

**التمييز بين القانون البحري وقانون البحار
(دراسة تحليلية مقارنة)**

**The distinction between Maritime Law and the Law of the Sea
(a comparative analytical study)**

د. محمد علي محمد ابوشامة

دكتورة الدراسات البحرية - أستاذ العلوم البحرية والأمنية

abushama4444@gmail.com

مستخلص :

تهدف هذه الدراسة الي تسليط الضوء على الفرق بين القانون البحري وقانون البحار، حيث يتم الخلط بينهما في العديد من الدراسات الاكاديمية. تتناول الدراسة القانون البحري المختص بالملاحة البحرية والأنشطة التجارية والاقتصادية في البحر، في حين ان قانون البحار يختص بتحديد الحقوق السيادية للدول الساحلية في المياه البحرية إضافة الي تقسيمات مياه البحر وفقا للقانون الدولي. توضح الدراسة الفروقات الأساسية بينهما. اتبعت الدراسة المنهج التحليلي والمنهج المقارن والمنهج التاريخي وكذلك المنهج الوصفي الميداني باستخدام أداة الاستقصاء. اهم نتائج الدراسة: اكدت على ان هنالك تمييزا واضحا بين القانون البحري (Maritime Law) الذي يعني بالمسائل التجارية والتنظيمية المتعلقة بالملاحة البحرية، مثل العقود، والتأمين البحري، والمسئولية عن الحوادث البحرية، والتعويضات، وبين قانون البحار (Law of the Sea) الذي يحدد الحقوق السيادية للدول في تقسيمات مياه البحار والمحيطات المختلفة على أساس القانون الدولي، رغم التشابه والتداخل في المصطلحات المشتركة بين القانونين فان الطبيعة القانونية والموضوعية لكل منهما مختلفة تماما. اهم التوصيات: ضرورة تعزيز البرامج التوعوية القانونية للمهنيين العاملين في المجال البحري، للتأكد من تطبيق القوانين بشكل دقيق.

الكلمات المفتاحية: القانون البحري - قانون البحار - الملاحة البحرية - الاتفاقيات الدولية البحرية.

Abstract

This study aims to shed light on the difference between maritime law and the law of the sea, which are often confused in many legal studies. Maritime law addresses provisions relating to maritime navigation and commercial and economic activities at sea, While the law of the sea determines the sovereign rights of states in maritime waters in accordance with international law, this study highlights the fundamental differences between them, reviewing the legal framework and relevant international legislation. The study followed the analytical approach, the comparative approach, and the descriptive field approach using the questionnaire tool. Key findings: The study confirmed a clear distinction between maritime law, which deals with commercial and regulatory issues related to maritime navigation, such as contracts, insurance, and liability for maritime accidents, and the law of the sea, which defines the sovereign rights of states in territorial waters and oceans based on international law. Despite the similarity in terminology, the legal and substantive nature of each is entirely different. Key recommendations: Legal awareness programs for maritime professionals should be strengthened to ensure accurate application of laws

Keywords: Maritime Law – Law of the Sea – Maritime Navigation – International Maritime Conventions

مقدمة

يعد البحر عنصراً أساسياً في حركة التجارة الدولية، مما استدعي وضع قوانين تنظم العلاقات القانونية المرتبطة به. رغم الأهمية المتزايدة للأنظمة القانونية التي تنظم الأنشطة البحرية لا يزال هنالك خلط واضح ومتكرر في الأدبيات الأكاديمية والقانونية، بل وفي بعض التشريعات الوطنية، بين مفهومي القانون البحري وقانون البحار. إذ يستخدم المصطلحان أحياناً على نحو تبادلي، رغم اختلاف طبيعتهما القانونية، فالقانون البحري يعد من فروع القانون الخاص الذي يهتم بالعلاقات التعاقدية والتجارية البحرية، بينما القانون البحري يعد من فروع القانون الدولي العام الذي يعني بتنظيم سيادة الدول واستخدامها للمسطحات المائية. هذا الخلط المفاهيمي قد يؤدي إلى سوء فهم في التطبيق القانوني، وصعوبات في الامتثال للمعايير الدولية، وتضارب في تفسير الحقوق والالتزامات. جاءت الدراسة لتوضح الفروق الجوهرية بين القانونين، وتستعرض نشأة وتطور ومصادر وتأثير كلا القانونين على الملاحة والنقل البحري، وكذلك التحديات التي تواجههما في ظل التهديدات البحرية.

إشكالية الدراسة:

صيغت في السؤال الرئيسي التالي: ما أوجه التمييز بين القانون البحري وقانون البحار؟ والاسئلة الفرعية التالية: ما هو الإطار التعريفي ونشأة وتطور ومصادر القانونين؟ ما هو تأثير كلا القانونين على الملاحة البحرية والنقل البحري؟ ما هي التحديات التي تواجه القانونين في ظل التغيرات المتعددة؟

أهمية الدراسة:

الأهمية العلمية: تقدم الدراسة فهماً أكاديمياً مبسطاً لتمييز القانون البحري عن قانون البحار، مما يساهم في دعم الدراسات الأكاديمية المتعلقة بالمجال البحري. الأهمية العملية: تساعد الدراسة متخذي القرار وأصحاب المصالح في القطاع البحري (مثل شركات الشحن والموانئ) غير القانونيين على فهم الأطر القانونية التي تؤثر على الملاحة والنقل البحري، مما يسهل الامتثال للقوانين الوطنية والدولية. الأهمية القانونية: تساهم الدراسة في إزالة اللغظ القانوني بين المصطلحين، مما ينعكس إيجاباً على الدقة في الفهم والتطبيق.

اهداف الدراسة:

توضيح الفروقات الجوهرية بين القانون البحري وقانون البحار. دراسة النشأة والمصادر لكلا القانونين. تحليل تأثير القوانين البحرية على الملاحة والنقل البحري والمحددات التي تواجه القانونين.

منهجية الدراسة:

المنهج التحليلي: لتحليل المفاهيم القانونية، بهدف فهم مضمون كل من القانون البحري وقانون البحار، وتحديد الفروق الجوهرية بينهما. المنهج المقارن: للمقارنة بين القانونين من حيث التعريف، والنشأة والتطور، والمصادر، والتأثيرات على الملاحة والنقل البحري، والمحددات التي تواجه القانونين. المنهج التاريخي: كمدخل لفهم تطور القانونين، للإلمام بالجزور التاريخية وتأسيس الفروقات بينهما.

فرضيات الدراسة:

رغم التشابه اللفظي بين القانون البحري وقانون البحار، إلا أن كلا منهما ينظم مجالاً مختلفاً تماماً عن الآخر من حيث الموضوع والمصدر والاختصاص. القانون البحري ذو طابع تجاري خاص يركز على النشاط الملاحي، بينما قانون البحار هو قانون عام يعني بتنظيم العلاقة بين الدول بشأن استخدام البحار. هناك خلط شائع في الاستخدام الأكاديمي والمهني بين المصطلحين، مما يستدعي توضيحاً دقيقاً وتمييزاً علمياً بينهما لتفادي التداخل النظري والعملية.

حدود الدراسة:

الحدود الزمانية: تستعرض التطورات المصاحبة للقانونين من حيث النشأة والتطور. الحدود المكانية: تركز على المنظور المقارن للتمييز بين القانونين. الحدود الموضوعية: تتناول القانونين من حيث التعريف، النشأة والتطور، المصادر، التأثيرات على الملاحة والنقل البحري، المحددات التي تواجه كلا القانونين.

مصادر البيانات:

الكتب القانونية المتخصصة.
الأبحاث والرسائل العلمية.
التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية.
المراجع الأجنبية.
المواقع الإلكترونية.
التقييم بالمشاركة، خبرة الباحث العملية والأكاديمية (٢٥ عاماً) في المجال البحري.

الدراسات السابقة:

الدراسة الأولى: زارة لخضر، ٢٠٠٩: تهدف هذه الأطروحة إلى دراسة الوضع القانوني للسفن في البحر الإقليمي وفقاً للقانون الدولي للبحار، مع التركيز على حقوق وواجبات الدول الساحلية والسفن الأجنبية في هذه المنطقة. اتبعت الدراسة المنهج التحليلي القانوني من خلال تحليل النصوص القانونية والاتفاقيات الدولية المتعلقة بالبحر الإقليمي. أهم النتائج: توصلت الدراسة إلى تحديد دقيق لحقوق وواجبات الدول الساحلية والسفن الأجنبية في البحر الإقليمي، مع توضيح التحديات القانونية المتعلقة بتطبيق هذه الحقوق والواجبات. أهم التوصيات: أوصت الدراسة بضرورة تعزيز التعاون الدولي لضمان الامتثال للقوانين والاتفاقيات الدولية المتعلقة بالبحر الإقليمي.

الدراسة الثانية: فاتن حسين حوي، ٢٠١٦: تهدف الدراسة إلى تحليل مدى تطبيق قواعد القانون البحري الدولي والمقارن في مشروع القانون العربي الاسترشادي البحري لعام ٢٠١٦، مع مقارنة التشريعات البحرية العربية والدولية. استخدمت الدراسة المنهج التحليلي المقارن لمقارنة التشريعات البحرية العربية والدولية وتقييم مدى توافقها مع مشروع القانون العربي الاسترشادي البحري. أهم النتائج: أظهرت الدراسة وجود تفاوت في مدى تطبيق قواعد القانون البحري الدولي في التشريعات البحرية العربية، مع وجود حاجة لتوحيد هذه التشريعات لتعزيز التعاون البحري العربي. أهم التوصيات: أوصت الدراسة بضرورة تبني مشروع القانون العربي الاسترشادي البحري وتعديل التشريعات الوطنية لتتوافق معه، بهدف تعزيز التعاون والتكامل البحري بين الدول العربية.

