

أحكام جنسية السفينة

م.ي. تاران محمد كريم¹

جامعة السليمانية- كلية القانون¹

e-taran.karim@univsul.edu.iq

م.ي. تاران محمد كريم*

المستخلص

يتناول البحث الاحكام القانونية للسفينة في التشريع العراقي، حيث تعرف السفينة بأنها منشأة عائمة مخصصة للملاحة البحرية، وتشمل ملحقاتها اللازمة لها. وتعامل ملحقات السفينة قانونيا معاملة السفينة نفسها من حيث الملكية والتصرف والرهن والحجز. وتعد السفينة من المنقولات ذات الطبيعة الخاصة، مما استدعى إخضاعها لنظام قانوني خاص يتضمن تسجيل جميع التصرفات القانونية عليها، بما في ذلك البيع والرهن ونقل الملكية، مع السماح بالرهن التأميني كاستثناء. وتمتلك السفينة حالة مدنية خاصة تشمل اسمها وموطنها وحمولتها ودرجتها. ويعد شرط الملكية الوطنية أساسا لاكتساب السفينة الجنسية العراقية، إذ تمنح الجنسية عند امتلاكها لعراقيين لغرض تسجيلها ورفع العلم العراقي عليها. وينتج عن اكتساب الجنسية آثار قانونية مهمة، منها تمييز السفينة عن السفن الأجنبية، وخضوعها لرقابة الدولة المانحة، وتحديد القانون الواجب التطبيق على جميع التصرفات والوقائع القانونية على متنها.

1. المقدمة

تقتصر على تنظيم جوانب جزئية ومحدودة من الإطار لها، بما يثير حالة من الغموض والتشكك التشريعي في هذا المجال ز خاصة ف نطاق القانون الدولي الخاص.

رابعاً- اسئلة البحث:

نحاول من خلال هذا البحث الإجابة عن هذه التساؤلات:

- 1- ما المقصود بالسفينة ؟ وما المقصود بملحقات السفينة؟ وهل تعد جزءا من السفينة من الناحية القانونية؟
- 2- ما الطبيعة القانونية للسفينة؟ وهل تعد منقولا أم عقارا بحسب القانون؟
- 3- ما الأساس القانوني لوصف السفينة وصفا مدنيا خاصا يميزها عن باقي المنقولات؟
- ما الدور الذي تؤديه جنسية السفينة في تحديد مركزها القانوني؟
- 4- ما الشروط القانونية اللازمة لاكتساب السفينة لجنسية دولة معينة؟
- 5- ما الآثار القانونية المترتبة على اكتساب السفينة لجنسيتها؟

خامساً- منهجية البحث:

للتعامل مع الإشكاليات المطروحة والتطرق لجميع الجوانب الغامضة في موضوع الدراسة، اعتمدنا على المنهج التحليلي والوصفي و المقارنة) ، لاعتقادنا أنها الأنسب لهذا البحث. فقد استخدمنا المنهج التحليلي والمقارن لدراسة النصوص القانونية المتعلقة بالسفن وأحكامها في القانون البحري والتنظيمات ذات الصلة، بالإضافة إلى بعض الاتفاقيات الدولية، بهدف إبراز أهم القواعد المنظمة لتسيير السفينة وما يحصل على متنها من وقائع وتصرفات قانونية في نطاق القانون الدولي الخاص. أما المنهج الوصفي، فقد تجلّى في تناولنا للمفاهيم الأساسية التي سنناقشها في ثانيا البحث .

اولاً: التعريف بموضوع البحث.

تعد جنسية السفينة من الموضوعات الأساسية في نطاق القانون البحري الدولي، لما لها من أثر مباشر في تحديد المركز القانوني للسفينة، والدولة المختصة بممارسة الرقابة والولاية القضائية عليها. فالسفينة، بحكم طبيعتها المتنقلة عبر البحار والمحيطات، لا يمكن تركها دون انتماء قانوني واضح، كي لا يؤدي ذلك إلى الاضطراب في النظام القانوني البحري ويعرض الملاحة الدولية للمخاطر وصعوبة تحديد الاختصاص القضائي والقانون الواجب التطبيق عليها.

ثانياً- أهمية موضوع البحث واسباب اختياره:

تتجلى أهمية الموضوع في تناوله للمنقولات ذات الطبيعة الخاصة التي أوجبت القوانين المنظمة لها إخضاعها لنظام التسجيل، لما تمثله من قيمة اقتصادية كبيرة. وقد خصصت السفن بالدراسة بوصفها من أبرز هذه المنقولات، لكونها الوسيلة الأهم للاتصال وتأمين التبادل التجاري بين الدول، لما تتمتاز به من انخفاض نسبي في تكاليف النقل وقدرتها العالية على نقل الحمولات الضخمة من بضائع و مواد اولية عبر مسافات بعيدة، الأمر الذي يسهم إسهاماً فاعلاً في دعم الاقتصاد الوطني وتعزيز ازدهاره، اضافة لما يقع عليها في وقائع وتصرفات قانونية تثير مشكلات في نطاق القانون الدولي الخاص.

ثالثاً: إشكالية البحث:

تتمثل إشكالية البحث في غياب نصوص قانونية كافية لتنظيم جنسية السفينة، سواء من حيث تحديد مفهومها أو بيان كيفية منحها والنظام القانوني لاكتسابها، ولا سيما في ظل وجود تشريعات خاصة

- **Publisher:** University of Sulaimani, **ISSN (Print):** 1813-0852, **ISSN (Online):** 2617-3034
- **Journal Website**<https://sjh.univsul.edu.iq/>, **Volume:** [1], **Issue:** [1], **Year:** [2026], **DOI:** [10.17656/jzsb.12297]
- **Submission Date:** [15/01/2026], **Revised Date:** [15/01/2026], **Accepted Date:** [02/02/2026], **Published Date:** [31/03/2026]

2.1.1 الفرع الأول

تعريف السفينة

ذهب غالبية الفقهاء إلى تعريف السفينة على أنها: كل منشأة عائمة مخصصة للملاحة البحرية، أو هي منشأة قادرة على مواجهة أخطار البحر، وتستعمل خصيصاً للملاحة البحرية بصفة اعتيادية، أو هي كل ما يصلح للملاحة، أو أية أية عائمة من طبيعة منقولة مخصصة من مستغلتها لوظيفة تعرضها عادة لأخطار البحر (1) (الباز، 2006، ص 10 و زكي، 2014، ص 37. و المقدادي، 2009، ص 29. و المقدادي، 2009، ص 29. و دحماني، 2016، ص 30. شعبان و حمزة، 2018، ص 12).

وهناك العديد من الاتفاقيات الدولية التي أخذت على عاتقها تعريف السفينة نذكر منها، اتفاقية لندن حول القواعد الدولية لمنع التصادم في البحر بأنها "كل أنواع المركبات المائية ويشمل ذلك المركبات والطائرات البحرية التي ليس لها إزاحة في الماء والتي تستخدم أو تصلح للاستخدام كوسيلة للنقل المائي" (2) (زيارة، 2010، ص 110 و مابعداها). كما عرفت أيضاً اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بشروط تسجيل السفن " ينصرف مصطلح السفينة إلى كل منشأة بحرية قابلة للملاحة بوسائلها الخاصة وتكون مستخدمة في التجارة البحرية الدولية بهدف نقل البضائع أو الأشخاص أو كليهما معاً، باستثناء السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 500 طن" (3) (زيارة، المرجع السابق، ص 110 و مابعداها).

وبالنسبة للتشريعات المقارنة فقد تم تعريف السفينة في غالبيتها و سنحدد نطاقها في كل من التشريع الجزائري و التشريع العراقي، إذ إن التشريع الجزائري قد تناول تعريف السفينة بأنها "كل عمارة بحرية أو أية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة أو إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة" (المادة 13 من القانون البحري الجزائري). من خلال هذا التعريف يتضح أن إضفاء وصف السفينة على المنشأة العائمة يترتب عليه خضوعها لنظام قانوني خاص، يتمثل في تطبيق مجموعة من النصوص القانونية التي وضعت لتنظيم شؤون السفن دون غيرها من المنشآت أو وسائل النقل الأخرى. غير أن اكتساب هذا الوصف لا يتم بمجرد وجود منشأة عائمة، وإنما يتوقف على توافر جملة من الشروط التي حددها التشريع البحري. فلا بد، أولاً، أن تكون المنشأة مخصصة لمزاولة نشاطها في البحر، وأن يكون الغرض الأساسي من إنشائها هو القيام بأعمال الملاحة البحرية، بما يميزها عن غيرها من المنشآت العائمة التي تُستخدم لأغراض مختلفة. كما يشترط، ثانياً، أن تكون هذه المنشأة صالحة للملاحة البحرية من الناحية الفنية والقانونية. وعلى هذا الأساس، فإن المنشأة العائمة لا تكتسب صفة السفينة إلا من التاريخ الذي تثبت فيه صلاحيتها للملاحة البحرية، وهو التاريخ الذي يتم فيه تسليم شهادة الصلاحية من الجهة المختصة، إذ يعد هذا الإجراء الحد الفاصل بين اعتبارها مجرد منشأة عائمة وسفينة بالمعنى القانوني، بما يترتب على ذلك من آثار قانونية مختلفة (5) (وسيلة، ص 359 و آية، 2023، ص 11).

