



ISSN2075-7220

الرقم الدولي

ISSN2313-0377

الرقم الدولي الإلكتروني

مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية

تجاء عليية فضلية محكمة تصدر عن كلية القانون جامعة بابل

يضم المجلد التالي وردت في هذا المجلد:

الاساس القانوني لإجازة ممارسة مهنة الطب في العراق (دراسة مقارنة).	أ.د. اسماعيل صمصاع البديري
دور وسائل التقدم العلمي في استنباط القرينة القضائية.	مؤيد شجاع محيل
العضوية في المنظمة العالمية للملكية الفكرية	أ.د. هادي حسين عبد الكعبي
الوديعة المتعددة الأطراف (دراسة مقارنة).	مها خضر بهجت
	أ.د. صدام حسين وادي الفتلاوي
	طارق محمد جاسم
	أ.د. شمير حسين ناصر المعموري
	أحمد رالد جادر العبيدي

العدد الاول

٢٠٢٣

السنة الخامسة عشر

رقم المجلد في دار الكتب والمكتبات ١٢٩١ لسنة ٢٠٠٩



ISSN 2075-7220

ISSN' ONLINE 2313-0377

AL-Mouhaqiq Al-Hilly

Journal

For Legal and political science

Quarterly Refereed and Scientific Journal Issued By
College of Law in Babylon University

Some of the research included in this issue:

▪ The legal basis for a license to practice medicine in Iraq (comparative study).	▪ Prof. Dr. Ismail Sasaa Ghidan
▪ The role of the means of scientific progress in deriving the judicial presumption.	▪ Muayad Shyaa Mheel
▪ Membership in the World Intellectual Property Organization	▪ Prof. Dr. Hadi Hussein Al-Kaabi
▪ multilateral deposit (A comparative study)	▪ Maha Khader Bahjat
	▪ Prof. Dr. Saddam Hussein Wadi
	▪ Tariq Mohammed Jassim
	▪ Prof. Dr. Dhamear Hussein Naser
	▪ Ahmad Raed Jadeer Al-Obaidi

First Issue

2023

Fifteenth Year

No. Deposit in the Archives office-office 1291 for the national Baghdad in 2009

ت	اسم البحث	اسم الباحث	عدد الصفحات
١.	الاساس القانوني لإجازة ممارسة مهنة الطب في العراق (دراسة مقارنة)	أ.د. اسماعيل صمصاع غيدان مؤيد شياح محيل	٣٨-٩
٢.	دور وسائل التقدم العلمي في استنباط القرينة القضائية	أ.د. هادي حسين عبد الكعبي مها خضر بهجت	٧٦-٣٩
٣.	العضوية في المنظمة العالمية للملكية الفكرية	أ.د. صدام حسين وادي الفتلاوي طارق محمد جاسم	١٠٣-٧٧
٤.	امتيازات وحصانات المنظمة العالمية للملكية الفكرية والعاملون فيها	أ.د. صدام حسين وادي الفتلاوي طارق محمد جاسم	١٢٨-١٠٤
٥.	الوديعة المتعددة الأطراف (دراسة مقارنة)	أ.د. ضمير حسين ناصر المعموري أحمد رائد جادر العبيدي	١٨٧-١٢٩
٦.	تقييم نظام كفالة الاجنبي - دراسة مقارنة	أ.د. فراس كريم شيعان البيضاني عباس علوي راضي علي	٢٣٧-١٨٨
٧.	الاثار المترتبة على ادانة رئيس الجمهورية	أ.د. حسين جبار عبد دعاء مازن نعيم	٢٦٧-٢٣٨
٨.	الأساس القانوني للتعويض عن أضرار النفايات الصناعية (دراسة مقارنة)	أ.م.د. محمد جعفر هادي علي فراس طه خضير	٣١٦-٢٦٨
٩.	الرقابة القضائية على المرافق المهنية (دراسة مقارنة)	أ.م.د. رفاه كريم اسعد موسى سكران	٣٤٠-٣١٧
١٠.	الرقابة القضائية على منح المخصصات المالية لقوى الامن الداخلي في العراق (دراسة مقارنة)	أ.م.د. رفاه كريم كربل مؤيد عبد زيد راضي بديوي	٣٦٥-٣٤١
١١.	شروط استحقاق المخصصات المالية لقوى الامن الداخلي في العراق (دراسة مقارنة)	أ.م.د. رفاه كريم كربل مؤيد عبد زيد راضي بديوي	٣٨٩-٣٦٦
١٢.	الأثر المترتب على تغيير الوصف في المبيع (دراسة مقارنة)	أ.م.د. ايناس مكي عبد نصار عالية حسن علي	٤٢٨-٣٩٠
١٣.	شروط تأسيس الصناديق السيادية -دراسة مقارنة-	أ.م.د. ماهر محسن عبود الخيگاني دعاء حسين حسن	٤٥٧-٤٢٩
١٤.	مفهوم الإرشاد البحري (دراسة مقارنة)	أ.م.د. نهى خالد عيسى اسراء توفيق صالح البدري	٤٨٥-٤٥٨
١٥.	ماهية العضوية في المجالس النيابية	أ.م.د. ميسون طه حسين مصطفى عدنان عباس	٥١٤-٤٨٦
١٦.	مسوغات مجلس الدولة بتفسير القاعدة القانونية	أ.م.د. عبدالحسين عبد نور هادي أ.م.د. رشا عبدالرزاق جاسم	٥٤٥-٥١٥
١٧.	موقف مجلس الدولة من التفسير اللغوي للقاعدة القانونية	أ.م.د. عبدالحسين عبد نور هادي أ.م.د. رشا عبدالرزاق جاسم	٥٧٧-٥٤٦

مفهوم الإرشاد البحري (دراسة مقارنة)

مجلة الحق الحلي للعلوم القانونية والسياسية العدد الأول / السنة الخامسة عشر ٢٠٢٣

٦١٦-٥٧٨	أ.د حسن علي كاظم ميثم فليح حسن	١٨٠- الآلية الفنية لتنازع القوانين في مسائل الحق المعنوي دراسة قانونية في مجال حق المؤلف
٦٤٠-٦١٧	د عبد الله سعدون الشمري	١٩٠- حق التقاضي وضمائنه (دراسة مقارنة)
٦٦١-٦٤١	د. احمد رضا توحيد محمد علي المسعودي	٢٠٠- الفرق بين السلطتين التقديرية والمقيدة
٦٨٥-٦٦٢	م. د. سهير حسن هادي	٢١٠- الضرر المشترك واثره / دراسة في ضوء قانون الاحوال الشخصية العراقي المرقم ١٨٨ لسنة ١٩٥٩
٧١٤-٦٨٦	م.د.علاء عبد الامير موسى	٢٢٠- الرقابة المصححة لعمل الشركات -دراسة مقارنة- في ظل قانون الشركات العراقي النافذ
٧٥١-٧١٥	م. د. مشتاق عبد الحي عبد الحسين	٢٣٠- ماهية الاشتراط لمصلحة الجنين المخصب صناعياً — دراسة مقارنة —
٧٧٦-٧٥٢	م.د زهراء عصام صالح	٢٤٠- الشروط غير المشروعة في العقود دراسة في ضوء قانون المملكة المتحدة
٧٩٨-٧٧٧	م. عبد الناصر عبد الستار حسين أ.د يحيى ياسين سعود	٢٥٠- إسترداد الأموال المهرّبة وفق التشريعات العراقية
٨١٨-٧٩٩	م.م رباب ناجي عبد م.م عمر علاء محمد م.م سالم حسين عليوي	٢٦٠- التحقيق الإداري في المخالفات الإدارية
٨٥٣-٨١٩	م.م.زينب علي كامل	٢٧٠- القوانين المعرّقة للقضاء الاداري في إنجاز الدعاوى
٨٦٨-٨٥٤	م.م سرور سعدون طه	٢٨٠- شهادة الأصول والفروع

مفهوم الإرشاد البحري^{٤٧} (دراسة مقارنة)

أ . م . د . نهى خالد عيسى

كلية القانون / جامعة بابل

اسراء توفيق صالح البديري

كلية القانون / جامعة بابل

المستخلص

يُعَدُّ الإرشاد البحريُّ من العمليات المهمة التي تعمل على تنظيم مرور السفن الداخلة الى الميناء او الخارجة منه والتي تهدف الى حماية السفن من جهة ، وحماية منشآت الموانئ من جهة اخرى . فكثير ما يواجه الريان مخاطر اثناء الدخول او الخروج الى الموانئ او القنوات بسبب وجود عوائق طبيعية او صناعية لذا يلجأ الريان الى الاستعانة بالمرشد البحري والذي يكون اكثر خبرة والمأم بخصوصيات المرفأ من مسالك امانه وعوائق . وتقضي كثيرا من تشريعات الدول على ان يكون الارشاد في الموانئ اجبارياً، وعلى الرغم من اهمية هذه العملية إلا أنه لا يمكن استبعاد حدوث بعض المخالفات من رابطة السفن مما تسبب الكثير من الخسائر التي تؤثر سلبيا على الحركة في الموانئ ، لذا حاولت بعض التشريعات بفرض غرامات مالية على السفن المخالفة للأنظمة والتعليمات الخاصة لكل مرفأ.

