

# Legal Development of the Conditions for Granting Bahraini Foreign Nationality to Ships

*Emad Mohamed Amin Ramadan*

Faculty of Law – University of the Kingdom – Bahrain.

Received: 6 Jan. 2018, Revised: 11 Feb. 2018, Accepted: 10 Mar. 2018

Published online: 1 Jul. 2018

---

**Abstract:** The granting of nationality to maritime vessels in general and Bahraini vessels in particular is an exception to the granting of nationality to funds because the granting of nationality is only for persons, whether of either nature or legal, the funds are granted only an exception, and the aim of the legislator is to impose state sovereignty even outside the territory of States E The ship was considered to be part of the territory of the State, for national or national vessels but the problem was for foreign vessels wishing to acquire a nationality of the state, we find that the Bahraini legislator has enacted many pieces of legislation allowing the owners of foreign vessels to apply for citizenship as an exception to the general rule In the granting of nationality to ships, and the beginning of the Bahraini Maritime Law promulgated by Act No. 23 of 1982 and its amendments did not require special conditions for foreign vessels but treatment of national vessels in terms of naturalization, Act No. 35 of 2014 amended the text of article 2-4 of Act No. 23 of 1982, which Slightly altered by replacing the minister's competence to confer nationality on foreign ships after the approval of the Prime minister, and finally the decision of Prime Minister No. 3 of 2017 several conditions have been placed on foreign vessels which represent a restriction on the freedom of the owners of foreign vessels to request the naturalization of their vessels, and the decision In this regard is contrary to the text of article 4 of Act No. 35 of 2014, which is contrary to the rule of legislative hierarchy.

**Keywords:** Ship, Bahraini nationality, legal protection, maritime law, marine navigation.

---

## التطور القانوني لشروط منح السفن الأجنبية الجنسية البحرينية

د. عماد رمضان

أستاذ القانون التجاري والبحري – كلية الحقوق – جامعة المملكة البحرين

**الملخص:** إن منح الجنسية للسفن البحرية بصفة عامة والسفن البحرينية بصفة خاصة يعد استثناء علي منح الجنسية للأموال لأن منح الجنسية لا يكون إلا للأشخاص سواء الطبيعيين أو الاعتباريين أما الأموال فلا تمنح لها إلا استثناء، وكان هدف المشرع من ذلك هو فرض سيادة الدولة حتى خارج نطاق إقليم الدولة واعتبر السفينة جزء من إقليم الدولة، هذا بالنسبة للسفن الوطنية أو المملوكة لوطنيين ولكن المشكلة للسفن الأجنبية والتي ترغب في كسب جنسية الدولة، فنجد أن المشرع البحريني وسايره العديد من التشريعات سمح لإصحاب السفن الأجنبية في طلب منح الجنسية كاستثناء علي القاعدة العامة في منح الجنسية للسفن، وبداية لم يتطلب القانون البحري البحريني الاصدار بالقانون 23 لسنة 1982 وتعديلاته شروطا خاصة للسفن الأجنبية وإنما تعامل معاملة السفن الوطنية في شروط كسب الجنسية، وجاء القانون 35 لسنة 2014 بتعديل علي نص المادة 4/2 من القانون 23 لسنة 1982م وجاء التعديل طفيفاً باستبدال اختصاص الوزير بمنح الجنسية للسفن الأجنبية بعد موافقة رئيس مجلس الوزراء، وأخير صدر قرار رئيس مجلس الوزراء رقم 3 لسنة 2017م بوضع عدة شروط علي السفن الأجنبية والتي تمثل قيودا علي حرية أصحاب السفن الأجنبية في طلب منح الجنسية لسفنه، والقرار الصادر بهذا الشأن يتعارض مع نص المادة 4/2 من القانون 35 لسنة 2014م وهذا يعد مخالفة لقاعدة التدرج التشريعي.

**الكلمات المفتاحية:** سفينة ، جنسية بحرينية ، حماية قانونية ، قانون بحري ، ملاحه بحرية

### 1 مقدمة

تعرف سفينة وصفاً بأنها تلك العائمة المائية التي لديها القدرة أو الصلاحية على الملاحة البحرية وتعمل بشكلمعتاد حتى ولو لم تستهدف الريح، وقد عني المشرع البحريني هذا التعريف بالسفينة في المادة I من القانون البحري الصادر بالقانون 23 لسنة 1982م وتعديلاته فقد نصت على أن "السفينة في تطبيق هذا القانون هي كل منشأة صالحة للملاحة تعمل عادة في الملاحة البحرية وتسير بواسطة آلاتها الخاصة أو شراعها، أو تكون معدة لذلك ولو لم تستهدف الريح. وتعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستثمارها جزءا منها.

واشترط لذلك شرطين أساسيين لاعتبارها سفينة بالوصف المذكور: الأول أن تكون بالفعل صالحة للملاحة البحرية، ويقصد بالملاحة البحرية أي الملاحة في أعالي البحار وقدرتها على مجابهة المخاطر البحرية فإذا اقتصر ملاحتها على ملاحه الحدود أو السواحل أو الملاحة النهريه أو الإقليمية فلا تكتسب وصف السفينة بالمعني الفني، كذلك يستبعد من هذا الوصف كل ما هو مئيل أو مشابه لها كالزورق أو الغواصة أو اليخت أو المراكب وغيرها.

كما اشترط ثانياً أن تعمل على نحو معتاد ولو لم تستهدف الريح، ولا يقصد بالاعتیاد هنا انتظام الرحلات البحرية، وإنما يقصد بها أن تكون السفينة مهيأة لأي رحلة بحرية قد تقوم بها.

وهنا ينبغي أن نضع بالاعتبار أن عمل السفينة قد يكون للاستغلال التجاري أو لغيره وقد تكون مملوكة لإفراد سواء طبيعيين أو اعتباريين، أو قد تكون مملوكة للدولة وينطبق عليها نفس الوصف، والمشرع البحريني في القانون 23 لسنة 1982 لم يفرق بالعرف بينهما، ولكن ينبغي الأخذ بالاعتبار أن السفن المملوكة للدولة والمخصصة للمنفعة العامة تخرج من نطاق تطبيق أحكام القانون 23 لسنة 1982م، فقد نصت المادة 64 على أنه " لا تسري أحكام المادتين السابقتين على السفن الحربية ويخوت الدولة وسفن الرقابة والسفن المستعملة كمستشفيات والسفن المساعدة وسفن التموين المخصصة لخدمة السفن المتقدم ذكرها وغيرها من السفن التي تملكها الدولة أو تستغلها والتي تكون مخصصة وقت نشوء الدين لخدمة حكومية غير تجارية. ولا يجوز أن تكون هذه السفن محلا للحجز أو الضبط أو الاحتجاز أو أن تكون محلا لأي إجراء قضائي آخر وذلك متى ثبتت لها الصفة الحكومية غير التجارية وقت اتخاذ أي إجراء من الإجراءات المذكورة.

