

## مقدمة

**1** – يعرف القانون البحري بأنه: "مجموعة القواعد القانونية التي تنظم الملاحة البحرية". ويتحدد نطاق تطبيق القانون البحري بالسفينة التي هي أداة القيام بالملاحة البحرية، والمحور الذي تدور حوله أحكام القانون البحري. والسفينة لغة: هي الفُلُّكُ، وتذكر للواحد والجميع، وجمعها سفن وسفائن..... (1).

ولم يهتم القانون البحري المصري الملغي (الأهلي والمختلط)، ولا القانون البحري الفرنسي القديم، ولا الحالي بوضع تعريف للسفينة. بينما عرفها القانون البحري المصري الجديد رقم 8 لسنة 1990م في (م/1) منه بقولها: "السفينة هي كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الربح". وقد عرفت محكمة النقض المصرية السفينة – حتى من قبل صدور القانون البحري المصري الجديد رقم 8 لسنة 1990 – بأنها: "كل منشأة عائمة تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد (2)".

---

(1) مجمع اللغة العربية ، المعجم الوسيط ، ج1 ، ط 3 ، ص 451 ، الطاهر الزاوي ، مختار القاموس ، الدار العربية للكتاب 1980م ، ص 484 . محمد بن أبي بكر الرازي ، مختار الصحاح ، ترتيب محمود خاطر ، مكتبة زهران ، القاهرة 2007م ، ص 293 .

(2) نقض مدني مصري 1982/5/24م ، طعن رقم 657 لسنة 40 ق ، مج ، س 33 ، ج1 ، ق 106 ، ص 585 .

نقض مدني مصري 1959/5/7م ، طعن رقم 58 لسنة 25 ق ، مج ، س 10 ، ج1 ، ق 62 ، ص 395 .

ويجب لكي تكتسب المنشأة الوصف القانوني للسفينة: صلاحية المنشأة العائمة للملاحة البحرية، بأن تكون السفينة قادرة على السير في البحر، ومواجهة مخاطره بوسائلها الخاصة وقدرتها الذاتية، وأن يتم تخصيص المنشأة للملاحة البحرية على وجه الاعتياد خارج المواني<sup>(1)</sup>.

وعلى ذلك لا تعتبر سفناً: مراكب الملاحة الداخلية، والطائرات المائية، والقوارب والبراطيم، والكرافات، والأوناش، والمدارس والفنادق العائمة، والأرصفة العائمة، وسفن السحب والإرشاد، والمراكب المعدة لنقل البضائع والركاب من السفن إلى الأرض وبالعكس، والعوامات والكباري العائمة، والأحواض العائمة، والرافعات المائية، والصنادل، والزوارق، وحطام السفن...<sup>(2)</sup>.

وتساهم السفينة أثناء قيامها بالملاحة البحرية في تقدم البشرية، حيث تربط بين شتى بقاع المعمورة، فتيسر انتقال الأشخاص والبضائع باعتبارها وسيلة النقل بالبحر. وتعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستثمارها جزءاً منها (م/2 بحري مصري جديد) فالتصرفات الواردة على السفينة تشمل الملحقات بدون حاجة إلى ذكرها في العقد ما لم تستبعد بنص خاص فيه. وتشمل: الآلات،

---

(1) د.علي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعية بيروت 1988م، بند 14، ص 39-

.41

(2) د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، ط 4، دار النهضة العربية

بالقاهرة، 1993م، بند 44، ص 46.

والأوناش، والأهلاب، والصواري، وقوارب الإنقاذ، والحبال، والرافعات، والبوصلة...<sup>(1)</sup>.

ويبدأ الوصف القانوني للسفينة من الوقت الذي تصبح فيه صالحة للملاحة البحرية ، ولو قبل نزولها البحر فعلاً، وينتهي هذا الوصف من وقت فقد صلاحيتها للملاحة أو بعدولها نهائياً عن القيام بالملاحة البحرية أو صارت حطاماً<sup>(2)</sup>.

وتعتبر السفينة مال منقول ذو طبيعة خاصة. فتخرج عن القواعد القانونية المقررة للمنقول وتقترب من أحكام العقار في مسائل معينة : فلا تخضع السفينة لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية، ولا تنتقل ملكيتها إلا بسند رسمي، ويجوز رهنها رهن رسمي كالعقار، وإجراءات حجزها شبيهة بإجراءات الحجز العقاري<sup>(3)</sup>.

