

الفصل الرابع

القوانين البحرية

الفصل الرابع

القوانين البحرية

تتضمن القوانين البحرية والاتفاقيات الدولية حول قانون البحار مع العلم انه لم يتم حتى الان وضع قانون بحري فلسطيني ينظم ويرسم الحدود المائية لفلسطين الذي يكفله ويضمنه القانون الدولي والقانون البحري العالمي مع ان دولة فلسطين تقع على البحر الابيض المتوسط ولكن احتلالها من قبل الاسرائيليين لم يبقى لفلسطين ارض يحدها البحر الا في قطاع غزة.

والورقة تتضمن القانون البحري والقانون البحري الدولي والمحكمة الدولية لقانون البحار واتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار وحيث اصبحت فلسطين دولة غير عضوفي الامم المتحدة يحق لها المشاركات في المؤتمرات الدولية وتمثيل نفسها كدولة فيها ومنها المؤتمرات الدولية حول البحار.

قبل ٥٠٠ سنة كانت الأنشطة البحرية لدول غرب أو ربا والتي كانت بريطانيا مركزها قد خلقت اقتصادا عالميا من جانب واحد. لكن الحرب العالمية دمرت سيطرة أو ربا وتحول النظام الاقتصادي اليوم ليصبح متنوعا، وندمت سيطرة الولايات المتحدة بشكل عام لتحل المركز الأول في حين احتلت اليابان المرتبة الثانية، ولكن سياقات القواعد الأساسية في النقل والمواصلات والاتفاقيات البحرية تطورت بواسطة القوى الأوروبية من خلال خلافاتها وتعاونها منذ عصر الاكتشافات ولحد الان. أن أو لى الخطوات الجادة التي اتخذت باتجاه القانون البحري قد اتخذت من خلال عصبة الأمم البحرية المنعقد في عام ١٩٣٠، وقد أعقب هذا المؤتمر بمؤتمر جنيف حول قانون البحار عام ١٩٥٨.

في اجتماع الجمعية العامة للأمم المتحدة اقر قانون البحر والذي تم التوقيع عليه في ١٠ اكتوبر 1982.

اتفاقية جنيف للأمم المتحدة حول قانون البحر

في ١٠ كانون الأول ١٩٨٢ تم التوقيع على اتفاقية الأمم المتحدة حول قانون البحر، لقد كانت تلك الاتفاقية حصيلة أكثر من ١٤ عام لجهود أكثر من (١٥٠) دولة مثلت جميع أجزاء العالم. لقد كانت غاية تلك الدول الحصول على نظام اقتصادي دولي متكافئ يحكم البحار والمحيطات وقد تجسدت ثمرة جهودها في هذه الاتفاقية.

المواضيع المشمولة بالمعاهدة

لقد وضعت الاتفاقية أطارا شاملا لتنظيم فضاء المحيط. وقد قسمت الاتفاقية إلى (١٧) جزء وتسعة ملاحق وتحتوي على 320 بنداً تشتمل على نصوص تخص المواضيع المهمة التالية:

١. حدود السيادة الإقليمية على فضاء المحيط
٢. الوصول إلى البحار
٣. الملاحة
٤. حماية البيئة البحرية والمحافظة عليها
٥. استثمار وصيانة المصادر الحية
٦. الأبحاث العلمية
٧. التنقيب في قاع البحر واستثمار الثروات غير الحية
٨. تسوية النزاعات
٩. لقد وضعت حجر الأساس لاثنتين من أهم المنظمات الدولية وهما السلطة الدولية لقاع البحر والمحكمة الدولية لقانون البحر

نطاق السيادة على البحر لدولة بحرية

أن نطاق السيادة على البحر الإقليمي هو:

- البحر الإقليمي يحق لكل دولة ساحلية (بحرية) أن تمتد مساحة بحر ها الإقليمي حتى مسافة (١٢) ميل بحري لذا فإن سيادة الدولة ستمتد إلى ما وراء أراضيها إلى البحر الإقليمي والفضاء الجوي الذي فوقه وقاعه البحري. كما اعترفت الاتفاقية بالحق التقليدي للمرور
- البريء في المياه الإقليمية. ويخضع البحر الإقليمي بصورة كاملة قانونيا وإداريا لسيادة الدولة الساحلية في وقت السلم، وعلى كافة الأطراف المتحاربة احترام المياه الإقليمية للدول المحايدة في وقت الحرب.
- المنطقة المتاخمة يمكن تثبيت المنطقة المتاخمة حتى مسافة (٢٤) ميل بحري ويمكن للدولة الساحلية ممارسة السيطرة على هذه المنطقة لأغراض الجمارك والرسوم المالية والهجرة والتلوث.
- المنطقة الاقتصادية الخالصة يمكن تثبيتها حتى مسافة (٢٠٠) ميل بحري ويحق للدولة البحرية استكشاف واستثمار والمحافظة على إدارة الثروات الطبيعية الموجودة في قاع البحر مثل الثروة السمكية والمعادن، أن الاتفاقية سمحت للدول الساحلية بحقوق مختلفة في المناطق الاقتصادية الخالصة لغرض الاستثمار الاقتصادي وحقوق الصيد واستثمار الموارد الغير الحية، وفي نفس الوقت فإن الدول المجاورة والقارية والمتضررة جغرافيا يجب أن يسمح لها بالوصول إلى تلك الثروات التي لم تستثمرها الدول الساحلية في تلك المناطق

على أن تستمر الحريات التقليدية الممنوحة في أعالي البحار بالسريان في تلك المناطق.

• أعالي البحار يطلق على جميع المياه الأخرى أعالي البحار أو (البحر العام) ويحق لجميع الدول سواء كانت بحرية أو برية أن تستخدم البحار العالية بحرية كاملة وفقاً للقانون الدولي.

المياه الداخلية

حينما حدد الخط الأساسي لقياس البحر الإقليمي فقد اتفق على أن جميع المياه المالحة والحلوة الواقعة على الجانب المواجه لليابسة من خط الأساس للبحر الإقليمي تعتبر مياه داخلية وتشمل الأنهار، البحيرات الحلوة، والمياه الواقعة ضمن الموانئ وكذلك كافة المياه المحاطة باليابسة.

أن الشكل القانوني المتفق عليه حول المياه الداخلية هو أن الدولة تملكها بشكل مشابه لسيادتها على أرضها لكن التطبيق العملي لهذا المبدأ يختلف بموجب نوع السفينة الأجنبية المبحرة في هذه المياه، أي هل هي سفينة تجارية أم حربية.

وضع السفن الحربية

حق الدخول لا يوجد حق قانوني لأي سفينة حربية يسمح لها بالدخول إلى أي ميناء أجنبي إلا في حالة الخطر وعليه فإن السفن الحربية عادة تدخل الموانئ الأجنبية بموافقات مسبقة وكضيف شرف مثل باقي الضيوف ولهذا فإن عليها أن تحترم القواعد والأعراف السائدة في تلك الدول كما لا توجد وسيلة لممارسة ضغط عليها إلا بطلب مغادرتها الميناء.

الحصانات إن القانون العام هو أن جميع السفن في الميناء تخضع للقوانين لي اليابسة (الدولة). وهذا ينطبق بشكل متساوي على السفن الحربية ولكن باستثناء مهم وهو أن القانون لا يفرض بأي قوة ضد السفينة.

الأشخاص على اليابسة أن الضباط والبحارة الذين ينزلون إلى اليابسة بشكل منفرد لا يتمتعون بأي امتياز قانوني وفي حالة ارتكاب أحدهم لمخالفة كبيرة كالقتل أو التسبب بجروح بليغة للأهالي فإن سلطات الساحل هي التي تقرر الإجراءات اللازمة اتخاذها ضدهم أما في حالة المخالفات البسيطة كالإخلال بالنظام فيجري إعادتهم إلى السفينة عادة.

وضع السفن التجارية

الوضع القانوني أن السفينة التجارية التي تدخل ميناء أجنبياً تخضع حالاً إلى القانون المحلي للمكان الذي دخلت إليه، ولكنها تبقى في نفس الوقت خاضعة إلى

قانون الدولة التي ترفع علمها، ولا تتدخل السلطات المحلية في أي من الشؤون الداخلية للسفينة وإذا حدثت جريمة ما على ظهر السفينة فأنها تعالج بموجب قانون العلم الذي تحمله ومهما كانت جنسية المجرم. أما إذا قررت السلطات الساحلية أن الأمر يقع ضمن اهتماماتها فإن لها حق قانوني غير قابل للمناقشة لأخذ المعذون إلى الساحل ومحاكمتهم بموجب قانونها، أن قانون الساحل أعظم من قانون العلم الذي تحمله السفينة

الأشخاص على الساحل أن الأشخاص على الساحل يخضعون إلى القانون السائد على الساحل.

الممر البري في البحر الإقليمي

يمكن مناقشة الممر البري في البحر الإقليمي على الوجه التالي:
أ. يكون الممر برياً مادام لا يضر بسلامة الدولة الساحلية أو بدسن نظامها أو أمنها.

ب. يعتبر مرور السفن الأجنبية مضراً بسلامة الدولة الساحلية أو بدسن نظامها أو أمنها إذا قامت السفينة في البحر الإقليمي بأي من النشاطات التالية:
أولاً: أي تهديد أو ممارسة للقوة ضد سيادة الدولة الساحلية أو استقلالها السياسي.

ثانياً: أي تمرين أو استخدام لأي نوع من الأسلحة.
ثالثاً: أي فعل يهدف لجمع المعلومات تضربالدفاعات أو الأمن في الدولة الساحلية.

رابعاً: أي فعل من فعاليات الدعاية تهدف إلى التأثير على الدفاع أو الأمن للدولة الساحلية.

خامساً: إطلاق أو أنزال أو تحميل أي نوع من أنواع الطائرات.

سادساً: إطلاق أي جهاز عسكري أو إنزاله أو تحميله.

سابعاً: تحميل أو أنزال أي سلعة أو أموال أو أشخاص بصورة مخالفة لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة.

ثامناً: أي فعل متعمد مناقض للاتفاقية يخص التلويث المقصود والخطير.

تاسعاً: أي نشاط من نشاطات الصيد.

عاشراً: القيام بأي من نشاطات البحث والمسح.

أحد عشر: أي عمل يهدف إلى التدخل في عمل منظومة الاتصالات أو أي من تسهيلات أو منشآت الدولة الساحلية.

اثنا عشر: أي نشاطات أخرى ليس لها علاقة مباشرة بالممر.

الحرية في البحار العامة

أن جميع الدول لديها الحرية في استخدام البحار العامة و هذه الحرية يجب أن تمارس من قبل الدول مع ملاحظة مصالح الدول الأخرى طبقا لقواعد القانون الدولي وتشمل مايلي:

- أ. حرية الملاحة
- ب. حرية الطيران فوق البحار العامة
- ت. الحرية في مد الأنابيب والكابلات تحت الماء
- ث. الحرية في بناء الجزر الصناعية والمنشآت الأخرى
- ج. حرية الصيد
- ح. حرية الأبحاث العلمية

السيادة في البحار العامة

ان ممارسة السيادة على البحار العامة تختلف تحت مختلف الظروف الموضحة في القانون الدولي وكما يلي:

١. أثناء السلم. تمارس جميع الدول في زمن السلم السيادة الخالصة على السفن التي تحمل أعلامها فقط.
٢. المرحلة الوسطية بين الحرب والسلم (النزاع) يحق للدول في هذه الفترة اعتراض السفن الأخرى المعادية بحجة الانتقام
٣. في الحرب الاعتراض مسموح به لسفن العدو ولسفن الدول المحايدة

استثناءات من حرية البحار العامة

- أن بعضا من الاستثناءات المهمة لمبدأ حرية البحر العام موضحة أدناه
١. حق المطاردة
 ٢. حق الزيارة والتفتيش
 ٣. حق الدفاع عن النفس

حق الزيارة والتفتيش في البحار العالية

ليس للسفينة الحربية والطائرات العسكرية أو السفن الحكومية (المملوكة أو المشغلة من قبل الدولة ولأغراض غير تجارية) والتي تصادف سفينة أجنبية غير حربية أو سفينة حكومية أخرى في البحار العامة ما يبرر تفقد هذه السفن ألا إذا كانت هناك أساليب معقولة للاشتباه في:

١. السفينة مشتركة في عمليات قرصنة أو تجارة الرقيق
٢. السفينة مشتركة في عملية جمع معلومات غير مصرح بها

٣. السفينة بدون جنسية
٤. قيام السفينة بفعالية لإخفاء علمها الوطني أو رفعها لعلم دولة أخرى أو رفضها اظهار هويتها لإخفاء جنسيتها عن السفينة الحربية التي تقوم بالزيارة والتفتيش
٥. في حالات مثل هذه فان السفينة الحربية يمكن أن ترسل ضابطاً للتحقق من حق السفينة في رفع العلم وتفحص وثائقها والسفينة نفسها
٦. أو إذا كانت من نفس جنسية الدولة وترفض الإفصاح عن نفسها
٧. السفينة تعمل في البث الإذاعي غير المصرح به

إطلاق النار على السفن التجارية

إذا حاولت أي سفينة تجارية المقاومة أو التملص من الزيارة أو التفتيش أو الإيقاف فانه يمكن إطلاق النار عليها ويجوز إغراقها إذا استمرت في المقاومة ولم يتوفر سبيل آخر لمنعها من الهرب

أن أي سفينة تبخر ضمن قافلة معادية محروسة تعامل فوراً وكأنها سفينة معادية أو سفينة تقاوم الزيارة والتفتيش، ويمكن أن تطلق السفينة الحربية ذيران أسلحتها الخفيفة على المنشآت العلوية للسفينة إذا ما حاولت تلك السفينة الهرب.

