

منشورات كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية
سلسلة كتاب القانون والمجتمع
"2"



قانون التجارة البحرية المغربي
بعد مرور مائة سنة على صدوره :
التحديات الداخلية والظرفية الدولية

تنسيق وتقديم:
الدكتور عبدالرزاق أيوب

2021

قانون التجارة البحرية المغربي
بعد مرور مائة سنة على صدوره :
التحديات الداخلية والظرفية الدولية

2021

Droit du commerce maritime marocain
cent ans après:
Défis interne et conjoncture internationale

Publications de la faculté des sciences juridiques,
économiques et sociales
Série : Livres en Droit et société
"2"



Droit du commerce maritime marocain
cent ans après:
Défis interne et conjoncture internationale

Sous la direction du:
Dr. AYOUB Abderrazak

2021

قانون التجارة البحرية المغربي

بعد مرور مائة سنة على صدوره:

التحديات الداخلية والظرفية الدولية

تنسيق وتقديم:

الدكتور عبد الرزاق أيوب

عنوان المؤلف:

قانون التجارة البحرية المغربي بعد مرور مائة سنة على صدوره:
التحديات الداخلية والظرفية الدولية
مؤلف جماعي

تنسيق وتقديم:

الدكتور عبدالرزاق أيوب

منشورات كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية
سلسلة كتاب القانون والمجتمع "2"

2021

رقم الإيداع القانوني: 2020MO0768

ر.د.م.ك: 5-223-39-9920-978

المطبعة: قرطبة أكادير

البريد الإلكتروني: kortobapub@gmail.com

الهاتف: 05.28.23.96.96

عنوان المؤلف:

قانون التجارة البحرية المغربي بعد مرور مائة سنة على صدوره:
التحديات الداخلية والظرفية الدولية
مؤلف جماعي

تنسيق وتقديم:

الدكتور عبدالرزاق أيوب

منشورات كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية
سلسلة كتاب القانون والمجتمع "2"

2021

رقم الإيداع القانوني: 2020MO0768

ر.د.م.ك: 5-223-39-9920-978

المطبعة: قرطبة أكادير

البريد الإلكتروني: kortobapub@gmail.com

الهاتف: 05.28.23.96.96

الفهرس

- 5.....الفهرس
- 7.....تقديم للكتاب
- 10.....الدكتور عبد الرزاق أيوب
- 11.....الإعفاء القانوني من مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ضوء القانون والاتفاقيات الدولية
- 11.....الدكتور عبد الرزاق أيوب
- الإخطار في دعوى مسؤولية الناقل البحري للبضائع دراسة مقارنة بين الاتفاقيات الدولية
والقانون البحري المغربي.....65
- 65.....الدكتور بدر بن عبد الله بن راشد الرحيبي
- 119.....دورالاتفاقيات الدولية في تطوير قواعد مدونة التجارة البحرية
- 119.....الدكتور كمال بلحركة والدكتور سعيد العيطوني
- خصوصيات دعوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع بين القانون البحري
المغربي واتفاقية هامبورغ لسنة 1978.....139
- 139.....ذ/ عبد العزيز اليازيدي
- 163.....أساس التزام المرسل إليه بشرط التحكيم بالإحالة
- 163.....الدكتور إسماعيل أبو ياسين
- 189.....شرط التحكيم في عقد النقل البحري بين الامتداد والانتقال
- 189.....الدكتور سعد بتي
- 213.....التصرفات القانونية الواردة على السفن "رهن السفينة نموذجا"
- 213.....هشام المراكشي
- 239.....مسطرة الحجز التنفيذي على السفينة في ضوء التشريع الوطني والاتفاقيات الدولية
- 239.....محمد الشافعي

- 265.....عقد بناء السفن بين أحكام قانون التجارة البحري والمدونة العامة للضرائب
- 265.....د. ابراهيم أحطاب
- 293.....النظام القانوني لعقد العمل البحري
- 293.....الدكتورة صباح كوتو

دورالاتفاقيات الدولية في تطوير قواعد مدونة التجارة البحرية

الدكتور كمال بلحركة¹

والدكتور سعيد العيطوني²،

1-أستاذ القانون الخاص

كلية العلوم القانون والاقتصادية والاجتماعية بأكادير.

2-أستاذ القانون الخاص

كلية العلوم القانون والاقتصادية والاجتماعية بأيت ملول

جامعة ابن زهر بأكادير

مقدمة:

تتميز العلاقات القانونية التي ينظمها القانون البحري بكونها تتضمن في معظم الأحيان عنصرا أجنبيا واحد على الأقل؛ ما يثير التنازع بين القوانين، ولحل إشكالية تنازع القوانين وضمان سيادة الثقة والطمأنينة في المعاملات البحرية تم التفكير في ضرورة توحيد القانون البحري وذلك عبر مراحل مختلفة بدأت بوضع قواعد اتفاقية موحدة للأخذ بها في العقود البحرية مكان التشريعات المحلية؛ حيث كانت هذه القواعد في بدايتها غير ملزمة⁽¹⁾. بعده عرف القانون البحري منعرجا آخر تمثل في عقد معاهدات دولية واجبة التطبيق في حالة تنازع القوانين. غير ان التطور الهائب الذي تعرفه المبادلات التجارية الدولية، وهيمنة النقل البحري على الحركة التجارية

(1) نجاة بضراني، القانون البحري الجزء الأول، السفينة وأشخاص الملاحة، دار النشر الشرقية وجدة، طبعة

1993، ص 30.

الدولية؛ سرع بتوحيد التشريعات الوطنية وذلك بعقد معاهدات دولية تتضمن قانونا موحدًا يحل محل التشريع الوطني.

لهذا نسجل أن منظمة العمل الدولية اهتمت منذ إنشائها بتنظيم الشغل البحري من خلال اعتمادها العديد من الاتفاقيات أشارت من خلالها إلى كل ما يخص البحارة من عقود الشغل والضمان الاجتماعي ...