ولكل سفينة اسماً خاصاً بها، يميزها عن غيرها من السفن ، يختاره مالكها، وتحمل السفينة جنسية دولة معينة، ولكل سفينة حمولة خاصة، وكما تقسم السفن عادة إلى ثلاث درجات على أساس الموصفات التي اتبعت في بنائها عن طريق هيئة اللويدز في إنجلترا أو مكتب فريتاس في فرنسا... كما أن لها موطناً خاصاً بها(ميناء

---

(1) د. أميرة صدقي، الموجز في القانون البحري ، 1980م ،ص41.

(2) د. جلال وفاء محمد، قانون التجارة البحرية ،دار الجامعية الجديدة للنشر بالإسكندرية ،1997،ص41.

(3) د. رفعت فخري، الوجيز في قانون التجارة البحرية المصري الجديد 1990/1991م ،ج1 ،ص89.

التسجيل) يختاره مالكها، ولا يجوز اتخاذ أكثر من موطن أصلي لها (1).

ولا يجوز إضفاء الشخصية القانونية على السفينة، فالسفينة تعتبر مال منقول ذو طبيعة خاصة، فلا تخرج عن كونها مالا، ومن ثم لا يجوز لها ان تكون مدعية أو مدعى عليها أمام القضاء، ولم يرد في نصوص القانون البحري ما يفيد أن السفينة شخص قانوني، ولم ترد السفينة ضمن تعداد الأشخاص الاعتبارية الوارد في نص المادة (52) من القانون المدني المصري... فالسفينة تتشابه مع العقار، ومع الأشخاص في بعض الأحكام القانونية. فالسفينة تكون محلاً للتنفيذ عليها مادياً، ولا يمكن القول بإمكانية وجودها كطرف سلبي في الالتزام بالدين (عصر المديونية) الذي يتم الحجز لاقتضائه. وذلك لأنها لا تتمتع بذمة مالية مستقلة عن ذمة مالكها(2).

وعندما تقوم السفينة بالملاحة البحرية فإنها تجوب البحار والمحيطات، وقد تتعرض لمخاطر ضخمة قد تؤدي بها وبمن عليها، لذلك فتخضع السفن الوطنية لرقابة الدولة وإشرافها فيما يتعلق بصلاحياتها للملاحة وسلامتها وتنظيم العمل على ظهرها. لذلك لا يمنح ترخيص الملاحة أو شهادة الركاب أو شهادة معدات السلامة إلا

(1) د. محمد فريد العريني، د. محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، ج2005، م1، بند 25، ص55 وما بعدها.

(2) د. محمود الشرقاوي، القانون البحري، مرجع سابق، بند 47، ص48. د. علي البارودي، حول المنقولات ذات الطبيعة الخاصة، مجلة الحقوق، حقوق إسكندرية، س10، ع3، 4، 1961/1960م، بند 8، 9، ص35 وما بعدها. نقض مدني ليني 1995/6/26 م، طعن رقم 159 لسنة 40 ق، مجلة المحكمة العليا الليبية، س31، ع1-4، ص98.

بعد معاينة السفينة، والتحقق من أنه يتوافر فيها كافة الشروط المقررة في المعاهدات الدولية البحرية، والقوانين واللوائح الوطنية البحرية<sup>(1)</sup>.

**2-** يتطلب الاستغلال البحري نفقات كثيرة وأموال كبيرة، تجعل مجهزة السفينة دائماً في احتياج مستمر إلى الائتمان مما دفع المشرع البحري إلى تقرير حقوق الامتياز البحرية التي تخول الدائن الممتاز حق التقدم والتتبع للسفينة في أية يد تكون، كما أجاز رهن السفينة رهناً رسمياً لا يستتبع انتقال الحيازة من المدين الراهن إلى الدائن المرتهن كما هو الشأن في العقار حتى لا يتعطل استغلالها ويضعف ائتمان المجهز. وذلك لضمان وفاء المجهز المدين بحقوق الدائنين البحريين. خاصة عندما تحتاج السفينة إلى تدخل دائنين تستفيد من دينهم خلال الرحلة البحرية في مواني الدول المختلفة لمواصلة الرحلة البحرية<sup>(2)</sup>.