الدول المتضررة جغرافياً

- أن الدول المتضررة جغرافياً تعني مايلي:
١. الدول الساحلية (بما فيه الدول المشاطئة لبحار مغلقة أو شبه مغلقة) والتي يجعلها موقعها الجغرافي تعتمد على استثمار الموارد الحية للمناطق الاقتصادية الخالصة للدول الأخرى الواقعة في نفس المنطقة لغرض تأمين الغذاء السمكي لها
 ٢. الدول الساحلية التي لاتستطيع الادعاء بوجود منطقة اقتصادية خالصة خاصة بها قوانين الحرب في البحر
 ٣. من واجب جميع الضباط في مناصب القيادة أن يوظفوا قدراتهم على نحو أفضل للتأثير على قدرات وإمكانيات العدو للاستمرار في الحرب بدون أن يخرج دولته ويخل بعلاقاتها مع الدول المحايدة أو غير المشتركة في النزاع

السفن المتحاربة

عندما تعلن حالة الحرب فان الحرب البحرية تجري بشكل واسع في المناطق التي لاتعود إلى أي جهة في البحار العالية والتي تكون فيها السفن كافة ذات حقوق متساوية في زمن السلم كما أن الدول المشتركة في النزاع لها الحق في ممارسة الحرب في البحر والتدخل بالقوة ضد خطوط المواصلات التجارية في البحر.

السفن الحربية

أن السفن الحربية العائدة للأطراف المتنازعة مخولة وبدون تحديدات لتدمير أو أسر السفن الحربية المعادية. وهي مخولة عند الضرورة لتدمير السفن التجارية المعادية. وهذا الأمر مسموح به فقط في حالة وجود إمكانية لنقل الركاب والطاقم إلى متن السفن المهاجمة وبخلافه تعطى لهم فرصة لإنقاذ أنفسهم كما يجب إن تحفظ أو راق السفينة أيضاً، وعلى كافة الطائرات البحرية والغواصات والوسائط المجهزة لأغراض التعرض مراعاة تلك القواعد من المتعارف عليه أن الهدف العسكري المباشر هو هدف مادي من حيث المبدأ لذلك فإن الخسائر بالأرواح المدنية أو الممتلكات التي قد تحدث مصادفة وبدون تعمد هي أمر مسموح به في مثل تلك الحالات.

السفن التجارية

المخولة إلى سفن حربية. أن الموقف تجاه السفن التجارية المخولة إلى سفن حربية هو كما يلي:

١. اتفاقية هـ، لقد اعترفت اتفاقية هـ السابعة في عام ١٩٠٧ بحق الدول المتحاربة في تحويل السفن التجارية إلى سفن حربية، ولكن هناك تساؤل هل يمكن إعادتها أثناء نفس الحرب إلى سفينة تجارية، ولكن عند أتمام التحويل فإن السفينة التجارية يصبح وضعها مثل وضع السفن الحربية تماماً.
٢. السفن التجارية المجهزة تجهيزاً دفاعياً، أن الموقف غير واضح تجاه السفن التجارية المجهزة تجهيزاً دفاعياً وهناك جدلاً حول معاملة هذه السفن كسفن تجارية أم حربية.
٣. السفن المساعدة وهي سفن التموين، وناقلات النفط وسفن التصليح العاملة ضمن أساطيل الدول المتنازعة هو إذا استخدمت في الأوقات الحرجة لخدمة المجهود الحربي فأنها تعتبر سفن حربية.
٤. السفن المحايدة. أي سفينة تعتبر نفسها محايدة وتتواجد ضمن قافلة بحرية معادية لا يمكن استثنائها من الهجمات المعادية.
٥. السفن التجارية الحاملة للطائرات، من هذه الأنواع السفينة التجارية الحاملة لطائرات الهاربيير التي استخدمت من قبل البحرية الملكية في حرب الفوكلاند، أن هذه السفينة تجمع بين وظائف السفن التجارية وحاملات الطائرات وبالرغم

من كونها بامرة البحرية التجارية فان سطح الإقلاع والطائرات تدار وتشغل من قبل البحرية أو القوة الجوية.

وفي حالات معينة يمكن معاملتها كسفن مساعدة الحرب التجارية

أن العمليات البحرية ضد التجارة عادة ما تأخذ الإشكال التالية:

١. شكل الاستيلاء على السلع المهربة المصنفة كمهربات حربية
٢. شكل الحصار البحري المستخدم سوية مع الحرب الاقتصادية ضد المصالح المالية والتجارية المعادية

السيطرة على المهربات الحربية

أن مصطلح السيطرة على المهربات الحربية يتضمن السيطرة على جميع أصناف الحمولات التي تنقل إلى الدولة المشتركة في النزاع لأجل استخدامها في النزاع، في بداية الحرب تقوم الحكومات المعنية عادة بإصدار تعليمات تبين فيها أصناف المواد والبضائع التي سوف تعامل كمهربات حربية، وهذه البضائع يمكن تصنيفها تحت القسمين التاليين:

مهربات حربية مطلقة وتتضمن جميع السلع التي تستخدم لأغراض الحرب فقط المهربات الحربية النسبية تتضمن جميع السلع المصممة لأغراض الحرب والأسلم على حد سواء ولكن اتجاه هذه السلع إلى وجهة معادية يمكننا الافتراض بوجود نية لاستخدامها في الحرب

التعامل مع سفن العدو

أن السفن الحربية المعادية معرضة للأسر أو المصادرة ألا أن هذه الحقوق التي يتمتع بها أمر السفينة الحربية ليست غير مقيدة ويجب أن تمارس في ظروف مؤكدة، أي أن السفينة التي ترفع علم العدو هي سفينة معادية، أما باقي السفن فإنها تعامل كسفن معادية في الحالات التالية:

١. إذا أبحرت بموجب جواز أو تصريح صادر من الدولة المعادية ولم يعترف به من قبل الدولة الأخرى كما حدث للسفن الأجنبية في الحرب العراقية الإيرانية حيث أعطيت مهلة محددة لمغادرة منطقة الحرب بموجب اتفاق خاص:
٢. إذا امتلكت كلياً أو جزئياً من قبل دولة معادية
٣. إذا كان لها دور مباشر في الأعمال العدائية
٤. إذا قدمت أي خدمة مباشرة إلى العدو في العمليات العدائية ومن ضمنها أعاقا المواصلات البحرية استخدام السفينة أية أجهزة كشف أو أجهزة لاسلكية أو معدات حرب إلكترونية أو أجهزة أخرى منصوبة عليها

٥. إذا كانت تحت أمرة أو سيطرة عميل موجود على متنها موضوع من قبل الدولة المعادية
٦. إذا كانت موظفة بشكل مباشر لدى الدولة المعادية
٧. إذا كانت مشتركة في عمليات نقل قطعات معادية مستغلة لصالح الاستخبارات المعادية الإجراءات المتخذة على أمر السفينة أن يأسر أي سفينة معادية يصادفها، وفي حالة الشك في هوية السفينة عليه أن يحجزها ويرسلها إلى أحد الموانئ الصديقة للتأكد منها وان لا يأسرها رسميا.

الحصار البحري

الحصار البحري هو عمل حربي ينفذ بواسطة السفن الحربية للدولة في الحرب لمنع وصول العدو أو مغادرته لجزء معين من ساحل العدو وقد يتراوح الحصار البحري من حصار لميناء واحد إلى حصار كامل الساحل المعادي، وفي القانون الدولي لا يجوز محاصرة الأراضي المحايدة إلا إذا كانت تحت السيطرة الفعلية أو محتلة فعلا من قبل العدو كما لا يسمح بإجراء الحصار البحري كطريقة لمنع المرور إلى أراضي الدولة المحايدة، ولوضع الحصار البحري موضع التنفيذ يجب أن يعلن الحصار البحري وينشر ويحدد به مايلي:

١. موعد بدء الحصار البحري
٢. الحدود الجغرافية للساحل الموضوع تحت الحصار
٣. الفترة التي تمنح لجميع السفن عدا السفن المعادية المغادرة الموانئ الموضوعه تحت الحصار.
٤. الفترة التي تمنح للسفن التي باشرت رحلتها فعلا والتي يمكن أن يسمح لها بإنزال حمولتها إعلان الحصار أن معرفة السفن بإعلان الحصار يعتبر ضروريا لاكتساب شرعية حجز ومصادرة السفن التي تخرق الحصار ومن المفترض أن جميع السفن التي تمر من مكان محاصر على علم بالحصار الاستثناءات.

لا تعتبر الحالات التالية خروفا للحصار البحري:

١. إذا عملت السفينة بانسجام مع فقرات إعلان الحصار البحري
٢. إذا كان قبطانها لا يعلم بوجود الحصار البحري
٣. إذا اضطرت بسبب الأجواء ظروف قاهرة أخرى خارجة عن إرادتها التوجه إلى ميناء أو ساحل مفروض عليه الحصار

أن اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢ حول قوانين البحر ربما لم تغطي بصورة كاملة اهتمامات الدولة الواحدة في هذا المجال، ولكنها تمثل طموحات

المجتمع الدولي

أن قوانين البحر لها أوجه وتطبيقات مختلفة في زمن الحرب والسلام، كما توجد بعض الواجبات التي يشترك بها كافة مستخدمي البحار في كافة الأوقات أن الشروط القانونية للحرب في البحر تخضع إلى تفسيرات عديدة لدول مختلفة وفي

أوقات مختلفة، ولكن الخطوط العامة تجعل الضابط البحري في موقف جيد عندما يضطر إلى اتخاذ قراره بشكل مستقل الحصار البحري هو طريقة يستخدمها أحد الأطراف ضد الآخر لفرض إرادته عليه ولتحديد قوته العسكرية.

تعريف القانون البحري

القانون البحري بمعناه الواسع يشمل وفقاً للتقسيم التقليدي لفروع القانون: القانون العام البحري والقانون الخاص البحري القانون العام البحري يشمل القانون الدولي البحري والقانون الإداري البحري والقانون الجنائي البحري.

القانون الخاص البحري

وهو القانون الذي ينظم الاستغلال البحري وما يترتب عليه من علاقات مباشرة بين مباشري هذا الاستغلال البحري والمنفعيين به ويطلق عليه عادة القانون التجاري البحري يعتبر الاستغلال البحري وما ينشأ عنه من علاقات مختلفة هو موضوع القانون الخاص البحري بينما موضوع القانون العام البحري هو ما تفرضه الدولة بصفتها سلطة عامة من قواعد يخضع لها مباشرو الاستغلال البحري أو آداه هذا الاستغلال السفينة الملاحة البحرية بأنها الملاحة التي تمارس في البحر وفي المياه الداخلية بواسطة السفن.

أنواع الملاحة البحرية

تقسم الملاحة البحرية بحسب غرضها

١. ملاحة تجارية: ويقصد بها الملاحة التي تستهدف الربح ولا خلاف في خضوع هذا النوع من الملاحة لأحكام القانون البحري
٢. ملاحة صيد الملاحة الخاصة بصيد الأسماك وتربية الحيوانات واستغلال الموارد المائية
٣. ملاحة النزهة: بقصد الترقية، وهي الملاحة التي تقوم بها سفن النزهة بقصد الترقية
٤. الملاحة المساعدة: وهي الخاصة بالإرشاد والقطر والإسعاف

٥. ملاحه الإرتفاق: وهى ملاحه الإرتفاق الممارسه فى البحر والموانى بواسطه السفن المخصصه فقط لمصلحه عمومىة

المصادر الملزمة للقانون البحرى

أ. التشريع: يعد التشريع أهم مصادر القانون البحرى وعلى القاضى الرجوع إليه أو لا قبل غيره من المصادر ولا يقصد بالتشريع نصوص التقنين البحرى فحسب بل نصوص التشريعات البحرىة الأخرى اللاحقة لهذا التشريع تنفيذا لنصوصه.

ومن ناحية أخرى تعتبر المعاهدات الدولية جزءا من التشريع يلتزم القاضى بتطبيقها متى صدر تشريع داخلى بالتصديق عليها.

ب. المعاهدات الدولية: أهم هذه المعاهدات هى

- معاهدات ٢٥/٠٨/١٩٢٤ بخصوص توحيد بعض القواعد المتعلقة لسندات الشحن

- معاهدة ١٠/١٠/١٩٥٧ بخصوص مسؤولية مالك السفينة

- معاهدة ٢٧/٠٥/١٩٦٧ الخاصة بنقل أمتعة الراكب بطريقة البحر

- توحيد التشريعات الوطنية: وذلك بأن تعقد معاهدات دولية بتوحيد القواعد القانونية وتعتبر بالنسبة للدولة بمثابة تشريع نموذجى. فتسعى إلى تعديل قوانينها الداخلية بما ينفق وهذا التشريع

ج. العرف والعادات

يلعب العرف دورا كبيرا فى نطاق القانون البحرى. إذ نشأ هذا القانون نشأة عرفية ويتعين على القاضى تطبيق العرف إذا لم يجد نصا تشريعيا يحكم النزاع أما العادات فهى دون العرف فى المرتبة ويتعين على الطرف الذى يتمسك بها أن يقوم بإثباتها.

المصادر التفسيرية للقانون البحرى

أ. تعتبر أحكام القضاء: خبير عون فى تفسير ما غمض من نصوص القانون البحرى ويعتبر القضاء البحرى مصدرا تفسيريا فلا يلتزم القاضى بتطبيق حكم محكمة ما على مسألة مماثلة معروضة أمامه.

ب. آراء الأشرار (الفقه): يقوم الفقه بدور كبير فى شرح وتفسير أحكام القانون البحرى ويستعين القاضى بأرائهم فى هذا المجال على سبيل الاستئناس دون إلزام.

نطاق تطبيق القانون البحرى

يقتصر تطبيق القانون البحرى على الملاحة البحرىة وحدها دون الملاحة النهرية

أو الداخلية. وقد تكون الملاحة مختلطة تتم في البحر والنهر معا مما يثير التساؤل عن القواعد التي تسري عليها وتخضع لها.

المبحث الأول: تعريف الملاحة البحرية

تعرف الملاحة البحرية بالمكان الذي تتم فيه لا بوسيلتها وأداتها، والملاحة البحرية هي إذن الملاحة التي تتم في البحر، وذلك مهما كان شكل المنشأة التي تقوم بها أو حجمها أو أبعادها أو طراز بنائها، على عكس الملاحة النهرية أو الداخلية التي تتم في المياه النهرية أو الداخلية.

ولا يكفي حصول الملاحة في المياه البحرية لاعتبارها ملاحة بحرية بالمعنى القانوني، بل يجب لذلك أن تحصل الملاحة في المياه يمكن أن تتعرض فيها المنشأة للمخاطر الخاصة التي تكتنف السفن في البحر، وذلك لأن الملاحة في الأنهار والمياه الداخلية أسهل وأقل خطرا من الملاحة البحرية، فضلا عن أن فكرة الخطر البحري هي التي أملت وضع قواعد قانونية خاصة بالملاحة البحرية.

