

عنوان البحث

أثر نظام التسجيل المفتوح للسفن على الأساطيل البحرية: (دراسة تطبيقية على دولة قطر خلال الفترة 2012-2022)

نائيل محمد عبدا لله محمد الخالدي¹، د. عبد الصادق محمد سعيد محمد احمد¹

¹ كلية الاقتصاد والعلوم الاجتماعية، جامعة البحر الأحمر، السودان

HNSJ, 2026, 7(1); <https://doi.org/10.53796/hnsj71/19>

المعرف العلمي العربي للأبحاث: <https://arsri.org/10000/71/19>

تاريخ النشر: 2026/01/01م

تاريخ القبول: 2025/12/07م

تاريخ الاستقبال: 2025/12/01م

المستخلص

تناولت هذه الدراسة أثر تبني نظام التسجيل المفتوح للسفن على أداء الأساطيل البحرية، مع تطبيق عملي على دولة قطر خلال الفترة (2012-2022)، وبيان انعكاساته على السلامة البحرية وحماية البيئة وعلى حجم الأسطول الوطني. اعتمدت الدراسة المنهج الوصفي التحليلي ومنهج دراسة الحالة، واستخدمت أدوات ميدانية شملت الاستبانة (40 استبانة) والمقابلات والملاحظة والزيارات، إلى جانب التحليل الإحصائي باستخدام SPSS لاختبار الفرضيات. أظهرت النتائج وجود علاقة ذات دلالة بين التسجيل المفتوح وبين مؤشرات تتعلق بزيادة مخاطر السلامة وضعف الرقابة والتفتيش، كما بينت أن نسبة معتبرة من ملاك السفن تفضل التسجيل المفتوح لأسباب اقتصادية وتنظيمية أبرزها خفض التكاليف والضرائب ومرونة متطلبات الطاقم، رغم ما يوفره التسجيل الوطني القطري من تسهيلات. كما أبرزت الدراسة أن انتقال جزء من السفن إلى أعلام ملائمة ينعكس سلباً على حجم الأسطول الوطني وفرص الاستفادة منه اقتصادياً واستراتيجياً. وأوصت الدراسة بتعزيز جاذبية التسجيل الوطني عبر خفض الرسوم والضرائب وتيسير متطلبات الطاقم الوطني، وتطوير خدمات التسجيل والرقابة، مع تكثيف توعية الملاك بمخاطر التسجيل المفتوح على السلامة والبيئة، بما يدعم الحفاظ على الأسطول البحري القطري ودوره في تنشيط الاقتصاد وخدمة التجارة الخارجية.

الكلمات المفتاحية: أثر، التسجيل المفتوح للسفن، الأساطيل البحرية، دولة قطر.

RESEARCH TITLE

The Impact of the Open Ship Registry System on Maritime Fleets: An Applied Study on the State of Qatar (2012–2022)

Abstract

This study examines the impact of adopting the **open ship registry system** on maritime fleet performance, using the **State of Qatar during the period 2012–2022** as an applied case. It also highlights the system's implications for **maritime safety and marine environmental protection**, as well as for the size and performance of the national fleet. The study employed a **descriptive–analytical approach** in addition to the **case study method**, and relied on field tools including a **questionnaire (40 forms)**, interviews, observation, and site visits, alongside statistical analysis using **SPSS** to test the research hypotheses.

The findings indicate a **statistically significant relationship** between open registration and indicators associated with increased safety risks and weaker inspection and control procedures. The results also show that a considerable proportion of shipowners prefer open registration for economic and regulatory reasons, most notably **lower costs and taxes** and greater flexibility regarding **crew requirements**, despite the facilitation features offered by Qatar's national registry. Moreover, the study reveals that shifting vessels to flags of convenience negatively affects the **size of the national fleet** and reduces the potential economic and strategic benefits derived from it.

Accordingly, the study recommends strengthening the attractiveness of national registration by **reducing fees and taxes**, easing national crew requirements, improving registration and oversight mechanisms, and intensifying awareness efforts about the adverse safety and environmental impacts of open registration—thereby supporting the preservation of the **Qatari maritime fleet** and its role in boosting the national economy and facilitating foreign trade.

Key Words: Impact; Open Ship Registration; Maritime Fleets; State of Qatar.

المقدمة:

يُعد النقل البحري وسيلة هامة من وسائل التبادل التجاري ودعامة أساسية للاقتصاد القومي للدول خصوصاً إن البحار تشغل 75% من مساحة الكرة الأرضية (1)، حيث أن 90% (2) من حجم التجارة العالمية يتم نقلها بحراً. بعبارة أخرى، أن قطاع النقل البحري من أهم القطاعات والدعامات الأساسية لاقتصاديات الدول ونموها وتقدمها، حيث انه يشكل أهمية كبيرة وأساسية في خدمة التجارة الدولية المنقولة بحراً. لكن، يقع العبء والمهام والمسؤولية في كيفية الاستفادة من النقل البحري والخدمات التي يوفرها على ملاك الأساطيل البحرية والشركات العاملة في مجال تشغيل السفن وذلك من اجل تقديم أفضل خدمة وجودة عالية مع ضرورة توفير تكلفة قليلة حتى يمكن الاستفادة من المميزات التي يوفرها قطاع النقل البحري وإمكانية استغلاله بالطريقة والصورة المثلى. لذلك، بدون أي شك، حتى مع وجود النقل الجوي والبري.

بصورة عامة هنالك أنواع مختلفة من تسجيل السفن تتبعها الدول (3)، أي كان نوع التسجيل المستخدم لتسجيل السفن ورفع علم الدولة صاحبة التسجيل وإمكانية الإبحار بين الموانئ البحرية المختلفة، فان دولة علم السفينة لها حقوق وعليها واجبات ومهام يمثل بعضها في توفير الحماية لأساطيلها البحرية سواء عندما تكون السفينة خارج الموانئ الوطنية او عندما تكون في مناطق أعالي البحار أو في المياه الإقليمية لدول أخرى، إذ أن دولة العلم لها الحق والحرية في تطبيق وتنفيذ قوانينها الوطنية ونظام تشريعاتها، طبقاً لمبادئ القانون الدولي والاتفاقيات الدولية ذات الصلة، على السفن التي تسجل عندها وتحمل جنسيتها وترفع علمها بغض النظر عن مكان تواجها وإبحارها.

إن دولة قطر تعتمد اعتماد كبيراً على النقل البحري لما يحققه لها من فوائد جمة إلا أن تحديات المحافظة على الأسطول البحري القطري من التحرك والذهاب والتسجيل لدول أخرى تعرف بدول التسجيل المفتوح للسفن أو دول الأعلام المفتوحة أو الملائمة مطلب وهدف وغاية أساسية مهمة جداً وذلك لأجل المحافظة على الأسطول البحري القطري.

مشكلة الدراسة:

مشكلة هذه الدراسة يكمن في كيفية جذب ملاك السفن والشركات الملاحية القطرية في الاتجاه نحو رفع العلم القطري بدلاً عن التسجيل في دول الأعلام الملائمة مثل بنما، قبرص، وليبيريا والبهامس.... الخ والتي ظلت تمنح ملاك السفن مزايا عديدة ساعدت على هروب وهجرة الملاك الوطنيين إلى تلك الدول مما أثر على أداء الأسطول البحري القطري من خلال نقص الحمولات والفوائد المالية بجانب فقدان الكثير من فرص العمل والتوظيف. حيث نجد انه في سنة 2020 ومن إجمالي 126 سفينة ذات الحمولات الوزنية الخاصة بالأسطول البحري القطري (الحمولات الساكنة) والتي يمتلكها ملاك سفن وشركات ملاحية قطرية، كان هنالك عدد 59 سفينة ترفع العلم القطري وعدد 67 سفينة ترفع أعلام دول الملائمة أي بنسبة تقريبية بلغت 53% (4)، الأمر الذي يتطلب إعطاء المزيد من المزايا والحوافز والثقة للملاك القطريين في الاتجاه نحو التسجيل الوطني ورفع أعلام دولهم والمساهمة في رفع أداء الأسطول الوطني القطري.

(1) فايد يوسف عبد المجيد، عنبر محمود مفتوح، جغرافية البحار والمحيطات، 2016، دار الثقافة العربية، القاهرة، مصر، ص. 11.

(2) المنصوري، محمد العوامي، الشرح والتعليق على القانون التجاري البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة، 2017، مكتبة الوفاء القانونية، ص. 3.

(3) وذلك حسب العرف أو النظام المتبع بين الدول فيما يتعلق بالأجراء الإداري المتبع بتسجيل الدول فبعض الدول تستخدم نظام التسجيل الوطني والبعض

تستخدم نظام التسجيل الدولي بينما البعض يستخدم نظام التسجيل المفتوح، للمزيد راجع

Dickinson, H., International Ship Registration Requirements, 2014, Official Lawyers, Eurasian Capital of European

Unctad, 2020.(4)

أسئلة الدراسة:

تحاول هذه الدراسة الإجابة على الأسئلة الآتية: -

ما هو أثر استخدام نظام التسجيل المفتوح للسفن على الأسطول البحري القطري من حيث الحمولات وعدد السفن التي يكون ملاكها قطريين؟

هل تسبب السفن المسجلة تحت نظام التسجيل المفتوح حوادث بحرية تفوق وتزيد عن عدد الحوادث البحرية للسفن المسجلة تحت نظام التسجيل الوطني التقليدي؟

ما هو سبب أو سر لجوء نسبة كبيرة من الملاك القطريين إلى تسجيل سفنهم لدى دول لديها نظام التسجيل المفتوح على الرغم من أن التسجيل الوطني القطري يتميز ويتفرد بمرونة وتسهيلات ومميزات قد لا تتوفر في دول بحرية تقليدية أخرى؟ ولماذا لم ينجح أو يستطیع المشرع القطري في السنوات الأخيرة إرجاع السفن التي تحمل أعلام مفتوحة وجعلها تحمل أعلام قطرية وطنية؟

فرضيات الدراسة:

الفرضية الأولى: وجود نظام التسجيل المفتوح للسفن في دول أعلام الملائمة الحالي يؤثر سلباً على امن وسلامة الملاحة البحرية

الفرضية الثانية: وضع السلطة البحرية لدول نظام التسجيل المفتوح للسفن يضعف من القيام بعمليات الرقابة والتفتيش على السفن الوطنية والأجنبية

الفرضية الثالثة: توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين التسجيل المفتوح للسفن وأداء وحجم الأسطول البحري القطري.

