



جمهورية العراق
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة بابل – كلية القانون

المركز القانوني لمجهز السفينة القاطرة

(دراسة مقارنة)

رسالة تقدم بها الطالب

حسن سلمان نجيب

إلى مجلس كلية القانون جامعة بابل

وهي جزء من متطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص

بإشراف

الدكتورة ذكري محمد حسين الياسين

أستاذ القانون التجاري

The Republic of Iraq

**Ministry of Higher Education and Scientific
Research**

University of Babylon

College of Law



**The legal status of the tugboat supplier
(A comparative study)**

A thesis submitted by student:

Hassan Salman Najib

To Council of the college of law university of Babylon

**As a part of the requirements For obtaining a master's
Degree in private law**

Supervised by :

**Dr.prof. DHEKRA MOHAMMED HUSSEIN AL YASEEN
professor of commercial law**

1443 A.H.

٢٠٢١ A.C.

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

((رَبُّكُمْ الَّذِي يُزْجِي لَكُمْ الْفُلْكَ فِي الْبَحْرِ لِتَبْتَغُوا
مِنْ فَضْلِهِ إِنَّهُ كَانَ بِكُمْ رَحِيمًا * وَإِذَا مَسَّكُمُ الضُّرُّ
فِي الْبَحْرِ خَلَّ مِنْ تَدْعُوتِهِ إِلَّا إِيَّاهُ فَلَمَّا نَجَّاهُمْ إِلَى
الْبَرِّ ائْتَرَضْتَهُمْ وَمَا يَنْبَغِي لِلْإِنْسَانِ أَنْ يَقُولَ إِنَّهُ كَرِهْتَ الْبَرَّ
فَكَرِهْتُمُوهُ وَكَانَ الْعَذَابُ أَلِيمًا *))

صدق الله العلي العظيم

سورة الاسراء/ ٦٦-٦٧

الإهداء

إلى من أرسله الباري عز وجل رحمة للعالمين النبي الأكرم محمد بن عبدالله (صلى الله عليه وآله وسلم)

إلى بضعة الرسول مكسورة الضلع سيدتي ومولاتي فاطمة الزهراء (عليها السلام)

إلى إمام الحق أمير العلم والمعرفة علي بن أبي طالب (عليه السلام)

إلى من في البقيع ، أرض الجود والكرم ، إلى المسموم الإمام الحسن (عليه السلام)

إلى الشيب الخضيب والجسم السليب ؛ أبي عبدالله الحسين (عليه السلام) والتسعة المعصومين من ذريته الأطهار (عليهم السلام) ، وإلى الحاضر الغائب الأمام المهدي (عج).

إلى أمي التي فارقتنا بجسدها ، ولكن روحها ما زالت ترفرف في سماء حياتي.

إلى إلى من أسقى بي بذور العلم ، إلى معلمي الأول الذي فارقتني قبل أن يرى بذوره تزهر.... والدي الشهيد (سلمان نجيب طاهر).

إلى من ساندني وأزرني في دربي ، إلى زوجتي الصابرة .

إلى من لأجلهن سرت في الدرب ، إلى بناتي نرجس ، وفاطمة.

إلى من شاركني حزن الأم وبهم استمد عزتي وإصراري إخوتي وأخواتي.

(((إليهم جميعاً أهدي جهدي المتواضع هذا))))

شكر وتقدير

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

﴿ وَمَنْ شَكَرَ فَإِنَّمَا يَشْكُرُ لِنَفْسِهِ وَمَنْ كَفَرَ فَإِنَّ رَبِّي غَنِيٌّ كَرِيمٌ ﴾

صَدَقَ اللَّهُ الْعَلِيُّ الْعَظِيمُ

يامن شكره فوز للشاكرين ... لك شكري الدائم على آلائك ونعمائك وأسالك اللهم إعانتي على دوام شكرك ، وذكر برّك واحسانك إليّ وتفضلك عليّ ، والحمد لله رب العالمين على كل النعم ، حمداً كثيراً متواتراً ، والسلام على سيد الخلق محمد صلى الله عليه وعلى اله الطيبين الطاهرين ، فبعد الانتهاء من هذه الدراسة يسرني وبكل تواضع ان اشكر من ساعدني وساندني طول مسيرتي هذه ، وأولهم بعد الله سبحانه وتعالى مشرفتي ومعلمتي الدكتورة الأم (ذكرى محمد حسين الياسين) على تفضلها بالإشراف على رسالتي هذه ، ففتحت امامي الطريق ويسرت إليّ السبيل واقتطعت من وقتها الكثير ، فتحيةً لعلمها الجليل ولما بذلته من رعاية واهتمام وما قدمته من آراء قيمة وتوجيهات سديدة ، وكذلك سعة صدرها في مواكبة مراحل الكتابة منذ اختيار موضوع الرسالة وإعداد الخطة ، و إخراجها بصورتها النهائية حتى ظهرت بالشكل الذي هي عليه الان ، فجزاها الله عني أفضل الجزاء. وشكري وامتناني إلى الدكتور محمد جعفر الذي تفضل عليّ بجزء من وقته لمساعدتي في البحث في المصادر والقوانين الاجنبية المتعلقة بموضوع البحث .

ومن اجل أن يكتمل العرفان فلا بد من شكر أساتذتي الذين درسوني في المرحلة البكالوريوس والماجستير في كليتي العزيزة ، لما لهم من فضل في تكوين وصقل مداركي القانونية والذين غمروني بفيض علمهم وعطائهم ، إذ لولاهم لما كنت قادراً على مواصلة طريق البحث وكتابة الرسالة . كما أتقدم بفائق الشكر والتقدير للأساتذة أعضاء لجنة المناقشة الذين سأتشرف بالوقوف أمامهم يوم مناقشة هذه الرسالة اعترافاً مني بفضلهم لكل ما سيبودونه من ملاحظات قيمة تقوم هذه الرسالة وتظهرها بالشكل اللائق. والشكر الموصول لكل من سعى في هذه الرسالة بأي سعي فأعان بنصح أو شجع بكلمة أو نظر بعين الرضا فلهم وافر شكري وعظيم امتناني .

المستخلص

يعد مجهز السفينة القاطرة أحد أطراف عقد القطر البحري الذي يتمتع بأهمية خاصة من بين العقود البحرية الأخرى ، وتبدو هذه الأهمية للقطر البحري بصورة واضحة بعد زيادة أعداد الموانئ والممرات على مستوى العالم فقد أصبحت السفن الكبيرة بحاجة الى مساعدة من جانب سفن أخرى مجهزة لكي تساعد على عبور هذه الموانئ والممرات وانتشالها من الاخطار التي تهددها في حالة اصابته بعطل مفاجئ في اعالي البحار ، وهذا ما يخوله مركزاً قانونياً ليس له مثيل في البر ، كون علاقات العمل على متن السفينة تختلف عن علاقات العمل البري .

ولكي يستطيع مجهز السفينة القاطرة ممارسة عمله ، لا بُدَّ من حصوله على إجازة ممارسة عمل من الجهة المختصة ، ويتطلب إصدار هذه الإجازة توافر شروط معينة في مقدّم الطلب ، منها شروط عامة تتعلق بطاقم السفينة وشروط خاصة تتعلق بمجهز السفينة نفسه .

ويتحمّل مجهز السفينة القاطرة التزامات متعددة ، منها الالتزام بقطر السفينة المقطورة ، وهو الالتزام الرئيس الذي يُفرض عليه ، كما يلتزم بتعين السفينة القاطرة وبمدى صلاحية السفينة القاطرة للقيام بعملية القطر ، كما أن لمجهز السفينة القاطرة الحق في الحصول على أجره عند قيامه بتنفيذ عملية القطر ، كما له الحق في الحصول على مكافأة المساعدة البحرية في حال قيامه بتقديم خدمات استثنائية لمساعدة السفينة المقطورة المعرضة للخطر في أثناء تنفيذ عملية القطر .

واستناداً للالتزامات التي تفرض على مجهز السفينة القاطرة فإنه يُسأل عن الأضرار التي تصيب مجهز السفينة المقطورة نتيجة لأخطائه ، وتكون مسؤوليته عقدية أو تقصيرية ، بحسب وجود عقد بينهما من عدمه .

وفي ظل وجود نقص تشريعي يعالج تحديد المركز القانوني الذي يتمتع به مجهز السفينة القاطرة وهو العنصر الفاعل الذي يلعب الدور الكبير في تيسير دخول او خروج السفن او رسوها في الموانئ دون ان تتعرض الى أي اذى ، فقد حاولت هذه الدراسة التوصل الى اجابات لتحديد من هو مجهز السفينة القاطرة ، وما هي الشروط الواجب توفرها فيه ، وماهي حقوقه والتزاماته ، وما هي المسؤولية الملقاة على عاتقه في حالة إخلاله بالتزاماته ، وغيرها من التساؤلات التي يثيرها موضوع البحث .

قائمة المحتويات

الموضوع	الصفحة
الآية القرآنية	أ
الإهداء	ب
الشكر والتقدير	ت
المستخلص	ث
المقدمة	١ - ٥
الفصل الأول/ ماهية مجهز السفينة القاطرة	٥ - ٦
المبحث الأول/ مفهوم عقد القطر البحري	٧ - ٢٧
المطلب الأول/ التعريف بعقد القطر البحري	٧ - ٢٠
الفرع الأول/ تعريف عقد القطر البحري	٨ - ١٥
الفرع الثاني/ خصائص عقد القطر البحري	١٥ - ٢٠
المطلب الثاني/ الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري	٢٠ - ٢٧
الفرع الأول/ عقد القطر البحري هو عقد نقل	٢٠ - ٢٢
الفرع الثاني/ عقد القطر البحري هو عقد عمل	٢٣ - ٢٣
الفرع الثالث / عقد القطر البحري هو عقد مقاوله	٢٤ - ٢٥
الفرع الرابع / عقد القطر البحري هو عقد ايجار سفينة	٢٥ - ٢٧
المبحث الثاني/ مفهوم مجهز السفينة القاطرة	٢٧ - ٥٠
المطلب الأول/ التعريف بمجهز السفينة القاطرة	٢٨ - ٣٧
الفرع الأول/ تعريف مجهز السفينة القاطرة	٢٨ - ٣١
الفرع الثاني/ الشروط اللازم توفرها لقيام المجهز بعملية القطر البحري	٣١ - ٣٧

٥٠-٣٧	المطلب الثاني/ تمييز مجهر السفينة القاطرة مما يشتبه به
٤٦-٣٨	الفرع الأول/ تمييز مجهر السفينة القاطرة عن المساعد البحري
٥٠-٤٧	الفرع الثاني/ تمييز مجهر السفينة القاطرة عن المرشد البحري
٩٠-٥١	الفصل الثاني/ التزامات وحقوق مجهر السفينة القاطرة
٦٦-٥١	المبحث الأول/ التزامات مجهر السفينة القاطرة
٦٠-٥٢	المطلب الأول/ التزامات المجهر قبل تنفيذ عملية القطر
٥٦-٥٢	الفرع الأول/ / التزام المجهر بتعين السفينة القاطرة
٦٠-٥٦	الفرع الثاني/ التزام المجهر بتوفير سفينة صالحة للملاحة البحرية
٦٦-٦٠	المطلب الثاني/ التزام مجهر السفينة القاطرة بتنفيذ عملية القطر
٦٢-٦١	الفرع الأول/ التعريف بعملية القطر
٦٦-٦٢	الفرع الثاني/ تنفيذ عملية القطر
٩٠-٦٦	المبحث الثاني/ الحق المالي لمجهر السفينة القاطرة
٨١-٦٥	المطلب الأول/ المقابل المادي
٧٢-٦٥	الفرع الأول/ الحق بالأجر
٨١-٧٣	الفرع الثاني/ الحق بمكافأة المساعدة البحرية
٩٠-٨١	المطلب الثاني/ ضمانات الحصول على المقابل المادي
٨٥-٨٢	الفرع الأول/ حق الامتياز
٩٠-٨٦	الفرع الثاني/ الحجز الاحتياطي
١٣٣-٩١	الفصل الثالث/ مسؤولية مجهر السفينة القاطرة
١١٤-٩١	المبحث الأول/ مفهوم مسؤولية مجهر السفينة القاطرة
١٠٤-٩٢	المطلب الأول/ التعريف بمسؤولية مجهر السفينة القاطرة
٩٥-٩٢	الفرع الأول/ تعريف مسؤولية مجهر السفينة القاطرة
١٠٤-٩٥	الفرع الثاني/ انواع مسؤولية مجهر السفينة القاطرة

١١٤-١٠٤	المطلب الثاني/ أركان مسؤولية مجهز السفينة القاطرة
١١١-١٠٥	الفرع الأول/ خطأ مجهز السفينة القاطرة
١١٣-١١١	الفرع الثاني/ الضرر
١١٤ - ١١٣	الفرع الثالث / العلاقة السببية
١٣٣-١١٥	المبحث الثاني/ أحكام مسؤولية مجهز السفينة القاطرة
١٢٥-١١٥	المطلب الأول/ آثار مسؤولية مجهز السفينة القاطرة
١٢١-١١٦	الفرع الأول/ تعريف التعويض
١٢٥-١٢١	الفرع الثاني/ أنواع التعويض
١٣٣-١٢٥	المطلب الثاني/ الإغفاء من المسؤولية
١٣١-١٢٦	الفرع الأول/ حالات الإغفاء من المسؤولية
١٣٣-١٣١	الفرع الثاني/ أثر الإغفاء من المسؤولية
١٣٧-١٣٤	الخاتمة
١٤٨-١٣٨	المصادر

المقدمة

الحمد لله والصلاة والسلام على سيد الأنبياء والمرسلين محمد (صلى الله عليه وآله وسلم)
نبي الرحمة وعلى آل بيته الطيبين الطاهرين والسلام على أصحابه المخلصين .
سنوضح مقدمة رسالتنا (المركز القانوني لمجهز السفينة القاطرة) من خلال الفقرات الآتية :-

أولاً :- جوهر فكرة البحث :

تولي الدول البحرية عنايةً خاصةً للملاحة البحرية ، حيث تسعى كلاً منها إلى دعم
الاستغلال البحري وتشجيعه فيها لما يؤدي من دورٍ مهمٍّ ومؤثرٍ في رواج التجارة الدولية ،
فكل تطور في مجال النقل البحري تنعكس آثاره إيجابياً على التجارة الدولية وبالنظر إلى
الأهمية الكبيرة التي يتمتع بها هذا الاستغلال وما يحققه من نفع للجماعات البشرية من خلال
الربط بين أجزاء المعمورة وتيسير إنتقال الأشخاص والبضائع من بقعة إلى أخرى ، وعليه فإن
الملاحة البحرية وما يتصل بها من أمور أية من آيات الله تعالى في خلقه كما جاء في قوله
تعالى "وَلَهُ الْجَوَارِ الْمُنشَآتُ فِي الْبَحْرِ كَالْأَعْلَامِ" .

وتعد السفينة من اهم الوسائل التي تستخدم بالنقل ، سواء كان للأشخاص او البضائع ، ولربما
التطور الحاصل في مجال النقل الجوي وغيرها من وسائل النقل الأخرى جعل نقل الاشخاص
في السفن اقل اهمية من السابق ، ولكن لايزال نقل البضائع بالسفن يحتل مرتبة الصدارة على
باقي وسائل النقل الأخرى ، وفي الوقت الحاضر تعد السفينة الوسيلة المثلى لنقل السلع بطريق
البحر في جميع الدول المصدرة او المستوردة بالنظر الى ما تتمتع به السفن الحديثة من سرعة
وسعة ورخص في اسعارها ، هذا وتعد السفينة من آيات الله العظمى التي سخرها الخالق لينتفع
بها الانسان ، وتجلى ذلك في قوله تعالى ((وَالْفُلْكَ الَّتِي تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِمَا يَنْفَعُ النَّاسَ))
سورة البقرة آية ١٦٥ .

وقد تحتاج هذه السفن عند دخولها أو خروجها أو المرور بالموانئ الى مساعدة سفينة أخرى
تسمى بالسفينة القاطرة ، حيث يقوم مجهز تلك السفينة بوصفه أحد اشخاص الملاحة البحرية
بأعمال الملاحة المساعدة أي أنه يساعد السفن التي تمارس أعمال الملاحة الرئيسية ، ونتيجة
تزايد استخدامات السفن في الملاحة البحرية واتساع حجمها ، جعل الحاجة لمجهز السفينة
القاطرة ماسة لمساعدتها في الدخول والخروج من الموانئ والمياه الإقليمية ، كما يتطلب خدمات
مجهز السفينة القاطرة بصورة خاصة عندما لا تملك السفن المقطورة المقدرة الكافية على

التحرك ، فيستعان بالسفينة القاطرة ذات القدرة والقوة الكافية لتتمكن من سحبها او جرّها وتتم هذه العملية بمقتضى عقد يعرف بعقد القطر البحري .

ولهذا فإن مجهز السفينة القاطرة يمثل الشخص الذي لا غنى لأي سفينة عنه ، على اعتباره من أشخاص الملاحة البحرية الذين يساهمون في انقاذ السفن من الاخطار البحرية ، الامر الذي يقتضي معه لزوم تحديد حقوقه والتزاماته والمسؤولية المترتبة تجاهه في حال أخلاله بهذه الالتزامات .

ثانياً / أهمية البحث :-

تبرز أهمية البحث من خلال ملاحظة أهمية الدور الذي يقوم به مجهز السفينة القاطرة وهو دور كبير بتنفيذ عمليات القطر في داخل الموانئ وفي خارجها ، نظراً لما يقوم به من انقاذ وحماية السفن ، وما عليها من افراد وممتلكات قد تصل قيمتها في بعض الاحيان الى مبالغ هائلة ، ولاشك في أن البحث في موضوع المركز القانوني لمجهز السفينة القاطرة يمتاز بأهمية كبيرة في مجال التعامل التجاري البحري وذلك للفوائد الجمة للحفاظ على سلامة السفن وسلامة استمرار الملاحة البحرية بشكل يبعد الضرر المادي والاقتصادي عن السفينة المقطورة ذاتها وعن باقي السفن الأخرى التي قد تتأثر بجنوحها ، ولعل ما حصل حالياً للسفينة البنمية الجانحة في قناة السويس بتاريخ ٢٠٢١/٣/٢٣ وما ترتب على ذلك من توقف لنشاط التجارة العالمية كاد أن يتسبب بأزمة اقتصادية عالمية ، لولا تدخل شركات القطر بحل هذه المشكلة وتوفير سفن قاطرة عملاقة لغرض تعويم السفينة الجانحة خلال مدة سبعة أيام ، واعادة حركة الملاحة امام السفن التجارية ، يعد المثال الابرز الذي يظهر من خلال تلك الاهمية بشكل عملي وواقعي . وهو ما يستتبع القول ان دور مجهز السفينة القاطرة لم يعد كما كان 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 .

ولهذا فإن أهمية البحث تشتق من أهمية بيان الاعمال التي يقدمها مجهز السفينة القاطرة عند قيامه بحماية الموانئ من السفن التي قد لا تستطيع الحركة أو يصيبها العطل داخل الميناء مما يؤدي الى توقف حركة الميناء ، كما لا تقتصر تلك الاعمال التي يؤديها مجهز السفينة القاطرة في مجال الملاحة البحرية على جر او سحب السفن داخل وخارج الموانئ ، فكثير ما يستخدم القطر في عمليات شحن البضائع أو تفريغها بنقلها من الميناء الى السفن أو العكس ، ويتم ذلك

عن طريق سحب المواعين والصنادل التي تحمل البضائع الى السفينة الراسية بعيداً عن رصيف الميناء .

ثالثاً : اسباب اختيار الموضوع :-

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

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

٣- تقييم موقف المشرع العراقي في قانون الهيئة البحرية العراقية العليا رقم (١٨) لسنة ٢٠١٩ ، حيث جعل المشرع من المهام الملقة على عاتقها هو تنظيم اعمال الارشاد والقطر البحري ، وكذلك تعليمات الموانئ والمرافئ رقم (١) لسنة ١٩٩٨ التي اشارت الى بعض أعمال القطر ، مقارنة مع بقية التشريعات التي نظمت عملية القطر .

٤- تقديم دراسة قانونية عن المركز القانوني (لمجهز السفينة القاطرة) لتلبي حاجة المكاتب القانونية العراقية ، بوصف العراق له منفذ بحري وبحاجة الى هكذا دراسات ، وخاصة بعد الانفتاح التجاري الكبير الذي شهده العراق بعد عام ٢٠٠٣ والذي اعتمد كثيراً على التجارة البحرية .

٥- كما يوجد في الدول محل المقارنة قانون بحري ينظم العمل البحري بشكل عام ويبين الوضع القانوني لمجهز السفينة القاطرة ، كما ينظم عقد القطر البحري الذي يربط (مجهز السفينة القاطرة) مع (مجهز السفينة المقطورة) . اما في العراق فان القانون المعمول به هو قانون الموانئ والمرافئ رقم (٢١) لسنة ١٩٩٥ وتعليماته ، وهو قانون لا يتماشى مع التطورات الحديثة الحاصلة في مجال العمل البحري والتجارة البحرية ، ولم ينظم قانون الهيئة البحرية العراقية العليا رقم (١٨) لسنة ٢٠١٩ النافذ عمل مجهز السفينة القاطرة و لم يبين الوضع القانوني له ، وهذا ما يُعد نقصاً في التشريع ينبغي تلافيه ويوجب على اصحاب الشأن وخاصة السلطة التشريعية في العراق معالجة هذا الموضوع بتشريع قانون بحري ينظم مختلف المواضيع المتعلقة بالقطر البحري ، ومن ضمنها عمل مجهز السفينة القاطرة وعلى وجه التحديد تنظيم الوضع القانوني له .

رابعاً :- مشكلة البحث :

من يخوض في النظام القانوني لعملية القطر التي يقوم بها مجهزة السفينة القاطرة سيكتشف حجم الثغرات في القواعد القانونية المنظمة لعمله ، إذ بقيت القواعد المنظمة له متناثرة بقوانين متعددة وتعليمات وأنظمة غير كافية وهذه هي المشكلة الأساس في النظام القانوني لعمل مجهزة السفينة القاطرة . بالإضافة إلى الحاجة إلى نشاط قانوني رصين يحكم عملية القطر البحري في الموانئ العراقية بهدف تنظيم العمل فيها . لذلك كان الهدف من الدراسة هو اظهار الاحكام القانونية المتعلقة بمجهزة السفينة القاطرة وتقديم الحلول المناسبة للإشكاليات التي سيتم طرحها في متن البحث والتوصل الى ابرز النتائج والمقترحات المتعلقة بها.

كما تعد الموانئ البحرية من أهم دعائم اقتصاديات الدول لأن اغلب البضائع المنقولة عالمياً تتم عن طريق النقل البحري ، كما أن الموانئ العراقية لها دور بارز في تفعيل وتنشيط حركة الملاحة البحرية ، ولها أثر كبير على المردود الاقتصادي للعراق خاصة في الوقت الحاضر نتيجةً للانفتاح الاقتصادي ، لذا فإن أهم اشكالية تضاف الى ما سبق تتمثل بعدم تشريع قانون بحري عراقي يواكب التطورات التي حدثت في مجال الملاحة البحرية لغرض مساعدة المتعاملين فيها لإتمام أعمالهم التجارية .

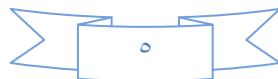
خامساً: منهجية البحث :

نظراً لغياب التنظيم التشريعي الخاص بعمل مجهزة السفينة القاطرة ، فان البحث في المركز القانوني لمجهزة السفينة القاطرة سيلاقي صعوبة من حيث عدم وجود قانون في العراق ينظمه ، ما عدا بعض التشريعات المتناثرة والتي فيها بعض الاشارات لمجهزة السفينة القاطرة كقانون هوية البحار رقم (٥١) لسنة ٢٠١٥ ، وكذلك تعليمات الموانئ والمرافئ رقم (١) لسنة ١٩٩٨ ، لذلك سنتبع في دراستنا موضوع البحث الموسوم ب "المركز القانوني لمجهزة 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 (٨) لسنة ١٩٩٠ ، و قانون التجارة البحرية الكويتي رقم (٢٨) لسنة ١٩٨٠ ، بالإضافة الى القانون الفرنسي رقم (٥٤٥) لسنة ١٩٦٧ بشأن الاحداث البحرية ، المعدل سنة ٢٠١٠ وكذلك القانون الفرنسي الخاص بالتجهيز والبيوع البحرية رقم ٦٩ لسنة ١٩٦٩ إستكمالاً لتلك المقارنة .

سادساً : خطة البحث :-

سيتم توزيع موضوع البحث على ثلاثة فصول تسبقها مقدمة وتعقبها بخاتمة ، وستكون الخطة كما يأتي :-

سيكون الفصل الأول لبحث ماهية مجهز السفينة القاطرة ، وسنتناوله على مبحثين ، سيكون المبحث الأول مخصصاً لتوضيح مفهوم عقد القطر البحري ، وسنعد المبحث الثاني لبيان مفهوم مجهز السفينة القاطرة ، في حين سنبيين في الفصل الثاني ، التزامات وحقوق مجهز السفينة القاطرة ، وسنقسمه على مبحثين ، سنخصص المبحث الأول إلى التزامات مجهز السفينة القاطرة ، وفي المبحث الثاني سنوضح الحق المالي لمجهز السفينة القاطرة ، في حين سنتطرق في الفصل الثالث إلى مسؤولية مجهز السفينة القاطرة ، وسنتناوله على مبحثين ، سنخصص المبحث الأول لبيان مفهوم مسؤولية مجهز السفينة القاطرة ، أما أحكام هذه المسؤولية فستكون في المبحث الثاني ، وسنختم الرسالة ببيان أهم النتائج والمقترحات التي سنتوصل إليها .



الفصل الاول

ماهية مجهز السفينة القاطرة

يعد مجهز السفينة القاطرة من أشخاص الملاحة البحرية ، حيث يقوم باستغلال او استثمار السفينة بوصفه مالكاً أو مستأجراً لها ، ويلتزم بتهيئة السفينة وأعدادها من أجل القيام بالغرض المقصود ، إذ يتطلب نجاح عملية القطر معرفة جيدة بالسفينة المراد قطرها ، والظروف الملاحية المحيطة بها لأن عملية القطر هي الوسيلة المادية التي يتم من خلالها تنفيذ اعمال القطر من قبل مجهز السفينة القاطرة .

كما يقوم مجهز السفينة القاطرة بأعمال الملاحة المساعدة أي أنه يساعد السفن التي تمارس أعمال الملاحة الرئيسية ، ولمجهز السفينة القاطرة أهمية كبيرة في الوقت الحاضر لا يمكن الاستغناء عنه ، نظراً لضخامة حجم السفن وعجزها عن القيام بعمليات المناورة داخل أحواض الموانئ عند رسوها فيها ، وكذلك لاتساع حجم التجارة والعمليات البحرية ، وزيادة أعداد الموانئ والممرات على مستوى العالم فقد أصبحت السفن الكبيرة بحاجة الى مساعدة من جانب سفن أخرى مجهزة لكي تساعد على عبور هذه الموانئ والممرات وانتشالها من الاخطار التي تهددها في حالة اصابتها بعطل مفاجئ في اعالي البحار .

واشتقاقاً من هذا المفهوم فأن الامر يعني أن هناك سفينة قاطرة وأخرى مقطورة يقوم المجهز بتنفيذ التزاماته تجاهها ، وهو ما يستتبع أن يكون هناك عقد للقطر البحري أولاً ليتمكن القول باكتساب هذا الشخص صفة المجهز للسفينة القاطرة مما يستوجب علينا أن نبين مفهوم هذا العقد أولاً لكي نتمكن من تحديد مفهوم أحد أشخاصه ألا وهو مجهز السفينة القاطرة .

ونتيجة لذلك يتوجب علينا توضيح ماهية مجهز السفينة القاطرة من خلال تقسيم هذا الفصل على مبحثين ، المبحث الأول سيتضمن بيان مفهوم عقد القطر البحري ، بينما المبحث الثاني سيكون معقوداً لتحديد مفهوم مجهز السفينة القاطرة .

المبحث الاول

مفهوم عقد القطر البحري

عقد القطر البحري ^(١) عقد يتم بين مجهز السفينة القاطرة ومجهز السفينة المقطورة يتعهد فيه مجهز السفينة القاطرة بقطر السفينة المقطورة الى المكان المتفق عليه ، مقابل التزام مجهز السفينة المقطورة بدفع الاجرة المتفق عليها ، وهو من العقود التي تبرم بصفة دائمة على مستوى الموانئ ، كما يتميز بعدة خصائص والتي ربما يشترك فيها مع بعض العقود البحرية الاخرى ، وأن مسألة تحديد مفهومه باللغة الالهية ، لتحديد نطاق تطبيق احكام القطر البحري المنصوص عليها قانوناً ، واستبعادها عندما يتعلق الأمر بعقود أخرى تتشابه معه .

لذا فمن الضروري إعطاء صورة واضحة عن مفهوم عقد القطر البحري ، وبيان التكييف القانوني له ، وسنوضح ذلك من خلال تقسيم هذا المبحث على مطلبين ، سنسلط الضوء في المطلب الأول على التعريف بعقد القطر البحري ، وسنستجلي الطبيعة القانونية له في المطلب الثاني منه .

المطلب الاول

التعريف بعقد القطر البحري

يعد عقد القطر البحري من العقود البحرية التي اثارَت جدلاً بين فقهاء القانون ، لان المشرع في كثير من الدول لم يتناوله بشكل دقيق ومحدد ، لهذا فقد كثرت التعريفات المعطاة لهذا العقد من قبلهم حسب تصورهم لعملية القطر، كما أن لعقد القطر البحري مجموعة من الخصائص التي يمكن التوصل اليها من خلال ما اوضحته تلك التعاريف .

(١)العقد في اللغة هو (الشُدُّ والرَبْطُ) المصدر ، ابن منظور ، لسان العرب ، المجلد السابع ، بيروت ، ١٩٥٦ ، ص ٤٣٣ ، أما اصطلاحاً فقد يكون للعقد معنى عام يطلق على كل التزام تعهد به الانسان على نفسه سواء أكان يقابله التزام آخر أم لا ، أو يكون للعقد معنى خاص فيطلق على كل اتفاق تم بين إرادتين أو أكثر على إنشاء التزام معين ، وبهذا المعنى عرفت المادة (٧٣) من القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ المعدل العقد على أنه ((ارتباط الإيجاب الصادر من احد المتعاقدين بقبول الآخر على وجه يثبت أثر في المعقود عليه)) .

لذا سنقسم هذا المطلب على فرعين ، سنخصص الاول منهما ، لتعريف عقد القطر البحري وسنتناول في الثاني خصائص عقد القطر البحري .

الفرع الاول

تعريف عقد القطر البحري

إن كلمة "القطر" مشتقة من الفعل "قَطَرَ" والذي يعني الجر او السحب ^(١) ، والقطر بوجه عام هو ((الاستعانة بقوة دفع خارجية لتحريك شيء ما ، لم تتوفر له الوسائل اللازمة لتحقيق الانتقال الى المكان المقصود)) ^(٢) وهو بهذا المعنى يتجه الى كل عملية مادية قوامها الاستعانة بقوة دفع خارجية ، لتحريك شيء ما مجرد أو مجرد مؤقتاً كلياً أو جزئياً من أسباب الحركة أو التوجيه من مكان الى مكان اخر ^(٣) .

ويقصد بالقطر البحري ^(٤) ، من الناحية الفنية بأنه ((قيام سفينة بسحب او جر سفينة اخرى بواسطة حبل او كابلات تربط بين السفينتين ، وان السفينة التي تقوم بعملية السحب تسمى السفينة القاطرة ، اما السفينة الاخرى محل السحب تسمى السفينة المقطورة ، بمقتضى عقد يعرف بعقد القطر البحري)) ^(٥) .

وعليه سنوضح تعريف عقد القطر البحري في هذا الفرع ، فقهاً أولاً ، وبعد ذلك سنتطرق لتعريفه تشريعاً :-

-
- (١) عبد الله البستاني ، معجم لغوي مطول ، مكتبة لبنان ، بيروت ، ط١ ، ١٩٩٦ ، ص ٨٩١ .
- (٢) 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 (٢٠) ، ١٩٨٣ ، ص٢٩٣ .
- (٣) د. محمود مختار احمد بربري ، قانون التجارة البحرية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٩٩ ، ص٢٨٢ .
- (٤) يسمى باللغة الانكليزية (towage) وباللغة الفرنسية (Ramage) ويطلق عليه في التشريع التونسي والمغربي (عقد الجر) في حين يطلق عليه احياناً (عقد الدفع) اذا تمت عملية القطر بدفع السفينة المقطورة مشار اليه لدى د . رفعت فخري ، القطر البحري في القانون المصري والمقارن ، مصدر سابق ، ص٦ .
- (٥) د . كمال حمدي ، القانون البحري (السفينة – اشخاص الملاحة البحرية – استغلال السفينة – القطر – الارشاد) ، الطبعة الثالثة ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، ٢٠٠٧ ، ص٦٨٣ .

أولاً :- التعريف الفقهي لعقد القطر البحري :-

لقد اهتم الفقه بتحديد عقد القطر البحري بوصفه من العقود البحرية المكملة التي لا تتعلق مباشرةً بملاحة بحرية رئيسية ، بل تتصل بملاحة مساعدة أو مكملة لمعاونة السفينة التي تباشر الملاحة البحرية الرئيسية على أداء غرضها الأساس ، هناك من عرف عقد القطر البحري على انه ((اتفاق تلتزم به سفينة بجر سفينة اخرى او عائمة في البحر من مكان لآخر ولمدة معينة ، لغرض تسهيل حركة الدخول والخروج من الموانئ))^(١) ، ويلاحظ على هذا التعريف انه ركز على الجانب الفني لعملية القطر دون الجانب القانوني المتمثل بأطراف العقد والأجر اي المقابل المستحق لعملية القطر ، كما حدد من استخدامات السفينة القاطرة بالدخول والخروج من الموانئ تاركاً الجوانب الاخرى لعملية القطر المتمثل بتقديم معونة للسفينة المقطورة ، اذا لحق بها ضرر بسبب حادث وقع في عرض البحر ، وكذلك الرسو على الرصيف ، كما تستخدم السفينة القاطرة في شحن السفن وتفريغها عن طريق جر السفينة القاطرة للسفن والصنادل وغيرها من العائمات التي قد تستخدم لنقل البضائع بقصد شحن او تفريغ السفن الراسية بعيداً عن الرصيف في المرفأ او العكس .

في حين عرف عقد القطر البحري على أنه ((عقد بمقتضاه يلتزم مالك سفينة بجر سفينة مملوكة لآخر ، او سحبها لقاء اجر معلوم))^(٢) ، ويلاحظ على هذا التعريف انه يفتقد للجانب الفني لعملية القطر المتمثل بقيام سفينة بسحب او جر سفينة اخرى بواسطة حبل او كابلات تربط بين السفينتين لتسهيل حركة دخول السفن وخروجها من الموانئ ، وكذلك سحب السفن التي تتعطل داخل الميناء اوفي عرض البحر ، او سحب السفن التي تصبح غير صالحة للملاحة او معاونة السفن التي تقذفها الامواج ، هذا ولا يوجد فرق بين الجر او السحب كونها يمثلان عملية واحدة وهي عملية القطر .

وذهب راي آخر لتعريف عقد القطر على انه هو ((المساعدة التي تقدمها سفينة لسفينة اخرى لغرض ، تسيير رحلة السفينة الأخيرة ، عندما يتطلب من السفينة المقطورة ان تخفف

(١) د . علي جمال الدين عوض ، الوسيط في القانون البحري ، الجزء الاول ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٧٢ ، ص ٣٦٨ .

(٢) د. محمود سمير الشرقاوي ، القانون البحري ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٨ ، ص ٥١٣ .

من سرعتها اثناء دخولها الميناء او خروجها منه ، عن طريق جر السفينة القاطرة للسفينة المقطورة ويستحق مالك السفينة القاطرة اجراً عن عملية القطر ^(١) .

وقد عرف عقد القطر البحري بانه ((اتفاق يتعهد بمقتضاه مالك السفينة القاطرة بجر السفينة المقطورة لمدة محددة او لميناء معين مقابل اجر)) ^(٢) ، كما عرفه اخر هو ((ذلك العقد الذي يتعهد بمقتضاه مالك السفينة المجهزة بجر او سحب او دفع السفينة المقطورة سواء كانت في عرض البحر او داخل الموانئ ، من مكان الى مكان اخر ، لمدة معينة مقابل اجر متفق عليه)) ^(٣) .

وتبين لنا من التعريفات السابقة التالي :

أولاً : إن عقد القطر البحري يستوجب توافر سفينتين (السفينة القاطرة والسفينة المقطورة) ، وعرف المشرع العراقي مصطلح السفينة في قانون الموانئ رقم (٢١) لسنة ١٩٩٥ ^(٤) في المادة الأولى الفقرة عاشراً التي نصت على ان السفينة هي ((الوحدة العائمة التي تعد او تخصص للملاحة على وجه الاعتياد ، وتعتبر ملحقات السفينة اللازمة لها جزء منها)) ، وكذلك عرفها قانون هوية البحار رقم ٥١ لسنة ٢٠١٥ ^(٥) في المادة الأولى الفقرة خامساً والتي نصت على ان السفينة هي ((الوحدة العائمة التي تجوب البحار)) ، كما عرفت المادة (١١٣/ب) من تعليمات الموانئ العراقية رقم ١ لسنة ١٩٩٨ ^(٦) والتي نصت على ((تشمل عبارة الساحة سفينة القطر ، وعبارة اثناء القطر تعني المدة التي تبدأ من لحظة وصول الساحة الى المكان الذي يمكن فيه لربان الساحة أن يتلقى مباشرة التعليمات من السفينة التابعة للمستأجر لاستلام الحبال وتنتهي بتنفيذ التعليمات النهائية من السفينة بفك الحبال ورفعها على السفينة أو عند رفع حبال القطر نهائياً وابتعاد الساحة لمسافة مأمونة من السفينة أيهما أسبق))

(١) د . هاني دويدار ، مبادئ القانون التجاري والبحري ، دار الجامعة للنشر ، الإسكندرية ، ٢٠٠٠ ، ص ٥٣١ .

(٢) د . مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، دار الفكر الجامعي ، الاسكندرية ، بدون سنة طبع ، ص ٣٧٣ .

(٣) د . علاء الدين عبد المجيد ، عقد القطر البحري في القانون المصري والمقارن ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠١٥ ، ص ٥٢ .

(٤) قانون الموانئ العراقية رقم (٢١) لسنة ١٩٩٥ ، منشور على الموقع الالكتروني لقاعدة التشريعات العراقية <http://iraqlid.hjc.iq> ، تاريخ الزيارة ٢٠/١٢/٢٠٢٠ .

(٥) قانون هوية البحار رقم ٥١ لسنة ٢٠١٥ ، منشور على الموقع الالكتروني لقاعدة التشريعات العراقية <http://iraqlid.hjc.iq> ، تاريخ الزيارة ٢٠/١٢/٢٠٢٠ .

(٦) تعليمات الموانئ العراقية رقم ١ لسنة ١٩٩٨ ، منشور على الموقع الالكتروني لقاعدة التشريعات العراقية <http://iraqlid.hjc.iq> ، تاريخ الزيارة ٢٠/١٢/٢٠٢٠ .

، وكذلك أشارت المادة ١١٤ من تعليمات الموانئ العراقية على أن ((... القطر يتم بواسطة ساحبة توجرها سلطة الميناء...)).

كما عرف المشرع المصري السفينة بأنها ((كل منشأة تعمل عادةً او تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تهدف الى الربح))^(١) ، أما المشرع الكويتي فعرف السفينة بأنها ((هي كل منشأة صالحة بذاتها للملاحة تعمل عادة او تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تستهدف الربح ، وتعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزء منها))^(٢) .

أما المشرع الفرنسي فلم يضع تعريفاً للسفينة لا في قانون التجهيز والبيوع البحرية رقم ٦٩ لسنة ١٩٦٩، ولا في قانون الاحداث البحرية رقم (٥٤٥) لسنة ١٩٦٧ المعدل ، ألا أن الفقه الفرنسي عرف السفينة على أنها ((أية مركبة عائمة أو متحركة مصممة لأغراض الملاحة البحرية))^(٣) .

ثانياً: يتمثل اطراف عقد القطر البحري بمجهز السفينة القاطرة ومجهز السفينة المقطورة ويجب الا تكون السفينة القاطرة والمقطورة ملكاً لشخص واحد، وإذا كانت السفينة القاطرة والسفينة المقطورة ملكاً لنفس الشخص يعد امراً لا يترتب عليه بحسب الاصل اثار قانونية ، ومن ثم لا يكون تنفيذاً لعملية القطر البحري لأنه لن يترتب التزامات القطر لعدم وجود عقد قطر^(٤) .

ثالثاً : يترتب عقد القطر البحري التزامات متقابلة لكل من اطرافه ومنها هو التزام مجهز السفينة القاطرة بإعداد قاطرة صالحة للقيام بعملية القطر مقابل التزام مجهز السفينة المقطورة بدفع أجرة عملية القطر .

إن هذه التعريفات التي اوردها الفقهاء وان اختلفت في صياغتها، الا انها تدور في اطار معنى واحد ، وهو أن عقد القطر البحري هو عبارة عن علاقة قانونية تربط بين مجهز السفينة القاطرة والسفينة المقطورة ، الغرض منها هو ان تقوم السفينة القاطرة بجر او سحب السفينة

(١) ينظر المادة الاولى من القانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠، منشور على الموقع الالكتروني البوابة القانونية للتشريعات المصرية <https://elpai.idsc.gov.eg>، تاريخ الزيارة ٢٠٢١/١/٢ .

(٢) ينظر المادة الاولى من القانون التجارة البحرية الكويتي رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠، منشور على الموقع الالكتروني لتشريعات والقوانين – وزارة العدل <https://www.moj.gov.kw> ، تاريخ الزيارة ٢٠٢١/١/١ .

(1) Capitaie Arezki Belounis , principes de se'curite 'a 'l' mariage , Instit maritime du oue'bes, 2012,p27,[http:// www.csmoim.qc.ca](http://www.csmoim.qc.ca) منشور على موقع الالكتروني تاريخ زيارة ٢٠٢٠/٩/١

(٤) د . جلال وفاء محمدين ، قانون التجارة البحرية ، دار الجامعة الجديد ، مصر ، ١٩٩٧ ، ص ٤١٢ .

المقطورة مقابل اجر تلتزم به السفينة الأخيرة ، ويترتب عليهما التزامات متقابلة ، وكما يشترط ان تكون السفينتين مملوكتين لشخصين مختلفين .

ثانياً: التعريف التشريعي :-

لم يضع المشرع حتى في الدول محل المقارنة التي اهتمت بتنظيم القطر البحري تعريفاً متكاملاً له ، وان أشارت النصوص التي جاء بها الى بعض العناصر التي تساعد على رسم حدوده ، فالمشرع سواء في العراق او في مصر او في الكويت وكذلك في فرنسا ترك تنظيم ادارة القطر لاتفاق الطرفين ، واتى بعد ذلك بنظام احتياطي ليرجع اليه عند عدم الاتفاق ^(١) .

كما لم تضع التشريعات محل المقارنة تعريفاً لعقد القطر البحري تاركة هذه المهمة الى الفقه والقضاء ، مكتفية في ذلك بتنظيم المسؤولية المترتب على عملية القطر ، لان القطر عبارة عن عمليات مختلفة من حيث مضمونها والغرض منها ^(٢) .

وقد تناولت التشريعات عقد القطر البحري ، إذ أننا نجد أن المشرع العراقي في الفقرة (أ) من المادة (١١٣) من تعليمات الموانئ العراقية رقم (١) لسنة ١٩٩٨ المقصود بكلمة (القطر) هي ((اية عملية تتعلق بتثبيت السفينة او دفعها او جذبها او تحريكها)) ، كما عرف مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ القطر البحري بأنه ((قيام سفينة قاطرة بدفع او سحب سفينة مقطورة لتسهيل دخولها الميناء او خروجها منه لقاء اجر متفق عليه)) ^(٣) .

أما المشرع المصري فقد نظم في قانون التجارة البحري النافذ رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ المسؤوليات الناشئة عن عقد القطر البحري وتحديد مدة التقادم الخاص به ، الا انه لم يضع تعريفاً محدداً لعقد القطر ، إلا أن المذكرة الايضاحية لمشروع قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ ، عرفت عقد القطر البحري بأنه ((عقد بين مجهز السفينة القاطرة ومجهز السفينة المقطورة ، يتعهد بمقتضاه الاول بأعداد السفينة القاطرة ، لتكون صالحة للقيام بالعملية المتفق عليها وتنفيذ هذه العملية ، ويتعهد الثاني بدفع اجرة القاطرة وان اختلفت مسميات العقد)) .

(١) د . كمال حمدي ، اشخاص الملاحة البحرية (المرشد ومجهز القطر) ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، ٢٠٠٤ ، ص ٢٩٥ .

(2) Bleunvenn Bernard , Le droit maritime, 2019 , p221 , منشور على الموقع الالكتروني

، تاريخ الزيارة ٩ / ١١ / ٢٠٢٠ . <https://www.tel.archives-ouvertes.fr>

(٣) ينظر نص المادة (١٧٧) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ .

وكذلك المشرع الفرنسي فإنه لم يتطرق لتعريف عقد القطر البحري الا انه ترك ادارة القطر لاتفاق الطرفين ، كما جاء في المادة (٢٧) من القانون الفرنسي الخاص بالتجهيز والبيوع البحرية رقم ٦٩ لسنة ١٩٦٩ ، والتي نصت على انه ((يجوز للأطراف ، بموجب اتفاق كتابي صريح ، أن يعهدوا الى مجهز السفينة القاطرة بإدارة عمليات القطر))^(١) .

واتى بعد ذلك بنظام احتياطي ليرجع اليه عند عدم الاتفاق ، كما اشارت الى هذا المعنى المادة (٢٨) منه حيث نصت على أن ((يتم تنفيذ عملية القطر في أعالي البحار تحت إشراف مجهز السفينة القاطرة))^(٢) .

وبعد بيان رأي الفقه والقانون في تعريف عقد القطر البحري يمكن لنا ان نعرف عقد القطر البحري على أنه عقد ((يلتزم بمقتضاه مجهز السفينة القاطرة بأعداد السفينة لتكون صالحة للقيام بعملية القطر ، كما يتعهد بجر او سحب او دفع السفينة المقطورة سواء كانت داخل الموانئ او خارجها (من مكان لآخر ولمدة معينة) ، مقابل تعهد مجهز السفينة المقطورة بدفع اجرة القطر)) .

وبعد تحديد المقصود بعقد القطر البحري لا بد لنا من الاشارة الى أنه لم يظهر للوجود الا بعد ظهور الالة البخارية واستخدام المحرك لتشغيل السفن ، فبظهور الاخير اصبحت عملية القطر صناعة متخصصة ، تقوم بها مؤسسات وشركات قد تكون عامة او خاصة تؤدي خدماتها بصفة دائمة مقابل اجر يتم الاتفاق عليه بين اطراف العقد .

إذ كان القطر البحري في بداية ظهوره يقتصر على تقديم المعونة للسفن التي تتعرض للعطل في عرض البحر ، ثم تطور بمرور الزمن واصبح القطر عملاً ثابتاً يقصد منه مساعدة السفن للخروج او الدخول في الموانئ ، وكذلك تمكين السفن من الرسو بمحاذاة الرصيف خوفاً من إلحاق الضرر بمنشأة الميناء الراسية^(٣) .

(١) المادة (27) من القانون الفرنسي الخاص بالتجهيز والبيوع البحرية النص باللغة الفرنسية ((Les parties peuvent, par convention expresse écrite, confier au capitaine du remorqueur la direction des opérations ; en ce cas, les dommages sont a la charge du remorqueur, moins qu'il n'établisse la faute du navire remorque)) ، القانون منشور على موقع التشريعات الفرنسية [https:// www.legifrance.gouv.fr](https://www.legifrance.gouv.fr) ، تاريخ الزيارة 18 / 11 / 2020 .

(٢) المادة (28) من قانون الفرنسي الخاص بالتجهيز والبيوع البحرية النص باللغة الفرنسية ((Les opérations de remorquage en haute mer s'effectuent sous la direction du remorqueur)) .

(٣) اعتدال عبد الباقي العضب ، عقد القطر البحري (دراسة مقارنة) ، بحث منشور في مجلة الخليج العربي ، تصدر عن كلية القانون - جامعة البصرة ، العدد (٢٠١) لسنة ٢٠١٠ ، ص ١٢٧ .

وقد بدأ القطر البحري بعمليات محدودة نادرة الحدوث ، ولكنه أصبح بعد ذلك نشاط ذا تأثير واضح ، اي انه يتم عدة مرات يومياً في مختلف الموانئ كما يحدث في عرض البحر ، وبالرغم من ذلك الا ان اغلب التشريعات الحديثة لم تهتم به ولم تشرع بتنظيمه ، الا منذ وقت قريب ^(١) .

