المجلة الدولية للعلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية
International Journal of Legal, Economic, and Social Sciences
Doi : https://doi.org/10.63585/KYRB4424
Volume 2 Issue 11
N°13 November 2026
ISSN : 3119-6411

اتفاقية بيجين المتعلقة بالآثار الدولية للبيع القضائي للسفن

Beijing Convention on the International Effects of Judicial Sales

المهدي سحاب
دكتور في القانون الخاص

International Journal of Legal, Economic, and Social Sciences, Vol. 2, No. 11 (N° 13), November 2026, pp. 48-58.
https://doi.org/10.63585/ABMY8711

ملخص:

بغية تطوير عالم التجارة البحرية، سعى المشرع الدولي إلى وضع مجموعة من الاتفاقيات الدولية لتوحيد القواعد القانونية الوطنية المختلفة المتعلقة بالشحن البحري، باعتباره الوسيلة الرئيسية لنقل البضائع في التجارة العالمية، وفي هذا الإطار تم اعتماد اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بالآثار الدولية للبيع القضائي للسفن سنة 2022 المعروفة باتفاقية بيجين، تحت رعاية لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (الأونسيترال)، بهدف تعزيز الاتساق القانوني على المستوى الدولي.

بالرغم من أن البيع القضائي للسفينة يمنح المشتري ملكية خالية من جميع التحملات السابقة من حيث المبدأ، إلا أن تطبيق هذا المبدأ في المجال البحري على المستوى الدولي يثير إشكالات قانونية معقدة، نظرا لاختلاف التشريعات الوطنية بين الدول، مما يؤدي إلى عدم الاعتراف بآثار البيع القضائي للسفن خارج الدولة التي جرى فيها البيع، وهذا الوضع يفرض تحديات على المشترين، سواء في تسجيل السفن أو في إثبات ملكيتهم أمام المحاكم الأجنبية، وقد اتخذت العديد من الدول إجراءات مماثلة خلال العقود الماضية مما يعكس استمرار الإشكالات القانونية الناتجة عن اختلاف التشريعات الوطنية وعدم الاعتراف الدولي بآثار البيع.

إن عدم اليقين القانوني بشأن البيوع القضائية للسفن يمثل تحديا حقيقيا للمشرع الدولي، ويشكل خطرا على التجارة البحرية الدولية، وهو ما سعت الى تجاوزه اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بالآثار الدولية للبيع القضائي للسفن.

الكلمات المفتاحية: *اتفاقية، بيجين، بيع، قضائي، سفن، دولي، الاشعار، الإيداع.*

Abstract:

In an effort to develop the global maritime trade sector, the international legislator has sought to establish a series of international conventions aimed at harmonizing the diverse national legal frameworks governing maritime shipping, which serves as the primary means of transporting goods in global commerce. Within this context, the **United Nations Convention on the International Effects of Judicial Sales of Ships**, known as the **Beijing Convention**, was adopted in **2022** under the auspices of the **United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL)**, with the objective of enhancing legal consistency at the international level.

Although a **judicial sale of a ship** is intended, in principle, to transfer ownership to the buyer free from all prior encumbrances, the application of this principle in the maritime sector at the international level gives rise to **complex legal challenges** due to discrepancies between national legislations. As a result, the effects of a judicial sale of a ship may not be recognized outside the jurisdiction where the sale took place. This situation presents significant challenges for buyers, both in terms of **registering the purchased ships** and **asserting their ownership before foreign courts**. Furthermore, many states have taken similar measures over the past decades,

المجلة الدولية للعلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية
International Journal of Legal, Economic, and Social Sciences
Doi : https://doi.org/10.63585/KYRB4424
Volume 2 Issue 11
N°13 November 2026
ISSN : 3119-6411

including seizing ships even after they were sold through judicial proceedings, reflecting the **ongoing legal uncertainties stemming from differences in national laws and the lack of international recognition of judicial sales' effects.**

The **legal uncertainty surrounding judicial sales of ships** constitutes a **significant challenge for international legislators** and poses a **risk to global maritime trade.** It is precisely this challenge that the **United Nations Convention on the International Effects of Judicial Sales of Ships** seeks to address.

Keywords: ***Convention, Beijing, Sale, Judicial, Ships, International, Notice, Deposit.***

عمل المشرع الدولي على سن مجموعة من القوانين التي تواكب التطور الحاصل في مجال التجارة البحرية، حيث إنه أمام الاشكالات التي همت الاتفاقيتين الدوليتين المتعلقتين بالامتيازات والرهون البحرية[147]، بخصوص موضوع البيع القضائي للسفن بادر باقتراح مشروع اتفاقية دولية لتجاوز الاشكالات المرتبطة بهذا الموضوع.

فبناء على ورقة قدمها البروفيسور هنري لي للجنة البحرية الدولية في عام 2008 ولفتت الانتباه إلى المشاكل التي تنشأ في جميع أنحاء العالم من عدم الاعتراف بالأحكام الصادرة في الولايات القضائية الأخرى عند الأمر ببيع السفن، اقترح المجلس التنفيذي للجنة البحرية الدولية أن يجري فريق عامل دولي دراسة أولية للمسائل المتعلقة بالبيع القضائي للسفن[148] في ظل كون المعطيات الشاملة لعمليات البيع القضائي للسفن حول العالم تبقى غير مجمعة بشكل شامل وبالتالي غير دقيقة بكيفية تسمح بتكوين تصور متكامل عن الموضوع.

وبذلك قامت اللجنة الدولية البحرية بدراسة خصت أربع ولايات قضائية بحرية كبيرة في آسيا وهي كل من (كوريا وسنغافورة والصين واليابان) وتشير الدراسة إلى أنه خلال الفترة 2010-2014، تم بيع ما يزيد على 480 سفينة عن طريق البيع القضائي سنويا في تلك البلدان.[149]

بذلك تولدت فكرة ضرورة الاشتغال على تنزيل صك قانوني دولي منظم للبيع القضائي للسفن بكيفية تضمن اليقين في عملية البيع وبشكل يضمن حقوق جميع الأطراف المعنية بعملية بيع السفينة.

