



الإطار القانوني لطبيعة السفينة وحالتها المدنية في ضوء التشريع الأردني (86- 101)

¹محمد نائل أبو قلبين *²أ.د عبد الوهاب عبد الله المعمرى

¹باحث ماجستير - كلية الحقوق جامعة الإسرء (الأردن)، mohammad.abuqalben@gmail.com

²كلية الحقوق - جامعة الإسرء (الأردن)، almamary380@gmail.com

Legal framework for the nature of the ship and its civil status in light of Jordanian legislation

¹Mohammad Nael Abuqalben, ²Prof. Dr. Abdulwahab Abdullah Al-maamari

¹ researcher, Faculty of Law, Isra University (Jordan).

² Faculty of Law, Isra University (Jordan).

ملخص:

دارت الدراسة حول تبيان الحالة المدنية للسفينة وطبيعتها القانونية في قانون التجارة البحرية الأردني رقم (12) لسنة 1972، وذلك خلال بحثين، يدور الأول حول المفهوم القانوني للسفينة، كما وتبيان ملحقاتها وفقاً للتعددية الفقهية عليها، كما والتطرق لدراسة الطبيعة القانونية للسفينة من خلال موقعها ما بين الأموال المنقولة وغير المنقولة، أما عن البحث الثاني فقد تولى مباحثة مسألة الذاتية المدنية للسفينة، من حيث المستندات القانونية لها، كما وتبيان عناصر ذاتية السفينة المدنية.

وكانت الدراسة قد تضمنت بعض الملاحظات على التشريع الناظم لمسألة الدراسة، ولعل أبرزها إلى ضرورة تعديل مفهوم السفينة القانونية كونه غير متلائم ومعايير المفهوم القانونية للسفينة وكانت الدراسة قد أوصت بتعريف داخل المتن، كما وتم الإشارة إلى ضرورة الأخذ بالزامية إخضاع السفينة إلى درجة من قبل هيئات التصنيف، على أن يُرفق قانون التجارة القانونية بملحق يتضمن معايير تصنيف خاصة بالميناء الأردني، ونهايةً لاحظنا مدى أهمية تدعيم البحوث القانونية في تلك المجالات لإغناء المكتبة الأردنية في مجال كان قد سُحج الالتفات إليه.

كلمات مفتاحية: السفينة، الحالة المدنية، تنظيم قانوني، التشريع الأردني، الطبيعة القانونية.

Abstract:

The study revolved around the legal concept of the ship, and the statement of its annexes in accordance with the jurisprudential pluralism on it, as well as the study of the legal nature of the ship through its location between the transferred and immovable funds, and the second research took over the question of the civil subjectivity of the ship, in terms of legal documents, as well as the demonstration of elements of the ship's civil self.

The study contained some observations on the legislation governing the issue of the study, perhaps most notably the need to modify the concept of the legal vessel as it does not fit the standards of the legal concept of the ship and the study recommended a definition within the board, and it was noted that the obligation to subject the ship to a

* المؤلف المرسل.

الإطار القانوني لطبيعة السفينة وحالتها المدنية في ضوء التشريع الأردني

الباحث: محمد نائل أبو قلبين ، أ.د عبد الوهاب عبد الله المعمرى

degree by the classification bodies, to be attached to the law of legal trade with an annex containing classification criteria for the Jordanian port, and at the end we noted the importance of strengthening legal research in these journals to enrich the Jordanian library in area he had been heedless.

Keywords: Ship, civil status, legal regulation, Jordanian legislation, legal nature.

المقدمة:

تُعد السفينة من أهم وسائل التجارة المعاصرة لتغطية حاجات الأفراد، على صعيد يتجاوز المدى المحلي و/أو الإقليمي بل تعدوا لتشكّل صورة من أهم صور النقل التجاري الدولي لما لها من قدرة على عبور الفواصل البحرية ما بين الدول سيما أن المجال البحري يغطي المساحة الأكبر من سطح الأرض، الأمر الذي دعا الدول للحرص على إيجاد القواعد الناظمة لمجال عمل السفينة من النواح الدبلوماسية والإدارية والقانونية، ولعل الأخيرة هي معقل دراستنا.

فالسفينة باعتبارها أداة من أدوات التجارة وخاصةً في سياق الملاحة البحرية، تحوز تلك الصفة مهما اختلف حجمها أو آلية امتلاكها أو حملتها أو جنسيتها، فأبرز معيار لتعريفها هو معيار تخصيصها للملاحة البحرية، وعليه يظهر بأن نطاق التنظيم القانوني للسفن يستمد ذاته كمعيار من كون السفينة هي أداة للملاحة البحرية، الأمر الذي دعا المشرع لأن يُحيط السفن بأحكام عامة تجسد في مجموعها تنظيم قانوني راتب لشؤونها ومميز لها، الأمر الذي يجعلها تشمل عدداً من العناصر التي تؤلف في مجموعها حالتها المدنية، مما يتيح بتعيين حالتها الذاتية بصورة فارقة ومميزة عن غيرها من السفن وعليه فأن هيكليّة الدراسة ستكون على النحو التالي :

المبحث الأول: الماهية القانونية للسفينة.

المطلب الأول: التعريف القانوني بالسفينة وبيان ملحقاتها.

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للسفينة.

المبحث الثاني: -النظام القانوني لحالة السفينة المدنية.

المطلب الأول: السندات القانونية للسفينة

المطلب الثاني: عناصر الذاتية المدنية للسفينة.



