مجلة جامعة دمشق للعلوم القانونية
المجلد 5 (4) – 2025: 58 - 72

Damascus University Journal of Legal Sciences
Vol 5 (4) -2025: 58-72

آثار حجز الطائرة احتياطياً على حقوق مالكها في القانون السوري

حسين ثامر الحسين[1]، بسام شيخ العشرة[2]، موسى خليل متري*[3]

[1] طالب دكتوراه في قسم القانون التجاري، كلية الحقوق، جامعة دمشق.

[2] مدرّس في قسم القانون التجاري، كلية الحقوق، جامعة دمشق.

[3]* أستاذ في قسم القانون التجاري، كلية الحقوق، جامعة دمشق.

Moussa.mitry@damascusuniversity.edu.sy

الملخص:

لا يخفى حجم الضرر اللاحق بالمالك جراء حجز طائرته احتياطياً من قبل الدائنين؛ بغرض ضمان حقوقهم، وإن ذلك الضرر إنما يترتب بصورةٍ رئيسة عن جسامة الآثار التي يفرزها إلقاء الحجز الاحتياطي، حيث تنصرف هذه الآثار بشكل مباشر نحو عرقلة الاستغلال التجاري للطائرة لجهة المنع من استخدامها، وتقييد استثمارها خلال مدة الحجز. إلى جانب عدم نفاذ التصرفات القانونية التي يبرمها المالك في مواجهة الحاجزين. الأمر الذي يقاسي من انعكاساته المالك، ويغدو من الواجب البحث في مضمون هذه الآثار بغية العمل على تجاوزها، وتوفير الحماية القانونية للمتضرر منها؛ نظراً لما لذلك من تبعاتٍ سلبية على خدمات النقل الجوي الدولي ككل.

الكلمات المفتاحية: الطائرة، الحجز الاحتياطي، مالك الطائرة، المستثمر.

تاريخ الايداع: 2022/11/25
تاريخ القبول: 2023/4/25

حقوق النشر: جامعة دمشق – سورية، يحتفظ المؤلفون بحقوق النشر بموجب
CC BY-NC-SA

ISSN: 2789-7621 (online)
https://journal.damascusuniversity.edu.sy

Implications of pretrial detention of the aircraft on the rights of its owner in Syrian law

HUSSIEN Thamer AL-HUSSIEN[1] , Bassam Shek Al- ishra [2] , Moussa Khalil Mitre[*3]

[1] PhD Student – Commercial Law Department – Faculty of Law – Damascus University.
[2] Prof. at commercial law department - Law school, Damascus University
[3]* Prof. at commercial law department - Law school, Damascus University .
Moussa.mitry@damascusuniversity.edu.sy

Received: 25/11/2022
Accepted: 25/4/2023

Copyright: Damascus University- Syria, The authors retain the copyright under a CC **BY- NC-SA**

Abstract:

The extent of the damage to the owner caused by the seizure of his aircraft in reserve by creditors is no secret, in order to guarantee their rights, and that damage is mainly the result of the seriousness of the effects of the pretrial detention, as these effects are directly directed towards obstructing the commercial exploitation of the aircraft in order to prevent its use and to restrict its investment during the period of detention. The content of these effects must be examined in order to overcome them and to provide legal protection to those affected, as this has negative consequences for international air transport services as a whole.

Key Words: The Plane, Reserve Booking, Plane Owner, Investor.

المقدمة:

يكون للدائن في سبيل ضمان حقه أن يطلب إلقاء الحجز الاحتياطي على الطائرة بحسبانها تدخل في دائرة الضمان العام للدائنين؛ وذلك بقصد المحافظة على حقوقه، ومنع المالك من التصرف بالمال المحجوز بالشكل الذي قد يؤدي لإضراره، ولا يخفى لما يرتب الحجز الاحتياطي على الطائرة من آثار سلبية على النشاط التجاري الجوي ككل سواءٌ على مستثمر الطائرة أم اقتصاد الدولة أم على مالك الطائرة الذي يعتبر المتضرر الأكبر من هذه العملية، حيث أن وقف استخدام الطائرة، وما ينجم عنه من تقييد الاستثمار التجاري لها، سيزيد من وطأة آثار الحجز الاحتياطي على عاتق المالك بديون قد لا يقوى على تحملها، فضلاً عن التعويضات الهائلة المترتبة عن تأخير أو إلغاء الرحلات الجوية هذا من جهة، ومن جهةٍ أخرى فإن الحجز الاحتياطي على الطائرة وإن كان لا يؤدي إلى سلب ملكية المالك؛ لكون المقصود منه هو ضبط المال المحجوز، والمحافظة عليه تجنباً للتصرف الضار بالحاجزين، على أنه سيجعل من التصرفات القانونية التي يبرمها المدين غير نافذة في مواجهة الدائنين الحاجزين أو من في حكمهم، هذا الأمر الذي يؤدي إلى العزوف عن الاستثمار في مجال النقل الجوي ما لم يتمُّ توفير حماية قانونية لمالكي الطائرات في مثل هذه الحالة. وهذا ما دفع الجهود الدولية إلى الإقرار باتفاقية روما لعام 1933 الخاصة بتوحيد أحكام الحجز الاحتياطي على الطائرات، إلى جانب وضع قانون الطيران المدني السوري رقم 6 لعام 2004 أحكاماً خاصة للحجز الاحتياطي على الطائرة؛ بغية تنظيم هذا الحجز، ووضع الضوابط التي تحكم عمله؛ وذلك حتى لا يتخذ كوسيلة لعرقلة النقل الجوي الدولي.

إشكالية البحث: تتمحور إشكالية البحث في التساؤل عن: هل استطاعت التشريعات الدولية والوطنية توفير الحماية القانونية لمالك الطائرة من الآثار الناجمة عن حجزها احتياطياً؟ وينتج عن الإشكالية الرئيسة، تساؤلان فرعيان:

1-ما هي آثار حجز الطائرة احتياطياً على حق المالك لجهة الاستغلال التجاري؟

2-ما هي حدود تأثير حجز الطائرة احتياطياً على حق المالك بالتصرف بها؟

أهمية البحث: تتبلور أهمية هذا الموضوع من خطورة النتائج المترتبة على حجز الطائرة احتياطياً في ظل ضخامة الأموال المستثمرة في مجال النشاط التجاري الجوي، وما يرافق ذلك من التأثير المباشر على حقوق مالك الطائرة، وتقييد استخدام واستغلال طائرته. إضافة إلى عدم نفاذ التصرفات القانونية المبرمة من جانبه في مواجهة الدائنين الحاجزين، الأمر الذي يشكل في مجموعه أهميةً ينبغي التعرض لها، ودراسة انعكاساتها في الواقع العملي.

أهداف البحث: يهدف البحث للوصول الى ما يلي:

1-بيان الآثار التي يرتبها حجز الطائرة احتياطياً على حقوق المالك.

2-إيجاد نوع من التوفيق بين النصوص القانونية الناظمة للحجز الاحتياطي على الطائرة وما ترتبه من قيود على استثمارها، والمصالح الاقتصادية المتضررة للمالك من الحجز.

منهج البحث: سنتعمد في دراستنا على **المنهج التحليلي المقارن** حيث سنقوم بإيراد المعلومة مدار البحث والتعليق عليها كلما كان المجال ممكناً لذلك، وذلك يكون بعرض آثار حجز الطائرة احتياطياً على حقوق مالكها، والعمل على ضبطها؛ بقصد تخفيف حدّتها، وتوجيهها نحو تأدية الوظيفة المناطة بها من خلال ضمان حقوق الدائنين بالشكل الذي لا يضرُّ بمصالح مالك الطائرة.

خطة البحث:

المطلب الأول: الآثار المتعلقة بالاستغلال التجاري للطائرة المحجوزة:

الفرع الأول: وقف استخدام الطائرة المحجوزة.

الفرع الثاني: تقييد استثمار الطائرة المحجوزة.

