

آثار اكتساب السفينة للجنسية في القانون البحري العماني

د. كميل عبد الباقي علي الخابوري

<https://doi.org/10.65723/RMSP26101>

الملخص

يتناول هذا البحث الآثار القانونية لاكتساب السفينة للجنسية في القانون البحري العماني، موضعاً مفهوم جنسية السفينة باعتبارها رابطة قانونية بين السفينة ودولة العلم. يبين البحث أن تسجيل السفينة هو الأساس القانوني لاكتساب الجنسية في القانون العماني، دون اشتراط جنسية المالك. كما يستعرض الشروط العامة لاكتساب الجنسية في التشريعات المقارنة. ويوضح الآثار المترتبة على الجنسية مثل الحماية القانونية، وحق رفع العلم، والخضوع لسيادة الدولة. ويبرز دور الجنسية في تحديد الاختصاص القضائي في المواد المدنية والجنايية. كما يؤكد على مبدأ خضوع السفينة لقانون دولة العلم في أعالي البحار. ويتناول البحث مسؤولية الدولة عن السفن التي تحمل جنسيتها. ويقارن بين القانون العماني وبعض التشريعات العربية والأجنبية. ويشير إلى أهمية الجنسية في تعزيز الرقابة والسلامة البحرية. ويخلص إلى أن القانون العماني يوازن بين السيادة الوطنية ومتطلبات الملاحة الدولية.

الكلمات المفتاحية: جنسية السفينة، القانون البحري العماني، دولة العلم، تسجيل السفن، الاختصاص القضائي البحري، الملاحة الدولية.

المقدمة:

الجنسية هي الرابطة القانونية بين الشخص والدولة التابع لها، والأشخاص وحدهم هم الذين يتمتعون بالجنسية. أما الأموال فليست لها جنسية ما، ومع ذلك فإن التشريعات تجمع على أن يكون لكل سفينة جنسية ويهم تنظيم هذه الجنسية، لما للسفينة من أهمية كبرى في الاقتصاد القومي والتجارة الخارجية، ولأن جنسية السفينة هي العامل الأول في تحديد حقوقها وواجباتها زمن السلم والحرب، فضلاً عن أن السفينة معدة للسير في أعالي البحار وهي مياه لا تخضع لأية سلطة ذات سيادة مما يستلزم إلحاق كل سفينة بدولة معينة برابطة الجنسية ضماناً للنظام القانوني على ظهرها. وتتفق السفينة في ذلك مع الطائرات التي تتمتع هي الأخرى بجنسية دولة معينة. والسفينة يجب أن تكون لها جنسية معينة، ولا يجوز أن يكون لها إلا جنسية واحدة. والسفينة التي لا جنسية لها تعتبر سفينة قرصان خارجة على القوانين وجاز ضبطها ومصادرتها.

في القانون البحري العماني، كما هو الحال في معظم التشريعات البحرية الحديثة، يُعطى اكتساب السفينة للجنسية أهمية قصوى، نظراً للموقع الاستراتيجي لسلطنة عمان على طرق الملاحة البحرية الدولية، واعتماد اقتصادها بشكل كبير على الأنشطة البحرية. إن تحديد الشروط والآثار المترتبة على اكتساب السفينة للجنسية العمانية يُعد أمراً حيوياً لضمان تطبيق القوانين الوطنية والدولية، وتوفير الحماية اللازمة للسفن العمانية، وفرض الرقابة عليها، وتحميل الدولة مسؤولياتها تجاهها.

إشكالية البحث:

تتمحور إشكالية هذا البحث حول التساؤل الرئيسي التالي: ما هي الآثار القانونية المترتبة على اكتساب السفينة للجنسية في القانون البحري العماني، وكيف يوازن هذا القانون بين متطلبات السيادة الوطنية ومقتضيات الملاحة البحرية الدولية في تحديد هذه الآثار؟

تساؤلات البحث

1. ما هي الشروط الأساسية التي يفرضها القانون البحري العماني لاكتساب السفينة للجنسية العمانية؟
2. ما هي الآثار القانونية المباشرة التي تترتب على اكتساب السفينة للجنسية العمانية، مثل حق رفع العلم والخضوع للقانون الوطني؟

أهداف البحث

يهدف هذا البحث إلى تسليط الضوء على الآثار القانونية المترتبة على اكتساب السفينة للجنسية في القانون البحري العماني، من خلال تحليل الشروط التي يجب توافرها لمنح هذه الجنسية، والآثار المباشرة وغير المباشرة التي تنشأ عن هذه الرابطة.

