



ISSN2075-7220 :

رقم دولي

ISSN2313-0377 :

رقم دولي إلكتروني

مجلة المحقق الدولي للعلوم القانونية والسياسية

مجلة علمية فصلية محكمة تصدر عن كلية القانون بجامعة بابل

بعض البحوث التي وردت ضمن هذا العدد:

- جرائم العمل المنصوص عليها في القوانين الخاصة.
- دور الجزاءات الادارية في حماية الامن الدوائي (دراسة مقارنة).
- التأمين النقدي (دراسة قانونية مقارنة مع الفقه الاسلامي)
- مفهوم مبدأ الرد الكامل للمنافع

- ا.د اسراء محمد علي سالم
- ابراهيم صالح كاظم
- أ.د. إسماعيل عصام غيدان البديري
- م. حوراء حيدر إبراهيم الطائي
- أ.د. منصور حاتم محسن
- أ.د. ايمان طارق الشكري
- وليد طعمه مفتن

عدد اربع

٢٠٢١

سنة اثنان عشر

رقم الايداع في دار الكتب والوثائق ببغداد ١٢٩١ لسنة ٢٠٠٩



ISSN: 2075-7220
ISSN ONLINE: 2313-0377

AL-Mouhaqiq Al-Hilly Journal

For Legal and political science

Quarterly Refereed and Scientific Journal Issued By College
of Law in Babylon University

Some of the research included in this issue:

• Labour offences provided for
by special laws

• The role of administrative
sanctions in protecting drug
security

• The Monetary Mortgage,
Legal Study Compared to
Islamic Jurisprudence

• A concept of principle of full
refund of benefits

• Prof. Dr. Asra Muhammad Ali
Ibrahim Saleh Kadhm

• Prof. Ismaeel Sasah Ghidan
Hawraa Haidar Ibraheim Altaie

• Prof. Dr. Mansoor Hatem Muhsin

• Prof. Dr. Eman Tarek Makki
waleed Tuma Maften

Fourth Issue

2021

Thirteenth Year

No. Deposit in the Archives office – office 1291 for the national Baghdad in 2009

ت	اسم البحث	اسم الباحث	عدد الصفحات
١.	جرائم العمل المنصوص عليها في القوانين الخاصة	ا.د اسراء محمد علي سالم ابراهيم صالح كاظم	٤٢-٩
٢.	المسؤولية الجزائية عن التلاعب بأجور العمال(دراسة مقارنة)	ا.د اسراء محمد علي سالم ابراهيم صالح كاظم	٨٤-٤٣
٣.	الأحكام الموضوعية لجريمة الاعتداء عمداً على الموجودات الخاصة بمرافق المياه والغاز (دراسة مقارنة)	ا.د. إسراء محمد علي سالم عباس محمد علي محمد	١١٩-٨٥
٤.	الأحكام الموضوعية لجرائم التخريب في قانون عقوبات قوى الأمن الداخلي العراقي -دراسة مقارنة-	ا.د. إسراء محمد علي سالم أحمد صباح محسن سبتي	١٥٣-١٢٠
٥.	دور الجزاءات الادارية في حماية الامن الدوائي (دراسة مقارنة)	أ.د. إسماعيل صعصاع غيدان م. حوراء حيدر إبراهيم الطائي	١٧٨-١٥٤
٦.	طرق اختيار تعيين رجل الشرطة (دراسة مقارنة)	ا.د.اسماعيل صعصاع غيدان حمزة غالب مكمّل الميالي	٢٠٨-١٧٩
٧.	الضمانات القانونية لعدالة تقسيم الدوائر الانتخابية (دراسة مقارنة)	أ.د. اسماعيل صعصاع أ.د. علاء عبد الحسن حيدر عزيز صالح	٢٥٧-٢٠٩
٨.	التنظيم القانوني لشروط منح إجازة السياقة في التشريع العراقي (دراسة مقارنة)	أ.د.إسماعيل صعصاع غيدان حامد عبيد مرزة العلواني	٣٠٦-٢٥٨
٩.	التأمين النقدي(دراسة قانونية مقارنة مع الفقه الاسلامي)	أ.د. منصور حاتم محسن	٣٤٣-٣٠٧
١٠.	(مفهوم حق الإمكان القانوني) "دراسة مقارنة"	أ.د. منصور حاتم محسن نجوان محمد راضي	٣٦٥-٣٤٣
١١.	وسائل اثبات التوقيع الالكتروني	ا.د منصور حاتم محسن م.د بان سيف الدين محمود م.م خوالفية رضا	٣٨٤-٣٦٦
١٢.	مفهوم التصرف في المال المغصوب (دراسة مقارنة)	ا.د منصور حاتم محسن م. عباس سهيل جيجان	٤٥٦-٣٨٥
١٣.	مفهوم مبدأ الرد الكامل للمنافع	أ.د. ايمان طارق الشكري وليد طعمه مفتن	٤٩٠-٤٥٧
١٤.	المصدر الموضوعي لترابط الاتفاقات (دراسة مقارنة)	ا.د. ايمان طارق مكي م.د سهير حسن	٥٣٨-٤٩١
١٥.	اثر ترابط الاتفاقات على انقضاء المجموعة العقدية (دراسة مقارنة)	ا.د. ايمان طارق مكي م.د سهير حسن	٥٨٨-٥٣٩
١٦.	المفهوم القانوني للمانع الادبي في الاثبات المدني	أ. د سلام عبد الزهرة عبد الله ياسر محمد فوزان الحساني	٦٣٤-٥٨٩
١٧.	المفهوم القانوني لبنوك التجميد (دراسة مقارنة)	ا.د. سلام عبد الزهرة عبد الله مشتاق عبدالحى عبدالحسين بدر	٦٧١-٦٣٥
١٨.	موقف القانون العراقي من الحجز التنفيذي على حقوق الملكية الفكرية	أ.د سلام عبد الزهرة عبد الله غسان شهيد كريم جبار	٧٠٤-٦٧٢
١٩.	استنفاد ولاية القاضي في الدعوى المدنية (دراسة مقارنة)	أ.د. هادي حسين الكعبي حسين صبري هادي	٧٥٠-٧٠٥
٢٠.	المركز القانوني للمستهلك الالكتروني في ظل قواعد الاختصاص القضائي الدولي	أ.د. عبد الرسول عبد الرضا حسين عمران جرمت العبيدي	٧٨٤-٧٥١
٢١.	الحماية الاجرائية للسائح الاجنبي	أ.د. عبد الرسول عبد الرضا وسام عبد العظيم عبيد	٨١٣-٧٨٥

ت	اسم البحث	اسم الباحث	عدد الصفحات
٢٢	دور تقنية التأمين لمواجهة المخاطر والأضرار في ظل انتشار جائحة كورونا	أ.د. عبد الرسول عبد الرضا م. د نصيف جاسم محمد الكرعوي	٨٤٣-٨١٤
٢٣	جنسية السفينة وأثرها على الولادات التي تحصل على متنها	أ.د. عبد الرسول عبد الرضا جواد كاظم جاسم خنجر الطفيلي	٨٨٤-٨٤٤
٢٤	جريمة الاعتداء على المنشآت العسكرية - دراسة مقارنة	أ. د. حسون عبيد هجيج سالم حسين حبيب	٩٢٣-٨٨٥
٢٥	جريمة استعمال المحرر الصحيح من قبل الغير (دراسة مقارنة)	أ. د. حسون عبيد هجيج كرار علاوي خضير المساري	٩٥٨-٩٢٤
٢٦	الاطار المفاهيمي لجريمة انشاء موقع على الشبكة المعلوماتية بقصد الاتجار بالبشر (دراسة مقارنة)	أ.د. عمار عباس الحسيني احمد ضمد جاسم	٩٨٨-٩٥٩
٢٧	حرية الملاحة في أعالي البحار	أ.د. صدام حسين وادي علي لفتة جودة	١٠٢٢-٩٨٩
٢٨	علاقة رئيس الجمهورية بالقضاء في الدستور العراقي مقارنة بالدستورين الامريكي والفرنسي (دراسة مقارنة)	أ.د. علاء عبد الحسن كريم م.د. اركان عباس حمزة	١٠٦٤-١٠٢٣
٢٩	الفئات المشمولة بالحصانة الدبلوماسية	أ.د. طيبة جواد حمد المختار سلام عيسى صكبان الصليحي	١٠٨٥-١٠٦٥
٣٠	انقضاء استخلاف حقوق الملكية الفكرية (دراسة مقارنة)	أ.د. ضمير حسين ناصر خوله كاظم محمد راضي	١١١٧-١٠٨٦
٣١	استخلاف الحقوق المعنوية واشكالية الانتقال (دراسة مقارنة)	أ.د. ضمير حسين ناصر خوله كاظم محمد راضي	١١٤٨-١١١٨
٣٢	هلاك المعلومات الالكترونية والاثر المترتب عليها (دراسة مقارنة)	أ.د. ميري كاظم عبيد علاء حسين حمد	١١٨٤-١١٤٩
٣٣	انتقاض الاجراء القضائي (دراسة تحليلية مقارنة)	أ.د. وسن قاسم غني م.م. احمد خضير عباس	١٢٠٦-١١٨٥
٣٤	الاساس القانوني للحكم القضائي المشروط (دراسة مقارنة)	أ.د. وسن قاسم غني سامي حسين ثامر	١٢٤٢-١٢٠٧
٣٥	القوة الملزمة للحكم القضائي الاجنبي المشروط (دراسة مقارنة)	أ.د. وسن قاسم سامي حسين ثامر	١٢٧٩-١٢٤٣
٣٦	عقد المشورة الوراثية	أ.د. وسن قاسم غني الخفاجي علي رشيد رحم الفريشي	١٣٢٨-١٢٨٠
٣٧	الرقابة القضائية على قرارات منح سمة الدخول والإقامة	أ.د. فراس كريم شيعان عقيل حمود حمزه	١٣٦٢-١٣٢٩
٣٨	اثر معيار المصلحة الفضلى في تحديد القانون الواجب التطبيق على حقوق الطفل الشخصي	أ.د. فراس كريم شيعان خضير مخيف فارس	١٣٩٦-١٣٦٣
٣٩	التنظيم القانوني لعقد القرض الدولي متعدد الأطراف	أ. د فراس كريم شيعان ابتهال حميد غريب	١٤٢٦-١٣٩٧
٤٠	أساليب بيع البنك المركزي للعملة الأجنبية (دراسة مقارنة)	أ. د. ذكرى محمد حسين الياسين م.م. عبدالخالق غالي مهدي	١٥٠٦-١٤٢٧
٤١	دور قضاء الدولة في معالجة الفراغ التشريعي عن طريق مبادئ القانون الدولي الخاص (دراسة مقارنة)	أ.د. خير الدين كاظم الامين نور حسين جواد	١٥٣٩-١٥٠٧
٤٢	الحماية الموضوعية للمال الاجنبي (دراسة مقارنة)	أ.د. خير الدين كاظم الامين علي عبد الكريم خلف	١٥٧٠-١٥٤٠
٤٣	الحلول الوطنية لتنازع القوانين في استرداد الاموال	أ.د. خير الدين كاظم الامين بسام صبيح سلمان	١٦٠٦-١٥٧١

ت	اسم البحث	اسم الباحث	عدد الصفحات
٤٤	ولاية القضاء إزاء الإدارة ضمن نطاق العقد الإداري (دراسة مقارنة)	أ.د. صادق محمد علي حسن قاسم محمد حنتوش	١٦٢٩-١٦٠٧
٤٥	جهات الرقابة الإدارية ووسائل تحريكها / دراسة مقارنة	أ.د. صادق محمد علي حسن قاسم محمد حنتوش	١٦٥٣-١٦٣٠
٤٦	ضمانة التحقيق الانضباطي لرجل الشرطة (دراسة مقارنة)	أ.د. صادق محمد علي الحسيني خالد وهاب حسن العكايشي	١٧٠٢-١٦٥٤
٤٧	الجزاءات المالية المترتبة على النكول في المناقصات والمزايدات الحكومية	أ.د. صادق محمد علي الحسيني عماد محمد شاطي	١٧٣٤-١٧٠٣
٤٨	جريمة حيازة المتفجرات والمفرقات (دراسة مقارنة)	أ.د. محمد إسماعيل المعموري ساره عبد الرضا حنبوص	١٧٧٩-١٧٣٥
٤٩	أركان جريمة إدارة أو تهينة مكان لتعاطي المخدرات أو المؤثرات العقلية -دراسة مقارنة-	أ.د. محمد إسماعيل المعموري علاء حسين علي لافي	١٨٠٩-١٧٨٠
٥٠	جريمة تحرير وصفة طبية وهمية او مبالغ فيها في القانون العراقي	أ.د. محمد إسماعيل المعموري م. احمد هادي عبد الواحد	١٨٤٤-١٨١٠
٥١	عقوبة جريمة امتناع متكفل الطفل عن تسليمه لمستحقه (دراسة مقارنة)	أ.د. محمد إسماعيل المعموري ايناس عباس كحار	١٨٨١-١٨٤٥
٥٢	جريمة تغاضي رجل الشرطة عن منع ارتكاب جريمة (دراسة مقارنة)	أ.د. اسماعيل نعمة عبود مسلم محمد طالب	١٩١٤-١٨٨٢
٥٣	تنظيم اختصاصات المجلسين التشريعيين في المجال التشريعي	أ.د. حسين جبار عبد كرار نجم عبد	١٩٤١-١٩١٥
٥٤	الضمانات الدستورية لحقوق وحرريات الافراد في الضرورة الاجرائية الجزائية	أ.د. آدم سميان ذياب زهير محمد هاشم	١٩٦٦-١٩٤٢
٥٥	رد الاعتبار التجاري للتاجر المفلس (دراسة مقارنة)	أ.م.د. سماح حسين علي محمد عبدالواحد حميد	٢٠٠٩-١٩٦٧
٥٦	التنظيم القانوني لاستنفاد الحقوق في أطار براءات الاختراع ونطاق تطبيقه الجغرافي (دراسة تحليلية مقارنة)	أ.م.د. سماح حسين علي عدي حسين طعمه	٢٠٤٧-٢٠١٠
٥٧	آليات التعاون الدولي لمكافحة الاتجار بالبشر	أ.م.د. سرمد عامر عباس اثير حسن عبيد	٢٠٧٠-٢٠٤٨
٥٨	الأساس القانوني للمعايير الدولية لحماية الاستثمار الأجنبي	أ.م.د. حيدر عبد محسن شهد عذراء محمد سكر صالح	٢٠٩٢-٢٠٧١
٥٩	الدعوى المضادة امام القضاء الدولي-دراسة في المفهوم والاساس القانوني	أ.م.د. حيدر عبد محسن شهد	٢١٣٠-٢٠٩٣
٦٠	التنظيم القانوني لتداول شهادات الابداع في سوق الاوراق المالية " دراسة مقارنة "	أ.م.د. ميثاق طالب عبد حمادي أمير حسين عبد الامير ابراهيم	٢١٧٢-٢١٣١
٦١	الاحكام الجزائية للطرح الخاص للاسم في الشركة المساهمة (دراسة مقارنة)	أ.م.د. ميثاق طالب عبد حمادي زهراء كاظم مجيد	٢٢١٥-٢١٧٣
٦٢	جريمة تعطيل أوامر الحكومة - دراسة مقارنة	أ.م.د. منى عبد العالي موسى مصطفى محمد علي	٢٢٤٦-٢٢١٦
٦٣	جريمة التنقيب عن الآثار دون موافقة	أ.د. م منى عبد العالي موسى هيثم احمد سلمان	٢٢٧٩-٢٢٤٧
٦٤	جريمة التأثير على القضاء في اصدار القرارات والاحكام الجزائية - دراسة مقارنة	أ.م.د. منى عبد العالي موسى علي رزاق محمد	٢٣١٦-٢٢٨٠
٦٥	جريمة انتماء رجل الشرطة لحزب او جمعية سياسية (دراسة مقارنة)	أ.م.د. نافع تكليف مجيد عباس بردان حبيب	٢٣٥٠-٢٣١٧
٦٦	تقاسم الاختصاصات التشريعية والتنفيذية في دستور جمهورية العراق لعام	أ.م.د. ليلي حنتوش ناجي	٢٣٦٩-٢٣٥١