أهمية الدراسة:

إن الأهمية من أعداد هذه الدراسة هو أنها تبحث في أحد المنهجيات الإدارية الحديثة، والتي تشكل فرعاً مهماً من فروع إدارة اقتصاديات النقل البحري وهو إدارة تسجيل السفن، ودراسة أبعاد التطبيق الناجح للإدارة اللوجستية في تسجيل السفن، إذ يعتبر هذا النوع من الدراسات الحديثة الجديدة في بعض الدول ومنها دولة قطر. لذلك ستترتب على هذه الدراسات نتائج إيجابية لملاك السفن وشركات النقل البحري والمجتمع البحري عموماً ولدولة قطر على وجه الخصوص وذلك فيما يتعلق بمجال الخدمات اللوجستية الخاصة بتسجيل السفن. الأمر الذي سيساعد على تحسين جودة تسجيل السفن وزيادة حمولات السفن ورفع العلم القطري والتزام السفن بمعايير السلامة البحرية ومنع التلوث البحري.

تقديم إضافة علمية ذات جدوى مفيدة لعملية الاستفادة من تسجيل السفن بدولة قطر وتطويره وتحديثه من أجل دعم قطاع النقل البحري والخدمات البحرية القطرية.

منهجية الدراسة:

اعتمدت الورقة علي المنهج الوصفي التحليلي ومنهج دراسة الحالة . كما استخدمت الاستبانة لتحليل عينة الدراسة بجانب المقابلات كما تم استخدام برنامج الحزم الإحصائية للعلوم الاجتماعية (SPSS) Statistical Package for the Social Sciences بغرض الإجابة على تساؤلات الدراسة واختبار صحة فرضياتها وذلك للوصول إلى النتائج المرجوة.

حدود الدراسة:

اقتصرت حدود الدراسة على الآتي: -

الحدود الموضوعية: تتجلى في التطرق إلى أثر استخدام نظام التسجيل المفتوح للسفن على الأساطيل البحرية وبالتطبيق على علم دولة قطر مع بيان أهم الأسباب التي دعت ملاك السفن القطريين إلى تسجيل معظم أساطيلهم البحرية تحت نظام التسجيل المفتوح للسفن وما ترتب ونتج عن ذلك من فقدان لكثير من حمولات وعدد السفن للأسطول البحري القطري. الحدود الزمنية: تتمثل في الفترة الزمنية من 2012 إلى 2022.

هيكل الدراسة:

جاءت الدراسة مشتملة علي المقدمة و أربعة محاور، المحور الأول تناول أنظمة التسجيل المفتوح للسفن، أما المحور الثاني فجاء مشتملا علي نظم التسجيل المفتوح في دولة قطر. كما جاء المحور الثالث متناولاً آثار نظام التسجيل المفتوح للسفن. وأخيراً المحور الرابع والذي اشتمل التحليل النتائج والتوصيات.

المحور الأول: أنظمة التسجيل المفتوح للسفن**1-1 أنواع أنظمة تسجيل السفن**

تسجيل السفن بصورة يمكن وصفه بأنه أحد الإجراءات الإدارية التي يقوم بها ملاك السفن في إقليم الدولة وذلك بعد إتباع وتنفيذ الشروط والمتطلبات والقوانين والقرارات ذات الصلة، والتي تختلف من دولة لأخرى، والتي عادة ما تطلبها السلطات المختصة بتلك الدولة، عادة ما تعرف بدولة العلم Flag State. أشار Li and Won ham⁽⁵⁾ إلى انه بصورة عامة توجد ثلاث أنواع لنظام تسجيل السفن وهم: -

نظام التسجيل الوطني National Registry**نظام التسجيل المفتوح Open Registry**

من الطبيعي أن لكل نظام من الأنظمة شروطه وضوابطه ومميزاته سواء للدولة التي تقوم بالتسجيل أو ملاك السفن. بعبارة أخرى، توجد ثلاثة أنواع لتسجيل السفن تستطيع الشركات الملاحية أن تقوم بتسجيل سفنها بموجبها.⁽⁶⁾

أولاً: نظام التسجيل الوطني (NR) National Registry، أو أحيانا يعرف بالتسجيل المغلق (CR) Closed Registry أو التسجيل التقليدي (TR) Traditional Registry، فهذا النوع من أنظمة تسجيل السفن عادة تسمح الدول بتسجيل السفن لديها ورفع علمها بشرط أن تتبع ملكية تلك السفن لمواطنيها أو مقيمين عندها، مثال ذلك الولايات المتحدة الأمريكية USA والمملكة المتحدة UK واليابان وكندا وقطر ومصر والسودان.

بعد إجراء عملية التسجيل تستطيع تلك السفن ان تُمنح الحق في الحصول على جنسية تلك الدولة ورفع علمها وان تخضع تلك السفن وتلتزم بقوانين وتعليمات وشروط ولوائح تلك الدولة. حيث أن جنسية السفينة تحدد الكثير من الواجبات والالتزامات.

(1) Li, K.X., and Wonham, J., "New Developments in Ship Registration", (1999) 14 International Journal of Marine and Coastal Law 137-54, P.43

(2) Whitworth, J. (1987). The Registration options. Causes and consequences. Which Register? Which Flag? Conference Lloyd's of London Press, P.19

من ضمن مميزات التسجيل الوطني أو التقليدي هو السماح للسفن بممارسة عمليات الصيد، القطر والإرشاد في المياه الإقليمية للدولة على السفن المسجلة تحت نظام التسجيل الوطني بتلك الدولة دون غيرها،

ثانياً/التسجيل المفتوح (OR) Open Registry

يمكن أن يكون التسجيل المفتوح فعالاً وبديلاً عن الأنواع الأخرى من حيث التكلفة لأصحاب السفن الذين يتطلعون إلى تسجيل سفنهم، وذلك من خلال تقديم أسعار تنافسية، عمليات تسجيل أسرع، عدد أقل من القيود والوصول بسرعة إلى التجارة الدولية، حيث توفر السجلات المفتوحة خياراً قابلاً للتطبيق لأصحاب السفن الذين يتطلعون إلى توفير المال وتبسيط عملياتهم.²

في هذا النظام أو التسجيل المفتوح تسمح الدول بتسجيل السفن لمواطنيها أو المقيمين فيها وكذلك تسمح أيضاً بالتسجيل لسفن تكون مملوكة لأشخاص يحملون جنسية دول أخرى خلاف دولة التسجيل المطلوب التسجيل فيها، أي ان هذا التسجيل يكون مفتوح للسفن المملوكة للأجانب، مثال ذلك مالطا، لبنان، ليبيريا. Hill⁽⁷⁾

يوضح الجدول رقم (1.1) أهم المميزات التي يحصل عليها ملاك السفن سواء كانت سفنهم مسجلة تحت السجل الوطني أو الثنائي أو المفتوح. كما إن الجدول المذكور يشير الى العيوب إذا صح التعبير التي يواجهها ملاك السفن عند تسجيل سفنهم في السجلات المذكور. تجد الإشارة إلى انه قد تختلف هذه المميزات او العيوب على ارض الواقع، كما انها قد تزداد از تتخفف من دولة إلى أخرى، لكن ما ذكر في هذا الجدول يمثل الغالبية المشتركة من المميزات التي يحصل عليها ملاك السفن أو العيوب.

جدول رقم (1.1) مميزات وعيوب التسجيل الوطني (NR) والثنائي (SR) والمفتوح (OR) لمالك السفينة

المميزات والعيوب	التسجيل الوطني	التسجيل الثنائي	التسجيل المفتوح
مزايا لمالك السفينة			
إعانات مالية ودعم من الحكومة	نعم	نعم	لا
حرية الوصول إلى الشحنات الوطنية	نعم	نعم	لا
حرية الوصول إلى الموانئ الوطنية	نعم	نعم	لا
الأولوية في خدمات الموانئ الوطنية	نعم	نعم	لا
مرونة في جنسيات الطاقم	لا	نعم	نعم
توفير أو تقليل تكلفة الطاقم	لا	نعم	نعم
تحويلات العملة بسهولة	غير مؤكد	نعم	نعم
رسوم تسجيل منخفضة	لا	لا	نعم
ضريبة منخفضة أو بدون ضريبة	لا	نعم	نعم
النظر في قسط التامين المنخفض	لا	نعم	نعم
الخدمة الدبلوماسية والعسكرية	نعم	نعم	لا

(7) Hill, C., Maritime Law 6th ed. (LLP: London), 2003, P.66

الحماية من دولة العلم	نعم	نعم	من غير المرجح
سمعة جيدة	نعم	نعم	من غير المرجح
استقرار سياسي	محتمل ان	محتمل ان	غير مؤكد
البيروقراطية	نعم	نعم	لا
عيوب لمالك السفينة			
الرقابة الحكومية (السلامة والمالية والسياسيات) وما الى ذلك	نعم	نعم	لا
تفتيش على إجراءات السلامة من قبل مفتشين دولة العلم	نعم	نعم	من غير المرجح
الالتزام القانوني الوطني في حالة الحرب والطوارئ	نعم	نعم	لا
خطر التعرض للاعتقال والاستيلاء من قبل العدو	نعم	نعم	يمكن تجنبه
تدخل سيطرة دولة الميناء	من غير المرجح	من غير المرجح	نعم
مقاطعة نقابة البحارة	لا	لا	نعم
شرط البناء الوطني	غير مؤكد	غير مؤكد	لا
متطلبات الإصلاح الوطني	غير مؤكد	غير مؤكد	لا

Source: Li, K.X., and Wonham, J., "New Developments in Ship Registration", (1999) 14 International Journal of Marine and Coastal Law 137-54, P.43

من الجدول رقم (1.1)، يتضح بان الكثير من السفن المسجلة تحت نظام التسجيل المفتوح Open Registry قد تسببت في كثير من المشاكل التي تؤثر على البيئة البحرية، وبالرغم من ذلك، وكما ذكر (8)، انه ليس فقط السفن المسجلة تحت نظام التسجيل المفتوح Open Registry تسببت في كثير من المشاكل التي تؤثر على البيئة البحرية، ففي الواقع العملي، أن الكثير من السفن المسجلة في الدول التي لديها نظام التسجيل المغلق أو طني Registry Closed تسببت أيضا في كثير من المشاكل البيئية كحوادث تسريب الزيت أو حوادث السفن، وعليه، يمكن القول بان إلغاء نظام التسجيل المفتوح Open Registry لا يضع حل للمشاكل التي تؤثر على البيئة البحرية والناجمة بصورة خاصة من التلوث الزيتي.

المحور الثاني: نظام تسجيل السفن في دولة قطر

1.2 نبذة عن نشأة وتطور النقل البحري في دولة قطر

يعتمد اقتصاد دولة قطر بصورة رئيسية على تصدير المواد البترولية والغاز المسائل والمواد البتروكيميائية، وفي نفس الوقت، تستورد دولة قطر الكثير من المواد ذات الأهمية لبناء وتقديم الإنسان وتوفير كافة الخدمات البنية التحتية والأساسية التي تلبي احتياجاته، حيث ان دولة قطر تعتمد على استيراد الكثير من البضائع بمختلف أحجامها وأنواعها وأشكالها من دول مختلفة، لذلك اهتمت دولة قطر بتشجيع الشركات الملاحية وقدمت لهم الكثير من المميزات والتسهيلات التي تجعلهم يستطيعون الوقوف في السوق البحري ومواجهة المنافسة العالمية في مجال النقل البحري، أما ما يخص إنشاء الموانئ البحرية وما يرتبط له، فقد كان لها عناية واهتمام كبير من قبل دولة قطر، فقد تم إنشاء ستة موانئ متطورة ومتقدمة ذات إمكانيات عالية تستطيع من خلالها تحقيق أعلى معدلات الاستيراد والتصدير وذلك عن طريق استقبال ومغادرة السفن بمختلف أنواعها وأحجامها لتلك الموانئ.

