



جامعة القاهرة
كلية الحقوق
القانون التجاري

الأحكام القانونية للإنقاذ البحري وحماية السفن من المخاطر

دراسة مقارنة بين القانون العماني والقانون المصري

بحث مقدم لنيل درجة الدكتوراه

الباحث

ناصر أحمد مبارك السعدي

لجنة المناقشة والحكم على الرسالة:

رئيساً

الأستاذة الدكتورة / سميحة مصطفى القليوبي

أستاذ القانون التجاري والبحري

كلية الحقوق - جامعة القاهرة

عضواً

الأستاذ الدكتور / رضا محمد عبيد

أستاذ القانون التجاري والبحري

كلية الحقوق - جامعة بني سويف

مشرفاً وعضواً

الأستاذ الدكتور / هاني صلاح سري الدين

الرئيس الأسبق لهيئة سوق المال

أستاذ القانون التجاري والبحري المساعد

كلية الحقوق - جامعة القاهرة

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

قَالَ تَعَالَى:

﴿هُوَ الَّذِي يُسَيِّرُكُمْ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ ^{صَل} حَتَّىٰ إِذَا كُنْتُمْ فِي الْفُلِكِ
وَجَرَيْنَ بِهِم بِرِيحٍ طَيِّبَةٍ وَفَرِحُوا بِهَا جَاءَتْهَا رِيحٌ عَاصِفٌ
وَجَاءَهُمُ الْمَوْجُ مِنْ كُلِّ مَكَانٍ وَظَنُّوا أَنَّهُم أُحِيطَ بِهِمْ ^{دَعَوُا} دَعَوْا
اللَّهَ مُخْلِصِينَ لَهُ الدِّينَ لَئِنْ أَنجَيْتَنَا مِنْ هَذِهِ لَنَكُونَنَّ مِنَ
الشَّاكِرِينَ ﴿٢٢﴾

صدق الله العظيم

سورة يونس الآية (٢٢)

الإهداء

إلى روح أبي رحمة الله عليه، الذي بدأ معي مشوار العلم ودفعني إليه، إلى من أنهى به الأجل قبل بلوغ الأمل، أسأل الله أن ينغمده برحمته.

إلى من عطف علي بحنانه، وأخلص في الدعاء لي في مسيرة حياتي، إلى من ساندني ورعاني وعطف على أبنائي في غيابي ورعاهم، إلى أمي الحبيبة وجدتي الغالية أسأل الله أن يطيل في عمرهما ويضفي عليهما لباس الصحة والعافية، وأن لا يجرنا من حناهما.

إلى من هم سندي وعوني ومن بذل معي الغالي والنفيس في سبيل نجاحي، إلى أخوتي الكرام الذين هم الشمعة التي أثار طريقي أسأل الله أن يحفظهم.

إلى زوجتي الوفية التي صبرت وضحت من أجل هذه الثمرة، أسأل الله العلي القدير أن يحفظها وأن يعينني على رد جميل صنعها.

إلى أبنائي النجباء لعلهم يجدون في هذا العمل قدوة لهم في بذل الجهد في تحصيل العلم والمعرفة، أسأل الله أن يحفظهم بحفظه ورعاهم برعايته وأن يسدد على طريق الخير خطاهم.

الباحث

الشكر والتقدير

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على سيدنا محمد وعلى آله وصاحبه
أجمعين.

أما بعد، ، ، ،

فكل الشكر والتقدير والامتنان للاستاذ العالم في فكرة، ذو الخلق الرفيع الأستاذ
الدكتور/ هاني صلاح سري الدين الرئيس الأسبق لهيئة سوق المال، أستاذ القانون التجاري والبحري
بكلية الحقوق - جامعة القاهرة، لقبولة الإشراف على هذه الرسالة ووقوفة بجانبني لتخطي كل
العقبات وتوجيهاته السديدة ومتابعته المستمرة بالرغم من مسئولياته العلمية والعملية، فقد كان
ولا زال نبزاً سراج علمه اهتدي ومتلاً أعلى بخطاه أقتدي، أسأل الله العلي القدير أن
يحفظه ويوفقه فيما يسعى إليه لخدمة وطنه وأمتة.