ت	اسم البحث	اسم الباحث	عدد الصفحات
	٢٠٠٥	زينب علي طه	
٦٧.	النيابة القانونية عن الغير امام القضاء المدني (دراسة مقارنة)	ا.م.د. حبيب عبيد مرزة	٢٣٩٥-٢٣٧٠
٦٨.	ماهية الحق الاستثنائي للمؤلف	أ.م.د. ماهر محسن عبود أيثم عبدالحسين محمد	٢٤٢٥-٢٣٩٦
٦٩.	دور المنظمات الدولية في مكافحة جريمة الاتجار بالبشر	أ.م.د. اسامة صبري محمد خالد جواد كاظم	٢٤٤٣-٢٤٢٦
٧٠.	فكرة بطلان النص الدستوري- دراسة تحليلية في ضوء دستور جمهورية العراق لسنة ٢٠٠٥	ا.م.د. ياسر عطوي عبود الزبيدي	٢٤٨٠-٢٤٤٤
٧١.	المسئولية المدنية للطبيب عن فشل عملية التعقيم "دراسة تحليلية مقارنة بين القانون المصري وبعض الأنظمة المقارنة"	ا.م.د. عبد الرزاق وهبه سيد احمد محمد	٢٥٠١-٢٤٨١
٧٢.	جريمة انتهاك الحق في سرية عقد المعاولة (دراسة مقارنة)	م.د. عمار غالي عبد الكاظم صفا علي رشيد باقر	٢٥٣٤-٢٥٠٢
٧٣.	المبادئ الحاكمة للجرائم في ضوء القانون الدولي الجنائي	م.د. ياسر حسين علي م.م. رافد علي لفتة	٢٥٦٧-٢٥٣٥
٧٤.	الجزاء الإجرائي في القضاء المدني (دراسة تحليلية مقارنة)	م. د. مروى عبد الجليل شنابة	٢٦٠٣-٢٥٦٨
٧٥.	الحماية المدنية للعلامة التجارية المشهورة من التصرفات غير المشروعة (دراسة مقارنة)	م. د. فاطمة عبد الرحيم علي المسلماتي	٢٦٢٠-٢٦٠٤
٧٦.	مدى دستورية سياسة التطعيم الالزامي	م.د. انس غنام جبارة	٢٦٤٩-٢٦٢١
٧٧.	تولي الوظائف العامة اثر تعاطي المخدرات عليها (دراسة مقارنة بين التشريع العراقي والتشريع المصري)	م. عبد الحسين عبد نور هادي	٢٦٦٧-٢٦٥٠
٧٨.	التأثير المتعددي لظاهرة الفساد والاليات القانونية لمكافحته	م.م. كاظم خضير السويدي	٢٦٩٥-٢٦٦٨
٧٩.	الحماية الجنائية للحق في خصوصية الجينوم البشري (دراسة مقارنة)	م. احمد حسين سلمان	٢٧٣٣-٢٦٩٦
٨٠.	الحصانة القضائية للدول الأجنبية في المعاملات المالية	م.م. طه كاظم المولى	٢٧٧١-٢٧٣٤
٨١.	جريمة إخفاء حيوان مصاب بمرض وبائي أو مُعدّي في التشريع العراقي	م.م. زينب كاظم مطلق محمد عباس عبد العبادي	٢٧٩٣-٢٧٧٢
٨٢.	المسؤولية التقصيرية الناشئة عن العقد	م.م. عدالة عبد الغني محمود	٢٨١٣-٢٧٩٤

حرية الملاحة في أعالي البحار

أ. د. صدام حسين وادي
جامعة بابل / كلية القانون

علي لفته جودة
جامعة بابل / كلية القانون

ملخص البحث

تظهر حرية ممارسة الملاحة بشكل واضح وجلي في منطقة أعالي البحار الغير خاضعة لسيادة اية دولة، وقد نصت عليها الاتفاقيات الدولية، ولهذا أصبحت قاعدة مقررة ضمن مبدأ حرية أعالي البحار، ولكن لممارسة هذه الحرية هناك شروط وقواعد. يجب على الدول الالتزام بها عند ممارسة هذه الحرية، فهناك شروط متعلقة بالسفينة من حيث بناءها وتجهيزها لغرض إبحارها واستخدام جميع وسائل الأمان لكي تحافظ على أرواح ركابها وطاقمها والبضائع التجارية المحملة بها، لكي تمارس هذا النشاط، إضافة الى توفر شروط خاصة بطاقم السفينة من حيث العدد، والكفاءة العلمية وخبرة لريان السفينة لكي تصل السفينة بأمان من ميناء الانطلاق إلى ميناء الوصول.

المقدمة

أولاً: موضوع البحث

تعد السفينة الأداة المهمة والرئيسية للملاحة البحرية، وهي المحور الذي ترتبط به مشاكل ومسائل القانون البحري، سواء أكان القانون الوطني او القانون الدولي، والذي يهتم بترتيب وتنظيم الملاحة البحرية الدولية . ولهذا تتمتع السفينة بوصفها مال منقول بنظام قانوني خاص بها، يشمل على مجموعة من العناصر تكون بمجموعها الحالة المدنية للسفينة، ويسمح بتكوين ذاتيتها لتمييزها عن غيرها من السفن، إضافة الى هذا يوجد للسفينة نظام قانوني دولي تحدد معالمه بالجنسية التي يجب أن تمنح لكل سفينة، والتي يجب إثباتها بالواقع لبيان تبعيتها القانونية والسياسية لدولة معينة. مما يتولد عن ذلك تحمل الالتزامات التي تقع على هذه الدولة .

ثانياً : أهمية البحث

ان من المبادئ الأساسية المستقرة والمعترف بها في القانون الدولي، هو ان السفينة الموجودة في أعالي البحار لا تخضع الا لأختصاص الدولة التي ترفع علمها، وهذا شرط جوهري

لا غنى عنه، أي ان الأختصاص القضائي والتشريعي على السفينة وطاقتها يكون وطنياً، بمعنى ان تشريعات دولة العلم هي التي تنظم شؤون السفينة ونشاطها، وتطبق أيضاً على الحوادث التي يمكن ان تقع على ظهر السفينة، وتؤدي الى أحداث آثار قانونية، وعليه كان استتثار دولة علم السفينة دون غيرها بممارسة الأختصاص القضائي والتشريعي وغيرها من الأختصاصات الاخرى بمواجهة السفن التي ترفع علمها، سواء كانت هذه السفن عامة أو خاصة .

ثالثاً : مشكلة البحث.

- تتركز مشكلة البحث في عدة تساؤلات يمكن إثارتها او عرضها .
- ما هي الشروط الواجب توفرها في السفينة لكي يحق لها ممارسة الملاحة البحرية ؟
 - ما هي الشروط الواجب توفرها بطاقم السفينة لكي يتمكن من العمل على متن السفينة ؟
 - ما هي واجبات دولة علم السفينة ؟
 - من هي الجهة المسؤولة عن ممارسة الاختصاص القضائي عن الحوادث التي تحصل على متن السفينة ؟

رابعاً : منهجية البحث

اعتمد في هذا البحث على المنهج التحليلي القانوني لدراسة موضوع شروط ممارسة حرية الملاحة في أعالي البحار . وذلك من خلال تحليل النصوص القانونية الواردة في الاتفاقيات الدولية وكذلك الممارسات العرفية بين الدول لكي تضمن حرية الملاحة في أعالي البحار .

خامساً : خطة البحث

ان دراسة شروط ممارسة حرية الملاحة في أعالي البحار اقتضى تقسيم هذا البحث على مقدمة ومبحثين وخاتمة. خصص المبحث الأول للشروط المتعلقة بالسفينة وطاقمها . اما المبحث الثاني فسنتطرق فيه الى دراسة الشروط المتعلقة بالدولة صاحبة السفينة .

المبحث الأول

الشروط المتعلقة بالسفينة وطاقمها

تُشكل الملاحة البحرية عنصراً مهماً للدولة في زمن السلم وكذلك في زمن الحرب، وأن الرقابة على السفن تنتقل من دولة الى دولة أخرى، وبما أن القانون الدولي يعترف بمبدأ حرية البحار، هذا يعني انه لا يمكن لأي دولة بحرية أو غير بحرية، أن تبسط اختصاصها القضائي الى ما وراء مياهها الإقليمية، الا على السفن التي ترفع علمها. وفي غياب القواعد الخاصة تعتبر ملاحه السفن في أعالي البحار، في مجال بحري لا يحكمه القانون. ومن ثم يكون مسرحاً للأضطرابات والفوضى ومجال للتنازع، وهذا يجافي المنطق والحقائق التاريخية، وبما ان السفينة في أعالي البحار لا تخضع كقاعدة عامة الا للدولة التي ترفع علمها وتنتمي اليها بجنسيتها. وعليه تتبنى الدول عند رغبتها في أن تُمارس سفنها الملاحة البحرية ان تقوم بأعداد السفن بصورة صحيحة وموافقة لقواعد القانون الدولي من حيث بناءها، وتجهيزها، بالمعدات اللازمة للملاحة، وأعداد طاقمها البحري المدرب، لمنع المصادمات البحرية وخفض التلوث البحري والسيطرة عليه. ولهذا سوف نقسم هذا المبحث على مطلبين نتناول في المطلب الاول الشروط المتعلقة بالسفينة ونتناول في المطلب الثاني الشروط المتعلقة بطاقم السفينة .

المطلب الأول

الشروط المتعلقة بالسفينة

ان الجنسية هي رابطة بين الشخص الطبيعي او المعنوي مع الدولة التي ينتمي لها دون الأموال، الا ان كل التشريعات تجمع على منح الجنسية للسفينة لأهميتها الاقتصادية والتجارية، التي تتمتع بها لذلك تعتبر جنسية السفينة، احد أهم العناصر التي تتكون منها الحالة المدنية للسفينة، لغرض تمييزها عن غيرها من السفن إضافة إلى تعيينها ذاتياً. يبدو ان المحاولة الأولى لمنح الجنسية للسفينة، كانت في المعاهدة التي عقدت بين عدد من الدول الأوروبية، هي السويد، والدنمارك، والنرويج في تشرين الثاني عام ١٨٢٦. وذلك لأن سفن هذه الدول تنتقل خارج الحدود التي تمارس فيها هذه الدول الحقوق السيادية، مما يستدعي ارتباط السفينة بتلك الدول أينما وجدت، ولهذا تعتبر الجنسية وسيلة ارتباط بين الدولة والسفينة. وبالنظر لما تتمتع به السفينة من طبيعة خاصة بسبب تنقلها من منطقة بحرية إلى أخرى ومرورها في أعالي البحار، وسوف نقسم

هذا المطالب على فرعين نتناول في الفرع الأول ان تكون السفينة حاملة جنسية دولة معينة .
ونتناول في الفرع الثاني ان تبحر السفينة تحت علم دولة واحدة .

الفرع الأول

ان تكون السفينة حاملة جنسية دولة معينة

تختلف الشروط المقررة لمنح جنسية السفينة من دولة إلى أخرى، حيث يتولى القانون الوطني لجميع الدول تحديد هذه الشروط التي تلزم لمنح جنسية للسفينة، وكذلك تسجيلها في إقليم الدولة. ان وجود الجنسية يحدد النظام القانوني للسفينة فيما اذا كانت أجنبية ام وطنية، او من السفن المحايدة او سفن الأعداء، كما تبين الجنسية مدى ما تتمتع به من حقوق بموجب التشريع الداخلي، او الاتفاقيات الخاصة التي تعقدها دولة العلم^(١). وقد ترسخ هذا الإجراء في الممارسات الدولية والقانون الدولي بأن تمنح الدولة جنسيتها، وبموجب ذلك ترفع علمها وذلك لإعتبرات مهمة.