المبحث الثاني: أقسام الملاحة البحرية حسب طول الرحلة

تتقسم الملاحة البحرية بحسب المسافة التي تقطعها السفن إذ نصت المادة 163 من ق.ب.ج على أنه يمكن ممارسة الملاحة البحرية التجارية في ثلاث مناطق هي الملاحة الساحلية على نطاق ضيق والملاحة بعيدة المدى أو لأعالي البحار. فالملاحة البعيدة المدى أو لأعالي البحار هي أهم أنواع الملاحة وأكثرها خطرا. ويعرفها القانون الفرنسي (المادة ٣٧٧ من ق.ب.ج) بأنها الملاحة التي تتم بعد خطوط طول و عرض معينة من الأراضي الفرنسية. ويعرفها القانون الإنجليزي (م. ٤٧٢ من قانون الملاحة التجارية) بأنها الملاحة التي تجري بين موانئ إنجليزية وغيرها من موانئ الدول الأجنبية عدا ما يقع من هذه الموانئ على بحر المانش وجزيرة مان وموانئ الشاطئ الأوروبي فيما بين مصب نهر الألب وميناء برست الفرنسي.

أما الملاحة الساحلية فهي الملاحة التي تتم بين الموانئ الداخلة بعضها والبعض الآخر. وتبدو أهمية التمييز بين الملاحة لأعالي البحار والملاحة الساحلية من الناحية الإدارية بوجه خاص، ذلك أن اشتراطات السلامة والمؤهلات اللازمة فيمن يشتغل على ظهر السفن تختلف بحسب نوع الملاحة.

المبحث الثالث: أقسام الملاحة البحرية حسب موضوعها

وتنقسم الملاحة البحرية حسب موضوعها والغرض منها إلى ملاحة تجارية وملاحة صيد وملاحة نزاهة

١. أما الملاحة التجارية فموضوعها نقل البضائع والركاب بقصد تحقيق الربح، وهي أهم أنواع الملاحة البحرية على الإطلاق، بل أن القانون البحري قد وضع أصلا لهذا النوع من الملاحة.

٢. أما ملاحه الصيڊ فموضوعها صيڊ الأسماك والمنتجات البحرية الأخرى قصد الربح، وقد العقد الإجماع كذلك على خضوعها لأحكام القانون البحري لأنها تتعرض لنفس الأخطار البحرية التي تحيط بالملاحه التجارية ولوأن الصيڊ لا يعد بذاته عملا تجاري بوصفه من الأعمال الإستراتيجية.

٣. أما ملاحه النزّهه، وتلاحق بها الملاحه العلميه، فقد ذهب رأي إلى أن القانون البحري لا يسري عليها لأنها لا تستهدف الربح مطلقا، ومع ذلك فقد استمر الرأي على خضوع هذه الملاحه أيضا لأحكام القانون البحري كالملاحه التجارية سواء بسواء، لأن طبيعه الملاحه واحده في الحالتين، ولأن ملاحه النزّهه تتعرض لما يكتنف الملاحه التجارية من أخطار

والخلاصه أن القانون البحري يسري على الملاحه البحرية أيا كان موضوعها والغرض منها، هذا وتقضي كافة التشريعات الحديثه بسريان أحكام القانون البحري على السفن أيا كان نوعها وأيا كان القصد من الملاحه ذلك أن صراحة على أن السفينه هي كل عماره بحريه أو آليه عائمه تقوم بالملاحه البحرية إما بوسيلتها الخاصه وإما عن طريق قطرها بسفينه أخرى.

ويلاحظ أن أنواع الملاحه المتقدم ذكرها تدرج فيما يسمى بالملاحه الرئيسيه تمييزا لها عن الملاحه المساعده أو ملاحه الإرتفاق أو التبعية التي تهدف بذاتها إلى تحقيق غرض ما من هذه الأغراض الثلاثه (التجاريه، الصيڊ والنزّهه) ولكنها لازمه وضروريه للمعاونه في تحقيقه كالملاحه التي تقوم بها سفن القطر والإسعاف، وهي تعد ملاحه بحريه تطبق عليها قواعد القانون البحري.

المبحث الرابع: الملاحة البحرية العامة

نقصد بالملاحة العامة الملاحة التي تقوم بها، السفن الحربية والسفن التي تخصصها الدولة لخدمة حكومية وغير تجارية كالبحوث (yachts) الحكومية وسفن الرقابة وسفن المستشفيات وسفن التموين وسفن الإطفاء وسفن التعليم، وهذا النوع من الملاحة يخرج من نطاق القانون البحري ولا تنطبق عليه أحكامه وتتمتع السفن العامة أو التابعة للدولة بحصانة قضائية خاصة نصت عليها المعاهدة المتعلقة بحصانة سفن الحكومات والمبرمة ببروكسل في ١٩٢٦/٠٤/١٠. إذ تنص المادة الثالثة من هذه المعاهدة على أنه لا يجوز توقيع الحجز على هذه السفن أو ضبطها أو احتجازها بقرار قضائي أيا كان، غير أنه بحق لأصحاب الشأن رفع مطالباتهم أمام المحاكم المختصة في الدولة مالكة السفينة أو التي تستغلها دون أن يكون لهذه الدولة الدفع بحصانتها وذلك:

١. في الدعاوى الناشئة عن التصادم البحري أو غيره من حوادث الملاحة.
 ٢. وفي الدعاوى الناشئة عن أعمال المساعدة والإنقاذ وعن الخسائر البحرية العامة.
 ٣. وفي الدعاوى الناشئة عن الإصلاحات أو التوريدات وغيرها من العقود المتعلقة بالسفينة.
- وتسري هذه القواعد نفسها على الشحنات التي تملكها إحدى الحكومات والتي تنقل على السفن سائلة الذكر

السفينة

المبحث الأول: تعريف السفينة

يعرفها البعض بأنها كل منشأة تستخدم في السير في البحر، كما يعرف البعض الآخر السفينة بأنها كل عائمة تقوم بالملاحة البحرية على وجه الإعتباد ويثبت لها الموقف من تخصيصها للقيام بالملاحة

الفرع الأول: ملحقات السفينة

تمتد وصف السفينة إلى ملحقاتها اللازمة لاستغلالها البحرية كالآلات والصواري والدفة وقوارب التجارة والراجح هو اعتبار ملحقات السفينة جزءا منها سواء من الناحية التقنية أو القانونية لأن السفينة لا تستطيع القيام بوظيفتها الملاحية دون ملحقاتها.

الفرع الثاني: متى يبدأ وصف السفينة ومتى ينتهي؟

يبدأ الوصف القانوني للسفينة من الوقت الذي تصبح فيه صالحة للملاحة البحرية وينتهي هذا الوصف بالنسبة للسفينة من وقت أن تفقد صلاحيتها للملاحة نهائيا أو بعدولها نهائيا عن القيام بالملاحة البحرية.

الفرع الثالث: السفينة مال منقول

تعد السفن والممارة البحرية الأخرى أموالا منقولة، على أن السفينة تخرج عن القواعد المقررة للمنقول فهي على هذا النحو منقول ذو طبيعة خاصة

المبحث الثاني: شخصية السفينة

تتكون العناصر المتعلقة بشخصية السفينة من الاسم والحمولة وميناء التسجيل والجنسية، أن السفينة شخصا يتمتع بالشخصية القانونية.

الفرع الأول: العناصر المتعلقة بشخصية السفينة

١. اسم السفينة: يجب أن تحمل كل سفينة اسما خاصا بها يميزها عن العمارات البحرية الأخرى ويخضع منح السفينة لموافقة السلطة الإدارية البحرية المختصة. ويجب أن بوضع اسم السفينة على مقدم السفينة وعلى كل طرف منه ويكون اسم

ميناء تسجيل السفينة موضوعا تحت اسمها الوارد على مقدمها ولا يستطيع مالك السفينة أن يقوم بتغيير اسمها دون الرجوع إلى السلطة الإدارية البحرية المختصة والهدف من ذلك حماية الغير الذي تتعلق حقوقه بسفينة معينة أي أن لا سم السفينة أهمية كبرى في تعيينها.

٢. حمولة السفينة: تتوقف الطاقة الداخلية للسفينة على مقدار حمولتها أو سعتها وتقاس بالطن الحجمي ويختلف عن الطن الوزني ويبلغ ١٠٠ قدم مكعب ويجب أن نفرق بين ثلاثة أنواع من الحمول:

أ. الحمولة الإجمالية الكلية: ويقصد بها جميع سعة السفينة بما في ذلك المذشآت القائمة على سطح السفينة.

ب. الحمولة الإجمالية: ويفترض خصم المساحة التي تحتلها الآلات والماكينات وكذلك حجم المذشآت القائمة على سطح السفينة والتي لا تستغل في نقل البضائع.

ت. الحمولة الصافية: وهي مقدار الفراغ الذي يستغل فعلا في نقل البضائع والأشخاص فيخرج من حساب الحمولة الصافية إذن كل فراغ في السفينة لا يخصص للنقل.

ث. درجة السفينة: تقسم السفن إلى درجات تقدر على أساس المواصفات التي أتبعت في نهائها وتقوم هيئات خاصة تعرف بهيئات الإشراف بتقدير درجة السفينة وتقدير درجة السفينة هو الذي يمنحها قيمتها الفنية ويكون بالتالي في اعتبار المتعاقدين في مختلف المعاملات البحرية كما تعد شهادة هيئات الإشراف قرينة على صلاحية السفينة للملاحة. ولكنها قرينة بسيطة يجوز إثبات عكسها.

الفرع الثاني: شهادة الملاحة ووثائق السفينة المحملة على متنها على كل سفينة تقوم بأعمال الملاحة البحرية أن تحمل على قممتها شهادات الملاحة المسلمة من قبل السلطة الإدارية البحرية ولا يمكن لأي سفينة أن تبدأ بالإبحار إذا لم تكن مزودة بشهادات الملاحة المخصصة للسفينة حسب نوع الملاحة التي تقوم بها السفينة هي:

١. شهادة الجنسية: وهي تثبت انتساب السفينة إلى دولة معينة.
٢. دفتر البحارة: ويحتوي على أسماء ملاحي السفينة وأسماء البحارة وشروط عقد العمل الذي يربطهم بالمجهز.
٣. رخصة أو بطاقة المرور: بالنسبة للسفن التي تقوم بالملاحة البحرية الارتفاقية أو السفن التي تقوم بالملاحة البحرية للنزعة والتي ليس لها طاقم مأجور.
٤. شهادة الحمولة: أو رتبة السفينة أو شهادة صلاحية الملاحة.
٥. شهادة الأمن: في ما يخص السفن التي تنقل أكثر من ١٢ مسافر.

٦. الشهادات النظامية: للمعاينة المفروضة.
٧. دفتر السفينة: ويجب أن يرقم ويؤشر عليه من قبل السلطة الإدارية البحرية ويكون ممسوكا من طرف ربان السفينة ويخضع لتأشير هذه السلطة كل ستة أشهر.
٨. يومية الماكينة: تمسك يومية الماكينة بمعرفة رئيس الطقم الميكانيكي.
٩. يومية الراديو: تمسك بمعرفة ضابط البرق اللاسلكي أو الضابط الذي يحل محله.

المبحث الثالث: جنسية السفينة

الفرع الأول: أهمية اكتساب الجنسية

١. تمنح الدول عادة سفنها ميزات تحجبها عن السفن الأجنبية.
٢. تمتع السفن بحماية الدول التي تمنحها جنسيتها سواء في زمن السلم أو في زمن الحرب.
٣. تساعد الدول عادة سفنها من الناحية المادية بقصد تدعيم أسطولها البحري وحمايته من المنافسة الأجنبية لأن قوة الأسطول البحري قوة للدولة ذاتها.
٤. تساعد الجنسية في معرفة القانون الواجب التطبيق على ما يتم على ظهر السفينة من تصرفات قانونية أو ما يقع عليها من جرائم خاصة عندما توجد السفينة في أعلى البحار ولا تقع تحت سيادة دولة معينة.

الحقوق العينة على السفينة

المبحث الأول: حقوق الامتياز البحرية

- الامتياز على أنه " تأمين عيني وقانوني يحول الدائن حق الأفضلية على الدائنين الآخرين نظرا لطبيعة دينه وهي:
١. الأجور والمبالغ الواجبة الأداء لربان السفينة ورجال السفينة بناء على عقد استخدام على متنها.
 ٢. رسوم الميناء وجميع طرق الملاحة بالإضافة إلى مصاريف الإرشاد.
 ٣. الديون المستحقة على مالك السفينة من جراء الموت أو الإصابة الجسمانية والحاصلة برا وبحرا ولها علاقة مباشرة بالاستغلال السفينة.
 ٤. الديون الجنحية أو شبه الجنحية المترتبة على المالك وغير مثبتة بعقد والناشئة عن فقدان مال أو ضرر لاحق به برا وبحرا وله علاقة مباشرة باستغلال

السفينة.

٥. الديون الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ وسحب حطام السفن أو المساهمة بالخسائر المشتركة وكذا المصاريف القضائية وكل المصاريف المتعلقة بحراسة السفينة والمحافظة عليها ابتداء من تاريخ الحجز التنفيذي عليها إلى غاية بيعها وتوزيع ثمنها.

٦. ديون تنشئ عن منشئ أو مصلح السفن والناجمة عن إنشاء وتصليح السفينة.

٧. الديون التعاقدية الناشئة عن فقدان أو الخسائر التي تلحق بالحمولة والحقائب وتشمل التعويضات عن هلاك أو تلف البضائع والأمتعة.

وللامتيازات الفرع الأول: امتيازات القانون المدني

يجوز أيضا للدائنين التمسك بالامتيازات التابعة للقانون المدني ولكن الديون التي ترتب امتيازها على هذا النحو لا تأخذ مرتبتها إلا بعد الامتيازات والرهون البحرية

الفرع الثاني: انقضاء الامتياز

تنقض الامتيازات البحرية للأسباب الآتية:

١. مصادرة السفينة من قبل السلطات المختصة.

