

تأثير جنسية السفن بالهجمات المسلحة.
The effect of ship nationality on armed attacks.

بحث مقدم من قبل

م. عماد عبد الجليل راضي/ جامعة كربلاء / كلية القانون/ القسم الخاص
المشرف الاستاذ الدكتور علي عصام غصن
الجامعة الاسلامية في لبنان- كلية الحقوق- قسم القانون الخاص

الخلاصة :

إن السفينة بوصفها أداة عائمة مخصصة للملاحة البحرية، فإنها تأخذ هذا الوصف أياً كان حجمها أو حمولتها أو طريقة بنائها، كما أنه لا أهمية لوصف الجهة الإدارية للسفينة لأن العبرة بتخصيصها للملاحة البحرية. من هنا يعد تخصيص السفينة للملاحة البحرية هو معيار خضوعها للنظام القانوني الذي يحكم السفن لهذا أحاط المشرع السفينة بأحكام عامة ترسم في مجموعها نظام قانوني مميز لها، إذ تتمتع بوصفها أداة للملاحة البحرية بنظام قانوني خاص يشمل عدداً من العناصر التي تؤلف في مجموعها حالتها المدنية، مما يسمح بتعيين ذاتيتها على نحو يميزها عن غيرها من السفن، إضافة إلى نظام قانوني دولي تتحدد معالمه من خلال جنسيتها، كما أن لها نظاماً إدارياً بالإضافة إلى نظام أمن وسلامة.

الكلمات المفتاحية: الجنسية، الهجمات المسلحة، السفن، الشحن البحري، الملاحة.

Abstract:

The ship, as a floating tool dedicated to maritime navigation, takes this description regardless of its size, tonnage or method of construction. The description of the ship's administrative body is not important because what matters is its dedication to maritime navigation. Hence, the dedication of the ship to maritime navigation is the criterion for its subjection to the legal system that governs ships. Therefore, the legislator has surrounded the ship with general provisions that collectively define a distinctive legal system for it, as it enjoys, as a tool for maritime navigation, a special legal system that includes a number of elements that collectively constitute its civil status, which allows for the identification of its identity in a way that distinguishes it from other ships, in addition to an international legal system whose features are determined by its nationality. It also has an administrative system in addition to a security and safety system.

Keywords: Nationality ,Armed Attacks , Ships, Shipping, Navigation

المقدمة

أولاً: تمهيد

إن السفينة بوصفها أداة عائمة مخصصة للملاحة البحرية، فإنها تأخذ هذا الوصف أياً كان حجمها أو حمولتها أو طريقة بنائها، كما أنه لا أهمية لوصف الجهة الإدارية للسفينة لأن العبرة بتخصيصها للملاحة البحرية. من هنا يعد تخصيص السفينة للملاحة البحرية هو معيار خضوعها للنظام القانوني الذي يحكم السفن لهذا أحاط المشرع السفينة بأحكام عامة ترسم في مجموعها نظام قانوني مميز لها، إذ تتمتع بوصفها أداة للملاحة البحرية بنظام قانوني خاص يشمل عدداً من العناصر التي تؤلف في مجموعها حالتها المدنية، مما يسمح بتعيين ذاتيتها على نحو يميزها عن غيرها من السفن، إضافة إلى نظام قانوني دولي تتحدد معالمه من خلال جنسيتها، كما أن لها نظاماً إدارياً بالإضافة إلى نظام أمن وسلامة.

ثانياً: أهمية البحث

تبدو أهمية البحث تصاعد الأزمات على مستوى العالم وتوتر منطقة الشرق الأوسط بصفة خاصة بما تحمله من أزمات طالت أغلب أقاليمه؛ وفوق هذا وذاك اشتعال البحر الإقليمي بهجمات من نوع آخر تزايدت مع حجم الصراعات التي تحف المنطقة ومنها الهجمات المسلحة التي أثرت على حركة الملاحة والتجارة البحرية وهو ما استرعى البحث حول واقع هذه الهجمات ومدى أثرها على السفن البحرية بحسب جنسية السفينة وموطنها.

ثالثاً: مشكلة البحث

تكمن المشكلة الرئيسية لهذا البحث في؛ "ماهية جنسية السفن والهجمات المسلحة عليها وتأثيرها على الشحن البحري؟"، وتتفرع عن هذه المشكلة عدة مشكلات فرعية.

رابعاً: أسئلة البحث

- 1) ماهية جنسية السفينة؟
- 2) ما هي طبيعة الحالة المدنية لجنسية السفينة؟
- 3) ما هو أثر جنسية السفن على معاملاتها؟
- 4) ما هو واقع الهجمات المسلحة وأثرها على السفن البحرية؟

خامساً: أهداف البحث:

نهدف في هذا البحث إلى بيان ما يلي:

- 1- طبيعة السفينة من حيث بيان مفهومها ومدى الاعتداد بها.
- 2- بيان الحالة المدنية للسفينة من حيث جنسيتها وموطنها.
- 3- بيان أهمية جنسية السفينة.
- 4- بيان أثر جنسية السفينة على معاملاتها في البيئة البحرية.
- 5- بيان واقع الهجمات المسلحة على السفن البحرية.

سادساً: منهجية البحث:

اعتمد الباحث في هذا البحث على المنهج التحليلي من خلال تحليل واقع الأزمات الدائرة في العالم والشرق الأوسط بصفة خاصة لاسيما الهجمات التي تتعرض لها السفن البحرية في محاولة لبيان مدى تأثير جنسية السفن بالهجمات التي تقع عليها.

سابعاً: خطة البحث :

نظراً لخصوصية وطبيعة موضوع البحث فقد أثرنا تناولها في أربعة مطالب تكمن في:

المطلب الأول: ماهية السفينة

المطلب الثاني: الحالة المدنية لجنسية السفينة

المطلب الثالث : أثر جنسية السفينة في معاملتها

المطلب الرابع: واقع الهجمات المسلحة وأثرها على السفن البحرية

المطلب الأول/ ماهية السفينة

السفينة البحرية كما عرفها مشروع القانون البحري العراقي في المادة (11) منه الفقرة أولاً بأنها (كل منشأة تعمل أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية وتسير بوسائلها الذاتية) كما عرفها قانون الموانئ رقم (21) لسنة 1995 في المادة الأولى منه الفقرة عاشرًا على إن "السفينة هي الوحدة العائمة التي تعد أولاً أو تخصص للملاحة البحرية على وجه الخصوص" وعلى ذلك لا بد من وجود عدة عناصر لتكون أمام سفينة⁽¹⁾. تبرز أهمية تعريف السفينة من جهتين، فمن ناحية أدى التطور التكنولوجي إلى استحداث العديد من الأدوات والمنشآت البحرية بأبعاد صغيرة تستخدم للهو والتسلية كالقوارب الهوائية و الدراجات البخارية و الألواح الشراعية، كما ظهرت في المقابل منشآت أخرى ذات أبعاد كبيرة، كمنصات التنقيب أو الحفر، والمحطات والمصانع العائمة، مما يثير التساؤل حول ما إذا كانت سفينة أم لا⁽²⁾. من جهة أخرى فإن إضفاء وصف السفينة على المنشأة يتوقف عليه تطبيق مجموعة من النصوص القانونية التي تخص السفن فقط دون غيرها. من هنا لا اعتبار المنشأة العائمة سفينة لا بد أن تمارس النشاط في البحر وتقوم بالملاحة على وجه الاعتقاد، أي أن صفة السفينة تضل ملازمة للمنشأة طالما أنها تقوم عادة بالملاحة البحرية ولا تفقد هذه الصفة حتى ولو قامت بملاحة نهريّة وكذلك إذا قام

