

**النظام القانوني المعتمد لتنازع القوانين في الامتيازات  
البحرية**

**احمد عبد الرزاق نعمة اللامي**

**المشرف: الدكتور احمد رضا توحيدى**

**استاذ وعضو هيئة التدريس بقسم القانون الدولي , كلية**

**الحقوق , جامعة قم , قم , ايران**

**The approved legal system for conflict of laws in maritime  
concessions**

**Ahmed Abdel-razzaq nima Al-lami**

**Master's student in Private Law , Qom State University**

**Lawyer in wasit Courts**

**Ahmedlaw1234567899@gmail.com**

**Professor and faculty member, Department of International Law,  
Faculty of Law, University of Qom, Qom, Iran**

يحتاج مجهزة السفينة في الغالب إلى الاقتراض أو الائتمان ، حيث تتكلف الرحلة البحرية للسفينة أموالاً طائلة ، سواء لتمويل ومساعدة السفينة وأفراد طاقمها أو بغرض إصلاح وصيانة السفينة ، لذا فقد كانت الحاجة للائتمان امر مطروح منذ القدم ، خاصة في ظل مخاوفهم من المجازفة بكل ما يملكون من أموال في رحلة بحرية قد تحقق أهدافها أو يبتلعها البحر، لذا فقد كانت الحاجة إلى عقد القرض البحري الذي كان بمثابة الركيزة الأساسية في التأمين البحري. حيث يحصل مجهزة السفينة على الأموال التي يحتاجها لتسيير رحلته البحرية من قبل شخص من الأشخاص ضمن نظام قرض المخاطرة البحرية والذي كان يحمل مخاطرة كبرى ففي حال وصلت السفينة إلى وجهتها كان لمجهزة السفينة أن يرد القرض إلى المقرض ، وقد لا تصل السفينة إلى وجهتها فيخسر المقرض ماله لذا كان الكثير من المقرضين يترددون في منح القروض لخطر فقدان الأموال الموضوعة في الرحلة البحرية ، وفي الوقت ذاته يتحمل مجهزة السفينة فائدة كبيرة ، لذا كان اللجوء إلى ما يعرف بنظام الرهن البحري على السفينة وذلك على غرار ما هو مقرر في رهن العقار ، فبات الحصول على ائتمان لتجهيز السفينة وبفائدة معقولة من خلال نظام الرهن البحري فقد قرض المخاطرة أهميته ولم يعد مقبولاً لدى غالبية التشريعات البحرية الحديثة بشكل عام.

**إشكالية البحث:** تتثير المواقف التشريعية المختلفة من مسألة الامتيازات والرهن البحرية الواقعة على السفينة مشكلة أساسية نحو إيجاد نظام قانوني معتمد لتنازع القوانين في الامتيازات البحرية من خلال محاولات المجتمع الدولي من خلال إبرام مجموعة من الاتفاقيات الدولية وما أقرته التشريعات الوطنية.

**أهمية الدراسة:** تتجسد أهمية الدراسة في التعرف على النظام القانوني المعتمد لتنازع القوانين في الامتيازات البحرية ، حيث تبرز أهميته العملية في بيان آلية التسوية القضائية لما قد يثار من منازعات تتعلق بأحكام اتفاقية قانون البحار، كما تبرز أهميته العملية في بيان وسيلة التعامل مع ما يثار من منازعات حول الامتيازات البحرية.

**أهداف الدراسة:** تهدف الدراسة إلى التعرف على النظام القانوني المعتمد لتنازع القوانين في الامتيازات البحرية ، ومعرفة إلى أي مدى تطبيق أحكام اتفاقية قانون البحار الصادرة عام ١٩٨٢م ، ومدى تكريسها للتسوية السلمية للمنازعات.

**منهج الدراسة:** يتبع الباحث المنهج الوصفي التحليلي من خلال تحليل اتفاقية قانون البحار الصادرة عام ١٩٨٢م ، ومدى توافقها مع التشريع الوطني العراقي.