وبناء على ما سبق فإن السفينة الخاضعة لإحكام القانون البحري 23 لسنة 1982م وتعديلاته هي السفن المملوكة للأفراد والمعدة للاستغلال التجاري، أو السفن المملوكة للدولة أو المستأجرة والمستغلة تجارياً، وهذا النوع من السفن يجب أن تتمتع بجنسية الدولة كي تخضع في ذاتها لأحكام القانون المشار اليه، والسؤال المطروح هنا مدي تأثير اكتساب جنسية السفينة بجنسية مالكيها؟ بعبارة أخرى هل تخضع السفينة المملوكة لأجانب والمقيدة في إحدى الموانئ البحرية بالبحرين لجنسية الدولة؟ أهمية الموضوع: تبدو أهمية الموضوع من عدة زوايا:

أن اكتساب السفينة للجنسية يضي لها قوة قانونية داخل الدولة أو خارجها، فلا يتصور أن هناك سفينة لا تحمل جنسية دولة ما، لأن أصحاب السفن يبعون في حمايتها القانونية لتمكينهم من استغلالها تجارياً، ولا يتحقق ذلك إلا إذا قيدت السفينة في إحدى موانئ الدولة، وعندها تكتسب السفينة جنسية الدولة، وبالتالي تتمتع بحماية الدولة من الاعتداء عليها داخل وخارج إقليم الدولة، باعتبار أن سيادة الدولة تمتد على السفن خارج نطاق الإقليم، لكونها جزء من إقليم الدولة أو سيادتها.

أغلب التشريعات سواء العربية أو الغربية لا تعطى للسفن الأجنبية الحق في الملاحة الساحلية أو الداخلية أو الإقليمية أو ملاحه الصيد، وإنما فقط السفن التي تتمتع بجنسية الدولة فقط.

كل دولة ترغب في التوسع في اسطولها البحري بمساعدة أصحاب السفن إما مالياً أو بتسهيل إجراءات قيدها، وخاصة في الدول التي تتمتع بشواطئ بحرية، وفي التشريع البحريني فقد أعطى الحق لإصحاب السفن الأجنبية الحق في قيد سفنهم في إحدى الموانئ البحرينية خروجاً على قاعدة الملكية الوطنية للسفن كي تتمتع بجنسية الدولة، والهدف من ذلك كما أشرنا هو رغبة المشرع في التوسع في الأسطول البحري كعنصر مهم من عناصر الثروة البحرية.

## 2 الإطار العام للبحث

### 2.1 اشكالية البحث

إن منح المشرع البحريني الحق لإصحاب السفن الأجنبية في اكتساب سفنهم الجنسية يحتاج الي عدة ضوابط، فلا يكون الهدف من السعي للحصول على الجنسية هو مجرد وجود مظلة قانونية لحماية السفينة داخل وخارج الإقليم، فالجنسية تعني رابطة الولاء بين الفرد والدولة، فلا بد من وجود هذه الرابطة بين مالك السفينة واكتسابها الجنسية، ومن زاوية أخرى فلا يجب علي الدولة التشدد بشأن شروط منح الجنسية للسفن المملوكة لأجانب، كي يحفز هؤلاء على قيد سفنهم في الدولة وفي النهاية يتسع الأسطول البحري لها، وهو ما فعله المشرع البحريني بصدور القرار رقم 3 لسنة 2017م بشأن ضوابط منح الجنسية المملوكة لأجانب ولكن بشروط أكثر تشدداً.

وفي التطور التشريعي لملكية الأجانب لسفن الدولة في القانون البحريني، فقد نصت المادة 2 من القانون 23 لسنة 1982م على أن "

مع عدم الإخلال بالاتفاقات الدولية التي ترتبط بها دولة البحرين تكتسب السفينة جنسية دولة البحرين إذا كانت مسجلة في أحد موانئها وكان مالکها متمتعاً بالجنسية المذكورة. استثناء من أحكام الفقرة السابقة يجوز لوزير المالية والاقتصاد الوطني بعد موافقة مجلس الوزراء أن يمنح الجنسية البحرينية للسفن المملوكة لغير البحرينيين بشرط أن تكون مسجلة في أحد موانئ دولة البحرين" ولم يتناول المشرع أي شروط تنظيمية لكسب السفينة الجنسية البحرينية سوى قيدها بإحدى موانئ الدولة.

ثم جاء بالقانون 35 لسنة 2014م يُستبدل بنصوص المواد (2) الفقرة الرابعة، من القانون البحري الصادر بالمرسوم بقانون رقم (23) لسنة 1982، النصوص الآتية: واستثناءً يجوز للوزير المختص بالنقل البحري والملاحة البحرية بعد موافقة مجلس الوزراء منح الجنسية البحرينية للسفن المملوكة لغير البحرينيين. وكأن المشرع لم يفعل سوى استبدال جهة الاختصاص بمنح الجنسية للسفينة، مع عدم وضوح الشروط التي ينبغي توافرها في السفن المملوكة لأجانب لمنحها الجنسية البحرينية، ومن خلال البحث سوف يتم تقييم الشروط التي وضعها قرار رئيس مجلس الوزراء البحرينية رقم 3 لسنة 2017م لاكتساب السفن الأجنبية للجنسية البحرينية.

## 2.2 منهجية البحث

يعتمد البحث على المنهج التحليلي لنصوص القانون البحري البحرينية الصادر بالقانون 23 لسنة 1982م وتعديلاته بالقانون 35 لسنة 2014م، وفي ضوء قرار رئيس الوزراء رقم 3 لسنة 2017م بشأن ضوابط منح الجنسية للسفن المملوكة لأجانب، بهدف الوصول الي تقييم وضع السفن الأجنبية الراغبة في اكتساب جنسية الدولة.

## 2.3 تقسيم البحث

سوف يقسم البحث على النحو التالي:

المبحث الأول: الشروط الواجب توافرها لكسب السفينة الجنسية البحرينية.

المطلب الأول: تعريف السفينة والشروط التي يجب توافرها فيها.

المطلب الثاني: الشروط الواجب توافرها للتمتع بالجنسية البحرينية.

المبحث الثاني: الإطار القانوني لكسب السفن الأجنبية الجنسية البحرينية.

المطلب الأول: الوضع في القانون البحري البحرينية رقم 23 لسنة 1982م وتعديلاته.

المطلب الثاني: تقييم نظري للتطور القانوني لشروط منح السفن الأجنبية الجنسية البحرينية.

## المبحث الأول

### الشروط الواجب توافرها لكسب السفينة الجنسية البحرينية

تبدو أهمية الجنسية للسفينة شأنها شأن الشخص الطبيعي، في التمتع بحماية الدولة التي ينتمي سواء داخل إقليم الدولة أو خارجها، فالسفينة أخضعها المشرع لنظام قانوني خاص باعتبارها أهم عنصر من عناصر الثروة البحرية وأداته في تنفيذ الرحلات البحرية، خاصة في الدول التي تتمتع بحدود بحرية واسعة كمملكة البحرين، فلا بد أن تلقي اهتمام خاص من جانب المشرع، وأيضاً من جانب الدولة في ظل الدخول في اتفاقيات دولية بهدف تنشيط الأسطول التجاري بالدولة، ولعل المظلة القانونية للسفن البحرية تضي لها قوة قانونية خاصة خارج حدود إقليم الدولة في حال الاعتداء عليها في دولة أخرى، فهنا تتدخل الدولة من خلال قنواتها الدبلوماسية في الدول محل الاعتداء لردده.

ومن هنا فلا بد لنا من التعرض أولاً لتحديد المقصود بالسفينة محل الحماية القانونية في القانون البحري آخذين في الاعتبار الشروط التي

ينبغي توافرها فيها.

