



كلية الحقوق
قسم القانون الخاص

النظام القانوني للقطر البحري وفقاً للقانون العُماني

إعداد الباحثة

بدرية بنت سليمان بن خميس الحراصية

رسالة مقدمة لاستكمال متطلبات الحصول على درجة الماجستير

في القانون الخاص

تخصص: القانون التجاري

إشراف

الدكتور/ راسم بن المنجي قصارة

لجنة المناقشة:

الصفة	رتبته الأكاديمية - جهة العمل	اسم عضو اللجنة
مشرفاً ورئيساً	أستاذ مساعد - جامعة الشرقية	د. راسم بن المنجي قصارة
مناقشاً داخلياً	أستاذ مساعد - جامعة الشرقية	د. محمد بن حسن بن علي الحمادي
مناقشاً خارجياً	أستاذ مساعد / جامعة جدة	د. أسعد الشريف
	المملكة العربية السعودية	

أعضاء لجنة مناقشة الرسالة

النظام القانوني للقطر البحري وفقاً للقانون العُماني

بدرية بنت سليمان بن خميس الحراصية

الرقم الجامعي: 2112319

نوقشت هذه الرسالة وأجيزت بتاريخ: 2025/6/3م

المشرف: الدكتور راسم بن المنجي قصارة

لجنة مناقشة الرسالة

1. رئيس اللجنة ومشرفاً: د. راسم قصارة

الدرجة العلمية: أستاذ مساعد

القسم: القانون الخاص

الكلية: كلية الحقوق – جامعة الشرقية

التوقيع:

التاريخ: 7 من ذي الحجة 1446هـ

الموافق: 3 من يونيو 2025م

2. عضواً وممتحناً داخلياً: د. محمد الحمادي

الدرجة العلمية: أستاذ مساعد

القسم: القانون الخاص

الكلية: كلية الحقوق – جامعة الشرقية

التوقيع:

التاريخ: 7 من ذي الحجة 1446هـ

الموافق: 3 من يونيو 2025م

3. عضواً وممتحناً خارجياً: د. لسعد الشريف

الدرجة العلمية: أستاذ مساعد

القسم: القانون الخاص

الكلية: كلية الشريعة والقانون – جامعة جدة – المملكة العربية السعودية

التوقيع:

التاريخ: 7 من ذي الحجة 1446هـ

الموافق: 3 من يونيو 2025م

إقرار الباحث

الإقرار

أقر بأن المادة العلمية الواردة في هذه الرسالة قد تم تحديد مصدرها العلمي وأن محتوى الرسالة غير مقدم للحصول على أي درجة علمية أخرى، وأن مضمون هذه الرسالة يعكس آراء الباحثة الخاصة، وهي ليست بالضرورة الآراء التي تتبناها الجهة المانحة.

الباحثة: بدرية بنت سليمان بن خميس الحراصية الرقم الجامعي: 2112319

التوقيع:

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

قَالَ تَعَالَى:

﴿أَلَمْ تَرَ أَنَّ الْفُلُكَ تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِنِعْمَتِ اللَّهِ لِيُرِيَكُمْ مِنْ آيَاتِهِ إِنَّ فِي

ذَٰلِكَ لَآيَاتٍ لِّكُلِّ صَبَّارٍ شَكُورٍ﴾

صَدَقَ اللَّهُ الْعَظِيمُ

سورة لقمان: ٣١

إهداء

من لا يشكر الناس لا يشكر الله، فبعد حمد الله وتوفيقه، وشكره على نعمه التي لا تُعدّ ولا تُحصى، أهدي هذا البحث المتواضع إلى أسرتي العزيزة، إلى من كانوا السند والداعم في كل خطوة، إلى من تحملوا معي مشاق الطريق، إلى أمي وأبي، وإخوتي وأخواتي، كما أهديه لصديقتي الوفية وفاء الشعية، التي كانت دومًا عونًا وسندًا بدعمها الصادق وتشجيعها المستمر، ولرفيقات درب النجاح إيمان ونهى وهدى، لكم مني كل الحب والتقدير، فأنتم النعمة التي أحمد الله عليها كل يوم، ولولاكم -بعد توفيق الله- لما وصلت إلى ما أنا عليه اليوم.

كما أهدي هذا العمل إلى كل من ساندني ووقف إلى جانبي، ولم يبخل عليّ بكلمة طيبة أو بمعلومة نافعة. جزاكم الله عني خير الجزاء، وأسأل الله العليّ القدير التوفيق والسداد، وأن يجعل هذا العمل خالصًا لوجهه الكريم، نافعًا للعلم والمعرفة.

الباحثة

شكر وتقدير

قال الله تعالى في محكم كتابه العزيز في سورة لقمان الآية (12)

﴿وَلَقَدْ آتَيْنَا لُقْمَانَ الْحِكْمَةَ أَنِ اشْكُرْ لِلَّهِ ۚ وَمَن يَشْكُرْ فَإِنَّمَا يَشْكُرُ لِنَفْسِهِ ۖ﴾ لقمان: ١٢

الحمد لله أولاً وآخراً، ظاهراً وباطناً، على ما أنعم به من توفيق وتسديد، فبفضله تعلمنا، وبتييسيره أتممنا هذه المسيرة العلمية. ويسعدني أن أتوجه بجزيل الشكر وعظيم الامتنان إلى أستاذي ومعلمي، والمشرف على هذا العمل الدكتور راسم قصاره على ما قدمه من دعم علمي وتوجيه بناء، وإرشاد وسعة الصدر على كل سؤال تم طرحه بين وقت وآخر طوال فترة إعداد الرسالة.

ولا يفوتني أن أتقدم بالشكر والتقدير إلى جهة عملي شركة النقل الوطنية العمانية "مواصلات" لما قدمته من دعم وتسهيلات كان له بالغ الأثر في إتمام مشروع الرسالة، وعلى رأسها الرئيس التنفيذي للشركة الأستاذ الفاضل/ بدر بن محمد الندابي، لما أبداه من دعم وتشجيع متواصل، وإيمان بأهمية البحث العلمي وتوفير البيئة المناسبة للباحثين، فشكر لكل من دعمني وساندني في اتمام هذا العمل.

الباحثة

الملخص

سلط البحث الضوء على النظام القانوني لقطر السفن في سلطنة عُمان استنادًا على القانون الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 2023/19، ومقارنته بقوانين دول مجلس التعاون الخليجي وقوانين بعض الدول العربية كجمهورية مصر العربية والجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية والمملكة الأردنية. وقد استندت الدراسة على مقارنة وصفية تحليلية للقوانين محل الدراسة. وتضمن البحث الإجابة على عدة أسئلة بشأن بيان المفهوم القانوني للقطر البحري، والآثار القانونية المترتبة على عملية القطر، بالإضافة إلى استعراض مسؤولية كل من مجهزة السفينة القاطرة والمقطورة.

وللإجابة على تلك النقاط تم تقسيم محاور البحث إلى فصلين، احتوى الفصل الأول تعريف القطر البحري وخصائصه والتميز بينه وبين المفاهيم القانونية المشابهة له. في حين تضمن الفصل الثاني بيان الآثار القانونية المترتبة على عقد القطر البحري، وبيان الجهة صاحبة الاختصاص في نظر الدعوى الناشئة عن عقد القطر البحري مع بيان مدد التقادم القانونية المقررة، وقواعد توزيع المسؤولية. ولمعالجة هذه الإشكالات، أوصت الباحثة بضرورة إصدار لائحة تنظيمية خاصة بعقود القطر البحري، تتضمن تعريفًا قانونيًا دقيقًا لهذا العقد، وتحدد التزامات طرفيه وآثار الإخلال بها، مع تنظيم العلاقة بين شركات القطر وسلطات الموانئ وملاك السفن، كما أوصت الباحثة بضرورة أن ينص المشرع العماني صراحة على النطاق الزمني لبدء عملية القطر وانتهائها، درءًا لأي خلاف محتمل بشأن حدود المسؤولية.

Summary of Thesis

This research sheds light on the legal framework governing ship towing operations in the Sultanate of Oman, with reference to Royal Decree No. 19/2023. It further conducts a comparative analysis with the laws of the Gulf Cooperation Council (GCC) countries, as well as selected Arab jurisdictions such as the Arab Republic of Egypt, the People's Democratic Republic of Algeria, and the Kingdom of Jordan. The study adopts an analytical comparative approach to examine the relevant legislative texts and addresses several key questions, including the legal definition of maritime towing, the legal consequences arising from towing operations, and the allocation of liability between the owners of the towing vessel and the towed vessel.

To address these issues, the research is divided into two main chapters. The first chapter discusses the definition and characteristics of maritime towing, distinguishing it from similar legal concepts.

While Chapter Two addressed the legal implications arising from the towage contract, it also examined the competent authority to hear disputes arising from such contracts, the applicable statutory limitation periods, and the rules governing the apportionment of liability. In addressing these issues, the researcher recommended the issuance of a dedicated regulatory framework for maritime towage contracts. This framework should include a precise legal definition of the contract, clearly outline the obligations of both parties and the consequences of breach, and regulate the relationship between towage companies, port authorities, and shipowners. The researcher further recommended that the Omani legislator explicitly define the temporal scope marking the commencement and termination of the towage operation, in order to avoid any potential disputes concerning the limits of liability.

المقدمة

تُعَدّ عملية قطر السفن من المسائل الجوهرية في مجال القانون البحري، إذ نشأ هذا النظام وتطوّر متزامناً مع تطور العلاقة بين الإنسان والبحر، وبدأت الحاجة إلى القطر أساساً لمعاونة السفن التي فقدت قدرتها على الإبحار نتيجة حوادث بحرية. وفي تلك الحقبة، لم تكن عمليات القطر البحري خاضعة لتنظيم تشريعي أو لضوابط فنية محددة. ونظراً لتوسع حركة التجارة البحرية بين الدول، ظهرت الحاجة إلى تنظيم عملية دخول السفن وخروجها من وإلى الموانئ بأمان، مما دفع العديد من الدول إلى فرض قواعد إلزامية تجعل من القطر شرطاً إلزامياً للدخول إلى موانئها، لغرض حماية مرفق الميناء ومنشآتها وسلامة السفن الراسية.

وقد نظم المشرع العُماني عملية القطر البحري في القانون البحري الصادر بالمرسوم السلطاني 2023/19، في ثلاث مواد (243) و(244) و(245) غير أن هذه المواد ركزت فقط على أحكام المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن تنفيذ عملية القطر ومدد تقادم الدعوى الناشئة عن عقد القطر.

ولما كانت عملية قطر السفينة تمر بمراحل متعددة، تبدأ من إعداد وتجهيز السفينة القاطرة والسفينة المقطورة، إلى سحب السفينة المقطورة إلى موقع آمن ومساعدتها في الرسو على أرصفة الموانئ. فإن هذه العملية تقوم على اتفاق مُسبق بين مجهزي السفينتين، وينشأ عنه التزامات متبادلة تقع على عاتق كل طرف تجاه الطرف الآخر. كما ترتب هذه العلاقة التعاقدية مسؤوليات قانونية لا تقتصر على طرفي العقد فحسب، بل يمكن أن تمتد آثارها القانونية إلى الغير. ومن هنا برزت الحاجة إلى دراسة متخصصة تسلّط الضوء على الجوانب القانونية لعقد القطر البحري، آمليين أن يسهم هذا الجهد المتواضع في إثراء المكتبة القانونية، ويضيف لبنة جديدة في هذا المجال الحيوي.

أهمية الدراسة:

يُعتبر القطر البحري من الأعمال المساعدة للملاحة، وقد بدأ في الأساس كخدمة تقدم للسفن المتضررة والتي تعجز عن مواصلة الإبحار بسبب حوادث بحرية. ولم يأخذ هذا العقد شكله القانوني

المعروف حالياً، إلا بعد استخدام المحركات البخارية، التي ساهمت في تطوير وسائل قطر متخصصة وأدت إلى تحول هذه الخدمة إلى نشاط تجاري منظم تمارسه شركات متخصصة مقابل أجر.

ومع تطور الملاحة وازدياد أهمية سلامة السفن والموانئ، أصبحت خدمات القطر تحتل مكانة جوهريّة، مما دفع بعض الدول إلى اشتراطها لدخول الموانئ، وجعله شرطاً إلزامياً، وقد انعكس هذا التطور على بعض التشريعات البحرية، ومنها القانون البحري العُماني، الذي سعى إلى مواكبة المستجدات الدولية.

ورغم أهمية هذا العقد ودوره اليومي في تأمين الملاحة البحرية، إلا أن معظم التشريعات البحرية العربية لم تولِ عقد القطر العناية الكافية، مقارنة بعقود أخرى مثل الإرشاد البحري والتصادم البحري، إذ لم يحظى باهتمام واسع في المؤلفات القانونية، كما أن معظم التشريعات العربية أغفلت تنظيمه تفصيلاً رغم ما يتمتع به من أهمية بالغة، الأمر الذي شكّل دافعاً قوياً للتطرق إلى هذا الموضوع والبحث فيه.

هدف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى بيان ماهية النظام القانوني لقطر السفينة، والآثار القانونية المترتبة عن عقد القطر البحري المتعلقة بالتزامات طرفي العقد، وجزاء الإخلال بها، ويعد موضوع عقد القطر البحري من الموضوعات التي لم تتناولها مؤلفات كثيرة أو دراسات متخصصة، وأغلب القوانين البحرية العربية لم تنظمه بالتفصيل، على الرغم من أهميته في دعم الاستثمار، فضلاً عن مساهمته في رفد خزينة الدولة بإيرادات مالية مباشرة.

