



مفهوم مجهز السفينة القاطرة.
Tugboat equipped concept.
بحث مشترك مقدم من قبل
الاستاذ الدكتور ذكرى محمد حسين
الباحث حسن سلمان نجيب
جامعة بابل / كلية القانون

الخلاصة.

يؤدي مجهز السفينة القاطرة دوراً رئيسياً في حماية الموانئ من السفن التي قد لا تستطيع الحركة او يصيبها العطل عن طريق القيام بقطر هذه السفن حتى تعود الحركة الى طبيعتها ولا يتوقف العمل داخل الموانئ ، كما يقوم مجهز السفينة القاطرة بقطر السفن عند دخولها الموانئ والرسو فيها ، او الخروج منها الى عرض البحر ، إذ قد تضطر السفن عند اقترابها من الميناء ، او الخروج منه ، نظراً لضخامتها وما تتمتع به من قوة دفع كبيرة الى تخفيض سرعتها او ايقاف محركاتها تجنباً للاصطدام بمنشآت الميناء او السفن الاخرى الموجودة به ، والاعتماد على ما توفره لها القاطرات من قوة محرك مناسبة لمناورتها في الدخول والخروج ، لذا فمن الضروري إعطاء صورة واضحة عن مفهوم مجهز السفينة القاطرة من حيث تعريفه من جهة وتمييزه عما يشته به من جهة أخرى .

الكلمات المفتاحية: المقصود بمجهز السفينة القاطرة – شروط مزاوله عمله - تمييزه عما يشته به.

Abstract.

The tug ship operator plays a major role in protecting the ports from ships that may not be able to move or suffer malfunctions by towing these ships until the movement returns to normal and work does not stop inside the ports. Exiting it to the open sea, as ships approaching the port, or leaving it, due to its huge size and the great thrust it enjoys, may be forced to reduce their speed or stop their engines in order to avoid colliding with the port facilities or other ships in it. And relying on what tugs provide them with suitable motive power to maneuver them in and out, so it is necessary to give a clear picture of the concept of the locomotive vessel equipped in terms of defining it on the one hand and distinguishing it from what is suspected on the other hand.

key words: What is meant by the provider of the tugboat - conditions for practicing his work - distinguishing him from what is suspected.



المقدمة.

أولاً / التعريف بموضوع البحث.

غالباً ما تحتاج السفن عند دخولها أو خروجها أو المرور بالموانئ الى مساعدة سفينة أخرى تسمى بالسفينة القاطرة حيث يقوم مجهزة تلك السفينة بوصفه أحد اشخاص الملاحة البحرية بأعمال الملاحة المساعدة أي أنه يساعد السفن التي تمارس أعمال الملاحة الرئيسية ، ونتيجة تزايد استخدامات السفن البخارية في الملاحة البحرية واتساع حجمها ، جعل الحاجة لمجهز السفينة القاطرة ماسة لمساعدتها في الدخول والخروج من الموانئ والمياه الداخلية ، كما يتطلب خدمات مجهزة السفينة القاطرة بصورة خاصة عندما لا تملك السفن المقطورة المقدرة الكافية على التحرك ، فيستعان بالسفينة القاطرة التي لديها القدرة والقوة الكافية لتتمكن من سحبها او جرّها وتتم هذه العملية بمقتضى عقد يعرف بعقد القطر البحري .

ثانياً / أهمية البحث وأسباب اختياره.

تعود أهمية البحث الى الموضوع ذاته إذ أصبح لمجهز السفينة القاطرة دور كبير بتنفيذ عمليات القطر في داخل الموانئ وفي خارجها ، نظراً لما يقوم به مجهزة السفينة القاطرة من دور ملموس في قطر السفن ، وما عليها من افراد وممتلكات قد تصل قيمتها في بعض الاحيان الى مبالغ هائلة ، ولاشك في أن البحث في موضوع مجهزة السفينة القاطرة يمتاز بأهمية كبيرة في مجال التعامل التجاري البحري ، ويمكن لنا تلمس هذه الأهمية بشكلها الفعلي والعملي في الوقت الحاضر من خلال ما حصل للسفينة البنمية الجانحة في قناة السويس بتاريخ 2021/3/23 وما ترتب على ذلك من توقف لنشاط التجارة العالمية كاده أن ينسبب بأزمة اقتصادية عالمية ، لولا تدخل شركات القطر بحل هذه المشكلة وتوفير عدة قاطرة عملاقة لغرض تعويم السفينة الجانحة خلال مدة معينة ، واعادة حركة الملاحة امام السفن التجارية . وهو ما يستتبع القول ان دور مجهزة السفينة القاطرة لم يعد كما كانه في الماضي امراً استثنائياً ، وانما صار شيئاً مألوفاً ، ونشاطاً ملحوظاً يتم عدة مرات يومياً في مختلف الموانئ العالمية ، فضلاً عن حدوثه في مناطق اعالي البحار . كما أن هنالك أسباباً قد دعت لاختياره موضوع البحث منها:-

1- قلة الدراسات التي تبحث في موضوع (مجهزة السفينة القاطرة) حيث لم يتناولها الباحثون والدارسون للقانون البحري بشكل مفصل ، لذا تأتي أهمية هذه الدراسة لوضع الخطوط الأساس لعمل مجهزة السفينة القاطرة مقارنة بالقوانين الأخرى .

2- محاولة للفت الأذهان إلى أهمية مجهزة السفينة القاطرة في الموانئ العراقية نظراً لما يقدمه مجهزة السفينة القاطرة من خدمات متعددة .

3- تقويم موقف المشرع العراقي في قانون الهيئة البحرية العراقية العليا رقم (18) لسنة 2019 ، حيث جعل المشرع من المهام الملقة على عاتقها هو تنظيم اعمال الارشاد والقطر البحري ، وكذلك تعليمات الموانئ والمرافئ رقم (1) لسنة 1998 التي اشارت الى بعض أعمال القطر مقارنة مع بقية التشريعات التي نظمت عملية القطر .

4- تقديم دراسة قانونية عن المركز القانوني (لمجهزة السفينة القاطرة) لتلبي حاجة المكتبات القانونية العراقية ، بوصفه العراق له منفذ بحري وبحاجة الى هكذا دراسات ، وخاصة بعد الانفتاح التجاري الكبير الذي شهده العراق بعد عام 2003 والذي اعتمد كثيراً على التجارة البحرية .

ثالثاً / مشكلة البحث .

وبما أن لكل بحث هدفاً ، فيمكن هدف هذا البحث بمحاولة ايجاد الحلول لعدد من الاشكاليات التي سيتم توضيحها والوقوف عليها وتتجلى ابرزها بتحديد ما هو المقصود بمجهزة السفينة القاطرة ؟ وما هي الشروط الواجب توفرها فيه؟ وبماذا يتميز عن اشخاص الملاحة البحرية الأخرى . وغيرها من التساؤلات التي يثيرها موضوع البحث. لذلك كان الهدف من الدراسة هو اظهار الاحكام القانونية المتعلقة بمجهزة السفينة القاطرة وتقديم الحلول المناسبة للإشكاليات السابقة الذكر والتوصل الى ابرز النتائج والتوصيات المتعلقة بها.



رابعاً / منهجية البحث وتحديد نطاقه .

نظراً لغياب التنظيم التشريعي الخاص بعمل مجهز السفينة القاطرة ، فان البحث في مفهوم مجهز السفينة القاطرة سيلاقي صعوبة من حيث عدم وجود قانون في العراق ينظمه ، ما عدا بعض التشريعات المتناثرة والتي فيها بعض الاشارات لمجهز السفينة القاطرة كقانون هوية البحار رقم (51) لسنة 2015، وكذلك تعليمات الموانئ والمرافئ رقم (1) لسنة 1998 ، لذلك سنتبع في دراستنا موضوع البحث ((مفهوم مجهز السفينة القاطرة)) منهج الدراسة التحليلية المقارنة ، وسنؤكد في دراستنا على الاستعانة بقوانين البلاد العربية التي تتقارب قوانينها مع القوانين العراقية كقانون التجارة البحرية المصري رقم (8) لسنة 1990 ، بالإضافة الى قانون التجارة البحرية الكويتي رقم (28) لسنة 1980 والقانون الفرنسي رقم (545) لسنة 1967 بشأن الاحداث البحرية ، المعدل سنة 2010 وكذلك القانون الفرنسي الخاص بالتجهيز والبيوع البحرية رقم 69 لسنة 1969 .

سادساً/ خطة البحث.

من أجل الإحاطة بالموضوع سوف نقوم بعرضه على وفق خطة علمية تتضمن مطلبين سنخصص المطلب الاول لتعريف مجهز السفينة القاطرة ، وسنتناول في المطلب الثاني تمييز مجهز السفينة القاطرة عما يشته به .

المطلب الاول/ التعريف مجهز السفينة القاطرة.

لغرض تسليط الضوء على مجهز السفينة القاطرة ، ولتحديد المقصود به ، لا بد لنا من تقسيم هذا المطلب على فرعين ، سنعد الفرع الأول منه لتعريفه ، والفرع الثاني سنوضح فيه شروط مزاوله عمل مجهز السفينة القاطرة .

الفرع الاول/ تعريف مجهز السفينة القاطرة.

يحظى تعريف مجهز السفينة القاطرة باهتمام من الفقه وكذلك التشريع ، بيد إنّه قبل التعرض للتعريف التشريعي ، لا بدّ من الإشارة إلى تعريفه فقهاً ، حيث وضعت لمجهز السفينة القاطرة تعريفات متعددة ، تختلف وفقاً لاختلاف وجهة النظر التي يُنظر منها إليه ، فذهب جانب من الفقه الى تعريف مجهز السفينة القاطرة بأنه ((هو الشخص الذي يقوم باستغلال السفينة لحسابه ، وقد يقوم مالك السفينة بتجهيزها أي بتهيئتها للقيام بالرحلة البحرية بشتى الوسائل كاستخدام الربان والبخارة و ابرام عقود النقل والتأمين على السفينة وتزويدها بالمؤن والوقود ، فيعرف المالك في هذه الحالة بالمالك المجهز أما اذا قام مالك السفينة بتأجيرها الى شخص اخر وقام المستأجر بتجهيز السفينة فيعرف عندئذ بالمستأجر المجهز ، فالمجهز قد يكون مالك السفينة أو مستأجرها))⁽¹⁾ . ويلاحظ على هذا التعريف انه لم يحدد الشخص المقصود الذي يقوم باستغلال السفينة هل هو شخص طبيعي ام شخص معنوي ، على الرغم من انه بيّن أن مجهز السفينة القاطرة قد يكون مالك السفينة اذا قام بتهيئتها وتجهيزها لغرض القيام بالرحلة البحرية ، او قد يكون مستأجر السفينة هو المجهز اذا اقام بتجهيزها واعدادها للغرض المقصود ، اي إنّه حدّد عمل مجهز السفينة القاطرة ، من دون ذكر التزام مجهز السفينة القاطرة بقطر السفينة المقطورة . كما عرفه آخرون على أنه ((كل شخص يتعهد بالقيام بشؤون السفينة ، وعليه قبل مباشرة أعماله أن يعلم مكتب تسجيل السفينة بذلك وبالكيفية التي تقرها مصلحة الميناء ، واذا تخلف المجهز عن ذلك الاعلام فعلى صاحب السفينة أن يقوم به ، واذا كان موطن المجهز غير مرفأ السفينة فعليه أن يعين نائباً عنه في ذلك المرفأ ، وفي كل الاحوال يعتبر صاحب السفينة مجهزاً مالم يثبت عكس ذلك))⁽²⁾ . ويلاحظ على هذا التعريف لمجهز السفينة القاطرة اطلاقه كلمة المجهز على كل شخص تعهد بالقيام بشؤون السفينة ولم يحدد ذلك الشخص هل هو شخص طبيعي ام معنوي ، كما لم يحدد من يقوم بأعداد وتجهيز السفينة وتزويدها بالمؤن اللازمة ، وكذلك الوقود الكافية لغرض القيام بالرحلة البحرية ، ولم يذكر المقابل الذي يحصل عليه مجهز السفينة القاطرة نظير خدماته . بينما ذهب البعض الى تعريف المجهز على أنه ((كل شخص طبيعي أو معنوي عام أو خاص يقوم بتهيئة السفينة واعدادها الكافي من حيث المعدات



