



جامعة الريان
— AL RAYAN UNIVERSITY —
كلية القانون

اسم الطالب :

السمستر (السابع)

اسم المادة (قانون بحري)

الشيت (الاول)

قرالسية جامعة

الريان كرنه

السمستر (7 كينار)

اعداد الاستاذ

أ.الهام نصر
جامعة الريان

— AL RAYAN UNIVERSITY —

الشيت المباع لا

يرد ولا

يستبدل

فارجوا التأكد

من طلبك قبل

الحجى لكي لا

تخرج نفسك

وتخرجني

معك

يوجد لدينا

اوراق بحثية

سحب بحوث

تنسيق بحوث

من الهاتف

للسحب من الهاتف الارسال علي رقم

0917902355

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

الفصل التمهيدي

نشأة وتطور القانون البحري

المبحث الأول

نشأة القانون البحري

مر القانون البحري في نشأته وتطوره بمراحل ثلاث:

المرحلة الأولى: مرحلة العصر القديم: تباينت الآراء التي طرحت حول النشأة

الأولى للقانون التجاري بصفة عامه ، والقانون البحري بصفة خاصة ،

إذ يذهب الاتجاه الأول إلى أن القواعد البحري ظهرت وترعرعت بفعل

العلاقات البحريه بين مصر وكريت وقبرص ، وبين مصر وإقليم بونت ، الواقع

جنوب مدخل البحر الأحمر.^١

أما الاتجاه الثاني فيرى ، أن السومرين هم أول من أرسى قواعد القانون

البحري ، وأول من مارس التجارة عن طريق الخليج العربي (البصرة) وكانت

جزيرة فيلکه ، ومرافئ جنوبي الرافدين من قواعدهم التجارية البحرية التي

ينطلقون منها إلى سواحل الهند وشرقي أفريقيا.^٢

بينما يرى فريق ثالث ، أن الفينيقيين هم أول من جابوا البحر المتوسط ،

وأقاموا لهم مستعمرات في مختلف أرجائه وعلى الأخص في جزيرة رودس

ی ل ج ط ی ل ج ق ه ظ غ ن ہ ل ج غ غ ق ی ل لاء ل و و ی ل ک ع ی ل
ی ل ج ط ی ل ج ف غ غ ل ج غ ن ہ ل ج غ ق ن ل ح ق ق ل ی ل و و ی ل ل ک ع ی ل

وقرطاجنة.^١ ومن آثارهم (قاعدة الإلقاء في البحر) . ومفادها حق الربان في إلقاء بعض حمولة السفينة في البحر لإنقاذها ، أو إنقاذ حمولتها الأكبر ، وشكلت هذه القاعدة في المستقبل ما يعرف الآن بقاعدة (الخسائر البحرية المشتركة) . وساهم الإغريق في إنماء وإغناء قواعد القانون البحري ومن آثارهم نظام (قرض المخاطر الجسيمة) ومضمونه أن شخص يقرض الربان مبلغ الشحنة البحرية ، فإذا وصلت السفينة سالمة استرد المقرض مبلغ القرض ، مع نسبة من الأرباح ، أما إذا غرقت السفينة ، ضاعت على المقرض أمواله مع فقدانه حق المطالبة بالتعويض ، أو تحميل الربان جزءا من الخسارة.^٢

والجدير بالذكر أن الرومان ليس لهم دور يذكر في تنمية وتطوير قواعد القانون البحري ، إذ كانوا يعتبرون التجارة عموما البرية منها أو البحرية لا تليق ومنزلتهم ، ونتيجة لذلك تركوا ممارستها للرقيق والعتقاء.^٣

المرحلة الثانية : مرحلة العصر الوسيط: تميزت مرحلة القرون الوسطى بازدهار ونماء التجارة والملاحة البحرية بفعل عاملين:

١- الحروب الصليبية بين العرب والأوربيين ، إذ أدت هذه الحروب إلى توسيع الحركة والاتصال بين الشرق والغرب ، تلك الحركة إلى أدت إلى إنشاء المدن والمراكز التجارية والبحرية في مدن أوروبا .

٢- إنشاء موانئ هامة على بحر الشمال و بحر البلطيق ، وكان لكل منطقة بحرية عادات خاصة بها دونت في أربع مجموعات هي :

١	٢	٣	٤	٥	٦	٧	٨	٩	١٠
١	٢	٣	٤	٥	٦	٧	٨	٩	١٠
١	٢	٣	٤	٥	٦	٧	٨	٩	١٠
١	٢	٣	٤	٥	٦	٧	٨	٩	١٠

- أ- قنصلية البحر (consulat de Lamer) : وترجع إلى القرن الرابع عشر وتضم العادات البحرية التي كانت متبعة في الحوض الغربي للبحر المتوسط .
- ب- قواعد أوليرون (Roles d' Oleron) وترجع إلى القرن الثاني عشر وتشتمل على الأحكام البحرية التي كانت سارية في موانئ غرب أوروبا .
- ج- مجموعة وسبي (Recueil la wisby) وتضم العادات البحرية التي كانت مطبقة في منطقة بحر البلطيق .
- د- مرشد البحر (Guidon de la mer) ووضعت في مدينة روان بفرنسا في القرن السادس عشر وتشتمل على قواعد مفصلة للتأمين ^١.
- المرحلة الثالثة: مرحلة العصر الحديث** : وتبدأ هذه المرحلة باكتشاف القارة الأمريكية ، وطريق رأس الرجاء الصالح ، وفتح العثمانيين القسطنطينية ، وترتب على هذا الفتح ، فقدان إيطاليا سيادتها التجارية ، وتحول مركز النشاط التجاري من أوروبا إلى الدول المطلة على شواطئ الاطلنطي ^٢.
- وشهدت مرحلة العصر الحديث نمو وازدهار الملاحة البحرية ، ونتيجة لهذا الازدهار والنمو التجاري ظهرت الحاجة إلى تقنين يجمع القواعد البحرية ليسهل الوقوف عليها وتطبيقها ، وتوجت هذه الحاجة بالمجموعة البحرية لعام ١٦٨١ التي أصدرها لويس الرابع عشر ^٣.
- واستمر العمل بمجموعة عام ١٦٨١ إلى قيام الثورة الفرنسية حيث أوصت الجمعية الوطنية ، وضع تقنين جديد للتجارة ، فشكّلت لجنة أتمت عملها عام ١٨٠١ ، لكن هذا التقنين لم يصدر إلا عام ١٨٠٧ .

ي ل ج ق	ز ل ج ق ع غ ن ه	ق ل ج ك ئ ل ع ح
ي ل ج ق	ز ل ج ن غ ق ه ل	ق ل ج ك ي ل ح
ع ل ج ق	ل ج ن غ ه ل ج ق ن ل	ه ق ل ل ج ئ و ل ك ي ل ح

وعن التقنين الفرنسي الأخير ، أخذ قانون التجارة البحرية العثماني لعام ١٨٨٣ غالبية أحكامه وطبق هذا التقنين في المناطق التي كانت خاضعة للحكم العثماني كمصر ولبنان التي ظلت تطبق أحكامه حتى عام ١٩٤٧ حيث صدر في ١٨ فبراير من العام المذكور قانون التجارة البحرية اللبناني الجديد . أما الجماهيرية الليبية فلم تختص بقانون بحري مستقل إلا عام ١٩٥٣ وهو القانون النافذ حتى الآن ، واستمد هذا القانون غالبية أحكامه ، من القانون البحري اللبناني ، وتلى صدور التشريع البحري المذكور صدور العديد من التشريعات البحرية المكملة كقانون ٨١ لسنة ١٩٧٠ بشأن الموانئ ، وقانون ٨٢ لسنة ١٩٧٠ الخاص بالمؤسسة العامة للموانئ والمنائر ، وقانون ٥٠ لسنة ١٩٧٠ والخاص بالجواز البحري ، وقانون ٥٦ لسنة ١٩٧٤ والخاص بالمؤهلات الواجب توافرها برابنة السفن التجارية وضباطها ومهندسيها ، وقانون ٧٢ لسنة ١٩٧٤ والخاص بضبط الأمن والنظام والتأديب في السفن ، وقانون ١٨ لسنة ١٩٩٢ بشأن الأمن والنظام والتأديب في السفن ، وقانون ٦٦ لسنة ١٩٧٤ والخاص بمؤهلات الربابنة وقانون ٦٢ لسنة ١٩٧٦ وهو القانون المعدل لإحكام التشريع البحري الليبي النافذ .

المبحث الثاني

تعريف القانون البحري

عرف القانون البحري ، عدة تعاريف ، فالدكتور مصطفى كمال طه يعرفه (مجموعة القواعد القانونية المتعلقة بالملاحة البحرية)^١ ونرى أن هذا التعريف معيب في جانب منه ، فالقانون البحري ينظم العلاقة التجارية الناشئة عن الملاحة البحرية ولا ينظم الملاحة البحرية ذاتها ، أما الدكتور زكي

١- ج ٢ ق ٤ ن غ ه ج ق ج ك ح

شعراوي فيعرف القانون البحري (مجموعة المبادئ والعادات والقواعد المنظمة للعلاقات القانونية الناجمة عن الملاحة البحرية في زمن السلم والحرب على السواء)^١ ومن جانبنا نعرف القانون البحري بأنه (مجموعة القواعد القانونية المدونة وغير المدونة ، المنظمة للعلاقات التجارية البحرية الداخلية منها والخارجية)

المبحث الثالث

مصادر القانون البحري

تتعدد وتتنوع مصادر القانون البحري ، كسائر فروع القانون الأخرى وربما كانت مصادر القانون البحري أكثر تنوعا من فروع القانون الأخرى بحكم الطبيعة الخاصة لهذا القانون . وسوف نتناول بالمبحث مصادر القانون البحري تباعا :

أولاً: التشريع (Legislation) : يحتل هذا المصدر مركز الصدارة ، بالنسبة لمصادر القانون البحري الأخرى ، كونه قادرا على مسايرة المتغيرات والمستجدات ، إذ أن بإمكان الدولة إجراء أي تعديل عليه ، حينما تجد أن قواعده أو بعضها لم تعد تساير المستجدات ، بل أن الدولة قد تلجأ إلى إجراء تعديل شامل على القانون ، من خلال إلغائه وإصدار قانون جديد ، حينما تجد أن التعديل الجزئي لم يعد يفي بالغرض أو حينما ترمي إلى تبني فكرة جديدة تخالف الفكرة التي قام عليها القانون السابق ، ومثل هذه الفكرة لا يمكن تبنيها بالتعديل الجزئي .