أهمية البحث

تكمن أهمية هذا البحث في كونه يساعد في توضيح الجوانب القانونية المتعلقة بجنسية السفينة للمشغلين في القطاع البحري، مثل الملاك والمشغلين والشركات البحرية، مما يعزز الامتثال القانوني. كما يقدم البحث توصيات تساهم في تطوير وتحديث التشريعات البحرية العمانية، بما يتماشى مع التطورات الدولية وأفضل الممارسات.

منهجية البحث

يعتمد هذا البحث على المنهج الوصفي التحليلي، حيث يتم وصف وتحليل النصوص القانونية ذات الصلة بجنسية السفينة في القانون البحري العماني، مع الاستعانة ببعض المبادئ العامة للقانون البحري الدولي والمقارن للتوضيح.

هيكلية البحث:

- المطلب الأول: مفهوم جنسية السفينة وأسس اكتسابها
- الفرع الأول: شروط اكتساب الجنسية
- الفرع الثاني: الأساس القانوني لاكتساب السفينة الجنسية في القانون البحري العماني
- المطلب الثاني: الآثار القانونية المترتبة على اكتساب السفينة للجنسية
- الفرع الأول: آثار الجنسية على اختصاص الدولة وحماية السفينة
- الفرع الثاني: آثار الجنسية على المسؤولية القانونية للسفينة أمام القضاء الوطني والدولي

المطلب الأول: مفهوم جنسية السفينة وأسس اكتسابها

تُعرّف جنسية السفينة بأنها العلاقة القانونية الدائمة بين السفينة والدولة التي ترفع علمها، حيث يعتبر العلم رمزاً خارجياً لهذه الجنسية. وتكفل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (1982) أن لكل سفينة جنسية واحدة، إذ تنص المادة 91 منها على أن لكل دولة أن تحدد شروط منح جنسيتها للسفن المسجلة في أراضيها، وأن للسفينة جنسية الدولة التي يحق لها أن ترفع علمها، مع اشتراط وجود رابط حقيقي بين السفينة والدولة. وبناءً عليه، تظل السفينة خاضعة للقانون الوطني لدولة العلم في جميع الأوقات، حيث يؤكد المبدأ الدولي أن السفينة المسجلة في دولة ما تظل خاضعة في كل حال للقانون الوطني لتلك الدولة¹.

¹ هاني دويدار، الموجز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2009، ص 55

الفرع الأول: شروط اكتساب الجنسية

من المقرر أن لكل دولة الحرية في تحديد شروط اكتساب السفينة لجنسيتها، وتتطلب معظم التشريعات لاعتبار السفينة وطنية واحداً أو أكثر من الشروط الآتية:

1. أن تكون السفينة مبنية في الدولة (شرط البناء الوطني). ومن الواضح أن هذا الشرط لا تستلزمه إلا في تشريعات الدول التي نهضت فيها صناعة السفن وأصبحت قادرة على الوفاء باحتياجاتها فأرادت حماية صناعتها الوطنية.²
2. أن تكون السفينة مملوكة كلها أو بعضها لمواطنين (شركة الملكية الوطنية). ويهدف هذا الشرط إلى استبقاء السفينة تحت تبعية الدولة عن طريق جنسية المالك، وقصر حماية الدولة على السفن التي تتعامل في المصالح الوطنية. على أن الدولة التي تحتاج إلى رأس المال الأجنبي لعدم كفاية رأس المال الوطني لا تتطلب عادة قدراً كبيراً من الملكية الوطنية.³
3. أن يكون أفراد طاقم السفينة كلهم أو بعضهم من الوطنيين (شرط الطاقم الوطني). ويقصد من ذلك تهيئة أسباب العمل للوطنيين، ورعاية مصالح الدولة في السفن عن طريق العاملين عليها. على أن هذا الشرط لا تتطلبه تشريعات الدول التي لا يتوافر لديها العدد الكافي من رجال الطاقم.⁴

