



Tikrit University Journal for Rights

Journal Homepage : <http://tujr.tu.edu.iq/index.php/t>

كلية القانون  
College of Law

## Principles of Determining Ship Nationality (A Comparative Study)

**Assistant Teacher. Maryam Abdul-Ilah Abdul-Karim**

**Private International Law, Department of Private Law , College of Law  
, University of Mosul, Nineveh ,Iraq**

[M2017m4@uomosul.edu.iq](mailto:M2017m4@uomosul.edu.iq)

### Article info.

#### Article history:

- Received 21 August 2024
- Accepted 27 July 2025
- Available online 1 September 2025

#### Keywords:

Nationality

- Ship
- Maritime Navigation
- Officer

**Abstract:** The ship is the lifeline of maritime navigation.

It is one of the means of maritime transport since ancient times, characterized by ease and appropriate financial cost. The ship has a different legal nature due to its legal specificity. Also, granting citizenship to the ship has become one of the necessary issues to ensure the safety of maritime security, as granting citizenship to the ship gives many privileges that may be economic or legal. of a specific nationality of a ship has negative effects, reduces the rights of workers on board the ship, and weakens the control of ships. Therefore, most legislations have permitted the granting of nationality

to ships due to the necessity of this matter in cross-border trade and the international economy. However, countries have differed in challenging the criterion by which nationality is granted to a ship, between the criterion of national ownership, the nationality of the crew, and the place of construction of the ship.

© 2023 TUJR, College of Law, Tikrit University

---

## أسس تحديد جنسية السفينة (دراسة مقارنة)

م.م. مريم عبدالاله عبدالكريم

مركز بناء السلام والتعايش السلمي, جامعة الموصل , نينوى , العراق

[M2017m4@uomosul.edu.iq](mailto:M2017m4@uomosul.edu.iq)

### معلومات البحث :

**الخلاصة:** السفينة هي شريان الحياة بالنسبة للملاحة البحرية فهي من وسائل النقل البحري منذ القدم التي تمتاز بالسهولة والتكلفة المادية المناسبة وتعد السفينة ذات طبيعة قانونية مختلفة نظرا لخصوصيتها القانونية , كما ان منح الجنسية للسفينة اصبح من المسائل الضرورية لضمان سلامة الامن البحري حيث ان منح الجنسية للسفينة يعطي امتيازات عديدة قد تكون اقتصادية او قانونية وعلى العكس فان عدم تمتع السفينة بجنسية معينة يخلق اثار سلبية ويخس حقوق العاملين على متن السفينة ويضعف الرقابة على السفن لذا اجازت معظم التشريعات منح الجنسية للسفن لضرورة هذا الامر في التجارة العابرة للحدود والاقتصاد الدولي ولكن الدول اختلفت في تحدي المعيار الذي بمقتضاه يتم منح الجنسية للسفينة بين معيار الملكية الوطنية او جنسية الطاقم و مكان بناء السفينة .

### تواريخ البحث:

- الاستلام : ٢١ / آب / ٢٠٢٤
- القبول : ٢٧ / تموز / ٢٠٢٥
- النشر المباشر : ١ / أيلول / ٢٠٢٥

### الكلمات المفتاحية :

- جنسية
- سفينة
- الملاحة البحرية
- ضابط

©. ٢٠٢٣ , كلية القانون , جامعة تكريت

### المقدمة:

احتلت السفينة مكانة بارزة في القوانين البحرية حيث انها تعتبر الأداة الرئيسية للملاحة البحرية منذ العصور القديمة والى يومنا هذا قلم تقل أهميتها بالرغم من التطورات التكنولوجية الخاصة بالبحر وصناعة السفن العملاقة وظهور اليات جديدة وقد اولت القوانين سواء الوطنية او الدولية اهتمام كبير بالسفينة سواء بتعريف السفينة او القانون الواجب التطبيق على العلاقة الخاصة بها والنظام القانوني الذي تخضع له , ولأهمية السفن في المعاملات التجارية ولطبيعتها الخاصة كان لابد من تحديد جنسية السفن لمعرفة القانون المطبق على الوقائع التي تحدث على متنها .

**أهمية الموضوع :** للسفينة دوراً فعال سواء في العلاقات التجارية او الخاصة لذا كان لابد من تحديد جنسيتها لتنظيم هذه العلاقات وتحديد الامتيازات كالإعفاء من الضرائب والرسوم للسفن الوطنية وطلب الحماية من الدولة التي تحمل جنسيتها وكذلك لتحديد جنسية السفن دور في القانون الواجب التطبيق والقضاء المختص بنظر النزاعات التي قد تحدث على متنها فضلا عن تحديد جنسية الولادات التي تحدث على متن السفن .

## أسباب اختيار الموضوع :

- القانون العراقي من القوانين التي لم تنظم لحد اليوم المسائل البحرية ولايزال قانون التجارة العثماني نافذ المفعول في المسائل البحرية
- ان تحديد جنسية السفينة هو الذي يحدد القانون الواجب التطبيق على الوقائع التي تحدث على متنها .
- الدور الكبير الذي تلعبه السفن في العلاقات الخاصة والتجارية الدولية

**منهجية البحث :** سنتبع في بحثنا هذا المنهج التحليلي المقارن مع بعض القوانين العربية والقانون الفرنسي في ضوء غياب التشريعات العراقية .

**هيكلية البحث :** المبحث الأول : ماهية السفينة  
المطلب الأول : تعريف السفينة

المطلب الثاني : الطبيعة القانونية للسفينة  
**المبحث الثاني : أهمية منح الجنسية للسفن والضوابط المتبعة في تحديد جنسيتها**  
المطلب الأول : أهمية تحديد الجنسية للسفينة

المطلب الثاني : ضوابط تحديد جنسية للسفينة

## المبحث الأول ماهية السفينة

ان تحديد نطاق تطبيق القواعد القانونية يتطلب وضع تعريف للسفينة يتماشى مع طبيعتها وتخصصها للملاحة البحرية وقد تناولت المعاهدات والاتفاقيات الدولية تعريف السفن بطرق عدة وكذلك اولت اغلب التشريعات تعريف السفينة بطرق عدة وهذا ما سنعرضه في مبحثنا هذا من خلال تعريف السفينة في المطلب الأول ومن ثم نتطرق الى الطبيعة القانونية لها في المطلب الثاني .