وبعد القانون الفرنسي لعام ١٦٨١ ، أول قانون بحري مكتوب ، ومن فرنسا ، انتقلت للدول الساحلية ، فكرة تبني تشريع خاص ، ينظم النشاط البحري .

١/ ج ق ل ح غ ه ل ج غ ل ج ق ق غ غ ل ج ق ق ل ج ل ج ق ل ح

وسايرت الدول العربية الساحلية هذا الاتجاه العام ، فقد وضعت لبنان أول قانون خاص بالتجارة البحرية عام ١٩٤٧ ، وسوريا عام ١٩٥٠ ، وليبيا عام ١٩٥٣ ، والأردن عام ١٩٧٢ ، ومصر عام ١٩٩٠ .

أما الدول غيرا لبحرية ، فلا تفرد قانونا خاصا لتجارتها التي تمارس عن طريق الإقليم المائي ، كونها لا تملك بحرا أصلا ، وتكتفي بمعالجة وتنظيم تجارتها البحرية من خلال قوانين أخرى ، كما هو الحال في العراق ، حيث نظم قانون النقل العراقي لعام ١٩٨٠ ، النقل البري والنهري والجوي .

ولا تكتفي الدول البحرية عادة ، بتبني تشريع بحري خاص ، بل تلجأ في الكثير من الأحيان إلى إصدار أنظمة ومراسيم لمعالجة المسائل المستجدة أو الفرعية التي لم يعالجها القانون ، وعلى سبيل المثال صدر في الجماهيرية الليبية العديد من المراسيم ومنها مرسوم (٢) لسنة ١٩٥٩ والخاص بتحديد البحر الإقليمي ، وقرار وزير المواصلات بشأن تعديلا لائحة ميناء طرابلس ، وقرار وزير المواصلات رقم (١٠١) لسنة ١٩٧١ بشأن منح بعض موظفي المؤسسة العامة للموانئ والمنائر صفة رجال الضبط القضائي ، وقرار وزير العمل رقم (٣٨) لسنة ١٩٧٤ والخاص بإصدار لائحة إجراءات الوقاية اللازمة لعمال الموانئ المشتغلين بشحن وتفريغ السفن وقرار وزير المواصلات رقم (٥٦) لسنة ١٩٧٤ والخاص بتعديل أحكام لائحة مناولة البضائع على السفن والأرصفة بالموانئ البحرية .

ثانيا : المعاهدات والاتفاقيات : (Agreement) (Convigation) (تعد المعاهدات والاتفاقيات الدولية البحرية ، مصدرا خصباً لإغناء القواعد البحرية ، وتبرز أهمية هذا المصدر من كون الملاحة البحرية والعلاقة التجارية الناجمة عنها ،

تتسم في الغالب بالطابع الدولي هذا من جانب ومن جانب آخر فإن هذا المصدر يعمل على توحيد القواعد البحرية بين الدول ، أو على الأقل يقرب بينها . والملاحظ أن الاهتمام الدولي ، بالملاحة والتجارية البحرية ، ظهرت في وقت مبكر إذ أنشأت أول لجنة دولية للملاحة البحرية في بروكسل ١٨٩٧ ، وتمكنت هذه اللجنة من عقد معاهدتين دوليتين قبل الحرب العالمية الأولى ، الأولى عقدت عام ١٩١٠ ، وكانت خاصة بتوحيد القواعد المنظمة للتصادم البحري ، والثانية عقدت في نفس العام أيضا ونظمت الإسعاف والإنقاذ البحريين ^١ .

والجدير بالذكر أن الجهود الدولية لتنظيم الملاحة البحرية ، كانت قد سبقت إنشاء اللجنة البحرية الدولية ، فجمعت القانون الدولي ووضعت قواعد يورك وأنفرس الخاصة بالخسائر المشتركة عام ١٨٦٤ و ١٨٧٧ ^٢ . ومثل هذه القواعد لم تكن معروفة في التشريعات الوطنية آنذاك .

وفي أعقاب الحربين العالميتين الأولى والثانية ، تواصلت الجهود الدولية الرامية إلى تطوير الملاحة البحرية ، وترسيخ القواعد التي من شأنها حل وإنهاء أي نزاع بحري ، إذ عقدت في بروكسل عام ١٩٢٤ المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن واتفاقية بروكسل لعام ١٩٥٧ والخاصة بتحديد مسؤولية ملاك البواخر البحرية ، وقواعد التحكيم الخاصة بلجنة الأمم المتحدة (يونيسترال) (unctral) لعام ١٩٧٦ واتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بحرا لسنة ١٩٧٨ .

١ لـجـ قـلـح فـغ غ لـج ق لـج قـلـح
٢ لـجـ قـلـح لـج غ قـلـح ق لـج ق لـج قـلـح

والجدير بالذكر أن المعاهدات والاتفاقيات الدولية ، لا تلزم الدول ، إلا إذا انضمت إليها مختارة ولا تسري في مواجهة رعاياها إلا بعد التصديق عليها ، إذ بهذا التصديق تصبح المعاهدة جزءاً من التشريع الداخلي ، بل ان الدولة المصدقة عليها تصبح ملزمة بتعديل تشريعها الداخلي وبما يزيل أي تعارض بينه وبين بنود المعاهدة .

ونشير إلى أن الدول البحرية ، كانت قد تباينت في موقفها من المعاهدات والاتفاقيات البحرية ، وعلى سبيل المثال إن مصر والصومال ، انضمتا إلى الاتفاقية الدولية الخاصة بالاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري والموقعة في بروكسل عام ١٩٥٢ ، في حين انضمت الجزائر ومصر وسوريا فقط إلى المعاهدة الدولية المتعلقة بسندات الشحن لعام ١٩٢٤ . وصادقت الجمهورية العربية المتحدة فقط على اتفاقية بروكسل لتحديد مسؤولية ملاك البواخر البحرية لعام ١٩٢٤ ، وانضمت الكويت ومصر والمغرب وتونس والأردن فقط لاتفاقية نيويورك الخاصة بالتحكيم التجاري الدولي لعام ١٩٥٨ . وأشار القانون البحري الليبي ، صراحة إلى أن القانون الدولي مصدر من مصادره يتم الرجوع إليه عند انعدام النص والعرف الخاص بالملاحة البحرية .

١

ثالثاً: الأعراف والعادات البحرية (custom) العرف قاعدة تواتر العمل على السير عليها ، بشأن مسألة معينة حتى ساد الاعتقاد أنها ملزمة ، وان جزاء يترتب على مخالفتها .

والعرف أقدم ظهوراً من التشريع ، فهو أصل القاعدة القانونية ، والقانون لم يظهر في نشأته الأولى إلا بصورة أعراف غير مدونة وبمرور الزمن تراجع

١٤

العرف إلى المرتبة الثانية وبرز التشريع ليحتل المرتبة الأولى يليه العرف ثانيا

وإذا كان ذلك هو الأصل العام ، فإن قواعد القانون البحري لا تشذ عن ذلك ، حيث ظهرت في المرة الأولى ، بصورة أعراف في موانئ حوض البحر المتوسط وبحر الشمال .^١ وعلى سبيل المثال أن مجموعة قنصلية البحر (consulat de la mar) ما هي إلا مجموعة مدونة للأعراف البحرية التي كانت سائدة في البحر المتوسط ، ومثل هذه المجموعة دليل البحر (Guldon de la mer) فهي الأخرى مجموعة من الأعراف المدونة في القرن السادس عشر ، والتيها يعود الفضل في إرساء قواعد التأمين البحري .^٢

وأشار القانون البحري صراحة إلى العرف ، وأعتبره مصدرا أصليا ، يرجع إليه القاضي عند انعدام النص التشريعي .^٣ ومن الأعراف البحرية التي سادت في ليبيا ، تحرير سند الشحن بنسختين وما يلاحظ على هذا العرف انه يخالف المادة (٢٠٠) من القانون البحري والتي توجب تحرير سند الشحن بثلاث نسخ ، والواقع إن هذا العرف يؤكد ما يذهب إليه بعض الفقه من أن العرف البحري قد يعدل في بعض الأحيان نصوص القانون ، وعلى خلاف ما يجري عليه الأمر في التشريعات الأخرى حيث يعدل التشريع العرف ، وليس العكس ، ويعد تعديل العرف للتشريع أمرا ينفرد به القانون البحري دون سواه من القوانين الأخرى .

١ لـ جـ قـ لـ كـ مـ نـ هـ
٢ لـ جـ قـ لـ كـ مـ نـ هـ
٣ لـ جـ قـ لـ كـ مـ نـ هـ

أما العادة ، فهي الأخرى قاعدة تواتر العمل بها بشأن مسألة معينة ، ولكن ما يميزها عن العرف أنها لا تلزم الأفراد ، إلا إذا اتفقوا على العمل بها كما أن المحكمة لا تطبقها إلا بموافقة أطراف النزاع على خلاف العرف ، الذي تطبقه المحكمة من تلقاء نفسها وبغض النظر عن موافقة أو عدم موافقة المتنازعين .

ومن القوانين البحرية التي أشارت صراحة إلى الأخذ ، بالعادة البحرية ، القانون البحري اللبناني^١ والليبي حيث نصت المادة (١٩١) من القانون الأخير على مهلة انتظار السفينة في السوق والتفريغ ، إلا أنها عادت وذكرت في نهايتها ، أن هذه المدة تتغير بتغير عادات المكان إذا لم يحددها الاتفاق .

كما وأحالت المادة ذاتها إلى العادة في معرض تحديدها لميعاد الشحن والتفريغ ، حيث أوجبت تبني العادة المتبعة في الميناء لتحديد الموعد في حالة عدم الاتفاق في العقد .

رابعاً: أحكام القضاء وأراء الفقه :

١- أحكام القضاء (Jurispurdenece) (Lajuris prudence) ينصرف معنى القضاء إلى واحد من ثلاثة معان ، أما الجهة المختصة بالفصل بالنزاع ، أو الحكم الصادر في دعوى معينة ، أو استقرار القضاء على مبدأ معين ، بشأن مسألة معينة .

١- ج هـ غ قع كئى أ غ ن غ هـ غ ع ق غ هـ غ قع غ ن
 هـ ق غ غ م ع هـ ن ج هـ غ قع أؤى أ غ ل غ قع غ طع ق
 ق غ م ق غ هـ هـ غ أ ج

ويجري التمييز بين القضاء في البلدان اللاتينية ، والبلدان الانكلوسكسونية ، حيث يعتبر القضاء مصدرا تفسيريا احتياطيا في البلدان اللاتينية ، كفرنسا ومصر والأردن ولبنان وليبيا والعراق ، ومصدرا رسميا أصليا في البلدان الانكلوسكسونية ، كالولايات المتحدة وبريطانيا .

