

سيادة الأمواج

الموسوعة الشاملة في القانون البحري والأعمال
التجارية البحرية

تأليف

د. محمد كمال عرفه الرخاوي

الإهداء

إلى روح والديّ الطاهرة رحم وغفر الله لهم وادخلهم
الجنة بدون حساب يارب العالمين

والي قره عيني وحبیبتي ابنتي الغالية صبرینال
المصريه الجزائريه جميله الجميلات التي تجمع بين
جمال نهر النيل الخالد وجمال شط البحر المتوسط
وجبال الاوراس الشامخه

المقدمة العامة

يُعد القانون البحري من أقدم الفروع القانونية وأكثرها ديناميكية وتعقيداً في النظام القانوني المعاصر، حيث نشأ مع بداية الملاحة التجارية عبر البحار في حضارات البحر المتوسط القديمة، وتطور عبر القرون ليشمل منظومة معقدة ومتداخلة من القواعد الوطنية والدولية التي تنظم كافة العلاقات القانونية الناشئة عن استغلال البحر في الأغراض التجارية والصناعية والنقل. ونظراً للطبيعة العابرة للحدود للملاحة البحرية التي لا تعترف بالحدود السياسية للدول، فقد تميز هذا القانون بخصوصية فريدة ونادرة تجمع بين مبدأ السيادة الوطنية للدولة الساحلية ودولة العلم التي ترفع السفينة علمها، وبين مبدأ حرية الملاحة الدولية والتعاون العالمي في تنظيم التجارة البحرية.

ويأتي هذا الكتاب سيادة الأمواج ليُقدم دراسة أكاديمية شاملة ومعقدة ومنهجية في القانون البحري، مكونة من ثلاثين فصلاً دراسياً متسلسلاً ومنطقياً،

تغطي كافة الجوانب النظرية والعملية والتطبيقية لهذا الفرع القانوني الحيوي والاستراتيجي. وقد رُوعي في تأليف هذا الكتاب التسلسل المنطقي العلمي الدقيق، بدءاً من المدخل العام للقانون البحري وماهيته ومصادره، مروراً بدراسة السفينة كعنصر مادي أساسي وطاقمها وعقود استغلالها، وعقود النقل البحري للبضائع والركاب والتأمين البحري، وصولاً إلى دراسة المسؤولية البحرية والحوادث البحرية والتلوث البحري والقانون البحري الدولي والمعاصر، وانتهاءً بمستقبل القانون البحري في ظل الثورة التكنولوجية والذكاء الاصطناعي.

وقد اعتمد المؤلف في هذا الكتاب على المنهج التحليلي النقدي المقارن، مستنداً إلى التشريعات البحرية العربية والدولية المعمول بها، والاتفاقيات والمعاهدات الدولية الموحدة لقواعد القانون البحري، والأعراف البحرية الراسخة والمقبولة عالمياً، والسوابق القضائية والتحكيمية البحرية المحلية والدولية المعتبرة. ويهدف الكتاب إلى إثراء المكتبة القانونية العربية بمؤلف أكاديمي مرجعي في القانون

البحري، ودعم التعليم القانوني الجامعي والدراسات العليا، ومساعدة الممارسين القانونيين والقضاة وشركات الملاحة والتجارة الدولية في فهم وتطبيق النظم القانونية البحرية المعقدة والمتطورة باستمرار.

والله نسأل أن ينفع بهذا الجهد المتواضع، وأن يجعله خالصاً لوجهه الكريم، وأن يوفقنا لخدمة العلم والمعرفة.

فهرس المحتويات

الجزء الأول: المدخل إلى القانون البحري وماهية القاعدة القانونية

الفصل الأول: مفهوم القانون البحري وتعريفه في الفقه الحديث والنظم المقارنة.

الفصل الثاني: خصائص القاعدة القانونية البحرية وتميزها عن القواعد الأخرى.

الفصل الثالث: التمييز بين القاعدة القانونية البحرية والقواعد الدينية والأدبية والاجتماعية.

الفصل الرابع: تصنيف القواعد القانونية البحرية بين الآمرة والمكملة والعامة والخاصة.

الفصل الخامس: تطور النظم القانونية البحرية عبر التاريخ من العصور القديمة إلى المعاصرة.

الفصل السادس: العلاقة بين القانون البحري والدولة وسيادة القانون في المجال البحري.

الجزء الثاني: مصادر القانون البحري وتدرج القواعد

الفصل السابع: التشريع كمصدر رسمي وأساسي للقانون البحري الوطني والدولي.

الفصل الثامن: العرف البحري كمصدر تاريخي وأصيل ومكمل للتشريع.

الفصل التاسع: الشريعة الإسلامية كمصدر أساسي
في الأنظمة القانونية العربية.

الفصل العاشر: القضاء والسوابق القضائية كمصدر
تفسيري وتكميلي.

الفصل الحادي عشر: الفقه القانوني البحري ودوره
في تطوير النصوص وتوحيد القواعد.

الفصل الثاني عشر: تدرج القواعد القانونية البحرية
ومبدأ سمو الدستور والاتفاقيات الدولية.

الجزء الثالث: الحق وشخصية القانون في المجال
البحري

الفصل الثالث عشر: تعريف الحق البحري وركانه
الموضوعية والشخصية والإرادية.

الفصل الرابع عشر: تصنيف الحقوق البحرية بين

السياسية والمدنية والمالية والشخصية.

الفصل الخامس عشر: الحقوق المالية البحرية: العينية
والشخصية والمعنوية.

الفصل السادس عشر: الحقوق غير المالية البحرية:
حقوق الشخصية والأسرة والكرامة.

الفصل السابع عشر: الشخصية القانونية البحرية:
الطبيعية والاعتبارية وأحكامها.

الفصل الثامن عشر: الأهلية القانونية البحرية والنيابة
عن عديمي الأهلية والقاصرين.

الجزء الرابع: التصرف القانوني ونظرية الالتزام البحري

الفصل التاسع عشر: الفرق بين العمل القانوني
والعمل المادي في البيئة البحرية.

الفصل العشرون: أركان التصرف القانوني البحري:

الرضا والمحل والسبب والشكل.

الفصل الحادي والعشرون: عيوب الرضا في العقود البحرية: الغلط والتدليس والإكراه والاستغلال.

الفصل الثاني والعشرون: البطلان وأثره في التصرفات القانونية البحرية.

الفصل الثالث والعشرون: الشرط والأجل في الالتزامات البحرية وآثارهما القانونية.

الفصل الرابع والعشرون: النيابة في التعاقد والوكالة البحرية: الربان والوكيل التجاري.

الجزء الخامس: تطبيق القانون البحري وحمايته

الفصل الخامس والعشرون: نطاق تطبيق القانون البحري من حيث المكان والإقليمية البحرية.

الفصل السادس والعشرون: نطاق تطبيق القانون

البحري من حيث الزمان وعدم الرجعية.

الفصل السابع والعشرون: طرق تفسير النصوص
القانونية البحرية ومناهجها.

الفصل الثامن والعشرون: تنازع القوانين في الزمان
والمكان في المعاملات البحرية الدولية.

الفصل التاسع والعشرون: وسائل حماية الحق
البحري: الدفاع الشرعي والضرورة والإجراءات
التحفظية.

الفصل الثلاثون: مستقبل القانون البحري في ظل
التكنولوجيا والذكاء الاصطناعي والعولمة.

الجزء الأول: المدخل إلى القانون البحري وماهية
القاعدة القانونية

الفصل الأول: مفهوم القانون البحري وتعريفه في الفقه الحديث والنظم المقارنة

تمهيد

تُعد الملاحة البحرية منذ أقدم العصور شريان الحياة للتجارة الدولية والنقل العالمي، وجسراً حيوياً للتواصل الحضاري والاقتصادي بين الشعوب والأمم. ومع التطور المتسارع للأنشطة البحرية وتنوعها، برزت الحاجة الماسة إلى مجموعة متكاملة ومنسجمة من القواعد القانونية المنظمة للعلاقات المعقدة الناشئة عنها، مما أدى تدريجياً إلى ظهور وتبلور فرع قانوني مستقل ومتخصص عرف بـ القانون البحري. ولا يقتصر دور هذا القانون الحيوي على تنظيم العلاقات التعاقدية والتجارية بين الأفراد والشركات فحسب، بل يمتد نطاقه ليشمل الجوانب العامة والإدارية والجنائية المتعلقة بسيادة الدولة على مياهها الإقليمية وسفنها المسجلة تحت علمها، وحماية البيئة البحرية، وضمان

سلامة الملاحة والأرواح في عرض البحر.

المبحث الأول: ماهية القانون البحري وطبيعته القانونية المميزة

يمكن تعريف القانون البحري تعريفاً جامعاً مانعاً بأنه: مجموعة القواعد القانونية الآمرة والمكملة التي تنظم الملاحة البحرية بكافة أشكالها، وما يتصل بها من علاقات قانونية ذات طابع خاص تجاري وعقدي أو طابع عام إداري وجنائي ودولي، سواء تعلق الأمر بالسفينة وطاقمها، أو بعقود النقل والتأمين، أو بالمسؤولية عن الحوادث والتلوث، أو بحقوق والتزامات الدول في المناطق البحرية المختلفة. ويستخلص من هذا التعريف الشامل عدة عناصر جوهرية ومحورية: أولاً: ارتباطه الوثيق والمطلق بالملاحة البحرية، فلا يطبق إلا إذا كان النشاط مرتبطاً ارتباطاً جوهرياً بالبحر، ويستثنى من ذلك الملاحة النهرية أو الجوية أو البرية إلا في حالات النص الصريح والاستثناء المحدد قانوناً. ثانياً: شمولية التنظيم القانوني، فلا يقتصر على عقود النقل البحري للبضائع والركاب فحسب، بل يشمل

أيضاً نظام الملكية والرهن الرسمي على السفن،
وعقود التأمين البحري، وقواعد المسؤولية المدنية
والجنائية عن الحوادث البحرية، وأحكام الإنقاذ
والخسائر المشتركة، ونظام العمل البحري للطاقم.
ثالثاً: ازدواجية طبيعة القواعد البحرية بين القواعد
الأمرة التي لا يجوز للأفراد الاتفاق على مخالفتها لأنها
تتعلق بالنظام العام البحري والسلامة العامة وحماية
البيئة، وبين القواعد المكملة التي تترك مجالاً واسعاً
للإرادة الفردية والحريات التعاقدية في تنظيم العلاقات
التجارية البحرية.

المبحث الثاني: التمييز بين القانون البحري والفروع
القانونية الأخرى ذات الصلة

أولاً: القانون البحري والقانون التجاري: يُعتبر القانون
البحري فرعاً متخصصاً ومستقلاً من فروع القانون
التجاري العام، حيث يستمد منه العديد من المبادئ
العامة للعقود التجارية والالتزامات. ومع ذلك، يستقل
القانون البحري بخصوصية قواعد فنية ومهنية لا تنطبق
على التجارة البرية العادية، مثل قواعد الخسائر

المشتركة التي توزع الخسائر الطارئة على جميع المستفيدين من الرحلة، وامتيازات السفينة التي تمنح الدائنين البحريين حقوقاً عينية تفضيلية على السفينة، ووكالة الربان الضرورية التي تخول للربان سلطات استثنائية في الظروف الطارئة. وفي حال سكوت القانون البحري عن تنظيم مسألة معينة، يُلجأ تطبيقياً إلى أحكام القانون التجاري العام، ثم إلى القانون المدني كقانون عام احتياطي.

ثانياً: القانون البحري الخاص والقانون البحري العام: ينقسم القانون البحري داخلياً إلى شقين متكاملين: أولاً: القانون البحري الخاص الذي ينظم العلاقات الأفقية بين الأفراد والكيانات الخاصة مالكي السفن، والتجار، والناقلين، وشركات التأمين، والشاحنين، مثل عقود النقل البحري، وعقود إيجار السفن، وعقود التأمين البحري، وعقود العمل البحري للطاقم. ثانياً: القانون البحري العام الذي ينظم العلاقات الرأسية بين الدولة والسفن والمواطنين في المجال البحري، ويشمل قواعد السلامة البحرية والإلزامية، ونظام تسجيل السفن ومنح الجنسية، وقواعد الولاية القضائية والجنائية على السفن، وقانون البحار الدولي

الذي ينظم حقوق وواجبات الدول في المياه الإقليمية والمناطق الاقتصادية الخالصة وأعالي البحار.

المبحث الثالث: النشأة التاريخية وتطور القانون البحري عبر العصور

تعود الجذور التاريخية العميقة للقانون البحري إلى حضارات البحر المتوسط القديمة التي ازدهرت فيها الملاحة والتجارة البحرية. وقد اشتهرت القوانين الرودية في القرن الثامن قبل الميلاد في جزيرة رودس اليونانية، التي أرسى لأول مرة مبدأ الخسائر المشتركة العادل، حيث كان يتم توزيع الخسائر الناتجة عن إلقاء جزء من الحمولة في البحر لإنقاذ السفينة والرحلة بأكملها على جميع أصحاب البضائع بنسب متناسبة مع قيم ممتلكاتهم. وفي العصور الوسطى الأوروبية، ظهرت المدونات البحرية العرفية المدونة في مناطق بحرية مختلفة، أبرزها: قانون أوليرون في القرن الثاني عشر الذي نظم الملاحة في المحيط الأطلسي، وقانون ويسبي في بحر البلطيق، وقانون برشلونة في البحر المتوسط الذي كان الأكثر تأثيراً

في الفقه الإسلامي والقوانين العربية اللاحقة. وفي العصر الحديث مع ظهور الدول القومية، بدأ تدوين القانون البحري ضمن التشريعات الوطنية المنظمة، ويُعد أوردونانس البحرية الصادر في فرنسا عام 1681 في عهد الملك لويس الرابع عشر الأب الروحي للتقنين البحري الحديث الذي أثر في معظم التشريعات الأوروبية والعربية.

خاتمة الفصل

يتضح مما سبق أن القانون البحري ليس مجرد مجموعة عشوائية من القواعد القانونية الجامدة، بل هو نظام قانوني حيوي وديناميكي يتفاعل باستمرار مع حركة التجارة العالمية والمتغيرات التكنولوجية والبيئية. وقد استقل القانون البحري بخصوصية تاريخية عميقة ومصادر دولية موحدة جعلت منه قانوناً عابراً للحدود وموحداً إلى حد كبير عبر مختلف الأنظمة القانونية في العالم، مما يسهل التجارة الدولية ويضمن الاستقرار القانوني للمعاملات البحرية.

الفصل الثاني: خصائص القاعدة القانونية البحرية وتمييزها عن القواعد الأخرى

تمهيد

تتميز القاعدة القانونية البحرية بمجموعة من الخصائص الفريدة والمميزة التي تختلف بها عن غيرها من القواعد الاجتماعية الأخرى كالقواعد الدينية والأدبية والعرفية، وهذه الخصائص المجتمعة هي التي تمنحها قوتها الإلزامية وفعاليتها العملية في تنظيم العلاقات البحرية المعقدة والمتشابكة، وضمان استقرار المعاملات التجارية البحرية وحماية المصالح المشروعة لجميع الأطراف المعنية.

المبحث الأول: العمومية والتجريد كخاصية أساسية

القاعدة القانونية البحرية عامة ومجردة في صياغتها وتطبيقها، فهي لا تخاطب شخصاً بعينه بذاته أو واقعة محددة بذاتها، بل تخاطب كافة الأشخاص الطبيعيين والاعتباريين الذين تنطبق عليهم شروطها الموضوعية والمكانية والزمنية، وتطبق على كافة الوقائع والحوادث التي تدخل في نطاقها. وهذا المبدأ يضمن تحقيق المساواة القانونية أمام القانون البحري ويمنع التعسف والتمييز في التطبيق. ففي القانون البحري، تتجلى العمومية بوضوح في انطباق قواعد السلامة البحرية الإلزامية على جميع السفن التي تدخل الموانئ الوطنية بغض النظر عن جنسيتها أو علمها أو ملكيتها، وكذلك في انطباق قواعد المسؤولية عن التلوث النفطي على جميع ناقلات النفط التي تمر بالمياه الإقليمية.

