أستاذة:زروق إيمان فاطمة الزهراء
ماستر 1 تخصص قانون بحري وقانون النقل

جدول المحتويات / Table of Contents

- 1. تصنيف الملاحة البحرية (Classification of Maritime Navigation)
- 2. تعريف ومكونات السفينة (The Ship and its Components)
- 3. الطبيعة القانونية للسفينة (Legal Nature)
- 4. التطور التاريخي للقانون البحري (Historical Evolution)
- 5. الاتفاقيات الدولية والمفاهيم الرئيسية (International Conventions)
- 6. شرح الاتفاقيات (Detailed Conventions Analysis)

1. تصنيف الملاحة البحريةClassification of Maritime Navigation

تنقسم الملاحة البحرية بناءً على ثلاثة معايير رئيسية: النطاق الجغرافي، الغرض، والأهمية.

المصطلح بالإنجليزية	الشرح والسياق
High Seas Navigation الملاحة في أعالي البحار	تسمى أيضاً "الملاحة بعيدة المدى" (Long-Distance Navigation). تتم بين الموانئ الوطنية والأجنبية وتتطلب معايير سلامة دولية.
Coastal Navigation الملاحة الساحلية	تُعرف أيضاً بالمساحلة (Cabotage). تتم بين الموانئ الوطنية داخل خطوط طول وعرض محددة.
Shore Navigation الملاحة الشاطئية	ملاحة ضيقة النطاق (مثل الصيد الساحلي والنزهة). تقتصر عادة على سفن لا تتجاوز حمولتها 300 tons ولا تبتعد أكثر من 100 nautical miles.
Commercial Navigation الملاحة التجارية	تهدف لتحقيق الربح عبر نقل البضائع والأشخاص. تخضع للقانون البحري.
Fishing Navigation ملاحة الصيد	تهدف لاستخراج الثروات البحرية. تُعتبر عملاً مدنياً (مثل الزراعة) وليست عملاً تجارياً، لكنها تخضع للقانون البحري.

Recreational Navigation ملاحة النزهة	للترفيه أو البحث العلمي. لا تهدف للربح ولكن تخضع للقانون البحري لتعرضها لنفس المخاطر.
Auxiliary Navigation الملاحة المساعدة	لا تقوم بالملاحة لذاتها بل لمساعدة سفن أخرى، مثل سفن القطر (Tugboats) والإرشاد (Pilot ships).

2. تعريف ومكونات السفينة The Ship and its Components

يركز هذا القسم على المصطلحات المتعلقة بالكيان المادي للسفينة كما عرفها القانون البحري (مثل القانون الجزائري المادة 13).

المصطلح بالعربية	المصطلح بالإنجليزية	الشرح والسياق
السفينة	The Ship	كل منشأة عائمة تقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد وبوسائلها الخاصة.
المنشأة العائمة	Floating Structure	الوصف العام لأي جسم يطفو، ولا يصبح سفينة إلا إذا خصص للملاحة البحرية.
الصلاحية للملاحة	Seaworthiness	قدرة المنشأة الذاتية على السير في البحر ومواجهة مخاطره (تخرج منها الفنادق العائمة).
الهيكل	Hull	الجسم الأساسي للسفينة الذي تخرج به من ورشة البناء، وهو جزء لا يقبل الانفصال.
الملحقات / التوابع	Accessories	الأشياء الملحقة بالسفينة. منها ما هو ضروري (كالمحركات) ومنها ما هو منفصل (كقوارب النجاة).
قوارب النجاة	Lifeboats	تعتبر من التوابع المنفصلة (Detached accessories) المخصصة لخدمة السفينة.

3. الطبيعة القانونية Legal Nature

هذه المصطلحات جوهرية لفهم كيفية تعامل القانون مع السفينة كمال، وتمييزها عن العقارات والمنقولات العادية.

