



جُمْهُورِيَّةُ الْعِرَاق  
وزارة التعليم والبحث العلمي  
جامعة بابل – كلية القانون

# التنظيم القانوني للإرشاد البحري ( دراسة مقارنة )

رسالة تَقَدَّمت بها الطالبة

أسراء توفيق صالح علي

إلى مجلس كلية القانون – وهي جزء من متطلبات نيل درجة  
الماجستير في القانون الخاص

الدكتورة نهى خالد عيسى

أستاذ القانون التجاري المساعد

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

﴿ اللَّهُ الَّذِي سَخَّرَ لَكُمْ الْبَحْرَ  
لَتَجْرِيَ أَلْفُكْ بِأَمْرِهِ وَلَتَبْتَغُوا  
مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ ﴾

صدق الله العلي العظيم

﴿ سورة الجاثية: الآية ١٢ ﴾



## أهدي هَذَا الجهد إلى:

- إلى سيدتي ومولاتي السيدة "فاطمة الزهراء" عليها السلام وإلى ولدها "حجة الله" في الأرض روعي وأرواح العالمين لتراب مقدمه الفداء اهدي لهما جهدي المتواضع .
- الجبين الندي واليد المعطاة ومن أتشرف بالسير على خطاه الذي بذل قصارى جهده لتوجيهي لطريق الحق والأمان "والدي الشهيد" رحمه الله ووفقني لرد جزء من جهده.
- من يعجز القلم عن ذكر فضلها، ويكل اللسان عن شكرها، صاحبة القلب الكبير التي تغمرني بحنانها ووفقني الله بدعائها والعتاء الجليل "والدتي الغالية".
- من شاركني في تحمل الأعباء، وساعدني بالصبر على الأنواء وشّد من عضدي في السراء والضراء "زوجي" جزاه الله تعالى عني خير الجزاء وزاده من معين الصبر.
- شعلة غذاؤها الحب والإخلاص والتضحية "والينابيع، التي سقت أرض الأخوة الصادقة بشريان لا ينقطع وأيادٍ بيضاء قدّمت بكل عطاء... عرفانا لا يوصف ومودة لا تنتهي، الذين يأبى الزمان أن يأتي بمثلهم أخوتي وأخواتي جزاهم الله خيراً.

أسراء



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

﴿ رَبِّ أَوْزِعْنِي أَنْ أَشْكُرَ نِعْمَتَكَ الَّتِي أَنْعَمْتَ عَلَيَّ وَعَلَىٰ وَالِدَيَّ وَأَنْ أَعْمَلَ صَالِحًا تَرْضَاهُ وَأَصْلِحْ لِي فِي ذُرِّيَّتِي إِنِّي تُبْتُ إِلَيْكَ وَإِنِّي مِنَ الْمُسْلِمِينَ ﴾ (سورة الاحقاف: الآية ١٥)

يا من شكره فوز للشاكرين لك شكري الدائم على آلائك ونعمائك وأسالك اللهم إعانتني على دوام شكرك، وذكر برك وإحسانك إليّ وتفضلك عليّ، والحمد لله رب العالمين على كلّ النعم، حمداً كثيراً متواتراً، والسلام على سيد الخلق محمد صلى الله عليه وعلى آله الطيبين الطاهرين، والسلام على الصديقة الطاهرة فاطمة الزهراء سيدة نساء العالمين (عليها السلام) فبعد الانتهاء من هذه الدراسة يسرني وبكل تواضع أن أشكر من ساعدني وساندني طول مسيرتي هذه، وأولهم بعد الله سبحانه وتعالى مشرفتي واستاذتي الفاضلة **(الدكتورة نهى خالد عيسى المعموري)** 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، وسعة صدرها في مواكبة مراحل الكتابة منذ اختيار موضوع الرسالة وإعداد الخطة، وإخراجها بصورتها النهائية حتى ظهرت بالشكل الذي هي عليه الآن، فادعو من الله عز وجل ان يوفقها لما يحب ويرضى ويجعلها الله ذخراً لنا، فجزاها الله عني خير الجزاء.

وشكري وامتناني الى عميد كلية القانون جامعة بابل **(الدكتور ميري كاظم عبيد الخيكاني)** وشكري وامتناني الى رئيس قسم القانون الخاص **(الدكتور عبد الرسول عبد الرضا الاسدي)** والدكتور **حبيب العماري** والدكتور **ميثاق طالب عبد حمادي الجبوري** (لما بذلوه من أجل حصولي على درجة الماجستير، وشكري وامتناني إلى **(الدكتورة سماح حسين علي الركابي)**، والدكتورة **نكري محمد الياسين** اللتان تفضلتا عليّ بمساعدتي بأرائهما القيمة.

وانتقدم بالشكر والامتنان إلى **وزير النقل الاسبق عامر عبد الجبار الذي** تفضل بجزء من وقته بمساعدتي في البحث، وشكري وامتناني إلى **وزير النقل الاسبق كاظم فنجان الحمامي** والذي زودني بالمصادر التي تخص عملية الإرشاد البحري، وشكري وامتناني إلى

الدكتور حسن فلاح محسن جبار العبادي مستشار وزير النقل السابق لمساعدتي في المصادر والقوانين الأجنبية المتعلقة بموضوع البَحْث وشكري وامتناني الى التدريسي ابراهيم عباس الجبوري وشكري وامتناني إلى كابتن اعالي البحار **ضجر مرزوق بدران** والتدريسي في معهد الموانئ العراقية في البصرة لتزديدي بكثير من المعلومات التي تخص البحث.

ومن أجل أن يكتمل العرفان فلا بُدَّ من شكر **أساتذتي** الذين درسوني في مرحلتي البكالوريوس والماجستير في كليتي العزيزة، لما لهم من فضل في تكوين وصقل مداركي القانونية، والذين غمروني بفيض علمهم وعطائهم، إذ لولاهم لما كنت قادرة على مواصلة طريق البحث وكتابة الرسالة.

وأوجه بالشكر والامتنان إلى **رئيس وأعضاء لجنة المناقشة الأفاضل** لتفضلهم بالموافقة على مناقشة رسالتي وجهودهم في تقييمها وتصويبها ورفدها بتوجيهاتهم الرشيدة وآرائهم السديدة. فهذا جهدي بين أيديكم ، فإن أصبت فالخير أردت ، وإن كانت الأخرى ، فحسبي أن لي أجر المحاولة والاجتهاد، وأسأل الله - تعالى - أن يجعل جهدي المتواضع هذا لبنة صالحة مفيدة وفائدة مرجوة ونفعاً مؤملاً ومتعة منشودة.

والشكر الموصول لكل من سعى في هذه الرسالة بأي سعي فأعان بنصح أو شجع بكلمة أو نظر بعين الرضا فلهم وافر شكري وعظيم امتناني .

 **أسراء**

## المُستخلص

يُعد الإرشاد البحريُّ أحد مهن الملاحَةِ البحريَّة القديمة التي تجمع بين التقليد والحدائثة، فهو من ناحية يُعدُّ موضوعاً تقليدياً، كون الإرشاد البحريُّ يرتبط بعلاقات الانسان التجارية بالبحر، ومن ناحية أُخرى موضوعاً حديثاً في تَنظِيمه القَانُوني وما طرأت عليه من تطورات، تتواكب مع تطور التَنظِيم البحريُّ في البلدان المطلة على البحر، واللّذي يصب في خدمة اقتصاد هذه البلدان، والحقيقة أنّ عملية الإرشاد البحريُّ هو عمل يقوم به المُرشِد البحريُّ بمساعدة الرّبَّان ويلتزم مِنْ خِلَالِه بتوجيه الفني للسفينة عند دخولها إلى الميناء أو خروجها منه، مقابل أجر تحدده اللوائح والتعليمات، وأنّ للإرشاد البحريُّ أهمية كبيرة لذا تحرص أغلب التشريعات على تقرير مبدأ الإرشاد الاجباري وذلك لمصلحة السّفينة من جهة ومصلحة الميناء من جهة اُخر، كَمَا أنّ للإرشاد البحريُّ نوعان الأول اجباري والثاني اختياري، أمّا طبيعة القَانُونيّة فهو خدمة عامة يقوم بها المُرشِد بإشراف الدولة فهي التي تُشرف على تَنظِيمه، والجهة الادارية المختصة لإدارة هذه العملية هي هيئة الإرشاد، وبما أنّ مهنة الإرشاد مهنة تتطلب الدقة للقيام بها، فهي تحتاج كفاءة وخبرة بحرية، لذا وضعت التشريعات محل المقارنة عدت شروط مهنية يجب توافرها لمن يمارس هذه العملية، كما يفرض القَوَانِين على المكلف بهذه العملية التزامات يجب الامتثال لها، وبالمقابل يفرض القَانُون التزامات على ربابنة السّفن طالبة الإرشاد عدة التزامات، وفي حالة عدم الإمتثال لنصائح المُرشِد يتحمل مُجهز السّفينة مسؤولية الأضرار التي تحدث نتيجة هذه العملية .

## المحتويات

| الموضوع                                                                              | رَقَم الصفحة   |
|--------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| الآية القرآنية                                                                       | أ              |
| الإهداء                                                                              | ب              |
| الشكر والعرفان                                                                       | ج - د          |
| المُسْتَخْلَص                                                                        | هـ             |
| محتويات الرسالة                                                                      | و - ح          |
| المَقْدِمَة                                                                          | ١ - ٥          |
| <b>الفصل الأول : مفهوم الإرشاد البحري</b>                                            | <b>٦ - ٥٣</b>  |
| <b>المَبْحَثُ الأول: التَّعْرِيفُ بالإرشاد البحري</b>                                | <b>٧ - ٢٧</b>  |
| المَطْلَبُ الأول:- تَعْرِيفُ الإرشاد البحري                                          | ٧ - ١١         |
| الفرع الأول:- التَّعْرِيفُ التَّشْرِيعِي للإرشاد البحري                              | ٧ - ٩          |
| الفرع الثاني :- التَّعْرِيفُ الفقهي للإرشاد البحري                                   | ٩ - ١١         |
| المَطْلَبُ الثَّانِي:- أهمية الإرشاد البحري                                          | ١١ - ١٤        |
| الفرع الاول :- أهمية الإرشاد البحري للموانئ                                          | ١٢             |
| الفرع الثاني : أهمية الإرشاد البحري للسفن التي يتم إرشادها                           | ١٢ - ١٣        |
| الفرع الثالث :- أهمية الإرشاد لأقتصاد الدولة                                         | ١٣ - ١٤        |
| المَطْلَبُ الثَّالِث:- أنواع الإرشاد البحري                                          | ١٤ - ٢٧        |
| الفرع الاول :- الإرشاد الإجباري                                                      | ١٥ - ٢٢        |
| الفرع الثاني:- الإرشاد الإختياري                                                     | ٢٢ - ٢٧        |
| <b>المَبْحَثُ الثَّانِي: الطبيعة التنظيمية لعملية الإرشاد البحري</b>                 | <b>٢٨ - ٣٥</b> |
| المَطْلَبُ الأول:- الطبيعة التَّنْظِيمِيَّة لعملية الإرشاد البحري في التشريع العراقي | ٢٨ - ٣٠        |

| الموضوع                                                                       | رقم الصفحة |
|-------------------------------------------------------------------------------|------------|
| المطلب الثاني:- الطبيعة التنظيمية لعملية الإرشاد البحري في التشريعات المقارنة | ٣٥-٣٠      |
| المبحث الثالث:- تمييز الإرشاد البحري عما يشته به                              | ٥٣-٣٦      |
| المطلب الأول:- تمييز الإرشاد البحري عن القَطْرِ البحري                        | ٤٤-٣٦      |
| الفرع الأول : أوجه الشبه بين الإرشاد البحري والقَطْرِ البحري                  | ٤٠-٣٨      |
| الفرع الثاني : أوجه الاختلاف بين الإرشاد البحري والقَطْرِ البحري              | ٤٤-٤٠      |
| المطلب الثاني:- تمييز الإرشاد البحري عن المساعدة البحرية                      | ٥٣-٤٤      |
| الفرع الأول : أوجه الشبه بين بين الإرشاد البحري والمساعدة البحرية .           | ٤٩-٤٦      |
| الفرع الثاني : أوجه الاختلاف بين الإرشاد البحري والمساعدة البحرية .           | ٥٣-٤٩      |
| الفصل الثاني :- أحكام الإرشاد البحري                                          | ١٢٣-٥٤     |
| المبحث الأول:- الجهات ذات العلاقة بعملية الإرشاد البحري                       | ٧٩-٥٤      |
| المطلب الأول:- الجهة الإدارية                                                 | ٦٢-٥٦      |
| الفرع الأول:- إدارة الإرشاد البحري في التشريع العراقي                         | ٥٧-٥٦      |
| الفرع الثاني:- إدارة الإرشاد البحري في التشريع المصري                         | ٦٠-٥٨      |
| الفرع الثالث:- إدارة الإرشاد البحري في التشريع الفرنسي                        | ٦٢-٦١      |
| المطلب الثاني :- الشخص المسؤول عن ممارسة نشاط الإرشاد البحري                  | ٧٩-٦٣      |
| الفرع الأول : - تعريف المرشد البحري                                           | ٦٦-٦٣      |
| الفرع الثاني:- الشروط الواجب توافرها في تعيين المرشد البحري                   | ٧٩-٦٦      |
| المبحث الثاني:- الآثار المترتبة على عملية الإرشاد البحري                      | ١٠٥-٧٩     |
| المطلب الأول:- واجبات المرشد البحري                                           | ٩١-٨٠      |



| الموضوع                                                                    | رَقْم الصفحة |
|----------------------------------------------------------------------------|--------------|
| الفرع الأول:- الاستجابة لطلب الإرشاد                                       | ٨٠-٨٦        |
| الفرع الثاني:- تنفيذ عملية الإرشاد البحري                                  | ٨٦-٩١        |
| المطلب الثاني:- واجبات ربّان السّفينة طالبة الإرشاد                        | ٩١-١٠٥       |
| الفرع الأول:- طلب الإرشاد                                                  | ٩٢-٩٦        |
| الفرع الثاني:- الموافقة على المرشد المتقدم لإرشاد السّفينة                 | ٩٦-٩٩        |
| الفرع الثالث :- دفع رسوم الإرشاد                                           | ٩٩-١٠٥       |
| المبحث الثالث :- المسؤولية عن الاضرار الناشئة عن عملية الإرشاد البحري      | ١٠٦-١٢٣      |
| المطلب الأول :- المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بأطراف عملية الإرشاد        | ١٠٦-١١٣      |
| الفرع الأول:- المسؤولية الناشئة عن الأضرار التي تلحق بزورق الإرشاد وأشخاصه | ١٠٧-١٠٩      |
| الفرع الثاني:- المسؤولية عن الأضرار التي تلحق السّفينة الطالبة للإرشاد     | ١٠٩-١١٣      |
| المطلب الثاني:- المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير                      | ١١٤-١٢٣      |
| الفرع الأول:- المقصود بالغير                                               | ١١٤-١١٦      |
| الفرع الثاني:- الجهة المسؤولة عن تعويض الضرر الذي يلحق بالغير              | ١١٦-١٢٣      |
| الخاتمة                                                                    | ١٢٥-١٢٨      |
| المصادر                                                                    | ١٢٩-١٣٨      |
| الملاحق                                                                    | ١٤٠-١٤٢      |
| الملخص باللغة الإنكليزية                                                   | A            |

# الْمُقَدِّمَةُ

## المُقدِّمة

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على سيد الأنبياء والمرسلين محمد ( صلى الله عليه وآله وسلم ) نبي الرحمة وعلى آل بيته الطيبين الطاهرين وصحبه المنتجبين .

سنوضح مُقدِّمة رسالتنا (التنظيم القانوني للإرشاد البحري ) مِنْ خِلَالِ الفقرات الآتية :-

### أولاً: التَّعْرِيفُ بموضوع البحث:

عُرِفَ الإرشاد البحريُّ منذ عرفت المِلاحةُ البحريَّةُ ، ولا زال الإرشاد يحتفظ بأهميته وفائدته حتى يومنا هذا؛ لأنَّ وجود الإرشاد يخضع إلى اعتباراتٍ عديدةٍ يفرض الأخذ بها، فمهما بلغت درجة التقدم الفني في مجال المِلاحةُ البحريَّةُ فإنَّ مخاطر البحر لا زالت باقية ، ومن هنا فإنَّ هناك مخاطر عدة تتعرض لها السُّفن عند دخولها إلى الموانئ أو خروجها منه أو تحركها فيه، كما وتوجد مخاطر مماثلة في القنَّاتِ المِلاحيَّةِ، وفي مثل هذه الظروف تبدو الاستعانة بأشخاصٍ يكون في مقدورهم تفادي أو تخفيف هذه المَخاطر أمراً جوهرياً ، لذا كانت دائماً هناك مسوغات قوية لوجود المرشدين البحريُّين الذين يتولون تقديم العون لربابنة السُّفن، ويضعون خبرتهم وتخصصهم تحت تصرفهم عند اجتياز المناطق التي تمثل خطراً للسفن .

### ثانياً: أهمية البحث:

تبرز أهمية البحث مِنْ خِلَالِ المَخاطرِ التي تُحيط بالرحلة البحريَّةُ ، فإنَّ التطوُّر الهائل في المجالِ البحريِّ بالنسبة لبقية الدول مقارنة بالعراق كان يهدف إلى التقليل من تلك المَخاطرِ التي تتعرض لها السُّفن البحريَّةُ الداخلة إلى الميناء أو الخارجة منه أو الراسية فيه، إلا أنَّ هذا التطور لم يقلل تلك المَخاطرِ، فوجدت القواعد القانونيَّةُ الخاصة والتعليمات التي تلائم البيئة البحريَّةُ ومخاطر الرحلة ، لكي تنطبق على كُلِّ من يمارس عملية الإرشاد، وهذه القواعد والتعليمات لا تقتصر على فئة معينة دون أخرى بل تسري على كُلِّ من يكتسب صفة المرشد البحريِّ متى مارس عملية الإرشاد البحريِّ، فجميعهم معرضون اثناء قيامهم بعملهم إلى ذات المَخاطرِ، الأمر الذي يستلزم تنظيم عملية الإرشاد البحريِّ مِنْ أَجْلِ سَلَامَةِ الرحلة البحريَّةُ .

فإنَّ أهمية الإرشاد البحريِّ وخطورته جعلت دراسة خصوصية العمل البحريِّ من الموضوعات المهمَّة والتي تفرض نفسها بقوة على الساحة العملية، ولأنَّ المِلاحةُ البحريَّةُ كثيراً

ما تكون دولية واتصال واختلاط العلاقات القانونيّة بين دول وأفراد يحملون جنسيات مختلفة، إلّا أنّ ظروف العمل تتشابه على متن السفن أياً كانت جنسيتها والجهة المتجه اليها، فقد تكون هذه السفن كبيرة الحجم ومحملة بالسلع والبضائع التي لو تعرضت لخطر ما تسبب لها خسارة كبيرة جداً ، وحينها تطلب التعويض عما أصابها من خسارة وضرر فمن يتحمل مسؤولية ما حدث؟ وعليه تم اختيار التنظيم القانوني لعملية الإرشاد ليكون موضوعاً لبحثنا، مع ندرة ما هو مكتوب في هذا الموضوع في العراق لتكون محاولة لجمع شتات هذا الموضوع ولتكون قاعدة لوضع تنظيم قانوني متكامل لعملية الإرشاد البحري مستقبلاً.

### ثالثاً: مشكلة البحث:

أمام غياب التنظيم التشريعي لعملية الإرشاد البحري في العراق من جانب، وقلة الدراسات التي تناولت موضوعاته من جانب آخر، فإنّ البحث في هذا الموضوع سيلاقي صعوبات كثيرة وأنّ كل ما يمكن أن نستند اليه في ذلك هو مشروع القانون البحري لسنة ١٩٨٧ وقانون الموانئ رقم (٢١) لسنة ١٩٩٥، وتعليمات الموانئ والمرافئ العراقية رقم (١) لسنة ١٩٩٨، بالرجوع إلى النصوص القانونيّة في المسائل التي نحتاجها، تبرز لدينا عدة مشاكل منها، كثرة التساؤل حول العلاقة التي تربط المرشد البحري برّبان السفينة طالبة الإرشاد.

لذا نجد الدول محل المقارنة قد شرعت قوانين تتعلق بعملية الإرشاد البحري ، بخلاف العراق لم نجد تنظيم قانوني خاص بالعمل البحري المتمثل بعملية الإرشاد ، وكذلك نجد أنّ الغرامات التي تفرضها الدولة على السفن المخالفة لا تتناسب مع حجم المخالفة مما يؤدي إلى تكرار المخالفات بصورة دائمة ومن هذه المخالفات دخول السفن لعدم الاستعانة بمرشد بحري.

### رابعاً : اهداف البحث:

هناك عدة أهداف دعنتي لبحث هذا الموضوع أهمها ما يأتي :

١. انطلاقاً من أهمية الموضوع لانه يتعلق بالتجارة الدولية بأنّ هذا الجانب سيشهد تطوراً هائلاً في السنوات القادمة وسيحتاج إلى تطور في النصوص القانونيّة والتعليمات الداخلية المنظمة لعملية ارشاد السفن في الموانئ البحريّة العراقية، لكل هذه الاهداف وغيرها كان اختياري لهذا الموضوع، وآمل أن أكون قد وفقت في الاختيار وفي طريقة

العرض والتَّحْلِيل، وأن تكون الدِّراسَة وافية قدر الامكان لتوسع فيه لَا بُدَّ من البحث والتقصي لكل مشكلاته، كما لَا بُدَّ من النظر في النُّصوص ذاتها ومدى ملائمتها لمستجدات العصر، وهل تحتاج إلى اضافات أو تعديلات وَلَا بُدَّ من النظر في الواقع العملي للمرشدين، ومدى تطابق ما يقومون به مع النُّصوص القَانُونِيَّة للإرشاد البحري، كما يجب أن لا نغفل عن عملية تعيين المرشدين وتدريبهم واعدادهم الاعداد الجيد ، ليكونوا على قدر المسؤولية للقيام بعمل بهذا الحجم .

٢. الرغبة في تَحْلِيل قانون المَوَائ وتعليماته فيما يتعلق بتنظيم عملية الإرشاد البحري، ولمعرفة فيما إذا كانت هناك ملاحظات يمكن تلافيها وسد النقص عن طريق تقديم مقترحات بشأنها، ومن خلال تَحْلِيل النُّصوص ومقارنتها بنُّصوص بعض القَوَانِين الأخرى والتي من خلالها يتضح لنا إن كانت تحتاج إلى معالجتها وتغطية النقص بحسب الإمكان بخصوص النُّصوص المتعلقة بعملية الإرشاد .

٣. التَّحْقِيق في مدى المطابقة بين ما ينص عليه قانون المَوَائ العراقي فيما يخص الإرشاد البحري، وبين تعليمات المَوَائ الداخلية الخاصة بالمَوَائ العراقيَّة، إذ إنَّ هذه التعليمات يجب أن تكون موضحة ومفسرة لإرادة المُشَرِّع وليس مناقضة لها .

### خامساً : منهجية البحث :

سنتناول موضوع البحث وفق المنهج الوصفي التحليلي المقارن من خلال وصف الواقع العملي من جهة، وعرض النُّصوص القَانُونِيَّة الخاصة بعملية الإرشاد البحري، داخل المَوَائ العراقيَّة وبعض المَوَائ العربية من جهة أخرى، ومن ثم تَحْلِيل النُّصوص المنظمة لعملية الإرشاد، وسنتبع المنهج المقارن ما بين القَوَانِين العراقيَّة وهي قَانُون المَوَائ رَقْم (٢١) لِسَنَةِ ١٩٩٥ وتعليمات المَوَائ والمرافئ العراقيَّة رَقْم (١) لِسَنَةِ ١٩٩٨، مع قَانُون التِّجَارَةُ البحريَّة المصري رَقْم (٨) لِسَنَةِ ١٩٩٠، والقَوَانِين المنظمة لعملية الإرشاد في مصر وهي قَانُون تنظيم الإرشاد في ميناء دمياط رَقْم (٤) لِسَنَةِ ١٩٨٦، وقَانُون تنظيم الإرشاد في ميناء الاسكندرية والدخيلة رَقْم (٢٦) لِسَنَةِ ١٩٨٩، وقَانُون تنظيم الإرشاد في موانئ الهيئة العامَّة لموانئ البحر الأحمر رَقْم (٢٦) لِسَنَةِ ١٩٩٥، والقَوَانِين الفرنسيَّة المنظمة لعملية الإرشاد في فرنسا وهي قَانُون الحوادث الفرنسي رَقْم (٦٧) لِسَنَةِ ١٩٦٧ المُعَدَّل في ١ كانون الأول لِسَنَةِ ٢٠١٠ Loi

française sur les accidents n° (67) de 1967, modifiée le 1er décembre 2010، وقانون البيوع الفرنسي رقم (٦٩) لسنة ١٩٦٩ المعدل في ١ كانون الأول ٢٠١٠، française sur la vente n° (69) de 1996 modifiée le 1er décembre 2010 وقانون تنظيم الإرشاد في المياه البحريّة الفرنسية رقم (٢٨) لسنة ١٩٢٨ المعدل في ١ كانون الثاني لسنة ٢٠١٥ Loi réglementant le pilotage dans les eaux maritimes françaises n° (28) de 1928 modifiée le 1er janvier 201، وقانون تنظيم الإرشاد رقم (٦٩) لسنة ١٩٦٩ المعدل في ١ كانون الأول لسنة ٢٠١٥ Loi réglementant le pilotage dans les eaux maritimes françaises n° (69) de 1969 modifiée le 1er décembre 201، ومعاهدة بروكسل الخاصة بتوحد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والانقاذ والموقعة في ١٩١٠/١٢/٢٣ The Brussels Treaty on Unifying Some Rules Related to Assistance and Rescue, signed on December 23, 191، وإنفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض قواعد المتعلقة بالمصادمات البحريّة لسنة ١٩١٠ Brussels Convention for the Unification of Certain Rules Concerning Maritime Collisions of 1910.

### سادساً : خطة البحث :

سنحاول تفصيل موضوع البحث على فصلين رئيسيين ، تسبقها مُقَدِّمة وتُعقبها خاتمة ، ففي الفصل الأول سنتناول مفهوم الإرشاد البحريّ وذلك مِنْ خِلالِ تقسيم الفصل الأول على ثلاثة مباحث، المبحث الأول سنتحدث عن التّعريفِ بالإرشاد البحريّ ، وسنقسمه على ثلاثة ففي المَطْلَبِ الأولِ تُعَرِّفُ الإرشاد البحريّ، أمّا المطلب الثاني سنخصصه لأهمية الإرشاد البحريّ أمّا المطلب الثالث سنتناول فيه أنواع الإرشاد البحريّ ، أمّا المبحث الثاني سنخصصه للطبيعة التنظيمية لعملية الإرشاد البحريّ وسنقسم المبحث على مطلبين ففي المطلب الأول سنتناول فيه الطبيعة التنظيمية لعملية الإرشاد البحريّ في التشريع العراقي وأمّا المطلب الثاني سنخصصه إلى الطبيعة التنظيمية لعملية الإرشاد البحريّ في التشريعات المقارنة ، أمّا المبحث الثالث سنتناول فيه تمييز الإرشاد عما يشته به ففي المَطْلَبِ الأولِ سنتناول فيه تمييز الإرشاد البحريّ عن القَطْرِ البحريّ أمّا المطلب الثاني سنخصصه لتمييز الإرشاد البحريّ عن المساعدة البحريّة،

وأما الفصل الثاني سنتناول أحكام الإرشاد البحريّ وسنقسمه ثلاثة مباحث ، المبحث الأول سنتناول فيه الجهات ذات العلاقة بعملية الإرشاد البحريّ وسنقسمه على مطلبين الأول سنتناول فيه الجهة الإدارية ، وأما المطلب الثاني سنخصصه إلى الشخص المسؤول عن ممارسة نشاط الارشاد البحري، وأما المبحث الثاني فسنتناول فيه الآثار المترتبة على عملية الإرشاد البحريّ وكذلك سنقسمه على مطلبين ، المطلب الأول سنتناول فيه واجبات المرشد البحريّ والثاني سنخصصه إلى واجبات ربّان السفينة طالبة الإرشاد، أما المبحث الثالث سيخصص للمسؤولية عن الأضرار الناشئة عن عملية الإرشاد البحريّ، سنتناول في المطلب الأول المسؤولية التي تلحق بأطراف عملية الإرشاد وسنخصص المطلب الثاني للمسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير ثم انتهيت إلى جملة من النتائج التي توصلت إليها والمقترحات التي اعتقد أنّها ذات أهمية في موضوع الإرشاد البحريّ.

#### سابعاً : الدراسات السابقة :

أولاً : المركز القانوني للمرشد البحريّ ، دراسة في ضوء قانون الموانئ رقم (٢١) لسنة ١٩٩٥ والتعليمات الصادرة بموجبه رقم (١) لسنة ١٩٩٨ ، بحث مقدم من قبل د. ضرغام فاضل حسين علي، منشور في مجلة كلية الحقوق ، جامعة النهرين المجلد السادس عشر ، العدد السادس ، لسنة ٢٠٠٦ .

ثانياً : المركز القانوني للمرشد البحريّ ، بحث مقدم من قبل د. عقيل حمد دوهان، منشور في مجلة كربلاء العلمية، المجلد السابع، العدد الأول، لسنة ٢٠٠٩.

# الفصل الأوّل

## مفهوم الإرشاد البحريّ



## الفصل الأول

### مفهوم الإرشاد البحري

يُعدُّ الإرشاد البحريُّ من أهمِّ مقومات المِلاحة البحريَّة، وله أهمية كبيرة لمناورة السفن في الممرات الضيقة والموانئ والقنوات البحريَّة، وتتجلى هذه الأهمية عندما تزرع إحدى السفن دخول الميناء أو الخروج منه، فإنَّ الرِّبَّان لا يكون على علمٍ بطبيعة المِلاحة في مدخل الميناء ، لذا يستعين عادةً بشخص له إلمام بالميناء مِنْ حَيْثُ مسالكه وما قد يكون في ممراته المَلَّاحِيَّة من عوائقٍ حتى تتفادى السَّفِينَةُ الحوادث الَّتِي قد تحدث نتيجة جهل رِبَّانها بهذه الأمور، ويسمى الشخص الَّذِي يستعين به الرِّبَّان في هذه المهمة المُرشِد والعملية الَّتِي يقوم بها تسمى الإرشاد البحريُّ .

ويُعدُّ الإرشاد البحريُّ (Maritime pilotage) وسيلة امان للسَّفِينَةِ عند دخولها الموانئ أو خروجها وكذلك عند عبور القنَّوات المَلَّاحِيَّة ويحقق مصلحة هذه الموانئ والقنَّوات حتي لا تتعطل المِلاحة فيها نتيجة الحوادث بحرية ، لجهل الرِّبَّان بمسالكها، لاسيَّما في الموانئ والقنَّوات الضيقة والمزدحمة، واشتقاقاً من هَذَا المفهوم فإنَّ الإرشاد البحريُّ خدمة تُقدم إلى السفن، يقوم بها المُرشِد البحريُّ على تهيئة الظروف اللازمة جميعها لضمان قدر كاف من الحماية سواءً تعلق الأمرُ بمنشآت الميناء، أو بالسفن على اختلاف توجهاتها، وسواءً تلك الَّتِي تتأهب لدخول الميناء أو لمغادرته.

ومن هَذَا المنطلق سنتناول في هَذَا الفصل في المَبْحَثِ الأول التعريف الإرشاد البحريُّ ، مِنْ حَيْثُ التَّعْرِيفُ بالإرشاد البحريُّ وأهميته، أمَّا المَبْحَثُ الثاني سنُخَصِّصه للطبيعة القانونيَّة للإرشاد البحريُّ مِنْ حَيْثُ كونه علاقة تعاقدية أم أداء خدمة عامة، والمَبْحَثُ الثالث سيكون لتمييز الإرشاد البحريُّ عما يشته به من المساعدة البحريَّة والقَطْرِ البحريُّ .

## المبحث الأول

### التعريف بالإرشاد البحري

عرفت بعض التشريعات الدولية والوطنية عملية الإرشاد البحري ، لاسيما الفقه قد اهتم أيضاً في تعريفها وإن اختلفوا في الصياغة إلا أنهم اتفقوا على إنها خدمة أو مساعدة يقدمها المرشد إلى ربان السفينة الداخلة إلى الميناء أو الخارجة والمتحركة فيه ، وكذلك في طبيعة هذه العملية هل هي علاقة عقدية ام علاقة تنظيمية، وبيان معنى الإرشاد البحري من حيث تعريفه التشريعي والفقهي من جهة، وبيان الهيئة من جهة أخرى، وكذلك بيان طبيعة الاستعانة به ، ولإلمام بذلك أكثر لا بُد من تقسيم المبحث على ثلاثة مطالب ، إذ نتناول في المطلب الأول التعريف بالإرشاد البحري، أما المطلب الثاني سنخصّصه لأهمية الإرشاد البحري، والمطلب الثالث سيكون لبيان أنواع الإرشاد البحري.

## المطلب الأول

### تعريف الإرشاد البحري

سنتناول في هذا المطلب تعريف الإرشاد البحري من الناحية التشريعية والفقهية لذا سنقسمه على فرعين، الأول للتعريف التشريعي، أما الفرع الثاني سنخصّصه للتعريف الفقهي .

## الفرع الأول

### التعريف التشريعي للإرشاد البحري

بالنسبة للمشرع العراقي نجد أنه قد عرف الإرشاد البحري في المادة (١/ثاني عشر) من قانون الموانئ العراقية رقم (٢١) لسنة ١٩٩٥ ((الإرشاد هو التوجيه الملاحي للسفينة إلى مكان

رسوها أو اخراجها من الميناء أو المرفأ بواسطة مُرشد<sup>(١)</sup>.

وَعِنْدَ الرجوع لتعليمات الموانئ العراقية رقم (١) لسنة ١٩٩٨<sup>(٢)</sup> نجد إنها عرفت المُرشد البحري الذي يقوم بعملية الإرشاد البحري في المادة (١/ و) ولم تعرف الإرشاد البحري<sup>(٣)</sup>.

والملاحظ على تعريف الإرشاد في قانون الموانئ والمرافئ العراقية جاء مُختصراً ولم يتعرض إلى الإرشاد في القنوات الملاحية، وكذلك لم يتعرض إلى أجر المُرشد مقابل عملية الإرشاد.

أما بالنسبة لقانون التجارة البحرية المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ نجد انه لم يتعرض إلى تعريف الإرشاد البحري في نصوصه، ولا في بقية القوانين التي تنظم عملية الإرشاد البحري في الموانئ المصرية، وأكتفى بتنظيم هذه العملية في الموانئ تاركاً مهمة التعريف للفقهاء.

أما في القانون الفرنسي الخاص بالتجهيز والبيع البحرية<sup>(٤)</sup> رقم (٦٩) الصادر في ٣ كانون الثاني لسنة ١٩٦٩ المعدل في ١ كانون الاول ٢٠١٠ لم يضع تعريفاً للإرشاد البحري، ولكن في القانون المتعلق بنظام الإرشاد في المياه البحرية<sup>(٥)</sup> رقم (٢٨) الصادر في ٢٨ آذار سنة ١٩٢٨ في المادة (١) المعدلة بالأمر (١٣٠٧) في ٢٨ تشرين الثاني ٢٠١٠ عرّف عملية الإرشاد بأنها: (( المساعدة المُقدّمة إلى الربانة بواسطة مجموعة أشخاص مكلفين بذلك من قبل الدولة لتوجيه السفن أثناء دخولها أو خروجها من الموانئ وداخل الموانئ والمراسي والمياه

(١) عرفته أيضاً المادة (١٨٠) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ على أنه: (( الإرشاد: هو التوجيه الملاحي للسفينة عند دخولها الموانئ أو القنوات الملاحية أو خروجها منها من قبل مُرشد لقاء مبلغ معين )) .

(٢) موقع القوانين والتشريعات العراقية على الرابط <http://wiki.dorar-aliraq.net/iraqilaws> تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٥/٢٠ .

(٣) عرفت المادة اعلاه المرشد ((الشخص المعين من إدارة الموانئ ومصرح له بممارسة إرشاد السفينة في الموانئ والمرافئ ومناطق الإرشاد كافة ويشمل ذلك ربان المرفأ)).

(٤) منشور على الرابط الأتي: <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/LEGISCTA> تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٥/٢٢ .

(٥) منشور على الرابط الأتي <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/LEGITEXT> تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٥/٢٢ .

البحريّة للأنهار والقنوات<sup>(١)</sup>.

نُلاحظ من تعريف القانون الفرنسي أعلاه الخاص بتنظيم الإرشاد، جاء بشكل عام كون المساعدة المُقدّمة إلى الربانّة بواسطة مجموعة أشخاص مكلفين ولم يعين من هم الأشخاص الذين يقومون بتوجيه السفن ولم يحدد الجهة المختصة بالتوجيه، بخلاف المشرع العراقي فقد حدد بالتعريف المرشد الذي يقوم بتوجيه السفن ملاحياً أثناء دخولها إلى الميناء أو خروجها .

يتبين لنا مما تقدّم تبين أنّ القوانين محل المقارنة لم تعرف الإرشاد البحريّ أو أنها لم تضع تعريفاً جامعاً، فمثلاً لم تحدد من هم الأشخاص الذين يقومون بعملية الإرشاد وكذلك الرسم الذي يتم تحصيله مقابل هذه العملية .

## الفرع الثاني

### التعريف الفقهي للإرشاد البحريّ

أهتم الفقه بتعريف عملية الإرشاد البحريّ بوصفها عملية مهمة لا يمكن الاستغناء عنها في كلّ دولة توجد فيها موانئ وممرات مائية ، فقد عرفه جانب من الفقه بأنه (( المساعدة التي تُقدم إلى الربانّة من قبل مستخدمين مرخص لهم من الدولة عند الدخول أو الخروج من الميناء ))<sup>(٢)</sup>.

ويلاحظ على هذا التعريف ركز على المساعدة المُقدّمة إلى الربانّة ولم يبين نوع المساعدة هل هي إنقاذ ام قطر ام إرشاد .

وعرفه آخر بأنه (( قيادة السفينة لحظة دخولها الميناء وخروجها منه ، بواسطة شخص متخصص هو المرشد ( Pilot ) ))<sup>(٣)</sup>.

ويؤخذ على هذا التعريف أنّه استعمل عبارة قيادة السفينة في حين أنّ هناك حالات تبقى

(١) "Article (1)" ((Le pilotage consiste dans l'assistance donnée aux capitaines par un personnel commissionné par l'Etat pour la conduite des navires à l'entrée et à la sortie des ports, dans les ports, rades et eaux maritimes des fleuves et des canaux)).

(٢) د. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحريّ، ١، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠٠٦، ص ١٦٣.

(٣) د. سميحة القليوبي، الاسس القانونيّة للتجارة البحريّة ( السفينة أشخاص الملاحة البحريّة - عقد النقل البحريّ)، دار الاهرام ، القاهرة ، ٢٠٢٢، ص ٢٢٤.

القيادة لِرَبَّانِ السَّفِينَةِ خلال عملية الإرشاد البحري .

وذهب آخر لتعريف عملية الإرشاد بِأَنَّهُ: (( خدمة يقدمها شخص ذو خبرة بمسالك الميناء وعوائقه لِرَبَّانِ السَّفِينَةِ لغرض توجيهه وإرشاده في قِيَادَةِ السَّفِينَةِ عند دخولها الموانئ والخروج منها أو التحرك فيها أو عند المرور بالممرات المائية والقنوات الملاحية ))<sup>(١)</sup>.

وكَمَا عرف الإرشاد البحري آخر بِأَنَّهُ: (( المساعدة الَّتِي يقدمها المرشدون للربانة بُغْيَة قيادة سفنهم عند الدخول إلى الموانئ والخروج منها وَفِي الموانئ والمراسي الداخلية ))<sup>(٢)</sup>، وكَذَلِكَ عرف بِأَنَّهُ: (( عمل يلتزم بمقتضاه المرشد بإرشاد السَّفِينَةِ لدى دخولها الميناء وخروجها منه مقابل أجر معين يفرضه القانون أو تحدده اللوائح ))<sup>(٣)</sup>.

إنَّ هذه التَّعْرِيفَات الَّتِي أوردها الفقهاء وأنَّ اختلفت في صياغتها ، إِلَّا إِنَّهَا تدور في إطار معنى واحد، وهو أَنَّ عملية الإرشاد البحري هي مساعدة أو توجيه أو خدمة مُقَدَّمة مِنْ قِبَل المرشد البحري إلى الربانة بهدف وصول السَّفِينَةِ إلى رصيف الميناء أو الخروج منه لتفادي تعطيل الملاحة داخل الموانئ ولمنع ارتطام السفن بغيرها أو بمنشآت الميناء؛ كون الموانئ تختلف في مداخلها .

وَمِنْ خِلَالِ ما ورد من تَعْرِيفَاتٍ لبعض الفقه وكذلك في ما عَرَفَتْهُ النُّصُوص التَّشْرِيعِيَّة يُمكنُ أَنْ نعرف الإرشاد البحري وحسب رأينا هو أن ( الإرشاد البحري : هو التوجيه الملاحي للسَّفِينَةِ عند دخولها الموانئ أو القنوات الملاحية أو خروجها منها أو التحرك داخلها، مِنْ قِبَل

(١) د. مصطفى جمال، دروس في القانون البحري ، المكتب المصري الحديث ،الإسكندرية ، ١٩٦٨ ، ص ١٥٢.

(٢) د. مسعود يونس عطوان عطا ، الجديد في الإرشاد البحري ، دراسة مقارنة بين القانون التجارة البحرية المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ والقانون الاتحادي رقم (٢٦) لسنة ١٩٨١ بشأن قانون التجارة البحرية لدولة الامارات العربية المتحدة ، ط١، دار الاجادة ،الرياض، ٢٠١٩، ص ٢٧.

(٣) د . ايمان فتحي حسن الجميل ، المساعدة التجرية ، دار الجامعة الجديد ، الإسكندرية ، ٢٠١١ ، ص ١٢٤ .

مُرشد لقاء رسم تحدده التَّغْلِيْمَاتُ أو اللوائح الخاصة بالمَوَانِي<sup>(١)</sup>.

وبهَذَا العمل يتم الحفاظ على السَّفِينَةِ وحمولتها وعلى السُّفُنِ الأُخْرَى وكذلك على منشآت المِينَاءِ، فيقتصر عمل المُرشد على تقديم النصائح والإرشادات وتزويد الرِّبَّانِ بالمَعْلُومَاتِ الَّتِي تساعد في عملية توجيه وإرشاد السَّفِينَةِ، ولكنه لا يتولى قيادة السَّفِينَةِ بل تبقى القيادة للرِّبَّانِ أثناء قيام المُرشد بعمله.

## المطلب الثاني

### أهمية الإرشاد البحري

للإرشاد البحري أهمية كبيرة بالنسبة للميناء وللِسُّفُنِ طالبة الإرشاد والسُّفُنِ الأُخْرَى المارة في المِينَاءِ، وذلك لتجنب الأضرار الَّتِي قد تلحق بها في حال حدوث الخطأ، كما يُعَدُّ الإرشاد الوسيلة الَّتِي لا غنى عنها لدخول السَّفِينَةِ إلى المِينَاءِ أو لمرورها عبر الممرات المائية، وخاصة في القَوَانِينِ الَّتِي تجعل الإرشاد اجبارياً، ولعل أهم ما يحققه نظام الإرشاد من مزايا هو تفادي تعطيل المِلَاحَةِ داخل المَوَانِي نتيجة إرتطام السَّفِينَةِ أثناء دخولها المِينَاءِ أو خروجها منه<sup>(٢)</sup>، وتتجلى أهمية الإرشاد في عدة نواحي لذا سنقسم المطلب الى ثلاثة فروع ، الأول سيكون لأهمية الإرشاد البحري للموانئ، والثاني سنخصصه لأهمية الإرشاد للسفن التي يتم إرشادها، واما الثالث سيكون لأهمية الإرشاد لأقتصاد للدولة .

(١) الميناء: منشأة ساحلية تتكون من مرفأ أو أكثر تقام على سواحل أو شواطئ البحار أو المحيطات ، يتم فيها عمليات تفريغ وتحميل السفن بالبضائع أو الركاب وتحتوي الموانئ على الرافعات والأرصفة والمخازن، اما القنوات الملاحية فهي معبر مائي صالح للملاحة البحرية .

(٢) د. سميحة القليوبي، الاسس القانونيَّةُ للتجارة البحريَّةُ ، مصدر سابق، ص ١٥، د. ثروت عبد الرحيم ، القانون البحري العِرَاقِيّ، ج ١، مطبعة حداد ، البصرة، العراق ، ١٩٦٩ ، ص ٢٨٥ - ٢٨٦ ، د. عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحريَّةُ، منشأة المعارف، الإسكندريَّةُ ، ٢٠٠٣ ، ص ٥٢٠.

## الفرع الأول

### أهمية الإرشاد البحري للموانئ

بالنسبة للميناء الذي تحدث فيه عملية الإرشاد ، نجد أنَّ الممرات داخل الميناء قد تكون ضيقة لا تسع لمرور أكثر من سفينة في آن واحد ، أو قد تكون فيها مناطق عميقة تصلح لسير السفن، ومياها ضحلة لا تصلح لذلك، وهناك مناطق متوسطة العمق تصلح لمرور سفن معينة فقط من حيث الوزن والضخامة، وهذا كله لا يعرفه ربان السفينة القادمة إلى الميناء ، خاصة إذا كان دخول الربان وطاقم سفينته إلى الميناء للمرة الأولى، لذا يكون الإرشاد من عمل أهل الميناء، الذين هم أكثر علم بالممرات الموجودة فيه من القادمين إليه، وعلى الجهة المختصة في هذا الميناء تعيين المرشد الذي يدل ربان السفينة بالطريق الذي عليه أن يسلكها، ويجب على المرشد أن يقدم النصح للربان، كما يجب على الأخير أن يتعاون مع المرشد لكي يتمكن من المرور الصحيح في الميناء من دون أي خسائر<sup>(١)</sup>، وكذلك وجود العوائق الطبيعية، ككثرة الشعب المرجانية أو كثرة الصخور، أو العوائق الصناعية كخطام السفن أو المنشآت العائمة ، لذا لا يمكن للربان الإبحار بالسفينة داخل الميناء، وإلا عرض سفينته للخطر فضلاً عن المنشآت، ربما تكون داخل هذه الموانئ اصلاحات وترميمات، وهنا قد يستدعي الأمر بقيام المرشد بأمر ربان السفينة بإطفاء محركاتها نهائياً، ويتم قطرها بقاطرة إلى رصيف الميناء وذلك كله حرصاً على سلامة الميناء، وسلامة السفينة، والسفن الأخرى المتواجدة في الميناء<sup>(٢)</sup>.

## الفرع الثاني

### أهمية الإرشاد للسفن التي يتم إرشادها

فإن لها أهمية كبيرة لا تقل عن أهمية الميناء أو السفن الداخلة إليه<sup>(٣)</sup>، فإن هذه السفينة وربانها

(١) د. مصطفى كمال طه ، أساسيات القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ١٦ .

(٢) د. وهيب الاسير، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس ، لبنان ، ٢٠٠١، ص ١٣٠ .

(٣) د. علي البارودي، مبادئ القانون البحري، ( السفينة، ملكيتها ، ونظامها القانوني الخاص ،أشخاصها ،الرحلة البحرية: النقل البحري ، البيوع البحرية، الدائنون الممتازون والمقرهون ، الحوادث البحرية ، التصادم ، الإنقاذ، الخسارات العمومية)، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٧٥، ص ٦٦ ، د. علي جمال الدين عوض، الوسيط =

قد تكون الزيارة الأولى لهذا للميناء، ومن ثم لا علم لرَبَّانها بالطريق الذي ينبغي عليه أن يسلكها، فتظهر هنا أهمية عملية الإرشاد لهذه السفينة، وذلك حرصاً على سلامة السفن وسلامة ما بداخلها من البضائع، فقد تكون السفينة حاملة لبضائع سريعة التلف، بحيث لو حصل لها أي ارتطام لأحدث فيها أضراراً بالغة، أو قد تكون البضاعة بحاجة إلى طريقة خاصة للتفريغ ولا يعرف الرَبَّان أين تتواجد تلك الآلات التي تستخدم لتفريغ البضائع، كما قد تكون البضائع من النوع الخطر على السفينة، وعلى ما حول السفينة في حال تعرضها لأي مخاطر فلا يحق للرَبَّان التصرف حينها إلا بواسطة مُرشد معين، فلا بد من عملية الإرشاد التي يتم بها المحافظة على السفينة وعلى حمولتها.

### الفرع الثالث

#### أهمية الإرشاد لأقتصاد الدولة

يحقق الإرشاد البحري عائداً مالياً لخزانة الدولة<sup>(١)</sup>: عن طريق فرض رسوم الإرشاد على السفينة الداخلة إلى الميناء في لحظة دخولها أو خروجها وهذه الرسوم المستحقة تُعد من الديون الممتازة التي تؤدي إلى خزينة الدولة من قبل المُجهزين المستفيدين من هذه الخدمة، وهذا ما اشارت اليه المادة (١/١٣٧٠) من القانون المدني العراقي رقم (٤٠) لسنة ١٩٥١، إذ نصت على أنه: ((المبالغ المستحقة للخزينة من ضرائب ورسوم ونحوها يكون لها حق امتياز بالشروط المقررة بالقوانين والنظم الصادرة بهذا الشأن))، لذلك أضحي الإرشاد في الموانئ اجبارياً، وكان المُرشد قديماً هو من يقود السفينة، وفي العصر الحديث تغير الوضع، واقتصر دور المُرشد على توجيه السفينة وتقديم المشورة للرَبَّان، وهذا يعطينا دلالة على أهمية عملية الإرشاد البحري من ناحية السفينة وما تحمله السفينة، ومن ناحية الميناء، فوجود المُرشد على متن السفينة أصبح على درجة كبيرة من الأهمية أثناء دخول أو خروج السفينة من الميناء أو تحركها فيه، إذ أن

<sup>١</sup> في القانون البحري، الناشر دار النهضة العربية، القاهرة، ص ٨٥، د. محمد بهجت قايد، الموجز القانون في البحري (ماهية السفينة وذاتيتها وتسجيلها. إيجار السفينة. النقل البحري للبضائع بسند الشحن وفقاً لاتفاقية بروكسل. هامبورج. روتردام. الملاحة البحرية المساعدة)، ط ٤، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١١.

٢٠١٢، ص ٣٥٣، د. مسعود يونس عطوان عطا، الجديد في الإرشاد البحري، مصدر سابق، ص ٢٧.

(١) د. مسعود يونس عطوان عطا، الجديد في الإرشاد البحري، مصدر سابق، ص ٢٧.



تواجهه من شأنه تفادي الكثير من الحوادث التي قد تؤدي إلى عرقلة الملاحة في الموانئ أو إحداث أضرار بمنشآت الميناء أو التلوث البحري<sup>(١)</sup>.

ونظراً لأهمية الإرشاد الأمر الذي يوجب اختيار المرشدين من بين الأفراد الأكفاء من الناحية العملية والمهنية من جهة، ومن الناحية الخلقية والسلوكية من جهة أخرى، فالسفينة وما تحمله من بضائع تكلف مبالغ كبيرة، كما أن الخسارة لا تقتصر على السفينة والبضائع التي تحملها فحسب، بل الأشخاص الموجودين على متن السفينة، ويتبين لنا أن أهمية الإرشاد لا يقتصر على السفينة وبضائعها فقط، بل يمتد إلى الأشخاص، وعلى المرشد أن يؤدي عمله بعناية تامة<sup>(٢)</sup>؛ لأن التزامه في هذا الصدد هو التزام ببذل عناية<sup>(٣)</sup>، علماً أن الإهمال من جانب المرشد بعملية الإرشاد، يؤدي إلى الضرر بسفن الغير التي لا علاقة لها بعملية الإرشاد كالسفن الراسية على أرصفة الميناء لتحميل البضائع أو تفريغها، أو حتى تلك السفن المتواجدة في الميناء للتزود بالوقود وهي في طريقها إلى ميناء آخر ودولة أخرى، وجميع هذه الجوانب التي ذكرت تعطينا دلالة واضحة على أهمية عملية الإرشاد البحري داخل الموانئ والممرات البحرية، كما تعطينا دلالة على وجوب الاهتمام التشريعي بعملية الإرشاد البحري، وعدم اغفال أي جانب من الجوانب العملية دون أن نضع له النص الذي يناسب وينظم هذا العمل البحري المهم.

### المطلب الثالث

#### أنواع الإرشاد البحري

يخضع الإرشاد البحري لقاعدتين جوهريتين تُعدان نوعان أساسيان يحكمان الإرشاد البحري، وهما الإرشاد الإجباري<sup>(٤)</sup>، أو حسب تعبير البعض الالتزام بالإرشاد، إذ لا يمتلك ربان السفينة

(١) د. جلال وفاء محمدين، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ١٩٩٧، ص ٢٩٦.

(٢) د. إيمان فتحي حسن الجميل، المساعدة البحرية، مصدر سابق، ص ١٣٩.

(٣) والعناية المطلوبة هي عناية الرجل المعتاد، نقلاً عن د. إيمان فتحي حسن الجميل، المصدر نفسه، ص ٢٢٣.

(٤) وهناك نوع آخر يسمى احتكارية الإرشاد، ويقصد به الإرشاد مهنة احتكارية، منذ نشأتها فهي قاصرة على المرشدين المرخص لهم لا تتعداهم إلى سواهم إذ يتمتع على غير المرشدين مزاحمة المرشدين المرخص لهم بالإرشاد. أمّا في غير الإرشاد الاجباري، فالأصل أن الإرشاد حر لا يخضع للاحتكار، وقد تتطلع الدولة =

أن يختار بين الإستعانة بالمرشد أو عدم الإستعانة به ولو قدر أنه ليس في حاجة إلى خدمات المرشد<sup>(١)</sup>، أمّا النوع الثاني هو الإرشاد الاختياري ويكون الإرشاد اختيارياً إذا كان للربان حرية الإستعانة به عند دخوله أو خروجه الميناء ، فإن استعان به التزم بدفع مقابل الإرشاد الذي تحدده القوانين والتعليقات، لذا سنتناول في الفرع الأول الإرشاد الاجباري أمّا الفرع الثاني فسُنْصِّصه للإرشاد الاختياري .

## الفرع الأول

### الإرشاد الاجباري

ويُقصد بالإرشاد الاجباري هو الزام كل سفينة الإستعانة بمرشد عند الدخول إلى منطقة الإرشاد في الموانئ والقنوات والممرات الملاحية أو الخروج منها أو السير فيها، ولا يسمح لها بالتحرك إلا بعد صعود المرشد على متنها، وعليه فإن مخالفتها لذلك يوجب توقيع عقوبة عليها وهذه العقوبات قد تكون مالية أو جنائية. ويكون الإرشاد البحري اجباري عندما يبيّن القانون على الالتزام به، حيث يُعد من أهم القواعد الأساسية التي يقوم عليها نظام الإرشاد، ولعل حكمة الأخذ بنظام الإرشاد الاجباري نظر لما يحققه الإرشاد من مزايا بالنسبة للسفينة طالبة الإرشاد وللميناء وللدولة ذاتها؛ كون الإرشاد ليس مجانياً بل تتقاضى عليه سلطة الميناء رسوماً<sup>(٢)</sup>.

وبناءً على ذلك فالأصل في غالبية التشريعات أن الإرشاد إجباري، وسواء كانت السفينة

= بتنظيمه عن طريق هيئة عامة بها مرشدين موظفون عموميون ، كما هو الحال في العراق ومصر، يُنظر: د. عبد الفضيل محمد احمد، القانون الخاص البحري، ط١، دار الفكر والقانون، مصر، ٢٠١١ ، ص٢٦٠، ود. علي حسن يونس، اصول القانون البحري : الاستغلال البحري، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٩٣، ص٢٧٠، ود. احمد عبد الهادي، القانون البحري، ج١، دار الثقافة، الإسكندرية، ١٩٤٦، ص٢٩، ود. مسعود يونس عطوان، الجديد في الإرشاد البحري ، مصدر سابق، ص٢٧.