**المطلب الأول : تعريف السفينة في المعاهدات الدولية والتشريعات والفقه.**  
**المطلب الثاني : الطبيعة القانونية للسفينة .**

### المطلب الأول

#### تعريف السفينة في المعاهدات الدولية والتشريعات والفقه

تعد السفن من وسائل النقل التجارية الدولية باعتبارها اقل كلفة ولا تتطلب عملية النقل من خلال السفن صيانة طرق ولا يكون هناك حواجز جمركية بالإضافة الى ان حمولة السفينة من البضائع والامتعة تكون كبيرة مقارنة بوسائل النقل الأخرى<sup>١</sup> . لذا لابد من ان نعرف ماهي السفن في هذا المطلب من خلال فرعين الأول تعريف السفينة في المعاهدات اما الثاني سنتناول تعريف السفن في التشريعات.

### الفرع الأول

#### تعريف السفينة في المعاهدات الدولية

عرفت معاهدة المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث بالزيت لعام ١٩٦٩ المعدلة عرفت السفينة في المادة (٢/٢) بنها " أي منشأة او أداة بحرية كانت تنقل فعلا المحروقات السائبة كبضاعة " .

اما الاتفاقية الدولية لمنع التلوث عام ١٩٧٣ عرفت السفينة بانها " مركب من أي نوع كان يعمل في بيئة بحرية وتشمل القوارب والزوارق ذات الوسائد الهوائية والغواصات والطاقيات المثبتة والطافية " .

اما اتفاقية قمع الاعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام ١٩٨٨ المعدلة ببروتوكول عام ٢٠٠٥ عرفت السفينة في المادة (١/١/أ) بانها " أي مركب مهما

١ - مصطفى احمد فؤاد فتاح, القرصنة وامن البحر الأحمر, ط١, دار امجد للنشر والتوزيع, ٢٠٢٠, ص١٢٨.

كان نوعه غير مثبت تثبيتا دائما بقاع البحر بما في ذلك الزوارق ذات الدفع الميكانيكي والمراكب القابلة للتشغيل المغمور أو أي مركب عائم آخر " .

اما قواعد لشبونة لعام ١٩٨٩ فقد عرفت السفينة بانها "أي سفينة أو طائرة أو اله أو رافعة أو منصة أيا كانت قادرة على الملاحة من عدمه تكون مشاركة في التصادم<sup>١</sup> .

وعرفت الاتفاقية الدولية بشأن اضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لعام ٢٠٠١ السفينة في المادة الأولى منها بانها "أي مركب صالح للملاحة البحرية أو اية مركبة عائمة في البحر من أي نوع كانت".

كما عرفت اتفاقية اثينا الخاصة بنقل الركاب وامتعهم لعام ٢٠٠٢ في المادة (٣/١) السفينة البحرية باستثناء المركبات ذات الوسادة الهوائية " .

اما اتفاقية العمل البحرية لعام ٢٠٠٦ عرف السفينة في المادة (١/٢ط) بانها "أي سفينة بخلاف السفن التي تبحر على وجه الحصر في المياه الداخلية أو في مياه محمية أو في المياه المتاخمة القريبة منها أو في المناطق التي ينطبق عليها لوائح الموانئ".

## الفرع الثاني

### التعريف بالسفن تعريف السفينة في التشريعات الداخلية والفقهاء

اولت اغلب التشريعات تعريفاً للسفينة واختلفت في التعاريف بين من عدها واسطة نقل فقط وبين من أضاف الاعتبار في الملاحة البحرية لتعريف السفينة.

ان قانون التجارة البحري العثماني عام ١٨٦٣ والذي لايزال ناف الى يومنا فيما يخص المسائل البحرية لم يذكر تعريف مباشر للسفينة

اما قانون تسجيل السفن رقم (٩ لسنة ١٩٤٢) المعدل عرف السفينة في المادة (١) منه بانها " كل واسطة معدة للنقل في الماء " .

قانون السيطرة على السفن رقم (٣٤ لسنة ١٩٤٢) عرف السفينة في المادة (١) منه " كل مركب أو قارب أو اجنبية تسير بواسطة اليه مهما كانت حمولتها وكل مركب أو قارب أو جنبية تسير بطريقه غير الية اذا كانت حمولتها عشرة أطنان فاكثر " .

ولكن عرفت بموجب مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ في المادة (١/١١) بانها "كل منشأة تعمل أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية وتسير بوسائلها الذاتية " .

١ - محمد علي العريان , عوارض الملاحة البحرية , دار الجامعة الجديدة والإسكندرية , ٢٠١٧, ص ٢٤.

كما عرفها قانون الموانئ رقم (٢١ لسنة ١٩٩٥) في المادة (١٠/١) بأنها " السفينة هي الوحدة العائمة التي تعد أولاً او تخصص للملاحة البحرية على وجه الاعتياد "

مشروع قانون السلطة البحرية لعام ٢٠٠٥ عرف السفينة "الوحدة البحرية التي تعد او تخصص للملاحة البحرية على وجه الاعتياد وتعد ملحقات السفينة جزء منها "

قانون هوية البحار رقم (٥١ لسنة ٢٠٠٥) عرف السفينة بأنها " الوحدة العائمة التي تجوب أعالي البحار "

اما القانون الأردني فقد عرف السفينة في قانون التجارة البحرية الأردني رقم (١٢) لسنة ١٩٧٢ في المادة (٣) منه بأنها "كل مركب صالح للملاحة اياً كانت حمولته او تسميته سواء كانت هذه الملاحة تستهدف الربح ام لم تكن تعتبر جزء من السفينة جميع التفرعات الضرورية لاستثمارها "

اما قانون التجارة البحرية المصري رقم (٨ لسنة ١٩٩٠) عرف في المادة (١) منه السفينة بأنها "كل منشأة تعمل عادة او تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تهدف الى الربح "

محكمة النقض المصرية عرفت السفينة "كل منشأة تقوم بالملاحة في البحر وتثبت تخصصها للملاحة فيه"

المشرع الجزائري في القانون رقم (٧٦-٨٠) بتاريخ ١٩٧٦ المعدل عرف في المادة (١٣) السفينة بأنها "كل عمارة بحرية او الية عائمة تقوم بالملاحة البحرية اما بوسيلتها الخاصة واما عن طريق قطرها لسفينة أخرى او مخصصة لمثل هذه الملاحة "