والشكر موصول إلى الاستاذة العالمة الجليلة رفيعة الخلق الاستاذة **الدكتورة/ سميحة
مصطفى القليوبي** أستاذ القانون التجاري والبحري وكيل كلية الحقوق الأسبق - جامعة القاهرة -
على تفضلها بقبول رئاسة لجنة المناقشة والحكم على الرسالة وإني على يقين بان ما تبديه من
توجيهات ستسهم في اثراء بحثي المتواضع، سائلاً المولى عز وجل أن يمدّها بالصحة
والعافية، لخدمة العلم.

كما اتوجه بالشكر والتقدير وعظيم الامتنان إلى استاذي العالم الجليل رفيع الخلق
الأستاذ **الدكتور/ رضا محمد ابراهيم عبيد**، أستاذ القانون التجاري والبحري عميد كلية الحقوق
الأسبق جامعة بني سويف، الذي شرفني بقبوله الاشتراك في عضوية لجنة المناقشة والحكم
على الرسالة فله مني كل التقدير والاحترام متمنياً من الله العلي القدير أن يمدّه بالصحة
والعافية والعمر المديد ليبقى نبزاً مشعاً في العلم والمعرفة.

ولا يفوتني أن أتقدم بخالص شكري وتقديري إلى كل من مد يد العون ومساعدتي في
إتمام هذه الرسالة.

والشكر والعرفان لجمهورية مصر العربية التي نهلنا العلم والمعرفة من مؤسساتها
العلمية والشكر لشعبها الطيب المضياف الذي لمسنا منه كل الدعم والرعاية في حال غربتنا
عن أوطاننا وأهلنا فكانوا ومازالوا لنا الأهل والوطن أسأل الله العلي القدير أن يحفظهم ويحفظ
لهم مصر (أرض الكنانة) وأن يحفظ بلدي عُمان وسائر بلاد المسلمين وان يحفظ العالم اجمع
ويهدي من ظل عن سواء السبيل.

الباحث

مقدمة

١. أهمية نقل البضائع

دعت الحاجة إلى استكمال النقص في السلع واقتصار الزراعة على محاصيل تتحكم في جودتها ظروف المناخ وتغيره من منطقة إلى أخرى وتنوع الموارد بين أقطار المعمورة، كل ذلك جعل البشرية في حاجة إلى تبادل تلك السلع عن طريق نقل البضائع.

وتعددت طرق نقل البضائع من برية إلى مائية وحديثاً جوية، فقد بدأ الإنسان في ربط جثة الحيوان الذي اصطاده بحبال من الليف أو القش فوق جذع شجرة عن طريق الماء إلى موطن قبيلته ثم مرت مئات السنين فازدادت خبرة هذا البشري في ركوب الماء وازدادت تبعاً لذلك عملية نقل البضائع من جثة الحيوان إلى حبوب القمح وغيرها.

واتسعت دائرة هذا التبادل، فبعد أن كانت تتم بين القبائل أصبحت بين الأمم والحضارات وبعد أن كانت عملية النقل تتم على جذوع الشجر أصبحت تتم على القوارب ذات المجذافين ثم القوارب ذات الشراع واتسعت تبعاً لذلك دائرة سفره وترحاله، وظلت وسائل النقل البحري تتطور حتى أصبحت الأساطيل البحرية تتحكم في ثلثي حجم التجارة الدولية.

وعلى وجه العموم انتقلت عملية نقل البضائع من داخل الدولة إلى خارجها وزاد الاهتمام بالطرق البرية الدولية كطريق الحرير الذي كان شرياناً للتجارة بين أوروبا وآسيا وكذلك الطرق البحرية كطريق رأس الرجاء الصالح وغيرها.

وأصبحت البضائع هي المحدد الأول في إكساب اقتصاد الدولة الرفاهية أو التعافي من العثرات والديون، ولم تقتصر السلع على الأغذية والحبوب وإنما تنوعت وتعددت حتى شملت كل مناحي الحياة.

وتؤثر عملية تبادل السلع في جميع أنشطة الإنسان الاقتصادية والاجتماعية والسياسية أيضاً داخل الدولة، فكلما اتسعت عملية التبادل التجاري بين الدولة وغيرها كلما أحدث ذلك التنمية الصناعية والزراعية والتجارية التي تعالج بها الدولة جميع مشاكلها.

