



جامعة الريان
— AL RAYAN UNIVERSITY —
كلية القانون

اسم الطالب :

الشیت المباع لا
یرد ولا
یستبدل
فارجوا التأکد
من طلبك قبل
المجئ لكي لا
ترجع نفسك
وتحرجني
معاک



جامعة الريان
— AL RAYAN UNIVERSITY —

يوج د لدین

اوراق بحثیة

سحب بحوث
من الهاتف

تنسيق بحوث

للسحب من الهاتف الارسال على رقم

0917902355

قانون بحری اول

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

الفصل التمهيدي

نشأة وتطور القانون البحري

المبحث الأول

نشأة القانون البحري

مر القانون البحري في نشأته وتطوره بمراحل ثلاثة

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

الأولى للقانون التجاري بصفة عامة ، والقانون البحري بصفة خاصة ،
إذ يذهب الاتجاه الأول إلى أن القواعد البحري ظهرت وترعرعت بفعل
العلاقات البحرية بين مصر وكريت وقبرص ، وبين مصر وإقليم بونت ، الواقع

جنوب مدخل البحر الأحمر .^١

أما الاتجاه الثاني فيرى ، أن السومريين هم أول من أرسى قواعد القانون البحري ، وأول من مارس التجارة عن طريق الخليج العربي (البصره) وكانت جزيرة فيلكه ، ومرافئ جنوبى الرافين من قواudem التجارية البحرية التي ينطلقون منها إلى سواحل الهند وشرقي آفر يقىا .^٢

بينما يرى فريق ثالث ، أن الفينيقيين هم أول من جابوا البحر المتوسط ، وأقاموا لهم مستعمرات في مختلف أرجائه وعلى الأخص في جزيرة رودس

وقرطاجنة .! ومن آثارهم (قاعدة الإلقاء في البحر) . ومفادها حق الربان في إلقاء بعض حمولة السفينة في البحر لإنقاذهما ، 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 تحويل الربان جزءاً من الخسارة .^٢

والجدير بالذكر أن الرومان ليس لهم دور يذكر في تنمية وتطوير قواعد القانون البحري ، إذ كانوا يعتبرون التجارة عموماً 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 والمرکز التجارية والبحرية في مدن أوروبا .

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

ى لج قل غ قهقهه لج قظاغ نغ ه لج لج غ غ غ	ل ج
ؤؤؤى لج لم تى لج	
ك لج قل ز لج ق غ غ نغ ه لج ق لج لم ئى لج	
ل ج قل ز لج غ نغ قه لج لج غ غ غ	ل ج ئؤؤى لج لم ئى لج

أ- فنصلية البحر (consulat de Lamer) : وترجع إلى القرن الرابع عشر وتضم العادات البحرية التي كانت متبرعة 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) ووُضعت في مدينة روان بفرنسا في القرن السادس عشر وتشتمل على قواعد مفصلة للتأمين .^١

المرحلة الثالثة: مرحلة العصر الحديث : وتبعد 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 الأطلسي .^٢

وشهدت مرحلة العصر الحديث نمو وازدهار الملاحة البحرية ، ونتيجة لهذا الازدهار والنمو التجاري ظهرت الحاجة إلى تقنين يجمع القواعد البحرية ليسهل الوقوف عليها وتطبيقاتها ، 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 ، فشكلت لجنة أتمت عملها عام ١٨٠١ ، لكن هذا التقنين لم يصدر إلا عام ١٨٠٧ .

ى لج قلخ ز لج قع غ نغ ه لج ق لج مك ئ لج ئ لج
ى لج قلخ ز لج غ نغ ق ه لج ق لج مك ئ لج
ه ق لج لى لج ئ ئ لج مك ئ لج
ل ج غ نغ ه لج غ قن لج قق غ
ء لج قلخ

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 تخصل بقانون بحري مستقل إلا عام ١٩٥٣ وهو القانون النافذ حتى آلان ، 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 بربابنة السفن التجارية وضباطها ومهندسيها ، وقانون ٧٢ لسنة ١٩٧٤ والخاص بضبط الآمن والنظام والتأديب في السفن ، وقانون ١٨ لسنة ١٩٩٢ بشأن الآمن 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

شعراوي فيعرف القانون البحري (مجموعة المبادئ والعادات والقواعد المنظمة للعلاقات القانونية الناجمة عن الملاحة البحرية في زمن السلم وال الحرب على سواء)^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

تعدد وتتنوع مصادر القانون البحري ، كسائر فروع القانون الأخرى وربما كانت مصادر القانون البحري أكثر تنوعاً من فروع القانون الأخرى بحكم الطبيعة الخاصة لهذا القانون . وسوف نتناول بالبحث مصادر القانون البحري

تبايناً :

أولاً: التشريع (Legislation) : يحتل هذا المصدر مركز الصدارة ، بالنسبة لمصادر القانون البحري الأخرى ، كونه قادراً على مسايرة المتغيرات والمستجدات ، إذ أن بإمكان الدولة إجراء أي تعديل عليه ، بينما 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 ، بينما تجد أن التعديل الجزئي لم يعد يفي بالغرض أو بينما 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 لج فلحق غدهه لغ نغ ه لغ لج ئؤى لج مك تى لخ

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 غيرها البحرية ، فلا تفرد قانوناً خاصاً لتجارتها التي تمارس عن طريق الإقليم المائي ، كونها لا تملك بحراً أصلاً ، 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 تعديلاً 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 الموانيء المشتغلين بشحن وتفريغ السفن وقرار وزير المواصلات رقم (٥٦) لسنة ١٩٧٤ والخاص بتعديل أحكام لائحة مناولة البضائع على السفن والأرصفة بالموانئ البحرية .