و المشرع الفرنسي عرف السفينة في قانون النقل الجديد رقم ١٣٠٧-٢٠١٠ "كل أداة عائمة منشأة او مجهزة للملاحة البحرية التجارية وملاحة الصيد وملاحة النزهة وكذلك تلك التي تؤدي خدمات عامة ذات طابع اداري وصناعي وتجاري

ومحكمة النقض الفرنسية عرفت السفينة "ان ما يعد سفينة بحرية لا يتوقف على الوصف الذي يجعله عليها صاحبها او بانيها كما لا يتعين عن طريق الإجراءات القضائية وانما ينتج عن التخصص الفعلي بها فمناطق اعتبار المنشآت البحرية سفينة هو المكان الذي تمارس فيه نشاطها او التخصص الفعلي لها "

مما تقدم نجد ان المشرع المصري عرف السفينة بطريقة ضعيفة باقتصاره على السفينة واهمال المراكب النهرية اما المشرع العراقي فقد كان أوسع واشمل في تعريف السفينة عندما شمل بالتعريف بين السفينة والمراكب النهرية الأخرى<sup>١</sup>.

اما المشرع الأردني فقد ذكر بتعرف السفينة على انها مركب وقد ضيق الامر حيث ان المركب يختلف عن السفينة فقد عده جانب من الفقه بانه عائمة يستخدم في الملاحة الداخلية ولم يتطرق المشرع الأردني مسألة الملاحة البحرية على وجه التخصيص كونه احد معايير مفهوم السفن ان يكون أداة للملاحة واقتصر بذكر الملاحة بالمطلق<sup>٢</sup>.

جانب من الفقه عرف السفينة "هي منشأة قادرة على مواجهة اخطار البحر وتستعمل بصفة اعتيادية خصيصا للملاحة البحرية"<sup>٣</sup>.

عرفت السفينة سابقا من قبل الفقيه (ريبير) بانها "تخصيص للملاحة البحرية هو وحده من يحدد مفهوم السفينة" اما حديثا فقد عرفت من قبل الفقيه (روديار) بانها "اليه عائمة من طبيعة منقولة مخصص-ه من مستغليها لوظيفة تعرضها عادة لأخطار البحر "من بين هذه العمارات توجد السفن التي تتميز بانها مخصصة للملاحة البحرية".

وعرفت بانها "منشأة عائمة تخصص للملاحة البحرية ويكون تخصصها هذا على وجه الاعتياد والاستمرار"<sup>٤</sup>.

يمكننا تعريف السفينة مما تقدم بانها كل عائمة مختصة بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد وبغض النظر عن الغرض من العمل سواء كان ربحي أو غير ربحي .

ولتحديد مفهوم السفينة هناك معياران لا بد من توافرها الأول هو تخصص السفينة للملاحة البحرية وقدرتها الذاتية على السير في البحر ومواجهة المخاطر البحرية حتى وان لم تبدأ بالملاحة بالفعل<sup>٥</sup>.

والثاني القيام بالملاحة البحرية بصورة معتادة وتكتسب السفينة صفة الاعتياد طالما مارست نشاطها المعتاد في البحر حتى وان قامت على سبيل الاستثناء الملاحة النهرية<sup>٦</sup>.

١ - ا.د.صالح عبد عايد العجيلي, دور الإدارة في تسجيل السفن ,مجلة جامعة تكريت للحقوق ,سنة ٨,مجلد ٨,عدد ٢,جزء ٢٠٢٣, ص ١٤١.

٢ - محمد نائل أبو قلبي, الاطار القانوني لطبيعة السفينة وحالتها المدنية في ضوء التشريع الأردني ,مجلة التطوير العلمي للدراسات والبحوث ,مجلد ٣,عدد ٩ و ٢٠٢٢.

٣ - ولاية وهران , وناسة بو خميس ,النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري ,مجلة الاجتهاد ,عدد ١, ٢٠٢١.

٤ - إبراهيم محمد عناني ,قانون البحار , دار الفكر العربي ,مصر ,ج ١ و ٢٠١١, ص ٧٨.

٥ - مجيد حميد العنكبي ١٢ , القانون البحري العراقي , بيت الحكمة , ٢٠٠٢ بغداد ,.

هنا يثار تساؤل مهم وهو ماذا لو فقدت السفينة قدرتها على الملاحة هل تفقد وصفها كسفينة؟ اذا ما قلنا ان عملية الملاحة هي أساس عمل السفن فاذا ما فقدت السفينة هذه القدرة بصورة مؤقتة نتيجة حادث عارض فتبقى محتفظة بوصفها كسفينة اما اذا سبب هذا الحادث انعدام قدرتها على الملاحة بصورة نهائية هنا تفقد السفينة وصفها او لا تعد سفينة .

كمان المنشآت العائمة التي لم تخصص للملاحة البحرية "كالعوامات والمدارس العائمة والارصفة العائمة والكباري العائمة وقوارب الإنقاذ التابعة للسفن " لاتعد سفنا لانها لاتقوم بالملاحة البحرية خارج الميناء <sup>١</sup>.

## المطلب الثاني

### الطبيعة القانونية للسفينة

ان تحديد الطبيعة القانونية يتطلب تصنيف السفينة ضمن الأشخاص او الاموال سواء عقار او منقول لان عملية احاقها بصفة معينة يترتب عليه اثار مهمة وذلك لاختلاف القواعد القانونية المنظمة لكل منها فالبعض اعتبر السفينة شخص واخرون اعتبروها مالا منقول او عقار ها ما سنعرضه في الفروع التالية :

### الفرع الأول

#### السفينة شخص (طبيعي -قانوني - اعتباري )

ذهب جانب من الفقه الأنجلوسكسوني الى اعتبار السفينة شخص طبيعي كونها تتمتع بحالة مدنية خاصة ويفترض القانون ان يكون لكل سفينة ( اسم -جنسية -موطن - تسجيل ) وتنتهي حياة السفن بفقدان صلاحيتها للملاحة هذا الوصف مطلوب لغرض تميز السفن بعضها عن البعض <sup>٢</sup>.

ولكن هذا الراي يشوبه شي من الا واقع لان السفينة لها طبيعة تختلف عن طبيعة الأشخاص فلا يمكن ان تكون السفينة طرفا في الالتزام بل هي محلا له وهي لا تملك شخصية قانونية او ذمة مالية مستقلة <sup>٣</sup>.