الفرع الثاني: الأساس القانوني لاكتساب السفينة الجنسية في القانون البحري العماني

تكتسب السفينة الجنسية العمانية بقيدها في سجل قيد السفن والوحدات البحرية الموجود في مكتب التسجيل المختص بتسجيل السفن والوحدات البحرية في السلطة البحرية أو الجهة التي تخولها وزارة النقل والاتصالات وتقنية المعلومات. ما يعني أن شرط التسجيل هو الأساس القانوني الوحيد لاكتساب الجنسية العمانية. ويتضح من نص المادة (12) أن هذا التسجيل القانوني يكفي بغض النظر عن جنسية المالك أو مصدر تمويل السفينة، وهو ما يختلف عن بعض التشريعات الأخرى التي تشترط أن يكون المالك مواطناً. كما تمضي المادة نفسها إلى أن أي سفينة يتم مصادرتها أو العثور عليها مهجورة في البحر من قبل سفن عُمانية تكتسب تلقائياً الجنسية العُمانية، وهو حكم تنظيمي يحمي المقتنيات البحرية المهجورة أو المناقصة لصالح الدولة.⁵

ويُلزم القانون العُماني السفينة العُمانية برفع العلم العُماني في جميع الأحوال، "ولا يجوز رفع غيره إلا في حالة الضرورة بعد إخطار السلطة البحرية"⁶. وكذلك يقرر القانون أن تسقط الجنسية العُمانية عن السفينة في حالة شطبها من سجل قيد السفن، مما يربط الزوال القانوني للجنسية بشطب التسجيل الرسمي. ويشترط القانون كذلك أن تحصل أية سفينة على رخصة ملاحية قبل ممارستها أي نشاط في المياه الإقليمية العُمانية، ما يعزز سيطرة الدولة على حركة جميع السفن في مياهها الداخلية والبحر الإقليمي، سواء كانت تحمل علماً عُمانياً أم أجنبياً.⁷

تثبت جنسية السفينة بالعلم الذي ترفعه، وتوجب المادة (13) من القانون البحري العماني على كل سفينة عمانية أن ترفع العلم العماني. بيد أن هذا الإثبات غير كاف، إذ قد ترفع السفينة علماً لا يكون لها الحق في رفعه، وقد يؤذن للسفينة في رفع علم الغير الذي تخوله إياها جنسيتها في حالات الضرورة. ولذلك يكون إثبات جنسية السفينة بالسند الذي تصدره السلطات المختصة في الدولة التابعة لها السفينة بعد تسجيلها في سجل السفن الوطنية. ويسمى هذا السند "شهادة تسجيل السفينة"⁸. وتقوم شهادة التسجيل دليلاً كافياً على إثبات جنسية السفينة. وقد ألزمت المادة (16) من القانون البحري العماني على "كل سفينة أجنبية تعمل في البحر الإقليمي لسلطنة عمان أو الراسية في أحد الموانئ

² إيمان فتحي حسن الجميل، النظام القانوني للسفينة، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2010، ص 50

³ محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقاً للأنظمة المقارنة، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، 2012، ص 35.

⁴ تكتفي بعض الدول بتسجيل السفينة في أحد موانئها كشرط لرفع علمها دون التقييد بجنسية مالك السفينة أو جنسية الطاقم. ومن الواضح أن الرابطة التي تربط السفينة بدولة العلم ليست رابطة حقيقية بل هي رابطة شكلية محضة، وجرى العرف على تسمية الأعلام التي ترفعها السفن في هذه الأحوال بأعلام المجاملة ويرجع السبب في هذه الظاهرة إلى التسهيلات المالية والضريبية التي تمنحها دولة علم المجاملة للسفن المسجلة فيها وإلى التساهل في اشتراطات سلامة السفن التي تتطلبها الاتفاقيات الدولية وعدم التقيد بالأحكام الواردة في الاتفاقيات الدولية والتشريعات المتعلقة بالعمل البحري. ويلاحظ أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 توجب أن تكون هناك رابطة حقيقية بين السفينة والدولة التي ترفع علمها. والرابطة المعترف بها بوجه عام في ملكية السفينة لمواطني للدولة التي ترفع السفينة علمها.