٢. البيع الجبري للسفينة على أثر دعوى قضائية.

٣. في حالة نقل اختياري لملكية السفينة بعد ثلاثة أشهر من تسجيل عقد النقل.

تنقض كذلك الامتيازات البحرية بالتقادم بمرور سنة واحدة اعتبارا من نشوء الدين المضمون حيازة السفينة من طرف المنشئ أو المصلح تبعا للحالة.

والتقادم لا يلحق إلا حقوق الامتياز ذاتها دون الدين محل الامتياز مالم ينقض بسبب خاص به

المبحث الثاني: الرهن البحري

يكون الرهن البحري تأمينا اتفاقا يحول الدائن حقا عينيا على السفينة

الفرع الأول: أركان عقد الرهن

١. الأركان الموضوعية

- محل الرهن: يشمل الرهن البحري المرتب على كل السفينة أو جزء منها هيكل

السفينة وجميع توابعها باستثناء حمولتها مالم ينفق الأطراف على غير ذلك ويحق للدائنين أصحاب الرهون عند فقدان السفينة أو حالة الخسائر الخطيرة التي تجعل السفينة غير صالحة للملاحة ممارسة حقوقهم على التعويضات أو المبالغ التي تحل محل السفينة وتوابعها

- التعويضات المستحقة لمالك السفينة عن الأضرار المادية اللاحقة بالسفينة المرهونة
- المبالغ المستحقة للمالك عن اشتراكه في الخسائر المشتركة اللاحقة بالسفينة المرهونة
- التعويضات المستحقة إلى مالك السفينة المرهونة عن الإسعاف المقدم أو الإنقاذ المتمم من تسجيل الرهن
- تعويضات التأمين على هيكل السفينة

كما يمكن رهن السفينة عندما تكون قيد الإنشاء وفي هذه الحالة يشمل الرهن البحري المواد والآلات والمعدات التي يحتوي عليها قسم الورش والتي سوف تتركب على السفينة التي هي قيد الإنشاء طرفا الرهن

• الدائن المرتهن

وهو الذي يتقرر له الرهن على السفينة ضمانا لما يكون قدمه لمالك السفينة من انتمان

• المدين الراهن

يجب أن يصدر الرهن من مالك السفينة والأصل أن يكون الراهن مدينا للمرتهن

٢. الأركان الشكلية

يعتبر الرهن البحري رهنا رسميا على خلاف القاعدة العامة التي تقضي بأنه لا يجوز أن يرد الرهن الرسمي إلا على عقار

الفرع الثاني: آثار الرهن

١. آثار الرهن بالنسبة للمدين الراهن

لا يؤدي رهن السفينة إلى حرمان الراهن من سلطات المالك فيبقى له حق الاستعمال وحق الاستغلال وحق التصرف ولما كانت السفينة المرهونة تبقى في

حيازة المدين الراهن فإنه يلتزم بضمان سلامة الرهن وللدائن المرتهن أن تعترض على كل عمل أو تقصير من شأنه إنقاص ضمانه

٢. آثار الرهن بالنسبة للدائن المرتهن

للدائن المرتهن حق عيني على السفينة فلا يجوز له أن يتخذ إجراءات التنفيذ على مال آخر للمدين قبل التنفيذ على السفينة ومتى تم قيد الرهن فإنه يحول للدائن المرتهن ميزتين في مواجهة الغير: ميزة التقدم وميزة الرهن

الفرع الثالث: انقضاء الرهن

السفينة من الرهن بقوة القانون في حالة البيع الجبري للسفينة إذ يترتب على حكم مارس المزاد تطهير السفينة من كل الرهون وتنتقل حقوق الدائنين إلى الثمن وأخيرا ينقض الرهن البحري بتنازل الدائن المرتهن عنه ولا يعتبر طلب رفع الحجز عن السفينة مقابل تقديم الضمان كاعتراف بالمسؤولية أو كتدخل عن منفعة التحديد القانونية لمسؤولية مالك السفينة

المسؤولية عن توقيع حجز تعسفي: يكون المدعي طالب الحجز مسؤولا عن الضرر السبب من حجز السفينة بدون سبب مشروع. وتتقدم كل معارضة في هذا الشأن بانقضاء مهلة سنة واحدة اعتبارا من يوم حجز السفينة.

المبحث الثاني: الحجز التنفيذي على السفينة

الفرع الأول: طبيعة الحجز التنفيذي وشروط

إذا لم يدفع المجهز ما عليه من الديون، فإنَّ للدائن توقيع الحجز التنفيذي على السفينة تمهيدا لبيعها واستقاء حقه من ثمنها لا يجوز توقيع الحجز التنفيذي على السفينة إلا بناء على سند واجب التنفيذ. كما لا يشترط في الدين الذي يوقع الحجز بمقتضاه أن يكون ديناً بحرياً متعلقاً بالسفينة، فيجوز توقيع الحجز بمقتضى أي دين على مالك السفينة ولولم يكن متصلاً باستغلالها، إذ أنَّ السفينة ليست ضماناً قاصراً على الدائنين البحريين فحسب

الفرع الثاني: إجراءات الحجز التنفيذي

- إذا لم يسدد الدين في أجل أقصاه ٢٠ يوما من الإلزام بالدفع، يقوم الحاجز برفع

دعوى ضد صاحب السفينة أمام المحكمة المختصة التي تبلغه بأنه سيجرى حجز تنفيذي على السفينة. وإذا لم يكن مجهز السفينة المحجوزة مقيما في دائرة اختصاص المحكمة التي تبلغه بأنه سيجرى حجز تنفيذي على السفينة. وإذا لم يكن مجهز السفينة المحجوزة مقيما في دائرة اختصاص المحكمة المختصة تسلم له التبليغات والاستدعاءات بواسطة ربان السفينة وفي غيابه تسلم إلى الشخص الذي يمثل المجهز، وذلك في مهلة ثلاثة أيام. كما تبلغ نسخة أمر الحجز كذلك للسلطة الإدارية البحرية وفي كلتا الحالتين بواسطة المحضر القضائي وعندما تكون السفينة تحمل علما أجنبيا، تبلغ نسخة قرار الحجز للمثلية القنصلية التابعة للدولة تحت مسؤولية الدائن الحاجز.

- كل تصرف قانوني ناقل لملكية السفينة المحجوزة أو منشئ لحقوق عينية عليها الذي يبرمه مالكها من يوم تسجيل أمر الحجز، لا يحتج به في مواجهة الدائن الحاجز.

- يحدد الثمن المرجعي وشروط بيع السفينة المحجوزة بموجب أمر استعجالي يصدره رئيس المحكمة المختصة. وتخصم من ثمن البيع الديون المترتبة عن مصاريف توقيف السفينة وحراستها وضمان أمنها.

مسؤولية مالك السفينة والمجهز

المبحث الأول: مسؤولية مالك السفينة ومجهزها

الفرع الأول: مسؤولية المالك عن أخطائه الشخصية

مالك السفينة أو مجهزها مسؤول شخصيا عن الأخطاء التي تقع منه وفقا للقواعد العامة كأن لم يجهز السفينة تجهيزا كافيا أو تركها تقوم بالملاحة وهي غير صالحة لها

وقد استقر القضاء الفرنسي على اعتبار المالك مسؤولا عما تحدثه السفينة من ضرر للغير بوصفه حارسا للسفينة تطبيقا للقاعدة العامة الخاصة بالمسؤولية الناشئة عن الأشياء على السفينة لأن الفينة هي من الأشياء التي تتطلب حراستها عناية خاصة بسبب الخطر الملازم لها

الفرع الثاني: مسؤولية المالك عن أخطاء التبعية

يكون مالك السفينة أو مجهزها مسؤولا عن التي تقع من ربان وتابعة أثناء العمل أو بسببه

المبحث الثاني: المسؤولية المحدودة لمالك السفينة ومجهزها

يستطيع مالك السفينة أو مجهزها تحديد مسؤوليته اتجاه من تعاقد معه أو اتجاه الغير لأجل الديون الناتجة من أحد الأسباب إلا إذا ثبت بأن الخطأ المرتكب كان متعلقا به شخصيا

الفرع الأول: أسباب تحديد مسؤولية مالك السفينة ومجهزها

الأسباب التي تعطي مالك السفينة أو مجهزها الحق بتحديد مسؤوليته هي
أ. الموت أو الإصابة الجسمية لكل شخص يوجد على متن السفينة لأجل نقله والفقدان والأضرار التي تتناول جميع الأموال الموجودة على متنها
ب. الموت أو الإصابة الجسمية لأي آخر في البحر أو البر والفقدان والأضرار بالأموال الأخرى أو الحقوق المسببة بفعل أو إهمال أو خطأ كل شخص آخر لا يوجد على متنها ويكون المالك مسؤولا عنه، على أن يكون في هذه الحالة الأخيرة الفعل والإهمال أو الخطأ يتعلق بالملاحة أو بإدارة السفينة أو الشحن

أو النقل أو تفريغ الحمولة وصعود ونزول ونقل المسافرين.
ت. كل مسؤولية أو التزام يتعلق برفع حطام السفن أو تعويمها، وإصعادها وتدميرها وفي حالة الغرق أو الجنوح أو الترك (بما في ذلك كل ما يوجد على متنها).
ث. كل التزام أو مسؤولية تنتج عن الأضرار المسببة من السفينة واللاحقة بمنشآت المواني وأحواض السفن والخطوط الملاحية.

الفرع الثاني: الديون المستثناة من تحديد المسؤولية

أ. الديون الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ والمساهمة بالخسائر المشتركة
ب. الديون الخاصة بطاقم السفينة المتولدة عن عقد الاستخدام
ج. ديون كل شخص آخر عامل في خدمة السفينة بموجب عقد عمل

الفرع الثالث: حدود المسؤولية

يحدد المبلغ الذي يمكن للمالك أن يحدد مسؤوليته على أساسه في كل حالة حسب قواعد الاتفاقية الدولية الخاصة بتحديد مسؤوليته مالكي السفن والتي تكون الجوائز طرفاً فيها
ويطبق تحديد المسؤولية هذا على جميع الديون الناتجة عن الأضرار الجسمانية أو الأضرار المادية المتولدة عن نفس الحادث دون النظر إلى الديون الناشئة أو التي يمكن أن تنشأ من حادث آخر.

المبحث الثالث: مسؤولية مالكي السفن عن الأضرار الناشئة عن التلوث بالوقود

الفرع الأول: أساس المسؤولية

وفقاً لمعاهدة بر وكسل المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناشئة عن التلوث بالزيت لعام ١٩٦٩ اعتمدت المادة 117 من ق.ب.ج مبدأ المسؤولية الموضوعية
لمالك السفينة عن كل ضرر ناشئ عن تسرب وطرح الوقود من السفينة. ويلاحظ أنَّ المسؤولية المدنية للقواعد العامة تقوم على أساس الخطأ واجب الإثبات، وهو ما يتطلب تكليف المتضرر بإثبات خطأ المتسبب في الضرر، وهو أمر صعب في مجال التلوث

الفرع الثاني: حالات عدم مسؤولية مالك السفينة بسبب التلوث

لا يعتبر مالك السفينة مسؤولاً عن التلوث إذا أثبت بأن الضرر الحاصل نتج عن
أ. عمل حربي والأعمال العدوانية والحرب الأهلية والعصيان أو التمرد أو حادث
ذي طابع استثنائي لا يمكن تجنبه والتغلب عليه.
ب. الغير الذي تعمد بعمله إحداث الضرر
ث. الإهمال أو أي عمل آخر من السلطات المسؤولة عن صيانة ومكافحة النيران
أو المساعدات الملاحية الأخرى خلال ممارسة هذه المهمة

الفرع الثالث: تحديد المسؤولية

يحق لمالك السفينة تحديد مسؤوليته بمبلغ بحسب في كل حالة حسب النظام
المخصص لهذا الغرض بموجب الاتفاقيات الدولية المتعلقة بهذا الشأن
عن تعريف بعض المصطلحات للتوضيح وإتمام المعرفة

المصطلحات التجارية الدولية Incoterms 2000

- المجموعة (E) المغادرة EXW: تسليم أرض المعمل (مكان التسليم معين)
- المجموعة (F) أجور النقل الرئيسي غير مدفوعة FCA تسليم الناقل (مكان التسليم معين) FAS تسليم جانب السفينة (ميناء الشحن معين) FOB تسليم ظهر السفينة (ميناء الشحن معين)
- المجموعة (C) أجور النقل الرئيسي مدفوعة CFR: النفقات وأجور الشحن (ميناء المقصد معين) CIF النفقات والتأمين وأجور الشحن (ميناء المقصد معين) CPT أجور النقل مدفوعة حتى (ميناء المقصد معين) CIP أجور النقل والتأمين مدفوعة حتى (مكان المقصد معين)
- المجموعة (D) الوصول: DAF التسليم على الحدود (مكان التسليم معين) DES التسليم على ظهر السفينة (ميناء المقصد معين) DEQ التسليم على رصيف الميناء (ميناء المقصد معين) DDU التسليم والرسوم غير مدفوعة (ميناء المقصد معين) DDP التسليم والرسوم مدفوعة (ميناء المقصد معين)

المصطلحات الفنية: الشاحن shipper

كان من الضروري في بعض الحالات استخدام نفس المصطلح للتعبير عن
معنيين مختلفين، لأنه لم يكن هناك بديل مناسب، ويعرف التجار هذه الصعوبة في كل

من عقود البيع وعقود النقل، وعلى سبيل المثال فإن تعبير (الشاحن) يعني كلا من الشخص الذي يسلم البضاعة من أجل الشحن والشخص الذي يبرم العقد مع الناقل، ومع ذلك قد يكون هذان الشاحنان شخصين مختلفين، مثلاً حيث يتوجب على البائع بموجب العقد FOB تسليم البضاعة للنقل، بينما يتوجب على المشتري أن يتعاقد مع الناقل

التسليم Delivery

إن من المهم بشكل خاص ملاحظة أن مصطلح (التسليم) يستعمل بمعنيين مختلفين:

الأول: يستعمل لتحديد متى يفي البائع بالتزام التسليم

يستعمل مصطلح التسليم أيضاً في سياق التزام المشتري بقبول استلام البضاعة بمعنى: أولاً: أن الشاري يقبل بطبيعة المصطلحات (C) نفسها، بمعنى أن البائع يفي بالتزاماته عند شحن البضاعة.