(١) د. عبد الفضيل محمد احمد، الإرشاد البحري، دراسة مقارنة، مكتبة الجلاء، المنصورة، ١٩٨٧، ص٤٣.

(٢) د. ضرغام فاضل حسين علي، المركز القانوني للمرشد البحري، دراسة في ضوء قانون الموانئ رقم (٢١) لسنة ١٩٩٥ والتعليمات الصادرة بموجبه رقم (١) لسنة ١٩٩٨، بحث منشور في مجلة كلية الحقوق ، جامعة النهريين المجلد السادس عشر، العدد السادس ، لسنة ٢٠٠٦ .

وطنية أم أجنبية، أو سفينة صيد أو سفينة نزهة أو سفينة تجارية، فإنَّ المخاطرَ واحدة لا تختلف باختلاف جنسية السفينة أو باختلاف نشاطها<sup>(١)</sup>.

ولما للإرشاد من أهمية فقد نصت على إجبارية الإرشاد غالبية التشريعات البحرية العربية<sup>(٢)</sup>، بما فيها التشريع العراقي وهذا ما نصت عليه المادة (٦٦) من تعليمات الموانئ والمرافئ رقم (١) لسنة ١٩٩٨ : (( يكون الإرشاد في موانئ العراق إلزامياً لجميع السفن عند دخولها القنوات الملاحية أو تحركها فيها أو خروجها منها ))<sup>(٣)</sup>، وكذلك المادة (٢) من أوامر الدلالة البحرية الصادر من قسم التوجيه والسيطرة البحرية التابع إلى الشركة العامة لموانئ العراقية بتاريخ ٢٠١٣ إذ نصت : (( يكون الإرشاد في موانئ العراق إلزامياً لجميع السفن عند دخولها القنوات الملاحية أو تحركها فيها أو خروجها منها عدا ما أستثني منها بموجب المادة (٦٧) من تعليمات الموانئ والمرافئ رقم (١) لسنة ١٩٩٨ ))<sup>(٣)</sup>.

وفي حالة مخالفة السفينة لنظام الإرشاد الاجباري يتم توقيع عقوبة عليها وهذه العقوبة تكون مالية، أي إذا امتنعت السفينة الخاضعة للالتزام بالإرشاد عن الاستعانة بخدمات المرشد

(١) د. عبد الفضيل محمد أحمد ، الإرشاد البحري، مصدر سابق، ص ٤٥ .

(٢) على سبيل المثال: القانون البحري القطري رقم (١٥) لسنة ١٩٨٠ في المادة (١٨٦) ، قانون التجارة البحرية الكويتي رقم (٢٨) لسنة ١٩٨٠ في المادة (٢١٨)، القانون التجاري البحري الاماراتي رقم (٢٦) لسنة ١٩٨١ في المادة (١/٣٠٣) .

(٣) وكذلك ما نصت عليه المادة (١٨١/أولاً) من المشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٩ على أنه: (( يكون الإرشاد إلزامياً في المناطق التي تحددها منشآت الموانئ )) ، موقع القوانين والتشريعات العراقية منشور على الرابط <http://wiki.dorar-aliraq.net/iraqilaws> تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٥/٢٠ .

(٣) نص المادة (٦٧) من تعليمات الموانئ والمرافئ العراقية رقم (١) لسنة ١٩٩٨، قد اعفت السفن التالية من الإرشاد الاجباري بالنص على أنه: ((تستثنى السفن التالية من الإرشاد الالزامي: أ. السفن الحربية الوطنية. ب. السفن المملوكة للدولة المخصصة للأغراض غير التجارية. ج. السفن التابعة للشركات العامة لموانئ العراق د. السفن الآلية والشراعية والجنايب والرافعات التي لا تزيد حمولتها القصوى المسجلة بالأطنان على (٥٠٠) طن ويزيد غاطسها على (٣,٥٠) متراً ما لم تقرر الشركة العامة للموانئ خلاف ذلك. هـ. السفن التي يزيد غاطسها على أربعة أمتار ولا تتجاوز حمولتها القصوى المسجلة على (١٢٠٠) طناً شرط ان يحصل ربانها العراقي الجنسية على شهادة الاهلية الصادرة من الشركة العامة لموانئ العراق والتي تؤهله لقيادة وإرشاد السفن التي يكون هو ربانها )) .

تلتزم السفينة بدفع مبلغ تحدده الجهة الادارية المختصة ، وهذه الجهة وهي الشركة العامة لموانئ العراق، بشرط أن لا تتجاوز خمسمائة دينار، فإذا استغنت السفينة عن خدمات المرشد بعد حضوره إليها ، فإنها تلزم بدفع هذا المبلغ عن كل ساعة أو جزء من الساعة في حالة انتظار المرشد ؛ بسبب تأخر السفينة عن القيام في الميعاد الذي حدده ربانها أو مظهرها لمدة تزيد عن ساعة<sup>(١)</sup>. كما أشارت المادة (٨) من قانون الموانئ رقم (٢١) لسنة ١٩٩٥ على فرض غرامة على المخالفين لأحكام القانون والتعليمات إذ نصت المادة على ((المدير العام فرض غرامة على المخالفين لأحكام هذا القانون والتعليمات الصادرة بموجبه لا تتجاوز خمسة الاف دينار تستوفى من السفن الاجنبية بالعملة القابلة للتحويل ومن السفن العراقية بالعملة العراقية، وتُقيد إيرادات المنشأة. وفي حالة تكرار المخالفة، تفرض غرامة لا تتجاوز عشرة الاف دينار تستوفى بالصيغة ذاتها )) ، ومن هذه المخالفات عدم الاستعانة بخدمات المرشد أثناء دخول الميناء أو الخروج منه، وكذلك نصت المادة (٣٢٨) من تعليمات الموانئ والمرافئ العراقية رقم (١) لسنة ١٩٩٨ حيث نصت على ((يعاقب بغرامة مقدارها (٢٥٠٠) الفان وخمسمائة دينار بالعملة الاجنبية القابلة للتحويل تستوفى من السفن الاجنبية و(٢٥٠٠٠) خمسة وعشرون الف دينار للسفن العراقية كل من يخالف أحكام المواد الآتية: (١٠) و(٣٤) و(٦٠) و(٦١)...من التعليمات))<sup>(٢)</sup>.

ويتبين لنا من خلال زيارتنا في الواقع العملي لشركة العامة لموانئ العراق ومن خلال اللقاء بالمرشدين البحريين أن فرض مثل هذه الغرامات لا تمنع السفن من الدخول إلى الميناء من دون الاستعانة بمرشد بحري؛ لأن الغرامات المالية قليلة جداً لذا نقترح على المشرع العراقي أن تكون هناك غرامات مالية كبيرة تفرض على السفن المخالفة للقوانين والتعليمات الموانئ العراقية.

أما بالنسبة للمشرع المصري فقد نص على الإرشاد الاجباري في جميع الموانئ والقنوات

(١) د. ثروت عبد الرحيم ، القانون البحري العراقي ، ج ١ ، مصدر سابق ، ص ٢٩٧ .

(٢) وهذا ما نصت عليه المادة (٢٦٠/أولاً وثانياً) من مشروع القانون البحري العراقي بأنه: ((أولاً - يعاقب بغرامة لا تقل عن مائة دينار ولا تزيد على خمسمائة دينار ربان كل سفينة خاضعة للإرشاد إذا استعان بمرشد وهو يعلم أنه غير مجاز بالإرشاد وتحرك فيها أو خرج منها دون الاستعانة بخدمات المرشد ، مالم تأذن له بذلك منشأة الموانئ لضرورة ملجئة. ثانياً- وفي حالة العودة تكون العقوبة الحبس لمدة لا تزيد على سنة واحدة)).

والممرات الملاحية المصرية حيث نص في المادة (٢٨٢) من قانون التجارة البحري المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ على أن: (( الإرشاد إجباري في قناة السويس وفي الموانئ المصرية التي يصدر بتعيينها قرار من الوزير المختص )).

ونصت المادة (١) من قانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٨٩ الخاص بتنظيم الإرشاد بمينائي الإسكندرية والدخيلة على أن: (( يكون الإرشاد في مينائي الإسكندرية والدخيلة إجباري بالنسبة لجميع السفن لدى دخولها مناطق الإرشاد أو تحركها فيها أو خروجها منها وذلك مقابل أداء الرسم المقرر قانوناً )) ، وكذلك في قانون رقم (٦) لسنة ١٩٩٥ في شأن تنظيم الإرشاد في موانئ الهيئات العامة للبحر الأحمر<sup>(١)</sup> إذ نص في المادة (١) منه على أن: (( يكون الإرشاد إجبارياً في موانئ الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر بالنسبة لجميع السفن لدخولها مناطق الإرشاد أو تحركها فيها أو خروجها منها وذلك مقابل أداء الرسم المقرر قانوناً ))<sup>(٢)</sup>.

وعليه فإنه يجب على كل سفينة الاستعانة بمُرشد عند الدخول إلى منطقة الإرشاد في الموانئ المصرية أو الخروج منها أو السير فيها ولا يسمح لها بالتحرك إلا بعد صعود المرشد على متنها، وفي حالة مخالفة السفينة لنظام الإرشاد الاجباري يتم توقيع عقوبة عليها وهذه العقوبة تكون مالية، فالمادة (١٢) من قانون رقم (٢٦) لسنة ١٩٨٩ بشأن تنظيم الإرشاد بمينائي الإسكندرية والدخيلة (( تلزم كل سفينة خاضعة لنظام الإرشاد ولا تستعين بخدمات المرشد تلتزم فضلاً عن أداء الرسم المقرر برسم إضافي مقداره ألفا جنيه إذا دخلت الميناء أو تحركت فيه )).

ومع ذلك لا تلتزم السفينة بدفع المبلغ الإضافي إذا كانت قد حصلت على إذن بالدخول، كما تقضي المادة (١٣) من القانون اعلاه على أن (( ... يُعاقَبُ بِالْحَبْسِ مُدَّةٌ لَا تَتَجَاوَزُ سَنَتَيْنِ وَبِغْرَامَةٍ لَا تَقِلُّ عَنِ الْفِ جُنْيِهِ وَلَا تَزِيدُ عَلَى ثَلَاثَةِ أَلْفِ جُنْيِهِ أَوْ بِأَحَدِي هَاتَيْنِ الْعُقُوبَتَيْنِ رُبَّانُ كُلِّ سَفِينَةٍ خَاضِعَةٍ لِلتَّزَامِ بِالْإِرْشَادِ إِذَا دَخَلَ بِالسَّفِينَةِ فِي مَنَاطِقِ الْإِرْشَادِ أَوْ تَحْرَكَ فِيهَا أَوْ خَرَجَ مِنْهَا

(١) منشور الرابط الأتي <http://site.eastlaws.com> تاريخ الزيارة ٢٢/٥/٢٠٢٢ .

(٢) والمعنى ذاته جاء في قانون رقم (٤) لسنة ١٩٨٦ الخاص بتنظيم الإرشاد بميناء دمياط ، إذ نصت المادة (١) منه على أن (( يكون الإرشاد اجبارياً بالنسبة إلى جميع السفن لدى دخولها مناطق الإرشاد أو تحركها فيها أو خروجها منها ، وذلك مقابل أداء الرسم المقرر )) .

دون الإستعانة بخدمات المُرشِد ما لم يكن قد اذن له بذلك ((.

وينطبق هذا الالتزام بالإرشاد على جميع السفن سواء كانت سفينة مصرية أو اجنبية، وسواء أكانت سفن الصيد أم النزهة فالأصل أن الإرشاد اجباري على جميع السفن ، ويعاقب ربان السفينة الخاضعة للالتزام بالإرشاد إذا ادخل بالسفينة منطقة الإرشاد أو خرج منها دون الإستعانة بخدمات المُرشِد كما سبقت الإشارة ما لم يكن قد اذن له من قِبل مدير هيئة الموانئ في ذلك لضرورة ملجئة<sup>(١)</sup>.

أمّا في القانون الفرنسي تقرر الإرشاد الاجباري في فرنسا<sup>(٢)</sup>، بمقتضى قانون ٢٨ آذار ١٩٢٨ في المادة (٢) المعدلة بالأمر ١٣٠٧ في ٢٨ تشرين الأول ٢٠١٠، إذ نصّت على: ((ربان السفينة الخاضعة للإرشاد الالتزامي ملزم بدفع أجور المُرشِد السفينة ، حتى لو لم يستعمل خدماته، عندما يثبت الأخير أنه قام بالمانورة بالسفينة ))<sup>(٣)</sup>. وكذلك نصّت المادة (٣) من قانون رقم ٦٩ في ١٩ أيار ١٩٦٩ المعدلة بالأمر رقم (١٦٧٠) في ٣٠ كانون الأول لسنة ٢٠١٤ بشأن نظام الإرشاد في المياه البحرية على اجبارية الإرشاد بالنسبة للسفن الفرنسية والاجنبية بالحدود المقررة لكل ميناء إذ نصّت على ((الإرشاد إلزامي لجميع السفن الفرنسية والاجنبية، باستثناء الحالات المشار إليها أدناه، ضمن الحدود التي تحددها اللوائح المحلية لكل ميناء))<sup>(٤)</sup>.

(١) د. ثروت علي عبد الرحيم ، القانون البحري العراقي ، ج١ ، مصدر سابق ، ص ٢٩٨ .

(٢) مرّ تنظيم الإرشاد في القانون الفرنسي بعدة مراحل حيث لم يكن اجبارياً في بادئ الامر فقد نصّت المادة (٩٠) من قانون تنظيم الإرشاد لسنة ١٨٥٤ على أنه: (( لا يجوز اجبار ربان السفن على اصطحاب مرشد أو ملاح لدخول أو المغادرة) ، ومن ثم لم يكن الربان مجبراً على الإستعانة بمرشد لدى دخوله الموانئ الفرنسية وخروجه منها هذا في ظل القوانين السابقة فالإرشاد بالنسبة للسفن الفرنسية كان اختياريّاً باستثناء السفن التي تقصد ميناء توجد به قطع حربية ، وذلك على اساس أن ربان السفن الفرنسية على علم بمدخل الموانئ الفرنسية وظروف السواحل الفرنسية على خلاف السفن الاجنبية ، يُنظر: د. عبد الفضيل محمد احمد، الإرشاد البحري، مصدر سابق ، ص ٤٧ .

(٣) 'Article2' (( Le capitaine d'un bâtiment soumis à l'obligation du pilotage est tenu de payer le pilote, même s'il n'utilise pas ses services, quand celui-ci justifie qu'il a fait la manoeuvre pour se rendre au-devant du navire)).

(٤) "Article3" ((Le pilotage est obligatoire pour tous les navires francais et etrangers...dans les limites determines pour chaque port le reglement local)).

واستناداً لمبدأ اجبارية الإرشاد لا يكون لرَبَّانِ السَّفِينَةِ أي سُلْطَة تقديرية مِنْ حَيْثُ حاجته لخدمات المُرشِد؛ لَأَنَّهُ يلتزم بالاستِيعانة بالمُرشِد، وبناءً على ذلك فجميع السُّفن ماعدا المعفاة طبقاً للقانون تكون ملزمة بالاستِيعانة بخدمات المُرشِد عند دخولها منطقة الإرشاد أو خروجها منها أو اثناء الحركة داخله وعلى الرغم من أهمية الإرشاد البحري فإنَّ معظم القوانين جعلت الإرشاد اجباري وهذا هو الاصل العام ، إلاَّ أنَّ هذا الاصل يرد عليه مجموعة استثناءات يقيد من نطاق هذا المبدأ ؛ لأنَّ الإرشاد تبرره أسباب متعلقة بأمن الملاحة البحرية وسلامتها، وَمِنْ ثَمَّ فَإِنَّهُ إِذَا لم تتوافر هذه الأسباب، فلا محل للقول بإجبارية الإرشاد<sup>(١)</sup>. ومن هذه الاستثناءات هي: مَا نَصَّت عَلَيْهِ الْمَادَّة (٦٧) من تَعْلِيمَاتِ الْمَوَانِي والمرافئ العِراقِيَّة رَقْم (١) لِسَنَةِ ١٩٩٨، يَتَبَيَّن لَنَا أَنَّ الْمُرْشِعَ الْعِراقِيَّ قد اعفى السُّفن التالية من الإرشاد الاجباري بالنص على أَنَّهُ: ((تستثنى السُّفن التالية من الإرشاد الالزامي: أ. السُّفن الحربية الوطنية. ب. السُّفن المملوكة للدولة المخصصة للأغراض غير التجارية. ج. السُّفن التابعة للشركات العامَّة لموانئ العراق د. السُّفن الآلية والشراعية والجنائب والرافعات الَّتِي لا تزيد حمولتها القصوى المسجلة بالأطنان على (٥٠٠) طن ويزيد غاطسها على (٣,٥٠) متراً ما لم تقرر الشَّرِكَةُ العامَّة للموانئ خلاف ذلك. هـ. السُّفن الَّتِي يزيد غاطسها على أربعة أمتار ولا تتجاوز حمولتها القصوى المسجلة على (١٢٠٠) طناً شرط ان يحصل رَبَّانُهَا الْعِراقِيَّ الجنسية على شهادة الاهلية الصادرة من الشَّرِكَةُ العامَّة لموانئ العراق وَالَّتِي تؤهله لقيادة وإرشاد السُّفن الَّتِي يكون هو رَبَّانُهَا ))<sup>(٢)</sup>.

(١) مدحت عباس خلوصي ، السَّفِينَةُ والقانون البحري، الشهابي للطباعة والنشر ، الإسكندرية، ١٩٩٣، ص ١٥١.

(٢) أَمَّا الْمَادَّة (٦٨/ أ) من تَعْلِيمَاتِ الْمَوَانِي والمرافئ العِراقِيَّة فقد نصت على أَنَّهُ: (( يجوز اعفاء السفن المذكورة فيما يلي من رسوم الإرشاد : أولاً: يجوز اعفاء السفن الحربية الاجنبية من رسوم الإرشاد . ثانياً: السفن التي تتضمن اتفاقيات الدول مع الغير على اعفاءها من رسوم الإرشاد))، ومع ذلك فعلى مالك هذه السَّفِينَةِ أو وكيله ان يسدد نصف عوائد الإرشاد اضافة إلى أجور خدمات الموانئ الأخرى ، ويلاحظ أنَّ الاعفاء في هذه الحالة جزئي. ويلاحظ إنَّ الإعفاء الوارد في الفقرتين (١) و (٢ من الْمَادَّة ٦٨ ) ينصب على رسوم الإرشاد فقط دون المُرشِد ، اي بعبارة أخرى إن هذه السفن ملزمة بالاستِيعانة بمُرشد غير إنها معفية من دفع رسوم الإرشاد. أَمَّا الإعفاء الواردة في الفقرة ( هـ من الْمَادَّة ٦٧ ) فهو على العكس أي أَنَّ السَّفِينَةَ معفية من الاستِيعانة بمُرشد غير أنها غير معفية من دفع رسوم الإرشاد .

أما القانون المصري فنجد أن قانون رقم (٦) لسنة ١٩٩٥ في شأن تنظيم الإرشاد في موانئ الهيئات العامة لموانئ البحر الأحمر، قد أشار في المادة (١) منه على أنه: (( تستثني بعض السفن من الالتزام بالإرشاد، وتتمثل هذه السفن فيما يلي:

أولاً : السفن الحربية أياً كانت جنسيتها.

ثانياً : السفن المملوكة للحكومة والهيئات العامة التي لا تقوم بأعمال تجارية.

ثالثاً : السفن والوحدات المملوكة لهيئة قناة السويس.

رابعاً : السفن والعائمات المرخص لها بالعمل في موانئ جمهورية مصر العربية . كالبراطيم والمواعين والصنادل والزوارق والجرارات والقاطرات والرافعات والكرافات وقوارب الغطس والاحواض العائمة وغيرها التي لا تبرح الميناء عادة.

خامساً : السفن والوحدات المرخص لها من هيئة النقل النهري وهذا ما أشارت إليه المادة (١/خامساً) من قانون تنظيم الإرشاد في موانئ الهيئات العامة لموانئ البحر الأحمر رقم (٦) لسنة ١٩٩٥ ((السفن والوحدات المرخص لها بالعمل من هيئات النقل البحري ، وتلتزم هذه السفن والوحدات بالقواعد الخاصة بالملاحة في مناطق الإرشاد التي يصدر بها قرار من وزير النقل والمواصلات. ويجوز لتلك السفن الاستعانة بخدمات المرشد وفي هذه الحالة يستحق الرسم المقرر للإرشاد وفقاً للحمولة))<sup>(١)</sup>.

سادساً : السفن الآلية التي تقل حمولتها الكلية عن ٣٠٠ طن.

وفي كل الأحوال وإن كانت هذه السفن غير خاضعة للالتزام بالإرشاد ، إلا أنها تلتزم مع ذلك بالقواعد الخاصة بالملاحة في مناطق الإرشاد التي يصدر بها قرار من وزير النقل البحري ، كما يجوز لهذه السفن أن تستعين بخدمات المرشد إذا تطلب الأمر ذلك ، ولكن يتعين عليها دفع الرسم المقرر للإرشاد، وعليه فإن الإرشاد اختياري لهذه السفن.

<sup>(١)</sup> وكذلك ما أشارت إليه المادة (١/خامساً) من قانون تنظيم الإرشاد في ميناء الإسكندرية والدخيلة رقم (٢٦) لسنة ١٩٨٩ وايضاً ما أشارت إليه المادة (١/خامساً) من قانون تنظيم الإرشاد في ميناء دمياط رقم (٤) لسنة



وَفِي الْقَانُونِ الْفَرَنْسِيِّ نَجِدُ أَنَّ الْمَادَّةَ (٣) مِنْ قَانُونِ رَقْم (٦٩) لِسَنَةِ ١٩٦٩ بِشَأْنِ تَنْظِيمِ الْإِرْشَادِ فِي الْمِيَاهِ الْبَحْرِيَّةِ الْمُعَدَّلِ فِي ١ كَانُونِ الثَّانِي ٢٠١٥<sup>(١)</sup> إِذْ نَصَّتْ عَلَى أَنَّ: ((الإرشاد إلزامي لجميع السفن الفرنسية والاجنبية باستثناء الحالات الآتية: السفن المخصصة استثنائياً لتحسين وضمان مراقبة الموانئ وسفن خدمات الإنارة والإنقاذ، أياً كانت حمولتها . السفن التي يقل طولها عن حد معين منصوص عليه في الأنظمة المحلية مع اتباع الشروط المحلية للملاحة التي تقدمها اللجان المحلية . السفن التي يحمل رتباًها<sup>(٢)</sup> رخصة إرشاد)).

## الفرع الثاني

### الإرشاد الاختياري

يُقصد بالإرشاد الاختياري هو أن يكون رتباً السفينة حراً في الخيار بين الإستعانة بخدمات المرشد من عدمه، فإذا تركت الجهة المسؤولة عن الإرشاد لرتباً السفينة قرار تحديد حاجته أو عدم حاجته للاستعانة بخدمات المرشد يُعدُّ هذا النظام اختيارياً، وفي حالة إذا استعان رتباً السفينة بخدمات المرشد وجب عليه دفع الأجر الذي يحصل الاتفاق عليه أو الرسم الذي تحدده اللوائح<sup>(٣)</sup>. وإذا لم يستعن الرتباً بخدمات المرشد فلا يدفع رسوم الإرشاد أو اجرة الإرشاد ، وهذا النوع من الإرشاد يحدث في أعالي البحار، والسؤال قد يثار هو لماذا لم يكن الإرشاد في أعالي البحار اجبارياً؟

ولعل الإجابة على هذا التساؤل له مسوغات عدة فهناك صعوبات كثيرة تقف أمام جعل

<sup>(١)</sup> مشور على الرابط الآتي: <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT> تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٥/٢٣ .

<sup>(٢)</sup> “Article3” (( quel que soit leur tonnage, les navires affectés exclusivement à l'amélioration, à l'entretien et à la surveillance des ports et de leur accès ainsi qu'au sauvetage ; les navires du service des phares et balises ; les bâtiments de guerre français à l'entrée et à la sortie des ports militaires, lorsqu'ils sont appelés, pour ce faire, à pénétrer dans la zone de pilotage obligatoire d'un port non militaire :les navires d'une longueur hors tout inférieure à un certain seuil fixé pour chaque station, en considération des conditions locales d'exécution de l'opération de pilotage. La décision portant fixation du seuil, prise après avis de la commission locale prévue à l'article annexée au règlement local de la station)).

<sup>(٣)</sup> د. ايمان فتحي الجميل ، المساعدة البحرية ، مصدر سابق ، ص ١٣٣ .

الإرشاد في أعالي البحار إجبارياً ، وأول هذه الصعوبات هي أنّ أعالي البحار وهي تلك الاجزاء من البحار والمحيطات التي لا تدخل في البحر الاقليمي أو المياه الداخلية لدولة من الدول<sup>(١)</sup>.

وهي مناطق غير خاضعة إلى سُلطة اي دولة ، وتبدأ بشكل عام بعد ٢٠٠ ميل بحري (ويساوي الميل البحري حوالي ١.٩ كلم) من سواحل الدول المتاخمة للمحيطات<sup>(٢)</sup> ، وهي تُعد منطقة مفتوحة امام اي دولة وتعد ملكاً مشتركاً مفتوحاً للملاحة الدولية فيها، ومن ثم فإن سفينة أي بلد تتحرك بحرية ولو كانت رافعة لعلم بلد غير ساحلي، وجميع الدول لها حقوق متساوية فيها ويجب على كلّ منها احترام حقوق الدول الأخرى، سيما مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار، وهذا المبدأ عالمي يعني حق تسيير جميع أنواع السفن الخاصة والعامة سواء على سطح الماء أم في باطنه وباي حجم أم سرعة كانت ، ومن دون اي عراقيل في طريقها ، أو فرض قواعد معينة عليها كفرض الضرائب أو الرسوم أو ممارسة اي سُلطة عليها<sup>(٣)</sup>.

وهذا يتعارض مع مبدأ اجبار السفن على الإستعانة بالمرشد البحري، فضلاً عن معارضة مُجهزي السفن ، وذلك لأنّ الإرشاد يتم بمقابل وهو يقع في النهاية على عاتق مُجهزي السفن ومن ثمّ يزيد من اعبائهم، ومن هنا يبرر الاعتراض على إجبارية الإرشاد في أعالي البحار من قِبَل مُجهزو السفن<sup>(٤)</sup>. ومن ناحية أخرى فإن جعل الإرشاد إجبارياً في أعالي البحار يُعدّ ماساً بحرية واستقلال مُرشدي أعالي البحار الذين يريدون الاحتفاظ بحريتهم كاملة عند التعاقد مع

(١) د. جمال سلامة علي، القانون البحري بين المعاهدات الدولية والتشريعات الداخلية، ط١، دار النهضة العربية، القاهرة ٢٠٠٩، ص ١٧٧، حسين ندا حسين، الأهمية الاستراتيجية والنظام القانوني للطريق الملاحي البحري في الخليج العربي، رسالة ماجستير مقدمة إلى المعهد العالي للدراسات القومية والاشتراكية ، الجامعة المستنصرية، دار الرشيد للنشر، بغداد، ١٩٨٠، ص ١٢٥.

(٢) المادّة الأولى من اتفاقية البحر العالي المبرمة في جنيف عام ١٩٥٨ ، وتقصد بالبحر العالي بأنه ( جميع اجزاء البحر التي لا تعود إلى البحر الاقليمي ، ولا إلى المياه الداخلية لأية دولة ) يُنظر: د. أحمد عبد الهادي، القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٦٥.

(٣) د. جمال سلامة علي ، القانون البحري بين المعاهدات الدولية والتشريعات الداخلية ، مصدر سابق ، ص ١٧٧، Dr.HASSAN.F.M.AL-ABADI , A Treaties On Maritime Law,Ph.D , Daina ، ١٧٧ ، P30, 2021 , glolb unveristy,British London ، وحسين ندا حسين ، الأهمية الاستراتيجية والنظام القانوني للطريق الملاحي البحري في الخليج العربي ، مصدر سابق، ص ١٢٧.

(٤) Rene Rodiere, traite General de ,Droit maritime,Dalloz,1996 , P221.

ربابنة السفن طالبة الإرشاد .

وعند الرجوع إلى قانون الموانئ والمرافئ العراقي رقم (٢١) لسنة ١٩٩٥ ، وكذلك تعليمات الموانئ والمرافئ رقم (١) لسنة ١٩٩٨ لم نجد أي نص يشر إلى الإرشاد الاختياري ونحن نعلم أن الإرشاد يكون اختيارياً عندما ينص عليه القانون أو توجد قرائن على وجوده، لهذا يثار تساؤل هل أن الإرشاد جميعه اجباري في جميع موانئ العراق؟

والإجابة عن هذا التساؤل ما نصت عليه المادة (٦٦) من تعليمات الموانئ والمرافئ لسنة ١٩٩٨ ( يكون الإرشاد الزامياً لجميع السفن عند دخولها القنوات الملاحية أو تحركها فيها أو خروجها منها) .

أما بالنسبة إلى التشريع المصري كذلك لا يوجد تنظيم للإرشاد الاختياري في قانون التجارة البحرية المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ ولا في القوانين المنظمة لعملية الإرشاد في الموانئ المصرية، ولكن على مستوى التطبيق العملي هناك ما يسمى الإرشاد الخارجي أو إرشاد تحت الطلب وهذا النوع من الإرشاد موجود في العراق وكذلك في مصر، يوجد مرشدون بصفة كابتن اعالي البحار للإرشاد في تلك المنطقة ، ويجب أن يكون مستوفي الشروط الواجب توفرها أي يجب أن يكون حاصل على عدة شهادات معترف بها دولياً حتى يكون متمرساً في عمله، وأيضاً يمتلك الكفاءة الكافية التي تؤهله للقيام بعملية الإرشاد في أعالي البحار<sup>(١)</sup>.

(١) من هذه الشهادات (شهادة بحرية اساسية وهي بكالوريوس علوم بحرية أو دبلوم علوم بحرية صادرة من معهد معترف دولياً من منظمة البحرية العالمية (International Maritime Organization) وأختصارها (IMO)، ومثالها في العراق شهادة البكالوريوس وهي تصدر من اكااديمية الخليج العربي للدراسات البحرية ولكنها لا تعترف بها المنظمة البحرية العالمية وهي غير معترف بها دولياً ولكن معترف بها محلياً في العراق ، وفي مصر الشهادة البحرية الاساسية تصدرها عدة اكااديميات في جمهورية مصر العربية ومنها تخرج بكالوريوس ومنها تخرج دبلوم وهذه الاكااديميات كلها معترف بها من قبل المنظمة البحرية العالمية ، وكذلك هناك شهادة أخرى وهي شهادة الجواز البحري وهي مرافقة للشهادة الاساسية بعد تخرجه وهي تمنح مع الشهادة الاساسية، وبعض المعاهد لا تمنح الشهادة الاساسية ولكن تمنح شهادة الجواز البحري ومدة الدراسة فيها ثلاث سنوات ويتخرج منها برتبة ضابط بحري ثاني وبعد مزاولة العمل يترقى إلى ان يصبح رئيس ضباط بحريين وميزة هذه الشهادة يجب ان تجدد كل خمس سنوات ، وهناك شهادة ممارسة الخدمة للإرشاد البحري ، ويجب اجتياز دورات الإرشاد البحري وفترة تدريب لا تقل عن سنة لكي يمنح تلك الشهادة وهي مهنة الإرشاد البحري ، وبعد ذلك يتدرج بإرشاد السفن الصغير ثم الاكبر إلى ان يمنح شهادة الكفاءة في ارشاد السفن العملاقة وذات الحمولة الكبيرة ، يُنظر: =

بخلاف المرشد الذي يُمارس الإرشاد داخل الموانئ حيث يكون حاصل على شهادة خبرة محلية وليست دولية. وغالباً ما تتقدم بعض السفن بطلب رسمي إلى الميناء لمساعدتها في الإرشاد البحري بأعالي البحار، فهناك رابنة بصفة مرشدين بحريين يقومون بعملية الإرشاد البحري ولهم خبرة في هذا العمل البحري، فيجيب الميناء طلب السفن ويطلب من المرشد الصعود في السفينة بصفته ربان لقيادة السفينة حتى ولو كانت هذه السفينة يقودها ربان، وقيام المرشد الذي يُعد هنا رباناً بقيادة السفينة ويرجع ذلك لما يمتلك من خبرات ومهارات عالية، وأيضاً وجود ممرات خطرة مثل المرور في جزر المحيط الهادي حيث توجد الكثير من الجزر الصغيرة والجزر الأربيلية ويُقصد بها الجزر التي تغطي بالمياه اثناء فترة المد وتظهر واضحة اثناء فترة الجزر، فيكون الابحار في هذه المناطق خطر جداً ، وإن الإرشاد في أعالي البحار لم ينظم قانوناً، وإنما يأتي ضمن نتيجة اتفاقات بين دولتين أو أكثر لممارسة هذا العمل، وغالباً ما يحكم هذا العمل العرف الدولي فيعامل معاملة الاتفاقيات الدولية، ويُمكن خرقه أو التجاوز عليه من قبل الرابنة، لذلك بتقديرنا ان رابنة السفن لهم الحق في رفض كابتن اعالي البحار في حالة كونه قليل الخبرة ولا يتمتع بالكفاءة العالية في قيادة السفن في اعالي البحار وتقديم طلب استبداله بأخر<sup>(١)</sup>.

أمّا الإرشاد الاختياري في التشريع الفرنسي، فإن المرشد البحري له دور مهم جدا ويتمثل

= المادّة (٥/٨) في قانون الخدمة البحريّة العراقيّ رقم (٢٠١) لسنة ١٩٧٥ على أن ((يشترط في من يعين لأول مرة في الوظائف والمهن المبينة في الجدول الملحق بهذا القانون ، أن يكون : حائزاً على شهادة دراسية أو مهنية بحرية تعترف بها لجنة تعادل الشهادات المؤلفة بموجب هذا القانون، أو حائزاً على المؤهلات التي يشترطها هذا القانون المنصوص عليها في المواد ٢٣، ٢٨ )) وكذلك المادّة (٥) من قانون تنظيم الإرشاد في ميناء = الإسكندرية والدخيلة رقم (٩) لسنة ١٩٦٥ حيث نص على (( لا يجوز مزاوله مهنة الإرشاد إلا بعد الحصول على شهادة الاهلية الخاصة بذلك من مصلحة الموانئ والمناور...)). كما أشار المشرع الفرنسي في المادّة (١٥) من قرار رقم (٢٧) لسنة ١٩٧٩ الخاص بتحديد شروط الحصول على شهادة مرشد بحري والذي ينص على أن: ((يتم إصدار شهادة الإرشاد البحري معترف بها دولياً للمرشحين الناجحين في الامتحان وهذه الشهادة صادرة عن الوزير المختص بالشؤون البحريّة صالحة لمدة خمس سنوات يُمكن سحبها خلال فترة إذا تبين ان حامل الشهادة لم يُمارس الإرشاد البحري فعلياً ثلاثين يوماً سنوياً...)).

(١) اشارة إلى المقابلة الشخصية مع ربان اعالي البحار اقدم ، ضجر مرزوك البدران ، التدريسي في معهد الموانئ

التابع الشركة العامة لموانئ العراق ، تاريخ المقابلة ، الاثنين ، ٢١/١١/٢٠٢٢.

في قيادة السفن في أعالي البحار بـغية المرور في المياه الخطرة والصعبة، على عكس الإرشاد في داخل الموانئ فإن الإرشاد في أعالي البحار اختياري يقوم على مبدأ تعاقدية<sup>(١)</sup>، إذ يجتمع المرشدون في مختلف الدول البحرية ويكونون شركات ويمنحون خدماتهم للمجهزين الذين يريدون أكثر حماية ، حيث قامت فرنسا بإنشاء " شركة الإرشاد في أعالي البحار " إذ أسست في ٩ تشرين الثاني ١٩٧١ ، وحددوا غرضها في تقديم العون والمساعدة للسفن التي تطلب ذلك في بحر مانيش وبحر الشمال<sup>(٢)</sup>، ثم اتسع نشاط الشركة بحيث يشمل فضلاً عن بحر مانيش وبحر الشمال بحر بلطيق، وقد اتسع غرض الشركة فلم يقتصر على الإرشاد البحري وتعداها إلى الإنقاذ والمساعدة البحرية والقطر البحري، وكان لهذه الشركة الدور الفعال في تقليل الحوادث البحرية وإنقاذ الكثير من السفن<sup>(٣)</sup>.

إن مرشدي أعالي البحار في التشريع الفرنسي يتمتعون بمؤهلات عالية لممارسة عمل الإرشاد البحري، ويخضع لاختبارات عديدة لينال شهادة التخصص، ويمنح بطاقة مهنية بعد نجاحه، تمكنه من ممارسة نشاطه لمدة (٥) سنوات ، وتسحب منه هذه البطاقة إذا لم يمارس نشاطه المحدد فيها، وقد صدر في فرنسا قانون رقم (٧٩) في ٢ أيار لسنة ١٩٧٩ بشأن منح شهادة مرشد أعالي البحار<sup>(٤)</sup> وقد صدر في هذا القانون تفصيل وشروط ومؤهلات مهنية تتوافر في الشخص لكي يمنح تلك الشهادة، وتصدر تلك الشهادة من طرف وزير النقل البحري الفرنسي بعد اجتياز امتحان التحقق<sup>(٥)</sup>. وقد نصت المادة (٢) من قانون رقم (٧٩) في ٢ أيار ١٩٧٩ المتعلق بمنح شهادة إرشاد البحري على أن (( يتم اصدار شهادة المرشد البحري من قبل الوزير

(1) Pierre Bonassies –Christien Scapel-Droit Maritime, Delta L.G.D. J 2006, p 646.

(2) نقلاً عن د. وهيب الاسير ، القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ١٣٠ .

(3) د. علاء زكي ، المسؤولية الجنائية لرؤساء السفينة في القانون البحري دراسة مقارنة ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ٢٠١٥ ، ص ٢٢٧.

(4) منشور على الرابط الأتي : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT> تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٦/٢٣ .

(5) بيجانولت لويز أيدلاد: الإرشاد البحري ، ٢٠٠٢ بحث منشور على الموقع الإلكتروني :

Le Pilotage Maritime. E. Rédigé par BIGNAULT Louise-Adélaïde CDMT Année

<https://www.scribd.com/doc/Le-Pilotage-Maritime> تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٩/١٨

المسؤول عن البحريّة التجارية، بعد اختبار الكفاءة الذي يتعلق بالمؤهلات المهنية للمرشحين ومعرفتهم بالمنطقة التي يتم طلب الشهادة من أجلها أمر من الوزير المسؤول عن البحريّة التجارية يحدد شروط إصدار الشهادة ، والمجالات التي يتم النظر فيها ، وتشكيل لجنة المنافسات المسؤولة عن التحقيق من كفاءة المرشدين المرشحين ((<sup>(1)</sup>).

<sup>(1)</sup> Article 2((Le certificat de pilote hauturier est délivré par le ministre chargé de la marine marchande, après un examen d'aptitude qui porte sur la qualification professionnelle des candidats et leur =connaissance de la zone pour laquelle le certificat est demandé. Un arrêté du ministre chargé de la marine marchande détermine les conditions de délivrance du certificat, les zones considérées et la composition de la commission d'examen chargée )).

## المبحث الثاني

### الطبيعة التنظيمية لعملية الإرشاد البحري

قد ثار جدال فقهي حول تكييف علاقة المرشد البحري برَبَّان السفينة أو مُجْهَزاها، وكان هذا الجدل الواسع بين فقهاء القانون البحري، منصبا على علاقة المرشد البحري برَبَّان السفينة في حالة الإرشاد الاجباري، أمّا في حالة الإرشاد الاختياري فلا توجد صعوبة في تكييف العلاقة بينهما، إذ إنّ عنصر الحرية لكلا الطرفين يحقق مبدأ مهم في الطبيعة العقدية، وهي حرية اطراف العقد في انشاء العلاقة التعاقدية بينهما، ومن هنا فإنّ العلاقة بين المرشد والرَبَّان هي علاقة تعاقدية في الإرشاد الاختياري، إلّا أنّنا نواجه اشكالا قانونياً، في تكييف العلاقة بين المرشد البحري ورَبَّان السفينة في حالة الإرشاد الإجباري ، هل هي علاقة تعاقدية؟ أم إنّها علاقة تنظيمية لا علاقة لها بالتعاقد ، خاصة بعد أن أصبح الإرشاد اجبارياً في الموانئ جميعها ؟

أنّ آراء الفقه تباينت فيما يخص العلاقة القانونيّة للإرشاد البحري ، إذ ذهب جانب كبير من الفقه إلى اعتبار هذه العلاقة تعاقدية ، واختلف الفقهاء فيما بينهم، هل هو عقد عمل مؤقت؟ أم عقد مقاوله ؟ أم أنّه عقد من نوع آخر؟ في حين ذهب جانب آخر إلى اعتبار هذه العلاقة هي خدمة عامة من قِبَل سُلْطَة مختصة وبذلك هي علاقة تنظيمية ، ونجد أن المشرع في الدول محل المقارنة قد حسم الجدل في هذه المسألة وجعلها تنظيمية من اختصاص الدولة واشرافها ، ولبيان ذلك سنقسم هذا المبحث إلى مطلبين سنتناول في الأول الطبيعة التنظيمية لعملية الإرشاد البحري في التشريع العراقي اما المطلب الثاني فنخصصه الى الطبيعة التنظيمية لعملية الإرشاد البحري في التشريعات المقارنة .

### المطلب الاول

#### الطبيعة التنظيمية لعملية الإرشاد البحري في التشريع العراقي

إنّ المرشد البحري لا يرتبط بمُجْهَز السفينة ورَبَّانها بأي رابطة عقدية، بل يقوم بمهمة الإرشاد بناء على تنظيم قانوني للإرشاد ، فالقانون لا العقد هو مصدر علاقة المرشد بمُجْهَز

السَّفِينَةُ وَرَبَّانُهَا، وإسّاس الالتزامات الَّتِي تقع على عاتق كل منهما<sup>(١)</sup>.

إذ يلتزم بمقتضاه المُرشِد بأداء خدمة عامة مِنْ خِلَالِ تقديم المعونة الفنية للرَبَّانِ مقابل رسم الإرشاد الَّذِي تحدده النِّعَلِيمَات واللوائح . وتكون صورة الإيجاب برفع الإشارة الدَّوْلِيَّة (PT) نهاراً أو عن طريق وميض ابيض متقطع ليلاً أمّا القبول فيكون بتلبية المُرشِد لطلب الإرشاد واقتربه من السَّفِينَةِ والصعود على متنها وهذا مَا نَصَّت عَلَيْهِ الْمَادَّة (١٥٨) من تعليمات المَوَائِي والمرافئ رَقْم (١) لِسَنَةِ ١٩٩٨ (( إِذَا استخدمت الإشارات التالية أو اظهرت جملة أو كل حدة دلت على أَنَّ السَّفِينَةَ تطلب مُرشِداً : أ : نهاراً : أولاً - علم الإشارة الدَّوْلِيَّة J ، ثانياً : علم الإشارة الدَّوْلِيَّة PT، ب: ليلاً : أولاً : ضياء ابيض واضح يظهر أو يحدث وميضاً على فترات قصيرة ، ثانياً ارسال الإشارة PT بالمورس الضوئي ))<sup>(٢)</sup>.

بالنسبة لِلْمُشْرِعِ العِرَاقِيّ علاقة المُرشِد بالرَبَّانِ باعتباره نائباً عن المُجْهَز هي علاقة تَنْظِيمِيَّة وليست عقدية ، واسبب في ذلك أن الإرشاد الزامي بمقتضى الْمَادَّة (٦٦) من تَعْلِيمَاتِ المَوَائِي والمرافئ إِذ نَصَّت (( يكون الإرشاد في موائئ الإرشاد الزامياً لجميع السُّفُن عند دخولها القَنَوَات المَلَاحِيَّة أو تحركها فيها أو خروجها منها )) ، ونُلاحظ من نُصُوصِ المواد أعلاه عدم وجود الإرادة الحرة المختارة للمُرشِد بل أَنَّ طلب المُرشِد مِنْ قِبَلِ الرَبَّانِ السَّفِينَةِ هو الزامي، وهذا ما

(١) د. كمال حمدي ، القَانُونُ البَحْرِيّ (السَّفِينَةُ - أَشْخَاصُ الْمِلَاحَةِ الْبَحْرِيَّةِ . استغلال السفن . إيجار السَّفِينَةِ . نقل البضائع والأشخاص . القَطْرِ - الإرشاد ) ، منشأة المعارف ، ط٢ ، الإسكندرية ، ٢٠٠٠ ، ص٧٠٧ ، ود . مصطفى كمال طه، القَانُونُ البَحْرِيّ ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، ٢٠٠٩ ، ص ٢٣٢ ، ود. علي حسن يونس، اصول القَانُونُ البَحْرِيّ . الاستغلال البَحْرِيّ، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٩٣، ص٢٧٣ ، د. علي البارودي، مبادئ القَانُونُ البَحْرِيّ ، مصدر سابق ، ص٩٦. د سميح الشرقاوي ، القَانُونُ البَحْرِيّ ، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٨، ص٥٧٧، و د. محمد فريد العريني ود. محمد السيد الفقهي ، القَانُونُ البَحْرِيّ ، ط١ ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، ٢٠١١ ، ص٢٧٢ ، ود. سميحة القليوبي ، القَانُونُ البَحْرِيّ (السَّفِينَةُ، أَشْخَاصُ الْمِلَاحَةِ الْبَحْرِيَّةِ، العقود الْبَحْرِيَّةِ )، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٨٢ ، ص٢١٠ .

(٢) (J): علم الإشارة الدولية (semaphore) وتعني سارسل رسالة ، (PT) اعلام الإشارة (press to talk) وتعني اضغط للتحدث وتستخدم مع أجهزة الاتصال (VHF) .



أكدته المادّة (٨) من تَعْلِيْمَاتِ المَوَانِي المرافئ (( أ - على رَبَّانِ السَّفِينَةِ<sup>(١)</sup> عند وصول سفينة إلى محطة الإرشاد الاتصال بها وإبلاغها بالمعلومات الاتية :- أولاً- أسم السفينة وجنسيته . ثانياً. شفرة نداءها الدولية . ثالثاًالموقع الذي القت فيه المرساة . رابعاً- طول وعرض السفينة الكلي. خامساً- غاطس المقدمة والمؤخرة. سادساً - أسم وكيلها في الميناء المقصود . سابعاً - تاريخ بناء السفينة ومقدار سرعتها القصوى ب و في حالة عدم وجود محطة الإرشاد بسبب من الاسباب يجب على ربان السفينة أخطار ضابط السيطرة بالمعلومات المنصوص عليها في البند من هذه المادة ))، ونلاحظ من نصّ المادّة بانها تلزم رَبَّانِ السَّفِينَةِ بالاتصال بمحطة الإرشاد قبل فترة معينة من وصوله، كما نجد أنه لا يكون لأي من الطرفين الحرية الكافية في اختيار الطرف المقابل فالرَبَّانِ ليس له الحق في اختيار المُرشد وكذلك المُرشد فهو مجبر على تلبية نداء الإرشاد دون أن يكون له الحق في الرفض أو القبول في اختيار سفينة معينة ، كونه موظف تعيينه المَوَانِي وفقاً للمادّة (١/ و) ((المُرشد: هو الشخص المعين من ادارة المَوَانِي ومصرح له إرشاد السَّفِينَةِ في المَوَانِي والمرافئ ومناطق الإرشاد كافة ويشمل ذلك رَبَّانِ المَرَفَأ)) ، فهو ملزم بالقيام بعمله وتلبية إشارة طلب الإرشاد، كما نلاحظ أن المُشَرَّع حدّد التزامات كل من المُرشد والمُجْهِز والرَبَّانِ باعتباره نائباً عن المُجْهِز في تَعْلِيْمَاتِ المَوَانِي ولم يتطرق إلى عقد الإرشاد فلو كان عقداً لحظي المُشَرَّع بتنظيم احكامه .

## المطلب الثاني

### الطبيعة التنظيمية لعملية الإرشاد البحري في التشريعات المقارنة

أن الطبيعة التنظيمية لعملية الارشاد البحري في التشريعات المقارنة لا تختلف عن المشرع العراقي إلا أنها تحضى بأهتمام كبير من قبل المشرع المصري وكذلك الفرنسي ، بالنسبة إلى المُشَرَّعِ المِصرِيِّ فإنَّ الإرشاد البحري من مهام هيئات عامة وهي هيئة موانئ البحر الأحمر والهيئات العامة لميناء دمياط، والهيئة العامة لميناء الإسكندرية والدخيلة ، وهي هيئات عامة تُعَدُّ

<sup>(١)</sup> ويقصد بـ ( الرَبَّانِ : كل شخص يتولى امر القيادة والاشراف على السَّفِينَةِ ) المادّة (١/ ز) من تَعْلِيْمَاتِ الموانئ والمرافئ رَقْم (١) لِسَنَةِ ١٩٩٨ .

من أشخاص القانون العام وعمالها موظفون عموميون وعملية الإرشاد خدمة عامة يؤديها المرشد بوصفه منتصيا للسلطة أو الهيئات العامة التي تدير مرفق الميناء أو القناة و مسطحة المائي ، ويتبع في عمله قوانين الميناء ولوائح<sup>(١)</sup>.

ونلاحظ أن علاقة المرشد بالرّبان هي علاقة تنظيمية إذ نصّت المادة (٢٨٢) من قانون التجارة البحري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ بأن: (الإرشاد إجباري في قناة السويس وفي الموانئ المصرية التي يصدر بتعيينها قرار من الوزير المختص ) كما أن القانون يلزم ربان السفينة الخاضعة للإرشاد ان تتبع كل القواعد التي تحددها الجهة الادارية المختصة عند دخوله منطقة الإرشاد أو خروجها أو عند تحركها فيه وأشارت إلى ذلك المادة (٢٨٣) من قانون التجارة البحري المصري بأنه (على كل سفينة خاضعة لالتزام الإرشاد ان تتبع القواعد التي تحددها الجهة الادارية المختصة بطلب الإرشاد قبل دخولها منطقة الإرشاد أو تحركها فيها وخروجها منه )<sup>(٢)</sup>.

أما المشرع الفرنسي فلم يتطرق إلى طبيعة العلاقة بين المرشد والمُجهز في قانون التجهيز والبيع البحري الفرنسي رقم (٦٩) لسنة ١٩٦٩، وكذلك في قانون الإرشاد في المياه البحرية الفرنسي رقم (٢٨) آذار ولا في قانون الإرشاد رقم (٦٩) لسنة ١٩٦٩، إلا أن الإرشاد يأخذ صفة الخدمة العامة كما اقرها مجلس الدولة بقراره رقم (٧٨٤١٠) الصادر في سنة ١٩٧٢ وأعتبر المرشد له صفة الموظف العام، وعملية الإرشاد البحري في فرنسا خدمة عامة تنظمها الدولة وتشرف عليها من قبل إدارة الشؤون البحرية التابعة إلى وزارة النقل الفرنسية ، ومحطات الإرشاد البحري هي من هيئات القانون العام إلا أنها تدار من قبل هيئة قانونية خاصة تسمى (الاتحاد المهني لمرشدي المحطة)<sup>(٣)</sup>.

(١) يُنظر: د. مدحت حافظ ابراهيم، الإرشاد البحري في الموانئ المصرية وقناة السويس ، بحث منشور في مجلة هيئة قضايا الدولة ، العدد الأول ، السنة ٤١ كانون الثاني ١٩٩٧م ، ص ١٦١ .

(٢) موقع التشريعات العربية والأجنبية على الرابط <https://www.eastlaws.com/data/tash> تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٥/٢٢ .

(٣) د. حسن الزهرتي . الإرشاد البحري انظمة مسؤولية المرشد البحري( دراسة مقارنة بين القانون المغربي والقانون الفرنسي ) بحث باللغة الفرنسية. منشور على الموقع الإلكتروني =

يتألف هذا الاتحاد من مجموعة مُرشدين يستثمرون أموالهم في شراء معدات المحطة من زوارق الإرشاد وغيرها من المعدات التي تستخدم في هذه العملية ويرأس ذلك الاتحاد رئيس مُرشدين يتم انتخابه كل سنتين، ويرتبط المُرشد في تلك المحطات مع الرّبان بصفته نائباً عن المُجهز أثناء عملية الإرشاد بعقد خدمة خاص يسمى (عقد الإرشاد)، ولا يتمتع المُرشدون بوضع الموظفين العموميين لكنهم يحتفظون بوضعهم كمُرشدين لهم تقاعد نهاية الخدمة من صناديق خاصة بالتقاعد تخص من رسوم الإرشاد ولهم الحق في بيع حصص في المعدات التي اشتروها عند دخولهم الخدمة وهذا ما أشارت إليه المادّة ( ٢٤ ) من قانون ٢٨ آذار بشأن نظام الإرشاد في المياه البحريّة المعدّلة بالأمر (١٣٠٧) في ٢٨ تشرين الأول ٢٠١٠ إذ نصّت على أن: (( يتم إنشاء صندوق في كلّ محطة لخدمة المعاشات التقاعدية ومساعدة المُرشدين... ))<sup>(١)</sup>.

ويزاول المُرشد البحري عمله لحساب الرّبان بصفته نائباً عن المُجهز<sup>(٢)</sup>، وهذا العمل يبدأ بمجرد طلب المُرشد لاسلكياً من قبل رّبان السفينة التي تدخل منطقة الإرشاد أو الرغبة بمغادرة الميناء، ويتم تنفيذ هذا العقد بمجرد خروج المُرشد من محطة الإرشاد والتوجه إلى السفينة طالبة الإرشاد وعند صعود المُرشد على ظهر السفينة يتم توقيع العقد من قبل الرّبان، ويجب على المُرشد بذل الجهد والعناية في هذه العملية ونقصد بالعناية هنا هو السعي لتحقيق نتيجة معينة وذلك ببذل الجهد الذي يبذله الشخص العادي وهو تنفيذ الالتزام سواءً تحققت النتيجة أو لم تتحقق<sup>(٣)</sup>، ويلتزم المُرشد بأن يضع نشاطه وخبرته تحت تصرف الرّبان، إلا أنه ومع ذلك يحتفظ

=Pilotage maritime : régimes de responsabilité du pilote en droit marocain Hassan

Ezzahrat <https://books.openedition.org/puam> تاريخ الزيارة ٢٥/١١/٢٠٢٢.

<sup>(١)</sup>Article 24(( Il sera créé dans chaque station une caisse destinée à servir des retraites et des secours aux pilotes et aspirants ...)).

<sup>(٢)</sup> يقصد بالمُجهز ( الذي يقوم باستثمار السفينة أو استغلالها باسمه ولحسابه الخاص وقد يكون مُجهز السفينة هو مالكها ويسمى بالمُجهز المالك أو يكون غير مالك وإنما مستأجر لها إذا استأجرها من المالك وقام بتجهيزها بالرجال والوقود والمؤونة اللازمة أو قد يكون منتقلاً بها إذا استأجرها وهي مُجهزة ، وأن مالك السفينة يُعد مُجهزاً حتى يثبت العكس ) ، يُنظر: د . حمد الله محمد حمد الله ، مهام ومسؤوليات هيئات الإشراف البحري ، دراسة مقارنة ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٩٨ ، ص ٩٥ .

<sup>(٣)</sup> يُنظر في ذلك د. هشام فرعون ، القانون البحري، مطبعة كرم ، دمشق ، ١٩٧٦ ، ص ٨٧ . و عبد الحميد الشواربي ، قانون التجارة البحريّة ، مصدر سابق، ص ٥٢٣ .

باستقلاله، فهو لا يعمل تحت سيطرة الرّبان ولا يتبعه، لأنّ هذا المرشد لا يصدر له عن طريق الرّبان أية أوامر، فالمرشد هو الشخص الوحيد الذي يقرر ماذا يفعل لكي يرشد السفينة .  
فالعلاقة ذات طبيعة تنظيمية ، بالنسبة للمشرع العراقي والمشرع المصري ، بخلاف المشرع الفرنسي الذي جعلها خدمة عامة بمرشدين مكلفين من قبل الدولة ويتم الاشراف عليهم من قبلها لكنهم ليسوا موظفين وهم مجموعة من الأشخاص يقومون بشراء معداتهم التي يستخدمونها أثناء عملية الإرشاد ويستثمرون اموالهم في معداتها ، بعد تعيينهم واختيارهم من قبل الدولة التي تجري لهم منافسات واختبارات لتم بعد ذلك تعيينهم<sup>(١)</sup>.