والطاقم من أجل استغلالها البحري ، وقد يكون المجهز هو نفسه مالك السفينة أو مستأجرها بالهيكل أو شخصاً آخر مكلفاً من قبل المالك))⁽³⁾ . وهذا التعريف لمجهز السفينة القاطرة حدد المقصود بمجهز السفينة القاطرة والذي يمكن ان يكون شخص طبيعي او معنوي يقوم بتهيئة واعداد السفينة القاطرة لغرض القيام بالرحلة البحرية ، حيث انط للمجهز بصلاحيه ابرام عقود النقل والتأمين والارشاد وسائر عقود الملاحة البحرية ، كما بين ان مجهز القطر هو اما ان يكون مالك السفينة نفسه أو مستأجرها أو اي شخص آخر يكلف من قبل المالك . وكما عرف البعض مجهز السفينة القاطرة على أنه ((مالك السفينة الذي يقوم بتجهيزها وتزويدها بالموثون اللازمة لها ، كالوقود الكافي للرحلة ، ويعين الطاقم الضروري لها ، بأبرام عقود النقل البحري ، كما يبرم التأمين اللازم ، ولما كان المالك عادة هو الذي يقوم بتجهيز السفينة فقد اختلطت صفة المالك بصفة المجهز))⁽⁴⁾ . ويلاحظ على هذا التعريف أنه لم يحدد من هو المقصود بالشخص المجهز وما هو المقابل الذي يحصل عليه على الرغم من انه اوجب عليه التزامات عديدة منها قيامه بأعداد وتجهيز السفينة القاطرة وتزويده بالموثون اللازمة ، وكذلك الوقود الكافية لغرض القيام بالرحلة البحرية ، كما اوجب عليه ابرام عقود النقل والتأمين وتعين طاقم للسفينة ، كما بين ان المجهز هو مالك السفينة مالم يوجد دليل على خلاف ذلك . واذا ما توجهنا صوب التشريعات ذات العلاقة نجد أن التشريعات البحرية محل المقارنة قد عرفت مجهز السفينة القاطرة . وعند الرجوع لتعليمات الموائئ العراقية رقم (1) لسنة 1998 نجد انها قد تعرضت لموضوع القطر البحري في الفرع الخامس من الفصل السادس في المواد (113 – 120) ألا انها لم تضع تعريفاً لمجهز القطر . أما المادة (89) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة 1987 فقد عرفت مجهز السفينة على انه ((هو من يقوم باستثمار السفينة أو باستغلالها باسمه ولحسابه الخاص ، وقد يكون مجهز السفينة هو مالكاها ويسمى بالمجهز المالك ، أو قد يكون غير مالك وانما مستأجر لها اذا استجارها من المالك وقام بتجهيزها بالرجال والوقود والمؤونة اللازمة ، أو قد يكون منتقياً بها اذا استجارها وهي مجهزة ، وأن مالك السفينة يعد مجهز حتى يثبت العكس))⁽⁵⁾ . يبدو للوهلة الاولى من نص هذه المادة أن المشرع البحري العراقي قد بين أن مجهز السفينة القاطرة هو إما أن يكون مالك السفينة نفسه إذا اقام بإعدادها وتجهيزها لغرض القيام برحلة بحرية ، أو يكون المجهز هو مستأجر السفينة ، إلا أنه لم يحدد المقصود بشخص المجهز هل هو شخص طبيعي او شخص معنوي . في حين نجد أن المشرع المصري قد عرف مجهز السفينة في المادة (78) من قانون التجارة البحرية المصري رقم (8) لسنة 1990 بأنه ((من يقوم باستغلال السفينة لحسابه بوصفه مالكاً أو مستأجراً لها ، ويعتبر المالك مجهزاً حتى يثبت غير ذلك)) . كما عرف المشرع الكويتي مجهز السفينة في المادة (88) من قانون التجارة البحرية الكويتي رقم 28 لسنة 1980 والتي نصت على ان ((المجهز هو من يقوم باستغلال السفينة لحسابه بوصفه مالكاً أو مستأجراً لها ، ويعتبر المالك مجهزاً حتى يثبت العكس)) . وكذلك اشارت المادة الاولى من القانون الفرنسي الخاص بالتجهيز والبيوع البحرية رقم 69 لسنة 1969 الى أن مجهز السفينة القاطرة هو من يقوم باستغلال السفينة بوصفه مالكاً لها أو مستأجراً⁽⁶⁾ . ونلاحظ من خلال نصوص المواد اعلاه أنها لم تحدد المقصود بشخص المجهز هل هو شخص طبيعي او شخص معنوي أولاً ، كما لم تحدد الالتزامات التي يقوم بها مجهز السفينة القاطرة ثانياً، وأيضاً لم تذكر المقابل الذي يحصل عليه مجهز القطر ولم تشترط فيه أن يكون مؤهلاً وحاصلاً على إجازة ممارسة أعمال القطر . ومن كل ما تقدم يمكننا ان نعرف مجهز السفينة القاطرة على أنه ((كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال او استثمار السفينة باسمه ولحسابه الخاص ، ويلتزم بتهيئة وأعداد السفينة من أجل القيام بالغرض المقصود ، وبمقابل أجر معين ، على أن يمارس عمله وفقاً لترخيص يحصل عليه من السلطات المعنية بهذا الشأن)) .

الفرع الثاني/ شروط مزاولة عمل مجهز السفينة القاطر.

ان ممارسة العمل في البر لا يحتاج في الغالب الى شروط معينة ، لذلك فرب العمل حر في اختيار من يستخدمهم ، بينما في العمل البحري فالأمر مختلف تماماً ، إذ يتطلب مشروع الاستغلال البحري ، أن



يكون هنالك مسؤول عن المشروع بغية استغلاله مالياً لمصلحته ، ولا يستطيع أن يمارس ذلك النشاط الاستثماري إلا بمعاونة أشخاص آخرين لهم من الخبرة والدراية ما لا يكون موجوداً لدى مجهز السفينة القاطرة (7) وعليه هنالك شروط عامة تتعلق بطاقم السفينة وشروط خاصة تتعلق بمجهز السفينة نفسه ، وسنبحث في هذه الشروط وكما يلي :

أولاً:- الشروط المتعلقة بطاقم السفينة :

السفينة تتكون من طاقم ، وهذا الطاقم يتكون من الربان وهو الشخص الذي يتولى قيادة السفينة ويكون مسؤولاً عن ادارتها ، ومن ضباط الملاحة ويقصد بهم كل شخص مؤهل فنياً للقيام بعمله ، ويتولى تسيير السفينة أو مناورتها خلال تلك الفترة (8) . ويشترط في الأشخاص العاملين في السفينة شروطاً أساساً تتعلق بالكفاية العددية والكفاءة الفنية وسنتعرض لهذه الشروط وبشكل موجز :-

الشرط الاول:- شرط الكفاءة العددية :

يجب أن يكون على ظهر السفينة العدد الكافي من البحارة للقيام بمختلف المهام التي تتطلبها الملاحة البحرية ، وقد عالج المشرع العراقي شرط الكفاية العددية في المادة (101) من تعليمات الموانئ والمرافئ العراقية رقم (1) لسنة 1998 التي أشارت الى ضرورة وجود عدد كافٍ من الضباط والمهندسين والبحارة على ظهر السفينة الراسية وفي جميع الاوقات ، كما اشارت المادة (102) من التعليمات على وجوب التعويض من قبل الربان عن النقص الحاصل في افراد الطاقم سواء كان هذا النقص لوفاة او حادث تصادم او لأي سبب كان ، كذلك بيّنت المادة (233) من التعليمات بوجوب قيام الربان او مالك السفينة أو المركب بتأمين عدد كافٍ من الضباط والبحارة على ظهر السفينة وفي جميع الاوقات لإدارتها ، و نلاحظ ان المشرع العراقي اشترط وجود عدد كافي من الضباط والمهندسين والبحارة وفي جميع الاوقات ، الا أنه لم يحدد الحد الأدنى للعدد المطلوب لكل سفينة سواء من حيث حجم السفينة او حمولتها او قوة آلاتها، وتظهر اهمية العدد الكافي الذي ينبغي تواجده على ظهر السفينة هو المحافظة على العاملين على متن السفينة وعلى امن وسلامة السفن الاخرى وكذلك المحافظة على الموانئ . أما المشرع المصري فقد اشارت المادة (109) الفقرة الثانية من القانون التجاري البحري المصري رقم (8) لسنة 1990 الى أنه ((تحدد القوانين واللوائح والاتفاقيات الدولية النافذة في جمهورية مصر العربية والاعراف البحرية المقصود بالربان والضباط والمهندسين البحريين وعدد البحارة الذين يجب وجودهم على السفينة والشروط التي يجب توافرها فيهم)) و من خلال نص المادة تبين أن المشرع المصري لم يقم بتحديد عدد العاملين البحريين على ظهر السفينة وانما ترك امر ذلك للقوانين واللوائح الخاصة والاتفاقيات الدولية بالإضافة الى الاعراف البحرية السائدة ، الا أنه حدد الحد الأدنى للعدد المطلوب لكل سفينة سواء من حيث حجم السفينة او حمولتها او قوة آلاتها في القانون رقم 38 لسنة 1982 الخاص بالمؤهلات واعداد الربان وضباط الملاحة والمهندسين ، والذي اشترط توافر الحد الأدنى لعدد العاملين البحريين من ضباط ومهندسين وبحسب ما مذكور في الجدولين (أ ، ب) الملحقين بالقانون . وكذلك نصت المادة (113) من قانون التجارة البحرية الكويتي رقم 28 لسنة 1980 على شرط الكفاية العددية بقولها ((يجب ان تكون كل سفينة مزودة بعدد كافٍ من البحارة الكفاء ، ويحدد القانون واللوائح والاتفاقيات الدولية والعرف البحري المقصود بالربان والضباط والمهندسين البحريين وعدد البحارة الذين يجب وجودهم على السفينة والمؤهلات التي يجب توافرها فيهم)) .

