثيقة التصديق الخامسة وكل ايداع لوثيقة تصديق يتم بعد ذلك يولد آثاره متى اقضى تسعون يوماً من تاريخ هذا الايداع .
- ٣ - وعلى الحكومة الملكية الايطالية أن تخطر كل حكومة يعينها الأمر بتاريخ بدء نفاذ هذه المعاهدة .

المادة الثانية عشر :

- ١ - تظل هذه المعاهدة بعد بدأ نفاذها مفتوحة للانضمام إليها .
- ٢ - ويتم الانضمام عن طريق اخطار يوجه الى حكومة المملكة الايطالية التي تحيط كل حكومة معنية بالأمر علما بذلك .
- ٣ - ويولد الانضمام اثاره عند اقتضاء تسعين يوما من تاريخ الاخطار الذي تم اجراؤه لدى الحكومة الايطالية .

المادة الثالثة عشر :

- ١ - لكل طرف من الأطراف السامية المتعاقدة ان ينقض هذه المعاهدة باخطار يوجهه الى حكومة المملكة الايطالية والتي تقوم فورا بتبليغ كل من الحكومات صاحبة الشأن .
- ٢ - ويولد النقض اثاره بعد ستة شهور من تاريخ تبليغه وذلك في مواجهة الطرف الذي قام به فحسب .

المادة الرابعة عشر :

- ١ - للأطراف السامية المتعاقدة عند التوقيع أو عند ايداع وثائق التصديق أو عند الانضمام ان تصرح بأن موافقتها التي أضفتها على هذه المعاهدة لا تنصرف الى جملة أو الى جزء معين من مستعمراتها أو محمياتها أو اقاليمها التي فيما وراء البحار أو اقاليمها التي تحت الانتداب أو أى اقليم آخر يكون خاضعا لسيادتها أو لولاياتها أو لامارتها .
- ٢ - وللأطراف السامية المتعاقدة ان تخطر فيما بعد حكومة المملكة الايطالية بانها تعتزم العمل على تطبيق هذه المعاهدة على جملة أو على جزء معين من مستعمراتها أو محمياتها أو اقاليمها التي فيما وراء البحار أو اقاليمها التي تحت الانتداب أو أى اقليم آخر يكون خاضعا لسيادتها أو لولاياتها أو لامارتها تلك التي كان قد أغفل ذكرها التصريح الأول .

٣ - ولها في كل لحظة أن تخطر حكومة المملكة الإيطالية برغبتها في أن تكف عن تطبيق هذه المعاهدة على جملة أو على جزء معين من مستعمراتها أو محمياتها أو اقليمها التي فيما وراء البحار أو اقليمها التي تحت الانتداب أو أى اقليم آخر يكون خاضعا لسيادتها أو لولايتها أو لامارتها .

٤ - وتقوم حكومة المملكة الإيطالية بتبليغ هذه الاخطارات التي تمت وفقا لأحكام الفقرتين السالفتين الذكر الى كل من الحكومات التي يعينها الأمر .

المادة الخامسة عشر :

من حق كل من الأطراف السامية المتعاقدة بعد اقتضاء عامين على الأقل من بدء نفاذ هذه المعاهدة ان يدعو الى عقد مؤتمر دولي جديد ابتغاء البحث في التحسينات التي يرى جواز ادخالها على هذه المعاهدة فينتجه برغبته تحقيقا لذلك الى حكومة الجمهورية الفرنسية التي تتخذ من الاجراءات اللازمة ما يكفل الاعداد لهذا المؤتمر .

أعدت هذه المعاهدة في روما يوم ٢٩ مايو سنة ١٩٣٣ وتظل شاغرة للتوقيع حتى أول يناير سنة ١٩٣٤ .

واقارارا بذلك وقع المندوبون المفوضون على هذه المعاهدة .