

القانون الواجب التطبيق على السفن على ضوء مقتضيات الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية

The applicable Law to Ships according to the dispositions of international agreements and internal Laws

يونس المنجد، جامعة محمد الخامس، الرباط، (المغرب)، younes_elmounjid@um5.ac.ma

تاريخ إرسال المقال: 18-11-2020 تاريخ قبول المقال: 03-12-2020 تاريخ نشر المقال: 31-12-2020

الملخص:

إن السفينة باعتبارها مالا منقولاً ذو طابع خاص لأنها تمتلك مميزات الأموال العقارية من جهة ومميزات الأموال المنقولة من جهة أخرى وذلك في إطار مهمتها المتعلقة بالملاحة البحرية الدولية، فإنها في هذا الصدد، من المحتمل أن تواجه مجموعة من المواقف القانونية الخاصة بها ، لا سيما عندما يتوقف سريان تطبيق أنظمة القانون المتعلقة بالملاحة الداخلية ويبدأ تطبيق أحكام القانون الدولي الخاص في إطار أحكام العلاقات الدولية الخاصة وذلك وفق آليات تنازع القوانين والاتفاقيات الدولية. الكلمات المفتاحية: الأموال المنقولة، السفينة، الملاحة البحرية، ضابط الاسناد.

Abstract:

As movable property with a very particular character which is both immovable properties intended for international navigation and both movable property, in this regard, the ship is likely to face specific legal situations which are specific to it, in particular where inland navigation regulations cease to apply and, where the dispositions relating to private international law relatives to framework provisions for private international relations according to the requirements of mechanisms of conflict of laws and international agreements.

Keyword: Transported funds, ship, marine navigation, connecting factor.

مقدمة:

يشمل القانون البحري بمعناه الواسع وفقا للتقسيم التقليدي لفروع القانون : القانون العام البحري والقانون الخاص البحري، فالقانون العام البحري يشمل القانون الدولي البحري والقانون الإداري البحري والقانون الجنائي البحري حيث تظهر فيه الدولة بوصفها سلطة عامة ذات سيادة، وهذا القسم من القانون البحري يخرج عن نطاق هذا البحث الذي سيقترن على القانون البحري الخاص وتحديدا ما يتعلق بالسفينة كمال منقول ذو طبيعة خاصة¹.

أما القانون الخاص البحري فهو القانون الذي ينظم الاستغلال البحري وما يترتب عليه من علاقات مباشرة بين مباشري هذا الاستغلال البحري والمنتهجين به ويطلق عليه عادة القانون التجاري البحري². وعلى غرار مجموعة من القوانين الوضعية ليس هناك تعريف تشريعي للقانون البحري وإنما يرجع إلى تعريفه إلى الفقه: حيث يرى محمود سمير الشرقاوي أن القانون البحري هو مجموع القواعد التي تنظم الاستغلال البحري وما يترتب عليه من علاقات بين مباشري هذا الاستغلال و المنتهجين به ، بينما عرفه العميد R.Rodiere على أنه مجموع القواعد القانونية المتعلقة بالملاحة البحرية و التي تتم في البحر³.

و يستخلص من خلال هذا التعريف الأخير على أن هناك علاقة وطيدة ما بين الملاحة البحرية باعتبارها النشاط الذي تمارسه السفن في البحر وبين السفينة باعتبارها المنشأة القائمة المخصصة للقيام بهذه الملاحة البحرية ، إذ نص القانون التجاري البحري المغربي الصادر بتاريخ 31 مارس 1919 في فصله الأول على أن "الملاحة البحرية هي التي تباشر فوق البحر أو في الموانئ و الخلجان و فوق البحيرات و الغدران و الأقنية وأجزاء الأنهار التي تكون فيها المياه مالحة و تتصل بالبحر".⁴

أما بخصوص تعريف السفينة، فإن المشرع المغربي عرفها في المادة الثانية من الفصل الأول لظهير 1919 واعتبر "أن السفينة هي تلك المنشأة التي تمارس الملاحة بصفة اعتيادية"، اذن وعلى هذا الأساس تعتبر السفينة الأداة الرئيسية للملاحة البحرية و المحور الذي تدور حوله كل أحكام و قواعد القانون البحري، وكذا قانون البحار⁵.

وتتقسم الملاحة البحرية حسب موضوعها والغرض منها إلى عامة وملاحة خاصة ، ويقصد بالملاحة العامة تلك التي تقوم بها ، السفن التابعة للدولة و المخصصة لخدمة غير تجارية كالسفن التابعة للبحرية الملكية وسفن خفر السواحل، السفن التابعة للجمارك سفن الوقاية المدنية ، سفن الارصاد الجوية والتجارب.... وهذا النوع من الملاحة يخرج عن نطاق القانون البحري ولا تطبق عليه أحكامه⁶ أما الملاحة الخاصة فيقصد بها الملاحة التجارية وملاحة الصيد⁷ وملاحة النزهة، في حين أن ملاحة

القانون الواجب التطبيق على السفن على ضوء مقتضيات الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية

النزعة، وتلحق بها الملاحة العلمية، فقد ذهب بعض الفقه إلى أن القانون البحري لا يسري عليها لأنها لا تستهدف الربح مطلقاً، ومع ذلك فقد استقر الرأي على خضوع هذه الملاحة أيضاً لأحكام القانون البحري كالملاحة التجارية⁸.

وكغيره من فروع القانون الخاص فإن القانون البحري يرجع أساسه إلى أربعة مصادر: التشريع أي مختلف القوانين الاتفاقية والوطنية ذات الصلة، **العرف**⁹ والذي يلعب دوراً كبيراً في نطاق القانون البحري إذ نشأ هذا القانون نشأة عرفية ويتعين على القاضي تطبيق العرف إذا لم يجد نصاً تشريعياً يحكم النزاع، إضافة إلى القضاء والفقه باعتبارهما مصدران مهمان يلجا إليهما القاضي لاستخلاص القواعد القانونية كما تعتبر الاجتهادات القضائية من المصادر التفسيرية أيضاً التي يستأنس بها القضاء.¹⁰ بينما يرجع أصل القانون البحري المغربي إلى **ظهير 31 مارس 1919** المتعلق بالقانون التجاري البحري¹¹ وكذا لقواعد **York et Anvers** المتبناة من طرف العالم كأساس للتشريع لتوحيد القانون البحري إضافة إلى من مجموعة من الاتفاقيات الدولية.¹²

ورغم أن المعاهدات الدولية عملت على النقص فعلياً من اللجوء إلى تنازع القوانين بسبب توحيد مجموعة من القوانين، إلا أنها لم تلغيها كلياً وذلك راجع لعدم مصادقة جميع الدول عليها بينما تظل قواعد تنازع القوانين جزء من النظام القانوني الداخلي لكل دولة وبالتالي شاملة لجميع النزاعات ذات الصلة¹³. وخلافاً للمشرع الفرنسي والذي لم يعرف السفينة، اهتم المشرع المغربي بتعريف السفينة وذلك من خلال فصله الثاني من الظهير المذكور (السفينة هي المركب الذي يباشر الملاحة" المذكورة في المادة 1 " بصفة اعتيادية)

وبالتالي ومن خلال هذا النص يتضح عناصر تعريف السفينة: أن تكون مخصصة للملاحة البحرية، أن تقوم بالملاحة البحرية بصفة اعتيادية، أن تكون صالحة للملاحة و لمواجهة مخاطر البحر، " لأن الصلاحية للملاحة في البحر هي معيار السفينة و متى فقدت هذه الصلاحية أصبحت حطاماً بحرياً".