وإذا طالب دائن المجهز مدينه بالوفاء، ولم يف المجهز المدين بأداء ما في ذمته لدائنه اختياراً، فيجوز للدائن اتباع طريق التنفيذ الجبري ضد مدينة بإحدى صورتين: - الأولى ، التنفيذ المباشر لحصوله على محل حقه مباشرة عندما لا يكون مبلغاً من النقود. الصورة الثانية : التنفيذ بالحجز والبيع عندما يكون محل حقه مبلغاً من النقود باتخاذ إجراءات الحجز على مال المدين وبيعه بالمزاد لاستيفاء حقه من حصيلة التنفيذ.

(1) د. جلال وفاء محمدين ، قانون التجارة البحرية ، مرجع سابق ، ص70.

(2) د. علي البارودي ، القانون البحري ، مرجع سابق ، بند 185 ، ص305 - 306.

ويتنوع الحجز على السفينة إلى: حجز تحفظي، وحجز تنفيذي. فالحجز التحفظي هو منع السفينة من السفر بأمر قضائي حفاظاً على حق الدائن خشية تهريبها من المدين ، فالحجز التحفظي يعتبر صورة من صور الحماية القضائية الوقتية للحق ، ولا يعتبر بذاته وسيلة لاقتضاء الحق ، بل مجرد إجراء تحفظي وقتي لضمان حق الدائن . أما الحجز التنفيذي فهو حجز السفينة بناءً على سند تنفيذي تمهيداً لبيعها بالمزاد واستيفاء دين الدائن من حصيلة التنفيذ. ويتحول الحجز التحفظي إلى حجز تنفيذي كما قد يكون الحجز تنفيذياً من البداية. ويخضع الحجز على السفينة - تحفظياً أم تنفيذياً - لقواعد خاصة منظمة في القانون البحري والاتفاقيات الدولية ، إلى جانب القواعد العامة الواردة في قانون المرافعات. مادامت تتمتع بالوصف القانوني للسفينة. فإذا فقدت هذا الوصف كأن صارت حطاماً اتبع في حجزها وبيعها الإجراءات الواردة في القواعد العامة المتعلقة بحجز المنقول دون الإجراءات الخاصة المنصوص عليها في القانون البحري<sup>(1)</sup>. ولا يجوز الخلط بين الحجز القضائي للسفينة ، سواء كان الحجز تحفظياً أم تنفيذياً ، وبين حجز السفينة بواسطة السلطات الإدارية لأسباب مالية أو جمركية أو صحية.... إذ يعد إجراء إدارياً

---

(1) نقض مدني مصري 1982/5/24م ، طعن رقم 657 لسنة40ق ،مج ،س 33،ج1،ق 106 ،ص585.

تتخذها الدولة لمنع السفينة من السفر وضبطها إدارياً أو مصادرتها وفقاً لقوانينها ولوائحها الداخلية<sup>(1)</sup>.

وقد صدر قانون التجارة البحري المصري القديم الملغى بالأمر العالي الصادر في 13 نوفمبر 1883م وهو منقول من الكتاب الثاني من المجموعة التجارية الفرنسية لعام 1807م، والمعنون بـ (في التجارة البحرية). وقد نظم القانون البحري المصري الملغى أحكام الحجز التنفيذي على السفينة في المواد (10-29)، ولكنه لم ينظم الحجز التحفظي على السفينة. ومع ذلك ذهب القضاء المصري في هذا الوقت إلى تطبيق القواعد العامة للحجز التحفظي في قانون المرافعات مع مراعاة الطبيعة الخاصة للسفينة.

بينما نظم قانون التجارة البحرية المصري الجديد رقم 8 لسنة 1990م أحكام الحجز التحفظي على السفينة في المواد (59-66)، على نحو يتفق في مجمله مع أحكام اتفاقية بروكسيل في 10 مايو 1952م بشأن الحجز التحفظي على السفينة. كما نظم أحكام الحجز التنفيذي على السفينة في المواد (67-77). وصدر قانون التجارة البحرية في 22/4/1990، ونشر في الجريدة الرسمية عدد 18 (تابع) في 3/5/1990م. وبدأ العمل به في 3/11/1990م<sup>(2)</sup>.

---

(1) د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري الليبي، ط1، المكتب الحديث بالإسكندرية، 1970م، بند 134، ص164. د. محمود مختار بريزي، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية بالقاهرة، 1999م، بند 166، ص170.

