

**تعليق حول الأمر الصادر عن محكمة الإسماعيلية
الاقتصادية بالحجز التحفظي على السفينة
ايفرجيفن فى قناة السويس لسنة ٢٠٢١**

**د. إبراهيم محمد السعدى أحمد الشريعى
أستاذ مساعد ورئيس قسم قانون المرافعات بكلية الشرطة**

تعليق حول الأمر الصادر عن محكمة الإسماعيلية الاقتصادية بالحجز

التحفظي على السفينة ايفرجيفن فى قناة السويس لسنة ٢٠٢١

د. إبراهيم محمد السعدى أحمد الشريعى

ملخص البحث باللغة العربية

تصدت وسائل الإعلام في جميع أنحاء العالم أزمة جنوح السفينة البنمية ايفرجيفن وهي تسد مجرى قناة السويس على مدى ستة أيام اعتباراً من ٢٣/٣/٢٠٢١ حتى ٢٩/٣/٢٠٢١. وصدت الأمر من محكمة الاسماعيلية الاقتصادية بالحجز التحفظي على السفينة ايفرجيفن.

يطرح البحث مشكلة رئيسية تتمثل في: ما مدى فاعلية نظام الحجز التحفظي على السفينة ايفرجيفن في ضمان حقوق كل من الدائن الحاجز، والمدين المحجوز عليه، والغير؟

يسعى الباحث تحقيق الأهداف التالية:

- بيان خصوصية الحجز التحفظي على السفينة فى مصر وفرنسا.
- ابراز أحكام وقواعد الحجز التحفظي الواردة في قانون التجارة البحرية المصرى، وقانون المرافعات ومقارنتها بأحكام القانون الفرنسى سواء الواردة فى قانون النقل او فى قانون الاجراءات المدنية للتنفيذ الجبرى.
- التعليق على الأمر بالحجز التحفظي رقم ٢٦ لسنة ٢٠٢١ بحرى اقتصادى الاسماعيلية الصادر بتاريخ ١٢/٤/٢٠٢١ الموقع على السفينة ايفرجيفن المتراكية فى البحيرات المرة بالاسماعيلية، ورفض التظلم منه وتأييد الأمر بالحجز التحفظي رقم ٢٦ لسنة ٢٠٢١.
- التعليق على الأحكام الصادرة عن محكمة الاسماعيلية الاقتصادية فى الإستئناف رقم ٣٥ لسنة ١٤ ق اقتصادى الدائرة الاستئنافية بتاريخ ٢٣/٥/٢٠٢١، والدعوى رقم ٢٣ لسنة ١٤ ق اقتصادى الدائرة الاستئنافية.
- الكلمات المفتاحية: الحجز التحفظي- السفينة ايفرجيفن- المحاكم الاقتصادية- دين بحرى.

Research summary

The media all over the world topped the crisis of the delinquency of the Panamanian ship Evergevin, blocking the course of the Suez Canal from 23/3/2021 to 29/3/2021. The order was issued by the Ismailia Economic Court to impound the ship Evergevin

The research poses a main problem represented in: How effective is the precautionary seizure system on the ship Evergevin in ensuring the rights of each of the seizing creditor, the seized debtor, and others?

The researcher seeks to achieve the following objectives:

Statement of the privacy of the precautionary seizure of the ship in Egypt and France

To highlight the provisions and rules of precautionary seizure contained in the Egyptian Maritime Trade Law, and the Procedures Law, and compare them with the provisions of the French law, whether contained in the Transport Law or in the Civil Procedures Law for Forced Execution

Commenting on the precautionary seizure order No. 26 of 2021, an economic, marine, Ismailia issued on 12/4/2021, signed on the ship Evergevin, which is anchored in the Bitter Lakes in Ismailia, and refused to appeal against it and affirmed the precautionary seizure order No. 26 of 2021

Commenting on the judgments issued by the Ismailia Economic Court in Appeal No. 35 of 14 BC, the Economic Department of the Appeals Chamber, dated May 23, 2021, and Case No. 23 of the year 14 BC, the Economist of the Appeals Chamber.

Keywords:

precautionary seizure- ship Evergevin- economic courts-maritime debt

Résumé

Les médias du monde entier ont surmonté la crise de la délinquance du navire Ever Given, bloquant le cours du canal de Suez du 23/3/2021 au 29/3/2021. L'ordre a été émis par le tribunal économique d'Ismaïlia de saisir le navire.

La recherche pose un problème principal représenté dans: Quelle est l'efficacité du système de saisie conservatoire sur le navire Evergevin pour garantir les droits de chacun du créancier saisissant, du débiteur saisi et des autres ?

Le chercheur cherche à atteindre les objectifs suivants:

Déclaration de la confidentialité de la saisie conservatoire du navire en Egypte et en France

Mettre en évidence les règles de saisie conservatoire contenues dans la loi égyptienne sur le commerce maritime et la loi sur les procédures, et les comparer avec les dispositions de la loi française (la loi sur les transports ou dans la loi sur les procédures civiles pour l'exécution forcé)

Commentant l'ordonnance de saisie conservatoire n° 26 de 2021, un économique, maritime, Ismailia délivré le 12/4/2021, signé sur le navire Evergevin, qui est ancré dans les lacs amers à Ismailia, et a refusé de faire appel contre elle.

Commentant les jugements rendus par le tribunal économique d'Ismaïlia en appel n° 35 de 14 avant JC, le département économique de la chambre d'appel, en date du 23 mai 2021, et l'affaire n° 23 de l'année 14 avant JC, l'économiste de la chambre d'appel.

Mots clés:

saisie conservatoire- navire Evergevin- tribunaux économiques- dette maritime.

المقدمة

فى صباح يوم الثلاثاء الموافق ٢٣/٣/٢٠٢١ تفاجأ العالم أجمع بخبر جنوح السفينة السفينة البنمية ايفرجيفن فى قناة السويس، وتعطلت الملاحة فى أكبر مجرى مائى عالمى؛ الأمر الذى دفع السلطات المصرية إلى محاولة تعويم وانقاذ السفينة بكل الوسائل المتاحة حتى لا تتعطل التجارة الدولية التى تمر عبر هذا المضيق الهام، وبالفعل بعد ستة أيام فقط نجحت المحاولات المصرية فى تعويم السفينة والذهاب بها إلى مكان آمن فى منطقة البحيرات المرة بالإسماعيلية، وبناءً على طلب الشركة المالكة للسفينة بدأت المفاوضات مع هيئة قناة السويس واستمرت لمدة احدى عشر يوماً لم تنجح خلالها الوصول إلى اتفاق ملائم مع مالك السفينة لدفع التعويضات اللازمة لما سببته من أضرار تقدر بملايين الدولارات نتيجة لذلك، ولما تعذر ذلك لجأت السلطات المصرية إلى اتخاذ كافة الاجراءات القانونية ضد مالك السفينة؛ كل هذا أثار مسألة كيفية اقتضاء الحق للدولة المصرية ممثلة فى هيئة قناة السويس فى إطار الحجز التحفظى على السفينة كتدبير وقتى لحين حسم القضية أمام المحكمة المختصة المتمثلة فى محكمة الاسماعيلية الاقتصادية. أو لحين الانتهاء من المفاوضات مع الشركة لسداد التعويضات المقررة عليها. وبموجب الأمر الصادر من المحكمة بالحجز التحفظى على السفينة ايفرجيفن منعت الشركة المشغلة من التصرف بالسفينة بأي طريقة، وظلت فى منطقة البحيرات المرة بالإسماعيلية تحت سلطة هيئة قناة السويس لحين سداد المستحقات عليها، وعندما انتهت المفاوضات بنجاح صدر أمر برفع الحجز عن السفينة وغادرت قناة السويس.

ونظراً لخصوصية الحجز التحفظى على السفينة حيث يختلف عن الحجز التحفظى فى القواعد العامة؛ سعيت إلى التعليق على هذه القضية متناولاً فيها ماهية الحجز التحفظى على السفينة، وخصوصية هذا الحجز فى القانون المصرى والقانون الفرنسى والمعاهدات الدولية ذات الشأن التى كانت الدولة المصرية طرفاً فيها. وسوف نقوم بالتعليق على هذه القضية وفقاً للعناصر الأتية: طرح القضية-الأسانيد القانونية-الحكم الصادر فى القضية.

مشكلة البحث:

يطرح البحث مشكلة هى محل الدراسة تتمثل فى: ما مدى فاعلية نظام الحجز التحفظى على السفينة ايفرجيفن فى ضمان حقوق كل من الدائن الحاجز، والمدين المحجوز عليه والأخريين الذين ربما تعرضت مصالحهم من جراء هذا التصرف؟ خاصة

في ضوء تعدد القوانين الوطنية والمعاهدات الدولية بشأن أحكام حجز التحفظى على السفينة.

أهمية البحث:

إن الأمر بتوقيع الحجز التحفظى على السفينة يترتب آثاراً قانونية في غاية الأهمية سواءً بالنسبة للمدين والذي يمثل المالك أو المجرم حيث تمثل السفينة أهم العناصر المكونة لذمته المالية لما لها من قيمة مالية ضخمة، وأيضاً للطرف الدائن الذي ليس بيده سند تنفيذى يمكنه من التنفيذ الجبرى على السفينة ويخشى من فقد ضمان حقه؛ لذلك فإن موضوع الحجز التحفظى على السفينة يحتل أهمية كبيرة من الناحية العلمية والعملية، خاصة في نطاق الإجراءات القضائية، وفي ضوء المعاهدات الدولية المتعلقة بهذا الحجز.

منهج البحث:

تم اتباع المنهج الوصفى التحليلي المقارن، حيث تم تشخيص مشكلة الدراسة ووصفها باستقراء النصوص القانونية المتعلقة بالحجز التحفظى على السفينة، وتحليل الأحكام القضائية الصادرة في هذا الشأن وخاصة الصادرة بشأن السفينة ايفرجيفين، كما تم الاستعانة بالمنهج المقارن وذلك بمقارنة النصوص القانونية في القانون المصرى مع القانون الفرنسى الخاصة بالحجز التحفظى على السفينة.

خطة البحث:

تم تقسيم هذا البحث إلى ثلاثة مباحث وذلك على النحو التالى:

المبحث الأول: الأمر بالحجز التحفظى رقم ٢٦ لسنة ٢٠٢١ بحرى اقتصادى الاسماعيلية على السفينة ايفرجيفين والتظلم منه.

المبحث الثانى: رفض التظلم وتأييد الأمر بالحجز التحفظى رقم ٢٦ لسنة ٢٠٢١ بحرى اقتصادى الاسماعيلية الصادر بتاريخ ٢٠٢١/٤/١٢ الموقع على السفينة ايفرجيفين المتراكية فى البحيرات المرة بالاسماعيلية.

المبحث الثالث: الأحكام الصادرة عن محكمة الاسماعيلية الاقتصادية فى الإستئناف رقم ٣٥ لسنة ١٤ ق اقتصادى الدائرة الاستئنافية بتاريخ ٢٠٢١/٥/٢٣، والدعوى رقم ٢٣ لسنة ١٤ ق اقتصادى الدائرة الاستئنافية بتاريخ ٢٠٢١/٥/٢٣.

المبحث الأول

الأمر بالحجز التحفظى رقم ٢٦ لسنة ٢٠٢١ بحرى اقتصادى الإسماعيلية الصادر بتاريخ ٢٠٢١/٤/١٢ الموقع على السفينة ايفرجيفن المتراكية فى البحيرات المرة بالإسماعيلية.

وقائع صدور الأمر بالحجز التحفظى:

بتاريخ ٢٣ مارس ٢٠٢١ فى النقطة ١٥١ ترقيم قناة السويس جنحت السفينة البنمية ايفرجيفن "EVER GIVEN" البالغ طولها ٤٠٠ متر وعرضها ٥٩ مترا وحمولتها الإجمالية ٢٢٤ ألف طن، وتوقفت فى عرض مجرى القناة، حيث كانت متجهة من الصين إلى ميناء روتردام الهولندي، وتعد سفينة الحاويات "إيفر جيفن" من الدرجة الذهبية، واحدة من أكبر السفن على مستوى العالم؛ وتشغل السفينة شركة ايفرجرين التايوانية. قامت على إثرها هيئة قناة السويس بتعويم السفينة "EVER GIVEN" مستندة فى ذلك إلى سلطاتها المخولة لها بموجب القانون رقم ٣٠ لسنة ١٩٧٥ وكذا لائحة تنظيم الملاحة داخل القناة. وبالفعل نجحت هيئة قناة السويس فى تعويمها بتاريخ ٢٩/٣/٢٠٢١ أى بعد ٦ أيام من الحادث، وتم قطرها إلى البحيرات المرة القريبة من مدينة فايد بمحافظة الإسماعيلية.

بدأ اجراء التحقيقات حول أسباب الحادث وذلك لمطالبة الشركة المالكة للسفينة البنمية بتحمل خسائر المجرى الملاحي، والمطالبة بالتعويضات بناءً على ماتتوصل إليه التحقيقات من نتائج. ولم تتوصل هيئة قناة السويس لاتفاق مع الشركة اليابانية المالكة للسفينة حول الحصول على التعويضات التى طالبت بها الهيئة بسبب أزمة الجنوح.

وكانت المؤشرات الأولية للتحقيقات تشير الى اعفاء هيئة قناة السويس من تحمل أية مسؤولية عن الحادث، بل ستصبح فى هذه الحالة طرفاً أصيلاً من الأطراف التى ستطالب بتعويضات من الشركة المالكة للسفينة؛ حيث إن قائد السفينة الجانحة "إيفر جيفن" قام بمنورة خاطئة أدت الى انحراف السفينة، ورغم فقدان الرؤية وجنوح السفينة، فإن العوامل الجوية لم تكن مسؤولة مسؤولة كاملة عن الحادث، حيث عبر قبل تلك السفينة نحو ١٢ سفينة أخرى فى الظروف الجوية نفسها، التى لم تشكل عائقاً أمام حركة الملاحة فى القناة. كما أن السفينة واجهت مشكلات جمة فى التوجيه بسبب السرعة العالية وحجم الدفة، وأنه كان بمقدور الربان أن يختار عدم دخول القناة فى طقس سيء.

وقد طالبت هيئة قناة السويس، حسب الأوراق والوثائق المقدمة للمحكمة الاقتصادية بالإسماعيلية، تعويضاً يقدر تقريباً ٩١٦ مليون دولار، وهو مارفضته الشركة المالكة للسفينة، وذكرت أنها عقدت عدة جلسات تفاوضية بشأن تسوية مطالبات هيئة قناة السويس بشكل ودي؛ حتى تتمكن السفينة من السفر غير أنها باءت بالفشل.

بتاريخ ١٢ إبريل ٢٠٢١ تقدمت هيئة قناة السويس المدعية بطلب توقيع الحجز التحفظي على السفينة، وأصدر السيد المستشار رئيس محكمة الإسماعيلية الاقتصادية بصفته قاضياً للأمر الوقتية الأمر رقم ٢٦ لسنة ٢٠٢١ أوامر بحري اقتصادي الإسماعيلية بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة المسماة (إيفرجيفن) (EVER GIVEN) والذي جاء على النحو التالي:

"أمر بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة إيفرجيفن EVER GIVEN رافعة علم دولة بنما وما عليها من بضاعة، المتراكمة بمنطقة البحيرات المرة، وذلك ضماناً للوفاء للدين البحري، فُدرَ بمبلغ ٩١٦,٥٢٦,٤٤٩ دولار (تسعمائة وستة عشر مليون وخمسمائة وستة وعشرون ألفاً وأربعمائة وأربعة وتسعون دولاراً أمريكياً لاغير)، على أن يندب أحد محضري التنفيذ المختصين بتنفيذ ذلك الأمر، ويحرر محضر بالإجراءات يرفق بالأوراق "ويرفع الحجز إذا قدم المطلوب ضدّهما الأول والثاني ما يفيد سداد قيمة المديونية المستحقة في ذمته".

الاسانيد القانونية لاستصدار الأمر بالحجز التحفظي على السفينة:

يتضح من دراسة وقائع وصيغة الأمر الصادر بالحجز التحفظي على السفينة؛ أن الموضوع يدور حول الأمر الوقتي رقم ٢٦ لسنة ٢٠٢١ أوامر بحري الإسماعيلية الاقتصادية من حيث مدى توافر شروطه حول صفة مصدره واختصاصه بذلك، ومحل الحجز (السفينة وما عليها من بضائع)، وما إذا كان الدين الموقع الحجز من أجله هو دين بحري من المنصوص عليه في المادة ٦٠ من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ من عدمه.

وعملاً بالمواد ٢٩، ٣٠، ٥٩، ٦٠، ١/٦١، ٦٥، ١/٦٦، ٣٠٥، ٣١٣، ٣٣٦ من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ والمادة ٣ من معاهدة بروكسل لسنة ١٩٥٢ لتوحيد بعض قواعد الحجز التحفظي على السفن والمادة ٣١٩ من قانون المرافعات؛ صدر الأمر بالحجز التحفظي على السفينة.

وسوف نتناول بالتفصيل حيثيات صدور الأمر بالحجز التحفظي على السفينة ايفرجيفن مع التعليق عليه في ضوء نصوص القانون المصرى بالمقارنة مع نصوص القانون الفرنسى والمعاهدات الدولية:

(١) القاضى المختص بإصدار الأمر بالحجز التحفظي على السفينة (ايفرجيفن):

طالبت هيئة قناة السويس (المدعى) من السيد رئيس محكمة الإسماعيلية الاقتصادية إصدار أمر بالحجز التحفظي على السفينة "ايفرجيفن" وما عليها من بضائع استناداً لنص المادة ٥٩ من قانون التجارة البحرية، ونصى المادتين (٣)، (٦) من قانون المحاكم الاقتصادية المعدل^(١). وذلك على التفصيل التالى:

في ضوء نص المادة ٥٩ من قانون التجارة البحرية المصرى يكون المختص بإصدار الأمر على عريضة بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة هو رئيس المحكمة الابتدائية أو من يقوم مقامه^(٢).

ولما كانت الدعاوى والمنازعات الناشئة عن تطبيق قانون التجارة البحرية أصبحت تدخل في نطاق تطبيق قانون المحاكم الاقتصادية كما ورد النص عليها في المادة السادسة من قانون المحاكم الاقتصادية^(٣). فيكون المختص بإصدار الأمر بتوقيع

(١) قانون رقم ١٢٠ لسنة ٢٠٠٨ بإصدار قانون بإنشاء المحاكم الاقتصادية وفقاً لآخر تعديل صادر في ٧ أغسطس عام ٢٠١٩. الجريدة الرسمية- العدد ٢١ (تابع)- السنة الحادية والخمسون- ١٧ جمادى الأولى سنة ١٤٢٩ هـ، الموافق ٢٢ مايو سنة ٢٠٠٨ م.

(٢) نصت المادة (٥٩) من قانون التجارة البحرية المصرى على أنه: "يجوز الحجز التحفظي على السفينة بأمر من رئيس المحكمة الابتدائية المختصة أو من يقوم مقامه، ويجوز الأمر بتوقيع هذا الحجز ولو كانت السفينة متأهبة للسفر".

(٣) والتي تنص على "فيما عدا المنازعات والدعاوى التي يختص بها مجلس الدولة، تختص الدوائر الابتدائية بالمحاكم الاقتصادية، دون غيرها، بنظر المنازعات والدعاوى، التي لا تتجاوز قيمتها عشرة ملايين جنيه، والتي تنشأ عن تطبيق القوانين الآتية:

- ١- قانون الشركات العاملة في مجال تلقي الأموال لاستثمارها.
- ٢- قانون سوق رأس المال.
- ٣- قانون تنظيم نشاطى التأجير التمويلي والتخصيم.
- ٤- قانون حماية الاقتصاد القومى من الآثار الناجمة عن الممارسات الضارة في التجارة الدولية.
- ٥- قانون التجارة في شأن نقل التكنولوجيا والوكالة التجارية وعمليات البنوك.
- ٦- قانون التمويل العقارى.

الحجز هو رئيس المحكمة الاقتصادية التي يقع في دائرتها الحجز؛ حيث حدد قانون المحاكم الاقتصادية قاضيًا أو أكثر من قضاتها بدرجة رئيس بالمحاكم الابتدائية من الفئة (أ) على الأقل، ليحكم بصفة مؤقتة ومع عدم المساس بأصل الحق، في المسائل المستعجلة التي يخشى عليها من فوات الوقت والتي تختص بها تلك المحكمة، ويصدر القاضي المشار إليه الأوامر على عرائض والأوامر الوقتية، وذلك في المسائل التي تختص بها المحكمة الاقتصادية، وذلك وفقاً لنص المادة الثالثة من قانون المحاكم

٧- قانون حماية حقوق الملكية الفكرية.

٨- قانون تنظيم الاتصالات.

٩- قانون تنظيم التوقيع الإلكتروني وإنشاء هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات.

١٠- قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية.

١١- قانون شركات المساهمة وشركات التوصية بالأسهم والشركات ذات المسؤولية المحدودة وشركات الشخص الواحد.

١٢- قانون البنك المركزي والجهاز المصرفي والنقد.

١٣- قانون التجارة البحرية.

١٤- قانون الطيران المدني في شأن نقل البضائع والركاب.

١٥- قانون حماية المستهلك.

١٦- قانون تنظيم الضمانات المنقولة.

١٧- قانون المناطق الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة.

١٨- قانون تنظيم نشاط التمويل متناهي الصغر.

١٩- قانون الاستثمار.

٢٠- قانون مكافحة جرائم تقنية المعلومات.

كما تختص بالحكم في دعاوى التعويض أو التأمين الناشئة عن تطبيق أحكام القوانين المشار إليها بالفقرة السابقة بحسب الأحوال.

ويكون الحكم الصادر في الدعاوى المشار إليها في الفقرتين السابقتين نهائياً إذا كانت قيمة الدعوى لا تتجاوز خمسمائة ألف جنيه.

وتختص الدوائر الاستئنافية في المحاكم الاقتصادية، دون غيرها، بالنظر ابتداءً في جميع المنازعات والدعاوى المنصوص عليها في الفقرات السابقة إذا تجاوزت قيمتها عشرة ملايين جنيه أو كانت الدعوى غير مقدرة القيمة.

وتختص الدوائر الابتدائية والاستئنافية بالمحاكم الاقتصادية التي أصدرت الأمر بنظر تظلمات ودعاوى الرسوم القضائية الناشئة عن تطبيق أحكام هذا القانون والقرارات الصادرة من قضاة المحكمة.

الاقتصادية المعدل^(٤). ومن ثم نرى أن المشرع اختص دوائر المحاكم الاقتصادية نوعياً دون غيرها من المحاكم الابتدائية بنظر الدعاوى الموضوعية المتعلقة بالمنازعات الناشئة عن تطبيق قائمة القوانين المذكورة بالنص- فيما عدا المنازعات والدعاوى التى يختص بها مجلس الدولة- وأن قصره هذا الاختصاص ليس مرده نوع المسائل أو طبيعتها ولكن على أساس قائمة من القوانين أوردها على سبيل الحصر بحيث تختص المحاكم الاقتصادية بالفصل فى المسائل التى تستدعى تطبيق تلك القوانين، بما مقتضاه أن المنازعة التى لا تستدعى تطبيق تلك القوانين لا تختص بها المحكمة الاقتصادية وتختص بها حصراً المحاكم المدنية وفقاً للقواعد العامة فى الاختصاص^(٥).

ونظراً لخصوصية الحجز التحفظى على السفينة فتطبق عليها فى مصر أحكام قانون التجارة البحرية المصرى رقم ٨ لسنة ١٩٩٠، فى المواد من ٥٩ حتى ٦٦ بأحكام تنفق فى مجملها مع ما جاء بالمعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن والموقع عليها فى بروكسل بتاريخ ١٠ مايو ١٩٥٢؛ ويكون الدافع إلى رصد قواعد خاصة للحجز فى تلك الحالات وعدم الاكتفاء بالقواعد العامة الواردة فى قانون المرافعات اعتبارات عديدة: يتصل بعضها بطبيعة المال محل الحجز، أو تباين الأهداف التى يرمى لها المشرع من تلك الحماية الخاصة، ويتعلق

^(٤) وقد جاء النص على النحو التالى: "تعين الجمعية العامة للمحكمة الاقتصادية، فى بداية كل عام قضائى، قاضياً أو أكثر من قضاتها بدرجة رئيس بالمحاكم الابتدائية من الفئة (أ) على الأقل، ليحكم، بصفة مؤقتة ومع عدم المساس بأصل الحق، فى المسائل المستعجلة التى يخشى عليها من فوات الوقت والتى تختص بها تلك المحكمة.

ويصدر القاضى المشار إليه فى الفقرة الأولى الأوامر على عرائض والأوامر الوقتية، وذلك فى المسائل التى تختص بها المحكمة الاقتصادية.

كما يصدر، وأياً كانت قيمة الحق محل الطلب، أوامر الأداء فى تلك المسائل، وفى حالة امتناعه يحدد جلسة لنظر الدعوى أمام إحدى الدوائر الابتدائية أو الاستئنافية بالمحكمة، بحسب الأحوال.

^(٥) نقض مدنى، الطعن رقم ٦٨٢٩ لسنة ٨٨ قضائية الصادر بجلسته ٢٢/١/٢٠١٩.

بعضها الآخر بالسعي إلى تحقيق توازن خاص بين المصالح المتعارضة والمتصلة بمحل الحجز وغيرها^(٦).

وفى حالة وجود مسألة معينة لم يرد بها نص خاص بالنسبة للحجز التحفظى على السفينة؛ فيمكن الاحالة بشأنها الى القواعد العامة للحجز التحفظى على المنقول الواردة فى قانون المرافعات؛ باعتباره القانون الاجرائى الأساسى الواجب الاتباع فى المواد المدنية والتجارية، كما يعد الشريعة العامة للقوانين الاجرائية فتكون قواعده هى الواجبة الاتباع اذا لم ترد نصوص خاصة تتعارض معها فى القوانين الاجرائية الأخرى^(٧). وبالتالي فإن أحكامه تمثل الشريعة العامة للحجوز التحفظية فى المواد المدنية والتجارية^(٨)، وعند الرجوع إليها سيكون بالقدر الذى لا يصطدم بخصوصية القانون البحرى من ناحية، وبالطبيعة الخاصة للمال المحجوز عليه وهو السفينة من ناحية أخرى^(٩).

فالحجز التحفظى على السفينة يعد إجراءً وقتياً، فهو ليس هدفاً فى حد ذاته بل هو مرحلة أولية لتجميد الأموال المملوكة للمدين خشية تهريبها أو إنقاص قيمتها؛ حتى

(٦) د. هشام فضلى: التطورات الحديثة فى الحجز التحفظى على السفينة وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانونين المصرى والفرنسي، مجلة كلية الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة الاسكندرية، العدد الثانى، ٢٠١١، ص ٧٢٠.

(٧) د. أحمد ماهر زغول: أصول التنفيذ وفقاً لمجموعة المرافعات المدنية والتجارية والتشريعات المرتبطة بها، بدون دار نشر، الطبعة الرابعة، ص ٣٦، بند ١٦.

(٨) حيث قرر المشرع الحجوز التحفظية فى الباب الثانى من الكتاب الثانى من قانون المرافعات المصرى ابتداءً من المادة ٣١٦ حتى المادة ٣٥٢، ووضع المشرع قاعدة عامة بنص المادة ٣١٦ / ٢ من قانون المرافعات حيث أجاز بمقتضاها للدائن أن يوقع الحجز التحفظى فى كل حالة يخشى فيها من فقد ضمان حقه، وإلى جانب تلك القاعدة العامة نص على حالات خاصة أخرى ضمنها النصوص (٣١٦ / ١، ٣١٧، ٣١٨) من قانون المرافعات، وهى تلك الحالات التى افترض فيها المشرع توافر الخشية من فقد الدائن ضمان حقه، فلا يشترط فيها إثبات الاستعجال والخطر الذين يهددان الضمان العام، أى افترض أنها تحتاج إلى الحماية الوقتية دون أن يكون للقاضى سلطة تقديرية فى ذلك، ولا يلزم التأشير بها فى الأمر بتوقيع الحجز التحفظى.

