

Contract of Marine towage

Assit. Lecturer l'atidal Abdulbaqi Aledheb
College of law /university of Basrah

ABSTRACT

The contract of towage is considered as more important than other marine contracts . that led many countries to arrange it legally and made it compulsory in many cases of marine navigation. Special boats usually fulfill the process of towage with different services to lead boat to the pavement , or to draw damaged boats to secure places. and sometimes to float boats thrown back and forth by waves or to draw unqualified ships to basins in which they are sold as ruins.

According to the various states of towage contracts, the given legal views vary , and the disputation arises about which of these views are right. This research endeavours to study the different sides of this question.

عقد القطر البحري (دراسة مقارنة)

م.م . اعتدال عبد الباقي العضب
كلية القانون / جامعة البصرة

المخلص :

ان لعقد القطر البحري الكثير من الاشكاليات التي تثار وأولها هو اعطاء تعريف منضبط له فقد كثرت التعريفات المعطاة لهذا العقد التي عكست وجهة نظر واضعيها حسب تصورهم لعملية القطر اهمها التعريف الذي يشير الى اطراف عقد القطر والتزاماتهم والتي هي مسألة مهمة بنظرنا لانضباطها في تحديد المسؤولية القانونية حيث كانت الاخيرة محل جدل وخلاف بين فقهاء القانون البحري.

وقد كانت مسألة وضع تكييف قانون موحد لعقد القطر من المسائل الشائكة التي لم يتفق شراح وفقهاء القانون عليها، فقد ذهب البعض الى تكييف عقد القطر بأنه عقد نقل في حين ذهب البعض الآخر الى اعتباره عقد ايجار وذهب فريق ثالث الى اعتباره عقد عمل في حين اعتبره آخرون عقد مقاوله. وقد لاحظنا أنه يشتهر مع عقد المساعدة والانقاذ خاصة في حالة قيام سفينة القطر بتقديم خدمات للسفينة المقطورة من شأنها انقاذها من حالة الخطر التي تمر بها ، وقد كان لكل فريق حججه وادلته ومع ذلك لم يسلم من الجرح والانتقاد. وفي رأينا فأن هذا يرجع الى محاولة كل فريق قولبة عقد القطر في قالب عقد معين من عقود القانون الخاص والراجح لدينا ان عقد القطر هو عقد قائم بذاته له احكامه القانونية الخاصة به ، ومن غير الصحيح وضعه ضمن قالب معين وانما يجب أن يكون له قالبه الخاص وان كان يعتبر من العقود الحديثة على عالم القانون البحري ولا نرى حاجة لتكييفه على اساس عقود سابقة طالما ان له احكامه القانونية المنضبطة النابعة ، أما من النصوص القانونية او من القواعد الاتفاقية طالما ان القانون في أغلب الاحيان يجعل من احكامه قواعد مفسرة ومكملة لارادة الطرفين ، وهذا ما سنتناوله في دراستنا هذه .

المقدمة :

يعدُّ عقد القطر البحري من أهم العقود البحرية، وبالرَّظر لأهميته البالغة عملت الكثير من الدول على تنظيمه قانونياً وفي أحيان كثيرة جعلته إلزامياً استثناء من مبدأ حرية الملاحة البحرية الذي يقضي بحرية القطر في عرض البحر من كل قيد أو شرط .

وعملية القطر تقوم بها في الغالب سفن متخصصة معدة لهذا الغرض وتختلف الخدمات التي تؤديها سفن القطر فقد يكون الهدف منها معاونة سفينة على الرسو بمحاذاة أرصفة الميناء وهو ما يسمى بالترافي ، وقد يكون القصد منها سحب السفن التي تتعطل في عرض البحر أو في داخل الموانئ ونقلها إلى أماكن آمنة لها ولغيرها من المنشآت البحرية الموجودة ، وقد تهدف عملية القطر إلى المساعدة في تعويم السفن الجانحة التي تقذفها الأمواج فوق الشعب المرجانية والصخور أو سحب السفن التي تصبح غير صالحة للملاحة إلى الأحواض التي تفك فيها لتباع حطاماً ، أو تستعمل لقطر المنشآت البحرية التي لا تملك قوة دافعة لنقلها من منطقة لأخرى كما هو بالنسبة للمواعين والصنادل .

وكما هو الحال في كل العقود البحرية فقد ينتج عن تنفيذ عملية القطر أضراراً قد تلحق بالغير أو تلحق بإحدى السفينتين القاطرة والمقطورة ، ونظراً لاختلاف الصور التي يتخذها عقد القطر فقد اختلفت التكييفات القانونية المعطاة لهذا العقد واحتدم الجدل حول أي من هذه التكييفات وهو الصحيح وعلى أساسه يتم تحديد المسؤولية المترتبة على أطرافه ونظراً لعدم الاتفاق على تكييف واحد لهذا العقد فقد أخذت التشريعات البحرية بمعالجة المسؤولية المترتبة على هذا العقد كل حسب تصوره للعملية .

ولأن عملية القطر عملية مركبة تتطلب عنصرين هما السفينة القاطرة والسفينة المقطورة وعلى سطح كل سفينة طاقمها وينبغي أن يعمل كل هؤلاء من أجل تحقيق الهدف المطلوب من عقد القطر الذي غالباً ما يرتب التزامات على عاتق طرفيه تتمثل بالتزامات تقع على عاتق مجهزة القاطرة وهي إعداد سفينة صالحة للقيام بعملية القطر وتنفيذ العملية على وفق الأصول المرعية والتزامات تقع على عاتق مجهزة السفينة المقطورة يتمثل بدفع الأجرة المتفق عليها.

عليه سوف نحاول في بحثنا هذا أن ندرس عقد القطر البحري من نواحٍ عِدَّة أهمها التعرض للتعريف بعقد القطر البحري ثم نعرِّج لبيان الالتزامات الناشئة عن عقد القطر وأخيراً نبحث في المسؤولية المترتبة على عقد القطر في ظل التشريع العراقي وبعض التشريعات البحرية العربية المقارنة ، وعلى النحو الآتي:-

الفصل الأول/ التعريف بعقد القطر البحري

الفصل الثاني/ الالتزامات الناشئة عن عقد القطر.

الفصل الثالث/ المسؤولية في عقد القطر.

وسوف نطرح ماتوصلنا إليه من نتائج ومقترحات في خاتمة لهذا البحث سائلين المولى (جل وعلا) التوفيق فيما قصدنا إليه من هذه الدراسة.

الفصل الأول

التعريف بالقطر البحري

إنّ التعريف بعقد القطر يقتضي منا لبحث في عدة مسائل هامة وعلى النحو التالي:

المبحث الأول: تعريف عقد القطر البحري.

المبحث الثاني: تأريخ ظهور القطر البحري و أهميته.

المبحث الثالث: إلزامية القطر البحري.

المبحث الرابع: خصائص عقد القطر.

المبحث الخامس: التنظيم القانوني لعقد القطر.

المبحث السادس: الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري.

المبحث الأول

تعريف عقد القطر البحري

قطر السفينة هو جرّها أو سحبها بواسطة قاطرة أو قاطرات بحرية^(١)، و يتم القطر بعقد يتعهد فيه مجهز القاطرة مع مجهز السفينة المقطورة على إعداد القاطرة للقيام بعملية القطر لقاء أجر يتم الاتفاق عليه^(٢)، كما يعرف عقد القطر بأنه عقد يلتزم بمقتضاه مالك السفينة بجر سفينة مملوكة لآخر نظير أجر متفق عليه^(٣)، كما عرفه البعض بأنه الاستعانة بقوة محرّكة

^(١) انظر، د. ثروت عبد الرحيم ، شرح القانون البحري السعودي ، عمادة شؤون المكتبات، جامعة الملك سعود ، الرياض ١٩٨٥، ص١٣٧.

^(٢) انظر، د. محمود مختار أحمد بريري ، قانون التجارة البحرية ، دار النهضة العربية، القاهرة ، ١٩٩٩ ، ص٢٨٢، بند ٤٩٩.

^(٣) ويترتب على هذا التعريف استبعاد عملياً ت قطر المنشآت التي لا تعتبر من قبيل السفن كالمنشآت العائمة المخصصة للخدمة داخل الموانئ من مفهوم القطر البحري كما يستبعد من هذا المفهوم جر الحطام بعد رفعه، كما يستبعد قطر سفينة لأخرى مملوكتين لشخص واحد حيث لا يعدو أن يكون مجرد عملية مادية لا تترتب

خارجية لتغيير مكان شيء لا تتوافر له أو لم تعد تتوافر له الوسائل اللازمة لتحقيق الانتقال المرشود ذاتياً^(٤). فقد يمثل القطر البحري العمل المادي الذي يتم به إنقاذ سفينة معرضة للخطر وذلك بقطرها إلى منطقة آمنة، أو لمساعدة السفن التي تقوم بالمناورات اللازمة لدخول الموانئ أو الخروج منها أو للمرور بالقنوات و في الحالة الأخيرة فإن القوة المحركة للسفينة المقطورة لا تنعدم وإنما يقتصر الأمر على الاستعانة بقوة سفينة القطر المحركة لتوجيهها في تلك المناورات ولكن هذا لا يمنع من أن تقوم السفينة القاطرة بقطر منشآت أخرى لا تمتلك القوة الدافعة فتقوم بنقلها من مكان إلى مكان آخر كما هو الحال عند نقل الصنادل و الموانع و الرافعات .

إن عقد القطر لا يتضمن أي اعتبار خاص للسفينة القاطرة إلا إذا اتفق على ذلك وعادة تكون السفينة القاطرة متخصصة بعمل القطر و تتصف بصغر حجمها نسبياً و بقوة هائلة في آلاتها، ولمجهز السفينة القاطرة توفير أي سفينة من هذا القبيل.

وكما ذكرنا فليق لا يشترط أن تكون السفينة المقطورة قد تعرضت لعطل ما في آلاتها المحركة و إنما قد يكون اللجوء إلى القطر بسبب ضخامة آلات السفينة المقطورة أو لخطرها على سلامة المنشآت الموجودة في ممرات الميناء لاسيما ناقلات النفط و غيرها من السفن التي تنقل المواد الملوثة.

ومن كل ما تقدم لنا أن نعرف عقد القطر البحري بأنه ذلك العقد الذي يبرم بين مجهز السفينة القاطرة و مجهز السفينة المقطورة يتعهد بمقتضاه الأول بإعداد السفينة القاطرة لتكون صالحة للقيام بعملية القطر المتفق عليها و بتنفيذها و ذلك مقابل تعهد الثاني بدفع الأجرة^(٥).

عليها آثار قانونية، أنظر د . هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، ٢٠٠٢، ص ١٢٧، كذلك انظر، د . طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، ٢٠٠٤ ص ١٧٨.

^٤ (أنظر، د. هاني دويدار، المرجع السابق، ص ١٢٦).

^٥ جاء في تعليمات الموانئ العراقية رقم (١) لسنة ١٩٩٨ في المادة (١١٣) منها "١- يقصد بكلمة القطر أية عملية تتعلق بثبيت السفينة أو دفعها أو جذبها أو تحريكها " في حين عرف المشرع العراقي القطر في مشروع قانون التجارة البحرية لسنة ١٩٨٧ في المادة (١٨٠) بأنه " القطر قيام سفينة قاطرة بدفع أو سحب سفينة مقطورة لتسهيل دخولها الميناء أو خروجها منه لقاء اجر متفق عليه " في حين لا نجد هذه النصوص في معظم تشريعات الخليج العربي.

المبحث الثاني

تاريخ ظهور القطر البحري و أهميته

إنّ عقد القطر بصورته الحالية لم يظهر للوجود إلاّ بعد ظهور الآلة البخارية و استخدام المحرك البخاري في تسيير السفن فيظهر الأخير أصبحت عملية القطر صناعة متخصصة تباشرها مؤسسات و شركات تقدم خدماتها بصفة دائمة لقاء أجر يتم الاتفاق عليه، بعد أن كان القطر يتم بطرق بدائية كاستخدام القوارب التي تعتمد على التجديف أو عن طريق الاستعانة بالزوارق الحربية ، وقد كان القطر في بداية ظهوره قاصرا على تقديم المساعدة إلى السفن التي تتعطل في عرض البحر ثم تطور بعد ذلك و امتد إلى مساعدة السفن عند دخول الموانئ أو الخروج منها و تمكينها من الرسو إلى جانب الرصيف بسبب الخشية من إلحاق الضرر بمنشآت الميناء و المنشآت الصغيرة الراسية فيه عندما تكون السفن المقطورة تملك محركات على درجة كبيرة من القوة.