وهكذا فقد مرت اتفاقية بيجين المتعلقة بالآثار الدولية للبيع القضائي للسفن عبر مراحل عدة فبعد انعقاد الدورة الخمسين من اجتماع لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي في فيينا، 3-21 يونيو 2018 تم الخروج بمجموعة من التوصيات المتعلقة بالمقترح المقدم من طرف اللجنة البحرية الدولية بشأن البيع القضائي للسفن اذ اقرت هاته اللجنة بوجود صعوبات عدة تواجه آلية البيع القضائي للسفن دوليا بشكل تترتب عنه صعوبات يمكن ان تضر بالتجارة البحرية الدولية و تشكل حجر عثرة لهاته الأخيرة بالإضافة الى انها تزعزع ثقة الفاعلين في المجال التجاري البحري فيما يخص عمليات البيع القضائي للسفن.

وتتلخص الصعوبات التي تنشأ عندما يمتنع بلد ما عن الاعتراف بأمر البيع القضائي لسفينة في بلد آخر في[150] كونها تسيئ للمحكمة وللدولة الآمرة بالبيع، كما يمثل ذلك رفضا من ذلك البلد للامتثال للقرارات القضائية الصادرة في بلد آخر وفي

---

147 - اتفاقية امتيازات السفن والرهون البحرية لعام 1926، واتفاقية امتيازات السفن والرهون البحرية لعام 1993، للإشارة فالمغرب وقع على هذه الأخيرة بتاريخ 23 غشت 1994.

148-عن لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي الدورة الخمسون فيينا،3-21 يوليوز 2017، المسائل العابرة للحدود فيما يتصل بالبيع القضائي للسفن: مقترح مقدَّم من اللجنة البحرية الدولية بشأن الأعمال التي يمكن الاضطلاع بها مستقبلا، الصفحة 2، منشور بموقع www.undocs.org/ar/A/CN.9/923

149- عن لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي الدورة الخمسون فيينا، 3-21 يوليوز 2017، المسائل العابرة للحدود فيما يتصل بالبيع القضائي للسفن: مقترح مقدَّم من اللجنة البحرية الدولية بشأن الأعمال التي يمكن الاضطلاع بها مستقبلا، الصفحة 3 منشور بموقع www.undocs.org/ar/A/CN.9/923

150- عن لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي الدورة الخمسون فيينا، 3-21 يوليوز 2017، المسائل العابرة للحدود فيما يتصل بالبيع القضائي للسفن: مقترح مقدَّم من اللجنة البحرية الدولية بشأن الأعمال التي يمكن الاضطلاع بها مستقبلا، ص 5 www.undocs.org/ar/A/CN.9/923

المجلة الدولية للعلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية
International Journal of Legal, Economic, and Social Sciences
Doi : https://doi.org/10.63585/KYRB4424
Volume 2 Issue 11
N°13 November 2026
ISSN : 3119-6411

حالة المعاملة بالمثل يمكن أن يسوء الوضع أكثر بشكل يمكن أن يؤدي ذلك إلى فوضى دولية لا يمكن السيطرة عليها فعليا سوى من خلال توافر حسن النية لدى جميع الدول المعنية بالنقل البحري.

مما جعل ادراج مشروع صك بشأن البيع القضائي للسفن بجدول أعمال لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري البحري أمرا ملحا وضروريا من أجل اقتراح ما يلزم لتجاوز هذا الاشكال.

وقد جاء في ديباجة مشروع اتفاقية البيع القضائي للسفن الصيغة المنقحة الخامسة المشروحة من مشروع نص بيجين مجموع الأسباب الكامنة وراء الكامنة وضع مشروع هذه الاتفاقية والمحدد في :

- التسليم بأن احتياجات الصناعة البحرية وتمويل السفن تتطلب المحافظة على البيع القضائي للسفن باعتباره طريقة فعالة لضمان وإنفاذ المطالبات البحرية وإنفاذ الأحكام القضائية أو قرارات التحكيم أو غيرها من المستندات القابلة للإنفاذ ضد مالكي السفن.
- القلق من أن أي شعور بعدم اليقين لدى المشتري المحتمل فيما يخص الاعتراف الدولي بالبيع القضائي لسفينة وشطب تسجيلها أو نقله يمكن أن يكون له أثر سلبي على سعر بيع تلك السفينة في عملية البيع القضائي، بما يضر بالأطراف ذات المصلحة.
- الاقتناع بضرورة توفير الحماية اللازمة والكافية لمشتري السفن في عمليات البيع القضائي وذلك بتقييد سبل الانتصاف المتاحة للأطراف ذات المصلحة قاصرة على الطعن في صحة البيع ونقل ملكية السفينة لاحقا.

وإذ تضع في اعتبارها أنه عندما تباع سفينة ما بيعا قضائيا، يفترض من حيث المبدأ ألا تعود السفينة خاضعة للحجز بسبب أي مطالبة نشأت قبل بيع السفينة قضائيا، وإذ تضع في اعتبارها كذلك أن الهدف المتمثل في الاعتراف بالبيع القضائي للسفن يتطلب اعتماد قواعد موحدة، قدر الإمكان، فيما يتعلق بتوجيه إشعار البيع القضائي، والآثار القانونية لذلك البيع، وشطب تسجيل السفينة أو تسجيلها".