<sup>٦</sup> - محمد علي العريان , عوارض الملاحة البحرية , دار الجامعة الجديدة , الإسكندرية , ٢٠١٧, ص٣٤

<sup>١</sup> - د. كمال حمدي , القانون البحري ومنشأة المعارف و الإسكندرية , ١٩٩٧, ص٣٣ .

<sup>٢</sup> - محمد نائل , عبدالوهاب عبدالله , الاطار القانوني لطبيعة السفينة في ضوء التشريع الأردني , مجلة التطوير العلمي للدراسات والبحوث , مجلد ٣, عدد ٢٠٢٢, ٩, ص٩٣.

<sup>٣</sup> - مريم حملاوي ,نبيلة قرفي ,النظام القانوني للسفينة(دراسة في ضوء القانون الجزائري) , رسالة ماجستير جامعة ٨ماي ١٩٤٥ -قالمة , كلية الحقوق والعلوم السياسية , ٢٠١٧/٢٠١٨, ص١٨ .

فضلا عن ان الشخصية القانونية تثبت للشخص الطبيعي ولا تثبت للشخص الاعتباري الا بنص القانون وكذلك السفن لا تملك ذمة مالية وليس لها حق التقاضي<sup>١</sup>.

## الفرع الثاني

### السفينة مال منقول

جانب من الفقه ذهب الى ان السفينة مال منقول لإمكانية نقلها من مكان الى اخر دون تلف فتخضع السفينة لأحكام القانون المدني فيما يتعلق بالمنقولات وحجتهم في هذا الوصف ان السفينة بطبيعتها والغاية منها هي الحركة والتنقل والملاحة البحرية لكن مالا يمكن تجاهله في هذا الراي بان قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية لا تشمل السفن<sup>٢</sup>.

## الفرع الثالث

### السفينة عقار

وجانب اخر من الفقه صنف السفينة على انها عقار فالسفينة تتمتع بقيمة اقتصادية تفوق العقارات في بعض الأحيان مما جعلها تكتسب وصف ( عقارات البحر ) وكذلك لا يمكن نقل ملكية السفن الا بمحرر رسمي مسجل كما انه يمكن رهنها كالعقار تماما وتخضع لإجراءات الحجز على العقار ولكن هذا الراي محل نظر أيضا كون العقار كل شي ثابت لا يمكن نقله دون تلف في حين ان عمل السفينة الأساسي هو الملاحة والانتقال من مكان لآخر<sup>٣</sup>.

القانون العراقي اعتبر السفينة مال منقول حيث ان قانون التجارة العثماني النافذ جاء في المادة (٤) منه "كل أنواع السفن تعد من الأشياء المنقولة".

اما القانون الأردني في قانون التجارة البحرية جاء في المادة (٣/٣) من "السفن أموال منقولة تخضع للقواعد الحقوقية العامة مع الاحتفاظ بالقواعد الخاصة المنصوص عليها في هذا القانون".

١ - صلاح الدين عبداللطيف الناهي , الوجيز في مبادئ القانون البحري , دراسة تحليلية موازية لقانون التجارة البحري في الأردن وسوريا ولبنان والجزائر , ط١, دار الهدى للنشر , عمان , ١٩٨٢, ص٣٦.

٢ - بوشخيمة ابة و طابع هديل, النظام القانوني للسفينة , رسالة ماجستير جامعة ٨ماي ١٩٤٥-قائمة , كلية الحقوق والعلوم السياسية , ٢٠٢٢/٢٠٢٣, ص١٤.

٣ - لطيف جبر كومانى, القانون البحري , ط١, مكتبة دار الثقافة , عمان , ١٩٩٦ وص٣١.

المشرع الجزائري اعتبر السفينة مال منقول وهذا ما نص عليه في المادة (٥٦) من القانون البحري الجزائري "تعد السفن والعمارات البحرية الأخرى أموالا منقولة وتكون قابلة للرهن".

قانون التجارة الفرنسي رقم (٩٠) في المادة (٥٣١) لم يتضمن القانون المنظم للسفن عام ١٩٦٧ نص يذكر هذا الموضوع كونه ذكر في القانون التجاري والفرنسي لعدم التكرار

القضاء الفرنسي في إحدى قرارات محكمة النقض المصرية " اخضع المشرع السفينة وهي في الأصل مال منقول لنظام قانوني يميزها عن غيرها من المنقولات وتقترب من العقار"<sup>١</sup>.

وأیضا ما يمكن ان نذكره هنا ان الدكتور عبد الرزاق السنهوري ذكر في الوسيط في شرح القانون المدني الجزء الثامن بان في الوقت الحالي لا جدوى من تقسيم الأموال الى عقارات ومنقولات فقد ظهرت على ارض الواقع حاليا منقولات تضاهي وتفوق قيمتها قيمة العقار كالأسهم والسندات والاوراق المالية والتجارية والسفن .

بالإمكان رهن السفينة رسميا على العكس من المنقولات التي يتم رهنها حيازيا كذلك صاحب حق الامتياز في السفينة له الحق بتتبع السفينة كالعقار وكذلك إجراءات الحجز على السفينة تشبه إجراءات الحجز على العقار<sup>٢</sup>.

من كل ما تقدم يتبين بان السفينة منقول لا يعامل معاملة المنقول لأنه ذو طبيعة خاصة ومركز قانوني خاص وتملك جزء من صفات العقار وهذا الطبيعة الخاصة للسفينة يتطلب تنظيم احكامها بقوانين خاصة فضلا عن الاحكام العامة التي تسري على المنقولات.

تتمتع السفينة بنظام قانوني مزدوج فهي مال منقول بحسب الغاية منها وهي التنقل وتقترب من العقار لأنها تخضع في بعض الأمور لإجراءات متعلقة بالعقار<sup>٣</sup>.

<sup>١</sup> - مرتجى داؤد , رهن السفينة في طور البناء , مجلة دراسات البصرة , عدد ٤٢ و ٢٠١٢ ص ٣٣٠.

<sup>٢</sup> - احمد جمعان محمد , إجراءات الحجز التحفظي على السفن في النظام السعودي , مجلة الشريعة والقانون , ص ٢٩١٣

<sup>٣</sup> - يونس المنجد, القانون الواجب التطبيق على السفن في ضوء متطلبات الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية , مجلة طنبه للدراسات العلمية والأكاديمية , مجلد ٣, عدد ٢, سنة ٢٠٢٠ .