د. سيد أحمد محمود: أصول التنفيذ الجبرى وفقاً لقانون المرافعات فى المواد المدنية والتجارية، بدون دار نشر، ٢٠٠٤/٢٠٠٥، ص ٥٨٤.

(٩) د. هشام فضلى: مرجع سابق، ص ٧٢٤.

يتسنى للدائن أن يستصدر حكماً اجرائياً يؤكد حقه^(١٠). وبموجبه يستطيع أن يوالي إجراءات التنفيذ الجبري على الدائن الحاجز حيث يسعى إلى تحويل هذا الحجز التحفظي إلى حجز تنفيذي، حتى يمكنه اقتضاء حقه جبراً عن مدينه^(١١). فالحجز لا يؤدي بذاته إلى نزع ملكية المال المحجوز، فنزع الملكية لا يتحقق الا باجراء لاحق هو البيع الجبري، ثم يحصل الدائن على حقه من حصيله هذا البيع^(١٢).

ويعد الحصول علي إذن القضاء المختص لإجراء الحجز التحفظي على السفينة شكلية جوهرية يتحقق معها التوازن بين مصالح الدائن الذي تتعرض حقوقه للخطر، ومصالح المدين الذي تخضع أمواله للحجز والذي يكون أحياناً تعسفياً أو غير مبرر^(١٣).

ولذلك حرصت اتفاقية بروكسل علي النص علي عدم جواز الحجز علي السفينة أو رفع الحجز عنها إلا بأمر يصدر من محكمة أو من أية سلطة قضائية أخرى مختصة

^(١٠) وهذا الحكم يهدف إلى منع المدين المحجوز عليه من أن يقوم بأى تصرف من شأنه الاضرار بحقوق الدائن الحاجز. انظر د. أحمد مليجي: شرح أصول التنفيذ الجبري، بدون دار نشر، ٢٠٠٨/٢٠٠٩، ص ٢٣٦.

^(١١) قد يؤدي الحجز التحفظي الي البيع فيما بعد لسداد الدين من ثمن المبيع؛ كما لو تحول الحجز التحفظي الي حجز تنفيذي.ويمكن للمدين استخدام المال غير القابل للاستهلاك موضوع الحجز التحفظي، إلا إذا أمر قاضي التنفيذ بتسليم الأموال للحارس على المال أو تجميد المركبة ذات المحرك لدي المحجوز لديه. ومن حيث القانون الواجب التطبيق على هذه الحالة، فهو الخاص بالحجز لغرض البيع، مع الأخذ في الاعتبار، الطابع التحفظي للحجز.

Natalie Fricero: Procédures civiles d'exécution, Gualino, Lextenso, fr, paris, 9ème éd., 2020, p.261

^(١٢) د. أسامة أحمد شوقي المليجي: الوجيز في الاجراءات المدنية للتنفيذ الجبرى فى قانون المرافعات المصرى الجزء الأول، القاهرة، دار النهضة العربية، بدون سنة نشر، ص ٢٥٩، بند ٣١٤.

^(١٣) حيث أكد المشرع- حفاظاً منه على التوازن بين مصلحة المدين المحجوز عليه والدائن الحاجز- على ضرورة استكمال الدائن ما ينقصه من شروط الحجز التنفيذى حتى يصبح الحجز عند توافر تلك الشروط حجراً تنفيذياً والّا زال الحجز، وحتى لا تظل مصالح المدين معلقة.

راجع د. أحمد السيد صاوى، د. أسامة روى عبدالعزيز الروبى: التنفيذ الجبرى فى المواد المدنية والتجارية، القاهرة، دار النهضة العربية، ٢٠٠٥، ص ١٩٩، بند ٩٦.

لدي الدولة المتعاقدة التي يقع الحجز في دائرتها^(١٤). وأخذت اتفاقية جنيف ١٩٩٩ بالقاعدة ذاتها^(١٥).

ويختص بإصدار الإذن رئيس المحكمة الابتدائية أو من يقوم مقامه وفقاً لنص المادة ٥٩ من قانون التجارة البحرية المصري حيث ورد إسناد الاختصاص لرئيس

^(١٤) إلا أن هناك استثناء لا يقاس عليه هذه في القضية "محل الدراسة" المتعلقة بالسفينة ايفرجيفن، وهذا الاستثناء يتعلق فقط باتفاقية التعاون الملاحي الموقعة في القاهرة ٢٦ نوفمبر ١٩٨٥ والمبرمة بين جمهورية مصر العربية وبين المملكة الأردنية الهاشمية والجمهورية العراقية، وتأسس بموجبها شركة.....، وقد صدر قرار رئيس الجمهورية رقم ١٧٧ لسنة ١٩٨٦ بتاريخ ٣ مايو ١٩٨٦ ووافق عليها مجلس النواب بتاريخ ١٦ يونية ١٩٨٦ ونشرت بالجريدة الرسمية بتاريخ ٢ أبريل ١٩٨٧، فأصبحت من قوانين الدولة، وقد تضمن اتفاق تأسيس شركة..... في بنده التاسع نص على عدم جواز الحجز على السفن المملوكة لشركة من قبل الدول الأطراف إلا بمقتضى حكم قضائي، مما مفاده أن أي طلب بالحجز على السفن المملوكة لتلك الشركة لاستيفاء دين يكون بموجب دعوى مبتدأة وحكم قضائي وليس أمر قضائي بموجب عريضة مقدمة من الدائن كما هو مقرر وفقاً لاتفاقية بروكسل والقانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ بإصدار قانون التجارة البحرية وقد جاء ذلك في أحد أحكام محكمة النقض المصرية "لما كان ذلك، وكان الحكم المطعون فيه قد قضى بصحة الحجز الموقع على السفينة المملوكة للشركة الطاعنة وهي خاضعة لاتفاقية التعاون الملاحي والصادر بموجب أمر على عريضة وليس بموجب حكم قضائي وفق نصوص الاتفاقية، فإنه يكون قد خالف وجهة النظر المتقدم وأخطأ في تطبيق القانون بما يوجب نقضه دون حاجة لبحث باقى أسباب الطعن، على أن يكون مع النقض والاحالة" الطعن رقم ٧٠٤٧ لسنة ٨٨ قضائية الصادر بجلسة ٢٨/٣/٢٠١٩.

^(١٥) نصت المادة الثانية من اتفاقية جنيف ١٩٩٩ على "لا يجوز حجز السفينة أو رفع الحجز عنها إلا بموجب إذن من محكمة الدولة الطرف التي يوقع فيها الحجز. لا يجوز حجز السفينة إلا في مطالبة بحرية، وليس في أية مطالبة أخرى. يجوز حجز السفينة بغرض الحصول على ضمان، حتى ولو كان هناك شرط يتعلق بالاختصاص القضائي أو بالتحكيم في أي عقد ذي صلة بالموضوع أو في غيره، يقضي بأن يفصل في المطالبة البحرية التي وقع الحجز بشأنها، في دولة أخرى غير الدولة التي وقع فيها الحجز، أو عن طريق التحكيم، أو أن يفصل فيها وفقاً لقانون دولة أخرى.

مع مراعاة أحكام هذه الاتفاقية، يحكم قانون الدولة التي يوقع فيها الحجز أو يطلب توقيعه فيها الإجراءات المتعلقة بحجز السفينة ورفع الحجز عنها.

د. إبراهيم محمد السعدى أحمد الشريعى

المحكمة الابتدائية بصيغة عامة ومطلقة^(١٦)، وقد نقل هذا الاختصاص ليدخل في ولاية رئيس المحكمة الاقتصادية التي يقع في دائرتها الحجز^(١٧). ولم ينص قانون التجارة البحرية المصرى رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ على اجراءات تفصيلية، وكذلك لم تنص المادة ٥٩ من ذات القانون على وجوب قيام الدائن بتقديم طلب للحجز التحفظي؛ وإنما يفهم ذلك ضمناً من النص حيث لا يتصور اصدار رئيس المحكمة أمراً بالحجز التحفظي من تلقاء نفسه دون أن يتقدم الدائن بطلب^(١٨). ويدخل الأمر بالحجز التحفظي على السفينة في طائفة الأوامر على العرائض التي تنظمها المواد من ١٩٤ وحتى ٢٠٠ من قانون المرافعات المصرى^(١٩). ويحقق القانون بنظام الأوامر على العرائض ميزات لا تتوافر في نظام الخصومة أو الأحكام وهى أن اجراءاته سهلة وبسيطة وتكلفتها قليلة، فضلاً عن سرعتها، ولكن يعيبها أنها تصدر دون الخضوع الى إجراءات المواجهة بين الخصوم^(٢٠). ومن ثم ونظراً للميزات السابق الاشارة اليها للأوامر على العرائض؛ فيلجأ اليها الدائن بهدف مباغته المدين لتوقيع الحجز التحفظي على السفينة^(٢١).

(١٦) هشام فضلى: مرجع سابق، ص ٧٩٢.

(١٧) أصدر المشرع المصرى القانون رقم ١٢٠ لسنة ٢٠٠٨ بإنشاء المحاكم الاقتصادية فى محاولة لتيسير اجراءات التقاضى وضمان سرعة الفصل فى المنازعات الاستثمارية. د. سحر عبد الستار امام يوسف: المحاكم الاقتصادية فى القانون المصرى، القاهرة، دار النهضة العربية، ٢٠٠٨، ص ٢٩.

(١٨) أحمد جمعان محمد المالكي: إجراءات الحجز التحفظي على السفن في النظام السعودي "دراسة مقارنة بالقانون المصري"، قسم الأنظمة- كلية الإدارة والاقتصاد- جامعة الملك عبد العزيز- المملكة العربية السعودية، ص ٢٩٣٠.

https://jfslt.journals.ekb.eg/article_64176_c9b46230a295c09545f3edbf0b454ca6.pdf

(١٩) د. فتحى والى: التحكيم فى المنازعات الوطنية والتجارية الدولية علماً وعملاً، الاسكندرية، منشأة المعارف، ٢٠١٤، ص ٢١٥، بند ١١٥ ب.

(٢٠) د. وجدى راغب فهمى: مبادئ القضاء المدنى "قانون المرافعات" القاهرة، دار النهضة العربية، الطبعة الرابعة، ٢٠٠٤، ص ٨٣٤.

(٢١) هشام فضلى: مرجع سابق، ص ٧٩٥.

ويقوم الخصم- الذي يريد استصدار أمر على عريضة- بتحريرها ويضمنها طلبه، ويقدمها إلى القاضي المختص. وتكون من نسختين متطابقتين، ويذكر في العريضة وقائع الطلب وأسانيده وتعيين موطن مختار للطلب في البلدة التي بها مقر المحكمة، والمستندات المؤيدة لها وفقاً لنص المادة ١٩٤ مرفعات المعدلة بالقانون ٢٣ لسنة ١٩٩٢^(٢٢).

ولا يلزم توقيع محام على الطلب مهما كانت المبالغ التي قد الطلب بشأنها، فيمكن تسليمه من الخصم نفسه الى قلم كتاب المحكمة، ولا تعلن العريضة إلى أي خصم، ولا يكلف أحد بالحضور أمام القاضي، ولهذا ينظر الطلب دون حضور طالب الأمر أو من يراد صدوره ضده، وينظر القاضي الطلب في غير جلسة دون حضور كاتب المحكمة، وللقاضي السلطة التقديرية في قبول الطلب أو رفضه، كما أن له سلطة قبول الطلب جزئياً^(٢٣).

وتنص المادة ١٩٥ من قانون المرافعات على "يجب على القاضي أن يصدر أمره بالكتابة على إحدى نسختي العريضة في اليوم التالي لتقديمها على الأكثر. ولا يلزم ذكر الأسباب التي بنى عليها الأمر إذا كان مخالفاً لأمر سبق صدوره فعندئذ يجب ذكر الأسباب التي اقتضت إصدار الأمر الجديد وإلا كان باطلاً".

كما تنص المادة ١٩٦ من قانون المرافعات على "يجب على قلم الكتاب تسليم الطالب النسخة الثانية من عريضته مكتوباً عليها صورة الأمر وذلك في اليوم التالي لصدوره على الأكثر". وجدير بالذكر أن هذا الميعاد تنظيمي لا يترتب علي مخالفته بطلان أو سقوط^(٢٤).

(٢٢) د. خيري عبد الفتاح السيد البتانوني: مرجع سابق، ص ٧٢.

(٢٣) د. وجدى راغب فهمي: مرجع سابق، ص ص ٨٤١-٨٤٢.

(٢٤) نصت المادة الثانية من اتفاقية جنيف ١٩٩٩ على "لا يجوز حجز السفينة أو رفع الحجز عنها إلا بموجب إذن من محكمة الدولة الطرف التي يوقع فيها الحجز. لا يجوز حجز السفينة إلا في مطالبية بحرية، وليس في أية مطالبية أخرى. يجوز حجز السفينة بغرض الحصول على ضمان، حتى ولو كان هناك شرط يتعلق بالاختصاص القضائي أو بالتحكيم في أي عقد ذي صلة بالموضوع أو في غيره، يقضي بأن يفصل في المطالبة البحرية التي وقع الحجز بشأنها، في دولة أخرى غير الدولة التي وقع فيها الحجز، أو عن طريق التحكيم، أو أن يفصل فيها وفقاً لقانون دولة أخرى. مع مراعاة أحكام هذه الاتفاقية، يحكم قانون الدولة التي يوقع فيها الحجز أو يطلب توقيعه فيها الإجراءات المتعلقة بحجز السفينة ورفع الحجز عنها.

د. إبراهيم محمد السعدى أحمد الشريعى

وتنص المادة ٢٠٠ من قانون المرافعات على "يسقط الأمر الصادر على عريضة إذا لم يقدم للتنفيذ خلال ثلاثين يوماً من تاريخ صدوره ولا يمنع هذا السقوط من استصدار أمر جديد". وذلك حتى لايبقى هذا الأمر سلاحاً مسلطاً فى وجه من صدر ضده مع احتمال تغير الظروف التى أدت الى صدوره^(٢٥).

ووفقاً لما نقرره المادة ٢٨٨ من قانون المرافعات فإن "النفذ المعجل بغير كفالة واجب بقوة القانون للأحكام الصادرة فى المواد المستعجلة أياً كانت المحكمة التى أصدرتها، وللأوامر الصادرة على العرائض، وذلك ما لم ينص فى الحكم أو الأمر على تقديم كفالة".

ومن سبق يمكن أن نخلص إلى أن الحجز التحفظي على السفينة يُعد صورة من صور الحماية القضائية الوقتية للحق، ولا يعتبر بذاته وسيلة لاقتضاء الحق، بل مجرد إجراء تحفظي وقتي بصدور أمر قضائي بمنع السفينة من السفر لضمان حق الدائن خشية قيام المدين بتفريتها^(٢٦). وبالتالي يخضع الحجز التحفظي لشروط الحماية الوقتية وهى الاستعجال ورجحان وجود الحق^(٢٧).

أما فى فرنسا تناولت المادة ٥١١٤-١٥ من قانون النقل الفرنسى مبدئين أساسيين من مبادئ الحجز التحفظي على السفن، حيث يتناول المبدأ الأول موضوع تطبيق

^(٢٥) نصت المادة الثانية من اتفاقية جنيف ١٩٩٩ على "لا يجوز حجز السفينة أو رفع الحجز عنها إلا بموجب إذن من محكمة الدولة الطرف التي يوقع فيها الحجز. لا يجوز حجز السفينة إلا في مطالبة بحرية، وليس في أية مطالبة أخرى. يجوز حجز السفينة بغرض الحصول على ضمان، حتى ولو كان هناك شرط يتعلق بالاختصاص القضائي أو بالتحكيم في أي عقد ذي صلة بالموضوع أو في غيره، يقضي بأن يفصل في المطالبة البحرية التي وقع الحجز بشأنها، في دولة أخرى غير الدولة التي وقع فيها الحجز، أو عن طريق التحكيم، أو أن يفصل فيها وفقاً لقانون دولة أخرى. مع مراعاة أحكام هذه الاتفاقية، يحكم قانون الدولة التي يوقع فيها الحجز أو يطلب توقيعه فيها الإجراءات المتعلقة بحجز السفينة ورفع الحجز عنها.

^(٢٦) د. خيرى عبد الفتاح السيد البتانوى: النظام الاجرائى للحجز التحفظى والتنفيذى على السفينة (دراسة مقارنة)، منشورات جامعة ٦ أكتوبر، ليبيا، بنغازى، ٢٠٠٨، ص ١٤.

<http://balis.bibalex.org> تاريخ الدخول الساعة ١ م الثلاثاء الموافق ١٩/٧/٢٠٢٢.

^(٢٧) د. على سالم: مذكرات فى التنفيذ الجبرى فى قانون المرافعات فى المواد المدنية والتجارية، ٢٠١٩/٢٠٢٠، ص ١٦٤.

الاتفاقيات الدولية، أما عن المبدأ الثاني، فيحيل على الأحكام التشريعية العامة لقانون الإجراءات المدنية- التنفيذ، وذلك في كل ما لم تتناوله نصوص خاصة (المواد من ٥١١٤-١٦ حتى ٥١١٤-١٩ من قانون النقل).

ومن منظور عام، يخضع هذا التدبير للقواعد العامة للتنفيذ الجبري، فضلاً عن القوانين الأخرى، التي تحكم الحجز التحفظي. ومن الممكن مباشرة هذا الإجراء بعناية المحضر القضائي، وفقاً للإذن القضائي، أو أحد السندات، المنصوص عليها في المادة ٥١١-٢ من قانون الإجراءات المدنية للتنفيذ، على أموال المدين، وقد تكون هذه الأموال في حوزة الغير^(٢٨).

ومن الاتفاقيات الدولية التي وضعت بشأن الحجز التحفظي على السفن، اتفاقية بروكسيل المبرمة في ١٠ مايو ١٩٥٢ بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن في البحر^(٢٩). واتفاقية جنيف المبرمة في ١٢ مارس ١٩٩٩ بشأن الحجز التحفظي على السفن. وقد صدقت فرنسا على الاتفاقيتين^(٣٠).

وعلى المستوى الداخلي بالنسبة للنصوص القانونية التي تتعلق بالحجز التحفظي على السفينة؛ فمن الأهمية بمكان الإحالة العامة على قانون الإجراءات المدنية- التنفيذ الفرنسي^(٣١). مع الأخذ في الاعتبار أن بعض النصوص العامة بقانون الإجراءات المدنية- التنفيذ لا تلائم الحجز التحفظي على السفن.

فقد نص المرسوم رقم ٢٠١٦-١٨٩٣ الصادر في ٢٨ ديسمبر ٢٠١٦ في المادة ٥١١٤-١٥ على أنه تخضع طرق الحجز التحفظي على السفينة للأحكام التشريعية العامة في قانون الإجراءات المدنية- التنفيذ، مع مراعاة التحفظ بشأن تطبيق الاتفاقيات

(28) Claude Brenner, Procédure civiles d'exécution, 7ème éd., Dalloz, Fr, paris, 2013, p.73.

(29) اتفاقية بروكسل المتعلقة بالحجز التحفظي الصادرة في ١٠ مايو ١٩٥٢، منشورة على الموقع التالي: تاريخ الاطلاع الساعة ١١ ص الثلاثاء الموافق ٢/٨/٢٠٢٢.

<https://manshurat.org/node/73025>

(30) اتفاقية جنيف لحجز السفن لعام ١٩٩٩، منشورة على الموقع التالي: تاريخ الاطلاع الساعة ١١ ص الثلاثاء الموافق ٢/٨/٢٠٢٢.

<https://ahmedazimelgamel.blogspot.com/2013/02/1999.html>

(31) Jean-Pierre Rémy, Saisie des navires, enfin codifiée dans la partie réglementaire du code des transports, 2017, disponible sur le site, <http://www.éditions-législatives.fr>

د. إبراهيم محمد السعدى أحمد الشريعى

الدولية، ونصوص هذا المرسوم^(٣٢). وتتضمن المواد ١٦-٥١١٤ وما يليها من مواد قانون النقل مجموعة من الضوابط الهامة بشأن هذا الموضوع. ويرجع الاختصاص بإصدار الإذن بالحجز التحفظي على السفينة لقاضي التنفيذ، فضلاً عن رئيس محكمة التجارة، برغم أن النصوص الجديدة غفلت الإشارة إلي أن رئيس محكمة التجارة يملك هذا الاختصاص على أساس المادة ٧٢١-٢،٧ من قانون التجارة والمادة ٥١١-٣ من قانون الإجراءات المدنية- التنفيذ. كما أن المادة ٥١٤-١٨،^٤ من قانون النقل توجب أن تنوه وثيقة الحجز التحفظي على السفينة عن اختيار محل إقامة الدائن الحاجز في المكان الذي يوجد فيه مقر قاضي التنفيذ دون الإشارة إلي رئيس محكمة التجارة^(٣٣). كما تم الإشارة في البند السابع من ذات النص إلي أن المدين يمكنه، وهو ما يجب بيانه في وثيقة الحجز، أن ينازع في الحجز وشروط تنفيذه أمام القاضي الذي أمر بإجراء هذا الحجز التحفظي على السفين^(٣٤).

(32) Article R5114-15

Création Décret n°2016-1893 du 28 décembre 2016- art.
Les modalités selon lesquelles les navires peuvent faire l'objet de saisies conservatoires sont régies par les dispositions générales du code des procédures civiles d'exécution, sous réserve de l'application des conventions internationales et des dispositions particulières de la présente sous-section.

(33) Article R5114-18

Création Décret n°2016-1893 du 28 décembre 2016- art.
Par dérogation aux dispositions de l'article R. 522-1 du code des procédures civiles d'exécution, l'acte de saisie contient, à peine de nullité:

- 1° La mention de l'autorisation du juge en vertu de laquelle la saisie est pratiquée; ce document est annexé à l'acte;
- 2° Les nom, prénom et domicile du créancier pour qui est engagée l'action;
- 3° La somme en principal, intérêts et frais dont le paiement est poursuivi;
- 4° L'élection de domicile, le cas échéant, faite par le créancier dans le lieu où siège le juge de l'exécution compétent;
- 5° Les nom, type, jauge, port d'attache et nationalité du bâtiment;
- 6° La mention que le navire ne peut plus quitter le port et la reproduction de l'article L. 5114-21;
- 7° L'indication que le débiteur peut contester la saisie et ses conditions d'exécution devant le juge qui l'a ordonnée.
Il est établi un gardien, qui signe l'acte de saisie.

⁽³⁴⁾ J.-P. Rémy: op. Cit. p.2.

وفيما يخص الاختصاص المكاني (الإقليمي)، فقد عالجت المادتان ١٦-٥١١٤ و١٧-٥١١٤ من قانون النقل مع الإحالة على الأحكام التشريعية العامة للحجز التحفظي والتي تتمثل في المادتين ٢-٥١١ و٣-٥١١ من قانون الإجراءات المدنية-التنفيذ. فنصت المادة ١٦-٥١١٤ من ذات المرسوم على أن قاضي مكان تنفيذ الحجز التحفظي على السفينة هو القاضي صاحب الاختصاص المكاني بالإذن بهذا التدبير^(٣٥).

وبالتالي فقد حسمت المادة ١٦-٥١١٤ من قانون النقل، حيث أعطت الاختصاص لقاضي مكان تنفيذ التدبير، بينما تجنبت المادة ١٧-٥١١٤ من ذات المرسوم تطبيق المادة ٢-٥١١ من قانون الإجراءات المدنية (التنفيذ)، حيث جري اعتبارها غير قابلة للتطبيق على الحجز التحفظي على السفن^(٣٦).

ومن ثم لم يعد من الممكن في فرنسا مباشرة الحجز التحفظي على سفينة ما لم يصدر بذلك إذن قضائي مسبق^(٣٧). وهو ما اكدته محكمة النقض الفرنسية من جانبها^(٣٨).

(٢) السبب الذي يبرر الحجز التحفظي في ضوء قانون التجارة البحرية (الدين البحري):

وفقاً لنص المادة (٦٠) من قانون التجارة البحرية المصري لا يوقع الحجز التحفظي إلا وفاء لدين بحري، ويعتبر الدين بحرياً إذا نشأ عن أحد الأسباب الآتية:
(أ) رسوم الموانئ والممرات المائية.

⁽³⁵⁾ Article R5114-16

Création Décret n°2016-1893 du 28 décembre 2016– art.

"Le juge territorialement compétent pour autoriser une mesure conservatoire est celui du lieu de l'exécution de la mesure".

⁽³⁶⁾ Article R5114-17

L'article R. 511-2 du code des procédures civiles d'exécution n'est pas applicable aux saisies conservatoires de navires.

⁽³⁷⁾ وفقاً للقواعد العامة في قانون التنفيذ الفرنسي رقم ٧٨٣ لسنة ٢٠١٢ لم يعد إذن القاضي لازماً لتوقيع الحجز التحفظي (المادة ٥١١ - ٢)، وكان الأمر قبل صدور القانون ١٩٩١/٦٥٠ يجرى على ضرورة الإذن ولو كان الدائن بيده سند تنفيذي (المادة ٦٨) وهذا لا ينطبق على الحجز التحفظي على السفينة.

⁽³⁸⁾ Cass. com., 1er oct. 1997, n° 95-15.499 Publié au bulletin: navire Secil Angolam disponible sur le site, <http://www.légifrance.gouv>.

- (ب) مصاريف إزالة أو انتشار أو رفع حطام السفينة والبضائع.
- (ج) الأضرار التي تحدثها السفينة بسبب التصادم أو التلوث أو غيرها من الحوادث البحرية المماثلة.
- (د) الخسائر فى الأرواح البشرية أو الإصابات البدنية التي تسببها السفينة أو التي تنشأ عن استغلالها.
- (هـ) العقود الخاصة باستعمال السفينة أو استئجارها.
- (ز) العقود الخاصة بنقل البضائع بموجب عقد إيجار أو وثيقة شحن.
- (ح) هلاك البضائع والأمتعة التي تنقلها السفينة أو تلفها.
- (ط) الإنقاذ.
- (ى) الخسائر المشتركة.
- (ك) قطر السفينة.
- (ل) الإرشاد.
- (م) توريد مواد أو أدوات لازمة لاستغلال السفينة أو صيانتها أيا كانت الجهة التي حصل منها التوريد.
- (س) أجور الريان والضباط والبحارة والوكلاء البحريين.
- (ع) المبالغ التي ينفقها الريان أو الشاحنون أو المستأجرون أو الوكلاء البحريون لحساب السفينة أو لحساب مالكيها.
- (ق) الرهن البحرى.

ولما كان من من المقرر فى قضاء محكمة النقض المصرية: "أن النص فى المادة الثانية من اتفاقية بروكسل بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظى على السفن البحرية الموقعة فى ١٠/٥/١٩٥٢ والتي وافقت عليها مصر بالقانون رقم ١٣٥ لسنة ١٩٥٥ على أنه "لا يجوز حجز سفينة تحمل علم إحدى الدول المتعاقدة فى الدول المتعاقدة فى دائرة إختصاص دولة متعاقدة أخرى إلا بناء على دين بحرى...." وفى الفقرة الأولى من المادة ٣ منها على أنه "١- مع مراعاة أحكام الفقرة الرابعة.... يجوز لكل مدع أن يحجز اما على السفينة التي تعلق بها دينه أو على أية سفينة أخرى يملكها المدين الذى كان وقت نشوء الدين مالكا للسفينة التي تعلق بها الدين...." وفى الفقرة الرابعة من ذات المادة على أنه "٤- إذا أجرت السفينة إلى مستأجر تولى إدارتها الملاحية وكان وحده مسئولا عن دين بحرى متعلق بها جاز للمدعى توقيع الحجز على

هذه السفينة أو على أية سفينة أخرى مملوكة للمستأجر نفسه، وذلك مع مراعاة أحكام هذه الاتفاقية.