و من خلال استعراض التعاريف المتقدمة، لم يضع الفقه ولا التشريع الجزائري تعريفاً موحداً جامعاً مانعاً للسفينة، بل اختلفت التعريفات باختلاف الزاوية التي ينظر منها إليها، إلا أنها تشترك جميعاً في عناصر جوهرية معينة.

سادساً-هيكلية البحث:

لتحقيق أهداف هذا البحث، تم تقسيمه إلى مبحثين رئيسيين يتكاملان فيما بينهما. حُصِّص المبحث الأول لبيان ماهية السفينة وطبيعتها القانونية والمدنية من خلال اسمها وموطنها وحمولتها ودرجتها، باعتبار هذه العناصر وسائل أساسية لتمييز السفينة وتنظيم وضعها القانوني.

أما المبحث الثاني، فقد حُصِّص لبيان أهمية جنسية السفينة، من خلال توضيح دور الجنسية في تحديد المركز القانوني للسفينة وحمايتها القانونية، وبيان الشروط اللازمة لاكتسابها، وما يترتب على اكتسابها من آثار قانونية، كتمييز السفن الوطنية، وتحديد القضاء المختص وتحديد القانون الواجب التطبيق، وحق الدولة في الرقابة عليها، وصولاً إلى خاتمة تتضمن أهم النتائج التي خلص إليها البحث إضافة للتوصيات.

2. المبحث الأول

ماهية السفينة وطبيعتها القانونية والمدنية

تعد السفينة الركيزة الأساسية التي تقوم عليها الملاحة البحرية وما ينشأ عنها من علاقات قانونية معقدة، تحديداً في نطاق القانون الدولي الخاص. ونظراً للدور الاقتصادي والقانوني البالغ الأهمية الذي تؤديه السفينة، والتي تدور غالبية أحكام القانون البحري حولها، ويقتضي ذلك الوقوف على ماهية السفينة من جهة، وبيان طبيعتها القانونية والمدنية من جهة أخرى. وفق المفاهيم الواردة بشأنها في القوانين الخاصة العراقية في كل فروع وتفصيل هذا المبحث.

ولهذا الغرض، قسم هذا المبحث على مطلبين، نتناول في الأول تعريف السفينة وملحقاتها، وفي الثاني طبيعتها القانونية والمدنية.

2.1 المطلب الأول

تعريف السفينة وملحقاتها

تمحور هذا المطلب حول دراسة جملة من الأحكام القانونية التي تتصل بالسفينة، بوصفها الأداة الأساسية التي تقوم عليها الملاحة البحرية وتتحقق من خلالها مختلف الأنشطة البحرية التجارية وغير التجارية. إذ لا يمكن تصور الملاحة البحرية بمعناها القانوني والعملية دون وجود السفينة التي تمثل محور العلاقات القانونية الناشئة في هذا المجال.

واستناداً إلى ذلك، يقتضي الأمر في مستهل هذا المطلب الوقوف على مفهوم السفينة من الناحية القانونية، ولا سيما أن المشرع، على الرغم من اعتبارها من الأموال المنقولة بطبيعتها، قد أخضعها لعدد من القواعد القانونية التي تقارب في مضمونها الأحكام المقررة للعقارات، نظراً لأهميتها الاقتصادية وقيمتها المالية الكبيرة، فضلاً عن الدور الحيوي الذي تؤديه في حركة التجارة الدولية وما يترتب عليها من أحكام قانونية ناتجة عن التصرفات الواردة عليها.

وبناء على ما تقدم، سنسعى في هذا المطلب إلى تعريف السفينة، وبيان عناصرها الجوهرية التي تميزها عن غيرها من وسائل النقل، ثم التطرق إلى ملحقاتها.

2.1.2 الفرع الثاني ملحقات السفينة

ملحقات السفينة تعد من العناصر اللازمة لاستغلالها وإستثمارها ، وتعتبر جزء منها كون الوصف القانوني لها يمتد الى مجموع هذه الملحقات ، وهذه الملحقات ضرورية ولازمة لملاحتها واستغلالها سواء كانت متصلة بجسم السفينة او منفصلة عنه، كالآلات والصواري والقوارب والسلاسل(9) (وسيلة، مرجع سابق، 360). إذا، يقصد بملحقات السفينة كل ما يعد جزءا مكملًا لها وضروريا لاستغلالها وتحقيق الغاية التي خُصصت من أجلها. وتشمل هذه الملحقات بوجه عام(المحركات والآلات والأجهزة الفنية، أدوات الملاحة والاتصال، معدات السلامة والإنقاذ، القوارب التابعة للسفينة، الأثاث والتجهيزات اللازمة لسير الرحلة البحرية. وتكتسب ملحقات السفينة أهمية قانونية خاصة، إذ تعامل في الغالب معاملة السفينة ذاتها من حيث الملكية والتصرف والرهن والحجز(10) (طه، 2012، ص33 ومابعدها).

وهذا ما أكده القانون البحري الجزائري وفقا لما جاء فيها بأنه "تصبح توابع السفينة بما في ذلك الزوارق والأدوات وعدة السفينة والأثاث وكل الأشياء المخصصة لخدمة السفينة دائما ملك للمشتري " (11) (المادة 52 من قانون البحري الجزائري) و " يشمل الرهن البحري المرتب على السفينة أو جزء منها ، هيكل السفينة و جميع توابعها باستثناء حمولتها مالم يتفق الأطراف على خلاف ذلك...." (12) (المادة 58 من قانون البحري الجزائري). ونجد ذلك فيما ورد في تعريف السفينة في قانون الموانئ ، بأنه تعتبر من ملحقات السفينة اللازمة لها و جزء منها.

وفقا للقواعد العامة المقررة في القانون المدني العراقي(13) (المادة 537 من قانون المدني العراقي)، ولا سيما ما نصت عليه هذه المادة ، فإن توابع الشيء وملحقاته تخضع لنفس الأحكام التي يخضع لها الأصل. وبناء على ذلك، يمتد الوصف القانوني للسفينة ليشمل جميع ملحقاتها، الأمر الذي يترتب عليه خضوع هذه الملحقات لكافة التصرفات القانونية التي ترد على السفينة ذاتها، كالتصرف بالملكية، والرهن، والتأمين، وغيرها من التصرفات القانونية.

2.2 المطلب الثاني

الطبيعة القانونية والحالة المدنية للسفينة

تُعد السفينة مالا منقولًا ذا طبيعة قانونية خاصة، إذ تخضع لأحكام القانون البحري (الملاحي) التي تميزها عن سائر المنقولات العادية، وذلك لما تفرضه من نظام قانوني خاص يشمل إلزامية التسجيل وإمكان ترتيب الرهن الرسمي عليها. كما تتمتع السفينة بحالة مدنية مستقلة تتجسد في الاسم والجنسية والموطن والخصائص الفنية، وهو ما يضيف عليها وضعًا قانونيًا مميزًا يقارب من حيث التنظيم شخصية الشخص الطبيعي، بقصد ضبط علاقاتها القانونية وتحديد القانون الواجب التطبيق عليها، فضلا عن كونها تستخدم أساسًا كوسيلة للملاحة البحرية ذات الطابع التجاري. وبالتالي هذا ما نبهت عليه في هذا المطلب إذ نبين الطبيعة القانونية وكذلك الحالة المدنية لها وعلى على التوالي من خلاى فرعين:

بالنسبة إلى التشريعات العراقية ، فنجد في التشريعات الخاصة لها العديد من القوانين المنظمة للملاحة البحرية ومنها ما عرفت السفينة كما جاء في قانون تسجيل السفن العراقية ، إذ عرفت السفينة بأنها كل واسطة معدة للنقل في المياه وذلك في المادة الأولى منه، وكذلك عرفت السفينة بصورة مفصلة حيث عرف السفينة الداخلية والسفينة الآلية والزورق الآلي والاجنبية(6) (المادة الأولى من قانون تسجيل السفن العراقية). وهذا التعريف يشوبه نوع من القصور إذ ان السفينة لا تكون واسطة او منشأة للملاحة الا بعد إكمال البناء فيجب ان يكون التعريف كالتالي: السفينة هي كل منشأة معدة للملاحة البحرية بعد إتمام بنائها.

وأما قانون هوية البحار عرف السفينة بأنها: "الوحدة العائمة التي تجوب أعالي البحار (7) (الفقرة الخامسة من المادة الأولى من قانون هوية البحار). وكذلك جاء تعريف السفينة في قانون الموانئ بأنها: "الوحدة العائمة التي تعد أو تخصص للملاحة البحرية على وجه الاعتقاد ، وتعتبر ملحقات السفينة اللازمة لها جزء منها". (8) (الفقرة العاشرة من المادة الأولى من قانون الموانئ العراقي).