بل أضحت عملية نقل البضائع في العصر الحديث هي المؤشر الرئيسي على مدى تقدم هذه الدولة أو تأخرها، فالدولة المتقدمة يكون حجم صادراتها أكثر من وارداتها والعكس صحيح، والأخطر من ذلك ترتبط السيادة الكاملة للدولة على كلمتها بهذه العملية وتُنقص حين تتحسر.

٢. أهمية النقل البحري:

تتحدد قيمة أي نشاط اقتصادي في الدولة فيما يحدثه من أثر في شكل زيادة الدخل القومي، وتطمح أي دولة إلى امتلاك أو إنشاء أسطول بحري وطني؛ لاعتبارات عدة منها: أن عملية بناء السفن العملاقة — في ذاتها — تُعد نشاطاً اقتصادياً ووجود أسطول وطني تجاري أو حربي هبة للدولة وبسط لسيادتها وحماية لسمعتها، بالإضافة إلى الأثر المباشر الذي يعود على ميزانية الدولة جراء اشتغاله على خطوط النقل البحرية المحلية والعالمية.

والدول ذات الدخل المحدود تحاول جاهدة تنويع العمالة وإيجاد فرص عمل جديدة، فتوظيف العمالة في إنشاء وتوسعة وتطوير المواني وتوظيفها في خدمة أحواض بناء السفن وتشغيل تلك الأحجام الكبيرة من أعدادها في أطقم السفن ووسائل الشحن والتفريغ وخدمة الركاب كل ذلك مهد لهذه الفرص وتنمية لموارد الدولة الاقتصادية.

وتُعد سيطرة الدول المتقدمة على خدمات النقل البحري أمراً غير مرغوب فيه، ويرجع ذلك إلى سيطرة شركات الملاحة الأجنبية على مسائل حيوية لهذه العملية، وبذلك فإن الدولة لا يصبح لها رقابة مباشرة على النواين البحرية والخدمات المقدمة، وإنشاء أسطول وطني قادر على الإيفاء بمتطلبات النمو الاقتصادي خطوة هامة في سبيل استقلال الدولة.

وعلى الجانب الآخر، فإن وجود هذه الخدمات البحرية المتنوعة تعد توثيقاً لأنواع التكامل الاقتصادي بين الدولة النامية وغيرها من الدول، وبهذا الهدف تعقد كل يوم الاتفاقات والمعاهدات التي تعمل على بناء تكامل اقتصادي إقليمي فيما بينها.

ولكي يتم هذا التكامل لا بد أن يُفعّل التبادل التجاري بين الدول وأن تعمل هذه الدول على تطوير خدمات النقل البحري التي هي وسيلة عظمى لتنمية الصادرات، ووجود سفن وطنية تعمل في خدمة طريق بحري معين من شأنها أن تشجع وتنمي صادراتها، حيث إن كفاءة العمل التصديري ونجاحه لا يتوقفان فقط على انتاج جيد يصاحبه سياسة تسويقية ناجحة ولكن لا بد أن يواكب ذلك توفر خدمات ملاحية متقدمة.

هذا كله في وقت السلم والرخاء أما في وقت الحرب فإن وجود هذا الأسطول أمر على جانب كبير من الأهمية لحماية الدولة أولاً إذا كانت طرفاً في الحرب أو إذا لم تكن، فإن ارتفاع تكلفة النقل وقت الحرب (النواين) يعود على الدولة بالأموال التي تحصن اقتصادها من مشاكل تلك الحروب المباشرة وغير المباشرة.

وقد تصاعدت أهمية النقل البحري للبضائع باتساع العمليات القانونية المرتبطة بها خصوصاً تلك المتعلقة بالبيوع البحرية الدولية، وفي هذا الإطار عقدت الاتفاقية الدولية من طرف منظمة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية بتاريخ ١٦ أبريل عام ١٩٧٤م، والتي يرجع لها الفضل في وضع قاعدة ٤٠ - ٤٠ - ٢٠ المتعلقة بالتوزيع العادل لخدمات النقل البحري بين الدول.

بالإضافة إلى أن ازدهار التجارة الدولية البحرية أدى إلى اتساع نطاق التحكيم التجاري الدولي، حتي أضحي الطريق المفضل لأطراف العقود الدولية لفض نزاعاتهم.