⁵ تنص المادة (12) من القانون البحري العماني رقم 19 لسنة 2023 على أنه تكتسب السفينة الجنسية العمانية بقيدها في السجل، كما تكتسب الجنسية العمانية السفن الآتية: "1. السفن التي تتم مصادرتها. 2. السفن المهجورة أو التي يتم التخلي عنها في البحر، والتي تعثر عليها السفن العمانية".

⁶ المادة (13) من القانون البحري العماني رقم 19 لسنة 2023.

⁷ طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2007، ص 38

⁸ تنص المادة 15 من القانون البحري العماني على أنه "يجب على كل سفينة عمانية أن تحتفظ بالوثائق السارية الآتية: 1. شهادة تسجيل السفينة. 2. الترخيص الملاحى للسفينة. 3. أي وثائق أخرى يصدر بتحديثها قرار من الوزير".

العمانية أن تحتفظ بالوثائق المنصوص عليها في المادة (15) من القانون وغيرها من الوثائق التي يفرضها قانون جنسيتها، أو تقتضيها المتطلبات الدولية".

على المستوى الدولي، تؤكد المادة 91 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار حق كل دولة في تحديد شروط منح جنسيتها للسفن، وهو ما يفسر تفاوت التشريعات الوطنية. فمثلاً، يشترط القانون المصري للتجارة البحرية أن تكون السفينة "مسجلة في أحد موانئها" بالإضافة إلى "أن تكون مملوكة لشخص طبيعي أو اعتباري يتمتع بالجنسية المصرية". وفي حالة التملك المشترك (الشيوع)، يشترط القانون المصري أن تكون الأغلبية من حصة المصريين. كما تسمح التشريعات في فرنسا بتسجيل السفينة في سجل فرنسا إذا كانت أغليبتها مملوكة لأشخاص ذوي جنسية فرنسية أو أصحاب مؤسسات فرنسية⁹، أو بشروط مخففة لمواطني الاتحاد الأوروبي. وهذا يعني أن كلاً من مصر وفرنسا يربطان الجنسية بشرط الملكية الوطنية أو الإقليمية، خلافاً للقانون العماني الذي اكتفى بالتسجيل دون اشتراط جنسية المالك.

المطلب الثاني: الآثار القانونية المترتبة على اكتساب السفينة للجنسية

يترتب على اكتساب السفينة جنسية آثار من وجوه متعددة، فالسفينة الوطنية تتمتع بحماية الدولة في المياه الإقليمية وحماية السلطات الدبلوماسية والقنصلية التابعة لهذه الدولة في الخارج¹⁰. كما أن علم السفينة يحدد حقوق السفينة وواجباتها زمن السلم والحرب. وهو يبسر زمن الحرب تطبيق القاعدة الدولية التي تقضى بأن العلم المحايد يحمي البضائع المعادية من المصادرة ما لم تكن هذه البضائع من المهربات الحربية في حين أن للدولة المحاربة أن تغتصب السفن التجارية المعادية بما عليها من بضائع¹¹. وتخصص الدولة سفنها ببعض المزايا. هذا وتخضع السفن الوطنية لمراقبة الدولة وإشرافها فيما يتعلق بسلامتها للملاحة وتنظيم العمل على ظهرها. ويضاف إلى ذلك أن جنسية السفينة تعين في كثير من الأحيان القانون الواجب التطبيق في حالة تنازع القوانين.