ثانياً : المعاهدات والاتفاقيات: (Convigation) (Agreement) (تعـدـ المـعـاهـدـاتـ وـالـاتـفـاقـيـاتـ) والاتفاقيات الدولية البحرية ، مصدراً خصباً لإغناء القواعد البحرية ، وتبـرـزـ أهمـيـةـ هـذـاـ المـصـدـرـ مـنـ كـوـنـ المـلاـحةـ الـبـحـرـيـةـ وـالـعـلـاقـةـ التـجـارـيـةـ النـاجـمـةـ عـنـهاـ ،

تنسم 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 ، وتمكنـت هذه اللجنة من عقد معاہدتين دوليتين قبل الحرب العالمية الأولى ، الأولى عقدت عام ١٩١٠ ، وكانت خاصة بتوحيد القواعد المنظمة للتصادم البحري ، والثانية عقدت في نفس العام أيضاً ونظمـت الإسعاف والإنقاذ البحريـن .^١

والجدير بالذكر أن الجهود الدولية لتنظيم الملاحة البحرية ، كانت قد سبقـت إنشاء اللجنة البحرية الدولية ، فجمعت القانون الدولي ووضـعت 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 ، توأـصـلت الجهود الدولية الرامية إلى تطوير الملاحة البحرية ، وترسيـخ القواعد التي من شأنـها حل وإنـهـاء أي نـزـاعـ بـحـريـ ، إذ عـقدـتـ فيـ بـرـوكـسـلـ ١٩٢٤ـ المعـاهـدةـ الدـولـيـةـ الخاصةـ بـتوـحـيدـ بـعـضـ الـقـوـاـعـدـ الـمـتـعـلـقـةـ بـسـنـدـاتـ الشـحـنـ وـاـتـفـاقـيـةـ بـرـوكـسـلـ لـعـامـ ١٩٥٧ـ وـالـخـاصـةـ بـتـحـديـدـ مـسـؤـولـيـةـ مـلـاـكـ الـبـواـخـرـ الـبـحـرـيـةـ ،ـ وـقـوـاـعـدـ التـحـكـيمـ الخاصةـ بـلـجـنـةـ الـأـمـمـ الـمـتـحـدـةـ (ـيـونـيـسـتـرـالـ)ـ (ـuـnـc~t~r~a~l~)ـ لـعـامـ ١٩٧٦ـ وـاـتـفـاقـيـةـ الـأـمـمـ الـمـتـحـدـةـ الـخـاصـةـ بـنـقـلـ الـبـضـائـعـ بـحـراـ لـسـنـةـ ١٩٧٨ـ .

عـلـجـ قـلـحـ فـغـ غـ لـجـ قـ لـجـ ئـيـجـ ئـيـلـحـ
عـلـجـ قـلـحـ نـ لـجـ غـ نـغـ قـ هـ لـجـ قـ لـجـ مـكـىـ عـلـحـ

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

ونشير إلى أن الدول البحرية ، كانت قد تبأينت 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 البوارخ 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 توادر العمل على السير عليها ، بشأن مسألة معينة حتى ساد الاعتقاد أنها ملزمة ، وان جزاء يتربّ 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

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 . وعلى سبيل المثال أن مجموعة قنصلية البحر (consulat de la mer) 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 ، واليها يعود الفضل في إرساء قواعد التأمين البحري .^٢

وأشار القانون البحري صراحة إلى العرف ، وأعتبره مصدراً أصلياً ، 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 ، الواقع 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 أمراً ينفرد به القانون البحري دون سواه من القوانين الأخرى .

١- لـ جـ قـ لـ قـ لـ مـ تـ لـ
٢- لـ جـ قـ فـ غـ غـ لـ قـ لـ مـ بـ لـ جـ ئـ لـ
٤- لـ جـ ئـ ئـ ئـ ئـ غـ نـ غـ بـ غـ

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 الآخذ ، بالعادة البحرية ، القانون البحري اللبناني .^١ والليبي حيث نصت المادة (١٩١) من القانون الأخير على مهلة انتظار السفينة في الوسق والتفریغ ، إلا أنها عادت وذكرت في نهايتها ، أن هذه المدة تتغير بتغيير عادات المكان إذا لم يحددها الاتفاق .

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

رابعاً: أحكام القضاء وأراء الفقه :

١- أحكام القضاء (Jurisprudence) (Jurisprudence) 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 .

الغ - غ قع آئيى أ غ نغ هغ آ غ - عق غ - هغ قع غ ن
ه قغ غ غ معدغ نلح - غ قع آئيى أ أغلغ قع غ غ ظعقة
قغ م قغ ه هغ الح

ويجري التمييز بين القضاء في البلدان اللاتينية ، والبلدان الأنكلوسكسونية ، حيث يعتبر القضاء مصدراً تفسيرياً احتياطياً في البلدان اللاتينية ، كفرنسا ومصر والأردن ولبنان وليبيا والعراق ، ومصدراً رسمياً أصلياً في البلدان الأنكلوسكسونية ، 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 والتغليف 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 internationale de droit martim (D. M. F.) (Mémoire du droit maritime) ومجلة القانون البحري الفرنسي (D. M. F.).
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 الفقهاء: (Doctrine) (Immeuble) يعرف الفقه بأنه (مجموعة الآراء والمقترنات التي تتضمنها مؤلفات كتاب القانون عند شرحها لمسألة معينة أو

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

فتشرعيا تبرز أراء الفقه النص التشريعي ، وتوضح الغموض الذي قد يعترى النص ، وبالتالي تساعد هذه الآراء المشرع في تجاوز هذا النص أو الغموض ، عند وضع تشريع جديد أو تعديل القائم .

