

جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان		Abou-bekr Belkadi Université - Tlemcen
الكلية: الحقوق والعلوم السياسية	السنة الدراسية: 2025-2026	
شعبة: الحقوق.	المقياس: القانون البحري.	
المستوى: السنة الثالثة ليسانس حقوق - المجموعة الأولى (01)	تاريخ الامتحان: 11 ماي 2026.	

الإجابة النموذجية:

السؤال الأول:

- اختلف الفقهاء فيما بينهم حول مسألة ما إذا كان القانون البحري فرع مستقل عن باقي فروع القانون الأخرى أم أنه لا يعدو أن يكون جزء من قانون قائم بذاته؟
اشرح ذلك.

الإجابة النموذجية:

اختلف الفقهاء فيما بينهم حول مسألة ما إذا كان القانون البحري فرع مستقل عن باقي فروع القانون الأخرى، أو أنه لا يعدو أن يكون جزء من قانون قائم بذاته. في هذا المجال ظهرت اتجاهات منها:
أ/ القانون البحري له ذاتية مستقلة:

اتجه بعض الفقه إلى القول بأن القانون البحري متميز بذاتية مستقلة عن باقي فروع القانون. بحيث يعد كافيا بذاته لحكم العلاقات الناشئة عن الملاحة البحرية دون الحاجة إلى غيره من فروع القانون الأخرى لتكملة ما قد يشوبه من غموض أو نقص.

ويعتمد أنصار هذا الاتجاه على ما ينفرد به القانون البحري من طبيعة خاصة يستمدّها من النشاط الذي ينظمه وهو الملاحة البحرية وهو نشاط يتميز بالعالمية.

ويضيف أصحاب هذا الرأي أن القانون البحري له طبيعة مغايرة تماما لطبيعة القانون المدني. فعندما يتناول القانونان نفس النوع من العلاقات فإن كل واحد منهما يخضعان لقواعد مختلفة، فضلا عن انفراد القانون البحري بنظام خاص لا يعرفها القانون المدني من بينها المركز القانوني الخاص الذي يتمتع به الرّبان، ونظرية الخسائر البشرية المشتركة، ونظام المساعدة البحرية، ومسؤولية مالك السفينة المحدودة على خلاف القاعدة، ونظام التخلي عن السفينة الذي ينفرد به نظام التأمين البحري.

ب/ القانون البحري جزء من القانون التجاري:

يرى أنصار هذا الاتجاه أن القانون البحري ليس إلا جزء من القانون التجاري، فهو لا يعدو أن يكون فرعاً فيه يحكم النشاط التجاري البحري، ويستند أنصار هذا الاتجاه على مسلك الذي اتبعه المشرع الفرنسي عندما أصدر القانون التجاري بداية بأمر البحرية. الذي أصدره لويس 14 سنة 1685 ثم قانون 1807 والذي جمع فيه قواعد التجارة البرية والتجارة البحرية على حد سواء، حيث نظم التجارة البرية في الكتاب الأول، بينما خصص للتجارة البحرية الكتاب الثاني.

ج/ القانون البحري ذو طبيعة خاصة:

يميل أنصار هذا الاتجاه الى القول بأن للقانون البحري نوعا من الذاتية لا جدال فيه، ولكن هذا القرار لا يؤدي الى حد استقلاله استقلالاً مطلقاً عن فروع القانون الأخرى، حيث يجب التمييز بين استقلالية القانون البحري وبين ذاتيته. *Autonomie et particularisme* فالاستقلالية يقصد بها أنه يتمتع بمبادئ و نظم خاصة و طرق تفسير مستقلة. بينما يقصد بالذاتية ما يتمتع به هذا القانون من صفات فنية تجعل نصوصه ملائمة للظروف الخاصة التي تحيط بالظاهرة التي ينظمها ألا وهي الملاحة البحرية وهذا لا يغني عن الاستعانة بفروع القانون الأخرى لتكملة ما يشوبه من نقص وفي مقدمة هذه الفروع نجد القانون المدني والقانون التجاري بشرط ألا يتعارض ما يؤخذ به من أحكامها مع نصوص التقنين البحري وطبيعة العلاقات البحرية والظروف التي تنشأ فيها.

واستند أنصار هذا الاتجاه الى حجتين قائمتين على انتقاد الرأيين اللذين سبقتا الإشارة اليهما.

الرأي الأول: على انفراد القانون البحري بنظم معينة تصبغ عليه طبيعة خاصة للقول باستقلاله المطلق فيه نوع من المغالاة.

