

القانون الواجب التطبيق على السفينة

دراسة تحليلية مقارنة

The law applicable to the ship A comparative analytical study

(د. و. حسن علي مشيري)

(الجامعة المستنصرية - كلية القانون - قسم القانون الخاص)

الملخص

تحتل السفينة مكانة كبيرة في عملية الاقتصاد الوطني لكونها تستخدم في عمليات النقل بين البلدان منذ مئات السنين ، فقد عرف السومريون التجارة البحرية مع دول الخليج العربي وصولاً إلى بلاد الهند ، وظهرت القواعد القانونية البحرية عند البابليين فقد اهتمت شريعة حمورابي بالملاحة البحرية وخصصت المواد (٢٣٤ - ٢٤٠) من المدونة المشهورة بتحديد أجرة النقل ومسئولية البحارة عن تلف أو فقد البضاعة المنقولة بواسطة السفن، حيث نشطت التجارة البحرية مع دول آسيا الصغرى وقبرص ومصر والهند بسبب موقع بابل لتصدير الأقمشة والحبوب واستيراد النحاس والقصدير والأحجار الكريمة، حيث يتم استخدام السفن ولغاية الوقت الحاضر، سواء لنقل الأشخاص أو نقل الأشياء بمختلف أنواعها بسبب رخص هذه الوسيلة وقدرتها على حمل كميات كبيرة من البضائع، وهذه السفن لا تقتصر على النقل فقط بل أنها تستخدم لأغراض متعددة سواء في المجالات العسكرية في وقت السلم والحرب، أو تستخدم في المجالات المدنية والتجارية مثل الإرشاد والإنقاذ أو القطر البحري أو الصيد أو السفر والسياحة والفنادق والمستشفيات العائمة ومحطات توليد الكهرباء وغير ذلك من الاستعمالات، سواء في الملاحة الساحلية أو الملاحة الإقليمية أو الملاحة في أعالي البحار.

Abstract

There is no doubt that the exploitation of the ship raises many legal issues regarding its ownership and the risks it is exposed to during maritime navigation, such as collisions that ships are exposed to with each other at sea, or damages caused to the ports in which they dock, rescue operations or joint marine losses. It also raises the use of ships. Many problems resulting from the insurance contract or from the marine transport contract or resulting from its rental. The use of ships also raises the issue of the applicable law and the competent court, within the rules

of international private maritime law, as this section deals with the legal and judicial jurisdiction for legal problems arising from marine exploitation that arise on ships during the sea voyage, if the legal relationship has a foreign element, as this concerns The branch defines the applicable law in conflict of laws, and defines the competent court to adjudicate the dispute, given the various relationships and the international nature of maritime navigation.

In this research, we are trying to study the law applicable to the actions and legal facts that occur on board the ship, and in order to know the applicable law, we must know the nationality of the ship, so we divide this research into two sections. In the second topic, we deal with the law applicable to the actions and legal facts that occur on board the ship

We devote the first topic to explaining the civil status of the ship in general and the conditions for obtaining citizenship in particular, while in the second topic we deal with the law applicable to legal procedures and facts that occur on board the ship

المقدمة

تمكن أهمية البحث بأن استغلال السفينة يثير العديد من المسائل القانونية بشأن ملكيتها والمشاكل الناجمة عن عقود استئجارها والتأمين عليها وعلى البضائع المشحونة عليها او عقود النقل البحري، كما ان استخدام السفن أثناء الملاحة البحرية قد يسبب العديد من الحوادث كحوادث التصادم التي تتعرض لها السفن مع بعضها البعض في عرض البحر او الحوادث التي تسبب الأضرار للموانئ التي ترسو فيها، يضاف الي ذلك المخاطر التي تتعرض لها السفينة او التي تترتب عن عمليات الإنقاذ أو الخسارات البحرية المشتركة، كما يثير استخدام السفن مسألة القانون الواجب التطبيق والمحكمة المختصة، ضمن قواعد قانون الدولي الخاص البحري، إذ يتناول هذا الفرع الاختصاص القانوني والقضائي للمشكلات القانونية الناجمة عن الاستغلال البحري والتي تنشأ على السفن أثناء الرحلة البحرية ، إذا كانت العلاقة القانونية ذات عنصر أجنبي ، حيث يهتم هذا الفرع بتحديد القانون الواجب التطبيق عند تنازع القوانين ، وتحديد المحكمة المختصة للفصل بالنزاع ، نظرا للعلاقات المتنوعة و للطبيعة الدولية للملاحة البحرية .

نحاول في البحث دراسة القانون الواجب التطبيق على السفينة دراسة تحليلية مقارنة مع بعض تشريعات الدول مثل ليبيا ، ولكي نعرف القانون الواجب التطبيق لابد أن نتعرف اولا على جنسية السفينة لكي يساعدنا ذلك في حل مشكلة التنازع بين القوانين .

عليه نقسم موضوع البحث القانون الواجب التطبيق على السفينة على مبحثين ، نتناول في المبحث الأول الحالة المدنية للسفينة بشكل عام ونستعرض شرط اكتساب السفينة الجنسية بشكل خاص، أما المبحث الثاني ندرس فيه القانون الواجب التطبيق على التصرفات والوقائع القانونية التي تحدث على متن السفينة.

المبحث الأول: الحالة المدنية للسفينة Civil status of the ship

السفينة تتميز بخصائص وعلامات خاصة بها تميزها عن غيرها من السفن تقترب إلى حد ما من خصائص التي يتمتع بها الأشخاص كالاسم والموطن والجنسية والحمولة والدرجة، مما جعل البعض يذهب إلى اعتبار أن السفينة تكتسب الشخصية القانونية قياساً على الشخص الاعتباري^(١). عليه نقسم هذا المبحث على مطلبين نتناول في المطلب الأول مفهوم السفينة ونخصص المطلب الثاني لدراسة جنسية السفينة.

المطلب الأول: مفهوم السفينة Ship concept

عرف المشرع العراقي السفينة بأنها (الوحدة البحرية العامة التي تعد أو تخصص للملاحة البحرية على وجه الاعتياد وتعتبر ملحقات السفينة اللازمة لها جزء منها) جاء هذا التعريف في البند عاشر من المادة (١) من قانون الموانئ رقم (٢١) لسنة ١٩٩٥^(٢).