## المبحث الثاني

### أهمية تحديد جنسية السفن والضوابط المتبعة في تحديدها

الجنسية هي "الرابط القانوني بين الفرد والدولة بحيث يصبح مرتبطاً بها وتسري عليه أحكامها ومرتببة له الحقوق والواجبات التي تحددها تشريعات تلك الدول" <sup>١</sup>

وهي التي تحدد الوجود القانوني للفرد على المستوى الدولي وكذلك تحدد نوع المعاملة التي تمنح للشخص والقاعدة العامة في منح الجنسية انها تمنح للأشخاص الطبيعيين وليس للأموال وباعتبار السفينة مال فمن الصعب ان يكون لها جنسية ولكن استثناءً من القواعد العامة ولطبيعة السفينة الخاصة و لأهميتها الكبيرة في التجارة الدولية والاقتصاد والنقل اقرت المعاهدات والاتفاقيات الدولية منحها الجنسية <sup>٢</sup>.

ولأهمية التمييز بين السفن الأجنبية والوطنية سنقوم في هذا المبحث ببيان أهمية منح الجنسية للسفن في المطلب الأول ومن ثم معايير منح الجنسية للسفن في المطلب الثاني.

المطلب الأول : أهمية تحديد الجنسية للسفينة

المطلب الثاني : ضوابط منح الجنسية للسفينة

## المطلب الأول

### أهمية تحديد الجنسية للسفن

نظراً لطبيعة السفينة الخاصة وباعتبارها أداة ملاحية متنقلة بين الدول جعل من الضروري تمتعها بجنسية تربطها بالدولة التابعة لها كما ان الجنسية هي الرابطة الحقيقية بين السفينة ودولة العلم التي من خلالها يصبح بالإمكان الحفاظ على الامن البحري ومكافحة الجريمة في البحر من خلال التزام دولة العلم بمكافحة الجريمة للحفاظ على البيئة البحرية والأموال والارواح .

ان الجنسية هي الوسيلة لحل النزاعات بين القوانين وهي التي تحدد كيف يعامل الشخص دولياً وكيف يتمتع بالحماية الدولية وهي الوسيلة لسماع دعواه امام القضاء . فتكون السفينة خاضعة للاختصاص القضائي في الدولة التي تحمل جنسيتها <sup>٣</sup>.

١ - د. محمد وليد المصري, الوجيز في شرح القانون الدولي الخاص , دار الثقافة للنشر والتوزيع , عمان , ٢٠١٩, ص ٢٠.

٢ - محمد السيد الفقي, القانون البحري , دار الجامعة الجديدة ٢٠٠٧, ص ٦٣.

٣ - د. عبدالمنعم زمزم , الاختصاص القضائي بمنازعات الجنسية واثباتها تطور القضاء الإداري بشأن الحالة الظاهرة , المحلة القانونية , مجلد ٣, عدد ٣, سنة ٢٠١٨ .

وقد نصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في المادة (٩١) على "١- تحدد كل دولة شروط منح جنسيتها للسفن وتسجل السفن في اقليمها وللحق في رفع علمها وتكون للسفن جنسية الدولة التي لها يحق لها رفع علمها " . ويحب ان تكون هناك رابطه حقيقية بين الدولة والسفينة ٢- تصدر كل دولة للسفن التي منحها الوثائق الدالة على ذلك " .

اما اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨ جاء في المادة (٥) منها على "تحدد كل دولة الشروط التي بموجبها تمنح جنسيتها للسفن وشروط تسجيلها وحققا برفع علمها "

جاء في المادة (٩٠) من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ "لكل دولة ساحلية او غير ساحلية الحق في تسيير سفن تحمل علمها ويجب على هذه السفن ان تحمل من الوثائق والأوراق ما يثبت جنسيتها وان تكون هذه الوثائق صادرة من الدولة صاحب العلم و ولقد أعطت الاتفاقية للدول الأعضاء الحق في تحديد شروط منح الجنسية " .

ولضمان التنظيم القانوني في أعالي البحار لا بد من انشاء مركز قانوني فاذا لم تكن للسفينة جنسية تمنح الدول الحق في فرض سلطتها وتنظم العمل عليها .ويجب ان تحمل كل سفينة جنسية واحدة فقط كي يمكن الاشراف عليها واخضاعها لنظام قانوني واحد ' .

وتعتمد الدول معايير مختلفة لمنح الجنسية لسفنها قد تكون اقتصادية او سياسية كما ان منح الجنسية للسفن يمنحها امتيازات عديدة منها امتيازات قانونية وأخرى امتيازات اقتصادية .

### أولاً: الامتيازات الاقتصادية

هي قصر الملاحة الداخلية والإقليمية الساحلية للسفن الوطنية فضلا عن تقديم المساعدات المالية للسفن الوطنية دون الأجنبية وكذلك ان تحديد جنسية السفينة له أهمية من الناحية المالية من حيث الاعفاء او التخفيف من الرسوم والضرائب للسفن الوطنية<sup>٢</sup> .

### ثانياً: الامتيازات القانونية

ان اكتساب السفينة للجنسية لها أهمية كبيرة في وقت السلم والحرب فالدولة تحمي السفن التي تحمل علمها في وقت السلم وكذلك لها ان تطلب الحماية الدبلوماسية لسفنها في المياه الأجنبية وأيضاً للدولة ولاية على السفن التي تحمل علمها في أعالي البحار وفي وقت الحرب لا يسمح للدول المحاربة ان تعتدي على سفينة محايدة وان كانت تحمل بضائع للعدو الا اذا كانت المعدات حربية<sup>٣</sup> .

١ - بن منصور عبد الكريم , اعراب سعيدة , الوضع القانوني للسفينة الأجنبية في المنطقة الاقتصادية الخالصة , المجلة الاكاديمية للبحث القانوني , مجلد ١٢, عدد ١, ٢٠٢١, ص ٤٧٢ .

٢ - فؤاد عبد المنعم رياض, مبادئ الجنسية في القانون المصري , ط٢, دلت النهضة العربية , القاهرة , ١٩٩٢, ص ٢٤٧ .