ويتمدد وصف السفينة إلى ملحقاتها اللازمة لاستغلالها البحرية كالألات والدفة وقوارب النجاة باعتبارها ملحقات السفينة وجزء منها سواء من الناحية التقنية أو القانونية لأن السفينة لا تستطيع القيام بوظيفتها الملاحية دون ملحقاتها¹⁴.

وكما للأشخاص الذاتيين حالة مدنية خاصة بهم فبالسفينة بدورها حالة مدنية خاصة بها تتفرد بها عن سائر الأموال المنقولة، فالسفينة اسم وموطن وسجل يماثل السجل المدني للأفراد ويسجل فيه أي تغيير يطرأ على حالة السفينة ويثبت فيه اسمها و تاريخ بناءها وصنفها ومقدار حمولتها واسم المالك

القانون الواجب التطبيق على السفن على ضوء مقتضيات الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية

والميناء الذي ترسو فيه والعلم الوطني الذي تحمله اضافة الى أوصاف تقنية أخرى تميز السفينة عن غيرها من السفن الأخرى، طبقا لمقتضيات المواد ذات الصلة بطرق اكتساب الجنسية المغربية للسفينة وشروطها وكذا الآثار المترتبة عن ذلك خاصة في تحديد القانون الواجب التطبيق بناء على ضابط الاسناد.¹⁵

و يبدأ الوصف القانوني للسفينة منذ الوقت الذي تصبح فيه صالحة للملاحة البحرية وينتهي هذا الوصف عندما تفقد السفينة صلاحيتها للملاحة نهائيا أو بتوقفها نهائيا عن القيام بالملاحة البحرية. ولم يسبق ان كان تصنيف السفينة ضمن الأموال محل خلاف قانوني و إنما الخلاف كان بخصوص معرفة فئة الأموال التي تنتمي إليها السفينة : أي اعتبارها مالا منقولاً أم مالا عقارياً؟¹⁶. أما بالنسبة للقانون البحري المغربي فإن الفصل 67 ينص "على أن السفن أموال منقولة خاضعة لقواعد القانون العادي مع مراعاة القواعد الخاصة الواردة فيما بعد". فالسفينة مال منقول مخصصة للملاحة البحرية وذو طبيعة خاصة، و نظرا لاعتبارات الأمن القانوني والمصلحة العامة، فقد خصها المشرع بمقتضيات قانونية مستوحاة من أحكام العقار حيث تعتبر بمثابة منقول مسجل بدون أن يغير ذلك من طبيعتها المنقولة أو المتحركة.

والسفينة تعتبر من الأموال لأنها يمكن أن تكون محلاً للحقوق المالية ولا تخرج عن التعامل بطبيعتها أو بحكم القانون كما أنها تعتبر مالا منقولاً لأنها ليست من الأشياء التي لا يمكن نقلها دون تلف بل إنها بطبيعتها صنعت قابلة للحركة والانتقال.¹⁷

ومن هنا تظهر أهمية هذا الموضوع باعتبار السفينة تنفرد بخصوصية نظام قانوني مزدوج ذو طبيعة خاصة فهي تعتبر مالا منقولاً بسبب طبيعتها و الغاية منها التي تفرض عليها التنقل والتحرك باستمرار وفي نفس الوقت فنما تتميز عن باقي الأموال المنقولة، باعتبارها تخالف مبدأ الحيازة سند الملكية في المنقول و تقترب من العقار بحكم خضوعها لمجموعة من الاجراءات المشابهة، وهو ما يفرض الوقوف على هذه الخصوصيات وتحديد طبيعتها القانونية، والقوانين المنظمة لها والاشكالات التي تطرحها في مختلف المعاملات وكذا الحقوق الواردة عليها على ضوء الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية المقارنة.

ومن هنا تطرح أمامنا اشكالية كيفية تحديد القانون الواجب التطبيق على السفن باعتبارها مالا منقولاً ذو طبيعة جد خاصة؟

القانون الواجب التطبيق على السفن على ضوء مقتضيات الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية

لذلك سنحاول الوقوف على مختلف النظم القانونية المتعلقة بالملاحة البحرية (المحور الأول)، ثم الحقوق الواردة على السفن في (المحور الثاني) محاولة للإحاطة على النقط التي تهم تحديد القانون الواجب التطبيق على مختلف التصرفات الواردة على السفن من خلال منهج تحليلي نقدي في اطار مقارنة مقارنة.

I- النظم القانونية المتعلقة بالملاحة البحرية

ويتعلق الأمر بالوقوف تحديدا بالاطلاع على المقتضيات الأكثر تداولاً في الاطار الاتفاقي وكذا القوانين الداخلية الخاصة بالملاحة البحرية و القوانين المختصة (1) ثم خصوصية ضابط الاسناد المتعلق بالسفن في اطار العلاقات الدولية الخاصة وفقا لمقتضيات القانون الدولي الخاص (2)

1- القوانين المختصة

أي تلك القوانين المحددة من خلال الاتفاقيات الدولية سواء المتعددة الأطراف أو الثنائية وكذا مختلف القوانين الداخلية المنظمة للملاحة البحرية.

الاطار الاتفاقي

نظرا لأهمية العلاقات التجارية المتصلة بالملاحة البحرية سواء المتعلقة بنقل البضائع والتي يشكل النقل البحري الدولي منها حوالي 70% منها أو تلك المتعلقة بنقل الأشخاص، إضافة الى تشابك العلاقات بين الملاكين والمصدرين والمستوردين والمستثمرين في هذا القطاع على المستوى الدولي، فان المصلحة العامة والمشاركة لجميع الفاعلين المباشرين وغير المباشرين في هذا المجال حتمت على الدول الانخراط في هذا المسعى من خلال العمل على توحيد القواعد القانونية الكفيلة بتنظيم هذه العلاقات بالانضمام لها وملائمة قوانينها الداخلية مع مقتضياتها.