المطلب الثاني: الآثار المتعلقة بالتصرف القانوني بالطائرة المحجوزة:

الفرع الأول: احتفاظ المحجوز عليه (المالك) بملكية الطائرة.

الفرع الثاني: عدم نفاذ التصرف بالطائرة المحجوزة.

خاتمة

المطلب الاول: الآثار المتعلقة بالاستغلال التجاري للطائرة المحجوزة.

إن الغاية التي ينشدها الدائن من إلقاء الحجز الاحتياطي على الطائرة والمتمثلة بضمان حقوقه، واستيفائها من المدين، ليس بالإمكان الوصول إليها ما لم يتمُّ وقف استخدام الطائرة، وتقييد استثمارها؛ وذلك خشيةً من قيام المالك بتهريبها من ضمان الدائنين، وبالتالي انتفاء الغاية المرجوة من الحجز، الأمر الذي يجعل من الآثار المتعلقة بصورةٍ رئيسة باستغلال الطائرة أحد أبرز الآثار التي تلحق بالمالك جراء إلقاء الحجز الاحتياطي على طائرته.

وعليه، تنقسم الدراسة في هذا المطلب إلى فرعين: وقف استخدام الطائرة المحجوزة (الفرع الأول)، وتقييد استثمار الطائرة المحجوزة (الفرع الثاني).

الفرع الأول: وقف استخدام الطائرة المحجوزة.

يترتب على حجز الطائرة احتياطياً وقف استخدامها من قبل المالك، ومنعها من مغادرة المطار الراسية فيه، وذلك بواسطة السلطة القضائية؛ وذلك لمنع المدين من تهريب أمواله بالوجه الذي يؤثر سلباً على الضمان العام للدائنين.

أولاً: مفهوم وقف استخدام الطائرة: يعدُّ وقف استخدام الطائرة جوهر الإجراءات الناشئة عن الحجز الاحتياطي، والهدف الأول الذي يسعى الدائنين الوصول إليه؛ وذلك بقصد منع المالك من استخدامها بوجهٍ يؤدي للإضرار بضمانهم، وقد نصت المادة الأولى من معاهدة روما لعام 1933 المتعلقة بتوحيد أحكام الحجز الاحتياطي على الطائرات على أنه:" الحجز الاحتياطي على الطائرة: كل تصرف أياً كانت تسميته، يتم بمقتضاه وقف الطائرات، لمصلحة خاصة، بواسطة السلطة القضائية أو رجال الإدارة العامة...".

وعليه، إن الحجز الاحتياطي على الطائرة إنما يسعى بادئ ذي بدء إلى وقف الطائرة، ومنع استخدامها من قبل المستثمر سواءٌ أكان مالكاً أم غير مالك. هذا على خلاف القواعد العامة في الحجز الاحتياطي التي لا تؤدي إلى منع المحجوز عليه من استخدام المال المحجوز بالوجه المألوف، ولعل ما يفسرُّ وجهة النظر التي انتهجتها المعاهدة في أن الطائرة تعتبر مالاً منقولاً سنداً للمادة 28/أ من قانون الطيران المدني السوري رقم 6 لعام 2004 والتي جاءت بالقول على أنه:" الطائرة مال منقول فيما يتعلق بتطبيق القوانين والأنظمة النافذة في الدولة...."، وإن السماح باستعمالها خلال فترة الحجز، سيؤدي إلى فقدان الضمان الذي يسعى الدائن له، وليس خافياً في أن وقف استخدام الطائرة المحجوزة، سيؤدي إلى المحافظة على حقوق الدائنين ريثما يتم الفصل في المنازعة، والحصول على سند تنفيذي يخولهم البدء بإجراءات التنفيذ.

ويكون المنع بموجب قرار من السلطة القضائية[1] الأمر الذي يثير التساؤل عن السلطة القضائية المختصة بحجز الطائرة، وهل يمكن القول باختصاص القضاء الإداري في حجز طائرات "مؤسسة الطيران العربية السورية" لكونها مملوكة لجهة عامة؟ في الحقيقة ينعقد الاختصاص في حجز الطائرات في سورية للقضاء العادي سواءٌ أكانت الطائرة مملوكة للقطاع الخاص أم للقطاع العام كمؤسسة الطيران العربية السورية، ذلك أن المرسوم الجمهوري رقم 2748 تاريخ 1975/11/11 والمتضمن إحداثها نص في مادته الثانية على أن:" ... ب. تعتبر هذه المؤسسة في علاقتها مع الغير بحكم الشركات وتطبق عليها أحكام قانون التجارة". الأمر الذي يمكن أن يستنتج منه أن الحجز على طائرات "السورية للطيران" يكون بقرار من القضاء العادي؛ نظراً لأن المشرع اعتبرها بحكم الشركات، وأخضعها لأحكام قانون التجارة في علاقتها مع الغير الذي يكون له طلب حجزها أمام القضاء العادي.

ولما كانت الطائرات المطلوب الحجز عليها توجد في المطارات، فإنه يكون واجباً أن يتم تنفيذ قرار الحجز عليها من قبل سلطات المطار بمجرد أن يتم تبليغهم قرار الحجز، إلى جانب اتخاذ كافة الاجراءات القانونية المتعلقة بالمنع من استخدامها من خلال عدم منحها الأذن بالحركة، وحجز الأوراق الخاصة بها. وحبذا لو تضمن قانون الطيران المدني السوري نصاً يبين الجهة المختصة بشكل دقيق بمنع استخدام الطائرة، والإجراءات الواجب إتباعها؛ وعدم الاكتفاء بالإحالة إلى قانون أصول المحاكمات الذي آتى عاماً باختصاص تنفيذ الحجز[2] وبشكلٍ لا يتوافق وخصوصية العمليات الجوية التي يسهل فيها إفساح المجال للمالك بتهريب الطائرة سواءٌ أكان عن طريق الغش أم التواطؤ مع سلطات المطار مثلاً.

ثانياً: وقف استخدام الطائرة المحجوزة وتضرر مصالح المالك: إن وقف استخدام الطائرة المحجوزة احتياطياً يضرُّ أشدَّ الضرر بمصالح المالك التي تقتضي عدم الوقف؛ نظراً لما يؤدي الحجز من عرقلة نشاطه الجوي، وإثقال كاهله بديونٍ قد لا يقوى على تحملها مما يفضي إلى إفلاسه، وانتهاء حياته التجارية. والحقيقة قد يتبادر للذهن التساؤل: بأن المالك لا يتضرر من وقف استخدام الطائرة إلا إذا كان هو ذاته مستثمرها، وأما لو كانت الطائرة مؤجرة للغير، فلا تأثير على مصالح المالك في هذه الحالة؟ على أنه ليس بالإمكان التسليم بهذا القول؛ نظراً لأن الحجز الاحتياطي قد يقع على الطائرة بسبب دين من الديون التي لا تتعلق بالاستثمار الجوي[3]، ذلك أن الطائرة تدخل في دائرة الضمان العام للدائنين، وبالتالي إن قيام أحد دائني المالك بطلب الحجز على جميع أموال المدين، سينصرف إلى الحجز على الطائرة أيضاً، وعلى فرض أن كانت الأخيرة مستثمرة من قبل الغير(المستأجر)، فإن الحجز سيؤدي إلى وقف استخدامها مما يتسبب في خلق مشكلات كبيرة للمستأجر في ظل تشعب العلاقات التجارية من المسافرين أو الشاحنين أو وكلاء النقل أو غيرهم، وما يؤدي ذلك الوقف من حقهم في المطالبة بالتعويضات التي قد تصل إلى أرقام هائلة في ظل النقل الجوي الدولي، ويكون للمستأجر الحق بالرجوع على المالك في هذه الحالة؛ بحسبانه صورة من صور

[1] يوقع الحجز الاحتياطي في التشريع السوري إما من قاضي الأمور المستعجلة أو المحكمة الناظرة بأصل الحق، وقد نصت في ذلك المادة 317/أ من قانون أصول المحاكمات رقم 1 لعام 2016 على انه:" يوقع الحجز الاحتياطي في الأحوال المتقدمة الذكر بقرار من قاضي الأمور المستعجلة الذي يقع في دائرته المال المطلوب حجزه أو أي من الدوائر إذا كان المال يقع في أكثر من دائرة...". كما نصت المادة 318 من قانون أصول المحاكمات السوري على انه:" يجوز إلقاء الحجز الاحتياطي بقرار من المحكمة المختصة للنظر في أصل الحق في الأوضاع المقررة لاستدعاء الدعوى وفي هذه الحالة يجب أن يشتمل استدعاء طلب الحجز على مطالب المدعي بأصل الحق ما لم تكن الدعوى به قائمة أمام المحكمة".