١- لأن السفينة يمكن ان تبحر في مجال بحري منزوع السيادة لذا يجب إخضاعها لنظام قانوني خاص لدولة معينة، وهي دولة الجنسية التي تمارس اختصاصها على السفينة والطاقم.
٢- أن طبيعة الملاحة البحرية وانتقال السفينة من المياه الإقليمية- مروراً بمنطقة منزوعة السيادة- إلى مياه خاضعة لولاية دولة أخرى، تفرض على الدولة صاحبة السفينة ان تحافظ على ارتباطها بالسفينة التابعة لها، ولا يمكن ان يتحقق ذلك الا بواسطة رابطة الجنسية، وينتج عن هذا بعض الآثار المهمة المتمثلة ببسط الدولة حمايتها الدبلوماسية على السفينة والطاقم في زمن الحرب والسلام^(٢).

وان جنسية السفينة هي قاعدة متفرعة عن مبدأ حرية أعالي البحار. وكذلك مرتبط بحكم القانون ولتنظيم العلاقات ما بين جميع الدول. فعلى أساس الاسم الذي تحمله، وتحديد ميناء اتصالها وبمقتضى جنسيتها تصبح لكل سفينة شخصية محددة خاصة بها، تجعلها قابلة للرقابة والملاحظة ويترتب على ذلك، تكون مضطرة للالتزام بقواعد الضبط والنظام وأحكام القانون. والا تتعرض للمسؤولية أمام سلطة الدولة التي تحمل جنسيتها- أو سلطة سفينة أجنبية- لأن القانون الدولي يقر للدول البحرية بحرية واسعة في تحديد الشروط الواجب توفرها لمنح السفينة جنسية الدولة التابعة لها السفينة. وهذا الأمر منصوص عليه في الاتفاقيات الدولية ولا سيما اتفاقية جنيف للبحر العالي ١٩٥٨ واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢^(٣). اذ نصّت الفقرة (١) من المادة (٥) من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ على ان (تحدد كل دولة الشروط التي بموجبها

تمنح جنسيتها إلى السفن وشروط تسجيلها وحقها برفع علمها) وأخذت بالمعنى نفسه الفقرة (١) من المادة (٩١) من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢، حيث نصت على (تحدد كل دولة شروط منح جنسيتها للسفن، وتسجيل السفن في إقليمها والحق في رفع علمها. وتكون للسفينة جنسية الدولة التي يحق لها رفع علمها. ويجب ان تقوم رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة). وقد تبنى القضاء الدولي نفس الموقف حيث ورد في قرار محكمة التحكيم الدائمة الصادر ١٩٠٥/١٠/٨ بشأن قضية (Boutres de Mascate) (يعود لكل صاحب سيادة عموماً، أن يقرر لمن يمنح حق رفع علمه وأن يحدد القواعد التي يخضع لها هذا الحق) ^(٤). وعلى هذا الأساس يكون لكل سفينة ذاتية خاصة بها، تتجلى هذه الذاتية بالاسم الذي تحملهُ السفينة، وعليه فإن الدول حرة في تقدير الشروط التي على أساسها تمنح السفينة جنسيتها. وأهم هذه الشروط هو قيام رابطة جوهرية بين الدولة والسفينة، بالإضافة إلى وجوب ممارسة الدولة اختصاصاتها بصورة فعلية في الرقابة والإشراف على السفينة^(٥).

وقد تبنت لجنة القانون الدولي ومعها مؤتمر جنيف الأول للبحار مبدأ الرابطة الجوهرية، إلا ان هذا المبدأ تعرض لانتقاد متواصل، وذلك عندما رفضت محكمة العدل الدولية في الرأي الاستشاري الذي أصدرته في ١٩٦٠/٦/٨ نتيجة انتخابات أعضاء لجنة السلامة البحرية، التابعة للمنظمة البحرية الدولية^(٦). إذ تتألف هذه اللجنة من (١٤) عضواً يتم انتخابهم بواسطة الجمعية العامة للمنظمة، من بينهم (٨) على الأقل من الدول التي تملك أهم الأساطيل البحرية، وعند قيام إجراء الانتخابات في ١٩٥٩/١/١٠ رفضت الجمعية العامة اختيار كل من بنما وليبيريا، بالرغم أنهما يحتلان المركزين الثالث والثامن من حجم الأساطيل التجارية الدولية، مما دفع هذه الدول إلى رفض نتائج الانتخابات، فقررت الجمعية العامة طلب رأياً استشارياً من محكمة العدل الدولية، لتفسير عبارة أكبر الدول المالكة للسفن. وقد أوضحت المحكمة ان المقصود بهذه العبارة، هي الدول التي لها أكبر حمولات مسجلة، ولهذا فإن المحكمة تعد كل من بنما وليبيريا من ضمن الدول التي تملك أساطيل تجارية مهمة، واعتبرت انتخابات لجنة السلامة البحرية غير صحيحة^(٧). ويتضح ان المحكمة لم تأخذ بمبدأ الرابطة الجوهرية التي جاءت بها الفقرة (١) من المادة (٥) من اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام ١٩٥٨. وعللت الحكم الصادر عنها على العبارة التي جاءت، تحدد كل دولة شروط منح جنسيتها، وشروط التسجيل، وحق رفع علمها^(٨). وتطالب الدول أيضاً، في حال منحها جنسية للسفينة بتوافر بعض المعايير: -معيار البناء الوطني:

ففي هذا المعيار تمنح جنسية الدولة للسفن التي يتم إنشاءها وبناءها في إقليمها فقط، وان هذا المعيار أخذت به تشريعات الدول التي لديها قدرة على صناعة وبناء السفن، ولا سيما الدول البحرية التقليدية. ولكن اغلب التشريعات قد عدلت عن هذا المعيار، لأنها تستبعد فكرة ان الدولة تحرم شراء السفن من الدول الأخرى. وقد أخذت بهذا المعيار انكلترا وفرنسا^(٩).
ب- معيار الطاقم الوطني:

وفق هذا المعيار تتطلب التشريعات الوطنية ان يكون طاقم السفينة كله او قسم منه من الوطنيين. لان هذا المعيار يحقق منفعتين الأولى. القضاء على البطالة او تقليصها في الدولة، والثانية. منفعة للدولة حيث يوفر عدد من الأيدي العاملة في الأعمال البحرية^(١٠). وقد أخذت بعض التشريعات العربية بهذا المعيار منها التشريع المصري فقد نصت الفقرة (١٠) من قانون تسجيل السفن رقم (٨٤) لسنة ١٩٤٩ على (تشطب مصلحة الموانئ والمناظر تسجيل السفينة في حال عدم مراعاة الاشتراطات الخاصة بالجنسية المصرية الواجب توافرها في البحارة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين والريان او الاشتراطات الخاصة بالطلاب البحريين).
ج- معيار الملكية الوطنية:

يشترط هذا المعيار ان تكون السفينة مملوكة كلها او بعضها لرعايا وطنيين لكي تمنح جنسية تلك الدولة، هذا المعيار يهدف إلى بقاء السفينة تحت تبعية الدولة عن طريق جنسية مالكيها^(١١). ولم يتطرق قانون تسجيل السفن العراقي رقم (١٩) لسنة ١٩٤٢ لمعيار الملكية الوطنية الا ان المشروع القانوني البحري العراقي اخذ بهذا المعيار، اذ نصت المادة (١٣) من مشروع القانون البحري العراقي لعام ١٩٨٧ على (تكتسب السفينة الجنسية العراقية، اذا كانت مسجلة في سجل السفن، ومملوكة لشخص طبيعي او معنوي، متمتع بالجنسية العراقية او جنسية احد الأقطار العربية على ان تراعي الأحكام التالية:

١- اذا كانت السفينة مملوكة لعدة أشخاص، وجب ان يكون جميع المالكين متمتعين بالجنسية العراقية، او جنسية احد الأقطار العربية. ٢- اذا كان المالك شركة. وجب ان تكون مسجلة وفقاً لأحكام قانون الشركات رقم (٣٦) لسنة ١٩٨٣. ٣- اذا كان المالك مشروعاً عربياً مشتركاً، وجب ان يكون مؤسساً بموجب اتفاقية مصادق عليها بقانون).

وتثبت جنسية السفينة عن طريق العلم الذي ترفعه، وكذلك الوثائق الدالة- التي تكون بحوزة قبطان السفينة- التي تمنحها إياها دولة الجنسية وتتضمن كل المعلومات الخاصة بالسفينة^(١٢). (أسمها، تاريخ دخول الخدمة، ميناء تسجيلها، الحمولة). بالإضافة إلى هذا يدون

على مقدمة ومؤخرة السفينة أسمها وميناء تسجيلها^(١٣). أما بالنسبة للسفن الحربية، والتي تكون بإمرة ضابط بحري مقيد أسمه بالأسطول التابع للدولة بالإضافة إلى طاقمها الخاضع للقوانين العسكرية الحربية، فإن رفعها للعلم وكذلك الشعار العسكري يفان بالعرض للتعرف عليها. أما في حالة الارتياح يأخذ بكلمة الشرف الصادرة عن قائدها^(١٤).

الفرع الثاني

ان تبحر السفينة تحت علم دولة واحدة

ان العلم الذي ترفعه السفينة هو الدليل الظاهر على ان السفينة تتبع لدولة هذا العلم، إضافة إلى كونه يعتبر أداة إثبات للجنسية، ولكن لا يمكن اعتباره دليلاً قاطعاً، مالم يكن مؤيداً بكافة أوراق السفينة التي تظهر انها مقيدة في السجل المخصص لذلك في احد موانئ دولتها^(١٥). وتفهم هذه القاعدة أيضاً، من نصوص اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام ١٩٥٨، التي أكدت أن السفينة تبحر تحت علم واحد، ولا يحق لها ان تغيره أثناء تواجدها في أي ميناء، ولا عند إبحارها في البحار والمحيطات إلا في حالة تغيير حقيقي في تسجيلها، أو انتقال ملكيتها، وقد أقرت الاتفاقية انه لا يجوز ان تبحر السفينة رافعة علمين لدولتين مختلفتين او أعلام عدد من الدول، وقد عدت السفينة التي تستخدم أكثر من علم، في حكم السفينة عديمة الجنسية؛ لانها يمكن ان تدعي جنسية إحدى الدول التي ترفع علمها لاعتبارات الملاحة^(١٦).

وقد قررت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ الحكم نفسه في المادة (٩٢) اذ نصّت (١- تبحر السفينة تحت علم دولة واحدة فقط، وتكون خاضعة لولايتها الخالصة في أعالي البحار الا في حالات استثنائية منصوص عليها صراحة في معاهدات دولية، او في هذه المعاهدة. ولا يجوز للسفينة ان تغير علمها أثناء رحلة ما او أثناء وجودها في ميناء زيارة، الا في حالة نقل حقيقي للملكية او تغيير في التسجيل. ٢- لا يجوز للسفينة التي تبحر تحت علمي دولتين او أعلام أكثر من دولتين، مستخدمة إياهما او إياها وفق لاعتبارات الملاحة، ان تدعي لنفسها اي جنسية من هذه الجنسيات أمام أي دول أخرى، ويجوز اعتبارها في حكم السفينة عديمة الجنسية) ولكن هناك بعض الاستثناءات:

أ- حالة المنظمات الدولية:

ان القاعدة المقررة التي ينص عليها العرف والقانون الدولي ان السفينة ترفع علم الدولة التي تنتمي لها ويخضع لها، هو ان يكون علم السفينة مختلف في بعض الأحيان عن جنسية

السفينة، فقد أشارت اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام ١٩٥٨، ان من حق المنظمات الدولية في رفع علم المنظمة على السفن التابعة لها، في الوقت الذي لا تملك جنسية خاصة بالمنظمة، لهذا تضطر هذه السفن إلى رفع علم المنظمة مع الاحتفاظ بجنسية دول معينة^(١٧). هذا ما أكدته المادة (٩٣) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار اذ نصّت (لا تخل المواد السابقة بمسألة السفن المستعملة في الخدمة الرسمية للأمم المتحدة او وكالاتها المتخصصة او للوكالات الدولية للطاقة الذرية، والتي ترفع علم المنظمة).

ب- حالة الدولة الحبيسة:

للدولة كل الحرية في تحديد الشروط الواجب توافرها لمنح جنسيتها الا ان الفقرة (١) من المادة (٥) من اتفاقية ١٩٥٨ والفقرة (١) من المادة (٩١) من اتفاقية عام ١٩٨٢ اشترطتا لأجل منح السفينة جنسية الدولة التي ترفع علمها ان توجد علاقة جوهرية بين السفينة والدولة المانحة للجنسية. ويرجح الفقه أن قيام هذا الشرط كان لأول مرة عام ١٨٦٤ عندما قرر البرلمان السويسري اخذ رأي الدول البحرية العظمى آنذاك، بريطانيا، فرنسا، بروسيا بصدد إمكانية سويسرا- وهي من الدول الحبيسة- بأن ترفع علمها على سفنها. فكان رد كل من بروسيا وبريطانيا متحفظاً، وجاء رد فرنسا بالرفض لعدم وجود ميناء ترسو فيه هذه السفن، وكذلك غياب الضمانات التي تتبع منح الجنسية للسفينة، إضافة إلى تعذر إمكانية قيام قواعد البوليس أو الالتزام البحري^(١٨)؛ لأنه كان في السابق يحق للسفن التجارية رفع علم دولة غير الدولة التي تنتمي لها السفينة في حالات خاصة، وذلك للاستفادة من حمايتها، أو في حالة قيامها بمهام لحساب تلك الدولة، أو اذا كانت الدولة لا تملك سواحل بحرية. فقد زال هذا الوضع بعد ما أجازت معاهدة الصلح (فرساي) عام ١٩١٩، وكذلك بيان (برشلونة) في عام ١٩٢١ لهذه المجموعة من الدول تكوين أسطول تجاري بحري. وبهذا الصدد أصدرت الفاتيكان مرسوماً يسمح لها ويحولها شراء سفن تجارية لنقل مؤناتها ولتحقيق رسالتها الإنسانية، بعدما امتنعت الدول الصديقة لها، عن تلبية طلبها بهذا الشأن أثناء الحرب العالمية الثانية^(١٩). وقد تأكد حق الدول الحبيسة في الملاحة ورفع علمها على السفن التابعة لها في اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام ١٩٥٨^(٢٠). والتي تقابلها المادة (٩٠) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

ج- حالة أعلام الملائمة:

ان ظاهرة أعلام الملائمة، كانت موجودة منذ القدم، فقد كانت السفن الانكليزية في أواسط القرن السادس عشر تبحر تحت العلم الاسباني، لكي تتمكن من ممارسة التجارة مع الهند،

وقد ازدادت هذه الظاهرة بشكل ملفت للنظر في بداية العقد الرابع من القرن العشرين. بدأت الكثير من السفن برفع العلم البنمي او علم هنداروس والتخلي عن العلم الأمريكي، ثم ازدادت هذه الظاهرة في أواسط القرن العشرين لصالح العلم الليبيري، وقد تزايد عدد الدول التي تمنح علمها لسفن لا ترتبط معها اي علاقة^(٢١).