وبناء على ماتقدم، فإن تعريف السفينة في كل من التشريع الجزائري والتشريع العراقي يتسم بعدة أوجه توافق أساسية، فهو في كلا النظامين يربط صفة السفينة بوحدة عائمة مخصصة للملاحة البحرية، ويشترط لاستحقاق هذا الوصف أن تكون المنشأة صالحة فنيا وقانونيا للملاحة. كما يشترك القانونان في اعتبار اكتساب صفة السفينة عملية مرتبطة بإثبات الصلاحية، إذ لا تعد السفينة قانونا إلا بعد استيفاء الشروط المحددة وإصدار الشهادات المعتمدة من الجهات المختصة، وهو ما يعكس الاهتمام بالسلامة البحرية والالتزام بالمعايير القانونية الدولية في الملاحة.

ورغم هذا التطابق في الركائز الأساسية، تظهر اختلافات واضحة بين التشريعين في مستوى التفصيل والنهج القانوني. فالتشريع العراقي يميل إلى التفصيل الدقيق في تصنيف السفن، حيث يميز بين السفينة الداخلية والسفينة الآلية والزورق الآلي والسفينة الأجنبية، كما يعطي اعتبارا قانونيا للملحقات الضرورية للسفينة باعتبارها جزءا لا يتجزأ من وحدتها. بينما يقدم التشريع الجزائري تعريفا عاما يشمل أي منشأة عائمة مخصصة للملاحة، مع التركيز على الغرض الأساسي للمنشأة، دون التوسع في تصنيف السفن أو الاعتراف بالملحقات كوحدة قانونية مستقلة. كما يركز القانون الجزائري على التمييز بين السفن والمنشآت العائمة الأخرى المستخدمة لأغراض غير الملاحة البحرية، بينما يولي التشريع العراقي بعدا إجرائيا من خلال تحديد مراجع وصلاحيات متعددة تمنح الصلاحية القانونية للسفينة.

وبناء على ذلك، يمكن القول إن كلا النظامين متفقان على الركائز الجوهرية لتعريف السفينة من حيث الوحدة العائمة والغرض من الملاحة والصلاحية الفنية والقانونية، بينما يختلفان في درجة التفصيل، تصنيف السفن، واعتبار الملحقات جزءا من السفينة، مما يعكس توجه التشريع العراقي إلى تنظيم أكثر تفصيلا مقارنة بالتشريع الجزائري الذي يعتمد على تعريف عام ومرن.

- **Publisher:** University of Sulaimani, **ISSN (Print):** 1813-0852, **ISSN (Online):** 2617-3034
- **Journal Website** <https://sjh.univsul.edu.iq/>, **Volume:** [1], **Issue:** [1], **Year:** [2026], **DOI:** [10.17656/jzsb.12297]
- **Submission Date:** [15/01/2026], **Revised Date:** [15/01/2026], **Accepted Date:** [02/02/2026], **Published Date:** [31/03/2026]

الأحيان قيمة العقارات، مما أدى إلى إطلاق وصف -عقارات البحر- عليها. كما استند هذا الاتجاه إلى أن نقل ملكية السفينة لا يتم إلا بموجب محرر رسمي مسجل، وأنه يجوز رهنها وإخضاعها لإجراءات الحجز وفقا للقواعد المقررة للعقار. إلا أن هذا الرأي بدوره محل نظر، ذلك أن معيار العقار يقوم على الثبات وعدم القابلية للنقل دون تلف، في حين أن الوظيفة الأساسية للسفينة تقوم على الملاحة والانتقال المستمر من مكان إلى آخر (19) (كوماني، 1996، ص 31. و الديراني، 2019، ص 8 وما بعدها).

وقد حسم المشرع الجزائري هذا الخلاف باعتبار السفينة مالا منقولاً، إذ نصت المادة (56) من القانون البحري الجزائري على أن "تعد السفن والعمارات البحرية الأخرى أموالاً منقولة وتكون قابلة للرهن". وعلى النهج ذاته، اعتبر المشرع العراقي السفينة مالا منقولاً ذات طبيعة خاصة، حيث نصت المادة (4) من قانون التجارة البحرية النافذ على أن "كل أنواع السفن تعد من الأشياء المنقولة". (لا يزال نافذاً، خاصة في المسائل المتعلقة بالملكية البحرية و الملاحة التي لم تلغها قوانين لاحقة).

ومع ذلك، فقد أخضع المشرع السفينة لنظام قانوني خاص يميزها عن المنقولات العادية، إذ أوجب تسجيل جميع التصرفات القانونية الواردة عليها، فقد نصت قانون تسجيل السفن على وجوب تسجيل معاملات البيع والرهن ونقل الملكية المتعلقة بكافة السفن لدى دوائر الملاحة المختصة مقابل رسوم مقررة (20) (المادة (22) من قانون تسجيل السفن العراقي). كما أجاز المشرع رهن السفينة رهناً تأمينياً، وهو رهن لا يرد كأصل عام إلا على العقارات، إلا أنه أجاز كاستثناء بالنسبة للسفن نظراً لخضوعها لنظام التسجيل، فتسري عليها في هذا الشأن أحكام الرهن التأميني كافة (21) (الحام، 1996، ص 95).

وعلى ما تقدم، يتبين لنا أن لتحديد الطبيعة القانونية للسفينة، لا بد من الرجوع إلى القواعد العامة في تمييز المنقولات، ولا سيما المنقولات ذات الطبيعة الخاصة، باعتبار أن السفينة تندرج ضمن هذا الصنف. وقد أخضع المشرع العراقي السفينة لنظام قانوني خاص يميزها عن المنقولات العادية، إذ أوجب تسجيل جميع التصرفات القانونية التي ترد عليها. فقد نص قانون تسجيل السفن على وجوب تسجيل معاملات البيع والرهن ونقل الملكية المتعلقة بجميع السفن لدى دوائر الملاحة المختصة، مقابل استيفاء الرسوم المقررة. كما أجاز المشرع رهن السفينة رهناً تأمينياً، وهو رهن لا يرد، كأصل عام، إلا على العقارات، غير أنه أجاز على سبيل الاستثناء بالنسبة للسفن، نظراً لخضوعها لنظام التسجيل، فتسري عليها في هذا الشأن أحكام الرهن التأميني.

2.2.2 الفرع الثاني الحالة المدنية للسفينة

للسفينة حالة مدنية خاصة، على غرار الأشخاص، تتمثل في الاسم والجنسية والموطن والتسجيل، وتنتهي صلاحيتها القانونية بزوال صلاحيتها للملاحة، وذلك بقصد تمييز السفن عن بعضها البعض. ومع ذلك، فإن طبيعة السفينة تختلف عن طبيعة الأشخاص، إذ لا تصلح أن تكون طرفاً في الالتزام، وإنما تكون محلاً له، كما أنها لا تتمتع بشخصية قانونية ولا بدمية مالية مستقلة، ولا يكون لها حق التقاضي. فضلاً عن ذلك فإن الشخصية القانونية تثبت للشخص

2.2.1 الفرع الأول الطبيعة القانونية للسفينة

ثور خلاف فقهي حول ما إذا كانت السفينة تكتسب شخصية قانونية مستقلة أم تعد مجرد مال، إلا أن الرأي الراجح فقها وتشريعاً يذهب إلى أن السفينة لا تتمتع بشخصية قانونية معنوية مستقلة، ولا تعد شخصاً من أشخاص القانون (14) (طه، ص 88 وما بعدها و.د.سيف، ص 43 وما بعدها).

فالأصل أن الشخصية القانونية لا تمنح إلا بنص صريح من المشرع، وهو ما لم يرد بشأن السفينة في التشريعات البحرية، سواء العربية أم المقارنة. وما ينسب إلى السفينة من اسم وجنسية وموطن بحري لا يعد دليلاً على اكتسابها الشخصية القانونية، وإنما هو تنظيم قانوني يهدف إلى تحديد تبعيتها القانونية وتسهيل الرقابة والمسؤولية. (15) (السنهوري، ص 221 وما بعدها. و شنب، ص 72).

وقد استند بعض الفقه إلى مظاهر معينة - كما كانية الحجز على السفينة استقلالاً، ورهنها، وبيعها بيعة قضائياً للقول بتمتعها بشخصية قانونية، إلا أن هذا الاتجاه قوبل بالنقد، ذلك أن هذه المظاهر لا ترقى إلى مستوى منح الشخصية القانونية، وإنما تعبر عن استقلال نسبي للسفينة بوصفها مالا مخصصاً للملاحة البحرية. (16) (طه، مرجع سابق، ص 91. و عبد الحميد، ص 60 وما بعدها).

وعليه، فإن الحقوق والالتزامات الناشئة عن استغلال السفينة لا تنسب إليها بذاتها، وإنما تقع على عاتق مالكها أو مستغلها أو المجهز بها، بحسب الأحوال، وتبقى السفينة مجرد محل لهذه الحقوق والالتزامات لا مصدراً لها. (17) (سيف، مرجع سابق، ص 47 و شنب، مرجع سابق، ص 75).

وعليه يستخلص أن السفينة لا تملك ذمة مالية مستقلة، ولا أهلية قانونية، ولا تعد شخصاً معنوياً، وإنما تخضع لنظام قانوني خاص يخرج بها عن القواعد العامة للأموال المنقولة دون أن يمنحها الشخصية القانونية.