[2] نصت المادة 320 من قانون أصول المحاكمات السوري رقم 1 لعام 2016 على أنه:" تصدر المحكمة قرارها بالحجز في غرفة المذاكرة وينفذ بواسطة دائرة التنفيذ".

[3] لم يمنح قانون الطيران المدني للطائرة الشخصية الاعتبارية المستقلة عن مالكها، إضافةً إلى أنه لم يحدد الديون التي يجوز إلقاء الحجز الاحتياطي على الطائرة لأجلها كما فعل قانون التجارة البحرية في المادة 77 والتي حدد الحجز الاحتياطي على السفينة لديون بحرية فقط، وإن كان من الأفضل تحديد حالات الحجز الاحتياطي على الطائرة للديون المتعلقة بالاستثمار الجوي: يقصد ألا يتخذ دائني مالك الطائرة الآخرين من الحجز الاحتياطي على الطائرة وسيلةً تؤدي بالنتيجة إلى عرقلة عمليات النقل الجوي.

التعرض القانوني لعقد الإيجار[4]. ومن جهةٍ أخرى، قد يقوم دائني المستثمر بالحجز على الطائرة بسبب ديون تتعلق بالطائرة أو باستثمارها، فتتعطل مصالح المالك، ويكون في هذه الحالة أمام احتمالين: إما دفع قيمة الكفالة أو الدين لرفع الحجز والرجوع على المستثمر أو احتمالية فقدان ملكية الطائرة إذا ما تم التنفيذ عليها.

وتحقيقاً لإرادة الدول في وضع الحلول المؤدية لتجاوز مشكلة وقف استخدام الطائرة في ظل الاجراءات القضائية التي قد تطول ريثما يتمُّ الفصل في المنازعة، إلى جانب المماطلة التي قد يتبعها الخصم وما يرافقها من نتائج عكسية على المالك، فقد أجازت معاهدة روما لعام 1933 دفع كفالة مالية كافية لرفع الحجز عن الطائرة أو للحيلولة دون وقوعه[5] وتكون الكفالة كافية في حالتين[6]: الأولى: إذا كان مقدارها يعادل قيمة الدين المراد إيقاع الحجز على الطائرة بسببه مع ما يرتبط به من مصاريف أخرى وفوائد. الثانية: إذا كان مقدار الكفالة مساوياً لقيمة الطائرة المراد الحجز عليها ولو كانت قيمة الطائرة أقل من قيمة الدين المراد إيقاع الحجز بسببه مع مصاريفه وفوائده.

ثالثاً: مدة وقف استخدام الطائرة المحجوزة: لم تتضمن اتفاقية روما لعام 1933 تحديد مدة وقف استخدام الطائرة المحجوزة احتياطياً، وأحالت ذلك إلى قانون القاضي فيما يخص الاجراءات، ومنها مدة الوقف، وبالرجوع إلى قانون أصول المحاكمات الذي يشترط في الحجز الاحتياطي إقامة الدعوى بأصل الحق خلال ثمانية أيام تبدأ من اليوم التالي لتاريخ تنفيذ الحجز، وإلا سقط الحجز وعُدَّ كأن لم يكن، وزالت آثاره بما فيها وقف استخدام الشيء المحجوز[7]، وعلى ذلك، يمكن القول بأن مدة وقف استخدام الطائرة لم تحدد بصورة دقيقة في التشريع السوري وإنما تبقى ما بقي الحجز قائماً. وتجدر الإشارة إلى وجوب الفصل في المنازعات المتعلقة بالحجز الاحتياطي على وجه السرعة، وذلك وفقاً لما جاء في قانون الطيران المدني حيث نصت المادة 46 على أنه:" يفصل القضاء على وجه الاستعجال في المنازعات المتعلقة بالحجز على الطائرات"[8] مراعياً في ذلك ضرورة الإسراع في الفصل في مثل هذه المنازعات، وعدم إعاقة النشاط التجاري المُناط بها تنفيذه.

الفرع الثاني: تقييد استثمار الطائرة المحجوزة.

لا تقتصر آثار حجز الطائرة احتياطياً على وقف استخدام الطائرة فحسب، بل أنها تمتد إلى تقييد استثمارها، وبالإمكان القول أن هذا الأثر إنما هو امتداد للأثر السابق؛ ذلك أن منع استخدام الطائرة، يفضي إلى تقييد استثمارها تجارياً، على أننا آثرنا أن يتمُّ دراسة هذا الأمر بشكل مستقل بغية معرفة تأثيره على حقوق المالك، ورسم حدود هذا التأثير.

---

[4] السنهوري. عبد الرزاق. (د.ت). **الوسيط في شرح القانون المدني. العقود الواردة على الانتفاع بالشيء – عقد الإيجار والعارية.** الجزء السادس. المجلد الأول. بيروت: لبنان. دار إحياء التراث العربي. ص: 339 وما يليها.

[5] نصت المادة الرابعة/ الفقرة (أ) من اتفاقية روما على أنه:" في الحالة التي يكون فيها الحجز جائزاً يجوز تقديم كفالة وافية تحول دون توقيع الحجز الاحتياطي بل وتخول للمستثمر الحق في رفعه فوراً".

[6] نصت المادة الرابعة/ الفقرة (ب) من اتفاقية روما على أنه:" 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".

[7] نصت المادة 318/ب من قانون أصول المحاكمات رقم 1 لعام 2016 على أنه:" إذا لم يكن طلب الحجز مستنداً إلى حكم أو سند قابل للتنفيذ يزول أثر الحجز المقرر وفقاً للفقرة السابقة، إذا لم يقدم الحاجز دعوى بأصل الحق خلال ثمانية أيام تبدأ من اليوم التالي لتاريخ تنفيذ الحكم بالحجز".

[8] تم تبني هذا النص من اتفاقية روما لعام 1933 حيث نصت المادة الخامسة منها على أنه:" وفي جميع الأحوال يقضى في طلب رفع الحجز الاحتياطي وفقا للأصول الموجزة والسريعة".

أولاً: أثر تقييد الاستثمار التجاري للطائرة على المالك: يترتب على حجز الطائرة احتياطياً تقييد الاستثمار التجاري للطائرة، إذ أن إلقاء الحجز الاحتياطي على الطائرة يترتب عليه، وقف الطائرة عن الطيران[9]، مما يؤدي إلى إعاقة عمليات الاستثمار الجارية من خلالها، وتقييد الأنشطة التجارية المرتبطة بها من تأجيل الرحلات الجوية أو إلغاء عقود نقل الأشخاص أو البضائع أو غير ذلك خلال مدة الحجز، وهذا ما يؤدي إلى إثقال كاهل مستثمر الطائرة بتعويضات هائلة ناشئة عن الإخلال بالالتزام أو التأخر في تنفيذه، فضلاً عن إعاقة حركة النقل الجوي الدولي بوجهٍ عام سيما لو تمَّ اتخاذ الحجز كوسيلةٍ لعرقلة نشاط شركات الطيران كما لو تمَّ الادعاء بشكلٍ تعسفي أو كيدي. من جهةٍ أخرى، إن وقف الاستغلال التجاري للطائرة سيؤثر في القيمة الاقتصادية لها بوصفها أداة الملاحة الجوية تستمد قيمتها من استثمارها، فضلاً عما يستبع ذلك من الإضرار بالسمعة التجارية لمالك الطائرة أو انخفاض قيمة أسهم الشركة فيما لو كانت مُدرجة بسوق الأوراق المالية. ومن قراءة آثار هذه الأمر يمكن الوصول إلى نتيجةٍ مؤداها أن النص القانوني رجح الكفة في هذا الصدد لمصلحة الدائن دون أن يراعي مصلحة المدين وحماية مركزه القانوني والاقتصادي غير المستقر في مثل هذه المرحلة، أو مصلحة المجتمع الدولي الذي يسعى لديمومة وانتظام النشاط الجوي الدولي[10]. وفي ظل بروز الاستغلال التجاري للطائرة عن طريق تأجيرها، قد يتبادر التساؤل عن الوضع القانوني لإيجار الطائرة في ظل تقييد الاستثمار التجاري لها؟ وفي الحقيقة للإجابة عن هذا الأمر، يتوجب التمييز بين الإيجار المبرم السابق للحجز والإيجار اللاحق له.

