

مذكرة

مقدمة إلي محكمة الإسماعيلية الاقتصادية  
الدائرة الثانية الاستئنافية

بدفاع

السادة /هيجاجي سانجيو كايشا ليتمد و لاستر ماريتايم أس.ايه بصفتها مالكتين  
للسفينة "ايفرجيفين" (مدعي عليهما أول)

ضد

السادة/ هيئة قناة السويس وآخرين

في الدعوي رقم ٢٣ لسنة ١٢ قضائية  
والمحدد لنظرها جلسة ٢٢ مايو ٢٠٢١

## موجز الوقائع

بتاريخ ٢٣ مارس ٢٠٢١ تعرضت السفينة إيفرجيفن "EVER GIVEN" اثناء عبورها الممر الملاحي لقناة السويس لحادثة جنوح بسبب أخطاء جسيمة من المستأنف ضدها الأولى والمرشدين التابعين لها، قامت على إثرها الهيئة المدعية بتعويم السفينة "EVER GIVEN" مستندة في ذلك إلى سلطاتها المخولة لها بموجب القانون رقم ٣٠ لسنة ١٩٧٥ وكذا لائحة تنظيم الملاحة داخل القناة التي أصدرتها بناء على تفويض القانون المذكور لها.

عُقدت العديد من جلسات التفاوض بشأن تسوية مطالبات الهيئة المدعية بشكل ودي حتى تتمكن السفينة من السفر، غير أنها باءت بالفشل أمام المبالغة غير المقبولة وغير العادلة في تقدير مبلغ التسوية. بتاريخ ١٢ ابريل ٢٠٢١ تقدمت الهيئة المدعية بطلب توقيع الحجز التحفظي على السفينة، وصدر لها الامر رقم ٢٦ لسنة ٢٠٢١ أوامر اقتصادي بحري الإسماعيلية الصادر بتاريخ ٢٠٢١/٤/١٢ بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة إيفرجيفن EVER GIVEN، والذي جاء على النحو التالي:

"نأمر بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة إيفرجيفن EVER GIVEN رافعة علم دولة بنما وما عليها من بضاعة، المتراكبة بمنطقة البحيرات المرة، وذلك ضماناً للوفاء للدين البحري، قُدّر بمبلغ ٩١٦,٢٥٥٦,٤٩٤ دولار (تسعمائة وستة عشر مليون وخمسمائة وستة وعشرون ألف وأربعمائة وأربعة وتسعون دولاراً أمريكياً) لا غير، على أن يندب أحد محضري التنفيذ المختصين بتنفيذ ذلك الامر، ويحرر محضر بالإجراءات يرفق بالأوراق "وبرفع الحجز إذا قدم المطلوب ضدهما الأول والثاني ما يفيد سداد "قيمة المديونية المستحقة في ذمته""

بتاريخ ٢٢ /٤/ ٢٠٢١ أقامتا المستأنفتان التظلم رقم ١٢ لسنة ٢٠٢١ على الامر السابق وصدر الحكم فيه بتاريخ ٤ مايو ٢٠٢١ بما يلي:  
"حكمت المحكمة في مادة تجارية وقتية:  
أولاً: بقبول التظلم شكلاً.

ثانياً: عدم انعقاد الخصومة بالنسبة للمتظلم ضدهما الثاني والخامس  
ثالثاً: في موضوع التظلم برفضه وتأييد الأمر الوقي رقم ٢٦ لسنة ٢٠٢١ أوامر حجز تحفظي محكمة الإسماعيلية الاقتصادية الصادر بتاريخ ٢٠٢١/٤/١٢ على السفينة إيفرجيفن EVER GIVEN، وألزم المتظلمتين بصفتهم بالمصاريف، ومبلغ خمسة وسبعون جنيهاً مقابل اتعاب المحاماة".

وحيث شاب الحكم السابق في رفضه التظلم العديد من أوجه المناعي فتم الطعن عليه بالاستئناف رقم ٣٥ لسنة ١٤ قضائية وتم تحديد جلسة لنظره بتاريخ ٢٢ مايو ٢٠٢١ امام الدائرة الثانية الاستئنافية

## بيان بالدفوع والدفاع

- القسم الأول: الدفوع الشككية والإجرائية..... ٥
- أولاً: بطلان صحيفة الدعوي للتجهيل بالمدعي عليه والحق المدعي به :..... ٥
- ثانياً : عدم اختصاص الدوائر الاستئنافية بالمحاكم الاقتصادية نوعياً بنظر دعوي ثبوت الدين وصحة الحجز التحفظي:..... ٧
- ثالثاً: عدم قبول الدعوي وبطلانها لعدم عرضها علي هيئة التحضير ..... ٨
- قرار وزير العدل رقم ٦٩٢٩ لسنة ٢٠٠٨ ، في شأن تحضير الدعاوى والمنازعات بالمحاكم الاقتصادية يوجب عرض الدعوي علي هيئة التحضير ..... ٩
- رابعاً : نطلب وقف الدعوي لعرضها علي هيئة التحضير للتفاوض بشأن بحث قابلية انهاء النزاع صلحاً. .... ١١
- القسم الثاني: الديون التي تطالب بها الهيئة وطبيعتها القانونية ومدى صحتها..... ١١
- أولاً: الديون التي تطالب بها الهيئة : ..... ١١
- ثانياً: العمليات التي قامت بها الهيئة هي تعويم وليس انقاذ آية وأثر ذلك :..... ١٢
- أ- بيان ان المبالغ الجزافية المطالب بها هي عن تعويم وليس انقاذ: ..... ١٢
- ١ - الصفة التطوعية لقواعد الإنقاذ البحري(مفتقرة في حادثة جنوح السفينة ايفرجيفن)..... ١٢
- ٢ - عدم استحقاق المكافأة عند انتفاء خطر هلاك السفينة ..... ١٤
- عملية التعويم التي قامت بها الهيئة، تخضع من حيث تحديد طبيعتها القانونية وحساب نفقاتها إلي أمر التشغيل المقدم من شركة الخليج العربي للأعمال البحرية .(عقد ايجار بحري وعقد تأخير خدمات بخصوص الآلات التي لا تدخل تحت وصف السفينة)..... ١٦
- ب- اثر اعتبار الدين الذي تطالب به الهيئة دين تعويم وليس انقاذ " عدم استحقاق مكافأة انقاذ فقط مصاريف التعويم بعد اثباتها. .... ١٧
- ثالثاً: رفض الدعوي لخلوها من أي دليل علي صحة المبالغ المطالب بها - قيام الدعوي علي المسؤولية واجبة الاثبات - عدم اثبات الهيئة لعناصرها (بخصوص البند الأول والثالث من المطالبة بعد استبعاد مكافأة الإنقاذ):..... ١٧

قضاء النقص الاضرار التي تصيب هيئة قناة السويس قائمة علي الخطأ واجب الاثبات والذي يخضع لتقدير المحكمة:..... ١٧

أ- بخصوص تكاليف التعويم والتي قدرتها (٢٧٢,٣٣٣,٥٣٢ دولار) (مئتان واثنان وسبعون مليوناً وثلاثمائة وثلاثة وثلاثون ألفاً وخمسمائة واثنان وثلاثون دولار) ..... ١٩

١- مبلغ ٩٥,٩٣١,٢٥٣ دولار (خمسة وتسعون مليوناً وتسعمائة وواحد وثلاثون ألفاً ومئتان وثلاثة وخمسون دولار) ..... ١٩

٢- مبلغ ١٧٦,٠٠٠,٠٠٠ دولار (مائة وستة وسبعون مليون دولار) ..... ١٩

٣- مبلغ ٣٨٢,٢٧٩ دولار (ثلاثمائة واثنان وثمانون ألفاً ومئتان وتسعة وسبعون) ..... ٢٠

٤- مبلغ ٢٠,٠٠٠ دولار (عشرون الف دولار) : ..... ٢٠

علي فرض صحة كل المبالغ السابق والناشئة عن عملية التعويم-وهو ما ننكره ولا نسلم به- فإنه هذا لا ينتج عنه قانونا التزام ملاك السفينة سدادها، بيان ذلك: ..... ٢٠

قيام الهيئة بالتعويم التزام مصدره قواعد الملاحة في القناة، ومن ثم فتلک القواعد هي التي تحدد آثاره، بيان ذلك: ..... ٢٠

قواعد الهيئة تعفي السفينة "ايفرجيفن" من مصروفات التعويم ، بيان ذلك..... ٢١

خلاصة ما سبق: ..... ٢٣

ب- بخصوص خسائر المجري الملاحي لقناة السويس (البند الثالث) (الخسائر المادية والخسائر المعنوية) وقدرتها الهيئة بمبلغ (٣٤٤,١٩٢,٩٢٣) ثلاثمائة وأربعة وأربعون مليوناً ومائة واثنان وتسعون ألفاً وتسعمائة وثلاثة وعشرون..... ٢٣

١- خسائر مادية ملموسة وقدرها (٤٤٤,١٩٢,٩٢٣ دولار) (أربعة وأربعون مليوناً ومائة واثنان وتسعون ألفاً وتسعمائة وثلاثة وعشرون دولار): ..... ٢٣

رابعاً : ندفع برفض الدعوي لتحقيق خطأ المضرور (خطأ الهيئة ) المستغرق لأي خطأ مدعي به للسفينة. .... ٢٤

القسم الثالث:الدفع الموجهة إلي الحجز التحفظي علي السفينة..... ٢٦

أولاً: ندفع بطلان الحجز التحفظي المتظلم منه لتضمنه محلاً لا يجوز الحجز عليه في ضوء قانون التجارة البحري "الحجز علي البضاعة": ..... ٢٦

ثانياً: ندفع ببطلان الحجز لتوقيعه من القاضي الأمر دون الحصول علي افادة بمكان السفينة، قضاءً من القاضي بعلمه الشخصي يبطل الامر..... ٢٩

- قضاء النقض ، يوجب تواجد السفينة في مصر لانعقاد الاختصاص للقضاء المصري بتوقيع الحجز التحفظي عليها: ..... ٣٠
- ثالثا: ندفع بطلان الامر بتوقيع الحجز لحرمان المدعي عليها من حقها القانوني في رفع الحجز مقابل تقديم ضمان كافي لسداد المديونية (مخالفة لقانون التجارة البحري وقانون المرافعات) ..... ٣١
- رابعا: ندفع بطلان الأمر بتوقيع الحجز لتعرضه لأصل الحق ..... ٣٢
- خامسا: ندفع بطلان الامر لعدم تقدير القاضي الأمر المديونية ..... ٣٣

## القسم الأول

### الدفع الشككية والإجرائية

#### أولا: بطلان صحيفة الدعوى للتجهيل بالمدعي عليه والحق المدعي به :

نصت المادة ٦٣ من قانون المرافعات المصري علي :

"ترفع الدعوى إلي المحكمة بناء علي طلب المدعي بصحيفة تودع قلم كتاب المحكمة ما لم ينص القانون علي غير ذلك. ويجب أن تشمل صحيفة الدعوى علي البيانات الآتية :-

- ١ - ..... ٢ - اسم المدعي عليه ولقبه ومهنته أو وظيفته وموطنه فإن لم يكن موطنه معلوما فأخر موطن كان له . ٣ - ..... ٤ - ..... ٥ - ..... ٦ - وقائع الدعوى وطلبات المدعي وأسانيدها.