وعرّف المشرع الليبي السفينة في المادة الأولى من القانون البحري بالقول (السفينة هي كل منشأة صالحة للملاحة مهما كانت حمولتها وتسميتها سواء كانت هذه الملاحة تستهدف الكسب أم لم تكن، وتعتبر جزءاً من السفينة توابعها الضرورية لاستثمارها من معدات وأجهزة وأثاث وقوارب وسائر الأشياء المعدة لخدمة السفينة أو تزيينها)، ولكي تُعد سفينة وتطبق عليها قواعد القانون البحري لابد من أن تتوفر في المنشأة القائمة الصلاحية والتخصيص بغض النظر عن حجم السفينة، أو نوع الملاحة البحرية التي تقوم بها السفن، كون الملاحة ساحلية أو داخلية أو ملاحة في أعالي البحار .
لاشك أن وضع التعريفات يُعد من المواضيع التي يقوم بها الفقه أكثر منها تشريعية، ورغم ذلك فقد قام المشرع بتعريف السفينة ويستخلص من هذا التعريف الملاحظات الآتية:

أولاً - المعيار الذي تبناه المشرع لاعتبار السفينة منشأة بحرية هو صلاحيتها للملاحة، وهذا المعيار اعتراه القصور، وذلك لأنه يوجد العديد من المنشآت البحرية صالحة للملاحة ولكن القانون البحري لا يطبق عليها، مثل المنشآت القائمة في الميناء كالروافع التي تستخدم للشحن أو التفريغ أو القوارب المخصصة لنقل البضائع من رصيف الميناء إلى السفينة أو قوارب الغطس أو سفن القطر والإرشاد أو سفن الإطفاء، أو السفن التي تستخدم لحفر وتعميق المجرى المائي للميناء، والمنشآت التي تستخدم كفنادق عائمة^(٣)، أو كمستشفيات أو كمحطات لإنتاج الكهرباء، فهذه المنشآت قد تكون صالحة للملاحة

^١ - د/ محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، طبعة ٢٠٠٧، ص ٥٠.

^٢ - المنشور في الوقائع العراقية العدد ٣٥٩٠ بتاريخ ١١/٢٠/١٩٩٥.

^٣ - قضت المحكمة العليا في ليبيا في أحد أحكامها (لما كتبت السفينة موضوع النزاع لم ترس في الموانئ الليبية لغرض الملاحة الدولية بالمعنى المتقدم وإنما رست لاستعمالها فندقاً عائماً ليأوي إليه الناس دون تميز للاقامة فيها خلال الفترة المستأجرة من أجلها السفينة والتي تزيد على الشهر فإنه لذلك لا تعتبر قائمة بالملاحة الدولية، وكذلك لا يمكن اعتبارها قائمة بالملاحة الداخلية تطبيقاً لنص المادة (٤) من القانون البحري، فالسفينة موضوع النزاع تكون خلال فترة استغلالها لإيواء النزلاء قد خرجت عن طبيعة عملها الأصلي كسفينة للملاحة وتحولت خلال تلك الفترة على الأقل إلى فندق عائماً داخل الحدود الليبية لا تختلف في ذلك عن العوامات التي تستعمل كفنادق أو منشآت سياحية).

لكنها غير مخصصة للملاحة البحرية على وجه الاعتیاد، وبالتالي إذا خرجت السفينة عن طبيعة عملها الأصلي تفقد صفتها كسفينة للملاحة البحرية، وعليه إذا كانت المنشأة غير مخصصة وغير صالحة للملاحة على وجه الاعتیاد فلا تُعد سفينة من الناحية القانونية.

ثانياً - اغفل المشرع تحديد نوع الملاحة التي تقوم بها السفن، فالتعريف أشار إلى الملاحة ولم يحددها بالملاحة البحرية^(١)، لأنه بجانب الملاحة البحرية التي تقوم بها السفن البحرية توجد ملاحة نهريّة تقوم بها السفن في الأنهار، والتي يطلق عليها وصف **المراكب**، كالمراكب النهرية لنقل البضائع أو لنقل الركاب، وهذه المراكب لا تخضع للقانون البحري وإنما تخضع للقانون المدني أو التجاري، وعلى ذلك لو قام مركب نهري بالملاحة في البحر استثناء فلا يخضع للقانون البحري، وعلى العكس من ذلك لو قامت سفينة مخصصة وصالحة للملاحة البحرية بالعمل فترات محددة أو استثناء في الأنهر لا تفقد صفتها كسفينة بحرية .

فإذا توافر في المنشأة العائمة الصلاحية والتخصيص تُعد سفينة تطبق عليها قواعد القانون البحري، بغض النظر عن حجم السفينة، أو نوع الملاحة البحرية التي تقوم بها السفن، كون الملاحة ساحلية أو داخلية أو ملاحة في أعالي البحار لا ريب أن وجود أوجه تشابه بين محددات الشخصية القانونية ومحددات السفينة لا يعني أن السفينة تكتسب الشخصية القانونية، وإن توافرت للسفينة الاسم والموطن والجنسية وغيرها من محددات الشخصية، وذلك بسبب أن الشخصية القانونية لا تثبت للشخص الاعتباري إلا استثناء والتي أشارت إليها المادة (٤٧) من القانون المدني العراقي، ووفقاً للفقرة الخامسة من المادة (٥٢) من القانون المدني الليبي والتي نصت على أنه (كل مجموعة من الأشخاص أو الأموال تثبت لها الشخصية الاعتبارية بمقتضى نص القانون)، فالشخصية الاعتبارية لا تثبت إلا بنص قانوني، وبالرجوع إلى نصوص القانون البحري لا نجد نص يمنح السفينة صفة الشخص الاعتباري، وعليه فالسفينة لا تكتسب الشخصية القانونية رغم تميزها بمحددات وخصائص الشخص الاعتباري، فهذا الأمر اقتضته الضروريات العملية والقانونية لتسهيل عمل السفينة في الملاحة البحرية، مما يستوجب بيان عناصر الحالة المدنية باختصار على النحو الآتي:

أولاً - اسم السفينة تلزم التشريعات أن يكون للسفينة اسم معين لتمييزها عن بقية السفن حيث نصت على ذلك المادة (٥) من القانون البحري، ويترك اختيار الاسم إلى مالك السفينة، ويوضع الاسم على جانبي مقدمة السفينة ومؤخرتها^(٢).

^١ - يقدر طول مساحة الشواطئ البحرية في ليبيا ما يقارب ١٩٠٠ كيلو متر تطل على شواطئ البحر الأبيض المتوسط ولا توجد انهار فيها لهذا قد يكون القصور في العريف مبرراً.

^٢ - د عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع الطبعة الاولى الاصدار الرابع، ٢٠٠٩، ص ٢٨.

ثانيا - موطن السفينة لكل سفينة موطن قانوني واحد يختاره مالك السفينة، وموطن السفينة هو الميناء الذي تسجل فيه ويعرف بمربط السفينة أو بميناء القيد أو ميناء التسجيل^(١).

ثالثا - حمولة السفينة من شروط تسجيل السفينة في السجل الخاص بالسفن في ميناء القيد أو موطن السفينة يجب بيان حمولتها الصافية والقائمة .

رابعا - درجة السفينة تطورت صناعة السفن بشكل ملحوظ حسب قوة وحجم ومتانة السفينة بموجب المواصفات الفنية العالمية لمواجهة مصاعب ومخاطر الرحلة البحرية ، وهذه الموصفات قد تختلف من مصنع إلى آخر^(٢) .

خامسا - أوراق السفينة لغرض إثبات الحالة المدنية للسفينة أثناء الرحلة البحرية ولضمان ممارستها النشاط المعدة له بدون صعوبات أو مشاكل قانونية ، يتعين عليها أن تحمل دائما مجموعة من الأوراق حتى تتمكن الجهات المختصة التأكد من ذاتية السفينة والإشراف عليها وإدارة وتنظيم الرحلة البحرية للسفينة ، وهذه الأوراق تختلف باختلاف النشاط الذي تمارسه السفينة أثناء الرحلة البحرية سواء كانت للتجارة في أعالي البحار أو في المياه الساحلية أو كانت للصيد أو للنزهة .