و قضائيا تنير آراء الفقه الدرج للقاضي وهو يفصل في النزاع المعروض عليه ، كونها تعرض المعنى الحقيقي للنص وتوضح خفاياه وتكشف عن الغموض الذي يعترى به .

المبحث الرابع

نطاق تطبيق القانون البحري

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

قانون بحرى

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

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

للحج والأسانيد السالفة الذكر ، نرى أن القانون البحري قانون مستقل له ذاتيه وخصائصه التي تميزه عن القوانين الأخرى أما استناده في بعض أحکامه 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 وتشير دراسة كل عنصر من العنصرين المذكورين العديد من الخلافات والتبابين في الرأي .

الفصل الأول

السفينة

(Le Navire) (Ship)

يثير تعريف السفينة وتحديد ماهيتها خلافاً تشرعيها وقضائياً وفقهياً واسعاً
كونها أداة الملاحة البحرية ومرتكز النشاط البحري .
وسوف نبحث تباعاً في تعريف السفينة وطبيعتها القانونية وجنسيتها
والحقوق والامتيازات التي يمكن أن تترتب عليها .

المبحث الأول

تعريف السفيهية

المطلب الأول

تعريف السفينة في الاتفاقيات الدولية

تحاشت غالبية الاتفاقيات المتعلقة بالملاحة البحرية إيراد تعريف للسفينة ، إذ لم تعرف السفينة إلا معاهددة بروكسل لسنة ١٩٢٤ فقد عرفتها (كل مركب مستعملة في نقل البضائع بحرا)^١ ولنا على هذا التعريف عدة ملاحظات :

١- إن المعاهددة استخدمت تعبير مركب (Boat) مرادفا للسفينة (Le Navire) (Ship) وكما أشرنا آنفا فإن هذا التعبير قاصر على الإحاطة بمعنى السفينة .

٢- إنها أشارت إلى أن السفينة (مستعملة) وهذا يعني أن المنشأة البحرية التي توصف بالسفينة يجب أن تكون مستعملة فعلاً ووصف السفينة لا يطلق عليها إذا كانت معدة للاستعمال فقط دون أن تستعمل .

٣- إنها حددت أغراض السفينة بنقل البضائع فقط وهذا يعني أن وصف السفينة وفقاً لهذا التعريف لا يطلق على المنشآت البحرية المعدة لنقل الأشخاص أو

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)

تبينت 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

الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الربح وتعتبر ملحقات السفينة الازمة لاستغلالها جزءا منها)^١. وعرفها التشريع البحري الجزائري (تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحري أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية أو بوسائلها الخاصة وأما عن طريق قطراها بسفينة أخرى مخصصة لمثل هذه الملاحة)^٢. وعرفها التشريع البحري الأردني (كل مركب صالح للملاحة أيا كان محمولة وتسميتها سواء أكانت هذه الملاحة تستهدف الربح أم لم تكن وتعتبر جزءا من السفينة جميع التفرعات الضرورية لاستثمارها . السفن أموال منقولة تخضع للقواعد الحقوقية العامة مع الاحتفاظ بالقواعد الخاصة المنصوص عليها في هذا القانون)^٣. أما تعريف السفينة في التشريع اللبناني (السفينة في عرف هذا القانون هي كل مركب صالح للملاحة أيا كان محموله وتسميتها سواء أكانت هذه الملاحة تستهدف الربح أم لم تكن)^٤.

وما يلاحظ على التعريف الآنفة الذكر أنها تشارك في اشتراط توافر بعض الشروط في المنشأة البحرية كي توصف أنها سفينة ، وتخالف في شروط أخرى وعلى التفصيل الآتي :

١- من حيث التسمية: يشترك القانون البحري الليبي والمصري والجزائري في أيراد تعبير (المنشأة - العمارة) البحري في حين يستخدم القانون اللبناني والأردني تعبير (المركب) وكما ذكرنا سابقا فان تعبير (المنشأة البحرية) أكثر

ى لجـ: لـى أـ غـ نـ غـ هـ ئـ ئـ ئـ
ى لـ: آـ عـ أـ غـ غـ هـ غـ غـ هـ لـ
ءـ لـ: آـءـ أـ غـ نـ غـ هـ غـ قـ قـ لـ
ئـ لـ: لـى أـ غـ نـ غـ هـ غـ لـ

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

٢- من حيث العمل والصلاحيّة للعمل : فقد اكتفت كل القوانين الأنفة الذكر بإطلاق وصف السفينة أن تكون المنشأة معدة أو صالحة للملاحة (يمكن أن تقوم بالملاحة) ولم تشترط أن تعمل فعلياً . 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 اللبناني بـ إيراد تعبير الملاحة فقط . وكان اتجاه القانونين المصري والجزائري أكثر دقة من القانون الليبي والأردني و اللبناني لأن إيراد تعبير الملاحة مطلقاً ينصرف إلى الملاحة البحرية والنهرية .

٤- من حيث الأغراض: أشار القانون البحري الليبي والأردني والبناني والمصري إلى أن الربح ليس شرطاً ضرورياً لإضفاء وصف السفينة على المنشأة البحرية ، أما القانون الجزائري فقد جاء خالياً من هذه الإشارة وحسناً فعل فيما ذهب إليه لأن وصف السفينة يطلق على سائر المنشآت البحرية المعدة للملاحة البحرية . وبغض النظر عن الغرض منها (تجارياً ، علمياً ، نزهه ، حربياً) وحيث الأمر كذلك فلا معنى للإشارة الصريحة إلى أن الربح ليس شرطاً ضرورياً 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 ووصفتها ، في حين لم يشر القانون اللبناني والجزائري إلى الملحقات .