٣. تمويل الاستثمار في مجال النقل البحري:

تتميز وسائل النقل البحري مقارنة بغيرها من الوسائل بعدة خصائص، منها انخفاض تكلفة تشغيل السفن وسعة حجم الناقلات العملاقة، بالإضافة إلى انخفاض أجور نقل البضائع في السفن وسهولة الإبحار في طرق الملاحة البحرية وعدم حاجتها إلى رؤوس أموال عالية لإنشائها وصيانتها، هذا فضلاً عن أن وسيلة النقل عبر البحار ترفع درجة الأمان والسلامة للبضاعة من التلف والسرقة عند النقل لمسافات طويلة، وتعتمد التجارة الدولية على النقل البحري، فلا تجارة بلا نقل ولا نقل بدون الطرق البحرية التي أسقطت كل الفواصل والحواجز الطبيعية بين دول العالم.

والنقل البحري من أكثر المحاور الاقتصادية على مستوى الكرة الأرضية؛ إذ ينقل البحر ما يقرب من إحصائية ٨٥% من جملة المبادلات التجارية الدولية، وهذا يعني أن هذا القطاع الاقتصادي الحيوي يعد من ضمن أضخم وأغزر القوى الانتاجية توليداً للدخل وزيادة الميزانية.

وترتبط التجارة الدولية بموقع الدولة على المرفأ البحري الذي يكون شريانها وصلاتها بالعالم الخارجي، وعمان تعد في المقام الأول دولة ذات خصائص بحرية هامة، فهي تقع في وسط العالم وتمتلك موقعاً بحرياً يجعلها تطل على ثالث محيط هو المحيط الهندي وتتحكم في المقام الأول في مضيق هرمز الذي يعد رافداً كبيراً من روافد التجارة الدولية في الوقت الحالي.

وتمتلك السلطنة تاريخاً طويلاً من الخبرة البحرية والتعامل مع البحار العالية، وترتبطها صلات تجارية كبيرة بالحضارات الكبرى في العالم وظلت مواني السلطنة تقوم بدورها

من تلك العصور القديمة حتى الوقت الحاضر كميناء السلطان قابوس بمحافظة مسقط وميناء صلالة بمحافظة ظفار وميناء صحار بمحافظة شمال الباطنة وميناء الدقم بمحافظة الوسطى.

وتتعدد مجالات الاستثمار في النقل البحري وتتنوع إلى أوجه عدة، منها: زيادة حجم التجارة الدولية المنقولة بحرًا، فإنها في العقد الأخير قد تضاعفت على مستوى العالم، ومنها زيادة أحجام السفن وذلك يستلزم بالضرورة أن تعمل الموانئ البحرية على تعميق مجاريها الملاحية حتى تتمكن من استقبال هذه السفن العملاقة.

ومنها استحداث أنماط سفن جديدة في أنظمة النقل البحري كاستحداث سفن حاويات جديدة والسفن حواملات الصنادل وغيرها، ومنها استحداث أنواع جديدة من التجارة الخاصة نتيجة لازدياد الطلب على الغاز المسال والكيماويات والسيارات وغيرها، وهو ما يؤدي بالموانئ التي تتعامل في هذه الأنماط من التجارة إلى ضرورة بناء محطات استقبال خاصة.

ومنها: تقليل الوقت المستغرق في عمليات الشحن والتفريغ وذلك بميكنة هذه العمليات بالميكنة الحديثة المتطورة، ومنها: تطوير أجهزة العمل في الموانئ الإلكترونية والتكنولوجية وأن تواكب هذه التطورات الحديثة المتلاحقة التي تحدث في كل لحظة في مجال النقل البحري.

وتقوم الحكومة العمانية بتنفيذ مشروعات من أكبر عشر مشاريع للموانئ العملاقة في دول مجلس التعاون الخليجي هما ميناء الدقم العماني بمحافظة الوسطى والذي يطل على بحر العرب ويقع بالقرب من خطوط الملاحة العالمية التي تربط الشرق بالغرب وخطوط الملاحة الإقليمية التي تربط دول الخليج العربي.