فيجوز لكل دائن بدين بحرى متعلق بسفينة توقيع الحجز التحفظى عليها ضمانا لدينه سواء كان المسئول عنه وقت نشوئه هو مالك السفينة أو مستأجرها أو أى شخص آخر، فإذا كان المسئول عن هذا الدين هو المالك جاز للدائن الحجز أيضا على أى سفينة أخرى مملوكة لذات المالك غير تلك التى تعلق بها الدين، أما إذا كان المسئول هو المستأجر للسفينة وانتقلت إليه إدارتها الملاحية جاز لدائنه فضلاً عن توقيع الحجز على السفينة التى تعلق بها الدين توقيعه أيضاً على أى سفينة أخرى مملوكة لنفس المستأجر^(٣٩).

وفى جميع الحالات التى يكون فيها أى شخص آخر غير مالك السفينة مسئولاً عن دين بحرى وإن جاز الحجز على ذات السفينة التى تعلق بها الدين البحرى المحجوز من أجله فإنه لا يجوز الحجز بمقتضى هذا الدين على أية سفينة أخرى للمالك، وذلك بحسبان أن استعمال الحق فى توقيع الحجز التحفظى على السفينة غير مرتبط بدعوى الوفاء بالحق وأن هذا الحجز ليس له هدف سوى إيقاف السفينة إلى أن يتم الحصول على كفالة للوفاء بالدين ولا ينصب - بحسب الأصل - إلا على السفينة التى تعلق بها الدين^(٤٠).

وفى ذات الإطار تنص المادة الثالثة من معاهدة بروكسل لسنة ١٩٥٢ لتوحيد بعض قواعد الحجز التحفظى على السفن على أنه "يجوز لكل مدعى الحجز على السفينة التى يتعلق بها الدين أو على أى سفينة أخرى يملكها المدين الذى كان وقت نشوء الدين مالكا للسفينة التى تعلق بها الدين"^(٤١).

^(٣٩) الطعن رقم ٧٠٤٦ لسنة ٨٨ قضائية، الصادر بجلسة ٢٨/٣/٢٠١٩، مكتب فنى (سنة ٧٠ - قاعدة ٦٥ - صفحة ٤٨٨).

^(٤٠) الطعن رقم ١٤٥٤ لسنة ٥٥ قضائية الصادر بجلسة ٢٨/١٢/١٩٩٢، مكتب فنى (سنة ٤٣ - قاعدة ٢٨٧ - صفحة ١٤١٤).

^(٤١) من الجدير بالذكر أنه من المقرر فى قضاء محكمة النقض المصرية "أن الاتفاقية التى تبرمها جمهورية مصر العربية تصبح بصدور القرار الجمهورى الخاص بها وبعد موافقة مجلس النواب قانوناً من قوانين الدولة ينصرف إليها ما ينصرف على القانون من جهة تحديد الالتزامات التى يحكمها من حيث مداها وتحديد الآثار المترتبة عليها، بما لزمه أن يكون ذلك بالنظر إلى القانون

د. إبراهيم محمد السعدى أحمد الشربعى

وبالتالى تسري أحكام اتفاقية بروكسل ١٩٥٢ بشأن الحجز التحفظي علي السفينة إذا كان الدين سبب الحجز دينًا بحريًا، يستوي في ذلك أن يكون هذا الدين عاديًا أو ممتازًا. وتظهر هنا خصوصية أحكام القانون البحري المتعلقة بالحجز التحفظي علي السفينة، مقارنة بالمبادئ العامة في قانون المرافعات المتصلة بالحجز التحفظي علي المنقول^(٤٢).

وبذلك تكون اتفاقية بروكسل قد اكتفت ممن يطلب توقيع الحجز الادعاء بحق أو بدين مصدره أحد الأسباب التي عدتها دون أن تتطلب منه أي دليل علي جدية إدعائه ما دام طالب الحجز يستند إلي حق بحري، ومن ثم علي القاضي المختص أن يتحقق من أن هذا الحق ينتمي إلي التعداد الوارد في الاتفاقية دون أن يكون له أن يثبت من شرط تحقق الوجود، فمجرد الإدعاء بالحق يكون كافيًا لقبول الحجز.

وقد انتهجت معاهدة جنيف ١٩٩٩ ذات الاتجاه، وفي ذات السياق سار فى ذات الاتجاه قانون التجارة البحرية المصري حيث تطلب ممن يطلب توقيع الحجز التحفظي الادعاء بدين بحري مصدره أحد الأسباب التي عددها، حيث نصت المادة ٦١ / ١ منه علي أنه "يجوز لكل من يتمسك بأحد الديون المذكورة في المادة السابقة أن يحجز علي السفينة التي يتعلق بها الدين". ولم يشترط المشرع المصري التثبت من شرط تحقق الوجود لاستصدار الأمر بالحجز التحفظي علي السفينة، وحسبًا فعل المشرع المصري ذلك ونؤيده، لأن الأوصاف المطلوبة في الحق كتحقق الوجود وحلول الأداء وفقًا لأحكام قانون المرافعات تتنافى مع طبيعة الحجز التحفظي علي السفينة، كإجراء يهدف إلي الحفاظ علي حقوق الدائن علي منقول يتمثل في سفينة لها أحكام خاصة تطبق عليها؛ لذا أجاز القانون لكل من يدعي حقًا ظاهر الجدية أن يطلب توقيع الحجز التحفظي علي السفينة قبل أن يفلت ضمانه من يده. ولا يشترط للإذن بالحجز أن يثبت الدائن وجود

كوحدة واحدة يكمل بعضها البعض، بما لا يجوز معه في مجال التطبيق أو التفسير النظر إلى جزء من هذا القانون، إذ لا بد أن يشمل التطبيق جميع ما اشتمل عليه من أحكام، وبالتالي إذا ما أحال القانون في نطاق تحديد نطاقه أو سريان الالتزامات الواردة به إلى بيان آخر فيكون هذا البيان جزء من هذا القانون، ويعتبر قانوناً واجب التطبيق ولو تعارض مع أحكام قانون وطني، إذ أنه ليس للدول الأعضاء في اتفاقية أو معاهدة التحلل من أحكامها بعمل منفرد، وذلك أخذاً بأحكام القانون الدولي العام في شأن المعاهدات والاتفاقيات".

(٤٢) د. هشام فضلى: مرجع سابق، ص ٧٤٨.

خطر يخشي معه فقدانه لضمان حقه، إذ إن النص الخاص في المادة ٦٠ من قانون التجارة البحرية المصري بجواز توقيع الحجز التحفظي علي السفينة، يعد بمثابة وجود قرينة قاطعة علي هذه الخشية.

ووفقاً لنص المادة (٢٩) البند الثاني من قانون التجارة البحرية المصري؛ فإن الدين البحري محل المطالبة من الديون الممتازة^(٤٣). وهذه الديون تكون محورها السفينة، كما أن حق الدائنين مستقل عن صفة المجهز الذي يستغل السفينة فلا يهم أن يكون مالكا للسفينة أو غير مالك. فالسفينة على هذا النحو أصبحت الضمان العيني لحقوق الدائنين^(٤٤).

وإذا كان الدين البحري سبب الحجز يندرج في نطاق الحقوق البحرية الممتازة، فإنه ينشأ للدائن حق امتياز على السفينة وأجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الدين وعلى ملحقات كل من السفينة وأجرة النقل المكتسبة منذ بدء الرحلة، ويكون له حق تتبعها^(٤٥).

^(٤٣) تنص المادة ٢٩ من قانون التجارة البحرية على أن "تكون حقوقا ممتازة دون غيرها ما يلي:

- ١- المصاريف القضائية التي أنفقت لبيع السفينة وتوزيع ثمنها.
- ٢- الرسوم والضرائب المستحقة للدولة أو لأحد أشخاص القانون العام وكذلك رسوم الحمولة والموانى والإرشاد والقطر ومصاريف الحراسة والصيانة والخدمات البحرية الأخرى.
- ٣- الديون الناشئة عن عقد عمل الریان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة.
- ٤- المكافآت المستحقة عن الإنقاذ وحصة السفينة في الخسائر المشتركة.
- ٥- التعويضات المستحقة عن التصادم أو التلوث وغيرهما من حوادث الملاحة والتعويضات عن الأضرار التي تلحق منشآت الموانى أو الأحواض وطرق الملاحة والتعويضات عن الإصابات البدنية التي تحدث للمسافرين والریان والبحارة والتعويضات عن هلاك أو تلف البضائع والأمتعة.
- ٦- الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها الریان والعمليات التي يجريها خارج ميناء تسجيل السفينة في حدود سلطاته القانونية لحاجة فعلية تقتضيها صيانة السفينة أو متابعة السفر سواء كان الریان مالكا للسفينة أو غير مالك لها وسواء كان الدين مستحقا له أو لمتعهد التوريد أو المقرضين أو للأشخاص الذين قاموا بإصلاح السفينة أو لغيرهم من المتعاقدين وكذلك الديون التي تترتب على المجهز بسبب الأعمال التي يؤديها وكيل السفينة طبقا للمادة ١٤٠ من هذا القانون".

^(٤٤) د. هشام فضلى: مرجع سابق، ص ٧٢١.

^(٤٥) من المقرر- في قضاء محكمة النقض- أن حقوق الامتياز هي تأمينات خاصة يقرها القانون لحقوق بعينها على مال أو أموال معينة أو على كل أموال المدين ولا يكون للحق امتياز إلا

د. إبراهيم محمد السعدى أحمد الشريعى

فيما تنص المادة ١/٦١ من قانون التجارة البحرية المصرى على أن لكل من يتمسك بأحد الديون المذكورة فى المادة السابقة (المادة ٦٠) من ذات القانون أن يحجز على السفينة التى يتعلّق بها الدين أو على أى سفينة أخرى يملكها المدين إذا كانت مملوكة له وقت نشوء الدين.

كما أن المادة (٣٠٥) من قانون التجارة البحرية المصرى تنص على أن كل عمل من أعمال الإنقاذ يعطى الحق فى مكافأة عادلة بشرط أن يؤدى إلى نتيجة نافعة، ولا يجوز أن تزيد المكافأة على قيمة الأشياء التى أنقذت، وإذا لم يؤد الإنقاذ الى نتيجة نافعة التزمت السفينة التى قدمت لها هذه الأعمال بالمصاريف التى أنفقت فى هذا الشأن.

ولا يستحق الأشخاص الذين اشتركوا فى اعمال الإنقاذ أى مكافأة أو مصاريف إذا كانت السفينة التى قدمت لها هذه الأعمال قد رفضت معونتهم صراحة ولسبب معقول(المادة ٣٠٦) من قانون التجارة البحرية.

كما تنص المادة ٣١٩ من قانون المرافعات المصرى على أنه لا يوقع الحجز التحفظى الا اقتضاء لحق محقق الوجود وحال الأداء وإذا لم يكن بيد الدائن سند تنفيذى أو حكم غير واجب النفاذ أو دين معين المقدار، فلا يوقع الحجز إلا بأمر من قاضى التنفيذ باذن فى بالحجز ويقدر دين الحاجز تقديرا مؤقتا.

فيما تنص المادة ٣١٣ من قانون التجارة البحرية المصرى على أن تراعى المحكمة فى تحديد المكافأة الأساسيين التاليين بحسب الترتيب.

(أ) مقدار المنفعة التى نتجت عن الانقاذ وجهود الأشخاص الذين اشتركوا فيه وكفائتهم والخطر الذى تعرض له المنقذون والسفينة التى قامت بالانقاذ والوقت الذى استغرقت هذه العملية والمصروفات والأضرار التى نتجت عنها وقيمة الأدوات التى استعملت فيها على ان يراعى عند الاقتضاء و(ب) قيمة الاشياء التى تم انقاذها وأجرة النقل.

بمقتضى نص فى القانون، وقد نص المشرع البحرى على حقوق الامتياز التى ترد على السفينة فعددت المادة ٢٩ من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ تلك الحقوق وبينت المادة ٣٦ منه أثر تقرير ذلك الامتياز فنصت على أنه يؤدى إلى تتبع السفينة فى أية يد كانت. الطعن رقم ٤٦٠٩ لسنة ٨٦ قضائية الدوائر التجارية- جلسة ٢٠١٧/٠٦/٢٢.

على أن تراعى المحكمة الاشياء الأساسية ذاتها عند توزيع المكافأة بين القائمين بالإنقاذ اذا تعددوا.

وتنص المادة ٣٣٦ من قانون التجارة البحرية المصرى على أن تسهم المجموعة المدينة السفينة وأجرة النقل والبضائع المشحونة بالسفينة بعدة كفيات منها أن تسهم السفينة بقيمتها فى الميناء الذى تنتهى فيه الرحلة البحرية مضافا اليها قيمة التضحيات التى تكون قد تحملتها، وتسهم الأجرة الاجمالية لنقل البضائع وأجرة نقل الاشخاص التى لم يشترط استحقاقها فى جميع الأحوال بمقدار الثلثين، كما تسهم البضائع التى أنقذت قيمتها التجارية الحقيقية فى ميناء التفريغ وتسهم البضائع التى ضحيت بقيمتها التجارية التقديرية فى الميناء المذكور.

كما تنص المادة ٣٣٧ من قانون التجارة البحرية المصرى على أن تعد الديون الناشئة عن الخسائر المشتركة ديونا ممتازة ويقع هذا الامتياز فيما يتعلق بالمبالغ المستحقة لمجهز السفينة على البضائع التى انقذت أو الثمن المتحصل من بيعها، أما بالنسبة الى المبالغ المستحقة لأصحاب البضائع فيقع الامتياز على السفينة التى انقذت وأجرتها وتوابعها وتكون لمصروفات تسوية الخسائر المشتركة الأولية على ما عداها من الديون.

كما تنص المادة ٣٠٨ من قانون التجارة البحرية المصرى على أنه فى حالة القطر لا تستحق أى مكافأة أو مصاريف للسفينة التى تقوم بهذه العملية عن إنقاذ السفينة التى تقطرها أو البضائع أو الأشخاص الموجودين عليها إلا إذا قامت السفينة القاطرة بخدمات استثنائية لا تدخل عادة فى القطر.

فى ضوء نصوص المواد السابقة من قانون التجارة البحرية المصرى لا يجوز الحجز التحفظي إلا وفاءً لدين بحرى، ويعتبر الدين بحرياً إذا نشأ عن أحد الأسباب الواردة حصراً فى المادة ٦٠ من قانون التجارة البحرية المصرى.

ولما كان ذلك الدين هو دين بحري ناشئ عن عملية إنقاذ السفينة سألقة الذكر وما عليها من بضائع يتمثل فى قيمة إيجار الكراكات وتكاليف عملية إنقاذ تلك السفينة وصولاً لاستخراجها من الشحط والجنوح وتعويمها وكذلك مكافأة الإنقاذ المستحقة للهيئة نتيجة عملية الإنقاذ بالإضافة لما لحق هيئة قناة السويس من أضرار مادية نتيجة تعطيل المجرى الملاحي لقناة السويس خلال الفترة من ٢٠٢١/٣/٢٣ حتى ٢٠٢١/٣/٢٩ وما تبعه من تغيير السفن لمسار إبحارها ومغادرة قناة السويس لتوقف حركة الملاحة بها وكذلك الأضرار المعنوية التى مست سمعة الهيئة من خلال الهجوم عليها من وسائل

د. إبراهيم محمد السعدى أحمد الشريعى

الإعلام الدولية مما قد يؤثر على العائد المادي الذي تدره على الهيئة من حيث السفن العابرة للمجرى الملاحي مستقبلاً مما يضطر الهيئة لمنح تخفيضات لتلك السفن لمواجهة تلك الآثار السلبية.

وفى فرنسا يستطيع صاحب الدين البحري مباشرة الحجز التحفظي على السفينة المحملة بدين بحري؛ للضغط على المدين بالوفاء بدينه البحري. فالدين البحري قد يكمن في ملكية الحاجز للسفينة المتنازع عليها، بالمعنى الوارد في المادة ١-١ من اتفاقية بروكسيل ١٠ مايو ١٩٥٢ بشأن توحيد بعض القواعد بخصوص الحجز التحفظي على السفينة^(٤٦).

^(٤٦) خلال عام ٢٠٠٨، تم بناء سفينة ذات محرك تحت اسم Alfa Twilight، وجري تسجيلها في جزيرة مالطا، بتاريخ ٦ ابريل ٢٠٠٩، باسم شركة مالطا البحرية المتحدة (Twilight Maritime Limited)، حيث جرى تسجيل هذه الشركة ذاتها، بتاريخ ١٢ سبتمبر ٢٠٠٨. وقد تعاقدت شركة تركية (Hempel Coatings San. ve Tic. Ltd. Sti)، وفي ١١ مايو ٢٠١٢ مع شركة تركية أخرى (HMP Boya San. Ve Tic. A.S)، بتوزيع منتجاتها. وبالفعل، قامت هذه الأخيرة، في ١٥ أكتوبر ٢٠١٨ بنقل بضاعة عبارة عن كمية من الدهانات بغرض بيعها لشركة Riza Kinay، وقد قبلت هذه الأخيرة العرض في ١٧ أكتوبر ٢٠١٨، وقد حررت الشركة التركية HMP Boya فاتورة في ٣٠ نوفمبر لشركة مالطا البحرية Alfa Twilight، مع التتويه عن السفينة في الإيصال، بمبلغ ٣٩٩٠٠,٠١ دولار أمريكي. وقد تضمنت الاستمارة الخاصة بالمعلومات المتعلقة بالتصدير بيان باعتبار الشركة التي اشترت هذه البضاعة الوكيل البحري. كما تم تحرير إيصال آخر ضد شركة Alfa Twilight بطريق الشركة التركية، بينما تم بيع السفينة في ١٩ ديسمبر ٢٠١٨ بمبلغ ٢٩٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي لشركة Tiara Maritime Ltd، المسجلة في ١٠ ديسمبر تحت اسم Tiara، وصدرت في مالطا شهادة تسجيل، وبالتالي، وفي ٢٥ أغسطس ٢٠١٩ أنذرت الشركة التركية HMP Boya مالك السفينة، وكذلك شركة Riza Kinay، بدفع مبلغ ٣٠٥٦٠,٢٦ دولار أمريكي مقابل البضائع التي تسلمتها، حيث لديها مديونية على الشركة المالك للسفينة، وهذه الأخيرة، التي تعاقدت الشركة التركية معها لتوزيع منتجاتها. تقدمت الشركة التركية (الدائن) بطلب مستعجل لمحكمة الرن التجارية باستصدار أمر بالحجز التحفظي على السفينة المباعه، وذلك بالتطبيق لإتفاقية بروكسيل المبرمة في ١٠ مايو ١٩٥٢، والمادة ٧٢١-٧ من قانون التجارة الفرنسي، والمادة ٥١٤٤-٢٢ من تقنين النقل. وذلك على سبيل الضمان لدينها. خاصة وأن الشركة التركية الدائن قامت بأعمال صيانة للسفينة ولم تسدد دينها. وبالفعل صدر أمر بالحجز التحفظي على السفينة، في ١٣ سبتمبر ٢٠١٩.

إن الدين البحري هو وحده، الذي يرخص وضع السفينة تحت الحجز التحفظي، بالنظر إلى اتفاقية بروكسيل المبرمة في ١٠ مايو ١٩٥٢، وبحسب المادة ١ من الاتفاقية، الدين الخاص بملكية السفينة المتنازع فيها، بمعنى الذي يرتبط بالمنازعات بين الملاك، اللذين يتنازعون حق الملكية على السفينة، وليس طرق بيع السفينة. وإذا كان يكفي طالب الحجز الاحتجاج بوجود دين دون حاجة للتدليل على أن الدين مؤكد، ولكن يجب أن يكون الدين مؤكداً، من حيث كون الدين المعني بحري، وبحسب حكم محكمة الاستئناف المطعون فيه (محل البحث)، أنه من غير المناط بطالب الحجز التحفظي على السفينة تحديد ما إذا كان حق ملكية السفينة متنازع فيه من عدمه، ولكن يكفي فقط إثبات الوضع الظاهر^(٤٧).

قامت الشركة، التي اشترت السفينة بتحرير خطاب ضمان للشركة التركية (الدائن)، وبالفعل تم في ١٧ سبتمبر ٢٠١٩ تم رفع الحجز التحفظي عن السفينة. وقد قامت بعد ذلك الشركة، التي اشترت السفينة بمطالبة الشركة التركية، برد خطاب الضمان، وطعنت بالبطلان ضد الأمر المستعجل الصادر بمباشرة الحجز التحفظي على السفينة. بينما طلبت الشركة التركية من الشركة التي اشترت دفع مبلغ المديونية حتى ترد لها خطأ الضمان وترفع الحجز التحفظي عن السفينة. أصدر رئيس محكمة الرون التجارية أمر مستعجل في ٢٠ ديسمبر ٢٠١٩، برفض طلب الشركة المشتري للسفينة برفع الحجز، لوجود دين بحري خاص بالسفينة. وقد أيدت محكمة الاستئناف الأمر المستعجل بالحجز التحفظي على السفينة.

Cour d'appel d'Aix-En-Provence, 29 oct. 2020, Navire M/VTiara, n°19/19929
(47) Cass. Com., 28 juin 2016, N° de pourvoi 15-18.618 Publié au bulletin,
disponible sur le site, <http://www.légifrance.gouv>.

بحسب حكم محكمة استئناف رن الصادر في ٩ مارس ٢٠١٥، باعت الشركة السويدية la société Oversaes، للشركة الأمريكية la société Cargo Shipping، السفينة Karl، التي تجر تحت علم سان كريستوف ونيفيس، وقد احتجت الشركة الأمريكية بأن الشركة السويدية رفضت تسليمها السفينة وتنفيذ عقد البيع في ١٥ سبتمبر ٢٠١٤، حيث صدر حكم لصالح الشركة الأمريكية بالحجز التحفظي على السفينة. بينما وبالمقابل، فقد طعنت الشركة السويدية على الحكم الصادر عن محكمة الاستئناف برفض طلبها برفع الحجز التحفظي وحيث أنه، وعلى ضوء هذه الوقائع، فقد نازعت الشركة السويدية ذاتها في ملكية الشركة الأمريكية للسفينة، فلا جناح على محكمة الاستئناف بالنتيجة لاتي انتهت إليها، والتي مفادها، أن دين الحاجز يكمن في ملكية السفينة المتنازع فيها، بالمعنى الوارد في المادة ١-١ من اتفاقية بروكسيل ١٠ مايو ١٩٥٢ بشأن

وكانت الدائرة التجارية بمحكمة النقض الفرنسية قد أصدرت حكماً واعداً في شأن الحجز التحفظي على السفينة^(٤٨).

حيث قضت أن محكمة الاستئناف استندت في قرارها على أساس صحيح، حيث احتج البائع بوجود دين بحري، ومن ثم، يمكن مباشرة الحجز التحفظي عليه، بالتطبيق للمادة ١-ب من اتفاقية بروكسيل المبرمة في ١٠ مايو ١٩٥٢. وأشارت الى انه يوجد فارق بين القانون الفرنسي والقانون الدولي، لأنه ومتى كانت اتفاقية بروكسيل قد وضعت قائمة حصرية بالديون البحرية، التي يمكن مباشرة الحجز عليها، فإن القانون الفرنسي رخص ذلك، دون النظر إلي طبيعة الدين، كل ما في الأمر أن الحجز مشروط بثبوت الدين في مبدئه. وإذا كان الحجز التحفظي يحول بين السفينة وبين الرحيل، إلا أنه لا يمس حقوق المالك. فالأثر الأساسي للحجز يتمثل في تجميد السفينة بصفة وقتية، حيث يظل المدين يحتفظ باستخدام المال. وإذا كان الحجز يجعل المال غير قابل للتصرف فيه، إلا أن ذلك لا يمسك حق التصرف القانوني في السفينة، ولكن لا يجوز نقلها من مكان لآخر. واستخدامها خارج الميناء الموجودة فيه، وهو ما يمكن أن يضر، بوجه خاص بسفينة نقل الأشخاص، التي تعمل في مجال الرحلات البحرية. كما أن تجميد سفينة في الميناء الموجودة فيه يلحق ضرر مالي بمالكها^(٤٩).

ويكفي في حجز السفينة الادعاء بحق أو دين، فلا يشترط أن يكون الدين محقق الوجود، لأن مثل هذا الشرط من شأنه أن يجعل توقيع الحجز مستحيل في بعض الحالات، وأيضاً لإمكانية هروب السفينة المراد حجزها، كما لا يشترط أن يكون الدين

توحيد بعض القواعد بخصوص الحجز التحفظي على السفينة، ومن هنا، فإن وسيلة الطعن غير مقبولة، وبناءً عليه، قضت محكمة النقض برفض الطعن.

(48) Cass. com. 5 octobre 2010, n° de pourvoi 09-13092, Publié au bulletin, disponible sur le site, <http://www.légifrance.gouv>

(49) Pascal POLERE; De la saisie conservatoire opérée sur un navire, 2010, disponible sur le site <http://fortunes-de-mer.com>

حال الأداء أو تتوافر حالة الضرورة، وإن كان هذا الشرط الأخير يفترض وجوده في حالة حجز السفينة نظراً لطبيعة السفينة ونشاطها^(٥٠).

إن الدين البحري هو وحده، الذي رخص وضع السفينة تحت الحجز التحفظي، بالنظر إلى اتفاقية بروكسيل المبرمة في ١٠ مايو ١٩٥٢، وبحسب المادة ١ من الاتفاقية، الدين الخاص بملكية السفينة المتنازع فيها، بمعنى، الذي يرتبط بالمنازعات بين الملاك، اللذين يتنازعون حق الملكية على السفينة، وليس طرق بيع السفينة: وإذا كان يكفي طالب الحجز الاحتجاج بوجود دين دون حاجة للتدليل على أن الدين مؤكد، أو حتى أنه "مؤسس من حيث المبدأ" ولكن يجب التأكد أن الدين بالفعل بحري، وبحسب حكم محكمة الاستئناف المطعون فيه، أن من غير المناط بطالب الحجز التحفظي على السفينة تحديد ما إذا كان حق ملكية السفينة متنازع فيه من عدمه، ولكن يكفي فقط إثبات الوضع الظاهر^(٥١).

ونود أن نشير إلى أنه إذا كان المشرع المصري قد استلزم في نص المادة ١/٣١٩ مرافعات ضرورة أن يكون الحق محقق الوجود وحال الأداء إلا أنه لم يشترط حلول الأداء إلا عند توقيع الحجز وليس قبله، كما أنه من حق الدائن توقيع الحجز التحفظي ولو لم يكن حقه معين المقدار؛ حتى لا يعطى الفرصة للمدين تهريب أمواله إذا ماتم الانتظار لتعيين حقه^(٥٢). ويخضع طلب الأمر بالتعيين المؤقت للحق، وصدوره، والتظلم منه، للقواعد العامة في الأوامر على العرائض^(٥٣).

وتجدر الإشارة أيضاً أن الحجز على السفينة يختلف عن حجز أو توقيف السفينة بموجب إجراء إداري، فإذا قيل تم حجز السفينة أو توقيفها فينصرف الذهن إلى الإجراء الإداري الذي تتخذه هيئة الميناء ضد سفينة مخالفة، أما إذا قيل تم الحجز على السفينة فذلك يعني مباشرة إجراءات قضائية ضد السفينة. وإذا كانت السفينة دائنة فيحق لها أن

⁽⁵⁰⁾ CA. Aix– en– Provence, 13 novembre 2008, www.legifrance.fr

⁽⁵¹⁾ Cass., civ., com., 28 juin 2016, 15-18.618, Publié au bulletin, disponible sur le site, <http://www.legifrance.gouv>.

^(٥٢) د. أحمد صدقي محمود: مرجع سابق، ص ص ٢٥٠ - ٢٥١.

^(٥٣) د. خيرى عبد الفتاح السيد البتانوى: مرجع سابق، ص ٧٢.

تطالب المدين بحقها، أما إذا كانت مدينة فيحق للدائنين مطالبتها بالوفاء بحقوقهم، واتخاذ إجراءات الحجز عليها حتى يضمن الدائن عدم مغادرتها الميناء الراسية فيه، واستكمال إجراءات المحاكمة، وصدور حكم بإلزامها^(٥٤).

(٣) مدى جواز الحجز علي البضائع بالتبعية للحجز على السفينة في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠.