وقد تساهلت بعض الدول في إجراء تسجيل السفن، فأصدرت تشريعات تتسم بالمرونة فقد بادر قسم من أصحاب السفن ليسجلوا سفنهم عند هذه الدول لكي يرفعوا علمها وهو ما يسمى علم الملائمة^(٢٢). من دون ان تكون هناك علاقة حقيقية بينهم وبين تلك الدول التي يرفعون علمها. ونتيجة لهذه الأوضاع احتجت الدول البحرية، فرفعت هذه الحالة إلى مؤتمر جنيف لعام ١٩٥٨ وقد جاءت اتفاقية جنيف للبحر العالي بقواعد جديدة تقرر بأن تكون الدولة قادرة بصورة حقيقية على مباشرة رقابتها واتخاذ كافة الإجراءات الضرورية في المسائل الفنية والإدارية المتعلقة بالسفن التابعة لها من الناحية القانونية^(٢٣). وقد تأكد هذا الحكم في الفقرة (١) من المادة (٩٤) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. ويقول بهذا الصدد الدكتور محمد المجذوب " إذا ما رفعت السفينة علماً ما، لا يحق لها في رفعه، تتعرض السفينة للعقوبة بمقتضى قوانين الدولة التي رفعت علمها بدون وجه حق، لأن علم السفينة قرين على جنسيتها. وعلى سبيل المثال أن بريطانيا تجيز مصادرة السفينة في هذه الحالة"^(٢٤).

أن دولة تسجيل السفينة تسمح لرعايا دولة أجنبية أن يكونوا مراقبين على السفن التجارية التي ترفع علمها أو يكونوا مالكين لها، وأن إجراءات تسجيل السفينة يمكن إجراءها بسهولة لأن دولة التسجيل هي عادةً دولة ضعيفة، وأن الدخل الناجم عن استغلال هذه السفن لا يخضع لأية ضرائب محلية أو يخضع لضرائب قليلة نسبياً ومن هذه الدول (بنما، ليبيريا، سنغافورة، عمان، قبرص، سيشيل...) وأن اغلب السفن المسجلة تحت أعلام المجاملة أو الملائمة تعود لملاك من جنسيات الدول البحرية المتقدمة مثل اليابان، ألمانيا الاتحادية، الولايات المتحدة الأمريكية، إيطاليا ويمكن أن تبرر أحياناً أعلام الملائمة، بأنها أعلام الضرورة، تسمح بالتهرب من الرسوم والضرائب وقساوة القوانين المحلية المفروضة على السفن^(٢٥).

المطلب الثاني

الشروط المتعلقة بطاقم السفينة

تعتبر السفينة أداة الرحلة البحرية. لهذا لا يمكن ان تجوب البحار والمحيطات بسلام، مالم يتولى عدد كافي من الأفراد في تسييرها، وان هذه المجموعة من العاملين في السفينة يمثلون طاقم السفينة، والذي يتألف من قائد السفينة وعدد من الأفراد، يطلق عليهم عدد من التسميات منها بحار، او أشخاص الملاحة البحرية، او طاقم السفينة. يتألف طاقم السفينة من عدد من الأشخاص أهمهم الريان وعدد كافي من البحارة يمارسون البحارة على متن السفينة عدد من النشاطات، وان الشخص الذي يرغب بالحصول على هذه المهنة بناءً على عدد من المعايير والشروط التي يجب ان تتوفر فيه ولهذا سوف نقسم هذا المطلب على فرعين نتناول في الفرع الاول الريان ونتناول في الفرع الثاني اعضاء الطاقم

الفرع الأول

الريّان

هو الشخص الذي يتولى قيادة السفينة^(٢٦). وان ريّان اية سفينة له مركز قانوني خاص به لأنه يعتبر ممثلاً للسلطة العامة، بسبب ابتعاد السفينة عن نطاق إقليم الدولة. وقد عرف في قانون الخدمة البحرية المدنية العراقي رقم (٢٠١) سنة ١٩٧٥ في الفقرة (٢) من المادة (٢) على انه (الضابط الذي يتولى إمرة الوحدة البحرية). وان الريان يكون مسؤولاً عن إدارة شؤون السفينة، ويعتبر احد أفراد البحارة. لانه يساهم في خدمة السفينة بالإضافة إلى ان اسمه مقيد في السجل الخاص برجال البحر، ويجب ان تتوفر فيه شروط ومؤهلات معينة فقد أكدت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢. على عدد من الشروط كما يلي:

اولاً : ان تكون سفينة في عهدة ريّان وضباط تتوفر فيهم المؤهلات المناسبة:

قررت الاتفاقية ان تكون اية سفينة في عهدة الريّان وتحت قيادته، بالإضافة إلى عدد كافي من الضباط، ويجب ان تتوفر فيهم المؤهلات المطلوبة والمناسبة في المجالات التي تتعلق بالعمل الملاحي والاتصالات ومجال الهندسة البحرية لكي تتم الرحلة البحرية بسلام^(٢٧).

وقد جاء الحكم نفسه في قانون الخدمة البحرية المدنية رقم (٢٠١) لسنة ١٩٧٥ فقد نصّت الفقرة (١) من المادة (٢٤) على(يشترط في من يعين بوظيفة ريّان على وحدة بحرية تعمل في أعالي البحار ان يكون. أ- حائزاً على شهادة ريّان أعالي البحار من كلية او معهد معترف

به. ب- له خبرة وممارسة بحرية تؤهله لتولي قيادة سفينة في أعالي البحار). وعلى الرّبان ان يكون موجوداً بذاته بداخل السفينة منذ انطلاقها من الميناء إلى حين وصول السفينة إلى ميناء الوصول بسلام. وان يتولى قيادة السفينة وإدارة شؤونها حسب الحدود المقررة لها، اذ يجب ان يكون ملماً بكل الأمور الملاحية، ويجب على الرّبان تسجيل في الدفتر الخاص بالسفينة جميع الأحداث التي تحصل؛ لأن القانون يمنح الرّبان سلطة التوثيق والتحقق والتأديب، لتعذر إمكانية خضوع السفينة لسلطة أخرى غير سلطته، فلرّبان السفينة إمكانية اتخاذ كافة الإجراءات على جميع الموجودين على السفينة وكذلك لحفظ النظام العام، وعليه يكون لرّبان السفينة دوراً مهماً وبارزاً في عملية الملاحة البحرية، وان هذا الدور لا تقل أهميته عن الدور الذي تقوم به السفينة ذاتها، فكلاهما يعتبران من العناصر المهمة والرئيسية التي ينتج عنها كفالة حرية الملاحة^(٢٨) ثانياً: ان يكون طاقم السفينة مناسباً من حيث العدد والمؤهلات:

لقد اشترطت اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام ١٩٥٨ على كل دولة ان تجهز السفن التابعة لها بالأعداد المناسبة والمؤهلة، مع مراعاة ظروف العمل للبحارة الذين يمارسون العمل على متن السفن، وان تضع القواعد والشروط اللازمة لعمل طواقم السفن على ان تراعي الضوابط المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية المنطبقة، من حيث المؤهلات الواجب توافرها في البحارة^(٢٩).

وقد أكدت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على الحكم نفسه فقد أشارت ان يكون طاقم السفينة مناسباً مع حجم السفينة ونوعها من حيث العدد والمؤهلات التي يتمتع بها البحارة اذ نصت الفقرة (٤/ب) من المادة (٩٤) على (... وان يكون طاقم السفينة مناسباً من حيث المؤهلات والعدد لنوع السفينة وحجمها وآلاتها ومعداتاتها). وقد نصّت الفقرة (١) من اللائحة (١-٣) من الباب الأول من اتفاقية العمل البحري لعام ٢٠٠٦ على (لا يجوز لبحار ان يعمل على متن سفينة ما لم يكن تلقى تدريباً، او ما لم يكن حائزاً على شهادة كفاءة او مؤهلاً خلاف ذلك لأداء واجباته).

ثالثاً: ان يكون طاقم السفينة على معرفة تامة بالأنظمة الدولية المنطبقة:

ان من أهم واجبات التي تقع على عاتق الدول قبل ان تشرع السفينة في الرحلة البحرية ان تتأكد من ان رّبان وضباط السفينة وباقي افراد الطاقم على دراية ومعرفة تامة بالأنظمة والقواعد الدولية، التي تتعلق بسلامة الأرواح في المناطق التي تبحر بها السفينة، لتفادي المصادمات والحوادث التي تقع بين السفن وخاصة في مناطق أعالي البحار؛ لأنها من المناطق

البعيدة والخطرة وصعوبة إنقاذ الأرواح فيها، بالإضافة إلى المحافظة على البيئة البحرية من خطر التلوث البحري أو تقليبه إلى أدنى حد والسيطرة عليه، وعلى أفراد الطاقم أيضاً مسؤولية المحافظة على أجهزة الاتصال بواسطة الراديو، لما لها من أهمية كبيرة في المساعدة بالأوقات التي تحصل بها حوادث بحرية، وبقاء السفينة على اتصال دائم مع الإقليم الأرضي للمناطق القريبة والبعيدة، وإن يكون الرّبان والضباط وأفراد الطاقم على معرفة ودراية بالأحكام وقواعد القانون الدولي وكذلك الإحكام التي جاءت بها الاتفاقيات الدولية، حتى لا تقع الدولة صاحبة السفينة في دائرة المسؤولية الدولية، من خلال خطأ أو جهل العاملين على السفينة^(٣٠). ويقع على عاتق البحار عدد من الأعمال التي يجب أن يباشرها بنفسه كما يلي:

- ١- أن يؤدي العمل المنفق عليه بنفسه، تحت سلطة وأشراف الرّبان.
- ٢- أن يكون نشاطه مكرس لخدمة السفينة، ولا يجوز له أن يشحن أي بضاعة لحسابه الشخصي على ظهر السفينة بدون موافقة المجهز.
- ٣- الاعتناء بالأدوات والآلات التي تضع تحت تصرفه، والالتزام بطاعة الأوامر وحسن السلوك.
- ٤- يقوم بأي عمل إضافي يؤمر به الرّبان في حالة الظروف القاهرة، وإن يشارك في عملية إنقاذ السفن والأشخاص المشرفين على الغرق^(٣١).

الفرع الثاني

أعضاء الطاقم

يتألف طاقم السفينة من الرّبان بالإضافة إلى عدد من الضباط الذين يتولون تسيير السفينة والمناورة بها، وعدد من المهندسين يتولون وظائف مرتبطة بتسيير وتشغيل السفينة وصيانتها، وكذلك يدخل في مفهوم الطاقم عدد من البحارة يمارسون على متن السفينة عدد من النشاطات المهنية والمتعلقة باستغلال السفينة^(٣٢). وللتعيين بمهمة بحار يشترط القانون عدد من الشروط والتي يجب أن تتوفر في الشخص لكي يستطيع أن يمارس العمل على متن السفينة بصفة بحار منها ما يلي:

أولاً: شرط الجنسية:

تتطلب أغلب الدول أن يكون جنسية البحارة الذين يعملون على السفن التابعة لها مماثلة لجنسية السفينة، وذلك لضمان الولاء الحقيقي لكافة البحارة^(٣٣). تطرق لهذا الموضوع قانون الخدمة البحرية المدنية رقم (٢٠١) لسنة ١٩٧٥ فقد قررت الفقرة (١) من المادة (٨) يشترط في من يعين لأول مرة في الوظائف والمهن المبينة في الجدول الملحق بهذا القانون أن يكون (عراقياً

او متجنساً مضى على تجنسه مدة لا تقل عن خمس سنوات، وللمؤسسة ان تستخدم الأجانب بموجب عقود خاصة يضعها المجلس دون التقيد بأحكام تشريعات التي تحكم استخدام الأجانب في العراق). نلاحظ ان هذه المادة انها جاءت بقاعدتين الأولى. ان يتكون الطاقم من عراقيين اما القاعدة الثانية. جواز استخدام الأجانب بموجب عقود عمل ينظمها مجلس إدارة المؤسسة.

ثانياً : شرط السن

اهتمت منظمة العمل الدولية اهتماماً كبيراً بفئة الأشخاص الذين يعملون في البحر، وذلك بإبرام عدد من الاتفاقيات، منها اتفاقية الحد الأدنى لسن تشغيل الأحداث في العمل البحري لسنة ١٩٣٦، فقد نصّت الفقرة (١) من المادة (٢) على (لا يجوز استخدام او تشغيل الأحداث الذي يقل سنهم عن الخامسة عشر على ظهر اي سفينة، بخلاف السفن التي لا يعمل عليها سوى أفراد من نفس الأسرة). وقد حددت اتفاقية العمل البحري لعام ٢٠٠٦ الحد الأدنى للسن للعمل في مجال البحار، فقد نصّت الفقرة (١) من اللائحة (١-١) من الباب الاول من الاتفاقية على (لا يجوز استخدام او تشغيل او عمل اي شخص دون الحد الأدنى للسن على متن اي سفينة). وقد حددت اللائحة ذاتها السن الذي يمكن للشخص ان يعمل به على متن السفينة ب(١٦) سنة^(٣٤). اما بخصوص قانون الخدمة البحرية المدنية العراقي رقم ٢٠١ لعام ١٩٧٥ فقد قرر ان يكمل (١٦) سنة من العمر لكي يستطيع الشخص ممارسة مهنة البحار^(٣٥).