ويتمتع عقد القطر بأهمية بالغة لما يؤدي للملاحة البحرية من خدمات جليلة ذلك انه يوفر للسفن قوة الدفع اللازمة لدخولها للموانئ أو الخروج منها إذا لم يكن باستطاعتها القيام بذلك بالاعتماد على آلاتها المحركة فقط.

وفي عمليات النقل الساحلية يفضل الناقلون تخفيفا من النفقات التي تكبدها السفن أن يتم نقل البضائع إلى صنادل حيث يتم قطر هذه صنادل على هيئة القطار حيث تقوم القاطرة بجرها إلى الجهة المقصودة و تكون غير بعيدة عادة و ذلك للقوة الميكانيكية الكبيرة التي تتوفر للقاطرة. كذلك تظهر أهمية القطر البحري في حالة تعرض سفينة ما إلى خطر م حرق كا لحريق أو تعطل آلاتها المحركة حيث يعمل القاطرة على جرها إلى بحر الأمان و نقاذها من الغرق.

وفي هذه الحالة الأخيرة التي ذكرنا ها قد لا يعتبر البعض إن هذه من حالات القطر العادية عندما تقوم السفينة القاطرة بتقديم خدمة لسفينة أو عائمة في ظروف غير اعتيادية بل هو من قبيل المساعدة البحرية و هذا ما سنناقشه في مكان آخر من هذا البحث.

المبحث الثالث

إلزامية عقد القطر

يقع القطر عادة بالقرب من الموانئ أو الشواطئ ، إلا إنه قد يحصل في عرض البحر، والقطر في عرض البحر حر من كل قيد أو شرط و ذلك تطبيقاً لمبدأ حرية الملاحة البحرية على خلاف الأمر في المياه الإقليمية حيث يخضع القطر لقانون الدولة التي يقع في إقليمها .

الأصل أن اللجوء إلى القطر البحري أمر اختياري للسفن المقطورة حسب ما تحدده في ضوء احتياجها لهذه الخدمة، و لكن تحرص غالبية التشريعات على تقرير مبدأ القطر الإلزامي والذي يعدّ من أهم المبادئ الأساسية التي يقوم عليها نظام القطر، وحكمة الأخذ بنظام القطر الإلزامي تتمثل في مصلحة السفينة المقطورة فضلاً عن مصلحة الميناء ذاته لكي لا ترتطم السفن بمبانيه أو بسفن أخرى فتتعطل الملاحة كذلك تتمثل الحكمة في مصلحة الخزائنة العامة لأن القطر ليس مجانياً بل تتقاضى عنه سلطة الميناء أجوراً، و يستوي في كون القطر إجبارياً أن تكون السفينة المقطورة وطنية أو أجنبية و يستوي أن تكون سفينة صيد أو سفينة نزهة أو سفينة تجارية باعتبار إن المخاطر واحدة لا تختلف باختلاف جنسية السفينة أو طبيعة نشاطها ، لذلك تقرر اللجوء إليه في المياه الساحلية وفي الموانئ و الممرات الخطرة^(٦).

وتبقى صفة العقد قائمة حتى وإن كان القطر إجبارياً وهذا ما يشير إلى إنه لا يوجد تلازم بين القطر و عطل السفينة المقطورة فقد يكون الأمر راجعاً إلى ضخامة آلات الأخيرة وخطرها على سلامة المنشآت الموجودة في ممرات الميناء لاسيما السفن الكبيرة التي تنقل مواد ملوثة كناقلات البترول وغيرها^(٧).

إنّ مبدأ إلزامية القطر يقودنا إلى مبدأ آخر هو مبدأ احتكار مباشرة عقد القطر من قبل الدولة إذا كان القطر داخل الموانئ حيث تقتصر بعض الدول مباشرة عملية القطر البحري على سفنها الوطنية.

^(٦) أنظر، محمد بهجت قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، دار النهضة العربية، القاهرة ٢٠٠٤-٢٠٠٥ ، ص٢٣٣، و هذا ما قرره المشرع المصري في موانئ الدخيلة و الإسكندرية و دمياط إذا زادت حمولة عن ألفين طن، أنظر، المادة العاشرة من القانون رقم (٤) لسنة ١٩٨٦ الخاص بتنظيم الإرشاد في ميناء دمياط و المادة التاسعة من القانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٨٩ الخاص بتنظيم الإرشاد في مينائي الإسكندرية و الدخيلة.
^(٧) أنظر، د. طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص١٧٩، د. محمود سمير الشراوي، القانون البحري، ط٤، دار النهضة العربية، القاهرة ١٩٩٣، ص٥٨١.

فقد نص المشرّع العراقي في المادة (١١٤) من تعليمات الموانئ رقم (١) لسنة ١٩٩٨ على أنه "فيما عدا حالات الطوارئ لا يجوز إجراء عملية قطر السفن داخل الميناء إلا بواسطة ساحبة تؤجرها سلطة الميناء لهذا الغرض بموجب أحكام هذه المادة و تدفع أجور هذه العملية بموجب الفئات المبينة في تعريفه أجور الموانئ"^(٨)، وكذلك قصر المشرّع اللبناني في المادة (٤) من قانونه البحري قطر السفن في دخولها للموانئ وخروجها منها على السفن اللبنانية^(٩).

وقد ورد في المادة (٨) من قانون التجارة البحرية المصري (أن المشرّع المصري قصر القيام بعمليات القطر في المياه الإقليمية المصرية على السفن المتمتعة بالجنسية المصرية ومع ذلك تجيز هذه المادة للوزير المختص (وزير النقل و المواصلات) الترخيص للسفن التي تحمل جنسية أجنبية في القيام على سبيل الاستثناء لمدة زمنية محددة بعمليات القطر في المياه المصرية، و قد حظر القانون على الأجانب العمل على سفينة تقوم بالقطر في الموانئ المصرية إلا بترخيص من الإدارة البحرية المختصة كذلك جاء في قانون التجارة البحرية الأردني في المادة (٦) منه " للسفن الأردنية وحدها حق الصيد على السواحل و حق الملاحة التجارية الساحلية بين الشواطئ الأردنية و قطر السفن في دخولها إلى هذه الشواطئ و خروجها منها " ، و قصر المشرّع البحريني أيضا عملية القطر على السفن البحرينية حيث جاء في المادة (٤) من القانون البحري البحريني رقم (٢٣) لسنة ١٩٨٢ ما يلي " يقتصر الصيد و النزهة في البحر الإقليمي و القطر و الإرشاد في موانئ الدولة و كذلك الملاحة الساحلية بين موانئها على السفن التي تتمتع بالجنسية البحرينية و يجوز بقرار من الوزير المختص الترخيص للسفن التي تحمل جنسية أجنبية بالقيام بعمل أو أكثر من الأعمال المذكورة .."

^(٨) وجاء في المادة (٧) من مشروع قانون التجارة البحرية العراقي بأنه " يقتصر سحب السفن و الإرشاد و الملاحة الساحلية في المياه الإقليمية العراقية على السفن و للجهة المختصة أن تجيز للسفن العربية و الأجنبية القيام بعمل أو أكثر من الأعمال المذكورة في هذه المادة".

^(٩) نقلا عن د. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩١، ص ٣١٨

المبحث الرابع

خصائص عقد القطر البحري

يتميز عقد القطر البحري بعدد من الخصائص التي ربما يشترك فيها مع بعض العقود البحرية الأخرى، وهذه الخصائص هي:-

أولاً:- عقد القطر البحري عقد رضائي

إنّ عقد القطر البحري يتكون من تقابل إرادتين فلا تشترط شكلية معينة لان عقاده وإنما يكفي توافر الإيجاب والقبول ، إذ غالباً ما يصدر الإيجاب عن السفينة طالبة القطر وهي في عرض البحر يقابله القبول الصادر عن السفينة القاطرة دون حاجة لاتخاذ أي إجراء شكلي آخر^(١٠).

ولأن عقد القطر البحري قد يتضمن شروطاً خاصة لتنفيذه أو لتنظيم المسؤوليات الناشئة عنه فمن الممكن إدراج هذه الشروط في إيصالات القطر أو الفواتير الخاصة به.

كما لا تلزم الكتابة لإثباته فيمكن إثباته بكافة وسائل الإثبات^(١١).

ثانياً: عقد القطر البحري عقد معاوضة

وفيه يأخذ كل متعاقد مقابلاً لما يعطي إذ إنّ كلاً من مالك السفينة القاطرة و مالك السفينة المقطورة ينتظر مقابلاً لما يتقدم و ذلك لان عقد القطر يعد من المشروعات ذات الطابع الرأسمالي التي تهدف إلى تحقيق الربح من وراء تقديم خدمات القطر.

وتختلف طريقة تحديد أجور القطر البحري بحسب ما إذا كان القائم عليها شخصاً عام أو شخصاً خاصاً وعلى حسب الخدمة المقابلة للأجر سواء أكانت عملية القطر من أجل تنفيذ المناورات اللازمة لدخول الميناء أو الخروج منه أو إذا كانت من أجل قطر سفينة في أعالي البحار، فقد تقوم السلطات العامة (دائرة الموانئ مثلاً) بتحديد تعريف القطر في الفرص الأولى في حين يتولى الاتفاق تحديد الأجر في الفرص الثاني ، مع ملاحظة وجوب التمييز بين أجرة القطر و الأجرة التي تدفع للسفينة القاطرة مقابل تقديمها خدمات استثنائية للسفينة المقطورة إذ تعد الأخيرة بمثابة مكافأة المساعدة و الإنقاذ.

^{١٠} أنظر، د. محمد بهجت قايد، المرجع السابق، ص ٢٣٣.

^{١١} (و قد ذكر المشرع المصري حالة واحدة لاستلزام الكتابة هي حالة الاتفاق على تغيير متولي مسؤولية إدارة عملية القطر وهذا ما جاء في الفقرة (٢) من المادة (٢٧٩) من قانون التجارة البحرية المصري المشار إليه سابقاً.

ثالثاً: عقد القطر عقد ملزم لجانبين

إذ إنه يُنشئ التزامات متبادلة في ذمة طرفيه، فمجهز السفينة القاطرة يلتزم بتقديم سفينة صالحة للملاحة - مع مراعاة إن العقد لا يحتوي عادة على اعتبار خاص لسفينة القطر فيجوز بالتالي لمجهز القطر توفير إي سفينة مملوكة له لتنفيذ عقد القطر - و تنفيذ العملية المتفق عليها وفق الأصول المرعية و يلتزم مالك السفينة المقطورة بدفع الأجرة المتفق عليها للقاطرة فضلاً عن دفع كامل المبالغ الإضافية التي تقتضيها ظروف تنفيذ عملية القطر فضلاً عن التزامه بتسهيل مهمة سفينة القطر كالإدلاء بكافة المعلومات المتعلقة بالسفينة المقطورة اللازمة لحسن تنفيذ عملية القطر^(١٢).

ويبدأ تنفيذ هذه الالتزامات من قبل مجهز القاطرة بتولي ربط السفينة المقطورة بسفينة القطر بحبال يقدمها مجهز سفينة القطر^(١٣).

وعلى وفق ما ورد في بعض النصوص القانونية التي تفرض على كل ربان دون أدنى تمييز لطبيعة السفن التي يقودها أن يبادر إلى إنقاذ كل شيء يوجد في البحر ويكون معرضاً لخطر الهلاك، فإننا لا نجد حرجاً في أن يكون من حق مالك السفينة القاطرة ترك قطر السفينة المقطورة إذا ما وجدت سفينة أخرى معرضة للخطر ولكن بشرط إلا يترتب على ذلك (أي ترك السفينة المقطورة) تعرض الأخيرة إلى خطر جدي وحقيقي.

رابعاً: عقد القطر البحري عقد تجاري

يُعَدّ عقد القطر البحري عقد تجاري في الكثير من القوانين^(١٤) لأنه يدخل ضمن الأعمال التجارية التي تتعلق بممارسة الملاحة البحرية فإنه يعد تجاري بالنسبة لمجهز السفينة القاطرة سواء لأنه يبتغي الربح من وراء قيامه بعملية القطر أو لأنه نص على ذلك في القانون صراحة، و أما بالنسبة لمجهز السفينة المقطورة فليجوز عمل تجاري إذا كان تاجراً أو كان القطر يدخل بالنسبة له في نطاق الأعمال التجارية وفقاً لنظرية التبعية.