وكذلك، ثار خلاف فقهي بشأن ما إذا كانت تعد مالا منقولاً أم عقاراً. فقد ذهب اتجاه فقهي إلى اعتبار السفينة من الأموال المنقولة، تأسيساً على قابليتها للنقل من مكان إلى آخر دون أن يلحقها تلف، وبحكم أن طبيعتها ووظيفتها الأساسية تقوم على الحركة والتنقل والملاحة البحرية، الأمر الذي يجعلها خاضعة من حيث الأصل لأحكام القانون المدني المتعلقة بالمنقولات. غير أن هذا الرأي يؤخذ عليه إغفاله لخصوصية السفينة، إذ لا تسري عليها قاعدة "الحيازة في المنقول سند الملكية" المعروفة في المنقولات العادية (18) (أية، مرجع سابق، ص 14. وطه، ص 88 وما بعدها و.د.سيف، ص 43 وما بعدها).

كما هو معلوم، في المنقولات العادية، انتقال الملكية غالباً مرتبط بالحيازة الفعلية، أي أن من يمتلك الشيء مادياً يعد مالكة قانونياً إلا إذا ثبت خلاف ذلك. أما السفينة، فهي منقول مميز يتطلب تسجيلها رسمياً في سجل السفن ليكتسب المالك حقوقه القانونية بالكامل، وفق ما نصت عليه التشريعات البحرية المختلفة.

في المقابل، ذهب اتجاه فقهي آخر إلى تصنيف السفينة في حكم العقار، مستنداً إلى ما تتمتع به من قيمة اقتصادية قد تفوق في بعض

ثالثا-حمولة السفينة:

يقصد بحمولة السفينة سعتها، أي مجموع الفراغات الداخلية فيها، ويعتمد **الطن الحجمي** وحدة لقياسها (27) (شعبان، 2018، ص21). وتعتبر الحمولة من أهم العناصر المكونة للسفينة حيث نص قانون البحري الجزائري على أن حمولة السفينة تعتبر عنصر من العناصر الأساسية في تحديد هويتها (28) (نصت المادة 18 من قانون البحري الجزائري على أنه: "حمولة السفينة وسعتها الداخلية يكونان عنصرا من شخصيتها").

وتكتسب الحمولة أهمية عملية، إذ تتخذ أساسا لاستيفاء الرسوم الكمركية عند دخول السفينة أو استئجارها، وكذلك لتحديد التعويض المستحق للنقل عند التأخير في عمليات الشحن أو التفريغ. وقد نظم قانون تسجيل السفن العراقي تحديد حمولة السفينة وفق معايير وآليات دقيقة، وردت بشكل واضح ومفصل في بيان معاني التعبيرات الواردة فيه. (29) (المادة الأولى من قانون تسجيل السفن رقم (19) لسنة 1942.

رابعا- (فئة) درجة السفينة:

تولى هيئات الإشراف البحري المعترف بها دوليا مهمة تصنيف السفن استنادا إلى معايير تتعلق بقوة السفينة، ومثانة هيكلها، ومدى التزامها باشتراطات السلامة، إذ تشرف هذه الهيئات على مراحل البناء، وأعمال الصيانة، والفحوصات الدورية للسفن (30) (محمد، 2012، ص 53).

وبناء على ذلك، فإن درجة السفينة تعبر عن تصنيفها الفني الذي يهدف إلى ضمان سلامتها والحفاظ على قيمتها، وتمنح من قبل جهات فنية متخصصة، وهي تختلف عن درجات الطوابق الداخلية أو التصنيفات التاريخية التقليدية التي كانت سائدة قديما. وكذلك، تعد مسألة **تصنيف السفن** من العناصر الجوهرية ذات الأثر المباشر في نظامي **الرهن البحري والتأمين البحري**، لما يمثله هذا التصنيف من قرينة فنية وقانونية على صلاحية السفينة للملاحة وقيمتها الاقتصادية. فالسفينة المصنفة من قبل هيئات التصنيف المعترف بها تعد مستوفية للشروط الفنية والأمنية، الأمر الذي يعكس على مدى قابليتها لأن تكون محلا للرهن وقبولها ضمن نطاق التأمين.

ففي مجال **الرهن البحري**، يشترط كل من القانون العراقي والقانون الجزائري توافر حد أدنى من الصلاحية الفنية في السفينة محل الرهن، إذ إن الرهن يهدف إلى ضمان حق الدائن، ولا يتحقق هذا الضمان إلا إذا كانت السفينة ذات قيمة حقيقية وقابلة للاستغلال الملاحي. ويعد تصنيف السفينة دليلا عمليا على هذه القيمة، بما يسهم في تحديد مدى انتماء السفينة وجدواها كضمان عيني. وقد انعكس ذلك في **قانون التجارة البحرية العراقي رقم (44) لسنة 1985** من خلال ربط الرهن بصلاحية السفينة للملاحة وقابليتها للتسجيل، (المادة 67 و 68) وكذلك في **القانون البحري الجزائري رقم 98-05** الذي يعلي من شأن السلامة البحرية كأساس لصحة التصرفات الواردة على السفينة، ومنها الرهن. (المادة 185 و187).

أما في مجال **التأمين البحري**، فإن تصنيف السفينة يعد عنصرا حاسما في تقدير الخطر المؤمن عليه وتحديد نطاق التغطية التأمينية. فالسفينة غير المصنفة أو التي فقدت تصنيفها تعد أكثر عرضة للمخاطر البحرية، وهو ما قد يؤدي إلى رفض التأمين أو

الطبيعي، ولا تثبت للشخص الاعتباري إلا بنص صريح في القانون، وهو ما لا ينطبق على السفن (22) (نائل وعبدالله، 2022، ص93. وحملاوي وقرفي، 2018، ص18. و. وقد أكدت المادة (14) من قانون التجارة البحرية أن عناصر الحالة المدنية للسفينة تقتصر على الاسم والحمولة وميناء التسجيل والجنسية والموطن، التي سنناقشها في ادناه وفقا للنقاط الآتية:

أولا- اسم السفينة:

يتعين على كل سفينة أن تحمل اسما يميزها عن سائر السفن الأخرى (23) (دويدار، 1999، ص53)، ويعود حق اختيار هذا الاسم إلى مالك السفينة وحده، إذ يتمتع بحرية كاملة في ذلك، غير أن هذه الحرية تنقيد بشرطين أساسيين (24) (وفقا لما نصت عليه المادتان (16 و 17) من القانون البحري):

1- ألا يكون الاسم المختار مستعملا من قبل سفينة أخرى، تفاديا لما قد ينشأ عن تشابه الأسماء من لبس أو خلط.

2- ألا يكون الاسم مخالفا للنظام العام أو للآداب العامة.

ويوجب القانون كتابة اسم السفينة بصورة واضحة على مقدمتها من الجانبين، وبألوان مغايرة للون هيكلها، وبأحرف عربية ولاينية.

ووفقا لأحكام القانون العراقي، لا يفرض المشرع تسمية محددة للسفينة، وإنما يكفي بوضع نصوص تنظم مسألة تسجيل السفن، وتحدد الجهة المخولة بالتسجيل، والشروط الواجب توافرها لإتمامه. إذ نص قانون تسجيل السفن (25) المادة 16 من قانون تسجيل السفن العراقي، على منح كل سفينة رقما خاصا، مرفقا بالأحرف الدالة على محل تسجيلها، وذلك على سبيل التمييز بينها. غير أن المشرع استثنى السفن الآلية من هذا التنظيم، حيث قصر تسجيلها على اسمها فقط. وبالرجوع إلى نص المادة (16)، يتضح أنها تقرر منح السفينة اسما عند المباشرة في إجراءات تسجيلها، على نحو مماثل لما هو معمول به في تسجيل المركبات من حيث تخصيص رقم وأحرف مميزة لكل منها، مع بقاء الاستثناء المتعلق بالسفن الآلية قائما، إذ يكفي في تسجيلها بذكر اسمها دون غيره.

ثانيا- موطن السفينة:

للسفينة موطن واحد وهو الذي تم فيه تسجيلها وهو غير ميناء الاستغلال، الذي تباشر فيه نشاطها، وعادة ما يوجد في الميناء سجل تدون فيه التصرفات التي ترد على السفينة من بيع ورهن ولا يوجد للسفينة إلا موطن واحد وهو محل تسجيلها ونها الأوراق الثبوتية لها وفقا لشهادة الجنسية (26) (حمدي، 1982، ص12. و عادل، 2009، ص28 وما بعدها). فلا يجوز للسفينة أن تتخذ أكثر من موطن، كما تقتضي به نص المادة 46 القانون البحري الجزائري بأنه: "لا يمكن قبول تسجيل سفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن عندما تكون هذه السفينة مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي وقبل شطبها".

كما يجوز مالك السفينة أن ينقل أو يغير موطنها إلى ميناء آخر شريطة قيامه بإجراءات النقل والشهر في دفتر التسجيل السابق واللاحق ومنح شهادة جديدة لها لتمكين الغير من تتبع السفينة والإطلاع على وصفها في كل وقت.