حيث عملت عصبة الأمم المتحدة سابقا و هيئة الأمم المتحدة حاليا على تنظيم وعقد مجموعة من الاتفاقيات المتعلقة بتوحيد قواعد التجارة البحرية بين مختلف دول العالم من أجل تيسير العلاقات بين مختلف الأطراف وحل النزاعات وتشجيع الاستثمارات وتحقيق الأمن القانوني.

بصفة عامة هناك مجموعة من المعاهدات صادقت عليها العديد من الدول سواء العربية أو غيرها ونجد من أهمها: (كما جاء في مؤلف الاستاذ لطيف جبر كومانى القانون البحري).

* اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بحرا لسنة 1978، قواعد هامبورك، 1978

* معاهدة بروكسيل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، قواعد بروكسيل ل

1924.

القانون الواجب التطبيق على السفن على ضوء مقتضيات الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية

* بروتوكول تعديل المعاهدة الدولية الخاصة لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن، بروكسيل 1968

* اتفاقية بروكسيل لسنة 1957 الخاصة بتحديد مسؤولية مالك البواخر البحرية

* قواعد يورك و انفرس 1974 وأقرتها اللجنة البحرية الدولية الخاصة بالخسارات البحرية المشتركة

* قواعد التحكيم المعدة من طرف لجنة الأمم المتحدة لقانون التجارة الدولية لسنة 1976

* المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاصطدام البحري بروكسيل 1910

* الاتفاقية الدولية بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري بروكسيل 1952

* المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والانقاذ البحري بروكسيل 1910 والمعدلة بالبروتوكول لسنة 1967

* اتفاقية بروكسيل لسنة 1952 بشأن الحجز التحفظي على السفينة¹⁸

* اتفاقية جنيف 1999 المتعلقة بالحجز التحفظي على السفينة

* معاهدات 25/08/1924 بخصوص توحيد بعض القواعد المتعلقة لسندات الشحن

* معاهدة 10/10/1957 بخصوص مسؤولية مالك السفينة

* معاهدة 27/05/1967 الخاصة بنقل أمتعة الراكب بطريقة البحر .

الظهير الشريف رقم 1.09.07 صادر بتاريخ 02 غشت 2011 المتعلق بنشر الاتفاقية الدولية لسنة 2001 بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي الموقعة بلندن في 23 مارس 2001.

إضافة الى مجموع هذه الاتفاقيات الدولية المذكورة ، يتوفر المغرب على ترسانة قانونية جد مهمة والمتعلقة بمجال الملاحة البحرية.

القوانين الداخلية

ونخص تحديدا في هذا الموضوع المادة 17 الخاصة بالأموال المنقولة كما جاءت في ظهير 12 غشت 1913 المتعلق بالوضعية المدنية للأجانب بالمغرب.

ظهير 31 مارس 1919 المنظم للقانون التجاري البحري والمراسيم التطبيقية له¹⁹.

القانون الواجب التطبيق على السفن على ضوء مقتضيات الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية

إضافة الى القانون 12-46 يغير ويتم بموجبه الظهير الشريف 31 مارس 1919 بمثابة مدونة التجارة البحرية أهم مقتضى: (المادة الثالثة : تنسخ مقتضيات الفصول 9 و 23 و 48 و 49 و 51 و 56 و 58 و 66 و 123 من الظهير الشريف السالف الذكر وتحل محلها فصول جديدة ومعدلة) و كذا القانون 02-15 الصادر بتاريخ 23 نوفمبر 2005 المتعلق بالموانئ و بإحداث الوكالة الوطنية للموانئ وشركة استغلال الموانئ.

و نجد من اهم المقتضيات التي جاء بها :

- تحديد طرق تجبير و استغلال الموانئ.

- منح الهيئات التي يعهد اليها القيام بالأنشطة المينائية المدونة الضرورية لتدبير ناجح و فعال

للقطاع

- تمكين موانئ المملكة من الوسائل الضرورية لرفع و تحسين تنافسيتها و انتاجها و فعاليتها.

- التشجيع على الخوصصة.

ومن اهم الاهداف المتوخاة منه: اضافة الى انشاء اطار قانوني منظم للموانئ ، احداث هيأتين

جديديتين هما: الوكالة الوطنية للموانئ التي يعهد لها اساسا مهام السلطة،

- وشركة استغلال الموانئ تتكلف مع متعهدي و مستغلي الموانئ بمهام ذات طابع تجاري.

و كذا المراسيم المتعلقة بتطبيق هذا القانون:

المرسوم رقم 2.07.383 الصادر بتاريخ 24 يوليو 2006 لتطبيق المواد 43.44.47.56 من

القانون 02-15.

المرسوم رقم 2.07.263 الصادر بتاريخ 19 سبتمبر 2008 لتطبيق المواد 5.7.9.60 من نفس

القانون.²⁰

هذا بالإضافة الى العديد من المواد والنصوص ذات الصلة والمتفرقة في مختلف القوانين المغربية

(القانون التجاري 15-95 و قانون الالتزامات والعقود وقانون المسطرة المدنية وقانون التحكيم

²¹والوساطة 05-08 قانون الشغل 65-99....)

2- ضابط الإسناد المتعلق بالسفن

إذا كان تحديد موقع العقار لمعرفة القانون الواجب التطبيق في اطار مقتضيات القانون

الدولي الخاص لا يثير أية صعوبة مادام أن العقار مستقر في موقع ثابت ولا يمكن نقله

دون تلف، فإن المنقول المادي يثير عدة اشكاليات منها ما يتعلق أحيانا بصعوبة تحديد أو معرفة

موقعه لأنه دائم التنقل، وطبقا لمقتضيات الفصل 17 من ظهير الوضعية المدنية للأجانب،

القانون الواجب التطبيق على السفن على ضوء مقتضيات الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية

فإن مقتضياته تنطبق على المنقولات بنفس الكيفية التي تنطبق فيها على العقارات أي أن المنقولات الموجودة في المغرب تخضع لمكان وجودها²² أي للقانون المغربي. إلا أن هناك صعوبة قد تثار في بعض المنقولات التي يصعب أمر تحديد موقعها كالسفن بسبب انتقالها من مكان لآخر وبالتالي كيفية تحديد القانون الواجب التطبيق عليها وهو ما يعرف بالتنازع المتغير .

وترجع صعوبة تحديد موقع السفن إلى الحركة التي تتمتع بها إذ أن غالبا ما تكون في مناطق لا تخضع لسيادة الدولة كما هو الحال في أعالي البحار التي ليست للدولة سلطة و سيادة عليها مما يجعل تحديد موقعها صعبا و من ثم يصعب تحديد القانون الواجب التطبيق عليها و رغم ذلك فإن الرأي الراجح فقها و قضاء يخضع السفينة لقانون العلم الذي تحمله و يقصد بقانون العلم أي قانون الدولة التي سجلت أو قيدت فيها و بالتالي فإن الاعتراد هنا ليس بمكان وجودها الفعلي بل بمكان وجودها القانوني.