مشكلة الدراسة:

تكمن المشكلة الرئيسية أنه في ظل دراسة التنظيم القانوني لطبيعة السفينة وحالتها المدنية هو قدم التشريعات الناظمة لعملها الأمر الذي يجعل التشريع الأردني متأخر عن غيره من التشريعات في مواكبة التطورات المتسارعة مع تسارع العولمة والانفتاح الدولي الحديث، عدا عن افتقار المكتبة الأردنية إلى مثل هذه الدراسات في مجال الإطار القانوني للسفينة، مما يوضح لنا التساؤل الرئيسي للدراسة والذي يكمن بـ "كيف هو التنظيم القانوني لطبيعة السفينة والحالة المدنية لها في ضوء التشريع الأردني"

وهو ما يتفرع منه تساؤلات الدراسة المبينة تالياً:

- 1- ما هو التعريف القانوني بالسفينة وما ملحقاتها؟
- 2- ما الطبيعة القانونية للسفينة؟
- 3- ما هي السندات الخاصة بالسفينة؟
- 4- ما هي عناصر الحالة المدنية التي تدل على ذاتية السفينة؟

أهمية الدراسة:

تكمن أهمية الدراسة نظراً لارتباطها في وسيلة من أهم وسائل التجارة العالمية، ومدى دورها في رفد الاقتصاد الوطني لكل دولة والانفتاح على الاقتصاديات للدول الأخرى، فلا يمكن تصور هذا الكيان التجاري للسفن بوصفها أداة ملاحية بحرية دون أن تكون منظومة وفقاً لقواعد تلائم طبيعتها الخاصة بصورة قانونية، وهو ما يبرز دور الاهتمام في البحث بالمجال القانوني الناظم للسفن من حيث طبيعتها وحالتها الذاتية، وذلك بجانب مدى ضرورة رفد المكتبة القانونية الأردنية بدراسة تتعلق بأحد المجالات التي كان قد شُحح الالتفات إليها.

أهداف الدراسة:

تهدف الدراسة إلى دراسة الإطار القانوني الناظم لطبيعة السفينة وحالتها المدنية في بيئة التشريعات الأردنية.

حدود الدراسة:

لدراسة حدود مكانية وزمانية وهي كما التالي:

الحدود المكانية: تحدد الدراسة على جميع الأقاليم (باختلاف طبيعتها) التي تسري عليها التشريعات الأردنية.

الحدود الزمنية: تحدد الدراسة منذ إصدار قانون التجارة البحرية الأردني لسنة 1972 وحتى يومنا هذا ما لم يتم تعديل التشريع أو الاستعاضة ببداية عنه.

الإطار القانوني لطبيعة السفينة وحالتها المدنية في ضوء التشريع الأردني

الباحث: محمد نائل أبو قلبين ، أ.د عبد الوهاب عبدالله المعمرى

منهجية الدراسة:

استندت الدراسة في بنيتها التكوينية على أساس الوصف الموضوعي للتشريعات القانونية الناظمة لطبيعة السفينة وحالاتها المدنية ومن ثم تحليل فحوى تلك النصوص للخروج بعصارة الأسس القانونية المنظمة لها، وعلى هذا تكون منهجية الدراسة أخذت بالمنهج الوصفي التحليلي على أساس قانوني.

المبحث الأول

الماهية القانونية للسفينة

حتى ندرج في دراسة السفينة ضمن إطارها القانوني لا بد وأن نُصار نحو تبيان ماهيته، وهو ما سيتم بالدأب عليه في المبحث الأول وذلك من خلال التعريف بالسفينة وتبيان ملحقتها في المطلب الأول، ومن ثم دراسة الطبيعة القانونية للسفينة في المطلب الثاني.

المطلب الأول

التعريف القانوني بالسفينة وبيان ملحقاتها

سنبدأ في المطلب الأول بدراسة التعريف القانوني للسفينة في الفرع الأول، كما وملحقات السفينة في الفرع الثاني كما هو مبين تالياً.

الفرع الأول: التعريف القانوني بالسفينة:

يظهر من خلال استقراء قانون التجارة البحرية مدى حرص المشرع الأردني على وضع مفهوم يوضح ماهية السفينة، وقد عرفها على أنها " السفينة في عرف هذا القانون، هي كل مركب صالح للملاحة أيا كان محمولة وتسميته سواء اكانت هذه الملاحة تستهدف الريح ام لم تكن تعتبر جزءاً من السفينة جميع التفرعات الضرورية لاستثمارها"⁽¹⁾.

ومن خلال مطالعة التعريف الذي أورده المشرع الأردني فإنه لا بد لأن نورد بعضاً من المآخذ التي تُحسب عليه، وذلك أن المشرع كان قد استخدم عبارة (مركب) للتعبير عن السفينة، فتضمن مفهوم السفينة على أنها كل مركب هو تعليل يعتره شيء من الغموض، حيث أن جانباً من الفقه كان قد اعتبر بأن المركب هو عائمة بحرية تُصنف بصورة منفصلة عن السفينة

¹ - أنظر، نص المادة (3) من قانون التجارة البحرية رقم (12) لسنة 1972.



وذلك على أن المركب هو العائمة التي تُستخدم في الملاحة الداخلية⁽¹⁾، ويجدر بالذكر بأنه رأياً محل للتسليم من قبل الباحثان.

ويلاحظ على التعريف الذي أفردته المشرع الأردني بأنه كان قد غفل عن تحديد ماهية الملاحة المصار إليها في تبيان البنين القانوني للمفهوم، حيث أقتصر بوصفه على الملاحة بالمطلق العام، دون أن يحددها بالملاحة البحرية على وجه التخصيص، سيما أن أحد معايير مفهوم السفينة هو أن تكون أداة للملاحة البحرية على وجه الخصوص⁽²⁾، بجانب أنه لم يحدد طبيعة صلاحية الملاحة وأكتفى في صلاحية الملاحة بمطلق حالها دون أن يحدد صلاحيتها، فمن المتفق عليه لا بد وأن تكون ممارسة الملاحة من قبل السفينة على وجه الاعتياد⁽³⁾، وهو المعيار الآخر لتحديد مفهوم السفينة⁽⁴⁾.

وعُرفت السفينة من قبل محكمة النقض المصرية على أنها "كل منشأة تقوم بالملاحة في البحر وثبت تخصيصها للملاحة فيه"⁽⁵⁾، ويلاحظ الباحثان بأن المفهوم الذي أرفقته المحكمة الموقرة، كان قد شمل معيار صلاحية السفينة للملاحة البحرية، إلا أنه غفل عن معيار اعتياد السفينة على الملاحة.

أما عن المفهوم الذي كان قد جمع ما بين المعيارين، هو التعريف الذي ورد على لسان المشرع المصري، والذي عرف السفينة على أنها "هي كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الريح"⁽⁶⁾. وهو ما يحسب لصالح المشرع المصري.