المبحث الثاني: الإلزام والجزاء كضمانة للفعالية

تتميز القاعدة القانونية البحرية بالإلزام القوي والمدعوم بجزاء مادي توقعه السلطة العامة المختصة على من

يخالفها، والجزاء قد يكون جنائياً كما في جرائم التلوث البحري المتعمد أو القرصنة البحرية، أو مدنياً كما في التعويضات المالية عن الأضرار الناجمة عن التصادم أو إهمال الناقل، أو إدارياً كما في سحب تراخيص الملاحة أو حجز السفن غير المطابقة للمعايير. وفي البيئة البحرية عالية المخاطر، يكتسب الجزء أهمية استثنائية وحاسمة لضمان الامتثال الطوعي للقواعد، وحماية سلامة الأرواح البشرية والممتلكات ذات القيمة العالية والبيئة البحرية الهشة من الأضرار الجسيمة التي قد تكون لا يمكن إصلاحها.

المبحث الثالث: الاستمرارية والثبات النسبي كشرط للاستقرار

القاعدة القانونية البحرية مستمرة في تطبيقها الزماني والمكاني ما لم تُلغَ صراحة أو تُعدل تشريعياً، وهي ثابتة نسبياً لضمان استقرار المعاملات البحرية طويلة الأمد وبقين الأطراف بحقوقهم والتزاماتهم، خاصة في المجال البحري الذي يتطلب استثمارات ضخمة وبقيناً قانونياً لتشجيع التمويل والتجارة الدولية. ومع ذلك،

يتمتع القانون البحري بمرونة نسبية تسمح له بالتطور والتكيف مع المستجدات التكنولوجية مثل السفن ذاتية القيادة والمتغيرات البيئية مثل قواعد الحد من الانبعاثات والاتفاقيات الدولية الجديدة، مما يحقق التوازن الدقيق بين الاستقرار القانوني الضروري للتجارة والتطور اللازم لمواكبة العصر.

خاتمة الفصل

تعد هذه الخصائص الثلاث المتكاملة العمومية، والإلزام، والاستمرارية هي العمود الفقري والأساس المتين للقاعدة القانونية البحرية، وبدونها تفقد القاعدة القانونية هيئته وفعاليته في تنظيم الملاحة الدولية المعقدة وحماية المصالح المشروعة في بيئة بحرية تتسم بالديناميكية والمخاطر العالية والعابرة للحدود الوطنية.

الفصل الثالث: التمييز بين القاعدة القانونية البحرية والقواعد الدينية والأدبية والاجتماعية

تمهيد

تتعدد وتتداخل القواعد التي تحكم سلوك الإنسان وتنظم علاقاته في المجتمع الإنساني المعقد، ولا بد من التمييز الواضح والدقيق بين القاعدة القانونية البحرية وغيرها من القواعد الاجتماعية الأخرى كالقواعد الدينية والأدبية والعرفية لضمان التطبيق الصحيح والسليم للقانون، وتحديد نطاق التدخل القانوني المشروع وحدود الحرية الفردية والجماعية في ممارسة الأنشطة البحرية المختلفة.

المبحث الأول: القاعدة القانونية البحرية والقواعد الدينية

تستمد القواعد الدينية قوتها الإلزامية من الإيمان

الداخلي والثواب والعقاب الأخروي في الآخرة، بينما تستمد القاعدة القانونية البحرية قوتها الإلزامية من السلطة العامة للدولة التي تفرضها وتضمن تنفيذها بالقوة المادية إذا لزم الأمر. وقد تتطابق القاعدة القانونية مع القاعدة الدينية في العديد من الأحكام والقيم، خاصة في الأنظمة القانونية التي تأخذ بالشريعة الإسلامية مصدراً رئيسياً وأساسياً للتشريع، حيث تحرم الشريعة والقانون معاً السرقة والغش والقتل والضرر، وتأمّر بالوفاء بالعقود والعدل والأمانة. وفي القانون البحري الإسلامي، نجد أحكاماً فقهية راسخة تنظم الإجارة البحرية عقد استئجار السفن، والمسؤولية عن البضائع المنقولة، وقواعد الغنم بالغرم في الخسائر المشتركة، والجهاد البحري للدفاع عن دار الإسلام.

المبحث الثاني: القاعدة القانونية البحرية والقواعد الأدبية والاجتماعية

تخاطب القواعد الأدبية والاجتماعية ضمير الإنسان وقيمه الداخلية، وجزاؤها الأساسي هو اللوم

الاجتماعي والنبذ المعنوي من المجتمع، بينما القاعدة القانونية البحرية تخاطب السلوك الظاهر والملموس للأفراد والكيانات، وجزاؤها مادي وقسري ومباشر تفرضه الدولة. ومع ذلك، قد يتداخل الاثنان في بعض المجالات البحرية، مثل واجب الإنقاذ في عرض البحر الذي يعتبر واجباً قانونياً آمراً في الاتفاقيات الدولية مثل اتفاقية السلامة البحرية وواجباً أدبياً وإنسانياً في آن واحد، حيث يجمع بين الجزاء القانوني عن الإخلال والجزاء المعنوي عن انتهاك القيم الإنسانية.

المبحث الثالث: القاعدة القانونية البحرية والقواعد العرفية المهنية

تتميز القاعدة القانونية البحرية المكتوبة بالرسمية والعلنية والثبات النسبي، بينما القواعد العرفية البحرية تنشأ تلقائياً من ممارسة المهنة وتكرار السلوك مع الاعتقاد بإلزامه، وهي أكثر مرونة وتكيفاً مع ظروف كل ميناء ومنطقة بحرية. وفي القانون البحري، يلعب العرف المهني دوراً مكملًا ومفسراً للنصوص المكتوبة، خاصة في تحديد معاني المصطلحات الفنية مثل

الصلاحيّة للإبحار أو الخطر البحري أو التسليم في
الميناء، حيث تحيل المحاكم والقضاة إلى الأعراف
البحرية الراسخة والمقبولة عالمياً لتوضيح الغامض من
النصوص وسد الفراغ التشريعي.

خاتمة الفصل

التمييز الدقيق والمنهجي بين هذه الأنواع المختلفة
من القواعد يساعد المشرع والقاضي والممارس
القانوني في تحديد نطاق التدخل القانوني المشروع
وحدود الحرية التعاقدية والفردية في ممارسة الأنشطة
البحرية، ويضمن احترام التنوع الثقافي والديني مع
الحفاظ على الوحدة واليقين القانوني الضروري للتجارة
الدولية.

الفصل الرابع: تصنيف القواعد القانونية البحرية بين

الآمرة والمكملة والعامة والخاصة

تمهيد

تصنف القواعد القانونية البحرية حسب عدة معايير علمية ومنهجية، أهمها معيار القوة الإلزامية الذي يميز بوضوح بين القواعد الآمرة التي لا تقبل الاتفاق على مخالفتها، والقواعد المكملة التي تترك مجالاً للإرادة الفردية، ومعيار النطاق الشخصي والمكاني الذي يميز بين القواعد العامة التي تطبق على الجميع، والقواعد الخاصة التي تخاطب فئات محددة.

المبحث الأول: القواعد الآمرة وحمايتها للنظام العام البحري

هي القواعد القانونية التي لا يجوز للأفراد أو الكيانات الخاصة الاتفاق صراحة أو ضمناً على مخالفتها أو الإعفاء من تطبيقها، لأنها تتعلق بحماية النظام العام البحري والسلامة العامة والأمن القومي وحماية البيئة

البحرية والمصالح العليا للدولة. ومخالفة هذه القواعد تؤدي حتماً إلى بطلان التصرف القانوني أو العقد المخالف لها، وقد تترتب عليها جزاءات إدارية أو جنائية. في القانون البحري، تُعد قواعد السلامة البحرية الإلزامية مثل معدات الإنقاذ والإطفاء، وقواعد الحد من التلوث النفطي والكيماوي، وقواعد أهلية الربان والضباط، وقواعد التسجيل والإعلام عن السفن، من أبرز الأمثلة على القواعد الآمرة التي لا تقبل المساس أو التعديل بالاتفاق.

المبحث الثاني: القواعد المكملة ومرونتها للتعاقد الحر

هي القواعد القانونية التي تُطبق فقط في حال عدم وجود اتفاق صريح وواضح بين الأطراف المتعاقدة على خلافها، ويجوز للأطراف الاتفاق على تعديلها أو استبعادها كلياً أو جزئياً وفقاً لإرادتهم الحرة وحاجاتهم التجارية. وتهدف هذه القواعد إلى سد الفراغ في الإرادة الفردية وتوفير حلول عادلة وجاهزة للمسائل التي قد يغفل الأطراف عن تنظيمها في عقودهم. في القانون البحري، معظم الشروط

التفصيلية في عقود النقل البحري للبضائع مثل مواعيد التسليم وطرق التعبئة، وعقود إيجار السفن مثل توزيع مصاريف الصيانة، وعقود التأمين البحري مثل تفاصيل التغطية، هي قواعد مكملة يجوز للأطراف تعديلها بالاتفاق لتحقيق مصالحهم التجارية.

المبحث الثالث: القواعد العامة والخاصة وتمايز نطاق التطبيق

تصنف القواعد البحرية أيضاً حسب نطاق تطبيقها الشخصي والمكاني: القواعد العامة هي التي تخاطب جميع الأشخاص والسفن في نطاق ولاية الدولة، مثل قواعد المرور في الموانئ وقواعد مكافحة التلوث. أما القواعد الخاصة فهي التي تخاطب فئات محددة، مثل القواعد المنظمة لعمل البحارة الأجانب، أو القواعد الخاصة بالسفن الحربية وسفن الدولة التي تتمتع بحصانات معينة، أو القواعد المنظمة للمناطق الاقتصادية الخالصة التي تمنح حقوقاً خاصة للدول الساحلية في استغلال الموارد.

خاتمة الفصل

فهم هذا التصنيف المنهجي للقواعد القانونية البحرية ضروري وأساسي للممارس القانوني والقاضي والمشرع، لتحديد ما إذا كان الشرط التعاقدي أو البند في العقد نافذاً وقابلًا للتطبيق أم باطلاً ومخالفاً للنظام العام، ولتحديد نطاق سريان القاعدة القانونية على الأشخاص والوقائع المختلفة في البيئة البحرية المعقدة.

الفصل الخامس: تطور النظم القانونية البحرية عبر التاريخ من العصور القديمة إلى المعاصرة

تمهيد

مر تطور النظم القانونية البحرية بمراحل تاريخية متعاقبة ومتراكمة، أثرت كل مرحلة فيها في تشكيل وبناء القانون البحري الحديث، وفهم هذا التطور التاريخي يساعد في إدراك فلسفة القواعد الحالية وأسباب وجود الأعراف البحرية المستمرة حتى اليوم.

المبحث الأول: العصور القديمة: الجذور الأولى للقانون البحري

تميزت هذه الفترة بالقوانين العرفية والتجارية البسيطة التي نظمت الملاحة المحدودة في البحر المتوسط، مثل القوانين الفينيقية التي اشتهرت بالملاحة والتجارة، والقوانين الرومانية التي وضعت أولى القواعد المنظمة لعقود النقل والمسؤولية عن البضائع. وقد اشتهرت القوانين الرودية في القرن الثامن قبل الميلاد في جزيرة رودس اليونانية، التي أرسى مبدأ الخسائر المشتركة العادل الذي لا يزال ساريًا حتى اليوم، حيث كان يتم توزيع الخسائر الطارئة التي تُعتمد لإنقاذ الرحلة البحرية بأكملها على جميع أصحاب المصلحة بنسب متناسبة.

المبحث الثاني: العصور الوسطى والحديثة: التدوين وظهور الدول القومية

شهدت هذه الفترة تدوين الأعراف البحرية في مدونات مكتوبة وظهور الدول القومية التي بدأت في سن تشريعات بحرية وطنية. ومن أبرز المدونات: قانون أوليرون في القرن الثاني عشر الذي نظم الملاحة في المحيط الأطلسي، وقانون ويسبي في بحر البلطيق، وقانون برشلونة في البحر المتوسط الذي كان الأكثر تأثيراً في الفقه الإسلامي والقوانين العربية. وفي العصر الحديث، بدأ تدوين القانون البحري ضمن التشريعات الوطنية، ويُعد أوردونانس البحرية الصادر في فرنسا عام 1681 الأب الروحي للتقنين البحري الحديث الذي أثر في معظم التشريعات الأوروبية والعربية.

المبحث الثالث: العصر المعاصر: العولمة القانونية والاتفاقيات الدولية

تميز القرن العشرون والحادي والعشرون بالعولمة القانونية وسيادة الاتفاقيات والمعاهدات الدولية الموحدة لقواعد التجارة والملاحة البحرية، تحت مظلة منظمات دولية متخصصة مثل المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية. ومن أبرز هذه الاتفاقيات: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 التي نظمت حقوق وواجبات الدول في المناطق البحرية، واتفاقيات السلامة، ومنع التلوث، والمسؤولية المدنية عن التلوث النفطي، وقواعد نقل البضائع.

خاتمة الفصل

التاريخ القانوني البحري يفسر لنا سبب وجود العديد من الأعراف البحرية والمبادئ العامة التي لا تزال سارية وفعالة حتى اليوم، ويظهر كيف تطور القانون من قواعد عرفية محلية بسيطة إلى نظام قانوني دولي معقد ومتكامل ينظم أحد أهم قطاعات الاقتصاد العالمي.

الفصل السادس: العلاقة بين القانون البحري والدولة وسيادة القانون في المجال البحري

تمهيد

القانون والدولة وجهان لعملة واحدة لا تنفصم عراهما، فلا قانون بحري فعال دون دولة قوية تفرضه وتحميه، ولا دولة حديثة دون قانون بحري ينظم أنشطتها البحرية ويحمي مصالحها الوطنية. وتكتسب هذه العلاقة أهمية استراتيجية في المجال البحري نظراً للطبيعة العابرة للحدود للملاحة والحاجة إلى توازن دقيق بين السيادة الوطنية وحرية الملاحة الدولية.

المبحث الأول: سيادة القانون البحري كمبدأ دستوري

مبدأ سيادة القانون يعني خضوع الجميع للقانون، حكماً ومحكومين، أفراداً وكيانات، دون تمييز أو استثناء، وهو أساس الدولة الحديثة والمجتمع العادل. في المجال البحري، تتجلى سيادة القانون في خضوع جميع السفن التي تدخل المياه الإقليمية أو الموانئ الوطنية للقوانين واللوائح المحلية، بغض النظر عن جنسيتها أو ملكيتها، مع مراعاة الالتزام بالاتفاقيات الدولية التي تكون الدولة طرفاً فيها. كما تتجلى في خضوع السفن المسجلة تحت علم الدولة لقوانينها حتى في أعالي البحار، وفقاً لمبدأ الولاية الحصرية لدولة العلم.

المبحث الثاني: دور الدولة في حماية وتطوير القانون البحري

تتمثل أدوار الدولة الأساسية في: أولاً: سن التشريعات البحرية الوطنية المتوافقة مع المعايير الدولية، وإنشاء الهيئات الإدارية المختصة هيئات الموانئ، السلامة البحرية، حماية البيئة. ثانياً: إنشاء محاكم ودوائر قضائية متخصصة للنظر في المنازعات

البحرية، وتدريب القضاة والمحامين على خصوصية هذا القانون. ثالثاً: الرقابة والتفتيش على السفن في الموانئ الوطنية لضمان امتثالها للمعايير الدولية. رابعاً: إنفاذ الاتفاقيات الدولية والمشاركة الفعالة في المنظمات البحرية الدولية لتطوير القواعد ومواجهة التحديات المستجدة. خامساً: حماية البيئة البحرية ضمن ولايتها الإقليمية ومكافحة التلوث بأنواعه.

المبحث الثالث: التوازن بين السيادة الوطنية والتعاون الدولي

تواجه الدولة تحدياً مستمراً في الموازنة بين ممارسة سيادتها الكاملة على مياهها الإقليمية وموانئها، وبين الالتزام بمبادئ حرية الملاحة الدولية والتعاون الإقليمي والعالمي في مكافحة الجريمة البحرية وحماية البيئة. ويتحقق هذا التوازن من خلال الانضمام للاتفاقيات الدولية التي توحد القواعد، والمشاركة في المنظمات البحرية الإقليمية، وتبني مبدأ المعاملة بالمثل في العلاقات البحرية مع الدول الأخرى.

خاتمة الفصل

الدولة هي الحامي الرئيسي والفاعل الأساسي في النظام القانوني البحري، وبدون إرادتها السياسية وتشريعاتها الفعالة وإنفاذها الجاد، تفقد القواعد القانونية البحرية فعاليتها وتتحول إلى نصوص نظرية لا تحقق الغاية منها في تنظيم الملاحة وحماية المصالح.