مركب بملاحة بحرية استثناء من ذلك فإن هذا الاستثناء لا يضيف على المركب وصف السفينة (3). السفينة هي المركب الذي يطفوا ويسير فوق الماء، أما الملك فهي السفن والغواصات التي تعبر البحار، إذا السفينة هي أداة الملاحة البحرية، وقد اختلفت التعاريف في صياغتها والألفاظ الدالة عليها إلا أنها اتحدت في معناها، فهناك من عرفها على أنها " المنشأة التي تقوم أو تخصص للملاحة البحرية على وجه الاعتياد "، في حين عرفها البعض على أنها " كل منشأة تعمل أو معدة للملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى تحقيق الربح " غير أن معظم الفقهاء القانون اجمعوا على تعريف شبه موحد وذلك بالقول ان السفينة هي " كل عائمة تقوم أو تخصص للملاحة البحرية على وجه الاعتياد سواء كانت تهدف إلى تحقيق الربح أو تخرج عن هذه الغاية " . ولا بد أن تختص هذه المنشأة في الملاحة البحرية مهما كان نوعها، مع وجوب التفرقة بين السفينة والمركب كون الأولى أداة الملاحة البحرية في حين الثانية هي أداة الملاحة الداخلية. تكتسب المنشأة العائمة وصف السفينة من الوقت الذي تصبح فيه صالحة للملاحة البحرية، فبمجرد أن تسلم السلطات المختصة لمالك السفينة شهادة تثبت صلاحية هذه الأخيرة للملاحة تبدأ حياتها في حين تنتهي بفقدان صلاحيتها للملاحة. وعليه، فلا يصدق وصف السفينة على المنشآت العائمة التي تعمل داخل الموانئ ولا تبرحها عادة، كالأحواض العائمة و الرافعات العائمة و الأرصفة العائمة و الزوارق و جواريف الرمال... لأنها غير صالحة للملاحة البحرية بمعنى الكلمة (4). من خلال التعاريف السابقة يتبين انه يجب أن تتوفر شروط معينة في المنشأة العائمة حتى يطلق عليها وصف اسم السفينة وهذه الشروط هي:

1- صلاحية المنشأة للملاحة البحرية

2- ان تخصص المنشأة للملاحة البحرية

3- الاعتياد على الملاحة البحرية

أولاً: صلاحية المنشأة للملاحة البحرية :

لا يكفي لكي تكتسب العائمة أو المنشأة وصف السفينة ان تكون قادرة على أن تطفوا على سطح الماء ، بل يجب ان تكون قادرة على الحركة لوحدها وبوسائلها الخاصة ، أي أنها تكون مستقلة في سيرها في البحر ، فإذا انتفى هذا الشرط بالرغم من تشابه المنشأة في الشكل والتجهيز فان وصف السفينة تنتفي عنها ، لذلك لا تعد سفنا الفنادق العائمة والأحواض البحرية أو المنشآت المخصصة لاستخراج البترول وكل هذه المنشآت تخرج بحسب الفقه عن وصف السفينة (5). كما أن المنشأة لا تعد سفينة إلا من وقت صلاحيتها للملاحة البحرية ويزول عنها هذا الوصف اذا فقدت هذه الصلاحية ، كما لو اصبحت في حادث بحيث لم تعد قادرة على الإبحار.

ثانياً: ان تخصص المنشأة للملاحة البحرية :

تكتسب المنشأة وصف سفينة بمجرد تمام بناؤها على نحو يجعلها قادرة على القيام بالملاحة البحرية حتى قبل نزولها الى البحر وهذا متى تم تخصيصها فعلاً للملاحة البحرية ، ولا تتحقق صفة السفينة على المنشأة أو تنتفي عنها وقت انشائها فهذا الوصف يكتسب بحسب الغرض الذي تحققه وليس بحسب الغرض الذي انشئت لأجله، وترتبط على ذلك فإذا كانت المنشأة الت اكتمل بناؤها مخصصة للقيام بالملاحة البحرية إلا أنها لم تباشر هذا النوع من الملاحة بل باشرت الملاحة النهرية أو الداخلية ، فان ممارستها لهذا النشاط يرفع عنها وصف السفينة ويضيف عليها وصف المركب من اول رحلة نهريّة تقوم بها (6). أما اذا كانت المنشأة التي اكتمل بناؤها مخصصة للقيام بالملاحة النهرية أو الداخلية ولكنها عدلت عن هذا التخصيص وباشرت الملاحة البحرية على وجه الاعتياد فان ممارستها لهذا النشاط يرفع عنها وصف المركب ويضيف عليها وصف السفينة ، أما عن المنشأة وهي في طور البناء فلا تكتسب وصف السفينة ولو كانت مخصصة للملاحة البحرية (7).

ثالثاً: الاعتياد على الملاحة البحرية :

إذا كانت العائمة تقوم بالملاحة البحرية فعلاً فيجب لكي تكتسب وصف السفينة ان تقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد أي التكرار و الانتظام . فإذا قامت المنشأة بالملاحة البحرية بشكل معتاد تعد سفينة وتظل لها هذه الصفة ولو قامت أحياناً برحلات شهرية أو داخلية، لذلك تخرج المنشأة التي تقتصر خدماتها ضمن حدود الموانئ أو بداخله في طائفة السفن حتى ولو قامت برحلة بحرية كون نشاطها الملاحي يفقد الى عنصر الاعتياد (8). وإذا كانت المنشأة تقوم بملاحة مختلطة فالعبرة في وصفها هو النشاط الغالب تطبيقاً القاعدة الفرع يتبع الاصل في الحكم، فبالنسبة إلى السفينة التي خصصت للملاحة البحرية بشكل معتاد ثم تحولت إلى فندق عائم زال عنها وصف السفينة من وقت توقفها نهائياً عن مباشرة الملاحة البحرية، على انه اذا عادت وقامت بالملاحة البحرية مرة أخرى وبصفة معتادة عاد لها وصف السفينة، اذا المقصود بالتخصيص للملاحة البحرية على وجه الاعتياد هو أن صفة السفينة تظل لاصقة بالمنشأة طالما انها تقوم بالملاحة البحرية بشكل منتظم ومستمر (9). وقد اجمع الفقه أن وصف السفينة المعنى بإحكام القانون البحري لا يقتصر فقط على هيكلها أو جسمها بل يشمل مجموع الملحقات اللازمة لملاحتها واستغلالها سواء كانت متصلة بجسم السفينة أو منفصل عنها ، فإذا بيعت السفينة أو رهنّت أو يشملها تأمين أو ترتب عليها دين فانه يشمل تلك التصرفات كل الملحقات التابعة للسفينة ولو لم يكن اتفاق صريح يقضي بفصل الملحقات عن الهيكل . تتوفر السفينة على ملحقات تعد من العناصر اللازمة لاستغلالها واستثمارها، فهي تعد جزءاً منها، كون الوصف القانوني لها يمتد إلى مجموع هذه الملحقات، وعليه فإن وصف السفينة يشمل مجموع الملحقات اللازمة لملاحتها واستغلالها سواء كانت متصلة بجسم السفينة أو منفصلة عنه، كالآلات و الصواري والقوارب و السلاسل (10).

