

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة الدكتور مولاي الطاهر سعيدة

كلية الحقوق

مذكرة تخرج لنيل شهادة الليسانس موسومة بـ:

**النظام القانوني للسفينة على ضوء القانون الدولي**

تحت إشراف الأستاذ :

- إبراهيم براهيم مختار

من إعداد الطالبتين :

بن واز آمنة

قدوري سعاد

السنة الدراسية :

2011/2010

## المقدمة:

لا تعرف السفينة بوصفها أداة للملاحة البحرية، ولكنها قبل ذلك عنصر من عناصر الثروة البحرية ، إذ تعد من الأشياء التي ترد عليها الحقوق العينية وفي مقدمتها حق الملكية، كما ترد عليها شتى أنواع التصرفات.

إلا أن الأمر لا يعني أن تنظيم السفينة باعتبارها مالا لا يتأثر بوظيفتها كأداة للملاحة البحرية الرئيسية، بل انه من المقطوع به أنه لولا هذه الوظيفة لما حظيت السفينة بنظام قانوني خاص بها، لذلك لا يتناول القانون البحري من أحكام السفينة بوصفها مالا سوى تلك التي تميزها عن سائر الأموال لكونها أداة الملاحة البحرية ،وتتمثل هذه الأحكام من جانب في أحكام الحقوق الواردة على السفينة :ملكية السفينة وحقوق الامتياز الواردة عليها و أحكام الحجز عليها، كما تتمثل من جانب آخر في الأحكام المميزة لأهم التصرفات التي تكون السفينة محلا لها وهي أحكام إيجار السفينة وأحكام الرهن البحري أما عن أحكام السفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية فنقصد بها تلك الأحكام التي لم توجد إلا بالنظر إلى الوظيفة الملاحية التي تقوم بها السفينة ،فالسفينة من جانب قطعة من السياسة تجوب البحار،تحمل على متنها مجتمعا من البشر تنشأ بينهم العلاقات وتحدث بها الوقائع التي يتعين ربطها بنظام قانوني جديد، و إذا كانت الصعوبة لا تثور في ملاحة أعالي البحارحيث لا يمتد إليها سيادة الدولة.

وتمثل الحق الذي ارتضته الجماعة الدولية لهذه المعضلة في إضفاء جنسية دولة محددة على السفينة لربطها بنظامها القانوني الذي يطبق على العلاقات والوقائع التي تحدث على متنها.

و بهذا نطرح الإشكالية: ما المفهوم القانوني للسفينة؟ و ما هي الحقوق و الالتزامات الواردة عليها؟

للإجابة عن هذه التساؤلات و إعطاء فكرة واضحة عن هذا الموضوع تم تقسيمه إلى:

المبحث التمهيدي و نتناول فيه المفهوم القانوني للسفينة، في حين الفصل الأول فنتطرق إلى الحقوق الواردة على السفينة من خلال دراستنا للشيوخ البحري و كذا حقوق الامتياز البحري، أما الفصل الثاني فيتمركز حول الالتزامات الواردة على السفينة في إطار القانون الدولي من جانب والقانون الوطني من جانب آخر، الأول ندرس فيه الالتزامات في كل من مجالي التجارة الدولية و حماية البيئة البحرية، أما الثاني فندرس فيه التزامات كل من الأشخاص البحريون و الأشخاص البريون.

## المبحث التمهيدي

### المفهوم القانوني للسفينة

نعرض في هذا المبحث للأساس القانوني للسفينة من جانب و لتحديد تكييفها القانوني من جانب آخر و ذلك في مطلبين:

### المطلب الأول

#### الأساس القانوني (مصادر قانون السفينة)

يجدر عند الحديث عن مصادر القانون البحري ه أنه لا يتحدد أساسه بنوع قواعده كالقانون التجاري أو القانون الجنائي مثلا و إنما بمكان تطبيقية فهو القانون الذي يطبق في البحر.

و لذلك فإنه يمكن تعريف القانون البحري بأنه: مجموع القواعد القانونية المتعلقة بالملاحة البحرية، فهو مجموع القواعد القانونية المنظمة للروابط التي تنشأ بين الأفراد و الهيآت الخاصة بعد الملاحة، و تقاس مدى أهمية دراسة القانون البحري في الدولة بما لها من بحرية تجارية و مدى حركة موانئها و تجارتها الخارجية<sup>1</sup>.  
لذا يمكن أن تحدد مصادر القانون البحري على الشكل التالي:

### الفرع الأول

#### القانون الوطني

تتعدد مصادر القانون البحري من حيث هي ملزمة و أخرى تفسيرية فالمصادر الملزمة هي:

#### أولا: التشريع:

يعد التشريع أهم مصادر القانون البحري، و على القاضي الرجوع إليه أولا قبل غيره ولا يقصد بالتشريع نصوص التقنين البحري فحسب بل النصوص التشريعية البحرية الأخرى الملحقه لهذا التشريع أو التي تصدر منفذة لنصوصه.

<sup>1</sup> أ.عباس حلمي، القانون البحري، كلية الحقوق، ديوان المطبوعات الجامعية، الطبعة الثانية، الجزائر، 1987، ص05.

كذلك تعتبر قاعدة التقنين التجاري و التقنين المدني بمثابة قواعد عامة للقانون البحري، و من ناحية أخرى تعتبر المعاهدات الدولية جزءاً من التشريع يلتزم القاضي تطبيقها متى صدر تشريع داخلي بالتصديق عليها<sup>2</sup>.  
و قد صدر التقنين البحري القانون البحري عام 1976 .

### ثانياً : العرف و العادات

يلعب العرف دوراً كبيراً في نطاق القانون البحري، إذ نشأ هذا القانون نشأة عرفية، و يتعين على القاضي تطبيق العرف إذا لم يجد نصاً تشريعياً يحكم النزاع ، أما العادات فهي دون العرف ي المرتبة، و يتعين على الطرف الذي يتمسك بها أن يقوم بإثباتها، أما المصادر التفسيرية فتمثل في:

### ثالثاً: القضاء و الفقه

إذا كان التشريع و العرف مصدرين ملزمين يتعين على القاضي أن يلجأ إليها لاستخلاص القواعد القانونية، فإن القضاء و الفقه يعتبران مصدران هامان من المصادر التفسيرية التي يستأنس بها القاضي عند الفصل فيما يعرض عليه من منازعات و في تفسير القواعد القانونية فكلاهما كل في نطاقه. يبذل جهده في تكملة النقص و تفسير الغامض و ماله اللحاق بما تصل إليه الملاحة البحرية من تطور<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> يحتوي علي 887 مادة موزعة علي كتابين :

الكتاب الأول : و يشمل علي بابين، يحتوي الباب الأول على الملاحة البحرية و الثاني علي رجال البحر.  
الكتاب الثاني : و يشمل سبعة أبواب، إذا يحتوي الباب الأول علي التجهيز، و الثاني علي استئجار السفن و الثالث علي النقل البضائع و الرابع علي الامتيازات علي البضائع و الخامس علي نقل المسافرين و أمتعتهم و السادس علي القطر و السابع علي الشحن و التفريغ في الموانئ.

<sup>3</sup> أ- عباس حلمي، نفس المرجع ، ص06

## الفرع الثاني

### القانون الدولي

نقصد بمصادر القانون الدولي القواعد التي تلجأ إليها الدول لتنظيم علاقاتها البحرية الدولية فيما بينها، و هي القواعد نفسها التي تلجأ إليها الدول و الهيئات الدولية المختصة بتسوية المنازعات الدولية الناشئة بينها فيما يتعلق بالبحار.

ويعد القانون الدولي للبحار فرع من فروع القانون الدولي العام، يستمد مصادره من مصادر القانون الدولي العام نفسها مع الأخذ بعين الاعتبار خصوصية هذا القانون، و يعد العرف الدولي المصدر التاريخي و المهم في القانون الدولي للبحار، فمصادر القانون الدولي للبحار نوعين :

مصادر عامة ، هي مصادر القانون الدولي العام، و مصادر القانون الدولي الخاصة بالبحار<sup>4</sup>.

#### أولاً : المصادر المستمدة من القانون الدولي العام :

أوجبت المادة 279 من اتفاقية قانون البحار العام عام 1982 الرجوع إلى الفقرة الثانية من المادة الثانية من ميثاق الأمم المتحدة<sup>5</sup> التي نصت علي ما يلي : " لكي يكفل أعضاء الهيئة لأنفسهم جميع الحقوق و المزايا المترتبة على صفة العضوية يقومون بحسن نية بالالتزامات

التي أخذوها على أنفسهم بهذا الميثاق " ، و هذا يعني أن حسن النية هو الأساس في تسوية المنازعات الدولية .

وتعد قاعدة حسن النية، من المبادئ الأساسية التي يقوم عليها النظام القانوني الدولي، و إذا لم تقم الدول الأعضاء في المنظمات الدولية بتنفيذ التزاماتها بحسن النية فإن التنظيم الدولي يعجز عن القيام بوظائفه علي النحو المطلوب.

و مبدأ حسن النية في تنفيذ الالتزامات الدولية من المبادئ المستقرة في العلاقات الدولية، و هو يعني أن تنفذ الدولة التزاماتها الدولية برغبة و بهدف تطوير العلاقات الدولية، و عدم احترام مبدأ حسن النية يؤدي إلى انهيار التنظيم الدولي بأعماله، و

<sup>4</sup> د. سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر و التوزيع جامعة جرش، 1430هـ-2009م، ص43.  
<sup>5</sup> د. وقع الميثاق بتاريخ 26 يونيو 1945، في سان فرانسيسكو في ختام مؤتمر الأمم المتحدة الخاص بنظام الهيئة الدولية و أصبح نافدا في 24 أكتوبر 1945  
و يعتبر النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية.

يتطلب مبدأ حسن النية أن الدول لا تلتزم بواجب إلا إذا كانت راغبة و جادة في تنفيذ التزاماتها بصورة كاملة، فلا تلتزم بمعاهدة إلا إذا كانت راغبة في تنفيذها، فإن ذلك يوفر الثقة المتبادلة بين أعضاء المجتمع الدولي مما يؤدي إلى تطوير العلاقات الدولية بشكل سليم<sup>6</sup>

وأوجبت المادة المذكورة من اتفاقية قانون البحار العام عام 1982، أن تسوي الدول المنازعات طبقاً للفقرة الأولى من المادة 33 من ميثاق الأمم المتحدة، و هي الوسائل السلمية لتسوية المنازعات الدولية الواردة في الفصل السادس من الميثاق على أنه: " يجب على أطراف أي نزاع من شأن استمراره أن يعرض حفظ السلم و الأمن الدولي للخطر أن يلتمسوا حله بادئ ذي بدء بطريق المفاوضة و التحقيق و الوساطة و التوفيق و التحكيم و التسوية القضائية أن يلجئوا إلى الوكالات و التنظيمات الإقليمية أو غيرها من الوسائل السلمية التي يقع عليها اختيارها."

وأشارت الفقرة الثانية على تطبيق قواعد القانون الدولي غير المتناقضة مع اتفاقية قانون البحار عام 1982 و هذا يعني الأخذ بالاتفاقيات الدولية العامة والمنظمة للعلاقات الدولية في مسائل البحار و غيرها، كما يجوز الرجوع للعرف الدولي الخاص بالبحار، لأن عبارة القانون الدولي تشمل الاتفاقيات الدولية و العرف الدولي.

وقد حددت المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية<sup>7</sup> المصادر التي تعتمد عليها المحكمة عند النظر بالمنازعات التي تعرض عليها و هي:

\_ مصادر أصلية و هي المعاهدات الدولية و العرف الدولي.

\_ مصادر مشتقة و هي مبادئ القانون الدولي العامة.

\_ مصادر مساعدة و هي الفقه و أحكام المحاكم.

\_ مبادئ العدل و الإنصاف.

وعندما نصت اتفاقية قانون البحار عام 1982، على مصادر القانون الدولي فإن ذلك يعني أن قانون البحار يعد جزءاً من هذا القانون، و تطبيق هذه القواعد لتسوية المنازعات بين الدول مسألة اختيارية تتفق عليها الدول أثناء

<sup>6</sup> د. سهيل حسين الفتلاوي، نفس السابق، ص 43.

<sup>7</sup> ينشئها ميثاق الأمم المتحدة فهي الإدارة الرئيسية و تباشر وظائفها وفقاً لأحكام هذا النظام وتتكون من 15 عضواً يجوز أن يكون لها أعضاء من عضو واحد من رعايا دولة بعينها.

ظهور المنازعات أو قبلها، بموجب اتفاق يعقد بينها بتسوية منازعاتها طبقاً لقواعد القانون الدولي العام، بالمفاوضات أو الوساطة أو التحقيق أو التوفيق أو التحكيم الدولي أو محكمة الدول الدولية<sup>8</sup>.