ثالثاً: شرط اللياقة البدنية

لقد اهتمت منظمة العمل الدولية بشرط اللياقة البدنية من خلال عقد اتفاقيات دولية بهذا الخصوص من بينها الاتفاقية الخاصة بالفحص الطبي للبحارة لعام ١٩٤٦، حيث تلزم هذه الاتفاقية كل الدول الأعضاء ان تخضع العامل الذي يرغب بممارسة مهنة البحار إلى الفحص الطبي لكي يثبت لياقته البدنية وكفاءته لممارسة المهنة^(٣٦). اما ما يخص اتفاقية العمل البحري لعام ٢٠٠٦ فانها تسعى من خلال النص على هذا الشرط، ان تضمن تمتع كافة البحارة على اللياقة البدنية لأداء واجباتهم على أكمل وجه في البحار، بحيث لا يجوز لاي بحار ان يمارس العمل على متن سفينة ما لم يكن حاصلاً على شهادة طبية تثبت لياقته البدنية تصدر عن طبيب اختصاص^(٣٧). وتضل هذه الشهادة سارية المفعول لمدة سنتين كحد أقصى، وفي حالات خاصة بالعمل البحري تسمح الجهة المختصة للبحار ان يتم عمله دون شهادة طبية صالحة، إلى ان يصل إلى احد الموانئ التالية حتى يتمكن من الحصول على شهادة طبية من طبيب اختصاص مؤهل، على شرط ان لا تتجاوز المدة التي يسمح فيها بذلك فترة ثلاثة أشهر، وان تكون لديه

شهادة طبية منتهية الصلاحية من مدة قريبة. وقد نص قانون الخدمة البحرية المدنية رقم (٢٠١) لسنة ١٩٧٥ في الفقرة (٣) من المادة (٨) على المتقدم ان يكون (ناجحاً في الفحص الطبي، وسالماً من الأمراض المعدية، ومن الأمراض والعايات الجسمية والعقلية التي تمنعهُ من القيام بالوظيفة المعين لها بموجب قرار من السلطة الطبية المختصة).

المبحث الثاني

شروط متعلقة بالدولة صاحبة السفينة

ان البحار والمحيطات، كانت وما زالت من أهم وسائل الاتصال بين الشعوب، وان السفينة لعبت الدور الاساسي بتدعيم هذا النشاط، وتقديم الخدمات في مختلف المجالات، كنقل البضائع والاشخاص والانشطة الاخرى، المتعلقة بملاحة السفن العسكرية والأنشطة التجارية، مما يثير الكلام عن الحقوق والواجبات التي تتمتع بها السفينة، والذي أهتمت بها الأحكام العرفية أو الاتفاقيات الدولية، وأن حقوق الدول في المياه الدولية ليست مماثلة لحقوقها على إقليمها الأرضي، التي تخضع لسيادتها الكاملة والمطلقة، فقد تتصل الدول فيما بينها من خلال المياه الدولية، ولهذا يمكن ان تتداخل المصالح فيما بين الدول، حيث تكون الدولة وجهاً لوجه مقابل سفن تابعة لدولة اخرى وتتمتع بجميع الامتيازات والحقوق، التي يمكن ان تحد من السيادة التي تتمتع بها السفن المقابلة لها؛ لأن الدول تمارس الولاية والرقابة على السفن التي ترفع علمها من جميع النواحي الفنية، والإدارية، والاجتماعية وكذلك تنفرد بالاختصاص القضائي على السفن وليس لها حق على سفن الدول الأخرى، الا ما قررتهُ الاستثناءات العرفية والاتفاقية. وعليه سوف نقسم هذا المبحث على مطلبين نتناول في المطلب الاول ممارسة الولاية والرقابة على السفينة ونتناول في المطلب الثاني ممارسة الاختصاص القضائي .

المطلب الاول

ممارسة الولاية والرقابة على السفينة

ان السفينة تعد من أهم وسائل الاتصال في المياه الدولية، عند اتصالها بالعالم الخارجي فقد تتواجد في اغلب الأحيان في مساحة بحرية لا سيادة فيها لأية دولة اي خارج الولاية الوطنية للدول، فعندها يكون الاختصاص في هذا الجزء من البحار لدولة العلم. وسنقسم هذا المطلب على فرعين نتناول في الفرع الاول الولاية على السفينة ونتناول في الفرع الثاني الرقابة على السفينة .

الفرع الاول

ممارسة الولاية على السفينة

ان لغياب سلطة دولية عليا تتولى تنظيم النشاطات، والمشكلات الناتجة عن تعارض المصالح بين السفن التابعة لمختلف الدول، ويعني هذا ان السفن في أعالي البحار تخضع لسلطة الدولة التي ترفع علمها، بالإضافة إلى هذا تتمتع السفينة في الوقت ذاته في هذه المساحة البحرية بحماية سلطة دولة العلم الدبلوماسية او القنصلية، ولهذا يكون الاختصاص وطنياً في أعالي البحار تباشره الدول على السفن التابعة لها فالتشريعات التي تصدر عن دولة العلم هي التي تنظم شؤون السفينة وجميع نشاطاتها، وتتطبق هذه التشريعات في الوقت ذاته على الحوادث التي يمكن ان تقع على متن السفينة، والتي ينتج عنها اثار قانونية، وعليه يكون استثناء دولة العلم دون سواها من الدول بممارسة الاختصاص في المسائل الإدارية والتقنية والاجتماعية على السفن العامة والخاصة التي ترفع علمها، وهذا ما يعرف بمبدأ اختصاص دولة العلم، وهو من المبادئ التي استقر عليها العرف الدولي^(٣٨).

أن السفينة العامة تمثل سيادة الدولة التابعة لها، ولهذا فأنها لا تخضع لسيادة أي دولة عدا الدولة التي تحمل علمها، وانها مماثلة للسفن العامة التابعة للدول الأجنبية الأخرى التي تقابلها في أعالي البحار، ولما كانت كافة الدول متساوية في الحقوق والواجبات، فإن السفينة العامة لا يجوز أن تخضع لرقابة وأشراف أية سفينة تحمل علم دولة أجنبية، ولهذا فان خضوع السفن العامة لاختصاص دولة علمها قاعدة مطلقة لا استثناء عليها. هذا ما نصت عليه المادة (٦) من اتفاقية جنيف للبحر العالي، وهو الحكم نفسه الذي قرره المادة (٩٢) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، إضافة إلى هذا ان خضوع السفن الخاصة لاختصاص دولة العلم الذي تحمله عدا بعض الاستثناءات، تستند إلى أسس قانونية عرفية أولهما. هو اعتبار السفينة جزء من إقليم الدولة التي ترفع علمها.

فقد تبنى هذه الفكرة الفقيه السويسري فانتيل وأستند باحتجاجه ان الطفل الذي يولد على متن السفينة، يعتبر كأنه مولود على اي جزء من إقليم الدولة التي تكون السفينة تابعة لها وتحمل علمها، وعلى هذا الأساس استند فانتيل ان السفينة جزء من إقليم الدولة. ولكن يبدوا ان هذا الأساس كان هشاً وكان اول نزاع دفع فيه بهذه النظرية، هو حول قروض سيليزيا في عام ١٧٥٢، بين سيليزيا وبريطانيا أذ كان رأي بروسيا عند تعليلها التصرف الذي قامت به حول مصادرة المبالغ التي كانت في ذمة سيليزيا للدائنين البريطانيين، التي كانت موجودة على متن

السفينة البروسية، فقد ادعى رجال القانون البروسيون، ان السفينة البروسية تعد مكاناً محايداً مثلها مثل الإقليم الأرضي البروسي، وعليه يستوي أن تأخذ هذه الأموال من الإقليم الأرضي أو السفينة. وقد تبنت بريطانيا هذه الفكرة على أساس أن السفينة جزء من إقليم الدولة، بينما رفضت الولايات المتحدة هذا الرأي^(٣٩). وقد أستر العمل بهذه النظرية بين الفقهاء وكذلك في القضاء الدولي في القرن التاسع عشر، فقد فصلَ المحكم الفقيه دي مارتس عام ١٨٩١ في النزاع الذي وقع بين هولندا وبريطانيا، فقد كانت وقائع النزاع ان ريان السفينة الانكليزية، عثرَ على بقية حطام سفينة هولندية كانت مهجورة في أعالي البحار فاعتبرها ملكاً له. ولكن تصرف هولندا ان قبضت على الريان، فأحتجت على أثرها بريطانيا، وتم عرض الموضوع على المحكم، فقرر ان تصرف الريان الانكليزي يقع ضمن اختصاص بريطانيا وحدها، على اعتبار ان ما صدر من ريان السفينة الانكليزية وكأن هو على متن سفينة بريطانية، وعليه انه تصرف كأنه على إقليم بريطاني^(٤٠).

وبعدها أخذت بالاندثار التدريجي إلى ان زالت في الوقت الحاضر بسبب كثرة الطعون الموجهة لها^(٤١). ولهذا السبب أجمع الفقه الدولي على رفضها. وحقاً ان هناك بعض التصرفات التي يمكن ان تحصل على متن السفينة ويمكن للمعاهدات او القوانين ان تعاملها كأنها حصلت على إقليم الدولة وتطبق عليها قوانين دولة العلم الذي ترفعهُ السفينة، خاصةً المتعلقة بالأحوال الشخصية مثل حالة ولادة طفل، لأن تعتبر هذه الولادة قد حصل على إقليم الدولة، إضافة إلى الشكليات التي تمارس بين الأشخاص عند ابرام العقد تكون محكومة بقواعد القانونية لدولة العلم، الا أنها لا يمكن أن تستند إلى فكرة الإقليم لكي تفسر هذه التصرفات؛ لأن قانون الدولة هو الذي يجوز تطبيقه على ما يحصل على متن السفينة، فالمسألة هي من باب المجاز لا أكثر. وعليه لغرض التخلص من هذا الإحراج بالنسبة لأصحاب هذه النظرية، فقد زعموا أن السفينة عبارة عن إقليم في أعالي البحار وتعتبر شخص عندما تكون في البحر الإقليمي، وهذا تناقض أذ كيف ينقلب الشخص إقليمياً أو ان ينقلب الإقليم شخصاً. ولهذا فأن الأساس الثاني الذي يستند عليه خضوع السفينة الخاصة لاختصاص دولة العلم هو ان السفينة الخاصة وحدة عائمة، تباشر السلطة العامة في دولة العلم بمتابعتها بشكل مستمر وصفة دائمة عندما تكون موجودة في أعالي البحار^(٤٢).

ويترتب على ذلك أن يصار إلى تأسيس الاختصاص على الاعتبار الشخصي للسفن في أعالي البحار لأنها تعتبر شخص قانوني، يتكون من مجموعة أموال وأشخاص وملحقة بالدولة

التي تتبع لها عن طريق رفع علم تلك الدولة. فقانونها هو الذي يطبق كقاعدة عامة على أساس القانون الشخصي^(٤٣).

ويذهب الفقه المعاصر عند تفسيره قاعدة خضوع السفينة للسلطة المقررة لدولة العلم، للتمييز بين السفن العامة والسفن الخاصة. فخضوع الأخيرة للدولة التي تمنح الجنسية يستند إلى غياب أي سلطة أو ولاية أو رقابة في أعالي البحار، ولهذا يجب ان تخضع كل سفينة إلى نظام قانوني لدولة معينة، وان أفضل دولة يمكن اختيارها لتقوم بهذا الدور هي دولة علم السفينة، وذلك بسبب العلاقة الموجودة بين السفينة والدولة التي يحق لها رفع علمها، فالدولة تهتم بمصير سفنها في أعالي البحار بسبب ما تحمله من وسائل مادية، ولهذا تكون هي الدولة الأفضل لضمان الأمن والنظام على متن السفينة التي ترفع علمها. ومن هذا يتبين أن الجنسية هي حلقة الربط بين السفينة ودولة العلم المتمثل بالنظام القانوني، أما السفينة العامة التي تقدم الخدمات للدولة وهي بهذه الصفة تعبر عن سيادة الدولة^(٤٤).

الفرع الثاني

ممارسة الرقابة على السفينة

جاءت المادة (٩٤) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار تحت عنوان واجبات دولة العلم، فقد أكدت الفقرة (١) من المادة (٩٤) على الدولة ان تمارس بفعالية اختصاصها في الرقابة والإشراف على السفينة. أذ نصت (تمارس كل دولة ممارسة فعلية ولايتها ورقابتها في الشؤون الإدارية والتقنية والاجتماعية على السفن التي ترفع علمها). وقد أكدت على عدد من الواجبات على الدولة ان تقوم به وكما يلي:

١- ان تمسك سجلات تتضمن أسماء السفن التي ترفع علمها وصفاتها الخاصة:
أكدت الاتفاقية على الدول ان تمسك سجلات تدون فيها جميع أسماء السفن التابعة لها، وبيان أنواعها وإعدادها وصفاتها المميزة، أكانت سفن صيد، او سفن نقل او ناقلات نפט... الخ ما عدا السفن الصغيرة التي لا ينطبق عليها القواعد والأنظمة الدولية المقبولة وان تمارس الولاية بموجب قانونها الوطني على كافة السفن التي ترفع علمها^(٤٥). وقد قرر قانون الهيئة البحرية العراقية العليا رقم (١٨) لسنة ٢٠١٩ على ذلك اذ نصت الفقرة (٢) من المادة (٥) على (تسجيل السفن والوحدات العائمة بموجب قانون تسجيل السفن رقم (١٩) لسنة ١٩٤٢ وإصدار الشهادات والوثائق المتعلقة بذلك).

