



كلية القانون
College of Law

Tikrit University Journal for Rights

Journal Homepage : <http://tujr.tu.edu.iq/index.php/t>

The nature of the marine (A comparative study)

Assist. Lect. Muhannad Hashem Abadi Al-Araji

Department of Legal Affairs, Al-Qasim Green University, Babylon, Iraq

Mohanadalarjy@uoqasm.edu.iq

Article info.

Article history:

- Received 24 July 2024
- Accepted 12 August 2024
- Available online 1 September 2024

Keywords:

- contract
- ship
- ,marins tug
- locomotive
- trailer
- legal nature
- characteristics Conctract

Abstract: Maritime trade plays an important role in international trade now days , as many countrist have become dependent on this type of trade for several reasons , the most important of which are the cheap costs in this type of transport , and secondly , the huge quantities of goods that can be shipped by sea transport ,and finally ,it can be. The least dangerous type of transport is that such a process is carried out by huge and gigantis ships . These ships may need assistance when entering and leaving the ports . The forms of assistance vary . They may need someone to transport them to safety if their engines and equipment break down , so they seek help from an external propulsion force . By pulling or towing it , which is known as marine towing .From here . the importance of studying the provisions of the towing process , which is based on contract concluded between Equipped with the towing vessel and equipped with

© 2023 TUJR, College of Law, Tikrit University

ماهية عقد القاطر البحري (دراسة مقارنة)

م.م. مهند هاشم عبادي الاعرجي

قسم الشؤون القانونية، جامعة القاسم الخضراء ، بابل، العراق

Mohanadalarjy@uoqasm.edu.iq

معلومات البحث :

تواريخ البحث:

- الاستلام : ٢٤ / تموز / ٢٠٢٤

- القبول : ١٢ / آب / ٢٠٢٤

- النشر المباشر : ١ / ايلول / ٢٠٢٤

الكلمات المفتاحية :

- عقد

- سفينة

- قاطر بحري

- قاطرة

- مقطورة

- طبيعة قانونية

- خصائص العقد .

الخلاصة: تلعب التجارة البحرية دوراً هاماً في التجارة الدولية في وقتنا الحاضر , حيث أصبحت العديد من الدول تعتمد على هذا النوع من التجارة , ولأسباب عدة اهمها أولاً رخص التكاليف في هذا النوع من النقل , وثانياً الكميات الهائلة من البضائع التي يمكن أن يتم شحنها عن طريق النقل البحري, واخيراً يمكن أن تكون أقل أنواع النقل خطورة , إن مثل هذه العملية تتم بواسطة سفن ضخمة وعملقة يمكن أن تحتاج هذه السفن إلى مساعدة عند دخولها وخروجها من الموانئ , تختلف أشكال هذه المساعدة , فقد تحتاج إلى من يوصلها الى بر الأمان إذا ما تعطلت محركاتها ومعداتها فتستعين بقوة دفع خارجية تقوم بسحبها أو جرّها وهو ما يُعرف بالقاطر البحري

من هنا تظهر اهمية دراسة الأحكام الخاصة بعملية القطر التي تقوم على أساس عقد يتم بين مجهزة السفينة القاطرة , مجهزة السفينة المقطورة .

© ٢٠٢٣ , كلية القانون، جامعة تكريت

المقدمة : أولاً : أهمية موضوع البحث : يعد عقد القطر البحري واحداً من أهم العقود التجارية البحرية

في وقتنا المعاصر وازدادت اهمية بازدهار عمليات التنقيب عن النفط والية استخراجة , وذهاب أغلب الدول لاعتماد النقل بواسطة السفن والبواخر الكبيرة في شحن بضاعتها وتجاريتها , وعلى الرغم من ذلك إلا أننا نلاحظ أغلب التشريعات لم تتناول هذا العقد بشيء من التفصيل يوضح من خلاله قواعد واحكام العقد الخاصة .

ثانياً : منهجية البحث : سوف يُعتمد المنهج التحليلي المقارن للنصوص التشريعية في التشريعات محل المقارنة , والمتمثلة بقانون التجارة البحري المصري , والجزائري , والفرنسي, ومقارنته مع القوانين العراقية ذات العلاقة .

ثالثاً : أسباب اختيار الموضوع : من الأسباب التي دفعتنا للخوض في هذا الموضوع فضلاً عن لأهميته بوصفه أحد أبرز عقود التجارة البحرية في وقتنا الحاضر , كما نلحظ غياب النصوص التشريعية التي تعرف هذا العقد في القانون العراقي, والقوانين محل المقارنة كذلك الجدل الدائر حول الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري وخصائصه التي تميزه عن غيره من العقود .

رابعاً: أهداف البحث : نهدف من خلال هذا البحث ما يلي :

- ١- استعراض اهم التعريفات الفقهية لعقد القطر الحري .
- ٢- التعرض إلى موقف التشريعات عن ماهية عقد القطر البحري .
- ٣- بيان الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري .
- ٤- أبرز أهم الخصائص التي يختص بها عقد القطر البحري .
- ٥- تمييزه عن العقود التي قد تشبه به من حيث نطاق عمله ونوع الخدمة التي يقدمها .

خامساً: خطة البحث :

سنحاول من خلال بحثنا هذا أن نقسم البحث إلى مبحثين نستعرض في المبحث الاول: أبرز التعريفات الفقهية لعقد القطر البحري في المطلب الاول , أما المطلب الثاني سنخصصه لبيان الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري , في حين نخصص المبحث الثاني لبيان خصائص عقد القطر البحري في المطلب الاول , أما المطلب الثاني نستعرض فيه التمييز ما بين عقد القطر البحري و المساعدة البحرية والإرشاد البحري .

المبحث الأول

المقصود بعقد القطر البحري وطبيعته القانونية

العقد بصفته العامة هو عبارة عن توافق ارادتين أو أكثر لإحداث أثر قانوني ما , يتمثل هذا الأثر بالقيام بعمل أو الامتناع عن عمل معين^(١) .

أما المعنى الخاص للعقد فيطلق على كل اتفاق يتم بين أرادتتين أو أكثر على إنشاء التزام أو نقله فهو لا يتم إلا بواسطة طرفين أو أكثر^(٢) , أما من الجانب القانوني فقد عرفه المشرع العراقي بأنه ((ارتباط الإيجاب الصادر من أحد العاقدین بقبول الآخر على وجه يثبت أثره في المعقود عليه))^(٣) , في حين تعني كلمة القَطَر الجَر , أو السحب , أو الدفع^(٤) .

يعد عقد القطر البحري من العقود البحرية التجارية التي تبرم بصورة مستمرة في الموانئ والممرات المائية والتي اثارت جدلاً فقهيّاً بصورة كبيرة سواء في ما يتعلق بتعريف هذا العقد او ما يتعلق بطبيعته القانونية, لذا كان من الضروري أولاً إعطاء صورة عن أبرز التعريفات الفقهية التي حاولت تعريف عقد القطر البحري , وثانياً التعرف على الطبيعة القانونية لهذا العقد , وهو ما سنحاول التعرف عليه من خلال تقسيم هذا المبحث الى مطلبين , نستعرض في المطلب الاول تعريف عقد القطر البحري في حين سنخصص المطلب الثاني إلى بيان الآراء الفقهية التي حاولت بيان الطبيعة القانونية له .

المطلب الأول

تعريف عقد القطر البحري

عقد القطر البحري من العقود التجارية البحرية والذي أثار جدلاً كثيراً بين المختصين في العقود البحرية ذلك أن أغلب التشريعات لم تضع تعريفاً واضحاً ومحدداً له, وعليه حاول الفقهاء القانونيين بيان المقصود بعقد القطر البحري .

(١) - د. فاضل ادريس , الوجيز في النظريات العامة للالتزام , ديوان المطبوعات الجامعة , ٢٠٠٩ , ص ٣٩ .
(٢) - د. علاء عبد المجيد , عقد القطر البحري في القانون المصري والمقارن , دار النهضة العربية , القاهرة , ٢٠١٥ , ص ٤٢ .
(٣) - المادة (٧٣) من القانون المدني العراقي رقم (٤٠) لسنة ١٩٥١ .
(٤) - عبد الله البستاني , معجم لغوي مطول , مكتبة لبنان , بيروت , الطبعة الاولى , ١٩٩٦ , ص ٨٩١ .

ويُقصد بالقطر البحري بصورته البسيطة ((قيام سفينة بجر أو سحب سفينة أخرى من مكان الى آخر بواسطة حبال أو كابلات تربط السفينتين مع بعضهما))^(١).

عُرف عقد القطر البحري بعدة تعريفات تختلف باختلاف وجهة نظر كل فقيه والزاوية التي نظر من خلالها الى العقد , فمنهم من عرفه على أنه ((عقد تلتزم بموجبه سفينة بسحب سفينة اخرى عائمة في البحر من مكان إلى مكان آخر متفق عليه خلال فترة زمنية معينة لغرض تسهيل دخولها وخروجها من الميناء))^(٢). أن ما يلحظ على هذا التعريف أنه ركز على الجانب الفني لعملية القطر دون النظر الى الجانب القانوني الذي يجب ان يبرز فيه طرفي العقد وكذلك لم يتطرق الى الاجر الذي يكون مقابل القيام بعملية قطر السفينة حيث ان مثل هذه الاعمال لا تتم بدون مقابل , بالاضافة الى انه قصر عملية القطر في ادخال واخراج السفينة للموانئ وهو امر يحجم مفهوم القطر البحري بصورة كبيرة حيث ان هناك عمليات كثيرة وكبيرة تتم عن طريق ابرام عقد القطر البحري منها في حال عطل السفينة او دخولها في مياه ضحلة او عرقلة سيرها بسبب العوالق البحرية وغيرها من الامور التي قد تتعرض اليها السفن والبواخر وهي عائمة في البحر .

وعرفه آخر بقوله انه : ((عملية مساعدة تقدمها سفينة لسفينة اخرى لغرض تسهيل سيرها في وسط البحر عندما يتطلب من السفينة المقطورة ان تخفف من سرعتها اثناء عملية دخولها او خروجها من الموانئ مقابل اجر متفق عليه))^(٣).

من خلال التعريف اعلاه يمكن لنا تسجيل بعض الملاحظ منها أنه قصر عملية القطر على تسهيل سير السفينة وتخفيف سرعتها في اثناء دخولها وخروجها من الميناء وكما اسلفنا ان عملية القطر تتم لاسباب عديدة .

وعُرف ايضاً بأنه ((اتفاق يتعهد بمقتضاه صاحب السفينة القاطرة بسحب السفينة المقطورة لمدة محددة او لميناء معين مقابل اجر معلوم))^(٤).