ويتمتع عقد القطر البحري بأهمية بالغة فيما يتعلق بأمن الميناء وسلامة الملاحة البحرية بصورة عامة ، فإنه يقدم خدمات جليلة للسفن والمنشآت القائمة بصفة خاصة عند دخولها الموانئ او خروجها منه اذا لم يكن باستطاعتها القيام بذلك بالاعتماد على القوة المحركة ، كما تظهر اهمية القطر البحري للملاحة البحرية في حالة تعرض سفينة ما الى خطر محقق ، حيث تعمل السفينة القاطرة بقطرها الى مكان أمن ^(٢) .

وقد تكون عملية القطر البحري وسيلة لتسيير او جر عائمات ليس لها قوة محرك ذاتية ، عندما تصبح معرضة لخطر الغرق او الهلاك ، فيستلزم الامر قطرها بواسطة سفينة اخرى لإنقاذها من الخطر المحقق بها وجرها الى بر الامان ، وان هذا النوع من القطر يعد من قبيل اعمال المساعدة البحرية ^(٣) .

ويمكن لنا تلمس هذه الاهمية بشكلها الفعلي والعملي في الوقت الحاضر من خلال ما حصل لسفينة ايفرجرين الجانحة ^(٤) في قناة السويس في ٢٠٢١/٣/٢٣ وما ترتب على ذلك من توقف لنشاط التجارة العالمية تسبب بأزمة اقتصادية عالمية ، إذ ساهمت شركات القطر بحل هذه المشكلة وتعويم السفينة الجانحة ^(٥) خلال مدة (٦ أيام) ، واعادة حركة الملاحة امام السفن

(1) Bleunvenn Bernard , op. cit , p 289 .

(٢) بن موفق نعيمة ، عقد القطر البحري ، رسالة ماجستير ، جامعة الجزائر ، كلية الحقوق بن عكنون ، ٢٠١٣ ، ص ١١ .

(٣) المساعدة البحرية هي ((المعونة التي تقدمها سفينة الى سفينة معرضة لخطر الهلاك)) د . علي حسن يونس ، العقود البحرية ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، ١٩٧٨ ، ص ٢٩١ .

(٤) هي سفينة تحمل علم بنما ومسجلة فيها وتم تشغيلها من قبل شركة النقل البحرية التايوانية (ايفرجرين) ويبلغ طول السفينة ٤٠٠ م ، وتزن (٢٠٠) طن وفوقها (١٨) الف حاوية شحن معدنية ، اجنحت السفينة في قناة السويس بسبب عاصفة رملية قوية بلغت سرعتها ٥٠ كم في الساعة أدت الى انحراف هيكل السفينة واصبحت محصورة بين جانبي القناة وتشكل طابور طويل من السفن مكون من ١٥٠ سفينة بانتظار حل المشكلة ، وتوقف ١٥ سفينة في المراسي ، وشاركت في التعويم (١٠) قاطرات .

(٥) جنوح السفن هو نوع من الحوادث البحرية الناتجة عن ارتطام سفينة بقاع البحر أو ممر مائي .

التجارية^(١) ، كما أدى تطور بناء القاطرات وزيادة وقوة محركاتها التي تساعدها على معاونة السفن لمواصلة رحلاتها كسباً للوقت ، وكذلك مساعدتها للتغلب على الصعوبات التي تعترضها .

وأخيراً وعلى الرغم من أن القطر يؤدي دوراً مهماً وبارزاً في مجال النقل البحري ، إلا أن المشرع العراقي لم يضع تنظيمًا خاصاً له حتى بعد أن أصدر قانون الهيئة البحرية العراقية العليا رقم (١٨) لسنة ٢٠١٩ وأكتفى المشرع بالإشارة الى تنظيم اعمال الارشاد والقطر البحري من قبل تلك الهيئة .

وبعد بيان المقصود بعقد القطر البحري وأهميته يتوجب علينا التطرق الى خصائص ذلك العقد وهل هذه الخصائص تختلف عن خصائص العقود البحرية الاخرى ، وهذا ما سنبينه في الفرع الآتي .

الفرع الثاني

خصائص عقد القطر البحري

لعقد القطر البحري مجموعة من الخصائص التي يشترك فيها مع بعض العقود البحرية الاخرى ، فهو فضلاً عن أنه عقد رضائي ذو أثر فوري و ملزم للجانبين لأنه يلقي بالتزامات متبادلة ومتقابلة على كلا طرفيه ، فهو عقداً تجارياً ، ومن عقود المعاوضة نظراً للمقابل الذي يحصل عليه مجهز السفينة القاطرة ، وسنوضح هذه الخصائص بشكل موجز وعلى النحو الآتي :

اولاً :- عقد القطر البحري هو عقد رضائي :

العقد الرضائي هو ((العقد الذي يكفي لانعقاده تلاقي رضا المتعاقدين دون إفراغ الرضا في شكل معين ودون أن يستلزم الأمر شرطاً آخر ، و الرضائية تعد الأصل في العقود وغيرها استثناء))^(٢) ، إذ يعد عقد القطر البحري من العقود الرضائية التي تخضع لإرادة الطرفين دون الحاجة الى شكلية معينة لانعقاده ، إذ يكفي لذلك توفر الايجاب والقبول ، الا انه يجب

(١) الموقع الرسمي لهيئة قناة السويس <https://www.suezcanal.gov.eg>، تاريخ الزيارة ٢٠/٩/٢٠٢٠ .

(٢) د . عبد الحي حجازي ، النظرية العامة للالتزامات ، الجزء الثالث ، أحكام الالتزام ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، مصر ، ١٩٥٤ ، ص ٨٦ .

ان يكون مكتوباً كغيره من العقود البحرية حيث تكون الكتابة وسيلة لإثبات العقد لا لصحته ، فالعقد صحيح متى كان هنالك ايجاب وقبول بين طرفيه ^(١) ، بمعنى أن يقترن الايجاب الصادر من احدهما بالقبول الصادر من الآخر في مجلس العقد ويتكون العقد من تقابل الإرادتين ^(٢) .

ويرى جانب من الفقه ^(٣) أن عقد القطر يكون رضائياً عندما يصدر عن إرادتين متطابقتين ، ومحلّه قيام مجهز السفينة القاطرة بتقديم خدمات القطر للسفينة المقطورة مقابل دفع الاخير أجره القطر ، وبما ان عقد القطر رضائي فانه يمكن اثباته بأي من وسائل الاثبات الواردة في القواعد العامة لقانون الاثبات .

يتم التراضي في العقد القطر البحري متى صدر طلب القطر من السفينة المقطورة وتحقق القبول من جانب مجهز السفينة القاطرة عن طريق الاتصال اللاسلكي ، ينعقد عقد القطر بمجرد تطابق القبول مع الإيجاب ، وتدخل جميع العمليات الضرورية التي يقوم بها مجهز السفينة القاطرة للاقترب من المقطورة ضمن الحالة التعاقدية التي يغطيها عقد القطر هذا بالنسبة للقطر داخل الموانئ ، أما في حالة القطر خارج الموانئ فينعقد العقد من أول عملية تقوم بها القاطرة للاقترب من السفينة المقطورة في المكان الذي وقع فيه الحادث ، وينتهي بلحظة ابتعاد القاطرة عن المقطورة ، وبهذا يعد عقد القطر عقد رضائي ، اذ يصعب توافر القالب الكتابي فيه ، لان غالباً ما يصدر الايجاب عن السفينة طالبة القطر وهي في داخل حدود الموانئ اوفي خارجها أي في عرض البحر يقابله القبول الصادر عن السفينة القاطرة دون الحاجة لاتخاذ أي اجراء شكلي معين ^(٤) .

كما نجد ان المشرع المصري في قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ استلزم توافر شرط الكتابة في حالة خاصة ، وهي الاتفاق على تحديد المسؤولية في ادارة عملية القطر ، حيث نصت المادة (٢٧٩ / ٢) منه على أن ((يجوز باتفاق كتابي ترك ادارة عملية القطر داخل الميناء لربان السفينة القاطرة ، وفي هذه الحالة يسأل مجهز هذه السفينة عن الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر ، الا اذا أثبت أن الضرر نشأ عن السفينة المقطورة)) ، ويتضح من خلال نص هذه المادة أن الكتابة لو كانت لازمة أصلاً للعقد لما وجدت الحاجة الى تخصيص

(1) Capitaie Arezki Belounis, op. cit, p 27.

(٢) د . كمال حمدي ، اشخاص الملاحة البحرية ، المرشد ومجهز السفينة ، مصدر سابق ، ص ٢٩٥ .

(٣) د . علي جمال الدين عوض ، مصدر سابق ، ص ٣٨٩ .

(٤) د . هاني دويدار ، مصدر سابق ، ص ١٢٧ .

هذه الصورة واستلزام الكتابة فيها ، وعلية أن أطراف عقد القطر البحري هي التي تحدد شروطه من منطلق أن العقد هو شريعة المتعاقدين ، وباعتبار عقد القطر البحري من العقود الرضائية فلا تشترط أي شكلية لانعقاده ولكن تكون الكتابة فيه شرط للإثبات .

وكذلك المشرع الفرنسي استلزم توافر شرط الكتابة في حالة خاصة ، وهي الاتفاق على تحديد المسؤولية في ادارة عملية القطر، كما جاء في المادة (٢٧) من القانون الفرنسي الخاص بالتجهيز والبيوع البحرية رقم ٦٩ لسنة ١٩٦٩ والتي نصت على أنه ((يجوز للأطراف ، بموجب اتفاق كتابي صريح ، أن يعهدوا إلى مجهز السفينة القاطرة بإدارة عمليات القطر ...))^(١) .

أما المشرع العراقي والمشرع الكويتي فلم يتطرقا إلى موضوع شرط الكتابة في عقد القطر البحري .

ونرى في هذا الصدد أن عقد القطر البحري لا يعد من العقود الشكلية التي يستلزم القانون لانعقادها اتباع شكل معين حتى يتم ابرام العقد ، بحيث لو تخلف هذا الشكل لترتب عليه البطلان .

ثانياً :- عقد القطر البحري هو عقد ملزم للجانبين :

يُعرف العقد الملزم للجانبين بأنه ((ذلك العقد الذي يترتب حقوقاً والتزامات متقابلة منذ نشأته في ذمة طرفي العقد بحيث يكون كلٌ من الطرفين دائماً ومديناً في الوقت نفسه))^(٢) .

ولما كان عقد القطر البحري ينشئ حقوقاً والتزامات متقابلة بين طرفي العقد فإنه لا يخرج من العقود الملزمة للجانبين ، إذ يلتزم مجهز السفينة القاطرة بتقديم سفينة صالحة للقطر ، كما ان العقد قد لا يتضمن عادة على اعتبار خاص للسفينة القاطرة فيمكن لمجهز السفينة القاطرة استخدام اي سفينة سواء كانت مملوكة له او لغيره لتنفيذ عملية القطر المتفق عليها على وفق الاصول المرعية ، وهذا بمقابل التزام مالك السفينة المقطورة بدفع الاجر لمجهز السفينة

(١) المادة (٢٧) من القانون الفرنسي الخاص بالتجهيز والبيوع البحرية النص باللغة الفرنسية ((Les parties peuvent, par convention expresse écrite, confier au capitaine du remorqueur la direction des opérations ; en ce cas, les dommages sont a la charge du remorqueur, moins qu'il n'établisse la faute du navire remorque)) .

(٢) د . عبد الحق صافي ، القانون المدني ، ج ١ ، المصدر الإرادي للالتزام ، العقد ، الكتاب الأول ، تكوين العقد ، ط ١ ، من دون ذكر مكان الطبع ، ٢٠٠٦ ، ص ٧٩ .

القاطرة ، فضلاً عن دفع كافة المبالغ الاضافية التي تقضيها ظروف تنفيذ عقد القطر ، وكما يلتزم بتسهيل مهمة سفينة القطر كالإدلاء بكافة المعلومات المتعلقة بالسفينة المقطورة واللازمة لتنفيذ عملية القطر^(١) .

وتجدر الإشارة هنا الى أن الالتزام الذي يقع على السفينة المقطورة وهو الأجر أو المقابل لعملية القطر ، ويتم تحديده وفقاً لما يتم الاتفاق عليه من قبل المتعاقدين ، وهذا من منطلق أن عقد القطر هو عقد ملزم للجانبين .

وأن بعض النصوص القانونية تفرض على كل ربان سفينة^(٢) ، دون تمييز لطبيعة السفن التي يقودها المبادرة الى انقاذ كل شيء يكون معرض لخطر الهلاك في البحر ، وهذا ما اشارت اليه المادة (١٩٤) من تعليمات الموانئ العراقية رقم (١) لسنة ١٩٩٨ وكذلك المادة (٢٠٦/أولاً) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧^(٣) .

أما موقف التشريعات البحرية المقارنة فقد فرضت على رباني السفن المبادرة الى انقاذ كل شيء يكون معرض لخطر الهلاك في البحر ، ومن هذه التشريعات قانون التجارة البحرية المصري لسنة ١٩٩٠ في المادة (١/٣٠٤) ، والقانون التجارية البحرية الكويتي رقم (٢٨) لسنة ١٩٨٠ في المادة (٢٤٢) وكذلك قانون الحوادث البحرية الفرنسي لسنة ١٩٦٧ في المادة (١/١٩) ، الا ان هناك من يرى انه يمكن لمالك السفينة القاطرة الحق بترك قطر السفينة المقطورة عند وجود سفينة أخرى معرضة للخطر بشرط الا يترتب على ترك السفينة المقطورة خطر جدي وحقيقي^(٤) .

(١) د . محمد بهجت عبدالله قايد ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٤ - ٢٠٠٥ ، ص ٢٣٤ .

(٢) المادة (١/ز) من تعليمات الموانئ العراقية عرفت ربان السفينة على أنه كل ((شخص يتولى أمر القيادة والإشراف على السفينة أو المركب)) ، أما مجهز السفينة عرفت المادة (٨٩) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ على انه ((هو من يقوم باستثمار السفينة بوصفه مالكاً أو مستأجراً ويعتبر المالك مجهزاً حتى يثبت العكس)) .

(٣) حيث نصت المادة (١٩٤) من تعليمات الموانئ العراقية رقم (١) لسنة ١٩٩٨ على ((عند تعرض الاشخاص على ظهر السفينة أو المركب للخطر فعلى الربان إعطاء الاولوية لإنقاذ حياة هؤلاء الاشخاص قبل أي عمل آخر)) ، كما نجد مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ ، قد بيّن ذلك في المادة (٢٠٦/أولاً) والتي نصت ((على كل ربان في حدود استطاعته دون تعريض سفينته او بحارتها أو ركابها لخطر جدي أن يقدم المساعدة لكل شخص يوجد في البحر معرضاً لخطر الهلاك ولو كان من الاعداء)) .

(4) Capitaie Arezki Belounis , op. cit, p 27 .

ثالثاً :- عقد القطر البحري من العقود التجارية :

يعد عقد القطر البحري عقداً تجارياً بالنسبة لمجهز السفينة القاطرة الذي يحترف نشاط قطر السفن ، ويعد عقد القطر في التشريع العراقي عقداً تجارياً لأن العقد التجاري هو كل عقد يبرمه تاجر متعلقاً بعمل من الاعمال التجارية و النقل البحري هو عمل تجاري ، وكذلك المشرع في القوانين محل المقارنة اسبغ الصفة التجارية على كل ما يتعلق بالملاحة التجارة البحرية و اشارت الى هذا المعنى المادة السادسة من قانون التجارة المصري رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ حيث نصت على أنه ((يعد أيضاً عملاً تجارياً كل عمل يتعلق بالملاحة التجارية بحرية كانت أو جوية)) ، أما بالنسبة لمجهز السفينة المقطورة فأن عقد القطر البحري يعد أيضاً عقداً تجارياً عند قيام بمشروعات النقل البحري ، ويكون العقد مدنياً اذا كانت السفينة المقطورة مخصصة للنزهة أو البحث العلمي^(١) .

وكذلك المشرع الكويتي عد عقد القطر البحري من العقود التجارية لأنه اسبغ الصفة التجارية على كل ما يتعلق بالملاحة التجارة البحرية و اشارت الى هذا المعنى المادة السادسة من قانون التجارة الكويتي رقم ٦٨ لسنة ١٩٨٠ حيث نصت على أنه ((يعد عملاً تجارياً جميع الأعمال المتعلقة بالملاحة البحرية ...)) .

وتظهر أهمية معرفة ما إذا كان عقد القطر البحري يمثل عقداً تجارياً ام مدنياً يسهل في تعيين المحكمة المختصة بنظر النزاع الناشئ عن تطبيق عقد القطر^(٢) .

رابعاً :- عقد القطر من عقود المعاوضة :

يراد بعقد المعاوضة هو ((العقد الذي يأخذ فيه كل من طرفي العقد مقابلاً لما يعطيه وسمي عقد معاوضة ، لأن فيه عوضاً لكلا الطرفين))^(٣) .

(١) د . كمال حمدي ، القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٦٨٧ وكذلك د . محمود مختار بريري ، مصدر سابق ، ص ٤٨٥ .

(٢) هل هناك محكمة مخصصة للنظر في العقود التجارية ؟ الجواب نعم ولكن متى ما كان احد اطراف النزاع أجنبي استناداً الى بيان مجلس القضاء الاعلى رقم (٣٦) لسنة ٢٠١٠ ، أما مسائل الاثبات فقد تم توحيدها بموجب قانون الاثبات رقم (١٠٧) لسنة ١٩٧٩ ، استناداً الى قانون اصلاح النظام القانوني رقم (٣٥) لسنة ١٩٧٧ .

(٣) د . عبد المجيد الحكيم ، الوسيط في نظرية العقد ، ج ١ ، انعقاد العقد ، شركة الطبع والنشر الأهلية ، بغداد ، ١٩٦٧ ص ١٠٠ .

وعليه نجد أن عقد القطر البحري يعد من عقود المعاوضة ، حيث كل طرف من أطراف العقد يأخذ مقابل ما يعطيه ، إذ إن كلاً من مجهز السفينة القاطرة ومجهز السفينة المقطورة ينتظر مقابل ما يقدم ، إذ أن مجهز السفينة القاطرة يحصل على اجرة القطر مقابل قيامه بتنفيذ عملية القطر المتفق عليها ، في حين يلتزم مجهز السفينة المقطورة بدفع اجرة القطر لمجهز السفينة القاطرة ، كما يعد عقد القطر من المشروعات التي تهدف الى تحقيق الربح من وراء تقديم خدمات القطر ^(١) .

وتختلف كيفية تحديد اجرة القطر الذي يتعين على مجهز السفينة المقطورة دفعه بحسب اختلاف عملية القطر وامكان اجرائها ، وما إذا كان القائم بعملية القطر شخصاً طبيعياً أو شخصاً معنوياً ، وبحسب الخدمة المقدمة المقابلة للأجر ، فإذا كانت عملية القطر داخل الموانئ يتم تحديدها وفقاً للتعريف المحددة من قبل سلطة الميناء ، أما اذا كانت عملية القطر خارج الميناء يتم تحديدها باتفاق الاطراف او بحسب الاعراف ^(٢) .

المطلب الثاني

الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري

يُقصد بالطبيعة القانونية للعقد هو إعطاؤه الوصف القانوني الذي يسمح ببيان الآثار الاساسية التي اتجه طرفا العقد الى تحقيقها ، فتحديد الطبيعة القانونية يعد وسيلة لتحديد مضمون العقد لأنه يحدد الهدف الاساسي من العقد .

ومسألة تحديد الطبيعة القانونية للعقد هي مسألة ضرورية واساسية لتحديد ما اذا كان العقد من العقود المسماة التي حدده القانون وفقاً لنصوص معينة شروطها وظروفها القانونية ، ام كان عقداً غير مسمى لم ينظمه القانون بصورة تفصيلية ، كما ان لبيان الطبيعة القانونية اهمية عملية في تحديد القانون الواجب التطبيق اذا ما ثار بشأنه نزاع ما لعرضه

(١) د . هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ١٢٧ .

(٢) د . رفعت فخري أباذير ، مصدر سابق ، ص ٥٣ .

امام القضاء ، وتحديد الطبيعة القانونية يتم على اساس تحري المقاصد العملية لأطراف العقد^(١).

وقد أثارت مسألة تحديد الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري خلافاً بين فقهاء وشرح القانون البحري ، ومرد ذلك الى أن عقد القطر البحري ، لم يخصه المشرع بأسم معين ولم يتولى تنظيمه ، كما إن الطبيعة القانونية لكل عقد لا يمكن أن نحددها بالوصف أو الاسم الذي يختاره له المتعاقدان ، بل إن ما يحتويه من خصائص والتزامات يلتزم بها الطرفان هي التي تحدد طبيعته ، وهذا فضلاً عن أن القطر ينصب على عمليات مختلفة من حيث مضمونها والغرض منها ، مما يؤثر على الطبيعة القانونية له^(٢).

كما ان الأمر الذي لا خلاف فيه أن القطر البحري ، هو عقد يبرم بين مجهز السفينة القاطرة ومجهز السفينة المقطورة أي ان هناك اتفاقاً على اعتبار القطر البحري هو عقد ، إلا أن الخلاف قد حصل بشأن تحديد الطبيعة القانونية لهذا العقد ، ونتيجة لذلك فقد ظهرت عدة آراء لتفسير الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري ، فمنهم من عدّ عقد القطر عقد نقل ، بينما ذهب البعض الآخر الى وصفه بأنه عقد العمل ، وهناك من شبهه بعقد المقاولة ، واخيراً هناك من رأى أنه عقد إيجار سفينة ، وعليه سنتناول كل رأي من هذه الآراء بصورة منفردة وفي فرع مستقل وكالاتي :

الفرع الاول

عقد القطر البحري هو عقد نقل

ذهب جانب من الفقه إلى إن عقد القطر هو عقد نقل وذلك لاتحاد العقدين في المحل ، اذ أن عقد النقل عموماً هو ((عقد بموجبه يلتزم الناقل بنقل شيء او شخص من مكان الى آخر مقابل أجرة))^(٣) ، اما عقد النقل البحري فهو ((عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع

(1) Clare House ,Tugs and Tows House , practical Safety and opertional Guide . تاريخ الزيارة ٢٠٢٠/١١/٩ ، www.shipownersclub.com منشور على الموقع الالكتروني p11.

(٢) د . رفعت فخري أباذير ، مصدر سابق ، ص ٦٤ .

(٣) د . علي جمال الدين عوض ، مصدر سابق ، ص ٢ ، كما عرف المشرع العراقي عقد النقل في المادة الخامسة من قانون النقل رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ على انه ((اتفاق يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل شخص او شيء من مكان الى آخر مقابل أجر)) .

والاشخاص بالبحر مقابل اجر))^(١) ، مما يترتب عليه ان عقد القطر هو عقد نقل لأن السفينة القاطرة تعد ناقلة للسفينة أو العائمة المقطورة ، على اعتبار أنه في عملية النقل لا يستوجب الامر أن تحمل الاداة الناقلة البضاعة ، اذ يمكن أن تجرها او تسحبها او تدفعها^(٢) ، وهناك من حددها اكثر بحسب ما اذا كان القصد منه هو جر سفينة او منشآت ليست لها قوة دفع خاصة ، فانه يكون بمثابة عقد نقل يتعهد فيه مجهز السفينة القاطرة بنقل او تغيير مكان السفينة المقطورة من خلال جرها او سحبها ، الى مكان معين ، كما لا يستوجب لنقل الأشياء حملها لغرض تغيير مكانها وانما يكفي جرها من مكان لآخر^(٣) .

ويترتب على عدّ عقد القطر عقد نقل تحديد مسؤولية مجهز السفينة القاطرة عن الاضرار التي تلحق بمجهز السفينة المقطورة أثناء عملية القطر ، إذ تنطبق عليها الاحكام ذاتها التي تنطبق على الناقل ، ومنها تقرير بطلان شرط الاعفاء من المسؤولية .

كما أن الفرق بين عقد النقل وعقد القطر البحري هو أن التزام الناقل هو تحقيق نتيجة بينما التزام القاطر هو بذل عناية وهذا ما ينعكس على مسؤولية كل منهم ، حيث أن الناقل يسأل اذا لم تتحقق النتيجة المرجوة من العقد ، بينما القاطرة أو مجهز السفينة القاطرة يسأل اذا لم يبذل عناية الشخص المعتاد سواء تحققت النتيجة أم لا .

ولكن مما قد يؤخذ على هذا الرأي أنه في عملية القطر قد يكون العقد لجر او قطر سفينة اخرى تملك قوى دافعة محركة ، وهذه لا تكون في حالة سكون بالنسبة لنقل البضائع وانما تتدخل السفينة المقطورة في تنفيذ عملية النقل ، كما ان جوهر عقد النقل والغرض منه هو نقل الاشياء او الاشخاص من مكان الى مكان اخر ، أما في عقد القطر فان الدور المادي لمجهز السفينة القاطرة هو عملية معاونة او مساعدة السفينة المقطورة للرسو على جانب الرصيف^(٤) .

(١) ينظر في ذلك المادة ١٩٦ من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

(٢) د . هاني دويدار ، مصدر سابق ، ص ١٣٠ .

(٣) د . مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٣٧٤ .

(٤) د . كمال حمدي : القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٦٨٩ .

الفرع الثاني

عقد القطر البحري هو عقد عمل

يذهب جانب من الفقه الى القول ، ان عقد القطر هو عقد عمل ، وهذا نابع من فكرة الامتثال او الخضوع الذي يفرض على مجهز السفينة القاطرة لمصلحة مجهز السفينة المقطورة ، وذلك لان عقد العمل البحري هو ((العقد الذي يلتزم بمقتضاه شخص بالعمل في سفينة مقابل أجر تحت اشراف مجهز أو ربان))^(١) .

مما يترتب عليه أن عقد القطر هو عقد عمل وذلك لأن السفينة المقطورة لها قوة دفع خاصة ومزودة بالطاقم وتكون لها القيادة والاشراف والتوجيه ، ويقتصر دور مجهز السفينة القاطرة على تنفيذ أوامر وتعليمات مجهز السفينة المقطورة باعتبار ان مجهز السفينة القاطرة عاملاً تابعاً لرب العمل مجهز السفينة المقطورة^(٢) .

ولكن ما قد يؤخذ على هذا الرأي ، هو ان العامل في عقد العمل يقدم عمله فقط في حين ان مجهز القطر يقدم القاطرة التي هي آلة فنية باهظة الثمن ، بالإضافة الى أدائه في ادارة عملية القطر وقد تنتم تلك العملية على نحو تكون فيه القيادة والتوجيه للسفينة القاطرة^(٣) .

وكما ان وصف عقد القطر بأنه عقد عمل في حالة تولي مجهز السفينة المقطورة ادارة عملية القطر وتوجيه طاقم وربان السفينة القاطرة ، والخضوع لأوامر وتعليمات ربان المقطورة ، يؤدي بطبيعة الحال الى الخلط بين العلاقة التي تربط بين مجهز السفينة القاطرة بمجهز السفينة المقطورة من ناحية ، والعلاقة التي تربط مجهز المقطورة بطاقم القاطرة من ناحية اخرى^(٤) .

ونرى أن عدَّ عقد القطر على أنه عقد عمل يختلف مع مفهوم عقد العمل ، حيث ان العامل يلتزم بأن يقدم لصاحب العمل عملاً مقابل اجر معين ، في حين أن المجهز في عقد القطر البحري أيضاً يقدم عملاً ولكنه يفوق عن الاعمال التي يقدمها العامل وتختلف عنها في الطبيعة والأهمية .

(١) ينظر المادة (١١٣) من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

(٢) د. ثروت علي عبد الرحيم ، القانون البحري العراقي ، ج ١ ، مطبعة حداد ، البصرة ، ١٩٦٩ ، ص ٣٠٣ .

(٣) بن موفق نعيمة ، مصدر سابق ، ص ٥١ .

(٤) د . محمد بهجت عبدالله قايد ، مصدر سابق ، ص ٦٧١ .

الفرع الثالث

عقد القطر البحري هو عقد مقاول

يرتب عقد القطر البحري بعضاً من الالتزامات التي تتشابه إلى حد كبير مع الالتزامات التي تنشأ عن عقد المقاول ، فالأول يرتب في ذمة مجهز السفينة القاطرة التزاماً مفاده أن يؤدي عملاً لصالح مجهز السفينة المقطورة ، وهذا العمل يتمثل بتنفيذ عملية القطر لصالح مجهز السفينة المقطورة مقابل أجر يلتزم به الأخير ، وان الالتزام الرئيس في عقد المقاول هو القيام بعمل لصالح طرف آخر ^(١) .

إذ يرى اصحاب هذا الرأي إن عقد القطر هو عقد مقاول ، يتعهد بمقتضاه مجهز السفينة القاطرة بأداء عمل لصالح السفينة المقطورة ^(٢) ، أي عندما يكون القصد من عملية القطر مساعدة سفينة ذات قوة دفع خاصة ومزودة بالطاقم لغرض الدخول الى الميناء او الخروج منه ، وأن مجهز السفينة القاطرة هو مقاول يقدم عملاً لحساب رب العمل (مجهز المقطورة) يتمثل بوضع السفينة القاطرة قوة محرركاتها في الجر تحت تصرف السفينة المقطورة ^(٣) .

إذ في حالة تولي مجهز السفينة القاطرة ادارة وتوجيه عمليات القطر لمصلحة السفينة المقطورة عد العقد هنا عقد مقاول ، موضوعه قيام مجهز السفينة القاطرة بأداء عمل معين و هو جر او سحب السفينة المقطورة لصالح مجهزها لقاء اجر معين ، وفي هذه الحالة يكون مجهز السفينة القاطرة هو المقاول ، ووفقاً لهذا الرأي يتمتع مجهز السفينة القاطرة بحرية واستقلال في ادارة وتنفيذ عملية القطر ^(٤) .

ولكن ما قد يؤخذ على هذا الرأي هو أن عقد القطر ليس عقد مقاول لان ما تطلبه السفينة المقطورة ليس دائماً عمل في مكان محدد ، كما ان مجهز السفينة المقطورة في بعض الفروض قد يوجه اوامر معينة لمجهز السفينة القاطرة يطلب منه التوجه الى ناحية دون اخرى بالتقدم

(١) حيث عرفت المادة (٨٦٤) من القانون المدني العراقي عقد المقاول على انه ((عقد به يتعهد أحد الطرفين أن يصنع شيئاً أو يؤدي عملاً لقاء أجر يتعهد به الطرف الآخر)) .

(٢) د. حمد الله محمد حمد الله ، القانون البحري ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٨ ، ص ٥٢٣ .

(٣) د. أيمن فتحي حسن جميل ، المساعدة البحرية (الانقاذ البحري - القطر البحري - الارشاد البحري) ، دار الجامعة الجديدة ، الاسكندرية ، ٢٠١١ ، ص ١٠٠ .

(4) Clare House, op. cit , p20 .

او التأخر او تغيير المكان ، وهذا غير مقرر لرب العمل في عقد المقاوله غير أن هنالك حالات يتولى فيها مجهز السفينة المقطورة بإدارة عملية القطر بأكملها دون ان يسمح لمجهز السفينة القاطرة التدخل فيها ^(١) .

ونرى ان تحديد الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري على اساس أنه عقد المقاوله يعطي الحرية لمجهز السفينة القاطرة في أداء عمله المتمثل بقيادة وتوجيه السفينة المقطورة وإدارة عمليات القطر بخلاف الواقع العملي ، اما في عقد القطر البحري ، تكون ادارة عمليات القطر في أغلب الاحيان لمجهز السفينة المقطورة ولا يبقى لمجهز السفينة القاطرة سوى توجيه العملية بإعطاء الاوامر الضرورية لتنفيذ القطر وخاصة في الموانئ .

الفرع الرابع

عقد القطر البحري هو عقد ايجار سفينة

يتجه جانب من الفقه الى أن عقد القطر البحري هو عقد ايجار للسفينة القاطرة ، ولعل أوجه التشابه بين العقدين هو الذي دفع بهذا الاتجاه ، وذلك لان عقد ايجار السفينة يعرف على أنه ((تمكين مستأجرها من الانتفاع بها في الاستغلال البحري في مقابل أجره يدفعها الى مؤجرها)) ^(٢) .

ويؤكد هذا التعريف وجود تقارب بين العقدين ، وما يترتب عليهما من التزامات ، وهذا ما حدا بالفقه هنا ، أن يرى بأن الطبيعة القانونية لعقد القطر هو كونه عقد ايجار سفينة ، وخاصة في التزام المؤجر الذي نصطلح عليه ب(مجهز السفينة القاطرة) بتمكين المستأجر الذي نصطلح عليه ب(مجهز السفينة المقطورة) من الانتفاع بها في الاستغلال البحري في مقابل أجره يدفعها الى مؤجرها .

والعقد هنا عبارة عن اتفاق بين الطرفين المؤجر والمستأجر ويلتزم مجهز السفينة القاطرة بوضع كل امكاناته تحت تصرف مجهز السفينة المقطورة دون أن يضمن له نجاح العملية ، مقابل الاجرة المتفق عليها ، وفي هذه الحالة لا يسأل مجهز السفينة القاطرة عما لحق السفينة

(١) د. سمير محمود الشرقاوي ، العقود البحرية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٩٩ ، ص ٣٠٦ .

(٢) د. مجيد حميد العنبيكي ، القانون البحري العراقي ، الطبعة الاولى ، بيت الحكمة ، بغداد ، ٢٠٠٢ ، ص ١٢٧ .

المقطورة من أضرار الا عند ثبوت صدور خطأ جسيم من السفينة القاطرة في اداء عملية القطر^(١) .

واشارت الى هذا المعنى المادة (١١٦) من تعليمات الموانئ العراقية رقم (١) لسنة ١٩٩٨ حيث نصت على ان ((يكون ربان السفينة وافراد الساحة (القاطرة) تحت إشراف المستأجر (مستأجر القاطرة وهو مجهز السفينة المقطورة) عند بدء فترة الإيجار ويكونون تحت رقابته أو رقابة وكيله أو مستخدمه ويؤدون اعمالهم حسب توجيههم طيلة تلك الفترة ويعتبر كذلك كل شخص تستخدمه سلطة الميناء يكون على ظهر السفينة)) .

وكما أن عقد القطر البحري يتشابه مع عقد ايجار السفينة ولكن دون أن يصل هذا التشابه الى التطابق المطلق بينهما ، لأن الهدف من عقد القطر البحري هو تقديم سفينة مجهزة بمعدات وطاقم لجر السفينة المقطورة ، كما ان القواعد الخاصة التي تحكم كل من عقد القطر البحري وعقد ايجار السفينة تكون واحدة ، اي لا تخضع لقواعد اضافية يضعها الاطراف ، كما في عقدي العمل والنقل .

ووفقاً لهذا الرأي يمكن عدّ عقد القطر البحري عقد ايجار سفينة في حالتين ، ففي الحالة التي تكون فيها ادارة عملية القطر متروكة للسفينة القاطرة كأنه عقد ايجار لرحلة ، أما في الحالة التي تكون فيها ادارة عملية القطر بيد السفينة المقطورة يكون العقد عقد الإيجار لمدة ، وان هذا التمييز له أهمية بالغة لأنه يقوم على أحد عناصر القطر الاساسية وهو الادارة حيث يحفظ للسفينة القاطرة في الحالتين السابقتين استقلاليتها التي لا يمكن استبعادها وذلك لان التسيير الملاحي يبقى في جميع الحالات بيد مجهز السفينة القاطرة^(٢) .

ونرى أن الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري هي اقرب ما تكون لعقد ايجار سفينة وهذا ما أشارت اليه المادة ١١٤ من تعليمات الموانئ العراقية حيث نصت على أن ((... القطر يتم بواسطة ساحة تؤجرها سلطة الميناء...)) ، كما اشارة المشرع الكويتي الى ذلك في المادة (١٤٥/٢) من قانون التجارة البحرية والتي نصت على ((إذا كانت السفينة معينة باسمها في العقد فليس للمؤجر ان يستبدل بها غيرها ...)) .

(1) Clare House, op. cit, p 40 .

(٢) د. علاء الدين عبد المجيد ، مصدر سابق ، ص١٢٩و١٣٠.

ونستنتج من خلال ما تقدم ان الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري تختلف باختلاف مضمونه والغرض منه ، وتنحصر اقتراحات الفقه في شأن تحديد الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري بأنه اما يكون عقد نقل او عقد عمل او عقد مقاوله او عقد ايجار سفينة ، وباختلاف العقد تختلف الاثار المترتبة عليه ، فقد يتولى إدارة عملية القطر ربان القاطرة أو ربان المقطورة او قد يتشارك كلاهما في هذه المسألة ، وفي كل فرض تختلف المسؤولية المترتبة عليهما .

المبحث الثاني

مفهوم مجهز السفينة القاطرة

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 ، وسنوضح ذلك من خلال تقسيم هذا المبحث على مطلبين سنخصص المطلب الاول لتعريف مجهز السفينة القاطرة ، وسنتناول في المطلب الثاني تمييز مجهز السفينة القاطرة عما يشته به .

المطلب الاول

التعريف بمجهز السفينة القاطرة

لغرض تسليط الضوء على مجهز السفينة القاطرة ، ولتحديد المقصود به ، لا بد لنا من تقسيم هذا المطلب على فرعين ، سنعقد 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 إنه قبل التعرض للتعريف التشريعي ، لا بُدَّ 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 والبحارة 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))^(١) .

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 إنه 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

(١) د . كمال حمدي ، القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ١٧٠ .

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))^(١) .

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))^(٢) .

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 اناط للمجهز بصلاحية 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 باعتباره وكيلاً عنه .

وكما عرف البعض مجهز السفينة القاطرة على أنه ((مالك السفينة الذي يقوم بتجهيزها وتزويدها بالمؤن 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))^(٣) .

(١) د . حسن مكي مشيري ، المسؤولية المدنية لمالك السفينة ومجهزها ، بحث منشور في مجلة كلية الحقوق - جامعة النهريين ، تصدر عن كلية الحقوق جامعة النهريين ، العدد (١٧) ، ٢٠١٥ ، ص ١٧٤ .

(٢) د. علاء الدين عبد المجيد ، مصدر سابق ، ص ٩٠ .

(٣) د. محمد نصر محمد ، الوجيز في القانون البحري وفقاً للأنظمة المقارنة ، مكتبة القانون والاقتصاد ، الرياض ، ٢٠١٢ ، ص ١٢٧ .

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 بالمؤن 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 الموانئ العراقية رقم (١) لسنة ١٩٩٨ نجد انها قد تعرضت لموضوع القطر البحري في الفرع الخامس من الفصل السادس في المواد (١١٣ – ١٢٠) ألا انها لم تضع تعريفاً لمجهز القطر ، أما المادة (٨٩) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ فقد عرفت مجهز السفينة على انه ((هو من يقوم باستثمار السفينة بوصفه مالكاً أو مستأجراً أو منتفعاً بها ، ويعتبر المالك مجهزاً حتى يثبت العكس))^(١) .

يبدو للوهلة الاولى من نص هذه المادة أن المشرع البحري العراقي قد بين ان مجهز السفينة القاطرة هو إما أن يكون مالك السفينة نفسه إذا اقام بإعدادها وتجهيزها لغرض القيام برحلة بحرية ، أو يكون المجهز هو مستأجر السفينة ، الا 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 (٧٨) من قانون التجارة البحرية المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ 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 (٨٨) من قانون التجارة البحرية الكويتي رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠ والتي نصت على ان ((المجهز هو من يقوم باستغلال السفينة لحسابه بوصفه مالكاً أو مستأجراً لها ، ويعتبر المالك مجهزاً حتى يثبت العكس)) .

(١) مشار إليها لدى نهى خالد عيسى المعموري ، المساعدة والانقاذ البحري ، رسالة ماجستير مقدمة الى كلية القانون ، جامعة بابل ، ٢٠١٠، ص ١٨ .

أما المشرع الفرنسي لم يعرف مجهز السفينة ألا أن المادة الاولى من القانون الفرنسي الخاص بالتجهيز والبيوع البحرية رقم ٦٩ لسنة ١٩٦٩ اشارت الى أن مجهز السفينة القاطرة هو من يقوم باستثمار السفينة بوصفه مالكا لها أو مستأجراً^(١).

ونلاحظ من خلال نصوص المواد اعلاه أنها لم تحدد المقصود بشخص المجهز هل هو شخص طبيعي او شخص معنوي اولاً ، 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 عام أو خاص يقوم باستغلال او استثمار السفينة باسمه ولحسابه الخاص ، ويلتزم بتهيئة وأعداد السفينة من أجل القيام بعملية القطر ، وبمقابل أجر معين ، على أن يمارس عمله وفقاً لترخيص يحصل عليه من السلطات المعنية بهذا الشأن)) .

الفرع الثاني

الشروط اللازم توفرها لقيام المجهز بعملية القطر البحري

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^(٢) وعليه أن هنالك شروط يلزم توفرها لقيام مجهز السفينة القاطرة بعملية القطر ، ومنها :

(١) المادة (١) 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))

القانون منشور على موقع التشريعات الفرنسية www.codes-et-lois.fr ، تاريخ الزيارة ١٨ / ١١ / ٢٠٢٠ .

(٢) خالد محمد المروني ، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة ، اطروحة دكتوراه مقدمة الى كلية الحقوق ، جامعة الجزائر ، ٢٠١٢ ، ص ٢٨٣ .

أولاً : شرط الحصول على ترخيص العمل من الجهة المختصة ، حيث يتطلب التنظيم القانوني لعمل مجهز 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 واشارت تعليمات الموانئ والمرافئ العراقية رقم (١) لسنة ١٩٩٨ الى شرط الحصول على ترخيص من الجهة المختصة حيث نصت المادة (٢١٥) 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 مجهز السفينة القاطرة بخدمات او اعمال القطر داخل الموانئ هو الحصول على ترخيص عمل من الجهة الادارية المختصة للقيام بعمله ، ولكن هذا النص جاء قاصراً ولم يعالج عمل مجهز السفينة القاطرة ، اذا كانه اجنبياً ، وأن الاصل في العمل على السفن الوطنية لأي دولة يكون للذي يحمل جنسيتها والاستثناء هو عمل الاجانب على السفن الوطنية ، وشرط الجنسية الوطنية هو امتياز تمنحه الدولة لرعاياه لاعتبارات معينة.

أما المشرع المصري فقد اشار الى هذا الشرط في المادة (١١٢) ف ١ من قانون التجارة البحري المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ 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 (٨) 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 (١/١١٥) من قانون التجارة البحرية الكويتي رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠ 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)) .

وأن الترخيص لا يمنح الا بعد التأكد من جملة امور مهمة منها الشروط المتعلقة بطاقم السفينة القاطرة هذا وأن السفينة تتكون من طاقم ، وهذا الطاقم يتكون من الربان وهو الشخص الذي يتولى قيادة السفينة ويكون مسؤولاً عن ادارتها ، ومن ضباط الملاحة والمهندسين

والبحارة ويقصد بهم كل شخص مؤهل فنياً للقيام بعمله ، ويتولى لتسيير السفينة أو مناورتها خلال تلك الفترة ^(١) .

ويشترط في الاشخاص العاملين في السفينة شروطاً أساسية منها ما يتعلق بالكفاية العددية أي 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 (١٠١) من تعليمات الموانئ والمرافئ العراقية رقم (١) لسنة ١٩٩٨ التي أشارت الى ضرورة وجود عدد كافٍ من الضباط والمهندسين والبحارة على ظهر السفينة الراسية وفي جميع الاوقات ، كما اشارت المادة (١٠٢) 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 (٢٣٣) 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 (١٠٩) الفقرة الثانية من القانون التجاري البحري المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ 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 والمؤهلات والشروط التي يجب توافرها فيهم)) .

ومن 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

(١). 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 ، ٢٠١٧ ، ص ٢٩١ و

Bleunvenn Bernard, op. cit, p 411.

حيث حجم السفينة او حمولتها او قوة آلاتها في القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢ الخاص بالمؤهلات واعداد الربانة 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 (١١٣) من قانون التجارة البحرية الكويتي رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠ على شرط الكفاية العددية بقولها ((يجب ان تكون كل سفينة مزودة بعدد كافٍ من البحارة الاكفاء ، ويحدد القانون واللوائح والاتفاقيات الدولية والعرف البحري المقصود بالربان والضباط والمهندسين البحريين الذين يجب وجودهم على السفينة وعددهم والمؤهلات التي يجب توافرها فيهم)) ويتضح من خلال هذه المادة أن المشرع الكويتي اوجب بأن يكون على ظهر السفينة عدد من الاشخاص الذين تتوفر فيهم الشروط المشار اليها في نص المادة .

ومنها ما يتعلق بشرط الكفاءة الفنية حيث أن للمجهز الحرية باختيار افراد الطاقم البحري ، وبتعيين ربان السفينة وعزله ، وان كان له الحق تعيين الربان وغيره من بقية الاشخاص الذين يعملون على ظهر السفينة ، الا ان هذه الحرية ليست مطلقة بل لابد 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 ^(١) .

وقد أشار المشرع العراقي الى هذا المعنى في تعليمات الموانئ والمرافئ رقم (١) لسنة ١٩٩٨ في المادة (١٨٥) 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 (١٨٦) والتي نصت على ((يجب ان تكون هذه الشهادة نافذة المفعول وصادرة من دولة العلم او من الجهة التي تخولها تلك الدولة إصدار الشهادة المطلوبة)) ، وكذلك المادة (١٨٩) 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 ٣٨ لسنة ١٩٨٢ والخاص بمؤهلات واعداد الربانة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين على السفن وتكفل

(١) د. هاني دريدار ، مصدر سابق ، ص ٤٤ .

ببيان الشهادات الواجب توافرها في طاقم السفينة^(١) ، كما اشارت الى هذا الشرط المادة الاولى من قرار وزير النقل المصري رقم ٢٢١ لسنة ٢٠١٣ والتي أوجبت بأن يتبع في شأن مواد وشروط إصدار شهادات الأهلية للربان والضباط والمهندسين البحريين وشهادات الكفاءة لأفراد السطح والماكينات .

وكما تطرق المشرع الكويتي الى شرط الكفاءة الفنية في المادة (١١٣) من قانون التجارة البحرية الكويتي رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠ والتي اشترطت بالربان والضباط والمهندسين البحريين وعدد البحارة الذين يجب وجودهم على السفينة المؤهلات التي يجب توافرها فيهم .

ثانياً: شرط الحصول على هوية بحار (جواز بحري) ، حتى يقوم المجهز بعملية القطار البحري خارج حدود الموانئ يجب عليه الحصول على هوية بحار، هذا و عرفت البحار الفقرة الرابعة من المادة الاولى من قانون هوية البحار العراقي رقم ٥١ لسنة ٢٠١٥ والتي نصت على أن البحار هو ((الشخص المكلف بعمل في السفينة بأية صفة كانت)) ، كما بينت المادة (١) الفقرة الثالثة من قانون هوية البحار العراقي رقم ٥١ لسنة ٢٠١٥ المقصود بهوية البحار^(٢) 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 وهذا ما اكدته المادة السادسة من قانون البحار العراقي ، وإنما تستخدم لغرض الابحار في السفن التي تجوب اعالي البحار ويكون ابحارها خارج الحدود البحرية العراقية ، بمعنى انه لا حاجة الى

(١) ينظر المادة (٣) من القانون المصري رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢ التي اشارت الى أنواع الشهادات التي يحصل عليها طاقم السفينة ، وكذلك المادة (٥) والتي بينت الصلاحيات الممنوحة لمن يحصل على الشهادات المبينة في المادة (٣) .

(٢) نصت المادة (٢) من قانون هوية البحار العراقي على أن ((تتألف هوية البحار من (٤٨) ثمان واربعين صفحة ، ويكون عرض الصفحة (١٠) عشرة سنتمترات وطولها (١٥) خمسة عشر سنتمتر ويكون لون الغلاف ازرق غامقاً ويتوسط غلاف هوية البحار شعار جمهورية العراق ، وتتوسط كل صفحة صورة لشعار جمهورية العراق ، ويكون لون الصفحات ازرق فاتحاً ...)) .

هوية البحار اذا كان الابحار داخل الموانئ العراقية^(١) ، 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 ، وتصدر هوية البحار من قبل الموظف الاصدار المخول من قبل الهيئة البحرية العراقية العليا، وأن مدة نفاذ هوية البحار هي (٨) سنوات وقابلة لتمديد لمدة لا تزيد على سنتين^(٢) .

اما المشرع المصري فأطلق على هوية البحار اسم الجواز البحري وبهذا الخصوص نصت المادة (١١٠) من القانون التجارة البحري المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ على ما يأتي : ((١- لا يجوز لمن يتمتعون بالجنسية المصرية ان يقوموا باي عمل في السفن التي تبحر خارج المياه الاقليمية الا بعد الحصول على جواز بحري من الادارة البحرية المختصة ٢- 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 الاقليمية للدولة المصرية^(٣) ، ولا يقوم الجواز البحري مقام جواز السفر وكذلك لا يحل جواز السفر العادي محل الجواز البحري^(٤) ، وكما يشترط المشرع المصري في القانون الخاص بالجواز البحري رقم ٣٢ لسنة ١٩٦١ لإصدار الجواز او تجديده بعض الشروط في طالب الجواز منها ما يتعلق بصحته وبصره وحالته الجسمية ، وكذلك حسن سيرته وسلوكه

(١) نصت المادة (٧) من قانون هوية البحار العراقي على ((لحامل هوية البحار العمل على السفينة ومغادرة جمهورية العراق لغرض الالتحاق بسفينته والعودة إليه عند مغادرته السفينة اثناء وجودها خارج جمهورية العراق ، ولا تتحمل وزارة النقل أية تبعات قانونية جراء ذلك)) .