ويبدو أن التمييز ، تضيق هوته في المسائل البحرية ، كون المسائل البحرية ذات طابع مزدوج دولي ومحلي ، هذا من ناحية ، ومن ناحية أخرى إن المشرع يعجز في غالبية الأحيان عن مسايرة المسائل البحرية المستجدة لكثرتها ، وسرعة تغيرها بفعل التطور العلمي والتكنولوجي ، والذي ينعكس بصورة رئيسية على مسائل النقل والشحن والتفريغ وتعويض الأضرار وما إلى ذلك ، من هنا تبرز أهمية الأحكام القضائية في سد الفراغ التشريعي .

ولأهمية القضاء البحري ، ودوره في إنشاء القواعد البحرية ، دأبت بعض الدول على إصدار مجاميع ودوريات تحتوي على أحكام المحاكم بشأن المسائل البحرية ، ومنها فرنسا ، حيث أصدرت المجلة الدولية للقانون البحري Revue (international de droit martim) ومجلة القانون البحري الفرنسي (D. M. F.)^١ ونشير إلى أن سائر الدول العربية لها الاستفادة من هذه الأحكام المنشورة وبغض النظر عن القضاء الصادر عنه ، لما تتميز به القواعد والمنازعات البحرية من تماثل وتقارب لطابعها الدولي ، على ذلك أن نشر حكم قضائي في فرنسا بشأن نزاع بحري ، يمكن الاستفادة منه ، أو تبنيه في ليبيا أو مصر أو الأردن أو العراق ، أو بالعكس لدولية القواعد البحرية .

٢- آراء الفقه: (Immeuble) (Doctrine) يعرف الفقه بأنه (مجموعة الآراء والمقترحات التي تتضمنها مؤلفات كتاب القانون عند شرحها لمسألة معينة أو

١ Rodière - Trait General DE Droit Maritime - 1965- P. 15 .

إبداء الرأي فيها) والفقهاء مصدر تفسيري في سائر الدول ، وبغض النظر عن النظام الذي تتبناه ، وعدم رسميته لا تعني بحال من الأحوال عدم أهميته ، فأهمية الفقه تبرز على الصعيدين التشريعي والقضائي .

فتشريعيًا تبرز آراء الفقه النقص التشريعي ، وتوضح الغموض الذي قد يعتري النص ، وبالتالي تساعد هذه الآراء المشرع في تجاوز هذا النقص أو الغموض ، عند وضع تشريع جديد أو تعديل القائم .

وقضائيًا تنير آراء الفقه الدرب للقاضي وهو يفصل في النزاع المعروض عليه ، كونها تعرض المعنى الحقيقي للنص وتوضح خفاياه وتكشف عن الغموض الذي يعتريه .

المبحث الرابع

نطاق تطبيق القانون البحري

حينما يطلق مصطلح القانون البحري (Maritime Law) (Le Droit Maritime) ينصرف الذهن ابتداءً إلى أنه القانون الذي يطبق على الملاحة البحرية ، ولكن ما يثير الخلاف والنقاش الفقهي ليس مصطلح القانون البحري ، بل مصطلح الملاحة البحرية (Maritime navigation) (Navigation maritime) إذ أنقسم الرأي بشأن تحديد الأساس الذي يجري اعتماده لتحديد معنى الملاحة البحرية ، فذهب الاتجاه الأول إلى أن هذا الأساس هو أداة الملاحة وهي السفينة (Ship) (Navire) فالسفينة البحرية لها من مظهرها الخارجي وقوتها وطريقة بنائها ما يحدد صفاتها ويميزها عن المراكب الأخرى التي تسير في الأنهار (Boart) (Bateau) ولكن يبدو أن تعريف الملاحة بوسيلتها وأداتها أساس غير سليم فمن السفن ما

قانون بحري

٥- إذا كان القانون البحري ينظم في العديد من أحكامه التجارة البحرية ، فإنه ينظم إلى جانب ذلك مسائل أخرى لا تمت للتجارة بصلة كالنزهة والصيد والتصادم البحري .

٦- تلعب المعاهدات والاتفاقيات الدولية دورا فعالا في إغناء قواعد القانون البحري ، ومثل هذا الدور لا تحتله في القانون التجاري ، وإن كان الأخير يعتمد في بعض أحكامه على القواعد الدولية .

للحج والأسانيد السالفة الذكر ، نرى أن القانون البحري قانون مستقل له ذاتيته وخصائصه التي تميزه عن القوانين الأخرى أما استناده في بعض أحكامه إلى القوانين الأخرى فهي مسألة لا ينفرد بها بل يشترك فيها مع سائر القوانين الأخرى .

الباب الأول

السفينة

يقوم أساس القانون البحري على عنصرين ، هما العنصر المادي (السفينة) والعنصر البشري وهم أشخاص الملاحة البحرية .
ولا يمكن دراسة القانون البحري بالاعتماد على أحد العنصرين دون الآخر وتثير دراسة كل عنصر من العنصرين المذكورين العديد من الخلافات والتباين في الرأي .

الفصل الأول

السفينة

(Le Navire) (Ship)

يثير تعريف السفينة وتحديد ماهيتها خلافا تشريعيًا وقضائيًا وفقهيًا واسعًا كونها أداة الملاحة البحرية ومرتكز النشاط البحري .
وسوف نبحت تباعًا في تعريف السفينة وطبيعتها القانونية وجنسياتها
والحقوق والامتيازات التي يمكن أن تترتب عليها .

المستخدمة لإغراض علمية أو حربية أو للصيد أو النزهة وأن كانت عاملة في البحر وهو أمر غير مقبول .

ومن خلال الملاحظات السالفة الذكر يبرز جليا قصور التعريف الذي أوردته معاهدة بروكسل عن الإحاطة بحقيقة السفينة .

المطلب الثاني

التعريف التشريعي للسفينة

(Legislative Definition) (Definition Legislative)

تباينت وتماثلت إلى حد ما التعاريف التي وضعتها التشريعات العربية للسفينة ، إذ اشترط كل تشريع منها توافر شروط معينة في المنشأة البحرية كي توصف بالسفينة .

فقد عرفها التشريع البحري الليبي (هي كل منشأة صالحة للملاحة مهما كانت حمولتها وتسميتها سواء أكانت هذه الملاحة تستهدف الكسب أم لم تكن . وتعتبر جزءا من السفينة توابعها الضرورية لاستثمارها من معدات وأجهزة وآلات وأثاث وقوارب وسائر الأشياء المعدة لخدمة السفينة أو تزيينها) . أما التشريع المصري فعرفها (كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في

دقة من تعبير (المركب) حيث تكون (المنشأة البحرية) معدة للعمل في البحر تحديدا أما (المركب) فيمكن أن يعمل في البحر والنهر أيضا .

٢- من حيث العمل والصلاحية للعمل : فقد اكتفت كل القوانين الأنفة الذكر لإطلاق وصف السفينة أن تكون المنشأة معدة أو صالحة للملاحة (يمكن أن تقوم بالملاحة) ولم تشترط أن تعمل فعليا . مع ملاحظة أن المنشأة البحرية في دور البناء لا توصف أنها سفينة ، إذ لا تكون في هذا الدور معدة للعمل .

٣- من حيث شرط الملاحة البحرية : فقد أشار كل من القانون المصري والجزائري إلى تعبير الملاحة البحرية في حين اكتفى القانون الليبي والأردني واللبناني بإيراد تعبير الملاحة فقط . وكان اتجاه القانونين المصري والجزائري أكثر دقة من القانون الليبي والأردني و اللبناني لأن إيراد تعبير الملاحة مطلقا ينصرف إلى الملاحة البحرية والنهرية .

٤- من حيث الأغراض: أشار القانون البحري الليبي والأردني واللبناني والمصري إلى أن الريح ليس شرطا ضروريا لإضفاء وصف السفينة على المنشأة البحرية ، أما القانون الجزائري فقد جاء خاليا من هذه الإشارة وحسنا فعل فيما ذهب إليه لان وصف السفينة يطلق على سائر المنشآت البحرية المعدة للملاحة البحرية . وبغض النظر عن الغرض منها (تجاريا ، علميا ، نزهة ، حربيا) وحيث الأمر كذلك فلا معنى للإشارة الصريحة إلى أن الريح ليس شرطا ضروريا لإضفاء وصف السفينة على المنشأة البحرية .

٥- من حيث ملحقات السفينة : أشار كل من القانون الليبي والمصري والأردني إلى أن كل ملحقات السفينة تأخذ حكم السفينة ووصفها ، في حين لم يشر القانون اللبناني والجزائري إلى الملحقات .

والجدير بالذكر أن القانون المصري أشتراط في المنشأة البحرية لكي توصف أنها سفينة ، أن تكون معدة للعمل في البحر على وجه الاعتياد وبصورة مستمر (كل منشأة تعمل عادة) والملاحظ أن هذا الشرط أُلغيت عن إرادته غالبية التشريعات العربية فالعبرة في إضفاء وصف السفينة على المنشأة البحرية ، ليس في اعتيادها على العمل ، بل بصلاحياتها للعمل عند الإنشاء .^١

ونشير إلى أن وصف السفينة يطلق على المنشأة البحرية المعدة للملاحة ، بغض النظر عن حمولتها أو شكلها أو آلية عملها كونها (شراعية أو بخارية) أو مكان عملها فيطلق عليها هذا الوصف سواء أكانت معدة للعمل في أعالي البحار أو في البحر الإقليمي أو في المنطقة الاقتصادية أو في المياه الساحلية .^٢

وتبقى المنشأة البحرية محتفظة بوصف السفينة طالما كانت تعمل أو صالحة للعمل في البحر وتفقد هذا الوصف متى تعطلت عن العمل بشكل دائم أو تحطمت .^٣

ی ل ج قطع غ ل ج غ ن غ ه غ ل ج فی ل ج غ ل ج می غ ی ل ج ک ل ج غ

3. Rodierre- OP. cit - P. 34 .

المطلب الرابع

التعريف الفقهي للسفينة

(Definition Doctrinale) (Doctrinal Definition)

تباينت التعاريف التي وضعها الفقه للسفينة ، فعرفها البعض (كل منشأة صالحة للملاحة وخصصت لهذا الغرض)^١ وعرفها آخر (كل منشأة عائمة تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية عادة)^٢ وعرفها ثالث (كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية)^٣ ومنهم من عرفها (المنشأة العائمة المنظمة القابلة للتنقل وفقا لاتجاه معين في مختلف المساحات البحرية بقصد أداء الغرض المطلوب)^٤ كما عرفت بأنها (كل منشأة صالحة للملاحة في الأصقاع البحرية مزودة بطاقم وأسلحة ومعدات أخرى تتلاءم والغرض الذي أعدت من أجله)^٥ وتعرف بأنها (عبارة عن آلة قادرة على عبور البحر ولا تطير في الهواء مزودة بمعدات وطاقم لتحقيق الأغراض التي أنشئت من أجلها)^٦ ومن استعراض وتحليل التعاريف التي وضعها الفقه للسفينة يتبين لنا ما يلي :

١	المنشأة	التي	تخصصت	لهذا	الغرض
٢	المنشأة	التي	تخصصت	للقيام	بالملاحة البحرية عادة
٣	المنشأة	التي	تخصصت	للقيام	بالملاحة البحرية عادة
٤	المنشأة	التي	تخصصت	للقيام	بالملاحة البحرية عادة
٥	المنشأة	التي	تخصصت	للقيام	بالملاحة البحرية عادة
٦	المنشأة	التي	تخصصت	للقيام	بالملاحة البحرية عادة

6. Sbrughe Y.v. - Reflexions Sur La definition du dans Le Droit - de Lamer
P. 64 .

١- يعرف الفقه السفينة بأنها منشأة والغاية من وصفها بالمنشأة هو لتمييزها عن المركب المستخدم في الملاحة النهرية .