كما عُرف بأنه ((عبارة عن عقد يلتزم بمقتضاه مالك السفينة بجر سفينة مملوكة لآخر نظير اجر متفق عليه))^(٥).

(١) - د كمال حمدي , القانون البحري , الطبعة الثالثة , منشأة دار المعارف , مصر الاسكندرية , ٢٠٠٧ , ص ٦٨٣ .

(٢) - د. علي جمال الدين , الوسيط في القانون البحري , الجزء الاول , دار النهضة العربية , مصر القاهرة , ٢٠٠٨ , ص ٥١٣ .

(٣) - د. هاني ادوارد , المبادئ العامة في القانون التجاري والبحري , دار الجامعة للنشر , مصر الاسكندرية , ٢٠٠٠ , ص ٥٣١ .

(٤) - د. مصطفى كمال طه , القانون البحري , دار الفكر الجامعي , مصر الاسكندرية , بلا سنة طبع , ص ٣٧٣ .

(٥) - كمال حمدي , القانون البحري , منشأة المعارف , مصر الاسكندرية , ١٩٩٧ , ص ٨٣٢ .

ومن خلال التعريفات التي اوردناها نستنتج بعض الامور الهامة منها :

اولاً : ان عقد القطر البحري يستلزم وجود سفينتين, الاولى هي السفينة القاطرة والآخرى هي السفينة المقطورة , والسفينة تعرف بأنها ((الوحدة العائمة التي تُعد او تُخصص للملاحة على وجه الاعتياد , وتعتبر ملحقات السفينة اللازمة لها جزء منها))^(١) , في حين عرفها قانون هوية البحار رقم (٥١) لسنة ٢٠١٥ ومن خلال الفقرة الخامسة من المادة الاولى بانها ((الوحدة العائمة التي تجوب البحار)).

اما المشرع المصري فقد عرف السفينة بانها ((كل منشأة تعمل عادة او تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تهدف الى الريح))^(٢) , وعرفها المشرع الجزائري من خلال المادة ١٣ من القانون البحري الجزائري على انها ((تعتبر السفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية او الية عائمة تقوم بالملاحة البحرية اما بوسيلتها الخاصة او عن طريق قطرها بسفينة اخرى مخصصة لمثل هذه الملاحة))^(٣) .

والملاحظ على تعريف المُشرعين المصري والجزائري انهما وسعا من نطاق مفهوم السفينة ليشمل كل ما هو عائم في المياه من منشآت على الرغم من انها لا تمتلك قوة الدفع الذاتية والذي لا ينسجم بالمرّة مع مفهوم السفينة المقطورة وبالتالي قد وسع من نطاق عقد القطر البحري ليشمل كل عمليات الجر في عرض البحر .

في حين لم يُعرف المشرع الفرنسي مفهوم السفينة وترك امر ذلك للفقهاء الفرنسي الذي عرفها بأنها ((الية مركبة عائمة او متحركة مصممة لاغراض الملاحة البحرية))^(٤) .

وعلى هذا الاساس يستبعد من نطاق عقد القطر البحري كل عملية تقوم بها السفينة القاطرة بقطر المنشآت التي لا تعد من قبيل السفن .

ثانياً : ان لاتكون السفينتان مملوكتان لشخص واحد .

من البديهي ان لا تكون القاطرة والمقطورة مملوكة لشخص واحد حتى تتحقق نظرية العقود التي تشترط وجود ارادتين متوافقتين أو أكثر , ذلك ان القطر الذي يتم بين سفينتين مملوكتين لشخص واحد

(١) - فق ١٠ المادة الاولى من قانون الموانئ العراقي رقم (٢١) لسنة ١٩٩٥ .

(٢) - ينظر الى قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ وبالتحديد المادة الاولى منه , منشور على الموقع الرسمي لبوابة التشريعات المصرية <https://elpai.idsc.gov.eg>

(٣) - الامر رقم ٧٦- ٨٠ المتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم بالقانون رقم ٩٨ المنشور بالجريدة الرسمية رقم ٤٧ في ٢٧ يونيو ١٩٩٨ .

13) Rene Rodiere, Traite General de droit maritime affretements et transport,tome III,acconage ,consignation,transit,transports de passahers ,remorquage ,DALLOZ ,Paris,1970 ,no.1135 ,p357.

لا يتعدى عن كونه عملية مادية لا يترتب عليها اثار قانونية وبالتالي لا نكون امام عقد قطر بحري^(١) , ذلك لأن العقد كما أسلفنا يشترط وجود أرادتين متوافقتين لإنشاء إلزام قانوني بغض النظر عن العمل المراد الاتفاق عليه .

ثالثاً : عقد القطر البحري يترتب التزامات متقابلة : أن العقد يترتب التزام على مجهز السفينة^(٢) القاطرة بإعداد القاطرة إعداداً تكون فيه صالحة للقيام بعمليات القطر وقيامها بجر أو سحب أو دفع السفينة المقطورة من مكان الى مكان آخر يتم الاتفاق عليه بالمقابل ترتب إلزام على مجهز السفينة المقطورة بدفع أجرة عملية القطر .

أن التعريفات التي أوردها الفقهاء القانونيين حول عقد القطر البحري وأن اختلفت في صياغاتها وعباراتها إلا انها تدور في مضمون واحد وهو أن عقد القطر البحري هو علاقة قانونية تنشأ ما بين مجهز السفينة القاطرة ومجهز السفينة المقطورة الهدف منها قيام السفينة القاطرة بجر او سحب السفينة المقطورة من مكان الى اخر مقابل التزام مجهز السفينة المقطورة بدفع الاجرة المتفق عليها الى صاحب السفينة القاطرة .

تجدر الاشارة إلا ان المشرع العراقي لم يضع تعريفاً محدداً لعقد القطر البحري شأنه في ذلك شأن القوانين محل المقارنة المصري , والجزائري , والفرنسي , أن المذكرة الايضاحية لمشروع قانون التجارة البحرية المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ عرفت عقد القطر البحري بأنه ((عقد بين مجهز السفينة القاطرة ومجهز السفينة المقطورة , يتعهد بمقتضاه الاول باعداد السفينة القاطرة لتكون صالحة للقيام بالعملية المتفق عليها وتنفيذ هذه العملية , ويتعهد الثاني بدفع أجرة القاطرة وان اختلفت مسميات العقد))^(٣) .

المطلب الثاني

التكييف القانوني لعقد القطر البحري

يُقصد بالتكييف القانوني للعقد اعطائه الوصف الدقيق الذي من خلاله يمكن تحديد الآثار الأساسية التي ذهبت أرادة الطرفين إلى تحقيقها من خلال العقد والتي دفعتهم للتعاقد عليه فان التكييف يعد وسيلة

(١) - د. عبد الرزاق السنهوري , نظرية العقد , الجزء الثاني , منشورات الحلبي الحقوقية , بيروت , الطبعة ٢ , ١٩٩٨ , ص ١٨٣ .

(٢) - عرفت المادة (٩٨) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ مجهز السفينة على انه (هو من يقوم باستثمار السفينة بوصفه مالكا او مستأجرا او منتفعا بها , ويعتبر المالك مجهزا حتى يثبت العكس)

(٣) - يُنظر جلال وفاء محمدين , قانون التجارة البحرية , دار الجامعة الجديدة للنشر , الاسكندرية , ١٩٩٧ , ص ٤١٣ .

لمعرفة مضمون العقد لأنه يضعه في الإطار القانوني الذي يسمح معرفة الآثار والمسؤوليات الناشئة عنه بالنسبة لطرفي العقد أو في مواجهة الغير .

ويرى البعض^(١) ان عقد القطر البحري لم يأخذ حقه من الدراسة من قبل القضاء والفقه وظلت مسألة تحديد الطبيعة القانونية تثير جدلاً بين الفقهاء وشرح القانون , فالتكييف القانوني الدقيق لعقد القطر البحري اهمية في تحديد على من تقع المسؤولية عن الاضرار الناشئة عن تنفيذه خاصة بعد تدخل المشرع في مختلف الدول لحظر شرط الاعفاء من المسؤولية في عقود النقل , وبالتالي صار لزاماً تحديد الطبيعة القانونية لعقد القطر التي دأب المتعاملون به على تضمينه شروط الاعفاء من المسؤولية أو تحديدها^(٢).

ومن خلال الواقع العملي نرى القضاء البحري اذا ما عُرِضت عليه مسألة لبيان حكمه فيما يتعلق بتحديد المسؤول عن الاضرار الناشئة عن تنفيذ عقد القطر لايؤسس حكمه على تكييف قانوني مسبق , وانما يؤسس الحكم على شروط عقد القطر وعلى ما تضمنه من أحكام تنظم المسؤولية الناتجة عن تنفيذه , وما تثبته وقائع تنفيذ العقد .

وتأسيس على ذلك فقد برزت الكثير من الآراء التي حاولت إعطاء تكييف قانوني لعقد القطر البحري منها :

اولاً: عقد القطر البحري عقد نقل :

يرى جانب من الفقه أن عقد القطر البحري ما هو الا عقد نقل وذلك كون محل العقدين واحد وهو نقل أشخاص أو أشياء معينة , يُعرف عقد النقل عموماً ((عقد يلتزم بموجبه الناقل بنقل شيء او شخص من مكان إلى آخر مقابل أجر))^(٣) , اما عقد النقل البحري فهو ((عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل البضائع والاشخاص بالبحر مقابل اجر))^(٤) , كذلك فان عقد القطر البحري هو عقد نقل ويتجسد ذلك بقيام السفينة القاطرة بتغيير مكان السفينة المقطورة من خلال جرها أو سحبها فالقاطرة تعد كانهما ناقلة للسفينة أو العائمة المقطورة على أساس أن عملية النقل لا تشترط حمل الاداة الناقلة للبضاعة , إذ يمكن أن تجرها , أو تسحبها أو تدفعها^(٥) , بل أن هناك جانب من الفقه يذهب إلى أكثر من ذلك معتمداً على حسب القصد منه

(١) - درويش مريم , النظام القانوني لعمليتي القطر والارشاد البحري دراسة مقارنة , اطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص مقدمة الى جامعة ابو بكر بالقايد الجزائر , ٢٠١٩ , ص ٥٦ .

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

(٣) - د. علي جمال الدين عوض , مصدر سابق , ص ٢ .

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

(٥) - ايمان حسن الجميل , الحوادث البحرية , المكتب الجامعي الحديث , الاسكندرية , الطبعة الاولى , ٢٠١٢ , ص ٥ .