كما يستخدم ميناء الدقم منظومة النقل البحري بين موانئ السلطنة ودعم حركة البضائع والأنشطة الصناعية والسياحية لوقوعه بين ميناء السلطان قابوس بمحافظة مسقط وميناء صلالة بمحافظة ظفار، وتزداد أهميته أيضًا بوجود الحوض الجاف العملاق الذي يتخصص لإصلاح وصيانة السفن.

أما الميناء الثاني الذي تضخ فيه السلطنة استثمارات ضخمة هو ميناء صحار الذي يقع في منطقة صحار الصناعية، وهي منطقة تبعد عن مسقط بحوالي (٢٢٠ كم) ومن دبي بحوالي (١٨٠ كم) وهو ما يؤكد أهمية موقع هذا الميناء وتوسطه بين أسواق مهمة يجعل منها منطقة ذات أهمية خاصة.

بالإضافة إلى كل ذلك لا بد من وضع الأسس التشريعية الواضحة والقوية والمتوافقة مع الاتفاقات الدولية لجذب مزيد من الاستثمارات في مجال النقل البحري، وهذا البحث — يأمل الباحث — خطوة من خطوات لفت الانتباه إلى الشق التشريعي في هذا المجال الخطير والحيوي في سلطنة عمان.

٤. التعريف بموضوع الدراسة وأهميته:

تتعرض السفينة لأخطار متنوعة، منها الحريق والغرق والقرصنة وغيرها من الأخطار التي تؤدي بهلاكها، لذا فقد وضع القانون أحكاماً مجملة لإنقاذ السفن المعرضة للهلاك وكذلك الأحكام الخاصة بأعطال السفن وحاجتها إلى القطر والإرشاد؛ لمنعها من التعرض للأخطار وكذلك في حالة التصادمات التي قد تحدث بين السفن، ومن ثم يجب الوقوف على هذه الأحكام وتوضيحها والإلمام بأوجه القصور التي يمكن استجلاؤها، حيث إن نصوص القانون المجمل في بداية وضعها تستدرك أحكامها التفصيلية من خلال شقين: البحوث القانونية وظهور بعض القضايا التي تلفت النظر إلى بنود تفصيلية دقيقة من هذا القانون.

وتأمل الدراسة في التوصل إلى النتائج التالية:

- وضع تصور واضح لنصوص قانونية بحرية في مجال الإنقاذ.
- معالجة كثير من المشاكل والقضايا المختصة بالموضوع.
- وضع ضمانات تشريعية تزيد من إقبال حركة الملاحة إقليمياً ودولياً إلى الإنقاذ.

٥. خطة البحث وتقسيم الدراسة:

تتمثل مشكلة الدراسة في المخاطر التي تكتنف عملية الإنقاذ البحري وبيان الطبيعة القانونية للآثار التي تنجم عنها؛ إذ إن عملية الإنقاذ ذات طبيعة خطيرة وسريعة ويترتب عليها نتائج متعددة على الأطراف، السفينة المعرضة للهلاك، السفينة المنقذة، الهيئات التابعة للدول الخاصة بالإنقاذ البحري، وكذلك الآثار التي تترتب على بعض المخاطر الأخرى، مثل أمان السفينة ومدى مسؤولية المالك والربان والبحارة وعلم السفينة وأهمها تتنازع قوانين السفن المتصادمة؛ لذلك جاءت خطة الدراسة لهذا البحث في بابين الباب الأول المخاطر التي قد تتعرض لها السفن وكانت دراستنا فيه على ثلاثة فصول، الفصل الأول شهادات الأمان والفصل الثاني التصادم البحري والفصل الثالث القطر والإرشاد البحريين، أما الباب الثاني فكان في الأحكام القانونية للإنقاذ البحري، وخصصنا له ثلاثة فصول، الفصل الأول التطور التشريعي والفصل الثاني ماهية الإنقاذ البحري والفصل الثالث الأحكام العامة للإنقاذ البحري، وختمنا دراستنا بخاتمة وتوصيات.