^(١٢) أنظر، د. محمد بهجت قايد، المرجع السابق، ص ٢٣٤.

^(١٣) وتشترط بعض الدول أن تقوم السفينة المقطورة بتقديم حبال القطر وذلك لأن هذه الحبال يجب أن تلاءم حجم ووزن السفينة المقطورة. انظر، تعليمات الموانئ والمرافئ والمناظر السعودي حيث جاء في المادة (١/٣/٤) " تقوم السفينة أو الأجسام التي يتم قطرها بتوفير حبال قطر جيدة و بطول كاف لسلامة عملية القطر".

^(١٤) أنظر، المادة السادسة من قانون التجارة المصري رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩.

أمّا إذا كانت السفينة المقطورة لا تقوم بأعمال تجارية كما لو كانت سفينة معدة للاكتشافات والأبحاث العلمية أو كانت من سفن الملاحة الحربية أو النزهة فإن العمل لا يع د تجاري بالنسبة لمالكها و إنما يكون العقد مختلطاً في هذه الحالة.

وتجدر الإشارة إلى إن كون العقد (عقد القطر) تجارياً لكلا المتعاقدين أو كونه عقداً مختلطاً سوف يسهل في تعيين المحكمة المختصة بنظر النزاع الناشئ عن تطبيق عقد القطر كذلك في تحديد و سائل الإثبات التي تختلف حسبما إذا كان العقد تجارياً أو مدنياً أو مختلطاً^(١٥).

وتجدر الإشارة إلى إن القطر لا يعد من العقود التجارية في القانون العراقي لأنه غير وارد ضمن التعداد الحصري للأعمال التجارية المنصوص عليها في المادة (٥) من قانون التجارة رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٤.

فضلاً عن ذلك لا يمكن اعتبار القطر عقد تجارياً بالتبعية أو عقداً مختلطاً وذلك لأن المشرّع العراقي لم يشأ أن يأخذ بنظرية الأعمال التجارية التبعية التي تجعل بعض الأعمال التي يقوم بها التاجر و المرتبطة بتجارته عملاً تجارياً.^(١٦)

خامساً: عقد القطر البحري من عقود القانون الخاص

ذكرنا إنّه في بعض الحالات قد تتولى سلطات الموانئ إدارة عملية القطر إذا كان لتسهيل دخول السفن المقطورة إلى الموانئ أو الخروج منها أو المرور بالقنوات ، وإن هذه السلطات تجعل في بعض الأحيان القطر إجبارياً و تحدد تعريفه خاصة له إلا إنّه وعلى الرغم من ذلك كله لا يعد هذا العقد من عقود القانون العام لأنّه لا يهدف إلى تحقيق خدمة عامة و لا يتضمن شروطاً غير مألوفة في عقود القانون الخاص.^(١٧)

وأخيراً فليقّ عقد القطر البحري يعد عقداً فورياً وليس عقداً زمنياً ذلك إن الاتفاق يتم لقطر سفينة أو منشأة عائمة وينفذ بلا توقف.^(١٨)

^(١٥) أنظر، د. كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية والمرشد ومجهز القطر في قانون التجارة البحرية رقم (٨)

لسنة ١٩٩٠، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٤، ص ٢٩٦

^(١٦) انظر، الأسباب الموجبة لقانون التجارة العراقي رقم (٣٠) لسنة ١٩٨٤.

^(١٧) أنظر، د. محمد بهجت قايد، المرجع السابق، ص ٢٩٦.

^(١٨) أنظر، د. كمال حمدي، المرجع السابق، ص ٢٩٦.

المبحث الخامس

التنظيم القانوني للقطر البحري

إنّ التنظيم القانوني لعقد القطر يعد حديث نسبيًا إذا ما قارناه بالعقود البحرية الأخرى و التي تم تنظيمها قانونيًا منذ سنين بعيدة فقد ظل عقد القطر البحري من دون أي تنظيم قانوني خاص به وإنّما كان يخضع لاتفاق الأطراف المتعاقدة، وكان القضاء البحري يعتمد في فض المنازعات الناشئة عن تنفيذ عقد القطر على القواعد العامة المتعارف عليها دون أن يعتمد على مواد قانونية متخصصة تنظم عملية القطر، وكانت أولى الخطوات ما قام بها المشرّع الفرنسي عندما وضع القانون الخاص بالتجهيز والبيوع البحرية الصادر في (١٩٦٩/١/٣) فقد عالج في مواده (٢٦-٣٠) عمليات القطر، وقد استلهم المشرّع الفرنسي في صياغة المواد القانونية المتعلقة بالقطر الحلول القضائية التي أعتمدها القضاء الفرنسي فيما عرض عليه من قضايا تتعلق بعقد القطر.

وقد عالج المشرّع العراقي القطر البحري في قانون الموانئ رقم (٢١) لسنة ١٩٩٥ و تعليماته رقم (١) لسنة ١٩٩٨ في المواد ١١٣ - ١٢٠.

كما عالج قانون التجارة البحرينية البحريني رقم (٢٣) لسنة ١٩٨٢ عقد القطر في المادتين (١٨٥، ١٨٦).

كما عالج القانون البحري العماني رقم ٣٥ لسنة ١٩٨١ القطر البحري في المادتين (٢٨١، ٢٨٠) ونظم المشرّع المصري أحكام القطر البحري في قانون التجارة البحرية رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ في المواد (٢٧٩، ٢٨٠، ٢٨١). كذلك عالج المشرّع القطري في قانون التجارة البحرية رقم (١٥) لسنة ١٩٨٠ القطر في المواد (١٨٤، ١٨٥) وعلى غرار فعل المشرّع الكويتي في قانون التجارة البحرية رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠ حيث عالج في المواد (٢١٦، ٢١٧) كذلك المشرّع الأردني في قانون التجارة البحرية رقم (١٢) لسنة ١٩٧٢ في المادة ٢٣٥ وغيره الكثير من التشريعات البحرية والتي يلاحظ على أغليبيتها (خاصة تشريعات دول الخليج العربي) تشابه الأحكام القانونية المنظمة لعملية القطر.

ويلاحظ على غالبية الأحكام التي وضعها المشرعون لتنظيم عملية القطر أنّها أحكام مكملة وليست أحكاماً أمرة والمساحة الكبيرة من هذا العقد يتحكم فيها اتفاق الطرفين وعند عدم الاتفاق فليجّ يرجع إلى النظام القانوني الاحتياطي الذي وضعه المشرعون البحرينيون.

المبحث الخامس

الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري

من اللافت للانتباه إن عقد القطر لم يأخذ حظه من الدراسة والتمحيص من قبل فقهاء وشرّاح القانون البحري وظلت مسألة تحديد طبيعته القانونية مسألة خلافية أثارت وتشير الكثير من الجدل القانوني بين فقهاء وشرّاح القانون وعلى الرغم من احتدم النقاش وطول الخلاف في تحديد التكييف القانوني الصحيح لعقد القطر البحري وعلى الرغم من ذلك لم يتم التوصل إلى رأي قاطع حول الطبيعة القانونية لهذا العقد، ومما ساعد على هذا الأمر إن تنفيذ العقد والآثار المترتبة عليه تختلف باختلاف مضمون عقد القطر، فتارة نرى إن عقد القطر ينص على قطر عائمات (كالمواعين والصنادل) لا تملك قوة دافعة محركة وينقلها من مكان إلى آخر، وتارة ينص على تعويم سفينة جنحت إلى جانب الصخور مع بقاء محركاتها تعمل، وتارة ينص على جر سفينة داخل قنوات خطيرة مع إيقاف محركاتها.

وباختلاف العقد تختلف الآثار والمسؤولية المترتبة عليه، فقد يتولى ربان القاطرة القيادة وقد يتولى ربان المقطورة ذلك وقد يتشارك كلاهما في هذه المسألة وفي كل فرض تختلف المسؤولية المترتبة نتيجة تنفيذ عقد القطر .

وبسبب هذه الفروض المتقدمة أصبح من الصعب وضع تكييف قانوني محدد لعقد القطر البحري وبقي القائمون على تنفيذ القانون وتطبيقه على النزاعات الناشئة بسبب عقد القطر يحاولون في كل حالة تعرض عليهم أن يدرجوه ضمن عقد ما من العقود المسماة التي وجدت مكانها في ظل قواعد القانون الخاص دون الإلغيات إلى مسألة إنّه ربما يكون عقداً جديداً مختلفاً عن غيره من العقود المعروفة وهو بحاجة إلى تنظيم قانوني خاص به لاسيما وأنه عقد يتميز بأدوات معينة لتنفيذه (قاطرة ومقطورة) ومجال معين للتنفيذ (البحر).

وتجدر الإشارة إلى إن تحديد التكييف القانوني الدقيق لعقد القطر له أهمية كبرى في تحديد على من تقع المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن تنفيذه خاصة بعد أن تدخل المشرّع ون في مختلف الدول لحظر شرط الإعفاء من المسؤولية في عقود النقل، وبالتالي أصبح من الضروري تحديد الطبيعة القانونية لعقد القطر التي دأب المتعاملون به على تضمينه شروط الإعفاء من المسؤولية أو تحديدها.^(١٩)

وبناءً على ما تقدم فإن الأحكام القانونية المطبقة تختلف باختلاف التكييف القانوني لعقد القطر، فإذا قلنا إن عقد القطر عقد نقل بحري فمعنى ذلك أنه ينبغي تطبيق الأحكام الخاصة بعقود النقل عليه من حيث إن التزام الناقل بنتيجة و بطلان شرط الإعفاء من المسؤولية و تحديدها إذا ما وجدت، أما إذا قلنا إن عقد القطر هو عقد عمل فإنه يكون لربان السفينة القاطرة الحماية المقررة للعامل في قانون العمل.

وفي الواقع العملي نجد إن القضاء البحري إذا ما عرضت عليه مسألة لبيان حكمه فيها فيما يتعلق بتحديد المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن تنفيذ عقد القطر لا يؤسس حكمه على تكييف قانوني مسبق وإنما يؤسس الحكم على شروط عقد القطر و على ما تضمنه من أحكام تنظم المسؤولية الناتجة عن تنفيذه وما تثبته الوقائع الشاهدة على تنفيذ العقد.^(٢٠) ومن أهم الآراء التي قيلت بصدد بيان التكييف القانوني لعقد القطر البحري هي :-
أولاً/ عقد القطر البحري عقد نقل :

يرى البعض إن عقد القطر هو عقد نقل . ويتجسد ذلك بقيام السفينة القاطرة بتغيير مكان السفينة المقطورة من خلال جرّها أو سحبها ، ذلك إنّه لا يستوجب لنقل الأشياء حملها لغرض تغيير مكانها وإنما يكفي جرّها من مكان لآخر خاصة إذا كانت السفينة القاطرة تهدف إلى جرّ مواعين أو منشآت ليست لها قوة دفع خاصة .^(٢١) وهو بهذا العمل يشبه حالة قيام قاطرة السكك الحديدية بجر عربات البضائع والركاب وهذا ما يدعو البعض للقول إنّه عقد نقل بحري بمفهومه الخاص^(٢٢).

والهدف من هذا التكييف هو الوصول إلى تقرير مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق السفينة المقطورة أثناء عملية القطر باعتباره ملتزماً بتحقيق نتيجة كذلك تقرير بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية .

والانتقاد الذي يوجه إلى هذا التكييف أنه في عملية القطر قد يكون العقد لجر أو قطر سفينة أخرى تملك قوى دافعة محرّكة وهذه لا تكون في حالة سكون كما هو الحال للبضائع (المواعين والصنادل في الحالة الأولى) وإنما تتدخل السفينة المقطورة في تنفيذ عملية النقل^(٢٣).

كذلك الحال إذا كان عقد القطر لمساعدة السفينة للتراكي على الرصيف فلا يمكن القول إن العقد هنا عقد نقل لأنّه سوف يخرج عن كونه عملية نقل الشيء أو الشخص من مكان إلى آخر وإنما نقل من نقطة لأخرى في المكان ذاته^(٢٤) .