هو هل أن الجر يقع على سفينة أو منشآت ليس فيها قوة دفع خاصة (محرك) , فهنا نكون أمام عقد نقل يتعهد بموجبه مجهز السفينة القاطرة بنقل وتغيير مكان السفينة المقطورة عن طريق سحبها او جرّها الى مكان معين , حيث انه لا يستوجب نقل الاشياء حملها لتغيير مكانها وانما يكفي سحبها لمكان اخر^(١).

ان الهدف من هذا التوصيف من وجهة نظر اصحاب هذا الرأي هو الوصول الى تقرير مسؤولية الناقل (مجهز السفينة القاطرة) عن الاضرار التي تلحق بالسفينة المقطورة اثناء عملية القطر بأعتبار التزامه بتحقيق غاية اذ تنطبق عليه الاحكام ذاتها التي تنطبق على الناقل ومنها بطلان شروط الاعفاء من المسؤولية^(٢).

والحقيقة ان هناك فرق ما بين عقد النقل وعقد القطر البحري يتمثل بالتزامات مجهز السفينة القاطرة والذي يكون فيه التزامه ببذل عناية وليس تحقيق غاية او نتيجة كما هو الحال في التزام الناقل الذي يكون التزامه بتحقيق نتيجة ولا يكفي بذله عناية خاصة , وبالتالي يمكن ان تطال مجهز السفينة القاطرة المسؤولية عن أي اضرار تصيب السفينة المقطورة اذا لم يبذل العناية المطلوبة وهي عناية الرجل المعتاد ولا ينظر فيما الى تحققت النتيجة ام لم تتحقق .

ان الاساس الذي بني عليه هذا الرأي هو ان المنشآت المراد سحبها هي لا تمتلك قوة خاصة (محرك) الا ان الواقع العملي يذهب الى خلاف ذلك , مما دفع البعض الى انتقاد هذا الاتجاه في التكليف لانه في عملية القطر قد يكون العقد لجر أو قطر سفينة اخرى تمتلك قوى دافعة محركة وهذه الاخيرة قد لا تكون في حالة سكون كما هو الحال للبضائع وانما تتدخل المقطورة في تنفيذ عملية النقل^(٣) , علاوة على ذلك ان المحل الاساسي في عقد النقل والغاية المرجوة منه هو نقل اشياء او اشخاص من مكان لآخر وليس من نقطة الى نقطة اخرى^(٤) , وهو امر مخالف لما في عقد القطر اذ تتم عملية القطر من نقطة الى اخرى في المكان نفسه .

ثانياً : عقد القطر البحري عقد استئجار سفينة :

في حين ذهب جانب من الفقهاء الى اعتبار عقد القطر البحري عقد ايجار للسفينة القاطرة , مبررين وجهة نظرهم هذه في اوجه التشابه بين العقدين وذلك لان عقد ايجار السفينة يُعرف بانه ((تمكين

(١) - د. مصطفى كمال طه , القانون البحري , مصدر سابق , ص ٣٧٤ .

(٢) - د. علي جمال الدين عوض , الوسيط في القانون البحري , دار النهضة العربية , القاهرة , ١٩٧٢ , ص ٣٦٨ .

(٣) - د. كمال حمدي , مصدر سابق , ص ٦٨٩ .

(٤) - بسعيد مراد , عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقات الدولية , رسالة دكتوراه , كلية الحقوق والعلوم السياسية , جامعة تلمسان , ٢٠١١ - ٢٠١٢ , ص ٣٥ .

مستأجر السفينة — الانتفاع بها في الاستغلال البحري في مقابل أجره يدفعها الى مؤجرها ((^(١)) , ويبدو هذا التكيف لعقد القطر أقرب الى اتفاق الطرفين , ذلك ان مجهز السفينة القاطرة يضع كل امكاناته تحت تصرف مجهز السفينة المقطورة دون ان يضمن له نجاح عملية القطر , مقابل الاجرة التي يدفعها الى مؤجرها , ووفق هذا الفرض لا تُسأل السفينة القاطرة عما اصاب السفينة المقطورة او منشآت الميناء من اضرار الى اذا ثبت صدور خطأ جسيم من السفينة القاطرة اثناء القيام بعملية القطر ويبدو هذا الرأي ينسجم مع ما جاءت به المادة (١١٦) من تعليمات الموانئ العراقية رقم (١) لسنة ١٩٩٨ حيث نصت ((يكون ربان السفينة وافراد الساحة ((المقطورة)) تحت اشراف المستأجر ((مجهز السفينة المقطورة)) عند بدأ فترة الايجار ويكونون تحت رقابته أو رقابة وكيله أو مستخدمه ويؤدون اعمالهم حسب توجيههم طيلة تلك الفترة ويعتبر كذلك كل شخص تستخدمه سلطة الميناء يكون على ظهر السفينة)) .

والحقيقة ان هذا التكيف يصلح في حالتين : حالة أستئجار السفينة في رحلة , وفي حالة استئجارها لمدة معينة^(٢) , ان مثل هذا التكيف له اهمية بالغة لانه يقوم على احد اهم عناصر القطر الاساسية وهي الادارة .

غير ان هذه النظرية لا يمكن الركون اليها في وضع التكيف الصحيح لعقد القطر البحري على انه عقد ايجار بالمعنى الدقيق ذلك لان عقد الايجار له احكامه وقواعده الخاصة التي لا تنطبق انطباق تام مع عقد القطر البحري .

ثالثاً : عقد القطر البحري هو عقد عمل

ذهب رأي ثالث الى القول ان عقد القطر هو عقد عمل يستندون على فكرة مضمونها انه بما ان طاقم السفينة المقطورة هو المهيم على عملية القطر وان مجهز السفينة القاطرة خاضعا لارادة مجهز السفينة المقطورة ذلك ان عقد العمل البحري هو ((العقد الذي يلتزم بمقتضاه شخص بالعمل في سفينة مقابل اجر تحت اشراف مجهز أو ربان))^(٣) , وهذا ما يُفسر مسؤولية مجهز السفينة المقطورة عن الاخطاء التي تقع من قبل السفينة القاطرة .

وما يترتب على اعتبار عقد القطر البحري عقد عمل ان السفينة المقطورة لها قوة دفع خاصة ومزودة بالطاقم الخاص بها وتكون لها قيادة واشراف وتوجيه , ويقتصر دور مجهز السفينة القاطرة على تنفيذ

(١) - د. مجيد حميد العنبيكي , القانون البحري العراقي , الطبعة الاولى , بيت الحكمة , بغداد , ٢٠٠٢ , ص ١٢٧ .
(٢) - Rene Rodeger , op ,cit , p16 , 27 .

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

الاورامر والتعليقات التي تصدر من مجهز السفينة المقطورة على فرض ان مجهز السفينة القاطرة عاملاً تابعاً لرب العمل مجهز السفينة المقطورة^(١).

ان مثل هذه الفرضية التي تذهب الى اعتبار عقد القطر البحري عقد عمل استناداً الى حالة التبعية ما بين مجهز السفينة القاطرة ومجهز السفينة المقطورة لا يمكن الركون اليها واعتبارها اساس للتكيف , ذلك لان العامل في عقد العمل يقدم جهده وعمله فقط في حين يقوم مجهز السفينة القاطرة بتقديم القاطرة التي هي الة فنية معقدة وغالية الثمن بالاضافة الى قيامه بعملية القطر , مع الاشارة الى ان عملية القطر قد تتم في بعض الحالات تحت قيادة وتوجيه السفينة القاطرة أي انه حالة التبعية قد تنعكس تبعاً للظروف التي ترافق عملية القطر^(٢).

واجهت هذه النظرية العديد من الانتقادات كما اسلفنا ما دفع الى ظهور اراء اخرى منها اعتبار عقد القطر البحري عقد مقاوله .

رابعاً : عقد القطر البحري عقد مقاوله

يرى اصحاب هذا الاتجاه ان عقد القطر البحري ما هو الا عقد مقاوله , يتعهد بموجبه مجهز السفينة القاطرة بأداء عمل لمصلحة مجهز السفينة المقطورة^(٣) , ذلك عندما يكون القصد من عملية القطر هو مساعدة سفينة ذات قوة دفع خاصة ومزودة بالطواقم لغرض الدخول او الخروج من الميناء , وأن مجهز السفينة القاطرة هو مقاول يقدم عملاً لحساب رب العمل مجهز السفينة المقطورة يتمثل بقيامه بوضع السفينة القاطرة قوة محركاتها في الجر تحت تصرف السفينة المقطورة^(٤) , ووفقاً لهذا التكيف فأن مجهز السفينة القاطرة يتمتع بالحرية والاستقلال في اداء عمله , فضلاً على ذلك لا يلتزم هذا الاخير بتحقيق غاية وانما يلتزم ببذل عناية ولا تتحقق مسؤوليته الا عندما يثبت تقصيره وعدم تقديمه عناية الرجل المعتاد اثناء عمله .

ولكن ما يؤخذ على هذا الرأي هو ان عقد القطر ليس عقد مقاوله لان ما تطلبه السفينة المقطورة ليس بالضرورة ان يكون عمل في مكان محدد , كما ان مجهز السفينة المقطورة في بعض الفروض قد يوجه اوامر معينة لمجهز السفينة القاطرة يطلب منه التوجه الى مكان او وجه معينة , ومثل هذه الحرية التي يتمتع بها المجهز قد لا نجدها في عقد المقاوله .

(١) - د. ثروت علي عبد الحليم , القانون البحري العراقي , ج ١ , مطبعة حداد , البصرة , ١٩٦٩ , ص ٣٠٣ .

(٢) - د. كمال حمدي , اشخاص الملاحة البحرية , مرجع سابق , ص ٢٨٣ .

(٣) - د. حمد الله محمد حمد الله , القانون البحري , دار النهضة العربية , القاهرة , ٢٠٠٨ , ص ٥٢٣ .

(٤) - د. ايمان فتحي حسن جميل , المساعدة البحرية , دار الجامعة الجديدة , الاسكندرية , ٢٠١١ , ص ١٠٠ .

بناءً على ذلك يرى بعض الفقهاء استبعاد هذه النظرية بحجة أن السفينة القاطرة لا تتمتع باستقلالية كافية تسمح باعتماد تكيف عقد القطر البحري عقد مقولة .

ويرى الباحث أن عقد القطر البحري هو عقد مستقل له أحكامه وقواعد الخاصة التي تختلف عن عقد العمل والإيجار والمقولة والتي يمكن أن يستكشفها القاضي من خلال بنود العقد المبرم بين الطرفين في حال حصول خلاف حول بنود العقد ,

وبدورنا نوجه دعوى للمشرع العراقي إلى تنظيم أحكام عقد القطر البحري بصورة مستقلة في حال إقدام على تعديل قوانين التجارة البحرية .