الباب الأول

المخاطر التي قد تتعرض لها السفن

كثيرة هي المخاطر البحرية التي قد تتعرض لها السفينة أثناء الرحلة البحرية كالتصادم والحريق والجنوح والشحوط وغيرها من المخاطر الأخرى، ولضمان وصول الرحلة البحرية من ميناء القيام إلى ميناء الوصول بسلام والحد من الأضرار سارع المشرع — سواء في القانون المصري أو القانون العماني وبما يتفق مع الاتفاقيات والمعاهدات الدولية — إلى وضع أحكام تنظم سير العمل في المجال البحري بدءاً من الواجبات القانونية التي استلزمها المشرع قبل القيام بالرحلة البحرية كصلاحية السفينة وطاقمها للإبحار، وكذلك أثناء الرحلة البحرية وما يكتنفها من مخاطر، ومعالجة عملية القطر والإرشاد؛ سواءً في عرض البحر أو في الممرات المائية أو في دخول المواني والخروج منها، وفي دراستنا لهذا الباب نخصص له ثلاثة فصول على النحو التالي:

الفصل الأول: شهادات الأمان

الفصل الثاني: التصادم البحري

الفصل الثالث: القطر والإرشاد

الفصل الأول شهادات الأمان

المبحث الأول

شهادات أمان السفينة

إن أهم ما يُعيب النشاط البحري هو الخطورة وعدم الأمان، فقد تسير السفينة في طقس هادئ ويكون البحر خالياً من الأمواج، ثم سرعان ما تحدث العواصف ويموج البحر فجأة، أو قد تتعرض للحريق، وقد تتعرض للكثير من الحوادث مثل الغرق والتصادم وهي في عرض البحر؛ الأمر الذي يجعل عملية إنقاذها عملية صعبة، فإنها أيضاً لن تتم بالسرعة المناسبة؛ لذلك يثور التساؤل حول مدى ملائمة السفينة ومعداتنا لمواجهة هذه الأخطار.

وعلى الرغم من التطور التكنولوجي في النشاط البحري وتطور بناء السفن ووسائل الأمان للسفينة والركاب ووسائل الاستشعار عن بعد ووسائل الاتصال إلا إنها لم تمنع وقوع الحوادث البحرية بل بالعكس أصبحت الحوادث البحرية أكثر خطراً من قبل وذلك لكون السفن أصبحت عملاقة، كما أن احتواء السفن على الكثير من الآلات الكهربائية والميكانيكية جعلت الحوادث أكثر فتكاً من قبل.

وكل ذلك كان له دور في البحث عن أفضل وسائل الأمن والسلامة للسفن البحرية والمعدات التي يجب أن تكون مع السفينة في خلال رحلتها، والتصميم المناسب لبدن السفينة لمواجهة أخطار الملاحة، واقترن ذلك بالحصول على ترخيص الملاحة للسفينة وشهادة الأمان والسلامة للكثير من أجزاء السفينة ومعداتنا منفصلاً عن ترخيص الملاحة، كما أن الحصول على شهادة السلامة والأمان لمعدة لا يغني عن الحصول عليها لمعدة أخرى إن تطلب القانون ذلك^(١).

لذلك سعت التشريعات الوطنية ومنها التشريع المصري والعُماني إلى معاينة السفن والرقابة عليها ووضع التشريعات المناسبة من أجل ذلك، وكان للمجتمع الدولي دور في وضع المعاهدات الدولية وكان للمنظمة البحرية الدولية فضل كبير في وضع الكثير من قواعد الأمان والسلامة للسفينة.

وبرز دور شهادات الأمان كوثيقة تثبت للسفينة ولجهات الرقابة أن السفينة استوفت اشتراطات السلامة ولذلك سناقش شهادات أمان السفينة من خلال بيان طبيعتها والجهة التي تصدرها وأنواعها وإجراءاتها وذلك في المطلبين التاليين:

- المطلب الأول: مفهوم شهادات الأمان.

- المطلب الثاني: أنواع شهادات الأمان.

(١) لمزيد من التفصيل عن السلامة البحرية انظر: خالد محمد خليل عبد الجليل، اعتبارات السلامة على

ظهر سفن الركاب، رسالة ماجستير، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، ٢٠١٢،

المطلب الأول

مفهوم شهادات الأمان

شهادة الأمان وثيقة تصدر عن سلطة مختصة تقر فيها بأن السفينة ومعداتنا أو إحدى هذه المعدات قد استوفى الشروط التي تتطلبها معاهدات السلامة الدولية والقواعد الخاصة لهذه الهيئات، ولذلك يثور التساؤل عن مفهوم الأمان والسلامة وفقاً لقواعد القانون الدولي أو القوانين المحلية أو غيرها من قواعد أرسنها هيئات تصنيف السفن^(٢).