نظراً للموقع الهام والاستراتيجي الذي تتميز به دولة قطر، باعتبارها من الدول التي تطل

نظراً للموقع المهم والاستراتيجي الذي تتميز به دولة قطر، بوصفها من الدول المطلة على الخليج العربي، فقد ارتكز اقتصادها وتجارها الخارجية أساساً على الأسطول البحري، وبالتالي فإن معظم مبادلاتها التجارية تتم عن طريق النقل البحري. لذلك تُعد عملية نقل البضائع بحرًا عاملاً مهماً وأساسياً، وأحد الركائز التي تقوم عليها التجارة الخارجية. ويتم نقل هذه البضائع بواسطة سفن بحرية ذات أحجام وأشكال مختلفة، مزودة ومجهزة بأحدث الأجهزة والوسائل والتقنيات الملاحية، وذلك بهدف المحافظة على سلامة الطاقم والركاب والبضائع.

استناداً إلى ما جاء بالجدول رقم (1.2) والشكل رقم (1.2)، إن الحمولة الوزنية Dead Weight للسفن المسجلة تحت العلم القطري خلال الفترة (2001-2020) تكون ذات نسب متغيرة وغير مستقرة، ويلاحظ بأنها تزداد فترة وتتناقص فترة أخرى، بعبارة أخرى، لوحظ بان هذه الحمولة خلال العشريين عام من (2001 إلى 2020) متغيرة ومتذبذبة، ففي عام (2001) كانت الحمولة الوزنية للأسطول القطري البحري تعادل 1079000 طن ثم انخفضت إلى 770000 طن في عام (2003)، لكن لوحظ بان الحمولة الوزنية للأسطول القطري البحري بدأ بالزيادة حتى وصلت ذروتها في عام (2010) إلى 1363440 طن، لكنها ما لبثت كثيراً إلا أن تراجع في عام (2014) حتى وصلت إلى 914496 طن ثم بعد ذلك بدأت ترتفع ويصعد المؤشر حتى وصلت الحمولة الوزنية للأسطول القطري البحري في (2020) إلى 1084957 طن.

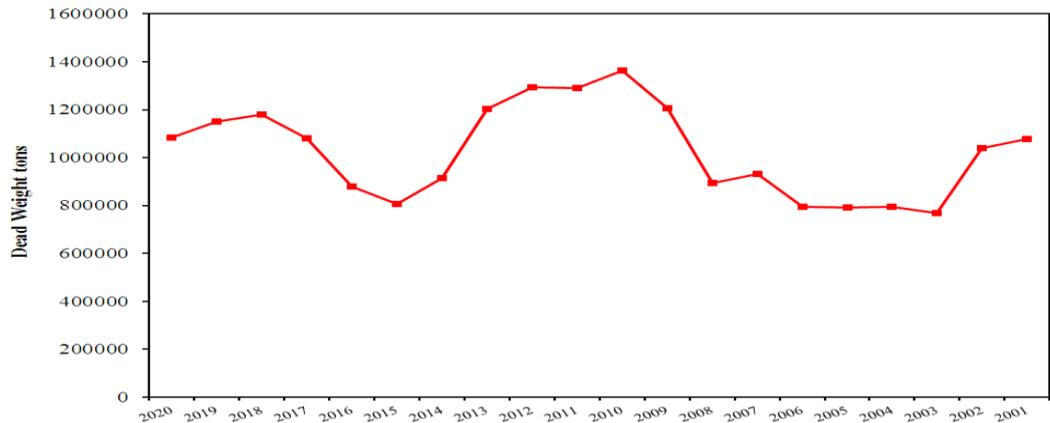
مما ذكر، سواء الحمولة الكلية GT للسفن المسجلة تحت العلم القطري خلال الفترة من (1995-2020) أو الحمولة الوزنية DW للسفن المسجلة تحت العلم القطري خلال الفترة (2001-2020)، فهذا يعطي انطباع وتصور مهم ودليل واضح وهو اهتمام دولة قطر بأسطولها البحري الوطني والسعي على تطويره وتقديمه وتتميته إيماناً منها بالأهمية والدور الذي يلعبه الأسطول البحري في دعم الاقتصاد الوطني المتمثل بعمليات الاستيراد والتصدير المستمرة التي تشهدها دولة قطر خلال الخمس والعشرون عام الماضية أو قد يكون قبل ذلك.

جدول رقم (1.2) الحمولة الوزنية للسفن المسجلة تحت العلم القطري خلال الفترة (2001 إلى 2020)

Year	Dead Weight tons	Year	Dead Weight tons
2020	1084957	2010	1363440
2019	1149497	2009	1206423
2018	1179939	2008	893893
2017	1081855	2007	932616
2016	879518.7	2006	794554
2015	807570.4	2005	793000
2014	914496	2004	795874
2013	1203659	2003	770000
2012	1294600	2002	1040000
2011	1290128	2001	1079000

Source: UNCTAD, 2020

شكل رقم (1.2) تطور الحمولة الوزنية للسفن المسجلة تحت العلم القطري خلال الفترة (2001 الى 2020)



Source: UNCTAD, 2020

خطوات دولة قطر في مواجهة تنفيذ التسجيل المفتوح للسفن

قامت دولة قطر بعدة خطوات عملية من أجل المحافظة على أسطولها البحري القطري وجذب ملاك السفن القطريين بالتسجيل تحت نظام التسجيل الوطني القطري وإقناعهم بعدم التحرك وتسجيل سفنهم تحت نظام التسجيل المفتوح ورفع أعلام الملائمة. من ضمن الخطوات التي اتخذتها دولة قطر في المحافظة على أسطولها البحري هو الآتي: -

إصدار تشريعات قانونية جديدة تساهم في المحافظة على الأعمال البحرية والاستثمارات البحرية.

إصدار آليات جديدة تساهم في المحافظة على امن وسلامة السفن أينما وجدت في المناطق البحرية المختلفة.

تسهيل القروض البنكية كتخفيض نسبة الفائدة البحرية مما يسهل لملاك السفن اقتراض من تلك البنوك لشراء أو إدارة السفن ومن ثم تشغيلها.

السهولة لملاك السفن في اختيار جنسية الطاقم والعمالة البحرية التي تعمل على سفنه.

عدم وجود ضرائب دخل على الأرباح التي يحصل عليها ملاك السفن.

إعطاء أولوية في عمليات القطر والإرشاد والنقل الساحلي في المياه الإقليمية القطرية.

حماية الأساطيل البحرية القطرية من الجرائم والمحافظة على امنها وسلامتها.

توفير الدعم اللوجستي ولخدماتي والأمني للأساطيل البحرية القطرية.

توفير خدمات تسجيل السفن على مدار الساعة وعن طريق شبكة الانترنت

تسهيل إجراءات تسجيل السفن والمطالبة بمبالغ قليلة نظير ذلك التسجيل.

تقديم الدعم والمساندة الكبير للسفن القطرية فيما يتعلق بسلامتها وأمنها.

وجود هيئات تصنيف وإشراف عالمية تعمل لدى قطاع النقل البحري مما له الأثر الكبير في إضفاء صفة الثقة والجودة

عند دخول السفن القطرية للموانئ الأجنبية

يتميز نظام التسجيل الوطني القطري بان لدي سمعة عالمية ممتازة في عدم او قلة السفن المسجلة تحته من إجراءات

الحجز في الموانئ الأجنبية.

المحور الثالث: آثار نظام التسجيل المفتوح للسفن

ذكر المعارضون والمنتقدون لنظام التسجيل المفتوح، بأن لتسجيل السفن المفتوح الكثير والعديد من النتائج أو الآثار التي تؤثر على الملاحة البحرية وعمليات الإبحار بين موانئ دول العالم. قد تكون هذه الآثار تتعلق بالسلامة البحرية أو سلامة العاملين أو الموجودين على ظهر تلك السفن أو على البضائع والحمولات التي يتم شحنها على متن تلك السفن أو على سلامة البيئة البحرية أو على زيادة حالات الحوادث البحرية أو زيادة عدد السفن دون المستوى المطلوب أو على زيادة حالات ترك العلم الوطني للتسجيل التقليدي الوطني والتحرك باتجاه علم دول التسجيل المفتوح أو على تلك السفن نفسها وهذا ما سوف يتضح لنا في البنود وال فقرات الموضحة أدناه. (9).

1.3 آثار خاصة بمخاطر عدم معرفة ملاك السفن الأصليين

إن من أهم المشاكل أو المخاطر التي تحدث نتيجة نظام تسجيل السفن المفتوح هي ان هذا النظام يسمح ولا يمانع بعدم معرفة ملاك السفن الأصليين Original Ownership Hidden مما يشكل مخاطر عديدة تتمثل بعضها بتهرب وتجنب ملاك السفن من اللوائح والقوانين، كما أن بعض دول التسجيل المفتوح تعلن، بصورة واضحة، بأن من ضمن الخدمات والعروض التي توفرها لملاك السفن لتسجل لديها هو عدم الكشف عن أسمائهم أو إخفاء أسمائهم وعناوينهم Ownership Anonymity، وبالتالي ملاك السفن التي تسعى لإخفاء هويتهم لسبب أو لآخر يمكنهم ويستطيعون القيام بشكل واضح بأعمال غير قانونية أو أنشطة إرهابية Special risks of not knowing the original ship owners. (10).

2.3 آثار خاصة بمخاطر اقتصادية على دول وبجارة ملاك السفن الأجانب المسجلة تحت نظام التسجيل المفتوح للسفن

إن المخاطر الاقتصادية على دول ملاك السفن التي تقوم بتسجيل سفنهم تحت نظام التسجيل المفتوح تتمثل تحرك وتوجه ملاك سفن دول التسجيل العادي الوطني إلى دول التسجيل المفتوح، حيث يؤدي ذلك إلى حدوث ضرر كبير لدى دول التسجيل الوطني العادي متمثلاً بفقد جزء من الأسطول البحري للدول البحرية الوطنية، وكذلك فقد الكثير من المزايا التي تتمتع بها تلك الدول حيث ان الأسطول البحري يعتبر بمثابة دعامة اقتصادية وعسكرية وسياسية. (11).