كما أن المستقر عليه في قضاء النقض :

"أن الدفع ببطلان صحيفة الدعوى للتجهيل بالمدعي به هو دفع شكلي يجب إبدائه قبل التعرض لموضوع الدعوى وإلا سقط الحق في التمسك به ، ويعد البطلان الذي يلحق بالصحيفة بسبب هذا التجهيل بطلاناً

نسبياً لا يتعلق بالنظام العام ويعتبر الكلام في الموضوع مسقطاً في جميع الأحوال للحق بالتمسك بهذا الدفع  
" (١)

وبمراجعة صحيفة الدعوي نجد ان المدعية لم تذكر اسم المدعي عليها الاولي واكتفت بذكر عباره عامه مبهمه مجهله وهي " ملاك ومستأجر ومشغلي ومجهزي السفينة المسماة "ايفرجيفين" ولم تذكر اسم الملاك ولا مستأجري السفينة او مشغليها مخالفة بذلك الفقرة ٢ من المادة ٦٣ من قانون المرافعات، الامر يضيف علي الاختصاص غمة التجهيل بالمدعي عليهم، ولا يجوز القول ان ذكر اسم السفينة مردفا باسم لفظ المالك او المستأجر يرفع هذا التجهيل، وهذا لان الثابت قانونا ان الخصومة الإجرائية خصومة شخصية تنعقد في مواجهة من أقيمت عليه الدعوي ووجهت إليه الطلبات، فضلا علي أن السفينة ليس لها شخصية اعتبارية بما يمكن معه القول بجواز اختصاصها باسمها فتنعقد الخصومة الإجرائية في مواجهتها.

وكان الثابت أيضا ان السفينة لا تعدو ان تكون مال منقول يجري عليه حكمه ٢ ، ولو صح الادعاء بصحة اختصاص ملاك السفينة مجهلين من ذكر الاسم بدعوي ان لفظ ملاك مردف به اسم السفينة، وان هذا يرفع هذا التجهيل، جاز من باب القياس كذلك في حوادث السيارات وفي المنازعات التي تدور حول ملكيتها اختصاص الأشخاص مجهلين من ذكر الاسم مادام اردف بوصفهم "لفظ مالك السيارة كذا"، وهو ابدأ أمر لا يصح ولا يمكن ان يصح. لذا فإن التجهيل باسم ملاك السفينة يبطل صحيفة الدعوي وهو ما نتمسك به كدفع شكلي.

## ثانيا: بطلان اعلان صحيفة الدعوي

نصت المادة ٩٩ من قانون التجارة البحرية علي :

" (!) يعتبر الريان النائب القانوني عن **المجهز** ويمثله أمام القضاء ، وتشمل النيابة الأعمال اللازمة للسفينة والرحلة وكل تحديد يرد علي هذه النيابة لا يحتج به علي الغير حسن النية . ويمارس الريان السلطات التي يقررها له القانون قبل من له مصلحة في السفينة أو الشحنة . (٢) ولا يثبت للريان صفة النائب القانوني عن المجهز إلا في المكان الذي لا يوجد فيه المجهز أو وكيل عنه ، ولا يحتج بوجود المجهز أو وكيله قبل الغير إلا إذا كان هذا الغير يعلم ذلك ، ومع ذلك يجوز للريان القيام بالأعمال المعتادة المتعلقة بإدارة السفينة وبالإصلاحات البسيطة وباستخدام البحارة وعزلهم في المكان الذي يوجد به المجهز أو وكيل عنه.

كما ان قضاء النقض علي :

(١) الطعن رقم ٨٣١٩ لسنة ٨٧ قضائية الدوائر المدنية - جلسة ٢٤/٣/٢٠١٨

(٢) ما خلا ما نظمته المشرع بنصوص خاصة بشأن السفينة تميزا لها عن المال المنقول ومنها عدم جواز تملكها بالحيازة.

"السفن الأجنبية التي تباشر نشاطاً تجارياً في مصر . لكل منها وكيل ملاحى ينوب عن صاحبها في مباشرة كل ما يتعلق بنشاط السفينة في مصر ويمثله في الدعاوى التي ترفع منه أو عليه فيما يتعلق بهذا النشاط(3)

وبمراجعة صحيفة الدعوى نجد الهيئة المدعية قد اقامت الدعوى ضد ملاك ومستأجري ومشغلي ومجهزي السفينة "ايفرجيفين" وأعلنتهم جميعاً في مواجهة ربان السفينة وهو ما لا يصح قانوناً بحسبان ان الربان لا تتعد نيابته قانوناً عن المجهز إلا في المكان الذي لا يوجد فيه المجهز أو وكيله ، وحيث ان الهيئة لا يمكنها الادعاء بعدم معرفتها بوجود وكيل للمجهز في مصر ، لذا فإن اعلان الملاك ومستأجري ومشغلي السفينة في مواجهة الربان يقع باطلاً، وهو ما نتمسك به قبل الكلام في الموضوع.

## ثانياً : عدم اختصاص الدوائر الاستئنافية بالمحاكم الاقتصادية نوعياً بنظر دعوى ثبوت الدين وصحة الحجز التحفظي:

ذلك أن الدوائر الابتدائية هي المختصة نوعياً بنظر دعوى ثبوت الدين وصحة إجراءات الحجز التحفظي استناداً لأحكام قانون التجارة البحري والتي جاءت علي النحو التالي:

نصت المادة ٦٥ من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ علي ما يلي:

"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 لم إلا اعتبر الحجز كأن لم يكن "

كما أن الفقرة الثانية من المادة ٦٦ من القانون ذاته تنص علي :

" ويجوز استئناف الحكم أي كان مقدار الدين خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ صدوره "

من جماع النصين السابقين يبينُ أن الدائرة الابتدائية للمحكمة الاقتصادية هي المختصة نوعياً بنظر دعوى ثبوت الدين وصحة إجراءات الحجز التحفظي، وهذا تصريحاً بعبارة نص المادة ٦٥ والتي جاء نصها علي النحو التالي " على الدائن أن يرفع الدعوى بالدين وصحة الحجز أمام المحكمة الابتدائية....."، وكذا بدلالة المنطوق أو مقتضى النص، عندما نصت المادة ٦٦ من ان الحكم الصادر في الدعوى قابلاً للاستئناف خلال ١٥ يوماً أي كان مقدار الدين" وهو مالا يتصور تحققه إلا إذا صدر الحكم من دائرة

(٣) الطعن رقم ١٢١٦٢ لسنة ٨٤ قضائية الدوائر التجارية - جلسة ٢٠١٥/١٢/١٦

ابتدائية ، لأنه لو صدر من دائرة استئنافية فلا يمكن استئنافه وبهذا يتم تعطيل نص المادة ٦٦ / ٢ من القانون عندما تقام الدعوى أمام الدائرة الاستئنافية .

وهذا 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 جنية مصري . ( المادة ١/٢ من القانون رقم ١١ لسنة ٢٠١٨ بشأن تنظيم إعادة الهيكلة والصلح الواقي من الإفلاس وكذا المادة ٧ من القانون ١٢٠ لسنة ٢٠٠٨ ) .

وفي ذلك قضت محكمة النقض بانه :

"نصت المادة الأولى من قانون تنظيم إعادة الهيكلة والصلح الواقي والإفلاس رقم ١١ لسنة ٢٠١٨، الواردة في الفصل الأول (التعريفات والاختصاص القضائي) على أنه: "في تطبيق أحكام هذا القانون، يُقصد بالعبارات والكلمات التالية المعاني الموضحة قرين كل منها: ... المحكمة المختصة: الدائرة الابتدائية بالمحكمة الاقتصادية المختصة بنظر الدعاوى والمنازعات الناشئة عن تطبيق أحكام هذا القانون. كما نصت المادة ١٢ (١) من ذات القانون 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 جنية المنصوص عليه في المادة السادسة من القانون رقم ١٢٠ لسنة ٢٠٠٨ بإنشاء المحاكم الاقتصادية"<sup>(٤)</sup>

### ثالثاً: عدم قبول الدعوى وبطلانها لعدم عرضها علي هيئة التحضير .

نصت المادة ٨ من القانون ١٢٠ لسنة ٢٠٠٨ علي :

" تنشأ بشكل محكمة اقتصادية هيئة تسمى " هيئة التحضير والوساطة " ، يشار إليها في هذا القانون بالهيئة ، وتتولى التحضير والوساطة في الدعاوى التي تختص بها هذه المحكمة وذلك فيما عدا الدعاوى الجنائية والدعاوى المستأنفة والدعاوى والأوامر المنصوص عليها في المادتين (٣) و (٧) من هذا القانون وكذلك الدعاوى المحالة إليها من المحاكم الأخرى للاختصاص النوعى...."

(٤) الطعن رقم ٧٧٥٣ لسنة ٨٧ قضائية، الدوائر التجارية - جلسة ٢٠١٩/١/٢٢



وحيث أن الثابت في قضاء النقض ان:

"هدف المشرع من الإجراءات المنصوص عليها في المادة ٨ من القانون رقم ١٢٠ لسنة ٢٠٠٨ بإنشاء المحاكم الاقتصادية من عرض النزاع على هيئة التحضير المشكلة وفقاً لهذا النص هو التحقق من استيفاء مستندات الدعوى وسماع أوجه الاتفاق والاختلاف بين أطرافها ثم عرض الصلح عليهم تمهيداً لإحالتهم إلى الدائرة المختصة وذلك كله تبسيطاً للإجراءات واختصاراً لأمد التقاضي وللحد من تراكم القضايا في المرافعات أمام المحاكم<sup>(٥)</sup>

وهو المعنى الذي أكد عليه المشرع في المادة ٨ مكرر من القانون ١٤٦ لسنة ٢٠١٩ المعدل لقانون المحاكم الاقتصادية والتي جاءت نصها على النحو التالي:

"يختص قاضي التحضير بالتحقيق من استيفاء كافة المستندات اللازمة لتهيئة الدعوى للفصل فيها ودراستها ، وله عقد جلسات الاستماع ، والوساطة في المنازعات والدعاوى ."

كما نصت المادة ٨ مكرر "ج" من القانون ١٤٦ لسنة ٢٠١٩ المعدل لقانون المحاكم الاقتصادية على:

" يتولى قاضي التحضير تحضير الدعوى خلال مدة لا تتجاوز ثلاثين يوماً من تاريخ قيدها ، ويعرض على الأطراف تسوية النزاع بصورة ودية ، فإذا وافقه الخصوم تولى الوساطة بينهم في خلال مدة لا تتجاوز ثلاثين يوماً أخرى يجوز مدها لمدة مماثلة بموافقة رئيس الهيئة ، فإذا توصل قاضي التحضير إلى تسوية النزاع يحزر اتفاقاً بذلك يوقع عليه أطرافه ، ويعرض على رئيس الهيئة للتصديق عليه ، وفي هذه الحالة تكون له قوة السند التنفيذي ، أما إذا لم يوافق الخصوم على التسوية ، تحدد جلسة موضوعية لنظرها أمام الدائرة المختصة ، ويكلف المدعى بالإعلان"

**قرار وزير العدل رقم ٦٩٢٩ لسنة ٢٠٠٨ ، في شأن تحضير الدعاوى والمنازعات بالمحاكم الاقتصادية يوجب عرض الدعوى على هيئة التحضير**

نصت المادة الثانية مكن القرار السابق على :

(٥) الطعن رقم ٨٠٣٦ لسنة ٨٠ قضائية الدوائر التجارية - جلسة ٢٠١١/٣/٢٨

" يجب على قلم الكتاب أن يعرض المنازعات والدعاوى التي تختص بها الهيئة على رئيسها في ذات يوم قيد صحيفتها ، وعلى رئيس الهيئة ، في اليوم التالي على الأكثر ، أن يعين عضوا أو أكثر من بين أعضائها ، ويحيل إليه ملف الدعوى ، لمباشرة إجراءات التحضير ، وعرض الصلح على الخصوم تحت إشرافه. "

### قضاء النقض يوجب عرض الدعوي علي هيئة التحضير :

"المشرع رغبة منه في تشجيع الاستثمار العربي والأجنبي في البلاد أصدر القانون رقم ١٢٠ لسنة ٢٠٠٨ بشأن المحاكم الاقتصادية مستهدفاً منه وفق ما جاء بالملذكرة الإيضاحية سرعة حسم المنازعات المتعلقة بهذا المجال واستعان في سبيل ذلك بآليات عدة فقام بحصر القوانين التي أباح نظرها أمام المحاكم التي أنشأها لهذا الغرض وأنشأ بكل محكمة منها هيئة لتحضير المنازعات والدعاوى التي تختص بها هذه المحكمة مما مؤداه أن المشرع بموجب القانون سالف الذكر نظم المحاكم الاقتصادية ككيان قضائي خاص داخل جهة المحاكم على شكل يختلف عن تشكيل جهة المحاكم العادية وحدد اختصاصها بالمنازعات التي تنشأ عن تطبيق قوانين معينه وألزم عرضها على هيئة للتحضير قبل عرضها على دوائر المحكمة"<sup>(٦)</sup>