الحالة الأولى: الإيجار السابق على الحجز الاحتياطي للطائرة: يكون لمالك الطائرة الحق بتأجير طائرته قبل إلقاء الحجز الاحتياطي عليها؛ لكون سلطته قبل الحجز ليست مقيدة بأي قيد، ويكون قادراً على تنفيذ التزاماته في عقد الإيجار من خلال وضع الطائرة تحت تصرف المستأجر، وتمكينه من استثمارها وفقاً للوجه المحدد في العقد[11]، وبمجرد أن يتم إلقاء الحجز الاحتياطي على الطائرة، يتمُّ وقفها في المطار الذي تمَّ ضبطها فيه، وتقييد استثمارها من قبل المستأجر خلال مدة الحجز، مما يؤدي إلى إخلال المؤجر (المالك) بالتزامه في عدم تمكين المستأجر من الانتفاع بالطائرة، وهذا ما يخول للأخير الحق بالامتناع عن دفع الأجرة خلال فترة الحجز، أو طلب فسخ العقد مع الاحتفاظ بحقه في التعويض.

الحالة الثانية: الإيجار اللاحق للحجز الاحتياطي على الطائرة: إن حجز الطائرة احتياطياً، لا يسلب المالك ملكيته، وبالتالي يمكن القول بدايةً بإمكانية قيام المالك بتأجير طائرته، على أنه ليس من شأن هذا التصرف أن يكون نافذاً في مواجهة الدائنين الحاجزين بحسبانهم أصحاب حقوق سابقة عليه، ومن جهةٍ أخرى، إن مصلحة المستأجر في استئجار طائرة محجوزة ستكون معدومة؛ وذلك لعدم قدرته على استثمارها واستغلالها المقيد بالحجز.

ثانياً: حدود تقييد استثمار الطائرة المحجوزة: إن طبيعة النشاط التجاري الجوي أفرغت وضع حدود للقيود القانونية التي يفرضها وقف الطائرة، وما يرتبه تقييد استثمارها تجارياً من كوارث كبيرة في إطار النقل الجوي الدولي، ولعل من أبرز الحدود التي وضعتها التشريعات الدولية والوطنية على تقييد استثمار الطائرة، هو عدم إمكانية إلقاء الحجز الاحتياطي على الطائرة المتأهبة للسفر سنداً للمادة 1/3 من اتفاقية روما لعام 1933 والتي جاءت بالقول على أنه:" لا يوضع الحجز الاحتياطي على: (ج) كل طائرة أخرى معدة لعمليات نقل الأشخاص أو الأموال لقاء أجر، متى كانت على وشك الرحيل لمثل هذا النقل إلا في الحالة التي يتعلق فيها

[9] المادة الأولى من اتفاقية روما لعام 1933 الخاصة بتوحيد أحكام الحجز الاحتياطي على الطائرات.

[10] قرباش، محمد و رحال، ثائر. (2012). **القانون الجوي**. حلب: سورية. منشورات جامعة حلب. كلية الحقوق. ص: 126.

[11] نصت المادة 31/أ من قانون الطيران المدني على أنه:" يتم إيجار الطائرة بعقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بتمكين المستأجر من الانتفاع بطائرته ...".

الأمر بدين تم التعاقد عليه بشأن الرحلة التي ستقوم بها أو بدين نشأ في خلال الرحلة"[12] وعليه، يشترط لتطبيق هذه القاعدة، تحقق شرطين، وهما:

الشرط الأول: أن تكون الطائرة على وشك الرحيل، وفي الحقيقة لم تبين معالم هذا المصطلح بصورة دقيقة في الاتفاقية أو في التشريعات الوطنية، وقد اختلف الفقه في تحديد الوقت الذي تعتبر فيه الطائرة على وشك الرحيل، حيث يذهب البعض[13] للقول بأن الطائرة تكون بهذه الحالة" إذا كان المسافرين قد صعدوا على متنها، وجلسوا على مقاعدهم المخصصة بموجب تذاكر السفر، وتمَّ شحن البضائع في مخازنها، وتسلمت الأوراق الخاصة بالانطلاق بالرحلة"، في حين يذهب اتجاه آخر[14] للقول بأن:" الطائرة تعدُّ متأهبة للرحيل متى كانت على وشك الإقلاع، على أتم الاستعداد للقيام بالرحلة الجوية، بعد أن تكون قد استكملت جاهزيتها الفنية والتقنية والإدارية اللازمة للانطلاق". ولا يخفى لما لهذا الرأي من دور إيجابي في تحديد الوقت الصحيح لاعتبار الطائرة على وشك الرحيل؛ إذ لا يكتفي بتنفيذ الجوانب التجارية للرحلة من صعود مسافرين أو شحن بضائع فحسب، بل يستلزم تنفيذ الجوانب التنظيمية فنياً وإدارياً حتى يمكن اعتبار الطائرة في حالة التأهب للانطلاق.

الشرط الثاني: ألا يكون السبب في إلقاء الحجز الاحتياطي ناشئاً عن دين أو متعلقاً بالرحلة ذاتها المراد القيام بها، فإذا كان المبلغ المطلوب الحجز الاحتياطي لأجله متعلقاً بالرحلة التي توشك الطائرة على الانطلاق فيها يكون الحجز عليها جائزاً، كما لو كان الحاجز مورداً للوقود أو المؤون أو قام بإصلاحات أو بتقديم معدات للطائرة بغرض القيام برحلتها، أو أن تهبط الطائرة اضطرارياً في غابةٍ أو في صحراء؛ نتيجة لخللٍ فني فيها، فتقوم طائرة أخرى بإنقاذها[15]، وعليه، سيكون لمن قام بعملية الإنقاذ دين يخوله الحجز على الطائرة حتى ولو كانت على وشك الانطلاق، فضلاً عن الامتياز المقرر له بموجب اتفاقية جنيف لعام 1948 المتعلقة بالاعتراف بالحقوق الواردة على الطائرات، والتي تخوله تتبع الطائرة أينما كانت، واستيفاء دينه بالتقدم والأولوية على غيره من الدائنين. كما أن هذه المادة لا تنطبق على المالك الذي فقد حيازته بشكل غير مشروع؛ إذ يكون له الحق بالحجز على الطائرة ولو كانت على وشك الانطلاق[16]؛ ولعل الغاية من هذا الأمر واضحة؛ ذلك أن حدود التقييد تمَّ وضعها حمايةً للمالك، ورغبة في عدم عرقلة نشاطه الجوي، وإن فقدان المالك للطائرة بشكل غير مشروع، ينفي تلك الحماية التي يسعى التشريع إليها مما يفسر ضرورة الخروج، والإقرار بحق المالك بالحجز في هذه الحالة، وقد أخذ قانون الطيران المدني السوري بالحكم ذاته[17].