المقدمة

اولاً : التعريف بموضوع البحث :- يُعَدُّ الإرشاد البحريُّ من أهم مقومات المِلاحَةِ البحريَّة، وله أهمية كبيرة لمناورة السُّفُن في الممرات الضيقة والموانئ والقنوات البحريَّة، وتتجلى هذه الأهمية عندما تزمع إحدى السُّفُن دخول الميناء أو الخروج منه، فإنَّ الرِّبَّانَ لا يكون على علم بطبيعة المِلاحَةِ في مدخل الميناء ، لذا يستعين عادةً بشخص له إلمام بالميناء مِنْ حَيْثُ مسالكه وما قد يكون في ممراته المِلاحِيَّة من عوائق حتى تتفادى السَّفِينَةُ الحوادث الَّتِي قد تحدث نتيجة جهل رِبَّانها بهذه الأمور، ويسمى الشخص الَّذِي يستعين به الرِّبَّان في هذه المهمة المُرشِد العملية الَّتِي يقوم بها تسمى الإرشاد البحريُّ.

ويُعَدُّ الإرشاد البحريُّ (Maritime piloting) وسيلة امان للسَّفِينَةِ عند دخولها الموانئ أو خروجها وكذلك عند عبور القنَّوات المِلاحِيَّة ويحقق مصلحة هذه الموانئ والقنَّوات حتي لا تتعطل المِلاحَةِ فيها نتيجة الحوادث بحرية ، لجهل الرِّبَّان بمسالكها، لاسيَّما في الموانئ والقنَّوات الضيقة والمزدحمة، واشتقاقاً من هَذَا المفهوم فان الإرشاد البحريُّ خدمة تُقدَّم إلى السُّفُن، يقوم بها المُرشِد البحريُّ على تهيئة جميع

الظروف اللازمة لضمان قدر كاف من الحماية سواءً تعلق الأمر بمنشآت الميناء، أو بالسفن على اختلاف توجهاتها، وسواءً تلك التي تتأهب لدخول الميناء أو لمغادرته.

ثانياً : مشكلة البحث :- من الاسباب التي دفعتنا إلى الخوض بموضوع الارشاد البحري ، هو غياب التنظيم التشريعي لعملية الارشاد البحري في العراق من جانب وقلة الدراسات التي تناولت موضوعاته من جانب اخر، حيث نجد ان هذه العملية لم تحظى باهتمام الدولة من تشريع يناسب حجم هذه العملية وخطورتها في الموانئ العراقية . لذا نجد الدول محل المقارنة قد شرعت قوانين تتعلق بعملية الارشاد البحري ، بخلاف العراق لم نجد تنظيم قانوني خاص بالعمل البحري المتمثل بعملية الارشاد .

ثالثاً : اهداف البحث :- نهدف من خلال البحث إلى ما يلي :-

- ١- استعراض اهم التعريفات لمفهوم الارشاد البحري.
- ٢- التعرض الى موقف التشريعات من عملية الارشاد البحري ، وما هو موقف المشرع العراقي من هذه العملية .
- ٣- بيان اهمية الارشاد البحري من حيث اهميته للسفن الداخلة للميناء من جهة وللميناء من جهة اخرى.
- ٤- بيان الاختلاف بين الارشاد البحري الاجباري والارشاد البحري الاختياري .
- ٥- بيان موقف التشريعات في حالة مخالفة السفن للأنظمة والتعليمات واختلاف العقوبة المقرر لكل تشريع .

رابعاً : منهجية البحث ونطاقه:- سنحاول ان نتبع المنهج التحليلي المقارن لنصوص التشريعات محل المقارنة ، المتمثلة بالتشريع العراقي و التشريع المصري والتشريع الفرنسي ، حيث قمت بعرض النصوص القانونية من جهة مع بيان موقف المشرع العراقي والتشريعات محل المقارنة من عملية الإرشاد البحري ، وما دونه الفقه في كتبهم عن هذه العملية من جهة أخرى .

خامساً : خطة البحث :- ومن هذا المنطلق سنتناول هذا البحث على مبحثين نوضح في المبحث الأول تعريف الإرشاد البحري ونبين في المطلب الاول منه تعريف الارشاد البحري في شقيه التشريعي والفقه، ونتناول في المطلب الثاني اهمية الإرشاد البحري ، وأما المبحث الثاني سنخصصه لأنواع للإرشاد البحري (الاجباري والاختياري) وذلك به مطلبين على الترتيب .

المبحث الأول / التعريف بالإرشاد البحري وأهميته

عرفت بعض التشريعات الدوليّة والوطنية عملية الإرشاد البحري ، وقد اهتم الفقه من جانبه في تعريفها وإن اختلف الفقهاء في الصياغة إلا أنهم اتفقوا على إنّها خدمة أو مساعدة يقدمها المرشد إلى ربّان السفينة الداخلة إلى الميناء أو الخارجة والمتحركة فيه ، وليّان معنى الإرشاد البحري من حيث تعريفه التشريعي والفقه من جهة ، وبيان أهمية من جهة أخرى ، ولإلّام بذلك أكثر لا بدّ من تقسيم المبحث على مطلبين نتناول في المطلب الأول التعريف بالإرشاد البحري، أمّا المطلب الثاني سنخصّصه لأهمية الإرشاد البحري .

المطلب الأول/ تعريف الإرشاد البحري

سننتاول في هذا المطلب تعريف الإرشاد البحري من الناحية التشريعية والفقهية ، أولاً التعريف التشريعي، أمّا ثانياً للتعريف الفقه .

الفرع الأول: التعريف التشريعي للإرشاد البحري

بالنسبة للمشرّع العراقي نجد أنّه قد عرّف الإرشاد البحري في المادّة (١٨٠) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ على أنّه ((الإرشاد: هو التوجيه الملاحي للسفينة عند دخولها الموانئ أو القنّات الملاحيّة أو خروجها منها من قبل مرشد لقاء مبلغ معين)) ، كما عرفته المادّة (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 مرشد)).

وعند الرجوع لتعليمات الموانئ العراقية رقم (١) لسنة ١٩٩٨ نجد إنّها عرفت المرشد البحري الذي يقوم بعملية الإرشاد البحري في الماد(١/و) ولم تعرف الإرشاد البحري.

والملاحظ على تعريف الإرشاد في قانون الموانئ والمرافئ العراقية جاء مختصراً ولم يتعرض إلى الإرشاد في القنّات الملاحيّة، وكذلك لم يتعرض إلى أجر المرشد مقابل عملية الإرشاد .

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

أمّا في القانون الفرنسي الخاص بالتجهيز والبيع البحرية رقم (٦٩) الصادر في ٣ كانون الثاني لسنة ١٩٦٩ لم يضع تعريفاً للإرشاد البحري ، ولكن في القانون المتعلق بنظام الإرشاد في المياه البحرية رقم (٢٨) الصادر في ٢٨ آذار سنة ١٩٢٨ في المادة (١) المعدلة بالأمر (١٣٠٧) في ٢٨ تشرين الثاني ٢٠١٠ عرف عملية الإرشاد بأنها ((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 للنهار والفترات))^(١) .

نلاحظ من تعريف القانون الفرنسي أعلاه الخاص بتنظيم الإرشاد، جاء بشكل عام كون المساعدة المقدمة إلى الربانة 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.

تبين مما تقدّم أنّ القوانين محل المقارنة لم تعرف الإرشاد البحري أو انها لم تضع تعريفاً جامعاً، فمثلاً لم تحدد من هم الأشخاص الذين يقومون بعملية الإرشاد وكذلك الأجر الذي يتم تحصيله مقابل هذه العملية .

الفرع الثاني: التعريف الفقهي للإرشاد البحري

أهتم الفقهاء بتعريف عملية الإرشاد البحري بوصفها عملية مهمة لا يمكن الاستغناء عنها في كلّ دولة توجد فيها موانئ وممرات مائية ، فقد عرفه جانب من الفقهاء بأنه ((المساعدة التي تُقدم إلى الربانة من قبل مستخدمين مرخص لهم من الدولة عند الدخول أو الخروج من الميناء))^(٢) .

ويلاحظ على هذا التعريف ركز على المساعدة المقدمة إلى الربانة ولم يبين نوع المساعدة هل هي إنقاذ بحري ام قطر بحري ام إرشاد بحري .

وعرفه آخر بأنه ((قيادة السفينة لحظة دخولها الميناء وخروجها منه ، بواسطة شخص متخصص هو المرشد (Pilot))⁽³⁾ .