٣ - عماد رمضان والتطور القانوني لشرط منح الجنسية للسفن الأجنبية البحرينية والمجلة الدولية للعلوم القانونية , مجلد ١, عدد ١, ٢٠١٨, ص ٢١٧ .

فالسفينة تتمتع بحماية دبلوماسية من الدولة التي تحمل جنسيتها والسفينة التي لا تملك جنسية دولة معينة تعتبر من سفن القرصنة كما لا يمكن ان يكون للسفينة اكثر من جنسية حتى لا تكون تابعة لأنظمة قانونية متعددة اذا ما حدث تنازع<sup>١</sup>.

ومن خلال تحديد جنسية السفن يتم كذلك تحدي القانون الواجب التطبيق على الجرائم التي ترتكب على متن السفينة وكذلك تحديد القضاء المختص بنظر هذا النوع من الجرائم .

فضلا عن ان تحديد جنسية السفينة له دور في تحديد جنسية الولادات التي تحدث على متن السفن فولادة طفل على متن سفينة يعتبر الطفل مولود داخل إقليم الدولة اما اذا حدثت الولادة في مياه إقليمية اجنبية فانه لا يعد مولودا في إقليم الدولة التي تتمتع السفينة بجنسيتها<sup>٢</sup>.

## المطلب الثاني

### ضوابط تحديد جنسية للسفينة وموقف التشريعات والفقه منها

اختلفت الدول حول الضوابط التي على أساسها تمنح الجنسية للسفن فاعتمد بعضها اساس مكان بناء السفينة واخذ بهذا الضابط الدول ذات الصناعات الكبيرة في تحديد جنسية السفن مثل بريطانيا في حين ذهب البعض الى اعتماد اساس ملكية السفينة كلها او بعضها من قبل الوطنيين وعلى أساس الملكية يتم منح الجنسية للسفينة وقد اعتمد هذا الضابط في تركيا و السعودية و العراق. ودول أخرى اخذوا بضابط جنسية طاقم السفينة ( ربان – بحارة ) وعلى أساس ذلك يتم تحديد جنسية السفينة وفرنسا من الدول التي اتبعت هذا الضابط . وهذا ما سنعرضه في الفروع التالية مع بيان موقف التشريعات المقارنة من حيث اعتماد هذا الضابط .

١ - كمال حمدي , القانون البحري , ط٣ منشأة المعارف , الإسكندرية و ٢٠٠٧, ص ٤٢.

٢ - د. غالب علي الداودي والدكتور حسن محمد الهداوي , القانون الدولي الخاص , ط٢, بغداد , ١٩٧٨, ص ١٤٨ .

## الفرع الأول

### ضابط البناء الوطني

بعض الدول تشترط لمنح الجنسية للسفينة ان يكون بناء السفينة فيها سواء بشكل مباشر من خلال تولي صاحب البناء عملية البناء بأكملها من شراء مواد ومعدات وأدوات والتعاقد مع عمال ومهندسين ومقاولين او بشكل غير مباشر بطريق التعاقد مع شركة متخصصة في بناء وصناعة السفن<sup>١</sup>.

هذا الضابط اخذت به الدول التي تكون متمكنة من صناعة السفن هذه الدول تكون راغبة في حماية صناعاتها الوطنية فلا تمنح الجنسية الا للسفن المبنية على فيها<sup>٢</sup>.

من مزايا هذا الضابط هو الحد من ظاهرة البطالة من خلال تشغيل عمال وطنيين وكذلك يمتاز هذا الضابط بالحفاظ على اسرار صناعة السفن منعا للمنافسة كما ان بعض الدول سعت ان تبني السفن للاستفادة منها وقت الازمات والحروب وذلك من خلال تحويلها الى سفن حربية<sup>٣</sup>.

ولكن في الآونة الأخيرة بدا هذا الشرط بالتلاشي بسبب التطور الهائل في التجارة الدولية واتساع العلاقات فأخذت الدول بقبول شراء سفن اجنبية لتوسيع أسطولها ومن ثم نفوذها التجاري.

## الفرع الثاني

### ضابط الملكية الوطنية

كثير من الدول تشترط لمنح السفينة الجنسية ان تكون مملوكة لمواطنيها يعني ان تكون السفينة مملوكة لأشخاص وطنيين من رعايا الدولة سواء كانوا اشخاص طبيعيين او معنويين بموجب هذا الضابط تمنح الدولة جنسيتها للسفن المملوكة لرعاياها لضمان رابطة الولاء من الناحية الاقتصادية حيث ان السفينة تكون تابعة اقتصاديا لدولة الجنسية باعتبارها ثروة لا يستهان بها ويستلزم استغلالها , لكن بعض الدول النامية سمحت للأجانب بتملك سفن

<sup>١</sup> - محمود شحماط, المختصر في القانون البحري الجزائري, دار العلوم للنشر والتوزيع وعناية, ٢٠١٠, ص ١٢٦/١٢٥.

<sup>٢</sup> - بن عيسى حياة, مصدر سابق, ص ٣٨.

<sup>٣</sup> - وناسة بو خميس, اثار جنسية السفينة على سلامة وامن الملاحة البحرية, أطروحة دكتوراه مقدمة لكلية الحقوق وجامعة سيدي بلعباس, ٢٠١٧/٢٠٦, ص ١٤.

ترفع علمها مع الاشراف على استغلال هذه السفن وعدم تعارضها مع مصالحها الاقتصادية<sup>١</sup>.

اتخذت معظم الدول قاعدة النسبية المعينة في الجنسية الوطنية للمالكين فالسفن المملوكة لشركات مالكيها اشخاص طبيعيين فلا تثار أي مشكلة وتطبق قواعد وتطبق قواعد الجنسية السابقة على المالكين اما اذا كانت الشركة عبارة عن اسهم ومعروف مالكيها فتطبق نفس قواعد الجنسية اما اذا كانت الأسهم غير معروفة بالاسم في هذه الحالة يتم الاخذ بجنسية المديرين الاداريين<sup>٢</sup>.

### الفرع الثالث

#### ضابط الطاقم الوطني

يعتمد هذا الضابط على الولاء البشري ويفرض ان يتمتع طاقم السفينة بجنسيتها وطاقم السفينة هو من يتولى مهمة تسيير السفينة والقيام بالملاحة يتشكل من الربان الذي يقوم بعملية قيادة السفينة والبحارة الذين يقومون بعدة عمليات منها (القيادة -الصيانة – التشغيل ) ممن تتوفر لديهم القدرة على إدارة السفينة والقيام بأعمال الملاحة البحرية هذا الشرط مهم كونه يوفر فرص عمل للمواطنين<sup>٣</sup>.