ثانياً/ عقد القطر البحري عقد عمل :

يكيف البعض هذا العقد بأنّ عقد عمل وذلك عندما يكون طاقم السفينة المقطورة مهيمناً على عملية القطر ويكون طاقم السفينة القاطرة تابعاً لمجهز السفينة المقطورة (رب العمل) وهذا ما يفسر مسؤولية مجهزة السفينة المقطورة عن الأخطاء التي تقع من قبل السفينة القاطرة ، والانتقاد الذي يوجه لهذا التكييف أن العامل في عقد العمل يقدم عمله فقط في حين إنّ مجهزة القطر يقدم القاطرة التي هي آلة فنية باهظة الثمن بالإضافة إلى إنّ في بعض الفروض قد يدير أو يشارك في إدارة عملية القطر خاصة عندما تكون عملية القطر مسألة فنية متخصصة .

ثالثاً/ عقد القطر البحري عقد مقاوله :

يذهب جانب من الفقه إلى تكييف عملية القطر بأنّها عقد مقاوله ، أي أن مجهزة القاطرة هو مقاول يقدّم عملاً لحساب ربّ العمل يتمثل بوضع السفينة القاطرة قوة محرركاتها في الجر تحت تصرف السفينة المقطورة ووفقاً لهذا التكييف يتمتع مجهزة القاطرة بحرية واستقلال في تنفيذ عملية القطر فضلاً عن ذلك لا يلتزم الأخير بتحقيق نتيجة وإنما يبذل عناية ولا تتحقق مسؤوليته إلاّ عندما يثبت تقصيره وعدم تقديمه عناية الرجل المعتاد أثناء عمله^(٢٥) .

ويوجه الانتقاد لهذا التكييف بأنه ليس عقد مقاوله وذلك لأن ربّ العمل (مجهزة السفينة المقطورة) في بعض الفروض قد يوجه أوامر معينة لمجهزة السفينة القاطرة يطلب منه التوجه لمكان دون آخر أو التقدم أو التأخر أو غيرها مما يعني إنّ (أي رب العمل) يتمتع بحرية لا تصادفها في عقد المقاوله^(٢٦) ناهيك عن الحالات التي يستأثر هو فيها بإدارة العملية بكاملها دون أن يسمح لمجهزة القاطرة بالتدخل فيها .

رابعاً/ عقد القطر البحري عقد مساعدة وإنقاذ :

ينطبق هذا التكييف بصورة تامة في حالة قيام سفينة القطر بسحب سفينة في موقف خطر كما لو توقفت محرركاتها فجأة وهي في عرض البحر وأصبحت موشكة على الغرق ، حيث يستخدم القطر هنا لمساعدة سفينة في حالة خطر الهلاك^(٢٧) ، حيث يتحول عقد القطر هنا إلى عقد مساعدة وإنقاذ وتطبق أحكام الأخير إذا ما نشأت منازعات عرضت أمام القضاء ولا يشترط لاعتبار القطر إنقاذاً بحرياً أن يكون الخطر حالاً بل يكفي أن يكون محتمل الوقوع ، وهو أمر متروك لتقدير القضاء وبالتالي فإذا ما كانت هناك سفينة معرضة للهلاك بسبب هياج البحر واضطراب الجو أو هجر طاقمها لها وقامت سفينة القطر بعملية تعويمها عن طريق قطرها فسوف يعد هذا القطر إنقاذاً بحرياً .

ويحبذ تجهزو السفن القاطرة اعتبار عقد القطر في هذه الحالة مساعدة وإنقاذ وذلك لأنه يعني زيادة كبيرة في الأجر المتفق عليه لأن أسس تقدير المكافأة تختلف عن أسس تقدير اجر القطر في حالة عدم الاتفاق عليها^(٢٨).

- ويشترط القضاء شروطاً معينة لكي يعد العقد إنقاذاً بحرياً وليس قطراً وهذه الشروط هي:-
- ١- وجود خطر حقيقي يهدد المقطورة . سواء أكان الخطر حالاً أو محتمل الوقوع .
 - ٢- أن يكون الخطر قد تزايد بالنسبة للسفينة القاطرة .
 - ٣- أن تكون الأعباء الملقاة على عاتق السفينة القاطرة أكثر من الأعباء الملقاة عليها بموجب عقد القطر .

ومعنى الشرط الأخير هو حدوث أي حادث قاهر يجعل تنفيذ عقد القطر مستحيلاً ، مثال ذلك فقد تؤدي العاصفة الهوجاء إلى فصل السفينة القاطرة عن السفينة المقطورة ووضعها كلاهما في حالة خطر، بحيث أن قيام السفينة القاطرة بخدمات للسفينة المقطورة سيعرضها لمخاطر لا تدخل ضمن التنفيذ العادي لعقد القطر وبالتالي ستكون الخدمات المقدمة خدمات استثنائية وعليه تستحق القاطرة مكافأة المساعدة^(٢٩).

كذلك الحكم إذا حصل انفجار أو حريق على ظهر السفينة المقطورة ينشئ في الحال خطراً غير متوقع من قبل الطرفين بحيث يؤدي بالقاطرة إلى تقديم مساعدة حقيقية للسفينة المقطورة .

لكن قد يحدث إن عقد القطر لم يبرم بعد بين السفينتين القاطرة والمقطورة وتكون هناك حوادث خطيرة غير متوقعة كما لو قامت سفينة بالنداء على سفينة أخ رى في عرض البحر لقطرها ، فإذا اشترطت السفينة المستغيثة إن المعونة المطلوبة هي القطر فقط فأنا نكون بصدد مجرد عقد قطر ولا يكون للقاطرة الحق في أية مكافأة للمساعدة إلا إذا قدمت خدمات استثنائية .

إلا أنه إذا لم يتفق على شيء فليق وضع السفينة المقطورة سوف يحدد طبيعة الخدمات التي تقدمها لها السفينة القاطرة سواء كانت خدمات قطر أو خدمات مساعدة .

وقد ذكرت معاهدة بروكسل^(٣٠) حالة إذا ما كانت السفينة القاطرة قد تسببت هي بخطئها في وقوع السفينة المقطورة في وضع خطر مما استدعى الاستعانة بخدمات مساعدة وإنقاذ قدمتها لها السفينة القاطرة وستحقق عنها مكافأة مساعدة وإنقاذ فهنا يمكن إجراء المقاصد ما بين دين السفينة القاطرة المتمثل بمكافأة المساعدة والإنقاذ وبين دين السفينة المقطورة المتمثل بالتعويض بما لحقها من ضرر بسبب السفينة القاطرة^(٣١).

خامساً/ عقد القطر البحري عقد أيجار :

وهناك من يعد عقد القطر عقد إيجار للقاطرة، وهذا التكييف يبدو أقرب إلى اتفاق الطرفين فمجهز القاطرة يضع كل إمكانياته تحت تصرف مجهزة المقطورة دون أن يضمن له نجاح العملية و في هذا الفرض لا تسأل السفينة القاطرة عما لحق السفينة المقطورة أو منشآت الهيئات من أضرار إلا عند ثبوت صدور خطأ جسيم من السفينة القاطرة في أداء مهمة القطر أما إذا كانت هذه الأخيرة قد قامت بمهمتها وفقاً للأصول المرعية في أداء هذه المهمة فلا تقع مسؤولية عليه وتقع مسؤولية إصلاح ما حدث من أضرار للغير على عاتق السفينة المقطورة^(٣٢).

والانتقاد الذي يوجه لهذا التكييف، هو إن في عقد القطر يتدخل مجهزة القاطرة في بعض الفروض بإدارة عملية القطر والمشاركة فيها دون أن يقتصر عمله على تقديم القاطرة فحسب وهذا ما لا يتوفر في عقد الإيجار والرأي الراجح لدينا إن عقد القطر هو عقد مستقل بذاته له أحكامه الخاصة ومن غير الصحيح أن نخضعه لأحكام عقود القانون الخاص الأخرى ووضعه في قالبها وإنما ينبغي أن تكون له أحكامه الخاصة التي تتناسب مع طبيعته الجديدة.

الفصل الثاني

الالتزامات الناشئة عن عقد القطر

كما ذكرنا سابقاً إن عقد القطر البحري عقد ملزم للجانبين يفرض التزامات متقابلة على عاتق طرفيه ففي ظل هذا العقد توجد التزامات تقع على عاتق مجهزة السفينة القاطرة والتزامات تقع على عاتق مجهزة السفينة المقطورة وهذا ما سنلقي عليه الضوء في المبحثين الآتيين :-

المبحث الأول

التزامات مجهزة السفينة القاطرة

هناك التزامان يجب أن يقوم بها مجهزة القاطرة وهما :-
أولاً: تقديم السفينة القاطرة مع معداتها وطاقمها :-
يلتزم مجهزة القاطرة بتقديم سفينة القطر المتفق عليها سواء أكان الاتفاق يتعلق بسفينة معينة بذاتها أو يتعلق بسفينة من نوع معين ويجب أن تكون القاطرة صالحة للاستعمال ولتحقيق الغرض المنشود من عقد القطر، وعلى حسب ما هو متفق عليه بين الأطراف ويعد وجود الطاقم وسائر المعدات الأخرى من حبال مناسبة للعملية سواء من حيث الطول أو تحمل وزن معين أو طقس معين أو متوقع من ضمن تقديم سفينة صالحة لعملية القطر .

وسواء كان عقد القطر قد تم تكييفه على إنّه عقد نقل أو غيره فيجب تنفيذ هذا الالتزام ذلك أن تنفيذ هذا الالتزام لا يخل بأيّ تكييف وإنّها يؤكد مقتضاه فلو قلنا إنّ عقد القطر هو عقد نقل فهذا يعني إن على مجهر القطر (الناقل) أن يقدم سفينة صالحة للملاحة كذلك الحال إذا كان عقد مقاولة فليّن يقع على عاتق المقاول استخدام الأدوات المناسبة للعمل المتفق عليه وهذا ما ينطبق على القول أن عقد القطر هو عقد عمل .

ثانياً: تنفيذ مهمة القطر حسب الأصول المرعية

تختلف طبيعة مهمة القطر حسب الاتفاق المبرم بين مجهر القاطرة ومجهر المقطورة ذلك أن عقد القطر قد ينصب على القيام بعملية تراكي (وهو وضع السفينة المقطورة بمحاذاة رصيف الميناء وهنا لا تقوم السفينة المقطورة بأي نشاط خشية على الأرصفة أو السفن الصغيرة من آلاتها الدافعة الكبيرة) أو ينصب على القيام بعملية أبحار (وهو يكون في حالة سحب السفينة المقطورة في عرض البحر أو في الأنهار أو للمرور في داخل الموانئ أو القنوات وهنا قد تتدخل السفينة المقطورة بما لها من مكائن ومعدات للمساعدة في تنفيذ عملية القطر) أو ينصب الاتفاق على التعويم كما هو الحال في جر الصنادل والمواعين أو جر السفن التي جنحت فوق الصخور والشعب المرجانية. وفي كل من الحالات السابقة فإن عملية القطر تتطلب أداءً فنياً معيناً يتناسب مع ما هو مطلوب في عملية القطر. (٣٣) ويجب على مجهر السفينة القاطرة أن يقوم بتنفيذ هذه العملية حسب الأصول المرعية وإنّ العناية التي يجب بذلها هي عناية الرجل المعتاد فيجب عليه أن يلتزم بإتباع الطريق المعتاد في عملية الجر حتى الوصول إلى المنطقة المعينة أو أن يتبع الطريق المتفق عليه أو يتبع اقصر الطرق وأكثرها أمناً كذلك عليه أن ينفذ المهمة في وقت معقول ليجنب السفينة المقطورة أي خسارة قد تلحقها نتيجة إخلالها بالالتزامات التي يودي فيها عنصر الوقت دوراً هاماً.

وهناك بعض الشركات المتخصصة بعملية القطر عادة ما تضمّن عقود القطر شروطاً معينة من أهم هذه الشروط هو احتفاظ السفينة القاطرة بحقها في رفض القيام بعملية القطر إذا ما تبين أن تنفيذ هذه العملية سوف يلحق الضرر بها ويكون تقدير ذلك راجعاً لها وحدها.

كذلك شرط السماح للسفينة القاطرة بالتوقف في أي ميناء أو الدخول في أي مرفأ أو نهر وفي حقها بالرجوع إلى الوراء إذا دعت الحاجة لذلك أو أن لا تستعين بمرشد.