ويعد الموقع الجغرافي الاستراتيجي لسلطنة عُمان، والذي يتوسط القارات، ولا سيّما في منطقة الشرق الأوسط، أحد أبرز العوامل التي أكسبتها مكانة متقدمة في مجال النقل البحري، خاصة مع امتداد سواحلها الطويلة وتنوع موانئها التجارية والسياحية. وقد عززت هذه المقومات دور السلطنة الإقليمي، في ظل ما تشهده الساحة الدولية من اضطرابات أمنية وجيوسياسية، لا سيّما المرتبطة بالقضية الفلسطينية، والحرب الدائرة في الجمهورية اليمنية، وبفضل إشراف السلطنة على مسطحات

مائية استراتيجية، وتمتعها بسمعة دولية مرموقة، إلى جانب ما تزخر به من كفاءات وطنية مؤهلة، استطاعت أن تستقطب عددًا متزايدًا من السفن الدولية، لما توفره من بيئة بحرية آمنة وموقع لوجستي متميز، الأمر الذي شجع العديد من الدول على استخدام موانئها، لاسيما موانئ الدقم وصلالة وصحار، كمراكز للرسو ومناولة البضائع، مما ساهم في تنشيط الحركة الملاحية. وقد شكل هذا الواقع محفزًا عمليًا لاختيار موضوع "النظام القانوني للقطر البحري وفقًا للقانون البحري رقم (2023/19) – دراسة مقارنة" مجالًا للبحث والدراسة، بالنظر إلى حداثة هذا القانون. لذا رغبت الباحثة في تسليط الضوء على أهم التحديات التي ادخلها المشرع على القانون البحري الجديد لمعالجة أوجه القصور في القانون البحري الملغي الصادر بالمرسوم السلطاني 81/35، والتطرق إلى التحديات التي تواجه طرفي عقد القطر.

إشكالية الدراسة:

تكمن إشكالية هذا البحث في أن المشرع العُماني لم يُولِ عقد القطر البحري العناية التشريعية الكافية التي تُبرز ملامحه القانونية بشكل واضح. حيث اقتصر تنظيمه في المرسوم السلطاني رقم 2023/19 على ثلاث مواد لا غير، تناولت مسألة المسؤولية بين طرفي العقد والغير والتقادم دون التطرق إلى جوانب أخرى. إذ خلى هذا التنظيم من تحديد شكل عقد القطر، أو بيان الإطار الزمني المحدد لبدء وانتهاء عملية القطر، الأمر الذي يطرح إشكالية تصنيف الحوادث الواقعة قبل مباشرة عملية القطر أو أثناءها أو بعدها، ومدى إمكانية اعتبارها من قبيل التصادم البحري.

ويثور التساؤل هنا بشأن مدى اعتبار الأعمال التحضيرية التي تسبق عملية القطر جزءًا من العقد ذاته، وما إذا كانت ترتب التزامات قانونية على طرفي العقد، إلى جانب ذلك لم يحدد المشرع الخدمات التي تندرج تحت مفهوم "القطر البحري"، الأمر الذي أوجد فراغًا تنظيميًا قد يفتح باب للعديد من التأويل والتفسير بين المتعاملين في مجال القطر البحري وهو ما يشرع للتساؤل حول التنظيم القانوني لعقد القطر البحري.

تساؤلات الدراسة:

يمكن إظهار عناصر مشكلات الدراسة من خلال التساؤلات التالية:

1. ما المقصود بعقد القطر البحري، وما هي خصائصه القانونية التي تميزه عن غيره من العقود البحرية؟
2. ما الالتزامات الناشئة عن القطر البحري لمجهزو السفينة القاطرة والسفينة المقطورة؟
3. ما الحالات التي تقوم فيها المسؤولية التعاقدية في نطاق عقد القطر البحري، وما الأساس القانوني الذي تُبنى عليه هذه المسؤولية؟
4. من هي الجهة القضائية المختصة بالفصل في المنازعات الناشئة عن عقد القطر البحري، وما الأساس القانوني لاختصاصها؟

حدود البحث

تتعلق الحدود الموضوعية للبحث في عقد القطر البحري بالتحليل الدقيق للأحكام القانونية الواردة في القانون البحري العُماني، مع التركيز على الجوانب التنظيمية والالتزامات القانونية المتعلقة بعقد القطر البحري، كما تستعرض الدراسة الأحكام المتعلقة بالمسؤولية، والتقدم، فضلاً عن الآثار المترتبة على تنفيذ عقد القطر البحري.

أما من حيث الحدود الزمانية، تركز الدراسة على الفترة الحالية التي يتم فيها تطبيق أحكام عقد القطر البحري وفقاً للقانون البحري العُماني الصادر بالمرسوم السلطاني 2023/19، في حين تقتصر الحدود المكانية للدراسة على نطاق سلطنة عُمان مع المقارنة ببعض التشريعات البحرية في دول مجلس التعاون الخليجي وبعض التشريعات البحرية للدول العربية كالمقنن المصري والجزائري والتونسي واليمنّي والأردني عند الحاجة لذلك، لتسليط الضوء على الجوانب التنظيمية المتشابهة وتقديم مقارنة قانونية تهدف إلى دعم وتطوير الإطار القانوني المعمول به في سلطنة عُمان في مجال القطر البحري.

منهج الدراسة:

اتبعت الباحثة في هذه الدراسة المنهج الوصفي التحليلي والمقارن، وذلك من خلال دراسة تحليلية تعتمد على تحليل النصوص القانونية والآراء الفقهية التي وردت بشأنها، ومقارنتها مع بعض القوانين العربية ذات الصلة كالقانون البحري العُماني الصادر بالمرسوم السلطاني (2023/19)⁽¹⁾، والقانون الاتحادي الإماراتي الصادر بالمرسوم 2023/43 في شأن إصدار القانون البحري، وقانون التجارة البحرية المصري رقم 1990/8، وقانون التجارة الكويتي رقم 1981/28، والقانون البحري الجزائري الصادر بالأمر رقم 76 - 80 المؤرخ في: 1976/10/23، والمعدل والمتمم بالقانون رقم 98/5 المؤرخ في 1998/06/25، ومجلة التجارة البحرية التونسية بالقانون عدد 13 لسنة 1962، المؤرخ 19 ذي القعدة 1381هـ، الموافق 24 إبريل 1962م.

صعوبات الدراسة:

واجهت الباحثة أثناء إعداد هذا البحث عددًا من الصعوبات، تمثلت أبرزها في محدودية المراجع القانونية التي تناولت عقد القطر البحري بشكل خاص، إلى جانب ندرة الأحكام القضائية الصادرة عن القضاء العُماني في هذا المجال، والتي تُعد من المصادر المهمة لفهم التطبيق العملي للنصوص القانونية، واستيضاح الاجتهاد القضائي بشأن الإشكالات القانونية المرتبطة بعقد القطر البحري.

الدراسات السابقة:

1. اعتدال عبد الباقي العضب، عقد القطر البحري دراسة مقارنة، مجلة الخليج العربي المجلد (38) العدد الأول، كلية الحقوق، جامعة البصرة، 2010م. تناولت هذه الدراسة عقد القطر البحري في إطار القانون البحري العراقي، مع مقارنة ببعض التشريعات البحرية العربية، حيث ركزت على تحليل طبيعة الالتزامات القانونية الناشئة عن هذا العقد، والمسؤولية القانونية المترتبة عليه، سواء بين طرفي العلاقة التعاقدية أو تجاه الغير. وسعت الدراسة إلى بيان مدى وضوح النصوص

(1) صدر القانون البحري العُماني رقم: (2023/19) في 2023/03/30م، ونشر في الجريدة الرسمية رقم (1487)، والذي الغى على أثره القانون البحري الصادر موجب المرسوم السلطاني رقم 81/35 في 1981/04/15م ونشر في الجريدة الرسمية رقم (216).

المنظمة لعقد القطر في تلك التشريعات، ومدى اتساقها مع المبادئ العامة في القانون البحري، كاشفةً في الوقت ذاته عن أوجه التباين والقصور في بعض الأحكام المتعلقة بالمسؤولية. وتختلف دراسة الباحثة المعنونة بـ "النظام القانوني للقطر البحري وفقاً للقانون العُماني" عن هذه الدراسة من حيث النطاق التشريعي والزمني، إذ انصبت دراسة الباحثة على تحليل عقد القطر البحري في ضوء القانون البحري العُماني الجديد الصادر بموجب المرسوم السلطاني رقم 2023/19، وهو تشريع حديث يعكس توجهات تنظيمية مستجدة.

2. بن موفق نعيمة، عقد القطر البحري، جامعة الجزائر كلية الحقوق بن عكنون، ملخص مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق فرع القانون الخاص. تناولت هذه الدراسة النظام القانوني لعقد القطر البحري في التشريع الجزائري، من حيث ماهيته وآلية إبرامه، مع تسليط الضوء على الالتزامات القانونية المترتبة على طرفي العقد، أو تجاه الغير. كما ناقشت الدراسة الأحكام المتعلقة بالمسؤولية القانونية في حال الإخلال بتلك الالتزامات، بالإضافة إلى تناولها لطبيعة الدعاوى الناشئة عن عقد القطر والإطار القانوني الذي يحكمها. وقد اعتمدت الدراسة على منهج تحليلي يهدف إلى تقييم مدى كفاية النصوص القانونية في تنظيم هذا النوع من العقود البحرية. وتظهر المقارنة بين هذه الدراسة ودراسة الباحثة بن موفق نعيمة حول عقد القطر البحري في التشريع الجزائري، أن كلا الدراستين انطلقتا من منطلقات تحليلية تهدف إلى تقويم الأطر التشريعية المنظمة لهذا العقد في سياقين قانونيين مختلفين، مع اتفاقهما على ضرورة الوضوح التشريعي والدقة في تحديد الالتزامات والمسؤوليات المترتبة على أطراف عقد القطر البحري.

3. مريم بنت حمد العميري، النظام القانوني للقطر البحري وفقاً للقانون العُماني، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة السلطان قابوس، فبراير 2015م سلطنة عُمان. تناولت هذه الدراسة النظام القانوني لقطر السفن وفقاً لأحكام القانون البحري الملغى، الصادر بموجب المرسوم السلطاني رقم 81/35، حيث تطرقت الدراسة إلى مفهوم القطر البحري وتكييفه القانوني، إلى جانب تحليل الأحكام المنظمة للمسؤولية الناشئة أثناء تنفيذ عملية القطر، سواء أكانت بين طرفي العقد أم تجاه الغير. كما بحثت

الدراسة في كيفية تنظيم المشرّع العُماني لهاتين المسؤوليتين ضمن الإطار القانوني البحري، وتطُرقت كذلك إلى أحكام التقادم المتعلقة بالدعاوى الناشئة عن عقد القطر البحري.

وتجدر الإشارة إلى أن الباحثة في هذا العمل قد اعتمدت في دراستها الحالية على القانون البحري الجديد، الصادر بموجب المرسوم السلطاني رقم 2023/19، وذلك لبيان التغيرات الجوهرية التي طرأت على موقف المشرّع العُماني مقارنة بالقانون السابق، حيث تضمّن التشريع الجديد تعريفاً قانونياً صريحاً للقطر البحري، وهو ما كان غائباً في النص السابق. كما عدّل المشرّع موقفه بشأن تنظيم المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير، متخلياً عن مبدأ التضامن بين طرفي عقد القطر البحري المعتمد سابقاً، بما يعكس توجّهًا نحو توزيع أكثر دقة وإنصافاً للمسؤولية القانونية، يتماشى مع طبيعة العلاقة التعاقدية وأسس العدالة. كما أظهر المشرّع موقفًا مستجدًا فيما يتعلق بتحديد الجهة القضائية المختصة بنظر الدعاوى الناشئة عن عقد القطر البحري، حيث نص صراحة على اختصاص محكمة الاستثمار والتجارة، بما يسهم في تعزيز وضوح المسار القضائي وتخصّصه في النزاعات البحرية.

4. مايد خميس محمد الدرمكي، إشكاليات عقد القطر البحري، جامعة عجمان، دولة الإمارات العربية المتحدة، 1441هـ/2020م. تناولت هذه الدراسة النظام القانوني لعقد القطر البحري في ضوء القانون البحري الإماراتي الملغي والصادر بالقانون الاتحادي رقم (26) لسنة 1981، وركّزت على أوجه القصور التشريعي في هذا القانون، خصوصاً ما يتعلق بغياب تنظيم مفصل ودقيق لأحكام القطر البحري. كما كشفت الدراسة عن وجود تناقضات بين النصوص الاتحادية من جهة، والتشريعات واللوائح المحلية التي أصدرتها بعض إمارات الدولة من جهة أخرى، إذ قامت كل إمارة بوضع تنظيم خاص بها لعمليات القطر في موانئها، الأمر الذي أسفر عن تفاوت في القواعد القانونية المطبقة داخل الدولة. وفي هذا الإطار، تُعطي المقارنة بين هذه الدراسة ودراسة الباحث حول عقد القطر البحري في التشريع الإماراتي تصوراً مشتركاً حول أهمية المراجعة التشريعية لهذا النوع من العقود. كما أظهرت المقارنة تفاوت التنظيم من حيث تحديد الجهة القضائية المختصة، حيث يُحيل المرسوم السلطاني 2025/35 بإنشاء محكمة الاستثمار والتجارة صراحةً إلى

اختصاص محكمة الاستثمار والتجارة بنظر الدعاوى التجاري، بما فيها تلك الناشئة عن عقد القطر، في حين لم يكن القانون الإماراتي الملغى يتضمن نصًا واضحًا في هذا الشأن.

خطة البحث:

وحتى تتحقق الفائدة المرجوة من هذا البحث؛ فقد ركزنا فيه على فصلين، حيث تم تقسيم الرسالة على النحو الآتي:

- الفصل الأول: الإطار المفاهيمي والقانوني لعملية القطر البحري
- الفصل الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن القطر البحري

الفصل الأول

الإطار المفاهيمي والقانوني لعملية القطر البحري

عرف الإنسان القطر البحري منذ القدم، حيث استخدمه لإنقاذ السفن المعطلة أو المعرضة للخطر في أعماق البحار. ومع توسع التجارة البحرية وزيادة أعداد الموانئ والممرات المائية، أصبحت الحاجة ملحة لخدمة القطر البحري، لتجنب الاصطدام بالسفن الراسية، وحماية البنية التحتية للموانئ. ومع تطور هذا المفهوم، أصبح القطر البحري شرطاً إلزامياً في العديد من الدول لدخول السفن للموانئ أو مغادرتها. لذا، كان من الضروري بيان مفهوم القطر البحري والتمييز بينه وبين المفاهيم القانونية المشابهة له (مبحث أول) وبيان خصائصه (مبحث ثانٍ).