أما عن الفقه فقد عرفها البعض بأنها: "كل منشأة تستخدم للسير في البحر"⁷ فمن وجهة نظر الباحثان بأنه مفهوم ضيقاً لأن يشمل مدلول السفينة والذي أخذ بمعيار الملاحة أو السير البحري، وبعضاً آخر كان قد عرفها على أنها "كل عائمة تقوم بالملاحة على وجه الخصوص"⁽⁸⁾.

- 1- لطيف جبر كوماي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2003، ص 29، وأنظر، محمد بحجت عبد الله قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ج: 1، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004، ص 32/34، وأنظر، محمد القيلوبي، القانون البحري، ط: 4، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993، ص 45/44.
- 2- لطيف جبر كوماي، القانون البحري، مرجع سابق، 2003، ص 30.
- 3- طالب حسن موسى، القانون البحري، ط: 4، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2021، ص 44.
- 4- من الملاحظ بأن هناك معياران لتحديد مفهوم السفينة وهما: 1- أن تمارس السفينة صلاحيات الملاحة البحرية 2- وأن تكون ممارستها للملاحة البحرية على وجه الاعتياد، وفيما خلا التعريف من أي هذه المعيارين نكون أمام تعريف منقوص للسفينة، أنظر في ذلك: علاء الدين زكي، المسؤولية الجنائية لربان السفينة في القانون البحري، ط: 1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2014، ص 37.
- 5- فايز نعيم رضوان، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998، ص 52.
- 6- أنظر، نص المادة (1) من قانون التجارة البحرية المصري رقم (8) لسنة 1990.
- 7- محمد القيلوبي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 45.
- 8- المرجع السابق، ص 45.

الإطار القانوني لطبيعة السفينة وحالتها المدنية في ضوء التشريع الأردني

الباحث: محمد نائل أبو قلبين ، أ.د عبد الوهاب عبدالله المعمري

ومن الجدير بالذكر، بأنه عند الإشارة إلى تعريف السفينة نجد بضرورة استخدام عبارة منشأة أو عائمة وهو ما يتوافق معها، والابتعاد عن عبارة (مُسيرة) كون المفهوم الذي يتضمن عبارة مسيرة يتنافى مع تداعيات تطور السفن التي تعمل على أنظمة الذكاء الاصطناعي وتُسير نفسها عبر أنظمتها الذاتية.

ومما سبق يرى الباحثان بأن السفينة هي (كل منشأة أو عائمة تقوم صلاحيتها بالملاحة البحرية، وذلك على وجه الخصوص والاعتیاد، سواء كانت تهدف للريح أو لم تهدف إليه). كما ويرجح الباحثان المفهوم الذي أصدرته محكمة النقض المصرية سابق الذكر مع إضافة عبارة " على وجه الاعتیاد".

الفرع الثاني: ملحقات السفينة:

إن التنظيم القانوني لمفهوم السفينة لا يقف عند حدود هيكلها الخارجي فحسب، بل يعدوا ممتداً ليشمل جميع توابعها من العناصر اللازمة لإبحارها كما واستغلالها وهو ما يُعرف بملحقات أو توابع السفينة، ومن الجدير بالذكر أن البعض من هذه الملحقات هو بطبيعته متصل بهيكل السفينة⁽¹⁾، كالصواري والمرساة والسلاسل والمراوح وأجهزة الدفع وأجهزة الراديو والرادار، وبعضها ما بطبيعته منفصل عن هيكل السفينة إلا أنه ضروري في عملية ملاحظتها كقوارب النجاة والزوارق وشباك الصيد.

وقد ثار نقاش فقهي حول ماهية هذه الملحقات، إذ يرى البعض⁽²⁾، بأن الأمور التي تكتسب صفة الملحقات هي فقط تلك التي تكون لازمة لعملية ملاحظتها دون النظر إلى الأمور الأخرى التي ترتبط بشأن استغلالها وممارستها التجارية، وأما على خلاف ذلك قد توسع الرأي الراجح⁽³⁾، في تحديده لمفهوم ملحقات السفينة، وأبَّجَه إلى أن هذه الملحقات تشمل ما هو أكثر مما يلزم لإبحارها بل وما يلزم لما هو مخصص لاستغلالها التجاري، الأمر الذي يجعل معدات الصيد كالشباك والمساعات وصناديق التخزين، هي من ملحقات السفينة.

وقد بدا أن المشرع حذا به الرأي إلى الرأي الراجح، حيث كان قد أوضح صراحة في قانون التجارة البحرية⁽⁴⁾ بجانب إيراد مفهوم السفينة بأن: "تعتبر جزءاً من السفينة جميع التفرعات الضرورية لاستثمارها"، مما يُدلل على أن المشرع الأردني كان قد أخذ بأن وصف ملحقات السفينة لا يقتصر على هيكلها فحسب بل يشمل مجموع الأمور التي تلزم لاستغلالها التجاري.

¹ - أربوط وسيلة، النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد (5) العدد (1)، الجزائر، 2018، ص 360.

² - محمد السيد الفقهي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص 37

³ - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، ط:2، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2012، ص 33.

⁴ - أنظر، نص المادة (2/3) من قانون التجارة البحرية رقم (12) لسنة 1972.



وتأسيساً على ما أنف ذكره، تكون هذه الملحقات شاملة لجميع التصرفات القانونية التي ترد على السفينة كالبيع والإيجار والرهن والتأمين، ولو لم يُنص عليه بالعقد شريطة ألا يقضي اتفاق الأطراف عكس ذلك، فالملتضى القانوني لذلك الاعتبار؛ هو الاستفادة من فكرة العقار بالتخصيص الواردة في القواعد العامة للعقار في القانون المدني مما يجعلها تأخذ حكم العقار بالتخصيص ولو إنها ليست عقاراً إلا أنها تعامل بمنزلة⁽¹⁾، كما وستعرض لتلك المسألة بشيء من التوضيح بالمطلب التالي.