من هنا يمكن القول أنه لما كان الوصف القانوني للسفينة يمتد إلى مجموع ملحقاتها لذلك تشملها التصرفات التي ترد على هذه الأخيرة كالبيع ، الرهن ، والتأمين دون حاجة إلى نص خاص، ما لم يوجد اتفاق صريح يقضي بفصل هذه الملحقات عن الأصل، ومن هذه الناحية تعتبر السفينة و ملحقاتها وحدة قانونية تشبه المحل التجاري لحد كبير⁽¹¹⁾.

المطلب الثاني / الحالة المدنية لجنسية السفينة

إذا كانت العناصر المكونة للحالة المدنية للسفينة التي تم ذكرها تمكن من تحديد وتميز السفينة عن غيرها من المنقولات الأخرى وتميزها أيضاً عن غيرها من السفن فإن ذلك يكون داخل دولتها وفي مياهها الإقليمية أما وأنها تقوم بصدد الملاحة في أعالي البحار وتنتقل بين الموانئ الدولية فإن هناك عنصراً مهماً في تحديد ذاتيتها على المستوى الدولي ألا وهو الجنسية. حيث أن السفينة تمارس نشاطها في مياه دولية لا تخضع لسيادة أي دولة⁽¹²⁾. إذا السفينة تمارس نشاطها وأعمالها بالانتقال من دولة إلى أخرى لذلك فهي تحتاج إلى حمل جنسية دولة ما، وذلك بهدف الحصول على حماية الدولة التي تنتمي إليها ، ففي هذه الحالة تعتبر السفينة امتداد السيادة الدولة على إقليمها ومن جهة أخرى تحديد الاختصاص القضائي والقانون الواجب التطبيق على التصرفات والوقائع التي تقع عليها⁽¹³⁾. لذلك لا يكفي تسجيل السفينة في ميناء الدولة التي تنتمي إليها بل يجب إعطاؤها جنسية وذلك حتى يتسنى معرفة الدولة التي تنتمي إليها ، وإذا كانت السفينة لا تملك جنسية فإنها تعتبر في حالة قرصنة وهي بذلك تعد عدواً مشتركاً لجميع الدول ، كما أنه للسفينة جنسية واحدة فلا يمكنها أن تحمل أكثر من جنسية وذلك حتى لا تخضع لأكثر من نظام قانوني أو لإشراف أكثر من دولة ، غير أن الأمر يختلف أنه يمكن لكل دولة وضع شروط خاصة بها لمنح السفينة جنسية ولعل جل التشريعات اتحدت في فرض شروط وهي⁽¹⁴⁾:

أولاً: شروط اكتساب السفينة جنسية دولة معينة:

تختلف الشروط التي تضعها الدول لاكتساب السفينة لجنسيتها وذلك باختلاف الظروف الاقتصادية " حق التملك" والصناعية "البناء والتصنيع" والخبرات الفنية "كفاءة البحارة".

ثانياً: شرط البناء الوطني:

تأخذ بهذا الشرط الدول المتقدمة والتي تقوم ببناء السفن في مصانعها، أما بالنسبة للمشرع العراقي فإنه لم يشترط أن تكون السفينة مصنوعة في العراق لأنها لا تتوفر على إمكانيات صناعة السفن.

ثالثاً: شرط الملكية:

السفن والطائرات الأجنبية لا تخضع لاختصاص القانون العراقي والمحاكم العراقية، إلا إذا أو طلبت السفينة أو الطائرة المساعدة من السلطات سواء كان الجاني أو المجني عليه عراقياً أو حطت الطائرة في مطار عراقي وقد نظمت هذا الحكم المادة (8) من قانون العقوبات العراقي رقم 111 لسنة 1969 المعدل التي نصت على أن "لا يسري هذا القانون على الجرائم التي ترتكب على متن سفينة أجنبية في ميناء عراقي أو في المياه الإقليمية إلا إذا مست الجريمة أمن الإقليم أو كان الجاني أو المجني عليه عراقياً أو طلبت المعونة من السلطات العراقية وكذلك لا يسري هذا القانون على الجرائم التي ترتكب في طائرة أجنبية في إقليم العراق الجوي لا إذا حطت في العراق بعد ارتكاب الجريمة أو مست أمنه أو كان الجاني أو المجني عليه عراقياً أو طلبت المعونة من السلطات العراقية. كما نصت المادة (7) على أن "تخضع السفن والطائرات العراقية لاختصاص الجمهورية العراقية الإقليمي أينما وجدت".

رابعاً: شرط الطاقم الوطني : يجب أن يتكون مجموع أفراد الطاقم من بحارة عراقيين ويجوز للوزير المكلف بالبحرية تحديد نسبة من البحارة الأجانب الخدمة السفينة العراقية.

خامساً: التسجيل الوطني : إن جل التشريعات اشترطت لمنح السفن جنسيتها يجب أن تكون مسجلة في إحدى موانئها وهو ما أخذ به المشرع الجزائري، فإنه بالإضافة إلى الشرطين السابقين فإنه يتوجب على السفينة التي تتمتع بالجنسية الجزائرية أن تكون مسجلة في إحدى الموانئ الجزائرية وذلك بناء على طلب مالك السفينة ، لذلك لا يمكن قبول تسجيل السفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن إذا كانت هذه السفينة مسجلة في دفتر أجنبي. للسفينة حالة مدنية خاصة، والمقصود بالحالة المدنية للسفينة هو مجموع العناصر التي تجعلها مميزة عن غيرها من السفن، شأنها شأن الشخص الطبيعي الذي يتمتع بحالة مدنية تميزه عن غيره من الأشخاص الطبيعيين الآخرين، وتتمثل هذه العناصر في⁽¹⁵⁾:

أولاً: اسم السفينة:

لا بد أن يكون لكل سفينة اسم معين خاص بها يميزها عن غيرها من السفن ، ويختص مالك السفينة باختيار اسمها، ويخضع منح هذا الاسم وتغييره لموافقة السلطة الإدارية البحرية المختصة كما أن شروط منح الاسم وتغييره تحدد بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية⁽¹⁶⁾.

ثانياً: موطن السفينة:

المقصود بموطن السفينة الميناء الذي يتم تسجيلها فيه⁽¹⁷⁾ ، وهو يعرف بميناء التسجيل و تحديد موطن السفينة مرهون بإرادة مالكيها طالما أن له الخيار في اختيار ميناء التسجيل، على أنه لا يشترط أن يجري استغلال السفينة في المكان الذي تم تسجيلها فيه، بمعنى آخر يمكن أن يكون ميناء التسجيل غير ميناء الاستغلال الذي تبشر فيه السفينة نشاطها. ينبغي أن يكون للسفينة موطناً واحداً محدداً ، بحيث لا يمكن قبول تسجيل سفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن عندما تكون مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي و قبل شطبها منه⁽¹⁸⁾، على أن يوضع اسم ميناء التسجيل على مقدم السفينة تحت اسمها الوارد على مقدمها⁽¹⁹⁾.