٢- تضطلع الدولة بالولاية بموجب قانونها على كل سفينة ترفع علمها:

ففي المسائل الإدارية منحت غالبية قوانين الدول لربان السفينة مهمة حفظ النظام عليها، وحماية الأرواح والأموال التي تكون على متن السفينة، ولهُ لتحقيق هذا الغرض ان يأمر بتوقيف الأشخاص الذين يرتكبون الجرائم، وكذلك إجراءات التحقيق معهم، ويجوز ان يُوقع العقاب في حالة مخالفة النظام، وان من المهام التي تقع على عاتق الربان، ان يقوم بتسجيل الوفيات والمواليد وتوثيق عقود الزواج، إضافة إلى ان يقدم نسخة من هذه المحررات إلى الجهات المختصة في دولته^(٤٦).

ان ما يتعلق بالمسائل التقنية فقد كانت السفينة في السابق تخضع في جميع الأنظمة القانونية لرقابة صارمة وشديدة لمواجهة إخطار البحار والمشاكل المتعلقة بالسلامة البحرية، فيفترض على الربان قبل الشروع في الرحلة ان يتأكد من ان السفينة موزونة بشكل جيد، ومزودة بالعتاد والمراسي وكل ما هو ضروري للرحلة البحرية. إلى ان ظهر عدد من الأنظمة التقنية الدولية او الوطنية تحتوي على إرشادات تتعلق بالرقابة على السفن^(٤٧). بينما تتولى الإدارة المختصة بممارسة الرقابة بصورة اولية على السفن عند تسجيلها لأول مرة، وعند تحرير مختلف الشهادات والوثائق الخاصة بالملاحة واستغلال السفينة. فالرقابة التقنية التي تتولاها شركات التصنيف المعتمدة في الوقت الحاضر بناءً على تفويض من دولة علم السفينة والالتزام بالقواعد الواردة في الاتفاقيات الدولية، التي تتمثل بالفحص والمعاينة على الجوانب التقنية للسفينة، ومن خلال الفحص والمعاينة تمنح السفينة شهادة تصنيف ودرجة معينة، وعلى هذا يقع على دولة العلم الالتزام بالرقابة والتفتيش لحماية السفينة من خلال ممارسة الرقابة التقنية على السفن التي ترفع علمها. ومن اهم المعاهدات التي تعنى بمختلف القواعد التقنية المتعلقة بمعايير سلامة الأرواح البشرية هي اتفاقية (Safety Of Life At Sea) (SOLAS) التي تتضمن عدد من القواعد المهنية والتي يجب الالتزام بها ومراعاتها فيما يتعلق ببناء وتصميم وتجهيز السفن التجارية، بالإضافة إلى معايير السلامة المتعلقة بنقل البضائع الخطرة، وعلى الدول الالتزام بمراقبة سفنها من خلال السلطات التي تمارسها على السفن التابعة لها^(٤٨).

اما الرقابة الاجتماعية التي تمارسها الدولة على السفن التي ترفع علمها، والتي تتعلق بالعنصر البشري على متن السفينة بان تضع المعايير والشروط التي تخص الكفاءة المهنية، وقواعد العمل بالنسبة لطاقم السفينة المكلف بقيادة السفينة او البحارة اللذين يعملون على متنها، فهي قواعد دولية يتم على أساسها تحديد المعايير المتعلقة بتأهيل البحارة وتشغيل أطقم السفن

وتوفير أفضل الظروف لمعيشتهم وعملهم؛ لان طاقم السفينة يقضي فترات طويلة على متن السفينة في عرض البحار والمحيطات^(٤٩).

ولا تقتصر مهمة دولة العلم على الرقابة لتنظيم الحياة اليومية على متن السفينة، وانما تمتد سلطة الدولة إلى توفير الحماية للسفينة في أعالي البحار، ففي السابق ولوقت طويل كانت كل دولة تضع النظم القانونية الخاصة بها لحماية سفنها في أعالي البحار، وفقاً لمبادرتها وحدها من دون اي تدخل من بقية الدول الأخرى، اما في العصر الراهن فقد تغير الوضع بخصوص التنظيمات المتعلقة بالسفن، ولهذا يجب احترام مبادئ القانون الدولي المتعلقة بهذا المجال، وقد أكدت اتفاقية جنيف للبحر العالي في المادة (١٠) على التزام الدول اذ نصت (يجب على كل دولة ان تتخذ الإجراءات فيما يتعلق بالسفن التي ترفع علمها لضمان السلامة في البحر) وان الدولة عند اتخاذ تلك الإجراءات تلتزم بالامتثال إلى المعايير المقبولة عموماً وبوضع كل الأحكام الضرورية لضمان احترامها^(٥٠).

وهذا ما أكدت عليه الفقرة (١) من المادة (٩٤) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، وعلى كافة الرابطة والضباط وإفراد طواقم السفن بخصوص جميع المسائل الإدارية والتقنية والاجتماعية التي تتعلق بالسفينة، وان تلتزم الدول بتأمين السلامة في البحار والمحيطات، وذلك من حيث بناء السفن او من حيث تكوين طواقمها، او من حيث استخدام الاشارات الخاصة بالملاحة في أعالي البحار، بالاضافة إلى المحافظة على الاتصالات ومنع المصادمات^(٥١). وان الغرض من توفير الحماية للسفينة، هو تأمين السفن من بعض التصرفات التي يقوم بها مستخدمي أعالي البحار الاخرين، ومن مهام دولة العلم ان تضمن لمستخدمي سفنها احترام السفن الخاصة والعامة لبقية الدول ومبادئ وقواعد القانون الدولي المرتبطة بالملاحة في أعالي البحار، ومنها قاعدة عدم التدخل التي الزمت الدول عدم استخدام اعمال القسر ضد اية سفينة اجنبية في أعالي البحار^(٥٢).

اضافة إلى هذا تخضع السفن لما تتفق عليه دولة علم السفينة من اتفاقيات دولية تخص الملاحة، لما تحتويه من قواعد متعلقة بإقامة السفن في موانئ الدولة المتعاقدة معها، ويمكن الاشارة إلى ان الحماية التي توفرها دولة علم السفينة يمكن ان تكون بالوسائل العسكرية او بالوسائل السلمية، أذ كانت ترسل سفن حربية مصاحبة للسفن التجارية لحمايتها، كما حصل بين فرنسا والبرازيل في النزاع المعروف بـ(حرب جراد البحر) والذي حصل في الفترة من ١٩٦١-١٩٦٣ نتيجة لقيام السفن البرازيلية بأسر سفينة فرنسية لممارستها صيد الاسماك قرب المياه

البرازيلية، وامتتاع البرازيل من قبول الامر، إلى ان قبلت فرنسا بالابتعاد عن المياه البحرية البرازيلية. وكذلك ما حصل في الخليج العربي ابان الحرب العراقية الايرانية، فقد كانت الدول ترسل سفنها الحربية لحماية ناقلات النفط التابعة لها التي ترفع علمها. وبالنسبة للحماية السلمية يفهم منها الحماية الدبلوماسية التي تقوم بها دولة علم السفينة وفقاً للقواعد المعروفة في القانون الدولي^(٥٣).

المطلب الثاني

ممارسة الاختصاص القضائي

ان الدول تمارس الاختصاص القضائي على جميع الاشخاص الذين يقومون بأرتكاب الجرائم، فوق اقليمها سواء كانوا من رعاياها أو اجانب على أساس الاختصاص الاقليمي، أن هذه الولاية أصبحت بحكم التطورات وظهور المصالح الدولية منذ مدة ليست بالقصيرة تخضع للقانون الدولي، في ظل التصديق على الاتفاقيات الدولية، وازضافة إلى هذا تقوم دولة علم السفينة في ممارسة اختصاصها القضائي على السفن الخاضعة لها، والتي تعتبر من اهم مبادئ القانون الدولي للبحار، لأنه يرتبط ارتباطاً كبيراً بمبدأ سيادة الدولة على سفنها التي ترفع علمها، وذلك لضمان أمن وسلامة حرية الملاحة البحرية، ولتأكيد على معاقبة مرتكبي الجرائم على متن السفن في أعالي البحار، وان عدم القيام بإجراءات المراقبة والمحاكمة تعتبر انتهاكاً للالتزام دولي. وعليه سنقسم هذا المطلب على فرعين نتناول في الفرع الاول اختصاص دولة العلم ونتناول في الفرع الثاني التصادم البحري .

الفرع الاول

اختصاص دولة العلم

يقضي المبدأ العام المنفق عليه في القانون الدولي ان السفينة العامة سواء ان كانت حربية أو مخصصة لخدمة حكومية غير تجارية، تتمتع بحصانة قضائية تامة^(٥٤). وقد جاء التأكيد على هذا المبدأ في الفقرة (١) من المادة (٨) من اتفاقية جنيف للبحر العالي، واكد كذلك على هذا الاختصاص المادة (٩) من الاتفاقية ذاتها اذ نصّت (ان السفن التي تملكها أو تديرها دولة وتستخدم فقط في الخدمات الحكومية غير التجارية، في أعالي البحار، تتمتع بالحصانة الكاملة من الولاية القضائية لأية دولة غير دولة العلم). وبقرار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢. فقد جاءت بنفس الاحكام اذ نصّت المادة (٩٥) منها على (للسفن الحربية

في أعالي البحار حصانة تامة من ولاية اية دولة غير دولة العلم). وانها لا تخضع لأي جهة قضائية سوى الجهة القضائية في الدولة التي ترفع علمها، ولهذا فأنها تتمتع بحصانة واعفاء من الخضوع لقضاء اية دولة اجنبية، سواء ان كان وجودها في أعالي البحار او في أي منطقة بحرية اخرى، وعليه فأن السفينة العامة تخضع في جميع الشؤون المتعلقة بالسفينة ومنها الاختصاص القضائي لدولة العلم، وان هذا المبدأ ثابت لا يرد عليه اي استثناء او قيد^(٥٥).

أن لكل دولة اختصاص قضائي خاص بها تمارسه على السفن الخاصة التي ترفع علمها، وذلك عند تواجد هذه السفن في أعالي البحار، فالشرط الأساس لثبوت الاختصاص القضائي للجهات القضائية المختصة في الدولة التي ترفع السفينة علمها، هو ان تكون السفينة في أعالي البحار، أو عند وجودها في بحرها الاقليمي أو عند تواجد هذه السفينة في موانئ الدولة التي تحمل جنسيتها، وقد تأكد هذا في حكم المادة (٦) من اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام ١٩٥٨. وان سلطة دولة العلم على سفنها الخاصة تتلخص بأن قانون الدولة التي يتم تسجيل السفينة فيها، هو القانون الذي يطبق على السفينة، ويتبين من هذا ان اول المظاهر المتعلقة بهذا الشأن هو اجراءات تسجيل السفينة، وان خضوع السفينة أثناء تواجدها في أعالي البحار لقوانين دولة التسجيل سواءً على السفينة ذاتها أو على أي شخص على متنها من الركاب او الطاقم، ويكون ذلك في القوانين الجنائية والإدارية والمدنية، ففي حالة حصول جرائم على متن السفينة في أعالي البحار، فأن قانون الدولة التي تم تسجيل السفينة فيه هو الذي يختص بفصل في هذه الجرائم ويحدد العقوبات المناسبة عليها^(٥٦).

ان صدور الحكم المتعلق بالسفينة لوتس^(٥٦). حيث يتلخص وقائع النزاع ان السفينة الفرنسية (لوتس Lotus) اصطدمت في أعالي البحار بسفينة تركية تدعى (بوزكورت-Boz Kourt) في ١٩٢٦/٨/٢ فغرقَت السفينة التركية ونتج عن الحادث، غرق ثمانية من البحارة الأتراك، ثم تابعت اللوتس بعد ذلك رحلتها إلى اسطنبول، فلما وصلت إلى الميناء احتجزتها السلطات التركية، وقبضت على الضابط الفرنسي Demons الذي كان مكلفاً عن ادارة السفينة وقت الحادث، ووجهت اليه تهمة القتل الخطأ ولما دفع الضابط الفرنسي المقبوض عليه، بعدم اختصاص المحاكم التركية بالحادث الذي يقع في أعالي البحار، فرفض دفاعه، وحكمت عليه المحكمة التركية بالسجن. احتجت فرنسا على قرار المحكمة الوطنية التركية، مدعية ان الاختصاص في هذه الحالة للمحاكم الفرنسية، وبعدها اتفق الطرفان فرنسا وتركيا، على عرض النزاع على محكمة العدل الدولية الدائمة، وأمام أنظار المحكمة ادعت تركيا ان محاكمها هي

المختصة في هذه الأمور، لأن التشريع التركي ينص على أن الجرائم التي ترتكب من تركي، أو أن يكون المجني عليه تركي تكون من اختصاص المحاكم التركية. ولهذا أيدت محكمة العدل الدولية الدائمة وجهة النظر التركية، لأن القانون الدولي يخلو من قاعدة تحدد الاختصاص الجنائي في حالة التصادم البحري، ولهذا من حق كل دولة ان تقرر ما تشاء من قواعد بهذا الخصوص، وكما ذكرت المحكمة ان الحادثة أحدثت آثار على ظهر السفينة بوزكورت. وعليه يعتبر كأنه احدث اثاره في إقليم تركي، مما يعطي الحق لتركيا معاقبة مرتكب هذا الفعل. وقد اثار هذا الحكم جدلاً كبيراً في الفقه الدولي وان شركات الملاحة لم تتقبل هذا الحكم بارتياح، لأنه يعرض سفنها للخضوع إلى القضاء الأجنبي عن الأعمال التي تقع في أعالي البحار، مما يؤدي إلى حدوث إشكالات في نطاق الملاحة البحرية. هو الذي اثار جدلاً كبيراً في الفقه الدولي الذي انتهى إلى ان يكون الاختصاص القضائي للدولة صاحبة العلم الذي تحمله السفينة، وأنه لا يجوز القبض على اي شخص متهم بأرتكاب جريمة او ان يتم الحجز على السفينة، ولو كأجراء من اجراءات التحقيق الا عن طريق السلطات المختصة لدولة علم السفينة، اضافة إلى هذا يحق لأية دولة ان تحاكم رعاياها عند ارتكابهم جرائم على ظهر سفينة اجنبية تحمل علم دولة اخرى^(٥٨). وان ما قضت به محكمة العدل الدولية من حكم بخصوص السفينة لوتس لم يكن موافقاً لما أقره مؤتمر بروكسل، والذي أقر التوقيع على اتفاقية بخصوص الاختصاص الجنائي بمسائل التصادم البحري في عام ١٩٥٢ والذي الزم بقاعدة الاختصاص القضائي لا يكون الا للدولة التي تحمل السفينة علمها عند وقوع التصادم في أعالي البحار والذي اخذت به اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في المادة (٩٧)^(٥٩). وهناك ثمة بعض الاحكام التي تؤكد على هذه القاعدة، منها الحكم الذي صدر من القضاء الانكليزي عام ١٨٦٠ عندما تعاقد ريان السفينة الانكليزية (Louiso) المدعو (Lesley Bragintion) مع حكومة دولة شيلي على نقل عدد من السجناء السياسيين عندما قررت حكومة شيلي إبعادهم عن أراضيها، وذلك من ميناء فالباريزو الشيلي إلى ميناء ليفربول الانكليزي، وعند وصول السفينة إلى ميناء الوصول، فقد تقدم السجناء بشكوى يتهمون ريان السفينة بالتعسف بمعاملتهم أثناء حبسهم عند عبور السفينة لأعالي البحار، وعلى اثر ذلك صدر حكم من المحكمة البريطانية بإدانة الريان على أساس ان السفينة عند وجودها في أعالي البحار تخضع لاختصاص القانون البريطاني، وان ريان السفينة من الرعايا البريطانيين لذلك وجبت إدانته^(٦٠).

