



جمهورية العراق
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة بابل / كلية القانون

النظام القانوني لجنسية السفينة وأثره في العلاقات الخاصة الدولية

رسالة مقدمة

إلى مجلس كلية القانون - جامعة بابل

وهي جزء من متطلبات نيل درجة الماجستير في القانون - القسم الخاص.

من قبل الطالب

جواد كاظم جاسم خنجر

إشراف الدكتور

عبد الرسول عبد الرضا جابر الأسدي

استاذ القانون الدول الخاص

٢٠٢١ م

١٤٤٢ هـ

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

﴿أَمَّا السَّفِينَةُ فَكَانَتْ لِمَسَاكِينَ
يَعْمَلُونَ فِي الْبَحْرِ فَأَرْدَتْ أَنْ
أَعْيِبَهَا وَكَانَ وَرَاءَهُمْ مَلِكٌ
يَأْخُذُ كُلَّ سَفِينَةٍ غَصْبًا﴾

صدق الله العلي العظيم

سورة الكهف/ آية ٧٩

الإهداء

الى:

- روح والدي الذي علمني الامانة والاخلاص في العمل
- روح امي التي علمتني الصبر والايثار
- الى شقيقي وسندي المجاهد الشهيد الذي جعله الله حي يرزق
- الى كل اخوتي الاعزاء
- الى زوجتي وابنائي وبناتي
- الى كل من آزرني وساندني وقدم لي يد المساعدة
- الى كل اصدقائي ومن كانوا برفقتي اثناء الدراسة والوظيفة

شكر و عرفان

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على اشرف الانبياء والمرسلين نبي الرحمة
والانسانية محمد وعلى آله وصحبه اجمعين.

اما بعد :

فأنتني اشكر الله وافر الشكر ان وفقني واعانني على اتمام هذه الرسالة ،ثم اوجه ايات
الشكر والعرفان بالجميل الى الاستاذ الدكتور عبدالرسول عبدالرضا جابر الاسدي المشرف
على الرسالة الذي منحني الكثير من وقته ، وكان لرحابة صدره وسمو خلقه واسلوبه المميز
في متابعة الرسالة اكبر الاثر في المساعدة على اتمام هذا العمل ، واسأل الله العلي القدير
ان يجازيه خير الجزاء وان يكتب صنيعه في موازين حسناته، ولايسعني الا ان اقدم شكري
وتقديري الى الدكتور فراس كريم شيعان البيضاني والدكتور خيرى الدين الامين لما قدموه لي
من نصح وارشاد وعون ومساعدة اسأل الله ان يوفقهم ويحفظهم من كل سوء.

كما لايفوتني الا ان اتقدم بجزيل الشكر الى المقوم اللغوي والعلمي وكذلك الشكر
موصول الى كافة موظفي مكتبة كلية القانون جامعة بابل ومكتبة العتبة الحسينية وفقهم
الله جميعا .

واخر دعوانا ان الحمد لله رب العالمين.

.الباحث

المحتويات

ت	العنوان	رقم الصفحة
١	المستخلص.	٢-١
٢	المقدمة .	٧-٣
٣	الفصل الاول: مفهوم جنسية السفينة.	٩-٨
٤	المبحث الاول: اسس تعيين جنسية السفينة.	١٠
٥	المطلب الاول: الاسس المبنية على اعتبارات موضوعية.	١١
٦	الفرع الاول: منح الجنسية على اساس مكان بناء السفينة.	١٩-١١
٧	الفرع الثاني :منح الجنسية على اساس مكان تسجيل السفينة.	٢٩-١٩
٨	المطلب الثاني : الاسس المبنية على اعتبارات شخصية.	٣٠-٢٩
٩	الفرع الاول : جنسية مالك السفينة.	٣٨-٣٠
١٠	الفرع الثاني :جنسية ربان السفينة.	٤٢-٣٨
١١	المبحث الثاني: أثر جنسية السفينة بالنسبة للولادات التي تحصل على متتها.	٤٣
١٢	المطلب الاول : جنسية الولادات على متن السفينة اثناء الابحار	٤٤
١٣	الفرع الاول: الولادات على متن السفينة في البحر الاقليمي الوطني.	٥٠-٤٥
١٤	الفرع الثاني : الولادات على متن السفينة في البحر الاقليمي الأجنبي.	٥٢-٥٠
١٥	المطلب الثاني :جنسية الولادات على متن السفينة في الميناء الوطني.	٥٢
١٦	الفرع الاول: في حالة كون السفينة اجنبية والولادات من	٥٧-٥٢

	وطنيين.	
٦٢-٥٨	الفرع الثاني : في حالة كون السفينة وطنية والولادات من اجانب.	١٧
٦٤	الفصل الثاني: اثر جنسية السفينة في التصرفات القانونية والحوادث التي تحصل على متنها.	١٨
٦٥	المبحث الاول: الاختصاص القانوني في العلاقات التي تحصل على متن السفينة.	١٩
٦٥	المطلب الاول :الاختصاص التشريعي في العلاقات التي تحصل على متن السفينة.	٢٠
٧٢-٦٦	الفرع الاول: الاختصاص التشريعي في العلاقات العقدية.	٢١
٧٨-٧٢	الفرع الثاني : الاختصاص التشريعي في العلاقات غير العقدية.	٢٢
٧٩-٧٨	المطلب الثاني: الاختصاص القضائي في العلاقات على متن السفينة.	٢٣
٨٧-٧٩	الفرع الاول: القواعد الاجرائية الواجبة التطبيق في الدعاوي المدنية.	٢٤
٩٣-٨٧	الفرع الثاني: القواعد الاجرائية الواجبة التطبيق في الدعاوي الجزائية.	٢٥
٩٤-٩٣	المبحث الثاني :النظام القانوني الواجب التطبيق في الحوادث الخارجية.	٢٦
٩٤	المطلب الاول: النظام القانوني في حالة التصادم البحري.	٢٧
١٠٣-٩٤	الفرع الاول : التصادم البحري في البحر الاقليمي.	٢٨
١٠٩-١٠٣	الفرع الثاني :التصادم البحري خارج البحر الاقليمي.	٢٩
١١٠	المطلب الثاني: النظام القانوني في حالة الجرائم المرتكبة .	٣٠

١١٦-١١٠	الفرع الاول: الجرائم المرتكبة على متن السفينة في البحر الاقليمي.	٣١
١٣٢-١١٦	الفرع الثاني: الجرائم المرتكبة على متن السفينة خارج البحر الاقليمي.	٣٢
١٣٥-١٣٣	الخاتمة	٣٣
١٤٣-١٣٦	المصادر.	٣٤

الفصل الأول

المستخلص

ان الطبيعة التقنية والقانونية والاهمية الاقتصادية للسفينة بوصفها احد اهم وسائل النقل تفترض حركتها وانتقالها بين عدة مجالات بحرية، كما ان اختلاف النظام القانوني بين هذه المجالات يفضي الى اختلاف القواعد الواجبة التطبيق بشأن ما يحدث من اوضاع قانونية على متن السفينة او بسببها من تصادم وغيره، وان تحديد جنسية السفينة ابتداءً يسهل الكشف عن تلك القواعد فيما اذا كانت قواعد وطنية او دولية قواعد موضوعية ام اجرائية اضافة الى كونها قواعد ذات تطبيق ضروري ام قواعد اسناد ، وان تحديد جنسية السفينة يتطلب معرفة الاسس التي تمنح على وفقها السفينة جنسية دولة ما ، وهذا ما يستدعي استعراض تلك الاسس ومعرفة موقف المشرع العراقي منها وان كانت تلك الاسس محل اختلاف فان تمتع السفينة بجنسية دولة ما ضرورة عالمية للاعتبارات اعلاه ، وقد اولى المجتمع الدولي عنايته بالسفينة من حيث الولاية التشريعية والقضائية لدولة السفينة بشأن حوادث التصادم وما يتعلق بعلمها ومنحها الجنسية وكان ذلك عبر منظومة من الاتفاقيات الدولية كان اهمها اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ واتفاقية جنيف المتعلقة بالبحر الاقليمي لعام ١٩٥٨ ، مقابل ذلك اهتمت منظومة التشريعات الداخلية بتنظيم الاوضاع القانونية للولادات والتصرفات العقدية وغير العقدية التي تحصل على متنها ، كما كان لها فرصة بتحديد اليات منح السفن جنسيتها باعتبارها من المسائل التي تدخل ضمن اختصاص سلطان قوانينها ، وكان الهدف من الدراسة هو الكشف عن الموضوعات التي تدخل ضمن صميم قواعد الاتفاقيات الدولية والاعراف الدولية (القانون الدولي العام) وتلك التي تدخل ضمن صميم قواعد القانون الداخلي لاسيما ما يتعلق منها بقواعد القانون الدولي الخاص لاسيما اليات تحديد جنسية السفينة والولادات والتصرفات التي تحصل على متنها ، لذا توصلنا الى ان السفينة الخاصة اثناء الرحلة تبقى خاضعة للسيطرة القانونية لدولة جنسيتها في كافة المناطق البحرية (تبعيتها السياسية) الا ان السيطرة الفعلية لتلك الدولة (تبعيتها القانونية الاختصاص التشريعي والقضائي) ستتفاوت حسب المنطقة التي تكون فيها السفينة فتكون في اعلى مستوى على السفينة في منطقة البحر الاقليمي الوطني ، في حين تبدأ بالتراجع في اطار اعالي البحار

وبعدها تكون في مستوى اضعف عند دخول السفينة في اطار البحر الاقليمي الاجنبي ، ويعود التفاوت في السيطرة الفعلية لتداخل عمل قواعد القانون الداخلي مع عمل قواعد القانون الدولي خاصة على السفينة في منطقتين اعالي البحار والبحر الاقليمي ،الا ان الدولة تجمع السيطرتين القانونية والفعلية على السفينة في منطقة البحر الاقليمي الوطني من حيث تحديد جنسية الولادات والحوادث والتصرفات فيكون الاختصاص التشريعي والقضائي منعقد في الغالب لدولة البحر الاقليمي.

المقدمة

أولاً - فكرة موضوع البحث

تعد السفينة موضوع اهتمام فقهاء القانون الدولي الخاص وفقهاء القانون الدولي العام، بالرغم من الاختلاف الفقهي حول تعريف السفينة، إلا أن الفقه متفق على أنها من الأموال المنقولة ذات الطبيعة الخاصة ولها أهمية اقتصادية للدول وتشكل الركيزة الأساسية في مجال النقل البحري كونها هي إحدى وسائل النقل البحري مما يفضي إلى حتمية انتقالها عبر المجالات البحرية المتنوعة بين الدول وهذا ما يجعلها في حالة حركة مستمرة بين أكثر من نطاق قانوني، ويمكن أن توجد في بعض الأحيان في مجال بحري لا سيادة للنظام القانوني عليه كما حالة أعالي البحار، أو قد تكون في مناطق خاضعة لسيادة الدولة الساحلية كما هو الحال في البحر الإقليمي والمياه الداخلية، وهنا سيختلف تبعاً لذلك المركز القانوني للسفينة مع اختلاف مناطق البحار. وعند إبحارها في تلك المناطق البحرية المختلفة ويمكن أن تحصل على متنها ممارسة لنشاط تجاري كما يمكن أن تكون هي موضوع تلك الأنشطة والتي قد تكون بمناسبة علاقة عقدية أو غير عقدية، وفي الوضع الأخير تظهر تلك العلاقات بمناسبة تعرضها لحوادث أو وقائع. مما يستدعي ذلك وجود حماية قانونية من الناحيتين التشريعية والقضائية، فالناحية التشريعية تتطلب تحديد القانون الواجب التطبيق على تلك الحوادث والتصرفات القانونية التي تحصل على متنها أثناء ممارستها الرحلة البحرية. وفي هذه الحالة تظهر أهمية الجنسية بوصفها ضابط أو معيار لتحديد الاختصاص التشريعي، وينصرف دور معيار الجنسية إلى تحديد الاختصاص القضائي الدولي بين محاكم الدول التي ترتبط بها السفينة أو تتعلق بنشاطاتها.

أن تعدد ارتباطات موضوع البحث بقوانين متنوعة على النحو المتقدم، يستوجب تشغيل قواعد قانونية متنوعة، ولكننا سنركز على قواعد القانون الدولي الخاص ونعمل على إظهار تكاملية دور القواعد الأخيرة مع قواعد القانون الدولي العام. حيث أن حركة السفينة تثير تداخل وتعاقب أكثر من قانون بالنظر لاختلاف طبيعة المناطق البحرية التي تجري فيها

السفينة . ولعل اول تأثير يكون لجنسيتها في سلسلة من الوقائع ،هي الولادات وفي اخرها الجرائم بالإضافة الى المعاملات التجارية التي تحصل على متنها سواء كانت عقدية ام غير عقدية . لذا لابد من وجود نظام قانوني ينظم حالة الولادات والعلاقات والحوادث التي تجري على متن السفينة سواء كان ذلك في البحر الاقليمي او خارجه او في المياه الداخلية مع تحديد القانون الواجب التطبيق على تلك الحالات استنادا للأنظمة التشريعية والقضائية التي يمكن اتباعها للنظر في تلك العلاقات والحوادث. وكل هذا لا يتم الا من خلال تعيين جنسية السفينة يتم التوصل الى النظام القانوني الذي يحكم تلك الحالات التي ذكرناها انفا.

ثانياً - أهمية موضوع البحث

شغل موضوع جنسية السفينة المختصين من القانونيين والفقهاء في دول العالم باعتبارها مالا منقولاً ذا طبيعة خاصة فكانت موضوع عناية المشرعين على المستوى الدولي عبر الاتفاقيات وعلى المستوى الداخلي عبر القوانين الوطنية، لذا كانت ردت فعل المجتمع الدولي والداخلي متساوية وكانت بداية تلك العناية في اطار تحديد جنسية السفينة وهذا ما تطلب ابتداء تحديد اسس منحها وهو امر اختلفت فيه الدول ،وتمثل جنسية السفينة اهمية من ناحيتين الاقتصادية والقانونية ،فمن الناحية الاقتصادية تلحق السفينة من خلال جنسية باموال دولة تلك السفينة وتمثل احد اهم عناصر ثروتها الاقتصادية ،اما من الناحية القانونية فيكون لها تأثير في تحديد جنسية الولادات والاختصاص التشريعي والقضائي في اطار التصرفات الناقلة لمملكتها والعقود والحوادث التي تحصل على متنها سواء كانت راسية في المياه الداخلية او الاقليمية او اعالي البحار . ومن ناحية اخر يكون لجنسية السفينة دورا في تحديد تبعيتها للدولة التي تملكها حيث ترفع علمها . والسفينة التي لم يتم تسجيلها وتحديد تبعيتها تعتبر سفينة قرصنة يتم مطاردتها وحجزها ، اضافة الى ان السفينة التي تحمل علم الدولة المسجلة ويعد العلم بمثابة جنسية للسفينة من الناحية الظاهرية وهو قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس ، اما الوثائق التي تحملها تحدد جنسيتها من الناحية الحقيقية. والى جانب علم الدولة الذي تحمله السفينة هناك اعلام ملائمة التي قد يتم منح هذه الاعلام الى السفن التجارية خلافا لدولة المالك وهذا الاعلام ترفع لأغراض الضرورة.

ثالثاً - مشكلة موضوع البحث

بالنظر لزيادة حركة النقل البحري الذي يرافقه تداخل الاختصاص القانوني بين الدول بمناسبة الحوادث التي تحصل على متنها او بسببها ،وتعد السفينة هي وسيلة من وسائل النقل في مجال البحري ، لذا يرافق ابحار السفينة جملة مشاكل بعضها تتعلق بالحوادث على متنها والآخرى تتعلق بالحوادث التي تصادفها اثناء الرحلة من تصادم وغيرها ولا يجاد حل لمثل هكذا مشاكل فلا بد من ضبط وتحديد جنسيتها فعن طريق الاخيرة سوف نعلم الدولة المرتبطة بها السفينة للكشف عن الية تحديد جنسية الولادات او الجرائم التي ترتكب على متنها على وكذلك الكشف عن مدى ممارسة دولة جنسية السفينة لولايتها التشريعية والقضائية بشأن الحوادث المتقدمة او تلك التي تتعرض لها السفينة ،وهذا ما يتطلب البحث ابتداء عن المعيار او الضابط لمنحها الجنسية ؟ وفي اطار تحديد المعيار او الضابط لا يوجد موقف عالمي موحد لتحديد جنسية السفينة. فمنهم من اعتمد معيار ضابط التسجيل او مكان بناء السفينة كمعيار موضوعي ، ومنهم من اعتمد معايير شخصية تتعلق بطاقم السفينة ،فضلا عن هذا الاختلاف تثير السفينة اختلاف في الانظمة القانونية الحاكمة لها وما يرافق ذلك ، وهذا الاختلاف ناجم عن كون السفينة متحركة بين مناطق بحرية مختلفة تبدأ بالبحر الاقليمي مرورا باعالي البحار ولكل منطقة نظامها القانوني في حكم الحوادث التي تحدث على متنها ام بسببها . مما يفضي الى تنازع في الاختصاص القانوني ، من حيث تأثير جنسية السفينة في جنسية المولود على متنها بالإضافة الى الحوادث والجرائم وباقي التصرفات القانونية الاخرى المتمثلة بالمعاملات التجارية العقدية وغير العقدية سواء كانت افعال نافعة ام ضارة التي تحصل على متن السفينة وخارجها ، وفضلا عن ما تقدم تظهر اشكالية الموضوع في وجود قواعد ذات تطبيق ضروري تحكم الية تحديد جنسية السفينة تعمل الى جانبها قواعد موضوعية معنية بالتجارة الدولية واخرى قواعد الاسناد بشأن التصرفات المالية التي تحصل على متنها او بسبب نقل ملكيتها ،مما يجعل السفينة متأرجحة بين حكم القوانين الداخلية والقوانين الدولية التي عبرت عنها القواعد الاتفاقية والعرفية في مواجهة تحديد جنسية السفينة والعلاقات التي

تحصل بمناسبةها على منتها فكانت هنا ثمة تداخل في حكم ما تقدم بين قواعد القانون الداخلي وقواعد القانون الدولي .

رابعاً - نطاق البحث

ستحدد منطقة دراستنا في التعرف على معيار الواجب الاتباع ودوره في مجال تحديد الاسس التي تعتمد في مجال ضبط جنسية السفينة وكذلك دور تلك الجنسية في تحديد الاختصاصيين الدوليين التشريعي والقضائي خلال كل المناطق البحرية التي تمر بها السفينة. فضلا عن تحديد جنسية الولادات وسنحدد نطاق الدراسة في اطار السفن الخاصة دون العامة .

خامساً - منهجية البحث

سنعتمد في هذه الدراسة المنهجين التحليلي والمقارن، وذلك من خلال الوقوف على تحليل التوجهات الفقهية وكذلك النصوص التشريعية في القوانين والاتفاقيات الدولية المعنية بالموضوع، كما سنعتمد اسلوب المقارنة بين القانون العراقي من جهة والقانونين المصري والفرنسي من جهة اخرى .

سادساً - خطة البحث

لكي يتم التوصل الى منهج سليم في معالجة موضوع هذا البحث ولأجل بيان النظام القانوني لجنسية السفينة وما ينطوي عليه من خصائص ومقومات فلا بد من اتباع منهج ملائم يبين الغرض من كتابة هذا البحث . فابتدأنا بالمقدمة ثم توضيح اهمية الموضوع واسباب اختياره انقسمت المعالجة على فصلين . نبحت في الاول مفهوم جنسية السفينة والذي يتضمن مبحثين : نبحت في الأول اسس تعيين جنسية السفينة . اما المبحث الثاني نتكلم فيه عن أثر جنسية السفينة بالنسبة للولادات التي تحدث على منتها . وفي الفصل الثاني اثر جنسية السفينة في التصرفات القانونية والحوادث التي تحصل على منتها . والذي يتكون من مبحثين

المبحث الاول النظام القانوني الواجب الاتباع في العلاقات التي تحصل على متن السفينة.
والمبحث الثاني يتضمن النظام القانوني الواجب الاتباع في الحوادث الخارجية.

الفصل الأول

اثر جنسية السفينة في الولادات التي تحصل على متنها

تعد السفينة من احدى وسائل النقل البحري اذ يتم من خلالها نقل البضائع والأشخاص تم استخدامها منذ القدم كواسطة من وسائل النقل البحري والسفن على نوعين: سفن عامة تستخدم في المجالات الحربية. وسفن خاصة وهي السفينة المملوكة لأفراد او جهات خاصة او مملوكة لدولة والتي تستغل لأغراض تجارية وهي موضوع دراستنا وتعد العمود الفقري للتجارة البحرية ولها أهمية اقتصادية تساعد على الانتعاش وبما ان السفينة هي منشأة عائمة في البحر فلا بد من التأكد من متانتها لغرض تأدية عملها على الوجه الصحيح بعيدا عن المخاطر التي قد تتعرض لها . ومن المسلم به ان السفينة مالا منقولا ذات طبيعة خاصة لها وضع خاص ومتميز عن باقي المنقولات ذلك لكونها تشبه العقارات في إمكانية نقل ملكيتها ورهنها رهنا رسميا بالإضافة الى ذلك ان جميع التصرفات التي ترد على السفينة من بيع وايجار يلزم تسجيلها في الدائرة المختصة امام كاتب العدل ويتم تسجيلها في الميناء الذي تعود اليه السفينة. وكذلك الحجز عليها يشبه الحجز على العقار، وحقوق الامتياز التي تترتب على السفينة لدائنيها تخولهم حق التتبع في اي تكون كما هو الحال بالنسبة لحقوق الامتياز التي يرتبها القانون للدائنين الذين لهم حقوق على العقار. كذلك في المسائل المتعلقة بحيازتها اذ لا تسري عليها قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية التي تسري على احكام المال المنقول وان كانت من الاموال المنقولة الا ان حيازتها ليست دليل على ملكيتها بل يجب اثبات الملكية بسند رسمي يتم تسجيله في الميناء الذي تم تسجيل السفينة فيه يسمى شهادة تسجيل السفينة كما هو الحال في العقارات وهذا مما جعل السفينة ذات قيمة مضاهية لقيمة العقار كونها تماثله بمسائل معينة .رغم اختلافها عن الشخص الطبيعي فلا بد ان يكون لها اسم وموطن وجنسية . وان هذه السفن على نوعين فكل نوع من هذه لانواع له نظامه القانوني الخاص في مجال تعيين الجنسية وهذا لا يتم الا وفق اسس واعتبارات موضوعية وشخصية.

وللسفن اهمية خاصة فيما يتعلق بالناحية الاقتصادية للدولة كونها وسيلة من وسائل النقل البحري وكذلك الملاحة البحرية فهي داعمة للاقتصاد الوطني إضافة الى تأثيرها في العلاقات الخاصة الدولية . والقانون الدولي الخاص جعل لجنسية السفينة اهمية كبيرة في مجالات عدة سواء ، منها ما يتعلق بالولادات والتصرفات والحوادث التي تحصل على متنها لان من خلال جنسية السفينة يمكن ان نتوصل الى القانون واجب التطبيق على تلك الوقائع والحوادث التي الحاصلة على متنها سواء كانت مبحرة في المياه الإقليمية الوطنية ام الاجنبية . بالإضافة الى معرفة اهمية جنسية السفينة بالنسبة للولادات التي تحدث على متنها ومن خلال هذه الدراسة سوف يتم تقسيم هذا الفصل الى مبحثين في المبحث الاول سنبحث اسس تعيين جنسية السفينة وفي المبحث الآخر سنبين اهمية جنسية السفينة بالنسبة للولادات التي تحدث على متنها .

المبحث الأول

اسس تعيين جنسية السفينة

ان اسس منح الجنسية للسفينة تختلف من دولة لإخرى حسب التشريعات لكل دولة، حيث أعطت هذه التشريعات الحق لكل دولة في تحديد الشروط التي يمكن من خلالها ان تحصل السفينة على الجنسية لان تحديد تلك الشروط يخضع لحكم القواعد ذات التطبيق الضروري كون جنسية السفينة متعلقة بسيادة الدولة، كما تعتبر امتداد لإقليمها لذا فهي ترفع علمها، وعلى هذا الأساس فان فكرة منح الجنسية للسفينة تخضع للقانون الدولي العام والقانون الدولي الخاص ، الى جانب خضوعها للقوانين الداخلية . مما اتاح الفرصة للمشرع للبحث عن اساس معين لمنح الجنسية للسفينة لما ينطوي عليه من فوائد عديدة للسفينة وللركاب. وتتمثل هذه الفوائد بالحماية القانونية والاعفاء من الرسوم وهذه تعد من الامتيازات التي تحصل عليها السفينة من خلال اكتسابها الجنسية.

على الرغم من انها تعد من الاموال المنقولة ذات الطبيعة الخاصة .لذا استقر المجتمع الدولي على منح الجنسية للسفينة لأهميتها الاقتصادية في مجال النقل البحري وكونها جزء من ثروات الدولة ، اضافة الى اهميتها القانونية في اطار الولادات وتحديد الاختصاص القانوني وتوزعت الدول في تحديد جنسية السفينة على اساسين فبعضها اعتمد الاساس الموضوعي والبعض الآخر اعتمد الاساس الشخصي ، وهذا ما سنتناوله في هذه الدراسة وعلى مطلبين: سنبحث في الأول الاسس المبنية على اعتبارات موضوعية اما في المطلب الآخر سنبحث فيه الاسس المبنية على اعتبارات شخصية.

المطلب الأول

الأسس المبنية على اعتبارات موضوعية

ان القوانين الدولية أعطت الحرية للدول بمنح مواطنيها الجنسية كأشخاص طبيعيين ، وهذا بدوره ينصرف الى السفن باعتبارها مالا منقولاً ذا طبيعة خاصة كما ذكرنا و ، فبواسطة الجنسية تتمتع السفينة بمركز قانوني يوفر لها الحماية اذ تستطيع الدول ان تحمي سفنها الوطنية التي تباشر عملها البحري في المياه الوطنية التابعة لها. واذا كانت مبحرة في بحر اقليمي اجنبي من خلال الجنسية تستطيع طلب الحماية لها اثناء وجودها في تلك المنطقة البحرية مقابل ذلك تملك دولة الجنسية ممارسة الاختصاص على السفينة في منطقة اعالي البحار . وحسب التشريعات الداخلية للدول فبعضها يمنح الجنسية للسفينة على اساس مكان التسجيل مثل العراق ومصر اما في فرنسا فأخذت بأساس مزودج يجمع البناء والتسجيل كأساس لمنح الجنسية للسفينة، اما بريطانيا فأخذت بمعيار البناء وهو مكان صناعة السفن كونها من الدول المتقدمة في هذا مجال صناعة السفن. وهذا ما سوف نتطرق اليه في فرعين: الفرع الأول: مكان بناء السفينة .وفي الفرع الاخر سنتناول فيه مكان تسجيل السفينة.

الفرع الأول

منح الجنسية على اساس مكان بناء السفينة

ان صناعة السفن او بنائها يعد من الشروط الجوهرية التي اخذت بها تشريعات الدول المتقدمة في مجال صناعة السفن الذي يتم من خلاله منح الجنسية للسفينة. وقبل الخوض في الكيفية التي يتم فيها بناء السفينة والمعايير المتبعة في عملية البناء لابد لنا ان نبحث تحديد السفينة وتعيينها من الناحية القانونية كونها تماثل الاموال غير المنقولة في خصائص معينة فهي بمثابة المنقول المخصص لخدمة العقار. اذ تنص القوانين المدنية على

الحاق المنقول المرصد لخدمة العقار بالعقار نفسه^(١) وإن السفينة لها ملحقات وهذه الملحقات تعد جزء منها وتكون تابعة لها في جميع التصرفات القانونية كالرهن والبيع والى ما غير ذلك من تصرفات أخرى. فهي معدة للملاحة البحرية فلا بد ان تكون صالحة لهذا الغرض من جميع الجوانب، منها الفنية والقانونية والإدارية وكل ما يتعلق بها والذي يثبت صلاحية السفينة للقيام بهذا العمل البحري من الناحية الفنية هو مدى الاهتمام ببنائها، وهذا لا يتم الا وفق عقد يبرم بين المالك وشركة متخصصة في بناء السفن تتعهد الشركة بإكمال بناء السفينة. وحسب المواصفات المطلوبة التي يتم تحديدها من قبل طالب البناء (المالك او المجهز) وإن بناء السفينة هو من اهم الضوابط التي بموجبها ان يتم منح الجنسية للسفينة ومن ثم تكون قابلة للملكية. ان هذا العقد الخاص في بناء السفينة نظمته قوانين التجارة البحرية فيما يتعلق بتملك السفينة حيث نظم قانون التجارة البحرية تملك السفينة عن طريق البناء^(٢). وبموجب هذا الشرط تمنح الجنسية للسفينة استنادا الى جنسية الدولة التي تولد في ترسانتها البحرية، اي تكون مبنية في الدولة وهذا ما يسمى بشرط البناء الوطني ، هذا الشرط لا تستلزمه الا تشريعات الدول التي نهضت فيها صناعة السفن^(٣). وهذا يرتبط بظروف وإمكانيات الدولة وهذا لاتصل اليه الا الدول المتطورة في مجال صناعة السفن . على العكس من الدول التي تفتقر الى مثل هذه الصناعة او التي لازالت تحبو في طريقها^(٤). ومن الصعوبة بمكان الأخذ بهذا الشرط في تشريعات الدول البحرية التي ليس لها القدرة في مثل هذه الصناعة ، او قد تكون امكانياتها محدودة في هذا المجال، فالتشريعات العربية لم تأخذ بهذا المبدأ^(٥). ويتم بناء السفينة حسب

(١) د. صلاح الدين عبداللطيف الناهي، الوجيز في مبادئ القانون البحري ، الطبعة الاولى ، ١٩٨٢ ، دار المهدي للنشر والتوزيع عمان ، ص ٣٥.

(٢) د. عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، ٢٠٠٨، ص ٨٢.

(٣) د. مصطفى كمال طه، الوجيز في القانون البحري ، المكتب المصري الحديث للطباعة والنشر ، ١٩٧١، ص ٤٤.

(٤) د. علي البارودي، مصدر سابق، ص ٥٧.

(٥) د. مصطفى كمال طه ، مصدر سابق، ص ٦٢.

(٤) المصدر نفسه ، ص ٦٢ .

المواصفات المطلوبة من قبل طالب البناء بالاستناد الى شروط العقد المتفق عليها بين المالك الذي يعد طالب البناء وطرفا في العقد وشركة البناء وبعد اتمام البناء تصبح السفينة جاهزة بان تكون محلا للملكية اذ انها تعد ملكا للمجهز من بداية الامر(٤). وتكتسب هذه المنشأة صفة

اولا-البناء المباشر او البناء الاقتصادي

ويتم البناء بشكل مباشر من قبل الشخص الذي يريد البناء ويكون تحت سيطرته واشرافه، حيث يقوم بشراء كل المواد المتعلقة ببناء السفينة ويتفق مع مهندس البناء والعمال بموجب عقد يتم بينهم لغرض اكمال البناء ويصبح هنا طالب البناء هو المالك للسفينة بعد الانتهاء من بنائها. واصبحت هذه الطريقة من الطرق القديمة لاستخدامها وسائل بسيطة في عملية البناء. لأن الطرق الحديثة والمتطورة تحتاج الى رؤوس طائلة . لذلك فإن البناء الاقتصادي للسفن نادر ويكاد يقتصر على بناء السفن الصغيرة للنزهة والصيد^(١). ويسمى البناء الاقتصادي للسفينة ويعد سببا من اسباب كسب الملكية^(٢). وان هذه الطريقة تعد من الشروط الجوهرية التي اخذت بها تشريعات بعض الدول المتقدمة في مجال صناعة السفن والذي يتم من خلاله منح الجنسية للسفينة ، وهذا لا يتم الا عندما تستكمل عملية البناء.

ثانيا-البناء غير المباشر

يتم بموجب بناء السفينة على اساس العقد المبرم بين طالب البناء (المجهز) والمصنع (المتعهد) بالبناء ويتم الاتفاق على دفع مبلغ البناء مع الجهة المتعده والمجهز الذي يقوم باستغلال السفينة لمصلحته . وبناء السفينة يتم وفقا للمواصفات المطلوبة من قبل المجهز

(١) د . حمد الله محمد حمد الله ، القانون البحري ، الجزء الأول ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، سنة ٢٠٠٨ ، ص ٤٧ د. مصطفى كمال طه ، اساسيات القانون البحري دراسة مقارنة ، السفينة - اشخاص الملاحة البحرية-النقل البحري-الحوادث البحرية- الضمان (التأمين) البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الثانية ، ٢٠١٢ ، ص ٦٢.

(٢) د. محمود سمير الشرقاوي ، القانون البحري، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٨ ، ص ١٠٣.

طالب البناء . ويتم هذا البناء بثمن جزافي^(١) وان اثار عقد بناء السفينة بثمن جزافي خلافا للقانون، فيقال انه عقد مقاوله بين المجهز ومقاول البناء وقال البعض انه عقد بيع معلق على شرط^(٢). ويلتزم الباني بتوفير كل مستلزمات البناء بشرائها وعند ما يكتمل البناء يقوم بتسليمها الى الجهة المستفيدة من العقد وهو المجهز الذي قد يكون المالك او المستأجر كما ذكرنا. فاذا استكملت بنائها خضعت للقانون البحري^(٣). وتسري عليها كافة القواعد المتعلقة بالعلاقات التي تتم بسببها وعلى متنها كما سنلاحظ. وتكون صالحة للأبحار وتصبح محلا للملكية . فيسري عليها قانون ملكية العقار بالتخصيص ولا تسري عليها قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية نظرا لطبيعتها الخاصة. والسفينة تعد من عناصر الذمة المالية ، لأنها في نظر القانون البحري اشبه بالمتجر ، ولها حالة خاصة ينظم احكامها قانون التجارة البحرية تنظيما تنفرد به السفينة عن سائر الأموال المنقولة. والذي وضع احكام خاصة بها تتعلق بكيفية تسميتها وطريقة منحها الجنسية وفق هذه الأحكام.

ومن الجدير بالذكر إن الدول المتقدمة في هذا المجال عملت جاهدة للمحافظة على اسرار هذه الصناعة . كما هو الحال في انكلترا عام ١٨٩٤^(٤). والتشريع البريطاني كان يشترط منح الجنسية للسفينة على اساس البناء الوطني . وكذلك في فرنسا هي الأخرى رغبت في اسباغ طابع السرية على هذا النوع من الصناعة وحمايتها من المنافسة الأجنبية.^(٥)

(١) د. علي البارودي ، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف الاسكندرية ، ١٩٧٥ ، ص ٥١ ، د. عبد الحميد الشواربي ، قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ ، منشأة المعارف الاسكندرية، ٢٠٠٣ ، ص ٥٩.

(٢) د. حمد الله محمد حمد الله، مصدر سابق، ص ٤٨.

(٣) د. المعتمد بالله الغرياني، دروس في القانون البحري، دار الجامعة الجديد- الاسكندرية ، ٢٠٠٨ ، ص ٣٩.

(٤) نقلا عن الدكتور . غالب علي الداودي ، د. حسن محمد الهداوي ، القانون الدولي الخاص ، الجزء الاول ، الجنسية-الموطن-مركز الأجانب ، بلا سنة طبع ، ص ١٤٨.

(٥) د. محمد فريد العريني ، د. محمد السيد الفقي ، القانون البحري والجوي ، منشورات الحلبي ، ٢٠٠٣ ، ص ٧٦.

وبالرغم من ذلك الا ان الوضع قد تغير حيث اصبح بالإمكان ان تحصل السفينة على جنسية دولة معينة وان تم بنائها في دولة اخرى. كما نصت عليها التشريعات البحرية في دول العالم مثل فرنسا التي عملت على اجراء تعديل في شروط البناء الوطني نظرا لارتفاع التكاليف في صناعة السفن . وان هذا التعديل تم بمقتضى القانون الصادر في ١٩مايو عام ١٨٦٦^(١). وان عقد بناء السفينة يعد من العقود التجارية بموجب قانون التجارة البحري، هذا بالنسبة للجهة المتعهدة بالبناء. اما بالنسبة لطلب البناء فأن عقد بناء السفينة لا يعد تجاريا الا اذا كان الغرض منه بناء سفينة تجارية^(٢). وان هذا العقد يتم بين المجهز والشخص المتعهد بالبناء ، وقد انعقد الإجماع فقها وقضاء" على ان العقد الذي يربط المجهز والبانى ليس عقد مقاوله يقدم فيه المقاول علمه وفنه وخبرته تحت اشراف رب العمل ولحسابه وعلى مواد مملوكة لرب العمل بحيث يمتلك رب العمل تباعا كل جزء يتم بناؤه من السفينة ، وانما هو بيع تحت التسليم يقوم فيه البائع بخلق السفينة من مواد مملوكة له بالاستعانة بعمال يخضعون لأشرفه^(٣). ومن الدول التي اعتمدت هذا المعيار كأساس لمنح الجنسية للسفينة بريطانيا وفرنسا كونهما من الدول المتقدمة في مجال صناعة السفن ، الا ان العراق ومصر لم تأخذ بهذا المعيار ، اذ اعتمدت معيار موضوعي اخر يتمثل بتسجيل السفينة في الميناء كأساس لمنحها الجنسية للسفن المسجلة في موانئها وسوف نتطرق اليه لاحقا . بالإضافة الى دول عربية اخرى مثل الاردن وسوريا ودول عربية اخرى نهجت نهج العراق ومصر لمنح الجنسية لسفنها. وألزم القانون الدولي الخاص بوجود علاقة جوهريه بين الدولة والسفينة وكان الاجدر على المشرع الوطني الاخذ بتلك العلاقة تطبيقا لأحكام الاتفاقيات الدولية منها المادة (الخامسة) من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ الخاصة بالبحر الاقليمي والمادة (٩١) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢^(٤). وهذا النص كفيل بان يجعل السفينة تتمتع بالجنسية . بالإضافة الى اجراءات

(١) د. عاطف محمد الفقي، مصدر سابق، ص ٨٥.

(٢) د. محمد فريد العريني، د. محمد السيد الفقي ، مصدر سابق ، ص ٧٦.

(٣) د. مصطفى كمال طه ، اساسيات القانون البحري دراسة مقارنة _ السفينة ، مصدر سابق ، ص ٦٢.

(٤) د. محمد الحاج حمود ، القانون الدولي للبحار ، منشورات الحلبي ، ١٩٩٠ ، ص ٧٥.

شكلية متمثلة بالتسجيل ودفع الرسوم ، وهذه العلاقة او الرابطة اشبه بالرابطة بين الشخص الطبيعي ودولة الجنسية . وكان هناك اجماع في نصوص القانون البحري وقانون التجارة البحرية ان تكتسب السفينة جنسية الدولة المانحة لها اسوة بتمتع الاشخاص الطبيعيين، وهذا يساعد على توثيق الرابطة بين الدولة وبين المتمتع بجنسيتها سواء كان شخصا طبيعيا ام معنويا. وتحدد جنسية السفينة حقوقها وواجباتها في السلم والحرب، ويمنحها الحق في رفع علم دولتها^(١). وان القاعدة الاساسية المستقرة بالنسبة للسفن التجارية والتي هي موضوع بحثنا هو ان العلم دليل على الجنسية، ولكنه لا يكفي لوحده لإثباتها^(٢). فلا بد ان يكون معززا لإثبات هويتها اضافة الى العلم كأن يكون تحديد مكان البناء الذي بموجبه تمنح الجنسية للسفينة، على اساس المكان الذي تم بناء السفينة فيه والذي يعد من الطرق الخاصة التي بموجبها تكتسب السفينة جنسيتها. كما اعتمدت بريطانيا معيار بناء السفن عام ١٨٩٤، مشترطة ان تكون مملوكة بالكامل لمن يحمل الجنسية الملكية البريطانية، وان تكون قد سجلت وفق الأحكام المعمول بها قانونا. ولا تنتقل ملكية السفينة الى طالب البناء والمشتري الا بعد تمام البناء وتجربتها وتسليمها اليه. فعقد بناء السفينة هو بيع تحت التسليم^(٣) وان اعتبار بناء السفينة بيع تحت التسليم فيه اثار قانونية تتعلق بالسفينة وهي في مرحلة البناء، فلو هلكت السفينة فان تبع الهلاك تقع على المتعهد في البناء، وبالتالي يتم فسخ عقد البناء ويتم اعادة الثمن المتفق عليه الى طالب البناء . إلا ان هناك استثناء يعفى به المتعهد من تحمله تبعة الهلاك وهو في حالة انذار لطالب البناء بتسليم السفينة او افلاس المتعهد . وبالتالي فان السفينة تنتقل الى طالب البناء وهي مثقلة بالحقوق العينية المتمثلة بالرهن باعتبار طالب البناء هو الدائن المرتهن الذي يكتسب حقا عينيا على السفينة المرهونة ، وذلك بمقتضى العقد البحري^(٤). يحق له وحده ان يرتب

(١) د. صلاح الدين عبداللطيف الناهي، مصدر سابق، ص ٤٨.

(٢) د. محمد الحاج حمود، مصدر سابق، ص ٨٩.

(٣) د. جلال وفاء محمدين، القانون البحري، مصدر سابق، ص ٨٤.

(٤) د. مجيد حميد العنبيكي ، القانون البحري العراقي ، بغداد ، ٢٠٠٢، ص ٣٨، انظر المادة (٧٠) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧.

عليها ما يراه من رهون^(١). تقع على عاتق المتعهد بالبناء مسؤولية ضمان العيوب الخفية^(٢) ويتعهد بخلو السفينة من تلك العيوب الخفية وهو التزام طبيعي في عقد البيع. باعتبار الباني يمتلك الاختصاص الفني والاحتراف لذا يضمن العيوب الخفية في بناء السفينة^(٣). والقواعد المتقدمة تعد قواعد ذات تطبيق ضروري لأنها تستهدف حماية وسلامة المعاملات ولا سبيل لاستبعادها بموجب قواعد الاسناد ومنها قاعدة الارادة. واما التشريعات العربية فانها لم تأخذ بشرط البناء كونه يحمل الدول العربية تكاليف باهضة مثل العراق ومصر والاردن وسائر الدول العربية الاخرى، معتمدة في ذلك تسجيل السفينة في الميناء هذا ما سنبحثه في، فرع اخر. ومن خلال جنسية تجعلها تتمتع برقابة من قبل الدولة على السفينة، وهذه الرقابة حددتها الاتفاقيات الدولية في المجال البحري وهذا ما نصت عليه اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ في المادة ١/٩٤ ((تمارس كل دولة ممارسة فعلية ولايتها ورقابتها في الشؤون الادارية والتقنية والاجتماعية على السفن التي ترفع علمها)) . وهذا يفيد في تحديد معنى الرقابة التي تمارسها الدولة^(٤). وان الدولة تعمل جاهدة على رقابة سفنها الوطنية للتأكد من سلامتها وصلاحياتها للملاحة البحرية. وهذه الرقابة لا تقتصر على السفن الوطنية بل تشمل السفن الاجنبية في المياه البحرية للتيقن من سلامتها^(٥). بالرغم من التباين في المعايير بين الدول حول منح الجنسية، فان بعض الدول اخذت بمعيار البناء الوطني، وهو معيار قديم اتبعته الدول فيما يتعلق بجنسية السفينة حيث اعتبرت ان السفينة التي يتم بناؤها داخل الدولة فانها تحصل على الجنسية الوطنية لتلك الدولة. وهذا الغرض منه قصر الجنسية الوطنية على

(١) د. علي البارودي ، مبادئ القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٥١.

(٢) انظر المادة (٢/٥٥٨) من القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لعام ١٩٥١ تقابلها المادة (١/٤٤٧) من القانون المدني المصري رقم (١٣١) لعام ١٩٤٨.

(٣) انظر المادة (٢/٥٥٨) من القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لعام ١٩٥١ تقابلها المادة (١/٤٤٧) من القانون المدني المصري رقم (١٣١) لعام ١٩٤٨.

(٤) د. محمد الحاج حمود ، مصدر سابق ، ص ٧٧.

(٥) د. صلاح الدين الناهي ، مصدر سابق ، ص ٥٣.

السفن التي يتم بناؤها داخل البلاد^(١). على الرغم من القيود التي وضعتها الدول في منح الجنسية للسفن الأجنبية التي يتم بناؤها في الداخل إلا أن بعض الدول لم تضع أي قيد أو شرط في هذا المجال. مع مراعاة بعض الأحكام التي تناولتها المادة المذكورة آنفاً. وبعد انتهاء مرحلة بناء السفينة تنتقل ملكيتها إلى الشخص طالب البناء وبالتالي يصبح مالكها. وإن الوضع قد تغير في الوقت الحاضر أي أصبح بالإمكان منح الجنسية للسفينة رغم بنائها في دولة أخرى وهذا يدل على وجود فرق بين أساس البناء الوطني والملكية الوطنية، ومن خلال ذلك يتضح لدينا أن منح الجنسية العراقية للسفينة لا يتم إلا على أساس الملكية الوطنية وهذا يمثل اتجاهها عاماً في العراق. وإن بناء السفينة لا يعد عقد مقاوله لأن عقد المقاوله غير ناقل للملكية، بل يعد عقد بيع والذي سبب يعد من أسباب نقل ملكية السفينة. وقد استقر الرأي على اعتبار عقد بناء السفينة عقد بيع^(٢). وعندما تكتسب السفينة الجنسية تتمتع بحالة مدنية وسياسية معتبرة حتى في البلاد الأجنبية^(٣). وإن هذه الآثار يحكمها القانون التجاري البحري وكذلك القانون الدولي العام والقانون الدولي الخاص، وقد أخذت فرنسا بهذا الأساس في قانونها الصادر ٢١/ سبتمبر/ ١٧٩٣ إلى جانب أساسين آخرين ثم تخلت عن الأساس المذكور في القانون الصادر في ١٩/ مايو/ ١٨٩٩ لارتفاع تكلفة بناء السفن، في المصانع الفرنسية. ثم أعيد العمل بأساس البناء مع اجازة منح الجنسية للسفن التي بنيت في الخارج شريطة تسديد رسوم استيرادها^(٤).

أما في بريطانيا فقد اعتمدت أساس البناء الوطني لكون السفينة تشكل غنيمة حربية ومن ثم تم العدول عن أساس البناء الوطني في قانون الملاحة التجارية عام ١٨٩٤^(٥). والذي يهمننا في دراستنا هذه هو تمتع السفينة بالجنسية والذي تمنح بموجبه مزايا خاصة

(١) د. المعتمد بالله الغرياني، مصدر سابق، ص ٥١.

(٢) د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، مصدر سابق، ص ١٠٤.

(٣) د- صلاح الدين عبداللطيف الناهي، مصدر سابق، ص ٥٢.

(٤) د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، مصدر سابق، ص ٥٠.

(٥) المصدر نفسه، ص ٥٠.

بالإضافة الى خضوعها للرقابة والأشراف من قبل الدولة ، خاصة فيما يتعلق بالملاحة وسلامة السفينة وصلاحياتها للملاحة البحرية. مع ضمان سلامة الأرواح في البحار. وهذه الرقابة على السفن الوطنية كذلك تشمل السفن الأجنبية في المياه البحرية للتيقن من كونها في حالة سلامة^(١).

