

المسألة البحرية دراسة مقارنة

رسالة مقدمة من

حسين محمد فتحى عثمان
المدرس المساعد بكلية الحقوق - جامعة طنطا
لنيل درجة الدكتوراه فى الحقوق

لجنة المناقشة

- الاستاذ الدكتور : على حسن يونس " رئيساً "
- الاستاذة الدكتور : سميحة القليوبى " مشرفاً "
- الاستاذ الدكتور : عماد الشربيني " عضواً "

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

.. وقل رب ادخلني مدخل صدق وأخرجني مخرج
صدق واجعل لي من لدنك سلطانا نصيراً ..

صدق الله العظيم

اهداء

إلى

والدى

كلمة شكر

أتقدم بخالص شكرى وعرفانى لكل من تقدم لى بيد العون
لأنجز هذا البحث وأخص بالذكر أستاذتى الجليلة الدكتورة
سميحة القليوبى التى أدين لها بالكثير لما أحاطتنى به من
رعاية وتوجيه طيلة فترة دراستى للموضوع محل البحث .

وإذا كان الاعتراف بالفضل أمراً واجباً فاننى أتوجه لاستاذى
الجليل الدكتور على جمال الدين عوض الذى كانت كتاباته فى
موضوع المساعدة البحرية هى المرشد الأول لى فى هذا الصدد .
ولا يفوتنى فى النهاية أن أتوجه بالشكر إلى موظفى كلا من
مكتبات كليات الحقوق والقاهرة وعين شمس والاسكندرية وكذلك موظفى
كل من مكتبات جامعة باريس ومعهد القانون الفقارن التابع لها
وجمعية المجهزين الفرنسيين .

كذلك أقدم خالص تقديرى الى أعضاء الجمعية الفرنسية للقانون
البحرى وخاصة السيد "جاك فيلينو" الذى كان لتوجيهه لى أكبر
الأثر فى التوصل لأفضل المراجع العملية التى كنت أتوخاها .

والى الله أتوجه بالحمد أولاً وأخيراً

وعليه قصد السبيل . . .

WWW الباحث WWW
=====

أهمية نظام النجدة البحرية :-

إن استخدام الانسان لوسائل النقل البحرية ، سواء بفرض الانتقال أو الصيد أو التجارة أو الحرب ، يرجع إلى عصور ضاربة في القدم .

وقد تدرج الانسان في صنعها على مر العصور من الطوف إلى القارب الصغير ذى المجاديف ، ثم استخدم طاقة الرياح في السفن الخشبية الشراعية .

ومع ظهور الآلة البخارية في القرن الثامن عشر والوصول لفكرة توليد الكهرباء في الثلث الأول من القرن التاسع عشر ، فاء انقلاباً كبيراً قد حدث في مجالات علمية وتقنية متعددة كان من أهمها دفع وتسيير السفن في القرن التاسع عشر .

وقد واكب ذلك استخدام خام الحديد والمعادن الصلبة الأخرى في بناء هياكل وتجهيزات السفن بالإضافة لاستغلال الموجات الأثيرية طويلة المدى كالاتصال .

وهانحن نرى الآن الطاقة النووية وقد تم استخدامها بنجاح في تسيير بعض السفن والقطع البحرية الأخرى وذلك بجانب ذلك التطور المذهل في وسائل سير الأعماق .

وعلى الرغم من كل ذلك التقدم الصناعي والتكنولوجي الذى توصل له الانسان لمناطحة الطبيعة البحرية فانه لم يستطع مع ذلك - التغلب على كافة العوامل الطبيعية غير المتوقعة - من العواصف والأعاصير وشدة التيار البحرى وارتفاع الأمواج والضباب ... الخ (١) .

ولازال الخطأ البشرى هو السبب الأساسى فى الحوادث البحرية التى تقع بصفة خاصة للناقلات البترولية العملاقة ، سواء

=====

=====

(ب)

لعدم الأخذ بدواعي الحرص الواجبة ، أو قلة خبرة الطاقم ، أو سوء استخدام ذلك الطاقم (١) .

ومن جهة أخرى فإنه مازالت هناك صعوبة نسبية في الإحاطة بخطورة أو عدم خطورة الملاحة في مسالك بحرية معينة في ظل ذلك التوتر الدولي وبوء الصراع المتزايدة في العالم .