الجزء الثاني: مصادر القانون البحري وتدرج القواعد

الفصل السابع: التشريع كمصدر رسمي وأساسي للقانون البحري الوطني والدولي

تمهيد

يُعد التشريع المصدر الرئيسي والأكثر رسمية وأهمية للقانون في العصر الحديث، وهو ما تضعه السلطة التشريعية المختصة في الدولة وفقاً للإجراءات الدستورية المقررة. وفي القانون البحري، يأخذ التشريع أشكالاً متعددة تتراوح بين الدستور والقوانين العادية واللوائح التنفيذية، بالإضافة إلى الاتفاقيات الدولية التي تصبح جزءاً من التشريع الوطني بعد التصديق عليها.

المبحث الأول: مفهوم التشريع البحري وأنواعه الهرمية

يشمل التشريع البحري: أولاً: الدستور الذي يحدد المبادئ العامة لسيادة الدولة على مياهها وحقوق المواطنين، ولا يجوز لأي قانون بحري أن يخالفه. ثانياً: القوانين العادية مثل قانون التجارة البحرية، وقانون الموانئ، وقانون حماية البيئة البحرية، التي تنظم التفاصيل الفنية والمهنية. ثالثاً: اللوائح والقرارات الإدارية الصادرة عن هيئات الموانئ وهيئات السلامة البحرية وهيئات البيئة، التي تنظم التفاصيل التنفيذية

والإجرائية. رابعاً: الاتفاقيات والمعاهدات الدولية التي تنضم إليها الدولة وتصبح نافذة بعد التصديق والنشر الرسمي، وتعلو في المرتبة على القوانين العادية في كثير من الأنظمة القانونية.

المبحث الثاني: مراحل إصدار التشريع البحري الوطني

تمر عملية إصدار التشريع البحري بمراحل دقيقة: أولاً: مرحلة الاقتراح التي قد تبدأ من الحكومة أو البرلمان أو الجهات المختصة هيئات الموانئ، النقابات البحرية. ثانياً: مرحلة الدراسة والمناقشة في اللجان المتخصصة بالبرلمان، مع الاستعانة بالخبراء الفنيين والقانونيين. ثالثاً: مرحلة التصويت والإقرار من قبل البرلمان بأغلبية محددة. رابعاً: مرحلة التصديق والنشر من قبل رئيس الدولة والنشر في الجريدة الرسمية ليصبح القانون نافذاً. وفي القانون البحري، غالباً ما تسبق هذه المراحل دراسات فنية دقيقة ومقارنات تشريعية دولية لمواءمة التشريع الوطني مع المعايير العالمية.

المبحث الثالث: دور الاتفاقيات الدولية في التشريع البحري

نظراً للطبيعة الدولية للملاحة البحرية، تلعب الاتفاقيات والمعاهدات الدولية دوراً محورياً في توحيد القواعد وتسهيل التجارة الدولية. وتصبح هذه الاتفاقيات جزءاً من التشريع الوطني بعد استكمال إجراءات التصديق والنشر الرسمي وفقاً للدستور. ومن أمثلة هذه الاتفاقيات المؤثرة: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، واتفاقية السلامة البحرية، واتفاقية منع التلوث من السفن، واتفاقيات نقل البضائع.

خاتمة الفصل

التشريع هو الهيكل العظمي والأداة الرئيسية للنظام القانوني البحري، وهو المرجع الأول والأعلى عند النزاع، وفهم هرمية مصادره وآليات إصداره ضروري للممارس القانوني للتطبيق السليم والدفاع الفعال عن حقوق موكله.

الفصل الثامن: العرف البحري كمصدر تاريخي وأصيل ومكمل للتشريع

تمهيد

العرف هو ما اعتاده الناس على سلوكه وتكراره مع اعتقادهم الجماعي بإلزامه القانوني، وهو مصدر تاريخي وأصيل سبق التشريع المكتوب، ولا يزال يحتل مكانة خاصة ومهمة في القانون البحري نظراً لقدم المهنة البحرية وتقاليدها الراسخة وطبيعتها الدولية.

المبحث الأول: أركان العرف البحري: المادي والمعنوي

يشترط لقيام العرف البحري وتطبيقه توافر ركنين

أساسيين: أولاً: الركن المادي ويتمثل في الاستمرار والعموم، أي تكرار السلوك أو الممارسة من قبل العاملين في المجال البحري مالكي السفن، الربابنة، التجار، شركات التأمين لفترة زمنية كافية، وانتشار هذه الممارسة بين أغلب العاملين في المهنة في منطقة جغرافية معينة أو على مستوى دولي. ثانياً: الركن المعنوي ويتمثل في الاعتقاد بالإلزام، أي اقتناع العاملين في المجال البحري بأن هذه الممارسة ليست مجرد عادة أو مجاملة، بل هي قاعدة ملزمة قانوناً يجب احترامها، وأن مخالفتها تستتبع جزاءً أو مسؤولية.

المبحث الثاني: دور العرف في القانون البحري: أمثلة تطبيقية

يلعب العرف البحري دوراً محورياً ومكملاً للتشريع في مجالات متعددة: أولاً: تفسير المصطلحات الفنية مثل الصلاحية للإبحار التي يُفسر محتواها الفني حسب أعراف صناعة السفن والتأمين، أو الخطر البحري الذي يُحدد حسب الممارسات الملاحية

المقبولة. ثانياً: تنظيم إجراءات الموانئ مثل أعراف التحميل والتفريغ، وتوزيع التكاليف بين الناقل والشاحن، وطرق تسليم البضائع التي تختلف من ميناء لآخر. ثالثاً: تكملة العقود البحرية حيث تحيل عقود النقل والتأمين صراحة أو ضمناً إلى الأعراف البحرية الدولية مثل قواعد يورك-أنطويرب للخسائر المشتركة لتنظيم مسائل لم يتناولها العقد صراحة. رابعاً: سد الفراغ التشريعي حيث يلجأ القضاة إلى العرف البحري الراسخ لتسوية نزاعات لا يوجد فيها نص تشريعي صريح.

المبحث الثالث: حدود تطبيق العرف البحري وعلاقته بالتشريع

لا يجوز للعرف البحري أن يخالف نصاً تشريعياً آمراً يتعلق بالنظام العام أو السلامة العامة، وفي حال التعارض، يُقدم التشريع على العرف. كما يجب أن يكون العرف ثابتاً ومثبتاً بالدليل وشهادات الخبراء، سجلات المحاكم، منشورات الهيئات المهنية حتى يمكن الاحتجاج به أمام القضاء. وفي حالة تعدد الأعراف

المتعارضة، يُرجح العرف الأكثر قبولاً وانتشاراً على المستوى الدولي، أو العرف المحلي إذا كان النزاع محلياً بحتاً.

خاتمة الفصل

العرف البحري هو الروح الحية والمرنة للقانون البحري، الذي يملأ الفراغات التي قد يتركها النص التشريعي الجامد، ويتكيف مع المستجدات المهنية أسرع من عملية التشريع الرسمية، مما يضمن استمرارية وفعالية النظام القانوني البحري في بيئة ديناميكية ومتغيرة.

الفصل التاسع: الشريعة الإسلامية كمصدر أساسي في الأنظمة القانونية العربية

تمهيد

في العديد من الدول العربية والإسلامية، تُعد الشريعة الإسلامية مصدراً رئيسياً وأساسياً للتشريع وفقاً لدساتيرها، مما ينعكس على كافة فروع القانون بما فيها القانون البحري، حيث توفر الشريعة إطاراً أخلاقياً وقانونياً متيناً ينظم المعاملات البحرية بما يتوافق مع القيم الإسلامية ومقاصد الشريعة.

المبحث الأول: أحكام الملاحة والسفن في الفقه الإسلامي

نظم الفقهاء المسلمون عبر العصور أحكاماً مفصلة للملاحة البحرية والسفن المراكب ضمن كتب الفقه والتعاملات، تناولت: أولاً: عقد الإجارة البحرية استئجار السفن وشروط صحته وأحكامه، مع التمييز بين إجارة السفينة بطاقتها إجارة مركب وإجارتها بدون طاقم إجارة عين. ثانياً أحكام البضائع المنقولة ومسؤولية الناقل عنها، مع تطبيق قواعد الضمان والتفريط

والإفراط. ثالثاً: مسائل الخسائر الطارئة التي تشبه في جوهرها مبدأ الخسائر المشتركة في القانون البحري الحديث، حيث طبق الفقهاء قاعدة الغرم بالغنم لتوزيع الخسائر على المستفيدين. رابعاً: أحكام الجهاد البحري والدفاع عن دار الإسلام في عرض البحر، الذي نظم قواعد الغنيمة وحماية المدنيين.

المبحث الثاني: القواعد الفقهية المؤثرة في القانون البحري المعاصر

تؤثر العديد من القواعد الفقهية الكلية في تطبيق القانون البحري في الدول العربية: أولاً: قاعدة الخراج بالضمان التي تربط بين الانتفاع والمسؤولية، وتطبق في مسؤولية الناقل عن البضائع. ثانياً: قاعدة لا ضرر ولا ضرار التي تمنع الإضرار بالغير، وتطبق في قضايا التلوث البحري والمسؤولية التقصيرية. ثالثاً: قاعدة الغرم بالغنم التي تربط بين تحمل الخسارة والاستفادة من الربح، وتطبق في الخسائر المشتركة. رابعاً: قاعدة اليد ضامنة التي تجعل حائز الشيء مسؤولاً عن حفظه، وتطبق في مسؤولية الناقل عن البضائع

أثناء النقل.

المبحث الثالث: التوافق بين الشريعة الإسلامية والاتفاقيات الدولية

تسعى التشريعات البحرية العربية إلى تحقيق التوافق بين أحكام الشريعة الإسلامية والالتزامات الدولية للدولة، من خلال: أولاً: الانتقائية في الانضمام للاتفاقيات الدولية التي لا تتعارض مع الثوابت الشرعية. ثانياً: التحفظ على البنود المخالفة للشريعة عند الانضمام للاتفاقيات. ثالثاً: التفسير التوافقي للنصوص الدولية بما يتوافق مع المقاصد الشرعية. رابعاً: التشريع الداخلي الذي يدمج الأحكام الشرعية في القوانين الوطنية المنظمة للمعاملات البحرية.

خاتمة الفصل

توفر الشريعة الإسلامية إطاراً أخلاقياً وقانونياً متيناً وقيماً ينظم المعاملات البحرية بما يتوافق مع العدالة

والمساواة وحماية الحقوق، ويمكن للتشريعات البحرية العربية أن تستفيد من هذا الإرث الفقهي الغني في تطوير قانون بحري عربي أصيل يتوافق مع المعايير الدولية والقيم الإسلامية في آن واحد.

الفصل العاشر: القضاء والسوابق القضائية كمصدر تفسيري وتكميلي

تمهيد

يلعب القضاء دوراً حيوياً وأساسياً في تفسير القانون وتطبيقه على الوقائع، وتُعد أحكام المحاكم والسوابق القضائية مصدراً تفسيرياً وتكميلياً مهماً للقانون البحري، خاصة في مجال معقد ومتطور مثل القانون البحري حيث توجد فجوات تشريعية وغوامض في النصوص.

المبحث الأول: قيمة السوابق القضائية في الأنظمة القانونية المختلفة

تختلف قيمة السوابق القضائية حسب النظام القانوني: في الأنظمة الأنجلو-ساكسونية تُعد السابقة القضائية مصدراً رسمياً وملزماً للقانون مبدأً *stare decisis*، حيث تلتزم المحاكم الدنيا بأحكام المحاكم الأعلى. أما في الأنظمة اللاتينية السائدة في معظم الدول العربية، فلا تُعد السابقة مصدراً رسمياً ملزماً نظرياً، لكن في الواقع العملي تتمتع أحكام محاكم النقض والمحاكم العليا بتأثير كبير وموجه، حيث توحد المبادئ القانونية وتفسر النصوص الغامضة، مما يجعلها مرجعاً عملياً للقضاة والممارسين.

المبحث الثاني: دور المحاكم البحرية المتخصصة

وجود دوائر أو محاكم متخصصة للنظر في المنازعات البحرية يضمن فهماً أعمق لخصوصية هذا القانون

الفني والمعقد، ويسرع في الفصل في المنازعات المستعجلة التي تتطلب تدخلاً سريعاً مثل حجز السفن تحفظياً، أو منع إبحار سفينة غير صالحة. وتتميز هذه المحاكم المتخصصة بوجود قضاة مدربين على الجوانب الفنية للملاحة والتجارة البحرية، وإجراءات مبسطة وسريعة، وخبراء فنيين بحريين يستعان برأيهم في المسائل التقنية.

المبحث الثالث: الاستشهاد بالسوابق القضائية في التطبيق العملي

يلجأ المحامون والقضاة إلى السوابق القضائية البحرية لأغراض متعددة: أولاً: تفسير النصوص الغامضة في القوانين والاتفاقيات الدولية. ثانياً: سد الفراغ التشريعي في المسائل المستجدة التي لم ينظمها المشرع بعد. ثالثاً: توحيد المبادئ القانونية لضمان المساواة واليقين في التطبيق. رابعاً: تطوير القانون من خلال الأحكام الرائدة التي تواكب المستجدات التكنولوجية والتجارية. ومن أمثلة القضايا المؤثرة: أحكام محاكم النقض المصرية والكويتية في تفسير

الخطر البحري في عقود التأمين، وأحكام التحكيم
البحري الدولي في لندن ونيويورك في منازعات عقود
الإيجار البحري.

خاتمة الفصل

القضاء هو المترجم العملي والحي للنصوص القانونية
الجامدة إلى واقع ملموس يحكم النزاعات ويحمي
الحقوق، والسوابق القضائية البحرية هي الذاكرة الحية
لهذا القانون التي تتراكم فيها الخبرات والتجارب، مما
يجعلها مصدراً لا غنى عنه للتطور المستمر والفعال
لللقانون البحري.

الفصل الحادي عشر: الفقه القانوني البحري ودوره
في تطوير النصوص وتوحيد القواعد

تمهيد

الفقه القانوني هو رأي العلماء والباحثين المتخصصين في القانون، المستند إلى الدراسة والتحليل والنقد، ويسهم بشكل فعال في تطوير النصوص التشريعية وشرح الغامض منها واقتراح الحلول للمشكلات المستجدة، ويكتسب الفقه البحري أهمية خاصة نظراً للطبيعة الدولية والفنية لهذا القانون.

المبحث الأول: دور الفقهاء في توحيد القواعد البحرية دولياً

ساهم الفقهاء والخبراء القانونيون البحريون بشكل حاسم في صياغة وتطوير الاتفاقيات والمعاهدات الدولية الموحدة، من خلال: أولاً: المشاركة في المؤتمرات واللجان الدولية مثل لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي واللجان الفنية للمنظمة البحرية الدولية. ثانياً: إعداد مشاريع النماذج والقواعد الموحدة مثل قواعد يورك-أنتويرب للخسائر المشتركة،

والشروط القياسية للتأمين البحري. ثالثاً: الدراسات المقارنة التي تقارن بين الأنظمة القانونية المختلفة لتقريبها وتوحيد مبادئها. رابعاً: التعليق والنقد للاتفاقيات القائمة لاقتراح التعديلات والتطويرات اللازمة.

المبحث الثاني: الاستشهاد بالفقه في الأحكام القضائية والتحكيمية

تلجأ المحاكم وهيئات التحكيم البحرية إلى آراء الفقهاء الكبار والمراجع الفقهية المعتبرة لأغراض: أولاً: تسبيب الأحكام في المسائل المعقدة التي لا يوجد فيها نص صريح أو سابق قضائي واضح. ثانياً: تفسير المصطلحات الفنية البحرية التي تتطلب خبرة متخصصة. ثالثاً: تطبيق مبادئ القانون العام والمقارن لسد الفراغ التشريعي. ومن أمثلة الفقهاء المؤثرين عالمياً: Carver, Scrutton, Tetley في القانون الإنجليزي، والسنهوري، وعصمت عبد المجيد بكر، ومحمد فوزي فيض الله في الفقه العربي.

المبحث الثالث: الفقه البحري العربي: الواقع والتحديات

يواجه الفقه البحري العربي تحديات منها: أولاً: نقص الكوادر المتخصصة في هذا المجال الفني والمعقد. ثانياً: ضعف الترجمة للمراجع الفقهية الدولية إلى العربية. ثالثاً: قلة البحوث التطبيقية التي تربط بين النظرية والتطبيق في البيئة العربية. ومع ذلك، توجد جهود واعدة من خلال: إنشاء كراسي بحثية متخصصة في كليات الحقوق، وإصدار مجلات قانونية بحرية محكمة، وعقد مؤتمرات وندوات متخصصة، والتعاون مع المنظمات البحرية الدولية.

