مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية

اسم المقال: النظام القانوني للسفينة وموقف القانون السوري منها
اسم الكاتب: د. عفيف حيدر، د. رامي لايقه، عبد العزيز حسون
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/5804
تاريخ الاسترداد: 2026/11/03 18:30 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية – ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

The Legal System Of The Ship And The Position Of Syrian Law On It

Dr. Afif Haider[*]
Dr. Rami Layka[**]
Abd alazeez Hassoun[***]

(Received 21 / 8 / 2022. Accepted 2 / 10 / 2022)

□ ABSTRACT □

In the past, the ship symbolized the marine mechanism that roamed the seas and oceans for the purpose of trade and transportation of people and goods, it has become nowadays in many forms and performs a variety of tasks, which calls for a precise definition.The research deals with the ship as an important and effective element that has a vital role in international maritime commercial transport operations, which has resulted in It has become the backbone of marine navigation. The research reviews the definition of the ship from the point of view of international convention National legislation and international jurisprudence opinions, in addition to shedding light on the legal and subjective nature of the offshore facility, which It gives it a description of the ship, indicating the types of ships and distinguishing it from other similar marine installations. As research aims to clarify the rights contained on the ship from ownership, mortgage and seizure, while specifying the legal position of the ship in the maritime areas subject to sovereignty. The research reached many results, the most important of which are:

1- There is a contradiction between international conventions, national legislation, and international jurisprudence opinions about defining the concept of a ship.

2- The Jamaica Agreement of 1982 divided the sea into different maritime zones. This division resulted in regulating the legal status of the ship while in these areas.

3- Assuming that the ship is a movable property of a special nature, it has become a place because some of the rights contained in the property, such as mortgage, seizure and insurance, are returned to it.

Keywords: The ship - accessories of the ship - Arab legislation - the ship is movable of a special nature.

[*]**Professor At The Department Of Economics And Planning, Faculty Of Economics, Tishreen University, Latakia, Syria**
[**]**Assisstant Professor, Department Of Economics And Planning, Faculty Of Economics, Tishreen University, Latakia, Syria.**
[***]**Postgraduate Student (PHD), Department of Economics and Planning, Faculty of Economics, Tishreen University, Latakia, Syria.** abdalazeezhassoun@tishreen.edu.sy

النظام القانوني للسفينة وموقف القانون السوري منها

الدكتور عفيف حيدر*
الدكتور رامي لايقه**
عبد العزيز حسون***

(تاريخ الإيداع 21 / 8 / 2022. قُبِل للنشر في 2 / 10 / 2022)

□ ملخّص □

كانت السفينة قديماً ترمز إلى الآلية البحرية التي تجوب البحار والمحيطات بقصد التجارة ونقل الأشخاص والبضائع، إلا أنها أصبحت في الوقت الحاضر تأخذ أشكالاً متعددة وتقوم بمهام متنوعة الأمر الذي يستدعي وضع تعريفٍ دقيق لها. يتناول البحث السفينة كعنصر هام وفعال له دورٌ حيوي في عمليات النقل التجاري البحري الدولي، الأمر الذي ترتب عليه أنها أصبحت العمود الفقري للملاحة البحرية. يستعرض البحث تعريف السفينة من وجهة نظر الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية وآراء الفقه الدولي، إضافةً إلى تسليط الضوء على الطبيعة القانونية والذاتية للمنشأة البحرية والتي تضفي عليها وصف السفينة، وبيان أنواع السفن وتميزها عن غيرها من المنشآت البحرية المماثلة لها. كما يهدف البحث إلى توضيح الحقوق الواردة على السفينة من ملكية ورهن وحجز، مع تحديد المركز القانوني للسفينة في المناطق البحرية الخاضعة للسيادة. وقد توصل البحث إلى العديد من النتائج كان من أهمها:

1- هناك تناقض وتعارض ما بين الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية وآراء الفقه الدولي حول تحديد مفهوم السفينة.

2-قسمت اتفاقية جامايكا للعام1982 البحر إلى مناطق بحرية مختلفة، ترتب على هذا التقسيم أنها نظمت المركز القانوني للسفينة أثناء تواجدها في هذه المناطق.

3-ترتب على اعتبار السفينة مال منقول ذو طبيعة خاصة أنها أصبحت محلاً لأن ترد عليه بعض الحقوق الواردة على العقار كالرهن والحجز والتأمين.

الكلمات المفتاحية: السفينة – ملحقات السفينة – التشريعات العربية – السفينة منقول ذو طبيعة خاصة.

*أستاذ، قسم الاقتصاد والتخطيط، كلية الاقتصاد، جامعة تشرين، اللاذقية، سورية.
**مدرس، قسم الاقتصاد والتخطيط، كلية الاقتصاد، جامعة تشرين، اللاذقية، سورية.
***طالب دراسات عليا (دكتوراه)، قسم الاقتصاد والتخطيط، كلية الاقتصاد، جامعة تشرين، اللاذقية، سورية.
abdalazeezhassoun@tishreen.edu.sy

مقدمة:

تعد السفينة الأداة الأساسية للملاحة البحرية فهي تحظى بشأنٍ كبير من قبل القانون البحري الدولي. وقد ازدادت أهميتها وعلا شأنها نظراً لما تقوم به من دورٍ هام وحيوي في نقل البضائع والأشخاص بين الموانئ الوطنية والموانئ الدولية من جهة، إضافة إلى كونها الأداة الوحيدة القادرة على العبور بالحمولات الثقيلة ونقلها مقارنةً بالآلات البحرية وحتى الجوية والبرية من جهة أخرى.

ونظراً للمهام الملقاة على عاتق السفينة كونها العمود الفقري في عمليات النقل التجاري البحري، فإن تحديد مفهومها بشكلٍ واضح ودقيق لا ينطوي على أي لبسٍ أو غموض، بات أمراً ملحاً وضرورياً وذلك لحصر نطاق القانون الواجب تطبيقه، إذ إنه بتحديد مفهوم السفينة يمكن تعيين وتحديد القانون المراد تطبيقه، خاصةً أن تطبيق القانون البحري يترتب عليه التزامات في غاية الأهمية قد تصل في بعض الأحيان إلى فرض تعويضاتٍ كبيرة على السفينة في حال مخالفتها وخرقها لقواعد المسؤولية المدنية المنصوص عليها في التشريعات الدولية أو الوطنية.

انطلاقاً مما تقدم كان من الضروري إيجاد تعريف للسفينة يتضمن توضيح نظامها القانوني وبيان حالتها المدنية وذاتيتها وشروط اكتسابها لجنسية الدولة ورفع علمها، حيث إن السفينة بتحركها وخروجها من حدود الدولة التي تحمل جنسيتها ودخولها إلى إقليم دولة أخرى يؤدي إلى التقاء سيادة دولتين أو أكثر، وقد يصل الأمر إلى حالة من التنازع في الاختصاص بين هذه الدول في حال تعرض السفينة لجزاءات وعقوبات. لذلك كان لابد من وجود تشريع دولي شامل ينظم العلاقة بين الدولة التي تحمل السفينة علمها وبين الدولة التي تبحر السفينة ضمن مجال بحرها الإقليمي الخاضع لسيادتها. فضلاً عن ضرورة تمييز هذا التشريع بين السفينة وبين غيرها من المنشآت البحرية الأخرى، والتي ظهرت مؤخراً نتيجة التقدم العلمي والتطور الصناعي كالقوارب الهوائية والألواح الشراعية والمطاعم والفنادق العائمة ومنصات الحفر والتنقيب والتي تعتبر غريبة عن الوصف المتعارف عليه للسفينة.

مشكلة البحث:

تكمن مشكلة البحث في غموض النظام القانوني الذي يحكم السفينة ويوضح الحقوق المدنية الواردة عليها وذلك بوصفها المحرك الرئيس لعمليات التجارة البحرية الدولية.

وهذا يدفعنا لطرح التساؤلات الفرعية التالية:

- ما هو دور الاتفاقيات الدولية بشكلٍ عام واتفاقية جامايكا للعام 1982 بشكلٍ خاص في بيان الضوابط القانونية الناظمة لعمل السفينة؟
- ما هو دور الفقه الدولي في إيجاد تعريف جامع ومانع للسفينة؟
- ما هو دور التشريعات العربية في وضع نظام قانوني للمنشأة البحرية يبين شروط اكتسابها لوصف السفينة؟

أهمية البحث و أهدافه:

تكمن أهمية البحث في أن السفينة باتت اليوم أحد الركائز الأساسية التي تقوم عليها عمليات التبادل التجاري البحري، الأمر الذي استدعى إيجاد قواعد قانونية موحدة ناظمة لعملها تنهي حالة التناقض والتعارض التي اعترت الاتفاقيات الدولية والتشريعات العربية وآراء الفقه الدولي المتباينة حول تحديد مفهومها.