### وقضت أيضا بان:

"مفاد نص المادة الثامنة من القانون رقم ١٢٠ لسنة ٢٠٠٨ بإصدار قانون المحاكم الاقتصادية أن المشرع أنشأ هيئة لتحضير المنازعات والدعاوى في مرحلة تسبق طرح موضوع النزاع على دوائر المحكمة الاقتصادية لنظره والفصل فيه ، وأنه متى تم تحضير القضية فصارت صالح للمرافعة في موضوعها ، فإن قاضي التحضير يحيلها إلى إحدى دوائر المحكمة ويحدد لها جلسة فيها أمامها ما لم تكن الجلسة محددة من قبل ، وأنه لم يرد بهذا القانون ما يوجب على المحكمة الاقتصادية أن تورد في حكمها ما يفيد سبق عرض النزاع على هيئة التحضير قبل طرحه عليها ، ومن ثم فإن على مَنْ يتمسك ببطلان الحكم أن يقدم الدليل على عدم مرور الدعوى بمرحلة التحضير ، ذلك أن الأصل في الإجراءات أن تكون قد روعيت وعلى مَنْ يدعى أنها خولفت إقامة الدليل على ذلك ، وإذ لم تقدم النيابة الدليل على أن الحكم المطعون فيه تصدى للفصل في النزاع قبل أن يعرض على هيئة التحضير ، فإن الدفع المبدى منها بالبطلان يكون على غير أساس ."<sup>(٧)</sup>

(٦) الطعن رقم ١٥٢٧٠ لسنة ٨٤ قضائية الدوائر التجارية - جلسة ٢٠١٩/٢/٢٠

(٧) الطعن رقم ١٣٥٩٢ لسنة ٨٠ قضائية الدوائر التجارية - جلسة ٢٠١٣/٢/٢٠

وفي الحكم السابق وبمفهوم الموافقة فإن الدعوي التي لا تعرض علي هيئة التحضير باطللة غاية الامر ان من يتمسك بالبطلان يحمل واجب الاثبات لان الأصل هو ان الإجراءات قد روعيت وان الدعوي عرضت علي هيئة التحضير.

## **رابعاً : نطلب وقف الدعوي لعرضها علي هيئة التحضير للتفاوض بشأن بحث قابلية انتهاء النزاع صلحاً.**

نصت المادة ٨ مكرر "د" من القانون ١٤٦ لسنة ٢٠١٩ المعدل لقانون المحاكم الاقتصادية علي:

"للمحكمة المختصة بنظر الموضوع ابتداء في أى حالة كانت عليها الدعوى أن توقف نظرها وتحيلها مرة أخرى إلى الهيئة ، بناء على طلب الخصوم ، لمحاولة الصلح بين الأطراف ، وتحدد المحكمة أجلا لذلك لا يجاوز ثلاثين يوماً ، يجوز لها مدها مرة واحدة لمدة مماثلة .

ويباشر قاضي التحضير عمله على النحو المبين بالمادة (٨ مكرراً "ب") من هذا القانون . فإذا توصل إلى الصلح ، يحرر اتفاقاً بذلك يلحق بمحضر جلسة نظر الدعوى للقضاء فيها وفق أحكام قانون المرافعات المدنية والتجارية ، أما إذا تعذر الصلح يحرر مذكرة بما اتخذته من إجراءات ويعرضها على المحكمة مرة أخرى للفصل في الموضوع .

### **القسم الثاني**

## **الديون التي تطالب بها الهيئة وطبيعتها القانونية ومدى صحتها**

-الاعمال التي قامت بها الهيئة لا تعتبر انقازا وفقا للتكييف القانوني الصحيح: أثر ذلك: لا تستحق الهيئة مكافأة الإنقاذ البحري

-قواعد الهيئة تعفي السفينة الجانحة من نفقات التعويم "وفقا لقواعد المرور"

## **أولاً: الديون التي تطالب بها الهيئة**

يبين من صحيفة الدعوي وكذا بيان المطالبة المعد بمعرفة الهيئة والتي تم عرضها الهيئة علي الملاك اثناء التفاوض فإن هيئة قناة السويس تطالب ملاك السفينة بالمبالغ التالية :

البند الأول: مبلغ ٢٧٢,٣٣,٦٢١ دولار إجمالي تكاليف التكريك والتعويم (تكاليف التعويم):

البند الثاني: مبلغ ٣٠٠,٠٠٠,٠٠٠ دولار قيمة مكافأة الإنقاذ (مكافأة انقاذ)

البند الثالث : مبلغ ٣٤٤,١٩٢,٨٧٣ دولار إجمالي خسائر المجري الملاحي لقناة السويس والتي تتضمن الخسائر المادية والمعنوية .

وقبل التعرض لمدي صحة هذه المطالبات ومقدارها و المسئولية عنها، نعرض بدءاً لمناقشة الدين المشار إليه في البند الثاني "المسمي بمكافأة الإنقاذ ، للوقوف علي المقصود به قانونا ومتي ينشأ

**ثانياً: العمليات التي قامت بها الهيئة هي تعويم وليس انقاذ آية وأثر ذلك :**

## أ-بيان ان المبالغ الجزافية المطالب بها هي عن تعويم وليس انقاذ:

من المقطوع به أنه لا يمكن تطبيق النظام القانوني للإنقاذ البحري ( ومن ثم استحقاق مكافأة الإنقاذ)، في الأحوال التي يوجد فيها التزام عقدي أو قانوني بالإنقاذ، بما يعني أن هناك صفة تطوعية لقواعد الإنقاذ البحري، كذلك فمن المقطوع به أن هناك شروط معينة لتطبيق هذا النظام واستحقاق مكافأة الإنقاذ البحري، يعيننا منها هنا، شروط وجود خطر جسيم.

وسوف نعرض لكلا الأمرين مع تطبيقهما على واقعة جنوح السفينة Ever given في المجري الملاحي لقناة السويس.

## ١- الصفة التطوعية لقواعد الإنقاذ البحري(مفتقرة في حادثة جنوح السفينة ايفرجيفن)

أكدت لائحة الملاحة وقواعد المرور في قناة السويس في أكثر من نص أنها وحدها هي الملتزمة والمنوطة بالقيام بعمليات تعويم السفينة الجانحة حيث نصت المادة ٥٩ -من قواعد الملاحة في قناة السويس علي انه :

٣- حينما تجنح سفينة فان مسؤولي قناه السويس وحدهم لديهم السلطة في اعطاء الاوامر وادارة العمليات اللازمة لتعويم السفينة واذا استلزم الامر بتفريغ السفينة وقطرها ومع ذلك يظل الربابنة مسئولين عن الاضرار والحوادث من اى نوع والتي تنتج مباشرة او غير مباشرة عن الجنوح .

٤- كل المحاولات من جانب السفن الأخرى لمساعدة السفينة الجانحة ممنوعة بشكل قطعي.

مما سبق يبين ان تعويم السفينة الجانحة التزام يقع علي عاتق الهيئة وهذا التزام يجد مصدره في القواعد السابقة والتي منعت أي سفينة من مساعدة السفينة الجانحة وجعل هذا التزام حصري قاصر علي الهيئة فقط . لذا لا يمكن اعتبار العمليات التي قامت بها الهيئة في سبيل تعويم السفينة ايفرجيفن انقاذ لافتقاد تلك العملية لشرط التطوعية والاختيارية والذي هو قوام وصلب فكرة الإنقاذ.

والفقه في إجماع حول ضرورة هذا الشرط لتحقيق الإنقاذ وفيما يلي نستعرض تلك الآراء -الأستاذ الدكتور فايز نعيم رضوان " أنه يشترط لاستحقاق مكافأة الإنقاذ ألا يكون الإنقاذ نتيجة أو تنفيذاً لالتزام عقدي أو قانوني سابق، بين المنقذ والسفينة التي أنقذت، وإلا فيجب الرجوع إلى هذا العقد أو القانون لتحديد المكافأة<sup>(٨)</sup>

الأستاذ الدكتور علي البارودي " من الحالات المستثناة من استحقاق مكافأة الإنقاذ "حالة الاتفاق السابق على العمل، فالمرشد لا يستحق مكافأة انقاذ عن إرشاد السفينة، ورجل الطاقم لا يستحق مكافأة انقاذ عن الجهد الذي بذله لإنقاذ السفينة، وكذلك الحال فإن القطر لا يعد إنقاذاً ... " (٩) .ويمكن القول أن الفقه القانون البحري المصري<sup>(١٠)</sup> قد أجمع على الموقف السابق، والذي يمكن بلورته في أنه إذا كان مصدر التزام

<sup>(٨)</sup> الأستاذ الدكتور فايز نعيم رضوان، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الثالثة، ١٩٩٨، (ص ٤٤٨)

<sup>(٩)</sup> الأستاذ الدكتور علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، ص ٢٩٤-٢٩٥.

<sup>(١٠)</sup> فضلاً نرجو مطالعة :

-مؤلف الأستاذ الدكتور علي جمال الدين عوض، الوجيز في القانون البحري، الجزء الأول ، مكتبة النهضة المصرية، ١٩٥٦، ص ٤٨٠.

-مؤلف الأستاذ الدكتور مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، ص ٤٢٦.

-مؤلف الأستاذ الدكتور محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، الطبعة الرابعة، دار النهضة العربية، ١٩٩٣، ص ٦٣٥.

-مؤلف المستشار الدكتور أحمد حسني، الحوادث البحرية، منشأة المعارف، ص ١٣٤.

من قام بعمليات المساعدة والإنقاذ تعاقدي، فإنه لا يستحق أية مكافأة عن عمليات الإنقاذ التي قام بها. والحكمة من ذلك أنه يلزم أن يكون تدخل من قام بعمليات المساعدة والإنقاذ اختيارياً، أما إذا كان تدخله تنفيذ الالتزام عقدي أو قانوني سابق فإنه لا يستحق أية مكافأة

وبتطبيق ما سبق على واقع الحال يتضح انه مادام انه على هيئة قناة السويس التزام بتعويم السفينة وفقاً للائحة الملاحة وقواعد المرور، فإنها لا تستحق مكافأة الإنقاذ.

## ٢- عدم استحقاق المكافأة عند انتفاء خطر هلاك السفينة

من المعلوم أنه يشترط لتطبيق نظام الإنقاذ البحري واستحقاق المكافأة عنه أن يكون هناك خطر جسيم يهدد السفينة مما يدعو إلى إنقاذها، فلا نكون بصدد إنقاذ بحري، ولكن مجرد عملية قطر

### وهناك مسألتان لا بد من عرضهما:

المسألة الأولى: لا بد من التأكيد هنا على أن الخطر الجسيم الذي يبرر الإنقاذ هو الخطر الذي يتعلق بالسفينة، فرغم اختلاف الفقه حول معيار الخطر الجسيم، إلا أن هناك اتفاق بين الرأيين على أن ينصب الخطر على السفينة وليس على سريان المجري الملاحي.

فقد ذهب رأي بشأن تحديد الخطر الجسيم إلى أن السفينة المغائة يجب أن تكون - ويكفي أن تكون - معرضة لخطر الغرق، أو خطر الهلاك، سواء كان هذا الخطر حالاً أو له أثر مدمر، أو كان وشيكاً أو قريب الوقوع، فتطبيق أحكام الإنقاذ البحري - وفقاً لهذا الجانب من الفقه - تستلزم وجود خطر هلاك مؤكد ولا نقاش فيه<sup>(١١)</sup>

وأياً كان الرأي الذي يمكن اعتناقه إلا أن كل الآراء على اجماع على أن الخطر الجسيم الذي يبرر الإنقاذ لا بد أن يمس السفينة ذاتها، وهذا يدعو لتساؤل هام، وهو: هل كان هناك خطر جسيم كان يهدد السفينة Ever given ودعا هيئة قناة السويس للتدخل لتعويمها؟ أم أن الخطر الذي سبب التدخل هنا هو خطر انسيابية الملاحة في القناة؟

الواقع أنه يمكن القول أن هيئة قناة السويس تدخلت بالإنقاذ ليس لوجود خطر جسيم يهدد السفينة، وإنما لإزالة عقبات سريان الملاحة في القناة، وإذا كان ذلك يستوجب تعويضاً لصالح الهيئة إلا أنه لا يتم ذلك وفقاً لقواعد الإنقاذ البحري ومن ثم لا تستحق هنا مكافأة الإنقاذ.