٢- أن غالبية التعاريف التي أوردناها تؤكد على إضفاء وصف السفينة على المنشأة البحرية العاملة أو المعدة للعمل في البحر وبالتالي فلا تشترط التعاريف المذكورة لوصف المنشأة بالسفينة أن تكون عاملة في البحر فعلا بل يكفي أن تكون صالحة للعمل .

٣- أن التعاريف التي أوردناها تؤكد على مكان الملاحة وهو البحر وبالتالي فإن كل منشأة لا تعمل إلا في الملاحة النهرية لا تعد سفينة بل مركب نهري .

والملاحظ أن العناصر الثلاثة (المنشأة - الصلاحية للعمل - مكان الملاحة) هي العناصر المشتركة في تعاريف الفقه الأنفة الذكر وأضاف الدكتور ساسي الحاج شرط آخر كي توصف المنشأة البحرية بالسفينة وهو (أن تكون مزودة بطاقم وأسلحة ومعدات) ونرى أن هذا الشرط يرمي إلى إضفاء صفة العمومية على السفينة بحيث تشمل السفن التجارية والحربية وسفن الصيد والنزهة والسفن العلمية .

أما الأستاذ (فرانسوا) فقد اشترط لوصف المنشأة البحرية بالسفينة هو (أن تكون قادرة على عبور البحر ولا تطير في الهواء) ونرى أن هذا الشرط كان يرمي إلى استبعاد الطائرات البرمائية من وصف السفينة على أساس أن هذه الطائرات معدة أصلا للطيران وليس للملاحة البحرية .

وبعد استعراض بعض التعاريف التي أوردتها الفقه للسفينة ، فأنا نعرفها بأنه (كل منشأة تصلح فعليا للملاحة البحرية ولو لم تبخر فعلا بغض النظر عن الغرض المعدة له على أن تكون مخصصة أصلا لأغراض الملاحة البحرية) .

المبحث الثاني

الطبيعة القانونية للسفينة

من الحقائق المسلم بها والتي لا يثار بشأنها الخلاف ، أن السفينة هي مال كسائر الأموال الأخرى القابل التعامل لها بيعا وإيجارا ورهنا ، وإلى غير ذلك من التصرفات التي تقع على الأموال عموما .

لكن الخلاف يثار حول طبيعة هذا المال كونه عقارا أو منقولا ، إذ أنه يجمع بين خصائص الاثنين ، ويختلف مع الاثنين في خصائص .

فالإتجاه الأول يذهب إلى أن السفينة عقارا (Estate) (Immeuble) وأطلق على هذا العقار اسم (عقار البحر) واستند هذا الرأي فيما يذهب إليه ، إلى أن السفينة والعقار تتشابه في التصرفات القانونية الواقعة عليهما.

فملكية السفينة والعقار لا تنتقل إلا بتسجيلهما في الدائرة المختصة ، ومثل هذا الحكم يسري على رهنهما وحجزهما^١ وبهذا الإتجاه أخذ القانون البحري المصري حيث نصت المادة (١ / ١) على (تقع التصرفات التي يكون موضوعها إنشاء أو انتقال أو انقضاء حق الملكية أو غير ذلك من الحقوق العينية على السفينة بمحرر رسمي وإلا كانت باطلة) .

ويدعم هذا الإتجاه رأيه بحجة أخرى هي أن السفينة والعقار يجوز رهنهما رهنا تأمينيا ولو لم تكن السفينة عقارا لما أمكن رهنها تأمينيا ، كما أن حقوق الامتياز على السفينة تخول الدائن الممتاز حق تتبع السفينة في أي أيد تكون وعلى حد سواء مع حقوق الامتياز على العقار ، في حين لا يرهن المنقول رهنا تأمينيا ، بسبب قاعدة الحيابة في المنقول سند الملكية ، كما لا تخضع التصرفات

١ ج ق ج ك ح

القانونية الواقعة على الأموال المنقولة للإشهار لكثرتها وسرعة انتقالها من يد لأخرى .

وإذا كانت السفينة عقارا لنا أن نتساءل هل يجوز الايحاء بها للغير على وجه الانفراد أو مع أموال أخرى ؟ أجاب على هذا التساؤل كل من التشريع البحري المصري .^١ والأردني .^٢ حيث ميز هذان التشريعان بين صحة الوصية ونفاذها ، فالوصية صحيحة من الناحية القانونية لكنها غير نافذة إلا بعد إشهارها وتسجيلها في الجهة المختصة .

أما الاتجاه الثاني فيذهب إلى أن السفينة هي مال منقول ، كونها قابلة للانتقال من مكان لآخر ، فالمنقول هو كل أمل لا تتوافر له صفة الثبات .^٣ وأخذت بهذا الرأي بعض التشريعات البحرية ومنها التشريع البحري الأردني .^٤ واللبناني .^٥ والمصري .^٦

والى جانب الاتجاهين المذكورين طرح رأي ثالث مقتضاه أن السفينة هي شخص معنوي ، حيث يكون لها جنسية واسم وموطن .^٧ ونرى أن هذا الرأي غير صحيح على إطلاقه ولا بد من التمييز بين الاعتراف للسفينة بالشخصية المعنوية بنص صريح أو عدم الاعتراف لها بذلك ، فالشخصية المعنوية شخصية افتراضية وهمية يعترف القانون بها لتحقيق مصلحة مشروعة ن كما

١- ل.ج.أ.غ.ن.غ.ع.ل

٢- ل.ج.أ.غ.ن.غ.ع.ل

٣- ل.ج.أ.غ.ن.غ.ع.ل

٤- ل.ج.أ.غ.ن.غ.ع.ل

٥- ل.ج.أ.غ.ن.غ.ع.ل

٦- ل.ج.أ.غ.ن.غ.ع.ل

٧- ل.ج.أ.غ.ن.غ.ع.ل

هو الحال في المحافظة والقضاء والناحية والبلدية والشركة والهيئة والمؤسسة العامة ، على ذلك لا يمكن إطلاق حكم منح السفينة الشخصية المعنوية أو تمتعها بها ، بل يبقى الأمر متروكا لنص القانون ، وانفرد القانون البحري الجزائري من بين القوانين العربية في منح السفينة الشخصية المعنوية^١ .

وفي رأينا فان السفينة هي منقول ذا طبيعة خاصة (Mobiles of special nature) (Meuble De nature speciale) فهي منقول من الناحية المادية كونها قابلة للانتقال من مكان لآخر ، وعقارا من حيث التصرفات القانونية الواقعة عليها ، حيث تسري عليها كافة الأحكام التي تسري على العقار من حيث بيعها وشرائها ورهنها والايضاء بها وما إلى ذلك من التصرفات القانونية الأخرى الواقعة عليها .

المبحث الثالث

الحالة المدنية للسفينة

(Etate Du navire) (Civil state of ship)

المطلب الأول

اسم السفينة

(Identité Du navire) (Ship identity)

ألزم القانون مالك السفينة ، بتحديد اسم لها يميزها عن السفن الأخرى . وإذا كانت الغاية الأساسية من تسمية السفينة ، تمييز بعضها عن البعض الآخر ، ألا أن ما يلفت النظر أن القانونين البحرين الأردني^٢ واللبناني^٣ يجيزان اتخاذ

^١ لجنة أعي لج ئى أ غ ن غ ه غ غ ه ل

^٢ لجنة أعي لج ئى أ غ ن غ ه غ ق و ل

^٣ لجنة أعي لج ئى أ غ ن غ ه غ ل

وتبرز أهمية تحديد حمولة السفينة في السفن التجارية أكثر منها في السفن الأخرى فلا أهمية لتحديد حمولة السفن العلمية وسفن الصيد .

ولضمان تثبيت الحمولة الحقيقية للسفينة تترك القوانين البحرية هذه المهمة للجهة الإدارية المختصة . 'وفي ليبيا يعهد بهذه المهمة إلى مصلحة الميناء ، والتي تحرر شهادة بذلك وعلى نفقة مالكيها أو منشئها أو المؤتمن عليها ، وعلى الأخير تقديم الوسائل اللازمة للقيام بهذه الإجراءات .

المطلب السادس

جنسية السفينة

(Nationalite Du navire) (Ship nationality)

أثير الخلاف بين فقهاء القانون الدولي الخاص حول تعريف الجنسية ،
فهناك من عرفها بأنها (رابطة سياسية يغدو الفرد بمقتضاها عنصرا من
العناصر المكونة على الديمومة لدولة معينة)^٢ ومنهم من عرفها أنها (
رابطة سياسية تربط الفرد بدولة معينة) أو أنها (تبعية الشخص قانونا للسكان
من رعاياها)^٣ وعرفها ثالث بأنها (صفة في الشخص قوامها رابطة سياسية

ی لجنہ کی غ نغ غ ط ا و ا غ نغ غ غ قو ط نے لیخ آ غ نغ غ غ ی لجنہ کی

2. Noboyet - Course De Droit International prive-Francais- 1947 -P.47

3. Batiffol ET Legard - Droit International prive - 1981 - p. 59 .

٣-منح الامتيازات للسفن ، فالدول تميز عادة في الامتيازات الممنوحة للسفن ، فتمنح سفنها امتيازات خاصة ، لا تمنحها للسفن الأجنبية كالإعفاء من الرسوم والضرائب ، وتقصر بعض القوانين البحرية حق الملاحة الساحلية على السفن الوطنية ، كما في القانون الأردني ^١ . في حين تمنح بعض القوانين هذا الحق لسفنها والسفن المصرح لها فقط كما في القانون الليبي ^٢ .