وقد جاءت النسخة النهائية الخاصة "باتفاقية بيجين المتعلقة بالآثار الدولية للبيع القضائي للسفن في 23 مادة تناولت مجموعة من الاجراءات من قبيل، الغرض من الاتفاقية ونطاق تطبيقها وكذا الاجراءات الواجبة الاتباع والآثار الدولية للبيع القضائي،

تم وضع هذه الاتفاقية بقرار اتخذته الجمعية العامة للأمم المتحدة في دورتها 77 في دجنبر 2022، وقد وقعت عليها 32 دولة منها السعودية وسوريا وليبيا، بهدف تعزيز الاعتراف الدولي بالبيوع القضائية للسفن وتوفير الأمن القانوني للمشترين، وقد دخلت الاتفاقية حيز النفاذ في 17 فبراير 2026، بعد استيفاء شروط نفاذها، ووفقا للسجل الرسمي للأمم المتحدة، بلغ عدد الدول التي صادقت على الاتفاقية أو انضمت إليها أربع دول وهي السلفادور، بربادوس، إسبانيا، بنما، بالإضافة الى الاتحاد الأوروبي الى حدود تاريخ 12 أكتوبر 2026، تجدر الاشارة أن هذه القائمة لا تضم المغرب بالرغم من حضوره بصفة مراقب في أشغال إعداد هذه الاتفاقية.

وتعتبر اتفاقية بيجين جد مهمة بالنسبة لمستقبل التجارة البحرية الدولية إذ من شأنها تقوية ضمانات الاستثمار في مجال التجارة البحرية.

أولا: أهداف اتفاقية بيجين

تهدف الاتفاقية إلى تحقيق عدة أهداف رئيسية تتمثل أساسا في توحيد الإجراءات القضائية المتعلقة ببيع السفن من خلال جعل عمليات البيع تخضع لمعايير وإجراءات موحدة في جميع الدول الموقعة، مما يزيل العوائق ويعزز من سهولة نفاذ البيع القضائي.

المجلة الدولية للعلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية
International Journal of Legal, Economic, and Social Sciences
Doi : https://doi.org/10.63585/KYRB4424
Volume 2 Issue 11
N°13 November 2026
ISSN : 3119-6411

الأمر الذي يحقق حماية حقوق الأطراف المعنية بعمليات البيع والأطراف التي تستثمر في النقل والشحن البحري في هذا النوع من السفن من خلال توفير آليات إجرائية وقضائية واضحة وشفافة.

مما يحقق اليقين القانوني والاستقرار التجاري بشكل يسهم في خلق بيئة مستقرة، تعزز الثقة في عمليات البيع القضائي، ما يدعم التجارة البحرية.

من خلال توحيد القواعد المتعلقة بالبيع القضائي للسفن، تسهم الاتفاقية في تعزيز اليقين القانوني والثقة بين الأطراف المتعاملة في سوق السفن، مما يؤدي إلى زيادة الاستثمارات في قطاع النقل البحري وتسهيل تمويل شراء السفن، حيث تكون المؤسسات المالية أكثر استعداداً لتقديم القروض في ظل وجود إطار قانوني يحمي حقوقها، بالإضافة إلى ذلك، يقلل الاعتراف الدولي بالبيع القضائي من النزاعات القانونية المتعلقة بملكية السفن والديون المترتبة عليها بعد البيع، كحالة النزاع القضائي المثار حول السفينة التجارية MV Bright Star.[151]

ثانيا: نطاق انطباق اتفاقية بيجين

تنص اتفاقية بكين بشأن البيع القضائي للسفن على نطاق انطباق محدد، إذ تسري فقط على عمليات البيع القضائي التي تتم في دولة طرف في الاتفاقية، بشرط أن تكون السفينة موجودة ماديا في إقليم تلك الدولة وقت البيع.

تستثني الاتفاقية السفن الحربية والقطع البحرية المساعدة، وكذلك السفن المملوكة أو المشغلة من قبل دولة والمستخدمة في خدمة حكومية غير تجارية.

والمقصود بهذا الاستثناء هو السفن العامة المملوكة للدولة أو لمؤسساتها، مما يجعل القواعد القانونية المطبقة على السفن في حالة البيع خاضعة لهذه التقسيمات، حيث أن القاضي وهو بصدد البث في الدعاوى المعرضة عليه ينبغي عليه التحقق الى جانب الشروط الأخرى من صفة مالك السفينة نظرا للآثار التي يمكن أن تترتب على ذلك، في حالة شمول السفن العامة بالحصانة القضائية

ويرجع التطور الذي عرفته السفن العامة أو سفن الدولة إلى التحول الذي شهدته أدوار الدولة في مجموعة من المحطات فبعد أن كانت الدولة تلعب دور اليد الخفية في إطار منطق الدولة الحارسة فإن تطور بنية الدولة وتزايد المتطلبات ومعها الالتزامات أدى بالدولة إلى الخروج من الحالة الحياد الذي كانت فيه مقتصرة على الدفاع والأمن والخارجية إلى التدخل في الحياة الاقتصادية[152].

في هذا الإطار عملت الدولة على امتلاك سفن خاصة بها توظفها وفق حاجياتها ومتطلباتها.

واعتبارا لكون السفن تعتبر بمثابة جزء عائم من إقليم الدولة التي تحمل جنسياتها فقد ثار نقاش حول حدود الحصانة المخولة للسفن المملوكة للدولة، وهل حدود هذه الحصانة يمتد لسفن الدولة الممارسة للأنشطة التجارية؟

فبعد أن كان معيار التمييز بين أنواع السفن حسب المعيار المعتمد من طرف معهد القانون الدولي في دورته المنعقدة في لاهاي سنة 1898 هو ملكية السفينة، وتم تقسيم على أساس ذلك السفن الى حربية مملوكة للدولة وتجارية مملوكة للأفراد، غير

---

[151] - YINGFENG SHAO, LAURA CARBALLO PIÑEIRO, MAXIMO Q MEJIA JR : A NEWCOMER TO MARITIME LAW: THE BEIJINGCONVENTION ON THE INTERNATIONAL EFFECTS OFJUDICIAL SALES OF SHIPS, British Institute of International and Comparative Law vol 73, juillet 2024, p 796

[152] - للتفصيل أكثر راجع محمد عوض رضوان: الاتجاهات الحديثة في تدخل الدولة في النشاط الاقتصادي، دراسة مقارنة، دار النهضة، مصر 2011

- ونادي رشيد، آلية تدخل الدولة في النشاط الاقتصادي عبر سياستها المالية، أبحاث اقتصادية وإدارية، العدد التاسع يونيو2011 ، ص107.
- فتح الله ولعلو، الاقتصاد السياسي، دار الحداثة للطباعة والنشر، 1981، المغرب
- Bancoeur et thouement ; histoire des idées économiques (2volumes) armond colin 2004.