---

مؤلف الدكتور أحمد بركات مصطفى، مكافأة المساعدة والإنقاذ البحري، دار النهضة العربية، ١٩٩٨، ص ٥٣.

(١١) في هذا الري تفضلوا بمراجعة مؤلف الدكتور عاشور عبد الجواد، مكافأة الإنقاذ البحري، دار النهضة العربية، ١٩٩٧، ص ١١٣.

المسألة الثانية: التي يجب التنبيه عليها هي أن مجرد جنوح السفينة وعدم قدرتها على تعويم نفسها بوسائلها الذاتية، لا يكفي لتحقيق الخطر، بل يتعين النظر في ملابسات هذا الجنوح، فليس كل جنوح خطر جسيم يبرر الإنقاذ، وهناك قضايا كثيرة كان هناك جنوح لكن لم يعتبره القضاء خطراً جسيماً وبالتالي لم يطبق عليها قواعد الإنقاذ البحري، ومثال ذلك<sup>(١٢)</sup>:

١- السفينة (الفرد دي كورسي L'Alfred- de-courcy) التابعة للبحرية الوطنية الفرنسية والتي جنحت دون أضرار على قاع من الوحل والعشب، والتي كان من المستحيل عليها انتظار ارتفاع المد بسبب المهمة المكلفة بها، والتي تم سحبها دون مجهود، لا تعد في خطر، وسحبها لا يعد إنقاذاً بحرياً ( C.E., 16 novembre 1934, R. D. M. C., T. 13 supp., P. 27).

٢- السفينة (الجزائرية Algeria) لامست مقدمتها جرف نهر اللوار، وتوقفت عن الحركة وخلصتها الناقلة البترولية (بيترام Peter-M) المحكمة قررت أن هذه المعونة لا تعد إنقاذاً بحرياً، وتم الاتفاق ودياً بين مجهزي السفينتين على مقابل هذه الخدمة ( T.C. de Nantes, 18 août 1949, D. M. F. 1950, P. 243).

٣- قارب الصيد (ميشيل فرانسوا Michel François) جنح على بعد مائة متر من نهاية الرصيف الشمالي لمينا (بولوني سيرمير)، المحكمة قررت أن القارب لم يكن يتعرض لأي خطر ومن ثم فإن المعونة المقدمة ليست سوى عملية قطر.

(T.C. de Boulogne-sur-Mer, 10 mai 1955, confirmé par: C.A. de Douai, 22 novembre 1956, D. M. F. 1957, P. 292.)

وهكذا يبين لنا أن ليس كل جنوح خطر يستوجب الإنقاذ، وجنوح السفينة Ever given في ذاته ليس خطراً جسيماً، وأن تدخل الهيئة العامة لقناة السويس كان بسبب تشغيل الملاحة في القناة وليس بسبب إنقاذ السفينة من خطر جسين يتهدها.

يؤكد ذلك نص الفقرة (د) من المادة ١٠٣ من قواعد المرور في قناة السويس والتي تنص علي :

<sup>١٢</sup> ( تفضلوا بمراجعة هذه السوابق القضائية مؤلف الدكتور عاشور عبد الجواد، مكافأة الإنقاذ البحري، دار النهضة العربية، ١٩٩٧، ص ١٣٠).

"حينما تتوقف السفينة في القناة ذاتها بسبب حادث بخلاف ( التصادم ، عطل الآلات ، المساعدة و ادوات التوجيه ) فان قناة السويس وبهدف اخلاء الممر بالسرعة الممكنة ولإعادتها للأبحار فسوف تساعدنا بالقاطرات اللازمة لتعويها بدون مقابل .

نخلص مما تقدم إلى أنه لا يجوز تطبيق نظام الإنقاذ البحري على قيام الهيئة العامة لقناة السويس بإنقاذ السفينة Ever Given، ومن ثم لا تستحق الهيئة مكافأة الإنقاذ البحري التي تدعيها، وإنما قد تستحق فقط مصروفات التعويم والذي يحسب فقط وفقا لامر التشغيل الذي سنورد ذكره فيما يلي من سطور.

## عملية التعويم التي قامت بها الهيئة، تخضع من حيث تحديد طبيعتها القانونية وحساب نفقاتها إلى أمر التشغيل المقدم من شركة الخليج العربي للأعمال البحرية .(عقد ايجار بحري وعقد تأخير خدمات بخصوص الآلات التي لا تدخل تحت وصف السفينة)

بتاريخ ٢٠٢١/٣/٢٣ تقدمت شركة الخليج العربي للأعمال البحرية بصفتها وكيله عن السفينة "ايفرجيفين" إلى هيئة قناة السويس طلب تشغيل يحمل الصيغة التالية :

١- "أنا الموقع ادناه ارجو من هيئة قناة السويس أن تقدم لدي مساعدتها باعاري المهام والمستخدمين اللازمين لإجراء ما يأتي الوارد بيانهم فيما يلي القاطرات اللازمة للمساعدة في تعويم السفينة وقطرها إذا لزم الامر .

تقدم لي المساعدة علي نفقتي ، علي ان تحتسب طبقا لقائمة فئات ايجار الآلات ، ويسري ايجار فيما يتعلق بالرفأصات القاطرة من وقت ابقائها، أما بالنسبة لباقي الآلات الأخرى فيبتدئ احتساب ايجار من ساعة خروجها، وينتهي عند عودة الآلة إلى مقرها"

من استعراض نصوص امر التشغيل السابق يبين اننا بصدد عقد تأجير خدمات بخصوص الآلات والمستخدمين وعقد ايجار بحري بخصوص القاطرات والكراتك وجميعها تخضع من حيث احكامها واثارها إلى امر التشغيل السابق مكمله بنصوص قانون التجارة البحرية الواردة في الفصل الأول من الباب الثالث (ايجار السفينة).

وبهذا تنتفي أي ادعاء أننا بصدد عقد انقاذ للسفينة والذي هو من حيث طبيعته وأحكامه يتميز عن عقود ايجار والتي هي موضع امر التشغيل السابق، لذا فإن تكاليف التعويم تحسب وفقا لقائمة فئات ايجار الآلات المعدمة من قبل الهيئة وهذا كشرط تم الاتفاق عليه بين الشركة ووكالة السفينة والهيئة نفسها.



## ب- اثر اعتبار الدين الذي تطالب به الهيئة دين تعويم وليس انقاذ " عدم استحقاق مكافأة انقاذ فقط مصاريف التعويم بعد اثباتها.

يترتب علي تكيف طبيعة العمليات التي قامت بها الهيئة علي انها عملية تعويم وليس انقاذ استبعاد البند الثاني من مطالبات الهيئة والمتمثل في مكافأة الإنقاذ حيث ان تلك الأخيرة لا تستحق إلا إذا كنا بصدد عملية انقاذ والثابت وفقا لوقائع الحادث وامر التشغيل اننا بصدد عملية تعويم لانتهاء شروط الإنقاذ علي النحو السالف عرضه فضلا عن ان امر التشغيل المقدم من وكيل السفينة يتضمن التعاقد علي تأجير الآلات وفقا لفئات الأسعار المحدد من قبل الهيئة بما يقطع اننا بصدد عقد ايجار وليس عقد انقاذ.

من خلال العرض السابق يبين ان الهيئة غير محقة -حتى قبل بحث عناصر المسؤولية - بمطالبتها الخاصة بمكافأة الإنقاذ، وفيما يلي نعرض لمدي احقية الهيئة في مطالبتها بالبند الأول الخاص بتكاليف التعويم والبند الثالث الخاص خسائر المجري الملاحي لقناة السويس والتي تتضمن الخسائر المادية والمعنوية .

### **ثالثا: رفض الدعوي لخلوها من أي دليل علي صحة المبالغ المطالب بها - قيام الدعوي علي المسؤولية واجبة الاثبات - عدم اثبات الهيئة لعناصرها (بخصوص البند الأول والثالث من المطالبة بعد استبعاد مكافأة الإنقاذ):**

علي النحو السابق عرضه فإن مطالبات الهيئة انقسمت الي بنود ثلاثة هي :

البند الأول: مبلغ ٢٧٢,٣٣,٦٢١ دولار إجمالي تكاليف التكريك والتعويم (تكاليف التعويم):

البند الثاني: مبلغ ٣,٠٠٠,٠٠٠ دولار قيمة مكافأة الإنقاذ (مكافأة انقاذ)

البند الثالث : مبلغ ٣٤٤,١٩٢,٨٧٣ دولار إجمالي خسائر المجري الملاحي لقناة السويس والتي تتضمن الخسائر المادية وقدرتها الهيئة بمبلغ "٤٤,١٩٢,٩٢٣ دولار" وخسائر معنوية قدرتها الهيئة بمبلغ (٣٠٠,٠٠٠,٠٠٠ دولار)

وحيث اثبتنا ان المطالبة بمكافأة الانقاذ وارد علي غير محل سليم، ذلك أننا بصدد عملية تعويم وليس انقاذ ، لذا لم يبق من بعد ذلك ، سوي الحديث عن مدي صحة المطالبة الواردة في البندين الأول والثالث.

### قضاء النقص الاضرار التي تصيب هيئة قناة السويس قائمة علي الخطأ واجب الاثبات والذي يخضع لتقدير المحكمة:

"وحيث إن مما ينعاها الطاعن على الحكم المطعون فيه القصور في التسبب والإخلال بحق الدفاع والفساد في الإستدلال وفي بيان ذلك يقول إنه تمسك أمام محكمة الاستئناف بعدم مسؤولية السفينة التابعة له عن التلفيات وبالرغم من أن الخبير الذي ندبته لتحقيق دفاعه انتهى إلى عدم وجود دليل على مسؤوليته عن تلك التلفيات إلا أن الحكم المطعون فيه انتهى لتأييد الحكم المستأنف لأسبابه دون أن يعنى بالرد على دفاعه المؤيد بما انتهى إليه الخبير في تقريره وحال أن الحكم المستأنف استند في قيام مسؤوليته إلى معاينة الهيئة وخطاب التحفظ على السفينة والتي وإن أثبتت وقوع التلفيات إلا أنها لا تثبت مسؤوليته عنها بما يعيب الحكم ويستوجب نقضه.

وحيث إن هذا النعى شديد ، ذلك أن النص في المادة السادسة من القانون رقم ٣٠ لسنة ١٩٧٥ بشأن نظام هيئة قناة السويس على أن "....." بالتالي فإن للهيئة طبقاً لقانونها واللائحة الخاصة بها عند وقوع حادث بالمجرى الملاحي إثبات عناصر المسؤولية وتقدير التلفيات بالكيفية التي تراها بواسطة أجهزتها الفنية ولها إجراء ما تراه من معاينات توصلها لإثبات عناصر المسؤولية على الوجه المقرر في القانون سواء من حيث الخطأ والضرر وعلاقة السببية ومطالبة المتسبب بالتعويض الجابر للضرر إلا أن ذلك كله يخضع من بعد لتقدير محكمة الموضوع عند الالتجاء للقضاء. .... لما كان ذلك ، وكان البين من الأوراق أن الطاعن تمسك بأسباب استئنافية للحكم الابتدائي بعدم مسؤولية السفينة التابعة له عن التلفيات إلا أن الحكم المطعون فيه أطرح هذا الدفاع الجوهرى الذى يتغير به - إن صح - وجه الرأى فى الدعوى والتفت عن الرد على ما انتهى إليه الخبير الذى ندبته المحكمة الاستئنافية فى تقريره من أن الهيئة المطعون ضدها لم تقدم ما يدل على أن السفينة التابعة للطاعن هى المسئولة عن تلك التلفيات وأيد الحكم المستأنف محمولاً على أسبابه التى لا تصلح رداً عليه ودون أن تبين بأسباب حكمها ما يبرر هذا الإطار بما يعيبه ويستوجب نقضه" (١٣)

مما سبق وغيره من احكام قضاء النقض يبين ان مسؤولية السفينة بعناصرها الثلاثة"من خطأ وضرر وعلاقة السببية " ليست مفترضة قبل الهيئة ، وأنه يجب اثباتها، و واجب الاثبات هنا يقع علي من يدعي نشوء المسؤولية وفقاً لنص المادة الأولى من قانون الاثبات والتي تقرر ان :

" على الدائن إثبات الالتزام وعلى المدين إثبات التخلص منه"

وفيما يلي من سطور نعرض لحقيقة تلك المطالبات ومدى صحتها دون الإقرار بها مع التأكيد ان مناقشة مقدار الدين لا يعنى إقرار بالخطا من حيث الأصل.