(2) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر بالإسكندرية 1998م، بند 126-127، ص104. د. كمال حمدي، القانون البحري، ط3، منشأة المعارف بالإسكندرية 2007م، بند 16، ص14-15، بند 27، ص26.

ونتيجة لجهود اللجنة البحرية الدولية منذ مؤتمر باريس 1937م، ومؤتمر نابولي بإيطاليا 1951م، تمت الموافقة على المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفينة التي اعتمدها المؤتمر الدبلوماسي ببروكسيل في 3-10 مايو 1952 ، ويجرى العمل حالياً على تعديل هذه الاتفاقية، حيث قامت اللجنة البحرية الدولية بإعداد مشروع جديد لعرضه على المنظمة البحرية الدولية، ومؤتمر التجارة والتنمية. ويلاحظ أنه يقتصر نطاق تطبيق معاهدة بروكسيل 1952 على الحجز التحفظي دون الحجز التنفيذي. وأنه تم وضع مشروع لتعديلها في مؤتمر برشلونة في 19-26 مايو 1985م<sup>(1)</sup>.

وقد وافقت مصر على معاهدة بروكسيل بالقانون رقم 135 لسنة 1955م بالتحفظين الواردين في (م 10) منها ، والمنشور في الوقائع المصرية عدد 20 مكرر بتاريخ 10/3/1955. كما صدر قرار وزير الخارجية بنشرها وتنفيذها اعتباراً من 24 فبراير 1956م، المنشور في الوقائع المصرية عدد 92 بتاريخ 28/2/1955م. ومن ثم فقد وجد ازدواج في القواعد القانونية المنظمة للحجز التحفظي على السفينة.

وقد صدقت على معاهدة بروكسيل 10 مايو 1952م. كل من: أسبانيا، ألمانيا الاتحادية، وإيطاليا، وبريطانيا - ولم يصدق عليها من الولايات المتحدة الأمريكية- وجميع الدول الاشتراكية عدا يوغوسلافيا، وبلجيكا، والبرتغال، واليونان، وكوستاريكا، وهاييتي، وسويسرا، والجزائر، وكمبوديا... وصدقت عليها فرنسا بـ ( La

---

M.R.Gouilloud, Droit Maritime, 2éd, paris 1991, N.287, P.179 (1)



loi du 25 Fév 1956) وتم نشرها في فرنسا  
بـ (Décret N.58-14du 4 Janvier 1958)<sup>(1)</sup>.

وبالنسبة لتحديد نطاق تطبيق اتفاقية بروكسيل 10 مايو  
1952م، فقد نصت (م8) منها على أن (1- تسري أحكام هذه  
الاتفاقية في جميع الدول المتعاقدة على كل سفينة تحمل علم إحدى  
الدول المتعاقدة.

2- يجوز توقيع الحجز على أية سفينة تحمل علم دولة غير  
متعاقدة في دولة متعاقدة بسبب أحد الديون المبينة بالمادة الأولى  
أو بسبب أي دين آخر يجيز توقيع الحجز وفقاً لقانون هذه الدولة.  
3- ومع ذلك فلكل دولة متعاقدة أن ترفض منح كل مزايا هذه  
الاتفاقية أو بعض مزاياها لدولة غير متعاقدة أو لأي شخص ليس  
له يوم الحجز محل إقامة معتاد أو مركز رئيسي في إحدى الدول  
المتعاقدة.

4 - ليس من شأن نصوص هذه الاتفاقية أن يترتب عليها تعديل  
أو تأثير في نصوص القانون الداخلي لدولة متعاقدة فيما يتعلق  
بتوقيع حجز على سفينة تحمل علم هذه الدولة في دائرة  
اختصاصها من أي شخص يكون محل إقامته المعتاد أو مركزه  
الرئيسي في هذه الدولة.

5- كل شخص غير المدعي الأصلي يتمسك بدين بحري بسبب  
حلولة محل الدائن أو بسبب حوالة الدين إليه، أو بأي سبب آخر

(1) R.R.Gouilloud;Droit maritime,le navire,Dalloz; Paris,1980, N.187, P232, not.

(2) Andrée Chao,Navire,Ency.Dalloz.com,1974,N.286,P.17.