---

[12] تبنى المشرع السوري ذات النص، حيث نصت المادة 42 من قانون الطيران المدني على أنه:" أ- لا يجوز ايقاع الحجز الاحتياطي على ما يلي: 3- أي طائرة أخرى مخصصة لنقل الأشخاص أو الأموال مقابل أجر أو مكافأة متى كانت على وشك الرحيل لمثل هذه الرحلة، إلا في الحالة التي يتعلق فيها الأمر بدين تم التعاقد عليه بشأن الرحلة التي تكون الطائرة على وشك القيام بها أو بدعوى نشأت خلالها".

[13] القليوبي، سميحة. (1989). **القانون الجوي.** القاهرة: مصر. دار النهضة العربية. ص: 115.

[14] قرباش و رحال. (2012). ص:132.

[15] الجنابي، هبة، (2017). **النظام القانوني للرهن الواقع على الطائرات**. رسالة ماجستير. قسم القانون الخاص. كلية الحقوق. جامعة الشرق الأوسط. عمان: المملكة الأردنية. ص: 59.

[16] نصت المادة الثالثة/ الفقرة الثالثة من اتفاقية روما لعام 1933 على أنه:" لا تسري أحكام هذه المادة على الحجز الاحتياطي الذي يوقعه المالك الذي فقد حيازة طائرته بفعل غير مشروع".

[17] نصت المادة 42/ب من قانون الطيران المدني على أنه:" لا تسري أحكام هذه المادة على الحجز الاحتياطي الذي يوقعه المالك الذي فقد حيازة طائرته بفعل غير مشروع".

المطلب الثاني: الآثار المتعلقة بالتصرف القانوني بالطائرة المحجوزة.

يُراد بالتصرف القانوني بوجهٍ عام العمل الذي تتجه فيه إرادة أو أكثر لإحداث أثر قانوني معين يرتبه القانون[18]. ومن حيث المبدأ فإن الحجز الاحتياطي لا يسلب المالك ملكيته، وإنما يكون للأخير الحق بالتصرف بملكه، ولو كان محجوزاً على أن ذلك التصرف لا يكون نافذاً في مواجهة الحاجزين أصحاب الحقوق المقيدة على صحيفة الطائرة.

وعليه، ستنقسم الدراسة في هذا المطلب إلى فرعين: الاحتفاظ بملكية الطائرة المحجوزة (الفرع الأول)، عدم نفاذ التصرف بالطائرة المحجوزة (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الاحتفاظ بملكية الطائرة المحجوزة.

إن إلقاء الحجز الاحتياطي على مال معين لا يسلب المحجوز عليه ملكية هذا المال أو أي حق له عليه؛ ذلك أن مقتضى الحجز هو حماية حق الدائن، وليس حرمان المدين من ماله[19] كما أن الحجز الاحتياطي لا يعني التنفيذ على الأموال المحجوزة؛ وإنما هو إجراء تحفظي يقصد منه وضع أموال المدين تحت يد القضاء لضمان حقوق الدائنين[20] وعلى ذلك، فإن المالك يحتفظ بملكيته للطائرة ولو كانت محجوزة احتياطياً، ويكون له الحق بإبرام التصرفات القانونية عليها وبيعها، إضافةً إلى حقه باتخاذ جميع الاجراءات القانونية التي ترمي للمحافظة عليها.

أولاً: حق المالك بالتصرف القانوني بالطائرة: يكون للمدين المحجوز عليه أن يتصرف في الطائرة المحجوزة احتياطياً سواءٌ أكان هذا التصرف تبرعياً أم بعوض، ناتج عن توافق إرادتين كما هو الحال في البيع أو الرهن، أو إرادة واحدة كالوصية مثلاً؛ بحسبانه مالكاً يخوله القانون مكنة التصرف بماله[21]. ولا يعتبر تصرف المحجوز عليه في المال المحجوز تصرفاً في ملك الغير، فالتصرف يكون صحيحاً، ويرتب كافة الآثار بين أطرافه أي المالك والمتصرف إليه، على أنه لا وجه للاحتجاج به على الدائن الحاجز إذا ما أُبرم بعد تاريخ الحجز الاحتياطي، وقيده على صحيفة الطائرة[22] وهذا في الحقيقة ما يوفر للحاجز الحماية القانونية من تصرفات المدين في المال المحجوز، وسيكون حقه مضموناً طالما تمَّ قيده على الصحيفة، وإن أي تصرف لاحق للقيد لا يكون نافذاً في مواجهته حتى ولو انتقلت ملكية الطائرة للمشتري، وقد أكدت محكمة النقض السورية وجهة النظر هذه في الحجز العقاري بقرارها رقم 456 لعام 1986 والذي جاء بالقول:" إن انتقال العقار الى غير المحجوز عليه لا يؤثر على حق الحاجز الذي يسري بمواجهة المشتري فينفذ على العقار، ويطلب بيعه وفقاً للقانون طالما أن القيد العقاري يحفظ حق صاحب الاشارة"[23]، وبذلك فلا مانع من التصرف في الطائرة المحجوزة أو بيعها؛ لانطباق ذات الحكم عليها لجهة وجود سجل يتم قيد التصرفات الجارية عليها للنفاذ في مواجهة الغير. وبمفهوم المخالفة، إن التصرفات القانونية التي يجريها المالك قبل قيد الحجز الاحتياطي على الصحيفة

---

[18] السنهوري، عبد الرزاق. (1968). **الوسيط في شرح القانون المدني. نظرية الالتزام بوجه عام (الاثبات– آثار الالتزام).** الجزء الثاني. القاهرة: مصر. دار النهضة العربية. ص: 1– 2.

[19] والي. فتحي. (1962). **التنفيذ الجبري في المواد المدنية والتجارية**. القاهرة: مصر. مطبعة القاهرة. ص: 377.

[20] WANDJI KAMGA (A)., (2009)., **LE DROIT A L'EXECUTION FORCEE**., thèse doctorat., Droit privé., Faculté des Sciences Juridiques et Politiques., University de Yaoundé II., Cameron: Yaoundé., p: 94.

[21] نصت المادة 768 من القانون المدني السوري رقم 84 لعام 1949 على أنه:" لمالك الشيء وحده، في حدود القانون، حق استعماله واستغلاله والتصرف فيه".

[22] والي.(1962). ص: 378.

[23] نقض مدني، قرار 456 لعام 1986. أساس 1986/4522. متوافر على الموقع:
www.damascusbar.org/AlMuntada/showthread.php?t=28164 تاريخ الاسترجاع: 2022/7/10. الساعة: Am12:44.

ستكون نافذة بحق الحاجزين، شريطة ألا تكون هذه التصرفات منطوية على الغش أو الصورية[24]. هذا ولا يخفى لما لهذا الأمر من خطورةٍ قد تؤدي لإخراج الطائرة من ذمة المالك، فيما لو تصرف بها قبل الحجز، وإن كنا نرى بالإمكان إبطال مثل هذه التصرفات إذا ما أبرمت خلال فترة الريبة[25].

وقد يثار تساؤل عما إذا قُضي ببطلان الحجز أو اعتباره كأن لم يكن – كما هو الحال في عدم الاعتداد بالمدة التي يتوجب خلالها إقامة الدعوى بأصل الحق– أو نتيجة لدفع كفالة نقدية كافية، فما هو الوضع القانوني للتصرفات التي تمَّ اعتبارها غير نافذة حيال الدائنين الحاجزين؟ في الحقيقة إن هذه التصرفات صحيحة فيما بين أطرافها، على أنها غير نافذة في مواجهة الحاجزين بغرض حمايتهم، وحفظ حقوقهم. وطالما أن الغاية من الحجز قد تحققت فتغدو مثل هذه التصرفات نافذة في مواجهة الكافة، وبأثرٍ رجعي من تاريخ نشوئها، ودون أن يمس زوال الحجز في موضوع الدعوى التي تكون مستقلةً عن الحجز[26].