وبلاشك فإن معاهدات السلامة الدولية تُعد الحد الأدنى الذي يجب اتباعه في القوانين المحلية، ولذلك عادة ما تقوم القوانين المحلية بالإحالة إلى هذه المعاهدات من أجل تحديد هذه المعايير؛ لذلك سنناقش مفهوم شهادات الملاحة من خلال تناول الفرعين الآتيين:

- الفرع الأول: التطور التاريخي لمفهوم الأمان والسلامة.

- الفرع الثاني: إجراءات الحصول على شهادات الأمان.

الفرع الأول التطور التاريخي لمفهوم الأمان والسلامة

كما سبق وأشرنا إلى أن مفهوم الأمان والسفينة ليس مفهوماً واضحاً ومحددًا بل هو مفهوم متطور ومتغير بحسب الزمان والرحلة البحرية ونوع السفينة، كما أنه يختلط بمفهوم آخر وهو صلاحية السفينة للملاحة، وقد يختلط المعيارين وقد يتفق مضمونهما، إلا أن كلا منهما له طبيعة مختلفة ولذلك سنتناول تطور مفهوم الأمان والسلامة من خلال النقاط التالية :

أولاً: تطور قوانين الأمان والسلامة .

ثانياً: مفهوم أمان السفينة بوجه عام .

ثالثاً: علاقة ترخيص الملاحة بأمان السفينة.

أولاً: تطور قوانين الأمان والسلامة

يعد القانون الإنجليزي الصادر عام ١٨٧٦ أول قانون وطني اهتم بسلامة السفن وأعطى الحق في إيقاف أي سفينة لا تستوفي شروط السلامة، ثم طُوِّرت أحكامه بشروط أشد في قانون عام ١٨٩٤ ثم قانون عام ١٩٠٦.

(٢) أ. د/ مصطفى كمال طه: أصول القانون البحري، ص ٩٦.

ثم تبعتها فرنسا بإصدار قانون ١٩٠٧ الذي اهتم ببناء وصيانة وصلاحية معدات السفن والخضوع للمعاينة والتفتيش، وصدر في ألمانيا قانون ٧ يوليو لعام ١٩٠٢ الخاص برجال البحر ويقضي بتفتيش السفن للتحقق من صلاحيتها ووضع شروط تتعلق بالشحن والتفريغ^(٣).

تطور مفهوم السلامة البحرية فكان في بدايته يقتصر على أن تحتوي السفينة على قوارب النجاة ومعدات إنقاذ الأرواح على السفن بأعداد كافية، ثم تحول مفهوم السلامة إلى تصميم السفينة في ذاتها عن طريق الاهتمام بتقسيم السفينة من الداخل إلى أقسام أو قواطع (BULKHEADS) بحيث يمكن عزل أي قسم من السفينة عن باقي أقسامها إذا حدث به تسرب للماء، ولا يؤثر ذلك على السفينة حيث تظل طافية.

إلا أن التجربة العملية والحوادث البحرية غيرت من مفهوم السلامة، فقد أثبت حادث غرق السفينة تيتانيك (TITANIC) على أنه يجب وضع ترتيبات لسلامة السفن لا تقتصر على وجود قوارب النجاة فقط بل يجب تقسيم السفينة من الداخل، وعقدت المؤتمرات الدولية من أجل سلامة الأرواح في البحار تحت الرعاية البريطانية فأبرمت أول معاهدة لسلامة الأرواح في لندن في ٢٠ يناير عام ١٩١٤، وحُدِّدت مجموعة من الترتيبات منها تقسيم السفينة بقواطع لمنع نفاذ المياه، وقواعد أخرى تتعلق بمعدات إنقاذ الأرواح^(٤).

ثم تبع ذلك معاهدة لندن بتاريخ ٣١ مايو ١٩٢٩، وأهم ما يميزها اشتراطها تزويد السفينة بمعدات الإنقاذ والتلغراف اللاسلكي وأجهزة إنذار الحريق، وقد عُدلت بمعاهدة ١٠ يوليو ١٩٤٨ التي أضافت قواعد منع التصادم في البحر، كما نصت على الشروط الخاصة بسفن نقل الركاب.