هذا وتجدر الإشارة إلى أن هناك جملة من الخصائص التي يتميز بها عقد القطر البحري عن غيره من العقود وكذلك تميزه عن بعض الأعمال التي تقع في الموانئ والسفن البحرية وهو ما سنتناوله في المبحث الثاني .

المبحث الثاني

خصائص عقد القطر البحري وتمييزه عما يشته به

يتمتع عقد القطر البحري بمجموعة من الخصائص التي قد يشترك فيها مع بعض العقود البحرية فبالإضافة الى كونه من العقود الرضائية الملزمة للجانبين وانه عقد ذا اثر فوري , فانه يعد من العقود التجارية^(١) , وبالتالي فإنه يخضع لقواعد القانون الخاص . كذلك فانه ممكن ان يشته ببعض العقود التجارية البحرية من حيث مكان العمل وكذلك القوانين المنظمة له , عليه سوف نحاول ان نتطرق لهذا الخصائص وحالة التشابه من خلال تقسيم هذا المبحث الى مطلبين , نستعرض في المطلب الاول خصائص عقد القطر البحري في حين سوف نتناول في المطلب الثاني تمييز عقد القطر البحري عما يشته به .

المطلب الاول

خصائص عقد القطر البحري

يتميز عقد القطر البحري بعدد من الخصائص التي ربما يشترك فيها مع بعض العقود الاخرى وهذه الخصائص هي :

اولا : عقد القطر البحري عقد رضائي

يعد عقد القطر البحري عقداً رضائياً ولا يحتاج الى شكلية معينة لابرامه ويُعرف العقد الرضائي بأنه ((العقد الذي يكفي لانعقاده تلاقي رضا الطرفين دون ا فراغ هذا الرضا في شكل معين ودون ان يستلزم الامر شرطاً اخر , والرضائية تعد الاصل في العقود مالم يرد نص بخلافه))^(٢) , وعلى هذا الفرض فان عقد القطر البحري ينعقد بمجرد تقابل ارادتين وتطابق الايجاب مع القبول , ويرى جانب من الفقه ان هذا العقد وان كان من العقود الرضائية الا انه يجب ان يكون مكتوباً كغيره من العقود البحرية حيث تعد الكتابة وسيلة من وسائل الاثبات ولا شأن لها بمدى صحة انعقاد العقد من عدمه^(٣) .

اما عن موقف التشريعات من موضوع الكتابة فأن المشرع العراقي لم يتطرق الى موضوع شرط الكتابة في ابرام عقد القطر البحري , في حين نلاحظ ان المشرع المصري ومن خلال قانون التجارة

(١) - قانون المونئ العراقي رقم ٢١ لسنة ١٩٩٥ .

(٢) - د. عبد الحميد حجازي , النظرية العامة للالتزامات , الجزء الثالث , احكام الالتزام , دار النهضة العربية , القاهرة , مصر , ١٩٥٤ , ص ٨٦ .

(٣) - د. كمال حمدي , اشخاص الملاحة البحرية , مصدر سابق , ص ٢٩٥ ..

البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ استلزم شرط الكتابة ولكن في حالة خاصة والمتمثلة في تحديد المسؤولية عند ادارة عملية القطر حيث اشارت المادة (٢/٢٧٩) منه على ((يجوز باتفاق كتابي ترك ادارة عملية القطر داخل الميناء لربان السفينة القاطرة)).

اما المشرع الجزائري فقد سلك نفس المسلك الذي اتخذه المشرع المصري واستلزم شرط الكتابة في حالة الاتفاق على إدارة عملية القطر , حيث نصت المادة (١/٨٦٧) من التعديل المرقم ٨٠ لسنة ١٩٩٨ على ((يجوز للأطراف بناء على اتفاق صريح مكتوب تكليف ربان السفينة القاطرة بادارة عملية القطر ...)) , وكذا المشرع الفرنسي استلزم شرط الكتابة في حالة الاتفاق على تحديد المسؤولية في ادارة عملية القطر البحري حيث اشارت المادة (٢٧) من القانون الفرنسي رقم ٦٩ لسنة ١٩٦٩ والخاص بالتجهيز والبيوع البحرية الى ((يجوز للأطراف , تكوجب اتفاق مكتوب وصريح , ان يعهدو الى مجهز السفينة القاطرة بأدارة القطر ...))^(١) ونحن بدورنا نرى الكتابة شرط مهم للاثبات تلافياً لحدوث أي نزاع .

ثانياً : عقد القطر هو عقد ملزم للجانبين

ذلك لانه ينشئ التزامات متبادلة على طرفي العقد , حيث ان مجهز السفينة القاطرة يلتزم بتقديم صالحة لاتمام عملية القطر , بالمقابل يلتزم مجهز السفينة المقطورة بدفع الاجر المتفق عليه للقاطرة بالاضافة الى التزامه بدفع كامل المبالغ الاضافية التي تقتضيها ظروف القطر , فضلا عن ذلك التزامه بتسهيل مهمة مجهز السفينة القاطرة كالادلاء بكافة المعلومات المتعلقة بالسفينة المقطورة اللازمة لحسن سير تنفيذ عملية القطر^(٢) , ويعرف العقد الملزم للجانبين بانه ((العقد الذي يرتب التزامات متقابلة من لحظه انعقاده بحيث يكون كلا الطرفين دائن ومدين في الوقت نفسه))^(٣) .

ويبدأ تنفيذ الالتزامات من قبل مجهز السفينة القاطرة الذي يقوم بربط السفينة القاطرة بالسفينة المقطورة .

ومن الجدير بالذكر ان هناك بعض القوانين التي تفرض على كل ربان سفينة^(٤) , دون تمييز لطبيعة السفينة التي يقودها ان يبادر الى مساعدة وانقاذ كل شيء يكون عرضة للهلاك داخل البحر^(١) .

36) - ((Les parties , peuvent ,par convention expressee ecrite ,ecrite confier au capitainc du remorqueur la direction des operation...))

(٢) - د, محمد بهجت قايد , الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية , دار النهضة العربية , القاهرة , ٢٠٠٤ , ص ٢٣٣ .

(٣) - د. عبد الحق الصافي , القانون المدني , ج ١ , المصدر الارادي للالتزام , العقد , الكتاب الاول , ط ١ , بلا مكان طبع , ٢٠٠٦ , ص ٧٩ .

(٤) - المادة الاولى الفقرة ز من تعليمات الموانئ العراقية عرفت ربان السفينة بأنه (كل شخص يتولى امر القيادة والاشراف على السفينة او المركب) .

اما عن موقف التشريعات محل المقارنة فأنها فرضت على رباني السفن المبادرة الى انقاذ كل شيء معرض لخطر الهلاك في البحر , ومن هذه التشريعات التشريع المصري فقد جاء في قانون التجارة المصري لسنة ١٩٩٠ وتحديد المادة (٣٠٤/اولا) , كذلك المادة (٨٧٨ / ١) من القانون البحري الجزائري رقم ٨٠ لسنة ١٩٩٨ , وكذلك قانون الحوادث البحرية الفرنسي لسنة ١٩٦٧ تحديد المادة (١/١٩) , الا ان هناك من يرى انه يحق لمالك السفينة القاطرة ترك عملية القطر عند وجود سفينة اخرى معرضة لخطر الهلاك شرط ان لا يترتب على ترك قطر السفينة المقطورة خطر جدي وحقيقي لانها تكون اولى بالحماية من الخطر^(٢) .

ثالثاً : عقد القطر البحري عقد معاوضة

يعد عقد القطر من عقود المعاوضة ذلك لان عملية القطر لا تتم بدون مقابل مادي ويُعرف عقد المعاوضة بانه ((العقد الذي يأخذ كل طرف فيه مقابل لما يعطي , وسمى عقد معاوضة , لان فيه عوضاً للطرفين))^(٣) . وبذلك فان كل متعاقد يأخذ مقابلاً لما يعطي فمجهز السفينة القاطرة يأخذ مقابل يحدد بموجب الاتفاق ومجهز السفينة المقطورة يأخذ الخدمة المتمثلة بعملية القطر . وعليه فأن عقد القطر البحري عقد معاوضة أذ تقوم به مشروعات ذات طابع رأسمالي تستهدف من خلاله الى تحقيق الربح نظير قيامها بعمليات القطر

تختلف طريقة تحديد اجرة القطر باختلاف الشخص القائم بها هل هو من اشخاص القانون العام ام من اشخاص القانون الخاص , كذلك تختلف باختلاف عملية القطر ومكان اجرائها , وبحسب الخدمة المقدمة المقابلة للاجر , فاذا تمت العملية داخل الميناء فانها تخضع للتعريف المحددة مسبقاً من قبل سلطة الميناء اما اذا تمت عملية القطر في اعالي البحار أي خارج الميناء فانها تخضع لاتفاق الاطراف وبحسب الاعراف المعمول بها لدى اهل هذه المهنة^(٤) .

رابعاً / عقد القطر البحري عقد تجاري من عقود القانون الخاص

(١) - اشارت المادة ٢٠٦ الفقرة اولا من مشروع القانون البحري لسنة ١٩٨٧ الى ان على ((كل ربان في حدود استطاعته دون تعريض سفينته او بحارتها او ركابها لخطر جدي ان يقدم المساعدة لكل شخص يوجد في البحر معرضاً لخطر الهلاك حتى وان كان من الاعداء)) .

41) Capitaie Arezki Belounis op, cit, p27

(٣) - د. عبد المجيد الحكيم , الوسيط في نظرية العقد , ج ١ , شركة الطبع والنشر الاهلية , بغداد , ١٩٦٧ , ص ١٠٠ .
(٤) - د. رفعت فخري أبادير , القطر البحري في القانون المصري والمقارن , بحث منشور في مجلة العلوم القانونية والاقتصادية , كلية الحقوق جامعة عين شمس , القاهرة , العدد (١ , ٢) السنة ٢٠ , ١٩٨٣ , ص ٢٩٣ .