المجلة الدولية للعلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية
International Journal of Legal, Economic, and Social Sciences
Doi : https://doi.org/10.63585/KYRB4424
Volume 2 Issue 11
N°13 November 2026
ISSN : 3119-6411

أن هذا التقسيم ظهرت محدوديته مع تغير دور الدولة وتطور عالم التجارة البحرية، وتم الانتقال من الملكية كمحدد الى معيار الغرض الذي تخصص له السفينة، فتكون السفينة عامة إذا خصصت لأغراض حكومية غير تجارية، وتكون من السفن الخاصة إذا كانت مخصصة لأغراض تجارية غير حكومية[153]

وعلى هذا الأساس عملت مجموعة من الاتفاقيات الدولية على وضع إطار قانوني يحصن سفن الدولة من الانتهاك الذي يمكن أن يطالها أثناء إيجارها، غير أن هذه الحصانة ليست مطلقة بل محددة ومقيدة بمجموعة من الشروط.

وتعتبر اتفاقية بروكسيل المتعلقة بتوحيد القواعد الخاصة بحصانة سفن الدولة الصادرة في 10 ابريل 1926 اللبنة الدولية الأساسية في حماية سفن الدولة، بحيث أقرت في فقرتها الأولى من المادة الثالثة على أن "السفن الحربية ويخوت الدولة وسفن المراقبة وسفن المستشفيات والمساعدة والتموين، والسفن التابعة للدولة والمستغلة وقت نشوء الدين، للخدمات الحكومية غير التجارية لا يجوز إيقاع الحجز على هذه السفن أو ضبطها أو احتجازها بأي قرار قضائي أو إجراءات قضائية عينية".

بحيث يتعين على الدائن عندما يريد المطالبة بدينه في مواجهة سفن الدولة أن يباشر دعواه في مواجهتها أمام المحاكم المختصة لدولة علم السفينة، أو التي تستغلها، وذلك في الحالات المنصوص عليها في الفقرة الثانية من المادة 3 من اتفاقية بروكسيل لسنة 1986 وهي:

1- الدعاوى المتعلقة بالتصادم أو الحوادث البحرية الأخرى.
2- الدعاوى المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ والخسارات البحرية المشتركة.
3- الدعاوى الناشئة عن الإصلاحات أو التوريدات أو غيرها من العقود

وبالنظر لآثار اتفاقية بروكسيل لسنة 1926 على السفن وسلطات الدولة فقد صدر بروتوكول مفسر لها في 24 ماي 1934 والذي يعتبر جزء لا يتجزأ منها.

هذا وقد عملت مجموع الاتفاقيات الدولية اللاحقة على اتفاقية بروكسيل لسنة 1926 على تبني مقتضياتها، حيث نصت اتفاقية قانون البحار سنة 1982 في المادة 32 منها المتعلقة بحصانات السفن الحربية والسفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية على أنه "ليس في هذه الاتفاقية عدا الاستثناءات الواردة في القسم الفرعي ألف وفي المادتين 30 و31، ما يمس الحصانات التي تتمتع بها السفن الحربية والسفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية".

وفي نفس الاتجاه سارت اتفاقية جنيف المتعلقة بحجز السفن لسنة 1999 في البند الثاني من المادة 8 منها، حيث نصت على أنه "لا تنطبق هذه الاتفاقية على أي سفينة حربية، أو سفن حربية مساعدة أو سفن أخرى، تمتلكها او تشغلها الدولة وتستخدمها مؤقتا في خدمات عامة غير تجارية فقط".

وبالرغم من أنه اتفاقية بروكسيل لسنة 1952 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي لم تتعرض مقتضياتها لمسألة الحجز على سفن الدولة، إلا أن تطبيقها لم يثر أي مشاكل مبدئيا أي إشكالات قضائية[154] باعتبار أن صياغتها لم تأتي على مخالفة الأحكام الدولية الجاري بها العمل في هذا الباب.

---

[153] - بلوط سماح، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، مرجع سابق، ص18.

-Gidel geoages, le droit international public de la mer, tom 1, paris, Recueil sirey 1932, p97.

[154] - محمد عبد الفتاح ترك: الحجز على السفينة، مرجع سابق، ص27.

- عطاء الله غريبي: توقيع الحجز التحفظي على السفن في التشريع البحري الجزائري، مرجع سابق، ص112.

- مزياني عبد الغني: الحجز على السفن مذكرة تخرج مقدمة للمعهد الوطني للقضاء الجزائري، 2003/2000، ص14.

المجلة الدولية للعلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية
International Journal of Legal, Economic, and Social Sciences
Doi : https://doi.org/10.63585/KYRB4424
Volume 2 Issue 11
N°13 November 2026
ISSN : 3119-6411
المركز الدولي للدراسات القانونية والاقتصادية والاجتماعية

غير أن اتفاقية بيجين لم تأتي على ذكر أي استثناء صريح أو ضمني يخص سفن المنظمات الدولية، مثل الأمم المتحدة أو المنظمات الإقليمية التي تمتلك أو تشغل سفنا لأغراض إنسانية أو إدارية.