ثانياً: أن الشاري ملتزم باستلام البضاعة.

وهذا الالتزام الأخير مهم لتفادي النفقات غير الضرورية لتخزين البضاعة إلى أن يتم استلامها من قبل الشاري. وهكذا فعلى سبيل المثال، وبموجب العقود وفق المصطلحين (CFR) (CIF) فإن الشاري ملزم بقبول نقل البضاعة واستلامها أيضاً من الناقل وإذا ما عجز الشاري عن القيام بذلك فقد يصبح عرضة لدفع الأضرار للبائع الذي أبرم عقد النقل مع الناقل أو يتعين على الشاري بدلا من ذلك تسديد غرامات التأخير المترتبة على البضاعة للحصول على تخلي الناقل عن البضاعة له. وعندما يذكر في هذا المجال أن على الشاري أن (يقبل النقل) فإن هذا لا يعني أن الشاري قد قبل البضاعة على أنها مطابقة لعقد البيع، بل انه قبل فقط أن البائع قد نفذ التزامه بتسليم البضاعة للنقل وفق عقد النقل الذي يترتب عليه إبرامه. وهكذا فإذا كان الشاري عند استلامه للبضاعة في نقطة المقصد لم يجد أن البضاعة مطابقة للشروط الواردة في عقد البيع، فإنه يستطيع استخدام أية وسيلة يوفرها له عقد البيع والقانون النافذ بحق البائع.

عادي USUAL

إن كلمة عادي تظهر في عدة مصطلحات، وعلى سبيل المثال في مصطلح (EXW) عند الإشارة إلى وقت التسليم وفي مصطلحات (c) بالنسبة للوثائق التي يترتب على البائع تقديمها، وكذلك عقد النقل الذي يترتب على البائع تأمينه. وبالطبع

فانه قد يكون من الصعوبة بمكان تحديد ما يمكن أن تعنيه كلمة عادي بدقة، ومع ذلك فانه من الممكن في حالات عديدة تحديد ما يفعله الأشخاص الذين يزاولون التجارة عادة، وهذه الممارسة ستكون الضوء الهادي. وبهذا المعنى فان كلمة عادي تساعد أكثر من كلمة معقول، التي تتطلب تقويما ليس فقط تجاه الممارسة العالمية بل تجاه المبدأ الأصعب لحسن النية والنزاهة في التعامل. وقد يكون من الضروري في بعض الظروف تقرير ما هو معقول، التي تتطلب تقويما ليس فقط تجاه الممارسة العالمية بل تجاه المبدأ الأصعب لحسن النية والنزاهة في التعامل. وقد يكون من الضروري في بعض الظروف تقرير ما هو معقول ومع ذلك وللأسباب المشار إليها، فقد رأينا أنه من الأفضل استخدام كلمة عادي عموما في الانكوتيرمز بدلا من استخدام كلمة معقول.

النفقات Charges

بالنسبة للالتزام بتخليص البضاعة المستوردة فان من المهم تحديد ماذا تعني كلمة النفقات التي يجب أن تدفع عند استيراد البضاعة. ففي انكوتيرمز /١٩٩٠/ تم استخدام تعبير النفقات الرسمية الواجبة الدفع عند تصدير واستيراد البضاعة، وفي انكوتيرمز /٢٠٠٠/ فقد تم شطب كلمة رسمي نظرا لأنه نجم عن استعمال هذه الكلمة إثارة بعض الشكوك، عند تحديد ما إذا كانت النفقات رسمية أم لا ولم يقصد أي تغيير جوهري بالمعنى من خلال هذا الشطب. فالنفقات التي يجب دفعها هي تلك التي تترتب على الاستيراد بالضرورة. والتي يتوجب دفعها بالتالي وفقا لأنظمة الاستيراد المطبقة والنافذة إن أية نفقات إضافية تتعلق بالاستيراد تفرضا أطراف خاصة غير متضمنة في هذه النفقات، مثل نفقات التخزين التي لا تتعلق بالتزام التخليص ومع ذلك فان تنفيذ ذلك الالتزام يمكن أن ينجم عنه بعض التكاليف لوكلاء الجمارك أو وسطاء الشحن إذا كان الطرف الذي يتحمل الالتزام لا يقوم بالعمل بنفسه.

موانئ، أماكن، نقاط، ومباني Ports, Places لقد استعملت تعابير مختلفة في الانكوتيرمز فيما يتعلق بالمكان الذي يجب تسليم البضاعة فيه. ففي المصطلحات التي يقصد باستعمالها حصرا نقل البضاعة بحرا مثل FOB، CFR، CIF، DES، DEQ، تم استخدام تعابير ميناء الشحن وميناء الوصول. وفي جميع الحالات الأخرى استعملت كلمة (مكان) وفي بعض الحالات كان من الضروري الإشارة إلى (النقطة) ضمن الميناء أو المكان المحدد حيث قد يكون من المهم بالنسبة للبايع ليس معرفة المنطقة المعنية التي يجب تسليم البضاعة فيها فقط مثل (المدينة). بل كذلك أين يجب وضع البضاعة في تلك المنطقة بالتحديد بتصرف الشاري. وغالبا ما تفتقر عقود البيع إلى المعلومات بهذا الخصوص، ولذلك فان الانكوتيرمز تشترط أنه إذا لم تكن النقطة المحددة قد اتفق عليها في المكان المعين، وفي حال توفر عدة نقاط فلا باع أن يختار النقطة التي تناسب هدفه على النحو الأفضل.

الباحرة والسفينة

في المصطلحات التي يقصد باستعمالها نقل البضاعة بحراً يستعمل تعبير الباحرة والسفينة كمترادفات. ولا حاجة للقول انه يجب استعمال مصطلح الباحرة عندما تكون جزءاً مكوناً في المصطلح التجاري نفسه، كما في تسليم جانب السفينة (FAS) وتسليم ظهر السفينة (DEC) ونظراً للاستخدام التقليدي للتعبير (مجتازاً حاجز السفينة في مصطلح) FOB، ينبغي استعمال كلمة باخرة في ذلك المجال

الفحص والمعاينة

على الرغم من أن كلمتي فحص ومعاينة مترادفتان فقد كان من الأنسب استعمال الكلمة الأولى فيما يتعلق بالتزام البائع بالتسليم وإبقاء الأخيرة للحالة الخاصة عندما تتم عملية المعاينة قبل الشحن، حيث أن مثل هذه المعاينة لا تطلب عادة إلا عندما يكون الشاري أو السلطات في بلد التصدير أو الاستيراد تريد ضماناً أن تكون البضاعة مطابقة لشروط العقد أو الشروط الرسمية قبل أن يتم شحنها.

التزامات البائع بالتسليم

التوزيع الدقيق للمهام والتكاليف المرتبطة بتسليم البائع للبضاعة سوف لا تنجم عنه بصورة عامة أية مشاكل عندما يكون الأطراف على علاقة تجارية مستمرة. فعندها يمكن لهم أن يرسخوا ممارسة "طريقة تعامل" فيما بينهم يتبعونها في تعاملهم اللاحق وبنفس الأسلوب الذي اتبعوه سابقاً. ولكن إذا تمت إقامة علاقة تجارية جديدة أو أبرم عقد عن طريق الوسيطاء- كما هو شائع في بيع السلع- فإن على المرء تطبيق شروط عقد البيع.

نقل المخاطر والنفقات المتعلقة بالبضاعة

إن خطر فقدان البضاعة أو إلحاق الضرر بها والالتزام بتحمل النفقات المتعلقة بالبضاعة ينتقل من البائع إلى الشاري عندما يفي البائع بالتزامه بتسليم البضاعة. وبما أنه يجب إلا يعطى الشاري فرصة تأخير نقل المخاطر، فإن كل الاتفاقيات تشترط أن نقل المخاطر والنفقات قد يتم حتى قبل التسليم، إن لم يرقم الشاري بالاستلام كما هو متفق عليه أو فشل في إعطاء تعليمات كالتالي يحق للبائع أن يطلبها (فيما يتعلق بتاريخ الشحن و/أو مكان التسليم) كي يتمكن البائع من الوفاء بالتزامه في تسليم البضاعة. وهناك شرط أساسي لنقل مثل هذه المخاطر والنفقات بشكل مبكر وهو أن تكون البضاعة قد أفرزت وخصصت للشاري أو كما اشترط في بنود الاتفاق.

وهذا الشرط مهم بشكل خاص بموجب المصطلح EXW تسليم أرض المعمل، حيث أنه بموجب جميع الاتفاقيات الأخرى يجب أن تكون البضاعة عادة مفروزة

ومخصصة للإشاري عند اتخاذ إجراءات الشحن أو الإرسال مصطلحات C و F أو تسليمها في نقطة الوصول مصطلحات D غير أنه في حالات استثنائية يمكن إرسال البضاعة من البائع بمقادير غير معبأة (دوكمة) دون التعريف بالكمية بالنسبة لكل شار، وفي هذه الحال لا يتم نقل المخاطر والنفقات قبل أن يتم تخصيص البضاعة كما هو موصوف انفاً.

المصطلح E

هو المصطلح الذي يكون فيه التزام البائع في حده الأدنى: فلا يترتب على البائع أن يقوم بأكثر من وضع البضاعة بتصرف الشاري في المكان المنفق عليه، ويكون عادة في المبنى الخاص بالبائع. ومن جهة أخرى وبحكم التعامل الحقيقي غالباً ما يقوم البائع بمساعدة الشاري في تحميل البضاعة على ظهر الشاحنة العائدة للأخير. وعلى الرغم من أن مصطلح EXW (تسليم أرض المعمل) قد يعكس هذا بصورة أفضل إذا تم توسيع التزامات البائع بحيث تشمل التحميل. وقد رئي أن من المرغوب فيه التمسك بالمبدأ التقليدي لتخفيض التزام البائع إلى الحد الأدنى بموجب المصطلح EXW بحيث يمكن استخدامه للحالات التي لا يرغب فيها البائع أن يتحمل أي التزام مهما يكن بالنسبة لتحميل البضاعة. فإذا أراد الشاري من البائع أن يقوم بأكثر من ذلك، فيجب النص على ذلك بوضوح في عقد البيع.

المصطلح F

يتطلب من البائع تسليم البضاعة للنقل حسب توجيهات الشاري. والنقطة التي يقصدها الأطراف لحصول التسليم في المصطلح FCA قد سببت صعوبة بسبب الظروف المختلفة والكثيرة التي قد تحيط بالعقود التي يشملها هذا المصطلح. وهكذا فإن البضاعة يمكن تحميلها على عربة النقل التي يرسلها الشاري لنقلها من مبنى البائع. أو قد تحتاج البضاعة إلى تفريغ من عربة أرسلها البائع لتسليم البضاعة في محطة يسميها الشاري ويتم أخذ هذه البدائل بالحسبان وذلك باشتراط أنه عندما يكون مكان التسليم قد حدد في العقد بأنه مبنى البائع، يصبح التسليم تاماً عندما يتم تحميل البضاعة على عربة نقل الشاري أو في حالات أخرى يكون التسليم تاماً عندما تحمل البضاعة على عربة الشاري الناقلة. وفي حالات أخرى يكون التسليم تاماً عندما توضع البضاعة بتصرف الشاري، وهي غير مفرغة من سيارة البائع.

لقد بقيت نقطة التسليم بموجب المصطلح FOB هي نفسها بموجب المصطلحين CFR-CIF على الرغم من النقاش الكبير الذي جرى حولها، وعلى الرغم من أن فكرة تسليم البضاعة بموجب المصطلح FOB (عبر حاجز السفينة) قد تبدو غير مناسبة في حالات عديدة هذه الأيام، فإن التجار يتفهمونها ويطبقونها بطريقة تأخذ في الحسبان

البضاعة وتسهيلات التحميل المتاحة. وقد لوحظ أن إجراء تغيير في نقطة FOB سوف يخلق بلبلة لا داعي لها، وعلى الأخص فيما يتعلق ببيع السلع التي تحمل بحراً بصورة نموذجية وفق عقود إيجار المراكب. ولسوء الحظ فإن المصطلح FOB يستخدم من قبل بعض التجار لمجرد الإشارة إلى أية نقطة للتسليم، مثل FOB "المصنع- FOB المنشأة- FOB خارج معامل البائع". أي نقطة أخرى داخل البلد.

مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار

United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 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 ١٩٧٣-١٩٨٢. يحدد قانون البحار حقوق ومسؤوليات الدول في استخدامهم لمحيطات العالم، وضع مبادئ توجيهية للأعمال التجارية، والبيئة، وإدارة الموارد الطبيعية البحرية. وقد دلت الاتفاقية التي أبرمت في عام ١٩٨٢ محل المعاهدات الأربعة في ١٩٥٨. ودخلت الاتفاقية حيز النفاذ في عام ١٩٩٤، بعد عام واحد جويانا أصبحت هي الدولة رقم ٦٠ في التوقيع على المعاهدة. ويبلغ عدد الدول الموقعة حتى الآن ١٥٧ دولة وانضمت المجموعة الأوروبية إلى المعاهدة. However, it is now on the issue international law Customary regarded as a codification of the 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).

خلفية تاريخية

مند فشل مؤتمر لاهاي عام ١٩٣٠ في التوصل الى اتفاق لتحديد البحر الاقليمي عقدت من بعد الحرب العالمية الثانية ثلاثة مؤتمرات دولية كبيرة لبحث قوانين البحار والمياه الاقليمية في نطاق الأمم المتحدة كان أو لها عام ١٩٥٨ في جديف وثانيها عام ١٩٦٠ وهذا لم يكتب له النجاح وكان آخرها عام ١٩٨٢ وفيه خرجت للوجود أحدث اتفاقية حازت على وفاق دولي.

كان العنصر المختلف عليه هو تحديد عرض البحر الاقليمي لكل دولة وفي النهاية قبلت معظم الدول النص الجديد (المادة ٣ والمادة ٤) والقاضي بأن لكل دولة الحق في تحديد عرض بحرها الاقليمي بمسافة لا تتجاوز ١٢ ميلاً بحرياً مقاسة من خط الأساس.