أهداف البحث:

يهدف البحث إلى تسليط الضوء على النقاط التالية:

1. التعريف بالسفينة وفقاً للاتفاقيات الدولية والفقه الدولي والتشريعات العربية.
2. الطبيعة القانونية والذاتية للسفينة.
3. أنواع السفن وتمييزها عن غيرها من المنشآت البحرية المشابهة لها.
4. الحقوق الواردة على السفينة.
5. المركز القانوني للسفينة في المناطق البحرية الخاضعة للسيادة.

فرضيات البحث:

يقوم البحث على الفرضيات التالية:

1. هناك تباين في الآراء والمواقف المتخذة من قبل الاتفاقيات الدولية الخاصة لجهة إضفاء وصف السفينة وتطبيق نظامها القانوني على السفن ذات الوسائد الهوائية.
2. هناك فروق جوهرية ما بين السلطات الممنوحة للدولة الساحلية على السفن التجارية أو الخاصة المتواجدة في مياهها الداخلية وبين سلطاتها على السفن الحكومية العامة في تلك المياه.
3. هناك اختلاف جوهري ما بين المركز القانوني للسفينة أثناء تواجدها في المنطقة الاقتصادية الخالصة وبين مركزها في أعالي البحار.

منهجية البحث:

قام البحث على استخدام المنهج الوصفي التحليلي في توضيح وتحليل موقف كلاً من الاتفاقيات الدولية والتشريعات العربية وآراء الفقه الدولي من السفينة من خلال تعريفها وبيان النظام القانوني الناظم لوضعها.

1.تعريف السفينة وفقاً للاتفاقيات الدولية والتشريعات العربية والفقه الدولي:

أخذت الاتفاقيات الدولية على عاتقها وضع تعريفٍ للسفينة وتوضيح الأحكام والضوابط القانونية التي تخضع لها، لكن هذه التعاريف اتسمت بالتعدد والاختلاف فيما بينها، حيث إن هذه التعاريف اقتصرت على معالجة الموضوع الذي تنظمه الاتفاقية الدولية إلى درجة أن ما يعد سفينة في موضوع لا يعد كذلك في موضوعٍ آخر.

يعود سبب اهتمام الاتفاقيات الدولية بالسفينة كون النشاط البحري لا يتم بدونها من جهة، ومن جهةٍ أخرى فهي بحكم تنقلها في المياه الدولية تقيم جسراً بين القوانين الوطنية والقوانين الدولية، كما أنها صلة وصل ما بين القانون البحري الداخلي وقانون البحار الدولي.**[1]**

لكن إذا ما نظرنا إلى النصوص القانونية الدولية المتعلقة بموضوع الملاحة البحرية بشكلٍ عام وبموضوع السفينة بشكلٍ خاص، نجد أن الاتفاقيات الدولية العامة وفي مقدمتها اتفاقيات جنيف الأربع للعام1958 ومن بعدها اتفاقية جامايكا للعام1982 والتي تعد بمثابة دستور البحار، سكتت عن تنظيم موضوع السفينة واكتفت بالإحالة إلى التشريعات الداخلية تبعاً لما تقتضيه مصالحها.**[2]**

نتيجةً لاختلاف الاتفاقيات الدولية في تعريف السفينة، نجد أن بعض هذه الاتفاقيات وعلى رأسها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار للعام 1982 والمعروفة باتفاقية جامايكا ومن قبلها اتفاقيات جنيف للعام1958 تطرقت لأنواعٍ معينة من السفن كالسفن الحربية وميزتها بأحكامٍ خاصة دون غيرها من السفن متأثرة بالبعد الدولي الذي تمثله هذه السفن، فقد عرفت المادة 29 من اتفاقية جامايكا السفن الحربية على أنها:" كل سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما، وتحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدولة وتكون تحت إمرة ضابط معين رسمياً من قبل

حكومة تلك الدولة، ويظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو ما يعادلها، ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية".**[3]**

ومن بين الاتفاقيات الدولية التي وضعت تعريفاً للسفينة وإن كان هذا التعريف موسعاً لكي يتسنى لهذه الاتفاقيات تطبيق أحكامها على نطاق واسع، نجد أن اتفاقية العمل رقم22 الخاصة بعقود التزام البحارة الموقعة في عام1926 عرفت السفينة على أنها:" كل منشأة مهما كانت طبيعتها سواء كانت ملكيتها عامة أو خاصة تقوم عادة بالملاحة البحرية".**[4]**

يلاحظ من هذا التعريف أن وصف السفينة اقتصر على المنشآت البحرية العائمة المخصصة للملاحة البحرية.

فضلاً عن ذلك فإن الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لسنة 1969 عرفت السفينة في مادتها الأولى على أنها:" كل مركب كبير أو آلية بحرية مهما كانت تنقل فعلاً محروقات مشحونة جزافاً أو لحمولة.

كما عرفت المادة الثانية من بروتوكول عام1992 الملحق والمعدل للاتفاقية الدولية المتعلقة لسنة 1969 المذكورة آنفاً السفينة على أنها:" كل مركب أو مركبة بحرية مهما كان نوعها تم بناؤها وتكييفها لنقل الزيت باعتباره بضاعة إضافةً إلى بضاعة أخرى".**[5]**

بالمقارنة بين الاتفاقية الدولية لسنة1969 والبروتوكول المعدل لها في عام1992، نجد أن المشرع الدولي تحول للاعتماد على معيار الهيكل أو تصميم السفينة في بروتوكول 1992 بدلاً من معيار الحمولة الذي كان مستخدماً في الاتفاقية الدولية لسنة1969.**[6]**

كما عرفت اتفاقية لندن الخاصة بالقواعد الدولية لمنع التصادم الموقعة في عام 1970، السفينة على أنها:" كل أنواع المركبات المائية والطائرات البحرية التي ليس لها إزاحة في الماء والتي تستخدم أو تصلح للاستخدام كوسيلة للتنقل المائي".

بتدقيق التعريف السابق يلاحظ أن الاتفاقية المذكورة آنفاً هي الاتفاقية الوحيدة التي تطرقت لموضوع السفن ذات الوسائد الهوائية، وهي سفن خطيرة تتسبب بحوادث بحرية، وبسبب خطورتها أقصيت من الكثير من الاتفاقيات الدولية بسبب طبيعتها الخاصة الخطيرة.**[7]**

إضافةً إلى ذلك فقد عرفت اتفاقية ماربول لسنة1973 المتعلقة بحماية البيئة البحرية من النفايات والتسرب النفطي، السفينة في المادة الثانية على أنها:" كل سفينة تجوب البحر من أي نوع كان، وكذلك أي مركب كان باستثناء المنشآت والأجهزة المخصصة لاستكشاف البحر واستثمار موارد قيعان البحر".**[8]**

كما وضعت لجنة القانون الدولي سنة1953 تعريفاً للسفينة بأنها:" كل آلية قابلة للتحرك بذاتها بما لديها من تجهيز وطاقم في المجالات

البحرية عدا الفضاء الجوي، قصد انجاز خدمات الصناعة المستخدمة في إطارها". يلاحظ من هذا التعريف أنه يتماشى مع وصف السفينة كونها تبحر في مجالات بحرية دولية بغض النظر عن طبيعتها أو نوعها أو حجمها أو تخصيصها للملاحة البحرية من عدمه.**[9]**

وقد عرفت اتفاقية هونغ كونغ لإعادة تدوير السفن بطريقة آمنة وسليمة بيئياً الموقعة في عام2009، في المادة 2 منها السفينة على أنها:" كل باخرة من أي نوع مهما كان يعمل في الوسط البحري، ويشمل الوحدات الغواصة والمنشأة الطافية والمنصات ذاتية الدفع ووحدات التخزين الطافية ووحدات تخزين الإنتاج الطافية ووحدات الشحن".

نجد من نص المادة السابقة أن الاتفاقية حاولت وضع تعريفٍ جامع ليشمل كل المنشآت العائمة في البحر، إلا أن أحكام الاتفاقية تطبق فقط على السفن التي تتجاوز حمولتها500 طن، والسفن التي تقوم برحلاتٍ دولية، وتستثني الاتفاقية من نطاق تطبيقها السفن العسكرية والسفن المستعملة لأغراض حكومية غير تجارية.**[10]**

يلاحظ من التعاريف السابقة مدى حجم التناقض والتعارض الذي اعترى الاتفاقيات الدولية ذات الشأن، حيث إن هذه الاتفاقيات لم تعن بوضع تعريفٍ عام وموحد ينطبق على السفن، وإنما اكتفت بتحديد المنشآت التي تنطبق عليها أحكامها.

بالانتقال إلى دور الفقه الدولي في وضع تعريفٍ عام وشامل للسفينة، نجد أن الفقه الدولي كان له اسهاماتٍ عديدة في التطرق لموضوع السفينة من خلال تعريفها وبيان مضمونها وماهيتها.