(٢) ينظر المادة (٤٣) من قانون هوية البحار العراقي رقم ٥١ لسنة ٢٠١٥ .

(٣) يصدر الجواز البحري المصري من ادارة التفتيش البحري وهذا ما أشارت اليه المادة (١) من قانون الجواز البحري المصري ، كما تلغي ادارة التفتيش البحري الجواز البحري إذا فقد حامله أي شرط من الشروط المنصوص عليها في المادة (٢) من قانون الجواز البحري المصري .

(٤) المادة (٣) من قانون الجواز البحري المصري نصت على أنه ((لا يجوز أن يستعمل الجواز البحري إلا للعمل في السفن ويقوم في هذا الشأن مقام جواز السفر المنصوص عليه في القانون رقم ٩٧ لسنة ١٩٥٩)) .

بأن لا يكون مما حكم عليه سابقاً في جنائية أو جنحة مخلة بالشرف^(١) ، وأن مدة نفاذ الجواز البحري هي (٥) سنوات أشارت إليها المادة (٧) من قانون الجواز البحري المصري .

وكذلك المشرع الكويتي قد أشار إلى هذا الشرط في المادة (١/١١٤) من قانون التجارة البحرية الكويتي رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠ إذ نصت على أن ((لا يجوز لمن يتمتعون بجنسية الكويت ان يقوموا بأي عمل في السفن التي تبخر خارج المياه الإقليمية ألا بعد الحصول على جواز بحري من الادارة البحرية المختصة))^(٢) .

المطلب الثاني

تميز مجهز السفينة القاطرة مما يشته به

توجد مراكز قانونية تلنقي مع مركز مجهز السفينة القاطرة في نواحٍ 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 أو الاشخاص أو لأغراض الصيد أو النزهة أو لأغراض أخرى . كما أن هنالك عمليات أخرى تتمثل بالملاحة المساعدة أو المكملة للملاحة الرئيسية ، والتي تقوم بها سفن معينة يطلق عليها عمليات المساعدة والارشاد البحري ، وفي هذا الاطار كثير ما يتم الخلط بين عمل مجهز السفينة القاطرة وغيره من الاعمال البحرية الاخرى مثل المساعدة البحرية والمرشد البحري ، مما يترتب عليه الخلط بين العقود التي يكونون اطرافاً فيها^(٣) .

(١) نصت المادة (٢) من قانون الجواز البحري رقم (٣٢) لسنة ١٩٦١ على أنه ((يشترط لمنح الجواز البحري أو لتجديده ما يأتي : أ – أن تكون قوة إبصار طالب الجواز وصحته وحالته الجسمية تؤهله لنوع الخدمة التي سيقوم بها في السفينة في مختلف حالات ، وتحدد قوة الابصار والشروط الصحية الأخرى بقرار من وزير الحربية (ب) ألا يكون قد سبق الحكم عليه في جنائية أو في جنحة هناك عرض أو سرقة أو نصب أو تزوير أو في أي جريمة مخلة بالشرف أو الاتجار في المخدرات أو ... ومع ذلك يجوز بعد موافقة وزير الحربية صرف أو تجديد الجواز البحري لمن لا تتوفر فيه أحكام البند (أ) وكان وقت العمل بهذا القانون يحمل جوازاً بحرياً أو تذكرة شخصية بحرية أو رخصة بحار)) .

(٢) ويصدر بتنظيم الجواز البحر ي وشروط منحه قانون خاص وهو قانون رقم (٢٩) لسنة ١٩٨٠ .

(٣) نهى خالد عيسى المعموري ، مصدر سابق ، ص ١٤ .

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 مجهزة السفينة القاطرة من جهة وبين المساعد والمرشد البحري من جهة أخرى، سنقسم هذا المطلب على فرعين سنخصص الفرع الاول للتمييز بين مجهزة السفينة القاطرة والمساعد البحري ، وفي الفرع الثاني سنتناول التمييز بين مجهزة السفينة القاطرة والمرشد البحري وكالاتي :

الفرع لأول

تمييز مجهزة السفينة القاطرة عن المساعد البحري

إن اصطلاح المساعدة البحرية ، يستخدم للدلالة على الخدمات التي تقدم للسفن التي تواجه خطر الغرق أو الهلاك ، وبعض الفقهاء ^(١) استخدموا مصطلح الانقاذ البحري ، لأن هذا الاصطلاح أكثر دلالة على المعنى المقصود منه ، اذ يؤدي المساعد البحري في النهاية الى انقاذ السفن ، وأن لفظ الانقاذ يعبر عن الحويلة الناتجة عن العملية التي تبدأ بالمساعدة وتنتهي بالإنقاذ ، فالمساعدة وسيلة والانقاذ نتيجة وتسمية الأشياء بنتائجها أفضل من وسائلها ^(٢) .

فالإنقاذ هو ((المعونة التي تقدمها سفينة الى سفينة معرضة لخطر الهلاك)) ^(٣) ، 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)) ^(٤) ، ونلاحظ ان

(١) د . محمود سمير الشراقوي ، القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٥٤١ .

(٢) وهذا ما أخذ به القانون المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ م ، وبررت المذكرة الايضاحية لمشروع القانون هذا الاختيار بقولها أن ((المساعدة وسيلة والانقاذ نتيجة)) .

(٣) د. ايمان فتحي حسن جميل ، المساعدة البحرية ، مصدر سابق ، ص ١١ .

(٤) د . علي حسن يونس ، اصول القانون البحري ، دار الحمامي ، القاهرة ، ١٩٦١ ، ص ٤٤٤ .

هذا التعريف اكتفى بذكر عبارة المعونة المقدمة ولم يبين الجهة التي تقدم لها هذه المعونة ، وسواء كانت المنشأة سفينة بحرية ام مركب ملاحه داخلية .

وذهب البعض الآخر 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 الملاحة 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))^(١) 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 ١٩٨٧ في المادة (١٩٨ / 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 أشاره الى مصطلح المساعدة والانقاذ في المادة (٣٠٢ / ١) من قانون التجارة البحرية رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ حيث نصت على ((تسري احكام هذا الفصل على انقاذ السفن البحرية التي تكون في خطر وعلى الخدمات من النوع ذاته التي تؤدي بين السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية وذلك دون اعتبار للمياه التي يحصل فيها الانقاذ او تقدم فيها الخدمة)) ، كما نصت المادة (٢٣٤) من القانون البحري الكويتي رقم (٢٨) لسنة ١٩٨٠ على انه ((تسري احكام هذا الفصل على مساعدة وانقاذ السفن البحرية التي تكون في حالة الخطر، والاشياء التي تنقلها واجور النقل ، كما تسري على الخدمات من النوع ذاته التي تؤدي بين السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية ، دون اعتبار للمياه التي تقدم فيها الخدمات او تحصل فيه المساعدة او الانقاذ)) .

وكذلك المادة (٩) من قانون الحوادث البحرية الفرنسي رقم (٥٤٥) لسنة ١٩٦٧ المعدل إذ نصت على أن ((تخضع مساعدة السفن البحرية التي تكون في حالة خطر وكذلك الخدمات من

(١) نهى خالد عيسى المعموري ، مصدر سابق ، ص ١٢ .

نفس النوع المقدمة بين السفن البحرية وسفن الملاحة الداخلية دون اعتبار للمياه التي يحصل فيها الانقاذ او تقدم فيها الخدمة ((^(١)).

واشتقاقاً من ذلك فقد ذهب البعض الى تعريف المساعد البحري أنه ((الشخص الذي يقوم بتقديم خدمة لتنفيذ عمل معين سواء كان هذا العمل يُبذل لمساعدة سفينة او أي مال آخر في حالة خطر في مياه الملاحة البحرية او أية مياه أخرى)) (^(٢)).

أما المنقذ البحري هو ((الشخص الذي يقوم بتقديم العون لسفينة معرضة للخطر من أجل إنقاذ ما عليها من أشخاص أو أموال)) (^(٣)).

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 (^(٤)) ، لهذا فأنا سنتناول اوجه الشبه والاختلاف بين المساعد البحري وبين مجهزة السفينة القاطرة ، وعلى النحو التالي :

(١) المادة (٩) 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 assimiles, selon le cas, soit aux nauires de mer, soit aux bateaux de navigation interieure pour l'aligne precedent)) ، القانون منشور على موقع التشريعات الفرنسية www.legifrance.gouv.fr ، تاريخ الزيارة ١٨ / ١١ / ٢٠٢٠.

(٢) Philippe Delebecque , Droit maritime ,dition3, universite paris 1 pantheon – Sorbonne , 2014 , p,691.

(٣) 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> ، ٢٠١٤ ، ص ٥٩ ، تاريخ الزيارة ٢٠ / ٢ / ٢٠٢١ .

(٤) نهى خالد عيسى المعموري ، مصدر سابق ، ص ٣ .

أولاً: أوجه التشابه بين مجهز السفينة القاطرة والمساعد البحري

١- يتشابه كل من مجهز القطر والمساعد البحري في قيام السفن نفسها بكلتا العمليتين ، كمساعدة سفينة في حالة خطر كوسيلة مادية لتنفيذ عملية المساعدة ، إلا أن القطر يصلح لتنفيذ المساعدة ، اي هناك تشابه في الوسيلة التي يتم بها تنفيذ العقد من الناحية المادية وليس من الناحية القانونية ^(١) .

٢- يتشابه مجهز السفينة القاطرة والمساعد البحري من حيث الغاية منهما والتي تتمثل في الحفاظ على سلامة السفن وما عليها وكذلك المحافظة على منشآت الموانئ ، وضمان أمن الملاحة البحرية ، إلا أن لكل منهما نظاماً قانونياً مستقلاً عن الآخر .

٣- يلتزم مجهز السفينة القاطرة بالإنقاذ كما هو الحال بالنسبة للمساعد ، 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 (٢٠٦/أولاً) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ ^(٢)، كما نصت على هذا الالتزام المادة (١/٣٠٤) من القانون البحري المصري وكذلك المادة (١٩) 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 ^(٣) .

٤- ان مجهز السفينة القاطرة يتشابه مع المساعد البحري من حيث عدم تحديد المياه التي تتم فيها عملية القطر او التي تقدم فيها خدمة المساعدة ، فقد تتم في عرض البحر او في المياه النهرية بالقرب من الموانئ او الشواطئ ^(٤)، وهذاما اشارت اليه المادة (١٩٨/ثالثاً) من مشروع

(١) د . عدلي أمير خالد ، عقد النقل البحري ، منشأة المعارف، الاسكندرية ، ١٩٩٨ ، ص ١٩ .

(٢) حيث نصت المادة (٢٠٦/أولاً) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ 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))) ، مشار الى هذا النص والملاحظة الموضوعة بين قوسين لدى نهى خالد عيس ، مصدر سابق ، ص ١٨ و ١٩ .

(٣) د . هاني محمد دويدار ، القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ١٧١ و ١٧٠ ، وكذلك د . كمال حمدي ، القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٧٧٢ .

(٤) د . ثروت علي عبد الرحيم ، القانون البحري العراقي ، مصدر سابق ، ص ٢٩٨ .

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 (١/٣٠٢) والمادة (٢٣٤) من القانون التجارة البحرية الكويتي وكذلك قانون الحوادث البحرية الفرنسي في المادة (١٩) (١) .

٤- 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 (٢) .

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 :

١- 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)) (٣) .

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

(١) المادة ١٩ من قانون الحوادث البحرية الفرنسي لسنة ١٩٦٧ المعدل النص باللغة الفرنسية ((Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger serieux pour son navire, son equipage ou ses passagers, de preter assistance a toute personne, meme ennemie, trouvee en mer en danger de se perdre. Le propriétaire du navire n'est pas responsable a raison des contraventions a la disposition precedente, sauf intervention effective et directe de sa part)) .

(٢) نصت المادة (١٣٦١) من القانون المدني العراقي على ان ((الامتياز اولوية في الاستيفاء لدين معين مراعاة لسبب هذا الدين)) ، وان هذا الحق لا يثبت الا اذا كان القاطر هو من القطاع العام .

(٣) د . مجيد حميد العنبيكي ، القانون البحري العراقي ، مصدر سابق ، ص ١١٩ .

السفينة في موقف أمن ، فشرط وجود الخطر يمثل عنصر اساسي لتمييز عمل المجهز عن عمل المساعد ^(١) .

٢- من حيث طبيعة الخدمة المقدمة

إن طبيعة الخدمة التي يقوم بها مجهز السفينة القاطرة لا تتم الا بأعمال مادية تتمثل بقيام مجهز 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 ^(٢) .

٣- من حيث قواعد حساب الاجر والمكافأة

يستحق مجهز 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 أجرة القطر ، فمكافأة المساعد البحري هي مكافأة عن جهود استثنائية تحدد وفقاً لأسس مختلفة ^(٣) .

كما يختلف تحديد اجر مجهز 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 (١١٤) من تعليمات الموانئ العراقية رقم (١) لسنة ١٩٩٨ ((.... تدفع أجور عملية القطر بموجب الفئات المبينة في تعريف أجور الموانئ)) .

(١) د . مصطفى كمال طه ، القانون البحري اللبناني ، ط ١ ، دار النهضة العربية ، بيروت ، ١٩٦٨ ، ص ٣٥٢ .

(٢) د . علي البارودي ، مبادئ القانون البحري ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، ١٩٧٥ ، ص ٢٨٢ .

(٣) د. حسين فتحي عثمان ، المساعدة البحرية ، دراسة مقارنة ، اطروحة دكتوراه ، كلية الحقوق ، جامعة القاهرة ، ١٩٨٦ ، ص ١٢٥ ، وكذلك د . مصطفى كمال طه ، الوجيز في القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٤٠٤ و ٤٠٣ .

اما اذ تمت عملية القطر خارج الموانئ فان الاجر يتم تحديده طبقاً لاتفاق الطرفين أما على اساس الساعة الواحدة أو يقدر جزافاً وبطريقة اجمالية بحسب الاحوال^(١) ، 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 تحددها 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 (٢٠٥/اولاً) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ والتي نصت على أنه ((تراعي المحكمة في تحديد المكافأة تبعاً للظروف الخاصة في كل قضية الاعتبارين التاليين حسب ترتيب ذكرهما (أ) الظروف المتعلقة بالمساعدة والانقاذ ، (ب) قيمة الاشياء التي أنقذت)) ، ويلاحظ من خلال نص هذه المادة أن المحكمة تُراعى عند تحديد المكافأة الاعتبارين المذكورين في حال عدم جود اتفاق لا نه إذا تم الاتفاق قبل ابرام عقد المساعدة والإنقاذ فانه يتم اعتماد الاتفاق ، كما نصت المادة (٣١٣) من القانون البحري المصري 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 (٢٤١) من القانون البحري الكويتي على ان ((تراعي المحكمة في تحديد المكافأة - تبعاً للظروف - الأساسيين الآتيين 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 (١٦) من قانون الحوادث البحرية الفرنسي لسنة ١٩٦٧ المعدل على ان ((يتم تحديد المكافأة من قبل المحكمة وفقاً للظروف ، بناءً على اولاً ، النجاح الذي تم تحقيقه ثانياً ، قيمة الاشياء التي أنقذت))^(٢) .

(١) مشار الى هذه التقديرات لدى د. صلاح الدين الناهي ، الوجيز في مبادئ القانون البحري ، دار الثقافة ، عمان ، ١٩٩٦ ، ص ٣٤٣ .

(٢) المادة (١٦) من قانون الحوادث البحرية الفرنسي لسنة ١٩٦٧ المعدل النص باللغة الفرنسية ((La remuneration est fixee par le tribunal selon les circonstances, en prenant 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...))

٤- من حيث ملكية السفينة القاطرة والمُساعدة

لقيام مجهز السفينة القاطرة بعملية القطر لابد من توفر سفينتين مملوكتين لشخصين مختلفين ، اما اذ كانت السفينة القاطرة والسفينة المقطورة مملوكتين لشخص واحد ، فإن العملية لا تعد تنفيذاً لعقد القطر وانما هي عملية مادية لا يترتب عليها اثار قانونية ^(١) .

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 ^(٢) .

وهذا ما اكدته المادة (١٩٩/ثانياً) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧)) تستحق المكافأة ولو تمت المساعدة والانقاذ بين سفن مملوكة لشخص واحد)) ، وتطابقها المادة (٣٠٧) من القانون البحري المصري لسنة ١٩٩٠ وكذلك المادة (٣/٢٣٥) من القانون البحري الكويتي ، كما نصت المادة (١٣) من قانون الحوادث البحرية الفرنسي على أنه ((لا تزال المكافأة مستحقة إذا كانت المساعدة قد تمت بين سفن تابعة لنفس المالك)) ^(٣) .

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 .

القانون منشور على موقع التشريعات الفرنسية www.legifrance.gouv.fr ، تاريخ الزيارة ١٨ / ١١ / ٢٠٢٠.

(١) د. عبد الحميد الشواربي ، قانون التجارة البحرية ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، ٢٠٠٣ ، ص ٥١٥ وكذلك د. طالب حسن موسى ، القانون البحري ، ط ١ ، دار الثقافة ، عمان ، ٢٠٠٤ ، ص ١٧٨ .

(٢) د. مصطفى كمال طه ، الوجيز في القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٤٠٢ وكذلك د. هاني دريدار ، الوجيز في القانون البحري ، المكتب المصري الحديث ، الاسكندرية ، ١٩٧١ ، ص ١٢٧ .

(٣) المادة (١٣) من قانون الحوادث البحرية الفرنسي النص باللغة الفرنسية ((Une remuneration est due encore que l'assistance ait eu lieu entre navires appartenant au meme proprietaire)).

٥- 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 وإنما يدخل ضمن المصروفات العامة للملاحة البحرية التي يتحملها مجهز السفينة المقطورة وحده^(١) ، أما 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^(٢) .

وهذا ما اكدته المادة (٢٠٩ /ثانياً) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ والتي نصت على أنه ((يدخل في الخسارة العامة بوجه خاص (ي) نفقات مساعدة السفينة وانقاذها)) ، كما اشارت الى المعنى نفسه المادة (١/٣١٩) من القانون البحري المصري والتي نصت على انه ((تعد خسارة مشتركة كل تضحية او مصروفات غير عادية يقررها الربان تبذل او تنفق من اجل السلامة العامة واتقاء خطر داهم يهدد السفينة والاموال الموجودة عليها ...)) ، وكذلك نص المادة (٢٤٦) من القانون البحري الكويتي على انه ((تعتبر خسارة مشتركة كل تضحية او مصاريف غير اعتيادية يبذلها الربان ...)) ، والمادة (٢٤) من قانون الحوادث البحرية الفرنسي والتي نصت على ان ((الخسائر العامة والنفقات الاستثنائية تدخل ضمن نفقات الرحلة البحرية))^(٣) .

(١) يقصد بالخسائر البحرية المشتركة على انها النقص في قيمة الممتلكات أو فناؤها بسبب حادث معين د . ثروت عبد الرحيم ، الخسائر البحرية المشتركة ، جامعة الكويت ، ط٢ ، ١٩٧٤ ، ص ١٩٤ .

(٢) د. يعقوب يوسف صرخوة ، الخسائر البحرية المشتركة ، بحث منشور في مجلة العلوم القانونية والاقتصادية ، تصدر عن كلية الحقوق ، جامعة عين شمس ، العدد الاول ، السنة الخامسة والثلاثون ، كانون الثاني ١٩٩٣ ، ص ٨٦ وما بعدها .

(٣) المادة (٢٤) من قانون الحوادث البحرية الفرنسي النص باللغة الفرنسية ((Sont avaries communes les sacrifices faits et les dépenses extraordinaires exposées pour le salut commun et des intérêts engendrés dans une expédition maritime)) .

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 ، و حرصاً 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 ^(١) .

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)) ^(٢) ، وان هذا التعريف للمرشد البحري منتقد لأنه ركز على الجانب الفني لعملية الارشاد دون الجانب القانوني والذي لابد 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 لربان السفينة لمساعدته في عملية التوجيه والارشاد)) ^(٣) ، ويلاحظ على هذا التعريف أنه حدد العمل الذي يقوم به المرشد البحري خلال عملية الارشاد هو تزويد الربان بالمعلومات التي تساعد عند دخول الميناء او خروج منه حرصاً على سلامة السفينة ومنشأة الموانئ والأشخاص .

وعرف اخرون المرشد بأنه هو ((موظف تعينه 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)) ^(٤) ، ونفضل هذا التعريف

(1) Bleunvenn Bernard, op. cit, p 411.

(٢) د. محمد محمد هلالية ، الوجيز في القانون الخاص البحري ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، بدون سنة طبع ، ص ٢٣٧ .

(٣) د . ايمان فتحي حسن جميل ، مصدر سابق ، ص ١٢٧ .

(٤) د . عقيل فاضل حمد الدهان ، المركز القانوني للمرشد البحري ، بحث منشور في مجلة جامعة كربلاء والتي تصدر عن رئاسة جامعة كربلاء ، المجلد السادس ، العدد الرابع ، ٢٠٠٨ ، ص ٧٥ .

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 (١٢) من المادة الاولى من قانون الموانئ العراقية رقم (٢١) لسنة ١٩٩٥ الارشاد ((التوجيه الملاحي للسفينة الى مكان رسوها او خروجها من الميناء او المرفأ بواسطة مرشد)) في حين عرفت المادة (١) من تعليمات الموانئ العراقية رقم (١) لسنة ١٩٩٨ في الفقرة (و) المرشد بقولها ((هو الشخص المعين من ادارة الموانئ ومصرح له ممارسة ارشاد السفينة في الموانئ والمرافئ ومناطق الارشاد كافة ويشمل ذلك ربان المرفأ)) .

وان عمل المرشد البحري يقتصر على إرشاد الربان ، اي أن المرشد لا يتولى قيادة السفينة وانما تبقى القيادة للربان وحده وهذا ما اكدته المادة (١٨٤) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ ((وتبقى قيادة السفينة وادارتها للربان أثناء قيام المرشد بإرشادها)) وتقابلها المادة (٦٩) من تعليمات الموانئ العراقية رقم (١) لسنة ١٩٩٨ ، وكذلك المادة (٢٨٦) من القانون البحري المصري لسنة ١٩٩٠ .

كما إن علاقة المرشد بمجهز السفينة وربانها في التشريع العراقي علاقة تنظيمية ، وذلك لأن الإرشاد في العراق الزامي وان المرشد هو موظف تعينه الموانئ أما مقابل الإرشاد أو رسومه تحدده اللوائح والقوانين الخاصة بالموانئ ، وليس للأطراف أي حق في المناقشة فيه ، وإن هذه الرسوم تذهب إلى خزانة الدولة وليست وارداً أو أجراً للمرشدين ، كما لا يكون لأي من اطراف عقد الإرشاد حرية اختيار الطرف المقابل ^(١) .

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 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 مصدراً

(١) حيث نصت المادة(٦٦) من تعليمات الموانئ والمرافئ العراقية رقم (١) لسنة ١٩٩٨ على إن ((يكون الإرشاد في موانئ العراق الزامياً للسفن عند دخولها القنوات الملاحية أو تحركها فيها أو خروجها منها)) .

هأماً لزيادة إيرادات الدولة ، لما تحصل عليه من رسوم تفرض على عملية الإرشاد عند دخول السفينة أو خروجها ^(١) .

وبعد أن بينا مفهوم المرشد البحري ، سنتطرق إلى أوجه الشبه والاختلاف بينه وبين مجهز السفينة القاطرة .

أولاً : أوجه الشبه بين مجهز السفينة القاطرة والمرشد البحري :

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

١- أن ما يقوم به مجهز السفينة القاطرة من عمل لتنفيذ عملية القطر يُعد من أعمال الملاحة المساعدة التي تتم ممارستها من أجل استغلال البيئة البحرية ، وكذلك عمل المرشد البحري يعد من أعمال الملاحة المساعدة التي تتم من أجل مساعدة السفن وتقديم العون لها لتسيير ملاحتها الرئيسية ^(٢) .

٢- 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 (١٨٠) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٧٨))
الارشاد : هو التوجيه الملاحي للسفينة عند دخولها الموانئ او القنوات او خروجها منها من قبل مرشد لقاء مبلغ معين)) .

٣- 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 أعمال القطر كما بينا في ما سبق .

٤- يتشابه القاطرة مع المرشد في الغرض المرجو من كليهما وهو ضمان سير الملاحة البحرية في ظروف آمنة ، وكذلك تجنب حدوث أضرار قد تلحق بالسفن المجاورة أو السفينة ذاتها أو منشآت الموانئ ، إلا أن هذا التشابه لا يعني إدراجهما في إطار قانوني واحد .

(١) د . عقيل فاضل حمد الدهان ، مصدر سابق ، ص ٧٤ .

(٢) د . عدلي أمير خالد ، مصدر سابق ، ص ١٩ .

ثانياً : أوجه الاختلاف بين مجهزة السفينة القاطرة والمرشد البحري :

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

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

٢- أن المرشد البحري يقوم بعملية الارشاد وهي في الاصل عملية اجبارية ، وهذا ما اشارت اليه المادة (١٨١/اولاً) من مشروع القانون البحري العراقي ((يكون الارشاد الزامياً في المناطق التي تحددها منشأة الموانئ)) ، كما نصت المادة (٦٦) من تعليمات الموانئ العراقية رقم (١) لسنة ١٩٩٨ ((يكون الارشاد في الموانئ العراقية الزامياً لجميع السفن عند دخولها القنوات الملاحية او تحركها فيها او خروجها منها)) .

وكذلك نصت المادة (١/٢٨٢) من القانون البحري المصري ((الارشاد اجباري في قناة السويس وفي الموانئ المصرية التي يصدر بتعيينها قرار من الوزير المختص)) ، كما نصت المادة (١/٢١٨) من القانون البحري الكويتي على ان ((الارشاد اجباري في موانئ الكويت))، في حين أن القطر البحري لا يتم إلا بناءً على طلب من مجهزة السفينة المقطورة .

الفصل الثاني

التزامات وحقوق مجهز السفينة القاطرة

إن قيام مجهز السفينة القاطرة بتهيئة وإعداد القاطرة لغرض القيام بقطر السفينة المقطورة وتنفيذ عملية القطر وفقاً للأصول الفنية المتعارف عليها في كل التزام إضافة الى التزامه بإنقاذ السفينة المعرضة للخطر وما عليها من اشخاص وأموال ، ولكن في حالة قيامه بكل هذه الالتزامات فلا بد ان يمنح الحقوق والتي تمثل حقه في الحصول على الاجر ، وحقه في الحصول على مكافأة المساعدة البحرية عند قيامه بتقديم خدمات استثنائية لإنقاذ السفينة المقطورة المعرضة للخطر ، كما نود الإشارة هنا إلى أن المشرع حتى في القوانين الحديثة التي تعرضت لتنظيم عمل مجهز السفينة القاطرة لم يتناول بتفصيل التزامات وحقوق مجهز السفينة القاطرة مكتفياً ببعض النصوص التي عالجت مسؤولية مجهز القطر الناشئة عن تنفيذ عملية القطر ، وترك للأفراد الحرية في هذا المجال ، ومن أجل بيان التزامات مجهز السفينة القاطرة وحقوقه ، فأنا سنقسم هذا الفصل على مبحثين سنسلط الضوء في المبحث الأول منهما على موضوع التزامات مجهز السفينة القاطرة ، والمبحث الثاني لبيان حقوقه تجاه مجهز السفينة المقطورة وكالاتي .

المبحث الاول

التزامات مجهز السفينة القاطرة

يعد عقد القطر البحري من العقود الملزمة للجانبين لأنه ينشئ التزامات متبادلة في ذمة طرفيه ، إذ يُعد الالتزام بقطر السفينة المقطورة الالتزام الرئيسي الذي يترتب على مجهز السفينة القاطرة ، وكما يلتزم مجهز السفينة القاطرة بسحب اوجر السفينة المقطورة وفقاً لما تم الاتفاق عليه بموجب عقد القطر البحري ، وكذلك يجب على مجهز 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 المجهز بعقد عمل بحري وعلى راس هذا الطاقم الربان أو القبطان الذي يعد عميد الطاقم وله السلطة العليا على السفينة ومن فيها لذا يجب على مجهز السفينة القاطرة أن يقوم بتزويدها بطاقم يستطيع انجاز عمليات القطر المتفق عليها وبدون هؤلاء الاشخاص لا تستطيع السفينة

القيام بالملاحة البحرية ، وبما انها لا تستطيع القيام بالملاحة البحرية فأنها من باب اولى لا تستطيع القيام بالقطر البحري . وان دراستنا لموضوع التزامات مجهزة السفينة القاطرة الناشئة عن مزاوله أعمال القطر تقضي تقسيم هذا المبحث على مطلبين ، سنخصص المطلب الأول منهما للمبحث في التزامات المجهز قبل تنفيذ عملية القطر البحري ، في حين سنبين في المطلب الثاني التزام مجهزة السفينة القاطرة بتنفيذ عملية القطر .

المطلب الاول

التزامات المجهز قبل تنفيذ عملية القطر البحري

يلتزم مجهزة السفينة القاطرة بأعداد السفينة القاطرة المتفق عليها سواء أكان الاتفاق يتعلق بسفينة معينة بذاتها أو يتعلق بسفينة من نوع معين ، كما يجب أن تكون القاطرة صالحة للملاحة ولإنجاز اعمال القطر المتفق عليها ، ولإيضاح هذا الالتزام سنقسم هذا المطلب على فرعين سنخصص الفرع الاول منهما الى الالتزام بتعيين السفينة القاطرة ، وسنتناول في الفرع الثاني التزام المجهز بتوفير سفينة صالحة للملاحة البحرية .

الفرع الاول

التزام المجهز بتعين السفينة القاطرة

يجب ان تكون السفينة القاطرة التي تقوم بعملية القطر محددة او معينة في العقد باسمها الذي لا تحمله سفينة اخرى وبالأوصاف اللازمة لتعيينها ، كما يلتزم المجهز باستعمال السفينة القاطرة المتفق عليها لتنفيذ عملية القطر ، في حال تم تعيين قاطرة معينة في العقد أو من النوع المتفق عليه إذا لم يكن ثمة تعيين لقاطرة معينة ، وعليه فان لتعيين السفينة القاطرة باسمها ودرجتها وغيرها من الاوصاف اهمية كبرى في عقد القطر البحري^(١) ، وأكد هذا المعنى المشرع المصري في المادة (١٧٩/ب) من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ والتي نصت على أن يذكر في العقد ((اسم السفينة وجنسيته وحمولتها وغيرها من الأوصاف

(١) د. عبد القادر حسين العطير ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، الطبعة الاولى ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، ١٩٩٩ ، ص ٢٣٦ .

اللازمة لتعيينها)) ، هل من الممكن على وفق المشرع المصري ان تكون السفينة اجنبية ؟ لا يمكن أن تكون اجنبية بل يجب أن تكون مصرية .

ومعنى هذا الالتزام ، أن يقوم مجهز السفينة القاطرة بتعيين قاطرة صالحة لإنجاز عمليات القطر موضوع العقد ، ولا يكفي لذلك أن تكون السفينة القاطرة صالحة في ذاتها وإنما يتعين أن تكون مجهزة بالمعدات الملائمة والضرورية وبطاقم كفاء يتناسب والمهمة الموكولة إليها ^(١) .

والسؤال الذي يمكن طرحه هنا متى يبرم عقد القطر ؟ وبالتالي متى يتم الاتفاق على مواصفات السفينة القاطرة ؟

للإجابة على الشق الأول من السؤال نرى ان المشرع لم يحدد وسيلة معينة لانعقاد عقد القطر البحري ، على اعتباره من العقود الرضائية التي يكفي لانعقادها تراضي الطرفين أي اقتران الإيجاب والقبول وأن السبب في ذلك هو ما تتطلبه ضرورات الملاحة البحرية ، بحيث يتم فوراً وبدون إبطاء مما يستتبع الإكتفاء بالاتصال الشفهي بين السفينة المقطورة والسفينة القاطرة بأي طريقة من وسائل الإتصال المتاحة .

أما الاجابة على الشق الثاني من السؤال فأن الاتفاق على مواصفات السفينة القاطرة يتم قبل القيام بتنفيذ عملية القطر ، أي بعد أن يتم الاتصال بين طرفي عقد القطر البحري ، وعلى المجهز ان يعين السفينة القاطرة باسمها وطولها وحجمها ومقدار قوتها .

وعند تقديم السفينة القاطرة من قبل مجهز القطر، يجب عليه مراعاة المواصفات الواردة في عقد القطر البحري ، ففي حالة ما اذا كانت السفينة القاطرة معينة او محدد بالذات فهو ملزم بتقديم ذات السفينة القاطرة المعينة ، أما اذا كانت السفينة القاطرة معينة بنوعها دون وجود تعيينات او مواصفات أخرى ، فهنا يجب على مجهز السفينة القاطرة ، أن يقدم قاطرة من نفس النوع المتفق عليه في عقد القطر البحري .

كما ان لتعين السفينة القاطرة اهمية خاصة في عقد القطر خاصة في حالة الحرب او مقاطعة الموانئ لسفن دولة معينة ، فإذا اتفق الطرفان على تقديم قاطرة من جنسية معينة ، فليس لمجهز القطر ان يقدم قاطر من جنسية اخرى او ان يقوم بتغيير جنسية

(١) د . محمود سمير الشرقاوي ، مصدر سابق ، ص ٦١٨ .

القاطرة خلال سريان عقد القطر البحري حتى لو تضمن عقد القطر شرط السفينة القاطرة المثيلة او البديلة^(١).

أما في حال عدم تعيين السفينة القاطرة في عقد القطر البحري فإن مجهز السفينة المقطورة يحتفظ بحق تعيينها فيما بعد ، أي وقت القيام بتنفيذ عملية القطر ، كما يجب الأخذ بعين الاعتبار صيغة العقد حيث يمكن أن تكون هنالك عدة قاطرات متماثلة ، وعند اشتراط مجهز السفينة المقطورة أن تتم عملية القطر بواسطة عدد معين من القاطرات ، فيجب على مجهز القطر أن يوفرها وفق ما اتفق عليه ، أما في حالة طلب قاطرة واحدة فإن مجهز القطر يلتزم بأن يقدم السفينة القاطرة اللازمة والصالحة للقيام بتنفيذ عملية القطر^(٢) ، هذا وقد لا يتفق الأطراف على تعيين السفينة القاطرة نهائياً ، أي لا بعينها ولا بموصفتها ، ففي هذه الحالة لا ينعقد عقد القطر البحري باعتبار السفينة من العناصر الجوهرية في العقد .

وهنا يمكن التساؤل عن مدى امكانية استبدال قاطرة مكان قاطرة أخرى ؟

وللإجابة على هذا التساؤل نجد أن هنالك رأيين ، ذهب الراي الاول الى إنه في حالة نص عقد القطر البحري على تعيين السفينة القاطرة بالذات ، فإن مجهز السفينة القاطرة يلتزم بأن يقدم القاطرة المتفق عليها ، وليس له ان يقدم قاطرة بديلة عنها ولو كانت مماثلة لها ، إلا إذا وجد اتفاق يقضي بخلاف ذلك^(٣) ، واكد هذا المعنى المشرع الكويتي في المادة (١٤٥/١ ثانياً) من قانون التجارة البحرية والتي نصت على ((إذا كانت السفينة معينة باسمها في العقد فليس للمؤجر ان يستبدل بها غيرها ، مالم يتفق على غير ذلك)) ، ويفهم من ذلك أن في حالة تضمن عقد القطر البحري شرطاً يجيز لمجهز السفينة القاطرة ان يضع تحت تصرف مجهز السفينة المقطورة قاطرة مثيلة او بديلة ، كان له ان يختار اي منهما

(١) مختار السويفي ، أساسيات النقل البحري والتجارة الخارجية مع دراسة تحليلية لعقود النقل البحري وعقود التجارة الخارجية ، مطابع مذكور ، القاهرة ، ١٩٨١ ، ص ٣٠٩ .

(٢) د . صلاح الدين عبد اللطيف الناهي ، مصدر سابق ، ص ٤١ و د . علي حسن يونس ، أصول القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٣١٦ و د . احمد محمود حسني ، عقود ايجار السفن ، الطبعة الثانية ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، ١٩٨٥ ، ص ٤١ وما بعدها .

(٣) د . وهيب الأسبر ، القانون البحري ، المؤسسة الحديثة للكتاب ، لبنان ، ٢٠٠٨ ، ص ١٩١ و د . علي جمال الدين عوض ، القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ١٢٢ و د . ايمان فتحي حسن الجميل ، مصدر سابق ، ص ١٠٤ و د . جلال وفاء محمدين ، مصدر سابق ، ص ٢٣٣ .

على ان تكون قادرة على القيام بالخدمة المطلوبة استناداً الى قاعدة العقد شريعة المتعاقدين .

أما الرأي الثاني اجاز لمجهز السفينة القاطرة استبدال القاطرة باعتبار أن القاطرة في ذاتها هي ليس محل اعتبار العاقدین في عقد القطر البحري لأن موضوع العقد هو تقديم خدمة ، وليس استئجار شيء معين فعقد القطر لم يبرم على اساس استئجار القاطرة وانما أبرم على اساس تقديم الخدمة^(١) .

كما بينت المادة (١١٩) من تعليمات الموانئ والمرافئ العراقية رقم ١ لسنة ١٩٩٨ الى انه ((يجوز لسلطة الميناء أن تستبدل أية ساحة بأخرى كما يجوز لها في حالة الطوارئ أن تحيل العمل أو اي جزء منه لمالك ساحات اخر يكون له الحق في الانتفاع بهذه التعليمات كما يكون ملزماً بها)) .

وللتوفيق بين ذلك نرى ضرورة التمييز بين السفينة القاطرة المثيلة والسفينة القاطرة البديلة في هذا الصدد ، ويراد بالسفينة المثيلة هي السفينة التي يجب ان تكون من نفس جنس السفينة الاصلية المسماة في عقد القطر البحري ، كما يجب ان تكون لها نفس مواصفات السفينة المعينة بالعقد ، بينما السفينة البديلة يمكن ان تختلف عن السفينة الاصلية ولا يشترط ان تكون لها مواصفات السفينة الاصلية نفسها بل يكفي ان تكون قادرة على القيام بالخدمة المطلوبة ، وعليه فإن اجاز لمجهز السفينة القاطرة متى تعذر عليه تقديم القاطرة المسماة في العقد استخدام قاطرة مثيلة لاتحاد خصائصها وقدراتها مع القاطرة المسماة لما كان محل اعتبار العاقدین، ولا يجوز له استخدام قاطرة بديلة لأنها ليست هي المتفق عليها ولا تتوافر لها خصائصها، إلا إذا قبلها مجهزة السفينة المقطورة .

كما يمكن استبدال السفينة القاطرة اثناء تنفيذ عملية القطر البحري ، اذا دعت الضرورة الى ذلك ، بقصد اتمام عملية القطر في أحسن الاحوال ، وفي هذه الحالة لا يعد الاستبدال حقاً بل التزاماً ، ولكن قد تحاول شركات القطر من خلال ادراج هذا الشرط للقيام بالاستبدال غير ضروري اثناء عملية القطر ، فهذا الشرط يكون باطلاً ، لان استبدال قاطرة مكان قاطرة

(١) د. علاء الدين عبد المجيد ، مصدر سابق ، ص ١٩٥ و د . سمير محمود الشرفاوي ، مصدر سابق ، ص ٢٤١ و د . عادل علي المقدادي ، القانون البحري ، الطبعة الاولى ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان ، ١٩٩٩ ، ص ٣٢٣ .

أخرى يجب ان يكون له مبرر كأن تكون السفينة القاطرة البديلة لها دور اكبر في عملية القطر ، بشرط ان لا تعرقل السفينة القاطرة البديلة السير الحسن لعملية القطر ^(١) .

سؤال إذا كانت السفينة القاطرة معينة بذاتها في عقد القطر ، وقدم القاطر سفينة أخرى ، هل من حق صاحب السفينة المقطورة أن يرفضها؟ وكذلك الحال اذا كانت السفينة القاطرة لا تتوفر فيها المواصفات المتفق عليها ؟

للإجابة على ذلك لا يجوز لمجهز السفينة المقطورة ان يرفضها في الفرض الاول على اعتبار أن القوة المحركة للقاطرة وقدراتها ، وليس القاطرة في ذاتها هي محل اعتبار أطراف عقد القطر وهذا ما اشارت اليه المادة (١١٩) من تعليمات الموانئ والمرافئ العراقية رقم ١ لسنة ١٩٩٨ والتي نصت على ((يجوز لسلطة الميناء أن تستبدل أية ساحبة بأخرى ...)) ، أما في الفرض الثاني يمكن لمجهز السفينة المقطورة استبدال السفينة القاطرة ، اذا دعت الضرورة الى ذلك ، بقصد اتمام عملية القطر في أحسن الاحوال .

الفرع الثاني

التزام المجهز بتوفير سفينة صالحة للملاحة البحرية

إن لصلاحية السفينة للملاحة اهمية كبيرة في عقد القطر البحري ، إذ أن المنشأة لا تعد سفينة اصلاً الا من وقت صلاحيتها للملاحة ، وبهذا يشترط ان تكون السفينة التي يضعها مجهز السفينة القاطرة تحت تصرف مجهز المقطورة صالحة للملاحة البحرية ، أي قادرة على اداء عملية القطر المتفق عليها ^(٢) .

ويراد بصلاحية السفينة للملاحة هو أن تكون السفينة القاطرة سليمة وقوية وثابتة بحيث تكون قادرة على القيام بعملية القطر المتفق عليها في الظروف العادية مع مراعاة ما قد يطرأ عليها من الاخطار والشدائد ، كما يجب ان تكون السفينة مجهزة بما يلزم من المعدات والاجهزة التي جرى العرف على استعانة السفن بها كالبوصلة والخرائط

(١) Clare House , op. cit , p 85

(٢) د . مصطفى كمال طه ، مبادئ القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٣٣ .

والحبال وأجهزة اطفاء الحريق وما الى ذلك . كما يجب ان تكون مزودة بكل الوسائل اللازمة للقيام بالملاحة البحرية^(١) .

كما أن مفهوم صلاحية القاطرة للملاحة كالترام على مجهز السفينة القاطرة ، يراد به مفهوم ملاحي ويعني ذلك يجب أن تكون القاطرة سليمة وصالحة بحيث تتحمل كافة الظروف العادية للملاحة عند القيام بتنفيذ عملية القطر ، كما يجب ان تكون مزودة بالوسائل والأجهزة اللازمة للقيام بالخدمة المطلوبة من القاطرة في عقد القطر^(٢) ، ومما يعني أن المقصود بصلاحية السفينة القاطرة ، أي قدرة السفينة القاطرة على مباشرة الملاحة البحرية .

وأن صلاحية القاطرة للملاحة البحرية من الناحية الفنية تتعلق بالسفينة القاطرة ذاتها من حيث قدرتها ومثانتها وقوة بدننها وكفاية وقودها ، أما صلاحية السفينة للملاحة البحرية من الناحية التجارية تتعلق بصلاحية القاطرة بتنفيذ عمليات القطر والمتمثلة بتقديم المساعدة للسفينة المقطورة للدخول او الخروج من الميناء وكذلك الرسو على الرصيف ، وكذلك في شحن السفن وتفريغها عن طريق جر السفينة القاطرة للسفن او الصنادل او غيرها من العائمات ، التي تحمل البضائع بقصد شحن او تفريغ السفن الراسية بعيداً عن الرصيف في المرفأ^(٣) .

إن صلاحية السفينة القاطرة يمكن ان تتعلق بحمولة السفينة المقطورة ، اي بمعنى ان تكون السفينة القاطرة لديها القوة المحركة اللازمة لجر او دفع السفن المقطورة ، حيث تختلف السفينة القاطرة التي تقوم بتنفيذ عملية القطر باختلاف حمولة السفينة المقطورة وحالتها ، هذا ولا تنحصر مسؤولية مجهز السفينة القاطرة في حالات عدم صلاحية القاطرة ذاتها أو عدم

(١) إسرائ عبد الهادي محمد الدباغ ، عقد ايجار السفينة المجهزة (دراسة مقارنة) ، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية القانون في جامعة الموصل ، ٢٠٠٥ ، ص ٣٦ و ٣٧ .

(٢) دالغ سعيد ، التزام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية ، بحث منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، تصدر عن جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان ، الجزائر ، العدد الرابع ، منشورة على شبكة الانترنت وعلى الموقع الالكتروني : <http://www.asjp.cerist.dz> ، ٢٠١٤ ، ص ١١٦ وما بعدها ، تاريخ الزيارة للموقع هو ١٥ / ١١ / ٢٠٢٠ .

(٣) د . ايمان فتحي حسن الجميل ، مصدر سابق ، ص ٩٥ .

تجهيزها تجهيزاً كافياً، وإنما تمتد إلى حالات عدم صلاحية المعدات المجهزة بها القاطرة أو سوء اختيار الطاقم أو عدم كفاءة الربان^(١) .

ومؤدى هذا الالتزام ، هو قيام مجهز السفينة القاطرة بتقديم قاطرة صالحة لإنجاز أعمال القطر المتفق عليها ، ولا يكفي لذلك أن تكون السفينة القاطرة صالحة في ذاتها وإنما يجب أن تكون مجهزة بالمعدات اللازمة والضرورية وبطاقم كفاء يتناسب والمهمة التي يتطلب القيام بها ، دون النظر إلى الظروف القائمة أو التي يمكن توقعها أثناء تنفيذ عملية القطر ، كما يجب ان تكون القاطرة مخصصة للملاحة البحرية^(٢) ، وهذا ما حدث مع سفينة الحاويات البنمية الجانحة إيفرجرين في قناة السويس بتاريخ ٢٠٢١/٣/٢٣ ، إذ ان القاطرات لم تكن صالحة بحد ذاتها او لوحدها للقيام بعملية القطر مما استلزم أن تستعين مجتمعة مع قاطرات أخرى لاتمام عملية القطر ، وهذا ما حدث فعلاً حيث تم الاستعانة بأكثر من قاطرة كالقاطرة الهولندية APL GUARD والقاطرة ماريديف وغيرها من القاطرات الاخرى لغرض القيام بتعويم السفينة الجانحة^(٣) .

واشارت الى هذا الالتزام التشريعات البحرية محل المقارنة ومنها المشرع المصري حيث اوجب على ربان السفينة عدت أمور منها ما نصت عليه المادة (٢/٩٣) من قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ ((وعليه أن يحافظ على صلاحية السفينة للملاحة وأن يراعى كفاية المؤن)) ، ويطابقها نص المادة (٣/٩٩) من قانون التجارة البحرية الكويتي رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠ .

ويجب على مجهز السفينة القاطرة أن يقوم بتقديم سفينة صالحة للملاحة ولتنفيذ عملية القطر واشتراط هذا الوصف في السفينة يكون ضمناً ، لان عقد القطر يفرض على مجهز

(١) د . محمود سمير الشرقاوي ، القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٢١٨ و دالع سعيد ، مصدر سابق ، ص ١١٨ .

(٢) د . صلاح محمد سليمة ، الوجيز في قواعد التجارة البحرية ، الجزء الاول ، صلاحية السفينة للملاحة البحرية ، الطبعة الاولى ، مكتبة القانون والاقتصاد ، الرياض ، ٢٠١٧ ، ص ٧٢ .

(٣) الموقع الرسمي لهيأة قناة السويس <https://www.suezcanal.gov.eg> ، تاريخ الزيارة ٢٠٢٠/٩/٢٠ .

السفينة القاطرة القيام بعملية القطر المتفق عليها ، و شرط صلاحية السفينة للقطر يجب توافره في هذه السفينة وهو التزام يقع على عاتق مجهز السفينة القاطرة ^(١) .

كما يجب أن تكون السفينة ذات قُدرةً وصلاحية لممارسة عملية الملاحة البحرية بوسائلها الخاصة ويدور وصف السفينة مع شرط صلاحيتها للملاحة بمجرد أن تكتسب السفينة هذه الصلاحية ويزول عنها وصف السفينة متى فقدت صلاحيتها ^(٢) ، و ان الغرض من عقد القطر البحري هو جر سفينة أو عائمة في البحر لفترة محددة ولجهة معينة وهذا يقتضي توفير الوسيلة التي يتم القطر بواسطتها ، الا وهي السفينة القاطرة و يشترط في السفينة القاطرة حتى تتوافر فيها الصلاحية لتنفيذ عملية القطر الشروط الآتية :-

اولاً : يشترط في السفينة القاطرة ان يكون بدنها سليماً اي ان تكون في حالة جيدة تكفل سلامتها مع مراعاة ما قد يطرأ عليها من الاحداث وما قد تتعرض له من أخطار ، وتحقق هذا الشرط يضمن سلامة السفينة القاطرة من الهلاك .

ثانياً : يجب أن تكون السفينة القاطرة مزودة بوسائل الدفع والقوى المحركة اللازمة والكافية بالنظر الى حجمها وحمولتها ، وكما يجب أن يكون الوقود الموجود بالسفينة كافياً حتى يمكنها من القيام بتنفيذ العمل المتفق عليه .