إذ أسهم المشرع الدولي في إنتاج العديد من الاتفاقيات التي تخص البحارة العاملين في قطاع الصيد وأخرى تخص عمال البحر بصفة عامة ، تعتبر هذه الاتفاقيات بمثابة ضمان للعاملين من بينها :

الاتفاقية رقم 53 بشأن الحد الأدنى للكفاءة المهنية الواجب توافرها لدى ربانة وضباط السفن التجارية، الصادرة عن منظمة العمل الدولية سنة 1936 بجنيف، والاتفاقية رقم 22 بشأن عقود استخدام البحارة، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ سنة 1926، والاتفاقية رقم 70 بشأن الضمان الاجتماعي للبحارة، الصادرة عن منظمة العمل الدولية سنة 1946، والاتفاقية رقم 165 بشأن الضمان الاجتماعي للبحارة سنة 1987.

ثم هناك الاتفاقية رقم 58 بشأن الحد الأدنى لسن تشغيل الأحداث في العمل البحري الصادرة عن منظمة العمل الدولية 1936، والاتفاقية رقم 112 بشأن الحد الأدنى لسن استخدام صيادي الأسماك سنة 1959، والاتفاقية رقم 15 بشأن الحد الأدنى للسن التي يجوز فيها تشغيل الأحداث وقادين أو المساعدين الصادرة عن منظمة العمل الدولية 1921، والاتفاقية رقم 114 بشأن عقود استخدام صيادي الأسماك ، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بجنيف، والاتفاقية رقم 57 بشأن ساعات العمل وإعداد العاملين على متن السفن الصادرة عن منظمة العمل الدولية لسنة 1936 بجنيف، والاتفاقية رقم 76 بشأن الأجور وساعات العمل وإعداد العاملين على متن السفن الصادرة عن منظمة العمل الدولية سنة 1946 بسياتل،

الاتفاقية رقم 93 بشأن الأجور وساعات العمل وإعداد العاملين على متن السفن الصادرة عن منظمة العمل الدولية عام 1949 بجنيف، والاتفاقية رقم 109 بشأن الأجور وساعات العمل وإعداد العاملين على متن السفن الصادرة عن منظمة العمل الدولية سنة 1957 بجنيف، والتي دخلت حيز التنفيذ في فاتح شتنبر 1965، والاتفاقية رقم 180 بشأن ساعات العمل وتزويد السفن بالأطعم الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 08 أكتوبر 1996 بجنيف، الاتفاقية رقم 188 بشأن العمل في قطاع صيد الأسماك، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 2007/05/30 بجنيف، والاتفاقية رقم 75 بشأن إقامة الأطعم على ظهر السفن، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 1946 بسياتل، الاتفاقية الثانية تحت رقم 92 بشأن إقامة الأطعم على ظهر السفن، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 1949، والاتفاقية رقم 126 بشأن الإقامة على ظهر سفن صيد الأسماك، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 1966، بجنيف . والاتفاقية رقم 68 بشأن الغذاء و تقديم الوجبات للأطعم على ظهر السفن ، والاتفاقية رقم 69 بشأن شهادات كفاءة طباخي السفن، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 06 /حزيران /1946 بسياتل، دخلت حيز التنفيذ في 1953/04/22.

كما صدرت الاتفاقية رقم 73 بشأن الفحص الطبي للبحارة، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ سنة 1946 ، والاتفاقية 113 بشأن الفحص الطبي لصيادي الأسماك، الصادرة عن منظمة العمل الدولية عام 1959، والاتفاقية رقم 164 بشأن الحماية الصحية والرعاية الطبية للبحارة، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 1987 بجنيف، وكذلك الاتفاقية رقم 23 بشأن إعادة البحارة إلى أوطانهم، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ عام 1926، والاتفاقية رقم 166 بشأن إعادة البحارة إلى أوطانهم المراجعة للاتفاقية رقم 23 الصادرة عن منظمة

العمل الدولية بتاريخ 1987 بجنيف، اتفاقية العمل البحري، الصادرة عن منظمة العمل الدولية. بجنيف 94 الدورة ، 23/02/2006⁽¹⁾.

كما أن التطورات التجارية المتتالية دفعت المغرب إلى الانضمام والمصادقة على معظم هذه الاتفاقيات الدولية المنظمة، وذلك لتطوير وسد الفراغ التشريعي الذي تتسم به مدونة التجارة البحرية المغربية لسنة 1919⁽²⁾ ، المنظمة للمادة البحرية ككل سواء تعلق الأمر بعقد النقل البحري أو بعقد الشغل البحري أو بعقد التأمين البحري. غير ان دستور سنة 2011 عبر بشكل واضح عن أهمية الاتفاقيات الدولية وسموها على التشريعات الوطنية، حيث نص في ديباجته على جعل الاتفاقيات الدولية، كما صادق عليها المغرب، وفي نطاق أحكام الدستور، وقوانين المملكة، وهويتها الوطنية الراسخة، تسمو، فور نشرها، على التشريعات، مع ما تتطلبه تلك المصادقة.

يبدو أن المشرع المغربي قد حسم في إشكالية العلاقة بين الاتفاقيات الدولية والقانون المغربي عندما نص صراحة على مبدأ سمو الاتفاقية الدولية، إلا أنه ربط هذا السمو بمسألة نشر الاتفاقية والملاحظ أن المشرع المغربي قد نحا في هذا الاتجاه منحى المشرع الفرنسي. خاصة وأن القطاع البحري المغربي يعرف تطوراً ملحوظاً في السنين الأخيرة، بفضل الإصلاحات التي همت القطاع، وكذلك خصوصية الشركة المغربية للملاحة البحرية (2006-2007)، وإنشاء ميناء طنجة المتوسطي وبدء تنفيذ اتفاقية برشلونة (2008) بشأن حماية البيئة البحرية في المناطق الساحلية للبحر الأبيض المتوسط.

(1) عزيزة حنان، الضمانات القانونية المقررة للعمال في قطاع الصيد البحري، مجلة قانون العمل والتشغيل، العدد الرابع، يونيو 2017، ص 174.

(2) القانون المتعلق بمدونة التجارة البحرية والصادر بتاريخ 28 جمادى الثانية سنة 1337 الموافق 31 مارس 1919 والمنشور بالجريدة الرسمية بتاريخ 26 ماي 1919 والمعدل بالقانون الصادر بتاريخ 15 غشت 1930.