ويؤخذ على هذا التعريف أنه استخدم عبارة قيادة السفينة في حين ان هناك حالات تبقى القيادة لرَبَّان السفينة خلال عملية الإرشاد البحري.

وذهب رأي آخر لتعريف عملية الإرشاد بأنه ((خدمة يقدمها شخص ذو خبرة بمسالك الميناء وعواقبه لرَبَّان السفينة لغرض توجيهه وإرشاده في قيادة السفينة عند دخولها الموانئ والخروج منها أو التحرك فيها أو عند المرور بالممرات المائية والقنوات الملاحية))⁽⁴⁾ .

وكما عرف الإرشاد البحري آخر بأنه ((المساعدة التي يقدمها المرشدون للربانة بغية قيادة سفنهم عند الدخول إلى الموانئ والخروج منها وفي الموانئ والمراسي الداخلية))⁽⁵⁾ وكذلك عرف بأنه ((عمل يلتزم بمقتضاه المرشد بإرشاد السفينة لدى دخولها الميناء وخروجها منه مقابل أجر معين يفرضه القانون أو تحدده اللوائح))⁽⁶⁾ .

إن هذه التعريفات التي اوردتها الفقهاء وأن اختلفت في صياغتها ، إلا إنها تدور في إطار معنى واحد، وهو أن عملية الإرشاد البحري هي مساعدة أو توجيه أو خدمة مقدمة من قبل المرشد البحري إلى الربانة بهدف وصول السفينة إلى رصيف الميناء أو الخروج منه لتفادي تعطيل الملاحة داخل الموانئ ولمنع ارتباط السفن بغيرها أو بمنشآت الميناء، كون الموانئ تختلف في مداخلها.

ومن خلال ما ورد من تعريفات لبعض الفقه وكذلك في ما عرفته النصوص التشريعية يُمكن أن نعرف الإرشاد البحري وحسب رأينا البسيط وهو أن (الإرشاد : هو التوجيه الملاحي للسفينة عند دخولها الموانئ أو القنوات الملاحية أو خروجها منها أو التحرك داخلها، من قبل مرشد لقاء مبلغ تحدده التعليمات أو اللوائح الخاصة بالموانئ .

وبهذا العمل يتم الحفاظ على السفينة وحمولتها وعلى السفن الأخرى وكذلك على منشآت الميناء، فيقتصر عمل المرشد على تقديم النصائح والإرشادات وتزويد الربان بالمعلومات التي تساعد في عملية توجيه وإرشاد السفينة، ولكنه لا يتولى قيادة السفينة بل تبقى القيادة للربان أثناء قيام المرشد بعمله.

المطلب الثاني / أهمية الإرشاد البحري

للإرشاد البحري أهمية كبيرة بالنسبة للميناء وللسفن طالبة الإرشاد والسفن الأخرى المارة في الميناء، وذلك لتجنب الأضرار التي قد تلحق بها في حال حدوث الخطأ، كما يُعد الإرشاد الوسيلة التي لا غنى عنها لدخول السفينة إلى الميناء أو لمروها عبر الممرات المائية، وخاصة في القوانين التي تجعل الإرشاد اجبارياً ، ولعل أهم ما يحققه نظام الإرشاد من مزايا هو تفادي تعطيل الملاحة داخل الموانئ نتيجة ارتطام السفينة أثناء دخولها الميناء أو خروجها منه⁽⁷⁾، وتتجلى أهمية الإرشاد في عدة نواحي سنتناولها في فرعين :

الفرع الأول / أهمية الإرشاد البحري من الناحية الأمنية

أولاً: أهمية الإرشاد بالنسبة للموانئ : بالنسبة للميناء الذي تحدث فيه عملية الإرشاد ، نجد أن الممرات داخل الميناء قد تكون ضيقة لا تسع لممر 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 لممر 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⁽⁸⁾ ، وكذلك وجود العوائق الطبيعية، كثرة الشعب المرجانية أو كثرة الصخور، أو العوائق الصناعية كحطام 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⁽⁹⁾.

ثانياً : أهمية الإرشاد بالنسبة للسفينة التي يتم إرشادها: فإن لها أهمية كبيرة لا تقل عن أهمية الميناء أو السفن الداخلة إليه⁽¹⁰⁾، فإن هذه السفينة وربانها قد تكون الزيارة الأولى لهذا للميناء، ومن ثم لا علم

لربّانها 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 الرّبان 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 للرّبان التصرف حينها إلا بواسطة مُرشد معين، فلا بدّ من عملية الإرشاد التي يتم بها المحافظة على السفينة وعلى حمولتها .

الفرع الثاني / أهمية الإرشاد البحري من الناحية الاقتصادية

أولاً: أهمية الإرشاد في القضاء على البطالة: لا يجوزُ لغير السفن الوطنية القيام بأعمال القطر والإرشاد في موانئ الدولة، إذ يساهم في حل مشكلة البطالة، عن طريق توظيف وتشغيل الأيدي العاملة في موانئ الدولة⁽¹¹⁾.

ثانياً: أهمية الإرشاد بالنسبة لخزانة الدولة : يحقق عائداً مالياً لخزانة الدولة⁽¹²⁾ : عن طريق فرض رسوم الإرشاد على السفينة الداخلة إلى الميناء في لحظة دخولها أو خروجها وهذه الرسوم المستحقة تُعدّ من الديون الممتازة التي تؤدي إلى خزينة الدولة من قبل المُجهزين المستفيدين من هذه الخدمة ، لذلك أضحي الإرشاد اجبارياً.

وكان المُرشد قديماً هو من يقود السفينة ، وفي العصر الحديث تغير الوضع، واقتصر دور المُرشد على توجيه السفينة وتقديم النصح للرّبان، وهذا يعطينا دلالة على أهمية 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 أنّ تواجده من شأنه تفادي الكثير من الحوادث التي قد تؤدي إلى عرقلة الملاحة في الموانئ أو إحداث أضرار بمنشآت الميناء أو التلوث البحري⁽¹³⁾ .

ونظراً لأهمية الإرشاد الأمر الذي يوجب اختيار المُرشدين 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 أنّ الخسارة لا تقتصر على السفينة والبضائع التي تحملها فحسب، بل الأشخاص الموجودين على متن السفينة، ويتبين لنا أنّ أهمية الإرشاد لا يقتصر على السفينة وبضائعها فقط، بل يمتد إلى الأشخاص، وعلى المرشد أن يؤدي عمله بعناية تامة⁽¹⁴⁾، لأنّ التزامه في هذا الصدد هو التزام ببذل عناية⁽¹⁵⁾، علماً أنّ 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 للترود 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.

المبحث الثاني/ أنواع الإرشاد البحري

يخضع الإرشاد البحري لقاعدتين جوهريتين تُعدّان مبدئين أساسيين يحكمان الإرشاد البحري، وهما مبدأ الإرشاد الإلزامي⁽¹⁶⁾، أو حسب تعبير البعض مبدأ الالتزام بالإرشاد⁽¹⁷⁾، إذ لا يمتلك ربّان السفينة أن يختار بين الاستعانة بالمرشد أو عدم الاستعانة به ولو قدر أنّه ليس في حاجة إلى خدمات المرشد، أمّا المبدأ الثاني هو مبدأ الإرشاد الاختياري ويكون الإرشاد اختيارياً إذا كان للربّان حرية الاستعانة به عند دخوله أو خروجه الميناء، فإن استعان به التزم بدفع مقابل الإرشاد الذي تحدده القوانين والتعليمات لذا سنتناول في الفرع الأول الإرشاد الإلزامي أمّا الفرع الثاني فسُخصّصه للإرشاد الاختياري.

المطلب الأوّل/ الإرشاد الإلزامي

ويُقصد بمبدأ الإرشاد الإلزامي هو إلزام كل سفينة الاستعانة بمرشد عند الدخول إلى منطقة الإرشاد في الموانئ والقنوات والممرات الملاحيّة أو الخروج منها أو السير فيها، ولا يسمح لها بالتحرك إلاّ بعد صعود المرشد على متنها، وعليه فإن مخالفتها لذلك يوجب توقيع عقوبة عليها وهذه العقوبات قد تكون مالية أو جنائية. ويكون الإرشاد البحري إلزامي عندما ينصّ القانون على الالتزام به، حيث يُعدّ من أهم القواعد

الاساسية التي يقوم عليها نظام الإرشاد ، ولعل حكمة الاخذ بنظام الإرشاد الاجباري نظر لما يحققه الإرشاد من مزايا بالنسبة للسفينة طالبة الإرشاد وللميناء والدولة ذاتها كون الإرشاد ليس مجانياً بل تتقاضى عليه سلطة الميناء رسوماً.، لذا سنقسم المطلب على ثلاث فروع نتناول في الفرع الاول الارشاد الاجباري على في التشريع المحلي ، والثاني سنتناول فيه الارشاد الاجباري في التشريعات المقارنة أما الفرع الثالث سنخصصه للاستثناءات من حالة الارشاد الاجباري .