### ثانياً : المصادر المستمدة من القانون الدولي للبحار

لما كانت اتفاقية قانون البحار عام 1982، قد اعترفت بمصادر القانون الدولي العام وأجازت تطبيقها على موضوعات قانون البحار إلا أن لهذا الأخير خصوصية يتميز بها بسبب الموضوعات الخاصة التي ينظمها لهذا أشارت المادة 23 من نظام المحكمة الدولية لقانون البحار بأن المحكمة تطبق القواعد الواردة في المادة 293 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 و قد حددت المادة المذكورة القواعد التي تطبقها المحكمة و هي<sup>9</sup>:

#### 1- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982:

تعد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982<sup>10</sup> المصدر الرئيسي للقانون الدولي للبحار.

وتتكون الاتفاقية من 320 مادة و تسع ملاحق و التي تعد جزءاً من الاتفاقية،

و صوت عليها جميعاً بتاريخ 30 نيسان 1982 و عارضت الاتفاقية أربع دول (الولايات المتحدة الأمريكية و تركيا و فنزويلا، و إسرائيل) و دخلت الاتفاقية حيز التنفيذ في 16/11/1994 و عقدت العديد من الاتفاقيات الدولية الخاصة بتنظيم المسائل المتعلقة بالبحار قبل عقد اتفاقية قانون البحار، وبعدها تناولت العديد من موضوعات علوم البحار.

<sup>8</sup> د. سهيل حسين الفتلاوي، نفس المرجع، ص44.

<sup>9</sup> د. سهيل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص46.

<sup>10</sup> تعرف بجامعة 1982، و يسمى أيضاً مؤتمر قانون البحار أو معاهدة قانون البحار، هي اتفاقية دولية نتجت عن المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار و عقدت من 1973 إلى 1982 و تحدد حقوق و مسؤوليات الدول في استخدامهم لمحيطات العالم.



## 2 - قواعد القانون الدولي غير المتعارضة مع اتفاقية قانون البحار:

وهي القواعد التي أقرها القانون الدولي العام، و حددتها المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية التي تمثل المعاهدات الدولية و العرف الدولي والمبادئ العامة، والرجوع إلى قرارات المحكمة و أقوال الفقه كمصادر مساعدة لتسوية النزاعات الدولية التي سبق الإشارة إليها و كل ما يتطلب من هذه القواعد هو أنها لا تتعارض مع اتفاقية قانون البحار عام 1982 و بخاصة القواعد الآمرة منها<sup>11</sup>.

## 3- قواعد العدل و الإنصاف إذا ما اتفقت عليها الدول المتنازعة:

إن الحكم وفق مبادئ العدل و الإنصاف تساعد القاضي على تفسير نص قانوني غامض أو تكملة النص أو ترك النص الموجود لما فيه من قسوة و عدم عدالة و الحكم بما هو عادل و منصف و لما كانت سلطة قسوة بالحكم وفقا لمبادئ العدل و الإنصاف و تجعله يجتهد و يضع القاعدة القانونية من عنده و من ثم تطبيقها على النزاع المعروض أمامه هذه الصلاحية تجعل منه مشرعا أي أنه يجمع في يده السلطتين التشريعية و القضائية، و هي مسألة تثير المخاوف لدى الدول فلا توافق بأن تضع مصالحها الوطنية بيد القاضي يتمتع بسلطات واسعة .

ومبادئ العدل و الإنصاف لا تأخذ تسلسل بين مصادر القانون الدولي، فقد تكون هذه أول المصادر أو آخرها يلجأ إليها القاضي عندما لا يجد مصدر يحسم به النزاع.<sup>12</sup>

<sup>11</sup> د.سهيل حسين الفتلاوي، نفس المرجع، ص47.  
<sup>12</sup> د.سهيل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص47.

#### 4- العرف الدولي للبحار:

مما يثير الانتباه أن المادة 293 من اتفاقية قانون البحار عام 1982 لم تشر إلى العرف الدولي الخاص بالقانون الدولي للبحار، و هي الأعراف البحرية التي تطبقها في علاقاتها البحرية، وكما ينبغي النص عليها و أن تكون المصدر الثاني بعد اتفاقية قانون البحار ذلك أن العرف الدولي للبحار هو أساس القانون الدولي للبحار و المصدر الأول الذي نقلت أحكام الاتفاقية منه، و هو المصدر التاريخي للقانون الدولي للبحار،

و إذا كانت اتفاقية قانون البحار تعبر عن رضا الدولة الصريح فإن العرف الدولي للبحار يعبر عن رضا الدول الضمني، و قد نقلت اتفاقية قانون البحار أغلب أحكامها من العرف الدولي للبحار فهناك حالات تتطلب الرجوع للعرف الدولي للبحار و من ذلك الخلق التاريخي و هي خلعان وطنية، أجازت اتفاقية قانون البحار للدول الدخول إليها ولم تحدد الاتفاقية ما هو الخليج التاريخي،

و تحديد الخليج التاريخي يتطلب الرجوع إلى العرف الدولي<sup>13</sup>.

#### المطلب الثاني

##### **التكييف القانوني للسفينة**

يتخذ استثمار السفينة صوراً كثيرة منها:

فقد يستغلها مالكها في نقل بضائعه الخاصة و هي الصورة التي كانت منتشرة في الماضي، حيث كان مالك السفينة يشتغل بالتجارة فكان يستغل السفينة ليشتري البضاعة من مكان و ينقلها ليبيعه في مكان آخر و دخل التطور الفني للملاحة

و التطور الاقتصادي فصل بين وظيفة مالك السفينة و بين وظيفة التاجر، فافرض شكل التخصص فأصبح المالك أو من يجهز السفينة أي المجهز يختص بالملاحة لتنفيذ عمليات النقل التي يطلبها منه التاجر الذين قصرُوا

<sup>13</sup> د. سهيل حسين الفتلاوي، نفس السابق، ص 48.

نشاطهم على هذه التجارة و تركوا القيام بعمليات النقل بأنفسهم كما كان سابقا، و مع ذلك لا تزال تلك الصورة قائمة و لكن في حدود ضيقة حيث تملك الشركات الكبرى سفنا لنقل ما تحتاجه من وقود و شركات البترول غير أن هذه الصورة لم تعد المألوفة و لا تثير مشاكل خاصة تلك التي يثيرها عقد النقل.

فالناقل هو نفسه الشاحن أو المرسل إليه و لا محل للكلام عن وجود عقد نقل، و لكن إذا باع مالك السفينة البضاعة المشحونة على سفينة أو جزء منها أثناء النقل أصبح مند البيع بمثابة ناقل بحري لحساب المشتري و خصت علاقتها لعقد النقل.

وقد يتولى مالك السفينة بنفسه استثمار سفينة لنقل الأشياء أو الأشخاص نظير أجرة أو استثمارها لعمليات أخرى كقطر السفن أو لتقديم المساعدة و الإنقاذ أو الإرشاد البحري<sup>14</sup>.

و قد لا يفضل المالك أن يستثمرها بنفسه و لحسابه فيقوم بتأخيرها للغير فإما أن يؤجرها بذاتها من دون مؤونة و من دون بحارة بموجب عقد تأجير السفينة و هي عارية أو تأجيرها مع المؤونة

فالبحارة بموجب عقد تأجير السفينة و هي مجهزة، و غالبا يفضل المستأجر سواء أكان بائعا أو مشتريا أو يريد بضائع على شكل مواد أولية أو كان متخصصا في صنع مواد أساسية مثل السكر و الفحم و الفوسفات و البترول أو كان ناقلا عاملا على خطوط ملاحية منتظمة، و يتلقى طلبات نقل كثيرة بحيث يعجز أسطوله لتغطيتها فيضطر إلى اللجوء إلى عقد استئجار السفينة من مالكا

و هو ما يحدث أيضا بالنسبة لمنظمي السفريات السياحية، و للدول عند احتياجها إلى النقل جنودها أو أية أشياء<sup>15</sup>.

<sup>14</sup> د. طالب حسين موسى، القانون البحري، السفينة، أشخاصها، عقد النقل البحري، البيوع البحرية، الطوارئ البحرية، عقد التأمين البحري، العقود البحرية المساعدة، جامعة العلوم التطبيقية الخاصة، عمان، 2004، ص23.  
<sup>15</sup> د. طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص24.

## الفرع الأول

### المفهوم القانوني للسفينة

تعرف المادة الأولى فقرة أولى من قانون التجارة البحرية المصري السفينة بأنها: «كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية و لو لم تهدف إلى الربح».

والمفهوم المتقدم لما يعيد السفينة هو الذي يتحدد به نطاق تطبيق القواعد القانونية الواردة بالبواب الأول من قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990 و المتعلقة بالسفينة.

فالمفترض في تعريف السفينة الوارد بقانون التجارة البحرية أن يحدد مفهومها القانوني بوجه عام بمعنى أن تنظيم أي جانب من جوانب الملاحة البحرية بموجب قانون آخر يتناول السفينة بأحكام خاصة يؤخذ فيه بذات المفهوم القانوني للسفينة و مع ذلك يلاحظ أن القانون رقم 232 لسنة 1989 في شأن سلامة السفن تبني مفهومًا مغايرًا للسفينة عن المفهوم الوارد بقانون التجارة البحرية و هو ما يجب أخذه في الاعتبار عند تحديد نطاق تطبيق قانون سلامة السفن<sup>16</sup>.

وبتعريف السفينة بأنها المنشأة التي تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية و لو لم تهدف إلى الربح يكون المشرع قد اشترط توافر ثلاثة عناصر في السفينة، أن تكون منشأة وأن تخصص للملاحة البحرية فيراعى في بناءها قدرتها على عبور البحر و تحمل المخاطر البحرية.

ولا يهتم بعد ذلك أن تخصص لملاحة رئيسية أو تبعية أو الملاحة أعالي البحار أو ملاحة الساحل و أن تقوم بالملاحة على الوجه الاعتيادي و تظل لها هذه الصفة و لو قامت بملاحة نهريّة مرة واحدة أو عدة مرات أو على النقيض من ذلك لا تعتبر سفينة المركب النهري و لو كان بملاحة بحرية عرضية بين أن و آخر .

<sup>16</sup> د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية 2001، ص16.

وإذا عوملت المنشأة العائمة أثناء البناء على أنها سفينة ثم خصصها مالكها بعد تمام بنائها للملاحة النهرية أو الداخلية اعتبرت أنها كانت دائما مركبا لا سفينة.

كما تشمل السفينة ملحقاتها كالآلات و قوارب النجاة و الرافعات و الدفة و الأشرعة و المؤن و سائر ما يكون لازما أو مفيدا لملاحة السفينة و استغلالها سواء أكان منفصلا أو متصلا و يسري علي هذه الملحقات سائر التصرفات التي ترد علي السفينة فكان هناك نوعا من التخصيص يجعل هذه الأشياء و رغم إمكان فصلها أجزاءا من السفينة<sup>17</sup>.

---

<sup>17</sup>د. حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، طبعة 1988، ص06.

## الفرع الثاني

### جنسية السفينة

الجنسية هي الرابطة القانونية بين الشخص و الدولة التابع لها و الأشخاص

و حدهم هم الذين يتمتعون بالجنسية، أما الأموال فليست لها جنسية ما و مع ذلك فإن التشريعات تجمع على أن يكون لكل سفينة جنسية و تهتم بتنظيم هذه الجنسية، لما للسفينة من أهمية كبرى في الاقتصاد القومي و التجارة الخارجية و لأن هذه السفينة هي العامل الأول في تحديد حقوقها و واجباتها في زمن السلم و الحرب فضلا عن أي سفينة معدة للسير في أعالي البحار و هي مياه لا تخضع لأي سلطة ذات سيادة

مما يستلزم إلحاق كل سفينة بدولة معينة برابطة الجنسية ضمانا للنظام القانوني على ظهرها و تتفق السفينة في ذلك مع الطائرات التي تتمتع هي الأخرى بجنسية دولة معينة<sup>18</sup>.

فما هي شروط اكتسابها و آثارها؟

#### **أولا: شروط اكتسابها**

من المقرر أن لكل دولة الحرية في تحديد شروط اكتساب السفينة لجنسيتها منها:

- أن تكون السفينة مبنية في الدولة (شرط البناء الوطني) و من الواضح أن هذا الشرط لا يرد إلا تشريعات الدول التي نهضت فيها صناعة السفن و أصبحت قادرة على الوفاء باحتياجاتها فأرادت حماية صناعتها الوطنية.

- أن تكون السفينة مملوكة كلها أو بعضها لوطنيين (شرط الملكية الوطنية) و يهدف هذا الشرط إلى استيفاء السفينة تحت تبعية الدولة عن طريق جنسية المالك و قصر حماية الدولة على السفن التي تتمثل فيها المصالح

<sup>18</sup>د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، طبعة 1998، ص47.

الوطنية على أن الدولة التي تحتاج إلى رأس المال الأجنبي لعدم كفاية رأس المال الوطني لا تتطلب عادة قدرا كبيرا من الملكية الوطنية.

- أن يكون أفراد طاقم السفينة كلهم أو بعضهم من الوطنيين (شرط الطاقم الوطني) و يقصد من ذلك تهيئة أسباب العمل للوطنيين و رعاية مصالح الدولة في السفن عن طريق العاملين عليها علي أن هذا الشرط لا تتطلبه تشريعات الدولة التي لا يتوفر لديها العدد الكافي من رجال الطاقم<sup>19</sup>.