يعد عقد القطر البحري عقداً تجارياً وهو ما أشارت اليه العديد من التشريعات^(١) ذلك لانه يدخل ضمن الاعمال التجارية المتعلقة بممارسة الملاحة البحرية بالنسبة لمجهز السفينة القاطرة سواء كان يهدف لتحقيق الربح أم لا لان القانون نص على تجارية عمله , حيث أشارت المادة السادسة من قانون التجارة المصري رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ الى ((يعد عملاً تجارياً كل ما يتعلق بالملاحة البحرية ...)) , كذلك اشار المشرع الجزائري الى تجارية عمل مجهز السفينة القاطرة فقد نصت ١٩ من القانون التجاري الجزائري^(٢) الى ((يعد عملاً تجارياً بحسب الموضوع كل عقود التأمين والعقود الاخرى المتعلقة بالتجارة البحرية ...)) , اما بالنسبة لمجهز السفينة المقطورة فان عمله تجارياً اذا كان يقوم بمشروعات النقل البحري اما اذا كانت السفينة مخصصة للنزله او لاعمال البحث العلمي فان عمله مدنياً لانه لا يروم الحصول على الربح .

تجدر الاشارة الى ان المشرع العراقي لم ينص صراحة على تجارية اعمال الملاحة البحرية عندما حدد الاعمال التجارية في المادة الخامسة من قانون التجارة العراقي^(٣) , حيث اورد الاعمال التجارية على سبيل الحصر , مما جعل الكثير من الباحثين يقع بالخط منهم من يذهب الى تجارية عقد القطر واخر يذهب الى انه عقد مدني .

ونحن نرى بأن عقد القطر البحري عقداً تجارياً طالما كان يُمارس على وجه الاحتراف والقصد منه تحقيق الربح

تظهر اهمية تحديد خاصية عقد الاطار تجاري ام مدني في تحديد المحكمة المختصة في حال حصول نزاع حول عقد القطر وكذلك تحديد قواعد الاثبات الخاصة بهذا النزاع . كذلك يعد عقد القطر عقداً من عقود القسم الخاص وليس عقداً عاماً حتى وان كانت ادارة الموانئ طرف في العقد وهي تمثل شخصاً من اشخاص القانون العام ذلك لانها عندما تدخل طرف في هذا العقد لا تستهدف تحقيق منفعة عامة , بالاضافة الى ذلك يعد عقد القطر البحري عقداً فوري التنفيذ وليس عقد زمني لانه يتم مباشرة ودفعة واحدة منذ لحظة ابرامه .

خامساً : عقد القطر البحري من عقود الاذعان :

الاصل في العقود حرية التعاقد للأطراف المتعاقدة , غير ان هناك بعض العقود يضع فيها أحد الاطراف شروطه مسبقاً والتي لا يقبل مناقشتها وما على الطرف الثاني اما القبول بها جميعاً او رفضها

(١) - اشارت المادة السادسة من قانون التجارة الكويتي رقم ٦٨ لسنة ١٩٨٠ الى ((يعد عملاً تجارياً جميع الاعمال المتعلقة بالملاحة البحرية ...)) .

(٢) - الامر ٧٥/٥٩ المؤرخ في ٦ فبراير لسنة ٢٠٠٥ , الخاص بتعديل قانون التجارة الصادر سنة ١٩٧٥

(٣) - ينظر المادة الخامسة من قانون التجارة العراقي رقم (٣٠) لسنة ١٩٨٤ والتي اوردت الاعمال التجارية .

جميعاً حيث لا يجوز تجزئتها كما هو الحال في العقود المتعلقة بالحصول على خدمة الكهرباء او خدمة الهاتف النقل أو خدمة الطيران حيث تقدم الخدمات للناس كافة ولا يقبل الطرف الاول التناقش حولها , وبالعودة الى عقد القطر البحري فإن الطرف الثاني (مجهز السفينة المقطورة) يكون مجبر على قبول شروط الطرف الاول وبهذا يكون قبوله أقرب الى التسليم والاذعان منه الى الرضا السليم^(١) , وهي ما يصطلح عليها بعقود الاذعان وهي العقود التي تترتب على احتكار بعض المرافق المهمة ويكون احتكارها قانونياً بفضل القوانين والانظمة المعمول بها في كل بلد ومن هنا عد البعض عقد القطر البحري عقد اذعان لانه محل احتكار لبعض الشركات العاملة في الموانئ والممرات البحرية .

المطلب الثاني

تميز عقد القطر عما يشته به من الانظمة القانونية

في الكثير من الأحيان يتم الخلط بين القطر البحري وبعض الأعمال البحرية كالإرشاد البحري و المساعدة البحرية ما يؤدي إلى الخلط بين العقود التي يكونون اطراف فيها^(٢) , فهناك مراكز قانونية تلتقي مع مركز مجهز السفينة القاطرة في نواحي عديدة لكن على الرغم من التشابه الكبير بين الثلاث عمليات إلا أن عملية القطر البحري تختلف عن عمليتي الارشاد البحري والمساعدة البحرية سواء من حيث مضمونها أو الغرض منها أو من حيث طبيعة النظام القانوني الذي تخضع له كل عملية من هذه العمليات البحرية^(٣) .

تظهر أهمية تمييز عقد القطر البحري عما يشته به من أعمال بحرية أخرى في اختلاف القواعد التي تحكم عمليات القطر البحري العادية وتلك التي تخضع لها الاعمال البحرية الاخرى محل التمييز .

أولاً : تمييز القطر البحري عن الارشاد البحري

تحتاج السفن خلال دخولها و خروجها من الميناء والقنوت والممرات المائية والمرافئ الى شخص ذو دراية ومهارة وعلم بالممرات المائية والعوائق التي تكون في المياه المراد الملاحة فيها , حرصاً على

(١) - محمد صيري السعدي , مصادر الالتزام , النظرية العامة في القانون المدني الجزائري , دار الكتاب الحديث , القاهرة , ٢٠٠٩ , ص١٣٤ .

(٢) - نهى خالد عيسى , المساعد والانفاذ البحري , رسالة ماجستير مقدمة الى كلية القانون , جامعة بابل , ٢٠١٠ , ص١٨ .

(٣) - علاء الدين عبد المجيد , عقد القطر البحري في القانون المصري والمقارن , دار النهضة العربية , القاهرة ٢٠١٥ , ص٤٢ .

سلامة السفن المارة في الميناء فضلا عن ذلك سلامة الميناء نفسه , حيث يقوم المرشد بتوجيه ربان السفينة الى خط السير الواجب اتباعه عند الدخول الى الميناء والخروج منه^(١).

عُرف المرشد البحري في الفقرة ١٢ من المادة الاولى من قانون الموانئ العراقية رقم ٢١ لسنة ١٩٩٥ بأنه ((التوجيه الملاحي للسفينة الى مكان رسوها او خروجها من الميناء الى المرفأ بواسطة المرشد)) , في حين عرف المرشد بأنه ((هو الشخص المعين من ادارة الموانئ ومصرح له ممارسة ارشاد السفينة في الموانئ والمرفأ ومناطق الارشاد كافة ويشمل ذلك ربان المرفأ))^(٢).

ان عمل المرشد البحري يتمثل في ارشاد ربان السفينة , فهو لا يتولى قيادة السفينة التي تبقى قيادتها للربان وحده وهو ما نصت عليه المادة (١٨٤) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ والتي جاء فيها ((وتبقى قيادة السفينة وأدارتها للربان أثناء قيام المرشد بأرشادها)) وبالمضمون نفسه جاءت المادة (٦٩) من تعليمات الموانئ العراقية رقم (١) لسنة ١٩٩٨ والتي تقابلها المادة (٢٨٦) من القانون البحري المصري لسنة ١٩٩٠ .

اما مايتعلق بالتشريع الجزائري فالامر مختلف فيما يخص موضوع القيادة والذي يفهم من خلال تعريف الارشاد البحري , حيث جاء في المادة (١٧١) من القانون البحري الجزائري رقم (٧٦-٨٠) لسنة (١٩٧٦) المعدل^(٣) الارشاد ((هو المساعدة التي تقدم الى الربانية من قبل مستخدمى الديوان الوطني للموانئ المرخص له من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول الى الموانئ والفرص والمياه الداخلية والخروج منها)) .

ان العلاقة ما بين المرشد ومجهز السفينة و ربانها وفق التشريع العراقي هي علاقة تنظيمية , الغاية منها الحفاظ على سلامة السفينة ومن عليها والمحافظة على المنشآت والمباني وضمان سلامة الملاحة البحرية .

تجدر الاشارة الى ان الارشاد البحري وفق القوانين العراقية هو الزامي وان المرشد موظف تعينه الحكومة العراقية وان مقابل الارشاد او رسوم الارشاد تحدده اللوائح والقوانين الخاصة بالموانئ وهو ما أكدت عليه المادة (٦٦) من تعليمات الموانئ العراقية رقم (١) لسنة ١٩٩٨ والتي جاء فيها ((يكون الارشاد في الموانئ العراقية الزاميا للسفن عند دخولها القنوات الملاحية أو تحركها فيها او خروجها منها)) , كذلك موقف القانون المصري من موضوع الزامية الارشاد حيث نصت المادة (١/٢٨٢) من القانون البحري المصري الى ((الارشاد اجباري في قناة السويس وفي الموانئ المصرية التي يصدر بتعيينها

48) – Bleunvenn Bernard , op .cit ,p411

(٢) -أنظر الفقرة (و) من المادة الاولى من تعليمات الموانئ العراقية رقم (١) لسنة ١٩٩٨ .

(٣) - عدل وتم بموجب القانون المرقم (٩٨-٠٥) بتاريخ ٢٥ جوان سنة ١٩٩٨ .

قرار من الوزير المختص)) , وعلى غرار التشريعين العراقي والمصري فان القانون الجزائري اكد على اجبارية الارشاد البحري من خلال المادة (١٧٨) منه , وهو نفس المسلك الذي اتبعه القانون الفرنسي^(١) .

ويمكن لنا اجمال اوجه الشبه والاختلاف ما بين القطر البحري والارشاد البحري بالنقاط الاتية :

اولاً : اوجه التشابه :

١- ان كل من عمل القطر البحري والارشاد البحري يعد من اعمال الملاحة البحرية بحسب القانون العراقي والقوانين محل المقارنة التي تستهدف مساعدة السفن .

٢- كل من عملية القطر البحري والارشاد البحري تتم من خلال مقابل وان كان المقابل في التشريع العراقي يكون من خلال رسوم محدد مسبقاً .

٣- كلا العمليتين لا يمكن ممارستها الا اذا كان الشخص مرخص له من قبل الجهة المعنية بأصدار الرخصة او اجازة ممارسة المهنة .

٤- تتشابه عملية القطر والارشاد البحري في ان كلاهما يهدف الى ضمان سير الملاحة البحرية وتأمين دخول السفن وخروجها من الموانئ والممرات البحرية بطريقة آمنة لتجنب حدوث أضرار قد تلحق بالسفينة نفسها او السفن المتواجدة في الميناء وسلامة من عليها فضلاً عن الحفاظ على الموانئ والمنشآت المستخدمة في هاتين العمليتين , غير ان هذا التشابه لا يعني امكانية ادراجهما في اطار قانوني واحد , حيث ان هناك العديد من اوجه الاختلاف التي تجعل كل منهما له الاحكام الخاصة به .