ونلاحظ أنّ الفقه الذين يذهبون إلى أنّ علاقة المرشد برّبان السفينة للقيام بعملية الإرشاد هي علاقة تنظيمية، والقانون مصدر هذه العلاقة، وضعوا بعض الحجج لهذا الرأي ونلخصها بما يلي:

**أولاً :** كون الإرشاد اجبارياً فالرّبان ليس حراً في الاستعانة بمرشد ، كما أنّ الرّبان لا يستطيع الاختيار بين مرشد وغيره ، وعليه القبول بأي مرشد تعينه هيئة الإرشاد .

**ثانياً :** المرشد البحري لا يتمتع بالحرية لحظة استجابة طلب الرّبان بل ينفذ التعليمات التي تلقى عليه من قبل الهيئة التي يتبعها<sup>(٢)</sup>.

**ثالثاً :** إنّ امتناع المرشد عمداً عن القيام بعملية الإرشاد لسفينة تكون في حالة خطر على الرغم من تكليفه بإرشادها يعرضه في كافة قوانين الإرشاد لعقوبة جنائية<sup>(٣)</sup>.

(١) حكيم حدوشي ، المسؤولية التأديبية والجزائية للمرشد البحري ، بحث منشور باللغة الفرنسية على الموقع

الألكتروني La Responsabilité Disciplinaire Et Penal Du Pilote Maritime

[https://fr.scribd.com/document/507840896/La-responsabilite-disciplinaire-et-](https://fr.scribd.com/document/507840896/La-responsabilite-disciplinaire-et-penal-du-pilote-maritime)

[penal-du-pilote-maritime](https://fr.scribd.com/document/507840896/La-responsabilite-disciplinaire-et-penal-du-pilote-maritime) تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٩/١٨ .

(٢) د. محمد بهجت عبد الله أمين قايد ، قانون التجارة البحريّة، ط١، دار النهضة العربية، القاهرة ، ٢٠٠٥، ص ٢٥٠.

(٣) وهذا ما أشارت اليه المادّة (١٦) من قانون رقم (٤) لسنة ١٩٨٦ بشأن تنظيم الإرشاد في ميناء دمياط ((يُعاقبُ بِالْحَبْسِ مُدَّةٌ لَا تَزِيدُ عَلَى ثَلَاثَةِ أَشْهُرٍ أَوْ بِغْرَامَةٍ لَا تَتَجَاوَزُ خَمْسَمِائَةَ جَنِيهِ كُلِّ مَرَشِدٍ أَمْتَنَعَ عَمْدًا عَنْ الْقِيَامِ بِعَمَلِيَةِ الْإِرْشَادِ لِسَفِينَةٍ تَكُونُ فِي حَالَةِ خَطَرٍ رَغْمَ تَكْلِيفِهِ بِإِرْشَادِهَا ... إِذَا كَانَ الْاِمْتِنَاعُ مِنْ شَأْنِهِ أَنْ يُعْرَضَ حَيَاةَ رِكَابِ السَّفِينَةِ أَوْ طَاقَمِهَا لِلْخَطَرِ أَوْ إِذَا أَضْرَ بِالْمَصْلَحَةِ الْعَامَّةِ لِلْمِيْنَاءِ )) وَالْمَادَّةُ (١٦) مِنْ قَانُونِ رَقْم=

**رابعاً :** من الحجج والأدلة التي ترجح العلاقة التنظيمية بين المرشد والربان، لانعدام كل عناصر العقد، لذلك خرج المشرع عن القواعد العامة للعقود فيما يتعلق بالمسؤولية، فقد أخلى المرشد من أي مسؤولية خلافاً للقواعد العامة التي يسال المتبوع عن أعمال تابعه، كما أن المشرع لم يصفها بإخلال بالتزام تعاقدية عندما يقصر المرشد بعمله، بناءً على الاعتبارات والأسباب السابقة، يذهب أنصار هذا الاتجاه إلى أن الإرشاد الاجباري في الموانئ هو عبارة عن أداء خدمة عامة تقوم بها الدولة، من خلال قيام المرشدين بعملهم تحت اشراف ورقابة هيئة الإرشاد طبقاً للقوانين واللوائح الخاصة بذلك. وإن التزام الربان بدفع مقابل الإرشاد لا ينشأ عن عقد ، بل هي رسوم تفرض من الهيئات على السفينة طالبة الإرشاد ، إذ يدفعها الربان إلى الهيئات مقابل خدمة الإرشاد التي تقدم للسفينة وهذا الرسم واجب الاداء سواء استعان الربان بخدمات المرشد ام لم يستعن<sup>(١)</sup>. وعليه فإن عملية الإرشاد هي علاقة تنظيمية وليست عقدية، إذ يتدخل المشرع بتنظيم العلاقات الاقتصادية والاجتماعية ومنع الاستغلال في حالة اختلال المراكز الاقتصادية للأطراف، كما أن السلطة المختصة تمارس نوع من الرقابة على هذه العملية .

وفي العراق نجد أن مصدر العلاقة التي تربط المرشد بربان السفينة هو القانون فهي علاقة تنظيمية<sup>(٢)</sup>، فالمرشد البحري والربان في مراكز تنظيمية قانونية، حدد القانون فيها التزامات الاطراف وعلى هذا الأساس فأنا عندما نتحدث عن التزامات الأطراف لا نتكلم عنها على أساس إنَّها اثاراً للعقد بل كعملية فنية قانونية، كما أن المشرع العراقي لم يصف وصف (عقد) على عملية الإرشاد في اي نص من نصوصه ولم يستخدم اي لفظ آخر يدل على وجود رابطة عقدية بين المرشد والمُجْهِز .

= (٢٦) لسنة ١٩٨٩ بشأن تنظيم الإرشاد في الإسكندرية والدخيلة والمادة (١٥) من قانون رقم (٦) لسنة ١٩٩٥ بشأن تنظيم الإرشاد في موانئ الهيئات العامة لموانئ البحر الأحمر، وكذلك المشرع الفرنسي فقد اشار في المادة (١٥) من قانون رقم (٢٨) آذار لسنة ١٩٢٨ بشأن تنظيم الإرشاد في المياه البحرية إلى (...، يعاقب بغرامة قدرها ٣٧٥٠ يورو والسجن لمدة ثلاثة أشهر أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط: ١- المرشد الذي لا يقدم المساعدة لسفينة في خطر خلافاً لأحكام المادة (٦) (( .

(١) د. جلال وفاء محبين ، قانون التجارة البحرية ، مصدر سابق ، ص ٤٠٢ .

(٢) د. عقيل حمد دوهان، المركز القانوني للمرشد البحري، بحث منشور في مجلة كربلاء العلمية، المجلد السابع، العدد الأول ، لسنة ٢٠٠٩، ص ٧٥ .

وَفِي تقديرنا لطبيعة الْقَانُونِيَّة لِلإرشاد البحريّ لم نجد فِي التَّشْرِيعَاتِ محلَّ المقارنة أي نص قَانُونِي يشير إِلَى أَنَّ علاقةَ المُرشِد بِالرَّبَّانِ هي علاقة عقدية ، بل نُلَاحِظ أَنَّ الْقَانُونَ هو منظم لهذه العلاقة والتي مصدرها الْقَانُون ذاته إذ نُلَاحِظ أَنَّ الْقَانُونَ يفرض عَلَى السَّفِينَةِ غرامة مالية فِي حالة إِذَا دخلت الميناءَ أَوْ خرجت منه أَوْ تحركت فيه دون الإِسْتِعَانَةِ بِخدمات المُرشِد، وَمِنْ ثَمَّ نتفق مع الرأي القائل بِأَنَّ عملية الإرشاد هي علاقة تَنْظِيمِية يعنى بها المُشَرِّعُ ولست علاقة عقدية، وَفِي رأينا أَنَّ عملية الإرشاد خدمة عامة يؤديها المُرشِد بكونه منتمياً إِلَى الهَيْئَاتِ الْعَامَّةِ الَّتِي تدير الميناءَ، ويتبع فِي عمله قَوَانِينُ وَتَعْلِيمَاتُ الميناءَ وبذلك تكون العلاقة هي علاقة تَنْظِيمِية وليست تعاقدية .

### المبحث الثالث

#### تمييز الإرشاد البحري مما يشته به

كثيراً ما يتم الخلط بين الإرشاد البحري وغيره من الأعمال البحرية الأخرى مثل القَطْر البحري والمساعدة البحرية ، مما يترتب عليه الخلط بين عقودها ، فبالرغم من وجود تشابه كبير بين العمليات الثلاث إلا أن عملية الإرشاد تختلف عن عمليتي القَطْر والمساعدة البحرية سواء من حيث مضمونها أم الغرض منها أم من حيث الطبيعة القانونية التي تخضع له كل عملية من تلك العمليات البحرية ، وتظهر أهمية تمييز الإرشاد البحري عما قد يختلط به من أعمال بحرية في اختلاف القواعد التي تحكم الإرشاد البحري وتلك التي تخضع لها الأعمال البحرية الأخرى ، فكما للإرشاد البحري قواعد خاصة به ، فالمساعدة البحرية والقَطْر البحري قواعد خاصة بهما ، لذا سنوضح ذلك من خلال تقسيم المبحث على مطلبين ، سنسلط الضوء في المطلب الأول على تمييز الإرشاد عن القَطْر البحري ، أما المطلب الثاني سنخصّصه لتمييز الإرشاد عن المساعدة والإنقاذ البحري .

### المطلب الأول

#### تمييز الإرشاد عن القَطْر البحري

يقصد بالقَطْر البحري<sup>(١)</sup> . هو تسيير السفينة عن طريق سحبها بواسطة سفينة أخرى تربط بها ، وتسمى السفينة التي تقوم بعملية الجر السفينة القاطرة (towboat) والسفينة الأخرى تسمى المقطورة ( in tow ) ويحدث القَطْر في البحار كما يحدث في الملاحة النهرية<sup>(٢)</sup> .

وأما بالنسبة إلى المشرع العراقي فقد عرّف مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ القَطْر البحري في المادة (١٧٧) بأنه ( قيام سفينة قاطرة بدفع أو سحب سفينة مقطورة لتسهيل دخولها الميناء أو خروجها منه لقاء اجر متفق عليه ) ، كما بينت المادة (١١٣/ أ) من

(١) يسمى باللغة الانكليزية (Towage) وباللغة الفرنسية (Rambage).

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

تعليمات الموانئ العراقية رقم (١) لسنة ١٩٩٨ المقصود بكلمة القَطْر هي (( يقصد بكلمة القَطْر أي عملية تتعلق بتنشيط السفينة أو دفعها أو جذبها أو تحريكها )) .

أمّا قانون التجارة البحرية المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ لم يضع تعريف محدد للقَطْر البحري إلا أنه نظم المسؤوليات الناشئة عن عقد القَطْر البحري ومسؤولية من يتولى إدارة عملية القَطْر وتحديد مدة التقادم الخاص به<sup>(١)</sup>. وكذلك القانون الفرنسي رقم (٦٩) لسنة ١٩٦٩ المعدل ١ كانون الأول ٢٠١٠ الخاص بالتجهيز والبيع البحري لم يضع تعريفاً للقَطْر ولا قانون الحوادث البحرية رقم (٦٧) لسنة ١٩٦٧ المعدل ١ كانون الأول ٢٠١٠ هو الآخر لم يضع تعريفاً للقَطْر.

وعليه فالقَطْر البحري هو (هو اتفاق يتعهد بمقتضاه مالك (مُجهز أو ربّان) السفينة أن تقوم سفينته بجر أو سحب سفينة أخرى خلال مدة معينة أو لتوصيلها إلى ميناء نظير اجر خاص)<sup>(٢)</sup>، وأنّ عملية القَطْر البحري لا تكون على صورة واحدة بل تأخذ صوراً متعددة ، فقد تتدخل سفينة القَطْر يقصد اعطاء قوة دافعة للسفينة المقطورة تفوق قوتها عادة لمساعدتها على دخول الموانئ أو الخروج منها أو عبور القنوات ، عندما تقف قوتها المحركة أو تصبح وسائل دفعها غير كافية لتسييرها وقد لا تتعدى القوة المحركة للسفينة المقطورة وإنما يقتصر الأمر على الإستعانة بالقوة المحركة للسفينة القاطرة لتسيير رحلة السفينة المقطورة أو للإسراع وكسب الوقت. فضلاً عن ذلك فإنّ السفن الكبيرة ذات المحركات القوية قد يكون تشغيلها خطراً على الأرصفة والاحواض والسفن الصغيرة الراسية في الميناء، ممّا يتطلب الأمر إطفاء محركاتها وسحبها بواسطة قاطرات للرسو بجانب الرصيف، فالسفينة المقطورة قد تتخلى عن قوتها المحركة الذاتية بصورة مؤقتة، وقد تكون عملية القَطْر وسيلة لتسيير أو جر عائمات ليس لها قوة محركة ذاتية ، كالمواعين والصنادل وغيرها التي قد تستخدم لنقل البضائع بقصد شحن أو تفريغ السفن التي لا

(١) إلا أنّ المذكرة الإيضاحية لمشروع قانون التجارة البحرية المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ عرفت عقد القَطْر البحري بأنه ((هو عقد بين مُجهز السفينة القاطرة ومُجهز السفينة المقطورة يتعهد بمقتضاه الأول بإعداد السفينة القاطرة ، لتكون صالحة للقيام بالعملية المتفق عليها وتنفيذ هذه العملية ، ويتعهد الثاني بدفع اجرة القَطْر وإن اختلفت مسميات العقد)).

(٢) د. احمد عبد الهادي ، القانون البحري ، ج ١ ، مصدر سابق ، ص ٤٤٦ .



ترسو بجانب الأرصفة، أو لنقل بعض السلع قليلة الأهمية كالرمال والأحجار والفحم والاختشاب<sup>(١)</sup>. وبعد أن بينا مفهوم القَطْرِ البحري، سنتناول الآن أوجه الشبه والاختلاف بينه وبين الإرشاد البحري، وعلى فرعين :

## الفرع الأول

### أوجه الشبه بين الإرشاد البحري والقَطْرِ البحري

**أولاً :** يتفق كل من الإرشاد والقَطْرِ البحري أن كل منهما يتم في البحر، سواء في الموانئ أو أعالي البحار وكلاهما يحقق الأمن البحري بالمعنى الشامل، بمعنى تحقيق الأمن للسفن المقطورة، والسفن المُرشدة، وللبيئة البحرية، وللموانئ، وللشحن الأخرى المتواجدة في الموانئ أو في عرض البحر<sup>(٢)</sup>.

**ثانياً :** إن كل من الإرشاد البحري والقَطْرِ يقدم للسفن بغض النظر عن طبيعتها والغرض سواء أكانت السفن تجارية أي لنقل بضائع تجارية أم سفن صيد أم نزهة .

**ثالثاً :** إن كل من الإرشاد البحري والقَطْرِ البحري، تعد من أنواع الملاحة المساعدة التي تتم ممارستها بغية مساعدة السفن وتقديم العون لها لتسيير الملاحة الرئيسية ويطلق عليها بالملاحة التبعية أو المكملة وتخضع لا حكام القانون البحري<sup>(٣)</sup>.

**رابعاً :** إن عملية الإرشاد البحري والقَطْرِ البحري لا تتم بصورة مجانية بل هناك مقابل معين للخدمة المُقدّمة ، فالمُرشد يستحق نظير قيامه بعملية الإرشاد رسماً تشرف الدولة دائماً على

(١) د. نهى خالد عيسى ، المساعدة والإنقاذ البحري (دراسة مقارنة) ، رسالة ماجستير ، جامعة بابل ، كلية القانون ٢٠١٠ ، ص ١٥١٦ .

(٢) د. مسعود يونس عطوان ، الجديد بالقَطْرِ البحري ، دراسة مقارنة بين قانون التجارة البحرية المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ والقانون الاتحادي رقم (٢٦) لسنة ١٩٨١ بشأن القانون التجاري البحري لدولة الامارات المتحدة، ط ١ ، دار الاجادة للنشر والتوزيع ، الرياض ، ٢٠١٩ ، ص ٢٨ .

(٣) د. كمال حمدي ، أشخاص الملاحة البحرية المُرشدة ومُجهز القَطْرِ في قانون التجارة البحرية رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، ٢٠٠٤م ، ص ٥٤ ، ود. رفعت فخري ابابير ، القَطْرِ البحري ، مصدر سابق ، ص ١٨ ، د. مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٢٣٠ .

تحديد هذه الرسوم على اساس إنَّها مقابل خدمة عامة لذلك اعتبرت رسوماً<sup>(١)</sup>، وهي محدده بموجب قانون كل دولة<sup>(٢)</sup>.

أمَّا القَطْرُ البحريُّ فقد نصَّت المادَّة (١١٤) من تَعْلِيَمَاتِ المَوَانِي والمرافئ العراقيَّ على ((فيما عدا حالات الطوارئ لَا يَجُوزُ اجراء قطر السُّفن داخل الميناء إِلَّا بواسطة ساحبة توجرها سُلْطَةُ الميناء لهذا لغرض بموجب أحكام هذه المادَّة وتدفع اجور هذه العملية بموجب الفئات المبينة في تَعْرِيفَةِ اجور المَوَانِي ))<sup>(٣)</sup>.

أمَّا بالنسبة إلى المَشْرِعِ المصريِّ فَقَدْ أَشارَ في المادَّة (٢٨٢) مِنْ قَانُونِ التِّجَارَةِ البحريَّة رَقْم (٨) لِسَنَةِ ١٩٩٠ (( وتسري فيما يتعلق بتنظيم الإرشاد وتحديد مناطقه وتعيين الرسوم الاصلية والاضافية التي تستحق عنه وفقاً للقوانين الخاصة بذلك)).

أمَّا في فرنسا فَقَدْ نص قانون تنظيم الإرشاد رَقْم (٢٨) آذار لسنة ١٩٢٨ في المادَّة (٢) المُعدَّلة بالأمر (١٣٠٧) لِسَنَةِ ٢٠١٠ إِذ نصَّت (( رَبَّان السَّفِينَةِ الخاضع للإرشاد ملزم بدفع اجر للمرشد، حتى لو لم يستخدم خدماته ،عندما يثبت المرشد أنَّه قام بمناورة وإرشاد السَّفِينَةِ))<sup>(٤)</sup>.

**خامساً:** يكون الإرشاد البحريُّ اجباريَّ أمَّا القَطْرُ البحريُّ يكون اختياريَّ إلا في حالات استثنائية يكون فيها القَطْرُ اجباريَّ وذلك في حالة صدور قرار من وزير النقل والمواصلات بذلك، وهذا ما أشارت إليه المادَّة (٩) مِنْ قَانُونِ رَقْم (٢٦) لِسَنَةِ ١٩٨٩ في شأن تنظيم الإرشاد بمينائي الإسكندرية والدخيلة التي نصَّت على (( تكون عمليات القَطْر إجبارية للسُّفن التي تزيد حمولتها الكلية على ألفي طن ويصدر وزير النقل البحريُّ قراراً بالقواعد المنظمة لعمليات القَطْر داخل الميناء وخارجه ))، وكذلك ما أشارت إليه نصَّت المادَّة (٩) مِنْ قَانُونِ رَقْم (٦) لِسَنَةِ ١٩٩٥ بِشأن تنظيم الإرشاد في موانئ الهيئات العامة لموانئ البحر الأحمر على أنَّه: ((تكون عمليات

(١) د. كمال حمدي ، القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ١١٨ .

(٢) وهذا ماشارت اليه المادة (١/ثاني عشر) مِنْ مَشْرُوعِ القَانُونِ المَوَانِي العراقيَّ لِسَنَةِ ١٩٨٧ ((الإرشاد : هو التوجيه الملاحي للسَّفِينَةِ عند دخولها أو خروجها الميناء مِنْ قِبَلِ مُرْشِدٍ لقاء مبلغ معين)).

(٣) وكذلك أشارت المادَّة (١٧٧) مِنْ مَشْرُوعِ القَانُونِ البحريَّ العراقيَّ ((القَطْرُ : هو قيام سفينة قاطرة بدفع أو سحب سفينة مقطورة ... لقاء اجر متفق عليه)).

(٤) 'Article2' (( Le capitaine d'un bâtiment soumis à l'obligation du pilotage est tenu de payer le pilote, même s'il n'utilise pas ses servi ces, quand celui-ci justifie qu'il a fait la manoeuvre pour se rendre au-devant du navire)).

القَطْر إجبارية للسُّفن التي يصدر بتحديدِها قَرَار من وزير النقل والمواصلات، كما يحدد القَرَار المشار إليه القواعد المنظمة لعمليات القَطْر للسُّفن داخل الميناء وخارجه<sup>(١)</sup>، ومن خلال النظر في النصوص القانونية نلاحظ أنَّ المشرع العراقي لم يشر إلى إجبارية عملية القَطْر البحري لا في قانون الموانئ ولا في تعليماته وكذلك المشرع الفرنسي لم يتطرق إلى إجبارية القَطْر بخلاف المشرع المصري الذي أشار إليه بصورة واضحة في قوانين تنظيم الإرشاد في الموانئ المصرية .

## الفرع الثاني

### أوجه الاختلاف بين الإرشاد البحري والقَطْر البحري

إنَّ عملية القَطْر تختلف عن عمليات الإرشاد ، سواءً من حيث مضمونها أم الغرض منها أو من حيث طبيعتها أو النظام القانوني الذي تخضع له ، إذ إنَّ السفينة طالبة الإرشاد بحاجة إلى النصائح والتوجيهات التي يقدمها المرشد البحري في حين أنَّ عملية القَطْر يكون مُجهز السفينة المقطورة بحاجة للقوة المحركة التي يوفرها مُجهز السفينة القاطرة ، وعليه فإنَّ أوجه الاختلاف هي كالاتي :

**أولاً :- من حيث طبيعة الخدمة :** إنَّ عملية الإرشاد البحري هي مساعدة ذهنية؛ لأنها تقتصر على مجرد تقديم النصائح والتوجيهات التي يقدمها المرشدون إلى ربان السفينة طالبة الإرشاد، ويكون الإرشاد للسُّفن الصالحة التي تريد الدخول أو الخروج من الميناء وحتى ولو احتاجت إلى قَطْر أو دفع فهو يبقى عقد ارشد بحري<sup>(٢)</sup>. أمَّا عملية القَطْر فهو مساعده مادية تتمثل في جرَّ السفينة أو دفعها سواءً كانت بها عطل، أو التي لا تريد استخدام قوة محركاتها لشدته<sup>(٣)</sup>، أو جر الموانع في حالة الشحن والتفريغ البضائع للسُّفن الراسية بعيداً عن الأرصفة وبذلك يكون مُجهز السفينة المقطورة بحاجة للقوة المحركة التي يوفرها مُجهز السفينة القاطرة<sup>(٤)</sup>.

(١) أشارت المادة (١٠) من قانون تنظيم الإرشاد في ميناء دمياط رقم (٤) لسنة ١٩٨٦ بأنه: (( تكون عمليات القَطْر إجبارية للسُّفن التي تزيد حمولتها الكلية على ١٠٠٠ طن ويصدر وزير النقل البحري قراراً بالقواعد المنظمة لعمليات القَطْر داخل الميناء وخارجه)).

(٢) هذا ما أشارت إليه المادة (١٨٠) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ .

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

(٤) د. سمير الشراقي ، القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٥٩١ .

**ثانياً:- من حيث طبيعة الإستعانة بها :** عملية الإرشاد التي يقوم بها المرشد في الأصل عملية إجبارية وهذا ما أشارت اليه والمادة (٦٦) في تعليمات الموانئ العراقية رقم (١) لسنة ١٩٩٨ ((يكون الإرشاد في موانئ العراق إلزامياً لجميع السفن عند دخولها القنوات الملاحية أو تحركها فيها أو خروجها منها )) .

أمّا في القانون التجاري البحري المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ فقد أشار في المادة (١/٢٨٢) ((الإرشاد اجباري في قناة السويس وفي الموانئ المصرية التي يصدر بتعيينها قرار من الوزير المختص )) .

أمّا القانون الفرنسي فقد أشار إلى إجبارية الإرشاد في المادة (٣) من القانون رقم (٦٩) لسنة ١٩٦٩ الخاص بنظام الإرشاد في المياه البحرية حيث نصّت على أن: (( الإرشاد اجباري لكل السفن الفرنسية والاجنبية عدا بعض الحالات ... ))<sup>(١)</sup> ، أمّا عملية القطر فهي عملية اختيارية لا تتم الا بناءً طلب يتقدّم به مُجهز السفينة المقطورة إلى إدارة الميناء وعلى مالك السفينة المقطورة أن يوضح بصورة جيدة الخدمات التي يطلبها، كما يجب أن تكون القاطرة ملائمة لتنفيذ القطر الذي تعاقد عليه الطرفان، وهذا يتضمن احياناً الملائمة ليس فقط على القاطرة ولكن تشمل الطاقم (الكاليب والمعدات التي يجب أن تكون ملائمة للجو والظروف المتوقعة بصورة معقولة)<sup>(٢)</sup>.

**ثالثاً:- من حيث المسؤولية :** يتعرض المرشد البحري إلى مسؤولية جنائية ومدنية وكذلك إلى عقوبة تأديبية في حال عدم تقديم خدماته إلى السفينة التي تتقدّم أولاً إلى طلب الإرشاد أو التي أوكل إليه عملية إرشادها ويتعرض إلى عقوبة أشد إذا كانت السفينة في حالة خطر ، بالنسبة الى المشرع العراقي لم يشر في قانون الموانئ والمرافئ العراقي رقم (٢١) لسنة ١٩٩٥ ولا في تعليمات الموانئ العراقية رقم (١) لسنة ١٩٩٨ إذ لم ينصان على عقوبة المرشد في هذه

(1) "Article 3 (Le pilotage est obligatoire pour tous les navires français et étrangers, sauf les cas visés ci-après, dans les limites déterminées pour chaque port par le règlement local de la station de pilotage de ce port)).

(2) د. مجيد حميد العنبي ، القانون البحري العراقي ، ط١ ، بيت الحكمة ، بغداد ، ٢٠٠٢ ، ص ١٢١ .

الحالة<sup>(١)</sup>، أمّا حالة إذا اخطأ المرشد اثناء قيامه في عملية الإرشاد فإنّه لا يسأل عن الاخطاء تقع منه بل يتحملها مالك السفينة أو ربّانها وهذا ماأشارت اليه المادّة (٧٠) من تَعْلِيْمَاتِ المَوَانِي والمرافئ العِراقِيّة حيث نصّت على (( يسأل مالك أو ربّان السفينة عن الهلاك أو الأضرار التي تلحق بالغير بسبب الاخطاء التي تقع من المرشد اثناء قيامه بعملية الإرشاد))<sup>(٢)</sup>.

أمّا بالنسبة إلى المشرّع المصري فقد أشارت المادّة (٢٨٤) في قانون التّجَارَةُ المِصرِيّ رَقْم (٨) لِسَنَةِ ١٩٩٠ ( على المرشد أن يقدم مساعدته أولاً للسّفِينَةِ التي تكون في خطر ولو لم يطلب إليه ذلك )) وأيضاً أشارت القَوَانِين الخاصة بالإرشاد، منها المادّة (١٥) مِنْ قَانُونِ رَقْم (٢٦) لِسَنَةِ ١٩٨٩ الخاص بتنظيم الإرشاد في ميناء الإسكندرية والدخيلة إذ نصّ على أن: ((يُعاقَبُ بِالْحَبْسِ مُدَّة لا تزيد على ثلاثة أشهر أو بغرامة لا تجاوز خمسمائة جنيه كل مُرْشِد امتنع عمداً عن القيام بعملية الإرشاد لسفينة تكون في حالة خطر رغم تكليفه بإرشادها أو قام بعملية الإرشاد وهو في حالة سكر )) .

في حين نجد أن المشرّع الفرنسي قد أشار في المادّة (٦) مِنْ قَانُونِ رَقْم (٢٨) لِسَنَةِ ١٩٢٨ الخاص بِشَأْنِ نظام الإرشاد في المِيَاهِ البَحْرِيّة المعدل ١ كانون الثاني لسنة ٢٠١٥ على أن: (( باستثناء حالة القوة القاهرة ، يجب على كُلِّ مُرْشِد ، بغض النظر عن أي التزام خدمة آخر، أن يقدم أولاً مساعدته للسّفِينَةِ المعرضة للخطر ، حتى ولو لم يطلبها، من اللحظة التي تمكن فيها من ملاحظة الخطر...)).

<sup>(١)</sup> وكذلك ماأشارت اليه المادّة (٢٥٩) مِنْ مَشْرُوعِ القَانُونِ البَحْرِيّ العِراقِيّ لِسَنَةِ ١٩٧٨ والتي نصّت على : (( يُعاقَبُ بِالْحَبْسِ مُدَّة لا تزيد على سنة وبغرامة لا تقل عن ثلاثين دينار ولا تزيد على خمسمائة دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين ... كل مُرْشِد يمتنع عن تقديم خدماته ... )).

<sup>(٢)</sup> وكذلك ما أشارت إليه المادّة (١٨٥) مِنْ مَشْرُوعِ القَانُونِ البَحْرِيّ العِراقِيّ (( يسأل مُجْهِزُ السّفِينَةِ وحده عن الضرر الذي يلحق بالغير بسبب الاخطاء التي تقع من المرشد عند قيامه بعملية الإرشاد)).

<sup>(٣)</sup> Article 6” ((doit, nonobstant toute autre obligation de service, prêter d'abord son assistance au navire en danger, même s'il n'en a pas été requis, du moment où il a pu constater le péril dans lequel se trouve ce navire. Le pilote a droit, dans ce cas, à une rémunération spéciale, qui, s'il y a contestation, sera fixée par le tribunal de commerce)).

كَمَا أَنَّهُ لَا يَسَالُ الْمُرْشِدُ عَنِ الْإِخْطَاءِ الَّتِي تَقَعُ مِنْهُ بَلْ يَتَحَمَّلُهَا مَالِكُ السَّفِينَةِ وَهَذَا مَا أَشَارَتْ إِلَيْهِ الْمَادَّةُ (١٩) مِنَ الْقَانُونِ رَقْمَ ٦٩ فِي ١٩٦٩ الْمَتَعَلِّقُ بِالتَّجْهِيزِ وَالْبَيُوعِ الْبَحْرِيَّةِ الْمَعْلُومِ ١ كانون الأول ٢٠١٠ إِذْ نَصَّتْ عَلَى أَنَّ: ((إثشاء عمليات الإرشاد أو إثشاء مناورات الإبحار والنزول تقع مسؤولية الحوادث التي يتعرض لها المرشد على عاتق مالك السفينة التي يقودها (...))<sup>(١)</sup>.

أَمَّا عَمَلِيَةُ الْقَطْرِ فَقَدْ وَضَعَ الْقَانُونُ الْبَحْرِيُّ أَحْكَاماً لِلْمَسْئُولِيَّةِ تَقْضِي بِمَسْئُولِيَّةِ مَنْ يَتَوَلَّى إِدَارَةَ الْقَطْرِ وَتَقُومُ عَلَى التَّمْيِيزِ بَيْنَ الْقَطْرِ دَاخِلِ الْمَوَانِي وَالْقَطْرِ خَارِجِ مَوَانِي، وَهَذِهِ الْأَحْكَامُ لَسَتْ أَمْرُهُ بَلْ مَكْمَلَةٌ تَنْتَبِطِقُ عِنْدَ عَدَمِ الْإِتِّفَاقِ عَلَى مَا يَخَالِفُهَا . فَإِذَا كَانَ الْقَطْرِ دَاخِلَ الْمَوَانِي يَكُونُ عَادَةً لِمَعَاوَنَتِهِ سَفِينَةٌ ذَاتُ قُوَّةٍ دَفْعٍ خَاصَّةٍ وَمَزُودَةٌ بِالطَّاقَمِ لِلْقِيَامِ بِالْمَنَاوِرَاتِ الْإِزْمَةِ لِدُخُولِ الْمِينَاءِ أَوْ الْخُرُوجِ مِنْهُ أَوْ الرِّسْوِ عَلَى رَصِيفٍ، بَحِيْثٌ تَكُونُ الْقَاطِرَةُ وَرَبَّانُهَا تَحْتَ رَقَابَةٍ وَتُوجِبُهُ السَّفِينَةُ الْمَقْطُورَةُ وَتَتَابَعِينَ لَهَا<sup>(٢)</sup>، وَمِنْ ثَمَّ يَسَالُ مُجْهِزُ السَّفِينَةِ الْمَقْطُورَةِ عَنْ جَمِيعِ الْأَضْرَارِ الَّتِي تَحْدُثُ أَثْنَاءَ عَمَلِيَةِ الْقَطْرِ كَمَا يَجُوزُ بِإِتِّفَاقِ كِتَابِي تَرْكُ عَمَلِيَةِ الْقَطْرِ دَاخِلَ الْمِينَاءِ لِرَبَّانِ السَّفِينَةِ الْقَاطِرِ<sup>(٣)</sup>، وَفِي هَذِهِ الْحَالَةِ يَسَالُ مُجْهِزُ هَذِهِ السَّفِينَةِ عَنِ الْأَضْرَارِ الَّتِي تَحْدُثُ أَثْنَاءَ عَمَلِيَةِ الْقَطْرِ إِلَّا إِذَا اثْبَتَ أَنَّ الضَّرَرَ يَنْشَأُ عَنِ السَّفِينَةِ الْمَقْطُورَةِ .

أَمَّا إِذَا كَانَ الْقَطْرِ خَارِجَ الْمَوَانِي يَتِمُّ فِي الْغَالِبِ بِسَبَبِ افْتِقَارِ السَّفِينَةِ الْمَقْطُورَةِ لِقُدْرَتِهَا عَلَى التَّسْيِيرِ الذَّاتِيِّ فَيَتَوَلَّى رَبَّانُ السَّفِينَةِ الْقَاطِرَةِ إِدَارَةَ عَمَلِيَةِ الْقَطْرِ . وَيُعَدُّ الْقَطْرِ فِي هَذِهِ الْحَالَةِ

(١) Article 19 ((Au cours des opérations de pilotage ou au cours des manoeuvres d'embarquement et de débarquement du pilote, les accidents survenus au pilote sont à la charge de l'armateur du navire piloté, à moins qu'il n'établisse la faute du pilote ou de l'équipage du bateau-pilote)).

(٢) لم يشر قانون الموانئ العراقي رقم (٢١) لسنة ١٩٩٥ ولا في تعليمات الموانئ والمرافئ رقم (١) لسنة ١٩٩٨ إلى التصريح الكتابي في عمليات القطر ولكن أشارت المادة (٢٧٩) في الفقرة الثانية من قانون التجارة البحري المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ على ((يجوز باتفاق كتابي ترك إدارة عمية القطر داخل الميناء لرَبَّانِ السَّفِينَةِ الْقَاطِرَةِ ، وفي هذه الحالة يسأل مُجْهِزُ السَّفِينَةِ عَنْ الْأَضْرَارِ الَّتِي تَحْدُثُ أَثْنَاءَ عَمَلِيَةِ الْقَطْرِ إِلَّا إِذَا اثْبَتَ أَنَّ الضَّرَرَ نَشَأَ عَنِ السَّفِينَةِ الْمَقْطُورَةِ ))، كَمَا أَشَارَتْ الْمَادَّةُ (٢٧) مِنْ قَانُونِ الْبَيُوعِ وَالتَّجْهِيزَاتِ الْبَحْرِيَّةِ رَقْمَ (٦٩) لِسَنَةِ ١٩٦٩ إِلَى أَنَّ: ((يجوز للأطراف بموجب اتفاق مكتوب صريح ،أن يعهدوا إلى رَبَّانِ الْقَاطِرَةِ ، بتوجيه العمليات في هذه الحالة ،على أن تتحمل القاطرة الضرر، مالم يثبت خطأ السَّفِينَةِ الْمَقْطُورَةِ)).

(٣) د. سميحة القليوبي ، أسس القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٢١٣.

بمثابة عقد نقل، ومن ثمّ يكون مُجهز السفينة القاطرة مسؤولاً عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القَطْر، وتلحق السفينة المقطورة أو الغير ولا ترتفع هذه المسؤولية عن مُجهز السفينة القاطرة إلا بأثبات السبب الاجنبي أو خطأ السفينة المقطورة<sup>(١)</sup>، كما يجوز الاتفاق الصريح على ترك عملية القَطْر خارج الميناء لرَبّان السفينة المقطورة وبذلك يسأل مُجهز السفينة الاخيرة عن جميع الأضرار ولم يشترط أن يكون الاتفاق في هذه الحالة مكتوباً<sup>(٢)</sup>.

## المطلب الثاني

### تميز الإرشاد البحري عن المساعدة البحرية

نجد أنّ المشرع العراقي لم يعرف المساعدة والإنقاذ في قانون الموانئ العراقي رقم (٢١) لسنة ١٩٩٥ وكذلك لم يعرفها في تعليمات الموانئ والمرافئ رقم (١) لسنة ١٩٩٨<sup>(٣)</sup>.

في حين نجد أنّ المشرع المصري قد أشار إلى مصطلح المساعدة والإنقاذ في المادة (١/٣٠٢) من قانون التجارة البحرية رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ إذ نصّت على أن: ((تسري احكام هذا الفصل على إنقاذ السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية وذلك دون اعتبار للمياه التي يحصل فيها الإنقاذ أو تُقدم فيها خدمة)).

أمّا في التشريع الفرنسي فقد نصّت المادة (٩) من قانون الحوادث البحرية الفرنسي<sup>(٤)</sup> رقم (٥٤٥) لسنة ١٩٦٧ المعدّل ١ كانون الاول ٢٠١٠ على أنّه: ((تخضع مساعدة السفن البحرية

(١) د. مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٣٧٤ . د. المعتصم بالله الغرياني ، دروس في القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٢٦٢ .

(٢) د. علي حسن يونس، اصول القانون البحري، مصدر سابق ، ص ٢٧٩ و د. مصطفى كمال طه، القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٣٧٣-٣٧٤.

(٣) الجدير بالذكر أن المادة (١٩٨/أولاً) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ عرفت المساعدة والإنقاذ إذ نصّت على أنّه: ((يقصد بالمساعدة والإنقاذ: ما تُقدمه سفينة إلى سفينة أخرى تكون وما عليها من اشياء واجور نقل في حالة خطر)).

(٤) منشور على الرابط الآتي: <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT> تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٥/٢٢.

التي تكون فيها حالة خطر وكذلك الخدمات من نفس النوع المُقدّمة بين السفن البحريّة وسفن الملاحّة الداخلية دون اعتبار للمياه التي يحصل فيها الإنقاذ أو تُقدم فيها خدمة ((<sup>(١)</sup>).

وتأخذ المساعدة البحريّة صوراً متعددة كالقَطْرِ أو مساهمة المهندسين البحريّين في اصلاح الاعطاب الناتجة عن التصادم أو المساعدة في تخفيف حمولة السفينة تفادياً لغرقها أو جنوحها أو غيرها من صور المساعدة<sup>(٢)</sup>، لذا فالمعونة لا تُعدّ مساعدة بحرية إذا اقتصر على مجرد تقديم النصح والإرشاد للرّبان، فيجب أن تتطوي المساعدة على مجهوداتٍ وعملياتٍ ماديةٍ تُقدمها منشأة لمنشآت أخرى<sup>(٣)</sup>. وهناك الكثير من عمليات القَطْرِ تُعدّ من قبيل المساعدة البحريّة، فلو قدمت القاطرة للسفينة المقطورة اثناء عملية القَطْرِ خدمات لم تدخل في اعتبار المتعاقدين عند التعاقد فإنّ هذه الخدمات لا تدخل في حدود التزامات مُجهز القاطرة وتُعدّ في الظروف التي قدمت فيها مساعدة بحرية<sup>(٤)</sup>.

كما لو ثبت أنّ عملية القَطْرِ قامت في إنقاذ سفينة، بحيث لو لم يحصل القَطْرِ لتعرضت لخطر محقق، فيُعدّ العمل الذي قامت به القاطرة، مساعدة بحرية إذا لم يدخل هذا العمل في نطاق التزامات مُجهز القَطْرِ، كما لو انتهت عملية القَطْرِ التي تم التعاقد عليها عند نقطة معينة، وصادفت السفينة بعد ذلك ازمة بسبب سوء الأحوال الجويّة جعلها معرضة لخطر محقق فتدخل نفس القاطرة من جديد لقطر السفينة وإنقاذها فهذا لا يُعدّ قطر بل يُعدّ من قبيل المساعدة البحريّة، وأنّ موضوع المساعدة البحريّة له أهمية كبيرة جداً لا تقل عن الإرشاد في مجال التّجارة البحريّة بالنظر لما يترتب عليه من إنقاذ الارواح البشرية والاموال.

وعليه سوف نوضح أوجه الشبه والاختلاف بين الإرشاد البحريّ والمساعدة البحريّة على

الفرعين الآتيين:

الفرع الأول: أوجه الشبه بين الإرشاد البحريّ والمساعدة البحريّة .

(1) 'Article9' ((L'assistance des navires de mer en danger, ainsi que les services de même nature rendus entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, est soumise aux dispositions du présent chapitre, sans tenir compte des eaux où elle a été rendue)).

(2) د. ايمان فتحي حسن الجميل ، المساعدة البحريّة ، مصدر سابق ، ص ٢٨ .

(3) د. عادل علي المقدادي، القانون البحريّ، ط ١ ، دار الثقافة ، عمان ، ٢٠٠٩ ، ص ٢٠٤ .

(4) د. علي حسن يونس ، اصول القانون البحريّ ، مصدر سابق ، ص ٢٤٢ .



الفرع الثاني : أوجه الاختلاف بين الإرشاد البحري والمساعدة البحرية .

### الفرع الأول

#### أوجه الشبه بين الإرشاد البحري والمساعدة البحرية

**أولاً :-** إنّ كلاً من عملية الإرشاد البحري والمساعدة البحرية ، يُعدّان من أنواع الملاحّة المساعدة التي لا تمارس بُغية استغلال البيئة البحرية ، بل بقصد تقديم خدمة للسُفن البحرية ومعاونتها على اتمام رحلتها البحرية ونجاح الملاحّة الرئيسية وتحقيق اهدافها<sup>(١)</sup>.

**ثانياً :-** إنّ كلاً من عملية الإرشاد البحري والمساعدة البحرية لا تُقدّم بصورة مجانية، وإنّما لقاء مقابل معين، والذي يتمثل برسم الإرشاد الذي يحصل عليه المرشدون البحريون عند قيامهم بعملية الإرشاد البحري، ومكافأة الإنقاذ التي يحصل عليها المنقذون عند قيامهم بعملية المساعدة البحرية<sup>(٢)</sup>.

**ثالثاً :-** من حيث المسؤولية المترتبة عند التخلف عن تقديم الخدمة، ففي عملية الإرشاد البحري إذا امتنع المرشد البحري عن القيام بواجبه اتجاه السفينة طالبة الإرشاد، أو إلى السفينة التي وكل إليه عملية إرشادها، وكذلك المساعدة البحرية عندما يتخلف عن تقديم الخدمة، يتعرض لمسؤولية جنائية ومدنية فضلاً عن المسؤولية التأديبية، فأما عملية الإرشاد البحري سوف يتعرض المرشدون إلى عقوبة اشد إذا كانت السفينة في حالة خطر، بالنسبة الى المشرع العراقي لم ينص على اي عقوبة في قانون الموانئ رقم (٢١) لسنة ١٩٩٥ .

(١) د. محمد جميل بيرم ، موجز القانون البحري ، ط ١ ، الدار الجامعية ، بيروت ، ٢٠٠٤ ، ص ١٣ ، د. راوي محمد عبد الفتاح ، المسؤولية عن التصادم البحري ، اطروحة دكتوراة ، كلية الحقوق ، جامعة اسبوط ، ٢٠٠٨ ، ص ١٥٠ .

(٢) د. ثروت عبد الرحيم ، القانون البحري العراقي ، مصدر سابق ، ص ٢٨٦ .

أما تعليمات الموانئ فلم تنص على عقوبة المرشد في هذه الحالة<sup>(١)</sup>، أما التشريع المصري فقد أشارت المادة (١٥) من قانون رقم (٢٦) لسنة ١٩٨٩ الخاص بتنظيم الإرشاد في ميناء الإسكندرية والدخيلة (يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على سنة أو بغرامة لا تقل عن ثلاثة مائة جنيه ولا تتجاوز ألف جنيه كل مرشد امتنع عمدا عن القيام بعملية الإرشاد لسفينة تكون بحالة خطر رغم تكليفه بإرشادها)). أما في عملية المساعدة البحرية فيتعرض من يتخلف عن تقديم خدمة المساعدة البحرية في الحالات الالزامية وهي حالة التصادم البحري وحالة التخلف عن إنقاذ الأشخاص إلى عقوبة<sup>(٢)</sup> أما المشرع العراقي لم يتعرض في مواده الى من يتخلف عن تقديم المساعدة ولم يحدد عقوبته في قانون الموانئ العراقي رقم (٢١) لسنة ١٩٩٥ وكذلك في تعليمات الموانئ والمرافئ رقم (١) لسنة ١٩٩٨، أما المشرع المصري فقد نص في المادة (٢٢) من القانون رقم (١٦٧) لسنة ١٩٦٠ الخاص بحفظ النظام والتأديب في السفن المصرية إذ نصت على أن: ((يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ستة أشهر وبغرامة لا تتجاوز ١٠٠ جنيه أو ١٠٠٠ ليرة أو بإحدى هاتين العقوبتين كل ربان لم يبذل ما يستطيعه من جهد لا يترتب عليه خطر جدي لسفينته أو للأشخاص الركاب فيها لإنقاذ سفينة تشرف على الغرق أو شخص يعثر عليه في البحر)). أما المشرع الفرنسي لم يتعرض الى عقوبة التخلف عن المساعدة والإنقاذ.

**رابعاً:-** إن كل من الإرشاد البحري والمساعدة البحرية تتضمن التزام بتقديم المساعدة للسفينة التي تكون في حالة خطر، لم يتعرض المشرع العراقي الى الالتزام بتقديم المساعدة الى السفن التي تكون في حالة خطر<sup>(٣)</sup> أما المشرع المصري فقد نص المادة (١/٣٠٤) من قانون التجارة البحري

<sup>(١)</sup> وقد أشارت المادة (٢٥٩) من مشروع القانون البحري العراقي سنة ١٩٨٧ والتي نصت على أن: ((يعاقب بالحبس مدة لا تزيد عن سنة وبغرامة لا تقل عن ثلاثين دينار ولا تزيد عن خمسمائة دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين ... كل مرشد يمتنع عن تقديم خدماته)).

<sup>(٢)</sup> عرفت المادة (١٩٨/أولاً) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ المساعدة والإنقاذ إذ نصت على أنه: ((يقصد بالمساعدة والإنقاذ: ما تقدمه سفينة إلى سفينة أخرى تكون وما عليها من اشياء واجور نقل في حالة خطر)).

<sup>(٣)</sup> أشارت المادة (٢٠٦/أولاً) بتقديم المساعدة للسفينة التي تكون في خطر من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ حيث نصت: ((على كل ربان في حدود استطاعته، دون تعريض سفينته أو بياراتها أو ركابها لخطر جدي أن يقدم المساعدة لكل شخص يوجد في البحر معرضاً لخطر الهلاك ولو كان من الأعداء)).

المصريّ رَقَم (٨) لِسَنَةِ ١٩٩٠ بَأَنَّهُ: ((عَلَى كُلِّ أَنْ يَبَادِرَ إِلَى إِنْقَاذِ كُلِّ شَخْصٍ يَوْجَدُ فِي الْبَحْرِ مَعْرُضاً لَخَطَرِ الْهَلَاكِ وَلَوْ كَانَ مِنَ الْأَعْدَاءِ، وَذَلِكَ بِالْقَدْرِ الَّذِي لَا يَعْرِضُ سَفِينَتَهُ أَوْ الْأَشْخَاصَ الْمَوْجُودِينَ عَلَيْهَا لَخَطَرِ جَدِي، وَيَكُونُ الرَّبَّانُ مَسْئُولاً إِنْ أَهْمَلَ فِي تَنْفِيزِ هَذَا الْإِلْتِزَامِ)). وَالْمَادَّةُ (١٩) لِسَنَةِ مِنْ قَانُونِ الْحَوَادِثِ الْبَحْرِيَّةِ الْفَرَنْسِيَّةِ لِسَنَةِ ١٩٦٧ الْمَعْدَل ١ كَانُونِ الْاَوَّلِ ٢٠٢١٠ إِذْ تَنْصَحُ عَلَى: ((يَلْتَزِمُ كُلُّ رَبَّانٍ، بِقَدْرِ مَا يَسْتَطِيعُ الْقِيَامُ بِهِ مِنْ دُونِ التَّعَرُّضِ لَخَطَرِ جَسِيمٍ عَلَى سَفِينَتِهِ أَوْ طَاقِمِهِ أَوْ رُكَّابِهَا، بِتَقْدِيمِ الْمُسَاعَدَةِ لَا يَشْخَصُ حَتَّى الْعَدُوِّ، يَعْتَرِثُ عَلَيْهِ فِي الْبَحْرِ فِي خَطَرِ الْغَرَقِ))<sup>(١)</sup>.

وَهَذَا الْإِلْتِزَامُ يَقَعُ عَلَى عَاتِقِ رَبَّانٍ كُلِّ سَفِينَةٍ بَغْضِ النَّظَرِ عَنْ طَبِيعَتِهَا وَطَرِيقَةِ اسْتِغْلَالِهَا، لِذَا فَإِنَّ الْمُرْشِدَ عِنْدَ قِيَامِهِ بِعَمَلِيَةِ الْإِرْشَادِ عَلَيْهِ أَنْ يَقْدِمَ مُسَاعَدَتَهُ أَوَّلًا لِلْسَفِينَةِ الَّتِي تَكُونُ فِي حَالَةِ خَطَرٍ<sup>(٢)</sup>، وَلَوْ لَمْ يَتَطَلَّبْ مِنْهُ ذَلِكَ مَتَى مَا تَبَيَّنَ لَهُ الْخَطَرُ الْمَحْدَقُ بِهَا، وَيَتَرْتَبُ عَلَى ذَلِكَ أَنَّ لِلْمُرْشِدِ الْحَقَّ فِي أَنْ يَتْرَكَ السَّفِينَةَ الَّتِي يَرِشِدُهَا وَيَذْهَبَ لِمُسَاعَدَةِ السَّفِينَةِ الَّتِي تَكُونُ فِي حَالَةِ خَطَرٍ بِشَرْطِ عَدَمِ تَعَرُّضِ السَّفِينَةِ مَحَلِ الْإِرْشَادِ إِلَى خَطَرٍ جَدِيٍّ، وَهَذَا مَا نَصَّتْ عَلَيْهِ الْمَادَّةُ (٧٣) مِنْ تَعْلِيلَاتِ الْمَوَانِي الْعِرَاقِيَّةِ رَقَم (١) لِسَنَةِ ١٩٩٨ ((عَلَى الْمُرْشِدِ أَنْ يَسَارِعَ إِلَى نَجْدَةِ السُّفُنِ الْمَهْدَدَةِ بِالْخَطَرِ سَوَاءً كَلَّفَ بِذَلِكَ أَمْ لَمْ يَكْلَفْ إِلَّا إِذَا وَجَدَتْ ظُرُوفَ قَاهِرَةٍ تَحُولُ دُونَ ذَلِكَ))<sup>(٣)</sup>.

وَقَدْ أَشَارَ الْمُشْتَرَعُ الْمِصْرِيُّ فِي الْمَادَّةِ (٢٨٤) مِنَ الْقَانُونِ التِّجَارَةِ الْبَحْرِيَّةِ الْمِصْرِيِّ رَقَم (٨) لِسَنَةِ ١٩٩٠ عَلَى أَنَّهُ ((عَلَى الْمُرْشِدِ أَنْ يَقْدِمَ مُسَاعَدَتَهُ أَوَّلًا لِلْسَفِينَةِ الَّتِي تَكُونُ فِي حَالَةِ خَطَرٍ وَلَوْ لَمْ يَطْلُبْ إِلَيْهِ ذَلِكَ)).

كَمَا أَشَارَ الْمَشْرَعُ الْفَرَنْسِيُّ إِلَى الْمَعْنَى نَفْسِهِ فِي الْمَادَّةِ (٦) مِنَ الْقَانُونِ تَنْظِيمِ الْإِرْشَادِ فِي الْمِيَاهِ الْبَحْرِيَّةِ الْفَرَنْسِي رَقَم ٢٨ لِسَنَةِ ١٩٢٨ الْمَعْدَل فِي ١ كَانُونِ الثَّانِي ٢٠١٥ ((يَجِبُ عَلَى

(١) Article 19 ((Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage ou ses passagers, de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre)).

(٢) د. علي حسن يونس اصول القانون البحري، مصدر سابق، ص ٢٧٦، د. كمال حمدي، القانون البحري، مصدر سابق، ص ٧٩٢.

(٣) أشارت إليه المادة (١٨٣) مِنْ مَشْرُوعِ الْقَانُونِ الْبَحْرِيِّ الْعِرَاقِيِّ لِسَنَةِ ١٩٨٧ عَلَى: ((تُقَدِّمُ خِدْمَاتُ الْإِرْشَادِ إِلَى السَّفِينَةِ الَّتِي تَطْلُبُ الْإِرْشَادَ قَبْلَ غَيْرِهَا مَا لَمْ تَسْتَدْعِي الضَّرُورَةَ تَقْدِيمِ هَذِهِ الْخِدْمَاتِ أَوَّلًا إِلَى سَفِينَةٍ أُخْرَى)).

كُلِّ مُرْشِدٌ ، بغض النظر عن أي التزام خدمة آخر ، أن يقدم أولاً مساعدته للسفينة المعرضة للخطر ، حتى ولو لم يتم طلبها ، من اللحظة التي تمكن فيها من ملاحظة الخطر الذي تقع فيه هذه السفينة ...<sup>(١)</sup>.

## الفرع الثاني

### أوجه الاختلاف بين الإرشاد البحري والمساعدة البحرية

**أولاً :- من حيث توفر الخطر من عدمه:**

إنَّ الإرشاد البحري خدمة تُقدم للسفينة التي لا تتعرض لخطر ما ، غير أنَّ ربَّانها يجهل مسالك الميناء وعوائقه فيستعان بالمرشد ليزوده بالنصح والإرشاد على الطريق الواجب اتباعه عند دخول الميناء أو الخروج منه أو عبور القنوات ، أمَّا المساعدة البحرية فهي خدمة تُقدم للسفينة تتعرض لخطر ما اثناء قيامها بعملية الملاحة البحرية كخطر الحريق أو الغرق أو التصادم وغيرها بُغية إنقاذها أو إنقاذ ما يوجد على متنها<sup>(٢)</sup>.

**ثانياً :- من حيث طبيعة الخدمة المقدمة:**

إنَّ عملية الإرشاد البحري هي مساعدة معنوية ، إذ يلتزم المرشدون بأن يكرسون خبرتهم الفنية لخدمة السفن فيزودون الربابنة بالمعلومات والإرشادات عن مسالك الميناء وخط السير الذي يجب اتباعه عند دخول السفن أو خروجها من منطقة الإرشاد ، أمَّا المساعدة البحرية فإنَّها تتم بأعمال ذات طبيعة مادية نحو تعويم السفينة أو تخفيف حمولتها ، أو إطفاء حريق قد نشب فيها كما يُمكن أن تتم بتقديم نصائح أو معلومات للسفينة المعرضة للخطر<sup>(٣)</sup>.

(١) 'Article 6' (( Hors le cas de force majeure, tout pilote doit, nonobstant toute autre obligation de service, prêter d'abord son assistance au navire en danger, même s'il n'en a pas été requis, du moment où il a pu constater le péril dans lequel se trouve ce navire. Le pilote a droit, dans ce cas, à une rémunération spéciale, qui, s'il y a contestation, sera fixée par le tribunal de commerce)).

(٢) د. علي حسن يونس ، العقود البحرية ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، ١٩٧٨ ، ص ٢٨٢ ، د. علي جمال الدين عوض ، القانون البحري ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٨٧ ، ص ٢٤٢ ، ود. ثروت عبد الرحيم ، قانون البحري العراقي ، مصدر سابق ، ص ٢٨٧ .