وفي الواقع قد يتمُّ توفير الحماية القانونية للغير كمشتري الطائرة السورية المحجوزة من خلال الإطلاع على سجل الطائرات، والوقوف على وضعها القانوني؛ ذلك أن قانون الطيران المدني يستلزم أن يتم قيد إشارة الحجز في صحيفة الطائرة، ويكون ذلك بناءً على طلب الدائن الحاجز[27] وأما التساؤل الذي قد يثار في هذا الصدد عن الحجز الاحتياطي للطائرة الأجنبية في سورية؟ لم يبين قانون الطيران المدني الإجراءات الواجب إتباعها بالنسبة للطائرة الأجنبية المحجوزة في سورية وكيفية تحقق العلم لدى الغير بحجز الطائرة، وإن كان من الواجب أن يتم إبلاغ سلطات الدولة التي تتبع لها بجنسيتها أو سفارتها كما هو الحال في الحجز على السفن حيث أوجب قانون التجارة البحرية رقم 46 لعام 2006 أن يتم تبليغ محضر الحجز لقنصل الدولة التي تتبع لها السفينة المحجوزة بجنسيتها[28]؛ وذلك حتى ألا يتحمل الغير –كالمشتري مثلاً– مغبة شراء طائرة مثقلة بالحجز دون أن يكون لديه العلم بذلك، وبث الطمأنينة والثقة في نفوس المتعاملين في المجال التجاري الجوي.

ثانياً: حق المالك باتخاذ الاجراءات القانونية للمحافظة على الطائرة: يكون للمحجوز عليه الحق باتخاذ جميع الاجراءات القانونية التي تهدف للمحافظة على المال المحجوز فيكون له الحق برفع كافة الدعاوى ضد من يقوم بالاعتداء على ملكيته أو أي حق عليها[29] كما يكون له الحق باتخاذ الاجراءات التي تؤدي لرفع الحجز عن الطائرة، حيث نصت المادة 323 من قانون أصول المحاكمات على أنه:" أ. للمحجوز عليه أن يطعن بقرار الحجز الاحتياطي بدعوى مستقلة خلال ثمانية أيام تلي تاريخ تبليغه صورة القرار ويقدم الطعن إلى المحكمة التي أصدرت قرار الحجز سواءٌ أكانت محكمة الموضوع أم قاضي الأمور المستعجلة. ب. إذا تبين للمحكمة من ظاهر أوراق طلب الحجز أن الحاجز غير محق بطلب الحجز أو ثبت بنتيجة الطعن بطلان إجراءاته تقضي المحكمة برفعه"، وعليه، يكون للمحجوز عليه الحق في أن يطعن بقرار إلقاء الحجز الاحتياطي على الطائرة خلال ثمانية أيام من

---

[24] فهمي، وجدي راغب. (1977). **النظرية العامة للتنفيذ القضائي في قانون المرافعات المدنية والتجارية**. ط1. القاهرة: مصر. دار النهضة العربية. ص: 179–180. مشار إليه لدى: التحيوي. محمود السيد عمر. (2001). **إجراءات الحجز وآثاره العامة في قانون المرافعات المدنية والتجارية**. مصر. جامعة المنوفية. كلية الحقوق. ص: 254.

[25] نصت المادة 1/460 من قانون التجارة رقم 33 لعام 2007 على أنه:" إن التصرفات التالية لا تكون نافذة حيال كتلة الدائنين إذا قام بها المدين بعد تاريخ توقفه عن الدفع كما عينته المحكمة أو خلال العشرين يوماً السابقة لهذا التاريخ.: أ– التصرفات والتفرغات المفقرة الضارة بالدائنين باستثناء الهدايا الصغيرة التي تجيزها المحكمة.".

[26] أبو الوفا. أحمد. (2015). **إجراءات التنفيذ في المواد المدنية والتجارية**. الإسكندرية: مصر. دار الوفاء القانونية. ص: 595.

[27] نصت المادة 45 من قانون الطيران المدني على أنه:" استثناء من القواعد العامة المطبقة بشأن الحجز على الأموال المنقولة ، يسجل الحجز على سجل الطائرات ، بناءً على طلب الدائن".

[28] نصت المادة 1/96 من قانون التجارة البحرية رقم 46 لعام 2006 على أنه:" تسلم صورة عن محضر الحجز:.... لقنصل الدولة التي تحمل السفينة جنسيتها".

[29] التحيوي. (2001). ص: 254.

تاريخ تبليغ قرار الحجز، ويكون ذلك أمام ذات المحكمة التي أصدرت قرار الحجز سواءٌ أكانت محكمة الموضوع أم قاضي الأمور المستعجلة؛ وتتمثل الغاية من هذا الأمر أن قرار الحجز قد صدر بناءً على ادعاء وإثباتات مقدمة من الحاجز فقط، وأن المحجوز عليه لا يبلغ قرار الحجز قبل تنفيذه، وهذا ما فسر إعادة النظر بالحجز إلى المحكمة مُصدرة القرار لتتولى رفع الحجز أو الحكم بصحته بعد سماع أقوال الطرفين. ومما تجدر الإشارة إليه أن قرار رفع الحجز الصادر نتيجة الطعن يصدر بالنظر إلى ظاهر الأوراق، حتى ولو كانت محكمة الموضوع هي الناظرة في الدعوى، ذلك أن قرارات الحجز هي قرارات مؤقتة لا تمس أصل الحق؛ بحسبانها اجراءات تحفظية وقتية[30]. هذا ولا تقتصر الإجراءات التي يتخذها المحجوز عليه في المحافظة على الطائرة فحسب، بل أنها تمتد إلى الإجراءات التي تهدف لرفع التعسف باستعمال الحجز، حيث يكون للدائن الحرية المطلقة في اختيار المال الذي يودُّ حجزه احتياطياً[31]، إلا إذا كان قد خصص له مال معين للوفاء[32]، ولعل الإجراء الأكثر أهمية والذي يكون باستطاعة المحجوز عليه القيام به في هذا الصدد، هو قصر الحجز على أموال معينة تكون كافية للوفاء بالدين دون الطائرة التي قد يفضي حجزها إلى تعطيل عملها، ويكون ذلك وفقاً للمادة 322/ب من قانون أصول المحاكمات والتي جاءت بالقول:" لمحكمة الموضوع أن تحصر نطاق الحجز على ما يكفي لوفاء الحق المدعى به أو تبديل مطرحه وأن تقرر رفعه عن باقي الأموال المحجوزة بقرار مستقل يصدر في قضاء الخصومة". ويمكن أن يستنتج من ظاهر النص، أن حصر نطاق الحجز وقصره على أموال معينة دون غيرها، يكون متروكاً لقناعة المحكمة، الأمر الذي يمكن أن يستنتج منه وقوف المشرع السوري إلى جانب الحاجز على حساب المحجوز عليه الذي قد يكون في وضعٍ يتطلب المعالجة القانونية من خلال قصر الحجز على أموالٍ تكون كافية للوفاء بديونه، وتحرير أمواله الأخرى ومنها الطائرة. وهذا يتطلب تدخلاً تشريعياً يُلزم المحكمة برفع الحجز الاحتياطي عن الطائرة، إذا كان للمالك أموالاً أخرى تكفي للوفاء بالدين المطلوب الحجز لأجله؛ وذلك بغية إيجاد التناسب بين حق الدائن المدعى به، وقيمة المال المحجوز عليه، إذ أن الطائرة التي قد تبلغ قيمتها أموالاً طائلة، وإن تعطيلها بسبب الحجز سينتج عنه آثار كارثية على واقع النشاط التجاري بالنسبة للمالك.

الفرع الثاني: عدم نفاذ التصرف بالطائرة المحجوزة.