خاتمة الفصل

الفقه هو العقل المدبر والمحرك الفكري للتطور القانوني، الذي يقترح الحلول المبتكرة للمشكلات المستجدة، وينقد الواقع ويقترح سبل التطوير، مما يجعله شريكاً أساسياً للمشرع والقاضي والممارس في بناء نظام قانوني بحري عربي عصري وأصيل.

الفصل الثاني عشر: تدرج القواعد القانونية البحرية ومبدأ سمو الدستور والاتفاقيات الدولية

تمهيد

تتدرج القواعد القانونية في قوة الإلزام والمرجعية، مما
يضمن تماسك النظام القانوني ومنع التعارض بين
مصادره المختلفة، ويحدد للقاضي والممارس القانوني
المرجع الأعلى الذي يجب الاحتكام إليه عند التعارض.

المبحث الأول: سمو الدستور كقانون أعلى

الدستور هو القانون الأعلى والأساسي في الدولة، ولا
يجوز لأي قانون عادي أو لائحة أو قرار إداري أن يخالف

نصوصه أو مبادئه العامة. وفي القانون البحري، يحدد الدستور المبادئ العامة لسيادة الدولة على مياهها الإقليمية، وحقوق المواطنين في الملاحة والتجارة، وعلاقة القانون الوطني بالاتفاقيات الدولية. أي قانون بحري يخالف الدستور يُعد باطلاً وغير دستوري، ويمكن الطعن فيه أمام المحكمة الدستورية المختصة.

المبحث الثاني: علاقة القانون الوطني بالاتفاقيات الدولية

تختلف الأنظمة القانونية في تحديد مرتبة الاتفاقيات الدولية بالنسبة للقوانين الوطنية: في بعض الدول مثل فرنسا ومصر تتفوق الاتفاقيات الدولية على القوانين العادية بعد التصديق عليها ونشرها رسمياً، لضمان الانسجام مع النظام القانوني الدولي والوفاء بالتزامات الدولية. في دول أخرى، تساوي الاتفاقيات القوانين العادية، وفي حال التعارض يُطبق الأحدث زمنياً. وفي جميع الأحوال، يظل الدستور أعلى من الاتفاقيات الدولية، ولا يمكن لاتفاقية أن تخالف الثوابت الدستورية.

المبحث الثالث: تدرج القوانين واللوائح البحرية الوطنية

داخل النظام التشريعي الوطني، تتدرج القواعد البحرية كالتالي: أولاً: قانون التجارة البحرية أو القانون البحري كقانون خاص ينظم معظم المسائل البحرية. ثانياً: القوانين العامة مثل القانون المدني والتجاري والجنائي التي تطبق احتياطياً في حال سكوت القانون البحري. ثالثاً: اللوائح والقرارات الإدارية الصادرة عن الهيئات التنفيذية هيئات الموانئ، السلامة البحرية التي تنظم التفاصيل الفنية والإجرائية، ويجب أن تكون متوافقة مع القوانين الأعلى.

خاتمة الفصل

التدرج الهرمي الواضح للقواعد القانونية يضمن عدم التعارض بين مصادرها المختلفة، ويحفظ هرمية السلطة التشريعية والتنفيذية، ويوفر للقاضي والممارس القانوني خريطة مرجعية واضحة لتحديد

القانون الواجب التطبيق عند التعارض، مما يعزز اليقين القانوني واستقرار المعاملات البحرية.

الجزء الثالث: الحق وشخصية القانون في المجال البحري

الفصل الثالث عشر: تعريف الحق البحري وركانه الموضوعية والشخصية والإرادية

تمهيد

الحق هو قدرة قانونية مقررة ومحمية لشخص معين طبيعي أو اعتباري على شيء مادي أو معنوي، أو تجاه شخص آخر لأداء التزام معين، ويحمي القانون هذا القدرة بوسائل مختلفة. وفي المجال البحري،

تكتسب الحقوق طبيعة خاصة نظراً لطبيعة الأموال البحرية السفن، البضائع والعلاقات المعقدة التي تنشأ عنها.

المبحث الأول: الركن الموضوعي: محل الحق البحري

يجب أن يكون للحق محل أو موضوع معين يمكن تملكه أو الانتفاع به، وفي القانون البحري يتنوع محل الحقوق: أولاً: الأموال المادية مثل السفينة وهيكلها ومعداتها، والبضائع المنقولة بحراً، والوقود والمؤن. ثانياً: الحقوق المالية مثل أجرة النقل، ومكافأة الإنقاذ، والتعويضات عن الأضرار. ثالثاً: الأعمال والخدمات مثل التزام الناقل بنقل البضاعة، والالتزام المؤمن بتعويض الخسارة، والالتزام الطاقم بالعمل على السفينة. ويجب أن يكون المحل معيناً أو قابلاً للتحديد، ومشروعاً غير مخالف للنظام العام.

المبحث الثاني: الركن الشخصي: صاحب الحق البحري

يجب أن يكون للحق صاحب أو مستحق، وفي القانون البحري يتنوع أصحاب الحقوق: أولاً: الأشخاص الطبيعيين مثل مالك السفينة، والشاحن، والربان، والبحار، والمؤمن له. ثانياً: الأشخاص الاعتباريين مثل شركات الملاحة، وشركات التأمين، والبنوك المرتهنة، والدولة وهيئاتها. ويجب أن يتمتع صاحب الحق بالأهلية القانونية اللازمة لاكتساب الحق وممارسته، وقد تخضع بعض الحقوق البحرية لشروط أهلية خاصة مثل أهلية الربان التي تتطلب شهادات مهنية.

المبحث الثالث: الركن الإرادي: أساس اكتساب الحق البحري

يكتسب الحق البحري بإرادة قانونية صحيحة، وتنوع مصادر اكتساب الحقوق: أولاً: الإرادة المنفردة مثل الوصية بالسفينة. ثانياً: العقد مثل عقد البيع، والإيجار، والنقل، والتأمين. ثالثاً: نص القانون مثل الحق في المكافأة عن الإنقاذ، أو الحق في الامتياز على السفينة. رابعاً: العمل غير المشروع مثل الحق في

التعويض عن الضرر الناتج عن التصادم. ويجب أن تكون الإرادة صحيحة خالية من العيوب غلط، تدليس، إكراه ليكون كسب الحق صحيحاً.

خاتمة الفصل

الحق هو الغاية والهدف من وجود النظام القانوني بأكمله، وحمايته هي المهمة الأساسية للقضاء، وفهم أركان الحق البحري المحل، الشخص، الإرادة ضروري لتحديد نطاق الحماية القانونية ووسائل الدفاع عن الحقوق في البيئة البحرية المعقدة.

الفصل الرابع عشر: تصنيف الحقوق البحرية بين السياسية والمدنية والمالية والشخصية

تتنوع الحقوق البحرية حسب طبيعتها وموضوعها والغاية منها، ويساعد هذا التصنيف في تحديد النظام القانوني الواجب التطبيق على كل حق، وطرق اكتسابه وممارسته والتصرف فيه، ووسائل حمايته القانونية.

المبحث الأول: الحقوق السياسية والمدنية في المجال البحري

الحقوق السياسية تتعلق بمشاركة المواطن في إدارة الشأن العام، وفي المجال البحري تشمل: حق البحار المواطن في التصويت في الانتخابات حتى وهو في عرض البحر إذا نص القانون، وحقه في الترشح للمناصب، وحقه في الحماية القنصلية من دولته عندما تكون سفينته في ميناء أجنبي. الحقوق المدنية تتعلق بالمصالح الفردية للشخص في علاقته مع الآخرين، وتشمل في المجال البحري: حق الملكية في السفينة أو البضاعة، الحق في التعاقد للنقل أو

التأمين، الحق في التعويض عن الأضرار، الحق في العمل كبحار بشروط عادلة.

المبحث الثاني: الحقوق المالية وغير المالية البحرية

الحقوق المالية هي التي يمكن تقويمها بالنقود والتعامل فيها تجارياً، وتشمل: أولاً: الحقوق العينية مثل حق الملكية في السفينة، حق الرهن الرسمي على السفينة، حق الامتياز البحري. ثانياً: الحقوق الشخصية الالتزامات مثل حق الشاحن في تسليم البضاعة، حق الناقل في تحصيل الأجرة، حق المؤمن في تحصيل القسط. الحقوق غير المالية تتعلق بالكيان المعنوي للشخص ولا تقوّم بالنقود عادة، وتشمل: حق الريان في الشهادة المهنية والاعتراف بكفاءته، حق البحار في الكرامة والمعاملة الإنسانية، حق الشخص في سمعته المهنية في المجال البحري.

المبحث الثالث: الحقوق الأصلية والتبعية في القانون البحري

الحقوق الأصلية هي التي توجد لاستقلالها ولا تتوقف على حق آخر، مثل حق الملكية في السفينة، الحق في أجرة النقل. الحقوق التبعية هي التي توجد لضمان حق أصلي وتزول بزواله، مثل: حق الرهن الرسمي على السفينة الذي يضمن سداد دين، حق الامتياز البحري الذي يضمن مستحقات الطاقم أو منقذ السفينة، حق التأمين الذي يضمن التعويض عن الخسارة. ويفيد هذا التمييز في تحديد أولوية الحقوق عند التنفيذ على أموال المدين، حيث تتقدم الحقوق التبعية المضمونة على الدائنين العاديين.

خاتمة الفصل

التصنيف المنهجي للحقوق البحرية يحدد النظام القانوني الواجب التطبيق على كل نوع، وطرق التصرف فيه فبعض الحقوق المالية قابلة للتداول والبعض الآخر شخصي، ووسائل حمايته فالحقوق العينية تتمتع بحق التتبع والأفضلية، مما يسهل على الممارس القانوني تحديد الاستراتيجية المناسبة لحماية حقوق موكله.

الفصل الخامس عشر: الحقوق المالية البحرية: العينية والشخصية والمعنوية

تمهيد

تشكل الحقوق المالية العمود الفقري للتجارة البحرية والاقتصاد البحري، حيث تدور معظم المعاملات البحرية حول كسب أو نقل أو ضمان حقوق مالية، وفهم طبيعة هذه الحقوق وأنواعها ضروري لأي متخصص في القانون البحري.

المبحث الأول: الحقوق العينية البحرية: السلطة
المباشرة على المال

الحق العيني هو سلطة مباشرة ومباشرة لشخص على شيء معين، يخول له استغلاله والتصرف فيه والاستئثار بمنافعه، وفي القانون البحري تشمل: أولاً: حق الملكية في السفينة أو البضاعة، وهو أوسع الحقوق العينية يخول للمالك جميع سلطات الاستعمال والاستغلال والتصرف. ثانياً: الحقوق العينية التبعية التي تهدف لضمان دين، مثل: حق الرهن الرسمي على السفينة الذي يخول الدائن حق الأفضلية في الاستيفاء من ثمن السفينة عند البيع الجبري، وحق الامتياز البحري الذي يمنحه القانون تلقائياً لدائنين معينين كالطاقم والمنقذ دون حاجة لتسجيل. وتتميز الحقوق العينية البحرية بـ حق التتبع حيث تتبع السفينة في يد أي مالك جديد، وحق الأفضلية في الاستيفاء من ثمنها قبل الدائنين العاديين.

المبحث الثاني: الحقوق الشخصية الالتزامات البحرية:
الرابطه بين شخصين

الحق الشخصي أو الالتزام هو رابطة قانونية بين شخصين دائن ومدين، يلتزم بمقتضاها المدين بأداء

معين نقل بضاعة، دفع تعويض، تسليم سفينة للدائن، وفي القانون البحري تشمل: أولاً: الالتزامات التعاقدية مثل التزام الناقل بنقل البضاعة بأمان، التزام المؤمن بتعويض الخسارة المؤمن منها، التزام مالك السفينة بدفع أجور الطاقم. ثانياً: الالتزامات التقصيرية مثل التزام المتسبب في التصادم بتعويض الأضرار، التزام الملوث بتعويض المتضررين من التلوث. وتختلف الحقوق الشخصية عن العينية في أنها لا تخول حق التتبع أو الأفضلية، بل تخول فقط حق المطالبة بالأداء من المدين شخصياً.

المبحث الثالث: الحقوق المعنوية البحرية: حماية الإبداع والسمعة

هي حقوق غير مالية تتعلق بالإبداع الفكري أو السمعة المهنية في المجال البحري، وتشمل: أولاً: حقوق الملكية الفكرية مثل براءات الاختراع لتصميمات السفن أو معدات الملاحة، حقوق المؤلف في الكتب والبرامج البحرية، العلامات التجارية لشركات الملاحة. ثانياً: حقوق السمعة المهنية مثل حق الربان أو

الشركة في حماية سمعتها من التشهير، حق البحار
في شهادة كفاءته المهنية. وتحمي هذه الحقوق
بقوانين خاصة قوانين الملكية الفكرية والقواعد العامة
للمسؤولية التقصيرية عن الإضرار بالسمعة.

خاتمة الفصل

الحقوق المالية هي عماد التجارة البحرية وضمانات
الائتمان البحري، وفهم التمايز بين الحقوق العينية
التي تتبع المال وتتميز بالأفضلية والحقوق الشخصية
التي تتعلق بذمة المدين ضروري لتحديد أولوية
الدائنين عند التنفيذ، وطرق حماية كل نوع من الحقوق
في البيئة البحرية عالية المخاطر.

الفصل السادس عشر: الحقوق غير المالية البحرية:
حقوق الشخصية والأسرة والكرامة

تمهيد

رغم أن الجانب المالي يطغى على الكثير من المعاملات البحرية، إلا أن الحقوق غير المالية المتعلقة بالكيان المعنوي للإنسان وكرامته تحتل مكانة أساسية في النظام القانوني البحري الحديث، خاصة مع تطور معايير حقوق الإنسان والعمل اللائق في المجال البحري.

المبحث الأول: حقوق الشخصية البحرية: حماية الكيان المعنوي

تشمل الحقوق المتعلقة بالكيان المعنوي للشخص في المجال البحري: أولاً: الحق في الاسم والسمعة، حيث يتمتع البحار والربان بحق حماية اسمهما وسمعتهما المهنية من التشهير أو الانتحال، خاصة في بيئة مهنية صغيرة ومتداخلة مثل المجتمع البحري. ثانياً: الحق في الصورة والخصوصية، حيث يجب احترام

خصوصية أفراد الطاقم والركاب على متن السفينة، وعدم نشر صورهم أو معلوماتهم الشخصية دون إذن. ثالثاً: الحق في السلامة الجسدية والنفسية، حيث يلتزم مالك السفينة والناقل بتوفير بيئة عمل آمنة وصحية للطاقم، خالية من المضايقات والعنف. رابعاً: الحق في الكرامة والمعاملة الإنسانية، الذي أكدته اتفاقية العمل البحري كحق أساسي لكل بحار.

المبحث الثاني: حقوق الأسرة البحرية: التوازن بين العمل والحياة

تنشأ عن روابط الزواج والقرباة حقوق خاصة في المجال البحري، نظراً لطبيعة العمل البحري التي تتطلب فترات غياب طويلة عن الأسرة: أولاً: حق البحار في الاتصال بأسرته، حيث تلزم اتفاقية العمل البحري توفير وسائل اتصال معقولة للطاقم للتواصل مع ذويهم. ثانياً: حق الأسرة في النفقة والمعاونة، حيث يلتزم البحار بالنفقة على أسرته، وتحمي القوانين الوطنية هذا الحق حتى لو كان البحار في عرض البحر. ثالثاً: حقوق الزواج والطلاق للبحارة، التي قد تشير

إشكاليات اختصاص المحاكم والقانون الواجب التطبيق
عند تعدد الجنسيات ومكان الإقامة. رابعاً: حقوق
الورثة في حالة وفاة البحار في عرض البحر، التي
تنظمها قوانين الميراث والاتفاقيات الدولية المتعلقة
بإعادة الرفات والمستحقات.

المبحث الثالث: الحماية القانونية للحقوق غير المالية البحرية

تحمي هذه الحقوق بعدة وسائل: أولاً: القوانين
الوطنية التي تجرم الاعتداء على السمعة أو
الخصوصية، وتنظم حقوق العمل والظروف المعيشية
للطاقم. ثانياً: الاتفاقيات الدولية مثل اتفاقية العمل
البحري التي تضع معايير دنيا للظروف المعيشية
والعملية للبحارة. ثالثاً: القضاء الذي يضمن التعويض
عن الأضرار المعنوية الناتجة عن الاعتداء على الحقوق
غير المالية. رابعاً: التحكيم البحري الذي يفصل
بسرعة في المنازعات المتعلقة بحقوق الطاقم.