(٣) د. علي البارودي ، مبادئ القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٢٨٢ .

### ثالثاً :- من حيث المقابل :

إنَّ عملية الإرشاد البحري لا تتم بصورة مجانية بل هناك مقابل للخدمة المُقدَّمة ، فالمرشد يستحق نظير قيامه بعملية الإرشاد رسماً وتشرف الدولة دائماً على تحديد هذه الرسوم على أساس أنَّها مقابل خدمة عامة لذلك اعتبرت رسوماً، وهي محدده بموجب قانون كل دولة . بالنسبة الى المشرع العراقي فإنه لم يشر الى المقابل في قانون الموانئ والمرافئ ولا في تعليمات الموانئ والمرافئ<sup>(١)</sup>.

أما المشرع المصري فقد أشار في المادة (٢٨٢) من قانون التجارة البحرية رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ (وتسري فيما يتعلق بتنظيم الإرشاد وتحديد مناطقه وتعيين الرسوم الاصلية التي تستحق عنه طبقاً للقوانين الخاصة بذلك) .

أما في فرنسا فقد نصَّ قانون تنظيم الإرشاد رقم ٢٨ آذار لسنة ١٩٢٨ في المادة (٢) المعدلة بالأمر ١٣٠٧ لسنة ٢٠١٠ إذ نصَّت ( ربَّان السفينة الخاضع للإرشاد ملزم بدفع اجر للمرشد، حتى لو لم يستخدم خدماته، عندما يثبت المرشد أنَّه قام بمناورة وإرشاد السفينة<sup>(٢)</sup>) أما تحديد مقابل المساعدة البحرية، هي مكافأة عن جهود استثنائية تُحدد وفقاً لأسس واعتبارات معينة تحددها التشريعات البحرية ويطلق عليها مكافأة المساعدة والإنقاذ البحري<sup>(٣)</sup>.

كما أشارت المادة (٢/٣١٣) من قانون التجارة البحرية المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ إلى

(١) أشارت المادة (١٨٠) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ : ( الإرشاد : هو التوجيه الملاحي للسفينة عند دخولها أو خروجها الميناء من قبل مرشد لقاء مبلغ معين) ونصَّت المادة (٢٦٠) من مشروع القانون البحري العراقي بأنَّه: ((إذا امتنعت السفينة الخاضعة للالتزام بالإرشاد عن الاستعانة بالمرشد التزمت بأداء رسم إضافي فضلاً عن الرسم الأصلي ويكون هذا الرسم الإضافي من الدولة، كما تلتزم السفينة بدفع مبلغ تحدده الجهة الادارية المختصة ، بشرط أن لا يجاوز خمسة دنانير، إذا استغنت السفينة عن خدمات المرشد بعد حضوره إليها ، كما تلزم بدفع هذا المبلغ عن كل ساعة أو جزء من الساعة في حالة انتظار المرشد؛ بسبب تأخر السفينة عن القيام في الميعاد الذي حدده ربَّانها أو مُجهزها لمُدَّة تزيد عن ساعة)).

(2) Article 2 ((Le capitaine d'un bâtiment soumis à l'obligation du pilotage est tenu de payer le pilote, même s'il n'utilise pas ses services, quand celui-ci justifie qu'il a fait la manoeuvre pour se rendre au-devant du navire)).

(٣) وهذا ما أشارت إليه المادة (٢٠٥/أولاً) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ والتي تنص على: ((تراعي المحكمة في تحديد المكافأة تبعاً للظروف الخاصة في كل قضية الاعتبارين التاليين حسب ترتيب ذكرهما (أ) الظروف المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ ، (ب) قيمة الاشياء التي انقذت (...)).

المعنى نفسه، وكذلك أشارت المادة (١٦) من قانون الحوادث البحرية الفرنسي لسنة ١٩٦٧ المعدل ١ كانون الاول ٢٠١٠ والتي نصت على: ((تراعى المحكمة في تحديد المكافأة الأساسيين التاليين بحسب الترتيب: (أ): مقدار المنفعة التي نجحت عن الإنقاذ وجهود الأشخاص الذين اشتركوا فيه وكفاءتهم والخطر الذي تعرضت له السفينة التي انقذت والأشخاص الموجودين عليها والبضائع المشحونة فيها والخطر الذي تعرض له المنقذون والسفينة التي قامت بالإنقاذ والوقت الذي استغرقته هذه العملية والمصروفات والأضرار التي نتجت عنها وقيمة الادوات التي استعملت فيها على أن يراعى عند الاقتضاء كون السفينة مخصصة للإنقاذ. (ب): قيمة الاشياء التي انقذت واجرة النقل))<sup>(١)</sup>.

**رابعاً :- من حيث اعتبار المقابل المستحق عن تقديم الخدمة من الخسائر البحرية المشتركة:** إن رسم الإرشاد لا يُعد من الخسائر البحرية المشتركة<sup>(٢)</sup>؛ لأنه يدخل في النفقات العامة للملاحة العادية التي يتحملها مُجهز السفينة طالبة الإرشاد وحده ، ويلتزم بأدائه ربان السفينة بصفته نائباً عن المُجهز والمستفيد من هذه الخدمة والتي قام بها المُرشد، في حين أن المساعدة والإنقاذ البحريّ تعد من الخسائر المشتركة؛ لأنها من الخسائر التي يتحملها كل من الذين استفادوا من عملية الإنقاذ من مُجهز وشاحن ومؤمن، لأنها من المصروفات الاستثنائية بذلت لتحقيق سلامة الرحلة البحرية<sup>(٣)</sup>.

أما إذا انفق رسم الإرشاد في الظروف الاستثنائية لتحقيق السلامة العامة كما لو ألتجئت

(1)Article 16))La rémunération est fixée par le tribunal selon les circonstances, en prenant pour base :a) En premier lieu le succès obtenu, les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours, le danger couru par le navire assisté, par ses passagers et son équipage, par sa cargaison, par les sauveteurs et par le navire assistant, le temps employé, les frais et dommages subis et les risques de responsabilité et autres encourus par les sauveteurs ;b) En second lieu, la valeur des choses sauvées, le fret et le prix du passage.Les mêmes dispositions sont applicables )).

(٢) تعرف الخسائر البحرية المشتركة كل نقص في قيمة الممتلكات اوفناؤها بسبب حادث معين ، وهي اما ان تكون مادية او نقدية ومنها المصروفات الاستثنائية التي تتفق للسلامة العامة ، ينظر د. مصطفى كمال طه، القاقانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٤٤٦ .

(٣) د. مصطفى كمال طه ، الوجيز في القانون البحري ، المكتب المصري الحديث ، الإسكندرية ، ١٩٧٤ ، ص ٤٠٧ ، ود. جلال وفاء مجدين ، القانون البحري ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، ١٩٩٤ ، ص ٥٤١ .

سفينة إلى الميناء اضطراراً؛ بسبب حادث غير متوقع لإنقاذها من خطر يهددها ؛ فهنا يُعدّ رسم الإرشاد من الخسائر المشتركة ليس بطبيعتها بل للغاية من انقاذها، ولم يتعرض المشرع العراقي هذا في قانون الموانئ والمرافئ العراقية<sup>(١)</sup>، أما المشرع المصري فقد أشارت إليها المعنى المادّة (١/٣١٩) من قانون التجارة البحريّة المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ والتي نصّت على أنّه: ((تعدّ خسارة مشتركة كل تضحية أو مصروفات غير اعتيادية يقرها الرّبان تبذل أو تنفق ... بغيريّة السّلامة العامّة لاتقاء خطر داهم يهدد السّفينة أو الاموال الموجودة عليها)<sup>(٢)</sup>.

كما أشارت المادّة (٢٤) من قانون رقم ٦٧ لسنة ١٩٦٧ الخاص بالحوادث البحريّة الفرنسي المعدل في ١ كانون الاول ٢٠١٠ والتي نصّت على ان ((الخسائر العامّة والنفقات الاستثنائية من اجل السلامة البحريّة تدخل ضمن نفقات الرحلة البحريّة))<sup>(٣)</sup>، وأكدت ذلك أيضاً القاعدة (١٠) من قواعد يورك وانفريس لسنة ١٩٩٤ (( النفقات في ميناء اللجوء )) والتي يقصد بها في حالة لجوء السفينة إلى الميناء لتفادي خطر يهددها ، كما لو اخطر الرّبان بسبب استثنائي اللجوء إلى أحد الموانئ لتفادي خطر يواجه السفينة والحمولة ، أو كان اللجوء إلى الميناء لاصلاح السفينة من عطل كان يعرضها للخطر<sup>(٤)</sup>.

**خامساً :- من حيث الطبيعة القانونيّة :** إنّ الطبيعة القانونيّة للإرشاد البحري<sup>(٥)</sup> هي خدمة عامة

(١) وهذا ما اشارت المادّة (٢٠٩/ثانياً/و) من مشروع القانون البحري لسنة ١٩٨٧ والتي نصّت على أنّه: ((نفقات دخول السفينة الى ميناء او مكان لجوء أو عودتها الى ميناء او مكان تحميلها نتيجةً لحادث او تضحية لضرور غير اعتيادية اخرى ومن أجل السلامة المشتركة كذلك نفقات استئناف رحلتها بشحناتها الأصلية أو بجزء منها كما يدخل في الخسائر العامة نفقات توجيه السفينة لأصلها في ميناء في ميناء أو مكان اخر غير الذي رست فيه)).

(٢) وكذلك المادّة (٢٤٦) من القانون البحري الكويتي رقم (٢٨) لسنة ١٩٨٠ نصت على: (( يعتبر خسارة مشتركة كل تضحية أو مصاريف غير اعتيادية يبذلها الرّبان )) .

(3) Article 24 (( Sont avaries communes les sacrifices faits et les depenses extraordinaires exposees pour le salut commun et des interts enges dans une expedition maritime)).

(٤) نواع الخسائر البحرية المشتركة منشور على الموقع الالكتروني <https://maraje3.com/2009/11> تاريخ الزيارة ٢٥/١١/٢٠٢٢ .

(٥) د. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، ط٣، الدار الجامعية، بيروت، ٢٠١٢ ، ص ١٧٤ ، ود.

سميحة القليوبي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة ١٩٨٧، ص ٢١٠، ود. محمد فريد العريني ود .

محمد السيد الفقهي ، القانون البحري والجوي ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بدون سنة طبع، ص ٢٨٢ ،

وينظر: Rene Rodiere ,Droit maritime,Op.Cit,n, P221-226

يؤديها المرشد باعتباره منتمياً لهيئة الإرشاد ومتبع للوائح الميناء في أداء تلك الخدمة<sup>(١)</sup>، ولا يوجد اي علاقة تعاقدية بين المرشد والزبان لانعدام كل عناصر العقد بل أنّ تلك العلاقة ينظمها احكام القانون . أمّا الطبيعة القانونية للمساعدة البحرية قد حصل خلاف في الفقه بشأن تحديدها فقدّ كيفها بعضهم على إنّها التزام عقدي في حين كيفها البعض الآخر على إنّها عمل فضولي . وهناك رأي ثالث كيفها على إنّها نظام ذو طبيعة خاصة<sup>(٢)</sup>. ونحن نرى المساعدة البحرية نظام ذو طبيعة خاصة ، لأنه تفسير للاساس القانوني لقيام المنقذين بأعمال المساعدة والإنقاذ البحريّ تفسيراً سليماً يتناسب مع ما تقتضيه طبيعة النشاط البحريّ ومبادئ العدالة والأنسانية ، لأنه يكمن في التضامن الاجتماعي الذي يربط رجال البحر بعضهم ببعض وبكل من يستطيع ان يقدم المساعدة ولو بصورة عرضية للوقوف بجانب من يحتاج الى مساعدة ودرء المخاطر التي يتعرض لها .

(١) د. كمال حمدي ، القانون البحريّ، مصدر سابق ، ص ٧٩ ، ود. رفعت فخري ابادير ، الوجيز في قانون التجارة البحرية المصري الجديد ، جامعة عين الشمس، ١٩٩٢، ص ٣٣٦، د. عبد الفضيل محمد احمد، مصدر سابق، ص ١٩٢، ود. علي جمال الدين عوض، النقل البحريّ للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٢، ص ٨٩ - ٩٠، د. هاني دو يدار، القانون البحريّ، دار النهضة العربية، بيروت، ١٩٩٥، ص ١٦٥، ويُنظر: Dor(Leopold) and villeneau ( JaCQUes)- LE remorquage en droit maritime –paris- 1959.p105-114 ومن الحجج التي استند عليه هذا الرأي هو أن المرشد ليس حر في اختيار السفينة التي يرشدها وكذلك الحال بالنسبة للزبان فهو ليس حراً في الإستعانة أو عدم الإستعانة بالمرشد كذلك فان مقابل الإرشاد ليس للأطراف أي حق سواء الزيادة أو تقليل المبلغ بل تحدده اللوائح في الميناء وان الزبان ملزم بدفع الاجر سواء استعان بالمرشد أو لا، بل هو ملزم بدفع رسم اضافي إذا لم يستعن بالمرشد في منطقة الإرشاد وان رسم الإرشاد لا يُعدّ اجرا بل رسماً تفرضه الدولة .

(٢) يُنظر تفصيل ذلك . د. نهى خالد عيسى ، المساعدة والإنقاذ البحريّ ، مصدر سابق ، ص ٦٣ .



# الفصل الثاني

## أحكام الإرشاد البحري<sup>٣</sup>

## الفصل الثاني

### أحكام الإرشاد البحري

الأصل أنَّ عملية الإرشاد البحري تتولاها الدولة لأنَّ لها السُّلطة على الموانئ فهي تُحدد السفن التي تسمح لها بالدخول أو الخروج منها أو التحرك داخلها أو بين أرصفتها، إلا أنَّ الدولة قد تخول بهذا العمل إلى جهة أخرى، وهذه الجهة المكلفة بخدمة الإرشاد البحري تختلف مسمياتها من دولة إلى أخرى، وإن كانت تتفق من حيث الدور الموكل إليها القيام به وهو عملية إرشاد السفن، إذ تتسع أو تضيق هذه المسؤوليات بحسب حجم الحركة التجارية في تلك الدولة، وذلك بحسب نشاطها التجاري مع العالم الخارجي، والمسؤولية بهذا الحجم يجب أن تسند إلى فريق من المرشدين البحريين المتخصصين، الذين يتمتعون بكفاءة عالية، سواء من الناحية المهنية أم الاخلاقية، فإنَّ الاخطاء أو اللامبالاة قد تسبب أضراراً فادحة تكلف الدولة والاقتصاد الوطني خسارة كبيرة، ومن هنا كانت هيئة الإرشاد البحري هي الجهة المختصة في تسيير عمليات الإرشاد داخل الموانئ .

وعليه سنتعرف على الجهات المختصة عن عمليات الإرشاد البحري، والتعرف على الشخص المكلف للقيام بهذه المهمة والذي يطلق عليه اسم المرشد البحري، والشروط الواجب توفرها فيه، والاثار المترتبة على عملية الإرشاد البحري، من حيث التزامات المرشد البحري وحقوقه المتمثلة بالتزامات ربان السفينة الخاضعة للإرشاد .

## المبحث الأول

### الجهات ذات العلاقة بعملية الإرشاد البحري

بما أن الإرشاد عملية بحرية ملاحية فنية يقوم فيها المرشد بتوجيه الرّبان إلى خط السير الواجب إتباعه عند الدخول أو الخروج من مناطق مُحددة في الميناء، تسمى مناطق الإرشاد، أو عند عبور القناة الملاحية ذات مساحات واتساعات مختلفة، لما تحمله القنّوات من أهمية بالنسبة للنقل البحري على الخصوص والتجارة الدولية على العموم، لذا تظهر الحاجة لتنظيم عملية الإرشاد البحري في الموانئ على تقديم أفضل أداء واقصى مساعدة لربابنة السفن .

وتتم هيكلية العملية في كلّ الموانئ بواسطة إحداث هيئات مختصة بإدارة هذا المرفق فهي تتفق في اهدافها وإن اختلفت في طبيعتها من ميناء إلى آخر، ومن دولة إلى أخرى، ولإلمام بذلك أكثر لا بُدّ لنا من تقسيم المبحث إلى مطلبين إذ نتناول في المطلب الأول الجهة المختصة بإداء عملية الإرشاد البحري، أمّا المطلب الثاني سنخصّصه إلى القائم بعملية الإرشاد البحري وهو ( المرشد ) إذ سوف نتعرف في الفرع الأول على تعريف المرشد البحري والفرع الثاني على الشروط الواجب توفرها فيه وكالاتي:-

## المطلب الأول

### الجهة الإدارية

إنَّ الجهة المختصة بإدارة عملية الإرشاد البحري، هي هيئة الإرشاد ويطلق عليها أيضاً اسم محطة إرشاد السفن أو مركز السيطرة البحرية (La station de Pilotage)، وتتمتع المحطة في كُلِّ الموانئ باحتكار فعلي لعمليات الإرشاد ، ويوجد داخل هذه المحطات المعدات الخاصة بالإرشاد، لكي يتمكن المرشدون من القيام بواجباتهم عند القيام بعمليات الإرشاد .  
ولبيان هذه الجهة أكثر توضيحاً، سنتناولها في كُلِّ تشريع على حدى، لذا سنقسم هذا المطلب على ثلاثة فروع ، الأول للجهة الادارية المختصة بعملية الإرشاد البحري في التشريع العراقي ، والثاني للتشريع المصري ، أمّا الثالث سنخصّصه للتشريع الفرنسي .

### الفرع الأول

#### إدارة الإرشاد البحري في التشريع العراقي

ففي التشريع العراقي توجد المحطة الرئيسة وهي مركز السيطرة والتوجيه البحري في مقر الشركة العامة للموانئ العراقية في المعقل في مدينة البصرة ، وأنَّ الجهة المسؤولة عن الإرشاد البحري في الموانئ العراقية هي المنشأة العامة لموانئ العراق<sup>(١)</sup>، وقد أشارت إليه المادة (١/ثالثاً) من قانون الموانئ والمرافئ رقم (٢١) لسنة ١٩٩٥ ((المنشأة \_ المنشأة العامة لموانئ العراق)) وهي تختص بأعمال إدارة الموانئ العراقية، إذ توجد سبعة موانئ تجارية ونفطية رئيسة في العراق وهي كل من ميناء أم قصر وهو اكبر الموانئ وافضلها واهمها وميناء المعقل وهو من اقدم الموانئ ويقع على شط العرب ، وميناء ابو فلوس يقع في قضاء ابوالخصيب وهو اصغر الموانئ وميناء خور الزبير يقع على خور الزبير يستقبل السفن التجارية ، وميناء خور العمية وهذا الميناء مخصص لتصدير النفط ، وميناء البصرة النفطي وهو كذلك مخصص لتصدير النفط ، وميناء الفاو الكبير قيد الانشاء يقع في شبه جزير الفاو، وقد أوكل قانون الموانئ والمرافئ أعلاه في المادة (٥/سادساً) إصدار تعليمات لتنظيم عمليات الإرشاد ومهام المرشدين بموجب القواعد

(١) تم تأسيس الشركة العامة لموانئ العراق بالقانون ١٩٩٩ بتاريخ ١/١/١٩٩٩ ، وتم تسجيل الشركة استناداً الى المادة (٦) من قانون الشركات العامة رقم (٢٢) لسنة ١٩٩٧ منشور على الرابط الآتي

<http://wiki.dorar-aliraq.net/iraqilaws/lawl> تاريخ الزيارة ٢٢/٨/٢٠٢٢ .

والإجراءات والممارسات المقبولة عموماً، إلا أنَّ قانونَ الهيئةِ البحريَّةِ العراقيَّةِ العليا رَقَمَ (١٨) لِسَنَةِ ٢٠١٩ عدَلَ هَذَا الحِكمَ وأشارَ في المَادَّةِ (٥/خامساً) بأنَّ من مهامِ الهيئةِ البحريَّةِ العراقيَّةِ العليا الَّتِي أنشأها هَذَا القَانُونُ أن: (( تتولَّى الهيئةُ المهامَ الاتيةَ : تَنْظِيمَ أَعْمَالِ الإرشادِ والقَطْرِ البحريِّ وأنشطةِ المِلاحَةِ البحريَّةِ في المِياهِ العراقيَّةِ إذ تُعَدُّ هذه الهيئةُ مسؤولةً عن خدماتِ الإرشادِ، وعن إدارةِ المِيناءِ والاشرافِ على الخدماتِ الَّتِي تُقدِّمُ للسُّفُنِ الداخلةِ والخارجةِ والقَطْرِ البحريِّ ، وَعِنْدَ الرجوعِ إلى تَعْلِيمَاتِ المَوَانِي والمرفأىِ العراقيَّةِ رَقَمَ (١) لِسَنَةِ ١٩٩٨ نجدُ أنَّ من مهامِ مديرِ الشَّرِكَةِ العامَّةِ للموانئ تعيينَ مديرٍ لكلِ محطةٍ إرشاديةٍ يطلقُ عليه اسمُ رئيسِ المُرشِّدينَ ويقصدُ به استناداً لِلْمَادَّةِ (١/هـ) من التَّعْلِيمَاتِ المذكورةِ أعلاه (( أي شخصٌ يتولَّى إدارةَ شُؤونِ المُرشِّدينَ على محطةِ الإرشادِ الَّتِي يكونُ هو رَبَّانِها ، شريطةَ أن يكونَ بدرجةٍ مُرشِدٍ بحريٍّ أولٍ أوربَّانٍ بحريٍّ )) .

علماً إنَّ لكلِ ميناءٍ من المَوَانِيِ العراقيَّةِ محطةَ إرشادٍ (pilotage station) خاصةً به وهذا ما أشارت إليه المَادَّةُ (١/ ف) من تَعْلِيمَاتِ المَوَانِيِ والمرفأىِ العراقيَّةِ رَقَمَ (١) لِسَنَةِ ١٩٩٨ قد عرفت ((محطة الإرشاد: اية سفينة أو جسم عائم معد أو مخصص للقيام في اعمال السيطرة البحريَّة))، وهذه المحطة تتمتع باحتكار فعلي لعمليات الإرشاد الَّتِي يتولَّى إدارتها رئيسُ مُرشِّدينَ وفقاً للإرشادات المُحدَّدة بالأنظمة الداخلية لمحطات الإرشاد وتوضع محطة الإرشاد للميناء تحت سُلْطَةِ رئيسِ المُرشِّدين<sup>(١)</sup>.

(١) ومن خلال زيارتي الى مقر قسم السيطرة والتوجيه البحري في مقر الشركة العامة للموانئ العراقية في تاريخ ٢٠٢٢/١١/٢١ واللقاء مع ربَّانِ اعلى البحار طيف صبري حميد معاون مدير قسم السيطرة والتوجيه البحري قال هنا في العراق يطلق على المُرشِدِ البحري (الدليل البحري) وكذلك عند الرجوع إلى كتيب أوامر الدلالة البحريَّة الصادر من الشركة العامة للموانئ العراقية كذلك يطلق على المُرشِدِ البحري (دليل بحري)، وكذلك عند الرجوع إلى قانون الخدمة البحريَّة العراقي رَقَمَ (٢٠١) لِسَنَةِ ١٩٧٥ في المَادَّةِ (٨٩) في جدول رَقَمَ (١) وظائف الضباط البحريين /عنوان الوظيفة حدود الراتب بالدينار (١٨. دليل بحري اول ٥٠ . ١٥٠) .

## الفرع الثاني

### إدارة الإرشاد البحري في التشريع المصري

أمّا في مصر سابقاً كانت الجهة المكلفة بإدارة الإرشاد البحري هي هيئة تُسمى (هيئة الإرشاد البحري)، ونلاحظ بسبب حجم البلاد وكثرة موانئها وموقعها الحيوي جعلها أكثر توسعاً في تشكيل هذه الهيئة العامة للموانئ وقد قسمت المرشدين إلى درجاتٍ متعددةٍ لمسيرتهم ووظائفهم<sup>(١)</sup>. تتمتع هيئة الإرشاد في مصر بالشخصية المعنوية<sup>(٢)</sup>، ولها رأس مال خاص بها يتكون من حصيلة رسوم الإرشاد، ولا تُعدّ أموالها ملكاً للمرشدين بل للهيئة، ويمثلها رئيسها في التعبير عن إرادتها، ويتولى تمثيلها لدى الهيئات الإدارية والقضائية وتحصيل إيراداتها، وصرف رواتب المرشدين وأجور البحارة والاشراف على أعمالهم ومراقبة حسابات المحطة وجميع شؤونها<sup>(٣)</sup>.

أمّا في الوقت الحاضر فإن الإرشاد في مصر يدار من قِبَل الهيئات العامة التي تقوم بأداء هذه الخدمة، كهيئة ميناء دمياط، والهيئة العامة لميناء الإسكندرية والدخيلة، وهيئات موانئ البحر الأحمر، والتي تقوم بهذه المهمة بواسطة عدد من مرشدين الميناء وموظفيه، وهي هيئات عامة تُعدّ من أشخاص القانون العام وعمالها موظفون عموميون<sup>(٤)</sup>.

وعليه فإنّ عملية الإرشاد خدمة عامة يؤديها المرشد بوصفه موظفاً منتصباً للهيئة العامة التي تدير الميناء ويتبع في عمله قوانين الميناء ولوائحه<sup>(٥)</sup>، فمثلاً نجد أنّ إدارة الإرشاد البحري في ميناء الإسكندرية تتألف من مرشدين من ثلاث درجات، الدرجة الأولى، والدرجة الثانية، والدرجة الثالثة، وفي كلّ درجة من هذه الدرجات الثلاثة يوجد عدد من المرشدين يتم تحديدهم

(١) د. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، مصدر سابق، ص ١٦٦.

(٢) فتوى مجلس الدولة يناير سنة ١٩٥١، مجلة التشريع والقضاء ٣ - ٣٠٩ أستاذتاف مختلط الإسكندرية، ٢٢ مايو سنة ١٩٢٢. مشار إليه: د. علي حسن يونس، أصول القانون البحري، مصدر سابق، ص ٢٧٣.

(٣) د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، مصدر سابق، ص ٢٤٣.

(٤) د. علي جمال الدين عوض، المصدر نفسه، ص ٢٤٤، ود. عبد الفضيل، محمد أحمد، الإرشاد البحري، مصدر سابق، ص ٣٦.

(٥) د. مسعود يونس عطوان عطا، الجديد في الإرشاد البحري، مصدر سابق، ص ٥٩.

من قبل وزير النقل والمواصلات ويحدد وزير النقل والمواصلات اختصاصات المرشدين وشروط تعيينهم ، وترقياتهم وتقاعدهم والقواعد المتعلقة بتأديبهم<sup>(١)</sup>.

اما سابقاً فقد كان وزير الحربية يحدد بقرار منه عدد مرشدي كل درجة واختصاصاتهم وشروط تعيينهم وترقيتهم وتقاعدهم والقواعد الخاصة بتأديبهم وقد أشارت المادة (٧) من قانون تنظيم الإرشاد في ميناء الإسكندرية رقم (٩) لسنة ١٩٦٥ ، على أنه: (( تتألف هيئة الإرشاد من مرشدين من درجات ثلاث: أولى وثانية وثالثة، ويحدد وزير الحربية بقرار منه عدد مرشدي كل درجة واختصاصاتهم وشروط تعيينهم وترقيتهم وتقاعدهم وكذلك القواعد العامة بتأديبهم )) وقد أشارت المادة (٨) من القانون أعلاه على أنه: (( ويدير هيئة الإرشاد رئيس يعينه رئيس مصلحة الموانئ والمناور<sup>(٢)</sup> من قائمة متمثلة على أسماء ثلاثة يرشحهم المرشدون المشتغلون من بين المرشدين المشتغلين أو المتقاعدين الذين أمضوا عشر سنوات، في الخدمة كمرشدين من الدرجة الأولى، ويكون تعيين رئيس هيئة الإرشاد لمدة خمس سنوات، ويجوز إعادة ترشيحه ويجب عرض القائمة المشار إليها على رئيس مصلحة الموانئ والمناور قبل انقضاء مدة الرئيس ثلاثة أشهر على الأقل، وفي حالة الخلو تعرض القائمة خلال ثلاثين يوماً من تاريخ حصوله ، وإلا كان لرئيس المصلحة أن يعين من يراه من بين المرشدين تتوافر فيهم الشروط المقررة في هذه المادة)).

فمن مسؤوليات الهيئات العامة لميناء الإسكندرية هو زيادة رسوم الإرشاد لميناء الإسكندرية، وتعيين المرشدين والعاملين لهيئة الغاز، وطائفة من مرشدين ميناء الإسكندرية بالهيئات العامة لميناء الإسكندرية، واحتساب مدة الخدمة السابقة لهم في المعاش، وتنظيم الإرشاد بميناء الإسكندرية وتعديل بعض احكام القانون.

كما نلاحظ فيما يتعلق بتنظيم الإرشاد والمرشدين في ميناء دمياط، بأنه الهيئات العامة لإدارة ميناء دمياط هي التي تنظم عملية الإرشاد والمرشدين وفق للقواعد التي تصدرها اللائحة التنظيمية لمجلس إدارة الميناء نفسه سواء فيما يتعلق بتعيينهم أو وظائفهم ومرتباتهم وبدلاتهم

(١) د. كمال حمدي . القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٧٠٣ ، د . محمود سمير الشراوي ، مصدر سابق ، ص ٥٧٣.

(٢) المنارة البحرية : برج أو مبنى يقع بالقرب من الساحل أو في عرض البحر ويبعث الضوء من أعلاه عن طريق مصدر ضوئي كالمصابيح أو الكشافات أو إشعال النار في السابق لأرشاد السفن والبحارة .

وترقياتهم وغيرها من المسائل المتعلقة بالمرشدين ومنها مكافأتهم التي تمنح لهم، وقد أشارت المادة (٥) من قانون رقم (٤) لسنة ١٩٨٦ بشأن تنظيم الإرشاد في ميناء دمياط (( يكون تعيين المرشدين وتحديد مرتباتهم وبدلاتهم ومكافأتهم وسائر اوضاعهم الوظيفية وفقاً للقواعد التي تصدر بها لائحة من مجلس إدارة الهيئة)).

بالنسبة لقناة السويس التي تربط بين البحر الابيض المتوسط والبحر الأحمر فإن لها وضع خاص، إذ تتولى هيئة قناة السويس ادارة الإرشاد في ميناء السويس، بموجب قانون رقم (١٦١) لسنة ١٩٥٩ بشأن تنظيم إرشاد السفن في ميناء السويس ، وتقدم هذه الخدمة عن طريق مرشدين ولا يجوز ان يمارس الإرشاد إلا من كان مخولاً بالإرشاد وقد تمت إجازته من قبل سلطات مختصة ، كما لا يجوز أن تقوم بعملية الإرشاد إلا للسفن المصرح لها بعملية الإرشاد البحري وهي السفن المصرية<sup>(١)</sup>. وقد الغي القانون أعلاه بقانون رقم (٦) لسنة ١٩٩٥ في شأن تنظيم الإرشاد في موانئ الهيئات العامة لموانئ البحر الأحمر .

أمّا موانئ البحر الأحمر فإن الجهة المختصة فيها هي الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر إذ يكون لها اختصاص في تحديد مناطق الإرشاد كما يجوز ان يكون لقرار من وزير النقل والمواصلات ان يضع مناطق إرشاد أخرى أو بتعديل حدودها أو حذفها<sup>(٢)</sup>، وتتولى الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر تعيين المرشدين وتحديد مراتبهم وبدلاتهم ومكافأتهم وسائر اوضاعهم الوظيفية وفق قواعد تصدرها لائحة مجلس إدارة الهيئات العامة لموانئ البحر الأحمر<sup>(٣)</sup>. كما لا يجوز القيام بالإرشاد في موانئ الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر إلا المرشدين أو الأفراد من ذوي الخبرة الذين يصرح لهم بذلك، من رئيس مجلس إدارة الهيئة .

(١) د. محود سمير الشرقاوي ، القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٧٧٤ .

(٢) ينظر: المادة (٢) من قانون رقم (٦) لسنة ١٩٩٥ في شأن تنظيم الإرشاد في موانئ الهيئات العامة لموانئ البحر الأحمر .

(٣) نصت المادة (٤) ( من قانون رقم (٦) لسنة ١٩٩٥ في شأن تنظيم الإرشاد في موانئ الهيئات العامة لموانئ البحر الأحمر (( يكون تعيين المرشدين وتحديد مرتباتهم وبدلاتهم ومكافأتهم وسائر أوضاعهم الوظيفية وفقاً للقواعد التي تصدر لائحة من مجلس إدارة الهيئات العامة للبحر الأحمر وذلك دون التقيد بالنظم والقواعد الحكومية )) .



### الفرع الثالث

#### إدارة الإرشاد في التشريع الفرنسي

إن إدارة عملية الإرشاد في فرنسا تأخذ صفة الخدمة العامة ، وفي هذا النظام يتم جمع المرشدين في نقابة عامة ويتم توزيعهم على محطات إرشاد مستقلة في إدارتها، والمرشدون الذين يعملون في الموانئ الفرنسية أشخاص مكلفون من قبل الدولة ولهم صفة الموظف العام وهذا ما أشارت إليه المادة (١) المعدلة بموجب الأمر ١٣٠٧ تشرين الأول ٢٠١٠ من قانون رقم ٢٨ آذار ١٩٢٨ المعدل في ١ كانون الثاني ٢٠١٥ الخاص بنظام الإرشاد في المياه البحرية نصت على (( يتكون الإرشاد من المساعدة التي يقدمها إلى الربانة من قبل أشخاص مكلفين بذلك من قبل الدولة ... ))<sup>(١)</sup>. وهؤلاء الأشخاص يقومون باستثمار أموالهم في شراء معدات المحطة من زوارق إرشاد واجهزة الاتصال وطائرات وجميع المعدات التي تستخدم في الإرشاد البحري، وهذا الاستثمار يخضع إلى موافقة الإشراف الإداري التابع إلى الدولة، والمرشدون يمتلكون حصص متساوية بأصول تلك المعدات في تلك المحطة وبعد إصدار الترخيص لهم بمزاولة مهنة الإرشاد في الميناء من الشؤون البحرية يخضعون للسلطة الإدارية تحت إشراف رئيس المنطقة، وهذا ما أشارت إليه المادة (٢٢) المعدلة بالأمر ١٣٠٧ في ٢٨ تشرين الأول سنة ٢٠١٠ في الباب الثالث من قانون (٢٨) لسنة ١٩٢٨ المعدل ١ كانون الثاني ٢٠١٥ الخاص بنظام الإرشاد في المياه البحرية والتي نصت على: (( في المحطات التي تكون فيها المعدات ملكاً للمرشدين يجوز للمرشدين، خلال فترة ستة أشهر من تاريخ صدور هذا القانون ، وبعد تفويض من وزير المسؤول البحرية التجارية القيام بالاستغلال على أساس جماعي، إذا لم تكن المعدات ملكاً للمرشدين، فيحق للمرشدين شرائها وفقاً للشروط التي يحددها الوزير المسؤول عن البحرية التجارية ))<sup>(٢)</sup>.

<sup>(١)</sup>Article 1' ((Le pilotage consiste dans l'assistance donnée aux capitaines par un personnel commissionné par l'Etat pour la conduite des navires à l'entrée et à la sortie des ports, dans les ports, rades et eaux maritimes des fleuves et des canaux)).

<sup>(٢)</sup>Article 2 ((pilotage est la propriété des pilotes, ceux-ci peuvent, dans un délai de six mois à dater de la promulgation de la présente loi, et ultérieurement sur l'autorisation du ministre chargé de la marine marchande, en entreprendre l'exploitation...)).

وتتكون محطة الإرشاد في الموانئ الفرنسية من ثلاث أقسام: القسم الأول مجموع المرشدين الذين يعملون في تلك المحطة ويملكون معداتهم في التساوي ، والقسم الثاني هو المحطة ومهمتها تنظيم وإدارة عملية الإرشاد البحري في الميناء وتخضع هذه المحطة بإدارتها إلى إدارة الشؤون البحرية في تلك المنطقة ويكون مديرها معين بوظيفة يتم تعيينه من قبل رئيس الاتحاد المهني للمرشدين ، أما القسم الثالث هو الاتحاد المهني للمرشدين ( نقابة المرشدين ) ، وهذا الاتحاد أو النقابة تكون مسؤولة عن نفقات تشغيل المحطة يرأسها رئيس مرشدين يتم انتخابه كل سنتين من قبل مجموع المرشدين وهذا الرئيس يقوم بإدارة وتوجيه موظفي المحطة ويساعده في إداء واجباته ثمانية مرشدين يتم كذلك انتخابهم<sup>(١)</sup>، ويخضع المرشدون إلى سلطة وزير النقل عندما يكونون على متن سفن الإرشاد أما إذا كانوا متواجدين في المحطة فأنهم تمارس عليهم سلطة مسؤول الشؤون البحرية وهذا ما أشارت إليه المادة (١٣) المعدلة بالأمر (١٦٧٠) في ٣٠ كانون الأول ٢٠١٤ من قانون رقم (٦٩) لسنة ١٩٦٩ المتعلق بنظام الإرشاد، إذ نصت على أنه: ((يخضع المرشدون للسلطة التأديبية لوزير النقل عندما يؤدون واجباتهم على متن سفينة، فإن هذه السلطة تمارس بحقهم بموجب الشروط التي تحددها النصوص التنظيمية المتعلقة بالانضباط على متن السفن البحرية التجارية، وعندما لا يكونون في الخدمة على متن السفينة، أي في محطة الإرشاد يُمارس هذه السلطة مسؤول الشؤون البحرية الاقليمي المختص بالشؤون البحرية))<sup>(٢)</sup>.

<sup>(١)</sup> المرشدون البحريون، موقع خاص بالمرشد البحري الفرنسي ، على الموقع الالكتروني <https://pilotes-maritimes.com/en/recruitment> تاريخ الزيارة ٢٠ / ٨ / ٢٠٢٢ .

<sup>(٢)</sup> Article 13' ((Les pilotes sont soumis au pouvoir disciplinaire du ministre des transports. Lorsqu'ils assurent leurs fonctions à bord d'un navire, ce pouvoir s'exerce à leur égard dans les conditions fixées par les textes réglementaires relatifs à la discipline à bord des navires de la marine marchande. Lorsqu'ils ne sont pas en service à bord d'un navire, ce pouvoir est exercé par l'administrateur des affaires maritimes territorialement compétent. Celui-ci effectue une enquête au cours de laquelle il entend le pilote dans ses explications sur les faits qui lui sont reprochés)).

## المطلب الثاني

### الشخص المسؤول عن ممارسة نشاط الإرشاد البحري

إنَّ الجهة المختصة بالقيام بالإرشاد البحري من الناحية العملية هو المرشد البحري، ولغرض بيان مفهوم المرشد البحري، لا بُدَّ لنا من بيان تعريفه من الناحية التشريعية والفقهية والشروط الواجب توفرها لتعيين المرشد البحري، لذا سنقسم هذا المطلب إلى فرعين، الفرع الأول لتعريف المرشد البحري والفرع الثاني للشروط الواجب توفرها فيه.

### الفرع الأول

#### تعريف المرشد البحري

أخذت التشريعات الخاصة بالعمل البحري الدولي والوطنية على عاتقها مهمة وضع تعريف للمرشد البحري، بغية رفع اللبس والغموض الذي قد يحيط بهذه الشخصية، فعند قيام السفن بالملاحة البحرية فإنها تحتاج إلى شخص عند دخولها الميناء أو خروجها منه، فهي تحتاج إلى الاستعانة بشخص يعلم بمداخل ومخارج الممرات المائية تجنباً للتصادم بالصخور أو الشعب المرجانية أو حطام السفن الغارقة في مياه الميناء ولم يتم إزالتها، فهذه الأشياء تعرقل سير السفن وتعرضها للخطر إذا ما ارتطمت بإحدى هذه العوائق، الأمر الذي يؤدي إلى توقف حركة الملاحة في الميناء لفترة من الزمن<sup>(١)</sup>، لذلك ظهرت أهمية المرشد في هذه العملية بصورة واضحة، الأمر الذي يتطلب منا بيان المقصود بالمرشد البحري من الناحية التشريعية والفقهية وذلك على فقرتين :

**أولاً : التعريف التشريعي :** تباينت التشريعات محل المقارنة في تعريف المرشد البحري بالنسبة للمشرع العراقي نجد أنه عرفه في المادة (١) من تعليمات الموانئ والمرافئ العراقية رقم (١) لسنة ١٩٩٨ المرشد بأنه ((هو الشخص المعين من دائرة الموانئ ومصرح له بممارسة إرشاد السفينة في الموانئ والمرافئ ومناطق الإرشاد كافة ويشمل ذلك ربان المرفأ)).

(١) د. إيمان فتحي حسن الجميل ، المساعدة البحرية ، مصدر سابق، ص ١٢٤ .

ونلاحظ في هذا التعريف قد اهتم بالجانب التنظيمي من حيث كون المرشد تابع وظيفياً للموانئ وهي التي تعينه، ولم يظهر الجانب القانوني أو الفني لعملية الإرشاد ، كما أن المشرع العراقي لم يكن موفقاً عند ذكر كلمة شخص بل يجب أن يذكر كلمة شخص طبيعي .  
أمّا التشريع المصري لم يعرف المرشد في قانون التجارة البحرية المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ ولا في القوانين الأخرى المنظمة للإرشاد البحري في الموانئ المصرية .

وكذلك المشرع الفرنسي أيضاً لم يتعرض إلى تعريف المرشد في القوانين المتعلقة بنظام الإرشاد البحري، ولكنه في قانون رقم ٢٨ آذار ١٩٢٨ المعدل في (١) كانون الثاني ٢٠١٥ عرف العمل الذي يقوم به المرشد في المادة (١) بأنه (( المساعدة المقدمة إلى الربانة بواسطة مجموعة أشخاص مكلفين بذلك من قبل الدولة لتوجيه السفن أثناء دخولها أو خروجها من الموانئ وداخل الموانئ والمراسي والمياه البحرية للأشواط والقنوات ))<sup>(١)</sup>، وحدد الحقوق والواجبات التي تقع على المرشد وحدد العقوبات التي تفرض على المرشد في حالة الامتناع عن الإرشاد.  
ثانياً : **التعريف الفقهي** : عرف أكثر من مؤلف المرشد البحري بأنه ((شخص يقوم بإرشاد ربان السفينة لدى دخولها الميناء أو خروجها منه ليجنبها الارتطام بصخور أو بأبنية ، فيحفظ السفينة كما يحفظ مباني الميناء من الحوادث ))<sup>(٢)</sup>.

وعرفه آخرون بأنه (( بأنه الشخص الذي يدل ربان السفينة على خط السير الواجب الإلتزام به لدى الدخول في الميناء أو التحرك فيه أو الخروج منه ))<sup>(٣)</sup>.

وفي هذا التعريف نص على حركة السفن داخل الموانئ ، ولم ينص على حركة السفن داخل الممرات المائية، في حين نجد أن هناك من عرف المرشد البحري بأنه (( الشخص الذي

(1) "Article 1" ((Le pilotage consiste dans l'assistance donnée aux capitaines par un personnel commissionné par l'Etat pour la conduite des navires à l'entrée et à la sortie des ports, dans les ports, rades et eaux maritimes des fleuves et des canaux.)).

(٢) د. ثروت عبد الرحيم، شرح القانون البحري السعودي، عمادة شؤون المكتبات، الرياض، ٩٨٥، ص ١٤٣.

(٣) د. مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٢٢٨ . د. كمال حمدي ، القانون البحري ، ص ٧٨٤ ، د. محمد السيد الفقهي، القانون البحري (السفينة . أشخاص الملاحة البحرية . إيجار السفينة . النقل البحري) ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، ٢٠٠٧ ، ص ٢٦٩ .

يعاون الرّبان لتوجيهه على خط السير الواجب إتباعه اثناء الدخول أو الخروج من الموانئ أو القنّات<sup>(١)</sup>. ونلاحظ من هذا التعريف أنه لم يتطرق إلى انتقال السفينة من رصيف إلى آخر أو حركتها داخل الميناء.

عرفه كذلك آخر بأنّه: (( تابع مؤقت للمُجهز في قيادة السفينة داخل وخارج الموانئ أو القنّات<sup>(٢)</sup>). وهذا التعريف كذلك منتقد لانه جعل المرشد البحري تابعاً الى المجهز ولو لفترة مؤقتة والمرشد في واقع الحال موظف في خدمة عامة ، وما يؤخذ على هذا التعريف انه أيضاً استخدم عبارة (قيادة السفينة) وهذا منتقد لان القيادة كما سنرى في بعض الأحيان تظل لرّبان ولا يتنازل عنها للمرشد، لذلك أشارت المادّة (٦٩) من تعليمات الموانئ والمرافئ العراقية رقم (١) لسنة ١٩٩٨ إلى: ((تبقى قيادة السفينة وإدارتها للرّبان اثناء قيام المرشد بعملية الإرشاد ))، كما أشارت المادّة (٩٥) من قانون التجارة البحرية المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ إلى: ((على الرّبان أن يتولى قيادة بنفسه توجيه قيادة السفينة عند دخولها الموانئ ، أو المراسي أو الانهار أو خروجها منها أو اثناء اجتياز الممرات البحرية وكذلك في جميع الاحوال التي تعترض الملاحة عقبات خاصة ولو كان الرّبان ملزماً بالإستعانة بمرشد )) .

وكذلك عرفه آخر (( شخص متخصص يقوم بتوجيه رّبان السفينة إلى خط السير الواجب الاتباع عند دخول الميناء أو الخروج منه أو عند المرور بالممرات الدوليّة ))<sup>(٣)</sup>.

والجديد في هذا التعريف، أنّه نصّ على مسألة (التخصص) والتي تعني بأنّه شخص مخول من قبل الجهة المختصة بإرشاد السفن ، كما نص على واجب المرشد البحري، في توجيه السفن في الممرات الدوليّة ، التي تسيطر عليها الدولة التابع لها المرشد البحري، وعلى الرغم من وجهة التعريف إلا أنّه اغفل عن حركة السفن داخل الموانئ في غير حالتها الدخول والخروج.

في حين عرفه آخر : ((هو موظف تعينه الموانئ يقوم بتوجيه رّبان السفينة عند دخولها الميناء أو خروجها منه أو تحركها داخل القنّات الملاحيّة ويكون عند قيامه بعملية الإرشاد تابعاً مؤقتاً لمُجهز السفينة ويعمل تحت رقابة رّبانها))<sup>(٤)</sup>.

(١) د. وهيب الاسير ، القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ١٣١ .

(٢) د. علي البارودي ، القانون البحري اللبناني ، الدار الجامعية ، بيروت ، ١٩٨٤ ، ص ١٦١ .

(٣) د. محمد بهجت قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية ، ٢٠٠٤ ، ص ٧٥.

(٤) د. عقيل حمد دوهان ، المركز القانوني للمرشد البحري ، مصدر سابق ، ص ٧٥ .

وهنا يظهر دور المُرشِد بتقديم معلومات ونصح وإرشاد للرَّبَّان ليدله على خط السير الواجب اتباعه . فالمُرشِد هو مجرد ناصح أو مستشار للرَّبَّان يدلي بما يراه لازماً لسلامة دخول السفينة الميناء أو خروجها منه أو العبور بالقناة.

نلاحظ أنَّ جميع التعريفات السابقة لم تنطرق إلى المقابل الذي يحصل عليه المُرشِد أياً كانت تسميته، سواءً سمي رسماً أو اجراً ، لذا يُمكننا أن نعرف المُرشِد البحريُّ بأنَّه (الشخص المرخص له من قِبَلِ الجهة المختصة في الدولة لتوجيه الرَّبَّان عند دخول السفينة أو خروجها من الميناء أو التحرك فيه أو في الممرات المائية التي تعينها السُّلطة المختصة مقابل رسم يحدده القانون أو اللوائح الخاصة بكل دولة) .

## الفرع الثاني

### الشروط الواجب توفرها في تعيين المُرشِد البحريُّ

إنَّ ارساء السفينة ومن عليها سالمةً إلى رصيف الميناء، موضوع نال اهتمام المُشرِّعين على الصعيدين الدولي والوطني، نظراً للمخاطر التي تحيط بالسُّفن الداخلة إلى الموانئ والخارجة منه من جهة ، وأهمية المصالح المتضمنة في الرحلة البحرية من جهة أخرى، كل ذلك يتوقف على وجود أشخاص مؤهلين مصرح لهم بممارسة هذا العمل ليصلوا بالسفينة سالمةً إلى الميناء وهذا التصريح اللازم لممارسة مهنة الإرشاد البحري لا يُمكن منحه إلاَّ بعد توفر الشروط والمؤهلات في المُرشِد البحري، إذ تتطلب كفاءة وخبرة بحرية، فإن جميع تشريعات الدول البحرية تضع شروط صحية وفنية، وخبرات ومؤهلات مهنية لممارسة هذه المهنة، لذا يجب على المُرشِد أن يتحلى بصفات عديدة، سواءً من حيث الجانب الشخصي، أو من حيث الجانب الموضوعي، فالمُرشِد الناجح هو ذلك المُرشِد الذي يتحلى بجانب كبير من الوعي والإدراك ، للقيام بهذه المهمة دون تقصير أو إهمال من جانبه، حتى لا يتسبب في وقوع خسائر وكوارث لا تحمد عقباها سواءً على السفينة طالبة الإرشاد، أو على سفن الغير، أو على الميناء الذي يعمل فيه المُرشِد، إذ إنَّ هناك بعض الدول المتطورة في مجال العمل البحري، لديها موانئ كبيرة ومتعددة وبذلك تشدد على الشروط والشهادات التي تفرض على المُرشِدين البحريين وكيفية اختياره لغرض الحصول على شهادات بحرية ودورات تخصصية يخضع لها المُرشِد لغرض القيام بعملية الإرشاد ، وهذا ما سنحاول بيانه في هذا الفرع كالاتي :

### أولاً : الشروط المهنية :

حتى يستطيع المُرشِد أن يزاول مُهنة الإرشاد البحري لا بُدَّ من أن تتوفر لديه بعض الشروط المهنية وهي كالآتي:-

١- **الشهادات البحريّة** : يجب على كلّ شخص يرغب بمزاولة مُهنة الإرشاد البحري أن يحصل على شهادة الاهلية الخاصة بذلك من الهيئات البحريّة العراقيّة العليا ، وهذا ما أشارت إليه المادّة (٥/ثالثاً) من قانون الهيئة البحريّة العراقيّة العليا رقم (١٨) لسنة ٢٠١٩ والتي تنص على إن ((تتولى الهيئة المهام الآتية : اصدار وإقرار الوثائق الرسمية للعاملين في القطاع البحري والشهادات الاهلية البحريّة وهوية البحار وفقاً للقانون ))، كما تكون بحوزته عدة شهادات ومنها شهادة بحرية أساسية، بعد حصوله على بكالوريوس علوم بحرية أو دبلوم علوم بحرية صادرة من جامعة أو معهد معترف به دولياً من منظمة البحريّة العالمية ( International Maritime Organization ) أختصارها (IOM)، ففي العراق توجد هناك أكاديمية الخليج العربي للدراسات البحريّة التابعة إلى الشّركة العامّة لموانئ العراق وللأسف هذه الأكاديمية غير معترف بها في منظمة البحريّة العالمية (IOM) ولكن هذه الدّراسة معترف بها محلياً<sup>(١)</sup>، وبما أن القوانين العراقيّة تعد المُرشِد موظفاً عاماً ، فإنّ قانون الخدمة البحريّة المدنية رقم (٢٠١) لسنة ١٩٧٥ تنطبق عليه الدلالة على ذلك، فقد نصّت المادّة (١) منه على أن ((تسري أحكام هذا القانون على جميع العاملين على الوحدات البحريّة المدنية التي تمتلكها أو تستأجرها أو تديرها أي مؤسسة حكومية من ربانبة وضباط ومهندسين وبحارة وغيرهم ممن يعملون في الخدمة البحريّة المدنية الواردة عناوين وظائفهم ومهنتهم في الجداول الملحقة بهذا القانون )) وبذلك فإن المادّة (٥/٨) من قانون الخدمة البحريّة المدنية رقم (٢٠١) لسنة ١٩٧٥ فقد أشارت إلى تلك الشروط إذ نصّت على أن (( يشترط في من يعين لأول مرة في الوظائف والمهن المبينة في الجدول

(١) ومن الامثلة على هذه المعاهد :الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ومقرها في الإسكندريّة ، وكذلك اكااديمية الخليج العربي للدراسات البحريّة التي أنشأت بمقتضى القانون رقم (٢٠١) لسنة ١٩٧٥ ، وتُعدّ أكاديمية عراقية مختصة في الدراسات البحريّة ومقرها مدينة البصرة، وتتكون الأكاديمية من أقسام عدة ، منها الكلية البحريّة بفرعيها البحري والهندسي، ومركز التدريب المهني ، ومعهد الدورات، الذي هو معهد متخصص بإقامة الدورات البحريّة في اختصاصات مختلفة ، منشور على الموقع الالكتروني <https://ar.wikipedia.org/wiki/> تاريخ الزيارة ١٢/١٢/٢٠٢٢ .

الملحق بهذا القانون ، أن يكون :- حائزاً على شهادة دراسية أو مهنية بحرية تعترف بها لجنة تعادل الشهادات المؤلفة بموجب هذا القانون ، أو حائزاً على المؤهلات التي يشترطها هذا القانون المنصوص عليها في المواد (٢٣-٢٨) .

أمّا في مصر فإنّ كلا من الشهادتين بكالوريوس علوم بحرية أو معهد دبلوم علوم بحرية فإنّها معترف بها في المنظمة البحرية العالمية (International Maritime Organization). كما أنّ هناك شهادات يحصل عليها المرشد البحري ومنها شهادة الجواز البحري التي تصدر من هيئة السلامة البحرية، وتكون هذه الشهادة مرافقة للشهادة البحرية الأساسية وميزتها تجدد كل خمس سنوات، وشهادة ممارسة مهنة، ونصّت المادة (٥) من قانون رقم (٦) لسنة ١٩٩٥ بشأن تنظيم الإرشاد في موانئ الهيئات العامة لموانئ البحر الأحمر إذ نصّت على أنّه: ((لا يجوز القيام بالإرشاد في موانئ الهيئات العامة لموانئ البحر الأحمر إلا للمرشدين أو الأفراد من ذوي الخبرة الذين يصرح لهم بذلك من رئيس مجلس إدارة الهيئة)) ، والمادة (٦) من قانون رقم (٤) لسنة ١٩٨٦ بشأن تنظيم الإرشاد بميناء دمياط إذ أشارت إلى: ((لا يجوز القيام بالإرشاد في الميناء إلا للأفراد المرخص لهم بذلك)) ، وكذلك المادة (٥) من قانون رقم (٩) لسنة ١٩٦٥ بشأن تنظيم الإرشاد بميناء الإسكندرية إذ نصّت على أنّه: ((لا يجوز مزاولة مهنة الإرشاد إلا بعد الحصول على شهادة الأهلية الخاصة بذلك من مصلحة الموانئ والمناير، ولا تتحمل الحكومة اية مسؤولية عما يحدث من هلاك أو ضرر بسبب استخدام أحد المرشدين الحاصلين على هذه الشهادة))، كما يجب على المرشد أن يحصل على شهادة الكفاءة والخبرة وهذه الشهادة تمنح بالتدرج ، أي أنّ الضابط البحري يجب أن يدخل دورة إرشاد بحري ثم يمنح شهادة ممارسة مهنة وشهادة السلامة البحرية العالمية التي تسمى (ISM)، وشهادة استخدام معدات الإنقاذ وشهادة تخص الحريق وحصر العطب، وشهادة تخص أمن السفن والميناء تدعى (ISPS)، وشهادة أخرى تخص التلوث في الميناء والبحر وسلامة الامواج في البحر، وشهادة فنية تدعى بالخرائط الالكترونية التي تستخدمها السفن تدعى (ACDIS) ، وشهادة الانكليزية البحرية مضاف إليها شهادة الانكليزية العامة ونصّت لائحة المرشدين بميناء دمياط في المادة (٤) يشترط فيمن يعين مرشد أول أن يكون حاصلاً على شهادة ربان أعالي البحار ولديه خبرة



بحرية في مجال الإرشاد مدّة لا تقل عن خمس سنوات أو أن يكون قد أو مضى في وظيفة مُرشد بميناء دميّاط اربع سنوات على الأقل ) .