كما نتناول الشروط التي وضعها المشرع لكسب السفينة البحرينية بالقانون 23 لسنة 1982م وتعديلات **المطلب الأول:** تعريف السفينة والشروط التي يجب توافرها فيها.  
**المطلب الثاني:** شروط منح السفن الوطنية الجنسية البحرينية.

## المطلب الأول

### تعريف السفينة والشروط التي يجب توافرها فيها.

تعريف السفينة: القاعدة أن المشرع ليس من مهامه أن يضع تعريفاً لمسألة ما، ولكن المشرع البحريني جاء بالمادة 1 من القانون 23 لسنة 1982م بتعريف للسفينة بأنها "السفينة في تطبيق هذا القانون هي كل منشأة صالحة للملاحة تعمل عادة في الملاحة البحرية وتسير بواسطة آلاتها الخاصة أو شراعتها، أو تكون معدة لذلك ولو لم تستهدف الريح. وتعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستثمارها جزءاً منها."

وهو نفس ما رده المشرع المصري في قانون التجارة البحري الصادر بالقانون 8 لسنة 1990م بالمادة 1 منه على أن "1. السفينة هي كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الريح.  
2- وتعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزءاً منها.

ومن خلال تعريف المشار إليه فإن السفينة تعني كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الريح، ويتضح ان يلزم توافر عنصران حتى تكتسب المنشأة العائمة وصف السفينة العنصر الاول صلاحية المنشأة للملاحة البحرية ويعنى ذلك ضرورة ان تكون لدى المنشأة القدرة الذاتية للسير في أعالي البحار ومواجهة المخاطر وبالتالي فإنه يخرج من عداد السفن كمنشأة عائمة تلك التي تعمل داخل الموانئ أو السفن التي تجوب الأنهار أو داخل المياه الإقليمية ولا تغادر منها مثل الارصفة العائمة والرافعات العائمة.

كما لا يدخل في عداد السفن المنشأة العائمة التي تخصص للملاحة في الانهار والترع والقنوات فاذا خصصت للملاحة النهرية لا تكتسب وصف السفينة حتى ولو قامت برحلة بحرية عارضة ولكن تعد المنشأة سفينة طالما انها تقوم بالملاحة البحرية على وجهة الاعتياد ولو قامت بالملاحة النهرية مرة او اكثر ولا يغير من وصف المنشأة وكونها سفينة هلكها بعد او رحلة بحرية تقوم بها او عدم قيامها بأي رحلة بحرية فيكفي ان تكون مخصصة للقيام بالملاحة البحرية المنشأة تكتسب وصف السفينة منذ الانشاء وقبل الانزال طالما اتجهت نية مالكها الى تخصصها للملاحة البحرية السفينة وهي في مرحلة البناء اذا كانت لم تكتسب وصف السفينة بالمعنى القانوني للكلمة الا انها ترد عليها بعض الحقوق العينية مثل حق الرهن وذلك الاستثناء للتيسير على المجهز والبانى على السواء وتسهيل الائتمان البحري ولا يزول وصف السفينة عن المنشأة الا اذا تحولت للممارسة نشاط آخر غير الملاحة او ان تخصص لنوع اخر غيرها كالملاحة النهرية<sup>(1)</sup>.

وصلاحية السفينة للملاحة البحرية لا تتوقف على نوع الوسيلة التي تستخدم في تسيير السفن وادارتها فقد جاء النص عاماً فيستوى ان تدار السفينة بالشراع او الالة البخارية، ولا يتوقف ايضا على درجة متانتها المهم ان يكون لديها القدرة على تحمل المخاطر البحرية، ولا يتوقف

(1) لمزيد من التفاصيل راجع د. مصطفى كمال طه القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية 2006م الإسكندرية ص 43 وما بعدها.

د. عبد الفضيل محمد أحمد القانون الخاص البحري دار الفكر والقانون المنصورة، مصر الطبعة الأولى 2011م ص 52 وما بعدها

ايضا على نوع الملاحة التي تقوم بها المنشأة سوء كانت ملاحه صيد او تجارة.

**ملحقات السفينة:** يقصد بها ما يلزم لتسيير السفينة واستغلالها، وتعد جزء لا يتجزأ منها، مثل اجهزة الراديو والرادار والقوارب وغرف العلاج وغرف التبريد والحبال، اما المواد التموينية التي تلزم لإطعام الطاقم فلا تتدخل في هذه الملحقات السفينة، وملحقاتها تمثل وحدة قانونية واحدة وبالتالي فان التصرفات التي ترد على السفينة كالبيع والرهن والتأمين تشمل ايضا الملحقات دون الحاجة الى وجود نص خاص ما لم يتم الاتفاق على استبعادها باتفاق صريح

**الطبيعة القانونية للسفينة:** تعد السفينة مال ولكنها من الاموال المنقولة لأنها معدة بطبيعتها للانتقال من مكان الى آخر دون تلف، ومع ذلك فان السفينة تتشابه في بعض أحكامها مع العقار في التصرفات التي تجري عليها كالبيع كما هو مستقر في الفقه<sup>(2)</sup>، فلا يكفي فيه الرضائية بل لابد من توافر الشكلية في عقد البيع فلا تنتقل الملكية إلا بالتسجيل في سجل السفن، كما لا ينطبق في شأنها قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية،

يجوز رهن السفينة ولكن ليس رهنا حيازيا وإنما رسميا وهذا لا يرد الا على العقار تخضع السفينة عند الحجز عليها لنفس اجراءات الحجز على العقار ويجب شهر ما يرد عليها من تصرفات. فخضوع السفينة لبعض الاحكام القانونية التي ترد على العقار لا يغير من طبيعتها القانونية في كونها مال منقول، ولكن كما سبق القول فإنها لا تخضع لقاعدة الحيازة في المنقول سند الحائز. وتتشابه السفينة مع الأشخاص في أنها تتمتع ببعض السمات المميزة لها مثل الاسم والموطن والجنسية كالأشخاص سواء الطبيعيين أو الاعتباريين ولكن السفينة لا تكون طرفا في التزام كالأشخاص ولا يكون الأشخاص خاصة الطبيعيين - محل للتنفيذ كالسفينة.

## المطلب الثاني

### شروط منح السفن الوطنية الجنسية البحرينية

اعترف المشرع البحريني للسفينة بالجنسية كاستثناء ورد بالمادة 1/2 من القانون البحري الصادر بالقانون 23 لسنة 1982م والتي نصت على أن " مع عدم الإخلال بالاتفاقات الدولية التي ترتبط بها دولة البحرين تكتسب السفينة جنسية دولة البحرين إذا كانت مسجلة في أحد موانئها وكان مالكا ممتعا بالجنسية المذكورة." فالجنسية تعني رابطة الولاء أو رابطة قانونية بين الفرد والدولة يتمتع بها الفرد طبيعي كان أو اعتباري بحماية الدولة التي يحمل جنسيتها لما لها من أهمية اقتصادية خاصة الدول التي تتمتع بحدود بحرية كبيرة، كما يبدو جليا اكتساب السفينة جنسية الدولة للحفاظ على الأمن في المجال الحيوي والبحري في السلم والحرب وهذا الاعتراف يرتب قانونية ومزايا اقتصادية، تكتسب السفينة جنسية الدولة التي تنتمي إليها، وتجمع التشريعات البحرية على وجوب تمتع السفينة بجنسية دولة ما<sup>(3)</sup>، ولكل دولة أن تضع من شروط اكتساب جنسيتها ما يضمن مصالحها ومصالح رعاياها. ويؤكد الكثير من الفقهاء على وجوب توفر رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة حتى تكتسب جنسيتها، وتتمثل هذه الرابطة في أن السفينة تمثل هبة الدولة أثناء رحلاتها في البحار أو موانئ الدول الأخرى كما أن قانون الدولة يبقى ساريا على ما يحدث في السفينة من وقائع قانونية سواء في أعالي البحار التي لا تخضع لسلطان أي قانون وطني أو في الموانئ الأجنبية<sup>(4)</sup>.