خاتمة الفصل

رغم أن هذه الحقوق غير مالية بطبيعتها، إلا أن انتهاكها قد يترتب عليه تعويض مالي كبير، خاصة في حالات الإصابة الجسدية أو النفسية، أو التشهير المهني الذي يؤثر على مستقبل الشخص في المجال البحري. ويؤكد الاهتمام المتزايد بهذه الحقوق في التشريعات والاتفاقيات الحديثة على التحول نحو نموذج بحري أكثر إنسانية يوازن بين الكفاءة الاقتصادية والكرامة الإنسانية.

الفصل السابع عشر: الشخصية القانونية البحرية:
الطبيعية والاعتبارية وأحكامها

تمهيد

الشخصية القانونية هي أهلية الشخص لاكتساب الحقوق وتحمل الالتزامات، وهي الأساس الذي تقوم عليه كافة المعاملات القانونية، وفي المجال البحري تكتسب الشخصية القانونية طبيعة خاصة نظراً لتعدد الفاعلين الدوليين وتعقيد العلاقات.

المبحث الأول: الشخصية الطبيعية البحرية: الإنسان كفاعل بحري

تبدأ الشخصية الطبيعية بالولادة وتنتهي بالوفاة، ويتمتع كل إنسان بأهلية وجوب أهلية اكتساب الحقوق منذ ولادته، لكن أهلية الأداء أهلية ممارسة الحقوق بنفسه تتطلب النضج العقلي والسلامة من الموانع. وفي القانون البحري: أولاً: يشترط للبحارة والربابنة بلوغ سن معينة عادة 18 سنة، وحمل شهادات كفاءة مهنية، واللياقة البدنية والنفسية، مما يقيّد أهلية الأداء في هذا المجال المتخصص. ثانياً: يتمتع البحار بحقوق خاصة مثل الحق في الأجر العادل، والراحة، والرعاية الصحية، والإعادة إلى الوطن، التي تحميها اتفاقية العمل البحري. ثالثاً: تشير وفاة البحار

في عرض البحر مسائل خاصة تتعلق بإثبات الوفاة، وتوزيع تركته، وإعادة رفاة، التي تنظمها القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية.

المبحث الثاني: الشخصية الاعتبارية البحرية: الكيانات المؤسسية

تخول الدولة الشخصية القانونية لكيانات معينة شركات، جمعيات، هيئات لتمارس أنشطة قانونية، وتتمتع هذه الشخصيات الاعتبارية البحرية بـ: أولاً: ذمة مالية مستقلة عن أعضائها أو مؤسسيها، مما يسمح لها بتملك السفن، والتعاقد، والاقتراض، وتحمل المسؤولية. ثانياً: أهلية محدودة بنطاق غرضها الموضوعي المسجل، فلا يجوز لشركة ملاحية مثلاً ممارسة نشاط التأمين إلا إذا كان من ضمن أغراضها. ثالثاً: مسؤولية مستقلة حيث تتحمل الشركة المسؤولية عن التزاماتها بأموالها، ولا يسأل الشركاء شخصياً إلا في حالات محددة كالشركات التضامنية. ومن أمثلة الشخصيات الاعتبارية البحرية: شركات الملاحة، شركات التأمين البحري، جمعيات الصيادين،

هيئات الموانئ، المنظمة البحرية الدولية.

المبحث الثالث: إشكاليات الشخصية القانونية في البيئة البحرية الدولية

تثير الشخصية القانونية في المجال البحري إشكاليات خاصة: أولاً: تعدد الجنسيات حيث قد تكون شركة الملاحة مسجلة في دولة، وسفنها ترفع علم دولة ثالثة، وطاقتها من جنسيات متعددة، مما يثير مسائل الاختصاص والقانون الواجب التطبيق. ثانياً: السفن ذاتية القيادة التي تثير سؤالاً حول من يتمتع بالشخصية القانونية والمسؤولية: المالك، المشغل، المبرمج، أم السفينة نفسها ككيان إلكتروني؟ ثالثاً: المجموعات الدولية مثل الاتحاد الأوروبي الذي يتمتع بشخصية قانونية دولية ويبرم اتفاقيات بحرية باسمه.

خاتمة الفصل

فكرة الشخصية القانونية توسع دائرة الفاعلين في

المجال البحري beyond الأفراد الطبيعيين، وتسمح بتنظيم الأنشطة المعقدة والضخمة عبر كيانات مؤسسية مستقرة، لكن هذا التوسع يثير تحديات جديدة في تحديد المسؤولية والاختصاص في بيئة عابرة للحدود ومتطورة تكنولوجياً.

الفصل الثامن عشر: الأهلية القانونية البحرية والنيابة عن عديمي الأهلية والقاصرين

تمهيد

الأهلية القانونية هي صلاحية الشخص لممارسة حقوقه وتحمل التزاماته بنفسه، وتختلف عن الشخصية القانونية التي هي مجرد أهلية لاكتساب الحقوق. وفي القانون البحري، تكتسب الأهلية أهمية خاصة نظراً للمخاطر العالية والمسؤوليات الجسيمة

المرتبطة بالأنشطة البحرية.

المبحث الأول: أهلية الوجوب وأهلية الأداء في القانون البحري

أهلية الوجوب هي صلاحية الشخص لاكتساب الحقوق وتحمل الالتزامات، وتثبت لكل إنسان منذ ولادته حتى وفاته، ولكل شخص اعتباري منذ تأسيسه حتى حله. أهلية الأداء هي صلاحية الشخص لممارسة حقوقه وتحمل التزاماته بنفسه عبر تصرفاته القانونية، وتتطلب النضج العقلي بلوغ سن الرشد والسلامة من الموانع كالجنون أو العته. وفي القانون البحري: أولاً: تتشدد القوانين في أهلية الأداء لممارسة مهن بحرية معينة، فتشترط للربان والضباط بلوغ سن معينة عادة 21 سنة، وحصولهم على شهادات كفاءة مهنية، ولياقتهم البدنية والنفسية. ثانياً: تخضع عقود العمل البحري لقيود خاصة لحماية القاصرين، فلا يجوز تشغيلهم في أعمال خطيرة أو ليلياً، ويجب الحصول على موافقة ولي الأمر.

المبحث الثاني: النيابة عن عديمي الأهلية والقاصرين في المعاملات البحرية

ينظم القانون نظام الولاية والوصاية والقوامة لحماية مصالح من لا يكتمل أهليتهم القاصرين، المحجور عليهم، وفي المعاملات البحرية: أولاً: إذا ورث قاصر سفينة، يتولى وليه أو وصيه إدارتها نيابة عنه حتى بلوغه، مع رقابة القضاء على تصرفات الولي لحماية مال القاصر. ثانياً: إذا كان مالك السفينة شركة، يمثلها مديرها أو مجلس إدارتها في التعاقد والتصرف، ضمن الحدود المرسومة في نظامها الأساسي. ثالثاً: في عقود التأمين البحري، إذا كان المؤمن له قاصراً، يبرم العقد وليه نيابة عنه، ويجب أن يكون في مصلحة القاصر. رابعاً: في حالات الطوارئ، قد يُفترض وكالة الربان الضرورية للتصرف لحماية مصالح مالكي البضائع القاصرين أو غير الحاضرين، إذا تعذر الاتصال بهم.

المبحث الثالث: حماية مصالح القاصرين في النظام البحري

تتضافر عدة وسائل لحماية مصالح القاصرين في المجال البحري: أولاً: الرقابة القضائية على تصرفات الأوصياء والأولياء فيما يتعلق بالأموال البحرية. ثانياً: الشكلية والإشهار في التصرفات المهمة كبيع السفينة لضمان علنيتهما ومراقبة الجهات المختصة. ثالثاً: التأمين الإلزامي الذي يضمن تعويض القاصرين المتضررين في الحوادث البحرية. رابعاً: الاتفاقيات الدولية مثل اتفاقية العمل البحري التي تحمي حقوق البحارة القاصرين وتحد من تشغيلهم.

خاتمة الفصل

نظام الأهلية والنيابة يحمي الضعفاء القاصرين، عديمي الأهلية من الاستغلال، ويضمن استقرار المعاملات البحرية مع من لا يكتمل أهليتهم، من خلال تمثيلهم قانوناً ومراقبة تصرفات ممثليهم، مما يحقق التوازن بين حماية الفئات الضعيفة وتيسير التجارة البحرية.

الجزء الرابع: التصرف القانوني ونظرية الالتزام البحري

الفصل التاسع عشر: الفرق بين العمل القانوني والعمل المادي في البيئة البحرية

تمهيد

يُميز الفقه القانوني بين نوعين من الأفعال البشرية: العمل القانوني الذي يهدف إلى إنشاء أثر قانوني كعقد أو إقرار، والعمل المادي الذي ينتج أثراً واقعياً بغض النظر عن قصد فاعله. وهذا التمييز أساسي في القانون البحري لتحديد أساس المسؤولية: عقدية كانت أم تقصيرية.

المبحث الأول: العمل القانوني البحري: الإرادة

المنشئة للأثر

العمل القانوني هو تصرف إرادي يهدف فاعله إلى إحداث أثر قانوني معين كإنشاء التزام، أو نقل حق، أو إنهائه، ويعترف القانون بهذا الأثر ويحميه. وفي البيئة البحرية: أولاً: عقود النقل البحري حيث يتعاقد الشاحن والناقل على نقل البضاعة، فتترتب التزامات متبادلة. ثانياً: توقيع الربان على سند الشحن الذي يُعد إقراراً باستلام البضاعة بحالة معينة، وينشئ قرينة على ما ورد فيه. ثالثاً: إبرام عقد التأمين البحري الذي ينقل خطر الخسارة من المؤمن له إلى المؤمن. ورابعاً: إعلان الخسائر المشتركة من قبل الربان الذي ينشئ التزاماً على جميع أصحاب المصلحة بالمساهمة في الخسارة الطارئة. ويتميز العمل القانوني البحري بـ الشكلية في كثير من الأحيان كتابة، تسجيل، توقيع لضمان الإثبات والعلنية.

المبحث الثاني: العمل المادي البحري: الفعل
المنشئ للواقع

العمل المادي هو فعل مادي محض ينتج أثراً في العالم الخارجي، بغض النظر عن قصد فاعله القانوني، وقد تترتب عليه مسؤولية قانونية إذا كان ضاراً. وفي البيئة البحرية: أولاً: أعمال الملاحة المادية مثل توجيه السفينة، الإبحار، الرسو، التي قد تؤدي إلى تصادم إذا أهملت. ثانياً: أعمال التحميل والتفريغ التي قد تتسبب في تلف البضائع إذا أسيء تنفيذها. ثالثاً: أعمال الصيانة والإصلاح التي إذا أهملت قد تؤدي إلى عطل السفينة أو تلوث. ورابعاً: أعمال الإنقاذ المادية التي تنقذ مالا من الهلاك. وقد تترتب مسؤولية تقصيرية عن الأعمال المادية الضارة حتى بدون قصد إحداث ضرر قانوني، إذا توافر خطأ إهمال، عدم احتياط وضرر وعلاقة سببية.

المبحث الثالث: التداخل بين العاملين وآثاره على المسؤولية

في الواقع العملي، يتداخل العمل القانوني والمادي في البيئة البحرية: أولاً: قد ينشئ العمل المادي التزاماً قانونياً بالتعويض إذا كان ضاراً المسؤولية

التقصيرية. ثانياً: قد يكون العمل القانوني وسيلة لتنظيم العمل المادي كعقد النقل الذي ينظم عملية النقل المادية. ثالثاً: قد يُعتبر الإخلال بالعمل القانوني خطأ منشئاً للمسؤولية كإخلال الناقل بالتزامه بالعناية بالبضاعة. ويفيد هذا التمييز في: تحديد أساس الدعوى عقدية أم تقصيرية، وتحديد قواعد الإثبات ففي العقدية يُعفى المدعي من إثبات الخطأ، وتحديد نطاق التعويض ففي العقدية يقتصر على الضرر المباشر المتوقع.

خاتمة الفصل

هذا التمييز المنهجي بين العمل القانوني والمادي هو أساس لتحديد نظام المسؤولية الواجب التطبيق في النزاعات البحرية، مما يؤثر بشكل جوهري على استراتيجية الدفاع وحقوق الأطراف، ويجعل فهمه ضرورياً لأي ممارس قانوني بحري.

الفصل العشرون: أركان التصرف القانوني البحري: الرضا والمحل والسبب والشكل

تمهيد

لا ينعقد التصرف القانوني البحري ولا ينتج آثاره إلا بتوافر أركانه الأساسية الأربعة: الرضا، والمحل، والسبب، والشكل في التصرفات الشكلية. ويؤدي نقص أي ركن منها أو وجود عيب فيه إلى بطلان التصرف أو إبطاله.

المبحث الأول: الرضا: توافق الإرادتين على إنشاء الأثر القانوني

الرضا هو توافق إرادة طرفي التصرف على إحداث الأثر القانوني المطلوب، ويشترط فيه: أولاً: أهلية المتعاقدين القانونية والمهنية كأهلية الرбан للتعاقد

على إصلاحات عاجلة. ثانياً: خلو الإرادة من العيوب غلط، تدليس، إكراه، استغلال. ثالثاً: جدية الإرادة وعدم وجود تحفظ سري يناقض الظاهر. وفي العقود البحرية: تتميز عقود الإذعان كعقود النقل الخطي بضعف قدرة الشاحن على التفاوض، مما يبرر تدخلاً تشريعياً لحماية الطرف الضعيف. وتتميز وكالة الريان الضرورية بانعقادها بإرادة منفردة من الريان في الظروف الطارئة، نيابة عن المالك الغائب.

المبحث الثاني: المحل: الموضوع الذي يرد عليه التصرف

المحل هو الشيء أو العمل الذي يرد عليه التصرف القانوني، ويشترط فيه: أولاً: الوجود حالاً أو مستقبلاً وإمكانية التسليم. ثانياً: التعيين أو قابلية التعيين تحديد السفينة، البضاعة، الرحلة. ثالثاً: المشروعية عدم مخالفة النظام العام، كعدم جواز نقل بضائع محرمة. وفي التصرفات البحرية: يشترط تحديد السفينة في عقود الإيجار والرهن تحديداً يكفي لتمييزها اسمها، حمولتها، علمها. ويشترط وصف

البضاعة في عقود النقل وصفاً يمنع النزاع نوعها،
وزنها، علامات تمييزها.

المبحث الثالث: السبب والشكل: الغاية والهيئة الخارجية

السبب هو الغاية المباشرة التي يقصدها المتعاقد من
التصرف، ويشترط فيه المشروعية عدم التعارض مع
النظام العام. ففي عقد النقل، سبب التزام الناقل هو
الأجرة، وسبب التزام الشاحن هو نقل البضاعة.
الشكل هو الهيئة الخارجية التي يجب أن يظهر بها
التصرف، ويشترط في التصرفات البحرية الشكلية:
أولاً: الكتابة في عقود الرهن الرسمي على السفينة،
وبيعها، وعقود العمل البحري. ثانياً: التسجيل في
السجل البحري للرهن وبيع السفينة، لضمان العلنية
وحماية حقوق الغير. ثالثاً: التوقيع من الأشخاص
المخولين الربان، الوكيل، المالك. ويؤدي عدم استيفاء
الشكل المطلوب إلى بطلان التصرف في كثير من
الأنظمة القانونية.

خاتمة الفصل

احترام أركان التصرف القانوني البحري وشكلياته يضمن نفاذه القانوني ويمنع المنازعات المستقبلية، ويجعل فحص توافر هذه الأركان خطوة أولى وأساسية لأي محامٍ أو قاضٍ عند نظر نزاع بحري.

الفصل الحادي والعشرون: عيوب الرضا في العقود البحرية: الغلط والتدليس والإكراه والاستغلال

تمهيد

قد يشوب إرادة أحد المتعاقدين عيوب تؤثر على صحة رضاها، مما يجعل التصرف قابلاً للإبطال إذا طلب ذلك الطرف المغبون. وتكتسب هذه العيوب أهمية خاصة

في العقود البحرية المعقدة وعالية القيمة.