أما القانون الفرنسي فقد أشارت المادة (٩) من قانون رقم (٦٩) لسنة (١٩٦٩) الخاص بتنظيم الإرشاد في المياه البحريّة من شروط المتقدمين لمهنة المُرشّد البحريّ أن يكون لديهم ست سنوات من الملاحّة الفعلية على متن سفن الدولة ، أو في البحريّة التجارية واربعة سنوات أقل خدمة على متن السفن إذ نصّت المادة على ((أولاً... لديهم ست سنوات أقل خدمة على متن السفن...)) ، ونصّت المادة (٩/ثالثاً) من القانون أعلاه الخاص بتنظيم الإرشاد في المياه البحريّة على أن ((يتم تحديد الشهادات المطلوبة عند الحاجة، بشروط الملاحّة الخاصة بواسطة اللوائح المحلية للمحطة ))، ونصّت المادة (٩/خامساً) من القانون نفسه على أنّه: ((يجب استيفاء الشروط في موعد أقصاه تاريخ افتتاح التقديم)).

٢- **حيازة شهادة الكفاءة والخبرة:** ويجب أن تكون هذه الشهادة بالتدرج؛ لأنّ الضابط البحريّ يجب أن يدخل دورة الإرشاد البحريّ ويمنح شهادة مُمارسة مهنة إذ يقوم بإرشاد السفن صغيرة الحجم ذات الحمولة الصغيرة ومن ثمّ يتدرج إلى السفن المتوسطة حتى تصل إلى إرشاد السفن ذات الحمولات الكبيرة الاستثنائية مثل السفن الكبيرة العملاقة ، وشهادة الكفاءة والخبرة تعطى لكل مستوى من هذه المستويات وقد يثبت عند مستوى معين أو قد يرتقى إلى مستوى أعلى إذ يختص بإرشاد السفن الكبيرة العملاقة<sup>(١)</sup>.

٣- **أن يكون متدرباً على عملية الإرشاد البحريّ :** على المُرشّد متابعة التدريب على عملية الإرشاد عن طريق إلحاقه بالدورات التي تصقل مواهبه، وتزيد من كفاءته، ويعطى على اثرها شهادات تثبت أهليته لتولي هذه المهمة الخطيرة، ويتم تصديقها من قبل الجهة المختصة لكل دولة<sup>(٢)</sup>، وقد أشارت المادة (١/١٦) من قانون الخدمة البحريّة المدنية العراقيّة رقم (٢٠١) لسنة

(١) بيري كاستيتز، الإرشاد البحري في الاتحاد الاوربي: الأنظمة الأساسية ومُنظّمات والمسؤوليات المدنية للمرشدين ، رسالة ماجستير في قانون البحار وانشطة الموانئ، كلية الشؤون الدولية/ ٢٠٠٩ ، جامعة لوهافر، منشورة على الموقع الإلكتروني :

[https://www.memoireonline.com/10/12/6271/m\\_Le-pilotage-maritime-dans-lUnion-Europeenne-statuts-organisations-et-responsabilites-civiles.html](https://www.memoireonline.com/10/12/6271/m_Le-pilotage-maritime-dans-lUnion-Europeenne-statuts-organisations-et-responsabilites-civiles.html)

تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٨/١٣

(٢) د. محمد فريد العريني ود. محمد الفقي، القانون البحريّ، مصدر سابق ، ص ٢٧١ ، ود. مصطفى كمال طه، اساسيات القانون البحريّ ، مصدر سابق ، ص ١٦٦ .

١٩٧٥ إلى أن: ((يكون الضابط والبحار عند أول تعيينه تحت التجربة لمدة سنة واحدة في خدمة فعلية ويجب تثبيته في وظيفته بعد انتهائها إذا ثبتت كفاءته، وإلا فيجوز للمؤسسة أن تمدد مدة تجربته ستة أشهر أخرى)). ولأهمية هذا العمل البحري وخطورته نجد أن الهيئات البحرية العراقية قد اهتمت بالعمل البحري، إذ وكل إليها الكثير من المهام ومنها مراقبة وتقويم معايير التدريس وكذلك التدريب والامتحانات والاختبارات التي تحدث في المعاهد البحرية كما تعمل على معادلة الشهادات الدولية البحرية وهذا ما أشارت إليه المادة (٥/ثاني عشر) من قانون الهيئة البحرية العراقية العليا على أن ((تتولى الهيئة المهمات الآتية: مراقبة وتقويم معايير التدريس والتدريب والامتحانات والشهادات واختبارات الكفاءة في المعاهد البحرية العراقية، وتقويم ومعادلة الشهادات الدولية البحرية)).

أما بالنسبة للتشريع المصري لم يتعرض إلى شروط تعيين المرشدين في قانون التجارة البحرية المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠، وكذلك قوانين تنظيم الإرشاد في الموانئ المصرية، لكن هناك لوائح خاصة بكل هيئة تنظم شروط تعيين المرشدين ومنها لائحة ميناء دمياط، فقد نصت المادة (١٦) من لائحة المرشدين بميناء دمياط<sup>(١)</sup> رقم (٤٣) لسنة ١٩٩٣ على أن ((يوضع المرشدون المعينون لأول مرة تحت الاختبار لمدة ستة أشهر من تاريخ تسلمهم العمل، وتقرر صلاحيتهم خلال مدة الاختبار بقرار من رئيس مجلس إدارة الهيئات وإذا ثبت عدم صلاحيتهم انهيت خدمتهم إلا إذا رأى رئيس مجلس الإدارة، بناءً على اقتراح لجنة شؤون العاملين نقلهم إلى وظائف أخرى تتوفر فيها شروط شغلها))، وقد نصت المادة (١٠) من لائحة المرشدين بميناء دمياط المعدلة بقرار (١٠٢٦) لسنة ٢٠١٧ على أن ((...يكون التعيين في جميع وظائف المرشدين بامتحان وقرار من السلطة المختصة بعد موافقة لجنة شؤون المرشدين وبشرط استيفاء جميع الشروط المنصوص عليها في هذه اللائحة ماعدا وظيفة رئيس المرشدين، كما نصت المادة (٣٨) من لائحة ميناء دمياط على أن ((يمنح المرشد خلال وضعه تحت الاختبار نصف مكافأة الإرشاد المقررة للمرشدين من درجته...)).

أما بالنسبة للتشريع الفرنسي فقد نص القانون رقم (٦٩) المؤرخ لسنة ١٩٦٩ بشأن نظام الإرشاد في المياه البحرية المعدل في (١) كانون الثاني ٢٠١٥ في المادة (٩/سادساً) على أن ((تجري

(١) منشور على الرابط الأتي <http://site.eastlaws.com/GeneralSearch> تاريخ الزيارة ٢٣/٦/٢٠٢٢.

اختبارات المرشد تحت اشراف مدير الشؤون البحرية أمام لجنة تحدد تشكيلتها بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية، كما حدّد هذا المرسوم شروط إجراء الاختبارات والبرامج المعرفية المشتركة بين جميع المحطات والمطلوبة من المرشحين، ويتم تحديد الحاق برنامج المعرفة المُحدّد لكل محطة باللوائح المحلية <sup>(١)</sup>.

ونصّت المادّة (٤/٣) من قرار رقم (٢) حزيران لسنة ٢٠٢٠ المتعلق بإصدار شهادة تدريب السلامة لممارسة الإرشاد البحري في مصر، إذ نصّت على أنّه: ((مع عدم الاخلال بأحكام هذه المادّة تُعدّ الموافقة على التدريب في شهادة التدريب على السلامة لممارسة المرشد البحري ممنوحة لأي مؤسسة تدريب لديها الموافقات الثلاثة لتقديم التدريب لشهادة السلامة الاساسية والمتقدّمة، شهادة تأهيل مكافحة الحرائق وشهادة الكفاءة في قارب الإرشاد)).

#### ثانياً: الشروط الشخصية :

إنّ بعض الشروط المطلوبة في المرشد البحري لصيقة بشخصه ويتعين توفرها فيه حينما يرغب في العمل بهذه المهنة ، لكي يتمكن من تأدية أعماله بسهولة وانسيابية، ومن أهم هذه الشروط أن يكون المرشد البحري ذو كفاءة فنية عالية ومتمتعاً باللياقة البدنية والصحية كما يشترط فيه أن يحمل جنسية بلده والتي تسمح له بأن يؤدي أعماله بالصورة الصحيحة وفي اصعب الظروف وأخرى تتعلق بالسن الواجب بلوغه، لكي يسمح له بالقيام بعملية الإرشاد. لذا يشترط في المرشدين البحريين عدة شروط حتى تمكنهم من مزاوله مهنة الإرشاد البحري فلا بدّ من أن توافرها فيه وهي كالآتي:

١- **الجنسية الوطنية :** يشترط فيمن يعين لممارسة عملية الإرشاد البحري ان يحمل جنسية البلد الذي ينتمي إليه أو أن يكون متجنساً ومضى على تجنسه مدة مالا تقل عن خمس سنوات كما

<sup>(١)</sup>Article9((VI - Les concours de pilotage ont lieu, sous contrôle d'un administrateur des affaires maritimes, devant une commission dont la composition est fixée par arrêté du ministre chargé de la marine marchande. Cet arrêté définit également les conditions de déroulement des concours et les programmes des connaissances communes à toutes les stations, exigées des candidats. Le programme des connaissances particulières à chaque station est annexé au règlement local)).

يُمْكِنُ للشركة أو المؤسسة<sup>(١)</sup> أن تسمح للأجانب الَّذِينَ لديهم الخبرة في هَذَا مجال أن يُمارس عملية الإرشاد بموجب عقود خاصة ، وهذا ما أشارت اليه المَادَّة (٨) مِنْ قَانُونِ الخدمة البحرية المدنية رَقْم (٢٠١) لِسَنَةِ ١٩٧٥ إِذْ نَصَّتْ على أَنَّهُ: ((يشترط فيمن يعين لأول مرة في الوظائف والمهن المبينة في الجدول الملحق بهذا القَانُونِ أن يكون: ١- عراقي الجنسية أو متجنسا مضي على تجنسه مُدَّة لا تقل عن خمس سنوات، وللمؤسسة أن تستخدم الاجانب بموجب عقود خاصة يضعها المجلس دون التقيد بأحكام التَّشْرِيعَاتِ الَّتِي تحكم استخدام الاجانب في العِراقِ)).

أَمَّا الْمُشَرِّعُ المِصْرِيُّ فَقَدْ نَصَّتْ المَادَّة (١/١٢) من لائحة ميناء دمياط رَقْم (٤٣) لِسَنَةِ ١٩٩٣ على أَن: ((يشترط فيمن يعين في وظائف المُرشِّدين أن تتوافر فيه الشروط الاتية: ١- أن يكون متمتعاً بالجنسية المِصريَّة ..))، بحيث لَا يَجُوزُ للأجنبي مُمَارَسَةُ مِهْنَةِ الإرشاد في المَوَائِ المِصريَّة إلا بترخيص من الادارة البحرية المختصة ،أما بالنسبة للقَانُونِ الفَرَنْسِيِّ فلم يذكر مثل هَذَا الشرط لغرض مزاولة مِهْنَةِ الإرشاد البحري.

## ٢- السن القانوني لمزاولة مِهْنَةِ الإرشاد البحري :

يتطلب العمل على إرشاد السُّفُن القدرة على أداء العمل بظروفٍ مختلفة، وفي الأوقات جميعها كما يستلزم الحذر الشديد في أداؤها، وهذا الأمرُ يتطلب مقدرة يصعب على غير البالغين ممارستها ، لذا بتقديرنا إِنَّ القَوَانِينَ البحرية محل المقارنة أشارت إلى أَنَّ عمليات الإرشاد الَّتِي يستلزم ادائها مِنْ قَبْلِ مُرشد بحري بالغاً سنَّ معيناً كَأَن يكون عمر المتقدم لِمُمارَسَةِ هذه المِهْنَةِ قد أكمل سن الخامسة والعشرون من العمر. إلا اننا نجد المِشْرَع العِراقي قد ذكر في قَانُونِ الخدمة البحرية المدنية العِراقيَّة رَقْم (٢٠١) لِسَنَةِ ١٩٧٥ إِذْ أشارت المَادَّة (٢/٨) إلى هَذَا الصدد إِذْ نَصَّتْ على أَن : ((يشترط في من يعين لأول مرة بالوظائف والمهن المبينة في الجدول الملحق بهذا القَانُونِ أن يكون: اكمل السادسة عشر من العمر))<sup>(٢)</sup>.

(١) المؤسسة : هي كل شركة او مصلحة او دائرة حكومية مدنية رسمية او شبه رسمية تمتلك او تدير او تستاجر اي وحدة بحرية انظر قانون الخدمة البحرية المادة (٤/٢) رقم ٢٠١ لسنة ١٩٧٥ منشور على الرابط الأتي <http://wiki.dorar-aliraq.net/iraqilaws/law/11410.html> تاريخ الزيارة ٢٢/١١/٢٠٢٢.

(٢) قانون الخدمة البحرية المدنية العِراقيَّة رَقْم (٢٠١) لِسَنَةِ ١٩٧٥ في المَادَّة (٨٩) في جدول رَقْم (١) وظائف الضباط البحريين /عنوان الوظيفة حدود الراتب بالدينار (١٨- دليل بحري اول ٥٠ . ١٥٠) .

أما المُشَرِّعُ المِصرِيّ فنجد أن لائحة ميناء دمياط أشارت إلى ذلك في المادّة (٢/١٢) من قانون دمياط رقم (٤٣) لسنة ١٩٩٣ إذ نصّت على أنّه: ((يشترط في من يعين في وظائف المرشدين أن تتوفر فيه الشروط الآتية (( ٢. أن لا يقل عمر المتقدم إلى وظيفة مرشد بالدرجة الثالثة عن ٢٤ سنة وحاصلاً على شهادة ربّان وزاول أعمال الملاحّة على السفن بهذه الصفة مدّة لا تقل عن سنتين )) .

أما بالنسبة إلى المُشَرِّعِ الفرنسي أشارت المادّة (٩) من قانون (٦٩) بشأن تنظيم الإرشاد في المياهِ البحريّة لسنة ١٩٦٩ المعدّل في كانون الثاني ٢٠١٥ إذ نصّت على : ((أولاً - يجب ألا يقل عمر المرشحين لمهام المرشدين على الأقل اربعة وعشرون عاماً وخمسة وثلاثين عاماً على الأكثر وأن يكون لديهم ست سنوات من الملاحّة الفعلية على متن سفن الدولة أو في البحريّة التجارية، بما في ذلك أربع سنوات على الأقل في خدمة على متن سفن الدولة أو سفن الصيد لمسافات طويلة أو سفن الصيد الساحلية أو في أعماق البحار))<sup>(١)</sup>، لذا نجد من نص المادّة اشتراط السن ومدّة الخبرة اللازمة للاشتغال كمُرشد، فتطلبت أن يكون المتقدم للعمل كمُرشد بالغاً اربعا وعشرون سنة ميلادية على الأقل، وألا يتجاوز سنة الخامس والثلاثين ، وأن يكون صاحب خبرة فعلية في الملاحّة البحريّة مدّة لا تقل عن ست سنوات من الملاحّة الفعلية على سفن الدولة أو في البحريّة التجارية ، ويستثنى من العمر ما نصّت المادّة (٩/ رابعاً) من القانون نفسه بأنّه: ((وبعد التشاور بين اللجنة المحلية ، يجوز للوائح المحلية أن تنص على استثناءات لظروف السن والملاحّة التي تبررها الخدمة المحلية واحتياجات تعيين المرشدين ))<sup>(٢)</sup>.

ويتبين لنا مما تقدم أنّ هذا الشرط يهدف إلى حماية المرشد البحريّ صحياً ومعنوياً من متاعب السفر ومشاقه الناتجة عن طول عملية الإرشاد وطبيعة المخاطر التي قد يتعرض لها

<sup>(1)</sup>Artcil9 (( I - Les candidats aux fonctions de pilote doivent être âgés de vingt-quatre ans au moins et de trente-cinq ans au plus et réunir six ans de navigation effective sur des bâtiments de l'Etat ou dans la marine marchande, dont quatre ans au moins au service "pont" à bord de bâtiments de l'Etat ou de navires armés au long cours, au cabotage, à la grande pêche ou à la pêche au large)).

<sup>(2)</sup>Artcil9 ((IV - A titre exceptionnel, et après avis de la commission locale, le règlement local peut prévoir des dérogations aux conditions d'âge et de navigation justifiées par les conditions locales du service et par les nécessités du recrutement des pilotes)).

المُرشد، ومن جهة أخرى يهدف إلى ضمان سلامة السفن المُرشدة، فعندما يكون المُرشد البحري في سن قانوني معين يكون مدركاً لأفعاله ومنفذاً لمهامه المكلف بها على أكمل وجه حين يكون في سن معين ، لذلك لم تستقر اغلب التشريعات على تحديد السن الأدنى ، أمّا بالنسبة للحد الأقصى لسن ممارسة مهنة الإرشاد فلم يتطرق إليه المشرع العراقي بخلاف قوانين محل المقارنة ، إذ إنّ كل من التشريع المصري الذي حدد الحد الأقصى لمزاولة مهنة الإرشاد في لائحة دمياط رقم (٤٣) لسنة ١٩٩٣ هو ألا يزيد عن خمسين سنة والتشريع الفرنسي الذي حدد السن الأقصى للمُرشدين لممارسة أعمالهم بإرشاد السفن هو بلوغ (٣٥) سنة ، والامر الذي يجعلنا نتساءل : ماهو السن الواجب توافرها للفئات التي ترغب بمزاولة الإرشاد البحري ؟ وللاجابة على ذلك عند الرجوع لقانون التجارة البحرية العثماني والذي يُعد نافذاً حتى الآن في العراق، يتضح من خلال مراجعته ، أنه لم يحدد سناً معين لممارسة العمل البحري. فمع ذلك نعتقد من الاجدر بالمُشرع العراقي معالجة هذا الأمر ويحدد سناً معيناً لكل الراغبين بمزاولة مهنة الإرشاد في تعليمات الموانئ والمرافئ العراقية ، لذا نقترح على المشرع العراقي ايراد النص الآتي : ( كل شخص يرغب في مزاولة مهنة الإرشاد في الموانئ العراقية يلزم أن يكون قد اتم سن الخامسة والعشرون سنة على الاقل وأن لا يتجاوز سن الستين كحد اقصى ويستثنى من ذلك السن المحدد للحصول على الشهادات المنصوص عليها في المواد (٢١٨-٢٢٢) من تعليمات الموانئ والمرافئ العراقية رقم (١) لسنة ١٩٩٨ المعدل ) .

### ٣- السيرة الحسنة :

ومن شروط التعيين التي يجب أن يتحلى بها المُرشد البحري هي حسن السمعة وغير محكوم عليه بجناية أو بجنحة وهذا ما أشارت إليه المادة (٤/٨) من قانون الخدمة البحرية العراقي رقم (٢٠١) لسنة ١٩٧٥، إذ نصّت على أن يكون (( غير محكوم بجناية غير سياسية أو بجنحة تمس بالشرف ، كالسرقة والاختلاس والتزوير والاحتيال )) .

أمّا بالنسبة إلى المشرع المصري فقد أشار في المادة (٤/١٢) من لائحة المُرشدين بهيئة دمياط رقم (٤٣) لسنة ١٩٩٣ ((يشترط في من يعين في وظائف المُرشدين أن تتوفر فيه الشروط الاتية: ٤- أن يكون حسن السيرة والسلوك وغير محكوم عليه بجنحة أو جناية تخل بالشرف)).

أمّا بالنسبة إلى المُشَرِّعِ القَرْنِيِّ لم يشر إلى هذا الشرط في القَوَانِين المنظمة لعملية الإرشاد البحري .

#### ٤- اللياقة الصحية و البدنية :

عملية الإرشاد البحري بطبيعتها من أكثر الأعمال صعوبة وخطورة ، ولعل السبب في ذلك يعود إلى أنّ سفينة الإرشاد تقوم بمهمتها في ظل أجواء يكتنفها الكثير من المخاطر الجسمية والتي تؤدي في بعض الاحيان إلى غرقها ومن عليها، ومن هنا تبرز أهمية اساس انفراد القانون البحري بقواعد وانظمة قانونية خاصة به، إزاء تلك الطبيعة الخطرة والظروف الصعبة التي تحيط بالمرشد البحري أثناء قيامه بمهامه فقد حرصت التشريعات الدولية والوطنية على ضرورة أن يتمتع المرشد البحري بشروط صحة اللياقة البدنية وهذه الشروط التي يلزم توافرها في تعيين المرشد البحري هي الشروط الصحية والبدنية التي تمكنه من مجابهة المخاطر التي قد تواجهه أثناء رحلته<sup>(١)</sup>، أي تكون له القدرة على تحمل المشاق المعتاد عليها أثناء إرشاده للسفن أو في حالة سفر المرشد مع السفينة المرشدة إذا دعت الظروف لذلك، وخلوه من كل ما من شأنه أن يعرقل قيامه بعمله، نجد أنّ المُشَرِّعَ العراقيّ لم يتعرض لهذا الشرط في قانون الموانئ وكذلك في تعليمات الموانئ والمرافئ العراقية إلى الشروط الصحية الواجب توافرها في المرشد البحري ، ومن ثمّ يتعين الرجوع في هذا الصدد إلى قانون الخدمة البحرية المدنية العراقيّ في المادة (٣/٨)، إذ أشارت إلى ((يشترط في من يعين لأول مرة في الوظائف والمهن المبينة في الجدول الملحقة بهذا القانون أن يكون: ٣... ناجحاً في الفحص الطبي، وسالماً من الأمراض المعدية، ومن الأمراض والعاهات الجسمية والعقلية التي تمنعه من القيام بالوظيفة المعين لها بموجب قرار من السلطة الطبية المختصة )) ، وكذلك في نظام اللياقة الصحية العراقي رقم (٥) لسنة ١٩٩٢ فقد نص في المادة (٦/١١ هـ) على أن ((هـ: تراعي المقاييس الآتية الخاصة بدرجة الرؤيا عند طالبي التوظيف في الوظائف المبينة أدناه... ربّان بحري على أن يكونوا جميعاً سالمين من عمى الألوان والعمى الليلي، دليل بحري تحت التدريب أو ما يساوي نظره ٦/٦ ... ))<sup>(٢)</sup> ، ومن

(١) د. محمد السيد الفقي، د. محمد فريد العريني ، القانون البحري والجوي ، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠٠٣ ، ص ٢٤١ .

(٢) نظام اللياقة الصحية العراقي رقم (٥) لسنة ١٩٩٢ منشور على الموقع الالكتروني <http://wiki.dorar- aliraq.net/iraqilaws/law/14339.htm> تاريخ الزيارة ٢٢/٨/٢٠٢١ .



خِلَالِ نُصُوصِ المواد اعلاه نُلاحظُ أن الشروط الصحية أمر الزامي يجب توفرها في المُرشِد البحري لغرض مُمارَسة عملية الإرشاد البحري وبدونه لا يستطيع مُمارَسة عمله .

أما المُشرِّعُ المصري فَقَدْ ذكر في لائحة المُرشِدِين بهيئة ميناء دمياط رَقَم (٤٣) لِسَنَةِ ١٩٩٣ في شروط تعيين المُرشِدِين إذ نصَّت في المادَّة (٨) على ((تحدد قواعد اللياقة الطبية للمُرشِدِين طبقاً للشروط الواردة في هَذَا القَرار والجداول المرفقة له)).

أما المُشرِّعُ الفرنسي فَقَدْ أشار إلى هَذَا الشرط في المادَّة (٩/ ثانياً) من القَانُونِ رَقَم (٦٩) لِسَنَةِ ١٩٦٩ المتعلق بِنِظَامِ الإرشاد في المياه البحرية المُعدَّل في ١ كانون الثاني ٢٠١٥ على ((أن يجتازوا الفحص الطبي لصلاحيتهم لمهام المُرشِد بالشروط التي يصدر بها قَرار من الوزير المكلف بالبحريَّة التجارية)) <sup>(١)</sup>، ويجري الاختبار بين المتقدمين تحت اشراف الجهة الادارية وفقا لقواعد محددة للمواد وهذا ما أشارت إليه المادَّة نفسها (٩/ سادساً) إذ نصَّت على أن: (( تجري اختبارات المُرشِد تحت اشراف مدير الشؤون البحريَّة أمام لجنة تحدد تشكيلتها بقَرار من الوزير المكلف بالبحريَّة التجارية)) <sup>(٢)</sup>، وَلَا يَجُوزُ مخالفة شروط التعيين إلا لأسباب محلية حيث أجاز قَانُونِ رَقَم (٦٩) لِسَنَةِ ١٩٦٩ المتعلق بنظام الإرشاد في المياه البحريَّة أن يتم شغل الاماكن الخالية بمُرشِدِين، تم الاستغناء عنهم في مراكز الإرشاد التي يقل نشاطها، وَمِنْ ثَمَّ تستبعد جزءاً من مُرشِدِيها، كل ذلك بشرط اجراء اختبارات خاصة بين هؤلاء المُرشِدِين ، وهذا ما أشارت إليه المادَّة (١٠) إذ نصَّت المادَّة على ((عدم التقيد بأحكام المادَّتَيْن (٨ و ٩) من هَذَا القَانُونِ يجوز

(1) "Article9(( II - Ils doivent satisfaire à une visite médicale d'aptitude aux fonctions de pilote dans les conditions fixées par arrêté du ministre chargé de la marine marchande)).

(2) "Article9" ((VI - Les concours de pilotage ont lieu, sous contrôle d'un administrateur des affaires maritimes, devant une commission dont la composition est fixée par arrêté du ministre chargé de la marine marchande. Cet arrêté définit également les conditions de déroulement des concours et les programmes des connaissances communes à toutes les stations, exigées des candidats. Le programme des connaissances particulières à chaque station est annexé au règlement local)).



حجز الاماكن الإرشادية الموجودة في المحطات الإرشادية وتخصيصها عن طريق اختبارات خاصة للمرشدين العاملين في المحطات التي لوحظ فيها انخفاض دائم في النشاط،...))<sup>(١)</sup>.

ويخضع المرشدون طوال مدة خدمتهم لفحص طبي سنوي، يتم بمعرفة طبيب تحددته جهة الادارية لتأكد من سلامتهم الجسدية واستمرا لياقتهم البدنية، وهذا ما أشارت إليه المادة (١١/أولا) من القانون أعلاه (( يخضع المرشدون في مسار حياتهم المهنية لفحص طبي سنوي امام طبيب البحارة المختص اقليميا الذي يهدف إلى التحقق من أنهم مستوفون متطلبات اللياقة البدنية المحددة ))، وقد حددت الفقرات (ثانياً، وثالثاً، و رابعاً، وكذلك خامساً) من المادة نفسها أوضاع هذا الفحص الطبي، وكيفية التظلم منه والبت في التظلم، أما إذا اكتشف طبيب البحري المختص، أثناء احدى هذه الزيارات أو في اي ظرف آخر، سبباً لعدم اللياقة البدنية للواجب، يتم احالة المرشد إلى لجنة فحص محلية، وفي ضوء الرأي الذي تبديه لجنة الفحص المحلية ، وإذا لزم الأمر من قبل لجنة الفحص الطبي المحلية، يجوز لمدير الشؤون البحرية عزل المرشد من المديرين التنفيذيين، كما يتم تحديد لجنة اللياقة البدنية المحددة بواسطة لجنة الفحص الطبية المحلية بأمر من وزير النقل.

كما أشار القرار الفرنسي الصادر في ١٧ نوفمبر لسنة ١٩٦٩ الذي ينظم شروط الكفاءة الصحية والبدنية التي يجب توفرها في المرشحين لممارسة مهنة الإرشاد والمعدل بقرار ٢ كانون الثاني لسنة ٢٠٢٠ الخاصة بإصدار شهادة تدريب السلامة لممارسة الإرشاد البحري إذ نصت في المادة (١/٢) على أن (( يتم إصدار شهادة تدريب السلامة للقيادة البحرية للمرشحين الذين يستوفون معايير اللياقة الطبية المطلوبة للملاحة ))<sup>(٢)</sup>، كما أشارت المادة (٣/٢) من المادة

(1)"Article9"(( VI - Les concours de pilotage ont lieu, sous contrôle d'un administrateur des affaires maritimes, devant une commission dont la composition est fixée par arrêté du ministre chargé de la marine marchande. Cet arrêté définit également les conditions de déroulement des concours et les)).

(2)Article 2 ((1.Le certificat de formation à la sécurité pour l'exercice du pilotage maritime est délivré aux candidats qui :1. Satisfont aux normes d'aptitude médicale requises pour la navigation ))).

نفسها على أن: ((اجتياز الدورة بنجاح لإثبات أن المرشحين قد استوفوا الحد الأدنى من معايير الكفاءة المُحدَّده على وفق الشروط))<sup>(١)</sup>.

ويبدو من هذا الشرط أن مهنة الإرشاد البحري تتطلب خلو المرشد البحري من الأمراض المُزمنة أو الأمراض الخطرة التي قد تعرضه هو وباقي البحارة أو المسافرين أو البضائع للخطر، وحتى يتمكن المرشد من ممارسة عمله بكفاءة عالية، لأن الأشخاص غير اللائقين صحياً وبدنياً محرومون من اكتساب صفة المرشد البحري .

٤ . امتلاك المرشد ثقافة عامة مع اتقان بعض اللغات: يشترط في المرشد أن يمتلك حس وطني وامني واللباقة في الكلام ؛ لأنه يُعدُّ السفير النموذجي الأول والآخر الذي يكون على المحك مع الجنسيات الأجنبية الداخلة أو الخارجة من البلد<sup>(٢)</sup>، ومن الشروط الأخرى التي يجب أن يتحلى بها المرشد البحري هو أن يمتلك معلومات عامة عن البلد والمنطقة البحرية التي يعمل بها وبالتأكيد سوف يسأل في مجالات متعددة من السفن الداخلة الأجنبية فيجب عليه ان يحتوي بعض هذه المعلومات الاساسية ليتمكن الاجابة عليها بشكل وافي، كما يجب على المرشد البحري أن يُجيد بعض اللغات الأجنبية فضلاً عن اللغة العربية حتى يتمكن من التعامل مع السفن الأجنبية الداخلة والخارجة من الميناء وإرشادها والرد على أي سؤال موجه إليه من قبلها، وهذا الشرط جاءت النصوص المتعلقة بنظام الإرشاد في التشريعات محل المقارنة خالية منه، ولكن من خلال اللقاءات والزيارة العملية إلى الشركة العامة للموانئ العراقية، وجدنا هذا الشرط من الشروط التي لا بُدَّ للمرشد من التمتع به حتى يتمكن من أداء عمله بصورة جيدة .

ونستنتج مما تقدم أن مزاولة عملية الإرشاد البحري أمر غير متاح لكل شخص، بل لا بُدَّ من وجود معايير معينة والتي تُعدُّ بمنزلة شروط يجب توافرها في كل من يرغب بمزاولة مهنة المرشد البحري، وهذه الشروط إما أن تتعلق بعمل المرشد كشرط الشهادات البحرية والتدريب وشرط الخبرة الذي يتطلب أن يكون الشخص حاصلاً على شهادة تسمح له بممارسة عمله أو

<sup>(١)</sup>Article2((3. Ont subi avec succès une évaluation permettant de démontrer que les candidats ont atteint la norme de compétence minimale définie dans cette même annexeI).

<sup>(٢)</sup> إشارة إلى المقابلة الشخصية مع ربّان اعالي البحار اقدم عادل علي دشر، معاون المدير الشركة العامة للموانئ للشؤون الادارية والمالية ، بتاريخ ٢٠٢٢/١١/٢١ ، وموقع المرشد البحري على اليوتيوب (يوميات مرشد بحري) <https://youtube.com/@seapilot.9672> تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/١١/٢٣ .

تتعلق بالمرشد ذاته وتسمى بالشروط الشخصية ، لأنها لصيقة بشخص المرشد البحري كشرط السن القانوني الذي يهدف أن يكون الشخص بالغاً سناً معيناً بغية التغلب على المتاعب التي قد تواجهه وهو في البحر ، الأمر الذي يصعب على غير البالغين القيام به ، وشرط اللياقة الصحية والبدنية الذي يُعدُّ الأساس الذي به يستطيع المرشد البحري مجابهة الظروف القاسية في البحار أثناء قيامه بعملية الإرشاد البحري .

## المبحث الثاني

### الآثار المترتبة على عملية الإرشاد البحري

تنشأ فيما بين الرّبان كئائب للمُجهز وبين المرشد البحري علاقة قانونية تأخذ شكل العقد المسمى بعقد الإرشاد وهو بالحققيقة عقد عمل مؤقت (محدد المدة) يلتزم بمقتضاه المرشد بإرشاد الرّبان أثناء دخول السفينة إلى الميناء أو أثناء خروجها مقابل أجر حدده القانون، وهو كأى عقد ينعقد بالإيجاب والقبول فيصدر الإيجاب من الرّبان بطلب الإرشاد قبل دخول السفينة منطقة الإرشاد أو تحركها فيها أو خروجها منها بواسطة جهاز اللاسلكي أو بالإشارة الخاصة بطلب المرشد أو بواسطة الإشارة الصوتية، وبمجرد رؤية أو سماع المرشد لهذه الإشارة يجيب طلب السفينة ويقدم خدماته لها، وهذا هو القبول من قبل المرشد، ويراعي المرشد بتقديم خدمات الإرشاد للسفينة المتقدمة أولاً أو إلى السفينة التي تعهد هيئة الإرشاد إلى المرشد بإرشادها بصفة خاصة.

وعندما ننظر إلى علاقة المرشد بالمُجهز سواء أكانت عقدية أو تنظيمية فإنّ هذه العلاقة تنشأ التزامات في ذمة كل من المرشد والمُجهز والرّبان . التزامات يجب على الجميع الوفاء بها ، ولبيان ذلك سوف نتناول في هذا المبحث ، الالتزامات التي تترتب على أطراف العلاقة في عقد الإرشاد البحري ، إذ نقسم المبحث إلى مطلبين سنخصص المطلب الأول لبيان واجبات المرشد البحري، في حين سيكون المطلب الثاني لبيان واجبات رّبان السفينة الخاضعة للإرشاد .

## المطلب الأول

### واجبات المرشد البحري

إنَّ المرشد البحري يلتزم بعدة واجبات بُغية اتمام عملية الإرشاد البحري وهذه الواجبات عديدة بينها القوانين المقارنة التي تناولت أحكام الإرشاد، وأهمها التزامين هما: الاستجابة لطلب الإرشاد المقدم من السفن بمجرد رؤية الإشارة الخاصة بذلك والثانية تنفيذ عملية الإرشاد، وأن يضع المرشد خبرته وعلمه تحت تصرف ربان السفينة طالبة الإرشاد وأن يتولى إرشادها، ويقدم مساعدته للسفن التي تتعرض للخطر، ولو لم يطلب منه ذلك، لذا سنبين التزامات المرشد البحري بالتفصيل إذ سوف نقسم المطلب إلى فرعين، سنتناول في الفرع الأول الاستجابة لطلب الإرشاد، أمّا الثاني سنخصّصه إلى تنفيذ عملية الإرشاد .

## الفرع الأول

### الاستجابة لطلب الإرشاد

يلتزم المرشد بأن يجيب طلب السفينة التي تريد دخول منطقة الإرشاد أو تعلق الأمر بسفينة تريد مغادرة الميناء بمجرد رؤية الإشارة الخاصة بطلب المرشد، أو تلقيه اتصالاً لاسلكياً أو إذا تقدّم الربان بطلب المغادرة من الميناء<sup>(١)</sup>، والتي هي بمثابة الإيجاب الذي يقدمه ربان السفينة إلى المرشد البحري، فعلى المرشد أن يجيب طلب السفينة بمجرد رؤية الإشارة المذكورة، وقد اشارت المادة (١٥٨) من تعليمات الموانئ والمرافئ العراقية أن طلب الإرشاد أمّا أن يكون نهائياً برفع علم الإشارة الدولية (j) أو علم الإشارة الدولية (pt) أو كلاهما، أو ليلاً فيكون بطلب عن طريق وميض أبيض متقطع واضح يظهر في فترات قصيرة ، أو ارسال الإشارة (pt) بالمورس الضوئي أو كلاهما. وهذا نص المادة ((إذا استخدمت الإشارات التالية أو ظهرت جملة أو كلاً على حدة دلت على أنّ السفينة تطلب مرشداً (أ) نهائياً: أولاً- علم الإشارة الدولية ج. ثانياً- اعلام الإشارة الدولية pt - ليلاً: أولاً- ضياء ابيض واضح يظهر أو يحدث وميضاً على فترات قصيرة . ثانياً- ارسال الإشارة pt بالمورس الضوئي)) ، وان يقدم خدماته للسفينة التي تتقدّم أولاً،

(١) د. عبد الفضيل محمد احمد ، الإرشاد البحري ، مصدر سابق ، ص ٩٤ .

فليس للمرشد أن يتجاهل الإشارة الخاصة بطلبه ويذهب لإرشاد سفينة أخرى، ما لم تكن السفينة الثانية في حالة خطر، إذ يجب عليه أن يسرع إلى نجدة السفينة المهددة بالخطر ولو لم يطلب إليه ذلك، هذا ما أشار إليه المشرع العراقي في تعليمات الموانئ والمرافئ بالمادة (٧٣) إلى المسارعة إلى نجدة السفن المهددة بالخطر وذلك بأن: ((على المرشد ان يسارع إلى نجدة السفن المهددة بالخطر سواءً كلف بذلك أو لم يكلف إلا إذا وجدت ظروف قاهرة تحول دون ذلك))<sup>(١)</sup>.

ومن الملاحظ أن طلب الربان للمرشد حين مغادرة السفينة للميناء أو التحرك فيه عن طريق الإشارة غير مجدي لأن السفن في الميناء كثيرة جداً، فيصعب على محطة الإرشاد رؤية هذه الإشارة، لذا يتوجب على الربان أن يتوجه إلى محطة الإرشاد وإبلاغها عن طريق طلب رسمي يطلب فيها مساعدة المرشد<sup>(٢)</sup>، وفي حالة مغادرة السفينة دون علم المرشد البحري تفرض عليها غرامة مالية وبالعقوبة الأجنبية قابلة للتحويل وهذا ما اقترته الشركة العامة لموانئ العراق وأوصت به الى قسم السيطرة والتوجيه البحري الصادر بتاريخ ٢٠١٩/١٠/٦ بالنظر لثبوت ارتكاب الباخرة ( WEMBLEY ) والتابعة إلى شركة تاج البحر مخالفة قانونية بمغادرة الناقلات المرساة في ميناء خور الزبير بحراً وبدون مرشد بحري بتاريخ ٢٠١٩/٧/٢٢ واستناداً لأحكام المادة (٣٢٨) من قانون الموانئ والمرافئ العراقية بدلالة المادة (١٠ / ز) من تعليمات الموانئ والمرافئ العراقية تقرر فرض غرامة مالية قدرها (٢٥٠٠) الفان وخمسمائة دينار وبالعقوبة الأجنبية القابلة للتحويل وفي حالة عدم تسديدها المبلغ تتخذ الإجراءات الأصولية بحقها وفقاً للقانون.

(١) وكذلك ما أشارت إليه المادة (٢٥٥) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ بأن: ((على المرشد أن يجيب طلب الإرشاد فوراً، وعليه أن يقدم خدماته للسفينة التي تطلب منه الإرشاد قبل غيرها، أو التي يكون قد كلف بإرشادها بوجه خاص وعلى المرشد أن يقدم مساعدته أولاً إلى السفينة التي تواجه خطراً حتى إذا لم يطلب إليه ربانها ذلك)).

(٢) إشارة إلى المقابلة الشخصية مع الكابتن . رائد عبد الستار كشيش "ربان أعالي البحار رئيس ادلاء بحريين أقدم، قسم السيطرة والتوجيه البحري في الشركة العامة لموانئ العراقية، تاريخ اللقاء ٢٠٢٢/١١/٢٠، وكذلك مع نسخة من نموذج رقم (٣) طلب مغادرة السفينة للميناء، وكذلك نسخة من نموذج رقم (٢) طلب دخول السفينة للميناء .

أما المُشَرِّعُ المِصرِيّ فَقَدْ أشارَ إلى طلبِ الإرشادِ في القَوَانِينِ المنظمةِ للإرشادِ في المَوَانِي المِصرِيَّة، ففي المادَّة (٣) مِنْ قَانُونِ تَنْظِيمِ الإرشادِ بِمِينَاءِ الإسْكَندَرِيَّةِ والدخيلة رَقْم (٤) لِسَنَةِ ١٩٨٩ بَأَنَّهُ ((عَلَى كُلِّ سَفِينَةٍ خاضعةٍ للترام أن ترفع على ساريتها قبل دخولها منطقة الإرشاد أو التحرك فيها أو خروجها منها الإشارة الخاصة بطلب المُرشد أو أن تقوم بطلبه لاسلكياً ، وَلَا يَجُوزُ لها الدخول أو الخروج من منطقة الإرشاد أو التحرك فيها إِلَّا بَعْدَ صعود المُرشد إليها أو الحصول على إذن مِنْ رَئِيسِ مجلسِ إدارةِ الهَيْئَةِ العَامَّةِ لمِيناءِ الإسْكَندَرِيَّةِ ))، وَكَذَلِكَ المادَّة (٤) مِنْ قَانُونِ تَنْظِيمِ الإرشادِ في مِيناءِ دِمياطِ رَقْم (٤) لِسَنَةِ ١٩٨٦ ذَكَرَتْ مِثْلَ هَذَا النِص، وَكَذَلِكَ المادَّة (٣) مِنْ قَانُونِ تَنْظِيمِ الإرشادِ في مَوَانِي الهَيْئَاتِ العَامَّةِ لمَوَانِي البَحْرِ الأَحْمَرِ رَقْم (٦) لِسَنَةِ ١٩٩٥ ذَكَرَتْ مِثْلَ هَذَا النِص، وَهنا على المُرشدِ الاستجابة لطلب الإرشاد، إذ أَشارَتْ المادَّة (٦) مِنْ قَانُونِ رَقْم (٢٦) لِسَنَةِ ١٩٨٩ بِشَأْنِ تَنْظِيمِ الإرشادِ بِمِينائيِ الإسْكَندَرِيَّةِ والدخيلة، إذ نَصَّت ((على المُرشد أن يجيب طلب السَّفِينَةِ الَّتِي عهد إليه بإرشادها، وعليه أن يقدم مساعدته للسَّفِينَةِ الَّتِي تكون في خطر متى تبين له الخطر المحدق بها وذلك بعد إخطاره والاذن له بذلك، وفي هذه الحالة يكون للمُرشد الحق في مكافأة خاصة يحددها رئيس مجلس إدارة الهَيْئَةِ))، وَكَذَلِكَ المادَّة (٧) مِنْ قَانُونِ رَقْم (٤) لِسَنَةِ ١٩٨٦ بِشَأْنِ تَنْظِيمِ الإرشادِ في مِيناءِ دِمياطِ نَصَّت على: (( على المُرشد أن يجيب طلب السَّفِينَةِ الَّتِي عهد إليه بإرشادها وعليه أن يقدم مساعدته للسَّفِينَةِ الَّتِي تكون في خطر متى تبين له الخطر المحدق بها وذلك بعد إخطاره والإذن له بذلك، وفي هذه الحالة يكون للمُرشد الحق في مكافأة خاصة يحددها رئيس مجلس إدارة الهَيْئَاتِ )) ، وَكَذَلِكَ المادَّة (٦) مِنْ قَانُونِ رَقْم (٦) لِسَنَةِ ١٩٩٥ بِشَأْنِ تَنْظِيمِ الإرشادِ في مَوَانِي الهَيْئَاتِ العَامَّةِ لمَوَانِي البَحْرِ الأَحْمَرِ انه ((على المُرشد أن يجيب طلب السَّفِينَةِ الَّتِي عهد إليه بإرشادها ، وعليه أن يقدم مساعدته للسَّفِينَةِ الَّتِي تكون في خطر وذلك بعد إخطاره والإذن له بذلك ، وفي هذه الحالة يكون للمُرشد ومعاونيه الحق في مكافأة خاصة تحدد على النحو المبين في اللائحة التنفيذية لهذا القانون )) .

وَلَا بُدَّ مِنْ ذِكْرٍ أَنَّ قَانُونِ التِّجَارَةِ البَحْرِيَّةِ رَقْم (٨) لِسَنَةِ ١٩٩٠ فِي المادَّة (٢٨٤) لَمْ يَتَعَرَّضَ إلى طلبِ الإرشادِ وَكَذَلِكَ إلى الاستجابة إلى الطلبِ في الظروفِ الاعتيادية، لكنه ذَكَرَ استجابة المُرشدِ إِلَى السَّفِينَةِ الَّتِي تكون في خطر ولو لم تطلب الإرشاد للتأكيد على هذه الحالة

إِذْ نَصَّتْ الْمَادَّةُ اعْلَاهُ (( عَلَى الْمُرْشِدِ أَنْ يَقْدِمَ مُسَاعِدَتَهُ أَوَّلًا لِلْسَّفِينَةِ الَّتِي تَكُونُ فِي خَطَرٍ وَلَوْ لَمْ يَطْلُبْ إِلَيْهِ ذَلِكَ )) .

أَمَّا الْمُشْرِعُ الْفَرَنْسِيُّ كَذَلِكَ لَمْ يَذْكُرِ الْإِسْتِجَابَةَ لَطَلْبِ الْإِرْشَادِ فِي الظُّرُوفِ الْعَادِيَةِ وَأَيْضًا ذَكَرَ تَقْدِيمَ الْمُسَاعَدَةِ فِي حَالَةِ الْخَطَرِ وَقَدْ أَلْقَى عَلَى عَاتِقِ الْمُرْشِدِ التَّزَامًا بِتَقْدِيمِ مُسَاعَدَةِ السُّفُنِ الَّتِي تَتَعَرَّضُ لِلْخَطَرِ وَلَوْ لَمْ يَطْلُبْ مِنْهُ ذَلِكَ مَتَى تَبَيَّنَ الْخَطَرُ الْمَحْدَقُ بِهَا مُقَابِلَ مَكَافَأَةٍ خَاصَّةٍ ، وَهَذَا مَا نَصَّتْ عَلَيْهِ فِي الْمَادَّةِ (٦) مِنْ قَانُونِ تَنْظِيمِ الْإِرْشَادِ رَقْمَ (٢٨) آذَانَ لِسَنَةِ ١٩٢٨ عَلَى أَنْ: (( بِاسْتِثْنَاءِ حَالَةِ الْقُوَّةِ الْقَاهِرَةِ ، يَجِبُ عَلَى الْمُرْشِدِ بَغْضِ النَّظَرِ عَنْ أَيِّ التَّزَامِ آخَرَ ، أَنْ يُقَدِّمَ أَوَّلًا مُسَاعَدَةً لِلْسَّفِينَةِ الْمَعْرُضَةِ لِلْخَطَرِ ، حَتَّى لَوْ لَمْ يَتِمَّ طَلِبُهَا ، مِنْ اللَّحْظَةِ الَّتِي تَمَكَّنَ فِيهَا مِنْ مِلَاحَظَةِ الْخَطَرِ الَّذِي تَقَعُ فِيهِ هَذِهِ السَّفِينَةُ ، وَيَحِقُّ لِلْمُرْشِدِ ، فِي هَذِهِ الْحَالَةِ الْحَصُولَ عَلَى أَجْرٍ خَاصٍّ ، وَفِي حَالَةِ وُجُودِ نِزَاعٍ ، يَتِمُّ تَحْدِيدُهُ مِنْ قِبَلِ الْمَحْكَمَةِ التِّجَارِيَةِ ))<sup>(١)</sup>.

بِالنِّسْبَةِ إِلَى الْمَكَافَأَةِ الَّتِي يَحْصُلُ عَلَيْهَا الْمُرْشِدُ الْبَحْرِي أَتْنَاءَ قِيَامِهِ بِمُسَاعَدَةِ السَّفِينَةِ الْمَعْرُضَةِ إِلَى الْخَطَرِ ، فَأَنَّ الْمُشْرِعَ الْعِرَاقِيَّ الَّذِي نَصَّ عَلَى التَّزَامِ الْمُرْشِدِ بِمُسَاعَدَةِ السَّفِينَةِ الَّتِي تَكُونُ فِي خَطَرٍ لَكِنَّهُ لَمْ يُشِرْ إِلَى اسْتِحْقَاقِهِ فِي الْمَكَافَأَةِ عِنْدَ مُسَاعَدَةِ السَّفِينَةِ الَّتِي تَكُونُ فِي خَطَرٍ.

بِخِلَافِ الْمُشْرِعِ الْمِصْرِيِّ الَّذِي قَرَّرَ لِمُرْشِدِ الَّذِي يَقْدِمُ مُسَاعَدَةً لِلْسَّفِينَةِ الْمَعْرُضَةِ إِلَى الْخَطَرِ مَكَافَأَةً خَاصَّةً وَهَذَا مَا أَشَارَتْ إِلَيْهِ الْمَادَّةُ (٦) مِنْ قَانُونِ رَقْمَ (٦) لِسَنَةِ ١٩٩٥ مِنْ بَشَانِ تَنْظِيمِ الْإِرْشَادِ فِي مَوَانِيِ الْهَيْئَاتِ الْعَامَةِ لِمَوَانِيِ الْبَحْرِ الْأَحْمَرِ ، وَكَذَلِكَ الْمَادَّةُ (٦) مِنْ قَانُونِ (٢٦) لِسَنَةِ ١٩٨٩ بِشَانِ تَنْظِيمِ الْإِرْشَادِ بِمِينَائِيِ الْأَسْكَندَرِيَةِ وَالْخِيلَةِ ، وَكَذَلِكَ الْمَادَّةُ (٧) مِنْ قَانُونِ رَقْمَ (٤) لِسَنَةِ ١٩٨٦ بِشَانِ تَنْظِيمِ الْإِرْشَادِ فِي مِينَاءِ دُمِيَّاطٍ وَالتِّي ذَكَرَتْ أَعْلَاهُ بِالْإِسْتِجَابَةِ لَطَلْبِ الْإِرْشَادِ.

<sup>(١)</sup> (Article 6)(( Hors le cas de force majeure, tout pilote doit, nonobstant toute autre obligation de service, prêter d'abord son assistance au navire en danger, même s'il n'en a pas été requis, du moment où il a pu constater le péril dans lequel se trouve ce navire. Le pilote a droit, dans ce cas, à une rémunération spéciale, qui, s'il y a contestation, sera fixée par le tribunal de commerce)).

اما المشرع الفرنسي فقد قرر هو الآخر للمرشد مكافأة خاصة ، عندما يقدم مساعدته للسفينة المعرضة للخطر ، وهذا ما أشارت اليه المادة (٦) من قانون تنظيم الإرشاد في المياه البحرية الفرنسي رقم ٢٨ لسنة ١٩٢٨ وهنا حدد المشرع الفرنسي مكافأة للمرشد الذي يقدم المساعدة إلى السفينة المهددة بالخطر وأعتبرها مقابل الإرشاد لأن السفينة الأولى التي طلب منه إرشادها قد تقدم إليها مرشد آخر<sup>(١)</sup>.

وهذا ما قضت به محكمة السيت (sete) التجارية الفرنسية بأنه إذا قام مرشد خارج منطقة الإرشاد وفي غير نوبته وبناءً على طلب سفينة جانحة بالصعود على ظهر هذه السفينة وقام بإدارة العمليات ونجح بالقيام بمناورات ماهرة ونجح في تعويم السفينة فإنه يكون قد قام بمساعدة بحرية يستحق عليها المكافأة المنصوص عليها في معاهدة بروكسل لعام ١٩١٠ الخاصة بالمساعدة إذ أن هذه المعاهدة لا تتطلب في الواقع أن تكون السفينة المعانة قد تم مساعدتها بواسطة سفينة أخرى<sup>(٢)</sup>.

وجعل هذه الاستجابة ليست متروكة لتقدير المرشد البحري بل هي واجبة عليه ويجب عليه الاستجابة إلى طلب الإرشاد والصعود على متن السفينة التي يتولى إرشادها، أن القانون فرض جزاءات تأديبية وجنائية ، على كل مرشد يتوانى عن الالتزام بهذه الأصول<sup>(٣)</sup>.

في حين أن التشريع المصري فقد نصت المادة (٢٨٤) من قانون التجاري البحري المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ ((على المرشد أن يقدم مساعدته أولاً للسفينة التي تكون في خطر ولو لم يطلب إليه ذلك))، وهذه العبارة تفيد وجوب إعطاء السفينة المعرضة للخطر الأولوية المطلقة على بقية السفن ، كما وتلاحظ من نصوص المواد التي ذكرت أن المرشد ليس

(١)، يُنظر: د. عبد الفضيل محمد أحمد ، الإرشاد البحري ، مصدر سابق ، ص ١١٣ وهذا ما أشارت اليه المادة (٦) من قانون رقم ٢٨ لسنة ١٩٢٨ بشأن نظام الارشاد في المياه البحرية.

(٢) السيت (sete) التجارية جلسة ٢٥/١/١٩٤٥ محكمة بحري فرنسي -١٩٥٥-٢٣٤، نقلاً عن د . ايمان فتحي حسن جميل ، المساعدة والانقاذ البحري ، مصدر سابق ، ص ٢١٥ .

(٣) وكذلك المادة (٢٦١) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ بأنه ((يُعاقب بالحبس مدة لا تتجاوز سنة وبغرامة لا تقل عن عشرين ديناراً ولا تجاوز مائة دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين كل شخص يقوم بإرشاد السفن دون أن يكون مجازاً ، وكل مرشد يمتنع عن تقديم خدماته أو يتولى الإرشاد وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مخدر أو يقوم بإرشاد سفينة غير مجاز له إرشادها)).



حراً في اختيار السفينة التي يتولى إرشادها، بل أنه ملزم بإرشادها وفي حالة عدم التزامه بهذه الاوامر ، يفرض القانون جزاءات تأديبية وجنائية على المرشد، وهذا ما أشارت إليه نص المادة (١٧) من قانون رقم (٤) لسنة ١٩٨٦ بشأن تنظيم الإرشاد في ميناء دمياط إذ نصت على أنه: (( يُعاقبُ بالحبس مدة لا تزيد على شهرين أو بغرامة لا تجاوز ثلاثمائة جنيه كل مرشد امتنع عن عمل من أعمال وظيفته أو ترك أو امتنع عن تأدية واجب من واجبات وظيفته بقصد عرقلة سير العمل أو الإخلال بانتظامه وذلك كله عدم الأخلال بالجزاءات التأديبية )) ، وجوهر التزامات المرشد هو توجيه السفينة توجيهاً صحيحاً، فعلى المرشد اعطاء ربان السفينة المعلومات السليمة عن مسالك الميناء وعن خط السير الذي يتعين اتباعه لدخول الميناء أو للخروج منه أو المرور بالقناة<sup>(١)</sup> .

وتمثل إجابة المرشد لهذا النداء الموجه من قبل ربان السفينة طالبة الإرشاد، هو القبول للإيجاب الصادر، وعند اقتران القبول بالإيجاب ينعقد عقد الإرشاد البحري. كما يلتزم المرشد بمراعاة الأولوية في استجابته لطلب الإرشاد، إذ عليه أن يقدم خدماته إلى السفينة التي تطلب الإرشاد قبل غيرها<sup>(٢)</sup>، والتأخير من قبل المرشد بتقديم خدماته قد يسبب أضراراً مادية على مجهزة السفينة، أو مستورد البضاعة، أو كليهما، أو قد يؤدي إلى تلف البضاعة أو إلى فوات المصلحة التجارية ، أو إلى عدم اطمئنان المشتري لعود المجهزة أو وكيله، ومن ثم تفقد الثقة التجارية بين الطرفين<sup>(٣)</sup>.

لذا حرصت القوانين البحرية المختلفة المنظمة للإرشاد في موانئ الدول محل المقارنة على إلزام المرشد بتقديم مساعدته للسفن التي تتعرض للخطر ولو لم تطلب السفينة مساعدة المرشد، متى تبين له الخطر المحدق بها، وتقرر قوانين الإرشاد عقوبة جنائية على كل مرشد امتنع عمداً عن القيام بعملية الإرشاد لسفينة تكون في حالة خطر رغم تكليفه بإرشادها، وتضاعف العقوبة إذا كان من شأن ذلك الامتناع ان يعرض ركاب السفينة وطاقمها للخطر أو إذا اضر بنظام

(١) د. جلال وفاء محمد، قانون التجارة البحرية ، مصدر سابق ، ص ٤٠٣ .