المصطلح بالعربية	المصطلح بالإنجليزية	الشرح والسياق
مال منقول	Movable Property	الطبيعة الأصلية للسفينة لأنها قابلة للانتقال من مكان لآخر دون تلف.
عقار	Immovable Property	السفينة ليست عقاراً، لكنها تخضع لبعض أحكام العقار (مثل التسجيل والرهن الرسمي).
الشخصية المعنوية	Legal Personality	السفينة لا تتمتع بشخصية معنوية (ليست شخصاً اعتبارياً)، بل هي "مال".
الرهن البحري	Maritime Mortgage	رهن رسمي يرد على السفينة (يشبه رهن العقار) ولا يمكن رهنها رهناً حيازياً عادياً.
حق التتبع	Right of Pursuit	حق الدائن في تتبع السفينة في أي يد تكون (ميزة تشبه العقارات).
التسجيل الرسمي	Official Registration	إجراء إلزامي لنقل ملكية السفينة أو رهنها، عكس المنقولات العادية التي تنتقل بالحيازة.

4. التطور التاريخي للقانون البحري

Historical Evolution

مر القانون البحري بتحولات جذرية عبر التاريخ، منتقلاً من مجرد أعراف محلية إلى نظام دولي مؤسسي موحد. بدأت الجذور الأولى مع **قانون رودس البحري** (600-800 م) الذي وضع مبدأ "العوار العام". وفي العصور الوسطى، ظهرت قوانين إقليمية مثل **قوانين أوليرون** في الأطلسي و**قنصلية البحر** في المتوسط. ومع حلول العصر الحديث وتأسيس **المنظمة البحرية الدولية (IMO)** عام 1948، انتقل التشريع إلى مرحلة التنسيق الدولي الشامل.

Maritime law has undergone radical transformations throughout history, evolving from local customs into a unified international institutional system. Its roots trace back to the **Rhodian Sea Law** (600-800 AD), which established the principle of "General Average." During the Middle Ages, regional codes emerged, such as the **Laws of Oléron** in the Atlantic and the **Consolato del Mare** in the Mediterranean. In the modern era, the establishment of the **International Maritime Organization (IMO)** in 1948 marked the transition of legislation into a phase of comprehensive international coordination.

5. جدول الاتفاقيات الدولية والمفاهيم الرئيسية

International Conventions & Key Concepts

يعد القانون البحري (Maritime Law) أحد أكثر فروع القانون تناسقاً دولياً، حيث يحكم 90% من التجارة العالمية. فيما يلي الأطر القانونية الرئيسية:

Convention Name (اسم الاتفاقية)	Core Concept (المفهوم الجوهري)	Key Provisions & Scope (أهم الأحكام والنطاق)
UNCLOS اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 (Effective 1994)	Maritime Zones & Sovereignty تحديد المناطق البحرية والسيادة	Defines zones: Territorial Sea (12 nm), Contiguous Zone (24 nm), EEZ (200 nm). Balances navigation rights with coastal state resources.
SOLAS اتفاقية سلامة الأرواح في البحار 1914 (Post-Titanic) Current: 1974 as amended	Vessel Safety Standards معايير سلامة السفن	Mandates standards for ship construction, fire protection, and life-saving appliances. Includes the ISM Code for safe management.
MARPOL اتفاقية منع التلوث من السفن 1973/1978	Environmental Protection حماية البيئة البحرية	Contains 6 Annexes covering oil, chemicals, sewage, garbage, and air pollution. Introduced Sulfur Cap 2020 (0.5%).
Hague-Visby Rules قواعد لاهاي-فيسبي 1924 (Hague) 1968 (Visby)	Carrier Liability (Traditional) مسؤولية الناقل	Limits liability: 666.67 SDR/pkg or 2 SDR/kg. Includes "Nautical Fault" defense.

Hamburg Rules قواعد هامبورغ 1978	Shipper Protection حماية الشاحن	Removes many carrier defenses. Extends responsibility: Port-to-Port. Limited global acceptance.
Rotterdam Rules قواعد روتردام 2008	Multimodal Transport النقل متعدد الوسائط	Covers "Door-to-Door" transport. Recognizes Electronic Bills of Lading. Modernizes liability.

6. شرح الاتفاقيات والمفاهيم (نموذج الفقرات)

Detailed Analysis & Paragraph Models

أولاً: الدستور البحري (UNCLOS)

تُعد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS) بمثابة "دستور المحيطات" الذي يحدد المناطق البحرية والسيادة الوطنية. تقسم الاتفاقية البحر هندسياً بدءاً من خط الأساس، يليه **البحر الإقليمي** (12 ميلاً بحرياً) حيث تمارس الدولة سيادة كاملة، ثم **المنطقة المتاخمة** (حتى 24 ميلاً) للإنفاذ الجمركي، وصولاً إلى **المنطقة الاقتصادية الخالصة** (200 ميل) لاستغلال الموارد. وفيما وراء ذلك تقع **أعالي البحار** التي تعد تراثاً مشتركاً للإنسانية وتخضع لمبدأ حرية الملاحة.