جدول رقم (1.3) أكبر خمس دول في توريد البحارة على مستوى العالم (2015)

No.	For all seafarers	For officers	For rating
1	China	china	Philippines
2	Philippines	Philippines	China
3	Indonesia	India	Indonesia
4	Russian federation	Indonesia	Russian federation
5	Ukraine	Russian federation	Ukraine

Source: BIMCO/ICS, 2015

OECD and ITF websites. (9)

(10) Baylon, A. & Santos, V. (2011). The Challenges in Philippine Maritime Education and Training. International Journal of Innovative Interdisciplinary Research 1, (1).

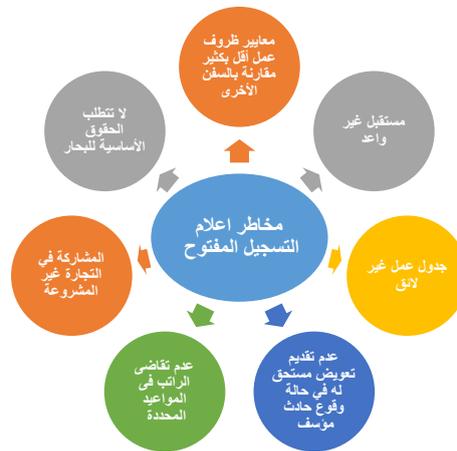
(11) FAO, Food and Agriculture Organization of the United Nations, 2012. Fishing vessels operating under open registers and the exercise of flag State [online]. Available: www.fao.org/docrep/005/y3824e/y3824e06.htm

يلاحظ بأنه من المخاطر الاقتصادية التي يشكلها نظام التسجيل المفتوح هو تركز العمالة البحرية في دول معينة بحد ذاتها كما هو موضح من الجدول رقم (1.3)، وعليه وعند دراسة وتحليل ذلك يمكن الاستنتاج بان أكثر نصيب للبحارة المعروضين للعمل في السوق البحري الدولي خلال الفترة المذكورة يتمركز في دول محدودة دون غيرها كالصين، الفلبين، اندونيسيا، روسيا وأوكرانيا، وهذا يدل على مقدار تأثير التسجيل المفتوح الذي من ضمن سماته هو حرية ملاك السفينة المسجلة في هذا النظام في اختيار الأطقم البحرية من أي دولة وأي جنسية وتحت أي ظروف وبدون تحديد او قيود او شروط على المالك عند اختياره لتلك العمالة، حيث ان اغلب هؤلاء الملاك التي تسجل سفنها تحت نظام التسجيل المفتوح تذهب إلى البحارة الموجودة في الجدول رقم (7.3) نظرا لما يتميزون به من رواتب وأجور وظروف معيشة منخفضة وقد تكون ساعات عملهم أطول من المعتاد.

بسبب الطلب على نوعية البحارة الموجودة في الجدول رقم (1.3) وزيادة نسبتهم والطلب عليهم في السوق من قبل ملاك سفن التسجيل المفتوح ذات الحمولات الأكبر والأضخم بالعالم فضلاً عن عدم استخدام بحارة الدول الأصلية للأملاك لأسباب الأجور والرواتب وتوفير بيئة سكن مناسبة لهم مما يؤثر على تكاليف تشغيل السفن وهذا غير محبوب او مرغوب به لهذه الملاك، فان ذلك الأمر جعل بحارة الدول الأصلية لملاك هؤلاء السفن، عادة الدول البحرية الوطنية، تعاني من البطالة وعدم حصول مواطنيهم على وظائف بحرية الا فقط على سفن ذات التسجيل الوطني بموجب تشريع يحدد النسبة حول ذلك علما بان تكاليف هؤلاء البحارة، بطبيعة الحال، اقل من تكاليف بحارة سفن التسجيل المفتوح.

استنادا على ما جاء وبصورة عامة، يمكن تلخيص المخاطر والمتاعب والآثار التي قد يتعرض لها البحارة التي تعمل على سفن أعلام التسجيل المفتوح بالشكل (1.3).

شكل رقم (1.3) مخاطر ومتاعب وآثار التسجيل المفتوح على العمالة البحرية



Source: Smita, 2019

3.3 آثار خاصة بمخاطر ترك البحارة على السفن المسجلة تحت نظام التسجيل المفتوح

يوجد العديد من البحارة، التي تعمل على سفن مسجلة تحت نظام التسجيل المفتوح، تترك في موانئ أجنبية مع عدم دفع مبلغ كبيرة خاصة برواتبهم ومستحقاتهم ولا حتى تذاكر عودة هؤلاء البحارة إلى وطنهم الأصلي وذلك لان ملاك تلك السفن تعاني مشاكل وانهيارات مالية كبيرة قد يبيع سفينته المحجوزة في ميناء ما، أكد هذه الحقيقة التقارير التي ينشرها الموقع

الرسمي للاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) بين الحين والآخر وخاصة في الفترة الأخيرة فقد زادت حالات ترك البحارة والسفن في الموانئ الأجنبية.

4.3- آثار تطبيق نظام التسجيل المفتوح للسفن على السلامة البحرية

بصورة عامة عدم التقيد والتنفيذ والتطبيق للمعايير والمقاييس والنظم التي تفرضها المنظمة البحرية الدولية IMO ومنظمة العمل الدولية ILO ومذكرات التفاهم MOUs، قد يتسبب في جعل تلك السفن تعمل على حدوث خسائر بشرية وممتلكات وحالات غرق وتدمير للكائنات البحرية وإتلاف بضائع وإزهاق أرواح، وبالرغم من التقدم التكنولوجي المذهل وتطور صناعة بناء السفن وارتفاع نظم الاتصالات والاستغاثة عبر الأقمار الصناعية خلال السنوات الماضية، إلا أن ذلك لم يحل دون وقوع عدد من الحوادث والكوارث البحرية التي تسببت في فقد الأرواح والممتلكات (12).

كما يرى البعض، فيما يتعلق بانخفاض مستويات ومعدلات السلامة ومنع التلوث، إن أعلى معدل للحوادث البحرية في السنوات الماضية تم تسجيله كان من نصيب السفن التي ترفع أعلام التسجيل المفتوح Open Registry بالمقارنة مع معدل حوادث السفن المسجلة تحت أعلام الدول الأخرى (13).

ذكر النطاح (14)، أن هنالك عدة عوامل تسبب في وقوع الحوادث البحرية، منها عدم التقيد بالمعايير والقواعد الدولية ذات الصلة كقواعد منع التصادم والقواعد الخاصة بمعايير الأمن والسلامة ومنع التلوث، السفن القديمة أو السفن التي لم تتم صيانتها، التسجيل في السجل المفتوح ودون مراقبة ومتابعة السفينة من قبل دولة العلم، عدم وجود متابعة من بعض السلطات البحرية أو بعض هيئات التصنيف وحالة الطاقم النفسية والاجتماعية والبيئية.

في الحقيقية، أثبتت نتائج تحليل حوادث السفن والدراسات الخاصة بمدى تأثير أطقم السفن على السلامة البحرية ان العنصر البشري هو السبب الرئيسي في هذه الحوادث بنسبة تصل إلى 80 % خلال الفترة الماضية (15)، شحاتة (16) ذكر، أيضا، ان 80 % من أسباب الحوادث البحرية كان سببها هو خطأ العنصر البشري، ولذلك لجأت المنظمة البحرية الدولية IMO لتطبيق أنظمة الإدارة والجودة في السلامة البحرية ISM (17) وهناك آراء كثيرة حول أسباب الخطأ البشري، البعض ذكر أن 90 % من حوادث التصادم و 75 % من حوادث الحريق والانفجارات على متن السفن كانت بسبب الخطأ البشري (18)، هذه الأخطاء يمكن أن تحدث في أي وقت وفي أي مرحلة من مراحل الرحلة البحرية بدءا من مغادرة السفينة للميناء ثم الإبحار والظروف الجوية حتى الوصول إلى ميناء الوصول وإجراء عمليات الشحن أو التفريغ وخلال هذه الفترة تكون المسؤولية على أفراد الطاقم (19).

(12) طلال الشواربي، عادل عطية (1999). قواعد السلامة الدولية وتطبيقاتها، شرح كامل لقواعد السلامة الدولية ISM وتطبيقاتها العملية والية التطبيق والتنفيذ بواسطة الشركات الملاحية، منشأة الشنهابي، الطبعة الأولى، الإسكندرية، مصر.

Ready, Ibid, P. 120 (13)

(14) النطاح، محمد احمد (2003). السفينة والحوادث البحرية، المكتب المصري لتوزيع المطبوعات، القاهرة، مصر.

(3) Schager, B. (1998). A new personal appraisal system for the maritime industry,

http://www.marine_profile.com/articles.htm

(16) شحاتة، إبراهيم (يناير 2002). رقابة دولة الميناء وإدارة السلامة البحرية، مجلة الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، العدد 27، المجلد 53، الإسكندرية، مصر.

(17) أسامة، المليجي، (ديسمبر 2000). نظم الجودة البحرية ISM، مجلة الجمعية العربية للملاحة، العدد 15، الإسكندرية، مصر.

Chauvel, A. (1997). Managing Safety and Quality in Shipping, The Nautical Institute: London, UK. (18)

(19) بدوي، عصام احمد، المرجع السابق، ص. 90

جدول رقم (2.3) عدد الحوادث البحرية لأكثر عشر العلام دول في تسجيل السفن خلال الفترة من (2010-2020)

Flag	Very serious	Serious	Less serious	Unspecified	Total no of marine casualties	Percentage of accident
Panama (OR)	245	163	51	4	463	11.3258317
Liberia (OR)	108	147	79	6	340	8.31702544
Marshall Islands (OR)	97	25	13	2	137	3.351272016
Hong Kong, China (NR)	103	31	11	1	146	3.571428571
Singapore (NR)	49	23	9	4	85	2.07925636
Malta (OR)	85	110	35	2	232	5.675146771
China (NR)	67	8	0	3	78	1.908023483
Bahamas (OR)	51	43	8	2	104	2.544031311
Greece (NR)	26	17	2	0	45	1.100782779
Japan (NR)	47	6	2	0	55	1.345401174
Total of tabulated	878	573	210	24	1685	41.218 %
Total of the world	2407	1207	395	79	4088	100%

Source: GISIS, 2020

يمكن اعتبار هذه الإحصائيات والإحصائيات المذكورة والخاصة بالحوادث البحرية لأكثر عشر دول في تسجيل السفن خلال الفترة من (2010-2020) والمشار إليها بالجدول رقم (2.3) كدليل إثبات على أن الكثير الكوارث البحرية قد حدثت من قبل سفن دول التسجيل المفتوح في الفترات الزمنية الماضية والحالية، حيث ان دول التسجيل المفتوح صاحب النسبة الأكثر في مجال الحوادث البحرية.