لمعرفة النقطة أو بالأحرى الخط الذى يقاس منه عرض البحر الاقليمى الذى يبلغ فى العادة ١٢ ميلا بحريا تؤخذ أبعد نقطة عن الشاطئ تتحدر عنها مياه البحر فى حالة أدنى جزر طوال العام وتعتبر هى بداية العد حيث أنه من المفترض قانونيا أن هذه هى آخر نقطة برية فى اقليم الدولة حتى ولو كانت مدة تغطيتها بالمياه أطول من مدة ظهورها.

فى الماضى كانت تؤخذ خطوط الأساس من هذه النقطة ثم يرسم خط داخل البحر موازى للشاطئ يتعرج معه دخولا وخروجا وبروزا ثم يقاس من هذا الخط عرض البحر الاقليمى- ١٢ ميل بحرى مثلا- والمساحة البحرية المحصورة بين الشاطئ وهذا الخط تعتبر هى البحر الاقليمى للدولة.

يلاحظ أن البحر الاقليمى يختلف فى تعريفه وطبيعته عن المياه الداخلية لأى دولة حيث المياه الداخلية ليس لباقى الدول فيها حق المرور البرىء بل لا بد من الموافقة المسبقة للدولة قبل الدخول اليها، أما البحر الاقليمى فالدخول اليه متاح طالما كان ذلك لأغراض المرور البرىء ولكن لا بد من مراعاة القوانين السارية فى الدولة لأن هذا هو بحرها الاقليمى.

الآن اختلف الوضع قليلا حيث سمحت اتفاقية ١٩٨٢ باتباع طريقة الخطوط المستقيمة الواصلة بين النقاط المختلفة وهذه تسمى الخطوط الأساسية ويقاس منها عرض البحر الاقليمى وتكون المياه المحبوسة بين خط الأساس والحد الخارجى للعرض المتفق عليه- ١٢ ميل مثلا- هو البحر الاقليمى للدولة وما يقع خارجه ليس تابع للدولة. ولكن طريقة تحديد هذه النقاط التى تنتج فى النهاية الخط المكسر البوليجون الذى نراه على بعض الخرائط لم تتغير، أبعد نقطة عن الشاطئ تتحدر عنها المياه فى حال الجزر ثم يقاس منها.

تلتزم كل دولة بأن تصدر خرائط معتمدة يبدوا واضحا عليها شكل البحر الاقليمى والنقط المكونة له واحداثياتها والتى يبدأ منها الحساب وتودع هذه الخرائط لدى سكرتارية الأمم المتحدة.

يرد على البحر الاقليمى لكل دولة قيد قانونى وهو حق المرور البرىء وهذا يعنى أن السفن الأجنبية عن الدولة صاحبة السيادة على البحر الاقليمى من حقها الثابت أن تمر مروراً غير متلف ولا مهين للدولة ولا مخالف للقوانين السارية فيها وغير مضر بمصالحها وهو ليس رخصة تمنح من الدولة صاحبة البحر الاقليمى بل هو حق ثابت من حقوق السفن الأجنبية.

ويشمل حق المرور البرىء أيضا حق التوقف والرسو فقط اذا كانا مترتبين على الملاحة العادية أو صارا ضرورة لازما من جراء القوة القاهرة أو المدنة. فى الاتفاقية الجديدة فقرة لم تكن موجودة فى اتفاقية ١٩٥٨ وهى النص على أن يكون المرور البرىء متوصلا وسريعا. جدير بالذكر أن الاتفاقية الجديدة لعام ١٩٨٢ ترتب

حق المرور البرىء أيضا للسفن الحربية الأجنبية وذلك من مفهوم المخالفة أى أن الاتفاقية لم تنص بصراحة على وجوب الحصول على إذن مسبق من الدولة صاحبة البحر الاقليمى قبل دخول السفن الحربية الى مياهها. أفردت الاتفاقية توصيفا للسفن الحربية ووظائفها وما يجب أن تحمله من علامات وذلك كله تحت باب المرور البرىء مما يفهم منه أن هذا الحق ينسحب أيضا على السفن الحربية. ذكرت المعاهدة أن للدولة البحرية أن تطلب من أى سفينة حربية أن تغادر بحرها الاقليمى فور خرقها لأى من القواعد أو اللوائح التى وضعتها الدولة وأعلمتها بها من قبل الدخول. أما بالنسبة للغواصات فتحتم عليها مواد الاتفاقية الجديدة- كما فى القديمة- أن تعبر البحر الاقليمى لدولة أجنبية وهى طافية على سطح البحر ورافعة أعلامها وشاراتها بالكامل.

من الطبيعى أن للدولة صاحبة البحر الاقليمى أن تسن من القواعد واللوائح ما تراه مناسباً لحفظ الأمن وسلامة الملاحة ومنع التلوث وحماية الكابلات وخطوط الأنابيب والموارد الحية والثروة السمكية والحفاظ على البيئة والموارد السيادية من ضرائب وجمارك وخلافه وتنتشر هذه اللوائح لعلم كافة السفن العابرة للبحر الاقليمى. ان كان هذا هو الوضع على الشواطىء فان البحر الاقليمى يمكن أن يشمل ما هو أكثر من الشواطىء فهناك الخلجان والمضايق والموانىء والجزر والأرخبيلات وخلافه.

الخلجان

التعريف الذى حددت به كل من الاتفاقيتين الخليج هو كالتالى: هو ذلك الانحراف الحاد الذى يكون عمقه وفتحة فمه فى نسبة تجعله يحدوى مياهها محبوسة بالأرض وبحيث يعتبر أكثر من انحناء عادى فى الشاطئ ولا يعد الانحراف خليجا ما لم تكن مساحته مساوية أو تزيد على مساحة شبه دائرة يكون قطرها الخط المرسوم بين فتحتى هذا الانحراف.

ولتقريب التعريف الى الواقع العملى فى أمر تحديد البحر الاقليمى لدولة تشاطىء الخليج أضافت الاتفاقية الأولى ١٩٥٨ البند التالى: اذا كانت المسافة بين علامتى الجزر المنحدر فى نقطتى المدخل الطبيعى للخليج لا تزيد على ٢٤ ميلا بحريا فانه يرسم خط يغلق ما بين علامتى الجزر المنحدر وتكون المياه المحصورة داخل هذا الخط مياهها داخلية (ليس بحر اقليمى). أما ان زادت المسافة عن ٢٤ ميلا فيتم مد خط بطول ٢٤ ميلا بين أى نقطتين على الخليج بحيث تكون المساحة المائية خلف هذا الخط أكبر ما يمكن الحصول عليه وتصبح المياه داخل هذا الخط مياهها داخلية (ليست بحر اقليمى). ولا تتناول هذه المادة السابعة من اتفاقية جنيف ١٩٥٨ الا الخلجان التى تعود سواحلها الى دولة واحدة.

المضايق

استأثر النظام المستحدث للمرور فى المضائق باهتمام كبير من جانب اتفاقية ١٩٨٢ وكانت أهم معالمه استحداث حق المرور العابر وهو حق وسط بين حق المرور البرىء وحق المرور المطلق الذى يطبق فى أعلى البحار. ممارسة حق المرور العابر- خلافا لحق المرور البرىء- لا تخضع لرقابة الدولة الساحلية المشاطئة للممر وكذلك فان الغواصات تستطيع ممارسة هذا الحق وهى غاطسة ويترتب على هذا الحق أيضا حق الطيران العابر فوق الممر لكل الدول وهى ميزة جديدة لم تكن موجودة قبل اتفاقية ١٩٨٢. يلاحظ هنا أن حق المرور العابر لا يطبق الا فى حالات أن يكون المضيق واصلا بين منطقة من البحر العالى أو منطقة اقتصادية خالصة ومنطقة أخرى من البحر العالى أو منطقة اقتصادية خالصة. أما لو كان المضيق يفصل بين منطقة بحر عالى أو منطقة اقتصادية خالصة وبحر اقليمى لأحد الدول فيكون الحق المستخدم هو حق المرور البرىء المذكورة شروطه آنفا. لا يمارس حق المرور العابر كما ذكرنا الا فى المضائق ولهذا فقد أو جدت الاتفاقية الجديدة ١٩٨٢ تعريفا محددا للمضايق هو كالتالى: المضيق هو ممر مائى طبيعى غير صناعى يفصل بين اقليمين ويصل بين بحرين. اذا كان المضيق واقعا بين بر أحد الدول وجزيرة تتبع هذه الدولة وان كان هناك طريق آخر من خارج الجزيرة يصلح للملاحة فان الطريق الآخر يكون هو المضيق المحمل بحق المرور العابر أما الممر المحصور بين شاطئى الدولة والجزيرة التابعة لها فيكون محملا فقط بحق المرور البرىء.

الوضع الخاص بمضيق تيران

نصت معاهدة السلام فى عام ١٩٧٩ أن مضيق تيران وخليج العقبة من الممرات المائية الدولية المفتوحة لكافة الدول دون عائق أو ايقاف لحرية الملاحة والعبور الجوى ويحترم الطرفان حق كل منهما فى الملاحة والعبور الجوى من أجل الوصول الى أراضييه عبر مضيق وخليج العقبة. الواقع أن وجهة النظر المصرية الرسمية فى شأن هذا النص هى أن وصف دون عائق أو ايقاف هى تطبيق لفظى لحق المرور العابر الذى استحدث بعيد توقيع المعاهدة فى اتفاقية ١٩٨٢ وبذلك يكون المطبق هو هذا النوع من العبور رغم اتجاه نية الأطراف الى اعتبار مياه المضيق والخليج مياه اقليمية مصرية. يبدو أن ذلك كان تنازلا من مصر لأن أعمال اللجنة التحضيرية لاتفاقية ١٩٨٢ كانت ماثلة أمام المتفاوضين وكان من الممكن لمصر أن تصر على تحميل مياهها الاقليمية فقط بحق المرور البرىء حسب اتفاقية جنيف عام ١٩٥٨.

المنطقة المتاخمة

المنطقة المتاخمة هي منطقة من البحر العالى تقع خارج البحر الاقليمى للدولة مباشرة ويعترف للدول فى نطاقها بحقوق تتعلق بالعمل على حماية البيئة والاثروة البحرية الحية وغير الحية والحفاظ على النظام العام للدولة وملاحقة المهربين والمهاجرين بصورة غير شرعية والمتهربين من الجمارك وشئون الصحة وذلك لا ينفى عنها كونها منطقة بحر عال. أعلنت مصر أن المنطقة المتاخمة يبلغ عرضها ١٢ ميلا بحريا تبدأ حيث ينتهى البحر الاقليمى أو بعبارة أخرى فان نهاية المنطقة المتاخمة كما أعلنت عنها مصر هي ٢٤ ميلا مقاسة من خطوط الأساس.

الجرف القارى

المقال الرئيسى: جرف قارى

الجرف القارى يعتبره الفقهاء الامتداد الجيولوجى الطبيعى للدولة وقد تم الاتفاق فى عام ١٩٥٨ على تحديد نهايته بالنقطة التى يبلغ عندها عمق الماء تحت سطح البحر ٢٠٠ مترا وهو منطقة تقع أسفل البحر العالى أى خارج البحر الاقليمى ثم تم التخلّى عن هذا التعريف فى اتفاقية ١٩٨٢ الجديدة ليحل محله اعتبار الجرف القارى هو الرصيف الملاصق لأرض الدولة الشاطئية وذلك حتى نهايته أو حتى عرض ٢٠٠ ميل بحرى من خطوط الأساس وفى حالات امتداد الجرف الى أكثر من ذلك فأقصى حد هو ٣٥٠ ميلا بحريا من خطوط الأساس. من النظرة الأولى يبين أن المنطقة الاقتصادية الخالصة التى تم استحداثها فى اتفاقية ١٩٨٢ من شأنها إلغاء العمل بنظرية الرصيف القارى ولكن الدول تمسكت فى مفاوضات ١٩٨٢ بالابقاء على الجرف القارى وذلك لوجود عناصر داخل الجرف القارى لا تغطيها المنطقة الاقتصادية الخالصة حيث يتعامل الجرف القارى فى الأساس مع قاع البحر وكل ما يقع تحت قاع البحر من ثروات بينما تغطى المنطقة الاقتصادية الخالصة عمود المياه حتى القاع.

المنطقة الاقتصادية الخالصة

المقال الرئيسى: منطقة اقتصادية خالصة

هي المنطقة خارج المياه الإقليمية أو البحر الاقليمى لكل دولة ساحلية و هي منطقة وضعها القانونى أنها منطقة بحر عالى ولكن تتركب فيها حقوق استغلال الثروات البحرية والأسماك وحفر البترول وكل هذه الأعمال و هي من مستجدات اتفاقية ١٩٨٢ وتقاس من خط الأساس بعرض لا يزيد عن ٢٠٠ ميل أى أن أقل عرض لها هو ١٨٨ ميلا بحريا باعتبار البحر الاقليمى عرضه ١٢ ميلا بحد أقصى. جدير بالذكر أن مصر حددت وفى نفس الوقت لم تحدد منطقتها الاقتصادية الخالصة على البحر المتوسط فقط وأودعت ذلك القرار الجمهورى لدى الأمم المتحدة بدون

تسمية العمق واكتفت بالاشارة الى اتفاقية ١٩٨٢ بدون اشارة الى العمق الذى تريد الحصول عليه ولكنها فى نفس الوقت توصلت مع قبرص الى اتفاق عام ٢٠٠٥ على أخذ خط المنتصف بين البلدين كحد خارجى للمنطقة فى كل بلد ويرجع فى ذلك الى الخريطة لمعرفة العرض الذى ارتضته مصر لمنطقتها الاقتصادية. أما فى البحر الأحمر فلم تصدر مصر بشأنه حتى الآن أية بيانات ويبدو أن ذلك لم يناقش بعد مع السعودية والسودان. من حسن حظ مصر أنها تقع فى زاوية من القارة الافريقية بحيث أن جيرانها من الغرب والجنوب واقعين على نفس البحار أى أنه لا تترتب لهم حقوق الدول الحبيسة على المنطقة المصرية الاقتصادية الخالصة. بالمناطق الاقتصادية لكل من ليبيا أو فالسودان أو الجزائر- مثلاً- محملة بحقوق الدول المغلقة الواقعة خلف الدول الشاطئية. هذه الحقوق ترتبط بصورة وحيدة بصيد الأسماك واستغلال الثروات الحية ولكن فى حدود ما تنظمه الدولة الساحلية من طرق وقوا عد هذا الاستغلال.