٤- تمنح الأعراف والاتفاقيات الدولية السفن الأجنبية حق المرور البريء في المياه الساحلية لمختلف الدول وتلتزم السفن المارة بعدم إلحاق الضرر بالدولة الساحلية وأمنها ويكون مثل هذا المرور مشكوك في غاياته بالنسبة للدول التي تشتبك دولتها في حرب مع الدولة الساحلية ، من هنا يحظر على تلك الدول المرور في المياه الساحلية ، ويجري تمييز تلك السفن عادة عن الطريق الجنسية التي تحملها .

٥- تحديد القانون الواجب التطبيق على الجريمة الواقعة على ظهر السفينة ، فوفقاً لمبدأ إقليمية القانون يطبق القانون الجنائي على سائر الجرائم الواقعة على أراضي الدولة ، سواء أكان الجاني أو المجنى عليه من مواطني الدولة أو من الأجانب ، ويعد في حكم أراضي الدولة سفنها وطائراتها ، وكان القانون الليبي قد أخذ بهذا المبدأ صراحة في المادة (٤) ، وبالتالي تطبق أحكام القانون الجنائي الليبي على الجرائم المرتكبة على متن السفينة الليبية بغض النظر عن جنسية الجاني أو المجنى عليه.

١- لجنة أ.أ.أ. غ. ن.غ. ه.غ.ق.ق.ح

٢- لجنة أ.أ.أ. غ. ن.غ. ه.غ.ق.ق.ح

٦- تحديد التعامل مع السفن الأجنبية ، فالتعامل مع السفن الأجنبية يكون في ضوء الجنسية التي تحملها ، فيحظر التعامل مع السفن التي تحمل جنسية العدو مثلا .

والجدير بالذكر أن الجنسية الممنوحة للسفينة ، هي جنسية ذات طبيعة خاصة تتلاءم والطبيعة الخاصة للسفينة ، فهي وصف يفيد نوعا من الارتباط بينها وبين الدولة ، وهي وسيلة تفيد انضواء السفينة تحت علم دولة معينة وبالتالي خضوعها لسيادة وحماية تلك الدولة .^١

شروط منح الجنسية

تتباين التشريعات البحرية في تحديدها شروط منح الجنسية للسفينة ، ويأتي هذا التباين بفعل اختلاف ظروف الدولة وإمكانياته المادية والعلمية والخبرة الفنية .

وفي كافة الدول لكي تمنح السفينة الجنسية لابد من قيام رابطة حقيقية بينها وبين السفينة ومثل هذا الشرط ورد في توصيات لجنة القانون الدولي ، حيث أوصت اللجنة بضرورة وجود حد أدنى من العنصر الوطني لمنح حق رفع العلم على السفينة.^٢ وترك هذا المشروع لكل دولة حق تحديد شروط منح الجنسية في ضوء الحد الأدنى من الصلة بينها وبين السفينة ، وبذات الاتجاه ذهبت

ی ل ج ح غ زغ غ لغ غ غ غ
فی لج ه ل لی ای ووی ل کی می ه ل
ی لج اوی آ هل غ نغ ه ل

اتفاقية البحار لعام ١٩٨٢ .^١ وسبق لمحكمة التحكيم الدائمة في لاهاي أن أصدرت حكما في قضية (Eoutros De massate) جاء فيه (ان لكل دولة الحق في أن تقرر حق رفع علمها والقواعد التي يخضع لها هذا الحق)^٢ . وبصفة عامة اتجهت الدول إلى أربعة اتجاهات ، في تحديدها ضوابط منح الجنسية للسفينة ، فالاتجاه الأول يشترط أن تكون السفينة مبنية فيها ، ومن المؤكد إن مثل هذا الشرط لا يوضع عادة إلا في الدول ذات الإمكانيات والخبرات الفنية في بناء السفن ، وكانت إنجلترا منذ عام ١٦٦٠ وفرنسا بموجب تشريع عام ١٧٩٣ قد أخذتا بهذا الشرط ، إلا أنهما عدلتا عنه هذا الشرط لاحقا ، حيث عدلت إنجلترا عنه بموجب قانون الملاحة التجارية لعام ١٨٩٤ ، و عدلت فرنسا عنه بموجب قانون عام ١٨٦٠ .^٣

أما الاتجاه الثاني من الدول فاشتراط لمنح جنسيتها للسفينة ، أن يكون طاقمها كله أو بعضه من الوطنيين ، والواقع أن مثل هذا الشرط يبغي ضمان توفير فرص العمل البحرية للوطنيين كما يوفر فرصة اكتساب الخبرة في قيادة السفينة ، ويحمي المصلحة الوطنية من خلال إخضاع السفينة لرقابة الدولة عن طريق العاملين على متنها من الوطنيين . والجدير بالذكر أن مثل هذا الشرط لا تضعه عادة إلا الدول التي لديها فائض من رجال البحر ، وكان التشريع الفرنسي لعام ١٧٩٣ قد اشترط لمنح السفينة الجنسية الفرنسية أن يكون ربانها وضباط السفينة وثلاثة أرباع بحارتها في الأقل من الفرنسيين .

١. ل.ج. د. ج. غ. ل. ج. ق. ل. ك. د. ل. ح.

4. Maurice Rene- La convention sur La navte mer - Paris- L.G.D.J.- 1966- P.57 .

5. Temperley - On the merchant shipping acts- 6th -ed-by Groges and Thomas
- London- 1962- P.118.

وتبنى الاتجاه الثالث ، معيار الملكية ، كأساس لمنح الجنسية ، فتمنح السفينة الجنسية متى كانت ملكيتها عائدة كلها أو جزء منها لمواطنيها .وبهذا الاتجاه أخذ القانون البحري اللبناني^١ والأردني^٢ والمصري^٣ والليبي^٤ الذي اشترط لمنح الجنسية الليبية للسفينة امتلاك نصفها من قبل الليبيين . ونرى أن هذا المعيار هو الأكثر قبولا حيث تراعي الدولة من خلال هذا الشرط مصالح ، مواطنيها التي هي في النهاية مصالحها ، إذ تشكل هذه الملكية جزء من الثروة الوطنية.

وفي ضوء هذا المعيار والحصة التي حددها القانون الليبي لمنح السفينة الجنسية الليبية ، لنا أن نتساءل عن مصير جنسية السفينة الليبية ، لو انخفضت نسبة اشتراك المواطنين الليبيين عن النصف بفعل بيع أحد الشركاء حصته ، أو تنازله عنها . هل تفقد السفينة جنسيتها الليبية أم تبقى محتفظة بها ؟ أم تعرض الحصة أولا على المواطنين الليبيين وإذا لم يتقدم أحد لشراؤها من الليبيين تعرض على الأجانب ؟ لم يحسم القانون الليبي هذه المسألة البالغة الأهمية وبالتالي يبقى مصير جنسية السفينة مثار خلاف . وكان التشريع البحري قد حسم هذه المسألة وأشار إلى أن اختلال نسبة الأردنيين وانخفاضها عن ٥٠٪ بعد منح الجنسية للسفينة لا يؤثر في استمرار حمل السفينة الجنسية الأردنية