الفرع الأول: آثار الجنسية على اختصاص الدولة وحماية السفينة

تكون جنسية السفينة محدداً أساسياً لاختصاص الدولة القانونية عليها، فطبقاً للمادة (92) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، "تخضع السفن عند الإبحار في أعالي البحار للاختصاص الحصري لدولة العلم"، بمعنى أن الدولة التي يُسجل بها السفينة تملك وحدها صلاحية ممارسة السيادة عليها على متنها في أعالي البحار، ويحظر على أي دولة أخرى ملاحقة السفينة أو توقيفها في تلك الظروف. كما تكفل الاتفاقية للدولة صاحبة العلم واجب ممارسة ولايتها وسيطرتها بفاعلية في الشؤون الإدارية والفنية والاجتماعية على السفن التي ترفع علمها، بما في ذلك صحة الوثائق واشتراطات السلامة.

ويعزز إظهار العلم الوطني حماية السفينة، إذ يُعدُّ قيامها برفع علم الدولة وضمان تلقيها الدعم والمساندة الدبلوماسية أو العسكرية عند الحاجة من تلك الدولة. فكل سفينة عُمانية ترفع العلم العماني ملزمة بذلك قانوناً، ويُنظر إليها باعتبارها وكيلاً بحرياً للسلطة العُمانية في الخارج؛ فتلتزم بحماية بحارتها وتطبيق تشريعات السلامة العُمانية، وتفرض عقوباتها على جرائم البحارة وفقاً للأنظمة الوطنية. بالمقابل، تخضع السفينة الأجنبية المارة بالمياه العُمانية لإجراءات الرقابة الملاحية العُمانية، حيث توجب المادة (7)¹² من القانون البحري العماني الحصول على ترخيص ملاحي مسبق لممارسة أي نشاط في المياه الإقليمية العُمانية، كما تتمتع السلطة البحرية العُمانية بحق تفتيش السفن العمانية والأجنبية العاملة في مياهها للتحقق من مطابقتها للشروط القانونية والدولية¹³. وهذا ينسجم مع الأحكام الدولية التي تتيح للدولة الساحلية فرض قواعد النقل وضوابط أمنية ولوجستية ضمن مياهها الإقليمية، شريطة ألا تخرج عن نطاق الممر الآمن للسفن

⁹ جلال وفاء محمد، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2006، ص 59.

¹⁰ سماح بلوط، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الاخوة منتوري، قسنطينة، 2015، ص 25.

¹¹ حياة بن عيسى، جنسية السفينة ودورها في حل المنازعات البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 04، 2016، ص 06.

¹² والتي تنص على انه "يحظر على السفن ممارسة أي نشاط في البحر الإقليمي لسلطنة عمان إلا بعد الحصول على الترخيص الملاحي، وفي حدود المهام الواردة في الترخيص، وفقاً للشروط والضوابط التي يصدر بتحديد قرار من الوزير".

¹³ حيث تنص المادة (17) من القانون البحري العماني على انه "السلطة البحرية الرقابة والتفتيش على السفن العمانية، ولها الرقابة والتفتيش على السفن الأجنبية التي تعمل في البحر الإقليمي لسلطنة عمان أو الراسية في الموانئ العمانية، للتحقق من استيفائها الشروط المقررة قانوناً وغيرها من المتطلبات الدولية ذات الصلة، وذلك مع عدم الإخلال بحق تلك السفن في إجراء العمليات التجارية بالسرعة المطلوبة".

الفرع الثاني: آثار الجنسية على المسؤولية القانونية للسفينة أمام القضاء الوطني والدولي