المؤتمر الأول للأمم المتحدة لقانون البحار

فى عام ١٩٥٦، عقدت الأمم المتحدة أول مؤتمر لها لقانون البحار (UNCLOS I) فى جذيف، سويسرا. ونتج عن المؤتمر الأول للأمم المتحدة لقانون البحار أربع معاهدات فى عام ١٩٥٨:

- اتفاقية البحر الاقليمى والمنطقة المتاخمة، دخلت حيز التنفيذ: ١٠ سبتمبر ١٩٦٤
- اتفاقية الجرف القارى، دخلت حيز التنفيذ: ١٠ يونيو ١٩٦٤
- اتفاقية أعالي البحار، دخلت حيز التنفيذ: ٣٠ سبتمبر ١٩٦٢
- اتفاقية الصيد والمحافظة على الاموارد الحية فى أعالي البحار، دخلت حيز التنفيذ: ٢٠ مارس ١٩٦٦

المؤتمر الرابع للأمم المتحدة لقانون البحار

التوقيع والتصديق

فتّح للتوقيع- ١٠ ديسمبر، ١٩٨٢.
دخل حيز التنفيذ- ١٦ نوفمبر، ١٩٩٤.
الدول التى وقعت، ولكن لم تصدق بعد- (٢٢) أفغانستان، البوتان، بروندي، كمبوديا، جمهورية أفريقيا الوسطى، تشاد، كولومبيا، جمهورية الدومنيكان، السلشادور، إثيوبيا، إيران، جمهورية كوريا الديمقراطية، ليبيا، ليختنشتاين،

ملاوي، النيجر، رواندا، سوازيلاند، سويسرا، تايلند، الإمارات العربية المتحدة، الولايات المتحدة.

الدول التي لم توقع- (١٧) أندورا، أذربيجان، الإكوادور، إريتريا، إسرائيل، قزخستان، قرغيزستان، بيرو، سان مارينو، سوريا، طاجيكستان، تيمور الشرقية، تركيا، تركمنستان، اوزبكستان، مدينة الفاتيكان، فنزويلا، الصحراء الغربية.

تركيا

تركيا لا تعترف بـ "اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار"، ويرجع ذلك جزئياً لأنها ترفض قبول سيطرة أثينا الكاملة تقريباً على بحر إيجه الذي يفصل تركيا عن اليونان. وتتفاقم المشكلة بسبب وجود "الجمهورية التركية لشمال قبرص" الغير معترف بها دولياً إلا من قبل أنقرة. وقد تأسست هذه الجمهورية في عام ١٩٧٤ عندما احتلت القوات التركية القسم الشمالي من قبرص لحماية القبارصة الأتراك خلال الصراع بين الطائفتين، ومنذ ذلك الحين استقر الآلاف من المواطنين الأتراك في "الجمهورية التركية لشمال قبرص".

في أيلول/سبتمبر، وقعت "الجمهورية التركية لشمال قبرص" وتركيا على اتفاق يمنح أنقرة حقوق التنقيب عن الغاز في مناطق تعتبرها "الجمهورية التركية لشمال قبرص" أراضيها البحرية. وقد غطى اتفاق آخر تم توقيعه في تشرين الثاني/نوفمبر، بين "الجمهورية التركية لشمال قبرص" و "مؤسسة البترول التركية (تباو)" المملوكة للدولة، مجالات ترخيص تشمل آلاف الأميال المربعة من الأراضي البحرية التي تعتبرها حكومة قبرص كمنطقة اقتصادية خالصة خاصة بها. وتشمل هذه الأراضي ما يسمى بـ "بلوك ١٢"، حيث يقع حقل الغاز الجديد. وتضع "خريطة الترخيص لـ"مؤسسة البترول التركية" في هذا الموقع" حدوداً على الحقوق البحرية لجمهورية قبرص، وهي بالكاد تشمل اثني عشر ميلاً بحرياً من المياه الإقليمية.

المحكمة الدولية لقانون البحار

في مجال البحار فالتطورات التي حدثت منذ مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار المعقود في جنيف عامي ١٩٨٥/و/١٩٨٠/ وأبرزت الحاجة إلى عقد اتفاقية جديدة تحدد الرغبة في أن تسوي بروح التفاهم والتعاون كل المسائل المتصلة بقانون البحار لذلك فهي تسلم باستحسان العمل عن طريق هذه الاتفاقية على إقامة نظام قانوني للبحار والمحيطات يسهل الاتصالات الدولية ويشجع على استخدام البحار والمحيطات في الأغراض السلمية والانتفاع بمواردها على نحو يتصف بالانصاف والعدالة، ودراسة وحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها وصون مواردها الحية مع مراعاة سيادة كل الدول، والدول الأطراف تضع في اعتبارها ان بلوغ هذه الأهداف

سيسهم في تحقيق نظام اقتصادي دولي عادل منصف يراعي مصالح واحتياجات الإنسانية جمعاء ولا سيما مصالح واحتياجات الدول النامية ساحلية أم غير ساحلية.

وعند نشوء أي نزاع بين الدول الأطراف حول تفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية فإنه يحق للدول الأطراف أن تلجأ إلى:

١. إما المحكمة الدولية لقانون البحار

٢. أو محكمة العدل الدولية

٣. أو محكمة تحكيم مشكلة وفقاً للمرفق السابع

٤. أو محكمة تحكيم خاصة

وقد أنشأت المحكمة الدولية لقانون البحار نظراً لأن حل المنازعات المتعلقة بالبحار وأعماقها يتطلب خبرة فنية خاصة بعالم.

وتتكون المحكمة الدولية لقانون البحار وتعمل وفقاً لأحكام واتفاقية البحار ونظامها الأساسي ومقر هذه المحكمة في جمهورية ألمانيا الاتحادية ويمكنها أن تعقد جلساتها وتمارس أعمالها في أي مكان آخر إذا شاءت

شروط العضوية في المحكمة الدولية لقانون

- تتشكل المحكمة الدولية لقانون البحار من ٢١/ عضواً مستقلاً يتم انتخابهم من بين أشخاص يشتهرون بأسمى خصال الإنصاف والنزاهة، ومُعترف بكفاءتهم في المسائل المتصلة بقانون وينبغي أن يكون تأليف المحكمة في جملتها كفيلاً بتمثيل النظم القانونية الرئيسية في العالم والتوزيع الجغرافي العادل.

- ولا يجوز أن يكون اثنان من أعضاء المحكمة من رعايا دولة واحدة وإذا حدث في هذا الصدد بأن كان هناك شخص يمكن أن يعتبرون رعايا أكثر من دولة واحدة، اعتبر من رعايا الدولة التي يمارس فيها عادةً حقوقه المدنية والسياسية، ويجب أن لا يقل عدد الأعضاء من كل مجموعة من المجموعات الجغرافية كما حددتها الجمعية العامة للأمم المتحدة عن ثلاثة أعضاء.

إجراءات الترشيح والانتخاب:

في المحكمة الدولية لقانون البحار وهي كما نص عليها النظام الأساسي للمحكمة لكل دولة طرف في الاتفاقية أن ترشح مالا يزيد عن شخصين وهي أن يكون الأشخاص يشتهرون بأسمى خصال الإنصاف والنزاهة ومُعترف بكفاءتهم في

المسائل المتصلة بقانون البحار وينتخب أعضاء المحكمة من قائمة بأسماء الأشخاص الذين رشحوا على هذا النحو...

قبل الانتخاب بثلاثة أشهر على الأقل يعمد الأمين العام للأمم المتحدة في حال الانتخاب، ومسجل المحكمة في حالة الانتخابات اللاحقة إلى توجيه دعوة خطية إلى الدول الأطراف لتقديم أسماء مرشحيها لعضوية المحكمة في غضون شهرين، ويجب عليه أن يعد قائمة مرتبة ترتيباً أبجدياً بأسماء جميع الأشخاص الذين رشحوا على هذا الشكل مع بيان الدول التي قامت بترشيحهم، ويقدمها للدول الأطراف بها قبل اليوم السابع لتاريخ كل انتخاب...

ويجري الانتخاب الأول في موعد أقصاه ستة أشهر من تاريخ نفاذ اتفاقية قانون البحار.... ينتخب أعضاء المحكمة بالاقتراع السري ويجري الانتخاب في اجتماع للدول الأطراف يدعو إلى عقده الأمين العام للأمم المتحدة في حالة الانتخاب الأول ويعقد عن طريق إجراء تتفق عليه الدول الأطراف في حالة الانتخابات اللاحقة، وإذا اكتمل النصاب القانوني للاجتماع بحضور ثلثي عدد الدول الأطراف يكون المنتخبون لعضوية المحكمة هم أو لك المرشحون الذين حصلوا على أكبر عدد الأصوات وعلى أغلبية ثلثي أصوات الدول الأطراف الحاضرة والمصوتة شريطة أن تضم هذه الأغلبية على الأقل أغلبية الدول الأطراف

مدة العضوية:

أ- في المحكمة الدولية لقانون البحار:

ينتخب أعضاء المحكمة الدولية لقانون البحار لمدة تسع سنوات وتجوز إعادة انتخابهم، لكن يشترط أن تنتهي عضوية سبعة أعضاء من الذين انتخبوا في الانتخاب الأول بعد مضي ثلاث سنوات.

كذلك: وتنتهي مدة عضوية سبعة أعضاء آخرين من المحكمة الدولية لقانون البحار بانتهاء ست سنوات ستنتهي فترة عضويتهم بانقضاء الفترتين الأوليتين المذكورتين أعلاه. أي فترتي السنوات الثلاث والسنوات التسع بالقرعة التي يقوم بسحبها الأمين العام للأمم المتحدة مباشرة بعد اكتمال الانتخاب الأول. ويستمر أعضاء المحكمة في أداء واجبهم إلى تشغل مقاعدهم ولكن ورغم حلول غيرهم محلهم فإن عليهم الفصل في القضايا التي كانوا بدؤوا النظر فيها وقت حلول الآخرين مكانهم. وإذا استقال بعض أعضاء المحكمة، يوجه كتاب الاستقالة إلى رئيس المحكمة وعند تسلم كتاب الاستقالة يصبح المقعد شاغراً. وتملأ الشواغر بأن يشرع السجل خلال شهر واحد من فراغ المقعد بتوجيه الدعوات ويتشاور رئيس لمحكمة مع الدول الأطراف ثم يحدد بعد ذلك تاريخ الانتخابات والمدة التي يقضيها العضو المنتخب محل عضو لم تنته مدته هي ما تبقى من مدة هذا السلف.... وكذلك لا يجوز لأي عضو من أعضاء المحكمة أن يمارس أي وظيفة سياسية أو إدارية أو أن تكون له أي مشاركة أو مصلحة مالية في أي عملية من عمليات أي مؤسسة تعنى باكتشاف أو استغلال موارد البحار أو قاع البحار كما لا يجوز لأي عضو أن يقوم بدور الوكيل أو المحامي أو المستشار في أي قضية وأي شك بشأن هذه النقاط تفصل فيه بقية أعضاء المحكمة فيما يتعلق بالشروط المتصلة باشتراك الأعضاء فانه لا يجوز لأي عضو أن يشترك في الفصل في أي قضية سبق له أن اشترك فيها بصفة وكيل أو مستشار أو محام لأحد الأطراف، أو بصفة عضواً في محكمة قومية أو دولية أو بأي صفة أخرى وإذا رأى الرئيس لسبب ما أنه لا ينبغي له أن يشترك في الفصل في قضية معينة كان عليه أن يخطر العضو بذلك.

وإذا حدث شك بشأن هذه النقطة فانه أغلبية أعضاء المحكمة الحاضرين يفصلون بالأمر

وفيما يتعلق بآثار التوقف عن الوفاء بالشروط المطلوبة:

فان على رئيس المحكمة أن يعلن أن مقعد العضو المتوقف عن الوفاء بالشروط المطلوبة قد أصبح شاغراً.... ويجب أن يتمتع أعضاء المحكمة عند مباشرتهم وظائفهما القضائية بالمزايا والحصانات الدبلوماسية وقبل مباشرة كل عضو من أعضاء المحكمة لواجباته عليه أن يتقدم ببيان رسمي في جلسة علنية يعلن فيه أنه سيمارس سلطاته دون تحيز وبوحي من ضمير هو تنتخب المحكمة الدولية لقانون البحار رئيسها ونائب رئيسها لمدة ثلاث سنوات ويجوز إعادة انتخابها

كما تعين المحكمة مسجلها ويجوز لها أن تقرر تعيين موظفين آخرين حسب الحاجة، ويقيم الرئيس والمسجل في مكان مقر المحكمة

النصاب القانوني:

يجلس في كرسي القضاء جميع الأعضاء الممكن حضورهم لكن صحة تشكيل المحكمة تتطلب توفر نصاب قانوني من ١١/عضواً وتقرر المحكمة من هم الأعضاء الممكن حضورهم لتشكيل المحكمة في نزاع معين مراعية حسن سير أعمال غرفة منازعات قاع البحار والغرف الخاصة المؤلفة من ثلاث أعضاء أو أكثر بالقدر الذي تراه المحكمة ضرورياً لمعالجة فئات معينة من المنازعات وتتنظر المحكمة في جميع المنازعات والطلبات المقدمة إلى المحكمة وتبت فيها إلا في حالة كون هذه المنازعات تخضع لغرفة منازعات قاع البحار أو للغرف الخاصة.