(2) د. اميرة صدقي - الموجز في القانون البحري دار النهضة العربية 1980م ص 41، د. محمود سمير الشراوي - القانون البحري 1978م، دار النهضة العربية ص 50 بند

(3) د. كمال حمدي المرجع السابق ص 42، د. محمد السيد الفقي القانون البحري - دار الجامعة الجديدة طبعة 2007م ص 63 وما بعدها.

(4) د. كمال حمدي المرجع السابق ص 42 د. محمد السيد الفقي - المرجع السابق ص 64.

اشترط المشرع البحريني لذلك شرطين أساسين ويضاف إليهم شرط ثالث وهي:

1- الملكية الوطنية: من قبل أشخاص طبيعيين او معنويين من جنسية البحرين ويستفاد ذلك من نص المادة 1/2 من القانون البحري البحريني الصادر بالقانون 23 لسنة 1982م، فقد نصت على أن " مع عدم الإخلال بالاتفاقات الدولية التي ترتبط بها دولة البحرين تكتسب السفينة جنسية دولة البحرين إذا كانت مسجلة في أحد موانئها وكان مالكا ممتعا بالجنسية المذكورة. وهو شرط قاطع لوجوب أن يكون المالك ممتعا بالجنسية البحرية وقت قيدها بسجل السفن بالدولة.

2- قيد السفينة في أحد الموانئ البحرينية:

ينبغي على السفن الراغب أصحابها في الحصول على جنسية الدولة أن تقيدها في سجل السفن الموجود بالإدارة البحرية بأحد موانئ الدولة، لأن تسجيل السفينة يعتبر بمثابة شهادة ميلاد لها، وبمطالعة نصوص القانون البحري 23 لسنة 1982م لم نجد هذا النص، ولعل السبب في ذلك أن المرسوم بقانون 14 لسنة 1978م بإصدار قانون تسجيل السفن وتحديد شروط السلامة البحرية يتولى تنظيم مسألة قيد السفن في سجل السفن<sup>(5)</sup>.

3- طاقم العاملين الوطني: لم يشر المشرع صراحة الي هذا الشرط ولكن يكاد يجمع الفقهاء على ضرورة توافر الشرط أن تكون نسبة الغلبة للمنتمين الي الدولة بجنسيتها. فيجب ان تكون نسبة العاملين من الريان والبحارة والمرشدين وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على ظهر السفينة منالبحرينيين مطابق لأحكام المادة منبان يكون مجموع الطاقم من الريان والبحارة وللوزير المكلف ان يحدد نسبة البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم الترخيص لبحارة أجنبي في خدمة السفينة البحرينية. وفي حالة تخلف أحد الشرطين لا يؤدي النقص الجنسية البحرينية بل يؤدي الي منعها منالإبحار.

### أهمية الجنسية للسفينة:

#### الأهمية القانونية:

تقوم الدولة بحماية سفنها في وقت السلم التي تحمل عملها، ويمكن لها ان تطلب الحمايةالدبلوماسية لسفنها في المياه الأجنبية<sup>(6)</sup>، وكذا اعتراف القانونالدولي لها بولاية الدولة على سفنها التي تحمل علمها في أعالي البحار، كماحملها المسؤولية الدولية، وفي حالة الحرب لا يسمح للدولة المحاربة انتستولي على سفينة دولة محايدة حتتولو كانتتحمّل بضائعللعُدو، إلاإذا كانتتمن المعدات الحربية ولكتالسفنالمحاربة بإمكانها الاستيلاء علسفن العدو ولو كانت تحمل علم دولة محايدة.

#### الأهمية الاقتصادية:

الدولة تمنح المزايا الاقتصادية لسفنها قصد إنماء أسطولها البحري فعن طريق البحرية التجارية يمكن انتتشر نفوذها السياسي والتجاري وأهمها:

اقتصادالملاحة الداخلية أو الإقليمية والساحلية علسفنها الوطنية،تقديم المساعداتالمالية للسفن الوطنية سواء بصورة مباشرة أو غير مباشرة للوقوف أمام المنافسة الأجنبية.

موقف القانونالدولي منجنسية السفن:

لقد اوجبت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المعتمدة 10 ديسمبر 1982م والتي دخلت حيز التنفيذ في 16 نوفمبر عام 1994م في المادة 91 منها على أن " تحدد كل دولة شروط منح جنسيتها للسفن في إقليمها وللحق في رفع علمها وتكون للسفن جنسية الدولة التي

(5) د. فاضل صالح الزهاوي - القانون البحري - الطبعة الثانية 2012م، كلية الحقوق جامعة البحرين ص 41

(6) د. عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق ص 70 وما بعدها. د. مصطفى كمال طه، المرجع السابق ص 60 وما بعدها.

ترفع علمها ويجب أن تقوم رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة." وفي الفقرة الثانية من ذات المادة بقولها " تصدر كل دولة للسفن التي منحتها حق رفع علمها أن تصدر الوثائق الدالة على ذلك".

ويفهم من المادة المشار إليها أن كل دولة لها الحرية المطلقة في تحديد شروط منح جنسيتها المسجلة في إقليمها وجوب رابطة فعلية بين الدولة والسفينة والدولة المانحة للجنسية عليها ان تصدر الوثائق الميينة لذلك. كل السفن مجبرة على الملاحة تحت علم واحد فقط طبقا لما أشارت اليه المادة 1/92 من ذات الاتفاقية" تبحر السفينة تحت علم دولة واحدة فقط تكون خاضعة لولايتها الخالصة في أعالي البحار....." أما إذا أبحرت السفينة تحت علمي دولتين أو أكثر فاعتبرتها الاتفاقية سفينة عديمة الجنسية إذا ادعت لنفسها جنسية من جنسيات أصحاب الأعلام أمام أي دولة أخرى.

أوجب على الدولة ان تمارس ولايتها الفعلية في الرقابة.