وللجنسية دور فاعل في حل تنازع القوانين وهذا يجعلها تحظى بأهمية كبيرة وخاصة عند قيامها بنشاطها البحري . وهذا الحل في التنازع سواء كان في القضايا الجنائية ام في المدنية ، وخاصة عند ارتكاب الجرائم على متن السفينة التجارية. فاذا كانت مبحرة في عرض البحر وارتكبت جرائم او وقعت حوادث على متنها فيطبق قانون علمها على الحوادث المدنية والجزائية، وهذا ما نتطرق اليه بالتفصيل في الفصل القادم. ان حل إشكالية تنازع القوانين يتم على اساس الجنسية الممنوحة للسفينة الذي .

الفرع الثاني

منح الجنسية على اساس مكان تسجيل السفينة

يعد مكان تسجيل السفينة من اهم الأسس الموضوعية المتعلقة بمنح الجنسية للسفينة بموجبه تكتسب جنسية الدولة المسجلة في احدى موانئها في سجل رسمي^(٢). وان تسجيل السفينة لا يتم الا وفق اجراءات خاصة تتعلق بتسجيل السفينة قبل ان تكون جاهزة للاستعمال وكذلك تعين الجهة الموكلة اليها تسجيل السفينة وهذا ما اشارت اليه المادتين الثانية و الخامسة من قانون تسجيل السفن العراقي رقم (١٩) لسنة ١٩٤٢. اما مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ تناول الاجراءات بشكل مفصل كالآتي: الجنسية العراقية اذا كانت مسجلة في

(١) د. صلاح الدين عبداللطيف الناهي ، مصدر سابق ، ص ٥٣.

(٢) ليس هذا التسجيل والقيود سوى اجراء شكلي ورسمي معا يقصد به الرقابة على السفن الوطنية واشهار السفن المسجلة ومنحها علنية التصرفات واسباب كسب الملكية.. انظر الدكتور صلاح الدين عبداللطيف الناهي ، مصدر سابق/ص ٥٦.

سجل السفن وكانت مملوكة لشخص طبيعي او معنوي متمتع بالجنسية العراقية^(١). وان السفينة يتم تسجيلها في الميناء وتحصل على شهادة التسجيل من الجهة المسؤولة في الميناء .ويسلم رئيس الميناء مالك السفينة شهادة التسجيل دون غيره بعد تسجيلها صورة كاملة من صحيفة سفينته موقع منه وحاملة ختم ميناء التسجيل^(٢). ويتم الاحتفاظ بشهادة التسجيل لدى الريان . وهذا هو الاساس التي تحصل فيه السفينة على الجنسية من خلال التسجيل .

وان قانون الهيئة البحرية العراقي المعدل رقم (١٨) لسنة ٢٠١٩ في نص المادة (الثانية) منه التي نصت على ان تسجيل السفن لدى سلطة الملاحة الداخلية يتم وفقا لأحكام قانون تسجيل السفن رقم (١٩) لسنة ١٩٤٢^(٣) . وان مشروع القانون البحري العراقي لا يختلف عن الاحكام التي تضمنتها اتفاقية الامم المتحدة بشأن شروط تسجيل السفن، اذ اوجبت الاتفاقية في مادتها الحادية عشرة انشاء سجل للسفن في دولة التسجيل على ان يدون فيه بيانات مشابهة لتلك التي نص عليها المشرع^(٤). اما في مصر فان قانون التجارة البحرية المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ نصت المادة الرابعة منه ،على مع مراعاة الاحكام المنصوص عليها في هذا القانون تسري على السفينة احكام المال المنقول عدا تملكه بالحيازة^(٥). ولا يمكن تملك السفينة الا وفق لإجراءات التسجيل المنصوص عليها في القوانين البحرية .حيث تقضي الفقرة الأولى من المادة الأولى من قانون تسجيل السفن المصري رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ بأنه: (لا يجوز لأية سفينة أن تسير في البحر تحت العلم المصري الا اذا كانت مسجلة وفقا لأحكام هذا القانون)^(٦). وكل سفينة تتمتع بجنسية الدولة المسجلة لدى موانئها طبقا للاتفاقيات البحرية كاتفاقية جنيف لعام

(١) انظر د . محمد الحاج حمود ، مصدر سابق، هامش (٢)/ص ٨١.

(٢) د. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الطبعة الثالثة ، الدار الجامعي للطباعة والنشر، بيروت ،بلا سنة طبع، ص ٥٤.

(٣) انظر المادة (٢/٥) من قانون الهيئة البحرية العراقية العليا رقم (١٨) لسنة ٢٠١٩ والتي نص ((٢-تسجيل السفن بموجب قانون التسجيل (١٩) لسنة ١٩٤٢ واصدار الشهادات والوثائق المتعلقة بها)).

(٤) د. مجيد حميد العنبيكي ، القانون البحري العراقي، بغداد ، ٢٠٠٠ ، ص ٢٦.

(٥) د. المعتصم بالله الغرياني، مصدر سابق، ص ٤٥.

(٦) د. محمود سمير الشراوي ، القانون البحري ،مصدر سابق، ص ٦٤.

١٩٥٨ واتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢ اذ نصت المادة (١/٩١) على انه (تحدد كل دولة شرط منح جنسيتها للسفن وتسجيل السفن في اقليمها والحق في رفع علمها ،وتكون جنسية الدولة التي يحق لها رفع علمها.....)^(١). بالإضافة الى نصوص الاتفاقيات الدولية والقواعد المتعلقة بقوانين البحار حول تسجيل السفينة لغرض منحها الجنسية والتي بموجبها يحق لها رفع علم الدولة مانحة الجنسية ، نجد ان للعرف الدولي دور هام في هذا الجانب والذي يقضي بان ترفع السفن علم الدولة التي تنتمي اليها حتى يمكن التعرف عليها والتأكد من شخصيتها . وفق هذه المبادئ السفينة التي لا تحمل علم تكون لا جنسية لها^(٢).

اذ اعتبرت هذه الاتفاقية ان تسجيل السفينة في ميناء تلك الدولة التي وجب عليها رفع علمها ،يعتبر بمثابة الجنسية لتلك السفينة. فالسفن لا يمكن لها الابحار في موانئ اي دولة إلا اذا كانت مسجلة في احد الموانئ ويعد حمل علم تلك الدولة بمثابة الجنسية للسفينة. وتسجيل السفينة في ميناء اي دولة هو اساس من اساس اكتساب الجنسية للسفينة. وان علم السفينة يعد بمثابة قرينة بسيطة قابلة لأثبات العكس على الجنسية لتلك السفينة التي تشكل رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة. وان تسجيل السفينة في الموانئ الوطنية هو نظام اتبعته العديد من الدول في تشريعاتها البحرية ،وذلك لأهميته في ضمان حقوق السفينة وبيان ملكيتها. فهو يعد بمثابة وسيلة تستخدمها الدولة للتأكد من استيفاء السفينة لشروط الجنسية^(٣).

اما المراكب التي يتم استخدامها للصيد والنزهة والملاحة الداخلية والنهرية هذه مستثناة من التسجيل. كما لا تخضع لواجب التسجيل في مصر السفن الأجنبية حتى ولو لم تكن مسجلة في الخارج وحتى لو كانت تمارس الملاحة في المياه المصرية^(٤).

(١) د. عاطف محمد الفقي، مصدر سابق، ص ٦٣.

(٢) انظر المادة (١/٩١) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

(٣) د. محمد فريد العريني ، د. محمد السيد الفقي ، مصدر سابق ، ص ٨٧.

(٤) د. عاطف محمد الفقي ، مصدر سابق، ص ٦٣.

وان السفن المصرية تخضع للتسجيل في جميع انواعها المستخدمة للملاحة في المياه الاقليمية او الملاحة في أعالي البحار تجارية كانت ام غير تجارية وبغض النظر عن عناوينها. الا انه تم اعفاء السفن المخصصة للنزهة والسفن الشراعية المخصصة للصيد من التسجيل كما ذكرنا سابقا. وقد استثنى قانون التجارة البحرية المصري السفن المعدة للنزهة او للتجوال داخل الميناء بشروط^(١). وهذه الشروط تتعلق بالسفن الشراعية التي لا تزيد حمولتها عن عشرة اطنان وان لا تتجاوز عند ابحارها المياه الاقليمية، اما اذا تجاوزت المياه الاقليمية وزادت حمولتها عما هو مقرر لها ففي هذه الحالة تكون خاضعة للتسجيل لاستيفائها الشروط المقررة للتسجيل. وان الغرض من تسجيل السفينة للإشهار والعلانية، ومعرفة مدى صلاحيتها للملاحة. من خلال تسجيل السفينة في المياه تحصل على الوثائق الثبوتية التي تدل على ذلك. وهذا ما نصت عليه المادة (٩١) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

مما جعل السفن المسجلة ان تخضع لنظام قانوني تم بموجبه وضع قيود على السفن المبحرة، وهذه القيود تتمثل برفع العلم، اذ التزمت هذه الاتفاقية بان تكون للسفينة جنسية الدولة التي ترفع علمها هذا ما نصت عليه المادة (٩١/١) من اتفاقية ١٩٨٢. الا ان هناك حالات استثنىتها اتفاقيتي عام ١٩٥٨ و ١٩٨٢ لقانون البحار، وهي لا يجوز للسفينة ان تغير علمها، سواء كانت اثناء رحلة طارئة، او اثناء وجودها في الميناء، الا في حالة نقل حقيقية للملكية، او تغيير في التسجيل هذا ما نصت عليه المادة (٩٢) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢^(٢). وهذا الاستثناء الذي تمت الاشارة اليه، يجعل السفينة ان تغير علمها في حالة نقل الملكية او تغيير التسجيل من ميناء الى آخر. اما اذا هلك السفينة واستولى عليها العدو

(١) د. صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، مصدر سابق، ص ٥٧.

(٢) نص المادة (٩٢/١) من اتفاقية ١٩٨٢ ((تبحر السفينة تحت علم دولة واحدة فقط، وتكون خاضعة لولايتها الخالصة في اعالي البحار الا في حالات استثنائية منصوص عليها صراحة في معاهدات دولية او في هذه الاتفاقية. ولا يجوز للسفينة ان تغير علمها اثناء رحلة ما او اثناء وجودها في ميناء زيارة، الا في حالة نقل حقيقي للملكية او تغيير في التسجيل)).

او فقدت جنسيتها فيشطب التسجيل^(١) . وتشطب السفينة في حالة هلاكها او فقدانها . او اذا غرقت السفينة او احترقت او كسرت او استولى عليها العدو^(٢) . وكذلك عن طريق نقل ملكيتها الى شخص يحمل الجنسية الأجنبية . وان عدم مراعاة شروط كسب الجنسية وعدم استيفاء الاجراءات المتعلقة بالتسجيل هذه الاسباب وغيرها قد تؤدي الى شطب سجلها وهذا تتبناه الجهة الادارية المختصة بهذا الشأن للإبلاغ عن كل تغيير يتعلق بسجلات السفينة كي يتم شطبها من قبل الجهة القضائية لإصدار امر قضائي يتعلق بشطب السفينة . مع توجيه عقوبات لمالك السفينة والريان الذي يسير سفينته دون ان يضع اسمها مصحوبا برقم تسجيلها على مكان ظاهر^(٣) .

وان اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ في المادة (٢/٩٢) والتي نصت على ان ((لا يجوز للسفينة ان تبحر تحت علمي دولتين او اعلام اكثر من دولتين مستخدمة اياهما او اياها وفقا لاعتبارات الملاحة ن تدعي انفسها اي جنسية من هذه الجنسيات امام اي دولة اخرى ، ويجوز اعتبارها في حكم عديمة الجنسية)) . واستنادا للمادة (١٠٣) من الاتفاقية ذاتها تعد سفينة قرصنة وتخضع للملاحقة القانونية من قبل الدول، وهذا ما يتم التطرق اليه في موضوع الجرائم التي تحصل على متن السفن الذي سنبحثه في مبحث خاص من دراستنا . لقد اخذت اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ واتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ بقاعدة قانونية قديمة مفادها : ان لكل سفينة جنسية واحدة فقط ، وبخلاف ذلك تعد بحكم عديمة الجنسية^(٤) . وهذه القاعدة تمنع انعدام الجنسية للسفينة وكذلك الازدواج في الجنسية والاعتماد على جنسية

(١) د- مجيد حميد العنكي ، مصدر سابق ، ص ٢٦ .

(٢) د. حمد الله محمد حمد الله ، مصدر سابق ، ص ٧٨ .

(٣) المصدر نفسه ، ص ٧٩ .

(٤) د- محمد الحاج حمود ، مصدر سابق ، ص ٧٢ ، وبالإشارة الى نص المادة (٢/٩٢) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ ((لا يجوز للسفينة ان تبحر تحت علمي دولتين او اعلام اكثر من دولتين ، مستخدمة اياها وفقا لاعتبارات الملاحة ، التي تدعي لنفسها اي جنسية من هذه الجنسيات امام اي دولة اخرى ، ويجوز اعتبارها في حكم السفينة عديمة الجنسية)) .

واحدة، تمثل جنسية الدولة التي يتم تسجيلها في احد موانئها . والتسجيل كما ذكرنا يجب ان يكون مستوفيا لشروطه القانونية، فلا يكمن استخدام السفينة الا بعد تسجيلها في الميناء، وهذا ما نصت عليه القوانين البحرية . حيث جاء في قانون تسجيل السفن العراقي رقم (١٩) لسنة ١٩٤٢ في المادة خامسا ((يجب ان يتم التسجيل قبل الشروع في استعمال السفينة)). كما حدد مسؤولية الاشخاص عن تسجيل السفينة ودفع رسوم التسجيل، حيث تقع مسؤولية التسجيل على عاتق المالك والريان اي طاقم السفينة وتعطى لهم شهادة التسجيل، بعد اكمال اجراءاتها ودفع الرسوم. وكما أشرنا في بحثنا هذا ان مصر هي الاخرى اخذت بهذا المعيار المستند الى تسجيل السفينة كأساس لمنحها الجنسية المصرية. وان جميع السفن المصرية خاضعة للتسجيل، ومنعت قوانينها البحرية اي سفينة تحمل العلم المصري من الابحار الا تكون مسجلة في أحد موانئها البحرية وهذا ما تم تنظيمه في قانون التجارة البحرية المصري المرقم (٨٤) لسنة ١٩٤٩ المعدل وفي المادة الاولى منه^(١). وتسجيل السفن يعد بمثابة حماية قانونية لها، اذ يجعلها ان تتمتع بحماية قوانين الدولة التي يتم تسجيله فيها. وكذلك للتسجيل اهمية فيما يتعلق بشهر التصرفات التي ترد على السفينة^(٢). وتسجيل السفينة اكتسب قيمة قانونية من قبل التشريعات الأجنبية والعربية. فهو يعمل على تثبيت الحقوق الخاصة بالسفينة كحق الامتياز وحق الرهن البحري الوارد على السفينة من خلال تسجيله في الميناء، كما تعد شهادة التسجيل تعد قرينة على اثبات ملكيتها.^(٣) وان الجهة المختصة بالتسجيل هي مالك السفينة كما أشرنا، من خلال تقديم طلبا من قبله "لتسجيل السفينة مجرد وصولها للميناء. ووثيقة التسجيل تتضمن البيانات التالية:^(٤) التي تشمل اسم السفينة عند التسجيل مع ذكر الاسماء السابقة ان وجدت

(١) انظر الى المادة (الاولى) من قانون التجارة البحرية المصري رقم (٨٤) لسنة ١٩٤٩ ((لا يجوز لأي سفينة ان تسير في البحر تحت العلم المصري الا اذا كانت مسجلة وفقا للأحكام هذا القانون)).

(٢) د. حمد الله محمد حمد الله، مصدر سابق، ص ٧٤ .

(٣) د. سعيد يحيى، قانون التجارة البحرية الدولية، المكتب العربي الحديث، الاسكندرية، ٢٠٠٧، ص ١٠.

(٤) انظر الدكتور مجيد حميد العنبيكي، القانون البحري العراقي، ص ٢٦، انظر المادة (١١) من قانون التجارة البحرية اللبناني الصادر في ١٨/٢/١٩٤٧. انظر د. مجيد حميد العنبيكي، مصدر سابق، ص ٢٦. د. جلال وفاء محمدين، القانون البحري، مصدر سابق، ص ٦٤ و ٦٥. د. علي البارودي، مبادئ في...

وميناء التسجيل مع ذكر تاريخ ومحل انشاء السفينة بالإضافة الى نوعها وابعادها وطولها ومقدار حمولتها الكلية والصافية ،وهناك بيانات اخرى تتعلق باسم مجهز السفينة مع ذكر موطنه ، واسم الريان وجنسيته ولقبه بالإضافة الى كل ما يتعلق بالريان من مؤهلات ، كذلك اسم مالك السفينة او الملاكين ان كانت مملوكة على الشيوع مع الاشارة الى موطنهم وجنسية كل منهم وحصته الشائعة. واسم دولة العلم المسجلة السفينة في مينائها .والحقوق العينية المترتبة على السفينة ان وجدت ،والرهون الواقعة عليها ان وجدت واسم الدائن المرتهن وجنسيته ومحل اقامته او اية بيانات اخرى.

وهذه البيانات تعد بمثابة وثيقة تستطيع بها السفينة ان تحصل على الجنسية من تلك الدولة التي يتم تسجيلها في مينائها ، والذي يعد بمثابة موطن السفينة القانوني، ومن خلاله تكتسب السفينة الجنسية بالعلم والتسجيل ولكن يعد قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس وذلك لوجود استثناء في حالة استئجار السفينة يرفع المستأجر علم دولته. وان الجنسية التي تكتسبها السفينة تعتبر وثيقة مهمة جدا يتم الاحتفاظ بها لدى الريان ، يتم فيها تنفيذ المعاملات المطلوبة للسفينة ،ويتم تقديم هذه الوثائق للكمارك عند القيام بعمليات الشحن والتفريغ ، وهذه الوثائق مهمة للسفينة ولا يكفي علم السفينة لأثبات جنسيتها وانما لابد من وجود وثائق معينة تحملها السفينة دائما . ووفق هذه الاجراءات السالفة الذكر تصبح السفينة متمتعة بالحماية القانونية في ظل اكتسابها الجنسية .وتكون خاضعة لرقابة القوانين البحرية والاتفاقيات الدولية المتعلقة بالبحار. وعلى هذا فانه يشترط لاكتساب الجنسية توفر شرط الملكية الوطنية وشرط التسجيل في الميناء المصري^(١). وهذا يعني ان الدول العربية لم تعتمد معيار بناء السفينة كأساس لاكتساب الجنسية ،وهذا ما معمول فيه في بعض الدول العربية ،فان السفينة اذا كانت مسجلة باسم اجنبي يرقن قيدها .

وعلى كل سفينة معدة للقيام برحلة ان تحمل على متنها مجموعة من الاوراق والمستندات

-القانون البحري ،مصدر سابق ،ص ٦٥ ، د. مصطفى كمال ،مبادئ في القانون البحري ، مصدر سابق، ص ٥٣ .

(١) د. صلاح الدين عبداللطيف الناهي ،مصدر سابق، ص ٦٠ .

تسمح لبعضها بالتعرف على ذاتيتها اثناء الرحلة واثبات حالتها المدنية^(١). وهذه الوثائق مهمة جدا تجعل السفينة ان تتصف بمجموعة من الخصائص والأوصاف وتؤلف الحالة المدنية للسفينة على رأي البعض^(٢).

تقوم السلطات الداخلية بتنظيم هذه الاوراق وبيان عددها وشكلها. وعند تلف شهادة التسجيل او فقدانها يتم اخراج وثائق جديدة بدل التالفة والمفقودة. وكذلك حتى التعديل على البيانات في وثيقة التسجيل ايضا يتم الابلاغ عنه في مكتب التسجيل. وان وثائق التسجيل التي تقوم بتنظيمها السلطات الداخلية للدول اكدتها الفقرة الثانية من المادة الخامسة من اتفاقية البحر الاقليمي ١٩٥٨ والفقرة الثانية من المادة (٩١) من اتفاقية ١٩٨٢ بقولها ((تصدر كل دولة للسفن التي منحتها حق رفع علمها الوثائق الدالة على ذلك))^(٣). وهذا مما جعل هناك تباين في القواعد القانونية المتعلقة بهذا الخصوص والتي تقوم الدولة بوضعها، وتتصف هذه القواعد بالصفة العالمية والتي على كل دولة مراعاتها عند منحها جنسيتها للسفينة.

ولو ان شخص انتحل صفة امتلاكه لسفينة وليس من حقه ذلك كما جرى الحال عند امتلاك سفينة بريطانية دون حق، في مجال الشخصية الدولية البريطانية او استخدام العلم البريطاني لغرض ان تظهر السفينة كأنها سفينة بريطانية، فان السفينة تكون معرضة للمصادرة^(٤). فالسفن التجارية تخضع لقانون علمها اثناء وجودها في البحر، لأنها جزء من اقليمها لكون العلم الذي تحمله يمثل سيادة الدولة. ولقد ردد هذه الفكرة (فاتيل) محتجا بان الطفل الذي يولد على سفينة يعتبر كانه ولد في اقليم الدولة التي تحمل السفينة علمها وهذا في نظره تأكيد لان السفينة جزء من اقليم الدولة^(٥). وبالرغم من التحفظ الذي صدر من قبل الاتحاد السوفيتي آنذاك عند تصديقه على اتفاقية البحر الاقليمي ١٩٥٨، والذي نص على

(١) د. محمد فريد العريني ، د. محمد السيد الفقي ، مصدر سابق ، ص ٦٧.

(٢) د. صلاح الدين عبداللطيف الناهي ، مصدر سابق ، ص ٣٩.

(٣) انظر المادة (٢/٩١) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

(٤) محمد وسيم غالي ، مصدر سابق ، ص ١٥.

(٥) د. محمد طلعت الغنيمي ، القانون البحري ، منشأة الاسكندرية ، بلا سنة طبع ، ص ٢١٥.

((إن مبدأ القانون الدولي يفضي بان السفينة لا تخضع في البحر العالي الا لولاية الدولة التي تبحر تحت علمها))، وتتطبق دون اي قيد على سفن الدولة^(١). ترفع اي سفينة علم دولة وهذا يدل على ان هذه السفينة متمتعة بجنسية تلك الدولة. اضافة الى علم السفينة هناك اعلام تسمى اعلام المجاملة (الملائمة) وعلم المجاملة هو العلم الذي تمنحه الدولة الى السفينة التي لا يتوفر فيها شروط العلاقة الجوهرية^(٢). ولا تتمتع بسمات تتعلق بملكية السفينة التجارية على سبيل المثال ، او السماح للدول بمراقبة تلك السفن التي تحمل اعلامها ، بالإضافة الى ذلك تكون هذه السفن غير خاضعة الى القيود المتعلقة بالتسجيل . وهذه الاعلام تمنح الدولة الحرية في تسجيل السفينة ولا توجد سلطة لدولة التسجيل في تطبيق الانظمة والقوانين الدولية والوطنية بالإضافة الى طاقم السفينة ممكن ان يكون اجنبي وهناك نوع اخر من الاعلام المرافقة لعلم الدولة المالكة تسمى، تمنح للسفن تستخدم للتهرب من الاعباء الضريبية . وتسمى بأعلام الضرورة . لقد عدت بريطانيا السفينة جزء من اقليم دولة العلم . واتجاه اخر فرق بين المحل والمكان الجغرافي مع عدم الخلط بينهما حيث اعتبرت السفينة هي محل للحقوق وليست مكان جغرافي يحدد السيادة من الوجهة المكانية . وذلك مبدأ حرية البحر يتعارض مع فكرة الاقليم البحري^(٣) وجنسية السفينة كما ذكرنا في بحثنا يتم تعيينها بالعلم الذي ترفعه . واذا سارت السفينة دون ترفع علما" يثبت جنسيتها وانتسابها لدولة معينة تعتبر حينذاك سفينة قرصنة ويجوز مطاردتها والقبض عليها^(٤). ولتسجيل السفينة اثار قانونية حكمها حكم التصرفات القانونية الخاضعة للشكلية حيث تحكم بقواعد امره موضوعية ذات تطبيق ضروري وفوري . فلا بد ان تتوفر الشكلية للتسجيل لإثبات جنسية السفينة . فعند اتمام التسجيل تنتقل ملكية السفينة الى المالك بمقتضى القانون وتصبح له قيمة قانونية ناشئة من اكتساب السفينة للجنسية لأنها الوثيقة الاساسية التي يتم من خلالها اثبات جنسية السفينة . وكذلك يفيد التسجيل

(١) د. محمد الحاج حمود ، مصدر سابق، ص ٨٩ .

(٢) المصدر نفسه ، ص ٨٩ .

(٣) د. غالب على الدودي ، د. حسن محمد الهداوي ، مصدر سابق، ص ١٤٨ .

(٤) د. مجيد حميد العنبيكي ، مصدر سابق، ص ٢٧ .

في اثبات الملكية لمن ورد اسمه في سجل السفينة^(١). اما بالنسبة للغير المتضرر من هذا التسجيل فان قوة التسجيل تحول بينه وبين المطالبة بإلغاء التسجيل اذا كان الغير حسن النية، وشهادة التسجيل تسمى (سند الملكية)^(٢). والعلم وحده ليس كافيا بان هذه السفينة تخضع لجنسية العلم ولكن يجب ان يكون مع السفينة المستندات الدالة على ذلك (مستند الملكية او شهادة تسجيل السفينة ...) ^(٣) ومالك السفينة يحصل على شهادة التسجيل التي تثبت جنسية السفينة . لان بتسجيل السفينة وحصولها على شهادة التسجيل يعد دليلا رسميا على تمتع السفينة بجنسية الدولة التي تم تسجيلها في احد موانئها . وتعد وثيقة التسجيل من الوثائق الرسمية التي بموجبها يتم رفع علم الدولة مانحة الجنسية. ومن الآثار الأخرى لتسجيل السفينة هو اثبات ملكيتها . وفي وثيقة التسجيل يتم تحديد كل البيانات المتعلقة بالسفينة التي تمت الاشارة اليها . كما يستطيع كل من يتعامل مع مالك السفينة التعرف على حقيقة المركز القانوني لهذا الاخير عن طريق التعرف على البيانات الخاصة بالسفينة^(٤). وللتسجيل في القانون البريطاني اهمية كبيرة، حيث يرتب عليه انتقال ملكية السفينة وتمتعها بالامتيازات الممنوحة للسفن البريطانية.^(٥) وعند مخالفة احكام التسجيل واجراءاته يتم الغائه كعقوبة عن هذه المخالفة^(٦). وشطب التسجيل يتم من قبل هيئة تسمى هيئة السلامة البحرية.

ولو قارنا تأثير معيار بناء السفينة مع جنسيتها مع تأثير في معيار التسجيل لوجدنا ان معيار البناء هو معيار تاريخي قديم الذي بموجبه اعتمدت اساس مكان بناء السفينة، وبحسب هذا

(١) د. صلاح الدين عبداللطيف الناهي ، مصدر سابق ، ص ٧٢.

(٢) د. مصطفى كمال طه ، الوجيز في القانون البحري ، مصدر سابق، ص ٥٨.

(٣) د. سيد ابراهيم الدسوقي ، الوسيط في القانون الدولي العام ، الكتاب الرابع، قانون البحار ، دار النهضة العربية ، بلا سنة طبع ، ص ٢٣.

(٤) د. سميحة القليوبي ، القانون البحري ، ١٩٧٨، رقم ٢٦، ص ٤٠.

(٥) د. مجيد حميد العنبيكي، مصدر سابق ، ص ٢٦.

(٦) د. محمد فريد العريني ، د. محمد السيد الفقي ، مصدر سابق ، ص ٩٤، انظر د. المعتصم بالله الغرياني الغرياني ، مصدر سابق ، ص ٧٣ ، د. مصطفى كمال طه ، مبادئ القانون البحري، مصدر سابق، ص ٥٥ ، د. جلال وفاء محمدين ، القانون البحري ، مصدر سابق، ص ٦٧ .

الأساس تمنح السفينة جنسية ذلك المكان. ومن خلال ما استنتجه الباحث فأن العراق يعد الميناء هو المكان الذي يتم فيه تسجيل السفن ومنحها الجنسية العراقية استنادا لذلك. وفي حال انتقال ملكيتها الى اجنبي يرقن قيدها في سجل وتزول عنها الجنسية العراقية.^(١) ومعيار مكان التسجيل الذي يعد الميناء هو المعيار الأمثل لمنح الجنسية للسفينة في حال ملكيتها الوطنية كونه لا يشكل عبأً مالياً كما في بناء السفن الذي يثقل كاهل الدولة لعدم امتلاكها ترسانة بحرية متطورة كما في بريطانيا وفرنسا التي تعد من الدول المتطورة في هذا المجال فانهما اعتمدا المعيارين معا، باشتراط ان تكون الملكية لمواطنيها. وهذا ما سنبحثه في المطلب القادم.

ومعيار التسجيل اخذت به الدول العربية كالعراق ومصر والاردن وغيرها. هذا ما يتعلق بتأثير مكان تسجيل السفينة على جنسيتها مع المقارنة بينه وبين تأثير جنسية السفينة بالنسبة لمعيار بنائها مع الاخذ بنظر الاعتبار الاساس الأمثل الذي يعتمد عليه كأساس لمنح الجنسية للسفينة.

المطلب الثاني

الأسس المبينة على اعتبارات شخصية

استنادا للقواعد العامة، ان مالك الشيء يمتلك سلطة تجعله ان القانون البحري، مصدر سابق، ص ٦٧ يستخدم هذا الشيء استخداما مناسباً وفق ما تقرره مصلحته، وان تملكها يتم نتيجة لسبب من اسباب الملكية كالشراء والميراث والهبة. وملكيتها تتحدد بواسطة شهادة التسجيل التي تحصل عليها السفينة التي تعد دليلاً على ملكيتها. والسفينة عند تملكها من قبل مالك معين لا بد ان تحمل جنسية دولة معينة من اجل تحديد النظام القانوني لها. الا ان السفينة يمكن ان تحدد جنسيتها استنادا الى جنسية مالكيها وكذلك ربانها كمعيار شخصي.

(١) انظر د. عبدالرسول عبدالرضا الاسدي، القانون الدولي الخاص-الجنسية-الموطن-مركز الاجانب-التنازع الدولي للقوانين-تنازع الاختصاص القضائي الدولي، مكتبة السنهوري، ٢٠١٨، ص ١٣٠، هامش رقم .

وتشريعات بعض الدول اشترطت عدم منح الجنسية للسفينة الا ان يكون الطاقم وطني .وهذا ما سنبحثه في دراستنا وعلى فرعين :الفرع الاول /جنسية مالك السفينة والفرع الاخر /جنسية ربان السفينة.

الفرع الأول

جنسية مالك السفينة

ان ملكية السفينة تكون مختلفة عن باقي الاموال بحسب القواعد العامة المقررة قانونا ،كونها ذات طبيعة خاصة. مما يجعل نقل ملكيتها شأنه شأن ملكية العقار حسب طبيعتها القانونية كونها ((مالا منقولاً ذا ملامح عقارية))^(١). تسري عليها القواعد العامة المتعلقة بالعقار وهذا الرأي تبناه هنا القانون الانكليزي ، ومن حيث اجراءات تسهيل نقل الحقوق فيها وحسب الفقرة (عاشرا) من المادة (الأولى) من قانون الموانئ العراقية رقم ٢١ لسنة ١٩٩٥ التي عرفت السفينة على انها: (الوحدة العائمة التي تعد او تخصص للملاحة البحرية على وجه الاعتقاد ، وتعتبر ملحقات السفينة اللازمة لها جزءا منها)^(٢). وان ملحقات السفينة تكون تابعة لها في كل الاحوال حيث تتبعها في البيع والرهن وكل ما يجري عليها من تصرفات قانونية متعلقة بصور ملكيتها. وان هذه الملحقات المتعلقة بالسفينة بعضهم يعدها اشياء رصدت لخدمة السفينة و جزءا منها ومن ضمن ملكيتها.

ويذهب رأي اخر الى ان تسمية هذه الاشياء بالملحقات ليست صحيحة لأنها من

(١) د. عاطف محمد الفقي ، مصدر سابق، ص١٦٨.

(٢) انظر المادة الأولى من قانون الموانئ العراقية رقم (٢١) لسنة ١٩٩٥ وكذلك قانون التجارة البحرية الاردني رقم (١٢) لسنة ١٩٧٢ والتي نصت على انه (تعتبر جزءا من السفينة جميع التفرعات الضرورية لاستثمارها). وان المادة (٥٧) من مشروع القانون البحري العراقي لعام ١٩٨٧ نصت على ملحقات السفينة ، انظر د. مصطفى كمال طه ،مبادئ القانون البحري، ص٣٣(الوصف القانوني للسفينة يمتد الى جميع الملحقات).

عناصر السفينة التي تتكون منها وتعتبر اجزاء من جسمها^(١). وعندما تنتقل ملكيتها الى المالك تنتقل كل ملحقتها مباشرة الى المالك وفقا للقانون. وللمالك الحق في التصرف بالشيء مجرد انتقال الملكية اليه ،وان هذه الملكية تخول صاحبها سلطة الاستعمال والاستغلال والتصرف. وعلى هذا فإن مالك السفينة هو صاحب حق الملكية عليها. اما مجهز السفينة فهو الشخص الذي يتولى اعدادها للاستغلال البحري وتزويدها بالمؤن والمعدات فضلا عن تزويدها بالعدد الكافي من البحارة الأكفاء^(٢). وهو يعتبر احد اشخاص الملاحة البحرية. عرفته المادة (٤٩/اولا) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ بأنه ((من يكلف باستثمار السفينة ويقوم بجميع اعمال الادارة ويمثل المالكين على الشيوخ امام القضاء في كل ما يتعلق بهذه الاعمال)).

وكذلك يطلق على من يستغل السفينة في العرف البحري مصطلح المجهز سواء كان مالكا او مستأجرا للسفينة^(٣)، وعرفته المادة (٧٨) من القانون البحري المصري رقم ٨ لسنة ١٩٤٨ على ان ((المجهز هو من يقوم باستغلال السفينة لحسابه بوصفه مالكا او مستأجرا لها))^(٤). إذ إن المالك للسفينة يختلف عن المجهز لان هذا الاخير ليس له حق التصرف بالسفينة ، مثلما يتصرف المالك حيث له الحق في تأجيرها الى شخص اخر وهو غير مجهز للأبحار ، وهذا الشخص يسمى المستأجر الذي بدوره تقع عليه مسؤولية تجهيز السفينة واعدادها كي تكون جاهزة للأبحار. وقد عرف قانون الموانئ العراقية رقم (٢١) لسنة ١٩٩٥ واستنادا للتعليمات رقم (١) لسنة ١٩٩٨ في المادة (اولا/ح) المالك: ((ويراد به عند وروده في الأمور المتعلقة بالبضائع كل مرسل او مرسل اليه او شاحن او الوكيل الذي يعهد اليه حق التصرف بالبضاعة قانونا ويشمل عند وروده فيما يتعلق بالسفينة او المركب احد الشركاء او المستأجرين او المرسل اليه او المرتهن الذي تكون السفينة او المركب تحت حيازته)). بالإضافة

(١) د. محمود سمير الشراوي ، القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٤٦.

(٢) د. مجيد حميد العنبيكي ، مصدر سابق ، ص ١٧ .

(٣) د. عبدالحميد الشواربي ، قانون التجارة البحرية رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ والقوانين المكملة للفقهاء والقضاء والتشريع والصيغ القانونية ، ٢٠٠٣ ، الناشر منشأة المعارف ، الاسكندرية ، ص ٢١١.

(٤) انظر المادة (٧٨) من القانون البحري المصري رقم (٨) لسنة ١٩٤٨.

الى التزامات أخرى يلتزم بموجبها المستأجر وتتعلق بعدم شحن بضائع خطرة على متن السفينة حتى لو قبل الريان شحنها.^(١) لأن المواد الخطرة قد تسبب اضرارا على السفينة والركاب .

اضافة لالتزامات اخرى تتعلق بدفع الأجرة المتفق عليها في الزمان والمكان المعينين، وغيرها من الالتزامات الاخرى التي لامجال للبحث عنها في هذه الدراسة. وقد يكون المالك هو المجهز نفسه ، والذي تكون له سلطة استغلالها تجاريا دون اي قيود قانونية . وقد تكون السفينة على اساس البناء مملوكة لعدة اشخاص طبيعيين سواء كانوا على الشيوخ ام لشخص معنوي كأن يكون شركة في مجال الاستغلال البحري.^(٢) فأن السفينة عند تحديد ملكيتها لا تمنح لها الجنسية الا على اساس جنسية الدولة التي ينتمي اليها المالك . ونجد ان القوانين البحرية العربية تناولت في نصوصها الأسس التي يتم بموجبها منح الجنسية للسفن استنادا الى مالكيها بعد تسجيلها حيث تطرق المشرع العراقي لهذه الأسس في القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ الذي حدد بموجبه شروط منح الجنسية للسفن حيث اعتبر اذا كانت السفينة مملكة لعدة اشخاص وجب ان يكون جميع مالكيها متمتعين بالجنسية العراقية ،واذا كان المالك شركة وجب ان يكون جميع الشركاء متمتعين بالجنسية العراقية^(٣) . اما المشرع المصري اشار الى ان في حالة امتلاك السفينة من قبل شركة فاشترط ان يكون موطن الشركة او مركز ادارتها الرئيسي في مصر ،دون ان يشترط توافر نسبة معينة من مال الشركة او في ادارتها^(٤). وان صفة المالك للسفينة كونه وطني ضرورية لجنستها حماية للمصالح الوطنية بالإضافة الى توفير ايدي عاملة من الوطنيين.

اما في انكلترا ، فقد استلزم قانون الملاحة لعام ١٨٩٤ ان تكون السفينة الانكليزية

(١) انظر المادة (الاولى/ح) من قانون الموانئ العراقية رقم(٢١) لسنة ١٩٩٥ .

(٢) د. مجيد حميد العنبيكي ،مصدر سابق ، ص١٢٧ .

(٣) د. محمد الحاج حمود ، مصدر سابق، ص٨٢ .

(٤) انظر المادة (الخامسة) من قانون التجارة البحرية المصري لسنة ١٩٩٠ .

مملوكة كلها لأشخاص يحملون الجنسية البريطانية بالميلاد او بالتجنس .^(١) ونهجت نهج بريطانيا كل من الولايات المتحدة الامريكية واسبانيا واليابان وغيرها من الدول التي تأثرت في الملكية الوطنية للسفن .فالقانون الفرنسي الصادر في ١٩٤٨ يشترط ان تكون السفن الفرنسية مملوكة في نصفها على الأقل للفرنسيين^(٢) . وان هذه الدول اخذت بالمعيارين الشخصي والموضوعي لمنح جنسيتها للسفن التابعة لها . وبحسب هذا الأساس تمنح وبحسب هذا الأساس تمنح الدولة جنسيتها للسفن المملوكة لها كلها او قسما منها للوطنيين ،حيث تعطى الى اصحاب السفن شهادة ملكية خاصة لكل سفينة مسجلة لدى السلطة الداخلية^(٣) .اضافة الى العراق اخذت بهذا الاتجاه كل من تركيا والسعودية^(٤) . هذا ما يتعلق بملكية السفينة للأشخاص الطبيعية . اما ملكيتها للأشخاص المعنوية فلو كان المالك شركة تضامنية يجب ان يكون جميع الشركاء متمتعين بالجنسية العراقية في حال كون الشركة عراقية ، اما في حال كون الشركة محدودة وجب ان يكون مدير الشركة واعضاؤها ومجلس ادارتها متمتعين بالجنسية العراقية ، اما اذا كانت شركة مساهمة يجب ان يكون ثلث الأعضاء مع المدير المفوض متمتعين بالجنسية العراقية . اما في مصر يتعين ان يكون مالك السفينة مصرياً ، سواء كان شخصا طبيعيا او اعتباريا ويثير ذلك اشكالا بشأن الشخص الاعتباري ، اذا كانت الشركات تكتسب الجنسية المصرية وفقا لمقر مركز ادارتها الرئيسي^(٥) . وعند منح الجنسية للسفينة استنادا الى جنسية مالكيها وحسب تشريعات كل دولة ، يتحقق شرط الرابطة الجوهرية بين

(١) G.Ripert:op.cit.٣٠٢. انظر د. جلال وفاء محمدين ، القانون البحري ، مصدر سابق ، ص٥٠.

(٢) د. جلال وفاء محمدين ، مصدر سابق ، ص٥٠.

(٣) انظر المادة (٢٤) من قانون تسجيل السفن العراقية رقم (١٩) لسنة ١٩٤٢ المعدل بالقانون رقم (١٨) لسنة ٢٠١٩.

(٤) د. عبد الرسول عبد الرضا الاسدي ، القانون الدولي الخاص ، مصدر سابق ، ص٥٣.

(٥) د. عبد المنعم زمزم ، الجنسية ومركز الاجانب في القانون الدولي والقانون المقارن 'القاهرة ٢٠١٦، ص٣٨٦، انظر د. المعتصم بالله الغرياني ، مصدر سابق ، ص٥٣.

السفينة والدولة مانحة الجنسية^(١). وان السفينة التي تحصل على جنسية الدولة استناداً الى جنسية مالكيها فإنها تحظى بحماية قانونية ورقابة من قبل دولة مانحة الجنسية، وهذه الاجراءات اتخذتها الدول استناداً الى المادة (٩٤) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ استناداً الى اتفاقية جنيف للبحر الاقليمي لعام ١٩٥٨ التي جعلت لدولة العلم ان تمارس الرقابة والحماية والولاية على السفن التي تحمل علمها^(٢). مما دعاها الى القيام بكل ما هو من شأنه ان يؤدي الى اصلاح الوضع وحماية السفن من الأضرار الناجمة عن التصرفات الغير قانونية. وفي المادة (٩١) من اتفاقية الامم المتحدة ١٩٨٢ اعطت للدول الحق في تحديد شروط منح الجنسية لسفنها سواء كانت وفق معيار موضوعي او شخصي حسب قوانين تلك الدول المتعلقة بمنح الجنسية للسفن هذا كله يهدف الى تحقيق العلاقة الجوهرية بين السفينة ودولة الميناء، واساس هذه العلاقة الجوهرية هو وجود رابطة قانونية بين السفينة والدولة التي تحمل جنسيتها السفينة بالاستناد الى مالكيها. وهذا مما يعطي الفرصة لسريان تشريعات دولة الجنسية التي لها اهمية بتنظيم اعمال ونشاطها وما يحدث على متنها من وقائع وتصرفات. والتي سيتم بحث هذه الوقائع والتصرفات في الفصل القادم .

وقد يحدث ان يتغير مالك السفينة وهي راسية في ميناء اجنبي ، ففي هذه الحالة تلجأ السفينة الى رفع علم دولة الصنع وهذا يتم في حالات معينة ، وهذا يعني خضوع جنسية السفينة على أساس مالكيها لم تكن مطلقة ، الا ان هذه القاعدة تختلف من دولة لأخرى^(٣). وان السفينة عند ابحارها تحت علم واحد في اعالي البحار تكون خاضعة لولاية تلك الدولة التي ترفع علمها الا ان هناك حالات استثنائية منصوص عليها في الاتفاقيات الدولية التي لم تجيز للسفن من تغير علمها اثناء البحار الا في حالة نقل الملكية او تغيير تسجيل السفينة^(٤). هنا يتبادر الى الازهان التساؤل حول هل هناك قواعد دولية تمنح الحرية المطلقة للدول بإعطاء

(١) د. محمد الحاج حمود ، مصدر سابق ، ص ٨٢.

(٢) انظر المادة (٩٤) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

(٣) انظر المادة (٩٢) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

(٤) د. محمد الحاج حمود ، مصدر سابق ، ص ٨٠.

علمها الوطني لأي سفينة وحتى وان لم ترتبط هذه السفينة بتلك الدولة مانحة العلم؟ للإجابة على هذا التساؤل لابد من الاشارة الى ان السفينة واستنادا الى ما معمول به حسب الاتفاقيات الدولية الخاصة بالقوانين البحرية والاعراف البحرية ، انها عادة ما ترفع علم الدولة التي منحها الجنسية استناد الى شروط البناء الوطني والملكية الوطنية وشرط الطاقم الوطني . وان الاساس الذي يتم فيه اثبات جنسية السفينة هو العلم الذي ترفعه اثناء رحلتها البحرية فبدونه تصبح لا جنسية لها وتقع تحت لائحة سفن القرصنة. وان العلم الذي ترفعه السفينة يعد دليلا ماديا على انتماء تلك السفينة للدولة التي ترفع علمها السفينة وليس قرينة على اثبات جنسيتها. غير ان بعض الدول تجيز رفع علمها على السفينة بصرف النظر عن جنسية مالكيها او طاقمها واكتفاء بتسجيلها في احد موانئها^(١). وعندما يتم تحديد المالك تحصل السفينة على الجنسية ويصبح المالك مسؤولا عن الأخطاء التي تحصل من الريان وتابعيه اثناء تأدية العمل او بسببه^(٢).

ان مسؤولية المالك تكون عن التصرفات القانونية التي تجري على متن السفينة سواء كانت عقدية ام غير عقدية وذا ما سنبحثه في مبحث اخر من دراستنا .

وتكون هذه المسؤولية بالنسبة للعقود التي يبرمها الريان على متن السفينة في حدود السلطات الموكلة اليه من قبل المالك بصفته وكيل عنه^(٢). وتطبيقا للقواعد العامة التي تقضي بمسؤولية الموكل عن التصرفات القانونية التي يتم ابرامها من قبل الوكيل حيث تنص فقره اولا من المادة (٨١) من قانون التجارة البحري المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ على ان ((المالك السفينة ان يحدد مسؤولية ايا" كان من نوع المسؤولية.....))^(٣). ومن هذا النص تقع على عاتق مالك السفينة مسؤوليه عن كل الأخطاء سواء كانت شخصية التي تقع منه ، والأخطاء التي تقع من الريان والعاملين البحريين . ان مسؤولية المالك مسؤولية شخصية عن كل تصرفات

(١) د. مصطفى كمال طه ، التوحيد الدولي للقانون البحري ،دار الفكر الجامعي ، الاسكندرية ، ٢٠٠٧، ص ١٧.

(٢) د. محمود سمير الشراوي ، القانون البحري، مصدر سابق، ص ١٨٥.

(٣) د. عاطف محمد الفقي ، مصدر سابق، ص ١٧١.

تابعه. اذ يتولى ابرام العقود النقل والتأمين على السفينة وتزويدها بالمؤنة والوقود^(١).