الشرط الثاني :- شرط الكفاءة الفنية :

للمجهز الحرية باختيار افراد الطاقم البحري ، وبتعيين ربان السفينة وعزله ، وان كان له الحق تعيين الربان وغيره من بقية الأشخاص الذين يعملون على ظهر السفينة ، الا ان هذه الحرية ليست مطلقة بل لا بد من توافر الشهادات المهنية والمعينة لكل صنف حتى يمكن ممارسة العمل البحري على متن السفينة ، كما لا يجوز له تعيين ربان وضباط الملاحة لا تتوفر فيهم المؤهلات الفنية التي تشترطها القواعد المنظمة لهذا المجال (9) . وقد أشار المشرع العراقي الى هذا المعنى في تعليمات الموانئ والمرافئ رقم



(1) لسنة 1998 في المادة (185) الفقرة (ز) والتي اوجبت على ان يكون في كل سفينة وافدة الى الميناء مجموعة من الشهادات متوفرة في طاقمها منها ((ز - شهادة تدريب وتأهيل العاملين في البحر ، شهادة كفاءة الطاقم)) ، كما اشارت هذه التعليمات في المادة (186) على وجوب ان تكون هذه الشهادة نافذة المفعول وصادرة من جهة دولة العلم او الجهة المخولة من دولة العلم لإصدار الشهادة المطلوبة ، وكذلك المادة (189) من التعليمات اوضحت على ان قسم التفتيش البحري في المنشأة العامة لموانئ العراق هو المسؤول عن تفتيش وتدقيق الشهادات المطلوبة . أما المشرع المصري فقد عالج شرط الكفاءة الفنية في القانون رقم 38 لسنة 1982 والخاص بمؤهلات واعداد الربانة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين على السفن وتكفل ببيان الشهادات الواجب توافرها في طاقم السفينة⁽¹⁰⁾ . وكما تطرق المشرع الكويتي الى شرط الكفاءة الفنية في المادة (113) من قانون التجارة البحرية الكويتي رقم 28 لسنة 1980 والتي اشترطت بالربان والضباط والمهندسين البحريين وعدد البحارة الذين يجب وجودهم على السفينة المؤهلات التي يجب توافرها فيهم .

ثانياً :- الشروط الخاصة المتعلقة بمجهز السفينة القاطرة .

في الواقع توجد شروط خاصة يجب توفرها في مجهز السفينة القاطرة حتى يستطيع القيام بعملية القطر ، ومنها الحصول على هوية بحار (جواز بحري) ، وان يحصل على ترخيص عمل من الجهة المختصة ، وان يكون مرتبطاً بعقد القطر ، وسنبحث هذه الشروط وعلى التفصيل الآتي :

الشرط الاول : الحصول على هوية بحار (جواز بحري) :-

بينت المادة (1) الفقرة الثالثة من قانون هوية البحار العراقي رقم 51 لسنة 2015 المقصود بهوية البحار ونصت على أنها ((الوثيقة التي تصدرها الدولة للبحار وفق الموصفات المعتمدة دولياً لغرض مغادرة جمهورية العراق والعودة اليها لأغراض الخدمة البحرية ، يبين فيها جنسية البحار وهويته وخدمته البحرية واهليته للعمل البحري وسلامته الصحية ويتضمن الالتماس الى سلطات الدولة والسلطات الاجنبية إبداء المساعدة لحامله وشموله بالرعاية والحماية عند دخوله او مروره لأغراض الالتحاق او الانفكاك من السفينة)) ومن خلال النص يلاحظ أن هوية البحار لا تستخدم لأغراض السفر الاعتيادية وإنما تستخدم لغرض الابحار في السفن التي تجوب اعالي البحار ويكون ابحارها خارج الحدود البحرية العراقية ، بمعنى انه لا حاجة الى هوية البحار اذا كان الابحار داخل الموانئ العراقية⁽¹¹⁾ ، وتمنح هوية البحار بناءً على طلب تحريري من المؤسسة التي هي الدائرة التي تملك او تدير او تستأجر سفن بحرية مدنية وهذا الطلب التحريري يتضمن عدة امور منها الاسم الكامل للعامل البحري وتاريخ ومحل الولادة وعنوان المهنة⁽¹²⁾ . اما المشرع المصري فأطلق على هوية البحار اسم الجواز البحري وبهذا الخصوص نصت المادة (110) من القانون التجارة البحرية المصري رقم (8) لسنة 1990 على ما يأتي ((1- لا يجوز لمن يتمتعون بالجنسية المصرية ان يقوموا باي عمل في السفن التي تبحر خارج المياه الإقليمية الا بعد الحصول على جواز بحري من الادارة البحرية المختصة 2- وتسري على الجواز المذكور الاحكام المنصوص عليها في القوانين والقرارات الخاصة بذلك)) . وعليه يكون الجواز البحري شرطاً وواجباً على كل مصري يعمل في السفن التي تبحر خارج المياه الإقليمية للدولة المصرية ، ولا يقوم الجواز البحري مقام جواز السفر وكذلك لا يحل جواز السفر العادي محل الجواز البحري . وكما يشترط المشرع المصري في القانون الخاص بالجواز البحري رقم 32 لسنة 1961 لإصدار الجواز او تجديده بعض الشروط في طالب الجواز منها ما يتعلق بصحته وبصره وحالته الجسمية ، ومنها ما يتعلق بخبرته ومستواه العلمي ، وكذلك حسن سيرته وسلوكه بأن لا يكون مما حكم عليه سابقاً في جنائية او جنحة مخلة بالشرف⁽¹³⁾ . وكذلك المشرع الكويتي قد أشار إلى هذا الشرط في المادة (1/114) من قانون التجارة البحرية الكويتي رقم 28 لسنة 1980 حيث نصت على أن ((لا يجوز لمن يتمتعون بجنسية الكويت ان يقوموا بأي عمل في السفن التي تبحر خارج المياه الإقليمية الا بعد الحصول على جواز بحري من الادارة البحرية المختصة)) .



الشرط الثاني : شرط الحصول على ترخيص العمل من الجهة المختصة :

يتطلب التنظيم القانوني لعمل مجهزة السفينة القاطرة الحصول على إذن سابق من إحدى الجهات المختصة قبل ممارسة هذا العمل ، وذلك لاتخاذ الاحتياطات اللازمة لوقاية المجتمع من الخطر الذي قد يترتب على ممارسته ، أو الأمر باستيفاء شروط معينة لتحقيق هذه الغاية و اشارت تعليمات الموانئ والمرافئ العراقية رقم (1) لسنة 1998 الى شرط الحصول على ترخيص من الجهة المختصة حيث نصت المادة (215) على ما يلي ((يجب على كل شخص او كاتب او شركة تقوم بخدمات او اعمال خاصة في داخل الموانئ الحصول على ترخيص من المنشأة)) ، يتضح من خلال النص انه يشترط لقيام مجهزة السفينة القاطرة بخدمات او اعمال القطر هو الحصول على ترخيص عمل من الجهة الادارية المختصة للقيام بعمله . أما المشرع المصري فقد اشار الى هذا الشرط في المادة (112) ف1 من قانون التجارة البحري المصري رقم (8) لسنة 1990 والتي نصت على انه ((لا يجوز لأجنبي ان يعمل في سفينة تقوم بالملاحة الساحلية او بالقطر او بالإرشاد في الموانئ المصرية الا بترخيص من الادارة البحرية المختصة)) ، كما نصت المادة (8) الفقرة الاولى على ((لا يجوز لغير السفن التي تتمتع بالجنسية المصرية الصيد او القطر او الارشاد في المياه الإقليمية كما لا يجوز لها الملاحة الساحلية بين الموانئ المصرية)) . بينت هذه النصوص انه لا يجوز لغير السفن المصرية القيام بأعمال القطر البحري داخل الموانئ المصرية الا بالحصول على ترخيص خاص من ادارة التفتيش البحري . وكذلك المشرع الكويتي قد أشار إلى هذا الشرط في المادة (1/115) من قانون التجارة البحرية الكويتي رقم 28 لسنة 1980 إذ نصت على أن ((لا يجوز لأجنبي ان يعمل في سفينة تقوم بالملاحة الساحلية او بالصيد أو القطر او بالإرشاد في المياه الإقليمية إلا بترخيص من الادارة البحرية المختصة)) .

الشرط الثالث : ان يكون مجهزة السفينة القاطرة مرتبطاً بعقد القطر البحري .

لا يتصور وجود عمل لمجهزة السفينة القاطرة إلا إذا كان مرتبطاً بعقد القطر البحري والذي هو عبارة عن عقد يبرم بين مجهزة السفينة القاطرة وبين مجهزة السفينة المقطورة ، ويتعهد بمقتضاه الاول بجر او سحب او دفع السفينة المقطورة سواء كانت داخل الموانئ او خارجها (من مكان لآخر ولمدة معينة) ، وكذلك بأعداد السفينة القاطرة لتكون صالحة للقيام بعملية القطر وتنفيذها مقابل تعهد الثاني بدفع الاجرة . وكذلك يجب على مجهزة السفينة القاطرة أن يزود السفينة بالطاقم الكفاء المدرب على القيام بعمليات القطر في أسوأ الظروف الجوية والمناخية ، وطاقم السفينة يعني مجموع رجال البحر الذين يعملون على ظهر السفينة ، ويرتبطون مع المجهزة بعقد عمل بحري وعلى راس هذا الطاقم الربان أو القبطان الذي يعد عميد الطاقم وله السلطة العليا على السفينة ومن فيها⁽¹⁴⁾ . لذا يجب على مجهزة السفينة القاطرة أن يقوم بتزويدها بطاقم يستطيع انجاز عمليات القطر المتفق عليها وبدون هؤلاء الأشخاص لا تستطيع السفينة القيام بالملاحة البحرية ، وبما انها لا تستطيع القيام بالملاحة البحرية فأنها من باب اولى لا تستطيع القيام بالقطر البحري .

المطلب الثاني/ تمييز مجهزة السفينة القاطرة عما يشته به.