آثار تطبيق نظام التسجيل المفتوح للسفن على السلامة البحرية:

بصورة عامة عدم التقيد والتنفيذ والتطبيق للمعايير والمقاييس والنظم التي تفرضها المنظمة البحرية الدولية IMO ومنظمة العمل الدولية ILO ومذكرات التفاهم MOUs، قد يتسبب في جعل تلك السفن تعمل على حدوث خسائر بشرية وممتلكات وحالات غرق وتدمير للكائنات البحرية وإتلاف بضائع وإزهاق أرواح، وبالرغم من التقدم التكنولوجي المذهل وتطور صناعة بناء السفن وارتقاء نظم الاتصالات والاستغاثة عبر الأقمار الصناعية خلال السنوات الماضية، إلا أن ذلك لم يحل دون وقوع عدد من الحوادث والكوارث البحرية التي تسببت في فقد الأرواح والممتلكات (20).

كما يرى البعض، فيما يتعلق بانخفاض مستويات ومعدلات السلامة ومنع التلوث، ان اعلى معدل للحوادث البحرية في السنوات الماضية تم تسجيله كان من نصيب السفن التي ترفع اعلام التسجيل المفتوح Open Registry بالمقارنة مع معدل حوادث السفن المسجلة تحت اعلام الدول الأخرى (21).

ذكر النطاح (22)، أن هنالك عدة عوامل تسبب في وقوع الحوادث البحرية، منها عدم التقيد بالمعايير والقواعد الدولية ذات

(20) طلال الشواربي، عادل عطية (1999). قواعد السلامة الدولية وتطبيقاتها، شرح كامل لقواعد السلامة الدولية ISM وتطبيقاتها العملية والية التطبيق والتفويض بواسطة الشركات الملاحية، منشأة الشنهابي، الطبعة الأولى، الإسكندرية، مصر.

(21) Ready, Ibid, P. 120

(22) النطاح، محمد احمد (2003). السفينة والحوادث البحرية، المكتب المصري لتوزيع المطبوعات، القاهرة، مصر.

الصلة كقواعد منع التصادم والقواعد الخاصة بمعايير الأمن والسلامة ومنع التلوث، السفن القديمة او السفن التي لم تتم صيانتها، التسجيل في السجل المفتوح ودون مراقبة ومتابعة السفينة من قبل دولة العلم، عدم وجود متابعة من بعض السلطات البحرية او بعض هيئات التصنيف وحالة الطاقم النفسية والاجتماعية والبيئية.

في الحقيقية، أثبتت نتائج تحليل حوادث السفن والدراسات الخاصة بمدى تأثير أطقم السفن على السلامة البحرية إن العنصر البشري هو السبب الرئيسي في هذه الحوادث بنسبة تصل إلى 80 % خلال الفترة الماضية⁽²³⁾، شحاتة⁽²⁴⁾ ذكر، أيضاً، إن 80 % من أسباب الحوادث البحرية كان سببها هو خطأ العنصر البشري، ولذلك لجأت المنظمة البحرية الدولية IMO لتطبيق أنظمة الإدارة والجودة في السلامة البحرية ISM،⁽²⁵⁾ وهناك آراء كثيرة حول أسباب الخطأ البشري، البعض ذكر أن 90 % من حوادث التصادم و 75 % من حوادث الحريق والإنفجارات على متن السفن كانت بسبب الخطأ البشري⁽²⁶⁾، هذه الأخطاء يمكن أن تحدث في أي وقت وفي أي مرحلة من مراحل الرحلة البحرية بدءاً من مغادرة السفينة للميناء ثم الإبحار والظروف الجوية حتى الوصول إلى ميناء الوصول وإجراء عمليات الشحن أو التفريغ وخلال هذه الفترة تكون المسؤولية على أفراد الطاقم⁽²⁷⁾.

المحور الرابع: التحليل النتائج والتوصيات:

أولاً: تحليل الاستبانة

تم تصميم الاستبانة بحيث تتكون من 30 سؤالاً في 3 محاور و يشمل لمحور الأول علي ستة أسئلة كما يشتمل المحور الثاني علي 8 أسئلة والمحور الثالث 8 أسئلة أيضاً تم طرحها علي عينة مجتمع الدراسة من خلال (40) استبانته. تم تحليل البيانات باستخدام برنامج التحليل الإحصائي SPSS .

1.4 المحور الأول تحليل البيانات الشخصية

1.1.4 المستجوبين في الدراسة الميدانية (الوظيفة، مجال العمل، العمر، مستوى التعليم، سنوات الخبرة) الوظيفة

جدول رقم (1.4) التوزيع التكراري لأفراد العينة وفق متغير الوظيفة

الوظيفة	التكرار	النسبة
موظف	8	20%
رئيس قسم	6	12.5%
مدير إداري	10	25%
مدير مؤسسة	16	40%
المجموع	40	100%

المصدر: إعداد الباحث من استبانته الدراسة، 2024.

(3) Schager, B. (1998). A new personal appraisal system for the maritime industry,

http://www.marine_profile.com/articles.htm

(24) شحاته، إبراهيم (يناير 2002). رقابة دولة الميناء وإدارة السلامة البحرية، مجلة الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، العدد 27، المجلد 53، الإسكندرية، مصر.

(25) أسامة، المليجي، (ديسمبر 2000). نظم الجودة البحرية ISM، مجلة الجمعية العربية للملاحة، العدد 15، الإسكندرية، مصر.

(26) Chauvel, A. (1997). Managing Safety and Quality in Shipping, The Nautical Institute: London, UK.

(27) بدوي، عصام احمد، المرجع السابق، ص. 90

من الجدول أعلاه والشكل أدناه، نجد أن 40% من أفراد العينة كانت وظيفتهم مديري مؤسسة، بينما 25% مدير إدارة و20% موظف و12.5% رئيس قسم.

مجال العمل

جدول رقم (2.4) التوزيع التكراري لأفراد العينة وفق مجال العمل

النسبة	التكرار	الجهة أو الإدارة
25%	10	هيئة الموانئ البحرية
25%	10	توكيلات ملاحية
12.5%	5	مؤسسات أكاديمية بحرية
37.5%	15	أخرى
100%	40	المجموع

المصدر: إعداد الباحث من استبانته الدراسة، 2024/2023.

من الجدول أعلاه والشكل أدناه، نجد أن 37.5% من أفراد العينة كان مجال عملهم أخرى، بينما 25% ما بين هيئة الموانئ البحرية وتوكيلات ملاحية و12.5% مؤسسات أكاديمية بحرية.

العمر

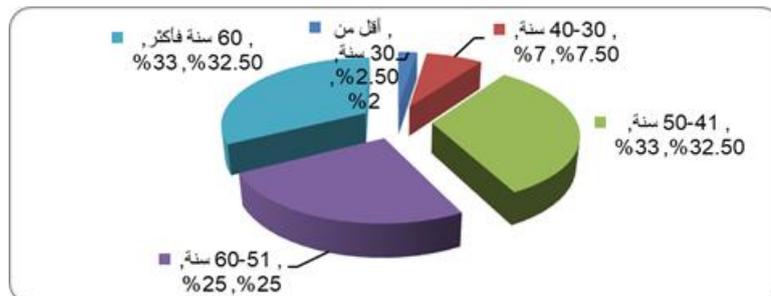
جدول رقم (3.4) يوضح التوزيع التكراري لأفراد العينة وفق متغير العمر

النسبة	التكرار	العمر
2.5%	1	أقل من 30 سنة
7.5%	3	30-40 سنة
32.5%	13	41-50 سنة
25%	10	51-60 سنة
32.5%	13	60 سنة فأكثر
100%	40	المجموع

المصدر: إعداد الباحث من استبانته الدراسة، 2024/2023.

من الجدول أعلاه والشكل أدناه، نجد أن 32.5% من أفراد العينة كانت فئات أعمارهم تتراوح ما بين 41-50 سنة وأكثر من 60 سنة، بينما 25% تتراوح ما بين 51-60 سنة و7.5% ما بين 30-40 سنة و2.5% أقل من 30 سنة، وهذا يعني أن غالبية أعمار أفراد العينة من ذوي الأعمار الكبيرة والراجعة مما ينعكس بصورة إيجابية على نتائج الدراسة.

شكل رقم (1.4) يوضح التوزيع التكراري لأفراد العينة وفق متغير العمر



المصدر: إعداد الباحث من استبانته الدراسة، 2024.

المستوى التعليمي

جدول رقم (4.4) التوزيع التكراري لأفراد العينة وفق متغير المستوى التعليمي

النسبة	التكرار	المستوى التعليمي
2.5%	1	ثانوي
47.5%	19	جامعي
50%	20	فوق الجامعي

المصدر: إعداد الباحث من استبانة الدراسة، 2024/2023.

من الجدول أعلاه، نجد أن 50% من أفراد العينة كان المستوى التعليمي لديهم فوق الجامعي، بينما 47.5% جامعي و2.5% ثانوي، وهذا يعني أن غالبية هم من حملة المؤهلات الجامعية مما يعطي الثقة في نتائج الدراسة. سنوات الخبرة

جدول رقم (5.4) التوزيع التكراري لأفراد العينة وفق سنوات الخبرة

النسبة	التكرار	السنوات
2.5%	1	5-10 سنوات
7.5%	3	11-15 سنة
90%	36	أكثر من 16 سنة

المصدر: إعداد الباحث من استبانة الدراسة، 2024/2023.

من الجدول أعلاه، نجد أن 90% من أفراد العينة كانت سنوات خبرتهم أكثر من 16 سنة، بينما 7.5% تتراوح خبرتهم ما بين 11-15 سنة و2.5% ما بين 5-10 سنوات، وهذا يعني أن غالبية أفراد العينة يتمتعون بخبرات مهنية كبيرة في مجال عملهم.