المطلب الثاني

الطبيعة القانونية للسفينة

سيقوم الباحثان في المطلب الثاني بدراسة الطبيعة القانونية للسفينة، من خلال طبيعة السفينة باعتبارها من المال المنقول في الفرع الأول، ومن ثم باعتبارها من العقار أو الأشخاص في الفرع الثاني، وهو كالتالي:

الفرع الأول: الطبيعة القانونية للسفينة باعتبارها مال منقول:

لا مناص من القول بأن السفينة عبارة عن أموال منقولة، فهي تكسب تلك الصفة من كونها ترد محلاً للحقوق المالية في التعاملات، وهو ما أكدته قانون التجارة البحرية الأردني، حيث نص على أن " السفن اموال منقولة تخضع للقواعد الحقوقية العامة مع الاحتفاظ بالقواعد الخاصة المنصوص عليها في هذا القانون"⁽²⁾، مما يوضح لنا بأن السفينة ليست خارجة عن التعامل بطبيعتها أو بحكم القانون⁽³⁾.

وعليه نجد بأنه يسري على السفينة الأحكام القانونية العامة المقررة للمنقولات، وعطفاً على ما سبق إذا أوصى شخص لأخر بجميع المنقولات التي يملكها، فإن السفينة هي إحدى المنقولات التي تشملها الوصية⁽⁴⁾، كما ورهن السفينة رهناً حيازياً يخضع لأحكام رهن المنقولات⁽⁵⁾.

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية للسفينة باعتبارها عقار أو شخص اعتباري:

إن السفينة وإن كانت من الأمور التي بحكم القانون مالاً منقولاً تسري عليها أحكام المال المنقول، إلا أنها ذي طبيعة خاصة تميزها عن دونها من الأمور، فبموجب تلك الطبيعة قد تميل لأن تأخذ جملةً من الخصائص التي يأخذها

1 - طالب حسن موسى، القانون البحري، ط:4، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2021، ص48.

2- أنظر، نص المادة (3/3) من قانون التجارة الحرة رقم (12) لسنة 1972.

3- محمد القليلوي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 48.

4- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص 34، وأنظر، طالب حسن موسى، القانون البحري، ط:4، مرجع سابق، ص 49.

5- ادريس بلمحجوب، الطبيعة القانونية للسفينة ومركزها القانوني، مجلة البحوث القانونية، المجلد (12) العدد (13)، مخبر التهامي

القائدي، مراكش-المغرب، 2015، ص 53.

الإطار القانوني لطبيعة السفينة وحالتها المدنية في ضوء التشريع الأردني

الباحث: محمد نائل أبو قلبين، أ.د عبد الوهاب عبدالله المعمرى

العقار، إلا إنها وفقاً لما هو محل اصطلاح ليست عقار بمهيتها، فالسفينة لا تأخذ بقاعدة " الحيازة في المنقول سند ملكية"⁽¹⁾، والمستفاد من ذلك بأن السفينة تسري عليها ما يسري على العقار فيما هو وارد عليه نص⁽²⁾، وبما دونه تكون في حكم الأموال المنقولة، ولعل طبيعتها الخاصة المميزة لها تقدم على ما سبق الأحكام الخاصة في قانون التجارة البحرية ومن ثم اللجوء إلى القواعد العامة فيما يتعلق بشأن السفينة.

وبالإضافة لما سبق، لا يمكننا أن نعتبر أن السفينة من الأشخاص بالرغم من إنها تحوز خصائص الحالة المدنية ذاتها التي يرتبها القانون للشخصية الاعتبارية⁽³⁾، وتتجلى هذه الخصائص في ميلاد السفينة تمام صلاحيتها للملاحة البحرية، كما ويترتب لها أسم يميزها عن غيرها من السفن، كما وتحوز على جنسية ويكون لها موطن خاص بها يحفظ به المعلومات الخاصة بالسفينة، كما وأنها تحمل وثائق إثبات وتسجيل، كما ولها درجة خاصة تصنف بها على نحو نظم خاصة، وأخيراً تنتهي السفينة عند فقدان صلاحيتها للملاحة البحرية⁽⁴⁾، ولعل ذلك يعود لأن الشخصية الاعتبارية تحتاج إلى نص خاص يسبغ عليها هذه الصفة، علاوةً على أنها ذات طبيعة خاصة تأخذ حكم المال المنقول.

المبحث الثاني النظام القانوني لحالة السفينة المدنية

إن للسفينة نظام قانوني خاص بما يلائم طبيعتها الخاصة، ويتجلى ذلك بأن للسفينة أوراق خاصة بما لكي تدخل في إطار الملاحة البحرية بصفة قانونية وهو ما سيبينه الباحثان في المطلب الأول، أما عن المطلب الثاني فهو ما سيتولى الباحثان من خلاله دراسة عناصر الحالة المدنية لذاتية السفينة.

المطلب الأول

السندات القانونية للسفينة

كنا قد أظهرنا سابقاً بأن السفينة باعتبارها من الأموال المنقولة ذات الطبيعة الخاصة تستلزم تشكيلات محددة ومثبتة لكي تستمر وفقاً للأوضاع القانونية التي قام بتنظيمها قانون التجارة البحرية الأردني، وتتجلى تلك الحالة القانونية من خلال أوراق معينة كان قد نص عليها القانون سالف الذكر ولنا أن نقسم الأوراق الخاصة بالسفن كما التالي:

¹ - عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، دار الثقافة للنشر، عمان، 1999، ص 50.

² - طالب حسن موسى، القانون البحري، ط:4، مرجع سابق، ص 49.

³ - وناسة بو خميس، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، مجلد (21) العدد (1)، المركز الجامعي أمين العقال الحاج موسى معهد الحقوق والعلوم السياسية، الجزائر، 2012، ص 70.

⁴ - محمد السيد الفقي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 49.



أولاً: أوراق التسجيل:

كان المشرع الأردني قد أطلق عليها دفاتر التسجيل، ومن الجدير بالذكر بأن تلك الدفاتر تحتوي على المعلومات التي تتعلق بالسفينة، كاسم السفينة⁽¹⁾، و رقم التسجيل⁽²⁾، مكان إنشاء السفينة وتاريخ إنشائها⁽³⁾، نوع السفينة⁽⁴⁾، ومقاييس السفينة (من حيث الطول والعرض)⁽⁵⁾، الطونيلات (أي حمولتها الصافية وحمولتها بالبرميل)⁽⁶⁾، قوة المحركات الدافعة ونوعها⁽⁷⁾، أسماء المالكين وجنسياتهم ومواطنهم مع بيان عدد اسهم كل منهم⁽⁸⁾، اسم مدير السفينة المجهز وجنسيته ومحل اقامته⁽⁹⁾، التبديل الطارئ على السفينة كتغيير مالكتها مثلاً⁽¹⁰⁾، أسباب شطبها من ضياع او تلف او بيع⁽¹¹⁾، ما يلقي عليها من حجز أو تأمين⁽¹²⁾.