وتظل المادة 93 من اتفاقية قانون البحار سنة 1982 أوضح ما أطر به المشرع الدولي سفن المنظمات الدولية حيث نصت المادة 93 على أنه "لا تخل المواد السابقة بمسألة السفن المستعملة في الخدمة الرسمية للأمم لمتحدة أو لوكالاتها المتخصصة أو للوكالة الدولية للطاقة الذرية والتي ترفع علم المنظمة".

وصياغة المادة 93 رفعت اللبس الذي كانت تطرحه المادة 7[155] من اتفاقية جنيف لقانون البحار التي اكتفت بتعبير "المنظمات الحكومية"، وهو تعبير عام، في حين أن الصياغة الحالية حددت على سبيل الحصر الوكالات والمنظمة التي يمكن لها اكتساب سفن ترفع علمها وفي ذلك استبعاد صريح لغيرها من ممارسة هذا الحق[156].

ويبقى الإشكال الأكبر الذي يطرحه اكتساب منظمات دولية لسفن ترفع علمها هو تحديد الجهة القضائية المختصة بشأن نظر النزاعات المترتبة عن استغلال هذا النوع من السفن، بذلك فإن منح أو فرض تحديد الجهة القضائية المختصة عند اكتساب سفن ترفع علم منظمة دولية من شأنه أن يزيل العديد من الإشكالات المرتبطة بإرساء إطار قانوني متكامل لسفن المنظمات الدولية.

قد يؤدي هذا الغياب إلى حالة من عدم اليقين القانوني إذا تم اتخاذ إجراءات بيع قضائي ضد سفينة تابعة لمنظمة دولية نظرا لأن بعض المنظمات الدولية تتمتع بحصانة قضائية، فإن عدم التطرق إلى هذه الفئة قد يفتح بابا للمنازعات حول ما إذا كان يمكن بيع هذه السفن قضائيا أم لا.

مما قد يفتح الباب إلى الاجتهاد الفقهي والقضائي للدول الأعضاء لمعالجة هذه المسألة، مما قد يؤدي إلى اختلافات في التطبيق بين الدول الأطراف في الاتفاقية.

حيث كان من يستحسن أن تتضمن الاتفاقية إشارة واضحة إلى وضع سفن المنظمات الدولية، سواء باستثنائها صراحةً أو بتحديد شروط خاصة تسري عليها.

الى جانب إغفال ذكر سفن المنظمات الدولية هناك اشكال آخر يرتبط بتحديد النطاق الزمني لسريان هذا الوصف على السفن العامة، فعبارة "فورا قبل وقت البيع القضائي"، يمكن أن تطرح أكثر من إشكال حيث قد تلجأ بعض الجهات إلى تسجيل استخدام السفينة في خدمة حكومية غير تجارية قبل البيع مباشرة كوسيلة للتهرب من تطبيق الاتفاقية، خاصة أمام الخدمات التي تقدمها دول أعلام المجاملة في هذا الباب.

أما بشأن اشتراط وجود السفينة ماديا في إقليم دولة البيع فهذا يمنع المنازعات المتعلقة ببيع السفن الموجودة خارج الولاية القضائية للدولة التي يجري البيع داخل ترابها مما يعزز اليقين القانوني.

ثالثا: إجراءات بيع السفن وفق اتفاقية بيجين

نصت الفقرة الأولى من المادة 4 من اتفاقية بيجين على أن البيع القضائي للسفن يخضع للقوانين الداخلية للدولة التي يجرى فيها البيع، حيث إن كل دولة تحتفظ بحقها في تنظيم إجراءات البيع وفقا لأنظمتها التشريعية، دون أن تكون ملزمة باتباع قوانين دولة تسجيل السفينة.

ويهدف هذا المبدأ إلى ضمان استقرار المعاملات القانونية المرتبطة ببيع السفن، مع منح الدول الأعضاء المرونة التشريعية اللازمة لتنظيم عمليات البيع بما يتماشى مع نظامها القانوني الداخل مراعاة للاختلاف الاجرائي بين الدول الأعضاء.

بالنسبة للمغرب فالاطار المنظم لإجراءات السفينة هو المحدد في قانون المسطرة المدنية و مدونة التجارة البحرية حيث إنه من أجل البيع تقضي القواعد والأحكام التي يخضع لها التنفيذ الجبري، أن إجراء هذا التنفيذ يستلزم وجوبا توفر الدائن على سند تنفيذي لإنجاز الإجراءات اللازمة لبيع أموال المدين المحجوزة جبرا عنه وقهرا له غير أنه بالنسبة للحجز التنفيذي على

[155] -تنص المادة 7 على أن "الأحكام المنصوص عليها في المواد السابقة لا تمس وضع السفن التي تعمل في خدمة رسمية لمنظمة حكومية ترفع علم تلك المنظمة.

[156] - زارة لخضر، مرجع سابق، ص183.

المجلة الدولية للعلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية
International Journal of Legal, Economic, and Social Sciences
Doi : https://doi.org/10.63585/KYRB4424
Volume 2 Issue 11
N°13 November 2026
ISSN : 3119-6411

السفينة، فإن السند التنفيذي الذي يتوفر عليه الدائن والذي يثبت له حقه ليس كافيا وحده لمواصلة الإجراءات وبيع السفينة من طرف كتابة الضبط دون الرجوع إلى القضاء، واستثناء من تلك القواعد أوجب المشرع على الدائن أن يستصدر وفق الإجراءات العادية حكما آخر يقضي ببيع السفينة المحجوزة حجزا تنفيذيا[157].

وذلك تطبيقا لمقتضيات الفصل 117 من مدونة التجارة البحرية الذي ينص على أنه " يقع البيع بأمر من محكمة مكان الحجز".