**خطة الدراسة:** المبحث الأول : الامتيازات البحرية المطلب الأول : تعريف حق الامتياز البحري المطلب الثاني: ترتيب حقوق الامتيازات البحرية المبحث الثاني : النظام القانوني المعتمد لتنازع القوانين في الامتيازات البحرية المطلب الأول: علاقة الامتيازات البحرية بتنازع القوانين المطلب الثاني: إشكالية تنازع القوانين خاتمة نتائج وتوصيات مصادر ومراجع

## المبحث الأول الامتيازات البحرية

### تمهيد وتقسيم:

ترد الامتيازات البحرية على السفينة وتعد من الحقوق العينية التبعية الواردة عليها بمقتضى نصوص القانون ، وعليه فالامتياز البحري حق عيني تبعي ، تخول هذه الحقوق لصاحبه حق التقدم والتبعية لأمواله والذي ينشئ بموجب التزام اصلي غير قابل للتجزئة ، فكل جزء من الدين محل الامتياز مضمون بكامل الشيء ، وفي الوقت ذاته فإن كل جزء من الشيء الضامن يكون ضامناً لكل الدين الممتاز<sup>١</sup>.

ولقد نظمت التشريعات المختلفة حق الامتياز البحري وما يترتب عليه من حقوق ، وعلى ذلك نتناول في هذا المبحث تعريف حق الامتياز البحري " كمطلب أول " ، ثم نبين ترتيب حقوق الامتيازات البحرية " كمطلب ثان "

### المطلب الأول تعريف حق الامتياز البحري

يعرف حق الامتياز البحري بأنه " الحق الذي يسجل بموجب القانون للدائن على ملكية شيء بحري (السفينة) تأميناً لدينه"<sup>٢</sup>.

ووفقاً لهذا التعريف فإن دائن السفينة حينما يعجز المدين - مالك السفينة أو مجهزها - عن الوفاء بما هو مدين به لصالح الدائن، كان للأخير أن يستوفي ما له من دين من الأموال الناتجة عن عملية بيع السفينة. كما عرف حق الامتياز البحري بأنه "الحق القانوني في جزء من ملكية الشيء موضوع الحق " حيث يتعلق هذا الحق بحق الملكية الذي ينشأ نتيجة لهذا الحق ويبقي متعلقاً بهذه الملكية ومن ثم يتم فإنه ينتقل ويتغير بتغير المالكين"<sup>٣</sup>. فالامتياز البحري هو " الائتمان البحري القانوني والعيني الذي يكون مناطه السفينة وما يلحق بها من ملحقات والتي يقوم المدين بعرضها ضماناً لحق الدائن"<sup>٤</sup>. ولقد خلا التشريع العراقي من تعريف لحق الامتياز البحري ، غير أنه من الممكن التعرف

عليه من خلال ما نصت عليه المادة (١٣٦١) من القانون المدني العراقي رقم (٤٠) لسنة ١٩٥١م، بقولها "الأولية في استيفاء دين معين مع مراعاة لسبب هذا الدين" وعلى ذلك فإن حق الامتياز لا يكون مقررراً إلا في حال نص القانون عليه ، كما يحدد القانون مراتب هذا الحق، فإذا لم يكن القانون قد حدد مراتبه فإنه يكون متأخراً عن كل امتياز نص عليه القانون وحدد مرتبته. وتجدر بنا الإشارة إلى أن ثمة اختلاف بين الائتمان البحري ، والائتمان التجاري ، حيث تغلب على الأخير الصفة الشخصية ، حيث يقوم الدائن بمراعاة صفات المدين الشخصية ومدى قدرته على الوفاء بدينه وذلك بغض النظر عن مراعاة الضمانات الأخرى المادية التي يقدمها الدائن. وعلى ذلك فإن حق الامتياز البحري يمكننا تعريفه بأنه "الحق القانوني الذي يكسب صاحبه حق تتبع دينه واستيفاءه من المدين وترتيبه على سائر الديون المتعلقة بالسفينة" وعليه فإن تقرير حق الامتياز البحري يمكن لغير صاحب هذا الحق من الدائنين الاستفادة منه لأنه يمتاز بفكرة مسؤولية مالك السفينة عن كافة ما يبرمه من تصرفات وعقود والتي تنشئ عن استغلال السفينة ، حيث لا يمكن تعطيل هذا الحق أو إسقاطه بسبب موضوع الحق حيث يظل الحق متبوع للمالك أي كان<sup>٥</sup>. ونرى على ضوء ما تقدم أن حق الامتياز البحري حق يقع على الملكية ، إذ يستوفي صاحبه حقه من خلال دعوي عينيه يقيمها ضد مالك السفينة ومحل الامتياز.