الدراسة الرابعة: جندي وريدة، ٢٠٢١: تهدف الدراسة لتوضيح أهمية البحث العلمي البحري باعتباره عنصراً حيوياً في استخدام المعارف التكنولوجية المتاحة واكتشاف معارف جديدة. وكذلك تستعرض الدراسة الضوابط والقيود من طرف اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢ بهدف تنظيم عملية البحث العلمي في المناطق البحرية المختلفة وتحديد مسؤولية الدول عن الأضرار التي تلحق بغيرها نتيجة أنشطة البحث العلمي البحري. اتبعت الدراسة المنهج الوصفي وكذلك المنهج التحليلي. أهم النتائج: ان اتفاقية قانون البحار سعت الي إقامة التوازن بين الدول الساحلية وغيرها من الدول في مجال البحث العلمي البحري. أهم التوصيات: ينبغي الحرص على الات تؤدي اعمال البحث العلمي البحري الي الحاق الضرر بالبيئة البحرية، ضرورة التزام الدول بالقيود المفروضة من طرف اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار والامثال لشروط البحث العلمي البحري.

الدراسة الثالثة: محمد طالب أبو سرية، وامل يازجي، ٢٠١٦: تتناول الدراسة مفهوم السيادة وحدودها في المناطق البحرية المختلفة وفقاً لقانون الدولي للبحار، مع التركيز على البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة. اتبعت الدراسة المنهج التحليلي القانوني من خلال تحليل نصوص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ وتطبيقاتها. أهم النتائج: أوضحت الدراسة التباين في طبيعة السيادة التي تمارسها الدول في المناطق البحرية المختلفة، مع تحديد الحقوق والواجبات في كل منطقة. أهم التوصيات: أوصت الدراسة بضرورة توضيح التشريعات الوطنية للحقوق والواجبات في المناطق البحرية المختلفة لضمان الامتثال للقانون الدولي.

الدراسة الخامسة: المؤلف كلية الحقوق، جامعة بني سويف، ٢٠٢٣: تتناول الدراسة التنظيم الدولي للمنطقة الاقتصادية الخالصة والتحديات التي تواجهها، مع التركيز على المنازعات الدولية وآليات حلها. اتبعت الدراسة المنهج التحليلي القانوني من خلال تحليل نصوص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وتطبيقاتها. أهم النتائج: أوضحت الدراسة أن هناك تحديات قانونية تواجه الدول في تحديد حقوقها وواجباتها في المنطقة الاقتصادية الخالصة، مما يؤدي إلى نشوء منازعات دولية. أهم التوصيات: أوصت الدراسة بضرورة تعزيز آليات حل المنازعات الدولية المتعلقة بالمنطقة الاقتصادية الخالصة لضمان الاستخدام المستدام للموارد البحرية.

المقارنة مع الدراسات السابقة:

تميزت الدراسات السابقة التي تم استعراضها بتركيزها على **جوانب جزئية** من القانون البحري أو قانون البحار، مثل الوضع القانوني للسفن في البحر الإقليمي، تطبيق القانون البحري في التشريعات العربية، مفهوم السيادة في المناطق البحرية، البحث العلمي البحري، أو المنطقة الاقتصادية الخالصة. وقدمت تلك الدراسات إسهامات مهمة في تحليل هذه الموضوعات وفقاً للاتفاقيات الدولية، خصوصاً اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢. لكن **يلاحظ على الدراسات السابقة أنها:**

لم تتناول بشكل مباشر أو تفصيلي الفرق الجوهرية بين القانون البحري وقانون البحار، حيث اقتصر معظمها على أحد الفرعين القانونيين دون التطرق إلى المقارنة بينهما. لم تُبرز التحديات المشتركة الناتجة عن الخلط المفاهيمي بين القانونين وتأثير ذلك على التشريعات الوطنية والدولية.

لم تعتمد المنهج المقارن بشكل منهجي لتحليل الفروقات الجوهرية بين القانونين من حيث: التعريف، النشأة، المصادر، التطبيقات، التأثير، التحديات.

القيمة المضافة للدراسة الحالية:

التمييز المنهجي بين القانون البحري وقانون البحار، من حيث التعريف، النشأة والتطور، المصادر، التأثيرات على الملاحة والنقل البحري، والتحديات، وهو ما لم تتطرق له الدراسات السابقة. اقتراح توصيات علمية وعملية قد تساهم في تعزيز التشريعات الوطنية بما يحقق التكامل مع القوانين الدولية، ويحد من تضارب المفاهيم القانونية في المجال البحري. اثناء المحتوى الأكاديمي العربي بدراسة مقارنة مختصة تساعد الباحثين والممارسين للمجال البحري.

مصطلحات الدراسة:

القانون البحري: فرع من فروع القانون الخاص ينظم المعاملات القانونية بالملاحة البحرية، النقل البحري، التأمين البحري، العقود، ومسؤولية السفن.

قانون البحار: هو فرع من القانون الدولي العام يحدد حقوق الدولة وواجباتها في استخدام المسطحات المائية، بما في ذلك المياه الإقليمية، المياه الاقتصادية، الجرف القاري.

الملاحة البحرية: هي علم وفن قيادة السفينة من مكان لآخر والتحكم في مسارها عبر البحار والمحيطات لضمان وصولها الي وجهتها بأمان وفق القوانين البحرية.

المياه الإقليمية: هي المساحة البحرية التي تمتد من خط الأساس وباتجاه البحر مسافة (١٢) ميل بحري، وتمارس الدولة سيادتها الكاملة مع مراعاة حق المرور البريء للسفن الأجنبية.

المياه الداخلية: هي المياه المحصورة بين خط الأساس وباتجاه الإقليم البري، تشمل البحيرات، الانهار، الموانئ الواقعة داخل الأراضي الوطنية للدولة، وتخضع لسيادة الدولة المطلقة دون قيود.

المنطقة الاقتصادية الخالصة: المنطقة البحرية الممتدة من خط الأساس وباتجاه البحر مسافة (٢٠٠) ميل بحري، وتمتلك الدولة حقوقا سيادية لاستغلال الموارد الطبيعية وادارتها.

الجرف القاري: هو الامتداد الطبيعي لقاع البحر المتاخم لسواحل الدولة، حيث تمتلك حقوقا سيادية لاستكشاف الموارد الطبيعية مثل النفط والغاز، ودون المساس بحرية الملاحة.

أعالي البحار: هي المنطقة البحرية التي تقع خارج حدود الولاية الوطنية لاي دولة، وتكون مفتوحة للاستخدام السلمي لجميع الدول وفقا للقانون الدولي.

المضائق الدولية: هي الممرات البحرية الطبيعية التي تربط بين بحرين او أكثر وتستخدم في الملاحة الدولية، مثل مضيق جبل طارق وهرمز وباب المندب، وتخضع لنظام المرور العابر.

القنوات البحرية: هي ممرات بحرية صناعية، تربط بحرين او أكثر بهدف تسهيل الملاحة، وتخضع لسيادة الدولة ضمن حدودها، وكذلك تخضع للقوانين الدولية التي تنظم استخدامها في المرور البريء والمرور العابر، مثال لها قناة السويس، وقناة بنما.

المرور البريء: هو حق السفن الأجنبية في المرور عبر المياه الإقليمية لدولة ما دون الاضرار بأمنها ونظامها العام، وفق شروط محددة في الاتفاقية الدولية لقانون البحار.

المرور العابر: هو حق السفن والطائرات في العبور المستمر والسريع عبر المضائق الدولية دون تدخل من الدولة الساحلية، مع الالتزام بعدم الاضرار بأمنها.

الاتفاقيات البحرية الدولية: هي معاهدات دولية تهدف الي تنظيم الملاحة البحرية، مثل اتفاقية الأمم المتحدة

بقانون البحار، واتفاقية سلامة الأرواح والممتلكات في البحر، واتفاقية مكافحة التلوث البحري. السفن التجارية: هي السفن المستخدمة لنقل البضائع او الركاب عبر البحار والمحيطات، وتخضع للقوانين البحرية الدولية بشأن السلامة والملاحة والتأمين. حقوق الدولة الساحلية: هي الحقوق التي تتمتع بها الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية والمناطق الاقتصادية الخالصة والجرف القاري، وتشمل الصيد، التقيب، وحماية البيئة البحرية. التحكيم البحري: هو وسيلة قانونية لحل النزاعات المتعلقة بالنقل البحري، مثل الخلافات بين شركات الشحن وأصحاب السفن، وملاك البضائع، بواسطة هيئة تحكيمية قضائية متخصصة.

خطة البحث:

- المبحث الأول: القانون البحري:
- المطلب الأول: تعريف القانون البحري.
- المطلب الثاني: النشأة والتطور.
- المطلب الثالث: مصادر القانون البحري.
- المطلب الرابع: تأثير القانون البحري علي الملاحة والنقل البحري.
- المطلب الخامس: التحديات التي تواجه القانون البحري.