- **Publisher:** University of Sulaimani, **ISSN (Print):** 1813-0852, **ISSN (Online):** 2617-3034
- **Journal Website** <https://sjh.univsul.edu.iq/>, **Volume:** [1], **Issue:** [1], **Year:** [2026], **DOI:** [10.17656/jzsb.12297]
- **Submission Date:** [15/01/2026], **Revised Date:** [15/01/2026], **Accepted Date:** [02/02/2026], **Published Date:** [31/03/2026]

فرض أقساط مرتفعة أو استثناء بعض الأخطار من التغطية. ويكرس هذا الاتجاه مبدأ حسن النية في عقد التأمين، حيث يلزم المؤمن له بالإفصاح عن الحالة الفنية للسفينة، ويعد تصنيفها من البيانات الجوهرية المؤثرة في إرادة المؤمن، وهو ما يتفق مع القواعد العامة في التأمين البحري في التشريعين الجزائري (المادة 233 و234) والعراقي (المادة 217 و218)

وعليه، فإن تصنيف السفن لا يقتصر على كونه إجراءً فنياً، بل يشكل أداة قانونية ذات وظيفة وقائية وضمانية، تؤثر في استقرار المعاملات البحرية، وتعزز الثقة في نظامي الرهن والتأمين، بما يخدم سلامة الملاحة وحماية الائتمان البحري.

3. المبحث الثاني

معايير اكتساب الجنسية للسفينة والاثار المترتبة عليها

تختلف الدول في المعايير التي تعتمد عليها لمنح جنسيتها للسفن، تبعاً للاعتبارات الاقتصادية أو السياسية أو الاجتماعية في الدولة (31) (وناسة، 2017، ص13). ولها أن تعدل هذه المعايير كلما تغيرت الظروف التي دعت إلى اعتمادها والاختصاص بها، بوصف أن تحديد معايير منح الجنسية يدخل ضمن نطاق سيادتها. وقد أكد هذا الاختصاص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (32) (المادة 91 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)، منها على أن لكل دولة الحق في تحديد معايير منح جنسيتها للسفن وتسجيلها في إقليمها ومنحها حق رفع علمها، على أن تقوم رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة، مع التزام الدولة بإصدار الوثائق التي تثبت تلك الجنسية.

وهذا ما يقتضيه القانون الدولي بأن تكون السفينة مسجلة في دولة معينة وترفع علمها، ذلك أن السفن التي تبحر في أعالي البحار، وهي مناطق لا تخضع لسيادة أي دولة (تنتفي فيها السلطة)، تحتاج إلى الارتباط بدولة معينة تفرض ولايتها عليها وتكفل حمايتها القانونية. وانطلاقاً من ذلك، ولغرض بيان أهمية الجنسية للسفينة ومعايير اكتسابها والآثار القانونية المترتبة عليها، يقسم هذا المبحث إلى مطلبين؛ يخصّص الأول لبيان معايير اكتساب الجنسية للسفينة، بينما يعنى المطلب الثاني بآثارها القانونية المترتبة على ذلك:

3.1 المطلب الأول

معايير اكتساب جنسية السفينة وإثباتها

تكتسب جنسية السفينة أهمية بالغة في القانون الدولي الخاص، إذ تحدد الدولة التي تخضع لها السفينة من حيث الرقابة، المسؤولية القانونية، وحماية الحقوق الدولية. ويترتب على اكتساب السفينة للجنسية آثار قانونية مهمة، تشمل خضوعها للقوانين الوطنية وتحديد اختصاص المحاكم، وإمكانية ممارسة الحقوق البحرية المتعلقة بالرهن، التأمين، والنقل. ومن هنا تنضح الحاجة إلى وضع معايير قانونية دقيقة لاكتساب السفينة للجنسية، إلى جانب آليات رسمية لإثبات هذه الجنسية أمام الجهات القضائية والإدارية، ويمكن تقسيم الموضوع إلى فرعين رئيسيين:

3.1.1 الفرع الأول

معايير اكتساب جنسية السفينة

تختلف معايير منح الجنسية للسفن من دولة إلى أخرى، إلا أن التشريعات البحرية غالباً ما تشترك في اشتراط وجود صلة حقيقية بين السفينة والدولة التي تطلب جنسيتها. وتتمثل فيما يلي:

أولاً: شرط البناء الوطنية:

تشتترط بعض الدول (كإنكلترا)، كأحد معايير منح جنسية السفينة، أن يتم بناؤها داخل إقليمها، سواء تم ذلك بصورة مباشرة بتولي المالك عملية البناء كاملة من شراء المواد والمعدات والتعاقد مع العمال والمهندسين والمقاولين، أم بصورة غير مباشرة عن طريق التعاقد مع شركة متخصصة في بناء وصناعة السفن لحماية لصناعة السفن فيها (33) (شحماط، 2010، ص125 ومابعداها. و المزوري، مرجع سابق، ص130).

ثانياً: شرط الملكية الوطنية:

يعد شرط الملكية الوطنية من قبل بعض الدول أهم الشروط لاكتساب السفينة الجنسية، إذ تشتترط العديد من القوانين أن تكون ملكية السفينة مملوكة كلياً أو جزئياً لمواطنين من الدولة المعنية أو لأشخاص اعتباريين يحملون جنسيتها ومن هذه الدول (العراق) (34) (المزوري، مرجع سابق، ص130). وبموجب قانون التجارة البحرية العراقي، يجوز للعراقي أن يمتلك سفينة اجنبية، ويرفع العلم العراقي عليها لأن جنسية السفن تعين بالعلم الذي ترفعه، وبالتالي تمنح هذه السفينة الجنسية العراقية إذا كانت مملوكة للعراقيين. (35) (عبدالرحيم، 1968، ص50). كما قانون التجارة الاردني البحري (36) (المادة 1-4)، وكذلك المشرع الجزائري اخذ بهذا المعيار (37) (المادة 28).

بينما تتجاوز بعض الدول شرط بناء السفينة داخل إقليمها بسبب محدودية مواردها القومية وضعف قدرتها على إنشاء أسطول وطني متكامل، وتسعى من خلال ذلك إلى تحقيق منافع اقتصادية كرسوم التسجيل وزيادة نشاطها البحري الدولي. غير أن هذا الانفتاح لا يكون مطلقاً، بل يقترن بفرض ضوابط رقابية وإدارية لضمان خضوع السفن المسجلة لولايتها القانونية واحترامها لمعايير السلامة والأمن البحري، ومنع استغلال علم الدولة بما يتعارض مع مصالحها الوطنية أو يسيء إلى سمعتها الدولية، وذلك انسجاماً مع مبدأ الارتباط الحقيقي بين السفينة والدولة الذي أكدت عليه قواعد القانون الدولي للبحار. (38) (وسيلة، مرجع سابق، ص366. والمادة (91) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 بشأن شرط الارتباط الحقيقي بين السفينة والدولة التي ترفع علمها).

ثالثاً- شرط الطاقم الوطني:

يقصد تحقيق أكبر قدر ممكن من العائدات المالية في إطار الاستغلال التجاري للسفن. وفي المقابل، يستفيد مستغلو السفن من هذا النظام من خلال تخفيض الأعباء الضريبية، والاعتماد على عمالة أقل كلفة، فضلاً عن الخضوع لقيود قانونية وتنظيمية أقل صرامة مقارنة بغيرها من الدول (41) (كمال، 2021، ص 665). بناء على ذلك، يمكن القول إن جنسية السفينة تستدل عليها مبدئياً من خلال العلم الذي ترفعه، بوصفه رمزاً للدولة المانحة للجنسية. وإن تكون قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس، ولا سيما في حالة السفن التي ترفع أعلام دول التسجيل المفتوح، حيث لا يعكس العلم بالضرورة وجود رابطة فعلية حقيقية بين السفينة والدولة التي ترفع علمها. لذا يفضل اعتماد معيار التسجيل من خلال وثائق التسجيل للسفينة للاستدلال الفعلي التحقيقي على جنسيتها.

ثانياً- أوراق السفينة:

يجب على كل سفينة أن تحتفظ بالأوراق والوثائق الرسمية التي تثبت جنسيتها، إذ تعد هذه الوثائق، الموجودة بحيازة ربان السفينة، دليلاً قانونياً قاطعاً على ثبوت جنسية السفينة وإسنادها إلى الدولة التي أصدرتها (42) (المزوري، 2013، ص 171). وألزامت النصوص التشريعية المختلفة كل سفينة أن تحتفظ بالأوراق الرسمية المثبتة لجنسيتها، ولم يتعرض القانون الدولي في تحديد شكل تلك الأوراق، أو عددها، أو حتى البيانات المثبتة فيها، بل أفسح المجال في ذلك لكل دولة على حدى، هي وشأنها في ذلك، وقد أوجب التشريع العراقي بنص المادة (24) في قانون تسجيل السفن على منح مالكي السفن شهادة ملكية خاصة لكل سفينة يتم تسجيلها لدى سلطة الملاحة الداخلية. كما نظم قانون هوية البحار (43) (الفقرة الرابعة من المادة الأولى) أحكام منح هوية البحار لكل شخص يكلف بالعمل على السفينة بأي صفة كانت، مبيناً شروط الحصول عليها، والجهات المخولة بمنحها، وحالات سحبها، فضلاً عن إلزام البحار بحملها عند مغادرته السفينة التي يعمل عليها في جمهورية العراق. وإلى جانب ذلك، تلتزم السفينة بالاحتفاظ بسائر الأوراق الرسمية الأخرى، ومنها رخصة المرور، ورخصة مغادرة الميناء، وشهادة الحمولة، وشهادة الأمن، والوثائق الجمركية والصحية، وغيرها من المستندات الرسمية اللازمة وفقاً للتشريعات النافذة