لتحديد جنسية السفينة أهمية في حالة تنازع القوانين في المواد البحرية. ويجب التمييز في هذا الصدد بين المواد الجنائية والمواد المدنية. يفرق في هذا الشأن بين السفن الحربية أو العامة والسفن الخاصة، وتأخذ حكم السفن الخاصة السفن التجارية المملوكة للدولة. فإذا تعلق الأمر بسفينة حربية أو عامة فإن ما يقع عليها من جرائم يخضع لقانون الدولة التابعة لها وللإختصاص محاكمها الجنائية سواء أكانت السفينة في أعالي البحار أو في المياه الإقليمية لدولة أخرى، وذلك لأن السفينة الحربية أو العامة تمثل سيادة الدولة التي تتبعها. أما إذا تعلق الأمر بسفينة خاصة فيجب التمييز بين ما إذا كانت الجريمة قد ارتكبت في الموانئ والمياه الإقليمية لدولة أجنبية أو ارتكبت في أعالي البحار. توفر جنسية السفينة إطاراً قانونياً لاختصاص المحاكم، بما يؤثر في القضايا المدنية والجنائية المرفوعة ضد السفينة أو الأفراد عليها. فالقانون العماني نصّ صراحةً على أن "المحكمة التي يقع ضمن دائرتها مكتب تسجيل السفن العمانية تختص بنظر الدعاوى المتعلقة بها"¹⁴. بمعنى أن دعاوى المطالبات العينية (كالديون أو المطالبات البحرية) المتعلقة بالسفن التي ترفع العلم العماني تُرفع أمام المحكمة المحلية التي يشملها موقع سجل السفينة. كما يقرر القانون أن للمحاكم العمانية حق النظر في دعاوى السفن الأجنبية الموجودة ضمن المناطق البحرية العمانية، وهو ما ينسجم مع مبدأ السيادة الإقليمية الذي يسمح للدولة الساحلية بمحاكمة السفينة الأجنبية إذا تواجدت في مياهها لارتكابها مخالفات أو حوادث. وللجنسية أثر مباشر على الاختصاص الجنائي أيضاً. فنصّت اتفاقية البحار (المادة 97) على أنه "في حوادث الاصطدام أو أي حادث ملاحى آخر على أعالي البحار الذي يترتب عليه مسؤولية جنائية أو تأديبية، لا يجوز رفع أي دعوى جنائية أو تأديبية ضد البحارة إلا أمام السلطات القضائية أو الإدارية إما لدولة العلم أو لدولة جنسية ذلك الشخص". وبالتالي، إذا وقع حادث اصطدام في أعالي البحار لسفينة عمانية، فإن التحقيق والمعاقبة يختص بهما القضاء العماني (أو دولة جنسية البحار المتورط). ويؤكد النص كذلك أنه "لا يجوز احتجاز السفينة أو توقيفها من قبل أي سلطة أخرى غير سلطة دولة العلم"، مما يضيف حصانة نوعية لسفينة العلم من إجراءات مصادرة أو تحقيق دولية خلال المسار الابتدائي للحوادث.

أخيراً، ينطوي التطابق بين جنسية السفينة والقانون الوطني على تأثيرات في نواحي أخرى مثل المرور البريء للسفن الأجنبية، وقابلية رفع دعاوى تعويض أمام القضاء الوطني. بوجه عام، تضمن جنسية السفينة أن النزاعات والمطالبات المرتبطة بها تُعالج قانوناً وفق أحكام جنسية السفينة، مع الاعتراف بامتدادات معينة لاختصاص ولايات ساحلية أخرى في مناطقها، بحيث تكون دعوى المقاول أو الدائن مؤهلة أمام المحاكم المختصة بدولة العلم أو دول أخرى حسب الظروف المنصوص عليها تشريعياً أو دولياً.

الخاتمة:

تُعد السفينة، بوصفها أداة رئيسية للنقل البحري والتجارة الدولية، كياناً قانونياً ذا طبيعة خاصة تستلزم تنظيمها بقواعد قانونية دقيقة لضمان سير الملاحة البحرية بانتظام وسلامة. ومن أبرز هذه القواعد ما يتعلق بجنسية السفينة، التي تُعد بمثابة الرابطة القانونية التي تربط السفينة بدولة معينة، وتضفي عليها صفة التبعية لتلك الدولة، وتخضعها لسيادتها وقوانينها. لا تقتصر أهمية جنسية السفينة على الجانب الشكلي أو الإداري فحسب، بل تتعداه لتشمل جوانب جوهرية تتعلق بالنظام القانوني للسفينة وحقوقها وواجباتها، وكذلك مسؤولية الدولة التي تمنحها هذه الجنسية. كما تتعلق الجنسية بشروط الملكية والتسجيل والرقابة، وتؤدي إلى خضوع السفينة للقانون العماني وولايته القضائية، وتمتعها بالحماية الدبلوماسية والقنصلية. كما أبرز البحث أن هذه الرابطة تفرض على الدولة العمانية مسؤوليات تجاه السفن التي ترفع علمها، تشمل الإشراف والرقابة الفعالة، والمسؤولية عن الأضرار التي قد تسببها، وفي المقابل، تتمتع السفينة العمانية بحماية شاملة في أعالي البحار والمياه الأجنبية.