والموطن السفينة أو ميناء التسجيل أهمية كبيرة تكمن في أنه المكان الذي تشهر فيه كافة المعلومات القانونية المتعلقة بحالتها المدنية، وتجري في كافة القيود الخاصة بالتصرفات الواردة على السفينة كنف ملكيتها و رهنها، كذلك يتم توجيه الاعلانات وتلقي إخطارات توقيع الحجز على السفينة في موطنها. (20) كما أن التفرقة بين موطن استغلال السفينة وموطن تسجيلها تبلغ من الأهمية بمكان، إذ لا يجب الخلط بين ميناء تسجيل السفينة وميناء استغلالها أو تجهيزها، فموطن هذه الأخيرة يتحدد بميناء التسجيل فقط، أما ميناء الاستغلال فهو المكان الذي تباشر فيه السفينة نشاطها، وإذا كان من الممكن أن تسجل السفينة في ذات الميناء الذي يرتكز فيه استغلالها، لكن هذا لا يعد شرطاً، فقد تسجل السفينة في ميناء ويباشر استغلالها في مكان آخر.

ثالثاً : حمولة السفينة.

يقصد بحمولة السفينة سعتها الداخلية، وتختلف السفن بعضها عن بعض من حيث السعة وذلك لاختلاف أبعاد كل منها (21). ووحدة الحمولة من الطن الحجمي و هو قياس إنجليزي يعادل 2.83، حيث أعلنت IMO عن معاهدة دولية لقياس الحمولة سنة 1969 التي دخلت حيز النفاذ عام 1982، حيث تطبق هذه المعاهدة على كل السفن الجديدة بما فيها السفن الموجودة و التي تخضع لتعديلات جوهرية (22).

والحمولة نوعان: حمولة إجمالية أو كلية و هي السعة الداخلية الكاملة للسفينة و كذلك كافة الانشاءات المقامة على سطحها، مما يعبر عنها بمفهوم آخر أنها تلك الحمولة التي تعبر عن الأبعاد الكاملة للسفينة (23). والحمولة الصافية يقصد بها سعة السفينة الداخلية مخصوماً منها كافة الفراغات التي لا يمكن أن تستغل في إقامة الركاب أو وضع الأمتعة و البضائع، أو هي سعة استغلال السفينة. وتظهر أهمية حمولة السفينة في اعتبارها كأساس لحساب الرسوم المختلفة التي تفرض على السفينة كرسوم الارشاد و القطر ودخولها للموانئ و الخروج منها إلى ما ذلك من الرسوم، كما يرجع إليها أيضاً تقدير التعويض عن التأخير في الشحن والتفريغ و تقدير أجرة النقل في حالة إيجار السفينة، و على ضوءها أيضاً تحدد مسؤولية مالك السفينة. طبقاً للمادة 20 من القانون البحري الجزائري فإن السلطة الإدارية البحرية المختصة تقوم بعمليات المعايرة المعدة لتحديد الحمولة الإجمالية والحمولة الصافية للسفينة وكذلك قياساتها، حيث تعد شهادة الحمولة على أساس نتائج المعايرة وتسلم لمالك السفينة، ويجب أن تودع نسخة رسمية عن شهادة الحمولة من طرف المالك لدى مكتب تسجيل السفينة. (24)

رابعا : درجة السفينة.

تتباين السفن فيما بينها من حيث قوتها وطريقة بنائها ومدى استيفائها لشروط السلامة في البحار، وينبغي على هذا الاختلاف أن تكون لكل سفينة مرتبة أو درجة تعبر عن قيمتها الاقتصادية. (25) حيث تقوم هيئات خاصة تسمى شركات الاشراف البحري أو شركات تصنيف السفن بوضع درجات أو مراتب السفن بعدما تقوم هيئات الفحص والاشراف بالفحص بواسطة خبراءها، من أهم هذه الشركات شركة اللويدز الانجليزية، و "شركة فيريتاس" الفرنسية و هيئة البحرية الأمريكية. بحيث اكتسبت هذه الشركات رغم أنها شركات خاصة سمعة مميزة وثقة في مجال تقدير مرتبة السفن مما أضفى على هذه الشهادات التي تمنحها قيمة دولية معترفاً بها، إذ أن حصول السفينة على درجة معينة من إحدى هذه الهيئات بعد قرينة قانونية على صلاحيتها للملاحة و إن كانت قابلة لإثبات العكس. (26) تبدو أهمية درجة السفينة كأحد العناصر الهامة في تعيينها وتحديد ذاتيتها، فضلاً عما لها من اعتبار للتصرفات والعقود المتعلقة بالسفينة كالبيع والتأمين عادة حصول السفينة على درجة أو مرتبة معينة كشرط لقبود ضمانها، كما أنها تحدد قيمة قسط التأمين بناء على هذه الدرجة (27).

خامساً: العلامات المميزة للسفينة.

إذ ينبغي أن كل سفينة بحمل علامة مميزة تمكن من معرفتها، تحدد الشروط و الظروف التي يجب فيها رفع العلامة المميزة على السفن و راياتها الوطنية وكذلك التزامات السفن الأجنبية في هذا المجال (28).

المطلب الثالث / أثر جنسية السفينة في معاملتها

تبرز جنسية السفينة كأحد أهم العناصر التي تتألف منها حالتها المدنية بغرض تعيينها ذاتياً و تمييزها عن غيرها من السفن، لهذا لا بد من البحث في أهميتها و شروط اكتسابها.

تتضمن الجنسية من الناحية السياسية فكرة ولاء الشخص للدولة، وبالتالي فالجنسية هي رابطة قانونية بين الشخص والدولة و إذا كان صحيحاً أن الجنسية إنما يتمتع بها الأشخاص الطبيعيين و المعنويين دون الأموال إلا أن كافة التشريعات تجمع على تقرير الجنسية للسفينة نظراً للأهمية الاقتصادية و التجارية التي يتمتع بها (29). جنسية السفينة إذن بمعناها السابق تمنح في الاصل للأشخاص اما الأشياء و الأموال فليس لها جنسية، هذا ما جعل بعض الفقهاء يبدون تحفظهم تجاه فكرة جنسية السفينة باعتبارها مالا منقولاً، و مع ذلك أيد غالبية فقهاء القانون البحري ما أجمعت عليه التشريعات المختلفة من ضرورة تمتع السفينة بالجنسية نظراً لوجود علاقة متينة و متبادلة بين الدولة و السفينة (30). إذ يعود السبب في تمتع السفينة بالجنسية أنه قد تكون في أعالي البحار و هي بالطبع مياه دولية لا تخضع لسيادة أية دولة لهذا فهي تحتاج إلى حمل جنسية دولة ما، من أجل الحصول على حماية الدولة التي تنتمي إليها. (31) كما تخول الجنسية للدولة السلطة في فرض قانونها على السفينة بهدف تنظيم سلوك الأشخاص الموجودين على متنها، لهذا تعد جنسية السفينة أمراً ضرورياً لضمان التنظيم القانوني لمجتمع السفينة أثناء تواجدها في أعالي البحار (32). من هنا لا بد من يكون لكل سفينة جنسية، بمعنى أن تحمل علامة مميزة لها، والمقصود هنا علم الدولة التابعة لها، ورغم التشابه في هذا الأمر مع الأشخاص إلا أننا نجد السفينة تتميز بجنسيتها عن جنسية الأشخاص من زاويتين؛ من جهة فالشخص الطبيعي قد لا تكون له جنسية، كما يجوز أن تكون له

أكثر من جنسية، لكن السفينة إن لم تكن لها جنسية فإن هذا يدخل في نطاق القرصنة و القرصنة عدو مشترك لجميع الدول كما لا يستقيم الأمر إذا حملت السفينة أكثر من جنسية، لأنه عمليا لا يمكن أن تخضع نفس السفينة لأكثر من نظام قانوني و الإشراف أكثر من دولة (33).