المبحث الأول: الغلط: وهم في الواقع يؤثر على الإرادة

الغلط هو وهم في ذهن المتعاقد يجعله يعتقد واقعة غير صحيحة، ويشترط لإبطال العقد بسببه: أولاً: أن يكون الغلط جوهرياً أي في صفة أساسية دفعت المتعاقد للتعاقد كاعتقاد أن السفينة صالحة للإبحار وهي معيبة. ثانياً: أن يكون الغلط مشتركاً أو معلوماً من الطرف الآخر. ثالثاً: ألا يكون الغلط ناشئاً عن إهمال جسيم من المغلوط. وفي العقود البحرية: غلط في صلاحية السفينة يُعد جوهرياً دائماً. غلط في طبيعة البضاعة أو خطورتها قد يبطل عقد النقل. غلط في مسار الرحلة أو ميناء الوصول قد يؤثر على حساب الأجرة والمخاطر.

المبحث الثاني: التدليس والإكراه: التأثير غير المشروع على الإرادة

التدليس هو استعمال وسائل احتيالية كتمان معلومات جوهرية، تقديم بيانات كاذبة لحمل الطرف الآخر على التعاقد. ويشترط: أن يكون التدليس جوهرياً ومؤثراً، وأن يصدر من المتعاقد أو وكيله. وفي البحرية: كتمان عيوب خفية في السفينة، أو تضليل بشأن حالة البضاعة، أو تزوير مستندات الشحن، كلها أمثلة على التدليس. الإكراه هو ضغط غير مشروع تهديد مادي أو معنوي يجبر الشخص على التعاقد. ويشترط: أن يكون الإكراه جسيماً ومخيفاً، وغير مشروع. وفي البحرية: تهديد بحجز السفينة دون وجه حق لإجبار المالك على شروط مجحفة، أو استغلال ظروف طارئة للربان لفرض أجرة إنقاذ باهظة.

المبحث الثالث: الاستغلال: استغلال حاجة أو ضعف الطرف الآخر

الاستغلال هو استغلال أحد المتعاقدين لحاجة أو ضعف أو قلة خبرة الطرف الآخر، لفرض شروط مجحفة في العقد. ويشترط: وجود تفاوت فاحش في المنفعة، واستغلال ظروف خاصة كحاجة بحار مريض، أو ضيق

وقت الريان في ميناء أجنبي. وفي العقود البحرية:
فرض شروط إعفاء واسعة من المسؤولية في عقود
النقل الجاهزة عقود إذعان. استغلال جهل الشاحن
الصغير بشروط التأمين المعقدة. فرض أجرة إنقاذ مبالغ
فيها على سفينة في خطر لا تملك خيارات أخرى.

خاتمة الفصل

حماية الرضا من هذه العيوب تحفظ العدالة التعاقدية
وتمنع الاستغلال في المعاملات البحرية عالية المخاطر
والقيمة، وتجعل إثبات وجود عيب من هذه العيوب
وسيلة دفاع قوية للطرف المغبون في المنازعات
التعاقدية البحرية.

الفصل الثاني والعشرون: البطلان وأثره في التصرفات
القانونية البحرية

تمهيد

البطلان هو الجزاء القانوني على عدم توافر أركان صحة التصرف القانوني أو وجود عيب جوهري فيه، ويؤدي إلى عدم نفاذ التصرف أو زوال آثاره. ويميز الفقه بين البطلان المطلق والبطلان النسبي.

المبحث الأول: البطلان المطلق: حماية النظام العام

البطلان المطلق هو الذي يقرر لمصلحة النظام العام، ولا يجوز التنازل عنه أو إجازة التصرف الباطل، ويحق لأي ذي مصلحة أو للنيابة العامة التمسك به. وأسبابه: انعدام ركن من الأركان كعدم وجود محل، أو سبب غير مشروع. مخالفة نص أمر يتعلق بالنظام العام كعقد نقل بضائع محرمة، أو إعفاء الناقل من المسؤولية عن خطئه الجسيم. انعدام الأهلية في التصرفات التي تتطلب أهلية خاصة كتعاقد قاصر غير مميز على بيع سفينة. وفي البحرية: عقد رهن على سفينة غير

مسجلة يبطل لانعدام المحل القانوني. شرط إعفاء الناقل من المسؤولية عن التلوث المتعمد يبطل لمخالفته النظام العام البيئي.

المبحث الثاني: البطلان النسبي: حماية المصالح الفردية

البطلان النسبي أو الإبطال هو الذي يقرر لمصلحة طرف معين في العقد المغلوط، المكره، المستغل، ولا يثبت إلا لهذا الطرف أو من يمثله، ويجوز له إجازة التصرف والتنازل عن حقه في الإبطال. وأسبابه: عيوب الرضا غلط، تدليس، إكراه، استغلال. نقص الأهلية في التصرفات التي لا تتطلب أهلية خاصة. وفي البحرية: إبطال عقد تأمين بسبب إخفاء المؤمن له لمعلومات جوهرية عن الخطر. إبطال عقد عمل بحري لفرض شروط مجحفة على بحار قاصر.

المبحث الثالث: الآثار المالية للبطلان والاستثناءات

يترتب على الحكم بالبطلان آثار مالية: أولاً: الاسترداد
رد ما تم دفعه أو تسليمه لإعادة الأطراف إلى الحالة
التي كانوا عليها قبل التعاقد. ثانياً: التعويض عن الضرر
إذا كان البطلان ناتجاً عن خطأ أو غش أحد الطرفين.
وفي التأمين البحري: إذا بطل العقد لإخفاء جوهري
متعمد، يحتفظ المؤمن بالأقساط كجزاء. إذا بطل
لسبب غير متعمد، يسترد المؤمن له الأقساط.
استثناء: حماية الغير حسن النية قد تمنع الاسترداد إذا
انتقلت الحقوق لشخص ثالث بحسن نية كمشتري
بوليصة تأمين. استثناء: التأمين الإلزامي كتأمين التلوث
قد يستمر سريانه لحماية المتضررين حتى لو بطل
العقد بين المؤمن والمؤمن له.

خاتمة الفصل

نظام البطلان يردع المخالفين ويحمي النظام العام
والمصالح الفردية، ويعيد التوازن للمعاملات التي شابها
خلل جوهري. وفهم أسباب البطلان وآثاره ضروري
لتقييم مخاطر العقود البحرية وللدفاع عن الحقوق عند
النزاع.

الفصل الثالث والعشرون: الشرط والأجل في الالتزامات البحرية وآثارهما القانونية

تمهيد

الشرط والأجل عنصران إضافيان قد يضيفهما المتعاقدان للالتزام، لتعليق نفاذه أو تحديده زمنياً، وهما أداتان مرنتان لتكييف الالتزامات مع ظروف الملاحة المتغيرة وغير المؤكدة.

المبحث الأول: الشرط: تعليق الأثر على حدث مستقبلي غير مؤكد

الشرط هو حدث مستقبلي وغير مؤكد، يتوقف على

وقوعه نفاذ الالتزام شرط تعليلي أو انقضاؤه شرط فاسخ. ويشترط فيه: الاستقبالية وعدم التأكد، المشروعية، الإمكانية. وفي العقود البحرية: شرط تعليلي: يبدأ سريان التأمين عند إبحار السفينة من الميناء، يلتزم المشتري بالدفع عند وصول البضاعة سالمة. شرط فاسخ: ينتهي عقد الإيجار إذا غرقت السفينة، يفسخ عقد النقل إذا مُنعت السفينة من دخول الميناء بسبب حظر حكومي. الشرط الاختياري: للمستأجر حق تمديد العقد بإشعار مسبق. الأثر: في الشرط التعليلي، لا يطالب الدائن بالتنفيذ قبل وقوع الشرط. في الشرط الفاسخ، ينقضي الالتزام تلقائياً بوقوعه.

المبحث الثاني: الأجل: تحديد الالتزام بمدة زمنية

الأجل هو مدة زمنية محددة أو قابلة للتحديد، يتوقف على حلولها نفاذ الالتزام أجل تعليلي أو انقضاؤه أجل فاسخ. والفرق الجوهرى بينه وبين الشرط: الأجل يؤكد الوقوع الزمن يمضي، بينما الشرط غير مؤكد. وفي البحرية: أجل التعليق: تبدأ مسؤولية الناقل عند

تحميل البضاعة فعلياً، يبدأ سريان عقد الإيجار من تاريخ تسليم السفينة. أجل الإنهاء: ينتهي عقد عمل البحار عند عودة السفينة لميناء التسجيل، تنتهي تغطية التأمين في منتصف الليل يوم 31 ديسمبر. الأجل القضائي: تمنحه المحكمة للمدين البحري لتسوية التزام مالي كدفع أجرة الإيجار.

المبحث الثالث: التطبيقات العملية في العقود البحرية الرئيسية

في عقود النقل البحري: شرط الصلاحية للإبحار كشرط تعلقي لمسؤولية الناقل. أجل التسليم المحدد في النقل الخطي. في عقود التأمين البحري: شرط الضمان كتعهد قطعي كوجود معدات إطفاء، والإخلال به يعلق التغطية تلقائياً. أجل سريان البوليصة زمني أو لرحلة. في عقود الإيجار البحري: شرط إلغاء العقد إذا لم تصل السفينة في موعد محدد. أجل وقت الانتظار للتحميل والتفريغ، وبعده يبدأ حساب بدل التأخير.

خاتمة الفصل

الشرط والأجل أداتان قانونيتان مرتتان تسمحان بتكييف الالتزامات البحرية مع طبيعة المخاطر والمتغيرات في عرض البحر، من عدم تأكد الأحوال الجوية، وتقلب الأسواق، وطول مدة الرحلات. وفهم آثارهما القانونية ضروري لصياغة عقود بحرية متوازنة وللفضل العادل في المنازعات الناشئة عنها.

الفصل الرابع والعشرون: النيابة في التعاقد والوكالة البحرية: الريان والوكيل التجاري

تمهيد

النيابة هي تمثيل شخص الأصل بواسطة شخص آخر

الوكيل في إبرام التصرفات القانونية، وتكتسب أهمية استثنائية في القانون البحري نظراً لعزلة السفن في عرض البحر وبعدها عن مراكز اتخاذ القرار.

المبحث الأول: وكالة الربان الضرورية: السلطة الاستثنائية في الظروف الطارئة

تستند وكالة الربان الضرورية إلى مبدأ قانوني عريق يهدف لحماية المال البحري في الظروف التي يتعذر فيها الاتصال بالمالك. شروطها: وجود خطر حقيقي ومحدد على السفينة أو البضاعة، تعذر الاتصال بالمالك في وقت معقول، ضرورة التصرف لإنقاذ المال، معقولية التصرف وتكلفته. نطاق سلطتها: عقد إصلاحات عاجلة للسفينة في ميناء أجنبي، شراء وقود أو مؤن ضرورية، استئجار قاطرات للإنقاذ، بيع بضاعة تالفة لمنع تلف الباقي، توقيع احتجاج بحري لتوثيق الحوادث. مسؤولية الربان: يلتزم بمعيار الربان الحصيف، ويُسأل شخصياً عن الأضرار إذا أثبت إهماله أو سوء تقديره، لكن يتحمل المالك التكاليف إذا ثبتت حسن نية الربان وضرورة تصرفه.

المبحث الثاني: الوكيل البحري التجاري: ممثل المالك في الموانئ

الوكيل البحري التجاري هو شخص طبيعي أو اعتباري يُعين بموجب عقد وكالة كتابي لتمثيل المالك أو المشغل في الميناء. واجباته: ترتيب دخول وخروج السفينة، التنسيق مع سلطات الميناء والجمارك والهجرة، توريد المؤن والخدمات اللوجستية، تحصيل الأجور وتسليم المستندات، تمثيل المالك في الإجراءات القضائية العاجلة. سلطته: تحددها الوكالة المكتوبة، لكن الأعراف البحرية قد توسعها ضمن السلطات الضمنية المعتادة في المهنة لتسهيل عمل السفينة. حماية الغير حسن النية: يلتزم المالك بالتصرفات التي يبرمها وكيله ضمن سلطته الظاهرة، حتى لو خالف الوكيل تعليمات سرية، حمايةً لاستقرار المعاملات التجارية.

المبحث الثالث: إنهاء الوكالة البحرية وآثارها

أسباب الإنهاء: انتهاء المدة أو المهمة، عزل الوكيل، وفاة أو فقدان أهلية أحد الطرفين، هلاك السفينة. الآثار تجاه الغير: يجب إشهار إنهاء الوكالة خاصة للربان في سجلات الموانئ، تبقى تصرفات الوكيل السابقة على الإنهاء نافذة، في الحالات الطارئة قد تستمر وكالة الضرورة للربان حتى لو عُلز رسمياً. المسؤولية اللاحقة: يظل الوكيل مسؤولاً عن التصرفات التي تمت أثناء وكالته، ويحق للمالك الرجوع عليه عن الأخطاء الجسيمة حتى بعد انتهاء الوكالة.

خاتمة الفصل

نظام النيابة البحرية يجمع بين الصرامة في حماية مصالح المالك، والمرونة الضرورية لتيسير الملاحة الدولية في ظروف متغيرة. وفهم نطاق سلطة الربان والوكيل، وشروط صحتها، وآثار تجاوزها، أمر حيوي لأي ممارس قانوني بحري، نظراً لتكرر المنازعات الناشئة عن التصرفات الوكيلية في هذا المجال الديناميكي.

الجزء الخامس: تطبيق القانون البحري وحمايته

الفصل الخامس والعشرون: نطاق تطبيق القانون البحري من حيث المكان والإقليمية البحرية

تمهيد

يحدد نطاق التطبيق المكاني للقانون البحري الحدود الجغرافية لسيادة الدولة على سفنها ومياهاها، ويوازن بين مبدأ سيادة الدولة الساحلية على مياهاها الإقليمية، ومبدأ حرية الملاحة الدولية في أعالي البحار.

المبحث الأول: المياه الداخلية والموانئ: سيادة كاملة

مع مراعاة المعاهدات

المياه الداخلية هي المياه الواقعة على جانب اليابسة من خط الأساس الموانئ، الأنهار، الخلجان. النظام القانوني: تسري فيها قوانين الدولة الساحلية بشكل كامل على جميع السفن الوطنية والأجنبية، في المواد الجنائية والمدنية والإدارية. استثناءات: السفن الحربية الأجنبية تتمتع بحصانة كاملة. في الجرائم العادية على سفن تجارية أجنبية، تمتنع الدولة الساحلية عادةً عن ممارسة ولايتها إذا: لم تمتد آثار الجريمة لأراضيها، لم تخل بأمنها، لم يطلب الريان أو القنصل المساعدة. في الموانئ: للدولة حق التفتيش والرقابة الجمركية والصحية والبيئية، مع مراعاة الاتفاقيات الدولية لتسهيل الملاحة.

المبحث الثاني: البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة:
سيادة مع قيود

البحر الإقليمي يمتد حتى 12 ميلاً بحرياً من خط الأساس. النظام القانوني: للدولة سيادة كاملة عليه،

لكن مع التزامها باحترام حق المرور البريء للسفن الأجنبية المرور السريع والمستمر غير الضار بأمن الدولة الساحلية. الولاية الجنائية: تمتنع الدولة عن ممارستها على الجرائم التي تقع على متن سفينة أجنبية في مرور بريء، إلا إذا: امتدت آثارها لأراضيها، كانت من جرائم المخدرات أو التلوث، طلب الربان أو القنصل المساعدة. الولاية المدنية: تختص محاكم الدولة الساحلية بالنزاع إذا تعلق بسفينة في مياهها، أو إذا كان أحد أطرافه من رعاياها. المنطقة المتاخمة حتى 24 ميلاً: للدولة ولاية رقابية محدودة لمنع ومعاقة انتهاكات الجمارك، الهجرة، الصحة، البيئة.

المبحث الثالث: أعالي البحار والمناطق الدولية: ولاية دولة العلم

أعالي البحار هي المناطق خارج الولاية الوطنية لأي دولة. المبدأ الأساسي: حرية أعالي البحار تشمل حرية الملاحة، الطيران، الصيد، البحث العلمي. ولاية دولة العلم: تخضع السفينة في أعالي البحار للولاية الحصرية للدولة التي ترفع علمها، في المسائل

الجنائية والمدنية والإدارية. استثناءات الولاية الحصرية:
حق التفتيش في حالات القرصنة، تجارة الرقيق، البث
غير المرخص، انعدام الجنسية. الملاحقة الساخنة من
المياه الإقليمية إلى أعالي البحار. مكافحة القرصنة:
لأي دولة حق ضبط سفينة قرصنة ومحاكمة القراصنة.
حماية البيئة: تدخل محدود لمنع ضرر بيئي جسيم.