الفرع الثاني

التصادم البحري

عُقدت عدة معاهدات لتأمين الملاحة البحرية، والسير على قواعد محددة ومشتركة تحدد طرق سير السفن في البحار لكي تتجنب التصادم، فقد عُقدَ مؤتمر في بروكسل عام ١٩١٠ بين الدول البحرية العظمى، وانتهى بأبرام اتفاقيتين. الأولى لتوحيد بعض قواعد التصادم، والتي أوجبت على ريان السفن التي تصادمت ان يقدم بعد انتهاء حادث التصادم كل المساعدة الممكنة للسفينة الأخرى، وركابها وطاقمها قدر الإمكان، على ان لا يعرض السفينة التي يقودها للخطر. والاتفاقية الثانية لتوحيد بعض قواعد المساعدة والإنقاذ البحري والتي جاء فيها التزام الريان بتقديم المساعدة، لأي شخص يكون تحت خطر الهلاك، حتى لو كان من الأعداء على ان لا تتعرض السفينة وطاقمها وركابها للخطر. وقد قررت الاتفاقيتين بأن لا يجوز للدول الموقعة عليها، أن تُشرع في قوانينها وأنظمتها الوطنية، ما يخالف ما جاء في الاتفاقيتين الا في حالة موافقة الدول الأخرى. هذا وقد عرفت اتفاقية بروكسل لعام ١٩١٠ التصادم البحري بأنه (التصادم الذي يحصل بين سفينتين بحريتين، او بين سفينة بحرية ومركب ملاحية داخلية بغض النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم)^(١١). وقد جاء التأكيد على نفاذ واستمرار هاتين الاتفاقيتين، في معاهدة فرساي ١٩١٩ في المادة (٢٨٢) على الرغم من استمرار الحرب العالمية الأولى.

ولم يكن هناك اتفاق دولي حول قواعد الاختصاص في مسائل التصادم البحري. فقد تبنى مؤتمر بروكسل الذي تم عقده في الفترة من ٢-١٠ أيار عام ١٩٥٢ وانتهى إلى إبرام معاهدين الأولى. خاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائي بمسائل التصادم^(١٢). أذ قررت هذه الاتفاقية ان تختص دولة علم السفينة بالاختصاص الجنائي في مسائل التصادم في البحار، بدون ان ينازعها اية دولة أخرى، لأن اشتراك أكثر من دولة يثير صعوبات ومشاكل كثيرة، منها مكان محاكمة الجاني، او عقابه عن الحادث نفسه أكثر من مرة، فيجوز محاكمته في محاكم دولة علم السفينة، أو يمكن ان تحاكمه دولة الشخص الذي تضرر من الحادث، وهذا الأمر احتمال أن يجافي العدالة، إضافة إلى تجنب تنازع القوانين. مما يؤدي إلى سلامة الملاحة البحرية وتنظيمها^(١٣). فقد نصت المادة (١) من المعاهدة المتعلقة بالاختصاص الجنائي على (يكون الاختصاص الجنائي والتأديبي لمحاكم دولة علم السفينة التي يتبعها الريان أو الضباط أو أي شخص آخر يكون في خدمة السفينة في الاحوال التي يتقرر فيها مسؤولية هؤلاء الجنائية أو التأديبية). كما قررت المادة (٢) من الاتفاقية ذاتها على عدم جواز

القبض على الأشخاص أذ نصت (لا يجوز في هذه الأحوال القبض على أشخاص أو حجز السفينة، ولو كأجراء من إجراءات التحقيق، إلا بواسطة سلطات الدولة التي ترفع السفينة علمها التي يكون عليها الجاني) وعلى هذا الأساس يجوز لأي دولة، أن تحاكم وتحاسب رعاياها في حال ارتكابهم جرائم على متن سفينة تحمل علم دولة أخرى، وكذلك يجوز سحب الشهادات والترخيص التي منحتها إذا ما ارتكب حامل هذه الشهادة أو الترخيص جريمة على متن سفينة أجنبية^(٦٤).

أما في ما عدا ما يتعلق بأستغلال السفينة أو أفراد الطاقم لا يجوز لقانون الدول الأخرى ان تشارك الاختصاص القضائي لدولة علم السفينة، وان القاعدة على ممارسة الاختصاص القضائي قاصرة على دولة علم السفينة، وان هذه التصرفات تعد من قبيل ممارسة السلطة والسيادة على السفينة، وان هذا الحق خالص للدولة التي تحمل السفينة علمها عند تواجدها في أعالي البحار، وان لهذا الحق استثناءات المقررة وفقاً للاتفاقيات الدولية مثل القرصنة، والبيث الإذاعي غير المصرح به وتجارة الرقيق، أو الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل، أو وجود معاهدة دولية تسمح بهذا التدخل^(٦٥).

مع زيادة عدد السفن وحجم الملاحة الدولية وتضاعف حمولة السفن تزايدت المخاطر التي تعصف بالملاحة البحرية، كان من الضروري وضع قواعد منظمة لطرق المواصلات البحرية، مما دفع الدول لمزيد من الاهتمام لهذا الأمر، فكانت بريطانيا من أوائل الدول التي اهتمت في هذا المجال، فقد أصدرت عدد من القوانين الوطنية التي تهدف إلى التقليل أو الحد من حوادث التصادم في البحار وذلك عن طريق تنظيم قواعد الطرق البحرية ووضع إشارات مرور، وبعدها تحول هذا الاهتمام إلى المحيط الدولي بفعل القانون أو التعاون الدولي^(٦٦). فقد نظمت الدول عدد من القواعد لتنظيم مرور السفن في أعالي البحار وذلك عن طريق استعمال الإشارات الخاصة بالملاحة البحرية، ولم تكن لهذه القواعد في بادئ الأمر صفة الإلزام، إلى ان تم أبرام اتفاقية لندن عام ١٩٤٧ بهذا الخصوص^(٦٧). وبإقرار اتفاقية جنيف للبحر العالي جاء التأكيد على هذا الأمر، فقد ألزمت الاتفاقية الدول ان تتخذ الإجراءات الضرورية التي تتعلق بالسفن التي ترفع علمها على استعمال الإشارات الخاصة بالملاحة البحرية لضمان سلامة الأرواح والسفن في البحار^(٦٨). وقد تأكد على هذا الأمر في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ فقد نصّت الفقرة (٣) من المادة (٩٤) المتعلقة بالواجبات التي تقع على عاتق دولة العلم على (تتخذ كل دولة، بالنسبة للسفن التي ترفع علمها، ما يلزم من تدابير لتأمين السلامة

في البحار وذلك فيما يتعلق بعدة أمور منها أ- بناء السفن ومعداتنا وصلاحتها للإبحار؛ ب- تكوين طواقم السفن، وشروط العمل الخاصة بهم، وتدريبهم، آخذة في الاعتبار الصكوك الدولية المنطبقة؛ ج- استخدام الإشارات والمحافظة على الاتصالات ومنع المصادمات).

الخاتمة

أولاً : النتائج

- ١- أهم أداة يمكن ان تمارس بها الملاحة البحرية، هي السفينة باعتبارها منشأة عائمة تعمل عادة او المعدة الملاحة البحرية، سواء ان كانت تستهدف ربحاً او غير ذلك من النشاطات، ولا تخضع الا للدولة التي ترفع علمها.
- ٢- هناك بعض الدول تنهون في ممارسة الرقابة على السفن التي ترفع علمها على الرغم من توفر كافة الإمكانيات البشرية والمادية اللازمة.
- ٣- ان عملية التفتيش والرقابة تحتاج لأجهزة متطورة واغلب الأحيان تكون هذه الأجهزة باهضة الثمن او في غير متناول كافة الدول خاصة الفقيرة منها، كما تحتاج لأشخاص مؤهلين تأهيلاً جيداً.
- ٤- قبل ان تشرع السفينة في الملاحة البحرية هناك عدد من الشروط يجب ان تتوفر فيها كأن تكون السفينة حاملة جنسية دولة معينة وان تبحر تحت علم دولة واحدة بالإضافة إلى الشهادات والمستندات الكاملة، كما يجب ان تتوفر شروط بالعاملين على متن السفينة كالجنسية، والسن، واللياقة البدنية
- ٥- ازدادت الترسنة القانونية منذ إقرار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ بخصوص مجموع القواعد التي يجب على جميع الدول ان تحترمها وتلتزم بها، عندما تقوم السفن التابعة لها او التي ترفع علمها عند الإبحار في كافة المناطق البحرية سواء المتعلقة ببناء السفن او تصميمها او تجهيزها.
- ٦- ان استقرار العلاقات بين دول العالم يرتبط بصورة كبيرة بتنظيم هذه العلاقات في مجال البحار وبالخصوص في أعالي البحار، التي لا تخضع لسيادة اية دولة، وتنظيم هذه العلاقات يعبر عن مدى التعاون بين الدول في المجال البوليسي والقضائي والتشريعي.

ثانياً: التوصيات

- ١- يجب على الدول ان توقف تسجيل السفن التي لا تحمل جنسيتها، للتخلص من مسألة إعلام الملائمة وشطب اي سفينة من التسجيل التي تكرر انتهاك حرية الملاحة أكثر من مرة.
- ٢- الحد او القضاء على السفن التي دون المستوى المطلوب، والتي لا تستجيب لأدنى معايير السلامة البحرية.
- ٣- تشجيع ملاك السفن على اقتناء السفن الحديثة والجديدة وذات مواصفات متطورة تستجيب لقواعد السلامة والشروط المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية.
- ٤- الالتزام بالتفتيش الدقيق للسفينة قبل مغادرتها اي ميناء بحري، والقيام بالاختبارات الضرورية واللازمة لكافة الأجهزة والمعدات الضرورية لسلامة السفينة.
- ٥- وضع خطط حديثة لتدريب طواقم السفينة وتأهيلهم بما يتفق مع التطور الحاصل في مجال البحار.
- ٦- على الدول عندما تقوم بواسطة سفنها العامة او الحربية بإجراءات التفتيش في أعالي البحار ان تدرك انها تقوم بهذا العمل نيابة عن المجتمع الدولي، وليس لتحقيق مصلحة دولة علم السفينة، وان يكون تصرفها منسجماً ومتفقاً مع حرية الملاحة في أعالي البحار وأوجه الاستخدام المشروع للبحار.

الهوامش

- ١- د. محمد حافظ غانم، مبادئ القانون الدولي، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٦٨ ، ص١١٨.
- ٢- د. جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام المدخل والمصادر- المجال الوطني للدولة، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠١٠، ص٤٨٣.
- ٣- د. حامد سلطان، القانون الدولي في وقت السلم، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٦٢، ص٦٧٢.
- ٤- مشار إليه عند: د. جمال عبد الناصر مانع، مصدر سابق، ص٤٨٥.

- ٥- د. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠٠٦، ص ٤١.
- ٦- (International Maritime Organization) (IMO) وكالة متخصصة ترتبط بمنظمة الأمم المتحدة مقرها في لندن تأسست في ٦/٤/١٩٤٨ على إغواء المؤتمر الدولي الذي عقد في مدينة جنيف، وتضم في عضويتها (١٧١) دولة بالإضافة إلى ثلاث دول مشاركة تسعى لضمان السلامة والأمن في مجال النقل البحري، ولمنع تلوث مياه البحار بسبب السفن ينظر: مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري - تيزي وزو، الجزائر، ٢٠١٥، ص ٧٢.
- ٧- ينظر: موجز الأحكام والفتاوى والأوامر الصادرة عن محكمة العدل الدولية عام ١٩٤٨-١٩٩١، ص ٧٠.
- ٨- د. محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر والتوزيع، بغداد، ص ٧٤.
- ٩- عمار حميد سعد الله بكر، قانون علم السفينة واثره في تنازع القوانين، رسالة ماجستير، كلية القانون، جامعة بغداد، ٢٠١٦، ص ٤٣.
- ١٠- د. جمال عبد الناصر مانع، مصدر سابق، ص ٤٨٥.
- ١١- عمار حميد سعد الله بكر، مصدر سابق، ص ٤٥.
- ١٢- ينظر: الفقرة (٢) من المادة (٩١) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.
- ١٣- ينظر: المادة (١٧) من قانون تسجيل السفن العراقي رقم (١٩) لسنة ١٩٤٢.
- ١٤- د. جمال عبد الناصر مانع، مصدر سابق، ص ٤٨٨.
- ١٥- د. مصطفى الحفناوي، قانون البحار الدولي، مكتبة الانكوال المصرية، القاهرة، ١٩٦٢، ص ٢٦٨.
- ١٦- ينظر: المادة (٦) من الاتفاقية.
- ١٧- ينظر: المادة (٧) من الاتفاقية.
- ١٨- د. جمال عبد الناصر مانع، مصدر سابق، ص ٤٨٦.
- ١٩- د. سموحي فوق العادة، القانون الدولي العام، مطبعة الانشاء، دمشق، ١٩٦٠، ص ٣٨٨.
- ٢٠- ينظر: المادة (٤) من اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام ١٩٥٨.