لهذا الأسباب أمسى التقنين البحري بالمغرب ملزما على تطوير ذاته، فإن لم يتمكن المشرع من صناعة قواعد قانونية متطورة ساير الاتفاقيات والمواثيق الدولية ذات الصلة بموضوع المنازعات البحري، لهذا تأثر العمل القضائي بشكل واضح بهذه الترسانة التي تتناسل مع التطورات التي يعرفها القطاع،

لهذا سندرس مدى تأثير هذه الاتفاقيات على الصناعة القضائية والى أي حد توفق التقنين الوطني في معالجة الإشكاليات التي أغفلها التقنين الوطني، وذلك على الشكل التالي:

-المبحث الأول: دور الاتفاقيات الدولية في تطوير قواعد النقل البحري في

التشريع المغربي

-المبحث الثاني: دور الاتفاقيات الدولية في سد الفراغ التشريعي في القانون

البحري المغربي

المبحث الأول: دور الاتفاقيات الدولية في تطوير قواعد النقل البحري في

التشريع المغربي

شددت الاتفاقيات الدولية المنظمة للمادة البحرية على تقنين ترسانة من النصوص القانونية المنظمة البحري، وتصنف ضمن المراكز الأساسية التي يستمد منها العمل القضائي الوطني قواعده قصد مواكبة التطور الذي يعرفه القطاع؛ في الوقت الذي يتسم المشرع البحري المغربي بالجمود، الأمر الذي يتبين بجلاء في القواعد المقتضيات المرتبطة بأحكام مسؤولية الناقل البحري، لهذا سنبحث مدى دور هذه الاتفاقيات في سد هذه الشغور القانوني.

المطلب الأول: مسؤولية الناقل بين القانون المغربي والاتفاقيات الدولية

إذا كان الاقتصاد العالمي يستمد قوته من التجارة البينية بين الدول المصنعة والمستهلكة، فإن توفير الحاجيات الأساسية للمصنعين والمستهلكين يستدعي ضمان

استقرار هذه التجارة البينية، لهذا لابد من نصوص قانونية عابرة للأوطان تصون هذه المعاملات في إطار القانون الدولي، مع الإشارة إلى أن القوانين المحلية لابد لها من توفير الحدود الدنيا من الحماية.

لهذا وفر المشرع المغربي من خلال ظهير 1919 المتعلق بمدونة التجارة البحرية بعض الحماية لهذه المعاملات المحورية، غير أن التطور الذي يعرفه القطاع بوا الاتفاقيات الدولية الصادرة في مواكبة هذا التطور. ما أفرز بعض التضارب بين المقتضيات الوطنية والاتفاقيات الدولية، في حين تقوم هذه الاتفاقيات بسد العديد من الثغرات التي يتسم بها هذا القانون الجامد. سواء تعلق الأمر ببيان مسؤولية الناقل البحري أو الإعفاءات الواردة على هذه المسؤولية.

الفقرة الأولى: قيام مسؤولية الناقل بين ظهير 1919 والاتفاقيات الدولية

نشير إلى أن إلى أن ظهير 31 مارس 1919 المتعلق بالتجارة البحرية لم يعرف الناقل البحري وإنما أشار إليه في معرض الفصل 206 بصفته مجهزا⁽¹⁾ على عكس الاتفاقيات الدولية⁽²⁾ التي وضعت له تعريفا مدققا بما حصرته في "شخص ابرم عقدا أو ابرم باسمه عقدا مع الشاحن لنقل البضائع بحرا" بينما عرفته اتفاقية بروكسيل بأنه مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن بعقد نقل⁽³⁾.

(1) ينص الفصل 206 من القانون البحري على أن "إيجار السفينة هو العقد الذي بمقتضاه يلتزم مجهزا نحو المرسل بنقل بضائعه إلى ميناء ما أو خلال مدة ما ومقابل ثمن ما مخصصا لهذا النقل. اما السفينة كلها وإما جزء منها".

(2) عرفته اتفاقية هامبورغ بأنه كل شخص ابرم عقدا أو ابرم باسمه عقدا مع الشاحن لنقل البضائع بحرا.

(3) جاء فيها "يبقى مؤجرا السفينة مسؤولا عن كل هلاك أو عوار يصيب البضائع مادامت تحت حراسته ما لم يثبت وجود قوة قاهرة.

قن المشرع المغربي من خلال الفصل 221 من القانون البحري حالات قيام مسؤولية الناقل وربطها بالعوار، والهلاك⁽¹⁾ بل أضاف إلى هذه الحالات؛ حالة التأخير في التسليم وفق منطوق ما نصت عليه الفصل 217⁽²⁾. وهو ما أكدته اتفاقية هامبورغ⁽³⁾ حين نصت هي الأخرى على هذه الحالات معتبرة إياها أساس المسؤولية⁽⁴⁾، لهذا ورد في الفقرة الأولى من مادتها الخامسة على انه " يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها وكذا التأخير في التسليم"⁽⁵⁾، وهو الأمر الذي سار عليه قضاء النقض المغربي عندما قضى على أن" مسؤولية الناقل البحري عملا بمقتضيات المادة 5 من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978، لا تخص إلا العوار والخصاص الذي يلحق البضاعة، وهي في عهده، فهي لا تشمل الخسارة التي يتكبدها المرسل إليه جراء تحمله مصارف أديت عم البضاعة"⁽⁶⁾.

غير أن المستجد الذي أورده اتفاقية هامبورغ وطورت به مسؤولية الناقل البحري يرتبط بحالة التأخير في التسليم؛ لما انتهت إلى فكرة تتمثل في الحالة التي لا يقوم فيها الناقل البحري بتسليم البضاعة في ميناء الإفراغ وفق الأجل المتفق عليه أو الأجل المعقول. وهو ما عالجتته من خلال الفقرة الثالثة من مادتها الخامسة التي نصت

(1) عبد الرزاق ايوب، مسؤولية الناقل البحري بين القانون المغربي واتفاقية هامبورغ، مجلة طنجيس للقانون والاقتصاد العدد 7 سنة 2008 ص 149.

(2) "إن الطرف الذي يتسبب في توقف السفينة أو تأخرها عند الإقلاع أو خلال السفر أو في مكان التفريغ يكون ملزما بأداء تعويض للطرف الآخر".