سادسا : يجب ان تكون للسفينة جنسية ، ونظرا لأهمية هذا الموضوع ، نخصص المطلب الثاني لدراسة جنسية السفينة .

المطلب الثاني: جنسية السفينة Ship nationality

تعد الجنسية احد أهم عناصر الحالة المدنية للسفينة لغرض تعيين السفينة وتحديد ذاتيتها وتمييزها عن بقية السفن، والجنسية رابطة سياسية وقانونية تنظيمية تتصل بالحالة المدنية للشخص تنشئها الدولة لتجعل الفرد تابعا لها، والجنسية حسب الأصل لا تمنح إلا للأشخاص القانونية، واكتساب السفينة للجنسية يُعد أمر غير معروف على اعتبار أن السفينة مال منقول لا تكتسب الشخصية القانونية مثل الأشخاص الاعتبارية . ولا اعتبارات سياسية واقتصادية وعملية فقد منحت الجنسية لها إذا توافرت الشروط القانونية لمنح الجنسية للسفينة ، لغرض فرض الدولة سيادتها على السفن التابع لها في المياه الساحلية أو في أعالي البحار، ولحماية السفينة من الاعتداء أو الاستيلاء عليها من قبل الدول الأخرى في زمن الحرب، وبهدف تنظيم سلوك الأشخاص الموجودون على السفينة^(٣)، ولغرض إخضاعها للاختصاص القانوني والقضائي لان السفينة تُعد جزء من إقليم الدولة^(٤).

١ - د/ عبد القادر حسين العطير ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الطبعة الاولى ، الإصدار الاولى ، عمان الاردن ١٩٩٩ ، ص ٥٦ .

٢ - د/ عبد القادر حسين العطير ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، مرجع سابق ، ص ٥٢ .

٣ - د/ محمد السيد الفقي ، القانون البحري ، مرجع سابق ، ص ٦٣ .

٤ - نصت المادة (٤) من قانون العقوبات الليبي على (تسري أحكام هذا القانون على كل ليبي أو أجنبي يرتكب في الأراضي الليبية جريمة من الجرائم المنصوص عليها فيه ، ويعد في حكم الأراضي الليبية الطائرات والسفن الليبية حيثما وجنت إذا لم تكن خاضعة لقانون أجنبي حسب القانون الدولي) .

والسفينة التي لا جنسية لها تعد سفينة قرصان خارجة على القوانين ، ولا يجوز للسفينة أن تحمل أكثر من جنسية وإلا اعتبرت سفينة بدون جنسية طبقاً للفقرة الثانية من المادة (٩٢) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢^(١).

شروط اكتساب السفينة للجنسية من حق كل دولة أن تحدد شروط وضوابط منح الجنسية للسفن، وعلى ذلك اختلفت الدول في وضع ضوابط لمنح الجنسية للسفن التابع لها ، وهذه الضوابط قد تتعلق بالملكية أو بالطاقم أو ببناء السفينة أو تسجيل السفينة^(٢).

١- شرط الملكية، حيث تشترط بعض الدول أن تكون السفينة مملوكة كلياً أو جزئياً لمواطنيها أو شركاتها حتى تكتسب السفينة الجنسية ، مثل بريطانيا التي تشترط أن تكون السفينة مملوكة بالكامل لمواطنيها أو لشركة يكون مركزها في بريطانيا، أما فرنسا فتكتفي بأن يكون نصف السفينة مملوك لفرنسيين على الأقل^(٣).

٢- شرط طاقم السفينة ، حيث تتطلب بعض الدول تواجد نسبة معينة من مواطنيها تعمل على السفينة بين الطاقم البحري، لكي تكتسب السفينة الجنسية، وذلك لتوفير فرص العمل للبحارة والملاحين الوطنيين.

٣- شرط البناء، هذا الشرط يرتبط بوجود مصانع للسفن في الدولة، فإذا تم بناء وتجهيز السفينة في الدولة اكتسبت جنسيتها.

٤- تسجيل السفينة، إذ تكتسب السفينة الجنسية إذا تم تسجيلها في احد الموانئ الوطنية **موقف المشرع من هذه الشروط**، القانون العراقي والليبي لم يأخذ بشرط بناء السفينة لأنها تحتاج الى قوة اقتصادية ومصانع وعمال مهرة ولعدم توافر وجود معامل للسفن في العراق أو ليبيا تقوم ببناء وصناعة السفن ، ولكن قد يأخذ بشرط جنسية الطاقم البحري الذين يعملون على السفينة اذا توافر الطاقم البحري الوطني العامل على قيادة وإدارة وتسيير السفن، وقد يأخذ بشرط تسجيل السفينة اذا تم تسجيل السفينة في احد الموانئ الليبية أو العراقية^(٤)، أو تكتسب السفينة الجنسية بسبب الملكية الوطنية للسفن لاكتساب السفينة للجنسية، وقد اخذت التشريعات العراقية والليبية بشرط الملكية الوطنية للسفينة^(٥)، إذ تكتسب السفينة الجنسية إذا كانت مملوكة كلها أو جزء منها لمواطنيها وبهذه الحالة يحق لها رفع علمها^(٦)، وقد اشار المشرع الليبي الى هذا في الفقرة الأولى

^١ - د/ مصطفى المبروك عمار ، محاضرات في قانون البحار ، مطابع الثورة العربية ، ليبيا ، بدون سنة نشر ، ص ١٠٣ .

^٢ - د مجيد حميد العنكي ، القانون البحري العراقي ، مكتبة القانون المقارن بغداد الطبعة الاولى ٢٠٠٢ ، ص ٢١ .

^٣ - د/ طالب حسن موسى ، القانون البحري دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الطبعة الاولى ، الاصدار الثاني ، عمان الاردن ، ٢٠٠٧ ، ص ٣٩ .

^٤ - اشارة الفقرة (٢) من المادة (٥) من قانون الهيئة البحرية العراقية العليا رقم (١٨) لسنة ٢٠١٩ الى الهيئة التي تتولى تسجيل السفن والوحدات العائمة بموجب قانون تسجيل السفن رقم ١٩ لسنة ١٩٤٢ وإصدار الشهادات والوثائق المتعلقة بذلك .

^٥ - اشار المشرع العراقي الى الملكية الوطنية للسفينة في المادة الاولى من قانون التجارة العثماني الصادرة ١٨٨٣ الملغاء ، انظر د فاروق ابراهيم جاسم ، مبادئ القانون البحري ، شركة العاتك لصناعة الكتاب ، بيروت ، الطبعة الاولى ، ٢٠٢١ ، ص ٤٧ .

^٦ - د علي البارودي ، د محمد فريد العريبي ، د محمد السيد الفقي ، القانون البحري والجوي ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، لبنان ، طبعة ٢٠٠١ ، ص ٩٤ .