ثالثاً : يجب أن تكون السفينة القاطرة مجهزة بالوسائل الضرورية واللازمة لتنفيذ عمليات القطر ، وتتمثل هذه الوسائل في معدات الاشارة والوقاية واخماد الحريق وما يساعدها على الطفو والثبات ، وكذلك ادوات الدفع والقيادة والطاقم اللازم لإدارة عملية القطر وتنفيذها ^(٣) .

وتعد صلاحية السفينة القاطرة لتنفيذ عملية القطر هي الالتزام الجوهرى والاساسي لمجهز القطر اذ يجب عليه تقديمها صالحة للملاحة بغض النظر عن الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري ، ويدخل في اطار صلاحية السفينة القاطرة للملاحة البحرية صلاحية وكفاءة

(١) د. عبد المنعم محمد داود ، مشكلات الملاحة البحرية في المضائق العربية ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، ١٩٩٨ ، ص ١٠ .

(٢) د. اميرة صدقي ، الموجز في القانون البحري ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٩٩ ، ص ٤٨ .

(٣) د . محمد أحمد عبد النعيم ، مبادئ القانون التجاري والبحري ، مطبعة العشري ، مصر ، بدون سنة طبع ، ص ٣٣٢ .

الطاقم للقيام بمهمة القطر وكذلك يشمل جميع الملحقات اللازمة لملاحتها واستغلالها سواء كانت متصلة بجسم السفينة او منفصلة عنه ^(١) .

أما إذا تحدثنا عن الطبيعة القانونية لالتزام مجهز السفينة القاطرة بتوفير سفينة صالحة للملاحة البحرية فهو التزام بتحقيق نتيجة وليس التزام ببذل عناية ، حيث يجب على المجهز أن يجعل السفينة القاطرة صالحة للملاحة .

وان صلاحية السفينة القاطرة لتنفيذ عمليات القطر هي مسألة نسبية تختلف من حالة لأخرى ، ويتوقف تحديدها في كل حالة على عوامل متعددة أهمها نوع السفينة المراد قطرها وحجمها ومدة تنفيذ عملية القطر ، وتثبت صلاحية السفينة للملاحة أيضاً بالشهادات التي تصدرها شركات الاشراف عن طريق اجراء الكشف أو المعاينة على السفن لإثبات صلاحيتها وكفاءتها للعمل ^(٢) .

وإن عبء اثبات عدم صلاحية السفينة للملاحة يقع على عاتق مجهز السفينة المقطورة ، هذا وان مجهز السفينة القاطرة لا يستطيع ان يتخلص من المسؤولية بإثبات انه عهد الى خبراء متخصصين الاشراف على عملية جعل السفينة صالحة للملاحة .

المطلب الثاني

التزام مجهز السفينة القاطرة بتنفيذ عملية القطر

لكي يتمكن مجهز السفينة القاطرة من القيام بقطر السفينة المقطورة يتوجب عليه أن يقوم بتهيئة واعداد السفينة القاطرة المناط اليها القيام بأعمال القطر ، كما يلتزم مجهز السفينة القاطرة بتنفيذ عملية القطر بالكيفية المتفق عليها بموجب عقد القطر البحري المبرم بينه وبين مجهز السفينة المقطورة ، ولإيضاح هذا الالتزام سنقسم هذا المطلب على فرعين سنخصص الفرع الاول منهما لبحث التعريف بعملية القطر، وسنتناول في الفرع الثاني تنفيذ عملية القطر .

(١) د . عايض بن مقبول بن حمود ، الحوادث البحرية والخسارات المشتركة ، مكتبة القانون والاقتصاد ، الرياض ، ٢٠١٢ ، ص ٦٩ و د . مصطفى كمال طه ، مصدر سابق ، ص ٦٩٢ .

(٢) د . محمود سمير الشرقاوي ، مصدر سابق ، ص ٦١٨ و د . علي عبد الرحيم ، السلطات الاستثنائية لربان السفينة ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، ١٩٨١ ، ص ٨٣ .

الفرع الاول

التعريف بعملية القطر

يقصد بقطر السفينة ((هو جرها او سحبها بواسطة قاطرة او قاطرات بحرية))^(١) وهناك من عرف القطر بأنه ((معاونة سفينة ذات قوة دفع خاصة لسفينة أخرى لا تمتلك تلك القوة لتساعدها على الدخول في الميناء او الخروج منه او الرسو على الرصيف))^(٢) ، ويلاحظ على هذا التعريف استبعاده عمليات قطر المنشأة التي لا تعد من قبيل السفن كالعائمات المخصصة للعمل داخل الموانئ من مفهوم القطر ، وكذلك استبعاده جر الحطام بعد رفعه من مفهوم القطر البحري .

كما عرف القطر على أنه ((قيام سفينة بسحب او جر سفينة أخرى بواسطة حبل او كابلات تربط بين السفينتين ، وان السفينة التي تقوم بعملية السحب تسمى بالسفينة القاطرة ، اما السفينة الأخرى محل السحب تسمى بالسفينة المقطورة))^(٣) ، ويلاحظ على هذا التعريف للقطر على انه حدد عملية القطر بقيام السفينة القاطرة بجر او سحب السفينة المقطورة بواسطة حبل او كابلات تربط بين السفينتين ، كما اشترط لتحديد مفهوم القطر البحري على ان يتم بين سفينتين .

أما بالنسبة للقطر من الناحية القانونية فيلاحظ ان المشرع العراقي في الفقرة (أ) من المادة (١١٣) من تعليمات الموانئ العراقية رقم (١) لسنة ١٩٩٨ قد بين المقصود بكلمة " القطر " على انها ((أية عملية تتعلق بتثبيت السفينة أو دفعها او جذبها أو تحريكها)) ، أما الفقرة (ب) من نفس المادة نصت على ان ((كلمة الساحبة معناها سفينة القطر)) .

(١) د . ثروت عبد الرحيم ، شرح القانون البحري السعودي ، عمادة شؤون المكتبات ، جامعة الملك سعود ، الرياض ، ١٩٨٥ ، ص ١٣٧ .

(٢) د . مصطفى كمال طه ، اساسيات القانون البحري ، ط ١ ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، ٢٠٠٦ ، ص ٣٧٥ .

(٣) د. محمد كامل امين ملش ، محاضرات عن مبادئ التشريع البحري العربي ، جامعة الدول العربية ، ١٩٥٨ ، ص ٦٧ .

وعليه فإن القطر يتم بموجب عقد يسمى عقد القطر البحري ويلتزم فيه مجهز سفينة القاطرة بالقيام بعملية القطر لصالح مجهز السفينة المقطورة مقابل أجر يتم الاتفاق عليه .

والقطر يكون بحرياً عندما يتصل بتنفيذه بالملاحة البحرية ، حيث يتمثل بالمساعدة التي يقدمها مجهز السفينة القاطرة للسفينة المقطورة ، هذا وقد يكون القطر على صورة متعددة ومنها ما يعد القطر وسيلة لتسيير أو جر عائمات ليس لها قوة محرك ذاتية ، كالصنادل وغيرها من العائمات التي قد تستخدم لنقل البضائع بقصد شحن أو تفريغ السفن التي لا ترسو بجانب الأرصفة ، كما قد يكون القطر بصورة تتدخل سفينة القاطرة بقصد إعطاء قوة دافعة للسفينة المقطورة تفوق قوتها عادة لمساعدتها على دخول الموانئ أو الخروج منها ، عندما تفقد قوتها المحركة أو تصبح وسائل دفعها غير كافية لتسييرها في الظروف الاعتيادية للملاحة البحرية ^(١) .

فضلاً عن ذلك فإن القطر يحصل بالنسبة السفن الكبيرة ذات المحركات القوية عندما يكون تشغيلها خطراً على الميناء ، مما يتطلب إطفاء محركاتها وسحبها بواسطة قاطرات للرسو بجانب الرصيف ، وفي هذه الحالة تتخلى السفينة المقطورة عن قوتها المحركة الذاتية بصورة مؤقتة ^(٢) .

الفرع الثاني

تنفيذ عملية القطر

يلتزم مجهز السفينة القاطرة بتنفيذ عملية القطر على وفق ما يتم الاتفاق عليه بين طرفي العقد ، وأياً كان نوع هذه الالتزامات فإن مجهز السفينة القاطرة يجب عليه ان ينفذها وفقاً للأصول الفنية المتعارف عليها في كل التزام .

وعند ابرام عقد القطر البحري يتم الاتفاق بين مجهز السفينة القاطرة ومجهز السفينة المقطورة على طبيعة الخدمات التي يؤديها مجهز القطر، ويتم طلب هذه الخدمات من الناحية الفنية وليس من الناحية القانونية ، وان عقد القطر البحري قد ينصب على عملية سحب السفينة

(١) د. ثروت علي عبد الرحيم، القانون البحري العراقي، مصدر سابق ، ص ٢٩٨ .

(٢) د. يعقوب يوسف صرخوة ، الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي ، ج ١ ، ط ١ ، دار القبس ، الكويت ، ١٩٨٥ ، ص ٢٧٢ .

المقطورة بقرب من أرصفة الميناء ، وهنا لا يتطلب من السفينة المقطورة القيام بأي نشاط خوفاً من الحاق الضرر بأرصفة الميناء او المنشأة الاخرى ، او ينصب على القيام بعملية ابحار، ويراد بها سحب السفينة المقطورة من عرض البحر او من الانهار او للمرور داخل الموانئ او القنوات ، او ينصب العقد على تعويم سفينة كما هو الحال في جر السفن ، وفي كل من الحالات السابقة فإن عملية القطر تتطلب اداءً فنياً معيناً^(١) .

وإذا كانت السفينة القاطرة هي أداة لتحقيق الغرض الذي قصده طرفا عقد القطر البحري فإن مضمون التزام مجهز السفينة القاطرة يختلف باختلاف شروط العقد والغرض منه ، وعليه يجب على مجهز السفينة القاطرة في كل الأحوال ، أن يقوم بتنفيذ عمليات القطر المنوطة به تنفيذاً سليماً صحيحاً ، وهذا يبدو أكثر وضوحاً في الحالات التي يتولى فيها مجهز السفينة القاطرة الإدارة والاشراف وتوجيه عملية القطر^(٢) .

ويلتزم مجهز السفينة القاطرة بتنفيذ عملية القطر المتفق عليها على وفق الأصول الفنية المرعية وبالتعاون ما بينه وبين مجهز السفينة المقطورة ، وان يبذل قصارى جهده في سبيل تحقيق التزاماته ، وان العناية التي يبذلها في سبيل تحقيق ذلك هي عناية الرجل المعتاد ، اي لا يعني التزام مجهز السفينة القاطرة بإنجاز عمليات القطر التزاماً بتحقيق نتيجة ، وانما التزام بتحقيق غاية وان يبذل ما في وسعه لتحقيق هذه الغاية ، اي بعبارة أخرى يبذل العناية الواجبة والمعقولة ، باتباع فنون الملاحة على نحو ما يفعل الرجل الحريص بتنفيذ العمليات المماثلة او المشابهة لعملية القطر^(٣) .

ويجب على مجهز السفينة القاطرة التزام بتنفيذ عملية القطر بالمهارة التي تتطلبها الظروف ، ويعني ذلك وجوب اتباع الفنيات المطلوبة لكل حالة على حدة ، كما يلتزم مجهز السفينة القاطرة بتنفيذ عملية القطر بحسب ما تقتضيه حالة الطقس والظروف الملاحية المتوقعة^(٤) .

وعليه يتعين على مجهز السفينة القاطرة أن يراعي استخدام الوسائل المناسبة ، واتباع الأسلوب الملائم وفقاً لحالة السفينة المقطورة والظروف المحيطة ، فإذا تطلبت عملية القطر

(١) د . كمال حمدي ، اشخاص الملاحة البحرية المرشد ومجهز القطر ، مصدر سابق ، ص ٣٠٠ .

(٢) د. ثروت علي عبد الرحيم ، القانون البحري العراقي ، مصدر سابق ، ص ٢٩٨ .

(3) Philippe Delebecque, op.cit,p692.

(٤) د. هاني دويدار ، مصدر سابق ، ص ١٧٦ .

استخدام أكثر من قاطرة تعين توفير القاطرات اللازمة ، ونلاحظ ذلك من خلال ما حدثه مؤخراً لسفينة الحاويات البنمية الجانحة إيفرجرين في قناة السويس بتاريخ ٢٠٢١/٣/٢٣ إذ تطلبت عملية قطرها الاستعانة بأكثر من قاطرة لغرض القيام بتعويم السفينة الجانحة .

وكذلك ما حصل للسفينة القاطرة (الساحية) الصالحية في ميناء أم قصر من اصطدام بسفينة المقطورة دافني الألمانية الجنسية بتاريخ ٢٠٢٠/٥/٥ والتي كانت تروم الارساء على رصيف رقم ١١ في ميناء ام قصر الشمالي ، وبعد استلام النداء من الدليل البحري لسفينة المقطورة دافني تم الإيعاز الى الساحبة الصالحية لغرض ارساءها على الرصيف، وأثناء القيام بعملية القطر اصطدمت بها ، بسبب سوء الأحوال الجوية ، مما أدى الى غرق السفينة القاطرة (الساحبة الصالحية) وجميع أفراد طاقمها في البحر وبعد الاستغاثة تم انقاذ طاقمها^(١).

وتجدر الإشارة هنا الى أن عمليات القطر التي يقوم بها مجهز السفينة القاطرة تتم في صورتين ، أما تكون ادارة عملية القطر بيد مجهز السفينة القاطرة وفي هذه الحالة يتمتع المجهز باستقلالية وصلاحيات اكبر ، اذ يقع عليه تنفيذ عملية القطر وفقاً لما تم الاتفاق عليه^(٢) ، أو تكون عملية القطر بيد مجهز السفينة المقطورة ، وهنا تكون السفينة القاطرة خاضعة لأوامر وتعليمات السفينة المقطورة وحده ، ولا يمكن تصور هذه الحالة عندما تكون ادارة عملية القطر متروكة او منوطة لمجهز السفينة القاطرة^(٣).

ويلتزم مجهز السفينة القاطرة بضمان حسن تنفيذ عقد القطر البحري والالتزامات الناشئة عنه ، وبناءً على هذا الالتزام فإن مجهز السفينة القاطرة ملزم بالقيام بتنفيذ عملية القطر وفقاً للعقد المبرم بينهما ، حيث أورده المشرع العراقي تعريفاً للالتزام المجهز بتنفيذ عملية القطر في المادة (١٧٧) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ والتي نصت على أن القطر البحري هو ((قيام سفينة قاطرة بدفع أو سحب سفينة مقطورة ...)) ، كما عرفت المادة (١١٣) من تعليمات الموانئ العراقية رقم (١) لسنة ١٩٩٨ على أن القطر هو ((تثبيت السفينة أو دفعها أو تحريكها)) ، ويتضح من خلال النصوص أعلاه أن التزام المجهز بتنفيذ عملية القطر يكون بالدفع أو السحب أو التحريك أو التثبيت .

(١) كتاب وزارة النقل ، الشركة العامة لموانئ العراق ذي العدد ١١/٦/١٠٢٧ في تاريخ ٢٠٢٠/ ٥/١٠

(٢) ابن موفق نعيمة ، مصدر سابق ، ص ٧٨ .

(٣) د . كمال حمدي ، القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٦٩١ .

وكذلك المشرع المصري عرف عملية القطر في المادة الثالثة من القرار الوزاري رقم ١٤٥ لسنة ١٩٨٦ والتي نصت على أن ((تكون عملية القطر إما بدفع السفينة أو سحبها أو مساعدتها أثناء السير أو الاشتراك في توجيهها أو الشد عن طريق حبال القطر التي توفرها السفينة أو...)) ، ويتضح من خلال نص هذه المادة أن المشرع المصري أوضح التزام مجهز السفينة القاطرة بتنفيذ عملية القطر يكون إما بدفع السفينة أو سحبها ، أما المشرع الكويتي والفرنسي ، فلم يضع تعريفاً للالتزام بتنفيذ عملية القطر ، كما لم يتعرض الفقه إلى تعريفه ، وربما يعود السبب في ذلك إلى أن القوانين لم تضع تنظيمًا خاص به ، لذلك لم تتعرض إلى بيان الالتزامات المترتبة على مجهز السفينة القاطرة .

كما يلتزم مجهز السفينة القاطرة بحسن ادارة وتنفيذ عملية القطر وان يتبع الطريق المتفق عليه في العقد ، والا فاقصر والأكثر اماناً ، وعند عدم القيام بذلك تتحرك مسؤولية مجهز السفينة القاطر عن عدم التزامه بخط السير والانحراف عنه .

ويلتزم مجهز السفينة القاطرة بإتمام عملية القطر خلال مدة معقولة وينبثق عن هذا الالتزام التزام مجهز القاطرة بأن تسلك السفينة أثناء الرحلة البحرية الطريق المعتاد ، فأن المقصود من الطريق الذي تسلكه السفينة هو الطريق المحدد لبلوغ ميناء الوصول ، فلا يجوز للربان السفينة القاطرة أن ينحرف بالسفينة عن خط السير المتفق عليه ^(١) .

ويجب على مجهز السفينة القاطرة اتباع خط السير المتعارف عليه ، أما اذا كانت هناك ظروف غير اعتيادية تجبر مجهز السفينة القاطرة على الانحراف عن خط السير المتفق عليه ، الا اذا وجد سبب يبرر الانحراف عن خط السير ^(٢) .

ومما تجدر الإشارة اليه هنا أن الغاية المقصودة من تنفيذ عملية القطر هي إنقاذ السفينة من الخطر المحدق بها ، فجر او سحب السفينة المقطورة ليس فقط لتحريكها ، لان تحريكها ليس غاية بحد ذاته ، وانما يكون هذا التحريك بما يمنع الاضرار بها وبباقي السفن الموجودة او بالملاحة البحرية عموماً ان كان وجودها بطريقة تؤثر على هذه الملاحة .

(١) د. حسين غنايم ، انحراف السفينة وأثره في عقد التأمين البحري ، بحث منشور في مجلة الحقوق ، تصدر عن جامعة الكويت ، العدد الاول ، السنة السادسة ، الكويت ، ١٩٨٢ ، ص ٩٧ و د . سمير محمود الشرقاوي ، القانون البحري ، ص ٣٢٥ .

(٢) اعتدال عبد الباقي العضب ، عقد القطر البحري (دراسة مقارنة) ، بحث منشور في مجلة الخليج العربي ، تصدر عن كلية القانون - جامعة البصرة ، العدد (٢-١) لسنة ٢٠١٠ ، ص ١٣٩ .

يمكن لمجهز السفينة القاطرة القيام بقطر السفن التي تتعرض للخطر في غير حالة التصادم البحري كحالة تعرض السفينة لعطل في أجهزتها فتصبح عاجزة كلياً او جزئياً عن استئناف رحلتها البحرية او حالة جنوح السفينة على كثيب رملي بحري بعد سرعة كبير وهنا يكون الاعتماد على مجهز السفينة القاطرة لإنقاذ السفينة المع رضة للخطر .

والمثال الابرز على تحقق الغاية من القطر هو حكم قضية السفينة (فارس الامواج) بأنها معرضة لخطر مؤكد (undanger certain) وحقيقي لتعطل مِقْوَد ذراع دفتها في نهاية قناة فريدي (Vridi) وتعطلت محركاتها فجأة فاستندت على الصخور المرصوصة على الشاطئ الشرقي للقناة وحدث في جسمها تلفيات وتشوهات كبيرة من حيث العمق والاتساع ، وهو ما جعل الغاية من القطر متحققاً^(١) .

كما يستحق مجهز السفينة القاطرة مكافأة المساعدة البحرية عند قيامه بتقديم خدمات استثنائية لإنقاذ السفينة المقطورة المعرضة للخطر أثناء تنفيذ عملية القطر .

المبحث الثاني

الحق المالي لمجهز السفينة القاطرة

هنالك حقوق لمجهز السفينة القاطرة تقابل الالتزامات التي تقع عليه ، وهي تتمثل في التزامات مجهز السفينة المقطورة بموجب عقد القطر البحري ، وأن من اهم هذه الحقوق ، هي حقه في الحصول على الاجر ، وحقه في الحصول على مكافأة المساعدة البحرية عند قيامه بتقديم خدمات استثنائية لإنقاذ السفينة المقطورة المعرضة للخطر أثناء تنفيذ عملية القطر ، هذا من جهة ومن جهة أخرى فإن هناك ضمانات تتقرر لمجهز السفينة القاطرة عند قيامه بتنفيذ التزاماته على أكمل وجه ، ولتسليط الضوء على هذا الأمر بشيء من التفصيل سنقسم هذا المبحث على مطلبين ، سنتعرض في الأول المقابل المادي ، وفي المطلب الثاني سنتطرق ل ضمانات الحصول على المقابل المادي .

(١) ينظر حكم فرنسي في ١٢ / ١٢ / ١٩٧٢ ، منشور في مجلة القانون البحري الفرنسي D.M.F. لسنة

١٩٧٣ ، ص ٣٠٦ . اشار اليه د. عاشور عبد الجواد ، مصدر سابق ، ص ١٠٤ وكذلك

المطلب الاول

المقابل المادي

في بادئ الأمر يستحق مجهز السفينة القاطرة عند قيامه بتنفيذ عملية القطر أجراً ، لأن هذه العملية الأخيرة لا تكون بدون مقابل وإنما تكون دائماً بأجر ، كما يستحق المكافأة في حال قيامه بتقديم خدمات استثنائية لقطر السفينة المقطورة المعرضة للخطر . ولغرض الوقوف على هذه الحقوق سنتناول هذا المطلب على فرعين ، سنخصص الأول لبيان حق مجهز السفينة القاطرة في الحصول على الأجر ، والفرع الثاني سنوضح فيه حقه في الحصول على مكافأة المساعدة البحرية .

الفرع الاول

الحق بالأجر

بالنظر لأهمية الأجر في عقد القطر البحري وبوصفه محلاً للعقد بالنسبة لمجهز السفينة المقطورة لا بد من بيان المقصود بالأجرة بدءً قبل تحديدها وبيان الملتزم بدفعها . فالأجر بصورة عامة يطلق على كل ثمن عملية نقل أو تأجير أيّاً كانت صورة العقد ^(١) .

واستناداً لما يهدف إليه مجهز السفينة القاطرة من تحقيق الربح من عمله ، لهذا فانه لا يقدم خدماته على سبيل التبرع ، لذلك يقضي العقد المبرم بينه وبين مجهز السفينة المقطورة بأنه يستحق أجراً عن الخدمات المقدمة من قبله ، ويكون استحقاق الأجرة أو العمولة استناداً إلى المبدأ الذي يوجب أجراً عن العمل الذي يؤديه شخص لمصلحة آخر عهد به إليه ، وهذه الأجرة يحددها الاتفاق المبرم بين الطرفين .

فالأجر هو المقابل المادي الذي يقع على عاتق مجهز السفينة المقطورة في مواجهة مجهز السفينة القاطرة ، ويُعد المكافأة العادلة التي يقرّها القانون له عوضاً عما يبذله من اجل قطر وإنقاذ السفينة المقطورة ، ذلك إنّ مهنة القطر البحري شأنها شأن أي مهنة حرّة أخرى ، يجب

(١) د. محمد سليمان هدى ، اقتصاديات النقل البحري ، دار الجامعات المصرية ، الاسكندرية ، ١٩٨٣ ، ص ٣٢٨ .

أن تفسح للمشتغل بها عيشة هائلة شريفة ، فالأجور التي يتقاضاها مجهز السفينة القاطرة ليست هبة ، وإنما هي أمر مشروع ، مقابل خدمة من نوع خاص ، يجب أن تؤدي بقوة القانون ^(١) .

كما لم يتعرض الفقه ولا التشريع لتعريف أجر مجهز السفينة القاطرة إذ لم يعرف المشرع العراقي أجر القطر في قانون الموانئ والمرافئ رقم ٢١ لسنة ١٩٩٥ ولا في تعليماته ، وكذلك قانون التجارة البحرية الكويتي والمصري والقانون الفرنسي أيضاً لم يعرف اجرة القطر .

وبناءً على ما تقدم يمكن لنا ان نعرف الاجر في عقد القطر البحري على أنه ((المقابل الذي يلتزم به المستفيد وهو مجهز السفينة المقطورة بأدائه لمجهز السفينة القاطرة مقابل قيام الأخير بتنفيذ عملية القطر المتفق عليها)) .

أما فيما يتعلق بكيفية تحديد الاجر الذي يحصل عليها مجهز السفينة القاطرة ، فإن المشرع العراقي لم يتناول تحديد اجر القطر في قانون الموانئ وتعليماته ، وكذلك المشرع المصري والكويتي والفرنسي ، وتركوا تحديد أجر القطر لجهة الادارة اذا كانت عملية القطر داخل الموانئ أما اذا كانت عملية القطر خارج الموانئ فتحدد أجر القطر باتفاق الاطراف ويتم عادة تحديدها بطريقة اجمالية ^(٢) .

وعليه سنحاول بيان طرق تحديد أجر مجهز السفينة القاطرة وعلى النحو الاتي :-

أولاً : تحديد الاجر اذا تمت عملية القطر داخل الموانئ

بالنسبة لعملية القطر التي يقوم بها مجهز السفينة القاطرة داخل الموانئ يحدد المقابل أو الاجر الذي يستحقه وفق التعريف التي تصدرها السلطة المختصة في الموانئ ، ويتم تحديدها عن الساعة الواحدة وفقاً لقوة السفينة القاطرة ، ويمكن أن ينص في تلك التعريف على الزيادة عندما يتم العمل في الليل او طول ساعات الانتظار قبل البدء بتنفيذ عملية القطر ^(٣) .

وهذا ما أكدته المادة (١١٤) من تعليمات الموانئ والمرافئ العراقية رقم (١) لسنة ١٩٩٨ والتي نصت على ((فيما عدا حالات الطوارئ لا يجوز اجراء عملية قطر السفن داخل الميناء

(١) د . عبد الحميد المنشاوي ، قانون التجارة البحرية في ضوء الفقه والقضاء ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، ٢٠٠٥ ، ص ١٧١ .

(٢) د . رفعت فخري أباذير ، مصدر سابق ، ص ٥٣ .

(٣) د . كمال حمدي ، القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٦٩١ .

الا بواسطة ساحبة تؤجرها سلطة الميناء ، لهذا بموجب أحكام هذه المادة وتدفع أجور هذه العملية بموجب الفئات المبينة في تعريفه أجور الموانئ ((.

وكذلك أشارت إلى هذا المعنى عدة قرارات من وزارة النقل البحري المصري ومنها ما نصت على أنه ((يلتزم مجهز المقطورة بدفع أجرة القطر المتفق عليها في العقد أو محددة بالتعريف المعمول بها في الميناء))^(١) .

وتجدر الإشارة هنا الى أن أجر مجهز السفينة القاطرة الذي يحدد بموجب تعريفه يتناسب طرذاً مع قوة السفينة القاطرة ، بمعنى أنه كلما زادت قوة السفينة القاطرة زاد ثمن عملية القطر التي يقوم بها المجهز ، كما أن تعريفه أجور المجهز تتناسب طردياً مع زمن تنفيذ عملية القطر^(٢) .

وأن أغلب السفن القاطرة التي تعمل داخل الموانئ تعود ملكيتها الى الهيئة العامة لإدارة الموانئ او لشركات خاصة تديرها تلك الموانئ ، وهذا يعني أن رسوم القطر تفرض لصالح تلك الهيئات ضمن التعريفات المحددة بأجرة القطر والتي تحدد وفقاً لكل ساعة من ساعات تنفيذ او انجاز عملية القطر البحري .

ثانياً : تحديد الاجر اذا تمت عملية القطر خارج الموانئ

القاعدة العامة أن العقد شريعة المتعاقدين فاذا تم الاتفاق بين اطراف عقد القطر البحري على تحديد أجر مجهز السفينة القاطرة فهذا الاتفاق هو الذي يسري على الطرف المستحق لأجرة القطر ، والمهم ان هذا العقد او الاتفاق لا يشوبه اي غلط او تدليس يفسد رضا الطرفين ، ولا اجازة لطرف المتضرر اللجوء الى القضاء للمطالبة بحقه .

وان عمليات القطر التي يقوم بها مجهز السفينة القاطرة خارج الموانئ ولما لهذه العمليات من طابع خاص يتمثل بتعويم سفينة جنحت الى جانب الصخور ، فأن المقابل أو الاجر يحدد بموجب العقد او الاتفاق الذي يتم بين مجهز السفينة القاطرة ومجهز السفينة المقطورة بعد

(١) ينظر في ذلك ، تعريفه القطر في ميناء الاسكندرية ، في المواد (٣,٢,١) من قرار وزير النقل البحري ، رقم ١٥٧ لسنة ١٩٧٣م ، وكذلك المادة (٣١) من لائحة الملاحة وقواعد المرور الصادرة من هيئة قناة السويس الملحق الثاني لها ، منشور على الموقع الرسمي للهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية

<https://www.emdb.gov.eg>

(٢) بن موفق نعيمة ، مصدر سابق ، ص ٨٥ .

التفاوض فيما بينهما ، على أن يتم تحديد الاجر أما على اساس حجم السفينة المقطورة وحمولتها أو يقدر بصورة جرافية حسب الظروف ^(١) .

والمثال الابرز حالياً هو سفينة الحاويات البنمية الجانحة إيفرجرين في قناة السويس في ٢٠٢١/٣/٢٣ وكيف تم الاتفاق مع (٥) شركات قطر لقطرها منها شركات قطر خاصة كالقاطرة الهولندية APL GUARD والقاطرة ماريديف ، وشركات قطر عامة تابعة الى هيئة قناة السويس كالقاطرة " تحيا مصر ١ " والقاطرة " تحيا مصر ٢ " وكيف تم الاتفاق بين الاطراف على تحديد أجره القطر ^(٢) .

ويضاف الى الاجرة التي يستحقها مجهز السفينة القاطرة وفقاً لما تم الاتفاق عليه في عقد القطر البحري ، المقابل عن الخدمات الاخرى التي يقدمها مجهز السفينة القاطرة للسفينة المقطورة والتي لا تدخل ضمن عمليات القطر المتفق عليها في العقد ومحدد اجرها ، وتتمثل هذه العمليات بمساعدة مجهز القطر السفينة المقطورة على الرسو الى جانب الرصيف ، او عن استخدام قاطرات أخرى عند الضرورة لتنفيذ عملية القطر ^(٣) .

والأصل أن اجرة القطر متى ما تم الاتفاق عليها في العقد فلا يجوز لمجهز السفينة القاطرة المطالبة بزيادتها بحجة أن عملية القطر اصبحت ذا تكلفة عالية او تطلبت وقتاً طويلاً او غيرها ، أما الاستثناء فأن اجرة مجهز السفينة القاطرة تتأثر بمسألة تأخير او وقف عملية القطر ، و ان شركات القطر غالباً ما تحاول ادراج شروط في العقد لحماية مصالحها لفرض زيادة او تعويضات عن بعض الحالات ^(٤) ، كما تشترط شركات القطر على مجهز السفينة المقطورة تسديد الاجر المتفق عليه في عقد القطر البحري مسبقاً .

وقد يحدث في أثناء تنفيذ عملية القطر بعض الحوادث والتي تجعل من أجره مجهز السفينة القاطرة غير كافية لما قام به من عمل استثنائي ، ففي هذه الحالة اذا وجد اتفاق بين اطراف عقد القطر البحري يعالج مثل هذه الحالات الطارئة فيطبق ، أما في حالة عدم وجود الاتفاق يجب الرجوع الى القواعد العامة لغرض تطبيقها ^(٥) .

(١) د . كمال حمدي ، القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٦٩٢ .

(٢) الموقع الرسمي لهيئة قناة السويس <https://www.suezcanal.gov.eg>، تاريخ الزيارة ٢٠٢٠/٩/٢٠ .

(3) Clare House , op. cit , p 85

(٤) بن موفق نعيمة ، مصدر سابق ، ص ٨٣ .

(5) Capitaie Arezki Belounis, op . cit, p 23 .

أما في حالة عملية قطر السفينة عندما تكون خارج الموانئ فإن تحديد الاجر في هذه الحالة يكون محل تفاوض بين الاطراف ، أما بالنسبة لمشارطات الايجار^(١) في عقد القطر البحري فإن الاجر يحدد جزافاً وفقاً لما منصوص عليه في تلك العقود ، كما يمكن ان تتضمن شروط لتعويض عن حالة التأخير في تنفيذ عملية القطر او عن أخلال الطريق او عند وصول السفينة المقطورة^(٢) .

كما يحدد الاتفاق المبرم بين طرفي عقد القطر البحري طريقة الوفاء بالاجر ، وفي حالة عدم الاتفاق على طريقة للوفاء بأجرة مجهز السفينة القاطرة ، يجب الرجوع الى القواعد العامة ، والتي تقضي بعدم استحقاق الأجرة الا بعد بذل العناية اللازمة لاتمام عملية القطر من قبل مجهز السفينة القاطرة .

ويمكن ملاحظة أن عقد القطر البحري يمكن أن يتضمن بنود تنص على أنه في حالة وجود ظروف تمنع مجهز السفينة القاطرة من تنفيذ عملية القطر المتفق عليها ، فان مجهز القطر يستحق نسبة من الاجر المنصوص عليها في العقد تقابل المسافة المقطوعة من قبله ، هذا وقد يتضمن عقد القطر البحري نصوص تشترط عدم استحقاق مجهز السفينة القاطرة لأية أجرة في حال عدم القيام بتنفيذ عملية القطر المتفق عليها ، أما اذا لم ينص العقد عن تنظيم هذه الامور فيصار الى تطبيق القواعد العامة^(٣) .

ثالثاً : تحديد الاجر حسب اعراف الملاحة البحرية :-

لم يرد في قانون الموانئ والمرافئ العراقية ولا في تعليماته وكذلك قانون التجارة البحرية المصري والكويتي ، حل لمسألة عدم الاتفاق على أجرة مجهز السفينة القاطرة من قبل المتعاقدين في عقد القطر البحري ، ولقد ذهب جانب من الفقه المصري برأيه في مثل هذه الحالة الى ان انعقاد العقد لا يتأثر بعدم ذكر الاجرة ، ، وبما ان العقد يعد منعقداً رغم عدم ذكر الاجرة في عقد القطر البحري ، فهذا يعني ان المتعاقدين قد قصدا تطبيق

(١) يقصد بمشارطات ايجار السفينة على أنها ((تمكين مستأجرها من الانتفاع بها في الاستغلال البحري في مقابل أجرة يدفعها الى مؤجرها)) ، المصدر د. مجيد حميد العنكي ، مصدر سابق ، ص ١٢٧ .

(٢) د . كمال حمدي ، القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٦٩٢ .

(٣) د . علي حسن يونس ، العقود البحرية ، مصدر سابق ، ص ٢٤٨ .

الاعراف المعتادة عند جميع القائمين بأنشطة الملاحة البحرية ومنها يتعلق بعملية القطر البحري^(١).

كما أن عدم الاتفاق على اجرة القطر في عقد القطر البحري ، والتي يلتزم مجهزة السفينة المقطورة بدفعها لمجهز السفينة القاطرة ، او عدم تحديد هذه الاجرة المحددة بموجب التعريف المعمول بها من قبل ادارة الموانئ ، سيؤدي الى اعتماد في تحديدها الى ما تقضي به الاعراف السائدة في الميناء ، وهي الاعراف المعتاد عليها عند جميع القائمين بأنشطة الملاحة سواء كانت أعمال مساعدة بحرية او غيرها من الاعمال وعند قيام مجهزة السفينة القاطرة بتنفيذ عملية القطر داخل الموانئ ، يجب مراعاة حمولة السفينة المقطورة وقوة السفينة القاطرة^(٢).

أما بخصوص كيفية دفع أجرة مجهزة السفينة القاطرة من قبل مجهزة المقطورة فتكون حسب مكان تنفيذ عملية القطر ، فاذا تم تنفيذ عملية القطر داخل الميناء جرت العادة على أن تدفع أجرة مجهزة السفينة القاطرة نقداً وفقاً للتعريف المعمول بها والمحددة من قبل سلطة الميناء في يوم تنفيذ عملية القطر ، على ان يتم دفع اجرة القطر بالعمل الوطني للميناء الذي جرت فيه ، أما اذا تم تنفيذ عملية القطر خارج الميناء فتدفع أجرة مجهزة السفينة القاطرة حسب الاتفاق المبرم بين اطراف عقد القطر البحري ، هذا وقد يتم دفع أجرة القطر بصورة مباشرة الى مجهزة السفينة القاطرة أو الى من ينوب عنه^(٣).

(١) د . علي البارودي ، د . محمد فريد العريني ، د . محمد السيد الفقي ، القانون البحري والجوي ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، ٢٠٠١ ، ص ٣٤٠ .

(٢) د . مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ١٥٣ .

(٣) اعتدال عبد الباقي العضب ، مصدر سابق ، ص ١٤١ .

الفرع الثاني

الحق بمكافأة المساعدة البحرية

إن قيام مجهز السفينة القاطرة بتقديم خدمات استثنائية غير ما هو متفق عليه في عقد القطر البحري لقطر السفينة المقطورة المعرضة للخطر ينشأ عنه الحق في المكافأة^(١) لصالح مجهز السفينة القاطرة الذي قام بإنقاذ السفينة أو ما يوجد على متنها من خطر الهلاك ، هذا وقد عرف الفقه مكافأة المساعدة البحرية بعدة تعريفات ، حيث عرفها بعضهم على أنها ((الجعل الذي يدفع للمنقذ المتطوع لإنقاذ السفينة ، بعد نجاح محاولته في الإنقاذ كلياً أو جزئياً ، ودون وجود صلة عقدية او إتفاق على ذلك))^(٢) .

ويلاحظ على هذا التعريف أنه جعل المكافأة تدفع الى كل من قام بعملية الإنقاذ دون تحديد ، كما لم يحدد الشخص الذي يقوم بدفع قيمة المكافأة ، وما هو نوع الخطر الذي يتعرض له ، ألا أنه اشترط لاستحقاق المكافأة اتمام عملية الإنقاذ كلياً أو جزئياً .

في حين عرفها البعض على أنها ((المبلغ النقدي الذي يدفع للمنقذين المتطوعين مقابل المنفعة التي يحصل عليها المستفيد من خدماتهم في إنقاذ الأموال والأرواح المعرضة للأخطار البحرية))^(٣) .

كما عرفها البعض الآخر على أنها ((المبالغ المستحقة لمن قام بمساعدة السفينة وإنقاذها من خطر الهلاك الذي يهددها))^(٤) .

ويتضح لنا من خلال التعريفات اعلاه ، بأن مكافأة الإنقاذ هي تعويض يدفع لمجهز السفينة القاطرة لقاء قيامه بإنقاذ السفينة المعرضة للأخطار البحرية ، وان هذه المكافأة تعد رمزية بالنظر الى أهمية المساعدة والإنقاذ والتي تتمثل بحماية الأرواح البشرية التي لا تقدر بثمن من

(١) المكافأة لغة : مقابلة الاحسان بمثله أو زيادة ، ويُقال مُنح مُكَافَأَةٌ مُقَابِلَ عَمَلِهِ أو صُرِفَ لَهُ مُكَافَأَةٌ تشجيعية ، مشار اليه لدى د. أحمد مختار عمر و د . داود عبده و د. صالح جواد طعمة ، المعجم العربي الأساسي ، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم ، ١٩٨٩ ، ص ١٠٤٦ .

(٢) المحامي بهاء بهيج شكري ، التأمين البحري في التشريع والتطبيق ، ط ١ ، دار الثقافة ، عمان ، ٢٠٠٩ ، ص ٣٥١ .

(٣) د. عبد الباقي عنبر النعمة ، مكافأة المساعدة والإنقاذ ، مطبعة الاندلس ، بغداد ، ١٩٧٦ ، ص ٩٣ .

(٤) د. عاطف محمد الفقي ، قانون التجارة البحرية ، ط ١ ، دار الفكر الجامعي ، الاسكندرية ، ٢٠٠٧ ، ص ١٦ .

الهلاك في البحر ، كما انها تتم بمعزل عن أية رابطة تعاقدية بين مجهزة السفينة القاطرة والسفينة المعرضة للخطر قبل القيام بعملية الإنقاذ .

ومن هنا نجد أن مكافأة الإنقاذ لاتعد أجراً لأنها تدفع على شكل منحة ، أما الأجر فيدفع بناء على إتفاق صريح يسبق العمل المراد القيام به .

أما إذا اتجهنا الى صوب التشريعات البحرية محل المقارنة لتعريف مكافأة الإنقاذ فنجد انها لم تضع تعريفاً لمكافأة الإنقاذ .

إلا أن الحق في المكافأة عند تقديم المساعدة والإنقاذ البحري ينشأ لصالح مجهزة السفينة القاطرة الذي قام بإنقاذ السفينة من خطر الهلاك ، مقابل التزام المستفيد من عملية الإنقاذ بدفع تعويض لمجهزة السفينة القاطرة ، وهذا التعويض يدفع له على سبيل المكافأة^(١) ، وهذا ما نصت عليه التشريعات البحرية محل المقارنة ، ومنها مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ في المادة (١٩٩/اولاً) والتي نصت على انه ((كل عمل من اعمال المساعدة والإنقاذ يعطي الحق في مكافأة عادلة)) ، كما اشارت الى المعنى نفسه المادة (١/٣٠٥) من القانون البحري المصري والتي نصت على ان ((كل عمل من اعمال الإنقاذ يعطي الحق في مكافأة عادلة بشرط ان يؤد إلى نتيجة نافعة ، ولا يجوز أن تزيد المكافأة عن قيمة الأشياء التي أنقذت)) ، كما نصت المادة (١/٢٣٥) من القانون البحري الكويتي على ان ((كل عمل من اعمال المساعدة والإنقاذ يعطي الحق في مكافأة عادلة إذا أدى إلى نتيجة نافعة)) وكذلك نصت المادة (١٠) من قانون الحوادث البحرية الفرنسي على ان ((كل عمل من اعمال المساعدة كانت له نتيجة مفيدة يؤدي الى مكافأة عادلة))^(٢) .

وعليه فان الاصل هو عدم استحقاق مجهزة السفينة القاطرة مكافأة المساعدة البحرية لإنقاذه السفينة المقطورة من الخطر الذي ألم بها اثناء تنفيذ عملية القطر ، لان عقد القطر البحري يرتب التزامات على مجهزة السفينة القاطرة كما ذكرنا سابقاً ويجب عليه تنفيذ تلك الالتزامات

(١) د. مصطفى الجمال ، دروس في القانون البحري ، المكتب المصري الحديث ، الاسكندرية ، ١٩٦٨ ، ص ٢٧٩ .

(٢) المادة (١٠) 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 depasser la valeur des choses sauvees)) .

مهما بلغت صعوبتها ، وان يبذل العناية اللازمة لتنفيذ عملية القطر والمحافظة على السفينة المقطورة وتوصيلها سالمة الى المكان المتفق عليه ، أما الاستثناء من الاصل هو استحقاق مجهز السفينة القاطرة لمكافأة المساعدة البحرية عند قيامه بتقديم خدمات او أعمال استثنائية لقطر السفينة المعرضة للخطر ^(١) ، ومن أمثلة الخدمات الإستثنائية التي لا تعد تنفيذاً للالتزامات يرتبها عقد القطر ، والتي يستحق عليها مجهز السفينة القاطرة مكافأة المساعدة عند قيامه بإطفاء حريق شب في السفينة المقطورة او عند تعرض السفينة المقطورة للخطر أثناء تنفيذ عملية القطر بسبب الظروف المناخية ، وكذلك في حالة قيامه بتخفيف حمولة السفينة المقطورة أو بتعويضها إذا جنحت .

وهناك حالات يحدث فيها عدم تحديد أجره مجهز السفينة القاطرة لا باتفاق الاطراف ولا بالتعريف ومنها حالة القطر الاستثنائي الذي كثيراً من المساعدة البحرية ، دون ان يصل الى حد التطابق بينهما ، وفي هذه الحالة يستحق مجهز السفينة القاطرة مكافأة بدلاً من أجره القطر .

ويعد القطر الاستثنائي مفهوماً وسطاً بين القطر والمساعدة البحرية التي نقصد بها في هذا المقام تلك التي نجمت عن إعادة تكييف عقد القطر البحري بسبب وجود خدمات استثنائية ، ويكون ذلك في الحالات التي يكون فيها عقد القطر مبرماً وخلال تنفيذه تحدث المساعدة ، فنكون أمام خدمات استثنائية حدثت في ظروف استثنائية ^(٢) .

وفي هذا المجال نص المشرع المصري في قانون التجار البحرية رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ في (٣٠٨) منه على ما يأتي ((في حالة القطر لا تستحق أي مكافأة أو مصاريف للسفينة التي تقوم بهذه العملية عن انقاذ السفينة التي تقطرها أو البضائع أو الأشخاص الموجودين عليها الا اذا قامت السفينة القاطرة بخدمات استثنائية ...)) .

وكذلك تبني المشرع الكويتي نفس التوجه في قانون التجار البحرية الكويتي رقم (٢٨) لسنة ١٩٨٠ حيث نصت المادة (٢٣٧) على أنه ((في حالة القطر أو الارشاد لا تستحق أي مكافأة – السفينة التي تقوم بهذه العملية – عن مساعدة أو انقاذ السفينة التي تقطرها أو ترشدها أو البضائع الموجودة عليها الا اذا قامت السفينة القاطرة أو المرشد بخدمات استثنائية لا تدخل عادة في عمليات القطر والارشاد)) .

(١) د. حمد الله محمد حمد الله ، مصدر سابق ، ص ٥١٤ .

(٢) د . أحمد بركات مصطفى ، مكافأة المساعدة والإنقاذ البحري ، مصدر سابق ، ص ٢٣ .

كما ذهب المشرع الفرنسي في القانون رقم (٥٤٥) لسنة ١٩٦٧ بشأن الاحداث البحرية ، المعدل في المادة (١٢) منه والتي نصت على ((في حالة القطر لا تستحق أي مكافأة مقابل مساعدة السفينة ، الا اذا قامت السفينة القاطرة بخدمات استثنائية ...))^(١) .

وان الاحكام السابقة تعد تطبيقاً لأحكام معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالمساعدة والانقاذ البحري الموقعة في بروكسل في ٢٣ / ٩ / ١٩١٠ حيث نصت المادة (٤) منها على ما يأتي ((لا يكون للقاطرة الحق في أي اجر عن مساعدة أو انقاذ السفينة التي تقطرها أو شحنتها الا اذا أدت تلك القاطرة خدمات استثنائية))^(٢) .

ومما تقدم يمكن أن نعرف مكافأة المساعدة والإنقاذ التي يستحقها مجهزة السفينة القاطرة على أنها ((المال الذي يستحقه مجهزة السفينة القاطرة نتيجة قيامه بخدمات استثنائية لمساعدة وإنقاذ السفينة المقطورة المعرضة للخطر اثناء عملية القطر)) .

ومما يجدر ذكره هنا أن مسألة استحقاق مجهزة السفينة القاطرة مكافأة المساعدة البحرية أو عدم استحقاقه عند إنقاذ السفينة المقطورة المعرضة للخطر ، يرجع الى توفر عدة شروط ومنها قيام مجهزة السفينة القاطرة بمساعدة وإنقاذ السفينة المقطورة وان تتحقق المساعدة اثناء عملية القطر وان يؤدي مجهزة القطر خدمات استثنائية وان يحقق نتيجة مفيدة عند القيام بعملية الإنقاذ ، وسنبحث هذه الشروط بشيء من التفصيل وعلى النحو الآتي :

اولاً: قيام مجهزة السفينة القاطرة بمساعدة وإنقاذ السفينة المقطورة :

يشترط لإستحقاق مكافأة الإنقاذ البحري قيام مجهزة السفينة القاطرة بمساعدة السفينة المقطورة وأن تكون السفينة المقطورة معرضة لخطر حقيقي والا يكون مصدر هذا الخطر راجعاً الى خطأ مجهزة القطر ، كما أن المساعدة البحرية التي تستوجب استحقاق مجهزة السفينة القاطرة المكافأة هو ان يقوم المجهزة بمساعدة السفينة المقطورة في ظروف استثنائية ،

(١) المادة(١٢) من قانون الحوادث البحرية الفرنسي النص باللغة الفرنسية ((Le remorque n'a droit a une remuneration pour l'assistance du navire par lui remorque ou de sa cargaison que s'il a rendu des services exceptionnels ne pouvant etre consideres comme l'accomplissement du contrat de remorquage)) .

(٢) مشار الى نص هذه الاتفاقية لدى اعتدال عبد الباقي العضب ، مصدر سابق ، ص ١٤٣ .

والا كانت عملية القطر تنفيذاً لعقد القطر البحري ولا يستحق القاطر أية مكافأة بل يستحق الأجر المتفق عليها^(١).