(3) ظهير شريف رقم 1.84.21 صادر في 11 من ربيع الأول 1407 (14 نوفمبر 1986) المتعلق بنشر اتفاقية الأمم المتحدة في شأن النقل البحري للبضائع الموقعة بهامبورغ في 31 مارس 1978، المنشورة بالجريدة الرسمية رقم 3953 الصادرة يوم الأربعاء 3 غشت 1988.

(4) بنونة يونس، مسؤولية الناقل البحري على ضوء القانون المغربي، د ذم ط، طبعة 1993 ص 54.

(5) لقد اقتضت اتفاقية بروكسيل على حالتي الهلاك و التلف دون التأخير في التسليم.

(6) قرار المجلس الأعلى سابقا عدد 736 الصادر بتاريخ 19 ماي 2011، في الملف التجاري عدد 2011/1/3/306.

على أن "للشخص الذي له الحق في المطالبة بالتعويض عن هلاك البضاعة أن يعتبر البضائع هالكة إذا لم يتم تسليمها على الوجه المبين في المادة الرابعة خلال ستين يوماً متتالية تلي انتهاء الوقت المحدد للتسليم على الوجه المبين في الفقرة الثانية من هذه المادة"⁽¹⁾.

كما استحدثت اتفاقية هامبورغ في المادة السادسة منها قيمة التعويض الواجب أداءه كلما تأخر الناقل في تسليم البضاعة⁽²⁾، وحددته في مبلغ ضعفي ونصف أجره النقل. وهو الأمر الذي لم ينظمه المشرع الوطني لما يبيّن الحق في التعويض كلما ثبتت

(1) ولقد أخذ المشروع المغربي لسنة 1984 بنفس هذه المقتضيات في الفصل 358 في الفقرة الثانية حيث جاء فيها تعتبر البضائع ضائعة إذا لم تسلّم كما ينص على ذلك الفصل 357 في الستين يوماً الموالية لانصرام أجل التسليم المطابق للفقرة السابقة.

(2) تنص المادة 6 من اتفاقية هامبورغ على أنه "1. أ- تحدد مسؤولية الناقل وفقاً لأحكام المادة 5 عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها بمبلغ يعادل 835 وحدة حسابية عن كل طرد أو وحدة شحن أخرى أو 2,5 وحدة حسابية عن كل كيلوغرام من الوزن القائم للبضائع يهلك أو يتلف، أيهما أكبر.

ب- تحدد مسؤولية الناقل وفقاً لأحكام المادة 5 عن التأخير في التسليم بمبلغ يعادل مثلي ونصف مثل أجره النقل المستحقة الدفع عن البضائع المتأخرة، على ألا يتجاوز هذا المبلغ مجموع أجره النقل المستحقة الدفع بموجب عقد النقل البحري للبضائع.

ج- لا يجوز في أي حال من الأحوال أن يتعدى مجموع مسؤولية الناقل، بمقتضى الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) من هذه الفقرة معاً، الحد الذي سيتقرر بمقتضى الفقرة الفرعية (أ) من هذه الفقرة بالنسبة للهالك الكلي للبضائع الذي تنشأ عنه المسؤولية بشأنه.

2- لحساب أي المبلغين أكبر وفقاً للفقرة 1 أ من هذه المادة، تسري القواعد التالية:

أ في حالة استخدام حاوية، أو منصة نقالة، أو أداة نقل مماثلة، لتجميع البضائع، فإن الطرود أو وحدات الشحن الأخرى المعدة في سند الشحن والمذكور أنها معبأة في أداة من أدوات النقل هذه تحسب طرود أو وحدات شحن مستقلة. وفي خلاف ما تقدم، تعتبر البضائع المعبأة في أداة النقل المذكورة وحدة شحن واحدة.

ب- في حالات هلاك أداة النقل ذاتها أو تلفها، تعد أداة النقل المذكورة، عندما لا تكون مملوكة للناقل أو مقدمة منه بأي شكل آخر، وحدة شحن مستقلة واحدة.

3 يقصد بالوحدة الحسابية الوحدة المنصوص عليها في المادة 26.

4 يجوز بالاتفاق بين الناقل والشاحن تعيين حدود للمسؤولية تتجاوز الحدود المنصوص عليها في الفقرة 1.

وهو ما سار عليه المشروع المغربي في الفصل 362 منه.

حالة التأخير وعليه يتبين أن اتفاقية هامبورغ قد أسهمت في تطوير النصوص المرتبطة بحالة التأخير في التسليم .

الفقرة الثانية: إعفاء الناقل من المسؤولية بين القانون الوطني والاتفاقيات الدولية

بالعودة إلى المقتضيات القانونية الواردة في ظهير 1919 نجد المشرع المغربي يشير إلى الحالات التي يعتبر من خلالها الإعفاء من مسؤولية الناقل البحري مؤسسة قانونا، حيث حددها في عدم صلاحية السفينة للملاحة بعد بدء الملاحة؛ إضافة إلى الأخطاء في الملاحة أو في إدارة السفينة، وهي حالات تدخل في حكم القوة القاهرة، إضافة إلى محاولة إنقاذ الأموال والأرواح في عرض البحر. غير انه بالعودة إلى اتفاقية بروكسيل نجدها تنص على حالة عدم صلاحية السفينة للملاحة قبل وعند البدء في السفر كسبب من أسباب الإعفاء من المسؤولية مع تشديد الاتفاقية على ضرورة بذل الناقل اليقظة المعقولة. في الوقت الذي لم تشر اتفاقية هامبورغ إلى ذلك بشكل صريح، رغم ان مقتضيات مادتها الخامسة يستشف منها أنها أعفت الناقل من المسؤولية عند إثبات اتخاذ الاحتياطات، والتدابير المعقولة لتجنب الحادث.

في حين لم تأخذ الاتفاقية بحالة الإعفاء بسبب الأخطاء في الملاحة أو في إدارة السفينة، وهو ما يبين الناقل في ظل هذه الاتفاقية لا يمكن له التحلل من المسؤولية ولو ثبت أن الضرر الحاصل للبضاعة راجع إلى خطأ في الملاحة أو في إدارة السفينة، في حين ملزم بإثبات أنه اتخذ كافة الاحتياطات الضرورية لمنع وقوع الحادث لدفع المسؤولية عن عاتقه (1).