المبحث الثاني: قانون البحار:

- المطلب الأول: تعريف قانون البحار.
- المطلب الثاني: النشأة والتطور.
- المطلب الثالث: مصادر قانون البحار
- المطلب الرابع: تأثير قانون البحار علي الملاحة والنقل البحري.
- المطلب الخامس: التحديات التي تواجه قانون البحار.

المبحث الثالث: الاختلافات والنتائج والتوصيات:

- المطلب الأول: الاختلافات الجوهرية بين القانونين.
- المطلب الثاني: النتائج.
- المطلب الثالث: التوصيات.

المبحث الأول: القانون البحري

المطلب الأول: تعريف القانون البحري:

هو مجموعة من القواعد القانونية المتعلقة بتنظيم نشاط الملاحة البحرية وأشخاصها وادائها والاطار الناجمة عنها (١)، سواء كانت هذه القواعد مكتوبة او عرفية. كما ينظم القانون البحري الأمور المتعلقة بالتجارة والملاحة البحرية سواء كانت بين الدول وهو ما ينطوي ضمن القانون البحري العام، او كانت العلاقة بين الافراد او الهيئات الخاصة، وهو ما يندرج ضمن القانون البحري الخاص. ووفقا للمفهوم الواسع للقانون البحري حسب التقسيم التقليدي

(١) عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الاردن، ١١٠٢، ص ٧.

فانه يشمل كذلك القانون البحري العام والقانون الإداري والقانون الجنائي البحري. اما القانون الخاص الذي ينظم الاستغلال البحري وما يترتب عليه من علاقات مباشرة بين مباشري الاستغلال البحري والمنتفعين به، ويطلق عليه في بعض الدول بالقانون التجاري البحري. بالنسبة للتشريعات الوطنية القطرية لم تعرف القانون البحري بصورة مباشرة، واكتفي القانون رقم (١٥) الصادر بتاريخ ١٠/٢٩/١٩٨٠ بالجريدة الرسمية العدد (١٢) بالتطرق للسفينة واشخاصها والحوادث البحرية والتأمين البحري.

المطلب الثاني: النشأة والتطور:

مرت بثلاث محطات تاريخية تشكل في مجملها مراحل ثابتة لتطور قواعد القانون البحري ونشأته، كالآتي (١):
العصر القديم: تعود المرحلة الاولى لآلاف السنين، وقدرت بثلاث ألف سنة قبل الميلاد، اذ تكونت عادات واعراف بحرية بين دول ساحلية منذ زمن قديم وعرفه الفراعنة، قبرص، جزيرة كريت، عبر البحر الأبيض المتوسط وقبلهم السومريون في العراق عبر خليج العرب. من بعض الأعراف في هذه المرحلة قاعدة (طرح البحر) وهي قاعدة بحرية فينيقية تمنح لربان السفينة الحق في القاء بعض حمولتها لإنقاذ السفينة من المخاطر البحرية. وكذلك قاعدة (قرض المخاطر الكبير) وهي معاملة ابتكرها الاغريق يمول من خلالها أحد رجال المال صاحب السفينة فان نجحت رحلتها التجارية كان له نصيبا مغريا من الأرباح زان فشلت فقد حقة في استرداد المال.

العصر الوسط: شهد نشاط الملاحة البحرية بشكل يرجع الباحثون أسبابه الي نشوب الحروب الصليبية بين العرب والاوربيين (في القرن الحادي عشر)، زادت في نشاط النقل البحري وانتعشت الملاحة سواء في نقل الأشخاص او البضاعة لتمويل الحروب، كما شهدت ازدهار التجارة البحرية خاصة في المدن الايطالية، ونشوء عادات واعراف بحرية خاصة بالتجارة والتأمين البحري.

العصر الحديث: حدد بزمن لويس الرابع عشر وظهور او (تقنيين بحري) في فرنسا وهي اول مجموعة بحرية مكتوبة ظهرت سنة ١٦٨١ ومعروفة أيضا باسم (امر البحرية) وهو امر ملكي تضمنت احكامه العادات البحرية. ولم تقتصر قواعد الامر على القانون الخاص البحري بل اشتملت على قواعد القانون الإداري البحري والقانون الدولي البحري. وصدر بعد الثورة الفرنسية عام ١٨٠٧ كتاب قواعد القانون التجاري البحري.

المطلب الثالث: مصادر القانون البحري:

له مصادر يعود اليها القاضي كلما عرض عليه نزاعا بشأن الملاحة البحرية. وتقسم مصادره الي مصادر رئيسية وتفسيرية، كالآتي:

المصادر الرئيسية: تندرج تحتها مصدرين هامين هما التشريع ثم العرف والتقاليد البحرية. التشريع يشمل كل النصوص التشريعية البحرية التي سنت في هذا السياق من قرارات ومراسيم وتنظيمات (٢). اما المعاهدات والاتفاقيات الدولية فهي تصبح جزءا من التشريع (الوطني) مت ما تأكد بصدور تشريع داخلي يصادق عليها. كمثال على التشريع الوطني الداخلي: القانون البحري القطري رقم (١٥) الصادر بتاريخ ١٩٨٠ والذي اشتمل على خمسة أبواب (السفينة، اشخاص السفينة، استثمار السفينة، الحوادث البحرية، التأمين البحري) (٣). العرف والمعاهدات البحرية يعود

(١) فنطازي خير الدين، القانون البحري، جامعة ٨ ماي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، الجزائر، ٢٠٢٢، ص ٥ - ٧.

(٢) بوكعبان العربي، القانون البحري، منشورات الالفية الثالثة، الجزائر، ٢٠١٢، ص ٦١.

(٣) وزارة العدل، البوابة القانونية القطرية، قانون رقم ٥١ صادر بتاريخ ١٩٢/٠١/٠٨٩١، الجريدة الرسمية العدد رقم ٢١، الدوحة.

اليها القاضي متي ما غاب النص التشريعي في حكم ما، وتكمن التفرقة بين العرف والعادات البحرية في نقاط جوهرية تتمثل في كون العرف له قوة الزامية عكس العادة البحرية التي لا يلجأ اليها القاضي الا إذا تمسك بها الأطراف وزيادة على ذلك فان الاختلاف بينهما يظهر جليا في مسألة قانونية جوهرية هي (الاثبات) حيث لا حاجة للأطراف المتنازعة في ان يثبتوا العرف البحري في حين انه من يدعي عادة بحرية ما فعليه ان يثبت وجودها، ويوجد نوعان من الأعراف والعادات البحرية منها ما هو محلي ومنها ما هو دولي، فان قام النزاع عليها فان القاضي ملزم بتطبيق العادة المحلية على الدولية (١).

المصادر التفسيرية: وصفت بانها تفسيرية لكونها جاءت شارحة للمصادر الرئيسية او مفسرة لها، وتتجسد الاجتهاد القضائي والفقهاء، ففي الاجتهاد القضائي يواجه القاضي مسائل لم يفصل حلها التشريع او الاتفاقيات والمعاهدات الدولية ولا يجدها في الأعراف والعادات البحرية مما يدفع القاضي الي الاجتهاد في حكمه بما سبق من احكام قضائية سابقة في مسائل مماثلة، لذلك يعتبر اجتهاد القضاء مصدرا مفسرا لان القاضي يفسر القواعد القانونية دون خلقها، وفي غياب النص يحكم بما تمليه عليه قواعد العدالة والموازنة بين مصلحة الأطراف (٢).

مثال علي حكم قضائي: الدعوي رقم ٢٠٠٣/١٥ بين الشخص المدعي على شركة الشحن البحري التي قامت بنقل كرفان مملوك له وحدثت له اضرار، وبالنظر في التعويض اللازم للمدعي (٣).

المطلب الرابع: تأثير القانون البحري علي الملاحة والنقل البحري:

تأثير القانون البحري علي الملاحة والتجارة يعتبر بالغ الأهمية، اذ يشكل الإطار القانوني الذي ينظم الأنشطة البحرية في مختلف انحاء العالم، سواء على المستوي المحلي او الدولي. وأبرز تأثيراته:

أولاً: تأثيره على الملاحة البحرية:

تنظيم حركة الملاحة البحرية: يحدد وينظم ويعرف القانون البحري قواعد الملاحة الآمنة. وقد عرف جانب من الفقه الملاحة البحرية بالمكان الذي تتم فيه هذه الملاحة، فالملاحة البحرية تمارس في البحر بينما الملاحة الداخلية او النهرية في المياه النهرية او الداخلية (٤).

التعامل مع الحوادث البحرية: يوضح إجراءات التحقيق والمسؤوليات عند التصادم، الغرق، أو التلوث البحري. قد تتعرض السفينة اثناء ابحارها لحوادث بحرية تعرضها او البيئة او الأشخاص او البضائع على ظهر السفينة للخطر (٥).

مسؤوليات قبطان السفينة: الريان يمثل سلطة الدولة ما دامت السفينة في ظهر البحر او في ميناء أجنبي لا يوجد به تمثيل قنصلي وقد اعطي القانون ربتن السفينة السلطة التي يقتضيها تحقيق الامن بالنسبة للأشخاص المسافرين على السفينة، والمحافظة على البضائع المشحونة (٦).

(١) فنطازي خير الدين، مرجع سابق ص ١١.

(٢) علاء الدين زكي، المسؤولية الجنائية لربان السفينة في القانون البحري، الطبعة الاولى، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، ٤١٠٢، ص ٦١.