### ثانيا : آثار اكتساب الجنسية

للجنسية التي تحملها السفينة آثار في غاية الأهمية فالسفن الوطنية وحدها التي تتمتع بحماية الدول التي تنتمي إليها بجنسيتها، يضاف إلى ذلك فإن علم السفينة الذي يحدد جنسيتها هو الذي يوضح حقوق وواجبات تلك السفن أثناء السلم

و الحرب و هناك قاعدة معروفة تقضي بأن " العلم المحايد يحمي البضائع المحايدة من المصادرة التي قد تتعرض لها من الدول المتحاربة" و الدول تمنح السفن التابعة لها مزايا مهمة و هي: <sup>20</sup>

### 1) دعم الدولة لأسطولها البحري:

تهتم الدولة عادة بسفنها البحرية لهذا السبب توفر لها بعض المزايا التي تساعد على تطوير هذا الأسطول و خصوصا السفن التجارية و كونها تشكل أهمية كبيرة في دعم و نمو الاقتصاد الوطني لتلك الدولة.

حيث أن هذه السفن تعتبر وسيلة مهمة في استيراد و تصدير المنتجات لدولها، إضافة إلى الخدمة التي تقدمها هذه السفن عند تعرض الدول التي تعود إليها الحرب و لهذا السبب فإن السفن الوطنية تحظى بالدعم المالي عن طريق القروض التي تمنحها الدول لأسطولها البحري كما أن المؤسسات المالية الخاصة من جانبها تساهم أيضا في تشجيع الاستثمارات البحرية عن

<sup>19</sup>د. مصطفى كمال طه، نفس المرجع، ص48.  
<sup>20</sup>د. عادل علي مقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر، الأردن، الطبعة 1999، ص36.

طريق القروض التي تقدمها لملاك السفينة سواء كانوا أشخاص أم شركات<sup>21</sup>.

## (2) حق السفن الوطنية في الملاحة الوطنية:

جرت العادة في أغلب الدول على قصر الملاحة الساحلية على السفن المحلية، بمعنى الدولة فقط حق الملاحة في مياهها الإقليمية و بغض النظر عن هدف هذه الملاحة سواء كانت التجارة بين موانئها أو الصيد و هذا الأمر يجنب السفن الوطنية مزاحم السفن الأجنبية في التجارة أو الصيد في تلك الموانئ و من الطبيعي أن ذلك سيعود بالفائدة للسفن الوطنية<sup>22</sup>.

## (3) تنازع القوانين:

تظهر أهمية الجنسية أيضا في مسألة تنازع القوانين في النزاعات التي تتضمن أطراف من جنسيات مختلفة، و هذا غالبا ما يحصل لاختلاف جنسية المالك للسفينة عن المستأجر أو الشاحن أو ملاحها. ومسألة تنازع القوانين تظهر في تحديد القوانين الواجب التطبيق و المحكمة المختصة في نظر ذلك النزاع، ومعلوم أن قانون علم الجنسية يطبق على النزاعات والموارد التي تقع على السفينة و هي عرض البحر، لأن سيادة الدولة تمتد على مثل هذه الجرائم أما الحوادث التي تحصل على السفينة و هي في المياه الإقليمية لدول أجنبية فإنه يتوقف حل النزاع في مثل هذا الأمر على تدقيق كل حالة على حدة و تحديد صفة القانون الواجب التطبيق و المحكمة المختصة بالنزاع و غالبا ما تخضع لقانون ميناء الدولة التي تكون فيه السفينة راسية عند وقوع الحادث<sup>23</sup>.

<sup>21</sup> د. عادل علي مقدادي، نفس المرجع، ص37.

<sup>22</sup> د. عادل علي مقدادي، المرجع السابق، ص38.

<sup>23</sup> د. عادل علي مقدادي، المرجع السابق، ص39.



# الفصل الأول: الحقوق الواردة على السفينة

## المبحث الأول

### الملكية الشائعة للسفينة

نعرض في هذا المبحث الملكية الشائعة للسفينة، و ذلك بتحديد إدارة الشيوخ البحري من جانب و كذا أسباب انقضاءه من جانب آخر في مطلبين:

## المطلب الأول

### إدارة الشيوخ البحري

نظم المشرع البحري صورة محددة من صور بناء السفينة هي الصورة الغالبة في العمل و التي تعرف بالبناء الغير المباشر أو البناء بثمن جزافي، و فيه يعهد طالب البناء إلى شركة متخصصة في بناء السفن و تسمى بمتعهد البناء ببناء السفينة على ضوء المواصفات التي يحددها لها.

وفي حالة البناء غير المشروع يقدم متعهد البناء المواد اللازمة لبناء السفينة، و يسمى بيع تحت التسليم، فتبقى ملكية السفينة لمتعهد البناء أثناء البناء، و لا تنتقل إلى الملكية إلى طالب البناء إلا بقبول تسلمها بعد تجربتها<sup>24</sup>.

ويرتب عقد بناء السفينة التزامات على عائق طرفيه، متعهد البناء و طالب البناء فالمتعهد ملتزم بالقيام بالأعمال اللازمة لبناء السفينة و احترام المواصفات التي حددها له عميله، و يكون متعهد البناء مسؤولاً عن أعمال المقاولين من الباطن، و يكون ملتزماً بتسليم السفينة بعد تجربتها و يكون ضامناً لخلو السفينة من العيوب، و تنقضي دعوى الضمان بمضي سنة من وقت العلم بالعييب، كما تنقضي بمضي سنتين من وقت تسلم السفينة مالم يثبت أن متعهد البناء قد تعمد إخفاء العيب غشاً منه<sup>25</sup>.

وتبدأ مدة السنة من وقت العلم بالغييب الخفي و لا يكفي مجرد الكشف عن عطب السفينة و في حالة الغش لا تنقضي دعوى الضمان إلا بعد مرور خمسة عشر عاماً .  
و المدة المذكورة هي مدة تقادم و بالتالي تسري عليها القواعد العامة للتقادم من حيث أحكام بدء و انتهاء المدة ووقفها و انقضائها.

<sup>24</sup> د. عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية في ضوء الفقه و القضاء و التشريع، الناشر منشأة المعارف الإسكندرية، مصر 1990، ص 34.  
<sup>25</sup> د. عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 35.

أما عن الالتزامات طالب البناء فتتمثل أولاً في تسليم السفينة عند تمام البناء و يكون ذلك بمحضر تسليم يثبت فيه طالب البناء كل التحفظات المتعلقة ببناء السفينة.

وملكية السفينة قد تكون لشخصية واحد وقد يشترك عدة أشخاص في ملكية السفينة و قد نظم المشروع أحكام الملكية الشائعة و نظم أحكام تلك الملكية<sup>26</sup>.

فتطبيقاً للمادة 1/18 من قانون التجارة البحرية المصري أن يتبع رأي الأغلبية يتعلق باستغلال سفينة مملوكة علي الشيوخ و تتوفر في هذه الأغلبية موافقة المالكين لأكثر من نص الحصص في السفينة فالسفينة ليست قابلة لتعيين حصص مفرزة فيها إذا كل جزء فيها يساهم في استغلال السفينة ككل مما يتصور معه إمكانية استغلال كل جزء منها على حدا ولكن العمل جرى على تقسيم السفن إلى أربع و عشرين حصة و تتحدد مشاركة كل مالك في ملكية السفينة بنية كل ما يملكه من حصص غير أنه يجوز لكل مالك في الأقلية التي توافق على قرار الأغلبية الطعن فيه خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ صدوره أمام المحكمة المختصة دون أن يترتب على ذلك القرار وقف تنفيذ القرار مالم تأمر المحكمة بذلك و يمكن للمحكمة الإبقاء على القرار أو إلغائه ويمكن الطعن في حكم المحكمة وفقاً للقواعد العامة للمرافعات<sup>27</sup>.

ويعتبر كل مالك مديراً للشيوخ البحري مالم يتم تعيين مديراً له، ويتم تعيين المدير بقرار يصدر من أغلبية المالكين، وبموجب شهر أسماء المديرين في صحيفة تسجيل السفينة، حتى يتسنى للغير معرفتهم والتأكد من توافر الصفة اللازمة للقيام بإدارة الشيوخ البحري ويتم عزل المدير بذات كيفية تعيينه.

وللمالك القيام بجميع التصرفات والأعمال التي تقتضيها إدارة الشيوخ، أي القيام بكافة الأعمال اللازمة لاستغلال السفينة، مثل شراء المعدات والمؤن والتعاقد مع أفراد الطاقم، وتأجير السفينة لمدة لا تتجاوز سنة، وإلا فإنه يتعين عليه الحصول على إذن من المالكين يصدر من الأغلبية، أما في حالات التصرف الناقل للملكية فيجب الحصول على إذن المالكين يصدر بالأغلبية<sup>28</sup>.

<sup>26</sup> د. عبد الحميد الشواربي، نفس المرجع، ص36.

<sup>27</sup> د. عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص37.

<sup>28</sup> د. عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص37.

ويسأل مدير الشيوخ عن الأخطاء الذي يرتكبها أثناء إدارته سواء في مواجهة المالكين أو في مواجهة الغير، ويتحمل كل مالك في الشيوخ نصيبا في نفقات الشيوخ وفي الخسارة بنسبة حقه في ملكية السفينة كما يكون للمالك نصيب في الأرباح الصافية الناتجة عن استغلال السفينة، وإذا كان من مديري الشيوخ البحري، فإنه يكون مسئولا عن جميع الديون الناشئة عن الشيوخ، وبالتالي تكون مسؤولية مطلقة عن تلك الديون، ويستطيع الغير الرجوع عليه بكامل الدين، وتكون أمواله جميعا ضامنة لهذا الدين، ويمكن للمالك المدير الرجوع على باقي المالكين، وإذا تعدد المديرون كانوا مسئولين أمام الغير في جميع أموالهم وبالتضامن فيما بينهم، ويستطيع الغير الرجوع بكامل الدين على أي من هؤلاء ويمكن الاتفاق على خلاف ذلك.

أما فيما يتعلق بالمالكين الآخرين، أي من لم يعين مديرا منهم، فإنهم يسألون عن ديون الشيوخ في جميع أموالهم بالتضامن فيما بينهم، ويمكن الاتفاق على تحديد مسؤوليتهم باستبعاد التضامن السلبي عن الديون الناشئة عن الشيوخ، غير أنه يمكن الاجتماع بهذا الاتفاق على الغير من تاريخ شهره في صحيفة تسجيل السفينة<sup>29</sup>.

### المطلب الثاني

#### **انقضاء الشيوخ البحري**

ينقضي الشيوخ البحري لعدة أسباب هي:

#### الفرع الأول

#### **انقضاء الشيوخ البحري وفقا للقواعد العامة**

من أسباب انقضاء الشيوخ البحري التي تؤدي إليها القواعد العامة للملاك المادي للسفينة حتى إذا كان تعويضه التأمين يغطي قيمتها بالكامل ذلك أن الملكية الشائعة والتي تتركز في سفينة معينة يتعين أن تنقضي بزوال السفينة، كذلك ينقضي الشيوخ البحري في حالة تجمع الحصص في يد شخص واحد إذ تكون في هذه الحالة بصدد ملكية فردية وليس ملكية شائعة ويحصل ذلك إذا اشترى أحد الملاك في الشيوخ حصص باقي الملاك أو آلت إليه تلك الحصص بالإرث أو الوصية أو الهبة<sup>30</sup>.

<sup>29</sup> د. عبد الحميد الشواربي، نفس المرجع، ص 38.

<sup>30</sup> د. جمال حمدي، القانون البحري، الطبعة الثالثة، الناشر منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر 2003، ص 100.

## الفرع الثاني

### انقضاء الشيوخ البحري في قانون التجارة البحرية

أورد قانون التجارة البحرية المصرية الأسباب التي يقضي بها الشيوخ البحري وهي بيع السفينة واتفق المالكين على انقضاءه لعارض شخصي.

#### أولاً: بيع السفينة:

وقد يكون ذلك البيع اختيار أو جبراً.

#### 1- البيع الاختياري:

وقد عرضت لذلك المادة 1/26 من قانون التجارة البحرية المصرية والتي نصت على أنه: "لا يجوز بيع السفينة إلا بقرار يصدر بموافقة المالكين الحائزين لثلاث أرباع الحصص على الأقل، ويبين في القرار كيفية حصول البيع وشروطه.

وقد اشترط النص على هذا النحو لإمكان بيع السفينة موافقة الأغلبية خاصة من الملاك المشتاعين حتى يكون البيع بمنأى من البطلان وهذه الأغلبية هي ثلاث أرباع الحصص على الأقل.

والقرار الصادر بالموافقة على البيع بالأغلبية التي أشرطها النص بتعين أن يتضمن كيفية حصول البيع وشروطه، وغنى عن البيان أن علي الملكية مراعاة ما تقضي به أحكام قانون التجارة البحرية في خصوص بيع السفينة، وإذا كان الشيوخ ينقضي بيع السفينة فإنه إذا كان البيع لأكثر من مشتر فإنه ينشأ شيوخ جديد<sup>31</sup>.