توجد مراكز قانونية تلتقي مع مركز مجهزة السفينة القاطرة في نواح عديدة ، مثل المساعد البحري الذي يقوم بتقديم المساعدة والإنقاذ ، والمرشد البحري الذي يُمارس الإرشاد ، وأن العمليات الرئيسية لاستغلال السفن تتمثل بأعمال الملاحة البحرية لنقل البضائع او الأشخاص أو لأغراض الصيد أو النزهة أو لأغراض أخرى . كما أن هنالك عمليات اخرى تتمثل بالملاحة المساعدة او المكملة للملاحة الرئيسية ، والتي تقوم بها سفن معينة يطلق عليها عمليات المساعدة والارشاد البحري ، وفي هذا الاطار كثير ما يتم الخلط بين عمل مجهزة السفينة القاطرة وغيره من الاعمال البحرية الاخرى مثل المساعدة البحرية والمرشد البحري ، مما يترتب عليه الخلط بين العقود التي يكونون اطرافاً فيها⁽¹⁵⁾ . وعلى الرغم من وجود تشابه كبير بين الاعمال التي يقوم بها مجهزة السفينة القاطرة في عدة جوانب مع اعمال المساعد البحري والمرشد البحري من حيث مضمونها او الغرض منها أو من حيث النظام القانوني الذي يخضع له



كل منهما ، ألا انه هنالك بعض الحالات التي تستوجب التفرقة بينهما . ولغرض تسليط الضوء في التمييز بين مجهز السفينة القاطرة من جهة وبين المساعد والمرشد البحري من جهة أخرى، سنقسم هذا المطلب على فرعين سنخصص الفرع الاول للتمييز بين مجهز السفينة القاطرة والمساعد البحري ، وفي الفرع الثاني سنتناول التمييز بين مجهز السفينة القاطرة والمرشد البحري وكالاتي :

الفرع لأول/ تمييز مجهز السفينة القاطرة عن المساعد البحري.

إن اصطلاح المساعدة البحرية ، يستخدم للدلالة على الخدمات التي تقدم للسفن التي تواجه خطر الغرق أو الهلاك ، وبعض الفقهاء⁽¹⁶⁾ استخدموا مصطلح الانقاذ البحري ، لأن هذا الاصطلاح أكثر دلالة على المعنى المقصود منه ، إذ يؤدي المساعد البحري في النهاية الى انقاذ السفن ، وأن لفظ الانقاذ يعبر عن الحصيلة الناتجة عن العملية التي تبدأ بالمساعدة وتنتهي بالإنقاذ ، فالمساعدة وسيلة والانقاذ نتيجة وتسمية الأشياء بنتائجها أفضل من وسائلها⁽¹⁷⁾ . فالإنقاذ هو ((المعونة التي تقدمها سفينة الى سفينة معرضة لخطر الهلاك))⁽¹⁸⁾ ، ويلاحظ على هذا التعريف انه اشترط ان تقدم المساعدة من سفينة الى اخرى ، الا انه لم يوضح النتيجة المترتبة على تقديم المساعدة والانقاذ والتي تتمثل بإنقاذ السفينة او ما يوجد على متنها . كما عرف البعض المساعدة البحرية هي ((المعونة التي تقدم للمنشأة التي تكون في حالة خطر ، اذا ترتب على تقديم هذه المعونة زوال الخطر او الحد من أهميته))⁽¹⁹⁾ ، ونلاحظ ان هذا التعريف اكتفى بذكر عبارة المعونة المقدمة ولم يبين الجهة التي تقدم لها هذه المعونة ، وسواء كانت المنشأة سفينة بحرية ام مركب ملاحية داخلية . وذهب البعض الاخر لتعريف المساعدة او الإنقاذ البحري على انها ((الاعمال المادية أو المعنوية التي تقدم بصورة طوعية من أية جهة كانت ، الى السفن البحرية او التي تقدمها السفن البحرية الى مراكب الملاحية الداخلية او بالعكس ، لإنقاذها أو انقاذ ما يوجد على متنها من اشخاص او اموال من الخطر الذي يعترضها او الحد منه ، بغض النظر عن المياه التي تقدم فيها هذه الاعمال))⁽²⁰⁾ ويلاحظ على هذا التعريف للمساعدة البحرية بأنه شمل كافة الأعمال المساعدة المقدمة من قبل المساعد البحري الى الطرف الأخرى سواء كانت هذا الجهة طلبت المساعدة سفينة او مركب لإنقاذها من الخطر المعرض له ، وبغض النظر عن المياه التي تقدم فيها هذه المساعدة سواء كانت في مياه الموانئ الداخلية او في اعالي البحار . أما تعريف المساعدة والانقاذ من الناحية القانونية ، فقد عرفه مشروع القانون البحري العراقي لسنة 1987 في المادة (198/ اولاً) حيث نصت على انه ((يقصد بالمساعدة والانقاذ : ما تقدمه سفينة الى سفينة اخرى تكون وما عليها من أشياء واجور نقل في حالة خطر)) . في حين نجد أن المشرع المصري قد عرف المساعدة والانقاذ في المادة (302/1) من قانون التجارة البحرية رقم (8) لسنة 1990 بانها ((انقاذ السفن البحرية التي تكون في حالة خطر والخدمات من النوع ذاته التي تؤدي بين السفن البحرية ومراكب الملاحية الداخلية دون اعتبار للمياه التي يحصل فيها الانقاذ او تقدم فيها الخدمة)) ، كما نصت المادة (234) من القانون البحري الكويتي رقم (28) لسنة 1980 على انه ((تسري احكام هذا الفصل على مساعدة وانقاذ السفن البحرية التي تكون في حالة خطر ، والاشياء التي تنقلها واجور النقل ، كما تسري على الخدمات من النوع ذاته التي تؤدي بين السفن البحرية ومراكب الملاحية الداخلية ، دون اعتبار للمياه التي تقدم فيها الخدمة او تحصل فيه المساعدة او الانقاذ)) ، وكذلك المادة (9) من قانون الحوادث البحرية الفرنسي رقم (545) لسنة 1967 المعدل إذ نصت على أن ((تخضع مساعدة السفن البحرية وسفن الملاحية الداخلية دون اعتبار للمياه التي يحصل فيها الانقاذ او نفس النوع المقدمة بين السفن البحرية وسفن الملاحية الداخلية دون اعتبار للمياه التي يحصل فيها الانقاذ او تقدم فيها الخدمة))⁽²¹⁾ . واشتقاقاً من ذلك فقد ذهب البعض الى تعريف المساعد البحري أنه ((الشخص الذي يقوم بتقديم خدمة لتنفيذ عمل معين سواء كان هذا العمل يبذل لمساعدة سفينة او أي مال آخر في حالة خطر في مياه الملاحية البحرية او أية مياه اخرى))⁽²²⁾ . أما المنقذ البحري هو ((الشخص الذي يقوم بتقديم العون لسفينة معرضة للخطر من أجل إنقاذ ما عليها من أشخاص أو أموال))⁽²³⁾ . نلاحظ من خلال التعاريف الواردة في أعلاه أن بعض الفقه قد ركز على الفعل الذي يقوم به المساعد او المنقذ



البحري لإبراز تعريف الأخير ولم يركز على الشخص نفسه ، كون تحديد مفهوم العمل يسهم كثيراً في تحديد مفهوم الشخص الذي يزاوله . وحيث ان موضوع المساعد البحري له اهمية كبيرة في مجال التجارة البحرية بالنظر لما يترتب عليه من انقاذ للأرواح البشرية والاموال ، فضلاً عن ان المساعد البحري يتعلق بمرفق هام يعد من المرافق الحيوية التي لها صلة بجميع المجتمعات (24) ، لهذا فأنا سنتناول اوجه الشبه والاختلاف بين المساعد البحري وبين مجهزة السفينة القاطرة ، وعلى النحو التالي :

اولاً: اوجه التشابه بين مجهزة السفينة القاطرة والمساعد البحري.

1- أن عمل كل من مجهزة السفينة القاطرة والمساعد البحري يعد من اعمال الملاحة المساعدة التي تتم ممارستها من اجل مساعدة السفن وتقديم العون لها لتسيير ملاحظتها الرئيسية ، ويطلق عليها بالملاحة التبعية وتخضع لأحكام القانون البحري (25) .

2- ان عمل كل من مجهزة السفينة القاطرة والمساعد البحري لا يتم بصورة مجانية ، وانما هنالك مقابل الخدمة المقدمة ، ففي عملية المساعدة البحرية يحصل المساعد على مكافأة انقاذ ، وهذا ما اكدته المادة (199/اولاً) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة 1987 ((كل عمل من اعمال المساعدة والانقاذ يعطي الحق بمكافأة عادلة)) و اشارت الى المعنى نفسه المادة (1/305) من القانون البحري المصري حيث نصت على أن ((كل عمل من اعمال المساعدة والانقاذ يعطي الحق في مكافأة عادلة اذا ادى الى نتيجة نافعة ، ولا يجوز أن تزيد المكافأة على قيمة الأشياء التي أنقذت)) .

كما نصت المادة (1/235) من القانون البحري الكويتي على أن ((كل عمل من اعمال المساعدة والانقاذ يعطي الحق في مكافأة عادلة اذا ادى الى نتيجة نافعة)) وكذلك المادة (10) من قانون الحوادث البحرية الفرنسي رقم (545) لسنة 1967 المعدل والتي نصت على أن ((كل عمل من اعمال المساعدة كانت له نتيجة مفيدة يؤدي الى مكافأة عادلة)) (26) . وكما ان مجهزة السفينة القاطرة يحصل على اجر مقابل الخدمات التي قدمها للسفينة المقطورة وهذا ما اشارت اليه المادة (177) من مشروع القانون البحري ((القطر : هو قيام سفينة قاطرة بدفع او سحب سفينة مقطورة ... لقاء اجر متفق عليه)) . وحيث تتشابه أعمال مجهزة السفينة القاطرة مع المساعد البحري من ناحية عدم استحقاق المكافأة أو الأجر عند عدم تحقق النتيجة المفيدة ، فلا يحصل المنقذون على مكافأة انقاذ ، وهذا ما اتفقت عليه التشريعات البحرية المقارنة منها مشروع القانون البحري العراقي لسنة 1987 والقانون البحري المصري والقانون البحري الكويتي وقانون الحوادث البحرية الفرنسي (27) . وكما أن مجهزة السفينة القاطرة لا يحصل على اجر الا اذا قام بأداء العمل المطلوب منه ، فاذا فشل في تنفيذ الخدمة المعهود اليه القيام بها ولم تنجح عملية القطر فلا يستحق اجراً عن ذلك (28) .

3- إن مجهزة السفينة القاطرة يتشابه مع المساعد البحري من حيث الالتزام بالإنقاذ ، فربان السفينة المساعدة او المنقذة وكذلك ربان السفينة القاطرة ملزم قانوناً بإنقاذ السفينة المعرضة للخطر متى ما كان ذلك في استطاعته ومن دون ان يعرض سفينته وطاقمها وركابها لخطر جدي ، تطبيقاً لنص المادة (206/اولاً) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة 1987 (29) ، كما نصت على هذا الالتزام المادة (1/304) من القانون البحري المصري وكذلك المادة (19) من قانون الحوادث البحرية الفرنسي ، ويترتب على ذلك بأنه يجوز للسفينة القاطرة أن تترك السفينة المقطورة والذهاب لنجدة سفينة اخرى معرضة للخطر ولو لم ينص على ذلك عقد القطر بشرط عدم تعريض السفينة المقطورة لخطر جدي (30) .