كما تجدر الإشارة إلى أن المطالبة قضائيا ببيع السفينة قد يستجاب لها دون توفر الطالب على السند التنفيذي المثبت للمديونية، كأن يكون طالب البيع القضائي متضررا من بقاء السفينة مهملة أو متخلى عنها بالميناء

الحكم القاضي بتحويل السفينة من قيمة عينية الي قيمة مالية سواء كان الأمر يتعلق بالمطالبة بالبيع بناء على سند تنفيذي أو بناء على كون السفينة غير مجهزة أو متخلى عنها، فإن الاجراء الخاص بالسفينة المراد بيعها يتم بعد صدور حكم قضائي بالبيع بالمزاد العلني الذي تصدر المحكمة بشأنه حكما تمهيديا تنتدب من خلاله أحد الخبراء المختصين من أجل تحديد الثمن الافتتاحي للبيع.

حيث يأتي منطوق الحكم على النحو التالي " نأمر ببيع السفينة وتحويلها من قيمة عينية إلى قيمة مالية عن طريق البيع بالمزاد العلني بواسطة كتابة الضبط لدى المحكمة بعد إجراء خبرة لتحديد الثمن الافتتاحي للبيع مع الأمر بإيداع مبلغ البيع بصندوق هذه المحكمة كقيمة مالية محجوز عليها لفائدة كل من له الحق بحسب الترتيب وتحويل جميع الحجوز التحفظية والتنفيذية على قيمة السفينة العينية الى قيمتها المالية، وتحت مسؤولية الطالبة.

ونصرح بان هذا الأمر مشمولا بالنفاد المعجل بقوة القانون ".

الشيء الذي ينبغي معه على الطرف المدعي اللجوء إلى القضاء في إطار المادة 148 من قانون المسطرة المدنية للمطالبة بتعيين خبير مختص لتقويم السفينة المحكوم ببيعها وتحديد الثمن الافتتاحي لانطلاق بيعها بالمزاد العلني مرفقا طلبه بنسخة من الحكم القاضي بالبيع مع نسخة من طلب التنفيذ يحمل رقم السفينة مؤشر عليه من لدن كتابة الضبط وأنه بعد الاستجابة للطلب الرامي إلى إجراء الخبرة تنطلق مسطرة بيع السفينة.

وتحديد الثمن الافتتاحي في التشريع المغربي يتم عن طريق خبرة قضائية، حيث نص المشرع ضمن قانون المسطرة المدنية على صلاحية رئيس المحكمة بصفته قاضيا للتنفيذ، بالأمر بإجراء خبرة فنية طبقا لمقتضيات الفصل 55 من ق.م.م من قبل الجهة المختصة قانونا بذلك، لكون الجهة المكلفة بالتنفيذ لا تملك صلاحية تحديد الثمن الافتتاحي لأن الأمر يتعلق بمسألة فنية وتقنية وليس مسألة قانونية.

ويدخل الحكم بإجراء خبرة في الاجراءات المتعلقة بإجراءات سير الدعوى فالحكم بندب خبير هو حكم غير قطعي غير أنه قد يكون كذلك في الحالة التي يكون فيها موضوع الخصومة قاصرا على طلبه كالحكم الذي يصدره قاضي الأمور المستعجلة بتعيين خبير في الدعوى، وقد يكون الحكم الصادر بتعيين متضمنا في ذات الوقت قضاء قطعياً وقضاء غير قطعي كأن يكون قضى بمسؤولية المدعى عليه عن التعويض وندب خبير لتقدير قيمة هذا التعويض،[158] وهي تقريبا نفس الحالة فيما يخص السفن التجارية لأن انتداب الخبير يكون لاحق على الفصل في موضوع الخصومة ومترتب عن تفعيل مقتضيات سندات تنفيذية.

وعلى العموم فالخبير البحري هو المؤهل للقيام بالخبرة الفنية وتتمثل مهمته في الانتقال إلى مكان رسو السفينة بالميناء والولوج اليها قصد معاينتها لتحديد ثمنها الافتتاحي.

157 - محند أكرام: أبحاث ودراسات في نظرية التنفيذ، طبعة 2017، مطبعة النجاح الجديدة، الدار البيضاء، ص 108.

158 - مأمون الكزبري إدريس العلوي العبدلاوي: مرجع سابق ص63.

المجلة الدولية للعلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية
International Journal of Legal, Economic, and Social Sciences
Doi : https://doi.org/10.63585/KYRB4424
Volume 2 Issue 11
N°13 November 2026
ISSN : 3119-6411

ومهمة الخبير تقنية لا أثر لها على ما يرجع النظر فيه للقضاة الذين لهم وحدهم حق مناقشة الدعوى في إطارها القانوني[159].

ويتضمن الحكم الذي سيصدر وفق الطلب الدائن تحديد للثمن الافتتاحي للبيع والتاريخ والمكان الذي سيجرى فيه البيع عن طريق المزايدة العلنية.

نص الفصل 118 من مدونة التجارة البحرية على أنه " تعين المحكمة الثمن الافتتاحي للبيع وشروطه فإذا لم يتقدم أي عرض في اليوم المعين للبيع عينت المحكمة ثمنا جديدا أدنى من الثمن الأول وكذلك اليوم الذي ستقع فيه المزايدة "

بذلك فبيع السفينة يتم أمام كاتب الضبط، و مأمور إجراءات التنفيذ الذي أحيل عليه الملف التنفيذي يعمل على التحقق من صيرورة الحكم القاضي ببيع السفينة قابلا للتنفيذ، ثم بعد ذلك يعد إعلان البيع قصد إشهاره ليعلم به الجميع، ويتم ذلك بإجراءين اثنين هما التعليق والنشر.

ويعد إجراء الشهر إجراء جوهري بالنسبة لعملية البيع، إذ الغرض منه إعلام الراغبين في الشراء كي يشتركوا في المزايدة، حتى تنعكس هذه المشاركة على عملية البيع من خلال تنافس المتزايدين ليتم تقديم ثمن يتماشى وقيمة السفينة التجارية المراد بيعها.