#### 2- البيع الجبري:

ويكون بيع السفينة جبراً في حالتين:

#### الحالة الأولى: وقوع خلاف بين المالكين

وقد عرضت لهذه الحالة المادة 2/26 من قانون التجارة البحرية المصرية فنصت على أنه: "و يجوز لكل مالك في حالة وقوع خلاف بين المالكين يتعذر معه استمرار الشيوخ علي وجه مفيد أن يطلب من المحكمة المختصة الحكم بإنهاء الشيوخ و بيع السفينة و بين الحكم كبقية حصول البيع و شروطه" و يعرض النص السالف الذكر للحالة التي تدب فيها المنازعات بين المشتاعين و التي يتعذر معها استمرار الشيوخ علي وجه

<sup>31</sup> د. جمال حمدي، نفس المرجع، ص 101.

مفيد فأجاز لكل مالك أن يطلب من المحكمة الحكم بإنهاء الشيوخ و بيع السفينة إذا يعرض عليها مثل هذا الطلب لا تكون مهمتها البحث عما إذا كان ضررا قد لحق أو يهدد لا مصلحة طالب إنهاء حالة الشيوخ و إنما يتعين عليها تحقيق مما إذا كان الخلاف الذي دب بين المالكين من شأنه تهديد مصلحتهم أو مصلحة الأغلبية مما يتعذر معه استمرار الشيوخ علي وجه مفيد فإذا ما تحققت المحكمة من ذلك حكمت بإنهاء الحالة و بيع السفينة و أن تترتب المحكمة فلا تقضي بتفويض الشيوخ إلا إذا تيقنت من عمق الصدع والوسيلة التي فرضها المشرع على المحكمة لتصفية الشيوخ بعد إنهائه هو بيع السفينة ومن ثم لا يكون بإمكانها الحكم بغير ذلك ووجب النص بعد ذلك على المحكمة أن تتبين في الحكم السفينة حصول البيع وشروطه<sup>32</sup>.

### الحالة الثانية: الحجز على أكثر من نصف السفينة

وقد عرضت لهذه الحالة المادة 27 من قانون التجارة البحرية المصرية فنصت على أنه : " إذا وقع الحجز على الحصص تمثل أكثر من نصف السفينة شمل البيع البحري السفينة بكاملها ومع ذلك يجوز أن تأمر المحكمة بناء على طلب أحد المالكين الذين لم يحجز على حصصهم بقصر البيع على الحصص المحجوز عليها إذا وجدت أسباب جدية تبرز هذا الطلب.

والأصل أن التنفيذ الجبري على السفينة برمتها يؤدي إلى انقضا حالة الشيوخ، أما إذا كان ذلك التنفيذ قاصرا على حصة خاصة بأحد الملاك المشتاعين فإن ذلك لا يؤدي إلى إنهاء حالة الشيوخ، إذا بانتقال ملكية الحصة المذكورة إلى الرأسي عليه المزاد يصبح الأخير مالكا في الشيوخ في السفينة بقدر الحصة التي آلت إليه، وإنما يعرض نص المادة 27 سالفه الذكر للحائلة التي يوقع فيها حجز حصص تمثل أكثر من نصف السفينة فجعل البيع الجبري الذي يعقب هذا الحجز يشمل السفينة كلها بما يؤدي إلى انقضاء الشيوخ.<sup>33</sup>

ورائد المشرع في تقرير هذا الدهم أنه لا محل لإجبار أرباب الحصص التي لم يشملها الحجز على البقاء في الشيوخ بعد أن تغيرت معالجة بانتقال أغلبية الحصص إلى مالكين جدد، وأن البيع الشامل للسفينة بأكملها أقدر على اجتذاب المشتري وأنسب للحصول

<sup>32</sup> د.كمال حمدي، نفس المرجع، ص101.  
<sup>33</sup> د.كمال حمدي، المرجع السابق، ص102.

على ثمن معقول، على أن المشرع قدر بعد ذلك، أن مالكي الحصص التي لم يشملها الحجز قد لا يتضررون من انتقال الحصص المحجوز عليها إلى الراسي المزاد بل قد على ذلك في الاستمرار في الشروع، ومن ثم أجاز النص للأبي من المالكين المذكورين أن يطلب من المحكمة قصر البيع على الحصص المحجوز عليها، واستجابة المحكمة إلى هذا الطلب رهين بوجود أسباب قوية تبرره، وهو أمر مبروك سلطتها التقديرية<sup>34</sup>.

### ثانياً: الاتفاق على انقضاء الشروع لعارض شخصي.

نصت المادة 28 من قانون التجارة البحرية على أنه: "لا ينقضي الشروع البحري بوفاة أحد المالكين أو الحجز عليه أو شهر إفلاسه أو إعساره إلا إذا اتفق على غير ذلك: من هذا النص يتضح أن الشروع البحري لا ينقضي بالأسباب الشخصية، فلا ينقضي بوفاة أحد المالكين أو الحجز عليه أو شهر إفلاسه أو إعساره، إلا إذا وجد اتفاق على خلاف ذلك، وفي هذا الصدد يختلف الشروع البحري عن شركات الأشخاص التي تقوم على الاعتبار الشخصي وتنهار بزوال هذا الاعتبار<sup>35</sup>.

<sup>34</sup> د كمال حمدي، نفس المرجع، ص102.  
<sup>35</sup> د. جلال وفاء محمد، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر بالاسكندرية، مصر 1997، ص106.

## المبحث الثاني

### حقوق الامتياز البحري

تناولت المادة 29 من القانون المصري رقم 8 لسنة 1990 تعداد الحقوق المضمونة بامتياز بحري في ستة بنود يتحدد على أساسها ترتيب مختلف حقوق الامتياز، ويرد هذا التعداد على سبيل الحصر والحقوق الممتازة على ضوء المادة 29 هي:<sup>36</sup>

- 1- المصاريف الفضائية التي أنفقت لبيع السفينة وتوزيع ثمنها.
  - 2- الرسوم والضرائب المستحقة للدولة أو لأحد أشخاص القانون العام.
  - 3- الديون الناشئة عن عقد عمل الربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة.
  - 4- المكافآت المستحقة عن الأنقاض وحصة السفينة في الخسارات المشتركة.
  - 5- التعويضات المستحقة عن التصادم أو التلوث وغيرها من حوادث الملاحة.
  - 6- الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان والعمليات التي يجريها خارج ميناء تجهيز السفينة أو متابعة السفر سواء كان الربان المالك للسفينة أو غير مالك لها.
- بعد تبيان أهم الحقوق الممتازة المتعرض إلى آثار حقوق الامتياز من جانب وإلى انقضائها من جانب آخر وذلك في مطلبين:

<sup>36</sup> د. هاني دويدار، نفس المرجع، ص148.

## المطلب الأول

### آثار حقوق الامتياز

تقرر حقوق الامتياز لصاحبها حق الأفضلية في استيفاء الحقوق وحق تتبع السفينة في أي يد تكون ويتقرر حق التتبع بصريح نص المادة 36 من قانون التجارة البحرية المصرية بالرغم من أن السفينة منقول مادي وقد رأينا من قبل أنه لا مجال لتطبيق قاعدة الحيازة.

وإذا كان المنطق يقتضي عدم تطبيق قاعدة الحيازة في المنقول لخضوع جميع تصرفات والحقوق الواردة على السفن لنظام شهر خاص، فقد أقر المشرع لأصحاب الحقوق الممتازة تتبع السفينة في أي يد تكون بالرغم من عدم خضوع حقوق الامتياز لأي إجراء شكلي أو لأي شرط خاص بالإثبات.

أما عن الأفضلية فلأصحاب الحقوق الممتازة استيفائها بالأولوية على الدائنين العاديين وسائر الدائنين المرتهنين للسفينة تطبيقاً للمادة 50 من قانون التجارة البحرية المصرية، لكن إزاء تعدد الحقوق الممتازة يجب ترتيبها لتحديد مراتب كل حق منها بالنسبة لغيره من الحقوق<sup>37</sup>.

### أولاً: الرحلة البحرية كوحدة ترتيب الحقوق البحرية الممتازة

القاعدة العامة هي ترتيب الديون الممتازة المتعلقة برحلة واحدة، وفقاً للترتيب الوارد في المادة 29 من قانون التجارة البحرية المصري، وبالتالي تأتي المصاريف القضائية في المرتبة الأولى تليها الرسوم والضرائب وهكذا، وعند تعدد الديون في كل بند على حدا تكون لهذه الديون مرتبة واحدة وتشترك في التوزيع بنسبة قيمة كل من، ولا يستثنى من ذلك سوى الديون الواردة في البند الرابع- وهي المكافآت المستحقة على الانقضاء وحصة السفينة في الخسارات المشتركة- والبند السادس- وهي الديون الناشئة عن العقود والعمليات التي يجريها الربان.<sup>38</sup>

إذ في كل الأحوال يكون الترتيب بالنسبة إلى كل بند على حدا وفقاً للترتيب العكسي لتاريخ نشوئه، ويعني في ذلك أن تتقدم الديون السابقة عليها من نفس النوع،

<sup>37</sup> د. هاني دويدار، نفس المرجع، ص 147.  
<sup>38</sup> د. هاني دويدار، المرجع السابق، ص 152.



فلو أن الربان أبرم عقودا متتالية لصيانة السفينة، تكون مرتبة الديون الناشئة عن العقود اللاحقة أولى من الديون الناشئة عن العقود لسابقة.<sup>39</sup> أما إذا كانت الديون ناشئة عن حادث واحد فتعتبر قد نشأت جميعا في تاريخ واحد، فلا تمييز في المرتبة بين مختلف هذه الديون لكن إذا تعلقت الديون بأكثر من حادث خلال الرحلة البحرية الواحد، وهو ما يصعب تحققه في لواقع العملي، فإن الأولوية تكون للديون اللاحقة في نشأتها على الديون السابقة.<sup>39</sup>

### ثانيا: حقوق الامتياز الناشئة عن عدة رحلات بحرية

هذا وإذا كانت الرحلة البحرية الواحدة هي أساس ترتيب حقوق الامتياز البحرية على الرغم ما نص عليه المشرع في المادة 29 من قانون التجارة البحرية يتعين تحديد كيفية ترتيب الحقوق إذا كانت ناشئة عن عدة رحلات بحرية متعددة وفي الخصوص تقضي المادة 35 فقرة أولى من قانون التجارة البحرية المصري بأن الديون الممتازة الناشئة عن أية رحلة تتقدم الديون الممتازة الناشئة عن سابقة. ومقتضى المادة 35 أن جميع الديون الناشئة عن آخر رحلة بحرية للسفينة، بمختلف أنواعها، ومع مراعاة ترتيبها فيما بينها، تأتي في مرتبة أولى بالنسبة للديون الناشئة عن رحلة سابقة، وتطبيقا لذلك تكون الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان خلال الرحلة الأخيرة أعلى مرتبة من مرسوم الإرشاد مثلا المستحقة عن رحلة سابقة، بالرغم من كون الديون الأولى من ديون المرتبة السادسة في حين أن الثانية من ديون المرتبة الثانية.

لكن مراعاة لمصالح الربان والبحارة وكل من يرتبط بعقد عمل على السفينة، اعتبرت جميع الديون الناشئة عن عقد العمل الواحد الذي يمتد تنفيذه لعدة رحلات بحرية بمثابة وحدة واحدة، وقرر لها جميعا مرتبة هذه الديون عن الرحلة الأخيرة، وعلى ذلك تتقدم المصاريف القضائية والرسوم والضرائب عن الرحلة الأخيرة جميع

<sup>39</sup>د. هاني دويدار، المرجع السابق، ص153.

هذه الديون، لكن الديون الناشئة عن عقد العمل في رحلة سابقة تتقدم الرسوم والضرائب المقررة عن ذات الرحلة.<sup>40</sup>

---

<sup>40</sup>د. هاني دويدار، نفس المرجع ، ص154.

## المطلب الثاني

### انقضاء الامتياز البحري

وفقا للقواعد العامة فإن الامتياز بوصفه حقا تابعا ينقضي بانقضاء الدين المضمون.

وتنقضي حقوق الامتياز على السفينة إما ببيعها جبرا أو بالتقادم.

#### أولاً: انقضاء حقوق الامتياز ببيع السفينة

تنص المادة 37 من قانون التجارة البحرية المصري على أنه:

تنقضي حقوق الامتياز على السفينة في الحالتين الآتيتين:<sup>41</sup>

#### 1- بيع السفينة جبرا:

ويشمل البيع القضائي والبيع الإداري، والبيع الجبر يطهر السفينة كل الحقوق العينية عليها، ومن ثم تنتقل حقوق الدائنين (الممتازين والمرتهنين والعاديين) إلى الثمن.