الفرع الاول / الارشاد الاجباري في التشريع المحلي

أن الأصل في غالبية التشريعات أن الإرشاد إجباري، وسواء كانت السفينة وطنية أم أجنبية، أو سفينة صيد أو سفينة نزهة أو سفينة تجارية، فإن المخاطر واحدة لا تختلف باختلاف جنسية السفينة أو باختلاف نشاطها⁽¹⁸⁾. ولما للإرشاد من أهمية فقد نصت على إجبارية الإرشاد كثير من التشريعات البحرية العربية⁽¹⁹⁾ ، بما فيها التشريع العراقي وهذا ما نصت عليه المادة (١٨١/أولاً) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٩ ((يكون الإرشاد الزامياً في المناطق التي تحددها منشآت الموانئ))، وكذلك ما نصت عليه المادة (٦٦) من تعليمات الموانئ والمرافئ رقم (١) لسنة ١٩٩٨ ((يكون الإرشاد في موانئ العراق إلزامياً لجميع السفن عند دخولها القنات الملاحية أو تحركها فيها أو خروجها منها)) ، وكذلك المادة (٢) من اوامر 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 القنات الملاحية أو تحركها فيها أو خروجها منها عدا ما أستثني منها بموجب المادة (٦٧) من تعليمات الموانئ والمرافئ رقم (١) لسنة ١٩٩٨)) .

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 تلتزم السفينة بدفع مبلغ تحدده الجهة الادارية المختصة، بشرط أن لا تتجاوز خمسة دنانير، فإذا استغنت السفينة عن خدمات المرشد بعد حضوره إليها ، فإنها تلتزم 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 تجهزها لمدة تزيد عن ساعة⁽²⁰⁾. وهذا ما نصت عليه المادة (٢٦٠/أولاً) من مشروع القانون البحري العراقي بأنه ((يعاقب بغرامة لا تقل

عن مائة دينار ولا تزيد على خمسمائة دينار ربّان كل سفينة خاضعة للإرشاد إذا استعان بمُرشد وهو يعلم أنه غير مجاز بالإرشاد وتحرك فيها أو خرج منها دون الاستعانة بخدمات المُرشد ، مالم تأذن له بذلك منشأة الموانئ لضرورة مُلجئة. ثانياً- وفي حالة العودة تكون العقوبة الحبس لمدة لا تزيد على سنة واحدة)) ، كما أشارت المادّة (٨) من قانون الموانئ رقم (٢١) لسنة ١٩٩٥ على فرض غرامة على المخالفين لأحكام القانون والتعليقات إذ نصّت المادّة على ((للمدير العام فرض غرامة لا تتجاوز (١٠٠٠) ألف دينار بالعملة الاجنبية القابلة للتحويل للسفن الاجنبية و(١٠٠٠٠) عشرة آلاف دينار بالعملة العراقيّة للسفن العراقيّة في غير الحالات المنصوص عليها في هذه التعلّيمات وفق الصلاحيات المخولة له في المادّة (٨) من قانون الموانئ رقم (٢١) لسنة ١٩٩٥)) ومن هذه المخالفات عدم الاستعانة بخدمات المُرشد أثناء دخول الميناء أو الخروج منه .

ويتبين لنا من خلال زيارتنا في الواقع العملي لشركة العامة لموانئ العراق ومن خلال اللقاء بالمُرشدين البحريين أن فرض مثل هذه الغرامات لا تمنع السفن من الدخول إلى الميناء من دون الاستعانة بمُرشد بحري لأنّ الغرامات المالية قليلة جداً لذا نقترح على المُشرّع العراقيّ أن تكون هناك غرامات مالية كبيرة تفرض على السفن المخالفة للقوانين والتعلّيمات الموانئ العراقيّة.

الفرع الثاني / الارشاد الاجباري في التشريعات المقارنة

بالنسبة للمُشرّع المصريّ فقد نصّ على الإرشاد الاجباري في جميع الموانئ والفنّوات والممرات الملاحيّة المصريّة حيث نصّ في المادّة (٢٨٢) من قانون التجارة البحريّ المصريّ رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ على أنّ ((الإرشاد إجباري في قناة السويس وفي الموانئ المصريّة التي يصدر بتعيينها قرار من الوزير المختص)) . ونصّت المادّة (١) من قانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٨٩ الخاص بتنظيم الإرشاد بمينائي الإسكندريّة والدخيلة على أنّ ((يكون الإرشاد في مينائي الإسكندريّة والدخيلة اجباري بالنسبة لجميع السفن لدى دخولها مناطق الإرشاد أو تحركها فيها أو خروجها منها وذلك مقابل اداء الرسم المقرر قانوناً)) ، وكذلك في قانون رقم (٦) لسنة ١٩٩٥ في شأن تنظيم الإرشاد في موانئ الهيئة العامة للبحر الأحمر حيث نصّ في المادّة (١) منه على أنّ ((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⁽²¹⁾ .

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 المُرشد 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 المُرشد 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 ((... يُعاقبُ بالحَبْسِ مُدَّة لا تجاوز سنتين وبغرامة لا تقل عن ألف جنيه ولا تزيد على ثلاثة آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين رِئَان كل سفينة خاضعة للالتزام بالإرشاد إذا دخل بالسفينة في منطقة الإرشاد أو تحرك فيها أو خرج منها دون الاستعانة بخدمات المُرشد مالم يكن قد اذن له بذلك)) . وينطبق هذا الالتزام بالإرشاد على جميع السفن سواء كانت السفن مصرية أو اجنبية، وسواء كانت سفن الصيد أو النزهة فالأصل أن الإرشاد اجباري على جميع السفن ، ويعاقب رِئَان السفينة الخاضعة للالتزام بالإرشاد إذا ادخل بالسفينة منطقة الإرشاد أو خرج منها دون الاستعانة بخدمات المُرشد كما سبقت الإشارة مالم يكن قد اذن له من قِبل مدير هيئة الموانئ في ذلك لضرورة ملجئة⁽²²⁾ .

أمّا في القانون الفرنسي تقرر الإرشاد الاجباري في فرنسا⁽²³⁾ بمقتضى قانون ٢٨ آذار ١٩٢٨ في المادة (٢) المعدلة بالأمر ١٣٠٧ في ٢٨ تشرين الأول ٢٠١٠ ، إذ نصّت على ((رِئَان السفينة الخاضعة للإرشاد الالزامي ملزم بدفع أجور المُرشد السفينة ، حتى لو لم يستخدم خدماته، عندما يثبت الأخير أنه قام بالمناورة بالسفينة))⁽²⁴⁾ ، 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

الإلزامي لجميع السفن الفرنسية والاجنبية، باستثناء الحالات المشار إليها أدناه، ضمن الحدود التي تحددها اللوائح المحلية لكل ميناء))⁽²⁵⁾ .

واستناداً لمبدأ اجبارية الإرشاد لا يكون لرَبَّان السفينة أي سُلطة تقديرية من حيث حاجته لخدمات المُرشِد، لأنَّه يلتزم بالاستِيعانة بالمُرشِد، وبناءً على ذلك فجميع السفن 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 ، إلا أنَّ هذا الاصل يرد عليه مجموعة استثناءات يقيد من نطاق هذا المبدأ ؛ لأنَّ الإرشاد تبرره أسباب متعلقة بأمن الملاحة البحرية وسلامتها، ومن ثمَّ فإنَّه إذا لم تتوافر هذه الأسباب، فلا محل للقول بإجبارية الإرشاد⁽²⁶⁾ .

الفرع الثالث / الاستثناءات التي ترد على عملية الارشاد الاجباري

ومن هذه الاستثناءات هي: ما نصَّت عليه المادَّة (١٨١/ثالثاً) من مشروع القانون البحري العراقي ((تعفى من الالتزام بالإرشاد السفن الحربية وسفن الدولة غير المخصصة لأغراض تجارية والسفن الشراعية التي تقل حمولتها عن مائة طن والسفن ذات المحرك الألي التي تقل حمولتها الصافية عن مائة وخمسين طناً وغيرها من السفن التي يصدر بإعفائها قرار من منشأة الموانئ)) وكذلك نصَّ المادَّة (٦٧) من تعليمات الموانئ والمرافئ العراقية رقم (١) لسنة ١٩٩٨ يتيبن لنا أنَّ المشرع العراقي قد اعفى السفن التالية من الإرشاد الاجباري بالنص على أنَّه : ((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 (٣,٥) متراً ما لم تقرر الشركة العامة للموانئ خلاف ذلك. هـ - السفن التي يزيد غاطسها على اربع امتار ولا تتجاوز حمولتها القصوى المسجلة على (١٢٠٠) طناً شرط ان يحصل رَبَّانها العراقي الجنسية على شهادة الاهلية الصادرة من الشركة العامة لموانئ العراق والتي تؤهله لقيادة وإرشاد السفن التي يكون هو رَبَّانها))⁽²⁷⁾ .