وحدد المشرع المغربي في المادة 120 من مدونة التجارة البحرية البيانات الواجب توفرها في الاعلان ببيع السفينة بالمزاد العلني وهي على النحو التالي:

- ✓ اسم طالب البيع ومهنته وموطنه
- ✓ الوثائق التي يستند عليها.
- ✓ المبلغ المستحق له.
- ✓ الموطن الذي اختاره في المكان الذي يوجد فيه مركز المحكمة المدنية وكذلك في المكان الراسية فيه السفينة المحجوزة.
- ✓ اسم مالك السفينة المحجوزة العائلي والشخصي ومهنته وموطنه .
- ✓ مميزات السفينة الواردة في شهادة التسجيل
- ✓ اسم الربان.
- ✓ المكان الذي توجد فيه السفينة.
- ✓ الثمن الافتتاحي
- ✓ مكان ويوم وساعة إرساء المزايدة.

المشرع المغربي لم يحدد من خلال مدونة التجارة البحرية الأمكنة التي يجب فيها تعليق الإعلان عن البيع، ويرى بعض الفقه أنه بالرجوع إلى قانون المسطرة المدنية نجده ينص في الفصل 474 منه على الأمكنة التي يتم تعليق إعلان بيع العقار فيها، وبتطبيق هذا الفصل على الإعلان الخاص ببيع السفينة، يمكن تحديد الأماكن التي يمكن تعليق الإعلان فيها وهي:

- السفينة نفسها
- مكتب تسجيل السفينة
- اللوحة المخصصة للإعلانات في المحكمة التي يوجد مقرها بمحل التنفيذ
- مكاتب السلطة المكلفة بالملاحة البحرية .
- في كل مكان يرى القاضي المشرف على التنفيذ أن تعليق الإعلان فيه من شأنه أن يزيد من عدد الراغبين في الشراء.

أما نشر الإعلان فيكون في إحدى الصحف المخصصة لتلقي الإعلانات القضائية في دائرة محكمة التنفيذ.

159 - قرار صادر عن المجلس الأعلى بتاريخ 3/1/95 تحت عدد 48 في الملف العقاري عدد 6386/90 منشور بمجلة قضاء المجلس الأعلى عدد 47 ص 175 وما يليها.

المجلة الدولية للعلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية
International Journal of Legal, Economic, and Social Sciences
Doi : https://doi.org/10.63585/KYRB4424
Volume 2 Issue 11
N°13 November 2026
ISSN : 3119-6411

كما أنه يمكن أن يتم النشر والتعليق في جميع الأماكن، وبجميع الوسائل التي حددتها المحكمة في حكمها ببيع السفينة[160].

الى أن الملاحظ بشأن نشر إعلان بيع السفينة بالمزاد العلني أن المحكمة تعمد الى نشره بأربع أو خمس أو ست موانئ تجارية كبرى بشكل أساسي لإعلام كل مهتم بوجود مزاد علني.

وقبل إجراء البيع يحق للمزايدين الراغبين في المشاركة زيارة السفينة بعين المكان وذلك في إطار التنسيق مع السلطة المينائية باعتبار الموانئ نقط حدودية يستلزم الولوج إليها الحصول على تصريح مسبق بالولوج.

أما فيما يتعلق بالإشعار بالبيع القضائي، فتشترط الاتفاقية أن يتم البيع وفقا لقانون دولة البيع القضائي، والذي يجب أن يتضمن إجراءات للطعن في البيع قبل إتمامه، كما أنه لا يجوز إصدار شهادة البيع القضائي إلا بعد إرسال إشعار مسبق للجهات المعنية، بما في ذلك هيئة سجل السفن، والدائنين أصحاب الرهون أو الامتيازات البحرية، ومالك السفينة، والمستأجر المسجل إذا كانت السفينة خاضعة لمشارطة تأجير غير مجهزة.

يجب أن يتم الإشعار وفقا لقانون الدولة المعنية، وأن يتضمن معلومات محددة منصوصا عليها في المرفق الأول للاتفاقية.

بالإضافة إلى ذلك، يشترط نشر الإشعار في الصحف أو منشورات أخرى متاحة في دولة البيع، وإرساله إلى جهة الإيداع المحددة في الاتفاقية لغرض نشره.

كما يجب إرفاق ترجمة إذا لم يكن الإشعار بلغة عمل جهة الإيداع.

عند تحديد هوية الأشخاص الذين يجب إخطارهم، يمكن الاعتماد على المعلومات الواردة في سجلات السفن والرهون أو البيانات التي تم إشعار السلطات بها مسبقا.

إن القراءة الأولية للاتفاقية تظهر أن التنظيم الدولي لعمليات البيع القضائي للسفن يتبنى إجراءات موحدة، مما يساعد المحاكم على إدارة عمليات البيع بفعالية ويقلل فرص حدوث تعقيدات قانونية أو قضائية بين الدول الأعضاء، وذلك بوضعه شروطا تتعلق بالإعلان عن عمليات البيع وإتاحة المعلومات للأطراف المتأثرة، بما يضمن أن تكون العمليات عادلة وشفافة.

غير أن التحليل العميق والدراسة العملية لهذه الاجراءات تطرح عددا من الصعوبات والتحديات العملية.

حيث تلزم الاتفاقية بإرسال الإشعار إلى الأطراف المعنية هيئة سجل السفن، الدائنين، المالك، والمستأجر المسجل، لكن في بعض الحالات يكون من الصعب تحديد العناوين الصحيحة أو الوصول إلى الأطراف بسرعة، خاصة في ظل عدم تحديث بعض سجلات السفن أو تغير الملكية قبل البيع، هذا ناهيك عن التكلفة المالية للقيام بذلك.