نص قانون التجارة البحرية المصرى فى مادته الأولى على أن السفينة هى كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل فى الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الربح. وتعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزءاً منها. وبالتالي يسرى عليها ما يسرى على السفينة من أحكام ومنها جواز توقيع الحجز التحفظي عليها باعتبار أن السفينة لا تتكون فقط من هيكل أو بدن وإنما من عناصر أخرى لازمة للاستغلال البحري للسفينة مثل الآلات والصواري والدفة والقوارب وشباك الصيد ويمتد وصف الملحقات ليشمل ليس فقط تلك اللازمة لسير السفينة أي الملاحة البحرية وإنما أيضاً لكل ما هو لازم لاستغلالها واستثمارها^(٥٥).

كما نص ذات القانون فى مادته الرابعة على أنه مع مراعاة الأحكام المنصوص عليها فى هذا القانون تسرى على السفينة أحكام المال المنقول عدا حكم تملكه بالحيازة. لما كان ذلك وكان أمر الحجز التحفظي رقم ٢٦ لسنة ٢٠٢١ قد تضمن الحجز على السفينة وما عليها من بضائع، وأن السفينة تعد وسيلة من وسائل النقل التي يستخدمها الإنسان وتعمل أيضاً على نقل البضائع حال إبحارها فى المياه؛ وبالتالي فإن نقل البضائع هى وسيلة استثمار السفينة وإلا فما فائدة تشغيل السفينة المخصصة لنقل البضائع والتي هى من لوازم استثمارها واستغلالها.

فإذا كانت البضائع على هذا النحو من قبيل ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها واستثمارها؛ فإنه يجوز توقيع الحجز التحفظي عليها، ويكون توقيع الحجز التحفظي

^(٥٤) حاتم شلبى: الحجز على السفينة فى القانون البحرى الإماراتى، ٢٠١٨ مقال منشور على

<https://ae.linkedin.com/pulse/hatem-shalby>

^(٥٥) المادة الأولى الفقرة الثانية من قانون التجارة البحرية المصرى.

عليها صحيحاً وصادراً من مختص بإصداره طبقاً لنص المادتين ١، ٥٩ من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠.

ولا يقتصر الإلزام علي مال معين من أموال المدين، وإنما يمتد ليشمل جميع الأموال التي تدخل في ذمته المالية. فهذه الأموال في مجموعها تمثل الضمان العام للالتزامات المدين. وقد كرست المادة ٢٣٤ / ١ من القانون المدني المصري- وتقابلها المادة ٢٠٩٢ مدني فرنسي- هذه القاعدة، بتقريرها أن "أموال المدين جميعها ضامنة للوفاء بديونه"^(٥٦).

وإذا كانت الأموال التي تشكل العناصر الإيجابية لذمة المدين المالية تعد ضماناً عاماً لديونه، فإنه يجوز للدائن أن يختار ما يشاء من أموال المدين للحجز عليه دون أن يكون ملزماً بالبداية بتوقيع الحجز على مال معين، وهو أيضاً غير ملزم بمراعاة التناسب بين دينه وبين المال الذي أوقع الحجز عليه^(٥٧).

وتطبيقاً لذلك تنص المادة ٣١٦ / ٢ من قانون المرافعات علي أن: "للدائن أن يوقع الحجز التحفظي علي منقولات مدينه.... في كل حالة يخشي فيها فقد الدائن لضمان حقه".

وبنطبق ذلك على الحجز التحفظي علي السفينة يوجد استثناء ان يتمثلان في:

أولاً: أن السفينة كأحد العناصر الإيجابية لذمة المدين لا يجوز حجزها إلا لاقتضاء دين بحري، أما الديون الأخرى فلا تصلح أساساً للحجز، ولذلك فهي تخرج من الضمان العام للدائنين عدا أصحاب الحقوق البحرية.

ثانياً: وإذا كانت السفينة تخرج في الفرض السابق من الضمان العام لدائني المدين، وبالتالي من وعاء الحجز علي الرغم من أنها تثيري ذمته المالية، فإنها تدخل في فرض آخر في نطاق الحجز علي الرغم من أنها تمثل عنصراً من عناصر الذمة المالية لغير المدين، ويتحقق ذلك في الأحوال التي يجيز فيها المشرع الحجز علي السفينة لديون مستأجرها^(٥٨).

^(٥٦) د. أحمد ماهر زغلول: مرجع سابق، ص ٤٩٠، بند ٢٧٨.

^(٥٧) د. الأنصاري حسن النيداني: قانون المرافعات، التنفيذ الجبري، ص ١٢٤.

<https://www.noor-book.com>

^(٥٨) د. هشام فضلى: مرجع سابق، ص ٧٦٦.

المبحث الثانى

رفض التظلم وتأييد الأمر بالحجز التحفظى رقم ٢٦ لسنة ٢٠٢١ بحرى اقتصادى الإسماعيلية الصادر بتاريخ ٢٠٢١/٤/١٢ الموقع على السفينة ايفرجيفن المتراكية فى البحيرات المرة بالإسماعيلية.

الوقائع:

بتاريخ ٢٠٢١/٤/٢٢ أقامتا المستأنفتان التظلم رقم ١٢ لسنة ٢٠٢١ على الأمر بالحجز التحفظى رقم ٢٦ لسنة ٢٠٢١ بحرى اقتصادى الإسماعيلية الصادر بتاريخ ٢٠٢١/٤/١٢ الموقع على السفينة ايفرجيفن المتراكية فى البحيرات المرة بالإسماعيلية، وصدر الحكم فيه بتاريخ ٤ مايو ٢٠٢١ بما يلي: "حكمت المحكمة فى مادة تجارية وقتية:

أولاً: بقبول التظلم شكلاً.

ثانياً: عدم انعقاد الخصومة بالنسبة للمتظلم ضدّهما الثانى والخامس.

ثالثاً: فى موضوع التظلم برفضه وتأييد الأمر الوقتى رقم ٢٦ لسنة ٢٠٢١ وأمر حجز تحفظى محكمة الإسماعيلية الاقتصادية الصادر بتاريخ ٢٠٢١/٤/١٢ على السفينة إيفرجيفن EVER GIVEN، وألزمت المتظلمتين بصفتهم بالمصاريف، ومبلغ خمسة وسبعون جنيه مقابل أتعاب المحاماة"^(٥٩).

وكان وكيل المدعى عليه تقدم بمذكرة دفاع وذكر فيها العديد من أوجه الدفوع"^(٦٠).

الأسانيد التى استند اليها دفاع المدعى عليه فى التظلم المقدم منه، ومدى

صحتها:

^(٥٩) أمرت الدائرة الثانية بمحكمة الإسماعيلية الاقتصادية برئاسة المستشار أحمد جاد، برفض التظلم المقدم من الشركة المالكة للسفينة الجانحة بقناة السويس وتأييد الأمر بالحجز التحفظى.

^(٦٠) مذكرة مقدمة من وكيل المدعى عليه السيد أشرف السويفى المحامى بالنقض إلى محكمة الإسماعيلية الاقتصادية الدائرة الثانية الاستئنافية بدفاع السادة/ هياكي سانجيو كايشا ليمتد ولاستر ماريتايم أس.ايه بصفتهم مالكتين للسفينة "ايفرجيفن" (مدعى عليهما أول) ضد السادة/ هيئة قناة السويس وآخرين فى الدعوى رقم ٢٣ لسنة ١٢ قضائية والمحدد لنظرها جلسة ٢٢ مايو ٢٠٢١.

أولاً: الادعاء ببطلان الحجز التحفظي المتظلم منه لتضمنه محلاً لا يجوز الحجز عليه في ضوء قانون التجارة البحرية "الحجز على البضاعة":

استند دفاع المدعى عليه الى أنه بمراجعة نص المادة ٥٩ والمادة ٦١ فقرة (١) و(٢) يتبين أن محل الحجز التحفظي في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية المصري هي السفينة فقط دون الحجز على البضائع، فلم يمنح القانون السيد رئيس المحكمة الحق في توقيع الحجز التحفظي على البضاعة، وحتى على فرض أن الدين هو مكافأة إنقاذ، كما ورد في المادة ٦٠ من قانون التجارة البحرية ضمن مجموعة من الديون ومنها دين الإنقاذ الوارد في البند "ط"، فلا يجوز توقيع الحجز التحفظي على السفن إلا وفاءً لتلك الديون، كذلك ذكر محل الحجز على سبيل الحصر وهو السفن مما يلزم معه عدم جواز الحجز في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية إلا على السفن، سواء السفينة التي تعلق بها الديون أو غيرها من السفن الموصوفة في المادة ٦١ من قانون التجارة البحرية.

وعلى فرض صحة إيداع هيئة قناة السويس المدعية بأن ما قامت به من إجراءات في سبيل تعويم السفينة يخول لها الحصول على مكافأة إنقاذ، وأن هذا الإنقاذ يشمل السفينة والبضاعة المحملة على متنها، فإن هذا - وعلى فرض صحته - لا يخول لها الحجز التحفظي على البضاعة في ضوء قواعد قانون التجارة البحرية المصري؛ لأن تلك القواعد بحسبانها قواعد إجرائية خاصة لم تنظم إلا الحجز التحفظي على السفن فقط ومن ثم لا يجوز التوسع فيها. فالحجز التحفظي في حالة توقيعه على البضاعة؛ فإنه لا يخضع لقانون التجارة البحرية المصري وإنما يخضع لأحكام قانون المرافعات من خلال إجراءات حجز ما للمدين لدى الغير؛ حيث إن تلك البضاعة مال منقول ليس في حيازة أصحابه، إنما في حيازة مجهز السفينة الذي يعد في مركز الغير بخصوص هذا الجزء من الدين، فكان يتعين على الهيئة أن تسلك طريق الحجز التحفظي وفقاً لقواعد حجز ما للمدين "ملاك البضاعة" لدى الغير "مجهز السفينة"، أما وإنها لم تصنع فقد وقع أمر الحجز باطلاً، ويكون أمر السيد رئيس المحكمة بتوقيع الحجز التحفظي على محل لا يخوله قانون التجارة البحرية فيكون بذلك قد تجاوز السلطة المخولة له مما يبطل أمر الحجز لصدوره من جهة غير مختصة بتوقيعه وشموله محلاً لم يخوله القانون الحجز عليه.

د. إبراهيم محمد السعدى أحمد الشريعى

وقد فندت المحكمة وبحق هذا الدفع حيث قالت المحكمة: إن هذا الدفع مردود عليه بنص المادتين ١٩٦ و ٢٤٥ من قانون التجارة البحرية المصرى واللتين تؤكدان أن وجود البضائع على السفينة من مستلزمات عقد النقل البحري، ومن ثم فلولاً وجود تلك البضائع على السفينة لما شملها عقد النقل البحري، ومن ثم يكون الحجز على البضائع صحيحاً وتكون المحكمة المختصة هي محكمة الإسماعيلية الاقتصادية^(١).

ثانياً: الادعاء ببطلان الحجز لتوقيعه من القاضي الأمر دون الحصول على إفادة بمكان السفينة، قضاء من القاضي بعلمه الشخصي يبطل الأمر:

استند دفاع المدعى عليه الى أن قانون التجارة البحرية المصرى نص في المادة ٥٩ منه على جواز الحجز على السفينة ولو كانت السفينة متأهبة للسفر؛ ومن ثم يوجب بحكم اللزوم العقلي التأكد من مكان السفينة قبل صدور الأمر، حتى لا يصدر الأمر بالحجز على السفينة خارج المياه الإقليمية^(٢).

كما أن المادة ٣٠ من قانون المرافعات المصرى قد نصت على:

"تختص محاكم الجمهورية بنظر الدعاوى التي ترفع على الأجنبي الذي له موطن أو محل إقامة في الجمهورية وذلك في الأحوال الآتية:

(١)

(٢) إذا كانت الدعوى متعلقة بمال موجود فى الجمهورية أو كانت متعلقة بالتزام نشأ

أو نفذ أو كان واجباً تنفيذه فيها أو كانت متعلقة بإفلاس أشهر فيها.

(٣)

^(١) تنص المادة (١٩٦) من قانون التجارة البحرية على أن "عقد النقل البحري عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع أو أشخاص بالبحر مقابل أجره". وتنص المادة (٢٤٥) من قانون التجارة البحرية على أن "ترفع الدعاوى الناشئة عن عقد نقل البضائع بالبحر أمام المحكمة المختصة وفقاً لأحكام قانون المرافعات المدنية والتجارية، ويجوز أيضاً حسب اختيار المدعى أن ترفع الدعاوى المذكورة إلى المحكمة التي يقع فى دائرتها ميناء الشحن أو ميناء التفريغ أو الميناء الذى حجز فيه على السفينة، ويقع باطلاً كل اتفاق سابق على قيام النزاع يقضى بسلب المدعى الحق فى هذا الاختيار أو تقييده".

^(٢) تنص المادة (٥٩) من قانون التجارة البحرية على أنه "يجوز الحجز التحفظي على السفينة بأمر من رئيس المحكمة الابتدائية المختصة أو من يقوم مقامه، ويجوز الأمر بتوقيع هذا الحجز ولو كانت السفينة متأهبة للسفر".

كما أن قضاء النقص في مصر يوجب تواجد السفينة في مصر لانعقاد الاختصاص للقضاء المصري بتوقيع الحجز التحفظي عليها؛ فقد قضى بأن "الحكم المطعون فيه أقام قضاءه بقبول الدفع المبدئي من المطعون ضده بعدم اختصاص المحاكم المصرية بنظر النزاع مؤيداً ما انتهى إليه الحكم المستأنف في قضائه بعدم الاختصاص على سند من أن السفينة المطلوب تثبيت الحجز التحفظي عليها غير موجودة في مصر، فلا عليه إذا لم يتعرض لما أثارته الطاعة من أن الحكم المطعون فيه اكتفى ببحث مدى سقوط أو عدم صحته من حيث توافر الاختصاص أو عدم توافره إذ أنه دفاع غير مؤثر فيما انتهى إليه الحكم سديداً وبالتالي فإن النعي غير مقبول"^(٦٣).

ومن ثم- فمن وجهة نظر دفاع المدعى عليه- أنه كان يجب على القاضي التأكد من تواجد السفينة داخل المياه الإقليمية المصرية حتى ينعقد الاختصاص له بإصدار الأمر بالحجز التحفظي على السفينة، لذا فإن المتبع أمام المحاكم المصرية أنه عند تقديم طلب بالحجز التحفظي على السفينة يقوم القاضي بالتأشير على الطلب بالحصول على إفادة رسمية تفيد أن السفينة متواجدة داخل اختصاصه المكاني، وهذه الإفادة تحقق أمران: أولهما: التأكد من تواجد السفينة داخل المياه المصرية بما يجلب الاختصاص للقضاء المصري بنظر الطلب والدعاوي المترتبة عليه. ثانيهما: التحقق من تواجد السفينة داخل نطاق الاختصاص المكاني للقاضي الأمر.

وبالنظر في الأمر الصادر بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة نجد أن السيد القاضي الأمر لم يطلب إلى الجهة مقدمة الطلب تقديم هذه الإفادة ليستدل بها على موقع السفينة، وقد اعتمد على علمه الشخصي بأن السفينة متواجدة داخل نطاق اختصاصه المكاني، وهو أمر لا يجوز القاضي أن يستند إليه في أمره لأنه يعتبر قضاءً بعلمه الشخصي مما يكون أمره مشوباً بالفساد في الاستدلال.

وردت المحكمة على هذا الدفع بقولها:

أنه وفقاً للمادة الأولى من القانون رقم ٣٠ لسنة ١٩٧٥ بنظام هيئة قناة السويس والمواد (٦،٤،٢) من لائحة المرور في القناة، فإن للقناة طبيعة خاصة ولها من الصلاحيات ما يجعلها لا تتقيد بالأنظمة الحكومية، وللهيئة عند وقوع حادث بالمجرى

^(٦٣) الطعن رقم ١٤٥ لسنة ٦٢ قضائية، الصادر بجلسة ٢٠٠٠/١٥/٠٥، مكتب فنى (سنة ٥١- قاعدة

١٢٤- صفحة ٦٧٨).

الملاحي إثبات عناصر المسؤولية وتقدير التلغيات بالكيفية التي تراها، إلا أن ذلك يخضع لتقدير محكمة الموضوع. وقد استقرت أحكام محكمة النقض على ذلك^(٦٤). وبالتالي نظراً لما لقناة السويس من طبيعة خاصة واضطلاع هيئة قناة السويس بمهام تسيير المرفق أن يكون لها من الصلاحيات ما يكفل لها تحقيق ذلك دون أن تتقيد بالأنظمة الحكومية؛ وذلك طبقاً لقانونها واللائحة الخاصة بها عند وقوع حادث بالمجرى الملاحي؛ فإن للهيئة إثبات عناصر المسؤولية وتقدير التلغيات بالكيفية التي تراها بواسطة أجهزتها الفنية ولها إجراء ما تراه من معاينات. ومن ضمن تلك الصلاحيات المستندات التي قدمتها الهيئة التي من خلالها حدد أن السفينة موجودة داخل منطقة البحيرات المرة مما يدخل النزاع في اختصاص المحكمة، فضلاً عن أن شركة «إيفرجيفن» لم تقدم أية مستندات تفيد بأن مكان السفينة مغاير للمكان الثابت بمستندات الهيئة، وعليه فإن المحكمة ترفض هذا الدفع.

(٦٤) النص فى المادة الأولى من القانون رقم ٣٠ لسنة ١٩٧٥ على أن "تتولى هيئة قناة السويس القيام على شؤون مرفق قناة السويس وإدارته واستغلاله وصيانته وتحسينه ويشمل اختصاصها فى ذلك مرفق القناة بالتجديد والحالة التي كان عليها وقت صدور القانون رقم ٢٨٥ لسنة ١٩٥٦ بتأميم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية وللهيئة أن تنشئ ما يقتضى الأمر من إنشاء المشروعات المرتبطة أو المتصلة بمرفق القناة أو أن تشترك فى إنشائها أو تعمل على تشجيع ذلك"، وفى المادة الثانية منه أن "هيئة قناة السويس هيئة عامة تتمتع بشخصية اعتبارية مستقلة تخضع لأحكام هذا القانون وحده ولا تسرى فى شأنها أحكام القانون رقم ٦١ لسنة ١٩٦٣ بإصدار قانون الهيئة العامة ولا أحكام القانون رقم ٦٠ لسنة ١٩٧١ بإصدار قانون المؤسسات العامة"، وفى المادة السادسة على أن تختص الهيئة دون غيرها بإصدار اللوائح المتعلقة بالملاحة فى قناة السويس وغير ذلك من اللوائح التي يقتضيها حسن سير المرافق وتقوم على تنفيذها... وقد أصدرت الهيئة لائحة الملاحة وقواعد المرور فى قناة السويس ونصت المادة الرابعة منها على مسؤولية السفينة عن الأضرار أو الخسائر التي تتسبب فيها بشكل مباشر أو غير مباشر لمهام الهيئة أو للوحدة العائمة نفسها أو لطرف ثالث وبمجرد وقوع الحادث وإثبات المسؤولية تشكل لجنة فنية لتقدير التعويضات وتكاليف الإصلاح والحصول على التعويض الجابر للضرر من التوكيل التابع له السفينة".

الطعن رقم ٤١٣٢ لسنة ٨٩ قضائية الصادر بجلسة ٢٠٢٠/٣/٤ مكتب فنى (سنة ٧١- قاعدة ٣٤- صفحة ٢٧٥).

ثالثاً: الادعاء ببطلان الأمر بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة لحرمان الشركة المدعي عليها من حقها القانوني في رفع الحجز مقابل تقديم ضمان كافي لسداد المديونية:

استند دفاع المدعى عليه الى أنه جاء في الأمر بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة العبارة التالية: "...ويرفع الحجز إذا قدم المطلوب ضدّهما الأول والثاني ما يفيد سداد قيمة المديونية المستحقة في ذمته". وهذه العبارة الواردة في منطوق الأمر تفيد منع المدعي عليها من رفع الحجز التحفظي على السفينة حتى يتم سداد المبلغ المحجوز بموجبه، وهو أمر مخالف لأحكام قانون المرافعات وقانون التجارة البحرية المصري على التفصيل التالي:

فمن وجهة نظر دفاع الشركة أن الأمر الصادر بالحجز التحفظي قد خلط بين الحجز التحفظي والحجز التنفيذي، وأجري على الأول أحكام الثاني، حيث إن اشتراط عدم رفع الحجز إلا بعد إيداع مبلغ مساو لقيمة المبالغ المحجوز من أجلها لم يتطلبه القانون إلا في حالة الحجز التنفيذي فقط دون الحجز التحفظي حيث ورد ذلك في المادة ٣٠٢ من قانون المرافعات في الفصل الخامس من الكتاب الثاني وهو التنفيذ، وليس في الجزء المخصص للحجز التحفظي^(٦٥)، كما أن عبارة قبل إيقاع البيع الواردة في المادة تقطع أن يكون الحجز حجزاً تنفيذياً وليس تحفظياً.

كما يري دفاع الشركة أيضاً أن الأمر الصادر بالحجز التحفظي قد خالف أحكام قانون التجارة البحرية المصري حيث نصت المادة ١/٦٣ من قانون التجارة البحرية المصري على "يأمر رئيس المحكمة الابتدائية أو من يقوم مقامه برفع الحجز إذا قدمت كفالة أو ضمان آخر يكفي للوفاء بالدين". كما نصت المادة الخامسة من الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن البحرية على أنه "تأمر المحكمة السلطة القضائية المختصة التي توقع الحجز على السفينة في دائرة اختصاصها برفع هذا الحجز إذا قدمت كفالة أو ضماناً كافية...".

^(٦٥) نصت المادة ٣٠٢ من قانون المرافعات على أنه "يجوز في أية حالة كانت عليها الإجراءات قبل إيقاع البيع إيداع مبلغ من النقود مساو للديون المحجوز من أجلها والفوائد والمصاريف يخصص للوفاء بها دون غيرها ويترتب على هذا الإيداع زوال الحجز عن الأموال المحجوزة وانتقاله إلى المبلغ المودع...".

وأكد دفاع الشركة أنه يستنتج مما سبق أن المواد التي تنظم رفع الحجز التحفظي على السفن سواء في ضوء أحكام قانون التجارة البحري المصري أو في ضوء الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن البحرية لم تشترط أيًا منهما وجوب سداد الدين المحجوز تحفظياً من أجله حتى يتم رفع الحجز، وبهذا يكون ما نص عليه الأمر من تعليق رفع الحجز على سداد المبالغ المحجوز من أجلها حرمان المدعي عليها من حق كفله القانون لها، وهو تقديم كفالة أو ضمانة كافية، مما يصم الأمر بمخالفة القانون والفساد في تأويله.

كما أكد دفاع الشركة أيضاً أن المستقر عليه لدى قضاء النقض هو أن الهدف من نظام الحجز التحفظي على السفن هو إيقاف السفينة لتقديم ضمان، وليس إجبار المحجوز عليه على سداد المديونية المدعي بها قبل ثبوتها، وفي هذا المعنى قضت محكمة النقض ب: "المقرر في قضاء هذه المحكمة أن إستعمال الحق في توقيع الحجز التحفظي على السفينة غير مرتبط بدعوى الوفاء وأن هذا الحجز ليس له هدف سوى إيقاف السفينة إلى أن يتم الحصول على كفالة للوفاء بالدين"^(٦٦).

وفى ضوء ماتقدم أرى أن الاستعانة بهذا الحكم قد ورد فى غير محله، وأن النعي على الحكم بهذا الوجه يكون على غير أساس. ومما يؤكد رأينا هو أن الحكم ذاته الذى استعان به الدفاع يؤكد فى نهايته على أن استعمال الحق فى توقيع الحجز التحفظي على السفينة غير مرتبط بدعوى الوفاء بالحق وإن هذا الحجز ليس له هدف سوى إيقاف السفينة إلى أن يتم الحصول على كفالة للوفاء بالدين ولا ينصب - بحسب الأصل - إلا على السفينة التي يتعلق بها الدين كما أنه لا يجوز الحجز بمقتضى ذلك الدين البحرى على أية سفينة أخرى للمالك. وفى الواقع لم تتقدم الشركة المتظلمة بما يفيد تقديمها كفالة أو ضمانة توطئة لطلب رفع الحجز عن السفينة.

ولذلك فندت المحكمة وردت على هذا الدفع حيث قالت: إن الثابت من الأوراق أن الشركة المتظلمة لم تقدم كفالة أو ضمانة وفاءً للدين وأمر الحجز، وإنما اكتفت بالدفع فى الأوراق بحرمانها من رفع الحجز دون تقديم كفالة أو ضمانة وفاءً للدين، أي قيمة الدين أو ما يعادله من ضمانة لتكون تحت بصر المحكمة حتى تستطيع أن ترى وتقدر

^(٦٦) الطعن رقم ١٥٩٣ لسنة ٥٩ قضائية، الدوائر المدنية - جلسة ٠٦/٠٦/١٩٩٦ مكتب فنى (سنة ٤٧ - قاعدة ١٧٣ - صفحة ٩١٥).

ما إذا كان هذا سداد للدين مما يجوز معه رفع الحجز من عدمه، إلا أن الأوراق قد خلت من ذلك الأمر الذي ترى معه المحكمة رفض الدفع.

ونود أن نشير في هذا الشأن أنه في فرنسا: لا يتجرد المدين المحجوز عليه من كل صلاحية بشأن السفينة موضوع الحجز التحفظي، حيث يمكنه مباشرة الطعن ببطلان الأمر الصادر بإجراء الحجز وغالباً ما يمكنه رفع الحجز عن السفينة، مقابل تقديم ضمان يحمي مصالح الدائن كأن يقدم على سبيل المثال كفالة مالية. ويستطيع المدين أن يطلب من رئيس المحكمة الابتدائية بصفة مستعجلة، الترخيص له بإبحار السفينة لإجراء رحلة أو أكثر من الرحلات المحددة. وفي سبيل الحصول على هذا الترخيص، يجب أن يقدم الطالب ضمان كاف، كما يلزم تحديد مهلة لعودة السفينة إلي ميناء الحجز. ومتى انقضت هذه المهلة ولم تعد السفينة إلي الميناء حيث كان حجزها؛ عندئذ يحق للدائن الاستحواذ على مبلغ الضمان^(٦٧).

ومن الأهمية بمكان التتويه في وثيقة الحجز على عدم جواز رحيل السفينة المحجوز عليها من الميناء، إلا إذا كان هناك بعض الحالات الاستثنائية، وهذا هو الأثر الجوهري للحجز التحفظي، عدم قابلية المال التصرف فيه من الناحية المادية. ولكن النص لم يحل، بصورة مباشرة مسألة ما إذا كان من الممكن بيع السفينة، موضوع الحجز التحفظي أو رهنها. حيث سبق وأن نصت المادة ٣٠ الفقرة ٢ من المرسوم الصادر في ٢٧ أكتوبر ١٩٦٧ على أن الحجز التحفظي لا يمس حقوق المالك، ولكن الجزء اللاتحي من قانون النقل خرج على هذا المقنضي والمادة ٥٢١-١ الفقرة ٢ من قانون الإجراءات المدنية-التنفيذ، التي تنص، صراحة، على أن الحجز التحفظي يجعل المال، موضوع الحجز غير قابل للتصرف فيه. ومن ناحية القضاء، فقد أكد من جانبه على امتداد أحكام هذا الحجز إلي السفن، حيث أحال في ذلك على الشريعة العامة للتنفيذ وتدابير الحجز التحفظي. ومن حيث إعلان وثيقة الحجز، فلم يتم معالجتها على نحو كامل. ولم تنص المادة ٥١١٤-١٩ من قانون النقل سوي على الإعلان لإدارة الميناء^(٦٨).

(67) P. Polere; op. cit.p.4. <http://fortunes-de-mer.com>

(68) Article R5114-19

L'acte de saisie est notifié à la capitainerie du port.