(٢) ونصت الفقرة (١) في المادة (٣٠٥) من القانون الاتحادي رقم (٢٦) لسنة ١٩٨١ بشأن القانون التجاري البحري لدولة الامارات العربية المتحدة إذ تنص ((على المرشد أن يجيب فوراً طلب الإرشاد)).

(٣) د. عبد الفضيل محمد احمد ، الإرشاد البحري ، مصدر سابق ، ص ٩٦ .

الحركة في الميناء وقد نصت على ذلك المادة (١٥) من قانون رقم (٢٦) لسنة ١٩٨٩ بشأن نظام الإرشاد بمينائي الإسكندرية والدخيلة إذ نصت على أنه: ((يُعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ثلاثة أشهر أو بغرامة لا تتجاوز خمسمائة كل مُرشد امتنع عمداً عن القيام بعملية الإرشاد للسفن التي تكون في حالة خطر رغم تكليفه بإرشادها أو قام بعملية الإرشاد وهو في حالة سكر))، ويقابله نص المادة (١٦) من قانون رقم (٤) لسنة ١٩٨٦ بشأن تنظيم الإرشاد في ميناء دمياط ((يُعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ثلاثة أشهر أو غرامة لا تتجاوز خمسمائة جنيه كل مُرشد امتنع عمداً عن القيام بعملية الإرشاد لسفينة تكون في خطر رغم تكليفه بإرشادها أو قام بعملية الإرشاد وهو في حالة سكر وتضاعف العقوبة إذا كان الامتناع من شأنه أن يعرض حياة ركاب السفينة أو طاقمها للخطر أو إذا أضر بالمصلحة العامة للميناء)) ، وكذلك في المادة (١٥) من قانون رقم (٦) بشأن تنظيم الإرشاد في موانئ الهيئات العامة لموانئ البحر الأحمر إذ نصت على أنه: ((يُعاقب بالحبس مدة لا تزيد على سنة أو غرامة بغرامة لا تقل عن ثلاثمائة جنيه ولا تتجاوز ألف جنيه كل مُرشد امتنع عمداً عن القيام بعملية الإرشاد لسفينة تكون في حالة خطر رغم تكليفه بإرشادها)).

ونلاحظ اختلاف العقوبة في كل من القوانين المنظمة لعملية للإرشاد في مصر إذ اعطت الأولوية الإرشاد للسفن التي تكون في حالة الخطر وهذا ما فعله كلاً من المشرع العراقي والمشرع الفرنسي، إذ تجاهل الالتزامات السابقة وأعتبرها من عمل المرشد التي لا تحتاج إلى أن ينص عليها في القانون وإنما كان النص جازماً ومؤكداً على المرشد أن يلتزم بإعطاء الأولوية الإرشاد للسفينة التي تكون في حالة الخطر، ولو لم تطلب الإرشاد ولم يوجه المرشد لإرشادها .

## الفرع الثاني

### تنفيذ عملية الإرشاد

إن العلاقة بين المرشد البحري وربان السفينة مبنية على أسس مهنية وأخلاقية ، لما لعملهما من أهمية بالغة في تأمين الرسو الآمن للسفينة أو مغادرتها الميناء بأمان، لذا يلتزم المرشد بأن يضع خبرته الفنية لخدمة السفينة التي يقوم بإرشادها، فيزود الربان بالمعلومات والإرشادات عن

مسلك الميناء وخط السير الواجب الاتباع عند دخول السفينة منطقة الإرشاد أو خروجها منها<sup>(١)</sup>، فعليه حسن توجيه السفينة طالبة الإرشاد، وعلى المرشد أن يؤدي عمله بعناية تامة ، وأن التزم المرشد هنا هو التزم ببذل عناية وليس بتحقيق نتيجة، والعناية المطلوبة هي عناية الرجل المعتاد، وبالتالي لا يضمن المرشد سلامة رسو السفينة على رصيف الميناء أو سلامة خروجها منه ، وإنما يوفي بالتزامه إذا بذل عناية الرجل المعتاد في توجيه الرّبان داخل منطقة الإرشاد<sup>(٢)</sup>.

فعلى المرشد بمجرد تلقيه طلب الإرشاد إما برؤية الإشارة الخاصة به على السفينة أو بتلقيه الإشارة اللاسلكية فعليه ان يجيب طلب الرّبان ، نرى عدم تعرض المشرع العراقي الاستجابة الى طلب في قانون الموانئ العراقي ولا في تعليمات الموانئ والمرافئ العراقية<sup>(٣)</sup>.

أمّا بالنسبة للمشرع المصري فقد أشارت المادة (٦) من قانون رقم (٦) لسنة ١٩٩٥ بشأن تنظيم الإرشاد في موانئ الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر إذ نصّت على أنّه: (( على المرشد أن يجيب طلب السفينة التي عهد إليه بإرشادها، وعليه ان يقدم مساعدته للسفينة التي تكون في خطر وذلك بعد اخطاره والأذن له بذلك ، وفي هذه الحالة يكون للمرشد ومعاونيه الحق في مكافأة خاصة تحدد على النحو المبين في اللائحة التنفيذية لهذا القانون )) ، والمادة (٦) من قانون رقم (٢٦) لسنة ١٩٨٩ بشأن تنظيم الإرشاد في مينائي الإسكندرية والدخيلة إذ نصّت على أنّه: (( على المرشد أن يجيب طلب السفينة التي عهد إليه بإرشادها، وعليه ان يقدم مساعدته للسفينة التي تكون في خطر وذلك بعد اخطاره والأذن له بذلك ، وفي هذه الحالة يكون للمرشد ومعاونيه الحق في مكافأة خاصة يحددها رئيس مجلس ادارة الهيئة )).

أمّا المشرع الفرنسي فقد أشار في المادة (٦) المعدلة بالأمر ١٣٠٧ في ٢٨ تشرين الأول ٢٠١٠ من قانون رقم (٢٨) لسنة ١٩٢٨ المعدل ١ كانون الثاني ٢٠١٥ بشأن نظام الإرشاد

(١) د. كمال حمدي، القانون البحري، مصدر سابق ، ص ٧٩٢ ، د. محمود مختار احمد البربري ، قانون التجارة البحرية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٩٩ ، ص ٤٩٣ .

(٢) د. ايمان فتحي حسن الجميل ، المساعدة البحرية ، مصدر سابق ، ص ٢٢٣ .

(٣) وهذا ما أشارت إليه المادة (٢٥٥) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ إذ نصّت (( بأن على المرشد أن يجيب طلب الإرشاد فوراً ، وعليه أن يقدم خدماته للسفينة التي تطلب منه الإرشاد قبل غيرها، أو التي يكون قد كلف بإرشادها بوجه خاص، وعلى المرشد أن يقدم مساعدته أولاً إلى السفينة التي تواجه خطراً حتى إذا لم يطلب إليه رّبّانها ذلك )).

في المِيَاهِ البحريّة على أنّه: ((باستثناء حالة القوة القاهرة، يجب على كُلِّ مُرْشِدٍ بغض النظر عن أي التزام آخر، أن يُقدِّمَ أولاً مساعدة للسَّفِينَةِ المعرضة للخطر، حتى ولو لم يتم طلبها منذ اللحظة الَّتِي تَمَكَّنَ فيها من ملاحظة الخطر الَّذِي وقع فيها، ويحق للمُرْشِد في هذه الحالة الحصول على مكافأة خاصة، وفي حالة وجود نزاع يتم تحديدها مِنْ قِبَل المحكمة التجارية))<sup>(١)</sup>، ويكون ذلك عندما تكون السَّفِينَةُ متهَيَّئَةً إلى دخول منطقة الإرشاد، أو في حالة إذا كانت السَّفِينَةُ تنوي مغادرة الميناء، فَإِنَّهُ يجب على المُرْشِد التوجه إليها في الوقت المقرر للإبحار، وأن لا يتأخر في ذلك إلا إذا حالت الظروف الجوية دون تلبية الطلب أو كانت هناك سَفِينَةُ أُخْرَى اسبق في طلب الإرشاد وهذا ما أشارت إليه المادة أعلاه .

وإنَّ هَذَا الالتزام الَّذِي يقوم به المُرْشِد البحريُّ فهو بذلك يحافظ على السَّفِينَةِ ومنشآت الميناء، ويكون ذلك عندما يضع خبرته تحت تصرف رَبَّانِ السَّفِينَةِ الَّتِي قد تصادفه أثناء الملاحة، وهذه المعرفة بالميناء وعوائقه الطبيعية والصناعية والمخاطر هي من اختصاص المُرْشِد بما له معرفة محلية بالميناء فهو اعرف بها دون غيره<sup>(٢)</sup>.

كما يلتزم المُرْشِد بأوامر الرِّبَّانِ أثناء فترة الإرشاد، لأنَّ الرِّبَّانَ يحتفظ بقيادة السَّفِينَةِ وإدارتها، فالمُرْشِد يقدم العون والنصح للرِّبَّانِ ولا يتعدى عمله أكثر من ذلك<sup>(٣)</sup>. وعِنْدَ صعود المُرْشِد على السَّفِينَةِ فإنَّ أول ما يطلبه المُرْشِد من فريق غرفة القيادة هو الحصول على بطاقة المُرْشِد (pilot card) الَّتِي يطلع مِنْ خِلَالِهَا على تفاصيل السَّفِينَةِ المؤتمن على تسييرها وأبحارها بالشكل الآمن، وتتضمن بطاقة المُرْشِد كل البيانات الخاصة بالسَّفِينَةِ، كطولها الكلي وعرضها وحمولتها، ومقدار غاطسها الأمامي والخلفي وهذا ما أشارت إليه المادَّة (٢٧) من تَعْلِيْمَاتِ المَوَانِي والمرافئ العراقيَّة إلى (( قيام المُرْشِد شخصياً بالتأكد من مقدار غاطس مُقَدَّمة السَّفِينَةِ قبل الصعود على ظهرها )) ، ومعلومات عن البضائع المشحونة على السَّفِينَةِ وعن ماكينات السَّفِينَةِ وآلاتها والَّتِي من شأنها أن تؤثر على مناورة السَّفِينَةِ، وفي المقابل فَإِنَّهُ يلتزم

(١) Article 6 ((Hors le cas de force majeure, tout pilote doit, nonobstant toute autre obligation de service, prêter d'abord son assistance au navire en danger, même s'il n'en a pas été requis, du moment où il a pu constater le péril dans lequel se trouve ce navire. Le pilote a droit, dans ce cas, à une rémunération spéciale, qui, s'il y a contestation, sera fixée par le tribunal de commerce)).

(٢) د. مجيد حميد العنبيكي، القَانُونُ البَحْرِيُّ الْعِرَاقِيُّ، مصدر سابق، ص ١١٨ .

(٣) د. ايمان فتحي حسن الجميل، المساعدة البحريَّة، مصدر سابق، ص ١٣٨ .

بتقديم بعض البيانات والإرشادات إلى الرِّبَّانِ فهذه التوجيهات تمكنه من التحقق من سلامة السفينة أثناء إبحارها داخل الميناء<sup>(١)</sup>.

أمّا عن قيادة السفينة فإنّها تبقى للرِّبَّانِ وهذا ما أشارت إليه المادّة (٦٩) من تعليمات الموانئ والمرافئ العراقيّ (( تبقى قيادة السفينة وإدارتها للرِّبَّانِ أثناء قيام المرشد بعملية الإرشاد )) وفي المادّة (٢٨٦) من قانون التجارة البحريّة المصريّ رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ ((تبقى قيادة السفينة وإدارتها للرِّبَّانِ أثناء قيام المرشد بعمله عليها )).

وهنا يثار التساؤل عن مدى إلزامية المعلومات التي يدلي بها المرشد للرِّبَّانِ في عملية الإرشاد البحريّ، عن خط السير الواجب الاتباع ؟ وللإجابة على هذا التساؤل بتقديرنا إنّ دور المرشد ينحصر في كونه مستشاراً ومرشداً، فهو يعدّ صاحب خبرة في مسلك الميناء ومنعطفاتها فهو يعطي للرِّبَّانِ أفضل الوسائل والطرق لدخولها أو الخروج منها، ويظل الرِّبَّانِ رغم وجود المرشد محتفظ بقيادة السفينة وإدارتها وتنفيذ المناورات، وليس للرِّبَّانِ أن يتنازل عن سلطاته للمرشد، بل عليه أن يراقب المرشد ويشرف عليه<sup>(٢)</sup>، ومع ذلك فالأخذ برأي المرشد من عدمه رهين بتقدير الرِّبَّانِ، فقد يطرح الرِّبَّانِ نصائح المرشد جانباً إنّ رأى أنّ في ذلك يمثل تعريض السفينة لخطر ما ، هذا لأنّ المرشد يزاوّل نشاطه لحساب المجهز. ويؤدي عمله تحت إرشاد الرِّبَّانِ وسلطاته<sup>(٣)</sup>.

أمّا القانون الفرنسيّ فلم يُشر إلى آلية قيادة السفينة بيد الرِّبَّانِ في قانون رقم (٢٨) لسنة ١٩٢٨ المعدل في ١ كانون الثاني ٢٠١٥ الخاص بشأن نظام الإرشاد في المياه البحريّة، ولا في قانون رقم (٦٩) لسنة ١٩٦٩ المعدل ١ كانون الثاني ٢٠١٥ بشأن نظام الإرشاد في المياه البحريّة .

(١) المعلومات المدونة في ملحق رقم (١) في بطاقة المرشد الصادرة من الشركة العامّة لموانئ العراق.

(٢) د. عبد الفضيل محمد احمد، الإرشاد البحريّ، مصدر سابق، ص ٧٨ ، د. شريف الطباخ، المسؤولية المدنية عن النقل البري والبحريّ والجوي ، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية ٢٠٠٥، ص ٢٨٠ .

(٣) مصطفى البنداري ابو سعده، انحراف السفينة، "دراسة تحليلية مقارنة للنظامين اللاتيني والانجلوأمريكي"، ط٢، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠١٩، ص ٥٧ .

ولكن تجدر الإشارة إلى نقطة مهمة وهي أنه عندما تمنع الظروف الجوية المُرشِد البحري من الابحار أو النزول في النقطة المعتادة ، يُمكنه أن يقوم عن بعد بمساعدة يحدد كيفيتها للنظام الداخلي للهيئة التابع لها المرشد بطلب من ربّان السفينة بهدف إرشاد هذا الأخير قبل ابجاره الفعلي أو نزوله<sup>(١)</sup>. كما يلتزم المُرشِد البحري على ظهر محطة الإرشاد بتعليمات رئيس المُرشدين والذي يكون بمثابة ربّان على ظهر محطة الإرشاد وهذا ما أكدته المادّة (١/هـ) من تعليمات الموانئ والمرافئ رقم (١) لسنة ١٩٩٨، إذ نصّت على أنّ (( رئيس المُرشدين أي شخص يتولى إدارة شؤون المُرشدين على ظهر محطة الإرشاد التي يكون هو ربّانها ، شريطه ان يكون بدرجة مُرشِد بحري أول أو ربّان بحري ))، كما يلتزم ربّان المرفأ<sup>(٢)</sup>، والذي يُعدُّ مُرشداً بمقتضى الفقرة (و) من المادّة (١) من التعليمات ، بمبادلة المُرشِد البحري على بعد ميل بحري واحد من الموانئ والمرافئ والمرابط الذي هو بعد ذلك بالإرشاد وهذا ما أشارت إليه المادّة (٧٤) من تعليمات الموانئ والمرافئ العراقية إذ نصّت (( تكون مواقع تبادل الإرشاد بين ربابنة المرفأ والمُرشدين على بعد ميل بحري واحد من الموانئ والمرافئ والمرابط )).

كما يلتزم المُرشِدون كافة ارتداء ملابسهم الرسمية أثناء تنفيذ عمليات الإرشاد وذلك لغرض تمييز المُرشدين عن غيرهم أثناء قيامهم بمهام عملهم وهذا ما أشارت إليه المادّة (٨٨) من تعليمات الموانئ والمرافئ العراقية إذ نصّت بأنّه: (( على المُرشدين البحريين كافة ارتداء ملابسهم الرسمية أثناء تنفيذ عملية الإرشاد على أن تكفل المنشأة تجهيز المُرشدين بالملابس الرسمية وملحقاتها الصيفية والشتوية سنوياً ويحق للمُرشِد البحري حمل الرتب الرسمية المعادلة لتأهيله البحري ايهما اعلى ويستثنى من حمل الرتبة المُرشِدون البحريون المتدربون ))<sup>(٣)</sup>.

(١) د.اسماء حريز ، خدمة ارشاد السفن ، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، الجزائر، بحث منشور على الموقع <http://hwww.asip.cerist.dz/en/article> تاريخ الزيارة ٢٥/٦/٢٠٢٢ .

(٢) يقصد برئيس المرشدين : أي شخص يتولى إدارة شؤون المرشدين على ظهر محطة الارشاد التي يكون هو ربانها نشريطة أن يكون مرشد بحري أول اوريان بحري. اما ربان المرفأ هو من يقود السفينة الى مكان رسوها على رصيف الميناء .

(٣) وكذلك ما أشارت اليه المادّة (٢٨) من أوامر الدلالة البحريّة الصادر من قسم السيطرة والتوجيه التابع إلى الشرّكة العامّة بتاريخ كانون الثاني ٢٠١٣ (على المرشدين البحريين كافة ارتداء ملابسهم الرسمية أثناء تنفيذهم عمليات الإرشاد ...).

كما تجدر الإشارة إلى حالة إرشاد سفينة مغادرة من الميناء ، ضمن ظروف جوية غير اعتيادية فمثل هذه الحالة يضطر المرشد بسبب سوء الأحوال الجوية أو لأي سبب كان، إلى السفر مع الرّبان وإرشاده على أن تلتزم السفينة بجميع مصروفاته المترتبة مضافاً إليها مائة دينار بالعملة القابلة للتحويل عن كل يوم أو جزء منه حتى عودته إلى الميناء الذي غادر منه وهذا ما أشارت إليه المادة (٧٧) من تعليمات الموانئ والمرافئ العراقية رقم (١) لسنة ١٩٩٨ ، إذ نصت على أنه: ((عندما يتولى المرشد أو ربّان المرفأ إرشاد سفينة مغادرة ، ويضطر للسفر معها ؛ بسبب سوء الأحوال الجوية أو لأي سبب اخر فإنّ السفينة تلتزم بجميع مصروفاته المترتبة على ذلك مضافاً إليها مائة دينار بالعملة القابلة للتحويل عن كل يوم أو جزء منه حتى عودته إلى العراق)).

## المطلب الثاني

### واجبات ربّان السفينة الخاضعة للإرشاد

يُعدّ الرّبان من أهم أشخاص الملاحة البحرية على ظهر السفينة، إذ إنه يتمتع بصلاحيات واسعة، باعتباره ممثلاً قانونياً للمُجهز<sup>(١)</sup>، فهو قائد الرحلة البحرية ورئيس السلطة العليا للعاملين عليها، فهو يمثل السلطة العامة فيها؛ وذلك لأنّ السفينة بعيدة عن سلطة الدولة ورقابتها، الأمر الذي يقتضي ان يكون هناك شخصاً ممثلاً كالرّبان بوصفه قائداً للسفينة ومديراً للرحلة البحرية، على أن يكون مسؤولاً عن نتائج أعماله وتصرفاته . فالرّبان هو سيد السفينة ، فله الكلمة بكل ما يتعلق بإدارة السفينة وقيادتها فعلى الرّبان القيام بكل عمل من شأنه الحفاظ على السفينة وتنفيذ الرحلة البحرية في اقل وقت ممكن وبأقل التكاليف وسلامة البضائع المنقولة<sup>(٢)</sup>.

(١) يطلق على المُجهز بالفرنسية (Equipé d'une prison)، ويطلق عليه بالإنكليزية (The equipped ship)، وقد عرفته المادة (١/٤٩) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ بأنه ((... شخص يكلف باستثمار السفينة ويقوم بجميع اعمال الإدارة ويمثل المالكين على الشيوخ امام القضاء في كل ما يتعلق بهذه الاعمال )) . أي أنّه الشخص الذي يستغل السفينة باسمه ولحسابه سواء كان شخص طبيعى أو معنوي ، وسواء كان مالكاً للسفينة أو مستأجراً لها .

(٢) د . مجيد حميد العنبيكي، القانون البحري العراقي، مصدر سابق، ص ٨٣، د. هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، ١٩٧٥. ١٩٧٦، ص ١٢٠ .

وهذه التزامات الرّبان بصورة عامة أثناء الرحلة البحريّة، أمّا في الحالات التي يحتاج فيها الرّبان إلى مُرشد بحريّ عند دخوله ميناء معين أو الخروج منه، هنا تترتب عليه التزامات خاصة اتجاه المُرشد، فهذا ما سنوضحه في هذا المطلب من خلال تقسيمه على ثلاثة فروع ، سنخصص الأوّل منها لطلب الإرشاد، والفرع الثاني للموافقة على المُرشد البحريّ الذي يتقدّم للإرشاد أمّا الفرع الثالث فسيكون لدفع رسوم الإرشاد.

## الفرع الأوّل

### طلب الإرشاد

لاحظنا أنّ القوانين المقارنة قد اخذت بالإرشاد الاجباري، أي أنّه على كلّ سفينة تدخل الميناء عليها طلب الإرشاد وهذا يعني أنه ، قبل دخولها منطقة الإرشاد أو تحركها فيها ترفع في ساريتها الخاصة طلب المُرشد، أو تقوم بطلبه لاسلكياً، فلا يجوز للسفينة دخول منطقة الإرشاد أو التحرك فيها إلّا بعد صعود المُرشد على متنها أو بعد الحصول على إذن من رئيس هيئة الميناء بالتوجه إلى السفينة طالبة الإرشاد، إذ نصّت المادّة (١٠ / ز) من تعليمات الموانئ والمرافئ العراقيّ رقم (١) لسنة ١٩٩٨ على أن: (( يسمح للسفن بدخول القنوات الملاحيّة بعد توفر الشروط الاتية:- وجود مُرشد على ظهر السفينة ))، أنّ من التزامات الرّبان عند الدخول إلى الميناء هو البقاء على متن السفينة بنفسه حتى وصولها إلى مرسى أمن أو رصيف أمن، وهذا ما أشارت إليه المادّة (٤٠) من تعليمات الموانئ العراقيّة إذ نصّت على أنّه: (( يجب أن يتواجد ربّان السفينة المتجهة نحو موانئ العراق في برج القيادة بنفسه وينبغي أن يكون الرّبان في برج القيادة عند وجود مُرشد على ظهر السفينة إلّا اذا حالت الظروف دون ذلك ))، فضلاً عن إنّ للرّبان القيادة<sup>(١)</sup>.

(١) وهذا ما أشارت إليه المادّة (٦٩) من تعليمات الموانئ والمرافئ رقم (١) لسنة ١٩٩٨ ((تبقى قيادة السفينة وإدارتها للرّبان أثناء قيام المُرشد بعملية الإرشاد وكذلك ما أشارت إليه المادّة (١٢٣) من مشروع القانون العراقيّ لسنة ١٩٨٧ والتي تنص على أنّه: (( يجب على الرّبان حتى في حال اضطراره للاستعانة بمُرشد أن يتولى شخصياً توجيه السفينة في الدخول والخروج من الموانئ أو المراسي أو الانهار وبوجه عام في جميع الأحوال التي تعترض الملاحة فيها عقبات خاصة ))، وكذلك المادّة (٢٨٦) من قانون التجارة البحريّة المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ (( تبقى قيادة السفينة وإدارتها للرّبان أثناء قيام المُرشد بعمله عليها ))).



وهذا الحق في القيادة يجعل من المرشد كأحد أفراد طاقم السفينة لذا فمن حق الرّبان معاملته كما يعامل طاقم سفينته ، كما يلتزم ربّان السفينة وقبل بدء عملية الإرشاد أن يطلب خدمات المرشد البحري، وهذا الالتزام يقابل أول التزام يقع على عاتق المرشد وهو إجابة طلب الإرشاد، وهذا الأمر ليس متروكاً لاجتهاد الرّبان، وإنما يجبر الرّبان على طلب خدمات المرشد البحري، وبما أن الرّبان هو ممثلاً قانونياً عن المجهز فعليه أن يقوم بكل عمل من شأنه إدارة السلامة البحرية، والرّبان وكيلاً عن المجهز، سواء كان مالكها أو مستأجرها، فطلب الإرشاد واجب على كلّ ربّان سفينة، فقد رتب القانون على مخالفة ذلك عقوبة تقع على عاتق الرّبان، ففي التشريع العراقي بالنسبة الى المشرع العراقي لم يتعرض في قوانينه الى الرسم الاضافي (١)

أما بالنسبة إلى التشريع المصري فقد أشارت المادة (١٤) من قانون رقم (٤) لسنة ١٩٨٦ بشأن تنظيم الإرشاد في ميناء دمياط ((... يُعاقب بالحبس مدة لا تتجاوز سنتين وبغرامة لا تقل عن ١٠٠٠ جنيه ولا تزيد على ٣٠٠٠ جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين ربّان كل سفينة خاضعة للالتزام الإرشاد إذا دخل بالسفينة في منطقة الإرشاد أو تحرك فيها أو خرج منها دون الاستعانة بخدمات المرشد ما لم يكن قد أذن له بذلك من رئيس هيئة الميناء ))، والمادة (١٣) من قانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٨٩ بشأن تنظيم الإرشاد بمينائي الإسكندرية والدخيلة نصّت على (( ... مع عدم الاخلال بحكم المادة السابقة يُعاقب بالحبس مدة لا تتجاوز سنتين وبغرامة لا تقل عن ألف جنيه ولا تزيد على ثلاثة آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين ربّان كل سفينة خاضعة للالتزام الإرشاد إذا دخل بالسفينة في منطقة الإرشاد أو تحرك فيها أو خرج منها دون الاستعانة بخدمات المرشد ما لم يكن قد أذن له بذلك ))، والمادة (١٣) من قانون رقم (٦) لسنة ١٩٩٥ بشأن تنظيم الإرشاد في موانئ الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر، إذ نصّت على : ((... يُعاقب بالحبس مدة لا تتجاوز سنتين وبغرامة لا تقل عن ألف جنيه ولا يزيد على خمسة آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين ربّان كل سفينة خاضعة للالتزام الإرشاد إذا دخل بالسفينة في منطقة الإرشاد أو التحرك فيها أو خرج منها دون الاستعانة بخدمات المرشد ))).

(١) نصّت المادة ( ٢٦٠ ) من مشروع القانون البحري لسنة ١٩٨٧ على أنه: (( اذا امتنعت السفينة الخاضعة للالتزام بالإرشاد عن الاستعانة بالمرشد التزمت بأداء رسم إضافي فضلاً عن الرسم الأصلي ويكون هذا الرسم الإضافي من الدولة وحدها، كما تلتزم السفينة بدفع مبلغ تحدده الجهة الادارية المختصة بشرط أن لا يتجاوز خمسة دنائير، اذا استغنت السفينة عن خدمات المرشد بعد حضوره إليها ...)).

يقع على الرِّبَّان التَّزام وهو اخبار ضابط السيطرة البحريَّة عن موعد وصول السفينة التقريبي وهذا ما نصَّت المادة (٢) من تعليمات الموانئ والمرافئ العراقيَّة إذ نصت : (( على رَبَّان السَّفِينَةِ المتوجَّهة إلى موانئ العراق أخطار ضابط السيطرة قبل وصول السَّفِينَةِ إلى موقع محطة الإرشاد لأربع وعشرين ساعة واعلامه بالموعد التقريبي لوصول السَّفِينَةِ إلى موقع محطة الإرشاد ووكيلها في الميناء المقصود)) ، كما يلتزم الرِّبَّان عند وصول السَّفِينَةِ محطة الإرشاد الاتصال بها وابلاغها بمعلوماتٍ مُعينةٍ خاصة بأسم السَّفِينَةِ وجنسيَّتها وطولها وعرضها وغطاس المُقدَّمة والمؤخرة وشفرة ندائها الدولي ومقدار السرعة القصوى واسم وكيلها... الخ ، وكل هذه المعلومات تساعد المُرشِد على القيام بعملية الإرشاد بسهولة بعيدا عن الصعوبات التي تواجهه، بالنسبة إلى المُشرِّع العراقي أشار إلى هذا الالتزام في المادَّة (٨) من تَعْلِيَمَاتِ المَوَانِئِ والمرافئ العراقيَّة إذ نصَّت (( أ- على رَبَّان السَّفِينَةِ عند وصول سفينة إلى محطة الإرشاد الاتصال بها وابلاغها بالمعلومات الاتية - : اولا- اسم السَّفِينَةِ وجنسيَّتها ، ثانياً- شفرة ندائها الدوليَّة ، ثالثاً- الموقع الذي القت فيه المرساة، رابعاً- طول وعرض السَّفِينَةِ الكلي ، خامساً- غاطس المُقدَّمة والمؤخرة بالأمتار، سادساً- اسم وكيلها في الميناء المقصود ، سابعاً- تاريخ بناء السَّفِينَةِ ومقدار سرعتها القصوى . ب - وفي حالة عدم وجود محطة الإرشاد بسبب من الأسباب يجب على رَبَّان السَّفِينَةِ اخطار ضابط السيطرة بالمعلومات المُنصوص عَلَيْهَا في البَنْد (أ) من هذه المادَّة))<sup>(١)</sup>.

كما يلتزم الرِّبَّان بأن يملئ الملحق الذي يتسلمه من المُرشِد ويسلمه للمُرشِد قبل الشروع بالدخول وهذا ما أشارت إليه المادَّة (٧٦) من تَعْلِيَمَاتِ المَوَانِئِ والمرافئ العراقيَّة ، إذ نصَّت على أنَّه: ((على رَبَّان السَّفِينَةِ ملئ وثيقة الفحص المبينة تفاصيلها في الملحق رَقَم (٣) المرفق بهذه التَعْلِيَمَاتِ وتسليمها إلى المُرشِد قبل الشروع بالدخول أو المغادرة ))، كما يجب على كل رَبَّان اتخاذ الاجراءات التي يجب على كُلِّ سفينة اتباعها قبل وصولها إلى الموانئ العراقيَّة ومغادرتها. لها إذ يجب على الرِّبَّان اخبار ضابط السيطرة قبل وصول السَّفِينَةِ إلى موقع محطة الإرشاد بأربع وعشرين ساعة من وصوله، وهذا ما قرره المادَّة (٢) من تَعْلِيَمَاتِ المَوَانِئِ والمرافئ العراقيَّة إذ نصَّت بأنَّه ((على رَبَّان السَّفِينَةِ المتوجَّهة إلى موانئ العراق اخطار ضابط السيطرة

<sup>(١)</sup> كما أشارت المادَّة (٧٥) من تَعْلِيَمَاتِ الموانئ والمرافئ العراقيَّة إلى أنَّ ((على الرِّبَّان ابلاغ المُرشِد بالمعلومات المبينة في المادَّة (٨) من هذه التَعْلِيَمَاتِ )) .

قبل وصول السفينة إلى موقع محطة الإرشاد بأربع وعشرين ساعة وإعلامه بالموعد التقريبي لوصول السفينة إلى موقع محطة الإرشاد ووكيلها في الميناء المقصود ((.

أما بالنسبة للمشرع المصري أشار إلى هذا الالتزام الخاص بطلب الإرشاد في قانون التجارة البحرية ، وذلك في المادة (٢٨٣) من قانون رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ إذ نصت (( على كل سفينة خاضعة للالتزام بالإرشاد أن تتبع القواعد التي تحددها الجهة الإدارية المختصة لطلب الإرشاد قبل دخولها منطقة الإرشاد أو تحركها فيها أو خروجها منها )) ، مما يعني وجود قواعد إدارية خاصة بكل ميناء تدخله السفينة طالبة الإرشاد تختص بذلك الميناء. وقد أشارت المادة (٣) من قانون رقم (٢٦) لسنة ١٩٨٩ بشأن تنظيم الإرشاد بمينائي الإسكندرية والدخيلة إذ نصت على ((على كل سفينة خاضعة للالتزام أن ترفع ساريتها قبل دخولها منطقة الإرشاد أو تحركها فيها أو خروجها منها الإشارة الخاصة بطلب المرشد أو أن تقوم بطلبه لاسلكياً، ولا يجوز لها الدخول أو الخروج من منطقة الإرشاد أو التحرك فيها إلا بعد صعود المرشد إليها أو الحصول على إذن من رئيس مجلس إدارة الهيئات العامة لميناء الإسكندرية ))، وكذلك المادة (٣) من قانون رقم (٦) لسنة ١٩٩٥ في شأن تنظيم الإرشاد في موانئ الهيئات العامة لموانئ البحر الأحمر نصت على: ((على كل سفينة خاضعة للالتزام بالإرشاد أن ترفع ساريتها قبل دخولها منطقة الإرشاد أو تحركها فيها أو خروجها منه الإشارة الخاصة بطلب المرشد، أو أن تقوم بطلبه لاسلكياً، ولا يجوز لها الدخول أو الخروج من منطقة الإرشاد أو التحرك فيها إلا بعد صعود المرشد إليها))، والمادة (٤) من قانون رقم (٤) لسنة ١٩٨٦ بشأن تنظيم الإرشاد بميناء دمياط نصت على (( على كل سفينة خاضعة للالتزام بالإرشاد قبل دخولها منطقة الإرشاد أو تحركها فيها أو خروجها منها أن ترفع على ساريتها الإشارة الخاصة بطلب المرشد أو أن تقوم بطلبه لاسلكياً ، ولا يجوز لها الدخول أو الخروج من منطقة الإرشاد أو التحرك فيها إلا بعد صعود المرشد عليها أو الحصول على إذن من رئيس هيئة الميناء )) ونجد من نصوص المواد المذكورة إنها أشارت إلى التزام كل سفينة خاضعة للالتزام بالإرشاد إلى أن ترفع ساريتها قبل دخول منطقة الإرشاد في الميناء .

أما المشرع الفرنسي فقد ذكر طلب الإرشاد في المادة (٦) في قانون (٦٩) لسنة ١٩٦٩ بشأن نظام الإرشاد في المياه البحرية المعدل (١) كانون الثاني ٢٠١٥ إذ نص على أنه: (( اي

سفينة خاضعة لالتزام الإرشاد متوجهة إلى ميناءٍ إذ يكون الإرشاد إلزامياً، يجب أن تعلن عن وقت وصولها المحتمل قبل ثمانية عشر ساعة أو على أبعد تقدير عند مغادرتها الميناء، كما يجب على الرّبان إعطاء إشارة نداء المُرشِد عند دخول المنطقة التي يكون في منطقة الإرشاد (الزامي)<sup>(١)</sup>، ومن نص هذه المادة نلاحظ أنها أشارت إلى التزامين يقعان على عاتق الرّبان في مادة واحدة هما ، الالتزام الأول على الرّبان أن يعلن عن وقت وصوله إلى محطة الإرشاد خلال ثمانية عشر ساعة أو عند مغادرته الميناء، والالتزام الآخر الذي على عاتقه هو اعطاء إشارة نداء المُرشِد عند دخول منطقة الإرشاد وهذا يدل على طلب الإرشاد من قبل سفينة طالبة الإرشاد لكي يستعين الرّبان بخدمات المُرشِد.

### الفرع الثاني

#### الموافقة على المُرشِد الذي يتقدّم لإرشاد السفينة

يلتزم رّبان السفينة طالبة الإرشاد بالإستعانة والموافقة على المُرشِد الذي يتقدّم إليه ، فليس له الاختيار طبقاً لإجبارية الإرشاد ، فلا يجوزُ للسفينة الدخول أو الخروج من الميناء إلا بعد صعود المُرشِد عليها أو الحصول على إذن من هيئة الإرشاد ، من خلال تقديم طلب إلى الجهة المختصة<sup>(٢)</sup>، وهذا ما نصّت عليه المادة (١٠/ز) على أنه: (( يسمح للسفن بدخول القنوات الملاحيّة بعد توفر الشروط الآتية:- ز- وجود مُرشِد على ظهر السفينة )) ، والواقع عملاً لا بدّ للسفينة المتوجهة إلى ميناء معين ان تحدد المدة التقريبية قبل وصولها إلى منطقة الإرشاد وأعلام محطة الإرشاد بالموعد التقريبي للوصول إلى الميناء كما اشرنا سابقاً وهذا ما أشارت إليه المادة (٢) من تعليمات الموانئ والمرافئ العراقيّة، إذ نصّت: (( على رّبان السفينة المتوجهة إلى موانئ العراق أخطار ضابط السيطرة قبل وصول السفينة إلى موقع محطة الإرشاد لأربع وعشرين ساعة وإعلامه بالموعد التقريبي للوصول السفينة إلى موقع محطة الإرشاد ووكيلها في الميناء

<sup>(١)</sup>Article6 ((Tout navire astreint à l'obligation de pilotage se rendant dans un port où le pilotage est obligatoire est tenu de faire connaître son heure probable d'arrivée, dix-huit heures à l'avance ou au plus tard au moment où il quitte le port d'escale précédent ; il est également tenu de faire le signal d'appel du pilote à l'entrée dans la zone où le pilotage est obligatoire)).

<sup>(٢)</sup> ملحق رقم (٢) أذن خول السفينة إلى الميناء ، وملحق رقم (٣) أذن مغادرة السفينة من الميناء .

المقصود))، وإذا كان الإرشاد لسفينة خارجة من الميناء فيقدم الإرشاد للسفن بحسب الدور ، بعدما يتوجه الرّبان أو احد أفراد الطاقم إلى محطة الإرشاد أو مركز السيطرة ويقدم طلباً مكتوباً بتاريخ وساعة المغادرة ، وليس للرّبان رفض المرشد الذي يتقدّم لإرشاد سفينته طبقاً لإجبارية الإرشاد في القوانين المقارنة ولا سبيل لرفض المرشد من قبل الرّبان لأنّ يعرض السفينة إلى رسم اضافي فضلاً عن رسم الإرشاد<sup>(١)</sup>، وذلك لحسن سير الخدمة وانتظامها<sup>(٢)</sup>. ولا يجوز للرّبان الاعتراض على شخص المرشد البحري الذي يتقدّم إليه ، وذلك أنّ المرشدين يعملون طبقاً لنظام دوري، فلا خيار للرّبان في قبول أو رفض مرشد معين<sup>(٣)</sup>، وكذلك لا يجوز للرّبان أن يرفض المرشد الذي ترشحه محطة الإرشاد البحري ، أو المؤسسة التي تتولى إدارة الميناء والتي يتبعها المرشد . كما يلتزم الرّبان بإنجاز الاجراءات اللازمة لتمكين المرشد في تنفيذ عملية الإرشاد، ويقتضى ذلك تيسير صعود المرشد على السفينة وهبوطه منها كما يجب على الرّبان توفير وسيلة ملائمة للصعود والهبوط، وهذا ما أشارت إليه المادة (٨٠) من تعليمات الموانئ والمرافئ العراقية إذ نصّت على: ((أن يكون السلم صالح للاستعمال الآمن للمرشدين أو غيرهم وأن تكون مواصلات السلم مطابقة لمقررات الاتفاقية الدولية لسلامة الارواح في البحار))، كما يتعين على الرّبان توفير المعلومات المتعلقة بالسفينة والتي يحتاج إليها المرشد لإنجاز مهمته، ولهذا كان الرّبان ملزماً بالتعاون مع المرشد فيما يتعلق بتوجيه السفينة إلاّ أنّه لا يتخلّى عن سلطته

(١) بالنسبة للمشرع العراقي لم يشر إلى الرسم الاضافي في قانون الموانئ رقم (٢١) لسنة ١٩٩٥، وكذلك في تعليمات الموانئ والمرافئ رقم (١) لسنة ١٩٩٨، أمّا المشرع المصري لم يذكر الرسم الاضافي في قانون التجارية المصري رقم (٩) لسنة ١٩٩٠ ولكنه اشار إلى الرسم الاضافي في المادة رقم (١٣) من قانون رقم (٤) لسنة ١٩٨٦ بشأن تنظيم الإرشاد في ميناء دمياط ، والمادة رقم (١٢) من قانون رقم (٦) لسنة ١٩٩٥ بشأن تنظيم الإرشاد في موانئ الهيئات العامة لموانئ البحر الأحمر، وأمّا المشرع الفرنسي فقد ذكر هذا الالتزام في المادة (٦) من قانون رقم (٢٨) آذار ١٩٢٨ بشأن تنظيم الإرشاد في المياح البحرية .

(٢) عبد الفضيل محمد احمد ، القانون البحري، مصدر سابق، ص ١٠٠، د. مسعود يونس عطوان، الجديد في الإرشاد في الإرشاد البحري، مصدر سابق ، ص ٦٥.

(٣) د. وفاء جلال محمدين ، قانون التجارة البحرية ، مصدر سابق ، ص ٤٠٤.

عليها ، ممّا يحق معه الأمتناع عن تنفيذ تَعْلِيمَاتِ المُرْشِدِ إذا رأى في إتباعها ما يعرض السَّفِينَةَ للخطر<sup>(١)</sup>. وهنا يثار تساؤل لماذا لا يعترض الرِّبَّان على الشخص المُرْشِد ؟

وللإجابة على هذا التساؤل أنّ الرِّبَّان لَا يَجُوزُ له الاعتراض على الشخص المُرْشِدِ الَّذِي يَتَقَدَّمُ إليه؛ لأنّ المُرْشِدِينَ يعملون بِنِظَامِ الدوريات ويتولى مدير الإرشاد توزيعهم على تلك الدوريات، ويتعين على المُرْشِدِ الَّذِي يأتي عليه الدور أن يكون في وضع الاستعداد التام لتقديم خدماته<sup>(٢)</sup>. ونلاحظ في بعض الاحيان قد يطلب الرِّبَّان من المُرْشِدِ السفر معه وذلك للاستعانة بخدماته وخبرته في قيادة السَّفِينَةَ أثناء السفر، وقد أشارت المادّة (٧٨) من تَعْلِيمَاتِ المَوَانِي والمرفأ العراقيّة إلى ذلك إذ نصّت على أنّ (( تلتزم السَّفِينَةُ الَّتِي يسافر على ظهرها المُرْشِدِ بإنزاله في اقرب ميناء ،على أنّ تتحمل نفقات اقامته ومصروفات عودته إلى العراق في اول سفينة ركاب أو طائرة شريطة ان تكون من الدرجة الأولى ))، والمادّة (٧٩) من التَعْلِيمَاتِ اعلاه إذ نصّت على أنّه: ((اذا اضطر المُرْشِدِ المتدرب للسفر مع المُرْشِدِ على ظهر السَّفِينَةَ بسبب سوء الأحوال الجوّيّة أو اي سبب اخر فإنّ السَّفِينَةَ تلتزم بجميع المصروفات والالتزامات الواردة في المادّة ٧٨)).

أمّا بالنسبة للتشريع المصري فقد أشار في المادّة (٢٨٥) من قانون التجارة البحريّة رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ على أنّ ((اذا اضطر المُرْشِدِ إلى السفر بسبب سوء الأحوال الجوّيّة أو بناء على طلب الرِّبَّان التزم بنفقات غذائه واقامته وإعادته إلى الميناء الَّذِي قام منه مع التعويض عند الاقتضاء))، وعادة ما يكون ذلك في حالة سوء الأحوال الجوّيّة عند ابجار السَّفِينَةَ أو كان مقدراً مرور السَّفِينَةَ بمناطق تتسم بالخطورة الشديدة.

أمّا بالنسبة للتشريع الفرنسي نجد أنه قد أشار في المادّة (٦) من قانون رقم (٦٩) لسنة ١٩٦٩ بشأن نظام الإرشاد في المياه البحريّة إلى أنّ: ((أي سفينة خاضعة للالتزام الإرشاد

(١) وهذا ما أشارت اليه المادّة (١٢٣) من مشروع القانون العراقي لسنة ١٩٨٧ والتي تنص على (( يجب على الرِّبَّان حتى في حال اضطراره للاستعانة بمُرْشِد أن يتولى شخصياً توجيه السَّفِينَةَ في الدخول والخروج من الموانئ أو المراسي أو الانهار وبوجه عام في جميع الاحوال التي تعترض الملاحة فيها عقبات خاصة )).

(٢) د. عبد الحميد الشواربي ، قانون التجارة البحريّة ، مصدر سابق ، ص ٥٢٥ ، ود.طالب حسن موسى ، القانون البحريّ، دار الثقافة للنشر والتوزيع، طبعة ٢٠٠٧، ص ١٧٧.

متوجهة إلى ميناء إذ يكون الإرشاد الزامياً ، يجب أن تعلن عن وقت وصولها المحتمل، قبل ثمانية عشر ساعة أو على أبعد تقدير عند مغادرتها الميناء مطلوب منه أيضاً إعطاء إشارة نداء المرشد عند دخول المنطقة التي يكون فيها القيادة إلزامياً))، وتلاحظ أن المشرع الفرنسي لم يُشر في قانون رقم (٢٨) لسنة ١٩٢٨ الخاص بشأن تنظيم الإرشاد في المياه البحرية إلى سفر المرشد مع الرّبان؛ بسبب سوء الأحوال الجوية.

وتبين لنا مما تقدّم أنّ المرشد قد يسافر مع السفينة؛ بسبب سوء الأحوال الجوية ولو لم يطلب منه الرّبان ذلك ، فالمرشد هو الذي يقدر مدى وجوب استمرار بقائه على متن السفينة أثناء السفر، إلا أنّ الأمر يقتصر على حالة سوء الأحوال الجوية من دون غيرها. أمّا في غير هذه الحالة فإنّ المرشد لا يستمر وجوده على متن السفينة إلا بناءً على طلب الرّبان، وفي كلّ الأحوال يجب على الرّبان ؛ بوصفه نائباً قانونياً عن المجهز أن يفي باحتياجات المرشد أثناء السفر من حيث الغذاء والاقامة، كما يلتزم الرّبان بإعادة المرشد إلى الميناء الذي غادر منه مع تعويضه عما قد يكون لحقه من خسارة أو فاته من كسب بسبب السفر مع السفينة<sup>(١)</sup>.

### الفرع الثالث

#### دفع رسوم الإرشاد

إنّ عملية الإرشاد البحري لا تتم بصورة مجانية بل تُقدم بمقابل، أي كل طرف من اطراف عملية الإرشاد يقدم عوض للطرف الآخر، فالمرشد يقدم خدماته (خدمة الإرشاد) لرّبان السفينة مقابل التزام الرّبان بدفع عوض عن ذلك وهذا العوض يطلق عليه مقابل الإرشاد أو رسم الإرشاد<sup>(٢)</sup>، وهو الالتزام الرئيسي الذي يترتب على الرّبان الذي يُعدّ نائباً عن مجهزة السفينة اتجاه المرشد البحري أو اتجاه الجهة المختصة التي يتبعها المرشد ، هو دفع رسم الإرشاد متى استعان

(١) د. عبد الحميد الشواربي ، قانون التجارة البحريّة ، مصدر سابق ، ص ٢٢٦ .

(٢) ويستحق رسم الإرشاد حتى ولو تعذر على المرشد الصعود على ظهر السفينة وقام بتوجيهها من سفينة الإرشاد أو من سفينة أخرى او حتى ولو كان ذلك التوجيه من طائرة عمودية (مروحية)، اشارت الى المادة(١/هـ) قانون رسوم الإرشاد والتعويضات ورسوم الموانئ والمنائر والرسو والمكوث من قانون رقم (٦٠) لسنة ١٩٨٨ المعدل لقانون رقم (٢٤) لسنة ١٩٨٣ .



الرَّبَّان بِالْمُرْشِدِ فعلاً، ولو كانت السَّفِينَةُ معفاة من الالتزام بالإرشاد. ورسم الإرشاد من قبيل الرسوم التي تقررها الدولة ويلتزم بأدائه من يستفيد من الخدمة ومصدرها المباشر هو القَّانُون، وتحدد القَّانُونِ رسوم الإرشاد في مختلف المَوَانِي ومناطق الإرشاد، وهو تحديد يتم وفقاً لحمولة السَّفِينَةُ ونوع عملية الإرشاد ووقت مباشرتها، وهذا الالتزام المترتب على الرَّبَّان لما يتمتع به من مركز قَانُونِي خاص نظراً لما يقرر له القَّانُون من اختصاصاتٍ، اثناء السفر واهمها تمثيل السلطة العامة في المحافظة على النظام على ظهر السَّفِينَةُ، كما يناط بربان السَّفِينَةُ القيام بأجراء ما يلزم للمحافظة على البضائع أو ما يدعو اليه الحال من تصرفات لمصلحة الشاحن<sup>(١)</sup>، وباعتبار الرَّبَّان نائباً عن المجهز<sup>(٢)</sup> اتجاه المُرْشِدِ البحريّ أو تجاه الجهة التي يتبعها المُرْشِدِ البحريّ ويعمل لحسابها، ذلك لأنَّ التزام المُرْشِدِ البحريّ يتمثل في تقديم خبرته الفنية لإرشاد السَّفِينَةُ، يقابلها التزام الرَّبَّان باعتباره نائباً عن المجهز والذي يتمثل في دفع رسوم الإرشاد البحريّ مقابل لخدمة الإرشاد البحريّ<sup>(٣)</sup>.

وقد حرصت التشريعات المختلفة على التدخل في تحديد مقابل الإرشاد باعتبار أنَّ الإرشاد خدمةً عامةً، وتدخل الدولة في تحديد مقابل الإرشاد يجد اساسه في الرغبة في عدم المبالغة في تحديد المقابل المستحق وحتى لا يخضع هذا التقدير للتحكم والتقدير الجزافي من جانب المُرْشِدِين، بل أنَّ القَّانُونِ نَصَّت على عدم جواز تقاضي المُرْشِدِ مقابل الإرشاد يزيد عن المقرر بمقتضى القَّانُونِ واللوائح، وإلا التزم باسترجاع ما حصل عليه زائداً عن المقابل المحدد قَانُوناً<sup>(٤)</sup>، وأنَّ استحقاق مقابل الإرشاد يُعَدُّ رسماً عاماً باعتبار أنَّ حصيلته مقابل الإرشاد تذهب الى خزانة الهيئة العامة التي تتولى إدارة الميناء ولا يصيب المُرْشِدِ منها شيئاً، إذ يُعَدُّ موظفاً

(١) د. مجيد حميد العنكي، القَّانُونِ البحريّ العراقي، مصدر سابق، ص ٨١.

(٢) والى هذا الرأي تتجه بعض القوانين العربية: منها المادَّة (١٥٤) قانون الاتحادي رَقْم ٢٦ لِسَنَةِ ١٩٨١م بشأن القانون التجاري البحري لدولة الامارات العربية المتحدة، وقانون التجارة البحري التونسي رَقْم ٥٢ لِسَنَةِ ١٩٦٧ في المادَّة (٦١) وقانون التجارة البحري السوري رَقْم في المادَّة (١١٤)، إذ تنص هذه القوانين على أنَّ الربان النائب القانوني عن مالك السفينة.

(٣) د. محمد فريد العريني ود. محمد السيد الفقهي، القَّانُونِ البحريّ والجوي، مصدر سابق، ص ٢٧٣.

(٤) د. ثروت عبد الرحيم، الخسارات البحرية المشتركة، الطبعة الثانية، جامعة الكويت، ١٩٧٤، ص ٣١٢. ود. عبد الفضيل محمد احمد، الوجيز في القَّانُونِ البحريّ، مكتبة الجلاء الجديدة المنصورة، لِسَنَةِ ١٩٨٥، ص ٣٠٠.



عاماً يحصل على راتب من الدولة نظير قيامه بخدمة الإرشاد، والدليل على أنَّه رسماً وليس اجراً أنَّه واجب الدفع سواء أَسْتَعَانَ الرَّبَّان بِالْمُرْشِدِ ام لا.

ففي فرنسا فإنَّ الأمر يختلف فالْمُرْشِد ليس موظفاً عاماً، ويحصل على أجره من حصيله مقابل الإرشاد ومن ثم فإنَّ مقابل الإرشاد يعتبر أجراً إذا تم إرشاد السَّفِينَة فعلاً ، اما إذا كان الرَّبَّان قد رفض الاستعانة بِالْمُرْشِدِ، فإنَّ الالتزام بدفع مقابل الإرشاد، رغم عدم الاستعانة بِالْمُرْشِدِ لا يكون مقابل خدمة بحيث لا يمكن وصف هذا المقابل بأنَّه أجراً، بل هو رسم يدفعه الرَّبَّان كنوع من المشاركة الإجبارية في تغطية نفقات الازمة لتسيير خدمة عامة وهي الإرشاد .

وأما دفع رسم الإرشاد يقع على عاتق المجهز ولكون الرَّبَّان نائب عن المجهز فهو من يقوم بدفع رسم الإرشاد وسواء استعانت السَّفِينَة الخاضعة للالتزام الإرشاد بِالْمُرْشِدِ ام لم تستعن به، أمّا في حالة رفض الرَّبَّان الاستعانة بِالْمُرْشِدِ، تفرض عليه غرامة مالية ، وهذا ما نصَّت عَلَيْهِ جميع القَوَانِين المنظمة للإرشاد في العِرَاقِ فقد ورد نص على هذه الاحكام بمقتضى المادَّة (٣٢٨) من تعليمات المَوَائِي والمرافئ العِرَاقِيَّة رَقَم (١) لِسَنَة ١٩٩٨ إذ نصَّت على: ((يعاقب بغرامة مقدارها (٢٥٠٠) الفان وخمسمائة دينار بالعملة الاجنبية القابلة للتحويل بالنسبة للسفن الاجنبية و(٢٥٠٠٠) خمسة وعشرون الف دينار للسفن العِرَاقِيَّة كل من يخالف احكام المواد الأتية (١٠) و(٣٤) و(٦٠) و(٦١) و(٨٩) و(١٩٥) من التعليمات أعلاه .،

وفي حالة تكرار المخالفة من قبل السفن القادمة للميناء فانها تفرض عليها غرامة مالية وهذا ما اشارت اليه المادة (٣٢٦) من التعليمات في الفقرة (ب) حيث نصَّت على: ((وفي حالة تكرار المخالفة تفرض غرامة لا تتجاوز (١٠٠٠٠) عشرة الاف دينار بالصيغة المنصوص عليها في البند (١) من هذه المادة بالنسبة للسفن الاجنبية و(١٠٠٠٠٠) مائة الف دينار للسفن العراقية تستوفى بالصيغة ذاتها)).

اما بالنسبة للقوانين المنظمة للإرشاد في مصر ، فان رسوم الإرشاد تحدد على اساس الحمولة الكلية المسجلة للسفينة ، كما يتم مراعاة نوع الإرشاد والوقت الذي يجري فيه، وهذا ما أشارت اليه المادَّة ( ٦/١ ) من قَانُونِ رَقَم (٤) لِسَنَة ١٩٨٦ بشأن تَنْظِيمِ الإرشاد في ميناء دمياط حيث نصَّت على ((السفن والوحدات المرخص لها من هَيْئَة النقل النهري وتلتزم هذه

السفن والوحدات بالقواعد الخاصة بالملاحة ...، وفي هذه يستحق الرسم المقرر للإرشاد وفقاً للحمولة (( ، والمادة (١/خامساً) من قانون رقم (٢٦) لسنة ١٩٨٩ بشأن تنظيم الإرشاد في مينائي الاسكندرية والدخيلة حيث نصت على: ((تلتزم هذه السفن والوحدات بالقواعد الخاصة بالملاحة في مناطق الإرشاد التي يصدر بها قرار من وزير النقل البحري ، كما يجوز لها الاستعانة بخدمات المرشد وفي هذه الحالة يستحق الرسم المقرر للإرشاد وفقاً للحمولة ))، وكذلك المادة (١/ خامساً ) من قانون رقم (٦) لسنة ١٩٩٥ بشأن تنظيم الإرشاد في الهيئة العامة لموانئ البحر الاحمر حيث نصت على ان: ((السفن والوحدات المرخص لها من هيئة النقل النهري تلتزم هذه السفن والوحدات بالقواعد الخاصة بالملاحة في مناطق الإرشاد التي يصدر بها قرار من وزير النقل والمواصلات، ويجوز لتلك السفن الاستعانة بخدمات المرشد وفي هذه الحالة يستحق الرسم المقرر وفقاً للحمولة))<sup>(١)</sup>.