لهذا يرى بعض الفقه (2) بانسجام موقف اتفاقية هامبورغ المتمثل في الخطأ في الملاحة أو في إدارة السفينة، وبين القواعد العامة في ميدان المسؤولية لاسيما مسؤولية

(1) لقد أخذ المشروع المغربي لسنة 1984 بنفس هذه المقتضيات في الفصل 360 منه.

(2) يونس بنونة، مسؤولية الناقل على ضوء القانون المغربي دراسة مقارنة مع اتفاقية هامبورغ لسنة 1978،

المتبوع عن عمل تابعه. حيث لا يمكن إعفاء الناقل عن أخطاء ينبغي أن يسأل عنها مع العلم أنها صادرة عن تابعيه.

ونشير أيضا إلى أن لقد اتفريقي بروكسيل وهامبورغ شددتا على إعفاء مسؤولية الناقل كلما توفر الشروط التي يقوم معها ظرف القوة القاهرة، الأمر ذاته ينصرف إلى الحالات المرتبطة بإنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح والأموال في البحر.

نلفت الانتباه إلى أن الإعفاء الاتفاقي من المسؤولية أبطل المشرع البحري المغربي كل الشروط المتعلقة بالإعفاء من المسؤولية؛ واستثنى ثلاث حالات يمكن فيها للناقل التنصيص على شرط الإعفاء من المسؤولية في سند الشحن وهي:

أولا: شرط الإهمال⁽¹⁾؛

ثانيا: شرط ما يقال كائن أو أن الوزن مجهول⁽²⁾؛

ثالثا: إذا تم الشحن على ظهر السفينة بناء على موافقة الشاحن⁽³⁾.

في حين شددت كل من اتفاقية بروكسيل، وهامبورغ على بطلان كل شرط من شأنه إعفاء مسؤولية الناقل وذلك لحماية مصالح الشاحن⁽⁴⁾. في الوقت نفسه

الطبعة الأولى، المطبعة السريعة سنة 1993، ص 85.

(1) يجوز للناقل أن يدرج في سند الشحن شرطا يعفيه من الأخطاء المرتكبة من طرف الريان أو المرشد أو الملاحين في تنفيذ مهامهم التي تتعلق بالسفينة و هو ما يعرف بشرط الإهمال

(2) يحق للناقل البحري أن يدرج شروطا ي سند الشحن كما هو الشأن بالنسبة لشرط ما يقال كائن أو أن الوزن مجهول وغير ذلك من الشروط المشابهة.

(3) يجوز للناقل تضمين سند الشحن شرط الإعفاء من المسؤولية إذا تم الشحن على ظهر السفينة بناء على موافقة وإذن الشاحن

(4) محمد برادة غزبول، التصدير والاستيراد والإشكاليات القانونية، مطبعة دار النشر المعرفة الرباط، الطبعة الثانية سنة 1997 ص 156.

نصت اتفاقية هامبورغ على إمكانية الزيادة في الالتزامات التي تقع على عاتق الناقل أو تزيد من مسؤوليته.

المطلب الثاني: مسؤولية الناقل بين مدونة التجارة البحرية المغربية و الاتفاقيات الدولية

لبيان مدى تأثير الاتفاقيات الدولية على التشريع الوطني وخاصة في المنازعات البحرية لا بد من الوقوف عند الإجراءات المتبعة في دعوى مسؤولية الناقل في ظل القانون البحري الوطني وفق ظهير 1919، ثم الوقوف على مدى قدرة هذه الاتفاقيات على تطوير نظام التقادم المرتبط بقيام المسؤولية وسقوط الحقوق في النزاع القضائي البحري.

الفقرة الأولى: إجراءات دعوى مسؤولية الناقل في ظل القانون البحري والاتفاقيات الدولية

إن جمود القاعدة القانونية البحرية من خلال مدونة التجارة البحرية المغربية؛ قد ألقى بظلاله على دعوى المسؤولية في المنازعات البحرية لاسيما منها تلك المرتبطة بالناقل، لهذا يختلف القانون الدولي عن المحلي بكون التباين و الاختلاف يشمل كل الإجراءات المرتبطة بفض المنازعات وخاصة أمام القضاء وهو ما سنفككه.

أولاً: الاختلاف بين القانون البحري المغربي والاتفاقيات الدولية في أجل الإخطار

رتب المشرع المغربي من خلال القانون المتعلق بمدونة التجارة البحرية لسنة 2019 على عدم الأخطار؛ الدفع بعدم القبول. بينما اعتبرت اتفاقية هامبورغ ذلك اعتبار ذلك بمثابة تسلم المرسل اليه للبضاعة في حالة جيدة. لهذا يعتبر المشرع المغربي أن الأخذ بالأخطار إجراء مسطري فقط؛ لا يدفع به إلا في حالة الهلاك الجزئي أو العوار دون الهلاك الكلي؛ أو التأخير في التسليم، وبذلك يوجه هذا الإخطار في أجل

لا يتعدى 8 أيام من التاريخ الذي وضعت فيه البضائع فعليا تحت تصرف المرسل إليه، وهو ما أصله قضاء النقض في إحدى قراراته⁽¹⁾.

غير أن اتفاقية هامبورغ دقت في أجل الإخطار فميزت بين الهلاك الظاهر، والهلاك الخفي؛ حيث يوجه الإخطار في الهلاك الظاهر في اليوم الأول الذي يلي يوم استلام المرسل إليه البضاعة، بينما مددت الأجل إلى 15 يوما كلما كان ذلك خفيا. كما وقفت الاتفاقية أيضا عند حالة التأخر في التسليم لتنص على ضرورة توجيه المرسل إليه الإخطار بذلك إلى الناقل خلال 60 يوم متصلة ليوم التسليم⁽²⁾، وهو الإجراء الذي سكت عنه المشرع البحري المغربي.

ثانيا: التباين بين القانون الوطني والاتفاقيات الدولية في رفع الدعوى

أشار القانون البحري المغربي إلى أن رفع دعوى مسؤولية الناقل مقيد بأجل 90 يوما تبتدئ من تاريخ الاحتجاج المعلل⁽³⁾. في حين لم تحدد اتفاقية هامبورغ أجل معيناً ومحددا لرفع الدعوى لكونها لم تأخذ بنظام الدفع بعدم القبول.