والجدير بالذكر أن القانون المصري أشترط في المنشأة البحرية لكي توصف أنها سفينة ، أن تكون معدة للعمل في البحر على وجه الاعتياد وبصورة مستمرة (كل منشأة تعمل عادة) والملاحظ أن هذا الشرط أقلعت عن إيراده غالبية التشريعات العربية فالعبرة في إضفاء وصف السفينة على المنشأة

البحرية، ليس في اعتمادها على العمل ، بل بصلاحيتها للعمل عند الإنشاء .
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 أعلى
البحار أو في البحر الإقليمي أو في المنطقة الاقتصادية أو في المياه الساحلية .
وتبقى المنشأة البحرية محتفظة بوصف السفينة طالما كانت تعمل أو صالحة
للعمل في البحر وتفقد هذا الوصف متى تعطلت عن العمل بشكل دائم أو

ی چلچلح غ چلغ غ منغ بـغ چـفـلـغ چـمـئـوـيـ لـجـلـكـ شـلـخ
2. Rodierrie - OP. cit. - 31

2. Rodierre - OP. cit. - 31

³ Rodierre- OP. cit - P. 34 .

المطلب الثالث

التعريف القضائي للسفينة

(Definition Jurisprudentielle) (Juridical Definition)

إلى جانب الاختصاص الأصلي في الفصل في المنازعات يختص القضاء بتفسير النصوص التشريعية ، ووضع التعاريف للغامض والمبهم منها .
وما يميز التعريف القضائي أنه نابع من الواقع العملي وحيث الأمر كذلك يأتي أكثر انطباقاً وواقع الشيء المعرف .

وتبينت التعريف القضائية للسفينة ، فعرفتها محكمة النقض المصرية () كل منشأة تقوم بالملاحة في البحر وثبت تخصصها للملاحة فيه) .^١ وعرفتها محكمة استئناف بيروت (كل منشأة عائمة تقوم أو تخصص للملاحة البحرية عادة) .^٢

وما يلاحظ على هذين التعريفين ، أنهما يتركان في كون السفينة منشأة وليس مركب ، وأنها مخصصة للملاحة البحرية وليس النهرية ، بغض النظر عن كونها تعمل في البحر أو أنها مجرد صالحة للعمل فيه .

١) لج. ٤ ج. ٣٧٦ ج. ٣٧٩ ج. ٣٨٠ ج. ٣٨١ ج. ٣٨٢
٢) لج. ٥ ج. ٣٧٦ ج. ٣٧٧ ج. ٣٧٨ ج. ٣٧٩ ج. ٣٨٠ ج. ٣٨١ ج.

المطلب الرابع
التعریف الفقہی للسفينة
(Definition Doctrinale) (Doctrinal Definition)

تباینت التعاریف التي وضعها الفقه للسفينة ، فعرفها البعض (كل منشأة صالحة للملاحة وخصصت لهذا الغرض)^¹ وعرفها آخر (كل منشأة عائمة تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحريّة عادة).^² وعرفها ثالث (كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحريّه)^³ و منهم من عرفها (المنشأة العائمة المنظمة القابلة للتنقل وفقا لاتجاه معين في مختلف المساحات البحريه بقصد أداء الغرض المطلوب)^⁴ كما عرفت بأنها (كل منشأة صالحة للملاحة في الأصقاع البحريه مزودة بطاقم وأسلحة ومعدات أخرى تتلاءم والغرض الذي أعدت من أجله).^⁵ وتعرف بأنها (عبارة عن آلہ قادرۃ على عبور البحر ولا تطير في الهواء مزودة بمعدات وطاقم لتحقيق الأغراض التي أنشئت من أجلها)^⁶ . ومن استعراض وتحليل التعاریف التي وضعها الفقه للسفينة يتبيّن لنا ما يلي :

ما يلي :

ى لج غ ن غ ه لج غ خ لج ئؤوى لج مكى لج
 ئ لج غ ن غ ه لج ق لج مك ء لج
 ئ لج ئ غ ق ه لج ق لج مك ء لج
 ئ لج ئ غ غ غ لج ن غ ق لج لج ق ه غ ئ لج
 ئ لج ق لج غ ف لج ن غ ق غ غ ه لج ه غ لج غ ئ لج
 ئ ئ ئ لج

.6. Sbrugghe 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 لتميزها 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 الآنفة 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 والحربيه 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 أوردها الفقه للسفينة ، فأننا نعرفها بأنه (كل منشأة تصلح فعليا للملاحة البحرية ولو لم تبحر 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 ، والى 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 .

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

فملكية السفينة والعقار لا تنتقل إلا بتسجيلهما في الدائرة المختصة ، ومثل هذا الحكم يسري على رهنها وحجزها .^١ وبهذا الاتجاه أخذ القانون البحري المصري حيث نصت المادة (١١١) 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 الاتجاه رأيه بحجة أخرى هي أن السفينة والعقار يجوز رهنها 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 الحيازة في المنقول سند الملكية ، كما لا تخضع التصرفات

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

وإذا كانت السفينة عقارا لنا أن نتساءل هل يجوز الإيصاء 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 ونفادها ، 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 لأخر ، فالممنقول هو كل آمل لا تتوافق 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 افترضية وهمية يعترف القانون بها لتحقيق مصلحة مشروعة ن كما