٥- في كلا العمليتين فان ربان السفينة سواء كانت تحتاج الى عملية قطر أو ارشاد بحري لا يتنازل عن قيادة السفينة وهذا ما أشارت به القوانين العراقية والمقارنة كما بينا سابقاً , عدا المشرع الجزائري الذي اشار الى خلاف ذلك .

ثانياً : أوجه الاختلاف بين القطر والارشاد

يختلف عقد القطر البحري عن الارشاد في نقطة جوهرية تتمثل في كيفية تنفيذ العقد ففي الارشاد البحري يتجه المرشد بواسطة زورق صغير باتجاه السفينة طالبة الرشاد ذلك لان الاخيرة تحتاج الى نصائح وتوجيهات يقدمها المرشد لها , في حين القاطر يكون مجهز بسفينة كبيرة تساعد على قطر

السفينة المقطورة والتي تكون مزودة بقوة محرك , و يمكن ان نلاحظ بعض اوجه الاختلاف بينهما من حيث :

١- مجهز السفينة القاطرة يقوم باستغلال السفينة لحسابه ويتكفل بالقيام بشؤون السفينة اللازمة لاتمام عملية القطر ويرتبط بمجهز السفينة المقطورة بعقد القطر المتفق عليه بينهما , اما المرشد البحري فهو الذي يتولى توجيهه وارشاد ربان السفينة الى خط السير الصحيح الواجب الاتباع عند دخوله وخروجه من الميناء ويرتبط كلاهما بعقد الرشاد .

٢- عملية الارشاد بالاصل هي عملية اجبارية تفرضها القوانين المنظمة لعمل الموانئ كما بينا سابقاً , في حين ان عملية القطر البحري عملية كاصل عام هي عملية اختيارية لا تتم الا من خلال تقديم من قبل مجهز السفينة المقطورة .

ثانياً : تمييز عقد القطر البحري عن المساعدة البحرية

يستخدم اصطلاح المساعدة البحرية للدلالة على الخدمات التي تقدم للسفن التي تتعرض لخطر الغرق أو الهلاك ^(١) , عرف القانون العراقي المساعدة البحري من خلال المادة (١/١٩٨) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ بأنه ((يقصد بالمساعدة والانقاذ ما تقدمه سفينة الى سفينة اخرى تكون وما عليها من اشياء واجور نقل في حالة خطر)) , كذلك فعل المشرع المصري واطلق عليها المساعدة والانقاذ البحري في المادة (١/٣٠٢) من قانون التجارة المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ , واستخدم مصطلح الانقاذ البحري للدلالة على المساعدة البحرية والمصطلح الاول أكثر دلالة على المعنى المراد منه , حيث يؤدي المساعد البحري الى انقاذ السفن وهو المراد من عمله فالمساعدة هي الوسيلة والانقاذ هو النتيجة المرجوة منه ^(٢) , في حين اطلق عليه القانون الجزائري بالاسعاف البحري ^(٣) , غير ان هذا المصطلح غير شائع في اغلب التشريعات فالمشرع الجزائري استخدم هذا المصطلح للدلالة على عمليات المساعدة من اجل تجنب تفاقم المخاطر البحرية , عرفت المادة ٣٣٢ من القانون البحري الجزائري الاسعاف البحري بأنه ((كل نجدة للسفن البحرية الموجودة في حالة خطر أو للاموال الموجودة على متن السفينة ...) , تجدر الاشارة الى ان القانون الفرنسي استخدم مصطلح المساعدة في القانون رقم ٥٤٥ لسنة ١٩٦٧ المعدل و المنظم لحوادث البحرية حيث نصت المادة (٩) منه على ((تخضع مساعدة السفن البحرية التي

(١) - د . محمود سمير الشرقاوي , القانون البحري , دار النهضة العربية , القاهرة , ٢٠٠٨ , ص ٥١٣ .

(٢) - وهذا ما عبّر عنه القانون المصري ذي الرقم ٨ لسنة ١٩٩٠ , وبررت المذكرة الايضاحية الملحقه بمشروع القانون عن هذا الاختيار بقولها (المساعدة وسيلة اما الانقاذ فهو النتيجة) .

(٣) - الفصل الرابع من الباب الاول المواد من (٣٣٢ - ٣٥٧) من القانون البحري الجزائري .

تكون في حالة خطر وكذلك الخدمات من نفس النوع المقدمة بين السفن البحرية وسفن الملاحة الداخلية دون اعتبار للمياه التي يحصل فيها الانقاذ^(١) , ان اغلب التشريعات حاولت الانسجام مع ما جاءت به معاهدت بروكسل^(٢) الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالمساعدة والانقاذ البحري لسنة ١٩١٠ في مادتها الاولى , بحيث صارت هذه المعاهدة هي المصدر الاساسي لكثير من التشريعات .

وبغض النظر عن المصطلح الذي اورده القوانين فأن الغاية واحدة تتمثل بابداء المساعدة للسفن التي قد تتعرض لخطر الغرق او الهلاك ومساعدة من عليها من اشخاص او اشياء .

أن موضوع المساعد البحري له اهمية كبيرة في مجال التجارة البحرية الدولية لما يترتب عليه من انقاذ ارواح البشر واموالهم , فضلا عن ذلك ان عمل المساعد البحري يرتبط بمرفق مهم من مرافق الدول الذي يعد احد مصادر اقتصادياتها ,

على الرغم من ذلك فأن هناك اوجه تشابه واختلاف ما بين القطر البحري والمساعدة البحرية سنحاول التطرق اليها وكالاتي :

اولاً : أوجه التشابه بين القطر والمساعدة البحرية

١- يتشابه كل من القطر البحري والمساعدة البحرية في ان كلتا العمليتين يتم بواسطة السفن , أي ان التشابه في الوسيلة التي يتم بها تنفيذ العقد وان كان التشابه من الناحية المادية وليس القانونية^(٣) .

٢- يلتزم كل من مجهز السفينة القاطرة والمساعد البحري بانقاذ السفن التي تحتاج الى مساعدة , فربان السفينة المساعدة وربان السفينة القاطرة ملزمان قانونا بانقاذ السفن المعرضة للخطر متى ما كان الامر ممكناً دون تعريض سفنهم وطواقمها للخطر تطبيقاً لنص المادة (٢٠٦/ اولا) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ , ونص المادة (٣٠٤ / ١) من القانون البحري المصري , ونص المادة (٣٣٢) من القانون البحري الجزائري , وكذلك المادة (١٩) من قانون الحوادث البحرية الفرنسي .

٣- يتشابه مجهز السفينة مع المساعد البحري من حيث الغاية المرجوة من عملهم وهي الحفاظ على سلامة السفن وما عليها فضلاً عن المحافظة على المنشآت والمرافئ والموانئ التي تتم داخلها هاتين العمليتين , وضمان امن وسلامة الملاحة البحرية .

56)- L , assistance des navres de mer en danger , ainsi que les services de meme nature rendus enter navires de mer et bateaux de navigation interieure , est soumise aux dispositions du present ,sans tenir compte des eaux ou elle a ete rendue .

(٢) - المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والانقاذ والمبرمة في بروكسل بتاريخ ١٩١٠/٩/٢٣ المعدلة بالبروتوكول المنظم في ١٩٦٧/٥/٢٧ .

(٣) - د . عدلي امير خالد , عقد النقل البحري , منشأة المعارف , الاسكندرية , ١٩٩٨ , ص ١٩ .

٤- يتشابه مجهز السفينة القاطرة مع المساعد البحري في ان عملهم لا يتحدد في مكان معين فقد تتم العملية عند الموانئ او في عرض البحر او في اعالي البحار .

٥- ان الاجرة التي يستحقها المجهز في عقد القطر والمكافئة التي يستحقها المساعد البحري تعدان من الديون الممتازة على السفينة مع اختلاف مرتبة الامتياز^(١) .

٦- يعد عقد القطر البحري وعقد المساعدة البحرية من عقود القانون الخاص , طالما كان اطراف العقد من الاشخاص الطبيعية , فهما من العقود التجارية البحرية .

ثانياً / اوجه الاختلاف ما بين عقد القطر والمساعدة البحرية

على الرغم من اوجه التشابه الكثيرة ما بين عقد القطر البحري والمساعدة البحرية الا ان هناك العديد من اوجه الاختلاف ما بينهما :

١- **من حيث تحمل عبء الخطر :** من يتولى المساعدة البحرية هو من يتحمل كل الأخطاء وهو المسؤول ايضا عن الضياع وعن الحوادث التي قد تحصل دون الرجوع على السفينة المستغيثة في حالة الفشل , اما بالنسبة للقطر البحري تتحمل السفينة المقطورة كامل المسؤولية كأصل عام , ومن الفقهاء ما اخذ من معيار الخطر الحاصل للسفينة طالبة المساعدة او طالبة الخطر كمعيار للفرقة بين العقدين فقد عرف الفقهاء عملية القطر بأنها ((المعونة التمهيدية من سفينة لآخرى في ظروف الملاحة المعتادة , اما المساعدة البحرية هي معونة أو خدمة تقدم لسفينة تكون في حالة خطر))^(٢) , وعليه فأن عملية القطر تكون فيه السفينة المقطورة في حالة أمان , اما عملية المساعدة البحرية تكون فيه السفينة طالبة المساعدة في حالة خطر .

٢- **من حيث الاجر أو المقابل :** يتحصل مجهز السفينة القاطرة في عقد القطر على الاجر مهما كانت أسباب عدم التنفيذ الكلي للقطر , بالنسبة للدفع الجزافي (Forfait) يسدد الاجر وفق قاعدة (prorata Itineris) والتي تقضي بأن عملية القطر يستحق فيها مجهز القطر الاجر بما يعادل نسبة العمل المنجز على ان لا يقل عن 50% من المبلغ المتفق عليه في البداية مهما كانت الاسباب التي ادت الى انقطاع عملية القطر, أما بالنسبة للمساعدة البحرية فان القاعدة المطبقة هي : No Cur No pay أي ان المساعد

(١) - اشارت المادة (١٣٦١) من القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ الى هذا المعنى بقولها ((الامتياز اولوية في استيفاء الدين مع مراعاة سبب هذا الدين)) وهذا المصداق يتحقق اذا كان القطر والمساعدة تتم من خلال اشخاص القانون العام .

(٢) - د . مجيد حميد العنكي , القانون البحري العراقي , الطبعة الاولى , بيت الحكمة , بغداد , ٢٠٢٠ , ص ١٢٧ .