(١٣) الطعن رقم ١٧٥٥٧ لسنة ٨٧ قضائية الدوائر المدنية - جلسة ٢٨/٤/٢٠١٩

أ- بخصوص تكاليف التعويم والتي قدرتها (٢٧٢,٣٣٣,٥٣٢ دولار) (مئتان واثنان وسبعون مليوناً وثلاثمائة وثلاثة وثلاثون ألفاً وخمسمائة واثنان وثلاثون دولار)

معي تأكيدنا علي أمرين :

١- ان عملية التعويم وما ترتيب عليها من نفقات او مصروفات هي التزام مجاني تقوم به الهيئة لصالح السفن الجانحة في قناة السويس علي النحو الموضح في الصفحة ( ) من تلك المذكرة ، لكن من باب الاحتياط نناقش مطالبة الهيئة .

٢- ان الهيئة لم تقدم المستندات الدالة علي صحة المطالبة ونتمسك برفض مطالباتها لخلو الدعوي من المستندات

عرضت الهيئة لهذا البند من المطالبة مقسما النحو التالي :

١- مبلغ ٩٥,٩٣١,٢٥٣ دولار (خمسة وتسعون مليوناً وتسعمائة وواحد وثلاثون ألفاً ومئتان وثلاثة وخمسون دولار)

-تكلفة اعمال التكريك التي قامت به ٢ كراكة ماصة صاردة بالمهمات البحري الملحقة

-اعمال الرفع المساحي

-تكلفة الغاء التعاقدات الخاصة بالكراكات لاشتراكها في اعمال التعويم

تكلفة مالحق بالكراكات من ضرر

تكلفة إعادة الشيء لاصله المرتبطة بعمال التكريك إزالة التربة الملقاة علي الميول الشرقي للقناة

( وجميعها ذكرت بشكل مرسل دون دليل يؤكد صحتها والمطالبة بها محض ادعاء يفتقر للسند القانوني)

٢- مبلغ ١٧٦,٠٠٠,٠٠٠ دولار (مائة وستة وسبعون مليون دولار)

-تكلفة مشاركة القاطرات البحرية وقاطرات الإنقاذ وعددها (خمس عشرة قاطرة) و(٢١) لنش

-تكلفة القاطرات المصاحبة للسفينة بعد التعويم

-تكلفة الايجار الطارئ لقاطرات خارجية علي نفقة الهيئة

-غرامات التأخير التي ستتحملها الهيئة جراء الغاء تعاقدات وحدتها البحرية مع جهات خارجية

( وجميعها ذكرت بشكل مرسل دون دليل يؤكد صحتها والمطالبة بها محض ادعاء يفتقر للسند القانوني)

يلاحظ:

- ان كافة الكراكات واللنشات والقاطرات المستخدمة في التعويم يتم حساب تكلفتها وفقا لقوائم فئات الآلات المعدة بشكل مسبق من قبل الهيئة وهذا علي النحو الوارد في امر التشغيل الذي تقدمت بها وكيل السفينة إلى الهيئة .

-بخصوص القاطرات التي زعمت الهيئة تأجيرها للمشاركة في التعويم فهي في حكم السفينة ويجري عليها حكم المادة ١٥٣ من قانون التجارة البحري والذي ينص علي :

"لا يثبت عقد إيجار السفينة إلا بالكتابة، عدا تأجير السفينة التي لا تزيد حمولتها الكلية على عشرين طنا. ) وهو ما لم تقدمه الهيئة دليلا لدعائها "

**٣- مبلغ ٣٨٢,٢٧٩ دولار (ثلاثمائة واثنان وثمانون ألفاً ومئتان وتسعة وسبعون)**

-تكلفة اعمال قسم الإنقاذ البحري (تشمل الغطس والمعائنات والتصوير تحت المادة)

**٤-مبلغ ٢٠,٠٠٠ دولار (عشرون الف دولار) :**

خدمات للجستية للعاملين بالموقع

**علي فرض صحة كل المبالغ السابق والناشئة عن عملية التعويم-وهو ما ننكره ولا**

**نسلم به- فإنه هذا لا ينتج عنه قانونا التزام ملاك السفينة سدادها، بيان ذلك:**

**قيام الهيئة بالتعويم التزام مصدره قواعد الملاحة في القناة، ومن ثمّ فتلك**

**القواعد هي التي تحدد آثاره، بيان ذلك :**

ما خلا التزام من مصدر قانوني يحدد اركانه واحكام ، وقيام الهيئة الحاجزة بتعويم السفينة هو التزام عليها يجد مصدره في قواعد الملاحة التي أصدرتها الهيئة بناءً علي تفويض القانون رقم ٣٠ لسنة ١٩٧٥ لها بيان ذلك فيما يلي:

نصت المادة 1 فقرة ١ من قواعد الملاحة في قناة السويس علي انه :

"العبور في قناة السويس مسموحا به لسفن كل الدول، علي ان تلتزم بالامتثال للشروط المنصوص عليها في قواعد المرور الحالية"

كما نصت المادة ٥٩ -من قواعد الملاحة في قناة السويس علي انه :

١- ..... ٢- .....

٣- حينما تجنح سفينة فان مسؤولي قناة السويس وحدهم لديهم السلطة في اعطاء الاوامر وادارة العمليات اللازمة لتعويم السفينة واذا استلزم الامر بتفريغ السفينة وقطرها ومع ذلك يظل الربانة مسئولين عن الاضرار والحوادث من اى نوع والتي تنتج مباشرة او غير مباشرة عن الجنوح .

٤- كل المحاولات من جانب السفن الأخرى لمساعدة السفينة الجانحة ممنوعة بشكل قطعي.

وفي ضوء النص السابق يبين ان قيام الهيئة بتعويم السفن الجانحة التزام عليها وحق حصري لا يجوز لغيرها القيام به، وهو التزام مصدره ( الفقرتين ٣ و٤ مادة ٥٩ )

## قواعد الهيئة تعفي السفينة "ايفرجيفن" من مصروفات التعويم ، بيان ذلك

نصت المادة ٥٩ -من قواعد الملاحة في قناة السويس .

١- ..... ٢- ..... ٣- ..... ٤- .....

٥- وحين تطفو ويجد مسئولى القناة ضرورة لقطر او مصاحبة السفينة بقاطرة واحدة او اكثر من قاطرة ، فان السفينة منذ هذه اللحظة يجب ان تسدد رسوم قطر كما هو مذكور في الجزء الرابع صفحة ١٨٥ بالاضافة الى ذلك ، فان من المفهوم ان السفينة سوف تتحمل كل المصروفات اللازمة للاصلاحات او الاعطال التي قد تعترض سيرها . بغض النظر عن الوقت الذى يحدث فيه هذا الضرر او العطل.

### المادة ١٠٣ - رسوم القاطرات

الرسوم تفرض وفقا لآخر منشور صادر من هيئة قناة السويس

أ- رسوم قاطرات الميناء التي تطبق في ميناء بورسعيد .....

ب- رسوم قاطرات المصاحبة ( انظر المادة ٥٨ ) .....

ج- ايجار القاطرات :

( ١ ) تعريف القاطرة

( ٢ ) التعريف المطبقة في الحالات الآتية :

أ- ..... ب- ..... ج- .....

د- حينما تتوقف السفينة في القناة ذاتها بسبب حادث بخلاف ( التصادم ، عطل الآلات ، المساعدة و ادوات التوجيه ) فان قناة السويس ويهدف اخلاء الممر بالسرعة الممكنة وإعادتها للأبحار فسوف تساعد بالقاطرات اللازمة لتعويمها بدون مقابل .

من جماع النصوص السابقة يبين أن تلك النصوص فرقت بين صور من الالتزامات والنفقات ، حين اعفت السفينة الجانحة من سداد بعضها الزمتها بسداد البعض الآخر:

## ١- قواعد الهيئة تعفي السفينة الجانحة من نفقات التعويم :

الفقرة ٥ من المادة ٥٩ من قواعد المرور حددت اللحظة التي يبدأ منها التزام السفينة الجانحة بتحمل النفقات، وقررت ان تلك اللحظة تبدأ من تاريخ طفو السفينة ، في اشارة ضمنية منها انه قبل هذه اللحظة ، أي من لحظة الجنوح حتي تمام التعويم فلا تتحمل السفينة أي نفقات للتعويم ، ويؤكد ذلك التفسير نص الفقرة ٣ من المادة ٥٩ السابق حيث نصت علي :

"حينما تجنح سفينة فان مسؤولي قناه السويس وحدهم لديهم السلطة في اعطاء الاوامر وادارة العمليات اللازمة لتعويم السفينة واذا استلزم الامر بتفريغ السفينة وقطرها ومع ذلك يظل الربابنة مسئولين عن الاضرار والحوادث من أي نوع والتي تنتج مباشرة او غير مباشرة عن الجنوح

ونجد ان المادة عرضت للمهام التي يمكن ان تقوم بها الهيئة لتنفيذ عملية التعويم ومنها (تفريغ السفينة وقطرها ) ومع هذا فلم تجعل المادة السفينة مسئولة إلا عن الاضرار التي تنشئ عن عملية الجنوح ولم تقرر انها -أي السفينة - مسئولة عن نفقات التعويم من مثل القطر أو تفريغ البضاعة مثلا رغم ورودها في ذات المادة ، وهذا ما يؤكد ان تلك القواعد لم ترغب ان تحمل السفينة مصروفات التعويم .

ويضحي أكثر وضوحا باستعراض نص الفرة (د) من المادة ١٠٣ من قواعد الهيئة حيث نصت علي :

"حينما تتوقف السفينة في القناة ذاتها بسبب حادث بخلاف ( التصادم ، عطل الآلات ، المساعدة و ادوات التوجيه ) فان قناة السويس ويهدف اخلاء الممر بالسرعة الممكنة ولإعادته للأبحار فسوف تساعد بالقاطرات اللازمة لتعويمها بدون مقابل ."

مما سبق يتضح ان قواعد الهيئة تعفي السفينة من تكاليف التعويم (البند الأول من المطالبة)، ومن ثم فتكون مطالبة الهيئة بنفقات التعويم وحتى علي فرض انها اثبتتها فهي علي غير محل للنص في الفقرة د من المادة ١٠٣ من قواعد المرور ان تلك الخدمة تقدمها الهيئة بدون مقابل بهدف اخلاء الممر بالسرعة  
الممكنة

يلاحظ :

ان نفقات القطر بعد التعويم تصبح التزاما علي السفينة التي تم تعويمها وفقا للفقرة ٥ من المادة ٥٩ .  
- الاضرار المادية الناتجة عن الجنوح ومنها خسائر المجري الملاحي لا تعفي القواعد السفينة منها  
(فقرة ٥٩/٣ من القواعد)

### خلاصة ما سبق:

-البند الأول من المطالبة المتمثل في تكاليف التعويم فإنه وفقا للفقرة د من المادة ١٠٣ والفقرتين ٥٣ و٥٩ من المادة ٥٩ من القواعد هو التزام علي الهيئة تقوم به بدون مقابل بهدف اخلال المجري الملاحي لقناة السويس، مع ملاحظة ان القطر بعد التعويم تتحمله السفينة (٥٩/٥ قواعد)

-البند الثاني من المطالبة المتمثل في مكافاة الإنقاذ لا يحق المطالبة به بحسبان ان العملية البت قامت بها الهيئة تعويم للسفينة وليس انقاذ.