وان شرط أن تكون السفينة المقطورة في حالة خطر لتحقيق المساعدة والإنقاذ البحري أشارت اليه التشريعات البحرية محل المقارنة ، منها مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ في المادة (١٩٨/اولاً) والتي نصت على انه ((يقصد بالمساعدة والإنقاذ ما تقدمه سفينة الى أخرى تكون وما عليها من أشياء وأجور في حالة خطر)) ، كما أشارت الى المعنى نفسه المادة (١/٣٠٢) من قانون التجارة البحرية المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ والتي نصت على انه ((تسري احكام هذا الفصل على إنقاذ السفن البحرية التي تكون في حالة خطر)) ، كما نصت المادة (٢٣٤) من القانون البحري الكويتي على ان ((تسري احكام هذا الفصل على مساعدة وإنقاذ السفن البحرية التي تكون في حالة خطر)) ، وكذلك نصت المادة (٩) من قانون الحوادث البحرية الفرنسي على ان ((تخضع مساعدة السفن البحرية التي تكون في حالة خطر وكذلك الخدمات من نفس النوع المقدمة بين السفن البحرية وسفن الملاحة الداخلية دون اعتبار للمياه التي يحصل فيها الانقاذ او تقدم فيها الخدمة))^(٢).

كما يجب وان يكون الغرض من قيام مجهز السفينة القاطرة بتقديم المساعدة للسفينة المقطورة هو زوال الخطر الذي تتعرض له السفينة المقطورة المعرضة للخطر أو الحد منه ، بمعنى ان تسفر المساعدة عن نتيجة مفيدة للسفينة المقطورة تتمثل بإنقاذها أو إنقاذ ما يوجد على متنها من أشخاص وأموال من الخطر الذي تتعرض له^(٣).

(١) د. رفعت فخري أباذير ، مصدر سابق ، ص ٥٧ .

(٢) المادة (٩) 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 assimiles, selon le cas, soit aux navires de mer, soit aux bateaux de navigation interieure pour l'alignement precedent)) .

(٣) د. علي حسن يونس ، اصول القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٤٤٨ ، كما اشارت الى هذا المعنى المادة (١٩٨/اولاً) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ التي نصت على ان الهدف من تقديم المساعدة والإنقاذ البحري هو ((مساعدة وإنقاذ السفن وما عليها من أشياء وأجور نقل من الخطر الذي تتعرض له)) ، وكذلك المادة (١/٣٠٢) من قانون التجارة البحرية المصري لسنة ١٩٩٠ التي نصت على ان الهدف

وقد يتساءل البعض عن المكافأة المستحقة عن عملية المساعدة والإنقاذ التي تتم بين سفينتين مملوكتين لشخص واحد؟

وتكمن الاجابة على ذلك بأن المكافأة لا تستحق لمجهز السفينة القاطرة وحده حتى يمكن القول بأن دين المكافأة يسقط بأتحاد الذمة ، وإنما يكون للربان والبحارة الذين أشاركوا في عملية الإنقاذ حصة في هذه المكافأة ، وهم يختلفون من سفينة الى أخرى ، حيث ان مكافأة عملية الإنقاذ تكون مستحقة لمجهز السفينة القاطرة إذا قام بإنقاذ سفينة أخرى حتى وان كانت كلتا السفينتين مملوكتين لشخص واحد ، ومعنى هذا أنه لا يشترط في استحقاق المكافأة أن تكون السفينة القاطرة والسفينة المقطورة مملوكتين لأشخاص مختلفين وذلك لأن المكافأة في مثل هذه الحالة هي حق لمن قام بالإنقاذ ^(١) .

ثانياً : أن تتحقق المساعدة اثناء عملية القطر :

يجب أن تتحقق المساعدة المقدمة للسفينة المقطورة من قبل مجهز السفينة القاطرة أثناء تنفيذ عملية القطر ، أما اذا كانت السفينة المقطورة معرضة للخطر قبل أبرام عقد القطر البحري ، فإن العملية تكون مساعدة منذ البداية وليس عملية قطر ^(٢) .

من عملية المساعدة والإنقاذ البحري هو ((انقاذ السفن البحرية التي تكون في خطر)) وكذلك المادة (٢٣٤) من القانون البحري الكويتي ، وكذلك المادة (١/٩) من قانون الحوادث البحرية الفرنسي لسنة ١٩٦٧ .

(١) د. علي يوسف الشكري ، مبادئ القانون البحري الليبي ، ط١ ، مطبعة الوثيقة الخضراء ، ٢٠٠٣ ، ص٣٦٧ وكذلك د. يعقوب يوسف صرخوة ، الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي ، ج٢ ، ط١ ، الكويت ، ١٩٨٩ ، ص٧٤ .

(٢) مما تجدر الإشارة اليه هنا أن بعض الفقه ذهب إلى أن نص المادة الرابعة من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحري والتي نصت على ان ((لا يكون للقاطرة الحق في أي اجر عن مساعدة أو انقاذ السفينة التي تقطرها أو شحنتها الا اذا أدت تلك القاطرة خدمات استثنائية)) ، ينطبق على كل حالة قطر أو جر يقوم بها مجهز السفينة القاطرة حتى ولم تكن مرتبطة بعقد سابق على حالة الخطر ، ألا أن النص لا يعالج ألا الحالة التي يكون فيها كل من مجهز السفينة القاطرة والمقطورة مرتبطين بعقد القطر البحري ، وعند تنفيذ هذا العقد تحصل حالة الخطر الذي يبرر لمجهز السفينة المقطورة المطالبة بمكافأة المساعدة البحرية د . علي جمال الدين عوض ، القانون البحري ، مصدر سابق ، ص٤١٥ .

في حين يرى البعض الآخر أن في حالة عدم وجود عقد القطر البحري وقيام مجهز السفينة القاطرة بمساعدة السفينة المقطورة ، لا يمكن التساؤل عن مدى التزام مجهز السفينة القاطرة بمساعدة المقطورة أو عن مدى استحقاقه لمكافأة المساعدة البحرية ، لأن مجهز القطر قام باختياره بمساعدة السفينة المقطورة وليس تنفيذاً لعقد القطر البحري ، وأن جوهر المشكلة التي يوجهها نص المادة الرابعة من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحري هو الفصل بين ما يعد تنفيذاً للالتزامات التي يفرضها عقد القطر ، وبين ما يعد عمل فضولي يقوم به مجهز السفينة القاطرة ^(١) .

ثالثاً: أن يؤدي مجهز السفينة القاطرة خدمات استثنائية :

أن تعرض السفينة المقطورة للخطر اثناء تنفيذ عملية القطر اي ان تحقق حالة الخطر وحدها لا تكفي بأحقية مجهز السفينة القاطرة بمكافأة المساعدة عند انقاذه للسفينة المقطورة ، وانما يجب عليه اضافة لذلك أن يؤدي مجهز السفينة القاطرة خدمات استثنائية لإنقاذ السفينة المقطورة المعرضة للخطر .

وهذا ما أشارت إليه المادة (٢١٣/ب) من تعليمات الموانئ العراقية رقم (١) لسنة ١٩٩٨ والتي نصت على ((تستحق الأعمال التالية التي تقوم بها المنشأة مكافأة المساعدة والإنقاذ وعلى النحو التالي : - ب : قيام سفينة القطر بقطر السفينة او المركب المعرض للخطر الذي استوجب تقديم خدمات استثنائية لتخليص السفينة او المركب من الخطر)) .

يتضح لنا من خلال نص هذه المادة أن المشرع العراقي لا يعد مجرد قيام مجهز السفينة القاطرة بسحب او دفع السفينة المقطورة المعرضة للخطر مساعدة بحرية يستحق عليها مكافأة نظراً لوجود عقد سابق يربط مجهز السفينة القاطرة مع مجهز السفينة المقطورة ، حتى لو أدى العمل الذي قام به مجهز السفينة القاطرة الى إنقاذ السفينة المقطورة من الخطر ، ما دام هذا العمل يدخل ضمن الالتزامات التي يربتها عقد القطر ، أما اذا قدم مجهز السفينة القاطرة خدمات استثنائية من أجل انقاذ السفينة المقطورة من الخطر ، ففي هذه الحالة تعد الخدمات التي قدمتها السفينة القاطرة من قبيل أعمال المساعدة البحرية التي يستحق عليها المكافأة .

كما أن الخدمات التي يمكن أن يؤديها مجهز السفينة القاطرة لمساعدة أو إنقاذ السفينة المقطورة قد تكون على شكل اعمال مادية او اعمال فنية للقطر ، كما لو قام مجهز السفينة

(1) Capitaie Arezki Belounis, op . cit, p 27 .

القاطرة بتقديم خدمات استثنائية من نوع آخر كإطفاء حريق نشب على ظهر السفينة المقطورة ، او غيرها من الاعمال الاخرى ، واعتبار هذه الخدمات التي يؤديها مجهز السفينة القاطرة لمساعدة السفينة المقطورة مما تعد تنفيذ لعقد القطر البحري ومن ثم لا يستحق مكافأة المساعدة عنها بل يستحق الاجرة المتفق عليها ، أو تعد خدمات استثنائية يستحق عنها مكافأة المساعدة ، تعد من مسائل الواقع التي يستقل قاضي الموضوع البت بها ^(١) .

وعليه تعد الخدمات المقدمة من قبل مجهز السفينة القاطرة خدمات استثنائية إذا كانت تخرج عن نطاق عقد القطر البحري ، أما إذا كانت الخدمات مما يدخل في تنفيذ عقد القطر فانها لم تعد استثنائية ، وان هناك بعض اعمال الانقاذ العادية التي يمكن ان تدخل ضمن التزامات مجهز السفينة القاطرة والتي يتقاضى عنها اجراً ، اي لا يستحق عنها مكافأة المساعدة والانقاذ البحري ، أما في حال بذل مجهز السفينة القاطرة جهداً يجاوز أعمال الانقاذ العادية ، فهنا يستحق المكافأة مقابل الجهد الذي بذله ، ولغرض التمييز بين ما يعتبر من اعمال الخدمات الاستثنائية ، وما يعد تنفيذاً لعقد القطر البحري يشوبه الكثير من اللبس والغموض وخاصة الحالات التي تعد فيها الخدمات من اعمال القطر ، لذا يجب التمييز بينهما .

ولا اعتبار عملية القطر التي يقوم بها مجهز السفينة القاطرة عملية مساعدة وانقاذ ويستحق عليها مكافأة المساعدة والتي قد تزيد كثيراً على أجرة القطر ، يجب أن يكون هناك خطر حقيقي يهدد السفينة المقطورة ، كما يجب أن تكون مجازفة مجهز السفينة القاطرة مجازفة حقيقية ، حتى تكون الاعمال التي يقوم بها لا تدخل في التزاماته الناشئة عن عقد القطر البحري ^(٢) .

وعلى ضوء ذلك حاول بعض الفقه ايجاد مفهوم وسط بين القطر والمساعدة يقوم على اساس فكرة المساعدة الضرورية ، لغرض تقليل الصعوبات التي تواجه التفرقة بين العمليتين ، ويرتب هذا المفهوم الوسطي بين القطر والمساعدة على أن المكافأة التي يستحقها مجهز السفينة القاطرة عن المساعدة الضرورية المقدمة للمقطورة ، وحيث تكون المكافأة أعلى من أجرة القطر ، كما أن المساعدة الضرورية التي يقوم بها مجهز السفينة القاطرة لا ترتبط بالخصائص التي يقوم عليها الانقاذ البحري ^(٣) .

(١) د. محمد كامل امين ملش، محاضرات عن الملاحة الداخلية في التشريع العربي والمقارن ، جامعة الدول العربية ، القاهرة ، ١٩٦٠ ، ص ١٥١ .

(٢) د. مجيد حميد العنبيكي ، القانون البحري العراقي ، مصدر سابق ، ص ١٢٤ .

(٣) د. ايمان فتحي جميل ، مصدر سابق ، ص ١٠٨ .

رابعاً : ضرورة تحقيق نتيجة مفيدة :

يشترط لإستحقاق مكافأة المساعدة والإنقاذ البحري ، ان تكون الخدمات التي قدمها مجهزة السفينة القاطرة قد أدت الى تحقيق نتيجة مفيدة ، بمعنى انه لكي تستحق المكافأة لمجهز القطر لابد من تحقق نتيجة مفيدة من وراء عملية الإنقاذ ، ولا يستحق اية مكافأة إذا فشلت عملية الإنقاذ ولم يتحقق الهدف المرجو منها ، وعليه فأن مجهزة السفينة القاطرة لا يستحق المكافأة إلا إذا تمخض عمله عن إنقاذ الشيء المعرض للخطر كلاً أو جزءاً ^(١) .

أن التزام مجهزة السفينة القاطرة بالإنقاذ هو التزام بتحقيق نتيجة وليس التزام ببذل عناية لأنه لا يستحق مكافأة الإنقاذ ألا إذا حقق نتيجة مفيدة ، وأن هذه النتيجة المفيدة لا تتحقق بمجرد توفير السفينة المغيثة السلامة الكاملة أو المطلقة للسفينة المستغيثة من الخطر، بل يكفي السلامة النسبية كإنقاذ السفينة من الجنوح دون إخراج الماء منها ، ومن هنا لا بدّ من توافر العلاقة السببية بين أعمال الإنقاذ والنتيجة المحققة ^(٢) .

وأشارت الى هذا الشرط التشريعات البحرية محل المقارنة ومنها مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ في المادة (١٩٩ / اولاً) و القانون البحري المصري في المادة (١/٣٠٥) وكذلك المادة (١/٢٣٥) من القانون البحري الكويتي والمادة (١٠) من قانون الحوادث البحرية الفرنسي .

المطلب الثاني

ضمانات الحصول على المقابل المادي

إن السفينة بوصفها منشأة عائمة معدة للملاحة البحرية ، فهي في تنقل مستمر بغض النظر عن الغرض من استغلالها ، وهذا ما يجعل الطرف الذي قدم الخدمات ، اي مجهزة السفينة القاطرة ، يخشى من ارتحال مجهزة السفينة المقطورة في الوقت الذي لم يحصل فيه على أجره القطر ومكافأة المساعدة والإنقاذ البحرية ، لذلك أتجهت التشريعات البحرية محل المقارنة

(١) د . عبد الحميد عاشور ، مكافأة الإنقاذ البحري ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٩٧ .

(٢) د .أحمد محمود حسني ، الحوادث البحرية (التصادم والإنقاذ) ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، ١٩٩٧ ، ص ٢٥٣ .

الى وضع قواعد تكفل للقائمين بعملية القطر والإنقاذ حقهم في الحصول على أجره القطر ومكافأة المساعدة والإنقاذ البحرية ، ومن هذه القواعد هي تقرير إمتياز لدين أجره القطر ومكافأة المساعدة والإنقاذ البحرية ضمن الامتيازات البحرية ، ووضع الحجز الاحتياطي على السفينة التي تم قطرها او إنقاذها ضماناً لإستيفاء أجره القطر ومكافأة المساعدة والإنقاذ البحرية . ومن أجل بيان هذه الضمانات سنقسم هذا المطلب على فرعين ، سنبحث في الفرع الأول منهما حق الامتياز ، وفي الفرع الثاني سنتطرق الحجز الاحتياطي .

الفرع الاول

حق الامتياز

بدايةً لابد من القول : إنه لا يمكن لمجهز السفينة القاطرة أن يتمتع بامتياز على الشيء المحبوس بمجرد ثبوت حقه في دائنيته لمجهز السفينة المقطورة ، وهذا ما نصت عليه المادة (١/٢٨٣) من القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ التي نصت على ((مجرد ثبوت الحق للدائن في حبس الشيء لا يعطيه حق امتياز عليه)) ، إلا أن هذا الحق يتقرر بمقتضى نص في القانون ، وهذا ما أكدته المادة (٢/١٣٦١) من القانون نفسه والتي نصت ((لا يكون للدين امتياز إلا بمقتضى نص في القانون))^(١) . وعرفت المادة (١/١٣٦١) من القانون المدني العراقي حق الامتياز بأنه ((أولوية في الاستيفاء لدين معين مراعاة لسبب هذا الدين)) .

إن القانون الذي يقرر هذه الأولوية مراعاة منه لصفة هذا الدين لا لسبب هذا الدين أو مصدره ، لان الامتياز ينشأ بمقتضى نص في القانون وهذا ما يميز حق الامتياز باعتبار أنه حق عيني تبقي لا يقبل التجزئة يرد على الاموال المنقولة وغير المنقولة^(٢) .

ويعرف حق الامتياز عموماً بأنه ((حق عيني يقرره القانون ضماناً لوفاء دين معين مراعاة منه لصفته وهذا الحق يمنح الدائن سلطة مباشرة على الشيء المحمل به ، تمكنه من استيفاء دينه بالأولوية في أي يد يكون))^(١) .

(١) تقابلها المادة (١/٢٤٧) من القانون المدني المصري.

(٢) د . بيان يوسف رجب ، شرح القانون المدني ، حقوق الامتياز ، الطبعة الاولى ، دار الثقافة ، عمان ، الاردن ، ٢٠٠٩ ، ص٤٨.

أما الامتياز البحري يعرف على أنه ((حق عيني يقرره القانون ضماناً لوفاء ديون بحرية معينة بمنح الدائنين الأولوية في استيفاء ديونهم من المحل الذي يقع عليه هذا الامتياز وتتبع ذلك المحل في أي يد يكون))^(٢) ، كما عرف البعض الامتياز البحري على أنه ((الرسوم المستحقة للهيئات عند تقديم خدمات القطر المملوكة لها وأهمها السفن ، في الحدود التي يكون فيها القطر اجبارياً))^(٣) .

كما أن حق الامتياز في القانون البحري يتميز بخصوصية ، على أساس أن الائتمان البحري ائتمان قانوني وعيني مناطه السفينة وملحقاتها التي يعرضها المدين وهو مجهز السفينة المقطورة ضماناً لحق الدائن وهو مجهز السفينة القاطرة .

وان الاصل في أجرة مجهز السفينة القاطرة لا تعد من الحقوق الممتازة ، لان عملية القطر غالباً ما يتم تنفيذها من قبل شركات متخصصة لغرض القيام بهذه المهمة وتكون تابعة للقطاع الخاص ، ولا تعد أجرة القطر رسماً ، لأن الرسم نوع من الضرائب لا يجوز فرضه الا لصالح الدولة^(٤) .

أما بالنسبة لعمليات القطر التي يقوم بها مجهز السفينة القاطرة باعتباره شخص تابع الى سلطة الموانئ ويحدد الاجر فيها وفق للتعريفه التي تصدرها السلطة المختصة في الموانئ ، لذا كان من الطبيعي أن تدخل رسوم القطر المفروضة لصالح الدولة ضمن الحقوق الممتازة .

وعليه فإن عدم قيام مجهز السفينة المقطورة بدفع أجرة مجهز السفينة القاطرة يترتب عليه ، بأن تكون الاجرة دين بذمته ، ومن حق مجهز السفينة القاطرة أن يستوفي أجرته من مجهز السفينة المقطورة باعتبارها دين ممتاز في حال إذا كان الدائن هو الدولة ، اي ان من قام بعملية القطر هي إحدى شركات القطر التابعة لسلطة الموانئ ، وعند قيام مجهز السفينة

(١) د . غني حسون طه ود . محمد طه بشير ، الحقوق العينية الأصلية والتبعية ، الجزء الثاني ، الطبعة الثالثة ، العاتك لصناعة الكتاب ، القاهرة ، ٢٠١٠ ، ص ٢٦٦ .

(٢) نهى خالد عيسى المعموري ، مصدر سابق ، ص ١٩٧ .

(٣) د . علاء الدين عبد المجيد ، مصدر سابق ، ص ٢٣٣ .

(٤) د . محمود سمير الشرقاوي ، مصدر سابق ، ص ١١٤ .

القاطرة بأنفاق مبالغ لحفظ السفينة المقطورة كان له امتياز على المنقول وليس امتياز أجر القطر المعروف في القانون البحري^(١) .

وتجدر الإشارة هنا الى أن حق الامتياز بوصفه ضماناً لاستحقاق أجره مجهزة السفينة القاطرة ، يثبت اذا كان من يقوم بعملية القطر احدى شركات القطر التي تعمل داخل الموانئ وتعود ملكيتها الى الهيئة العامة لإدارة الموانئ او لشركات خاصة تديرها تلك الموانئ في الحدود التي يكون فيها القطر اجبارياً ، أما اذا كانت القاطرات غير مملوكة لهيئة الميناء او مملوكة ولكن نفذت عملية القطر خارج الموانئ اي لم يكن القطر اجبارياً ، فان أجره القطر لن تكون ضمن الحقوق الممتازة^(٢) .

وعليه ان أجره مجهزة السفينة القاطرة على وفق المفهوم المشار اليه في اعلاه تعد ديناً ممتازاً ، أي ان مجهزة القطر يكون له حق إمتياز في الحصول على هذه الأجرة يخوله إستيفاءها بالتقدم على غيره من الدائنين الممتازين التاليين له في المرتبة والدائنين المرتهنيين ، فضلاً عن الدائنين العاديين .

وهذا ما أشارت اليه التشريعات البحرية محل المقارنة مع إختلاف مرتبة هذا الإمتياز ، منها مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ حيث جعل إمتياز الأجر في المرتبة السابعة ضمن ديون المادة (٧/٥٢) والتي نصت على ان ((الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان والعمليات التي يجريها خارج ميناء تسجيل السفينة في حدود صلاحياته القانونية لحاجة فعلية تقتضيها صيانة السفينة ومتابعة الرحلة سواء أكان الربان مالكاً لها أم غير مالك لها)) .

اما قانون التجارة البحرية المصري لسنة ١٩٩٠ فجعله في المرتبة الثانية طبقاً للمادة (٢/٢٩) منه و التي نصت على أن ((تكون حقوقاً ممتازة دون غيرها ما يلي : ٢- الرسوم والضرائب المستحقة للدولة أو لأحد أشخاص القانون العام وكذلك رسوم الحمولة والموانئ والارشاد والقطر ومصاريف الحراسة والصيانة والخدمات البحرية الأخرى)) ، وكما اشارت المادة (٥/٤٧) من القانون البحري الكويتي والتي نصت على ان ((الديون الناشئة عن

(١) د. علي حسن يونس ، مصدر سابق ، ص٢٩٣ وكذلك اعتدال عبد الباقي العضب ، مصدر سابق ، ص١٤١ .

(٢) ينظر في ذلك المادة (٩) من قانون رقم ٢٩ لسنة ١٩٨٩ الخاص بتنظيم الارشاد بميناء الاسكندرية والدخيلة مشار إليها لدى د . علاء الدين عبد المجيد ، مصدر سابق ، ص ٢٣٢ .

العقود التي يبرمها الربان والعمليات التي يجريها خارج ميناء تسجيل السفينة في حدود صلاحياته القانونية لحاجة فعلية تقتضيها صيانة السفينة أو متابعة السفر سواء أكان الربان مالكا للسفينة أم غير مالك لها)). .

أما امتياز مكافأة المساعدة والإنقاذ التي يستحقها مجهز السفينة القاطرة عند قيامه بتقديم خدمات استثنائية خارجة عن نطاق التزامات عقد القطر من أجل انقاذ السفينة المقطورة من الخطر ، وهذا في حال إذا كان مجهز القطر إحدى شركات القطر التابعة لسلطة الموانئ ، فأنها تعد من الديون الممتازة وتأتي في المرتبة الخامسة طبقاً لنص المادة (٥/٥٢) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ والمرتبة الرابعة طبقاً لنص المادة (٤/٢٩) من القانون البحري المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ والمرتبة الثالثة طبقاً لنص المادة (٤٧) من القانون البحري الكويتي والمرتبة الرابعة طبقاً لقانون الحوادث البحرية الفرنسي لسنة ١٩٦٧ .

وان الحكمة من تقرير امتياز أجرة ومكافأة المساعدة التي يستحقها مجهز السفينة القاطرة هي واضحة ، حيث ان هذه الأجرة والمكافأة هي حق مجهز السفينة القاطرة مقابل الجهود والتضحيات التي بذلها بهدف الحفاظ على السفينة المقطورة وإنقاذها من الخطر، لذا فمن العدل أن تتمتع أجرة القطر ومكافأة المساعدة بضمان حق الإمتياز، فضلاً عن تشجيع القيام بعمليات القطر والمساعدة البحرية ^(١) .

اما المحل الذي يقع عليه الامتياز ، أو الاموال التي يستوفي منها مجهز السفينة القاطرة حقه في الحصول على المكافأة ، أي الاموال الضامنة لحقوقه ، وهي السفينة التي تم إنقاذها وأجرة نقل البضائع ^(٢) ، وهذا ما اشارت اليه التشريعات البحرية محل المقارنة ، ومنها مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ ، في المادة (٥٣/ اولاً) ، كما بيّنت المعنى نفسه المادة (١/٣١) من القانون البحري المصري ، وكذلك المادة (١/٤٩) من القانون البحري الكويتي ، والمادة (١/٣١) من قانون الحوادث البحرية الفرنسي لسنة ١٩٦٧ .

(١) د. عاطف محمد الفقي ، مصدر سابق ، ص ١٢٩ .

(٢) أن الامتياز يمكن أيضاً أن يقع على أجرة نقل الركاب ، حيث تعتبر في حكم أجر نقل البضائع أجرة نقل الركاب بحراً وهذا ما اشارت اليه المادة (٥٣/اولاً) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ .

الفرع الثاني

الحجز الاحتياطي

إن مجهز السفينة القاطرة له الحق في الحجز على السفينة التي تم قطرها أو إنقاذها حجزاً احتياطياً^(١) ، ضماناً للحصول على أجرة القطر ومبلغ المكافأة ، إذا ما سمح للسفينة من مغادرتها الميناء وعدم العودة إليه مرة أخرى قبل إستيفاء حقه منها ، لذا نجد ان جانباً من الفقه ينظر الى الحجز الاحتياطي بوصفه وسيلة لحماية الدائن ، ويعرفونه بأنه ((إجراء وقائي يهدف الى تمكين المنقذين من ضمان إستيفاء حقهم في المكافأة من خلال ضبط السفينة والمحافظة عليها ووضعها تحت يد القضاء خشية قيام مالکها بتهريبها او التصرف بها تصرفاً يضر بهم))^(٢) .

وهناك جانب اخر من الفقه ينظر الى الحجز الاحتياطي على انه إجراء يتخذه الدائن الذي يخشى من تهريب سفينة مدينة دون أن يكون بيده سند تنفيذي يمكنه من طلب الحجز التنفيذي ويعرفونه على أنه ((إجراء احتياطي يتخذه المنقذون الذين لا يملكون بيدهم سنداً تنفيذياً بغية وقف السفينة ومنعها من السفر بأمر من السلطة القضائية المختصة حتى يتمكنوا من الحصول على السند التنفيذي اللازم للقيام بالتنفيذ على السفينة محل الحجز))^(٣) .

وعرف البعض الآخر الحجز الاحتياطي على أنه ((منع السفينة من السفر بأمر من السلطة القضائية المختصة حفاظاً على حقوق الدائنين خشية أن يقوم المجهز المدين بتهريب السفينة))^(٤) .

(١) الحجز لغَةً : يعني المنع والكف ... حيث يقال حَجَزَ القَاضِي عَلَى المَالِ أَي مَنَعَ صَاحِبَ المَالِ مِنَ التَّصَرُّفِ فِيهِ حَتَّى يُؤَدِّي مَا عَلَيْهِ ، ينظر ابراهيم مصطفى احمد الزيات ، المعجم الوسيط ، ج ٢ ، إصداره مجمع اللغة العربية ، القاهرة ، ١٩٧٩ ص ١٦٤ .

(٢) د . سميحة القليوبي ، موجز القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ١٦٧ .

(٣) د . محمد بهجت عبدالله قايد ، الحجز التحفظي على السفن ، دراسة مقارنة ، مكتبة الملك فهد الوطنية ، الرياض ، ١٩٨٨ ، ص ٢٣٠ .

(٤) (٤) العبري سعيد ، القانون البحري العماني ، دار النهضة العربية ، مصر ، ١٩٩٤ ، ص ٢١ .

وان هذه التعاريف في مجموعها تؤكد على ان الحجز الاحتياطي هو إجراء قضائي مستعجل يستهدف منع السفينة المقطورة من السفر حفاظاً على ضمان مجهزة السفينة القاطرة في الحصول على حقه ، كما يعد الحجز صورة من صور الحماية القضائية ، ولا يعد وسيلة لاقتضاء الحق بل هو عمل قانوني إجرائي ضد المجهز المدين يهدف المحافظة على الضمان العام المقرر للدائن .

ونجد ان قانون الموانئ العراقية وتعليماته لم يعرف الحجز الاحتياطي ، وكذلك مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ حيث خصص المواد من (٧٥-٨١) للكلام عن الحجز الاحتياطي إلا انه لم يذكر تعريفاً له ^(١)، والأمر نفسه بالنسبة للتشريعات البحرية المقارنة ^(٢) .

ويتضح لنا من ذلك بأن الأثر المباشر الذي يترتب على الحجز الاحتياطي على السفينة التي تم قطرها او إنقاذها هو تقييد حركتها ومنعها من السفر ومواصلة رحلتها البحرية بأمر من السلطة المختصة ضماناً لاستيفاء حق مجهزة السفينة القاطرة منها .

والمثال الأبرز حالياً هو ما حصل لسفينة الحاويات العملاقة إيفرجرين الجانحة في قناة السويس حيث طلبت هيئة قناة السويس الشركة المالكة للسفينة التي سدت مجرى القناة ، بدفع ٩١٦ مليون دولار تعويضاً ، وهنا التعويض الذي طالبة به السلطات المختصة في قناة السويس هو ليس لعملية القطر بل كتعويض كون أن جنوح السفينة لمدة (٦ أيام) في القناة أدى الى توقف حركة المرور بالمجرى الملاحي حيث بلغ عدد السفن المنتظرة (٤٢٢) سفينة وبتعويض قدره (٩١٦) مليون دولار من الشركة المالكة للسفينة ، وقدمت الهيئة طلباً الى محكمة الإسماعيلية الاقتصادية للحجز على السفينة لحين سداد المبلغ ، وأصدرت المحكمة أمراً بالحجز الاحتياطي على السفينة بتاريخ ٢٠٢١/٤/١٢ وبموجب هذا الأمر سيتم الحجز على السفينة

(١) والحال نفسه في قانون المرافعات المدنية العراقي رقم ١٦٣ لسنة ١٩٦٩ لم يورد تعريفاً للحجز الاحتياطي وإنما اقتصر مواد على تنظيم شروطه وحالاته وآثاره وكذلك قانون المرافعات المدنية المصري رقم(١٣) لسنة ١٩٦٨ .

(٢) في حين نجد ان اتفاقية بروكسل الخاصة بالحجز التحفظي على السفن البحرية لسنة ١٩٥٢ قد عرفت الحجز الاحتياطي على السفينة في الفقرة (٢) من مادتها الاولى بأنه ((منع السفينة من التحرك بأذن السلطة القضائية المختصة ضماناً لدين بحري)) ، كما عرفته الفقرة (٢) من المادة (١) من إتفاقية جنيف لسنة ١٩٩٩ المتعلقة بالديون البحرية على أنه ((توقيف للسفينة أو تقييد لتنقلها بأمر من المحكمة ضماناً لمطالبة بحرية)) مشار الى هذه الاتفاقيات لدى د . أحمد مصطفى بركات ، الحجز التحفظي على السفن ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠١٣ ، ص ٢٣ .

قضائياً وتمنع الشركة المالكة لها من التصرف فيها تصرفاً يضر بمستحققات هيئة قناة السويس لحين دفع التعويضات ، علماً ان السفينة الجانحة مملوكة لشركة شوي كيس اليابانية ومسجلة في بنما ومستأجرة من شركة إيفرجرين التايوانية ، ويبلغ طولها ٤٠٠ متر وتحمل ٢٢٠ ألف طن من البضائع ^(١) .

وكذلك ما حدثت بتاريخ ٢٠٢٠/٥/٥ لسفينة القاطرة (الساحبة) الصالحية في ميناء أم قصر من اصطدام بسفينة المقطورة دافني الالمانية الجنسية والتي كانت تروم الارساء على رصيف رقم ١١ في ميناء ام قصر الشمالي ، وبعد استلام النداء من الدليل البحري لسفينة المقطورة دافني تم الإيعاز الى الساحبة الصالحية لغرض ارساءها على الرصيف، وأثناء القيام بعملية القطر اصطدمت بها ، بسبب سوء الأحوال الجوية ، مما أدى الى غرق السفينة القاطرة (الساحبة الصالحية) وجميع أفراد طاقمها في البحر وبعد الاستغاثة تم انقاذ طاقمها ، مما دفع الشركة العامة لموانئ العراق اللجوء الى القضاء وطلبت الشكوى على مجهز السفينة المقطورة دافني الالمانية الجنسية ، وبعدها أصدر قاضي التحقيق في ميناء أم قصر قراراً يقضي بحجز السفينة المقطورة دافني وعدم السماح لها بالإبحار خارج ميناء ام قصر لحين حسم القضية ، كما طالبت الشركة العامة للموانئ العراقية بتعويض عن قيمة القاطرة (الساحبة الصالحية) ، كما طالبه أفراد طاقم السفينة بتعويض عن لأضرار التي لحقت بهم ^(٢) .

كما تظهر أهمية الحجز الاحتياطي بوصفه وسيلة لضمان أجرة مجهز السفينة القاطرة عندما لم يكن بيده سند تنفيذي بحقه يمكنه من وضع الحجز التنفيذي على مجهز السفينة المقطورة ، كما ان له الحق بوضع الحجز الاحتياطي على السفينة المقطورة متى ما خشى ارتحاليها وافلات ضمانه من يده ليمنعها من السفر لغرض الحصول على حقه ^(٣) .

ويرى بعض الفقه أنه يشترط لتوقيع الحجز الاحتياطي من قبل مجهز السفينة القاطرة على السفينة المقطورة توفر شرطين اساسيين هما :

(١) الموقع الرسمي لهيئة قناة السويس <https://www.suezcanal.gov.eg> ، تاريخ الزيارة ٢٠٢٠/٩/٢٠ .

(٢) قرار قاضي التحقيق محكمة ميناء ام قصر المؤرخ في ٢٠٢٠/٥/١٢ .

(٣) د . خالد رضوان السامعة ود . أنيس منصور خالد، أحكام الحجز التحفظي على السفينة في القانون الأردني (دارسة تحليلية مقارنة) ، بحث منشور في مجلة الآداب والعلوم الاجتماعية على الموقع <https://journals.squ.edu.om> ، تصدر عن جامعة السلطان قابوس ، عُمان ، المجلد ٣ ، العدد ٢ ، ٢٠١٦ ، ص ٣١٨ ، تاريخ الزيارة ٢٠٢٠/٩/٥ .

١- ان يكون الدين ديناً بحرياً^(١) حتى يمكن توقيع الحجز على السفينة .

٢- أن تكون السفينة المطلوب وضع الحجز عليها يتعلق بها الدين او مملوكة للمدين وقت نشوء الدين^(٢) .

وهذا ما أشار اليه ايضاً مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ في المادة (٧٦/اولاً) وقد تضمنت المعنى نفسه كل من المادة (١/٦١) من القانون البحري المصري والمادة (١/٧٤) من القانون البحري الكويتي وكذلك المادة (١/٣) من اتفاقية بروكسل الخاصة بالحجز التحفظي على السفن البحرية ، أما المشرع الفرنسي لم يشر الى هذا الحكم في قانون الحوادث البحرية رقم (٥٤٥) لسنة ١٩٦٧ المعدل ، ولا في القانون الفرنسي الخاص بالتجهيز والبيع البحرية رقم ٦٩ لسنة ١٩٦٩^(٣) .

وعليه فإن أجرة مجهز السفينة القاطرة ومكافأة المساعدة والإنقاذ التي يستحقها تعد من الديون البحرية التي يجوز توقيع الحجز على السفينة المقطورة لضمان حق مجهز القطر ، وهذا ما اشارت اليه المادة (٧٥/ثانياً/ط) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ ، والمادة (٦٠/ط) من القانون البحري المصري ، و المادة (١/٧٣) من القانون البحري الكويتي ، وكذلك المادة (٢) من اتفاقية بروكسل الخاصة بالحجز التحفظي على السفن البحرية^(٤) .

(١) الدين بحري هو الدين الذي ينشأ عن الأسباب معينة منها قطر السفينة او الإنقاذ أو الإرشاد وغيرها من اسباب الأخرى التي أشارت اليها المادة (٦٠) من قانون التجارة البحرية المصري ، حيث يمكن من خلالها لمجهز السفينة القاطرة أن يحجز على السفينة التي يتعلق بها الدين أو على أي سفينة أخر يملكها مجهز المقطورة إذا كانت مملوكة له وقت نشؤ الدين .

(٢) د . فائز نعيم رضوان ، القانون البحري ، الطبعة الاولى ، الأفاق المشرقة ، دبي ، ١٩٩٠ ، ص ١٧٣ و د محمود سمير الشرقاوي ، مصدر سابق ، ص ١٤٧ و د . كمال حمدي ، القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ١٤١ .

(٣) ينظر المادة (٧٦/اولاً) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ والتي نصت على انه ((لكل من يتمسك بأحد الديون المذكورة في المادة (٧٥) من هذا القانون أن يطلب وضع الحجز على السفينة التي يتعلق بها الدين أو اية سفينة أخرى يملكها المدين ، اذا كانت هذه السفينة مملوكة له وقت نشوء الدين)) ، وايضاً المادة (١/٣) من اتفاقية بروكسل الخاصة بالحجز التحفظي على السفن البحرية التي نصت على انه ((يجوز لكل مدع ان يحجز إما على السفينة التي تعلق بها دينه او على أية سفينة أخرى يملكها المدين الذي كان وقت نشوء الدين مالكاً للسفينة التي تعلق بها الدين.....)) .

(٤) المادة (٦٠/ط) من قانون التجارة البحرية المصري نصت على ((لا يقع الحجز التحفظي إلا وفاء لدين بحري ، ويعتبر الدين بحرياً إذا نشأ عن أحد الأسباب الآتية : ... ط – الإنقاذ وك قطر السفينة ...)) ، المادة

وان الحجز الاحتياطي على السفينة المقطورة لا يقع الا بأمر من السلطة القضائية المختصة في الدولة التي يقع فيها الحجز، بناءً على طلب مجهز السفينة القاطرة ، وهذا ما اكده مشروع القانون البحري العراقي في المادة (٧٥/اولاً) وكذلك المادة (٥٩) من القانون البحري المصري والمادة (١/٧٣) من القانون البحري الكويت ، أما القانون الفرنسي فقد اشار الى ذلك في المادة (٢٩) من مرسوم رقم ٧١-١٦١ في ٢٤ / شباط /سنة ١٩٧١ وايضاً المادة (٤) من اتفاقية بروكسل الخاصة بالحجز التحفظي على السفن البحرية^(١).

ونستنتج من كل ما تقدم ، بأن الحجز الاحتياطي على السفينة المقطورة التي تم قطرها او إنقاذها من قبل مجهز السفينة القاطرة ، ما هو الا تطبيق للقواعد العامة التي تقضي بحق الدائن في الحجز على أموال مدينه إذا لم يتم بالوفاء بما في ذمته من التزام .

وصفوة القول : إن هذه الضمانات تضمن لمجهز السفينة القاطرة حقه في الحصول على أجرة القطر ومكافأة الإنقاذ ، وهذا بدوره يعد حافزاً لتقديم خدمات القطر والإنقاذ البحري ، وذلك من خلال مباشرة إجراءات حق الامتياز والحجز الاحتياطي على السفينة التي تم قطرها وإنقاذها في حالة عدم وفاء مجهزها بأجرة القطر والمكافأة طوعياً ، لاسيما أن السفينة تعد من أهم عناصر الذمة المالية لمجهز السفينة المقطورة .

(١/٧٣) من قانون التجارة البحرية الكويتي نصت على ((يجوز توقيع الحجز التحفظي على السفينة بأمر من قاضي الأمور الوقفية بالمحكمة الكلية ، ولا يقع هذا الحجز إلا وفاء لدين بحري)) .

(١) حيث نصت المادة (٧٥/اولاً) من مشروع القانون البحري العراقي على انه ((يجوز توقيع الحجز الاحتياطي على السفينة بناءً على قرار من محكمة البداة والذي يتم بموجبه منع السفينة من الابحار)) ، و المادة (٥٩) من القانون البحري المصري والتي نصت على انه ((يجوز الحجز التحفظي على السفينة بأمر من رئيس المحكمة الابتدائية المختصة أو من يقوم مقامه)) ، والمادة (١/٧٣) من القانون البحري الكويتي نصت على انه ((يجوز توقيع الحجز على السفينة بأمر من قاضي الأمور الوقفية بالمحكمة)) ، أما القانون الفرنسي فقد اشار الى ذلك في المادة (٢٩) من مرسوم رقم ٧١-١٦١ في ٢٤ / شباط /سنة ١٩٧١ والتي نصت على ((فإن السلطة المختصة بتوقيع الحجز على السفينة هو رئيس المحكمة التجارية او القاضي الجزئي الذي توجد في دائرة اختصاصه السفينة المحجوزة في حالة عدم وجود محكمة تجارية في مكان الحجز)) ، مشار الى هذا المرسوم لدى د . محمد بهجت عبدالله قايد ، الحجز التحفظي على السفن ، مصدر سابق ، ص ٢٤٤ ، وكذلك المادة (٤) من اتفاقية بروكسل الخاصة بالحجز التحفظي على السفن البحرية بأنه ((لا يجوز الحجز على السفينة الا بأمر يصدر من محكمة أو أية سلطة قضائية مختصة)) .

الفصل الثالث

مسؤولية مجهز السفينة القاطرة

إن مجهز السفينة القاطرة يكون حراً في تصرفاته إلا أن هذه الحرية تتقيد بعدم الإضرار بالآخرين ، وهذه القيود ربما تكون عقدية أو قانونية ويتجاوز هذه القيود تقوم مسؤولية المجهز ، والمسؤولية تعني بمفهومها العام المؤاخذة ، فمجهز السفينة القاطرة يكون ملزماً بإكمال الأعمال المناطة به لصالح مجهز السفينة المقطورة بكل أمانة وإخلاص ، وفي حالة إخلاله بذلك يكون مسؤولاً وهذه المسؤولية وفقاً للقواعد العامة هي أما تكون مسؤولية عقدية عند إخلاله بتنفيذ بنود عقد القطر البحري ، أو تكون مسؤولية مجهز السفينة القاطرة مسؤولية تقصيرية استناداً الى القواعد العامة الواردة في القانون المدني العراقي .

كما أن موضوع مسؤولية مجهز السفينة القاطرة هو موضوع في غاية الاهمية ، لأن تجهيز السفينة القاطرة وإطلاقها في رحلة بحرية لغرض تنفيذ عملية القطر ، مصدر لترتيب المسؤولية المدنية التي تقع على عاتق مجهز السفينة القاطرة ، بمعنى أنها تقوم حينما يخل مجهز السفينة القاطرة بما التزم به تجاه الغير قانوناً أو اتفاقاً .

ومن أجل تسليط الضوء على مسؤولية مجهز السفينة القاطرة وبشيء من التفصيل سنتناول هذا الفصل على مبحثين ، سنخصص الأول منهما لبيان مفهوم مسؤولية مجهز السفينة القاطرة ، فيما سنعد المبحث الثاني لتحديد احكام هذه المسؤولية وكالاتي :-

المبحث الاول

مفهوم مسؤولية مجهز السفينة القاطرة

يقصد بالمسؤولية المدنية لمجهز السفينة القاطرة ، الالتزام بتعويض الضرر المترتب عن الاخلال بالتزام سابق ، والضرر الموجب للتعويض يكون أما نتيجة اخلال مجهز السفينة القاطرة بالتزاماته الناشئة عن عقد القطر البحري أو نتيجة لإخلاله بواجب قانوني عام يفرض على كل شخص اتخاذ الحيطة واليقظة في سلوكه من دون الإضرار بالآخرين ، ولكي تقوم مسؤولية مجهز السفينة القاطرة ، لأبد من توافر أركانها الثلاث ، والمتمثلة بالخطأ والضرر والعلاقة السببية بين الخطأ والضرر . ومن أجل الوقوف على مفهوم مسؤولية مجهز السفينة

القاطرة سنقسم هذا المبحث على مطلبين ، سنتناول في الاول التعريف بمسؤولية مجهز السفينة القاطرة ، وسنخصص الثاني لبيان أركان مسؤولية المجهز .

المطلب الاول

التعريف بمسؤولية مجهز السفينة القاطرة

إن مجهز السفينة القاطرة يسأل مدنياً عن الأعمال والخدمات التي يقدمها لمجهز السفينة المقطورة ، أما لمخالفته للعقد المبرم بينه وبين مجهز المقطورة أو لمخالفته للقانون ، لذا فإن مسؤولية مجهز السفينة القاطرة وفقاً للقواعد العامة هي أما أن تكون مسؤولية عقدية عند إبرام عقد القطر البحري أو مسؤولية تقصيرية ، ولبيان مسؤولية مجهز السفينة القاطرة لا بد لنا من الوقوف على تعريف مسؤولية المجهز أولاً ومن ثم التطرق الى طبيعة هذه المسؤولية ، وعليه سنقسم هذا المطلب على فرعين سنخصص الفرع الاول الى تعريف مسؤولية مجهز السفينة القاطرة ، وسنتناول في الفرع الثاني انواع مسؤولية مجهز السفينة القاطرة .

الفرع الاول

تعريف مسؤولية مجهز السفينة القاطرة

المسؤولية لغة هي ((ما كان به الإنسان مسؤولاً أو مطالباً عن أمور أو أفعال أتاها))^(١) أي قيام شخص ما بأفعال أو تصرفات يكون مسؤولاً عن نتائجها ، حيث يمارس الانسان في حياته اليومية مختلف الانشطة التي قد تلحق بالغير ضرراً ، وهذا الضرر يمكن أن ينشأ عن فعل يباشره او يتسبب فيه او يصدر عن هم تحت رعايته او عن اشياء تحت حراسته أو عن امتناع عن فعل يوجبه القانون ، وعليه فإن المسؤولية تعني أن يكون الشخص مسؤولاً عن أفعال وأمر قام بها ، وأن هذه الافعال والتصرفات يكون مسؤولاً عن نتائجها وكذلك يتحمل تبعه ما سببه للغير من ضرر .

(١) لويس معلوف ، المنجد في اللغة و الآداب و العلوم ، الطبعة الأولى ، المطبعة الكاثوليكية ، بيروت ، ١٩٦٠ ، ص ٣١٦ .

أما تعريف المسؤولية اصطلاحاً : فقد اختلف الفقهاء في تعريفهم للمسؤولية حيث عرفها البعض على انها تعني ((التزام الشخص بتعويض الضرر الناشئ عن فعله الشخصي أو عن فعل من هم تحت رعايته أو رقابته من الأشخاص أو الأتباع أو تحت سيطرته الفعلية من الحيوان أو البناء أو الأشياء غير الحية الأخرى في الحدود التي يرسمها القانون))^(١) ، ويلاحظ على هذا التعريف للمسؤولية أنه لم يشر الى المسؤولية عن الضرر الناشئ عن العمل الغير مشروع وهذه المسؤولية قد تكون مسؤولية عقدية عند حصول أخلال بأبرام العقد أو قد تكون مسؤولية تقصيرية عند الأضرار بالغير .

كما عرف البعض الآخر المسؤولية على انها ((التزام شخص بتعويض الضرر الذي سببه لشخص آخر نتيجة إخلاله بالتزام يقع عليه))^(٢) ، أو هي ((التزام بتعويض الضرر يقع على من يتسبب للغير سواء بعمله الشخصي أو بخطأ بعض الأشخاص المسؤول عنهم أو بسبب حادث نشأ عن شيء كان مالكاً له أو حائزاً إياه))^(٣) ونلاحظ أن هذا التعريف الأخير كان غير شاملاً لتعريف المسؤولية المدنية فهو يشمل فقط المسؤولية التقصيرية دون العقدية .

أما اذا اتجهنا الى صوب التشريعات البحرية محل المقارنة لتعريف مسؤولية مجهزة السفينة القاطرة نجد أنها لم تضع تعريفاً محدداً لمسؤولية المجهز على الرغم من انها قد تطرقت الى مسؤولية المجهز عن الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عملية القطر .

إن المشرع العراقي قد اشار الى مسؤولية المجهز في المادة (١١٨) من تعليمات الموانئ العراقية رقم ١ لسنة ١٩٩٨ والتي نصت على أن ((لا يكون المستأجر مسؤولاً عن أي خسارة أو فقدان من أي نوع يحصل لساحبة أو بواسطتها او عن وفاة أو إصابة طاقم الساحبة مالم ينتج ذلك اثناء القطر ولا يمنع سلطة الميناء من المطالبة بأي حق قانوني ضد المستأجر)) .

يبدو من خلال نص هذه المادة ان المشرع العراقي اشار الى تحقق مسؤولية مجهزة السفينة القاطرة عن بعض الأضرار التي تحدث كالوفاة او الاصابة الجسمية أو فقدان الساحبة او

(١) د . عبد المجيد الحكيم ود.عبد الباقي البكري ومحمد طه البشير ، الوجيز في نظرية الالتزام في القانون المدني العراقي ، الجزء الأول في مصادر الالتزام ، المكتبة القانونية ، بغداد ، ٢٠١٨ ، ص٢٦٦ .