من المادة (٢) من القانون البحري الليبي بالقول (تعتبر السفينة ليبية مهما كانت حمولتها إذا كان مربطها مرفأ ليبيا وكان نصفها على الأقل يملكه ليبون أو شركات ليبية) . وعليه لا تكتسب السفينة الجنسية الليبية أو الجنسية العراقية إلا إذا كان نصفها مملوكا لأشخاص يتمتعون بالجنسية الوطنية ، سواء كانوا شركات أو أفراد وطنيون ، أما إذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع ، يشترط أن يكون أغلبية الملاك من الجنسية العراقية أو الليبية ويدخل في حكم الليبيين الشركات الأجنبية والأشخاص الأجانب إذا توافرت فيهم الشروط التالية ، الأول إذا دعت مصلحة البلاد ذلك ، الشرط الثاني اخذ موافقة وزير للمواصلات والنقل بعد استشارة وزير المالية ، والشرط الثالث أن يكون مكان تأسيس الشركة في ليبيا ، أو يكون مركز الإدارة في ليبيا ، أو يتم ممارسة نشاط الشركة في ليبيا ، أما بالنسبة للأشخاص الأجانب فيجب أن يكون محل إقامتهم في ليبيا بالإضافة إلى الشروط السابقة ، حيث أشارت إلى ذلك الفقرة الثانية من المادة (٢) من القانون البحري .

وقد تكتسب السفينة الجنسية عن طريق المصادرة إذا خالفت التشريعات النافذة أو إذا تم الاستيلاء عليها في زمن الحرب أو كانت السفينة سائبة في البحر، حيث نصت على ذلك المادة (٣) من القانون الليبي (تنزل منزلة السفن الليبية (١) السفن السائبة في البحر التي تلتقطها سفن ليبية ترفع العلم الليبي (٢) السفن المصادرة لمخالفتها القوانين الليبية) .

وقد اشارت المادة (٩١) من من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢ الى شروط كسب السفينة للجنسية وكيفية تحديد وتسجيل جنسية السفينة بالقول (١)- تحدد كل دولة شروط منح جنسيتها للسفن ولتسجيل السفن في اقليمها وللحق في رفع علمها، وتكون للسفن جنسية الدولة التي يحق لها رفع علمها ، ويجب ان تقوم رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة. ٢- تصدر كل دولة للسفن التي منحتها حق رفع علمها الوثائق الدالة على ذلك) وعليه يجب على السفينة عند ابحارها ان تحمل علم دولة واحدة الذي تم تم تسجيل السفينة فيها، وتحمل بالإضافة الى ذلك مستندات ملكية السفينة، ولا يجوز تغيير علم السفينة اثناء الرحلة البحرية أو عند الرسو في احد الموانئ الا اذا تم بيعها ونقل ملكيتها بشكل حقيقي الى شخص اخر أو تغيير مكان تسجيل السفينة، ولا يجوز للسفينة ان تبحر وتحمل علمين أو اعلام اكثر من دولة ، ففي هذه الحالة تعد في حكم السفينة عديمة الجنسية ، وقد نصت على ذلك المادة (٩٢) من من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢ .

إثبات جنسية السفينة تثبت جنسية السفينة بطريقتين ، الأولى عن طريق رفع علم الدولة على السفينة بوصفه دليلا ماديا على أنها تتمتع بالجنسية العراقية أو الليبية ، وعلم الدولة الذي ترفعه السفينة يُعد قرينة غير قاطعة على جنسية السفينة ، إذ بعض السفن قد ترفع علما لا يدل على جنسيتها لتحقيق بعض الأهداف ، لذا يجب أن يكون هناك طريقة أخرى للتأكد من جنسية السفينة ، الطريقة الثانية تتمثل بوجود سند ملكية السفينة ، حيث تلتزم كل سفينة بحمل سند الملكية الذي لا تصدره السلطات إلا بعد التأكد من توافر الشروط القانونية اللازمة لاكتساب الجنسية وتسجيلها في سجلات الخاصة بالسفينة في احد

الموانئ العراقية او الليبية ^(١) . وقد لزم المشرع الليبي والعراقي ربان السفينة ان يحمل معه على متن السفينة الاوراق التي تثبت جنسية السفينة ^(٢) .

ويترتب على منح السفينة الجنسية مجموعة من الآثار على التفصيل الآتي :

١ - الآثار الاقتصادية ، تحرص الدول على تشجيع السفن الوطنية بهدف تطوير الاقتصاد الوطني بشكل عام وزيادة النشاط التجاري البحري بشكل خاص من خلال تقديم تسهيلات وامتيازات متعددة للسفن الوطنية ، مثل منح السفن الوطنية الأولوية في الملاحة الساحلية سواء ملاحه النزهة أو الصيد البحري أو الملاحة التجارية بين موانئ الدولة، وتشجيع السفن على القيام بعمليات الإرشاد وقطر السفن الداخلة إلى الموانئ الوطنية، فقد نصت المادة (٤) من القانون البحري الليبي (للسفن الليبية والسفن الأخرى المصرح لها وحدها حق الإبحار على السواحل وحق الملاحة التجارية بين الموانئ الليبية وقطر السفن في دخولها إلى هذه الموانئ وخروجها منها) مع ملاحظة انه يجوز للسفن الأجنبية أن تقوم بالملاحة الساحلية إذا حصلت على الموافقة من السلطات الوطنية، ويضاف إلى ذلك منح السفن التي ترفع العلم الوطنية المساعدات المالية وتسهيل منح الانتماء لها من قبل المصارف، أو الإعفاء أو تخفيض من الضرائب والرسوم ^(٣)، أو بحصر استيراد أو تصدير السلع أو المنتجات كنقل المنتجات النفطية على البواخر الوطنية أو نقل الركاب في مواسم معينة، كموسم الحج مثلاً على السفن الليبية .

٢ - الآثار السياسية، تتمتع السفن الوطنية بحماية ورقابة الدولة في وقت السلم والحياد وزمن الحرب، فإذا تعرضت السفينة إلى الاعتداء أو التهديد فمن حق الدولة أن تحمي سفنها الوطنية من هذا الاعتداء باعتبار أن السفن جزء من إقليم الدولة ^(٤) ، وجنسية السفينة هي التي تحدد حقوق وواجبات السفن الوطنية ولمتابعة تحركات السفينة بين موانئ دول العالم، واكتساب السفينة للجنسية الليبية أو العراقية يعني التزامها برفع العلم الليبي أو العراقي .

٣ - الآثار القانونية ، حيث تُعد الجنسية المرجع لمعرفة القانون الواجب التطبيق على الحوادث والجرائم والتصرفات القانونية ، فمعرفة جنسية السفينة يساعد في حل مشكلة تنازع القوانين ، عليه نخصص المبحث الآتي لبيان القانون الواجب التطبيق على المسائل القانونية التي تحدث على متن السفن ^(٥) .

^١ - انظر المادة (٤١) من القانون البحري الليبي .

^٢ - انظر المادة (١٢٠) من القانون البحري الليبي. وانظر الفقرة الاولى من المادة (٤١) من قانون التجارة البحرية العراقية.

^٣ - انظر المادة (٢٧) وما بعدها من القانون الليبي رقم ٥٣ لسنة ١٩٧٠ بشأن رسوم الموانئ الصادر بتاريخ ٢١-٤-١٩٧٠ .