المبحث الأول

ماهية عملية القطر البحري

يُعد القطر البحري من العمليات الأساسية لتنظيم حركة السفن وضمان سلامتها، خاصة عند دخول الموانئ أو عبور الممرات الضيقة باستخدام قاطرات بحرية متخصصة. ويتناول هذا المبحث تعريف القطر البحري وأهميته، مع تمييزه عن المفاهيم القانونية المشابهة له.

المطلب الأول

مفهوم القطر البحري وتمييزه عن الأنظمة القانونية المشابهة له

يساعد تعريف عملية القطر البحري العاملين والباحثين في مجال القطري في تحديد ماهيته، وما يندرج تحت نطاقه، وتمييزه عن غيره من العقود ورسم حدود المسؤولية الناشئة عنه. ولتحديد ماهية القطر البحري، قُسم هذا المطلب إلى فرعين يتناول الأول مفهومه، في حين تم تخصيص الثاني إلى التفرقة بينه وبين المفاهيم القانونية المشابهة كالإرشاد والإنقاذ البحري.

الفرع الأول

تعريف القطر البحري

القاطرة هي منشأة بحرية تقدم المساعدة للسفن التي بحاجة إلى السحب إلى مكان آمن أو إلى الميناء⁽¹⁾، ويتم من خلال تطابق إرادة مجهزي السفينة القاطرة والمقطورة، بموجب عقد يعرف بعقد القطر، عليه سنركز في هذا الفرع بيان مفهوم القطر لغةً (أولاً) واصطلاحاً (ثانياً).

أولاً: المفهوم اللغوي للقطر البحري

كلمة (قطر) هي مصدر للفعل الماضي قَطَرَ، والمضارع يَقْطُرُ، وتعني قرب الشيء بعضه إلى بعض في سياق واحد⁽²⁾، ويقال قَطَرَ السائق العربية أي ضمها إلى غيرها وساقهما معاً، وبهذا المعنى ينصرف القطر إلى العملية المادية التي تعتمد على الاستعانة بقوة دفع خارجية لتحريك شيء ما، بحيث يتم تجريده مؤقتاً من أسباب الحركة أو التوجيه لنقله من مكان إلى آخر⁽³⁾، وبالتالي فإن مفهوم القطر لغة لا يختلف عن مضمونه المادي المتمثل في عملية سحب السفينة القاطرة للسفينة المقطورة ومساعدتها على الرسو بأمان على رصيف الميناء⁽⁴⁾، وسواء تمت العملية في البر، أو النهر، أو البحر أو الجو، فجوهر العملية واحدة تتمثل في نقل الشيء من مكان لآخر.

ثانياً: مفهوم القطر اصطلاحاً

لا ريب أن مسألة التعريف هو من صميم عمل الفقه وليس المشرع، إلا أنه المشرع العُماني سلكاً مسكاً مختلفاً عن القاعدة العامة وعن المنهج الذي اتخذته معظم التشريعات العربية، حيث عرّف

(1) د. نجم عبود السامرائي، القانون البحري وفقاً للقانون العُماني والاتفاقيات الدولية، دار الكتاب الجامعي، الإمارات العربية المتحدة، 2021، ص 167.

(2) د. رفعت فخري أبدير، القطر البحري في القانون المصري، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، مصر، 1978، ص 6.

(3) د. إبراهيم انيس وآخرون، المعجم الوسيط، ج 1، دار الدعوة للتأليف والطباعة والنشر والتوزيع، تركيا، 1989، ص 743.

(4) د. رفعت فخري أبدير، القطر البحري في القانون المصري، مرجع سابق، ص 6.

المشرع العُماني القطر البحري في المادة الأولى من القانون البحري⁽¹⁾ على أنه "العمل الذي تقوم بموجبه سفينة تسمى السفينة القاطرة بدفع أو سحب سفينة أخرى تسمى السفينة المقطورة، وإيصالها إلى الميناء أو المكان المتفق عليه". وقد خلت معظم القوانين البحرية العربية كالقانون الإماراتي والمصري واليمني والجزائري من تعريف واضح وصريح للقطر البحري ضمن تشريعاتها، تاركًا هذه المهمة للفقه والقضاء في تحديد تعريف للقطر مكتفيًا بتنظيم التزامات أطراف التعاقد، وأحكام المسؤولية المتعلقة بعقد القطر، ويتفق هذا الأمر مع التوجه الحديث للكثير من التشريعات التي لا تتضمن بابًا للتعريفات ليلعب الفقه دورًا أساسيًا في تفسير وشرح القوانين. ويحمد المشرع العُماني في مسلكه هذا بإفراد نص يعنى بماهية القطر، وحسن صياغة النص، إذ يتسم بالبساطة والوضوح مما يجعله مناسبًا للتطبيق العملي، ويحسم أي جدل قد يثور حول ماهية العمل الذي يعتبر من القطر وتمييز عملياته، عما قد يختلط به من المفاهيم القانونية المشابهة له كالأرشاد والمساعدة البحرية، فقد أوضح المشرع أن القطر البحري يتطلب وجود سفينتين، إحداهما القاطرة التي تقوم بدفع أو سحب الأخرى، المقطورة، إلى وجهتها المحددة، ويستنتج من ذلك أنه لا تعد من عمليات القطر البحري ولا يطبق عليها أحكامه، العمليات التي تنفذها السفينة القاطرة للمنشآت التي لا تستخدم في الملاحة البحرية، كالرافعات وحطام السفن استنادًا لأحكام المادة الأولى من القانون البحري العُماني، الذي عرف السفينة على أنها " منشأة عائمة، ذاتية الدفع، صالحة للملاحة البحرية على وجه الاعتقاد، ولا يقل طولها عن (٢٤) أربعة وعشرين مترًا، وتعمل أو معدة للعمل في البحار... " ⁽²⁾، وبالتالي فإن تحديد المشرع لوصف السفينة بتعريف جامع مانع استبعد الأنواع الأخرى عن نطاق تطبيق القانون البحري، لعدم صلاحيتها للملاحة

(1) القانون البحري الصادر بموجب المرسوم السلطاني رقم 2023/19 في 8 رمضان 1444 هـ الموافق 30 مارس لسنة 2023م، ونشر في عدد الجريدة الرسمية رقم 1487 الصادر في 2 من إبريل 2023م.

(2) يتضح من النص أن المشرع العُماني يشترط لاحتفاظ السفينة بصفة أداة ملاحة بحرية توافر عدة عناصر، وهي: أن تكون منشأة عائمة قادرة على الطفو والحركة فوق المسطحات البحرية، وأن تختص بالملاحة البحرية بشكل اعتيادي. وبالتالي، تُستبعد السفن التي تمارس نشاط الملاحة النهرية أو الملاحة البحرية بشكل عرضي. كما يشترط أن يكون طول السفينة لا يقل عن 24 مترًا، فإذا كانت السفينة أقل من هذا الطول، فإنها لا تُصنف كسفينة بحرية.

البحرية من الناحية الفنية،⁽¹⁾ وعليه لا يمكن لهذه الأدوات أو المنشآت تقديم خدمات القطر البحري لعدم انطباق وصف السفينة عليها، ولا تفقد السفينة المقطورة وصفها سفينة بمجرد قطرها.

وفي هذا الإطار، ونظرًا للأهمية الكبيرة لتحديد تعريف دقيق للقطر البحري لتمكين العاملين في القطاع البحري والدارسين في المجال القانوني من فهم طبيعة عمليات القطر وما يندرج تحت نطاقه، إلا أنه القانون البحري العُماني في المقابل خلت أحكامه من تعريف لعقد القطر البحري⁽²⁾، وقد تطرقت أحكامه إلى عملية القطر البحري في ثلاث مواد (243)⁽³⁾ (244)⁽⁴⁾ نظمت أحكام المسؤولية بين السفينة القاطرة والسفينة المقطورة، والمادة (245)⁽⁵⁾ نظمت أحكام دعوى القطر، وقد سارت معظم القوانين العربية على ذات النهج ومنها المشرع الإماراتي واليمني، إذ إكتفى المشرعين إلى التطرق لتحديد السفينة التي تكون لها قيادة عملية القَطَر، ومسؤولية طرفي العقد في حال الإخلال بالتزاماتهم، إضافةً إلى بيان المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن القطر، سواء التي تلحق بأطراف العقد أو بالغير. ولعل السبب في ذلك يعود إلى رغبة المشرع في ترك تلك المهمة للفقه والقضاء، إلا أن المتتبع للقانونين المصري والجزائري يجد أن المشرعين قد أوردا تعريفًا لعقد القطر البحري على النحو الآتي:

عرف القانون البحري الجزائري في المادة (860) منه عقد القطر البحري بأنه "يلتزم المجهز بموجب عقد القطر ومقابل مكافأة بخدمات القطر بواسطة سفينة". كما أوضحت المادة (861) من

(1) د. كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف جلال حزي وشركاه، الطبعة الثالثة، 2007، ص 29-30.

(2) وكذلك الحال في القانون البحري العُماني الملغي الصادر بالمرسوم السلطاني 81/35 لم يتطرق المشرع الى تعريف لعقد القطر البحري.

(3) "يكون إدارة عملية القطر داخل الميناء لربان السفينة المقطورة، ويسأل مجهز هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث في أثناء عملية القطر. ويجوز باتفاق كتابي ترك إدارة عملية القطر داخل الميناء لربان السفينة القاطرة، وفي هذه الحالة يسأل مجهز هذه السفينة عن الأضرار التي تحدث في أثناء عملية القطر إلا إذا ثبت أن الضرر نشأ عن السفينة المقطورة"

(4) "تكون إدارة عملية القطر خارج حدود الميناء لربان السفينة القاطرة، ويسأل مجهز هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث في أثناء عملية القطر، إلا إذا ثبت أن الضرر نشأ عن خطأ السفينة المقطورة. ويجوز باتفاق كتابي ترك عملية القطر خارج الميناء لربان السفينة المقطورة، وفي هذه الحالة يسأل مجهز هذه السفينة عن الأضرار التي تحدث في أثناء عملية القطر"

(5) "تتقضي الدعاوى الناشئة عن عملية القطر بمضي (2) سنتين من تاريخ انتهاء عملية القطر."

نفس القانون على أنه: " تدخل في أعداد خدمات القطر: العمليات التي تتطلب سحب أو دفع السفينة، مناورات الإرساء والانتقال أو إبحار السفينة، المراقبة والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى من الملاحة للسفينة."، ويلاحظ من خلال استقراء نص المادتين السابقتين أن المشرع قد تطرق إلى بيان نوعية الخدمات التي تدخل ضمن نطاق القطر البحري، وبالتالي يمكن تعريف عقد القطر البحري بأنه عقد يلتزم بموجبه مجهزة السفينة القاطرة بتقديم خدمات للسفينة المقطورة سواءً أكان بسحب السفينة أو دفعها أو القيام بمناورات الإرساء والانتقال أو الإبحار، وكذا المراقبة والمساعدة المقدمة في تنفيذ مناورات بحرية أخرى بمقابل الحصول على أجر.⁽¹⁾

أما المشرع المصري⁽²⁾ فعرف عقد القطر البحري بأنه اتفاق تلتزم بموجبه إحدى السفن بحر سفينة أخرى أو أي عائمة بحرية للخروج أو الدخول في الموانئ أو في عرض البحر، ووفقاً للمذكرة الإيضاحية لقانون التجارة البحرية، ويبرم عقد القطر البحري بين مجهزة السفينة القاطرة ومجهزة السفينة المقطورة، بحيث يلتزم الطرف الأول بتجهيز السفينة القاطرة، ويضمن صلاحيتها لتنفيذ الالتزام المتفق عليه، وبالمقابل يلتزم الطرف الثاني بدفع الأجرة المستحقة،⁽³⁾ والمتفق عليها للقيام بعملية قطر السفينة. ويشترط أن تكون السفينة المقطورة مملوكة لشخص مختلف عن مالك السفينة القاطرة، فإذا كانت كلتا السفن مملوكتين لذات الشخص فإن عملية القطر تعتبر مجرد عمل مادي، ولا يأخذ طابع العقد.⁽⁴⁾ ويجد المتتبع للقانون البحري العُماني أن المشرع عندما تطرق إلى تعريف القطر البحري أكد أن العملية المادية التي تتم بالقطر تكون بين سفنتين، إحداهما تدعى السفينة القاطرة، والأخرى تسمى السفينة المقطورة، ويترتب على ذلك أن المشرع لا يتناول إلا حالات القطر التي تتم بين سفنتين، ومؤدى ذلك

(1) درويش مريم، النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري دراسة مقارنة، 2020/2019، جامعة ابو بكر بلقايد تلمسان، ص22. و د. محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، حي النصر-الحجاز-عنابة، الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، 2010، ص104-105.

(2) المذكرة الإيضاحية لقانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990، ص185.

(3) جلال وفاء محمد، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديد للنشر، الإسكندرية، 1997، ص413.

(4) د. أسماء حرير وغالي كحلة، عملية قطر السفن دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري والمصري والفرنسي، مجلة دراسات في العلوم الانسانية والاجتماعية، مركز البحث وتطوير الموارد البشرية -رماح، العدد مج3 ع5، سبتمبر 2020، رقم 108505MD، ص422-423.