١	٢	٣	٤	٥	٦	٧	٨	٩	١٠	١١	١٢	١٣	١٤	١٥	١٦	١٧	١٨	١٩	٢٠	٢١	٢٢	٢٣	٢٤	٢٥	٢٦	٢٧	٢٨	٢٩	٣٠	٣١	٣٢	٣٣	٣٤	٣٥	٣٦	٣٧	٣٨	٣٩	٤٠	٤١	٤٢	٤٣	٤٤	٤٥	٤٦	٤٧	٤٨	٤٩	٥٠	٥١	٥٢	٥٣	٥٤	٥٥	٥٦	٥٧	٥٨	٥٩	٦٠	٦١	٦٢	٦٣	٦٤	٦٥	٦٦	٦٧	٦٨	٦٩	٧٠	٧١	٧٢	٧٣	٧٤	٧٥	٧٦	٧٧	٧٨	٧٩	٨٠	٨١	٨٢	٨٣	٨٤	٨٥	٨٦	٨٧	٨٨	٨٩	٩٠	٩١	٩٢	٩٣	٩٤	٩٥	٩٦	٩٧	٩٨	٩٩	١٠٠
١	٢	٣	٤	٥	٦	٧	٨	٩	١٠	١١	١٢	١٣	١٤	١٥	١٦	١٧	١٨	١٩	٢٠	٢١	٢٢	٢٣	٢٤	٢٥	٢٦	٢٧	٢٨	٢٩	٣٠	٣١	٣٢	٣٣	٣٤	٣٥	٣٦	٣٧	٣٨	٣٩	٤٠	٤١	٤٢	٤٣	٤٤	٤٥	٤٦	٤٧	٤٨	٤٩	٥٠	٥١	٥٢	٥٣	٥٤	٥٥	٥٦	٥٧	٥٨	٥٩	٦٠	٦١	٦٢	٦٣	٦٤	٦٥	٦٦	٦٧	٦٨	٦٩	٧٠	٧١	٧٢	٧٣	٧٤	٧٥	٧٦	٧٧	٧٨	٧٩	٨٠	٨١	٨٢	٨٣	٨٤	٨٥	٨٦	٨٧	٨٨	٨٩	٩٠	٩١	٩٢	٩٣	٩٤	٩٥	٩٦	٩٧	٩٨	٩٩	١٠٠
١	٢	٣	٤	٥	٦	٧	٨	٩	١٠	١١	١٢	١٣	١٤	١٥	١٦	١٧	١٨	١٩	٢٠	٢١	٢٢	٢٣	٢٤	٢٥	٢٦	٢٧	٢٨	٢٩	٣٠	٣١	٣٢	٣٣	٣٤	٣٥	٣٦	٣٧	٣٨	٣٩	٤٠	٤١	٤٢	٤٣	٤٤	٤٥	٤٦	٤٧	٤٨	٤٩	٥٠	٥١	٥٢	٥٣	٥٤	٥٥	٥٦	٥٧	٥٨	٥٩	٦٠	٦١	٦٢	٦٣	٦٤	٦٥	٦٦	٦٧	٦٨	٦٩	٧٠	٧١	٧٢	٧٣	٧٤	٧٥	٧٦	٧٧	٧٨	٧٩	٨٠	٨١	٨٢	٨٣	٨٤	٨٥	٨٦	٨٧	٨٨	٨٩	٩٠	٩١	٩٢	٩٣	٩٤	٩٥	٩٦	٩٧	٩٨	٩٩	١٠٠
١	٢	٣	٤	٥	٦	٧	٨	٩	١٠	١١	١٢	١٣	١٤	١٥	١٦	١٧	١٨	١٩	٢٠	٢١	٢٢	٢٣	٢٤	٢٥	٢٦	٢٧	٢٨	٢٩	٣٠	٣١	٣٢	٣٣	٣٤	٣٥	٣٦	٣٧	٣٨	٣٩	٤٠	٤١	٤٢	٤٣	٤٤	٤٥	٤٦	٤٧	٤٨	٤٩	٥٠	٥١	٥٢	٥٣	٥٤	٥٥	٥٦	٥٧	٥٨	٥٩	٦٠	٦١	٦٢	٦٣	٦٤	٦٥	٦٦	٦٧	٦٨	٦٩	٧٠	٧١	٧٢	٧٣	٧٤	٧٥	٧٦	٧٧	٧٨	٧٩	٨٠	٨١	٨٢	٨٣	٨٤	٨٥	٨٦	٨٧	٨٨	٨٩	٩٠	٩١	٩٢	٩٣	٩٤	٩٥	٩٦	٩٧	٩٨	٩٩	١٠٠
١	٢	٣	٤	٥	٦	٧	٨	٩	١٠	١١	١٢	١٣	١٤	١٥	١٦	١٧	١٨	١٩	٢٠	٢١	٢٢	٢٣	٢٤	٢٥	٢٦	٢٧	٢٨	٢٩	٣٠	٣١	٣٢	٣٣	٣٤	٣٥	٣٦	٣٧	٣٨	٣٩	٤٠	٤١	٤٢	٤٣	٤٤	٤٥	٤٦	٤٧	٤٨	٤٩	٥٠	٥١	٥٢	٥٣	٥٤	٥٥	٥٦	٥٧	٥٨	٥٩	٦٠	٦١	٦٢	٦٣	٦٤	٦٥	٦٦	٦٧	٦٨	٦٩	٧٠	٧١	٧٢	٧٣	٧٤	٧٥	٧٦	٧٧	٧٨	٧٩	٨٠	٨١	٨٢	٨٣	٨٤	٨٥	٨٦	٨٧	٨٨	٨٩	٩٠	٩١	٩٢	٩٣	٩٤	٩٥	٩٦	٩٧	٩٨	٩٩	١٠٠
١	٢	٣	٤	٥	٦	٧	٨	٩	١٠	١١	١٢	١٣	١٤	١٥	١٦	١٧	١٨	١٩	٢٠	٢١	٢٢	٢٣	٢٤	٢٥	٢٦	٢٧	٢٨	٢٩	٣٠	٣١	٣٢	٣٣	٣٤	٣٥	٣٦	٣٧	٣٨	٣٩	٤٠	٤١	٤٢	٤٣	٤٤	٤٥	٤٦	٤٧	٤٨	٤٩	٥٠	٥١	٥٢	٥٣	٥٤	٥٥	٥٦	٥٧	٥٨	٥٩	٦٠	٦١	٦٢	٦٣	٦٤	٦٥	٦٦	٦٧	٦٨	٦٩	٧٠	٧١	٧٢	٧٣	٧٤	٧٥	٧٦	٧٧	٧٨	٧٩	٨٠	٨١	٨٢	٨٣	٨٤	٨٥	٨٦	٨٧	٨٨	٨٩	٩٠	٩١	٩٢	٩٣	٩٤	٩٥	٩٦	٩٧	٩٨	٩٩	١٠٠
١	٢	٣	٤	٥	٦	٧	٨	٩	١٠	١١	١٢	١٣	١٤	١٥	١٦	١٧	١٨	١٩	٢٠	٢١	٢٢	٢٣	٢٤	٢٥	٢٦	٢٧	٢٨	٢٩	٣٠	٣١	٣٢	٣٣	٣٤	٣٥	٣٦	٣٧	٣٨	٣٩	٤٠	٤١	٤٢	٤٣	٤٤	٤٥	٤٦	٤٧	٤٨	٤٩	٥٠	٥١	٥٢	٥٣	٥٤	٥٥	٥٦	٥٧	٥٨	٥٩	٦٠	٦١	٦٢	٦٣	٦٤	٦٥	٦٦	٦٧	٦٨	٦٩	٧٠	٧١	٧٢	٧٣	٧٤	٧٥	٧٦	٧٧	٧٨	٧٩	٨٠	٨١	٨٢	٨٣	٨٤	٨٥	٨٦	٨٧	٨٨	٨٩	٩٠	٩١	٩٢	٩٣	٩٤	٩٥	٩٦	٩٧	٩٨	٩٩	١٠٠
١	٢	٣	٤	٥	٦	٧	٨	٩	١٠	١١	١٢	١٣	١٤	١٥	١٦	١٧	١٨	١٩	٢٠	٢١	٢٢	٢٣	٢٤	٢٥	٢٦	٢٧	٢٨	٢٩	٣٠	٣١	٣٢	٣٣	٣٤	٣٥	٣٦	٣٧	٣٨	٣٩	٤٠	٤١	٤٢	٤٣	٤٤	٤٥	٤٦	٤٧	٤٨	٤٩	٥٠	٥١	٥٢	٥٣	٥٤	٥٥	٥٦	٥٧	٥٨	٥٩	٦٠	٦١	٦٢	٦٣	٦٤	٦٥	٦٦	٦٧	٦٨	٦٩	٧٠	٧١	٧٢	٧٣	٧٤	٧٥	٧٦	٧٧	٧٨	٧٩	٨٠	٨١	٨٢	٨٣	٨٤	٨٥	٨٦	٨٧	٨٨	٨٩	٩٠	٩١	٩٢	٩٣	٩٤	٩٥	٩٦	٩٧	٩٨	٩٩	١٠٠
١	٢	٣	٤	٥	٦	٧	٨	٩	١٠	١١	١٢	١٣	١٤	١٥	١٦	١٧	١٨	١٩	٢٠	٢١	٢٢	٢٣	٢٤	٢٥	٢٦	٢٧	٢٨	٢٩	٣٠	٣١	٣٢	٣٣	٣٤	٣٥	٣٦	٣٧	٣٨	٣٩	٤٠	٤١	٤٢	٤٣	٤٤	٤٥	٤٦	٤٧	٤٨	٤٩	٥٠	٥١	٥٢	٥٣	٥٤	٥٥	٥٦	٥٧	٥٨	٥٩	٦٠	٦١	٦٢	٦٣	٦٤	٦٥	٦٦	٦٧	٦٨	٦٩	٧٠	٧١	٧٢	٧٣	٧٤	٧٥	٧٦	٧٧	٧٨	٧٩	٨٠	٨١	٨٢	٨٣	٨٤	٨٥	٨٦	٨٧	٨٨	٨٩	٩٠	٩١	٩٢	٩٣	٩٤	٩٥	٩٦	٩٧	٩٨	٩٩	١٠٠
١	٢	٣	٤	٥	٦	٧	٨	٩	١٠	١١	١٢	١٣	١٤	١٥	١٦	١٧	١٨	١٩	٢٠	٢١	٢٢	٢٣	٢٤	٢٥	٢٦	٢٧	٢٨	٢٩	٣٠	٣١	٣٢	٣٣	٣٤	٣٥	٣٦	٣٧	٣٨	٣٩	٤٠	٤١	٤٢	٤٣	٤٤	٤٥	٤٦	٤٧	٤٨	٤٩	٥٠	٥١	٥٢	٥٣	٥٤	٥٥	٥٦	٥٧	٥٨	٥٩	٦٠	٦١	٦٢	٦٣	٦٤	٦٥	٦٦	٦٧	٦٨	٦٩	٧٠	٧١	٧٢	٧٣	٧٤	٧٥	٧٦	٧٧	٧٨	٧٩	٨٠	٨١	٨٢	٨٣	٨٤	٨٥	٨٦	٨٧	٨٨	٨٩	٩٠	٩١	٩٢	٩٣	٩٤	٩٥	٩٦	٩٧	٩٨	٩٩	١٠٠
١	٢	٣	٤	٥	٦	٧	٨	٩	١٠	١١	١٢	١٣	١٤	١٥	١٦	١٧	١٨	١٩	٢٠	٢١	٢٢	٢٣	٢٤	٢٥	٢٦	٢٧	٢٨	٢٩	٣٠	٣١	٣٢	٣٣	٣٤	٣٥	٣٦	٣٧	٣٨	٣٩	٤٠	٤١	٤٢	٤٣	٤٤	٤٥	٤٦	٤٧	٤٨	٤٩	٥٠	٥١	٥٢	٥٣	٥٤	٥٥	٥٦	٥٧	٥٨	٥٩	٦٠	٦١	٦٢	٦٣	٦٤	٦٥	٦٦	٦٧	٦٨	٦٩	٧٠	٧١	٧٢	٧٣	٧٤	٧٥	٧٦	٧٧	٧٨	٧٩	٨٠	٨١	٨٢	٨٣	٨٤	٨٥	٨٦	٨٧	٨٨	٨٩	٩٠	٩١	٩٢	٩٣	٩٤	٩٥	٩٦	٩٧	٩٨	٩٩	١٠٠
١	٢	٣	٤	٥	٦	٧	٨	٩	١٠	١١	١٢	١٣	١٤	١٥	١٦	١٧	١٨	١٩	٢٠	٢١	٢٢	٢٣	٢٤	٢٥	٢٦	٢٧	٢٨	٢٩	٣٠	٣١	٣٢	٣٣	٣٤	٣٥	٣٦	٣٧	٣٨	٣٩	٤٠	٤١	٤٢	٤٣	٤٤	٤٥	٤٦	٤٧	٤٨	٤٩	٥٠	٥١	٥٢	٥٣	٥٤	٥٥	٥٦	٥٧	٥٨	٥٩	٦٠	٦١	٦٢	٦٣	٦٤	٦٥	٦٦	٦٧	٦٨	٦٩	٧٠	٧١	٧٢	٧٣	٧٤	٧٥	٧٦	٧٧	٧٨	٧٩	٨٠	٨١	٨٢	٨٣	٨٤	٨٥	٨٦	٨٧	٨٨	٨٩	٩٠	٩١	٩٢	٩٣	٩٤	٩٥	٩٦	٩٧	٩٨	٩٩	١٠٠
١	٢	٣	٤	٥	٦	٧	٨	٩	١٠	١١	١٢	١٣	١٤	١٥	١٦	١٧	١٨	١٩	٢٠	٢١	٢٢	٢٣	٢٤	٢٥	٢٦	٢٧	٢٨	٢٩	٣٠	٣١	٣٢	٣٣	٣٤	٣٥	٣٦	٣٧	٣٨	٣٩	٤٠	٤١	٤٢	٤٣	٤٤	٤٥	٤٦	٤٧	٤٨	٤٩	٥٠	٥١	٥٢	٥٣	٥٤	٥٥	٥٦	٥٧	٥٨	٥٩	٦٠	٦١	٦٢	٦٣	٦٤	٦٥	٦٦	٦٧	٦٨	٦٩	٧٠	٧١	٧٢	٧٣	٧٤	٧٥	٧٦	٧٧	٧٨	٧٩	٨٠	٨١	٨٢	٨٣	٨٤	٨٥	٨٦	٨٧	٨٨	٨٩	٩٠	٩١	٩٢	٩٣	٩٤	٩٥	٩٦	٩٧	٩٨	٩٩	١٠٠
١	٢	٣	٤	٥	٦	٧	٨	٩	١٠	١١	١٢	١٣	١٤	١٥	١٦	١٧	١٨	١٩	٢٠	٢١	٢٢	٢٣	٢٤	٢٥	٢٦	٢٧	٢٨	٢٩	٣٠	٣١	٣٢	٣٣	٣٤	٣٥	٣٦	٣٧	٣٨	٣٩	٤٠	٤١	٤٢	٤٣	٤٤	٤٥	٤٦	٤٧	٤٨	٤٩	٥٠	٥١	٥٢	٥٣	٥٤	٥٥	٥٦	٥٧	٥٨	٥٩	٦٠	٦١	٦٢	٦٣	٦٤	٦٥	٦٦	٦٧	٦٨	٦٩	٧٠	٧١	٧																												