^٤ انظر المادة (٧) من قانون العقوبات العراقي رقم ١١١ لسنة ١٩٦٩ وتعديلاته .حيث اشارت الى انه تخضع السفن لاختصاص جمهورية العراق الاقليمي وإنما وجدت .

^٥ - د مجيد حميد العنكي ، القانون البحري العراقي ، مرجع سابق ، ص ٢٣ ، د طالب حسن موسى ، القانون البحري ، مرجع سابق ، ص ٣٨ .

وقد اشارت المادة (٩٤) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢ الى مجموعة من الواجبات التي يتعين على دولة علم السفينة الالتزام بها لكي تمارس ولايتها ورقابتها الادارية والتقنية والاجتماعية على السفن التي تحمل علم دولتها .

المبحث الثاني: القانون الواجب التطبيق على الوقائع والتصرفات القانونية التي تحدث على متن السفينة

The law applicable to legal facts on board the ship

الأصل أن السفينة تخضع للقواعد القانونية المقررة للمنقول^(١) ، لكن المشرع قد عامل السفينة معاملة العقار استثناءً بسبب أهميتها من الناحية الاقتصادية ونظراً لطبيعتها الخاصة ، حيث تتشابه الأحكام المطبقة على السفينة مع الأحكام المطبقة على العقار ، بمعنى آخر ان هناك تقارب بين أحكام تسجيل التصرفات الواردة على العقار مع تسجيل التصرفات القانونية الواردة على السفينة ، حيث نصت المادة (٢٠) من القانون البحري الليبي على (كل اتفاق وكل عقد بعوض أو غير عوض وكل حكم واجب التنفيذ وبوجه عام كل عمل غايته إنشاء حق عيني مترتب عن سفينة مسجلة أو الإخلاء منه أو تعديله أو إسقاطه أو تحويله لا يكون له اثر حتى يبين المتعاقدين إلا بعد تسجيله في دفتر التسجيل ويكتسب الحق في تسجيل الحقوق العينية الواقعة على السفن بقوة الاتفاق أو العقد أو بمقتضى الأحكام أو الأعمال المذكورة في الفقرة السابقة) .

فلا يجوز نقل ملكية السفينة إلا إذا تم تسجيل عقد البيع في سجل الخاص بالسفينة، يضاف إلى ذلك يجوز رهن السفينة رهناً رسمياً طبقاً للمادة (٦٤) من قانون البحري مع أن هذا الرهن لا يرد إلا على العقار طبقاً للمادة (١٠٣٨) من القانون المدني الليبي.

كما يجب تسجيل وشهر التصرفات القانونية الواردة على السفينة كالبائع أو الرهن أو حقوق الامتياز، فيجب تسجيل هذه التصرفات القانونية في سجل الخاص بالسفينة وشهرها أو اعلانها، كما هو الشأن بالنسبة للتصرفات الواردة على للعقار طبقاً لنص الفقرة ثانياً من المادة (٣) من قانون التسجيل العقاري العراقي رقم ٤٣ لسنة ١٩٧١ ، وطبقاً لنص المادة (٢١) من القانون رقم ١٢ لسنة ١٩٨٨ بشأن التسجيل العقاري الاشتراكي والتوثيق الليبي التي تقرر وجوب تسجيل جميع التصرفات الواردة على العقار، يضاف إلى ذلك يحق للدائنين المرتهنين الذين سجلوا الرهن الوارد على السفينة في السجل الخاص بالسفينة يحق لهم تتبع السفينة في أي يد تكون طبقاً للمادة (٦٨) من القانون البحري الليبي، ويضاف إلى ذلك أن أحكام الحجز على السفينة اقرب إلى أحكام حجز العقار .

عليه نحاول في هذا المبحث بيان القانون الواجب التطبيق على السفينة في المسائل الجنائية في المطلب الاول، ثم بيان القانون الواجب التطبيق على السفينة في المسائل المدنية في المطلب الثاني .

^١ اشار المشرع العراقي الى ان السفن تعد من الاشياء المنقولة في المادة (٤) الملغاة من القانون التجارة البحرية العراقي.

المطلب الاول: القانون الواجب التطبيق على السفينة في المسائل الجنائية

The law applicable to the ship in criminal matters

اشار المشرع العراقي الى القانون الواجب التطبيق على السفن العراقية في حالة الجرائم التي ترتكب عليها، اذ ان قانون العقوبات العراقي هو الذي يطبق على الجرائم التي ترتكب على متن السفينة اينما وجدت سواء في المياه الوطنية أو الاقليمية أو المياه الدولية وأعلى البحار فإنها تخضع لاختصاص قانون جمهورية العراق وتكون الجرائم التي تحدث على سطح السفن ضمن الاختصاص الاقليمي للعراق حيث نصت على ذلك المادة السابعة من قانون العقوبات العراقي رقم (١١١) لسنة ١٩٦٩، بالقول (وتخضع السفن والطائرات العراقية لاختصاص جمهورية العراق الاقليمي اينما وجدت).

وكذلك اشار المشرع الليبي الى ذات الحكم حيث نصت المادة (٤) من قانون العقوبات الليبي على (تسري أحكام هذا القانون على كل ليبي أو أجنبي يرتكب في الأراضي الليبية جريمة من الجرائم المنصوص عليها فيه ، ويعد في حكم الأراضي الليبية الطائرات والسفن الليبية حيثما وجدت إذا لم تكن خاضعة لقانون أجنبي حسب القانون الدولي). ويستطيع ربان السفينة حجز وإيقاف مرتكب الجريمة بمعزل عن بقية الركاب فله السلطة التامة بالمحافظة على النظام والأمن على متن السفينة وللربان اجراء التحقيق مع الشخص المرتكب الجريمة اذا تطلب الامر ذلك باعتباره موظفا عاما استمد سلطته وصلاحياته من المشرع، وقد اشارت المادة (١١٨) من القانون البحري الليبي الى انه (يعد ربان السفينة موظفا عموميا فيما يتعلق بإثبات الولادة والوفاة وتلقي الوصية وقبول البيانات قبل الوفاة، وله السلطة التامة في المحافظة على الامن على متن السفينة واتخاذ الاجراءات اللازمة لذلك).

اما بخصوص الجرائم التي تقع على متن السفن الاجنبية^(١)، فإن الاصل فيها انها لا تخضع للقانون العراقي أو القانون الليبي ولا يسري عليها قانون العقوبات، سواء وقعت الجريمة في المياه الاقليمية للدولة أو وقعت الجريمة على متن سفينة اجنبية وهي راسية في احد الموانئ الوطنية العراقية أو الليبية، وقد نصت على هذه الحالة المادة الثامنة من قانون العقوبات العراقي رقم (١١١) لسنة ١٩٦٩ بالقول (لا يسري هذا القانون على الجرائم التي ترتكب على متن سفينة اجنبية في ميناء عراقي أو في المياه الاقليمية ...). لكن استثناءً في بعض الحالات ، فان الجرائم التي تقع على سطح السفن الاجنبية ، فإنها تخضع للقانون العراقي ، وخصوصا اذا مست الجريمة الواقعة على متن السفينة أمن أو سيادة العراق أو كان الجاني أو المجني عليه يحمل الجنسية العراقية ، أو قام ربان السفينة أو ممثل الدولة الاجنبية ، (سواء اكان سفير أو قنصل أو موظف دبلوماسي اخر تابع لدولة علم السفينة) ، بطلب المساعدة من السلطات العراقية ، ففي مثل هذه الحالات يمكن اجراء تحقيق أو توقيف شخص ارتكب حادث أو جريمة على متن السفينة وهنا يمكن تطبيق القانون العراقي على الحوادث والجرائم التي تقع على

^١ - د علي البارودي ، د محمد فريد ، محمد السيد الفقي ، القانون البحري والجوي ، مرجع سابق ، ١١٦ .