تعتمد هذا الشرط على مبدأ الولاء البشري، حيث يشترط أن يكون طاقم السفينة من حملة جنسية الدولة المالكة لها. ويقصد بطاقم السفينة الأشخاص المكلفين بتسييرها وإدارة عمليات الملاحة، ويتألف عادة من الربان، المسؤول عن قيادة السفينة، والبحارة الذين يتولون مهام متعددة تشمل القيادة والصيانة والتشغيل. ويعد توفر هذا الشرط ذا أهمية بالغة، إذ يساهم في ضمان قدرة السفينة على الإبحار بأمان، ويتيح فرص عمل للمواطنين، ودعم اليد العاملة الوطنية و مكافحة البطالة. (39) (زرعور، 2021، ص 226). وبعد استعراض الشروط الثلاثة لاكتساب السفينة جنسية الدولة، يتبين أنه في التشريع العراقي يجوز للمواطن العراقي امتلاك سفينة أجنبية ورفع العلم العراقي عليها، إذ إن جنسية السفينة تحدد بالعلم الذي ترفعه. وبناء عليه، تمنح السفينة الجنسية العراقية متى كانت مملوكة لعراقيين. وإذا كان مالك السفينة يحمل جنسيات متعددة، وكان أحدهم عراقي الجنسية، نكتسب السفينة الجنسية العراقية، وتصبح خاضعة لأحكام القانون المدني العراقي، وفقاً للمادة 33 منه. وفي حالة تعدد المالكين، فإن امتلاك أحدهم للجنسية العراقية كاف لإخضاع السفينة للنظام القانوني العراقي، بما يشمل التسجيل الرسمي، الرقابة، والحقوق والالتزامات القانونية المقررة للسفن العراقية. ويضمن هذا النص حماية مصالح الدولة وحقوق المالكين العراقيين. والاتجاه الغالب في منح جنسية السفينة يرتكز على شرط الملكية الوطنية، وهو اتجاه سليم ويتوافق مع ظروف الدولة ومقتضياتها.

3.1.2 الفرع الثاني

اثبات جنسية السفينة واثارها

سلطات الدولة المختصة تصدر وثائق رسمية خاصة بالسفينة، تُلزم بحملها على متنها، ويُستدل من خلالها على جنسية السفينة وحققها في رفع علم الدولة. وتتمثل هذه الوثائق في أوراق السفينة الرسمية. كما تثبت جنسية السفينة أيضاً بالعلم الذي ترفعه، أو بموجب السند الصادر عن السلطة الإدارية البحرية المختصة في الدولة التي جرى تسجيل السفينة فيها. وبناءً على ذلك، تتمثل الوسائل المعتمدة لإثبات جنسية السفينة فيما يأتي:

أولاً- علم السفينة:

يعد علم السفينة الدليل الظاهر على تبعيتها لدولة معينة، كما يمثل وسيلة أساسية لإثبات جنسيتها والقاعدة العامة هي الوحدة بين العلم والجنسية (40) (حمود، 1990، ص 84)، و(الحفناوي، ص 269) وتبرز أهميته على وجه الخصوص في الحالات التي تتعرض فيها السفينة لخطر يهدد سلامتها وتكون بحاجة إلى طلب المساعدة والاستغاثة في حالات المخاطر، ونصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار والتي تعطي الحق لكل دولة في تحديد شروط منح جنسيتها وحق رفع علمها، واشترط وجود رابطة بين الدولة والسفينة فلا تسمح للسفن بأن تبحر تحت علمي دولتين أو أكثر لأنها تعدها في حكم عديم الجنسية (المادة 91-92). ومع ذلك، توجد فئة من الدول تعتمد نظام التسجيل المفتوح للسفن، وتعرف بدول أعلام المجاملة، إذ تتيح هذه الدول تسجيل السفن في سجلاتها البحرية دون اعتبار لجنسية المالكين الفعليين أو محل إقامتهم، وذلك

3.2 المطلب الثاني

اثار اكتساب السفينة للجنسية

يجب أن تتمتع كل سفينة بجنسية دولة معينة، لغرض فرض مستلزمات الحماية القانونية لها و بخلافه تكون عديمة الحماية باعتبارها عديمة الجنسية وتكون في حكم سفينة القرصنة مما يجيز ضبطها ومصادرتها وفقاً لقواعد القانون الدولي (44) (المنجد، 2020، ص 20)، وتتمثل أهمية جنسية السفينة في كونها الأداة القانونية التي تربط السفينة بدولة معينة، وتنشئ رابطة قانونية وسياسية بينها وبين تلك الدولة (45) (المزوري، 2018، ص 129. و الوكيل، 1968، ص 441. و الروبي، 2005، ص 114. و العيس، 2007، ص 179)، على غرار رابطة الجنسية بالنسبة للأشخاص الطبيعيين. وهو ما يترتب آثاراً على ذلك في عدجوانب، وأبرزها:

- **Publisher:** University of Sulaimani, **ISSN (Print):** 1813-0852, **ISSN (Online):** 2617-3034
- **Journal Website** <https://sjh.univsul.edu.iq/>, **Volume:** [1], **Issue:** [1], **Year:** [2026], **DOI:** [10.17656/jzsb.12297]
- **Submission Date:** [15/01/2026], **Revised Date:** [15/01/2026], **Accepted Date:** [02/02/2026], **Published Date:** [31/03/2026]

ويعد تحديد القانون الواجب التطبيق على التصرفات والوقائع القانونية التي تقع على ظهر السفينة، من المسائل الجوهرية في القانون البحري والقانون الدولي الخاص. ويعد قانون دولة العلم هو الأصل في تنظيم هذه العلاقات، باعتبار أن السفينة تعد امتدادا لإقليم الدولة التي تحمل جنسيتها، وتباشر هذه الدولة ولايتها التشريعية عليها، ولا سيما في أعالي البحار. (المادة 92 من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982)

وتخضع بموجب ذلك العلاقات المدنية والتجارية التي تنشأ على متن السفينة، كعقود العمل البحري، والمسؤولية عن الأضرار، والتصرفات المتعلقة بالملكية والرهن والتأمين، لأحكام قانون الدولة التي ترفع السفينة علمها، ضمنا لوحدتها النظام القانوني واستقرار المعاملات البحرية

غير أن اختصاص دولة العلم ليس مطلقا، إذ يجوز للدولة الساحلية، عند وجود السفينة داخل مياهها الإقليمية، تطبيق قوانينها الوطنية على الوقائع التي تمس أمنها أو نظامها العام، أو التي تنص عليها الاتفاقيات الدولية. (المادة 94).

وفي هذا الإطار، يكرس كل من قانون التجارة البحرية العراقي رقم 44 لسنة 1985 والقانون البحري الجزائري رقم 05-98 لسنة 1998 مبدأ خضوع السفينة لقانون جنسيتها، سواء من حيث التسجيل أو الرقابة أو الآثار القانونية المترتبة على التصرفات الواقعة على متنها.

وبذلك، يعد قانون دولة العلم هو القانون المرجعي في تحديد الاختصاص التشريعي للعلاقات القانونية التي تنشأ على متن السفينة، مع مراعاة الاستثناءات التي يفرضها القانون الدولي أو التشريعات الوطنية للدول الساحلية.

وعليه يمكن ان يقول ، يترتب على اكتساب السفينة للجنسية الوطنية تمييزها عن السفن الأجنبية، بما يمنحها مزايا معينة، كحق الملاحة الساحلية أو التمتع ببعض الإعفاءات أو الامتيازات المقررة في القانون الوطني. وايضا تحدد جنسية السفينة القانون الذي يطبق على العلاقات القانونية الناشئة عنها، وتلتزم دولة العلم بممارسة رقابة فعالة على السفن التي تحمل جنسيتها.

ثالثا رقابة الدولة:

تعد رقابة الدولة من أهم الآثار القانونية المترتبة على اكتساب السفينة جنسية الدولة التي تتبعها، إذ يترتب على ذلك خضوع السفينة لإشراف تلك الدولة ورقابتها الإدارية، بما يهدف إلى ضمان سلامتها وصلاحياتها للملاحة البحرية. وتشمل هذه الرقابة السفن الحاملة لجنسيتها بمختلف صورها، سواء كانت رقابة إدارية أو فنية أو اجتماعية، وذلك بقصد توفير أعلى درجات السلامة والأمان أثناء إبحارها في البحار(52)(وسيلة، مرجع سابق، ص35. و بوخميس، مرجع سابق، ص84).