ثانياً: الأوراق الواردة في المطبوعات الرسمية⁽¹³⁾:

1- سند إثبات الجنسية، وهو سند التملك البحري الذي يُعطى من مكتب ميناء التسجيل، وهو ما يحدد ملكيتها وجنسيته وحالتها المدنية بعناصرها⁽¹⁴⁾.

2- دفتر البحار المتضمن اخر التشكيلات الطارئة على بحارة السفينة والموقع في اخر مرسى للسفينة من جانب مدير الميناء او من جانب قنصل الاردن في الخارج إذا وجد والا فمن جانب السلطة التي تمثله.

3- شهادة الأمان، وهي اجازة الملاحة للسنة الجارية ولسفينة نقل الركاب.

4- اجازة ملاح للسنة الجارية، وتكون هذه الوثيقة لكل طاقم السفينة بما فيهم الريان.

- 1- أنظر، نص المادة (أ/3) من قانون التجارة البحرية رقم (12) لسنة 1972.
- 2- أنظر، نص المادة (ب/3) من قانون التجارة البحرية رقم (12) لسنة 1972.
- 3- أنظر، نص المادة (ج/3) من قانون التجارة البحرية رقم (12) لسنة 1972.
- 4- أنظر، نص المادة (د/3) من قانون التجارة البحرية رقم (12) لسنة 1972.
- 5- أنظر، نص المادة (هـ/3) من قانون التجارة البحرية رقم (12) لسنة 1972.
- 6- أنظر، نص المادة (و/3) من قانون التجارة البحرية رقم (12) لسنة 1972.
- 7- أنظر، نص المادة (ز/3) من قانون التجارة البحرية رقم (12) لسنة 1972.
- 8- أنظر، نص المادة (ح/3) من قانون التجارة البحرية رقم (12) لسنة 1972.
- 9- أنظر، نص المادة (ط/3) من قانون التجارة البحرية رقم (12) لسنة 1972.
- 10- أنظر، نص المادة (ي/3) من قانون التجارة البحرية رقم (12) لسنة 1972.
- 11- أنظر، نص المادة (ك/3) من قانون التجارة البحرية رقم (12) لسنة 1972.
- 12- أنظر، نص المادة (ل/3) من قانون التجارة البحرية رقم (12) لسنة 1972.
- 13- أنظر، نص المادة (أ/43) من قانون التجارة البحرية رقم (12) لسنة 1972.
- 14- لطيف جبر كومانبي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 39.

الإطار القانوني لطبيعة السفينة وحالتها المدنية في ضوء التشريع الأردني

الباحث: محمد نائل أبو قلبين، أ.د عبد الوهاب عبد الله المعمرى

5- اجازة السفر من المدير، أي قائمة السفر من رئيس الميناء.

6- قائمة الحمولة (مان فيستو)، وهي التي تبين البضائع والأمتعة المشحونة على السفينة.

7- شهادة صحية بتوقيع مكتب الحجر الصحي في اخر مرسى للسفينة، وهي التي تثبت الحالة الصحية على السفينة والحالة الصحية في البلد التي قدمت منه السفينة.

8- الدفاتر اليومية، في كل السفن خلا ما كان منها معدا للنزهة (يخت) على الريان ان يتخذ دفتر يومية يرقم صفحاته ويوقعها مدير عام دائرة الميناء؛ ويذكر في دفتر اليومية بأمانة كل الحوادث الطارئة وكل القرارات المتخذة اثناء السفر وقائمة بالواردات والنفقات المتعلقة بالسفينة والملاحظات اليومية فيما يختص بحالة الجو والبحر وبيان المخالفات التي يرتكبها مستخدمو السفينة والعقوبات التأديبية المحكوم بها والولادات والوفيات التي قد تحدث على متن السفينة. وفيما عدا ذلك في البواخر والسفن ذات المحرك دفتر يومي للآلة المحركة (الماكينة) تذكر فيه كمية المحروقات المأخوذة عند السفر واستهلاك السفينة اليومية وكل ما يختص بسير الآلة المحركة وخدمته⁽¹⁾.

ومن الجدير بالذكر أنه يتحتم على طاقم السفينة إبراز تلك الأوراق للسلطات المكلفة بمراقبة الملاحه⁽²⁾، كما ويجب على الريان أو رئيس السفينة المسجلة بالميناء أن يقوم بإبراز تلك الأوراق خلال مدة أقصاها 24 ساعة تبتدئ من ساعة وصوله الى الميناء تحت طائلة غرامة من ثلاثة دنانير الى ستين ديناراً عن كل مدة تأخير قدرها أربع وعشرين ساعة⁽³⁾، وهنا يلاحظ بأن الغرامات القانونية التي كان قد فرضها القانون ما زالت لا تفي بغرض تحقيق الردع، كونها لا تلائم طبيعة الفعل.

أما في حال فُتشت السفينة بالبحر وقد تبين للسلطات بأنها لا تحوز على الأوراق القانونية فأنها تساق الى الميناء حيث يحجزها المدير وينظم بذلك محضر ضبط ويجول هذا المحضر الى المحكمة المختصة⁽⁴⁾.

¹ - أنظر، نص المادة (118) من قانون التجارة البحرية رقم (12) لسنة 1972.

² - أنظر، نص المادة (44) من قانون التجارة البحرية رقم (12) لسنة 1972.

³ - أنظر، نص المادة (45) من قانون التجارة البحرية رقم (12) لسنة 1972.

⁴ - أنظر، نص المادة (46) من قانون التجارة البحرية رقم (12) لسنة 1972.



المطلب الثاني

عناصر الذاتية المدنية للسفينة

إن للسفينة بصفتها شيء ذو طبيعة خاصة يترتب لها حالة مدنية تخصها وتميزها عن غيرها من السفن، وهي الاسم، والموطن، والدرجة، والحمولة، عدا عن الجنسية.