من ناحية أخرى، على الرغم من أن الجنسية تعبر عن رابطة قانونية بين الدولة من جهة و السفينة أو الشخص الطبيعي من جهة أخرى، فإن تبعية السفينة لدولة معينة و خضوعها لسيادتها تستند إلى أساس شخصي و ليس إقليمي، ذلك لأن هذه السيادة تظهر أهميتها و تمارس على وجه الخصوص خارج إقليم الدولة التي تنتمي إليها السفينة بجنسيتها (34).

ويبدو أثر الجنسية في معاملة السفينة ان منح الجنسية للسفينة ينطوي على فوائد متعددة لها و للركاب و الغير . ومن هذه الفوائد الامتيازات و الحماية القانونية و الاعفاء من الرسوم حيث عن طريق الجنسية يمكن ان نميز بين السفن الوطنية و الاجنبية في هذا الاطار فالسفن الوطنية تتمتع بالامتيازات و الحماية و التخفيف و الاعفاء من الرسوم بشكل أكثر مما تتمتع به السفن الاجنبية. اما على مستوى القوانين فمن حيث القانون الجنائي تفرق في الحكم بين السفن الحربية و غير الحربية فالأولى تخضع لقانون و قضاء دولة جنسيتها في كل ما يرتكب على متنها من جرائم سواء كانت تلك السفينة في البحر الاقليمي الوطني الدولة السفينة ام البحر الاقليمي الاجنبي ام في اعالي البحار لانها تمثل سيادة الدولة الممتدة عبر الحدود.

وقد استثنى المشرع العراقي من الاختصاص السفن و الطائرات الاجنبية الا اذا كان الجاني و المجني عليه عراقيا أو طلبت السفينة أو الطائرة المساعدة من السلطات العراقية أو توقفت في ميناء أو مطار و قد نظمت هذا الحكم المادة (8) من قانون العقوبات العراقي رقم 111 لسنة 1969 المعدل الاختصاص في الاحوال المتقدمة لحساب القانون العراقي. اما الثانية السفن الغير حربية فهي تخضع لقانون و قضاء دولة جنسيتها في كل ما يرتكب على متنها من جرائم اثناء وجودها في البحر الاقليمي لدولتها أو في اعالي البحار اما اذا دخلت البحر الاقليمي الاجنبي فهي تخضع للنظام القانوني لدولته و قد نظمت المادة (7) من قانون العقوبات العراقي تخضع السفن و الطائرات العراقية لاختصاص الجمهورية العراقية الاقليمي اينما وجدت لقد جاء هذا النص مطلق فهو يشمل السفن و الطائرات الحربية و غير الحربية. اما على مستوى القانون الدولي الخاص، فتنظر اهمية جنسية السفينة بالنسبة للولادات التي تحصل على متنها و تفرق في الحكم هنا بين السفن العامة الحربية و المخصصة لأغراض حكومية و السفينة الخاصة أو الحكومية المخصصة لأغراض تجارية فالولادة على متن السفن الأولى اينما حصلت سواء كانت السفينة في البحر اقليمي وطني ام الاجنبي ام اعالي البحار تعتبر حاصلة حكما على اقليم دولة السفينة بالتالي تحدد جنسية المولود بحسب الاسس المعتمدة في تلك الدولة فاذا كان الأب أو الأم من تلك الدولة وكانت تأخذ بأساس حق الدم المنحدر من الأب أو الأم فالولد سيأخذ جنسية دولة السفينة اما اذا كانت تأخذ بأساس حق الاقليم فجنسية الطفل هي جنسية دولة السفينة ايضا اما اذا كان الاب من دولة تأخذ بأساس حق الاقليم و السفينة تابعة الدولة تأخذ بأساس حق الدم فالمولود سوف يولد عديم الجنسية ذلك لأنه مولود خارج اقليم دولته و على اراضي دولة لا تمنح جنسيتها على اساس الاقليم. اما اذا كانت السفينة خاصة فتطبق احكام السفينة العامة السالفة الذكر اذا حصلت الولادة على متنها اثناء وجودها في البحر الاقليمي الوطني التابع لدولة السفينة و في اعالي البحار اما اذا حصلت الولادة في السفينة في البحر الاقليمي الاجنبي فتطبق اسس منح الجنسية لدولة البحر الاقليمي الاجنبي فاذا كانت تأخذ بأساس حق الدم عن الأب أو الام و كان احدهما من مواطنيها فالمولود سيأخذ جنسية الدولة الاجنبية كما يأخذ جنسية تلك الدولة اذا كانت دولة البحر الاقليمي تأخذ بحق الاقليم اما اذا حصلت الولادة من أب يأخذ قانونه بحق الاقليم على متن سفينة في البحر الاقليمي لدولة تأخذ بحق الدم فالمولود سيكون لا جنسية له . أي سيولد عديم الجنسية (35). اما الأسس التي تمنح عن طريقها الجنسية للسفينة فقد اختلفت الدول فيما بينها فاعتمد بعضها اساس مكان بناء السفينة و بحسب هذا الاساس تمنح السفينة جنسية ذلك المكان و قد اخذت بهذا الاساس الدولة التي اشتهرت بصناعة السفن في الغالب مثل بريطانيا في حين ذهب البعض الى اعتماد اساس ملكية السفينة كلها أو بعضها من قبل الوطنيين و بحسب هذا الاساس تمنح الدولة جنسيتها للسفن المملوكة كلها أو قسم منها للوطنيين و اخذ بهذا الاساس تركيا و السعودية و العراق. اما البعض الآخر فقد اعتمدوا جنسية طاقم السفينة. و بحسب هذا الاساس تحدد جنسية السفينة بحسب جنسية ربانها و بحارتها فاذا كانت جنسيتهم وطنية فالدولة تمنح جنسيتها للسفينة طالما كان طاقمها وطني أو القسم الغالب منه و اخذت به فرنسا (36). وفي العراق يعتبر الميناء مكان لتسجيل السفن و منحها الجنسية العراقية و في حالة انتقال ملكيتها الى اجنبي يرقن قيدها في سجل السفن و تزول عنها الجنسية العراقية.