أما القانون المصري فنجد أنَّ قانون رقم (٦) لسنة ١٩٩٥ في شأن تنظيم الإرشاد في موانئ الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر، قد أشار في المادة (١) منه على أنه ((تستثنى بعض السفن من الالتزام بالإرشاد ، وتمثل 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 والمواوين والصنادل والزوارق والجرارات والقاطرات والرافعات والكراكات وقوارب الغطس والاحواض العائمة وغيرها التي لا تبرح الميناء عادة.

خامساً : السفن والوحدات المرخص لها من هيئة النقل النهري 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.

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))⁽²⁸⁾ .

وفي القانون الفرنسي نجد أنَّ المادة (٣) من قانون رقم (٦٩) لسنة ١٩٦٩ بشأن تنظيم الإرشاد في المياه البحرية المعدلة بالأمر رقم (٧٦) في ٢٨ آب لسنة ١٩٧٦ نصت على أنَّ ((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 ربابها رخصة إرشاد))⁽²⁹⁾ .

المطلب الثاني/ الإرشاد الاختياري

يُقصد بالإرشاد الاختياري هو أن يكون رَيَّان السفينة حراً في الخيار بين الاستعانة بخدمات المُرشِد من عدمه، فإذا تركت الجهة المسؤولة عن الإرشاد لرَيَّان السفينة قرار تحديد حاجته أو عدم حاجته للاستعانة بخدمات المُرشِد يُعدُّ هذا النظام اختياريًا، وفي حالة إذا استعان رَيَّان السفينة بخدمات المُرشِد وجب عليه دفع الأجر الذي يحصل الاتفاق عليه أو الرسم الذي تحدده اللوائح⁽³⁰⁾ وإذا لم يستعن الرَيَّان بخدمات المُرشِد فلا يدفع رسوم الإرشاد أو اجرة الإرشاد ، وهذا النوع من الإرشاد يحدث في اعالي البحار، وعليه سنقسم المطلب على فرعين نتناول في الفرع الاول الارشاد الاختياري على مستوى التشريع المحلي اما في الفرع الثاني سنتناول فيه الارشاد الاختياري على مستوى التشريعات محل المقارنة .

الفرع الاول /الارشاد الاختياري في التشريع المحلي

لم ينظم المشرع العراقي لعملية الارشاد في أعالي البحار على نحو مفصل ، والسبب في ذلك كون الارشاد في اعالي ابحار هو ارشاد اختياري وليس اجباري، والسؤال قد يثار هو لماذا لم يكن الإرشاد في أعالي البحار اجباري؟

ولعل الاجابة على هذا التساؤل له مسوغات عدةً فهناك صعوبات كثيرة تقف أمام جعل الإرشاد في اعالي البحار إجبارياً ، وأول هذه الصعوبات هي ان أعالي البحار وهي تلك الاجزاء من البحار والمحيطات التي لا تدخل في البحر الاقليمي أو المياه الداخلية لدولة من الدول⁽³¹⁾ . 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⁽³²⁾ ، وهي تُعدُّ منطقة مفتوحة امام اي دولة وتعد ملكاً مشتركاً مفتوحاً للملاحة الدوليّة فيها، وَمِنْ ثَمَّ فَأَنْ سفينة أي بلد تتحرك بحرية ولو كانت رافعة لعلم بلد غير ساحلي ، وجميع الدول لها حقوق متساوية فيها ويجب على كُلِّ منها احترام حقوق الدول الأخرى، سيما مبدأ حرية المِلاحة في أعالي البحار ، وهذا المبدأ عالمي يعني حق تسيير جميع أنواع السفن الخاصة والعامة سواءً على سطح الماء أو في باطنه وبأي حجم أو سرعة كانت ، وبدون اي عراقيل في طريقها ، أو فرض قواعد معينة عليها كفرض الضرائب أو الرسوم أو مُمارسة اي سُلطة عليها⁽³³⁾ . وهذا يتعارض مع مبدأ اجبار السفن على الاستعانة بالمُرشِد البحري، فضلاً عن معارضة مُجهزي السفن ،

وذلك لأن الإرشاد يتم بمقابل وهو يقع في النهاية على عاتق مُجهزي السفن ومن ثمّ يزيد من اعبائهم، ومن هنا يبرز الاعتراض على إجبارية الإرشاد في أعالي البحار من قِبَل مُجهزو السفن⁽³⁴⁾ . 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 ربانة 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 يشير إلى الإرشاد الاختياري ونحن نعلم أنّ الإرشاد يكون اختياريّاً عندما يَنْصُّ عليه القانون أو توجد قرائن على وجوده، لهذا يثار تساؤل هل أنّ الإرشاد جميعه اجباري في جميع موانئ العراق؟

والإجابة عن هذا التساؤل ما نصّت عليه المادّة (٦٦) من تعليمات الموانئ والمرافئ لسنة ١٩٩٨ (يكون الإرشاد الزامياً لجميع السفن عند دخولها القنّوات الملاحية أو تحركها فيها أو خروجها منها) ، ونلاحظ من نص المادة ان الارشاد الزامي على جميع السفن التي تدخل منطقة الارشاد والمتمثلة بالموانئ والممرات والقنّوات الملاحية وتحرك السفن فيها .

الفرع الثاني/ الارشاد الاختياري في التشريعات المقارنة

أن الإرشاد الاختياري بالنسبة إلى التشريع المصري لا يوجد تنظيماً له 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 مُرشدون بصفة كابتن أعالي 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⁽³⁵⁾ . بخلاف المُرشِد الذي يُمارِس 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 ربانة بصفة مُرشدين بحريين يقومون بعملية الإرشاد البحري ولهم خبرة في هذا العمل البحري، فيجيب الميناء طلب السفن ويطلب من المُرشِد الصعود في السفينة بصفته ربان

لقيادة السفينة حتى ولو كانت هذه السفينة يقودها ربّان، وقيام المرشد بقيادة السفينة يرجع ذلك لما يمتلك من خبرات ومهارات عالية ، وأيضاً وجود ممرات خطرة مثل المرور في جزر المحيط الهادي حيث توجد الكثير من الجزر الصغيرة والجزر الأرخبيلية ويُقصد بها الجزر التي تغطي بالمياه اثناء فترة المد وتظهر واضحة اثناء فترة الجزر، فيكون الابحار في هذه المناطق خطر جداً⁽³⁶⁾. وإنّ الإرشاد في أعالي البحار لم ينظم قانوناً، وإنّما يأتي ضمن نتيجة اتفاقات بين دولتين أو أكثر لممارسة هذا العمل، وغالباً ما يحكم هذا العمل العرف الدولي فيعامل معاملة الاتفاقيات الدوليّة، ويُمكنُ خرقه أو التجاوز عليه من قبل الربابنة ، لذلك بتقديرنا أنّ ربابنة 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 بآخر .

أمّا الإرشاد الاختياري في التشريع الفرنسي، فإن المرشد البحري له دور مهم جداً ويتمثل في قيادة السفن في أعالي البحار بغية المرور في المياه الخطرة والصعبة . على عكس الإرشاد في داخل الموانئ فإن الإرشاد في اعالي البحار اختياري يقوم على مبدأ تعاقدية ، إذ يجتمع المرشدون في مختلف الدول البحريّة ويكونون شركات ويمنحون خدماتهم للمجهزين الذين يريدون أكثر حماية⁽³⁷⁾ ، حيث قامت فرنسا بإنشاء " شركة الإرشاد في أعالي البحار " حيث أسست في ٩ نوفمبر ١٩٧١، وحددوا غرضها في تقديم العون والمساعدة للسفن التي تطلب ذلك في بحر مانيش وبحر الشمال⁽³⁸⁾ ، 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 البحريّة والقطر البحري . وكان لهذه الشركة الدور الفعال في تقليل الحوادث البحريّة وإنقاذ الكثير من السفن⁽³⁹⁾ .

إنّ 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 يُمارس نشاطه المُحدّد فيها، وقد صدر في فرنسا قانون رقم (٧٩) في ٢ ايار لسنة ١٩٧٩ بشأن إنشاء شهادة مرشد اعالي البحار 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⁽⁴⁰⁾ ، وقد نصّت المادّة (٢)

من قَانُونِ رَقْم (٧٩) في ٢ أيار لِسَنَةِ ١٩٧٩ المُتعلّق بإنشاء شهادة إرشاد البحريّ في فرنسا على أنّ ((يتم اصدار شهادة المُرشِد البحريّ من قِبَلِ الوزير المسؤول عن البحريّة التجارية، بعد اختبار الكفاءة الذي يتعلّق 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 المُرشِدِين المرشحين))⁽⁴¹⁾ .