(٢) د. رمضان أبو السعود ، مصادر الالتزام ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، ٢٠٠٧ ، ص٣١١ .

(٣) د. زهدي يكن ، المسؤولية المدنية أو الأعمال غير المباحة ، الطبعة الأولى ، منشورات المكتبة العصرية ، بيروت ، بدون سنة طبع ، ص٣٤ .

المنشأة البحرية ، ألا أن المشرع حصر تلك المسؤولية الملقاة على عاتق مجهز السفينة القاطرة ضمن دائرة تنفيذ عقد القطر البحري والتي يكون فيها هو المسؤول عن كل ضرر يتحقق اثناء القطر .

في حين نجد أن المشرع المصري قد تبنى مسؤولية مجهز السفينة القاطرة من خلال المادة (٢٨٠) الفقرة الاولى من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٨ والتي نصت على أن ((تكون إدارة عملية القطر خارج حدود الموانئ لربان السفينة القاطرة ، ويسأل مجهز هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر ، إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ السفينة المقطورة)) .

يتضح لنا من خلال نص هذه المادة ان المشرع المصري جعل إدارة عملية القطر خارج الموانئ لربان السفينة القاطرة ، اي ان لمجهز السفينة القاطرة سلطة الاشراف والتوجيه على السفينة المقطورة ، ومن ثم تقع عليه المسؤولية عن الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عملية القطر .

ويرى البعض ان القطر في هذه الحالة يعد عقد نقل ، ويتحمل فيه مجهز السفينة القاطرة المسؤولية عن كافة الأضرار الناتجة عن تنفيذ عملية القطر ، سواء لحقت تلك الأضرار بالسفينة المقطورة او لحقت بالغير^(١) .

أما قانون التجارة البحرية الكويتي رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠ فقد بيّن في المادة (١/٢١٧) منه الى مدى تحقق مسؤولية مجهز السفينة القاطرة عن الأضرار التي تحدث اثناء عملية القطر ، والتي نصت على ان ((تكون السفينة القاطرة مسؤولة عن الأضرار التي تلحق بالسفينة المقطورة ، إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن قوة قاهرة أو حادث مفاجئ أو عيب ذاتي في السفينة المقطورة ، او خطأ من ربانها)) .

ويتضح من خلال هذه المادة ان مجهز السفينة القاطرة يتحمل كامل المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالسفينة المقطورة اثناء تنفيذ عملية القطر ، ولا يمكن لمجهز السفينة القاطرة التخلص من هذه المسؤولية ، ألا اذا اثبت ان هناك سبب اجنبي او أن الضرر نشأ عن قوة قاهرة أو حادث مفاجئ أو عيب ذاتي في السفينة المقطورة او خطأ مجهز السفينة المقطورة أي بنفي العلاقة التبعية بين مجهز السفينة القاطرة والسفينة المقطورة .

(١) د . كمال حمدي ، القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٦٩٦ .

هذا وان مسؤولية مجهز السفينة القاطرة الناتجة عن تنفيذ عقد القطر البحري لا تكون الا عند حصول ضرر قد لحق بأحد أطراف عقد القطر البحري أو عن الأضرار التي لحقت بالغير كالأضرار بالسفن الراسية على الرصيف او الضرر الذي لحق بمنشأة الميناء او غيرها .

وبناءً على ما تقدم يمكن لنا أن نعرف مسؤولية مجهز السفينة القاطرة على انها ((التزام مجهز السفينة القاطرة بتعويض عن الإضرار التي تحصل أثناء تنفيذ عملية القطر ، او نتيجة إخلاله بما التزم به تجاه الغير قانوناً أو اتفاقاً)) .

الفرع الثاني

أنواع مسؤولية مجهز السفينة القاطرة

إن طبيعة مسؤولية مجهز السفينة القاطرة وفقاً للقواعد العامة هي أما تكون مسؤولية عقدية عند إبرامه عقد القطر البحري بنفسه او عند قيام ربان السفينة القاطرة بأبرام عقد القطر في حدود سلطاته القانونية بوصفه ممثلاً عن مجهز السفينة القاطرة ، أو تكون مسؤولية مجهز السفينة القاطرة مسؤولية تفصيرية استناداً الى القواعد العامة الواردة في القانون المدني العراقي والتي نصت عليها المواد (١٨٦ و ٢٠٢ و ٢٠٤) ، وعليه فكل خطأ سبب للغير ضرر يوجب التعويض على من كان السبب بارتكابه ، إذ يكون مجهز السفينة القاطرة مسؤولاً عن أخطائه الشخصية ، كما لو كانت السفينة القاطرة غير صالحة للملاحة البحرية ، وكذلك يكون مجهز السفينة القاطرة مسؤولاً عن أخطاء تابعيه من الربان او طاقم السفينة او غيرهم^(١) .

ومن هنا فإن إدارة وتنفيذ عملية القطر من قبل مجهز السفينة القاطرة ترتب التزامات ومسؤوليات بين طرفي عقد القطر البحري وقد تكون هذه المسؤولية عقدية او قد تكون مسؤولية تفصيرية ، ولذا سنتناول هذه المسؤوليات وعلى النحو التالي :-

أولاً :- المسؤولية العقدية :

إنَّ العلاقة التي تربط مجهز السفينة القاطرة بمجهز السفينة المقطورة هي علاقة عقدية بالدرجة الأساس ، يحكمها العقد المبرم بينهما ، وإنَّ التزامات الطرفين تتحدّد بناءً على هذا

(١) د . حسن مكي مشيري ، مصدر سابق ، ص ١٧٦ .

الاتفاق ، فإذا أخلَّ أحدهما بالتزاماته تلك ، فإنه يكون مسؤولاً عن هذا الإخلال ، ومسؤوليته هي مسؤولية عقدية ، يُشترط في المسؤولية العقدية توافر شرطين ، أولهما وجود عقد صحيح بين المسؤول والمتضرر ، وثانيهما نشوء الضرر عن إخلال بالتزام ناشئ عن العقد^(١) .

وأن مسؤولية مجهز السفينة القاطرة اتجاه السفينة المقطورة هي مسؤولية عقدية أساسها عقد القطر البحري فكلاهما مسؤول عن تنفيذ الالتزامات التي يترتبها العقد المبرم بينهما ، فإذا تسبب مجهز السفينة القاطرة أثناء تنفيذ عملية القطر بحدوث أضرار بمجهز السفينة المقطورة أو تسبب الأخير في إحداث ضرر بمجهز السفينة القاطرة فإن المسؤولية تكون عقدية نظراً لوجود عقد بين الطرفين^(٢) .

كما أن مجهز السفينة القاطرة يتحمل المسؤولية عند عدم التزامه بتعهداته الناشئة عن تنفيذ عملية القطر تتعلق بصلاحية السفينة القاطرة للقيام بعملية القطر ، وأن تكون السفينة القاطرة مزودة بوسائل الدفع والقوى المحركة اللازمة والكافية بالنظر الى حجمها وحمولتها ، وكما يجب أن يكون الوقود الموجود بالسفينة كافياً حتى يمكنها من القيام بتنفيذ العمل المتفق عليه ، وأن مجهز السفينة مسؤول شخصياً عن عدم تنفيذ العقود التي أبرمها هو، سواء صدر الخطأ منه أو من احد تابعيه^(٣) .

وتعد مسؤولية مجهز السفينة القاطرة عقدية إذا امتنع عن تنفيذ التزام ترتب في ذمته بموجب علاقة عقدية، ولا بد لعدّ المسؤولية عقديةً من أن يكون هناك عقد صحيح ومنتج لآثاره القانونية ما بين مجهز السفينة القاطرة ومجهز السفينة المقطورة ، وأن يكون الضرر الذي أصاب المتضرر قد وقع بسبب عدم تنفيذ هذا العقد ، كما يسأل مجهز السفينة القاطرة وفقاً لقواعد المسؤولية العقدية عن أخطائه الشخصية التي تقع منه أثناء تنفيذ عملية القطر ، لان العلاقة التي تربط بين مجهز السفينة القاطرة ومجهز السفينة المقطورة هي علاقة عقدية يحكمها عقد القطر البحري ، ومن ثم فإن هذه المسؤولية تتحدد بحدود تنفيذ عقد القطر أي بتحديد المدة التي

(١) د. عبد المجيد الحكيم ، د. عبد الباقي البكري ، محمد طه البشير ، الوجيز في نظرية الالتزام في القانون المدني العراقي ، مصدر سابق ، ص ٢٠٦ .

(٢) د . علي حسن يونس ، العقود البحرية ، مصدر سابق ، ص ٢٤٢ وكذلك د . مصطفى كمال طه ، القانون

البحري ، مصدر سابق ، ص ٦١١ و Philippe Delebecque , op. cit , p623.

(٣) نفن بدر سطات ، المسؤولية المدنية لمالك السفينة في القانون السوري والأردني - دراسة مقارنة ، بحث منشور في مجلة علوم الشريعة والقانون ، تصدر عن جامعة دمشق ، سوريا ، المجلد ٤٥ ، العدد ٤ ، ملحق ٣ ، ٢٠١٨ ، ص ١٠٠ .

تبدء بها تنفيذ عملية القطر والمدة التي تنتهي بها ، ولهذا التحديد أهميته حيث ان العمليات التي تعد تنفيذاً لعقد القطر تخضع للمسؤولية العقدية ، أما العمليات السابقة أو اللاحقة تخضع لقواعد المسؤولية التقصيرية ^(١) .

كما أشارت المادة (٢١٧) من القانون البحري الكويتي الى مسؤولية كل من مجهز السفينة القاطرة والمقطورة حيث نصت الى ان السفينة القاطرة تسأل عن كل ضرر يصيب السفينة المقطورة الا إذا ثبت أنه نشأ عن قوة قاهر أو حادث مفاجئ أو خطأ السفينة المقطورة ، أما السفينة المقطورة لا تسأل عن أي ضرر يصيب السفينة القاطرة الا إذا ثبت انه نشأ عن خطأ السفينة المقطورة .

ولتحديد المسؤولية العقدية لمجهز السفينة القاطرة عن أخلاله بتنفيذ عملية القطر يتطلب منا الوقوف على وقت تنفيذ عملية القطر وخاصةً ان هنالك بعض الاعمال التي تقع قبل البدء بتنفيذ عقد القطر ، ومادام الأمر كذلك فإنه يبدو ضرورياً تحديد اللحظة التي يبدأ فيها تنفيذ عقد القطر واللحظة التي ينتهي فيها ، إذ ما يخضع للمسؤولية العقدية هو ما يحدث أثناء تنفيذ عقد القطر ^(٢) .

وهذا اثار خلافاً حول العمل بتحديد مدة بداية تنفيذ عقد القطر البحري ، وخاصة عند تولي مجهز السفينة المقطورة ادارة عملية القطر ، نظراً لما يترتب عليه من مسؤولية عن كافة الأضرار التي تلحق بمجهز السفينة القاطرة او السفينة المقطورة او الغير ، وأن الكثير من الحوادث في مجال القطر البحري تقع عند اقتراب مجهز السفينة القاطرة من السفينة المقطورة واثناء محاولة سحب او جر السفينة القاطرة للمقطورة ^(٣) .

ولهذا فإن الوقت الذي تبدأ فيه عملية القطر هو الوقت الذي يقوم فيه مجهز السفينة القاطرة بعمل حركات المناورة قبل البدء بسحب السفينة المقطورة ، وذلك عند الاقتراب من السفينة

(١) د. عبد القادر الفار، مصادر الالتزام (مصادر الحق الشخصي في القانون المدني)، ط ٨ ، دار الثقافة ، عمان ، ٢٠١٦ ، ص ١٤٤ .

(٢) بن عصمان جمال ، المسؤولية عن التصادم في حالة الإرشاد والقطر ، بحث منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، تصدر عن جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان ، الجزائر ، العدد الثاني ٢٠١٤ ، ص ٣ .

(3) Capitaie Arezki Belounis, op . cit, p 29 .

المقطورة وأثناء محاولات ربط السفينة المقطورة بالسفينة القاطرة من أجل جرّها ، وتنتهي عملية القطر بانفصال السفينة القاطرة عن السفينة المقطورة ^(١) .

واكد هذا المعنى المشرع العراقي في تعليمات الموانئ العراقية رقم ١ لسنة ١٩٩٨ حيث نصت المادة (١١٣/ب) على ان ((... عبارة أثناء القطر تعني المدة التي تبدأ من لحظة وصول الساحبة الى المكان الذي يمكن فيه لربان الساحبة أن يتلقى مباشرة التعليمات من السفينة التابعة للمستأجر لاستلام الحبال ، وتنتهي بتنفيذ التعليمات النهائية من السفينة بفك الحبال ورفعها على السفينة أو عند رفع حبال القطر نهائياً وابتعاد الساحبة لمسافة مأمونة من أيهما أسبق)) .

ويتضح من خلال نص هذه المادة أن المشرع العراقي حدد مدة تنفيذ عقد القطر البحري ، حيث يبدأ من الوقت الذي يقوم فيه مجهز السفينة القاطرة بأجراء المناورات لغرض الاقتراب من مجهز السفينة المقطورة والقاء الحبال التي تستعمل بالسحب وربطها بسفينة المقطورة ، اي من الوقت الذي يصل فيه مجهز السفينة القاطرة الى المكان الذي يمكن من خلاله لربان السفينة المقطورة من القيام بتنفيذ عملية القطر ، وتنتهي عملية القطر بإصدار مجهز السفينة المقطورة تعليماته بفك الحبال ورفعها من السفينة المقطورة ثم انفصال السفينتين وابتعاد مجهز السفينة القاطرة عن المكان الذي تمت فيه العملية .

كما نصت المادة (١١٦) من تعليمات الموانئ العراقية على أن ((يكون ربان وأفراد الساحبة تحت إشراف المستأجر عند بدء فترة الإيجار)) .

هذا وقد أشارت السلطات المصرية ^(٢) الى تحديد المدة التي تبدأ فيها عملية القطر ، كما نظمت عملية القطر في الموانئ ، وقصدت السلطات الإدارية التابعة الى الميناء بعبارة (أثناء فترة القطر) ومعنى ذلك هي الفترة الزمنية التي يتواجد فيها مجهز السفينة القاطرة بجانب مجهز السفينة المقطورة بحيث يمكنه من خلال هذا التواجد القيام بعملية القطر وتنفيذها وفقاً لما تم الاتفاق عليه ، وتنتهي فترة تنفيذ عقد القطر من الوقت الذي ينتهي فيه مجهز السفينة القاطرة بإتمام عملية القطر مع مجهز السفينة المقطورة بالمساعدة وانصراف السفينة القاطرة بأمان .

(١) د . علاء الدين عبد المجيد ، مصدر سابق ، ص ٢٥٩ .

(٢) المادة (٩) من القرار الوزاري رقم ٢٩ لسنة ١٩٨٩ ، الخاص بتنظيم القطر البحري في ميناء الاسكندرية مشار اليه لدى د . علاء الدين عبد المجيد ، مصدر سابق ، ص ٢٥٣ .

وتظهر أهمية تحديد عملية القطر متى تبدأ ومتى تنتهي ، ليس فقط لتحديد نطاق المسؤولية العقدية الناشئة عن تنفيذ عقد القطر البحري ، وإنما تمتد لتشمل تحديد المسؤولية التقصيرية وكذلك الاحكام الخاصة بالتصادم البحري الذي يحصل بين السفينة القاطرة والسفينة المقطورة أثناء تنفيذ عملية القطر ، أما التصادم الذي يقع خارج نطاق عملية القطر فتطبق بشأنه أحكام التصادم البحري لا الأحكام الخاصة بعقد القطر البحري ^(١) .

مسؤولية مجهز السفينة القاطرة عن القطر داخل الموانئ فيما يخص عملية القطر داخل الموانئ فإن إدارة هذه العملية تكون لربان السفينة المقطورة ، وان مجهز السفينة القاطرة يقوم بأعمال القطر تحت اشراف وتوجيه وإدارة مجهز السفينة المقطورة بحيث ياتمر مجهز السفينة القاطرة بأوامر مجهز السفينة المقطورة وينفذ تعليماته ، ويعني ذلك أن السفينة القاطرة تكون تابعة والسفينة المقطورة تكون متبوعة ، والتبعية هنا تلزم التابع باتباع تعليمات المتبوع ، وعند ارتكاب خطأ من قبل مجهز السفينة القاطرة وسبب هذا الخطأ ضرر للغير فإن مجهز السفينة المقطورة هو الذي يكون مسؤول عنه وفقاً لمسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه ^(٢) .

إن مجهز السفينة المقطورة يتحمل كامل المسؤولية عن عملية إدارة وتنفيذ عملية القطر داخل الموانئ وفقاً لنص المادة (١/٢٧٩) ، ولا يمكن له التخلص من هذه المسؤولية إلا إذا اثبت أن هناك سبباً اجنبياً ويتمثل بالقوة القاهرة وفعل المضرور المتمثل بخطأ مجهز السفينة القاطرة ، وفي هذه الحالة يمكن لمجهز السفينة المقطورة التمسك بخطأ مجهز السفينة القاطرة والرجوع عليه عن الأضرار التي حصلت اثناء تنفيذ عملية القطر ^(٣) .

واستثناءً من الأصل الذي تبناه المشرع المصري في المادة (١/٢٧٩) يجوز ترك إدارة عملية القطر داخل الموانئ لمجهز السفينة القاطرة ، وهذا ما نصت عليه المادة (٢/٢٧٩) من قانون التجارة البحرية المصري على أنه ((ويجوز باتفاق كتابي ترك إدارة عملية القطر داخل الميناء لربان السفينة القاطرة ، وفي هذه الحالة يسأل مجهز هذه السفينة عن الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن السفينة المقطورة)) ، ويقابلها نص المادة (٢٧) من القانون الفرنسي الخاص بالتجهيز والبيوع البحرية رقم ٦٩ لسنة ١٩٦٩ والتي نصت على أنه ((يجوز للأطراف ، بموجب اتفاق كتابي صريح ، أن يعهدوا إلى مجهز

(١) د . هاني دويدار ، مصدر سابق ، ص ١٢٧ .

(٢) د كمال حمدي ، القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٦٩٥ و ٦٤٣ ، Philippe Delebecque , op. cit ,

(٣) د . سميحة القليوبي ، القانون البحري ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٨٧ ، ص ٢٧٠ وكذلك د .

كمال حمدي ، القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٦٩٥ و ٦٩٦ .

السفينة القاطرة بإدارة عمليات القطر وفي هذه الحالة يسأل مجهز هذه السفينة عن الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر ، مالم يثبت خطأ مجهز السفينة المقطورة))^(١) .

ويتضح من خلال النصوص أعلاه أن المشرع المصري والفرنسي اجاز لمجهز السفينة القاطرة ادارة عملية القطر داخل الموانئ ، وعليه ان يتحمل المسؤولية عن الأضرار التي تحدث اثناء تنفيذ عملية القطر ، سواء لحقت تلك الأضرار بالغير او بالسفينة المقطورة ، ولا يمكن لمجهز السفينة القاطرة التخلص من هذه المسؤولية ، ألا اذا اثبت ان هناك سبب اجنبي او خطأ مجهز السفينة المقطورة أي بنفي العلاقة التبعية بين مجهز السفينة القاطرة والسفينة المقطورة .

أما مسؤولية مجهز السفينة القاطرة عن القطر خارج الموانئ فإن عملية القطر التي تتم خارج الميناء عادة ما تكون بسبب عدم قدرة السفينة المقطورة على ان تسيير بنفسها بسبب توقف محركاتها ، لذا فإن المسؤولية عن كافة الأضرار التي تحدث اثناء عملية القطر تقع على مجهز السفينة القاطرة الا اذا أثبت الاخير وجود سبب اجنبي او خطأ مجهز السفينة المقطورة^(٢) .

ثانياً :- المسؤولية التقصيرية :

الأصل أن يخضع مجهز السفينة القاطرة للقواعد العامة في المسؤولية المدنية عن جميع أخطائه طبقاً للقواعد العامة للمسؤولية التقصيرية ، كما إن مسؤولية مجهز السفينة القاطرة عن الأضرار التي تلحق بالغير أثناء تنفيذ عملية القطر والناشئة عن خطئه الجسيم هي مسؤولية تقصيرية عن فعل الغير سواء تعلق الأمر بشخصهم أو ممتلكاتهم ، هذا وقد يحدث عند التواجد بالقرب من مكان تنفيذ عمليات القطر أشخاص أو ممتلكات لا صلة لهم بعقد القطر البحري^(٣) .

(١)المادة (٢٧) من القانون الفرنسي الخاص بالتجهيز والبيوع البحرية النص باللغة الفرنسية ((Les parties peuvent, par convention expresse et écrite, confier au capitaine du remorqueur la port la direction des operations, en ce cas , les dommages sont a la charge du remorqueur,moins qu'il n'etablisse la faute du navire remorque)) ، منشور على موقع التشريعات الفرنسية. www.legifrance.gouv.fr، تاريخ الزيارة ١٨ / ١١ / ٢٠٢٠ .

(2)Philippe Delebecque , op . cit ,p 626

(٣) د . محمد أحمد عبد النعيم ، مصدر سابق ، ص٣٦٧، كما اكدته محكمة النقض الفرنسي ، في قرارها الصادر في ٢٩ ابريل ١٩٥٨ ، Bulletin civil ، ٣ ، رقم ١٧٤ ، مشار اليه لدى د . علاء الدين عبد المجيد ، مصدر سابق ، ص ٢٩٩ .

ونظراً لوجود ارتباط حقيقي بين ادارة عملية القطر والمسؤولية التي تنشأ عن تنفيذها ، فقد فرقت بعض التشريعات كالمشرع الفرنسي والمشرع المصري بين مسؤولية مجهزة السفينة القاطرة عن تنفيذ عملية القطر داخل الموانئ وخارج الموانئ : -

أ - مسؤولية مجهزة السفينة القاطرة عن القطر داخل الموانئ :

ويرى البعض أن ادارة عملية القطر في الحالة الطبيعية تكون لمجهزة السفينة المقطورة وهذا يكون محكوم بقاعدة المسؤول الأعلى ، اي ان المسؤولية عن الأضرار التي تقع من قبل مجهزة السفينة القاطرة على الغير يتحملها مجهزة السفينة المقطورة ، وان مجهزة السفينة القاطرة ما عليه ألا تنفيذ توجيهات الاخير^(١) .

وأكد هذا المعنى المادة (١١٧) من تعليمات الموانئ العراقية رقم ١ لسنة ١٩٩٨ والتي نصت على أنه ((لا تتحمل ادارة الميناء ولا تكون مسؤولة عما ينتج أثناء عملية القطر من أضرار مادية للسفينة او الساحة ، وكذلك الأضرار الجسمانية التي تنجم عن هذه العملية ويتحمل المستأجر ذلك)) .

ونرى من خلال نص هذه المادة ان المشرع العراقي قد حصر المسؤولية عن الأضرار التي تحدث اثناء تنفيذ عملية القطر سواء كانت أضرار مادية او جسمانية بمجهزة السفينة المقطورة ، مقابل ذلك جعل المشرع مجهزة السفينة القاطرة يعمل تحت إشراف وتوجيه السفينة المقطورة ، ان المسؤولية عن الأضرار المتحققة اثناء تنفيذ عملية القطر داخل الموانئ العراقية يتحملها بأكملها مجهزة السفينة المقطورة ، لأنه هو الذي يتولى مسؤولية ادارة وقيادة السفينة القاطرة مع طاقمها اثناء تنفيذ عملية القطر ، وان مجهزة السفينة القاطرة يخضع لتوجيهات وتعليمات مجهزة السفينة المقطورة .

كما لا نجد من خلال المادة القانونية التي سبق ذكرها ما يجوز اتفاق اطراف عقد القطر البحري على ان يتحمل مجهزة السفينة القاطرة مسؤولية ادارة وقيادة عملية القطر داخل الموانئ العراقية ، وانما جاءت هذه المادة واضحة في دلالتها وامر في احكامها على ان يتحمل المسؤولية مجهزة السفينة المقطورة .

أما المشرع المصري فقد جعل مسؤولية ادارة عملية القطر داخل الموانئ تقع على عاتق مجهزة السفينة المقطورة وهذا ما نصت عليه المادة (٢/٢٧٩) من قانون التجارة البحرية على

(١) د . مجيد حميد العنبيكي ، مصدر سابق ، ص ١٢٢ .

أنه ((تكون ادارة عملية القطر داخل الموانئ لربان السفينة المقطورة ويسأل مجهزة هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر)) .

ويتضح من خلال نص هذه المادة التي اوردها المشرع المصري ان ادارة عملية القطر داخل الموانئ تكون لمجهزة السفينة المقطورة وهو المسؤول عن كافة الأضرار التي تحدث اثناء تنفيذ عملية القطر ، سواء كانت الأضرار لحقت بالسفينة القاطرة او الأشخاص او الأموال الموجود فيها أو بالسفينة المقطورة او طاقمها او لحقت بالغير .

كما أن السبب الذي دعا المشرع المصري الى جعل ادارة عملية القطر داخل الموانئ لمجهزة السفينة المقطورة في الأصل ، هو تمتع السفينة المقطورة بكامل قدرتها اثناء تنفيذ عملية القطر ، وكذلك تكون لها القدرة على الحركة الذاتية ، كما ان طاقمها لا يفارقها ويكون له الرقابة والاشراف والتوجيه على مجهزة السفينة القاطرة ^(١) .

أما القانون البحري الكويتي رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠ فقد تضمن مسؤولية المجهزة عن الأضرار التي تحصل عند تنفيذ عملية القطر في المادة (٢١٦) والتي نصت على ان ((تسأل كل من السفينة القاطرة ، والسفينة المقطورة ، بالتضامن بينهما عن الأضرار التي تلحق بالغير بمناسبة القيام بعملية القطر)) .

فقد عني المشرع الكويتي هنا ببيان مسؤولية كل من مجهزة السفينة القاطرة ومجهزة السفينة المقطورة عن الأضرار التي تلحق بالغير اثناء تنفيذ عملية القطر ، فنصت المادة على مسؤولية كل منهما بالتضامن عن التعويض عن هذه الأضرار .

ومن خلال نص المادة القانونية التي اوردها المشرع الكويتي بخصوص المسؤولية عن الأضرار التي تحدث اثناء عملية القطر ، يتضح لنا ان المشرع لم يفرق بين المسؤولية عن القطر داخل الموانئ او خارجها ، وحيث اكتفى بتحديد المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير .

ب - مسؤولية مجهزة السفينة القاطرة عن القطر خارج الموانئ :

يرى البعض أن قيام مجهزة السفينة القاطرة بإدارة عملية القطر التي تقع خارج الموانئ ، وسيطرة مجهزة القطر على تنفيذ عملية القطر التي يتمثل ركنها المادي في تغيير مكان السفينة

(١) د . جلال وفاء محمدين ، مصدر سابق ، ص ٤١٥ .

المقطورة ، يعد عقد نقل وفي هذه الحالة يعد التزام مجهز السفينة القاطرة من قبيل التزام الناقل البحري ، كما يرتب ذات الآثار التي تترتب على عقد النقل ^(١) .

ومما تجدر الإشارة اليه هنا إلى أن المشرع العراقي قد نص على تحديد المسؤولية داخل الموانئ العراقية فقط دون التطرق الى المسؤولية خارجها ، إلا ان بعض التشريعات البحرية وضعت قواعد لتحديد مسؤولية مجهز السفينة القاطرة مميزة في ذلك بين ان يقع القطر داخل او خارج الموانئ ، فمثلاً المشرع المصري قد ميز بين القطر داخل الموانئ او خارجها حيث عالج المشرع المصري احكام المسؤولية الناتجة عن تنفيذ عقد القطر البحري وتحديد مسؤولية مجهز السفينة القاطرة عن عملية القطر مميزاً بين أن يتم القطر داخل الموانئ او خارجها .

ونرى أن المشرع المصري قد رتب المسؤولية الناتجة عن تنفيذ عملية القطر خارج الموانئ على عاتق مجهز السفينة القاطرة ، وهذا ما نجده من خلال نص المادة (٢٨٠) الفقرة الاولى من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٨ .

في حين نصت الفقرة الثانية من المادة (٢٨٠) من القانون التجارة البحرية المصري على أنه ((يجوز باتفاق صريح ترك عملية القطر خارج الميناء لربان السفينة المقطورة ، وفي هذه الحالة يسأل مجهز هذه السفينة عن الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر)) ، ويعني نص الفقرة الثانية من المادة (٢٨٠) جواز الاتفاق على عكس ما أورده الفقرة الأولى من حكم هذه المادة ، كما لم يشترط النص أن يكون الاتفاق مكتوباً ومن ثم يمكن أن يكون شفوياً ، ولكنه استلزم أن يكون صريحاً قاطعاً فيما قصده المتعاقدان ، أما اذا اكتنفه الشك وجب طرحه جانباً والعمل بما يقضي به القانون ^(٢) .

وأن مجهز السفينة المقطورة يتحمل كامل المسؤولية عن الأضرار كافة التي يمكن ان تلحق بالأشخاص أو الأموال أثناء تنفيذ عملية القطر خارج الموانئ ، دون أن يكون له حق الرجوع على مجهز السفينة القاطرة بأي تعويض حتى ولو كان مجهز السفينة القاطرة هو من تسبب بحدوث الضرر سواء كان بخطئه الشخصي او خطأ تابعيه ^(٣) .

(١) د . محمد بهجت عبدالله قايد ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، مصدر سابق ، ص ٢٢٤ .

(٢) د . علاء الدين عبد المجيد ، مصدر سابق ، ص ٢٦٧ .

(٣) د . محمود سمير الشرقاوي ، مصدر سابق ، ص ٥٩٠ .

ونرى أن المشرع العراقي لم يفرق في مجال المسؤولية بين القطر داخل الموانئ والقطر خارجها ، على خلاف بعض التشريعات محل المقارنة كالمشرع الفرنسي والمشرع المصري قد فرقت بين مسؤولية مجهز السفينة القاطرة الناشئة عن الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عملية القطر ، وأهمية هذا التمييز هي أن القطر خارج الموانئ يقع غالباً بسبب عدم قدرة السفينة المقطور على التسيير الذاتي ، مما يستتبع مسؤولية مجهز السفينة القاطرة لأنه يتولى إدارة عملية القطر، أما القطر داخل الموانئ فالغاية منه مساعدة السفينة المقطورة التي تكون مزودة بالطاقم وبقوة دفع ذاتية من أجل القيام بالمناورات اللازمة لدخول الميناء أو الرسو أو الخروج منه ، وهو ما يبقي السفينة القاطرة تحت رقابة وتوجيه السفينة المقطورة وبالتالي هو من يتحمل المسؤولية .

المطلب الثاني

أركان مسؤولية مجهز السفينة القاطرة

إن أركان مسؤولية مجهز السفينة القاطرة الناشئة عن تنفيذ عملية القطر هي نفسها أركان المسؤولية المنصوص عليها في القواعد العامة ، ولكي تقوم المسؤولية المدنية بصورة عامة ، لا بُدَّ من قيام أركانها من خطأ وضرر وعلاقة سببية بينهما ، ولا تختلف في ذلك مسؤولية مجهز السفينة القاطرة تجاه مجهز السفينة المقطورة ، إذ يتطلب قيامها أن يُنسب إلى مجهز القطر خطأ معين ، بأن يكون هناك إخلال منه بأحد الالتزامات المفروضة عليه ، كما ينبغي أن يترتب على هذا الخطأ ضرر يصيب مجهز السفينة المقطورة أو الغير ، فتتحقق بهذه الصورة العلاقة السببية بين الخطأ والضرر .

وعليه سنسلط الضوء في هذا المطلب على أركان مسؤولية المجهز من خلال تقسيمه على ثلاثة فروع سنخصص الأول منه لخطأ المجهز ، وفي الثاني سنتناول الضرر ، أما الثالث فسنوضح فيه العلاقة السببية بين الخطأ والضرر .

الفرع الاول

خطأ مجهز السفينة القاطرة

تطرقنا فيما سبق إلى أن المسؤولية المدنية سواء كانت (عقدية أم تقصيرية) تقوم على أساس الخطأ وأن يترتب عليه ضرر يصيب مجهز السفينة المقطورة او الغير، وان تحديد معنى الخطأ ، يشكل البداية لمساءلة مجهز السفينة القاطرة ، فهو ركن مهم من أركان المسؤولية المدنية بفرعها ، وقد اختلف الفقهاء في تعريفهم للخطأ ، إذ عرف على أنه ((تقصير في مسلك الإنسان لا يقع من شخص يقظ وجد في الظروف الخارجية نفسها التي أحاطت بالمسؤول))^(١) ، ويلاحظ على هذا التعريف انه اعتمده معيار لتحديد الخطأ يقتضي أن يحاسب الشخص الذي يتميز باليقظة والتبصر على أئفه انحراف في سلوكه وأن هذا المعيار وأن كان عادلاً بالنسبة لفاعل الضرر ألا أنه يكون مجحف بحق كل من المضرور والفاعل شديد اليقظة في كثير من الأحوال .

في حين عرفه آخر على أنه ((إخلال الشخص بالتزام عقدي أو قانوني مع إدراكه لهذا الإخلال ، بمعنى إن على الشخص أن يتوخى في سلوكه اليقظة أو التبصر حتى لا يضر بالغير ، فإذا انحرف هذا السلوك ، وكان قادراً على التمييز بحيث يدرك انحرافه كان هذا الانحراف خطأً مستوجباً لمسؤوليته))^(٢) ، ويلاحظ على هذا التعريف أنه لم يفرق بين الخطأ العقدي الذي يرتب المسؤولية العقدية نتيجة أخلاله بالتزام عقدي ، والخطأ التقصيري الذي يرتب المسؤولية التقصيرية والناجمة عن الإخلال بالتزام قانوني .

وإن الخطأ على وفق القواعد العامة يكون على نوعين أولهما الخطأ العقدي وثانيهما الخطأ التقصيري ، فالخطأ العقدي كما عرفه البعض على أنه ((الخطأ الذي يتحقق إذا لم يقيم المدين في العقد بتنفيذ التزامه ، ويستوي في ذلك أن يكون عدم قيام المدين بالالتزام ناشئاً عن عمد أو إهمال ، بل إن الخطأ العقدي يتحقق حتى لو كان عدم قيام المدين بالالتزام ناشئاً عن سبب أجنبي لا يد له فيه كالقوة القاهرة))^(٣) ، وحسب القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ فان

(١) د. مصطفى مرعي ، المسؤولية المدنية في القانون المدني المصري ، الطبعة الثانية ، مطبعة الاعتماد ، القاهرة ، ١٩٤٤ ، ص ٣٠.

(٢) د. رمضان أبو السعود ، مصدر سابق ، ص ٣٣١.

(٣) د. عبد الرزاق السنهوري ، الوجيز في شرح القانون المدني (نظرية الالتزام بوجه عام) ، الجزء الأول ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٦٦ ، ص ٢٥٣.

مجهز السفينة القاطرة غير ملزم بالتعويض عن الأضرار التي تقع نتيجة القوة القاهرة إذا نصت المادة (٢١١) منه على ((إذا اثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه كافة سماوية أو حادث فجائي أو قوة قاهرة أو فعل الغير أو خطأ المتضرر كان غير ملزم بالضمان ما لم يوجد نص أو اتفاق على غير ذلك)). .

في حين عرف البعض الآخر الخطأ العقدي على انه ((يعتبر المدين مخطئاً إذا لم يقم بتنفيذ التزامه ، فمجرد عدم قيامه بتنفيذ التزامه يعتبر خطأ موجباً لمسؤوليته التعاقدية ويوجب عليه تعويض الدائن عما أصابه من ضرر))^(١) .

كما يمكن ملاحظة أن الخطأ في المسؤولية العقدية هو إخلال بالتزام عقدي ، وفي ذلك يختلف الالتزام العقدي الذي يؤدي الإخلال به الى المسؤولية العقدية عن الالتزام القانوني الذي يؤدي الإخلال به الى المسؤولية التقصيرية ، لأن الالتزام القانوني هو التزام ببذل عناية دائماً في حين الالتزام العقدي قد يكون التزاماً بتحقيق نتيجة أو التزاماً ببذل عناية .

وعليه يمكن أن نعرف الخطأ العقدي لمجهز السفينة القاطرة على أنه ((إخلال بمجهز السفينة القاطرة أو من يستخدمهم في تنفيذ التزام يكون مصدره الرئيسي هو العقد بينه وبين مجهز السفينة المقطورة ، ويستوي في ذلك أن يكون عدم قيامه بالتزامه ناشئاً عن عمد أو إهمال ، مما يوجب عليه تعويض الغير عما أصابه من ضرر)) .

أما الخطأ في المسؤولية التقصيرية أو كما يسمى بالخطأ التقصيري والذي عرفه البعض على أنه ((إخلال بالتزام قانوني سابق يصدر عن تمييز وإدراك))^(٢) ، كما عرفه البعض الآخر على أنه ((الالتزام القانوني السابق وهو الالتزام باحترام حقوق الكافة وعدم الإضرار بهم ، وهو التزام ببذل العناية المطلوبة وهي اتخاذ الحيطة والتحلي باليقظة والتبصر في السلوك لتحاشي الإضرار بالغير))^(٣) .

كما يمكن أن نعرف الخطأ التقصيري لمجهز السفينة القاطرة على أنه ((هو الإخلال بالتزام قانوني يصدر عن مجهز السفينة القاطرة ، يظهر في صورة القيام بفعل أو الامتناع عن القيام بفعل يؤدي الى الأضرار بالغير أثناء تنفيذ عملية القطر)) .

(١) د . عبد المجيد الحكيم ، مصدر سابق ، ص ٢٢٣ .

(٢) د . انور طلبية ، المطول في شرح القانون المدني ، ج٣ ، ط ١ ، المكتب الجامعي الحديث ، الاسكندرية ، ٢٠٠٤ ، ص ٢٧٢ .

(٣) د . عبد المجيد الحكيم ، د.عبد الباقي البكري ، أ. محمد طه البشير ، مصدر سابق ، ص ٢٨٧ .

ويقوم الخطأ في المسؤولية التقصيرية لمجهز السفينة القاطرة على عنصرين هما عنصر مادي وهو الإخلال أو التعدي وعنصر معنوي هو التمييز أو الإدراك^(١).

فالعنصر المادي هو التعدي الذي يتمثل في القيام بفعل يلحق ضرراً بالغير ، ويكون هذا الفعل ايجابياً وهو قيام ربان السفينة القاطرة بأضرار الغير أثناء تنفيذ عملية القطر ، اما العنصر المعنوي هو التمييز أو الإدراك ، فلكي يعد مجهز السفينة القاطرة مرتكب خطأ تقصيري عند أضراره بالغير أثناء تنفيذ عملية القطر ، يجب ان يكون مدركاً لما قام به ، فالشخص الذي لا يعلم ما قام به من اعمال لانعدام تمييزه لا يجوز مساءلته مدنياً ، وعليه اذا توافر هذان العنصران توافر الخطأ التقصيري .

كما إن المسؤولية التقصيرية لمجهز السفينة القاطرة تتحقق حتى لو كان الضرر الذي لحق بالسفينة المقطورة ناتجاً عن إهمال الربان وتقصيره أو عدم اتخاذ الاحتياطات التي يجب عليه إتخاذها ، وعليه فالنتيجة واحدة من حيث قيام المسؤولية المدنية والالتزام بالتعويض ، سواء أكان الخطأ عمدي أم غير عمدي^(٢).

ويتضح ذلك من خلال قضية The Uranienbourg التي تتلخص في أن السفينة القاطرة وصلت قبل الوقت المحدد لإجراء عملية القطر ، أي مازالت السفينة التي سيتم قطرها تقوم بتفريغ شحنتها على الرصيف الميناء ، ونتيجة لخطأ ملاحي من جانب ربان السفينة القاطرة اصطدمت هذه الأخير بالسفينة ، فطالب مجهز السفينة المقطورة بتعويض عن الأضرار التي أصابت سفينته بسبب خطأ القاطرة ، ذاهباً الى عدم تطبيق شرط إعفاء القاطرة من المسؤولية الذي تضمنه العقد ، والذي ركن اليه مجهز القطر ، لوقع الحادث قبل بداية تنفيذ عملية القطر ، وقد حسمت المحكمة العليا الفرنسية في حكمها الصادر في سنة ١٩٣٩ بقرارها الذي يعتبر أن عملية القطر تشمل الأعمال الضرورية التي تسبق عملية القطر ذاتها متى ما كان لحركة المقطورة أثر مباشر على القاطرة^(٣).

وأن مسؤولية مجهز السفينة القاطرة وفقاً للقواعد العامة للمسؤولية المدنية عن عمل الغير لا تتحقق عن الأضرار التي تلحق بالغير أثناء تنفيذ عملية القطر ألا إذا أثبت خطأ ربان

(١) د . محمد بهجت عبدالله قايد ، العقود البحرية ، ط ١ ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٩٦ ، ص ٣٨٠ .

(٢) د . مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، مقدمة - السفينة - اشخاص الملاحة البحرية - ايجار السفينة والنقل البحري - الحوادث البحرية - التأمين البحري ، مصدر سابق ، ص ٢٨٥ .

(3) Clare House , op. cit , p 75.

السفينة القاطرة ، وحتى يتمكن المتضرر من الرجوع على مجهز السفينة القاطرة يجب أن يثبت أن الضرر قد حصل عند تنفيذ عملية القطر وخلال مدة تنفيذ العملية^(١) .

ومن صور الخطأ التقصيري لمجهز السفينة القاطرة والذي يستوجب المسؤولية التقصيرية هو تنفيذ عملية القطر بطريقة غير ملائمة ، أو عدم قيام المجهز بتنفيذ القطر أو كان التنفيذ غير صحيح يؤدي الى تعرض السفينة المقطورة للخطر ، وهنا يتحمل مجهز السفينة القاطرة المسؤولية عن الاضرار التي تلحق بالسفينة المقطورة نتيجة انحراف ربان السفينة عن خط السير الواجب الاتباع .

كما يسأل مجهز السفينة القاطرة عن أخطائه الشخصية التي يرتكبها أثناء تنفيذ عملية القطر ، كذلك يكون مسؤولاً عن الأخطاء التي تقع من قبل تابعيه أثناء تأدية العمل أو بسببه و ذلك وفقاً لأحكام القانون ، وأن هذه المسؤولية تقوم استناداً الى مسؤولية المتبوع عن أعمال التابع ، واساسها الخطأ المفترض من جانب مجهز السفينة القاطرة لا يقبل اثبات العكس ، ويرجع الى تقصير مجهز السفينة القاطرة باختيار تابعيه أو اهماله بالرقابة والاشراف على تابعيه اثناء تنفيذ عملية القطر^(٢) .

والقواعد العامة التي اوردها المشرع العراقي لمسؤولية المتبوع عن اعمال تابعيه في القانون المدني لم تضع قاعدة عامة يمكن الاستناد اليها لمساءلة اي متبوع عن اعمال تابعيه عند توفر شروط هذه المسؤولية ، كما هو الحال في بعض القوانين كالقانون المدني المصري (المادة ١٧٤ مدني مصري) بل حدد المشرع العراقي اشخاص تقع عليهم مسؤولية المتبوع عن اعمال تابعيه في الفقرة الاولى من المادة (٢١٩) من القانون المدني العراقي^(٣) .

ويشترط لتحقيق مسؤولية المتبوع عن اعمال تابعيه توفر ثلاثة شروط ، الاول قيام علاقة تبعية بين محدث الضرر التابع وبين المراد تحميله المسؤولية (مجهز السفينة القاطرة) ، والثاني صدور خطأ من احد تابعي مجهز السفينة القاطرة ، والثالث ان يكون الخطأ صادراً من

(3) Vice amiral Henri A RLNO, Guide du Remorquage , PARLS , 2004 ,p2

منشور الموقع الالكتروني <https://www.snsn> . تاريخ الزيارة ٢٠٢٠/١١/١٨

(٢) د . محمد أحمد عبد النعيم ، مصدر سابق ، ص٣٦٧ وكذلك د . حسن مكي مشيري ، مصدر سابق ، ص١٨٠ .

(٣) نصت المادة ٢١٩ من القانون المدني العراقي على ان ((الحكومة والبلديات والمؤسسات الاخرى التي تقوم بخدمة عامة وكل شخص يستغل احد المؤسسات الصناعية او التجارية مسؤولون عن الضرر الذي يحدثه مستخدموهم، اذا كان الضرر ناشئاً عن تعد وقع منهم اثناء قيامهم بخدماتهم)) .

التابع أثناء تأدية الوظيفة أو بسببها ، وهذه المسؤولية لا تقوم من جانب مجهز السفينة القاطرة إلا إذا تحققت مسؤولية التابع .

وان حكم مسؤولية المتبوع (مجهز السفينة القاطرة) عن اخطاء تابعيه في القانون المدني العراقي قائمة على أساس الخطأ المفترض في الرقابة والتوجيه لا إدارة وتنفيذ عملية القطر ، القابل لأثبات العكس بخلاف ما جاء به القانون المدني المصري وبدلالة المادة (٢٢٠) مدني عراقي^(١) .

ونجد ان المشرع المصري قد اشار الى مسؤولية المتبوع عن أخطاء تابعيه في المادة (١/١٤٧) من القانون المدني المصري والتي تجعل المتبوع مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه تابعه اذا وقع منه اثناء تأدية الوظيفة او بسببها .

أما قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ فقد اوضحت المادة (٨٠) منه مسؤولية مجهز السفينة القاطرة عن اخطاء تابعيه ، إذ نصت على أن ((يسأل مالك السفينة أو مجهزها مدنياً عن أفعال الربان والبحار والمرشد أو أي شخص آخر في خدمة السفينة متى وقعت منهم أثناء تأدية وظائفهم أو بسببها ، كما يسأل عن التزامات الربان الناشئة عن العقود التي يبرمها في حدود سلطاته القانونية)) .

ويلاحظ من خلال نص هذه المادة أن المشرع المصري قام بتحديد مسؤولية مجهز السفينة القاطرة عن اخطاء ، تابعيه ، ومن هؤلاء الاشخاص التابعين بعملهم لمجهز السفينة القاطرة الربان والبحار والمرشد أو أي شخص آخر في خدمة السفينة متى وقعت منهم أثناء تأدية وظائفهم أو بسببها .

أما المشرع الكويتي فقد تطرق في المادة (٩٠) من قانون التجارة البحرية الكويتي رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠ لمسؤولية مجهز السفينة القاطرة عن اعمال تابعيه إذ نصت على أن ((يسأل مالك السفينة أو مجهزها مدنياً عن أفعال الربان والبحار والمرشد أو أي شخص آخر في خدمة السفينة متى وقعت منهم أثناء تأدية وظائفهم أو بسببها ، كما يسأل عن التزامات الربان الناشئة عن العقود التي يبرمها في حدود سلطاته القانونية)) .

ونجد من خلال نص هذه المادة التي اوردها المشرع الكويتي انها مطابق لنص المادة (٨٠) من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ ، وان مجهز السفينة القاطرة مسؤول

(١) د . عقيل فاضل حمد الدهان ، مصدر سابق ، ص ٧٨ .

عن افعال الاشخاص الذين يعملونه معه ، وعن الالتزامات التي يبرمها الربان ، كما بينت مسؤولية المجهز بنوعيتها التقصيرية و العقدية عن الأخطاء التي تقع من قبل تابعيه اثناء تأديتهم لوظيفتهم او بسببها .

ومن هؤلاء الاشخاص التابعين بعملهم لمجهز السفينة القاطرة المرشد البحري حيث يعد المرشد شخصاً تابعاً لمجهز السفينة القاطرة عند قيامه بعملية الارشاد ، لأنه يقوم بعمله لمصلحة ولحساب مجهز السفينة القاطرة ، وعليه يسأل المجهز عن اخطاء المرشد على اساس مسؤولية المتبوع عن اعمال تابعه ولو كان الارشاد اجبارياً^(١) .

وأكد هذه المسؤولية لمجهز السفينة القاطرة نصّ المادة (٧٠) من تعليمات الموانئ العراقية رقم ١ لسنة ١٩٩٨ بقولها ((يسأل مالك او ربان السفينة عن الهلاك أو الأضرار التي تلحق بالخير بسبب الاخطاء التي تقع من المرشد عند قيامه بعملية الارشاد)).

ويتبين لنا من خلال نص هذه المادة أن المشرع العراقي حمل مجهز السفينة القاطرة المسؤولية عن الاخطاء التي تقع من قبل المرشد عند قيامه بعملية الارشاد ، وان ما قررته هذه المادة يعد تطبيقاً للقواعد العامة لمسؤولية المتبوع عن عمل تابعيه الواردة في القانون المدني العراقي .