إلزامية إرفاق ترجمة إذا لم يكن الإشعار بلغة عمل جهة الإيداع قد تؤدي إلى مشكلات تأخير بسبب الترجمة القانونية، حيث تحتاج بعض النصوص القانونية إلى ترجمة دقيقة تتطلب وقتًا إضافيًا خاصة أن أكبر سجلات تسجيل السفن تحملها دولة صغيرة كجزر مارشال، ليبيريا، بنما، أنتيغوا وبربودا، والبعض من هذه الدول يستخدم اللغة المحلية.

تنفيذ جميع متطلبات الإشعار، مثل إرسال الإخطارات، الترجمة، النشر، وإجراءات الطعن، قد يؤدي إلى زيادة التكاليف، مما قد يؤثر على العائد الاقتصادي من عملية البيع، خاصة إذا كان المبلغ المستحق للدائنين أقل من تكاليف الامتثال لهذه الإجراءات.

ما يجعل البيع القضائي بصيغته الحالية أكثر بطئا وتعقيدا، مما قد يؤدي إلى تأخير حصول الدائنين على مستحقاتهم، وهذا قد يضر بسمعة البلد كمركز قانوني جاذب للاستثمارات في قطاع النقل البحري.

رابعا: آثار بيع السفن وفق اتفاقية بيجين

[160]- محند أكرام: مرجع سابق، ص 113.

المجلة الدولية للعلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية
International Journal of Legal, Economic, and Social Sciences
Doi : https://doi.org/10.63585/KYRB4424
Volume 2 Issue 11
N°13 November 2026
ISSN : 3119-6411

يعد الاعتراف بالآثار الدولية للمبيعات القضائية للسفن، من خلال شهادة البيع القضائي، خطوة جوهرية لتعزيز الأمن القانوني وتشجيع الاستثمار في القطاع البحري.

وتأتي أهمية اتفاقية الأمم المتحدة بشأن البيع القضائي للسفن من كونها توفر إطارًا موحدًا للاعتراف بهذه البيوع دوليا، مما يحد من مخاطر النزاعات القانونية ويعزز الثقة في السوق البحرية.

إحدى أبرز مزايا هذه الاتفاقية أنها تمنح المشترين ضمانات قوية، حيث تلزم الدول الأطراف بحذف أي تحملات على السفينة بعد البيع، مما يسهل على المشتري إعادة تسجيل السفينة باسمه دون عوائق قانونية.

كما أن الاعتراف التلقائي بشهادة البيع من قبل الدول الأخرى يمنع أي محاولات مستقبلية لحجز السفينة[161] أو المطالبة بحقوق سابقة على عملية البيع، مما يعزز استقرار المعاملات البحرية.

لكن نجاح هذه الآلية على الصعيد الدولي، مرهون بعدد الدول التي تصادق على الاتفاقية هذه وتلتزم بأحكامها.

فإذا اقتصرت المصادقة على عدد محدود من الدول الحالي من الأطراف، فقد تواجه البيوع القضائية صعوبات في التنفيذ عند عبور السفن لموانئ دول غير مصادقة على الاتفاقية، مما قد يعرض المشترين الجدد لمخاطر قانونية غير متوقعة.

كما أن استثناءات النظام العام[162] التي تتيح للدول رفض الاعتراف بالبيع القضائي للسفن حسب قوانينها الداخلية تظل تحديا محتملا، حيث قد يتم التوسع في تفسيرها بشكل قد يعرقل التنفيذ الفعال للاتفاقية.

المراجع

_ محمد عوض رضوان: الاتجاهات الحديثة في تدخل الدولة في النشاط الاقتصادي، دراسة مقارنة، دار النهضة، مصر 2011

_ ونادي رشيد، آلية تدخل الدولة في النشاط الاقتصادي عبر سياستها المالية، أبحاث اقتصادية وإدارية، العدد التاسع يونيو2011 ، ص107.

_ فتح الله ولعلو، الاقتصاد السياسي، دار الحداثة للطباعة والنشر، 1981، المغرب.

_ بلوط سماح: "النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية"، رسالة ماستر، جامعة الأخوة منتوري قسطنطينية، كلية الحقوق السنة الجامعية 2014/ 2015 ص18.

_ محمد عبد الفتاح ترك: "الحجز على السفينة"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، طبعة 2015. ص27.

_ عطاء الله غريبي: «توقيع الحجز على السفن في التشريع البحري الجزائر"، رسالة ماستر جامعة وهران -السانية، السنة الجامعية 2008-2009. ص112.

_ مزياني عبد الغني: الحجز على السفن مذكرة تخرج مقدمة للمعهد الوطني للقضاء الجزائري، 2003/2000، ص14.

-زارة لخضر: "الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي، دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار"، أطروحة دكتوراه، جامعة وهران، كلية الحقوق، 2010/2009، ص183.

_ محند أكرام: أبحاث ودراسات في نظرية التنفيذ، طبعة 2017، مطبعة النجاح الجديدة، الدار البيضاء، ص 108.

_ مأمون الكزبري إدريس العلوي العبدلاوي: شرح قانون المسطرة المدنية في القانون المغربي الجديد، بيروت،1975، ص63.

Bancoeur et thouement ; histoire des idées économiques (2volumes) armond colin 2004._

-Gidel geoages, le droit international public de la mer, tom 1, paris, Recueil sirey 1932, p97.

[161] - راجع المادة 8 من الاتفاقية

[162] - راجع المادة 10 من الاتفاقية.

Doi : https://doi.org/10.63585/KYRB4424
Volume 2 Issue 11
N°13 November 2026
ISSN : 3119-6411

YINGFENG SHAO, LAURA CARBALLO PIÑEIRO, MAXIMO Q MEJIA JR : A NEWCOMER TO MARITIME LAW: THE _ BEIJINGCONVENTION ON THE INTERNATIONAL EFFECTS OFJUDICIAL SALES OF SHIPS, British Institute of International and Comparative Law vol 73, juillet 2024, p 796