وقد ذكر البعض شرط أن تترك السفينة القاطرة السفينة المقطورة وعدم إكمال عملية القطر إذا ما كانت هناك سفينة أخرى معرضة لخطر الهلاك وهي بحاجة للمساعدة والإنقاذ

بحيث تهب القاطرة لإنقاذها ونحن نرى أن هذا التزاماً قانونياً يجب على السفينة القاطرة القيام به وتنفيذه أكثر من كونه مجرد شرط قد تلجأ له بعض السفن القاطرة ولا تلجأ له الأخرى.

ومن أكثر الشروط شهرة هو شرط الإهمال وهذا الشرط ينص على أن يعفي مجهز القاطرة نفسه من المخاطر التي تترتب على أخطاء محتملة للربان في إدارته القاطرة وهذا طبعاً يطبق بما يتفق مع القواعد العامة المقررة في القانون المدني التي تعطي لمجهز القاطرة هذا الحق فيما عدا حالات الغش أو الخطأ الجسيم الذي يقع من مجهز القاطرة نفسه أما الغش والخطأ الجسيم الذي يقع من الأشخاص الذين يستخدمهم مجهز القاطرة في تنفيذ التزامه فيجوز الاتفاق على الإعفاء منه كذلك قد يشترط مجهز القطر حقه في جواز استبدال القاطرة أو تحويل عقد القطر إلى شركة أخرى.^(٣٤) ويبقى للقضاء المجال الواسع في الحكم بمدى مشروعية هذه الشروط وملائمتها لطبيعة الاتفاق المبرم. ويضيف البعض لالتزامات مجهز السفينة القاطرة تقديم المعلومات اللازمة لإنجاح عملية القطر إذا كان ربان السفينة المقطورة هو من يتولى إدارة وقيادة عملية القطر.

المبحث الثاني

التزامات مجهز المقطورة

إن التزام مجهز القاطرة بتقديم قاطرة صالحة للاستعمال وتنفيذ عمليات القطر وفق الأصول المرعية يقابله التزام مجهز السفينة المقطورة بدفع الأجرة المتفق عليها في عقد القطر وهذه الأجرة تختلف عن أجرة النقل لذلك فإنها لا تخضع للقواعد الخاصة التي تنظمها^(٣٥).

وإن مسألة تحديد أجرة القطر تختلف من حالة لأخرى فإذا كان القطر داخل الموانئ فعادة ما تحدد أجرة القطر على أساس تعريفه محددة من قبل سلطات الموانئ وهذا قد يكون بالساعة الواحدة وذلك وفقاً لقوة السفينة القاطرة وإذا ما كانت السفينة المقطورة تحتاج إلى القطر في ساعات الليل لكي يتجنب ساعات انتظار طويلة فقد تكون الأجرة أكبر من تلك التي تستوفى عندما يكون القطر نهراً^(٣٦).

أما إذا كان القطر خارج الموانئ أو كانت عملية القطر لها طابعاً خاصاً مثل تعويم سفينة جنحت إلى جانب الصخور فإن الأجر يكون محل تفاوض بين الإطراف وهو يحدد أما على أساس الساعة أو بصورة جزافية على حسب الأحوال^(٣٧).

ومتى تحددت أجره القطر في العقد فلا يجوز زيادتها بحجة أن القطر أصبح شاقاً أو أكثر كلفة أو أستهلك وقتاً أطول لشدة هياج البحر أو لغير ذلك من الظروف العصبية التي اجتازها^(٣٨).

وفي حالة عدم تحديد الأجرة سواء على وفق تعريفه معينة أو على حسب الاتفاق بين الأطراف فإين القضاء يتولى تحديدها مسترشداً بالوقائع المشابهة.

وقد يصادف عملية القطر بعض الحوادث التي تجعل من الأجرة غير كافية أو غير ملائمة للجهود التي تبذلها القاطرة فما هو العمل؟ برأينا إذا كان هناك اتفاق يعالج هذه الحالات الطارئة بين طرفي عقد القطر فيطبق هذا الاتفاق وإذا لم يوجد فيصير إلى تطبيق أحكام القواعد العامة.

أن عدم قيام مجهز المقطورة بدفع أجره القطر يترتب عليه أن يكون ديناً في ذمته يكون من حق مجهز القاطرة أن يستوفي أجرته من ثمن السفينة المقطورة ببلعباره ديناً ممتازاً من لمرتبة الثانية يأتي بعد المصاريف القضائية التي أنفقت لبيع السفينة وتوزيع ثمنها وإذا لم يكن المقطور سفينة وإنما كان صنديلاً أو غيره من العائمات فإين الأمر تحكمه قواعد القانون المدني وليس منها امتياز اجر القطر ويبقى إذا اضطر مجهز القطر إلى إنفاق مبالغ لحفظ العائمة المقطورة أو ترميمها كان له امتياز عليها^(٣٩).

ويثور التساؤل حول ما إذا قامت السفينة القاطرة بمساعدة السفينة المقطورة التي هي في حالة خطر أثناء عملية القطر فهل تستحق السفينة القاطرة أجراً إضافياً أو لا تستحق على اعتبار وجود اتفاق سابق ترتبط به القاطرة مع المقطورة؟

للإجابة عن هذا التساؤل ينبغي أن نرقق بين مسألتين يكون مناطهما قيام السفينة القاطرة بتقديم خدمات عادية أو خدمات استثنائية، فإذا قامت السفينة القاطرة بتقديم خدمات استثنائية لا يمكن اعتبارها متممة لعملية القطر فأنها تستحق مكافأة عن هذه المساعدة ولا يكفي القول أن ثمة خطر يحرق بالسفينة المقطورة لاعتبار إن ماتقوم به السفينة القاطرة ارتقاداً بحرياً وإنما يلزم أن يكون ما تقدمه السفينة القاطرة من خدمات هي خدمات استثنائية لاتدخل ضمن التنفيذ العادي لعقد القطر وذلك إن أعمال الإنقاذ العادية تدخل في التزامات السفينة القاطرة^(٤٠).

ولأن عقد القطر لا يلزم السفينة القاطرة بتقديم مثل هذه الخدمات الاستثنائية فأنها - أي القاطرة - تتصرف باعتبارها من الغير ومن ثم تستحق المكافأة.

وفي هذا المجال نص المشرّع العراقي في تعليمات الموانئ رقم (١) لسنة ١٩٩٨ في المادة (١٢٠) منها على ما يأتي:- (لا تشمل أجور القطر أية خدمات إضافية تؤديها الساحبة للسفن الجانحة أو السفن التي تكون في حالة الخطر والحالات الطارئة).

كذلك فقد نص المشرّع المصري في قانون التجارة البحرية الجديد في المادة (٣٠٨) منه على ما يأتي:- (في حالة القطر لا تستحق أي مكافأة أو مصاريف السفينة التي تقوم بهذه العملية من إنقاذ السفينة التي تقطر أو البضائع أو الأشخاص الموجودين عليها إلا إذا قامت السفينة القاطرة بخدمات استثنائية لا تدخل عادة في القطر).

كذلك نص المشرّع السعودي في تعليمات الموانئ على أن (لا تشمل أجور القطر المنصوص عليها في التعرّف على أية خدمات إضافية تؤديها القاطرات للسفن الجانحة أو السفن في حالات الخطر والحالات الطارئة).

ونفس المبدأ قرره المشرّع الأردني في قانون التجارة البحرية الأردني رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ في المادة (٢٥١) إذ جاء فيها (لا يحق أي جعل للسفينة القاطرة عن إسعافها أو إنقاذها المقطورة بها أو لحمولتها ما لم تقم بإعمال خارقة للعادة لا يمكن اعتبارها تنفيذاً لعقد القطر).

وتبنى المشرّع الكويتي نفس التوجه وذلك في قانون التجارة البحرية الكويتي رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠ في المادة (٢٣٧) بقولها (في حالة القطر أو الإرشاد لا تستحق أي مكافأة - السفينة التي تقوم بهذه العملية - عن مساعدة أو إنقاذ السفينة التي تقطرها أو ترشدها أو البضائع الموجودة عليها إلا إذا قامت السفينة القاطرة أو المرشدة بخدمات استثنائية لا تدخل عادة في عمليات القطر والإرشاد).

كذلك المشرّع القطري بقانون التجارة البحرية القطري رقم ١٥ لسنة ١٩٨٠ أقر مسألة عدم استحقاق المكافأة في حالة تقديم الخدمات العادية في المادة (٢٠٠) التي جاء فيها (في حالة القطر أو الإرشاد لا تستحق أي مكافأة للسفينة التي تقوم بهذه العملية عن مساعدة أو إنقاذ السفينة التي تقطرها أو ترشدها أو البضائع الموجودة عليها إلا إذا قامت السفينة القاطرة أو سفينة الإرشاد بخدمات استثنائية لا تدخل عادة في عمليات القطر والإرشاد). وهذا النص مشابه تماماً للنص السابق وكذلك نص المادة (٢٠١) من قانون التجارة البحرية البحريني رقم ٢٣ لسنة ١٩٨٢.

ونرى كذلك اتفاق المشرّع العماني مع من سبقه من مشرعين في إقرار المبدأ المتقدم إذ ضمن قانونه البحري رقم ٣٥ لسنة ١٩٨١ وذلك في المادة (٣٠٥) التي جاء فيها (لاستحق السفينة القاطرة أعمال المساعدة أو الإنقاذ التي تقدمها للسفينة المقطورة أو لحمولتها وذلك استثناء الخدمات الاستثنائية التي تقدمها السفينة القاطرة ولا يمكن اعتبارها ضمن الالتزامات الأصلية بمقتضى عقد القطر).

وان الأحكام السابقة جميعها هي تطبيق لإحكام معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحري الموقعة في بروكسل في ١٩١٠/٩/٢٣ والمعدلة ببروتوكول ١٩٦٧/٥/٢٧. إذ نصت المادة (٤) من المعاهدة المذكورة على الآتي : ((لا يكون للقاطرة الحق في أي اجر عن مساعدة أو إنقاذ السفينة التي تقطرها أو شحنتها إلا إذا أدت تلك القاطرة خدمات استثنائية لا يمكن أن تعد تنفيذاً لعقد القطر)).

الفصل الثالث

المسؤولية في عقد القطر

أن اللجوء للقواعد القانونية التي تنظم المسؤولية الناتجة عن تنفيذ عقد القطر لا يكون إلا بحصول ضرر قد لحق أحد أطراف عقد القطر أو قد يكون من لحوق الضرر هو من الغير كمنشآت الميناء أو السفن الراسية على الرصيف أو زوارق الصيد....الخ.

وان تحديد المسؤولية يجرننا إلى بيان الوقت الذي تنشأ فيه أي وقت تنفيذ عقد القطر، بمعنى آخر متى تبدأ عملية القطر ومتى تنتهي؟

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

إذن تنفيذ عقد القطر يبدأ من الوقت الذي تقوم به السفينة القاطرة بأجراء المناورات للاقتراب من السفينة المقطورة واستقرارها في المكان الذي يمكّن ربان السفينة المقطورة من إعطاء التعليمات للمباشرة بتنفيذ العملية والتي ربما يكون أولها إصدار تعليماته بإلقاء الحبال التي تستعمل بالسحب وربطها بالسفينة المقطورة وتنتهي العملية بإصدار ربان السفينة المقطورة تعليماته بفك الحبال ورفعها من السفينة المقطورة ثم انفصال السفينتين وابتعاد السفينة القاطرة حتى تجاوز المجال الذي تكون فيه تحت تأثير حركات السفينة المقطورة^(٤١) (أي إيجاد مسافة أمان بين السفينتين لتجنب التصادم بينهما).

بناءً على ما تقدم تهض المسؤولية في عقد القطر البحري متى ما كان هناك ضرر ناتج عن تنفيذه، بيد أن السؤال الذي يطرح هنا هو، هل كل ضرر ينتج عن تنفيذ هذا العقد يوجب المسؤولية القانونية عنه؟

المبحث الأول

المسؤولية الناتجة عن تنفيذ عقد القطر (في ظل القانون العراقي)

أن بعض التشريعات البحرية وضعت قواعد تحديد المسؤولية مميزة في ذلك بين أن يقع القطر داخل الموانئ أو خارجها فمثلاً المشرع الفرنسي قد فرق في تحديد المسؤولية في القطر داخل الموانئ أو في خارجها كذلك المشرع المصري، أما المشرع العراقي فقد نص على تحديد المسؤولية داخل الموانئ العراقية فقط دون التطرق إلى القطر خارجها^(٤٢). وقد حصر المشرع العراقي عملية القطر داخل الموانئ وسلطات الموانئ متمثلة بساحباتها وطاقمها، وقد عدّ المشرع العراقي كما سبق واشرنا عقد القطر عقد إيجار ونص على إن عقد الإيجار هذا يبدأ من وقت مغادرة الساحبة القاعدة إلى حين عودتها لها ونظم عملية القطر بأن جعل القاطرة مع طاقمها تحت إشراف وقيادة مجهز السفينة المقطورة أو وكيله أو مستخدميه فعلى طاقم القاطرة التقيد بتوجيهات وتعليمات ربان السفينة المقطورة ويتضح هذا من نص المادة (١١٦) التي جاء فيها (يكون ربان وأفراد الساحبة تحت إشراف المستأجر عند بدء فترة الإيجار ويكونون تحت رقابته أو رقابة وكيله أو مستخدميه ويؤدون أعمالهم حسب توجيههم طيلة تلك الفترة ويعتبر كذلك كل شخص تستخدمه سلطة الميناء يكون على ظهر السفينة).