أولاً: أسم السفينة:

إن السفينة شأنها في ذلك شأن الشخص الطبيعي أو الاعتباري تحمل اسماً مخصصاً لها يميزها عن غيرها من السفن، وبصورة أصيلة يعد أمر اختيار الاسم هو حق أصيل للمالك⁽¹⁾، فالقانون لم يتدخل في هذا الشأن إلا من حيث منع تكرار ذات التسمية لأكثر من سفينة إلا إذا ما كان اسم السفينة المكرر اسمها مصحوب برقم تسلسلي فارق عن غيره من الأرقام للتفريق ما بين السفن⁽²⁾، ولعل ذلك يعود سببه لعدم حدوث المشكلات القانونية في شتى المعاملات التي تخص السفينة، لاسيما السفن من ذات الطراز الواحد.

ومن الجدير بالذكر بأن على مالك السفينة عدم استخدام الاسم قبل موافقة الجهة الإدارية⁽³⁾ المختصة في نظر مثل هذه الأمور، وذلك تجنباً لاختيار أسماء غير مقبولة⁽⁴⁾ أو قد سبق اختيارها، وكان قانون التجارة الأردني قد حدد مواصفات الاسم الخاص بالسفن، وإشارة إلى أن السفن الأردنية البخارية أو ذات المحرك المعدة للملاحة في عرض البحار أو للملاحة في السواحل يجب أن تكتب أسماءها بالأحرف العربية واللاتينية جنبي مقدمتها، وعلى مؤخرتها واسم ميناء تسجيلها⁽⁵⁾.

ثانياً: موطن السفينة:

إسوةً بالشخص الطبيعي وإعمالاً بالحالة المدنية لطبيعة السفينة الخاصة، فإن لها موطن خاص بها، وقد يطلق عليه مرفأً القيد، ويكون الموطن هو الميناء الذي دؤوب في السعي نحو التسجيل به من قبل مالك السفينة، ولتحديد هذا الموطن فهو رهناً لإرادة المالك طالما له ابتداءً اختيار ميناء التسجيل، كما ولا ضير على أن يكون ميناء التسجيل ليس هو ذاته ميناء الاستغلال التجاري للسفينة⁽⁶⁾، إلا إنه لا يجوز أن يكون للسفينة الواحدة أكثر من موطن⁽⁷⁾.

1- كمال حمدي، القانون البحري، ط:3، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2007، ص 35.

2- أنظر، نص المادة (13/أ) من قانون التجارة البحرية رقم (12) لسنة 1972.

3- تكون الجهة المختصة للنظر فيما يتعلق بتسمية السفينة هي إدارة ميناء العبدة.

4- طالب حسن موسى، القانون البحري، ط:4، مرجع سابق، ص 51.

5- أنظر، نص المادة (7/أ) من قانون التجارة البحرية رقم (12) لسنة 1972.

6- محمد القيلوبي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 51.

7- خميس خضر، معالم النظام القانوني للسفينة في القانون البحري، مجلة القانون والاقتصاد، المجلد (43)، العدد (4)، جامعة القاهرة-

كلية الحقوق، القاهرة، 1973، ص 23.

الإطار القانوني لطبيعة السفينة وحالتها المدنية في ضوء التشريع الأردني

الباحث: محمد نائل أبو قلبين، أ.د عبد الوهاب عبدالله المعمرى

وتتجلى أهمية موطن السفينة من خلال اعتباره عنصراً من عناصر الحالة المدنية للسفينة، كونه الموقع الذي تجري به القيود المتعلقة بالتصرفات والمعاملات التي ترد على السفينة من رهن أو بيع، وإن كان من الممكن تقريب الموضوع القانوني للسفينة بالموضوع القانوني الخاص بالعقار هو بأن لها موطناً على غرار إنحاء من المنقولات⁽¹⁾، كما ويظهر للموطن أهمية بكونه الموقع الفعلي لإجراءات التبليغ والمعلقات والإعلانات التي ترد على السفينة⁽²⁾.

ثالثاً: حمولة السفينة:

لكل سفينة حيز مكاني كما وسعة داخلية تشغر لحمل الأشياء على اختلافها، وهو ما يعرف بحمولة السفينة، فالسفن تختلف في أقيستها من سفينة إلى أخرى الأمر الذي يجعل معه لزاماً اختلاف حجم حمولة أو سعة كل سفينة عن الأخرى، وكان المشرع الأردني قد نص في قانون التجارة البحرية على "على اصحاب السفن ان يثبتوا رسمياً السعة المعدة للاستعمال في سفنهم (المحمول الصافي) وكامل سعتها الداخلية مضافاً إليها سعة الابنية المشيدة على السطح (المحمول القائم)⁽³⁾؛ ومن الملاحظ فيما نص عليه المشرع الأردني بأنه دلت على حمولة السفينة والتي تأخذ نوعان في طبيعتها وهما كما التالي:

1- الحمولة الكلية (الإجمالية): وهي السعة الداخلية أو الطاقة الاستيعابية للسفينة، بالإضافة لما على سطحها من منشآت، وتحدد قياس الأبعاد الحقيقية للسفينة دون طرح أي من أجزاءها⁽⁴⁾.

2- الحمولة الصافية: وهي سعة استغلال السفينة، أي أنها سعة السفينة الداخلية باستثناء كافة الفراغات التي يشغلها الركاب و/أو الأمتعة أو البضائع⁽⁵⁾.

كما وأشار قانون التجارة البحرية الأردني في نص المادة (9) منه على أنه "يكون منقوش رقم محمول السفينة الصافي من الجهة الخلفية من كبرى عوارض ظهر السفينة أو من الجنب الأمامي للكوى الكبرى" كما وأشار المشرع في نص المادة (13/و) من ذات القانون على أنه يجب أن تكون حمولة السفينة الإجمالية والقائمة من الأمور المذكورة في صحيفة التسجيل، ومن الجدير بالذكر أن وحدة قياس سعة السفينة هي الطن الحجمي أي ما يعادل 2.83 بالبرميل أو 100 قدم مكعب، كما وقد كان المجتمع الدولي قد أولى عناية خاصة لمسألة حمولة السفن الأمر الذي أسفر عنه عقد المعاهدة

¹ - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص 37.