المحور الثاني: العبارات الخاصة بفرضيات الدراسة/ أسئلة اختبار الفرضيات (أسئلة الاستبيان

الفرضية الأولى: وجود نظام التسجيل المفتوح للسفن في دول أعلام الملائمة الحالي يؤثر سلباً على امن وسلامة الملاحة البحرية

جدول رقم (6.4) يوضح التكرار والنسب المئوية لعبارات الفرضية الأولى: (وجود نظام التسجيل المفتوح للسفن في دول أعلام الملائمة الحالي يؤثر سلباً على امن وسلامة الملاحة البحرية)

العبارة	أوافق بشدة	أوافق	محايد	لا أوافق بشدة	اتجاه العبارة
1/ دول نظام التسجيل المفتوح للسفن مؤهلة للقيام بدورها كاملاً في وضع ومراجعة القوانين والتشريعات التي	3 7.5%	2 5%	1 2.5%	18 45%	16 40%

						تساعد على عملية الرقابة على النشاط الملاحي
لا أوافق	14 %35	14 %35	4 %10	4 %10	3 %7.5	2/ تسعى دول التسجيل المفتوح دائما للتوقيع على الاتفاقيات البحرية الخاصة بأمن وسلامة الملاحة البحرية ولديها الرغبة والقدرة والإمكانات على إدارة ملفات الدولة الخاصة بذلك
لا أوافق	17 42.5 %	14 %35	3 %7.5	3 %7.5	3 %7.5	3/ ليس لنظام التسجيل المفتوح للسفن علاقة بالحوادث البحرية
لا أوافق	19 47.5 %	11 %27.5	3 %7.5	5 %12.5	1 %2.5	4/ دول نظام التسجيل المفتوح للسفن قادرة للقيام بعملية الرقابة والتدقيق المستمر على مؤسسات القطاع الملاحي
لا أوافق	12 %30	18 %45	1 %2.5	5 %12.5	3 %7.5	5/ دول نظام التسجيل المفتوح للسفن مؤهلة للإشراف والرقابة على النشاط الملاحي
لا أوافق	8 %20	11 %27.5	3 %7.5	13 %32.5	5 %12.5	6/ دول نظام التسجيل المفتوح للسفن لها القدرة على الإشراف على تطبيق المتطلبات الدولية للسفن التي ترفع عليها وإصدار الشهادات الخاصة بالسلامة ومنع التلوث
لا أوافق	7 17.5 %	10 %25	10 %25	7 %17.5	6 %15	7/ تسعى دول نظام التسجيل المفتوح للسفن لتطبيق المتطلبات الدولية للموانئ البحرية
أوافق	2 %5	6 %15	2 %5	7 %17.5	23 %57.5	8/ نظام التسجيل المفتوح للسفن يؤثر سلبا على السلامة والبيئة البحرية

المصدر: إعداد الباحث عن تحليل بيانات الدراسة من استبانته الدراسة، 2024/2023.

يمكن ملاحظة من الجدول (4-6)، ما يلي:

1/ نجد أن 85% من أفراد العينة لا يوافقون على أن دول نظام التسجيل المفتوح مؤهلة للقيام بدورها كاملاً في وضع ومراجعة القوانين والتشريعات التي تساعد على عملية الرقابة على النشاط الملاحي، 12.5% أوافق و 2.5% محايد.

2/ نجد أن 70% من أفراد العينة لا يوافقون على أن دول التسجيل المفتوح تسعى للتوقيع على الاتفاقيات البحرية الخاصة بأمن وسلامة الملاحة البحرية ولديها الرغبة والقدرة والإمكانات على إدارة ملفات الدولة الخاصة بذلك، بينما 17.5% أوافق و 10% محايد.

3/ نجد أن 77.5% من أفراد العينة لا يوافقون على أنه ليس لنظام التسجيل المفتوح للسفن علاقة بالحوادث البحرية، بينما 15% يوافقون و 7.5% محايدون.

4/ نجد أن 75% من أفراد العينة لا يوافقون على دول نظام التسجيل المفتوح للسفن قادرة للقيام بعملية الرقابة والتدقيق

المستمر على مؤسسات القطاع الملاحى، بينما 14% يوافقون و7.5% محايد.

5/ نجد أن 75% من أفراد العينة لا يوافقون على أن دول نظام التسجيل المفتوح للسفن مؤهلة للإشراف والرقابة على النشاط الملاحى، بينما 20% يوافقون و7.5% محايدون.

6/ نجد أن 47.5% من أفراد العينة لا يوافقون على أن دول نظام التسجيل المفتوح للسفن لها القدرة على الإشراف على تطبيق المتطلبات الدولية للسفن وإصدار الشهادات، بينما 45% يوافقون و7.5% محايدون.

7/ نجد أن 42.5% من أفراد العينة لا يوافقون على أن دول نظام التسجيل المفتوح للسفن تستطيع تطبيق المتطلبات الدولية للموانئ البحرية، بينما 32.5% أوافق و25% محايدون.

8/ نجد أن 75% من أفراد العينة يوافقون على أن نظام التسجيل المفتوح للسفن يؤثر سلباً على السلامة والبيئة البحرية، بينما 20% لا أوافق و5% محايدون.

من خلال الإجابات المشار إليها في الجدول (4-6) يمكن إثبات الفرضية الأولى والتي تنص على أن وجود نظام التسجيل المفتوح للسفن في دول أعلام الملائمة الحالي يؤثر سلباً على امن وسلامة الملاحة البحرية

2.4 الفرضية الثانية: وضع السلطة البحرية لدول نظام التسجيل المفتوح للسفن يضعف من القيام بعمليات الرقابة والتفتيش على السفن الوطنية والأجنبية

جدول رقم (4-7) يوضح التكرار والنسب المئوية لعبارات الفرضية الثانية: وضع السلطة البحرية لدول نظام التسجيل المفتوح للسفن يضعف من القيام بعمليات الرقابة والتفتيش على السفن الوطنية والأجنبية

العبارة	أوافق بشدة	أوافق	محايد	لا أوافق	لا أوافق بشدة	اتجاه العبارة
1/ تقوم السلطة البحرية بدول نظام التسجيل المفتوح للسفن بالرقابة والتفتيش على السفن الوطنية والأجنبية باستمرار وبشكل فعال	6 %15	8 %20	3 %7.5	9 %22.5	13 %32.5	لا أوافق
2/ لا تمتلك السلطة البحرية لدول نظام التسجيل المفتوح للسفن كوادراً بحرية مؤهلة للقيام بالرقابة والتفتيش على السفن الوطنية والأجنبية	7 %17.5	12 %30	3 %7.5	9 %22.5	9 %22.5	أوافق
3/ تسعى السلطة البحرية لدول نظام التسجيل المفتوح للسفن بالقيام بعمليات التفتيش المطلوبة وفقاً للمعايير الدولية والإقليمية	5 %12.5	5 %12.5	4 %10	16 %40	10 %25	لا أوافق
4/ لا تقوم السلطة البحرية بدول نظام التسجيل المفتوح للسفن بتبادل المعلومات والتقارير مع الجهات ذات الصلة	5 %12.5	13 %32.5	6 %15	9 %22.5	7 %17.5	أوافق
5/ تقوم السلطة البحرية بدول نظام التسجيل المفتوح للسفن بالتعامل مع هيئات التصنيف العالمية المعتمدة ذات السمعة الجيدة وتفويض بعضها للقيام بعمليات	3 %7.5	5 %12.5	5 %12.5	10 %25	16 %40	لا أوافق

التفتيش على السفن وإصدار الشهادات						
أوافق ولا أوافق	9 %22.5	10 %25	2 %5	11 %27.5	8 %20	6/ يعمل الاتحاد الدولي لعمال النقل ITF على مطالبة السلطة البحرية بدول نظام التسجيل المفتوح للسفن على توظيف بحارة مدربة ومؤهلة على سفن التسجيل المفتوح مع إعطائهم حقوقهم
أوافق	7 %17.5	9 %22.5	4 %10	14 %35	6 %15	7/ لا تقوم السلطة البحرية بدول نظام التسجيل المفتوح للسفن بحفظ حقوق العاملين في المجال البحري وتقديم التسهيلات اللازمة لهم
لا أوافق	16 %40	10 %25	5 %12.5	4 %10	5 %12.5	8/ تقوم السلطة البحرية بدول نظام التسجيل المفتوح للسفن بالإشراف على تطبيق المعاهدات والاتفاقيات التي توقع عليها الدولة
لا أوافق	12 %30	11 %27.5	8 %20	4 %10	5 %12.5	9/ تقوم السلطة البحرية بدول نظام التسجيل المفتوح للسفن بإجراء عمليات التحقيق في الحوادث البحرية وإعداد التقارير الخاصة به، وذلك وفقاً لمدونة التحقيق في الحوادث البحرية

المصدر: إعداد الباحث عن تحليل بيانات الدراسة من استبانته الدراسة، 2022م.

المصدر: إعداد الباحث عن تحليل بيانات الدراسة من استبانته الدراسة، 2024/2023.

يلاحظ الباحث من الجدول (5-7)، مما يلي:

- 1/ نجد أن 55% من أفراد العينة لا يوافقون على أنه تقوم السلطة البحرية بدول نظام التسجيل المفتوح للسفن بالرقابة والتفتيش على السفن الوطنية والأجنبية باستمرار وبشكل فعال، بينما 35% يوافقون و7.5% محايدون.
- 2/ نجد أن 47.5% من أفراد العينة يوافقون على أنها تمتلك السلطة البحرية لدول نظام التسجيل المفتوح للسفن كوادر بحرية مؤهلة للقيام بالرقابة والتفتيش على السفن الوطنية والأجنبية، بينما 45% لا يوافقون و7.5% محايدون.
- 3/ نجد أن 65% من أفراد العينة لا يوافقون على أنه تسعى السلطة البحرية لدول نظام التسجيل المفتوح للسفن بالقيام بعمليات التفتيش المطلوبة وفقاً للمعايير الدولية والإقليمية، بينما 25% يوافقون و10% محايدون.
- 4/ نجد أن 45% من أفراد العينة يوافقون على أن السلطة البحرية بدول نظام التسجيل المفتوح للسفن لا تقوم بتبادل المعلومات والتقارير مع الجهات ذات الصلة، بينما 40% لا يوافقون و15% محايدون.
- 5/ نجد أن 65% من أفراد العينة لا يوافقون على أن تقوم السلطة البحرية بدول نظام التسجيل المفتوح للسفن بالتعامل مع هيئات التصنيف العالمية المعتمدة ذات السمعة الجيدة وتفويض بعضها للقيام بعمليات التفتيش على السفن وإصدار الشهادات، بينما 20% يوافقون و12.5% محايدون.
- 6/ نجد أن 47.5% من أفراد العينة ما بين موافقين وغير موافقين على أن يعمل الاتحاد الدولي لعمال النقل ITF على

مطالبة السلطة البحرية بدول نظام التسجيل المفتوح للسفن على توظيف بحارة مدربة ومؤهلة على سفن التسجيل المفتوح مع إعطائهم حقوقهم، بينما 5% محايدون.

7/ نجد أن 50% من أفراد العينة يوافقون على أن تقوم السلطة البحرية بدول نظام التسجيل المفتوح للسفن بحفظ حقوق العاملين في المجال البحري وتقديم التسهيلات اللازمة لهم، بينما 40% لا يوافقون و10% محايدون.

8/ نجد أن 65% من أفراد العينة لا يوافقون على أن تقوم السلطة البحرية بدول نظام التسجيل المفتوح للسفن بالإشراف على تطبيق المعاهدات والاتفاقيات التي توقع عليها الدولة، بينما 22.5% يوافقون و12.5% محايدون.

9/ نجد أن 57.5% من أفراد العينة لا يوافقون على أن تقوم السلطة البحرية بدول نظام التسجيل المفتوح للسفن بإجراء عمليات التحقيق في الحوادث البحرية وإعداد التقارير الخاصة به، وذلك وفقاً لمدونة التحقيق في الحوادث البحرية، وذلك وفقاً لمدونة التحقيق في الحوادث البحرية، بينما 22.5% يوافقون و20% محايدون.