إذا كان من المسلم به أن الحجز الاحتياطي على الطائرة لا يؤدي إلى سلب ملكية الطائرة المحجوز عليها ولكن في المقابل إن ضرورة المحافظة على الطائرة تستتبع عدم نفاذ التصرفات القانونية الجارية عليها في مواجهة الدائنين الحاجزين. وهذا ما يجعل من قاعدة عدم نفاذ التصرفات القانونية على المال المحجوز في مواجهة الحاجز وسيلةً للتوفيق بين المصالح المتعارضة في هذه الحالة[33]، الأمر يتطلب تحديد نطاق عدم نفاذ التصرفات، عما إذا كانت تمتد لتشمل جميع التصرفات القانونية التي يبرمها المالك على الطائرة أم تقتصر على تصرفات قانونية معينة، وعما إذا كانت التصرفات غير نافذة في مواجهة الحاجز فقط أم هناك أشخاص آخرون يكون تصرف مالك الطائرة غير نافذ في مواجهتهم؟

---

[30] شربا، أمل و كحيل، عمران.(2020). **أصول التنفيذ**. دمشق: سورية. منشورات جامعة دمشق. كلية الحقوق. ص: 183-184.

[31] تعلوبة. خليل أحمد. (2021). **التعسف في إجراءات التنفيذ (الحجز الاحتياطي نموذجاً)**. مجلة جامعة البعث. المجلد 43. العدد 21. ص: 101. حمص: سورية. جامعة البعث.

[32] نصت المادة 303 من قانون أصول المحاكمات على أنه:" لا يجوز للدائن المخصص له مال للوفاء أن يتخذ اجراءات التنفيذ على ما لم يخصص لوفاء حقه إلا إذ كان ما خصص للوفاء غير كاف، وعندئذ يكون التنفيذ على غير المال المخصص بقرار من رئيس التنفيذ".

[33] التحيوي. (2001). ص: 256.

أولاً: التصرفات المشمولة بعدم النفاذ: لما كانت قاعدة عدم نفاذ التصرفات القانونية التي يجريها المدين على الطائرة المحجوزة، قد وجدت أساسها من متطلبات توفير الحماية القانونية للدائن الحاجز، وجعله في مأمن من ضياع حقه الذي يتخذ من الطائرة وسيلةً للوفاء به، فضلاً عما توفر له هذه القاعدة من خلال عدم دخول دائنين جدد يزاحمون الحاجزين في الثمن المتحصل من بيع الطائرة فيما لو حصل التنفيذ، يكون من الواجب بيان نطاق هذه القاعدة، حيث يشمل جميع التصرفات التي تؤدي إلى إخراج الطائرة من ملك المحجوز عليه، أو ترتيب حق عيني عليها[34]، سواءٌ أكان التصرف من شأنه ترتيب حق عيني أصلي على الطائرة المحجوزة كما هو الحال في التصرفات التي تؤدي إلى انتقال ملكية الطائرة من ذمة المحجوز عليه إلى ذمة المتصرف له كالبيع أو المقايضة أو الهبة، وكذلك التصرفات الأخرى التي ترتب حقاً من الحقوق المتفرعة عن الملكية، كحق الانتفاع وما يترتب عليه من مكنة الاستغلال والاستعمال للشيء المحجوز. كما أن قاعدة عدم النفاذ لا تقتصر على الحقوق العينية الأصلية، بل التبعية أيضاً، كالرهون مثلاً[35] والحقُّ أن مثل هذه التصرفات وإن كانت لا تؤدي إلى انتقال الملكية إلى الغير، إلا أن من شأن إبرامها على الطائرة إنقاص قيمتها، وبالتالي التأثير في الضمان المقرر للحاجز، فضلاً عما يرتبه الرهن من الضرر المباشر للأخير؛ بحسبانه يمنح الأولوية للمرتهن في اقتضاء حقه من الشيء محل الحجز[36].

ثانياً: الأشخاص المشمولين بعدم النفاذ: لا يخفى في أن قاعدة عدم نفاذ التصرفات القانونية للمحجوز عليه تشكل خروجاً عن القواعد العامة التي تقضي بحق المالك في التصرف في ملكه، ولطالما أن هذا الخروج قد أوجدته ضرورات المحافظة على الطائرة لحماية حق الحاجز، فيكون من المنطق ألا تمتد آثاره إلا للأشخاص المتضررين من التصرف بالوجه الذي يؤدي إلى زوال هذا الضمان أو الانتقاص منه، ويمكن إجمالهم في الحاجز على الطائرة، ومشتري الطائرة بالمزاد العلني[37].

1- الحاجز على الطائرة ومن في حكمه: إن أول من يمسّه الضرر جراء التصرف بالطائرة من قبل المحجوز عليه، هو الحاجز، دائناً عادياً كان أم مرتهناً أو ممتازاً، مع الإشارة إلى أن الأولوية وفقاً للقانون تكون للدائن الممتاز[38]، وإن كان الدائن العادي أولى بالحماية في هذا الصدد من الدائن الممتاز؛ نظراً لما يمنح القانون للأخير من الحق في تتبع الطائرة، واستيفاء حقه بالتقدم والأولوية على غيره من الدائنين، ويعدُّ في حكم الحاجز المتدخل في إجراءات الحجز؛ لاتحاد مصالحهما.

ومما تجدر الإشارة إليه أن عدم النفاذ لا يستفيد منه جميع الدائنين الحاجزين أو المتدخلين في الحجز؛ وإنما يقتصر على من تكون حقوقهم مقيدة على صحيفة الطائرة قبل تاريخ التصرف؛ وأما التصرفات السابقة التي يبرمها المدين في المدة السابقة للحجز، فتكون من حيث المبدأ نافذة في مواجهتهم مع عدم الإخلال بحقهم في إمكانية رفع دعوى عدم نفاذ التصرف المقررة بموجب نص المادة 239 من القانون المدني التي يحق بموجبها طلب الحكم بعدم نفاذ التصرف إذا توافرت شروطها[39] أو المطالبة بإبطال التصرفات إذا كانت واقعة خلال فترة الريبة بحسب المادة 1/460 من قانون التجارة.

---

[34] أبو قرين، أحمد. (2021). **حق الملكية**. ط1. مصر. كلية الحقوق. جامعة عين شمس. ص: 47.

[35] التحيوي. (2001). ص: 258-259.

[36] نصت المادة 1128 من القانون المدني على أنه:" يستوفي الدائنون أصحاب الرهن أو التأمين العقاريين حقوقهم قبل الدائنين العاديين ...".

[37] أبو الوفا. (2015). ص: 748.

[38] نصت المادة 1/1109 من القانون المدني على أنه:" الامتياز أولوية يقررها القانون لحق معين مراعاة منه لصفته".

[39] نصت المادة 239 من القانون المدني على أنه:" 1- اذا كان تصرف المدين بعوض، اشترط لعدم نفاذه في حق الدائن أن يكون منطويا على غش من المدين، وأن يكون من صدر له التصرف على علم بهذا الغش، ويكفي لاعتبار التصرف منطويا على الغش أن يكون قد صدر من المدين وهو عالم أنه معسر، كما يعتبر من صدر له التصرف عالما بغش المدين اذا كان قد علم أن هذا المدين معسر 2- أما اذا كان التصرف تبرعا، فانه لا ينفذ في حق الدائن، ولو كان من صدر له التبرع حسن النية ولو ثبت أن المدين لم يرتكب غشاً".

2- مشتري الطائرة بالمزاد العلني: لا يقتصر نطاق تطبيق قاعدة عدم النفاذ على الحاجزين فحسب، وإنما يمتد إلى الراسي عليه المزاد العلني في حال التنفيذ على الطائرة (المشتري بالمزاد)؛ وذلك حتى لا يمتنع الراغبون في الشراء من المزايدة فيباع المال المحجوز بثمن بخس، ويضار من ذلك الدائنون الحاجزون، فضلاً على أن الراسي عليه المزاد يعتبر خلفاً للحاجزين فيما لهم من حقوق ودفوع[40]، وعليه، فيما لو تم استثنائه من هذه القاعدة، فلن يكون مضطراً للدخول في مثل هذه المخاطرة التي تهدد حقه، كما لو تفاجأ بقيام المحجوز عليه بالتصرف بالطائرة المحجوزة للغير. ومما تجدر الإشارة إليه أن قاعدة عدم النفاذ ليست مطلقة، وإنما تبقى التصرفات موقوفة لمصلحة الحجز والحاجزين ومن في حكمهم، فإذا ما قضي بزوال الحجز أو بطلانه كان التصرف صحيحاً ونافذاً في مواجهة الكافة، أو قد تصبح التصرفات صحيحة فيما لو قام بإيداع مبلغ مساوٍ للدين المحجوز من أجله، إضافةً للفوائد والمصاريف، وتم تخصيص المبلغ للوفاء بالدين، وأُعلِم الدائنين بذلك، فإن أثر الحجز يزول، وتغدو التصرفات المبرمة من قبل المحجوز عليه صحيحة في مواجهتهم[41].