١) لج: لـىـلـىـءـاـ غـ نـغـ بـغـ بـخـ
٢) لج: لـىـلـىـءـاـ غـ نـغـ بـغـقـةـ بـخـ
٣) لـجـقـ لـجـغـ غـ نـجـغـ تـجـ بـغـقـمـلـقـقـهـنـ
٤) لـجـقـ لـجـغـ غـ نـغـ بـغـ بـخـ
٥) لـجـقـ لـىـلـىـءـاـ غـ نـغـ بـغـ بـخـ
٦) لـجـقـ لـىـلـىـءـاـ غـ نـغـ بـغـ بـخـ
٧) لـجـقـ لـىـلـىـءـاـ غـ نـغـ بـغـ بـخـ

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

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

المبحث الثالث

الحالة المدنية للسفينة

(Etat Du navire) (Civil state of ship)

المطلب الأول

اسم السفينة

(Identitie 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 ، إلا أن ما يلفت النظر أن القانونين البحريين الأردني ^٢ واللبناني ^٣ يجيزان اتخاذ

١) لجنة أعيان مجلس نواب الشعب
٢) لجنة أعيان مجلس نواب الشعب
٣) مجلس شورى أعيان مجلس نواب الشعب

وتبرز أهمية تحديد حمولة السفينة في السفن التجارية أكثر منها في السفن الأخرى فلا أهمية لتحديد حمولة السفن العلمية وسفن الصيد . ولضمان تثبيت الحمولة الحقيقة للسفينة تترك القوانين البحرية هذه المهمة للجهة الإدارية المختصة . وفي ليبيا يعهد بهذه المهمة إلى مصلحة الميناء ، والتي تحرر شهادة بذلك وعلى نفقة مالكها أو منشئها أو المؤتمن عليها ، وعلى الأخير تقديم الوسائل الازمة ل القيام 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 للسكن من رعايتها) ^٣ وعرفها ثالث بأنها (صفة في الشخص قوامها رابطة سياسية

ى لجنلى أ غ نغ بغ طأوا غ نغ بغ نغ بخ

2. Noboyet - Course De Droit International prive-Francais- 1947 -P.47
3. Batiffol ET Legard - Droit International prive - 1981 - p. 59 .

وقانونية بينه وبين دولة هو عنصر من عناصر تكوينها)^١ وعرفتها المحكمة الإدارية العليا المصرية بأنها (رابطة سياسية وقانونية بين الفرد والدولة) .^٢ ونستخلص من جملة التعريف المطروحة للجنسية ، أنها رابطة بين الفرد (الشخص الأدمي) (Human) (Personne physique ou Individul) والدولة وليس من التعريف التي يسوقها الفقه ما يشير إلى أن الجنسية رابطة بين الدولة والأشخاص غير الأدميين .

ولكن جرى العرف ومن بعده التشريعات على منح الجنسية لبعض الأشخاص غير الأدميين كالشركات والمؤسسات والسفن ، فنقول سفينة ليبية أو عراقية .

ويقف وراء منح السفينة الجنسية عدة مبررات :

١- أن السفينة وهي تجوب البحار الوطنية والدولية وال العامة تحتاج للحماية في مواجهة المخاطر التي تهددها ، وهذه الحماية لا توفرها إلا الدولة التي تحمل السفينة علمها .

٢- إن السفينة وهي تبحر في أعلى البحار تحتاج لحماية دولة معينة حيث تنعدم السيادة في أعلى البحار ، ويكون للجميع دولا وأفرادا ، حق الإبحار فيه ، فهو مال مخصص للانتفاع العام المشترك (Res commune usus) وليس مالاً مشركا من هنا تبرز الحاجة لمنح السفينة الجنسية .^٣ (Res communtes)

اللُّجْلُجُ الْقَهْكَهَ الْغَنْغَهَ الْمَلْجَلْجَ الْمَلْجَلْجَ الْمَلْجَلْجَ الْمَلْجَلْجَ
 الْمَلْجَلْجَ الْمَلْجَلْجَ الْمَلْجَلْجَ الْمَلْجَلْجَ الْمَلْجَلْجَ الْمَلْجَلْجَ الْمَلْجَلْجَ
 الْمَلْجَلْجَ الْمَلْجَلْجَ الْمَلْجَلْجَ الْمَلْجَلْجَ الْمَلْجَلْجَ الْمَلْجَلْجَ الْمَلْجَلْجَ
 الْمَلْجَلْجَ الْمَلْجَلْجَ الْمَلْجَلْجَ الْمَلْجَلْجَ الْمَلْجَلْجَ الْمَلْجَلْجَ الْمَلْجَلْجَ

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 لسفنه 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 غایاته 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.

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

تتبادر التسريعات البحرية في تحديد 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

ى لج ن غ غ زغ غ غ لجنة غ غ ه غ م لج
ف لج غ ه لج لى لج ئ ؤ ئ لج لى لج ئ ه لج
ى لج ئ ؤ ئ ا هل غ غ ن غ ه لج

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 ، وعدلت فرنسا عنه بموجب قانون عام ١٨٦٠ .^٣

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

١. لجنة غرفة تجارة ونحوها

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 قبولاً 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 والصلة التي حددتها 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 أم تبقى محفوظة بها ؟ أم تعرض الصلة أولاً على المواطنين الليبيين وإذا لم يتقدم أحد لشرائها 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

أ ج ن د آ غ غ غ غ ط عن ن
أ ج ن د آ غ غ غ غ غ غ غ غ ط
أ ج . ق غ ن غ ب غ غ غ غ غ غ غ ط

أ ج ن د آ غ ن غ ب غ ط

، 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 الوطنين 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 تدعى 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 المصادر لمخالفتها القوانين الليبية ^١ وبذات الحكم أخذ القانونان البحريان اللبناني ^٢ والأردني ^٣ .