#### 2- بيع السفينة اختياراً:

ومثل هذا البيع لا يؤدي بذاته إلى انقضاء حقوق الامتياز البحرية لأن هذه الحقوق لا تخضع لأي إجراء شكلي لإنفاذها في مواجهة الغير، وإذ تعطي تلك الحقوق الدائم حق تتبع السفينة في أي يد كانت، الأمر الذي يشكل خطراً على المشتري حيث تنتقل إليه ملكية السفينة مثقلة بهذه الحقوق، فقد أعطى المشرع للمشتري في حالة البيع الاختياري للسفينة مكنة تطهير السفينة من حقوق الامتياز التي عليها بشرط شهر عقد البيع في سجل السفن وانقضاء سنتين يوماً على التسجيل هنا معارضة من أصحاب هذه الحقوق الممتازة، أما إذا أعلن هؤلاء على يد محضر معارضتهم في دفع الثمن خلال المدة المذكورة إلى كل من المالك القديم والمالك الجديد فإن حقوق الامتياز تبقى قائمة على ثمن بحيث يتمتع على المشترك الوفاء به حتى يمارس الدائمون الممتازون أولويتهم عليه.

<sup>41</sup>د. كمال حمدي، المرجع السابق، ص117.

وإذا كان انقضاء مدة الستين يوماً على التسجيل دون حصول معارضة من جانب الدائنين الممتازين يجيز للمشتري أداء الثمن للبائع إلا أن النص أبقى مع ذلك امتياز الدائنين المذكورين على الثمن طالما أنه لم يدفع أو يوزع. ويراعى بصدد انقضاء حقوق الامتياز على السفينة في حالة بيعها جبراً أو اختياراً أن التطهير من حقوق الامتياز لا يشمل إلا السفينة، وبالتالي لا يمتد إلى أجرة النقل ذلك أن البيع لا يشمل عادة هذه المبالغ والتي لا تعتبر من ملحقات المبيع<sup>42</sup>.

### ثانياً: انقضاء حقوق الامتياز بالتقادم:

ينقضي حق الامتياز على السفينة بمضي سنة ، أما الدين المضمون فإنه يبقى قائماً مع صيرورته ديناً عادياً وفي هذا لا شك خروج عن القواعد العامة في القانون المدني التي تقضي ببقاء الامتياز طالما بقي الدين إذ يعتبر الإمتياز صفة في الدين لاصقة به من وقت نشأته إلى حين الوفاء به.<sup>43</sup>

#### 1- مدة التقادم:

نصت الفقرة الأولى من المادة 38 من قانون التجارة البحرية المصري على أن حقوق الامتياز على السفينة تنقضي بمضي سنة والعلة في تقصير المدة هو الإسراع إلى تخليص السفينة من العبء العيني المقرر عليها الإئتمان البحري العادي<sup>44</sup>.

#### 2- بدء سريان التقادم:

الأصل أن يبدأ سريان التقادم من يوم استحقاق الدين وليس من خروج من جانب المشرع في خصوص تقادم حقوق الامتياز عن هذا الأصل، إلا إنه كان مع ذلك حريصاً على تحديد وقت بدء سريان التقادم في بعض الحالات خشية نشوء خلاف بخصوصها.

ومفاد الأحكام التي أوردها المادة 38 فقرة 02 من قانون التجارة البحرية

المصري أن سريان مدة التقادم يبدأ وفقاً للتالي:

<sup>42</sup> د. كمال حمدي، نفس المرجع، ص 119.

<sup>43</sup> د. كمال حمدي، نفس المرجع، ص 120.

<sup>44</sup> د. كمال حمدي، المرجع السابق، ص 121.

أ- بالنسبة إلى حقوق الامتياز قد الضامنة لمكافأة الأنقاض من يوم انتهاء هذه العمليات.

ب- بالنسبة إلى حقوق الامتياز قد الضمنة للتعويضات الناشئة عن التصادم والحوادث الأخرى والإصابات البدنية من يوم حصول الضرر.

ج- بالنسبة على حقوق الامتياز الضامنة للتعويضات الناشئة عن هلاك البضائع والأمتعة من يوم تسليم لبضائع أو الأمتعة أو من اليوم الذي كان يجب تسليمها فيه.

د- بالنسبة إلى حقوق الامتياز قد ضمن لديون الإصلاحات والتوريدات وسائل الحالات الأخرى المشار إليها في البند السادس من المادة 29 من يوم الاستحقاق.

وتورد الفقرة الثالثة من المادة 38 بعد ذلك أنه فيما عدا الأحوال التي عدتها

الفقرة الثانية من المادة فإن مدة التقادم تسري من يوم استحقاق الدين.<sup>45</sup>

## الفصل الثاني: الالتزامات الواردة على السفينة

### المبحث الأول

#### الالتزامات في إطار القانون الدولي

نتطرق في هذا المبحث إلى الالتزامات الواردة على السفينة في مجال التجارة الدولية من جانب وكذا الالتزامات الواردة عليها في مجال حماية البيئة البحرية من جانب آخر وذلك في مطلبين.

### المطلب الأول

#### الالتزامات الواردة على السفينة في مجال التجارة الدولية

تنص المادة 23 من قانون التجارة الدولية أنه: " إذا تطلب أو الاعتماد بوليصة شحن شاملة للنقل من الميناء إلى الميناء تقبل المصاريف (مالم ينص الاعتماد على خلاف ذلك) أي مستند مهما كانت تسميته الذي:<sup>46</sup>

1- يبين اسم الناقل وأنه موقع أو موثق بأي طريقة أخرى من:

أ- الناقل أو وكيل مسمى أو وكيل معين بالنيابة عن الناقل.

ب- ربان السفينة أو وكيل مسمى أو وكيل معين بالنيابة عن الربان.

إن أي توقيع أو توثيق من الناقل أو الربان يجب أن يعرف بأنه الناقل أو الربان حسب الحال إن الوكيل الذي يوقع أو يوثق نيابة عن الناقل أو ربان يجب كذلك أو يبين اسم وصفة الجهة التي يتصرف الوكيل بالنيابة عنها

2- يبين أن البضاعة قد حملت على متن سفينة مسماة أو الشحن عليها يمكن تبيانه بعبارة مطبوعة أصلا على بوليصة الشحن تبين أن البضاعة قد حملت على متن السفينة مسماة أو شحنت على سفينة مسماة، أو في أي من الحالتين يعتبر تاريخ إصدار بوليصة الشحن هو تاريخ التحميل على المتن وتاريخ الشحن.

وفي سائر الحالات الأخرى يجب إثبات التحميل على متن سفينة مسماة بتدوين ملاحظة عن بوليصة الشحن تبين تاريخ تمثيل البضاعة على متن السفينة وفي هذه الحالة يعتبر تاريخ تدوين التحميل على المتن هو تاريخ الشحن.

وإذا تضمنت بوليصة الشحن عبارة "السفينة المقصودة" أو أي صفة مماثلة فيما يخص السفينة فإن إثبات التحميل على متن السفينة يتم بتدوين ملاحظة على بوليصة الشحن تذكر إضافة إلى تاريخ تحميل البضاعة على متن السفينة اسم السفينة التي حملت البضاعة عليها حتى لو تم تحميل البضاعة على نفس السفينة المسماة "بالسفينة المقصودة" إذ بينت بوليصة

<sup>46</sup> د. طالب حسن موسى، قانون التجارة الدولية، الطبعة الأولى، الإصدار الخامس دار الثقافة للنشر والتوزيع 2005، ص202.

الشحن مكان استلام أو مكان تسليم عهدة يختلف عن ميناء التحميل فإن الملاحظة المدونة بالتحميل على متن السفينة يجب أن تتضمن أيضا ميناء التحميل المنصوص عليه في الاعتماد واسم السفينة التي حملت البضاعة عليها حتى ولو كانت

البضائع قد حملت على السفينة المسماة في بوليصة الشحن، وينطبق هذا الشرط أيضا كلما كان التحميل على متن مينا بعبارات مطبوعة أصلا على بوليصة الشحن.<sup>47</sup>

3- يبين ميناء التحميل وميناء التفريغ المنصوص عليهما في الاعتماد حتى وإن كان:

أ- يبين مكان تسلّم عهدة يختلف عن ميناء التحميل أو جهة وصول نهائي تختلف عن ميناء التفريغ.

ب- يحتوي على كلمة المقصود أو صفة مماثلة فيما يخص ميناء التحميل أو ميناء التفريغ، ما دام المستند يذكر أيضا ميناء التحميل أو ميناء التفريغ المنصوص عليهما في الاعتماد.

4- يتألف من بوليصة شحن أصلية وحيدة أو من المجموعة الكاملة المصدرة إذا كانت البوليصة قد صدرت في أكثر من نسخة أصلية واحدة.

5- يتضمن جميع شروط النقل أو بعض هذه الشروط بالإحالة إلى مرجع أو مستند خلاف بوليصة الشحن ولن تفحص مصارف محتويات هذه الشروط.

6- لا ترد فيه أي إشارة إلى أنه خاضع لعقد استئجار سفينة أو أي إشارة إلى أن السفينة الناقلة هي سفينة شراعية فقط.

7- يفى بنصوص الاعتماد من جميع الجوانب الأخرى.

لأغراض هذه المادة فإن تغيير واسطة النقل يعني تفريغ البضاعة وإعادة تحميلها من سفينة إلى أخرى أثناء النقل البحري من ميناء التحميل إلى ميناء التفريغ المنصوص عليهما بالاعتماد.<sup>48</sup>

مالم يكن تغيير واسطة النقل ممنوعا بموجب شروط الاعتماد تقبل المصارف بوليصة الشحن التي تبين أن البضاعة سيتم تغيير واسطة نقلها شريطة أن تغطي بوليصة شحن واحدة بذاتها عملية النقل البحري بأكملها.

حتى إذ كان الاعتماد يمنع تغيير واسطة النقل تقبل المصارف بوليصة الشحن التي:

1- تبين أن تغيير واسطة النقل سيتم ما دامت الحمولة المعنية مشحونة في حاوية (حاويات أو مقطورة، مقطورات أو حاملة/ حاملات صنادل) كما هو مثبت في بوليصة الشحن شريطة أن تغطي بوليصة شحن واحدة بذاتها عملية النقل البحري بأكملها.

2- تتضمن عبارات تنص على أن الناقل يحتفظ لنفسه بالحق في تغيير واسطة النقل

<sup>47</sup>د. طالب حسن موسى، نفس المرجع ، ص303.

<sup>48</sup>د. طالب حسن موسى، نفس المرجع ، ص316.

تنص المادة 31 قانون التجارة الدولية أنه " على سطح السفينة" التحميل والعد بمعرفة الشاحن " اسم المرسل".

مالم يجز الاعتماد على خلاف ذلك، تقبل المصارف مستند الناقل الذي:

1- لا يبين أن البضاعة محملة أو سوف تحمل على سطح السفينة في حالة النقل البحري أو النقل بواسطة أكثر من وسيلة تحويل واحدة من بينها النقل البحري ومع ذلك تقبل المصارف أي مستند نقل يتضمن شرطا بأن البضاعة يمكن أن تحمل على السطح شريطة أن لا ينص هذا الشرط بالتحديد على أن البضاعة محملة أو سوف تحمل على السطح.

2- يحمل على وجهة عبارة مثل " التحميل والعد بمعرفة الشاحن" أو تحتوي حسب قول الشاحن أو أي عبارة أخرى تفيد ذات المعنى.

3- يبين أن مرسل البضاعة هو طرف آخر غير المستفيد في الاعتماد.<sup>49</sup>

## المطلب الثاني

### الالتزامات في مجال حماية البيئة البحرية

بدأت في بداية القرن الحالي الجهود الدولية بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، واستمرت تدعو الدول إلى الإعداد لمواجهة خطر التلوث البحري الذي كانت آثاره الضارة قد بدأت تظهر وتزايد وكانت أول اتفاقية جماعية لمنح تلوث البحار بالبتترول هي: اتفاقية لندن<sup>50</sup>. وعلى الفور بدأت حركة نشطة لإبرام العديد من المعاهدات على المستوى الدولي أو الإقليمي لمكافحة تلوث البيئة بصفة عامة والتلوث البحري بصفة خاصة، وبدأ الالتزام الدولي بمنع التلوث يستقر كقاعدة عرفية دولية إلى أن تكامل في صورته النهائية سنة 1982 باتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (اتفاقية جاميكا).

## الفرع الأول

### معاهدة لندن سنة 1954 لمنع تلوث مياه البحر بالنزيت

في عام 1954 تم عقد مؤتمر دولي بلندن وذلك لمواجهة ومكافحة الآثار المدمرة التي يسببها زيت البترول الذي يتم تصريفه من السفن اختيارا أو نتيجة حوادث على المناطق البيئية أو مصايد الأسماك والمناطق الساحلية، ونجح المؤتمر الدولي في إصدار المعاهدة الدولية لمنع تلوث

<sup>49</sup> د. طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص317.

<sup>50</sup> أول اتفاقية جماعية لمنع التلوث في البحار، أبرمت في 12 مايو 1954 تم تعديلها أكثر من مرة في السنوات 1962-1969-1971 و عندما أصبحت لاتتفق مع التطور الحاصل أبرمت معاهدة جديدة سنة 1973 و ألحق بها بروتوكول 1978 وأصبحت تعرف باسم ماربول 1978/73.