وهذا الاتجاه من قبل المشرع العراقي (أي جعل السفينة القاطرة تحت قيادة وأشراف السفينة المقطورة) هو برأينا لكي يحصر المسؤولية برقبة مجهز السفينة المقطورة فقد جعل المشرع الإشراف على القاطرة وتوجيه طاقمها لمجهز المقطورة في مقابل تحمل الأخير المسؤولية الناتجة عن تنفيذ عقد القطر ويتضح ذلك بصورة جلية في المواد (١١٧-١١٨) من تعليمات الموانئ المشار إليها سابقاً وذلك بنصها على ما يأتي:-

م (١١٧) (لا تتحمل إدارة الميناء ولا تكون مسؤولة عما ينتج أثناء عملية القطر من أضرار مادية للسفينة أو الساحبة وكذلك الأضرار الجسمانية التي تتجم عن هذه العملية ويتحمل المستأجر ذلك).

م (١١٨) (لا يكون المستأجر مسؤولاً عن أيّ خسارة أو فقدان من أي نوع يحصل لساحبة أو بواسطتها أو عن وفاة أو إصابة طاقم الساحبة مالم ينتج ذلك أثناء القطر ولا يمنع سلطة الميناء من المطالبة بأي حق قانوني ضد المستأجر).

وعلى الرغم من أنه يبدو إن المشرّع قد استثنى بعض الأضرار التي تحدث كالوفاة او الاصابة (الجسمانية) أو فقدان ساحبة أو منشأة بحرية من تحقق مسؤولية المستأجر.

إلا أنّ هذا الاستثناء الظاهري حيث يعود المشرّع ليلقيها ضمن دائرة تنفيذ عقد القطر والذي يكون المستأجر فيها هو المسؤول الأول والأخير عما يتحقق فيها من ضرر وهذا واضح من قول المادة (لايكون المستأجر مسؤولاً..مالم ينتج ذلك اثناء القطر). وبموجب النصوص القانونية المتقدمة فإن المسؤولية الناتجة عن الاضرار المتحققة عن تنفيذ عقد القطر داخل الموانئ العراقية ملقاة بأكملها على عاتق المستأجر أو وكيله أو مستخدميه (مجهز السفينة المقطورة) وذلك لأنهم يتولون مسؤولية ادارة وقيادة الساحبة (سفينة القطر) مع طاقمها من ربان ومستخدمين ويخضع هؤلاء الاخيرون لتوجيهات وتعليمات المستأجر وعليه فاذا ما أعطى المستأجر تعليمات خاطئة أو توجيهات يعوزها التعقل والترث لتتبع عملية القطر واسفر عن تنفيذ هذه التعليمات او تلك التوجيهات اضراراً مادية للسفينة أو الساحبة او غيرها من المنشآت العائمة في الموانئ أو اضراراً جسمانية كما لاصابة ا و الوفاة لاي من طاقم السفينتين، فليق إدارة الميناء لاتتحمل المسؤولية وإنما يكون من حقها أن تطلب التعويض عما لحقها من ضرر وتكون المسؤولية ملقاة بأجمعها على عاتق المستأجر^(٤٣). إلا اذا اثبت السبب الاجنبي طبقاً للقواعد العامة في المسؤولية^(٤٤).

ولا نجد في ظل القانون العراقي مايفيد بإمكانية أن يتفق الطرفان على أن يتحمل ربان السفينة القاطرة مسؤولية إدارة وقيادة عملية القطر وإنما جاء النص قاطعاً بأن يتحمل المستأجر هذا العبء وواضح ان هذه النصوص قاطعة في دلالتها أمره في احكامها وعليه لايجوز الاتفاق على مخالفتها.

واذا ما صدر خطأ عن مجهز السفينة القاطرة ينتج عنه ضرر ما فليق مجهز السفينة المقطورة سوف يكون مسؤولاً. ومن السهل القول إن ذلك تطبيقاً لاحكام المسؤولية التبعية الواردة في الفقرة الثانية من المادة (٢١٩) من القانون المدني العراقي في الحالات التي يكون فيها مجهز السفينة المقطورة هو الحكومة او البلديات او المؤسسات التي تقدم خدمة عامة او الأشخاص الذين يستغلون مؤسسات تجارية او صناعية فقد تكون السفينة المقطورة زورقاً حربياً أو من مراكب الشرطة المائية أو من سفن الملاحة العلمية أو من ناقلات البترول... الخ^(٤٥).

وقد عالج المشرع العراقي المسؤولية الناتجة عن عقد القطر في مشروع قانون التجارة البحرية لسنة ١٩٨٧ بطريقة مغايرة عما وردت في تعليمات الموانئ ونراها تقترب كثيراً من تشريعات دول الخليج العربي المتعلقة بمعالجة هذه المسؤوليات.

فقد قرر المشرع مسؤولية كل من السفينتين القاطرة والمقطورة تبعاً لنظرية الخطأ المشترك وذلك في حالة تحقق أضرارٍ نتيجة تنفيذ عقد القطر تلحق بالغير وتوزع المسؤولية بينهما تبعاً لجسامة الخطأ الذي وقع من كل منهما^(٤٦).

أما في أطار الأضرار التي تلحق إحدى السفينتين دون الأخرى فقد افترض المشرع خطأ السفينة القاطرة عن الأضرار التي تلحق السفينة المقطورة وهذا الخطأ المفترض قابل لاثبات العكس، فإذا اثبت إن مجهز السفينة القاطرة إن الأضرار التي لحقت السفينة المقطورة لم تكن بسبب إدارته للعملية وإنما راجعة للسبب الاجنبي (القوة القاهرة أو الحادث الفجائي) أو راجعة لعب ذاتي في السفينة المقطورة أو لخطأ ربانها.

وقد قرر المشرع مسؤولية السفينة المقطورة عن الأضرار التي لحقت السفينة القاطرة نتيجة تنفيذ عقد القطر اذا كانت السفينة المقطورة هي السبب في إحداث هذه الأضرار^(٤٧).

ومع ذلك فقد قرر المشرع ان الأحكام الواردة اعلاه في المواد (١٨١-١٨٢) من مشروع القانون هي أحكام مكملة لارادة الطرفين وبالتالي فيجوز الاتفاق على مخالفتها وهذا فرق واضح عما جاء في تعليمات الموانئ المشار اليها سابقاً.

المبحث الثاني

المسؤولية الناتجة عن تنفيذ عقد القطر في بعض التشريعات البحرية المقارنة

عالج المشرع المصري أحكام المسؤولية في عقد القطر البحري بتحديد الفرق بين ان يتم القطر داخل الموانئ او ان يتم خارجها وهذا التوجه لا نجده في معظم التشريعات البحرية لدول الخليج العربي وبما فيها التشريع البحري العراقي، حيث نرى إن المشرع المصري قد رتب المسؤولية الناتجة عن عقد القطر في داخل الموانئ على عاتق مجهز السفينة المقطورة إذ يسأل الاخير عن الاضرار الناتجة عن تنفيذ هذا العقد بأعتبره مسؤولاً عن ادارة عملية القطر داخل الميناء. وإن التعليمات الخاصة بادارة عملية القطر تصدر منه ويكون على ربان السفينة القاطرة تنفيذها وهذا لايعني أن يكون الاخير سلبياً وإنما يسأل عن الخطأ في تنفيذ التعليمات ، واذماحدث ضرر سواء للسفينة القاطرة او للغير فإن السفينة المقطورة تكون مسؤولة عن ذلك^(٤٨).

وإن فكرة مسؤولية السفينة المقطورة تقوم على أساس الخطأ المفترض وعليه يتقضي اذا ما أثبت مجهز السفينة المقطورة السبب الاجنبي (القوة القاهرة ، خطأ الغير)^(٤٩) ولا يتقضي عنه المسؤولية باثبات خطأ مجهز السفينة القاطرة وذلك اعمالاً لقواعد المسؤولية التبعية الا في حالة واحدة هي حالة رجوع السفينة القاطرة على السفينة المقطورة عما أصابها من ضرر اثناء عملية القطر اذ السفينة المقطورة في ذلك تركز لنفي مسؤوليتها إلى السبب الاجنبي الذي هو فعل المضرور^(٥٠).

وقد ذكرت الفقرة الثانية من هذه المادة جواز الاتفاق على عكس الحكم الذي جاءت به الفقرة الأولى فيها بشرط أن يكون الاتفاق مكتوباً وذلك لتجنب الجدل في شأن حصوله من عدمه^(٥١). وهذا يدل على ان الاحكام القانونية التي وضعها المشرع المصري هي مجرد نظام احتياطي يلجأ إليه عند عدم الاتفاق وليس هناك ما يمنع من جواز مخالفته لأنّه لا يعدو أن يكون أحكاماً مكملة لإرادة الطرفين.

ويبدو أن المشرع المصري قد ربط المسؤولية بمسألة ادارة عملية القطر فاذا اتفق الطرفان على أن يتولى مجهز القاطرة ادارة عملية القطر فلين الأخير سرف يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تقع نتيجة تنفيذ عملية القطر سواء وقعت للغير أو للسفينة المقطورة ويستطيع نفي المسؤولية عن نفسه بأثبات السبب الأجنبي بما في ذلك خطأ السفينة المقطورة اذ ليس من علاقة تبعية بين السفينتين القاطرة والمقطورة تجعل الأولى مسؤولة عن أعمال الثانية.

وعلى عكس المشرع العراقي فقد نظم المشرع المصري تنفيذ عملية القطر خارج حدود الموانئ المصرية^(٥٢) ووضع أحكامها في قالب المادة (٢٨٠) من القانون المشار إليه سابقاً^(٥٣). ان عبارة (حدود الموانئ) الوارد ذكرها في القانون تخص المنطقة الإرشادية للميناء بمعنى إن تعيينها يرجع إلى سلطات الموانئ وفقاً لما معمول به من ضوابط فنية معتمدة في الموانئ .

والقطر خارج الميناء عادة ما يتم لسبب عدم قدرة السفينة المقطورة على تسيير نفسها بسبب توقف محركاتها لسبب ما ، فأن المسؤولية عن الأضرار التي تحدث اثناء عملية القطر ايأ كانت هذه الأضرار ، تقع على مجهز السفينة القاطرة الأ اذا أثبت الأخير السبب الأجنبي والذي يندرج فيه خطأ السفينة المقطورة .

ويجوز باتفاق صريح تعديل هذه الأحكام ولم يشترط المشرع ان يكون الاتفاق مكتوباً وإنما أكتفى بكونه صريحاً وقاطعاً في دلالاته فيما قصد إليه المتعاقدان فيكفي أن يكون شفويّاً وبعبكسه فأن سوف يفقد أهميته ويطرح جانباً ويصار إلى تطبيق الأحكام القانونية المختصة^(٥٤).