1. **خط الأساس (Baseline):** هو نقطة البداية عند الساحل (0 ميل بحري).

2. **البحر الإقليمي (Territorial Sea)** يمتد من 0 إلى 12 ميلاً بحرياً.

• التصنيف: "سيادة كاملة (الجو، البحر، وقاع البحر)".

3. **المنطقة المتاخمة (Contiguous Zone)** تمتد من 12 إلى 24 ميلاً بحرياً.

• التصنيف: "إنفاذ القوانين (الجمارك، الهجرة، والقوانين الضريبية)".

4. **المنطقة الاقتصادية الخالصة (EEZ)** تمتد من 12 إلى 200 ميل بحري.

• التصنيف: "حقوق الموارد (الصيد، النفط، والغاز)".

5. **أعالي البحار (High Seas)** ما بعد 200ميل بحري.

• التصنيف: "حرية الملاحة / التراث المشترك للإنسانية".

6. **الجرف القاري (Continental Shelf) يمتد** على طول قاع البحر تحت المنطقة الاقتصادية الخالصة (وقد يمتد لأبعد من ذلك في حالات جيولوجية معينة).

ملاحظة: جميع المسافات تُقاس بـ الميل البحري (Nautical Mile - nm)، حيث أن 1 ميل بحري يساوي تقريباً 1.852 كيلومتر.

The United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) serves as the "Constitution of the Oceans," defining maritime zones and national sovereignty. The convention geometrically divides the sea starting from the Baseline, followed by the ***Territorial Sea*** *(12 nm) where the state exercises full sovereignty, then the* **Contiguous Zone** (up to 24 nm) for customs enforcement, reaching the **Exclusive Economic Zone (EEZ)** (200 nm) for resource exploitation. Beyond these limits lie the ***High Seas****, which are considered the common heritage of mankind and are governed by the principle of freedom of navigation.*

• ***Baseline***: The starting point at the coast (0 nm).

• **Territorial Sea:** *Extends from 0 to 12 nm. Label: "Sovereignty (Air, Sea, Seabed)".*

• ***Contiguous Zone***: Extends from 12 nm to 24 nm. Label: "Enforcement (Customs, Immigration)".

• ***Exclusive Economic Zone (EEZ)***: Extends from 12 nm to 200 nm. Label: "Resource Rights (Fishing, Oil)".

• **High Seas***: Beyond 200 nm. Label: "Freedom of Navigation / Common Heritage".*

• ***Continental Shelf***: Extends along the seabed below the EEZ. The diagram should clearly mark the distances in nautical miles

ثانياً: اتفاقية سلامة الأرواح (SOLAS)

تعتبر اتفاقية سولاس (SOLAS) أهم معاهدة دولية للسلامة البحرية، حيث نشأت استجابة مباشرة لكارثة تيتانيك عام 1914. لا تقتصر الاتفاقية على توفير قوارب النجاة فحسب، بل تفرض معايير صارمة لبناء السفن، أنظمة الحماية من الحرائق، والاتصالات اللاسلكية، وتعمل بمبدأ مسؤولية "دولة العلم". كما تشمل **المدونة الدولية لإدارة السلامة (ISM Code)** لضمان وجود نظام إداري آمن على ظهر السفن للحد من الأخطاء البشرية.

SOLAS is widely regarded as the most important international treaty concerning maritime safety, originating as a direct response to the Titanic disaster in 1914. The convention goes beyond merely providing lifeboats; it mandates strict standards for ship construction, fire protection systems, and radio communications, operating under the principle of "Flag State" responsibility. It also includes the **International Safety Management (ISM) Code** to ensure a safe management system on board ships to mitigate human error.