الى جانب مالك السفينة شخص اخر يسمى المجهز الذي تمت الاشارة في بحث سابق من دراستنا هو ايضا يتحمل مسؤولية مشتركه مع المالك ، عن اي خلل في الالتزامات الملقاة على عاتقهما سواء عقد نقل او ديون او غير ذلك .وان تحديد هذه المسؤولية تمت الاشارة اليه في معاهدة بروكسل المبرمة في ١٠ اكتوبر عام ١٩٥٧ في المادة (الاولى) محلها اتفاقية لندن في ١٩ نوفمبر ١٩٧٦^(٢). الا ان بعض الدول اتخذت اكثر من اساس للاكتساب السفينة للجنسية وكل دولة وحسب ظروفها ، وهناك حالات تكون لملكية السفينة صورتين هما:

اولاً: الملكية الشائعة للسفينة:-

ان الملكية الشائعة تعني ان يملك السفينة شخصان ام اكثر شركاء على الشيوع بحيث ان لا تكون حصة كل منهم مفرزة. لان السفينة من الأموال التي لا تقبل القسمة بطبيعتها^(٣) وقد تكون هذه الحصة نتيجة للشراء او الارث ففي الحالة الأولى يكون هنا الشيوع قد تم بناء الى اختيار الاطراف ويسمى هذا بالشيوع الاختياري ، اما في الحالة الثانية قد يكون الشيوع غير اختياري وعند توزيع الحصص تحسب حصص الشركاء بصورة متساوية. وان المالكين بمجموعهم يشكلون شركة. وكان رأي بعض فقهاء القانون يفيد ان الشيوع البحري هو شركة ذات شخصية معنوية^(٤). وان هذا المبدأ قائم على الادارة بالأغلبية وليس بالإجماع وهذا ما يميز الشيوع البحري عن الشيوع المدني والشريك على الشيوع يحتفظ بحصته الشائعة

(١) د. علي البارودي ، مبادئ القانون البحري ، مصدر سابق، ص ٧٥ . انظر د. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ١٠٥ . د. جلال وفاء محمد ، القانون البحري ، مصدر سابق، ص ١٣٣ .

(٢) د. محمود سمير الشرقاوي ، القانون البحري، مصدر سابق، ص ١٨٨ .

(٣) د. مصطفى كمال طه ، مبادئ القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ١٠٦ .

(٤) د. علي البارودي ، مبادئ القانون البحري ، مصدر سابق، ص ٤٧ .

بصورة متساوية.^(١) ويكون لكل شريك مشاع، الحق في ملكية حصته والتصرف بالرهن او البيع.^(٢) الا ان في حالة بيع او رهن الحصه على الاجنبي يحق للشركاء استردادها. وان اكتساب السفينة الجنسية يستند على ان تكون مملوكة لوطنيين، وفي حالة كون المالكين غير وطنيين لا تكتسب السفينة الجنسية. ولو فرضنا ان السفينة مملوكة الى شركات متعددة الجنسية او اشخاص بعضهم و طني والبعض اجنبي ، في هذه الحالة لا يمكنها ان ترفع علم الدولة عليها او اكتساب جنسيتها .

وان الجهة التي كلفت المدير هي نفسها تتولى مهمة عزله وبنفس الطريقة التي تم تكليفه بها ، وللمدير القيام بجميع التصرفات والاعمال التي تقتضيها ادارة الشيوخ ، اي القيام بكافة الاعمال اللازمة لاستغلال السفينة ومن جميع النواحي ، مثل شراء المعدات والمؤن والتعاقد مع اطراف الطاقم ، بالإضافة الى تأجير السفينة لمدة سنة. وإلا يتعين عليه الحصول على إذن من المالكين ويصدر بالأغلبية^(٣). وعند اختلاف جنسية اصحاب الحصص في السفينة يجب ان تكون اغلبية الشركاء من اصحاب الحصص متمتعين بجنسية دولة السفينة.

ثانياً : ملكية الدولة للسفن : -

ان الدولة تتمتع بسيادة تامة وسلطات واسعة تجعلها تملك الصلاحيات في الاستحواذ على كل الثروات الموجودة في البلاد، أيا كان نوعها لما لها من اهمية اقتصادية في الدخل القومي للدولة ومن هذه الممتلكات السفن التجارية بما تتمتع بها من اهمية كبيرة في مجال النقل والاقتصاد والسفن تعد من المؤسسات العامة التابعة للدولة .اختلفت تشريعات الدول العربية والأجنبية . في مجال ملكية الدولة السفينة على الرغم من ان هذه الملكية تجعل السفن خاضعة لقضائها الوطني وهذا لا يتم الا بتمتعها بجنسية تلك الدولة لان السفينة كما اسلفنا تعتبر جزء من اقليم الدولة وتمتع بالجنسية التي تنتمي الى اقليمها تلك الدولة والذي يعد شرط

(١) انظر المادة(١٠٦١) من القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ تقابلها المادة (٨٢٥) من القانون المدني المصري رقم ١٣١ لسنة ١٩٤٨.

(٢) د. علي البارودي ،مبادئ القانون البحري ، مصدر سابق ، ص٤٧.

(٣) د. عبدالحميد الشواربي ، مصدر سابق، ص٦٠.

الملكية الوطنية في منح الجنسية للسفينة .واختلفت الانظمة القانونية الوطنية في معالجة هذه الظاهرة ^(١) وكانت ملكية السفن التجارية مثار جدل نتيجة للاختلاف في الانظمة .ففي العراق كما ينص مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ وفي مادته (١١) حدد الملكية الوطنية للسفينة التي يتم بموجبها منح الجنسية وفق هذا الأساس مع مراعاة الاحكام المحددة في بنود هذه المادة .^(٢) في مصر صدر القانون رقم (١٢) لسنة ١٩٦٤ الخاص بإنشاء المؤسسات المصرية للنقل البحري والذي يقضي بالمادة (السابعة) منه بأنه لا يجوز مزاوله اعمال النقل الا بواسطة المؤسسات العامة والشركات التي لا تقل حصة الدولة في رأسمالها عن ٢٠٪.^(٣) اما في بريطانيا فإن السفن تتمتع بحصانة كونها مملوكة لها .بالإضافة الى اتفاقية بروكسل في ١٠/نيسان/ ١٩٢٦ احدى اهم المعاهدات الدولية المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بحصانة السفن الحكومية^(٤). واتفاقية بروكسل ١٩٢٦ التي انتهت الجدل والخلاف بخصوص ملكية السفن التجارية المملوكة للدولة حسب نص المادة (الاولى) التي خضعت السفن التجارية المملوكة للدولة الى نفس قواعد المسؤولية والالتزامات التي تسري على السفن المملوكة للأشخاص .^(٥) ومن اثار اكتساب الجنسية للسفينة التي تمتلكها الدولة هو توفير الحماية الدولية لها في المياه الاقليمية.

الفرع الثاني

جنسية ربان السفينة

هو من الشروط التي تم الاخذ بها كأساس شخصي لغرض تمتع السفينة بالجنسية، الى جانب شرط الملكية التي بحثناه بدراستنا في الفرع السابق ،والذي يتم بموجبه حصول

(١) د. علي البارودي ، مبادئ القانون البحري ،مصدر سابق، ص ٥٠.

(٢) د. مجيد حميد العنبيكي، مصدر سابق، ص ٢٣. انظر المادة (١١) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧.

(٣) د. علي البارودي ، مبادئ القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٥٠.

(٤) د. مصطفى كمال طه ، مبادئ القانون البحري ،مصدر سابق ، ص ١١٠.

(٥) انظر المادة الأولى من معاهدة بروكسل المتعلقة بالقواعد الخاصة بحصانة السفن في ١٠ نيسان ١٩٢٦.

السفينة على الجنسية . وقد اعتمدت هذا الاتجاه اغلب تشريعات الدول، والذي بموجبه ان يكون ريان السفينة والبحار الى جانب العاملين فيها والذين يمثلون طاقم السفينة جميعهم من الوطنيين ويعتبر ريان السفينة هو قائدها، وممثل رأس المال اثناء الرحلة البحرية وهو كذلك ممثل لسلطات الدولة^(١). ونصت الفقرة (الثانية) من المادة (١١٥) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ على انه ((يجوز ان يكون البحار بما في ذلك الريان موظفاً يعمل على احدى الوحدات البحرية المدنية التي تمتلكها او تستأجرها او تديرها احدى دوائر الدولة والقطاع الاشتراكي))^(٢). فهو بالأساس الشخص الذي يتولى كل المهام التي تتعلق بقيادة السفينة. فهو ممثل السلطة العامة على السفينة . وعلى الرغم من عدم وجود اتفاق بين التشريعات الدولية حول جنسية ريان السفينة وطاقمها، الا ان شرط الطاقم (الريان + البحارة) يتم اللجوء اليه لحصول السفينة على الجنسية واغلب التشريعات تأخذ به، وهو يعني ان يشترط التشريع ان يكون ريان السفينة والعاملون من افراد طاقم السفينة كلهم او قسم منهم من الوطنيين^(٣). ويهدف هذا الشرط الى تهيئة اسباب العمل للوطنيين ورعاية مصالح الدولة في السفن عن طريق العاملين فيها، وحدد مشروع القانون البحري العراقي لعام ١٩٨٧ ايضا شروط في مادته (١١) حول منح الجنسية للسفينة والذي اساسه تكون مملوكة لشخص طبيعي او معنوي بحيث يكون متمتع بالجنسية العراقية مع مراعاة الاحكام المتعلقة بتلك المادة. وان الشخص لا يكون ريانا للسفينة ولا تنشأ ولايته الا بناءً على العقد المبرم مع مالك السفينة^(٣).

وللريان اهمية كبيرة في قيادة السفينة بالإضافة الى ذلك فان ريان السفينة يتمتع بمركز قانوني خاص لتمثيله السلطة العامة كما اشرنا . ويتجه مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ الى الأخذ بنظرية النيابة القانونية ويتضح ذلك من المادة (١٠٠) منه والتي تقرر (يكون

(١) د. المعتصم بالله الغرياني ، مصدر سابق، ص ١٧٣.

(٢) د. حميد مجيد العنكي ، مصدر سابق، ص ٨٠.

الريان الممثل القانوني للمجهز^(١) وان تحديد هذه الصلاحيات لا يؤثر على الحقوق المتعلقة بالغير اذا كان حسن النية. وان تعيينه لا يتم الا بموافقة المجهز الذي يتولى تلك المهمة مع امتلاكه للمؤهلات العلمية التي تؤهله للقيام بمهامه اثناء قيادته السفينة مع شروط تتعلق بتمتعته بالجنسية الوطنية. الى جانب عمله في قيادة السفينة له اهمية اخرى تتمثل بالسيطرة على المصالح المالية المرتبطة بالرحلة البحرية^(٢).

اذ ان قانون التجارة العثماني المرقم ١٨٦٣ لم يبين الشخص الذي يتولى تعيين الريان بل اشار في المادة (٣٢) منه الى ان مالك السفينة هو الذي يتولى عزل الريان. اما مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ اشار صراحة الى ان الشخص الذي يتولى تعيين الريان وله الحق في ذلك هو المجهز وهذا ما جاء في المادة (٩٩) منه.^(٣) اما في مصر حدد القانون البحري المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ في المادة (٩٢) على انه ((يعين مجهز السفينة الريان ويعزله وللريان في حالة عزله ، الحق في التعويض ان كان له مقتضى وفقا للقواعد العامة))

وان من شروط ملكية السفينة يجب ان تكون مملوكة ملكية وطنية. وان الملكية الوطنية تعد من اهم الاسس الخاصة بمنح الجنسية للسفينة وهذا يعني ان جميع طاقم السفينة بما فيهم الريان يجب ان يكونوا كلهم او جزء منهم وطنيين . وان طاقم السفينة يشمل الريان مع البحارة الآخرين والعاملين على متن السفينة حيث ان العمل على السفن الوطنية يحتم ذلك. واذا كان الطاقم اجنبي عليه ان يكتسب الجنسية الوطنية تبعا لجنسية السفينة الوطنية الا في الحالات الاستثنائية . ان تأكيد المشرع على شرط الطاقم الوطني هو لضمان سلطة الدولة على السفينة والولاية عليها ، وخصوصا عند تواجدها في اعالي البحار حيث لا سلطان للدولة هناك . لذا فان جنسية السفينة في العديد من الدول تتوافر فيها شروط الملكية الوطنية حيث ان

(١) انظر المادة (١٠٠) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧.

(٢) د. علي البارودي ، مبادئ القانون البحري، ص ٩٥.

(٣) انظر مادة (٩٩) من مشروع القانون البحري لعام ١٩٨٧.

المشرع اللبناني استلزم اكتساب السفينة الجنسية اللبنانية، توافر شرط الملكية الوطنية^(١).

ونرى من خلال بحثنا هذا ان تطبيق شرط الطاقم الوطني المتمثل بالريان والبحارة كأساس لمنح جنسية الدولة للسفينة يساعد على توفر فرص عمل لكثير من الايدي العاملة المحلية مع عدم المنافسة من قبل الايدي العاملة الاجنبية مما يساعد على الحد من البطالة في الوقت الذي توجد فيه كفاءات وطنية عالية المهارة مما يسمح لها في ممارسة العمل في المجال البحري لذا اقتضى ان يكون الطاقم وطني.

ولو قارنا بين شرط الملكية وشرط الريان في مجال التأثير على جنسية السفينة لوجدنا ان شرط الملكية الوطنية كأساس لمنح الجنسية هو الشرط الاكثر أهمية وجدوى من شرط الريان والطاقم في اكتساب السفينة لجنسية الدولة لأهميته في تحقيق الحماية الوطنية للمصالح الوطنية دون الاجنبية ، وهذا ما اخذت به تشريعات الدول كالعراق والسعودية وتركيا لأن حكم القانون العراقي والسعودي والتركي واحد في هذا المجال وهو قانون التجارة العثماني لعام ١٢٨٠ (٢). اما بالنسبة للشرط الأخير المتمثل بجنسية الريان فأن هناك عدم وجود اتفاق في تشريعات الدول في مجال شرط الريان والطاقم كأساس او شرط لمنح الجنسية لسفينة على اساس جنسيتهم . ويتمتع الريان بمركز قانوني بالخصوصية والاهمية وهذا يظهر من خلال علاقة الريان بالمجهز وباقي الأفراد من بحارة وشاحنين بالإضافة الى الصفة التي يحملها بوصفه مالكا او مستأجرا او ممثلا عن السلطة العامة .

ولو قارنا بين الاساسين الموضوعي والشخصي باعتبارهما اساسين مهمين في منح الجنسية للسفينة ففي العراق اخذ بالأساس الموضوعي من حيث اعتماده على جنسية الميناء الذي يتم تسجيل السفينة فيه . وفيما يتعلق بالأساس الشخصي اخذ بجنسية المالك سواء كان شخصا طبيعيا ام معنويا ، بالإضافة الى جنسية الطاقم كأساس لاكتساب السفينة الجنسية

(١) د. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، مصدر سابق، ص ٤٢ . انظر الفقرة (اولا) من المادة (الثانية) من قانون التجارة البحرية اللبناني لسنة ١٩٤٧ المعدل بالقانون رقم (٢٨٠) لسنة ١٩٩٣.

(٢) د. غالب علي الداودي ، د. حسن محمد الهداوي ، مصدر سابق ، ص ٢٠٢.

العراقية وفي حال تملكها من قبل اجنبي فيتم ترقين قيدها. اما في مصر من الثابت ان القانون المصري يشترط لاكتساب السفينة الجنسية المصرية شرطان شرط الملكية المصرية والطاقم المصري^(١) كأساس لاكتساب السفينة الجنسية المصرية. اما في بريطانيا فأن قانون الملاحة الانكليزي الصادر في ٢٥/اغسطس/١٨٩٤ اخذ بالمعيار الشخصي كأساس لاكتساب السفينة الجنسية الى جانب المعيار الموضوعي المتمثل بشرط البناء لكونها من الدول المتقدمة وامتلاكها ترسانة بحرية متطورة في مجال صناعة السفن . لكن الوضع قد تغير في الوقت الحاضر واصبح بالإمكان حصول السفينة على جنسية دولة معينة بالرغم من بنائها في دولة اخرى^(٢). وبعض الدول تشترط في السفينة التي تمنحها جنسيتها ان يكون ربانها وبحارتها او نسبة معينة منهم من مواطنيها كما اشرنا اليه سابقا حتى يسيطروا على المصالح الوطنية في رحلاتها من جهة ،وتوفر الدولة اسباب العمل لمواطنيها من جهة اخرى، كما هو الحال بالنسبة للقانون الفرنسي^(٣). لان في فرنسا القانون يشترط ان تكون السفينة مملوكة لوطنيتها اضافة الى بنائها قد تم في فرنسا . وهذا يعني ان فرنسا واستنادا الى تشريعاتها اخذت بالمعيارين الموضوعي والشخصي كشرط لمنح الجنسية الى سفنها سواء كان على صعيد معيار الملكية أو بناء السفينة. وهناك دول لا تشترط حصول السفينة على الجنسية على اساس ملكيتها الوطنية حيث تسمح للأجانب تملك السفينة التي تحمل جنسيتها ،واشترط ن تحمل العلم الوطني للدولة الذي يمثل جنسية الدولة ،وهذا يحدث في الدول التي تحتاج الى رؤوس اموال اجنبية . وان اسس تعيين جنسية السفينة سواء أكانت شخصية أم موضوعية فتستأثر فيها قواعد دولة التسجيل ولا تقبل هنا النزاع بذلك. وان اثار اكساب الجنسية للسفينة يجعلها تتمتع بحماية دولية في مياهها الاقليمية بالإضافة الى الحماية الدبلوماسية التي تتلقاها السفينة

(١) د. علي البارودي، القانون البحري، منشأة المعارف/الاسكندرية، بلا سنة طبع، ص ٦٠.

(٢) د. محمد فريد العريني ، د. محمد السيد الفقي ، مصدر سابق، ص ٧٦.

(٣) د. غالب علي الداودي، د. حسن محمد الهادوي، مصدر سابق، ص ١٤٩.

في الخارج^(١) ولعلم السفينة اهمية كبرى فيما يتعلق بحفظ حقوق السفينة في السلم والحرب. بالإضافة الى الامتيازات الاخرى التي تحصل عليها السفن الوطنية وكما ذكرنا للجنسية اهمية كبيرة في تحديد القانون الواجب التطبيق عند حدوث تنازع قانوني. وان اسس تعيين جنسية السفينة سواء اكانت شخصية ام موضوعية تستأثر فيها قواعد دولة التسجيل ولا تقبل هنا النزاع بذلك.

المبحث الثاني

أثر جنسية السفينة بالنسبة للولادات التي تحصل على متنها

ان ولادة الاطفال التي تحدث على متن السفن تواجه تحديات وعقبات تحول دون معرفة جنسية المولود على متنها. وذلك لكونها تعد جزءا متنقلا من اقليم الدولة التي تتمتع بجنسيتها وخاضعة لسيادتها أيا كان وجودها سواء كانت راسية في المياه الاقليمية الوطنية ام الاجنبية او في اعالي البحار التي لا سلطان للدولة هناك. هنا تظهر اهمية جنسية السفينة بالنسبة للولادات التي تحصل على متنها على مستوى القانون الدولي الخاص. وقد تحدث هذه الولادات عند ابحار السفينة في البحر الاقليمي او خارجه، او قد تحصل عندما تكون السفينة جاثمة في الميناء سواء كانت السفينة اجنبية ام وطنية، ومن اجل تلافي الوقوع في التنازع السلبي لجنسية المولود الذي يتمثل بانعدام الجنسية او قد يحصل هناك ازدواج في الجنسية بالنسبة للمولودين على متن السفينة، فالمولود الذي يثار بشأنه النزاع، عليه ان يثبت ان ولادته قد تمت على متن السفينة داخل البحر الاقليمي او خارجه تقاديا من انعدام الجنسية. مع بيان نوع السفينة التي حصلت على متنها الولادة هل هي سفينة عسكرية ام سفينة خاصة مخصصة لأغراض تجارية؟ والذي يهنا في هذا الدراسة السفينة التجارية التي هي مدار البحث. ولأجل الاحاطة بذلك فلا بد من بحث الموضوع بالتفصيل في هذه الدراسة من خلال

(١) د. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، مصدر سابق، ص ٤٥. انظر د. مجيد حميد العنبيكي، مصدر سابق، ص ٢٣.

مطلبين :المطلب الأول /جنسية الولادات التي تحصل على متن السفينة اثناء الأبحار ،
والمطلب الآخر / جنسية الولادات التي تحصل على متن السفينة في الميناء.

المطلب الأول

جنسية الولادات التي تحصل على متن السفينة أثناء الإبحار

تخضع الجنسية في تنظيمها الى القانون الداخلي لكل دولة ، وتتملك الدولة الحرية في منح الجنسية للأفراد المولودين على اقليمها وفقا للقوانين المنصوص عليها. والدولة عادة لا تمنح جنسيتها اعتبارا بل لابد من توفر مبررات رابطة كالولادة فوق اقليمها او الولادة او الولادة لاحد وطنيها او التوطن فيها ومنح الجنسية حق من حقوق الانسان ان تثبت له جنسية ، وقد تحدث ولادة الأطفال على متن السفن وتواجه تحديات وعقبات تحول دون معرفة جنسية المولود، وباعتبار السفن جزء من اقليم الدولة استنادا الى العلم الذي تحمله الذي يمثل سيادة الدولة هنا لابد من منح الجنسية لهؤلاء الاطفال للأخذ بأساس حق الاقليم واساس حق الدم، وهذا لا يتم الا عن طريق نصوص قانونية تم تشريعها في العديد من الدول الى جانب المعاهدات والاتفاقيات الدولية مثل معاهدات جنيف لعام ١٩٥٨ واتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢ التي بموجبها حددت جنسية السفينة الى جانب رفع علم الدولة التي تنتمي اليها السفينة لغرض تعيين جنسيتها. واستنادا الى جنسية السفينة سيكتسب المولود على متنها الجنسية سواء حصلت هذه الولادة في البحر الاقليمي او خارجه . وهذا ما سنبحثه في هذا المطلب وعلى فرعين:- الفرع الاول الولادات الحاصلة على متن السفينة في البحر الاقليمي الوطني. والفرع الآخر الولادات الحاصلة على متن السفينة البحر الاقليمي الاجنبي .

الفرع الأول

الولادات الحاصلة على متن السفينة في البحر الاقليمي الوطني

قبل البحث في موضوع الولادات الحاصلة على متن السفينة في البحر الاقليمي ، لابد لنا ان نجري تعريفا مبسطا عن البحر الاقليمي الذي عرفته القوانين الدولية البحرية عبر الاتفاقيات الدولية بالإضافة الى الكثير من الشراح تناولوا تعاريف عدة في هذا المجال . فالبحر الاقليمي هو امتداد لسيادة الدولة خارج اقليمها البري ومياهها الداخلية فهو حزام بحري ملاصق لشواطئها يعرف بالبحر الاقليمي^(١).

اضافة الى انه يمثل تلك المساحة من مياه البحر المتاخمة لشواطئ الدولة والممتدة تجاه اعالي البحار^(٢). والتي تبدأ من خط الاساس وهو حد ادنى الجزر بعد انحسار المياه على الساحل. والدول اهتمت بالبحر الاقليمي لما له من اهمية كبيرة في حماية مصالح الدول في المجال التجاري والاقتصادي اضافة الى المصالح السياسية الى جانب الحماية الأمنية ، ناهيك عن استثمار الثروات التي تقع هذه المنطقة. ومن خلال هذه الاهمية لتلك المنطقة . نرى ان الاتفاقيات الدولية المهمة بشؤون البحار كاتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ وضعت قواعد قانونية عامة تتعلق في البحر الاقليمي وبموجبها حددت امتداد سيادة الدولة عليها^(٣). وطالما ان سيادة الدولة تمتد الى البحر الاقليمي هذا يعني وبالاستناد الى الاتفاقيات الدولية ان البحر الاقليمي هو جزء من سيادة الدولة ، ويخضع لقانون الدولة التي يكون جزء من اقليمها وكذلك التصرفات والوقائع التي تحدث تكون هي الأخرى خاضعة لقوانين تلك الدولة . فلو حدثت ولادات على متن السفن اثناء ابحارها في البحر الاقليمي فانه المولود هنا يتمتع بجنسية ذلك الاقليم اذا

(١) د. عصام العطية ، القانون الدولي العام ، الطبعة السادسة ، توزيع المكتبة القانونية ، بغداد ، شارع المتنبي ، بلا سنة طبع ، ص ٣٥٩.

(٢) د. بدرية عبدالله العوضي، الاحكام العامة في القانون الدولي للبحار، دراسة تطبيقية على الخليج العربي، الكويت، الطبعة الأولى ، ١٩٨٨، ص ٦٣.

(٣) انظر المادة (الاولى/اولا) من اتفاقية جنيف الخاصة بالبحر الاقليمي والمنطقة المتاخمة لعام ١٩٥٨ والتي نصت على(تمتد سيادة الدولة الى ما وراء اقليمها الأرضي ومياهها الداخلية الى منطقة البحر المجاور لسواحلها ...).

كانت دولته تأخذ بحق الاقليم اي انه يكتسب جنسية الدولة التي تتمتع السفينة بجنسيتها. ويقصد بحق الاقليم (ان يكتسب الولد جنسية الدولة التي ولد في اقليمها بحكم القانون وبصرف النظر عن جنسية ابويه).^(١) بوصفها البحر الاقليمي جزء من اقليم الدولة ،وما يحصل فيه من ولادات على متن السفن يعد حكما متحققا على اراضيها.

وان البحر الاقليمي الذي يعتبر بمثابة الحزام البحري الملاصق لشواطئ المياه الداخلية وكذلك يمتد خارج الاقليم البري للدولة ومياهها الداخلية^(٢). كما عرفت المادة اولا وثانيا من اتفاقية جنيف ١٩٥٨ ((تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج اقليمها البري والبحري ومياهها الداخلية ،حيث تمتد هذه السيادة لتشمل الحيز الجوي فوق البحر الاقليمي بالإضافة الى قاعه))^(٣). هذا يعني ان سيادة الدولة تمتد الى قاع البحر بالإضافة الى الفضاء الجوي فوق البحر الاقليمي . فأن النظام القانوني للبحر الاقليمي واستنادا الى اتفاقيه ١٩٨٢ التي حددت سيادة الدولة الساحلية التي تمتد الى قاع البحر والشواطئ وباطن الأرض كما ذكرنا ، الا ان هناك قيود تم وضعها لمصلحة الملاحة البحرية التي يتمثل بحق المرور البريء الذي بموجبه اعطى حق تمتع السفن التابعة لجميع الدول الساحلية وغير الساحلية حق المرور البريء عبر البحر الاقليمي^(٤) بالإضافة الى قيد الولاية التجارية على السفن التي هي موضوع دراستنا ،وهذه الولاية تتمثل في المجالات الجنائية والمدنية والتي سنبحثها في فصل اخر من دراستنا لاحقا.

والذي يهمنا في هذه الدراسة هو كيفية منح الجنسية للولادات التي تحصل على متن السفن اثناء تواجدها في البحر الاقليمي وهذا ما تمت الاشارة اليه في القانون الدولي الخاص الذي اعطى اهمية كبيرة بالنسبة لجنسية السفينة في مجال الولادات الحاصلة على متنها وهذا الأهمية تتجلى بالكيفية التي يتم فيها منح الجنسية للمولود استنادا الى جنسية السفينة التي

(١) د. جابر ابراهيم الراوي ، شرح احكام قانون الجنسية ، عمان- دار وائل للنشر، الطبعة الأولى، ٢٠٠٠، ص ٢٩.

(٢) د. محمد طلعت الغنيمي ، القانون البحري ، مصدر سابق، ص ١٢٩.

(٣) انظر المادة (الثانية/اولا) من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨.

(٤) انظر المادة (١٧) من اتفاقية قانون البحار ١٩٨٢.

حصلت ولادته على متنها. المتمثلة بالسفن الحكومية المخصصة لأغراض تجارية^(١). والتي هي موضوع دراستنا.

ان الولادات التي تحصل على متن السفن اثناء تواجدها في البحر الاقليمي الوطني فانه يعتبر مولودا على اقليم الدولة صاحبة المياه التي تتمتع السفينة بجنسيتها، اي تمنح على اساس حق الاقليم لان السفينة هنا تعد جزء من اقليم الدولة التي تتمتع السفينة بجنسيتها حين وجودها في المياه الاقليمية الوطنية . وان الجنسية المثبتة على اساس حق الاقليم هو الميلاد في الاقليم الدولة التي تتمتع السفينة بجنسيتها .ولابد من التحقق من جنسية المولود على متن السفينة من خلال واقعة الولادة في اقليم الدولة صاحبة الجنسية^(٢) في حالة كون الولادة قد حصلت في البحر الاقليمي الاجنبي وهذا ما سنبحثه في الفرع الثاني منى هذا المطلب .

وان مصطلح الاقليم الوطني في القانون الدولي ،يشمل الاقليم البري والبحري والجوي. وبما ان الولادة قد حصلت على متن السفينة في البحر الاقليمي الذي يمثل امتداد لسيادة الدولة وهو جزء لا يتجزأ من الاقليم الوطني للدولة. وان هذا المولود لابد من يتمتع بالجنسية، الا ان هناك أسس يمكن الاعتماد عليها لتحديد جنسية المولود ،والتي اخذت بها بعض الدول ،فإذا كانت الدولة تأخذ بأساس حق الدم المنحدر من الاب والام وكان الابوان من تلك الدولة وكانت الولادة قد حصلت في مياه اقليمية اجنبية فإنه لا يعتبر مولودا" في اقليم دولة السفينة ،بل في اقليم الدولة صاحبة المياه^(٣). اما اذا كانت الدولة تأخذ بأساس حق الاقليم ،هنا تكون جنسية الطفل هي نفسها جنسية السفينة التابعة لها الدولة باعتبار السفينة هي جزء من اقليم الدولة وتمثل سيادته ،ولو اختلفت الحالة هنا وكان الأب من دولة تأخذ بحق الاقليم والسفينة تابعة لدولة تأخذ بأساس حق الدم فالمولود سوف يولد عديم الجنسية .وذلك لأنه مولود خارج

(١) د. عبدالرسول عبدالرضا الاسدي، القانون الدولي الخاص ،مصدر سابق، ص ١٣١.

(٢) د. عبدالحكيم مصطفى عبدالرحمن، جنسية المرأة المتزوجة وآثارها في محيط الأسرة في القانون المصري والفرنسي والسوداني، جامعة القاهرة ، ١٩٩١ ، ص ١٠٣.

(٣) د. غالب علي الداوودي ، د. حسن محمد الهداوي ، مصدر سابق ج ١ ، ص ١٤٨.

اقليم الدولة وعلى اراضي دولة لا تمنح جنسيتها على اساس حق الاقليم^(١). وان المقصود بأساس حق الاقليم هو فرض جنسية الدولة على الطفل المولود داخل اقليمها الوطني، سواء كان في الاقليم البري والبحري والجوي،

لان جميعها تمثل الاقليم الوطني للدولة. وفرض الجنسية هنا يتم بغض النظر عن صفة والديه فهذا الاساس يطبع جنسية الانسان بطبيعة مكان ميلاده^(٢) أيا كان مكان الميلاد فاذا كان يمثل الاقليم الوطني فالمولود يعتبر وطنيا . اما اذا لم يكن كذلك فالمولود اجنبيا اي عندما تكون ولادته على الاقليم الأجنبي يعتبر اجنبي حتى وان كان وطنيا وهذا الاساس يسمى بحق الاقليم المطلق الذي لم تأخذ به التشريعات العربية ومنها التشريع العراقي والمصري إلا في حالات استثنائية لما فيه من خطورة على التركيبة السكانية للدولة بالإضافة الى عامل التفاعل مع الثقافات الأخرى وعدم الرغبة في توسيع المساحات البشرية^(٣). اما تشريعات الدول الانكلوسكسونية اعتمدت معيار حق الاقليم المطلق في تحديد جنسية المولود تبعا لإقليم الدولة التي ولد فيها. وهذا ما أخذت به كل من بريطانيا بمقتضى قانون جنسيتها الصادر في ١٩٨١/١٠/٣٠ وكذلك الولايات المتحدة بموجب قانون الجنسية الصادر سنة ١٩٥٢ في المادة (٣٠١) منه والموقف ذاته في كل من قانوني الجنسية الأسترالي والكندي^(٤).

فالمشرع البريطاني اعتبر من يولد على متن السفينة او الطائرة مواطنا بريطانيا شرط ان تكون هذه السفينة والطائرة مسجلة لدى الحكومة البريطانية، بحيث ان يكون عند ولادته عديم الجنسية ، وذلك لان بريطانيا وضعت مجموعة من الشروط لحصول المولود على الجنسية البريطانية منها ما يتعلق بأن احد الاباء حامل للجنسية البريطانية او لديه اقامة في بريطانيا وغيرها من الشروط الاخرى. اما اذا اتضح ان والده او والدته يحملان جنسية دولة

(١) د. عبدالرسول عبادرضا الاسدي، القانون الدولي الخاص، مصدر سابق، ص ١٣١.

(٢) المصدر نفسه، ص ٥٨.

(٣) د. عبدالرسول عبدالرضا جابر الاسدي ، القانون الدولي الخاص، مصدر سابق ، ص ٨٥.

(٤) د. ممدوح عبدالكريم حافظ ، القانون الدولي الخاص العراقي المقارن ، بغداد ، ١٩٧٣ ، ص ٥٧.

اخرى ،فأنه لا يستطيع ان يتمسك بالجنسية البريطانية لانتهاء الشروط^(١) .وان منح الجنسية للمولود الذي يولد على متن السفينة لم يكن اعتبارا بل جاء استنادا الى نصوص قانونية دولية ووطنية ،تمت الاشارة اليها في المعاهدات والاتفاقيات الدولية للبحار ، مثل معاهدة جنيف لعام ١٩٥٨ واتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢ ،بالاضافة الى التشريعات الداخلية للدول . لان الجنسية عندما تمنح للمولود اثناء ولادته على متن السفينة تكون تبعا لجنسية السفينة . لان السفينة تعتبر جزء من اقليم الدولة مانحة الجنسية لها . التي يكون اساسها جنسية الدولة المسجلة فيها السفينة او التي رفعت علمها^(٢) وهذا مما يشكل رابطة بين الدولة والسفينة ، وكذلك اعطى الحق لكل دولة في ممارسة الرقابة على السفن في المجالات الإدارية والتقنية والاجتماعية ، بالإضافة الى الولاية على السفن^(٣) ، من قبل الدولة مانحة الجنسية .ومن خلال هذا فإن النصوص القانونية التي تمت الإشارة إليها ساعدت على تحديد جنسية المولود على متن السفن التجارية . وان منح الجنسية لتلك الولادات يتم حسب قوانين الدولة صاحبة المياه الإقليمية التي حدثت فيها الولادة ، فاذا كانت تأخذ بحق الدم المنحدر من الابوين وكان احدهما من مواطنيها فالمولود يأخذ بجنسية دولة البحر الاقليمي اذا كانت تأخذ بحق الاقليم كما يمنح جنسية الدولة الاجنبية ، اما اذا حصلت الولادة في دولة يأخذ قانونها بحق الاقليم على متن سفينة في البحر الاقليمي تابع لدولة تأخذ بحق الدم فالمولود يكون لا جنسية له ، اي عديم الجنسية^(٤) . وهناك حالة قد لا يحصل المولود على الجنسية بسبب قانون دولة الاب التي تأخذ بأساس حق الاقليم عندما ولادته على متن سفينة راسية في البحر الاقليمي لدولة قانونها ياذ بأساس حق الدم هنا يكون من الصعوبة منح الجنسية للمولود بسبب التنازع السلبي لقانون دولة الاب مع قانون الدولة التي حصلت فيها الولادة هذا مما يسبب انعدام الجنسية .

(١) د. ابراهيم احمد ابراهيم ، القانون الدولي الخاص ، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع ، ١٩٩٨ ، ص ٤٢ .

(٢) مادة (١/٩١) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ .

(٣) انظر المادة (١/٩٤) من نفس اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ .

(٤) د. عبدالرسول عبدالرضا الاسدي ، القانون الدولي الاسدي ، مصدر سابق ، ص ١٣١ .

الفرع الثاني

الولادات الحاصلة على متن السفينة في البحر الاقليمي الاجنبي

والذي يهنا هنا هو موضوع جنسية ومدى علاقتها بالولادات التي تحصل على متن السفينة في المنطقة التي تقع خارج البحر الاقليمي بموجب التشريعات والأعراف الدولية المتعلقة بالقوانين البحرية والتي اعطت للسفن وجنستها اهمية كبيرة وخصصت لهذا الجانب مجموعة من القواعد القانونية الدولية العرفية معززة بقواعد قانونية في التشريعات الداخلية تعد الولادات الحاصلة على متن السفينة خارج البحر الاقليمي او ما يسمى بالمياه الدولية ، ذات اهمية بالنسبة للقانون الدولي الخاص لأنها تعد من موضوعاته والتي اولى بها اهتماما كبيرا. ولكن لابد لنا قبل البحث في هذا الموضوع من الوجهة الدولية لمنطقة اعالي البحار او منطقة خارج البحر الاقليمي او ما يسمى بالمياه الدولية . وحسب احكام معاهدة جنيف عام ١٩٥٨ واتفاقية عام ١٩٨٢ المختصة بشؤون البحار والتي اعتبرت المنطقة المتمثلة بخارج المياه الاقليمية(اعالي البحار) منطقة حرة متاحة امام جميع السفن ولا احد يفرض سلطانه عليها ، وبالتالي فإن السفن تتمتع بحرية الملاحة البحرية حتى وان كانت تحمل علم دولة غير ساحلية. وبموجب المادة الأولى من اتفاقية جنيف عام ١٩٥٨ ،(يقصد بأعالي البحار التي لاتعد من البحر الاقليمي او المياه الداخلية لأي دولة ،وعليه فإن المناطق المختلفة التي ظهرت قبل ابرام الاتفاقية وبعدها تعتبر مثل المنطقة الملاصقة او المتاخمة ، وتعد اجزاء من اعالي البحار)^(١) ومن المبادئ الأساسية المستقرة في القانون الدولي ،ان أعالي البحار تكون حرة الاستعمال لجميع الدول ،ومن هذا يتضح ان اعالي البحار لا تخضع لسلطة اي دولة^(٢). لأنها منطقة مفتوحة للجميع وبإمكان جميع الدول الانتفاع بها .هذا ما تناولته اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ في المادة ٨٧ بقولها (ان اعالي البحار مفتوحة لجميع الدول ساحلية كانت ام غير ساحلية.....)^(٣).

(١) د. بدرية عبدالله العوضي ، مصدر سابق ، ص ٩٧.

(٢) د. عصام العطية ، مصدر سابق، ص ٣٧٣.

(٣) انظر المادة(٨٧) من اتفاقية ١٩٨٢.

للسفينة مقارنة لها بالشخص الطبيعي من ناحية الاسم والموطن وغيرها من الصفات التي تجعلها ان تتمتع بالجنسية . وان الدول لها الحق في تسيير سفنها التي ترفع علمها في اعالي البحار وهذه السفن تكون لها اسم لتمييزها عن باقي السفن الاخرى^(١). وان كل دولة بموجب قانونها الداخلي تحدد الشروط المطلوبة لمنح جنسيتها للسفن وكذلك فيما يتعلق تسجيل هذه السفن في الموانئ التابعة لها. والى جانب ذلك تكون للسفينة جنسية الدولة التي ترفع علمها. هذا يعني ان الدولة التي حصلت فيها الولادة اذا كانت تأخذ بحق الدم المنحدر من الأبوين وكان احدهما من مواطنيها فالمولود هنا يأخذ جنسية الدولة الأجنبية بالإضافة الى جنسية دولة البحر الاقليمي اذا كانت تأخذ بأساس حق الاقليم . اما اذا حصلت الولادة يأخذ قانونه بحق الاقليم على متن السفينة في البحر الاقليمي لدولة تأخذ بحق الدم فالمولود يكون لا جنسية له ،اي عديم الجنسية^(٢).

هذا ما يتعلق بحصول الولادات على متن السفينة وهي راسية في خارج البحر الاقليمي او ما يسمى بالمياه الاقليمية الاجنبية. حيث ان الولادات التي تحصل في تلك المناطق لا تعتبر قد حصلت في اقليم الدولة التي منحت جنسيتها للسفينة بل حصلت في مياه اقليمية اخرى على متن السفينة وهي راسية في مياهها فان المولود هنا يكتسب جنسية تلك الدولة. اي ان السفينة التجارية عندما تحصل الولادة على متنها وهي راسية في مياه اقليمية اجنبية ،فانه لا تثبت للمولود جنسية الدولة التي تتمتع السفينة بجنسيتها بل يحصل على جنسية مكان الولادة او الدولة صاحبة المياه الاقليمية الاجنبية التي حدثت فيها الولادة .وتمنح الجنسية للمولود وفق الأسس التي تمت الاشارة إليها في هذه الدراسة. وهذا يتم الاعتماد عليها في منح الجنسية للمولود وفقا للأسس المعمول بها في دولة البحر الاقليمي الاجنبي ،فاذا كانت دولة البحر الاقليمي الاجنبي تأخذ بأساس حق الدم عن الأب أو الأم وكان احدهما من وطنيها فالمولود سيأخذ جنسية الدولة الأجنبية كما سيأخذ جنسية تلك الدولة اذا كانت دولة البحر الاقليمي تأخذ بحق الاقليم . وهناك حالة قد لا يحصل فيها المولود على الجنسية بسبب ان

(١) انظر المادة(٩٠) من اتفاقية قانون البحار ١٩٨٢.

(٢) د.عبدالرسول عبدالرضا الاسدي ، مصدر سابق ، ص ١٣١.

قانون دولة الاب تأخذ بأساس حق الاقليم عندما تكون ولادته على متن سفينة راسيه في البحر الاقليمي لدولة قانونها يأخذ بأساس حق الدم هنا يكون من الصعوبة منح الجنسية للمولود بسبب التنازع السلبي لقانون دولة الاب مع قانون الدولة التي حصلت الولادة فيها ، مما سبب هذا التنازع الى انعدام جنسية المولود اي انه يولد بلا جنسية. وان انعدام الجنسية عرفها البند (اولا) من معاهدة عديمي الجنسية لعام ١٩٥٤ حيث عرفت عديم الجنسية بأنه (الشخص الذي لا تعتبره اية دولة مواطنا لها بمقتضى تشريعاتها)^(١).

المطلب الثاني

جنسية الولادة التي تحصل على السفن في الميناء الوطني

تؤثر جنسية السفينة ونوعها في تحديد جنسية المولود عليها كما يكون للمجال البحري اثر في ذلك ولتحديد جنسية المولود الذي عالجته الاتفاقيات الدولية كما ذكرنا كاتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ واتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ التي اولت اهتماما كبيرا في مجال منح الجنسية للسفينة وكان لذلك تأثير في جنسية المولودين وهي راسية في الميناء الموطن موضوع البحث. ولأجل الاحاطة بذلك فأنا سنبحث الموضوع من خلال فرعين سنبحث في الفرع الاول حالة كون السفينة اجنبية والولادات من الوطنيين وفي الفرع الآخر نبحث في حالة كون السفينة وطنية والولادات من الاجانب .

الفرع الأول

في حالة كون السفينة اجنبية والولادات من وطنيين

ان حالات الولادات التي تحدث على متن السفينة اثناء رسوها في الميناء الذي يعتبر جزء لا يتجزأ من المياه الداخلية للدولة والذي تم تعريفه بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢ في المادة الثامنة منها بانه ((المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط

(١) د . عباس محمد عباس ، المركز القانوني لعديمي الجنسية في النظم القانونية المختلفة، لندن ، ٢٠١٣

الأساس للبحر الاقليمي^(١). وانها تخضع لسيادة الدولة والتي تمارس عليها كافة الاختصاصات التي تمارسها على اقليمها الأرضي . ويقصد بها المنشآت التي تقيمها الدولة في مواقع معينة من شواطئها لإرشاد السفن واستقبالها وهذه المنشآت تعد جزءا "من اقليم الدول^(٢) وان الغرض من استخدام الميناء هو استقبال السفن في حالة الشحن والتفريغ وكذلك استقبال البضائع اثناء التوريد والتصدير بالإضافة الى استقباله للسفن المستخدمة لنقل الركاب. والموانئ منها التجاري الذي يستخدم لأغراض الشحن والتفريغ والحمولات مع وجود المراسي والارصفة كي يسهل عملية التعامل مع الحمولات . والموانئ منها مخصصة للنفط والبضائع. وقد عرفت اتفاقية جنيف الخاصة بالمرافئ البحرية لعام ١٩٢٣ الموانئ البحرية هي التي تكون معدة لخدمة التجارة الخارجية للجماعة الدولية^(٣).

وتعد هذه السفن وفق احكام القوانين الدولية بأنها اقليم متحرك تابع لسيادة الدولة التي تتمتع السفينة جنسيتها وترفع علمها ومسجلة في احد موانئها. ولنتيجة تواجدها في الميناء تحدث على متنها ولادات من الوطنيين ،بالرغم من انها سفينة تجارية اجنبية، والتي اولاهها القانون الدولي اهتماما كبيرا في وضع الأسس التي بالإمكان اتباعها لمنح الجنسية لهذه الولادات الحاصلة على متنها حيث سارعت الدول الى عقد معاهدات واتفاقيات دولية ، بوضع نصوص قانونية وفق احكام خاصة لمنح الجنسية لتلك المواليد مثل اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ في المادة (١/٩١) والتي نصت على ان ((تحدد كل دولة شروط منح جنسيتها للسفن ولتسجيل السفن في اقليمها.....)) وكذلك المادة (١/٩٤) من نفس الاتفاقية على ان ((تمارس كل دولة ممارسة فعلية ولايتها ورقابته في الشؤون الادارية والتقنية والاجتماعية على السفن التي ترفع علمها)). هذا يعني من خلال نصي الاتفاقية اعطت الحق للدول في منح الجنسية للولادات التي تحصل على متن السفن حسب قوانينها

(١) انظر المادة (الثالثة) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

(٢) د. عصام العطية ،مصدر سابق ،ص٣٤٣، انظر د. محمد طلعت الغنيمي ،/ الأحكام العامة في قانون الامم ، قانون السلام ، الاسكندرية ، ١٩٧٠، ص٧٩٧.

(٣) د. محمد طلعت الغنيمي ، القانون البحري ، مصدر سابق ، ص٢٩.

الداخلية ، فمن ناحية التشريعات الداخلية (الوطنية) ترى ان الكثير من الدول شرعت في قانون جنسيتها نصوصا يتم بموجبها منح الجنسية لمواطنيها ففي العراق كان للمشروع العراقي موقفا في منح الجنسية . فتم تشريع قانون الجنسية رقم ٤٣ لسنة ١٩٦٣ الملغي اذ نصت المادة (١/٤) منه على انه (يعتبر عراقيا من ولد في العراق او خارجه لأب متمتع بالجنسية العراقية) . ومن خلال هذا النص ان المشروع العراقي اعتمد على اساس حق الدم المنحدر من الأب هذا يعني ان الجنسية تنتقل من الأب الى الابناء بالاستناد الى حق الدم الابوي والتي تنتقل وفق هذا السبب على مسوغات ثبوت نسب الابناء بدرجة رئيسة والى الامهات بدرجة ثانوية^(١).