أن المشرع يستبعد من نطاق تطبيق أحكام القطر البحري عمليات قطر المنشآت، كونها لا تعد من قبيل السفن كالمنشآت العائمة المخصصة للخدمة في داخل الميناء والرافعات والمواعين.⁽¹⁾ ونظرًا لعدم تناول المشرع العُماني لمفهوم عقد القطر البحري، سيستعرض الباحث التعريف الفقهي لعقد القطر البحري على النحو التالي:

أوجد فقهاء وأساتذة القانون عدة تعاريف لعقد القطر البحري، فمنهم من ذهب إلى أنه "عقد يلتزم بمقتضاه مالك السفينة بجر سفينة مملوكة لآخر نظير أجر"⁽²⁾، إذ يلاحظ على التعريف قصر عملية القطر في صورة الجر فقط، كما اشترط أن تكون عملية القطر بين سفنتين مملوكتين لشخصين مختلفين، وخلاف ذلك لا تشكل العملية تنفيذًا لعقد القطر، بل يعد مجرد عمل مادي لا يترتب عليه أي آثار قانونية⁽³⁾، لأن عملية القطر تتم بأجر يتفق عليه بين طرفي العلاقة، ومن غير المعقول أن يكون القطر بأجر إذا كان السفينتين مملوكتين لشخص واحد، إذ أن هذا النوع من العقود تكون الالتزامات متقابلة بين طرفي العلاقة.⁽⁴⁾ كما عرف آخرون عقد القطر البحري بأنه "اتفاق يتعهد بمقتضاه مالك سفينة بجر سفينة أخرى لمدة محددة أو لميناء معين مقابل أجر معلوم"⁽⁵⁾، ويلاحظ من التعريف لكي يعد القطر عملية بحرية يستوجب أن تكون كل من القاطرة والمقطورة سفينة، إذ يعد شرطًا جوهريًا لتمييز القطر البحري عن صور القطر الأخرى. وهناك من عرف عقد القطر البحري بأنه "عقد بين مجهز السفينة القاطرة ومجهز السفينة المقطورة، يتعهد بمقتضاه الأول بإعداد السفينة القاطرة لتكون صالحة للقيام بالعملية المتفق عليها وتنفيذ هذه العملية، على أن يتعهد الأخير بدفع أجره القطر"⁽⁶⁾،

(1) محمود مختار بربري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999، ص 502. و د. محمود سمير

الشرقاوي، القانون البحري، الطبعة الرابعة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992، ص 582.

(2) مايد خميس محمد الدرمكي، إشكاليات عقد القطر البحري، جامعة عجمان، دولة الإمارات العربية المتحدة، 1441هـ/2020م، ص 13.

(3) د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، جمهورية مصر العربية، الإسكندرية، 2001، ص 127.

(4) ايمن فتحي حسن الجميل، المساعدة البحرية، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، 2011، ص 94-95.

(5) د. رفعت فخري أبابير، القطر البحري في القانون المصري، مرجع سابق، ص 8.

(6) د. كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2005، ص 292.

ويتفق الباحث مع هذا التعريف الأخير لتضمُّنه على جميع إلتزامات مجهز السفينة القاطرة والمقطورة، حيث يفرض على مجهز السفينة القاطرة توفير سفينة صالحة للقطر، ويُلزم مجهز السفينة المقطورة بدفع أجرة القطر. واستنادًا إلى ما تم ذكره أعلاه، يتضح أن اختلاف التعريفات يرجع إلى تباين العناصر التي اعتمدها كل فريق في بيان مفهوم القطر، مما يبرز الحاجة إلى تقييم أهمية كل عنصر في تحديد ما إذا كان القطر يُعد بحريًا، فضلًا عن تمييزه عن أنواع القطر الأخرى، ويمكن أن نجم تلك العناصر على النحو الآتي:

أولاً: أن تكون ملاحه القطر ملاحه بحرية

يشترط لاعتبار القطر بحريًا يجب أن يتم في البحر، أما عمليات القطر التي تتم في الأنهار والمياه الإقليمية فلا تعد قطرًا بحريًا، وتسري عليها أحكام قانون النقل البري أو النهري إن وجد. وتطبيقًا لذلك، فقد استقر القضاء المصري على أن معيار التكييف هو مكان تنفيذ القطر، فإذا جرى في البحر اعتُبر بحريًا، وإذا وقع بعضه في البحر والبعض الآخر في النهر، يُعتد بالمكان الذي تم فيه الجزء الغالب من الرحلة، لعدم إمكانية تجزئة العملية التي تتم بأكملها تنفيذًا لعقد واحد.⁽¹⁾

ثانيًا: طبيعة القاطرة والمقطورة

يجب أن تتوافر في العائمة التي تقوم بعمليات القطر البحري المتطلبات القانونية للسفينة، والتي تشمل قدرتها على الملاحه البحرية بوسائلها الذاتية، وممارستها للملاحه البحرية على وجه معتاد، أو على الأقل تخصيصها لهذا النوع من الملاحه.⁽²⁾ ومع ذلك، قد يثور التساؤل حول الطبيعة القانونية لعملية القطر في الحالات التي لا تستوفي فيها القاطرة أو المقطورة - أو كليهما - وصف السفينة، كأن تتولى قاطرة نهريه قطر سفينة في البحر. فقد اختلف الفقهاء بشأن تحديد الطبيعة القانونية لعملية القطر في هذه الحالات، حيث ذهب اتجاه فقهي أول إلى اشتراط أن تكون كل من القاطرة والمقطورة

(1) رفعت فخري أبادير، القطر البحري في القانون المصري، مرجع سابق، ص 150-152.

(2) درويش مريم، النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص 19-20.

سفينة حتى يُعد القطر بحريًا، في حين ذهب فريق آخر إلى إمكانية الاكتفاء أن تكون القاطرة وحدها سفينة، بينما ذهب رأي ثالث إلى القول بأن تكون المقطورة وحدها مستوفية لوصف السفينة⁽¹⁾.

وفي هذا السياق، يُعد تحديد ما إذا كان اشتراط صفة السفينة لأي من القاطرة أو المقطورة أو لكليهما أمرًا لازمًا، مسألة ينبغي أن تستند إلى النصوص التشريعية الوطنية، إذ تميل بعض القوانين البحرية الحديثة إلى قصر تطبيق أحكام القطر البحري على العمليات التي تتم بين سفن، مستبعدةً بذلك الحالات التي لا تنطبق فيها هذه الصفة على أحد الطرفين أو كليهما.⁽²⁾

وقد تبنى هذا الاتجاه المشرع البولندي، حيث نصت المادة (204) من التقنين البحري البولندي على أن "عقد القطر هو عقد يتعهد بمقتضاه المجهز، لقاء أجر معلوم، بأداء خدمات القطر بواسطة سفينة"، كما نصت الفقرة الثانية من المادة ذاتها أن المقصود بخدمات القطر هو جر السفينة أو دفعها أو معاونتها على الرسو أو الإبحار". كما سارت مجلة التجارة البحرية التونسية لسنة 1962م في ذات الاتجاه، حيث نصت المادة (226) منها على أن "عقد الجر يتكون عندما تقدم سفينة أو عدة سفن جارة إلى سفينة أخرى القوة التي تنقصها كليًا أو جزئيًا"، ويمكن إثبات عقد الجر بجميع الوسائل، وخاصة بمجرد قبول السفينة المجرورة للخدمات المعروضة عليها من طرف السفينة الجارة".⁽³⁾ ويختلف نطاق تطبيق أحكام القطر البحري بحسب النهج التشريعي المتبع في كل نظام قانوني، فبينما تقتصر بعض القوانين عمليات القطر بين سفن مستوفية للوصف القانوني، وتتوسع قوانين أخرى لتشمل حالات لا تتحقق فيها تلك الصفة في أحد طرفي العملية أو كليهما⁽⁴⁾ ويتضح ذلك جليًا في التشريعات البحرية لمعظم القوانين العربية، وينطبق الأمر على القانون البحري العُماني الحالي، حيث يلاحظ استخدام مصطلحات محددة مثل "السفينة القاطرة" و "السفينة المقطورة" أو "السفينة" دون أن يستخدم مصطلح "القاطرة" أو "المقطورة" بمفردهما، مما يعكس توجهًا تشريعيًا لحصر نطاق القطر

(1) رفعت فخري أبادير، القطر البحري في القانون المصري، مرجع سابق، ص154.

(2) رفعت فخري أبادير، القطر البحري في القانون المصري، مرجع سابق، ص155.

(3) رفعت فخري أبادير، القطر البحري في القانون المصري، مرجع سابق، ص155-157.

(4) موقع الكتروني على شبكة الانترنت (<https://saidm10.ahlamontada.net/t356-topic>) يوم الأحد الموافق

09 فبراير 2025م، الساعة 12:38.

البحري في العمليات التي يكون أحد طرفيها أو كلاهما مستوفياً لوصف السفينة. وهنا يثور التساؤل بعد التطور التقني والتكنولوجيا الناشئة حول مسألة تكييف العلاقة القانونية لعمليات القطر التي تقوم بها الروبوتات البحرية، والأجهزة الإلكترونية الحديثة، أو السفن ذاتية القيادة، عما إذا كان ينطبق عليها وصف القطر البحري؟

وترى الباحثة أن العنصر المادي المتمثل في سحب أو جر السفينة المقطورة متحقق، استناداً إلى أحكام المادة الأولى من القانون البحري العُماني، التي عرّفت القطر بأنه العمل الذي تقوم بموجبه سفينة، تُسمى السفينة القاطرة، بدفع أو سحب سفينة أخرى، تُسمى السفينة المقطورة، سواء تم تنفيذ العملية بواسطة الآلات، أو بتدخل بشري، أو من خلال الروبوتات أو أية أجهزة حديثة، فطالما النتيجة المادية لعملية القطر قد تحققت، فإن أحكام القطر البحري تنطبق عليها.

ثالثاً: ألا تكون السفينة القاطرة والمقطورة ملكاً لشخص واحد

يشترط ألا تكون السفينة القاطرة والمقطورة مملوكتين لشخص واحد، ذلك أن عقد القطر ينشئ التزامات متقابلة بين أطراف العقد، وهو ما لا يتحقق إذا كانت السفينتان مملوكتين لشخص واحد. ومن ثم، لا يعتبر هذا العمل تنفيذاً لعقد القطر البحري، بل يعد مجرد عمل مادي لا يترتب عليه آثار قانونية⁽¹⁾، إذ يقوم العقد على فكرة الإرادة، ما يجعله جزءاً من التصرف القانوني⁽²⁾. كما يتميز عن غيره

(1) هانى دويدار، مبادئ القانون التجاري والبحري، مرجع سابق، ص 393. و مريم بنت حمد العميرية، النظام القانوني لقطر السفن وفقاً للقانون العُماني، جامعة السلطان قابوس، 2015، ص 15.

(2) وفي ذلك تنص أحكام قانون المعاملات المدنية العُماني في المادة 256 منه في شأن اتحاد الذمتين على "إذا اجتمع في شخص واحد صفتا الدائن والمدين بالنسبة إلى دين واحد انقضى هذا الدين بالقدر الذي اتحدت فيه الذمتان"، ويعني ذلك إذ اجتمعت صفتي الدائن والمدين في شخص واحد بالنسبة إلى دين معين، يعد سبب من أسباب انقضاء الالتزام. (2) وتطبيقاً لهذا المبدأ في سياق عقود القطر البحري، اشترطت معظم القوانين المنظمة للقطر البحري، ألا تكون السفينة القاطرة والمقطورة ملكاً لشخص واحد، والسبب في ذلك أن اتحاد الملكية في شخص واحد يؤدي إلى إنتفاء الحاجة إلى عقد القطر، حيث لا يمكن للشخص أن يتعاقد مع نفسه، فالعقد يتطلب وجود إرادتين منفصلتين لإنشاء التزامات متقابلة. ففي حالة وقوع حادث تصادم بين سفنتين مملوكتين لنفس المالك، قد لا يكون هناك مجال لتطبيق قواعد المسؤولية، إذ لا يمكن للشخص مقاضاة نفسه. وهناك يثار تساؤل حول ماذا لو كان العقد بين ذات الشخص بصفته الشخصية وبصفته المعنوية أي مالكاً أو مساهماً بشركة لها شخصية معنوية منفصلة عن شخصية الشركاء فيها أي عن شخصيته، هل يمكن تطبيق أحكام عقد القطر البحري في (=)

من التصرفات القانونية بارتكازه على إرادتين متطابقتين، وليس على إرادة منفردة⁽¹⁾. وسيتناول هذه الخاصية بشيء من التفصيل في الفرع الثاني من الفصل الأول.

رابعاً: الالتزامات المتقابلة للطرفين

ينشأ عقد القطر البحري التزامات تعاقدية متقابلة بين طرفي العلاقة، إذ يلتزم مجهز السفينة القاطرة تقديم خدمة جر أو سحب السفينة المقطورة إلى الميناء أو المكان المتفق عليه، وبالمقابل يلتزم مجهز السفينة المقطورة بأداء أجرة القطر⁽²⁾، وهذا ما ستبينه الباحثة عند الحديث عن التزامات مجهزي السفينة القاطرة والمقطورة. إجمالاً لما سبق، نرى أنه من الضرورة بمكان أن تتوفر الأربعة عناصر الأساسية المذكورة أعلاه لاعتبار عملية القطر عقد قطر بحري لتسري عليه الأحكام المنصوص عليها بالقانون.

(=) هذه الحالة؟ أشارت المادة (48) من قانون المعاملات المدنية العُماني إلى أن الشركات التجارية والمدنية تُعد من الأشخاص الاعتبارية، كما نصت المادة (49) على أن الشخص الاعتباري يتمتع بجميع الحقوق، إلا ما كان منها ملازماً لصفة الإنسان الطبيعية، وله ذمة مالية مستقلة وأهلية قانونية ضمن الحدود التي يحددها نظامه الأساسي أو القانون، بالإضافة إلى موطن مستقل. ويترتب على ذلك نتيجة جوهرية، تتمثل في تمتع الشركة بالأهلية القانونية التي تخولها إبرام التصرفات القانونية وتحمل تبعاتها، حيث تُبرم العقود باسمها ولحسابها، مما يجعلها مسؤولة مباشرة عن تنفيذ التزاماتها، بالتالي تكون الشخصية الاعتبارية للشركة مستقلة عن شخصية الشركاء أو المساهمين فيها. وبناءً على ذلك، إذا أبرم شخصاً بصفته الشخصية عقداً لقطر السفينة مع شركة يملكها أو يساهم فيها، يُعد العقد بين شخصين قانونيين مستقلين. وبالتالي، يجوز من حيث المبدأ تطبيق قواعد القطر، بما في ذلك الالتزام بالتعويض، ما لم يوجد نص أو قيد يمنع ذلك، مثل الأحكام المتعلقة بتعارض المصالح أو اشتراط موافقة مجلس الإدارة أو الجمعية العامة وفقاً للنظام الأساسي للشركة.