*La lex rei sitae c'est-à-dire la loi du lieu d'immatriculation*²³

فالسفن هي منقولات من نوع خاص لأنها معدة للتنقل إضافة إلى امكانية تواجدها خارج عن حدود أية دولة وبالتالي فهي تخضع لنظام خاص إذ تعتبر موجودة في البلاد التي تكون مسجلة فيها أو تحمل جنسيتها أو علمها الوطني "هذا في حالة عدم التخلي عنها ، كالسفينة التي يغادرها كل البحارة في أعالي البحار فتصبح بمثابة الشيء الذي لا مالك له ويمكن أن تكتسب عن طريق أول من يضع يده عليها ، وبناء على ذلك فإن التصرفات التي ترد على السفينة من بيع ورهن وهبة ووصية، تخضع من حيث أثارها في إنشاء الحق العيني عليها ، لقانون مكان تسجيلها، أي لقانون علمها(مكان تسجيلها، جنسيتها، ميناء رسوها، البلد الذي تحمل علمه الوطني).

اسم السفينة: كمثل الأشخاص الذاتيين يجب على كل سفينة أن تحمل اسما خاصا بها يميزها عن باقي السفن و بالتالي فمالكها هو الذي يحق له اختيار اسم لسفينته أثناء عملية التسجيل كما يجب أن يثبت الاسم في مقدمة السفينة من الجانبين وفي المؤخرة، كما لا يمكن تغيير اسم السفينة إلا بإشعار السلطة المختصة بالتسجيل من أجل الحفاظ على حقوق الغير المترتبة على السفينة. . وبطبيعة الحال فإنه حتى في حالة وجود تشابه اسمي لسفينتين أو أكثر فإن هذا التشابه لا يثير أي اشكال ، مادام أن التمييز بين السفن يكون عن طريق اسم ميناء التسجيل إضافة إلى أرقام التسلسل التي تميز كل سفينة عن أخرى .

موطن السفينة: يعتبر موطن السفينة الميناء الذي سجلت فيه ، علما أنه لا يجوز أن تسجل السفينة في أكثر من ميناء في وقت واحد ومع ذلك يجوز استغلال السفينة في خارج ميناء التسجيل

القانون الواجب التطبيق على السفن على ضوء مقتضيات الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية

سواء في موانئ نفس الدولة أو موانئ دول أجنبية، ومن هنا وجب التمييز بين ميناء تسجيل السفينة وميناء استغلالها. فموطن السفينة هو الميناء الذي سجلت فيه وفقاً للشروط القانونية اللازمة، بينما يعتبر ميناء الاستغلال هو الميناء الذي تمارس السفينة نشاطها فيه، وقد يكون هو نفسه ميناء التسجيل. كما قد يكون ميناء آخر غير ميناء التسجيل. **جنسية السفينة:** يجب على السفينة أن تكون لها جنسية معينة، ولا يجوز لها الا جنسية واحدة، فالسفينة التي لا جنسية لها تعتبر سفينة قرصان خارجة عن القوانين وبالتالي جاز ضبطها ومصادرتها. وتكتسب السفينة جنسية الدولة التي تنتمي إليها بناء على شروط اكتساب الجنسية المحددة وفقاً للقانون البحري الوطني لكل دولة بتوافق مع القانون الدولي البحري في هذا المجال²⁴⁻²⁵.

II- الحقوق الواردة على السفن

ويتعلق الأمر تحديداً بحق الملكية والمتمثل في حق الاستعمال، حق الاستغلال و كذا حق التصرف (*l'usus, l'abusus et le fructus*) بالإضافة الى حق الملكية المشتركة باعتبارها حقوقاً عينية أصلية (1)، ثم الحقوق العينية التبعية أي الرهون والامتيازات البحرية الواردة على السفينة (2).

I- الحقوق العينية الأصلية

إضافة الى امكانية اكتساب ملكية السفينة بإحدى الوسائل الشرعية كالإرث، الهبة أو الوصية يمكن اكتساب ملكية السفينة عن طريق البناء، أو الشراء سواء كانت الملكية فردية أو مشتركة.

اكتساب ملكية السفينة عن طريق البناء

يعتبر بناء السفن أحد الطرق المألوفة لاكتساب ملكيتها ويفرق الفقه بين نوعين من أساليب البناء، الأول بالأسلوب المباشر، حيث يتولى صاحب السفينة عملية البناء بنفسه، ولا تثير هذه الطريقة أي مشكل لأن الباني والمالك هما شخص واحد، وعليه تكون الملكية لشخص واحد منذ بداية البناء حتى الانتهاء منه، إلا أن هذه الصورة لم تعد موجودة.

أما الطريقة الثانية، فهي بناء السفينة لدى إحدى الترسانات المتخصصة في مجال بناء السفن وهو عقد يقوم بموجبه الباني ببناء السفينة وفقاً لمواصفات يجري الاتفاق عليها من طرف المجهز ثم تسلم السفينة صالحة للملاحة مقابل ثمن²⁶.

يعتبر عقد بناء السفينة عملاً تجارياً، بيد أنه لا يعد تجارياً دائماً إلا بالنسبة الى متعهد البناء أي المستفيد من بيع السفينة بعد صنعها، أما بالنسبة الى المجهز فإن العقد يعد تجارياً إذا تعلق الأمر بسفينة تجارية ومدنياً إذا كانت السفينة للنزهة طبقاً لمقتضيات المادة 4 من القانون التجاري المغربي.

ويعتبر عقد بناء السفينة من العقود الملزمة للطرفين وبالتالي يقع على عاتق طرفي العقد أي الباني و المشتري التزامات البائع والمشتري طبقاً لمقتضيات قانون العقود والالتزامات المواد 478، 498 وما يتبعها و كذا المواد 576 وما يتبعها حيث يلتزم متعهد البناء بالتسليم والضمان بتسليم السفينة للمجهز في الوقت المتفق عليه وطبقاً للمواصفات المتفق عليها أما إذا هلكت السفينة قبل التسليم كان الهلاك على متعهد البناء، كما يقع على هذا الأخير الالتزام بضمان العيوب الخفية أما بالنسبة للمجهز فإنه يلتزم بدفع الثمن بناء على اتفاق الأطراف المنصوص عليه في العقد وبظل باني السفينة للغير مالكا لها الى حين تسليمها ماعدا اذا نص الاتفاق على خلاف ذلك طبق للمادة 69 ، الفقرة الأولى من ظهير 1919.