4. الخاتمة

بعد أن انتهينا من بحثنا بفضل الله فقد توصلنا الى مجموعة من الاستنتاجات و التوصيات وكالاتي:

اولا- تمييز السفن الوطنية عن الأجنبية:

تعد جنسية السفينة الأداة القانونية التي يحدد بها انتماؤها القانوني، إذ تبين الدولة التي تتمتع السفينة بحمايتها في أعالي البحار، وتخضع بموجبها لولايتها التشريعية والرقابية. وتنشئ رابطة الجنسية حق السفينة في طلب حماية دولتها في مختلف الظروف التي تباشر فيها نشاطها الملاحي. كما تقصر العديد من الدول التمتع بالامتيازات البحرية، كحق الملاحة الساحلية ونقل البضائع وسائر خدمات ، على السفن الوطنية دون غيرها(46)(المزوري، مرجع سابق، ص129).

فجنسية السفينة أهمية تظهر عند تطبيق احكام القانون الدولي العام ، ذلك ان الاجراءات التي يمكن ان تتخذها الدولة ضد سفن وطائرات الاعداء ، يجب ان تتم طبقا لأحكام هذا القانون.و كما تكتسب الجنسية أهمية مالية، وذلك أن الضرائب والرسوم التي تجبي من السفن الأجنبية هي غير الضرائب والرسوم التي تجبي من السفن الوطنية(47)(الرياض، 1992، ص247).

ثانيا- تحديد القانون الواجب التطبيق:

تكتسب جنسية السفينة أهمية خاصة في نطاق القانون الجنائي، إذ يعتد بها عند تحديد القانون الواجب التطبيق على الجرائم المرتكبة على متن السفن، سواء كانت سفنا حربية أو سفن خدمات عامة أو سفنا خاصة مدنية وتجارية، كما تعد معيارا أساسيا في تعيين المحكمة المختصة بنظر هذه الجرائم، وتعد السفن الحربية والسفن المخصصة للخدمات العامة امتدادا لإقليم دولة العلم، وتخضع تبعا لذلك لسيادتها القانونية، فيطبق قانونها على الجرائم المرتكبة على متنها سواء وقعت في مياهها الإقليمية أو في أعالي البحار أو في مياه دولة أجنبية. أما الجرائم التي ترتكب على متن السفن المدنية، فإنها تخضع لقانون الدولة التي وقعت الجريمة في نطاق مياهها الحرة أو الإقليمية، بينما تخضع لقانون الدولة الأجنبية إذا وقعت في مياهها.. (48)(المزوري، مرجع سابق، ص129) وفيما يتعلق بالقانون العراقي، تخضع السفن العراقية لاختصاص القانون والقضاء العراقيين أينما وجدت(49) (المادة 7 من قانون العقوبات العراقي) باعتبارها خاضعة للاختصاص الإقليمي للدولة. وكذلك ينص في المادة(8) منه" لايسري هذا القانون على الجرائم التي ترتكب على متن سفينة أجنبية في ميناء عراقي أو في المياه الإقليمية إلا إذا مست الجريمة امن الاقليم او كان الجاني او المجنى عليه عراقيا او طلبت المعونة من السلطات العراقية.

ومن جانب اخر، تكتسب جنسية السفينة أهمية خاصة في مجال تحديد جنسية الأطفال المولودين على متنها، إذ يقضي القانون الدولي الخاص بأن ولادة الطفل على متن سفينة عامة تعد، حكما، كأنها وقعت داخل إقليم الدولة التي تحمل السفينة جنسيتها، وذلك بصرف النظر عن مكان وجود السفينة، باعتبارها جزءا منتقلا من إقليم تلك الدولة.(50)(الهداوي والداودي، 1978، ص148).

ويسري الحكم ذاته على السفن غير الحربية، سواء كانت مدنية أو تجارية، متى وُجدت في أعالي البحار أو في المياه الإقليمية للدولة التي تحمل السفينة جنسيتها، إذ تعد في هذه الحالة جزءا منتقلا من إقليم تلك الدولة وخاضعة لسيادتها. أما إذا وقعت الولادة على متن سفينة غير حربية أثناء وجودها في المياه الإقليمية لدولة أجنبية، فإن المولود يعد، حكما، قد وُلد في إقليم تلك الدولة(51)(المزوري، مرجع سابق، ص130).

4.1 الاستنتاجات

هو: "كل منشأة معدة للملاحة البحرية بعد إتمام بنائها"، بما يتوافق مع طبيعتها القانونية وبحقق الدقة المطلوبة في التنظيم التشريعي.

2- تعزيز الشفافية في إثبات الجنسية: ينبغي توسيع نطاق استخدام المستندات الرسمية والرقمية للسفن وربطها بالبيانات متتابعة دولية للتحقق من تبعية السفينة لدولة محددة، خصوصاً في حالات تسجيل السفن تحت أعلام دول مفتوحة، لضمان وضوح المسؤولية القانونية والسيادة البحرية.

3- وضع تشريعات خاصة للسفن: يوصى المشرع العراقي بوضع قوانين خاصة تنظم أحكام السفن، إلى جانب الأحكام العامة المطبقة على المنقولات، نظراً لما تتمتع به من طبيعة خاصة ومركز قانوني متميز، حيث تمتلك بعض صفات العقار، الأمر الذي يستلزم حماية مكانتها القانونية.

4- تنظيم اكتساب وفقدان جنسية السفن: يوصى المشرع العراقي بتحديد الضابط المعتمد لاكتساب السفينة للجنسية بنص صريح، على أن يكون شرط الملكية الوطنية كما ورد في الفقه العراقي. كما يستحسن إدراج فصل خاص في قانون مستقل يتناول جنسية السفن، يحدد شروط اكتسابها للجنسية العراقية، وآليات فقدانها واستردادها، والآثار القانونية المترتبة على هذه الحالات

1- تعددت تعريفات السفينة في القوانين العراقية الخاصة، وغالبا ما جاءت متقاربة في مضمونها، إذ عرفت السفينة بأنها كل منشأة عائمة مخصصة للملاحة البحرية. غير أن أدق هذه التعريفات ما ورد في قانون الموانئ العراقي، الذي بين طبيعة السفينة وتخصصها وملحقاتها، إذ عرفها بأنها: "الوحدة العائمة التي تُعد أو تُخصص للملاحة البحرية على وجه الاعتياد، وتُعد ملحقات السفينة اللازمة لها جزءاً منها".

2- تكتسب ملحقات السفينة أهمية قانونية خاصة، إذ تعامل في الغالب معاملة السفينة ذاتها من حيث الملكية والتصرف والرهن والحجز.

3- تعد السفن مالا منقولاً من طبيعة خاصة، ويترتب على ذلك تمتع السفينة بحالة مدنية خاصة، تتمثل في اسمها وموطنها وحمولتها ودرجتها المقررة لها، وذلك بغرض تمييزها عن غيرها من السفن، وتحديد مركزها القانوني، وضمان استقرار المعاملات القانونية التي ترد عليها.

4- يعد معيار الملكية الوطنية من أهم المعايير اللازمة لاكتساب السفينة جنسية الدولة، وهو ما أخذ به القانون العراقي. ووفقاً لأحكام التشريع العراقي.

5- يترتب على اكتساب السفينة لجنسية دولة معينة مجموعة من الآثار القانونية الجوهرية، في مقدمتها تمييزها عن السفن الأجنبية، وخضوعها لسلطة ورقابة الدولة التي منحها جنسيتها، فضلاً عن تحديد القانون الواجب التطبيق على التصرفات والوقائع القانونية التي تقع على متنها. وبمقتضى ذلك، تمارس دولة جنسية السفينة ولايتها التشريعية عليها بوصفها امتداداً لسيادتها، ولا سيما عند إبحارها في أعالي البحار والمياه الداخلية. ومع ذلك، فإن هذا الاختصاص التشريعي لا يكون على إطلاقه، إذ يجوز للدولة الساحلية، عند وجود السفينة داخل مياهها الإقليمية، أن تطبق قوانينها الوطنية على الوقائع التي تمس أمنها أو نظامها العام، أو في الحالات التي تقرها الاتفاقيات الدولية النافذة، وبما يحقق التوازن بين سيادة دولة العلم وحقوق الدولة الساحلية.

4.2 التوصيات

1- توحيد التشريعات الوطنية:

تستدعي الضرورة توحيد وتطوير التعريف القانوني للسفينة وملحقاتها لتقليل الغموض التشريعي، مع مراعاة المعايير الدولية لضمان وضوح المركز القانوني للسفن العراقية. ويلاحظ صعوبة وجود تعريف محدد ودقيق للسفينة بوصفها أداة مستخدمة للملاحة البحرية على الصعيد الدولي، مما أدى إلى استمرار الخلاف الفقهي والقانوني بشأن مفهومها وضبط عناصرها. وعلى الصعيد الوطني، عرف المشرع العراقي السفينة في قانون تسجيل السفن رقم (19) لسنة 1942 في المادة الأولى بأنها "كل واسطة معدة للنقل في المياه". إلا أن هذا التعريف يعاني من قصور، إذ إن السفينة لا تكتسب صفتها القانونية كأداة للملاحة إلا بعد إتمام بنائها واكتمال عناصرها الأساسية. وعليه، فإن التعريف الأدق للسفينة

قائمة الماد والمراجع

أولاً- الكتب:

- 1- د. ثروت عبدالرحيم، مبادئ القانون البحري العراقي، مطبعة البصرة، 1968.
- 2- عادل على المقفادي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية التأمين البحري)، مكتبة دار النشر والتوزيع، عمان، 2009.
- 3- رمزي سيف، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة
- 4- سامي عبد الحميد، القانون البحري العراقي والمقارن، مطبعة المعارف، بغداد.
- 5- د. شمس الدين الوكيل، الجنسية ومركز الأجانب، الاسكندرية، 1968.
- 6- د. طلال ياسين العيس، الأصول العامة في الجنسية، منشورات دار البيروني، 2007.
- 7- د. علاء الدين زكي، المسؤولية الجنائية لريان السفينة في القانون البحري، ط1، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2014.
- 8- د. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، دار النهضة العربية، القاهرة.
- 9- د. غالب علي الداودي ود. حسن محمد الهداوي، القانون الدولي الخاص، ج1، ط2، بغداد، 1978.
- 10- الغنيمي حمدي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ط2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1982.