فقد عرف الفقيه الفنلندي فالين السفينة بأنها:" كل منشأة مخصصة للملاحة البحرية"، لكن هذا التعريف لم يسلم من الانتقاد من قبل فقهاء آخرين وعلى رأسهم الفقيه الفرنسي ريبير الذي اعتبر بأن معيار التخصيص للملاحة البحرية من أجل إطلاق وصف السفينة على المنشأة، معياراً قاصراً، الأمر الذي دفع بالفقيه ريبير من أجل وضع تعريف للسفينة، إذ عرفها على أنها:" كل منشأة تقوم أو تخصص للملاحة البحرية على وجه الاعتياد".**[11]**

يلاحظ عند مقارنة التعريف الذي أورده كلاً من الفقيهين فالين وريبير للسفينة، نجد أن الفقيه ريبير اشترط لإطلاق وصف السفينة على المنشأة البحرية أن تقوم بالملاحة البحرية بشكل معتاد ودائم وبالتالي يخرج من مفهوم السفينة المنازل والأرصفة البحرية العائمة إضافة إلى الرافعات العائمة التي تستخدم داخل الموانئ.**[12]**

كما عرف الفقيه الفرنسي دونجون السفينة بأنها:" كل منشأة قادرة على مواجهة أخطار البحر وتستعمل بصفة اعتيادية للملاحة البحرية".**[13]**

نستنتج من التعريفات السابقة أن هناك إجماع بين الفقهاء حول العناصر الأساسية لتعريف السفينة وهي:

1-قدرة السفينة على الملاحة البحرية: يترتب على هذا الوصف أن أي منشأة غير قادرة على القيام بمثل هذه المهمة لا ينطبق

عليها وصف السفينة، فعلى سبيل المثال السفينة المقطورة بسفينة أخرى لا تتمتع بهذه الصفة، لأنها لا تستطيع القيام بالملاحة البحرية من تلقاء نفسها وبوسائلها الذاتية.**[14]**

2-المكان الذي تتم فيه الملاحة: يترتب على هذا الوصف أن تقوم المنشأة البحرية بالملاحة في المحيطات والبحار لكي تكتسب وصف السفينة. لكن هناك بعض التشريعات الداخلية تعرضت للملاحة في الأنهار والبحيرات فقامت بتنظيمها، وذلك بسبب احتواء هذه الدول على العديد من المسطحات المائية. لذلك فقد اعتبرت سفينة كل منشأة تقوم بالملاحة في البحر أو المحيط بينما المنشأة التي تقوم بالملاحة في النهر أو البحيرة تأخذ صفة مركب، وهو الرأي الذي ذهب إليه كل من الفقيهين دونجون وريبير وعلة ذلك عدم تعرضها لمخاطر البحر.**[15]**

3-القيام بالملاحة البحرية بشكلٍ معتاد: لا يكفي لإطلاق وصف السفينة على المنشأة البحرية قيامها بالملاحة البحرية لمرة واحدة، إذ لابد من قيامها بالنشاط الملاحي بشكلٍ متكرر سواءً كان ذاك متقطع أو متصل. لذلك لا تعتبر المراكب النهرية سفينة حتى ولو نزلت هذه المراكب إلى عرض البحر بسبب عدم توفر عنصر الاعتياد لهذا النزول كونه نزولاً استثنائياً.**[16]**

4-التعرض لمخاطر البحر: اشترط بعض الفقهاء لإطلاق وصف السفينة على المنشأة البحرية قدرتها على مجابهة أخطار البحر، حيث اعتبروا أن معيار الخطر البحري هو معيار ثابت في تعريف السفينة يسمح لها بالتمييز بينها وبين غيرها من المنشآت التي لا تستطيع مواجهة أخطار البحر المتمثلة في الأعاصير والدوامات البحرية. لذلك فإن فكرة الخطر البحري تقتضي تعرض وسيلة الملاحة البحرية للخطر البحري أثناء إبحارها بحيث يهددها ويعرض حمولتها للخطر وهو ما أخذت به معاهدة بروكسل لسندات الشحن للعام1954.**[17]**

إضافة إلى كل ما سبق ونتيجةً لقصور كلاً من الاتفاقيات الدولية والفقه الدولي في وضع تعريفٍ للسفينة بحيث يكون بمثابة قاعدة عامة تطبق على المنشآت البحرية التي يمكن أن تستعمل في الملاحة البحرية، حتى إن بعض التعاريف التي أوردتها هذه الاتفاقيات وهذا الفقه كانت متعارضة ومتناقضة فيما بينها نتيجة اختلاف المواضيع التي عنيت كلاً من الاتفاقيات الدولية والفقه الدولي بتنظيمها ، كل ذلك كان سبباً في تداعي التشريعات العربية لبعض الدول من أجل التصدي لهذا الموضوع، حيث تناولت هذه التشريعات السفينة من ناحية تعريفها وبيان ماهيتها ومضمونها وتوضيح ملحقاتها.

ومن بين التشريعات العربية التي تطرقت لموضوع السفينة، قانون التجارة البحرية السوري رقم 46 الصادر بتاريخ2006/11/28، وقد جاء هذا القانون نتيجة الاهتمام المتزايد بالنقل البحري ولتسليط الضوء على دوره الكبير في عملية التنمية الاقتصادية في سورية، الأمر الذي تطلب إيجاد قانون تجاري بحري يواكب أحدث التشريعات والأنظمة المتعلقة بالملاحة البحرية التجارية خصوصاً في ظل المنافسة العالمية، فقد عرف هذا القانون السفينة في المادة الأولى منه ولاسيما الفقرة التاسعة بأنها:" كل منشأة عائمة ذاتية الدفع صالحة للملاحة البحرية، وتعد ملحقات السفينة اللازمة لتشغيلها واستغلالها جزءاً منها".**[18]**

وقد حدد القانون المذكور آنفاً نطاق تطبيقه حيث نصت المادة 2 منه على أنه: فيما عدا الحالات التي ورد بشأنها نص خاص لا تسري أحكام هذا القانون على السفن الحربية والسفن التي تخصصها الدولة أو أحد الأشخاص الاعتبارية العامة لخدمة عامة ولأغراض غير تجارية.**[19]**

كما تطرق القانون 46 لعام2006 لكافة الأمور التنظيمية المتعلقة بالسفينة فقد حددت المادة15 ولاسيما الفقرة الأولى منها البيانات الواجب تقديمها من أجل تسجيل السفينة لدى الإدارة البحرية المختصة، إذ نصت هذه المادة على ما يلي:

يتم تسجيل السفينة عندما تؤم ميناء التسجيل وبناءً على طلب يقدمه المالك إلى الإدارة، مرفقاً بالبيانات الآتية:

- اسم السفينة الحالي وأسماؤها السابقة.
- موانئ التسجيل السابقة.
- تاريخ بناء السفينة واسم الصانع.
- رقم المنظمة البحرية / الإيمو /.
- إشارة النداء الدولية السابقة للسفينة.**[20]**

إضافةً إلى ذلك فقد عرف القانون البحري الجزائري الصادر بالأمر رقم 80/76 تاريخ 1976 المعدل بالقانون 4/10 تاريخ2010، السفينة إذ نصت المادة 13 منه:" تعد السفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة، وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة".

وعند مقارنة تعريف السفينة بين ماورد في قانون التجارة البحرية السوري والقانون البحري الجزائري نجد أن كلا القانونين اتفقا في نقاط واختلفا في نقاط أخرى، إذ إنه نجد أن كلا القانونين لم يشترط لإطلاق وصف السفينة على المنشأة البحرية قدرتها على مواجهة أخطار البحر، بينما نجد أن كلا القانونين اختلفا في تحديد الشروط الواجب توافرها في المنشأة لاعتبارها سفينة، حيث اشترط قانون التجارة البحرية السوري بأن تكون السفينة قادرة على الملاحة البحرية بوسائلها الخاصة بينما قانون التجارة البحرية الجزائري تمادى في بسط مجال التعريف ليشمل أكبر عدد ممكن من المنشآت البحرية وبالتالي تكتسب المنشأة وصف السفينة حتى ولو تم قطرها بسفينة أخرى. ومن نقاط الاختلاف بين القانونين المذكورين أن القانون السوري قد حصر مفهوم السفينة بالمنشآت البحرية العائمة، بينما القانون البحري

الجزائري قد وسع من مفهوم السفينة من خلال ذكره لعبارة العمارة البحرية، فقد تكون هذه العمارة غير عائمة أي لا تطفو على السطح مما يعني أن الغواصات تكتسب وصف السفينة حسب القانون الجزائري وذلك خلافاً للقانون السوري. نستنتج مما سبق أيضاً مدى حجم التناقض الذي تضمنته التشريعات العربية حول تحديد مفهوم السفينة والشروط الواجب توافرها في المنشأة لاكتسابها وصف السفينة.

لذلك يمكن تعريف السفينة من وجهة نظر الباحث على أنها:

كل منشأة مخصصة للملاحة البحرية عن طريق وسائلها الخاصة وقادرة على مواجهة أخطار البحار العاتية.