(٣) وزارة العدل، مرجع سابق، محكمة التمييز، الدائرة المدنية والتجارية - رقم ٥٠٠٢/٤١.

(٥) محمود سمير الشراوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ٣٩٩١، ص ٣٣.

(٦) علاء الدين زكي، المرجع السابق، ٤١٠٢، ص ١٤٣.

(٥) مدحت عباس خلوصي، السفينة والقانون البحري، الشنهابي للطباعة والنشر، الاسكندرية، ٣٩٩١، ص ٢٩.

ثانيا: تأثيره على النقل البحري:

التنظيم القانوني للنقل البحري: يخضع النقل البحري لقواعد قانونية خاصة تتلاءم مع المكان الذي يتم فيه النقل البحري وهو البحر وما يحيط به من مخاطر وطول الرحلة البحرية، وكانت عقود النقل البحري تخضع لمبدأ الحرية التعاقدية وقد استغل الناقلون هذه الحرية لصالحهم بوضع شروط تقضي بإعفائهم من المسؤولية او تحديدها. وقد نصت المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن والتي ابرمت ببروكسل بتاريخ ١٩٢٤/٨/٢٥ للقضاء على شروط الاعفاء من المسؤولية. وتنص المادة رقم (١٩٦) من التقنين المصري على ان (عقد النقل البحري عقد يلزم بمقتضاه الناقل البحري بنقل البضائع او الأشخاص بالبحر مقابل اجرة) (١).

التأمين البحري: نادرا ما تسافر سفينة او تنقل بضائع بطريق البحر دون ان يكون مؤمنا عليها ضد الحوادث والاطار البحرية. فلولا الحماية والطمأنينة التي يحققها التأمين البحري لملاك السفن والبضائع ما ازدهرت التجارة البحرية وما نمت. وكان التأمين البحري في صورته الاولي يتولاه التجار الي جانب أعمالهم الأخرى، وكان بالنسبة لهم نوعا من المقامرة يقوم على فكرة نقل الخطر من عاتق المستأمن الي عاتق المؤمن فاذا تحقق الخطر لحقت المؤمن الخسارة، اما إذا لم يتحقق أصاب المؤمن مغنما كبيرا. والتأمين البحري في الوقت الحاضر لم يعد نوعا من المقامرة بل أضحي نظاما مدروسا يقوم على التعاون والتضامن بين المستأمنين وتوزيع الاضرار على من يستهدفون للمخاطر ويتم ابرام التأمين البحري بمقتضي عقود مطبوعة تنظم العلاقات بين أطرافها تنظيميا تفصيليا يتناول المسائل الأساسية والثانوية على السواء (٢).

فض النزاعات البحرية: يحدث ان لا ينفذ الناقل البحري التزاماته الناتجة عن عقد النقل البحري للبضائع الذي ابرمه مع الشاحن على أحسن وجه فيحدث هلاك للبضائع او تلفها او التأخير في وصولها الي ميناء التفريغ، فينتج نزاع قائم على طلب صاحب الحق (البضائع) في حصوله على تعويض عن الخسائر التي لحقت وذلك عن طريق اللجوء الي القضاء والمحاكم المختصة للحصول على تعويض عن الاضرار اللاحقة بالبضائع (٣).

المساعدة في مكافحة الجرائم البحرية: تتسم الجرائم البحرية بنوع من التوافق والتكيف بين معطيات البيئة البحرية وبين الافراد القائمين بارتكاب هذه النوعية من الجرائم، ويتم تصنيف الافراد القائمين بالجرائم البحرية على حسب نوعية الجريمة التي تحدث داخل نطاق البيئة البحرية وتؤثر تأثير مباشر على الامن البحري المرتبط بالنقل البحري (٤). جاء القانون القطري للجمارك منعا لتهريب البضائع، حيث الزم بان يقوم ريان السفينة بتسجيل الحمولة للبضاعة (مانيفست) موضح به اسم السفينة، جنستها، حمولتها المسجلة، نوع البضائع ووزنها، عدد الطرود، اسم الشاحن واسم المرسل اليه، الموانئ التي شحنت منها البضاعة (٥).

(١) احمد محمود خليل، موسوعة التشريعات البحرية تأصيلا وفقها وقضاء، المكتب الجامعي الحديث، القاهرة، ٢٠١٠، ص ٧٥ - ٠٦.
(٢) اعراب كميلى، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير منشورة، جامعة مولود معمري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، الجزائر، ٢٠١٢، ص ٦٦١.
(٣) احمد محمود خليل، مرجع سابق، ٢٠١٢، ص ٥١١.
(٤) محمد علي ابوشامة، امن وسلامة حركة الملاحة البحرية في البحر الاحمر، دار بدائل للطبع والنشر والتوزيع، الجيزة، ٢٠٠٢، ص ٧٧١.

(٦) وزارة العدل، مرجع سابق، قانون رقم ٠٤ لسنة ٢٠٠٢، قانون الجمارك، المادة رقم ٨٢.

(٥) رأي الباحث، تم التوصل اليها وبما يتوافق مع بيانات الدراسة، ٢٠٢٠.

جدول رقم (١): تأثيرات القانون البحري

النتيجة	أثر القانون البحري	المجال
يضع أطراً قانونية لتنظيم المرور الآمن للسفن في المياه الإقليمية والدولية.	يضع أطراً قانونية لتنظيم المرور الآمن للسفن في المياه الإقليمية والدولية	تنظيم حركة الملاحة
يفرض معايير إلزامية لصلاحيات السفن وتدريب الطواقم.	يفرض معايير إلزامية لصلاحيات السفن وتدريب الطواقم	السلامة البحرية
ينظم تصريف النفايات والتسربات النفطية ويُجرم التلوث.	ينظم تصريف النفايات والتسربات النفطية ويُجرم التلوث	حماية البيئة البحرية
يوفر آليات قانونية لتسوية النزاعات المرتبطة بالحوادث والعقود.	يوفر آليات قانونية لتسوية النزاعات المرتبطة بالحوادث والعقود	حل النزاعات البحرية
يؤسس قواعد لضمان الحقوق في حالة الأضرار أو الخسائر.	يؤسس قواعد لضمان الحقوق في حالة الأضرار أو الخسائر	التأمين البحري
ينظم عقود النقل ويضمن الالتزام بالشروط الدولية.	ينظم عقود النقل ويضمن الالتزام بالشروط الدولية	النقل التجاري الدولي
يُلزم السفن بالتقيد بالمعاهدات والاتفاقيات.	يُلزم السفن بالتقيد بالمعاهدات والاتفاقيات	الامتثال الدولي
يضع قوانين لمكافحة القرصنة والتخريب والهجرة غير الشرعية.	يضع قوانين لمكافحة القرصنة والتخريب والهجرة غير الشرعية	الأمن البحري

المصدر: اعداد الباحث من بيانات الدراسة، ٢٠٢٦.

المطلب الخامس: التحديات التي تواجه القانون البحري:

القانون البحري تواجهه مجموعة مختلفة من التحديات المعقدة، ونظرا لارتباط القانون البحري الوثيق بالنقل البحري واستغلال الموارد البحرية ورغم تطوره عبر العصور لمواكبة المتغيرات الاقتصادية والتقنية السريعة في المجال البحري، الا انه لا يزال يواجه العديد من التحديات المعاصرة التي تلقي بظلالها وتؤثر على فعالية وتطبيق النقل البحري، تتراوح هذه التحديات بين مشكلات قانونية وتتازع القوانين الي قضايا حديثة ناتجة عن التطورات التكنولوجية مثل الزوارق المسيرة واستخدام الطائرات المسيرة في البحر وكذلك المهددات السبرانية للنقل البحري، وتتمثل هذه التحديات في الآتي (١):

التنظيم والتنسيق القانوني بين الدول: بما ان البحر يربط بين دول متعددة، فإنها تحتاج لقوانين حاکمة للعلاقات بينها، وعدم تنسيق التشريعات بين الدول قد يؤدي الي صعوبات في تطبيق القانون في المياه والحدود المشتركة وما ينتج عنها من استخدام، خصوصا في المناطق التي بها نزاعات لم تحل.

الجرائم الأمنية البحرية: مثل القرصنة البحرية، الإرهاب البحري، الصيد غير المشروع، التخريب عبر البحر بأنواعه المختلفة (بضائع، مخدرات، بشر، اسلحة)، التهديدات الأمنية الناشئة والاستخدام الغير مشروع للآتي: (الزوارق المسيرة، الغواصات الصغيرة المسيرة، الطائرات المسيرة، التهديد السيبراني، الذكاء الاصطناعي)، تزايد هذه الأنشطة في المياه الإقليمية او الدولية يجعل من الصعب متابعتها ومقاضاة مرتكبيها بسبب غياب التنسيق بين الدول والأنظمة القانونية المختلفة.

(١) علي خليل اسماعيل، القانون الدولي للبحار الحديث، المجموعة العلمية للطباعة والنشر، القاهرة، ٢٠٢٢، ص ٤١.

ikiw/gro.aidepikiw.ra://sptth - اتفاقية قانون البحار، السبت ٥٢٠٢/٤/٩١، الساعة ٠٠٨١.