يعتبر فيما يتعلق بتطبيق نصوص هذه الاتفاقية أن له نفس محل الإقامة المعتاد أو المركز الرئيسي الذي للدائن الأصلي).  
وقد نصت (م 10) من معاهدة بروكسيل 10 مايو 1952 م على تحفظات الدول على تطبيق تلك المعاهدة بقولها: (يجوز للدول المتعاقدة عند توقيع الاتفاقية أو إيداع وثائق التصديق عليها أو الانضمام إليها أن تحتفظ لنفسها إما : بالحق في عدم تطبيق أحكام هذه الاتفاقية على الحجز الذي يوقع على السفينة بسبب الديون البحرية المنصوص عليها في الفقرات (س، ع) من المادة الأولى، وتطبيق قانونها الوطني على هذا الحجز.

أ- وأما بالحق في عدم تطبيق نصوص الفقرة الأولى من المادة الثالثة على الحجز الذي يوقع في إقليمها بسبب الديون المنصوص عليها في الفقرة (ف) من المادة الأولى.

وتطبيق أحكام معاهدة بروكسيل 1952م وفقاً لنص المادة الثامنة، في كل دولة متعاقدة -سواء كانت السفينة أجنبية أم وطنية - على كل سفينة تحمل علم دولة متعاقدة، على أن الحجز على السفينة في الدولة التي ترفع علمها ينطبق عليه القانون الداخلي لهذه الدولة، شريطة أن يكون للحاجز محل إقامة معتاد أو مركز رئيسي في هذه الدولة (م 4/8 من معاهدة بروكسيل 1952م).

أما بالنسبة لسفن الدول غير المتعاقدة، فنصادف نصاً مستغرباً، ففي حين أن السفن الوطنية لا يجوز حجزها إلا للأسباب التي يجيزها القانون الداخلي، وأنه بالنسبة لسفن الدول المتعاقدة لا يجوز الحجز عليها إلا لأحد الديون البحرية المنصوص عليها في المعاهدة، فإن

سفن الدول غير المتعاقدة يجوز توقيع الحجز عليها بناء على هاتين الطائفتين من الأسباب مجتمعة (م 3/8 معاهدة بروكسيل 1952م). وعلى ذلك، فإن الحجز على السفن المصرية في مصر من شخص له محل إقامة معتاد أو مركز رئيسي فيها، تسري عليه أحكام القانون الداخلي المصري، أما الحجز على السفن المصرية في مصر من شخص مقيم في الخارج، وكذلك الحجز على السفن الأجنبية في مصر بوجه عام سواء أكانت تابعة لدولة متعاقدة أم لدولة غير متعاقدة فتطبق عليه أحكام المعاهدة.

وقد أجازت المعاهدة للدول المتعاقدة عند توقيع المعاهدة أو إيداع وثائق التصديق عليها أو الانضمام إليها أن تحتفظ لنفسها: أ- بالحق في عدم تطبيق أحكام المعاهدة على الحجز الذي يوقع على السفينة بسبب الديون البحرية المنصوص عليها في الفقرات (س)، (ع) من المادة الأولى (وهي المنازعات المتعلقة بملكية السفينة وملكيتهما على الشيوخ) وتطبيق قانونها الوطني عليها.

ب- وأما بالحق في عدم تطبيق نصوص الفقرة الأولى من المادة الثالثة على الحجز الذي يوقع في إقليمها بسبب الديون المنصوص عليها في الفقرة (ف) من المادة الأولى (وهي الديون المضمونة برهن السفينة (م 10 من معاهدة بروكسيل 1952) (1).

---

(1) د. أحمد عبد الحميد عشوش، القانون البحري الليبي، ج 1، ط 1977، ص 212-213. د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، ص 105. د. كمال حمدي، القانون البحري، بند 186، ص 142-143.

- CLAIRE HUMANN: De l'interprétation de la Convention de Bruxelles du 10 mai 1952, D. M. F. 2001, P 371.  
- Cass. Com., 3 Fév. 1998, D.M. F. 1998, P. 260.