2. الطبيعة القانونية والذاتية للسفينة:

2.1. الطبيعة القانونية للسفينة:

يساهم تحديد الطبيعة القانونية للسفينة في تعيين القانون الواجب الرجوع إليه وذلك من أجل معرفة النظام القانوني الذي تخضع له. وعند الحديث عن تحديد الطبيعة القانونية للسفينة فإن الأمر يقتضي إدراجها ضمن أحد الطوائف القانونية: أشخاص أو أموال – أموال منقولة أو عقارات. وحول هاتين الطائفتين تضاربت الآراء بين من اعتبر السفينة مالاً منقولاً، وبين من اعتبرها عقاراً، وهناك اتجاه ثالث اعتبرها مالاً مختلطاً، لذلك فإن تحديد طبيعة المال يؤثر بشكل كبير في تطبيق وتحديد القاعدة المناسبة التي يخضع لها.**[21]**

بناءُ على ما تقدم فإذا اعتبرنا السفينة مالاً فهذا يعني أنها محلاً وموضوعاً لأن ترد عليها كافة الحقوق المالية من بيع ورهن وحجز، فهي تباع وتشترى وتدخل ضمن الذمة المالية للأشخاص، فعلى سبيل المثال إذا أوصى مالك السفينة بجميع أمواله المنقولة دون تخصيص فإن الوصية تشمل السفينة، فالسفينة كونها مالاً، وضمن تقسيم الأموال فإنها من الأموال التي تنطبق عليها أوصاف المنقول لأنها تنتقل من مكان لآخر.**[22]**

وقد تعرض الرأي السابق لانتقادات حادة أهمها أن التكييف القانوني للسفينة وإن كانت مالاً منقولاً لا تخضع لأشهر القواعد العامة المطبقة على المنقولات، والقائلة بأن الحيازة في المنقول بحسن نية سنداً للملكية، حتى ولو استجمعت هذه الحيازة شروطها واقترنت بالسبب الصحيح، حيث لا بد من وجود سبب قانوني من أسباب الملكية كشراء السفينة بسندٍ رسمي من المالك أو البناء.**[23]**

نستنتج مما سبق أن توصيف الطبيعة القانونية للسفينة يندرج ضمن طائفة الأموال المنقولة ذات الطبيعة القانونية الخاصة، والسبب في ذلك يعود إلى أنها من المنقولات ذات القيمة المالية المعتبرة لما لها من دورٍ فعال في التجارة الدولية وتنمية الاقتصاد الوطني، وهذا ما دفع البعض إلى إطلاق عليها وصف عقارات البحر. يترتب على الطبيعة القانونين الخاصة للسفينة خضوعها لنظام قانوني يتشابه مع النظام القانوني للعقار في كافة التصرفات الواردة على العقار منها: **[24]**

- ضرورة تحرير محرر رسمي لنقل ملكية السفينة.
- وجوب شهر التصرفات الواردة عليها في سجلها المقيد بمكتب التسجيل.
- تقرير حقوق الامتياز عليها يترتب بموجبها للدائن الممتاز حق التتبع وجواز رهنها رهن رسمياً وهو ما يقتصر على العقار.
- إخضاع السفينة لإجراءات حجز شبيهة بإجراءات الحجز على العقار.

لكن إذا ما عدنا إلى التشريعات العربية لبيان موقفها من الطبيعة القانونية للسفينة نجد أن المشرع السوري قد اعتبر السفينة مالاً منقولاً، فقد نصت المادة 3 من القانون 46 لعام2006 على أنه: مع مراعاة الأحكام المنصوص عليها في هذا القانون تسري على السفينة أحكام المنقول عدا التي يتم تملكها بالحيازة.**[25]**

يتضح لنا من نص المادة السابقة أن المشرع السوري قد أعطى السفينة وصف المال المنقول ذو الطبيعة الخاصة، إذ أخرجها من نطاق تطبيق القاعدة القائلة الحيازة في المنقول سنداً للملكية، واعتبر التصرفات الواردة على السفينة من إنشاء أو نقل أو انقضاء حق الملكية أو غيره من الحقوق العينية باطلة إلا إذا تمت بسندٍ رسمي أو بموجب حكم قضائي حاز قوة الأمر المقضي به شأنها في ذلك شأن العقار، وهو ما نصت عليه المادة 13 من القانون 46 لعام2006.**[26]**

2.2. الطبيعة الذاتية للسفينة:

لكي تكتسب السفينة الطبيعة الذاتية أو بعبارة أخرى لكي تكتسب السفينة الطبيعة المدنية يجب أن تتوافر فيها مجموعة من العناصر أهمها:

2.2.1. اسم السفينة:

يجب أن يكون لكل سفينة اسم يميزها عن غيرها من السفن الأخرى. وإذا كان للمالك حرية اختيار اسم السفينة إلا أن هذه الحرية مقيدة ببعض الضوابط والقيود أهمها إخضاع اسم السفينة لمراقبة السلطات البحرية المختصة تفادياً لتكراره ولئلا يكون ممنوحاً لسفينة أخرى.**[27]**

وإذا نظرنا إلى موقف التشريعات المقارنة من هذا الأمر نجد على سبيل المثال أن المشرع المصري قد أعطى المالك حرية اختيار اسم السفينة بشرط ألا يكون قد تم منحه أو إطلاقه على سفينة أخرى منعاً لما يحدثه تشابه الأسماء من لبسٍ في حالات التصادم.**[28]**

كما أن المشرع السوري قد اتخذ موقفاً مماثلاً لموقف المشرع المصري، إذ نصت المادة 4 من قانون التجارة البحرية السوري على أنه: يجب على كل سفينة أن تتخذ اسماً توافق عليه الإدارة البحرية المختصة، وأن يكتب هذا الاسم بالأحرف العربية واللاتينية على مكان بارز منها مصحوباً باسم ميناء التسجيل.**[29]**

وقد اتفقت معظم التشريعات العربية على أن يكون اسم السفينة موضوعاً في مقدمتها وبأحرف عربية ولاتينية.

2.2.2. موطن السفينة:

يقصد بالموطن الميناء الذي يتم فيه تسجيل السفينة وهو ما يعرف أيضاً بميناء التسجيل. وتحديد موطن السفينة مرهون بإرادة مالكها، إذ له كامل الحق في اختيار موطنها. من ناحية أخرى لا يشترط أن يكون استعمال السفينة واستغلالها في ميناء تسجيلها،

إذ يمكن أن يكون ميناء التسجيل غير الميناء الذي تباشر فيه السفينة نشاطها.**[30]**

لموطن السفينة أهمية كبيرة تتمثل في أنه المكان الذي تشهر فيه كافة المعلومات القانونية المتعلقة بحالتها المدنية، كما أنه تجري في هذا الموطن كافة التصرفات الواردة على السفينة كنقل ملكيتها ورهنها وتوجيه الإعلانات وتلقي إشعارات الحجز على السفينة.**[31]**

2.2.3. حمولة السفينة:

تتمتع كل سفينة بقدرٍ معين من الحمولة تتوقف عليه طاقتها الداخلية وسعتها، ويجري تقدير الحمولة بوحدة القياس المعروفة باسم مورسوم وتقاس بالبرميل، إذ يطلق عليها الطن الحجمي الذي يختلف اختلافاً كلياً عن الطن الوزني، بحيث يبلغ الأول ما يعادل 2.82 متر مكعب أي 100 قدم مكعب.**[32]**

تعد حمولة السفينة من عناصر تحديد شخصيتها وهويتها المدنية، إذ إن تقدير الحمولة أمرٌ مهم وضروري، ذلك أن تقدير الحمولة يترتب عليها:

- تحديد رسوم دخول السفينة الموانئ والخروج منها.
- تقدير الأجرة في حالة إيجار السفينة للاستغلال.
- تحديد مسؤولية مالك السفينة عن الأضرار البدنية، حيث لا يجوز تسجيل أي سفينة في سجل السفن قبل قياسها لتقدير حمولتها.**[33]**

وقد اعتبر المشرع السوري أن محمول السفينة عنصراً رئيسياً من عناصر تحديد هوية السفينة، إذ نصت المادة 4 من قانون التجارة البحرية السوري: على مالك السفينة أن يبين محمولها الصافي والقائم ويحدد هذان المحمولان بقرار من الإدارة البحرية المختصة، وتعطي هذه الإدارة لذوي الشأن شهادة بذلك، ويجب على مالك السفينة كتابة رقم تسجيل السفينة ومحمولها الصافي على مؤخرة السفينة.**[34]**

2.2.4. درجة السفينة:

لكل سفينة مرتبة معينة تميزها عن غيرها من حيث المتانة وطريقة البناء ومدى استيفائها لشروط السلامة البحرية، فقد تصنف السفينة على أنها من الدرجة الأولى أو الثانية أو الثالثة، والمعيار في تقدير الدرجة هو قدرتها على مواجهة أخطار البحر، ويقوم بهذا التقييم شركات عالمية مشهود لها بالكفاءة أهمها شركة لويدز ريجستر بلندن وأخرى فرنسية تسمى بيرو فريتاس بباريس.**[35]**

تعد درجة السفينة أحد العناصر الهامة في تعيينها وتحديد ذاتيتها، فضلاً عما لها من اعتبار وأهمية بالنسبة للتصرفات والعقود المتعلقة بالسفينة كالبيع والتأمين، حيث تطلب شركات التأمين عادةً حصول السفينة على مرتبة أو درجة معينة كشرط لقبول ضمانها، حيث تحدد قيمة قسط التأمين بناءً على هذه الدرجة، فقسط التأمين على سفينة من الدرجة الأولى مثلاً أقل منه في حالة التأمين على سفينة من الدرجة الثانية، وذلك بسبب أن احتمال تعرض الأولى للخطر أثناء الرحلة البحرية أقل من احتمال تعرض الثانية له.**[36]**

تجدر الإشارة إلى أن حصول السفينة على درجة معينة يعد قرينة قانونية بسيطة قابلة لإثبات العكس.