4- ان مجهزة السفينة القاطرة يتشابه مع المساعد البحري من حيث عدم تحديد المياه التي تتم فيها العملية القطر او التي تقدم فيها خدمة المساعدة ، فقد تتم في عرض البحر او في المياه النهرية بالقرب من الموانئ او الشواطئ (31) ، وهذا ما اشارت اليه المادة (198/ثالثاً) من مشروع القانون البحري العراقي ((تسري الاحكام المتعلقة بالمساعدة والانقاذ على الخدمات التي تؤدي بين السفن البحرية ومراكب الملاحة النهرية دون اعتبار للمياه التي تقدم فيها هذه الخدمات)) ، كما اشار الى ذلك ايضاً القانون



البحري المصري في المادة (1/302) والمادة (234) من القانون التجارة البحرية الكويتي وكذلك قانون الحوادث البحرية الفرنسي في المادة (19) (32) .
5- أن أجره القطر التي يستحقها مجهزة السفينة القاطرة ، وكذلك مكافأة المساعدة التي يستحقها المساعد البحري ، تعدان من الديون الممتازة على السفينة مع اختلاف مرتبة الامتياز (33) .
ثانياً : اوجه الاختلاف بين مجهزة السفينة القاطرة والمساعد البحري .
على الرغم من اوجه التشابه التي تم ذكرها في الفقرة السابقة ، الا ان هنالك العديد من اوجه اختلاف بين مجهزة السفينة القاطرة والمساعد البحري وهي كالآتي :

1- يختلف عمل مجهزة السفينة القاطرة عن المساعد البحري من حيث توافر الخطر من عدمه .

أن ما يميز اعمال مجهزة السفينة القاطرة عن أعمال المساعد البحري هو (معيار الخطر) الذي توجد به السفينة او المنشأة التي تقدم اليها المعونة ، فقد ذهب بعض الفقهاء الى تعريف عملية القطر - تمييزاً لها عن أعمال المساعدة البحرية بأنها ((المعونة التمهيدية من سفينة لأخرى في ظروف الملاحة المعتادة ، اما المساعدة البحرية هي معونة أو خدمة تقدم لسفينة تكون في حالة خطر)) (34) . وعليه فإن الخلاف الجوهرى بين مجهزة السفينة القاطرة والمساعد البحري هو ان المساعدة البحرية تبدأ من موقف تكون فيه السفينة في حالة خطر ، في حين القطر يبدأ حينما تكون السفينة في موقف أمن ، فشرط وجود الخطر يمثل عنصر اساسي لتمييز عمل المجهزة عن عمل المساعد (35) .

2- من حيث طبيعة الخدمة المقدمة.

إن طبيعة الخدمة التي يقوم بها مجهزة السفينة القاطرة لا تتم الا بأعمال مادية تتمثل بقيام مجهزة السفينة القاطرة بسحب أو دفع السفينة المقطورة من مكان الى اخر ، في حين ان طبيعة المساعدة التي يقوم بها المساعد البحري قد تتم بأعمال ذات طبيعة مادية نحو تعويم السفينة او تخفيف حمولتها أو اطفاء حريق نشب فيها ، كما يمكن ان تتم بتقديم نصائح او معلومات للسفينة المعرضة للخطر (36) .

3- من حيث قواعد حساب الاجر والمكافأة.

يستحق مجهزة السفينة القاطرة عند قيامه بعملية القطر أجراً يتم احتسابه وفقاً لعقد يحدد فيه المقابل بالساعة والحمولة على العكس من المساعد البحري حيث يستحق مكافأة قد تزيد كثيراً عن أجره القطر ، فمكافأة المساعد البحري هي مكافأة عن جهود استثنائية تحدد وفقاً لأسس مختلفة (37) . كما يختلف تحديد اجر مجهزة السفينة القاطرة بحسب ما اذا تمت عملية القطر داخل او خارج الموانئ ، فاذا تمت عملية القطر داخل الموانئ فيتم تحديد الأجر وفقاً للتعريف المحددة التي تصدرها السلطات المختصة في الميناء ويتم تحديده على اساس الساعة الواحدة ويدخل ضمن حسابه حمولة السفينة المقطورة من ناحية ومسافة السير من ناحية اخرى ، وهذا ما اكدته المادة (114) من تعليمات الموانئ العراقية رقم (1) لسنة 1998 ((.... تدفع أجور عملية القطر بموجب الفئات المبينة في تعريفه أجور الموانئ)) . اما اذ تمت العملية القطر خارج الموانئ فان الاجر يتم تحديده طبقاً لاتفاق الطرفين أما على اساس الساعة الواحدة أو يقدر جزافاً وبطريقة اجمالية بحسب الاحوال (38) ، واذا لم يتم تحديد الاجر بالتعريف ولا بالاتفاق فيتولى القضاء تحديد الاجر وفي جميع الاحوال ان مكافأة الانقاذ عادة تكون اكبر من اجرة القطر . أما مكافأة المساعد البحري فيتم تحديدها وفقاً لمقتضيات واسس معينة تحددتها التشريعات البحرية ، على أن تتضمن كافة الظروف والعوامل التي تمت فيها عملية المساعدة والانقاذ وأيضاً قيمة الاشياء التي تم انقاذها ، وأشارت الى هذا المعنى المادة (205/اولاً) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة 1987 والتي نصت على أنه ((تراعى المحكمة في تحديد المكافأة تبعاً للظروف الخاصة في كل قضية الاعتباريين التاليين حسب ترتيب ذكرهما (أ) الظروف المتعلقة بالمساعدة والانقاذ ، (ب) قيمة الاشياء التي أنقذت (...)) ، والمادة (313) من القانون البحري المصري والتي نصت على ((تراعى المحكمة في تحديد المكافأة الأساسيين التاليين بحسب الترتيب : (أ) مقدار المنفعة التي نتجت عن الإنقاذ وجهود الأشخاص الذين اشتركوا فيه وكفاءتهم والخطر الذي تعرضت له



السفينة ... (ب) قيمة الأشياء التي انقذت وأجرة النقل)) ، كما نصت المادة (241) من القانون البحري الكويتي على ان ((تراعي المحكمة في تحديد المكافأة - تبعاً للظروف - الأساسيين الآتين حسب ترتيب ذكرهما : أ - مقدار الفائدة التي نتجت عن الإنقاذ وجهود المنقذين وكفاءتهم والخطر الذي تعرضت له السفينة التي قدمت لها المساعدة ... ب - قيمة الأشياء التي أنقذت)) ، وكذلك نصت المادة (16) من قانون الحوادث البحرية الفرنسي لسنة 1967 المعدل على ان ((يتم تحديد المكافأة من قبل المحكمة وفقاً للظروف ، بناءً على أولاً ، النجاح الذي تم تحقيقه ... ثانياً ، قيمة الأشياء التي أنقذت ...))⁽³⁹⁾ .

4- من حيث ملكية سفينة كل من مجهز السفينة القاطرة والمساعد البحري

لقيام مجهز السفينة القاطرة بعملية القطر لا بد من توفر سفينتين مملوكتين لشخصين مختلفين ، اما اذا كانت السفينة القاطرة والسفينة المقطورة مملوكتين لشخص واحد ، فإن العملية لا تعد تنفيذاً لعقد القطر وانما هي عملية مادية لا يترتب عليها اثار قانونية⁽⁴⁰⁾ . الا ان الامر على العكس من ذلك بالنسبة للمساعد البحري حيث يمكن أن تتم المساعدة بين سفينتين مملوكتين لمالك واحد ، وعليه لا يشترط ان تكون السفينة التي قدمت المساعدة والسفينة التي طلبت المساعدة مملوكتين لشخصين مختلفين ، الا ان هذا لا يمنع من وجود رابطة المساعدة البحرية عندما تكون السفن عائدة لمالك واحد ، ومن ثم يترتب عليها نفس الاثار التي تترتب على عملية المساعدة والانقاذ التي تكون بين سفن مملوكة لأشخاص مختلفين ، ومنها استحقاق السفينة التي قامت بعملية الانقاذ مكافأة مساعدة⁽⁴¹⁾ . وهذا ما اكدته المادة (199/ثانياً) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة 1987 ((تستحق المكافأة ولو تمت المساعدة والانقاذ بين سفن مملوكة لشخص واحد)) ، وتطابقها المادة (307) من القانون البحري المصري لسنة 1990 وكذلك المادة (3/235) من القانون البحري الكويتي ، كما نصت المادة (13) من قانون الحوادث البحرية الفرنسي على أنه ((لا تزال المكافأة مستحقة إذا كانت المساعدة قد تمت بين سفن تابعة لنفس المالك))⁽⁴²⁾ . وهنا نرى أن مالك السفينة يلتزم بدفع قيمة المكافأة عن المساعدة التي تمت بين السفن التابعة له الى طاقم السفينة الذين أقاموا بعملية المساعدة والانقاذ .

5- من حيث اعتبار الاجر او المكافأة من قبيل الخسائر البحرية المشتركة .

أن الأجر الذي يستحقه مجهز السفينة القاطرة عند قيامه بتنفيذ عملية القطر لا يعد من قبيل الخسائر البحرية المشتركة وانما يدخل ضمن المصروفات العامة للملاحة البحرية التي يتحملها مجهز السفينة المقطورة وحده⁽⁴³⁾ ، اما بالنسبة للمكافأة التي يستحقها المساعد البحري فأنها تدخل ضمن الخسائر البحرية المشتركة التي يتحملها كل طرف استفادة من عملية الانقاذ من المجهزين والشاحنين والمؤمنين ، لان الهدف من عملية المساعدة والانقاذ هو تحقيق السلامة العامة والحفاظ على الاموال المشتركة من الاخطار التي يمكن ان تتعرض لها⁽⁴⁴⁾ . وهذا ما اكدته المادة (209/ثانياً) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة 1987 والتي نصت على أنه ((يدخل الخسارة العامة بوجه خاص نفقات مساعدة السفينة وانقاذها)) ، كما اشارت الى المعنى نفسه المادة (1/319) من القانون البحري المصري والتي نصت على انه ((تعد خسارة مشتركة كل تضحية او مصروفات غير عادية يقرها الريان تبذل او تنفق من اجل السلامة العامة واتقاء خطر داهم يهدد السفينة والاموال الموجودة عليها)) ، وكذلك نص المادة (246) من القانون البحري الكويتي على انه ((تعتبر خسارة مشتركة كل تضحية او مصاريف غير اعتيادية يبذلها الريان ...)) ، والمادة (24) من قانون الحوادث البحرية الفرنسي والتي نصت على ان ((الخسائر العامة والنفقات الاستثنائية تدخل ضمن نفقات الرحلة البحرية))⁽⁴⁵⁾ .

الفرع الثاني/ تمييز مجهز السفينة القاطرة عن المرشد البحري.