متن السفن الاجنبية وهي راسية في الموانئ أو المياه الاقليمية للعراق، وهذا ما اشار اليه المشرع العراقي في نص المادة (٨) من قانون العقوبات بالقول (...إلا اذا مست الجريمة امن الاقليم أو كان الجاني أو المجني عليه عراقيا أو طلبت المعونة من السلطات العراقية).

وقد نصت المادة (٢٧) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢ على (١- لا ينبغي للدولة الساحلية ان تمارس الولاية الجنائية على ظهر سفينة اجنبية مارة خلال البحر الاقليمي من اجل توقيف أي شخص أو اجراء أي تحقيق بصدد جريمة ارتكبت على ظهر السفينة اثناء مرورها إلا في الحالات التالية فقط : (أ) اذا امتدت نتائج الجريمة الى الدولة الساحلية . (ب) أو كانت الجريمة من نوع يخل بسلم البلد أو بحسن النظام في البحر الاقليمي . (ج) أو طلب ربان السفينة أو ممثل دبلوماسي أو موظف قنصلي لدولة علم السفينة مساعدة السلطات الدولية . (د) أو اذا كانت هذه التدابير لازمة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل) .

يمكن القول بالنسبة للمسائل الجنائية التي تقع على السفن العراقية أو السفن الليبية فالأصل فيها هو تطبيق قانون علم السفينة كقاعدة عامة سواء وقعت الجريمة في المياه الساحلية أو في اعالي البحار، على اعتبار السفينة امتداد للدولة تطبيقاً لنص المادة (٧) من قانون العقوبات العراقي حيث تخضع السفن العراقية للقانون العراقي اينما وجدت^١، ويجوز استثناء تطبيق قانون دولة الميناء الأجنبي إذا تعلقت الجريمة بأمن وسيادة هذه الدولة ، تطبيقاً للحالات التي اشارت اليها نص المادة (٨) من العقوبات العراقي .

السفن الحربية والسفن الحكومية غير التجارية

اما بخصوص القانون الواجب التطبيق على السفن الحربية والسفن الحكومية وغيرها من السفن المستعملة في الاغراض غير التجارية (٢). فقد عرفت المادة (٢٩) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢ السفن الحربية بأنها عبارة عن (سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما تحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدولة، وتكون تحت امرة ضابط معين رسمياً من قبل حكومة تلك الدولة ، ويظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو فيما يعادلها، ويشغلها طاقم من الاشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية).

يمكن القول ان ما يقع من جرائم على ظهر السفن الحربية مثل عصيان الاوامر من قبل الجنود أو نشوب معارك الضرب بالالات حادة أو الطعن بالسكين أو الرمي بالرصاص أو استخدام اي وسيلة اخرى للاعتداء على احد الطاقم او البحارة او حدوث السرقة من قبل طاقم السفينة أو غيرها من الجرائم الواقعة على النفس أو الواقعة على الاموال فإن هذه الجرائم تخضع لقانون علم السفينة الحربية.

^١ - تقابل المادة (٤) من قانون العقوبات الليبي .

^٢ -- د علي البارودي ، د محمد فريد ، محمد السيد الفقي ، القانون البحري والجوي ، مرجع سابق ، ١١٢ .

وكذلك تخضع الجرائم الواقعة على السفن العامة المخصصة لأغراض غير التجارة فإنها تخضع لقانون دولة علم السفينة^(١)، مثل السفن المخصصة للأبحاث العلمية أو سفن المستشفيات أو سفن القطر والإنقاذ البحري، سواء اكانت هذه السفن في المياه الساحلية أو المياه الإقليمية أو اعالي البحار أو موانئ دولة اجنبية. وذلك لان السفن الحربية أو السفن المخصصة للخدمة العامة التي تمتلكها الدولة وتستخدم في اعمال ومهام غير مخصصة لأغراض التجارة تتمتع بحصانة قضائية، وقد اشارت الى هذه الحصانة المادة (٩٥) والمادة (٩٦) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢^(٢).

اما عن الاضرار والحوادث الناجمة عن السفن الحربية أو السفن الحكومية التي تصيب منشآت الموانئ الاجنبية أو الاضرار تحدث في المياه الإقليمية فان دولة علم السفينة تتحمل المسؤولية عن تعويض كافة الاضرار التي تلحق منشآت الموانئ الاجنبية، وقد نصت المادة (٣١) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢ على المسؤولية المدنية (تتحمل دولة العلم المسؤولية الدولية عن اية خسارة أو ضرر يلحق بالدولة الساحلية نتيجة عدم امتثال سفينة حربية أو سفينة حكومية اخرى مستعملة لأغراض غير تجارية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الاقليمي أو لأحكام هذه الاتفاقية أو لغيرها من قواعد القانون الدولي).

وفي حالة عدم امتثال السفن الحربية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية ففي هذه الحالة يحق للدولة الساحلية الطلب من ربان السفينة مغادرة المياه الإقليمية على الفور ، وقد اشارت الى ذلك المادة (٣٠) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢ الى انه (اذا لم تمتثل اية سفينة حربية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الاقليمي وتجاهلت أي طلب يقدم اليها للامتثال لتلك القوانين والأنظمة، جاز للدولة الساحلية ان تطلب اليها مغادرة البحر الاقليمي على الفور).

المطلب الثاني: القانون الواجب التطبيق على السفينة في المسائل المدنية

The law applicable to the ship in civil matters

سبق القول ان السفينة تعد من الاموال المنقولة ، ولا ريب ان الاموال المنقولة تخضع لقانون موقعها الفعلي، لكن الصعوبة تكمن في كيفية تطبيق القانون على السفينة وهي معدة للملاحة والتنقل من مكان الى اخر، لان طبيعة عمل السفينة السفر الحركة والتنقل بين موانئ مختلف دول العالم أو الملاحة في المياه الساحلية لعلم دولة السفينة أو الملاحة في المياه الإقليمية التي تخضع لقانون وسيادة دولة اجنبية ، أو تبحر السفينة في

^١ - انظر المادة (٧) من قانون العقوبات العراقي رقم ١١١ لسنة ١٩٦٩ وتعديلاته .