من هذا المنطلق فأن الحوادث البحرية من تصادم ، وجنوح وانفجارات ، وحرائق مازالت متوترة ، وما انفكت تهدد السفن وماتحملة من حمولات وأرواح بشرية بالخطر .

ومن حيث أن تلك الأخطار تتميز بصفة العمومية باعتبار أن السفينة مقدمة النجدة اليوم قد تطلبها هي غداً ، فقد تنامي لدى رجال البحر - في إطار تبادل المنفعة - شعور أخلاقي قوى بضرورة التضامن والسرعة - بالتالي - في تلبية أي نداء أو طلب للنجدة للدرجة التي دعت المشرعين القدماء لعدم النص على الالتزام بتقديم النجدة إلا نادراً . كذلك استقر العرف على وجوب إعطاء مقابل ما لمقدم النجدة إزاء المشاق والمخاطر التي تكبدها بالإضافة لمكافأة لاغرائه وتشجيعه على تقديم النجدة للسفينة المعرضة للخطر (٢) .

وتعاطف الرغبة في توحيد أعراف وتشريعات الدولة المختلفة في هذا الصدد يرجع لأسباب عديدة ، أهمها ازدياد أهمية ما تحمله السفن من مواد أولية هامة بالإضافة لتضايف نشاط النقل البحري لأغراض تجارية وعسكرية مما أدى لوجود ضرورة لوضع نظام يستهدف سلامة السفن وأمنها خلال الرحلة البحرية .

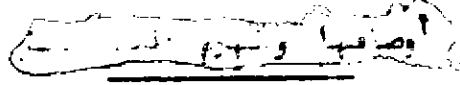
وقد أثمرت الجهود الدولية في نهاية الأمر في ٢٣ سبتمبر سنة ١٩١٠ عن توقيع إتفاقية بروكسل الدولية الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالمساعدة والانقاذ .

=====
(١) أنظر في تفصيل ذلك J. M. M. الخميس ١٩٧٧/٣/٣ ص ٦٤٦ مقال بعنوان :

"L'erreur humaine est la Cause principale des accidents de pétroliers "

(٢) أنظر في ذلك Lord chorley & O.C. Giles "SHIPPING LAW London, 6th ed, 1970, PP. 272.

المساعدة البحرية



* الباب التمهيدي	: تطور نظام النجدة فى البحر .
x الفصل الأول	: مبدأ حماية حقوق ملاك الأموال الغارقة .
المبحث الأول	: ظاهرة نهب حطام الأموال الغارقة . على مدى العصور .
المبحث الثانى	: حماية حقوق الملاك فى العصر القديم .
المبحث الثالث	: حماية حقوق الملاك فى العصور الوسطى .
- الفرع الأول	: ظهور "قانون الغرق" وانتكاس مبدأ حماية حقوق الملاك .
- الفرع الثانى	: أفول "قانون الغرق" وأسبابه .
المبحث الرابع	: حماية حقوق ملاك الأموال الغارقة من القرن السادس عشر إلى القرن التاسع عشر .
x الفصل الثانى	: الادعاءات المالية للتاج وسادة الأقاليم على الأموال الغارقة وحقوق المنقذين .
المبحث الأول	: إدعاءات التاج وسادة الاقاليم الساحلية فى العصور المختلفة .
المبحث الثانى	: حقوق المنقذين على الأموال الغارقة فى العصور المختلفة .
x الفصل الثالث	: تطور نظام المساعدة البحرية .
المبحث الأول	: ظهور مفهوم المساعدة البحرية فى القرن التاسع عشر .
المبحث الثانى	: إتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ سنة ١٩١٠ .
- الفرع الأول	: الجهود المبذولة لاعداد الاتفاقية .
- الفرع الثانى	: إمتداد مجال تطبيق الاتفاقية .
- الفرع الثالث	: موقف مصر والدول العربية من الاتفاقية .
* الباب الأول	: ماهية المساعدة البحرية .