الرأي الثاني: مسلك المشرع الفرنسي للقول بتبعية القانون البحري للقانون التجاري على انه مجرد فرع منه ينطوي على الكثير من المبالغة، ذلك أنه اذا كان أنصار هذا الرأي قد اكتشفوا وجود صلة وثيقة بين القانون التجاري و القانون البحري باعتبار أن القانون التجاري ينظم التجارة البرية بينما القانون البحري ينظم التجارة البحرية، فإن هذا الاتجاه في حد ذاته يبين قدرا من الاستقلالية يحتفظ به كل قانون إزاء الآخر، بدليل تخصيص كتاب مستقل لكل منهما في اطار تقنين واحد، كما تؤكد ذلك القوانين البحرية المقارنة المقتبسة من الكتاب الثاني من التقنين التجاري الفرنسي و التي صدرت منفصلة مما يؤكد بصورة أوضح هذا الاستقلال و هو المسلك الذي انتهجه المشرع الجزائري بإصداره للتقنين التجاري سنة 1975 ثم أصدر التقنين البحري مستقلا عنه سنة 1976 .

السؤال الثاني:

- تخضع ملاحة السفن الأجنبية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية لما يسمى " بنظام المرور البريء "

اشرح ذلك وفق اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

الإجابة النموذجية:

يقصد بنظام المرور البريء، مرور السفن الأجنبية بصورة لا تضر بمصالح الدولة الساحلية، وهذا تقريبا هو التعريف الذي أتت به اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة في مادتها 14 التي نصت على أن المرور يكون بريئا مادام لا يضر بالسلام أو بحسن نظام أو بأمن الدولة الساحلية، وأن يتم هذا المرور وفق نصوص الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى.

وبالرجوع الى اتفاقية 1982 لقانون البحار، نجد انها أقرت بحق السفن الأجنبية بممارسة حق المرور البريء في البحر الإقليمي، حيث نصت في المادة 17 على أنه " رهنا بمراعاة هذه الاتفاقية، تتمتع سفن جميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، بحق المرور البريء خلال البحر الإقليمي. وقد حددت المادة 18 من نفس الاتفاقية معنى المرور البريء بأنه:

- أ/ اجتياز هذا البحر دون دخول المياه الداخلية أو التوقف في مرسى أو في مرفق مينائي يقع خارج المياه الداخلية.
- ب/ أو التوجه الى المياه الداخلية أو منها أو التوقف في أحد هذه المراسي أو المرافق المينائية أو مغادرته.

2/ يكون المرور متواصلًا وسريعًا، ومع هذا فإن المرور يشمل على التوقف والرسو، ولكن فقط بقدر ما يكون هذا التوقف والرسو من مقتضيات الملاحة العادية، أو حين تستلزمها قوه قاهرة أو حالة شدة، أو حين يكونان لغرض تقديم المساعدة إلى أشخاص أو سفن أو طائرات في حالة خطر أو شدة.

وقد أوردت في المادة 19 منها تعريفًا لحق المرور البري لا يختلف كثيرًا عن ذلك الذي أتت به اتفاقية 1958 عندما عرفت المرور البري بأنه يكون كذلك مادام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها.

ويتم هذا المرور طبقا لهذه الاتفاقية ولقواعد القانون الدولي الأخرى. ولكن الجديد في اتفاقية 1982 هو ما نصت عليه في الفقرة الثانية من المادة 19 عندما بينت الأنشطة التي لو مارسها السفينة الأجنبية أثناء مرورها في البحر الإقليمي فإن مرورها يصير غير بري، وهذه الأنشطة هي:

- 1- أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي، أو بأي صورة أخرى انتهاكا لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة.
 - 2- أي مناورة أو تدريب بأسلحة من أي نوع.
 - 3- أي عمل يهدف الى جمع معلومات تضر بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها.
 - 4- أي عمل دعائي يهدف الى المساس بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها.
 - 5- إطلاق أي طائرة أو انزالها أو تحميلها.
 - 6- إطلاق أي جهاز عسكري أو انزاله أو تحميله.
 - 7- تحميل أو إنزال أي سلعة أو عملة أو شخص خلافا لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة.
 - 8- أي عمل من أعمال التلوين المقصود والخطير يخالف هذه الاتفاقية.
 - 9- أي من أنشطة صيد السمك.
 - 10- أي فعل يهدف الى التدخل في عمل أي من شبكات المواصلات أو من المرافق أو المنشآت الأخرى للدولة الساحلية.
 - 11- أي نشاط آخر ليس له علاقة مباشرة بالمرور.
- وتجدر الإشارة في الأخير الى أن حق المرور البري حق لكل السفن مدنية أو عسكرية ولكن هذه الأخيرة سواء كانت عادية أو غواصات عليها أن تبحر طافية ورافعة علمها حين تكون في البحر الإقليمي.