تحتاج السفن عند دخولها الموانئ والمرافئ وكذلك القنوات أو عند خروجها منها الى الاستعانة بخدمات شخص على علم بالممرات المائية والعوائق التي قد تكون بالميناء او القناة ، وحرصاً على سلامة الميناء وكذلك سلامة السفينة وما عليها ، وهذا الشخص الذي يستعين به ربان تلك السفينة هو المرشد ، حيث يقوم بتوجيه ربان السفينة الى خط السير الواجب الاتباع عند الدخول والخروج من الميناء⁽⁴⁶⁾ . ولقد



عرف بعض الفقهاء المرشد البحري بأنه هو ((الشخص الذي يدل ربان السفينة على خط السير الواجب الاتباع لدى الدخول الى الموانئ او الخروج منها))⁽⁴⁷⁾ ، وان هذا التعريف للمرشد البحري منتقد لأنه ركز على الجانب الفني لعملية الارشاد دون الجانب القانوني والذي لا بد من بيانه لإظهار طبيعة علاقة المرشد بربان السفينة خلال عملية الارشاد . وذهب البعض الاخر لتعريف المرشد البحري بأنه هو ((الشخص الذي يقوم بمهمة معينة وهي إرشاد السفن عند دخولها الميناء او خروجها منه وكذلك في القنوات والممرات المائية عن طريق تقديم النصائح والارشادات للربان السفينة لمساعدته في عملية التوجيه والارشاد))⁽⁴⁸⁾ ، ويلاحظ على هذا التعريف أنه حدد العمل الذي يقوم به المرشد البحري خلال عملية الارشاد هو تزويد الربان بالمعلومات التي تساعده على ارشاد السفن عند دخولها الميناء او خروجها منه حرصاً على سلامة السفينة ومنشأة الموانئ والأشخاص . وعرف اخرون المرشد بأنه هو ((موظف تعيينه الموانئ يقوم بتوجيه ربان السفينة عند دخولها الميناء او خروجها منه او تحركها داخل القنوات الملاحية ، ويكون عند قيامه بعملية الارشاد تابعاً مؤقتاً لمجهز السفينة ويعمل تحت رقابة ربانها))⁽⁴⁹⁾ ، ونفضل هذا التعريف للمرشد البحري والذي اوضح الى ان المرشد تابع مؤقت للمجهز ، كما اظهر هذا التعريف ان العلاقة التي تقوم بين المرشد والمجهز أثناء عملية الارشاد هي علاقة تبعية مؤقتة . اما تعريف المرشد البحري من الناحية القانونية ، فقد عرفت الفقرة (12) من المادة الاولى من قانون الموانئ العراقية رقم (21) لسنة 1995 الارشاد ((انه التوجيه الملاحي للسفينة الى مكان رسوها او خروجها من الميناء او المرفأ بواسطة مرشد)) في حين عرفت المادة (1) من تعليمات الموانئ العراقية رقم (1) لسنة 1998 في الفقرة (و) المرشد بقولها ((هو الشخص المعين من دائرة الموانئ ومصروح له ممارسة ارشاد السفينة في الموانئ والمرفأ ومناطق الارشاد كافة ويشمل ذلك ربان المرفأ)) . وان عمل المرشد البحري يقتصر على ارشاد الربان ، اي أن المرشد لا يتولى قيادة السفينة وانما تبقى القيادة للربان وحده وهذا ما اكدته المادة (184) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة 1987 ((وتبقى قيادة السفينة وادارتها للربان اثناء قيام المرشد بإرشادها)) وتقابلها المادة (69) من تعليمات الموانئ العراقية رقم (1) لسنة 1998 ، وكذلك المادة (286) من القانون البحري المصري لسنة 1990 . كما إن علاقة المرشد بمجهز السفينة وربانها في التشريع العراقي علاقة تنظيمية ، وذلك لأن الإرشاد في العراق الزامي وان المرشد هو موظف تعيينه الموانئ أما مقابل الإرشاد أو رسومه تحدده اللوائح والقوانين الخاصة بالموانئ ، وليس للأطراف أي حق في المناقشة فيه ، وإن هذه الرسوم تذهب إلى خزينة الدولة وليست وارداً أو أجراً للمرشدين ، كما لا يكون لأي من اطراف عقد الإرشاد حرية اختيار الطرف المقابل⁽⁵⁰⁾ . وان نظام الارشاد تمليه اعتبارات معينة تتعلق بالعوائق الطبيعية والصناعية والتي تكون عادة عند مداخل الموانئ مما يؤدي الى عرقلة سير الملاحة ، كوجود السفن الغارقة والصخور والشعب والمنشأة التي تقيمها الدولة وغيرها من الاشياء التي لا يكون الربان على معرفة بها ، مما قد يعرض السفينة والميناء الى خطر اصطدام تلك السفينة بتلك العوائق عند دخولها الميناء او خروجها منه . لذلك يتطلب الامر الاستعانة بخبرات المرشد عند الدخول الى الموانئ او الخروج منها ، وكذلك الحال بالنسبة للملاحة في القنوات ، كما يحقق نظام الإرشاد في الموانئ ميزتين ؛ فهو يؤدي إلى تفادي احتمال تعطيل الملاحة داخل الموانئ ، كما إنه مصدرًا هامًا لزيادة إيرادات الدولة ، لما تحصل عليه من رسوم تفرض على عملية الإرشاد عند دخول السفينة أو خروجها⁽⁵¹⁾ . وبعد أن بينا مفهوم المرشد البحري ، سنتطرق إلى أوجه الشبه والاختلاف بينه وبين مجهز السفينة القاطرة .

اولاً : اوجه الشبه بين مجهز السفينة القاطرة والمرشد البحري :

أن هناك أوجه شبه بين مجهز السفينة القاطرة والمرشد البحري ويمكن أن تتمثل بالآتي :

1- أن ما يقوم به مجهز السفينة القاطرة من عمل لتنفيذ عملية القطر يُعد من أعمال الملاحة المساعدة التي تتم ممارستها من اجل استغلال البيئة البحرية ، وكذلك عمل المرشد البحري يعد من اعمال الملاحة المساعدة التي تتم من اجل مساعدة السفن وتقديم العون لها لتسير ملاحتها الرئيسية⁽⁵²⁾ .



2- يشتهر مجهز السفينة القاطرة مع المرشد البحري من حيث إن كليهما يؤدي عمله بمقابل ، والذي يتمثل بأجرة القطر التي يحصل عليها مجهز السفينة القاطرة مقابل قيامه بعملية القطر ، ورسم الارشاد الذي يحصل عليه المرشد عند قيامه بعملية الارشاد .

وهذا ما اشارت اليه المادة (180) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة 1978 ((الارشاد : هو التوجيه الملاحي للسفينة عند دخولها الموانئ او القنوات او خروجها منها من قبل مرشد لقاء مبلغ معين)) 3- أن من أهم شروط ممارسة مهنة الإرشاد ، الحصول على الإجازة فالإرشاد مهنة فنية دقيقة ، تتطلب كفاءة وخبرة ، لذا يتطلب فيمن يُباشِر هذه المهنة توافر شروط معينة تحددها القوانين واللوائح ، وكذلك مجهز السفينة القاطرة ، يُشترط فيه أن يكون مؤهلاً لممارسة اعمال القطر كما بينا في ما سبق .

4- من حيث عدّ المقابل المستحق عن تقديم الخدمة من الخسائر البحرية المشتركة ، أن أجرة مجهز السفينة القاطرة وكذلك رسوم الارشاد بالنسبة للمرشد البحري لا يعدان من قبيل الخسائر البحرية المشتركة ، وإنما يدخلان ضمن المصروفات العامة للملاحة البحرية التي يتحملها مجهز السفينة المقطورة وحده (53) .

ثانياً : أوجه الاختلاف بين مجهز السفينة القاطرة والمرشد البحري :

يختلف مجهز السفينة القاطرة عن المرشد البحري في نقطة جوهرية تتعلق بكيفية تنفيذ عملية كل من القطر والارشاد ، حيث إنه في القطر يكون مجهز السفينة المقطورة بحاجة للقوة المحركة التي يوفرها مجهز السفينة القاطرة ، في حين تكون السفينة طالبة الارشاد بحاجة الى النصائح والتوجيهات التي يقدمها المرشد ، وعليه فإن هناك اوجه اختلاف بينهما وتتمثل بالاتي :

1- أن مجهز السفينة القاطرة هو الشخص الذي يقوم باستغلال السفينة لحسابه ويتعهد بالقيام بشؤون السفينة اللازمة لاتمام عمله ويرتبط بمجهز السفينة المقطورة بعقد القطر البحري ، في حين ان المرشد البحري هو الشخص الذي يتولى توجيه ربان السفينة الى خط السير الواجب لإتباع عند دخول الميناء أو الخروج منه ويرتبط المرشد البحري بربان السفينة الذي يعتبر نائباً عن المجهز بعقد الارشاد .

2- من حيث الصفة الزامية فإن مجهز السفينة القاطرة يقوم بتنفيذ عملية القطر باختياره ووفقاً لما يتم الاتفاق عليه بموجب عقد القطر البحري ، في حين أن المرشد البحري يقوم بعملية الارشاد وهي في الاصل عملية اجبارية ، وهذا ما اشارت إليه المادة (181/اولاً) من مشروع القانون البحري العراقي ((يكون الارشاد الزامياً في المناطق التي تحددها منشأة الموانئ)) ، كما نصت المادة (66) من تعليمات الموانئ العراقية رقم (1) لسنة 1998 ((يكون الارشاد في الموانئ العراقية الزامياً لجميع السفن عند دخولها القنوات الملاحية او تحركها فيها او خروجها منها)) . وكذلك نصت المادة (1/282) من القانون البحري المصري ((الارشاد اجباري في قناة السويس وفي الموانئ المصرية التي يصدر بتعيينها قرار من الوزير المختص)) ، كما نصت المادة (1/218) من القانون البحري الكويتي على ان ((الارشاد اجباري في موانئ الكويت)) .

الخاتمة.

من خلال دراستنا لموضوع مفهوم مجهز السفينة القاطرة تبين لنا مدى أهمية هذا الموضوع من الناحية القانونية والعملية على حدٍ سواء، وتوصلنا في نهاية هذا البحث الى عدد من النتائج والتوصيات سنعرضها وكما يأتي:-

أولاً / النتائج.

نتجت عن دراستنا هذه جملة من النتائج المهمة التي يمكن إيجازها بـ _____ :-

1- يجب على المشرع العراقي الاهتمام بموضوع القطر البحري عن طريق القيام بوضع التشريعات المناسبة له لتنظيم عقد القطر البحري تنظيمياً متكاملاً لماله من دور حيوي كبير سواء بالنسبة للسفن



أو للدولة أو للموانئ ، كما يجب الاهتمام بموضوع تجهز السفينة القاطرة نظراً لأهميته البالغة في حماية الموانئ والأرصعة بصورة عامة ، ولما يقدم من خدمات جلييلة للسفن والمنشآت العائمة بصفة خاصة عند دخولها الموانئ أو خروجها منه اذا لم يكن باستطاعتها القيام بذلك بالاعتماد على القوة المحركة ، كما تظهر أهمية القطر البحري للملاحة البحرية في حالة تعرض سفينة ما إلى خطر محدد ، ومن هنا يجب وضع موضوع تجهز السفينة القاطرة موضع البحث والدراسة .

2- توصلنا إلى أن تجهز السفينة القاطرة هو ((كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال او استثمار السفينة باسمه ولحسابه الخاص ، ويلتزم بتهيئة وأعداد السفينة من أجل القيام بالغرض المقصود ، وبمقابل أجر معين ، على أن يمارس عمله على وفق ترخيص يحصل عليه من السلطات المعنية بهذا الشأن)) .