المطلب الرابع / واقع الهجمات المسلحة وأثرها على السفن الشحن البحرية

شهدت السنوات القليلة الماضية تصاعداً في التهديدات التي تواجه الأمن البحري المحلي، وعلى سبيل المثال، في عام 2018، ركزوا هجماتهم على ناقلات النفط الخام التابعة لشركة "البحري"، وهي الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري، حيث استهدفوا السفن أثناء عبورها مضيق باب المندب في طريقها إلى البحر الأحمر وقناة السويس، أو خلال عودتها. وفي رد فعل على هذه الهجمات، قامت وزارة الطاقة السعودية بتعليق شحنات النفط عبر المضيق لمدة تقارب اثني عشر يوماً، وهي فترة لم تكن كافية على ما يبدو لدفع شركات الشحن إلى البحث عن طرق بديلة، رغم أنها قد تلجأ لذلك إذا استمرت فترة التعطيل لفترة أطول. تتركز الهجمات المسلحة بشكل كبير على السفن المرتبطة لبعض الدول، لكن هذه الظاهرة ليست جديدة. بين عامي 2021 وأوائل 2023، استهدفت هجمات بطائرات مسيرة نُسبت إلى دول مجاورة بعض السفن التي لها صلات بالكيان الصهيوني، بما في ذلك في بحر العرب قرب عُمان. ومع تصاعد حرب المنطقة، زادت هذه التهديدات (37).

وتعرضت سفينتان تجاريتان أخريان، اللتان أفادت بعض التقارير بوجود صلات لهما مع بعض الدول، لهجومين في 24 و26 نوفمبر. كانت إحداها في المحيط الهندي والأخرى في البحر الأحمر، ولم تُسجل أضرار جسيمة في الحالتين. في حادثة 26 نوفمبر، أطلقت ناقلة الكيماويات "سنترال بارك" (رقم تسجيل السفينة 9725823) نداء استغاثة في البحر الأحمر، طالبة المساعدة من السفينة الأمريكية "يو إس إس ميسون". ولا يزال غير واضح ما إذا كان الهجوم ناتجاً عن قرصنة أو كان هجوماً مسلحاً⁽³⁸⁾. وقد استهدفت المجاميع المسلحة في 3 كانون الأول/ديسمبر، سفينتين على الأقل في جنوب البحر الأحمر باستخدام الصواريخ والطائرات بدون طيار، وهما ناقلة بضائع ضخمة وسفينة حاويات. وإحدى السفينتين، "يونيتي إكسبلورر" (رقم تسجيل السفينة 9726035)، تديرها شركة "يونيتي ماريتايم" البريطانية⁽³⁹⁾. ولا يُخفى أن الآثار المباشرة للقرصنة ضد الشحن البحري خطيرة بشكل واضح، ولكن من الضروري أيضاً أن تستعد الولايات المتحدة والسعودية والشركاء الآخرون لاحتمال أن تستخدم المجاميع المسلحة الجريئة نفوذها المكتشف حديثاً بطرق أخرى تتجاوز حدود البحار.

إذ تجدر الإشارة أنه طوال حروب المنطقة وعملية "حارس الزدهار" المرتبطة بها في منطقة البحر الأحمر، كان "معهد واشنطن" يراقب تهديد المجاميع المسلحة للشحن التجاري من خلال متابعة الحوادث البحرية التابع له، ومؤخراً من خلال مركز "الأضواء الكاشفة البحرية" التابع للمعهد أيضاً. ويتجلى من هذه البيانات أضرار واضحة وهما: أن التهديد لا يزال يتصاعد بشكل كبير كماً ونوعاً، ولم يتمكن التحالف الذي تقوده الولايات المتحدة ولا "القوة البحرية للاتحاد الأوروبي" التي تم إطلاقها مؤخراً من الحد من هجمات المسلحة، التي شنتها الجماعة رداً على القتال حروب المنطقة⁽⁴⁰⁾.

ومنذ ذلك الوقت بدأت الولايات المتحدة وبريطانيا بشن ضربات عسكرية في هذه المجاميع المسلحة، وتم تسجيل أكثر من 100 حادثة إضافية، شملت الكثير من عمليات الاعتراض البحرية لأسلحة التي تصل لهذه المجاميع، وتجاهلت بعض الشركات التجارية التي تتعامل مع بعض الدول تهديدات المجاميع المسلحة واستمرت في العمل في المنطقة. ولكن في نهاية المطاف، بدأت هذه المجاميع بمحاولة شن هجمات أكثر فتكاً وتعقيداً. على سبيل المثال، في 12 حزيران/يونيو، هاجمت الحركة ناقلة بضائع سائبة باستخدام سفينة سطحية غير مأهولة ونجحت في إلحاق أضرار جسيمة بسفينة تجارية للمرة الأولى منذ تشرين الثاني/نوفمبر. وقد غرقت السفينة لاحقاً، وتم الإبلاغ عن وفاة أحد البحارة. ثم في 13 حزيران/يونيو، شنت المجاميع المسلحة هجوماً مزدوجاً على سفينة شحن باستخدام ثلاثة صواريخ على الأقل، مما أسفر عن إصابة بخار بجروح خطيرة وأرغم بقية الطاقم على إخلاء السفينة⁽⁴¹⁾. وفي ضوء تزايد المخاطر، اقتنعت الكثير من شركات الشحن بالابتعاد عن المنطقة، مما تسبب بانخفاض حاد في عمليات العبور الإجمالية عبر مضيق باب المندب، أحد أهم ممرات الشحن في العالم. فبين 10 و16 حزيران/يونيو، انخفضت حركة المرور عبر المضيق بأكثر من 50 في المائة مقارنة بالأسبوع الرابع والعشرين من العام الماضي. ومن المتوقع أن تزداد الهجمات بشكل أكبر بسبب حروب المنطقة⁽⁴²⁾.

وهو الأمر الذي أثير بشأنه عدة تساؤلات تكمن في: كيف سيؤثر التهديد البحري المستمر على الشركاء الإقليميين للولايات المتحدة، الذين كان بعضهم يخطط لتعزيز نمو التجارة قبل حروب المنطقة من خلال التحوّل إلى مراكز لوجستية عالمية؟ هل لا يزال بإمكانهم الاستفادة من موقعهم الاستراتيجي بين ثلاث قارات إذا ظلت تلك القارات منفصلة جزئياً بسبب الهجمات المستمرة؟

وتجدر الإشارة أنه، في 16 أيار/مايو، بعد أيام معدودة من شن الكيان الصهيوني هجوماً على رفح، وحدّرت هذه المجاميع وصرحت: "سنسعى إلى تعزيز المرحلة الرابعة من التصعيد من حيث [عدد الهجمات] وتأثير الضربات"، مؤكداً أن الغرض من الحملة هو دعم الفلسطينيين في غزة. ومنذ ذلك الحين، وسّعت الجماعة قائمة أهدافها: فإذا كان لدى شركة ما سفن ترسو في الموانئ الكيان الصهيوني، فقد أصبحت جميع سفنها الآن عرضة للاستهداف، حتى تلك التي لا تبحر إلى الكيان الصهيوني. وفي "المراحل" الثلاث السابقة، ركزت المجاميع المسلحة بشكل أساسي على السفن التي أبحرت إلى الكيان أو كانت لها صلات معروفة بالولايات المتحدة أو بريطانيا، مع أن الكثير من هجماتهم لم تكن تملك دوافع واضحة أو استندت إلى معلومات غير دقيقة⁽⁴³⁾. وكانت العديد من الأهداف في الموجة الحالية تابعة لشركات مقرها اليونان، ومن بينها "شركة شرق المتوسط البحرية المحدودة" ("إيست ميد") و"إيفالند" و"غريهيل". وتمتلك "إيفالند" سفينة "تيوتر" (رقم "المنظمة البحرية الدولية" 9942627)، وهي السفينة التي غرقت بعد تعرضها لضربات متكررة من سفينة سطحية غير مأهولة وأسلحة أخرى في وقت سابق من هذا الشهر⁽⁴⁴⁾. وكانت وزارة الدفاع الأمريكية قد ذكرت أن المجاميع المسلحة شنوا حوالي 190 هجوماً منذ 19 تشرين الثاني/نوفمبر، لكن "حفنة قليلة فقط" نجحت في إصابة الهدف بسبب "فعالية قوات التحالف في وقف الهجمات". وفي حين تتفاوت التقييمات التي تقيس تأثير عمليات التحالف، إذ يتم استهداف المزيد من السفن، وتواصل الكثير من شركات الشحن تجنب الممرات المائية في المنطقة. وبعد أشهر من ضربات التحالف، ما زالوا يحددون الشروط التي يمكن للشركات بموجبها إرسال السفن إلى المنطقة وعبرها، منتهكين المبادئ الأساسية لحرية الملاحة.