رابعاً: الدفع ببطلان الأمر بتوقيع الحجز التحفظي لتعرضه لأصل الحق:

دفعت الشركة المتظلّمة بأنه من المستقر عليه فقهاً وقضاءً أن الأوامر على العرائض- وعلى ما يبين من نصوص الباب العاشر من الكتاب الأول من قانون المرافعات- هي الأوامر التي يصدرها قضاة الأمور الوقتية بما لهم من سلطة ولائية، وذلك بناءً على الطلبات المقدمة إليهم من ذوي الشأن على عرائض، وتصدر تلك الأوامر في غيبة الخصوم ودون تسبب بإجراء وقتي أو تحفظي في الحالات التي تقتضي بطبيعتها السرعة أو المباغته دون مساس بأصل الحق المتنازع عليه. وكانت العلة التي من تقرير عدم تعرض قاضي الأوامر لأصل الحق هو أن الأمر يعرض في غيبة المطلوب إصدار الأمر ضده، فلا يتحقق عند نظر الأمر الضمانات المتوافرة أمام المحكمة مثل مبدأ الحق في الدفاع والمواجهة بين الخصوم.

واستكمل دفاع المدعى عليها دفعه بقوله أن الناظر في الأمر المتظلم، منه يجد أن السيد القاضي الأمر تعرض لأصل الحق، بل وجزم باستحقاق الهيئة المدعية المبالغ المطلوب الحجز بموجبها، ويبين ذلك من العبارتين التاليتين:

"حيث يبين لنا أن طالب الحجز التحفظي يستحق مديونية قدرها.....".

"ويرفع الحجز إذا قدم المطلوب ضدهما الأول والثاني ما يفيد سداد قيمة المديونية المستحقة في ذمته".

وأكد دفاع الشركة أن انتهاء القاضي الأمر باستحقاق الهيئة المدعية مبلغ الحجز إما أن يكون له شاهداً في المستندات التي قدمت إليه، بأن تكون قد تضمنت حكماً قضائياً أو تحكيمياً أو أي سنداً تنفيذياً آخر يقطع بثبوت المديونية واستحقاق المبالغ المطلوب الحجز بها، حتى تستقيم مقولة "يستحق مديونية قدرها كذا"، وهو الأمر الذي لم تشهد به المستندات التي أشار إليها الطلب، إذ ليس فيها حكم يقطع بثبوت الدين أو حتى إقرار من المدعي عليها، إذن لم يبق سوى أن القاضي أعمل رأيه وفحص موضوع الطلب وانتهى فيه إلى نتيجة قوامها أن المبالغ المطلوب الحجز بموجبها من قبل الهيئة أضحّت مستحقة في ذمة المحجوز عليه، وهو بلاشك مساس بأصل الموضوع يخرج عن نطاق ولايته فضلاً عن أنه أمر لم يطلبه مقدم الحجز نفسه، مما يصم أمره بعيب تجاوز السلطة فيبطله.

وردت المحكمة على هذا الدفع الخاص ببطلان أمر الحجز التحفظي على السفينة لتعرضه لأصل الحق:

قالت المحكمة إنها اقتنعت بأن المبلغ الذي تطلبه هيئة قناة السويس قد نشأ نتيجة دين بحري كمقابل لأعمال إنقاذ السفينة ونتيجة لطلبات الشركة مشغلة السفينة لاستخدام القاطرات اللازمة للمساعدة في تعويم السفينة ومن خطابات الاحتجاج والتحفظ المقدمة من ريان السفينة ومن المحضر رقم ٩٨١ لسنة ٢٠٢١ إداري قسم الجنائين.

كما نرى أن الأمر بالحجز التحفظي على السفينة باعتباره إجراءً وقتياً، وأنه ليس هدفاً في حد ذاته؛ يدخل في طائفة الأوامر على العرائض التي ينظمها قانون المرافعات في المواد من ١٩٤ وحتى ٢٠٠. ولا تخضع إجراءات استصدار تلك الأوامر لمبدأ المواجهة بين الخصوم، فيصدر الأمر دون تكليف أي مدع عليه بالحضور. وانعدام المواجهة يحقق الهدف من صدور الأمر، إذ يرمي الدائن بالحصول عليه إلى مباغته المدين بتوقيع الحجز على السفينة. كما أن المختص بإصدار الأمر بتوقيع الحجز هو رئيس المحكمة الاقتصادية التي يقع في دائرتها الحجز؛ يحكم بصفة مؤقتة ومع عدم المساس بأصل الحق، في المسائل المستعجلة التي يخشى عليها من فوات الوقت والتي تختص بها تلك المحكمة، ويصدر القاضي المشار إليه الأوامر على عرائض والأوامر الوقتية، وذلك في المسائل التي تختص بها المحكمة الاقتصادية، وذلك وفقاً لنص المادة (٣) من قانون المحاكم الاقتصادية المعدل؛ وهذا ما فعله رئيس المحكمة الأمر بالحجز التحفظي إذ لجأ إلى تحسس المستندات المقدمة من الهيئة دون المساس بأصل الحق بصفته قاضياً للأمر المستعجلة ويتوافق ذلك مع قيام الهيئة طبقاً لقانونها رقم ٣٠ لسنة ١٩٧٥ واللائحة الخاصة بها عند وقوع حادث بالمجرى الملاحي لإثبات عناصر المسؤولية وتقدير التلفيات بالكيفية التي تراها بواسطة أجهزتها الفنية ولها إجراء ما تراه من معايير توصل لإثبات عناصر المسؤولية على الوجه المقرر في القانون سواء من حيث الخطأ والضرر وعلاقة السببية أو مطالبة المتسبب بالتعويض الجابر للضرر.

خامساً: الدفع ببطلان الأمر لعدم تقدير القاضي الأمر المديونية وتسليمه بالتقدير الخاص بهيئة قناة السويس لها:

ذهب دفاع الشركة إلى أن القاعدة في ضوء قانون المرافعات وضمادة للمدين من توقيع حجز تحفظي على أمواله دون مقتضى، فقد اشترط القانون صدور إذن من القاضي بتوقيع الحجز على أنه يجب التفرقة بين فرضين:

الفرض الأول: أن يكون مع الدائن سند تنفيذي أو حكم قضائي غير نافذ، أي حكم غير حائز لقوة الأمر المقتضى وغير نافذ نفاذاً معجلاً، وفي هذه الحالة يمكن للدائن توقيع الحجز التحفظي دون حاجة لإذن به من القضاء (مادة ٢/٣١٩)، ويعمل عدم الحاجة إلى إذن بالحجز في هذا الفرض ولو كان الحكم القضائي غير نافذ بأنه يحتوي ضمناً على إذن بالحجز التحفظي، وفي هذا الفرض يكفي توقيع الحجز من قاضي الأمور الوقئية.

الفرض الثاني: ألا يكون مع الدائن سند تنفيذياً أو حكم غير نافذ، وهنا يجب عليه قبل الحجز أن يحصل على إذن من قاضي التنفيذ به، فإذا وقع الحجز دون الحصول على هذا الإذن كان حجه باطلاً، وإذا كان الحق غير معين المقدار استصدر الدائن أمر تعيين المقدار مؤقتاً والإذن بالحجز بإجراءات واحدة^(٦٩).

أما وأن رئيس المحكمة الاقتصادية قد أصبح مختصاً نوعياً بإصدار أوامر الحجز التحفظي على السفن، سواء كان مع الدائن سنداً تنفيذياً أم لا، فإنه في الحالة التي يحجز فيها الدائن على إحدى السفن ضمناً لدين بحري دون سند تنفيذي، فعلى رئيس المحكمة أن يقدر الدين تقديراً مؤقتاً، وهذا لأن انتقال الاختصاص إليه بالحجز لم يعفه بما يلتزم به قاضي التنفيذ من وجوب تقدير الدين إن لم يكن مقدراً.

ويرى الدفاع أن الناظر في الأمر المتظلم منه، يقف بكل وضوح على عدم تقدير القاضي الأمر للمديونية، حتى في ضوء أقوال الهيئة الحاجزة ومستنداتها، واكتفى بذكر عبارة عامة وهي "حيث تبين لنا أن طالب الحجز يستحق مديونية قدرها....".

^(٦٩) من المقرر أنه وفقاً للقواعد العامة في الحجز التحفظي لا يشترط لاجرائه أن يكون بيد طالب التنفيذ سند تنفيذي على خلاف الحجز التنفيذي الذي يشترط لاجرائه أن يكون بيد طالب التنفيذ سند تنفيذي مستوف للشروط التي حددها القانون، كما لا يستلزم لاجراء الحجز التحفظي أن تسبقه مقدمات التنفيذ كتكليف المدين بالوفاء واعلانه بالسند التنفيذي، بعكس الحال في الحجز التنفيذي الذي يجب أن تسبقه مقدمات التنفيذ. راجع في شرح القواعد العامة للحجز التحفظي في قانون المرافعات المصري د. رمزي سيف: قواعد تنفيذ الأحكام والعقود الرسمية، القاهرة، دار النهضة العربية، الطبعة السابعة، ١٩٦٧، ص ٥٨١، البندين ٥٩٤-٥٩٥.

ويؤكد الدفاع على أن القاضي يقدر الدين في ضوء المستندات المقدمة مع طلب الحجز مكتملة بالقانون، أي يظل القانون هو عماد الأمر في تقدير الدين أولاً وأخيراً، فلا يجوز - مثلاً - الحجز بقيمة الدين مضافاً إليها فائدة مخالفة لأحكام القانون، هنا يجب على القاضي أن يتدخل ويقدر الدين مضيفاً إلى الدين الفائدة التي يوجبها القانون لا الفائدة التي يدعيها طالب الحجز، وهنا تأتي علة تقدير القاضي للدين أن لم يكن مقدراً، حتى لا يجاب الحاجز بمحض إدعائه، وبتطبيق ما سبق على موضوع الأمر محل التظلم يبين التالي: أن قاعدة تقدير القاضي للدين في ضوء المستندات المقدمة من طالب الحجز مكتملة بأحكام القانون، مذهب لم يلتزمه القاضي الأمر، ذلك لم يلتزم حكم القانون رقم ٣٠ لسنة ١٩٧٥ بتنظيم هيئة قناة السويس (ويفترض علمه به) في تقدير عناصر المديونية، أية ذلك أن المادة السادسة من القانون المذكور نصت على: "تختص الهيئة دون غيرها بإصدار اللوائح تحت مسمى "لائحة الملاحة وقواعد المرور"، وقد نظمت المادة ١٠٠ من تلك القواعد رسوم العبور، ورسوم القطار في الظروف العادية وفي الظروف الاستثنائية كما هو الحال بخصوص واقعة جنوح السفينة إيفرجيفن، بما يعني أن مصروفات القطار الحاصل لتعويم السفينة في الظروف غير العادية مقدرة في تلك القواعد، وكان على القاضي الأمر ألا يسلم للهيئة بطلب الحجز بقيمة الدين المطلوب الحجز بموجبه قبل تقدير المديونية في ضوء تلك القواعد.

ومن خلال ما استقرت عليه أحكام محكمة النقض المصرية نرى أن ماذهب إليه الدفاع في هذا الدفع غير سديد وذلك استناداً إلى ماورد في تلك الأحكام، وذلك على التفصيل التالي:

نظراً لما لقناة السويس من طبيعة خاصة واضطلاع هيئة قناة السويس بمهام تسيير المرفق أن يكون لها من الصلاحيات ما يكفل لها تحقيق ذلك دون أن تتقيد بالأنظمة الحكومية؛ فقد نصت المادة الثانية من القانون رقم ٣٠ لسنة ١٩٧٥ على أن "هيئة قناة السويس هيئة عامة تتمتع بشخصية اعتبارية مستقلة تخضع لأحكام هذا القانون وحده ولا تسرى في شأنها أحكام القانون رقم ٦٠ لسنة ١٩٧١ بإصدار قانون المؤسسات العامة" كما نصت المادة السادسة من القانون رقم ٣٠ لسنة ١٩٧٥ على أن "تختص الهيئة دون

غيرها بإصدار اللوائح المتعلقة بالملاحة فى قناة السويس وغير ذلك من اللوائح التى يقتضيها حسن سير المرافق وتقوم على تنفيذها...".

وقد أصدرت الهيئة لائحة الملاحة وقواعد الملاحة وقواعد المرور فى قناة السويس ونصت المادة الرابعة منها على مسئولية السفينة عن الأضرار أو الخسائر التى تتسبب فيها بشكل مباشر أو غير مباشر لمهمات الهيئة أو للوحدة العائمة نفسها أو لطرف ثالث. وبمجرد وقوع الحادث بالمجرى الملاحي تشكل لجنة فنية لتقدير التعويضات وتكاليف الإصلاح والحصول على التعويض الجابر للضرر من التوكيل التابع له السفينة، وتقدير التلغيات بالكيفية التى تراها بواسطة أجهزتها الفنية ولها إجراء ما تراه من معاينات توصلاً لإثبات عناصر المسئولية على الوجه المقرر فى القانون سواء من حيث الخطأ والضرر وعلاقة السببية أو مطالبة المتسبب بالتعويض الجابر للضرر^(٧٠).

تعليقنا بشأن مسئولية المرشد المعين من هيئة قناة السويس لمرافقة السفينة

ايفرجيفن منذ دخولها مجرى القناة وحتى جنوحها:

من المقرر فى قانون التجارة البحرية المصرى الصادر بالقانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ أن يظل الريان أثناء قيام المرشد بعمله سيد السفينة وقائدها وأن المرشد مجرد ناصح يدلى بالرأى ولا يتولى تنفيذه، وهذا الأصل هو الذى تقوم عليه أحكام المسئولية عن الأضرار التى تحدث أثناء تنفيذ عملية الإرشاد والتى لها جملة وجوه تناولتها المواد من ٢٨٧ إلى ٢٩٠ من القانون سالف البيان منها المسئولية تجاه الغير عن الأخطاء التى تقع من المرشد أثناء عملية الإرشاد والمسئول عن هذه الأخطاء هو مجهز السفينة المخدومة لأن المرشد لا يحجب الريان فيظل الريان فى نظر الغير قائد السفينة المسئول عن كل ما يقع من أخطاء فى قيادتها أو إدارتها^(٧١).

^(٧٠) الطعن رقم ٤١٣٢ لسنة ٨٩ قضائية الصادر بجلسة ٢٠٢٠/٣/٤ مكتب فنى (سنة ٧١- قاعدة

٣٤- صفحة ٢٧٥)

^(٧١) الطعن رقم ٤١٣٢ لسنة ٨٩ قضائية الصادر بجلسة ٢٠٢٠/٣/٤ مكتب فنى (سنة ٧١- قاعدة

٣٤- صفحة ٢٧٥)

كما أن المرشد يعتبر أثناء تأدية عمله على السفينة تابعاً للمجهز فيسأل المجهز مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه ولو كان الإرشاد إجبارياً وليس في هذا خروجاً على الأحكام المقررة في القانون المدني في شأن مسؤولية المتبوع، ذلك أن الفقرة الثانية من المادة ١٧٤ منه تقضى بأن رابطة التبعية تقوم ولو لم يكن المتبوع حراً في اختيار تابعه متى كانت له عليه سلطة فعلية في رقابته وتوجيهه والمجهز يمارس سلطة الرقابة والتوجيه على المرشد بواسطة ربانه^(٧٢).

وقد قررت معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية والتي وافقت مصر عليها وصدر مرسوم بالعمل بأحكامها إذ تقضى المادة الخامسة منها ببقاء مسؤولية السفينة في حالة ما إذا حصل التصادم بسبب خطأ المرشد ولو كان الإرشاد إجبارياً بما مؤداه أن المرشد ينسلخ في الفترة التي يباشر فيها نشاطه على ظهر السفينة عن الجهة التي يتبعها أصلاً وعلى ذلك لا تسأل هذه الجهة عن الأخطاء التي تقع منه في تلك الفترة.

وبذلك يكون المشرع قد وازن بدقة في اختيار الحلول التي انتهجها لتحديد مسؤولية كل من مالك السفينة أو مجهزها والربان أو المرشد كل في مجال عمله وحدود مسؤوليته بأن جعل مالك السفينة أو مجهزها مسؤولاً عن تعويض أى ضرر يصيب الغير من جراء أخطاء تابعيه ومن بينهم المرشد باعتبار أن عائد عمل المرشد يعود في المقام الأول إلى السفينة التي يرشدها.

وتبعاً لذلك فإن الأخذ بعدم مسؤولية الهيئة التابع لها المرشد خلال فترة أدائه لعمله على السفينة واعتباره أثناء ذلك تابعاً لمالكها أو مجهزها وهو ما يتفق وطبيعة العلاقة القانونية الناشئة بينهما وانتقال السلطة الفعلية على المرشد وتبعيته أثناء أدائه عمله على السفينة للربان الذي يمثل مالك السفينة ليصير تقرير المسؤولية المدنية لمالك السفينة ومجهزها عن الأخطاء التي يقترفها المرشد على نحو ما تناولته نصوص المادتين ٨٠، ٢٨٧ من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ غير مناقض لقواعد مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه ولا يستبعد تطبيق القواعد المنظمة لها في القانون

^(٧٢) الطعن رقم ٤١٣٢ لسنة ٨٩ قضائية الصادر بجلسة ٢٠٢٠/٣/٤ مكتب فني (سنة ٧١- قاعدة

المدنى، وكل ما سعى إليه المشرع بهذا التنظيم هو إيجاد ذمة مالية مليئة يستطيع المضرور اقتضاء التعويض المستحق له منها.

وقد راعى المشرع فى كل ذلك تحقيق التوازن بين مصلحة السفينة والمصلحة العامة فى المحافظة على المجارى الملاحية باعتبارها أحد المرافق العامة ذات الأهمية وعصب التجارة الدولية وضمان استمرار سير الملاحة فيها بانتظام واضطراد ما سلكه القانون المصرى فى هذا الشأن ليس بدعاً بين الدول إذ انتهجت العديد من الدول ذات المنحى، كما أن سن تلك الأحكام يدخل فى نطاق السلطة التقديرية للمشرع فى مجال تنظيم الحقوق وذلك بوضعه الضوابط الحاكمة للعلاقة بين أطرافها سواء فى ذلك المرشد أو مالك السفينة ومجهزها وكذا الهيئة العامة للموانئ أو هيئة قناة السويس، ملتزماً بالمعايير التى تكفل تحقيق التوازن بين المصالح المختلفة ودونما خروج على مبدأ خضوع الدولة للقانون أو إعفاء من التقيد بأحكامه لأى من أطراف تلك العلاقة.

والنص فى المادة ٨٠ من القانون ٨ لسنة ١٩٩٠ بشأن إصدار قانون التجارة البحرية المصرى على أن "يسأل مالك السفينة أو تجهيزها مدنياً عن أفعال الربان والبجارة والمرشد وأى شخص آخر فى خدمة السفينة متى وقعت منهم أثناء تأدية وظائفهم أو بسببها، كما يسأل عن التزامات الربان الناشئة عن العقود التى يبرمها فى حدود سلطاته القانونية".

والنص فى المادة ٩٥ من ذات القانون "على الربان أن يتولى بنفسه توجيه قيادة السفينة عند دخولها الموانئ أو المراسى أو الأنهار أو خروجها منها أو أثناء اجتياز الممرات البحرية وكذلك فى جميع الأحوال التى تعترض الملاحة عقبات خاصة ولو كان الربان ملزماً بالاستعانة بمرشد".

كما أن النص فى المادة ٢٨٦ من ذات القانون "تبقى قيادة السفينة وإدارتها للربان أثناء قيام المرشد بعمله عليها". والنص فى المادة ٢٩٨ من ذات القانون "تترتب المسؤولية المنصوص عليها فى هذا الفصل ولو وقع التصادم بخطأ المرشد ولو كان الإرشاد إجبارياً وذلك مع عدم الإخلال بالقواعد العامة فى المسؤولية".

وأنه من المقرر قضاءً أن قوام نظرية الحوادث الطارئة فى معنى المادة ١٤٧ من القانون المدنى هو أن يكون الحادث استثنائياً وغير متوقع وقت انعقاد العقد والمعياري فى توافر هذا الشرط- وعلى ما جرى به قضاء هذه المحكمة- معيار مجرد مناطه ألا يكون

فى مقدور الشخص أن يتوقع حصوله لو وجد فى ذات الظروف عند التعاقد دون اعتداد بما وقر فى ذهن هذا المدين بالذات من توقع الحصول أو عدم توقعه والبحث فيما إذا كان الحادث الطارئ هو مما فى وسع الشخص العادى توقعه أو أنه من الحوادث الطارئة مما يدخل فى نطاق سلطة قاضى الموضوع طالما أقامها على أسباب مؤدية إلى ما انتهى إليه. لما كان ذلك، وكان مالك السفينة أو تجهزها هو المسئول عن التعويض عن أى ضرر يصيب الغير من جراء أخطاء تابعيه ومن بينهم المرشد باعتبار أن عمله يعود فى المقام الأول إلى السفينة التى يرشدها وأنه يترتب على ذلك عدم مسئولية الهيئة التابع لها المرشد خلال فترة أدائه لعمله على السفينة واعتباره أثناء ذلك تابعاً لمالكها أو تجهزها وهو ما يتفق وطبيعة العلاقة القانونية الناشئة بينهما وانتقال السلطة الفعلية على المرشد وتبعيته أثناء أدائه عمله على السفينة للريان الذى يمثل مالك السفينة ليصبح تقرير المسئولية المدنية لمالك السفينة ومجهزها عن الأخطاء التى يقترفها المرشد على نحو ما تناولته نصوص قانون التجارة البحرية سألغة البيان غير متناقض مع قواعد مسئولية المتبوع عن أعمال تابعه.

وعليه فإن امتثال ريان السفينة لأمر المرشد لا يعفيه من المسئولية عما يلحق الغير من أضرار نتيجة عمل المرشد ومن ثم فلا يجدى الطاعن نفعاً نعيه بأن المرشد هو المتسبب فى وقوع الحادث إذ هو المسئول قانوناً عما يقع منه من أخطاء سببت أضراراً للغير. كما أن القوة القاهرة التى تنهض سبباً قانونياً للإعفاء هى التى تنشأ عن الأسباب الطبيعية التى نص عليها القانون بأنها لا يمكن توقعها أو تفاديها كالصواعق ودوامات البحر والتى يكفى إثبات حصولها للإعفاء من المسئولية

وبالتالى فإن ما يدعيه الطاعن من أن ارتفاع سرعة الرياح أثناء عملية التراكي يعد قوة قاهرة غير صحيح باعتبار أنه أمراً معروفاً لديه ويتعين عليه اتخاذ الحيطة والحذر منه عند تراكي السفينة^(٧٣). وكذلك مرور العديد من السفن فى مجرى قناة السويس قبل مرور السفينة ايفرجيفن دون جنوح أى منها.

(٧٣) ولما كان الحكم المطعون فيه قد خلص إلى ثبوت المسئولية عن الحادث موضوع الدعوى فى حق ريان السفينة ورتب على ذلك قضاءه بتأييد الحكم الابتدائى برفض دعوى ملاك السفينة التابع لهم الريان ببراءة ذمته من قيمة التلفيات ورفض رد ما قاموا بسداده ولا ينال من ذلك ما ورد بتحريرات

المبحث الثالث

الأحكام الصادرة عن محكمة الإسماعيلية الاقتصادية فى الإستئناف رقم ٢٥ لسنة ١٤ ق اقتصادي الدائرة الاستئنافية بتاريخ ٢٣/٥/٢٠٢١، والدعوى رقم ٢٣ لسنة ١٤ ق اقتصادي الدائرة الاستئنافية بتاريخ ٢٣/٥/٢٠٢١.

تقدم ملاك السفينة بطلب استئناف علي الحكم الصادر في جلسة ٤ مايو ٢٠٢١، والذي رفضت فيه الدائرة الثانية بمحكمة الإسماعيلية الاقتصادية التظلم رقم ١٢ لسنة ٢٠٢١ المقام من شركة «إيفر جيفن»، وتأييد الأمر القضائي الصادر من المحكمة برقم ٢٦ لسنة ٢٠٢١ بتوقيع الحجز التحفظي على سفينتها التي سبق لها الجنوح بمدخل قناة السويس، وما تحمله من بضائع لحين سداد ما على الشركة من مستحقات لهيئة قناة السويس^(٧٤).

دعوى دعوى ثبوت الدين وصحة الحجز على السفينة، وهي دعوى يرفعها الحاجز على المحجوز عليه بموجب أحكام المادة ٦٥ من قانون التجارة البحرية المصرى. سوف نتعرض بالتحليل لتلك الاحكام الصادرة عن محكمة الاسماعيلية الاقتصادية فى اطارين أولهما: الإستئناف رقم ٣٥ لسنة ١٤ ق اقتصادي الدائرة الاستئنافية بتاريخ ٢٣/٥/٢٠٢١ بإلغاء الحكم الصادر في التظلم رقم ١٢ لسنة ٢٠٢١ بتاريخ ٢٢/٤/٢٠٢١ من الأمر بالحجز التحفظي رقم ٢٦ لسنة ٢٠٢١ بحرى اقتصادي الاسماعيلية الصادر بتاريخ ١٢/٤/٢٠٢١ الموقع على السفينة ايفرجيفن المتراكية فى البحيرات المرة بالاسماعيلية.

وثانيهما: رفع دعوى بثبوت الدين وصحة الحجز التحفظي رقم ٢٣ لسنة ١٤ ق اقتصادي الدائرة الاستئنافية بتاريخ ٢٣/٥/٢٠٢١

جهة البحث باعتبار أنها صادرة من غير مختص فى مثل هذا الشأن ومن ثم يكون النعى على الحكم على نحو ما جاء بهذه الأسباب على غير أساس.
الطعن رقم ٤١٣٢ لسنة ٨٩ قضائية الدوائر التجارية- جلسة ٢٠٢٠/٣/٤. مكتب فنى (سنة ٧١- قاعدة ٣٤- صفحة ٢٧٥)

^(٧٤) تشكلت المحكمة الاقتصادية بالإسماعيلية برئاسة المستشار أحمد جاد وعضوية المستشارين محمد الطحاوي وعمر محسن بسكرتارية حامد أحمد خلال- لنظر جلسة التظلم علي قرار الحجز من الشركة المالكة.

أولاً

الإستئناف رقم ٣٥ لسنة ١٤ ق اقتصادي الدائرة الاستئنافية بتاريخ ٢٣/٥/٢٠٢١
بإلغاء الحكم الصادر في التظلم رقم ١٢ لسنة ٢٠٢١ بتاريخ ٢٢/٤/٢٠٢١ من
الأمر بالحجز التحفظي رقم ٢٦ لسنة ٢٠٢١ بحري اقتصادي الاسماعيلية الصادر
بتاريخ ١٢/٤/٢٠٢١ الموقع على السفينة ايفرجيفين المتراكية فى البحيرات المرة
بالاسماعيلية.

الوقائع:

تقدم ملاك السفينة بطلب استئناف علي الحكم الصادر في جلسة ٤ مايو ٢٠٢١،
والذي رفضت فيه الدائرة الثانية بمحكمة الإسماعيلية الاقتصادية التظلم رقم ١٢ لسنة
٢٠٢١ المقام من شركة «إيفر جيفين»، وتأييد الأمر القضائي الصادر من المحكمة
برقم ٢٦ لسنة ٢٠٢١ بتوقيع الحجز التحفظي على سفينتها التي سبق لها الجنوح
بمدخل قناة السويس، وما تحمله من بضائع لحين سداد ما على الشركة من مستحقات
لهيئة قناة السويس^(٧٥).

وقد رفع الاستئناف رقم ٣٥ لسنة ١٤ ق اقتصادي- الدائرة الاستئنافية من:

١- السادة/ هياكي سانجيو كايشا ليمتد، ويمثلها السيد/ تاكومي هايجاكي، والكائنة ب
١-٤-٥٢ كورا- ايماباري، إيهام ٧٩٩-٢١١١، بصفتها المالكة المسجلة للسفينة
"إيفرجيفين" بنسبة ٩٠%.

٢- السادة/ لاستر ماريتايم أس.ايه، ويمثلها السيد/ هيدفومي هايجاكي، والكائنة شارع
٥٣ إيه أوربانيزاكيون ماربيلا، أم أم جي تاور، الدور ١١٦- بنما، بصفتها المالكة
المسجلة للسفينة "إيفرجيفين" بنسبة ١٠%، وموطنها المختار (بخصوص تلك
الدعوى) في جمهورية مصر العربية مكتب الأستاذ أشرف السويفي- المحامي
بالنقض الكائن ٦٨ شارع فؤاد- باب شرق- الإسكندرية.