اكتساب ملكية السفينة عن طريق الشراء " المادة 70 "

ويخضع شراء السفينة للأحكام العامة المتعلقة بعقود البيع والى الأحكام الخاصة في الأموال المنقولة وكما سبق تفصيله فان عقد شراء السفينة تجاريا اذا تعلق الأمر بنشاط مهني أو نشاط تجاري المواد 6، 7 و 8 من القانون التجاري المغربي، كما يعتبر العقد مدنيا اذا كان الغرض من شراء السفينة ليس تجاريا كشراء سفينة من أجل النزهة المادة 4 من القانون التجاري في حين يظل العقد تجاريا بالنسبة للبائع. وطبقاً لمقتضيات المادة 71 من ظهير 1919 فان عقد البيع هو عقد شكلي ما دام أنه عقد ناقل للملكية وبالتالي يستلزم الكتابة سواء بواسطة عقد رسمي أو عقد عرفي.

أما اذا تم البيع خارج المغرب فان العقد يخضع لنفس الشروط أي الكتابة سواء بطريقة رسمية أو عرفية أمام قنصل مغربي أو موظف عمومي في ذلك البلد بناء على مقتضيات المادة 73 من الظهير المذكور.

وكما الشأن بالنسبة لبيع العقار والذي يخضع لإجراءات الاشهار لدى المحافظة العقارية المختصة حتى يرتب آثارا على الغير، فان بيع السفينة يخضع بدوره للتسجيل في سجل مخصص لإشهار ملكية السفينة، المادة 73 من ظهير 1919.

ويمكن للسفينة أن تكون مملوكة لشخص واحد، كما يمكن أن تعود ملكيتها لعدة أشخاص وهنا نكون أمام ملكية مشتركة للسفينة وتطبق عليها مقتضيات المادة 75 من الظهير ، اذ يحق لأي من الشركاء بيع نصيبه دون اذن من باقي الشركاء ولكن مصلحة باقي الشركاء تقتضي الرجوع الى رأي الأغلبية المادة 74 .

القانون الواجب التطبيق على السفن على ضوء مقتضيات الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية

ومادام حق الملكية يعطي لصاحبه جميع الحقوق المترتبة على ذلك فان الاشكال المطروح يتمثل في حالة وقوع نزاع عند كراء السفينة المغربية لأجنبي من أجل استغلالها وبالتالي ما هو القانون الواجب التطبيق في حالة غياب بند في العقد يحدد القانون الواجب التطبيق؟ وهل هذا القانون الواجب التطبيق في الحالة الأولى هو نفسه المطبق في حالة وقوع ضرر للسفينة نتيجة تزودها بوقود فاسد من ميناء أجنبي أثناء رحلتها خارج المياه الإقليمية؟

2- الحقوق العينية التبعية

خلافا لمبدأ القانون المدني الذي يعتبر الحيازة سند الملكية في المنقول، فان السفينة تخالف هذا المبدأ و بالتالي لا يمكن اكتساب ملكيتها بمجرد الحيازة وهي في ذلك تنفرد بهذه الخصوصية عن باقي الأموال المنقولة وتقترب أكثر في ذلك للعقار. ويتعلق الأمر بالرهن البحري والامتيازات البحرية.

الرهن البحري:

بالرجوع الى القانون الفرنسي نراه أنه ينظم الرهن البحري في القانون 3-1-67 المتعلق بحالة السفينة التي تحمل علامة الاتفاقية الدولية لسنة 1926. أما بالنسبة للمغرب فالرهن البحري منظم بموجب المواد 82 الى 109 (مكرر) من ظهير 1919. الشروط الشكلية لعقد الرهن البحري:

يعتبر الرهن البحري رهنا رسميا على خلاف القاعدة العامة التي تقضي بأنه لا يجوز أن يرد الرهن الرسمي إلا على عقار.

تنص المادة 83 من ظهير 1919 على شكلية عقد الرهن البحري حيث يخضع لإلزامية الكتابة سواء كانت عرفية أو رسمية، ويشترط لحجيته على الغير تسجيله في السجل المخصص للإعلان أي مكان بناء السفينة أو مكان تسجيلها اذا كانت تتمتع بشهادة الجنسية المغربية المادة 90.

الشروط الموضوعية لعقد الرهن البحري:

ويمكن للعقد أن يبرم مباشرة من طرف مالك السفينة أو موكله شريطة ابرام وكالة خاصة بهذا الخصوص المادة 84 من الظهير.

وطبقا للمادة 89 فان الرهن البحري يمكن أن يبرم حتى وان كانت السفينة لم تكتمل بعد ولا زالت في طور البناء، ولا يحق توقيع الرهن البحري على حمولة السفينة أو تعويضات المسؤولية والتأمينات المادة 88.

أما طرفا الرهن فهما:

القانون الواجب التطبيق على السفن على ضوء مقتضيات الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية

الدائن المرتهن أي الذي يتقرر له الرهن على السفينة ضمانا لما يكون قدمه لمالك السفينة من ائتمان و المدين الراهن يجب أن يصدر الرهن من مالك السفينة و الأصل أن يكون الراهن مدينا للمرتهن²⁷ .

آثار الرهن

آثار الرهن بالنسبة للمدين الراهن

لا يؤدي رهن السفينة إلى حرمان الراهن من سلطات المالك فيبقى له حق الاستعمال وحق الاستغلال وحق التصرف وحيث ان حيازة السفينة تبقى تحت تصرف المدين الراهن فإنه يلتزم بضمان سلامة الرهن وللدائن المرتهن أن تعترض على كل عمل أو تقصير من شأنه إنقاص ضمانه.

أما آثار الرهن بالنسبة للدائن المرتهن

فللدائن المرتهن حق عيني على السفينة فلا يجوز له أن يتخذ إجراءات التنفيذ على مال آخر للمدين قبل التنفيذ على السفينة ومتى تم قيد الرهن فإنه يحول للدائن المرتهن ميزتين في مواجهة الغير: ميزة التقدم وميزة الرهن.

انقضاء الرهن " المادة 78"

تنقضي السفينة من الرهن بقوة القانون في حالة البيع الجبري للسفينة إذ يترتب على حكم مارس المزاد تطهير السفينة من كل الرهون وتنقل حقوق الدائنين إلى الثمن كما ينقضي الرهن البحري بتنازل الدائن المرتهن عنه، أو بالبيع الرضائي وفقا للشروط المنصوص عليها في الفقرات الأخيرة من المادة 78.

و تتقادم كل معارضة في هذا الشأن بانقضاء مهلة خمس سنوات واحدة اعتبارا من يوم حجز السفينة في حالة عدم تجديد الرهن المادة 95.

الامتيازات البحرية

يعتبر الامتياز البحري على أنه " تأمين عيني وقانوني يحول الدائن حق الأفضلية على الدائنين الآخرين، وقد اتجهت النظرية اللاتينية ان يقتصر الامتياز على بعض الالتزامات التعاقدية، في حين اتجهت النظرية الانكلوسكسونية الى الاقتصار عن الالتزامات التي لا تنشأ عن العقد على اعتبار أن الالتزامات التعاقدية تمنح أصحابها فرصة احاطتها بامتيازات غير متوفرة في الالتزامات الناشئة عن المسؤولية التقصيرية، ولهذا عملت اتفاقية 10 أبريل 1926 على تقييد حقوق الامتياز وتحديدها على سبيل الحصر وجعل البعض من هذه الحقوق تتقدم على الرهن البحري، وبعضها يليه في الأسبقية.