البحري لا يتلقى اجر الا اذا تمت العملية بنجاح^(١) فضلا عن ذلك فأن مكافأة المساعدة البحرية تختلف في حال نجاح العملية , أما في عقد القطر فأن الاجر محدد مسبقاً بموجب الاتفاق ويكون اقل بكثير عن المكافئة في عقد المساعدة البحرية خصوصاً اذا ما كانت الاموال المنقوذة ذات قيمة عالية^(٢) .

٣- من حيث طبيعة الخدمة المقدمة : ان طبيعة الخدمة التي تقدم بواسطة عقد القطر هي خدمة مادية تتمثل بقيام مجهز السفينة القاطرة بسحب او جر السفينة المقطورة الى مكان معين , في حين ان طبيعة المساعدة قد تكون ذات طبيعة مادية او تكون على شكل تقديم نصائح ومعلومات للسفينة المعرضة للخطر^(٣) .

(١) - ريان مدحت عباس خلوصي , السفينة والقانون البحري , الشهابي للطباعة والنشر , الاسكندرية , ١٩٩٩ , ص٢٥٤ .

(٢) - حسن حرب اللصاصمة , الاخطار البحرية في قانون التجارة البحرية الاردني (دراسة مقارنة) , دار الخليج للنشر والتوزيع , ط١ , عمان ٢٠١٥ , ص١٧٦ .

(٣) - د. علي البارودي , مبادئ القانون البحري , منشأة المعارف , الاسكندرية , ١٩٧٥ , ص٢٨٢ .

الخاتمة :

مع طي الصفحات الاخيرة من بحثنا الموسوم ب (ماهية عقد القطر البحري – دراسة مقارنة) كان لا بد من استعراض اهم الاستنتاجات والتوصيات التي توصلنا اليها وكالاتي :

اولاً : الاستنتاجات : ويمكن اجمالها بالآتي :

- ١- عقد القطر البحري من عقود القانون الخاص البحري التجاري .
- ٢- يعد القطر البحري من الانظمة الحديثة , ذلك لانه بد العمل به بداية القرن التاسع عشر بفعل تزايد استخدام السفن البخارية في الملاحة البحرية , ما جعل الحاجة لمساعدتها من خلال عملية القطر .
- ٣- عقد القطر البحري عقد له احكامه وقواعده الخاصة التي تميزه عن غيره من العقود فمن غير الصحيح وضعه تحت عنوان (عقد النقل أو الإيجار أو المقاوله) فهو يمتاز بقالب خاص يفرضه الطابع العملي .
- ٤- يعد عقد القطر البحري من العقود الملزمة لجانبيين والتي ترتب التزامات متقابلة , وهو من عقود المعاوضة ذلك لان كل طرف يعطي مقابل ما يأخذ وبذلك فان كل طرف يكون دائن ومدين بالوقت نفسه .
- ٥- عقد القطر البحري من عقود الاذعان , خلاف الاصل العام في العقود التي تمتاز بحرية اطرافها عند التعاقد , حيث ان مجهز السفينة القاطرة يضع شروطه وما على مجهز السفينة المقطورة اما ان يقبل بها جملة او يرفضها جملة ومن هنا يكون قبوله اقرب الى التسليم والاذعان اقرب منه الى الرضا السليم , كما انه عقد فوري التنفيذ .
- ٦- يصعب وضع تكييف قانوني موحد لعقد القطر البحري حيث لم يتفق الشراح وفقهاء القانون على وضعه في قالب معين .
- ٧- لم تضع التشريعات سواء العراقية او القوانين المقارنة تعريف محدد لعقد القطر البحري , فاسحة المجال للفقهاء والقضاء للخوض في بيان المقصود بعقد القطر البحري .

ثانياً : التوصيات : تتمثل بالاتي :

- ١- ندعو المشرع العراقي الى تنظيم عملية القطر البحري من خلال تشريع خاص ينظم فيه عقد القطر البحري من حيث تعريفه واحكامه وبيان قواعده الخاصة التي تميزه عن غيره من العقود الخاصة بالتجارة البحرية .

- ٢- نوصي المشرع العراقي بابرام اتفاقيات ومعاهدات على الاقل مع الدول العربية على شاكلت معاهدة بروكسل للملاحة البحرية ووضع قواعد واحكام موحدة فيما يتعلق بعملية القطر البحري .
- ٣- ندعو المشرع العراقي الى ابراز اهمية دور اطراف عقد القطر البحري وبيان التزامات كل طرف من اطراف العقد تلافياً لاي اشكال او خلاف قد يظهر في اثناء التطبيق العملي لعقد القطر البحري .
- ٤- ندعو المشرع الى تنظيم احكام المسؤولية عن الاضرار التي تنشأ نتيجة اخلال احد اطراف عقد القطر البحري وبيان المحكمة المختصة للنظر في هذه المنازعات .

المصادر

اولاً / مصادر لغوية

١- عبد الله البستاني , معجم لغوي مطول, مكتبة لبنان , بيروت , ط١ , ١٩٩٦ .

ثانياً / المصادر القانونية

الكتب القانونية

- ١- د. أيمن حسن الجميل , الحوادث البحرية , المكتب الجامع الحديث , الاسكندرية , ط١ , ٢٠١٢ .
- ٢- د. أيمن فتحي حسن الجميل , المساعدة البحرية , دار الجامعة الجديدة , الاسكندرية , ٢٠١١ .
- ٣- د. ثروت علي عبد الحليم , القانون البحري العراقي , الجزء الاول , مطبعة الحداد البصرة , ١٩٦٩ .
- ٤- د. جلال وفاء محمدين , قانون التجارة البحرية , دار الجامعة الجديدة للنشر , الاسكندرية , ١٩٩٧ .
- ٥- حسن حرب اللصاصمة , الاخطار البحرية في قانون التجارة البحرية الاردني (دراسة مقارنة) , دار الخليج للنشر والتوزيع , ط١ , عمان , ٢٠١٥ .
- ٦- د. حمدالله محمد حمد الله , القانون البحري , دار النهضة العربية , القاهرة , ٢٠٠٨ .
- ٧- ريان مدحت عباس خاوصي , السفينة والقانون البحري , الشنهاي للطباعة والنشر , الاسكندرية , ١٩٩٩ .
- ٨- د. عبد المجيد الحكيم , الوسيط في نظرية العقد , ج١ , شركة الطبع والنشر الاهلية , العراق , ١٩٦٧ .
- ٩- د. عبد المجيد العنكي , القانون البحري العراقي , ط١ , بيت الحكمة , بغداد , ٢٠٠٢ .
- ١٠- د. عبد الحق الصافي , القانون المدني , ج١ , المصادر الارادية للالتزام , العقد , الكتاب الاول , ط١ , بلا مكان طبع , ٢٠٠٦ .
- ١١- د. عبد الحميد حجازي , النظرية العامة للالتزامات , ج٣ , احكام الالتزام , دار النهضة العربي , القاهرة مصر , ١٩٥٤ .
- ١٢- د. عبد الرزاق السنهوري , نظرية العقد , ج٢ , منشورات الحلبي الحقوقية , ط٢ , بيروت , ١٩٩٨ .
- ١٣- علاء الدين عبد المجيد , عقد القطر البحري في القانون المصري والمقارن , دار النهضة العربية , القاهرة , ٢٠١٥ .
- ١٤- عدلي امير خالد , عقد النقل البحري , منشأة دار المعارف , الاسكندرية , ١٩٩٨ .
- ١٥- د. علي البارودي , مبادئ القانون البحري , منشأة دار المعارف , الاسكندرية , ١٩٧٥ .
- ١٦- د. علي جمال الدين عوض , الوسيط في القانون البحري , ج١ , دار النهضة العربية , القاهرة , ٢٠٠٨ .
- ١٧- د. فاضل ادريس , الوجيز في النظريات العامة للالتزامات , ديوان المطبوعات الجامعة , بلا مكان طبع , ٢٠٠٩ .
- ١٨- د. كمال حمدي , اشخاص الملاحة البحرية (المرشد ومجهز القطر في قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠) منشأة المعارف , الاسكندرية , ٢٠٠٤ .
- ١٩- د. كمال حمدي , القانون البحري (السفينة - اشخاص الملاحة البحرية - القطر - الارشاد) الطبعة ٣ , منشأة المعارف , الاسكندرية , ٢٠٠٧ .
- ٢٠- د. محمد بهجت عبد الله قايد , الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية , دار النهضة العربية , القاهرة , ٢٠٠٥ .

- ٢١- محمد صبري السعدي , مصادر الالتزام , النظرية العامة في القانون المدني الجزائري , دار الكتاب الحديث . القاهرة , ٢٠٠٩ .
- ٢٢- د. محمد محمد هلالية , الوجيز في القانون الخاص البحري , دار النهضة العربية , القاهرة , بلا سنة طبع .
- ٢٣- د. محمود سمير الشرفاوي , القانون البحري , دار النهضة العربية , القاهرة , ٢٠٠٨ .
- ٢٤- د. مصطفى كمال طه , الوجيز في القانون البحري , المكتب المصري الحديث , الاسكندرية , ١٩٧١ .
- ٢٥- د. مصطفى كمال طه , مبادئ القانون البحري , ط٣ , الدار الجامعة , بيروت , بلا سنة طبع .
- ٢٦- د. هاني دويدار , الوجيز في القانون البحري , المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع , مصر , القاهرة , ١٩٩٧ .
- ٢٧- د. هاني دويدار , مبادئ القانون التجاري والبحري , دار الجامعة للنشر , الاسكندرية , ٢٠٠٠ .

الرسائل والاطاريح :

- ١- اسراء عبد الهادي محمد الدباغ , عقد ايجار السفينة المجهزة (دراسة مقارنة) رسالة ماجستير مقدمة الى كلية القانون جامعة الموصل , ٢٠٠٥ .
- ٢- بسعيد مراد , عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية , أطروحة دكتوراه في القانون الخاص , كلية الحقوق والعلوم السياسية , جامعة تلمسان , الجزائر , ٢٠١٢ .
- ٣- حسن سلمان نجيب , المركز القانوني لمجهز السفينة القاطرة (دراسة مقارنة) , رسالة ماجستير مقدمة الى كلية القانون جامعة بابل , ٢٠٢١ .
- ٤- مريم درويش , النظام القانوني لعمليتي القطر والارشاد البحري (دراسة مقارنة) , أطروحة دكتوراه في القانون الخاص , جامعة ابو بكر بلقايد , الجزائر , ٢٠١٩ .
- ٥- نهى خالد عيسى المعموري , المساعدة والانقاذ البحري , رسالة ماجستير مقدمة الى كلية القانون جامعة بابل , ٢٠١٠ .