ضد

١- السيد/ رئيس مجلس إدارة هيئة قناة السويس بصفته- ويعلن في محله المختار بمقر
الإدارة القانونية للهيئة- شوقي خلاف- الإسماعيلية.

^(٧٥) تشكلت المحكمة الاقتصادية بالإسماعيلية برئاسة المستشار أحمد جاد وعضوية المستشارين محمد
الطحاوي وعمر محسن بسكرتارية حامد أحمد خلال- لنظر جلسة التظلم علي قرار الحجز من
الشركة المالكة.

د. إبراهيم محمد السعدى أحمد الشريعى

٢- ريان السفينة إيفرجيفن EVERGIVEN بصفته رباناً للسفينة، ويعلن على ظهر السفينة المذكورة المتراكية في منطقة البحيرات المرة بالإسماعيلية.
٣- السادة/ شركة الخليج العربي لأعمال البحرية والتجارة بصفته الوكيل الملاحي للسادة EVERGIVEN مستأجرة السفينة EVERGIVEN ويعلن ب ٣٣ شارع الشهداء - السويس.

٤- السيد/ قائد شرطة المسطحات المائية بصفته ويعلن بشارع عبد المنعم عمارة السياحي - أول الإسماعيلية.

٥- الممثل القانوني للهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية بالسويس بصفته ويعلن بمقر الهيئة ببور توفيق - السويس.

حيث أن واقعات التداعي وطلبات الخصوم فيها ومستنداتهم ودفعهم ودفاعهم سبق وأن أحاط بهم الحكم المستأنف تفصيلاً فإليه تحيل المحكمة وتجعل من أسبابه أسباباً مكمله لهذا الحكم وذلك تلافياً للتكرار. بيد أنه وربطاً لإجراءات التقاضي بالمحكمة توجز الوقاعات في أن المستأنف عليه الأول بصفته استصدر بتاريخ ١٢/٤/٢٠٢١ أمر بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة المسماة (إيفرجيفن) EVER GIVEN رافعة علم دولة بنما وما عليها من بضائع المتراكية بمنطقة البحيرات المرة ضماناً للوفاء بالدين البحري المقدر بمبلغ ٩١٦,٥٦٢,٤٩٤ دولار (تسعمائة وستة عشر مليون وخمسمائة وستة وعشرون ألف وأربعمائة وأربعة وتسعون دولار أمريكي) مع ندب أحد محضري التنفيذ المختصين بتنفيذ ذلك الأمر وتحرير محضر بالإجراءات ويرفع الحجز إذا قدم المطلوب ضدهما الأول والثاني ما يفيد سداد قيمة المديونية المستحقة في ذمته وذلك في الأمر المقيد برقم ٢٦ لسنة ٢٠٢١ وأمر اقتصادي بحري الإسماعيلية الاقتصادية فتظلمت منه المستأنفتان بالتظلم المقيد برقم ١٢ لسنة ٢٠٢١ تظلمات اقتصادي ابتدائي إسماعيلية بطلب قبول التظلم شكلاً وفي الموضوع بإلغاء الأمر رقم ٢٦ لسنة ٢٠٢١ وأمر اقتصادي بحري الإسماعيلية الاقتصادية الصادر من رئيس المحكمة على السفينة إيفرجيفن بتاريخ ١٢/٤/٢٠٢١ والقضاء برفع الحجز التحفظي الموقع عليها وما عليها من بضائع على سند من بطلان الحجز التحفظي كونه تضمن الحجز على البضاعة التي تحملها السفينة وهو ما لا يجوز في جميع الأحوال طبقاً لقانون التجارة البحرية وقانون المرافعات ذلك أن القانون الأول لم يجز إلا بتوقيع الحجز التحفظي على السفن والثاني اشترط أن يكون بيد الدائن سند تنفيذي أو حكم غير واجب النفاذ وهو ما لم يتوافر فيكون الحجز الموقع على البضاعة قد صدر من قاض غير مختص. كما أن

الحجز قد تم توقيعه دون تقديم ما يفيد مكان السفينة ولحرمان الأمر من الحق في طلب رفع الحجز مقابل تقديم ضمان كافي لسداد المديونية فضلاً عن تعرض الأمر لأصل الحق وعدم تقدير المديونية مما يوهم الأمر بالبطلان.
الأسانيد القانونية:

وحيث أنه بجلسة ٢٠٢١/٥/٤ قضت محكمة أول درجة في مادة تجارية وقتية أولاً بقبول التظلم شكلاً. وثانياً: عدم انعقاد الخصومة بالنسبة للمتظلم ضدتهما الثاني والخامس. وثالثاً: في موضوع التظلم برفضه وتأييد الأمر الوقتي رقم ٢٦ لسنة ٢٠٢١ أوامر حجز تحفظي الإسماعيلية الاقتصادية الصادر بتاريخ ٢٠٢١/٤/١٢ على السفينة (إيفرجيفين) EVER GIVEN وألزمت المتظلمتين بصفتهما بالمصروفات ومبلغ خمسة وسبعين جنيهاً.
تأسيساً على:

- عدم إعلان المتظلم ضدتهما الثاني والخامس وقانونية وصحة الحجز على البضاعة التي تحملها السفينة وأن المستندات المرفقة بالأمر ثبت منها أن السفينة محل أمر الحجز متراكية بالبحيرات المرة بالإسماعيلية مما يدخل في الاختصاص المحلي لمحكمة الإسماعيلية الاقتصادية
- كما أن شمول الأمر رفع الحجز إذا تم تقديم ما يفيد سداد قيمة المديونية لا يمنع من رفعه حال تقديم كفالة أو ضمان كافي لسداد المديونية وهو ما لا يتم.
- وسقوط الحق في رد المحكمة كون أن طلب الرد جاء احتياطياً بعد إبداء المستأنفتين دفعهما^(٧٦).

^(٧٦) كشفت حيثيات الحكم أن محامي شركة «إيفرجيفين» طلب في نهاية مرافعته رد المحكمة أي طلب تنحيها عن نظر النزاع وتعيين دائرة أخرى لنظره، ورداً على طلب الرد قالت المحكمة: إن الثابت من الأوراق أن طلب الرد هو طلباً احتياطياً معلقاً على شرط وهو أن يطلع المتظلم على الأمر موضوع التظلم، وأن طلب الإطلاع ما هو إلا وسيلة لتعطيل الفصل في التظلم المائل، موضحة أن المحكمة طالعت صورة ضوئية من توكيل الشركة وتبينت منها أن التوكيل لا يبيح له طلب رد المحكمة، كما أن المسؤولين بالشركة المتظلمة لم يمثلوا بشخصهم أمام المحكمة ليطلبوا ردها، فضلاً عن أن وكيل المتظلم قد قدم دفاعه ودفعه المائلة بمحضر الجلسة ومن ثم تلقت المحكمة عن طلب الرد.

د. إبراهيم محمد السعدى أحمد الشريعى

- وقد توافرت شروط الحجز التحفظي على السفينة والبضاعة التي عليها باعتبار أن الدين المطالب به هو دين بحري طبقاً لنص المادة ٥٩ من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ والاتفاقية الدولية الخاصة بالحجز على السفينة الموقعة في بروكسل بتاريخ ١٠/٥/١٩٥٢ والتي انضمت إليها مصر بموجب القانون ١٨٥ لسنة ١٩٥٥.

وإذ لم يصادف هذا القضاء قبولاً لدى المتظلمتين قطعاً عليه بالاستئناف المائل بصحيفة مودعة قلم الكتاب بتاريخ ١٨/٥/٢٠٢١ ومعلنة قانوناً بطلب أولاً: قبول الاستئناف شكلاً. ثانياً: وفي الموضوع بإلغاء الحكم الصادر في التظلم رقم ١٢ لسنة ٢٠٢١ اقتصادي ابتدائي الإسماعيلية بتاريخ ٤/٥/٢٠٢١ والقضاء بالطلبات الواردة بصحيفة التظلم المبتدأة والزام المستأنف ضدها الأولى بالمصروفات والرسوم وأتعاب المحاماة.

الأسانيد القانونية للاستئناف تتمثل في أسباب حاصلها:

- ١- بطلان الحكم المستأنف لصدوره من محكمة حجبت قانوناً عن نظر الدعوى لطلب رد المحكمة عملاً بالمادة ١٦٢ مرافعات ويكون الحكم قد صدر من محكمة غير مختصة بنظره لانقضاء ولايتها.
- ٢- الإخلال بحق الدفاع لعدم تمكين المحكمة لهما من الاطلاع على المستندات المرفقة بالأمر المتظلم منه مما يوصم الحكم بالبطلان.
- ٣- بطلان الحجز بتقريره على دين غير بحري باعتبار أن الدين المطالب به ناشئ عن تعويم السفينة وهو ليس من الديون البحرية.
- ٤- الفساد في الاستدلال والخطأ في تطبيق القانون لحكم أول درجة ذلك أن الحجز على السفينة والبضاعة قد وقع باطلاً لمخالفته أحكام قانون التجارة البحرية الذي لم يمنح رئيس المحكمة الأمر الاختصاص بتوقيعه على البضاعة التي لا تعتبر من ملحقات السفينة.

وحيث تداول نظر الاستئناف بالجلسات على النحو المبين بمحاضرها طلب وكيل المستأنفتين وقف الاستئناف تعليقاً لحين صدور حكم في الدعوى رقم ٢٣ لسنة ١٤ ق اقتصادي الإسماعيلية وقدم حافظتي مستندات طويت الأولى على صور ضوئية لمستندات مدونة باللغة الأجنبية وطويت الثانية على صورة من صحيفة الدعوى رقم ٢٣ لسنة ١٤ ق الإسماعيلية الاقتصادية جدد جميعها وكيل الهيئة المستأنف عليها

الأولى وقدم مذكرة طلب في ختامها رفض الاستئناف وتأييد الحكم المستأنف وطلب وكيل المستأنفين سحب المستندات المحررة باللغة الأجنبية لترجمتها وطلب إلزام هيئة قناة السويس بتقديم بيان بالقاطرات التي قامت بمصاحبة السفينة وطلب وكيل المستأنف عليه الثالث بصفته أجل للاطلاع على المستندات المقدمة وقررت المحكمة حجز الاستئناف للحكم.

وحيث أن الاستئناف حاز كافة أوضاعه الشكلية وأقيم في الميعاد المقرر قانوناً فهو مقبول شكلاً.

وسوف نناقش الطلبات التي تقدم بها المستأنف ودفعه وردود المحكمة عليها وذلك على النحو التالي:

١- وحيث أنه عن طلب وقف الاستئناف تعليقاً لحين الفصل في الدعوى رقم ٢٣ لسنة ١٤ ق الإسماعيلية الاقتصادية:

فهو مردود عليه بأن الدعوى رقم ٢٣ لسنة ١٤ ق الإسماعيلية الاقتصادية وهي الدعوى المقامة من المستأنف عليها الأولى بطلب ثبوت الدين وصحة الحجز التحفظي الموقع على السفينة إيفرجيفن ليست من المسائل الأولية التي يتوقف الفصل في الاستئناف المائل على الفصل فيها عملاً بالمادة ١٢٩ مرافعات ذلك أن الدعوى سألقة الذكر هي دعوى تمس أصل الحق لتعلقها بثبوت المديونية والإلزام بها وصحة الحجز بما يترتب عليه من إجراءات نظمها المشرع في قانون التجارة البحرية وصولاً إلى صدور الأمر ببيع السفينة عملاً بالمادة ٧٠ وما بعدها من قانون التجارة البحرية المصرى رقم ٨ لسنة ١٩٩٠^(٧٧).

أما الاستئناف المائل فيدور رحى النزاع فيه حول الأمر الوقي رقم ٢٦ لسنة ٢٠٢١ وأمر بحري الإسماعيلية الاقتصادية ومدى توافر شروطه الشكلية حول صفة مصدره واختصاصه بذلك ومحل الحجز (السفينة وما عليها) وما إذا كان الدين الموقع الحجز من أجله هو دين بحري من المنصوص عليه في المادة ٦٠ من ذات القانون من عدمه

^(٧٧) تنص المادة ١٢٩ من قانون المرافعات على "في غير الأحوال التي نص فيها القانون على وقف الدعوى وجوباً أو جوازاً يكون للمحكمة أن تأمر بوقفها كلما رأت تعليق حكماً في موضوعها على الفصل في مسألة أخرى يتوقف عليها الحكم. وبمجرد زوال سبب الوقف يكون للخصم تعجيل الدعوى".

د. إبراهيم محمد السعدى أحمد الشريعى

ودون حاجة إلى التطرق لتحديد مقدار المديونية المطالب بها في دعوى أصل الحق وهو ما يجعل المحكمة تلتفت أيضاً عن الصور الضوئية المجودة المقدمة بحافظة المستندات الأولى لعدم حجيتها في الإثبات.

٢- وحيث أنه عن الدفع المبدئي أمام محكمة أول درجة ببطلان الحجز لانتفاء الصفة القانونية للمحامي المتقدم بطلب توقيع الحجز التحفظي كون أن توكيله ليس خاصاً.

فمردود عليه بأنه وعملاً بأحكام المواد ٧٢، ٧٣، ٧٤، ٧٥ من قانون المرافعات^(٧٨)؛ فإن التوكيل في التقاضي أو التوكيل في الخصومة هو توكيل في تصرف قانوني يخضع لحكم المادة ٧٠٢ من القانون المدني^(٧٩). أى يخضع للقواعد العامة للوكالة في القانون المدني فيما لم يرد فيه نص خاص في قانون المرافعات أو قانون المحاماة^(٨٠).

^(٧٨) مادة ٧٢- في اليوم المعين لنظر الدعوى يحضر الخصوم بأنفسهم أو يحضر عنهم من يوكلونه من المحامين وللمحكمة أن تقبل في النيابة عنهم من يوكلونه من أزواجهم أو أقاربهم أو أصهارهم إلى الدرجة الثالثة.

مادة ٧٣- يجب على الوكيل أو يقرر حضوره عن موكله وأن يثبت وكالته عنه وفقاً لأحكام قانون المحاماة وللمحكمة عند الضرورة أن ترخص للوكيل في إثباته وكالته في ميعاد تحدده على أن يتم ذلك في جلسة المرافعة على الأكثر.

مادة ٧٤- بمجرد صدور التوكيل من أحد الخصوم يكون موطن وكيله معتبراً في إعلان الأوراق اللازمة لسير الدعوى في درجة التقاضى الموكل هو فيها.

وعلى الخصم الذى لا يكون له وكيل بالبلد الذى به مقر المحكمة أن يتخذ له موطناً فيه.

مادة ٧٥- التوكيل بالخصومة يخول الوكيل سلطة القيام بالأعمال والإجراءات اللازمة لرفع الدعوى ومتابعتها أو الدفاع فيها، واتخاذ الإجراءات التحفظية إلى أن يصدر الحكم في موضوعها في درجة التقاضى التى وكل فيها وإعلان هذا الحكم وقبض الرسوم والمصاريف، وذلك بغير إخلال بما أوجب فيه القانون تفويضاً خاصاً.

وكل قيد يرد في سند التوكيل على خلاف ما تقدم لا يحتج به على الخصم الآخر.

^(٧٩) تنص المادة ٧٠٢ من القانون المدني على أنه " لا بد من وكالة خاصة في كل عمل ليس من أعمال الإدارة، وبوجه خاص في البيع والرهن والتبرعات والصلح والإقرار والتحكيم وتوجيه اليمين والمرافعة أمام القضاء.

والوكالة الخاصة في نوع معين من أنواع الأعمال القانونية تصح ولو لم يعين محل هذا العمل على وجه التخصيص، إلا إذا كان العمل من التبرعات.

وإذا كان التقاضي ليس من أعمال الإدارة فقد استلزم المشرع للتوكيل فيه توكيلاً خاصاً والمقصود بالتوكيل الخاص هنا هو أن يتضمن التوكيل النص على نوع العمل الموكل فيه وهو التقاضي أي تخويل الوكيل سلطة القيام بالأعمال والإجراءات اللازمة لرفع الدعوى ومتابعتها أو الدفاع فيها واتخاذ الإجراءات التحفظية إلى أن يصدر الحكم في موضوعها ويستثني من ذلك ما ورد بشأنه نص خاص يستلزم تفويضاً خاصاً أي إيراده بنوعه في التوكيل كما ورد في نص المادة ٧٦ من قانون المرافعات والتي عدت هذه الأنواع ومن بينها رد القضاة أو الترك أو الصلح^(٨١).

ولما كان الثابت من مطالعة التوكيل رقم ٣٩٥/أ لسنة ٢٠١٩ توثيق الإسماعيلية أنه صادر من السيد رئيس مجلس إدارة هيئة قناة السويس بصفته وقد تضمن حق الوكلاء في الحضور عنه في القضايا التي ترفع منه أو عليه أمام جميع المحاكم على اختلاف أنواعها ودرجاتها واتخاذ كافة ما يقتضيه التقاضي من إجراءات فإنه يكون توكيلاً قضائياً صحيحاً منتجاً لآثاره في اتخاذ الإجراءات القضائية ومن بينها الإجراءات التحفظية ومنها طلب توقيع الحجز التحفظي على السفينة (إيفرجيفن) وما تحويه من بضائع ضماناً لدين بحري ولا يحتاج هذا الإجراء إلى تفويض خاص مثل ما نص عليه في المادة ٧٦ من قانون المرافعات مما يكون مقدم هذا الطلب صاحب صفة في تقديمه.

ومن ثم فإن التوكيل الصادر من السيد رئيس مجلس إدارة هيئة قناة السويس يعطى للوكيل سلطة القيام بجميع الأعمال الاجرائية اللازمة لبدء الخصومة ومتابعتها واتخاذ الاجراءات التحفظية فيها^(٨٢).

والوكالة الخاصة لا تجعل للوكيل صفة إلا في مباشرة الأمور المحددة فيها، وما تقتضيه هذه الأمور من توابع ضرورية وفقاً لطبيعة كل أمر وللعرف الجاري".

(٨٠) د. وجدى راغب فهمي: مرجع سابق، ص ٥٥٣.

(٨١) تنص المادة ٧٦ من قانون المرافعات على "لا يصح بغير تفويض خاص الإقرار بالحق المدعى به ولا التنازل عنه ولا الصلح ولا التحكيم فيه ولا قبول اليمين ولا توجيهها ولا ردها ولا ترك الخصومة ولا التنازل عن الحكم أو عن طريق من طرق الطعن فيه ولا رفع الحجز ولا ترك التأمينات مع بقاء الدين ولا الادعاء بالتزوير ولا رد القاضى ولا مخاصمته ولا رد الخبير ولا العرض الفعلى ولا قبوله ولا أى تصرف آخر يوجب القانون فيه تفويضاً خاصاً".

(٨٢) د. فتحى والى: الوسيط فى قانون القضاء المدنى، القاهرة، مطبعة جامعة القاهرة والكتاب الجامعى،

١٩٩٤، ص ٣١٤، بند ٢٠١.

٣- فيما يتعلق بالرد على النعي ببطلان الحجز لتقريره على دين غير بحري (الدين الناشئ عن تعويم السفينة) وهو ما لم يتضمنه نص المادة ٦٠ من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠.

فهو نعي غير شديد ذلك أن تعويم السفينة بناء على معجم المعاني الجامع باللغة العربية يقصد به اسباحها في الماء^(٨٣). وأن اسم حركة السفينة فى الماء فى اللغة العربية هي الإبحار فهي وسيلة من وسائل النقل التي يستخدمها الإنسان، كما تعمل السفينة أيضاً على نقل البضائع^(٨٤). ويطلق على حركة السفينة فى القرآن الكريم تجري لقوله تعالى: {الْم تَرَأَنَّ اللَّهَ سَخَّرَ لَكُمْ مَّا فِي الْأَرْضِ وَالْفُلْكَ تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِأَمْرِهِ...} من الآية رقم ٦٥ سورة الحج.

أما إنقاذ السفن فله حالتان: أولاً: عندما تكون السفينة ما زالت عائمة ولا خوف عليها من الغرق أو جانحة جنوباً خفيفاً كأن يحدث عطب في المحارة أو في الدفة أو في أجهزة الدفع الميكانيكي فتصبح السفينة عاجزة كلياً أو جزئياً عن استئناف الإبحار فهنا تطلب السفينة المعطوبة الإنقاذ حتى لو تم التعبير عنه بلفظ التعويم فهو في حقيقته طلب إنقاذ لحالة السفينة المعطوبة لعودتها إلى طبيعتها عملها وهو الإبحار أو الجريان. ثانياً: حالة جنوح السفينة على كثيب رملي بحري بعد سرعة كبيرة فيكون الاعتماد على شركات إنقاذ مجهزة بقاطرات ومضخات قوية ورافعات عائمة.

لما كان ذلك وكان ما تقدم وكان الثابت من مطالعة المستندات المرفقة بطلب الأمر بتوقيع الحجز التحفظي رقم ٢٦ لسنة ٢٠٢١ وأمر اقتصادي بحري الإسماعيلية الاقتصادية أنها قد تضمنت طلب الوكيل الملاحي لمستأجر السفينة وهي شركة الخليج العربي للأعمال البحرية والمؤرخ في ٢٣/٣/٢٠٢١ والموجه إلى هيئة قناة السويس بإمدادها بالقاطرات اللازمة للمساعدة في تعويم السفينة إيفرجيفن وقطرها إذا لزم الأمر كما ثبت من معاينة قسم الإنقاذ البحري ببور توفيق للسفينة المذكورة رداً على كتاب الشؤون القانونية لهيئة قناة السويس المستأنف عليها الأولى أن السفينة المذكورة شاحطة

^(٨٣) تعريف ومعنى تعويم السفينة في معجم المعاني الجامع

<https://www.almaany.com/ar/dict/ar-ar>

تم الاطلاع الساعة ١١ ص يوم الاحد الموافق ٧/٨/٢٠٢٢.

^(٨٤) تعنى حركة السفينة فى الماء <https://www.maoso3a.net> تم الاطلاع الساعة ١١ ص يوم

الاحد الموافق ٧/٨/٢٠٢٢.

بالكيلو ١٥٠ ترقيم قناة السويس من المقدم بجهة الشرق وأن جانب أيمن السفينة شاحطة لمسافة ١٤٠ متر حتى العود رقم ١٠٣ وجانب أيسر السفينة شاحطة لمسافة ٩٥ متر حتى العود رقم ١٢١ وتراكي الجانب الأيسر الخلفي للسفينة على جانب القناة الغربي إلى آخر ما ورد بتقرير المعاينة كما أن الثابت من شهادة تسجيل السفينة ٣٩٩,٩٤ متر وعرضها ٥٩ متر وقد ترتب على جنوحها وشحطها- وذلك بالعلم العام من محطات التلفاز العالمية والمحلية ووسائل التواصل الاجتماعي المختلفة- غلق المدخل الجنوبي للمجرى الملاحي لهيئة قناة السويس عند العلامة ١٥٠ ترقيم قناة السويس، وكانت هناك مئات السفن عالقة في الانتظار كي تمر وتعبّر المجرى الملاحي وأن التربة حول مقدمة السفينة كانت منطقة صخرية، وقد تم استخدام كراكات لأعمال التكريك وإزالة الرمال ثم تبعثها قاطرات الشد، وقد استمرت الفرق الفنية في سبيل تحريك السفينة وإنقاذها وما عليها من بضائع دون المساس ببدنها حتى تظل صالحة للملاحة البحرية لمدة ستة أيام وما تبع تلك العملية الناجحة لإنقاذ السفينة وقطرها لمنطقة البحيرات المرة وما فيها ما هو إلا إنقاذ لتلك السفينة وما عليها من بضائع مما كانت عليه من شحوط وجنوح ذلك أنها كانت عاجزة كلياً عن استئناف الإبحار، وقد استخدمت قاطرات قوية لسحبها على نحو ما تقدم ولا يشترط لاعتبار القطر إنقاذاً بحرياً أن يكون الخطر المحدق بالسفينة حالاً بل يكفي أن يكون محتمل الوقوع وهو أمر متروك لتقدير القضاء.

وعلى ذلك فتعويم سفينة جانحة بطريق القطر يعتبر من قبيل الإنقاذ البحري لأن السفينة فضلاً عما تقدم كانت معرضة لأن تتحطم لو ارتطمت بها سفينة أخرى وبالتالي فإن ما قامت به القاطرات يعد أعمال وخدمات استثنائية لا تدخل عادة في القطر العادي وهو ما نص عليه في المادة ٣٠٨ من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ وذات الحكم قرره المادة الرابعة من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحري الموقعة في بروكسل بتاريخ ١٩١٠/٩/٢٣ والمعدلة بالبروتوكول المؤرخ في ١٩٦٥/٥/٢٧ والمنظمة إليها مصر بالقانون ٢٣ لسنة ١٩٤١ والمنظمة أيضاً إلى تعديل بروتوكول المعاهدة في ١٩٧٦/٦/٣٠ إذ نصت المادة الرابعة من تلك المادة على أنه "لا يكون للقاطرة الحق في أي أجر أو مساعدة أو إنقاذ السفينة التي تقطرها أو شحنتها إلا إذا أدت تلك القاطرة خدمات استثنائية لا يمكن أن تعتبر تنفيذاً لعقد القطر". الأمر الذي تستخلص منه المحكمة أن ما اتخذته الهيئة

د. إبراهيم محمد السعدى أحمد الشريعى

المستأنف عليها الأولى من إجراءات حيال السفينة إيفرجيفن الجانحة عند الكيلو ١٥١ ترقيم قناة السويس ما هو إلا إنقاذ لها وما عليها من بضائع ترتب عليه تعويمها حتى تصبح صالحة للإبحار والجريان وكان الإنقاذ هو أحد أسباب الديون البحرية التي تجيز توقيع الحجز التحفظي على السفينة عملاً بالمادة ٦٠/ط من القانون ٨ لسنة ١٩٩٠.

ونرى أن عملية القطر تكون إما بدفع السفينة أو سحبها أو المساندة لها أثناء السير أو الاشتراك في توجيهها أو الشد عن طريق أحبال القطر التي توفرها السفينة أو الرباط على الجانب للتدفيع بواسطة قاطرة أو أكثر^(٨٥).

٤- وحيث أنه فيما يتعلق بالنعي على الحكم المستأنف للفساد في الاستدلال والخطأ في تطبيق القانون برفضه الدفع ببطلان الحجز التحفظي لتضمنه محلاً لا يجوز الحجز عليه (الحجز على البضاعة).

فهو نعي غير سديد ذلك أنه من المقرر قانوناً طبقاً لنص المادة الأولى من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ فإن السفينة هي كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تستهدف الربح. وتعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزءاً منها. ودلالة النص واضحة في أن ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزءاً منها ويسري عليها ما يسري على السفينة من أحكام ومنها جواز توقيع الحجز التحفظي عليها باعتبار أن السفينة لا تتكون فقط من هيكل أو بدن وإنما من عناصر أخرى لازمة للاستغلال البحري للسفينة مثل الآلات والصواري والدفعة والقوارب وشباك الصيد ويمتد وصف الملحقات ليشمل ليس فقط تلك اللازمة لسير السفينة أي الملاحة البحرية وإنما أيضاً لكل ما هو لازم لاستغلالها واستثمارها.

لما كان ذلك وكان أمر الحجز التحفظي رقم ٢٦ لسنة ٢٠٢١ قد تضمن الحجز على السفينة وما عليها من بضائع وكان كما سبق القول أن اسم حركة السفينة في اللغة العربية هي الإبحار والجريان باعتبارها وسيلة من وسائل النقل التي يستخدمها الإنسان وتعمل أيضاً على نقل البضائع حال إبحارها في المياه وبالتالي فإن نقل البضائع هي

^(٨٥) المادة الأولى من القرار رقم ٤٨٨ لسنة ٢٠١٥ بتاريخ ١/ ٩/ ٢٠١٥ بشأن لائحة مقابل الخدمات التي تؤدي للسفن في الموانئ البحرية المصرية، ومقابل الانقاع بالمهام والمنشآت الثابتة والعائمة التابعة لهيئات الموانئ البحرية والهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية، ومقابل الخدمات الإلكترونية المقدمة من هيئات الموانئ البحرية للمتعاملين معها.