مياه البحر بالزيت، وتعتبر أول وأهم المعاهدات الدولية في مكافحة التلوث البحري وفي عام 1962 تم إجراء أول تعديل للمعاهدة.

تهدف هذه المعاهدة إلى الحد من تلوث البحار، وذلك بمنع السفن من التفريغ العمدي للزيت والمزيج الزيتي في مناطق محظورة ومحددة بالذات وينطبق هذا الحظر على كل السفن البحرية المسجلة في أية دولة من الدول الموقعة عليها وكذلك على السفن الغير المسجلة التي تحمل جنسية أحد الأطراف<sup>51</sup>.

ومن أهم القواعد التي قررتها المعاهدة إنشاء مناطق محظورة في البحر تمتد إلى مسافة خمسين ميل على الأقل من أقرب أرض يحضر فيها أي تصريف للبترول أو الأمزجة التي تحتوي على كميات بترول أكثر من مائة جزء من المليون، كما طالبت المعاهدة الدول المنظمة للمعاهدة بالاتخاذ جميع الخطوات المناسبة لحفز توفير تسهيلات الاستقبال للمياه الملوثة بالبترول والمخلفات البترولية<sup>52</sup>.

هي التزامات الحد من مشكلة تلوث البيئة البحرية التي أوردتها تلك المعاهدة لم تصل إلى حد الشمول والعمومية، هما أنها لم تبلغ مرتبة النفاذ الكامل بسبب ما ارتبط فيها من استثناءات عديدة لم يكن لها ما يبررها فضلا عن أنها اقتصر على مصدر واحد فقط من مصادر التلوث هو التلوث البترولي إلا أنه يمكن القول أنها أول أداة قانونية على المستوى الدولي تهتم بصورة جدية لمشكلة التلوث.

وبالرغم من التعديلات العديدة التي مست معاهدة لندن 1954 في الأعوام 1961-1969-1971 فإن المعاهدة أصبحت لا تواكب النمو الكبير في معادلات نقل البترول في البحر وفي حجم الناقلات والاهتمام المتزايد بمشاكل البيئة، لهذا عقدت المنظمة البحرية الاستشارية الدولية (إيمكو) بعد موافقة العديد من الدول البحرية الهامة مؤتمرا جديدا لإبرام معاهدة جديدة لمكافحة التلوث البحري المعروفة باسم معاهدة "ماربول" 1973/1978.<sup>53</sup>

### الفرع الثاني

#### **المعاهدة الدولية لمنع التلوث من السفن ماربول 1978/1973**

نتيجة للتطور المستمر في النقل البحري والزيادة الكبيرة في معدلات نقل البترول بالبحر وفي حجم الناقلات إلى جانب ازدياد كميات المواد الكيماوية والخطرة والضارة المنقولة بحرا، فضلا عن تزايد القمامة والصرف الصحي من السفن في البحر فقد استقر رأي أغلبية الدول على أن معاهدة لندن سنة 1954 لمنع تلوث البحر بالزيت أصبحت غير كافية، وأنه يجب إبرام معاهدة

<sup>51</sup> د.مدحت حافظ إبراهيم، نفس المرجع، ص388.

<sup>52</sup> د.مدحت حافظ إبراهيم، نفس المرجع، ص389.

<sup>53</sup> د.مدحت حافظ إبراهيم، المرجع السابق، ص391.

جديدة لتحقيق المنع الكلي الشامل للتلوث العمدي للبيئة البحرية من الزيت والمواد الضارة الأخرى وتقليل الإلقاء العرضي لهذه المواد، تتميز هذه المعاهدة عن المعاهدات السابقة بأنها:<sup>54</sup>  
أولاً: أن القواعد التي قررتها بالنسبة لمكافحة الزيت والمزيج الزيتي أكثر اتساعاً ودقة مما سبقت عليه في حالة المعاهدة تطبيق دقيقاً إلى انخفاض كميات الزيوت المنسكبة والمتسربة إلى البحر.  
ثانياً: أن المعاهدة لا تقتصر على مكافحة زيت البترول فقط ولكنها تهدف إلى مكافحة جميع أنواع التلوث الأخرى، بما فيها المخلفات والفضلات والنفايات الناتجة عن مصادر أرضية ويتم إلغاؤها في البحر حيث تغطيها اتفاقيات دولية أخرى.

ثالثاً: أن القواعد التي تتضمنها المعاهدة سيكون لها بعض النتائج على صناعة النقل البحري ونقل البترول الخام ومنتجاته، بصفة خاصة أهمها زيادة تكاليف النقل سواء الاستثمارية الرأسمالية، وتغيير النظام التقليدي المتبع في تفريغ ناقلات البترول بزيادة متوسط التفريغ وأغلبها قواعد أمرت تتعلق بالنظام العام لتعلقها بالصحة العامة وحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها.  
وقد ألحق بمعاهدة ماربول 1978/73 خمسة ملاحق تتعامل مع المصادر المختلفة للتلوث البحري من السفن ونعرض فيما يلي بإيجاز الأهم القواعد الواردة في الملاحق الخمسة فيما يلي:<sup>55</sup>  
-الملحق رقم 01 الخاص بمنع التلوث بالزيت.

-الملحق رقم 02 الخاص بالمواد السائلة الضارة المحمولة صبا.

-الملحق رقم 03 الخاص بالمواد الضارة المحمولة في عبوات.

-الملحق رقم 04 الخاص بالصرف الصحي من السفن.

-الملحق رقم 05 الخاص بفضلات السفن.

### الفرع الثالث

#### **اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982**

تنص المادة 211 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 تحت عنوان التلوث من السفن على ما يأتي:

أولاً: تضع الدول عامة عن طريق المنظمة الدولية المختصة أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي عام، قواعد ومعايير دولية لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن وخفضه والسيطرة عليه وتشجع بنفس الطريقة وحيثما كان ذلك مناسباً، اعتماد نظام لطرق المرور تستهدف الإقلال إلى أدنى حد من خطر وقوع الحوادث الذي يلحق بمصالحها المرتبطة به، وتعاد دراسة تلك القواعد والمعايير بنفس الطريقة من وقت لآخر حسب الضرورة.

<sup>54</sup> د. مدحت حافظ إبراهيم، المرجع السابق، ص392.

<sup>55</sup> د. مدحت حافظ إبراهيم، نفس المرجع، ص399.

ثانياً: تعتمد الدول قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن التي ترفع علمها أو تكون مسجلة فيها وخفضه والسيطرة عليه ولا تكون هذه القوانين والأنظمة أقل من القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً والموضوعة عن طريق المنظمة الدولية المختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام.

ثالثاً: على الدول التي تفرض شروط معينة على دخول السفن الأجنبية إلى موانئها أو مياهها الداخلية، أو على استخدام محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ، بهدف منع التلوث وحفظه والسيطرة عليه.<sup>56</sup>

1- أن تقوم بالإعلان الواجب عن هذه الشروط وأن تبلغها إلى المنظمة الدولية المختصة، وحيثما دولتان ساحليتان أو أكثر في محاولة منها الموائمة بين سياساتها في هذا الشأن متطلبات تكون متطابقة الشكل.

2- يبين تبليغ الدول التي تشترك في هذه الترتيبات.

3- على كل دولة أن تشترط على ربان السفينة رفع علمها أو تكون مسجلة فيها عند إبحاره داخل البحر الإقليمي لدولة مشتركة في هذه الترتيبات التعاونية وأن يزود تلك الدول بناء على طلبها بمعلومات عما إذا كانت السفينة متوجهة إلى دولة واقعة في نفس المنطقة الإقليمية ومشاركة في مثل هذه الترتيبات التعاونية.

4- أن يبين ما إذا كانت السفينة مستوفية اشتراطات دخول موانئ تلك الدولة ولا تخل هذه المادة باستمرار ممارسة أية سفينة لحقها في المرور البرئ أو بانطباق الفقرة الثانية من المادة 65.

رابعا: للدول الساحلية في ممارستها لسيادتها داخل بحرها الإقليمي أن تعتمد قوانين وأنظمة لمنع التلوث البحري من السفن التي تمارس حق المرور البرئ ولا تعرقل هذه القوانين والأنظمة وفقاً للفرع 3 من الجزء الثاني حق المرور البرئ للسفن الأجنبية.

خامساً: للدول الساحلية من أجل التنفيذ المنصوص عليه في الفرع 06 أن تعتمد فيما يتعلق بمناطقها الاقتصادية قوانين وأنظمة لمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه، تكون متفقة مع القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً والموضوعة عن طريق المنظمة الدولية المختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام يكون فيها أعمال لهذه القواعد والمعايير.<sup>57</sup>

سادساً: حين تكون القواعد والمعايير الدولية المشار إليها في الفقرة الأولى غير كافية لمواجهة ظروف خاصة وتكون لدى الدول الساحلية أسباب معقولة للاعتقاد بأن قطاعاً معيناً واضح التحديد من مناطقها الاقتصادية الخالصة هو قطاع من الضروري لأسباب تقنية معترف بها وتتعلق بأحوال الأحياتوغرافية والبيولوجية ولذلك باستخدامه أو حماية موارده وبالطابع الخاص بالمرور فيه أن تعتمد له تدابير إلزامية خاصة لمنع السفن من التلوث يجوز للدول الساحلية أن

<sup>56</sup> د.مدحت حافظ إبراهيم، نفس المرجع، ص400.

<sup>57</sup> د.مدحت حافظ إبراهيم، نفس المرجع، ص400.

تعتمد بالنسبة إلى ذلك القطاع وبعد إجراء مشاورات مناسبة مع أية دولة أخرى، يعينها الأمر عن طريق المنظمة الدولية المختصة إلى توجيه تبليغ بشأن هذا القطاع إلى تلك المنظمة تريد فيه الأدلة العلمية والتقنية المؤيدة لذلك ومعلومات عن مرافق الاستقبال الضرورية<sup>58</sup>.

وتبينت المنظمة في غضون 12 شهرا من استلام هذا التبليغ فيما إذا كانت الأحوال السائدة في ذلك القطاع تتطابق مع المتطلبات المبينة أعلاه، فإذا قررت المنظمة ذلك، جاز للدول الساحلية أن تعتمد لذلك القطاع قوانين وأنظمة لمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه تنفذ بها القواعد والمعايير الدولية أو الممارسات الملاحية التي تقضي المنظمة بانطباقها على القطاعات الخاصة ولا تصبح هذه الأنظمة والقوانين سارية على السفن الأجنبية إلا بعد مضي 15 شهرا من تقديم التبليغ إلى المنظمة، تنشر الدولة الساحلية إعلانا بحدود أي قطاع معين واضح التحديد من هذا القبيل.

وإذا كانت الدولة الساحلية تعترم اعتماد قوانين وأنظمة إضافية لنفس القطاع من أجل منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه، فإن عليها في نفس الوقت الذي تقدم فيه التبليغ السابق الذكر أن تخطر المنظمة بذلك، ويجوز أن تتناول هذه القوانين والأنظمة الإضافية حالات التصريف والممارسات الملاحية ولكن يتعين أن لا تطلب من السفن الأجنبية أن تراعي في تصميمها أو بناءها أو تكون طواقمها أو في معداتها معايير غير المعايير الدولية المقبولة عموما، وتصبح هذه القوانين والأنظمة الإضافية سارية على السفن الأجنبية بعد مضي 15 شهر من تقديم التبليغ إلى المنظمة بشرط أن توافق المنظمة عليها في غضون 12 شهرا من تقديم التبليغ<sup>59</sup>.

سابعا: ينبغي أن تتضمن القواعد والمعايير الدولية المشار إليها في هذه المادة من بين ما تتضمنه تلك المتصلة فورا بإخطار الدول الساحلية التي قد تتأثر سواحلها المرتبطة به بالحوادث التي تنطوي على تصريف أو احتمال حدوث تصريف بما في ذلك الحوادث البحرية<sup>60</sup>.

<sup>58</sup> د. مدحت حافظ إبراهيم، المرجع السابق، ص 403.

<sup>59</sup> د. مدحت حافظ إبراهيم، نفس المرجع، ص 404.

<sup>60</sup> د. مدحت حافظ إبراهيم، المرجع السابق، ص 405.

## المبحث الثاني

### الالتزامات في إطار القانون الوطني

إذا كانت السفينة أداة الملاحة البحرية فإنها في حاجة إلى من يعدها للقيام بالرحلات البحرية وإلى من يتولى تسييرها في البحر، ولذلك يأتي المجهز وأفراد الطاقم البحري من ربان وبحارة في طليعة أشخاص الملاحة البحرية، ويطلق عليهم الأشخاص البحريون، إلا أن استعمال السفينة في الملاحة البحرية يرتبط باستغلالها في وجه من أوجه النشاط الإنساني قد يتمثل في القيام بنشاط اقتصادي كالملاحة التجارية أو ملاحة الصيد أو القيام بنشاط ترفيهي لملاحة النزهة أو في مزاولة الأبحاث العلمية في البحار والمحيطات.