#### موقف التشريعات المقارنة من ضوابط تحديد جنسية السفينة

اختلفت التشريعات في تحديد المعيار او الضابط الذي بموجبه تمنح الجنسية للسفن فكل دولة لها مطلق الحرية بتحديد الأسس والضوابط لتحديد الجنسية حيث تبني البعض معيار بناء السفينة واخرون تبنيوا معيار الملكية الوطنية او معيار الطاقم الوطني .

المشرع العراقي اخذ بضابط ملكية السفينة كلها او بعضها من قبل الوطنيين أساسا لمنح الجنسية العراقية للسفينة .

قانون التجارة الأردني البحري المادة (٤-١) جاء فيها " تعتبر السفينة اجنبية أيا كانت حمولتها ان كان ميناء تلك السفينة اردنيا وكان نصفها على الأقل يملكها اردنيون سواء كانوا اشخاص طبيعيين او اشخاص اعتبارية أكثرية أعضاء مجلس ادارتها مع رئيسها اردنيون .

١ - جلال وفاء محمدين ,قانون التجارة البحرية , دار الجامعة الجديدة للنشر ,مصر, ١٩٩٧, ص٥٧.

٢ - بن منصور عبدالكريم ,اعراب سعيدة , مصدر سابق , ص٤٧٢.

٣ - عبدالسلام زعرور ,شروط منح جنسية السفينة وفقا للقانون البحري ,مجلة أبحاث قانونية وسياسية ,مجلد ٦, عدد ٢, سنة ٢٠٢١, ص٢٦٦.

اما المادة (٥) من نفس القانون فقد جاء فيها " ١ - السفن السائبة في البحار التي تلقطها سفن العلم الأردني

٢ - السفن التي تم مصادرتها لمخالفتها لما اوجبه نصوص قانون البحرية الأردني " .

اما المشرع المصري اخذ بمعيار الملكية الوطنية فقد جاء في المادة (٥) من قانون التجارة البحرية "مع عدم الاخلال بالأحكام المنصوص عليها في قوانين خاصة تكتسب السفينة الجنسية المصرية اذا كانت مسجلة في احد موانئها وكانت مملوكة لشخص طبيعي او اعتباري " .

اما المشرع الجزائري اخذ بمعيار الملكية الوطنية فقد نص في المادة (٢٨) من القانون البحري الجزائري "حتى تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية يجب ان تكون مملوكة كاملا لشخص طبيعي من جنسية جزائرية او لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري " .

اما المادة (٤١٣) فقد نصت على "يجب ان يتكون مجموع طاقم السفينة من بحارة جزائريين كما تجيز للوزير المكلف بالبحرية التجارية ان يحدد نسبة من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم او الترخيص لبحار اجنبي بالإبحار لخدمة سفينة جزائرية " .

يتبين مما تقدم من نصوص ان المشرع الجزائري اخذ بضابط الملكية الوطنية عندما نص على ان تكون السفينة مملوكة لشخص طبيعي او معنوي جزائري وكذلك اخذ بضابط الطاقم الوطني عندما ذكر بضرورة ان يتكون مجموع طاقم السفينة من جزائريين مع إعطاء صلاحية للوزير بتحديد نسب من بحارة أجنب .

المشرع الفرنسي اخذ بضابط الملكية الوطنية للفترة من ١٧٩٣م ولغاية ١٨٦٦ م ثم اشترط ضابط البناء الوطني للسفينة ولكنه منح الجنسية الفرنسية للسفن المبنية خارج فرنسا بشرط أداء رسوم الاستيراد وتحديد النسبة متروك لوزير البحرية التجارية "١ .

اما القانون الفرنسي الصادر عام ١٩٤٨ جاء فيه على وجوب ان تكون السفينة مملوكة في نصفها على الأقل للفرنسيين اما اذا تعلق الامر بشركة تضامن وجب ان يكون ٥٠٪ من راس المال مملوكا لفرنسيين " ٢ .

١ - بن عيسى حياة ,جنسية السفينة ودورها في حل المنازعات البحرية ,المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل,عدد ٤,سنة ٢٠١٦,ص ٣٩.

٢ - عباس حلمي ,القانون البحري وديوان المطبوعات الجامعية ,١٩٨٣,ص ١١.

## الخاتمة

بعد ان انتهينا من بحثنا المتواضع بفضل الله فقد وصلنا الى بعض الاستنتاجات والتوصيات وكالتالي :

### أولاً : الاستنتاجات

- عرفت السفينة في تشريعات الدول بتعاريف عدة, فالبعض عرف السفن واهمال المراكب النهرية واخرون عرفوا السفينة على انها مركب . وكان اوسع واشمل التشريعات في تعريف السفينة هو القانون العراقي عندما شمل بالتعريف السفينة والمراكب النهرية على العكس من القانون المصري الذي عرف السفينة بطريقة ضعيفة باقتصاره على السفينة واهمال المراكب النهرية وكذلك المشرع الأردني فقد اقتصر بتعرف السفينة على انها مركب وبذلك ضيق الامر حيث ان المراكب تختلف عن السفن .
- تتمتع السفينة بخصوصية وذلك لطبيعتها القانونية فهي منقول لا يعامل معاملة المنقول لأنه ذو طبيعة خاصة ومركز قانوني خاص وتملك جزء من صفات العقار وهذا الطبيعة الخاصة للسفينة جعل من الضروري تنظيم احكامها بقوانين خاصة.
- الجنسية تمنح للأشخاص الطبيعيين ولكن استثناءً من القواعد العامة ولطبيعة السفينة الخاصة و لأهميتها الكبيرة في التجارة الدولية والاقتصاد والنقل اقرت المعاهدات والاتفاقيات الدولية منحها الجنسية.
- ان منح الجنسية للسفينة من الأمور الضرورية وذلك لتفريق السفن الوطنية عن السفن الأجنبية كون السفن الوطنية تتمتع بامتيازات قانونية واقتصادية لا تمنح لغيرها من السفن .
- ان تحديد جنسية السفينة له دور كبير في تحديد القانون الواجب التطبيق في حال تنازع القوانين او في حال حدوث تصادم لتجنب تداخل الصلاحيات فدولة العلم يقع على عاتقها التزامات عديدة سواء ما يتعلق بسلامة الامن البحري او علاقة السفينة بالمحيط الخارجي .
- اختلفت معايير منح الجنسية للسفن من دولة لأخرى وذلك لحرية الدول في تنظيم وإدارة جنسيتها بأسس وضوابط محددة فاعتمد بعضها اساس مكان بناء السفينة معياراً لتحديد جنسية السفينة واخرون اعتمدوا معيار الملكية الوطنية او معيار الطاقم الوطني الذي يشترط ان يكون طاقم السفينة كله او بعضه من جنسية واحدة .