وسيلة استثمار السفينة وإلا فما فائدة تشغيل السفينة المخصصة لنقل البضائع والتي هي من لوازم استثمارها واستغلالها بل أن محكمة النقض الفرنسية ذهبت لأكثر من ذلك فاعتبرت أن وقود السفينة عنصر من عناصرها يخضع لنفس القواعد التي يخضع لها الحجز التحفظي على السفينة ذاتها. (نقض فرنسي جلسة ١٣ لسنة ١٩٩٨، D.M.F.، ١٩٩٨، ص ٨٢٣) فإذا كانت البضائع على هذا النحو من قبيل ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها واستثمارها فإنه يجوز توقيع الحجز التحفظي عليها ويكون توقيع الحجز التحفظي عليها صحيحاً وصادراً من مختص بإصداره طبقاً لنص المادتين ١، ٥٩ من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠.

ولهذه الأسباب، والأسباب التي ساقها قضاء أول درجة فإن الاستئناف يكون غير قائم على سند من الواقع والقانون؛ فأصدرت المحكمة حكماً في الاستئناف المقدم من الشركة المالكة للسفينة إيفرجيفن طعنا على الحكم الصادر برفض التظلم المقدم منهم على أمر الحجز التحفظي الموقع على السفينة والذي سبق وأن أصدرته المحكمة الاقتصادية "الدائرة الثانية الابتدائية" بجلسة الرابع من مايو ٢٠٢١، وذلك بقبول الاستئناف شكلاً، وفي الموضوع برفضه، وتأييد الحكم المستأنف، وألزمت المستأنفتين بالمصروفات ومبلغ مائة جنيه مقابل أتعاب المحاماة، فالمحكمة تلزم بها المستأنفتين عملاً بالمادتين ١/١٨٤ و ٢٤٠ من قانون المرافعات^(٨٦). وكذلك المادة ١/١٨٧ من قانون المحاماة المعدل^(٨٧).

^(٨٦) تنص المادة ١/١٨٤ من قانون المرافعات على "يجب على المحكمة عند إصدار الحكم الذي تنتهي به الخصومة أمامها أن تحكم من تلقاء نفسها في مصاريف الدعوى ويحكم بمصاريف الدعوى على الخصم المحكوم عليه فيها ويدخل في حساب المصاريف مقابل أتعاب المحاماة". وتنص المادة ٢٤٠ من قانون المرافعات على "تسرى على الاستئناف القواعد المقررة أمام محكمة الدرجة الأولى سواء فيما يتعلق بالإجراءات أو بالأحكام ما لم يقض القانون بغير ذلك".

^(٨٧) تنص المادة ١/١٨٧ من قانون المحاماة المعدل "على المحكمة من تلقاء نفسها وعند إصدار حكمها أن تلزم من خسر الدعوى بأتعاب المحاماة لصالح صندوق الرعاية الصحية والاجتماعية...".

ثانياً

الدعوى رقم ٢٣ لسنة ١٤ ق اقتصادي الدائرة الاستئنافية بتاريخ ٢٣/٥/٢٠٢١.
(دعوى ثبوت الدين وصحة الحجز التحفظي)^(٨٨)

لما كانت المادة ٦٥ من قانون التجارة البحرية المصرى رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ تنص "على الدائن أن يرفع الدعوى بالدين وصحة الحجز أمام المحكمة الابتدائية التي وقع الحجز في دائرتها خلال الثمانية الأيام التالية لتسليم محضر الحجز إلى الريان أو من يقوم مقامه وإلا اعتبر الحجز كأن لم يكن".

وكما سبق الإشارة الى أن الاختصاص فيما يتعلق بتطبيق نصوص قانون التجارة البحرية المصرى أسند الى المحكمة الاقتصادية، ومن ثم قامت هيئة قناة السويس بصفتها الدائن الحاجز برفع دعوى بثبوت الدين وصحة الحجز أمام المحكمة الاقتصادية بمدينة الاسماعيلية باعتبارها المكان الذى وقع الحجز فى دائرتها خلال الثمانية الأيام التالية لتسليم محضر الحجز إلى الريان وذلك تحسباً لفشل المفاوضات مع الشركة مالكة السفينة ايفرجيفن فتستكمل الاجراءات القانونية اللازمة لتحويل الحجز من تحفظى إلى تنفيذى، برفع دعوى بثبوت حقه وصحة الحجز الذى أوقعه حتى يحصل الدائن على سند تنفيذى بحقه^(٨٩). ثم استكمال مقتضيات الحجز التنفيذى بعد حصول الدائن على سند تنفيذى، فيقوم باتخاذ مقدمات التنفيذ باعلان المدين وتكليفه بالوفاء^(٩٠). وإذا حكم بصحة الحجز التحفظى وكان هذا الحكم واجب النفاذ أو أصبح كذلك؛ تتبع الاجراءات المقررة للبيع فى الفصل الأول من الباب الثالث^(٩١).

وبالتالى يستهدف الدائن الحاجز من رفع دعوى ثبوت الدين وصحة الحجز تحقيق غرضين هما^(٩٢):

^(٨٨) بالجلسة المنعقدة علناً بسراي محكمة استئناف الإسماعيلية الاقتصادية فى يوم الأحد الموافق ٢٣/٥/٢٠٢١ برئاسة السيد المستشار/ عصام رشاد القزاز فى الدعوى رقم ٢٣ لسنة ١٤ ق اقتصادي- الدائرة الاستئنافية.

^(٨٩) د. عبد الحميد أبوهيف: طرق التنفيذ والتحفظ فى المواد المدنية والتجارية فى مصر، القاهرة، مطبعة المعارف، ١٩١٨، ص ٧٦١، بند ١٢٥٨.

^(٩٠) د. أحمد صدقى محمود: مرجع سابق، ص ٢٥٧.

^(٩١) المادة ٣٢٢ من قانون المرافعات.

^(٩٢) د. أسامه أحمد شوقى المليجى: مرجع سابق، ص ٢٨٤، بند ٣٤٣.

الغرض الأول: حصول الدائن الحاجز على حكم بثبوت حقه في مواجهة المحجوز عليه، حتى يتوافر لدى الدائن الحاجز السند التنفيذي.
الغرض الثاني: الحكم بصحة اجراءات الحجز التحفظي الذي تم ايقاعه بهدف جعله جزءاً تنفيذياً.

أما في فرنسا حدد القانون مهلة قدرها شهر لرفع دعوى صحة الحجز من تاريخ صدور الأمر بالحجز والا اعتبر الحجز كأن لم يكن وفقاً للمادة ٦-٥١١ من المرسوم بقانون الاجراءات المدنية في التنفيذ الجبري رقم ٧٨٣ لسنة ٢٠١٢^(٩٣).
وقد نظم المشرع المصري دعوى ثبوت الدين وصحة الحجز على السفينة^(٩٤)، وهي دعوى يرفعها الحاجز على المحجوز عليه بموجب أحكام المادة ٦٥ من قانون التجارة البحرية المصري، وذلك خلال الثمانية أيام التالية لتسليم محضر الحجز إلى الربان أو من يقوم مقامه أمام المحكمة الابتدائية التي وقع الحجز في دائرتها^(٩٥). فإذا لم ترفع خلال هذا الأجل عد الحجز كأن لم يكن، واعتبار الحجز كأن لم يكن لا يتعلق بالنظام العام وإنما يقع بقوة القانون^(٩٦). ويشمل الحكم بصحة الحجز الأمر بالبيع وشروطه واليوم المعين لإجرائه والثمن الأساسي (المادة ١/٦٦ قانون التجارة البحرية المصري) ويجوز استئناف الحكم أيًا كان مقدار الدين، خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ صدوره؛ وذلك لحث ذوى الشأن على سرعة اجراءات الحجز على السفينة نظراً لقيمتها الاقتصادية والمالية الكبيرة^(٩٧).

^(٩٣) د. عزمى عبد الفتاح عطيه: مستحدثات قاون التنفيذ الفرنسي الجديد رقم ٧٨٣ لسنة ٢٠١٢ في السندات التنفيذية، ووسائل الإيجار على التنفيذ وطرق الحجز المختلفة واختصاص قاضي التنفيذ نوعياً ومحلياً، مجلة الحقوق، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت، العدد الأول، السنة الأربعين، مارس ٢٠١٦، ص ٤١.

^(٩٤) في حين تختص بالفصل في دعوى ثبوت الدين وصحة الحجز المحكمة الجزئية أو الابتدائية بحسب قيمة الحق المحجوز من أجله، وليست محكمة التنفيذ. كما تختص محلياً بهذه الدعوى محكمة موطن المحجوز عليه وذلك تطبيقاً للقواعد العامة. د. عاشور ميروك: الوسيط في التنفيذ وفقاً لمجموعة المرافعات الحالية (دراسة مقارنة بالشرعية الاسلامية)، القاهرة، دار النهضة العربية، ٢٠٠٤، الطبعة الثانية، ص ٢١٢، بند ٤٣٥.

^(٩٥) الطعن رقم ٨٢٠٢ لسنة ٧٧ قضائية الدوائر التجارية- جلسة ٢٠١٣/١١/٢٠ مكتب فنى (سنة ٦٤- قاعدة ١٣٥- صفحة ٩١٣).

^(٩٦) د. خيرى عبد الفتاح السيد البتانوني: مرجع سابق، ص ٨٤.

^(٩٧) المرجع السابق: ص ٨٥.

(أ) وقائع دعوى ثبوت الدين وصحة الحجز التحفظي على السفينة ايفرجيفن:

تتلخص وقائع دعوى ثبوت الدين وصحة الحجز التحفظي الموقع على السفينة «ايفرجيفن» رافعة العلم البنمى وما عليها من بضائع بمنطقة البحيرات المرة بالإسماعيلية في الدعوى رقم ٢٣ لسنة ١٤ ق اقتصادي- الدائرة الاستئنافية المرفوعة من:
- رئيس مجلس إدارة هيئة قناة السويس- بصفته، ومقره القانوني/ مبنى الإرشاد- الإسماعيلية، ومحلته المختار/ مقر الإدارة القانونية- شوقي خلاف- الإسماعيلية.

ضد

- ١- السادة/ ملاك ومستأجري ومشغلي ومجهزي السفينة المسماة (إيفرجيفن) EVERGIVN- رافعة علم دولة بنما وكافة أصحاب المصالح فيها وعلنوا في مواجهة ربان السفينة المتراكية حالياً في منطقة البحيرات المرة بالإسماعيلية.
 - ٢- السيد/ ربان السفينة المسماة (إيفرجيفن) EVERGIVEN رافعة علم دولة بنما بصفته الممثل القانوني والنائب عن ملاك ومجهزي ومشغلي السفينة (إيفرجيفن) EVERGIVEN ويعلن على ظهر السفينة المتراكية حالياً في منطقة البحيرات المرة بالإسماعيلية.
 - ٣- السيد/ قائد شرطة المسطحات المائية بصفته ويعلن بشارع عبد المنعم عمارة السياحي- أول الإسماعيلية.
 - ٤- الممثل القانوني للهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية بالسويس بصفته ويعلن بمقر الهيئة ببور توفيق- السويس.
 - ٥- السادة/ شركة الخليج العربي لأعمال البحرية والتجارة بصفته الوكيل الملاحي للسادة EVERGIVEN مستأجرة السفينة EVERGIVEN ويعلن بـ ٣٣ شارع الشهداء- السويس.
 - ٦- السادة/ شركة كنوز الدولية للنقل البحري والتجارة وكيل (إيفرجيفن) EVERGIVEN- ويعلن سيادته ٨ شارع باتريس لومومبا- الدور الحادي عشر، باب شرق، الإسكندرية.
- بتاريخ ١٧ أبريل ٢٠٢١ أقام المدعي (رئيس هيئة قناة السويس) بصفته بصحيفة مودعة بقلم الكتاب معلنة قانوناً للمدعى عليهم طالباً في ختامها: أولاً: قبول الدعوى شكلاً، ثانياً: وفي الموضوع بثبوت الدين وصحة الحجز التحفظي الموقع بتاريخ ١٢/٤/٢٠٢١ على السفينة (إيفرجيفن) (EVER GIVEN) رافعة علم دولة بنما وما عليها من بضائع المملوكة للمدعي عليه الأول والمتراكية بمنطقة البحيرات المرة

بالإسماعيلية نفاذاً لأمر الحجز التحفظي ٢٦ لسنة ٢٠٢١ وأمر حجز بحري اقتصادي الإسماعيلية وإلزام المدعي عليهم الأول والثاني بسداد مبلغ وقدره ٩١٦,٥٢٦,٤٩٤ دولار (فقط تسعمائة وستة عشر مليون وخمسمائة وستة وعشرون ألف وأربعمائة وأربعة وتسعون دولار أمريكي) بالإضافة إلى الفوائد التجارية بواقع ٥% من تاريخ المطالبة حتى تمام السداد. ثالثاً: بصدور الأمر ببيع السفينة إيفرجيفن (EVER GIVEN) وما عليها من بضائع مع تحديد شروط البيع واليوم المعين لإجرائه والتمن الأساسي للسفينة وما عليها من بضائع وفقاً لنص المادة ٦٦ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ مع شمول الحكم بالإنفاذ المعجل وبلا كفالة وإلزام المدعي عليهم الأول والثاني بالمصروفات ومقابل أتعاب المحاماة.

وقد قبلت الدائرة الاستئنافية دفوع فريق محامي الشركة المالكة وأحالت القضية إلى دائرة ابتدائية بذات المحكمة، وبالتالي يتيح إحالة الدعوى لدائرة ابتدائية لطرفي النزاع امكانية الاستئناف على أحكام هذه الدائرة الابتدائية أمام دائرة استئنافية أعلى. وقد تحددت جلسة ٢٢ مايو ٢٠٢١ موعداً لسماع أصحاب وملاك السفينة بمقر المحكمة الاقتصادية بالإسماعيلية، وكانت الهيئة قد طلبت من الشركة المالكة للسفينة في البداية تعويضاً قدره ٩١٦ مليون دولار عن أضرار إغلاق المجرى الملاحي، ثم خفضت المبلغ بعد ذلك إلى ٥٥٠ مليون دولار، لكن الشركة اليابانية عرضت تعويضاً قدره ١٥٠ مليون دولار.

ودافعت الهيئة أثناء تفاوضها مع الشركة عن مطالبتها بتعويض قدره ٩١٦ مليون دولار، مشيرة إلى تكاليف تعويم السفينة ومكافأة الإنقاذ المنصوص عليها في القانون البحري والأضرار المادية والمتعلقة بالسمعة وتحويل بعض الشحنات بعيداً عن القناة. كما عرضت الهيئة في نهاية تفاوضها مع الشركة أنها يمكن أن تقبل مائتي مليون دولار نقداً وأن تضع الشركة المالكة ثلاثمائة وخمسين مليون دولار في خطاب ضمان وتغادر بعدها السفينة فوراً.

وقد أقام المدعي دعواه للقضاء بالطلبات وقدم سنداً لدعواه حافظة مستندات طويت على:

- ١- صورة من الصيغة التنفيذية للأمر رقم ٢٦ لسنة ٢٠٢١ وأمر اقتصادي بحري الإسماعيلية الاقتصادية.
- ٢- صورة من محضر الحجز التحفظي الموقع على السفينة إيفرجيفن مؤرخ ٢٠٢١/٤/١٣.
- ٣- صورة من المطالبة المالية بالمبالغ المستحقة لهيئة قناة السويس.
- ٤- صورة من طلب عبور السفينة للمجرى الملاحي لقناة السويس مؤرخ ٢٠٢١/٣/٢٣.

د. إبراهيم محمد السعدى أحمد الشريعى

- ٥- صورة من طلب تشغيل مؤرخ ٢٣/٣/٢٠٢١ للمساعدة في تعويم السفينة.
 - ٦- صورة من خطابات احتجاج وتحفظ مقدمة إلى ربان السفينة إيفرجيفن.
 - ٧- صورة من شهادة تسجيل السفينة إيفرجيفن وقائمة شحن البضائع.
 - ٨- صورة من المحضر رقم ٩٨١ لسنة ٢٠٢١ إداري قسم الجنانين.
 - ٩- صورة بشأن الدفع بلجنة تحقيق الحوادث البحرية للتحقيق في حادث جنوح السفينة البنمية داخل المجرى الملاحي لقناة السويس.
 - ١٠- صورة إشارة قسم الإنقاذ البحري ببورتوفيق بمعاينة حادث السفينة إيفرجيفن.
 - ١١- صورة من كتاب شركة الخليج العربي للأعمال البحرية مؤرخ ٣١/٣/٢٠٢١.
 - ١٢- صورة من قائمة الشحنات والمواد الخطرة المحملة على ظهر السفينة إيفرجيفن.
- وحيث تداول نظر الدعوى بالجلسات على النحو المبين بمحاضرها حضر وكيل المدعى بصفته وقدم مذكرة طلب في ختامها القضاء بالطلبات الواردة بصحيفة الدعوى المبتدأة.

وحضر وكيل المدعى عليها الأولى وقدم أولهما مذكرة دفع فيها بعدم اختصاص الدوائر الاستئنافية بالمحاكم الاقتصادية نوعياً بنظر الدعوى وقدم ثمان حوافظ مستندات طالعتها المحكمة وقدم ثانيهما مذكرة دفع فيها بذات الدفع السابق وقدم نائب الدولة عن المدعى عليه الثالث بصفته مذكرة طلب فيها عدم إلزامه بأية مصروفات وطلب وكيل المدعى عليه الرابع بصفته إخراجها من الدعوى بلا مصروفات ومذكرة وقدم وكيل المدعى عليها الخامسة حافظة مستندات طالعتها المحكمة ومذكرة دفع فيها ببطلان إعلانها بأصل الصحيفة وطلب رفض الدعوى قبلها احتياطياً وقدم وكيل المدعى عليها السادسة حافظة مستندات طالعتها المحكمة ومذكرة دفع فيها بعدم اختصاص الدوائر الاستئنافية نوعياً بنظر الدعوى واختصاص الدوائر الابتدائية بنظرها وطلب رفض الدعوى قبلها وإخراجها منها بلا مصروفات، وحضر وكيل شركة لينوفو تكنولوجي وقرر أن الشركة التي يمثلها أحد ملاك عدد سبع عشرة حاوية من المتحفظ عليها على بضائع السفينة وطلب تدخله هجوماً في الدعوى وحضر محامي عن شركة نايك الأمريكية وطلب أجلاً لسند الوكالة للتدخل هجوماً في الدعوى.

(ب) الأسانيد القانونية لعدم اختصاص الدوائر الاستئنافية بالمحاكم الاقتصادية

نوعياً بنظر دعوى ثبوت الدين وصحة الحجز التحفظي:

حيث نصت المادة ٦٥ من قانون التجارة البحرية المصرى رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ على أنه "على الدائن أن يرفع الدعوى بالدين وصحة الحجز أمام المحكمة الابتدائية التي وقع الحجز في دائرتها خلال الثمانية الأيام التالية لتسليم محضر الحجز إلى الربان أو من يقوم مقامه وإلا أعتبر الحجز كأن لم يكن". كما نصت الفقرة الثانية من المادة ٦٦ من

القانون ذاته على: "ويجوز استئناف الحكم أياً كان مقدار الدين خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ صدوره".

من مطالعة النصين السابقين يتبين لنا أن الدائرة الابتدائية للمحكمة الاقتصادية هي المختصة نوعياً بنظر دعوى ثبوت الدين وصحة إجراءات الحجز التحفظي دون النظر لقيمة الدعوى، وهذا تصريحاً بعبارة نص المادة ٦٥ والتي جاء نصها على النحو التالي "على الدائن أن يرفع الدعوى بالدين وصحة الحجز أمام المحكمة الابتدائية....."، وكذا يفهم ضمناً من نص المادة ٢/٦٦ من أن الحكم الصادر في الدعوى قابلاً للاستئناف خلال ١٥ يوماً أياً كان مقدار الدين، وهو ما لا يتصور تحققه إلا إذا صدر الحكم من دائرة ابتدائية، لأنه لو صدر من دائرة استئنافية فلا يمكن استئنافه؛ وبهذا يتم تعطيل نص المادة ٢/٦٦ من القانون عندما تقام الدعوى أمام الدائرة الاستئنافية وهذا لا يجوز.

كما يمكن القول أن هذا الاختصاص النوعي للدوائر الابتدائية بنظر دعوى ثبوت الدين وصحة الحجز يتقارب مع اختصاص الدوائر الابتدائية للمحكمة الاقتصادية بنظر الدعاوى المتعلقة والناشئة عن قانون تنظيم إعادة الهيكلة والصلح الواقي من الإفلاس ولو تجاوزت قيمتها عشرة ملايين جنيه مصري. (المادة ١/٢ من القانون رقم ١١ لسنة ٢٠١٨ بشأن تنظيم إعادة الهيكلة والصلح الواقي من الإفلاس^(٩٨)).

^(٩٨) الطعن رقم ٧٧٥٣ لسنة ٨٧ قضائية الصادر بجلسة ٢٠١٩/١/٢٢ مكتب فنى (سنة ٧٠ - قاعدة ١٧ - صفحة ١٥٣).

"تصت المادة ٢(١) من قانون تنظيم إعادة الهيكلة والصلح الواقي والإفلاس رقم ١١ لسنة ٢٠١٨ على أنه "تختص الدوائر الابتدائية بالمحاكم الاقتصادية التي يقع في دائرتها موطن تجارى للمدين أو المركز الرئيسى للشركة بنظر الدعاوى التي تنشأ عن تطبيق أحكام هذا القانون، فإذا كان هذا المركز خارج مصر اختصت المحكمة التي يقع في دائرتها مركز الإدارة المحلى"، وكل ذلك يقطع بأن المشرع قد أفصح عن إرادته في اختصاص الدائرة الابتدائية بالمحكمة الاقتصادية المختصة بنظر الدعاوى والمنازعات الناشئة عن تطبيق أحكام هذا القانون، بقطع النظر عن مدى قابلية الدعوى للتقدير، وبغير حاجة إلى اللجوء إلى معيار نصاب الخمسة ملايين جنيه المنصوص عليه في المادة السادسة من القانون رقم ١٢٠ لسنة ٢٠٠٨ بإنشاء المحاكم الاقتصادية، ورائد المشرع في ذلك هو منع قطع أوصال المنازعات المتعلقة بالتقليسة وتجميعاً لها أمام محكمة واحدة، الدائرة الابتدائية، لتكون أقدر على الفصل فيها بسرعة، فيكون للمحكمة المنوط بها شهر الإفلاس الاختصاص بنظر جميع الدعاوى الناشئة عن التقليسة والدعاوى التي للتقليسة على الغير أو للغير عليها،...".

د. إبراهيم محمد السعدى أحمد الشريعى

ولذا قضت المحكمة الاقتصادية بالإسماعيلية "الدائرة الاستئنافية"^(٩٩) بعدم اختصاصها نوعياً بنظر الدعوى بتثبيت الحجز التحفظي على السفينة البنمية الجانحة إيفرجيفن المقامة من هيئة قناة السويس، وإحالة الدعوى بحالتها إلى محكمة الإسماعيلية الاقتصادية الابتدائية لنظرها بجلسة ٢٠٢١/٥/٢٩ عملاً بالمادتين ١١٠، ١١٣، من قانون المرافعات واعتبرت النطق بالحكم إعلاناً للخصوم^(١٠٠).

وتجدر الإشارة إلى أنه من حسن الحظ أن النزاع قد انتهى صلحاً قبل أن تباشر المحكمة النظر في دعوى ثبوت الحق وصحة الحجز، وما قد يترتب على ذلك من آثار^(١٠١).

وحيث أنه قد تمت التسوية الودية بين الهيئة الطالبة (الحاجزة) وبين ملاك السفينة المذكورة (المحجوز عليها) وتم سداد مستحقات الهيئة الطالبة؛ وعليه فيكون الحجز على السفينة ليس له مقتضى، وهو ما دفع السيد رئيس مجلس إدارة هيئة قناة السويس - بصفته - التقدم بطلب على عريضة إلى السيد الأستاذ المستشار رئيس محكمة الإسماعيلية الاقتصادية - بصفته قاضى الأمور الوقتية - بغية استصدار أمر برفع الحجز التحفظي رقم ٢٦ لسنة ٢٠٢١ بحري اقتصادي الموقع على السفينة (إيفرجيفن) وحيث أنه لما كانت المادة (١/٦٣) من قانون التجارة البحرية الصادر بالقانون رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ تنص على أن "يأمر رئيس المحكمة الابتدائية أو من يقوم مقامه برفع الحجز إذا قدمت كفالة أو ضمان آخر يكفي للوفاء بالدين".

^(٩٩) صدر الحكم برئاسة المستشار عصام القزاز رئيس محكمة الاستئناف وعضوية، خالد عاشور وأمجد

الحديدي وعمر العوضي رؤساء الاستئناف بسكرتارية أسامة عبد الفتاح الزامك.

^(١٠٠) مادة ١١٠ - على المحكمة إذا قضت بعدم اختصاصها أن تأمر بإحالة الدعوى بحالتها إلى المحكمة المختصة، ولو كان عدم الاختصاص متعلقاً بالولاية. ويجوز لها عندئذ أن تحكم بغرامة لا تتجاوز أربعمئة جنيه. وتلتزم المحكمة المحال إليها الدعوى بنظرها.

مادة ١١٣ - كلما حكمت المحكمة في الأحوال المتقدمة بالإحالة كان عليها أن تحدد للخصوم الجلسة التي يحضرون فيها أمام المحكمة التي أحيلت إليها الدعوى. وعلى قلم الكتاب إخبار الغائبين من الخصوم بذلك بكتاب مسجل مصحوب بعلم الوصول.

^(١٠١) حيث كانت المحكمة الابتدائية الاقتصادية بالإسماعيلية، قد قررت في آخر جلساتها يوم الأحد الموافق ٢٠٢١/٧/٤، تأجيل البت في الدعوى القضائية المقامة من قبل هيئة قناة السويس، لتثبيت الحجز التحفظي الموقع على سفينة الحاويات البنمية "إيفرجيفن"، إلى جلسة الأحد ٢٠٢١/٧/١١، بناءً على طلب طرفى الدعوى وهما الشركة المالكة للسفينة وهيئة قناة السويس لمنح الطرفين فرصة لإنهاء التسوية، وهو ما حدث بالفعل ونجح الطرفان في الاتفاق على توقيع التسوية الودية بينهما.

وتنص المادة الخامسة من اتفاقية بروكسل بشأن توحيد بعض قواعد الحجز التحفظي على أن "تأمر المحكمة التي توقع الحجز على السفينة في دائرة اختصاصها برفع هذا الحجز إذا قدمت كفالة أو ضمانات كافية إلا في الحالة التي يكون الحجز قد وقع فيها بسبب ديون بحرية من الديون المنصوص عليها سابقاً تحت الحرفين (س، ع). ويجوز للقاضي في هذه الحالة أن يأذن لوضع اليد باستغلال السفينة إذا قدم ضمانات كافية أو أن ينظم إدارة السفينة أثناء مدة الحجز، وفي حالة عدم اتفاق الخصوم على مقدار الكفالة أو الضمان تحدد المحكمة أو السلطة القضائية المختصة نوعها وقيمتها.

ولا يجوز تأويل طلب رفع الحجز عند تقديم مثل هذا الضمان، على أنه اعتراف بالمسئولية ولا تنازل من جانب مالك السفينة- عن حقه في تحديد مسئوليته تحديداً قانونياً".

وبالفعل بتاريخ ٢٠٢١/٧/٦ أسدل الستار على أهم وأخطر قضية بشأن قناة السويس وذلك بصدور أمر على عريضة من السيد الأستاذ المستشار رئيس محكمة الاسماعيلية الاقتصادية برفع الحجز التحفظي الموقع على السفينة (إيفرجيفن)^(١٠٢). وبناءً على ذلك غادرت السفينة "إيفر جيفن"، المجري الملاحي لقناة السويس، بعد رفع الحجز التحفظي وتوقيع اتفاق تسوية ودية، لتستأنف السفينة رحلتها البحرية باتجاه ميناء روتردام بهولندا.