- × الفصل الأول
مفهوم المساعدة البحرية .
- المبحث الأول : تعريف المساعدة البحرية .
- المبحث الثاني : الالتزام بالمساعدة .
- الفرع الأول : التطوعية .
- الفرع الثاني : المعونة المقدمة للأرواح البشرية .
- ،، المطلب الأول : الموقف في النصف الثاني من القرن التاسع عشر .
- ،، المطلب الثاني : موقف إتفاقية بروكسل سنة ١٩١٠ من مبدأ مجانية نجدة الأرواح البشرية - موقف النظم الوطنية .
- ،، المطلب الثالث : الالتزام بالمساعدة في المادة "١١" من إتفاقية بروكسل سنة ١٩١٠ .

- × الفصل الثاني
الوصف القانوني للمساعدة البحرية وصورها .
- المبحث الأول : الوصف القانوني للمساعدة البحرية .
- الفرع الأول : عدم إبرام اطراف المساعدة لعقد .
- الفرع الثاني : إبرام اطراف المساعدة لعقد .
- الفرع الثالث : إتفاقات المساعدة البحرية ومدى قانونيتها .
- المبحث الثاني : صور المساعدة البحرية .
- الفرع الأول : المساعدة المادية وغير المادية .
- الفرع الثاني : مدة ومكان خدمات المساعدة البحرية .
- * الباب الثاني : أطراف المساعدة البحرية .

- × الفصل الأول
مفهوم المساعدة البحرية .
- المبحث الأول : التمييز بين المساعدة البحرية والانقاذ البحري .
- الفرع الأول : المساعدة البحرية والانقاذ البحري قبل إتفاقية بروكسل سنة ١٩١٠ .
- الفرع الثاني : مفهوم المساعدة البحرية والانقاذ البحري بعد إتفاقية بروكسل سنة ١٩١٠ .
- المبحث الثاني : مدلول اصطلاح "السفينة البحرية" ومركب الملاحة الداخلية في إتفاقية بروكسل سنة ١٩١٠ .

: مفهوم إصطلاحى "سفينة بحرية" و"مركب الملاحة الداخلية" فى بعض النظم الوطنية .

: موقف النظام الوطنى المصرى .

: وجهة النظر المقترحة .

: مفهوم الأجهزه العائمة .

: المساءد .

: المعونة المقدمة من شخص بمفرده .

: المعونة المسبقة بارتباط مقدمها عقدياً مع المستفيد منها .

: المساعدة من القاطر .

: المساعدة من المرشد .

: المساعدة من الطاقم .

: المساعدة من الركاب .

: المساعدة المقدمة من سفن الدولة .

: مفهوم الخطر فى المساعدة البحرية وتطوره .

: الخطر للمساعد .

: ماهية الخطر .

: درجة الخطر .

: أسس تقدير درجة الخطر .

: تأثير درجة الخطر فى تحول القطر البحرى لمساعدة بحرية .

: أثر الظروف الملاسة للحادث على درجة الخطر .

: الخطر للمساعد .

- الفرع الأول

- الفرع الثانى

- الفرع الثالث

المبحث الثالث

× الفصل الثانى

المبحث الأول

المبحث الثانى

- الفرع الأول

- الفرع الثانى

- الفرع الثالث

- الفرع الرابع

المبحث الثالث

* الباب الثالث

تمهيد

× الفصل الأول

خطة البحث

المبحث الأول

المبحث الثانى

- الفرع الأول

- الفرع الثانى

- الفرع الثالث

× الفصل الثانى

تقييم

- المبحث الأول : الخطر المادى للمساعد .
- الفرع الأول : مفهوم الخدمات الاستثنائية فى المساعدة
الرابعة من إتفاقية بروكسل سنة ١٩١٠ .
- الفرع الثانى : لإحتمالية تحقيق النتيجة المفيدة وعلاقتها
بالخطر المادى للمساعد .
- المبحث الثانى : مسئولية المساعد عن الأضرار المعزوة لأعمال
المساعد .
- المبحث الثالث : الأخطار المالية الناجمة عن التلوث
الهيدروكاربوري والمعزوة لأعمال المساعدة .
- الفرع الأول : معطيات جديدة أمام مفهوم المساعدة
التقليدى .
- الفرع الثانى : الحلول المطروحة وفعاليتها .
- ،، المطلب الأول : مسئولية المساعد عن أضرار التلوث وإمكانات
حمايته .
- ،، المطلب الثانى : مدى صلاحية مبدأ " لانتيجة مفيدة . .
لادفع " فى الوقت الحاضر للتطبيق العملى .

* الخاتمة .

* الملحق .