أما من حيث الوقت فإن رسوم الإرشاد تزداد بنسبة ٥٠% إذا تمت العملية كلها أو بعضها بين غروب الشمس وشروقها وهذا ما أشارت اليه المادة (١/ج) من قانون رسوم الإرشاد والتعويضات ورسوم الموانئ والمنائر والرسو والمكوث المصري رقم (٦٠) لسنة ١٩٨٨ المعدل لقانون رقم (٢٤) لسنة ١٩٨٣ على أنه: (( تزداد الرسوم المبينة في الفقرة (أ ، ب) بنسبة ٥٠% إذا تمت عملية الإرشاد كلها أو بعضها فيما بين غروب الشمس وشروقها ))، كما يجوز لوزير النقل البحري بقرار منه تخفيض الرسوم المقررة بمقتضى المادة (٢٠) من القانون اعلاه، بالنسبة لسفن الحاويات والعبارات التي تستخدم الموانئ المصرية في تداول حاويات الترانزيت على ألا يتجاوز هذا التخفيض نسبة ٧٥% من قيمة هذه الرسوم .

اما في حالة استغناء السفينة عن خدمات المرشد بعد حضوره أو عدولها عن السفر في الميعاد الذي تحدده ريانها او الشركة التابعة لها إلى إلزامها بدفع تعويض لهيئة الميناء بنسبة ٥٠% من رسم الإرشاد وفي هذه الحالة السفينة لن تدخل او تخرج او تتحرك داخل منطقة

<sup>(١)</sup> وكذلك المادة (٤) من قانون رسوم الإرشاد والتعويضات ورسوم الموانئ والمنائر والرسو والمكوث المصري رقم (٦٠) لسنة ١٩٨٨ المعدل لقانون رقم (٢٤) لسنة ١٩٨٣، منشور على الأتي <http://site.eastlaws.com/GeneralSearch> تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/١٢/٢٢ .

الإرشاد ، لأنها ان فعلت شيئاً من ذلك دون الاستعانة بالمُرشد فإنها ستلتزم بدفع رسم الإرشاد اضافة الى دفع مبلغ ٢٠٠٠ جنيه، وهذا ما اشارت اليه المادّة (٢/د) من القانون اعلاه .

وهناك حالة يعفى منها الرّبان من دفع مقابل الإرشاد فإذا طلب الرّبان المُرشد، ولكنه لم يتقدم للإرشاد فانه يعفى من اداء مقابل الإرشاد ؛ لأنّه ليس من المعقول عدالة أن يدفع مقابل الإرشاد رغم ان خدمة الإرشاد لم تؤد<sup>(١)</sup>. وفي حالة امتناع السفينة عن خدمات المُرشد فإنّ الرّبان يلتزم بدفع رسم إضافي وذلك كنوع من الجزاء ، فقد اشارت المادّة (١١) من قانون رقم (١٦١) لسنة ١٩٥٩ بشأن تنظيم الإرشاد في ميناء السويس حيث نصّت على أنّ: (( كل سفينة خاضعة للالتزام الإرشاد تمتنع عن الاستعانة بخدمات المُرشد تلزم فضلاً عن الرسم المقرر بأداء رسم إضافي قدره ٥٠٠ جنيه)) والمادّة (١٢) من قانون رقم (٩) لسنة ١٩٦٥ الخاص بتنظيم الإرشاد في مينائي الاسكندرية والدخيلة إذ نصّت على أنّ: ((كل سفينة خاضعة للالتزام الإرشاد لا تستعين بخدمات المُرشد تلزم فضلاً عن أداء الرسم المقرر برسم اضافي مقداره الفا جنيه اذا دخلت الى الميناء او تحركت فيه ولا يستحق الرسم الاضافي في حالة حصول السفينة على اذن بذلك ))، والمادّة (١٢) من قانون رقم (٦) لسنة ١٩٩٥ بشأن تنظيم الإرشاد في موانئ الهيئة العامّة لموانئ البحر الاحمر حيث نصّت على أنّ: ((كل سفينة خاضعة للالتزام الإرشاد لا تستعين بخدمات المُرشد تلزم فضلاً عن اداء الرسم المقرر - بغرامة إضافية قدرها ٥٠٠ جنيه (خمسمائة الاف جنيه ) إذا دخلت الميناء او تحركت فيه )) ، والمادّة (١٣) من قانون رقم (٤) لسنة ١٩٨٦ بشأن تنظيم الإرشاد في ميناء دمياط حيث نصّت على أنّ: ((كل سفينة خاضعة للالتزام الإرشاد لا تستعين بخدمات المُرشد تلزم فضلاً عن أداء الرسم المقرر برسم إضافي قدره ٢٠٠٠ جنيه إذا دخلت إلى الميناء أو خرجت منه أو تحركت فيه ولا تستحق الرسوم الاضافية في حالة حصول السفينة على إذن من رئيس هيئة الميناء ))<sup>(٢)</sup>، ونجد جميع المواد تشير الى نفس المعنى مع اختلاف العقوبة المقررة لكل منها . كما يمكن أعفاء السفن من رسوم الإرشاد

(١) د. عبد الفضيل محمد احمد ، القانون البحري الخاص، مصدر سابق ، ص ٢٩١ .

(٢) فقد عرفت محكمة النقض المصرية رسم الإرشاد الإضافي بأنه " مجرد غرامة مدنية تنطوي على معنى التعويض ، ولا يعد عقوبة تكميلية في جريمة الرّبان المتمثلة بدخول السفينة الخاضعة للالتزام الإرشاد الى منطقة الإرشاد او التحرك فيها أو الخروج منها دون الاستعانة بخدمات المرشد ، يُنظر: د. أحمد محمود حسني ، قضاء النقض البحري ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، ط٤ ، ٢٠٠٧ ، ص ٥٣ .

وهذا ما نصّت عليه المادّة (٢٢) من نفس القانون إذ اشارت إلى أنّه: ((تعفى من رسوم الإرشاد السفن الأتية: (١) السفن الحربية (٢) السفن الحكومية التي لا تقوم بأعمال تجارية (٣) السفن المخصصة لتعليم الفنون البحريّة بشرط عدم القيام بأعمال تجارية (٤) السفن والوحدات العائمة التي تعمل لحساب الهيئة العامّة للبتروّل في إدارة مرسى البتروّل الجديد وتشغيله لغاطس ميناء السويس (٥) السفن والوحدات المملوكة لهيئة قناة السويس (٦) السفن والعائمات الغير مجهزة بالآلة مسيرة ونقل حمولتها الصافية عن عشرة اطنان)).

ونلاحظ أنّ الرّبان يعفى من الرسم الاضافي في حالة حصوله على إذن من الجهة المختصة، الا أنه يلتزم بدفع مقابل الإرشاد وهذا ما نصّت عليه المادّة (١٢) من القانون رقم (٢٦) لسنة ١٩٨٩ في شأن تنظيم الإرشاد بمينائي الاسكندرية والدخيلة حيث نصّت على: ((كل سفينة خاضعة للالتزام الإرشاد لا تستعين بخدمات المرشد.....لا يستحق الرسم الاضافي في حالة حصول السفينة على إذن بذلك ))، كما اشارت المادّة (١٣) من قانون رقم (٤) لسنة ١٩٨٦ بشأن تنظيم الإرشاد بميناء دمياط حيث اشارت الى ((.....لا تستحق الرسوم الاضافية في حالة حصول السفينة على اذن من رئيس هيئة الميناء )) .

أمّا بالنسبة للمشرع الفرئيسي فقد اشار في المادّة (٤) المعدلة بالأمر ١٦٧٠ في ٣٠ كانون الاول ٢٠١٤ من قانون رقم ٦٩ لسنة ١٩٦٩ بشأن نظام الإرشاد في المياه البحريّة حيث نصّت على ((تعتمد رسوم الإرشاد العامّة على الحجم الناتج عن ناتج الطول الاجمالي للسفينة ، واقصى عرض لها ، واقصى غاطس لها ، يتم تحديد طرق حساب القاعدة بأمر من الوزير المسؤول عن البحريّة التجارية ))<sup>(١)</sup>، كما اشارت المادّة (٥) المعدلة بالأمر ١٦٧٠ في ٣٠ كانون الاول ٢٠١٤ من القانون نفسه الى انه (( تخضع السفن المعفية من التزام الإرشاد

<sup>(1)</sup> Article 4((Le tarif général de pilotage a pour assiette le volume résultant du produit de la longueur hors tout du navire, de sa largeur maximale et de son tirant d'eau maximal d'été. Les modalités de calcul de l'assiette sont fixées par arrêté du ministre chargé de la marine marchande)).

بسبب طولها ، في حالة استخدامها لخدمات المُرشِد، لرسم الإرشاد بزيادة لا يجوز أن تتجاوز قيمتها ٥٠% وفق الرسم المذكور في القانون <sup>(١)</sup>.

---

<sup>(1)</sup> Article 5 ((Les navires affranchis de l'obligation du pilotage à raison de leur longueur sont soumis, au cas où ils font appel aux services d'un pilote, au tarif général abondé d'une majoration dont le montant ne pourra excéder 50 % dudit tarif)).

### المبحث الثالث

#### المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن عملية الإرشاد البحري

إنَّ وجود المُرشِد على ظهر السفينة لا يبعد من الرِّبَّان اختصاصاته فالمُرشِد فهو في الحقيقة مجرد ناصح للرِّبَّان أثناء قيادة السفينة عند دخولها وخروجها من الميناء، ومن ثمَّ يظل الرِّبَّان رغم وجود المُرشِد محتفظاً بقيادة السفينة وإدارتها وتنفيذ المناورات، وله أن يرفض تنفيذ توجيهات المُرشِد إذا رأى فيها ما يعرض السفينة للخطر، فقدَّ ينجم عن عملية الإرشاد البحري أضرار أخرى قد تصيب المُرشِد ذاته أو بزورق الإرشاد أو بأرصفة الميناء، أو قد تصيب شخصاً ثالثاً من خارج أطراف العلاقة أي غير السفينة طالبة الإرشاد وغير المُرشِد الذي يقوم بعملية الإرشاد أو البحارة الذين معه أو زورق الإرشاد وهذه الأضرار التي تحدث أمَّا أن تكون ناجمة بسبب توجيهات المُرشِد الخاطئة للرِّبَّان، أو لأنَّ الرِّبَّان لم يستجب لتوجيهات وإرشادات المُرشِد البحري، أو بسبب قوة قاهرة وسبب أجنبي، وبناء على ذلك من يتحمل مسؤولية هذه الأضرار؟

ولإلمام بذلك أكثر لا بُدَّ من تقسيم المبحث إلى مطلبين نتناول في المطلب الأول المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بأطراف عملية الإرشاد ، أمَّا المطلب الثاني سنخصِّصه للمسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير .

#### المطلب الأول

##### المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بأطراف عملية الإرشاد

تتباين عملية الإرشاد البحري التي يقوم بها عدد من المُرشِدين البحريين في توجيه السفينة وإرشادها إلى الميناء ، قد تكون على مستوى جيد من الأداء إلا أنَّ من الممكن أن يقع فيها بعض الأخطاء التي تسبب أضراراً بالسفينة طالبة الإرشاد أو بسفينة الإرشاد أو بالمُرشِد ، لذا سنقسم المطلب على فرعين نتناول في الفرع الأول المسؤولية الناشئة عن الأضرار التي تلحق بزورق الإرشاد وأشخاصه أمَّا الفرع الثاني سنخصِّصه للمسؤولية عن الأضرار التي تلحق السفينة طالبة الإرشاد .

## الفرع الأول

### المسؤولية الناشئة عن الأضرار التي تلحق بزورق الإرشاد وأشخاصه

إنَّ عملية الإرشاد البحري تكون محفوفة بالمخاطر أثناء الرحلة البحرية، ففي حالة وقوع الضرر على المرشد البحري، أو على سفينة أو زورق الإرشاد أو على الطاقم الذي يعمل على ذلك الزورق، فإنَّ المرشد أثناء قيامه بعمله، فهو يعمل لمصلحة المُجَهِّز ولحسابه، ومن ثمَّ يُعدُّ المُجَهِّز مسؤولاً عن أخطاء المرشد سواءً كان مالكاً أو مستأجراً للسفينة، واستناداً إلى الأحكام العامة بشأن مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه، ولا ينفي قيام هذه المسؤولية أن يكون الإرشاد اجباري، وذلك أنَّ مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه تنهض على أساس الخطأ في الرقابة والتوجيه، ولا يشترط أن يكون المتبوع حراً في اختيار التابع بل وجود سلطة فعلية في الرقابة والتوجيه، وهذه السلطة يُمارسها على المرشد عن طريق ربان السفينة<sup>(١)</sup>.

وهنا يثار تساؤل: إنَّ كان مالك السفينة يتحمل الأضرار التي تصيب محطة الإرشاد أو زورق الإرشاد وهل هذه المسؤولية مطلقة أم مقيدة بشرط؟ وللإجابة على هذا التساؤل: نلاحظ أنَّ المشرع العراقي حمل المُجَهِّز المسؤولية لوحده عن جميع الأضرار التي تحدث في عملية الإرشاد بصورة عامة سواءً كان الضرر يقع على المرشد أو من معه من فريق العمل أو الضرر الذي يقع على زورق الإرشاد أثناء قيامه بعمله باستثناء الأخطاء التي تقع بسبب خطأ المرشد، وهذا ما أشارت إليه المادة (٧٢) من تعليمات الموانئ والمرافئ العراقية رقم (١) لسنة ١٩٩٨ على أنَّ: (يكون مالك السفينة مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب محطة الإرشاد أو زورق الإرشاد أثناء عملية الإرشاد)<sup>(٢)</sup>.

ويتبين من نصوص المواد المذكورة أعلاه أنَّ المشرع يحمل مالك السفينة عن جميع الأضرار التي تصيب محطة الإرشاد أو زورق الإرشاد الخاص بعملية الإرشاد ويشترط أن يكون ذلك أثناء عملية الإرشاد.

(١) د. فاروق ابراهيم جاسم، مبادئ القانون البحري، مصدر سابق، ص ١٢٣.

(٢) وكذلك المادة (١٨٦) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ على أنَّ: ((يكون مُجَهِّز السفينة مسؤولاً عن الضرر الذي يلحق بسفن الإرشاد خلال عمليات الإرشاد وأثناء صعود المرشد إلى السفينة أو نزوله منها إلا إذا كان الضرر ناشئاً عن خطأ من المرشد)).

إلا أن حكم المادة (٢٨٩) من قانون التجارة البحرية المصري (٨) لسنة ١٩٩٠ جاء مغايراً لحكم القواعد العامة في المسؤولية إذ نصت على: (( يسأل المُجهز عن الضرر الذي يصيب المُرشِد أو بحارة سفينة الإرشاد أثناء تنفيذ عملية الإرشاد ، إلا إذا ثبت أن الضرر نشأ عن خطأ صدر من المُرشِد أو البحارة ))، ومن ثمّ فالمُشرّع جعل المسؤولية عن الضرر الذي يصيب المُرشِد أو بحارة سفينة الإرشاد أثناء تنفيذ عملية الإرشاد على عاتق مُجهز السفينة محل الإرشاد دون أن استلزم اثبات المرشد أو البحارة لخطأ من جانب المجهز أو الرّبان ، وقرينة المسؤولية التي اقامها المشرع قابلة لإثبات العكس<sup>(١)</sup>.

فللمُجهز إثبات العكس لدفع المسؤولية عن عاتقه بإثبات أن الضرر الذي لحق بالمُرشِد أو احد البحارة نشأ عن خطأ من جانبهم ، ويكفي للمُجهز إثبات خطأ المُرشِد أو بحارة زورق الإرشاد ولو كان الخطأ يسير ، فلا يفترض جسامه الخطأ لدفع المسؤولية عنه ، لأنّ من واجب المُرشِد والبحارة العناية بأنفسهم إذ ليس من المعقول تحميل المُجهز المسؤولية عما يرتكبون من رعونه وخفه<sup>(٢)</sup>.

أمّا بالنسبة للمُشرّع الفرنسي فقد اشار في المادة (٩) من قانون رقم (٦٩) لسنة ١٩٦٩ الخاص بالبيع والتجهيز الفرنسي المعدل في اكتوبر ٢٠١٠ إذ تنص على ((أنّ الحوادث التي يتعرض لها المُرشِد أثناء عمليات الإرشاد وأثناء مناورات الابحار والنزول تقع على عاتق مالك السفينة ، ما لم يثبت خطأ المُرشِد الجسيم ...))<sup>(٣)</sup>، وتبين لنا من نص المادة أنّ المُرشِد حمل مُجهز السفينة مسؤولية الأضرار التي تحدث باستثناء حالة الخطأ الجسيم الذي يقع بسبب خطأ المُرشِد .

ما يلاحظ من نصوص المواد أنّ كلا من المُشرّع المصري والفرنسي وضع المسؤولية عن الأضرار التي تصيب المُرشِد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد أثناء تنفيذ عملية الإرشاد على عاتق مُجهز السفينة محل الإرشاد، من دون استلزام إثبات المُرشِد لخطأ المُجهز وقرينة المسؤولية التي

(١) د . ايمان فتحي حسن الجميل ، عقد العمل البحري ، مصدر سابق ، ص ١٠٨ .

(٢) المذكرة الإيضاحية من مشروع قانون التجارة البحرية المصري بند ٢٩٢ الوجه الثالث ، نقلاً عن د . ايمان فتحي حسن الجميل ، المصدر نفسه ، ص ١٠٨ .

(٣) Article 9° ((Il est interdit au capitaine de charger sur son navire des marchandises pour son propre compte, sans l'autorisation écrite de l'armateur. En cas d'infraction à cette défense, le capitaine devra à l'armateur une indemnité égale au double du fret correspondant à son chargement)).



اقامها المُشَرِّع قابلة لأثبات العكس، بحيث يُمكن للمُجهز أن يدفع هذه المسؤولية عنه بإثبات أن الضرر الذي اصاب المُرشِد نشأ عن خطأ من جانبه أو من جانب أحد أفراد وحدة الإرشاد .

بتقديرنا أن المُشَرِّع المصري نهج منهجاً معتدلاً بإفساحه المجال امام المُجهز ليتحمل من المسؤولية، إذا استطاع أن يثبت أن الخطأ الذي نتج عنه الضرر، كان سببه تهور المُرشِد أو اهمال المُرشِد أو طاقم الإرشاد، ومن ثمّ يستطيع مُجهز السفينة أن يتخلص من المسؤولية ، لذا ندعو المُشَرِّع العراقي أن يأخذ بما جاء به المُشَرِّع المصري فيقوم بتعديل المادة رقم (٧٢) من تعليمات الموانئ والمرافئ العراقية بعبارة إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ صدر من المُرشِد أو من البحارة حتى يكون هناك نوع من التوازن في تحمل المسؤوليات وأن يكون نص المادة بعد التعديل كما يلي : ((يكون مالك السفينة مسؤولاً عن الأضرار التي تصيب محطة الإرشاد أو زورق الإرشاد أثناء عملية الإرشاد إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ صدر من المُرشِد أو من البحارة )) ، وأن وضع هذه العبارة تجعل المُرشِد أكثر رغبة في التقاضي بغية القيام بعملية الإرشاد.

## الفرع الثاني

### المسؤولية عن الأضرار التي تلحق السفينة طالبة الإرشاد

تبقى قيادة السفينة وإدارتها للربان أثناء قيام المُرشِد بعمله عليها ولا تخضع لقيادة المُرشِد البحري حسب ما استقرت عليه القوانين، وكذلك الواقع العملي وأما الدور الذي يقوم به المُرشِد البحري ما هو إلا توجيه الإرشادات إلى الربان، حول الممرات التي يتعين أن تمر بها السفينة ، ويحق للربان قبول واتباع ما يشير إليه المُرشِد من الإرشادات أو رفضها، وقد يلحق ضرر بالسفينة طالبة الإرشاد أثناء عملية الإرشاد وهذا الضرر قد يكون سببه خطأ المُرشِد إذا اعطى لربان معلومات خاطئة ، كما قد يكون سببه خطأ الربان أو يكون الضرر الذي يقع نتيجة قوة قاهرة .وهنا يثار سؤال هو من يتحمل مسؤولية الأضرار التي تحصل لسفينة طالبة الإرشاد ؟ وتطبيقاً للقواعد العامة تقضي بأن كل خطأ يسأل عنه الشخص الذي سببه وبما إن المُرشِد مسؤولاً عن السفينة التي يتولى إرشادها، فهو مسؤول عن الأضرار التي تلحق بها بشرط أن يثبت المُجهز خطأ المُرشِد مهما كان مقدار الخطأ ومن ثمّ يكفي بالخطأ اليسير، وإثبات وقوع الضرر والعلاقة السببية بين الخطأ والضرر، كما يُمكن للمُرشِد أن يتخلص من المسؤولية بأثبات

الخطأ الاجنبي كالقوة القاهرة في وقوع الخطأ<sup>(١)</sup>، ويتحمل الزبّان المسؤولية في حالة خطئه بناء على القواعد العامة، وفي حالة القوة القاهرة يتحمل المُجهز مسؤولية الأضرار التي تحدث إلا أننا نجد المُشرّع العراقي ذهب خلاف القواعد العامة وجعل المُجهز هو من يتحمل المسؤولية بغض النظر عن كان السبب في وقوع الضرر، وذلك بالنص عليه صراحة . ففي المادّة (٧١) من تَعْلِيَمَاتِ المَوَانِي والمرافئ العراقية رَقَم (١) لِسَنَةِ ١٩٩٨ اشارت إلى أنّه: (( لا يسأل المُرشِد عن الأضرار التي تلحق بالسفينة التي يرشدها )) .

أمّا المُشرّع المصري نجده ايضاً هو الآخر قد أعفى المُرشِد من أي مسؤولية في حالة حدوث ضرر بالسفينة طالبة الإرشاد ، وهذا ما أشارت إليه المادّة (٢٩٠) من قانون التجارة البحري المصري رَقَم (٨) لِسَنَةِ ١٩٩٠ إذ نصّت على (( لا يسأل المُرشِد عن الأضرار التي تلحق بالسفينة التي يرشدها )) ، يظهر من نص المادّة عدم مسؤولية المُرشِد عن أخطائه الشخصية في مواجهة مُجهز السفينة وكذلك هيئة الإرشاد لا تكون مسؤولة عن هذه الأخطاء لأنّ المُرشِد في الفترة التي يباشر فيها بعمله لا تسأل هذه الجهة التي يتبعها المُرشِد أصلاً عن الأضرار التي تحدث بالسفينة التي يرشدها بسبب خطأ منه في تلك الفترة ، لذا نجد أن مسؤولية المُجهز تقع كاملة ويتحمل أي ضرر تحدث لسفينته بسبب خطأ المُرشِد إلا أنّ المُجهز يستطيع أن يدفع عن نفسه المسؤولية بأثبات وقوع أي خطأ جسيم من جانب المُرشِد أثناء قيامه بعمله الإرشاد ، إذ يسأل عن الأضرار التي تحدث للسفينة التي يرشدها بسبب أخطائه ، ومن امثلة الاخطاء التي يرتكبها المُرشِد وتؤدي قيام مسؤوليته هي الادلاء بمعلومات غير صحيحة أثناء عملية الإرشاد عن عمق المياه أو أساءه تقدير حركة المد والجزر والرياح والتيارات الهوائية أو تسبب بتعليمات في قيادة السفينة بسرعة فائقة ممّا أدى إلى حدوث تصادم أو جنوح أو تقاعسه عن الاستجابة لطلب الزبّان في تنفيذ عملية الإرشاد ... وغيرها من الاخطاء .

والسؤال الذي يبقى مطروحاً، هل من المعقول أن يتحمل مُجهز السفينة جميع الأضرار التي تقع بسبب خطأ المُرشِد ولماذا ؟ ألا يؤدي وجود هذا النص إلى عدم مبالاة المُرشِدين وعدم تحريهم الدقة وبذل العناية في الإرشاد ؟ ويلاحظ أن بعض الفقه يسوغ موقف المُشرّع لأسباب عدة وهي :

(١) د. المعتصم بالله الغرابي، دروس في القانون البحري (السفينة ، تجهيز السفينة، التأمينات البحرية ،النقل البحري ، البيوع البحرية ) ، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٨، ص ٢٥٩ .

هناك جانب من الفقه يبرّر مسؤولية المُجْهَز قبل الغير بأنّها لا تعدو عن كونها حكماً استثنائياً قد قرره القَانُونُ لصالح المُرْشِدِينَ على اساس أن خطأ المُرْشِد في هذه الأحوال هي جزء من المَخَاطِرِ البحريّة التي يتعين أن يتحملها المُجْهَز<sup>(١)</sup>، وذلك لأنّ قيادة السّفينة وإدارتها تبقى للرّبّان ، حتى ولو كان المُرْشِد على ظهر السّفينة<sup>(٢)</sup>، ومن ثمّ كيف يتحمل المُرْشِد مسؤولية الأضرار التي تلحق بالسّفينة طالبة الإرشاد؟ وهي تحت إدارة وقيادة الرّبّان ؟ فالذي يقودها هو الذي يتحمل التبعية ، والرّبّان تابع للمُجْهَز فوجب تحميله المسؤولية، وعن طريق هذا التعليل يكون منطقياً أن لا يتحمل المُرْشِد المسؤولية، مادامت السّفينة لست تحت قيادته وإدارته. وأضافوا إلى ذلك رغبة المُشَرِّع في تأمين المُرْشِدِينَ من المسؤولية تشجيعاً لهم على القيام بهذا الواجب المهم، وتأمين المرشد في عمله ورفع القلق عنه اثناء أداء مهمته إذ لو اعتقد المُرْشِد أنه قد يتحمل مسؤولية السّفينة التي يقوم بإرشادها لما رغب في هذه المهنة الخطرة<sup>(٣)</sup>. ويُمكن علاج هذا الأمر بتحميل المسؤولية للجهة التابع لها المُرْشِد، ثم تعود عليه بالعقوبات المناسبة التي تقررها اللوائح المنظمة لعمل المُرْشِدِينَ البحريّين لديها .

بينما هناك من يرى أن مسؤولية المجهاز قبل الغير تتضمن حلاً له ميزته العملية إذ يجنب الغير مشقة البحث عن المتسبب في الحادث، كما أنّ المرشد شخص لا يمكنه تحمل الاعباء المالية مما يجعل مطالبة الغير عديمة الجدوى في حالة اذا صدر خطأ جسيم منه نتيجة أخطائه<sup>(٤)</sup>.

إلا أنّ هناك رأي آخر، يرفض هذه المسوغات ويرى أنّ ترك المُرْشِد معفياً من أية مسؤولية يشجعه على اللامبالاة ، فلا يعطي إرشاداته بصورة صحيحة، فيعرض السّفينة طالبة الإرشاد الى خطر، لأنّه لا يتحمل المسؤولية أياً كانت النتيجة المترتبة على تلك السّفينة<sup>(٥)</sup>، ويرى هذا الفريق أنّ المُرْشِد يسأل في حالة ثبوت الخطأ الجسيم في عملية الإرشاد، تطبيقاً للقواعد العامّة للمسؤولية والتي تحمل كل من ثبت منه الغش بتنفيذ ما عليه من التزام، لذلك فإنّ هيئة الإرشاد

(١) د. اكثم امين خولي ، دروس في القَانُونِ البحريّ، مكتبة نهضة مصر ، القاهرة، ١٩٧١ ، ص ٥٥ ، د.جلال وفاء محبين ، قانون التجارة البحريّة ، مصدر سابق ، ص٤١٠ .

(٢) د. جلال وفاء محبين قانون التجارة البحريّة ، مصدر سابق ، ص ٤١٠ ، د. عادل علي المقدادي ، القَانُونِ البحريّ ، مصدر سابق ، ص١٦٧

(٣) د . مصطفى كمال طه ، القَانُونِ البحريّ ، مصدر سابق ، ص٣٣٤.

(٤) د. كمال حمدي ، القَانُونِ البحريّ ، مصدر سابق ، ص٧٨٩.

(٥) د. محمد بهجت امين قايد ، قانون التجارة البحريّة ، مصدر سابق ، ص٢٥٧ .

هي التي تتحمل خطأ المرشد الجسيم لأنها هي التي عينته واختارته ويبقى تابعاً لها، وهي أكثر ملائمة من تحمل المرشد البحري نفسه المسؤولية فتسال هي على الأقل في حالة ثبوت الخطأ الجسيم أثناء عملية الإرشاد<sup>(١)</sup>.

إلا أن السؤال يبقى قائماً ماذا لو نتج الحادث والضرر الجسيم بسبب خطأ متعمد من المرشد بإعطاء الإرشادات الخاطئة للربان ؟ فإذا تعمد المرشد إخفاء معلومات عن الربان أثناء قيامه بتنفيذ عملية الإرشاد من شأنها إلحاق الضرر بالسفينة محل الإرشاد فإنه يسأل جنائياً لأن المقصود هو عاقبة سير العمل بانتظام أو الإخلال بقواعد النظام المعمول به في البحر فيتسبب بفعله في حدوث تصادم أو جنوح للسفينة أو غرق أو ارتطام بأي منشآت الميناء أو بأي عائمة في البحر لم يتم سحبها بعد .

كما يسأل أدبياً إذا أهمل أو قصر في واجباته الوظيفية أو في حالة مخالفته للتعليمات ولوائح الميناء أو في حالة تقاعسه في أداء واجبه إذا طلب الربان الاسترشاد به وبتعليماته<sup>(٢)</sup>.  
والحقيقة أن بعض التشريعات الدولية<sup>(٣)</sup>، تنكر مسؤولية المجهز في حالة الإرشاد الإلجباري، استناداً إلى أن الربان لم يكن حراً في تقدير حاجته إليه أو في اختيار مرشد بعينه.  
ونحن نرى ضرورة مسألة المرشد البحري نفسه ولو بنسبة معينة من قيمة التعويضات المترتبة عن الأضرار، على أن هيئة الإرشاد التابع لها المرشد تحل محله ، وتفرض هي عليه الجزاءات التأديبية المنصوص عليها في التعليمات المنظمة لعمل المرشدين البحريين ، بغية ضبط تصرفات المرشد وتحقيقاً للعدالة قدر الامكان.

أمّا المشرع الفرنسي نجد أنه لا يسأل المرشد عن الأضرار التي تلحق بالسفينة التي يرشدها إلا إذا اثبت مجهزها وقوع خطأ جسيم من المرشد أثناء عملية الإرشاد، ويعني ذلك عدم مسؤولية المرشد عن الخطأ اليسير<sup>(٤)</sup> وهذا ما أشارت إليه المادة (١٩) من قانون رقم (٦٩) لسنة

(١) د. محمد بهجت امين قايد ، المصدر نفسه ، ص ٢٥٨ .

(٢) د. أيمن فتحي حسن الجميل ، المساعدة البحرية ، مصدر سابق ، ص ١٥٣ .

(٣) اعتبر كل من التشريع الألماني، وكذلك التشريع البريطاني الإرشاد الإلجباري سبباً قانونياً لإعفاء المجهز من المسؤولية ، نقلاً عن : المرشد البحري الاقدم . كاظم فنجان الحمامي ، اساسيات الإرشاد البحري في الممرات البحرية العراقية ، ط ١ ، ضوء الشمس للطباعة والنشر ، البصرة ، ٢٠١٧ ، ص ٤٠ .

(٤) د. عبد الفضيل محمد أحمد ، المسؤولية الناشئة عن الحوادث البحرية في نقل الأشخاص ، بحث منشور على دار المنظومة <https://regweb.mutah.edu.jo/login> تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/١١/١٢ .

١٩٦٩ المعدل في ١ كانون الاول ٢٠١٠ الخاص بالتجهيز والبيوع البحرية إذ نصّت على ((اثناء عمليات الإرشاد أو اثناء مناورات الابرار والنزول والحوادث التي يتعرض لها المرشد تقع على عاتق مالك السفينة التي يقودها مالم يثبت خطأ المرشد أو طاقم القارب الإرشاد خلال نفس العمليات، الأضرار التي لحقت بقارب الإرشاد تقع على عاتق مالك السفينة التي يقودها مالم يثبت خطأ المرشد الجسيم، اثناء مناورات الصعود والنزول التي يقوم بها المرشد...))<sup>(١)</sup>.

ونلاحظ أنّ المشرّع الفرنسي قد منح فرصة للمرشد بأن يتخلّى عن أي مسؤولية مدنية عن طريق تقديم كفالة وهذه الكفالة التي يقدمها المرشد يُمكن أن تتخذ بصورة نقدية أو بصورة ايراد مرتب على الخزنة العامة أو أية سندات تضعها الدولة أو بصورة ضمان يقدم من جانب أحد المصارف أو صندوق خاص معتمد من جانب الدولة ، وهذا ما نصّت عليه المادة (٢١) من القانون الفرنسي رقم (٦٩) لسنة ١٩٦٩ الخاص بالتجهيز والبيوع البحرية المعدل في ١ كانون الاول ٢٠١٠ على أنّ ((يُمكن للمرشد ان يقدم كفالة يحرر نفسه من المسؤولية المدنية الناشئة عن المواد السابقة ، إلا في حالة أن الخطأ الذي ارتكبه يشكل انتهاكاً للمادة (٧٩) من قانون الانضباط والعقوبات البحرية))<sup>(٢)</sup>.

نستخلص مما تقدم أنّ المشرّع العراقي قد اعفى المرشد من اي مسؤولية بسبب الأضرار التي تحدث للسفينة طالبة الإرشاد اثناء عمليات الإرشاد ، وكذلك المشرّع المصري قد حمل مُجهز السفينة جميع الأضرار التي تحدث اثناء عمليات الإرشاد واستثنى حالة الخطأ الجسيم الذي يحدث للسفينة طالبة الإرشاد بسبب المرشد، أمّا المشرّع الفرنسي فنجد انه حمل مُجهز السفينة جميع الأضرار التي تحدث اثناء عملية الإرشاد إلا أنّنا نلاحظ أنّ المشرّع الفرنسي قد ألزم المرشد تقديم كفالة مالية وبها يتخلّى عن المسؤولية في حالة وقوع اي ضرر اثناء عملية الإرشاد.

(1) Article 19 ((Au cours des opérations de pilotage ou au cours des manoeuvres d'embarquement et de débarquement du pilote, les accidents survenus au pilote sont à la charge de l'armateur du navire piloté, à moins qu'il n'établisse la faute du pilote ou de l'équipage du bateau-pilote...)).

(2) Article 21((Le pilote, par l'abandon de ce cautionnement, peut s'affranchir de la responsabilité civile résultant des articles précédents, sauf dans le cas où la faute par lui commise constitue une infraction à l'article 79 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande)).

## المطلب الثاني

### المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير

إنَّ عملية الإرشاد البحري هي كل الأعمال التي يقوم بها المرشد البحري بغيرية تنفيذ عملية الإرشاد، وتبدأ من لحظة تحركه من رصيف الميناء باتجاه السفينة طالبة الإرشاد، وتستغرق كل المناورات التي يقوم بها بغيرية صعوده على متن تلك السفينة طالبة الإرشاد ، وأيضاً الوقت الذي يقضيه مع السفينة من وقت أبحارها إلى الرصيف المُحدّد حتى نزوله عنها وقت رسوها في الميناء، وكذلك الحال في حال خروج السفينة من الميناء، فإنَّ عملية الإرشاد تنشأ من لحظة صعوده على ظهر السفينة طالبة الإرشاد، وحتى لحظة رجوعه إلى الميناء الذي يعمل فيه المرشد، فمن الممكن أن تقع أثناء عملية إرشاد السفن الداخلة إلى الميناء أو الخارجة منها أضراراً بالغير، فمن المسؤول عن تلك الأضرار ؟ ولإلزام بذلك أكثر لا بُدَّ من تقسيم المطلب على فرعين نتناول في الفرع الأول للجهة المسؤولة عن تلك الأضرار أمّا الفرع الثاني المقصود بالغير وتميزه عن أطراف العملية

## الفرع الأول

### المقصود بالغير

بما إنَّ عملية الإرشاد البحري هي علاقة تنظيمية تتولى الدولة الاشراف عليها وتنظيمها فهي تبدأ بالإيجاب الصادر من سفينة طالبة الإرشاد ويقابلها القبول من المرشد ، لذا فإن المرشد وربان السفينة طالبة الإرشاد هما طرفا العلاقة . أمّا الذين لم يشاركوا في هذه العملية فهم من الغير، ويقصد بالغير في القانون المدني العراقي هو كل شخص لم يكن طرفاً في العقد ولا خلفاً لاحد المتعاقدين، وهذا ما يسمى بالأجنبي عن العقد<sup>(١)</sup>، وكذلك لم تكن له صفة الخلف العام

(١) د. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، المجلد الأول ، نظرية الالتزام بوجه عام مصادر الالتزام ، ط٣، منشورات الحلبي الحقوقية ، لبنان ، ص٥٥٤.

والخلف الخاص لاحد المتعاقدين<sup>(١)</sup>، وبقدر تعلق الموضوع بالإرشاد البحري فَقَدْ تؤدي الافعال الصادرة من المُرشِد البحري وأثناء قيامه بتوجيه السفينة طالبة الإرشاد إلى الأضرار بالغير، وهي السفن التي قد تكون مبحرة أو راسية في الميناء أو أرصفة الميناء نفسها ، أو قد تصيب أشخاص خارج اطراف العلاقة نتيجة الأخطاء التي تقع من المُرشِد البحري أثناء قيامه بعمله، كما لو قام المُرشِد بحركة ترتب عليها ارتطام السفينة برصيف الميناء أو الاصطدام بقارب كان يعبر الميناء فأغرقه، أو لأنَّ الرِّبَّان لم يستجب لتوجيهات المُرشِد البحري ، لذا فالتساؤل هو من يتحمل نتيجة الأضرار التي تحدث للغير؟ وهل يسأل المُرشِد عنها أم يسأل مُجهِز السفينة عنها أم يسأل الربان بوصفه قائداً للسفينة ؟

وللتعرف على المسؤولية المترتبة على عملية الإرشاد البحري في حالة وقوع حادثة بسبب خطأ المُرشِد، فلا بد من التعرف على العلاقة التي تربط المرشد بالربان كونه نائباً عن المجهز او مالك السفينة ، والقانون حسم الجدل ولم يتعرض الى العلاقة وقد نص على عدم مسؤولية المرشد عن الاخطاء التي تصدر منه اثناء قيامه بعملية الإرشاد البحري ، ولأن المرشد يعمل لمصلحة المجهز وحسابه فلا تسأل الجهة التي يتبعها عن أخطائه بل يسأل المجهز عنها وهذا ما أشارت اليه المادة (٧٠) من تعليمات الموانئ والمرافئ العراقية رقم (١) لسنة ١٩٩٨ حيث نصت على (( يسأل مالك السفينة أو ربان السفينة 'ن الهلاك والاضرار التي تلحق بالغير بسبب الأخطاء التي تقع من المرشد عن قيامه بعملية الإرشاد)) .

أمَّا المُشرِّع المصريّ هو الآخر حمل مجهز السفينة مسؤولية الاضرار التي تلحق بالغير بسبب الاخطاء التي تقع من المرشد اثناء قيامه بعمله وهذا ما اشارت اليه المادة (٢٨٢) من قانون التجارة البحريّة المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠.

(١) يقصد بالخلف : هو من يتلقى الحق من غيره وهو نوعان ، الخلف العام هو من يخلف الشخص في الالتزامات والحقوق المترتبة في ذمته المالية كلها أو جزء شائع منها كالنصف والثلث والربع وهذا يشمل الوارث أو الموصي له بمجموع التركة . أمّا بالنسبة للخلف الخاص فيقصد به :هو من يتلقى حقاً عينياً أو حقاً شخصياً أو حقاً عينياً على شيء، وهذا ما أشار اليه المُشرِّع العراقي في المادّة (١٤٢) من القانون المدني العراقي، رقم (٤٠) لسنة ١٩٥١.

ويتبين من نص المادة أن المجهز مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه المرشد أثناء قيامه بعمله، وبقدر تعلق الموضوع بعملية الإرشاد البحري قد تؤدي الأفعال الصادرة عن المرشد في أثناء قيامه بتوجيه السفينة وإرشادها إلى الأضرار بالغير، ومثال ذلك الأضرار التي تحدثها السفينة في أثناء إرشادها بسفن أخرى أو بمنشآت الميناء وهي أضراراً تصيب شخصاً ثالث خارج أطراف العلاقة ، والشخص الثالث هنا غير المرشد الذي يقوم بعملية الإرشاد ، أو البحارة الذين معه أو زورق الإرشاد وغير السفينة طالبة الإرشاد<sup>(١)</sup>.

أما القانون المدني الفرنسي لسنة ١٨٠٤ المعدل في سنة ٢٠١٨ فقد نص في المادة (١١٣٤) على ((الاتفاقيات التي تم تشكيلها قانونياً تقوم مقام القانون بالنسبة لعاقديها)) ( ) ، يقصد بهذه المادة أن الإرادة هي التي تسبغ حماية خاصة للغير إذ أن التصرف القانوني نوع من العلاقات الارادية يضل دائماً مقيداً بالإرادة التي تكون الأساس لقبول الالتزامات بالنسبة للشخص الذي أثقل كاهله بالتزام تعاقدي معين أنقضى انصراف اثاره إليه .

وبعد بيان المقصود بالغير نلاحظ أن المشرع العراقي قد نص صراحة على مسؤولية مالك السفينة عن الأخطاء التي تصدر من المرشد عند قيامه بعمله وكذلك المشرع المصري اما المشرع الفرنسي الذي نص صراحة على الاتفاقيات التي يتم تشكيلها قانوناً تقوم مقام القانون بالنسبة لعاقديها.

## الفرع الثاني

### الجهة المسؤولة عن تعويض الضرر الذي يلحق بالغير

تتحصر مهمة المرشد في إرشاد الربان عند دخول السفينة منطقة الإرشاد أو عند خروجها منها، ويزوده بالمعلومات عن مسالك الميناء وخط السير الذي يجب اتباعه، ويضلل للربان رغم وجود المرشد محتفظاً بقيادة السفينة وإدارتها وتنفيذ المناورات، وليس للربان أن يتنازل عن سلطاته للمرشد، بل عليه أن يراقب المرشد ويشرف عليه، كما أن له أن يرفض تنفيذ ما يشير به المرشد إذا رأى فيه ما يعرض سلامة السفينة وأمنها عند دخولها الميناء أو خروجها منه إلى الخطر، لأنه قد يؤدي خطأ المرشد في توجيه الربان إلى أضرار بالغير، كاصطدام السفينة التي يتولى

(١) د. كمال حمدي ، مصدر سابق ، ص ٧١٣ ، ود. فاروق ابراهيم جاسم ، القانون البحري ، ط ١ ، الجامعة المستنصرية ، ٢٠٢١ ، ص ١٢٢ .



إرشادها بسفينة أخرى أو برصيف الميناء أو بأي منشآت تحيط بالميناء ، والمُرشد أثناء قيامه بعملية الإرشاد تابعاً للمُجهز<sup>(١)</sup>؛ ذلك لأنّه يزاول نشاطه لمصلحة المُجهز ولحسابه لا لحساب الرّبان ويؤدى عمله تحت إشراف الرّبان وسلطاته<sup>(٢)</sup>.

ولذلك يكون المُجهز مسؤولاً مباشرةً قبل الغير عن الأخطاء التي تقع من المُرشد أثناء قيامه بعمله ، فعند إصابة هذا الغير بضرر يحق له الرجوع على مُجهز السفينة بالتعويض عن الأضرار التي تحصل أثناء عملية الإرشاد بسبب خطأ المُرشد كونه يعمل لمصلحة المُجهز ولحسابه.

فالمُرشد يقوم بعمله لمصلحة المُجهز ولحسابه ، ومن ثمّ يسأل المُجهز عن أخطائه وفق القانون حتى ولو كان الإرشاد إجبارياً، بحيث يزاول المُرشد عمله تحت إشراف ربّان السفينة المُرشدة وأمرته ، لذا قررت اغلب التشريعات الدّولية<sup>(٣)</sup> منها والوطنية كأصل عام مسؤولية مُجهز السفينة محل الإرشاد عن جميع الأخطاء التي تقع من المُرشد أثناء قيامه بمهامه.

أما بالنسبة إلى المُشرّع العراقي فقد أشار في المادّة (٧٠) من تَعلِيَمَاتِ المَوَانِي والمرافئ العراقية رَقَم (١) لِسَنَةِ ١٩٩٨ إلى أن: ((يسأل مالك السفينة أو ربّان السفينة عن الهلاك والأضرار التي تلحق بالغير بسبب الأخطاء التي تقع من المُرشد عند قيامه بعملية الإرشاد))<sup>(٤)</sup>، فعندما تصدر من المُرشد أخطاء أثناء مُمارَسة عمله فإن الجهة التي يتبعها لا تسأل عن الأخطاء التي تقع منه وإنّما يسأل عنها مُجهز السفينة، وهذا ما قرّره محكمة استئناف البصرة في القَرَار الصادر في ٢٠٠٠/١١/١٢ إذ تتلخص وقائع القضية كالآتي: (ادعى المدعي مدير

(١) نقض مصري ١٩٦٣/١٠/٢٤م مجموعة النقض س ١٤ص ٩٧٤ نقلاً عن د. ثروت عبد الرحيم ، شرح القانون البحري السعودي ، عمادة شؤون المكتبات ، الرياض ١٩٨٥ ، ص ١٣٦ .

(٢) د. فايز نعيم رضوان ، الوسيط في شرح القانون التجارة البحريّة رَقَم (٨) لِسَنَةِ ١٩٩٠ ، دون ذكر دار النشر ، ١٩٩٨ .

(٣) قرار المحكمة التجارية الفرنسية المشهور في سنة 1969 (sete) الشهير الذي قضى بتبعية المرشد للمجهز أثناء تنفيذه لمهامه والذي حسم الجدل بهذا الشأن نقلاً . د . سمية بلسيط .الحماية القانونية لعمل المرشدين البحرين ، جامعة وهران محمد بن احمد المجلد الخامس العدد (٤) تشرين الثاني ٢٠٢٠ ، ص ٢٠٢ .

(٤) كئلك في المادّة (١٨٥) مِنْ مَشْرُوعِ القَانُونِ البحريّ العراقيّ إذ نصّ على: ((يسأل مُجهز السفينة وحده عن الضرر الذي يلحق بالغير بسبب الأخطاء التي تقع من المُرشد عند قيامه بعملية الإرشاد)) .

عام الشَّرِكَةُ الْعَامَّةُ لتجارة الحبوب اضافة لوظيفته لدى محكمة بداءة البصرة بأنَّه بتاريخ ١٩٩٨/٩/٢٨ اصطدمت الجنيبة (الخنساء) العائدة لدائرة المدعى عليه الأول المدير العام للشركة الْعَامَّةُ للنقل المائي اضافة لوظيفته برصيف الجنائب العائد لدائرة المدعى والواقع في (سايلو) أم قصر علماً أنَّ الجنيبة المذكورة كانت تقوم بسحبها (الأمين) العائد لدائرة المدعى عليه الثاني المدير العام للشركة الْعَامَّةُ لموانئ العراق فضلاً عن وظيفته، والذي كان يرشد الساحبة الامين والجنيبة الخنساء هو رَبَّانِ الْمَرْفَأِ فكان التقصير من جانبه لذا طلب المدعي إلزام المدعي عليهما بتعويض الأضرار الحاصلة والتي قدرها الخبراء في الكشف المستعجل والذي أجرته محكمة بداءة صفوان ٧٥٠ ألف دينار، وأصدرت محكمة بداءة البصرة حكماً بتاريخ ١٩٩٩/١٢/٣٠ يقضي بإلزام المدعي عليه الأول مبلغاً قدره ٧٥٠ ألف دينار وتحمله المصاريف واجور المحاماة وَعِنْدَ استئناف الحكم لدى محكمة (...) وَمِنْ ثَمَّ يَكُونُ عمل مُرْشِدِ الْمَرْفَأِ تحت اشراف رَبَّانِ الجنيبة المذكورة وهي الجنيبة المسحوبة...<sup>(١)</sup> ، إِذْ إِنَّ الْقِيَادَةَ والتوجيه بيد رَبَّانِ الجنيبة المسحوبة فيكون هو المسؤول عن حركة السَّفِينَةِ وتوجيهها وَمِنْ ثَمَّ مسؤولاً عَنِ الْأَضْرَارِ الَّتِي حدثت للغير<sup>(٢)</sup>، وَأَنَّ مسؤولية الرَّبَّانِ تعني مسؤولية الْمُجْهَزِ؛ لِأَنَّ الرَّبَّانِ يُعَدُّ ممثلاً لِلْمُجْهَزِ في الْمِلَاحَةِ الْبَحْرِيَّةِ .

تبين لنا عدم مسؤولية المُرْشِدِ عَنِ الْأَضْرَارِ الَّتِي تلحق بالغير أثناء عملية الإرشاد البحري، ويبدو جلياً من النُّصُوصِ أعلاه إلى أنها تُحمل المجهز المسؤولية خطأ المُرْشِدِ وحتى ولو كان متعمداً وهذا ينافي القواعد العامة .

(١) إِذْ بَيَّنَّتِ الْمَادَّةُ (١٨٤) مِنْ مَشْرُوعِ الْقَانُونِ الْبَحْرِيِّ عَلَى أَنَّ: ((تَبْقَى قِيَادَةُ السَّفِينَةِ وَإِدَارَتُهَا لِلرَّبَّانِ أَثْنَاءَ قِيَامِ الْمُرْشِدِ بِإِرْشَادِهَا)) ، وَيَتَبَيَّنُ مِنْ نَصِّ الْمَادَّةِ أَنَّ تَبْقَى قِيَادَةُ السَّفِينَةِ وَإِدَارَتُهَا لِلرَّبَّانِ أَثْنَاءَ قِيَامِ الْمُرْشِدِ بِعَمَلِهِ وَهَذَا مَا أَشَارَتْ إِلَيْهِ الْمَادَّةُ (٦٩) مِنْ قَانُونِ الْمَوَانِي رَقْمَ (٢١) لِسَنَةِ ١٩٩٥ إِذْ نَصَّتْ عَلَى: ((بَقَاءُ قِيَادَةِ السَّفِينَةِ وَإِدَارَتُهَا لِلرَّبَّانِ أَثْنَاءَ قِيَامِ الْمُرْشِدِ بِعَمَلِيَةِ الْإِرْشَادِ)).

(٢) نَقْلًا عَنْ د. عَقِيلِ فَاضِلْ حَمْدِ دُوَهَانَ ، مَصْدَرٍ سَابِقٍ ، وَالْقَرَارِ الصَّادِرِ بِحَقِّ هَذِهِ الدَّعْوَى فِي ٢٠٠٠/١٢/١١ هُوَ قَرَارٌ غَيْرُ مَنْشُورٍ وَيُلَاحِظُ فِيهِ خَطَأً فِي الْمَادَّتَيْنِ (٦٩ وَ ٧٠) إِذْ نَسَبَتْ هَذِهِ الْمَادَّتَيْنِ إِلَى قَانُونِ الْمَوَانِي الْعِرَاقِيَّةِ رَقْمَ (٢١) لِسَنَةِ ١٩٩٥ وَالصَّحِيحُ أَنَّ الْمَحْكَمَةَ تَقْصِدُ بِالْمَادَّتَيْنِ (٦٩ وَ ٧٠) مِنْ تَعْلِيلَاتِ الْمَوَانِي وَالْمَرَافِي الْعِرَاقِيَّةِ رَقْمَ (١) لِسَنَةِ ١٩٩٨ .

أمّا بالنسبة للمُشَرِّع المِصرِيّ فقد نص على مسؤولية مجهز السفينة وحده عن الأضرار التي تلحق بالغير ، وبما أنّ المُرشِد يزاول نشاطه أثناء قيامه بعملية الإرشاد البحري لمصلحة المُجهز ولحسابه ، فلا يجوز للمتضرر بالرجوع على المُرشِد أو على هيئة الإرشاد التي يتبعها بالمسؤولية ولو ثبت أنّ الخطأ ارتكب من المُرشِد أثناء تنفيذ عملية الإرشاد<sup>(١)</sup>، وأنّ المسوغ لعدم مسؤولية هيئة الإرشاد عن أخطاء المُرشِد التي تقع أثناء عمله رغم تبعيته لها ، هو أنّ المُرشِد في تلك الفترة يعمل لحساب المجهز فلا تسأل الجهة التي يتبعها ويكون مُجهز السفينة من يتحمل الأضرار التي تحدث للغير<sup>(٢)</sup>، وهذا ما أشارت إليه المادة (٢٨٧) من قانون التجارة البحرية المِصرِيّ رَقْم (٨) لِسَنَةِ ١٩٩٠ إذ نص على ((يسال مُجهز السفينة وحده عن الأضرار التي تلحق بالغير بسبب الأخطاء التي تقع من المُرشِد في تنفيذ عملية الإرشاد ))، يتضح من نص المادة أنّ القانون المِصرِيّ يجعل مُجهز السفينة مسؤولاً وحده عن الأضرار التي تحصل أثناء تنفيذ العملية، فالمُجهز مسؤولاً اتجاه الغير عن الأخطاء التي تقع من المُرشِد أثناء قيامه بعملية الإرشاد، فإنّ المسؤول عن هذه الأخطاء مُجهز السفينة طالبة الإرشاد ، لأنّ المُرشِد لا يأخذ صلاحيات الرّبان فيبقى في نظر الغير قائداً للسفينة والمسؤول عن كل ما يقع من أخطاء في قيادتها وإدارتها وهذا ما أشارت إليه المادة (٩٥) من قانون التجارة المِصرِيّ رَقْم (٨) لِسَنَةِ ١٩٩٠ إذ نصّت : ((على الرّبان أن يتولى بنفسه توجيه وقيادة السفينة عند دخولها الموانئ ، أو المراسي أو الانهار أو خروجها منها أو أثناء اجتياز الممرات البحرية وكذلك في جميع الاحوال التي تعترض الملاحة عقبات خاصة ولو كان الرّبان ملزماً بالإستعانة بمُرشِد )) .

(١) د. علي حسن يونس، العقود البحريّة، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٩ ، ص ٢٣٥ ، د. مصطفى كمال طه، القانون البحري ، مصدر سابق، ص ٢٣٣ د. وائل انور بندق ، الاصول في القانون البحري ، دار الفكر الجامعي ، الاسكندرية، ٢٠٠٧، ص ١٩٥ ، د. جلال وفاء محمين، قانون التجارة البحريّة ، مصدر سابق ، ص ٤٠٩، د. ايمان حسن الجميل ، عقد العمل البحريّ ، مصدر سابق، ص ١٠٦ .

(٢) ومبنى عدم مساءلة هيئة الميناء التابع لها المرشد عن اخطائه طالما أنه تتوافر فيه الشروط اللازمة لمباشرة العمل وحصل على التصريح المطلوب رغم انه تابع الى هيئة الميناء أي المرشد إذا يباشر عملية الإرشاد فإن تبعيته تنتقل على السفينة التي يتولى إرشادها . وقد عبرت محكمة النقض عن ذلك بقولها أن المرشد ينسلخ في الفترة التي يباشر فيها نشاطه على ظهر السفينة عن الجهة التي يتبعها اصلاً ، وعلى ذلك لاتسأل هذه الجهة عن الأخطاء التي تقع منه خلال هذه الفترة يُنظر: د. كمال حمدي ، القانون البحريّ ، مصدر سابق ، ص ٧١٢ . ود. علي جمال الدين عوض ، القانون البحريّ ، مصدر سابق ، ص ٣٣٨ .

وبما أنَّ المرشد يُعمل لحساب المجهر فيسأل الأخير عن الأفعال الصادرة من المرشد إتجاه الغير ولو كان الإرشاد اجباري ولو التزم المُجهر بتعويض الغير، جاز له الرجوع على المرشد بمقدار الخطأ الذي صدر منه، فالنطاق الزمني لمسؤولية المُجهر عن الأضرار الحاصلة للغير محدد بحصوله أثناء تنفيذ عملية الإرشاد<sup>(١)</sup>، فإن حصلت خلال فترة عمله كان المُجهر مسؤولاً ، وإن خرجت عن نطاق هذه الفترة فتقع المسؤولية على المرشد ويصبح هو المسؤول اتجاه الغير .