(1) درويس مريم، النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري، مرجع سابق، ص 21.

(2) مكسيم معاون السباعي، أحكام مسؤولية عقد القطر البحري، المجلة العلمية لجامعة سيئون، المجلد الأول، العدد الأول، ديسمبر 2020م، ص 164.

الفرع الثاني

أهمية القطر البحري

يمثل البحر أهمية بالغة للمجتمع الإنساني في جميع أنحاء العالم، ويرجع ذلك إلى دوره الأساسي ليس فقط كوسيلة للتواصل والتعارف بين الشعوب، بل أيضًا كجسر حيوي للتجارة، ومستودع هائل للثروات والموارد الطبيعية.⁽¹⁾

وقد أدى ذلك إلى نشوء مصطلح الملاحة البحرية بصيغتها الحالية، إلى جانب الملاحة المساعدة، إذ يمكن تصنيف الملاحة البحرية من حيث موضوعها إلى نوعين رئيسيين، وهما الملاحة البحرية الرئيسية وهي تلك الملاحة التي يمارس من خلالها وجه من أوجه استغلال البيئة البحرية، وتتمثل صورها في الملاحة التجارية كنقل الأشخاص أو البضائع، أو ملاحة الصيد أو ملاحة النزهة إلخ.⁽²⁾ أما النوع الثاني يعرف بالملاحة البحرية المساعدة التي تتمثل حول القيام بأعمال تابعة لنشاط الملاحة الرئيسية، كتقديم المساعدة للسفن ومن أبرز صورها الإرشاد، والإنقاذ، والقطر البحري، الذي يهدف إلى تسهيل عملية دخول السفن إلى الموانئ وخروجها منها، أو مساعدتها في عبور الممرات المائية، وذلك لضمان عدم تعريض المنشآت البحرية أو الموانئ أو حتى السفينة المقطورة لأي مخاطر، ويتم ذلك من خلال إيصال السفينة إلى موقع آمن يضمن سلامتها. ويقتضي عند الحديث عن القطر البحري بوصفه أحد أنشطة الملاحة البحرية المساعدة التطرق إلى مفهوم الملاحة البحرية، التي تعني فن تحديد موقع السفينة، وقيادتها بأمان من نقطة إلى أخرى.⁽³⁾

بدأ القطر البحري في الأصل كخدمة تقدم للسفن التي تعرضت لأعطال تمنعها من الإبحار بشكل طبيعي نتيجة حادث في أعالي البحار،⁽⁴⁾ ولم يكن مفهوم القطر البحري في بداياته مماثلًا لما هو معروف

(1) بلقاسم حبيب، عقد القطر في القانون البحري الجزائري، رسالة لنيل درجة الماجستير في القانون البحري والنشاطات المرفئية، جامعة وهران، الجزائر، 2010/2011، ص 1.

(2) د. محمود سمير الشراوي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 21.

(3) بلقاسم حبيب، عقد القطر في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 1.

(4) د. محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، 2010، ص 107.

في الوقت الحالي، وفقاً للنصوص الواردة في القوانين البحرية ذات الصلة، إذ إن عقد القطر بصورته الحالية، لم يظهر إلا بعد ظهور الآلة البخارية، واستخدام المحرك البخاري في تسيير السفن.

وبعد ظهور المحرك البخاري، ساهم ذلك في نشوء صناعة بناء عائمات متخصصة قادرة على جر السفن، وقطرها، وأصبحت عملية القطر صناعة متخصصة تُمارسها مؤسسات وشركات تقدم خدماتها بشكل دائم، مقابل أجر يتم الاتفاق عليه.

إذ كان القطر في بدايته يتم بطرق بدائية، مثل استخدام القوارب التي تعتمد على التجديف أو الاستعانة بالزوارق الحربية⁽¹⁾. وأدى تطور الملاحة البحرية إلى تنوع مجالات القطر البحري، وتنوّعت استخداماته وزادت أهميته بالنسبة لجميع الأطراف المعنية.

وقد انعكس هذا التطور في قطاع الملاحة البحرية على التشريعات المنظمة له، وحرص التشريع الوطني على مواكبة التحديثات التي طرأت على النصوص والقوانين الدولية ذات الصلة، وهو ما يتجلى بوضوح في القانون البحري العُماني والقوانين المقارنة. ومع تطور الملاحة البحرية المساعدة، أصبح القطر البحري ضرورياً ليس فقط لمُجهز السفينة القاطرة، والسفينة المقطورة، بل أيضاً لسلامة الموانئ التي تتم فيها عملية القطر.⁽²⁾ إذ بلغ الأمر في بعض الدول إلى جعل القطر البحري شرطاً لدخول السفن التي ترغب في الرسو داخل موانئها، ليعتبر بذلك شرطاً إلزامياً أو، بمعنى آخر، عقد إذعان وفقاً للمفهوم القانون المدني. إذ كان الأصل عدم إلزامية القطر البحري، كونه يُعد خدمة اختيارية تخضع لطلب السفينة المقطورة عند دخولها إلى الميناء أو استعدادها للمغادرة،⁽³⁾ مما يبرز الدور الجوهرى الذي تؤديه هذه الخدمة في تعزيز سلامة الميناء، ومنشآته من خطر اصطدام السفن بالأرصفة والمنشآت الصغيرة الراسية فيه، ورفع كفاءة العمليات الملاحية خصوصاً عند دخول السفن إلى الميناء أو خروجها منه. إضافةً إلى تسهيل المناورات داخل الميناء، حتى يتم رسو السفينة على

(1) الغضب اعتدال عبد الباقي يوسف، عقد القطر البحري دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص 127.

(2) د. كمال حمدي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة، إيجار السفينة، نقل البضائع

والأشخاص، القطر، الإرشاد)، منشأة المعارف، جامعة الإسكندرية، 1997، ص 833.

(3) كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية، مرجع سابق، ص 296.

الرصيف أو مغادرتها له، وتتزايد هذه الأهمية في حالة السفن الكبيرة التي تملك محركات ذات قوة دفع عالية، قد تشكل تهديدًا للملاحة داخل الميناء.

وفي هذا السياق، يتم إيقاف تشغيل محركات هذه السفن بشكل متعمد لضمان سلامة المنشآت الواقعة على الأرصفة، ويتم الاستعاضة عن ذلك بالقوة المحركة التي توفرها السفن القاطرة لتجنب مخاطر الاصطدام⁽¹⁾ خاصة، في حال افتراضنا أن السفينة استخدمت قدرتها الذاتية للدخول إلى الميناء أو الخروج منه، فقد يؤدي ذلك إلى أضرار جسيمة.

وتزداد أهمية عملية القطر البحري عند الأخذ بعين الاعتبار أن العائمات المقطورة قد تحمل مواد أو بضائع خطيرة، وهو أمر شائع في عمليات التبادل البحري، أثناء دخول السفن إلى الميناء أو مغادرته دون الاستعانة بخدمات القطر، قد تُرتب الحوادث البحرية الناجمة عن التصادم أو الأخطاء التشغيلية أضرارًا جسيمة، تؤثر سلبيًا على أمن الميناء وسلامة الملاحة البحرية. ويزداد الأمر خطورة عند حدوث تلوث بحري بالزيت، إذ تفوق تكاليف معالجة الأضرار الناجمة عنه تكلفة خدمات القطر،⁽²⁾ مما يستلزم تعزيز الجاهزية واتخاذ تدابير وقائية صارمة للحد من مخاطره، وهذا الأمر أوجبه لائحة السلامة ومنع التلوث البحري في الموانئ العُمانية الصادرة بالقرار الوزاري رقم 2019/108، إذ ألزمت المادة (29) إدارة الميناء أو المشغل بتحديد المناطق المعرضة لحوادث السلامة أو التلوث البحري داخل الميناء، ووضع خطط طوارئ شاملة وفقًا للمعايير الدولية والتشريعات الوطنية، وبالتنسيق مع الجهات المختصة، لضمان الاستجابة الفعالة للحالات الطارئة. كما يقع على عاتقها إعداد برامج تدريب موثقة للعاملين في مجال مكافحة التلوث البحري، وإصدار تعليمات واضحة تحدد الإجراءات الواجب اتباعها عند وقوع حوادث التلوث.

(1) مريم العميري، النظام القانوني للقطر البحري وفقًا للقانون العُماني، رسالة لنيل درجة الماجستير، جامعة السلطان قابوس، فبراير 2015، ص 16-17.

(2) بلقاسم حبيب، عقد القطر في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 3-4.

وإلى جانب ذلك، يتوجب عليها توفير المواد والمعدات اللازمة لمكافحة التلوث البحري، واتخاذ التدابير الفورية عند وقوع أي حادث ينجم عنه تلوث، مع إبلاغ الجهات المختصة فوراً للتحقيق في ملبساته واتخاذ الإجراءات المناسبة.

كما أوجبت المادة (14) من ذات اللائحة على إدارة الميناء توفير أنظمة مرور للسفن لدعم عمليات القطر والإرشاد البحري، مع وضع الإرشادات اللازمة لتنظيم ومراقبة حركة السفن داخل الميناء، وذلك وفقاً لمتطلبات الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974م.

وبالتالي يلعب عقد القطر البحري دوراً بالغ الأهمية في الملاحة البحرية من خلال الخدمات الجلية التي يقدمها للناقلين في عمليات النقل الساحلية، إذ يساهم في المحافظة على أصول الميناء وتجنب المخاطر، علاوة على دوره الفعال في خفض النفقات بحيث يتم نقل البضائع إلى صنادل،⁽¹⁾ وتقطر تلك الصنادل على هيئة قطار بواسطة قاطرة يتم جرها إلى الجهة المقصودة.

وقد يكون القطر أيضاً وسيلة لنقل منشآت الموانئ العائمة من ميناء إلى آخر، مثل الرافعات⁽²⁾ والمواعين⁽³⁾، لعدم امتلاك تلك المنشآت لقوة محرك ذاتية، مما يجعل عملية القطر ضرورية، لنقلها بأمان بين المواقع المختلفة.⁽⁴⁾

والجدير بالذكر أن في المجال البحري، لا يكون القطر على صورة واحدة، فقد يتخذ القطر شكل العمل المادي الذي يُستخدم لإنقاذ السفينة المقطورة، أو تمكينها من إجراء المناورات اللازمة

(1) الصنادل هي مفرد كلمة "الصندل" وهو قارب مسطح القاع، تم تصميمه أساساً لنقل البضائع الثقيلة عبر الأنهار والقنوات. ويسمى من يقودها عيار، وبعض الصنادل لا تكون ذاتية الحركة ويلزم قطرها أو دفعها بواسطة زورق سحب. انظر <https://ar.m.wikipedia.org/wiki> الساعة 11:44 صباحاً بتوقيت سلطنة عُمان.

(2) المقصود بالرافعات: هي المعدات أو الآلات التي تستخدم لرفع وتحميل أو تفريغ البضائع في الموانئ أو المواقع الصناعية. تعمل الرافعات باستخدام أسلاك أو حبال أو أنظمة هيدروليكية لتحريك الأحمال الثقيلة، مثل الحاويات أو البضائع العامة، من السفن إلى الأرصفة أو العكس.

(3) المقصود بـ "المواعين" هي السفن أو القوارب التي تُستخدم لنقل البضائع من مكان إلى آخر. يمكن أن تشمل المواعين السفن الصغيرة التي تقوم بنقل البضائع من السفن الكبيرة إلى الميناء أو العكس، وخاصة في الموانئ التي يصعب الوصول إليها بواسطة السفن الكبيرة.

(4) كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية، مرجع سابق، ص 293.

لدخول الموانئ أو الخروج منها أو المرور بالقنوات، حال تعرض السفن للخطر كالحريق أو تعطلها، فيتم قطرها إلى مكان آمن لتلقي المساعدة المطلوبة لمعالجة الخطر القائم.⁽¹⁾

وفي هذا السياق، لا يعني الأمر انعدام القوة المحركة للسفينة، بل يقتصر على الاستعانة بقوة الدفع لسفينة القطر، لتوجيه السفينة المقطورة أثناء تلك المناورات. وبهذا الشكل، تظهر السفينة المقطورة، بعد تخليها عن آلية دفعها، لتصبح جزءاً من السفينة القاطرة، متكاملة معها كأنهما سفينة واحدة.⁽²⁾

والجدير بالذكر أن دور القطر البحري لم تقتصر صورته على وظيفته التقليدية فحسب، بل شهد في السنوات الأخيرة تطوراً ملحوظاً، خاصة مع استغلال آبار البترول والغاز الطبيعي في قاع البحار، حيث أضيفت للقطر البحري استخدامات جديدة تتمثل في جرّ أو نقل قواعد الحفر والتنقيب، فضلاً عن المنشآت العائمة الأخرى اللازمة لعمليات التنقيب والحفر إلى مواقع الاستغلال.⁽³⁾

وخلاصة الأمر، تُعدّ عمليات القطر البحري جزءاً لا يتجزأ من البنية التحتية للموانئ، حيث تسعى الموانئ إلى امتلاك أفضل القاطرات لتعزيز قدرتها التنافسية لنظيراتها. كما تسهم عمليات القطر في تنظيم الوقت المستغرق لدخول السفن إلى الموانئ وخروجها، مما أكسب عقد القطر البحري أهمية بالغة ضمن العقود البحرية المعروفة في الفقه والقوانين البحرية.⁽⁴⁾

أضف إلى ذلك، لا يمكن إغفال أن عملية القطر البحري تُعدّ مصدر دخلٍ مهمٍّ للدولة، حيث يُقدّم كإحدى الخدمات البحرية الرئيسة للموانئ، إذ بلغت مساهمة قطاع النقل والتخزين في الناتج المحلي في سلطنة عُمان حوالي 11.78%، بما يعادل 2.25 مليار ريال عماني،⁽⁵⁾ مما يعكس الدور الحيوي للخدمات البحرية، لا سيما العقود البحرية كعقد القطر البحري.

(1) اعتدال عبد الباقي يوسف الغضب، مرجع سابق، ص 127.

(2) بلقاسم حبيب، عقد القطر في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 4.