وقد اعتمد المؤتمر الدبلوماسي للأمم المتحدة والمنظمة البحرية الدولية التابعة للأمم المتحدة اتفاقية جنيف الدولية في 12 مارس 1999م بشأن حجز التحفظي على السفن. علماً بأن هذه الاتفاقية لم تدخل حيز النفاذ الدولي، ولم توقع عليها مصر بعد(1). ونصت (م 8) من اتفاقية جنيف 12 مارس 1999م على نطاق تطبيقها بقولها:

- 1- تنطبق هذه الاتفاقية على أي سفينة في دائرة ولاية أي دولة طرف سواء أكانت تلك السفينة ترفع علم دولة طرف أم لا.
- 2- لا تنطبق هذه الاتفاقية على أي سفينة حربية، أو مساعدة، أو سفن أخرى، تملكها أو تستغلها وتستخدمها مؤقتاً، في خدمات عامة غير تجارية فقط.
- 3- لا تمس هذه الاتفاقية أي حقوق أو سلطات مخولة لأي حكومة أو إدارات تابعة لها، أو لأي سلطة عامة، أو لأي سلطة من سلطات الأحواض أو الموانئ، بموجب أي اتفاقية دولية أو بموجب أي قانون محلي أو لائحة محلية لتوفيق أو منع إيجار أي سفينة في دائرة ولايتها.
- 4- لا تمس هذه الاتفاقية سلطة أي دولة أو محكمة في إصدار أوامر تنصب على كامل أصول ذمة المدين.
- 5- ليس في هذه الاتفاقية ما يمس تطبيق الاتفاقيات الدولية التي تنص على الحد من المسؤولية، أو القانون المحلي الذي يدخلها حيز النفاذ، في الدولة التي وقع فيها الحجز.

---

(1) Francesco Berlingieri: Analyse de La convention du 12 Mars 1999 sur la saisie conservatoire des Navires, D.M.F. 1999.P.403

6- ليس في هذه الاتفاقية ما يعدل أو يمس أحكام القانون الساري في الدول الأطراف فيما يتعلق بحجز السفينة مادياً في دائرة ولاية دولة علم السفينة والذي حصل عليه شخص يقيم عادة في تلك الدولة أو يتخذ فيها المقر الرئيسي لأعماله، أو حصل عليه أي شخص آخر انتقلت إليه المطالبة من هذا الشخص عن طريق الحلول أو الحوالة أو غير ذلك)

وقد نصت (م 10) من اتفاقية جنيف 12 مارس 1999م على تحفظات الدول المتعاقدة في تطبيق تلك الاتفاقية بقولها: "يجوز لأي دولة، عند توقيع الاتفاقية، أو التصديق عليها، أو قبولها، أو الموافقة عليها، أو الانضمام إليها، أو في أي وقت لاحق، أن تحتفظ بحق عدم تطبيق الاتفاقية على أي حالة من الحالات التالية أو كلها:

أ- السفن غير العاملة في البحار.

ب- السفن التي لا ترفع علم دولة طرف.

ج- المطالبات بموجب الفقرة 1 (ق) من المادة "1" - المنازعات الخاصة بملكية السفينة أو حيازتها - "يجوز للدولة، عندما تكون - هي الأخرى- طرفاً في معاهدة معينة بشأن الملاحة في المجاري المائية الداخلية أن تعلن عند توقيع هذه الاتفاقية، أو التصديق عليها، أو قبولها، أو الموافقة عليها، أو الانضمام إليها أن القواعد المتعلقة بالاختصاص القضائي أو الاعتراف بقرارات المحاكم وتنفيذها المنصوص عليها في هذه المعاهدات، سوف يكون لها الأسبقية على القواعد الواردة في المادة 7 من هذه الاتفاقية". وقد نصت (م 7) على الاختصاص القضائي بدعوى ثبوت الدين وصحة الحجز.

بالإضافة إلى معاهدة بروكسيل 10 أبريل 1926م، الخاصة بحصانة سفن الدولة، والبروتوكول المعدل لها في 24 مايو 1934م، والذي اعتبر جزءاً منها، وقد صدقت عليها مصر بمقتضى القرار الجمهوري رقم 42 في 18/3/1960م، المنشور في الجريدة الرسمية في العدد 91 بتاريخ 23/4/1960 وأصبحت واجبة التطبيق في 7/8/1960م بمقتضى قرار وزير الخارجية المنشور بالجريدة الرسمية عدد 109 بتاريخ 4/5/1960م. كما صدقت عليها فرنسا بمقتضى (Décret du 28 Septembre 1955)<sup>(1)</sup>.