لذلك عالج المشرع السعودي مسألة تحديد المسؤولية عن الأضرار الناتجة من تنفيذ عقد القطر فقد نصت م/٤/٤/١ من قواعد وتعليمات الموانئ^(*) على ان ربان وبخارة القاطرة البحرية التابعة لأدارة الميناء المؤجرة او المستخدمة في قطر سفينة خاضع لأوامر واشراف ربان السفينة أو الوحدة المقطورة ومالكها وبخارتها وذلك لأن السفينة المقطورة قادرة على الأشراف على عملية القطر وكل ما في الأمر ان محركاتها قد توقفت عن الدفع فيقوم ربان السفينة المقطورة أو المرشد بأصدار الأوامر إلى ربان السفينة القاطرة وعلى الأخير تنفيذ الأوامر والتعليمات الصادرة اليه بدقة^(٥٥). وبالتالي فيكون ربان السفينة المقطورة مسؤولاً عن الحوادث التي تقع لسفينته أثناء عملية القطر. وقد استثنى المشرع السعودي من الأضرار التي يتحملها ربان السفينة المقطورة الضرر الذي يلحق القاطرات البحرية اثناء عملية القطر نتيجة لحدوث خطأ عادي على اعتبار ان من واجبات مجهر القاطرة توقعه ومن ثم يتحمل نتائجه ومن مفهوم المخالفة فأنه لو لحقت القاطرات البحرية أضرار نتيجة عقد القطر وكانت نتيجة خطأ جسيم قامت به السفينة المقطورة فأن ربان الأخيرة هو من يتحمل نتائجه^(٥٦).

ولكي تتخلص المؤسسة العامة للموانئ من المسؤولية الناتجة عن الأضرار المتحققة من تنفيذ عملية القطر نجدها قد ضمنت تعليماتها في م /٤/ ٢/٤ حكماً يقضي بالآ تتحمل المؤسسة أثناء عملية القطر أية مسؤولية عن أي ضرر من أي نوع أو خسارة أو فقدان تسببها سفينة القطر أو السفينة المقطورة أو تقع لهما أو لأي طرف ثالث ، كما أنها لا تتحمل مسؤولية أيّة اصابة شخصية أو وفاة ناتجة عن أي سبب من الأسباب ، كما أن ادارة الميناء ليست مسؤولة عن أي تأخير أو إعاقة لسرعة سفينة القطر مهما كان السبب وفي أي مكان^(٥٧).

ويجوز لربان السفينة القاطرة التابعة للميناء إيقاف عملية القطر ، لمنع وقوع أضرار لمرافق الميناء وذلك عندما يتأكد ان تلك العمليات تؤدي إلى وقوع مثل هذه الأضرار أو خسائر ولا يتحمل الميناء أي مسؤولية عن ذلك ولكن بشرط ألا يسبب ضرراً للسفينة المقطورة أيّاً كان نوعه^(٥٨). وأنا نجد ان من مقتضيات العدالة ضرورة تحمل المؤسسة العامة للموانئ لبعض

* (هذه القواعد والتعليمات منشورة على الانترنت ، الموقع ، المؤسسة العامة للموانئ ، Saudi Ports Authority.htm

المسؤولية في مقابل ما تتقاضاه من أجور تستوفيها من ربا برع السفن المقطورة ولأن الهدف من القطر هو تقديم خدمة للسفينة المقطورة مما يتنافى مع التملص الكامل من المسؤولية الذي قرره المؤسسة العامة للموانئ لنفسها ، فزرى ضرورة أن مُسألة هذه المؤسسة في حال ة اذا كان الضرر المتحقق ناتج عن خطأ المؤسسة بأعتبارها مجهز السفينة القاطرة أو من ربانها أو أحد أفراد طاقمها إذا ما كان هذا الخطأ جسيم وليس عادياً وبالأمكان توقعه^(٥٩).

أما التشريعات البحرية الخاصة ببعض دول الخليج العربي فقد جاءت أحكامها فيما يتعلق بالمسؤولية عن عقد القطر متشابهة إلى حد كبير.

وهذه الأحكام تختلف عن الأحكام المقررة بموجب التشريعات العراقية والمصرية والسعودية آنفة الذكر، فقد عالج المشرع القطري رقم ١٥ لسنة ١٩٨٠ المسؤولية المترتبة على عقد القطر في المواد (١٨٤ - ١٨٥) والتي جاء فيها م (١٨٤) ((تسأل كل من السفينة القاطرة والسفينة المقطورة بالتضامن بينهما عن الأضرار التي تلحق بالغير بمناسبة القيام بعملية القطر ما لم تكن آلات السفينة المقطورة متوقفة عن الحركة فلا تضمن أية مسؤولية وفي حالة مسؤولية المقطورة توزع المسؤولية بينها وبين السفينة القاطرة تبعاً لجهامة الخطأ الذي وقع من كل منهما)). م (١٨٥) ((تكون السفينة القاطرة مسؤولة عن الأضرار التي تلحق بالسفينة المقطورة الا اذا ثبت أن الضرر نشأ عن قوة قاهرة أو حادث فجائي أو عيب ذاتي في السفينة المقطورة أو خطأ من ربانها. أما الضرر الذي يلحق بالسفينة القاطرة فلا تسأل عنه السفينة المقطورة إلا إذا كانت سبباً في أحداث هذا الضرر)).

كذلك فعل المشرع الكويتي في قانون التجارة البحرية الكويتي رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠ والذي عالج هذا الموضوع في المواد (٢١٦ - ٢١٧) وقد جاء فيها . م (٢١٦) ((تسأل كل من السفينة القاطرة والسفينة المقطورة بالتضامن بينهما عن الأضرار التي تلحق بالغير بمناسبة القيام بعملية القطر)). م (٢١٧) ((١- تكون السفينة القاطرة مسؤولة عن الأضرار التي تلحق بالسفينة المقطورة إلا إذا ثبت أن الضرر نشأ عن قوة قاهرة أو حادث مفاجئ أو عيب ذاتي في السفينة المقطورة أو خطأ ربانها ، ٢- أما الضرر الذي يلحق بالسفينة القاطرة فلا تسأل عنه السفينة المقطورة إلا إذا كان خطؤها هو السبب في أحداث هذا الضرر)).

وقد نظم المشرع العماني أحكام المسؤولية هذه في القانون البحري العماني رقم ٣٥ لسنة ١٩٨١ في نطاق المواد (٢٨٠-٢٨١) وعلى غرار من سبقه من المشرعين البحرينيين في الخليج العربي فقد قرر مبدأ تقاسم المسؤولية بين السفينتين القاطرة والمقطورة وذلك حسب ما جاء في نصوص هاتين المادتين وكالاتي :-

المادة (٢٨٠) ((١- تسأل كل من السفينة القاطرة والسفينة المقطورة بالتضامن بينهما عن الأضرار التي تلحق بالغير بمناسبة القيام بعملية القطر . ٢- توزع المسؤولية بين السفينتين المذكورتين تبعاً لدرجة الخطأ الذي وقع من كل منهما)) أمّا المادة (٢٨١) فقد جاء نصها كالآتي :- ((١- تكون السفينة القاطرة مسؤولة عن الأضرار التي تلحق بالسفينة المقطورة الأ إذا إثبت أن الضرر نشأ عن قوة قاهرة أو حادث فجائي أو عيب ذاتي في السفينة المقطورة أو خطأ ربانها . ٢- أمّا الضرر الذي يلحق بالسفينة القاطرة فلا تسأل عنه السفينة المقطورة الأ إذا كانت سبباً في إحداث هذا الضرر)) .

وعلى غرار التشريعات الثلاثة السابقة جاء المشرّع البحريني في قانون التجارة البحرية البحريني رقم ٢٣ لسنة ١٩٨٢ بأحكام نظمت المسؤولية الناتجة عن عقد القطر وذلك في المواد (١٨٥ - ١٨٦) والتي جاء فيهما المادة (١٨٥) ((تسأل كل من السفينة القاطرة والسفينة المقطورة بالتضامن بينهما عن الأضرار التي تلحق بالغير بمناسبة القيام بعملية القطر ما لم تكن الآت السفينة المقطورة متوقفة عن الحركة فلا تضمن أية مسؤولية وفي حالة مسؤولية السفينة المقطورة توزع المسؤولية بينها وبين السفينة القاطرة تبعاً لح سامة الخطأ الذي وقع من كل منهما)) .

أمّا المادة (١٨٦) فقد جاء فيها (تكون السفينة القاطرة مسؤولة عن الأضرار التي تلحق بالسفينة المقطورة الأ إذا اثبت إن الضرر نشأ عن قوة قاهرة أو حادث فجائي أو عيب ذاتي في السفينة المقطورة أو خطأ من ربانها ، أما الضرر الذي يلحق بالسفينة القاطرة فلا تسأل عنه السفينة المقطورة إلا إذا كانت سبباً في إحداث هذا الضرر) .

لقد كان غرضنا من إيراد نصوص القوانين السابقة بالترتيب هو لعرض التشابه الكبير بين هذه المواد والذي نعتقد إنّه راجع لتقارب الثقافة القانونية للبلدان السابقة الناتج عن وقوعها في منطقة بحرية واحدة وسوف نتولى فيما يلي شرح هذه النصوص مشيرين الى ما يميّز به بعضها عن الآخر .

لقد قرر المشرّعون البحريني القطري والكويتي والعماني والبحريني مبدأ تقاسم المسؤولية مابين السفينتين القاطرة والمقطورة كل بحسب مقدار خطأه وهذا الأمر يفترض تقاسم ادارة وقيادة عملية القطر من قبل كلا السفينتين القاطرة والمقطورة، إذ تحتفظ كل سفينة بطاقتها لياشر تسييرها وإدارتها غير خاضع في ذلك لاشراف أو توجيه طاقم الأخرى، ومن ثم يقتصر عمل السفينة القاطرة على مساعدة السفينة المقطورة بمدّها بالمزيد من القوة الدافعة لاجتياز بعض المناطق التي لا تكفي فيها قوة الدفع العادية.

ونرى إن تقاسم ادارة عملية القطر هذه قد قطع علاقة التبعية التي يمكن عدها اساساً لاقرار مسؤولية احدى السفينتين دون الاخرى (حسب من يستأثر بمهمة القيادة والاشراف في تنفيذ العملية).

وقد احتاط المشرعان القطري والبحريني لمسألة كون الآلات السفينة المقطورة متوقفة عن العمل والاشتراك في تنفيذ عملي القطر مما يحصر تنفيذ العملية بالسفينة القاطرة وحدها وبالتالي يقودنا الى القول بأن تتحمل الأخيرة المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن تنفيذ العملية، إذا ما الحقت بالغير ضرراً ما . (وهذا ما يؤكد أن مبدأ تقاسم المسؤولية مرتبط بمبدأ تقاسم الادارة).

وقد تعرضت النصوص السابقة إلى موضوع تحديد المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير كالمنشآت البحرية الأخرى الموجودة أو الأشخاص الموجودين على سطحها وأوجب على السفينتين التعويض عنها بالتضامن وتوزع المسؤولية وفقاً لمقدار الخطأ الذي ارتكبه كل منهما وهنا تقوم المسؤولية على أساس الخطأ المشترك فلو رجع المتضرر على إحدى هاتين السفينتين للمطالبة بالتعويض وقامت بدفعه فلها حينئذ أن ترجع على شريكها بأحداث الضرر بحصتها في التعويض.

وقد نظمت التشريعات البحرية الأربعة السابقة الذكر المسؤولية عن الضرر الذي يلحق إحدى السفينتين بمناسبة قيام الأخرى بتنفيذ عملية القطر ووضعت أساس لهذه المسؤولية هو رابطة التبعية بين السفينة المقطورة والسفينة القاطرة وهو اساس يختلف عن الاساس الذي اعتمده في تحديد المسؤولية عن الضرر الذي يلحق بالغير وهو الخطأ المشترك. وذلك لأن السفينة المقطورة تابعة للسفينة القاطرة و نتيجة لذلك تتحمل الأخيرة مسؤولية عن الأضرار التي تلحق السفينة المقطورة على اعتبار إن مسؤولية إدارة وقيادة عملية القطر تقع على عاتق السفينة القاطرة ولاستطيع هذه السفينة التخلص من المسؤولية الا اذا اثبتت وجود السبب الاجنبي كالقوة القاهرة أو الحادث الفجائي أو خطأ المضرور وهو هنا وجود عيب ذاتي أو خطأ ريلتها وهذه الوقائع يمكن اثباتها بكافة وسائل الإثبات فلم يشترط المشرع اجراءات خاصة لغرض الاثبات¹⁹.

¹⁹ (ان تبني هذا الحكم يعكس اعتبار عقد القطر عقد نقل وليس عقد مقاوله لأنه لو كان العقد مقاوله فإنه يجب لكي نحمل السفينة القاطرة المسؤولية ان يقوم مجهز السفينة القاطرة بأثبات الخطأ والضرر والعلاقة السببية، في حين ان اعتبار عقد القطر عقد نقل لايجب على السفينة المقطورة اثبات خطأ مجهز القطر الذي انما يلتزم بنتيجة هي نقل السفينة المقطورة سالمة الى جهة الوصول.