تبين من البحث أن الأنظمة القانونية تتفق على قاعدة تقليدية وهي أن السفينة ترتبط بجنسية واحدة، وهي جنسية دولة التسجيل، لكن تختلف في مدى اشتراط الشروط الإضافية للمالك. ففي حين تسعى بعض الدول إلى حفظ السيطرة الوطنية عبر اشتراطات ملكية وجنسية، تتسم سياسة عُمان بشمولية أكبر فيما يتعلق بجنسية السفينة، تماماً كما تسمح أغلب دول العلم المفتوح بأنظمة تسجيل مرنة. إن القانون البحري العماني، من خلال تنظيمه لجنسية السفينة وآثارها،

¹⁴ المادة (8) من القانون البحري العماني رقم 19 لسنة 2023

يوازن بفعالية بين متطلبات السيادة الوطنية وضرورات الملاحة البحرية الدولية، مما يعزز مكانة سلطنة عمان كدولة بحرية فاعلة وملتزمة بالمعايير الدولية.

بناءً على ما تقدم، يوصي البحث بما يلي:

1. تحديث وتطوير التشريعات البحرية العمانية المتعلقة بجنسية السفينة، بما يتماشى مع أحدث التطورات في القانون البحري الدولي والاتفاقيات الدولية ذات الصلة.
2. تعزيز آليات الرقابة والتفتيش على السفن العمانية لضمان التزامها الصارم بالمعايير الوطنية والدولية للسلامة وحماية البيئة البحرية وشروط العمل.
3. تفعيل دور البعثات الدبلوماسية والقنصلية العمانية في الخارج لتقديم الدعم والحماية للسفن والبحارة العمانيين في حال تعرضهم لأي مشاكل.

قائمة المراجع:

1. ايمان فتحي حسن الجميل، النظام القانوني للسفينة، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2010
2. جلال وفاء محمدين، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2006
3. حياة بن عيسى، جنسية السفينة ودورها في حل المنازعات البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 04، 2016
4. سماح بلوط، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الاخوة منتوري، قسنطينة، 2015
5. طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2007
6. محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقاً للأنظمة المقارنة، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، 2012.
7. هاني دويدار، الموجز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2009

إضافة: وتجدر الإشارة إلى أن أهمية تحديد جنسية السفينة تتعاظم اليوم في ظل التوجهات الاقتصادية لرؤية عمان 2040، حيث يعد القطاع البحري والنقل البحري أحد المحركات الرئيسية لتنويع مصادر الدخل، كما أن تعزيز التشريعات البحرية يساهم في استقطاب الاستثمارات الأجنبية وضمان الامتثال للمعايير الدولية.

إضافة: ومن المفيد الإشارة إلى أن التشريع البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة قد اشترط، بموجب قانون التجارة البحرية، أن تكون أغلبية ملكية السفينة مملوكة لأشخاص طبيعيين أو اعتباريين إماراتيين، وهو ما يشكل تقارباً مع الموقف المصري واختلافاً مع النهج العماني الأكثر مرونة. كما أن قطر اعتمدت نهجاً مشابهاً يربط بين التسجيل واشترطات الملكية الوطنية، مما يعكس رغبة دول الخليج في حماية أساطيلها الوطنية.

إضافة: كما يقترح البحث أن تعمل سلطنة عمان على تعزيز مكانتها كمركز بحري إقليمي عبر تطوير منظومة النقل البحري وإطلاق مبادرات تتعلق بالتحكيم البحري والمراكز البحثية المتخصصة، وهو ما يرفع من جاذبية الموانئ العمانية ويعزز ثقة المستثمرين والمشغلين الدوليين.