١- لجنة مجلس إدارة غرفة شركات البترول
٢- لجنة إدارة غرفة شركات البترول
٣- لجنة إدارة غرفة شركات البترول

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

آثار اكتساب الجنسية

يتربّى على اكتساب الجنسية عدة آثار :

- ١ - حق رفع العلم أثناء السفر ، والجدير باللحظة أن هذا الحق هو من أهم الآثار المترتبة على تتمتع 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 يقتصر على سفن الدولة الساحلية وقد تمنح السفن الأجنبية هذا الحق استثناء ، وأحياناً بشرط المعاملة بالمثل .

وكان القانون البحري الليبي قد منح السفن الأجنبية المرخص لها ، حق الإبحار في السواحل الليبية دون 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 ترجى من تحريم فعل دون اقتران هذا التحريم بجزاء يقع على من يخالفه .

١ لج: أبلغغا
نـى ؤـيـئـىـلـى

٢ لج: أـعـلـاـأـاـنـىـلـىـ

٣- تتمتع السفن حاملة الجنسية بالحقوق والامتيازات التي تكفل لها الوقف 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 وأساساً 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 حفاظاً 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 وأنذن 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 النص 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 الموانيء 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 الخاصةان بخطوط الشحن لسنة ١٩٣٠.^٣ وسلامة الأرواح لسنة ١٩٤٨ قد أجازتا فرض الرقابة الوطنية على السفن الأجنبية عند وجودها في المياه الإقليمية ، للتأكد من مدى التزامها بأحكام المعاهدات والاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية .

مُلْحَنْ ظَلَّ نَجَعَ نَغَّ نَغَّ مَلْحَنْ فِي مَلْحَنْ مَلْحَنْ مَلْحَنْ
مَلْحَنْ مَلْحَنْ مَلْحَنْ مَلْحَنْ مَلْحَنْ مَلْحَنْ مَلْحَنْ مَلْحَنْ
مَلْحَنْ مَلْحَنْ مَلْحَنْ مَلْحَنْ مَلْحَنْ مَلْحَنْ مَلْحَنْ مَلْحَنْ
مَلْحَنْ مَلْحَنْ مَلْحَنْ مَلْحَنْ مَلْحَنْ مَلْحَنْ مَلْحَنْ مَلْحَنْ

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

وتحتاج هذه السفن بحصانة تامة أينما وجدت ، سواء أكانت في البحر الإقليمي للدولة الأجنبية أو في أعلى البحار ، ولا تخضع لـ أي 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

الحكومية والسفن الخاصة المملوكة للأفراد والشركات التجارية ، على اعتبار أن أساس الحصانة الممنوعة للسفن العامة غير التجارية كونها تمارس أعمالا عسكرية أو أغراضًا حكومية غير تجارية من هنا تتمتع بالحصانة ومع انتفاء هذه الأغراض تزول عنها الحصانة وتتساوى مع السفن الخاصة الأخرى .^١

أما الجريمة المرتكبة على ظهر السفينة الخاصة (Private ship) (Navire) فيميز في هذه الحالة بين أن تكون السفينة في الموانيء والمياه الإقليمية لدولة أجنبية وبين أن تكون في أعلى البحار أو عرض البحر ، فالقانون الإنجليزي لعام ١٨٧٨ يقضي باختصاص المحاكم والقانون الإنجليزي متى وقعت الجريمة في المياه الإقليمية الإنجليزية .^٢

أما مجلس الدولة الفرنسي فقد ذهب في حكم له عام ١٨٠٦ إلى أن قانون وقضاء علم السفينة بما المختصان في الفصل في هذا النزاع ، واستثنى المجلس من اختصاص علم السفينة ثلاثة حالات :

١- إذا طلب ربان السفينة أو ممثل الحكومة الأجنبية العائدة لها السفينة تدخل السلطة المحلية .

٢- إذا كان الجاني أو المجنى عليه فرنسي .

٣- إذا أدت الجريمة إلى الإخلال بنظام وأمن الميناء .

وقد حصل عملياً وان تدخلت السلطات الفرنسية لمواجهة حالة اضطراب أمن واستقرار الميناء الفرنسي بفعل تظاهر بحارة سفينة أجنبية في الميناء الفرنسي ضد معاون الربان .

١- ج - غ - غ - ل - ج - ق - ل - غ - ل - ج - ل - م - ك - ئ - ؤ - ع - ل - ج
٢- ل - ج - ن - ل - ج - ق - غ - ن - غ - ل - ج - ق - ل - م - ك - ئ - ؤ - ع - ل - ج

ويمكن إضافة استثناء آخر لما أورده مجلس الدولة الفرنسي وهو إيقاف وتفتيش السفن الأجنبية الحاملة لمواد مخدرة أو مؤثرة على العقل أو التي تمارس تجارة الرقيق أو الأطفال ، فهذه الجرائم هي جرائم محمرة دولياً ويجب مكافحتها من قبل كافة الدول وبغض النظر عن علم السفينة وجنسيتها .

وتبنى قانون العقوبات الليبي الاتجاه الذي سار عليه مجلس الدولة الفرنسي حيث نص في المادة (٤) من على أن (تسري أحكام هذا القانون على كل ليبي أو أجنبي يرتكب في الأراضي الليبية جريمة من الجرائم المنصوص عليها فيه ، ويعد في حكم الأراضي الليبية الطائرات والسفن الحربية حيثما وجدت إذا لم تكن خاضعة لقانون أجنبي حسب القانون الدولي) .