^(١٠٢) قرار المستشار عمر محمد عوض، المستشار بالمحكمة الاقتصادية بمدينة الاسماعيلية، برفع الحجز التحفظي رقم ٢٦ لسنة ٢٠٢١ بحري اقتصادي الإسماعيلية علي السفينة وبضائعها، علي أن يتم تنفيذ القرار في أوقات العمل الرسمية وغير الرسمية. وجاء نص القرار كالتالي:
بعد الاطلاع علي الطلب المقدم من المستشار نبيل محمد سيد احمد مدير الإدارة القانونية هيئة قناة السويس، بصفته وكيل الفريق أسامة ربيع رئيس هيئة قناة السويس بموجب التوكيل رقم ٤٥٥٠ لسنة ٢٠٢٠، والمرافق به حافظة المستندات وما طويت عليه من صورة طبق الأصل من طلب المقدم لرئيس محكمة الإسماعيلية الاقتصادية، برفع الحجز علي السفينة الرافعة علم بنما، وما عليها من بضائع والمقيد رقم ٢٦ لعام ٢٠٢١، وامر اقتصادية والصادر بتاريخ ١٢ ابريل ٢٠٢١، والمنفذ بتاريخ ١٣ ابريل ٢٠٢١، والسماح لها بالابحار والتنازل عن أمر التحفظ والاطلاع علي نص المادة ٦٣ من قانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩١.

الخاتمة

النتائج والتوصيات

توصل البحث الى مجموعة من النتائج والتوصيات هى على النحو التالى:

أولاً: النتائج:

١- تعتبر السفينة أهم عنصر من عناصر الذمة المالية لمالك السفينة؛ ولذلك اذا لم يوف مالك السفينة الدين كان لدائنيه الحق فى اللجوء إلى الحجز التحفظي على السفينة إذا لم يكن بيد الدائن سند تنفيذي بل يكفي الحصول على إذن قضائي به الهدف منه التحفظ على السفينة، كما أنه لا يشترط اتخاذ مقدمات التنفيذ، لأن الغاية منه مفاجأة المدين خشية تهريبها، وقد أكدت اتفاقية بروكسل على أنه "لا يجوز الحجز على السفينة إلا بإذن من المحكمة، أو من السلطات القضائية المختصة فى الدول المتعاقدة التي يجري فيها توقيع الحجز. وأخذت معاهدة جنيف ١٩٩٩ بالقاعدة ذاتها.

٢- ونظراً لخصوصية الحجز التحفظي على السفينة، فقد تعددت القوانين المطبقة عند الحجز التحفظي على السفينة ايفرجيفن فطبقت عليها أحكام قانون التجارة البحرية المصرى رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ بأحكام تتفق فى مجملها مع ما جاء بمعاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن ١٩٥٢. وفى حالة وجود مسألة معينة لم يرد بها نص خاص بالنسبة للحجز التحفظي على السفينة؛ فيمكن الاحالة بشأنها الى القواعد العامة للحجز التحفظي على المنقول الواردة فى قانون المرافعات الذى يعد الشريعة العامة للقوانين الاجرائية فتكون قواعده هى الواجبة الاتباع اذا لم ترد نصوص خاصة تتعارض معها فى القوانين الاجرائية الأخرى. وبالتالي فإن أحكامه تمثل الشريعة العامة للحجوز التحفظية فى المواد المدنية والتجارية، وعند الرجوع اليها سيكون بالقدر الذى لا يصطدم بخصوصية القانون البحري من ناحية، وبالطبيعة الخاصة للمال المحجوز عليه وهو السفينة من ناحية أخرى.

٣- من خلال مداينة القرارات والأحكام الصادرة بشأن السفينة ايفرجيفن تبين أن اصدار الأمر بالحجز التحفظي على السفينة ايفرجيفن فى مصر كان يهدف إلى الحيلولة دون مغادرة السفينة قناة السويس حتى تدفع ديونها المترتبة على جنوحها

وماسببته من أضرار مادية ومعنوية، أو تقديم كفالة كافية تضمن استيفاء هذه الديون، ونقل الاختصاص بإصدار هذا الأمر إلى رئيس المحكمة الاقتصادية بالاسماعيلية التي يقع في دائرتها الحجز بصفته قاضياً للأمر المستعجلة يحكم بصفة مؤقتة ومع عدم المساس بأصل الحق، في المسائل المستعجلة التي يخشى عليها من فوات الوقت والتي تختص بها تلك المحكمة، ويصدر القاضى المشار إليه الأوامر على عرائض والأوامر الوقتية، وذلك في المسائل التي تختص بها المحكمة الاقتصادية، وذلك وفقاً لنص المادة (٣) من قانون المحاكم الاقتصادية المعدل.

٤- لم يترك المشرع المصرى للفقهاء تحديد الديون البحرية التي اذا توفرت احداها وقع الحجز التحفظى على السفينة؛ بل قام المشرع بسرد انواع الديون البحرية على سبيل الحصر فى المادة ٦٠ من القانون ٨ لسنة ١٩٩٠ من قانون التجارة البحرية المصرى فلا يجوز توقيع الحجز التحفظى على السفينة لغير هذه الديون التي عدتها المادة (٦٠) في تسعة عشر ديناً.

٥- ان تعويم السفينة ايفرجيفين بطريق القطر يعتبر من قبيل الإنقاذ البحري؛ لأن السفينة كانت معرضة لأن تتحطم نتيجة عوامل وظروف مناخية مثل: سرعة الرياح، والمد والجزر، كما أنها قد تتحطم أيضاً لو ظلت مكانها وارتطمت بها سفينة أخرى قادمة في اتجاهها، وأن القطر يكون إما بدفع السفينة أو سحبها أو المساندة لها أثناء السير أو الاشتراك في توجيهها أو الشد عن طريق أحبال القطر التي توفرها السفينة أو الرباط على الجانب للتدفيع بواسطة قاطرة أو أكثر؛ وبالتالي فإن ما قامت به القاطرات من قبل هيئة قناة السويس يعد أعمال وخدمات استثنائية لا تدخل عادة في القطر العادي وهو ما نص عليه في المادة ٣٠٨ من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ وذات الحكم قرره المادة الرابعة من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحري الموقعة في بروكسل بتاريخ ١٩١٠/٩/٢٣ والمعدلة بالبروتوكول المؤرخ في ١٩٦٥/٥/٢٧ والمنظمة إليها مصر بالقانون ٢٣ لسنة ١٩٤١ والمنظمة أيضاً إلى تعديل بروتوكول المعاهدة في ١٩٧٦/٦/٣٠ إذ نصت المادة الرابعة من تلك المادة على أنه "لا يكون للقاطرة الحق في أي أجر أو مساعدة أو إنقاذ السفينة التي تقطرها أو شحنتها إلا إذا أدت تلك القاطرة خدمات استثنائية لا يمكن أن تعتبر تنفيذاً لعقد

د. إبراهيم محمد السعدى أحمد الشريعى

القطر". الأمر الذي استخلصت منه المحكمة أن ما اتخذته هيئة قناة السويس من إجراءات حيال السفينة إيفرجيفن الجانحة عند الكيلو ١٥١ ترقيم قناة السويس ما هو إلا إنقاذ لها وما عليها من بضائع ترتب عليه تعويمها حتى تصبح صالحة للإبحار والجريان وكان الإنقاذ هو أحد أسباب الديون البحرية التي تجيز توقيع الحجز التحفظي على السفينة عملاً بالمادة ٦٠/ط من القانون ٨ لسنة ١٩٩٠.

٦- بمدرسة نصوص قانون التجارة البحرية المصرى لم يرد أي نص فيها بخصوص تنظيم الوسائل التي تكفل حماية السفينة من الحجز التعسفي أو الكيدي الذي قد يقوم به الدائن ضد مالك السفينة أو تجهزها.

ثانياً: التوصيات:

١- تقادياً لازدواج القواعد واختلافها بين المعاهدات الدولية والقانون البحري الوطني، وحتى لا تتخلف مصر عن ركب الدول المتقدمة في التجارة البحرية، ومراعاة لواقع الحياة التجارية في مصر، وما استقرت عليه الأعراف البحرية بها، وماتوصلت اليه الاجتهادات الفقهية، وما صدر في مصر من أحكام القضاء وأهمها بشأن السفينة إيفرجيفن، فعلى المشرع المصرى أن يضع في حسبانته عند تعديل نصوصه مستقبلاً توحيد المبادئ الأساسية للتشريعات البحرية وفقاً لأحكام المعاهدات البحرية بوصفها مصدراً رئيسياً لتلك التشريعات، وتكون مسايرة للمستجدات في مجال التجارة البحرية، وهي مبادئ أحوج ما تكون إلى التقريب والتوحيد لاتصالها بمعاملات دولية تسعى الدول جميعاً للوصول إلى حلول تشريعية موحدة بشأنها.

٢- من الأفضل أن يشمل الحجز التحفظي على السفينة تعيين حارس على السفينة المحجوزة من قبل الجهة القضائية المختصة بغرض ضمان أمنها وذلك على نفقة المدين.

٣- يقترح الباحث أهمية منح الحق لإدارة الميناء في طلب استصدار أمر لرفع الحجز عن السفينة وتمكينها من مواصلة نشاطها واستغلال أرصفتها إذا ما رأيت ضرورة لذلك مع اعطاء المحجوز عليه حق الخيار بين أن يقدم كفيلاً مقتدراً أو أن يودع خزانة المحكمة من النقود أو الأوراق المالية ما فيه الكفاية على ذمة الوفاء للحاجز، ويترتب على هذا الإيداع زوال الحجز عن السفينة المحجوز عليها وانتقاله إلى المبلغ

- المودع، ويصبح المبلغ المودع مخصصاً للوفاء بمطلوب الحاجز عند الإقرار له به أو الحكم له بثبوته "الإيداع والتخصيص".
- ٤- إذا كان المشرع المصرى لم يترك للفقهاء الاجتهاد فى تحديد الديون البحرية التى اذا توفرت احداها وقع الحجز التحفظى على السفينة؛ وقام المشرع بسرد انواع الديون البحرية على سبيل الحصر فى المادة ٦٠ من القانون ٨ لسنة ١٩٩٠ من قانون التجارة البحرية المصرى فنقترح تعديل هذا النص بالابقاء على تلك الديون فى الفقرة الأولى من النص على سبيل الحصر وذلك نظراً لأهميتها وخطورة الأثار المترتبة عليها فيتم توقيع الحجز التحفظي على السفينة اذا توافرت احداها مع اضافة فقرة فى نهاية النص تكون على النحو التالى: "ومع ذلك يجوز، عند الضرورة، لرئيس المحكمة المختصة أن يأمر بالحجز التحفظى على السفينة إذا لم يكن الدين من الديون المنصوص عليها فى البنود السابقة وذلك فى كل حالة يخشى فيها فقد الدائن لضمان حقه" وبالتالي فإن نص المادة ٦٠ من قانون التجارة البحرية المصرى بعد هذا التعديل المقترح يكون قد أورد قاعد عامة يجوز تطبيقاً لها توقيع الحجز التحفظى كلما توافرت هذه الحالة ولو لم تكن من الحالات الخاصة التى نص عليها النص فى الفقرة الأولى بكل بنودها.
- وتقدير توافر هذه الحالة متروك لمطلق تقدير رئيس المحكمة المختصة عند نظر طلب توقيع الحجز التحفظى أو للمحكمة التى تنتظر دعوى صحة الحجز.
- ٥- يقترح الباحث تحديد مدة الحجز على السفينة الموقع عليها فى الميناء؛ وذلك لتفادي المكوث الطويل للسفينة فى الميناء.
- ٦- يرى الباحث أهمية وضع نص قانوني بقانون التجارة البحرية المصرى يكفل حماية السفينة من الحجز التعسفي أو الكيدي عند وقوع حادث بالمجرى الملاحى وإثبات عناصر المسؤولية وتقدير التلغيات بالكيفية التى تراها الأجهزة الفنية التى تنتدبها المحكمة المختصة، ويكون لها إجراء ما تراه من معاينات توصلها لإثبات عناصر المسؤولية على الوجه المقرر فى القانون سواء من حيث الخطأ والضرر وعلاقة السببية أو مطالبة المتسبب بالتعويض الجابر للضرر، مع إلزام الدائن الحاجز الذى يتعسف فى استعمال حقه بدفع غرامة مالية يترك لقاضي الحجز سلطة تقديرها، إضافة للتعويض الذى تحكم به المحكمة.

قائمة المراجع

المراجع باللغة العربية:

المعاجم اللغوية:

١- معجم المعاني الجامع <https://www.almaany.com/ar/dict/ar-ar>

المؤلفات العامة والمتخصصة:

- ١- د. أحمد السيد صاوى، د. أسامة روى عبدالعزيز الروبى: التنفيذ الجبرى فى المواد المدنية والتجارية، القاهرة، دار النهضة العربية، ٢٠٠٥.
- ٢- أحمد جمعان محمد المالكي، إجراءات الحجز التحفظي على السفن في النظام السعودي "دراسة مقارنة بالقانون المصري"، قسم الأنظمة- كلية الإدارة والاقتصاد- جامعة الملك عبد العزيز- المملكة العربية السعودية.
- ٣- د. أحمد صدقى محمود: قواعد التنفيذ الجبرى فى قانون المرافعات المصرى، بدون دار نشر، الطبعة الثامنة، ٢٠١١.
- ٤- د. الأنصارى حسن النيدانى: قانون المرافعات، التنفيذ الجبرى، <https://www.noor-book.com>
- ٥- د. أحمد ماهر زغلول: أصول التنفيذ وفقاً لمجموعة المرافعات المدنية والتجارية والتشريعات المرتبطة بها، بدون دار نشر، الطبعة الرابعة.
- ٦- د. أحمد مليجى، شرح أصول التنفيذ الجبرى، بدون دار نشر، ٢٠٠٨/٢٠٠٩.
- ٧- د. أسامه أحمد شوقى المليجى، الوجيز فى الاجراءات المدنية للتنفيذ الجبرى فى قانون المرافعات المصرى الجزء الأول، القاهرة، دار النهضة العربية، بدون سنة نشر.
- ٨- حاتم شلبى: الحجز على السفينة فى القانون البحرى الإماراتى، ٢٠١٨ مقال منشور على <https://ae.linkedin.com/pulse/hatem-shalby>
- ٩- خالد رضوان السامعة وأنيس منصور المنصور: أحكام الحجز التحفظي على السفينة فى القانون الأردني: دراسة تحليلية مقارنة، مجلة كلية الاداب والعلوم الاجتماعية، جامعة السلطان قابوس سلطنة عمان، العدد ١٠، ٢٠١٥.
<file:///C:/Users/USCS/Downloads/1123-Article%20Text-.pdf>

- ١٠- د. خيرى عبد الفتاح السيد البتانونى، النظام الاجرائى للحجز التحفظى والتنفيذى على السفينة (دراسة مقارنة)، منشورات جامعة ٦ أكتوبر، ليبيا، بنغازى، ٢٠٠٨.
<http://balis.bibalex.org>
- ١١- د. رمزى سيف: قواعد تنفيذ الأحكام والعقود الرسمية، القاهرة، دار النهضة العربية، الطبعة السابعة، ١٩٦٧.
- ١٢- سامية مخلوف: رقابة الدولة على السفن، رسالة ماجستير فى القانون، الجزائر، جامعة مولود معمري- تيزى وزو، كلية الحقوق والعلوم السياسية، ٢٠١٥.
<https://www.ummtto.dz/dspace/bitstream/handle/ummtto/1086>
- ١٣- د. سحر عبد الستار امام يوسف: المحاكم الاقتصادية فى القانون المصرى، القاهرة، دار النهضة العربية، ٢٠٠٨.
- ١٤- د. سيد أحمد محمود: أصول التنفيذ الجبرى وفقاً لقانون المرافعات فى المواد المدنية والتجارية، بدون دار نشر، ٢٠٠٤/٢٠٠٥.
- ١٥- د. عاشور مبروك: الوسيط فى التنفيذ وفقاً لمجموعة المرافعات الحالية (دراسة مقارنة بالشريعة الاسلامية)، القاهرة، دار النهضة العربية، ٢٠٠٤، الطبعة الثانية.
- ١٦- د. عبد الحميد أبوهيف: طرق التنفيذ والتحفظ فى المواد المدنية والتجارية فى مصر، القاهرة، مطبعة المعارف، ١٩١٨.
- ١٧- د. عزمى عبد الفتاح عطيه: مستحدثات قاون التنفيذ الفرنسى الجديد رقم ٧٨٣ لسنة ٢٠١٢ فى السندات التنفيذية، ووسائل الإجبار على التنفيذ وطرق الحجز المختلفة واختصاص قاضى التنفيذ نوعياً ومحلياً، مجلة الحقوق، مجلس النشر العلمى، جامعة الكويت، العدد الأول، السنة الأربعين، مارس ٢٠١٦، ص ٤١.
- ١٨- د. على سالم: مذكرات فى التنفيذ الجبرى فى قانون المرافعات فى المواد المدنية والتجارية، ٢٠١٩/٢٠٢٠.
- ١٩- د. فتحى والى: التحكيم فى المنازعات الوطنية والتجارية الدولية علماً وعملاً، الاسكندرية، منشأة المعارف، ٢٠١٤.
- ٢٠- د. فتحى والى: الوسيط فى قانون القضاء المدنى، القاهرة، مطبعة جامعة القاهرة والكتاب الجامعى، ١٩٩٤.
- ٢١- د. محمود محمد هاشم: مبادئ التنفيذ القضائى، ١٩٨٨.

د. إبراهيم محمد السعدى أحمد الشريعى

٢٢- مذكرة مقدمة من وكيل المدعي عليه السيد أشرف السويفي المحامي بالنقض إلى محكمة الإسماعيلية الاقتصادية الدائرة الثانية الاستئنافية بدفاع السادة/ هيجاجي سانجيو كايشا لينمتد ولاستر ماريتايم أس.ايه بصفتها مالكتين للسفينة "ايفرجيفن" (مدعى عليهما أول) ضد السادة/ هيئة قناة السويس وآخرين في الدعوى رقم ٢٣ لسنة ١٢ قضائية والمحدد لنظرها جلسة ٢٢ مايو ٢٠٢١.

٢٣- د. نجم عبود مهدي: الحجز على السفينة في القانون العماني والاتفاقيات الدولية- دراسة تحليلية مقارنة، مقال نشر في مجلة جيل الأبحاث القانونية المعمقة، العدد ٢١، ٢٧/٢/٢٠١٧. <https://jilrc.com/archives/8087>

٢٤- د. هشام فضلى: التطورات الحديثة في الحجز التحفظي على السفينة وفقا للاتفاقيات الدولية والقانونين المصري والفرنسي، مجلة كلية الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة الاسكندرية، العدد الثاني، ٢٠١١.

٢٥- د. وجدى راغب فهمى، مبادئ القضاء المدنى "قانون المرافعات" القاهرة، دار النهضة العربية، الطبعة الرابعة، ٢٠٠٤.

القوانين واللوائح والقرارات:

- ١- قانون المرافعات المصرى الصادر بالقانون رقم ١٣ لسنة ١٩٦٨ المنشور فى الجريدة الرسمية فى ٩ مايو سنة ١٩٦٨- العدد ١٩.
- ٢- القانون رقم ٣٠ لسنة ١٩٧٥ بنظام هيئة قناة السويس المنشور فى الجريدة الرسمية فى ١٢ يونيه سنة ١٩٧٥- العدد ٢٤.
- ٣- القانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ فى شأن سلامة السفن المنشور فى الجريدة الرسمية فى ٢٨ ديسمبر سنة ١٩٨٩- العدد ٥٢.
- ٤- قانون التجارة البحرية المصرى رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ المنشور بالجريدة الرسمية فى ٣ مايو سنة ١٩٩٠- العدد ١٨ "تابع".
- ٥- القانون رقم ٧٦ لسنة ٢٠٠٧ بشأن تعديل بعض أحكام قانون المرافعات المدنية والتجارية وقانون الاثبات فى المواد المدنية والتجارية المنشور بالجريدة الرسمية- العدد ٢٢ مكرر فى ٦ يونيه سنة ٢٠٠٧.
- ٦- قانون رقم ١٢٠ لسنة ٢٠٠٨ بإصدار قانون بإنشاء المحاكم الاقتصادية وفقاً لآخر تعديل صادر فى ٧ أغسطس عام ٢٠١٩. المنشور بالجريدة الرسمية- العدد ٢١

٢٢ (تابع)- السنة الحادية والخمسون ١٧ جمادى الأولى سنة ١٤٢٩هـ، الموافق ٢٢ مايو سنة ٢٠٠٨م

٧- قرار وزارة النقل رقم ٤٨٨ لسنة ٢٠١٥ بتاريخ ٢٠١٥/٩/١ بشأن بشأن لائحة مقابل الخدمات التي تؤدي للسفن في الموانئ البحرية المصرية، ومقابل الانتفاع بالمهام والمنشآت الثابتة والعائمة التابعة لهيئات الموانئ البحرية والهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية، ومقابل الخدمات الإلكترونية المقدمة من هيئات الموانئ البحرية للمتعاملين معها. المنشور بالوقائع المصرية بتاريخ: ٠٧-٠٩-٢٠١٥.

الاتفاقيات الدولية:

- ١- اتفاقية بروكسل المتعلقة بالحجز التحفظي الصادرة في ١٠ مايو ١٩٥٢، منشورة على الموقع التالي: <https://manshurat.org/node/73025>
- ٢- اتفاقية جنيف لحجز السفن لعام ١٩٩٩، منشورة على الموقع التالي: <https://ahmedazimelgamel.blogspot.com/2013/02/1999.html>

أحكام محكمة النقض المصرية:

- ١- الطعن رقم ١٤٥ لسنة ٦٢ قضائية، الصادر بجلسة ٢٠٠٠/٥/١٥، مكتب فنى (سنة ٥١- قاعدة ١٢٤- صفحة ٦٧٨).
- ٢- الطعن رقم ٤١٣٢ لسنة ٨٩ قضائية الصادر بجلسة ٢٠٢٠/٣/٤ مكتب فنى (سنة ٧١- قاعدة ٣٤- صفحة ٢٧٥)
- ٣- الطعن رقم ١٥٩٣ لسنة ٥٩ قضائية، الدوائر المدنية- جلسة ١٩٩٦/٦/٠٦. مكتب فنى (سنة ٤٧- قاعدة ١٧٣- صفحة ٩١٥).
- ٤- الطعن رقم ٤١٣٢ لسنة ٨٩ قضائية الصادر بجلسة ٢٠٢٠/٣/٤ مكتب فنى (سنة ٧١- قاعدة ٣٤- صفحة ٢٧٥)
- ٥- الطعن رقم ٤١٣٢ لسنة ٨٩ قضائية الصادر بجلسة ٢٠٢٠/٣/٤ مكتب فنى (سنة ٧١- قاعدة ٣٤- صفحة ٢٧٥)
- ٦- الطعن رقم ٤١٣٢ لسنة ٨٩ قضائية الصادر بجلسة ٢٠٢٠/٣/٤ مكتب فنى (سنة ٧١- قاعدة ٣٤- صفحة ٢٧٥)
- ٧- الطعن رقم ٤١٣٢ لسنة ٨٩ قضائية الدوائر التجارية- جلسة ٢٠٢٠/٣/٤. مكتب فنى (سنة ٧١- قاعدة ٣٤- صفحة ٢٧٥)
- ٨- الطعن رقم ٧٧٥٣ لسنة ٨٧ قضائية الصادر بجلسة ٢٠١٩/١/٢٢ مكتب فنى (سنة ٧٠- قاعدة ١٧- صفحة ١٥٣)

- ٩- الطعن رقم ٧٠٤٧ لسنة ٨٨ قضائية الصادر بجلسته ٢٨/٣/٢٠١٩
- ١٠- الطعن رقم ٦٨٢٩ لسنة ٨٨ قضائية الصادر بجلسته ٢٢/١/٢٠١٩
- ١١- الطعن رقم ٧٠٤٦ لسنة ٨٨ قضائية، الصادر بجلسته ٢٨/٠٣/٢٠١٩، مكتب فنى (سنة ٧٠- قاعدة ٦٥- صفحة ٤٨٨)
- ١٢- الطعن رقم ١٤٥٤ لسنة ٥٥ قضائية الصادر بجلسته ٢٨/١٢/١٩٩٢ مكتب فنى (سنة ٤٣- قاعدة ٢٨٧- صفحة ١٤١٤)
- ١٣- الطعن رقم ٧٠٤٧ لسنة ٨٨ قضائية الصادر بجلسته ٢٨/٣/٢٠١٩.
- ١٤- الطعن رقم ٤٦٠٩ لسنة ٨٦ قضائية الدوائر التجارية- جلسته ٢٠١٧/٠٦/٢٢.
- ١٥- الطعن رقم ٨٢٠٢ لسنة ٧٧ قضائية الدوائر التجارية- جلسته ٢٠١٣/١١/٢٠ مكتب فنى (سنة ٦٤- قاعدة ١٣٥- صفحة ٩١٣).

المراجع الفرنسية:

- 1- Claude Brenner, Procédure civiles d'exécution, 7ème éd., Dalloz, Fr, paris, 2013.
- 2- Jean-Pierre Rémy, Saisie des navires, enfin codifiée dans la partie réglementaire du code des transports, 2017, disponible sur le site, <http://www.éditions-législatives.fr>
- 3- Natalie Fricero: Procédures civiles d'exécution, Gualino, Lextenso, Fr, paris, 9ème éd., 2020.
- 4- Pascal POLERE; De la saisie conservatoire opérée sur un navire, 2010, disponible sur le site <http://fortunes-de-mer.com>

أحكام المحاكم الفرنسية:

- 1- Cass. Com., 1er oct. 1997, n° 95-15.499 Publié au bulletin: navire Secil Angola disponible sur le site, <http://www.légifrance.gouv>.
- 2- Cass. Com. 5 octobre 2010, n° de pourvoi 09-13092, Publié au bulletin, disponible sur le site, <http://www.légifrance.gouv>
- 3- Cass. Com., 28 juin 2016, N° de pourvoi 15-18.618 Publié au bulletin, disponible sur le site, <http://www.légifrance.gouv>.
- 4- Cass., civ. com., 28 juin 2016, 15-18.618, Publié au bulletin, disponible sur le site <http://www.légifrance.gouv>.
- 5- Cour d'appel d'Aix-En-Provence, 13 novembre 2008, www.legifrance.fr

6- Cour d'appel d'Aix-En-Provence, 29 oct. 2020, Navire M/VTiara, n°19/19929

القوانين الفرنسية:

- 1- Décret n°2012-783 du 30 mai 2012 JORF n° 0125 du 31 mai 2012 ELI: <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/jo/2012/5/31>
- 2- Décret n°2016-1893 du 28 décembre 2016 JORF n° 0302 du 29 décembre 2016

مواقع الانترنت:

- 1- <https://www.ummo.dz/dspace/bitstream/handle/ummo/1086/>
- 2- <https://www.un.org/ar/observances/maritime-day>
- 3- <https://jilrc.com/archives/8087>
- 4- <https://www.noor-book.com>
- 5- file:///C:/Users/USCS/Downloads/1123-Article%20Text- pdf
- 6- <http://balis.bibalex.org>
- 7- <https://ae.linkedin.com/pulse/hatem-shalby>
- 8- <https://mansurat.org/node/73025>
- 9- <https://ahmedazimelgamel.blogspot.com/2013/02/1999.html9->
- 10- <http://www.légifrance.gouv>
- 11- <https://www.almaany.com/ar/dict/ar-ar>
- 12- <https://www.maoso3a.net>
- 13- <https://jfslt.journals.ekb.eg/article.pdf>
- 14- <http://www.éditions-législatives.fr>
- 15- <http://fortunes-de-mer.com>
- 16- <https://www.cc.gov.eg>