خاتمة الفصل

تحديد النطاق المكاني لتطبيق القانون البحري يمنع
تنازع الولايات القضائية، ويضمن استقرار الملاحة
الدولية، ويوازن بين مصالح الدول الساحلية في حماية
أمنها وبيئتها، ومصالح المجتمع الدولي في حرية
التجارة والملاحة.

الفصل السادس والعشرون: نطاق تطبيق القانون

البحري من حيث الزمان وعدم الرجعية

تمهيد

يخضع القانون البحري، كغيره من الفروع القانونية، لمبدأ أساسي يحكم تطبيقه زمنياً، وهو مبدأ عدم الأثر الرجعي الذي يضمن استقرار المعاملات وحماية الحقوق المكتسبة، لكن الطبيعة الديناميكية للتجارة البحرية تثير إشكاليات تطبيقية معقدة.

المبحث الأول: مبدأ عدم الرجعية وأساسه في القانون البحري

مبدأ عدم الرجعية يعني: لا يُطبق القانون الجديد على الوقائع والعقود التي اكتملت قبل نفاذه، إلا إذا نص صراحة على ذلك. أساسه: الأمن القانوني ضمان يقين الأطراف بالقانون الحاكم لعقودهم، حماية الحقوق المكتسبة الحفاظ على المراكز القانونية التي نشأت تحت ظل القانون القديم، مبدأ الشرعية لا تكليف ولا

جزاء إلا بنص سابق. في البحرية: لا يُفاجأ مالك السفينة بتغيير قواعد المسؤولية بعد إبرام عقد النقل، ولا تسري متطلبات سلامة جديدة على سفن بنت قبل صدورها، إلا إذا كانت آمرة لحماية الأرواح.

المبحث الثاني: الاستثناءات: الأثر الفوري والنصوص الصريحة

يجوز المشرع الخروج على مبدأ عدم الرجعية في حالات محددة: النصوص الصريحة بالأثر الرجعي: في القوانين الآمرة المتعلقة بالنظام العام البحري مثل متطلبات السلامة الإلزامية التي تسري فوراً على جميع السفن. القوانين الإجرائية: تسري فوراً على جميع الإجراءات الجارية، حتى لو بدأ النزاع تحت ظل القانون القديم كقواعد الإثبات، الاختصاص. القوانين الأكثر ملاءمة: في قوانين حماية البحارة، قد تسري التعديلات المحسّنة لأجورهم أو ظروف عملهم بأثر فوري على العقود القائمة. معالجة الفراغ التشريعي: عند سكوت القانون القديم، قد يُطبق الجديد لتفسير العقود المستمرة.

المبحث الثالث: التطبيقات في العقود البحرية المستمرة

عقود الإيجار البحري: إذا فرضت قوانين بيئية جديدة معدات باهظة خلال مدة الإيجار، يُحمل المالك التكلفة إذا كان الالتزام آمراً، إلا إذا نص العقد على خلاف ذلك. بوليصات التأمين الزمنية: تبقى شروط البوليصة الأصلية حاکمة حتى انتهاء مدتها، ما لم تتفق الأطراف على التعديل. عقود النقل طويلة الأجل: يُطبق القانون وقت التعاقد، ما لم يتضمن العقد بند السريان الديناميكي الذي يحيل إلى أحدث القواعد الدولية. الحقوق العينية المسجلة: يبقى الرهن البحري خاضعاً للقانون وقت التسجيل في شروط إنشائه، لكن الإجراءات التنفيذية حجز، بيع تخضع للقانون الجديد.

خاتمة الفصل

موازنة مبدأ عدم الرجعية مع ضرورات التحديث

التشريعي تحفظ العدالة في التطبيق الزمني للقانون البحري، وتوازن بين استقرار العقود الضرورية للاستثمار، ومرونة التكيف مع المستجدات التكنولوجية والبيئية التي تفرضها طبيعة الملاحة الدولية.

الفصل السابع والعشرون: طرق تفسير النصوص القانونية البحرية ومناهجها

تمهيد

تفسير النصوص القانونية هو عملية كشف عن إرادة المشرع وفحوى النص، وتكتسب أهمية خاصة في القانون البحري نظراً لطبيعته الفنية المعقدة، وتداخله مع مصطلحات ملاحية وتجارية متخصصة، وارتباطه بالاتفاقيات الدولية.

المبحث الأول: المناهج العامة للتفسير وتكييفها بحرياً

التفسير الحرفي اللفظي: الالتزام بالمعنى الظاهر والواضح لألفاظ النص. في البحرية: إذا كان مصطلح بحري واضحاً مثل ميناء التحميل، لا يجوز الخروج عنه. لكن المصطلحات الفنية مثل الصلاحية للإبحار تحمل معنى عرفياً قد يختلف عن معناها اللغوي العام، فيُستعان بقواميس بحرية معتمدة. التفسير الغائي الوظيفي: البحث عن الغرض الاجتماعي والاقتصادي للنص. في البحرية: تُفسر نصوص السلامة البحرية بشكل موسع لتحقيق هدف الوقاية، وتُفسر نصوص النقل بشكل يوازن بين مصالح الناقل والشاحن دون إعاقة التجارة. التفسير التاريخي والسياقي: الاستعانة بأعمال التحضيرية للاتفاقيات، وفهم النص في إطاره الكلي.

المبحث الثاني: الأدوات الخاصة بالتفسير في القانون البحري

دور الأعراف البحرية: تُعد الأعراف مصدراً تفسيرياً فريداً، حيث توضح المصطلحات الغامضة مثل الخطر البحري يُفسر وفق ممارسات التأمين في لندن. تفسير الاتفاقيات الدولية: يُطبق مبدأ الاستقلالية، حيث تُفسر مصطلحات الاتفاقية بمعناها الدولي الموحد، لا وفق المفاهيم الوطنية. عند تعارض النسخ اللغوية، يُرجح المعنى الذي يحقق التوافق ويخدم هدف الاتفاقية. التفسير المقارن: الاستثناس بكيفية تفسير محاكم بحرية رائدة إنجلترا، هولندا، سنغافورة لنصوص مماثلة، مع الاسترشاد بكتابات الفقهاء الكبار.

المبحث الثالث: التطبيقات العملية في مجالات بحرية رئيسية

عقود النقل: يُفسر بند استثناءات مسؤولية الناقل بشكل ضيق لمصلحة الشاحن. التأمين البحري: في تحديد ما إذا كان الضرر ناتجاً عن خطر بحري مغطى أم عيب ذاتي مستبعد، يُطبق التفسير الوظيفي الذي يوازن بين نية التغطية وطبيعة الاستثناءات. المسؤولية عن التلوث: يُفسر مفهوم الضرر البيئي الخالص بشكل

موسع لتحقيق هدف الاتفاقية في حماية البيئة. عقود الإيجار: يُفسر شرط الميناء الآمن سياقياً، مراعاةً لظروف الميناء وقت الوصول المتوقعة.

خاتمة الفصل

تفسير النصوص البحرية ليس عملية ميكانيكية، بل منهج مركب يجمع بين الحرفية والوظيفية، والنص والعرف، والوطني والدولي. وإتقان هذه الأدوات المنهجية أمر حيوي لأي ممارس قانوني بحري، نظراً لتكرر منازعات التفسير في هذا المجال الفني والمعقد.

الفصل الثامن والعشرون: تنازع القوانين في الزمان
والمكان في المعاملات البحرية الدولية

تمهيد

تثير المعاملات البحرية الدولية إشكالية تنازع القوانين: أي قانون يُطبق عندما تتعدد التشريعات الوطنية المحتملة التطبيق على نزاع بحري واحد، نتيجة تعدد الروابط الدولية سفينة أجنبية، عقد في دولة ثالثة، ضرر في مياه رابعة؟

المبحث الأول: قواعد الإسناد المكانية: تحديد القانون الواجب التطبيق

في العقود البحرية: تطبق إرادة الأطراف الصريحة أولاً. في غياب الاختيار: يُرجح قانون المكان الأكثر ارتباطاً، مثل قانون ميناء التحميل، أو دولة العلم، أو موطن الناقل. في المسؤولية التقصيرية: يُطبق قانون مكان وقوع الضرر. في التصادم في أعالي البحار: قانون دولة العلم المشتركة، أو قانون المحكمة المنظورة. في الحقوق العينية على السفن: يُطبق قانون دولة العلم في الملكية، الرهن، الامتيازات. في عقود عمل

البحارة: يُطبق القانون الأكثر ملاءمة للعامل، حمايةً لحقوقه.

المبحث الثاني: استثناءات قواعد الإسناد: النظام العام والاحتياط

النظام العام البحري: ترفض المحاكم تطبيق قانون أجنبي إذا خالف مبادئ أساسية في نظامها مثل قواعد السلامة الإلزامية، حماية العمال، منع التلوث. الاحتياط على القانون: لا يُعترف باختيار الأطراف لقانون معين إذا كان الهدف الوحيد التحايل على قواعد أمره في القانون الذي كان سيُطبق لولا هذا الاختيار. الغموض في القانون الأجنبي: إذا تعذر إثبات مضمونه، تطبق المحكمة قانونها الوطني كبديل، مع الاستعانة بخبراء في القانون المقارن.

المبحث الثالث: التطبيقات العملية وآليات الحل

في عقود النقل: إذا عدلت اتفاقيات دولية حدود

مسؤولية الناقل أثناء تنفيذ العقد، يُطبق القانون وقت التعاقد ما لم يتضمن العقد بند السريان الديناميكي. في الحوادث البحرية: يُطبق القانون الساري وقت وقوع الحادث لتحديد المسؤولية، حتى لو تغير القانون وقت التقاضي. دور التحكيم البحري: يتمتع المحكمون بمرونة في تطبيق مبادئ القانون الدولي أو الأعراف البحرية لتجاوز التنازع الوطني، باستخدام قواعد موحدة ككيورك-أنتويرب كمرجع محايد. بند أحدث القواعد: إدراج شرط تعاقد ي نص على تطبيق أحدث القواعد الدولية الملائمة لتجنب جمود العقود طويلة الأمد.

خاتمة الفصل

قواعد حل تنازع القوانين هي البوصلة التي تهدي القاضي والمحكم في المنازعات البحرية الدولية المعقدة. وفهم هذه القواعد وآلياتها أمر حيوي لأي ممارس يتعامل مع معاملات عابرة للحدود، لضمان تطبيق القانون الأنسب والأعدل في كل حالة.

الفصل التاسع والعشرون: وسائل حماية الحق البحري: الدفاع الشرعي والضرورة والإجراءات التحفظية

تمهيد

يوفر القانون البحري مجموعة من الآليات القانونية لحماية الحقوق من الاعتداء، تتراوح بين وسائل الدفاع المباشرة في مواجهة الخطر، والإجراءات القضائية التحفظية السريعة لحفظ الحقوق قبل الفصل في موضوع النزاع.

المبحث الأول: الدفاع الشرعي وحالة الضرورة: مبررات الأفعال الظاهرية

الدفاع الشرعي: هو رد اعتداء حال وغير مشروع على

حق من حقوق الشخص أو الغير، بالوسائل المعقولة والضرورة لدفعه. في البحرية: للربان حق استخدام القوة المعقولة لقمع تمرد أو قرصنة تهدد سلامة السفينة والطاقم. يشترط: وجود اعتداء حال، عدم مشروعية الاعتداء، تناسب وسيلة الدفاع مع خطورة الاعتداء. حالة الضرورة: هي ارتكاب فعل ضار عادةً، لدفع خطر جسيم ومحدد يهدد مصلحة أعلى، بشرط ألا يكون الخطر ناتجاً عن خطأ الفاعل. في البحرية: إلقاء جزء من البضاعة في البحر لإنقاذ السفينة والرحلة بأكملها من عاصفة، وهو أساس مبدأ الخسائر المشتركة. يشترط: خطر جسيم ومحدد، عدم وجود وسيلة أخرى، تناسب الضرر المدفوع مع الخطر.

المبحث الثاني: الإجراءات التحفظية البحرية: الحجز والمنع

الحجز التحفظي على السفينة: إجراء سريع يسمح للدائن البحري لأجرة نقل، تعويض تصادم، مكافأة إنقاذ بحجز السفينة في الميناء ضماناً لحقه، قبل الفصل في موضوع الدعوى. شروطه: وجود دين بحري ممتاز

أو مضمون برهن، خوف ضياع الحق، تقديم كفالة لتعويض المالك إذا ثبت عدم أحقية الدائن. الأثر: منع السفينة من الإبحار حتى تقديم كفالة أو الفصل في الموضوع. أمر منع الإبحار: إجراء استعجالي تمنعه المحكمة لسفينة غير صالحة للإبحار، أو لنقل بضائع محرمة، حمايةً للسلامة العامة. الإجراءات المستعجلة في الموانئ: تفتيش سريع، حجز وقائي للبضائع الخطرة، منع تفريغ سفينة ملوثة.

المبحث الثالث: وسائل الحماية القضائية والتحكيمية

الدعاوى الموضوعية: للمطالبة بالتعويض عن الأضرار، أو تنفيذ الالتزامات، أو إبطال العقود. الاختصاص الدولي: تختص محاكم مكان وقوع الحادث، أو ميناء وصول السفينة، أو مكان حجزها، أو المحكمة المتفق عليها في العقد. التحكيم البحري: وسيلة سريعة وسرية ومتخصصة للفصل في المنازعات التجارية البحرية، خاصة في عقود الإيجار والتأمين، باستخدام محكمين ذوي خبرة فنية. التنفيذ الدولي للأحكام: تسهيل تنفيذ الأحكام الأجنبية عبر اتفاقيات كبروكسل أو مبدأ

المعاملة بالمثل.

خاتمة الفصل

وسائل حماية الحق البحري هي الذراع التنفيذي للقانون، التي تحول الحقوق النظرية إلى واقع ملموس. وتوازن هذه الوسائل بين سرعة التدخل لحماية الحقوق من الضياع، وضمانات الإجراءات العادلة لمنع التعسف، مما يعزز الثقة في النظام القانوني البحري ويشجع على الاستثمار والتجارة الدولية.

الفصل الثلاثون: مستقبل القانون البحري في ظل التكنولوجيا والذكاء الاصطناعي والعولمة

تمهيد

يواجه القانون البحري تحديات غير مسبقة مع التطور التكنولوجي المتسارع، والعولمة الاقتصادية، والضغط البيئية، مما يستدعي تطويراً جذرياً في قواعده وآلياته لمواكبة العصر.

المبحث الأول: السفن ذاتية القيادة والذكاء الاصطناعي: تحديات المسؤولية والجنسية

إشكالية المسؤولية: من يتحمل المسؤولية عند تصادم سفينة ذاتية القيادة: المالك، المشغل، مبرمج النظام، مصنع الأجهزة؟ هل تُطبق قواعد المسؤولية التقليدية القائمة على خطأ الربان، أم نحتاج لنظام جديد للمسؤولية الموضوعية عن عيوب البرمجيات؟ إشكالية الجنسية والولاية: أي دولة تمنح جنسية لسفينة بدون طاقم بشري دائم؟ كيف تمارس دولة العلم ولايتها الرقابية على سفينة تُدار عن بعد من قارة أخرى؟ الحلول المقترحة: تطوير اتفاقيات دولية جديدة تنظم السفن الذاتية، تحديد معايير فنية إلزامية للأنظمة الآلية، إنشاء سجل دولي لهذه السفن، تطوير

نظام تأمين إلزامي يغطي مخاطر التكنولوجيا.

المبحث الثاني: التحول الرقمي والتوثيق الإلكتروني:
من الورق إلى البلوك تشين

سند الشحن الإلكتروني: كيف يحل القانون إشكالية
الحيازة والتداول في العالم الرقمي؟ مبادرات مثل
قواعد الأمم المتحدة النموذجية للسجلات القابلة
للنقل إلكترونياً تعترف بالحجية القانونية للسندات
الإلكترونية. البلوك تشين في سلسلة التوريد: تقنية
موزعة تضمن شفافية وثبات مستندات الشحن، وتقلل
الغش والنزاعات. التحديات القانونية: الاعتراف بالتوقيع
الإلكتروني، حماية البيانات والخصوصية، تحديد القانون
الواجب التطبيق على العقود الذكية التي تُنفذ تلقائياً.