الخاتمة

وفي الصفحات الاخيرة من بحثنا الموسوم بـ (مفهوم الارشاد البحري) كان لابد لنا من استعراض أهم النتائج والمقترحات التي توصلنا لها وكالاتي :-

أولاً : النتائج :

- ١- يُعد الارشاد البحري عملية مهمة لا غنى عنها في الملاحة البحرية سواء لدخول السفن إلى الموانئ أو الخروج منها أو تحرك السفن داخل الموانئ أو الممرات المائية والقنوات أو في أعالي البحار، فهو نظام تملّيه عدت اعتبارات تتعلق بحماية السفن ذاتها من تعرضها للخطر وتجنب اصطدامها بمنشآت الميناء من جهة وهو باعث مالي من خلال تحصيل الرسوم وفرض الغرامات من جهة اخرى .
- ٢- تحرص غالبية التشريعات على تقرير مبدأ الارشاد الاجباري ، والذي يعد من القواعد الاساسية التي يقوم عليها نظام الارشاد الاجباري وان الحكمة من الاخذ بنظام الارشاد الاجباري إلى مصلحة السفن التي تدخل الميناء او التي تخرج منه وكذلك مصلحة الميناء، وكذلك مصلحة الخزينة العامة للدولة ، كون الارشاد لا يتم بصورة مجانية بل تتقاضى عليه هيئة الميناء رسوماً، وبناءً على ذلك فنظام الارشاد إجباري في معظم موانئ العالم ، ويستوي في ذلك سواء كانت السفينة وطنية ام أجنبية ، أو سواء كانت سفينة صيد أو نزهة أو سفينة تجارية حيث ان المخاطر واحدة لا تختلف بحسب جنسية السفينة او بحسب طبيعة نشاطها ،إلا ان مبدأ الاجبارية ترد عليه عدة استثناءات ، وان اختلفت هذه الاستثناءات من تشريع لآخر إلا انها تتفق في أنها تقلل نسبة الخطورة بالنسبة للسفن .

٣ - هناك نوع ثاني من الإرشاد يسمى الإرشاد الاختياري ، يمارس هذا النوع من الإرشاد في أعالي البحار يتم خارج المياه الإقليمية للدولة ، حيث يفرض واقع الملاحة البحرية على الدول المطلّة على البحر تنظيم عمليات إرشاد اختياري للسفن العملاقة (لنقلات النفط) التي تعبر تلك البحار تفادياً للكوارث التي قد تحدث مما يؤدي إلى مشكلات بيئية خطيرة في تلك البحار .

ثانياً: المقترحات :

- ١ - نقترح على المشرع العراقي أن يورد تعريف الارشاد البحري في قانون بحري جديد كالآتي: (الارشاد هو التوجيه الملاحي للسفينة عند دخولها الموانئ أو القنوات الملاحية أو خروجها منها من قبل مرشد لقاء مبلغ تحدده التعليمات أو اللوائح الخاصة بكل ميناء).
- ٢ - نقترح على المشرع العراقي ان يورد نص خاص ينظم فيها عملية الارشاد الاختياري ، الذي يتم خارج منطقة الارشاد الالزامي لما لها من عوائد مالية ، يستعان بها في صيانة الموانئ واصلاحها .
- ٣ - كما نقترح على المشرع العراقي أن تكون هناك غرامات مالية كبيرة تفرض على السفن المخالفة للقوانين والتعليمات عند دخول السفن إلى الميناء أو مغادرتها منه دون الاستعانة بخدمات المرشد البحري.

الهوامش

(1) المادة وردت في اللغة الفرنسية كالآتي :

“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)).

(2) د. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، ط١، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠٠٦، ص١٦٣.

(3) د. سميحة القليوبي، الاسس القانونية للتجارة البحرية (السفينة - أشخاص الملاحة البحرية - عقد النقل البحري)، دار الاهرام ، القاهرة ، ٢٠٢٢ ، ص٢٢٤.

(4) د. مصطفى الجمال، دروس في القانون البحري ، المكتب المصري الحديث ، الإسكندرية ، ١٩٦٨ ، ص١٥٢.

(5) د. مسعود يونس عطوان عطا ، الجديد في الإرشاد البحري ، دراسة مقارنة بين القانون التجاري البحري المصري رَقَم (٨) لِسَنَةِ ١٩٩٠ والقانون الاتحادي رَقَم (٢٦) لِسَنَةِ ١٩٨١ بشأن قانون التجارة البحريّ لدولة الامارات العربية المتحدة ، ط١، دار الاجادة ، الرياض، ٢٠١٩، ص٢٧.

- (6) د. إيمان فتحي حسن الجميل ، المساعدة البحرية ، دار الجامعة الجديد ، الإسكندرية ، ٢٠١١ ، ص ١٢٤ .
- (7) د. سميحة القليوبي، الاسس القانونية للتجارة البحرية ، مصدر سابق، ص ١٥، د. ثروت عبد الرحيم ، القانون البحري العراقي، ج ١، مطبعة حداد ، البصرة، العراق ، ١٩٦٩ ، ص ٢٨٥ - ٢٨٦ ، د. عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية ، ٢٠٠٣ ، ص ٥٢٠ .
- (8) د. مصطفى كمال طه ، مصدر سابق ، ص ١٦ .
- (9) د. وهيب الاسير، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس ، لبنان ، ٢٠٠١ ، ص ١٣٠ .
- (10) د. مسعود يونس عطوان عطا ، مصدر سابق ، ص ٢٧ .
- (11) د. علي البارودي، مبادئ القانون البحري، (السفينة، ملكيتها ، ونظامها القانوني الخاص ، أشخاصها ، الرحلة البحرية : النقل البحري ، البيوع البحرية ، الدانون الممتازون والمرتهنون ، الحوادث البحرية ، التصادم ، الإنقاذ، الخسارات العمومية) منشأة المعارف ، الإسكندرية ، ١٩٧٥ ، ص ٦٦ ، د. علي جمال الدين عوض، الوسيط في القانون البحري ، الناشر دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٥٦ ، 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 .
- (12) د. مسعود يونس عطوان عطا ، الجديد في الإرشاد البحري ، مصدر سابق، ص ٢٧ .
- (13) د. جلال وفاء محمدين، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ١٩٩٧، ص ٢٩٦ .
- (14) د. إيمان فتحي حسن الجميل، المساعدة البحرية ، مصدر سابق ، ص ١٣٩ .
- (15) والعناية المطلوبة هي عناية الرجل المعتاد (المرشد المعتاد) .
- (16) وهناك مبدأ اخر يسمى مبدأ احتكارية الإرشاد، ويقصد به الإرشاد مهنة احتكارية ، منذ نشأتها فهي قاصرة على المرشدين المرخص لهم لا تتعدهم 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 بتنظيمه عن طريق هيئة عامة بها مرشدين موظفون عموميون ، كما هو الحال في العراق ومصر، وتحترف الإرشاد في ميناء الإسكندرية أسر يتوارثون أبناؤها عن آبائهم هذه المهنة منذ منتصف القرن الثامن عشر، كانت الزاماً يمنحه سلاطين آل عثمان لبعض المحترفين الإرشاد ويشترط فيمن يتمرن من أبناء هذه الطائفة على أعماله أن يكون حائزاً لقسط مقبول من التعليم العام ثم يمضي في التمرين ثلاث سنين يدرس خلالها أسرار الفن ومسالك الميناء، ثم يؤدي بعد ذلك امتحاناً أمام رؤساء الطائفة أولاً وأماً مصلحة الموانئ والمناير ثانياً وذلك قبل التصريح له بمزاولة المهنة، أمّا في فرنسا فإنها تترك الإرشاد للنشاط الخاص مع اخضاعه للرقابة الدقيقة من جانبها. انظر في ذلك د. عبد الفضيل محمد احمد، القانون الخاص البحري، ط ١، دار الفكر والقانون، ٢٠١١ ، ص ٢٦٠ ، د. علي حسن يونس، اصول القانون البحري : الاستغلال البحري، دار الفكر العربي ، القاهرة ، ١٩٩٣ ، ص ٢٧٠ ، د. احمد عبد الهادي ، القانون البحري، ج ١، دار الثقافة ، الإسكندرية، ١٩٤٦ ، ص ٢٩، د. مسعود يونس عطوان عطا ، مصدر سابق ، ص ٢٧ .