وهذا ما قرره القضاء العراقي بموجب الحكم الصادر من محكمة استئناف البصرة المرقم ١٦٥ /س/ ٢٠٠٠ والصادر بتاريخ ١٢/١١/٢٠٠٠ وملخص هذا الحكم هو ((ان المدعي المدير العام للشركة العامة لتجارة الحبوب اضافة لوظيفته ادعى لدى محكمة بداءة البصرة أنه بتاريخ ١٩٩٨/٩/٢٨ اصطدمت السفينة الجنبية (الخنساء) والعائدة لدائرة المدعي عليه الاول المدير العام للشركة العامة للنقل المائي اضافة لوظيفته برصيف الجنايب والعائد لدائرة المدعي والواقع في سايلو ام قصر ، علماً ان الجنبية المذكورة كانت تقوم بسحبها الساحبة (الامين) والعائدة لدائرة المدعي عليه الثاني المدير العام للشركة العامة لموانئ العراق اضافة لوظيفته ، وان الذي كان يرشد الساحبة هو ربان المرفأ فكان التقصير من جانبه ، لذا طلب المدعي إلزام المدعى عليهما بتعويض عن الأضرار الحاصلة ، أصدرت محكمة بداءة البصرة حكماً يقضي بإلزام المدعي عليه الاول بمبلغ التعويض ، وعند استئناف الحكم لدى محكمة استئناف البصرة قررت المحكمة (... أن المادة (٧٠) من تعليمات قانون الموانئ رقم ٢١ لسنة ١٩٩٥ قررت بأن مالك السفينة يسأل مالك او ربان السفينة عن الهلاك أو

(١) د . مصطفى كمال طه ، مبادئ القانون البحري ، ط٣ ، الدار الجامعية ، بيروت ، بدون سنة طبع ، ص ١٧٧.

الأضرار التي تلحق بالغير بسبب الأخطاء التي تقع من المرشد عند قيامه بعملية الارشاد لذا تقرر تأييد حكم محكمة بداءة البصرة الصادر بتاريخ ١٩٩٩/١٢/٣٠ ورد الطعون الاستئنافية وصدر القرار بالاتفاق في ٢٠٠٠/١٢/١١ (١) .

ويلاحظ على هذا الحكم ان المحكمة قررت مسؤولية مجهز السفينة القاطرة عن الأضرار التي يتسبب بها المرشد بخطئه ، وهذا يعد تطبيقاً للقواعد العامة في مسؤولية المتبوع عن اعمال تابعيه .

الفرع الثاني

الضرر

إن الركن الثاني لمسؤولية مجهز السفينة القاطرة هو الضرر ، والضرر بصورة عامة كما عرفه البعض على أنه ((أذى يصيب الشخص في حق أو في مصلحة مشروعة له وهو ركن اساس في المسؤولية لأن المسؤولية تعني التزاماً بالتعويض ، والتعويض يقدر بقدر الضرر)) (٢) .

في حين يمكن تعريف الضرر الذي يحرك مسؤولية مجهز السفينة القاطرة على أنه الضرر الذي يصيب الغير في أثناء تنفيذ عملية القطر الناشئ عن خطأ ربان السفينة ، وان هذه المسؤولية لا تتحقق إلا اذا ترتب على الخطأ الذي ارتكبه الربان ضرر بالغير ، فإن لم يكن هناك ثمة ضرر لحق بالغير أثناء تنفيذ عملية القطر ، لا يكون مجهز السفينة القاطرة مسؤولاً ولا يلتزم بالتعويض .

كما أن المسؤولية المدنية لمجهز السفينة القاطرة سواء كانت عقدية أو تقصيرية تدور مع الضرر وجوداً وعدماً ، فلا مسؤولية حيث لا ضرر ، وهذا ما أكدته المادة (٢٠٤) من القانون المدني العراقي ((كل تعد يصيب الغير بأي ضرر يستوجب التعويض)) كما نصت على ركن الضرر المادة (١٦٣) من القانون المدني المصري رقم (١٣١) لسنة ١٩٤٨ المعدل والمادة (٢٢٧) من القانون المدني الكويتي رقم (٦٧) لسنة ١٩٨٠ والمادة (١٣٨٢) من القانون المدني الفرنسي لسنة ١٨٠٤ المعدل .

(١) قرار محكمة استئناف البصرة المرقم ١٦٥ /س/ ٢٠٠٠ والصادر بتاريخ ٢٠٠٠/١١/١٢ (غير منشور) .

(٢) د . عبد المجيد الحكيم ، مصدر سابق ، ص ٢٢٣ .

وعليه لا يكفي لانعقاد مسؤولية مجهز السفينة القاطرة ، أن يتم إثبات خطأ ربان السفينة القاطرة أثناء تنفيذ عملية القطر ، بل يجب أن يترتب على هذا الخطأ ضرر يصيب الغير ، كما يتحمل مجهز السفينة القاطرة المسؤولية عن الضرر الذي يصيب مجهز السفينة المقطورة في أثناء تنفيذ عملية القطر ، ولا يحتاج دليل لأثبات مسؤوليته ، لأن مجهز السفينة القاطرة يلتزم وفقاً لعقد القطر البحري بتوصيل السفينة المقطورة سالمة الى مكان الوصول ، أما إذا تسبب مجهز السفينة القاطرة او المقطورة بأحداث ضرر للغير ، فان مجهز السفينة القاطرة يتحمل مسؤولية هذا الضرر ^(١) .

والضرر الذي يلحق بالغير في أثناء تنفيذ عملية القطر قد يكون ضرر مادي أو ضرر أدبي ، فالضرر المادي هو الضرر الذي يصيب الشخص في ماله أو اي عنصر من عناصر ذمته المالية ، وقد تطرق الى هذا المعنى المشرع العراقي في المادة (١١٨) من تعليمات الموائى العراقية رقم ١ لسنة ١٩٩٨ ، في حين نجد ان المشرع المصري قد اشار الى هذا الضرر من خلال المادة (٢٨٠) الفقرة الاولى من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٨ ، وكذلك المادة (١/٢١٧) من القانون البحري الكويتي رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠ والمادة (٢٨) من القانون الفرنسي الخاص بالتجهيز والبيع البحرية رقم ٦٩ لسنة ١٩٦٩ وأن مصطلح الضرر الذي جاء في النصوص أعلاه هو عام أي مطلق وهذا يشمل الضرر المادي والادبي .

كما أن الفعل الضار المرتب لمسؤولية مجهز السفينة القاطرة خلال تنفيذ عملية القطر قد يتمثل أما بفعل الأشياء أو فعل الأشخاص ، ويكون بفعل الأشياء عند حدوث الضرر بسبب هيكل السفينة أو الرافعة أو اي شئ آخر يتواجد على السفينة القاطرة او المقطورة ، أما بفعل الأشخاص فيتمثل بما يرتكبه احد الأشخاص التابعين لمجهز السفينة القاطرة من أخطاء تلحق بالغير ضرر خلال تنفيذ عملية القطر ^(٢) .

ويشترط في الضرر المادي أن يكون محققاً ، ويكون الضرر محققاً إذا كان مؤكد الحدوث سواء كان حالاً أي وقع فعلاً أو كان مستقبلاً ، إذا كان وجوده مؤكداً وان تراخى وقوعه إلى زمن لاحق ، ويشمل ذلك الضرر الذي اصاب المضرور وقت المطالبة بالتعويض كأن يموت المضرور أو يصاب بتلف في ماله أو جسمه ، والضرر المستقبلي ، هو الذي سيقع حتماً في

(1) Vice amiral Henri A RLNO , op.cit,p5.

(٢) بن موفق نعيمة ، مصدر سابق ، ص ٩٨ .

المستقبل ما دام سببه قد تحقق في الحال ، كأن يصاب احد الاشخاص الموجودين على متن السفينة المقطورة بعاهة مستديمة بما يؤكد انها ستعجزه عن العمل في المستقبل^(١) .

هذا وقد يتمثل الضرر الذي يصيب الغير في أثناء تنفيذ عملية القطر بالضرر البدني ، حيث يسأل مجهز السفينة القاطرة عن الضرر البدني الذي يصيب الغير كالمرشدين أثناء صعودهم أو نزولهم من السفينة القاطرة ، والناشئة عن خطأ ربان السفينة القاطرة أثناء تنفيذ عملية القطر ، كما يمكن أن يتمثل الضرر المادي بصورة الأضرار التي تصيب مالكي السفن الأخرى أو الأضرار التي تصيب منشأة الميناء والتي تكون ناشئة عن خطأ ربان السفينة القاطرة أثناء تنفيذ عمليات القطر^(٢) .

أما الضرر الاحتمالي وهو الضرر الذي لم يقع ولا يوجد ما يؤكد وقوعه مستقبلاً ، فلا يكفي لقيام مسؤولية مجهز السفينة القاطرة الا اذا تحقق ذلك الضرر فعلاً ، وهذا ما أكدته محكمة التمييز العراقية في احد قراراتها والذي جاء فيه ((يقتصر التعويض عن الضرر المتحقق دون الضرر المحتمل))^(٣) .

الفرع الثالث

العلاقة السببية

يلزم لقيام المسؤولية المدنية لمجهز السفينة القاطرة ، فضلاً عن ركني الخطأ والضرر، توافر العلاقة السببية بينهما ، أي أن يكون الضرر متولداً عن الخطأ المنسوب لمجهز القطر ويقصد بالعلاقة السببية هي ((أن يكون الضرر نتيجة طبيعية لعدم قيام المدين بتنفيذ التزامه

(١) نص(٢٠٨) من القانون المدني العراقي ((اذا لم يتيسر للمحكمة ان تحدد مقدار التعويض تحديداً كافياً فلها ان تحتفظ للمتضرر بالحق في أن يطالب خلال مدة معقولة بإعادة النظر في التقدير)) وتقابلها م (١٧٠) من القانون المدني المصري ، وهذا ما اكدته محكمة التمييز العراقية في قرارها المرقم ٢١٣/٢١٢ ، الهيئة المدنية الموسعة تاريخ ٢٠١٨/٧/١١ منشور على الموقع الالكتروني لمحكمة التمييز الاتحادية في العراق <https://iraqcas.hjc.iq> .

(٢) د .علاء الدين عبد المجيد ، مصدر سابق ، ص٣٢٤ .

(٣) قرار محكمة التمييز العراقية المرقم ٧٧ /مدنية اولى /١٩٧٥ ، تاريخ القرار ١٩٧٥/٥/٢١ ، منشور على الموقع الالكتروني لمحكمة التمييز الاتحادية في العراق <https://iraqcas.hjc.iq> .

العقدي في المسؤولية العقدية ، وأن يكون نتيجة مباشرة للإخلال بواجبه القانوني في المسؤولية التقصيرية ، ولا فرق في النتيجة الطبيعية والنتيجة المباشرة من حيث المعنى))^(١) .

كما تعد العلاقة السببية الركن الثالث من أركان مسؤولية مجهز السفينة القاطرة وركن مستقل عن ركني الخطأ والضرر ، ولا يكفي لقيام مسؤولية مجهز السفينة القاطرة وجود خطأ من جانبه وضرر لحق بالغير ، أثناء تنفيذ عملية القطر ، هذا الخطأ وقد ينسب الى ربان السفينة القاطرة ، أي أن يرتكب هذا الربان خطأ يلحق بالغير ضرر ، بل يشترط ان تقوم علاقة سببية مباشرة بين الخطأ والضرر أي يجب أن يكون الضرر الذي لحق بالغير نتيجة مباشرة لذلك الخطأ ، فالعلاقة السببية هي السبب في إلزام مجهز السفينة القاطرة بالتعويض عن الضرر الذي لحق بالغير ، أما إذا انقطعت العلاقة السببية بين خطأ ربان القطر والضرر ، أي إذا وقع الضرر بسبب أجنبي كالقوة القاهرة أو خطأ المضرور أو خطأ الغير فلا محل لمسؤولية المجهز المدنية لانعدام الصلة بين الخطأ والضرر ، وهذا ما أشارت إليه المادة (٢١١) من القانون المدني العراقي ، كما أشارت الى المعنى نفسه المادة (١٦٥) من القانون المدني المصري ، وكذلك المادة (٢٣٣) من القانون المدني الكويتي^(٢) .

أما إذا انقطعت العلاقة السببية بين خطأ ربان القطر والضرر ، أي إذا وقع الضرر بسبب أجنبي كالقوة القاهرة أو خطأ المضرور أو خطأ الغير فلا محل لمسؤولية المجهز المدنية لانعدام الصلة بين الخطأ والضرر ، وهذا ما أشارت إليه المادة (٢١١) من القانون المدني العراقي ، كما أشارت الى المعنى نفسه المادة (١٦٥) من القانون المدني المصري ، وكذلك المادة (٢٣٣) من القانون المدني الكويتي .

ويمكن للغير المتضرر من عملية القطر أن يستخدم المسؤولية العقدية التي يكون فيها مجهز السفينة القاطرة مسؤول مسؤولية عقدية ، كما أن الضرر الحاصل فيها هو نتيجة طبيعية لعدم قيام المدين بتنفيذ التزامه العقدي، الذي هو مطالب فيه بضمان السلامة عملية القطر وعدم الإخلال بالتزاماته العقدية^(٣) .

(١) رائد كاظم محمد الحداد ، التعويض في المسؤولية التقصيرية ، بحث منشور في مجلة الكوفة للعلوم القانونية والسياسية ، تصدر عن كلية القانون والعلوم السياسية ، جامعة الكوفة ، العدد ٨ ، ٢٠١٠ ، ص ٧٩ .

(٢) نهى خالد عيسى المعموري ، مصدر سابق ، ص ١٣١ .

(٣) خالد محمد المروني ، مصدر سابق ، ص ١١٨ .

المبحث الثاني

أحكام مسؤولية مجهز السفينة القاطرة

إن الآثار المترتبة على حكم تحقق المسؤولية المدنية لمجهز السفينة القاطرة بعد توافر أركان هذه المسؤولية من خطأ وضرر وعلاقة سببية نتيجة الأضرار التي تحدث في أثناء تنفيذ عملية القطر ، يترتب عليها التزام المجهز بتعويض الأضرار المادية والأدبية التي أصابت الأشخاص الذين لحق بهم ضرر ، إلا أنه قد يعفى من هذه المسؤولية في حالات معينة أي بإثبات أنه لم يخطأ ، كما يكون له دفع هذه المسؤولية بإثبات خطأ مجهز السفينة المقطورة أو خطأ الغير ، كما لا يكون لهذا الإعفاء أثر إلا فيما بين أطراف عقد القطر البحري ، وعليه سنقسم هذا المبحث على مطلبين ، سيكون الأول لبحث آثار مسؤولية مجهز السفينة القاطرة ، في حين سيعقد الثاني لبحث الإعفاء من المسؤولية .

المطلب الاول

آثار مسؤولية مجهز السفينة القاطرة

بعد أن نتحقق المسؤولية المدنية لمجهز السفينة القاطرة من خلال إثبات علاقة السببية بين الخطأ والضرر للأشخاص الذين لحق بهم ضرر من خلال تنفيذ عملية القطر ، وأن الاثر الذي يترتب على تحقق هذه المسؤولية سواء كانت هذه المسؤولية عقدية أو تقصيرية هو التعويض ، كما أن الغرض من فرض هذا الجزاء هو إزالة الضرر ومحو آثاره ، والتعويض يكون على نوعين استناداً لأحكام القواعد العامة ، أما إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع الضرر وهو التعويض العيني أو قد يكون التعويض بمقابل ، وعليه سنقسم هذا المطلب على فرعين ، سنخصص الاول منهما الى تعريف التعويض ، وفي الثاني سنتناول أنواع التعويض .

الفرع الاول

تعريف التعويض

إن الأثر الطبيعي الذي يترتب على قيام مسؤولية مجهز السفينة القاطرة ، هو نشوء الحق للمتضرر- مجهز السفينة المقطورة- بالمطالبة بالتعويض^(١) ، حيث يستطيع الدائن (مجهز السفينة المقطورة) مطالبة مدينه (مجهز السفينة القاطرة) بالتعويض عند إخلاله بالتزاماته العقدية الواردة في عقد القطر البحري او التأخير بتنفيذها او عند اخلاله بالتزاماته القانونية .

وقد عرف الفقه التعويض بتعريفات متعددة فقد عرفه رأي بأنه (وسيلة القضاء الى إزالة الضرر أو التخفيف من وطأته)^(٢) .

في حين عرف البعض التعويض على أنه ((مبلغ من النقود يساوي المنفعة التي كان يحصل عليها الدائن لو نفذ المدين التزامه على النحو الذي يقضي به مبدأ حسن النية والثقة المتبادلة بين الناس))^(٣) .

وهناك من يعرفه على أنه ((المال الذي يلزم المدين بدفعه إلى الدائن عن الضرر الذي أصابه))^(٤) ، كما عرف البعض التعويض على أنه ((مبلغ من النقود أو أية ترضية من جنس الضرر تعادل ما لحق المضرور من خسارة وما فاتته من كسب كاناً نتيجة طبيعية للفعل الضار))^(٥) .

وفيما نرى أن التعريف الأفضل للتعويض هو أنه ((حق للدائن المضرور ، يترتب في ذمة محدث الضرر ، والذي إما أن يكون على شكل نقد ، أو أية ترضية أخرى سواء كان هذا

(١) التعويض لغة : هو الخلف أو البدل ، فَيُقَالُ أَخَذْتُ الْكِتَابَ عَوْضًا عَنْ مَالِي أَيْ بَدَلًا مِنْهُ ، وَأَعَاضَ وَعَوْضَهُ تَعْوِضًا ، وَعَاضَ أَيْ اعْطَاهُ الْعَوْضَ ، وَاعْتَاَضَ وَتَعَوَّضَ أَخَذَ الْعَوْضَ ، وَاعْتَاَضَ فَلَانًا: سَأَلَهُ الْعَوْضَ ، يَنْظُرُ عَلِي بْنُ سَيِّدٍ ، الْمَحْكَمُ وَالْمَحِيطُ الْأَعْظَمُ فِي اللُّغَةِ ، ج ٢ ، مطبعة مصطفى البابي ، مصر ، ١٩٥٨ ، ص ٢١٠ .

(٢) د . سعدون العامري ، تعويض الضرر في المسؤولية التقصيرية ، منشورات مركز البحوث القانونية ، بغداد ، ١٩٨١ ، ص ١٤٣ .

(٣) د . حسن علي الذنون ، مصدر سابق ، ص ٣٤٨ .

(٤) مفيد محمد علي ، تعويض الضرر في المسؤولية العقدية ، بحث مقدم للمعهد القضائي ، بغداد ، ١٩٨٥ ، ص ٤٨ .

(٥) د . عبد المجيد الحكيم ، مصدر سابق ، ص ٣٢٨ .

الالتزام عقدياً ، أم تقصيرياً))^(١) ، إذ ذكره عناصر التعويض المترتب عن اخلال مجهز السفينة القاطرة بالتزاماته عقدية كانت أم تقصيرية .

وعند الرجوع الى التشريعات محل المقارنة نجد أنها لم تضع تعريفاً للتعويض ، إلا أنها قد تطرقت اليه ، ومنها القانون المدني العراقي قد تناول التعويض في الفقرة الثانية من المادة (١٦٩) ، التي نصت على أن ((يكون التعويض عن كل التزام ينشأ عن العقد سواء كان التزاماً بنقل ملكية أو منفعة أو أي حق عيني آخر أو التزاماً بعمل أو امتناع عن عمل ويشمل ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب ...)) ، كما أشار القانون المدني المصري الى التعويض بنص واضح و أوجب تعويض المتضرر عن ما اصابه من ضرر نتيجة الخطأ حتى لو لم يكن التعويض قد تم تضمينه في العقد أو بنص القانون للقاضي تقدير ذلك ، وهذا ما نصت عليه الفقرة الاولى من المادة (٢٢١) والتي جاء فيها ((إذا لم يكن التعويض مقدراً في العقد أو بنص في القانون ، فالقاضي هو الذي يقدره ، ويشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب ، بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو التأخير في الوفاء به ، ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوقى ببذل جهد معقول)) ، كما ان القانون المدني الفرنسي في المادتين ١١٤٩ ، ١١٥٠ اشار إلى التعويض كونه وسيلة لإزالة الضرر عن المتضرر وتعويضه بما يتناسب مع ما لحقه من خسارة وما فاتته من كسب .

وان الأضرار القابلة للتعويض في نطاق المسؤولية المدنية لمجهز السفينة القاطرة والتي تحدث أثناء تنفيذ عملية القطر هي الأضرار المادية وأن هذا النوع من التعويض يقدر وفقاً للقواعد العامة في القانون المدني ، كما يشمل التعويض الضرر الأدبي ، والتعويض قد يكون تعويضاً عينياً أو تعويضاً نقدياً^(٢) .

كما يجب تقدير التعويض وقت حصول الضرر ، وهذا ما اكده القضاء العراقي في أكثر قراراته إلى أن تقدير التعويض يجب أن يراعي في وقت حصول الضرر لا في وقت آخر، إذ

(١) حسن حنتوش رشيد الحسناوي ، الضرر المتغير وتعويضه في المسؤولية التقصيرية (دراسة مقارنة) ،

اطروحة دكتوراه مقدمة الى كلية القانون ، جامعة بغداد ، ٢٠٠٤ ، ص ٦٨ .

(٢) ينظر المواد (١٦٨) و (١٦٩) و (٢٠٧) من القانون المدني العراقي .

جاء في قرار لمحكمة التمييز الاتحادية على أن التعويض عن الضرر في المسؤولية التقصيرية يقدر بتاريخ حصول الضرر وليس بتاريخ آخر ، وكذلك القضاء المصري ^(١) .

وعند توفر أركان مسؤولية المجهز المدنية من خطأ وضرر وعلاقة سببية نتيجة قيامه بتنفيذ عملية القطر ، يلتزم بتعويض الأضرار المادية والمعنوية التي أصابت الأشخاص الذين لحق بهم الضرر من خلال تنفيذ عملية القطر ، كما يمكن للغير الذين أصابهم ضرر من جراء ذلك ان يرفعوا دعوى مدنية لمطالبة مجهز السفينة القاطرة بالتعويض عن هذه الأضرار ، لذا فالضرر الناشئ عن خطأ ربان السفينة القاطرة أثناء تنفيذ عملية القطر يعد مصدراً لمسؤولية المجهز المدنية طالما ان هذا الخطأ قد سبب ضرراً للغير ، ومن ثم يلتزم بالتعويض لجبر الضرر المترتب على ذلك طبقاً للقواعد العامة ، وهذا ما أشارت اليه المادة (٢٠٤) من القانون المدني العراقي التي نصت على انه ((كل تعد يصيب الغير بأي ضرر..... يستوجب التعويض)) .

كما نصت المادة (١٦٣) من القانون المدني المصري التي جاء فيها أن ((كل خطأ سبب ضرر للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض)) ، وكذلك المادة (١/٢٢٧) من القانون المدني الكويتي التي نصت على انه ((كل من أحدث بفعله الخاطئ ضرراً بغيره يلتزم بتعويضه)) ، ونص المادة (١٣٨٢) من القانون المدني الفرنسي والتي نصت على أنه ((كل فعل صادر من أي شخص سبب ضرراً للغير يعتبر خطأ ويلزم مرتكبه بأصلحه)) ^(٢) .

كما أن جميع أموال مجهز السفينة القاطرة ضامنة للوفاء بمبلغ التعويض عن الأضرار التي لحقت بالغير عند القيام بتنفيذ عملية القطر ، وأن الأصل في مسؤولية مجهز السفينة القاطرة هي مسؤولية شخصية غير محدودة تخضع للقواعد العامة سواء كانت هذه

(١) قرار محكمة التمييز الاتحادية رقم ٥١٧٧ /م/ منقول ٩٨٨/ في ٧/ ٤/ ١٩٩٩ غير منشور ، سعيد أحمد شعله ، قضاء النقض المدني ، دعوى التعويض مجموعة المبادئ القضائية التي قررتها محكمة النقض في التعويض عن المسؤولية المدنية العقدية والتقصيرية خلال ستة وخمسين عاماً من ١٩٣١-١٩٨٧ ، منشأة المعارف الإسكندرية ، ١٩٨٠ ، ص ٩٦ .

(٢) ينظر نص المادة (١٣٨٢) من القانون المدني الفرنسي ((Lareparation peut etre demandee Sur le fondement des articles et suivants du Code civil francais de 1804, applicable au Togo)) ، القانون منشور على موقع التشريعات الفرنسية [http:// www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr) ، تاريخ الزيارة ١٨ / ١١ / ٢٠٢٠ .

المسؤولية عقدية او تقصيرية ، ناتجة عن اخطاء مجهز السفينة القاطرة الشخصية أو عن اخطاء تابعيه^(١) .

وتمتد هذه المسؤولية في الأصل على جميع أمواله ، إلا أن الأمر يختلف في نطاق القانون البحري بحيث يمكن لمجهز السفينة القاطرة وربانها وغيره من التابعين البحريين الحق في تحديد مسؤوليته تجاه الغير الذين لحق بهم ضرر في أثناء تنفيذ عملية القطر متى ما أنعقدت مسؤوليته المدنية ، أما إذا كان الربان في الوقت نفسه مجهزاً أو مالكاً للسفينة فإنه لا يستفاد من ذلك إلا إذا كان الخطأ صدر منه بوصفه رباناً أو أحد البحارة . وهذا ما أشارت اليه المادة (٩٨/ثانياً) من مشروع القانون البحري العراقي ((للربان أو البحار تحديد مسؤوليته ولو كان الحادث الذي نشأ عنه الضرر يرجع الى خطأ صادر منه ، ومع ذلك إذا كان الربان أو البحار في الوقت ذاته مالكاً منفرداً أو على الشيوع أو مجهزاً أو مستأجراً فلا يسري هذا الحكم إلا إذا كان الخطأ قد وقع منه بوصفه رباناً أو بحاراً))^(٢) ، كما أشارت الى الحكم ذاته المادة (٢/٩١) من القانون البحري المصري ، وكذلك المادة (٢/٩٧) من القانون البحري الكويتي ، والمادة (٣/٦) من معاهدة بروكسل لسنة ١٩٥٧ الخاصة بتحديد مسؤولية أصحاب السفن البحرية ، والتي نصت على ((عندما تقام الدعوى ضد قائد السفينة او ربابنتها يمكن لهؤلاء ان يحددوا مدى مسؤوليتهم حتى ولو كان الحادث الناشئ عنه الدين في الاصل ، ناتجاً بسبب خطأهم الشخصي الا انه في الحالات التي يكون فيها قبطان السفينة او احد ربابنتها مالكاً وحيداً لها في نفس الوقت او شريكاً في ملكيتها او مستأجراً لها او مجهزها او مجهزها ومديرها معاً ، لا تطبق احكام هذه الفقرة الا عندما يكون الخطأ المرتكب ناتجاً عنهما بوصفهما قبطاناً او رباناً)) .

وأن السبب في تحديد مسؤولية مجهز السفينة القاطرة يرجع الى المخاطر التي تتعرض لها السفينة القاطرة أثناء استغلالها في النشاط البحري ، وهذا ما يعرض رؤوس الأموال الضخمة والاستثمار في التجارة البحرية للخسائر أو إفلاس مجهز السفينة القاطرة^(٣) .

كما أن صور تحديد مسؤولية مجهز السفينة القاطرة عن الأضرار التي تحدث في أثناء تنفيذ عملية القطر قد تكون بصورة التحديد العيني لمسؤولية المجهز ، أذ تنحصر في قيمة السفينة

(١) د . حسن مكي مشيري ، مصدر سابق ، ص ١٧٩ .

(٢) نهى خالد عيسى المعموري ، مصدر سابق ، ص ١٣٤ .

(٣) د . لطيف جبر كومانى ، القانون البحري ، الطبعة الثانية ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، ١٩٩٨ ، ص ٧١ .

القاطرة ذاتها وأجرتها دون أن تتعدها الى سفينة أو أموال أخرى ، كما يمكن أن تكون بصورة التحديد الجزافي لمسؤولية المجهز ، إذ يسأل مجهز السفينة القاطرة مسؤولية شخصية عن أخطاء الربان وتابعيه من الملاحين ، ولكنه يستطيع التخلص من هذه المسؤولية عند دفعه مبلغ التعويض الذي يتم تقديره أما على اساس طبيعة الأضرار الحاصلة وحمولة السفينة أو على اساس قيمة السفينة بعد وقوع الحادث وأجرتها^(١) .

حيث أجاز المشرع المصري في المادة (١/٨١) من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ لمجهز السفينة القاطرة أن يحدد مسؤوليته بالمبالغ المنصوص عليها في المادة (٨٣) أياً كان نوع هذه المسؤولية سواء كانت مسؤولية عقدية أو مسؤولية تقصيرية .

وعلى الرغم من ذلك ألا أن المادة (١/ ٨١) حددت مسؤولية المجهز عن بعض الأضرار على سبيل الحصر وهي :

((أ – الأضرار التي تحدثها السفينة لمنشأة الميناء أو الأحواض أو الممرات المائية أو المساعدات الملاحية.

ب – الأضرار البدنية والأضرار المادية التي تقع على ظهر السفينة أو التي تتعلق مباشرة بالملاحة البحرية أو بتشغيل السفينة)) .

ويتضح من خلال نص المادة أن المشرع المصري قد حدده مسؤولية مجهز السفينة القاطرة بالتعويض عن كافة الأضرار البدنية والمادية التي تقع على ظهر السفينة والتي تتعلق بالملاحة البحرية ، أما الأضرار التي تلحق بالغير لا يتحملها المجهز مالم يكن قد تسبب بها شخصياً أو تسبب بها ربان السفينة القاطرة .

وكذلك المشرع الكويتي حدد مسؤولية مجهز السفينة القاطرة بالتعويض عن الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عملية القطر في المادة (٩١) من قانون التجارة البحرية الكويتي والتي نصت على أنه ((١- يجوز لمالك السفينة أن يحدد مسؤوليته بالقدر المبين في المادة ٩٤ في ما يتعلق بالالتزامات الناشئة عن أحد الاسباب الأتية : ب - وفاة أو إصابة اي شخص آخر على البر أو في البحر وكذلك ضياع أو تلف اي مال آخر أو اعتداء على أي حق إذا كان الضرر ناشئاً عن فعل أو خطأ اي شخص يكون المالك مسؤولاً عنه سواء وجد هذا الشخص على السفينة أولم يوجد)).

(١) د . مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ١٤٩ .

ويلاحظ من خلال نص هذه المادة التي اوردتها المشرع الكويتي والتي أجاز فيها لمجهز السفينة القاطرة بتحديد مسؤوليته بتعويض عن الأضرار البدنية والمادية التي تحدث أثناء القيام بالملاحة البحرية ، وكذلك الأضرار التي تلحق بالغير والتي تسبب بها المجهز شخصياً أو الأضرار التي يتسبب بها ربان السفينة .

ويجب أن يكون التعويض متناسباً مع الضرر الذي لحق بالغير عند حدوثه أثناء تنفيذ عملية القطر دون مغالاة أو دون أن يكون وسيلة للإثراء على حساب مجهز السفينة القاطرة ، وهذا ما أشارت إليه المادة (١/٢٠٧) من القانون المدني العراقي فنصت على انه ((تقدر المحكمة التعويض في جميع الأحوال بقدر ما لحق المتضرر من ضرر وما فاتته من كسب بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية للعمل غير المشروع)) واکده القضاء العراقي وكذلك القضاء المصري ^(١) ، كما أشارت الى المعنى نفسه المادة (١/٢٣٠) من القانون المدني الكويتي .

الفرع الثاني

أنواع التعويض

أن الغرض من التعويض هو إعادة المضرور إلى الوضع الذي كان يمكن أن يكون فيه لو لم يصبه الضرر ، وهو وسيلة لتعويض المضرور وازالة الضرر ومحو آثاره ، كما يلزم تأسيس التعويض على تقدير القاضي للضرر حين حدوثه ^(٢) ، وان المادة (١٧١) من القانون المدني المصري نصت على أن ((١- يعين القاضي طريقة التعويض تبعاً للظروف ، ويصح أن يكون التعويض مقسطاً كما أن يكون إيراداً مرتباً ٢- ويقدر التعويض بالنقد ، على أنه يجوز للقاضي ، تبعاً للظروف وبناءً على طلب المضرور بأن يأمر بإعادة الحالة إلى ما كانت عليه ، وأن يحكم بأداء أمر معين متصل بالعمل غير المشروع وذلك على سبيل التعويض)) ، وعليه فإن التعويض وفقاً لما تقدم ، واستناداً للأحكام القواعد العامة ، يكون على نوعين ، أما

(١) ينظر قرار محكمة التمييز العراقية رقم ١٠٧٧ / الهيئة الاستئنافية منقول تاريخ القرار ٢٠٢١/٤/١٨ ، منشور على الموقع الالكتروني لمحكمة التمييز الاتحادية في العراق <https://iraqcas.hjc.iq> وهذا ما اكدته ايضاً محكمة النقض المصرية في الطعن رقم ٥٢٤ - س٥٦ - ق جلسة ١٩٩٠/٣/٢٢ لسنة ٤١ ، ص٨٢٩ ، منشور على الموقع الالكتروني الخاص بمحكمة النقض المصرية [https:// www.cc.gov.eg](https://www.cc.gov.eg) .

(٢) د . مختار القاضي ، أصول الالتزامات في القانون المدني ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٦٧ ، ص١٤٠ .

يكون تعويضاً عينياً ، وذلك بتحقيق إعادة الحال إلى ما كانت عليه قبل وقوع الضرر، او يكون التعويض بمقابل ذلك بتحقيق دفع مبلغ من المال سواء كانه نقداً أو غير نقد ، وسنبحث التعويض العيني والتعويض بمقابل بشيء من التفصيل في فقرتين مستقلتين كالآتي :

أولاً : التعويض العيني :

بعد أن بينا تعريف التعويض بشكله العام لا بد أن نعود على ذي بدء ونحاول استجلاء معنى التعويض العيني الذي يكون متى ما تضمن إعادة الحال إلى ما كانت عليه قبل وقوع الضرر أو وقوع الفعل الضار، ويتمثل في محو وإزالة الضرر الذي لحق بالمتضرر وإعادته الى الحالة التي سبق ان كان عليها ، ويعتبر أفضل طرق الضمان والقاضي ملزم بالحكم بالضمان العيني إذا كان ذلك ممكناً ، كما أن التعويض العيني هو خير وسيلة لجبر الضرر ^(١) .

وكما يجد التعويض العيني مجاله في المسؤولية العقدية أي أنه يكون ممكناً عندما يكون الخطأ الذي أقدم عليه المدين على صورة القيام بعمل يمكن إزالته ^(٢) .

وقد يثار سؤال عن مدى صلاحية التعويض العيني لجبر الضرر الذي يصيب مجهزة السفينة المقطورة نتيجة إخلال مجهزة السفينة القاطرة بتنفيذ عملية القطر؟! .

ونرى أن التعويض العيني يعد الطريق الأفضل لجبر الضرر الذي يصيب مجهزة السفينة المقطورة ، ألا أن هنالك بعض الحالات المحدودة التي تخرج عن نطاق التعويض العيني ومنها الأضرار التي تصيب الشخص بسمعه ، أما إذا كان الضرر مالياً فأن هذا النوع من الضرر لا يتعارض مع التعويض العيني إذ من الممكن إعادة الحال الى ما كان عليه .

هذا ويمكن التساؤل عن مدى شمول التعويض العيني لمسؤولية مجهزة السفينة القاطرة المدنية سواء كانت عقدية أم تقصيرية ؟ وأجابه على السؤال أعلاه نلاحظ ذهاب بعض من الفقه إلى القول أن التعويض العيني يشمل المسؤولية المدنية تقصيرية كانت ام عقدية ^(٣) ، في حين رأى البعض الآخر أن الأصل في التعويض العيني يشمل المسؤولية المدنية كلها أما الاستثناء

(١) د . غني حسون طه ، الوجيز في النظرية العامة للالتزام ، مصادر الالتزام ، مطبعة المعارف ، بغداد ، ١٩٧١ ، ص ٤٩ . ونصير صبار لفته ، التعويض العيني (دراسة مقارنة) ، رسالة ماجستير مقدمة الى كلية الحقوق ، جامعة النهدين ، ٢٠٠١ ، ص ٤ .

(٢) حسن حنتوش رشيد الحسنوي ، مصدر سابق ، ص ٨١ .

(٣) د . سعدون العامري ، مصدر سابق ، ص ١٤٩ .

يصبح من غير الممكن اللجوء إلى التعويض العيني في بعض حالات الضرر ، التي تصيب الشرف والسمعة والعواطف ، إذ لا مجال للحكم بالتعويض العيني ^(١) .

كما نلاحظ أن بعض التشريعات المدنية جعلت الأصل في التعويض أن يكون نقدياً والاستثناء أن يكون عينياً في المسؤولية التقصيرية ، وهذا ما أكدته المشرع العراقي في المادة (٢٢٥) من القانون المدني العراقي والتي نصت على أن ((ينفذ الالتزام بطريق التعويض في الأحوال وطبقاً للأحكام التي نص عليه القانون)) .

والمشرع المصري كذلك جعل الأصل في التعويض أن يكون نقدياً ، وأشارت الى هذا المعنى المادة (١٧١) من القانون المدني المصري رقم ١٣١ لسنة ١٩٤٨ بنصها ((١- يعين القاضي طريقة التعويض تبعاً للظروف. ويصح أن يكون التعويض مقسطاً كما يصح أن يكون إيراداً مرتباً، ويجوز في هاتين الحالتين إلزام المدين بأن يقدم تأميناً. ٢- ويقدر التعويض بالنقد ، على أنه يجوز للقاضي ، تبعاً للظروف وبناءً على طلب المضرور ، أن يأمر بإعادة الحالة إلى ما كانت عليه ، أو أن يحكم بأداء أمر معين متصل بالعمل غير المشروع ، وذلك على سبيل التعويض)) .

وكذلك القانون المدني الفرنسي فقد تضمنت المادة (١١٤٢) منه التعويض العيني والتي نصت على أن ((كل التزام بالقيام بعمل أو الالتزام بالامتناع عن عمل يؤدي إلى التعويض في حالة عدم تنفيذ الالتزام من قبل المدين)) ، وهناك من يرى أن هذا النص اشارة الى إمكانية الحكم بالتعويض العيني ^(٢) .

ثانياً : التعويض بمقابل :

يعد التعويض بمقابل النوع الثاني من أنواع التعويض ويحكم به عندما يكون التعويض العيني غير ممكناً أو غير ملائماً لجبر الضرر الذي أصابه الشخص بسمعته أو كرامته ، إذ

(١) د . حسن علي الذنون ، مصدر سابق ، ص ٢٨١ .

(٢) Civil code-Mis A Jour Le Gifran translated by George Routhett, professor of the university of Clemont- Ferrand, with the co- oper. Anne Breton, professor of the university of Clemont- Ferrand II 1900. مشار إليه عند ميثاق طالب غركان ، التعويض عن الضرر الأدبي في المسؤولية العقدية ، رسالة ماجستير ، كلية القانون ، جامعة بابل ، ٢٠٠٦ ، ص ٩٠ .

لا يمكن إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل انتهاك السمعة ، أو الاعتداء على الخصوصية ^(١) .

وعليه فإن اللجوء إلى التعويض بمقابل وهو الطريق الآخر للتعويض ويكون هذا النوع من التعويض أما تعويضاً نقدياً أو تعويضاً غير نقدي ، فما هو التعويض النقدي وما هو التعويض الغير النقدي وأي منهما يمكن اتخاذه وسيلة لجبر الضرر الذي يصيب مجهزة السفينة المقطورة ؟

تجدر الإشارة هنا إلى أن التعويض غير النقدي يتضمن الحكم بأداء أمر معين في أكثر الأحيان ويكون على سبيل التعويض الذي هو ترضية للمضرور ، ولا يجوز الحكم به إلا بناءً على طلب المتضرر لأن الأصل في التعويض يكون نقدياً ، كما أن هذا النوع من التعويض لا هو بالتعويض العيني ولا هو بالتعويض النقدي ويعد هذا التعويض نوعاً خاصاً ، يحدد اللجوء إليه نوع الضرر المحدث لكنه يمكن أن يكون الأنسب لجبر الضرر وفقاً لما تقتضيه الظروف ^(٢) .

كما أن المشرع العراقي بين هذا النوع من التعويض في المادة (٢/٢٠٩) من القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ وتقابلها المادة (٢/١٧١) من القانون المدني المصري .

أما التعويض النقدي وهو الأصل بالتعويض ويكون بإدخال قيمة مالية جديدة في ذمة المضرور تعادل تلك التي فقدها بسبب الفعل الضار وهو الشائع في دعاوى المسؤولية العقدية والتقصيرية حتى بالنسبة للضرر الأدبي ، كما يكون على صورة مبلغ نقدي يعطى للمضرور بتقدير القاضي وفي هذه الحالة نكون أمام تعويض نقدي ^(٣) .

والتعويض النقدي إما أن يكون مبلغاً من المال يدفع للمتضرر دفعة واحدة ، وهذا هو الأصل في التعويض النقدي أو يدفع على شكل أقساط أو إيراد مرتب مدى الحياة ، والمحكمة هي التي تعين طريقة التعويض التي ترى أنها اكفل وأصلح لجبر الضرر ومحوه تبعاً للظروف ، وفي التعويض المقسط أو الإيراد المرتب يجوز للمحكمة أن تطلب من المدين تقديم تأمين لكون هذا

(١) د. حسن علي الذنون ، المبسوط في المسؤولية المدنية ، الجزء الثاني ، مطبعة العزة ، بغداد ، ٢٠٠١ ، ص ٢٨٠ .

(٢) د. منذر الفضل ، النظرية العامة للالتزامات ، ط ١ ، مصادر الالتزام ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، ١٩٩١ ، ص ٣٧١ و حسن حنتوش رشيد ، مصدر سابق ، ص ٨٥ و د. سعدون العامري ، مصدر سابق ، ص ١٥١ .

(٣) د. عبد الحي حجازي ، مصدر سابق ، ص ٦٧ وكذلك حسن حنتوش رشيد ، المصدر السابق ، ص ١٥٢ .

النوع من التعويض باقياً في ذمة المدين مدة طويلة ، وإذا امتنع المدين عن ذلك قضي عليه بدفع المبلغ دفعة واحدة ^(١) .

ونرى أن التعويض النقدي يكون أكثر ملائمة من غيره لجبر الضرر الذي يصيب مجهز السفينة المقطورة نتيجة خطأ مجهز السفينة القاطرة الناشئ عن خطأ ربان السفينة أثناء تنفيذ عملية القطر ، وذلك لسهولة دفعه للمضرور دفعة واحدة نتيجة الظروف الاقتصادية المتقلبة .

وإن ما تقدم بيانه يمثل القواعد العامة في هذا الشأن ، أما القوانين والتعليمات المتعلقة بمسألة تحديد الجزاءات المدنية التي تفرض على مجهز السفينة القاطرة في حالة مخالفته لالتزاماته تجاه مجهز السفينة المقطورة ، فإنه يمكن ملاحظة أن القواعد والأنظمة والتعليمات المنظمة لعمل مجهز السفينة القاطرة ، لم تشر إلى الجزاءات المدنية التي يمكن أن تفرض عليه حالة إخلاله بالالتزامات وترك ذلك للقواعد العامة في المسؤولية المدنية .

المطلب الثاني

الإعفاء من المسؤولية

هناك أسباب لدفع مسؤولية مجهز السفينة القاطرة على الرغم من توافر الأركان الثلاثة للمسؤولية وهي الخطأ والضرر والعلاقة السببية بينهما ، وله أن يتخلص من هذه المسؤولية في أحوال معينة ، وإذا كان أساس مسؤولية المجهز هو فكرة الخطأ، فالأصل أن يكون له دفع المسؤولية بإثبات انتفاء الخطأ ، فيُعد وقوع الحادث الذي أدى إلى الأضرار بالغير في أثناء تنفيذ عملية القطر قرينة على خطأ مجهز السفينة القاطرة أي عدم وفاء بالتزامه، ويمكن للمجهز أن يدفع مسؤوليته بإثبات عكس هذه القرينة أي بإثبات أنه لم يخطأ كما يكون له دفع هذه المسؤولية بإثبات خطأ مجهز السفينة المقطورة أو خطأ الغير ، كما أن القاعدة العامة في أثر الإعفاء من المسؤولية لمجهز السفينة القاطرة يقتصر على طرفي عقد القطر البحري ويتمثل هذا الاثر بإعفاء مجهز السفينة القاطرة من الالتزام بتعويض الذي يترتب على مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بالمجهز أو الغير ، ولأجل بيان ما تقدم سنقسم هذا المطلب على فرعين

(١) د. أنور سلطان، مصادر الالتزام، ط١، دار الثقافة للنشر، عمان، ٢٠٠٧، ص ٣٨٠.

وسنخصص الاول منهما لحالات الإعفاء من المسؤولية ، وفي الفرع الثاني سنتناول أثر الإعفاء من المسؤولية .

الفرع الاول

حالات الإعفاء من المسؤولية

لغرض تسليط الضوء على موضوع اعفاء المجهز من المسؤولية الملقاة عليه ولبيان حالات الإعفاء من المسؤولية سواء تعلقت تلك الحالات بالسفينة والملاحة البحرية أو بخطأ الغير أو بالسبب الاجنبي ، لذا سنتطرق للتوضيح هذه الحالات وعلى النحو الآتي :

اولاً : حالة الاعفاء المتعلقة بالسفينة :

إن التزام مجهز السفينة القاطرة بتقديم سفينة صالحة للملاحة يعد التزام ببذل عناية ولا يسأل المجهز بعد ذلك عن الأضرار التي تلحق بمجهز السفينة المقطورة نتيجة عدم صلاحية السفينة للملاحة، مادام قد قام بتنفيذ الالتزام الذي نص عليه عقد القطر البحري ، وعليه فإذا قام مجهز السفينة القاطرة ببذل العناية الكافية واليقظة المعقولة بإتمام ونجاح عملية القطر تظهرها العناية المطلوبة فانه لا يسأل عن الأضرار ومن ثم يعفى من المسؤولية^(١) .

كما أن مجهز السفينة القاطرة طبقاً للقواعد العامة يكون مسؤولاً عما تحدثه السفينة من أضرار على الغير، باعتبار أن السفينة من الأشياء، والمجهز يعد حارساً للسفينة إذا توفرت شروط الحراسة التي نصت عليها المادة (٢٣١) من القانون المدني العراقي ، ويستطيع مجهز السفينة القاطرة أن يعفي نفسه من المسؤولية بإثبات أن الضرر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه وهذا السبب يكون قوة قاهرة أو خطأ المضرور أو خطأ الغير .

وكذلك تعد الأخطاء الملاحية سبباً للإعفاء من المسؤولية المترتبة على مجهز السفينة القاطرة ، ويُسوغ الفقهاء إقرار الأخطاء الملاحية كسبب لإعفاء المجهز من المسؤولية لمقتضيات واقعية وموضوعية في الوقت ذاته ، مؤداها أن الربان وطاقم السفينة يقومون بتنفيذ

(١) د . احمد محمود حسني ، الحوادث البحرية (التصادم والإنقاذ) ، مصدر سابق ، ص ٢٢٧ .

أعمال القطر البحري في ظل ظروف صعبة ومليئة بالمخاطر، وهي أعمال يجب تنفيذها في أقصر وقت ومن الصعب توقع نتائجها حين تنفيذها^(١).

ويجب على مجهز السفينة القاطرة الالتزام بخط السير الملاحي المتفق عليه في العقد أو الطريق المعتاد، وعند انحراف القاطرة عن مسارها من دون مُسوغ يجعل المجهز مسؤولاً عن الأضرار التي تحدث أثناء الانحراف، ولكن يستطيع مجهز السفينة القاطرة أن يعفي نفسه من هذه المسؤولية إذا أثبت حتمية وقوع هذه الأضرار حتى ولو لم تتحرف القاطرة عن مسارها^(٢).

ثانياً :- خطأ الغير :

يقصد بالغير كل شخص لا يكون مجهز السفينة القاطرة مسؤولاً عنه قانوناً أو اتفاقاً فلا يعتبر من الغير إلا من كان أجنبياً عن المجهز، وعليه فإن الغير هو الشخص الثالث الأجنبي عن مجهز السفينة القاطرة ومجهز السفينة المقطورة، فإذا ساهم في إحداث الضرر يكون مجهز السفينة القاطرة غير مسؤول عما يحدث عن ذلك الضرر^(٣).

ويجب لعدّ خطأ الغير سبباً للإعفاء من المسؤولية أن لا يكون هذا الغير من الأشخاص الذين يكون مجهز السفينة القاطرة مسؤولاً عنهم، هذا وقد يكون فعل الغير هو السبب الوحيد في إحداث الضرر إذا كان خطأ، كان الغير وحده هو المسؤول، أما إذا كان خطأ الغير بسبب قوة قاهرة فلا يكون أحد مسؤولاً^(٤).

ويمكن لمجهز السفينة القاطرة أن يعفي نفسه من المسؤولية بالاتفاق مع مجهز السفينة المقطورة إذا كان السبب بعدم تنفيذ الالتزام راجعاً إلى خطأ المجهز شخصياً أو خطأ الأشخاص التابعين الذين يستخدمهم في تنفيذ التزامه، ولكن لا يمكن لمجهز السفينة القاطرة أن يعفي نفسه

(١) دمانة محمد، دفع المسؤولية المدنية للناقل، أطروحة دكتوراه مقدمة الى كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر، الجزائر، ٢٠١١، ص ٢٨.

(٢) د. محمد بهجت عبد الله قايد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورج، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٢، ص ٣١٧.

(٣) دمانة محمد، مصدر سابق، ص ٤٥.