² - محمد نعيم علوه، موسوعة القانون الدولي العام، القانون البحري، ج: 5، ط: 1، منشورات زين الحقوقية، بيروت، 2012، ص 44.

³ - أنظر، نص المادة (1/8) من قانون التجارة البحرية رقم (12) لسنة 1972.

⁴ - لطيف جبر كوماتي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 36.

⁵ - أربوط وسيلة، النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية، مرجع سابق، ص 363، وأنظر حمد نعيم علوه، موسوعة القانون

الدولي العام، القانون البحري، مرجع سابق، ص 46.



الدولية لقياس الحمولة لسنة 1969، والتي دخلت حيز النفاذ عام 1982، والتي طبقت هذه المعاهدة على كافة السفن الجديدة⁽¹⁾.

وتتجلى أهمية تحديد حمولة السفينة بالعديد من الغايات مثل تحديد الرسوم التي تفرض على السفن حال وقوفها بالموانئ أو المرور من خلالها⁽²⁾، وتحديد بدل الإبحارات المترتبة على السفينة بما يتوافق مع سعتها⁽³⁾، وتحديد مسؤولية المالك أو المجهز بالنسبة لحمولة السفينة أو سعتها⁽⁴⁾.

رابعاً: مرتبة السفينة:

تختلف السفن فيما بينها حول درجة تصنيفها، حيث يعود لكل سفينة مرتبة تصنيف تحدد درجتها فلكل من أنظمة التشغيل وإجراءات السلامة ومئاته البدن ونوع الوقود وغيرها من الإضافات دوراً في تحديد مرتبة السفينة، ويبرز جلياً دور أهمية تصنيف السفينة وفقاً لما له من اعتبار على التصرفات والعقود والتعاملات التي ترد على السفينة كالبيع لا سيما أيضاً التأمين والذي بدوره قد يتحدد رسومه وفقاً لدرجة السفينة⁽⁵⁾.

ومن الجدير بالذكر بأن حصول السفينة على تصنيف معين أو درجة محددة، هو غير وارد من حيث الالتزام القانوني المترتب على مالك السفينة، فلا يوجد قاعدة قانونية تجبر مالك السفينة على تسجيلها لدى جهات وهيئات التصنيف⁽⁶⁾ التي تعمل على تحديد درجة السفينة من خلال المعايير التي أنف الإشارة إليها، إلا أن عدم تسجيل السفينة قد يشكل العديد من المشكلات أمام مالكيها في كل من البيع والشراء والإبحار والتأمين، فدرجة التصنيف الواردة من أحد الهيئات المختصة تعتبر قرينة قانونية على مدى صلاحية السفينة على الملاحة وإن كانت قابلة لإثبات عكس ذلك⁽⁷⁾.

خامساً: جنسية السفينة:

تُعرف الجنسية بماهيتها الطبيعية على أنها: " هي العلاقة السياسية والقانونية بين الدولة والفرد بحيث يصبح مرتبطاً بها وتسري عليه أحكامها ومرتب له الحقوق والواجبات التي تحددها تشريعات تلك الدولة"⁽⁸⁾. وبالرغم من أن الجنسية هي من الحقوق المقررة للأشخاص (الطبيعيين والاعتباريين) إلا إنه لا خلاف على أن للجنسية الحق بهذه المكنة، وذلك لما للسفينة من دور كبير في رعد الاقتصاد الوطني من جانب ولطبيعة السفينة المتنقلة ما بين

1- محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2010، ص 25

2- كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 38.

3- لطيف جبر كوماتي، مرجع سابق، ص 37.

4- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص 36.

5- محمد نعيم علوه، موسوعة القانون الدولي العام، القانون البحري، مرجع سابق، ص 48.

6- طالب حسن موسى، القانون البحري، ط: 4، مرجع سابق، ص 53.

7- سامية مخلوف، رقابة الدولة على السفن، رسالة ماجستير، جامعة مولد معمري، تيزي وزوو، 2015، ص 20.

8- أنظر في مفهوم الجنسية، محمد وليد المصري، الوجيز في شرح القانون الدولي الخاص، ط: 4، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان،

2019، ص 20.

الإطار القانوني لطبيعة السفينة وحالتها المدنية في ضوء التشريع الأردني

الباحث: محمد نائل أبو قلبين ، أ.د عبد الوهاب عبدالله المعمرى

الأقاليم من جانب آخر، لاسيما إذا ما كانت السفينة تجرّ في مناطق المياه الإقليمية غير التابعة لدولة معينة، فهي تحتاج لأن تسجل رابطة انتماءها إلى دولة معينة من خلال وثيقة الجنسية ليتسنى لها الاستفادة من الحماية القانونية المترتبة إليها كأثر من آثار الجنسية من قبل الدولة التي تحمل جنسيتها، بالإضافة لبيان موقفها القانوني وأوضاعها الإجرائية في حال النزاعات القضائية التي يصاد بها أن تتبع قانون واجب التطبيق⁽¹⁾، ومن غير المتصور أن يكون هناك سفينة مساوية لأوضاعها القانونية دون أن تكون حاملة لجنسية دولة معينة⁽²⁾، فمن الجدير بالذكر بأن السفينة التي لا تحمل جنسية تعتبر قرصان وتأخذ حكمها على أنها عدو لكافة الدول، بالإضافة إلى أنه لا يمكن أن يكون للسفينة أكثر من جنسية وذلك تحاشياً لتبعيتها أكثر من نظام قانوني واجب التطبيق في حالات النزاعات القانونية المختلفة⁽³⁾.