- (17) د. عبد الفضيل محمد احمد، الإرشاد البحري، دراسة مقارنة ، مكتبة الجلاء، المنصورة، ١٩٨٧، ص ٤٣.
- (18) د. مجيد حميد العنكي ، القانون البحري العراقي ، ط١، بيت الحكمة ، بغداد ، ٢٠٠٢ ، ص ١١٧ ، ود. عبد الفضيل محمد أحمد ، مصدر سابق ص ٤٥ .
- (19) 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) .
- (20) د. ثروت عبد الرحيم ، مصدر سابق ، ص ٢٩٧ ، ود. مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، ٢٠٠٩ ، ص ٢٢٩ .
- (21) 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)) .
- (22) د. ثروت علي عبد الرحيم ، ج ١ ، مصدر سابق ، ص ٢٩٨ .
- (23) مرر تنظيم الإرشاد في القانون الفرنسي بعدة مراحل حيث لم يكن اجبارياً في بادئ الامر فقد نصت المادة (٩٠) من قانون تنظيم الإرشاد لسنة ١٥٨٤ على ((لا يجوز اجبار ربان السفن على اصطحاب مرشد أو ملاح لدخول أو المغادرة)). ومن ثم لم يكن الربان مجبراً على الاستعانة بمرشد لدى دخوله الموانئ الفرنسية وخروجه منها هذا في ظل القوانين السابقة فالإرشاد بالنسبة للسفن الفرنسية كان اختياريًا 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 ، انظر في ذلك د. عبد الفضيل محمد احمد ، مصدر سابق ، ص ٤٧ .
- (24) المادة وردت في اللغة الفرنسية كالآتي :
- '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)).
- (25) المادة وردت في اللغة الفرنسية كالآتي :
- "Article3" ((Le pilotage est obligatoire pour tous les navires francais et etrangers...dans les limites determines pour chaque port le reglement local)).
- (26) الربان. مدحت عباس خلوصي ، السفينة والقانون البحري، الشهابي للطباعة والنشر ، الإسكندرية، ١٩٩٣، ص ١٥١ .

(27) أمّا المادّة (٦٨ / أ) من تَعْلِيَمَاتِ الموانئ والمرافئ العِراقِيّة فقد نصت على أنه ((يجوز اعفاء السفن المذكورة فيما يلي من اجور 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 السفينة أو وكيله ان يسدد نصف عوائد الإرشاد اضافة إلى أجور خدمات الموانئ الأخرى ، ويلاحظ أنّ الاعفاء في هذه الحالة جزئي. ويلاحظ إنّ الإعفاء الوارد في الفقرتين (١ و ٢ من المادّة ٦٨) ينصب على رسوم الإرشاد فقط دون المرشد ، اي بعبارة أخرى إن هذه السفن ملزمة بالاستيعانة بمرشد غير إنها معفية من دفع رسوم الإرشاد. أمّا الإعفاء الواردة في الفقرة (هـ من المادّة ٦٧) فهو على العكس أي أنّ السفينة معفية من الاستيعانة بمرشد غير أنها غير معفية من دفع رسوم الإرشاد .

(28) وهذا ما أشارت إليه أيضاً المادّة (١) من قانون تنظيم الإرشاد في ميناء الإسكندرية والدخيلة رقم (٢٦) لسنة ١٩٨٩.

(29) المادة وردت في اللغة الفرنسية كالآتي :

“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)).

(30) د. عبد الحميد الشواربي ، ، قانون التجارة البحرية ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، ٢٠٠٣ ، ص ٥٢٠ ، ود. ايمان فتحي الجميل ، مصدر سابق ، ص ١٣٣ .

(31) د. جمال سلامة علي، القانون البحري بين المعاهدات الدولية والتشريعات الداخلية، ط١، دار النهضة العربية، القاهرة ٢٠٠٩، ص ١٧٧ .

(32) 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) انظر د. أحمد عبد الهادي، القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٦٥ .

(33) 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 glolb unveristy,British London , P ٢٠٢١ , ١٢٧ .

35 (34). د. كمال حمدي ، القَانُونُ الْبَحْرِيّ (السَّفِينَةُ - أَشْخَاصُ الْمَلَاخَةِ الْبَحْرِيَّةُ - اسْتِغْلَالُ السَّفِينِ - اِيجَارُ السَّفِينَةِ - نَقْلُ الْبَضَائِعِ وَالْأَشْخَاصِ - الْقَطْرُ - الْإِرْشَادُ) ط٢ ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، ٢٠٠٠ ، ص ٧٠٣ ، ود. عبد الفضيل محمد احمد ، مصدر سابق ، ص ١٣٣ .

(35) من هذه الشهادات (شهادة بحرية اساسية وهي بكالوريوس علوم بحرية أو دبلوم علوم بحرية صادرة من معهد معترف دولياً من منظمة البحريّة العالمية ((IMO))، ومثالها في العراق شهادة البكالوريوس وهي تصدر من اكااديمية الخليج العربي للدراسات البحريّة ولكنها لا تعترف بها المنظمة البحريّة العالمية وهي غير معترف بها دولياً ولكن معترف بها محلياً في العراق ، وفي مصر الشهادة البحريّة الاساسية تصدرها عدة اكااديميات في =جمهورية مصر العربية ومنها تخرج بكالوريوس ومنها تخرج دبلوم وهذه الاكااديميات كلها معترف بها من قبل المنظمة البحريّة العالمية ، وكذلك هناك شهادة أخرى وهي شهادة الجواز البحريّ وهي مرافقة للشهادة الاساسية بعد تخرجه وهي تمنح مع الشهادة الاساسية، وبعض المعاهد لا تمنح الشهادة الاساسية ولكن تمنح شهادة = الجواز البحريّ ومدة الدراسة فيها ثلاث سنوات ويخرج 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 مُمارَسة الخدمة للإرشاد البحريّ ، ويجب اجتياز دورات الإرشاد البحريّ وفترة تدريب لا تقل عن سنة لكي يمنح تلك الشهادة وهي مهنة الإرشاد البحريّ ، وبعد ذلك يتدرج بإرشاد السفن الصغير ثم الاكبر إلى ان يمنح شهادة الكفاءة في ارشاد السفن العملاقة وذات الحمولة الكبيرة ، انظر المادّة (٥/٨) في قانون الخدمة البحريّة العراقيّ رَقَم (٢٠١) لِسَنَةِ 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 رَقَم (٩) لِسَنَةِ ١٩٦٥ حيث نص على ((لا يجوز مزاولة مهنة الإرشاد إلا بعد الحصول على شهادة الاهلية الخاصة بذلك من مصلحة الموانئ والمنائر)). كما أشار المشرّع الفرنسيّ في المادّة (١٥) من قرار رَقَم (٢٧) لِسَنَةِ ١٩٧٩ الخاص بتحديد شروط الحصول على شهادة مرشد بحري والذي ينص على ((يتم إصدار شهادة الإرشاد البحريّ 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 يُمارَس الإرشاد البحريّ فعلياً ثلاثين يوماً سنوياً...)).

(36) حكيم حدوشي ، المسؤولية التأديبية والجزائية للمرشد البحري ، بحث منشور على الأنترنت La Responsabilité

Disciplinaire Et Penal Du Pilote Maritime متاح على الموقع الالكتروني التالي :

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

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

(37) حسن الزهرني . الإرشاد اليبحري انظمة مسؤولية المرشد البحري (دراسة مقارنة بين القانون المغربي والقانون

الفرنسي) بحث منشور باللغة الفرنسية على الأنترنت تاريخ الزيارة ١٠/١١ ٢٠٢٢ : Pilotage maritime :

régimes de responsabilité du pilote en droit marocain Hassan Ezzahrat

<https://books.openedition.org/puam> متاح على الموقع الإلكتروني .

(38) بيبير كاستيتز، الإرشاد البحري في الاتحاد الأوروبي: الأنظمة الأساسية والمنظمات والمسؤوليات المدنية للمرشدين ،

رسالة ماجستير في قانون البحار وأنشطة الموانئ، كلية الشؤون الدولية / ٢٠٠٩ ، جامعة لوهافر / Le pilotage

maritime dans l'Union Européenne: statuts, organisations et responsabilités civiles des pilotesar Pierre CASTETZ Université du Havre faculté des affaires internationales - Master 2

droit de la mer et des activités portuaires 2009 متاح على الموقع الإلكتروني

[https://www.memoireonline.com//pilotage-maritime-dans-lUnion-Europeenne-statuts-](https://www.memoireonline.com//pilotage-maritime-dans-lUnion-Europeenne-statuts-organisations-et-responsabilites-civiles.html)

[organisations-et-responsabilites-civiles.html](https://www.memoireonline.com//pilotage-maritime-dans-lUnion-Europeenne-statuts-organisations-et-responsabilites-civiles.html) تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٩/١٨

(39) بيجانلت لويز أيلاد: الإرشاد البحري، ٢٠٠٢ بحث منشور على الأنترنت تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٩/١٨ Le

Pilotage Maritime. LE PILOTAGE MARITIME. Rédigé par BIGNAULT Louise-AdélaïdeCDMT

Année : <https://www.scribd.com/doc/Le-Pilotage-Maritime> متاح على الموقع الإلكتروني :

تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٨/١٣ .