وقد رتبها المادة 77 بالأولوية:

المصاريف القضائية المتعلقة بالسفينة

القانون الواجب التطبيق على السفن على ضوء مقتضيات الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية

الديون والمبالغ الواجبة الأداء لربان السفينة ورجال السفينة بناء على عقد استخدام على متنها لمدة تزيد عن 12.

المصاريف القضائية وكل المصاريف المتعلقة بحراسة السفينة والمحافظة عليها الديون الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ المبرمة من طرف الربان خارج ميناء الرسو لمصلحة ضرورية للسفينة....

يجوز أيضا للدائنين التمسك بالامتيازات التابعة للقانون المدني ولكن الديون التي ترتب امتيازها على هذا النحو لا تأخذ مرتبتها إلا بعد الامتيازات والرهون البحرية.

انقضاء الامتياز

وتنقضي الامتيازات البحرية بالأسباب العامة أو بتنازل الدائن وكذا بالبيع الرضائي أو البيع الجبري للسفينة عن طريق القضاء المادة 78 وترتب اثارا مثل المترتبة عن انقضاء الرهن البحري المذكورة.

الحجز التحفظي على السفينة

يرى العميد Rondière أن السفينة المعنية بالحجز التحفظي هي التي تمارس الملاحة البحرية بصفة اعتيادية طبقا للمادة 1 من الظهير وبناء على مقتضيات الاتفاقية الدولية لبروكسيل لسنة 1952. كما يضيف أن مراكب الأنهار غير معنية ولها نصوص أخرى تنظمها²⁸. أما في القانون المغربي فان الحجز التحفظي²⁹ على السفينة تنظمه المادة 110 من ظهير 1919 والتي تنص على أن الحجز التحفظي يمكن ممارسته في أي وقت بناء على سند تنفيذي أو بناء على اذن قضائي كما أن الحجز التحفظي³⁰ يعني منع السفينة من مغادرة الميناء و بالتالي المنع من القيام بنشاطها المعتاد الى حين رفع الحجز³¹، أما اجراءات هذا الحجز فان تخضع لمقتضيات المسطرة المدنية وتحديد الفصول 148 وما يليها أي لرئيس المحكمة التجارية بصفته قاضيا للمستعجلات طبقا لمقتضيات المواد 21-22 من القانون 53-95 المتعلق بالمحاكم التجارية المختصة.³²

الحجز التنفيذي على السفينة:

إذا لم يدفع المجهز ما عليه من الديون، فإنّ للدائن توقيع الحجز التنفيذي على السفينة تمهيدا لبيعها و استقاء حقه من ثمنها. و لا يجوز توقيع الحجز التنفيذي على السفينة إلاّ بناء على سند واجب التنفيذ وشريطة انقضاء 24 ساعة على صدور الأمر بالأداء وتبليغه للربان. طبقا لمقتضيات المادة 112 من ظهير 1919.

و بمجرد انقضاء الأجل أي 24 ساعة عن صدور الأمر بالأداء يحق للمفوض القضائي الانتقال الى السفينة والادلاء بالأمر التنفيذي وتوقيع الحجز عليها وتخصيص السفينة (الوصف القانوني) وتحرير

القانون الواجب التطبيق على السفن على ضوء مقتضيات الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية

محضر رسمي بذلك، المادة 114 . ويعطى أجل ثلاثة أيام لمالك السفينة للحضور أمام المحكمة المختصة لإخطاره بعملية بيع المحجوز، المادة 115.

ويعلن عن هذه العملية في سجل الرهون البحرية وكذا في مكتب التسجيل في أجل 8 أيام ، المادة 116. ويبقى لمالك السفينة أجل 15 يوما لأداء ما عليه من ديون قبل اللجوء الى بيع المحجوز في المزاد العلني من أجل تسوية وضعية الدائنين حسب الأولويات المذكورة.³³

خاتمة

بناء على دراستنا لموضوع القانون الواجب التطبيق على السفينة على ضوء الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية وبناء على تحليل النصوص القانونية المنظمة للملاحة البحرية عموما و للسفينة على وجه الخصوص ، يتضح أن القانون البحري سواء في المغرب أم في باقي التشريعات المقارنة هو قانون اتفاقي بامتياز حيث نظمته العديد من الاتفاقيات الدولية سواء الثنائية أو المتعددة الأطراف الرامية الى توحيد قواعده بين مختلف الدول وشملت جميع الجوانب المتعلقة بالعلاقات الناشئة بين مختلف الفاعلين في النشاط البحري ، هذا اضافة الى وجود قواعد عرفية دأبت الدول على اعمالها دون اغفال الدور المهم الذي تلعبه الوساطة والتحكيم في هذا المجال وهو ما ينقص من اعمال قواعد تنازع القوانين لحل النزاعات البحرية.

ولكن مع ذلك يبقى المنهج التنازعي حاضرا خاصة باعتباره منهجا شموليا ويمكن اللجوء اليه في حالة وجود طرفي نزاع غير مصادقين على نفس الاتفاقيات وكذا في غياب عقد أو بند ينظم القانون الواجب التطبيق لحل النزاعات المحتملة.

أما بالرجوع الى ظهير الوضعية المدنية للأجانب وكذا الظهير المنظم للقانون التجاري البحري، فإننا نتساءل عن مدى الزامية هذين القانونين ليس فقط بتقادم معظم مقتضيات الأول والغاء مجموعة متجاوزة من مقتضيات الثاني، بل لمدى احترام مبدأ توازي الشكليات؟ مقتضيات التشريع والنشر؟ ملائمة الدستور وكذا احترام مبدأ فصل السلط؟

¹ مصطفى كمال طه، القانون البحري ، دار الفكر الجامعي ، الاسكندرية الطبعة الأولى 2007، ص 7.

² Ainsi il est considérablement nécessaire de distinguer entre le droit maritime et le droit de la mer : Le droit relatif aux activités en mer relève principalement du droit de la mer et du droit maritime. Le **droit de la mer** est le droit de l'espace maritime, il en définit les zones ainsi que les droits et obligations des États dans ces zones, notamment ceux relatifs à la protection de l'environnement et à l'ordre public en mer. Cependant , le **droit maritime** est le droit des choses, des activités et des événements liés à la mer, et précisément, le droit qui traite des affaires relatives aux navigateurs, aux navires et autres bâtiments de mer, aux contrats d'affrètement et de transport maritimes, à l'armement et aux ventes maritimes, à la sécurité maritime, aux événements de mer et aux assurances maritimes R.Rodiere/ Martine Remond-Gouilloud, la mer droits des hommes ou proie des Etats ? Edition A. Pedone Paris 1980 page 8.