(3) أبابير رفعت فخري، العقد البحري في القانون المصري والمقارن، مرجع سابق، ص 145.

(4) مايد خميس الدرمني، إشكاليات عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص 1-2.

(5) جريدة عُمان، الصادرة يوم الاثنين في 24 يونيو 2024م:

<https://www.omandaily.om/%D8%A7%D9%84%D8%A7%D9%82%D8%AA%D8%B5%D8%A7%D8%AF%D9%8A%D8%A9/na/%D8%B3%D9%84%D8%B7%D9%86%D8%A9-%D8%B9%D9%85%D8%A7%D9%86-%D8%AA%D8%A4%D9%83%D8%AF-%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D9%85%D8%B1%D8%A7%D8%B1-%D8%AA%D8%B9%D8%B2%D9%8A%D8%B2-%D8%AC%D8%A7%D8%B0%D8%A8%D9%8A%D8%A9-%D9%85%D9%86%D8%B8%D9%88%D9%85%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D9%85%D9%84-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A>

ونظرًا للعوائد الاقتصادية الكبيرة لهذه العمليات، اتجه العديد من المشرعين، كالمررع المصرى على سبيل المثال، إلى جعل القطر البحرى شرطًا إلزاميًا عند دخول السفن إلى الموانئ.

المطلب الثاني

تمييز القطر البحري عن المفاهيم المشابهة له

تعتبر عمليات القطر والإرشاد والإنقاذ البحري من عمليات المساعدة التي تتصل بالملاحة البحرية، التي تهدف إلى ضمان سلامة السفن والبضائع في مختلف البيئات البحرية. وعلى الرغم من وجود تداخل بين هذه العمليات في بعض الجوانب، إلا أن لكل عملية طبيعتها الخاصة ووظيفتها المميزة. وقد تناول المشرع العُماني في القانون البحري الأحكام المتعلقة بالقطر والإرشاد والمساعدة الملاحية في المواد (243 - 256)، وميز المشرع كل نوع منها من خلال بيان شروطها ومسؤولية أطرافها.

وعليه سوف نتناول في هذا المطلب تمييز القطر البحري عن المفاهيم المشابهة له، من خلال توضيح الفرق بينه وبين الإرشاد البحري من جهة (الفرع الأول)، وبيان تمايزه عن المساعدة البحرية من جهة أخرى (الفرع الثاني).

الفرع الأول

تمييز القطر عن الإرشاد البحري

تتطلب ممارسة السفينة نشاطها البحري مجموعة من الخدمات المساندة بجانب الخدمات التي يقدمها البحارة، فعند دخولها أو خروجها من الموانئ، أو أثناء إبحارها عبر القنوات المائية والخلجان، قد تكون الحاجة إلى خدمات الإرشاد أمرًا ملحقًا وضروريًا لتفادي العوائق البحرية، والمياه الضحلة التي لا تلائم غاطس⁽¹⁾ السفينة لتفادي الخطر الذي قد يلحق بهيكلها أو بأصول الميناء. بالإضافة إلى ذلك، تحتاج السفينة إلى خدمات القطر البحري لمساعدتها على الرسو بجانب الأرصفة المخصصة، لا سيما في الحالات التي يصعب فيها المناورة بشكل مستقل. كما قد تتعرض السفينة في عرض البحر

(1) غاطس بدن السفينة هي المسافة الرأسية بين سطح الماء والجزء السفلي من جسم السفينة (العارضة)، يحدد الغاطس الحد الأدنى لعمق المياه التي يمكن أن يبحر فيها السفينة أو القارب بأمان.

لعطل يمنعها من متابعة رحلتها، وفي مثل هذه الظروف تتولى إحدى السفن الأخرى مهمة قطرها إلى أقرب ميناء لتوفير الدعم اللازم.⁽¹⁾

وقد أورد المشرع العُماني تعريفاً للقطر البحري في القانون البحري في المادة الأولى منه بأنه " العمل الذي تقوم بموجبه سفينة تسمى السفينة القاطرة بدفع أو سحب سفينة أخرى تسمى السفينة المقطورة، وإيصالها إلى الميناء أو المكان المتفق عليه".

كما عرف الإرشاد في ذات المادة الآنف الذكر أعلاه بأنه "توجيه السفن القادمة للميناء أو المغادرة منه أو المتحركة فيه إلى المكان المناسب لها بأمان". وقد ورد تعريف الارشاد البحري أيضاً في القرار الوزاري رقم 2017/138 الصادر من وزارة النقل والاتصالات وتقنية المعلومات بشأن إصدار لائحة تنظيم رخصة المرشدين البحريين قوله "تقديم المعلومات والإرشادات الملاحية الآمنة للربان في أثناء تواجد السفينة في منطقة الإرشاد البحري".

ويتضح من خلال القراءة الأولية للتعريفات التي أوردها المشرع العُماني بأن موضوع القطر البحري يتم بين سفينتين بحيث تقوم السفينة القاطرة بجر السفينة المقطورة إلى مكان آمن أو المكان المتفق عليه بين طرفي العقد، أما الإرشاد فيتمثل في التوجيهات التي يصدرها المرشد لربان السفينة المتمثل في الالتزام بخط السير الواجب إتباعه لدخول الميناء أو الخروج منه، لغرض إرشادها إلى المكان الملائم لها حفاظاً على سلامة السفينة ومنشآت الميناء.

فسفينة القطر هي منشأة بحرية تقدم المساعدة للسفن التي هي بحاجة الى السحب إلى مكان آمن، والإرشاد البحري هي خدمة تقدم لغرض توجيه السفن ليسهل عليها الدخول، والخروج من الممرات المائية، والمناطق غير المعروفة لربان السفينة بأمان، من خلال المرشد المنفذ لعملية الإرشاد البحري.⁽²⁾

(1) د. عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية دراسة مقارنة، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط1، المملكة الأردنية الهاشمية-عمان، 1999، ص217.

(2) د. نجم عبود السامرائي، القانون البحري وفقاً للقانون البحري العُماني الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 19 لسنة 2023 والاتفاقيات الدولية، دار الكتاب الجامعي، دولة الإمارات العربية المتحدة، 2024، ط1، ص211.

وعليه من الممكن تعريف عقد الإرشاد البحري بأنه هو عقد يبرم بين ربان السفينة باعتباره نائباً عن تجهزها من جهة، وأحد مستخدمي سلطة الموانئ وهو ما يسمى بالمرشد.⁽¹⁾ وبموجب العقد المبرم يلتزم المرشد بتقديم المعلومات بخصوصيات الملاحة البحرية في المنطقة التي تحت سلطته للربان عند دخول السفينة الميناء، أو خروجها منه، أو عبورها قناة بحرية، وذلك بمقابل أجر يدفعه مجهز السفينة الطالبة لخدمة الإرشاد وفق التعرفة التي تحددها اللوائح التنظيمية للميناء.⁽²⁾

كما تجدر الإشارة إلى أن الإرشاد يجب أن يتم من خلال شخص لديه ترخيص من السلطة البحرية المختصة⁽³⁾ لممارسة نشاط الإرشاد البحري، ويدعى بالمرشد وهو ملاح على درجة كبيرة من الخبرة، والدراية الكافية بطبيعة الميناء وممراته المائية، مما يمكنه من تقادي العقبات التي قد تعترض حركة الملاحة البحرية، وضمان دخول السفن وخروجها بأمان وكفاءة، وتتمحور مهمة المرشد في مساعدة ربان السفينة على الملاحة في منطقة الميناء المحددة من قبل سلطة الميناء، ويبقى الربان هو المسؤول عن إدارة السفينة حتى أثناء قيام المرشد بمهمة الإرشاد، إذ أن عمل المرشد أقرب ما يكون كمستشار للربان.⁽⁴⁾ وتختلف عمليات القطر والإرشاد في نقطة جوهرية تتعلق بتنفيذ العقد. ففي الإرشاد، يتوجه المرشد إلى السفينة المرشدة عبر زورق الإرشاد، وهو قارب مخصص لنقل المرشدين، حيث يبادر المرشد فوراً إلى تلبية طلب السفينة بمجرد ملاحظة إشارتها. وعلى النقيض من ذلك، تعتمد السفينة المقطورة على القوة المحركة التي توفرها السفينة القاطرة، بينما تقتصر حاجة السفينة المرشدة على الإرشادات والتوجيهات التي يقدمها المرشد لضمان سلامة الملاحة.⁽⁵⁾ علاوة على ذلك، أن الأصل في عمليات القطر غير مقيدة بأي شرط أو قيد عند تنفيذه في عرض البحر، تطبيقاً لمبدأ حرية الملاحة في البحار، بالتالي تتسم عمليات القطر بالطابع الاختياري، حيث يتم تنفيذه بناءً على عقد

(1) بن موفق نعيمة، عقد القطر البحري، عقد القطر البحري، جامعة الجزائر كلية الحقوق بن عكنون، ملخص مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق فرع القانون الخاص، ص 23.

(2) د. بلال الأنصاري، القانون البحري، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، ط1، 2019، ص 74.

(3) في سلطنة عُمان السلطة البحرية المختصة هي المديرية العامة للشؤون البحرية بوزارة النقل والاتصالات وتقنية المعلومات.

(4) عبد القادر حسين العطير، مرجع سابق، ص 218-219.

(5) بن موفق نعيمة، عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص 24.

رضائي يتم التوافق على شروطه بين الأطراف المعنية، ولا يُشترط في الغالب الشكل الكتابي لإبرامه، نظرًا للطبيعة الاستعجالية للطلب، والذي غالبًا ما يُصدر من السفينة المحتاجة للقطر، وهي في عرض البحر. وقد جرت العادة على تسجيل شروط عقد القطر البحري ضمن إيصالات القطر، والفواتير المرتبطة به.⁽¹⁾

وقد تنص بعض التشريعات على إلزامية القطر البحري في موانئها، خاصة في الموانئ التي تضم ممرات مائية خطيرة، حيث يشكل ذلك ضرورة للحفاظ على سلامة السفن وحماية أصول الميناء.⁽²⁾ وفي المقابل، يُعد الإرشاد إلزاميًا،⁽³⁾ باعتباره خدمة عامة يقدمها المرشد بصفته موظفًا تابعًا لهيئة الإرشاد، ويخضع في تأدية مهامه وفقًا للوائح الميناء، والتشريعات البحرية المحلية، مما يضمن سلامة الملاحة، وانسيابية حركة السفن داخل الموانئ.⁽⁴⁾

إلا أن الإرشاد لا يُعد إلزاميًا في جميع الأحوال، فعلى سبيل المثال نصّ المشرع العُماني في المادة (246) من القانون البحري على أن "الإرشاد في الموانئ إجباري للسفن، ويجوز لسلطة الميناء إعفاء بعض السفن من واجب الإرشاد"، إذ منح المشرع سلطة الميناء صلاحية إعفاء بعض السفن من إلزامية الإرشاد. وتبنى المشرع الجزائري نفس المبدأ الذي اعتمده المشرع العُماني، حيث نص في القانون البحري الجزائري في المادة (178)⁽⁵⁾ على إعفاء بعض السفن من شرط إلزامية الإرشاد. ويعكس هذا النص حرص المشرعين على تحقيق التوازن بين متطلبات السلامة البحرية ومرونة

(1) د. عبد القادر حسين العطير، مرجع سابق، ص 221-222.

(2) أنظر: د. كمال حمدي، مرجع سابق، ص 685.

(3) نص المشرع العُماني في على إلزامية الإرشاد صراحة في المادة 246 من القانون البحري العُماني بقوله "الإرشاد في الموانئ إجباري للسفن، ويجوز لسلطة الميناء إعفاء بعض السفن من واجب الإرشاد. وتسري فيما يتعلق بتنظيم الإرشاد وتحديد مناطقه وتعيين الرسوم المستحقة عليه القوانين والقرارات المعمول بها في هذا الشأن"

(4) أبابير رفعت فخرى، مرجع سابق، ص 15-17.

(5) إذ أن الإرشاد ليس إجباريًا لجميع السفن، حيث أن بعض السفن معفية من إلزامية هذا الشرط كالسفن الشراعية بحمولة أقل من 100 طن، والسفن ذات الدفع الآلي بحمولة صافية تقل عن 100 طن، والسفن ذات الدفع الآلي والمخصصة فقط لتحسين وصيانة ومراقبة الموانئ ومداخلها كالقاطرات والناقلات والصنادل البحرية، وسفن المناورات والعلامات البحرية.

التطبيق، من خلال منح سلطة الميناء صلاحية إعفاء بعض السفن من شرط الإرشاد، وفقاً لمقتضيات الحاجة والظروف التشغيلية.

أضف على ذلك، أن المشرع العُماني ألزم مجهّز السفينة بسداد رسوم محددة مقابل خدمات الإرشاد، وذلك وفقاً لما تقرره سلطة الميناء.⁽¹⁾ وفي المقابل، لم يتدخل المشرع في تحديد أجرة القطر البحري الذي تقدمه السفينة القاطرة، بل ترك أمر تحديده لاتفاق الأطراف المعنية، مما يعكس الطابع التعاقدي المرن لهذه الخدمة.

إضافة إلى ذلك، يختلف عنصر المسؤولية وقيادة السفينة في عملية القطر البحري عنه في عملية الإرشاد البحري. ففي الإرشاد، تكون قيادة السفينة وتحمل المسؤولية عن الأضرار التي تقع أثناء التنفيذ على عاتق ربان السفينة طالبة الإرشاد. أما في القطر البحري، فإن إدارة العملية وتحمل المسؤولية عن الأضرار تتوزع بين مجهز القاطرة ومجهز المقطورة. ففي بعض الحالات، تتحمل القاطرة المسؤولية، بينما في حالات أخرى تتحملها المقطورة، وذلك بناءً على من يتولى إدارة وقيادة عملية القطر.⁽²⁾

كما أن المسؤولية الناتجة عن تنفيذ عملية القطر تحكمها أولاً بنود الاتفاق المبرم بين مجهزي السفينة المقطورة والقاطرة، إن وُجد. وفي حال عدم وجود اتفاق بين الأطراف، فإن المسؤولية تُحدد وفقاً لما نص عليه القانون، مع الأخذ بعين الاعتبار هل تم القطر داخل الميناء أو خارجه. وسيتم التطرق لأحكام المسؤولية بالتفصيل في الفصل الثاني من البحث.