وبالنسبة للقانون الفرنسي، فقد نظم قواعد الحجز التنفيذي على السفينة في قانون التجارة الصادر سنة 1807م، والذي نقل بدوره عن أحكام الأمر الملكي الصادر سنة 1681م، ولاحظ المشرع الفرنسي في نهاية القرن (19) أن تلك النصوص أضحت غير منسجمة مع روح العصر فعدل النصوص القانونية الخاصة بالحجز التنفيذي على السفينة بقانون 10 يوليو 1885م. ثم أعاد تنظيم موضوع الحجز على السفينة بقانون (Loi N 67-5 du 3 Janvier 1967)، ففي المواد (70-74 art.) منه، وبالمرسوم المكمل له (Décret N .67- du 27 Octobre 1967) في المواد (26-58 art.)، حيث

---

(1). (2) د. كمال حمدي، القانون البحري بند 34، ص 32-33. د. محمد عبد الفتاح ترك، الحجز على السفينة، دار الجامعة الجديدة بالإسكندرية، 2005م، ص 28، ص 43 هامش (2). د. حمدي علي أحمد حسن، ذاتية السفينة وأثرها في نظام الحجز، رسالة دكتوراه، حقوق القاهرة. 2005م، ص 27.

- Julien Le Clère, De L'immunité des bâtiments de guerre et des Navires d'Etat, D.M.F. 1958, P. 450. Dijon 16 fév.1994, D.1995, P.156, Not. prévaut

تضمنت المواد (art.26-28) منه أحكام عامة للحجز على السفينة، والمادتان (art.29- 30) أحكام الحجز التحفظي على السفينة، والمواد (art .31-58) أحكام الحجز التنفيذي على السفينة. وذلك إلى جانب قواعد معاهدة بروكسيل 10 مايو 1952 الخاصة بالحجز التحفظي على السفينة والتي صدقت عليها فرنسا ودخلت حيز التنفيذ بمقتضى (Décret N.58-14 du 4 Janv. 1958). كما تطبق القواعد العامة الواردة في قانون المرافعات فيما لم يرد بشأنه نص خاص مادام أنها لا تتعارض مع النظام القانوني للسفينة. وتلك القواعد واردة في قانون (Loi N.91-650 du 9 Juillet 1991) والمرسوم المكمل له ( Décret. N. 92- 755 du 31 Juillet 1992)(1).

أما عن التنظيم التشريعي للحجز على السفينة في التشريعات العربية: فإن نظام المحكمة التجارية السعودي الصادر بالأمر السامي رقم 32 في 15 محرم 1350هـ لم يضع نصوصاً لتنظيم الحجز التحفظي على السفينة، بل وضع نظاماً للحجز التنفيذي في المواد (159-178)، ونفس الأمر وضعه قانون التجارة البحرية السوري الصادر بالمرسوم التشريعي رقم (86) بتاريخ 12/13/1950م لم ينظم الحجز التحفظي على السفينة وتركه للقواعد العامة، ونظم قواعد الحجز التنفيذي على السفينة في المواد (73 — 92) وأيضاً قانون التجارة البحرية العراقي الصادر في 6 ربيع الأول 1280هـ لم ينظم قواعد الحجز التحفظي على السفينة، بل نظم قواعد الحجز التنفيذي

---

Dijon ,16 Fév.1994, D.1995, P.156, Not.prévault.

(1)

على السفينة في المواد (10-29). ونفس الحكم في قانون التجارة البحرية اللبناني الصادر في 18 شباط 1947م، لم ينظم قواعد الحجز التحفظي على السفينة، وإنما نظم قواعد الحجز التنفيذي على السفينة في المواد (73-92). وكذلك قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972 م، لم ينظم قواعد الحجز التحفظي على السفينة، بل نظم قواعد الحجز التنفيذي على السفينة في المواد (75-94)، وأيضاً القانون البحري الليبي الصادر بتاريخ 28/11/1953م. لم ينظم قواعد الحجز التحفظي على السفينة، وإنما نظم قواعد الحجز التنفيذي على السفينة في المواد (75-95).