^٢ - تنص المادة (٩٥) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢ على انه (للسفن الحربية في اعالي البحار حصانة تامة من ولاية اية دولة غير دولة العلم) ، وتنص المادة (٩٦) من الاتفاقية على انه (يكون السفن التي تمتلكها او تسيرها دولة ما وتستخدمها فقط في مهمات حكومية غير تجارية حصانة تامة في اعالي البحار ، من ولاية اية دولة غير دولة العلم)

اعالي البحار حيث لا يخضع هذا البحر لسلطات وسيادة أو قانون دولة معينة^(١). بحيث تكون هناك حرية الملاحة لجميع الدول سواء اكانت ساحلية أو دول غير ساحلة^(٢). ولا يجوز لأي دولة الادعاء بأن اعالي البحار تخضع لسيادتها^(٣).

ففي المسائل المدنية يتعين التفرقة بين إذا كانت السفينة واقفة في المياه الساحلية لدولة علم السفينة أو واقفة في ميناء دولة أجنبية أو تبحر في المياه الدولية^(٤)، أي يجب التفرقة بين حالة إذا كانت السفينة راسية في المياه الإقليمية أو راسية في ميناء دولة أجنبية، وفي هذه الحالة الأخيرة يثور التنازع بين قانون دولة علم السفينة وقانون دولة الميناء الأجنبي، حيث يتوقف فض التنازع بين القوانين على فحص كل حالة على انفراد طبقاً لقواعد قانون الدولي الخاص^(٥).

ويجب التمييز بين الالتزامات التعاقدية والالتزامات غير التعاقدية، ويجب التفرقة أولاً بين الوقائع والتصرفات التي تحدث على متن السفينة، مثل عقود نقل الركاب أو سندات الشحن ونقل البضائع أو الأضرار التي تلحق بالبضائع المشحونة أو عقود البيع أو الزواج أو الطلاق أو الوصية، وعقد العمل البحري الذي يبرم في ميناء أجنبي. وثانياً التصرفات أو الوقائع التي تحدث على جسم السفينة ذاتها، مثل رهن السفينة وحقوق الامتياز البحري أو الخسارات المشتركة أو حوادث التصادم البحري بين سفينة وأخرى أو الحوادث والأضرار الناجمة عن السفينة والتي تسببها للموانئ الأجنبية.

وقد اشارت الفقرة الاولى من المادة (٢٨) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢ الى القانون الواجب التطبيق على المسائل المدنية التي تقع على متن السفينة الأجنبية أو الحوادث الواقعة على جسم السفينة ذاتها في المياه الإقليمية أو الموانئ الوطنية، حيث نصت على (١- لا ينبغي للدولة ان توقف سفينة أجنبية مارة خلال البحر الاقليمي أو ان تحول اتجاهها لغرض ممارسة ولايتها المدنية فيما يتعلق بشخص موجود على ظهر السفينة. ٢- لا يجوز للدولة الساحلية ان توقع اجراءات التنفيذ ضد السفينة أو تحتجزها لغرض أي دعوى مدنية إلا فيما يتعلق بالالتزامات التي تتحملها السفينة أو المسؤوليات التي تقع عليها اثناء رحلتها خلال مياه الدولة الساحلية أو لغرض تلك الرحلة. ٣- لا تخل الفقرة ٢ بحق الدولة الساحلية وفقاً لقوانينها في ان توقع اجراءات التنفيذ لغرض أي دعوى مدنية ضد اية سفينة أجنبية راسية في بحرها الاقليمي أو مارة خلال بحرها الاقليمي أو تحتجزها بعد مغادرة المياه الداخلية).

١ - اشارت المادة (٨٦) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢ الى مفهوم اعالي البحار بالقول هي (جميع اجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الاقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما ، أو لا تشملها المياه الارخبيلية لدولة أرخبيلية)

٢ - تنص المادة (٨٧) والمادة (٩٠) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢. لكل دولة الحق في تسيير سفنها وعلى حرية الملاحة في اعالي البحار .

٣ - تنص المادة (٨٩) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢. على (لا يجوز لأية دولة شرعاً ان تدعي إخضاع أي جزء من اعالي البحار لسيادتها) .

٤ - د علي البارودي ، د محمد فريد ، محمد السيد الفقي ، القانون البحري والجوي ، مرجع سابق ، ١١٦ .

٥ - د/ مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، مكتبة الوفاء القانونية ، الطبعة الاولى ، الاسكندرية ، ٢٠١٠ ، ص ٦٧ .

ففي مثل هذه الحالات لتحديد القانون الواجب التطبيق يتوقف فض التنازع بين القوانين على فحص كل حالة على انفراد طبقا لقواعد قانون الدولي الخاص ، وعليه نتناول بعض الامثلة وعلى النحو الاتي :

القانون الواجب التطبيق التصادم البحري بين السفن .

في حالة تصادم السفن في المياه الاقليمية أو الموانئ الوطنية فان القانون الواجب التطبيق هو القانون الوطني هو الواجب التطبيق، استنادا الى قاعدة الاسناد الواردة في نص المادة (٢٧) من قانون المدني العراقي والمادة (٢١) من القانون المدني الليبي، اذ يعد قانون محل وقوع الفعل الضار هو الواجب التطبيق^(١)، اما في حالة وقع التصادم البحري بين السفن في منطقة اعالي البحار فلا تثار المشكلة اذا كانت السفن المتصادمة تحمل علم نفس الدولة اذ في هذه يطبق قانون علم دولة السفينة وترفع الدعوى امام محكمة دولة علم السفينة للمطالبة بالتعويض عن الاضرار التي اصابها السفينة ، اما اذا حدث التصادم بين سفن تحمل اعلام دول مختلفة فان القانون الواجب التطبيق يكون هو قانون دولة المدعى عليه أو قانون دولة السفينة الصادمة، ويترك الخيار للمدعي برفع دعوى امام محكمة موطن المدعى عليه للمطالبة بالتعويض أو يرفع دعوى المطالبة بالتعويض امام محكمة ميناء تسجيل السفينة^(٢).

القانون الواجب التطبيق على المنقولات المحمولة على السفن.

حالة وقوع الاضرار على البضائع المحمولة على السفينة، يمكن القول بشكل عام ان المنقولات التي تحملها السفن تطبق عليها قانون علم دولة السفينة ، سواء كانت السفينة متوقفة في الموانئ الوطنية أو الاقليمية أو كانت السفينة تبحر في المياه الدولية ، وذلك على اساس امتداد قانون دولة العلم على السفن .

القانون الواجب التطبيق على عقود التامين .

في حالة التامين على البضائع فان القانون الواجب التطبيق هو قانون مكان توقيع عقد التامين، وإذا تم التامين لدى اكثر من مؤمن فان المؤمن له يستطيع ان يرفع الدعوى للمطالبة بالتعويض امام محكمة مكان ابرام العقد الذي تجاوز فيه نصف قيمة عقد التامين^(٣). وقد اشارت الى هذا الحل المادة (٢٩٩) من القانون البحري الليبي والتي نصت على انه (لا يجوز استدعاء المؤمنين إلا امام محكمة مكان توقيع العقد ، فإذا وقع العقد وكيل عن المؤمن فيجوز للمستأمن ان يرفع الدعوى امام محكمة موطن المؤمن ، وإذا تم التامين لدى اكثر من مؤمن فللمستأمن ان يرفع الدعوى امام محكمة المكان الذي وقع فيه المؤمن على اكثر من نصف قيمة التامين، بحيث يستدعي باقي المؤمنين امام هذه المحكمة) .