وقد بقيت معاهدة ١٩٤٨ في حيز التنفيذ حتى دخلت معاهدة ١٩٦٠ لسلامة الأرواح حيز التنفيذ، وفي عام ١٩٧٤ عُدلت معاهدة سلامة الأرواح في البحار وأصبحت نافذة عام ١٩٨٠، وعُدلت هذه الاتفاقية في عام ١٩٨١ وتُعرف بتعديلات ١٩٨١، وهناك تعديلات أخرى أُدخلت سنة ١٩٨٣ وأصبحت نافذة المفعول في أول يوليو ١٩٨٦.

(٣) انظر: منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة، روما، ١٩٩٥، اتفاقية تعزيز امتثال سفن الصيد في أعالي البحار لتدابير الصيانة والإدارة الدولية، المادة الثالثة الخاصة بمسؤولية دولة العلم.

(٤) د/ محمد وسيم غالي: القانون البحري ومعاملات السفن، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ط ١، ١٩٧٩،

وقد اهتم المشرع المصري بتحديد اشتراطات سلامة السفن العاملة بالموانئ المصرية، وكان أول تشريع صدر لتنظيم هذه المسألة هو القانون رقم ٢١ لسنة ١٩٤١ الذي ألغى وحل محله القانون رقم ٩٧ لسنة ١٩٦٠ الذي ألغى أيضاً بموجب القانون النافذ حالياً وهو القانون رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ الخاص بسلامة السفن^(٥).

وتنص المادة ٧٩ من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ على أن يتم تنظيم - بقرار من الوزير المختص - المسائل الفنية المتعلقة بتجهيز السفينة وتشكيل بحاراتها ووسائل السلامة فيها مع مراعاة الاتفاقيات الدولية النافذة في مصر في هذا الخصوص والعرف البحري^(٦).

ثانياً: مفهوم أمان السفينة

يُقصد بأمان السفينة صلاحية السفينة للقيام بالرحلة البحرية المكلفة بها على الوجه الأكمل، وذلك بأن تتوفر فيها مجموعة من الشروط والصفات التي تؤهلها للقيام برحلة بحرية دون إمكانية التعرض للخطر بسبب عدم توفر اشتراطات الأمان الخاصة بها.

وتصبح السفينة غير صالحة للملاحة عندما يكون بدن السفينة ومعدات وألاتها بها عيب أو غير مناسبة للقيام بالرحلة البحرية وهو ما يعرض أرواح من عليها للخطر، وهو أمر نسبي يختلف من رحلة لأخرى أو من زمن لآخر، إلا أن القواعد الدولية وضعت المعايير الأساسية والجوهرية لأمان وصلاحية السفينة.

ومن أبرز هذه القواعد الدولية المعاهدات الدولية لسلامة الأرواح في البحار وفي مصر قانون سلامة السفن رقم ٢٣٢ لسنة ١٩٨٩ الذي ألزم بضرورة حصول السفينة على شهادات معينة، فنصت المادة الخامسة من القانون على أنه "على كل سفينة أو وحدة بحرية خاضعة لأحكام الاتفاقيات الدولية المنصوص عليها في المادة الثانية من هذا القانون أن

(٥) د/ هاني دويدار: النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل وخاصة النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، ٢٠٠٢، ص ٧٣.

(٦) وقد انضمت مصر للعديد من الاتفاقيات التي تتعلق بسلامة السفن وهي الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام ١٩٧٤، والصادر بالموافقة عليها قرار رئيس الجمهورية رقم ٣٧٢ لعام ١٩٨١، والاتفاقية الدولية لخطوط الشحن لعام ١٩٦٦، والصادر بالموافقة عليها قرار رئيس الجمهورية ٧٥٣ لسنة ١٩٦٨، واتفاقية سفن الركاب الخاصة لعام ١٩٧١ والصادر بالموافقة عليها قرار رئيس الجمهورية رقم ٩٧٢ لسنة ١٩٧٥، وقد نصت المادة الثانية من قانون سلامة السفن على أن أحكام هذه الاتفاقيات الثلاثة وملحقاتها وتعديلاتها التي توافق عليها مصر تعد جزءاً متمماً لهذا القانون.