وبالمثل ذهبت المادة (الثالثة/اولا) من قانون الجنسية النافذ رقم ٢٦ لسنة ٢٠٠٦ والتي اعتبرت ان اكتساب الجنسية عن طريق النسب بالاستناد الى اساس الدم المنحدر من الأب والأم وهذا يعني ان تكون الولادة من ابوين وطنيين كأساس لاكتساب المولود الجنسية العراقية وان المشروع العراقي اعتمد على هذا الاساس لان الجنسية تنتقل من الاب الى الابناء بالاستناد الى حق الدم الابوي^(٢). وما يقابلها نص المادة (الاولى) من قانون الجنسية المصري رقم ١٥٤ لسنة ٢٠٠٤ المعدل بقانون الجنسية المصري رقم ١٩٧٥ والتي نصت على انه (يكون مصريا من ولد لاب مصري او ام مصرية)، جاء هذا استجابة لمنظمات حقوق الإنسان^(٣). ان معظم التشريعات العربية اخذت بأساس حق الدم الابوي بالرغم من وجود اساس اخر هو حق الدم المنحدر من الام الذي يعتبر له دور استثنائي يساعد على منح الجنسية للأبناء والذي يتم اللجوء اليه كأساس لمنح الجنسية للمولود لغرض تجنبه من الوقوع بانعدام الجنسية . وان الجنسية التي تثبت للشخص حال ولادته حكما تسمى بالجنسية الاصلية ، وكذلك تسمى جنسية الميلاد فهي تمنح على اساس الاصل العائلي المتمثل بحق الدم سواء كان من الاب ام من الام كما ذكرنا ، او الاقليم الجغرافي وتثبت على اساس الحقين معا. لأن عناصر ثبوتها تكتمل

(١) د. عبدالرسول عبدالرضا الاسدي ، مصدر سابق، ص ٥٢ انظر د. فؤاد عبدالمنعم رياض، اصول القانون الدولي والقانون المصري المقارن ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٩٥ ، ص ٥٤.

(٢) د. عبدالرسول عبدالرضا الاسدي ، مصدر سابق، ص ٥٣.

(٣) المصدر نفسه ، (هامش ١) ، ص ٥٥.

فور ميلاد الشخص وتفرض عليه بحكم القانون لحظة ميلاده دون حاجة الى اي اجراء آخر^(١).

حيث تمنح الجنسية للمواليد لغرض الاستقرار والإقامة لحين بلوغه السن القانوني حتى ولو كان الوالد اجنبيا كالمادة (٤٤) من القانون الجنسية الفرنسية لعام ١٩٤٥ التي نصت كل شخص مولود في فرنسا يكتسب الجنسية الفرنسية عند بلوغه سن الرشد اذا كان له في هذا التاريخ محل اقامة في فرنسا^(٢). بالإضافة الى القانون الجنسية الفرنسي لسنة ١٩٧٣ المعدل الذي اعتبر المولود لاب فرنسي وام فرنسية يكتسب الجنسية الفرنسية استنادا الى المادة (١٧) منه يسمح له باكتساب الجنسية الفرنسية^(٣). أما القانون البريطاني فقد ساوى بين الأب والأم في نقل الجنسية الى الأبناء وذلك في المادة (الثانية /اولا) من قانون الجنسية البريطاني لسنة ١٩٨١ والتي نصت على ان (يعد الشخص المولود خارج المملكة المتحدة أو خارج الاقليم المعينة بعد النفاذ مواطنا بريطانيا اذا كان بوه وامه في وقت الولادة مواطنا بريطانيا)^(٤). الى جانب كان للاتفاقيات الدولية دورا كبيرة في مجال منح الجنسية لتلك المواليد لتجنب الوقوع في حالة اللا جنسية او انعدامها كما يطلق عليه.

ان القواعد الواردة في التشريعات والاتفاقيات السالفة الذكر تطبق على الولادات الحاصلة على متن السفن للتعامل مع السفينة كجزء تابع للدولة يسري عليها ما يسري على الاقليم في اغلب الاحوال، ويعتبر المولود على متن باخرة او طائرة مولودا في الدولة التي ترفع الباخرة علمها.....^(٥). وهذا يعني ان الولادات التي تحدث على متن السفينة او كما تسميها الاتفاقية

(١) د، غالب علي الداودي ، حسن محمد الهداوي ، مصدر سابق ج ١، ص ٤٤.

(٢) المصدر نفسه ، ص ٦٣.

(٣) انظر المادة (١٧) من قانون الجنسية الفرنسية لسنة ١٩٧٣.

(٤) د. حفيظة السيد الحداد، الاتجاهات المعاصرة في الجنسية، الطبعة الاولى ، دار الفكر الجامعي ، الاسكندرية، ٢٠٠٢، ص ٢١.

(٥) انظر المادة (الثالثة) من اتفاقية نيويورك لتقليل حالات انعدام الجنسية لعام ١٩٦١ تاريخ بدء التنفيذ في ١٢/١٣/١٩٧٥.

بالباخرة كأنها تمت على اقليم الدولة منحت جنسيتها للسفينة أو التي رفعت علمها ،وتبعاً لذلك يمنح المولود جنسية تلك الدولة .الى جانب هذه الاتفاقية هناك اتفاقيات ومعاهدات مثل معاهدة جنيف عام ١٩٥٨ واتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢ التي اشارت اليها المواد ١/٩١ و ١/٩٤ على منح الجنسية للسفينة والتي تم ذكرها في مواضيع سابقة من بحثنا .وبموجبها يمنح المولود جنسية السفينة وحسب القوانين المتبعة في كل دولة . فإذا كان الأب والأم من تلك الدولة التي يتبع لها المولود وكانت تأخذ بأساس حق الدم المنحدر من الأب والأم فإن الولد سيأخذ جنسية السفينة^(١). هذا يعني ان المولود وفق هذا الأساس يكون متمتعاً بجنسية السفينة بالاستناد الى الدولة المانحة جنسيتها الى السفينة .واذا كانت الدولة تأخذ بحق الدم من الابوين وكان احدهما من الوطنيين فهنا يأخذ المولود جنسية السفينة الأجنبية . كما يأخذ جنسية دولة الميناء اذا كانت تأخذ بحق الاقليم . اما اذا كانت الولادة قد حصلت على متن السفينة التي دولتها تأخذ بحق الاقليم وكانت دولة الميناء الراسية فيه السفينة تأخذ بحق الدم فالمولود هنا يقع في اشكالية التنازع السلبي للجنسيات وبالتالي يصبح المولود لا جنسية له (عديم الجنسية)^(٢) . وان حل هذا التنازع الذي يحدث نتيجة للازدواج القوانين يتم باللجوء الى القانون الدولي الخاص .ففي حالة ولادة طفل على متن سفينة يمنح جنسية دولة علم السفينة وذلك بالاستناد الى قانون تلك الدولة . وحسب وجهة نظر (الدكتور عبدالحميد الشواربي: اما اذا اضطر الى اللجوء الى اقرب مستشفى بالبر فنطبق قانون دولة الميناء، وبالتالي قد يكتسب المولود جنسية دولة الميناء اذا كانت الدولة تأخذ بنظرية الاقليم ، كما يكتسب جنسية دولة اخرى هي جنسية الوالدين اذا كان قانونهما يسمح بذلك اخذ برابطة الدم)^(٣).

وهذا مما يجعل المولود بمركز سلبي يصعب من خلاله تحديد حقوقه والتزاماته والتي

(١) د. عبدالرسول عبدالرضا الأسدي ، القانون الدولي الخاص ، مصدر سابق، ص ١٣١ .

(٢) انظر المادة (الرابعة/اولا) من اتفاقية نيويورك لعام ١٩٦١ (تمنح كل دولة متعاقدة جنسيتها لأي شخص لم يولد في اقليم دولة متعاقدة ،ويكون لو لا ذلك عديم الجنسية اذا كان احد ابويه بتاريخ ولادته متمتعاً بجنسية تلك الدولة الأولى).

(٣) د. عبدالحميد الشواربي ، مصدر سابق، ص ٤٤ .

يكون للجنسية اهمية كبيرة في تحديدها. وقد بذلت الدول جهودا حثيثة لتفادي انعدام الجنسية وتعددتها في مؤتمر لاهاي ١٩٣٠ الذي بذل جهدا عالميا لتنسيق التشريعات في مادة الجنسية^(١). حيث عالجت اتفاقية لاهاي ١٩٣٠ في المادة (الأولى) اذا لم يسبق حمله لجنسية يعتمد قانون مكان ميلاده^(٢) اما المولود لوالد عديم الجنسية فلا يلقي اهتماما وعناية خاصة مالم يكن مولودا في دولة تأخذ بحق الاقليم اصلا"، كالتى يلقاها مجهولو الوالدين او مجهولو الأب. اذ قلما تقرر التشريعات الأخذ بحق الاقليم بالنسبة له بصفة خاصة^(٣).

وان الجنسية تثبت للمولود الوطني على متن السفينة الأجنبية وهي راسية في الميناء التي كانت تأخذ بأساس حق الاقليم ، المتمثل الاقليم الوطني. وهنا لابد من التحقق من الجنسية مدار البحث من خلال واقعة الولادة في اقليم الدولة صاحبة الجنسية المدعاة من قبل الشخص الذي يدعي الانتماء اليها^(٤) .

وان القاعدة المعروفة في القانون الدولي الخاص حول اثبات الجنسية لمن يولد على اقليم الدولة سواء كان بریا" او بحريا" او جویا" ، الغاية منها لتجنب حالة التنازع السلبي للجنسية وخشية الوقوع في حالة انعدام الجنسية. هذا مما يجعل المولود ان يثبت إن ولادته قد حصلت داخل الحدود الاقليمية لتلك الدولة ، وان تمت ولادته على متن السفينة التجارية لتي تحمل علم تلك الدولة الذي يحمل جنسيتها. وان هذه السفينة هي مخصصة لأغراض تجارية وهي جزء لا يتجزأ من اقليم الدولة كما ذكرنا، وسواء حدثت الولادة في البحر الاقليمي ام خارجه . الا اذا حدثت الولادة على متن سفينة تجارية اجنبية .

(١) د. احمد مسلم ، القانون الدولي للجنسية ومركز الأجانب وتنازع القوانين ، الطبعة الأولى ، دارالنهضة المصرية ، القاهرة ، ١٩٥٤ ، ص ١٢٧ .

(٢) د. عبدالرسول عبدالرضا الأسدي، مصدر سابق، ص ١٤٦ .

(٣) د. احمد مسلم ، مصدر سابق ، ص ١٢٧ .

(٤) د. عبدالحكيم مصطفى عبدالرحمن، مصدر سابق ، ص ١٠١ .

الفرع الثاني

في حالة كون السفينة وطنية والولادات اجانب

اهتمت تشريعات الدول بالسفن الوطنية اذ اعطت الحرية للدول في وضع شروط خاصة ينمح الجنسية لها كما ذكرنا في دراستنا والسفن الوطنية تختلف عن السفن الأجنبية كونها مملوكة كلها او بعضها لوطنيين (شرط الملكية الوطنية)^(١). بالإضافة الى منحها امتيازات بحرية للسفن الوطنية تفوق الامتيازات الممنوحة للسفن الأجنبية. والسفينة الوطنية تقوم برحلات بين البحار والموانئ التابعة لدول مختلفة واثناء رحلاتها قد تحدث على متنها ولادات لأشخاص من دول اجنبية. وعند حدوث هذه الولادات نكون امام تحديات تواجه هذه الحالة التي تحدث فيها الولادة على متن تلك السفينة وتتمثل هذه التحديات بعدم معرفة الجنسية التي سوف يتم منحها للأطفال الأجانب. ذلك لأن الجنسية تمثل انتماء الشخص الى دولة معينة وهذا مناط بتمييز الوطني عن الأجنبي^(٢).

وهذا يجعلنا ان نحدد مركز الأجنبي من خلال الجنسية الممنوحة له بالإضافة الى تعيين القانون الواجب التطبيق على العلاقات المشوبة بعنصر اجنبي . والجنسية تعد من اهم قواعد الأسناد عند تنازع القوانين وان مسألة تنظيمها تقوم على اعتبارات تشريعية تساعد على كسب الجنسية سواء كان على اساس حق الولادة في الاقليم او يكتسب المولود الجنسية تبعا لجنسية الوالد ،وان الميلاد على اقليم الدولة قد يعد وحده سببا كافيا لغرض منح الجنسية الوطنية^(٣).

وان المولود عند ولادته قد يحصل على جنسية الأصل وقد ثبت له عند ولادته لأنها تقرر له عند مسقط رأسه. وبما ان المكان الذي ولد فيه هو يمثل السفينة الوطنية هنا يكتسب

(١) د. مصطفى كمال طه ، الوجيز في القانون البحري ، مصدر سابق، ص ٤٤.

(٢) د. احمد مسلم ، مصدر سابق، ص ١٥.

(٣) المصدر نفسه، ص ٩٩.

المولود جنسية الدولة التي منحت جنسيتها للسفينة كونها تمثل اقليم الدولة . وتسمى الجنسية التي تثبت للمولود اعتدادا بمولوده على اقليم الدولة (جنسية الاقليم) . وبما ان الولادات اجنبية فأن العراق عرف الأجنبي في قانون الاستثمار العراقي رقم ١٣ لسنة ٢٠٠٦ في المادة (اولا/ط) التي عرفت الأجنبي (هو الذي لا يحمل الجنسية العراقية في حالة الشخص الحقيقي....)^(١). الا ان قانون الجنسية العراقي رقم (٢٦) لسنة ٢٠٠٦ المعدل لم يتطرق للأجنبي بل أعتبر العراقي هو الشخص الذي يتمتع بالجنسية العراقية^(٢).

وفي اطار الاعلان العالمي لحقوق الانسان لعام ١٩٤٨ اعترف للأجنبي بالشخصية القانونية وتم تثبيت ذلك بالمواثيق والاتفاقيات الدولية الى جانب الاعراف الدولية الاخرى ضمنا لحقوقه وحياته التي يجوز له ممارستها في اي دولة . هذا مما جعل للأجنبي ان يتمتع بتلك الحقوق المقررة له. وبناء على ما تقدم عرف الاجنبي ايضا (بأنه كل شخص طبيعي او معنوي لا يحمل جنسية الدولة التي يقيم فيها او يمارس على اقليمها نشاطه) . وهذا يعني من خلال نص القانون ان كل من لا يتمتع بالجنسية العراقية فهو اجنبي . اما قانون الجنسية المصري المرقم ١٥٤ لسنة ٢٠٠٤ المعدل فقد نصت المادة (الاولى) منه (يكون مصريا من ولد لأب مصري او ام مصرية) وكذلك^(٣) . اي ان المولود الأجنبي على السفينة الوطنية يتمتع بجنسية دولة السفينة حتى ولو كان مجهول الأبوين ، وهنا يحصل على الجنسية الاصلية او ما تسمى بجنسية الميلاد، استنادا الى مكان ولادته اي الاقليم الذي ولد فيه او بالاستناد الى جنسية الأبوين فالمشرع العراقي في قانون الجنسية النافذ جعل تأثير الجنسية على المولود سواء كانت من جهة الأب او من جهة الأم هي بدرجة واحدة دون تفرقة وهذا ما جاء بالمادة

(١) انظر المادة (الاولى/ سادسا) من قانون الاقامة العراقي المرقم ١١٨ لسنة ١٩٧٨ التي عرفت الاجنبي بانه (كل من لا يتمتع بالجنسية العراقية).

(٢) انظر المادة (الاولى/ خامسا) من قانون الجنسية العراقي النافذ رقم (٢٦) لسنة ٢٠٠٦.

(٣) د. عبد الحميد محمود عليوه ، دور الأم المصرية والاجنبية في نقل الجنسية للأبناء ، الدار الجامعية ، الاسكندرية ، ٢٠٠٥ ، ص ٣٨٧.

(الثالثة/أ) منه على ان يعتبر عراقيا "من ولد لأب وام عراقية"^(١). ووفق هذا الأساس تثبت الجنسية للشخص فور ميلاده حكما "بسبب اصله العائلي (حق الدم) او بسبب الأساس الجغرافي (حق الاقليم) او على اساس الحقين معا تسمى جنسية الميلاد"^(٢) والجنسية المفروضة على اساس حق الاقليم هي جنسية اصلية للمولود مع دور للام في حال تعطل الدم المنحدر من الأب.

ونظرا للمساوي حق الاقليم وحده في فرض الجنسية الأصلية واشترطت قوانينها الولادة المضاعفة لهذا الغرض اي ولادة الابن والاب في اقليم الدولة ^(٣). وعند اكتمال العناصر المتعلقة بأثبات الجنسية فور ميلاد الشخص الذي تمت ولادته على السفينة الوطنية بحكم القانون دون اي اجراء فاعتبرت جنسية اصلية للمولود لأنها فرضت خارج الارادة.

وعندما تمنح الجنسية للأشخاص وبحكم القانون كونها حق من حقوقه اذ اعتبرت المادة(١٥) من الاعلان العالمي لحقوق الانسان والمتمثلة بثلاث حقوق للإنسان في موضوع الجنسية لكل فرد الحق بجنسية ولا يمكن ان يحرم شخص من جنسيته ولا من حق تغير الجنسية^(٤)، فهي تعتبر علاقة قانونية بين الفرد والدولة قائمة على اساس الولاء والانتماء. وهذا الانتماء والولاء يسوغ الشخص لنظام قانوني معين يلاحقه سلبا وإيجابا في مسائل معينة^(٥). فأنه يبقى خاضعا لحماية دولته ونظامها السياسي وكذلك يخضع للواجبات الملقاة على عاتقه اتجاه وطنه في كل المجالات سواء كانت المتعلقة بالخدمة العسكرية ام غيرها.

(١) انظر المادة(الثالثة/أ) من قانون الجنسية العراقية النافذ رقم (٢٦) لسنة ٢٠٠٦.

(٢) د. غالب علي الداودي، د. حسن محمد الهداوي، مصدر سابق (الجزء الأول)، ص ٤٤.

(٣) المصدر نفسه، ص ٤٩.

(٤) تقضي المادة(١٥) من الاعلان العالمي لحقوق الانسان الذي اعتمد بموجب قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم ٢١٧/أ(د-٣) في ١٠/كانون الأول/١٩٤٨ على انه ((١- لكل فرد حق التمتع بالجنسية ما، ٢- لا يجوز حرمان شخص من جنسيته تعسفا ولا من حق تغيرها دون مسوغ قانوني)) انظر د. عبدالرسول عبدالرضا الأسدي، مصدر سابق، (هامش ١) ص ٢٦. د. ممدوح عبدالكريم حافظ، القانون الدولي الخاص، ط ٢، دار الحرية للطباعة والنشر، بغداد، ١٩٧٧، ص ٤١.

(٥) د. المعتصم بالله الغرياني، مصدر سابق، ص ٥٠.

اما في حالة وجود دولة اخرى فانه بلا شك يخضع لقوانين تلك الدولة .وحيث ان السفينة تعد امتداد لعنصر الاقليم ، وبالتالي تكون هناك علاقة جوهريه بينها وبين الدولة ، بالإضافة الى خضوعها لرقابة واشراف تلك الدولة من النواحي الفنية والاجتماعية والامنية وبكل ما يتعلق بسلامتها ،ومنح السفينة الجنسية دليل على مكنتها الواقعية في ممارسة الاختصاصات على وجه فعال^(١).

هذا يعني ان الولادات التي تحصل على متن السفينة قد تكتسب الجنسية الاصلية فور الميلاد وحسب الاسس التي تعتمدھا الدول بمنح الجنسية للأشخاص فور ولادتهم على متن السفن وهذه الاسس تم الاعتماد عليها وفقا لنصوص الاتفاقيات والمعاهدات الدولية على اساس حق الدم المنحدر من الاب او الام ، او اساس حق الاقليم او الحقين معا. وان الدول اعتمدت هذه الاسس لتلافي وقوع المولودين بحالة اللا جنسية او ما تسمى بمشكلة انعدام الجنسية ، والتي خلقت مشاكل قانونية كثيرة منها ما يتعلق بالحقوق التي يتمتع بها الاشخاص او الالتزامات المترتبة عليهم وحتى بالنسبة للقانون الذي يحكم حالتهم الشخصية وذلك لحرمانهم من ابسط الحقوق وهو التمتع بالجنسية وهذه الحالة تسمى بالتنازع السلبي للجنسيات.

وان مشكلة انعدام الجنسية عرفتها المادة (الأولى) من اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بمركز عديمي الجنسية لعام ١٩٥٤ عديم الجنسية بأنه ((الشخص الذي لا تعتبره أي دولة مواطنا بمقتضى تشريعاتها))^(٢). بالرغم من هذا فان قد وضعت حولا لحالة انعدام الجنسية للجميع الاشخاص الذين حرّموا من هذا الحق لغرض تلافي لهذه الحالة اذا ينبغي على كل دولة ان تفرض جنسيتها على عديم الجنسية المتوطن في اقليمها مادام هذا الفرض على حقوق الدول الأخرى^(٣)، وحتى المولود على اراضيها ان كانت ولادته حصلت في تلك الدولة

(١) د. محمد سامي عبدالحميد ، اصول القانون الدولي العام ، الجزء الثالث الاسكندرية ، ٢٠٠٥، ص ٥٥.

(٢) د. عباس العبودي، شرح قانون الجنسية العراقية رقم ٢٦ لسنة ٢٠٠٦ ، دار السنهوري، ٢٠١٥، ص ١٤٤.

(٣) د. ابراهيم جابر الراوي، شرح قانون احكام الجنسية وفقا لآخر تعديلات -دراسة مقارنة/ الطبعة الأولى ٢٠٠٠/ دار وائل للطباعة والنشر، عمان- الأردن ، ص ٦٥.

وكان هذا المولود من دولة اخرى حتى يتمتع بالحقوق المشروعة لباقي مواطني الدولة حتى ولو كانت محدودة ويلتزم بما مفروض عليه من التزامات. وان الفقه والقضاء كانت لديهم توجهات للحد من ظاهرة الانعدام فالمولود يمكن ان يتمتع بالجنسية حال ولادته بالاستناد الى مبدأ حق الاقليم . وحتى المولود اذا كان مجهول الأبوين يتم فرض الجنسية بالاستناد الى هذا المبدأ(مبدأ حق الاقليم).

وقد عالج المشرع العراقي حالة عديم الجنسية بتطبيق قانون القاضي، المعروض النزاع في الفقرة (الأولى) من (٣٣) من القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ التي تنص على الاتي :((يعين القاضي القانون الذي يجب تطبيقه في حالة الأشخاص الذين لا تعرف لهم جنسية او التي تثبت لهم جنسيات متعددة في وقت واحد. يقابلها المادة (١/٢٥) من القانون المدني المصري رقم ١٣١ لسنة ١٩٤٨.^(١)

وحيث ان قواعد الجنسية تعد من القواعد المتعلقة بسيادة الدولة سواء أكانت منظمة لوضع الأشخاص الطبيعيين ام المعنويين فالحكم نفسه بالنسبة للسفن لأن العلة واحدة كون الجنسية بكل الأحوال تعني بتنظيم العلاقة بين الدولة والأطراف اعلاه لتحديد الحقوق والالتزامات الناشئة عن اي ضرر او خطأ يصدر منهم. وان كل ما يتعلق بإجراءات تسجيل السفينة ونقل ملكيتها وصناعتها وما يتعلق بجنسية المولودين على متنها فتكون محكومة بموجب قواعد موضوعية ذات تطبيق ضروري يغيب عندها تنازع الاختصاص التشريعي والقضائي ،،وذلك لتعلق القواعد اعلاه بالنظام العام وسيادة الدولة .

اما فيما يتعلق بالتعويض عن الاضرار وما شابه ذلك فهي تخضع لقواعد الأسناد في دولة قاضي النزاع ، كما يخضع كل ما يتعلق بالعقود المبرمة على متنها كما سنلاحظه لاحقاً".

(١) د. ابراهيم جابر الراوي ،مصدر سبق ذكره ،ص٦٧ ، انظر المادة (٣٣) من القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ يقابلها المادة (١/٢٥) من القانون المدني المصري رقم ١٣١ لسنة ١٩٤٨.

الفصل الثاني

الفصل الثاني

أثر جنسية السفينة في التصرفات القانونية والحوادث التي تحصل على متنها.

ان لجنسية السفينة أثر فيما يتعلق بالتصرفات القانونية والحوادث التي تحدث على متنها كونها تمثل واسطة الارتباط بين السفينة والدولة مانحة الجنسية. ومن خلال الجنسية يمكن ان يتم تحديد الوضع الخاص للسفينة اتجاه الدولة لما لها من اهمية كبيرة في حل تنازع الاختصاصين التشريعي والقضائي الذي يحصل عندما تستخدم السفينة في الملاحة الحرة بوصفها اهم وسائل النقل البحري بالإضافة إلى ذلك فان اهميتها تبرز في تحديد الاختصاص القانوني في مجال الحوادث البحرية التي تحدث على متنها وخصوصا عندما تعترض الرحلة البحرية ظروف قد تكون طارئة والتي يتطلب الامر للتدخل والمساعدة في انقاذ كل ما يتعلق في السفينة وحمولتها. سواء كانت هذه الحوادث متعلقة بالتصادم او قد تكون افعال ضارة مما تسبب خسارة للسفينة ،هنا لابد من وجود قواعد قانونية يتم من خلالها تحديد الاختصاص التشريعي والاختصاص القضائي بشأن العلاقات الخاصة الدولية والذي يسهل على المشرع تحديد القانون الذي يحكم الالتزامات العقدية وغير العقدية التي تحصل على متن السفينة قبل الرحلة او اثنائها.

فالذي يثار هنا ما هو أثر جنسية السفينة في حل تنازع الاختصاص التشريعي ؟
الاجابة ستكون من خلال ما سنبثه في مبحثين :- سنبث في الاول اختصاص القانوني في العلاقات التي تحصل على متن السفينة . في حين سنبث في المبحث الثاني الاختصاص القانوني في الحوادث الخارجية.

المبحث الأول

الاختصاص القانوني في العلاقات التي تحصل على متن السفينة

بعد ما انتهينا من بحثنا في الفصل الأول اسس تعيين جنسية السفينة، وكذلك اثرها في الولادات التي تحصل على متنها عند ممارستها نشاطها البحري أيا كان وجودها في الميناء ام البحر الاقليمي او خارجه سواء كانت هذه الولادات اجنبية ام وطنية . والذي يهمنا في هذا الفصل هو البحث عن تحديد النظام القانوني والواجب التطبيق على العلاقات التي تحدث على متن السفينة التي يتم مباشرتها من قبل اشخاص طبيعية او معنوية سواء كانت هذه العلاقات عقدية ام غير عقدية والكيفية التي يتم بها تحديد الاختصاصات والعلاقات. فهل يجب ذلك عبر قواعد الأسناد التقليدية التي من خلالها نحدد القانون الواجب التطبيق على تلك العلاقات من عقود وتصرفات ؟ هذا ما سنبحثه من خلال دراستنا وعلى مطلبين: سنبحث في المطلب الأول الاختصاص التشريعي في العلاقات على متن السفينة بينما سنبحث في المطلب الآخر الاختصاص القضائي في العلاقات على متن السفينة.

المطلب الأول

الاختصاص التشريعي في العلاقات التي تحصل على متن السفينة

ان المبدأ العام لتحديد الاختصاص التشريعي في العلاقات التي تحصل على متن السفينة هو يعتمد على ضابط دولة العلم كونه يعد بمثابة الجنسية الظاهرة التي يفترض ان تطابق الجنسية الحقيقية التي تعبر عنها وثائق التسجيل لان السفن تخضع الى قانون بلد تسجيلها . بالرغم من ان النظر في هذه المسائل يرجع في الاختصاص الى القانون الدولي الخاص لكل دولة ، مما جعل لهذا المبدأ انعكاسات على التعامل الدولي في مجال التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية . كما سنلاحظه ولغرض الاحاطة بما تقدم سنبحث الموضوع من خلال فرعين وعلى النحو الآتي: الفرع الأول - الاختصاص التشريعي في العلاقات العقدية والفرع الآخر - الاختصاص التشريعي في العلاقات غير العقدية .

الفرع الأول

الاختصاص التشريعي في العلاقات العقدية

تعد السفن من المنقولات ذات الطبيعة الخاصة وتعامل معاملة الشخص المعنوي من حيث تمتعها بالجنسية وفق حالات اشرنا اليه سابقا في بحثنا هذا .وتحدد جنسية السفينة حقوقها وواجباتها في السلم والحرب وتمنحها الحق في رفع علم دولتها،^(١) بالإضافة الى الحماية التي تتمتع بها السفينة عند اكتسابها الجنسية وقد تجري على متنها تصرفات قانونية مما يرتب اثار على تلك التصرفات التي سنبحثها في فرع اخر. وهذه الالتزامات التي هي محور دراستنا يكون الاختصاص التشريعي فيها حسب ما تشير اليه قاعدة الأسناد في ضوع العقد الذي يحصل على متن السفينة لقانون الارادة ، وهذا ما أدت به التشريعات العربية كالتشريع العراقي في المادة(٢٥) منى القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ والتي نصت على انه ((يسري على الالتزامات التعاقدية قانون الدولة التي وجد فيها الموطن المشترك للمتعاقدين اذا اتحدا موطنا ،فاذا اختلفا يسري قانون الدولة التي تم فيها العقد هذا مالم يتفق المتعاقدان او تبين الظروف ان قانونا آخر يراد تطبيقه)).تقابلها المادة (١/١٩) من القانون المدني المصري لسنة ١٩٤٩ الذي تبين من هذا النص ان المشرع اخضع الالتزامات التعاقدية للقانون الذي يختاره المتعاقدان في العقد باراتهما الصريحة في حالة تم الاعلان عنها في العقد وإلا فبإراتهما الضمنية ، وهذا ما اعتمدته التشريعات العربية ضمنا والقانون البريطاني صراحة^(٢). وان لجنسية السفينة دور هام في تحديد القانون الواجب التطبيق على المعاملات المدنية التي تحصل على متن السفينة يمكن تحديده بموجب قواعد الأسناد في دولة قاضي النزاع^(٣). كون هذه المعاملات تدخل في نطاق العقد الدولي. لأن العقد هو تلاقي ارادات والتي من خلال تلاقي هذه الأرادات ينتج العقد أثره القانوني. ويعد العقد اول مصدر من مصادر الالتزام .وان العلاقة العقدية في حال اذا كانت اطرافها وطنية فمن الممكن ان نتوصل بسهولة

(١) د. صلاح الدين الناهي ، مصدر سابق ، ص٤٨.

(٢) د. عبدالرسول عبدالرضا الاسدي ، الجنسية والعلاقات الدولية ، منشورات زين الحقوقية ، بيروت ،

٢٠١١، ص٧٠.

(٣) د. عبدالرسول عبد الرضا الاسدي ، القانون الدولي الخاص ، مصدر سابق ، ص١٣٣.

الى القانون الواجب التطبيق على تلك العلاقة . فالإرادة تعمل بإجازة تشريعية كما اخرج الفقيه الإيطالي (ما نشيني) من قاعدة تطبيقات قانون الجنسية مسألة العقود اذ منح ارادة الأطراف الحرية في اختيار قانون حكمها^(١) .

ودائما ما يحصل التنازع في العقود التي تدخل في اطار القانون الدولي الخاص والمحكومة بموجب قواعد مفسره لا أمره . لأنها علاقة تتصف بالصفة الدولية المالية ولا يجوز الاتفاق على خلافها وهنا يتم منح الاختصاص لقانون آخر ، لكون السفينة هي من الأموال المنقولة ذات الطبيعة الخاصة كما ذكرنا. ونظرا لأهمية السفينة فقد اخضعت الى نظام الأموال غير المنقولة من حيث طرق انتقالها وقابليتها للرهن...الخ^(٢). ودور الارادة الضمنية في العقود المحكومة بقواعد مفسرة هنا لا يؤثر ضابط جنسية السفينة في تحديد الاختصاص التشريعي لأن السفينة من الاموال لا الحوال الشخصية ، اما العقود المحكومة بقواعد أمره فليس من دور للإرادة فيها فيكون الدور لضابط جنسية السفينة . وعند غياب الارادة فيصار الى تطبيق قانون جنسية السفينة^(٣).

وهناك عقود اخرى تخرج من دائرة عقود الارادة وان المشرع اهتم اهتماما كبيرا في تنظيمها ومن هذه العقود عقد العمل الذي كان خروجه من دائرة عقود الارادة لأسباب قد تكون سياسية او اقتصادية او اجتماعية. وكان للمشرع العراقي دورا بارزا في خضوع مثل هذه العقود للإرادة باعتبارها من الالتزامات العقدية التي يسري عليها قانون الدولة عند اتحاد المواطن المشترك للمتعاقدين ، وفي حالة اختلاف المواطن هنا يسري قانون الدولة التي يتم فيها ابرام

(١) د. هشام علي صادق ، القانون الدولي الخاص ، تنازع القوانين ، الكتاب الثاني ، دار المطبوعات الجامعية ، الاسكندرية ، ٢٠٠٤ ، ص ٣٣١ - ٣٣٢ ، انظر د. عبد الرسول عبد الرضا الأسدي ، الجنسية والعلاقات الدولية ، مصدر سابق، ص ٣٣٥.

(٢) د. غالب علي الداودي، د. حسن محمد الهداوي، القانون الدولي الخاص ، الجنسية-المواطن -مركز الاجانب واحكامه في القانون العراقي، (الجزء الثاني) ، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، ١٩٨٨، ص ١٣٥.

(٣) د. عبد الرسول عبد الرضا ، القانون الدولي الخاص ، مصدر سابق، ص ١٣٤.

العقد ، اي قانون الدولة التي يتم فيها ابرام التصرف القانوني^(١). وهذا ما اخذت به التشريعات العربية كالتشريع المصري (م ١٩) من القانون المدني المصري لسنة ١٩٤٩ ، والتشريع السوري (م ٢٠) من القانون المدني السوري لسنة ١٩٤٩ ، والليبي (م ١٦) من القانون المدني الليبي لسنة ١٩٦٣ ، والقانون الكويتي (م ٢/٥٩) من قانون تنظيم العلاقات القانونية ذات العنصر الأجنبي لسنة ١٩٦١^(٢) . ويكون الاختصاص الى محاكم تلك الدولة التي ابرم فيها العقد وذلك لانصراف ارادة طرفي العقد الى تطبيق قانون الدولة التي اعطى الاختصاص لمحاكمها . بالرغم من ما ذكر عن اللجوء الى قاعدة اسناد لتحديد القانون الواجب التطبيق على العلاقات والتصرفات القانونية التي تحصل على متن السفينة ، الا ان التشريعات الوضعية اختلفت فيما بينها بخصوص وضع حلول لمشكلة التنازع وبالذات في مبدأ الاختصاص القضائي الدولي^(٣) .

القائم على مبدأ الشخصية ومبدأ الاقليمية وان تطبيق مبدأ الشخصية الذي هو احد انواع الاختصاص القضائي الدولي يكون على اساس المكان والمقر الذي يقوم على تحديد الموطن وفقا للقانون الاقليمي اي قانون الاقليم وفي بعض الاحوال يتم تحديد الموطن وفقا للقانون الشخصي الذي قد يكون قانون الدولة التي ينتمي اليها الشخص بجنسيته في الدولة التي تجعل القانون الشخصي هو قانون الجنسية كفرنسا^(٤) . وهناك اتجاه يعتمد على جنسية القاضي الى جانب الاقليم ويسمى بالقانون الاقليمي وهذا يلزم القاضي بتطبيق القانون الوطني الى جانب القانون الاقليمي ، وانكلترا جعلت القانون الشخصي هو قانون الموطن^(٥) . اما بالنسبة لمبدأ الاقليمية يتم تحديده على اساس المكان أو المقر هنا يتم النظر بالدعوى من قبل محكمة

(١) انظر المادة (١/٢٥) من القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ .

(٢) د. غالب علي الداودي ، د. حسن محمد الهداوي ، القانون الدولي الخاص (الجزء الثاني) ، مصدر سابق ، ص ١٥٢ .

(٣) الاختصاص القضائي الدولي بوجه عام هو الصلاحية التي تملكها المحكمة للنظر في موضوع معين بالنسبة لباقي محاكم الدولة الاخرى ، انظر د. عبد الرسول الاسدي القانون الدولي الخاص ، مصدر سابق ، ص ٣٨٨ .

(٤) د. غالب علي الداودي ، د. حسن محمد الهداوي ، مصدر سابق ، الجزء الاول ، ص ٢١٢ .

(٥) المصدر نفسه ، ص ٢١٢ .

الموطن او محل اقامة المدعي عليه اذا كان اجنبيا او مقيما في الدولة التي وقعت فيها الحادثة سواء كانوا من الاشخاص الطبيعيين ام المعنويين.

ونعتقد ان مبدأ اقليمية القوانين هو سريان القانون على جميع الساكنين على الاقليم من وطنيين وأجانب . والمحكمة تنظر بتلك الدعاوى المتعلقة بالالتزامات العقدية التي تجري على متن السفينة باعتبارها شخصا معنويا ذات طبيعة خاصة وجزء من اقليم الدولة. وهنا لابد من الاشارة في اللجوء الى قاعدة اسناد لتحديد القانون الواجب التطبيق على العلاقات والتصرفات القانونية التي تحصل على متن السفينة . الا ان التشريعات الوضعية اختلفت في وضع الحلول المناسبة لمشكلة التنازع ، ومدى اعتماد مبدأ اقليمية القوانين وشخصيتها ، فكل دولة سارت على مبدأ فمنها اخذت بمبدأ اقليمية القوانين والبعض الاخر اخذ بمبدأ شخصيتها .

والمشروع العراقي اعتمد على قواعد الأسناد لغرض تطبيق القانون الأجنبي والأخذ بها فقد حدد اختصاص المحاكم العراقية من الناحية الدولية باعتماد معيار جنسية المدعي عليه بدرجة رئيسية لعقد الاختصاص سواء كان شخصا طبيعيا ام معنويا معتمدا على تحديد الاختصاص على مبدأ السيادة الشخصية للدولة على مواطنيها^(١). وعند اخلاف جنسية الأطراف في الصفة الدولية للعلاقات العقدية تجعلها تقع تحت حكم القانون الدولي الخاص ، وان هذا الاختلاف في جنسية كان له الأثر في تدويل تلك العلاقة . واتصاف هذه العلاقة بالصفة الدولية جعلها شرط من شروط العلاقة العقدية القائمة على العنصر الأجنبي المتمثل (بالأشخاص، والموضوع، والسبب)^(٢). فلو حدث تنازع بين شخص وطني وآخر اجنبي فهنا يكون بالإمكان الاتفاق بين الطرفين على قانون دولة ما لحسم هذا النزاع واصدار الحكم بشأنه. اما في حالة ان طرفي النزاع من نفس الدولة اي وطنيين فلا يجوز لهم الاختيار غير الحكم بالقانون الوطني. اما اذا كانت العلاقة متعلقة بحقوق مالية كالبيع والوكالة والنيابة التي تنتج اثار شخصية فإنها تخرج من طابعها الوطني الى طابع دولي هنا تخضع هذه العقود

(١) د. عزالدين عبدالله ، القانون الدولي الخاص المصري، تنازع القوانين وتنازع الاختصاص القضائي

الدوليين ، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، ١٩٥٥ ، ص ٤٤٧.

(٢) د. عبدالرسول عبدالرضا الأسدي، القانون الدولي الخاص، مصدر سابق، ص ٣٣٥.

لقانون البلد الذي يتم تنفيذ العقد فيه .

وعقد بيع السفينة لا يتم الا من قبل مالكيها ويجب ان يكون عقد البيع مستوفيا الشكلية بوصفه عقد شكلي . وهذا ما تمت الإشارة اليه في المادة/ثالثا من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧^(١) والتي اعتبرت ان يكون بيع السفينة على شكل محرر وفي حالة عدم وجود الكتابة لا يعتبر البيع قد تم اصلا^(٢).

اما بالنسبة للرهن الذي يعد من الحقوق العينية التبعية للسفينة ، يعد من الضمانات الاتفاقية التي ترد على الأموال فتنشأ حقا عينيا للدائن المرتهن على الشيء المرهون^(٣). وقد يلجأ المالك الى الحصول على قرض يسهل عليه مهمة تجهيز السفينة التي يملكها . وتكون السفينة هي ضامنة للوفاء بأصل الدين وكذلك الفوائد المترتبة عليه ففرن السفينة يعد تصرف قانوني شكلي ولا يتم الا بتسجيله في سجل السفن لكي يكون مستوفيا للشكلية هذا ما جاء في المواد (١٦- ٤٨) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ الخاص بقواعد تسجيل السفن تقابلها المواد في قانون تسجيل السفن في مصر رقم (٨٢) لسنة ١٩٤٩ والذي كان آخر تعديل له بالقانون رقم (٨٠) لسنة ١٩٦٨ . وان الشكلية في هذه العقود هي مقرر حماية الأطراف المتعاقدة من الأخطاء التي قد تقع ، علما ان القانون الواجب الاتباع في شكلية التصرف القانوني هو مكان نشوء التصرف او قانون جنسية الأطراف او قانون مكان التنفيذ^(٤). وان القواعد الاخيرة هي قواعد ذات تطبيق ضروري وليس هناك من فرصة لدور الارادة فيها عبر قواعد الاسناد ، ومن التصرفات القانونية الاخرى التي تتعلق بالعلاقات العقدية التي تحصل على متن السفينة هو عقد العمل البحري الذي يعد من العقود الشكلية التي نص عليها القانون البحري ، الذي يكون قائم على عنصر العمل على متن السفينة الذي يتم

(١) انظر المادة (الثالثة) من مشروع القانون البحري العراقي ١٩٨٧.

(٢) د. ممدوح عبدالكريم حافظ ، القانون الدولي الخاص ، مصدر سابق، ص ٣٢١-٣٢٢.

(٣) د. مجيد حميد العنبيكي ، مصدر سابق ، ص ٢٩.

(٤) المصدر نفسه، ص ٣٠٩.

خلال الرحلة البحرية .

وهذا العقد يعد من العقود المخصصة لأغراض تجارية وكذلك للخدمات العامة المتعلقة بالسفن التجارية اثناء الرحلة البحرية للسفينة. وعقد العمل البحري هو العقد الذي يلتزم بمقتضاه شخص بالعمل في سفينة مقابل اجر تحت اشراف مجهز او ريان ، وهو عقد ينظم علاقة عمل بين عامل ورب عمل ، والقانون ينظم معظم بنوده. وطرفا العقد هما البحار ورب العمل^(١). وهذا العقد ايضا يكون محكوم بقواعد ذات تطبيق ضروري لا فرصة معها لتطبيق قواعد الاسناد الا في نطاق ضيق يتعلق بأهلية الطرفين .

كما عرفته المادة الاولى من قانون العمل البحري المصري رقم (١٥٨) لسنة ١٩٥٩ على انه ((كل عقد يلتزم شخص بمقتضاه ان يعمل لقاء اجر تحت ادارة واشراف ريان سفينة تجارية بحرية))^(٢) اذ ان القانون حدد العلاقة العقدية في عقد العمل البحري في السفن التجارية. وبعد عقد العمل عملا تجاريا لرب العمل ومدنيا بالنسبة للبحارة في السفن التجارية لأنه قائم على اساس الاستثمار الذي يتولى القيام به مجهز السفينة^(٣). وهناك التزامات متقابلة محددة في بنود العقد على اطرافه الالتزام بما ورد في بنوده المبرمة بينهما . وعقد العمل البحري كغيره من العقود الشكلية والرضائية ، ينقضي عند انتهاء مدته بالإضافة الى بيع السفينة التجارية بيعا جبريا او غرقها بسبب ظرف قاهر كالمصادرة والفقدان او عندما تكون غير صالحة للعمل البحري التجاري . وكذلك ينقضي في حالة وفاة البحار. الا هناك استثناء لا يؤدي الى انتهاء العقد وحدث الاضطرابات هنا يكون العقد معلق لحين عودة الامور الى حالها الطبيعي .

اما بالنسبة للقانون الواجب التطبيق على العقد، فعقد العمل البحري يخضع سواء كان من حيث الشكل او الموضوع لقانون علم السفينة.^(٤) بالإضافة الى علاقات عقدية اخرى

(١) د. عبدالحميد الشواربي ، مصدر سابق، ص ٢٧٢.

(٢) د. مجيد حميد العنبيكي ، مصدر سابق ، ص ٨١.

(٣) انظر المادة (الأولى) من قانون العمل المصري رقم ١٥٨ لسنة ١٩٥٩.

(٤) د. عبدالحميد الشواربي ، مصدر سابق، ص ٢٧٤.

تحصل على متن السفينة التجارية منها ما يتعلق بعقد ايجار السفينة لغرض الاستغلال البحري او عقد النقل البحري وعقد الارشاد وغير من العلاقات العقدية الاخرى التي لامجال لبحثها على الرغم من اختلاف قوانين الدول في مسألة القانون الواجب الأتباع على شكلية التصرف القانوني الا ان في العراق فان القانون الواجب التطبيق على الشكلية هو قانون البلد الذي تم فيه التصرف هذا ما نصت عليه المادة (٢٦) من القانون المدني العراقي رقم (٤٠) لسنة ١٩٥١ والتي نصت على انه ((تخضع العقود في شكلها لقانون الدولة التي تمت فيها)). وان هذه الشكلية تفيد الشكلية للإثبات لا للانعقاد فلا تسري بشأن عقود المتعلقة بالسفينة سوى التي تخص نقل ملكيتها ام ايجارها ام رهنها ام عقد العمل على متنها فهذه العقود تكون محكومة بموجب قانون دولة جنسية السفينة بوصف السفينة مال يسري على عليها قانون موقعها وقانون جنسية السفينة هو الموقع المفترض لها ، كما تخضع شروط تكوين العقد لاسيما اهلية الاداء للقانون الشخصي (الجنسية والموطن). اما التراضي فيكون محكوم بقانون الارادة الصريحة والضمنية كضوابط اسناد اصلية او الأداء المميز كضابط احتياطي. وهي تعد قواعد اسناد ، في حين تخضع مشروعية وجود السبب والمحل لقانون قاضي النزاع لأنها متعلقة بالنظام العام وتعد من قواعد الامن المدني والقواعد ذات التطبيق الفوري والمباشر^(١). اما اثار العقد الشخصية فتخضع لقانون الارادة طالما انها لا تتعلق بالنظام العام ، ونظرا لخصوصية السفينة فأنها تخضع لقانون العلم او ميناء التسجيل في كل ما يتعلق بتنظيم الاوضاع التي تعد من قواعد الامن المدني كعقد العمل البحري ونقل ملكية السفينة ورهنها وترقين قيدها لعدم صلاحيتها للأبحار والافعال الضارة التي تحصل على متنها^(٢).

(١) د. هشام علي صادق ، القانون الدولي الخاص، تنازع القوانين ، الكتاب الثاني ، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، ٢٠٠٤، ص ٣٦٩، انظر د. عبدالرسول عبد الرضا الاسدي، القانون الدولي الخاص ، مصدر سابق، ص ٣٤٠.