³ Farid Hatimi, cours de droit maritime, fsjes Casablanca, master des affaires année 2014/2015

4 code de commerce maritime du 28 jourmada II 1337 (31 mars 1919) (B.O du 26 mai 1919, p 478 et rectificatif.15 Aout 1930, p.953)

⁵ أن القانون الأخير للبحار يرجع الى اتفاقية الأمم المتحدة المبرمة بجاميكا بتاريخ 10 دجنبر 1982 يعرف تحديدا شروط استغلال مختلف المناطق البحرية.

المنطقة الأولى: وتتعلق بالبحر الإقليمي حيث يحق لكل دولة ساحلية أن تمتد مساحة بحرها الإقليمي حتى مسافة 12 ميل بحري أي ما يعادل 24 كيلومتر وتبقى ملك تابع للدولة.

ثم المنطقة الاقتصادية الخالصة ZEE والتي يمكن أن تمتد حتى مسافة (200) ميل بحري أي ما يعادل 370 كيلومتر، ويبقى للدولة البحرية كامل الحق في استغلال جميع الثروات الطبيعية الموجودة في البحر مثل الثروة السمكية وكذا الموجودة في قعر البحر كالمعادن (le sous-sol marin)، أما ما بعد هذه المسافة فالأمر يتعلق بمنطقة أعالي البحار وهو حق مشترك لجميع الدول باعتباره ثروة مشتركة للإنسانية

Hassania Cherkaoui. Le droit maritime marocain et comparé. Edition A.M.D.M.A 2014 Page 9.

⁶ " حيث تتمتع هذه الطائفة من السفن العامة أو التابعة للدولة بحصانة قضائية خاصة نصت عليها المعاهدة المتعلقة بحصانة سفن الحكومات والمبرمة ببروكسل في 10/04/1926 والبروتوكول المفسر لها بتاريخ 24 ماي 1934 . حيث نصت المادة الثالثة من هذه المعاهدة "على أنه لا يجوز توقيع الحجز على هذه السفن أو ضبطها أو احتجازها بقرار قضائي أيا كان، غير أنه بحق لأصحاب الشأن رفع مطالباتهم أمام المحاكم المختصة في الدولة مالكة السفينة أو التي تستغلها".

⁷ Loi 15-95 formant code de commerce promulguée par le Dahir n° 1.96.83 du 15 Rabii I 1417 (1 er Aout 1996) l'acquisition de la qualité de commerçant, les articles 6,7 et 8.

⁸ مصطفى كمال طه، القانون البحري ، دار الفكر الجامعي ، الاسكندرية الطبعة الأولى 2007 صفحة 14.

⁹ قرار قضائي مغربي بخصوص أهمية العرف الدولي في القانون البحري، القرار عدد 791 بتاريخ 2010/05/13، ملف تجاري عدد 1349/3/1/2008 ، القاعدة: الناقل البحري هو الذي عليه اثبات أن الخصائص الحاصل للبيضاء يدخل في مفهوم عجز الطريق حسب العرف الجاري به العمل بميناء الوصول، * عرف ميناء الوصول المحدد لنسبة عجز الطريق يتطلب التثبت من نوعية البضائع المنقولة وكيفية نقلها وظروف الرحلة ومسافتها من ميناء الاقلاع الى ميناء الوصول والذي يتقرر على ضوء كل رحلة بحرية وما يماثلها من رحلات بحرية أجريت في ظروف مشابهة.

¹⁰ مصطفى كمال طه ، مرجع سابق الصفحة 17.

¹¹ Le Dahir approuve trois textes relatifs au commerce, à la navigation et à la pêche maritime B.O n° 344 du 26 mai 1919.

¹² في حالة مصادقة المغرب على اتفاقية تخالف نصوص ظهير 1919 المتقدمة فإنه ترجح نصوص هذه الاتفاقية طبقا لمضمون ديباجة دستور 2011 .

¹³ ان اللجوء الى تقنية تنازع القوانين في القانون الدولي الخاص لا يهدف الى خلق تناظر بين الأنظمة القانونية و انما يهدف الى تناغم وتكامل بين القوانين الأجنبية المتداخلة قصد تحديد القانون الواجب التطبيق والأنسب لحل النزاع المعروض، أنظر في هذا الصدد

BATIFFOL (H.) et LAGARDE (P.), Traité de droit international privé, Tome 1, LGDJ, 8ème éd., 1993, no 25, p.38 et s.

¹⁴ Art 68 du Dahir de 1919 : sont considérés comme faisant partie du navire tous les accessoires nécessaires à son exploitation

¹⁵ Voir à cet égard Dahir 1919 les arts 47,45 ainsi que l'art 3 relatif à l'octroi de la nationalité marocaine au navire plus les conditions de battre un pavillon marocain art 12 en plus des différentes modalités en la matière

¹⁶ لطيف جبر كوماني، القانون البحري دار العالمية الدولية ودار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الطبعة الثانية 2003 الصفحة

.31

¹⁷ Professeur Al Mokhtar Bakour, cours de droit maritime, droit des affaires s5 année 2014/2015 fsjes, Agdal Rabat.

¹⁸ Il convient cependant de noter que les règles relatives à la saisie du navire sont largement soumises au droit international, à savoir les règles de la convention de 1952 applicable principalement à la saisie conservatoire des navires battant pavillon d'un Etat contractant, mais selon l'art 8-2, elle peut également être applicable d'un Etat non-contractant en vertu de l'une quelconque des créances énumérées dans l'art 1. Ainsi, le code 1919 semble être applicable uniquement aux navires marocains. Hassania Cherkaoui, ouvrage précédent page 122.

¹⁹ Textes d'application de l'annexe du Dahir du 31 mars 1919 formant code de commerce maritime Navire définissant la situation des navires de commerce au regard de la douane B.O 08mars 1921.

Navigation maritime :

Arrêté Viziriel 24 sep 26 relatif aux opérations de jaugeage des navires B.o 05 OCTOBRE 1926.

Arrêté viziriel 22 avril 1927 relatif à la navigation abord des navires B.O 10mai 1927.

Arrêté viziriel aux émissions servant aux relèvements radiogoniométriques B.o 04 JUIN 1929.

Immatriculation des navires Dahir 2 mai 1993 relatif à l'immatriculation des navires de commerce B.O 09 juin 1933.

Dahir relatif à l'immatriculation des navires de pêche B.O 07 juin 1935.

Décret 25 février 1961 fixant les indicatifs des ports d'attache des navires immatriculés sous pavillon Marocain 14 avril 1961.

Dahir 20octobre 1962 relatif octroi de la nationalité marocaine à certains navires de pêche B.O 2 novembre 1962.