،ولكن أباح للشركاء حق طلب بيع حصة من فقد جنسيته الأردنية بالمزاد العلني وخلال مدة ستة أشهر من تاريخ فقد الجنسية .

واشترط اتجاه رابع ، لمنح السفينة الجنسية ، أن تكون مملوكة بنسبة منها من قبل الوطنيين وأن تكون مسجلة في مرفأ وطني ، وانتفاء أي من هذين الشرطين يعني سحب الجنسية من السفينة .

وأجاز التشريع البحري الليبي معاملة السفن الأجنبية العائدة لمواطنين أجانب أو لشركات أجنبية معاملة السفن الليبية بشروط :

١- ان تدعو مصلحة البلاد لذلك .

٢- أن يصدر هذا القرار من أمين المواصلات بعد استشارة أمين المالية .

٣ - أن تكون الشركة الأجنبية مؤسسة في ليبيا أو مقر عملها الرئيسي أو نشاطها في ليبيا . ويعد في حكم السفن الليبية :

١- السفن السائبة في البحر والتي تلتقطها سفن ترفع العلم الليبي . وكان التشريع البحري اللبناني والأردني قد أوردا ذات الحكم حيث اعتبرا في حكم السفينة اللبنانية والأردنية ، السفن السائبة التي تلتقطها سفن ترفع العلم اللبناني والأردني .

٢- السفن المصادرة لمخالفتها القوانين الليبية .^١ وبذات الحكم أخذ القانونان البحراني اللبناني^٢ والأردني^٣ .

^١ لجنأأعطى أ غ ن غ ه غ ح

^٢ لجنأأ غ ن غ ه غ ح

^٣ لجنأأ غ ن غ ه غ ق ح

وأوجب قانون الموائ (٨١) لسنة ١٩٧٠ رفع السفينة القادمة ، وقبل
الاقترب من الحدود الخارجية لمنطقة إرشاد الميناء ، العلم الدال على جنسيتها^١
والعلم الليبي^٢ على أن يرفع الأخير على السارية الأمامية .

آثار اكتساب الجنسية

يترتب على اكتساب الجنسية عدة آثار :

١- حق رفع العلم أثناء السفر ، والجدير بالملاحظة أن هذا الحق هو من أهم الآثار المترتبة على تمتع السفينة بالجنسية ، فرفع علم دولة معينة يعني التمتع بحمايتها ، واستقر العرف الدولي على اعتبار السفينة التي لا تحمل جنسية وعلم دولة معينة من سفن القرصنة البحرية.

٢- حق الإبحار على السواحل وممارسة الملاحة التجارية الساحلية ، فهذا الحق يقصر على سفن الدولة الساحلية وقد تمنح السفن الأجنبية هذا الحق استثناءً، وأحياناً بشرط المعاملة بالمثل .

وكان القانون البحري الليبي قد منح السفن الأجنبية المرخص لها ، حق الإبحار في السواحل الليبية ودون اشتراط المعاملة بالمثل ، وما ذهب إليه القانون الليبي هو نوع من أنواع المجاملة الدولية .

وبالرغم من أن القانون الليبي قصر الملاحة الساحلية على السفن الليبية والسفن الأجنبية المرخص لها ، إلا أنه لم يحدد جزاء على من يخالفه والمعلوم أن فائدة لا ترتجى من تحريم فعل دون اقتران هذا التحريم بجزاء يقع على من يخالفه .

یٰٓلَیْلَہُ اَعْظَمُ نَیِّ وَ یَیُّوٰی

یٰۤاَیُّهَا عَلَیُّ بْنُ اِبِیْهِرٍ

٣- تمتع السفن حاملة الجنسية بالحقوق والامتيازات التي تكفل لها الوقوف في وجه منافسة السفن الأجنبية .

٤- فرض الرقابة الوطنية على السفن حاملة الجنسية ، فالسفن الوطنية تخضع لرقابة الدولة للتأكد من مدى التزامها بأحكام القانون والالتزامات المفروضة عليها والأساس في فرض الرقابة هو أن السفينة جزء من إقليم الدولة أو جزء من ممتلكاتها وثرواتها من هنا تفرض الرقابة عليها وبغير هذه الرقابة يسود الاضطراب بفعل غياب السلطة التي تراقب وتعاقب على مخالفة القانون .

وتفرض الرقابة على السفينة للتأكد من مدى التزامها بشروط السلامة والأمان حفاظا على الثروة الوطنية ، وعلى أرواح العاملين عليها والمسافرين على ظهرها ، فيجري التأكد في سفن النقل من سعة السفينة وحمولتها ، والتأكد من حمل كافة الأوراق التي أوجب القانون استصحابها ، كسند الملكية ودفتر الطاقم ورخصة الملاحة وأذن السفر والشهادة الصحية وشهادة معدات السلامة ولا تمنح الأخيرة إلا بعد إجراءات معينة .

وتمنح رخصة الملاحة لمدة سنة واحدة ، ولا تجدد إلا بعد إعادة فحصها مرة أخرى ولا تعفى السفينة من الفحص إلا في حالة قيام مندوب إحدى هيئات الإشراف المعترف بها بمعاينتها .

والملاحظ أن القانون البحري الليبي لم يحسم مسألة انتهاء مدة نفاذ الرخصة ، حينما تكون السفينة في الخارج وهي مسألة بالغة الأهمية ، ونرى أن تمنح صلاحية التجديد للقنصل الليبي في الخارج أو للممثل الحكومة الليبية فيها ، أو أن تمدد الرخصة لمدة مؤقتة ، ولحين عودة السفينة إلى ليبيا ، وفي غير ذلك قد يتخذ هذا النقص التشريعي وسيلة للتهرب من تجديد الرخصة .

وذهبت محكمة الاستئناف المصرية في حكم لها إلى (أن رخصة الملاحة تعد بمثابة القرينة القانونية على صلاحية السفينة للملاحة ، وعدم حمل هذه الرخصة هي قرينة على عدم صلاحيتها للملاحة وهذه القرينة في الحالتين هي قرينة قابلة لإثبات العكس)^١.

ويفرض قانون الموانئ على الربان إخبار طبيب الحجر الصحي وإدارة الميناء عند ظهور إصابة بمرض معد على السفينة أو إذا كانت السفينة قادمة من ميناء موبوء .^٢

ويثار التساؤل حول مدى إمكانية فرض الرقابة على السفن الأجنبية للتحقق من التزامها بشروط السلامة والأمان ؟ الأصل أن الدول لا تفرض الرقابة إلا على السفن التي تحمل جنسيتها وعلمها ، انطلاقاً من مبدأ سيادة الدولة على ممتلكاتها فقط إلا أن الحاجة ومقتضيات السلامة الوطنية توجب فرض الرقابة على السفن الأجنبية ، وبغير هذه الرقابة قد تمتد آثار الضرر إلى دول أخرى غير دولة السفينة.

وكانت المعاهدتان الدوليتان الخاصتان بخطوط الشحن لسنة ١٩٣٠ .^٣ وسلامة الأرواح لسنة ١٩٤٨^٤ قد أجازتا فرض الرقابة الوطنية على السفن الأجنبية عند وجودها في المياه الإقليمية ، للتأكد من مدى التزامها بأحكام المعاهدات والاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية .

ي	ل	خ	ق	ز	ج	ع	ن	ع	ل	ج	ي	ل	م	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل	ل
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

٥- فض تنازع القوانين ، فقد تثار مسألة تنازع القوانين بمناسبة ارتكاب جريمة على ظهر سفينة في مياه دولة أجنبية ، وفي هذه الحالة لابد من التمييز بين التنازع في المسائل الجنائية والمسائل المدنية .

أولاً- المسائل الجنائية : ميزت اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام ١٩٥٩ ، واتفاقية بروكسل لعام ١٩٥٢ بين السفن العامة والسفن الخاصة ، فالسفن العامة هي السفن المخصصة للخدمات الحكومية غير التجارية ،^١ ومن هذه السفن الحربية والسفن المخصصة لنقل القطعات العسكرية وسفن التموين الملحقة بالسفن العامة وسفن الشرطة البحرية والسفن المخصصة لنقل رؤساء الدول وحاشيتهم والممثلين الدبلوماسيين .^٢

وتتمتع هذه السفن بحصانة تامة أينما وجدت ، سواء أكانت في البحر الإقليمي للدولة الأجنبية أو في أعالي البحار ، ولا تخضع لأي سلطة قضائية أجنبية ، بل يختص قانون وقضاء دولتها في الفصل في الجرائم التي تقع على ظهرها .^٣

وانقسمت الدول بشأن حصانة السفن الحكومية التجارية ، فذهبت الولايات المتحدة الأمريكية وألمانيا الاتحادية ، إلى معاملة هذه السفن معاملة السفن العامة الأخرى .