(٢) وقد اخذت بذلك محكمة العدل الدولي في حكمها رقم (١٠) لسنة ١٩٢٧ حيث قررت بأن .. ((تعتبر السفن بما فيها التجارية في اعالي البحار جزءا من ارض الدولة التي ترفع علمها ، ومن ثم تخضع السفينة في اعالي البحار لقانون هذه الدولة اي دولة اخرى)) انظر، مصطفى ياسين محمود الاصبحي، حقـ

الفرع الثاني

الاختصاص التشريعي في العلاقات غير العقدية

بعد ان ذكرنا التصرفات القانونية المتمثلة بالالتزامات العقدية التي يترتب عليها أثر قانوني وهذا يعد من الآثار الشخصية لتلك العلاقة القانونية التي تسمى بالعلاقة العقدية الى جانب ذلك هناك تصرفات خارجة عن نطاق العقد تسمى بالتصرفات او الالتزامات غير العقدية والتي سنبحثها في هذا الفرع المخصص لها، وهذه المسائل تحصل بمناسبة افعال نافعة واخرى ضارة^(١). ورتب القانون على الافعال الضارة مسؤولية مدنية تعطي للمتضرر حق المطالبة بالتعويض^(٢). وان الالتزامات غير العقدية تحدث نتيجة القيام بعمل غير مشروع يترتب عليه ضرر مما يثير مسؤولية تقصيرية تعطي للمتضرر حق المطالبة بالتعويض . وهنا يثار ابتداء اختلاف بشأن تحديد طبيعة تلك المسؤولية ويكون ذلك من خلال الية التكيف وهنا تخضع تلك الالية لقانون قاضي النزاع^(٣). وتخضع المسؤولية التقصيرية الناشئة عن التزام غير عقدي يحكمها قانون محل وقوع الفعل المنشئ للالتزام. وان محل وقوع الفعل الضار هو من العناصر الفعالة التأثير على العلاقة غير العقدية ويعود السبب وراء ذلك الى ان العنصر الأخير يتصل بالفعل الضار اتصالا جغرافيا ماديا غير قابل للتغيير^(٤). هذا يعني ان الجنسية في حالة اختلافها واتحادها ليس لها تأثير على العلاقة غير العقدية^(٥). وهذا الخلاف في مجال تطبيق القانون على تلك العلاقة يعطي المرونة في تطبيق قانون الجنسية المشتركة ،اي تطبيق القانون المحلي او الوطني وهذا يساعد على تقدير الضرر الواقع على الشخص

__ الاجانب في التملك في القانون الدولي الخاص ، الاسكندرية ، المكتبة الجامعية الحديثة، الطبعة الاولى، ٢٠٠٧ ، ص٤٨٩.

(١) د. عبد الرسول عبد الرضا الاسدي ، القانون الدولي الخاص ، مصدر سابق ، ص٣٤٣.

(٢) د. غالب علي الداودي ، حسن محمد الهداوي ، مصدر سابق ، (الجزء الثاني) ، ص١٥٨.

(٣) انظر المادة (١/١٧) من القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١.

(٤) د. حسام الدين ناصيف ، المرونة المتطلبة في تطبيق القانون المحلي على وقائع المسؤولية التقصيرية المعقدة ، دار النهضة العربية ، القاهرة، ١٩٩٨ ، ص٣٧.

(٥) د. غالب علي الداودي ، د. حسن محمد الهداوي ، مصدر سابق (الجزء الثاني) ، ص١١٠.

المضرور. وقد اخذ المشرع العراقي بوجهة النظر في المادة (٢٧) من القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ الى قانون الدولة التي تقع فيها الواقعة المنشئة للالتزام. ومن تفسير نص المادة اعلاه ان قانون الدولة يطبق على كل الوقائع التي تقع على اراضيها ومياهها وسفنها التجارية وحتى الحربية منها العائمة في البحر. حيث ان حادثة التصادم تعد من الأفعال الضارة للسفينة واختلفت الآراء حول القانون الواجب التطبيق على هذه الحالة فمنهم من اخضعها الى القانون الشخصي للسفينة التي احدثت الضرر وقسم اخر اخضعها لقانون قاضي النزاع المعروضة امامه القضية او الحادثة. والرأي الأخير هو الرأي الأرجح لأن يستند الى مبدأ قانوني، مفاده في حالة عدم وجود قاعدة اسناد تحدد القانون الواجب التطبيق فليس هناك من وسيلة الا تطبيق قانون القاضي باعتباره صاحب الاختصاص الاحتياطي^(١).

وهناك افعال ضارة ترتكب في المياه الاقليمية يترتب عنها مسؤولية تقصيرية، وهنا تطبق القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية عندما ترتكب في المياه الاقليمية للدولة. ولو ان هناك قاعدة خاصة بالقانون البحري لابد من تطبيقها كوضع الحجز على البخرة المسببة عنصر الضرر في البحر الاقليمي^(٢). اما بالنسبة لاعالي البحار هنا نجد صعوبة في تحديد القانون الواجب التطبيق على حدوث الفعل الضار، الا اذا حدث الفعل من قبل افراد طاقم لسفينة على السفينة يتم تطبيق قانون علم السفينة باعتباره المكان الذي حدث فيه الفعل الضار وهذه الدعوى يمكن ان ينعقد الاختصاص فيها للمحاكم العراقية اذا كانت السفينة عراقية او^(٣). ويمكن القول ينعقد ايضا الاختصاص للقضاء العراقي اذا حدثت هذه الافعال على متن سفينة اجنبية دخلت البحر الاقليمي العراقي وامتدت اثار الافعال الى العراق او مست بأمن العراق ام كان الجاني او المجني عليه عراقيا او طلب ريان السفينة تدخل السلطات العراقية كما ينعقد الاختصاص للقضاء العراقي مباشرة اذا كانت السفينة في المياه الداخلية العراقية. اما في حالة حدوث الفعل الضار بين سفينتين من جنسيتين مختلفتين ام متحدتين باعتباره عملا

(١) د. هشام علي صادق، تنازع القوانين، الاسكندرية، ١٩٧٤، ص ٧٥٢.

(٢) د. ممدوح عبدالكريم حافظ، مصدر سابق، ص ٣٠٧.

(٣) المصدر نفسه، ص ٣٠٨.

غير مشروعاً كحدوث حالة التصادم البحري التي تعتبر من الأفعال الناجمة عن الالتزامات
في التعاقدية يسري عليها قانون الدولة التي حدثت فيها الواقعة المنشئة للالتزام^(١) . وقد
يحدث الفعل الضار على متن سفينة وهي عائمة في المياه الإقليمية لدولة ما فهنا يتم تطبيق
قانون تلك الدولة على الواقعة باعتباره القانون المحلي أو الوطني والذي يتم بموجبه التعويض
عن الأضرار سواء حدثت ضد الغير أم ضد السفينة نفسها على تلك المياه التي وقع فيها
الفعل الضار وهذا سنبحثه. إلا أن هناك صعوبات تعترض تطبيق القانون المحلي على الوقائع
القانونية الغير عقدية سواء كانت متصلة بالفعل الضار أم الفعل النافع ، وذلك عندما يقع
الفعل الضار أو النافع في أكثر من دولة مما يسبب الضرر في الدولة التي يقع فيها هنا
تتجلى الصعوبة في تطبيق القانون المحلي لوقوع الفعل في أكثر من دولة وهناك حالة أخرى
تعترض تطبيق القانون المحلي ، هي عندما تتم الواقعة في مكان لا يخضع للسيادة الإقليمية
لدولة معينة ، كما لو حدث في أعالي البحار ، بل وقد يحدث الفعل المنشئ للالتزام على
ظهر سفينة في تلك المنطقة ففي الوضع الأخير يطبق قاضي النزاع قانونه^(٢) . إلى جانب
الأفعال الضارة التي تعد من التصرفات غير العقدية الأفعال النافعة أو الأثر بلا سبب التي
تحصل على متن السفينة حيث يكون هنا إعطاء الاختصاص إلى القانون الإقليمي أي قانون
البلد الذي تم فيه فعل الكسب أو الأثر^(٣) . ولما كانت المسؤولية غير التعاقدية ترتبط بمكان
حدوث الفعل أو الواقعة الناتجة عنها فإن القانون الواجب التطبيق هنا على تلك الواقعة هو
القانون الإقليمي وخاصة الوقائع الطارئة التي تحدث ضمن نطاق الإقليم. هذا الاتجاه منتقد
لأن فيه عودة لمبدأ الإقليمية المطلقة^(٤) . وإن حدوث الفعل الضار أما ما يسمى بالعمل غير
المشروع يترتب عليه مسؤولية وخصوصاً حال حدوثه في دول مختلفة كأن يقع الفعل المنشئ
للتزام في إقليم لا يخضع لسيادة الدولة وكما لو وقع على متن سفينة في أعالي البحار مما

(١) انظر المادة (١/٢٧) من القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١.

(٢) د. حفيظة السيد الحداد ، الموجز في القانون الدولي الخاص (الجزء الأول)، دار المطبوعات الجامعية،
الاسكندرية، ٢٠٠٥ ، ص ٤١٢.

(٣) د. غالب علي الداودي ، د. حسن محمد الهداوي مصدر سابق (الجزء الثاني) ص ١٦٥.

(٤) د. عبدالرسول عبدالرضا الاسدي ، القانون الدولي الخاص ، مصدر سابق ، ص ٣٤٥.

سبب ضرراً على ظهر السفينة هنا يتعذر اعمال القانون المحلي لغياب اي قانون في المنطقة التي حصل فيها الفعل النافع او الضار^(١). وهذه من الأسباب التي يتعرض لها قاضي النزاع عند تطبيق القانون المحلي ونفس الموقف يواجهه في ظل توزيع عناصر الفعل الضار بين عدة دول^(٢) فقد يقع الخطأ في دولة والضرر الناجم عن هذا الخطأ في دولة اخرى . بالرغم من هذا فظهر اختلاف بين الفقه حول القانون الواجب التطبيق وهذا الاختلاف يتمحور في ثلاث اتجاهات:

-الاتجاه الاول :يعد هذا الاتجاه ان الخطأ هو اساس المسؤولية المدنية لذا يجب ان يطبق قانون ارتكاب الخطأ لان سبب وقوع الخطأ ادى الى حدوث الضرر .

-الاتجاه الثاني: يعد القانون الواجب التطبيق هو قانون محل حدوث الضرر الذي من خلاله يعد ردع للمخطئ ومعاقبته بتعويض المتضرر الذي وقع عليه الفعل الضار .

-الاتجاه الثالث : وهذا الاتجاه يعطي الحرية للطرف المتضرر في اختيار القانون الواجب التطبيق والاختيار يكون هنا بين قانون محل حدوث الخطأ او قانون محل ارتكاب الضرر ، وهذا الاتجاه هو اكثر تأييداً لما يحققه من عدالة للطرف المتضرر في العلاقة . واخذ بهذا الاتجاه بعض التشريعات الأجنبية مثل اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠ بخصوص التصادم البحري^(٣). اما التشريعات العربية فيتم هنا بالرجوع الى القانون المدني العراقي في مادته (١/٢٧) التي اكدت على ان القانون الذي يسري على الالتزامات غير التعاقدية هو قانون الدولة هو الذي يسري على الواقعة المنشئة للالتزام ، تقابلها المادة (٢٢) من القانون المدني المصري رقم ١٣١ لسنة ١٩٤٨ بشأن القانون الواجب التطبيق على الالتزامات غير التعاقدية^(٤) . وقد تحدث على متن السفينة افعال ضارة بالأشخاص تؤدي بهم الى الوفاة او

(١) د. عوض الله شيبه الحمد السيد ، الوجيز في القانون الخاص ، الطبعة الثانية ، دار النهضة العربية ، مصر ، ١٩٩٧، ص ٥٥٥.

(٢) د. عبد الرسول عبد الرضا الاسدي ، القانون الدولي الخاص ، مصدر سابق، ص ٣٤٧.

(٣) المصدر نفسه ، ص ٣٤٨.

(٤) انظر المادة (١/٢٧) من القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١.

اصابات متعمدة او غير متعمدة نتيجة للإهمال وقد نص مشروع القانون البحري العراقي على كثير من العقوبات^(١) ضد من تسبب بوقوع الفعل الضار وتطال هذه العقوبات حتى ريان السفينة وطاقتها في حالة ثبوت تقصيرهم بواجباتهم الخاصة بهم والمتعلقة بأنظمة السير ، وكذلك الأنظمة البحرية ، الى جانب هذه العقوبات هناك عقوبات اخرى تتمثل بتعويض الطرف المتضرر جراء ارتكاب الفعل غير المشروع.

الى جانب ذلك قد تتعرض السفينة الى حوادث طارئة اثناء قيامها بالرحلة البحرية قد تسبب اضرار مادية لسفينة اخرى كحادثة التصادم البحري والتي سنبحنه لاحقا .وان هذه الاخطار التي تتعرض لها السفينة اثناء الرحلة البحرية تسبب كذلك خسائر وهذه الخسائر تكون عمومية للسفينة اي لا تشمل السفينة وحدها بل تتعداها لتشمل البضائع والممتلكات والمصالح العامة الاخرى .وان هذه الخسارة التي تتعرض لها السفينة في الرحلة البحرية من قبيل الخسائر العمومية التي يساهم فيها جميع المصالح العامة . بل ان هناك خسائر خصوصية تقع على عاتق من يصيبه منها دون ان يتحملها معه احد^(٢) . وان الخسارة العمومية لا تتحقق الا ان يكون هناك خطر تعرضت له السفينة وان يكون هناك فعل ارادي من قبل ريان السفينة الذي تسبب بحدوث الخسارة ، اي ان هناك خطر ما واجه للريان وهذا الخطر تعرضت له السفينة التجارية وهذا الخطر ناتج عن قوة قاهرة ولا علاقة للريان بوقوعه. وان موقف القانون الدولي الخاص فيما يتعلق بالقانون الواجب التطبيق على التعويض عن الفعل غير المشروع يتم بموجب مكان ارتكابه لا بموجب قانون قاضي النزاع . وهذا ما اشترطه المشرع العراقي بخصوص عدم المشروعية التي تكون مقررة بموجب قانون محل حدوث تلك الواقعة . وسار على هذا النهج المشرع المصري في المادة (٢١) من القانون المدني المصري والمشرع الاردني في المادة (٢٢) مدني اردني وكذلك موقف المشرع العراقي في المادة (٢/٢٧) والتي نصت على انه (لا تسري احكام الفقرة السابقة فيما يتعلق بالالتزامات الناشئة من العمل غير المشروع على الوقائع التي تحدث في الخارج وتكون مشروعة في

(١) د. مجيد حميد العنبيكي ، مصدر سابق ، ص ٢٧٤.

(٢) د. علي البارودي ، مبادئ القانون البحري ، مصدر سابق، ص ٢٩٦.

العراق وان عدت غير مشروعة في البلد الذي وقعت فيه^(١). وان الاتجاهات الفقهية والقضائية الغالبة في اكثر الدول تتجه الى تطبيق القانون على الالتزامات غير التعاقدية وهذا ما نصت عليه معظم التشريعات اي ان هذه العلاقة تخضعها لقانون المحل. كما اكد الفقيه (سافيني) في القرن التاسع عشر هذا المبدأ والذي انتهى اليه وفقا لفكرته في التركيز المكاني للعلاقات ، حيث اخضع الالتزامات الناشئة عن الفعل الضار لقانون محل وقوع الفعل على اساس ان تركيز العلاقة بين مرتكب الفعل الضار والمضروب لا يتأتى الا في هذا المكان ،ومع ذلك فقد اشار الى حق المضروب (المدعي) في التمسك بتطبيق قانون القاضي اذا كان اكثر حماية^(٢).

عليه فعنصر الجنسية يحدد القانون الواجب التطبيق على الوقائع التي تحدث في منطقة اعالي البحار خاصة الافعال الضارة سواء على متنها او بسببها من حوادث تصادم^(٣). وان عدم ممارسة الاختصاص الوطني او السيادة الاقليمية من جانب الدولة التي تنتمي اليها السفينة بجنسيتها معناه ترك الوضع القانوني للسفينة في منطقة فراغ قانوني^(٤)

وبناء على ما تقدم يمكن القول ان الاختصاص التشريعي ينعقد بموجب القواعد ذات التطبيق الضروري في المسائل التي تتعلق بالامن المدني والسلامة سواء كانت تلك القواعد هي قواعد دولة جنسية السفينة ام قواعد الدولة الساحلية التي تبحر من خلالها السفينة ام قواعد الاتفاقيات الدولية المعنية ومنها اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ ،كما يمكن ان ينعقد الاختصاص التشريعي بموجب قواعد الاسناد في دولة السفينة ام الدولة الساحلية حسب مكان حدوث التصرف او الواقعة وحسب موضوع النزاع وحضور ارادة الاطراف ويخرج من نطاق قواعد الاسناد ويدخل في محيط القواعد ذات التطبيق الضروري الحقوق العينية

(١) د. عبدالرسول عبدالرضا الاسدي، القانون الدولي الخاص، مصدر سابق، ص ٣٥٠.

(٢) د. حفيظه السيد الحداد، مصدر سابق، ص ٤٠٤.

(٣) د. محمود سمير الشرقاوي ، القانون البحري ، دار النهضة العربية، القاهرة ، ٢٠١١، ص ٥٦.

(٤) د. احمد ابو الوفا ، القانون الدولي للبحار على ضوء احكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدولة واتفاقية ١٩٨٢، الطبعة الاولى ، القاهرة ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٨٨-١٩٨٩، ص ٣٩٩.

المطلب الثاني

الاختصاص القضائي في العلاقات على متن السفينة

ان تحديد القانون الواجب التطبيق على الحوادث والوقائع التي تحصل على متن السفينة يواجه صعوبات كون السفينة من الوسائط المعدة للملاحة البحرية .حيث انها تتحرك من مكان الى اخر وقد تكون حركتها خارج سيادة الدولة ، وخاصة اثناء الرحلة البحرية في اعالي البحار حيث لا سيادة للدولة هناك .

وهنا تحدث الصعوبة في تحديد القانون الواجب التطبيق على تلك العلاقة .فمن خلال جنسية السفينة يتم معالجة هذه الصعوبات ،حيث لها اهمية كبيرة في تحديد المحكمة المختصة في تلك الحوادث والوقائع التي تحدث على متن السفينة ويبرز دورها في حل التنازع القضائي وفق قواعد اجرائية يتم تطبيقها على الدعاوي المدنية والجزائية وسوف يتم تناولها وعلى فرعين: الفرع الأول/ القواعد الاجرائية الواجبة التطبيق في الدعاوي المدنية. الفرع الآخر /القواعد الاجرائية الواجبة التطبيق في الدعاوي الجزائية.

الفرع الأول

القواعد الاجرائية الواجبة التطبيق في الدعاوي المدنية

تحصل على متن السفينة قضايا بعضها متعلق بالأشخاص المتمثلين بطاقم السفينة وبعضها متعلق بالسفينة او ركبها سواء كانت راسية في البحر الاقليمي او في الميناء . هنا لابد لنا ان نميز بين ما يحدث من تلك القضايا ، فمن ناحية طاقم السفينة هنا يترك الاختصاص الى دولة العلم في حالة حدوث المنازعات .الا ان هذه القاعدة لا تعتبر قاعدة عرفية تلزم الدولة الساحلية^(١). هذا يعني ان الدولة الساحلية غير ملزمة في هذا الجانب من ناحية الاختصاص القانوني في تلك المواضيع الا بموجب نص قانوني سواء على المستوى المحلي او الدولي ، اي بموجب الاتفاقيات الدولية كون تلك المنازعات التي تحصل بين الافراد على متن سفن مختلفة ترفع علم الدولة نفسها في نفس الميناء الأجنبي فأنها لا تخضع

(١) د. محمد الحاج حمود ، مصدر سابق، ص ١٧٧.

لاختصاص دولة الاقليم مهما كانت جنسية الطاقم الا اذا تعلقت الوقائع بالجرائم وكان لها تأثير في الرحلة . اما فيما يتعلق بالسفينة ذاتها فقد منعت اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢ في مادتها (٢/٢٨) والمادة (٢٠) من اتفاقية جنيف ١٩٥٨ بعدم جواز اتخاذ اي اجراء قانوني سواء يتعلق بحجز السفينة او اي دعوى باستثناء الالتزامات التي تتحملها السفينة او ما يخص المسؤوليات التي تقع عليها اثناء رحلتها خلال مياه الدولة الساحلية ، او لغرض تلك الرحلة^(١). ومن المعلوم ان السفن التجارية الأجنبية تخضع لسلطات الدولة الساحلية حيث تمارس اختصاصها المدني بكل ما يختص بتطبيق التشريعات التي تنظم الملاحة البحرية ومنها انعقاد الاختصاص القضائي لمحاكمها ، وتمثل المحكمة المختصة بشأن ذلك في محكمة دولة الجنسية وينعقد اختصاص المحكمة هنا على الدعاوي الشخصية دون العينية (العقارية)^(٢).

وان ممارسة الاختصاص القضائي فيما يتعلق بالقواعد الاجرائية في الدعاوي المدنية ناجم عن تطبيق التشريعات الخاصة بإنشاء الممرات والطرق البحرية وكل ما يتعلق بالمجالات التي تخص الحماية الأمنية للسفن وكذلك المتعلقة في الجوانب الصحية والهجرة والكمارك . اما بالنسبة للوقائع التي تحصل على متن السفينة فيقتصر على تدخل السلطات الساحلية فيما يتعلق بالوقائع وخاصة التي تخص التزامات السفينة الأجنبية تجاه الدولة الساحلية والخدمات المقدمة للسفن فهنا ينعقد الاختصاص القضائي لمحاكم الدولة الساحلية، وان السفن الأجنبية تخضع للقضاء المدني لدولة الميناء في مجال المنازعات التي تهم الاشخاص من خارج طاقم السفينة ، ما عدا ذلك يكون من اختصاص دولة العلم اي دولة جنسية السفينة وقد يتولى ذلك قنصل السفينة الموفد لدى دولة الميناء^(٣).

ومن اجل تحقيق العدالة في المنازعات في حالة المساس بمصالح الدولة فأنها تباشر

(١) د. عبدالرسول عبدالرضا الاسدي ، القانون الدولي الخاص ، مصدر سابق ، ص ٧١.

(٢) د. سامي بديع منصور ، د. عكاشة عبدالعال، تنازع القوانين ، بلا سنة طبع ، دار الجامعة ، بيروت ،

ص ٣٠٦

(٣) المصدر نفسه ، ص ٣٠٦.

اختصاصها القضائي على تلك التي تحدث على متن السفينة الراسية في الميناء .

، وفق المفاهيم القانونية ان السفن التجارية الأجنبية خاضعة لقانون الدولة الساحلية وتمارس الأخيرة اختصاصها القضائي المدني على تلك السفن بالاستناد الى التشريعات المتعلقة بتنظيم الملاحة البحرية التي تخص الجوانب الامنية والصحة والكمارك كما ذكرنا في سابق. الا ان الوقائع التي تحصل على متن السفينة والتي تخص التزامات السفينة الأجنبية تجاه الدولة الساحلية والخدمات المقدمة للسفينة ، فإذا امتنعت مثلاً عن دفع المقابل للخدمات المقدمة لها يحق للقضاء المدني للدولة الساحلية التدخل للنظر في الموضوع^(١).

اما في حالة حدوث خلاف بين ريان السفينة وطاقمها في مسائل تتعلق بعقد العمل الخاص بالطاقم او ملاحي السفينة فهنا يكون الاختصاص القضائي لدولة العلم كما يمكن ان يكون الاختصاص ولو بشكل ضيق لقانون الارادة . وعلى السفن المبحرة ان تلتزم بكل المعايير التي تمت الاشارة اليها في الاتفاقيات الدولية ، وعند الأخلال بالالتزامات المترتبة على السفينة وطاقمها يمكن اقامة دعوى عليها واحالتها الى المحاكم المختصة والتي نصت عليها المادة (١/٢٨٧) من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ على ان ((١-تكون الدولة، عند توقيعها او تصديقها على الاتفاقية او ن انضمامها اليها او في اي وقت بعد ذلك حرة في ان تختار بواسطة اعلان مكتوب واحدة او اكثر منى الوسائل التالية لتسوية المنازعات بتفسير هذه الاتفاقية او تطبيقها:

(أ) المحكمة الدولية لقانون البحار المنشأة وفقاً للمرفق السادس.

(ب) محكمة العدل الدولية .

(ت) محكمة تحكيم مشكلة وفقاً للمرفق السابع.

(ث) محكمة تحكيم خاص مشكلة وفقاً للمرفق الثامن لفئة او اكثر من فئات

المنازعات المحددة فيه.

(١) د. محمد هوش ، د. ريم عبود ، القانون الدولي للبحار ، منشورات الجامعة الافتراضية

اما في ما يتعلق بالبيئة البحرية وحمايتها من التلوث الصادر من قبل السفينة فأن الاتفاقية الدولية للبحار ١٩٨٢ فانه يقع على عاتق الدول الموقعة على الاتفاقية للإيفاء بالتزاماتها الدولية من اجل حماية البيئة البحرية من التلوث والمحافظة عليها وعند الأخلال بتلك الالتزامات يترتب على دولة السفينة التعويض عن الأضرار. والبيئة بصورة عامة تعتبر من المفاهيم التي برزت في عالم الحداثة والتطور حيث اصبحت تحظى بأهمية كبيرة في جميع دول العالم، مما دعا الى الاهتمام بها في وضع قواعد قانونية تنظم ما يحدث على البيئة من مخاطر تلحق اضرارا كبيرة في جميع الكائنات الحية وغير الحية. لذا لابد من توفير وسائل آمنة للمحافظة على تحسين البيئة ، وقد عرف قانون وحماية تحسين البيئة العراقي رقم (٢٧) لسنة ٢٠٠٩ في المادة (الثانية) منه بأنها : ((المحيط بجميع عناصره الذي تعيش فيه الكائنات الحية والتأثيرات الناجمة عن نشاطات الانسان الاقتصادية والاجتماعية والثقافية)) . اما قانون حماية البيئة المائية من التلوث بالزيت الناتج عن السفن المصري رقم (٤) لسنة ١٩٩٤ اولى اهمية كبيرة في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث اذ حظر على السفن التجارية أيا كانت جنسيتها من القاء او تصريف الزيت في البحر الاقليمي او في المنطقة الاقتصادية الخالصة لجمهورية مصر العربية هذا ما اشارت اليه المادة (٤٩) منه^(١). بالإضافة الى المادة (٥٠) من القانون المذكور والتي نصت على ((يحظر على السفن المسجلة بجمهورية مصر العربية تصريف او القاء الزيت او المزيج الزيتي في البحر وفقا لما ورد في الاتفاقية والمعاهدات الدولية التي انضمت اليها جمهورية مصر العربية))^(٢). وان التلوث يسبب اضرارا للبيئة سواء كانت هذه البيئة بحرية ام برية .والذي يهمننا في هذه الدراسة هو التلوث البحري الذي تتعرض له البيئة البحرية فلا بد من تحديد مسؤولية مرتكب هذا الفعل الذي سبب وقوع الضرر وهذا لا يتم الا بتحديد القانون الواجب التطبيق عن الاضرار الناجمة عن التلوث البيئي وعندها يتم اقامة دعوى عن المتسبب بوقوع الضرر سواء كانت دعوى التعويض ام دعوى المسؤولية عن الاضرار الناشئة عن التلوث البحري. وهذا لا يتم الا بموجب

(١) انظر المادة (٤٩) من قانون حماية البيئة المائية من التلوث بالزيت الناتج عن السفن المصري رقم (٤) لسنة ١٩٩٤.

(٢) د. عبد الحميد الشواربي .مصدر سابق ، ص ٨٧٧.

الاختصاص القضائي الدولي والوطني الذي يتولى النظر بتلك الدعاوي . ان الاختصاص القضائي عندما ينعقد للنظر بدعوى المسؤولية المدنية عن الاضرار الناجمة عن التلوث البيئي لاي دولة ،فيكون تحديد القانون الواجب التطبيق حسب القواعد العامة في القانون الدولي الخاص المتعلقة بالمسؤولية المدنية. وان بمقتضى تلك القواعد التي تتمثل بتطبيق القانون المحلي على الواقعة المنشئة للالتزام^(١).

ويكون الرجوع الى القضاء متاحا وفقا للنظم القانونية للدول من اجل الحصول على تعويض كاف او على اية ترضية اخرى فيما يتعلق بالضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية الذي يسببه الأشخاص الطبيعيون او الاعتباريون الخاضعون لولايتها^(٢). وقد اولت اتفاقية ١٩٨٢ اهتماما كبيرا فيما يتعلق بموضوع التلوث البحري حيث نظمت هذا الموضوع في نصوصها القانونية .

والى جانب المعاهدات السابق ذكرها توجد معاهدة هامة هي معاهدة بروكسل المبرمة في ٢٩/نوفمبر ١٩٦٩ المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناشئة عن التلوث^(٣). بالإضافة الى اتفاقية بروكسل عام ١٩٧٢ التي عملت على انشاء صندوق دولي خاص بالتعويضات عن الأضرار الناجمة عن التلوث البحري. وان هذه التعويضات تتم عن طريق اقامة دعوى في المحاكم التي تحددها الاتفاقيات والمعاهدات التي تمت الاشارة اليها في دراستنا، ضد مالك السفينة باعتباره المسؤول المباشر عن السفينة ، وهذا لا يعفي مالك السفينة من المسؤولية الا عندما يكون سبب الضرر كان ظرف استثنائي قاهر الذي بموجبه يتم اعفاءه من المسؤولية المترتبة عليه .والى جانب المالك شخص آخر من اشخاص الملاحة البحرية وهو ريان السفينة وهذا يمارس اختصاصات تتعلق في التحقيق بكل التصرفات والوقائع التي تحصل على متن السفينة ويمتلك صفة قانونية تجعله ان يمارس دور المحقق فيما يتعلق بالجرائم التي تقع على

(١) انظر المادة (١/٢٧) من القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥٢ تقابلها المادة (١/٢١) من القانون

المدني المصري رقم ١٣١ لسنة ١٩٤٨.

(٢) د. احمد ابو الوفا ، مصدر سابق ، ص ٦١.

(٣) د. محمود سمير الشرقاوي ، مصدر سابق ، ص ٢٣٣.

ظهر السفينة من احد البحارة او المسافرين او غيرهم^(١).

ويتم هنا اللجوء الى محاكم الدولة التي تحمل علمها السفينة اي المحاكم التي يقع في دائرتها الميناء المسجلة فيه السفينة ، وهذا ما جاء بنص المادة (١٠) من قانون التجارة البحرية المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩١ على ان ((تختص المحكمة الابتدائية التي يقع في دائرتها مكتب تسجيل السفينة التي ترفع علم جمهورية مصر العربية بنظر الدعاوي العينية المتعلقة بها ما لم ينص القانون على غير ذلك)) . بالإضافة الى المادة (٢٦) من قانون الامن والنظام والتأديب بشأن السفن المصرية المرقم (١٦٧) لسنة ١٩٦٠ حول اختصاص المحاكم المختصة التابعة للدولة التي يقع فيها الميناء المسجل فيه السفينة تتولى النظر في القضايا الجنائية وقضايا الجرح وفقا للقانون المصري وان الدولة الساحلية تمارس ولايتها المدنية على السفن التي تبحر في مياهها الاقليمية حيث تقوم بإجراء التنفيذ^(٢). فيما يتعلق بالدعاوي المدنية ضد اي سفينة اجنبية راسية في بحرها الاقليمي او مارة خلاله ا وان تحجزها بعد مغادرة المياه الداخلية وذلك وفقا لقوانينها^(٣). وتمتد اجراءات التنفيذ ضد السفن الأجنبية التي تخل بالالتزامات المترتبة عليها بالإضافة الى كافة المسؤوليات التي تقع عليها اثناء الرحلة البحرية، سواء كانت في المياه الاقليمية او الداخلية . واستنادا الى قانون العقوبات العراقي رقم (١١١) لسنة ١٩٦٩ وبالإشارة الى المادتين (٨٧ و٨) منه فان السفينة تكون خاضعة لاختصاص القانون العراقي باعتبار السفينة جزء من الاقليم حكما سواء وجدت في داخل البلاد ام خارجه وكذلك عدم سريان القانون على الجرائم التي ترتكب على متن السفن الاجنبية داخل المياه الاقليمية العراقية وموانئها الا في حالة المساس بأمن الدولة^(٤) .

حيث يشمل الاختصاص الاقليمي كل اراضي جمهورية العراق بما فيها السفن والطائرات فهي خاضعة لسيادة العراق باعتبارها جزء لا يتجزأ من الاقليم . والحقيقة ان القول بهذا الحكم

(١) د. محمود سمير الشرقاوي ، مصدر سابق، ص ٢٥٣.

(٢) انظر المادة (٢٦) من قانون المحافظة على الامن النظام في السفن المصري رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠.

(٣) د. عصام العطية ، مصدر سابق، ص ٦١.

(٤) انظر المادتين (٨٧ و٨) من قانون العقوبات العراقي رقم ١١١ لسنة ١٩٦٩.

ان كان من مستلزمات سيادة الدولة على اقليمها ، باعتبار السفن والطائرات جزء من الاقليم فانه يؤدي الى تنازع بين قانونين واختصاصين هما قانون الدولة صاحبة السفينة وقانون اختصاص الدولة صاحبة الاقليم^(١) ويكون التنازع في المجال القضائي .

وقد يتبادر الى الذهن تساؤل هل ان السفن تخضع الى التنفيذ الجبري واحتجازها في حالة ديون مترتبة عليها لغرض الوفاء بها الى الدائنين؟ وللإجابة على هذا التساؤل من خلال القاعدة العامة التي تقضي بانه لا يجوز للدولة الساحلية ان توقع اجراءات التنفيذ ضد السفن واحتجازها لغرض اي دعوى مدنية الا فيما يتعلق بالالتزامات التي تتحملها السفينة او المسؤوليات التي تقع عليها اثناء رحلتها خلال مياه الدولة الساحلية او لغرض تلك الرحلة^(٢). وهذا لا يمنع الدولة الساحلية من القيام بمسؤولياتها تجاه السفن الأجنبية الراسية في بحرها الاقليمي استنادا لقوانينها الوطنية التي تتولى احتجازها في حالة مغادرتها المياه الداخلية وخاصة عندما تكون هناك التزامات تم التعاقد عليها وقد حصل اخلال في هذا الالتزام التعاقدى . اما فيما يتعلق بالولاية المدنية على الأشخاص فلا يحق للدولة الساحلية ان تقوم باي اجراء قانوني من قبلها يتعلق بحجز الأشخاص المتواجدين على متن السفينة او في حالة حدوث وفيات طبيعية او ولادات او التصرف بالبيع بين الاشخاص المتواجدين على متن السفينة او طاقمها، لأن هؤلاء الاشخاص خاضعين الى قانون الدولة التي ترفع علمها السفينة^(٣). الا اذا حركت تلك الاوضاع قواعد الامن المدني في دولة البحر الاقليمي .

حيث يتم منع اتخاذ اي اجراء من قبل الدولة الساحلية في ممارسة الولاية المدنية على الاشخاص المتواجدين على متن السفينة اثناء مروها في البحر الاقليمي^(٤). ومن الحالات التي

(١) د. علي حسين خلف - د. سلطان عبدالقادر الشاوي، المبادئ العامة في قانون العقوبات، بلا سنة طبع،

توزيع المكتبة القانونية- بغداد - شارع المتنبى ، ص ٩٩.

(٢) سيد ابراهيم الدسوقي ، مصدر سابق، ص ٩٥ .

(٣) انظر المادة (٢٨) من اتفاقية البحار لعام ١٩٨٢ والمادة (٢٠) من اتفاقية جنيف ١٩٥٨.

(٤) بالنسبة للإجراءات التي يمكن للدولة الساحلية اتخاذها عند ممارستها لولايتها المدنية ضد الاشخاص الموجودين على متن السفينة او ضد السفينة نفسها ، ان الاطراف في اتفاقية بروكسل المعقودة فيـ

تناولتها المادة (٢٨) من اتفاقية ١٩٨٢ هي توقيع اجراءات التنفيذ ضد السفينة الاجنبية او حجزها لغرض اي دعوى مدنية تتعلق بالالتزامات التي تتحملها السفينة او المسؤوليات التي تقع عليها اثناء رحلتها^(١). اي ان السفينة اذا كانت راسية سواء في البحر الاقليمي او في المياه الداخلية تكون معرضة لأي اجراء يتعلق اخلاها بالالتزامات المترتبة عليها من الحجز اي التنفيذ ضدها. ويتم التنفيذ على السفينة من خلال وضع الحجز عليها ومن ثم بيعها وتسييم ثمنها على دائني المجهز وهذا هو الحجز التنفيذي^(٢). وهناك نوع آخر من الحجز يسمى الحجز التحفظي وان هذا النوع من الحجز لا يؤدي الى بيع السفينة بل الغرض منه حفظ حقوق الدائنين وبعد كإجراء قضائي الغاية منه حفظ السفينة من التهريب من قبل المدين. والحجز التحفظي لا يقع على السفينة الا بسبب وجود دين بحري مترتب في ذمتها هذا ما اشارة اليه معاهدة بروكسل ١٩٥٢ في المادة (الثالثة) المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن^(٣). وقد انضمت مصر لهذه المعاهدات عام ١٩٥٥^(٤).

ولغرض تنفيذ الاحكام الاجنبية واصدار الحكم القضائي يجب ان تكون الدعوى التي صدر فيها الحكم الاجنبي يدخل ضمن مسائل القانون الخاص ايا كان موضوع الحكم سواء متعلق بحقوق مدنية او تجارية^(٥). ويكون الحجز التحفظي بناء على امر قضائي تصدره محكمة مختصة او سلطة قضائية مختصة بهذا الشأن ويتم رفع الحجز من المحكمة ذاتها التي اوقعته على السفينة في دائرة اختصاصها اذا قدمت كفالة ضامنة ، الا في حالة ان يكون

١٩٥٢/٥/١٠ حول توحيد قواعد الحجز التحفظي للسفن في البحر ، قد قبلت الالتزام بقبول هذه

الاجراءات التحفظية في بحرها الاقليمي انظر، د. محمد الحاج حمود، مصدر سبق ذكره، ص ١٧٨

(١) د. عصام العطية ، مصدر سابق، ص ٣٦٥.

(٢) د. محمد القليوبي ، القانون البحري، دار النهضة العربية- القاهرة ، ٢٠٠٨/، ص ١٥٣.

(٣) انظر المادة (الثالثة) من معاهدة بروكسل المتعلقة بالاختصاص الجنائي في التصادم البحري في ١٩٥٢/٥/١٠.

(٤) د. محمد القليوبي، مصدر سابق، ص ٣٠.

(٥) د. عبدالرسول عبدالرضا الاسدي ، القانون الدولي الخاص ، مصدر سابق ، ص ٤٣٨.

الحجز قد وقع فيها بسبب ديون بحرية^(١) . وان النظر في دعاوي الحجز التحفظي يكون من اختصاص محكمة الدولة التي اوقعت الحجز . اما ان تكون المحاكم المختصة بمقتضى القانون الذي توقع الحجز في دائرتها^(٢) . كأن تكون للمدعي عليه مركز رئيسي يدير من خلاله اعماله او مقر اقامة دائمة في تلك الدولة . او في حالة وقوع الحجز على السفينة اثناء الرحلة البحرية. و قد يقع الحجز نتيجة التصادم البحري اضافة الى حالات اخرى. وان الغرض من الدعاوي المدنية هو نتيجة لما اصاب المجني عليه من ضرر سواء كان ضررا ماديا ام معنويا، وبنشوء هذا الضرر الذي يجب ان يكون بسبب جريمة سبق وان تم ارتكابها من الجاني وان يكون الضرر شخصا ومباشرا ومحققا بعد اكتمال شروط الضرر يتم تعيين الاختصاص القضائي للنظر بالدعوى المدنية وبعدها تتم الاجراءات المتعلقة بالتحقيق الى ان يصدر الحكم بحق الجاني وتعويض المدعي بالحق الشخصي.

الفرع الثاني

القواعد الاجرائية الواجبة التطبيق في الدعاوي الجزائية

بعد ان بحثنا في الفرع الأول الدعاوي المدنية والقواعد الاجرائية الواجبة التطبيق عليها حيث الى جانب هذه القواعد هناك قواعد تتكفل بحماية الأمن والنظام ،وهذه القواعد متعلقة بالقوانين البحرية الجزائية او ما يسمى بالعقابية التي يتم من خلالها ايقاع العقوبات على كل حالة اخلال بالأمن والنظام العام الواقعة على متن السفينة .وهي قواعد شكلية وليست موضوعية الغرض منها تحديد الاجراء اللازم للعقوبة مع تتبع الجريمة اينما وقعت حتى اصدار الحكم وهذه الاجراءات وجدت من اجل مكافحة الجريمة وكشف الجناة واطهار الحق. وبعض هذه القواعد متعلق بقانون العقوبات العام رغم ان قواعد هذا القانون قواعد موضوعية وذلك لان من خلالها تحديد المسؤولية الجزائية وكذلك تحديد العقوبة اللازمة لمرتكب الجريمة.

والبعض الآخر متعلق في القانون البحري حيث تم وضع هذه القواعد بشكل منظم ويقوم على تجريم كل الأفعال التي تتعلق بالملاحة البحرية لان الغرض هو حفظ الامن والنظام وعدم

(١) د. عبدالحميد الشواربي ، مصدر سابق، ص ٨١٠.

(٢) انظر المادة (١/٧ - أ ب - هـ) من قانون التجارة البحرية المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠.

الاخلال به على متن السفن التجارية اثناء الرحلة البحرية وتجنب وقوع الجرائم والمحافظة على سلامة الركاب والبضائع المشحونة وتدوين المخالفات وايقاع الجزاء بحق المخالفين^(١). ففي قانون العقوبات العراقي رقم (١١١) لسنة ١٩٦٩ المعدل فان احكامه تسري على كل الجرائم التي ترتكب في العراق سواء نتج عن ارتكاب هذه الجريمة افعال ادت الى تحقيق نتائج اجرامية ام لم تحقق، وكذلك ان هذا القانون يسري على كل من ساهم في ارتكاب هذه الجريمة سواء تم ارتكابها في العراق ام في خارجه^(٢). وان الاختصاص الاقليمي يشمل جمع الأراضي العراقية وكل مكان يخضع لسيادته برا وبحرا بما في ذلك السفن العراقية هي الأخرى مشمولة بهذا الاختصاص^(٣)، لكون السفن تعتبر جزء من اقليم الدولة ويمثل سيادتها. وقد ترتكب جرائم على متن السفينة، والتساؤل هنا هل هناك اختصاص يتولى النظر في هذه الجرائم التي تم ارتكابها على متن السفينة؟ وللإجابة على هذا التساؤل فلا بد من تعيين الاختصاص للنظر فيها من قبل الدولة الساحلية لأنها تملك اختصاصا قضائيا كاملا بالنسبة للجرائم المرتكبة على ظهر السفن الأجنبية. فيتم القاء القبض على مرتكبي الجرائم على متن السفينة اينما كانوا متواجدين ومهما كانت جنسية مرتكب الجريمة ويتم ذلك بناء " على طلب مقدم من قبل ريان السفينة او من يمثل دولة علم السفينة عن تلك الجرائم التي حصلت على متنها او التي ادت الى المساس بأمن الدولة الساحلية او الى اضطرابات من شأنها ان تحدث فوضى او قلاقل. وريان السفينة يمتلك السلطة المختصة بتسليم الجاني لغرض محاكمته. ولكن هل يمكن للسلطات المحلية القبض على الجاني مرتكب الفعل على متن السفينة اذا وجد خارج السفينة وتقديمه للمحاكمة امام محاكمها؟^(٤) هنا لا بد من التمييز بين الجاني والمجنى عليه من افراد طاقم السفينة ام انهم من خارج الطاقم فلو ارتكبت الجريمة من قبل افراد الطاقم هنا يكون الاختصاص لدولة العلم بغض النظر عن جنسية كل منهما ويتم تطبيق نفس الحكم اذا كان

(١) انظر المواد (الثانية/خامسا) من قانون المحافظة على الامن والنظام في السفن المصرية رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠.

(٢) انظر المادة (السادسة) من قانون العقوبات العراقي رقم ١١١ لسنة ١٩٦٩.

(٣) انظر المادة (السابعة) من قانون العقوبات العراقي رقم ١١١ لسنة ١٩٦٩.

(٤) د. محمد الحاج حمود ، مصدر سابق، ص ١٨٣.

مرتكب الفعل من غير افراد الطاقم وكان الضحية من افراد الطاقم بمعنى مرتكب الجريمة من أشخاص غير افراد الطاقم ضد افراد الطاقم فيكون الاختصاص لدولة العلم . ولكل من دولة العلم ، والدولة الساحلية تمتلك الاختصاص للنظر بالدعاوي المتعلقة بالجرائم في حال كان الجاني والمجنى عليه من غير افراد الطاقم وهذا لا يتم الا بتسليم الجاني اليها من قبل الريان الذي يتولى الصلاحية التي منحها لها لقانون بموجب المادة(١٨) من قرارات دورة استوكهولم لمعهد القانون الدولي^(١). والسلطات الساحلية تقوم بممارسة اختصاصها بعد تسليم الجاني اليها. رغم ذلك ان التشريعات قد اختلفت بشأن القانون الواجب التطبيق على التصرفات والوقائع التي تقع على متن السفينة التجارية عند رسوها في الموانئ الأجنبية او عند مرورها في البحر الاقليمي . وفي مصر يكون الاختصاص لدولة العلم الذي تحمله السفينة عندما ترتكب الجريمة في المياه الاقليمية المصرية على ظهر السفن الأجنبية باستثناء الجرائم التي تؤدي الى اخلال بالنظام العام في تلك الدولة هنا يخضع الاختصاص الى قانون المحاكم الوطنية . اما في فرنسا فتعد السفينة الخاصة الأجنبية كمبدأ عام قطعة مفصولة من اقليم الدولة التي ترفع علمها تخضع لقانونها^(٢). هذا يعني ان الفرنسية يكون فيها الاختصاص للمحاكم الوطنية في حال كون الجريمة او الواقعة التي حدثت على متن السفينة ادت الى اخلال بالنظام العام في الميناء الراسية فيه السفينة او قد تكون ارتكبت الجريمة من قبل اشخاص من غير الطاقم او في حالة اللجوء الى طلب مساعدة من السلطات المحلية للتدخل.

اما في بريطانيا فقد اعطى الاختصاص للقانون البريطاني بخصوص الجرائم التي تقع على السفن الأجنبية طالما كانت لحظة وقوعها داخل المياه الاقليمية البريطانية . وما يحدث على متن السفينة من وقائع تطبق عليها التشريعات الداخلية. ويقتصر تدخل سلطات الدولة الساحلية بالنسبة للوقائع التي تقع على ظهر السفينة على تلك التي تهمها مباشرة^(٣). ومثل هذه الوقائع تتعلق بامتناع عن تنفيذ التزام مالي اما في حالة نشوب نزاع بين ريان السفينة والطاقم

(١) د. محمد الحاج حمود ، مصدر سابق ، ص ١٨٣.

(٢) د. محمد فريد العريني ، د. محمد السيد الفقي ، مصدر سابق، ص ١٠٤.

(٣) د. احمد ابو الوفا ، مصدر سابق ، ص ١٩١.

بقضايا تتعلق بعقد معين كعقد العمل يبقى من اختصاص الدولة التي تحمل علمها السفينة. وبما ان الدعوى الجزائية تكون ضامنة للحق العام المتعلق بالمجتمع من خلال اللجوء الى القضاء لإقرار هذا الحق وإيقاع العقاب بحق من ارتكب الجريمة وتوقيع الجزاء عليه، من خلال اجراءات محددة قانونا. والدعوى الجزائية تمتاز بعدة خصائص منها:

١- **عمومية الدعوى الجزائية :-** ان صفة العمومية التي امتازت بها الدعوى الجزائية لأنها تؤدي الى تحقيق الصالح العام باعتبارها ملك المجتمع^(١). وان الغرض من هذه الدعوى يتمثل بضمان حق المجتمع فهي توفر الحماية له من مرتكبي الجرائم من خلال ايقاع الجزاء بحق مرتكبي الجرائم أيا كان نوعها . هذا مما جعلها تتصف بالعمومية ، حيث لا يجوز التنازل عنها لأن القضاء وحده هو المختص في اصدار قراراته لمصلحة الجميع فالدعوى الجزائية في جوهرها توقيع الجزاء الجنائي على مرتكب الجريمة^(٢). وهدفها هو تحقيق الصالح العام^(٣).