### إثبات جنسية السفينة:

#### الإثبات الظاهري :- لجنسية السفينة

المكلف بإثبات جنسية السفينة هو مالكها إن أراد حمايتها حماية قانونية سواء داخل الدولة أو خارجها<sup>(7)</sup>، ونظراً لأن الريان ممثلاً قانونياً أو نائباً عن الريان لذلك ينتقل اليه عبء الإثبات إذا كان خارج ميناء التسجيل، لكون المالك المجهز لا يكون موجوداً معه أثناء الرحلة البحرية، وعن كيفية الإثبات فإن المشرع ألزم كل السفن ملزمة بحمل علم الدولة التي تتمتع بجنسيتها ففي نص المادة 2/2 من القانون البحري البحريني 23 لسنة 1982م " ويجب على كل سفينة تتمتع بجنسية دولة البحرين أن ترفع علمها ولا يجوز لها أن تتخذ علماً غيره إلا إذا كان الغرض من ذلك هو التخلص من الوقوع في أسر العدو أو سفينة حربية أجنبية وكان بذلك يمارس أحد الحقوق المشروعة في الحرب. وفي نفس السياق تنص المادة 91 من معاهدة قانون البحار والتي تنص علي أن "

1- تحدد كل دولة شروط منح جنسيتها للسفن ولتسجيل السفن في إقليمها وللحق في رفع علمها، ويجب أن تقوم رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة

2- تصدر كل دولة للسفن التي منحتها حق رفع علمها الوثائق الدالة على ذلك" المادة 92 من معاهدة قانون البحار تنص صراحة على انه " تبحر السفينة تحت علم دولة واحدة فقط وتكون خاضعة لولايتها الخالصة في أعالي البحار إلا في حالات استثنائية منصوص عليها صراحة في معاهدات دولية أو في هذه الاتفاقية ولا يجوز للسفينة أن تغير علمها أثناء رحلة ما أو أثناء وجودها في ميناء زيارة إلا في حالة نقل حقيقي للملكية أو تغيير في التسجيل"

ومن مفهوم هذه النصوص نرى أن هذا النوع من الإثبات ضعيف لأنه يمكن الاستغناء عنه ببديل آخر، إذ أن مجرد رفع العلم علي ظهر السفينة ليس قاطعاً على أن السفينة تتمتع بجنسية دولة ما، إذ أن المشرع قرر في نفس المادة 2/2 من القانون البحريني أنه يجوز للريان استبدال علم الدولة بعلم آخر إذا ما تعرضت السفينة<sup>(8)</sup>.

#### وثائق السفينة:

تثبت جنسية السفينة بالسند أو الشهادة التي تصدرها السلطات المختصة في الدولة التابعة لها السفينة بعد تسجيلها في سجل السفن الوطنية، وهو ما يطلق عليها شهادة تسجيل السفينة، وتصدر هذه الشهادة من الإدارة البحرية في الميناء المسجلة فيه السفينة بعد التحقق من كافة الشروط التي يجب توافرها فيها. ويجب على الريان الاحتفاظ اثناء الرحلة البحرية بهذه الوثائق والشهادات، التي تعد دليلاً كافياً

(7) لمزيد من التفاصيل راجع د. عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق ص 69 وما بعدها.

(8) د. كمال حمدي، المرجع السابق ص 51 وما بعدها. د. مصطفى كمال طه، القانون البحري المرجع السابق ص 59 وما بعدها.

على خضوع السفينة للقوانين الدولية.

## المبحث الثاني

### الإطار القانوني لكسب السفن الأجنبية الجنسية البحرينية.

الأصل أن الأموال لا تكتسب الجنسية ويقتصر فقط على الأشخاص سواء كانوا طبيعيين اعتباريين، ولكن المشرع البحريني استثناءً أجاز منح الأموال الجنسية لها كالسفن أو الطائرات بهدف ربط هذه الأموال بمصالح الدولة ولخدمتها، باعتبارها جزء من ثروتها، فلا يتصور أن تمنح الجنسية لغير أموال الدولة، أي الأموال الأجنبية مثلاً، باعتبار أن رابطة هذه الأموال بالدولة التابعة لها أقوى من رابقتها بمملكة البحرين مثلاً، وبالتالي ووفق ما سبق فلا يجوز منح الجنسية للسفن أو الطائرات المملوكة لأجانب بأي حال، إلا أن هذا الوضع لم يبق كثيراً خاصة في ظل التطورات القانونية المتعلقة بهذه الحالات، فقد أجاز المشرع البحريني بالقانون البحري الصادر بالقانون 23 لسنة 1982م منح السفن الأجنبية أو بالأحرى المملوكة لأجانب الجنسية البحرية ولكنه اشترط عدة شروط كي يحافظ على هيبة الدولة إزاء منح الجنسية، وهذه الشروط تطورت من تشريع لآخر، وفي ضوء ما سبق سوف نقسم هذا المبحث الي لآتي:

**المطلب الأول:** الوضع في القانون البحري البحريني رقم 23 لسنة 1982م وتعديلاته

**المطلب الثاني:** تقييم نظري للتطور القانوني لكسب السفن الأجنبية الجنسية البحرينية.

### المطلب الأول

#### الوضع في القانون البحري البحريني رقم 23 لسنة 1982م وتعديلاته.

من خلال مطالعة نص المادة 2 من القانون البحري البحريني الصادر بالقانون 23 لسنة 1982م فقد نصت على الآتي " مع عدم الإخلال بالاتفاقات الدولية التي ترتبط بها دولة البحرين تكتسب السفينة جنسية دولة البحرين إذا كانت مسجلة في أحد موانئها وكان مالكةا متمتعاً بالجنسية المذكورة. فق الزم المشرع لكسب الجنسية البحرينية أن يكون مالكةا متمتعاً بالجنسية البحرينية وقت قيدها بسجل السفن بالإدارة البحرية، وفي حال التعدد لملاك السفينة فق أوجب المشرع كذلك أن يكون جميعهم متمتعين بنفس الجنسية وهو ما ذكرته المادة 2/2 من ذات القانون بأن " فإذا كانت السفينة مملوكة لعدة أشخاص على الشيوع وجب أن يكون جميع المالكين متمتعين بالجنسية البحرينية وإذا كان المالك شركة وجب أن تكون متمتعاً بالجنسية المذكورة. "

، فالمشرع هنا قاطعاً لكل شك الزم أن يكون المالك أو الملاك يحملون جنسية الدولة فإن زالت عنهم سواء بالسحب أو الفقد فلا يتمكن هؤلاء من قيدها بالإدارة البحرية لمملكة البحرين وبالتالي يتعذر تمتعها بالجنسية البحرينية"

والي هنا والأمر مستقر بشروط منح الجنسية للسفن المملوكة لوطني أو وطنيين، إلا أن المشرع البحريني أطل علينا بنص جديد ويبدو أنه أكثر مرونة من سابقه فقد أجاز منح الجنسية للسفن المملوكة لغير الوطنيين أي المملوكة لأجنبي أو لأجانب فرداً كان أو شركة، إلا أنه ربط منح الجنسية للسفينة المملوكة لأجانب بموافقة مجلس الوزراء، فقد نصت المادة 2 الفقرة الأخيرة من القانون البحري البحريني 23 لسنة 1982م على أن " استثناء من أحكام الفقرة السابقة يجوز لوزير المالية والاقتصاد الوطني بعد موافقة مجلس الوزراء أن يمنح الجنسية البحرينية للسفن المملوكة لغير البحرينيين بشرط أن تكون مسجلة في أحد موانئ دولة البحرين. " وحسب الترتيب الزمني لمنح الجنسية طبقاً لنص المادة سالفة الذكر، فإن موافقة مجلس الوزراء على منح الجنسية للسفينة المملوكة لأجانب يأتي بعد قيد الشركة بسجل السفن في مملكة البحرين، ومن هذا النص أيضاً يتضح خضوع السفن الأجنبية لذات الإجراءات التي تخضع لها السفن الوطنية عند قيدها ولذات الشروط التي تنقرر لمنح السفن المملوكة لوطنيين جنسية الدولة.

إلا أن المشرع البحريني في تعديل القانون 23 لسنة 1982م باستبدال نص المادة (2) الفقرة الرابعة بالقانون 35 لسنة 2014م نصت على أن "

(7) أن يكون للشركة المالكة للسفينة ممثل قانوني في مملكة البحرين.