ومن الدول من تعاملها ، معاملة السفن الخاصة ، كونها مخصصة لأغراض تجارية ، وذهب بذات الاتجاه مؤتمر بروكسل لسنة ١٩٢٦ . عند وضعه لمشروع اتفاقية حصانة السفن المملوكة للدولة ، حيث ساوى بين السفن التجارية

١- السفن العامة

٢- السفن الخاصة

٣- السفن العامة

يمكن الاستدلال على أن علم السفينة هو الذي يطبق على عقد العمل البحري و
ان تم إبرامه في ميناء أجنبي وبغض النظر عن جنسية الملاح.^١ وعلى الرهن
البحري الواقع على السفينة.^٢ وعلى المنازعات الناشئة عن حقوق الامتياز
البحرية.^٣

أما اتفاقية قانون البحار فذهبت إلى عدم جواز توقيف السفينة الأجنبية من قبل الدولة الساحلية خلال مرورها في البحر الإقليمي أو تحويل اتجاهها لغرض ممارسة ولايتها الوطنية فيما يتعلق بشخص موجود على ظهر السفينة^٤ ونرى أن الغاية من هذا الحظر ، هو ضمان استمرار انسيابية الملاحة في البحر الإقليمي ، واستثنت الاتفاقية المذكورة حالة الدين والالتزامات المترتبة على السفينة بفعل مرورها في البحر الإقليمي ، حيث أجازت في هذه الحالة فقط رفع الدعوى على السفينة وحجزها^٥.

المبحث الرابع

أنواع الملاحة البحرية

تقسم الملاحة البحرية إلى عدة أنواع وحسب المعيار الذي يتم اعتماده

المطلب الأول

[illegible]

قانون بحري
7 قانون

الفصل الثالث

ملكية السفينة

(Ship owner ship) (Porpriete Ou navire)

السفينة كسائر الأموال الأخرى تخضع للتملك والبيع والشراء وتخضع من حيث تملكها للأحكام القانونية الخاصة بالعقار .

وإلى جانب وسائل كسب ملكية العقار ، يوجد هناك طريقان خاصان لكسب ملكية السفينة هما ، التخلي (De Laissement) عن السفينة للمؤمنين والاعتناء البحري (Prise) الذي يعني السيطرة على سفن العدو والسفن المحايدة التي تخرق قواعد الحياد ومصادرتها لحساب الدولة المغتتمة .

المبحث الأول

وسائل كسب ملكية السفينة

توجد هناك ثلاث طرق معتادة لاكتساب ملكية السفينة ، اثنان منهما (الشراء والبناء) يتفق عليهما التشريع والفقه ، والثالث (التصادم) أشار خلافاً فقهاء طويلاً بين مؤيد ومعارض وسوف نبحث في وسائل كسب ملكية السفينة تباعاً .

المطلب الأول

كسب الملكية بالشراء

(Purchase) (Giving oner ship purchase)

يعرف عقد شراء السفينة بأنه (عقد يلتزم بموجبه مالك السفينة بنقل ملكيتها للمشتري لقاء ثمن معلوم) ويتسم عقد شراء وبيع السفينة بالخصائص التالية :

١- انه من العقود التجارية فقد نصت المادة (٩/٥) من القانون التجاري الليبي على أنه (يعد عملا تجاريا كل عمل يتعلق بشراء السفينة أو بيعها ، إلا إذا كان هذا البيع أو الشراء لغرض غير تجاري) ، ولكي يعد شراء السفينة أو بيعها عملا تجاريا لابد من توافر ثلاثة شروط :

أ- أن يكون هناك شراء ، فمن يحصل على سفينة عن طريق الميراث وبيعها ويحقق الربح فيها لا يعد عمله تجاريا لانتهاء شرط الشراء .

ب- أن يتوافر قصد البيع عند الشراء ، فمن يشتري سفينة بقصد الاستخدام الشخصي ، يعد عمله مدنيا حتى لو باعها قبل الاستخدام .

ج- أن يكون الشراء والبيع بقصد الربح ، فمن يشتري سفينة ويوقفها للأعمال الخيرية يعد عمله مدنيا .

٢- انه من عقود المعاوضة ، فالبائع لا ينقل ملكية السفينة الإلقاء بدل معلوم يتفق عليه مع المشتري ، والمشتري لا يدفع الثمن إلا لقاء تملكه السفينة .

٣- انه من العقود الرضائية ، فبالرغم من أن القانون البحري الليبي أوجب تسجيل عقد بيع السفينة ، في دفتر تسجيل السفن ، إلا أن هذا التسجيل للإثبات لا للانعقاد ، فعقد البيع ينعقد صحيحا بمجرد توافق إرادة الطرفين على المبيع والثمن ، إلا أن هذا العقد لا ينتج آثاره بين المتعاقدين أو بالنسبة للغير إلا بعد

وينصرف عقد بيع السفينة إلى كافة ملحقاتها اللازمة لاستغلالها ، ودون حاجة لذكر ذلك في العقد ، إلا إذا اتفق الطرفان على خلاف ذلك ، كأن يتفقا على بيع السفينة وشرائها دون ملحقاتها .

ووفقا للقانون المدني الليبي ، لكي يكون عقد البيع صحيحا ، لا بد أن يكون المبيع موجودا عند التعاقد ، وبعكس هذا الاتجاه ذهب جانب من الفقه ^١ الذي يرى أن عقد بيع السفينة يمكن أن يكون من عقود الغرر ، وفي مثل هذه العقود لا يعلم البائع والمشتري مصير السفينة عند التعاقد ، فيقبل المشتري شراءها بثمن منخفض نظير تحمله خطر الهلاك .

بيع السفينة من قبل الربان

الربان هو الشخص المكلف بقيادة السفينة والمسؤول عنها خلال الرحلة ، على ذلك يقتصر واجب الربان على قيادة السفينة ، ودون أن يكون له إجراء أي تصرف من شأنه ترتيب حق عيني أصلي أو تبعية على السفينة .

فإذا قام الربان ببيع السفينة دون علم أو موافقة المالك ، عد بيعه باطلا إذ أن هذا البيع يستوجب توافر وكالة خاصة ، وحيث لا يملك الربان مثل هذه الوكالة ، يعد عمله الناقل للملكية عملا باطلا .

واستثنى القانون الليبي حالة واحدة ، أجاز فيها للربان بيع السفينة ، دون حاجة لوكالة خاصة ، هي حالة كون السفينة غير صالحة للملاحة ^٢ وفي مثل

١ - قول غ ه ه - غ ن غ ه غ - ح - ق - ك ئ قى ح

٢ - ن أ قى ا غ ن غ ه غ ح

هذه الحالة يكون البيع منصبا فعليا على حطام السفينة ، وليس على السفينة ذاتها

ويتم إثبات عدم صلاحية السفينة للملاحة ، من خلال محضر يحرره أهل الخبرة ، الذين يعينهم رئيس المحكمة الابتدائية ، وإلا فمن قبل جهة الإدارة ، وفي البلاد الأجنبية يعينهم قنصل الجماهيرية الليبية .فان لم يكن متواجدا فقتصل البلد الأجنبي ، وفي كافة الأحوال يجري بيع الحطام بالمزاد العلني ^١ . وكان القانون البحري الليبي قد ذهب بذات الاتجاه الذي ذهب إليه القانون البحري اللبناني ، حيث خول هو الآخر ربان السفينة صلاحية بيعها بالمزاد العلني متى أصبحت غير صالحة للملاحة ^٢ .

بيع السفينة لأجنبي :

تحرص الدول على تقوية أسطولها البحري، بغض النظر عن كون هذا الأسطول تجاريا أم حربيا ، فالأسطول البحري هو جزء من الثروة الوطنية ، وهو أحد معايير تقدمها في حقل الصناعة البحريه، من هنا تحرم الدول عادة بيع سفنها الوطنية للأجانب ، إلا بعد الحصول على موافقة السلطات المختصة . وفي الجماهيرية الليبية لكي تباع السفينة الليبية ، لابد من اتباع إجراءات معينة ، تتسم عادة بالتعقيد ، حماية لهذه الثروة الوطنية ، فعلى مالك السفينة الراغب

١ - ن - أ م ي أ غ ن غ غ ح

٢ - ن - أ م ي أ غ ن غ غ ح

في بيعها لأجنبي ، إخبار السلطات المختصة أولا ، وللأخيرة حق الاعتراض على هذا البيع خلال مدة ستين يوما من تاريخ إخبارها .
وللسلطات المختصة استملاك السفينة لقاء ثمن معقول ، وعليها إشهار العزم على البيع أو التفكيك عند إبلاغها به ، وتقدم الاعتراضات إلى السلطة المختصة خلال مدة ثلاثين يوما من تاريخ الإعلان .
وتتبع ذات الإجراءات إذا ما آلت السفينة الليبية لأجنبي عن طريق الميراث أو الوصية أو نتيجة لفقدان مالها الجنسية الليبية ^١ .
وحرم القانون الليبي على الأجنبي شراء أي سفينة محجوزة أو مرهونة إلا بعد الحصول على موافقة السلطات المختصة ^٢ . والملاحظ أن القانون لم يشترط في الحالة الأخيرة استحصال موافقة السلطات المختصة ، وكان الأولى به اشتراط اتباع ذات الإجراءات الواجب اتباعها في الحالتين السابقتين . (البيع الاختياري - انتقال الملكية بالميراث والوصية) إذ أن علة اتباع الإجراءات المذكورة متوافرة في الحالات الثلاث ، وبالتالي فلا معنى للتمييز بينها .

المطلب الثاني

بناء السفينة

(Construction Du navire) (Ship struction)

١ - ن أ ع ئ أ غ ن غ غ خ

٢ - ن أ ع ئ أ غ ن غ غ خ

الشراء ، أما في الصورة الثانية فيشترك الفرد في البداية مع غيره في امتلاك السفينة ، إلا أن ملكيتها تؤول له في النهاية ، كأن يشترك شخص مع والده في السفينة ، ويتوفى الأخير ولا وارث له إلا أبنه ، فيؤول حق الوالد في السفينة للابن ، أو أن يشترك شخص في سفينة مع آخرين ، ثم يشتري الأول حصة كافة الشركاء فيصبح والحالة هذه مالكا فرديا لها .

والجدير بالذكر أن من السفن من لا يجوز امتلاكها من قبل الأفراد كالسفن الحربية ، كون هذه السفن تخصص أصلا للدفاع عن سيادة الدولة . ولا تثير هذه الصورة (الملكية الفردية) المصاعب التي تثيرها الأنواع الأخرى ، إذ لمالكها إجراء أي تصرف فيها لا يحظره القانون ، فله بيعها وتأجيرها ورهنها

المطلب الثاني

ملكية السفينة شيوخا

(Common ownership of the ship) (Propriete Indivise)

الشيوخ عموما ، امتلاك أكثر ممن شخص واحد لشيء واحد، كامتلاك أكثر من وريث لدار مورثهم ، ولكي نكون أمام الشيوخ لابد أن تكون حصة كل شريك غير مفرزة .