3- إن تجهز السفينة القاطرة يمكن أن يكون شخصاً طبيعياً أو شخصاً معنوياً وان يكون مرخصاً له بمزاولة هذا العمل من قبل من الجهة الادارية المختصة في ادارة الميناء .

4- إن تجهز السفينة القاطرة لكي يحصل على ترخيص لمزاولة أعماله يجب أن تتوفر فيه شروط عامة تتعلق بطاقم السفينة كالكفاية العددية والكفاءة الفنية في الاشخاص العاملين في السفينة ، وشروط خاصة تتعلق بمجهز السفينة ومنها الحصول على هوية بحار (جواز بحري) ، وان يحصل على ترخيص عمل من الجهة المختصة ، وان يكون مرتبطاً بعقد القطر .

ثانياً / التوصيات.

من خلال ما تم تقديمه من نتائج توصلنا إليها فنرى بأن هنالك جملة من التوصيات التي نود عرضها في حدود بحثنا هذا ، ونتمنى أن يتم الأخذ بها عند إصدار قانون بحري جديد لا سيما وإن العراق دولة بحرية ومقبل على مرحلة جديدة من النهوض والبناء الاقتصادي والتجاري والتي تتطلب منه أن يواكب التطورات الحاصلة في ميدان التجارة البحرية لأهميتها ودورها الكبير والمؤثر في التجارة الدولية ، وهذه التوصيات هي :-

1- يعد العراق من الدول البحرية التي لها منفذ على البحر وله تجارة مهمة مع مختلف دول العالم من حيث تصدير النفط واستيراد مختلف السلع والبضائع ، ولا يوجد الى الآن قانون بحري ، اذ اصبح العراق بأمس الحاجة اليه بعد التغييرات التجارية والاقتصادية التي حدثت فيه بعد عام 2003 وتوسع النشاط التجاري ولاسيما مرفق التجارة الخارجية التي تعتمد كثيراً على النقل البحري ، وهو ما يدعونا الى دعوة المشرع العراقي الى الإسراع بإصدار قانون بحري يلبي طموح العراق الجديد وبشكل خاص بعد الشروع باستكمال بناء وتشيد الموانئ المطلة على الخليج وكذلك الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية التي تتعلق بالتجارة البحرية ومنها الاتفاقيات الدولية المتعلقة بتحديد مسؤولية مالك السفينة القاطرة أو القواعد المتعلقة بتحديد الاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري وحوادث الملاحة البحرية التي تحصل أثناء تنفيذ عملية القطر أو تبني النصوص ذات العلاقة في القانون البحري العراقي، وكذلك الانضمام إلى المنظمات البحرية الدولية وذلك لتعزيز التعاون بينه وبين الدول في هذا المجال .

2- بما أن الازدهار الاقتصادي لأية دولة يعتمد على التجارة الخارجية كونها اداة نمو واضحة والتي تعد الموانئ اهم منافذها الرئيسية ، لهذا ندعو المشرع العراقي الى الاهتمام بتطوير الموانئ العراقية وتسهيل الاجراءات الادارية ورفع مستوى التكامل اللوجستي لكونها تمتاز بموقعها الجغرافي مما يؤهلها القيام باستقبال بضائع دول اخرى ثم اعادة شحنها عن طريق البر الى الدول المجاورة سواء دول بحرية او دول مغلقة ، مع ضرورة الاسراع ببناء مشروع ميناء الفاو الكبير واقامة مناطق تجارية بحرية متخصصة للاستفادة من زيادة حجم التجارة العالمية التي تنقل عن طريق البحر مروراً بميناء الفاو

3- ندعو الجهات ذات العلاقة على إنشاء شركات متخصصة في أعمال القطر البحري ، يعترف لها بنظام قانوني خاص بها ، مع وضع سياسة لتحديد أجره القطر تراعى فيها عناصر معينة منها حجم السفينة المقطورة ومدة القطر وطبيعة وأهمية الميناء الذي يتم فيه القطر ، حتى تتمكن هذه الشركات من القيام بتنفيذ عملية القطر المتفق عليها ، لذي ندعو المشرع العراقي الى سد النقص التشريعي في تعليمات الموانئ والمرافئ العراقية رقم (1) لسنة 1998 بتعديلها او صدار تعليمات جديد استناداً الى قانون الهيئة البحرية العراقية العليا رقم (18) لسنة 2019 .



الهوامش .

- (1) د . كمال حمدي ، القانون البحري (السفينة – اشخاص الملاحة البحرية – استغلال السفينة – القطر – الارشاد) ، الطبعة الثالثة ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، 2007 ، ص170 .
- (2) د . حسن مكي مشيري ، المسؤولية المدنية لمالك السفينة ومجهزها ، بحث منشور في مجلة كلية الحقوق ، جامعة النهريين ، العدد (17) ، 2015، ص174.
- (3) د . روابح فريد ، محاضرات في القانون البحري ، جامعة سطيف ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، الجزائر ، ص25 ، 2013/ 2014 .
- (4) د. محمد نصر محمد ، الوجيز في القانون البحري وفقاً للأنظمة المقارنة ، مكتبة القانون والاقتصاد ، الرياض ، 2012 ، ص127 .
- (5) المادة (89) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة 1987 ، مشار اليه لدى نهى خالد عيسى المعموري ، المساعدة والانقاذ ، رسالة ماجستير مقدمة الى كلية القانون ، جامعة بابل ، 2010، ص18 .
- (6) المادة (1) من القانون الفرنسي الخاص بالتجهيز والبيوع البحرية النص باللغة الفرنسية ((L'armateur est celui qui exploite le navire en son nom, qu'il en soit ou non propriétaire)) المصدر ، موقع التشريعات الفرنسية . www.codes-et-lois.fr
- (7) خالد محمد المروني ، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة ، اطروحة دكتوراه مقدمه الى كلية الحقوق ، جامعة الجزائر ، 2012 ، ص283.
- (8) د . علاء الدين عبد المجيد ، عقد القطر البحري ، في القانون المصري والمقارن ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2015، ص28 .
- (9) د . هاني دويدار ، مبادئ القانون التجاري والبحري ، دار الجامعة للنشر ، الإسكندرية ، 2000 ، ص44 .
- (10) ينظر المادة (3) من القانون المصري رقم 38 لسنة 1982 وكذلك المادة (5) والتي بينت الصلاحيات الممنوحة لمن يحصل على الشهادات المبينة في المادة (3)
- (11) د . رائد صيوان عطوان ، المركز القانوني للعامل البحري ، بحث منشور في مجلة القانون للبحوث والدراسات القانونية ، تصدر عن كلية القانون جامعة البصرة ، العدد الخامس عشر ، 2017 ، ص291 .
- (12) ينظر المادة (3) من قانون هوية البحار العراقي رقم 51 لسنة 2015 .
- (13) د . كمال حمدي ، القانون البحري ، مصدر سابق ، ص268 و269 .
- (14) د . رفعت فخري ، القطر البحري في القانون المصري والمقارن ، بحث منشور في مجلة العلوم القانونية والاقتصادية ، تصدر عن كلية الحقوق ، جامعة عين شمس ، القاهرة ، العددان (الاول والثاني) ، السنة (20) ، 1983 ص 95 و د. علاء الدين عبد المجيد ، مصدر سابق ، ص28 .
- (15) نهى خالد عيسى المعموري ، المساعدة والانقاذ ، رسالة ماجستير مقدمة الى كلية القانون ، جامعة بابل ، 2010، ص14.
- (16) د . محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1978، ص541 .
- (17) وهذا ما أخذ به القانون البحري المصري رقم 8 لسنة 1990 م ، وبررت المذكرة الايضاحية لمشروع القانون هذا الاختيار بقولها أن ((المساعدة وسيلة والانقاذ نتيجة)) .
- (18) د . ايمان فتحي حسن الجميل ، المساعدة البحرية (الانقاذ البحري – القطر البحري – الارشاد البحري) ، دار الجامعة الجديدة ، الاسكندرية ، 2011 ، ص11 .
- (19) د . علي حسن يونس ، اصول القانون البحري ، دار الحمامي ، القاهرة ، 1961 ، ص444 .
- (20) نهى خالد عيسى المعموري ، مصدر سابق ، ص 12 .
- (21) المادة (9) من قانون الحوادث البحرية الفرنسي النص باللغة الفرنسية ((L'assistance des navires de mer en danger , ainsi que les services de meme nature rendus entre navires de mer et bateaux de navigation interieure, est soumise aux dispositions du present, sans tenir compte des eaux ou elle a ete rendue. Tous engins flottants sont assimilés, selon le cas, soit aux nauires de mer, soit aux bateaux de navigation interieure pour l'aligne precedent)) المصدر ، موقع التشريعات الفرنسية . www.codes-et-lois.fr
- (22) د. ايمان فتحي حسن جميل ، المساعدة البحرية ، مصدر سابق ، ص7 .