ثالثا: المحكمة المختصة بين الاتفاقيات الدولية والقانون البحري المغربي

سكت ظهير 31 مارس 1919 عن ذكر المحكمة المختصة بالنظر في دعوى مسؤولية الناقل، وهو ما خلف فراغا تشريعيا في القانون البحري الوطني، وهو الثغرة

(1) قرار المجلس الأعلى بتاريخ 1987/2/4 عدد 235 ملف 5584 غير منشور

(2) المبروك إقزيرة عمران، دعوى المسؤولية الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، مطبعة دار السلام الرباط، الطبعة الأولى 2009، ص 161

(3) أجل التسعين يوما هو بمثابة أجل سقوط لا يخضع للتوقف أو الانقطاع و كاستثناء يمكن إخضاعه لذلك إذا كانت هناك مفاوضات بين الناقل و المرسل إليه للوصول إلى حل و دي للنزاع فإذا لم تسفر هذه المفاوضات على حل النزاع فإن الأجل يبتدئ من جديد وهذا الأجل لا يعد من النظام العام و بتالي لا يجوز للقاضي أن يثبته من تلقاء نفسه بل لا بد من ان يتمسك به الناقل أو ممثله

التي عالجتها اتفاقية هامبورغ حيث منحت للمدعي إمكانية الخيار رفع الدعوى أمام المحاكم التالية .

- محكمة المقر الرئيسي للمدعى عليه وعند عدم وجوده فأمام محكمة محل إقامته.

- محكمة مكان إبرام العقد بشرط أن يكون للمدعي مقر عمل او فرع أو وكالة أبرم العقد عن طريقها.

- ميناء الشحن أو ميناء التفريغ.

- أي مكان آخر يعين لهذا الغرض في عقد النقل البحري.

الفقرة الثانية: تقادم الدعوى بين المشرع البحري المغربي و الاتفاقيات الدولية

يعتبر التقادم بمثابة الوقت الأقصى للإجراءات القانونية بعد حادثة أو واقعة قانونية أمام القضاء. وعندما تمر هذه الفترة الزمنية المحددة لقانون التقادم، لا يمكن رفع دعوى قضائية، أو إن تم رفعها مسبقاً ستكون عرضة للطعن، فيعد بذلك القائم بالدعوى متخلياً من تلقاء نفسه وحقه ساقط بمرور المدة الزمنية المحددة في القانون. وهي إجراءات عامة لا تستثنى منها المنازعات المرتبطة بالتجارة البحرية. لهذا سعت اتفاقية هامبورغ على تطوير المقتضيات المتعلقة بالتقادم الواردة القانون البحري المغربي؛ لهذا حددت أجل سنتين كأجل لتقادم الدعاوى المرتبطة بمسؤولية الناقل في حين ما يزال القانون الوطني محافظاً على أجل السنة.

لهذا اعتبرت أن مدة التقادم تبدأ من يوم قيام الناقل بتسليم البضائع أو جزء منها، وفي حالة عدم تسليم البضائع تبدأ المدة من آخر يوم كان من المفترض أن تسلم فيه⁽¹⁾ ، على العكس من التشريع البحري المغربي الذي ربط أجل بدء حساب التقادم

(1) المبروك اقزيرة عمران، م س، ص 190.

بتاريخ وصول البضاعة أو من التاريخ الذي يفترض فيه أن تصل فيه وفق الفصل 263 من مدونة التجارة البحرية⁽¹⁾.

بل الأكثر من ذلك ذهبت اتفاقية هامبورغ بعيدا حيث أجازت الاتفاق على تمديد مدة التقادم، والإطالة فيه. مع تشديدها على عدم إمكانية الأطراف المتنازعة على الاتفاق على تقصير مدته، وبذلك توفر الحدود الدنيا لحماية الطرف الضعيف في العقد وهو الشاحن.

المبحث الثاني: دور الاتفاقيات الدولية في سد الفراغ التشريعي في القانون البحري المغربي

لعبت الاتفاقيات الدولية الصادرة عن منظمة العمل الدولية دورا محوريا في معالجة جميع المقتضيات المرتبطة بعقد الشغل البحري بما في ذلك المقتضيات القانونية التي سكت عنها المشرع المغربي في الظهير المؤرخ بتاريخ 31 مارس 1919 سواء تعلق الأمر بنظام الشغل البحري أو ما يتعلق بالضمان الاجتماعي للبحارة.

المطلب الأول: نظام الشغل البحري وفق اتفاقيات منظمة العمل الدولية

يعتبر العنصر البشري مكونا رئيسا في السلسلة التجارية البحرية لهذا يعتبر تنظيم الشغل على ظهر السفينة من بين أهم القضايا التي يمكن أن توفر سلامة المرحلة واستقرار النشاط التجاري؛ فنظام الشغل البحري هو الضامن الأساسي للاستقرار هذه المعاملات المرتبطة بالسفينة خاصة تلك التدابير التي يتعين احترامها عند تنفيذ عقد الشغل البحري بما في ذلك مدة العمل، والعطل المستحقة الأداء.

(1) تتقادم جميع الدعوى الناتجة عن عقد تأجير سفينة بمرور سنة ابتداء من تاريخ بلوغ البضائع إلى ميناء الوصول أو في حالة عدم وصولها ابتداء من تاريخ اليوم الذي كان عليهما أن تصل فيه في الأحوال العادية.

الفقرة الأولى: تنظيم الاتفاقيات الدولية لمدة العمل

بناء على التنامي المستمر لقطاع الشحن البحري، فإن هنالك اتفاق واسع النطاق على الحاجة لوجود حماية من نوع خاص للبحارة، خاصة أن البحارة غالبا ما يستثنون من قوانين الشغل الوطنية، وهو ما يحتم على المنظمات الدولية ذات الصلة التدخل لتوفير الحدود الدنيا من الضمانات القانونية والحقوقية لهذه الشريحة الواسعة.

ويقصد بالبحار أي شخص موظف، أو يعمل أو يرتبط بأي صفة على متن سفينة تطبق عليها الاتفاقيات الدولية ذات الصلة. وهذا يشمل مجموعة العمال الذين يتم إحصائهم على متن السفينة كعمال إضافيين، ويشمل موظفي الفنادق على متن السفن السياحية – وأي شخص يعمل على متن السفينة. حول اتفاقية العمل البحري إذا كان هناك أي شك من تغطية الاتفاقية لسفينة أو لشخص، فلا بد من توضيح الحالة بالتشاور بين سلطات الدولة مع مالك السفينة ومع منظمة البحارة ذات العالقة⁽¹⁾.