^١ - تنص المادة (٢٧) من القانون المدني العراقي على انه (الالتزامات غير التعاقدية يسري عليها قانون الدولة التي حدثت فيها الواقعة المنشئة للالتزام) تقابل المادة (٢١) من القانون المدني الليبي

^٢ - د احمد عبد الحميد عشوش ، القانون البحري الليبي ، الجزء الثاني ، منشورات الشركة العمة للنشر والتوزيع والإعلان ، ليبيا ١٩٧٧ ، ص ٣٢٠ .

^٣ - د احمد عبد الحميد عشوش ، القانون البحري الليبي ، مرجع سابق . ص ٢٨٢ .

القانون الواجب التطبيق على عقد نقل الركاب .

إذا اخل الناقل بعقد نقل الركاب أو تعرض الركاب الى اضرار اثناء السفر على متن السفينة ، فان القانون الواجب التطبيق يكون هو قانون علم دولة السفينة ، ويمكن للراكب ان يرفع دعوى المطالبة بالتعويض امام محكمة المدعى عليه الناقل ، أو يرفعها امام محكمة مكان ابرام عقد النقل ، اما اذا كان الناقل شركة اجنبية فالراكب يرفع الدعوى امام محكمة موطن فرع الشركة الذي سلم تذكر النقل داخل العراق ، وإذا وقع الحادث داخل المياه الوطنية فان القانون الوطني هو الواجب التطبيق ^(١) .

الخاتمة Conclusion

خلال العرض السابق تم تناول محددات السفينة وبيان اوجه الشبه بينها وبين محددات الاشخصية القانونية وتم دراسة الجنسية والآثار الاقتصادية والسياسية المترتبة عند اكتساب السفينة جنسية دولة ما ، كما تم دراسة القانون الواجب التطبيق سواء في المسائل الجنائية أو المسائل المدنية وقد توصنا النتائج والمقترحات التالية :

أولاً - النتائج

المشرع العراقي لم يحدد بشكل واضح القانون الواجب التطبيق على السفن لأنه يعتمد على قواعد قانونية قديمة للتجارة البحرية والتي لا تواكب التطور الحاصل في مجال التجارة البحرية كما ان أحكام هذا القانون متناثرة بين القانون التجاري البحرية الصادر قبل اكثر ١٦١ سنة أي صدر سنة ١٨٦٣م وبين احكام قانون النقل الصادر عام ١٩٨٣ وبين القواعد العامة الواردة في القانون المدني ١٩٥١ أو قانون التجارة وقانون تسجيل السفن وقانون الموانئ وغيرها من التشريعات، مما يؤدي الى صعوبة على المهتمين الالمام بكل تفاصيل هذه القوانين.

ثانياً - المقترحات

نقترح على المشرع العراقي اصدار وسن قانون التجارة البحرية موحد ينظم فيه احكام القانون الواجب التطبيق بشكل دقيق ومفصل ويجمع فيه قواعد وأحكام القانون البحري المبعثرة على عدة قوانين، وخصوصا بعد البدا في انشاء ميناء الفاو الكبير، الذي يربط بين قارة اسيا وقارة اوربا عن طريق القناة الجافة. وهذا يساعد ويساهم في تطور الاقتصاد الوطني ويشجع على جلب الاستثمارات الاجنبية في مجال التجارة البحرية.

المصادر

أولاً الكتب القانونية

١. د - احمد عبد الحميد عشوش ، القانون البحري الليبي ، الجزء الثاني ، منشورات الشركة العامة للنشر والتوزيع والإعلان ، ليبيا ١٩٧٧ .
٢. د/ طالب حسن موسى ، القانون البحري ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الطبعة الاولى ، الاصدار الثاني ، عمان الاردن ، ٢٠٠٧
٣. د - عبد الحميد المنشاوي ، قانون التجارة البحرية في ضوء الفقه والقضاء ، منشأة المعارف بالإسكندرية ، ٢٠٠٥ .

^١ د احمد عبد الحميد عشوش ، القانون البحري الليبي ، مرجع سابق ص ١٤٩ .

٤. د- عبد القادر حسين العطير ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، دراسة مقارنة ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الطبعة الاولى الاصدار الاول ، ١٩٩٩
٥. د- عبد القادر حسين العطير ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، دراسة مقارنة ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الطبعة الاولى الاصدار الاول ، ١٩٩٩
٦. د- عبد القادر حسين العطير ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، دراسة مقارنة ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الطبعة الاولى الاصدار الاول ، ١٩٩٩
٧. د- عبد القادر حسين العطير ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، دراسة مقارنة ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الطبعة الاولى الاصدار الاول ، ١٩٩٩
٨. د - عادل علي المقدادي ، القانون البحري ، دار الثقافة للنشر والتوزيع الطبعة الاولى الاصدار الرابع ، عمان الاردن ، ٢٠٠٩ .
٩. د - عادل علي المقدادي ، القانون البحري ، دار الثقافة للنشر والتوزيع الطبعة الاولى الاصدار الرابع ، عمان الاردن ، ٢٠٠٩ .
١٠. د علي البارودي ، د محمد فريد العريبي ، د محمد السيد الفقي ، القانون البحري والجوي ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، لبنان ، طبعة ٢٠٠١ .
١١. د فاروق ابراهيم جاسم ، مبادئ القانون البحري ، شركة العاتك لصناعة الكتاب ، الطبعة الاولى بيروت ، ٢٠٢١ .
١٢. د لطيف جبر كومانى ، القانون البحري ، دار الثقافة للنشر والتوزيع الطبعة الاولى الاصدار الرابع ، عمان الاردن ، ٢٠٠٣ .
١٣. د/ محمد السيد الفقي ، القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة ، مصر ، طبعة ٢٠٠٧
١٤. د/ مصطفى المبروك عمار ، محاضرات في قانون البحار ، مطابع الثورة العربية ، ليبيا ، بدون سنة نشر
١٥. د/ مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، مكتبة الوفاء القانونية الاسكندرية الطبعة الاولى ٢٠١٠ .

ثانيا التشريعات

١٦. قانون التجارة البحرية العراقي (العثماني) الصادر ١٨٨٣
١٧. قانون العقوبات العراقي رقم ١١١ لسنة ١٩٦٩ وتعديلاته
١٨. قانون الهيئة البحرية العراقية العليا رقم (١٨) لسنة ٢٠١٩
١٩. قانون تسجيل السفن العراقي رقم ١٩ لسنة ١٩٤٢
٢٠. القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ وتعديلاته
٢١. قانون الموانئ العراقي رقم ٢١ لسنة ١٩٩٥
٢٢. القانون البحري الليبي الصادر سنة ١٩٥٣ .
٢٣. القانون المدني الليبي الصادر سنة ١٩٥٤
٢٤. قانون العقوبات الليبي الصادر سنة ١٩٥٥
٢٥. القانون الليبي رقم ٥٣ لسنة ١٩٧٠ بشأن رسوم الموانئ الصادر بتاريخ ٢١-٤-١٩٧٠
٢٦. اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