قوانين البيئة البحرية: حماية البيئة البحرية من اخطار التلوث البحري خاصة مع حوجه الدول المتزايدة لاستخدام مياه البحر وتحليتها، مثلا تسرب النفط والنفايات البلاستيكية، يتطلب ذلك قوانين رادعة ودقيقة ومراقبة مستمرة، الا ان التنفيذ لهذه القوانين غالبا ما يكون محدودا بسبب قلة الموارد المتاحة للمراقبة المستمرة والكشف او للمكافحة والاستجابة السريعة في حالة حدوث كوارث بيئية، او بسبب غياب الوعي البيئي في بعض الدول.

التكنولوجيا الحديثة: صاحبت صناعة النقل البحري تطورات تقنية سريعة في مختلف مجالاته (صناعة سفن، شحن وتفريغ واستخدام الحاويات، تجارة الكترونية والانترنت والذكاء الاصطناعي)، وهذا جعل من الصعب المتابعة والمجاراة القانونية بشكل متزامن مع هذه التطورات. مثلا السفن التي تستخدم التقنيات الحديثة المتصلة بالأقمار الاصطناعية قد تتطلب قوانين محدثة تتعلق بإدارة الحوادث والكوارث والسلامة البحرية الخاصة بـ (الموانئ، السفينة، الطاقم، الممتلكات، البيئة البحرية).

قضايا الملكية وحقوق الملاحة البحرية: النزاعات الحدودية وحقوق الملاحة في ازدياد في مناطق مختلفة في ظل ندرة الموارد، مثل البحر الأبيض المتوسط او بحر الصين الجنوبي او البحر الاسود، وهذا النوع من القضايا يحتاج لحلول قانونية دقيقة تراعي مصالح الأطراف المتنازعة.

التحديات الاقتصادية: القوانين البحرية تتأثر بتقلبات السوق العالمي، خصوصا في مجالات الشحن والنقل البحري، ويمكن ان ترتبط بالمهددات الأمنية كما هو حاصل الان في تغيير السفن لخطوط السير ابتعادا عن التهديدات الأمنية في باب المنذب وتسلك خطوط سير طويلة حول رأس الرجاء الصالح جنوب القارة الافريقية مما يزيد من تكاليف الرحلة البحرية وكذلك رسوم التأمين البحري. وأحيانا يكون من الصعب التوفيق بين متطلبات السوق العالمية واستصحاب كل التأثيرات المختلفة مع الحفاظ على حقوق البحارة وحماية البيئة البحرية.

القانون البحري التجاري: النزاعات التجارية المتعلقة بالشحن، التأمين، التعويضات عن الاضرار، العقوبات التجارية، تحتاج الي معالجات مرنة وسريعة ومتوافقة مع الاتفاقيات الدولية التي قد تختلف من منطقة لأخرى.

المبحث الثاني: قانون البحار

المطلب الاول: تعريف قانون البحار:

مجموعة القواعد القانونية العرفية والاتفاقية التي تنظم وضع البحار بأجزائها وتفرعاتها من مياه اقليمية، مناطق متاخمة، مناطق اقتصادية خالصة، جرف قاري، بحر عام، ممرات مائية ودولية، قنوات، خلجان دولية وتاريخية وكذلك قاع البحار والمحيطات واستخدام ما تحتها وما فوقها من مياه في الملاحة البحرية والصيد والثروات الطبيعية (١). ويتمثل قانون البحار في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار والمعروفة أيضا باسم اتفاقية قانون البحار (United Nations Convention on the Law of the Sea - UNCLOS) وهي اتفاقية نتجت عن مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار (UNCLOS III) التي وقعت بين عامي ١٩٧٣ و ١٩٨٢ و حددت الاتفاقية حقوق ومسؤوليات الدول فيما يتعلق باستخدامها لبحار ومحيطات العالم، ووضع مبادئ توجيهية للأعمال التجارية والبيئة وإدارة الموارد الطبيعية البحرية (٢).

لم يرد تعريف صريح ومباشر لقانون البحار في التشريعات الوطنية القطرية وانما جاء قانون البحار اجمالا بالانضمام والمصادقة على الاتفاقية الدولية لقانون البحر بمرسوم رقم (٤١) لسنة ٢٠٠٣ بتاريخ مصادقة ٢٠٠٣/٥/٤ بعدد المواد (٣٢٠) مادة (٣).

(١) وزارة العدل، مرجع سابق، مرسوم مصادقة رقم ١٤ لسنة ٣٠٠٢، صادر بتاريخ ٣٠٠٢/٥/٤.

(٢) الأمم المتحدة، المؤتمر الثالث لقانون البحار - SOLCNU III، جامايكا، ٠١ ديسمبر ٢٨٩١، ص ٧١.

(3) Philip Caryl Jessup, The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction, New York, 1927, (1970 Reports), p 4.

المطلب الثاني: النشأة والتطور:

(تمهيد ديباجة اتفاقية قانون البحار): إن الدول الأطراف في هذه الاتفاقية، إذ تحدها الرغبة في أن تسوى بروح التفاهم المتبادل والتعاون كل المسائل المتصلة بقانون البحار، وإذ تدرك المغزى التاريخي لهذه الاتفاقية بوصفها مساهمة هامة في صون السلم وتحقيق العدالة والتقدم لشعوب العالم جمعاء. وإذ تلاحظ أن التطورات التي حدثت منذ مؤتمري الأمم المتحدة لقانون البحار المعقودين في جنيف عام ١٩٥٨ و ١٩٦٠ قد أبرزت الحاجة إلى اتفاقية جديدة لقانون البحار مقبولة عموماً. وإذ تعي أن مشاكل حيز المحيطات وثيقة الترابط ويلزم النظر فيها ككل، وإذ تسلم باستحسان العمل، عن طريق هذه الاتفاقية، ومع إيلاء المراعاة الواجبة لسيادة كل الدول، على إقامة نظام قانوني للبحار والمحيطات ييسر الاتصالات الدولية ويشجعه على استخدام البحار والمحيطات في الأغراض السلمية، والانتفاع بمواردها على نحو يتسم بالإنصاف والكفاءة وصون مواردها الحية، ودراسة وحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها. وإذ تضع في اعتبارها أن بلوغ هذه الأهداف سيساهم في تحقيق نظام اقتصادي دولي عادل ومنصف يراعي مصالح واحتياجات الإنسانية جمعاء، ولاسيما المصالح والاحتياجات الخاصة للبلدان النامية، ساحلية كانت أم غير ساحلية، وإذ ترغب في أن تطور، عن طريق هذه الاتفاقية، المبادئ الواردة في القرار ٢٧٤٩ (د - ٢٥) المؤرخ في ١٧ كانون الأول/ديسمبر ١٩٧٠ الذي أعلنت فيه الجمعية العامة للأمم المتحدة رسمياً، بين ما أعلنته، أن منطقة قاع البحار والمحيطات وباطن أرضه، خارج حدود الولاية الوطنية، هي ومواردها تراث مشترك للإنسانية، وأن استكشافها واستغلالها يجب أن يكونا لصالح الإنسانية جمعاء، بصرف النظر عن الموقع الجغرافي للدول، وإذ تؤمن بأن عملية تدوين قانون البحار وتطويره التدريجي التي تحققت في هذه الاتفاقية، ستساهم في تعزيز السلم والأمن والتعاون والعلاقات الودية بين جميع الدول طبقاً لمبادئ العدل والمساواة في الحقوق، وستشجع على التقدم الاقتصادي والاجتماعي لجميع شعوب العالم، وفقاً لمقاصد الأمم المتحدة ومبادئها المبينة في الميثاق. وإذ تؤكد أن قواعد ومبادئ القانون الدولي المطبق عموماً ستظل تحكم المسائل التي لا تنظمها هذه الاتفاقية (١).

لقد كان القانون الدولي للبحار في السابق محكوماً بمبدأ حرية البحار، ويعد الفقيه القانوني الهولندي هوغو غروشيوس هو أول من ساهم في تدوين قواعد هذا القانون في كتابه (حرية البحار) الصادر عام ١٦٠٨ (٢). وفي المقابل ساد مفهوم آخر يناهز بضرورة إخضاع البحار لسيادة الدولة وسلطانها، ودافع عن هذا الاتجاه الفقيه البريطاني جون سيلدن في كتابه (البحار المغلقة) الصادر عام ١٦٣٥ (٣).

يمكن القول ان القانون الدولي للبحار نشأ وتطور خلال ثلاث مراحل مختلفة بدءاً من فترة ما قبل الميلاد وحتى المؤتمر الثالث لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، كالآتي (٤):

المرحلة العرفية: ترجع بدايات هذه المرحلة الالف الثالث قبل الميلاد حينما كانت تربط دول البحر الأبيض المتوسط علاقات تجارية بحرية فيما بينها، ونشأت اولي القواعد البحرية في بابل ما بين النهرين. وكانت هناك حالة

(3) Daniel Patrick O Connell, The International Law of the Sea, Vol. 1, Oxford University, Press, Oxford, 1984, p 2.

(٢) علي خليل اسماعيل، مرجع سابق، ٢٠٢٢، ص ٧١ - ٢٥.

(٣) محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الاولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٨٠٠٢، ص ٦٣.

(4) Ordonnances, 1969, para, 61,62,70.

تناقض مزدوج في السيطرة الفعلية للرومان على أعالي البحار ساهمت بشكل أو آخر بإخفاق حالة التطور في التنظيم الدولي للبحار والسبب يرجع لتدهور الوضع الأمني للملاحة البحرية وتنامي القرصنة البحرية في تلك الفترة. ولاحقاً أبرمت اتفاقيات بين دول الاتحاد الإغريقي (رابطة كورنث) وكانت متعلقة (بالهيمنة البحرية والحدود) وظهرت مفاهيم جديدة مثل حظر مرور السفن الحربية في المياه الإقليمية وادي ذلك لترسيخ مفاهيم قانونية جديدة ساهمت بتطوير القانون الدولي للبحار.