**ب- بخصوص خسائر المجري الملاحي لقناة السويس (البند الثالث) (الخسائر المادية والخسائر المعنوية) وقدرتها الهيئة بمبلغ (٣٤٤,١٩٢,٩٢٣) ثلاثمائة وأربعة وأربعون مليوناً ومائة واثنان وتسعون ألفاً وتسعمائة وثلاثة وعشرون**  
وقسمتها الهيئة علي النحو التالي:

**١- خسائر مادية ملموسة وقدرها ( ٣٤٤,١٩٢,٩٢٣ دولار) ( أربعة وأربعون مليوناً ومائة واثنان وتسعون ألفاً وتسعمائة وثلاثة وعشرون دولار:**

- تكلفة إزالة التكريسات والبلوكات الاسمنتية والستائر الحديدية بصفتي القناة
- اعمال إعادة بناء صفتي البناء
- غرق احد اللنشات المشاركة
- قيمة الفوائد المستحقة نتيجة توقف التدفقات النقدية خلال فترة الاغلاق (٦٣,٥٥٥ دولار)
- مافات الهيئة من كسب نتيجة تغير مسار ٤٥ سفينة (٢٠,٧٤٢,٠٠٠ دولار)
- مافات شركة الرباط والانوار من كسب بسبب غلق المجري (١,٧٣١,٣١٨)

يلاحظ : انتهاء صفة الهيئة للمطالبة بالتعويض عن الاضرار التي لحقت شركة الرباط لان للأخيرة شخصية اعتبارية مستقلة عن الهيئة.

( وجميع تلك المطالبات ذكرت بشكل مرسل دون دليل يؤكد صحتها والمطالبة بها محض ادعاء يفتقر للسند القانوني)

## ٢- خسائر معنوية وقدرها ٣.٠٠٠.٠٠٠,٠٠٠ دولار

وهذه الخسائر لا يكفي الادعاء به دون سند لاثباتها، كما ان الواقع شهد بان الهيئة حققت سمعة عالمية لما أنجزته من تعويم السفينة في وقت قياسي، وهذا أمر شهد بها كل وسائل الاعلام العالمية وملاك السفن و نوادي الحماية والتعويض والمنظمة البحرية الدولية وسجلت الأخيرة هذا بشكل رسمي عبر خطاب موجه إلي السفير المصري، فكيف يمكن مع هذه السمعة الطيبة التي حققتها الهيئة القول بان الحادث ادي الي اضرار معنوية بالهيئة .

### رابعاً : ندفع برفض الدعوي لتحقيق خطأ المضرور ( خطأ الهيئة ) المستغرق لأي خطأ مدعي به للسفينة.

علي فرض ثبوت كافة الاضرار التي تدعيها الهيئة (وهو ما ننفيه ونتمسك بعدم صحته) ، تظل الهيئة مسئولة عنها جميعا لما بدر عنها من أخطاء تستغرق سواها من الأخطاء حتي علي فرض وجودها ، وفيما يلي نوضح تلك الأخطاء في ايجاز:

١- إصدار تعليمات للسفينة بدخول القناة رغم سوء الأحوال الجوية في يوم العبور

نظرا للظروف الجوية السيئة في يوم الحادث والتي تمثلت في العاصفة الترابية والرياح الشديدة متغيرة السرعة والاتجاه ، بالإضافة إلي التيار المساعد في القناة الذي كان يضرب مؤخر السفينة ، بجانب حجم السفينة الضخم المتمثل في طول ٤٠٠ متر وعرض ٥٢ متر ، فكان علي الهيئة - في ضوء هذه الظروف - الا تصدر تعليماتها بعبور السفينة ، يؤكد ذلك الحديث المسجل علي VDR السفينة بين المرشدين والذي صرح احدهم للأخر قبل مغادرة السفينة بان " المفروض المركب دي ماتدخلش " واجابة مرشد القناة الآخر " دخلتوها ليه "

٢- القاطرات المصاحبة غير مؤهلة مما ادعي وقوع الحادث ، فطبقا لللائحة العبور فإن هذه السفينة يتم مصاحبتها بقاطرتين نظرا لحجمها، وطبقا لتسجيل الرحلة VDR فقد تم تعيين القاطرتين "معاون٣" و"مساعد٣" لمصاحبة السفينة ، وطبقا لتسجيل الرحلة VDR أيضا فإن أي من القاطرات لم يتواجد قرب السفينة طوال الفترة منذ دخلوها القناة وحتى الشحط ، وكان يمكن حال تواجد تلك القاطرات قرب السفينة تخفيض السرعة قبل الشحط " طبقا لللائحة الملاحة في هذا الخصوص " ، وحتى بعد الشحط كان يمكن لهذه القاطرات حال تواجدها بجوار السفينة ان تتدخل وتمنع مؤخرة السفينة من التراكي علي الجانب الغربي الامر الذي- لو حصل- كان سيجعل عملية التعويم ايسر بكثير مما كانت عليه .



لكن وفقاً للتسجيل VDR فإن أول قاطرة وصلت بعد حوالي ساعة من شحوط السفينة ، والجدير بالذكر ان القاطرة "معاون ٣" التي كلفتها الهيئة بمصاحبة السفينة ايفرجيفين هي قاطرة قديمة البناء ١٩٧٥ وان قدرتها وسرعتها القصوي ٧ عقدة بما يقطع بمعرفة الهيئة انها غير مؤهلة لمصاحبة ومساعدة سفينة بهذا الحجم وتلك الإمكانيات في كل الأحوال .

٣- يبين من تسجيل VDR ان كافة المحادثات بين المرشدين علي متن السفينة ومكتب الميناء ومراقبة الحركة عبر اللاسلكي كانت باللغة العربية ، وليس باللغة الإنجليزية ، مما لم يمكن الربان وفريق الممشي من الاطلاع ومعرفة حركة الملاحة والقاطرات حولهم .

٣- كان علي الهيئة التدخل عندما وجدت ان سرعة المركب وصلت ل ١٣ عقدة بمخالفة لتعليمات الملاحة في القناة وفقاً لتعليمات المرشد ، وحيث ان الهيئة لم تتدخل فهذا يقطع بان نظام المراقبة VTS لا يعمل وهو ما يطع

ولم يقتصر الامر علي خطأ هيئة قناة السويس علي ما سبق بل امتد إلي الخطأ في تعيين مرشد غير كفء لتولي مهام الارشاد في قناة السويس ، بيان ذلك:

إصرار المرشد على إعطاء أوامر توجيه للدفة (جانب أيمن او أيسر ) بدلاً من إعطاء خط سير صحيح ، بالرغم من :

(١) إن هذا التصرف ليس معتاداً في الإرشاد في القناة وخاصة في المسافات المستقيمة (الشحط حدث في مسافة مستقيمة ) ،

(٢) فشل المرشد الواضح لفترة طويلة في الحفاظ على ثبات خط سير السفينه بينما سيكون الدومنجي أكثر تمرساً في الحفاظ على خط السير المطلوب خاصة في ظل الظروف الجوية إنذاك و تغير سرعة و إتجاه الرياح لحظياً ( Gusting ) و التي تتطلب سرعة رد الفعل في توجيه الدفه للحفاظ على ثبات خط السير ،

(٣) إعتراض المرشد الثاني بوضوح و شدة على هذا التصرف ،

(٤) أيضاً قام المرشد بغضب بالغاء أوامر الربان (Midship) عندما تدخل الربان لتصحيح الوضع و التهديد بترك الإرشاد .

(٥) أيضاً فإن المرشد دأب على إعطاء أوامر توجيه شديدة للدفة (أقصى اليمين و أقصى اليسار) و متكررة و سريعة طوال مده قيامه بالإرشاد ، هذا أيضاً ليس من المألوف في الإرشاد في القناة.

(٦) أيضاً قام المرشد بإعطاء أوامر للماكينة بأقصى سرعة للأمام ( Full – Ahead ) ، ولم يكتف بذلك فقط ، بل و طلب زيادة عدد لفات الماكينة ( Sea Speed ) ، حيث وصلت سرعة السفينة إلى أكثر من ١٣ عقدة بينما السرعة المقررة في القناة هي حوالي ٨ عقدة ، و عندما تدخل المرشد الثاني و الربان و تم تخفيض السرعة ، قام المرشد بإعادة زيادة السرعة مرة ثانية .

من الملاحظ أنه لم يتم التدخل من قبل مكتب الميناء و مراقبة الحركة عبر اللاسلكي للفت نظر المرشد إلى التجاوز المفرط في السرعة ، حيث أنهم منوطين بمراقبة ذلك ، من البديهي أن السرعة المفرطة قد أسهمت بنسبة كبيرة في مدى شحط السفينة و بالتالي في صعوبة تعويمها.

وهنا تجدر الملاحظة ان الربان ماكان ليخالف امر المرشد حيث ان المكادة ١٠٤ من قواعد المرور تفرض غرامة علي كل ريان يخالف تعليمات المرشد .

### القسم الثالث

#### الدفع الموجهة إلى الحجز التحفظي علي السفينة

حيث تنص المادة ٦٥ من قانون التجارة البحرية علي :

"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 لم إلا أعتبر الحجز كأن لم يكن "

ووفقا للمادة السابق فإن موضوع الدعوي هو بحث صحة الدين وكذا صحة الحجز التحفظي الموقع علي السفينة، وعليه فبحث مدي صحة الحجز من الناحية القانونية مطروح علي المحكمة بقوة القانون بموجب الدعوي الراهنة دون حاجة إلي اثارته بطلب عارض يقدم للمحكمة .

وحيث شاب الامر الصادر من رئيس المحكمة بتوقيع الحجز علي السفينة "إيفرجيفين" العديدة من أوجه المناعي نتمسك بها فيما يلي من سطور.

#### أولاً: تدفع بطلان الحجز التحفظي المتظلم منه لتضمنه محلاً لا يجوز الحجز عليه في ضوء قانون التجارة البحري "الحجز علي البضاعة":

طلبت الهيئة المدعية إلي السيد رئيس محكمة الاسماعيلية الاقتصادية الحجز التحفظي علي السفينة " إيفرجيفين" وما عليها من بضائع استنادا لأحكام قانون التجارة البحري المادة ٥٩ و ٦٠ و ٦١ ، وفيما يلي نستعرض نصوص تلك المواد .

نصت المادة ٥٩ من قانون التجارة البحرية علي أنه:

" يجوز الحجز التحفظي علي السفينة بأمر من رئيس المحكمة الابتدائية المختصة أو من يقوم مقامه ، ويجوز الأمر بتوقيع هذا الحجز ولو كانت السفينة متأهبة للسفر "

كما نصت المادة مادة ٦١ من القانون السابق علي:

" (أ) لكل من يتمسك بأحد الديون المذكورة في المادة السابقة أن يحجز على السفينة التي يتعلق بها الدين أو على أى سفينة أخرى يملكها المدين إذا كانت مملوكة له وقت نشوء الدين . (٢) مع ذلك لا يجوز الحجز على سفينة غير التي يتعلق بها الدين إذا كان الدين كان الديون المنصوص عليها في البنود ( ف ) و ( ص ) و ( ق ) من المادة السابقة.

ومفاد المواد السابقة ان الحجز التحفظي في ضوء قانون التجارة البحرية تنحصر في سلطة وسبب معين ومحل محدد، وهذا علي التفصيل التالي:

### (١) الجهة المختصة بتوقيع الحجز التحفظي بموجب قانون التجارة البحرية

في ضوء نص المادة ٥٩ من قانون التجارة البحري يكون المختص بإصدار الامر علي عريضة بتوقيع الحجز التحفظي هو رئيس المحكمة الابتدائية او من يقوم مقامه ، وبحسبان أن الدعاوي التي تنشأ عن تطبيق قانون التجارة البحرية ، أصبحت من اختصاص المحكمة الاقتصادية فيكون المختص بإصدار الامر بتوقيع الحجز هو رئيس المحكمة الاقتصادية التي يقع في دائرتها الحجز.