- (23) دريسي أمينة ، شروط الانقاذ البحري على ضوء القانون البحري ، بحث منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، تصدر عن جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان ، الجزائر ، العدد الرابع ، منشورة على الموقع <http://www.asjp.cerist.dz> ، 2014 ، ص 59 ، تاريخ الزيارة 20 / 2 / 2021 .
- (24) نهى خالد عيسى المعموري ، مصدر سابق ، ص 3 .
- (25) د . عدلي أمير خالد ، عقد النقل البحري ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، 1998 ، ص 19 .
- (26) المادة (10) من قانون الحوادث البحرية الفرنسي النص باللغة الفرنسية ((Tout fait d,assistance ayant eu un resultat utile donne lieu a une equitable remuneration. Aucune remuneration n,est due si le recours prete sans resultat utile En aucun cas, la somme a payer ne peut dépasser la valeur des choses sauvees)) ، المصدر ، موقع التشريعات الفرنسية www.codes-et-lois.fr .
- (27) وهذا ما اشارت اليه المادة (199/اولاً) من مشروع القانون البحري العراقي ((كل عمل من اعمال المساعدة والانقاذ يعطي الحق في مكافأة عادلة اذا أدى الى نتيجة مفيدة)) ، وبمفهوم المخالفة اذا لم تأت أعمال المساعدة بنتيجة مفيدة فلا تستحق المكافأة ، وتطابقها المادة (1/305) من القانون البحري المصري رقم 8 لسنة 1990 و المادة (10) من قانون الحوادث البحرية الفرنسي رقم 545 لسنة 1967 .
- (28) د . مجيد حميد العنبيكي ، القانون البحري العراقي ، ط1 ، بيت الحكمة ، بغداد ، 2002 ، ص 120 .
- (29) حيث نصت المادة (206/اولاً) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة 1987 على أن ((على كل ربان (دون تمييز بين طبيعة السفن التي تقودها) في حدود استطاعته من دون تعريض سفينته أو بحارتها أو ركابها لخطر جدي ان يقدم المساعدة لكل شخص يوجد في البحر معرضاً للهلاك ولو كان من الاعداء)) .
- (30) د . هاني محمد دويدار ، القانون البحري ، مصدر سابق ، ص 171 و 170 ، وكذلك د . كمال حمدي ، القانون البحري ، مصدر سابق ، ص 772 .
- (31) د. ثروت علي عبد الرحيم ، القانون البحري العراقي ، ج 1 ، مطبعة حداد ، البصرة ، 1969 ، ص 298 .
- (32) المادة 19 من قانون الحوادث البحرية الفرنسي لسنة 1967 المعدل النص باللغة الفرنسية ((Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger serierieux pour son navire, son equipage o uses passagers, de preter assistnsce a' toute personne, meme ennemie, trouvee en mer en danger de se perde. Le propriétaire du navire n'est pas responsable a raison des contraventions a la disposition precedente, sauf intervention effective et directe de sa part)) .
- (33) نهى خالد عيسى المعموري ، مصدر سابق ، ص 19 .
- (34) د . مجيد حميد العنبيكي ، القانون البحري العراقي ، مصدر سابق ، ص 119 .
- (35) د . مصطفى كمال طه ، القانون البحري اللبناني ، ط1 ، دار النهضة العربية ، بيروت ، 1968 ، ص 352 .
- (36) د . علي البارودي ، مبادئ القانون البحري ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 1975 ، ص 282 .
- (37) د. حسين فتحى عثمان ، المساعدة البحرية ، دراسة مقارنة ، اطروحة دكتوراه ، كلية الحقوق ، جامعة القاهرة ، 1986 ، ص 125 ، وكذلك د . مصطفى كمال طه ، الوجيز في القانون البحري ، المكتب المصري الحديث ، الاسكندرية ، 1971 ، ص 403 و 404 .
- (38) د. صلاح الدين الناهي ، الوجيز في مبادئ القانون البحري ، دار الثقافة ، عمان ، 1996 ، ص 343 .
- (39) المادة (16) من قانون الحوادث البحرية الفرنسي لسنة 1967 المعدل النص باللغة الفرنسية ((La remuneration est fixee par le tribunal selon les circonstances, en pregnant pour base : a) En premier lieu le success obtenu, les efforts et le merite de ceux qui ont prete secours, le danger couru par le navire assiste, par ses passagers el son equipage...))
- (40) د. عبد الحميد الشواربي ، قانون التجارة البحرية ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، 2003 ، ص 515 وكذلك د. طالب حسن موسى ، القانون البحري ، ط1 ، دار الثقافة ، عمان ، 2004 ، ص 178 .
- (41) د . مصطفى كمال طه ، الوجيز في القانون البحري ، مصدر سابق ، ص 402 وكذلك د. هاني دريدار ، الوجيز في القانون البحري ، المكتب المصري الحديث ، الاسكندرية ، 1971 ، ص 127 .
- (42) المادة (13) من قانون الحوادث البحرية الفرنسي النص باللغة الفرنسية ((Une remuneration est due encore que l,assistance ait eu lieu entre navires appartenant au meme propretaire)).
- (43) د . ثروت عبد الرحيم ، الخسارات البحرية المشتركة ، جامعة الكويت ، ط2 ، 1974 ، ص 194 .



(44) د. يعقوب يوسف صرخوة ، الخسارات البحرية المشتركة ، بحث منشور في مجلة العلوم القانونية والاقتصادية ، تصدر عن كلية الحقوق ، جامعة عين شمس ، العدد الاول ، السنة الخامسة والثلاثون ، كانون الثاني 1993 ، ص 86 وما بعدها .

(45) المادة (24) من قانون الحوادث البحرية الفرنسي النص بالغة الفرنسية ((Sont avaries communes les sacrifices faits et les depenses extraordinaires exposees pour le salut commun et des interets enges dans une expedition maritime)) .

(46) د. علاء الدين عبد المجيد ، مصدر سابق ، ص 98 .
(47) د. محمد محمد هلالية ، الوجيز في القانون الخاص البحري ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، بدون سنة طبع ، ص 237 .

(48) د. ايمان فتحي حسن جميل ، مصدر سابق ، ص 127 .
(49) د. عقيل فاضل حمد الدهان ، المركز القانوني للمرشد البحري ، بحث منشور في مجلة جامعة كربلاء العلمية والتي تصدر عن رئاسة جامعة كربلاء ، المجلد السادس ، العدد الرابع ، 2008 ، ص 75 .

(50) حيث نصت المادة (66) من تعليمات الموانئ والمرافئ العراقية رقم (1) لسنة 1998 على إنَّ ((يكون الإرشاد في موانئ العراق الزامياً للسفن عند دخولها القنوات الملاحية أو تحركها فيها أو خروجها منها)) .
(51) د. عقيل فاضل حمد الدهان ، المصدر السابق ، ص 74 وكذلك نهى خالد عيسى المعموري ، مصدر سابق ، ص 30 .

(52) اعتدال عبد الباقي العضب ، عقد القطر البحري (دراسة مقارنة) ، بحث منشور في مجلة الخليج العربي ، تصدر عن كلية القانون جامعة البصرة ، العدد (2-1) لسنة 2010 ، ص 135 و د. عدلي أمير خالد ، مصدر سابق ، ص 19 .
(53) د. علي حسن يونس ، العقود البحرية ، مصدر سابق ، ص 283 .

المصادر والمراجع.

أولاً/ الكتب.

- 1- د. ايمان فتحي حسن جميل ، المساعدة البحرية (الانقاذ البحري - القطر البحري - الارشاد البحري) ، دار الجامعة الجديدة ، الاسكندرية ، 2011 .
- 2- د. ثروت عبد الرحيم ، الخسارات البحرية المشتركة ، جامعة الكويت ، ط 2 ، 1974 .
- 3- د. ثروت علي عبد الرحيم ، القانون البحري العراقي ، ج 1 ، مطبعة حداد ، البصرة ، 1969 .
- 4- د. صلاح الدين الناهي ، الوجيز في مبادئ القانون البحري ، دار الثقافة ، عمان ، 1996 .
- 5- د. طالب حسن موسى ، القانون البحري ، ط 1 ، دار الثقافة ، عمان ، 2004 .
- 6- د. عدلي أمير خالد ، عقد النقل البحري ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، 1998 .
- 7- د. علاء الدين عبد المجيد ، عقد القطر البحري ، في القانون المصري والمقارن ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2015 .
- 8- د. علي البارودي ، مبادئ القانون البحري ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، 1975 .
- 9- د. علي حسن يونس ، اصول القانون البحري ، دار الحمامي ، القاهرة ، 1961 .
- 10- د. عبد الحميد الشواربي ، قانون التجارة البحرية ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، 2003 .
- 11- د. كمال حمدي ، القانون البحري (السفينة - اشخاص الملاحة البحرية - استغلال السفينة - القطر - الارشاد) ، الطبعة الثالثة ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، 2007 .
- 12- د. مجيد حميد العنبيكي ، القانون البحري العراقي ، ط 1 ، بيت الحكمة ، بغداد ، 2002 .
- 13- د. محمود سمير الشرقاوي ، القانون البحري ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1978 .
- 14- د. مصطفى كمال طه ، القانون البحري اللبناني ، ط 1 ، دار النهضة العربية ، بيروت ، 1968 .
- 15- د. مصطفى كمال طه ، الوجيز في القانون البحري ، المكتب المصري الحديث ، الاسكندرية ، 1971 .
- 16- د. محمد محمد هلالية ، الوجيز في القانون الخاص البحري ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، بدون سنة طبع .
- 17- د. محمد نصر محمد ، الوجيز في القانون البحري وفقاً للأنظمة المقارنة ، مكتبة القانون والاقتصاد ، الرياض ، 2012 .
- 18- د. هاني دويدار ، مبادئ القانون التجاري والبحري ، دار الجامعة للنشر ، الاسكندرية ، 2000 .
- 18- د. هاني دريدار ، الوجيز في القانون البحري ، المكتب المصري الحديث ، الاسكندرية ، 1971 .



ثانياً / الرسائل والإطريخ الجامعية :

1- حسين فتحي عثمان ، المساعدة البحرية ، دراسة مقارنة ، اطروحة دكتوراه ، كلية الحقوق ، جامعة القاهرة ، 1986.

2- خالد محمد المروني ، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة ، اطروحة دكتوراه مقدمه الى كلية الحقوق ، جامعة الجزائر ، 2012 .

3- نهى خالد عيسى المعموري ، المساعدة والانقاذ ، رسالة ماجستير مقدمة الى كلية القانون ، جامعة بابل ، 2010 .
ثالثاً / البحوث القانونية .

1- اعتدال عبد الباقي العضب ، عقد القطر البحري (دراسة مقارنة) ، بحث منشور في مجلة الخليج العربي ، تصدر عن كلية القانون جامعة البصرة ، العدد (2-1) لسنة 2010 .

2- دريسي أمينة ، شروط الانقاذ البحري على ضوء القانون البحري ، بحث منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، تصدر عن جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان ، الجزائر ، العدد الرابع ، منشورة على الموقع <http://www.asjp.cerist.dz> ، 2014 .

3- د . رفعت فخري ، القطر البحري في القانون المصري والمقارن ، بحث منشور في مجلة العلوم القانونية والاقتصادية ، تصدر عن كلية الحقوق ، جامعة عين شمس ، القاهرة ، العددان (الاول والثاني) ، السنة (20) ، 1983 .

4 . د . عقيل فاضل حمد الدهان ، المركز القانوني للمرشد البحري ، بحث منشور في مجلة جامعة كربلاء العلمية والتي تصدر عن رئاسة جامعة كربلاء ، المجلد السادس ، العدد الرابع ، 2008 .

5 . د . يعقوب يوسف صرخوة ، الخسارات البحرية المشتركة ، بحث منشور في مجلة العلوم القانونية والاقتصادية ، تصدر عن كلية الحقوق ، جامعة عين شمس ، العدد الاول ، السنة الخامسة والثلاثون ، كانون الثاني 1993 .

رابعاً / القوانين والأنظمة .

أ - القوانين العراقية :

1- مشروع القانون البحري العراقي لسنة 1987 .

2- قانون الموانئ العراقي رقم (21) لسنة 1995 .

3- قانون هوية البحار رقم (51) لسنة 2015 .

4- قانون الهيئة البحرية العراقية العليا رقم (18) لسنة 2019 .

ب - القوانين العربية :

1- القانون البحري المصري رقم (8) لسنة 1990 .

2- قانون التجارة البحرية الكويتي رقم 28 لسنة 1980 .

ج - القوانين الأجنبية :

1- القانون الفرنسي الخاص بالتجهيز والبيوع البحرية رقم 69 لسنة 1969 منشور على موقع التشريعات الفرنسية

www.codes-et-lois.fr .

2- القانون الفرنسي رقم (545) لسنة 1967 بشأن الاحداث البحرية ، المعدل سنة 2010 منشور على موقع التشريعات

الفرنسية www.codes-et-lois.fr .

خامساً / التعليمات :

1- تعليمات الموانئ والمرافئ العراقية رقم (1) لسنة 1998 .

2- القرار الوزاري المصري رقم 29 لسنة 1989 ، الخاص بتنظيم القطر البحري في ميناء الاسكندرية .