مرحلة التدوين (العصور الوسطى وعصر النهضة): بعد تراجع وضعف الإمبراطورية الرومانية وهجرة الشعوب منها في أواخر القرن الخامس بعد الميلاد، انعكس ذلك على قلة التطور في القواعد القانونية والتي تنحصر في الفترة بين عامي ٨٠٠ - ١٥٠٠ والسبب ذلك يرجع لانشغال الإمبراطورية بالحروب وما صاحبها من انعدام للأمن البحري. أهم مميزات هذه المرحلة ظهور بدايات العولمة الحقيقية في أوروبا التي ساهمت بتطوير القواعد الدولية البحرية. وكبدأ عام فان حرية البحار في العصور الوسطى بقيت خاضعة للقانون الروماني. تعتبر الفترة من القرن الخامس عشر الي القرن السادس عشر هي بداية العصر الإسباني - البرتغالي والعصر الأكثر تميزاً للقانون الدولي للبحار خاصة بعد اكتشاف القارة الأمريكية عام ١٤٩٢ وشهد هذا العصر تنظيماً قانونياً في السيطرة والاستعمار على المناطق المكتشفة حديثاً. جاء العصر الفرنسي - البريطاني وفترة النفوذ والهيمنة على عموم أوروبا وعلى الملاحة البحرية، فشهدت فرنسا على سبيل المثال تنظيماً كبيراً للعديد من القواعد القانونية منها تشريع الملك لويس السادس عشر عام ١٦٨١ لقانون التجارة البحرية الفرنسية وأصبح مبدأ حرية البحار من المبادئ الجوهرية في القانون البحري فضلاً عن تنظيم حقوق الدول الساحلية للبحر فيما يتعلق بحقوق الصيد وضمان سيادتها على مياهها الإقليمية. شهدت فترة النفوذ البريطاني مشاريع تدوين قانونية كبيرة في مجال الملاحة البحرية لتأمين الطرق المؤدية الي مستعمراتها.

العصر الحديث: أهم سماته هو العمل على تقنين مشروع قانون دولي بحري يحظى باحترام وموافقة جميع الدول لاستغلال البحار والمحيطات. بعد الحرب العالمية الأولى اهتمت عصبة الأمم عام ١٩١٩ بمسألة تدوين القانون واستت عام ١٩٢٤ لجنة من فقهاء وخبراء القانون الدولي وقدمت مشروعاً لتحديد مفهوم المياه الإقليمية للدولة والنظام القانوني لها في مؤتمر التدوين في لاهاي عام ١٩٣٠، ولقد حظي قانون البحار في النصف الثاني في القرن العشرين باهتمام دولي كبير والعمل على تنظيم حقوق الدول الساحلية والمياه المتاخمة لها وكذلك المسائل المتعلقة بحقوق التنقيب عن النفط لذلك تم تحديد المياه الإقليمية بدقة وصياغة قانونية منظمة لقانون البحار وتكلفت هذه الجهود بانعقاد مؤتمر جنيف لقانون البحار لعام ١٩٥٨ و١٩٦٠ ومن نتائج المؤتمر تقسيم البحر الي خمسة اقسام (مياه إقليمية، بحر إقليمي، منطقة متاخمة، جرف قاري، أعالي بحار) ، في المؤتمر الثالث عام ١٩٨٢ تم إقرار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي تعتبر دستور البحار.

المطلب الثالث: مصادر قانون البحار:

العرف الدولي: يعتبر العرف الأهم تاريخياً بين مصادر القانون الدولي للبحار. فقد كان لسلوك الدول البحرية أثر في تطور هذا القانون، كم كان لممارسات الاساطيل التجارية والعسكرية في العصور الماضية أثر في التطور الطويل

والمعقد لهذا القانون، وذلك عن طريق النشوء التدريجي لعدد كبير من القواعد العرفية (١).

لقد اكدت محكمة العدل الدولية العلاقات بين اتفاقيات قانون البحار وبين العرف الدولي في مناسبات عدة، ففي قرارها حول قضية الجرف القاري لبحر الشمال قالت المحكمة ان أي حكم في اتفاقية ١٩٥٨ (يلزم كافة أعضاء الجماعة الدولية من حيث انه يتضمن او يجسد قاعدة من قواعد القانون العرفي الموجودة سابقا او التي هي في طريق النشوء) (٢).

المعاهدات الدولية: من المعروف ان المعاهدات الدولية تمتاز عن العرف بالدقة والوضوح في التعبير عن القواعد القانونية. اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ هي المصدر الأساسي ودستور البحر ساهمت اتفاقية الأمم المتحدة في حل العديد من المشكلات والقضايا المهمة والتي ترتبط باستعمال المحيطات وسيادة البحار، حيث حددت المياه الإقليمية بمسافة ١٢ ميلاً بحرياً من بداية خط الأساس، مسافة المناطق الاقتصادية إلى ٢٠٠ ميل بحري، مسافة حقوق الجرف القاري إلى ٣٥٠ ميل بحري (٣).

القضاء الدولي: تعتبر احكام المحاكم الدولية مصادر مساعدة وغير مباشرة للقانون الدولي. الجهة المختصة هي المحكمة الدولية لقانون البحار وتعتبر هيئة قضائية دولية أنشئت بمقتضى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢ وتهدف الفصل في المنازعات المتعلقة بتفسير او تطبيق الاتفاقية حيث منحت المحكمة الاختصاص القضائي وتفصل المحكمة في كل المنازعات المتعلقة بالفضاء البحري وموارده، يقع مركزها في مدينة هامبورغ بألمانيا وتستمد نظامها الأساسي من الملحق السادس لاتفاقية قانون البحار (٤).

كمثال: في هذا السياق تم حل النزاع الحدودي والبحري بين مملكة البحرين وقطر، أطول نزاع على الاطلاق يتم النظر فيه، وقد وصلت القضية الي نهايتها في السادس عشر من مارس ٢٠٠١ (٥).

الفقه الدولي: لا يعتبر الفقه الدولي مصدرا مباشرا من مصادر القانون وانما يعتبر مصدرا استدلاليا او مساعدا، ولم تكن المعركة الفقهية المعروفة بين الفقيه الهولندي كروشوس والفقيه الإنجليزي سلدن مجرد مجادلة فكرية، وانما كانت صراعا بين اتجاهين في سبيل قواعد قانونية معينة. وفعلا كان من نتائج تلك المعركة ان استقر مبدأ حرية البحار كمبدأ أساسي من مبادئ القانون الدولي. وقد استمر الدور الهام للفقه الدولي في بلورة وتطوير القانون الدولي للبحار حتى هذا القرن. ويعتبر الكتاب القيم للفقيه الفرنسي جليبر جيدل (القانون الدولي للبحار) الذي صدر عام ١٩٣٢ مرجعا أساسيا في قانون البحار حتى ابرام اتفاقية جنيف للبحار عام ١٩٥٨. الا ان حركة تقنين قواعد القانون الدولي للبحار في عهد منظمة الأمم المتحدة أثرت بشكل مباشر على دور الفقه الدولي في هذا الميدان، بحيث لم يعد لهذا الفقه الا دور الشارح والمفسر لتلك القواعد .

(1) C.I.J, Recueil des Arret, Avis consultatifs et

(٢) الأمم المتحدة، اتفاقية SOLCNU III، مرجع سابق، ٢٨٩١، ص ٠٢.

(٣) خالد اعدور، طلب الافراج الفوري عن السفن وطواقمها المقدم للمحكمة الدولية لقانون الابحار، ورقة علمية منشورة، مجلة الاجتهاد القضائي، المجلد ٣١، العدد ٢، أكتوبر ١٢٠٢، ص ٨٦٢.

(٤) جيوفاني ديستيفانو، نزاعات الحدود وحلها في ضوء القانون الدولي: حالة قطر والبحرين، ترجمة (مركز الامارات)، الطبعة الاولى، مركز الامارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، ابوظبي، ٨٠٠٢، ص ٣.

(٥) محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ٨٠٠٢، ص ٩٤ - ٠٥.

المطلب الرابع: تأثير قانون البحار علي الملاحة والنقل البحري:

تأثير قانون البحار علي الملاحة البحرية وحركة النقل البحري تأثير حاسم وجوهري ويمكن تلخيصه في النقاط التالية (١):

تنظيم الملاحة: (حرية الملاحة) تعتبر احد المبادئ الأساسية في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS). ويضمن القانون للسفن التجارية عبور أعالي البحار والمضائق الدولية دون تدخل تعسفي. وكذلك يسمح القانون بالمرور البريء عبر المياه الإقليمية للدول الساحلية.

حماية التجارة الدولية: (تأمين طرق الشحن البحري) القانون ينظم مرور السفن في الممرات المهمة مثل مضيق هرمز، قناة السويس، باب المندب، مضيق ملقا. يمنع القانون الدول الساحلية من عرقلة حركة السفن الدولية بشكل غير مبرر.