### المطلب الثاني ترتيب حقوق الامتيازات البحرية

اختلفت العديد من التشريعات البحرية حول الحقوق الممتازة حيث تعدد الأسبقيات والترتيبات الخاصة بحقوق الامتيازات البحرية ونتناول فيما يلي بعض الحقوق:

#### ١. الحق الأول للامتياز:

تأتي الرسوم والمصروفات القضائية وما قد يدفع للمحافظة على الثمن الذي يقرر لصالح الدائنين العامة ، كما تشمل الرسوم كذلك حمولة السفينة وغيرها من رسوم المرفأ والمنارة وما يصرف من يفرض من رسوم خاصة بالتكاليف العامة وكذلك نفقات الصيانة والحراسة والتي تقر على السفينة منذ دخولها في اخر مرفأ ، حيث ستفيد من هذه الحقوق كافة الدائنين حيث أن هذه الحقوق تقر لكافة الدول ، لذا جاءت في المرتبة الأولى في مختلف التشريعات القانونية المنظمة لحق الامتياز البحري<sup>٦</sup>.

#### ٢. الحق الثاني للامتياز:

حيث يكون للديون الناشئة على العقود الخاصة بالربان والبجارة وسائر المستخدمين للسفينة المرتبة الثانية في استيفاء ما لهم من ديون ، حيث تعتبر هذه الديون رغم أن مصدرها العقد ديوناً ممتازة ، ولعل السبب في ذلك هو تعلقها بمجموعة من الاعتبارات الإنسانية التي تقرض على مجهز السفينة مراعاة هؤلاء الأشخاص العاملين لديه أو المستخدمين لديه في تسيير السفينة ، حيث يحق للربان والعاملين التقدم على سائر الدائن وذلك فيما يتعلق بأجورهم ومصروفات علاجهم وعودتهم إلى أوطانهم وكافة ما يستحق لهم من تعويضات نتيجة للفصل التعسفي ، وقد عد القضاء الفرنسي ما يدفع من أقساط للتأمينات الاجتماعية احدى ملحقات الأجر الذي يتقاضاه العاملين لدي مالك السفينة وعليه فإن هذه الحقوق تسري عليها ذات الامتيازات المقررة لسائر الدائنين<sup>٧</sup>.

#### ٣. الحق الثالث للامتياز:

يأتي المبلغ المقرر لأداء واجب الإنفاذ والمساعدة وما يلحق بها من ديون نتيجة لأعمال وتضحيات الغير لإنقاذ السفينة أو المنفعة العامة والمشاركة من المبالغ التي يلتزم بها مالك السفينة بالوفاء بها.

#### ٤. الحق الرابع للامتياز:

ويرد هذا الحق في مرتبته الرابعة لما يتصل به من مبالغ خاصة بالتعويضات الناشئة عن التصادم وما يتصل به من طوارئ الملاحة وما قد تسببه السفينة من أضرار في الموانئ سواء داخل الأحواض أو المرفأ وكذلك التعويض عن إصابات الركاب وغيرهم من البحارة والمتعلقة بالأضرار المادية الجسدية ، وكذلك التعويضات الناشئة عن تلف الشحنة أو هلاكها.

حيث يتحمل المجهز في مواجهة الغير مبلغ التعويضات الناشئة عن التلوثات والتصادمات والحوادث البحرية سواء كانت أضرار مادية أو بدنية ، وكذلك ما قد يترتب من أضرار تلحق المنشآت التي تنتج عن دخول السفينة أو خروجها أو رسوها دخال الموانئ والأحواض.

وتجدر الإشارة إلى أن هذه الديون تتمتع بأنه ذات طابع تقصيري أقرها المشرع الدولي من خلال نقلها عن التشريع الإنجليزي الذي اقر حق امتياز المضرور على الشيء المتسبب في الضرر<sup>٨</sup>. ونشير إلى أن هذه الديون تشمل كذلك التعويضات الناشئة عن المسؤولية التعاقدية كتلك الأضرار التي تلحق البحارة أو الركاب أو الأمتعة والبضائع.