بينما القانون البحري الجزائري رقم 180 الصادر في 24 أكتوبر 1976م قد نظم قواعد الحجز التحفظي على السفينة في المواد (150 - 160)، ولم ينظم قواعد الحجز التنفيذي على السفينة. وهناك فئة أخرى من القوانين قامت بتنظيم أحكام الحجز التحفظي، والتنفيذي على السفينة منها: القانون البحري القطري رقم 15 لسنة 1980م قام بتنظيم أحكام الحجز التحفظي على السفينة في المواد (42-49)، وأحكام الحجز التنفيذي في المواد (50-60). أما قانون التجارة البحرية الكويتي رقم 28- لسنة 1980م قام بتنظيم أحكام الحجز التحفظي على السفينة في المواد (73-78)، وأحكام الحجز التنفيذي في المواد (79-87). وأيضاً القانون البحري البحريني رقم 23 لسنة 1982 نظم أحكام الحجز التحفظي على السفينة في المواد (43-50)، وأحكام الحجز التنفيذي في المواد (51-61)، وكذلك القانون البحري العُماني رقم 35 لسنة 1981م نظم أحكام



الحجز التحفظي على السفينة في المواد (187-195)، وأحكام الحجز التنفيذي في المواد (196-207)، ونفس الحال في مجلة التجارة البحرية التونسية الصادرة بالقانون رقم 13 لسنة 1962م حيث نظمت أحكام الحجز التحفظي على السفينة في الفصول (100-106)، وأحكام الحجز التنفيذي على السفينة في الفصول (107-129). وأيضاً القانون التجاري البحري الاتحادي الإماراتي رقم 26 لسنة 1981م نظم أحكام الحجز التحفظي على السفينة في المواد (115-122)، وأحكام الحجز التنفيذي على السفينة في المواد (123-134). ويعود السبب في عدم اكتفاء المشرع البحري بقواعد حجز المنقول كقواعد عامة الوارد في قانون المرافعات إلى اعتبارين: الأول: - أن ضخامة قيمة السفينة تستلزم وضع قواعد وإجراءات أكثر جدية وأكثر تعقيداً من إجراءات الحجز على المنقول وذلك لضمان سلامة التنفيذ عليها. والثاني: - أن السفينة تتعرض لحقوق عينية لا تتعرض لها المنقولات الأخرى، أو تتعرض لها هذه المنقولات ولكن بنسبة أقل، ولما كان من الواجب أن يؤدي بيعها بالمزاد إلى انتقالها إلى المشتري خالية من كل الحقوق العينية التبعية كالرهن، والامتياز وجب إتباع قواعد شبيهة بقواعد تطهير العقار للوصول إلى نتيجة مشابهة، وهي تطهير السفينة<sup>(1)</sup>.

---

(1) د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية بالقاهرة، 1987م، بند 887، ص 561. د. زكي الشعراوي، القانون البحري، ط 2، النهضة العربية بالقاهرة، 1988م، بند 262، ص 333-334. د. طلعت محمد دو يدار، طرق التنفيذ القضائي، منشأة المعارف بالإسكندرية 1994، ص 100.

وتطبق القواعد العامة في الحجز التحفظي، والتنفيذي المنصوص عليها في قانون المرافعات فيما لم يرد بشأنه نص خاص في مسائل الحجز على السفينة الواردة بالقانون البحري مادام أنها لا تتعارض مع النظام القانوني للسفينة. كما أن الاتفاقيات الدولية تحيل على القانون الداخلي فيما لم يرد بشأنه نص خاص بها. وفي حالة عدم تطبيق المعاهدة الدولية فإنه يتعين تطبيق نصوص القانون الداخلي وهو ما ورد النص عليه في (الفصل 129) من مجلة التجارة البحرية التونسية (1).

وعلى ذلك سنتناول موضوع النظام الإجرائي للحجز التحفظي والتنفيذي على السفينة في فصلين على النحو التالي:-

**الفصل الأول: النظام الإجرائي للحجز التحفظي على السفينة.**

**المبحث الأول: شروط الحجز التحفظي على السفينة.**

**المبحث الثاني: إجراءات الحجز التحفظي على السفينة وآثاره.**

**الفصل الثاني: النظام الإجرائي للحجز التنفيذي، والحد من آثار الحجز على السفينة .**

**المبحث الأول: النظام الإجرائي للحجز التنفيذي على السفينة.**

**المبحث الثاني: الحد من آثار الحجز على السفينة .**  
وذلك بالتفصيل المناسب على الوجه التالي.

---

(1) نقض مدني مصري 1982/5/24م، طعن رقم 657 لسنة 40ق- مج س 33 - ج1 - ق 106 - ص 585.

- Aix, 2 Mars 1949, D.M F.1950, P.120.