غرفة منازعات قاع البحار:

تنشأ غرفة منازعات قاع البحار وتشكل من 11/ عضواً تختارهم المحكمة من بين أعضائها بالأغلبية ويجب كما في أي محكمة دولية أن يكفل في اختيار الأعضاء تمثيل النظم القانونية الرئيسية في العالم والتوزيع الجغرافي العادل ويتم اختيار أعضاء الغرفة لفترة ثلاث سنوات ويمكن أن يعاد اختيارهم لفترة ثانية وتقوم الغرفة بانتخاب رئيسها من بين أعضائها فيتولى الرئاسة للفترة التي انتقبت من أجلها الغرفة وإذا ظلت أية قضايا قيد النظر بعد نهاية مدة السنوات الثلاث التي انتقبت من أجلها الغرفة، فإن هذه الغرفة بتشكيلها تستكمل هذه القضايا، وإذا حدث شاغر في الغرفة فإن المحكمة تنتقي خلفاً من بين أعضائها ليشغل المنصب خلال ما تبقى من فترة سلفه وتقر الجمعية انتقاؤه في دورتها العادية التالية والنصاب القانوني اللازم لصحة تشكيل الغرفة هو سبعة أعضاء

الغرف الخاصة:

تقوم غرفة منازعات قاع البحار تكوين هذه الغرفة بموافقة طرفي النزاع ولأمن رعاياها وبتاح اللجوء الى الغرفة للدول الأعضاء وتطبق الغرفة بالإضافة إلى الاتفاقية وقواعد القانون الدولي غير المتنافية مع هذه الاتفاقية تطبيق القواعد والأنظمة والإجراءات التي تعتمدها السلطة أو مجلسها وفقاً لهذه الاتفاقية، كذلك تطبق أحكام أي عقد يتعلق بالأنشطة في المنطقة في أية مسألة تتصل بذلك العقد وتكون قرارات الغرفة واجبة النفاذ في أراضي الدول الأطراف على قدم المساواة مع أحكام أو أوامر أعلى محاكم الدولة الطرق التي يطلب التنفيذ فيها وتشكل المحكمة سنوياً غرفة مؤلفة من خمسة أعضاء بغية الإسراع في تصريف الأعمال، ويجوز لهذه الغرفة أن تنظر في المنازعات وأن تبت بها متبعة

إجراءات مستعجلة ويتم اختيار عضوين بديلين لغرض الدلول محل من يتعذر اشتراكه من الأعضاء في أي قضية معينة
وإذا كان الأعضاء من جنسية أي من الأطراف في نزاع ما فإنهم يحتفظون بحقهم في المشاركة في القضاء بوصفهم أعضاء في المحكمة
أماذا ضمت هيئة المحكمة التي تنظر في نزاع ما عضواً من جنسية أحد الأطراف جاز لأي طرف آخر في النزاع أن يختار شخصاً للمشاركة بوصفه عضواً في المحكمة وإذا لم تضم هيئة المحكمة التي تنظر في نزاع ما عضواً من جنسية الأطراف فإنه يجوز لكل من الأطراف أن يختار عضواً يمثلها إذا كان عدة أطراف يشتركون في مصلحة واحدة يعتبر هؤلاء طرفاً واحداً في تطبيق الأحكام السالفة وأي شك في هذه النقطة تفصل فيه المحكمة

مزايا وحصانات قضاة المحكمة الدولية لقانون البحار

يعطى كل عضومن أعضاء المحكمة الدولية لقانون البحار مرتبا سنويا و علاوة خاصة عند كل يوم يمارس فيه وظائفه على ألا يتجاوز مجموع مبالغ العلاوة الخاصة التي يستحقها في كل سنة مبلغ المرتب السنوي
كذلك للرئيس علاوة سنوية خاصة ولنائب الرئيس أيضاً
كذلك يؤخذ الأعضاء الذين ليسومن أعضاء المحكمة يجري اختيارهم تعويضاً من كل يوم يمارسون فيه وظائفه، ويتم تحديد مقدار هذه العلاوات والتعويضات في اجتماع للدول الأطراف ولا يجوز تخفيضها أثناء مدة العضوية، وتقرح المحكمة مرتب المسجل في اجتماع الدول الأطراف أما بالنسبة للأنحة شروط إعطاء استحقاقات التقاعد لأعضاء المحكمة والمسجل فإنها توضع في اجتماع الدول الأطراف والمرتببات والعلاوات والتعويضات المذكورة معفاة من جميع الضرائب أما مصروفات المحكمة فان السلطة والدول الأطراف هي التي تتحملها وإذا كان طرفاً غريباً في نزاع معروض على المحكمة الدولية لقانون البحار غير الدول الأطراف والسلطة فان المحكمة تحدد المبلغ الذي يجب على هذا الطرف أن يسهم به في مصروفات المحكمة ويتمتع أعضاء المحكمة الدولية لقانون البحار عند مباشرتهم وظائفهم القضائية بالمزايا والحصانات الدبلوماسية.

اختصاص المحكمة الدولية لقانون البحار:

حق اللجوء إلى المحكمة أو " الاختصاص الشخصي "

يجوز للدول الأطراف في اتفاقية قانون البحار أن تكون أطرافاً أمام المحكمة الدولية لقانون البحار كما يجوز لكيانات أخرى غير الدول الأطراف في هذه الاتفاقية أن تكون أطرافاً أمام المحكمة في أية حالة ينص عليها الجزء الحادي عشر من

الاتفاقية نصاً صريحاً، أو وفقاً لأي اتفاق آخر يمنح الاختصاص للمحكمة شرط أن يقبله جميع أطراف النزاع.

اختصاص المحكمة:

وللمحكمة الدولية لقانون البحار اختصاصين أحدهما قضائي والثاني استشاري: ١. اختصاص المحكمة القضائي: تختص المحكمة الدولية لقانون البحار بالنظر في جميع المنازعات والطلبات المعروضة عليها وفقاً لاتفاقية قانون البحار وجميع المسائل المنصوص عليها تحدد في أي اتفاق يمنح الاختصاص للمحكمة، ويجوز أن تحال للمحكمة أية منازعات تتصل بتفسير أو تطبيق معاهدة أو اتفاقية أو تتصل بالموضوع الذي تتناوله هذه الاتفاقية إذا اتفق جميع أطراف هذه المعاهدة أو الاتفاقية النافذة فعلاً على إحالتها إلى المحكمة الدولية لقانون البحار. وتفصل المحكمة في جميع المنازعات والطلبات وتطبق هذه الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى غير المتنافية مع هذه الاتفاقية، وهذا لا يمنع من أن تكون المحكمة ذات الاختصاص لها سلطة البت في القضية وفقاً لمبادئ العدل والإنصاف إذا اتفق الأطراف على ذلك.

تحريك الدعوى:

يجوز عرض المنازعات على المحكمة إما بطلب كتابي يرسله إلى المسجل طرف أو أطراف في النزاع حسبما يكون عليه الحال وفي الحالتين يجب تحديد موضوع النزاع وأطراف النزاع ويقوم المسجل فوراً بإبلاغ الطلب إلى كل من يهمهم الأمر، ويقوم أيضاً بإخطار جميع الدول الأطراف في النزاع.

التدابير المؤقتة:

يكون لمحكمة والغرفة منازعات قاع البحار التابعة لها سلطة تقرير إجراءات مؤقتة وإذا لم يكن هناك عدد كاف من الأعضاء الممكن حضورهم لتكوين النصاب أو إذا لم تكن المحكمة في دور الانعقاد فإن غرفة الإجراءات المستعجلة تقوم بتقرير التدابير المؤقتة.

كما يجوز اعتماد هذه التدابير المؤقتة بناء على طلب أي طرف في النزاع وتكون هذه التدابير المؤقتة خاضعة للمراجعة والتنقيح من قبل المحكمة الدولية لقانون البحار

الجلسات

عادة يتولى إدارة الجلسة الرئيس فإذا لم يكن بوسعه ذلك فإن نائبه هو الذي يتولاها وإذا تعذرت رئاسة الرئيس أو نائبه فإن أكبر القضاة سناً هو الذي يتولى رئاسة الجلسة، وتكون الجلسة علنية ما لم تقرر المحكمة غير ذلك أو يطلب الأطراف عدم السماح بحضورها للجمهور.

تسيير الدعوى

المحكمة التي تصدر الأوامر اللازمة لتسيير الدعوى وهي التي تقرر الشكل الذي يتعين على كل طرف أن يقدم به حججه والوقت الذي عليه فيه تقديمها خلاله. كما تقوم المحكمة بجميع الترتيبات المتعلقة بتلقي البيانات. وإذا امتنع أحد الطرفين عن المثول أمام المحكمة أو تأخر عن الدفاع عن قضيته فإنه يحق للطرف الآخر أن يطلب من المحكمة مواصلة السير في الدعوى واتخاذ قراراتها وإن في غياب أحد الطرفين أو تخلفه لا يشكل عائقاً دون السير في القضية ويجب المحكمة قبل اتخاذ قرارها أن تستوحي أسباب الامتناع ليس لأنها ذات اختصاص في أمر النزاع فقط بل أيضاً تكون المطالبة قائمة على سند متين في الواقع والقانون.

الأغلبية المطلوبة للقرارات:

يتم الفصل في جميع المسائل المعروضة على المحكمة بأغلبية أصوات أعضاء المحكمة الحاضرين، وعندما تتساوى الأصوات يكون الرئيس أو العضو الذي يحل محل الرئيس هو الصوت المرجح.

الحكم:

يجب أن يبين الحكم الأسباب التي يبني عليها ويجب أن يتضمن أسماء أعضاء المحكمة الذين اشتركوا في الفصل في القضية، وإذا لم يكن الحكم كله أو بعضه يمثل رأي جميع أعضاء المحكمة فإنه يحق لأي عضو أن يصدر بياناً مستقلاً برأيه الخاص. ويوقع على الحكم الرئيس والمسجل ويتلى في جلسة علنية للمحكمة بعد أن يتم إخطار أطراف النزاع إخطاراً صحيحاً.

طلب التدخل:

يحق لدولة طرف أن تقدم طلباً إلى المحكمة لتسمح لها بالتدخل إذا رأت أن لها مصلحة ذات صفة قانونية يمكن أن تتأثر بالحكم في أي نزاع. ويعود أمر الفصل في هذا الطلب إلى المحكمة، وإذا تمت الموافقة على طلب التدخل فإن حكم المحكمة في شأن النزاع يكون ملزماً للمتدخل بصدد المسائل الذي تدخل بشأنها هذا الطرف.

قضايا التفسير أو التطبيق:

يقوم المسجل فوراً بإخطار جميع الأطراف كلما كان تفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها مثار خلاف. وكلما تعلّق النزاع بخلاف حول تفسير اتفاق دولي ما أو تطبيقه، قام المسجل بإخطار كافة أطراف الاتفاق المذكور.. ويحق لكل طرف تم إخطاره على هذا النحو التدخل في الدعوى ولكنه إذا استخدم هذا الحق يكون هو أيضاً ملزماً بالتأويل الذي يقضي به الحكم المفسر.

قطعية القرارات وقوتها الملزمة:

إن القرار الذي يصدر عن المحكمة الدولية لقانون البحار قطعي وعلى جميع الأطراف في النزاع أن يمتثلوا له.. وليس لهذا القرار أي حجية إلا فيما بين أطراف النزاع وبشأن ذات الواقعة التي أثير بشأنها النزاع. وإذا حدث خلاف بين الأطراف بشأن معنى القرار أو نطاقه فإن المحكمة تقوم بتفسيره بناء على طلب أي طرف أطراف النزاع

التكاليف:

يتحمل كل طرف من أطراف النزاع تكاليفه الخاصة إذا لم تقرر المحكمة غير ذلك..

٢. الاختصاص الاستشاري للمحكمة الدولية لقانون البحار: بالإضافة إلى اختصاص المحكمة الدولية لقانون البحار القضائي فإنها تختص أيضاً بإصدار آراء استشارية حول المسائل القانونية التي تحيلها إليها الهيئات المفوضة بمثل هذه الإحالة وهي الجمعية العامة أو مجلس الأمن أو سائر فروع الهيئة والوكالات المتخصصة المرتبطة بها. وتصدر غرفة منازعات قاع البحار هذه الآراء الاستشارية بصورة مستعجلة.

بالنسبة لتأثير المحكمة الدولية لقانون البحار على القانون الدولي فإن من المؤكد أن دور هذه المحكمة يكون كبيراً في تطوير القانون الدولي وخاصة في مجال البحار نظراً لما تتمتع به هذه المحكمة من خبرة فنية وتخصص في عالم البحار. وسنترك للزمن أن يرينا الدور الذي يمكن أن تلعبه المحكمة الدولية لقانون البحار في تأثيرها على القانون الدولي وتطويره

أهمية المحكمة الدولية لقانون البحار

لقد أقيمت المحكمة الدولية لقانون البحار لحل المنازعات بين الدول بشأن تفسير أو تطبيق اتفاقية قانون البحار نظراً لأن حل هذه المنازعات يتطلب من قضاة المحكمة خبرة فنية خاصة بالبحار وأعماقها وسطحها، لأن عالم البحار عالم واسع

ومتشعب، وهناك أمور كثيرة تنظمها الاتفاقية من تقسيم للمياه الساحلية للدولة إلى بحر إقليمي وإلى منطقة متاخمة ومنطقة اقتصادية خالصة وتحديد مدى كل منطقة، كذلك تحديد مدى الجروف القارية.

وكيفية استثمار البحر العالي وكل ما يتعلق به من أمور. والدول الأرخيبالية إلى غير ذلك مما يتضمنه عالم البحار الواسع. ولأن ولاية المحكمة الدولية لقانون البحار غير إلزامية، ويمكن للدول المتنازعة أن تلجأ إلى واحدة من أربع محاكم إذا شئت دون أن تكون ملزمة باللجوء إلى هذه المحكمة فإن ولاية هذه المحكمة تكون عديمة الجدوى لعدم إلزاميتها.

وقد كان من المستحسن أن تكون ولايتها إلزامية حتى تكون مجدية لذلك فإنه يمكن لمحكمة الدول الدولية أن تحل محل المحكمة الدولية لقانون البحار في حل المنازعات بين الدول إذا تقدمت بطلباتها تحيل فيها النزاع إلى هذه المحكمة، ومن الجدير بالذكر أنه لدى وضع نظام محكمة البحار قد روعيت تجربة المحكمة العدل الدولية الدائمة ومحكمة العدل الدولية الحالية من حيث تشكيل المحكمة، وزيادة عدد القضاة في المحكمة الدولية لقانون البحار إلى ٢١/عضواً بدلاً من ١٥/كما في محكمة العدل الدولية، كذلك روعيت تجربة المحكمتين المذكورتين من حيث الاختصاص حيث (للمحكمة الدولية لقانون البحار اختصاص قضائي واختصاص استشاري كما لمحكمة العدل الدولية).