وخلاصة القول، أن التشابه بين القطر البحري والإرشاد يكمن في الغاية الأساسية لكليهما، وهي ضمان سلامة الملاحة البحرية وتأمين دخول السفن إلى الميناء أو خروجها منه في ظروف آمنة،

(1) نصت المادة (253) من القانون البحري العُماني على " يلتزم المجهز بدفع مبلغ تحدده سلطة الميناء مقابل عملية الإرشاد، وبدفع مبلغ إضافي إلى سلطة الميناء عن كل ساعة أو جزء منها في حالة قيام المرشد بالانتظار، بسبب تأخر المجهز عن القيام بإجراءات إرشاد السفينة عن الميعاد المحدد لذلك. ويلتزم المجهز بدفع مبلغ تحدده سلطة الميناء إذا استغنى عن المرشد بعد حضوره إلى مكان وجود السفينة"

(2) مايد خميس الدرمكي، إشكاليات عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص24.

مما يحدّ من المخاطر المحتملة التي قد تلحق بالسفن المجاورة أو منشآت الميناء. ومع ذلك، فإن هذا التشابه في الهدف لا يبرر إدراجهما ضمن إطار قانوني موحد، نظرًا للاختلافات الجوهرية في طبيعة كل منهما من حيث المسؤوليات وآليات التنفيذ.

الفرع الثاني

تمييز القطر عن المساعدة البحرية⁽¹⁾

عرفت المادة الأولى من القانون البحري العُماني الإنقاذ البحري⁽²⁾ بأنه "إعانة تقدمها سفينة لسفينة أخرى أو للأشخاص الطبيعيين والأشياء الموجودة عليها في حالة تعرضها لخطر بحري دون النظر للمياه التي قدمت فيها عملية الإنقاذ البحري"، ويمكن تعريف المساعدة البحرية من خلال هذا النص بأنها المعونة التي تقدم للسفن المعرضة للخطر أو بقصد تقادي الخطر دون اعتبار للمنطقة المائية البحرية⁽³⁾ التي قدمت فيها الخدمة، ونتيجة لذلك فإن الإنقاذ البحري يقوم على عنصرين أساسيين وهما:

- **العنصر الأول:** أن تحصل المساعدة بين سفنيتين، إذ يشترط القانون لكي يعد العمل من قبيل المساعدة البحرية أن تقدم الخدمة من قبل سفينة بحرية، ويجب أن تكون في البحر،⁽⁴⁾ وقد يمتد الإنقاذ إلى ملحقات السفينة، أو الأشخاص الموجودين على متنها، أو البضاعة، ولا يعد من قبيل

(1) الكثير من القوانين المعاصرة لا تفرق بين المساعدة والإنقاذ أي أنهما كلمتين بمعنى واحد لا فرق بينهما، ويتوافق هذا التوجه مع اتفاقية لندن لعام 1989، المنبثقة عن اتفاقية بروكسل لعام 1910، بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحري، حيث عرّفته بأنه "كل عمل أو نشاط يبذل لمساعدة سفينة أو أي مال آخر في حالة خطر في مياه الملاحة البحرية أو أية مياه أخرى".

(2) تلاحظ الباحثة أن المشرع في القانون البحري الجديد الصادر بالمرسوم السلطاني 2023/19، استغنى عن مصطلح "المساعدة" المستخدم في القانون الملغي الصادر بالمرسوم السلطاني 81/53 واكتفى بمصطلح "الإنقاذ"، وهذا الأمر يعد إيجابيًا، لأنه يتفق مع النهج الحديث الذي لا يفرق بين مفهومي الإنقاذ والمساعدة البحرية، إذ إن كلا الأمرين يهدف إلى تقديم العون للسفينة في حالة الخطر، وإنقاذ الأرواح والبضائع.

(3) عرف القانون البحري العُماني المناطق البحرية لسلطنة عمان في المادة الأولى بأنها "المياه الداخلية، والبحر الإقليمي، والمنطقة المتاخمة، والمنطقة الاقتصادية الخاصة، والجرف القاري، المحددة قانونًا".

(4) د. عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، الإصدار الرابع-2009، المملكة الأردنية الهاشمية، ص208.

المساعدة البحرية انتشال حطام السفينة لعدم انطباق وصف السفينة بالمعني القانوني لذلك الحطام.⁽¹⁾ كما أكدت المادة (266)⁽²⁾ من القانون البحري العُماني على انطباق احكام المساعدة البحرية حتى لو قدمت خدمة الإنقاذ للسفينتين مملوكتين لمالك واحد، لأن كلاً منهما يكون له ذمة بحرية مستقلة، وقد تضمن القانون المصري حكماً مماثلاً لموقف المقنن العُماني سطرته المادة (307) إذ نصت على أن " تستحق المكافأة ولو تم الإنقاذ بين سفن مملوكة لشخص واحد".

• **العنصر الثاني:** أن تكون السفينة المقدم لها المساعدة البحرية معرضة للخطر أو في حالة خطر وشيك محتمل، كحالة تعطل دفة السفينة أو محركها أثناء إبحارها في عرض البحر، إذ يؤدي بقاؤها دون أي مساعدة إلى تعريض السفينة لمخاطر البحر الهائج أو التقلبات الجوية، مما قد يفضي إلى غرقها أو تعرضها لأضرار جسيمة. فإذا انتفى عنصر الخطر، لا يمكن الحديث عن المساعدة البحرية بمفهومها القانوني. ويُقصد بالخطر في هذا السياق احتمال وقوع الهلاك أو خسائر جسيمة، كتعرض السفينة للغرق، أو اندلاع حريق على متنها، أو فقدان الرّبان السيطرة عليها نتيجة سوء الأحوال الجوية. وعليه، لا يُعتبر تقديم خدمة العلاج للأفراد المصابين بأمراض على متن السفينة أو جروح غير مهددة للحياة، أو تقديم الدعم لتفادي التلف الذي قد يلحق بالبضائع، من قبيل أعمال المساعدة البحرية⁽³⁾ وفقاً للمفهوم القانوني الذي سطرته أحكام القانوني البحري العُماني.

فإذا ما تحقق هذان العنصرين فإنه لا يشترط بعد ذلك أن تكون المساعدة المقدمة ذات طابع مادي، وبالتالي فإن إمداد السفينة بالتوجيهات التي تمكنها من السير في خط آمن والوصول إلى مرفأ آمن، تعتبر من قبيل المساعدة البحرية.⁽⁴⁾

(1) د. فايز نعم رضوان، القانون البحري وفقاً للقانون الاتحادي رقم 26 لسنة 1981 لدولة الإمارات العربية المتحدة، كلية شرطة دبي، 1990م، ص 406-407.

(2) "وتستحق المكافأة ولو تمت عملية الإنقاذ البحري بين سفن مملوكة لشخص واحد"

(3) د. نجم عبود مهدي السامرائي، مرجع سابق، ص 273.

(4) د. فايز نعيم رضوان، مرجع سابق، ص 407. ود. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، جمهورية مصر العربية، 1987، ص 456-457.

وبالرغم أن المشرّع قد خصّص مواد قانونية لتنظيم أعمال القطر البحري والمساعدة البحرية، ووضع لكل منهما إطاراً قانونياً مستقلاً، إلا أن هناك تحديات وصعوبات تبرز أثناء التطبيق العملي، وتظهر إشكالية التفرقة بين عقد القطر البحري وعقد المساعدة البحرية فقط عندما تتجسد المساعدة البحرية في شكل عملية مادية تتمثل في القطر (الجر). ويمكن مصدر الخلط بينهما أن نفس السفينة قد تقوم بكلتا العمليتين، حيث إن تقديم المساعدة لسفينة في خطر غالباً ما يكون عبر قطرها. وعلى الرغم من هذا التماثل في التنفيذ المادي، إلا أن التكييف القانوني لكل منهما يختلف، نظراً لاختلاف الأساس القانوني الذي يحكم كل عملية من حيث طبيعتها وآثارها المترتبة على الأطراف المعنية.⁽¹⁾

وفي هذا السياق، تناولت محكمة التجارة الفرنسية في نانت (Nantes) قضية السفينة (Nicos)، التي حاولت الرسو في نهر اللوار بمساعدة قاطرة. غير أن السفينة انقلبت إلى الخلف نتيجة ارتفاع المد، واستدعى هذا الوضع أن يتواصل ربان السفينة مع قاطرة ثانية، والتي تمكنت من تعويم السفينة. وهنا ثار التساؤل القانوني حول طبيعة الدور الذي قامت به القاطرة الثانية: هل قدمت خدمة المساعدة البحرية؟ أم كانت مهمتها تندرج ضمن عملية القطر البحري؟ أم أن تدخلها جمع بين خصائص المساعدة والقطر معاً؟ فجاء حكم المحكمة بأن المهمة التي قامت بها القاطرة الثانية لا تعد من أعمال المساعدة البحرية، لأن الخطر الذي تعرضت له السفينة لا يمكن التثبت منه بصورة مؤكدة، وكيفت المحكمة بأن الخطر هو احتمالي، لكون "القاطر لم يتعرض عند تدخله إلى مخاطر كبيرة بصورة خاصة"، ورغم ذلك اعتبرت العملية التي قامت بها القاطرة لا تدخل في إطار عقد القطر، إذ اعتبرت المهمة مجرد تعويم وليست قطراً، كما منحت المحكمة القاطر تعويضاً وقدره 10000 فرنك فرنسي، أي ما يعادل أربع عشرة مرة من بدل قيمة القطر.⁽²⁾

وتعود هذه الإشكاليات بشكل رئيسي إلى الخلاف الذي ينشأ بين مجهزي السفينة القاطرة والسفينة المقطورة حول التكييف القانوني للخدمة المقدمة، هل هي عقد قطر بحري أم هي عقد مساعدة بحرية، خصوصاً في الأحوال التي تتخذ فيها المساعدة البحرية شكل عملية مادية تتمثل في قطر

(1) درويش مريم، النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري، مرجع سابق، ص33.

(2) د. سليم حداد، المطول في القانون البحري، منشورات الفا، بيروت، 2018، ص664.

السفينة العاطلة وإيصالها إلى مرفأ آمن،⁽¹⁾ فيدعي القاطر أن المساعدة المقدمة تندرج ضمن أعمال المساعدة البحرية، في حين يتمسك مجهزو السفينة المقطورة بأن العملية لا تتجاوز كونها عملية قطر عادي، ويترتب على تغليب إحدى وجهتي النظر دون الأخرى آثار قانونية جوهرية تختلف بحسب تصنيف العملية، سواء كمساعدة بحرية أو كقطر.

ففي حال اعتبارها عملية قطر عادي، لا تستحق السفينة القاطرة سوى الأجرة المحددة بموجب العقد أو اللوائح المعمول بها في الميناء، أو وفق ما يقره العرف البحري. أما إذا اعتُبرت العملية من أعمال المساعدة البحرية، فإن المكافأة المستحقة للسفينة القاطرة تفوق بكثير أجرة القطر، ويتم احتسابها وفق معايير مختلفة تمامًا. وعلاوة على ذلك، تُدفع أجرة القطر بالكامل لمجهز السفينة القاطرة، بينما يتم توزيع مكافأة المساعدة البحرية بين مالك السفينة التي قدمت المساعدة وربانها وأفراد طاقمها. كما تدخل مكافأة المساعدة البحرية ضمن الخسائر المشتركة، في حين يتحمل مجهز السفينة القاطرة وحده مسؤولية دفع أجرة القطر، بالإضافة إلى أن التغطية التأمينية تتكفل فقط بمكافأة المساعدة البحرية، ولا تغطي مصروفات القطر⁽²⁾.

وترى الباحثة أن هناك صعوبة في تحقيق صفة الخدمات الاستثنائية التي أشارت إليه المادة (268) من القانون البحري العُماني لاستحقاق تعويض المساعدة البحرية، إذ نصت على " لا تستحق السفينة القاطرة أي مكافأة على أعمال عملية الإنقاذ البحري التي تقدمها للسفينة المقطورة أو لحمولتها أو للأشخاص الموجودين عليها، إلا إذا قامت السفينة القاطرة بخدمات استثنائية لا تدخل عادة في عمليات القطر"، إذ يوجد تناقض بين مفهوم الخدمات الاستثنائية شرطًا لاستحقاق التعويض، وبين اشتراط توافر عنصر الخطر لوصف العملية أنها مساعدة بحرية، وليس قطرًا وفقًا لأحكام المادة (265)⁽³⁾ من ذات القانون. فكان من الأولى الاعتماد على عنصر الخطر كمعيار أساسي للفصل في

(1) وقد يتخذ العمل المادي للإنقاذ صور أخرى على سبيل المثال نقل البضائع من السفينة المعرضة للخطر لغرض تخفيف حمولتها وتعويمها، أو إطفاء الحريق الذي شب بها.

(2) أبادير رفعت فخري، مرجع سابق، ص 17-18.

(3) "تسري أحكام هذا الفصل على أعمال الإنقاذ البحري بين السفن التي تكون في حالة خطر والأشخاص والأشياء الموجودة فيها وحمولتها وأجور النقل، كما تسري على أعمال الإنقاذ البحري التي تتم بواسطة السفن والوحدات(=)

تحديد ما إذا كان التدخل يُعد قَطْرًا بحريًا أم مساعدة بحرية، حيث أن مصطلح الخدمات الاستثنائية يحمل بين طياته الكثير من الغموض مما يفتح مجالًا للجدل وبابًا للتفسير والتأويل.