خاتمة:

يشكل الحجز الاحتياطي على الطائرة الوسيلة التي يتمكن من خلالها الدائن من ضمان حقوقه، على أنه إذا ما تمَّ النظر إلى الآثار الكارثية التي تلحق بالمالك جراء إلقاء الحجز على الطائرة سيكون من الأجدى تحديد النطاق القانوني لهذا الحجز، وتأطيره حتى لا يتخذ كوسيلةٍ سلبية على النشاط التجاري الجوي ككل، ومن خلال قراءة الأحكام الناظمة له سواءٌ في الاتفاقيات الدولية أو التشريع الوطني بالكاد أن ندرك المعالجة النظرية لآثاره دون المعالجة العملية التي يتطلع إليها المالك، والمؤدية لإحقاق العدالة التشريعية، ورفع التعسف عن المتضرر.

ونخلص في ذلك، إلى العديد من النتائج في هذا البحث:

1- الحجز الاحتياطي قد يقع على الطائرة بسبب دين من الديون التي لا تتعلق بالاستثمار الجوي ، ذلك أن الطائرة تدخل في دائرة الضمان العام للدائنين، وبالتالي إن قيام أحد دائني المالك بالحجز على أموال المدين، سينصرف إلى الحجز على الطائرة أيضاً.

2- إن النص القانوني قد رجح الكفة في تقييد الاستثمار التجاري للطائرة لمصلحة الدائن دون أن يراعي مصلحة المدين الذي قد يتضرر من انخفاض القيمة الاقتصادية لها بوصفها أداة الملاحة الجوية تستمد قيمتها من استثمارها.

3- إن التصرفات القانونية التي يجريها المالك قبل قيد الحجز الاحتياطي على الصحيفة ستكون نافذة بحق الحاجزين، ومع ذلك يحق لهم المطالبة بعدم نفاذ هذه التصرفات وفقاً لدعوى عدم نفاذ التصرفات المنصوص عليها في المادة 239 من القانون المدني أو المطالبة بإبطال التصرفات إذا كانت واقعة خلال فترة الريبة بحسب المادة 1/460 من قانون التجارة.

4- لم يبين قانون الطيران المدني الإجراءات الواجب إتباعها بالنسبة للطائرة الأجنبية المحجوزة في سورية وكيفية تحقق العلم لدى الغير بحجز الطائرة، وإن كان من الواجب أن يتم إبلاغ سلطات الدولة التي تتبع لها بجنسيتها أو سفارتها كما هو الحال في الحجز على السفن.

---

[40] أبو الوفا. (2015). ص: 749.

[41] نصت المادة 368 من قانون أصول المحاكمات رقم 1 لعام 2016 على أنه:" أ. إذا أودع في صندوق الدائرة مبلغ مساو للدين المحجوز من أجله وخصص للوفاء بمطلوب الحاجز زال قيد الحجز..".

كما نخلص الى العديد من التوصيات والمقترحات نلتمس من المشرع السوري النظر بها:

1- إعادة النظر في أحكام الحجز الاحتياطي الواردة في قانون الطيران المدني، وعدم الاكتفاء بوضع الإطار العام لها دون التطرق للتفصيلات التي تفرزها هذه العملية سيما طرق رفع الحجز والحكم بصحته؛ وذلك بقصد خلق نوع من التوفيق بين المصالح المتعارضة للحاجز والمحجوز عليه، وبما يتلاءم وظروف العمل التجاري الجوي.

2- جعل الاختصاص في المنع من استخدام الطائرة، وتقييد استثمارها للجهات المختصة في المطار الراسية فيه، بعد إبلاغهم قرار الحجز بشكلٍ أصولي؛ تجنباً للممارسات التي قد ينتهجها المالك لتهريب الطائرة بطريق الغش أو التواطؤ.

3- إضافة نص في قانون الطيران المدني على الوجه الآتي:" يجب على المحكمة أن تقضي برفع الحجز الاحتياطي عن الطائرة إذا كان للمالك أموالاً أخرى تكفي للوفاء بالدين المطلوب الحجز لأجله"، وذلك لكي لا يتخذ من الحجز كوسيلةً لعرقلة النشاط الجوي، وتوفير الحماية القانونية لمالك الطائرة المتضرر من هذا الإجراء.

التمويل:
هذا البحث ممول من جامعة دمشق وفق رقم التمويل (501100020595).

المراجع:

1. أبو الوفا. أحمد. (2015). اجراءات التنفيذ في المواد المدنية والتجارية. الإسكندرية: مصر. دار الوفاء القانونية. ص: 1192.
2. أبو قرين، أحمد. (2021). حق الملكية. ط1. مصر. كلية الحقوق. جامعة عين شمس. ص: 345.
3. التحيوي. محمود السيد عمر. (2001). إجراءات الحجز وآثاره العامة في قانون المرافعات المدنية والتجارية. مصر. جامعة المنوفية. كلية الحقوق. ص: 328.
4. القليوبي، سميحة. (1989). القانون الجوي. القاهرة: مصر. دار النهضة العربية. ص: 231.
5. السنهوري. عبد الرزاق. (د.ت). الوسيط في شرح القانون المدني. العقود الواردة على الانتفاع بالشيء – عقد الإيجار والعارية. الجزء السادس. المجلد الأول. بيروت: لبنان. دار إحياء التراث العربي. ص: 884.
6. السنهوري، عبد الرزاق. (1968). الوسيط في شرح القانون المدني. نظرية الالتزام بوجه عام (الاثبات– آثار الالتزام). الجزء الثاني. القاهرة: مصر. دار النهضة العربية. ص: 1265.
7. شربا، أمل و كحيل، عمران.(2020). أصول التنفيذ. دمشق: سورية. منشورات جامعة دمشق. كلية الحقوق. ص: 351.
8. قرباش، محمد و رحال، ثائر. (2012). القانون الجوي. حلب: سورية. منشورات جامعة حلب. كلية الحقوق. ص: 391.
9. والي. فتحي. (1962). التنفيذ الجبري في المواد المدنية والتجارية. ط1. القاهرة: مصر. مطبعة القاهرة الحديثة. ص: 688.
10. الجنابي، هبة عبد الحي. (2017). النظام القانوني للرهن الواقع على الطائرات. رسالة ماجستير. قسم القانون الخاص. كلية الحقوق. جامعة الشرق الأوسط. عمان: المملكة الأردنية. ص: 106.
11. تعلوبة. خليل أحمد. (2021). التعسف في إجراءات التنفيذ (الحجز الاحتياطي نموذجاً). مجلة جامعة البعث. المجلد 43. العدد 21. ص: 79– 118. حمص: سورية. جامعة البعث.
12. اتفاقية جنيف الخاصة بالاعتراف بالحقوق الواردة على الطائرات لعام 1948.
13. اتفاقية روما الخاصة بتوحيد أحكام الحجز الاحتياطي على الطائرات لعام 1933.
14. قانون أصول المحاكمات السوري رقم 1 لعام 2016.
15. قانون التجارة السوري رقم 33 لعام 2007.
16. قانون الطيران المدني السوري رقم 6 لعام 2004.
17. القانون المدني السوري رقم 84 لعام 1949.
18. WANDJI KAMGA (A)., (2009)., LE DROIT A L'EXECUTION FORCEE., thèse doctorat., Droit privé., Faculté des Sciences Juridiques et Politiques., University de Yaoundé II., Cameron: Yaoundé ., p: 599.
19. اجتهادات محكمة النقض السورية: www.damascusbar.org