إن الملاحظة التي تستشف من النصوص التشريعية لظهير 31 مارس 1919 تؤكد أن المشرع المغربي لم ينظم في المقتضيات المتعلقة بمدة العمل في عقد الشغل البحري، على عكس الاتفاقيات الدولية الصادرة عن منظمة العمل الدولية التي فصلت في ذلك لما يمثل الأمر من أهمية في الميدان التجاري البحري⁽²⁾.

يشار في ذات القانون بوقت العمل الفعلي مجموع الساعات التي يقضيها البحارة على ظهر السفينة بأمر الربان، وسبق وأن حددت الاتفاقية الخاصة بالأجور،

(1) فائز دنون جاسم، مبادئ القانون البحري : نشأته وتطوره، السفينة أشخاصها، دار امجد للنشر و التوزيع، الطبعة الأولى 2017، عمان الأردن، ص33.

(2) فريد الحاتمي، الوسيط في القانون البحري المغربي، الجزء الأول السفينة والملاحة البحرية. مطبعة دار النشر المغربية، طبعة سنة 2000، ص 369.

وساعات العمل، وأعداد العاملين على ظهر السفن مدة العمل بالنسبة لكل فئة من أفراد الطاقم، وذلك في المواد من 11 إلى 18 منها⁽¹⁾.

كما نصت على أن البحارة دون 16 سنة لا يجوز تشغيلهم ليلا وذلك حسب منطوق المادة 20 من الاتفاقية رقم 109، والتي جاء فيها "لا يجوز تشغيل أي شخص دون السادسة عشر ليلا".

هذا ونشير إلى أن المشرع المغربي سار على نفس نهج أغلب الاتفاقيات الدولية المحددة لسن الشغل البحري، فحدده في 16 سنة وفق الفصل 166⁽²⁾، غير أنه أضاف تخصيصاً آخر وصفه بالبحار التلميذ، في حين لم يلتفت إلى تنظيم عمل هؤلاء على ظهر السفينة أو الباخرة، خاصة في الشغل الذي يشكل خطراً على حياتهم، فباستثناء الفصل 176 الذي يمنع عمل البحارة الأطفال داخل غرف التسخين والوقود، فإن التشريع البحري الوطني ما يزال تقليدياً ولم يواكب التطورات التقنية والتكنولوجية التي يعرفها القطاع البحري.

هذا ويتعين على البحار أن يقوم يومياً خارج ساعات عمله بتنظيف مركزه، والمرافق الملحقة به ولوازم الأكل والنوم دون أن يقابل ذلك أجره إضافية وفق ما نص عليه المادة 25؛ لكن لا ينبغي أن يستفاد من هذا المقتضى حرمان البحار من الحصول على ساعات عمل إضافية كلما اقتضت الحاجة العامة ذلك سيرا على ما ورد في المادة 19 و 27 من الاتفاقية رقم 109، وعليه فالربان ملزم بأن يمسك دفتره للساعات

(1) تنص المادة 13 من الاتفاقية رقم 109 على أنه لا يجوز أن تتجاوز ساعات العمل العادية للضابط أو البحار 24 ساعة في أي فترة يومين متعاقدين حين تكون السفينة في عرض البحر وحين تكون السفينة في الميناء :

- مدة لا تتجاوز ساعتين لأداء الواجبات الروتينية و الصحة في أيام الراحة الأسبوعية
- ثماني ساعات في اليوم إلا إذا نص اتفاق جماعي على ساعات أقل في بقية الأيام.
ج- مائة وأثني عشر ساعة في أي فترة أسبوعين متعاقدين .

(2) المعدل بظهير 4 دجنبر 1961.

الإضافية، ويرقمه، ويوقعه رئيس الشؤون البحرية تطبيقا لمقتضيات المادة 28 من ذات الاتفاقية.

الفقرة الثانية: تنظيم الاتفاقيات الدولية للعطل المستحقة الأداء

وقفنا سابقا عند فكرة أساسية مفادها أن المشرع المغربي لم ينظم بشكل دقيق في القانون المتعلق بمدونة التجارة البحرية لسنة 1919 العطل وأيام الراحة المستحقة الأداء للبحارة.

أما بالنسبة للاتفاقيات الدولية فقد بوات هذا المقتضى مكانة معتبرة خاصة في جانبه المتعلق بالتنظيم؛ فالبحارة الذين أمضوا أكثر من شهر عمل مستمر يمكن لهم أن يستفيدوا من العطل السنوية على أساس يومين ونصف يوم من كل شهر من الخدمة على ظهر السفينة، ولقد نصت الاتفاقية رقم 146 المتعلقة بالعطل المؤدى عنها لسنة 1976 على إلزامية الأخذ بالمبدأ القاضي بأن لا يدخل في حساب هذه العطلة السنوية المؤدى عنها أيام العطلة الرسمية في دولة العلم، وكذا فترات العجز عن العمل على إثر حادثة أو مرض أو ولادة ورخص التغيب والعطل التعويضية تطبيقا لمادة السادسة من الاتفاقية رقم 146.

لهذا يمنع على المشغلين في القطاع البحري إبرام عقد عمل بحري آخر خلال فترة العطلة المؤدى عنها. إذ بإمكان المجهز استدعاء هذا البحار قبل انتهاء مدة العطلة؛ في حين تبقى التعويضات المستحقة خلال هذه العطلة قائمة، مع العلم أنها تعادل الأجر المتفق عليه في سجل البحارة، ويضاف إليه تعويضا عن الطعام، والتعويضات العائلية. وتستحق هذه العطلة مرة واحدة أو مرتين في السنة⁽¹⁾ بصورة

(1) تنص المادة 6 من الاتفاقية رقم 149: "لا يحسب على جزء من الحد الأدنى للإجازة السنوية مدفوعة الأجر المنصوص عليها في المادة 3 ما يلي:

- العطل الرسمية و المعتادة المعترف بها كأيام عطلة البلد التي ترفع السفينة علمها.
- فترات العجز عن العمل الناجمة عن المرض أو الإصابة أو الوضع بشروط تضعها السلطة المختصة.