٢- **عدم قابليتها للتصالح والتنازل :-** هذه الدعوى لم تعطي الصلاحية للنيابة العامة التي هي صاحبة الدعوى في التنازل عنها او التصالح وعدم تركها او تعطيل سيرها بإجراءات قد تحول دون اصدار الحكم ولا يجوز سحب الدعوى من المحكمة لأن القضاء وحده هو المختص في اصدار القرار الذي يحمي مصلحة المجتمع ويصونها ، ولا صفة للنيابة في اعفائه من هذا الالتزام^(٤).

(١) المستشار د. طارق محمد الديراوي، الوجيز في شرح قانون الاجراءات الجزائية الفلسطينية رقم (٣) لسنة ٢٠٠١ (طبعة محكمة، ٢٠١٨)، ص ٤٠.

(٢) د. محمد عبد غريب، شرح قانون الاجراءات الجنائية (ج ١)، الطبعة الثانية، النشر الذهبي للطباعة، ١٩٩٧، ص ٢٩.

(٣) د. ممدوح خليل البحر، مبادئ قانون اصول المحاكمات الجزائية، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، ١٩٩٨، ص ٤٦.

(٤) أ. علي زكي العرابي، المبادئ الاساسية للإجراءات الجزائية، ج ١، مطبعة لجنة التأليف والنشر، مصر، الطبعة الاولى، ١٩٥١، ص ٢٠.

٣- ألا تكون هذه الدعوى معلقة على شرط :- هذه الدعوى تباشرها النيابة العامة . بصرف النظر عن ما تلحقه هذه الجريمة من ضرر بالشخص . والنيابة العامة هي التي تتولى هذه الدعوى دون اي شرط او اعتراض حماية للمجتمع إلا ان هناك حالات استثنائية تحول دون مباشرة هذه الدعوى وبموجب القانون . اي لا يتم المباشرة بها إلا بناء على شكوى او طلب بحسب الأصول. ووفقا للنصوص القانونية التي تم تنظيمها في اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ ومن خلال نص المادة (٢٧) من الاتفاقية التي منحت الولاية للدولة الساحلية فيما يتعلق بالأمور الجنائية على السفن الأجنبية خلال مرورها في البحر الاقليمي في حالات استثنائية^(١).

ومن هذه الحالات^(٢):-

- أ- عند امتداد نتائج الجريمة الى الدولة الساحلية.
- ب- عند اخلال الجريمة بسلم الدولة الساحلية وحسن نظامها في البحر الاقليمي .
- ج- في حالة طلب ريان السفينة او ممثل الدولة الدبلوماسي قنصل دولة العلم تدخل الدولة الساحلية.
- د- اذا كان تدخل الدولة الساحلية ضروريا لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمواد التي تؤثر على العقل. الا ان المادة (١٩) من اتفاقية جنيف ١٩٥٨ هي الأخرى اخذت

(١) د. طارق محمد الديراوي ، مصدر سابق ، ص ٤٢.

(٢) انظر المادة (١/٢٧) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢/الدكتور عصام العطية /مصدر سابق، ص ٣٦٤ وص ٣٦٥ (المتعلقة بالولاية الجنائية على ظهر السفينة ((١-لاينبغي للدولة الساحلية ان تمارس الولاية الجنائية على ظهر سفينة اجنبية مارة خلال البحر الاقليمي من اجل توقيف اي شخص او اجراء اي تحقيق بصدد أية جريمة ارتكبت على ظهر السفينة اثناء مرورها، إلا في الحالات التالية:- (أ)- اذا امتدت نتائج الجريمة الى الدولة الساحلية. (ب)- او اذا كانت الجريمة من نوع يخل بسلم البلد.(ج)-او اذا طلب ريان السفينة او ممثل دبلوماسي او موظف قنصلي لدولة العلم مساعدة السلطات المحلية .(د)- او اذا كانت هذه التدابير لازمة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات او المواد التي تؤثر على العقل)).

بنظر الاعتبار سيادة الدولة الساحلية على السفن بالإضافة الى حرية الملاحة في البحر الاقليمي . وهناك حالات اخرى اشارت اليها الاتفاقيات البحرية انفة الذكر والمتعلقة بالجرائم المرتكبة على متن السفن الأجنبية في حالة وجودها في ال مياه الداخلية قبل رسوها في البحر الاقليمي ،ففي هذه الحالة تطبق عليها قوانين الدولة الساحلية لإجراءات تتعلق بالتوقيف والتحقيق بالجرائم المرتكبة على متن السفينة اثناء تواجدها في المياه الداخلية .إلا ان هذا يختلف فيما لو ارتكبت الجريمة على متن السفينة وهي في اعالي البحار او خارج البحر الاقليمي ففي هذه الحالة لا يجوز لتلك الدولة ان تطبق قانونها على مرتكبي الجرائم على متن السفينة او القبض على الأشخاص او التحقيق حيث لا سيادة للدولة هناك . إلا اذا كان ذلك جائزا وفقا لأحكام الجزء الثاني من الاتفاقية الخاصة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها او عند انتهاك قوانين وانظمة الدولة الساحلية^(١).وفي الحالة هذه لا يوجد اي اجراء قانوني بالإمكان تطبيقه على تلك الجرائم التي تم ارتكابها على متن السفينة في اعالي البحار غير قانون علم السفينة اي قانونها الوطني هو القانون القابل للانطباق على الجرائم التي ارتكبت على ظهرها بواسطة الریان ورجال الطاقم^(٢).وقد اختلفت التشريعات فيما يتعلق بتحديد القانون الواجب التطبيق على الجرائم والأفعال الجنائية المرتكبة على متن السفينة التجارية والذي ينسحب بالمثل على الاختصاص القضائي . ففي العراق ذكرنا يسري القانون العراقي على تلك الجرائم المرتكبة على متن السفن العراقية^(٣). واما في مصر فأن الاختصاص هنا يكون لقانون علم السفينة مالم تؤدي هذه الجريمة الى الأخلال بالنظام العام والامن في مصر هنا يكون الاختصاص للقضاء المصري. اما في فرنسا فأن الاختصاص بهذه المسائل ويستند الى الفتوى التي اصدرها مجلس الدولة الفرنسي في ١٨٠٦/١١/٢٠ بمناسبة .منازعة((Newton,Sally)). وهما بحاران امريكيان ارادت السلطات الفرنسية مباشرة اجراءات عقابية ضدها بمناسبة

(١) د. محمد الحاج الحمود ، مصدر سابق، ص ١٧٩.

(٢) د. محمد فريد العريني ، د. محمد السيد الفقي ، مصدر سابق ، ص ١٠٣.

(٣) انظر المادة (السابعة) من قانون العقوبات العراقي رقم ١١١ لسنة ١٩٦٩.

اعتدائهما على زميلين في مينائي (مرسيليا وانفريس)^(١). حيث ان القضاء الفرنسي لا ينظر بالوقائع والجرائم التي تحدث على متن السفينة الفرنسية وهي راسية في ميناء اجنبي في هذه الحالة يكون الاختصاص لدولة الميناء المتمثلة بالسلطات المحلية . اما الفقه الانكليزي اعتبر خضوع السفن الانكليزية الراسية في ميناء اجنبي خضوعا مطلقا للاختصاص المحلي الانكليزي ، وهذا يعتبر خروج عن قاعدة مبدأ الاقليمية ، وخصوصا ما يتعلق بالنظام الداخلي للسفينة والعلاقة بين الريان والطاقم^(٢). وتتقضي الدعوى الجزائية بالوفاء والعفو العام والخاص عن العقوبة.

ونستطيع ان نستنتج من خلال ما تقدم ان الاختصاص القضائي الدولي لمحاكم دولة السفينة يتسع في المسائل المدنية ويضيق في المسائل الجنائية وخاصة عندما تكون السفينة في البحر الاقليمي الاجنبي كما يمكن القول ان الاختصاص القضائي الدولي ينتقل من محيط محاكم دولة السفينة ام دولة البحر الاقليمي الى محاكم دولية كمحكمة العدل الدولية ومحكمة قانون البحار ومحاكم التحكيم المنشأة وحسب ما ذهبت اليه اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ ، فاذا ما حصلت افعال على متن السفن او بسببها تدخل ضمن اختصاص القانون الدولي كحوادث التلوث البيئي لان هذه الحوادث نظم الاختصاص فيها من قبل الاتفاقيات الدولية وخاصة اذا كان التلوث البيئي عابر للحدود . وكذلك الحال بالنسبة لقضايا تهريب المخدرات والقرصنة واهمال الدول اتخاذ ما يلزم في مواجهة ذلك فهنا يكون الاختصاص القضائي لحساب محكمة العدل الدولية كأحد المحاكم التي يمكن ان ينعقد لها الاختصاص الدولي في ظل رضا الاطراف وما تتطلبه قواعد النظام الاساس للمحكمة . وكلما كان الاضرار المترتبة على ابحار السفن سواء بسببها ام بسبب طاقمها ام ركبائها يمس ويؤثر في سلامة الملاحة او ينعكس على مساحة اوسع من الدول كلما خرج الاختصاص القضائي من يد المحاكم الداخلية ليدخل بيد المحاكم الدولية سواء كان المنازعات في اطار المسائل المدنية ام الجنائية .

(١) د. محمد طلعت الغنيمي ، القانون الدولي البحري في ابعاده الجديدة ، مصدر سابق ، ص ٤٨ .

(٢) ، المصدر نفسه ، ص ٤٩ .

المبحث الثاني

الاختصاص القانوني في الحوادث الخارجية

تعد السفن مظهرا من مظاهر السلطة العامة وهي تمثل سيادة الدولة وتعد جزء لا يتجزأ من اقليمها. ووفقا للقواعد العامة فإن السفينة تخضع لقانون دولة العلم وهذا يعني ان السفينة في حالة وجودها في البحر الاقليمي او اعالي البحار فهي خاضعة للاختصاص القانوني المتعلق بتلك الدولة التي تحمل علمها. واثناء قيام السفينة بالرحلة البحرية تتعرض الى حوادث متمثلة بالتصادم البحري والقرصنة البحرية بالإضافة الى ان هناك جرائم تحصل على متنها ، سواء كانت راسية في البحر الاقليمي او خارجه .وهذا مما يجعلنا ان نبحث عن نظام قانوني يمكن تطبيقه على تلك الحوادث لما ينجم عنها من اخطار بالغة الأهمية تهدد الملاحة البحرية مسببة اضرار بالأرواح والممتلكات التي تحملها السفينة اذا ما تعرضت لمثل تلك الحوادث اثناء الرحلة البحرية. فلا بد من وجود قانون يتم تطبيقه على هذا النزاع المتمثل بالحوادث البحرية وهذا ما سنبحثه في هذه الدراسة وعلى مطلبين :في المطلب الأول سيتم بحث الاختصاص القانوني في حالة التصادم البحري .وفي المطلب الآخر سنبحث فيه الاختصاص القانوني في حالة الجرائم.

المطلب الأول

الاختصاص القانوني في حالة التصادم البحري

ان التصادم البحري يعد من الحوادث الطارئة التي تتعرض لها السفن اثناء قيامها بالرحلة البحرية مما ينجم عنها مخاطر تؤدي الى حدوث اضرار بليغة بالأرواح والممتلكات التي تحملها السفينة . وان هذه الواقعة قد تتعرض اليها السفينة سواء اثناء ابحارها في البحر الاقليمي او خارجه ونتيجة لهذه الحالة لابد لنا من معرفة النظام القانوني الذي يتم سريانه على تلك الواقعة . قد يحدث التصادم بين سفينتين تحملان علم دولة واحدة اي تحكمها وحدة العلم او بين سفينتين تابعتين لدولتين مختلفين ففي الحالة الاولى لا توجد مشكلة في القانون الذي يحكم الواقعة بسبب وحدة العلم ،اما في الحالة الثانية نكون امام مشكلة تنازع قانوني لاختلاف القوانين . وهذا ما سنبحثه وعلى فرعين:- سيتم البحث في الفرع الأول التصادم

البحري في البحر الاقليمي. وفي الفرع الآخر مخصص للبحث عن واقعة التصادم البحري خارج البحر الاقليمي.

الفرع الأول

التصادم البحري في البحر الاقليمي

قد تواجه السفينة اثناء رحلتها البحرية عدد من الحوادث ولعل ابرزها ما يصيبها من اضرار جراء اصطامها بجسم غريب او سفينة اخرى ولعل التصادم في الوضع الاخيرة هو ابرز صور تلك الحوادث لذا فهو يعرف وفقا لمنظومة الاتفاقيات والقوانين المعنية بالبحار بانه ارتطام او احتكاك بين سفينتين او اكثر او قد يقع التصادم بين سفينة او مركب للملاحة مما يسبب اضرار بالسفن المتصادمة وخاصة إذا وقع التصادم بسبب خطأ احدى السفن فتلزم السفينة التي ارتكبت الخطأ بتعويض الاضرار الناشئة عنه^(١). رغم ان التشريعات القديمة لم تضع تعريفا واضحا لواقعة التصادم البحري على العكس من التقنين الفرنسي الذي تبنى في المادة (٤٠٧) بعد إجراء التعديل عليها بالقانون الصادر في ١٥ مايو ١٩٥١ والتعريف الوارد في معاهدة بروكسل سنة ١٩١٠^(٢)، والتي اشارة اليها المادة (الأولى) بأنه (في حالة حصول التصادم بين سفن بحرية اوبين سفن بحرية وسفن ملاحة داخلية تسوى التعويضات المستحقة عن الخسائر اللاحقة بالسفن والاشياء والاشخاص الذين يكونون على ظهرها طبقا للنصوص الاتية بغض النظر عن المياه التي تحصل فيها التصادم)^(٣). هذا يعني ان حالة التصادم قد

(١) د. مصطفى كمال طه ، الوجيز في القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٣٣٨.

(٢) د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري ، مصدر سابق، ص ٥٨٩.

(٣) انظر المادة (الأولى) من القواعد المتعلقة بالمساعدة والحماية البحرية في معاهدة بروكسل ٢٣ سبتمبر .

١٩١٠ . انظر د. علي البارودي ، مبادئ القانون البحري ، مصدر سبق ذكره، ص ٢٧٠. انظر د.

مصطفى كمال طه، الوجيز في القانون البحري، مصدر سبق ذكره، ص ٣٣٥ -- وبموجب هذا

التعريف تم تحديد شروط التصادم البحري وكما يلي: - (أ). ان اما بين سفينتين بحريتين واما بين سفينة -

بحرية ومركب ملاحة داخلية ، اي بين سفينتين عائمتين. (ب) يجب ان تكون احدى المنشأتين

العائمتين سفينة بحرية تجارية كانت او سفينة صيد او نزهه. (ج) ان يحصل ارتطام مادي بين

المنشأتين العائمتين.

تحصل بين سفن مختلفة من حيث النوع وعند حدوثها قد تنتج خسائر سواء كانت بالأشياء أو الأشخاص المتواجدين على ظهر السفينة حين حدوث التصادم مما رتب عليها القانون التعويض بغض النظر عن محل وقوع التصادم. وأن التصادم يحصل بصورة مادية نتيجة احتكاك أو ارتطام مادي مما يؤدي هذا الارتطام الى حدوث اضرار بالسفن.

قد يحصل التصادم بصورة مباشرة بين منشأتين (التحام فعلي) أو بصورة غير مباشرة كأن يكون بسبب تلاطم الامواج التي تحدثه السفينة على سفينة اخرى مارة بالقرب منها^(١). ويكون التصادم بعدة انواع حيث غالبا ما يحدث نتيجة حصول خطأ من احدى السفينتين ليؤدي الى حدوث واقعة التصادم سواء كانت نتيجة لحدوث خطأ مشترك بفعل ريان السفينة أو طاقم كلا السفينتين. أو اثناء تنفيذ عملية الارشاد من قبل المرشد. فإنه يجب ان يتم تحديد بوضوح علاقة سببية بين الخطأ الذي ارتكب وبين الضرر الذي يحدث للسفينة الأخرى^(٢). وهذا ما نصت عليه معاهدة بروكسل ١٩١٠ في المادة (الرابعة /الفقرة اولا) منها ((إذا كان الخطأ مشترك تكون مسؤولية كل سفينة بنسبة الأخطاء التي ارتكبتها)). ويتضح لنا من خلال هذا النص في حالة ان كان الخطأ مشترك وكانت الأخطاء متساوية فتقسم المسؤولية بالتساوي بين السفينتين فتوزع حصصا متساوية^(٣). وقد يحدث التصادم نتيجة لظروف قاهرة كأن يكون هناك ضباب كثيف أو وجود عواصف أو اعصار فهنا تتحمل كل سفينة الأضرار الناتجة من جراء حادث التصادم بسبب هذا الظروف القاهرة، دون ان تكون هناك مسؤولية على عاتق ريان السفينتين مع مراعاة القواعد المتبعة في الملاحة البحرية اثناء وقوع حادث التصادم نتيجة لهذا الظرف القهري. وهذا ما نصت عليه المادة (الثانية) من اتفاقية

(١) علاء عمر محمد ،الدعوى المدنية في التصادم البحري، (دراسة استعراضية تحليلية مقارنة)، كلية القانون

، جامعة البصرة ،بحث منشور في مجلة بابل للعلوم الانسانية ،المجلد (١٨)، العدد ١ لسنة ٢٠١٠

(٢) د. عبدالحميد الشواربي ،مصدر سابق، ص ٥٦٢.

(٣) د. صلاح الدين عبداللطيف الناهي ،مصدر سابق، ص ٢٥٥.

بروكسل ١٩١٠^(١). وان التصادم لا يحدث الا عندما تكون السفينة عائمة في البحر بالرغم من ان المشرع العراقي تناول حدوث واقعة التصادم في البحر والنهر ولم يجعله يقتصر على البحر. وكما اشرنا ان التصادم يولد اضرارا ولا بد من تعويض هذه الاضرار من خلال القانون الذي يحكم تلك العلاقة. فاذا كانت السفن المتصادمة من الجنسية واحدة فان قانون علم الدولتين هو واحد، فلا يوجد تنازع قانوني هنا ، لان القانون الوطني هو الذي يتم تطبيقه اما في ظل اختلاف جنسية السفينتين فهنا سنطبق قانون دولة البحر الاقليمي الذي حصلت فيه حادثة التصادم اعتمادا على معيار جغرافي يتضمن بالقانون المحلي وحسب ما اسلفنا اما اذا حصل التصادم في اعالي البحار فالحل الامثل هو ان يعتمد قاضي النزاع قانونه الوطني بوصفه صاحب الاختصاص الاحتياطي .

رغم ان اختلاف جنسية السفينتين في حادث التصادم يفضي الى تنازع الاختصاص التشريعي والقضائي. فيراعي في تسوية التنازع قواعد بعضها وقائية موضوعية تستهدف الحد من حدوث مثل هكذا تنازع لغرض الالتزام بمراعاة هذه القواعد اثناء سير السفن في البحر ، والبعض الآخر من هذه القواعد يكون ذات طبيعة علاجية متمثلة بقواعد الأسناد التي تحدد القانون الواجب التطبيق على التصادم البحري عند حدوثه ويمكن ان ينهض عمل القواعد الموضوعية حسب درجة تعلق حادث التصادم بها . ومن الجدير بالذكر ان التشريعات القديمة لم تضع تعريفا للتصادم البحري. ويحصل التصادم بعدة انواع فقد تكون نتيجة خطأ يصدر من احدى السفن المبحرة بسبب ارتكاب ريان احدى السفن خطأ تسبب بحدوث هذه الواقعة مما سبب اضرارا ناجمة من جراء التصادم لذا وجب التعويض عن تلك الاضرار التي تقع مسؤوليتها على مرتكب الخطأ وهذا ما نصت عليه اغلب قوانين الدول العربية. لان الخطأ الذي ينشأ بسبب خطأ من احد السفن تلزم السفينة المسببة للخطأ بتعويض الضرر الذي يترتب على واقعة التصادم البحري. وقد يقع التصادم نتيجة لإخطاء فنية متعلقة بالإضاءة او

(١) انظر المادة (١٨٩) من مشروع القانون العراقي البحري لعام ١٩٨٧ ويقابلها المادة (٢٩٦) مم القانون

البحري المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠، انظر د. مصطفى كمال طه ، الوجيز في القانون البحري ،

مصدر سابق، ص ٣٣٥.

عدم صلاحية السفينة للإبحار أو بسبب مخالفة للقواعد المتفق عليها في المعاهدات والاتفاقيات الدولية المتعلقة بالحفاظ على الأرواح وسلامتهم على السفن الراسية في البحر ، وقد يكون التصادم نتيجة لخطأ مرشد السفينة، فإن المجهز ملزم بتعويض الغير عن الأضرار التي بسبب الأخطاء التي تقع من المرشد في تنفيذ عملية الإرشاد^(١). وإن التصادم يعد من الحوادث البحرية التي يترتب عليها مسؤولية جنائية أو تأديبية تقع مسؤوليته على عاتق العاملين في خدمة هذه السفينة وفي مقدمتهم ربانها ولا يجوز هنا اتخاذ أي إجراء بحق السفينة عند وقوع التصادم إلا أمام السلطات القضائية أو الإدارية لدولة علم السفينة هذا ما نصت عليه المادة (الأولى) من اتفاقية بروكسل في ١٠/مايو/١٩٥٢ في مسائل التصادم وحوادث الملاحة الأخرى^(٢). المتعلقة بالاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري وأخرى متعلقة بالحجز التحفظي على السفن البحرية والتي أصبحت نافذة المفعول عام ١٩٥٥^(٣). وإنها عملت على توحيد القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني للتصادم البحري. وأشارت في (المادة الأولى) منها والتي نصت على ما يأتي^(٤): - ١- يجوز رفع الدعوى الناشئة عن التصادم الذي

(١) د. حمد الله محمد حمد الله ، مصدر سابق، ص ٤٨٧.

(٢) د. عبدالحميد الشواربي، مصدر سابق، ص ٧٨٥. انظر المادة الأولى من اتفاقية بروكسل في ١٠/٥/١٩٥٢.

(٣) لقد حاولت هذه المعاهدة القضاء على المشاكل التي يثيرها الاختصاص القضائي الدولي في مسائل التصادم عن طريق التوفيق بين اتجاه دول ال (Civil law) واتجاه دول ال (Common law) بشأن الاختصاص الدولي بنظر دعوى التصادم، فوضعت في الاعتبار عند تحديدها للمحكمة المختصة ضرورة توافر عوامل الاتصال بين المحكمة وبين الدعوى وفقاً للمبدأ السائد في دول (Civil law)، ولكنها أضافت إلى عوامل الاتصال التي يجب أن تتوافر بين المحكمة والدعوى، المكان الذي وقع فيه الحجز على السفينة أو الذي تم فيه تقديم الكفالة أو الضمان لرفع الحجز عنها، أي أنها وضعت في اعتبارها أيضاً الإجراء المتبع في الدول (Common law) الخاص بالدعوى العينية -- د. راوي محمد عبدالفتاح ، المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن التصادم البحري في النظام الانجلو أمريكي /كلية الحقوق جامعة اسيوط ، ٢٠٠٩ ، هامش ، ص ٣٢٢.

(٤) د. عبد الحميد الشواربي ، مصدر سابق ، ص ٧٨٥ ، انظر المادة الأولى من اتفاقية بروكسل لعام ١٩٥٢ المتعلقة بالاختصاص المدني بمسائل التصادم البحري.

يحدث بين السفن البحرية نفسها او بينها و بين مركب الملاحة البحرية الداخلية امام احدى المحاكم الاتي بيانها وحسب اختيار المدعي:

(أ) - امام محكمة موطن المدعى عليه المعتاد او المحكمة التي يقع في دائرتها احد مراكز استغلاله. وهذه المحكمة هي تمارس اختصاص النظر في هذه الدعوى وهذا معمول به في اغلب قوانين المرافعات^(١). ومن هذه القوانين القانون المرافعات العراقي رقم (٨٣) لسنة ١٩٦٩ في مادته (الثالثة/ اولا) تقابلها المادة (الثانية) من قانون المرافعات المصري رقم (١٣) لسنة ١٩٦٨. لكون الدعوى المتعلقة للمطالبة بالتعويض هي من دعوى شخصية التي يتم رفعها كاختصاص مكاني وهو محل اقامة المدعي عليه .

(ب) - امام محكمة المكان الذي اجري فيه الحجز على سفينة المدعى عليه او على سفينة اخرى مملوكة لنفس المدعى عليه اذا كان الحجز جائزا ، في حالة ما كان الحجز مأذونا به وامام محكمة المكان الذي كان من الممكن ان يوقع الحجز فيه والذي قدم فيه المدعى عليه كفيلا او اي ضمان اخر.

(ج) - امام محكمة المكان الذي وقع فيها التصادم اذا كان هذا التصادم قد وقع في الموانئ والمرافئ او في المياه الداخلية. هذا بالنسبة لتعين المحكمة المختصة للنظر بالدعاوي المدنية المتعلقة في مسائل بالتصادم البحري التي اجازت اقامة الدعوى في موطن المدعى عليه المعتاد او مركز اعماله. تعد دعوى المسؤولية عن التصادم من الدعاوي الشخصية فتختص بنظرها محكمة موطن المدعى عليه (مالك او مجهز السفينة المخطئة). وذلك طبقا لقواعد الاختصاص المكاني في قانون المرافعات^(٢) . وكذلك المكان الذي تم فيه الحجز واعطت الفقرة (الثانية) من المادة اعلاه الحق للمدعي في اختيار احدى المحاكم المشار اليها في الفقرة اولا من المادة اولا من الاتفاقية. وهذه

(١) د. علي البارودي ، مبادئ القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٢٧٧.

(٢) انظر المادة (١/٣) من قانون المرافعات العراقي رقم ٨٣ لسنة ١٩٦٩ تقابلها المادة (٢) من قانون المرافعات المصر رقم (١٣) لسنة ١٩٦٨.

اعطت للخصوم الحق في اختيار رفع الدعوى امام اية محكمة يتم اختيارها من قبل اطراف النزاع مع عدم الإخلال في عرضها على التحكيم في حالة وجود اتفاق بين بين الخصوم هذا ما اشارة اليه المادة(الثانية) من اتفاقية بروكسل ١٩٥٢^(١). كل ذلك مع مراعاة قواعد النظام العام في الدولة ذات الصلة بالحادث.

بالإضافة الى الاختصاص المدني للمسائل الخاصة بالتصادم البحري ،هناك قواعد تتعلق بالاختصاص الجنائي في مسائل التصادم البحري اذ اولت اتفاقية بروكسل في ١٩٥٢/٥/١٠ اهتماما كبير في تنظيم قواعد قانونية وتوحيدها في مجال الاختصاص الجنائي .حيث جعلت الاختصاص في هذه المسائل للسلطات القضائية والإدارية للدولة التي تحمل علمها السفينة وقت وقوع التصادم او الحادث الملاحي^(٢) .وهذه الاتفاق لا يطبق في حالة التصادم الذي يحدث في الموانئ والمياه الداخلية هذا مما اشارة اليه المادة(الرابعة) من الاتفاقية. وكذلك اعطت حق اللجوء الى التحكيم في حالة وجود خلافات بين الاطراف المتخاصمة في مجال تفسير الاتفاقية او تطبيقها مع عدم الإخلال بالتزامات المتعاقدين التي يتم عرضها على محكمة العدل الدولية^(٣). ومن الحالات التي تدخل ضمن الاختصاص الجنائي حالة الوفاة التي تحصل من جراء التصادم وان حدوث التصادم في المياه الإقليمية لا يؤدي الى وجود اشكال في القانون الواجب التطبيق على حالة التصادم البحري ،وخاصة عندما يحدث بين السفن التي تنتمي الى دول موقعة او اعلنت انضمامها الى اتفاقية بروكسل ١٩١٠.ولكن تلوح المشكلة عندما يحدث التصادم البحري بين سفن دولها لم توقع او تنضم الى الاتفاقية انفة الذكر ، لذا يحصل تنازع قانوني في هذا الحالة وخاصة عندما يحدث التصادم بين سفن تحمل اعلام دول مختلفة ،فهنا لا تعمل القواعد الموضوعية السابقة اي يكون العمل بقواعد الاسناد التي تقضي بتطبيق القانون الوطني لدولة البحر الاقليمي لحل اشكالية التنازع

(١) انظر المادة (الثانية) من اتفاقية بروكسل المتعلقة بالاختصاص المدني بمسائل التصادم البحري لعام ١٩٥٢ .

(٢) انظر المادة (الاولى) من اتفاقية بروكسل لعام ١٩٥٢ في القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائي بمسائل التصادم البحري ، انظر د. عبد الحميد الشواربي ، مصدر سابق ،ص ٧٨٢.

(٣) انظر المادة (الخامسة) من اتفاقية بروكسل ١٩٥٢ المتعلقة بالاختصاص الجنائي في التصادم البحري.

من خلال القاعدة المذكورة ويتحدد الاختصاص التشريعي بموجبها لقانون محل وقوع الفعل الضار على واقعة التصادم وهي قاعدة اسناد تقليدية اعتمدها المشرع العراقي في المادة (١/٢٧) من قانون المدني العراقي التي نصت على ان ((الالتزامات غير التعاقدية يسري عليها قانون الدولة التي حدثت فيها الواقعة المنشئة للالتزام)) يقابلها المادة (١/٢١) من القانون من المدني المصري رقم ١٣١ لسنة ١٩٤٨. كما اشترط المشرع العراقي لتطبيق هذا النص ان يكون الفعل غير مشروع في القانون العراقي^(١).

وان هذا النص يسري على حدوث واقعة التصادم سواء حدث في المياه الاقليمية او المياه الأجنبية ، مهما كان نوع السفينة التي احدثت التصادم او تسببت في حدوثه ، سواء كانت السفينتين تابعتين لدولتين مختلفتين او لدولة واحدة.

وهنا يكون الاختصاص للمحاكم العراقية للنظر في الدعاوى المتعلقة بالتصادم فيمكن مقاضاته امام محاكم الدولة العراقية اذا كان الطرف المدعي يحمل الجنسية العراقية استنادا للمادة (١٤) من القانون المدني العراقي التي نصت على ان ((يقاضى العراقي امام محاكم العراق عما ترتب في ذمته من حقوق حتى ما نشأ منها في الخارج)).

وان كان اجنبي المسؤول فيكون الاختصاص للمحاكم العراقية كاختصاص مكاني بموجب المادة (١٥) مدني عراقي اما بخصوص المسائل الاجرائية التي تتعلق بالدعوى من حيث اقامتها وتعقيبها حتى صدور الحكم فيها فنعتمد على قواعد قانون المرافعات^(٢) وبدلالة المادة (٢٨) مدني . اما في فرنسا فان القانون الواجب التطبيق على الدعاوى الخاصة بالتصادم البحري التي تحدث في المياه الإقليمية الفرنسية فيكون الاستناد الى القانون المدني الفرنسي الذي نص في مادته (الثالثة/اولا) على سريان القانون الفرنسي على جميع الأشخاص المقيمين على اقليم الدولة سواء كانوا وطنيين ام اجانب^(٣)، حيث ان القانون الوطني الفرنسي يطبق على

(١) انظر المادة (٢/٢٧) من القانون المدني العراقي يقابلها المادة (١/٢١) من القانون المدني المصري لسنة ١٩٤٨.

(٢) انظر المادة (١/٣٧) من قانون المرافعات العراقي تقابلها المادة (٢٩) من قانون المرافعات المصري.

(٣) د. علي حسن يونس ، القانون البحري ، الاسكندرية ، بلا سنة طبع ، ص ٦٥٠.

الدعاوي التي تقام بمناسبة حوادث التصادم البحري التي تقع في المياه الإقليمية الفرنسية .

اما في انكلترا فان القانون الواجب التطبيق على التصادم البحري هو قانون البلد التي سببت حادثة التصادم او المحل الذي حصل فيه التصادم او محل اقامة اطراف الدعوى. ويسمح القانون البريطاني بإقامة دعوى التصادم على اي سفينة مهما كانت جنسيتها ومهما كانت جنسية الذي اقام الدعوى وبدون النظر الى المكان الذي حدث فيه التصادم ، انما يشترط وجود السفينة في ميناء بريطاني وقت اقامة الدعوى^(١). أن القانون الواجب التطبيق على واقعة التصادم في البحر الاقليمي هو قانون القاضي الذي بموجبه يتم استبعاد القانون الأجنبي وتطبيق القانون الوطني على تلك الواقعة او ما يسمى بقانون القاضي، عندما يكون هذا القانون الأجنبي مخالفا للنظام العام في دولة القاضي^(٢). وبما ان التصادم قد حدث في الموانئ والمرافئ الإقليمية فهنا نجد ان الاختصاص القضائي سيكون لمحكمة محل التصادم وهذا هو الحل الطبيعي ان تقضي معظم تشريعات الدول باختصاص المحاكم الوطنية بالدعاوي الناشئة عن واقعة حدثت في اقليم الدولة^(٣) وهذا بالنسبة للاختصاص الدولي . اما بالنسبة للاختصاص النوعي المتعلق بالنظر بدعاوي التعويض عن التصادم البحري التي هي من اختصاص المحاكم التجارية ، ويعد فعل التصادم البحري من الافعال الضارة التي اشرنا اليها سابقا . فإن قام بارتكابه المجهز هو الذي يتحمل التعويض عن تلك الاضرار لان المسؤولية التقصيرية تقع على عاتق المجهز . كونه مستثمر وعمله يعد من الاعمال التجارية وفقا لمفهوم العمل التجاري .

لان كل من يعمل بالملاحة البحرية يعد عمله عملا تجاريا سواء تعلق هذا العمل ببناء السفن او الطائرات واستئجار وشراء وبيع السفن او شراء ادوات ومواد التموين^(٤). عند مباشرته

(١) د. عبد الحميد الشواربي ، مصدر سابق ، ص ٥٥٩.

(٢) د. فراس كريم شيعان ، رسالة ماجستير ، كلية القانون تمت الاشارة اليها سابقا ، ص ١٤٥.

(٣) د. مصطفى كمال طه ، الوجيز في القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٣٩٣.

(٤) انظر المادة (الخامسة) من قانون التجارة العراقية رقم (٣٠) لسنة ١٩٨٤ . ما يقابلها المادة (سادسا) من

قانون التجارة المصري رقم (١١٧) لسنة ١٩٩٩.

العمل التجاري. اما في حالة كون المجهز المدعي عليه غير تاجر بأن يكون مالكا لسفينة صيد او نزهة فيثبت هنا الاختصاص للمحكمة المدنية وحدها^(١). اما في حالة حدوث وفاة او جروح من جراء واقعة التصادم فيكون الاختصاص للمحكمة الجزاء بالنظر للطبيعة الجنائية للفعل المرتكب حسب القواعد العامة. وقد يتولى ملاك السفينة المصابة او وكلائهم او الريان عنه ، اتخاذ الخطوات اللازمة بحق السفينة الثانية التي تسببت بوقوع الحادث لغرض وضعها تحت الحجز. في المحكمة التي وقع فيها الحادث^(٢). وان المقصود بالسفينة الثانية هي التي تسببت بوقوع حادثة التصادم البحري حيث يتم وضع الحجز التحفظي عليها في الميناء بأمر قضائي ومنعها من ممارسة عملها وذلك لغرض اتخاذ الاجراءات القانونية بحقها.

الفرع الثاني

التصادم البحري خارج البحر الاقليمي

تعد المنطقة المتمثلة بخارج البحر الاقليمي هي مناطق خارجة عن سيادة الدولة ، وهي تخضع لقواعد حرية الملاحة فيها . والتي لاتعد من البحر الاقليمي او المياه الداخلية لأية دولة^(٣). حيث ان الدول لها الحق في الملاحة البحرية وهذا المبدأ اخذت به الاتفاقيات الدولية كاتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢ . وهذا ما نصت عليه المادة (٨٩) من الاتفاقية التي نصت على انه : ((لا يجوز لأية دولة شرعا ان تدعي اخضاع اي جزء من أعالي البحار لسيادتها)). وخاصة عندما يحدث تصادم بين دول غير موقعة على معاهدة بروكسل ١٩١٠ الخاصة بالتصادم والانقاذ البحري ،حيث يتعذر في هذا الفرض تطبيق ضابط الاسناد التقليدي في شأن الالتزامات غير التعاقدية والذي يقضي بتطبيق القانون المحلي ، اي قانون محل وقوع التصادم^(٤). لان منطقة خارج البحر الاقليمي او ما تسمى بمنطقة اعالي البحار، لا يمكن ان نطبق القانون الوطني وذلك لانعدام السيادة في تلك المنطقة وغياب سيطرة اي قانون وطني

(١) د. مصطفى كمال طه ، الوجيز في القانون البحري ، مصدر سابق، ص٣٩٣.

(٢) انظر المادة (١٩٥) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧.

(٣) د. بدرية العوضي ،مصدر سابق ،ص٩٧.

(٤) د. راوى محمد عبدالفتاح ،المسؤولية عن الاضرار الناشئة عن التصادم البحري في النظام الانجلو امريكي

، مصدر سابق ،ص٣٨٥.

فيها وان تكون السيطرة للقواعد الدولية العرفية او الاتفاقية في البحار تم تنظيمها للحد من وقوع التصادم في المناطق البحرية سواء كانت في منطقة البحر الاقليمي ام في خارجه . فلو حدث التصادم بين سفينتين تابعتين لدولة واحدة ، او يقع بين سفن مختلفة . فأن القانون الواجب التطبيق في الحالة الاولى هو القانون الوطني للسفينتين .

وفي الحالة الثانية اي عند اختلاف جنسية السفينتين المتصادمتين في اعالي البحار فاختلف الرأي حول القانون الواجب التطبيق^(١).

فالبعض ذهب الى قانون جنسية السفينة للتصادم في حين رأي اخر لجأ الى تطبيق قانون القاضي المرفوع امامه النزاع او ما يسمى بالقانون المحلي لإسناده الى محل وقوع التصادم . لذلك فان قانون القاضي الذي يعرض عليه النزاع عندما يجد ان التصادم قد وقع في اعالي البحار فإنه سوف يرجع الى قواعد الأسناد الموجودة والمطبقة في قانونه^(٢). ومن خلال قاعدة الأسناد يمكن التوصل بالاستناد الى القواعد الموضوعية العرفية الدولية المتعلقة في تنظيم البحار الى معرفة السفينة التي ارتكبت الخطأ في حادثة التصادم . بالرغم من هذا فأن القواعد العرفية المنظمة لسير السفن في المرور في البحار قاصرة على كيفية تحديد المسؤولية التقصيرية في تعيين مقدار التعويض للسفينة التي تعرضت للتصادم مع بيان حق مالك السفينة في هذا التعويض .وان رجوع القاضي الى القواعد العرفية المتعلقة بمنع التصادم البحري لتحديد مدى خطأ ريان السفينة^(٣). هذا يعني ان القانون الوطني هو الذي يتم تطبيق مستندا بذلك الى قواعد الاسناد المشار اليها والتي من خلالها يتم تطبيق القانون المحلي على المسائل المتعلقة بالمسؤولية التقصيرية. اما بالنسبة لتقدير التعويض فان القانون المحلي ليس له وجود في تلك المسائل المتعلقة بتحديد التعويض للسفينة ومالكها ومجهزها . بالرغم من ان القاعدة الاصلية المتبعة في حل تنازع القوانين هي تطبيق قانون محل الفعل المنشئ للالتزام. ولو رجعنا الى المادة (٢٧) من القانون المدني العراقي التي اشرنا اليها سابقا في تحديد القانون

(١) د. محمود سمير الشراوي ، القانون البحري ، مصدر سابق، ص ٦٠٦.

(٢) د. فراس كريم شيعان البيضاني ، رسالة ماجستير ، مصدر سابق، ص ١١٠.

(٣) د. راوي محمد عبدالفتاح ، مصدر سابق ، ص ٣٨٦.

الواجب التطبيق ،حسب قاعدة الإسناد على حادثة التصادم باعتبارها من الالتزامات غير التعاقدية هنا يسري عليها قانون الدولة التي حدثت فيها الواقعة المنشئة للالتزام^(١). وما يقابلها مادة (٢١) من القانون المدني المصري التي اخضعت الالتزامات غير التعاقدية للقانون المحلي^(٢). اما مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ وبالإشارة الى مادته (الرابعة) والتي نصت على ((١-يطبق القانون العراقي على السفينة في اعالي البحار دون استثناء وفي حالة وجودها في المياه الإقليمية الأجنبية مالم يكن قانون الدولة صاحبة الاقليم واجب التطبيق)). ويسري هذا الحكم ايضا على الأحياء عندما تكون السفينة في حالة غرق السفينة^(٣). وقد تبني المشرع المصري نفس المسلك الذي سارت عليه معاهدة بروكسل بنصه في الفقرة (الثانية) من المادة (٢٩٢) من القانون البحري المصري رقم (٨) لسنة ١٩٤٨ ما يتعلق بالأضرار الناجمة عن التصادم البحري بين السفن والتي جرى تنظيمها في هذا بالمواد (٢٩٢-٣٠١) في القانون البحري المصري المشار اليه فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن التصادم البحري بين السفن وكذلك ما يعلق بالأشياء والأشخاص على متنها^(٤).

وهنا يتم التعويض عن الضرر في حالة وقوع التصادم نتيجة للإهمال وعدم الالتزام بالقواعد المنظمة لمرور السفن في البحار . الا ان المحاكم الانكليزية تطبق على حالات التصادم الواقع في اعالي البحار القانون البحري الانكليزي بوصفه تعبيراً عما يسمونه بالقانون البحري^(٥). يقضي الامر ان حل مشكلة التنازع في هذا الفرض قد تم بالرجوع الى قانون القاضي^(٦). وظهر اتجاهاً حول القانون الواجب التطبيق على التصادم البحري في اعالي البحار وكل رأي له وجهت نظر حول القانون الواجب تطبيقه وهما:-

(١) انظر المادة (١/٢٧) من القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١.

(٢) انظر المادة (١/٢١) من القانون المدني المصري رقم ١٣١ لسنة ١٩٤٨.

(٣) د. مجيد حميد العنبيكي، مصدر سابق، ص ٢٧٧.

(٤) د. محمود سمير الشراوي، القانون البحري، مصدر سابق، ص ٥٩٣.

(٥) د. راوي محمد عبدالفتاح، مصدر سابق، ص ٣٨٧.

(٦) انظر د. هشام علي صادق، تنازع القوانين، مصدر سابق، ص ١٤٥-١٤٦. د. روى محمد عبدالفتاح

، مصدر سابق، ص ٣٨٧.

الاتجاه الاول - اخذ بمبدأ تطبيق قانون العلم: -وان هذا المبدأ اجمع عليه الفقه والقضاء في كافة الدول على تطبيق قانون العلم في حال كون العلم مشترك بين السفن يعني تحقيق وحدة العلم بين تلك السفن المتصادمة ،ان هذا الحل هو اكثر الحلول ملائمة لطبيعة النزاع في شأن المسؤولية عن حوادث السفن التي تقع في اعالي البحار^(١). هذا في حال اذا كانت السفن تحمل علما مشتركا لا تقع في اشكال قانوني وذلك لوجود وحدة العلم بين السفن المتصادمة ،اما في حالة اذا كانت الاعلام مختلفة بين السفن المتصادمة ،هنا يوجد رأي بوجود تطبيق قانون علم السفينة التي ارتكبت الخطأ عن التصادم البحري الواقع في اعالي البحار ويستند هذا الرأي بالإضافة الى تشبيه للسفينة التي ارتكبت الخطأ بمحل وقوع الضرر،^(٢) وان تطبيق قانون علم السفينة يعطي الفرصة لمالك السفينة لإعفاءه من التزامات التي قد تكون مترتبة عليه في قانون ثاني .وهذا الرأي تم انتقاده لأنه لا يستند الى اصول واقعية كون السفينة هي الاداة بوقوع الخطأ لذا فان تطبيق علم السفينة على حادثة التصادم في اعالي البحار وخصوصا اذا كان الخطأ مشتركا وهنا لا يمكن معرفة ماهي السفينة التي ارتكبت الخطأ لكي يتم معرفة القانون الواجب التطبيق عليها. اذ يتعذر في هذه الحالات معرفة السفينة التي ارتكبت الخطأ حتى يمكن تطبيق القانون التي تنتمي اليه^(٣).

وجانب من الفقه يرى ان الاخذ بمبدأ قانون العلم وتطبيقه على حادثة التصادم هو ضمان لحقوق المضرور وحمايته .(وحسب رأي الدكتور راوى محمد عبدالفتاح ،ان القول بتطبيق قانون علم السفينة التي ارتكبت خطأ التصادم الواقع في اعالي البحار على دعوى

(١) د. علي حسن يونس ، اصول القانون البحري ،السفينة ،دار الفكر العربي ، ١٩٦٩، ص٦٥٨ ، انظر د. علي جمال الدين عوض ،القانون البحري، دار النهضة العربية ،١٩٦١، ص٤٧١، د. طلعت حلمي حسانين ،المسؤولية المترتبة عن التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفن في الفقه الاسلامي والقانون الدولي الخاص، دار النهضة العربية ،بلا سنة طبع ،ص١٧٩-١٨٠.

(٢) د. راوى محمد عبدالفتاح ، مصدر سابق، ص٣٨٨-٣٨٩.

(٣) د. هشام علي صادق ، تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري والحوادث على ظهر السفينة ،منشأة المعارف ،الاسكندرية، ص١٤٥-١٤٦. انظر د. راوى محمد عبدالفتاح ، مصدر سابق، ص٣٨٧.

التصادم ، او قانون علم السفينة التي لحقها الضرر قولاً لا يخلو من التحكم، نظراً لعدم سيادة عناصر او عوامل تفضيل أياً من الاتجاهين السابقين على بعضهما. ومن ثم نتفق مع ما ذهب اليه غالبية الفقه والقضاء بتطبيق قانون القاضي على حوادث التصادم التي تقع في اعالي البحار^(١) في حالات عدم اتحاد اعلام السفن المتصادمة.

- **الاتجاه الثاني تطبيق قانون القاضي:-** لقد واجه الفقه والقضاء صعوبات بخصوص تحديد القانون الواجب التطبيق على السفن المتصادمة في اعالي البحار وخاصة عندما تكون هذه السفن من دول مختلفة ، وهنا تم اللجوء الى تطبيق قانون القاضي على تلك السفن المختلفة الانتماء. حيث ان اتفاقية بروكسل لعام ١٩٥٢ الخاصة بتوحيد قواعد الاختصاص القضائي في حالة التصادم . حيث اعطت هذه الاتفاقية الحرية في اختيار الجهة التي يمكن اقامة الدعوى امامها، وهذا الامر يؤدي الى اعطاء دور فاعل للإرادة في اختيار القانون الواجب التطبيق ، وذلك من خلال اختيار المحكمة خاصة اذا تمسك قضاء تلك الدولة بتطبيق قانونه على اعتبار انه قانون القاضي^(٢) ، أياً كان نوع الارادة صريحة ام ضمنية . من خلال الارادة الصريحة قد يكون هناك اتفاق بين طرفي النزاع في اختيار المحكمة المختصة بالنظر في دعوى التصادم او قد تتجه الارادة الصريحة الى اللجوء الى التحكيم للنظر في النزاع. الا ان هذا الاتجاه الذي اعتبر ان قانون قاضي النزاع هو الذي يطبق على واقعة التصادم تعرض لانتقادات وخاصة عندما يطبق القاضي قانونه الوطني باعتباره هو القانون الذي يتوفر فيه الحل الامثل لتلك الواقعة، كون القاضي اكثر علماً والمأماً به من بقية القوانين الاخرى^(٣). وقد اخذت بهذا الرأي بعض القوانين مثل القانون الانكليزي والقانون الالماني، فقد نصت المادة (٥٠٣) من قانون التجارة البحرية الانكليزي لسنة (١٨٩٤م) على خضوع دعوى مسؤولية مجهزي السفن

(١) د. راوي محمد عبدالفتاح ، مصدر سابق ، ص ٣٨٨.