أما بالنسبة لتحديد الاختصاص في الجرائم الواقعة على ظهر السفينة وهي في أعلى البحار أو في عرض البحر، فليس ثمة خلاف يمكن أن يظهر بشأن ذلك إذ تختص دولة العلم قانوناً وقضاء بالفصل في هذه الجريمة حيث لا تخضع أعلى البحار لسيادة أية دولة .^١

والجدير بالذكر أن وجود السفينة في أعلى البحار ، يثير الكثير من الاشكالات ، كالأشكال الناشئ عن التصادم بين سفينتين ، وهذا ما حصل فعلاً في حادث التصادم البحري بين السفينة الفرنسية (لوتس) والسفينة التركية (بوزكورت) حيث وقع هذا التصادم في أعلى البحار ، ونجم عنه وفاة ثمانية من البحارة الأتراك ، وأنفقت السفينة الفرنسية قبطان السفينة التركية ، وفي استانبول ألقى القبض على قبطان السفينتين واقتيدوا للمحاكم أمام المحكمة التركية بتهمة القتل الخطأ ، ودفع القبطان الفرنسي بعدم اختصاص القضاء

١- ملخص نزع نسخة بغوغة توى شوى لغ غه نغ هج
ى شوى لكتوى لج

التركي بالنظر في الحادث الا أن المحكمة رفضت هذا الدفع وأصدرت الحكم على قبطاني السفينتين واتفقت فرنسا وتركيا على إحالة النزاع على محكمة العدل الدولية ، والتي قضت بصحة الحكم الصادر عن المحكمة التركية وجاء في حيثيات الحكم (..... صحيح أن الحادث وقع في السفينة لوتس إلا أنه أحد نتائجه في السفينة بوزكورت والتي تعتبر إقليما تركيا ، وبالتالي تكون المحاكم التركية هي المختصة في النزاع).^١

وكان المعايدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائي في التصادم وحوادث الملاحة ، قد ذهبت إلى منح هذا الاختصاص لدولة العلم . وبذات الاتجاه ذهبت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار حيث أشارت إلى أن وقوع الحادث أو المصادمة بين سفينتين في أعلى البحار ، وانتهاء الحادث إلى إثارة المسؤولية الجزائية أو التأديبية لربان السفينة أو لأي شخص آخر يعمل في خدمتها ، وفي هذه الحالة لا ترفع الدعوى ضد ذلك الشخص إلا أمام السلطة القضائية أو الإدارية لدولة العلم أو للدولة التي يكون الشخص من رعاياها .^٢

ثانياً- المسائل المدنية : يجري التمييز في هذه الحالة أيضاً بين وجود السفينة في أعلى البحار وبين وجودها في المياه الإقليمية للدول الأجنبية . ففي الحالة الأولى لا تخضع السفينة إلا لسلطات دولتها (دولة العلم) .

أما في حالة وجود السفينة في المياه الإقليمية الأجنبية ، فقد انقسم الرأي بشأنها فذهب القضاء المصري إلى معالجة كل مسألة بصورة مستقلة ، ولكن

لچ قلع م غ هه لج نغ قغ ه ق غ م لج غ خ غ م لج یئ ئی لج لکی ئی
لچ ی لج نه ئی ا غ غ خ نغ ق ی ئی لج

يمكن الاستدلال على أن علم السفينة هو الذي يطبق على عقد العمل البحري وان 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 انسانية الملاحة في البحر الإقليمي ، واستثنى 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

ى لج ن م	م	ل ج غ تى لج تى لج	ل ج ذ ئ ئ لج
ك لج ن	م	ل ج تى لج ئ لج ئ	ل ج ئ ئ لج
ئ لج ن	ق	ل ج تى لج ئ لج ئ	ل ج تى ئ لج
ئ لج ن	أ غ	ن غ ق	ئ ئ ئ لج

قانون بحري في حازن

الفصل الثالث

ملكية السفينة

(Ship owner ship) (Propriete 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 ، التخلّي (De Laissement) عن السفينة للمؤمنين والاغتنام البحري (Prise) الذي يعني السيطرة على سفن العدو والسفن المحايدة التي تخرق قواعد الحياد ومصادرتها لحساب الدولة المغتنة .

المبحث الأول

وسائل كسب ملكية السفينة

توجد هناك ثلاثة طرق معتادة لاكتساب ملكية السفينة ، اثنان منها (الشراء والبناء) يتفق عليهما التشريع والفقه ، والثالث (التصادم) أثار خلافا فقهيا طويلا بين مؤيد ومعارض وسوف نبحث في وسائل كسب ملكية السفينة تباعا .

المطلب الأول

كسب الملكية بالشراء

(Purchase) (Giving one 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 ويباعها ويتحقق الربح فيها لا يعد عمله تجاري لانتفاء 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 إلا لقاء 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

تسجيله .^١ وبذات الاتجاه ذهب القانون البحري اللبناني ^٢ والأردني ^٣ حيث أوجبا الكتابة للإثبات والنفذ لا للانعقاد .

وبعكس هذا الاتجاه ذهب القانون البحري المصري ، الذي أوجب الكتابة للانعقاد ، حيث نصت المادة (١١/١) من على (١- تقع التصرفات التي يكون موضوعها إنشاء أو نقل أو انقضاء حق الملكية أو غيره من الحقوق العينية على السفينة بمحرر رسمي وإلا كانت باطلة .

٢- إذا وقعت هذه التصرفات في بلد أجنبي وجب تحريرها أمام قنصل جمهورية مصر العربية في هذا البلد وعند عدم وجوده تكون أمام الموظف المحلي المختص .