- 7- هالة فوزي عبدالحميد للحم، اثار الرهن التأميني بالنسبة للمال المرهون والمدين الراهن في القانون المدني الأردني والسوري والعراقي والمصري، رسالة ماجستير ، جامعة الاردن، عمان، 1996.
- 8- وائل عبدالسلام الديراني، الحجز على السفينة في أحكام قانون التجارة البحرية السوري، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الإسلامية ، لبنان، 2019.

ثالثا- البحوث القانونية:

- 1- أربوط وسيلة، النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية، بحث منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع.
- 2- تينغلت فرحان كال، جنسية السفينة وظاهرة اعلام المجاملة في الممارسة القانونية الدولية، بحث منشور في المجلة النقدية للقانون والعلوم السياسية، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة تيزي وزو ، المجلد 16، العدد 4، 2021.
- 3- عبدالسلام زعرور، شروط منح جنسية السفينة وفقا للقانون البحري، بحث منشور في مجلة ابحاث قانونية وسياسية، مجلد 6، عدد2، 2021.
- 4- محمد الصغير دحماني ، مساهمة العرب والمسلمين في إنشاء قواعد النقل و استئجار السفن، بحث منشور في مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية ، كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة وهران ، العدد الثالث، 2016.
- 5- محمد نائل و عبدالوهاب عبدالله، الاطار القانوني لطبيعة السفينة في ضوء التشريع الاردني، بحث منشور في مجلة التطوير العلمي للدراسات والبحوث، مجلد3، عدد9، 2022.
- 6- يونس المنجد، القانون الواجب التطبيق على السفن على ضوء مقتضيات الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية، بحث منشور في مجلة طينة للدراسات العلمية الاكاديمية، المجلد الثالث، العدد الثاني، 2020.

رابعا- الاتفاقيات الدولية:

- 1- اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

خامسا- القوانين:

- 1- قانون تسجيل السفن العراقية رقم (19) لسنة 1942.
- 2- قانون المدني العراقي رقم (40) لسنة 1951 المعدل.
- 3- قانون العقوبات العراقي رقم (111) لسنة 1969.
- 4- قانون الموانئ العراقي رقم (12) لسنة 1995.
- 5- قانون هوية البحار رقم (51) لسنة 2015.

- 11- د.فؤاد عبد المنعم الرياض، مبادئ الجنسية في القانون المصري المقارن، ط2، دار النهضة العربية ، القاهرة، 1992.
- 12- لطيف جبر كومان، القانون البحري، ط1، مكتبة دار الثقافة ، عمان، 1996.
- 13- د.محمد البزاز ، حماية البيئة البحرية، دراسة في القانون الدولي، منشأة المعارف، الاسكندرية، مصر، 2006.
- 14- محمد لبيب شنب، مبادئ القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة.
- 15- د.محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، مناطق الولاية الوطنية، شركة مطبعة الاديب البغدادية، بغداد-العراق، 1990.
- 16- د.محمد الروبي، الجنسية و مركز الاجانب في القانون المقارن ، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005.
- 17- محمود شحمات ، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع ، 2010.
- 18- محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، ط1، مكتبة القانون والاقتصاد الرياض، المملكة العربية السعودية، 2012.
- 19- د.محمد جلال حسن المزوري، القانون الدولي الخاص في الجنسية والمواطن و مركز الاجانب، مكتبة يادكار، ط1، العراق-السليمانية، 2018.
- 20- د.محمد جلال حسن المزوري، الوجيز في الجنسية، ط1، مطبعة بيوند، السليمانية-العراق، 2013.
- 21- مصطفى كمال طه، اساسيات القانون البحري-دراسة مقارنة، ط2، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2012.
- 22- مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية.
- 23- مصطفى الحفناوي، قانون البحار الدولي في زمن السلم، ج1.
- 24- المقدادي على عادل، القانون البحري(السفينة)، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الببوع البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009.
- 25- هاني دويدار، موجز القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 1999.

ثانيا- الرسائل الجامعية:

- 1- بوخميس وناسة، اثار جنسية السفينة على سلامة وامن الملاحة البحرية ، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجبالي اليابسن 2017.
- 2- بوشخيمة اية، النظام القانوني للسفينة، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 08 ماي 045 قالمة، 2022-2023.
- 3- خضر زارة، الوضع القانوني للسفن في منظمة البحر الإقليمي -دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار ، اطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، الجزائر، 2010.
- 4- شعبانة شعبان ، بن سخرى حمزة، النظام القانوني للسفينة في ظل التشريع الجزائري، رسالة ماجستير، جامعة 5عبدالرحمن مبرة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم العام للأعمال، 2018.
- 6- مريم حملاوي و نبيلة قرفي، النظام القانوني للسفينة -دراسة في ضوء القانون الجزائري ، رسالة ماجستير ، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 8ماي 1945 قالمة، 2018.

، ههروهه ديارى كردنى ياساى رهوانهكراو لهسهر ههموو
ههئسوكوت و روداويك كهسهر كهشتيهكهدا روودهدات.

Abstract

The research addresses the legal nature of ships under Iraqi legislation. A ship is defined as a floating establishment intended for maritime navigation, including all its necessary accessories. Legally, the ship's accessories are treated in the same manner as the ship itself regarding ownership, disposition, mortgage, and seizure. A ship is considered a movable asset of a special nature, which necessitates subjecting it to a specific legal framework that includes the registration of all legal transactions involving it, such as sale, mortgage, and transfer of ownership, while allowing the security mortgage as an exception.

A ship possesses a special civil status, including its name, home port, cargo capacity, and class. National ownership is considered a fundamental condition for acquiring Iraqi nationality for a ship, as nationality is granted when the ship is owned by Iraqis and flies the Iraqi flag. Acquiring nationality entails important legal effects, including distinguishing the ship from foreign vessels, subjecting it to the control of the granting state, and determining the applicable law for all legal transactions and events occurring on board.

پوخته:

ئهم نووژينهويه سروشتى ياساى كهشتى لهخوى دهگریت لهياساى
عيراقيدا، بهشيويهكه كهشتى پيناسهكراوه (ناسينراوه) وهك
يهكهيهكى تاييهت بو كهشتى دهريايى، وهپهيوهنديداره پيوستهكانى
دهگریتهوه، وه بهشيويهكه ياساى ههمان مامهلهيى كهشتيهكهيان
لهگهئدا دهگریت لهپروى خاوهندارييهتى و مامهلهپتوهكردن و رههن و
حجز، وههروهه كهشتى لهو گواستراوانه(منقولات) دادهنریت كه خاوهنى
سروشتيكى تاييهتن، وه ملكهچ دهبيت بو سيستهميكى ياساى تاييهت ، كه
ههموو ههئسوكوتىكى ياساى پيوه توماردهكریت له فروشتن و رههن و
گواستنهوى خاوهندارييهتى، لهگهئ پيگهئان به رههنى تامينى ، وه
ههروهه كهشتى حالهتيكى شارستانى تاييهتى ههيه كه ناوو نشينگهو
حالهتى بارو پلهكهى له خۆدهگریت، وه مەرجى خاوهندارييهتى نيشتمانى
بنهमाيهكه بو بهدهستهينانى رهگهزنامهى كهتى له عيراقدا ، كهوانه
رهگهزنامهى عيراقى پيدهبهخسريت كاتيک خاوهندارييهتى كرا لهلايهن
عيراقيهوه وه نالاي عيراقى لهسهر بهرز دهگریتهوه، وه كوومهليک
شوينهوارى ياساى گرنگ دروست دهبيت لهكاتى بهدهست هينانى
رهگهزنامهدا، لهوانه جياکردنهوى كهشتيهكه له كهشتى بيانى، و
ملكهچ بوونى بو جاوديري لهلايهن لهو دهولتهتى كه رهگهزنامهى پيداوه

- **Publisher:** University of Sulaimani, **ISSN (Print):** 1813-0852, **ISSN (Online):** 2617-3034
- **Journal Website**<https://sjh.univsul.edu.iq/>, **Volume:** [1], **Issue:** [1], **Year:** [2026], **DOI:** [10.17656/jzsb.12297]
- **Submission Date:** [15/01/2026], **Revised Date:** [15/01/2026], **Accepted Date:** [02/02/2026],
Published Date: [31/03/2026]