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

في ضوء نص المادة ٦٠ من قانون التجارة البحرية لا يجوز الحجز التحفظي إلا وفاءً لدين بحري ، ويعتبر الدين بحرياً إذا نشأ عن أحد الأسباب الواردة حصراً في المادة ٦٠ من قانون التجارة البحرية أو المادة السابعة من لاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن البحرية الموقع عليها في بروكسل في ١٠ مايو سنة ١٩٥٢ والتي انضمت إليها مصر بموجب القانون رقم ١٢٣ لسنة ١٩٥٥ .

### (٣): المحل الذي يجوز الحجز عليه في ضوء أحكام قانون التجارة البحرية " السفينة فقط ":

بمراجعة نص المادة ٥٩ والمادة ٦١ فقرة (١) و(٢) يبين أن محل الحجز التحفظي في ضوء احكام قانون التجارة البحرية هي السفينة فقط ، وهذا يفهم بدلالة قطعة من العبارات التالية:

" 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 " (م٥٩) ، " لكل من يتمسك بأحد الديون المذكورة في المادة السابقة أن يحجز على السفينة التي يتعلق بها الدين أو على أى سفينة أخرى يملكها المدين إذا كانت مملوكة له وقت نشوء الدين . (٢) مع ذلك لا يجوز الحجز على سفينة غير التي يتعلق بها الدين إذا كان الدين كان الديون المنصوص عليها في البنود ( ف ) و ( ص ) و ( ق ) من المادة السابقة" (م٦١)

مما سبق يبين ان قانون التجارة البحرية لم يخول السيد رئيس المحكمة الحق في توقيع الحجز التحفظي علي البضاعة ، وحتى علي فرض ان الدين هو مكافاة إنقاذ ، ذلك انه كما أن الاقتصار في مقام المادة ٦٠ من قانون التجارة البحرية علي مجموعة من الديون ومنها دين الإنقاذ الوارد في البند "ط" يلزم منها الحصر ، فلا

يجوز توقيع الحجز التحفظي علي السفن إلا وفاءً لتلك الديون ، كذلك ذكر محل الحجز علي سبيل الحصر وهو السفن يلزم منه عدم جواز الحجز في ضوء احكام قانون التجارة البحرية إلا علي السفن، سواء السفينة التي تعلق بها الديون او غيرها من السفن الموصوفة في المادة ٦١ من قانون التجارة البحرية.

مما سبق يكون أمر السيد رئيس المحكمة بتوقيع الحجز التحفظي علي محل لا يخوله قانون التجارة البحرية فيكون بذلك قد تجاوز السلطة المخولة له مما يبطل أمر الحجز لصدوره من جهة غير مختصة بتوقيعه وشموله محلا لم يخوله القانون الحجز عليه

## الحجز التحفظي علي البضاعة يخضع لأحكام قانون المرافعات وليس قانون التجارة البحرية (إجراءات حجز ما للمدين لدي الغير):

علي فرض صحة ادعاء الهيئة المدعية بأن ما قامت به من إجراءات في سبيل تعويم السفينة يخول لها الحصول علي مكافأة إنقاذ ، وان هذا الإنقاذ شمل السفينة والبضاعة المحملة علي متنها، فإن هذا - وعلي فرض صحته- لا يخول لها الحجز التحفظي علي البضاعة في ضوء قواعد قانون التجارة البحرية ، لان تلك القواعد بحسبانها قواعد إجرائية خاصة لم تنظم إلا الحجز التحفظي علي السفن فقط ومن ثم لا يجوز التوسع فيها.

وعلي ما سبق، وعلي فرض انه أصبح للهيئة المدعية مكافأة إنقاذ تداين بها أصحاب البضاعة، بما يخول لها الحجز التحفظي علي تلك البضاعة، فإن هذا لا يكون في ضوء القواعد الإجرائية الواردة علي سبيل الحصر في قانون التجارة البحري، وإنما يكون بالرجوع إلي قانون المرافعات ، وحيث ان تلك البضاعة مال منقول وليست في حيازة أصحابه ، إنما في حيازة مجهز السفينة ، وهم " مجهزي السفينة" بخصوص هذا الجزء من الدين في مركز الغير ، فكان يتعين علي الهيئة أن تسلك طريق الحجز التحفظي وفقا لقواعد حجز ما للمدين " ملاك البضاعة" لدي الغير " مجهز السفينة" ، أما وإنها لم تصنع فقد وقع أمر الحجز باطلا ، وهو ما نتمسك بها.

وقد تنعي الهيئة المدعية علي ما نقول به بأن رئيس المحكمة المختص بإصدار أمر الحجز التحفظي هو ذاته قاضي الأمور الوقتية الذي يخول له قانون المرافعات اصدار أمر الحجز التحفظي علي المنقول وعلي ما للمدين لدي الغير ، وهو نعي لو قيل فهو مردود ، ذلك أن قاضي الأمور الوقتي لا يصدر أوامر الحجز إلا إذا كان بيد الدائن سند تنفيذي او حكم غير واجب النفاذ ، وفي اشتراط ذلك نصت المادة ٣٢٧ من قانون المرافعات علي أنه :

"إذا لم يكن بيد الدائن سند تنفيذي أو كان غير معين المقدار فلا يجوز الحجز إلا بأمر من قاضي التنفيذ يأذن فيه بالحجز ويقدر دين الحاجز تقديراً مؤقتاً وذلك بناء على عريضة يقدمها طالب الحجز . ومع ذلك فلا حاجة إلى هذا الأذن إذا كان بيد الدائن حكم ولو كان غير واجب النفاذ متى كان الدين الثابت به معين المقدار"

## موقف الفقه المصري:

"يستوجب القانون حصول الدائن علي إذن من القضاء بتوقيع حجز ما للمدين لدي الغير إذا لم يكن بيده سند تنفيذي بحقه أو إذا كان هذا الحق غير معين المقدار ، ولكن لا حاجة إلي هذا الإذن إذا كان بيد الدائن حكم ولو كان غير واجب النفاذ بشرط أن يكون الدين الثابت في هذا الحكم معين المقدار ، أما إذا كان الدين الثابت في الحكم غير معين المقدار فإنه يجب علي الدائن أن يحصل علي إذن من القضاء بتوقيع الحجز ومن أمثلة ذلك الحكم الذي يصدر بمسئولية المتسبب في الضرر دون أن يتعرض لتقدير التعويض الواجب عليه والحكم الذي يصدر بإلزام الخصم بالمصاريف دون أن يحدد مقدارها ، ويقدم طلب الإذن بتوقيع الحجز من الدائن الحاجز لقاضي التنفيذ الذي يقع موطن المحجوز عليه في دائرته"

(دكتور احمد المليجي -التعليق علي قانون المرافعات -المركز القومي للاصدارات القانونية- الطبعة السادسة - الجزء السادس - ص ١٧٥

حيث يبين مما سبق ان الامر بتوقيع الحجز علي البضاعة صدر ممن لم يملك اختصاصا بتوقيعه فإن هذا الحجز يبطل ويترتب علي هذا البطلان زوال اثره

موقف محكمة النقض من صدور أمر الحجز من قاضي غير مختص:

"إذ كان البين من الأوراق أن المطعون ضده استصدر أمر الحجز التحفظي رقم ..... لسنة ..... بتوقيع الحجز التحفظي علي ما يوجد من منقولات بالوحدات المؤجرة للطاعن وفاء لدين الأجرة المتأخرة ، وكان البين من الأوراق أن رئيس المحكمة الذي أصدر أمر الحجز قد حدد في ديابجته الصفة التي استند إليها في إصداره بأنه (قاضي الأمور الوقتية) حال أنه كان متعيناً صدوره من قاضي الأداء ، فإنه يكون قد صدر ممن لا يملك إصدار أمر الحجز بما يستتبع بطلانه ، وإذ خالف الحكم المطعون فيه هذا النظر بتأييده الحكم الابتدائي فيما قضى به من صحة الحجز فإنه يكون قد أخطأ في تطبيق القانون " (١٤)

**ثانياً: ندفع ببطلان الحجز لتوقيعه من القاضي الأمر دون الحصول علي افادة**

**بمكان السفينة، قضاءً من القاضي بعلمه الشخصي يبطل الامر**

( النص في قانون التجارة البحري في المادة ٥٩ علي جواز الحجز علي السفينة ولو كانت السفينة متأهبة للسفر يوجب بحكم اللزوم العقلي التأكد من مكان السفينة قبل صدور الامر ، حتي لا يصدر الامر بالحجز علي السفينة خارج المياة الإقليمية .

كما أن المادة ٣٠ من قانون المرافعات المصري قدج نصت علي :

(١١) الطعن رقم ٧٢٠٥ لسنة ٦٥ قضائية الدوائر المدنية - جلسة ٢٧/١٠/٢٠٠٧

تختص محاكم الجمهورية بنظر الدعاوى التي ترفع علي الأجنبي الذي له موطن أو محل إقامة في الجمهورية وذلك في الأحوال الآتية : ١ - ..... ٢ - إذا كانت الدعوى متعلقة بمال موجود في الجمهورية كانت بالتزام نشأ أو نفذ أو كان واجبا تنفيذه فيها

قضاء النقض ، يوجب تواجد السفينة في مصر لانعقاد الاختصاص للقضاء المصري بتوقيع الحجز التحفظي عليها:

"الحكم المطعون فيه اقام قضاءه بقبول الدفع المبدي من المطعون ضده بعدم اختصاص المحاكم المصرية بنظر النزاع مؤيدا ما انتهى إليه الحكم المستأنف في قضائه بعدم الاختصاص علي سند من أن السفينة المطلوب تثبيت الحجز التحفظي عليها غير موجودة في مصر، فلا عليه إذا لم يتعرض لما اثارته الطاعنة من أن الحكم المطعون فيه اكتفي ببحت مدي سقوط أو عدم سقوط حق المطعون ضده في التمسك بالدفع بعدم الاختصاص دون ان يعرض لصحة الدفع أو عدم صحته من حيث توافر الاختصاص أو عدم توافره إذ انه دفاع غير مؤثر فيما انتهى إليه الحكم سديدا وبالتالي فإن النعي غير مقبول " (١٥)

فكل هذه النصوص مجتمعة وكذا أحكام النقض تدعوا القاضي للتأكد من تواجد السفينة داخل المياه الإقليمية المصرية حتي ينعقد الاختصاص له بإصدار الامر بالحجز التحفظي علي السفينة، لذا فإن المتبع امام المحاكم المصرية أنه عند تقديم طلب بالحجز التحفظي علي السفينة يقوم القاضي بالتأشير علي الطلب بالحصول علي إفادة رسمية تفيد أن السفينة متواجدة داخل اختصاصه المكاني، وهذه الإفادة تحقق امران 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 الامر الصادر بتوقيع الحجز التحفظي علي السفينة نجد ان السيد القاضي الأمر لم يطلب إلي الجهة مقدمة الطلب تقديم هذه الإفادة ليستدل بها علي موقع السفينة ، وقد اعتمد علي علمه الشخصي بان السفينة متواجدة داخل نطاق اختصاصه المكاني ، وهو امر لا يجوز القاضي ان يستند إليه في أمره لانه يعتبر قضاء بعلمه الشخصي مما يكون امره مشوبا بالفساد في الاستدلال .