أن التشريعات البحرية السابقة (البحريني والكويتي والقطري) قد جعلت الأحكام السابقة احكاماً أمره وليست مكملة فليس هناك ما يشير إلى إنها قصدت وضع أحكام مكملة لارادة الطرفين في حين إن المشرّع العماني (على غرار المشرّع المصري) قد نص صراحة على جواز الاتفاق على مخالفة أحكامه القانونية وتعديلها وفقاً لاتفاق الطرفين بنص صريح في الفقرة الثالثة من المادة (٢٨١) التي جاء فيها (٣- ومع ذلك يجوز الاتفاق على خلاف ماجاء بالفقرتين السابقتين)

وقد عالج المشرّع الاردني عقد القطر في مادة واحدة فقط هي المادة (٢٣٥) من قانون التجارة البحرية الاردني التي تناولت مسؤولية السفينة القاطرة والمقطورة عن الضرر الناتج عن تنفيذ عقد القطر والذي يلحق بالغير فقط دون التطرق للضرر الذي يلحق السفينة القاطرة أو السفينة المقطورة بما عليهما من طاقم^{٢٠}، ويبدو إن المشرّع الاردني قد ترك تنظيم ذلك لطبيعة الاتفاق المبرم ما بين السفينتين القاطرة والمقطورة، ذلك إن المشرّع الاردني لايلزم ربان السفينة المقطورة بلبرام عقد القطر مع سلطات الموانئ الاردنية، وانما يترك له حرية الاختيار فيما يتعلق بالشخص الذي يريده لتنفيذ عقد القطر، وافترض المشرّع الاردني خطأ ربان السفينة المقطورة اذا مالق الغير ضرر ما نتيجة تنفيذ عملية القطر و إن كان نتيجة لخطأ ربان السفينة القاطرة طالما ان علاقة التبعية متوافرة (وذلك لأن ربان السفينة المقطورة مسؤول عن إدارة عملية القطر والسفينة المقطورة بما عليها من طاقم تابعين له وينفذون أوامره وتوجيهاته) إلا أن المشرّع الاردني اتاح فرصة لربان السفينة المقطورة بان ينفي مسؤوليته عن هذا الضرر وذلك باثبات حالتين ، الحالة الأولى انتقاء علاقة التبعية ما بين السفينتين ، ويكون ذلك عندما تكون السفينة القاطرة بطاقمها غير خاضعة لإدارة ربان السفينة المقطورة ، وانها ارتكبت خطأ الحق الضرر بالغير بسبب ادارتها للعملية ، والحالة الثانية عندما تكون السفينة القاطرة خاضعة لإدارة ربان السفينة المقطورة وتوجيهاته وعلى الرغم من ذلك لحق الغير ضرراً وكان ذلك نتيجة عدم تفيد ربان السفينة القاطرة بالتعليمات الصادرة له من ربان السفينة المقطورة وهذا ماقصده المشرّع بقوله (اذا اثبت ان هذا الربان قد ارتكب خطأ شخصياً).

^{٢٠} انظر، نص المادة (٢٣٥) من قانون التجارة البحرية الاردنية رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ والتي جاء فيها (اذا قطرت سفينة وكانت تتصرف بوسائلها الدافعة فأن ربانها مسؤول تجاه كل شخص ثالث عن خطأ ربان السفينة القاطرة مالم يثبت ان هذه لم تكن بادارته، غير ان مسؤوليته هذه تبقى له حق الادعاء على ربان السفينة القاطرة اذا اثبت ان هذا الربان قد ارتكب خطأ شخصياً)،

وقريب من توجه المشرّع الاردني توجه المشرّع اللبناني الذي عالج عقد القطر في المادة (٢٣٢) من القانون البحري اللبناني الذي حدد المسؤولية عن الضرر الذي يلحق بالغير حسب المقصود بالقطر فاذا قصد بالقطر معاونة سفينة ذات قوة دفع خاصة وتقديم القوة المحركة لها فحسب ، واستبقت المقطورة الإشراف والرقابة على عملية القطر فان ربان السفينة المقطورة يكون مسؤولاً تجاه الغير عن خطأ ربان السفينة القاطرة غير ان مسؤوليته هذه لا تخل بحقه في الرجوع على ربان السفينة القاطرة اذا ثبت ان هذا الربان قد ارتكب خطأ شخصياً.

أما الأضرار التي تلحق السفينة المقطورة فأن السفينة القاطرة سوف تكون مسؤولة مسؤولية تعاقدية عنها ما لم تثبت القوة القاهرة أو خطأ السفينة المقطورة^{٢١}.

الخاتمة:

لاحظنا في اطار دراستنا السابقة لعقد القطر البحري ، إن هناك الكثير من الاشكاليات التي تثار ، وأولها هو إعطاء تعريف منضبط لعقد القطر فقد كثرت التعريفات المعطاة لهذا العقد التي عكست وجهة نظر واضعيها حسب تصورهم لعملية القطر وبعد ان اس تعرضنا غالبية التعريفات المعطاة رجح في وجهة نظرنا التعريف الذي يشير إلى أطراف عقد القطر والتزاماتهم والتي هي مسألة هامة بنظرنا لانضباطها في تحديد المسؤولية القانونية إذ كانت الاخيرة محل جدل وخلاف بين فقهاء القانون البحري.

وقد كانت مسألة وضع تكييف قانون موحد لعقد القطر من المسائل الشائكة التي لم يتفق شراح وفقهاء القانون عليها فقد ذهب البعض إلى تكييف عقد القطر بأنه عقد نقل في حين ذهب البعض الآخر إلى اعتباره عقد ايجار وذهب فريق ثالث إلى اعتباره عقد عمل في حين عدّه آخرون عقد مقاوله وأخيراً لاحظنا إنّه يشتهر مع عقد المساعدة والانقاذ خاصة في حالة قيام سفينة القطر بتقديم خدمات للسفينة المقطورة من شأنها انقاذها من حالة الخطر التي تمر بها وقد كان لكل فريق حججه وادلته ومع ذلك لم يسلم من الجرح والانتقاد وفي رأينا فأن هذا يرجع إلى محاولة كل فريق قولبة عقد القطر في قالب عقد معين من عقود القانون الخاص والراجح لدينا ان عقد القطر هو عقد قائم بذاته له احكامه القانونية الخاصة به ومن غير الصحيح وضعه ضمن قالب معين وإنّما يجب أن يكون له قالبه الخاص وان كان يعد من العقود الحديثة على عالم القانون البحري ولا ترى حاجة لتكييفه على اساس عقود سابقة طالما ان له احكامه القانونية المنضبطة الواجبة أما من النصوص القانونية او من القواعد الاتفاقية طالما ان القانون في أغلب الاحيان يجعل من أحكامه قواعد مفسرة ومكملة لارادة الطرفين.

^{٢١} (وهذا يكون في حالة اعتبار عقد القطر عقد نقل، انظر، د. مصطفى كمال طه ، المرجع السابق، ص ٣١٩.

وقد عرضنا في بحثنا هذا للتنظيم القانوني لعقد القطر ولمبدأ الزاميته (أي جعله إجبارياً) كذلك عرضنا الكثير من القواعد القانونية المتعلقة بهذا الموضوع والتي أحتوتها القوانين البحرية في العراق ومصر وبعض دول الخليج العربي ووضحنا الفرق فيما بين هذه القوانين ومايخلفه هذا الفرق من نتائج تنعكس على تحديد المسؤولية عن الأعمال الضارة التي تلحق الغير أو تلحق إحدى السفينتين القاطرة والمقطورة.

كذلك اوضحنا الأساس القانوني الذي اعتمده المشرع البحري والذي يكون تارة الخطأ المشترك وتارة أخرى الخطأ المفترض الذي تحكمه رابطة التبعية بين السفينة القاطرة والسفينة المقطورة ، ومن كل ما تقدم فقد خلصنا إلى النتائج التالية:-

١ من غير الصحيح وضع قالب جاهز لعقد القطر ينضوي تحت عنوان (عقد النقل او المقاوله او الايجار او غيرها) وأنما يجب أن يكون له قالبه الخاص ال ذي يفرضه التطبيق العملي له.

٢ للاحظنا إن بعض التشريعات (لاسيما العراقي والسعودي) يتملص نهائياً من المسؤولية الناشئة عن عقد القطر في حين وأنه يستوفي أجور في مقابل الخدمة التي يؤديها بع دة (مجهز القطر) وهذا يتنافى مع قواعد العدالة التي تقتضي ان يعطي كل شخص مق ابلأ لما يأخذ ، لذا نهيب بهذه التشريعات إعادة النظر فيما يخص هذا الموضوع.

٣ ياحبذا لو اجتمعت الدول العربية البحرية ووضعت قواعد قانونية موحدة لعقد القطر (فعلى الرغم من ملاحظتنا تشابه معظم قوانين دول الخليج العربي ، الا إن ه يوجد فروقات بينهم) ويكون ذلك على غرار معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمسائل البحرية .

المصادر:

أولاً: الكتب القانونية:

- ١- د. أحمد حسني ، الحوادث البحرية (التصادم والانقاذ) ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، بدون تاريخ.
- ٢- د. ثروت عبد الرحيم ، شرح القانون البحري السعودي، عمادة شؤون المكتبات ، جامعة الملك سعود ، الرياض ، ١٩٨٥.
- ٣- شريف احمد الطباخ ، التعويض عن النقل البري والبحري والجوي في ضوء القضاء والفقهاء والمعاهدات الدولية، دار الفكر الجامعي ، الاسكندرية ، ٢٠٠٥.
- ٤- د. طالب حسن موسى ، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، ٢٠٠٤.
- ٥- المستشار عبد الحميد المنشاوي ، قانون التجارة البحرية في ضوء الفقه والقضاء ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، ٢٠٠٥.
- ٦- د. عبد القادر عطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة) ، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، ١٩٩٩.
- ٧- علي حسن يونس ، القانون البحري ، بدون مكان ، بدون تاريخ.
- ٨- د. كمال حمدي ، اشخاص الملاحة البحرية والمرشد ومجهز القطر في قانون التجارة البحرية رقم (٨) لسنة ١٩٩٠، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، ٢٠٠٤.
- ٩- د. محمود مختار بريي ، قانون التجارة البحرية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٩٩.
- ١٠- د. محمود سمير الشرفاوي ، القانون البحري ، ط ٤ ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٩٣.
- ١١- د. محمد بهجت قايد ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، المؤسسة الفنية للطباعة والنشر ، ٢٠٠٤-٢٠٠٥.
- ١٢- د. مصطفى كمال طه ، مبادئ القانون البحري ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، ١٩٩١.
- ١٣- د. هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة ، الاسكندرية ، ٢٠٠٢.

ثانياً: القوانين والمعاهدات والقواعد والتعليمات والقرارات

- ١- القانون المدني العراقي رقم (٤٠) لسنة ١٩٥١.
- ٢- القانون الخاص بالتجهيز والبيوع البحرية الفرنسي الصادر في ١٩٦٩/٧/٣
- ٣- قانون التجارة البحرية الاردني رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢.

- ٤- قانون التجارة البحرية القطري رقم ١٥ لسنة ١٩٨٠.
- ٥- قانون التجارة البحرية الكويتي رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠.
- ٦- القانون البحري العماني رقم ٣٥ لسنة ١٩٨١.
- ٧- قانون التجارة البحرية البحريني رقم ٢٣ لسنة ١٩٨٢.
- ٨- قانون التجارة العراقي رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٤.
- ٩- القانون الخاص بتنظيم الارشاد في ميناء دمياط رقم ٤ لسنة ١٩٨٦.
- ١٠- مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧.
- ١١- القانون الخاص بتنظيم الارشاد في مينائي الاسكندرية والدخيلة رقم ٢٦ لسنة ١٩٨٩.
- ١٢- قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠.
- ١٣- قانون الموانئ العراقي رقم ٢١ لسنة ١٩٩٥.
- ١٤- قانون التجارة المصري رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩.
- ١٥- معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالانقاذ والمساعدة. ١٩١٠.
- ١٦- تعليمات الموانئ العراقية رقم ١ لسنة ١٩٩٨.
- ١٧- قواعد وتعليمات الموانئ والمرافئ والمنائر السعودية منشورة على الانترنت في موقع (المؤسسة العامة للموانئ) .Saudi Port Authority,htm
- ١٨- القرار الوزاري المصري رقم ١٤٥ لسنة ١٩٨٦.