(٢) د. فراس كريم شيعان ، مصدر سابق ، رسالة ماجستير، ص ٨٥.

(٣) د. هاشم رمضان الجزائري، التصادم البحري، رسالة ماجستير، كلية القانون جامعة بغداد، ١٩٧٥،

المتصادمة الى القانون الانكليزي أيا كانت جنسية السفن المتصادمة بريطانية ام اجنبية، سواء حصل التصادم في المياه الاقليمية او المياه الاجنبية او في اعالي البحار^(١). ومن هذه الانتقادات التي تعرض الاتجاه تتعلق بحجة علم القاضي بقانونه الوطني حيث لا يمكن الاخذ قبولها ، لأن القاضي المعروض عليه النزاع يقع عليه اختيار القانون الاولى على النزاع فله ان يبحث عن مضمون اخر الى جانب قانونه الوطني.

واذا كان الاختصاص غير متنازع فيه هنا يطبق القاضي قانونه الذي تشير اليه قاعدة الاسناد بتطبيق قانون اخر وبذلك لا يخضع لرغبة واتفاق اطراف النزاع^(٢). واخيرا رد على هذا الاتجاه ايضا بان قانون القاضي قد يحتوي قواعد قانونية قد وضعت لحماية مواطنيه مثل حق الترك المقرر في المادة(٢١٦) من القانون التجاري الفرنسي والتي تقابلها المادة(٣٠) من قانون التجارة البحرية العثماني، وبالتالي فلا يمكن تطبيقها على المجهزين الاجانب^(٣). ان القواعد الدولية لمنع التصادم في البحار التي نصت على جميع السفن سواء كانت في اعلي البحار او في المياه المتصلة بها الصالحة للملاحة البحرية، لا تعفي السفينة ومالكها وربانها وطاقمها من المسؤولية التي تسبب التصادم نتيجة للإهمال وعدم احترام القواعد المتعلقة بتنظيم مرور السفن

وان دعوى المسؤولية عن التصادم البحري وفقا لمعاهدة بروكسل في ١٠/٥/١٩٥٢ الخاصة بالاختصاص المدني في المسائل المتعلقة بالتصادم فأنها تكون اما من اختصاص محكمة المدعي عليه واما محكمة المكان الذي وقع فيه حادث التصادم كاختصاص مكاني. وهذا طبقا للفقرة (الأولى) من المادة(٣٠٠) من القانون البحري المصري رقم (٨) لسنة ١٩٤٨ التي اجازت الحق للخصوم الاتفاق على عرض النزاع الناشئ عن التصادم البحري على التحكيم^(٤). وان يكون التحكيم حسب اختيار المدعي في احدى المحاكم المنصوص عليها في

(١) د. هاشم رمضان الجزائري ، مصدر سابق ، ص ٣١٠.

(٢) د. علي حسن يونس ، اصول القانون البحري، القاهرة، ١٩٦٦ ، بلا سنة طبع، ص ٦٥٤.

(٣) المصدر نفسه ، ص ٦٥٥.

(٤) انظر المادة (الثامنة) من القانون البحري المصري رقم (٨) لسنة ١٩٤٨.

الفقرة (الأولى) من ذات المادة^(١). وبما ان دعوى التصادم من الدعاوي التي يكون العنصر الأجنبي اكثر طغيانا وذلك لان هذه الدعوى يتم النظر فيها لأكثر من دولة .

اذ لجأت الدول الى الاتفاقيات الدولية لغرض وضع نظام قانوني دولي يحدد الاختصاص القضائي الدولي لتلك الحادثة . وان هذه الاتفاقيات الدولية اعطت للدول الموقعة عليها الحرية في تحديد المحكمة المختصة في الدعاوي المتعلقة بالتصادم ، وحسب القواعد القانونية المعمول بها في التشريعات الداخلية . ففي بريطانيا فان دعوى التصادم من اختصاص المحاكم البريطانية ، سواء وقع التصادم في المياه الإقليمية البريطانية ام في خارجها ، لذا اعطت المحاكم البريطانية الحق للمدعي بإقامة الدعوى امام محاكمها في حالة ان يكون الفعل ناجم عن خطأ في التشريع البريطاني . او كان الفعل خطأ في نظر التشريعات الدولية . ونتيجة لحادثة التصادم تنشأ اطراف بعضها متضرر ومن هذه الحادثة والبعض الآخر مسبب لوقوع هذه الحادثة بمعنى ان هناك طرفين الاول وهو المضرور الذي يكون له الحق باقامة الدعوى ويسمى (بالمدعي) على الطرف الآخر الذي كان سببا لوقوع تلك الحادث الذي يكون (المدعي عليه) للمطالبة بالتعويض . وان الدعوى المدنية التي موضوعها تعويض المضرور من التصادم تقام حسب القواعد العامة في الاختصاص القضائي اي محكمة المدعي عليه (مالك السفينة المخطئة او مجهزها)^(٢). الى جانب الدعوى المدنية هناك دعوى جنائية ضد من يرتكب الخطأ او ضد الريان بسبب الاهمال في واجبات الوظيفة . ودعوى تأديبية الغرض منها توجيه عقوبة تأديبية ضد ريان السفينة لعدم التزامه بالواجب مما تسبب بوقوع حادثة التصادم والتي نتج عنها خسائر بالأرواح سواء كانت هذه الخسائر متعلقة بالوفاة او الجروح . هذا ما نصت عليه المادة (السادسة) من قانون الامن والنظام والتأديب في السفن المصري المرقم (١٦٧) لسنة ١٩٦٠^(٣) . ويحاكم الريان امام مجلس تأديب يصدر بتشكيله قرار من نائب المدير العام

(١) د. محمود سمير الشرقاوي ، القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٦١٣ . انظر المادة (الثامنة) من القانون البحري المصري رقم (٨) لسنة ١٩٤٨ .

(٢) د. صلاح الدين الناهي ، مصدر سابق ، ص ٢٥٨ .

(٣) انظر المادة (٦) من قانون المصري رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ بشأن الامن والنظام والتأديب في السفن والتي تنص : (مع عدم الاخلال بأية عقوبة اشد ينص عليها هذا القانون او اي قانون اخر يعاقب تأديبيا

لمصلحة الموائى والمناثر وذلك بعد اجراء تحقيق يسمع فيه اقواله ، ويكون له حق التظلم من قرار مجلس التأديب^(١).

وبناء على ما تقدم نجد ان القواعد الدولية اعلاه التي استندت عليها الاتفاقيات الدولية وسجلتها التشريعات الوطنية هي ذات قواعد موضوعية لا اسنادية ، اي انها تطبق بشكل مباشر على حدوث التصادم والسبب في ذلك لان الدول تعارفت عليها وارتضت بها.

المطلب الثاني

الاختصاص القانوني في حالة الجرائم المرتكبة

كما تحدثت الجرائم على الأراضى اليابسة، كذلك ترتكب على متن السفن التي تبحر في مجالات مائية وطنية او خارج الحدود الوطنية ، ومن هذه الجرائم جريمة القرصنة البحرية التي تعد من اخطر الجرائم التي ترتكب ضد السفن والتي تشكل خطورة كبيرة على حياة الأشخاص واموالهم وكل ما يتعلق بهم . بالإضافة الى الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمواد المؤثرة على العقل هي الأخرى تشكل جريمة تهدد حياة الإنسان بالإضافة الى الأضرار التي تلحق به . هذا مما يؤدي الى وقوع الأذى بالمجتمع المحلي والدولي . وهذه الجرائم وغيرها قد ترتكب على متن السفن سواء كانت راسية في البحر الاقليمي او في خارجه. نرى

بأحد الجزاءات الأتية: كل ريان او فرد من طاقم السفينة ارتكب خطأ فنيا ترتب عليه وقوع حادث بحري فيه خطر على الارواح او الاموال او كان من شأنها ان يؤدي الى احتمال وقوع مثل هذا الحادث (أ)الحرمان من العمل بالسفن مدة لا تزيد على ستة اشهر (ب) تأخير الأقدمية .(ج) تأخير الأقدمية وتنزيل الدرجة).

(١) د. راوى محمد عبدالفتاح، المسؤولية الناشئة عن التصادم البحري ، مصدر سابق، ص٢٨٨، انظر د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري ، مصدر سابق، ص٢٦٦، د. حمد الله محمد حمد الله، مصدر سابق، ص١٣١، د. مصطفى كمال طه، الوجيز في القانون البحري، مصدر سابق، ص١٧٠-١٧١.

ان الدول بذلت جهودا حثيثة من اجل وضع نظام قانوني يحد او يمنع وقوع مثل هذه الجرائم . ولإحاطة بالموضوع فأنا سنتناوله من خلال فرعين ، سنبحث في الفرع الأول الجرائم المرتكبة على متن السفينة في البحر الاقليمي، في حين سننقد البحث في الفرع الآخر الجرائم المرتكبة على متن السفن خارج البحر الاقليمي.

الفرع الأول

الجرائم المرتكبة على متن السفينة في البحر الإقليمي

لا يوجد خلاف بين تشريعات الدول المختلفة بخصوص الجرائم والأفعال التي تقع على متن السفن أيا كان نوعها ، فأنها تخضع لقانون علم السفينة اي قانون الدولة التي تحمل علمها السفينة، سواء ارتكبت هذه الجريمة في اعالي البحار ام في المياه الاقليمية لأية دولة كانت .كون السفينة تمثل سيادة الدولة التي منحتها الجنسية .لأن دولة العلم تمتلك كافة السلطات المتعلقة بالإدارة والرقابة ،وان هذه السلطة تكون مشتركة بين دولة العلم والدولة الساحلية وبالقدر المطلوب وحسب ما تقتضيها الحالة المتعلقة بسلطة الإدارة والرقابة . وتمتلك الدولة الساحلية السيادة التامة على بحرها الإقليمي تماما مثل تلك التي تمارسها على اقليمها الأرضي^(١). بالرغم من الاختلاف بين الفقهاء في هذا الرأي حول السيادة على البحر الاقليمي تختلف عن سيادتها على الاراضي كون السيادة على البحر الاقليمي مقيدة بقيود منصوص عليها بالقواعد القانونية الدولية .ومن هذه القيود التي نصت عليها اتفاقية البحار لعام ١٩٨٢ في الفقرة (اولا) من المادة (الثانية) منها التي اعتبرت ان سيادة الدولة الساحلية تمتد الى خارج اقليمها البري والمياه الداخلية الدولة .هذا بالإضافة ما نصت عليه الفقرة(الثالثة)من المادة ذاتها ان سيادة الدولة على اقليمها مرهونة بقيود والتي يجب ان تراعي احكام الاتفاقية بالإضافة الى مراعاة احكام قواعد القانون الدولي ومن هذه القيود حق المرور البرئ لجميع السفن التابعة لباقي الدول^(٢). والاتفاقيات الدولية تقضي بعدم خرق سيادة الدولة الساحلية سواء كان تهديد لسيادة الدولة الساحلية بالإضافة التأكيد على سلامة اقليمها وهذا الخرق يعد انتهاكا للمواثيق والاعراف الدولية. مع التعامل القائم على سيادة الدولة الأجنبية في تنظيم وإدارة خدماتها العامة . بالإضافة الى عدم تفتيش وتوقيف السفن حتى وان كان بقرار

(١) د. بدرية العوضي ،مصدر سابق ، ص٧١

(٢) انظر المادة (الثانية /٢١)من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ .

قضائي^(١). حيث ان البحر الاقليمي يشكل الجزء المتصل بشواطئ الدولة ، وما استقر عليه العرف الدولي فأن هذا الجزء يخضع لسيادة الدولة التي منحها حق الدفاع عن الشواطئ التابعة لها. وكذلك خضوع هذه السفن للمحاكم الجزائية وخصوصا الجرائم التي تحدث على متنها وهي راسية في المياه الاقليمية وهذا ما نصت المادة (السابعة) من قانون العراقي رقم (١١١) لسنة ١٩٦٩ المعدل كون المياه الاقليمية جزء من سيادة الدولة مما جعل السفن تخضع للاختصاص الاقليمي استنادا الى نص المادة اعلاه^(٢). اما بخصوص السفن الراسية في المياه الاقليمية الأجنبية فأن الاختصاص الاقليمي لا يسري على الجرائم الواقعة على متن السفن الأجنبية الراسية في تلك المياه ، الا اذا مست هذه الجرائم سيادة الدولة وامن البلاد ، او كان الجاني او المجني عليه عراقيا او عند طلب المعونة من السلطات العراقية ، هذا ما نصت عليه المادة (الثامنة) من قانون العقوبات العراقي رقم (١١١) لسنة ١٩٦٩ المعدل^(٣). سواء كان طلب المعونة صدر من قبل السفينة او ممثل دولة السفينة وريانها . وعند ارتكاب الجريمة على ظهر السفينة فأن ريانها يتمتع بسلطة التحقيق فيها ويجوز له عند الضرورة القاء القبض على المتهم^(٤). وان التشريعات اختلفت بشأن القانون الواجب التطبيق على الجرائم المرتكبة على متن السفن التجارية اثناء رسوها في المياه الاقليمية ، وفي اطار التشريعات المقارنة نجد ان في مصر مثلا ان الجريمة اذا ارتكبت على متن السفن التجارية الاجنبية وهي راسية في المياه الاقليمية المصرية فأن الاختصاص هنا يثبت بالأصل لقانون علم تلك السفينة ، مالم يكن في الجريمة اخلال بالنظام العام في مصر حيث تخضع في هذه الحالة لاختصاص المحاكم المصرية^(٥). هذا يعني ان التشريعات الجنائية المصرية تسري على الجرائم المرتكبة

(١) د. محمد الحاج حمود ، مصدر سابق، ص ١٨٤.

(٢) انظر المادة (السابعة) من قانون العقوبات العراقي رقم ١١١ لسنة ١٩٦٩ المعدل، انظر د. صلاح الدين الناهي ، مصدر سابق، ص ٢٥٧.

(٣) نص المادة (الثامنة) من قانون العقوبات رقم ١١١ لسنة ١٩٦٩ المعدل ((لا يسري هذا القانون على الجرائم التي ترتكب على متن سفينة اجنبية في ميناء عراقي او المياه الاقليمية ، الا اذا مست الجريمة أمن الاقليم او كان الجاني والمجني عليه عراقيا ، او طلبت المعونة من السلطات العراقية . وكذلك لا يسري هذا القانون على الجرائم التي ترتكب على طائفة اجنبية في اقليم العراق الجوي الا اذا حصلت في العراق بعد ارتكاب الجريمة او مست امنه...)).

(٤) د. مصطفى كمال طه ، الوجيز في القانون البحري، مصدر سابق، ص ١٦٨.

(٥) د. محمد فريد العريني ، د. محمد السيد الفقي، مصدر سابق، ص ١٠٥.

على متن كل سفينة ترفع العلم المصري عملاً بالمادة الأولى من قانون العقوبات المصري ان التشريع الجنائي المصري هو الذي يطبق على من يرتكب افعال تعد من الجرائم حسب نصوص هذا التشريع ايا كانت جنسية مرتكب هذا الفعل وهذا ما تقتضيه سيادة الدولة على اقليمها الذي يعد الاقليم البحري من ضمن سيادتها. ويمتد اختصاص القضاء الاقليمي الجنائي الى السفن التجارية الاجنبية الراسية في الميناء. ووفقاً للمادة (٢٥) من القانون الجنائي المصري لسنة ١٩٦٠ الذي هو احد فروع القانون البحري المصري يكون الاختصاص للمحاكم المصرية على الجرائم التي تقع على السفن الخاصة المصرية^(١). اما في فرنسا فأنها اتبعت في تحديد الاختصاص بهذه المسائل بالاستناد الى الفتوى التي اصدرها مجلس الدولة الفرنسي في ٢٠/١١/١٨٠٦م بمناسبة منازعة (Newtown, Sally) وهما بحاران امريكيان ارادت السلطات الفرنسية اتخاذ اجراءات عقابية ضدهما لاعتدائهما على زميلين لهما في ميناء مرسيليا وانفوس، الذي اعتبر الاصلح في حل المنازعات المتعلقة بالسفن^(٢). يكون لدولة الميناء المتمثلة بالسلطات المحلية . لان السفينة الأجنبية في نظر التشريع الفرنسي تعتبر خاضعة للدولة التي تحمل علمها تلك السفينة لأنها بمثابة الاقليم المفصول عن اقليم تلك الدولة التي ترفع علمها، حتى دخلت المياه الاقليمية الفرنسية وان تطبيق قانون علم السفينة هو الذي يطبق في الاصل استناداً للفتوى التي اصدرها مجلس الدولة الفرنسي عام ١٨٠٦. الا ان هناك استثناء يرتب على السلطات الفرنسية التدخل في حال وقوع الجريمة السفينة الاجنبية ، كانت هذه الجريمة ذات طابع جنائي هنا تتدخل السلطات الفرنسية في حالات ثلاث وهي^(٣):-

١. اذا تسببت الجريمة في حدوث اخلال في النظام العام في الميناء .

٢. اذا طلب ربان السفينة تدخل السلطات المحلية.

٣. اذا كان المجني عليه او الجاني من غير رجال الطاقم.

اما الفقه الإنكليزي عدّ خضوع السفن الانكليزية الراسية في ميناء اجنبي خضوعاً مطلقاً للاختصاص الملكي الانكليزي وهذا يعتبر خروج عن مبدأ الاقليمية ، وخصوصاً ما يتعلق

(١) د. حمد الله محمد حمد الله، مصدر سابق، ص ٧٤.

(٢) د. محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي للبحار ، مصدر سابق، ص ٤٨.

(٣) د. محمد فريد العريني ، د. محمد السيد الفقي ، مصدر سابق ، ص ١٠٤.

بالنظام الداخلي للسفن ، والعلاقة بين الريان وافراد الطاقم^(١). هذا من جانب الفقه ام من الجانب القانوني فان القانون الانكليزي يسري على الجرائم المرتكبة على متن السفن الأجنبية ، طالما ارتكبت هذه الجريمة على متن السفينة وهي راسية في المياه الإقليمية الانكليزية وهذا ما نص عليه التشريع الانكليزي عام ١٨٧٨ على تطبيق القانون الانكليزي على الجرائم التي ترتكب في المياه الإقليمية البريطانية. حيث تتولى المحاكم الانكليزية النظر بدعوى التصادم عند وقوعها في المياه الإقليمية الإنكليزية^(٢). وهناك حالة اخرى قد ترتكب فيه الجريمة على متن سفينة اجنبية اثناء وجودها في المياه الداخلية قبل انتقالها الى المياه الإقليمية ، وهذه الحالة يطبق عليها قوانين الدولة الساحلية في اتخاذ كل التدابير والإجراءات الاحترازية المتعلقة بالتحقيق حول الجرائم المرتكبة على تلك السفينة . اما بالنسبة للاتفاقيات الدولية حول امتداد الاختصاص الإقليمي الجنائي الى السفن الأجنبية الراسية في المياه في حدود ما اقرته اتفاقية جنيف ١٩٥٨ التي نصت على حق الدولة في التعرض للسفن التجارية الأجنبية اثناء مرورها في الموانئ او المياه الإقليمية وانه يجوز للدولة الساحلية ممارسة الولاية الجنائية اذا كانت هذه التدابير لازمة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات او المواد التي تؤثر على العقل^(٣).

بالإضافة الى ذلك فان اتفاقية البحار عام ١٩٨٢ هي الاخرى اكدت هذا المبدأ المتعلق بتعيين الاختصاص الجنائي في الجرائم التي ترتكب على متن السفن التجارية موضوع البحث وهو ما نصت عليه الفقرة (اولا) من المادة (٢٧) من اتفاقية ١٩٨٢ التي لم تعطي الجواز للدولة الساحلية اي ولاية قضائية على السفن التجارية المارة في بحرها الإقليمي بهدف توقيف اي شخص او إجراء تحقيق بخصوص أي من الجرائم المرتكبة على متن السفينة خلال مرورها في البحر الإقليمي التابع للدولة الساحلية وهذه المادة المشار اليها حددت ولاية الدولة الساحلية في

(١) د. محمد طلعت الغنيمي ، القانون الدولي للبحار، مصدر سابق ، ص ٤٩ .

(٢) د. مجيد حميد العنبيكي ، مصدر سابق ، ص ٢٧٦ .

(٣) د. بدرية العوضي ، مصدر سابق ، ص ٧٤-٧٥ ، انظر المادة (٢/٢٧) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون

البحار لعام ١٩٨٢ .

القضايا الجنائية التي تقع على السفن الاجنبية عند مرورها في البحر الاقليمي^(١).

إلا في حالات محدودة منها:-

١. اذا امتدت نتائج الجريمة الى الدولة الساحلية .
٢. اذا كانت الجريمة من تلك التي تخل بسلم البلد او بحسن النظام في البحر الاقليمي.
٣. اذا طلب ريان السفينة او ممثل دبلوماسي او موظف قنصلي لدولة العلم تدخل الدولة الساحلية .
٤. اذا كانت التدابير التي تقوم بها الدولة الساحلية لازمة وضرورية لمكافحة الإتجار بالمخدرات او المواد التي تؤثر على العقل^(٢). كما منعت هذه الاتفاقية السلطات الساحلية من اتخاذ اية خطوة قضائية على ظهر السفينة الأجنبية اثناء مرورها في البحر الإقليمي، وكان الغرض من هذه الإجراءات توقيف اي شخص او إجراء اي تحقيق بخصوص اية جريمة تم ارتكابها قبل دخول هذه السفينة البحر الاقليمي وكانت هذه السفينة قادمة من ميناء اجنبي ومارة في المياه الاقليمية دون ان تدخل المياه الداخلية لتلك الدولة الساحلية^(٣). وان احكام هذه الاتفاقية لا تخل بحق الدول الساحلية في اتخاذ اجراء او تحقيق على ظهر السفينة الاجنبية اثناء المرور في البحر الإقليمي وبعد مغارتها مياهها

(١) انظر المادة (١/٢٧) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، انظر د. عصام العطية ، مصدر سابق ، ص٣٦٤-ص٣٦٥.

(٢) انظر المادة(١٠٨) من اتفاقية ١٩٨٢ (١- تتعاون جميع الدول في قمع الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمواد التي تؤثر على العقل بواسطة السفن في اعالي البحار بما يخالف الاتفاقيات الدولية.) (٢- لأي دولة اسباب معقولة للاعتقاد بأن سفينة ترفع علمها تقوم بالإتجار غير المشروع بالمخدرات او المواد التي تؤثر على العقل ان تطلب تعاون دول اخرى لقمع هذا الاتجار).

(٣) انظر المادة(٢٧/٢٧) (٥) من اتفاقية ١٩٨٢ والتي تنص(٥- باستثناء ما هو منصوص عليه في احكام الجزء الثاني عشر او في حالة انتهاك القوانين والانظمة المعتمدة وفقا للجزء الخامس ، لا يجوز للدولة الساحلية ان تتخذ اية خطوات على ظهر سفينة اجنبية مارة خلال البحر الاقليمي من اجل توقيف اي شخص او اجراء اي تحقيق بصدد اي جريمة ارتكبت قبل دخول السفينة البحار الاقليمي قادمة من ميناء اجنبي ومارة فقط خلال البحر الاقليمي دون دخول المياه الداخلية).

الإقليمية^(١). بينما المادة (٢٨) من الاتفاقية موضوع البحث والتي لا تعطي الحق للدولة في ممارسة الولاية المدنية على السفن التجارية الأجنبية التي تمر عبر البحر الإقليمي إلا في الحالتين التاليتين:-

أ-(توقيع إجراءات التنفيذ لغرض أي دعوى مدنية ، ضد أي سفينة أجنبية راسية في بحرها الإقليمي أو مارة خلاله أو تحتجزها بعد مغادرة المياه الداخلية وذلك وفقا لقوانينها.)

ب-(توقيع إجراءات التنفيذ ضد السفينة الأجنبية أو حجزها لغرض أي دعوى مدنية تتعلق بالالتزامات التي تتحملها السفينة أو المسؤوليات التي تقع عليها اثناء رحلتها خلال المياه الداخلية للدولة الساحلية أو لغرض تلك الرحلة.)^(٢) وهذا يعني ان السفن التجارية تختلف عن السفن الحربية حيث ان الاخيرة تتمتع بحصانة كاملة ولا يجوز للدولة الساحلية التدخل بشؤونها الا في حالات استثنائية اشارة اليها المادة (٣٢) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، والتي لسنا بصدد دراستها كونها تتعلق بالسفن الحربية دون السفن التجارية موضوع البحث.

(١) د. حسني موسى محمد رضوان ، القانون الدولي للبحار ، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، المنصورة ، مصر، الطبعة الاولى، سنة ٢٠١٣، ص٤٨.

(٢) د. عصام العطية، مصدر سابق، ص٣٦٥ . انظر المادة (٢٨) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

الفرع الثاني

الجرائم المرتكبة على متن السفينة خارج البحر الإقليمي

سبق وان تمت الإشارة في دراستنا الى السفن التجارية الخاصة حيث انها تخضع بصورة عامة الى ولاية الدولة التي تحمل علمها. وهذه القاعدة لم تكن مطلقة على خلاف السفن الحربية فهي لا تخضع الا لقضاء دولتها لأنها تمثل سيادة الدولة هذا ما اكدته المادة (٩٥) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ بنصها للسفن الحربية في اعالي البحار حصانة تامة من ولاية اية دولة غير دولة العلم^(١). هذا ما يتعلق بالسفن الحربية ، والتي ليست موضوع بحثنا والذي يهمنا في هذا البحث هو السفن التجارية التي تخضع لولاية الدولة التي تحمل علمها السفينة ، ولكن ليس بصورة مطلقة حيث هناك استثناءات وهذه الاستثناءات تعتبر من القواعد الاتفاقية والعرفية التي اشارت اليها المادة (٩٢) من الاتفاقية ١٩٨٢ المتعلقة بقانون البحار التي اعتبرت ان السفينة تبحر تحت علم دولة واحدة . ومن خلال ذلك فهي خاضعة لولاية تلك الدولة التي تحمل علمها . الا ان هناك استثناء نصت عليه صراحة المعاهدات الدولية المشار اليها ^(٢) . ومن هذه الحالات الاستثنائية التي اجازت اتفاقية قانون البحار خضوع السفن الخاصة لغير ولاية الدولة التي تحمل علمها هي :-

اولا- القرصنة البحرية :- تعد القرصنة البحرية من اقدم الجرائم التي عرفتھا الانسانية حيث ظهرت هذه الجريمة في عصر ما قبل الميلاد عندما كانت ظاهرة الوجود للأقوى من خلال السيطرة والاستحواذ على معظم اجزاء البحر . فهي تبرز في ظل الانتعاش التجاري لأنها قائمة على السيطرة على السفن التجارية بطرق غير مشروعة، فهي من الاعمال الغير قانونية التي تتصف بالعنف والاحتجاز والتجاوز على الاموال والاشخاص. وبالرغم من ان هناك تعريفات خاصة بالقرصنة البحرية الا ان جميعها اتفقت على ان القرصنة كل عمل من شأنه ان يهدد الامن في البحر وسلامة المرور

(١) د. عصام العطية ، مصدر سابق ، ص ٣٧٧.

(٢) انظر المادة (٩٢) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

فيه^(١). وهذه الجريمة تعد من الجرائم الدولية التي ترتكب على متن السفن من قبل عصابات إجرامية منظمه خارج المياه الإقليمية وتكون ضد الممتلكات أو الأشخاص في مكان خارج الولاية القانونية لأية دولة. فهي تمثل اعتداء مسلح تقوم به سفينة في أعالي البحار، وإن يكون مصرحاً لها بذلك من جانب دولة من الدول ويكون الغرض منها الحصول على مكسب يتمثل باغتصاب السفن أو البضائع أو الأشخاص^(٢).

وإن جريمة القرصنة تكون أما بقطع الطرق البحرية من قبل مجموعة من الأشخاص الخارجين عن القانون مصحوباً باستخدام العنف وموجهاً ضد كل سفينة راسية خارج البحر الإقليمي، أو قد تكون عبارة عن أعمال شغب وعنف قد يرتكب في عرض البحر، وتعد من الأعمال الإجرامية الغير مشروعة. ألا أن المجتمع الدولي بذل قصارى الجهود من أجل محاربة هذه الجريمة من وضع تشريعات وتنظيم قواعد قانونية وعقد اتفاقيات ومعاهدات دولية تجرم من ارتكب هذا الفعل، ومن هذه الاتفاقيات الدولية هي اتفاقية جنيف ١٩٥٨ التي نظمت القرصنة البحرية بأحكام خاصة حيث أشارت المادة (١٥) منها القرصنة والتي تنص على ما يأتي:-

- ١- (اي من أعمال العنف أو أعمال الحجز غير القانوني، والسلب التي يقوم بارتكابها الطاقم أو الركاب على سفينة خاصة أو طائرة خاصة لأغراض خاصة وموجهة :
- (أ)- ضد سفينة أخرى أو طائرة في البحار العالمية أو ضد اشخاص أو اموال في السفينة ذاتها أو في الطائرة ذاتها.
- (ب)- ضد سفينة أو طائرة أو اشخاص أو اموال في مكان يقع خارج نطاق الاختصاص الإقليمي لأي دولة من الدول.
- ٢- اي عمل يعد اشتراكاً (اختياراً) في إدارة سفينة أو طائرة مع العلم بأن السفينة أو الطائرة تمارس القرصنة.
- ٣- اي من أعمال التحريض أو التسهيل عمداً لأي من الأعمال التي ورد وصفها في الفقرة

(١) د. عصام العطية، مصدر سابق، ص ٣٧٨.

(٢) د. محمد طلعت الغنيمي، مصدر سابق، ص ١٨٣.

(١) و(٢) من هذه المادة^(١). يتضح لنا من تعريف جريمة القرصنة التي عليها المادة (١٥) لاتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ أنها اكدت على الاختصاص المكاني المتمثل بمنطقة اعالي البحار لان الاتفاقية خاصة بتلك المنطقة وعدم وقوعها في المياه الاقليمية التابعة لسيادة الدولة^(٢) وحددت هذه الاتفاقية الوسائط المستخدمة في الاعمال المتعلقة بالقرصنة وان هذه الوسائط تتمثل بالسفينة والطائرة ضد سفينة او طائرة اخرى وكذلك حددت مكان وقوعها وهي منطقة اعالي البحار ضد الاشخاص والممتلكات والاموال في تلك المنطقة التي لا سلطان للدولة فيها. وان جريمة القرصنة حسب تعريف الدكتور محمد طلعت الغنيمي في كتابه القانون الدولي البحري (القرصنة عبارة عن اتيان اعمال اكراه او اتيان تلك الاعمال في البحر دون وكالة مشروعة وخارج نطاق اختصاص اية دولة)^(٣). ومن هذا التعريف نستنتج ان جريمة القرصنة تقوم على عنصر الاكراه مصحوبة بأعمال عنف موجهة ضد الاموال والاشخاص وان اعمال الاكراه هي احد اركان هذه الجريمة وتكون تحت تهديد السلاح ترتكب على متن السفينة او الطائرة التي تعد اداة ارتكاب الجريمة الى جانب ذلك ان مكان ارتكاب الجريمة في البحر العام الذي يشكل الركن الثاني من اركان جريمة القرصنة بالرغم من وجود اختلاف على ارتكاب الجريمة في البحر العام. اذ من الفقهاء من يرى ان القرصنة تقوم حتى في المياه الداخلية فمن يقوم بحملة ضد سفن راسية في موانئ دولة ما تعد قرصانا وتختص كافة الدول بمعاقبته ولا يقتصر امر محاسبته على الدول المضرورة فحسب^(٤). ولو تم القبض على سفينة تمارس اعمال القرصنة في المياه الاقليمية لدولة من الدول فيكون الاختصاص لمحاكم الدولة التي تم فيها القبض على السفينة للنظر بتلك الجريمة. وتعريف القرصنة البحرية عرفتها المادة)

(١) انظر المادة (١٥) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨، انظر د. محمد طلعت الغنيمي، قانون البحار، مصدر سابق، ص ١٨٢.

(٢) د. محمد طلعت الغنيمي، مصدر سابق، ص ١٨٣.

(٣) المصدر نفسه، ص ١٨٣.

(٤) المصدر نفسه، ص ١٨٤.

١٠١^(١) من اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢ التي اعطت نفس تعريف المادة (١٥) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار عام ١٩٥٨ على ((ا ن اي عمل من الأعمال الأتية يشكل قرصنة))^(٢):

١- اي عمل غير قانوني من اعمال العنف ،او الاحتجاز ، او عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم او ركاب سفينة خاصة او طائرة خاصة ويكون موجها:

(أ)- في اعالي البحار ضد سفينة او طائرة اخرى او ضد اشخاص او ممتلكات على ظهر تلك السفينة ، او على متن تلك الطائرة.

(ب)- ضد سفينة او طائرة ، او اشخاص او ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية اية دولة.

٢- اي عمل من اعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة ،او طائرة مع العلم بوقائع تضي على تلك السفينة او الطائرة صفة القرصنة .

٣- اي عمل يحرض على ارتكاب احد الأعمال الموصوفة في احدي الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب) او يسهل ارتكابها.

وان تعريف جريمة القرصنة حسب اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢ هو التعريف الامثل الذي اعتمدته الفقهاء في مجال القانون الدولي وهذا التعريف ينسجم مع تعريف اتفاقية اعالي البحار لعام ١٩٥٨ لجريمة القرصنة البحرية الذي حدد مكان وقوع جريمة القرصنة وهو منطقة اعالي البحار.

وهذه قد ترتكب ضد الاشخاص والسفن والطائرات والاموال في مناطق خارج نطاق الاختصاص الاقليمي لأي دولة من الدول. والعراق صادق على اتفاقية قانون البحار لعام

(٢) انظر المادة (١٩) من اتفاقية جنيف لأعالي البحر لعام ١٩٥٨ انظر الدكتور محمد طلعت الغنيمي ، القانون الدولي للبحار، مصدر سابق، ص ١٩٠. انظر الدكتور احمد ابو الوفا ، مصدر سابق ، ص ٤٠٧.

(٣) انظر المادة (١٥) من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨.

١٩٨٢ بالقانون رقم ٥٠ لسنة ١٩٨٥^(١). الى جانب هذه الاتفاقيات هناك اتفاقية روما المتعلقة بالقضاء على الافعال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام ١٩٨٨ والتي نصت المادة (الثالثة) منها على تعريف القرصنة وكما يلي : ((اي شخص يرتكب عن عمد وبطريقة غير قانونية اي عمل من اعمال الاتية وهي : الاستيلاء ، او محاولة السيطرة على السفينة بالقوة، او التهديد، او ممارسة اي عمل من اعمال العنف ضد شخص على السفينة، وكان هذا الفعل من شأنه ان يعرض سلامة ملاحه السفينة الامنة للخطر أو يتسبب في احدث ضرر للسفينة ، او بضاعتها ، او وضع اي جهاز ، او مادة في السفينة بأي وسيلة ، والتي من شأنها ان تسبب تدمير السفن...))^(٢). وان هذا التعريف يتصف بالعمومية حيث شمل جميع الاعتداءات التي تتعرض لها السفن اثناء الابحار وحتى التصرفات الغير مشروعة التي يقوم بها الطاقم او الركاب المتمثلة بالاعتداء على السفينة. وان اتفاقية روما لعام ١٩٨٨ في تعريفها للقرصنة البحرية كانت اكثر شمولية من اتفاقية عام ١٩٨٢ لتعريف القرصنة . لأنها وسعت من نطاق جريمة القرصنة واعتبرت كل غير مشروع ضد السفن والأرواح والممتلكات يعد عملا من اعمال القرصنة واتفاقية روما لعام ١٩٨٨ لا تنطبق الا على الرحلات الخارجية وان هذه الاتفاقية تنطبق على السفن التي تبحر خارج البحر الاقليمي وهذا ما نصت عليه المادة الرابعة من اتفاقية روما^(٣). وان ارتكاب جريمة القرصنة تم تحديدها في المادة (١٠١) من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ التي اعتبرت ان الافعال المكونة لجريمة القرصنة هي افعال اجرامية ترتكب ضد السفن والطائرات سواء كانت في اعالي البحار ام في خارج نطاق الاختصاص الإقليمي لأية دولة او خارج الولاية القانونية لتلك الدول مما دعا الدول الى معاقبة من يقوم بمثل هكذا افعال تؤدي الى ارتكاب جريمة القرصنة البحرية. و ما ذهبت اليه المادة (١٠٣) من الاتفاقية اعلاه في مضمونها حول اعتبار السفينة والطائرة التي يسيطر

(١) انظر المادة (الاولى) من قانون تصديق اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار رقم (٥٠) لسنة ١٩٨٥ والتي تنص على : (تصدق اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار الموقع عليها في (مونتيڤيديو جامايكا) بتاريخ ١٠/ كانون الاول / ١٩٨٢).

(٢) انظر المادة (الثالثة) من اتفاقية روما للقرصنة لعام ١٩٨٨.

(٣) انظر المادة (الرابعة) من اتفاقية روما للقرصنة لعام ١٩٨٨.

عليها الاشخاص سيطرة فعلية ينوون استخدامها لعنصر ارتكاب احد اعمال القرصنة في مكان يقع خارج ولاية اية دولة^(١)، وان هذه الجريمة اصبح لها تأثير سلبي على المجتمع الدولي مما زاد من خطرها خلال القرن العشرين حيث اصبحت ازمة متفاقمة ولها انعكاسات سلبية اثرت على اقتصاديات الدول البحرية وخاصة امام السواحل الصومالية^(٢)، نتيجة للانفلات وتغيير النظام السياسي للدولة الصومالية في عام ١٩٩١. مما شجع على سيطرت العصابات الإجرامية والميليشيات التي تحمل النزعة القبلية . وهناك حالة اخرى تابعة لجريمة القرصنة هو تهريب اللاجئين الغير شرعيين الى الدول مما ساعد على تكوين خلايا ارهابية ادت الى النهب والسلب والقتل والاخلال بالأمن والنظام وسلامة المجتمع . وان ارتكاب اي عمل اجرامي مثل جريمة القرصنة فلا بد من توفر اركان لهذه الجريمة المتمثلة بالركن المادي الذي يختص بالأعمال الاجرامية القائمة على اساس العنف الذي يستند الى السلوك الاجرامي والنتيجة والعلاقة السببية بين هذا السلوك والنتيجة^(٣) . وبما ان القانون الدولي يهتم بحماية الحقوق

(١) انظر المادة (١٠١/٢) من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ ، انظر الدكتور احمد ابو الوفا، القانون الدولي ، مصدر سابق ، ص ٤٠٣.

(٢) د. عادل عبدالله المسدي ، اعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية واجراءات مكافحتها في ضوء قواعد القانون الدولي وقرارات مجلس الامن ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، الطبعة الاولى ، ٢٠١٠ ، ص ٤٠٣.

(٣) عادل عبدالله المسدي ، مصدر سابق ، ص ٦٢.

(٣) السلوك الاجرامي يقوم على مبدأ العنف من قبل الطاقم والبحارة ضد السفينة والذي الى يهدف السطو وتحقيق الاضرار والسلب والنهب للأموال والممتلكات وهنا تتحقق النتيجة الاجرامية . والركن المعنوي لجريمة القرصنة البحرية الذي يقوم على اساس القصد الجنائي لارتكاب الجريمة كونها تعتبر من الجرائم العمدية ، ولا يشترط ان يوجد بجانب هذا القصد الجنائي نية خاصة . ويكفي فيها القصد الجنائي العام وهو ارتكاب الأفعال مع العلم بأنها تهدد الامن والسلم في البحر العام في ظروف تخالف قوانين الشعوب ، انظر د. محمد طلعت الغنيمي ، القانون الدولي للبحار ، مصدر سابق، ص ١٨٧. وان هذه الجريمة قائمة على التحريض لأن في التحريض تكون ارادة المحرض اقوى من القائم بالتنفيذ ، اما الاتفاق الجنائي فتتعاقد الارادات حول ارتكاب الفعل الجنائي، انظر د. محمد نجيب حسني ، شرح قانون العقوبات (القسم العام) ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، سنة ١٩٨٦، ص ٤٣٨ . حيث تتجه ارادة الجاني لارتكاب الجريمة مع العلم بما سيرتب عليها من نتائج، انظر د. محمد عبدالمنعم عبدالغني ،

فلا بد ان يتوفر فيها ركن اخر هو الركن الدولي لتمييزها عن الجرائم الوطنية وعندما تتحقق اركانها تصبح جريمة متكاملة الاركان .

وقد يتبادر الى الازهان التساؤل فيما لو وقعت هذه الجريمة في الاقليم هل يمكن ان نعتبرها جريمة قرصنة ؟ وما هو الاختصاص القضائي الذي يجب تطبيقه عليها؟ وللإجابة على هذا التساؤل ان في هذه الحالة التي ترتكب فيها جريمة القرصنة البحرية في الاقليم الوطني لا يمكن ان نعدّها جريمة قرصنة ، لان جريمة القرصنة حسب القوانين والاتفاقيات الدولية هي يجب ان تحصل في اعالي البحار او خارج البحر الإقليمي وتكون خارج نطاق الاختصاص الإقليمي . وان خضوعها يكون للاختصاص القضائي للدولة التي ارتكبت فيها الحادثة لأنها وقعت في الاقليم الوطني. وان جريمة القرصنة هي من الجرائم العمدية الدولية التي يتوفر فيها اركان الجريمة كالقصد الجنائي او النية لدى مرتكبها ، وركنها الدولي لانها من الجرائم الدولية الواقعة في البحار العالمية. لذلك يمكن القول ان جريمة القرصنة تكون محكومة بقواعد دولية اذا وقعت في البحر الاقليمي التابع لدولة اخرى ام في اعالي البحار ، فلامجال هنا لتنازع الاختصاص القانوني فيها. فالاختصاص التشريعي يكون لقانون اتفاقية قانون البحار والقضائي يكون لمحكمة دولية او محكمة تحكيم .

ثانيا- حق المطاردة الحثيثة: ان اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ في المادة (٢٣) نظمت مجموعة من القواعد القانونية التي تجيز لها حق المطاردة الحثيثة للسفن عند ارتكابها مخالفة قانونية او عملا يثير الشكوك بارتكاب الجرائم . ثم تلتها اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ لتأكيد حق المطاردة لتلك السفن في مادتها (١١١) التي وضعت قواعد تحكم ممارسة المطاردة الحثيثة للسفن الى ان انتهاء هذه المطاردة بدخول السفينة

الجرائم الدولية، (دراسة في القانون الدولي الجنائي)، اطروحة دكتوراه في كلية الحقوق جامعة الاسكندرية ، سنة ٢٠٠٧، ص ٣٣٤. وحتى تتحقق الواقعة غير القانونية مما يسفر عنها من اعمال عنف وسلب واحتجاز ضد السفن والطائرات لكونها من الجرائم الدولية التي تكفلها القانون الدولي الجنائي بحماية المصالح والحقوق عند تعرضها للخطر من جراء ارتكاب تلك الجريمة. ويستمد هذا -
 _ الركن وجوده من نوع المصلحة او الحقوق التي يقع عليها الاعتداء والتي يحميها القانون الدولي .
 انظر د. اشرف توفيق شمس الدين ، مبادئ القانون الجنائي الدولي ، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية - القاهرة ، سنة ١٩٩٩، ص ١٥٩.

المياه الإقليمية التي تنتمي إليها الدولة أو مياه إقليمية تابعة لدولة أخرى ينتهي حق المطاردة الحثيثة. وإن الغرض من المطاردة هو عندما تتعرض الدول الساحلية إلى انتهاكات في قوانينها وأنظمتها من قبل السفن الأجنبية وهذه المطاردة لا تنقطع لتلك السفن خارج البحر الإقليمي وخاصة عندما تتعرض هذه المناطق إلى انتهاكات في أنظمة وقوانين الدول الساحلية وخاصة عندما يقع الانتهاك في المناطق المتاخمة^(١).

وكذلك المنطقة الاقتصادية الخالصة^(٢)، أو على الجرف القاري^(٣). وتتم بناء على أوامر تصدر من قبل الدولة الساحلية للسفن والطائرات الحربية. وينتهي حق المطاردة بمجرد دخول السفينة التي تجري مطارتها البحر الإقليمي للدولة التي تنتمي إليها السفينة، والبحر الإقليمي

(١) نصت المادة (٢٤) من اتفاقية ١٩٥٨ الخاصة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة على أنه يجوز للدولة الساحلية أن تباشر على منطقة من البحر العالي مجاورة لبحرها الإقليمي الرقابة الضرورية بهدف:

(أ) منع خرق قوانينها الجمركية والمالية والصحية وتلك المتعلقة بالهجرة داخل إقليمها البري أو في بحرها الإقليمي.

(ب) المعاقبة على خرق القوانين والنظم السابقة التي ترتكب على إقليمها البري أو في بحرها الإقليمي. وحددت الفقرة الثانية من المادة السابقة مساحة هذه المنطقة بأثني عشر ميلاً بحرياً يبدأ قياسها من خط الأساس الذي يقاس به عرض البحر الإقليمي في حالة الدولة المتقابلة أو المتجاور. انظر الدكتور عماد جاسم الشاوي، القانون البحري، كلية علوم البحار، جامعة البصرة، بلا سنة طبع، ص ٨٠، وعرفها الدكتور أحمد أبو الوفا في كتابه القانون الدولي للبحار، مصدر سابق، ص ٢٣٥ (هي منطقة تالية للبحر الإقليمي للدولة الشاطئية التي تمارس عليها بعض الاختصاصات اللازمة للمحافظة على كيانها).

(٢) المنطقة الاقتصادية: هي جزء من الامتدادات البحرية ملاصقة للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة للدولة الشاطئية، انظر د. أحمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار، مصدر سابق، ص ٢٤١، وعرفتها المادة (٥٥) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ (هي منطقة واقعة وراء البحر الإقليمي، وملاصقة له، يحكمها النظام القانوني المميز المقر في هذا الجزء وبموجبه تخضع الدولة الساحلية وولايتها وحقوق الدول الأخرى وحريتها للأحكام ذات الصلة من الاتفاقية).

(٣) انظر المادة (الاولى) من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨، انظر د. عصام العطية، مصدر سابق، ص ٣٧٠ (الذي يقصد بالجرف القاري قاع وباطن أرض المساحة المغمورة التي تمتد إلى ما وراء البحر).

لدولة أخرى^(١). وعندما يتم ضبط السفينة المخالفة يتم السيطرة عليها في الميناء التابع للدولة الساحلية لغرض اجراء المحاكمة بحقها ، ولا يتم مطاردة السفن بناء على الشك بارتكاب جريمة تكون مستندة الى انتهاكات قانونية لأنظمة الدولة الساحلية وهذا ما تمت الإشارة اليه في المادة (٢٣) من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨^(٢).