(٤) د. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط ج ١، مصدر سابق، ص ٧٥٣.

من المسؤولية الناشئة عن غشه وخطئه الجسيم استناداً لإحكام القواعد العامة المشار إليها في المادة (٢/٢٥٩) من القانون المدني العراقي^(١).

كما لمجهز السفينة القاطرة أن يعفي نفسه بأثبات أن الضرر الحاصل للمضرور لم يكن بفعل تابعه إذا توفرت الأدلة والقرائن على أن الخطأ الذي سبب الضرر للغير لم يكن بفعل التابع، كأن تكون الأضرار بسبب خطأ يرجع إلى شخص آخر، لأن مجهز السفينة القاطرة طبقاً للقواعد العامة المشار إليها في المادة (١٧٤)^(٢) من القانون المدني العراقي، يكون مسؤولاً عن أفعال تابعيه متى وقعت منهم أثناء تأدية وظائفهم أو بسببها.

وكذلك أشار المشرع المصري في المادة (٢١٧) من القانون المدني المصري الى جواز اتفاق مجهز السفينة القاطرة على إعفاء نفسه من اي مسؤولية تترتب عليه في حال لم يتم بتنفيذ التزامه العقدي إلا اذا كان نشأ عن غش منه أو عن خطئه الجسيم ومع ذلك يجوز لمجهز السفينة القاطرة أن يعفي نفسه من المسؤولية الناشئة عن الغش أو الخطأ الجسيم الذي يقع من قبل اشخاص يستخدمهم في تنفيذ التزامه^(٣).

ويستطيع مجهز السفينة القاطرة أن ينفي رابطة التبعية بينه وبين الغير الذي صدر منه الضرر بنفي وجود عقد الخدمة بينهما إذا كان أساس قول المتضرر أن ثمة عقد خدمة، ويمكن لمجهز السفينة أن ينفي هذه العلاقة، بإثبات أن العقد بينهما قد انتهت مدته لأي سبب من الأسباب التي يمكن إثباتها فعلاً أمام المحكمة، وأن العلاقة التبعية تقوم على حالة واقعية، أي

(١) د. عبد المجيد الحكيم و د. عبد الباقي البكري و محمد طه البشير، الوجيز في نظرية الالتزام في القانون المدني العراقي، مصدر سابق، ص ٢٣١، نصت المادة (٢٥٩) الفقرة الثانية من القانون المدني العراقي على ((وكذلك يجوز الاتفاق على اعفاء المدين من كل مسؤولية تترتب عدم تنفيذ التزامه التعاقدى الا التي تنشأ عن غشه أو خطئه الجسيم، ومع ذلك يجوز للمدين أن يشترط عدم مسؤوليته من الغش أو الخطأ الجسيم الذي يقع من اشخاص يستخدمهم في تنفيذ التزامه)) .

(٢) نصت المادة (١٧٤) من القانون المدني العراقي على ((١- يكون المتبوع مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه تابعه بعمله غير المشروع متى كان واقعاً منه في حال تأدية وظيفته أو بسببها ٢- وتقوم رابطة التبعية، ولو لم يكن المتبوع حراً في اختيار تابعه في رقبته وفي توجيهه)) .

(٣) د. علي حسن يونس، العقود البحرية، مصدر سابق، ص ٣٤٧.

يمكن للمجهز نفي هذه الحالة الواقعية ، بنفي حق التوجيه وحق الرقابة على تنفيذ عملية القطر^(١) .

وأخيراً لا بد من أن يكون خطأ الغير هو وحده السبب في وقوع الضرر حتى يعفى مجهز السفينة القاطرة من المسؤولية، أما إذا اشترك في وقوع الضرر مع خطأ الغير خطأ من جانب مجهز السفينة المقطورة من دون أن يستغرق أحد الخطأين الآخر، فتوزع المسؤولية عليهم ، وتطبيقاً لذلك قضت محكمة النقض المصرية أن تعدد الأخطاء المؤدية الى وقوع الحادث ، يوجب مساءلة كل من ساهم فيها بقدر الخطأ المنسوب إليه^(٢) .

ثالثاً : السبب الأجنبي :

يعد السبب الأجنبي وسيلة يستطيع مجهز السفينة القاطرة من خلالها التخلص من المسؤولية الناتجة عن الإخلال بالتزاماته ، إذا أثبت مجهز السفينة القاطرة أن الضرر الحاصل أثناء تنفيذ عملية القطر او بسببها قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه كالقوة القاهرة او الحادث الفجائي كان غير مسؤولاً عن هذا الضرر ، ولقد عرف بعض الفقهاء القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ بوصفهما إسمين لمعنى واحد على انهما ((أمر غير متوقع الحصول وغير ممكن الدفع يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلًا ودون أن يكون هناك خطأ في جانب المدين))^(٣) فإذا نظر إليه من حيث أنه غير متوقع الحصول فهو حادث فجائي ، وإذا نظر إليه من حيث أنه لا يمكن دفعه فهو قوة القاهرة ، كما عرف البعض الآخر السبب الأجنبي على أنه ((كل فعل أو حادث لا ينسب إلى المدين ويكون قد جعل وقوع العمل الضار محتملاً))^(٤) .

وتجدر الإشارة إلى أن القوانين محل المقارنة لم تعرف السبب الأجنبي، و إنما اكتفت فقط بإيراد تعداد لصور السبب الأجنبي، فعلى مستوى القانون العراقي أشار إلى هذه الصور في

(١) محمد زهدود ، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون الجزائري ، الطبعة الأولى ، دار الحداثة للطباعة ، بيروت ، لبنان ، ١٩٩٠ ، ص ٢٨١ و ٢٨٢ .

(٢) قرار محكمة النقض المصرية ١٩٦٨/٥/١٣ س ١٩ ق ص ٩٤ أشار إليه مالك حمد محمود ، مصدر سابق ، ص ٣٧٨ .

(٣) د . عبد الرزاق السنهوري ، الموجز في النظرية العامة للالتزام ، مصدر سابق ، ص ٣٠٠ .

(٤) د . عواطف عبد المجيد الطاهر، السبب الأجنبي في القانون المدني العراقي والقانون التجاري العراقي وقانون النقل، بحث منشور في مجلة القانون المقارن تصدرها جمعية القانون المقارن العراقية، العدد ٦٠، ٢٠٠٩ ، ص ٦٧ .

المادة (٢١١) من القانون المدني ، كما أشار القانون المصري إلى هذه الصور في المادة (١٦٥) من القانون المدني المصري ، وكذلك القانون الفرنسي فإنه أشار إلى هذه الصور في المادة (١١٤٨) من القانون المدني الفرنسي ^(١) .

وحتى يكون السبب الأجنبي سبباً لإعفاء مجهز السفينة القاطرة من المسؤولية لا بد من أن يتوافر فيه شرطان أولهما، عدم إمكان التوقع وثانيهما عدم إمكان الدفع ، أي أن يكون الحادث المفاجئ أو القوة القاهرة غير ممكن التوقع ، فإذا أمكن توقعه فلا يكون قوة قاهرة أو حادث مفاجئ وأن يكون عدم التوقع مطلقاً لا نسبياً ، كما يجب أن يكون الحادث أمراً لا يستطيع دفعه ، فإذا أمكن دفع الحادث فلا يكون قوة قاهرة أو حادثاً مفاجئاً ومن الأمثلة على ذلك اندلاع الحرب أو وقوع زلزال أو حريق وكل حالة تتوفر فيها هذه الشروط ^(٢) .

أما أثر القوة القاهرة على إعفاء مجهز السفينة القاطرة من المسؤولية ، يحصل عندما تكون القوة القاهرة هي السبب الوحيد في أحداث الضرر ترتب عليها انقطاع العلاقة السببية ولا تتحقق المسؤولية .

واكد هذا المعنى قانون التجارة البحرية الكويتي رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠ في المادة (١/٢١٧) والتي نصت على ان ((تكون السفينة القاطرة مسؤولة عن الأضرار التي تلحق بالسفينة المقطورة ، إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن قوة قاهرة أو حادث مفاجئ أو عيب ذاتي في السفينة المقطورة ، أو خطأ من ربانها)) .

كما أشارت المادة (١/٢٧٩) من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ وتقابلها المادة (٢٦) من القانون الفرنسي الخاص بالتجهيز والبيوع البحرية رقم ٦٩ لسنة ١٩٦٩ المعدل^(٣) والتي نصت على ((... يسأل مجهز السفينة القاطرة عن الأضرار التي تحدث

(١) نص المادة (٢١١) من القانون المدني العراقي ((إذا اثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه كافة سماوية أو حادث فجائي أو قوة قاهرة أو فعل الغير أو خطأ المتضرر كان غير ملزم بالضمان ما لم يوجد نص أو اتفاق على غير ذلك)) ، وكذلك نص المادة (١٦٥) من القانون المدني المصري ((إذا اثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه ، كافة سماوية أو حادث فجائي أو قوة قاهرة أو خطأ من المضرور أو خطأ من الغير ، كان غير ملزم بالتعويض هذا الضرر ، ما لم يوجد نص أو اتفاق على غير ذلك))

(٢) د . عبد الرزاق السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني ، مصدر سابق ، ص ٩٩٤ و ٩٩٥ .

(٣) المادة (٢٦) من القانون الفرنسي الخاص بالتجهيز والبيوع البحرية النص باللغة الفرنسية ((Les operations de remorquage portuaire s'effectuent sous la direction du capitaine du

أثناء عملية القطر الا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن مجهز المقطورة ((، ولا يمكن إعفاء من هذه المسؤولية إلا بأثبات وجود سبب أجنبي يقطع العلاقة السببية بين فعل الضرر والمتضرر .

الفرع الثاني

أثر الاعفاء من المسؤولية

إن الأثر المترتب على وجود أي من حالات الإعفاء من المسؤولية السالفة الذكر وهو إعفاء مجهز السفينة القاطرة من الالتزام بالتعويض الذي ترتب على مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بمجهز السفينة المقطورة ، وتخضع العلاقة التي تربط مجهز القاطرة بمجهز المقطورة لعقد القطر البحري المبرم بينهما ، والذي غالباً ما يتضمن شروط إعفاء مجهز السفينة القاطرة من الأضرار التي تلحق بمجهز المقطورة نتيجة خطأ أو إهمال منه ، أما الأضرار التي تلحق بالغير عند تنفيذ عملية القطر تترتب عليها مسؤولية المجهز التقصيرية لا المسؤولية العقدية ويلزم لأثبات مسؤوليته عن هذه الأضرار أثبات الخطأ والضرر والعلاقة السببية بينهما ^(١) .

ويتضح ذلك من خلال قضية The Uranienbourg التي تتلخص في أن السفينة القاطرة وصلت قبل الوقت المحدد لإجراء عملية القطر ، أي مازالت السفينة التي سيتم قطرها تقوم بتفريغ شحنتها على الرصيف الميناء ، ونتيجة لخطأ ملاحي من جانب ربان السفينة القاطرة اصطدمت هذه الأخير بالسفينة ، فطالب مجهز السفينة المقطورة بتعويض عن الأضرار التي أصابت سفينته بسبب خطأ القاطرة ، ذاهباً الى عدم تطبيق شرط إعفاء القاطرة من المسؤولية الذي تضمنه العقد ، والذي ركن اليه مجهز القطر ، لوقع الحادث قبل بداية تنفيذ عملية القطر ، وقد حسمت المحكمة العليا الفرنسية في حكمها الصادر في سنة ١٩٣٩ بقرارها الذي يعتبر أن عملية القطر تشمل الأعمال الضرورية التي تسبق عملية القطر ذاتها متى ما كان لحركة المقطورة أثر مباشر على القاطرة ^(٢) .

navire remorque. Les dommages de tous ordres survenus au cours des operations de remorquage qu'il n'etablissee la faute du remorqueur ((، القانون منشور على موقع التشريعات الفرنسية. [http:// www. legifrance.gouv.f](http://www.legifrance.gouv.f)، تاريخ الزيارة ١٨ / ١١ / ٢٠٢٠ .

(١) د . علاء الدين عبد المجيد ، مصدر سابق ، ص ٨٥٢ وكذلك Philippe Delebecque ,op. cit . p600
(2) Clare House , op. cit , p 75.

وأن القاعدة العامة في أثر الإعفاء من المسؤولية بالنسبة لمجهز السفينة القاطرة تقتصر على طرفي عقد القطر البحري ، وفقاً للمبادئ العامة في نسبية أثر القوة الملزمة للعقد ، ولا يجوز لغير العاقد سواء كان تابعاً أو أجنبي عنه أن يدفع به للمطالبة بالتعويض لخطأ يستوجب مسؤولية العاقد الآخر، كما يمكن أن يتمسك بأثر الإعفاء من المسؤولية العقدي كل شخص يستند في دعواه للمطالبة بتعويض للعقد الذي أدرج فيه شرط الإعفاء من المسؤولية^(١) .

ويترتب على إعفاء المجهز من المسؤولية آثار منها عدم مُساءلته قانوناً عن الضرر الذي يلحق بمجهز السفينة المقطورة أثناء تنفيذ عملية القطر ، أي أن يعفي نفسه بمقتضى اتفاق من المسؤولية الناشئة عن خطئه اليسير أو اخطأ تابعيه ، لان الإعفاء يعد تعديل في احكام المسؤولية الناشئة عن عقد القطر البحري^(٢) .

كما يترتب على إعفاء المجهز من المسؤولية اثر على عبء الإثبات في المسؤولية العقدية التي يكون محلها التزاماً بتحقيق نتيجة ، كما هو الحال في عقد القطر البحري حيث يلتزم مجهز السفينة المقطورة بإثبات الالتزام ، ويمكن لمجهز السفينة القاطرة التخلص من هذا الالتزام بإقامة دليل على أن عدم التنفيذ يرجع الى سبب أجنبي كالقوة القاهرة ، وهنا تسقط المسؤولية عن مجهز السفينة القاطرة الناشئة عن السبب الاجنبي فيعفى قانوناً من المسؤولية^(٣) .

وإن الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية العقدية التي تترتب على عدم تنفيذ المجهز لالتزاماته التعاقدية الناشئة عن عقد القطر البحري ، فأن هذا الاتفاق جائز ، أي أن أحكام المسؤولية ،إذا كانت عقدية فأغلبها ليس من النظام العام ومن ثم يجوز تعديلها تشديداً أو تخفيفاً أو عفاءً، بخلاف المسؤولية التقصيرية التي تعد أحكامها من النظام العام ولكن لا يجوز أن يصل الى حد إعفائه من المسؤولية الناشئة عن غشه أو خطئه الجسيم ، وألا كان هذا الإعفاء باطلاً استناداً الى نص المادة (٣/٥٥٦) من القانون المدني العراقي .

أما آثار الإعفاء المترتبة على المسؤولية العقدية فأن الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية العقدية بعد تحقق المسؤولية يعد صحيحاً ويرتب اثاره سواء كانه تخفيف أو تشديد وهذا ما اكدته

(١) د . زكي محمود جمال الدين ، مشكلات المسؤولية المدنية ، ج ٢ ، مطبعة جامعة القاهرة ، ١٩٩٠ ، ص ١٤٨ .

(٢) د . ناصر الشرمان ، مشروعية الإعفاء من المسؤولية العقدية في المنازعات المدنية والتجارية ، بحث منشور في مجلة القانون والاعمال ، تصدر عن جامعة الحسن الاول ، المغرب ، المجلد ٣٠ ، ٢٠١٧ ، ص ١٩ .

(٣) دمانة محمد ، مصدر سابق ، ص ٦١ .

المادة (٢١١) من القانون المدني العراقي التي نصت على ((إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه كافة سماوية أو حادث فجائي أو قوة قاهرة أو خطأ الغير أو خطأ المتضرر كان غير ملزم بالضمان ما لم يوجد نص أو اتفاق على غير ذلك)) ، أما بخصوص الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية التقصيرية قبل تحقق المسؤولية فهو ممنوع قانوناً ويعد عديم الاثر اي يعد باطل لتعلق احكام المسؤولية التقصيرية بالنظام العام ، وهذا ما نصت عليه الفقرة الثالثة من المادة (٢٥٩) من القانون المدني العراقي بقولها ((ويقع باطلاً كل شرط يقضي بالإعفاء من المسؤولية المترتبة على العمل غير المشروع)) .

وفي حال تحقق حالات الإعفاء في كل من المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية فإن ليس للمضرور أن يترك قواعد المسؤولية التعاقدية واختيار المسؤولية التقصيرية ، وان كانت الافضل له كحصوله على التعويض عن الأضرار كافة المتوقعة وغير المتوقعة ، كما أن احكام المسؤولية التعاقدية قد نظمت لتطبيق على من تربطهم رابطة عقدية ، استناداً للقوة الملزمة للعقد التي تقتضي على وجوب الالتزام به وبأحكامه وشروطه ^(١) .

(١) د . عبد الرزاق السنهوري ، الوسيط ، مصدر سابق ، ص ٦٧٨ .

الخاتمة

بعد أن انتهينا من بحثنا في (المركز القانوني لمجهز السفينة القاطرة - دراسة مقارنة)
بإتباعنا منهج بحث الأسلوب المقارن بين كل من التشريع (العراقي والمصري والكويتي
والفرنسي) ، فقد توصلنا إلى نتائج متعددة ، نقدم على ضوءها بعضاً من المقترحات وهذا كله
من أجل أن تكون دراستنا متكاملة إلى اقرب حد ممكن ، وكما مبين في الفقرتين أدناه :-

أولاً :- النتائج

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

١- أن القطر هو عبارة عن عملية مادية قوامها القوة الذاتية للقاطرة لغرض سحب السفن
للمكان المتفق عليه ، وأن موضوع مجهز السفينة القاطرة من المواضيع المهمة في حماية
الموانئ والأرصفة بصورة عامة ، ولما يقدم هذا المجهز من خدمات جليلة للسفن والمنشآت
العائمة بصفة خاصة عند دخولها الموانئ أو خروجها منه اذا لم يكن باستطاعتها القيام بذلك
بالاعتماد على القوة المحركة .

٢- توصلنا إلى أن مجهز السفينة القاطرة هو ((كل شخص طبيعي أو معنوي عام أو خاص
يقوم باستغلال او استثمار السفينة باسمه ولحسابه الخاص ، ويلتزم بتهيئة وأعداد السفينة من
أجل القيام بعملية القطر ، وبمقابل أجر معين ، على أن يُمارس عمله على وفق ترخيص يحصل
عليه من السلطات المعنية بهذا الشأن)) ، كما لاحظنا أن عقد القطر البحري أنه عقد ((يلتزم
بمقتضاه مجهز السفينة القاطرة بأعداد السفينة القاطرة لتكون صالحة للقيام بعملية القطر ، كما
يتعهد بجر او سحب او دفع السفينة المقطورة سواء كانت داخل الموانئ او خارجها (من مكان
لآخر ولمدة معينة) ، مقابل تعهد مجهز السفينة المقطورة بدفع اجرة القطر)) .

٣- ان الأمر الذي لا خلاف فيه أن القطر البحري ، هو عقد يبرم بين مجهز السفينة القاطرة
ومجهز السفينة المقطورة أي ان هناك إتفاقاً على عقد القطر البحري هو عقد ، إلا إن الخلاف قد
حصل بشأن تحديد الطبيعة القانونية لهذا العقد ، ونتيجة لذلك فقد ظهرت عدة آراء لتفسير
الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري ، والراجح هو أن عقد القطر عقد أيجار سفينة .

٤- إن مجهز السفينة القاطرة لكي يحصل على ترخيص لمزاولة أعماله يجب أن تتوفر فيه
الشروط اللازمة للقيام بعملية القطر داخل الموانئ ، وان يحصل على ترخيص عمل من

الجهة المختصة ، أما الشرط اللازم توفره في المجهز الذي يعمل خارج حدود الموانئ هو الحصول على هوية بحار (جواز بحري) .

٥- هنالك التزامات متعددة تترتب على مجهز السفينة القاطرة ، ومنها التزام المجهز بقطر السفينة المقطورة والذي يُعد الالتزام الرئيسي الذي يترتب عليه ، وكما يلتزم بتهيئة واعداد السفينة القاطرة حتى تكون صالحة للقيام بعملية القطر ، وكذلك التزام المجهز بتنفيذ عملية القطر وفقاً للأصول المرعية في التنفيذ .

٦- تبدأ عملية القطر متى صدر طلب القطر من السفينة وتحقق القبول من جانب مجهز السفينة القاطرة عن طريق الاتصال ، ينعقد عقد القطر بمجرد تطابق القبول مع الإيجاب ، وتدخل جميع العمليات الضرورية التي يقوم بها مجهز السفينة القاطرة للاقترب من المقطورة ضمن الحالة التعاقدية التي يغطيها عقد القطر هذا بالنسبة للقطر داخل الموانئ ، أما في حالة القطر خارج الموانئ فينعقد العقد من أول عملية تقوم بها القاطرة للاقترب من السفينة المقطورة في المكان الذي وقع فيه الحادث ، وينتهي بالحظة ابتعاد القاطرة عن المقطورة .

٧- إن لمجهز السفينة القاطرة حقوقاً ، وهي عبارة عن الالتزامات التي يترتبها عقد القطر البحري على مجهز السفينة المقطورة ، ولها حق مجهز السفينة القاطرة بأجرة القطر ، والثاني الحق بمكافأة المساعدة البحرية .

٨- أما فيما يتعلق بالأجرة التي يحصل عليها مجهز السفينة القاطرة نظير قيامه بأعمال القطر المناطة به فوجد فيها ثلاث اتجاهات ، الأول يذهب إلى أن تحديدها يتم وفقاً لتعريف محددة من قبل سلطة الميناء إذا كان القطر داخل الموانئ ، في حين يذهب الاتجاه الثاني إلى ترك الحرية للمتعاقدين في تحديدها إذا كان القطر خارج الموانئ ، أما الاتجاه الثالث ذهب إلى تحديد أجرة القطر حسب الاعراف السائدة في الملاحة البحرية .

٩- إن تحديد المدة الزمنية التي تتطلبها عملية القطر أمر بالغ الأهمية في تحديد نطاق المسؤولية عن الأضرار التي قد تحدث أثناء تنفيذ عملية القطر ، لأن الضرر الذي يقع خارج نطاق هذه المدة فإن حكم المسؤولية عنه يرجع إلى القواعد العامة .

١٠- أن مسؤولية مجهز السفينة القاطرة وفقاً للقواعد العامة هي أما تكون مسؤولية عقدية عند أخلاله بالتزاماته العقدية الناشئة عن عقد القطر البحري أو تكون مسؤولية تقصيرية عن الأضرار التي تلحق بالغير أثناء تنفيذ عملية القطر .

١١- يُسأل مجهز السفينة القاطرة عقدياً إذا امتنع عن تنفيذ التزام ترتّب في ذمّته بموجب عقد القطر البحري ، شريطة أن يكون العقد صحيح ومنتج لآثاره القانونية ، وأن يكون الضرر الحاصل بسبب عدم تنفيذ هذا العقد ، ولا تختلف أحكام المسؤولية العقدية لمجهز السفينة القاطرة عن القواعد العامة للمسؤولية المدنية ، إذ لا بدّ من توافر خطأ وضرر واربطة سببية بينهما .

١٢- لم يفرق المشرع العراقي في مجال المسؤولية بين القطر داخل الموانئ والقطر خارجها ، على خلاف بعض التشريعات البحرية محل المقارنة ومنها التشريع المصري والفرنسي .

١٣- يتحمل مجهز السفينة القاطرة المسؤولية المدنية عن تعويض الغير عما أصابهم من ضرر نتيجة خطأ الربان خلال تنفيذ عملية القطر ، وتبنى هذه المسؤولية على اساس القواعد العامة لمسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه ، باعتبار إن المجهز متبوعاً يسأل عن أعمال تابعه .

ثانياً :- المقترحات :

من خلال ما تم تقديمه من نتائج توصلنا إليها فنرى بأن هنالك جملة من المقترحات التي نود عرضها في حدود بحثنا هذا ، ونتمنى أن يتم الأخذ بها عند إصدار قانون بحري جديد ، 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 المقترحات هي :-

١- 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 ، إذ أصبح العراق بأمس الحاجة اليه بعد التغيرات التجارية والاقتصادية التي حدثت فيه بعد عام ٢٠٠٣ 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 .

٣- ندعو المشرع العراقي في حال أصدر قانون بحري أن يهتم بموضوع مجهز السفينة القاطرة وخاصة في مجال المسؤولية وأن يفرق في مسؤوليته بين القطر داخل الموانئ والقطر خارجها ، وأن أهمية هذا التمييز هي أن القطر خارج الموانئ يقع غالباً بسبب عدم قدرة السفينة المقطور على التسيير الذاتي ، مما يستتبع مسؤولية مجهز السفينة القاطرة لأنه يتولى إدارة عملية القطر، أما القطر داخل الموانئ فالغاية منه مساعدة السفينة المقطورة التي تكون مزودة بالطاقم وبقوة دفع ذاتية من أجل القيام بالمناورات اللازمة لدخول الميناء أو الرسو أو الخروج منه ، وهو ما يبقي السفينة القاطرة تحت رقابة وتوجيه السفينة المقطورة وبالتالي هو من يتحمل المسؤولية .

٣- ندعو الجهات ذات العلاقة (الهيئة البحرية العراقية العليا) الى منح الإجازة لشركات متخصصة في أعمال القطر البحري ، يعترف لها بنظام قانوني خاص بها ، مع وضع سياسة لتحديد أجرة 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 .

٤- ندعو المشرع العراقي الى سد النقص التشريعي في تعليمات الموانئ والمرافئ العراقية رقم (١) لسنة ١٩٩٨ بتعديلها او إصدار تعليمات جديدة استناداً الى قانون الهيئة البحرية العراقية العليا رقم (١٨) لسنة ٢٠١٩ على أن تتضمن الإحاطة بمجهز السفينة القاطرة من حيث بيان حقوقه والتزاماته والمسؤولية المترتبة عليه .

المصادر

القران الكريم .

أولاً - المصادر العربية :

١ - المصادر اللغوية :

١. ابراهيم مصطفى احمد الزيات ، المعجم الوسيط ، ج ٢ ، اصدارات مجمع اللغة العربية ، القاهرة ، ١٩٧٩ .
٢. د . أحمد مختار عمر ود. داوود عبده ود. صالح جواد طعمه ، المعجم العربي الأساسي ، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم ، ١٩٨٩ .
٣. عبد الله البستاني ، معجم لغوي مطول ، مكتبة لبنان ، بيروت ، ط ١ ، ١٩٩٦ .
٤. علي بن سيد ، المحكم والمحيط الاعظم في اللغة ، ج ٢ ، مطبعة مصطفى البابي ، مصر ، ١٩٥٨ .
٥. لويس معلوف ، المنجد في اللغة و الآداب و العلوم ، الطبعة الأولى ، المطبعة الكاثوليكية ، بيروت ، ١٩٦٠ .

٢ - المصادر القانونية :

أولاً : الكتب القانونية :

١. ابراهيم المشاهدي ، المختار في قضاء محكمة التمييز ، ج ٨ ، مطبعة جعفر ، بغداد ، ٢٠٠٢ .
٢. د. ابراهيم سيد احمد ، المسؤولية المدنية ، دار الكتب القانونية ، مصر ، ٢٠٠٦ .
٣. د. ابراهيم مكي ، الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي ، ج ٢ ، دار القبس ، الكويت ، ١٩٧٥ .
٤. د . أحمد بركات ، مكافأة المساعدة والإنقاذ البحري ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٩٨ .
٥. د . أحمد محمود حسني ، عقود ايجار السفن ، الطبعة الثانية ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، ١٩٨٥ .

٦. د . أحمد محمود حسني ، الحوادث البحرية (التصادم والإنقاذ) ، مصر ، منشأة المعارف الإسكندرية ، ١٩٩٧ .
٧. د . أحمد مصطفى بركات ، الحجز التحفظي على السفن ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠١٣ .
٨. د . اميرة صدقي ، الموجز في القانون البحري ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٩٩ .
٩. العبري سعيد ، القانون البحري العماني ، دار النهضة العربية للطبع ، مصر ، ١٩٩٤ .
١٠. د . أنور سلطان، مصادر الالتزام، ط١، دار الثقافة للنشر، عمان، ٢٠٠٧ .
١١. د. انور طلبة ، المطول في شرح القانون المدني ، ج٣، ط١ ، المكتب الجامعي الحديث ، الاسكندرية ، ٢٠٠٤ .
١٢. د . ايمان فتحي حسن الجميل ، المساعدة البحرية (الانقاذ البحري - القطر البحري - الارشاد البحري) ، دار الجامعة الجديدة ، الاسكندرية ، ٢٠١١ .
١٣. المحامي بهاء بهيج الشكري ، التأمين البحري في التشريع والتطبيق ، ط١ ، دار الثقافة ، عمان ، ٢٠٠٩ .
١٤. د . بيان يوسف رجب ، شرح القانون المدني ، حقوق الامتياز ، الطبعة الاولى ، دار الثقافة ، عمان ، الاردن ، ٢٠٠٩ .
١٥. د . ثروت علي عبد الرحيم ، القانون البحري العراقي ، ج١ ، مطبعة حداد ، البصرة ، ١٩٦٩ .
١٦. د . ثروت علي عبد الرحيم ، الخسارات البحرية المشتركة ، جامعة الكويت ، ط٢ ، ١٩٧٤ .
١٧. د . جلال وفاء محمددين ، قانون التجارة البحرية ، دار الجامعة الجديد ، مصر ، ١٩٩٧ .
١٨. د . حسن علي ذنون ، النظرية العامة للالتزامات ، مصادر الالتزام ، أحكام الالتزام ، إثبات الالتزام ، مطبعة الجامعة ، بغداد ، ١٩٧٦ .
١٩. د . حسن علي الذنون ، المبسوط في المسؤولية المدنية ، الجزء الثاني ، مطبعة العزة ، بغداد ، ٢٠٠١ .
٢٠. د . حمد الله محمد حمد الله ، القانون البحري ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٨ .

٢١. د . رمضان أبو السعود ، مصادر الالتزام ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، ٢٠٠٧ .
٢٢. زكي محمود جمال الدين ، مشكلات المسؤولية المدنية ، ج ٢ ، مطبعة جامعة القاهرة ، ١٩٩٠ .
٢٣. د. زهدي يكن ، المسؤولية المدنية أو الأعمال غير المباحة ، الطبعة الأولى ، منشورات المكتبة العصرية ، بيروت ، بدون سنة طبع .
٢٤. د . سعدون العامري ، تعويض الضرر في المسؤولية التقصيرية ، منشورات مركز البحوث القانونية ، بغداد ، ١٩٨١ .
٢٥. سعيد احمد شعلة ، قضاء النقص في التعويض عن المسؤولية المدنية العقدية والتقصيرية خلال ستة وخمسون عاماً من ١٩٣١- ١٩٨٧ ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، ١٩٨٠ .
٢٦. د . سميحة القليوبي ، القانون البحري ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٨٧ .
٢٧. د . سمير محمود الشرقاوي ، العقود البحرية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٩٩ .
٢٨. د. صلاح الدين الناهي ، الوجيز في مبادئ القانون البحري ، دار الثقافة ، عمان ١٩٩٦ .
٢٩. د . صلاح محمد سليمة ، التنظيم القانوني للإنقاذ البحري ، الطبعة الاولى ، مكتبة القانون والاقتصاد ، الرياض ، ٢٠١٤ .
٣٠. د . صلاح محمد سليمة ، الوجيز في قواعد التجارة البحرية ، الجزء الاول - صلاحية السفينة للملاحة البحرية ، الطبعة الاولى ، مكتبة القانون والاقتصاد ، الرياض ، ٢٠١٧ .
٣١. د . طالب حسن موسى ، القانون البحري ، ط ١ ، دار الثقافة ، عمان ، ٢٠٠٤ .
٣٢. د . عادل علي المقدادي ، القانون البحري ، الطبعة الاولى ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، ١٩٩٩ .
٣٣. د . عاطف محمد الفقي ، قانون التجارة البحرية ، ط ١ ، دار الفكر الجامعي ، الاسكندرية ، ٢٠٠٧ .
٣٤. د . عايض بن مقبول بن حمود ، الحوادث البحرية والخسارات المشتركة ، مكتبة القانون والاقتصاد ، الرياض ، ٢٠١٢ .
٣٥. د . عبد الباقي عنبر النعمة ، مكافأة المساعدة والإنقاذ ، مطبعة الاندلس ، بغداد ، ١٩٧٦ .

٣٦. د . عبد الحق صافي ، القانون المدني ، ج ١ ، المصدر الإرادي للالتزام ، العقد ، الكتاب الأول ، تكوين العقد ، ط١، من دون ذكر مكان الطبع ، ٢٠٠٦ .
٣٧. د . عبد الحميد الشواربي ، قانون التجارة البحرية ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، ٢٠٠٣ .
٣٨. د . عبد الحميد المنشاوي ، قانون التجارة البحرية في ضوء الفقه والقضاء ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، ٢٠٠٥ .
٣٩. د . عبد الحميد عاشور ، مكافأة الإنقاذ البحري ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٩٧ .
٤٠. د . عبد الحي حجازي ، النظرية العامة للالتزام ، الجزء الثالث ، أحكام الالتزام ، مطبعة النهضة ، مصر ، ١٩٥٤ .
٤١. د . عبد الرزاق احمد السنهوري ، النظرية العامة للالتزامات ، نظرية العقد ، دار الفكر للطباعة والنشر والتوزيع ، القاهرة ، بدون سنة طبع .
٤٢. د . عبد الرزاق السنهوري ، الوجيز في شرح القانون المدني (نظرية الالتزام بوجه عام) ، الجزء الأول ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٦٦ .
٤٣. د . عبد الرزاق احمد السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني ، نظرية الالتزام بوجه عام ، الإثبات ، آثار الالتزام ، الجزء الثاني ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٦٨ .
٤٤. د . عبد القادر الفار ، مصادر الالتزام (مصادر الحق الشخصي في القانون المدني)، ط ٨ ، دار الثقافة ، عمان ، ٢٠١٦ .
٤٥. د . عبد القادر حسين العطير ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، الطبعة الاولى ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، ١٩٩٩ .
٤٦. د . عبد المجيد الحكيم ، الوسيط في نظرية العقد، ج١، انعقاد العقد ، شركة الطبع والنشر الأهلية ، بغداد ، ١٩٦٧ .
٤٧. د . عبد المجيد الحكيم ود . عبد الباقي البكري ومحمد طه البشير ، الوجيز في نظرية الالتزام في القانون المدني العراقي ، الجزء الأول في مصادر الالتزام ، المكتبة القانونية في بغداد ، ٢٠١٨ .
٤٨. د . عبد المنعم محمد داود ، مشكلات الملاحة البحرية في المضائق العربية ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، ١٩٩٨ .

٤٩. د . عدلي أمير خالد ، عقد النقل البحري ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، ١٩٩٨ .
٥٠. د . علاء الدين عبد المجيد ، عقد القطر البحري ، في القانون المصري والمقارن ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠١٥ .
٥١. د . علي البارودي ، مبادئ القانون البحري ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، ١٩٧٥ .
٥٢. د . علي البارودي ، د . محمد فريد العريني ، د . محمد السيد الفقي ، القانون البحري والجوي ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، ٢٠٠١ .
٥٣. د . علي جمال الدين عوض ، الوسيط في القانون البحري ، الجزء الاول ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٧٢ .
٥٤. د . علي حسن يونس ، أصول القانون البحري مطبعة دار الحمامي ، القاهرة ، ١٩٦١ .
٥٥. د . علي حسن يونس ، العقود البحرية ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، ١٩٧٨ .
٥٦. د . علي عبد الرحيم ، السلطات الاستثنائية لربان السفينة ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، ١٩٨١ .
٥٧. د . علي يوسف الشكري ، مبادئ القانون البحري الليبي ، ط ١ ، مطبعة الوثيقة الخضراء ، ٢٠٠٣ .
٥٨. د . غني حسون طه ، الوجيز في النظرية العامة للالتزام ، مصادر الالتزام ، وطبعة المعارف ، بغداد ، ١٩٧١ .
٥٩. د . غني حسون طه و د . محمد طه البشير ، الحقوق العينية الأصلية والتبعية ، الجزء الثاني ، الطبعة الثالثة ، العاتك لصناعة الكتاب ، القاهرة ، ٢٠١٠ .
٦٠. د . فايز نعيم رضوان ، القانون البحري ، الطبعة الاولى ، الأفاق المشرقة ، دبي ، ١٩٩٠ .
٦١. د . كمال حمدي ، اشخاص الملاحة البحرية (المرشد ومجهز القطر في القانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠) ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، ٢٠٠٤ .
٦٢. د . كمال حمدي ، القانون البحري (السفينة - اشخاص الملاحة البحرية - استغلال السفينة - القطر - الارشاد) ، الطبعة الثالثة ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، ٢٠٠٧ .
٦٣. د . لطيف جبر كوماني ، القانون البحري ، الطبعة الثانية ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، ١٩٩٨ .

٦٤. د . مجيد حميد العنبيكي ، القانون البحري العراقي ، ط ١ ، بيت الحكمة ، بغداد ، ٢٠٠٢
٦٥. د . محمد أحمد عبد النعيم ، مبادئ القانون التجاري والبحري ، مطبعة العشري ، مصر بدون سنة طبع .
٦٦. د . محمد بهجت عبد الله قايد ، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورج ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٩٢ .
٦٧. د . محمد بهجت عبدالله قايد ، الحجز التحفظي على السفن ، دراسة مقارنة ، مكتبة الملك فهد الوطنية ، الرياض ، ١٩٨٨ .
٦٨. د . محمد بهجت عبدالله قايد ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٤ – ٢٠٠٥ .
٦٩. محمد زهدود ، المسؤولية عن فعل الاشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون الجزائري ، الطبعة الأولى، دار الحداثة للطباعة ، بيروت ، لبنان ، ١٩٩٠ .
٧٠. د . محمد سليمان هدى ، اقتصاديات النقل البحري ، دار الجامعات المصرية ، الاسكندرية ، ١٩٨٣ .
٧١. د . محمد كامل امين ملش، محاضرات عن الملاحة الداخلية في التشريع العربي والمقارن ، جامعة الدول العربية ، القاهرة ، ١٩٦٠ .
٧٢. د . محمد محمد هلالية ، الوجيز في القانون الخاص البحري ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، بدون سنة طبع .
٧٣. د . محمد نصر محمد ، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة ، مكتبة القانون والاقتصاد ، الرياض ، ٢٠١٢ .
٧٤. د . محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٨ .
٧٥. مختار السويفي ، أساسيات النقل البحري والتجارة الخارجية مع دراسة تحليلية لعقود النقل البحري وعقود التجارة الخارجية ، مطابع مذكور ، القاهرة ، ١٩٨١ .
٧٦. د . مختار القاضي ، أصول الالتزامات في القانون المدني ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٦٧ .
٧٧. مفيد محمد علي ، تعويض الضرر في المسؤولية العقدية ، المعهد القضائي ، بغداد ، ١٩٨٥ ، بدون سنة طبع .
٧٨. د . مصطفى الجمال ، دروس في القانون البحري ، المكتب المصري الحديث ، الاسكندرية ، ١٩٦٨ .

٧٩. د . مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، مقدمة - السفينة - اشخاص الملاحة البحرية - ايجار السفينة والنقل البحري - الحوادث البحرية - التأمين البحري ، كلية الحقوق ، جامعة الاسكندرية بدون سنة طبع .
٨٠. د . مصطفى كمال طه ، القانون البحري اللبناني ، ط ١ ، دار النهضة العربية ، بيروت ، ١٩٦٨ .
٨١. د . مصطفى كمال طه ، الوجيز في القانون البحري ، المكتب المصري الحديث ، الاسكندرية ، ١٩٧١ .
٨٢. د . مصطفى كمال طه ، مبادئ القانون البحري ، ط ٣ ، الدار الجامعية ، بيروت ، بدون سنة طبع .
٨٣. د . مصطفى كمال طه ، اساسيات القانون البحري ، ط ١ ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، ٢٠٠٦ .
٨٤. د . مصطفى مرعي ، المسؤولية المدنية في القانون المدني المصري ، الطبعة الثانية ، مطبعة الاعتماد ، القاهرة ، ١٩٤٤ .
٨٥. د . منذر الفضل ، النظرية العامة للالتزامات ، ط ١ ، مصادر الالتزام ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، ١٩٩١ .
٨٦. د . هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع ، القاهرة ، الاسكندرية ، ١٩٩٧ .
٨٧. د . هاني دويدار ، مبادئ القانون التجاري والبحري ، دار الجامعة للنش ، الإسكندرية ، ٢٠٠٠ .
٨٨. د . وهيب الأسبر ، القانون البحري ، المؤسسة الحديثة للكتاب ، لبنان ، ٢٠٠٨ .
٨٩. د . يعقوب يوسف صرخوة ، الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي ، ج ٢ ، ط ١ ، الكويت ، ١٩٨٩ .

ثانياً - الاطاريح والرسائل الجامعية :

١. إسماء عبد الهادي محمد الدباغ ، عقد ايجار السفينة المجهزة (دراسة مقارنة) ، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية القانون ، جامعة الموصل ، ٢٠٠٥ .
٢. بن موفق نعيمة ، عقد القطر البحري ، رسالة ماجستير ، جامعة الجزائر ، كلية الحقوق بن عكنون ، ٢٠١٣ .

٣. حسن حنتوش رشيد الحسناوي ، الضرر المتغير وتعويضه في المسؤولية التقصيرية (دراسة مقارنة) ، اطروحة دكتوراه مقدمة الى كلية القانون ، جامعة بغداد ، ٢٠٠٤ .
٤. خالد محمد المروني ، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة ، اطروحة دكتوراه مقدمة الى كلية الحقوق ، جامعة الجزائر ، ٢٠١٢.
٥. نصير صبار لفته ، التعويض العيني (دراسة مقارنة) ، رسالة ماجستير مقدمة الى كلية الحقوق ، جامعة النهرين ، ٢٠٠١.
٦. نهى خالد عيسى المعموري ، المساعدة والانقاذ البحري ، رسالة ماجستير مقدمة الى كلية القانون ، جامعة بابل ، ٢٠١٠.

ثالثاً :- البحوث القانونية :

١. اعتدال عبد الباقي العضب ، عقد القطر البحري (دراسة مقارنة) ، بحث منشور في مجلة الخليج العربي ، تصدر عن كلية القانون - جامعة البصرة ، العدد (١-٢) لسنة ٢٠١٠ .
٢. بن عصمان جمال ، المسؤولية عن التصادم في حالة الإرشاد والقطر ، بحث منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، تصدر عن جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان ، الجزائر ، العدد الثاني ٢٠١٤.
٣. د . حسن مكي مشيري ، المسؤولية المدنية لمالك السفينة ومجهزها ، بحث منشور في مجلة كلية الحقوق ، جامعة النهرين ، تصدرها كلية الحقوق - جامعة النهرين ، العدد (١٧) ، ٢٠١٥ .
٤. د . حسين غنايم ، انحراف السفينة وأثره في عقد التأمين البحري ، بحث منشور في مجلة الحقوق ، تصدر عن جامعة الكويت ، العدد الاول ، السنة السادسة ، الكويت ، ١٩٨٢.
٥. خالد رضوان السامعة ود . أنيس منصور خالد ، أحكام الحجز التحفظي على السفينة في القانون الأردني (دراسة تحليلية مقارنة) ، بحث منشور في مجلة الآداب والعلوم الاجتماعية ، جامعة السلطان قابوس ، عُمان ، ٢٠١٦ .
٦. دريسي أمينة ، شروط الإنقاذ البحري على ضوء القانون البحري ، بحث منشورة في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، تصدر عن جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان ، الجزائر ، العدد الرابع ، منشور على الموقع [http:// www.asjp.cerst.dz](http://www.asjp.cerst.dz) ، ٢٠١٤ .

٧. 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 ، ٢٠١٧.

٨. رائد كاظم محمد الحداد ، التعويض في المسؤولية التقصيرية ، بحث منشور في مجلة الكوفة للعلوم القانونية والسياسية ، تصدر عن كلية القانون والعلوم السياسية ، جامعة الكوفة ، العدد ٨ ، ٢٠١٠ .

٩. 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 (٢٠) ، ١٩٨٣ .

١٠. د . عقيل فاضل حمد الدهان ، المركز القانوني للمرشد البحري ، بحث منشور في مجلة جامعة ، تصدر عن رئاسة جامعة كربلاء ، المجلد السادس ، العدد الرابع ، ٢٠٠٨.

١١. د . عواطف عبد المجيد الطاهر ، السبب الأجنبي في القانون المدني العراقي والقانون التجاري العراقي وقانون النقل ، بحث منشور في مجلة القانون المقارن تصدرها جمعية القانون المقارن العراقية، العدد ٦٠، ٢٠٠٩ .

١٢. نفن بدر سطاس ، المسؤولية المدنية لمالك السفينة في القانون السوري والأردني - دراسة مقارنة ، بحث منشور في مجلة علوم الشريعة والقانون، تصدر عن جامعة دمشق، سوريا ، المجلد ٤٥ ، العدد ٤ ، ملحق ٣ ، ٢٠١٨ .

١٣. د . يعقوب يوسف صرخوة ، الخسارات البحرية المشتركة ، بحث منشور في مجلة العلوم القانونية والاقتصادية ، تصدر عن كلية الحقوق ، جامعة عين الشمس ، مصر ، العدد الاول ، السنة الخامسة والثلاثون - كانون الثاني ١٩٩٣.

رابعاً - القوانين والأنظمة :

أ - القوانين العراقية :

١- القانون المدني العراقي رقم (٤٠) لسنة ١٩٥١ المعدل .

٢- قانون المرافعات المدنية العراقي رقم ١٦٣ لسنة ١٩٦٩ المعدل .

٣ - قانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣ المعدل .

٤ - قانون التجارة العراقي رقم (٣٠) لسنة ١٩٨٤ المعدل .

- ٥- مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ .
- ٦- قانون الموانئ العراقي رقم (٢١) لسنة ١٩٩٥ .
- ٧- قانون هوية البحار رقم (٥١) لسنة ٢٠١٥ .
- ٨- قانون الهيئة البحرية العراقية العليا رقم (١٨) لسنة ٢٠١٩ .

ب - القوانين العربية :

- ١- القانون المدني المصري رقم ١٣١ لسنة ١٩٤٨ المعدل .
- ٢- قانون المرافعات المدنية المصري رقم (١٣) لسنة ١٩٦٨ .
- ٣- القانون المدني الكويتي رقم (٦٧) لسنة ١٩٨٠ .
- ٤- قانون التجارة البحرية الكويتي رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠ .
- ٦- القانون البحري المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ .

خامساً - التعليمات والقرارات :

- ١- تعليمات الموانئ والمرافئ العراقية رقم (١) لسنة ١٩٨٠ .
- ٢- القرار الوزاري المصري رقم ٢٩ لسنة ١٩٨٩ ، الخاص بتنظيم القطر البحري في ميناء الاسكندرية .

سادساً : اللقاءات :

- ١- لقاء مع معاون المدير العام للهيئة البحرية العراقية العليا الدكتور عبد العظيم جاسم .
- ٢- لقاء مع مدير الملاحة البحرية لميناء خور الزبير الكابتن ضياء محمد نافع .

المصادر الأجنبية :

١- الكتب الاجنبية :-

- 1- Bleunvenn Bernard , Le droit maritime , [https:// tel.archives-ouvertes.fr/](https://tel.archives-ouvertes.fr/) منشور على الموقع الالكتروني ، ٢٠١٩ تاريخ الزيارة ٢٠٢٠/١١/١٨

- 2- Capitaie Arezki Belounis ,principes de se'curite' a' l' mariage , 2012 , Institut maritime du oue'bes , منشور على الموقع الالكتروني <https://www.tsb.gc.ca> . تاريخ الزيارة ١ / ٩ / ٢٠٢٠ .
- 3- Clare House ,Tugs and Tows , practical Safety and opertional Guide , منشور على الموقع الالكتروني <https://www.shipownersclub.com> , تاريخ الزيارة ٩ / ١١ / ٢٠٢٠
- 4- Philippe Delebecque , Droit maritime ,cdition3, universite paris I pantheon Sorbonne , 2014 .
- 5-Vice amiral H enri A RLNO , Guide du Remorquage , PARLS,le 15 JULN 2004, منشور على الموقع الالكتروني <https://www.snsn.org> . تاريخ الزيارة ١٨ / ١١ / ٢٠٢٠ .

٢ - القوانين الأجنبية :-

- ١- القانون الفرنسي الخاص بالتجهيز والبيوع البحرية رقم ٦٩ لسنة ١٩٦٩ منشور على موقع التشريعات الفرنسية <http://www.legifrance.gouv.fr>.
- ٢- القانون الفرنسي رقم (٥٤٥) لسنة ١٩٦٧ بشأن الاحداث البحرية ، المعدل سنة ٢٠١٠ منشور على موقع التشريعات الفرنسية <http://www.legifrance.gouv.fr>.
- ٣- القانون المدني الفرنسي النافذ لسنة ١٨٠٤ المعدل سنة ٢٠١٨ منشور على موقع التشريعات الفرنسية <http://www.legifrance.gouv.fr>.