(8) أن تكون الشركة المالكة للسفينة قد تم تأسيسها في بلد يرتبط بعلاقات دبلوماسية مع مملكة البحرين، وليست عليها عقوبات من المجتمع الدولي.

(9) الحصول على موافقة قوة دفاع البحرين ووزارة الداخلية على منح الجنسية البحرينية للسفن الأجنبية.

والوضح من نص المادة الأولى من القرار المشار اليه، أنه تشدد في الشروط التي يجب توافرها في السفن الأجنبية التي ترغب في الحصول على الجنسية البحرينية، وتبدأ هذه الشروط:

1- لا يزيد عمر السفينة عن عشرين عاماً وقت تقديم الطلب، وهو شرط بديهي كي يضمن أن السفينة مازالت صالحة للملاحة البحرية، وبمفهوم المخالفة أن السفن التي يزيد عمرها عن عشرين عاماً لا تسجل بسجلات مملكة البحرين وبالتالي حرمانها من ميزة الحصول على الجنسية، إلا أن بدء احتساب المدة هنا لعمر السفينة يتوقف على تاريخ إعلان الباني انتهاء أعمال البناء والتجربة تسلمها الطالب البناء، ولم يرد في القانون البحري البحريني نصوصاً تعالج حالة بناء السفينة<sup>(9)</sup>، وعلى أية حال فقد استقر الفقه<sup>(10)</sup> أن ملكية السفينة تبقى لمتعهد البناء ولا تنتقل إلي طاب البناء إلا بقبول تسلمها بعد تجربتها ما لم يوجد اتفاق على غير ذلك.

2- كما اشترط القرار ألا تقل الحمولة الإجمالية للسفينة عن ثلاثة آلاف طن، وأن تكون ذاتية الدفع، فالنسبة للحمولة نرى أنه لا مشكلة في ذلك، ولكن المشكلة في كون السفينة يجب أن تكون ذاتية الدفع، خلافاً لما نص عليه القانون 23 لسنة 1982 في شأن تعريف السفينة في المادة 1/1 على أنها "السفينة في تطبيق هذا القانون هي كل منشأة صالحة للملاحة تعمل عادة في الملاحة البحرية وتسير بواسطة آلاتها الخاصة أو شراعها، أو تكون معدة لذلك ولو لم تستهدف الريح"

وما جاء به القرار يعد مناقضا لما ورد بالتعريف، فلم تفرق المادة 1/1 المشار اليه في السفينة كونها تتحرك داخل المياه بواسطة آلاتها أو شراعها، إلا ان القرار رقم 3 لسنة 2017م استلزم كون السفينة الأجنبية الراغبة في الحصول على الجنسية البحرية ان تكون ذاتية الدفع، ولا ندري لماذا هذه التفرقة، لأن كلاهما في النهاية سوف يحصل علي جنسية الدولة ويتمتع بمظلة الحماية القانونية لها.

3- أن تكون السفينة مصنفة لدى إحدى هيئات التصنيف العضو في الاتحاد الدولي لهيئات التصنيف، ولعل الهدف من التصنيف هو وضع السفينة في درجة معينة، كي نضمن أن السفينة من درجة ممتازة مثلا بالحصول على بتصنيفها، أو إحدى هيئات التصنيف المعترف بها من قبل وزارة المواصلات والاتصالات.

4- أن تتمتع الشركة المالكة بوضع مالي جيد وترتبط مع البحرين بعلاقات دبلوماسية ولم توقع عليها عقوبات دولية، وأنا أتفق مع القرار في هذه الحالة، ولكن الذي يدعو الي الدهشة أن السفينة بمجرد تمام حصولها علي الجنسية تتمتع بمزايا السفن الوطنية، ومنها المنح والمساعدات التي تقدمها لأصحاب السفن، وهنا أرى أنه لا داعي لهذا الشرط طالما السفينة بذاتها تحققت فيها شروط منح الجنسية.

ولا يجوز للوزير منح الجنسية البحرينية للسفن الأجنبية المملوكة لأشخاص أو لشركات أجنبية تنتمي إلى دول غير صديقة للمملكة، أو لا تربطها بها علاقات دبلوماسية، أو تكون في علاقات غير ودية معها أو مع إحدى الدول العربية إلا بعد موافقة مجلس الوزراء.

1. فالناظر الي شروط منح الجنسية في الشرط رقم 6،7 من القرار، أن تتمتع الشركة المالكة للسفينة بوضع مالي جيد

(9) على غرار القانون البحري البحريني 23 لسنة 1982م نجد قانون التجارة البحري المصري الصادر بالقانون 8 لسنة 1990م قد عالج حالة بناء السفينة ونص في المادة 14

على أن " تبقى ملكية السفينة لمتعهد البناء ولا تنتقل الملكية إلى طالب البناء الا بقبول تسلمها بعد تجربتها ما لم يوجد اتفاق على غير ذلك. ومن هنا حدد المشرع المصري بداية

احتساب عمر السفينة ضمنا من خلال هذا النص، وكان ينبغي على المشرع البحريني أن يساير المشرع المصري"

(10) د. فاضل صالح الزهاوي - القانون البحري - شرح أحكام القانون البحري البحريني - الطبعة الثانية 2012 مطبعة جامعة البحرين ص 75.

وأن يكون لها ممثل قانوني بالبحرين، والهدف من هذا الشرط أن تتمكن الشركة من استثمار السفينة التجاري بشكل جيد وأن تتمكن من أعمال الصيانة لها بحيث لا تعتمد الشركة على الاقتراض من الدولة وتمثل عبئاً مالياً لها، وكي يتمكن دائني الشركة من الحجز على السفينة واستيفاء لديونهم.

2. كما استلزم القرار تعيين ممثلاً قانونياً عن الشركة، لأن التعامل مع الشركة في الخارج قد يتعذر أحياناً وخاصة أن السفينة تبحر في أماكن بعيدة ولفترات زمنية متباعدة ولا يمكن مخاطبتها قانوناً عن طريق الريان أو مجهز السفينة باعتبار أن المجهز وهو الشركة المالكة خارج الدولة، فلكي تخاطب الشركة قانوناً لا بد من تمثيل المجهز قانوناً في مملكة البحرين تقادياً للأخطاء أو محاسبته قانوناً عن التصرفات الضارة بالبلاد، وحرصاً على التأكيد على مصالح المملكة فقد اشترط القرار أيضاً أن ترتبط الدولة التي تم تأسيس الشركة بها (مالكة السفينة) بعلاقات دبلوماسية، كي يتم مخاطبة الشركة قانوناً عن طريق ممثلي الدولة في مملكة البحرين كالسفارات أو القنصليات، فإلى جانب ممثل الشركة القانوني استلزم القرار كذلك الارتباط الدبلوماسي ولكن بشرط ألا تكون الدولة مؤسسة الشركة قد وقّع عليها عقوبات من المجتمع الدولي.