3.أنواع السفن وتميزها عن غيرها من المنشآت البحرية المشابهة لها:

3.1. أنواع السفن:

يمكن تقسيم السفن إلى عدة أنواع بالنظر إلى الدور أو الوظيفة المكلفة بالقيام بها، ومن هذه الأنواع:

3.1.1. من حيث الملاحة الممارسة:

بموجب هذا المعيار تقسم السفن إلى نوعان سفن تمارس الملاحة في أعالي البحار، وأخرى تمارس الملاحة الساحلية أي الملاحة داخل نطاق سيادة الدولة الساحلية. يترتب على ذلك أنه يحدد لكل سفينة تمارس أي من نوعي الملاحة المذكورين آنفاً نطاق جغرافي محدد وذلك لأغراض إدارية، إذ تبعاً لهذا النطاق الجغرافي يتم إصدار شهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية وذلك بما يتناسب مع أغراض هذه الملاحة.**[37]**

3.1.2. من حيث التخصص:

بموجب هذا المعيار تقسم السفن إلى عدة أنواع منها: السفن الصناعية – سفن الحاويات – سفن البضائع الجافة – ناقلات النفط.

ويقصد بالسفن الصناعية تلك التي يتم على متنها عملياتٍ صناعية في عرض البحر كعملية التخلص من النفايات التي تشكل تهديداً على حياة الإنسان، بالإضافة إلى سفن صناعات السمك المصطاد وتحويله إلى وجباتٍ استهلاكية.

أما سفن الخدمات يقصد بها سفن القاطرات وزوارق السحب التي يتم الاعتماد عليها كقوة دفع ودعم لباقي السفن، وتستخدم في الحالات الطارئة في البحر أو المحيط، وغالباً ما تعمل هذه السفن في المرافئ أو المياه الإقليمية.

بالنسبة لسفن البضائع الجافة فيقصد بها تلك السفن التي تنقل البضائع الخام الجافة مثل الفحم أو الحبوب، وتشبه في هيئتها الخارجية سفن الحاويات من حيث شكل السطح لكن لا يوجد عليها معداتٍ ضخمة.

ويقصد بسفن ناقلات النفط تلك السفن المختصة في نقل مشتقات النفط التي توضع في خزانات تعتمد على التسخين.**[38]**

3.1.3 من حيث وسيلة الدفع:

بموجب هذا المعيار تقسم السفن إلى عدة أنواع ومنها السفن الشراعية، إذ تعتمد هذه السفن على الطاقة الهوائية لتحريكها حيث كانت الرياح المحرك الأساسي لها، إذ إنه زودت هذه السفن بالأشرعة لاستغلال هذه الطاقة الطبيعية، وعندما تخبو الرياح كان يلجأ الإنسان إلى التجذيف.

وفي منتصف القرن التاسع العشر ونتيجة التطور في صناعة السفن ظهرت السفن البخارية محل السفن الشراعية، وبالتالي تم استخدام البخار كأداة محركة للسفن، وقد نتج عن هذا الاستخدام للبخار أنه أحدث تغيراتٍ في صناعة السفن وأبعادها وسرعتها، وفي الاستثمار البحري بحد ذاته.**[39]**

3.1.4. من حيث غرض استخدامها:

بموجب هذا المعيار تقسم السفن إلى نوعين: سفن عامة – سفن خاصة.

يقصد بالسفن العامة تلك السفن المخصصة لأغراضٍ غير تجارية إضافة إلى السفن الحربية، فالسفن العامة غير تجارية هي تلك السفن المملوكة للدولة والتي تستعملها في أداء الخدمات الحكومية غير تجارية، والتي نصت عليها المادة 9 من اتفاقية جنيف للبحر العالي للعام1958، والمادة 96 من اتفاقية قانون البحار للعام1982، ومن أمثلتها سفن البريد وسفن الجمارك والسفن المخصصة للبحث العلمي.**[40]**

أما السفن الخاصة فيقصد بها تلك السفن التي ترجع ملكيتها لأشخاص القانون الخاص أو الحكومات على حدٍ سواء والتي تستعمل لأغراض تجارية وهي ما يطلق عليها بالسفن التجارية، ومن أمثلتها: سفن الركاب والسفن المخصصة لنقل البضائع.**[41]**

3.2. تميز السفينة عن غيرها من المنشآت البحرية الأخرى:

أوجد التقدم العلمي مراكبٍ بحرية حديثة الظهور، حيث تقوم هذه المراكب وإن اختلفت في الشكل وتقنيات المحرك بذات المهمة التي تقوم بها السفينة ألا وهي التنقل في البحر. لذلك ينبغي توضيح الفرق بين السفينة وبين هذه المنشآت:

3.2.1. السفن ذات الوسائد الهوائية:

وهي مركبة تنتقل على دعامة هوائية ترفعها عن السطح سواءً كان هذا الأخير ماء أو يابسة، إذ يجب التفرقة بينها وبين الطائرة العائمة حيث تعد الأخيرة مركبة تنتقل على سطح الماء وتلامس الماء وبالتالي تعد سفينة.**[42]**

وقد أثار أمر تكييفها وتحديد النظام القانوني الذي تخضع له جدلاً كبيراً نتيجة طبيعتها المزدوجة فهي تشبه السفن والطائرات في ذات الوقت، حيث إن بعض الاتفاقيات الدولية تضمنت أحكاماً تخرج من نطاق تطبيقها السفن ذات الوسائد الهوائية كما هو الحال بالنسبة للاتفاقية الدولية للطيران المدني الموقعة في عام1976.**[43]**

لكن بالمقابل هناك اتفاقياتٍ دولية تعاملت مع السفن ذات الوسائد الهوائية كأنها سفينة، حيث جعلتها خاضعة لذات النظام القانوني المطبق على السفينة، وخير مثال على ذلك اتفاقية لندن لسنة 1972 المتعلقة بقواعد الحماية من

التصادم في البحر، حيث تضمنت هذه الاتفاقية قواعد خاصة بالمراكب السريعة أي أنه تم أخذ السفن ذات الوسائد الهوائية بعين الاعتبار.**[44] وهذا يقودنا إلى صحة الفرضية الأولى القائلة: بأن هناك تباين في الآراء والمواقف المتخذة من قبل الاتفاقيات الدولية الخاصة لجهة إضفاء وصف السفينة وتطبيق نظامها القانوني على السفن ذات الوسائد الهوائية.**

3.1.2. المنصات الثابتة والمنصات العائمة:

لم يرد أي تعريف خاص بشأن هذه المنصات، ذلك أن وضعياتها المختلفة بين عائمة، راسية، ثابتة، متحركة ذاتياً أو يتم قطرها، إضافةً إلى وظائفها المتعددة الموجهة للإنتاج والاستغلال، يجعل من وضع تعريفٍ محدد ينطبق عليها أمراً صعباً للغاية.

يترتب على ذلك أنه لا يمكن إطلاق وصف السفينة عليها، وبالتالي يتعذر تطبيق النظام القانوني للسفينة على هذه المنصات نظراً لاختلاف طبيعة دورها والوظيفة المنوطة بها، الأمر الذي دفع ببعض الاتفاقيات الدولية إلى إقصائها من نطاق تطبيق أحكامها مثل اتفاقية جنيف المتعلقة بمسؤولية معايير الأمان للعام 1976، وكذلك معاهدة 1976 المتعلقة بتحديد مسؤولية مالك السفينة وذلك في فقرتها الخامسة من المادة 15.**[45]**

4.الحقوق الواردة على السفينة:

يترتب على السفينة كونها مال منقول ذو طبيعة خاصة، أنها تصبح محلاً للحقوق شأنها في ذلك شأن بقية الأموال المنقولة، ومن بين الحقوق التي ترد على السفينة: حق الملكية – الرهن البحري – الحجز على السفينة.