Décret 18 juin 1982 relatif à la conservation des hypothèques maritimes.

Convention collective de la marine marchande marocaine du 04 aout 1982

Dahir du 23 mars 1916 sur les épaves maritimes B.O 27 mars 1916.

²⁰ أنظر في هذا الصدد الموقع الرسمي المعتمد من طرف الأمانة العامة للحكومة المغربية لنشر القوانين.

²¹ بالنسبة للتحكيم البحري، أكدت قواعد امستردام 1957 وقواعد نيو شاتل لعام 1959 والتي كانت نتيجة لتقرير قدمه sausser-hall

الى معهد القانون الدولي . حيث جاء في التقرير أن طبيعة التحكيم ليست تعاقدية صرفة أو قضائية صرفة وإنما له طبيعة مختلطة، بحيث

يجب على الأطراف الاتفاق على التحكيم، شرط احترام قواعد الاسناد للدولة التي يكون فيها التحكيم، او يتم ترك تعيين القانون الواجب

التطبيق بناء على قواعد الاسناد المتوصل اليها من طرف المحكمين طبق للمادة 11 من قواعد امستردام ونيو شاتل. محمد عبد الفتاح

ترك ، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية 2003.ص 425.

²² Bertrand Ancel , Renvoi et unité de compétence juridictionnelle en matière de succession internationale Cour de cassation (1re Ch. civ.). - 21 mars 2000, Mme G. Moussard c. Consorts Ballestrero, D. 2000, p. 539, note F. Boulanger.(l'auteur commente l'arrêt en évoquant l'interprétation du juge sur l'art 3 du code civil français relatif à la loi de situation des biens...).

²³ Paul Decroux, droit international privé, édition la porte 1963 page 302. Ainsi selon le doyen René Rondière : *L'immatriculation du navire qui lui confère une individualité parfaite, a permis d'assurer la publicité de tous les éléments ou de tous les événements qui portés à la connaissance de tous, définissent son statut réel* .R.rodriere, droit maritime Dalloz Paris,1980 page 38 et suivant.

²⁴ Farid Hatimi, cours de droit maritime, master droit des affaires, année2014/2015 fsjes Casablanca.

²⁵ رغم القوانين المنظمة لجنسية السفينة والرامية الى حصرها في جنسية واحدة، الا أن الواقع العملي يظهر لجوء شركات السفن التجارية الى وضع ما يسمى بأعلام الموائمة أو المحاباة من أجل الالتفاف على القوانين الحقيقية المؤطرة للنقل البحري وقانون الشغل البحري، أنظر في هذا الصدد . Pinto, R Les pavillons de complaisance. Clunet. (1960). P 347-350

²⁶ لطيف جبر كوماني مرجع سابق ص 51

²⁷ Saïd amahmoule, la saisie conservatoire du navire en droit marocain, imprimerie anjah al jadida Casablanca 1 ère édition 2007 page 44.

²⁸ R.Rodiere (la saisie conservatoire) ouvrage précédent page 244

²⁹ قرار رقم 2005/570 بتاريخ 2005/02/22 ملف رقم 2004/1/1132 المحكمة التجارية بالبيضاء، القاعدة: التصرف في شئ محجوز ليس من أسباب التي تبرر رفع الحجز على الباخرة.

³⁰ قرار صادر عن القضاء المغربي رقم 2004/3332 بتاريخ 2004/11/03 ، ملف عدد 1/2004/1642 بالمحكمة التجارية بالدارالبيضاء ، القاعدة: الضرر اللاحق بسبب التأخر في تسليم البضاعة، يعتبر دينا ناتجا عن اخلال الناقل البحري بالتزامه التعاقدية مصدره عقد نقل بحري، ولا يمكن اعتباره سوى دينا بحريا يعطي الحق للمرسل اليها في اجراء حجز تحفظي على سفينة المدين. ايقاع الحجز على أية سفينة يملكها المدين مشروط بأن يكون مالكا وقت نشوء الدين للسفينة التي تعلق بها الدين، والبحث في الملكية من عدمها انما يهم السفينة التي تعلق بها الدين دون غيرها.

³¹ Tassel. Y(1999). Saisie conservatoire du navire. Jurisclasseur commercial, fasc 1128. Note 78.

³² À cause de difficultés rencontrées au niveau de l'application des dispositions relatives à la saisie conservatoire édictées par la convention de Bruxelles de 1952, une convention de Genève de 1999 a été adoptée afin de résoudre lesdites difficultés

هشام فضلي، التطورات الحديثة في الحجز التحفظي على السفينة وفقا للاتفاقيات الدولية والقوانين المصرية والفرنسية دار الجامعة الجديدة 2012 ص 13 .

³³ Hassania Cherkaoui ; ouvrage précédent page 130.

قائمة المصادر والمراجع:

- عميد حميد خالي، تنازع القوانين في الامتيازات البحرية، الطبعة الأولى، منشورات حلبي الحقوقية، 2013.
- هشام فضلي، التطورات الحديثة في الحجز التحفظي على السفينة وفقا للاتفاقيات الدولية والقوانين المصرية والفرنسية، دار الجامعة الجديدة، 2012.
- مصطفى كمال طه، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2007.
- لطيف جبر كوماني، القانون البحري دار العالمية الدولية، الطبعة الثانية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2003.
- محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2003.

Ouvrages en français

-H. BATIFFOL et P. LAGARDE (P.), Traité de droit international privé, Tome 1, LGDJ, 8ème éd., 1993.

-H. Cherkaoui. Le droit maritime marocain et comparé. Edition A.M.D.M.A 2014

P Decroux, droit international privé, édition la porte 1963

.R.rodriere, droit maritime Dalloz Paris,1980

R.Rodiere/ Martine Remond-Gouilloud, la mer droits des hommes ou proie des Etats ? Edition A. Pedone Paris 1980

-S. Amahmoule, la saisie conservatoire du navire en droit marocain, imprimerie anjah al jadida Casablanca 1 ère édition 2007

Périodiques.

- Pinto, R. (1960). Les pavillons de complaisance. Clunet. pp. 347-35.

T. Vignal, in Réflexions sur le rattachement des immeubles en droit international privé, in droit international privé. Ed Pedone .Paris.2009, pp. 15-47.

Tassel. Y(1999). Saisie conservatoire du navire. Jurisclasseur commercial, fasc 1128. Note 78.

B. Ancel, Renvoi et unité de compétence juridictionnelle en matière de succession internationale. Revue critique de droit international privé 2000, eEd Dalloz. Paris. p. 539 et ss..

Cours universitaires

Al Mokhtar Bakour, cours de droit maritime, droit des affaires, fsjes, Agdal Rabat 2014/2015 .

Farid Hatimi, cours de droit maritime, fsjes Casablanca, master des affaires année 2014/2015.