الخاتمة

تبين لنا مما سبق أن، استقرار البحر الأحمر إنما هو أمر بالغ في توسيع قطاع الخدمات اللوجستية، وهو عنصر أساسي في كل من "برنامج تطوير الصناعة الوطنية والخدمات اللوجستية" واستراتيجية "الرؤية 2030".

إذ تبين لنا أن هذه المجاميع قد أظهرت قدرتهم على تعطيل حركة المرور بشكل كبير بين المناطق التجارية المختلفة، حيث اختارت شركات كبيرة مثل "شركة البحر الأبيض المتوسط للملاحة" (MSC) و"ميرسك" تجنب الإبحار في جنوب البحر الأحمر. ونتيجة لذلك، انخفض عدد سفن الحاويات التي تعبر باب المندب بنسبة تقارب 55 في المائة، وفقاً لأحدث البيانات من "الويدز ليست إنتليجنس". كما تأثرت وجهات أخرى، حيث شهد ميناء الملك عبد الله وميناء جدة - الذي يعد أكبر مركز لإعادة الشحن في المملكة العربية السعودية وأكبر ميناء للحاويات - انخفاضاً حاداً في عدد السفن التي تزورهما في وقت سابق من هذا العام. ورغم أن بعض مالكي السفن شهدوا زيادة في أرباحهم نتيجة ارتفاع أسعار الشحن، فإن التأثير العام على حركة الملاحة البحرية وسلاسل التوريد العالمية كان كبيراً. كما أن دول الخليج ليست محصنة من هذه التأثيرات، لذا ينبغي على واشنطن أن تشجعها على البحث عن وسيلة دبلوماسية لوقف الهجمات، بغض النظر عن التطورات في المسارين الدبلوماسيين الأمريكيين. وفي ضوء ذلك، فقد خلصنا إلى مجموعة من النتائج والمقترحات تكمن فيما يلي:

أولاً: النتائج :

- 1- تعد المنطقة البحرية الأوسطية " منطقة الشرق الأوسط" من أهم المناطق الاستراتيجية اللوجستية الداعمة لحركة الملاحة والتجارة البحرية.
- 2- إن أي خلل يؤثر على هذه المنطقة سواء بصورة مباشرة أو غير مباشرة من شأنه أن يؤثر على العالم أجمع.
- 3- تأثرت المنطقة الأوسطية وبشكل خاص منطقة البحر الأحمر من الأزمات المتصاعدة دولياً وإقليمياً.
- 4- أدت زيادة الأزمات داخل المنطقة نحو تصاعد هجمات المسلحة لاسيما الحروب الدائرة في المنطقة.
- 5- لا شك أن نوعية أو بمعنى اصح جنسية السفن المستهدفة كانت عاملاً أساسياً في ازدياد نوع الهجمات على السفن البحرية .
- 6- كشفت جنسية السفن عن تصاعد أزمة التوترات بين أهداف خاصة في المنطقة ومصالح خاصة بالمنطقة وغيرهم.

ثانياً: المقترحات

- 1- ينبغي تفعيل قرار مجلس الأمن الذي صدر عام 2015، بشأن الحد من تزويد المجاميع والقراصنة بالأسلحة نظراً لما تشكله من خطورة على حركة التجارة والملاحة البحرية..
- 2- الترابط بين دول المنطقة من أجل إيجاد حلول للحد من النزاعات التي تعمل على زيادة الهجمات داخل المنطقة.
- 3- إيجاد حلول واقعية لتأمين عملية الملاحة البحرية داخل المنطقة بغض النظر عن جنسية السفن التي تتعر بصورة أكثر للهجوم.
- 4- محاولة إيجاد حلول للفصل التام بين حركة التجارة البحرية والأزمات السياسية التي تحق المنطقة في إطار تحالفات إقليمية.
- 5- نقترح تعزيز التعاون بين الدول لتطوير اتفاقيات دولية تهدف الى حماية السفن من الهجمات المسلحة على جنسية السفن.
- نقترح بتطوير اليات تحكيم قانونية خاصة للتعامل مع النزعات المتعلقة بجنسية السفن..6-
- 7- نقترح تعزيز تدريب الطواقم البحرية على التعامل مع الهجمات المسلحة وحماية السفن.

الهوامش .

- (1) د. عبد الحميد المنشاوي ، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف بالإسكندرية، الإسكندرية، 2005، ص 9- 11.
- (2) د. محمد فريد العريني ، محمد سيد الفقي، القانون البحري والجوي طبعة أولى ، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2005، ص 32.
- (3) محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، دون طبعة دار العلوم للنشر والتوزيع، عناية، 2010، ص 20.
- (4) مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، طبعة ثانية، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2012، ص 33.
- (5) وناسة بوخميس، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المركز الجامعي، العدد الأول، 2012، ص 7.
- (6) أربوطة وسيلة، النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع، 2015، ص 12.
- (7) اسراء عبد الهادي، عقد ايجار السفينة، دراسة مقارنة، رسالة ماجستير، جامعة العراق، 2005، ص 21 .
- (8) ايمان فتحي، حسن الجميل، النظام القانوني للسفينة، مكتبة الوفاء القانونية، مصر، 2010، ص 33.
- (9) عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، مصر 2008،
- (10) عبد القادر العطير، باسم ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2009، ص 54.