وفي مجال الملاحة التجارية يبرز لنا العمل تدخل العديد من الأشخاص بمساهماتهم في إنجاز الرحلة البحرية سواء بالقيام بأعمال ممهدة للقيام بهذه الرحلة أو بأعمال متممة لها وإن كان تدخلهم يرتبط بإنجاز السفينة للرحلة البحرية إلا أن مزاولة أعمالهم لا تقضي تواجدهم على متن السفينة وإنما العكس يتواجدون في أماكن قيام أو وصول السفينة إلى البحر، لذلك يطلق عليهم الأشخاص البريون<sup>61</sup>.

وعليه نعرض في مطلب أول الأشخاص البحريون ثم في مطلب ثاني الأشخاص البريون.

### المطلب الأول

#### التزامات الأشخاص البحريون

من بين الأشخاص البحريين من يتولى تجهيز السفينة أي إعدادها بكل ما هو لازم لإنجاز الرحلة البحرية، من توفير المواد اللازمة لذلك والتعاقد مع الأفراد الذين يتولون تسيير السفينة، وهذا هو المجهز، ثم يأتي بعد ذلك الربان ويتولى تسيير السفينة من الوجهة الملاحية والفنية، ثم يأتي بعد ذلك البحارة وهم الذين يعينون السفينة على الملاحة.<sup>62</sup>

<sup>61</sup> د. هاني دويدار، نفس المرجع، ص 41.

<sup>62</sup> د. هاني دويدار، المرجع السابق، ص 42.

## الفرع الأول

### المجهز

نصت المادة 572 من القانون البحري الجزائري، يعتبر كل مجهز شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا للسفينة، وإما بناء على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة.

يتضح من ذلك أن المجهز هو مستغل السفينة على أن يكون هذا الاستغلال لحسابه الخاص أي أنه هو الذي يتولى مشروع الاستغلال<sup>63</sup>.

### التزامات المجهز:

طبقا لنص المادة 428 (معدلة بالقانون 98-05) يتعين على المجهز:

- 1- أن يقوم بتأمين صلاحية السفينة للملاحة وسلامتها والجاري استغلالها وذلك بأن يقوم بتسليمها وتجهيزها بمنشآت ملائمة.
- 2- أن يقوم بتأمين طاقما كافيا من ناحية الكفاءة والعدد على متن السفينة.
- 3- أن يؤمن الشروط القانونية لصحة أمن العمل على متن السفينة.
- 4- تجنبه أي إرهاب للطاقم وعليه قدر الإمكان إلغاء أو إنقاص ساعات العمل الإضافية.
- 5- عليه أن يشحن كمية كافية من المؤن والمشروبات والأدوية.
- 6- عليه القيام بالتزامات نحو البحارة طبقا للأحكام القانونية والنظامية الجاري العمل بها
- 7- أن يقوم بإعداد عقود توظيف كتابية للبحارة<sup>64</sup>

## الفرع الثاني

### ربان السفينة

نصت المادة 580 القانون البحري الجزائري، يتولى قيادة السفينة ربان يعين بين الأشخاص المؤهلين قانونا، كما تنص المادة 581 أنه: يتعين على الربان أن يكون على متن السفينة طيلة رحلتها وأن يقوم بقيادتها شخصا ما عدا الحالات التي ينزل فيها من السفينة في الموانئ لأغراض المصلحة أو لأغراض أخرى مقبولة اعتياديا.

مما سبق يتضح أن الربان هو من يتولى قيادة السفينة ليس من الناحية الفنية أو الملاحية فحسب وإنما من الناحيتين، الإدارية والقانونية أيضا.

<sup>63</sup> أ- نبيل صقر، القانون البحري، نسا وتطبيقا، القانون البحري والنصوص التنظيمية الخاصة بالملاحة البحرية "اجتهاد المحكمة العليا"، دار الهدى للطباعة والنشر، عين مليلة، الجزائر 2005، ص83.

<sup>64</sup> تنص المادة 577 من القانون البحري الجزائري، على أن المجهز مسئول عن أعماله وأعمال وكلائه في البر والبحر الذين يقومون بمساعدته في استغلال السفينة أو السفن.

ويرجع الأمر إلى أهمية دور الربان خاصة في الغرض الذي تكون فيه السفينة في عرض البحر، أي بعيدة عن متناول سلطات الدولة وعن الرقابة المباشرة لمجهر السفينة ولذلك لا تقتصر سلطات الربان على تلك الناجمة عن سيطرته الفعلية على المصالح المالية المرتبطة بالرحلة البحرية وإنما تمتد إلى حكم الأفراد المتواجدين على متن السفينة<sup>65</sup>.

### التزامات ربان السفينة:

تنص المادة 585 من القانون البحري الجزائري، لا يمكن لربان السفينة أن يقوم بالتزامات الأخرى إلا بموجب توكيل صريح من المجهز.

يتضح من هذا أن الربان خلال الرحلة عليه أن يتصرف في الميدان طبقاً للتعليمات التي يضعها المجهز.

1- يجب على الربان قبل بدء السفر أن يتأكد من أن السفينة في حالة جيدة للملاحة وعليها طاقم كاف ومجهز وأنها مأمونة وقادرة على الحمولة ونقلها وحفظها.

2- كما يجب عليه السهر على أن يكون تحميل البضاعة ورسوها وتفريغها متممة مع حفظ الاستقرار السليم للسفينة كما يجب عليه أن يسهر خلال الرحلة على حفظ السفينة في حالة جيدة للملاحة وكذلك على أمن الأشخاص المبحرين على متنها.

3- يجب على الربان أن يقوم بقيادة السفينة حسب مبادئ فن الملاحة وحسب القواعد والأعراف البحرية الدولية الجاري بها العمل.

4- يجب على الربان قيادة السفينة شخصياً وفي جميع الظروف.

5- يجب أن يسهر على أن تكون الوثائق المطلوبة لمتعلقة بالسفينة وطاقمها و مسافريها وحمولتها موجودة على متن السفينة.

6- يجب عليه أن يتقيد بالأحكام المنصوص عليها في الباب الأول من الكتاب الثاني من هذا القانون في حالة وقوع جرم على متن السفينة.

7- يجب عليه أن يتخذ جميع التدابير الضرورية لحماية السفينة وكل ما هو موجود فيها من الضرر.

8- يجب عليه في حالة فشل الوسائل المتخذة لإنقاذ السفينة أن يقوم باتخاذ جميع التدابير الممكنة لانقاذ المسافرين أولاً ثم أفراد الطاقم.

9- كما يجب عليه أن يكون آخر من يترك السفينة وعليه أن يحافظ على الأوراق الموجودة على متن السفينة ودفاترها ويوميئها.

<sup>65</sup> أنبيل صقر، نفس المرجع، ص125.

10- في حالة حدوث أضرار للسفينة أو الأشخاص الموجودين على متنها يجب عليه خلال 24 ساعة من وصوله إلى أول ميناء تحرير تقرير مفصل يبين فيه ظروف الحادث ويقدمه إلى السلطة البحرية المختصة للميناء والتي تسلم بدورها إيصالاً بذلك للربان.

11- لا يجوز للربان البدء بتفريغ السفينة قبل تدقيق تقريره من طرف السلطة المختصة إلا في حالة الضرورة.

12- يجب على الربان أن يمارس نشاطاته المهنية بعناية الربان النزيه ويعتبر مسؤولاً عن كل خطأ من خلال هذه الممارسة<sup>66</sup>.

### الفرع الثالث

#### البحار

تنص المادة 415 القانون البحري الجزائري، على التزامات البحار والتي تتمثل فيما يلي:

- 1- أن يقوم بعمله بعناية وأن ينجز مهام السفينة على الوجه الأفضل.
- 2- أن يراعي قوانين النظام والتأديب الجاري بها العمل.
- 3- عليه أن يحفظ السر المهني.
- 4- عليه مراعاة قواعد التعاون والحياة المشتركة.
- 5- أن لا يقوم بأي نشاط آخر ذو ربح.
- 6- عليه المحافظة على السفينة وتجهيزاتها.
- 7- عليه المحافظة على سمعة وشرف الراية الجزائرية .
- 8- على البحار أن يقوم بعمل إضافي وذلك بطلب من الربان إذا تعرض الطاقم إلى نقص في أفراده.
- 9- يجب عليه أن يعتني بالألات والأدوات التي وضعت تحت تصرفه.
- 10- يجب عليه مراعاة الأساليب المحددة في عمله وذلك لتجنب الحوادث.<sup>67</sup>

### المطلب الثاني

#### التزامات الأشخاص البريون

هناك أشخاص يرتبط تدخلهم بإنجاز السفينة للرحلة البحرية إلا أن مزاوله أعمالهم لا تقتضي تواجدهم على متن السفينة أثناء هذه الرحلة وإنما العكس يتواجدون في أماكن قيام أو وصول السفينة إلى البر ولذلك يطلق عليهم الأشخاص البريون، وهم وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري، ويطلق عليهم كذلك مساعدو النقل البحري. وهذا ما نصت عليه المادة 2 من

<sup>66</sup> أنيبيل صقر، نفس المرجع، ص81.

<sup>67</sup> أنيبيل صقر، نفس المرجع، ص82.



المرسوم التنفيذي رقم 09-183 بقولها "مساعدو النقل البحري حسب مفهوم هذا المرسوم هم وكيل السفينة ووكيل الحمولة والسمسار البحري".<sup>68</sup>

### الفرع الأول

#### وكيل السفينة

طبقا لنص المادة 609 من القانون البحري الجزائري، يعتبر وكيلًا للسفينة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة من المجهز أو الربان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة ولحسابها أثناء الرحلة والتي لا يقوم بها الربان شخصيا، وكذلك بالعمليات المعتادة الأخرى والمرتبطة برسو السفينة في الميناء.

#### التزامات وكيل السفينة:

- 1- يجب على وكيل السفينة أن يتم التزاماته بعناية تبعا لعقد الوكالة وأن يدافع على حقوق المجهز
- 2- ويطبق أوامره وتعليماته .
- 3- يجب عليه إعلام المجهز خلال المهل المتفق عليها بالمبالغ التي قبضتها وأنفقها. كما يعتبر مسؤولا عن الأخطاء التي يرتكبها خلال ممارسة مهامه.<sup>69</sup>

### الفرع الثاني

#### وكيل الحمولة

طبقا نص المادة 621 من القانون البحري الجزائري، يعد وكيلًا للحمولة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة ذوي الحق على البضاعة باستلام البضائع باسم ولحساب موكله ودفع أجرة الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة وتوزيعها بين المرسل إليهم.

#### التزامات وكيل الحمولة:

- 1- يجب على وكيل الحمولة إتمام الالتزامات بعناية لعقد الحمولة كما عليه السهر على مصالح أصحاب الحقوق في البضائع باتخاذ التدابير الضرورية لذلك.
- 2- يجب على وكيل الحمولة أن يبدي تحفظاته تجاه الناقل أو من يمثله ضمن الشروط والمهل المنصوص عليها في النظام البحري الجاري به العمل، كما يعد مسؤولا عن الأخطاء التي يرتكبها خلال مهامه بمقتضى أحكام القانون العام.<sup>70</sup>

<sup>68</sup> المرسوم التنفيذي رقم 09-183 المؤرخ في 17 جمادى عام 1430 الموافق لـ 12 مايو 2009 يحدد شروط ممارسة نشاطات مساعدي النقل البحري- الجريدة الرسمية، العدد 50.

<sup>69</sup> أ- نبيل صقر، نفس المرجع ، ص128.  
<sup>70</sup> أ- نبيل صقر، المرجع السابق ، ص130

### الفرع الثالث

#### السمسار البحري

طبقا لنص المادة 631 من القانون البحري الجزائري، يعد سمسارا بحريا كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة بالعمل كوسيط لإبرام عقود شراء السفن وبيعها وعقود الاستئجار والنقل البحري والعقود الأخرى التي تتعلق بالتجارة البحرية.

#### التزامات السمسار البحري:

- 1- يجب عليه العمل في حدود الصلاحيات المعطاة إليه وطبقا للتعليمات المدرجة في وكالته.
- 2- إذا التزم السمسار البحري بالعمل لحساب طرفين متعاقدين عليه إعلام كل منهما أنه يتصرف لحسابهما وأنه يتعهد بالعمل بكل تجرد مع الأخذ بعين الاعتبار مصالح كل منهما، كما يعتبر مسؤولا عن أعماله بمقتضى أحكام القانون العام.<sup>71</sup>

---

<sup>71</sup> أ- نبيل صقر، نفس المرجع، ص131.

## اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار ( United Nations Convention on the Law of the Sea ( UNCLOS of the Sea )، ويسمى أيضاً مؤتمر قانون البحار أو معاهدة قانون البحار، هو اتفاقية دولية نتجت عن المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS III) والتي عقدت من 1973 - 1982. يحدد قانون البحار حقوق ومسئوليات الدول في استخدامهم لمحيطات العالم ، وضع مبادئ توجيهية للأعمال التجارية ، والبيئة ، وإدارة الموارد الطبيعية البحرية. وقد حلت الاتفاقية التي أبرمت في عام 1982 محل المعاهدات الأربعة في 1958. ودخلت الاتفاقية حيز النفاذ في عام 1994 ، بعد عام واحد جويانا أصبحت هي الدولة رقم 60 في التوقيع على المعاهدة. ويبلغ عدد الدول الموقعة حتى الآن 157 دولة وإنضمت المجموعة الأوروبية إلى المعاهدة . However, it is now regarded as a codification of the Customary international law on the issue

بينما يتلقى الأمين العام للأمم المتحدة صكوك التصديق والانضمام ، فإن الأمم المتحدة تقدم الدعم لإجتماعات الدول الموقعة على الاتفاقية ، ولكن لا يوجد للأمم المتحدة دور مباشر في العمل على تنفيذ الاتفاقية. ومع ذلك ، فهناك دور يمكن أن تلعبه المنظمات مثل المنظمة الدولية للبحار ، اللجنة الدولية لصيد الحيتان ، والسلطة الدولية لقاع البحار (هذه الأخيرة تم تأسيسها بناء على اتفاقية الأمم المتحدة).

الإجراءات القانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن - دراسة مقارنة  
للقانون اليمني والمصري في ضوء أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982  
أ/ خالد إبراهيم أحمد الوزير

المقدمة

إن البحث في موضوعات البيئة عموماً .. يعد من الناحية القانونية حديثاً نسبياً ، حيث وقد بدأ الاهتمام بها منذ وقت قريب لا يتعدى العشرون عاماً وإن كان قد سبق ذلك اهتمام من النواحي الإنسانية والاجتماعية. ومن المتفق عليه أن الحماية والحفاظ على البيئة يعتمد في عصرنا الحديث على ركائز ثلاث .. هي:

الجانب العلمي والاجتماعي والقانوني.

فجهود العلماء والباحثين التي تسعى للحفاظ على البيئة وإبقائها صالحة لمعيشة

الإنسان وسائر الكائنات الحية وما يتوصلوا إليه من نتائج عملية لن يكون لها الأثر المطلوب رغم أهميتها القصوى البالغة ، أن لم يتضمنها نص قانوني جامع مانع لما يحتويه من إجراءات وترتيبات وعقوبات ويكون ملزم لكافة الأطراف المعنية سواءً كان هذا الطرف هو مصدر التلوث وباعثة أو المناطق به إجراء الرقابة والحماية الواجبة ، أو كافة من الأفراد والمؤسسات بما يجب عليهم أن يلزموا به من ضوابط واعتبارات تحمي في النهاية المجتمع الإنساني من أي تلوث يؤثر على سلامة أقالمتهم على هذه الأرض . وقد رفع الأمين العام للأمم المتحدة السيد /كوفي عنان في يوم البيئة العالمي لعام 97م شعار " من أجل حياة على الأرض " إذ لا حياة على الأرض دون الحفاظ على البيئة ، و لا يمكن على أن نحافظ عليها إلا بوجود التشريع الذي بعد مطلب أساسي لوضع الضوابط والنظم الكفيلة بحماية البيئة ومعالجة ما يتعرض له من أثار ضارة إلا أن التشريع ذاته لا بد وأن يراعي فيه قبل إصدارها مكان تنفيذه الفعلي حتى لا يصبح تشريعاً جامداً معطلاً . مما يستدعي التحقق قبل إصداره من توفر العوامل الإيجابية والضوابط العملية للتنفيذ .

ولم يخل التشريعين المصري واليمني من قوانين وقرارات تتناول جانب كبير من قضايا

مسائل البيئة ولا سيما – في بحثنا هذا – قوانين حماية البيئة البحرية من التلوث الحد منها . وللبيئة بُعد دولي يستحق الاهتمام من الجميع.

كما أنه ليس بخافي على أحد أن الحفاظ على البيئة اليوم هو حماية لأبنائنا في

الغد.

وفي هذا الإطار فالقانون يجب أن يساير ما يطرأ على المجتمع من تطورات ، ويلبي ما يستجد في الدولة من حاجات ، ويتفق مع ما تيرمه الدول من اتفاقيات ومعاهدات دولية. لذلك بات من الضروري تدخل القانون لمواجهة ما نشأ عن التقدم التكنولوجي الكبير الذي أحرزه العالم وما أدى إليه من آثار جانبية خطيرة غابت عن إدراك الكثير بين فترة من الزمن .. إلا انه قد تم تداركها في معظم الدول بسبب ما ينبأ به الحاضر والمستقبل من مضار ومخاطر يتمثل في التلوث البيئي وما ينتج عنه من تعرض حياة الإنسان وبقائه للمخاطر..

وقد حددنا موضوع بحثنا هذا المجال الإجراءات التي كفلها القانون لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن ... سواءً كان التلوث بالزيت أو بالمواد الضارة أو بمخلفات الصرف الصحي والقمامة .. وسوف نعرض دراسة مقارنة للتشريعين المصري واليمني .. مع إبراز مدى الالتزام بتلك القوانين واتفاقها مع اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م مع التعرض لاتفاقية (ماربول) 73-78م – كما أقتضى الأمر – والخاصة بمنع تلوث المياه البحرية من السفن بالزيت أو من المواد الضارة الأخرى.

وقد اقتصر البحث على هذا الجزء من أشكال التلوث لسببين:

-الأول : أننا نؤمن بأن تخصص البحث في نقطة واحدة ومعالجتها جذرياً يترتب عنه –

بمشيئة الله – نتيجة قانونية وعملية مفيدة على أساس تكامل وتعدد الأبحاث بهذا الشكل

وفي نفس الإطار .. فمن أهم وأخطر مصادر التلوث في البحار ناتج عن السفن .. خاصة

بعد التطورات التقنية الحديثة في صناعة السفن وبالتالي زيادة قدرتها على نقل مواد تسبب

التلوث وكذلك السفن التي تنقل قدر كبير من البشر.

هذا بخلاف السفن والغواصات النووية ، وكذا ناقلات النفط العملاقة التي تجوب البحار.

-الثاني : أن هذا البحث هو بحث التخرج من دبلوم الدراسات العليا في مجال القانون وبذلك

يمكنني التوسع مستقبلاً عند أعداد رسالة الماجستير أن شاء الله تعالى.

ونعلم أن التلوث من السفن يصدر في عدة صور أهمها:

(1) أعمال النقل البحري وما يشمله من تشغيل عادي للسفن بأنواعها المختلفة وما يترتب على ذلك من أضرار تلحق بالبيئة البحرية من جراء الإلقاء العمدي وغير العمدي لمواد ملوثة ، وكذلك راجع بالوعات السفن والنفايات الأخرى المختلفة بها . وتحتل ناقلات البترول داخل الإطار العام لتلوث مياه البحر من السفن الجانب الأكبر ، وذلك نتيجة لإلقائها لمياه الاتزان (الصابورة) التي تحملها في رحلاتها وهي فارغة متجهة إلى مواني الشحن ، وكذلك مياه غسيل الصهاريج ، إلى جانب ما يحدث.

## الخاتمة:

وفي الأخير يمكن القول بأن السفينة هي تلك المنشأة التي تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الريح، قادرة على تحمل المخاطر البحرية ولا يهتم بعد ذلك أن تخصص لملاحة رئيسية أو لملاحة أعالي البحار أو ملاحة الساحل، وأن تقوم بالملاحة على الوجه الاعتيادي.

ورغم أن الأموال ليست لها جنسية ما، إلا أن التشريعات تجمع على أن يكون لكل سفينة جنسية، لما لها من أهمية كبرى في الإقتصاد القومي والتجارة الخارجية، ولأن هذه السفينة هي العامل الأول في تحديد حقوقها وواجباتها في زمن الحرب والسلام.

كما نستنتج أن للسفينة حقوق تتمثل في الشيوخ البحري والامتياز البحري، الأولى منظمة في صورة محددة وهي الغالبة تعرف بالبناء غير المباشر أو البناء بثمن جزافي، أما الثانية فتقرر لصاحبها حق الأفضلية في استيفاء الحقوق وحق تتبع السفينة في أي يد تكون.

ومثلما للسفينة حقوق عليها التزامات ترد عليها تتمركز في مجال التجارة البحرية ومجال حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن.

ونخلص إلى أنه حتى تقوم السفينة بمهمتها على الواجب الصحيح فإنها في حاجة إلى من يتولى تسييرها في البحر للقيام بالرحلات البحرية وهم ما يسمو بالأشخاص البحريون، كما تحتاج إلى أشخاص آخرون يساهمون في إنجاز هذه الرحلات سواء بالقيام بأعمال ممهدة لهذه الأخيرة أو بأعمال متممة لها وهم ما يسمون بالأشخاص البريون.

## قائمة المراجع

- 1: د.جلال وفاء محمدين،قانون التجارة البحرية،دار الجامعة الجديدة للنشر،الإسكندرية،مصر.1997
- 2: د.حمدي الغنيمي،محاضرات في القانون البحري الجزائري،معهد الحقوق و العلوم الإدارية،جامعة وهران،الطبعة الثانية ،ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر.1988
- 3: د.سهيل حسين الفتلاوي،القانون الدولي للبحار،كلية الحقوق،جامعة جرش،دار الثقافة للنشر والتوزيع1430.-2009
- 4: د.طالب حسن موسى،القانون البحري السفينة،أشخاصها،عقد النقل البحري،البيوع البحرية،الطوارئ البحرية،عقد التأمين البحري،العقود البحرية المساعدة جامعة العلوم التطبيقية الخاصة،عمان. 2004
- 5: د.طالب حسن موسى،قانون التجارة الدولية،الطبعة الأولى/الإصدار الخامس،دار الثقافة للنشر و التوزيع. 2005
- 6: د.عادل علي المقدادي،القانون البحري،دار الثقافة للنشر،الأردن،طبعة 1999.
- 7: د.عباس حلمي،القانون البحري،كلية الحقوق،جامعة عناية ،الطبعة الثانية،ديوان المطبوعات الجامعية،الجزائر.1987
- 8: د.عبد الحميد الشواربي ،قانون التجارة البحرية رقم 08 في ضوء الفقه و القضاء والتشريع،الناشر منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر. 1990
- 9: د.كمال حمدي،القانون البحري،الطبعة الثالثة،منشأة المعارف بالإسكندرية،مصر.2003



10: د.مدحت حافظ إبراهيم، شرح قانون التجارة البحرية الجديد، الصادر بالقانون رقم 08 لسنة 1990 و التشريعات والمعاهدات المكملة له، راسة فقهية قضائية، الطبعة الأولى، الناشر مكتبة غريب، مصر. 1991

11: أ.نبيل صقر، القانون البحري، نصا وتطبيقا، القانون البحري و النصوص التنظيمية الخاصة بالملاحة البحرية، اجتهاد المحكمة العليا، دار الهدى للطباعة و النشر، عين مليلة، الجزائر 2008.

12: د.هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، كلية الحقوق جامعة الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر 2001.

## الفهرس

03.....	مقدمة
03.....	المبحث التمهيدي :المفهوم القانوني للسفينة
03.....	المطلب الأول:الأساس القانوني (مصادر قانون السفينة)
03.....	الفرع الأول:القانون الوطني
05.....	الفرع الثاني:القانون الدولي
09.....	المطلب الثاني:التكييف القانوني للسفينة
10.....	الفرع الأول:التعريف القانوني للسفينة
12.....	الفرع الثاني:جنسية السفينة (شروط اكتسابها و آثارها)
15.....	الفصل الأول:الحقوق الواردة على السفينة
15.....	المبحث الأول:الملكية الشائعة للسفينة
15.....	المطلب الأول:إدارة الشيوخ البحري
17.....	المطلب الثاني:انقضاء الشيوخ البحري
17.....	الفرع الأول انقضاء الشيوخ البحري وفقا للقواعد العامة
18.....	الفرع الثاني انقضاء الشيوخ البحري في قانون التجارة الدولية
21.....	المبحث الثاني:حقوق الامتياز البحري
21.....	المطلب الأول:آثار حقوق الإمتياز
23.....	المطلب الثاني :انقضاء الإمتياز البحري
26.....	الفصل الثاني:الالتزامات الواردة على السفينة
26.....	المبحث الأول:الالتزامات في إطار القانون الدولي
26.....	المطلب الأول:الالتزامات في مجال التجارة الدولية
29.....	المطلب الثاني:الالتزامات في مجال حماية البيئة البحرية
29.....	الفرع الأول:معاهدة لندن سنة 1945 لمنع تلوث مياه البحر بالزيت
30.....	الفرع الثاني:المعاهدة الدولية لمنع التلوث من السفن ماربول 1978/1975
31.....	الفرع الثالث:اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982

35.....	المبحث الثاني:الالتزامات في إطار القانون الوطني
35.....	المطلب الأول:التزامات الأشخاص البحريون
36.....	الفرع الأول:المجهز
36.....	الفرع الثاني:ربان السفينة
38.....	الفرع الثالث: البحار
39.....	المطلب الثاني:التزامات الأشخاص البريون
39.....	الفرع الأول:وكيل السفينة
40.....	الفرع الثاني:وكيل الحمولة
40.....	الفرع الثالث:السمسار البحري
42.....	الخاتمة
43.....	الملاحق
47.....	قائمة المراجع
49.....	الفهرس