(40) ٧. قرار رقم ٢٧ لسنة ١٩٧٩ الخاص بتحديد شروط الحصول على شهادة المرشد البحري وإصدارها في فرنسا

متاح على الموقع الإلكتروني التالي : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT4> .

(41) المادة وردت في اللغة الفرنسية كالآتي :

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

المصادر:

أولاً : الكتب

- ١ - د. احمد عبد الهادي ، القَانُونُ الْبَحْرِيّ ج١، دار الثقافة ، الإسكَنْدَرِيَّة، ١٩٤٦ .
- ٢ - د. ايمان فتحي حسن الجميل ، المساعدة الْبَحْرِيَّة ، دار الجامعة الجديد ، الإسكَنْدَرِيَّة ٢٠١١ .
- ٣ - الرَبَّان. مدحت عباس خلوصي ، السَّفِينَةُ وَالْقَانُونُ الْبَحْرِيّ، الشنهابي للطباعة والنشر ، الإسكَنْدَرِيَّة، ١٩٩٣ .
- ٤ - د. جلال وفاء محمدين، قانون التجارة الْبَحْرِيَّة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكَنْدَرِيَّة، ١٩٩٧ .

- ٥ - د. جمال سلامة علي، القانون البحري بين المعاهدات الدولية والتشريعات الداخلية، ط١، دار النهضة العربية، القاهرة ٢٠٠٩ .
- ٦ - د. وهيب الاسير، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس ، لبنان ، ٢٠٠١ .
- ٧ - د. كمال حمدي ، القانون البحري (السفينة - أشخاص الملاحة البحرية - استغلال السفن - إيجار السفينة - نقل البضائع والأشخاص - القطار - الإرشاد) ، ط٢، منشأة المعارف، الإسكندرية ، ٢٠٠٠ .
- ٨ - د. مصطفى الجمال، دروس في القانون البحري ، المكتب المصري الحديث ، الإسكندرية ، ١٩٦٨ .
- ٩ - 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)، ط٤، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠١١ - ٢٠١٢ .
- ١٠ - د. مجيد حميد العنكي ، القانون البحري العراقي ، ط١، بيت الحكمة ، بغداد ، ٢٠٠٢ .
- ١١ - د. مصطفى كمال طه ، أساسيات القانون البحري، ط١، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠٠٦ .
- ١٢ - د. مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، ٢٠٠٩ .
- ١٣ - 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 .
- ١٤ - د. سميحة القليوبي، الاسس القانونية للتجارة البحرية (السفينة - أشخاص الملاحة البحرية - عقد النقل البحري) ، دار الاهرام ، القاهرة ، ٢٠٢٢ .
- ١٥ - علي البارودي، مبادئ القانون البحري، (السفينة، ملكيتها ، ونظامها القانوني الخاص ، أشخاصها ، الرحلة البحرية : النقل البحري ، البيوع البحرية ، الدانون الممتازون والمرتهنون ، الحوادث البحرية ، التصادم ، الإنقاذ، الخسارات العمومية) منشأة المعارف ، الإسكندرية ، ١٩٧٥ .
- ١٦ - د. عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية ، ٢٠٠٣ .
- ١٧ - د. عبد الفضيل محمد احمد، الإرشاد البحري، دراسة مقارنة، مكتبة الجلاء، المنصورة، ١٩٨٧ .
- ١٨ - د. علي جمال الدين عوض، الوسيط في القانون البحري ، الناشر دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٥٦ .
- ١٩ - د. علي حسن يونس، اصول القانون البحري : الاستغلال البحري، دار الفكر العربي ، القاهرة ، ١٩٩٣ .
- ٢٠ - د. ثروت عبد الرحيم ، القانون البحري العراقي، ج١، مطبعة حداد ، البصرة، العراق ، ١٩٦٩ .

ثانياً : التشريعات

أ - التشريعات العراقية

- ١_ مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ .
- ٢_ قانون الموانئ العراقي رقم (٢١) لسنة ١٩٩٥ .

٣_ تعليمات الموانئ والمرافئ العراقية (١) لسنة ١٩٩٨ .

٤_ اوامر الدلالة البحرية الصادر من قسم التوجيه والسيطرة البحرية التابع إلى الشركة العامة لموانئ العراق لسنة ٢٠١٣ .

ب - التشريعات العربية

١_ قانون تنظيم الإرشاد في ميناء دمياط رقم (٤) لسنة ١٩٨٦ .

٢_ قانون تنظيم الإرشاد في ميناء الاسكندرية والدخيلة رقم (٢٦) لسنة ١٩٨٩ .

٣_ قانون التجارة البحرية المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ .

٤_ قانون تنظيم الإرشاد في موانئ الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر رقم (٢٦) لسنة ١٩٩٥ .

ج - التشريعات الفرنسية :

١ - قانون تنظيم الإرشاد في المياه البحرية الفرنسي رقم ٢٨ لسنة ١٩٢٨ المعدل ١ كانون الثاني لسنة

٢٠١٥ . <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/LEGITEX>

٢ - قانون البيوع والتجهيز الفرنسي رقم ٦٩ لسنة ١٩٦٩ منشور علي الموقع التشريعات الفرنسي

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

٣ - قانون تنظيم الإرشاد في المياه البحرية الفرنسي رقم ٦٩ لسنة ١٩٦٩ المعدل ١ كانون الاول لسنة ٢٠١٥

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

٤ - قرار رقم ٢٧ لسنة ١٩٧٩ الخاص بتحديد شروط الحصول على شهادة المرشد البحري وإصدارها في فرنسا

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

٥ - قرار رقم ٢٦ لسنة ١٩٩٠ بشأن تنظيم برنامج قيادة الاختبارات الفرنسي

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

ثالثاً: المصادر الأجنبية

١- Dr.HASSAN.F.M.AL-ABADI , A Treaties On Maritime Law,Ph.D , Daina globb unveristy ,British London , 2021 .

رابعاً : مصادر الانترنت

١- حكيم حدوشي ، المسؤولية التأديبية والجزائية للمرشد البحري ، بحث منشور على الأنترنت La Responsabilité Disciplinaire Et Penal Du Pilote Maritime متاح على الموقع التالي : <https://fr.scribd.com/document/507840896/La-responsabilite> تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٩/١٨ .

٢- حسن الزهرني . الإرشاد البحري انظمة مسؤولية المرشد البحري (دراسة مقارنة بين القانون المغربي والقانون الفرنسي) بحث منشور باللغة الفرنسية على الأنترنت تاريخ الزيارة ١٠/١١ ٢٠٢٢ Pilotage maritime : régimes de responsabilité du pilote en droit marocain <https://books.openedition.org/puam> Hassan Ezzahrat متاح على الموقع الإلكتروني ٣- بيير كاستيتز، الارشاد البحري في الاتحاد الاوربي: الأنظمة الأساسية والمنظمات والمسؤوليات المدنية للمرشدين ، رسالة ماجستير في قانون البحار وانشطة الموانئ، كلية الشؤون الدولية/ ٢٠٠٩ ، جامعة لوهافر/ Le pilotage maritime dans l'Union Européenne: statuts, organisations et responsabilités civiles des pilotesar Pierre CASTETZ Université du Havre faculté des affaires internationales - Master 2 droit de la mer et des activités portuaires 2009 متاح على الموقع الإلكتروني : <https://www.memoireonline.com//pilotage-maritime-dans-lUnion-Europeenne-statuts-organisations-et-responsabilites-civiles.htm> تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٩/١٨ .

٤- بيجانلت لويزابيلاد: الإرشاد البحري ، ٢٠٠٢ بحث منشور على الأنترنت تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٩/١٨ Le Pilotage Maritime. LE PILOTAGE MARITIME. Rédigé par BIGNAULT Louise-AdélaïdeCDMT Année : متاح على الموقع الإلكتروني <https://www.scribd.com/doc/Le-Pilotage-Maritime> تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٨/١٣ .

Abstract

Maritime pilotage is considered one of the important operations that regulate the passage of ships entering or leaving the port, which aims to protect ships on the one hand, and protect port facilities on the other hand. The captain often faces dangers while entering or leaving ports or channels due to the presence of natural or industrial obstacles, so the captain resorts to the help of the marine guide, who is more experienced and familiar with the specifics of the port, including safe paths and obstacles. And many countries' legislation requires that guidance in ports be compulsory, and despite the importance of this process, it cannot be ruled out that some violations occurred from the captains of ships, which cause many losses that negatively affect the movement in ports, so some legislations tried to impose financial fines On ships in violation of the regulations And special instructions for each port.

The Concept of Maritime piloting and its importance (A comparative study)

Pro . Assist . Dr . Noha Khaled Issa
College of Law / University of Babylon

Asraa Tawfiq Saleh
College of Law / University of Babylon