ثالثاً: حماية البيئة (MARPOL)

تمثل اتفاقية ماربول (MARPOL) الركيزة القانونية الأساسية لمنع التلوث البحري الناتج عن السفن، سواء كان تشغيلياً أو عرضياً. تتضمن الاتفاقية ستة ملاحق فنية تغطي كافة أشكال الملوثات: النفط (I)، المواد الكيميائية (II)، المواد الضارة المعبأة (III)، الصرف الصحي

(IV)، القمامة (V)، وتلوث الهواء (VI). ومن أبرز تعديلاتها الحديثة فرض **سقف الكبريت العالمي 2020** الذي خفض نسبة الكبريت في الوقود إلى 0.5% لحماية جودة الهواء.

MARPOL represents the primary legal pillar for preventing marine pollution from ships, whether operational or accidental. The convention comprises six technical annexes covering all forms of pollutants: Oil (I), Chemicals (II), Harmful Substances in Packaged Form (III), Sewage (IV), Garbage (V), and Air Pollution (VI). One of its most significant recent amendments is the implementation of the **Global Sulfur Cap 2020**, which limited sulfur content in fuel to 0.5% to protect air quality.

رابعاً: التأطير القانوني المستحدث (Hague-Visby, Hamburg, Rotterdam)

تنظم قواعد لاهاي-فيسبي، هامبورغ، وروتردام العلاقة بين الناقل Carrier والشاحن Shipper وتحدد حدود المسؤولية عن تلف البضائع. تُعد **قواعد لاهاي-فيسبي** الأكثر شيوعاً رغم تحيزها للناقل عبر "إعفاء الخطأ الملاحي"، وتحدد التعويض بـ 666.67 وحدة حقوق سحب خاصة (SDR) لكل طرد. في المقابل، جاءت **قواعد هامبورغ** لإنصاف الشاحن بإلغاء الإعفاءات، بينما تحاول **قواعد روتردام** تحديث النظام ليشمل النقل "من الباب للباب" والمستندات الإلكترونية، إلا أن القبول الدولي لهما لا يزال محدوداً.

بناءً على قواعد لاهاي-فيسبي ومقارنتها بالأنظمة الأخرى، تم الارتكاز على المفاهيم الأساسية المتعلقة بحدود المسؤولية:

1. استثناء الخطأ الملاحي (Nautical Fault Exception):

يعد هذا الاستثناء من أبرز سمات قواعد لاهاي-فيسبي، حيث يمنح الناقل حماية قانونية واسعة:

- يجب أن يثبت الناقل أن السفينة كانت صالحة للإبحار(Seaworthy) عند انطلاق الرحلة.

- إذا وقع ضرر للبضاعة بسبب **خطأ الطاقم** في توجيه أو قيادة السفينة (وليس إهمالاً في رعاية البضاعة)، يُعفى الناقل من المسؤولية تماماً.

2. حساب حدود التعويض (Limitation of Liability)

عند ثبوت مسؤولية الناقل، لا يدفع القيمة الكاملة للبضاعة إلا إذا تم التصريح بها مسبقاً، بل يدفع حداً أقصى يُحسب باستخدام حقوق السحب الخاصة (SDR) وفق المعادلة التالية:

- يتم اختيار القيمة الأعلى بين:

- التعويض على أساس الطرد/الوحدة: 666.67 وحدة حقوق سحب خاصة لكل طرد.

- التعويض على أساس الوزن: 2 وحدة حقوق سحب خاصة لكل كيلوغرام من الوزن الإجمالي للبضاعة المتضررة.

3. التوجهات الحديثة (هامبورغ وروتردام)

- قواعد هامبورغ:حاولت إلغاء "الخطأ الملاحي" لإنصاف الشاحن (صاحب البضاعة).

- قواعد روتردام: وسعت النطاق ليشمل النقل متعدد الوسائط (Door-to-Door) واستحدثت مفهوم الطرف المنفذ البحري (Maritime Performing Party) لدعم العمليات اللوجستية المعقدة والتحول الرقمي.

Liability Limit = Max (666.67 SDR/package , 2 SDR/kg)

The Hague-Visby, Hamburg, and Rotterdam Rules regulate the relationship between the carrier and the shipper, defining liability limits for cargo damage. The **Hague-Visby Rules** remain the most prevalent despite favoring the carrier through the "Nautical Fault" defense, capping compensation at 666.67 SDR per package. In contrast, the **Hamburg Rules** aimed to protect the shipper by removing exemptions, while the **Rotterdam Rules** attempt to modernize the system to include "Door-to-Door" transport and electronic documentation, though their global acceptance remains limited.