يشمل هذا الحق وفقاً لهذا الترتيب ما ينشئ من ديون عن العقود التي قام ربان السفينة بإبرامها خارج مبرط السفينة، وذلك نتيجة لما هو مخول له قانوناً من صلاحيات لحاجة السفينة سواء من حيث صيانتها أو من حيث إكمال سيرها في الرحلة، وذلك بغض النظر عما إذا كان الربان هو مالك السفينة أو غير مالك لها، وسواء كان الدين متعلقاً به أو كان خاصاً بالمرممين أو المومنين أو غيرهم من المتعاقدين من المقرضين. ووفقاً لهذا الحق يخضع منح الامتياز للديون التي تكون ناشئة عن هذه العقود التي يقوم الربان بإبرامها لمجموعة من الشروط التالي نكرها:

١. أن تكون تلك العقود وما قام به من عمليات نشئت من قبل الربان وأن يكون ذلك خارج ميناء تسجيل السفينة، بمعنى جهل الدائن لحقيقة المركز المالي لمجهز السفينة، فإذا ما أنشأت هذه العمليات داخل ميناء التسجيل كان على الدائن أن ينشئ رهن على السفينة لضمان ما له من حقوق ويتم قيده في سجل السفينة.
٢. إذا كان ربان السفينة غير مالكا لها فإن عليه واجب إبرام العقود في ضوء ما هو مخول له من سلطات قانونية حال الرحلة، فإذا ابرم العقود بالمخالفة لتلك الصلاحيات ترتب عليه عدم منح هذه الديون أي صفة للامتياز.
٣. أن تكون هذه الديون أنشئت بسبب حاجة فعلية أو حقيقية تقتضيها صيانة السفينة أو استمرار الرحلة البحرية، كأن يكون سبب هذه الديون هو إصلاح السفينة أو الحصول على تمويل لوقود السفينة لاستكمال سيرها، فإذا كان السبب فيها هو تحسين السفينة مما لا يلزم لصيانتها أو سيرها فإن هذه الديون لا تتمتع بأي امتيازات<sup>٩</sup>.

#### ٦. الحق السادس للامتياز:

يأتي في هذه المرتبة الدين الناشئ عن التعويض اللازم سداده لمستأجري السفينة وذلك بسبب مدة توقيفها اذا كان هذا التوقف راجعاً لفعل المؤجر.

#### ٧. الحق السابع للامتياز:

هذه هي المرتبة الأخيرة التي ترد فيها بعض الديون الناشئة على عاتق السفينة والتي تتمثل في أقساط الضمان الذي يتقرر بسبب جرم السفينة ومهامها وأجهزتها وذلك اذا كان الضمان قد تم عقده لأجل معين على ألا تتجاوز هذه الأقساط سنة واحدة.

### المبحث الثاني النظام القانوني المعتمد لتنازع القوانين في الامتيازات البحرية

#### تمهيد وتقسيم:

تسود فكرة تنازع القوانين مجموعة من النظريات المختلفة، وقد ترتب على ذلك تعدد حالات التنازع بين تلك التشريعات باعتبار أن السفينة صنعت خصيصاً لتجوب الدول المختلفة بما مؤداها احتمالية تحملها لديون ممتازة في أكثر من دولة وهو ما يطرح التساؤل حول القانون الواجب التطبيق في حال تم الحجز على السفينة وبيعت في دولة أخرى، فهل يجري تطبيق قانون الجهة التي فيها نشأ حق الامتياز، ام قانون علم السفينة، ام قانون القاضي في البلد الذي جري فيها الحجز والبيع. ولقد كان لاتفاقية بروكسل الصادرة ١٩٢٦م<sup>١٠</sup>، الأمل في توحيد بعض القواعد الخاصة بالامتيازات البحرية، وعليه نتناول في هذا المبحث علاقة الامتيازات البحرية بتنازع القوانين "كمطلب أول"، إشكالية تنازع القوانين "كمطلب ثان".

#### المطلب الأول علاقة الامتيازات البحرية بتنازع القوانين

تعد اتفاقية بروكسل الثمرة الأولى للمجهودات الدولية التي بذلت لتوحيد قواعد قانونية بشأن الامتيازات البحرية، حيث كان لهذه الاتفاقية اثر كبير جدا في عودة القانون البحري إلى العالمية التي فقدت لفترة من الزمن نتيجة لتطور مفهوم الدولة وحق السيادة ولقد كان لهذه الاتفاقية اثر كبير في سائر التشريعات الوطنية<sup>١١</sup>. فالسفينة بحكم طبيعتها وحدائتها وعصرنتها لها من الامتيازات والقوة ما يجعلها مخصصة لتجوب دول العالم، وهو ما يفرض عليها حال قيامها بالملاحة البحرية إلى تعرضها للعديد من المنازعات بما يجعلها خاضعة لكثير من التشريعات الوطنية في مختلف الدول التي تجوبها السفينة، حيث قد تباع السفينة في دولة أخرى غير دولة المنشأ، وقد يتم الحجز عليها في دولة ثانية نتيجة لكونها متقلة بامتيازات بحرية في موطنها، وهو ما يترتب عليه إثارة مسألة تنازل القوانين. فالسفينة تعد من الأموال المؤممة التي يترتب عليها الانتقال بصورة مستمرة والتي تحمل في الوقت ذاته لعلم الدولة التي تنسب اليها جنسيتها، وعلى ذلك فقد درج الفقه الدولي القديم على اعتبار هذه السفينة جزيرة بحيث تكون قطعة من إقليم الدولة، وهو ما يفرض عليها تطبيق قانون موقع المال غير أن ذلك يترتب