- ٢١- بلوط سماح، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الاخوة منتوري، القسنطينية، ٢٠١٥، ص ٣٠. ينظر أيضا: R. Pinto Les Povillions de complaisance j. D. I, 1960, P.351.
- ٢٢- هو علم أي دولة، يسمح بتسجيل السفن المملوكة للأجانب، والتي يسيطرون عليها بموجب شروط معدة سلفاً، ولأي سبب كان، تكون ملائمة ومعقولة للأشخاص الذين يقومون بتسجيل سفنهم. ينظر: عمار حميد سعد الله بكر، مصدر سابق، ص ١٠٤.
- ٢٣- ينظر: الفقرة (١) من المادة (٥) من الاتفاقية.
- ٢٤- د. محمد المجذوب، القانون الدولي العام، ط ٥، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠٠٤، ص ٣٨٧.
- ٢٥- د. محمد الحاج حمود، مصدر سابق، ص ٧٩.
- ٢٦- د. مصطفى كمال طه، مصدر سابق، ص ١٣٥.
- ٢٧- ينظر: الفقرة (٤/ب) من المادة (٩٤) من الاتفاقية.
- ٢٨- محمد سلامة مسلم الدويك، البحر في القانون الدولي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠١١، ص ٢٠٤.
- ٢٩- ينظر: الفقرة (١/ب) من المادة (١٠) من الاتفاقية.
- ٣٠- ينظر: الفقرة (٤/ج) من المادة (٩٤) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.
- ٣١- د. مصطفى كمال طه، مصدر سابق، ص ١٥٠.
- ٣٢- د. علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الاسكندرية، ١٩٧٥، ص ١٠٦.
- ٣٣- المصدر السابق، ص ١٠٧.
- ٣٤- ينظر: الفقرة (٢) من اللائحة (١-١) من الباب الاول من اتفاقية العمل البحري لعام ٢٠٠٦.
- ٣٥- ينظر: الفقرة (٢) من المادة (٨) من القانون.
- ٣٦- مشار إليه عند: عزيزية حنان، عقد العمل البحري في التشريع الجزائري والقانون المقارن، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مستغانم، الجزائر، ٢٠١٧، ص ١٣٣.
- ٣٧- ينظر: اللائحة (١-٢) من الباب الأول من اتفاقية العمل البحري لسنة ٢٠٠٦.
- ٣٨- د. عبد الكريم علوان، الوسيط في القانون الدولي العام، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٧، ص ١١٠.
- ٣٩- د. محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي في ابعاده الجديدة، منشأة المعارف للطباعة، الاسكندرية، ١٩٩٨، ص ٨٥٨.

- ٤٠- المصدر السابق، ص ٢٢٠.
- ٤١- أهم الانتقادات التي وجهت لهذه النظرية أن الأخذ بالسفينة على أنها إقليمياً هو افتراض لا يستند إلى نص رسمي أو اتفاق دولي، ولهذا فإن الافتراض بدون أن يستند إلى نص لا يجوز ان يترتب عليه اي نتائج قانونية. وان اعتبار السفينة جزء من اقليم الدولة يحتاج إلى تخصيص جزء من البحر يكون بمثابة بحراً إقليمياً لها، وكيف نستطيع ان نفسر بجواز الدولة المحاربة بتفتيش السفينة التابعة لدولة محايدة، أضافه إلى كل هذا ان وضع السفينة يتغير بتنقلها من منطقة إلى منطقة أخرى في البحار، فيمكن ان تكون في مساحة مائية خالية من أي سيادة، ومرة أخرى يمكن ان تكون في مساحة مائية خاضعة لسيادة دولة أجنبية. ينظر: د. محمد الحاج حمود، مصدر سابق، ص ٤٦٣.
- ٤٢- د. محمد طلعت الغنيمي، مصدر سابق، ص ٨٦٠.
- ٤٣- د. محمد حافظ غانم، مصدر سابق، ص ٢٩٠.
- ٤٤- د. محمد الحاج حمود، مصدر سابق، ص ٤٦٣.
- ٤٥- ينظر: الفقرة (٢/ب) من المادة (٩٤) من الاتفاقية.
- ٤٦- ينظر: المواد (٩٦، ٩٧، ٩٨) من القانون البحري المصري رقم (٨) لسنة ١٩٤٨.
- ٤٧- مخلوف سامية، المصدر السابق، ص ٤٢.
- ٤٨- ميراد إبراهيم، الالتزام بضمان سلامة الركاب في عقد النقل البحري، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران، الجزائر، ٢٠١٢، ص ٢١٦.
- ٤٩- مخلوف سامية، مصدر سابق، ص ٦٥.
- ٥٠- د. محمد الحاج حمود، مصدر سابق، ص ٤٦٤.
- ٥١- ينظر: الفقرة (٢/ب) من المادة (٩٤) من الاتفاقية.
- ٥٢- بلوط سماح، مصدر سابق، ص ٦٩.
- ٥٣- د. محمد الحاج حمود، مصدر سابق، ص ٤٦٥.
- ٥٤- من الوقائع بهذا الشأن أن سفينة تابعة إلى الولايات المتحدة الأمريكية كانت مكلفة بنقل بضائع ولآلات بعد انتهاء معرض باريس الدولي ١٨٧٨ وان السفينة جنحت على مسافة من بورتيموث وتم قطرها بواسطة قاطرة انكليزية بالقرب من (دوول) وبعد انتهاء المهمة ادعى أصحاب القاطرة الانكليزية، ان المبلغ المقرر دفعه لعملية الإنقاذ كان غير كافي، ونتيجة لهذا حاولوا منع السفينة من الإبحار إلى وجهتها الا بعد ان يتم دفع كامل المبلغ المستحق، وتم رفع القضية إلى المحكمة، فقضت المحكمة بعدم قبول هذه الدعوى، وكان استنادها في ذلك ان

السفينة لها حصانة، فليس من اختصاصها ان تحكم في هذا الموضوع. ينظر: محمد سلامة مسلم الدويك، مصدر سابق، ص ٢٠٢.

٥٥- يرد على هذه القاعدة استثناء واحد في حالة تمرد طاقم السفينة الحربية او السفينة الحكومية المخصصة لأغراض غير تجارية وارتكبت اي عمل من أعمال القرصنة، وذلك نتيجة استيلاء الطاقم على زمام أمور السفينة، فان هذا العمل يعتبر كأعمال القرصنة التي ترتكبها السفينة الخاصة، ولهذا يجوز التدخل وان تمارس القوة لغرض السيطرة عليها وان هذا الاستثناء ما يبرره في ان السفينة الحربية او الحكومية لن تكون كذلك الا من حيث المظهر او الشكل، واما من حيث الموضوع فانها بالواقع لا تمارس مظاهر السلطة او السيادة اللذان يعتبران الأساس القانوني لحصانة هذه السفن. ينظر: د. أحمد أبو ألوفا محمد، القانون الدولي للبحار على ضوء احكام المحاكم الدولية وسلوك الدول واتفاقية عام ١٩٨٢، دار النهضة العربية، القاهرة ، ١٩٨٨، ص ٣٩٨.

٥٦- د. حسني محمد جابر، القانون الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٣، ص ١٣٢.

٥٧- ينظر: د. محمد حافظ غانم، مصدر سابق، ص ١٢٦.

٥٨- د. محمد المجذوب، مصدر سابق، ص ٣٦٩.

٥٩- د. إبراهيم محمد العناني، قانون البحار، دار الفكر العربي للطباعة والنشر، القاهرة، ١٩٨٥، ص ٣٠٤.

٦٠- مشار اليه عند: د. محمد طلعت الغنيمي، مصدر سابق، ص ٢١٩.

٦١- د. محمد طلعت الغنيمي، محاضرات في قانون الأمم- قانون السلام، منشأة المعارف، الإسكندرية، من دون سنة نشر، ص ٩٨٩.

٦٢- د. محمد طلعت الغنيمي، مصدر سابق، ص ٩٩٠.

٦٣- محمد سلامة مسلم الدويك، مصدر سابق، ص ٢١٥.

٦٤- د. محمد حافظ غانم، مصدر سابق، ص ١٢٨.

٦٥- د. محمد طلعت الغنيمي، مصدر سابق، ص ٢٢٠.

٦٦- د. محمد الحاج حمود، مصدر سابق، ص ٤٣٦.

٦٧- د. محمد حافظ غانم، مصدر سابق، ص ٣٠٢.

٦٨- ينظر: الفقرة (١/أ) من المادة (١٠) من الاتفاقية.

المصادر

اولاً : الكتب

١- د. إبراهيم محمد العناني، قانون البحار، دار الفكر العربي للطباعة والنشر، القاهرة ، ١٩٨٥.

- ٢- د. احمد أبو ألوفا محمد ، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية وسلوك الدول واتفاقية عام ١٩٨٢ ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٨٨ .
- ٣- د. جمال عبد الناصر مانع ، القانون الدولي العام المدخل و المصادر والمجال الوطني للدولة ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، ٢٠١٠ .
- ٤- د. حامد سلطان ، القانون العام في وقت النظم ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٦٢ .
- ٥- د. حسني محمد جابر القانون الدولي، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٧٣ .
- ٦- د. سموحي فوق العاده ، القانون الدولي العام ، مطبعة الانشاء ، دمشق ، ١٩٦٠ .
- ٧- د. عبد الكريم علوان ، الوسيط في القانون الدولي العام ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، ٢٠٠٧ .
- ٨- د. علي البارودي ، مبادئ القانوني البحري ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، ١٩٧٥ .
- ٩- د. محمد الحاج حمود ، القانون الدولي للبحار ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، بغداد ، ٢٠٠٨ .
- ١٠- د. محمد المجذوب ، القانون الدولي العام ، ط ٥ ، منشورات الحلبي الحقوقية ، ٢٠٠٤ .
- ١١- د. محمد حافظ غانم ، الوجيز في القانون الدولي العام ، دار النهضة العربية للطباعة ، القاهرة من دون سنة نشر .
- ١٢- محمد سلامة مسلم الدويك ، البحر في القانون الدولي ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، ٢٠١١ .
- ١٣- د. محمد طلعت الغنيمي ، القانون الدولي البحري في ابعاده الجديدة ، منشأة المعارف للطباعة ، ١٩٩٨ .
- ١٤- د. محمد طلعت الغنيمي ، محاضرات في قانون الأمم - قانون السلام ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، من دون سنة نشر .
- ١٥- د. مصطفى الحفناوي ، قانون البحار الدولي ، مكتبة الانجلوالمصرية ، القاهرة ، ١٩٦٢ .
- ١٦- د. مصطفى كمال طه ، أساسيات القانون البحري ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، ٢٠٠٦ .

ثانياً : الرسائل والاطاريح

- ١- بلوط سماح، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الاخوة منتوري قسنطينية، ٢٠١٥.
- ٢- عزيزية حنان، عقد العمل البحري في التشريع الجزائري والقانون المقارن، اطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مستغانم، الجزائر، ٢٠٠٧.
- ٣- عمار حميد سعد الله بكر، قانون علم السفينة واثره في تنازع القوانين، رسالة ماجستير، كلية القانون، جامعة بغداد، ٢٠١٦.
- ٤- قداش كميلة، مبدأ الولاية القضائية العالمية ودوره في حماية حقوق الانسان، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر، الجزائر، ٢٠١٦.
- ٥- مخلوف ساميه، رقابة الدولة على السفن، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري - تيزي وزو، الجزائر، ٢٠١٥.
- ١٥- ميراد ابراهيم، الالتزام بضمان سلامة الركاب في عقد النقل البحري، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران، الجزائر، ٢٠١٢.

ثالثاً: الاتفاقيات الدولية

- ١- اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام ١٩٥٨.
- ٢- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.
- ٣- اتفاقية العمل البحري لعام ٢٠٠٦.

رابعاً: التشريعات الداخلية

- ١- قانون تسجيل السفن العراقي رقم (١٩) لسنة ١٩٤٢.
- ٢- القانون البحري المصري رقم (٨) لسنة ١٩٤٨.
- ٣- قانون الخدمة البحرية المدنية العراقي رقم ٢٠١ لسنة ١٩٧٥.

خامساً: احكام التحكيم والقضاء الدولي

- ١- موجز الأحكام والفتاوى و الأوامر الصادرة عن محكمة العدل الدولية عام ١٩٨٨ - ١٩٩١.

Abstract

The conclusion is that the freedom to exercise navigation is clearly and clearly in the area of the high seas, which is not under the sovereignty of any State, and has been stipulated by international conventions, and therefore has become a rule established within the principle of the freedom of the high seas, but for the exercise of this freedom there are conditions and rules. States must abide by them in exercising this freedom, there are conditions for the ship to be built and equipped for the purpose of sailing and to use all means of safety in order to preserve the lives of its passengers, crew and commercial cargo, in order to carry out this activity, in addition to the availability of conditions for the ship's crew in terms of number, scientific competence and experience of the ship's captain so that the ship can safely arrive from the port of departure to the port of arrival.

Freedom Of Navigation In The High Seas

Dr.Sadam Al – Fatlawi

University of Babylon/ college of Law

Ali Laftah Joudah

University of Babylon/ college of Law