حقوق الدول في الموارد البحرية: أنشأ القانون المنطقة الاقتصادية الخالصة التي تمتد حتى مسافة ٢٠٠ ميل بحري وتمنح الدولة الساحلية حق استغلال الموارد (النفط، الغاز، الصيد) لكنها لا تملك الحق في تقييد مرور السفن التجارية.

منع القرصنة البحرية والجريمة المنظمة في البحر: تلزم اتفاقية الدولية للبحار الدول بمكافحة القرصنة والتهريب والاتجار غير المشروع.

تسوية النزاعات البحرية: القانون يوفر آليات قانونية مثل محكمة العدل الدولية والمحكمة الدولية لقانون البحار. مثال تطبيقي: قناة السويس رغم انها تحت السيادة المصرية الا ان القانون يلزم بإبقائها مفتوحة امام الملاحة الدولية. مضيق هرمز ممر حيوي لنقل النفط والقانون الدولي يمنع غلقه اما السفن والنقل البحري.

جدول رقم (٢): تأثير قانون البحار علي الملاحة والنقل البحري

النتيجة	أثر قانون البحار	المجال
وضوح في ترسيم الحدود البحرية وتحديد حقوق الدول الساحلية	يحدد نطاقات السيادة البحرية مثل البحر الإقليمي، والمنطقة الاقتصادية الخالصة	تحديد السيادة البحرية
تمكين الدول من تطوير اقتصادها البحري واستثمار ثرواتها البحرية	يمنح الدول حقوقاً حصرياً لاستغلال الموارد الطبيعية في مناطقها الاقتصادية	استغلال الموارد البحرية
تسهيل حركة التجارة العالمية والربط البحري بين الدول	يضمن حرية المرور البريء وحرية الملاحة في أعالي البحار	حرية الملاحة
الحفاظ على التوازن البيئي وتقليل التدهور البيئي في البحار والمحيطات	ينص على التزامات لحماية البيئة ومنع التلوث من الأنشطة البحرية	حماية البيئة البحرية
تقليل النزاعات وتحقيق السلم القانوني بين الدول	ينشئ آليات لتسوية النزاعات مثل المحكمة الدولية لقانون البحار (ITLOS)	حل النزاعات البحرية
تنظيم الأبحاث ومنع التجاوزات، مع تعزيز التعاون العلمي بين الدول	يضع شروطاً لإجراء البحوث العلمية في المناطق البحرية المختلفة	تنظيم البحث العلمي البحري

(١) الأمم المتحدة، اتفاقية SOLCNU III، مرجع سابق، ٢٨٩١، المادة ٧٨ حرية الملاحة، المادة ٧١ و ٩١ المرور البريء، المادة ٧٣ و ٤٤ المرور عبر المضائق الدولية، المادة ٥٥ و ٥٧ المناطق الاقتصادية الخالصة، المادة ١٠١ و ٧٠١ مكافحة القرصنة البحرية.

تقليل التعديلات وضمان سلامة الاتصالات والطاقة البحرية	ينظم حماية البنية التحتية البحرية تحت سطح البحر	حماية الكابلات وخطوط الأنابيب
تعزيز العدالة وتكافؤ الفرص بين الدول الساحلية وغير الساحلية	يمنح الدول غير الساحلية حق الوصول إلى البحار والمشاركة في بعض الموارد	حقوق الدول غير الساحلية

المصدر: اعداد الباحث من بيانات الدراسة، ٢٠٢٦.

المطلب الخامس: التحديات التي تواجه قانون البحار:

رغم ما حققته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ من تقدم كبير في تقنين قواعد هذا المجال، الا ان تطبيقها يواجه العديد من التحديات، يمكن تصنيفها ضمن الآتي (١):

أولاً: التحديات الخاصة بالسيادة البحرية: ما زالت هنالك نزاعات حدودية بحرية بين عدة دول، رغم وجود اتفاقية قانون البحار، نسبة لعدم وجود ترسيم واضح للحدود مما يؤدي لنزاعات سياسية وقانونية، يمكن ان تبرز من خلال تفسير (المنطقة الاقتصادية الخالصة - الجرف القاري)، في ظل حاجة الدول لاستغلال الموارد والثروات والتنقيب عن النفط والغاز.

ثانياً: التحديات البيئية والتغيرات المناخية: مع تزايد التهديدات البيئية وارتفاع درجات حرارة البحار والمحيطات وكذلك ارتفاع مستوى سطح البحر، والتلوث البحري، والصيد الجائر، أصبحت قوانين البحار تواجه ضغوطاً لمواكبة هذه التطورات المتزايدة، ورغم ان الاتفاقية تحتوي على احكام لحماية البيئة البحرية.

ثالثاً: الغموض وصعوبة تفسير النصوص القانونية: بعض مواد اتفاقية قانون البحار تتصف بالعمومية، مما يجعلها امام تأويلات مختلفة بين الجهات والدول، كما ان بعض القواعد وضعت بصيغة مرنة لتسمح بقابلية التفاوض، الا انها أصبحت تمثل معضلة في التطبيق.

رابعاً: التحديات والمهددات الأمنية البحرية: تتمثل المهددات الأمنية البحرية في (القرصنة البحرية، الإرهاب البحري، الهجرة غير الشرعية، التهريب البحري، التوترات السياسية والأمنية في المناطق الحاکمة والمضائق والقنوات، التهديدات البحرية الناشئة)، كل هذه المهددات الأمنية تمثل تحدي متزايد لقانون البحار، خاصة ان الاتفاقية لم تنص بشكل دقيق على آليات موحدة لمكافحة هذه الظواهر، مما يجعل الدول تعتمد على اتفاقيات وطنية او إقليمية.

المبحث الثالث: الاختلافات والنتائج والتوصيات

المطلب الأول: الاختلافات الجوهرية والتداخل بين القانونين (٢):

أولاً: الاختلافات والتمييز بين القانونين: كما موضحة في الجدول التالي:

جدول رقم (٣): التمييز بين القانونين

وجه المقارنة	القانون البحري	قانون البحار
التعريف	هو فرع من فروع القانون الخاص ينظم العلاقات القانونية بين الأفراد والمؤسسات في مجال الملاحة البحرية والتجارة البحرية.	هو فرع من فروع القانون الدولي العام يُعنى بتنظيم استخدام البحار والمحيطات وتحديد السيادة على المناطق البحرية المختلفة

(١) المصدر: اعداد الباحث، اعتماداً على بيانات الدراسة، ٥٢٠٢.

(٢) المصدر: اعداد الباحث، اعتماداً على بيانات الدراسة، ٥٢٠٢.

نشأة والتطور	ظهر منذ العصور الوسطى (قوانين رودس، قانون أوليرون في فرنسا) لتنظيم أنشطة التجارة البحرية. تطور بتطور التجارة البحرية والتكنولوجيا البحرية وقوانين التأمين البحري.	تطور تدريجيًا مع توسع الدول البحرية، وبدأ يتبلور كفرع مستقل مع اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS) عام ١٩٨٢. تطور نتيجة الحاجة لتنظيم الحقوق في البحار الإقليمية، المياه الدولية، الجرف القاري، المنطقة الاقتصادية الخالصة
المصادر	موجودة بوفرة مثل القانون البحري القطري، الجزائري، المصري، قانون التجارة البحرية الفرنسي، إلخ. يشكل مصدرًا مهمًا، توجد محاكم بحرية مختصة مثل محكمة لندن التجارية. يشمل اتفاقيات مثل اتفاقية هامبورغ، لاهاي، بروكسل بشأن النقل البحري، التصادم، المسؤولية.	العرف الدولي لعب دورًا في تشكيل وإيجاد أحكام لمحكمة العدل الدولية ومحكمة قانون البحار. الاتفاقيات الحديثة أبرزها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢ (UNCLOS) وأخرى كاتفاقية أعالي البحار ١٩٥٨
التأثير على التجارة الدولية	أساسي ومباشر، ينظم عمليات الشحن، النقل، التأمين، العقود البحرية، المنازعات التجارية	تأثير غير مباشر، عبر تنظيم حرية المرور والعبور في الممرات الدولية وخطوط الملاحة
التأثير على الملاحة البحرية	يضمن السلامة والالتزام بالقواعد التجارية والتقنية للملاحة	يحدد حقوق المرور البريء، العبور، الملاحة في المياه الدولية والإقليمية، وضبط المناطق البحرية
التحديات التي تواجه التطبيق	اختلاف القوانين الوطنية. مشكلات التنفيذ في دول غير ساحلية. تطور تقنيات الملاحة بشكل يفوق التشريع أحيانًا	النزاعات البحرية بين الدول. صعوبة إنفاذ السيادة في المياه الدولية. الصيد غير المشروع، القرصنة، استغلال الموارد البحرية
الخلاصة	القانون البحري هو قانون خاص يركز على العلاقات التجارية والعملية في البحر	قانون البحار هو قانون دولي عام يركز على تنظيم ملكية وسيادة واستخدام البحار

المصدر: اعداد الباحث من بيانات الدراسة، ٢٠٢٦.

ثانيا: مجالات التداخل بين القانون البحري وقانون البحار:

المنازعات البحرية الدولية: مثال إذا وقع حادث تصادم سفن بين دولتين في المياه الإقليمية او المنطقة الاقتصادية الخالصة فان قانون البحار يحدد الحقوق الإقليمية، بينما القانون البحري يطبق المسؤوليات والتعويضات للأضرار الناتجة عن التصادم.