### ثانياً : التوصيات

-ندعو المشرع العراقي الى تشريع قانون بحري كون القواعد المتبعة حالياً أصبحت قديمة وبحاجة الى مواكبة التطورات الهائلة في مجال الملاحة البحرية .

- ندعو المشرع العراقي الى تنظيم احكام السفن بقوانين خاصة فضلا عن الاحكام العامة التي تسري على المنقولات كونها ذات طبيعة خاصة ومركز قانوني خاص وتملك جزء من صفات العقار وهذا يحتاج الى الحفاظ على مركزها القانوني .

- ندعو المشرع العراقي للأخذ بشرط البناء الوطني لمنح الجنسية العراقية للسفن لأنه شرط يقوم على حرية الملكية والتشجيع على الاستثمار وتطوير المنتج الوطني والحد من البطالة وتشغيل الايادي العاملة والنهوض بالسياسات الاقتصادية الوطنية وبالتالي تعزيز التجارة الخارجية .

## المصادر

### أولاً : الكتب القانونية

- إبراهيم محمد عناني, قانون البحار , دار الفكر العربي , مصر , ج ١, ٢٠١١.
- ا.د. صالح عبد عايد العجيلي, دور الإدارة في تسجيل السفن , مجلة جامعة تكريت للحقوق , سنة ٨, مجلد ٨, عدد ٢, جزء ٢, ٢٠٢٢ .
- صلاح الدين عبداللطيف الناهي , الوجيز في مبادئ القانون البحري , دراسة تحليلية موازية لقانون التجارة البحري في الأردن وسوريا ولبنان والجزائر , ط ١, دار الهدى للنشر , عمان , ١٩٨٢.
- فؤاد عبدالمنعم رياض , مبادئ الجنسية في القانون المصري , ط ٢, دالر النهضة العربية , القاهرة , ١٩٩٠.
- كمال حمدي , القانون البحري ومنشأة المعارف و الإسكندرية , ١٩٩٧.
- لطيف جبر كوماني , القانون البحري , ط ١, مكتبة دار الثقافة , عمان , ١٩٩٦.
- د. محمد وليد المصري , الوجيز في شرح القانون الدولي الخاص , دار الثقافة للنشر والتوزيع , عمان , ٢٠١٩.
- محمد السيد الفقي , القانون البحري , دار الجامعة الجديدة ٢٠٠٧.
- مجيد حميد العنكبي ١٢ , القانون البحري العراقي , بيت الحكمة , بغداد , ٢٠٠٢.
- محمد علي العريان , عوارض الملاحة البحرية , دار الجامعة الجديدة , الإسكندرية , ٢٠١٧.
- مصطفى احمد فؤاد فتاح , القرصنة وامن البحر الأحمر , ط ١, دار امجد للنشر والتوزيع , ٢٠٢٠.

### ثانياً : الرسائل الجامعية .

- بوشخيمة ابة و طابع هديل , النظام القانوني للسفينة , رسالة ماجستير جامعة ٨ ماي ١٩٤٥-قائمة , كلية الحقوق والعلوم السياسية , ٢٠٢٢/٢٠٢٣
- مريم حملاوي , نبيلة قرفي , النظام القانوني للسفينة (دراسة في ضوء القانون الجزائري) , رسالة ماجستير جامعة ٨ ماي ١٩٤٥-قائمة, كلية الحقوق والعلوم السياسية , ٢٠١٧/٢٠١٨ ,

### ثالثاً : المجالات

- احمد جمعان محمد ,إجراءات الحجز التحفظي على السفن في النظام السعودي , مجلة الشريعة والقانون .
- مرتجى داؤد , رهن السفينة في طور البناء , مجلة دراسات البصرة , عدد٤٢, ٢٠١٢
- محمد نائل أبو قليبين ,الاطار القانوني لطبيعة السفينة وحالتها المدنية في ضوء التشريع الأردني ,مجلة التطوير العلمي للدراسات والبحوث ,مجلد ٣,عدد٩ , ٢٠٢٢ .
- ولاية وهران , وناسة بو خميس ,النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري ,مجلة الاجتهاد ,عدد١٠, ٢٠٢١.
- يونس المنجد, القانون الواجب التطبيق على السفن في ضوء متطلبات الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية ,مجلة طبنه للدراسات العلمية والأكاديمية ,مجلد ٣,عدد٢,سنة ٢٠٢٠ .

#### رابعاً : القوانين والمعاهدات

- معاهدة المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث بالزيت لعام ١٩٦٩.
- الاتفاقية الدولية لمنع التلوث عام ١٩٧٣
- اتفاقية اثينا الخاصة بنقل الركاب وامتعهم لعام ٢٠٠٢
- اتفاقية قمع الاعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام ١٩٨٨
- الاتفاقية الدولية بشأن اضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لعام ٢٠٠١
- اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨
- اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢
- قانون التجارة البحري العثماني عام ١٨٦٣
- قانون تسجيل السفن رقم (٩ لسنة ١٩٤٢)
- قانون السيطرة على السفن رقم (٣٤ لسنة ١٩٤٢)
- مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧
- قانون الموانئ رقم (٢١ لسنة ١٩٩٥)
- قانون السلطة البحرية لعام ٢٠٠٥
- هوية البحار رقم (٥١ لسنة ٢٠٠٥)

- قانون التجارة البحرية الأردني رقم (١٢ لسنة ١٩٧٢)
- الجزائري في القانون رقم (٧٦-٨٠) بتاريخ ١٩٧٦
- قانون النقل الجديد الفرنسي رقم ١٣٠٧-٢٠١٠
- القانون الأردني في قانون التجارة البحرية رقم (٢ لسنة ١٩٧٢)