وهناك رأي في الفقه المصري أنَّ الشرط في انعقاد المسؤولية هو اثبات خطأ جسيم من المرشد في تنفيذ عملية الإرشاد، ويمكن للمرشد أن يتخلص من المسؤولية بإثبات نسبة الضرر كله إلى خطأ الرّبان أو الطاقم أو القوة القاهرة<sup>(٢)</sup>.

فإذا التزم المجهر بتعويض الغير عما اصابه من ضرر جاز له الرجوع على المرشد بمقدار الخطأ الذي صدر منه ، غير انه يشترط في هذه الحالة أن يثبت الغير حصول الخطأ من المرشد وفقاً للقواعد العامة<sup>(٣)</sup>، كما أنَّ المُجهر في حالة رجوع الغير عليه يُمكنه التمسك بتحديد مسؤوليته عن أخطاء المرشد<sup>(٤)</sup>، وهذا ما أشارت إليه المادة (٨٠) من قانون التجارة البحري المصري والتي تنص على ((يسال مالك السفينة أو مُجهزها مدنياً عن أفعال الرّبان والبحارة والمرشد وأي شخص

(١) يقصد بالنطاق الزمني لفترة الإرشاد : هي خروج المرشد بسفينة الإرشاد لأستقبال السفينة طالبة الإرشاد وتمتد لتشمل الحركات (المناورات) التي تقوم فيها سفينة الإرشاد للأقتراب من السفينة طالبة الإرشاد وصعود المرشد الى هذه السفينة والوقت الذي يقضيه فيها لتأدية عمله وتنتهي هذه العملية بوصول السفينة طالبة الإرشاد إلى رصيف الميناء . وأن كان الامر يتعلق بمصاحبة سفينة مغادرة فإن فترة الإرشاد تبدأ منذ صعود المرشد إليها في ميناء القيام وتمتد العملية لتشمل الوقت الذي يقضيه المرشد في السفينة طالبة الإرشاد لتأدية عمله، وينتهي الإرشاد بابتعاد سفينة المرشدة عن السفينة طالبة الإرشاد حتى تخرج من المجال التي تكون فيه تحت تأثيرها . المذكورة الأبضاحية بند ٢٠٣، نقلاً د. المعتمد بالله الغرياني ، دروس في القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٢٠٩ ، ود. رفعت فخري ابابير ، الوجيز في قانون التجارة البحرية الجديد ، دار النهضة العربية ، القاهرة، ط ١٩٩٢ ، ص ٣٣٧ ود. جلال وفاء محدين ، قانون التجارة البحرية ، مصدر سابق ، ص ٤١١ .

(٢) د. رفعت فخري ابابير ، الوجيز في القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٣٣٩ .

(٣) د. المعتمد بالله الغرياني ، دروس في القانون البحري ، المصدر نفسه، ص ٢٨٥ ود. مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ١٩٧ .

(٤) د. كمال حمدي ، القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٧١٥ .

آخر في خدمة السفينة متى وقعت منهم أثناء تأدية وظائفهم أو بسببها كما يسأل عن التزامات الرّبان الناشئة عن العقود التي يبرمها في حدود سلطاته القانونيّة)).

يتبين لنا أنّ مُجهز السفينة هو من تقع عليه تبعية الأمر الصادر من المُرشّد قولاً وفعلًا اتجاه الغير، فهو يلتزم بإصلاح الخطأ الواقع على الغير طبقاً للقانون. كما أشارت القوانين المنظمة للإرشاد في مصر على أنّ لا تتحمل الحكومة أو الجهة التابع لها المُرشّد أي مسؤولية عن أي ضرر أو خطأ يحدثه المُرشّد، فقد أشارت المادة (٨) من قانون رقم (٤) لسنة ١٩٨٦ الخاص بتنظيم الإرشاد في ميناء دمياط على: ((لا تتحمل الهيئة أي مسؤولية عما يحدث من هلاك أو ضرر بسبب عمل المُرشّد وتكون السفينة مسؤولة وحدها عما يحدث لها أو للغير من هلاك أو ضرر ولو كان ناشئاً عن خطأ المُرشّد فيما عدا حالة الخطأ الجسيم من المُرشّد تكون السفينة مسؤولة أيضاً عن كل هلاك أو ضرر يصيب سفينة الإرشاد أو القاطرات المستخدمة أو وحدات الخدمة أو ممتلكات الهيئات أثناء عملية الإرشاد أو المناورات الخاصة بركوب المُرشّد أو نزوله منها))، كما أنّ الهيئة التابع لها المُرشّد لا تتحمل أي مسؤولية عن الأخطاء التي تنشأ من المُرشّد والتي يحدثها للغير وتسبب هلاك لها بل تتحمل السفينة مسؤولة تلك الأخطاء سواء كان الخطأ الصادر من المُرشّد خطأ بسيطاً أو خطأ جسيماً<sup>(١)</sup>.

والقضية البحريّة الشهيرة بجنوح الناقلة (ايفرغرين) والتي تحمل علم بنما في قناة السويس حيث تعطلت الملاحة البحريّة في قناة السويس في كلا الاتجاهين لمدة ٦ ايام اعتباراً في ٢٣ آذار والبالغ طولها ٤٠٠ متر وعرضها ٥٩ متراً وحمولتها الاجمالية (٢٢٤) ألف طن خلال عاصفة رملية مما ادى الى توقفها في عرض مجرى القناة، لذا قضت محكمة الاسماعيلية الاقتصادية

<sup>(١)</sup> وكذلك (٧) من قانون رقم (٢٦) لسنة ١٩٩٥ الخاص بتنظيم الإرشاد بموانئ البحر الأحمر إلى ذلك إذ نصّت على ((لا تتحمل الهيئة أي مسؤولية عما يحدث من هلاك أو ضرر بسبب عمل المرشد، وتسوي في شأن المسؤولية احكام المادة (٢٨٧) عدا حالة الخطأ الجسيم من المُرشّد))، كما أشارت المادة (٧) من قانون رقم (٢٦) لسنة ١٩٨٦ الخاص بتنظيم الإرشاد في الإسكندرية والدخيلة إذ نصّت على أن: ((لا تتحمل الهيئة أي مسؤولية عما يحدث من هلاك أو ضرر بسبب عمل المُرشّد وتكون السفينة مسؤولة وحدها عما يحدث لها أو للغير من هلاك أو ضرر ولو كان ناشئاً عن خطأ المُرشّد فيما عدا حالة الخطأ الجسيم من المُرشّد تكون السفينة مسؤولة أيضاً عن كل هلاك أو ضرر يصيب سفينة الإرشاد أو القاطرات المستخدمة أو وحدات الخدمة أو ممتلكات الهيئات أثناء عملية الإرشاد أو المناورات الخاصة بركوب المُرشّد أو نزوله)).

برفع الحجز التحفظي عن السفينة لقاء الزام مجهز السفينة بدفع مبلغ الخسائر والاضرار والارباح الفائتة التي نجمت عن جنوح السفينة والتي تم تخفيضها من (٩١٦) مليون دولار إلى (٥٥٠) مليون دولار الاقتصادية برفع الحجز التحفظي عن السفينة التي ترفع علم بنما والتي تشغيلها شركة ايفرجرين مارين التايوانية<sup>(١)</sup>.

أما بالنسبة للمشرع الفرنسي نجد أن المشرع قد أشار في المادة (١٨) من قانون رقم (٦٩) لسنة ١٩٦٩ الخاص بالتجهيز والبيع البحري المعدل في ١ كانون الأول ٢٠١٠ على أن ((المُرشد غير مسؤول تجاه الغير عن الأضرار التي تحدث أثناء عملية الإرشاد ، ويلتزم مُجهز السفينة التي كان المُرشد يرشدها وقت وقوع الضرر بتعويض الغير عما اصابه من ضرر واقع بسبب المُرشد))<sup>(٢)</sup>.

ويفهم من نص المادة أن المُرشد ليس مسؤولاً تجاه الغير عن الأضرار التي تصيبه أثناء عملية الإرشاد، وليس لهذا الغير من سبيل سوى الرجوع على المُجهز، إلا أن مسؤولية المُرشد تنثار في العلاقة بينه وبين المُجهز، إذ يحق للمُجهز الرجوع بما أداه للغير المضرور إذا أثبت أن الخطأ ناتج بسبب المُرشد أثناء عملية الإرشاد .

ونصت معاهدة بروكسل ١٩١٠ في المادة (٥) على مسؤولية المُجهز عما يحدث من تصادم نتيجة خطأ المُرشد حتى ولو كان الإرشاد إجباري إذ نصت المادة على ان: ((تبقى المسؤولية المقررة أي مسؤولية السفينة في حالة إذا حصل تصادم أثناء خطأ المُرشد حتى ولو كان الإرشاد إجباري))، وبذلك تبقى مسؤولية مُجهز السفينة قائمة في حالة حدوث تصادم بسبب خطأ المُرشد اذن يشترط لمسؤولية المُجهز ان يقع الضرر اثناء قيام المُرشد بعمله كما يشترط أن يكون الخطأ بسبب المُرشد<sup>(٣)</sup>.

<sup>(1)</sup>Dr Hassan Falah Mhusin Al-Abadi, Marine accident report issued on 16 December 2016,p105.

<sup>(2)</sup>Article18 ((Le pilote n'est pas responsable envers les tiers des dommages causés au cours des opérations de pilotage.Il doit contribuer à la réparation, dans ses rapports avec l'armateur du navire piloté, dans la mesure où celui-ci établit que le dommage est dû à une faute du pilote)).

<sup>(٣)</sup> د. عبد الفتاح ترك ، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديد للنشر، الإسكندرية ، ٢٠٠٣ ، ص ١٧٠.

نلاحظ ان المشرع العراقي قد حمل مجهز السفينة طالبة الإرشاد مسؤولية الأضرار التي تقع بسبب المرشد أثناء عملية الإرشاد البحري

أمّا بالنسبة للمُشرّع المصري نجد أنه حمل المُرشِد مسؤولية ما أحدثه من أضرار اذا كان ذلك خارج وقت عمله أمّا إذا كانت هذه الأضرار التي يصيب بها المُرشِد الغير قد نشأت أثناء قيامه بعمله فإن المُجهز هو من يتحمل مسؤولية ذلك ، كما أجاز للمُجهز حق الرجوع على المُرشِد بما أداه للغير من تعويض عن الضرر في حالة تعدد المُرشِد الخطأ.

أمّا المُشرّع الفرنسي فهو يختلف عن القوانين العربية كلاً من القانون العراقي وقانون التجارة البحرية المصري، التي تحمل مُجهز السفينة مسؤولية عن الاخطاء التي تقع من المُرشِد وتوقع الضرر بالغير ، فنجد القانون الفرنسي يلزم المُرشِد البحري بالمشاركة بالتعويض الذي يتم دفعه إلى الغير جبراً للضرر الذي أحدثه ، ان منهج المشرع الفرنسي في غاية البساطة والمعقولة والوجاهة ، فعليه أن يتحمل جزءاً من المسؤولية نتيجة الى الاضرار التي أحدثها المرشد<sup>(١)</sup>.

(١) د . محمد بهجت امين قايد ، قانون التجارة البحرية ، ط ١ ، دار النهضة العربية، القاهرة ، ٢٠٠٥ ، ص ٢٥٦ .

# الخاتمة



## الخاتمة

بعد أن انتهينا من دراسة موضوع ( التنظيم القانوني للإرشاد البحري - دراسة مقارنة ) تبين لنا مجموعة من النتائج والمقترحات ، وهذا ما سنبينه على فقرتين :-  
**أولاً:- النتائج :-**

- ١ - إنَّ الإرشاد البحريُّ هو التوجيه الملاحي للسَّفينة عند دخولها الموانئ أو القنَّات الملاحية أو خروجها منها أو التحرك داخلها، مِنْ قَبْلِ مُرشدٍ لقاء رسم تحدده التَّعليمات أو اللوائح الخاصة بموانئ .
- ٢- يُعدُّ الإرشاد البحريُّ ذا أهمية عملية داخل الموانئ والممرات البحرية ، لذا اشترط المُشرِّع وجوب الاستعانة بالمُرشد البحريُّ مِنْ أَجْلِ الدخول أو الخروج أو التحرك داخل الميناء ، لكي يتسنى للربان الوصول إلى المرفأ وتفرغ البضاعة التي ينتظرها السوق ليستفيد منها المنتج المحلي، فالسفينة لا يُمكنها الاقتراب من المرفأ دخولاً أو خروجاً دون توجيهات المُرشد البحريُّ، وبذلك لا تتم الرحلة البحرية دون الاستعانة بخدماته ، لذا وجوب الاهتمام التشريعي بهذه العملية وعدم أغفال أي جانب من الجوانب العملية .
- ٣- هناك نوعان من الإرشاد يحكمان عملية الإرشاد البحريُّ ، هما الإرشاد الاجباري حيث لم يكن لربان السفينة اي خيار سوى الإستعانة بخدمات المُرشد البحريُّ لغرض الدخول منطقة الإرشاد أو الخروج منها وهذا النوع تفرضه القوانين في أغلب دول العالم ، أمَّا النوع الثاني هو الإرشاد الاختياري والذي يكون ربان السفينة حراً بين الاستعانة بخدمات المُرشد من عدمه .
- ٤- إنَّ الطبيعة القانونية للإرشاد البحريُّ هي علاقة تنظيمية يؤديها المرشد باعتباره منتمياً إلى هيئة الإرشاد البحريُّ في أداء تلك الخدمة، أمَّا الطبيعة القانونية للمساعدة والانقاذ البحريُّ فقد حصل فيها خلاف بشأن تحديدها فكيفها البعض على إنَّها التزام عقدي في حين كيفها آخرون على إنَّها عمل فضولي .

٥- لكل ميناء من الموانئ العراقية محطة خاصة به وهذه المحطة تتمتع بإحتكار فعلي لعمليات الإرشاد البحري يديرها رئيس المرشدين وفقاً للإرشادات المحددة بالأنظمة والقوانين .

٦ - المرشد البحري هو الشخص المرخص له من قبل الجهة المختصة في الدولة لتوجيه الربان عند دخول السفينة أو خروجها من الميناء أو التحرك فيه أو في الممرات المائية التي تعينها السلطة المختصة مقابل رسم يحدده القانون أو اللوائح الخاصة بكل دولة .

٧ - يلتزم المرشد بتنفيذ عملية الإرشاد بمجرد رؤية الإشارة الخاصة به على السفينة وعليه أن يجيب طلب الربان ، كما يلتزم المرشد بإعطاء أولوية الإرشاد للسفن التي تكون في خطر ولو لم يطلب منه ذلك .

٨ - بقصد بالغير كل شخص لم يكن طرفاً في العقد ولاخلفاً لأحد المتعاقدين،وهو مايسمى بالاجنبي عن العقد، وكذلك لم تكن له صفة الخلف العام والخلف الخاص لأحد المتعاقدين،وبقدر تعلق الموضوع بالإرشاد البحري فيقصد بالغير هي السفن المبحرة او الراسية في الميناء او ارصفة الميناء او اي شخص خارج اطراف العلاقة نتيجة الاخطاء التي تقع بسبب عملية الإرشاد.

٩- يعد مجهز السفينة مسؤولاً عن الاضرار التي تلحق بالغير بسبب الاخطاء التي تقع من المرشد عند قيامه بعملية الإرشاد .

## ثانياً:- المقترحات :

١. نَقْتَرِخُ عَلَى الْمَشْرِعِ الْعِرَاقِيِّ عَلَى تَشْرِيعِ قَانُونِ بَحْرِي مُتَكَامِلٍ مِنَ النَاحِيَةِ الْقَانُونِيَّةِ أَوْ مَعَالِجَةِ الثَغَرَاتِ فِي قَانُونِ الْمَوَانِي الْعِرَاقِيِّ النَافِذِ فِي مَا يَخُصُّ عَمَلِيَّةَ الْإِرْشَادِ الْبَحْرِيِّ مِنْ أَجْلِ تَنْظِيمِ أَعْمَالِ الْمَلَاةِ الْبَحْرِيَّةِ بِمَوَانِي الْعِرَاقِ .
٢. نَأْمَلُ مِنَ الْمَشْرِعِ الْعِرَاقِيِّ وَضْعَ تَعْلِيمَاتٍ تَنْظِيمِيَّةٍ تَوْضِحُ مِنْهُجَ قَبُولِ وَإِجَازَةِ الْمُرْشِدِينَ الْبَحْرِيِّينَ، كَمَا يُمْكِنُ الْاسْتِعَانَةَ بِتَعْلِيمَاتِ الْمَوَانِي وَالْمَرَافِي الْعِرَاقِيَّةِ الَّتِي وَضَعَهَا الْمَشْرِعُ مِنْ أَجْلِ تَنْظِيمِ أَعْمَالِ الْمَلَاةِ الْبَحْرِيَّةِ وَمِنْ ضَمْنِهَا الْإِرْشَادَ الْبَحْرِيَّ .
٣. مُرَاجَعَةُ الْمَادَّةِ الْأُولَى مِنْ تَعْلِيمَاتِ الْمَوَانِي وَالْمَرَافِي الْعِرَاقِيَّةِ مِنْ حَيْثُ تَعْرِيفُ الْمُرْشِدِ الْبَحْرِيِّ وَاضْهَارُ الْجَانِبِ الْقَانُونِيِّ أَوْ الْفَنِيِّ لِلْعَمَلِ الَّذِي يَقُومُ بِهِ حَيْثُ يَصْبَحُ نَصُ الْمَادَّةِ (هُوَ الشَّخْصُ الْمُرْخَصُ لَهُ مِنْ قَبْلِ الْجِهَةِ الْمُخْتَصَّةِ فِي الدَّوْلَةِ لِتَوْجِيهِ الرِّبَّانِ عِنْدَ دُخُولِ السَّفِينَةِ أَوْ خُرُوجِهَا مِنَ الْمِينَاءِ أَوْ التَّحَرُّكِ فِيهِ أَوْ فِي الْمَمَرَاتِ الْمَائِيَّةِ الَّتِي تَعَيَّنَهَا السُّلْطَةُ الْمُخْتَصَّةُ مُقَابِلَ رَسْمٍ يَحْدُدُهُ الْقَانُونُ أَوْ اللُّوْاحُ الْخَاصَّةُ بِالْمَوَانِي) .
٤. نَقْتَرِخُ عَلَى الْمَشْرِعِ الْعِرَاقِيِّ إِيرَادَ النَّصِّ الْآتِي (كُلُّ شَخْصٍ يَرِغِبُ فِي مَزَالُوَةِ مِهْنَةِ الْإِرْشَادِ فِي الْمَوَانِي الْعِرَاقِيَّةِ يَلْزَمُ أَنْ يَكُونَ قَدْ أَتَمَّ سَنَ الْخَامِسَةَ وَالْعِشْرُونَ سَنَةً عَلَى الْأَقْلَ وَأَنْ لَا يَتَجَاوَزَ سَنَ السَّتِينَ سَنَةً كَحْدٍ أَقْصَى وَإِنْ يَكُونُ ذُو خُبْرَةٍ فِي مَجَالِ الْعَمَلِ عَلَى أَنْ لَا تَقْلَ خَمْسَ سَنَوَاتٍ ) .
٥. ضَرُورَةُ انْضِمَامِ الْعِرَاقِ لِلاتِّفَاقِيَّاتِ الدَّوْلِيَّةِ الْبَحْرِيَّةِ، عَلَى سَبِيلِ الْمِثَالِ اتِّفَاقِيَّةِ بَرُوكْسِلِ الْخَاصَّةِ بِتَوْحِيدِ بَعْضِ الْقَوَاعِدِ الْمُتَعَلِّقَةِ بِالْمَصَادِمَاتِ الْبَحْرِيَّةِ لِتَأْكِيدِ عَلَى ضَرُورَةِ أَقَامَةِ مَسْئُولِيَّةِ عَلَى الْمُرْشِدِ الْبَحْرِيِّ دَوْلِيًّا، لِأَنَّهُ طَبَقًا لِهَذِهِ الْاتِّفَاقِيَّةِ أَنَّ مَسْئُولِيَّةَ الْمَجْهَازِ فِي حَالَةِ إِذَا مَا حَصَلَ التَّصَادِمُ بِسَبَبِ خَطَا الْمُرْشِدِ حَتَّى وَلَوْ كَانَ الْإِرْشَادُ إِجْبَارِيًّا.
٦. نَدْعُو إِلَى الْارْتِبَاطِ رَسْمِيًّا بِالاتِّحَادِ الدَّوْلِيِّ لِلْمُرْشِدِينَ الْبَحْرِيِّينَ، وَالِاسْتِفَادَةِ مِنْ دَوْرَاتِهِ التَّطْوِيرِيَّةِ وَتَوْجِيهَاتِهِ الدَّوْلِيَّةِ .
٧. أَرْسَالُ الْمُرْشِدِينَ الْبَحْرِيِّينَ عَلَى شَكْلِ دَفْعَاتٍ لِلتَّحْدِيدِ فِي الْمَوَانِي الْأُورُوبِيَّةِ وَالْأَسْيُويَّةِ، وَخَاصَّةً فِي الْبُلْدَانِ الَّتِي لَدَيْهَا قَنَوَاتُ مَلَاةٍ دَاخِلِيَّةٍ وَأَنْهَارُ مَلَاةٍ ، وَالتَّوَكُّزُ فِي التَّحْدِيدِ عَلَى قِيَادَةِ السَّفْنِ فِي الْمَمَرَاتِ الضَّيْقَةِ وَالْمِيَاهِ الضَّحْلَةِ ، وَرَفْعُ مَسْتَوِيَّاتِ التَّأْهِيلِ فِي التَّحْدِيدِ

- باللغة الانجليزية مِنْ خِلَالِ أُرْسَالِ المُرْشِدِينَ إِلَى مَعَاهِدِ الْمَمْلَكَةِ الْمُتَحَدَةِ عَلَى غَرَارِ الدَّوْرَةِ الَّتِي أُرْسَلَتْهَا الشَّرْكَةُ الْعَامَّةُ لِلْمَوَانِي إِلَى لَنْدُنِ عَامَ ٢٠١٧ .
٨. الحِرْصُ عَلَى تَعْدِيلِ قَانُونِ الْمَوَانِي رَقْمَ (٢١) لِسَنَةِ ١٩٩٥، وَمَوَادِ تَعْلِيمَاتِ الْمَوَانِي رَقْمَ (١) لِسَنَةِ ١٩٩٨ بِمَا يَتِمَاشَى مَعَ مَتَطَلِبَاتِ السِّيَاقَاتِ الدَّوْلِيَةِ الْمُتَجَدِّدَةِ .
٩. نَدْعُو المَشْرِعَ الْعِرَاقِيَّ تَعْدِيلَ الْمَوَادِّ الْآتِيَةِ (١،٧٢) مِنْ تَعْلِيمَاتِ الْمَوَانِي وَالْمِرَافِئِ الْعِرَاقِيَةِ رَقْمَ (١) لِسَنَةِ ١٩٩٨ .
١٠. نَقْتَرِحُ عَلَى المَشْرِعِ الْعِرَاقِيِّ أَنْ يَجْعَلَ الْإِرْشَادَ الْبَحْرِيَّ قِطَاعاً خَاصّاً عَلَى شَكْلِ شَرَكَاتٍ مُسَاهِمَةٍ تَسْتَثْمِرُ فِي الْأَمْوَالِ وَالْأَشْخَاصِ حَتَّى يَنْهَضَ بِمَصَافِ الدَّوْلِ الْمُتَقَدِّمَةِ .
١١. الْإِنْضِمَامُ إِلَى قَائِمَةِ الْمَعَاهِدَةِ الْبِيضَاءِ وَالْقَائِمَةِ الْبِيضَاءِ، وَهِيَ عِبَارَةٌ عَنْ لَائِحَةٍ تُصَدِّرُهَا مِنْ وَقْتٍ لِأُخْرَى لَجْنَةُ السَّلَامَةِ الْبَحْرِيَّةِ MSC فِي الْمُنْظَمَةِ الْبَحْرِيَّةِ الْعَالَمِيَةِ IMO ، تَدْرُجُ فِيهَا الْبُلْدَانُ الْبَحْرِيَّةُ الَّتِي أَتَمَّتِ التَّطْبِيقَ الْكَامِلَ لِلاتِّفَاقِيَةِ الدَّوْلِيَةِ لِمُسْتَوِيَّاتِ التَّعْلِيمِ وَالتَّدْرِيبِ الْبَحْرِيِّ وَمُنَحَ الشَّهَادَاتِ لِلْعَامِلِينَ فِي الْبَحْرِ وَيَعْدُ الْإِنْضِمَامُ لِهَذِهِ الْقَائِمَةِ إِنْجَازاً كَبِيراً تُحَقِّقُهُ الْإِقْطَارُ الْبَحْرِيَّةُ فِي إِطَارِ تَنْفِيزِهَا لِسُلْسَلَةٍ مِنَ الْأَجْرَاءِ وَالْخُطَطِ الْإِسْتِرَاطِيَّةِ تُهْدَفُ إِلَى تَنْظِيمِ وَتَطْوِيرِ وَمُرَاقَبَةِ الْكَوَادِرِ الْبَحْرِيَّةِ لِرَفْعِ مُسْتَوِيَّاتِ السَّلَامَةِ فِي الْإِدَاءِ الْبَشَرِيِّ الْمَلَاحِي، وَفَتْحِ آفَاقٍ جَدِيدَةٍ فِي التَّعْلِيمِ وَالتَّدْرِيبِ الْبَحْرِيِّ وَتَحْدِيثِ سِيَاسَاتِ بِنَاءِ قُدْرَاتِ الْعَامِلِينَ فِي الْبَحْرِ بِكَافَةِ مُسْتَوِيَّاتِهِمْ مِنْ خِلَالِ تَطْوِيرِ وَتَحْدِيثِ كِفَائَتِهِمُ الْبَحْرِيَّةِ ضَمْنَ الْمَتَطَلِبَاتِ وَالْمَعَايِيرِ الدَّوْلِيَةِ الْبَحْرِيَّةِ .

وَأَخْرَ دَعَوَانَا أَنْ الْحَمْدُ لِلَّهِ رَبِّ الْعَالَمِينَ وَالصَّلَاةُ وَالسَّلَامُ عَلَى نَبِيِّنَا مُحَمَّدٍ وَآلِهِ

الطَّيِّبِينَ الطَّاهِرِينَ .

# الْمَصَادِر

## قائمة المصَادِر

### القرآن الكريم

#### أولاً: الكتب :

١. د. احمد عبد الهادي ، القَانُون البحريّ ، ج١، دار الثقافة ، الإسكندريّة، ١٩٤٦ .
٢. د. اكثم امين خولي ، دروس في القَانُون البحريّ ، مكتبة نهضة مصر، القاهرة ، ١٩٧١
٣. د. المعتصم بالله الغرباوي، دروس في القانون البحريّ (السفينة ، تجهيز السفينة، التأمينات البحرية، النقل البحريّ ، البيوع البحريّة ) ، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٨ .
٤. د. ايمان فتحي حسن الجميل، المساعدة البحريّة، دار الجامعة الجديد، الإسكندريّة ، ٢٠١١ .
٥. د. ثروت عبد الرحيم، القَانُون البحريّ العِراقيّ، ج١، مطبعة حداد، البصرة، العراق، ١٩٦٩ .
٦. د. ثروت عبد الرحيم، شرح القَانُون البحريّ السعودي ، عمادة شؤون المكتبات، الرياض، ١٩٨٥ .
٧. د. جلال وفاء محبين، القانون البحريّ، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندريّة ، ١٩٩٤ .
٨. د. جلال وفاء محبين، قانون التّجَارَة البحريّة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندريّة، ١٩٩٧ .
٩. د. جمال سَلَامَة علي ، القَانُون البحريّ بين المعاهدات الدّوليّة والتشريعات الداخلية، ط١، دار النهضة العربية ، القاهرة ٢٠٠٩ .
١٠. د. حمد الله محمد حمد الله ، مهام ومسؤوليات هيئات الإشراف البحريّ، دراسة مقارنة ، دار النهضة العربية ، القاهرة، ١٩٩٨ .
١١. د. رفعت فخري ابادير ، الوجيز في قانون التّجَارَة البحريّة الجديد ، ط٢، دار النهضة العربية، القاهرة ، ١٩٩٢ .
١٢. د. سميحة القليوبي ، القَانُون البحريّ (السفينة، أشخاص المِلَاحَة البحريّة، العقود البحريّة)، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٨٢ .
١٣. د. سميحة القليوبي، الاسس القَانُونيّة للتجارة البحريّة ( السفينة. أشخاص المِلَاحَة البحريّة . عقد النقل البحريّ)، دار الازهرام ، القاهرة ، ٢٠٢٢ .

١٤. د. سمير الشرقاوي ، القَانُونُ البحريُّ ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٨ .
١٥. د. شريف الطباخ، المسؤولية المدنية عن النقل البري والبحري والجوي ، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية ٢٠٠٥.
١٦. د. طالب حسن موسى ، القانون البحريُّ ، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان ، ٢٠٠٧.
١٧. د. عادل علي المقدادي، القَانُونُ البحريُّ، ط ١ ، دار الثقافة ، عمان ، ٢٠٠٩ .
١٨. د. عبد الحميد الشواربي، قانون التَّجَارَةُ البحريَّة، منشأة المعارف، الإسكندريَّة ، ٢٠٠٣ .
١٩. د. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القَانُونِ المدني، المجلد الأوَّل ، نظرية الالتزام بوجه عام مصادر الالتزام ، ط ٣، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت ، ٢٠١١ .
٢٠. د. عبد الفتاح ترك ، التصادم البحريُّ ودور العنصر البشري في وقوعه ، دار الجامعة الجديد للنشر ، الإسكندريَّة ، ٢٠٠٣ ..
٢١. د. عبد الفضيل محمد احمد، الإرشاد البحريُّ، دراسة مقارنة، مكتبة الجلاء، المنصورة، ١٩٨٧.
٢٢. د. عبد الفضيل محمد احمد، القَانُونُ الخاص البحريُّ، ط ١، دار الفكر والقانون، المنصورة، مصر، ٢٠١١ .
٢٣. د. عبد المجيد الحكيم ود. عبد الباقي البكري ود. محمد طه البشير، الوجيز في نظرية الالتزام في القَانُونِ المدني العِرَاقِيّ ، ج ١ (مصادر الالتزام )، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، بغداد، ١٩٨٠، ص ٢٦٠،
٢٤. د. علاء زكي ، المسؤولية الجنائية لرَبَّانِ السَّفِينَةِ في القَانُونِ البحريُّ دراسة مقارنة ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندريَّة ٢٠١٥ ، ص ٢٢٧.
٢٥. د. علي البارودي ، القَانُونُ البحريُّ اللبناني ، الدار الجامعية ، بيروت ، لِسَنَةِ ١٩٨٤.
٢٦. د. علي البارودي، مبادئ القَانُونِ البحريُّ، ( السَّفِينَةُ، ملكيتها ، ونظامها القَانُونِي الخاص، أشخاصها، الرحلة البحريَّة :النقل البحريُّ ، البيوع البحريَّة ، الدائنون الممتازون والمرتهنون ، الحوادث البحريَّة ، التصادم ، الإنقاذ، الخسارات العمومية) منشأة المعارف ، الإسكندريَّة ، ١٩٧٥.
٢٧. د. علي جمال الدين عوض ، القَانُونُ البحريُّ ، المطبعة العالمية ، القاهرة ، ١٩٦٩ .

٢٨. د. علي جمال الدين عوض ، الوسيط في القَانُون البحريّ ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٨٧.
٢٩. د. علي جمال الدين عوض، النقل البحريّ للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٢.
٣٠. د. علي حسن يونس ، العقود البحريّة ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، ١٩٧٨ .
٣١. د. علي حسن يونس، اصول القَانُون البحريّ : الاستغلال البحريّ، دار الفكر العربي ، القاهرة، ١٩٩٣.
٣٢. د. علي حسن يونس، العقود البحريّة، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٩ .
٣٣. د. فاروق ابراهيم جاسم، مبادئ القَانُون البحريّ، ط ١ ، الجامعة المستنصرية ، ٢٠٢١ .
٣٤. د. فايز نعيم رضوان ، الوسيط في شرح القَانُون التّجَارَةُ البحريّة رَقَم (٨) لِسَنَةِ ١٩٩٠، دون ذكر دار النشر، ١٩٩٨ .
٣٥. كاظم فنجان الحمّامي ، اساسيات الإرشاد البحريّ في الممرات البحريّة العِراقِيّة ، ط ١ ، ضوء الشمس للطباعة والنشر ، البصرة، ٢٠١٧.
٣٦. د. كمال حمدي ، أَشْخاص المِلَاحَةِ البحريّة المُرشِد ومُجْهَز القَطْرِ في قانون التّجَارَةُ البحريّة رَقَم (٨) لِسَنَةِ ١٩٩٠ ، منشأة المعارف ، الإسكندريّة، ٢٠٠٤.
٣٧. د. كمال حمدي ، القَانُون البحريّ (السّفِينَةُ - أَشْخاص المِلَاحَةِ البحريّة . استغلال السفن . ايجار السّفِينَةُ - نقل البضائع والأشْخاص . القَطْرِ - الإرشاد ) ، ط ٢، منشأة المعارف، الإسكندريّة ، ٢٠٠٠ .
٣٨. د. محمد السيد الفقي ، القانون البحريّ ( السّفِينَةُ، أَشْخاص - الملاحة البحريّة - إيجار السّفِينَةُ - النقل البحريّ ) ، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٧ .
٣٩. د. محمد الشيخ عمر ، مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه ، مطبعة سجل العرب ، القاهرة، ١٩٧٠.
٤٠. مصطفى البنداري ابو سعده، انحراف السّفِينَةُ، "دِرَاسَة تَحْلِيلِيّة مقارنة للنظامين اللاتيني والانجلوأمريكي"، ط ٢، دار الجامعة الجديدة، الإسكندريّة ، ٢٠١٩ .
٤١. د. مصطفى الجمال، دروس في القَانُون البحريّ ، المكتب المصريّ الحديث ، الإسكندريّة ، ١٩٦٨ .



٤٢. د. محمد بهجت امين قايد ، قانون التَّجَارَةُ البحريَّة ، ط ١ دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٥.
٤٣. د. محمد بهجت امين قايد ، الموجز في القَانُون البحري ( ماهية السَّفِينَة وذاتيتها وتسجيلها ، إيجار سَفِينَة النقل البحري للبضائع بسند الشحن وفقاً لاتفاقية بروكسل - هامبورك - روتردام - المِلَاحَة البحريَّة المساعدة ) ، ط ٤ ، دار النهضة العربية ، القاهرة، ٢٠١١ . ٢٠١٢ .
٤٤. محمد بهجت امين قايد ، الوسيط في شرح قانون التَّجَارَةُ البحريَّة ، دار النهضة العربية ، ٢٠٠٤.
٤٥. د. مجيد حميد العنبيكي ، القَانُون البحري العِرَاقِي ، ط ١، بيت الحكمة ، بغداد، ٢٠٠٢ .
٤٦. د. محمد جميل بيزم ، موجز القانون البحري ، ط ١ ، الدار الجامعية ، بيروت ، ٢٠٠٤ .
٤٧. مدحت عباس خلوصي، السَّفِينَة والقَانُون البحري، الشنهابي للطباعة والنشر، الإسكندريَّة، ١٩٩٣.
٤٨. د. محمد فريد العريني ود. محمد السيد الفقهي ، القَانُون البحري ، ط ١، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، ٢٠١١ .
٤٩. د. محمد فريد العريني ود. محمد السيد الفقهي ، القَانُون البحري والجوي ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، ٢٠٠٣ .
٥٠. د. محمود مختار احمد البريري ، قانون التَّجَارَةُ البحريَّة ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٩٩ .
٥١. د. مسعود يونس عطوان ، الجديد بالقَطْرِ البحري ، دِرَاسَة مقارنة بين قانون التَّجَارَةُ البحريَّة المِصري رَقَم (٨) لِسَنَة ١٩٩٠ والقَانُون الاتحادي رَقَم (٢٦) لِسَنَة ١٩٨١ بِشَأْن القَانُون التَّجَارِي البحري لدولة الامارات المتحدة، ط ١، دار الاجادة للنشر والتوزيع، الرياض، ٢٠١٩ .
٥٢. د. مصطفى كمال طه، الوجيز في القَانُون البحري، المكتب المِصري الحديث ، الإسكندريَّة، ١٩٧٤ .
٥٣. د. مصطفى كمال طه، أساسيات القَانُون البحري، ط ١، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠٠٦ .

٥٤. د. مصطفى كمال طه، د. وائل انور بندق، الاصول في القانون البحري، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، ٢٠٠٧.

٥٥. د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠٠٩.

٥٦. د. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، مبادئ القانون البحري، ط٣، الدار الجامعية، بيروت، ٢٠١٢.

٥٧. د. هاني دو يدار، القانون البحري، دار النهضة العربية، بيروت، ١٩٩٥.

٥٨. د. هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، ١٩٧٥. ١٩٧٦.

٥٩. د. جلال وفاء محمين، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ١٩٩٧.

٦٠. د. وائل انور بندق، الاصول في القانون البحري، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، ٢٠٠٧.

٦١. د. وهيب الاسير، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، لبنان، ٢٠٠١.

### ثانياً : الرسائل والأطاريح الجامعية :

١. بيبير كاستيتز، الإرشاد البحري في الاتحاد الاوربي: الأنظمة الأساسية ومُنظّمات والمسؤوليات المدنية للمرشدين، رسالة ماجستير في قانون البحار وانشطة موانئ، كلية الشؤون الدولية/ ٢٠٠٩، جامعة لوهافر، منشورة على الموقع على الموقع الإلكتروني

[https://www.memoireonline.com/10/12/6271/m\\_Le-pilotage-](https://www.memoireonline.com/10/12/6271/m_Le-pilotage-)

[maritime-dans-lUnion-Europeenne-statuts-organisations-et-](https://www.memoireonline.com/10/12/6271/m_Le-pilotage-maritime-dans-lUnion-Europeenne-statuts-organisations-et-responsabilites-civiles.htm)

[responsabilites-civiles.htm](https://www.memoireonline.com/10/12/6271/m_Le-pilotage-maritime-dans-lUnion-Europeenne-statuts-organisations-et-responsabilites-civiles.htm) تاريخ الزيارة ١٣/٨/٢٠٢٢.

٢. حسين ندا حسين، الأهمية الاستراتيجية والنظام القانوني للطريق الملاحي البحري في الخليج العربي، رسالة ماجستير مُقدّمة إلى مجلس المعهد العالي للدراسات القومية والاشتراكية، الجامعة المستنصرية، دار الرشيد للنشر، بغداد، ١٩٨٠.

٣. د. راوي محمد عبد الفتاح، المسؤولية عن التصادم البحري، اطروحة دكتوراه، مُقدّمة إلى كلية الحقوق، جامعة اسبوط، ٢٠٠٨.

٤. مرتجى داود سلمان جاسم، المركز القانوني للعامل البحري (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير مجلس كلية القانون، جامعة البصرة، ٢٠١٩.

٥. د. نهى خالد عيسى ، المساعدة والإنقاذ البحري (دراسة مقارنة) ، رسالة ماجستير ، مُقدّمة إلى مجلس كلية القانون، جامعة بابل ، ٢٠١٠ .

### ثالثاً: البحوث:

١. اسماء حريز ، خدمة ارشاد السفن ، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، الجزائر، بحث منشور على الموقع [www.asip.cerist.dz/en/article](http://www.asip.cerist.dz/en/article) تاريخ الزيارة ٢٥/٦/٢٠٢٢.

٢. بيجانولت لويز أيدلاد: الإرشاد البحري ٢٠٠٢، بحث منشور على الموقع الإلكتروني تاريخ الزيارة ١٨/٩/٢٠٢٢. Le Pilotage Maritime. LE PILOTAGE MARITIME. Rédigé par BIGNAULT Louise-Adélaïde CDMT Année

<https://www.scribd.com/doc/Le-Pilotage-Mar>

٣. د. حسن الزهرتي . الإرشاد البحري أنظمة مسؤولية المُرشِد البحري (دراسة مقارنة بين القانون المغربي والقانون الفرنسي ) بحث منشور باللغة الفرنسيّة. Pilotage maritime : régimes de responsabilité du pilote en droit marocain Hassan Ezzahrat <https://books.openedition.org/puam> على الموقع الإلكتروني تاريخ الزيارة ١٣/٨/٢٠٢٢ .

٤. حكيم حدوشي ، المسؤولية التأديبية والجزائية للمُرشِد البحري ، بحث منشور على الموقع الإلكتروني La Responsabilité Disciplinaire Et Penal Du Pilote Maritime <https://fr.scribd.com/document/507840896/La-responsabilite-disciplinaire-et-penal-du-pilote-maritime> تاريخ الزيارة ١٨/٩/٢٠٢٢ .

٥. د. سمية بلسيط .الحماية القانونيّة لعمل المُرشِدين البحريّين ، جامعة وهران محمد بن احمد المجلد الخامس العدد (٤) تشرين الثاني ٢٠٢٠ .

٦. د. عبد الفضيل محمد أحمد ، المسؤولية الناشئة عن الحوادث البحريّة في نقل الأشخاص ، بحث منشور على دار المنظومة <https://regweb.mutah.edu.jo/login> تاريخ الزيارة ١٢/١١/٢٠٢٢ .

٧. د. عقيل حمد دوهان، المركز القانوني للمُرشِد البحريّ، بحث منشور في مجلة كربلاء العلمية، المجلد السابع، العدد الأوّل ، لِسَنَة ٢٠٠٩ .

٨. د. ضرغام فاضل حسين علي . المركز القانوني للمرشد البحري ، دراسة في ضوء قانون الموانئ رقم (٢١) لسنة ١٩٩٥ والتعليمات الصادرة بموجبه رقم (١) لسنة ١٩٩٨ ، بحث منشور في مجلة كلية الحقوق ، جامعة النهرين المجلد السادس عشر ، العدد السادس ، لسنة ٢٠٠٦ .
٩. د. مدحت حافظ ابراهيم، الإرشاد البحري في الموانئ المصرية وقناة السويس ، بحث منشور في مجلة هيئة قضايا الدولة ، العدد الأول ، السنة ٤١ كانون الثاني ١٩٩٧ م .

## رابعاً: القوانين :

### أ - القوانين الوطنية

١. القانون المدني العراقي رقم (٤٠) لسنة ١٩٥١ المعدل.
٢. قانون الخدمة البحرية المدنية العراقي رقم (٢٠١) لسنة ١٩٧٥.
٣. قانون التجاري العراقي رقم (٣٠) لسنة ١٩٨٤ .
٤. نظام اللياقة الصحية العراقي رقم (٥) لسنة ١٩٩٢ .
٥. قانون الموانئ العراقي رقم (٢١) لسنة ١٩٩٥
٦. قانون الشركات العامة العراقي رقم (٢٢) لسنة ١٩٩٧ .
٧. تعليمات الموانئ والمرافئ العراقية رقم (١) لسنة ١٩٩٨ .
٨. قانون تأسيس الشركة العامة لموانئ العراق لسنة ١٩٩٩ .
٩. أوامر الدلالة البحرية الصادرة من الشركة العامة لموانئ العراق لسنة ٢٠١٣ .

### ب \_ القوانين العربية :

١. قانون التجارة البحرية التونسي رقم (٥٢) لسنة ١٩٦٧ .
٢. القانون البحري القطري رقم (١٥) لسنة ١٩٨٠.
٣. قانون التجارة البحرية الكويتي رقم (٢٨) لسنة ١٩٨٠ .
٤. القانون الاتحادي لدولة الامارات العربية المتحدة رقم (٢٦) لسنة ١٩٨١
٥. قانون تنظيم الإرشاد في ميناء دمياط رقم (٤) لسنة ١٩٨٦ .
٦. قانون رسوم الإرشاد والتعويضات ورسوم الموانئ والمنائر والرسو والمكوث المصري رقم (٢٤) لسنة ١٩٨٣ المعدل بالرقم (٦٠) لسنة ١٩٨٨ .

٧. قَانُونُ تَنْظِيمِ الْإِرْشَادِ فِي مِينَاءِ الْإِسْكَندَرِيَّةِ وَالْدَخِيلَةِ رَقْم (٢٦) لِسَنَةِ ١٩٨٩.
٨. قَانُونُ التِّجَارَةِ الْبَحْرِيَّةِ الْمِصْرِيِّ رَقْم (٨) لِسَنَةِ ١٩٩٠.
٩. لائحة ميناء دمياط بشأن شروط تعيين المرشدين رَقْم (٤٣) لِسَنَةِ ١٩٩٣ .
١٠. قَانُونُ تَنْظِيمِ الْإِرْشَادِ فِي مَوَانِي الْهَيَاةِ الْعَامَّةِ لِمَوَانِي الْبَحْرِ الْأَحْمَرِ رَقْم (٢٦) لِسَنَةِ ١٩٩٥ .
١١. قَانُونُ التِّجَارَةِ الْبَحْرِيَّةِ السُّورِيِّ رَقْم (٤٦) لِسَنَةِ ٢٠٠٦ .

## ج \_ الْقَوَانِينُ الْأَجْنِبِيَّةُ :

١. الْقَانُونُ الْمَدْنِي الْفَرَنْسِيِّ لِسَنَةِ ١٨٠٤ الْمَعْدَلُ فِي سَنَةِ ٢٠١٨ مَنَشُورٌ عَلَى مَوْقِعِ التَّشْرِيعَاتِ الْفَرَنْسِيِّ

Le Code civil français de 1804, modifié en 2018

<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/LEGISCTA>

٢. قَانُونُ الْحَوَادِثِ الْبَحْرِيَّةِ الْفَرَنْسِيِّ رَقْم (٦٧) لِسَنَةِ ١٩٦٧ الْمَعْدَلُ ١ كانون الاول ٢٠١٠ Loi française sur les accidents n° (67) de 1967, modifiée le 1er décembre 2010

<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT>

٣. قَانُونُ الْبَيْعِ وَالتَّجْهِيزِ الْفَرَنْسِيِّ رَقْم (٦٩) لِسَنَةِ ١٩٦٩ الْمَعْدَلُ ١ كانون الاول لسنة ٢٠١٠ Loi française sur la vente n° (69) de 1966 modifiée le 1er décembre 2010

<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEX>

٤. قَانُونُ تَنْظِيمِ الْإِرْشَادِ فِي الْمِيَاهِ الْبَحْرِيَّةِ الْفَرَنْسِيِّ رَقْم (٢٨) لِسَنَةِ ١٩٢٨ الْمَعْدَلُ ١ كانون الثاني لِسَنَةِ ٢٠١٥ Loi réglementant le pilotage dans les eaux maritimes françaises n° (69) de 1969 modifiée le 1er décembre 2015

<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/LEGITEX>

٥. قَانُونُ تَنْظِيمِ الْإِرْشَادِ فِي الْمِيَاهِ الْبَحْرِيَّةِ الْفَرَنْسِيِّ رَقْم (٦٩) لِسَنَةِ ١٩٦٩ الْمَعْدَلُ ١ كانون الأول لِسَنَةِ ٢٠١٥ Loi réglementant le pilotage dans les eaux maritimes françaises n° (69) de 1969 modifiée le 1er décembre 2015

<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEX>

٦. فَتْوَى مَجْلِسِ الدَّوْلَةِ الْفَرَنْسِيِّ فَتْوَى مَجْلِسِ الدَّوْلَةِ رَقْم (٢٧) لِسَنَةِ ١٩٧٩ بِشَأْنِ اعْتِبَارِ الْمُرْشِدِ يَأْخُذُ صِفَةَ الْمَوْظَفِ الْعَامِ. Fatwa du Conseil d'Etat français Fatwa n° (27)

de 1979 relative à la considération du pilote maritime comme  
. <https://www.legifrance.gouv.fr/ceta/id/CETATE.fonctionnaire>

٧. قَرَار رَقْم (٢٧) لِسَنَةِ ١٩٧٩ الخاص بتحديد شروط الحصول على شهادة المُرشِد البحريّ وأصدارها في فرنسا pour l'année 2979 précisant les conditions d'obtention d'un brevet de pilote maritime et de sa délivrance en Franc  
<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEX>  
٨. قَرَار رَقْم (٢٦) لِسَنَةِ ١٩٩٠ بشأن تَنْظِيم برنامج قيادة الأختبارات الفَرَنسِيّ Résolution n° (26) de 1990 relative à l'organisation du programme français d'essais  
. <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEX>

#### **خامساً : الاتفاقيات والمعاهدات الدَّولِيَّة:**

١. معاهدة بروكسل الخاصة بتوحد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والانقاذ والموقعة في ١٩١٠،  
The Brussels Treaty on Unifying Some Rules Related to Assistance and Rescue, signed on December, 1910  
٢. إتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحريَّة لِسَنَةِ ١٩١٠،  
Brussels Convention for the Unification of Certain Rules Concerning Maritime Collisions of 1910

#### **سادساً : المقابلات :**

١. مقابلة الشخصية مع الكابتن : ريان أعلي البحار أقدم عادل علي دشر، معاون مدير الشَّرِكَةُ العامَّة لموانئ العراق للشؤون الإدارية والمالية ، بتاريخ ٢٠٢٢/١١/٢١.  
٢. مقابلة الشخصية مع الكابتن : ريان أعالي البحار أقدم ، ضجر مرزوك بدران ، تدريسي في معهد المَوَانِي في الشَّرِكَةُ العامَّة لموانئ العراق ، بتاريخ ٢٠٢٢/١١/٢١.  
٣. مقابلة الشخصية مع الكابتن : ريان اعالي البحار أقدم رئيس ادلاء بحريين رائد عبد الستار كشيش، قسم السيطرة والتوجيه البحريّ في الشَّرِكَةُ العامَّة لموانئ العراق، بتاريخ ٢٠٢٢/١١/٢١.

٤. مقابلة شخصية مع الكابتن : ريان اعالي البحار اقدم طيف صبري حميد ، معاون مدير قسم السيطرة والتوجيه البحري في الشركة العامة لموانئ العراق، بتاريخ ٢٠٢٢/١١/٢١.

### سابعاً : المصادر الاجنبية :

1. Dr. Hassan Falah Mhusin Al-Abadi, Marine accident report issued on 16 December 2016,
2. Dr.HASSAN.F.M.AL-ABADI , A Treaties On Maritime Law,Ph.D , Daina globb unveristy,British London , 2021 ,
3. Pierre Bonassies –Christien Scapel-Droit Maritime,Delta L.G.D J 2006,
4. Dor(Leopold) and villeneau ( JaCQUes)- LE remorquage en droit maritime –paris-1959.
5. Rene Rodiere, traite General de ,Droit maritime,Dalloz,1996 .

### ثامناً – المواقع الإلكترونية:

١. موقع القوانين والتشريعات العراقية على الرابط <http://wiki.dorar-aliraq.net/iraqilaws> تاريخ الزيارة ٢٠٢١/٥/٢٠.

٢. موقع التشريعات العربية والأجنبية على الرابط <https://www.eastlaws.com/data/tash> تاريخ الزيارة ٢٠٢١/٦/١٦ .

٣. موقع التشريعات الفرنسي على الرابط Légifrance – Le service public de la diffusion du droit [/https://www.legifrance.gouv.fr](https://www.legifrance.gouv.fr) تاريخ الزيارة ٢٠٢١/٤/١٥ .

٤. موقع مرشد بحري (يوميات مرشد بحري عراقي ) الرابط على موقع اليوتيوب <https://youtube.com/@seapilot..9672> تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/١١/٢٣ .

٥. المرشدون البحريون موقع خاص بالمرشد البحري الفرنسي ، على الموقع الالكتروني <https://pilotes-maritimes.com/en/recruitment> تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٨/٢٠ .

٦. انواع الخسارات البحرية المشتركة ، منشور على الموقع الالكتروني <https://maraje3.com/2009/11> تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/١١/٢٥

# الملاحق



# ملحق رقم (١) بطاقة مُرشد

GENERAL COMPANY FOR PORTS OF IRAQ

Iraq - Basrah

Tel: (+964 40) 419245 - 417685 - 413211  
Fax: (+964 40) 416341  
Website: www.iraqports.com  
E-mail: dg@iraqports.com



الشركة العامة لموانئ العراق

بصرة - العراق

هاتف: (+964 40) 419245 - 417685 - 413211  
فكس: (+964 40) 416341

## PILOTAGE CERTIFICATE

SHIP NAME: \_\_\_\_\_ MASTER NAME: \_\_\_\_\_

NATIONALITY: \_\_\_\_\_ PORT OF REGISTRY: \_\_\_\_\_

PILOT NAME: \_\_\_\_\_

PILOT FROM: \_\_\_\_\_ TO: \_\_\_\_\_

PILOT BOARDED: \_\_\_\_\_ Date \_\_\_\_\_ Time \_\_\_\_\_

STARTED TIME: \_\_\_\_\_ Date \_\_\_\_\_ Time \_\_\_\_\_

REACHED DESTINATION: \_\_\_\_\_ Date \_\_\_\_\_ Time \_\_\_\_\_

PILOT DISEMBARKED: \_\_\_\_\_ Date \_\_\_\_\_ Time \_\_\_\_\_

DRAFT: \_\_\_\_\_ Feet \_\_\_\_\_ M \_\_\_\_\_ Cm \_\_\_\_\_ Alt \_\_\_\_\_ M \_\_\_\_\_ Cm

ANCHORED AT PLACE From \_\_\_\_\_ Date \_\_\_\_\_ Time \_\_\_\_\_ To \_\_\_\_\_ Date \_\_\_\_\_ Time \_\_\_\_\_

AGENT: \_\_\_\_\_

IMO NO.: \_\_\_\_\_

CALL SIGN: \_\_\_\_\_

G.R.T.: \_\_\_\_\_

N.R.T.: \_\_\_\_\_

L.O.A.: \_\_\_\_\_

BREADTH: \_\_\_\_\_

KIND OF CARGO: \_\_\_\_\_

## ملحق رقم (٢) أذن الدخول السفينة الى الميناء وتنسيب مرشد بحري

CENERAL COMPANY FOR PORTS OF IRAQ  
I RAQ - BASRAH



الشركة العامة لموانئ العراق  
العراق - بصرة

ادارة ميناء :  
العدد :  
التاريخ : ١٤٤٢ / ١٢ / ٢٠

### دخول سفينة

الى / السيطرة البحرية

م/ تنسيب مرشد بحري

لامانع من تنسيب مرشد بحري لغرض دخول السفينة )

من ( البحر ) الى ( موانئ ميناء بصرة )

ولحساب / شركة / مكتب ( براية ميناء ) المرخص رسميا بموجب الترخيص

والصادر من التفيتش البحري لطفا.

المرقم



نسخة منه الى:

-الملاحة البحرية في الميناء .

-الاضبارة.

— ( ١٤٢ ) —

## **Abstract**

Maritime guidance is considered one of the ancient professions of maritime navigation that combines tradition and modernity. On the one hand, it is a traditional subject, since marine guidance is linked to human commercial relations with the sea. the countries overlooking the sea, which is in the service of the economy of these countries, and the fact is that the marine guidance process is a work carried out by the marine guide with the assistance of the captain, through which he is obligated to guide the ship's technician when entering or leaving the port, in exchange for a fee determined by the regulations and instructions, and that marine guidance is of great importance, so Keen most Legislations to establish the principle of compulsory pilotage, for the benefit of the ship on the one hand, and the interest of the port on the other hand, and marine pilotage has two types, the first is compulsory and the second is optional. As for the legal nature, it is a public service performed by the pilot under the supervision of the state, which supervises its organization, and the competent administrative authority to manage this process .

The Guidance Authority, and since the profession of guidance is a profession that requires accuracy to be carried out, it needs competence and experience freely, so the legislation put in place for comparison considered professional conditions that must be met for those who practice this process, and the laws impose on those assigned to this process obligations that must be complied with. On the other hand, the law imposes several obligations on the captains of ships requesting pilotage, and in the event of non-compliance with the advice of the pilot, the ship operator is responsible for the damages that occur as a result of this process .



Republic of Iraq  
Ministry of Higher Education  
and Scientific Research  
University of Babylon  
College of Law



# Legal regulaion of Maritime pilotage (A comparative study)

*A Thesis submitted*

*By*

*Asraa Tawfiq Saleh Ali*

*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. NUHA KHALED ESSA*

*Assidtant professor of commercial law*

---

---

2023 A.D

1444 A.H.