البحوث القانونية :

- ١- أمينة أدريسي , شروط الانقاذ البحري في ضوء القانون البحري الجزائري , بحث منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل تصدر عن جامعة ابي بكر بلقايد , تلمسان الجزائر , العدد الرابع لسنة ٢٠١٤ منشور على الموقع <http://www.asjp.cerist.dz>
- ٢- بن عصمان جمال , المسؤولية عن التصادم في حالة الارشاد والقطر , بحث منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل , تصدر عن جامعة ابي بكر بلقايد , تلمسان , الجزائر العدد الثاني لسنة ٢٠١٤ .
- ٣- د. رفعت فخري , القطر البحري في القانون المصري والمقارن , بحث منشور في مجلة العلوم القانونية والاقتصادية , تصدر عن كلية الحقوق , جامعة عين شمس , القاهرة , العددان (١-٢) السنة ٢٠ , ١٩٨٣ .

القوانين والانظمة والتعليمات

أولاً : القوانين العراقية

١- القانون المدني العراقي رقم (٤٠) لسنة ١٩٥١ المعدل . متاح <https://iraqlid.e-sjc-services.iq>

٢- قانون التجارة العراقي رقم (٣٠) لسنة ١٩٨٤ المعدل <https://iraqlid.e-sjc-services.iq>

٣- مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ . متاح على الموقع <https://iraqlid.e-sjc-services.iq>

٤- قانون الموانئ العراقي رقم (٢١) لسنة ١٩٩٥ . متاح <https://iraqlid.e-sjc-services.iq>

٥- قانون هوية البحار رقم (٥١) لسنة ٢٠١٥ . متاح <https://iraqlid.e-sjc-services.iq>

٦- تعليمات الموانئ العراقية رقم (١) لسنة ١٩٨٠ . متاح <https://iraqlid.e-sjc-services.iq>

ثانياً : القوانين العربية

١- القانون البحري المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ . متاح على الموقع <https://elpai.idsc.gov.wg>

٢- قانون التجارة البحرية الجزائرية بموجب الامر رقم ٣٩/٧١ لسنة ١٩٧١ المتعلق بنظام الارشاد البحري

متاح على الموقع <https://www.conseidetat.dz>

المصادر الاجنبية

اولاً : الكتب الاجنبية

1- Bleunvenn Bernard ,Le droit maritime ,<http://tel.archives ouvertes.fr>

2- Rene Rodiere, Traite General de droit maritime affretements et transport,tome III,acconage ,consignation,transit,transports de passahers ,remorquage ,DALLOZ ,Paris,1970 ,no.1135 ,p357.

3) – Mazeaud L ,le contrat ,de remorquage ,Annales de droit commercial , Paris , ed 1928 . Paris 1997 , n198

ثانياً : القوانين الاجنبية

١- القانون الفرنسي رقم (٥٤٥) لسنة ١٩٦٧ بشأن الاحداث البحرية المعدل سنة ٢٠١٠ متاح على الموقع الالكتروني للتشريعات الفرنسية <http://www.legifrance.gouv.fr>

٢- القانون الفرنسي رقم ٩٨٢/٦١ لسنة ١٩٦١ المتعلق بتنظيم الارشاد في المياه البحرية متاح على موقع التشريعات الفرنسية <http://www.legifrance.gouv.fr>

Sources

First / Linguistic sources

1- Abdullah Al-Bustani, An extensive linguistic dictionary, Lebanon Library, Beirut, 1st ed., 1996.

Second / Legal sources

Legal books

1- Dr. Iman Hassan Al-Jamil, Maritime accidents, Modern University Office, Alexandria, 1st ed., 2012.

2- Dr. Iman Fathi Hassan Al-Jamil, Maritime assistance, New University House, Alexandria, 2011.

3- Dr. Tharwat Ali Abdel Halim, Iraqi Maritime Law, Part One, Al-Haddad Press, Basra, 1969.

4- Dr. Jalal Wafaa Muhammadin, Maritime Trade Law, New University House for Publishing, Alexandria, 1997.

5- Hassan Harb Al-Lasama, Maritime Hazards in Jordanian Maritime Trade Law (Comparative Study), Dar Al-Khaleej for Publishing and Distribution, 1st ed., Amman, 2015.

6- Dr. Hamdallah Mohammed Hamdallah, Maritime Law, Dar Al-Nahda Al-Arabiya, Cairo, 2008.

7- Rayan Madhat Abbas Khawsi, Ship and Maritime Law, Al-Shanhabi for Printing and Publishing, Alexandria, 1999.

8- Dr. Abdul Majeed Al-Hakim, The Mediator in Contract Theory, Part 1, National Printing and Publishing Company, Iraq, 1967.

9- Dr. Abdul Majeed Al-Anbaky, Iraqi Maritime Law, 1st ed., Bayt Al-Hikma, Baghdad, 2002.

- 10- Dr. Abdul Haq Al-Safi, Civil Law, Part 1, Voluntary Sources of Obligation, Contract, Book One, 1st ed., No Place of Publication, 2006.
- 11- Dr. Abdul Hamid Hijazi, General Theory of Obligations, Part 3, Obligation Provisions, Dar Al-Nahda Al-Arabi, Cairo, Egypt, 1954.
- 12- Dr. Abdul Razzaq Al-Sanhouri, Contract Theory, Part 2, Al-Halabi Legal Publications, 2nd ed., Beirut, 1998.
- 13- Alaa El-Din Abdel Majeed, Maritime Towage Contract in Egyptian and Comparative Law, Dar Al-Nahda Al-Arabi, Cairo, 2015.
- 14- Adly Amir Khaled, Maritime Transport Contract, Dar Al-Maaref Establishment, Alexandria, 1998.
- 15- Dr. Ali Al-Baroudi, Principles of Maritime Law, Dar Al-Maaref Establishment, Alexandria, 1975.
- 16- Dr. Ali Gamal El-Din Awad, The Mediator in Maritime Law, Part 1, Dar Al-Nahda Al-Arabiya, Cairo, 2008.
- 17- Dr. Fadel Idris, The Brief in General Theories of Obligations, Diwan of University Publications, no place of publication, 2009.
- 18- Dr. Kamal Hamdi, Maritime Navigation Persons (The Pilot and the Tug Operator in Maritime Trade Law No. 8 of 1990), Maaref Establishment, Alexandria, 2004.
- 19- Dr. Kamal Hamdi, Maritime Law (Ship – Maritime Navigation Persons – Tug – Pilotage) 3rd Edition, Maaref Establishment, Alexandria, 2007.
- 20- Dr. Mohamed Bahjat Abdullah Qaid, The Mediator in Explaining Maritime Trade Law, Dar Al-Nahda Al-Arabiya, Cairo, 2005.

21- Mohamed Sabry Al-Saadi, Sources of Obligation, General Theory in Algerian Civil Law, Dar Al-Kitab Al-Hadith. Cairo, 2009.

22- Dr. Mohamed Mohamed Hilalia, A Brief Introduction to Private Maritime Law, Dar Al-Nahda Al-Arabiya, Cairo, no year of publication.

23- Dr. Mahmoud Samir Al-Sharqawi, Maritime Law, Dar Al-Nahda Al-Arabiya, Cairo, 2008.

24- Dr. Mustafa Kamal Taha, A Brief Introduction to Maritime Law, Modern Egyptian Office, Alexandria, 1971.

25- Dr. Mustafa Kamal Taha, Principles of Maritime Law, 3rd ed., Dar Al-Jamiah, Beirut, no year of publication.

26- Dr. Hani Duwaidar, A Brief Introduction to Maritime Law, University Foundation for Studies, Publishing and Distribution, Egypt, Cairo, 1997.

27- Dr. Hani Dawidar, Principles of Commercial and Maritime Law, Dar Al-Jamiah Publishing House, Alexandria, 2000.

Theses and Dissertations:

1- Israa Abdel Hadi Muhammad Al-Dabbagh, The Rental Contract of the Equipped Ship (Comparative Study), Master's Thesis submitted to the Faculty of Law, University of Mosul, 2005

2- Bassaid Murad, The Contract of Maritime Transport of Goods according to Algerian Maritime Law and International Agreements, PhD Thesis in Private

Law, Faculty of Law and Political Science, University of Tlemcen, Algeria, 2012.

3- Hassan Salman Najib, The Legal Status of the Tug Ship's Equipper (Comparative Study), Master's Thesis submitted to the Faculty of Law, University of Babylon, 2021.

4- Maryam Darwish, The Legal System of Marine Towing and Pilotage Operations (Comparative Study), PhD Thesis in Private Law, Abu Bakr Belkaid University, Algeria, 2019.

5- Noha Khaled Issa Al-Maamouri, Maritime Assistance and Rescue, Master's Thesis submitted to the Faculty of Law, University of Babylon, 2010.

Legal Research:

1- Amina Idrissi, Conditions of Maritime Rescue in Light of Algerian Maritime Law, a research published in the Algerian Journal of Maritime Law and Transport issued by Abu Bakr Belkaid University, Tlemcen, Algeria, Issue No. 4 of 2014 published on the website <http://www.asjp.cerst.dz>

2- Ben Othman Jamal, Liability for Collision in the Case of Pilotage and Towage, a research published in the Algerian Journal of Maritime Law and Transport, issued by Abu Bakr Belkaid University, Tlemcen, Algeria, Issue No. 2 of 2014.

3- Dr. Rafat Fakhry, Maritime Towage in Egyptian and Comparative Law, a research published in the Journal of Legal and Economic Sciences, issued by the Faculty of Law, Ain Shams University, Cairo, Issues (1-2) Year 20, 1983.

Laws, Regulations and Instructions

First: Iraqi Laws

1- Iraqi Civil Law No. (40) of 1951 as amended. Available <https://iraql.d.e-sjc-services.iq>

2- Iraqi Trade Law No. (30) of 1984 as amended <https://iraqlid.e-sjc-services.iq>

3- Iraqi Maritime Law Draft of 1987. Available on the website <https://iraqlid.e-sjc-services.iq>

4- Iraqi Ports Law No. (21) of 1995. Available <https://iraqlid.e-sjc-services.iq>

5- Seafarers Identity Law No. (51) of 2015. Available <https://iraqlid.e-sjc-services.iq>

6- Iraqi Ports Instructions No. (1) of 1980. Available <https://iraqlid.e-sjc-services.iq>

Second: Arab laws

1- Egyptian Maritime Law No. (8) of 1990. Available on the website <https://elpai.idsc.gov>.