من خلال الإجابات المشار إليها في الجدول (4-7)، يمكن إثبات الفرضية الثانية والتي تنص على الوضع السلطة البحرية لدول نظام التسجيل المفتوح للسفن يضعف من القيام بعمليات الرقابة والتفتيش على السفن الوطنية والأجنبية.

الفرضية الثالثة: توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين التسجيل المفتوح للسفن وأداء وحجم الأسطول البحري القطري

جدول (4-8) يوضح التكرار والنسب المئوية لعبارة الفرضية الثالثة: توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين التسجيل المفتوح للسفن وأداء وحجم الأسطول البحري القطري

العبارة	أوافق بشدة	أوافق	محايد	لا أوافق	لا أوافق بشدة	اتجاه العبارة
1/ المميزات التي يوفرها التسجيل الوطني القطري تعادل الى حد كبير المميزات التي يوفرها نظام التسجيل المفتوح للسفن	25 62.5 %	9 22.5 %	2 5 %	1 2.5 %	3 7.5 %	أوافق
2/ الإشراف والمراقبة والتحكم من قبل السلطة البحرية القطرية أفضل بكثير من السلطة البحرية الموجودة لدى دول التسجيل المفتوح	29 72.5 %	6 15 %	1 2.5 %	2 5 %	2 5 %	أوافق
3/ ان تسجيل السفن في دول التسجيل المفتوح بدلا من تسجيلها بدولة قطر يؤثر على فرص العمل والتوظيف على العمالة البحرية في قطر	6 15 %	4 10 %	2 5 %	16 40 %	12 30 %	لا اوافق
4/ إن امتلاك الملاك القطريين لسفن وتسجيلها في دول أجنبية كدول التسجيل المفتوح يجعل إمكانية الاستفادة لدولة قطر من تلك السفن في وقت الأزمات صعبة لأنها لا تحمل العلم القطري	8 20 %	3 7.5 %	3 7.5 %	15 37.5 %	11 27.5 %	لا اوافق

أوافق	3	5	1	22	9	5/ قيام ملاك السفن القطريين بتسجيل سفنهم لدى دول التسجيل المفتوح ورفع أعلام الملائمة يؤثر سلباً على أعداد السفن القطرية التي يمكن استخدامها في السياحة البحرية أو نقل البضائع أو مواد البناء وغيرها.
أوافق	5	6	3	7	19	6/ التسجيل لدى دول الملائمة يجعل هذه الدول تزيد من حجم حمولاتها البحرية ومن ثم التحكم بأسعار الأسواق البحرية
أوافق	0	1	2	25	12	7/ قد يحدث فقدان لفرص الحصول على عقود وصفقات نقل البضائع والغاز والبتروك لدى الأسطول البحري قطري وذلك عند قيام الملاك القطريين باتجاه تسجيل سفنهم لدى دول التسجيل المفتوح
أوافق	3	2	1	7	27	8/ ان رفع العلم القطري على السفن المسجلة بدولة قطر أقوى وأفضل وأكثر تأثيراً مما هو الحال في رفع العلم الأجنبي وذلك لما يتميز به العلم القطري من تقيده وتنفيذه للاتفاقيات البحرية الصادرة من IMO & ILO
	7.5%	12.5%	2.5%	55%	22.5%	
	12.5%	15%	7.5%	17.5%	47.5%	
	0%	2.5%	5%	62.5%	30%	
	7.5%	5%	2.5%	17.5%	67.5%	

المصدر: إعداد الباحث من استبانته الدراسة، 2024/2023.

تتمثل ملاحظات الباحث من الجدول رقم (4-8) بما يلي:

- 1/ يلاحظ بان 85% من أفراد العينة يوافقون على أن المميزات التي يوفرها التسجيل الوطني القطري تعادل إلى حد كبير المميزات التي يوفرها نظام التسجيل المفتوح للسفن، بينما 10% لا يوافقون على ذلك و5% محايدون.
- 2/ نجد أن 87.5% من أفراد العينة يوافقون على الإشراف والمراقبة والتحكم من قبل السلطة البحرية القطرية أفضل بكثير من السلطة البحرية الموجودة لدى دول التسجيل المفتوح، بينما 10% لا يوافق و2.5% محايد.
- 3/ نجد أن 70% من أفراد العينة لا يوافقون على أن تسجيل السفن في دول التسجيل المفتوح بدلاً من تسجيلها بدولة قطر يؤثر على فرص العمل والتوظيف على العمالة البحرية في قطر، بينما 30% يوافقون و5% محايدون.
- 4/ نجد أن 65% من أفراد العينة لا يوافقون على أن امتلاك الملاك القطريين لسفن وتسجيلها في دول أجنبية كدول التسجيل المفتوح يجعل إمكانية الاستفادة لدولة قطر من تلك السفن في وقت الأزمات صعبة لأنها لا تحمل العلم القطري، بينما 27.5% يوافقون و7.5% محايدون.

5/ نجد أن 77.5% من أفراد العينة يوافقون على أن قيام ملاك السفن القطريين بتسجيل سفنهم لدى دول التسجيل المفتوح ورفع أعلام الملائمة يؤثر سلباً على أعداد السفن القطرية التي يمكن استخدامها في السياحة البحرية أو نقل البضائع أو مواد البناء وغيرها، بينما 20% لا يوافقون و2.5% محايدون.

6/ نجد أن 65% من أفراد العينة يوافقون على أن التسجيل لدى دول الملائمة يجعل هذه الدول تزيد من حجم حمولاتها البحرية ومن ثم التحكم بأسعار الأسواق البحرية، بينما 37.5% يوافقون و7.5% محايدون.

7/ نجد أن 92.5% من أفراد العينة يوافقون على أنه قد يحدث فقدان لفرص الحصول على عقود وصفقات نقل البضائع والغاز والبتروال لدى الأسطول البحري قطري وذلك عند قيام الملاك القطريين باتجاه تسجيل سفنهم لدى دول التسجيل المفتوح، بينما 2.5% لا يوافقون على ذلك و5% محايدون.

8/ نجد أن 85% من أفراد العينة يوافقون على أن رفع العلم القطري على السفن المسجلة بدولة قطر أقوى وأفضل وأكثر تأثيراً مما هو الحال في رفع العلم الأجنبي وذلك لما يتميز به العلم القطري من تقيده وتنفيذه للاتفاقيات البحرية الصادرة من IMO & ILO، بينما 12.5% لا يوافقون و2.5% محايدون.

من خلال الإجابات المشار إليها في الجدول (5-8)، يمكن إثبات الفرضية الثالثة والتي تنص على أنه توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين التسجيل المفتوح للسفن وأداء وحجم الأسطول البحري القطري.

جدول رقم (9.4) يوضح الوسط الحسابي والانحراف المعياري لعبارات الفرضية الثالثة: توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين التسجيل المفتوح للسفن وأداء وحجم الأسطول البحري القطري

العبارة	الوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الترتيب
1/ المميزات التي يوفرها التسجيل الوطني القطري تعادل إلى حد كبير المميزات التي يوفرها نظام التسجيل المفتوح للسفن	2.00	1.30	7
2/ الإشراف والمراقبة والتحكم من قبل السلطة البحرية القطرية أفضل بكثير من السلطة البحرية الموجودة لدى دول التسجيل المفتوح	1.83	1.13	8
3/ ان تسجيل السفن في دول التسجيل المفتوح بدلاً من تسجيلها بدولة قطر يؤثر على فرص العمل والتوظيف على العمالة البحرية في قطر	3.13	1.38	2
4/ ان امتلاك الملاك القطريين لسفن وتسجيلها في دول أجنبية كدول التسجيل المفتوح يجعل إمكانية الاستفادة لدولة قطر من تلك السفن في وقت الأزمات صعبة لأنها لا تحمل العلم القطري	2.54	1.50	3
5/ قيام ملاك السفن القطريين بتسجيل سفنهم لدى دول التسجيل المفتوح ورفع أعلام الملائمة يؤثر سلباً على أعداد السفن القطرية التي يمكن استخدامها في السياحة البحرية أو نقل البضائع أو مواد البناء وغيرها.	2.05	1.30	6
6/ التسجيل لدى دول الملائمة يجعل هذه الدول تزيد من حجم حمولاتها البحرية ومن ثم التحكم بأسعار الأسواق البحرية	2.53	1.58	4

5	1.32	2.12	7/ قد يحدث فقدان لفرص الحصول على عقود وصفقات نقل البضائع والغاز والبتترول لدى الأسطول البحري قطري وذلك عند قيام الملاك القطريين باتجاه تسجيل سفنهم لدى دول التسجيل المفتوح
1	1.30	3.20	8/ إن رفع العلم القطري على السفن المسجلة بدولة قطر أقوى وأفضل وأكثر تأثيراً مما هو الحال في رفع العلم الأجنبي وذلك لما يتميز به العلم القطري من تقيده وتنفيذه للاتفاقيات البحرية الصادرة من IMO & ILO
	1.35	2.11	إجمالي الأوساط الحسابية والانحرافات المعيارية للفرضية الثالثة

المصدر: إعداد الباحث عن تحليل بيانات الدراسة من إستبانة الدراسة، 2024/2023.

يلاحظ الباحث من الجدول (9.4) أعلاه، مما يلي:

1/ أهم عبارة من حيث مستوى الموافقة من عبارات الفرضية الثالثة هي عبارة رفع العلم القطري على السفن المسجلة بدولة قطر أقوى وأفضل وأكثر تأثيراً مما هو الحال في رفع العلم الأجنبي وذلك لما يتميز به العلم القطري من تقيده وتنفيذه للاتفاقيات البحرية الصادرة من IMO & ILO، حيث بلغ متوسط إجابات أفراد العينة على هذه العبارة (3.20) بانحراف معياري قدره (1.30).

2/ تليها في المرتبة الثانية من حيث الموافقة هي عبارة الإشراف والمراقبة والتحكم من قبل السلطة البحرية القطرية أفضل بكثير من السلطة البحرية الموجودة لدى دول التسجيل المفتوح، حيث بلغ متوسط إجابات أفراد العينة على هذه العبارة (3.13) بانحراف معياري (1.38).

3/ من حيث عدم الموافقة فهي عبارة امتلاك الملاك القطريين لسفن وتسجيلها في دول أجنبية كدول التسجيل المفتوح يجعل إمكانية الاستفادة لدولة قطر من تلك السفن في وقت الأزمات صعبة لأنها لا تحمل العلم القطري، حيث بلغ متوسط إجابات أفراد العينة على هذه العبارة (2.54) بانحراف معياري (1.50).

4/ في المرتبة الرابعة من حيث عدم الموافقة هي عبارة أن تسجيل السفن في دول التسجيل المفتوح بدلاً من تسجيلها بدولة قطر يؤثر على فرص العمل والتوظيف على العمالة البحرية في قطر، حيث بلغ متوسط إجابات أفراد العينة على هذه العبارة (2.53) بانحراف معياري (1.58).