والمطاردة تبدأ عندما تكون السفينة في المياه الداخلية او مبحرة في المياه الإقليمية او المنطقة المتاخمة للدولة الساحلية المنفذة لعملية المطاردة .ولا يجوز مواصلة المطاردة خارج البحر الاقليمي او المنطقة المتاخمة الا اذا كانت المطاردة لم تنقطع^(٣). ان التصرفات التي تحصل على متن السفن التجارية الاجنبية تخضع للاختصاص المحلي لتلك الدولة الراسية السفينة في مياهها الوطنية . الا انه كما ذكرنا فيما لو انتهكت هذه السفينة القوانين والانظمة البحرية هنا تكون معرضة للتتبع والمطاردة استنادا للقوانين والاعراف الدولية وتستمر هذه المطاردة الى ان يتم القبض على السفينة المخالفة للقوانين والانظمة والاعراف الدولية . واتخاذ الاجراءات المتعلقة بالتحقيق مع السفينة المخالفة . وعندما يتضح ان هذه السفينة موضوع البحث لا يستوجب مطارتها فأنها تستحق التعويض من الدولة الساحلية نتيجة للأضرار التي لحقت بها من جراء المطاردة غير المبررة ، وذلك مما جاء على لسان القاضي (ستوري) في منازعة ماريانا فلورا (Mariana Flora).

اذ اقر هذا الحكم ولكنه قرر ان المطاردة تقوم تحت مسؤوليته فاذا ثبتت الجريمة كان تصرفه مشروعاً وان لم تثبت كان عليه ان يعرض عن الأضرار التي نجمت بسبب تصرفه^(٤).

ثالثاً- حق الزيارة والتفتيش: ان حق الزيارة وتفتيش السفن هو جاء بناء على تخويل من العرف الدولي للسفن الحربية في اعالي البحار في حالات خاصة منها حق الاقتراب من السفن التجارية الخاصة وتطلب منها رفع علمها لغرض التحقق من جنسيتها، ولمقتضيات المصلحة الأمنية وما نصت عليه المادة (١١٠) من اتفاقية قانون البحار

(١) د. عصام العطية ، مصدر سابق ، ص ٣٨٠-٣٨١.

(٢) انظر المادة (٢٣) من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨.

(٣) د. محمد طلعت الغنيمي ، مصدر سابق ، هامش (١) ص ١٤٦.

(٤) المصدر نفسه ، ص ١٥١.

لعام ١٩٨٢ التي بينت الغرض من هذه الزيارة والتفتيش هو للتأكد من ان السفينة تعمل بالقرصنة البحرية او تجارة الرقيق والتي استقرت قاعدة أمرة من قواعد القانون الدولي - العرفي والمكتوب- على حظر تجارة الرقيق فوق السفن التي تحمل جنسية تلك الدولة عدت كل عبد يلجأ على ظهر السفينة يصبح حراً بحكم الواقع^(١). واتخاذ اجراءات رادعة من قبل الدول بحق السفن التي تقوم بنقل الرقيق فوق السفن . او البث الاذاعي الغير مرخص به . والتي نصت عليها المادة (١٠٩) من اتفاقية ١٩٨٢ وبموجبها اعطت الحق للدول بالقبض على كل شخص يمارس مثل هكذا عمل غير مشروع ومحاكمته امام محاكمها بالإضافة الى حجز السفينة التي يتم ضبطها للقيام بمثل هذه الاعمال^(٢). وكذلك للتأكد من هذه السفينة بدون جنسية ، بالرغم من رفعها علم اجنبي او في حالة رفضها اظهار علمها^(٣). ويجوز ممارسة حق الزيارة ضد السفن التي لا تحمل جنسية ، وهي السفن التي لا تحمل علم دولة معينة او السفن التي تبحر تحت علم دولتين او اعلام اكثر من دولتين^(٤). وان اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ وانطلاقاً من نصوصها القانونية ، التي عدت القرصنة جريمة دولية موجهة ضد المصالح الدولية المتمثلة بأمن المواصلات الدولية . وان مرتكبي هذه الجريمة عندما يتم القاء القبض عليهم لا بد من انزال القصاص العادل بحقهم ، وهذا ما نصت عليه الاتفاقيات الدولية بهذا الشأن، كاتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ في المادة (١٩) منها التي نظمت القبض على القراصنة ومحاكمتهم . وكذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ في مادتها (١٠٥) التي اجازت للدول في اعالي البحار او في خارج ولاية اية دولة ان تضبط اي سفينة قرصنة بالإضافة الى القاء القبض على الأشخاص الموجودين وان يتم

(١) انظر نص المادة (٩٩) من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ (تتخذ كل دولة تدابير فعالة لمنع ومعاقبة نقل الرقيق في السفن المأذون لها برفع علمها ، ولمنع الاستخدام غير المشروع لعلمها في هذا الغرض. واي عبد يلجأ على ظهر اية سفينة ، ايا كان علمها يصبح حراً بحكم الواقع).

(٢) انظر المادة (١٠٩) من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

(٣) انظر (١١٠) من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

(٤) د. احمد ابو الوفا، مصدر سابق، ص ٣٥١.

ضبط اي سفينة قرصنة^(١) ، مع فرض عقوبات عليهم بموجب أنظمة وقوانين محاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط. وان الاتفاقية العربية لمكافحة الارهاب الصادرة في ١٩٩٨ والنافذة في ١٩٩٩/٥/٧ حددت الفقرة (الثالثة) من المادة (الأولى) القرصنة بانها من الجرائم الارهابية المخالفة للمواثيق العربية والدولية^(٢). والى جانب اتفاقيات اخرى اعتبرتها جريمة ارهابية . هذا مما زاد من اهتمام المجتمع الدولي والعربي بموضوع القرصنة البحرية ووضع لها احكام خاصة لتحديد العقوبة عن مثل هذه الجرائم عند وقوعها . وعدت الشريعة الاسلامية جريمة القرصنة من جرائم الحرابة لأنها تتمثل بقطع الطرق البحرية على السفن مما يؤدي الى وضع عراقيل امام الرحلة البحرية . فأحكام القرآن الكريم تطبق على جرائم القرصنة لكونها من جرائم الحرابة (الفساد) وتلتقي احكامها مع احكام جريمة القرصنة في القانون الدولي للبحار^(٣). اما احكام القانون الدولي للبحار ترك امر العقوبة للتشريعات والأنظمة الداخلية للدول^(٤). والقانون الجنائي الاقليمي الذي يسري على الجريمة التي على تحصل متن سفينة خاصة وهي راسية في ميناء اجنبي او ماره بالمياه الاقليمية الاجنبية هو حسب تشريعات الدول ، ففي بريطانيا يقضي القانون الانكليزي الصادر سنة ١٨٧٨ باختصاص المحاكم الانكليزية بجميع الجرائم التي ترتكب في المياه الاقليمية الانكليزية . اما في فرنسا فقد افتى مجلس الدولة في ٢٠/نوفمبر/سنة ١٨٠٦ ، وهي فتوى لها قوة القانون . حيث ان الاختصاص يثبت بالأصل لقانون علم السفينة ، وانه ليس للسلطات المحلية ان تتدخل الا اذا طلب الريان ذلك او اذا تعدت نتائج الجريمة حدود السفينة ، او تضمنت الجريمة اخلافا

(١) انظر المادة (١٠٥) من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

(٢) انظر نص المادة (الأولى/ثالثا) من الاتفاقية العربية لمكافحة الارهاب النافذة في ١٩٩٩/٥/٧ والتي تم تعديلها بموجب قرار مجلس وزراء العدل العرب بالقرار المرقم ٦٤٨ - ٢٢ د - ٢٠٠٦/١١/٢٩ ومجلس وزراء الداخلية العرب بموجب قراره رقم ٥٢٩ - ٢٥ - ٣٠ - ٢٠٠٨/١/٣١.

(٣) عبدالناصر حريز ، الارهاب السياسي ، مكتبة مدبولي ، القاهرة ، ١٩٩٦ ، ص ١٥٠ - ١٥١.

(٤) د. ايناس محمد البهجي ، د. يوسف المصري ، مصدر سابق ، ص ٧٠.

بالنظام في المياه.^(١) وهذا النص الذي اعتمدته مجلس الدولة الفرنسي في القانون الواجب التطبيق على الجرائم التي تحدث على متن السفينة في خارج المياه الإقليمية ، هو مقتبس من نص المادة (٢٧) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ الخاصة بالولاية الجنائية والمدنية على السفن التجارية. والدول العربية فان القانون الواجب التطبيق على الجرائم التي ترتكب على متن السفينة في مناطق خارج البحر الاقليمي فأنها تخضع بصورة عامة الى قضاء الدولة التي ترفع علمها السفينة وهذا ما نصت عليه المادة هنا يتضح لدينا بان اغلب الدول تطبق قانون الدولة التي تحمل علمها السفينة الذي يعد بمثابة جنسية للسفينة .اما في حال وقوع الجريمة في عرض البحر لاينطبق عليه سوى قانون علم السفينة ، وان الاختصاص ومحكم دولة العلم هي المختصة بالنظر بالدعاوي المتعلقة بالجرائم الحاصلة على متنها وأيا كان مرتكب الجريمة سواء وقعت من الربان او افراد الطاقم في عرض البحر. هذا ما نصت اليه المادة(٩٢) من اتفاقية الامم المتحدة لعام ١٩٨٢، على ان الوضع القانوني للسفن يتحدد بأن:

١. (تبحر السفينة تحت علم دولة واحدة فقط وتكون خاضعة لولايتها الخالصة في اعالي البحار الا في حالات استثنائية منصوص عليها صراحة في معاهدة دولية او في هذه الاتفاقيات ، ولا يجوز للسفن ان تغير علمها اثناء وجودها في ميناء زيارة الا في حالة نقل حقيقي للملكية او تغيير السجل).

وبما ان جريمة القرصنة تعد من الجرائم التي تهدد الامن والسلم الدوليين ، لذا لابد من اتخاذ اجراءات عقابية رادعة بحق مرتكبي هذه الجريمة وهذا لا يتم الا من خلال تحديد الجهة المختصة بمحاكمة مرتكبي هذه الجريمة وفقا للقواعد القانونية المنصوص عليها بالاتفاقيات الدولية المتعلقة بشؤون البحار وحماية المياه الاقليمية والدولية من هذا الخطر الملاحي وما نصت عليه المادة (١٩) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار عام ١٩٥٨ وطبقا للأنظمة المتعلقة

(١) د. مصطفى كمال طه ، اساسيات القانون البحري ، مصدر سابق ، ص٤٧ ، انظر د. عصام العطية ، القانون ، مصدر سابق ، ص ٣٦٤-٣٦٥، انظر المادة (٢٧) من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

بالقضاء والاجراءات التي اتبعها المجتمع الدولي بخصوص ضبط مرتكبي جرائم القرصنة ومعاقبتهم وفقا للقوانين الجنائية وطبقا للقوانين المعمول بها في الادلة التي تتبعها سفينة القرصنة او التي تنفيذ عملية القبض عليهم في اراضيها او قيام القرصنة بتسليم انفسهم اليها. هنا يكون الاختصاص القضائي لمحكم الدولة التي قامت بحجز السفينة او القاء القبض على القرصنة. وان توجيه العقاب لمرتكبي هذه الجريمة تختص به محاكم الدولة التي نفذت القبض والاحتجاز والتي قامت باتخاذ التدابير اللازمة المتعلقة بالسفن وكذلك الطائرات والاموال مع حفظ حقوق الغير بحسن نية^(١) وما اشارت اليه المادة (١٠٥) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ حول محاكم الدولة التي نفذت عملية القبض هي التي تحدد العقوبة لتلك الجريمة مع اتخاذ كافة التدابير اللازمة بحفظ الاموال والممتلكات وكذلك كل ما يتعلق بالسفن والطائرات ، هذا ما يدل ان جريمة القرصنة تخضع للاختصاص القضائي التابع للدولة . وان قانون العقوبات التابع للدولة ذاتها هو الواجب التطبيق على جريمة القرصنة ولا تخضع للاختصاص القضائي والجنائي. وقانون العقوبات هو مجموعة القواعد القانونية التي تحدد الافعال المكونة للجريمة مع بيان العقوبات المقررة لكل جريمة ،ومن هذه الجرائم جريمة القرصنة موضوع البحث التي تخضع لقوانين وانظمة الدولة وتكون العقوبة حسب قوانين المعمول بها الدولة ومحاكمها ولا تخضع للمحكمة الجنائية ،الا ان هذه القوانين والانظمة المتعلقة بفرض العقوبة والمحافظة على الاشخاص والممتلكات تختلف من دولة لأخرى اي لكل دولة قوانينها وانظمتها في هذا المجال. وان اتفاقية الامم المتحدة للبحار لعام ١٩٨٢ هي التي اعطت الحق للدول في القبض على القرصنة واعتبرت الاختصاص القضائي لجريمة القرصنة تابع لولاية اي دولة تتولى مهمة تنفيذ القبض على القرصنة وحجز السفن والمحافظة على الاشخاص وكل ما يتعلق بالأموال والممتلكات وهذه الدولة بموجب .الاتفاقية تطبق قوانينها الوطنية في هذا المجال. وان المادة (١٠٥) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ هي التي جعلت الاختصاص القضائي لجريمة القرصنة ينعقد لمحاكم الدولة التي مارست القبض على القرصنة مع تقرير مصير السفن والطائرات وحفظ الممتلكات .وحتى

(١) د. احمد ابو الوفا ، مصدر سابق ، ص ٤٠٧ ، انظر المادة (١٠٥) من اتفاقية قانون البحار لعام

السفن التي تم سلبها يجب اعادتها الى اصحابه^(١). وعدم اعتبار البضائع غنائم حرب بل يجب إعادتها الى من وقعت عليهم جريمة القرصنة واصبحوا ضحايا لتلك الجريمة .

وكما ذكرنا ان القانون الواجب التطبيق هو القانون الوطني ويكون الاختصاص من قبل محاكم الدولة ، هذا وعدم اعتبار البضائع غنائم حرب بل يجب اعادتها الى من وقعت عليهم جريمة القرصنة واصبحوا ضحايا لتلك الجريمة . وكما ذكرنا ان القانون الواجب التطبيق هو القانون الوطني ويكون الاختصاص من قبل محاكم الدولة ، هذا مما يجعل عدم تطبيق قواعد الإسناد التي نص عليها القانون الدولي الخاص سواء قانون جنسية القراصنة او قانون علم السفينة . وذلك لتطبيق قواعد القانون الوطني للدولة التي تم القبض على القراصنة ضمن اراضيها والدولة نفسها من نفذت هذه العملية . اما في حالة عدم وجود تشريع وطني للدولة في الدولة التي قبضت على القرصان واحتجزت السفينة. في هذه الحالة ليس للدولة التي احتجزت القراصنة وقبضت عليهم الحق بمحاكمتهم . بل يقوم قائد السفينة بتسليمه للدولة لتأثر هي محاكمته^(٢) وان محاكمة القراصنة تتم استنادا للمادة (١٠٥) من اتفاقية ١٩٨٢ والتي اعطت الحق لمحاكم الدولة التي قبضت على القراصنة واحتجزت السفينة هي التي تقوم بالمحاكمة وفرض العقوبة مع تحديد الإجراءات والتي سبق وان تمت الاشارة اليها. هناك حالات تم بموجبها انعقاد الاختصاص القضائي للدولة في القضايا المتعلقة بالأفعال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية هذا ما تضمنته اتفاقية روما في ١٠/مارس/١٩٨٨ الخاصة بالقضاء على الافعال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية .والتي تتهدد سلامة المجتمع بأسره

(٢) انظر نص المادة (١٠٥) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ (يجوز لكل دولة في اعالي البحار، اوفي اي مكان اخر خارج ولاية اية دولة ،ان تضبط اية سفينة او طائرة قرصنة ،او اية سفينة او طائرة اخذت بطريق القرصنة وكانت واقعة تحت سيطرة القراصنة ،وان تقبض على من فيها- -- من الاشخاص وتضبط ما فيها من الممتلكات ، ولمحاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط ان تقرر ما يفرض من عقوبات، كما أن لها ان تحدد الاجراء الذي يتخذ بشأن السفن او الطائرات او الممتلكات، مع مراعاة حقوق الغير المتصرفين بحسن نية).

(٢) د. محمد طلعت الغنيمي ، مصدر سابق، ص ١٩١.

تبنيتها اتفاقية روما لعام ١٩٨٨ وتتضمن هذه الاتفاقية^(١):-

١- تعريفا للجرائم المرتكبة والتير تتلخص في استخدام القوة او التهديد بها ضد سفينة ما او الأشخاص الموجودين فيها.

٢- حالات اختصاص الدولة وتتمثل في الاتي:

(أ) - وقوع الجريمة فوق ظهر السفينة تحمل علمها.

(ب) - او داخل مياهها الاقليمية.

(ج) - او من احد رعاياها.

(د) - او من شخص عديم الجنسية لكنه يقيم عادة فوق اراضيها.

(هـ) - او اذا وقعت الجريمة ضد احد رعاياها.

(و) - او لإجبارها على القيام بعمل او الامتناع عن عمل (فكرة الدولة المستهدفة) Target (state).

وان اتفاقية روما لعام ١٩٨٨ حول جريمة القرصنة و حالات منح الاختصاص للمحكمة التابعة للدولة التي حدثت الجريمة ضمن اقليمها وفقا للحالات التي اشيرنا اليها اعلاه حيث اتبعت هذه الاتفاقية اسس من خلالها ينعقد الاختصاص لمحاكم للدولة التي تقع فيها الجريمة ، واصدار الحكم بالعقوبة على مرتكبي هذه الجريمة بالاستناد الى اسس (الجنسية ومبدأ الإقليمية ، ومبدأ الشخصية السلبية كون المجني عليه من رعايا الدولة)^(٢). هناك بعض الدول لاتبدي رغبتها حول منحها الاختصاص لمحاكمها فيما يتعلق اتخاذ الاجراءات المنصوص عليها في المادة (١٠٥) من اتفاقية عام ١٩٨٢ التي تعتبر صاحبة الاختصاص الاصيل في هذه القضية ، هنا ستمارس المحكمة الجنائية الدولية اختصاصها في هذه القضية وتتنظر بالدعوى كصاحبة اختصاص احتياطي لتعذر القضاء الوطني في القيام بدوره .وان

(١) د. احمد ابو الوفا، مصدر سابق، ص ٤٠٦ - ٤٠٧ هامش (١٥).

(٢) المصدر نفسه ، ص ٤٠٧

الاختصاص المنعقد للمحكمة الجنائية للنظر في جريمة القرصنة واصدار الحكم على القرصنة وكذلك اتخاذ التدابير اللازمة بشأن السفن والطائرات او حفظ الاشخاص والممتلكات، لا يتم الا بموافقة الدولة التي وقعت الجريمة في اقليمها ، لان الولاية القضائية بنظر جريمة القرصنة يتحدد بناء على طلب دولة تسجيل سفينة المجني عليها او طلب الدولة التي يتبعها الجاني او المجني ، استنادا للمادة (الاولى) من النظام الاساسي للمحكمة الجنائية الدولية ازاء اشد الجرائم خطورة^(١). وتعد هذه المحكمة مكملة للولايات القضائية الجنائية الوطنية . مع خضوع هذه المحكمة من ناحية الاختصاص واسلوب العمل لأحكام النظام الاساسي المتعلق بها .

ان الإجراء الذي اتبعته المحكمة الجنائية الدولية في نظامها الاساسي بالاستناد الى مبدأ الشخصية كون الجريمة وقعت على متن سفينة او طائرة تشمل رعايا احدى الدول وكانت هذه الدولة غير قادرة على محاكمتهم بسبب انهيار نظامها القضائي كليا او جزئيا او عدم القدرة على احضار المتهمين واجراء التحقيق معهم او الحصول على الادلة والشهادة الضرورية ايا كان وصفهم مشتبه بهم ام مجني عليهم هنا ينعقد الاختصاص للمحكمة الجنائية للنظر بتلك المسائل^(٢). وان الجهة المختصة بتنفيذ العقوبة بحق مرتكبي جريمة القرصنة والافعال الاخرى غير المشروعة تتم بناء على نص لمادة (١٠٥) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ التي اعطت الحق للدولة التي تم فيها القاء القبض على مرتكبي الجريمة بمحاكمتهم بالاستناد الى قانونها الجنائي الوطني . وذلك لان المحكمة الجنائية الدولية ترتبط بعلاقة مع

(١) انظر نص المادة (الاولى) من النظام الاساسي للمحكمة الجنائية الدولية ((تنشأ بهذا محكمة جنائية دولية ، المحكمة ،، وتكون المحكمة هيئة دائمة لها السلطة لممارسة اختصاصها على الاشخاص ازاء اشد الجرائم خطورة موضع الاهتمام الدولي ، وذلك على النحو المشار اليه في هذا النظام الاساسي، وتكون المحكمة مكملة للولاية القضائية الجنائية الوطنية ، ويخضع اختصاص المحكمة واسلوب عملها لأحكام هذا النظام الاساسي)).

(٢) انظر نص المادة (١٧/١٧) (فق ثالثا) من النظام الاساسي للمحكمة الجنائية الدولية ((٣- لتحديد عدم القدرة في دعوى معينة، تنتظر المحكمة فيما اذا كانت الدولة غير قادرة ، بسبب انهيار كلي او جوهري لنظامها القضائي الوطني ، او بسبب عدم توافره على احضار المتهم او الحصول على الادلة والشهادة الضرورية او غير قادرة لسبب اخر على الاضطلاع بإجراءاتها)).

القانون الوطني واحدهما مكمل للآخر ومن خلال هذه العلاقة وبالتعاون المستمر من اجل مواجهة الجرائم الاشد خطورة وايقاع العقاب بحق مرتكبي تلك الجرائم. وعقوبة القرصان قاسية تصل عادة في كثير من البلاد الى الاعدام ومصادرة السفينة التي استخدمت في اعمال القرصنة وما عليها من اموال خاصة بالقرصنة^(١). وان مكافحة القرصنة البحرية تقتضي تعاوننا دوليا واقليميا للحد من انتشار هذه الجريمة لما لها من تأثير على اقتصاديات الدول الى جانب تأثيرها على الاشخاص وممتلكاتهم .

(١) د. محمد طلعت الغنيمي ، مصدر سابق، ص ١٩١.

الخاتمة:

أولاً/ الاستنتاجات

١- تعد السفن مالا منقولاً من طبيعة خاصة ،وعلى الرغم من الاختلاف الفقهي والقانوني على اسس منحها الجنسية ،الان ان هناك اتفاق عالمي حول ضرورة تمتع السفن بالجنسية.

٢- هناك اختلاف في القواعد والاحكام النازمة والحاكمة للسفن بحسب المناطق البحرية التي تبحر بها السفينة فهذه الاحكام والقواعد تتصف بالصفة الموضوعية ذات التطبيق الضروري اذا تعلقت المسألة بالية منحها جنسية الدولة وتحديد جنسية المولدين على متنها ، وهي تشبه من هذه الناحية طبيعة القواعد المعنية بجنسية الشخص الطبيعي في حين تتراجع هذه القواعد في اطار حلول تنازع الاختصاص التشريعي والاختصاص القضائي وخاصة في المسائل المدنية والموضوعية وتشاركها في ذلك قواعد الاسناد في حين تعود القواعد الموضوعية لتقوى وتستأثر بالاختصاص في المسائل الجنائية والاجرائية وعندها تتراجع ويكاد ينعدم دور قواعد الاسناد .

٣-يتدخل عمل قواعد الاتفاقيات الدولية والاعراف البحرية مع قواعد القانون الداخلي وخاصة تلك المتعلقة بالقانون الدولي الخاص في اغلب المسائل المتعلقة بالسفينة سواء من حيث جنسيتها ام جنسية المولدين على متنها ام في اطار حلول تنازع الاختصاص التشريعي والقضائي الذي يثار بمناسبة التصادم ام الجرائم وان كان تدخل تلك القواعد سواء الدولية ام الداخلية بنسب مقارنةً يكون حجم ومساحة تدخل القواعد الدولية في اقوى مستوى في اطار المسائل المدنية في حين يكون حجم ومساحة تدخل القواعد الداخلية اكبر في اطار المسائل الجنائية .

٤-يغيب تنازع الاختصاص القانوني التشريعي والقضائي في اطار المسائل الجنائية الجرائم والتصادم والمسائل التنظيمية ومنها اسس تحديد جنسية السفينة والولادات على متنها، في حين يتحرك كل منهم في مسائل عقود العمل البحري والرهن والايجار والبيع والتعويضات

والافعال الضارة والنافعة التي تحصل على متن السفن ،ولكن حلول التنازع تكون اسهل في هذا الاطار لان حكم القواعد الموضوعية هو الذي يسري مقابل ذلك تكون تلك الحلول اصعب في اطار العقود التي تحصل على متن السفن وخاصة في اطار ما يترتب عليها من حقوق شخصية وما يتعلق بها من مسائل الاهلية اذا يكون الحكم لقواعد الاسناد .وفي اطار الاختصاص القضائي فان الاختصاص يكون للقضاء الوطني في المسائل التي تدخل في صميم القانون الداخلي في حين ينهض اختصاص القضاء الدولي في غير ذلك بشكل استثنائي وعند انعقاد الاختصاص للقضاء الوطني يطبق القاضي قواعد الاجراءات الداخلية على التقاضي والاثبات .

٥-تمارس دولة جنسية السفينة ولاية مطلقة عليها من الناحيتين التشريعية والقضائية عند ابحارها في المياه الداخلية والبحر الإقليمي التابع لدولة تلك السفينة ، اما في حالة دخولها في منطقة اعالي البحار فتكون الولاية نسبية لان لا سيادة لأية دولة في تلك المنطقة . وتكون السيادة مشتركة لأن هذه المنطقة تمثل تراث مشترك للإنسانية ، في حين تبدأ سيادة دولة السفينة بالتراجع اذا ما دخلت في البحر الإقليمي الأجنبي اذ تكون السيادة هنا لدولة السفينة ضيقة الى جانب الدولة الساحلية التي هي دولة البحر الإقليمي فتكون واسعة . علما ان قواعد القانون الداخلي لدولة السفينة والدولة الساحلية هي الواجبة التطبيق في ما يتعلق بالحوادث او الوقائع او التصرفات اثناء وجودها في منطقة البحر الاقليمي لأي منهم ، في حين ستكون القواعد دولية حسب ماورد في الاتفاقيات الدولية كاتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ واتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ اذا دخلت السفينة منطقة اعالي البحار . وفي حالة تنازع القواعد الداخلية مع القواعد الدولية فتكون الاولوية للأخيرة استنادا الى مبدأ علوية الاتفاقيات. هنا تناسق وتوزيع للاختصاصات التشريعية والقضائية بين دولة جنسية السفينة ، اذ تختص بكل ما يحصل على متنها من حوادث ووقائع وتصرفات ايا كان محل حصولها . في حين تختص دولة البحر الاقليمي او دولة الميناء الذي ترسو فيه السفينة في كل ما يعد من النظام العام ويمس امنها من تلك الحوادث والوقائع والتصرفات.

ثانياً/ التوصيات

١- ايجاد تعريف محدد في ما يتعلق بالسفينة كأداة مستخدمة للملاحة البحرية على الصعيد الدولي، وتجاوز هذا الخلاف الفقهي والقانوني . اما على الصعيد المحلي فإن المشرع العراقي في قانون تسجيل السفن رقم (١٩) لسنة ١٩٤٢ عرف السفينة في المادة (الأولى) بأنها كل واسطة معدة للنقل في المياه وهذا التعريف يشوبه نوع من القصور اذ ان السفينة لا تكن واسطة او منشأة للملاحة الا بعد اكمال البناء فيجب ان يكون التعريف كالتالي : السفينة هي كل منشأة معدة للملاحة البحرية بعد اتمام بنائها.

٢- اما فيما يتعلق بتسجيل السفينة فإن المشرع العراقي في قانون تسجيل السفن رقم (١٩) لسنة ١٩٤٢ في المادة (الخامسة) التي اكدت على تسجيل السفينة قبل استعمالها . الا ان هذا القانون لم يتبنى اجراءات التسجيل والبيانات التي يتضمنها تسجيل السفن لانها من الاموال المنقولة ذات الطبيعة الخاصة والتي لا تنتقل ملكيتها الى المالك الا بتسجيلها .

٣- اغلب القوانين المتعلقة بالسفن البحرية التجارية قديمة ولا تساير التطور الحاصل في المجال البحري. فلا بد من وضع قواعد قانونية تواكب التطور الحاصل وتساعد على تطوير القانون الدولي للبحار، للحد من استعمال البحار في مجال الاضرار بالمصالح الدولية كالقرصنة البحرية التي تعد من الجرائم الارهابية الماسة بامن واقتصاد المجتمع الدولي باسره. وهذا يتم من خلال تعاون دولي واللجوء الى عقد اتفاقيات دولية في هذا المجال. ومن خلال هذه الدراسة يرى الباحث من باب اولى ان القانون الواجب التطبيق على منح الجنسية للسفينة هو قانون الدولة التي يتم تسجيلها في احد موانئها.

٤- الاهتمام بالأحكام المتعلقة باتخاذ التدابير اللازمة على متن السفن الخاصة بالتفتيش والمطاردة الحديثة والاعتقال وتعزيز هذه الاحكام مع اتخاذ اجراءات قضائية صارمة للحيلولة دون القيام بالأعمال غير المشروعة على متن السفن اثناء تواجدها في منطقة اعالي البحار التي تتعدم سلطة الدولة فيها.

المصادر

المصادر

- القرآن الكريم.

اولا - الكتب العربية

- ١- د. ابراهيم احمد ابراهيم ، القانون الدولي الخاص، تنازع القوانين ، ١٩٩٨
- ٢- د. ابراهيم الراوي ، مبادئ القانون الدولي الخاص، الموطن ومركز الاجانب واحكامها في القانون العراقي المقارن، الطبعة الثانية، ١٩٧٦.
- ٣- د. احمد ابو الوفا، القانون الدولي للبحار على ضوء احكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية لعام ١٩٨٢، ١٩٨٨، ١٩٨٩
- ٤- د. احمد عبد الحميد عشوش، القانون الدولي الخاص، عدد ٤٢٢، الجنسية- تنازع القوانين، القاهرة ، ٢٠١٢
- ٥- د. احمد مسلم ، القانون الدولي ، الجنسية ومركز الاجانب وتنازع القوانين، الطبعة الاولى، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٥٤
- ٦- د. اشرف توفيق شمس الدين، مبادئ القانون الجنائي الدولي، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية ، القاهرة، ١٩٩٩
- ٧- د. المعتصم بالله الغرياني، دروس في القانون البحري، دار الجامعة الجديد، الاسكندرية، ٢٠٠٨
- ٨- د. ايناس محمد البهجي ، د. يوسف المصري، جريمة القرصنة البحرية في القوانين الدولية، الطبعة الاولى، ٢٠١٣
- ٩- د. بدرية عبدالله العوضي، الاحكام العامة في القانون الدولي للبحار، الكويت، الطبعة الاولى ، ١٩٨٨
- ١٠- د. جابر ابراهيم الراوي ، شرح احكام قانون الجنسية ، عمان - دار وائل للنشر - الطبعة الاولى ، ٢٠٠٠
- ١١- د. جلال وفاء محمدين، القانون البحري ، المطبوعات الجامعية ، ١٩٩٤

- ١٢- د. حسام الدين فتحي ناصيف، مركز قانون القاضي في حكم المنازعات الخاصة (دراسة مقارنة) دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٤
- ١٣- د. حسام الدين فتحي ناصيف، المرونة المتطلبة في تطبيق القانون المحلي على وقائع المسؤولية التقصيرية المعقدة، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٨
- ١٤- د. حسن ذنون، اصول الالتزام، مطبعة المعارف بغداد، ١٩٩٧
- ١٥- د. حسنين موسى رضوان، القانون الدولي للبحار، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع/المنصورة، مصر، الطبعة الاولى، ٢٠١٣
- ١٦- د. حفظيه السيد الحداد، الاتجاهات المعاصرة في الجنسية، الطبعة الاولى، دار الفكر الجامعي الاسكندرية، ٢٠٠٢
- ١٧- د. حفيفه السيد الحداد، الموجز في القانون الدولي الخاص، الجزء الاول، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ٢٠٠٥
- ١٨- د. حمد الله محمد حمد الله، القانون البحري، الجزء الاول، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٨
- ١٩- د. راوى محمد عبدالفتاح، المسؤولية عن الاضرار الناشئة عن التصادم البحري في النظام الانجلو امريكي، كلية الحقوق جامعة اسيوط، ٢٠٠٩
- ٢٠- د. رحيل غراييه، الجنسية في الشريعة الاسلامية، الشبكة العربية للأبحاث والنشر، بيروت
- ٢١- د. سامي بديع منصور، د. عكاشه عبدالعال، تنازع القوانين، دار الجامعة بيروت
- ٢٢- د. سعيد يحيى، الوجيز في التجارة البحرية الدولية، المكتب العربي الحديث- القاهرة- الاسكندرية، ٢٠٠٧
- ٢٣- د. سميحة القليوبي، القانون البحري، دار النهضة، ١٩٨٧، رقم (٢٦)
- ٢٤- سيد ابراهيم الدسوقي، الوسيط في القانون الدولي العام، الكتاب الرابع، قانون البحار، دار النهضة العربية
- ٢٥- د. صالح عبد الزهرة الحسون، حقوق الاجانب في القانون العراقي، الطبعة الاولى دار الافاق الجديد، بغداد، ١٩٨١

- ٢٦- صلاح الدين عبداللطيف الناهي، الوجيز في مبادئ القانون البحري، الطبعة الاولى، دار النشر والتوزيع -عمان، ١٩٨٢
- ٢٧- المستشار طارق محمد الديراوي، الوجيز في شرح قانون الاجراءات الجزائية الفلسطيني رقم (٣) لسنة ٢٠٠١، طبعة محكمة، ٢٠١٨
- ٢٨- د. طلال ياسين العيسى، الاصول العامة للجنسية، منشورات دار البيروني، ٢٠٠٧ .
- ٢٩- د. طلعت حلمي حسانين، المسؤولية المترتبة عن التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفن في الفقه الاسلامي والقانون الدولي الخاص، دار النهضة العربية .
- ٣٠- د. عادل عبد الله المسدي، اعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية واجراءات مكافحتها في ضوء قواعد القانون الدولي وقرارات مجلس الامن/دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الاولى، ٢٠١٠ .
- ٣١- د. عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، ٢٠٠٨ .
- ٣٢- د. عباس العبودي، شرح قانون الجنسية العراقية رقم (٢٦) لسنة ٢٠٠٦، دار السنهوري، بيروت، ٢٠١٥
- ٣٣- د. عباس محمد عباس، المركز القانوني لعديمي الجنسية في النظم القانونية المختلفة، لندن، ٢٠١٣
- ٣٤- د. عبد الباقي البكري، القانون المدني العراقي، الجزء الأول . بلا سنة طبع .
- ٣٥- د. عبد الحكيم مصطفى عبد الرحمن، جنسية المرأة المتزوجة في محيط الاسرة في القانون المصري والفرنسي والسوداني، جامعة القاهرة، ١٩٩١ .
- ٣٦- د. عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠، منشأة المعارف، الاسكندرية.
- ٣٧- عبد الحميد محمود عليوه، دور الام المصرية والاجنبية في نقل الجنسية للابناء، دار الجامعية، الاسكندرية، ٢٠٠٥ .

- ٣٨- د. عبد الرسول عبد الرضا جابر الاسدي ، القانون الدولي الخاص، الجنسية -
الموطن - مركز الاجانب - التنازع الدولي للقوانين - تنازع الاختصاص القضائي
الدولي، مكتبة السنهوري، ٢٠١٨.
- ٣٩- د. عبد الرسول عبد الرضا جابر الاسدي ، الجنسية والعلاقات الدولية ، منشورات
زين الحقوقية، بيروت، ٢٠١١ .
- ٤٠- د. عبدالمجيد الحكيم، نظرية العقد، شركة الطبع والنشر الاهلية، ١٩٦٧.
- ٤١- د. عبدالناصر حريز، الارهاب السياسي، مكتبة مدبولي/القاهرة، ١٩٩٦.
- ٤٢- عزالدين عبدالله ، القانون الدولي الخاص المصري، تنازع القوانين وتنازع
الاختصاص القضائي الدوليين، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة ، ١٩٥٥.
- ٤٣- د. عصام العطية، القانون الدولي العام، الطبعة السادسة، توزيع المكتبة القانونية،
بغداد، شارع المتنبي
- ٤٤- د. علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف الاسكندرية ، ١٩٧٥ .
- ٤٥- د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، ١٩٦١.
- ٤٦- د. علي حسن يونس، اصول القانون البحري ، السفينة ، دار الفكر العربي،
١٩٦٩.
- ٤٧- د. علي حسين خلف - د. سلطان عبدالقادر الشاوي، المبادئ العامة في قانون
العقوبات ،التوزيع المكتبة القانونية، - بغداد- شارع المتنبي.
- ٤٨- د. علي زكي العرابي، المبادئ الاساسية للإجراءات الجزائية ،الجزء الاول، مطبعة
لجنة التأليف والنشر ، مصر، الطبعة الاولى، ١٩٥١ .
- ٤٩- د. عوض الله شبيبة الحمد السيد ، في القانون الخاص، الطبعة الثانية، دار النهضة
العربية، مصر، ١٩٩٧.
- ٥٠- د. غالب علي الداوودي - د. حسن محمد الهداوي، القانون الدولي الخاص،
الجنسية - الموطن - مركز الاجانب- واحكامه في القانون العراقي، الجزء الاول،
شارع المتنبي ، عمارة الكاظمي.

- ٥١- د. غالب علي الداوودي- د. حسن محمد الهداوي، الجنسية - الموطن - مركز الاجانب واحكامه في القانون العراقي، الجزء الثاني، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، ١٩٨٨.
- ٥٢- د. مجيد حميد العنبيكي، القانون البحري العراقي ، بغداد ، ٢٠٠٠ .
- ٥٣- د. محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار ، منشورات الحلبي ، ١٩٩٠.
- ٥٤- د. محمد القليوبي، القانون البحري، دار النهضة العربية ، القاهرة، ٢٠٠٨.
- ٥٥- د. محمد سامي عبد الحميد، اصول القانون الدولي العام، الجزء الثالث، الاسكندرية ، ٢٠٠٢.
- ٥٦- د. محمد طلعت الغنيمي، القانون البحري، منشأة الاسكندرية.
- ٥٧- د. محمد عبد الغريب، شرح قانون الاجراءات الجنائية ، الجزء الاول، الطبعة الثانية، النشر الذهبي للطباعة ، ١٩٩٧.
- ٥٨- د. محمد فريد العريني - د. محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي ، ٢٠٠٣.
- ٥٩- د. محمد نجيب حسين ، قانون العقوبات القسم العام، دار النهضة العربية ، القاهرة، ١٩٨٦.
- ٦٠- د. محمد هواش - د. ريم عبود، القانون الدولي للبحار، منشورات الجامعة الافتراضية السورية، ٢٠٠٨.
- ٦١- مقدم بحري ، محمد وسيم غالي، معاملات السفن لضباط اعالي البحار، الطبعة الاولى، ١٩٦٧.
- ٦٢- د. محمود سمير الشرقاوي ، القانون البحري ، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٨.
- ٦٣- د. محمود سمير الشرقاوي ، القانون الجوي ، دار النهضة العربية، القاهرة ، ٢٠٠٨.
- ٦٤- مصطفى كمال طه، الوجيز في القانون البحري، دار المكتب المصري الحديث للطباعة والنشر، ١٩٧١.

- ٦٥- مصطفى كمال طه، اساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة، السفينة - اشخاص الملاحه البحرية - النقل البحري - الحوادث البحرية - الضمان (التأمين) البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الثانية، ٢٠١٢.
- ٦٦- د. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الطبعة الثالثة، دار الجامعة للطباعة والنشر، بيروت .
- ٦٧- د. مصطفى كمال طه، التوحيد الدولي للقانون البحري، دار الفكر الجامعية، الاسكندرية، ٢٠٠٧.
- ٦٨- د. مصطفى ياسين محمود الاصبحي، حق الاجانب في التملك في القانون الدولي الخاص، الاسكندرية، المكتبة الجامعية الحديثة، الطبعة الاولى ، ٢٠٠٧.
- ٦٩- د. ممدوح خليل البحر، مبادئ قانون اصول المحاكمات الجزائية، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع ، ١٩٩٨.
- ٧٠- د. ممدوح عبدالكريم حافظ ، القانون الدولي الخاص العراقي المقارن، بغداد، ١٩٧٣.
- ٧١- د. هشام علي صادق، الجنسية - الموطن ومركز الاجانب ، الاسكندرية ، منشأة المعارف، الجزء الاول، ١٩٧٧.
- ٧٢- هشام علي صادق، تنازع القوانين، الكتاب الثاني، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية ، ٢٠٠٤.
- ٧٣- د. هشام علي صادق، تنازع القوانين ، الاسكندرية ، ١٩٧٤.
- ٧٤- د. هاني دويدار ، موجز القانون البحري، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، ١٩٩٧.

ثانياً- المصادر الأجنبية

. e t s ٣٠٢cit-G.Ripert:op.٧٥

ثالثاً - الرسائل والاطاريح

- ١- د. فراس كريم شيعان البيضاني ، القانون الواجب التطبيق على المسؤولية التقصيرية الناشئة عن التصادم البحري (دراسة مقارنة) ، رسالة ماجستير /كلية القانون - جامعة بابل، سنة ٢٠٠٠ .
- ٢- د .محمد عبدالمنعم عبد الغني، الجرائم الدولية، دراسة مقارنة في القانون الجنائي ، اطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الاسكندرية، سنة ٢٠٠٧.
- ٣- د. هشام رمضان الجزائري، التصادم البحري، رسالة ماجستير، كلية القانون - جامعة بغداد، سنة ١٩٧٥.

رابعاً - الدوريات

- ١- علاء عمر محمد، الدعوى المدنية في التصادم البحري (دراسة استعراضية تحليلية) ، بحث منشور في مجلة بابل ، للعلوم الانسانية ، المجلد (١٨) العدد (١) لسنة ٢٠١٠.

خامساً - القوانين

١ - القوانين العراقية

- أ- قانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ المعدل
- ب- قانون الهيئة البحرية العراقي العليا رقم ١٨ لسنة ٢٠١٩
- ت- قانون الموانئ العراقية رقم ٢١ لسنة ١٩٩٥
- ث- قانون الموانئ العراقية رقم ١ لسنة ١٩٩٨
- ج- قانون التجارة العثمانية رقم ١٨٦٣
- ح- قانون الاستثمار العراقي رقم ١٣ لسنة ٢٠٠٦ المعدل
- خ- قانون الجنسية العراقي النافذ رقم ٢٦ لسنة ٢٠٠٦
- د- قانون العقوبات العراقي رقم ١١١ لسنة ١٩٦٩ المعدل
- ذ- قانون التجارة العراقي رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٤ المعدل

ر - قانون تسجيل السفن رقم (١٩) لسنة ١٩٤٢ المعدل

٢ - القوانين العربية

- أ- القانون المدني المصري رقم ١٣١ لسنة ١٩٤٨
- ب- قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩
- ت- قانون التجارة البحري المصري رقم ٨ لسنة ١٩٤٨
- ث- قانون الامن والنظام والتأديب في السفن المصرية رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠
- ج- قانون العمل البحري المصري رقم ١٥٨ لسنة ١٩٥٩
- ح- القانون البحري المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠
- خ- قانون التجارة المصري رقم ١١٧ لسنة ١٩٩٩
- د- قانون التجارة البحرية اللبناني الصادر في ١٨/١٢/١٩٤٧ المعدل بالقانون رقم ٢٨٠ لسنة ١٩٩٣
- ذ- قانون التجارة البحري الاردني رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢

سادساً - الاتفاقيات الدولية

- ١- اتفاقية جنيف للبحر الاقليمي لعام ١٩٥٨
- ٢- اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢
- ٣- معاهدة بروكسل الخاصة بالقواعد المنظمة للتصادم البحري لعام ١٩١٠
- ٤- معاهدة بروكسل المتعلقة بالقواعد الخاصة بحصانة السفن لعام ١٩٢٦
- ٥- معاهدة بروكسل المتعلقة بالاختصاص الجنائي في التصادم البحري لعام ١٩٥٢
- ٦- اتفاقية روما للقرصنة البحرية لعام ١٩٨٨
- ٧- اتفاقية نيويورك لتقليل حالات انعدام الجنسية لعام ١٩٦١
- ٨- الاتفاقية العربية لمكافحة الارهاب النافذة في ٧/٥/١٩٩٩
- ٩- نظام روما الاساسي للمحكمة الجنائية الدولية المعتمدة في روما لعام ١٩٩٨

١٠- الإعلان العالمي لحقوق الإنسان لعام ١٩٤٨

Abstract

The technical and legal nature and economic importance of the ship as one of the most important means of transportation presuppose its movement and movement between several areas . The difference the legal system between these areas leads to the difference in the applicable rules regarding the collision and other legal condition that occur on board the ship or because of it . Determining the nationality of the ship or in the beginning facilitates the disclosure of these rules, whether they are national or attribution rules.

Reviewing those foundations and knowing the position of the Iraqi legislator regarding them and these foundations are in dispute ,the vessel's enjoyment of country is a global necessity for the above considerations, or international, conventions the most important of which were the ١٩٨٢ United Nation Convention on the Law of the Sea and ١٩٥٨ Genneva Convention on the Territorial Sea .

In return, the system of national legislation was concerned with regulating the legal staus of births and contractual and non-contractual actions that take place on board . It also had an opportunity to determine the mechanisms for granting ships their nationality as one of the issues that fall within the jurisdiction of the authority of its laws and the aim of the study was to the topics that fall within the core of the rules of law International Conventions and International Norms (Public International Law).Those that fall within the core of the rules domestic law, especially those related to the rules of private I international law, especially the mechanisms for determining the nationality of the ship and the births and behaviors that take place on board . So we concluded that the private ship during the voyage remains subject to the legal control of the state its

nationality in all maritime areas (Its political dependency) but the actual control actual of that state (Its legal subordination, legislative and judicial jurisdiction) will vary according to the region in which the ship is located, so it will be at the highest level on the ship in the region Nation Territorial Sea.

While it begins to retreat in the framework of the high seas and then is at a weaker level when the ship enters the framework of foreign territorial sea. The discrepancy in effective control is due to the overlap of the work of the rules of internal law with the work of the rules of international law, especially on the ship in the two regions of the high seas and the territorial sea. However, the state has legal and actual control over the ship in the area of the national territorial sea in terms of determining the nationality of births and action, so the legislative and judicial jurisdiction is mostly held by the territorial sea state.

The Republic of Iraq

**Ministry of Higher Education and Scientific
Research University of Babylon College of
Law.**



The legal system of the ship's nationality and its impact in private international relations

A letter submitted to

The Council of the College of Law–University of Babylon

It is part of the requirements for obtaining a master's
degree in Law–Private Law.

By the student

Jwad Kazem Jassim Al–Tufaili

Supervised by

Dr. Abdul Rasoul Abdul Reda Jaber Al Asadi

Professor of private international law

٢٠٢١M

١٤٤٢H