قضايا التلوث البحري: عند حدوث تسرب نفطي من سفينة فان قانون البحار يحدد من يملك محاسبة الجهة الملوثة المتسببة في التسرب، القانون البحري يعني بمسؤولية مالك السفينة وشركات التأمين والتعويضات المتوجبة. حقوق المرور وحرية الملاحة: إذا تم اعتراض سفينة في مضيق دولي فان قانون البحار يتناول حرية الملاحة والمرور البريء، والقانون البحري يعني بالآثار الاقتصادية الناتجة عن اعتراض وتأخر السفينة.

القرصنة البحرية: تعتبر القرصنة تعتبر جريمة بموجب قانون البحار عندما تكون خارج المياه الإقليمية وعندما تكون داخلها تصبح سطو مسلح، بينما ملاحقة مرتكبيها واحتجازهم والتفاوضي معهم يتم وفقا لأحكام القانون البحري او القوانين والتشريعات الوطنية ذات الصلة.

تنظيم السفن وسلامتها: قانون البحار ينظم تسجيل السفن وحق الدولة في رفع اعلامها، القانون البحري يتناول التفاصيل الفنية والتزامات الصيانة وطواقم العمل.

خلاصة التداخل:

جدول رقم (٤): التداخل بين القانونين

البند	قانون البحار	القانون البحري
الطبيعة	قانون دولي عام	قانون خاص/ تجاري
يهتم بـ	سيادة الدول على البحار	العلاقات القانونية الخاصة المتعلقة بالسفن
التداخل	يظهر في مناطق النزاع، التلوث، الملاحة، الجريمة	يظهر حين تتأثر المصالح الخاصة بتلك القواعد الدولية

المصدر: اعداد الباحث، ٢٠٢٦.

المطلب الثاني: النتائج:

أكدت الدراسة على أن هناك تمييزاً واضحاً بين القانون البحري (Maritime Law) الذي يُعنى بالمسائل التجارية والتنظيمية المتعلقة بالملاحة البحرية، مثل العقود، التأمين، والمسؤولية عن الحوادث البحرية، وبين قانون البحار (Law of the Sea) الذي يحدد الحقوق السيادية للدول في المياه الإقليمية والمحيطات على أساس القانون الدولي. رغم التشابه في المصطلحات، فإن الطبيعة القانونية والموضوعية لكل منهما مختلفة تماماً.

أظهرت الدراسة أن هناك بعض التداخل في التطبيق بين القانونين في بعض المجالات مثل: الأنشطة الاقتصادية في البحر (مثل الصيد والتنقيب) أو حرية الملاحة، ولكن يبقى لكل منهما نطاقه الخاص الذي يحدد الأطر القانونية التي تنظم تلك الأنشطة.

التحديات القانونية العملية: في الواقع، تداخل المصطلحين بين المختصين، يؤدي إلى صعوبات قانونية في تطبيق الأحكام بشكل صحيح، بالإضافة إلى تحديات متعلقة بتفسير الاتفاقيات الدولية، مثل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، وتأثيراتها على القوانين المحلية.

التمييز بين القانون البحري وقانون البحار لا يزال يمثل تحدياً واضحاً على مختلف المستويات المهنية والتعليمية في البيئة البحرية، مما يستدعي تبني استراتيجيات تعليمية وتدريبية جديدة تعتمد على تبسيط المفاهيم القانونية، وربطها مباشرة بالواقع العملي لتعزيز الفهم والتطبيق السليم.

المطلب الثالث: التوصيات:

اولاً: التوصيات العلمية:

ينبغي أن تستمر الدراسات الأكاديمية في تقديم تحليلات مقارنة دقيقة بين القانون البحري وقانون البحار، بحيث تركز على الفروق الجوهرية في الأسس القانونية، نطاق التطبيق، والأطر التشريعية لكل منهما. من الضروري تحديث التشريعات الوطنية البحرية للدول لتشمل تعريفهما والتمييز بين القانون البحري وقانون البحار بشكل واضح.

يجب تعزيز برامج التوعية التعليمية والتدريبية القانونية للمهنيين العاملين في المجال البحري، للتأكد من تطبيق القوانين بشكل دقيق.

ثانيا: التوصيات العملية:

ينبغي تعزيز التعاون بين الجهات ذات الصلة بالمجال البحري لتوحيد معايير تطبيق القانون البحري وقانون البحار، خاصة فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية وحل المنازعات البحرية عبر التحكيم البحري وضرورة تنظيم ورش عمل قانونية ودورات تدريبية مشتركة لتبادل الخبرات والمعرفة.

التأكيد على أهمية تخصيص المزيد من الاهتمام بالقانون البحري وقانون البحار من خلال دراسات ميدانية وتطبيقية في المؤسسات التعليمية ذات الصلة.

قائمة المراجع:

أولاً: الكتب:

- عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الاردن، ٢٠١١.
- فنطازي خير الدين، القانون البحري، جامعة ٨ ماي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، الجزائر، ٢٠٢٠.
- بوكعبان العربي، القانون البحري، منشورات الالفية الثالثة، الجزائر، ٢٠١٠.
- علاء الدين زكي، المسؤولية الجنائية لربان السفينة في القانون البحري، الطبعة الاولى، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، ٢٠١٤.
- محمود سمير الشراوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٣.
- مدحت عباس خلوصي، السفينة والقانون البحري، الشنهابي للطباعة والنشر، الاسكندرية، ١٩٩٣.
- احمد محمود خليل، موسوعة التشريعات البحرية تأصيلاً وفقها وقضاء، المكتب الجامعي الحديث، القاهرة، ٢٠١٠.
- احمد محمود خليل، موسوعة التشريعات البحرية تأصيلاً وفقها وقضاء، المكتب الجامعي الحديث، القاهرة، ٢٠١٠.
- محمد علي ابوشامة، امن وسلامة حركة الملاحة البحرية في البحر الاحمر، دار بدائل للطبع والنشر والتوزيع، الجيزة، ٢٠٢٤.
- علي خليل اسماعيل، القانون الدولي للبحار الحديث، المجموعة العلمية للطباعة والنشر، القاهرة، ٢٠٢٠.
- محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الاولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٨.
- جيوفاني ديستيفانو، نزاعات الحدود وحلها في ضوء القانون الدولي: حالة قطر والبحرين، ترجمة (مركز الامارات)، الطبعة الاولى، مركز الامارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، ابوظبي، ٢٠٠٨.

ثانيا: الأبحاث والرسائل العلمية:

- زارة لخصر، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي (دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار)، دراسة دكتوراة منشورة، جامعة وهران، كلية الحقوق والعلوم السياسية، ٢٠٠٩.
- فاتن حسين حوي، مدى إعمال قواعد القانون البحري الدولي والمقارن في مشروع القانون العربي الاسترشادي البحري، ورقة علمية منشورة، مجلة القانون والاقتصاد، العدد ٩٢، ٢٠١٦.
- جندلي وريدة، الإشكالات المتعلقة بالبحث العلمي البحري والحلول المقترحة بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون

البحار لسنة ١٩٨٢، ورقة علمية منشورة، مجلة حقوق الإنسان والحريات العامة، المجلد ٦، العدد ٣، ٢٠٢١.

محمد طالب أبو سرية، وامل يازجي، السيادة وحدودها في المناطق البحرية، ورقة علمية منشورة، مجلة دراسات، كلية علوم الشريعة والقانون، المجلد ٤٣، العدد ٣، ٢٠١٦.

كلية الحقوق، التنظيم الدولي للمنطقة الاقتصادية الخالصة وما يثيره من منازعات دولية وآليات حل النزاع، دراسة علمية منشورة، جامعة بني سويف، ٢٠٢٣.

خالد اعدور، طلب الافراج الفوري عن السفن وطواقمها المقدم للمحكمة الدولية لقانون الابحار، ورقة علمية منشورة، مجلة الاجتهاد القضائي، المجلد ١٣، العدد ٢، أكتوبر ٢٠٢١.

اعراب كميلى، تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير منشورة، جامعة مولود معمري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، الجزائر، ٢٠١٦.

ثالثا: التشريعات والاتفاقيات الدولية:

وزارة العدل، البوابة القانونية القطرية، قانون رقم ١٥ صادر بتاريخ ٢٩/١٠/١٩٨٠، الجريدة الرسمية العدد رقم ١٢، الدوحة.

وزارة العدل، البوابة القانونية القطرية، محكمة التمييز، الدائرة المدنية والتجارية - رقم ١٤/٢٠٠٥، الدوحة.

وزارة العدل، البوابة القانونية القطرية، قانون رقم ٤٠ لسنة ٢٠٠٢، قانون الجمارك، المادة رقم ٢٨. الأمم المتحدة، المؤتمر الثالث لقانون البحار - UNCLOS III، جامايكا، ١٠ ديسمبر ١٩٨٢.

رابعا: المراجع الاجنبية:

1. Philip Caryl Jessup, The Law of Territorial Waters and Maritime Jurisdiction, New York, 1927, (1970 Reports), p 4.
2. Daniel Patrick O Connell, The International Law of the Sea, Vol. 1, Oxford University, Press, Oxford, 1984, p 2.
3. C.I.J, Recueil des Arret, Avis consultatifs et Ordonnances, 1969, para, ٦١,٦٢,٧٠.

خامسا: المواقع الالكترونية:

اتفاقية قانون البحار، الاربعاء ١٤/١/٢٠٢٦، ٠٩٠٠ - <https://ar.wikipedia.org/wiki/>