3. 4- استلزم القرار كذلك الحصول على موافقة قوة دفاع البحرين ووزارة الداخلية علي منح الجنسية للسفن الأجنبية والهدف من ذلك مراجعة الجهات الأمنية الخارجية والداخلية مدى خلو السفينة من ارتكاب مخالفات قانونية داخل وخارج المملكة وأن غايتها الاستثمار البحري فقط بعيد عن شبهة ارتكاب جرائم أو أن تكون من السفن المعادية لها أو استخدامها لأغراض عدائية ضد الدولة، وحظر القرار كلا الجهتين من اتخاذ قرار بمنح الجنسية لسفن تابعة لدول معادية أو غير صديقة أو لا تربطها بالدولة بعلاقات دبلوماسية، أو تكون في علاقات غير ودية معها أو مع إحدى الدول العربية، إلا بعد موافقة مجلس الوزراء، حتى لا يخضع القرار للأهواء، فمجلس الوزراء ما هو إلا جهة رقابية علي مدى كفاية شروط منح الجنسية للسفن المملوكة لغير البحرينيين.

### المطلب الثاني:

#### تقييم نظري للتطور القانوني لشروط منح السفن الأجنبية الجنسية البحرينية.

إذا كان المشرع في القانون البحري 23 لسنة 1982م نص في المادة الثانية فقرة 2 منه على منح الجنسية للسفن الأجنبية بقرار من الوزير المختص (وزير الصناعة) بعد موافقة رئيس مجلس الوزراء تم تعديل النص بالقانون 35 لسنة 2014م بنقل اختصاص وزير الصناعة الي الوزير المعني بالنقل البحري والملاحة البحرية، وهنا النص لم يغير شيئاً، بل أن جوهر نص المادة لم يتغير بإجازة منح الجنسية للسفن الأجنبية بقرار من الوزير المختص سواء وزير الصناعة سابقاً أم وزير النقل البحري والملاحة البحرية وبنفس الشروط التي تخضع لها السفن المملوكة لبحرنيين، وعلق قرار المنح على كون تسجيل في الإدارة البحرية في إحدى موانئ المملكة وهو شرط بديهي، لأن تسجيل السفن والحصول على شهادة بالتسجيل تعتبر بمثابة شهادة ميلاد للسفينة، ويجب ان يكون محل ميلادها البحرين إذا كانت ترغب في التمتع بجنسيتها.

إلا أن قرار رئيس مجلس الوزراء رقم 3 لسنة 2017م أطل علينا بشروط جديدة لم تكن موجود من قبل في القانون البحري، فيما يتعلق بالسفن الراغبة في الحصول على جنسية الدولة، فبعدما استقر التشريع لمدة زمنية لأبأس بها في خضوع السفن الأجنبية لنفس شروط السفن الوطنية لمنح الجنسية الا وهي التسجيل بإحدى موانئ المملكة كي تتمتع بنفس المزايا التي تتمتع بها السفن الوطنية كالملاحة الداخلية أو الاستعادة من المنح والمساعدات التي تقدمها الدولة لأصحاب السفن، ونرى أن هذه المساواة في تلك الحقبة الزمنية مردها التوسع في الأسطول البحري للمملكة خاصة وأنها تتمتع بشواطئ بحرية واسعة.

إلا أن الشروط التي أضافها القرار المشار اليه تجعل من الصعوبة تنفيذها أحيانا، كما لا ندري هل القرار تعديل لنص المادة 4/2 من القانون 35 لسنة 2014م، لأن من المبادئ القانونية المستقرة مبدأ تدرج القواعد القانونية ويسمى أيضا الهرم التشريعي ويقصد به ترتيب القواعد القانونية أو الأدوات التشريعية من الأعلى إلى الأدنى وفقاً لقوتها والجهة المنوط بها إصدارها مع ضرورة الالتزام - عند التطبيق - بهذا الترتيب. ويشمل الهرم الدستور ثم القانون ثم اللوائح، ويحتوي أيضاً على المعاهدات الدولية التي يختلف موقعها حسب الأنظمة القانونية.

أنه لا يجب أن تخالف القاعدة القانونية الأدنى القاعدة الأعلى منها حسب الترتيب الهرمي للقوانين، وهنا القرار يخالف ما ورد بنص المادة 4/2.

كما أن القانون البحري الحالي 23 لسنة 1982م لم تصدر له لائحة تنفيذية كي يتم تعديلها بموجب قرار من الوزير المختص، كما لاحظنا الآتي في القرار:

1- في الفقرة الأخيرة من القرار علق منح الجنسية على موافقة وزير الدفاع والداخلية، في حين أن المادة 4/2 من القانون 35 لسنة 2014م جعل قرار منح الجنسية في اختصاص الوزير بالنقل البحري والملاحة البحرية، إلا أنه استبدل اختصاص هذا الوزير بآخر وهو وزير المواصلات والاتصالات حسبما نصت المادة الأولى من قرار رئيس مجلس الوزراء رقم 3 لسنة 2017م، ولعله دمج النقل بكل صوره في وزارة واحدة هي وزارة المواصلات والاتصالات.

2- إذا كانت السفينة عبارة عن مال منقول ذات طبيعة خاصة، وأنه لا يجوز منح الجنسية للأموال خلافا للأشخاص الطبيعية أو الاعتبارية بموجب القوانين المنظمة لها، إلا أن المشرع استثناءً أجاز منح السفن والطائرات جنسية الدولة المسجلة فيها<sup>(11)</sup>، سواء كان مالكا وطنيا أم أجنبيا، ولكن بمطالعة القرار في المادة الأولى في الشرط السادس من شروط منح الجنسية نص على أن "أن تتمتع الشركة المالكة للسفينة بوضع مالي جيد، ونلاحظ هنا أن القرار يقصر منح الجنسية للسفن المملوكة للشركات فقط دون الأفراد الطبيعيين أو أي جهات أخرى، وهو ما يعد خروجاً على نص المادة 4/2 من القانون 23 لسنة 1982م " استثناءً من أحكام الفقرة السابقة يجوز لوزير المالية والاقتصاد الوطني بعد موافقة مجلس الوزراء أن يمنح الجنسية البحرينية للسفن المملوكة لغير البحرينيين بشرط أن تكون مسجلة في أحد موانئ دولة البحرين".

وهو ما يدعو للدهشة أن نص م 4/2 من القانون جاء عاماً لم يفرق بين من هو المالك الأجنبي سواء كان فرداً أو شركة، نجد قرار رئيس مجلس الوزراء 3 لسنة 2017م حصرها فقط في الشركات التجارية، فهل هذا يعد مخالفة قانونية يستوجب التعديل؟ أم أن القرار قصر تطبيق هذه الشروط فقط على السفن المملوكة للشركات التجارية، وما عداها من جهات أخرى تملك سفناً ترغب في منحها جنسية البحرين لا تنطبق عليها تلك الشروط، وهل القرار بذات قوة القانون حتى يدخل تعديلاً عليه؟

طبقاً للقواعد القانونية الثابتة أن القرار مهما كانت قوته لا يجوز له بأية حال أن يخالف نص القانون، وكان هنا وجوب إدخال تشريعي على نص المادة 4/2 من القانون 35 لسنة 2014م بوضع الشروط التي تفرض على الشركات الأجنبية الرغبة في الحصول على الجنسية البحرينية.

3- الشركة التجارية مالكة السفينة: السفينة ما هي إلا عنصر في رأس المال للشركة تتمتع تلقائياً بجنسية الشركة متى تم قيد الشركة الأجنبية في سجلها التجاري<sup>(12)</sup>، وكون سعي الشركة الي الحصول للسفينة المملوكة لها على جنسية دولة أخرى يعني تغيير جنسية المال محل نشاط الشركة، وهذا لا يستقيم قانوناً، فالسفينة لا يجب أن تحمل سوى جنسية واحدة<sup>(13)</sup> والسفينة بدون جنسية تعتبر سفينة

(11) د. فاضل صالح الزهاوي - المرجع السابق ص 40.