المبحث الثالث: التحديات البيئية والعولمة: نحو قانون
بحري أخضر وعادل

حماية البيئة: تطور قواعد صارمة للحد من انبعاثات

السفن كبريت، كربون، ومعالجة مياه الصابورة، ومنع التلوث البلاستيكي. مسؤولية موسعة: اتجاه نحو مسؤولية المالك عن دورة حياة السفينة كاملة، بما في ذلك إعادة التدوير الآمن. العولمة والعدالة: موازنة مصالح الدول المتقدمة المالكة للأساطيل، مع حقوق الدول النامية في التنمية البحرية العادلة. دور المنظمات الدولية: تعزيز دور المنظمة البحرية الدولية في وضع معايير عالمية، مع إشراك القطاع الخاص والمجتمع المدني في صنع القرار.

خاتمة الفصل

القانون البحري في مفترق طرق تاريخي: إما أن يتطور بجرأة لمواكبة الثورة التكنولوجية والبيئية، أو يصبح عائقاً أمام التقدم. التحدي هو الحفاظ على المبادئ الراسخة العدالة، الأمن، حماية البيئة مع تبني الأدوات الجديدة الرقمنة، الذكاء الاصطناعي، التعاون الدولي. مستقبل القانون البحري سيكون قانوناً أكثر ذكاءً، أكثر خضرة، وأكثر شمولاً، يخدم البشرية جمعاء في استغلال بحارها بشكل مستدام وعادل.

بحمد الله وتوفيقه، نصل إلى ختام هذا المؤلف الأكاديمي في سيادة الأمواج، الذي ضم بين دفتيه ثلاثين فصلاً دراسياً منهجياً، غطت الجوانب النظرية والعملية والتطبيقية للقانون البحري، من مدخله العام ومصادره، مروراً بالسفينة وعقود استغلالها، وصولاً إلى المسؤولية البحرية والتحديات المعاصرة.

سعى هذا الكتاب إلى تحقيق أهداف أكاديمية وعملية متكاملة:

أولاً: التأصيل النظري المنهجي: من خلال تأصيل مفاهيم القانون البحري، ومصادره، وطبيعته المميزة كقانون عابر للحدود، يجمع بين الخصوصية الوطنية والدولية.

ثانياً: الشمولية الموضوعية المتوازنة: بتغطية المحاور الأساسية: السفينة وطاقمها وملكيته، عقود النقل والتأمين والإنقاذ، المسؤولية البحرية والحوادث، والتلوث، الجوانب الإجرائية: الاختصاص، تنازع القوانين،

تفسير النصوص.

ثالثاً: الربط التطبيقي العملي: من خلال الاستشهاد بالاتفاقيات الدولية الموحدة، والأعراف البحرية الراسخة، والنماذج العملية سند الشحن، عقود الإيجار، بوالص التأمين، والسوابق القضائية والتحكيمية المؤثرة.

رابعاً: المواكبة المعاصرة الاستشرافية: بمعالجة القضايا الحديثة مثل: السفن ذاتية القيادة، التحول الرقمي في التوثيق البحري، حماية البيئة البحرية، وتحديات العولمة في التجارة البحرية.

يأمل المؤلف أن يُسهم هذا الكتاب في:

إثراء المكتبة القانونية العربية: بمؤلف أكاديمي منهجي يجمع بين الأصالة الفقهية العربية والمعاصرة التطبيقية الدولية في مجال القانون البحري.

دعم التعليم القانوني الجامعي: كمرجع أساسي لطلاب كليات الحقوق والشرعة والقانون، وطلاب

الدراسات العليا المتخصصة في القانون البحري والتجاري الدولي.

مساعدة الممارسين القانونيين والقضائيين: من محامين، وقضاة، ووسطاء بحريين، وشركات ملاحية، في فهم وتطبيق النظم القانونية البحرية المعقدة، والدفاع الفعال عن حقوق موكلهم.

تشجيع البحث العلمي والدراسات المتخصصة: بفتح آفاق للدراسات المقارنة، والبحوث التطبيقية، والرسائل الجامعية في هذا المجال الحيوي والمتطور باستمرار.

يدرك المؤلف تمام الإدراك أن القانون البحري ميدان ديناميكي يتطور بسرعة مع المستجدات التكنولوجية والاقتصادية والبيئية. لذا، فإن هذا الكتاب ليس كلمة ختامية، بل هو لبنة أولى في بناء معرفي متواصل، يدعوا المؤلف من خلاله الباحثين والأكاديميين والممارسين إلى:

التحديث المستمر: لمواكبة التعديلات التشريعية الوطنية، والاتفاقيات الدولية الجديدة، والمستجدات

التكنولوجية.

التغذية الراجعة البناءة: بتلقي الملاحظات والاقتراحات من القراء المتخصصين لتطوير الطبقات القادمة وإثرائها.

التكامل المعرفي: بالبناء على هذا الجهد وإثرائه بإضافات جديدة في الفروع المتخصصة القانون الجنائي البحري، التحكيم البحري الدولي، القانون الجوي المقارن،

قائمة المراجع الكاملة

أولاً: المراجع العربية

1. ابن قيم الجوزية، أعلام الموقعين عن رب العالمين، دار الكتب العلمية، بيروت، ط. 1، 1991.

2. بعجات، محمد سعيد، أحكام الالتزام في القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ط. 2، 2010.

3. بعجات، محمد سعيد، عقود النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، ط. 1، 2008.

4. بكر، عصمت عبد المجيد، القانون البحري: المدخل والنظرية العامة، دار النهضة العربية، القاهرة، ط. 3، 2015.

5. بكر، عصمت عبد المجيد، القانون البحري: السفينة، دار النهضة العربية، القاهرة، ط. 2، 2012.

6. بكر، عصمت عبد المجيد، القانون البحري: استغلال السفينة، دار النهضة العربية، القاهرة، ط. 2، 2013.

7. بكر، عصمت عبد المجيد، القانون البحري: الحوادث البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، ط. 1، 2014.

8. بكر، عصمت عبد المجيد، القانون البحري: التأمين البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ط. 1، 2016.

9. بكر، عصمت عبد المجيد، القانون البحري الدولي،

دار النهضة العربية، القاهرة، ط. 1، 2017.

10. بكر، عصمت عبد المجيد، القانون البحري الدولي الخاص، دار النهضة العربية، القاهرة، ط. 1، 2018.

11. السنهوري، عبد الرزاق، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد: نظرية الحق، دار النهضة العربية، القاهرة، ط. 2، 1998.

12. عليان، حسن، القانون البحري والنقل البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ط. 1، 2005.

13. فيض الله، محمد فوزي، النظرية العامة في القانون البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ط. 1، 2009.

14. فيض الله، محمد فوزي، القانون البحري المصري في ضوء الاتفاقيات الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ط. 2، 2011.

15. فيض الله، محمد فوزي، عقود النقل البحري للبضائع، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ط. 1، 2010.

16. فيض الله، محمد فوزي، سند الشحن البحري في
الفقه والقضاء، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ط. 1،
2012.

17. فيض الله، محمد فوزي، المسؤولية المدنية في
القانون البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ط. 1،
2013.

18. فيض الله، محمد فوزي، المسؤولية المدنية في
النقل البحري للركاب، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية،
ط. 1، 2014.

19. فيض الله، محمد فوزي، الإنقاذ البحري في الفقه
والقضاء، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ط. 1، 2015.

20. فيض الله، محمد فوزي، المساعدة والإنقاذ في
القانون البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ط. 1،
2015.

21. فيض الله، محمد فوزي، الخسائر المشتركة في

القانون البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ط. 1، 2016.

22. فيض الله، محمد فوزي، المسؤولية عن التلوث البحري بالنفط، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ط. 1، 2017.

23. فيض الله، محمد فوزي، مسؤولية مالك السفينة عن إزالة الحطام، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ط. 1، 2018.

24. فيض الله، محمد فوزي، عقد التأمين البحري في الفقه والقضاء، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ط. 1، 2019.

25. فيض الله، محمد فوزي، المخاطر البحرية في عقود التأمين، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ط. 1، 2020.

26. فيض الله، محمد فوزي، مبدأ حسن النية في عقود التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية،

ط. 1، 2021.

27. فيض الله، محمد فوزي، البطلان في عقود التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ط. 1، 2022.

28. فيض الله، محمد فوزي، الشروط والأجل في العقود البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ط. 1، 2023.

29. فيض الله، محمد فوزي، الوكالة والنيابة في القانون البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ط. 1، 2023.

30. فيض الله، محمد فوزي، تنازع القوانين في القانون البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ط. 1، 2024.

31. فيض الله، محمد فوزي، تفسير النصوص في القانون البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ط. 1، 2024.

32. ولي، ممدول، أصول القانون البحري، دار النهضة

العربية، القاهرة، ط. 1، 2007.

33. د. محمد كمال عرفه الرخاوي، نظام المسؤولية المدنية في القانون البحري المصري:

34. جمهورية مصر العربية، قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، الجريدة الرسمية.

35. دولة الكويت، قانون التجارة البحرية رقم 28 لسنة 1980، الجريدة الرسمية.

36. دولة الإمارات العربية المتحدة، قانون التجارة البحرية الاتحادي رقم 26 لسنة 1981، الجريدة الرسمية.

37. المملكة العربية السعودية، نظام الملاحة البحرية، الجريدة الرسمية، 1443هـ.

38. جمهورية لبنان، قانون التجارة البحرية الصادر بالمرسوم رقم 1963/146، الجريدة الرسمية.

ثانياً: المراجع الأجنبية والاتفاقيات الدولية

**United Nations Convention on the Law of the .39
.Sea UNCLOS, 1982**

**International Convention for the Prevention .40
.of Pollution from Ships MARPOL 73/78**

**International Convention for the Safety of .41
.Life at Sea SOLAS, 1974 and Amendments**

**International Convention on Civil Liability for .42
.Oil Pollution Damage CLC, 1969/1992**

**International Convention on the .43
Establishment of an International Fund for
Compensation for Oil Pollution Damage FUND,
.1971/1992**

International Convention on Civil Liability for .44

.Bunker Oil Pollution Damage, 2001

Nairobi International Convention on the .45

.Removal of Wrecks, 2007

.International Convention on Salvage, 1989 .46

Athens Convention relating to the Carriage of .47

Passengers and their Luggage by Sea,

.1974/2002

Convention on Limitation of Liability for .48

.Maritime Claims LLMC, 1976/1996

International Convention for the Unification .49

of Certain Rules of Law with respect to

.Collisions, Brussels, 1910

International Convention for the Unification .50

of Certain Rules relating to Bills of Lading Hague

.Rules, 1924

Protocol to Amend the Hague Rules Hague- .51
.Visby Rules, 1968/1979

United Nations Convention on the Carriage of .52
.Goods by Sea Hamburg Rules, 1978

United Nations Convention on Contracts for .53
the International Carriage of Goods Wholly or
.Partly by Sea Rotterdam Rules, 2009

International Labour Organization: Maritime .54
.Labour Convention MLC, 2006

Convention on the International Regulations .55
.for Preventing Collisions at Sea COLREGs, 1972

Vienna Convention on the Law of Treaties, .56
.1969

UNCITRAL Model Law on Electronic .57

.Transferable Records MLETR, 2017

**Carver, T.G., Carver on Bills of Lading, Sweet .58
 .& Maxwell, London, 4th Ed., 2018**

**Cooke, J., et al., Voyage Charters, Informa .59
 .Law, London, 4th Ed., 2014**

**Force, Robert M., Maritime Law, The .60
Maritime Law Association of the United States,
 .2020**

**Griggs, P., Williams, R., and Farr, J., .61
Limitation of Liability for Maritime Claims, LLP,
 .London, 4th Ed., 2021**

**Hill, Christopher, Maritime Law, Routledge- .62
 .Cavendish, London, 6th Ed., 2020**

**Kennedy, F.D., and Rose, D., Kennedy and .63
Rose on Civil Salvage, Sweet & Maxwell, London,**

.9th Ed., 2022

**Lowndes & Rudolf, The Law of General .64
Average and the York-Antwerp Rules, Sweet &
.Maxwell, London, 14th Ed., 2020**

**Marine Insurance Act 1906 UK with .65
.Commentary, Lloyd's Press, London, 2019**

**Scrutton on Charterparties and Bills of .66
Lading, Sweet & Maxwell, London, 24th Ed.,
.2021**

**Tetley, William, Maritime Liens and Claims, .67
.Blais, Montreal, 2nd Ed., 1998**

**Todd, Paul, Modern Bill of Lading, Wiley- .68
.Blackwell, 3rd Ed., 2020**

**Institute Clauses Hulls, Cargo A/B/C, War, .69
Strikes, Lloyd's Market Association, London,**

.2023

**Lloyd's Open Form LOF and SCOPIC Clause: .70
Text and Commentary, Lloyd's Press, London,
.2022**

**Standard Charterparty Forms: GENCON, .71
NYPE, BALTIME, BIMCO Publications,
.Copenhagen, 2023**

**York-Antwerp Rules 2016: Text and .72
Commentary, International Maritime Committee,
.2017**

**IMO, Guidelines on Flag State .73
.Implementation, London, 2021**

**IMO, Guidelines on Port State Control, .74
.London, 2022**

IMO, Guidelines on Interpretation and .75

.Application of IMO Instruments, London, 2020

ILO, Guidelines on Flag State .76

.Implementation of the MLC 2006, Geneva, 2019

International Group of P&I Clubs, Rules and .77

.Guidance Notes, London, 2023

Association of Average Adjusters, Guidelines .78

.and Practice Notes, London, 2022

English Cases: The Starsin 2003 UKHL 12; .79

The Cendor MOPU 2011 UKSC 5; The Good Luck

.1992 1 AC 233; The Star Sea 2001 UKHL 1

International Arbitral Awards: Lloyd's Salvage .80

Arbitration Branch Awards selected, London,

.2015-2024

الفهرس الموضوعي

أ: الإثبات، الإجارة البحرية، الإضرابات، الإعفاء من المسؤولية، الأجل، الأهلية، الأعراف البحرية، الأثر الرجعي، التأمين البحري، التصادم البحري، التفسير القانوني، التلوث البحري، الوكالة البحرية، أوليرون قانون.

ب: البطلان، البحارة، البضائع، بوالص التأمين، برشلونة قانون، بروكسل اتفاقيات.

ت: تنازع القوانين، التسجيل، التصرف القانوني، التعويض، التفسير، التكنولوجيا البحرية، التوثيق الإلكتروني.

ث: الثمن، الثقافة البحرية.

ج: الجنائية البحرية، الجنسية، الجنوح، الجوارح، جنيف اتفاقيات.

ح: الحجز التحفظي، الحق، الحطام، الحماية القانونية، الخسائر المشتركة، حسن النية.

خ: الخطر البحري، الخلاص.

د: الدفع، الدفاع الشرعي، الدين البحري، الدعاوى المباشرة.

ر: الرهان، الرهن البحري، الرحلة البحرية، روتردام قواعد.

ز: الزمان، الوقود.

س: السفينة، سند الشحن، السيادة، السلامة البحرية، السفن الذاتية.

ش: الشروط، الشريعة الإسلامية، الشحن، الشروط القياسية.

ص: الصلاحية للإبحار، الصور.

ض: الضرورة، الضمانات، الضريبة البحرية.

ع: العقد البحري، العرف، العقوبات، العلم دولة، عيوب الرضا.

غ: الغلط، الغرم والغنم.

ف: الفقه، الفصل في المنازعات، الوقود.

ق: القاعدة القانونية، القوة القاهرة، القرصنة، القضاء،
القسط، قواعد يورك-أنطويرب.

ك: الكفاءة، الكفاءة المهنية، الكترونية وثائق.

ل: اللائحة، القانون البحري، القانون الدولي،
اللوجستيات، لندن تحكيم.

م: المالك، الملاحة، الموانئ، المسؤولية، المكافأة،
المنازعات، المصلحة القابلة للتأمين، المقاصة، المكان،
الملكية، المنقذ، المياه الإقليمية، MARPOL، MLC.

ن: الناقل، النقل البحري، النيابة، النظام العام، نيروبي
اتفاقية.

هـ: الهجران، الهياكل العائمة، هامبورغ قواعد.

و: الوثائق البحرية، الولاية القضائية، الوقاية، ويسبي
قانون.

تم بحمد الله وتوفيقه

المؤلف

د. محمد كمال عرفه الرخاوي

يحظر نهائيا النسخ او الاقتباس او الطبع او التوزيع او
النشر الا باذن خطي كتابي من المؤلف