4.1. حق الملكية:

تمتلك السفينة حسب القواعد العامة بالعقد والوصية والإرث، فلا يجوز تملكها بالحيازة أو الاستيلاء، وكون السفينة مالاً منقولاً ذو طبيعة خاصة لكنها مستثناة من نطاق تطبيق القاعدة القائلة بأن الحيازة في المنقول سنداً للملكية، إضافة إلى ذلك هناك طرق أخرى لاكتساب الملكية كالاغتنام البحري والمصادرة والاستيلاء.**[46]**

وهذا ما نصت عليه المادة 8 من قانون التجارة البحرية السوري رقم 46 لعام 2006: تعد في حكم السفينة المتمتعة بالجنسية العربية السورية، السفينة المتخلى عنها في عرض البحر وتلتقطها سفينة سورية، وكذلك التي تتم مصادرتها طبقاً لقوانين الجمهورية العربية السورية.**[47]**

بناءً على ما تقدم سوف نتطرق لطرق اكتساب ملكية السفينة إما عن طريق الشراء أو عن طريق البناء.

4.1.1. اكتساب السفينة عن طريق الشراء:

تكتسب ملكية السفينة نتيجة شرائها وذلك بموجب عقد بيع بين مالكها والمشتري الراغب في ملكيتها بعد الحصول على ترخيص من

السلطات البحرية المختصة، ويشترط في العقد توافر الأركان التالية:**[48]**

– **الرضا:** يجب أن يتوفر في عقد بيع السفينة الرضا، إذ يجب أن يكون هذا الرضا خالياً من عيوب الإرادة المعروفة في القواعد العامة كالغلط والإكراه والتدليس، لكن عقد بيع السفينة ينفرد من حيث الأهلية بأحكام تميزه عن غيره من القواعد، فعلى سبيل المثال لا يجوز لربان السفينة بيع السفينة دون تفويض خاص من مالكها وإلا وقع البيع باطلاً.

– **المحل:** محل العقد دائماً هو سفينة بحرية حيث يجب أن تكون موجودة وقت التعاقد، فإذا هلكت السفينة قبل البيع وقع البيع باطلاً، لكن يجوز إبرام عقد البيع على احتمال وجود السفينة، لأن المحل موجود في نية أو فكر المتعاقدين.

– **السبب:** يجب أن يكون مشروعاً غير مخالف للنظام العام أو الآداب العامة.

- **الرسمية:** إن عقد بيع السفينة ليس من العقود الرضائية التي تتم بمجرد أن يتبادل الطرفان التعبير عن الإرادتين بشكلٍ متطابق، إنما هو عقد شكلي لا يعقد إلا بعد إفراغه في ورقة رسمية، فإذا تم بيعها خلاف ذلك كان باطلاً ولا يترتب عليه أي أثر قانوني.**[49]**

4.1.2. اكتساب السفينة عن طريق البناء:

يمكن اكتساب ملكية السفينة من خلال قيام مالك السفينة ببناء السفينة بنفسه، واقتناء المعدات اللازمة لها، والتعاقد مع مهندسين وعمال يختارهم لإتمام عملية البناء، وبذلك يكتسب ملكية السفينة مباشرة ومنذ البداية. كما يمكن لمالك السفينة التعاقد مع إحدى الشركات المتخصصة في بناء السفن من أجل بناء السفينة بمواصفاتٍ محددة لقاء ثمن معين، وبالتالي تكون الشركة هي المسؤولة عن تأمين المعدات والفنيين اللازمين لعملية البناء، وأثناء مرحلة البناء تبقى السفينة ملكاً للشركة التي تقوم بالتجهيز ولا تنتقل ملكيتها إلى طالب البناء إلا بعد تسليمها وتنفيذ الالتزام بنقل الملكية.**[50]**

وإذا ما تطرقنا إلى موقف التشريعات العربية من اكتساب ملكية السفينة عن طريق البناء، نجد أن المشرع السوري قد نص في المادة 42 منه على أنه: تبقى ملكية السفينة لمتعهد البناء ولا تنتقل الملكية إلى طالب البناء إلا بقبول استلامها بعد تجربتها مالم يوجد اتفاق على غير ذلك.**[51]**

4.2. الرهن البحري:

يعد الرهن البحري من أهم الحقوق التي ترد على السفينة، إذ يشترط لصحة الرهن أن يكون رسمياً، وأن يصدر عن مالك السفينة الذي يجب أن يكون متمتعاً بأهلية الرهن.

ويكون محل الرهن، السفينة بهيكلها وتوابعها التي يستحيل استغلال السفينة من دونها سواءً كانت السفينة جاهزة أو قيد الإنشاء. وفي حالة الملكية المشتركة يشترط لصحة الرهن موافقة أكثرية المالكين الشركاء.**[52]**

وبالنظر إلى موقف التشريعات العربية من الرهن البحري الوارد على السفينة، نجد أن المشرع السوري قد نص في المادة 69 من قانون التجارة البحرية السوري على أنه: لا ينعقد رهن السفينة إلا بعقد رسمي وإلا كان باطلاً.**[53]**

كما تطرق المشرع السوري لموضوع رهن السفينة المملوكة لأكثر من شخص وهو ما يطلق عليه الملكية على الشيوع، فقد نصت المادة70 من القانون 46 لعام 2006 على أنه: إذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع جاز رهنها كلاً أو بعضاً من حصص مالكيها بموافقة المالكين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل، وإذا لم تتوفر هذه النسبة جاز رفع الأمر إلى المحكمة المختصة لتقضي بما يتفق ومصلحة المالكين على الشيوع.**[54]**

4.3. الحجز على السفينة:

بما أن السفينة مالاً منقولاً ذو طبيعة خاصة وبالتالي ينطبق عليها ما ينطبق على المنقولات الأخرى، فهي معرضة للحجز سواء

كان احتياطياً أو تنفيذياً ضماناً لاستيفاء حقوق الدائنين.

فقد نظمت الاتفاقية الدولية لتوحيد القواعد المتعلقة بالحجز الاحتياطي على السفن الموقعة في بروكسل بتاريخ 1952/5/10، إجراءات إلقاء الحجز الاحتياطي على السفن البحرية من خلال النص على النقاط التالية:

- طبيعة الدين الذي يجب أن يكون بحرياً.
- إمكانية الحجز حتى ولو كانت السفينة على وشك الإبحار.
- إمكانية حجز سفينة أخرى مملوكة للمدين غير السفينة التي يتعلق بها الدين.
- إيداع كفالة أو ضمان يسمح برفع الحجز عن السفينة.

- مسؤولية الحاجز متى ظهر أن الحجز كان لسببٍ غير مشروع.

وقد تطرق المشرع السوري لموضوع الحجز الاحتياطي على السفينة، فقد نصت المادة 87 منه على أنه: يجوز إلقاء الحجز الاحتياطي على السفينة بقرار من رئيس محكمة البداية المدنية المختصة أو من يقوم مقامه، ويجوز الأمر بإيقاع هذا الحجز ولو كانت السفينة متأهبة للسفر.**[55]**

كما حددت المادة88 الأسباب التي يمكن من خلالها فرض الحجز الاحتياطي على السفينة، إذ نصت على ما يلي: لا يوقع الحجز الاحتياطي إلا وفاء لدين بحري ويعتبر الدين بحرياً إذا نشأ عن أحد الأسباب التالية:

- رسوم المرافئ والموانئ والممرات البحرية.
- نفقات إزالة أو انتشال أو رفع حطام السفينة والبضائع.
- الأضرار التي تحدثها السفينة بسبب التصادم أو التلوث أو غيره من الحوادث البحرية المماثلة.
- التأمين على السفينة.
- الرهن البحري.
- قطر السفينة.**[56]**

وفيما يتعلق بالحجز التنفيذي فقد نظم المشرع السوري إجراءات هذا الحجز لما ينطوي الأمر عليه من خطورة كبيرة تصل في بعض الأحيان إلى نقل ملكية السفينة من خلال بيعها، فقد نصت المادة 95 من قانون التجارة البحرية السوري على أنه:

- لا يجوز إيقاع الحجز التنفيذي على السفينة إلا بعد إنذار المدين رسمياً بالدفع، ويجوز أن يتم الإنذار وتوقيع الحجز بإجراء واحد.
- يجب تسليم الإنذار للمالك أصولاً، وإذا كان الأمر متعلقاً بدين على السفينة جاز تسليمه للربان أو من يقوم مقامه.**[57]**

5.المركز القانوني للسفينة في المناطق البحرية الخاضعة للسيادة:

قسمت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار للعام1982 والمعروفة باتفاقية جامايكا مياه المحيطات والبحار إلى عدة أقسام: مياه داخلية – بحر إقليمي – منطقة اقتصادية خالصة – أعالي البحار. حيث نظمت الاتفاقية المذكورة سلطات الدولة الساحلية في ممارسة صلاحياتها القانونية على السفن المتواجدة في مياهها أي أن اتفاقية جامايكا حددت المركز القانوني للسفن في كل جزءٍ من المياه المذكورة أعلاه.