(12) لمزيد من التفاصيل أنظر د. فؤاد عبد المنعم رياض - الوسيط في الجنسية ومركز الأجانب، دار النهضة العربية الطبعة الخامسة 1988م ص 336 وما بعدها.

(13) د. مصطفى كمال طه - القانون البحري - دار المطبوعات الجامعية 2006 الإسكندرية ص 53

قرصان، وان تغيير جنسية المال (السفينة) يعني أن الشركة تتمتع بجنسية بخلاف جنسية رأس مالها، إلا أن المشرع البحريني ربط منح الجنسية لهذه السفن بتسجيلها في إحدى موانئ الدولة، واستقر الفقه<sup>(14)</sup> أيضا على أن السفينة المسجلة في ميناء أجنبي لا تكتسب جنسية الدولة ولو كانت مملوكة لبحرينيين.

5- موافقة رئيس مجلس الوزراء ووزير الدفاع والداخلية علي منح الجنسية: فحسب نص المادة 4/2 من القانون 35 لسنة 2014 المعدل للقانون 23 لسنة 1982م بإصدار القانون البحري البحريني، بأن قرار منح الجنسية للسفن الأجنبية من الوزير المعني بالنقل البحري والملاحة البحرية (وزير المواصلات والاتصالات حاليا) يتوقف على موافقة رئيس مجلس الوزراء فقط، إلا أن القرار رقم 3 لسنة 2017م أستلزم الي جانب ذلك موافقة وزير الدفاع والداخلية، ونري أنه قيد إجرائي فيه تزايد، الأمر الذي يوسع الفجوة بين طلب منح الجنسية وقرار منحها من الجهات المختصة بالبحرين، الأمر الذي يحجم عنه في النهاية أصحاب السفن الأجنبية الي طلب منح الجنسية لسفنههم والبحث عن دول أخرى أخف إجرائيا لكسب جنسيتها.

### 3 الخلاصة

السفينة عبارة مال منقول ذات طبيعة خاصة كونها تعامل معاملة العقار في التصرفات القانونية، فلا ينطبق بشأنها قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية، كما ولا بد من منح السفينة جنسية دولة معينة كي تتمتع بالحماية الدبلوماسية خارج ميناء التسجيل باعتبار السفينة جزء من سيادة الدولة يمكن أيضاً تحديد القانون الواجب التطبيق على ظهر السفينة، ومن خلال ما تم استعراضه بالبحث توصلنا الي النتائج والتوصيات الآتية:

#### 3.1 النتائج

- والقاعدة أن السفينة يجب أن تحمل جنسية دولة واحدة، فلا يسمح بتعدد الجنسية لها كالشخص الطبيعي أو الاعتباري كما هو الحال في الشركات متعددة القوميات أو الجنسيات، وأخضع المشرع البحريني شأنه شأن التشريعات الأخرى السفن لشروط معينة لكسب جنسية الدولة وردت بالمادة 1/2 من القانون البحري البحريني الصادر بالقانون 23 لسنة 1982م وهما شرط التسجيل بإحدى موانئ الدولة والملكية الوطنية للسفينة فردا كان او شركة.
- بالنسبة للسفن الأجنبية أي المملوكة لأجانب والراغبة في كسب جنسية مملكة البحرينم بعدة تطورات قانونية، فبعدما نص في المادة 4/2 من القانون البحري البحريني على شرط كسب هذه السفن للجنسية استلزم شرطين أساسيين وهما القيد بسجل السفن بإحدى موانئ الدولة وقرار بمنح السفينة الجنسية بشرط موافقة رئيس مجلس الوزراء، وتم تعديل نص المادة المذكور بالقانون 35 لسنة 2014م وقصد بالتعديل ابدال اختصاص الوزير بمنح الجنسية للسفن الأجنبية.
- صدر قرار رئيس مجلس الوزراء رقم 3 لسنة 2017م بشأن شروط وضوابط منح الجنسية البحرينية للسفن الأجنبية وورد فيه إضافة جديدة لشروط خاصة بالسفن الراغبة في الحصول على الجنسية البحرينية، هذه الشروط تمثل إضافة أو حذف لبعض الشروط الواردة في المادة 4/2 من القانون 35 لسنة 2014م المعدل للقانون 23 لسنة 1982م، وهي شروط يجب توافرها في السفن أو مالكي السفن إذا كانت ترغب في الحصول على الجنسية.

#### 3.2 التوصيات

(14) د. مصطفى كمال طه المرجع السابق ص 58.

- نظرا لكون القانون البحري لا توجد له لائحة تنظيمية، فقد صدر قرار من رئيس مجلس الوزراء بإعادة تنظيم الشروط التي يجب توافرها في السفينة وكذلك المالك، إلا أن القرار تعرض بالتعديل لنص المادة 4/2 من القانون 35 لسنة 2014م المعدل للقانون 23 لسنة 1982م، وهو تعديل غير مسموح به طبقاً للمبادئ القانونية المستقرة في التدرج التشريعي، ونري أنه لا مانع من صدور قرار بوضع شروط لتنظيم حالة السفينة ووضع المالك الدولي والمالي بشرط ألا تخالف نص في القانون، فإذا كانت المادة 4/2 من القانون تناولت نصاً عاماً لمالك السفينة سواء كان شركة أو غيرها إلا أن النص حصر المالك والمسموح له بطلب الحصول على الجنسية أن يكون شركة تجارية ذات وضع مالي جيد لذلك يجب أن يعدل القرار والعمل بالمفهوم الواسع للمالك.
- التخفيف من حدة الشروط التي تطلبها القرار تشجيعاً لأصحاب السفن الأجنبية لتسجيل سفنهم في مملكة البحرين بهدف التوسع في الأسطول البحري البحريني خاصة وأنها تتمتع بشواطئ بحرية واسعة.

### القوانين

- 1- القانون البحري البحريني الصادر بالقانون 23 لسنة 1982م.
  - 2- القانون 35 لسنة 2014م بتعديل بعض نصوص القانون البحري البحريني 23 لسنة 1982م
- القرارات الوزارية:
- قرار رئيس مجلس الوزراء رقم (3) لسنة 2017م بشأن شروط وضوابط منح الجنسية البحرينية للسفن الأجنبية.

### المراجع

- [1] د. اميرة صدقي – الموجز في القانون البحري دار النهضة العربية 1980م
- [2] مصطفى كمال طه القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية 2006م الإسكندرية.
- [3] د. عبد الفضيل محمد أحمد القانون الخاص البحري دار الفكر والقانون المنصورة، مصر الطبعة الأولى.
- [4] د. محمود سمير الشراوي – القانون البحري 1978م، دار النهضة العربية.
- [5] د. محمد السيد الفقي القانون البحري – دار الجامعة الجديدة طبعة 2007م
- [6] د. كمال حمدي القانون البحري منشأة المعارف بالإسكندرية 2003م
- [7] فاضل صالح الزهاوي – القانون البحري – الطبعة الثانية 2012م، كلية الحقوق جامعة البحرين.
- [8] د. فؤاد عبد المنعم رياض – الوسيط في الجنسية ومركز الأجانب، دار النهضة العربية الطبعة الخامسة 1988م.