عليه نتائج متعارضة ومتناقضة. وعلى ذلك فإن تنازع القوانين والامتيازات البحرية علاقة قائمة على الترابط الوطيد فيما بينهما ، خاصة وأن السفينة تنفرد بخصوصية نظامها القانوني المزدوج ذو الطبيعة الخاصة حيث تعد مالا منقولاً وفق طبيعتها ، والهدف منها غير أنها تختلف عن باقي الأموال المنقولة لأنها تخالف المبدأ القانوني " الحيازة سند الملكية في المنقول " ومن ثم تقرب للعقار في شأن خضوعها لمجموعة من القواعد والإجراءات المشابهة<sup>١٢</sup>. وعلى ذلك فإن ثمة علاقة وطيدة بين الامتيازات البحرية وبين تنازع القوانين ، حيث أن مشكلة تنازع القوانين تبقى هي المشكلة الدائمة والمستمرة والتي يمكن التغلب عليها بالاتفاق وإبرام المعاهدات الدولية التي تنظم تلك المسألة بالإضافة إلى وجود القواعد العرفية التي دأب العمل عليها في المجتمع الدولي وذلك دون إغفال لدور التحكيم والوساطة في حل هذه المشكلة من خلال اعمال قواعد تنازع القوانين الدولية لحل النزاعات البحرية<sup>١٣</sup>. ونشير إلى أن اللجوء إلى تقنية تنازع القوانين المعمول بها في قواعد القانون الدولي الخاص لا يترتب عليه خلق أي تنافر بين التشريعات والأنظمة القانونية ، بل أن غاية ما يهدف اليه هو إحداث تناغم بين التشريعات الأجنبية والتشريع الوطني بشأن تحديد القانون الواجب التطبيق بما يتلاءم مع النزاع المعروض وصولاً لحل هذا النزاع.

### المطلب الثاني إشكالية تنازع القوانين

على الرغم من أن اتفاقية بروكسل سنة ١٩٢٦ م ، تعد أولي الثمرات التي توصل اليها المجتمع الدولي نحو توحيد قواعد الامتيازات البحرية ، غير أنها في الوقت ذاته لم تكن الوسيلة الوحيدة للقضاء على أسباب تنازع القوانين ، حيث ما زالت هناك دولاً لم توقع على هذه المعاهدة ولم تنضم اليها بصورة فعلية ومن ثم فإن أحكامها لا تكون ملزمة لهذه الدول، ومن جانب اخر فإن الاتفاقية تحمل في طياتها ما يؤدي إلى التنازع حول القوانين نظراً لما تبنته من تحفظات مختلفة بشأن التشريعات الوطنية في كل دولة من الدول الموقعة عليها خاصة فيما يتعلق بحرية هذه الدولة في تنظيم الامتيازات البحرية وهو ما يثير التساؤل حول القانون الواجب التطبيق بشأن المنازعات البحرية المتعلقة بحق الامتياز<sup>١٤</sup>. ولا شك أن حل هذه الإشكالية يتمثل في مدى تطبيق معاهدة بروكسل لفض هذا التنازع ، أو البحث حول القانون الواجب التطبيق في حال لم تسعف المعاهدة في حل هذه الإشكالية وهو ما نتعرض له فيما يلي من نقاط:

#### ١. مدى تطبيق معاهدة بروكسل لفض هذا التنازع:

نصت المادة الرابعة عشر من معاهدة بروكسل إلى تطبيق هذه المعاهدة وأحكامها على كل دولة من الدول المتعاقدة وذلك متى كانت السفينة محل الامتياز البحري تتبع لإحدى الدول المتعاقدة ، كما نصت على جواز اللجوء إلى التشريعات الوطنية إذا كانت هذه التشريعات قد نصت على تطبيق المعاهدة في حال كانت السفن مملوكة لدول غير متعاقدة<sup>١٥</sup>. إذ أن العبرة في تطبيق قواعد وأحكام هذه المعاهدة هو أن تكون الدولة التي عرض عليها النزاع ، وكذلك الدولة التي تعود جنسية السفينة اليها - الدولة التي تحمل السفينة علمها - من ضمن الدول الموقعة على المعاهدة أو كانت منضمة إلى هذه المعاهدة ، ولا يكون لهذه القاعدة أي استثناء غير في حالة وجود نص في التشريع الوطني للدولة المعروض عليها النزاع قد نص على تطبيق معاهدة بروكسل حتى ولو كانت السفينة تابعة لدولة من الدول غير الموقعة على تلك المعاهدة<sup>١٦</sup>. وعلى ذلك فلا يكون لجنسية الدائن أي اعتبار في شأن تنازل القوانين بشأن الامتيازات البحرية ، ولعل المبرر لذلك هو عدم تمكنه من التلاعب من خلال التنازل عن الحق لأي شخص اخر يكون لجنسيته دوراً في الموضوع ، غير أنه في حال اتحدت جنسيتي الدائن والسفينة محل الامتياز فإن الظاهر هو تطبيق قانونها الوطني المشترك باعتبار أنه القانون الأولي و الأوجب بالتطبيق على النزاع وذلك لتعلق المنازعة بعناصر وطنية بحتة ومن ثم يكون تطبيق المعاهدة في هذه الحالة قاصراً على كون الدائن والسفينة كل منهما مختلفين من حيث الجنسية<sup>١٧</sup>. ونشير إلى أن عدم التزام الدولة المعروض عليها النزاع بتطبيق معاهدة بروكسل لعدم توقيع الدولة على تلك المعاهدة لا يعني أنها محررة من عدم تطبيقها لأنها لم تلتزم لأي طرف من الأطراف بالامتناع عن تنفيذها ، فالقاضي ملزم بمقتضى القانون تطبيق القواعد القانونية ومبادئ القانون العام والعرف حتى وأن لم تنص عليه تشريعاته الوطنية<sup>١٨</sup>. وتجدر الإشارة إلى أن معظم القضاة في الواقع العملي يأخذ بتطبيق قانون قاضي بلد الحجز والبيع سواء فيما يتعلق بالاعتراف للدين بصفته الامتياز ، او في شأن ترتيب الديون الممتازة<sup>١٩</sup>.

#### ٢. مدى تطبيق قانون علم السفينة على الامتيازات البحرية:

يري جانب كبير من الفقه أن تطبيق معاهدة بروكسل على النحو المشار اليه في المنازعة المتعلقة بالامتيازات البحرية لا يتفق مع طبيعة السفينة ، فالسفينة وإن كانت من المنقولات غير أن القواعد التي تخضع لها تجعلها بمثابة منقول متميز لا يمكن تطبيق القانون الوطني عليه ، ذلك أن تطبيق القانون الوطني قد يواجه صعوبة في التمييز بين المنقولات المتماثلة بالإضافة إلى عدم الوقوف على شهر نسبة السفينة إلى مالكها من جانب ، وهو ما لا يتوافر في السفينة حيث أنها تتميز بمواصفات خاصة تتعلق باسمها وحمولتها ووصفها كما أنها ليست



كالمقولات الدراجة<sup>٢٠</sup>. كما أن القواعد الحاكمة لمسألة الامتياز تعنى أن الدائنين يعلمون بشكل مسبق جنسية السفينة ومن ثم كان عليهم أن يعولوا على قانون جنسية السفينة في التعرف على حقوقهم وكيفية إثباتها وكيفية استيفائها. كما أن تطبيق جنسية السفينة يساعد بشكل أساسي على تقوية الائتمان البحري لما يترتب عليه من استقرار في المعاملات ويضفي على القاعدة الحاكمة للنزاع الطمأنينة ، ففي تطبيق قانون القاضي ما يثير العديد من المشكلات بالنسبة للدائن وهو ما يجعله في حرج شديد من تعرضه لتطبيق قوانين مختلفة لا قبل لها بالتعرف عليها وقت نشوء حقه على السفينة ، وهذا الرأي هو ما تبناه مؤتمر بروكسل الذي عقد عام ١٩٨٨ وهو ما دفع بعض الدول إلى الاستجابة لتطبيقه.