5.1. المركز القانوني للسفينة في المياه الداخلية:

يقصد بالمياه الداخلية مجموع المياه المحصورة بين اليابسة وخط الأساس الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي، وهي بذلك تشمل البحار الداخلية التي تقع بكاملها داخل إقليم الدولة والموانئ والخلجان وفوهات الأنهار التابعة للدولة الساحلية.**[58]**

وعند الحديث عن المركز القانوني للسفينة في المياه الداخلية فإنه ينبغي التمييز بين السفن التجارية أو الخاصة وبين السفن الحكومية العامة.

بالنسبة للسفن التجارية أو الخاصة، فإن القاعدة العامة تقول إنه يحق للدولة الساحلية أن تطبق وأن تفرض قوانينها على الجرائم المرتكبة فوق تلك السفن أثناء تواجدها في مياهها الداخلية، كما يحق للدولة الساحلية أن تباشر إجراءاتها القانونية ضد السفن المتواجدة في مياهها الداخلية بالنسبة لمخالفات التلوث البيئي المرتكبة.**[59]**

أما فيما يتعلق بالسفن الحكومية العامة فإن الوضع على خلاف ذلك، حيث تتمتع هذه السفن بحصانة ضد الخضوع للاختصاص القضائي للدولة الأجنبية، وبالتالي لا يمكن للدولة الساحلية أن تطبق قوانينها عليها، ولا يمكنها الصعود على سطحها إلا بعد الحصول على موافقة سلطات دولة العلم أو ربانها.**[60]**

لذلك نجد أن هناك اختلافاً وتمايزاً واضحاً ما بين السلطات الممنوحة للدولة الساحلية على السفن التجارية أو الخاصة المتواجدة في مياهها الداخلية وبين سلطاتها على السفن الحكومية العامة في تلك المياه. **وهذا يقودنا إلى صحة الفرضية الثانية القائلة: هناك فروق جوهرية ما بين السلطات الممنوحة للدولة الساحلية على السفن التجارية أو الخاصة المتواجدة في مياهها الداخلية وبين سلطاتها على السفن الحكومية العامة في تلك المياه.**

5.2. المركز القانوني للسفينة في البحر الإقليمي:

يعرف البحر الإقليمي على أنه ذلك الجزء من البحر المتاخم لسواحل الدولة الساحلية ويقع ما بين المياه الداخلية وأعالي البحار.**[61]**

وعند الحديث عن المركز القانوني للسفينة في البحر الإقليمي فإنه ينبغي التمييز بين السفن التجارية الخاصة والسفن الحكومية العامة، كما ينبغي التمييز بين الولاية الجنائية والولاية المدنية للدولة الساحلية.

فيما يتعلق بالولاية الجنائية للدولة الساحلية، لا يحق لها ممارستها من أجل توقيف أي شخص أو إجراء أي تحقيق بصدد جريمة مرتكبة على ظهر السفينة التجارية الخاصة المارة مروراً بريئاً في بحرها الإقليمي إلا إذا توافرت إحدى الحالات المنصوص عليها في المادة 27 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار للعام1982، كامتداد نتائج الجريمة المرتكبة على ظهر السفينة الأجنبية التجارية إلى الدولة الساحلية، في هذه الحالة تكون الجريمة قد انتهكت قوانين الدولة الساحلية نتيجة امتدادها إلى نطاق الدولة الساحلية، لذلك يجوز للدولة الساحلية توقيف السفينة وزيارتها وتفتيشها والقبض على الأشخاص ذوي العلاقة بالجريمة.**[62]**

أما فيما يتعلق بالولاية المدنية للدولة الساحلية على السفن التجارية الخاصة، فإنه لا يجوز للدولة الساحلية أن توقف سفينة أجنبية مارة خلال بحرها الإقليمي أو تغيير اتجاهها لغرض ممارسة اختصاصها المدني اتجاه شخص موجود على ظهرها.

بالنسبة للسفن العامة الحكومية فإنها تتمتع بحصانة تجعلها بعيدة عن الولاية الجنائية والمدنية للدولة الساحلية، حيث لا يمكن للدولة الساحلية أن تباشر أي إجراء إزاء المخالفات المرتكبة من قبل هذه السفن سوى مطالبتها بالمغادرة الفورية لمياهها الإقليمية.**[63]**

5.3. المركز القانوني للسفينة في المنطقة الاقتصادية الخالصة:

عرفت المادة 55 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار للعام1982 المنطقة الاقتصادية الخالصة بأنها المنطقة الواقعة ما وراء البحر الإقليمي والملاصقة له، والخاضعة لنظام قانوني يحدد حقوق الدولة الساحلية والتزاماتها وولايتها وحقوق الدول الأخرى.**[64]**

بالنسبة للمركز القانوني للسفينة في المنطقة الاقتصادية الخالصة فإن القاعدة العامة المستقرة في القانون الدولي تقضي بتمتع كلاً من السفن العامة المستخدمة لأغراض حكومية غير تجارية والسفن الخاصة إضافة إلى السفن الحربية، بالحصانة التامة، وبالتالي فهي لا تخضع لولاية أي دولة غير دولة العلم، وهذا ما أشارت إليه المواد 95 و 96 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار للعام1982، وبالتالي لا يجوز لأي دولة ممارسة اختصاصها على السفن المتواجدة في منطقتها الاقتصادية الخالصة إلا في الحالات المنصوص عليها صراحةً في معاهدات دولية.**[65]**

5.4. المركز القانوني للسفينة في أعالي البحار:

البحر العالي أو البحر العام هو جميع أجزاء البحر التي لا يشملها البحر الإقليمي والمياه الداخلية أو الأرخبيلية لدولة ما ولا يؤدي نظامها القانوني لانتقاص الحريات التي تتمتع بها جميع الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة.**[66]**

بالنسبة للمركز القانوني للسفينة في أعالي البحار فإنه من المبادئ المستقرة في القانون الدولي أن السفن الموجودة في أعالي البحار لا تخضع إلا لاختصاص الدولة التي ترفع علمها، إذ تتمتع السفن التي تملكها الدولة سواءً كانت عامة لأغراض تجارية أو غير تجارية، حربية أم لا، بالحصانة التامة وبالتالي لا يحق لأي دولة اتخاذ أية إجراءات قضائية جزائية أو مدنية أو تأديبية ضد السفينة أو ضد أي شخص متواجد عليها إلا أمام السلطات المختصة لدولة العلم أو الدولة التي يكون الشخص من رعاياها. أما السفن الخاصة فلا تخضع بصورة عامة سوى لولاية الدولة التي ترفع علمها عدا بعض الاستثناءات المتعلقة بمكافحة الاتجار بالرقيق والمخدرات والقرصنة.**[67]**

لذلك نجد أنه ليس هناك أي اختلاف في المركز القانوني للسفينة أثناء تواجدها في كلاً من المنطقة الاقتصادية الخالصة وأعالي البحار. **وهذا يقودنا إلى نفي الفرضية الثالثة القائلة بأنه هناك اختلاف جوهري ما بين المركز القانوني للسفينة أثناء تواجدها في المنطقة الاقتصادية الخالصة وبين مركزها في أعالي البحار.**

الاستنتاجات والتوصيات:

1.الاستنتاجات:

– هناك تناقض وتعارض واضح وشديد ما بين الاتفاقيات الدولية والتشريعات العربية وآراء الفقه الدولي حول تحديد مفهوم السفينة، الأمر الذي نتج عنه تباين كبير في بيان مضمونها وماهيتها، بل وصل الأمر في بعض الأحيان إلى اعتبار المنشأة البحرية سفينة في اتفاقية بينما لا تعتبر كذلك في اتفاقية أخرى.

– قسمت اتفاقية جامايكا للعام1982 البحار إلى مناطق بحرية عديدة تتمثل في المياه الداخلية والمياه الأرخبيلية والبحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة وأعالي البحار، وقد نتج عن هذا التقسيم أن اتفاقية جامايكا نظمت المركز القانوني للسفن أثناء تواجدها في هذه المناطق بما يتناسب مع أمن وسلامة الدولة الساحلية وانسيابية حركة الملاحة البحرية بآنٍ واحد.

– تعد السفينة أرض البحر وصلة الوصل ما بين الحضارات باعتبارها الأداة الرئيسية التي يمكن من خلالها شق عباب البحر، وبالتالي كان لها دور كبير في نقل التراث الثقافي والإنساني وتبادل النشاط الاقتصادي قديماً ما بين الأمم والشعوب.

– يترتب على اعتبار السفينة مالاً منقولاً ذو طبيعة خاصة، أنها أصبحت محلاً وموضوعاً لبعض الحقوق التي ترد عليها كالرهن البحري والحجز شأنها في ذلك شأن العقار، وهذا إن كان يدل على شيء فهو يدل على المكانة المرموقة والمركز القانوني الكبير الذي حظيت به السفينة لدى الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية.