(١٥) الطعن بالنقض رقم ١٤٥ لسنة ٦٢ ق جلسة ١٥ / ٥ / ٢٠٠٠ س ٥١ ج ٢ ق ١٢٤ ص ٦٧٨

## ثالثا: نرفع بطلان الامر بتوقيع الحجز لحرمان المدعي عليها من حقها القانوني في رفع الحجز مقابل تقديم ضمان كافي لسداد المديونية (مخالفة لقانون التجارة البحري وقانون المرافعات)

جاء في الامر توقيع الحجز العبارة التالية " ويرفع الحجز إذا قدم المطلوب ضدهما الأول والثاني ما يفيد سداد قيمة المديونية المستحقة في ذمته " وهذه العبارة الواردة في منطوق الامر تفيد منع المدعي عليها من رفع الحجز التحفظي على السفينة حتي يتم سداد المبلغ المحجوز بموجبه، وهو أمر مخالف لأحكام قانون المرافعات وقانون التجارة البحري علي التفصيل التالي:

### مخالفة الامر لأحكام قانون المرافعات:

خلط الأمر بين الحجز التحفظي والحجز التنفيذي ، وأجري علي الأول أحكام الثاني ، حيث ان اشتراط عدم رفع الحجز إلا بعد إيداع مبلغ مساوي لقيمة المبالغ المحجوز من أجلها لم يتطلبه القانون إلا في حالة الحجز التنفيذي فقط دون الحجز التحفظي ، وقد نصت المادة ٣٠٢ من قانون المرافعات علي :

"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....."

وهذه المادة واردة في الفصل الخامس من الكتاب الثاني وهو التنفيذ، وليس في الجزء المخصص للحجز التحفظي ، كما ان عبارة قبل إيقاع البيع الواردة في المادة تقطع ان يكون الحجز حجزا تنفيذيا وليس تحفظيا

### مخالفة الامر لأحكام قانون التجارة البحري

نصت المادة ٦٣ / ١ من قانون السابق علي :

" 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 (١١) علي أنه :

" تأمر المحكمة السلطة القضائية المختصة التي توقع الحجز على السفينة في دائرة اختصاصها برفع هذا الحجز إذا قدمت كفالة أو ضمان كافية....."

(١١) الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن البحرية الموقع عليها في بروكسل في ١٠ مايو سنة ١٩٥٢ والتي انضمت إليها مصر بموجب القانون رقم ١٢٣ لسنة ١٩٥٥

كما أن المستقر عليه لدي قضاء النقض هو أن الهدف من نظام الحجز التحفظي علي السفن هو إيقاف السفينة لتقديم ضمان، وليس إجبار المحجوز عليه علي سداد المديونية المدعي بها قبل ثبوتها، وفي هذا المعني قضت محكمة النقض ب:

**"أن المقرر في قضاء هذه المحكمة أن استعمال الحق في توقيع الحجز التحفظي علي السفينة غير مرتبط بدعوي الوفاء وان هذه الحجز ليس له هدف سوي إيقاف السفينة إلي أن يتم الحصول علي كفالة للوفاء بالدين" (١٧)**

مما سبق يبين ان المواد التي تنظم رفع الحجز التحفظي علي السفن سواء في ضوء احكام قانون التجارة البحري او في ضوء الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن البحرية لم تشترط أيا منهما وجوب سداد الدين المحجوز تحفظيا من أجله حتي يتم رفع الحجز ، وبهذا يكون ما نص عليه الأمر من تعليق رفع الحجز علي سداد المبالغ المحجوز من أجلها حرمان المدعي عليها من حق كفله القانون لها ، وهو تقديم كفالة أو ضمانة كافية ، مما يشيب الامر بمخالفة القانون والفساد في تأويله.

#### **رابعاً: ندفع بطلان الأمر بتوقيع الحجز لتعرضه لأصل الحق**

المستقر عليه فقها وقضاء 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 ذوى الشأن على عرائض ، وتصدر تلك الأوامر في غيبة الخصوم ودون تسبب بإجراء وقفي أو تحفظي في الحالات التي تقتضى بطبيعتها السرعة أو المباغته دون مساس بأصل الحق المتنازع عليه (١٨).

وكانت العلة التي من تقرير عدم تعرض قاضي الأوامر لأصل الحق هو أن الامر يعرض في غيبة المطلوب اصدار الأمر ضده ، فلا يتحقق عند نظر الامر الضمانات المتوافرة امام المحكمة مثل بدأ حق في الدفاع والمواجهة بين الخصوم

غير أن الناظر في الامر المتظلم، منه يجد أن السيد القاضي الأمر تعرض لأصل الحق، بل وجزم باستحقاق الهيئة المدعية المبالغ المطلوب الحجز بموجبها ، ويبين ذلك من العبارتي التاليين :

( ١٧ ) ( الطعن رقم ٨٨١٠ سنة ٦٤ جلسة ٢٦/١١/٢٠٠١ مشار إليه لدي مؤلف مستشار دكتور أحمد حسني -قضاء النقض البحري - الطبعة الرابعة -٢٠٠٧ ص ٢٨ و٢٩ )

( ١٨ ) ( دكتور فتحي والي -مبادئ قانون القضاء المدني دار النهضة العربية -١٩٧٠- ص ٦٨١ ، دكتور نبيل إسماعيل عمر الأوراق علي عرائض ونظامها القانوني - بند ٦٦ ص ٨٦ ومابعدها.



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

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

وانتهاء القاضي الامر باستحقاق الهيئة المدعية مبلغ الحجز إما أن يكون له شاهدا في المستندات التي قدمت إليه، بان تكون قد تضمنت حكما قضائيا او تحكيما او أي سندا تنفيذيا آخر يقطع بثبوت المديونية واستحقاق المبالغ المطلوب الحجز بها، حتي تستقيم مقولة "يستحق مديونية قدرها كذا" ، وهو الامر الذي لم تشهد به المستندات التي أشار إليها الطلب ، إذ ليس فيها حكم يقطع بثبوت الدين أو حتي إقرار من المدعي عليها ، إذن لم يبق سوي أن القاضي أعمل رأيه وفحص موضوع الطلب وانتهي فيه إلي نتيجة قوامها أن المبالغ المطلوب الحجز بموجبها من قبل الهيئة أضحت مستحقة في ذمة المحجوز عليه ، وهو بلا شك مساس بأصل الموضوع يخرج عن نطاق ولايته فضلا عن انه أمر لم يطلبه مقدم الحجز نفسه ، مما يشيب امره بعيب تجاوز السلطة فيبطله.

### خامسا: ندفع بطلان الامر لعدم تقدير القاضي الامر المديونية

القاعدة: في ضوء قانون المرافعات وضمانة 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 الاول :** أن يكون مع الدائن سند تنفيذي أو حكم قضائي غير نافذ، أي حكم غير حائز لقوة الأمر المقتضى و غير نافذ نفاذا معجلا ، و في هذه الحالة يمكن للدائن توقيع الحجز التحفظي دون حاجة لإذن به من القضاء (مادة ٢/٣١٩) ، ويعلل عدم الحاجة إلى إذن بالحجز في هذا الفرض و لو كان الحكم القضائي غير نافذ بأنه يحتوي ضمنا على إذن بالحجز التحفظي <sup>١١</sup>، و في هذا الفرض يكفي توقيع الحجز من قاضي الأمور الوقتية .

**الفرض الثاني :** ألا يكون مع الدائن سند تنفيذي أو حكم غير نافذ ، و هنا يجب عليه قبل الحجز أن يحصل على إذن من قاضي التنفيذ به ، فإذا أوقع الحجز دون الحصول على هذا الإذن كان حجه باطلا ، و إذا كان الحق غير معين المقدار استصدار الدائن أمر تعيين المقدار مؤقتا و الإذن بالحجز بإجراءات واحدة.

أما وأن رئيس المحكمة الاقتصادية قد أصبح مختصا نوعيا بإصدار أوامر الحجز التحفظي علي السفن، سواء كان مع الدائن سندا تنفيذيا أم لا، فإنه في الحالة التي يحجز فيها الدائن علي احدي السفن ضمانا لدين بحري دون سندا تنفيذيا ،فعلي رئيس المحكمة أن يقدر الدين تقديرا مؤقتا ، وهذا لان انتقال الاختصاص إليه بالحجز لم يعفه بما يلتزم به قاضي التنفيذ من وجوب تقدير الدين إن لم يكن مقدرا.

<sup>١١</sup> ( دكتور فتحي والي -مبادئ قانون القضاء المدني - جلد ١٤١ ص ٢٧٦ و ص ٢٧٧ )

والناظر في الأمر المتظلم منه، يقف بكل وضوح علي عدم تقدير القاضي الأمر للمديونية، حتي في ضوء أقوال الهيئة الحاجزة ومستنداتها، واكتفي بذكر عبارة عامة وهي " حيث تبين لنا أن طالب الحجز يستحق مديونية قدرها ...."

### كيف يحصل التقدير المؤقت للدين :

ويقدر القاضي الدين في ضوء المستندات المقدمة مع طلب الحجز مكتملة بالقانون، أي يظل القانون هو عماد الامر في تقدير الدين أولا وآخر ، فلا يجوز - مثلا- الحجز بقيمة الدين مضافا إليها فائدة مخالفة لأحكام القانون، هنا يجب علي القاضي ان يتدخل ويقدر الدين مضافا إلي الدين الفائدة التي يوجبها القانون لا الفائدة التي يدعيها طالب الحجز، وهنا تأتي علة تقدير القاضي للدين ان لم يكن مقدرا ، حتي لا يجاب الحاجز بمحض ادعائه ، وبتطبيق ما سبق علي موضوع الامر محل التظلم يبين التالي:

ان 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 ان المادة السادسة من القانون المذكور نصت علي:

"تختص الهيئة دون غيرها بإصدار اللوائح المتعلقة بالملاحة في قناة السويس وغير ذلك من اللوائح التي يقتضيها حسن سير المرفق وتقوم علي تنفيذها"

وقد أصدرت الهيئة تلك اللوائح تحت مسمي "لائحة الملاحة وقواعد المرور" ، وقد نظمت المادة ١٠٠ من تلك القواعد رسوم العبور ، ورسوم القطر في الظروف العادية وفي الظروف الاستثنائية كما هو الحال بخصوص واقعة جنوح السفينة إيفرجيفن ، بما يعني أن مصروفات القطر الحاصل لتعويم السفينة في الظروف غير العادية مقدره في تلك القواعد، وكان علي القاضي الأمر الا يسلم للهيئة بطلب الحجز بقيمة الدين المطلوب الحجز بموجبه قبل تقدير المديونية في ضوء تلك القواعد .

## الطلبات

### أولا: في موضوع الدين نطلب :

أصليا: القضاء بعدم الاختصاص واحالة الدعوي إلي احدي الدوائر الابتدائية لمحكمة الإسماعيلية الاقتصادية .

- واحتياطيا القضاء :

- بطلان صحيفة الدعوي للتجهيل بالمدعي عليه والحق المدعي به

-عدم قبول الدعوي وبطلانها لعدم عرضها علي هيئة التحضير

-علي سبيل الاحتياط الكلي:

-رفض الدعوي لعدم اثبات الهيئة دعواها ولعدم اثبات عناصر المسؤولية

-رفض الدعوي لتحقق السبب الأجنبي وهو خطأ الهيئة .

-وعلي سبيل التحوط الكلي نطلب ندب لجنة خماسية من الأساتذة بأحد المعاهد العلمية المتخصصة في مجال النقل البحري وصناعة السفن والملاحة البحرية وقواعدها وأصولها علي أن يكون من ضمن تشكيلاها ( ربانا بحريا -مهندسا بحريا -مهندس موانئ -أستاذ في اقتصاديات الموانئ) تكون مهمتها بحث عناصر المسؤولية ( من خطأ وضرر وعلاقة السببية )وتحديد المسئول عن حادثة الجنوح وتقدير تلك الاضرار حال وجودها.

### ثانيا: في موضوع صحة الحجز :

إلغاء الامر رقم ٢٦ لسنة ٢٠٢١ أوامر اقتصادية بحري الإسماعيلية الاقتصادية الصادر من السيد رئيس المحكمة علي السفينة إيفرجيفن EVER GIVEN بتاريخ ٢٠٢١/٤/١٢ والقضاء برفع الحجز التحفظي الموقع علي السفينة المذكور وما عليها من بضائع ، وإلزام المدعية بالمصروفات والرسوم واتعاب المحاماة.

مع حفظ كافة حقوق المدعي عليهما الأخرى

شركة المحامون السيد  
وكيل المدعي عليهما  
أشرف السويدي  
المحامي بالنقض