#### خاتمة:

من خلال هذه الدراسة وفي ضوء ما تناولته الآراء والنظريات حول تنازع القوانين في شأن الامتيازات البحرية فقد خلصنا إلى مجموعة من النتائج والتوصيات التي نوجزها فيما يلي:

#### أولاً: النتائج:

١. يمكننا تعريف حق الامتياز البحري بأنه "الحق القانوني الذي يكسب صاحبه حق تتبع دينه واستيفاءه من المدين وترتيبه على سائر الديون المتعلقة بالسفينة"
٢. أن التنازع الدائر حول القوانين الواجبة التطبيق على الامتيازات البحرية ما زالت في المقام الأول تخضع للقانون الاتفاقي والذي يتم تنظيمه عبر العديد من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية سواء كانت متعددة الأطراف أو ثنائية الأطراف.
٣. أن قواعد العرف ومبادئ العدالة يمكن العودة إليها في شأن تقرير القانون الواجب التطبيق على النزاع الدائر بشأن الامتيازات البحرية.

#### ثانياً: التوصيات:

١. اللجوء إلى تقنية تنازع القوانين المعمول بها في قواعد القانون الدولي الخاص لا يترتب عليه خلق أي تنافر بين التشريعات والأنظمة القانونية ، بل أن غاية ما يهدف إليه هو إحداث تناغم بين التشريعات الأجنبية والتشريع الوطني بشأن تحديد القانون الواجب التطبيق بما يتلاءم مع النزاع المعروض وصولاً لحل هذا النزاع.
٢. يوصي الباحث بضرورة تبني قانون جنسية السفينة في شأن النزاعات الناشئة عن حقوق الامتياز البحري ذلك أن القواعد الحاكمة لمسألة الامتياز تعنى أن الدائنين يعلمون بشكل مسبق جنسية السفينة ومن ثم كان عليهم أن يعولوا على قانون جنسية السفينة في التعرف على حقوقهم وكيفية إثباتها وكيفية استيفائها.
٣. أن تطبيق جنسية السفينة يساعد بشكل أساسي على تقوية الائتمان البحري لما يترتب عليه من استقرار في المعاملات ويضفي على القاعدة الحاكمة للنزاع الطمأنينة ، ففي تطبيق قانون القاضي ما يثير العديد من المشكلات بالنسبة للدائن وهو ما يجعله في حرج شديد من تعرضه لتطبيق قوانين مختلفة لا قبل لها بالتعرف عليها وقت نشوء حقه على السفينة.

#### مصادر ومراجع:

- أمير صدقي ، الموجز في القانون البحري ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، سنة ١٩٩٩ م .
- بوقادة عبدالكريم ، أحكام الرهن البحري بين تنازع القوانين وبين مسعى الجهود الدولية لتوحيده ، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، العدد السابع ، بدون تاريخ نشر .
- ريان طلال الشواربي ، المعاملات والقانون للسفن التجارية ، الفنية للطباعة والنشر ، الإسكندرية ، سنة ١٩٩١ م .
- عبدالرحمن على عبدالله على ، أحكام الحجز التحفظي والتفذي على السفينة " دراسة مقارنة " ، رسالة دكتوراه ، كلية الشريعة والقانون ، جامعة ام درمان الإسلامية ، أم درمان ، السودان ، سنة ٢٠١٤ م .
- على احمد يونس ، حقوق الامتياز البحرية ، مجلة كلية الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية ، كلية الحقوق ، جامعة الإسكندرية ، س ٥ ، ع ٣ ، ٤ ، مارس ، سنة ١٩٥١ م .
- القصايلى الطيب ، رهن السفينة ، رسالة دكتوراه ، جامعة النيلين ، سنة ٢٠٠٦ م
- محمد عبدالفتاح ترك ، التحكيم البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، مصر ، سنة ٢٠٠٣ م ، ص ٤٢٥ ..
- محمد على خليفة ، اهم القضايا البحرية الصادرة من المحاكم السودانية ، ط٣ ، المكتب العربي الحديث ، الإسكندرية ، سنة ٢٠٠٣ م.