2. التوصيات:

– ضرورة إيجاد تعريف جامع وموحد للسفينة تتفق عليه كافة الاتفاقيات الدولية والتشريعات العربية وآراء الفقه الدولي بحيث يكون بمثابة حجر الأساس يمكن العودة إليه لبيان ماهيتها وتحديد مفهومها، ولاسيما عند وقوع حالة من التنازع في الاختصاص بين الدولة التي ترفع السفينة علمها والدولة التي تبحر في بحرها الإقليمي.

– أدى التطور التكنولوجي إلى استحداث منشآت بحرية بأبعاد صغيرة كالقوارب الهوائية والدراجات البخارية، ومنشآت بحيرة كبيرة كمنصات التنقيب عن النفط، الأمر الذي يستدعي توخي الدقة عند مفهوم السفينة لجهة بيان الشروط الواجب توافرها في المنشأة البحرية لإطلاق وصف السفينة عليها.

– ضرورة اعتبار ملحقات السفينة كأجهزة الراديو والصواري والمحركات والبوصلة والمرساة جزءاً لا يتجزأ منها كونها تعد ضرورية وأساسية لعملية تشغيل السفينة، واعتبار أي اتفاق ينص على خلاف ذلك باطلاً، كون هذه الملحقات تشكل مع السفينة وحدة قانونية متكاملة يسري عليها ما يسري على السفينة من بيع ورهن وتأمين.

References:

1. Dahmani, Muhammad Al-Saghir. The legal system of the ship in Algerian and comparative law. Master Thesis, Faculty of Law, Oran University, Algeria, 2018, p. 22.

2. Boukhamis, and Nasa. The legal system of the ship in Algerian maritime law. Master Thesis, Faculty of Law, Oran University, Algeria, 2012, p. 15.

3. Article 29 of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea.

4. Boukhamis, and Nasa. The legal system of the ship in Algerian maritime law. Aforementioned reference, p. 16.

5. Hamlawi, Maryam, Qarfi, Nabila. The legal system of the ship - a study in the light of Algerian law -. Master's Thesis, Department of Legal and Administrative Sciences, Faculty of Law and Political Science, University of May 8, 1945, 2018, p. 11.

6. The previous reference, p. 12.

7. Dahmani, Muhammad Al-Saghir. The legal system of the ship in Algerian and comparative law. The aforementioned reference, p. 24.

8. Article Two of the 1973 MARPOL Agreement.

9. Lakhdar, Zaza. The legal status of ships in the territorial sea, a study in the light of the international law of the sea. PhD thesis, Faculty of Law, Oran University, 2010, p. 113.

10. Hamlawy, Maryam, Qarfi, Nabila. The legal system of the ship - a study in the light of Algerian law -. The aforementioned reference, p. 12.

11. Dahmani, Muhammad Al-Saghir. The legal system of the ship in Algerian and comparative law. The aforementioned reference, pg.

12. Hamlawi, Maryam, Qarfi, Nabila. The legal system of the ship - a study in the light of Algerian law -. The aforementioned reference, p. 8.

13. Bukhamis, and Nasa. The legal system of the ship in Algerian maritime law. The aforementioned reference, p. 10.

14. Previous reference, p. 11.

15. Ariout, Wassila. The legal regime of the ship as a navigational instrument. Algerian Journal of Maritime and Transport Law, Algeria, Volume IV, Issue VII, 2014, p. 9.

16. Hamlawi, Maryam, Qarfi, Nabila. The legal system of the ship - a study in the light of Algerian law -. The aforementioned reference, p. 10.

17. Previous reference, p. 10.

18. Article 1 of the Syrian Maritime Trade Law No. 46 of 2006.

19. Article Two of the Syrian Maritime Trade Law No. 46 of 2006.

20. Article fifteen of the Syrian Maritime Trade Law No. 46 of 2006.

21. Dahmani, Muhammad al-Saghir. The legal system of the ship in Algerian and comparative law. The aforementioned reference, p. 52.
22. Hamlawy, Maryam, Qarfi, Nabila. The legal system of the ship - a study in the light of Algerian law -. The aforementioned reference, p. 14.
23. Bukhamis, and Nasa. The legal system of the ship in Algerian maritime law. The aforementioned reference, p. 32.
24. Ariout, Wassila. The legal regime of the ship as a navigational instrument. The aforementioned reference, p. 361.
25. Article 3 of the Syrian Maritime Trade Law No. 46 of 2006.
26. Article Thirteen of the Syrian Maritime Trade Law No. 46 of 2006.
27. Lakhdar, Zaza. The legal status of ships in the territorial sea, a study in the light of the international law of the sea. The aforementioned reference, p. 116.
28. Previous reference, p. 117.
29. Article 4 of the Syrian Maritime Trade Law No. 46 of 2006.
30. Ariout, Wassila. The legal regime of the ship as a navigational instrument. Reference previously mentioned, p. 362.
31. Previous reference, p. 363.
32. Hamlawi, Maryam, Qarfi, Nabila. The legal system of the ship - a study in the light of Algerian law -. The aforementioned reference, p. 21.
33. Previous reference, p. 34.
34. Article 4 of the Syrian Maritime Trade Law No. 46 of 2006.
35. Hamlawi, Maryam, Qarfi, Nabila. The legal system of the ship - a study in the light of Algerian law -. The aforementioned reference, p. 22.
36. Ariout, Wassila. The legal regime of the ship as a navigational instrument. The aforementioned reference, p. 364.
37. Bukhamis, and Nasa. The legal system of the ship in Algerian maritime law. Aforementioned reference, pg.
38. Zguiba, Sarah, Shipbuilding and its types, 2018, an article published on the subject's website, available at the following link:
www.Mawdoo.com
39. Boukhamis, and Nasa. The legal system of the ship in Algerian maritime law. The aforementioned reference, pg.
40. Oak, Samah. The legal system of international maritime navigation. Master's Thesis, Faculty of Law, Al Akhwa Mentouri University, Algeria, 2015, p. 21.
41. Previous reference, p. 22.
42. Boukhamis, and Nasa. The legal system of the ship in Algerian maritime law. The aforementioned reference, p. 25.
43. Dahmani, Muhammad al-Saghir. The legal system of the ship in Algerian and comparative law. The aforementioned reference, pg. 46.
44. Previous reference, pg. 46.
45. Boukhamis, and Nasa. The legal system of the ship in Algerian maritime law. Aforementioned reference, p. 26.
46. Rawabah, Farid. Lectures in Maritime Law, Faculty of Law and Political Science. University of Setif, Algeria, 2014, p. 41.
47. Article 8 of the Syrian Maritime Trade Law No. 46 of 2006.
48. Rawabah, Fred. Lectures in Maritime Law, Faculty of Law and Political Science. The aforementioned reference, p. 42.

49. Hamlawi, Maryam, Qarfi, Nabila. The legal system of the ship - a study in the light of Algerian law -. The aforementioned reference, p. 75.
50. Rawabah, Fred. Lectures in Maritime Law, Faculty of Law and Political Science. The aforementioned reference, p. 42.
51. Article 42 of the Syrian Maritime Trade Law No. 46 of 2006.
52. Bukhamis, and Nasa. The legal system of the ship in Algerian maritime law. Reference previously mentioned, p. 37.
53. Article 69 of the Syrian Maritime Trade Law No. 46 of 2006.
54. Article 70 of the Syrian Maritime Trade Law No. 46 of 2006.
55. Article 87 of the Syrian Maritime Trade Law No. 46 of 2006.
56. Article 88 of the Syrian Maritime Trade Law No. 46 of 2006.
57. Article ninety of the Syrian Maritime Trade Law No. 46 of 2006.
58. Al-Hamwi, Majed, Melendi, Maher. Public international law. Syrian Virtual University Publications, Syria, 2018, p. 161.
59. Articles two hundred and eighteen and two hundred and twenty of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea.
60. Omrani, Nadia. Lectures on the International Law of the Sea. Faculty of Law and Political Science, University of Blida, Algeria, 2022, p. 3 + 4.
61. Al-Hamawi, Majed, Mellandi, Maher. Public international law. The aforementioned reference, p. 161.
62. Omrani, Nadia. Lectures on the International Law of the Sea. College of Law and Political Science, aforementioned reference, p. 13.
63. Articles thirty and thirty-two of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea.
64. Al-Hamawi, Majed, Mellandi, Maher. Public international law. The aforementioned reference, p. 166.
65. Ben Mansour, Abdel Karim, Arab, Saida. The legal status of the foreign ship in the exclusive economic zone. Academic Journal
a. For Legal Research, Algeria, Volume Twelve, Issue One, 2021, p. 475.
66. Al-Hamwi, Majed, Mellandi, Maher. Public international law. Reference previously mentioned, p. 179.
67. The previous reference, p. 181.