- (11) مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، مرجع سابق، ص 33.
- (12) إبراهيم العناني، المبادئ العامة للملاحة البحرية، دار الفكر العربي، مصر، 1985، ص 88.
- (13) بن عيسى حياة، جنسية السفينة ودورها في حل المنازعات البحرية، المجلة الجزائرية، القانون البحري، العدد الرابع،
- (14) اسراء عبد الهادي، عقد ايجار السفينة، مرجع سابق، ص 23.
- (15) ايمان فتحي، حسن الجميل، النظام القانوني للسفينة، مرجع سابق، ص 34.
- (16) اسراء عبد الهادي، عقد ايجار السفينة، مرجع سابق، ص 24.
- (17) عبد القادر العطير، باسم ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص 55.
- (18) إبراهيم العناني، المبادئ العامة للملاحة البحرية، مرجع سابق، ص 89.
- (19) عبد القادر العطير، باسم ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص 56.
- (20) محمد نعيم علوة، موسوعة القانون الدولي العام القانون البحري الجزء الخامس، طبعة أولى، منشورات زين الحقوقية، 2012، ص 44.
- (21) علاء الدين زكي، المسؤولية الجنائية لربان السفينة في القانون البحري، ط1، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2014، ص 42.
- (22) محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 25.
- (23) محمد نعيم علوة، موسوعة القانون الدولي العام القانون البحري الجزء الخامس، مرجع سابق، ص 46.
- (24) اسراء عبد الهادي، عقد ايجار السفينة، مرجع سابق، ص 25.
- (25) محمد فريد العريني، محمد سيد الفقي، القانون البحري والجوي، مرجع سابق، ص 64.
- (26) مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في القانون، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2015، ص 20.
- (27) محمد نعيم علوة، موسوعة القانون الدولي العام القانون البحري الجزء الخامس، مرجع سابق، ص 48.
- (28) CECILE DE CET BERTIN, Introduction au droit maritime, Edition ellipses marketing, paris, 2008, page 88.
- (29) محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 27.
- (30) محمد فريد العريني، محمد سيد الفقي، القانون البحري والجوي، مرجع سابق، ص 72.
- (31) JEAN-CLAUDE DAKOURI, Droit des transports maritimes, L'Harmattan, PARIS, 2011, p.29.
- (32) محمد نعيم علوة، موسوعة القانون الدولي العام القانون البحري الجزء الخامس، مرجع سابق، صفحة 55.
- (33) محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 27.
- (34) محمد نعيم علوة، موسوعة القانون الدولي العام القانون البحري الجزء الخامس، مرجع سابق، صفحة 57.
- (35) محمد نعيم علوة، موسوعة القانون الدولي العام القانون البحري الجزء الخامس، مرجع سابق، صفحة 58.
- (36) محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 28.
- (37) مقال منشور بعنوان: اليمن: هجوم على السفن المدنية، مقال منشور بتاريخ: 13 كانون الأول 2023، على الموقع الإلكتروني:
- <https://www.hrw.org/ar/news/2023/12/13/yemen-houthis->
- (38) مقال منشور بعنوان: الهجمات المسلحة على السفن تؤثر على طرق التجارة في البحر الأحمر، مقال منشور بتاريخ: 7 كانون الأول ديسمبر 2023، على الموقع الإلكتروني:
- <https://www.washingtoninstitute.org/ar/policy-analysis/hjmat-alhwhthy>
- (39) مصطفى عبداللاه، هجمات المسلحة وتأثيراتها على الملاحة البحرية، مقال منشور بتاريخ: 2024/4/6، على الموقع الإلكتروني:
- <https://ecss.com.eg/44912/>
- (40) نعم ريدان، مقال منشور بعنوان: هجمات المسلحة على السفن تشكل تحديًا طويل الأمد للأمن الإقليمي والخطط التجارية، بتاريخ 26 حزيران 2024، على الموقع الإلكتروني:
- <https://www.washingtoninstitute.org/ar/po>
- (41) مصطفى عبداللاه، هجمات المسلحة وتأثيرها على الملاحة البحرية، مرجع سابق.
- (42) مقال منشور بعنوان: هجمات المسلحة على السفن تؤثر على طرق التجارة في البحر الأحمر، مرجع سابق.
- (43) نعم ريدان، مقال منشور بعنوان: هجمات المسلحة على السفن تشكل تحديًا طويل الأمد للأمن الإقليمي والخطط التجارية، مرجع سابق.
- (44) المرجع السابق نفسه.

قائمة المراجع

أولاً: الكتب القانونية

- 1- عبد الحميد المنشاوي ، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف بالإسكندرية، الإسكندرية، 2005.
- 2- محمد فريد العريني ، محمد سيد الفقي، القانون البحري والجوي طبعة أولى ، منشورات الحلبي، الحقوقية، لبنان، 2005.
- 3- محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، دون طبعة دار العلوم للنشر والتوزيع، عناية، سنة 2010 .
- 4- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، طبعة ثانية، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2012 .
- 5- ايمان تحي، فحسن الجميل، النظام القانوني للسفينة، مكتبة الوفاء القانونية، مصر، 2010
- 6- عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، مصر 2008
- 7- عبد القادر العطير، باسم ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2009
- 8- محمد نعيم علوة، موسوعة القانون الدولي العام القانون البحري، الجزء الخامس ، طبعة أولى، منشورات زين الحقوقية، 2012 .
- إبراهيم العناني، المبادئ العامة للملاحة البحرية، دار الفكر العربي، مصر، 1985.
- 8- علاء الدين زكي، المسؤولية الجنائية لربان السفينة في القانون البحري، ط1، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2014

ثانياً: رسائل واطاريح

- 1- مخلوف سامية ، رقابة الدولة على السفن ، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في القانون ، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2015.
- 2- أسراء عبد الهادي، عقد أيجار السفينة، دراسة مقارنة، رسالة ماجستير، جامعة الموصل، 2005

ثالثاً: المجلات

- 1- أربوطة وسيلة، النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية ، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع، 2018.
- 2- وناسة بو خميس، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المركز الجامعي، العدد الاول، 2012.
- 3- بن عيسى حياة، جنسية السفينة ودورها في حل المنازعات البحرية ،المجلة الجزائرية، القانون البحري والنقل، العدد الرابع، 2016 .

رابعاً: الكتب الانكليزية والمجلات والمواقع الكترونية

- 1- CECILE DE CET BERTIN, Introduction au droit maritime, Edition ellipses marketing, paris, 2008, page 88.
- 2- JEAN-CLAUDE DAKOURI, Droit des transports maritimes, L'Harmattan, PARIS, 2011, 29p.
- 3- مقال منشور بعنوان: اليمن: المجاميع المسلحة يهاجمون السفن المدنية، مقال منشور بتاريخ: 13 كانون الأول 2023، على الموقع الإلكتروني : <https://www.hrw.org/ar/news/yemen-houthis-13/12/2023>
- 4- مقال منشور بعنوان: هجمات المسلحة على السفن تؤثر على طرق التجارة في البحر الأحمر، مقال منشور بتاريخ: 7 كانون الأول ديسمبر 2023، على الموقع الإلكتروني : <https://www.washingtoninstitute.org/ar/policy-analysis/hjmat-allhwhthy>
- 5- مصطفى عبد الله، هجمات المسلحة على الملاحة البحرية، مقال منشور بتاريخ: 2024/4/6، على الموقع الإلكتروني <https://ecss.com.eg/44912>
- 6- نعوم ريدان، مقال منشور بعنوان: هجمات المسلحة على السفن تشكل تحدياً طويلاً للأمن الإقليمي والخطط التجارية، بتاريخ 26 حزيران 2024، على الموقع الإلكتروني : <https://www.washingtoninstitute.org/ar/po>

خامساً: القوانين العراقية

- 1- مشروع القانون البحري لسنة 1974
- 2- قانون الموانئ رقم (21) لسنة 1995
- 3- قانون العقوبات العراقي رقم (111) لسنة 1991 المعدل.