الخاتمة:

نهاية؛ كان في دأب سعي الباحثين لأن يجمع موضوعات الدراسة؛ ابتداءً من التعريف القانوني بالسفينة، وبيان ملحقاتها، مروراً بدراسة الطبيعة القانونية للسفينة فيما إذا كانت من الأموال المنقولة أمن من العقارات غير المنقولة، انتهاء بالتنظيم القانوني للسفينة من حيث تبيان السندات القانونية للسفينة، ومن ثم عناصر الحالة الذاتية لها، من حيث الاسم، والموطن، والحمولة، والرتبة (الدرجة)، وأخيراً الجنسية، وهو ما يدعو لأن نورد الملاحظات والاستنتاجات والتوصيات التالية:

1- من الملاحظ بأن المشرع الأردني كان قد أهتم في وضع مفهوم للسفينة، بالرغم من إن وضع التعريفات هو ليس من وظائف المشرع، إلا أن المفهوم الذي كان أورده المشرع الكريم- مع الاحترام- يفتقد إلى معايير تعريف السفينة من حيث صلاحيتها على الملاحة، ومن حيث اعتيادها على الملاحة، بالإضافة إلى أنه وصف السفينة بالمركب وهو ما يخالف الراجح من الرأي كون المركب هو عائمة بحرية من نوع آخر يختلف عن السفينة، وعليه كنا قد أوصى الباحثان بمفهوم قانوني يلائم عناصر المفهوم العام للسفينة محل الاصطلاح الفقهي.

2- ولاحظ الباحثان بأن قانون التجارة البحرية الأردني لم يعطي إلزامية قانونية لإدراج السفينة تحت درجة معينة كما لم يتطرق للأمر في طي نصوصه، فنظراً للتطور الصناعي الذي حل على قطاع السفن البحرية، ومدى أهمية دور السفن في رفد الاقتصاد الوطني، ومدى التعقيدات الإجرائية والقانونية التي قد تلاقيها السفينة غير المصنفة، ندود بمشروعنا الكريم أن يلتفت للمسألة حيث التوجيه الإلزامي لهيئات التصنيف العالمية والتي تعطي السفينة درجتها وفقاً للمعايير المتعارف عليها، كما وحبذا لو الحق

1- محمد القيلوبي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 54.

2- طالب حسن موسى، القانون البحري، ط:4، مرجع سابق، ص 55.

3- كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 42.



قانون التجارة البحرية بالعديد من المعايير الخاصة في الأردن على إثرها تُحدد درجات السفن الأردنية ولو كان على المدى البعيد.

3- وبالإضافة إلى ذلك، كنا قد لاحظنا فيما يعلق بأوراق السفينة أو كما أطلقنا عليها بسندات السفينة، بأن المشرع كان قد حصر الأوراق، ولم يتطلع إلى اتجاه استشرافي للمستقبل، أو للتطورات التي قد تطرأ، وهنا نأمل على مشرعنا الكريم، أن يلحق المادة (13) من قانون التجارة البحرية، بفقرة أخرى مفادها (أي أوراق أخرى تستلزمها الظروف العامة أو توجه بها إدارة الميناء).

4- كما نلاحظ بأن التشريع القانوني الناظم للسفن أي قانون التجارة البحرية، هو من التشريعات القديمة والتي قد لا توائم في مواكبتها لموكب التطورات الجارية باستمرار، وكان قد تجلّى معنا ذلك من خلال العقوبات التي كان قد رتبها مشرعنا الكريم، للعديد من التجاوزات القانونية، حيث كان قد ظهر بأن تلك العقوبات في مجملها وفي طبيعتها كانت تلائم حالة مجتمعية مختلفة عن التي نحن بها الآن مما يستوجب إعادة النظر فيها لحتى تحقق مرادها من الردع والزجر.

5- وكان من أبرز ما لاحظناه في جانب الدراسة، مدى افتقار المكتبة الأردنية إلى مثل هذا التصنيف من الدراسات والأبحاث، وشح الثغرات الباحثين إلى تلك الموضوعات من الرغم مما لها من أهمية فاعلة على قطاع يُعد من أهم قطاعات النقل متخطٍ الأقاليم، وهنا بدورنا نوصي بصورة عامة أهمية الاتجاه نحو قانون التجارة البحرية في مختلف تفرعاته وموضوعاته من خلال البحث العلمي.

قائمة المراجع:

أولاً: الكتب والمؤلفات:

1. طالب حسن موسى، القانون البحري، ط:4، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2021.
2. عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، دار الثقافة للنشر، عمان، 1999.
3. علاء الدين زكي، المسؤولية الجنائية لربان السفينة في القانون البحري، ط:1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2014.
4. فايز نعيم رضوان، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998.
5. كمال حمدي، القانون البحري، ط:3، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2007.
6. لطيف جبر كومان، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2003.
7. محمد السيد الفقهي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007.

الإطار القانوني لطبيعة السفينة وحالتها المدنية في ضوء التشريع الأردني

الباحث: محمد نائل أبو قلبين ، أ.د عبد الوهاب عبد الله المعمري

8. محمد القيلوبي، القانون البحري، ط:4، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993.
9. محمد بهجت عبد الله فايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ج:1، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004.
10. محمد نعيم علوه، موسوعة القانون الدولي العام، القانون البحري، ج:5، ط:1، منشورات زين الحقوقية، بيروت، 2012.
11. محمد وليد المصري، الوجيز في شرح القانون الدولي الخاص، ط:4، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2019.
12. محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2010.
13. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، ط:2، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2012.

ثانياً: الرسائل العلمية:

- 1- سامية مخلوف، رقابة الدولة على السفن، رسالة ماجستير، جامعة مولد معمري، تيزي وزوو، 2015.

ثالثاً: المنشورات والأبحاث العلمية.

- 1- ادريس بلمحجوب، الطبيعة القانونية للسفينة ومركزها القانوني، مجلة البحوث القانونية، المجلد (12) العدد (13)، مخبر التهامي القائدي، مراكش-المغرب، 2015.
- 2- أربوط وسيلة، النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد (5) العدد (1)، الجزائر، 2018.
- 3- وناسة بو خميس، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، مجلد (21) العدد (1)، المركز الجامعي أمين العقال الحاج موسى معهد الحقوق والعلوم السياسية، الجزائر، 2012.
- 4- خميس خضر، معالم النظام القانوني للسفينة في القانون البحري، مجلة القانون والاقتصاد، المجلد (43)، العدد (4)، جامعة القاهرة- كلية الحقوق، القاهرة، 1973.

رابعاً: التشريعات القانونية:

- 1- قانون التجارة البحرية الاردني رقم (12) لسنة 1972 الصادر في عدد الجريدة الرسمية رقم 2357 بتاريخ 06/04/1972.
- 2- قانون التجارة البحرية المصري رقم (8) لسنة 1990، الصادر بتاريخ 1990/4/22.