- محمود سمير الشرقاوي ، القانون البحري ، دار النهضة العربية ، مصر ، بدون سنة نشر .
- مصطفى كمال طه ، أصول القانون البحري ، مطبعة دار نشر الثقافة ، الإسكندرية ، سنة ١٩٥٢ م .
- ملك شقلم ، الرهن التأميني البحري ، ط ١ ، مكتبة الوفاء القانونية ، الإسكندرية ، سنة ٢٠١٨ م .
- يونس المنجد ، القانون الواجب التطبيق على السفن في ضوء مقتضيات الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية ، مجلة طبنة للدراسات العلمية الأكاديمية ، جامعة محمد الخامس ، الرباط ، المغرب ، المجلد الثالث ، العدد الثاني ، سنة ٢٠٢٠ م .

- <sup>١</sup> مصطفى كمال طه ، أصول القانون البحري ، مطبعة دار نشر الثقافة ، الإسكندرية ، سنة ١٩٥٢ م ، ص ٥١ .
- <sup>٢</sup> محمد على خليفة ، اهم القضايا البحرية الصادرة من المحاكم السودانية ، ط ٣ ، المكتب العربي الحديث ، الإسكندرية ، سنة ٢٠٠٣ م ، ص ٦٦٦ .
- <sup>٣</sup> عبدالرحمن على عبدالله على ، أحكام الحجز التحفظي والتفذي على السفينة " دراسة مقارنة " ، رسالة دكتوراه ، كلية الشريعة والقانون ، جامعة ام درمان الإسلامية ، أم درمان ، السودان ، سنة ٢٠١٤ م ، ص ٢٢٥ .
- <sup>٤</sup> مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ، ص ٦٥ .
- <sup>٥</sup> عبدالرحمن على عبدالله على ، أحكام الحجز التحفظي والتفذي على السفينة " دراسة مقارنة " ، مرجع سابق ، ص ٢٢٥ .
- <sup>٦</sup> فائز ذنون جاسم ، الامتيازات والرهن على السفينة ، ص ٣١٣
- <sup>٧</sup> محمد السيد الفقي ، ص ١٣٨ .
- <sup>٨</sup> محمد السيد الفقي ، مرجع سابق ، ص ١٤٠ .
- <sup>٩</sup> محمود سمير الشرقاوي ، القانون البحري ، دار النهضة العربية ، مصر ، سنة ، ص ١٢٢ .
- <sup>١٠</sup> هي الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالامتيازات والرهن البحرية المبرمة ببروكسل في ١٠ إبريل ١٩٢٦ م .
- <sup>١١</sup> بوقادة عبدالكريم ، أحكام الرهن البحري بين تنازع القوانين وبين مسعى الجهود الدولية لتوحيده ، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، العدد السابع ، بدون تاريخ ، ص ٢١٢
- <sup>١٢</sup> يونس المنجد ، القانون الواجب التطبيق على السفن في ضوء مقتضيات الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية ، مجلة طبنة للدراسات العلمية الأكاديمية ، جامعة محمد الخامس ، الرباط ، المغرب ، المجلد الثالث ، العدد الثاني ، سنة ٢٠٢٠ م ، ص ٦٦
- <sup>١٣</sup> محمد عبدالفتاح ترك ، التحكيم البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، مصر ، سنة ٢٠٠٣ م ، ص ٤٢٥ .
- <sup>١٤</sup> أمير صدقي ، الموجز في القانون البحري ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، سنة ١٩٩٩ م ، ص ٣٦٩ .
- <sup>١٥</sup> ريان طلال الشواربي ، المعاملات والقانون للسفن التجارية ، الفنية للطباعة والنشر ، الإسكندرية ، سنة ١٩٩١ م ، ص ٦٩ .
- <sup>١٦</sup> على احمد يونس ، حقوق الامتياز البحرية ، مجلة كلية الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية ، كلية الحقوق ، جامعة الإسكندرية ، ص ٥ ، ع ٣ ، ٤ ، مارس ، سنة ١٩٥١ م ، ص ٣١١ .
- <sup>١٧</sup> ملك شقلم ، الرهن التأميني البحري ، ط ١ ، مكتبة الوفاء القانونية ، الإسكندرية ، سنة ٢٠١٨ م ، ص ١٩٢ .
- <sup>١٨</sup> القضايلي الطيب ، رهن السفينة ، رسالة دكتوراه ، جامعة النيلين ، سنة ٢٠٠٦ م ، ص ٤٣٦ .
- <sup>١٩</sup> على احمد يونس ، حقوق الامتياز البحرية ، مرجع سابق ، ص ٣١٣
- <sup>٢٠</sup> المرجع السابق ص ٣١٤