5/ تليها في المرتبة الخامسة من حيث الموافقة هي العبارة قيام ملاك السفن القطريين بتسجيل سفنهم لدى دول التسجيل المفتوح ورفع أعلام الملائمة يؤثر سلباً على أعداد السفن القطرية التي يمكن استخدامها في السياحة البحرية أو نقل البضائع أو مواد البناء وغيرها، حيث بلغ متوسط إجابات أفراد العينة على هذه العبارة (2.12) بانحراف معياري (1.32).

6/ كما في المرتبة السادسة من حيث الموافقة هي عبارة التسجيل لدى دول الملائمة يجعل هذه الدول تزيد من حجم حمولاتها البحرية ومن ثم التحكم بأسعار الأسواق البحرية، بلغ متوسط إجابات أفراد العينة على هذه العبارة (2.05) بانحراف معياري (1.30).

7/ في المرتبة السابعة من حيث الموافقة هي عبارة انه قد يحدث فقدان لفرص الحصول على عقود وصفقات نقل البضائع والغاز والبتترول لدى الاسطول البحري قطري وذلك عند قيام الملاك القطريين باتجاه تسجيل سفنهم لدى دول التسجيل المفتوح بلغ متوسط إجابات أفراد العينة على هذه العبارة (2.00) بانحراف معياري (1.30).

8/ تليها في المرتبة الثامنة من حيث الموافقة هي عبارة المميزات التي يوفرها التسجيل الوطني القطري تعادل إلى حد كبير المميزات التي يوفرها نظام التسجيل المفتوح للسفن، بلغ متوسط إجابات أفراد العينة على هذه العبارة (1.83) بانحراف معياري (1.13).

حيث بلغ متوسط جميع العبارات (2.11) بانحراف معياري (1.35) وهذا يدل على أن غالبية أفراد العينة يوافقون على معظم عبارات الفرضية الثالثة.

نتائج الدراسة الميدانية

يتضح من خلال الجداول والرسومات البيانية الخاصة بالدراسة الميدانية بان الغالبية العظمى من المستجوبين اتفقوا على الآتي: -

- 1- وجود علاقة مباشرة ما بين التسجيل المفتوح والحوادث البحرية.
- 2- إن للتسجيل المفتوح فوائد لا يمكن نكرها ولا يمكن عدم الاعتراف بها.
- 3- وجود عيوب عند تسجيل السفن تحت نظام التسجيل المفتوح.
- 4- إن للتسجيل الوطني قيود وشروط جعلت ملاك السفن بسببها تلجأ الى تسجيل سفنهم تحت نظام التسجيل المفتوح.
- 5- عن طريق تقديم وطرح بعض العروض والحوافز، تستطيع دول التسجيل الوطني جعل علمها أكثر ملاءمة مما يجعل ملاك سفنها الأصليين يرجعون بتسجيل سفنهم لديها.
- 6- نسبة كبيرة وافقت على وجود التسجيل الدولي للسفن بدلاً من التسجيل المفتوح لإرجاع ملاك السفن لأوطانهم الأصلية.
- 7- إن مراقبة الدولة على موانئها تحت نظام مذكرات التفاهم ساعد على تقليل نسبة نمو وانتشار سفن ذات المستوى المتدني سواء كانت هذه السفن تحمل أعلام مفتوحة او وطنية.
- 8- كثرة الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بالسلامة البحرية ومنع التلوث والمحافظة على حياة وتأهيل الطاقم لا شك بانها مجدية وتحقق الأفضل في ملاحه آمنة وبحار نظيفة، لكن اتفاقية الأمم المتحدة لشروط تسجيل السفن (1986) إذا تم إقرارها ودخلت حيز التنفيذ فأنها قد تؤدي إلى تقليل نسبة نمو وانتشار سفن ذات التسجيل المفتوح.
- 9- الاتحاد الدولي لعمل النقل ITF ان كان لم يستطيع أن ينفى أو يقضي أو يبعد سفن التسجيل المفتوح، لكنه استطاع ولو بنسبة مقبولة في توفير حياة آمنة ومناسبة للبحارة.
- 10-10 إن تفوق حمولات التسجيل المفتوح على حمولات التسجيل الوطني لم يأتي من الفراغ، بل انه جهد ومراوغة ومحاولة تمت سنوات تلحقها سنوات أخرى .

التوصيات

- 1- إن السلطة البحرية القطرية تحث ملاك السفن بعدم تسجيل سفنهم لدى الدول التي تسمح بنظام التسجيل المفتوح لان السفن المسجلة تحت هذا النظام تؤثر سلبا على السلامة والبيئة البحرية.
- 2- تقليل نسبة الضرائب المفروضة على السفن، وتسهيل شروط الطاقم الوطني، يجعل ملاك السفن، تتجه نحو التسجيل الوطني والابتعاد عن التسجيل المفتوح.

- 3- ضرورة حث ملاك السفن للتسجيل لدى دولة قطر مع توفير متطلبات أكثر مرونة وذلك للمحافظة على الأسطول البحري القطري والذي يلعب دورا مهما في دفع عجلة الاقتصاد الوطني وخدمة التجارة الخارجية.
- توصيات بشأن زيادة وعودة حمولات الأسطول البحري القطري ويتم ذلك عن طريق: -
- 1- زيادة تطوير الآليات الخاصة بتسجيل السفن.
 - 2- تسجيل السفن يكون على مدار الساعة طوال أيام الأسبوع.
 - 3- تقديم المشورة الفنية والإدارية المختصة بشأن جميع القضايا ذات الصلة بتحقيق الامتثال التنظيمي الوطني والدولي والمحافظة عليه.
 - 4- تشجيع ملاك السفن للتسجيل سفنهم مع وضع بعض الحوافز والتشجيعات الخاصة بالضرائب والعمالة
 - 5- توفير بيئة تنظيمية فيما يتعلق بسلامة وأمن وحماية البيئة البحرية
 - 6- التأكد من ان السفن والبجارة تلتزم بالمعايير الدولية.
 - 7- سلامة وأمن الركاب أو الطاقم أو السفن أو الشحنات، من اهم الأمور الخاصة بهذا المجال.

المراجع

أولاً: القران الكريم

سورة الجاثية

ثانياً: الكتب العربية

- فوزي، صلاح الدين (2000). المنهجية في إعداد الرسائل والأبحاث القانونية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر.
- طلال، أشورابي، عادل عطية (1999). قواعد السلامة الدولية وتطبيقاتها، شرح كامل لقواعد السلامة الدولية ISM وتطبيقاتها العملية والية التطبيق والتنفيذ بواسطة الشركات الملاحية، منشأة الشنهاي، الطبعة الأولى، الإسكندرية، مصر
- محمد عبد الفتاح ترك- التحكيم البحري- دار الجامعة الجديدة- الإسكندرية - 2005م.
- النحراوي، أيمن (2008). الأسطول التجاري البحري " الأسس الاقتصادية والإدارة"، مركز الإسكندرية للكتاب
- الاعرجي، فاروق (2015). مباحث في القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، منشورات زين الحقوقية والأدبية، بيروت لبنان
- النطاح، محمد احمد (2003). السفينة والحوادث البحرية، المكتب المصري لتوزيع المطبوعات، القاهرة، مصر
- إبراهيم العناني قانون البحار الجديد للمصالح العربية - معهد البحوث والدراسات العربية،
- سمية، بدوي، اقتصاديات النقل البحري في العالم - مطبعة الجمهورية-الإسكندرية-1989
- خلوصي، مدحت (1999). السفينة والقانون البحري. الشنهاي للطباعة والنشر، الطبعة الأولى، الإسكندرية، مصر.
- حمادة منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل البحري، مركز الإسكندرية للكتاب، 1998
- محمد خميس الزوكة-جغرافية النقل - دار المعرفة الجامعية-1997 م

محمد سليمان هدي- اقتصاديات النقل البحري - دار الجامعات المصرية - 1983

عميرة، سعيد (2019). الإجراءات القانونية لتفتيش البواخر. دار الإعصار العلمي للنشر والتوزيع، الطبعة العربية الأولى، عمان، الأردن.

المراجع باللغة الانجليزية:

ed. (London: Stevens).

Anyanwu, J. O. (2014). The Causes and Minimization of Maritime Disasters on Passenger Vessels. Global Journal of Researches In Engineering: G. Industrial Engineering, Vol. 14, Issue, 2 Version 1.0, USA

Alderton, T.& Winchester, N. (2002, September). Regulation, Representation and the Flag Market. National Sovereignty and Regulation. Journal for Maritime Research, Seafarers International Research Centre, Cardiff University, Retrieved February 15, 2021

Febin, A. K. (2007). Evolution of Flags of Convenience, National on <http://shippinglawtimes.blogspot.com/2007/12/evolution-of-flags-of-> University of Advanced Legal Studies, Cochin, India, available convenience.html

التقارير:

تقرير العوامل المؤثرة في تطوير وتحديث الموانئ البحرية العربية، جامعة الدول العربية، القاهرة، 2006

تقرير، سفن آمنة وبحار نظيفة، الذي نشر بعد حادثة Braer في عام (1993)، <https://www.gov.uk/maib-reports/engine-failure-and-subsequent-grounding-of-oil-tanker-braer-at-garths-ness-shetland-scotland>

تقرير اللورد Rochdale Report، Chairman Lord ،Committee of Inquiry into Shipping Report, London, HMSO, 1970, Command 4337

التقارير السنوية التي أعدتها أمانة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، الاونكتاد United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)

التقارير السنوية التي أعدتها لجنة السلامة البحرية MSC بالمنظمة البحرية الدولية IMO

التقرير السنوي العالمي لمؤشر الجريمة لعام 2019 الصادر عن موسوعة قاعدة البيانات العالمية " نامبيو " (قنا، 2019) المواقع الإلكترونية:

جميل، دينا (2006). كارثة العبارة السلام 98.... جشع الأرباح وقتل الفقراء. الاشتراكي، <https://revsoc.me/economy/krth-lbr-lslm-98-jsh-lrbh-wqtl-lfqr/>

كينتاك ليم، تاريخ الدخول 23 / 4 / 2021، <https://www.un.org/ar/chronicle/article/20003>، كينتافي بالناشر والتاريخ في المتن

محسن، شريف (2021). دور سفن التسجيل المفتوح في حادث ميناء بيروت. التامين للعرب. المقال موجود في <https://www.insurance4arab.com/2021/01/blog-post.html>

هنري، كليوباترا (2012). إرشادات بشأن تنفيذ اتفاقية العمل البحري 2006 والضمان الاجتماعي للبحارة. مكتب العمل الدولي، جنيف.

الموقع الرسمي مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية.

الموقع الرسمي للمنظمة البحرية الدولية

الموقع الرسمي لوزارة المواصلات القطرية

الموقع الرسمي لوزارة العدل القطرية، الميزان.

nations. Paper presented at the Inters pill Conference, 28th February