والملاحظ أن القانون البحري المصري يشترط الرسمية في عقد بيع جميع أنواع السفن وبغض النظر عن طبيعتها كونها سفن تجارية أو سفن نزهة أو صيد ، وبغض النظر عن كونها تقوم بالملاحة الساحلية أم بالملاحة في أعلى البحار ، ولا يخضع بيع مراكب الملاحة الداخلية في مصر لشرط الرسمية .^٤ والجدير باللاحظة أن تمييزا يبرز بين كون الكتابة للانعقاد وكونها للإثبات ، فكونها للانعقاد ، فهي لا تجب إلا في البيع الاختياري ، أما في البيع الجبري فلا تعد الكتابة ركنا للانعقاد كبيع السفينة بعد الحجز عليها ، أو بيعها لاستحالة قسمتها ، أو بيعها ضمن أموال المفلس . أما كون الكتابة للإثبات ، فهي تجب في البيع الاختياري والإجباري للسفينة .

١- نـ آتـى أـ غـ نـ غـ هـ غـ لـ
٢- نـ آتـى أـ غـ نـ غـ هـ غـ لـ
٣- نـ آتـى أـ غـ نـ غـ هـ غـ قـةـ لـ
٤- قـلـ دـ -ـ غـ نـ غـ هـ غـ -ـ غـ غـ غـ غـ -ـ ئـ ئـ ئـ لـ

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

ووفقا للقانون المدني الليبي ، لكي يكون عقد البيع صحيحا ، لابد 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 الهاك .

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 تبعي 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 - قلح غ هـ - غ نـ غ بـ غ حـ - قـ - مـ كـ ئـ قـ ئـ حـ
٢ - نـ آمـ هـ أـ غـ نـ غـ بـ غـ حـ

هذه الحالة يكون البيع منصباً فعلياً 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 الإداره ، وفي البلاد الأجنبية يعينهم قنصل الجماهيرية الليبية . فان لم يكن متواجداً قنصل 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 للأجنبى :

تحرص الدول على تقوية أسطولها البحري، بغض النظر عن كون هذا الأسطول تجارياً أم حربياً ، فالأسطول البحري هو جزء من الثروة الوطنية ، وهو أحد معايير تقدمها في حقل الصناعة البحريه، من هنا تحريم 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 - نـ آمـىـ أـ غـ نـ غـ بـ غـ لـ
٢ - نـ لـىـ أـ غـ نـ غـ بـ غـ لـ

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 التفكير عند إبلاغها به ، وتقدم الاعتراضات إلى السلطة المختصة خلال مدة ثلاثة أيام من تاريخ الإعلان .

وتتبع ذات الإجراءات إذا ما آلت السفينة الليبية لأجنبي عن طريق الميراث أو الوصية أو نتيجة لفقدان مالكها الجنسية الليبية .^١

وحرّم القانون الليبي على الأجنبي شراء أي سفينة محجوزة أو مرهونة إلا بعد الحصول على موافقة السلطات المختصة .^٢ والملحوظ 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 متوفّرة في الحالات الثلاث ، وبالتالي فلا معنى للتميّز بينها .

المطلب الثاني

بناء السفينة

(*Construction Du navire*) (*Ship struction*)

ى- نـ آئـ أـ غـ نـ غـ هـ لـ
ى- نـ آئـ أـ غـ نـ غـ هـ لـ

الشراء ، أما في الصورة الثانية فيشتراك الفرد في البداية مع غيره في امتلاك السفينة ، إلا أن ملكيتها تؤول له في النهاية ، لأن يشتراك شخص مع والده في السفينة ، ويتوفى الأخير ولا وارث له إلا ابنه ، فيؤل حق الوالد في السفينة لابن ، أو أن يشتراك شخص في سفينة مع آخرين ، ثم يشتري الأول حصة كافية الشركاء فيصبح وال حالة 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 شيوعا

(Common ownership of the ship) (Propriete Indivise)

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

أما الشيوع البحري فيعرف ، على أنه اشتراك أكثر من شخص بملكية السفينة ، دون أن تكون حصة أيٍّ منهم مفرزة .

ومصدر الشيوع عموماً ، والبحري خصوصاً ، أما القانون أو الاتفاق ، فيكون مصدره القانون إذا نشأ الشيوع عن الميراث مثلاً ، ويكون مصدره الاتفاق إذا توافقت إرادة أكثر من شخص على امتلاك السفينة . أو إذا أوصى شخص برقة السفينة لأكثر من واحد ولم يعين نصيب كل منهم .

وتعد ملكية الشركات للسفن ، سبباً خاصاً للشيوع البحري ، فإذا جرى تصفية الشركة تصبح السفن مملوكة على الشيوع بين الشركاء ، بعد أن كانت ملكاً خاصاً للشخص المعنوي .

والجدير بالذكر إن الشيوع البحري ما هو إلا صورة من صور الشيوع المدني ، افرد له القانون أحكاماً خاصة في بعض الأحوال ، مراعاة لحسن سير وإدارة هذا الشيوع ، ولنا فيما نذهب إليه عدة أسانيد :

١- الأصل في الشيوع البحري والمدني ، الشيوع الإجباري ، أما الشيوع الاختياري فيعد فيهما استثناء.

٢- تصدر القرارات الخاصة بإدارة الشيوع بالأغلبية سواء كان الشيوع بحرياً أو مدنياً .^١

٣- عند عدم وجود نص خاص ينظم الشيوع البحري ، يتم الرجوع إلى أحكام الشيوع في القانون المدني .

١- م غ مغ غ غ م مل غم ط مق مل طه هه م م غ مطه مغ مل مه
غ غ غ طه غ ن غ لغ ه مطه غ ه غ غ قه - فهن غ - مك ئولخ
قط غ غ غ ه - غ غ قه - فهن غ - مك ئولخ