غير متقطعة ما لم يوجد إذن أو اتفاق مخالف تطبيقا لما ورد في منطوق المادة 8 من الاتفاقية رقم 146، ويجب دفع أجور التعويضات عن العطلة السنوية المؤدى عنها للبحارة مباشرة شخصيا؛ أو ذوي حقوقه في حالة وفاته.

المطلب الثاني: تنظيم الاتفاقيات الدولية لنظام الضمان الاجتماعي للبحارة

لم يعالج ظهير 31 مارس 1919 نظام الضمان الاجتماعي للبحارة بل ترك الأمر غامضا، حيث اقتصر تنظيم هذا الجانب الحيوي في القانون الاجتماعي البحري على بعض القرارات الوزارية وبعض اتفاقيات الشغل الجماعية المعتمدة في هذا الصدد.

وفيما يتعلق ببحارة الصيد بأعالي البحار يتم التصريح بضمانهم الاجتماعي وفقا لأجرهم الشهري المسجل بعقد الالتزام البحري حسب ما تم تحديده في الفصل 165 من قانون التجارة البحرية، والذي يتفق عليه من قبل البحار والمشغل بناء على قاعدة العقد شريعة المتعاقدين. غير أن الإشكال غالبا ما يطرح في القضايا المرتبطة بالتعويضات المستحقة للبحارة في حالة العجز عن العمل، والتعويضات المستحقة في حالة التقاعد والوفاة.

الفقرة الأولى: تعويضات العجز عن العمل بين القانون المحلي والاتفاقيات الدولية.

تنص الاتفاقية رقم 71 المتعلقة بالضمان الاجتماعي للبحارة على أن البحارة الذين يكونون في حالة العجز عن العمل سواء كان ذلك بسبب إصابة عمل أو مرض يستحقون إعانات نقدية. كما تشدد المادة الثانية من ذات الاتفاقية على أن البحار الذي يقطن بالبلد الذي سجلت فيه السفينة وترك في بلد آخر بسبب إصابة لحقت به أثناء أدائه لوظيفته في خدمة السفينة أو بسبب مرض ألم به، ولا يرجع ذلك لفعل متعمد قام به؛ يستحق ما يلي:

1- رعاية طبية مناسبة⁽¹⁾ وكافية إلى أن يشفى أو يعاد إلى وطنه.

2- الطعام والسكن إلى أن يتمكن من الحصول على عمل مناسب أو يعاد إلى

وطنه

3- الإعادة إلى الوطن.

الفقرة الثانية: دور الاتفاقيات الدولية في ضمان تعويضات التقاعد و
الوفاة.

أحاطت الاتفاقية الدولية رقم 71 لسنة 1946 المتعلقة بمعاشات البحارة بالعديد من الجزئيات المتعلقة بتحديد شروط استحقاق الراتب عند التقاعد والعجز عن العمل في الشغل البحري، لهذا كانت متقدمة جدا عن التشريعات الوطنية وخاصة مدونة التجارة البحرية التي ما تزال وفيه للعلاقات الشغلية بداية القرن الماضي. لهذا فصلت هذه الاتفاقية في بيان معاش التقاعد، ومقداره وكيفية احتسابه⁽²⁾ كما أضافت المادة التاسعة من الاتفاقية رقم 166 لسنة 1987 إضافات نوعية على هذا الجانب. حيث يدفع التعويض في حالة التقاعد؛ للبحارة الذين استكملوا المدة المقررة في الخدمة البحرية عند بلوغهم سن الخامسة والخمسين أو الستين.

في حين يحق لورثة البحار أما في حالة الوفاة الاستفادة من تعويضات أو إعانات نقدية تعادل تلك التي يستحقها ورثة عمال الصناعة وتمنح هذه التعويضات

(1) تنص الفقرة الأولى من المادة 1 من الاتفاقية رقم 71 على أنه "يحق للبحارة إعانات طبية لا نقل موأاة فيما يتعلق بشروط منحها ونطاقها ومدتها عن الإعانة التي تحق لعمال الصناعة و عندما لا تحق لهؤلاء إعانة طبية توفر للبحارة رعاية طبية مناسبة وكافية".

(2) تنص الاتفاقية رقم 71 على "و لا يقل معدل المعاشات بعد إضافة أي معاش آخر من الضمان الاجتماعي يستحقه المتقاعد في نفس الوقت عن ناتج جمع نسبة عن كل سنة قضاها في الخدمة البحرية و تساوي 1.5 في المائة من الأجر الذي حسب على أساسه الاستراحات المدفوعة عند بلوغ سن الخامسة و الخمسين أو تساوي 2 في المائة من هذا الأجر إذا كان النظام يمنح معاشات عند بلوغ سن الستين سنة.

المستحقة وفقا لمعدلات تتناسب مع احتياجاتهم مع ضرورة مراعاة مستوى المعيشة في البلد.

خاتمة:

لعبت السياسة الدولية المعتمدة من طرف دول العالم المتمثلة في وضع الاتفاقيات الدولية المنظمة للمجال البحري دورا كبيرا في تنظيم المادة البحرية كما لعبت دورا كبيرا في حماية المصالح البحرية لجميع الدول المنظمة والمصادقة على هذه الاتفاقيات.

فإذا كان المبتغى من تشريع الاتفاقيات الدولية المنظمة للمنازعات البحرية هو توحيد بعض التشريعات لحل مشكل تنازع القوانين؛ فإن عائقا جوهريا يواجه المشرع الدولي والمتمثل في إشكالية عدم دخول العديد من هذه النصوص حيز التطبيق، كما أن تطبيق بعضها يتسم بالمحدودية لتراخي بعض البلدان في المصادقة أو الانضمام لها، كما هو الحال بالنسبة للمملكة المغربية التي امتنعت عن الانضمام، والمصادقة على بعض الاتفاقيات الدولية المنظمة للمجال البحري لاسيما الصادرة عن منظمة العمل الدولية، وبالتحديد تلك المتعلقة بحماية أشخاص الملاحة البحرية، كما يلاحظ قلة الاتفاقيات التي صادق عليها المغرب أو أنضم إليها. ويبقى الأمل مفتوحا في أن يسعى المشرع المغربي إلى سن مدونة جديدة ومتطورة لتواكب المنازعات البحرية المستجدة.