لذا فإن معيار التمييز بين أعمال القطر البحري والمساعدة البحرية هو مدى توفر عنصر الخطر في السفينة التي يقدم لها العون والدعم، وكما أن معيار استحقاق المكافأة هو توافر الصفة الاستثنائية للخدمات التي تقدمها السفينة القاطرة، والنتيجة النافعة وفق أحكام المادة (266)⁽¹⁾ الأنفة البيان، إذ يتوجب لإقرار استحقاق القاطرة للمكافأة أن يحل بالسفينة خطر نشأ عن ظرف لم يكن موجودًا أثناء التعاقد، وفي حال إثبات العكس تستحق القاطرة أجره القطر فقط⁽²⁾، فإذا انتفى عنصر الخطر تصبح العملية قَطْرًا بحريًا وليست مساعدة بحرية، كما أنه إذا انتفى وصف الخدمات الاستثنائية والنتيجة النافعة لا يستحق القاطر التعويض.

وخلاصة القول أن عقد القطر البحري يُعد التزامًا بتحقيق نتيجة، حيث تلتزم السفينة القاطرة بقطر السفينة المقطورة وإيصالها إلى الوجهة المحددة. أما في حالة المساعدة البحرية، فإن الالتزام يكون ببذل العناية، حيث لا يُلزم المنقذ بإنقاذ السفينة بالكامل، وإنما يقتصر على إنقاذ ما يمكن إنقاذه، بشرط عدم تعريض سفينة الإنقاذ أو الأرواح للخطر⁽³⁾.

كما تجدر الإشارة إلى أن المشرع العُماني أخذ بالمفهوم الواسع للخطر، دون أن يحدد أحوال الخطر تركًا الأمر لسلطة القضاء التقديرية في تحديد نطاق مفهوم الخطر، وهذا الأمر يحمد عليه المشرع ويتفق مع مقتضيات الملاحة البحرية.

(=) البحرية المخصصة للأغراض العسكرية، والسفن والوحدات البحرية المملوكة للدولة والمخصصة للخدمة العامة للأغراض غير التجارية، ويحق لهذه السفن التي تنفذ أو تساهم في تنفيذ عملية الإنقاذ البحري الاستفادة من الحقوق والمكافآت المنصوص عليها في هذا الفصل فيما يتعلق بعملية الإنقاذ البحري. ولا تسري أحكام هذا الفصل على المنصات الثابتة أو العائمة أو على وحدات الحفر البحرية المتنقلة إذا كانت تستخدم في استكشاف أو استغلال أو إنتاج الموارد المعدنية من قاع البحر"

(1) "يستحق كل عمل من أعمال الإنقاذ البحري مكافأة عادلة إذا أدى إلى نتيجة نافعة."

(2) د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، بيروت، 1987، ص 463.

(3) مايد خميس محمد الدرمكي، إشكاليات عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص 28-29.

المبحث الثاني

الإطار القانوني لعملية القطر البحري

يخضع القطر البحري لأحكام قانونية تنظمها القوانين واللوائح والأنظمة البحرية المعمول بها في كل دولة، ويستدعي التطبيق الصحيح لتلك الأنظمة دراسة الإطار القانوني الناظم لها، سواء من حيث التشريعات الوطنية أو القواعد العامة التي تحكم عقود القطر البحري.

وسيتعرض الباحث في هذا المبحث، إلى الإطار القانوني للقطر البحري في سلطنة عُمان، من خلال تحليل الأحكام التشريعية التي تنظم هذه العملية، مع تسليط الضوء على الجهات المختصة، والمسؤولة عن تقديم خدمات القطر البحري داخل المياه الإقليمية العُمانية، كما سيتم التطرق إلى التكيف القانوني لعقد القطر البحري، باعتباره الأساس الذي تستند إليه هذه العملية.

المطلب الأول

التنظيم القانوني للقطر البحري في السلطنة

لم يظهر عقد القطر بصورته الحديثة للوجود إلا بعد اختراع الآلة البخارية، واستخدام المحرك البخاري كقوة دفع في تسيير السفينة، بعدها أصبحت عملية القطر صناعة متخصصة باشرتها الكثير من الشركات على هيئة تقديم خدمة لجر أو سحب السفينة مقابل أجر يتفق عليه أطراف التعاقد، وقد كان القطر في بداية ظهوره قاصرًا على جر السفن العاطلة في عرض البحر ثم تطور الأمر بعد ذلك، وامتد إلى تقديم خدمة جر أو سحب السفن أثناء الدخول والخروج من الموانئ، ومساعدتها للرسو على رصيف الميناء، بسبب الخشية من الأضرار التي قد تلحق بالسفن الراسية على رصيف الميناء أو أصول الميناء. خاصة عندما تكون السفينة المقطورة تملك محركات دفع ذات قوة كبيرة، وتحقيقًا لذلك سنت التشريعات قيودًا للقطر البحري، فنصت بعضها على إلزامية القطر كشرطًا للسماح للسفينة للدخول والخروج من وإلى الميناء، كما حظرت بعض الدول السفن الأجنبية من القيام بأعمال القطر البحري في نطاق ميناء أو إقليم تلك الدولة، وكانت سلطنة عُمان من بين الدول التي فرضت حظرًا

على هذا النشاط بموجب المادة (6)⁽¹⁾ من القانون الملغي، والصادر بالمرسوم السلطاني رقم 81/35. غير أن القانون الجديد، الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 2023/19، لم يُبقِ على هذا الحظر صراحة، بل غيّر النهج التشريعي المتّبع، حيث انتقل من الحظر المطلق إلى السماح المشروط، وذلك من خلال اشتراط الحصول على ترخيص ملاحي لممارسة أي نشاط داخل البحر الإقليمي لسلطنة عُمان، إذ نصت المادة (7) من القانون البحري العُماني الجديد على أن "يحظر على السفن ممارسة أي نشاط في البحر الإقليمي لسلطنة عُمان إلا بعد الحصول على الترخيص الملاحي، وفي حدود المهام الواردة في الترخيص، وفقاً للشروط والضوابط التي يصدر بتحديدّها قرار من الوزير"، واتخذت العديد من التشريعات العربية موقفاً مشابهاً، حيث تبنّى كل من المشرع الإماراتي، والكويتي، والبحريني، والمصري⁽²⁾ نهجاً يقضي بتنظيم هذا النشاط من خلال فرض ضوابط محددة تحكم آلية العمل في مجال القطر البحري. ولا يُعد ذلك أمراً مستغرباً، إذ إن إخضاع أي مهنة لقواعد تنظيمية صارمة يُعد ضرورة لضمان كفاءتها، لا سيما في القطاعات الحيوية التي تؤثر بشكل مباشر على أمن المجتمع واستقراره. وعليه فقد قسمنا في هذا المطلب على فرعين، يتناول الأول الجهات المسؤولة عن القطر البحري في المياه الإقليمية العُمانية. ويختص المحور الثاني استخدام القطر البحري في مساعدة السفن لدخول الموانئ العُمانية وقيوده.

(1) "لا يجوز لأي سفينة أجنبية بدون ترخيص خاص من الجهة البحرية المختصة أن تقوم بعمليات الصيد في المياه الإقليمية العُمانية وعمليات القطر والإرشاد في الموانئ العُمانية والملاحة الساحلية بين تلك الموانئ"

(2) القانون الإماراتي الصادر بموجب المرسوم الاتحادي رقم 43 لسنة 2023 في شأن القانون البحري المادة 2/22 "يحظر على أي وسيلة بحرية مسجلة لدى الوزارة أو السلطة المختصة مزاولة أي من الأنشطة البحرية"، القانون الكويتي الصادر بالمرسوم القانوني رقم 28 لسنة 1980 بإصدار قانون التجارة البحرية المادة 1/115 "لا يجوز لأجنبي أن يعمل في سفينة تقوم بالملاحة الساحلية أو بالصيد أو القطر أو الإرشاد في المياه الإقليمية إلا بترخيص من الإدارة البحرية المختصة"، القانون البحريني رقم 10 لسنة 2022 بإصدار القانون البحري المادة 72/أ "تقتصر الأنشطة التجارية البحرية والعمليات المينائية في مياه المملكة، كرحلات النزهة والرحلات الترفيهية وأعمال الحفر والقطر ونحوها، على السفن التي تتمتع بالجنسية البحرينية" والمادة 72/ب "يجوز بقرار من الإدارة التصريح بالعمل للسفن التي تتمتع بجنسية دولة أخرى غير الجنسية البحرينية لمباشرة الأنشطة التجارية البحرية والعمليات المينائية في مياه المملكة وذلك لمدة محدّدة وفقاً للضوابط التي تحددها اللائحة التنفيذية لهذا القانون". والقانون المصري رقم 8 لسنة 1990 بإصدار قانون التجاري البحري المادة 1/112 "لا يجوز لأجنبي أن يعمل في سفينة تقوم بالملاحة الساحلية أو بالقطر أو بالإرشاد في الموانئ المصرية إلا بترخيص من الإدارة البحرية المختصة".

الفرع الأول

الجهات المسؤولة عن القطر البحري في المياه الإقليمية العُمانية

تنفذ عمليات القطر البحري كقاعدة عامة من قبل الدولة، ممثلة في الجهة المختصة،

وفقاً لمبدأ السيادة على المياه الإقليمية، والمسؤولة عن تنظيم حركة الملاحة في مياهها.

وبناءً على ذلك، تمتلك الدولة الحق السيادي في تحديد السفن المصرح لها بالدخول إلى حدودها

البحرية أو مغادرتها، وكذلك العبور عبر ممراتها الملاحية. غير أن الدولة، وفقاً لما تقتضيه المصلحة

العامة، قد تعهد بهذه المهمة إلى جهات أخرى، بما يتماشى مع الأطر القانونية المعمول بها.

وفي هذا السياق، يمكن إسناد إدارة وتشغيل الموانئ إلى شركات متخصصة بموجب عقود،

واتفاقيات تُبرم وفق ضوابط وأحكام قانونية، تضمن التوافق بين سيادة الدولة وأنظمتها، والحفاظ على

إشرافها المباشر على سير العمليات الملاحية، وضمان الامتثال للقوانين الوطنية والدولية.⁽¹⁾

وتتولى وزارة النقل والاتصالات وتقنية المعلومات في سلطنة عُمان ممثلة في السلطة البحرية

(دائرة خدمات الشؤون البحرية)⁽²⁾، مسؤولية الإشراف على عمليات القطر البحري داخل المياه الإقليمية

العُمانية، استناداً للمادة (10)⁽³⁾ من المرسوم السلطاني رقم 2023/19 بإصدار القانون البحري، كما

رخص المشرع للوزارة بعد موافقة مجلس الوزراء أن يعهد بأي من هذه الاختصاصات إلى جهة أخرى.

(1) أنظر: مريم بنت حمد العميرية، مرجع سابق، ص 28.

(2) المديرية العامة للشؤون البحرية في الوزارة، أو أي جهة يعهد إليها بممارسة اختصاصاتها أو سلطاتها.

(3) تختص الوزارة بكل ما يتعلق بشؤون الملاحة البحرية، وعلى الأخص ما يأتي: 1- الإشراف على الشؤون البحرية وتطويرها. 2- إنشاء وتشغيل وإدارة وتطوير واستثمار واستعمال الموانئ والأرصعة. 3- تنظيم وتحديد مناطق ونوعية المساعدات الملاحية اللازمة، ووضع قواعد ونظم الملاحة البحرية في البحر الإقليمي لسلطنة عُمان. 4- تحديد الممرات البحرية التي يجب أن تسلكها السفن عند الدخول إلى الموانئ العُمانية أو الخروج منها. 5- تحديد ممرات فصل المرور في البحر الإقليمي لسلطنة عُمان. 6- تحديد المناطق المحظور المرور فيها، وتحديد مناطق إيواء السفن، وتحديد مناطق استقبال وانتظار ورسو السفن، وتحديد مناطق إغراق المواد المطلوب التخلص منها.

ومن هذا المنطلق أوكلت الوزارة مهمة القطر البحري، إلى شركات متخصصة تم منحها سلطة إدارة العمل بالموانئ العُمانية، بموجب عقود امتياز طويلة الأجل، وتتولى السلطة البحرية مهام الرقابة، والتفتيش على الشركات المرخص لها، والسفن العاملة في المياه الإقليمية العُمانية في عمليات القطر البحري، للتحقق من التزامها بالاشتراطات الفنية والقانونية المعمول بها. ويؤكد هذا الأمر أحكام المادة (14) من لائحة السلامة ومنع التلوث البحري في الموانئ العُمانية الصادرة بالقرار الوزاري رقم 2019/108 إذ ألزمت إدارة الميناء توفير الآتي:

أ. أنظمة مرور للسفن للمساعدة في عمليات القطر والإرشاد البحري لها، ووضع الإرشادات الضرورية لتنظيم ومراقبة حركة السفن في الميناء وفقاً لمتطلبات الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974م.

ب. المساعدات الملاحية الضرورية لعمل الميناء وفقاً للمتطلبات الدولية والتشريعات الوطنية ذات الصلة بالتنسيق مع الجهات المعنية.

كما ألزمت اللائحة ذاتها السفن بالتقيد التام بإجراءات التفتيش الخاصة بالسلامة الملاحية، وفقاً للقواعد والأنظمة المعتمدة في الميناء.

وتوجد في سلطنة عُمان ثمان موانئ تجارية رئيسية،⁽¹⁾ وكل ميناء تديره إحدى الشركات المتخصصة، التي تتمتع بامتياز إدارة وتشغيل مرفق الميناء وأصولها، بموجب عقد امتياز أسند إليها أعمال خدمات الملاحة والتي من ضمنها مهام القطر البحري.⁽²⁾

(1) ومن أبرز الموانئ الرئيسية في سلطنة عُمان التي تتميز بالحركة التجارية النشطة، والقدرة الاستيعابية العالية لاستقبال السفن والتي تُصنّف على أنها مراكز لوجستية حيوية تساهم في تعزيز التجارة الدولية ودعم الاقتصاد الوطني هي: (ميناء صحار في ولاية صحار، ميناء صلالة بولاية صلالة بمنطقة ريسوت، وميناء الدقم في ولاية الدقم بالمحافظة الوسطى، وميناء السلطان قابوس السياحي بولاية مطرح، وميناء خصب بولاية خصب في محافظة مسندم، وميناء شनाव بولاية شनाव بمحافظة شمال الباطنة، وميناء السوق بولاية السوق بمحافظة شمال الباطنة، وميناء الفحل في مدينة القرم في محافظة مسقط، وميناء قلها بولاية صور).

(2) الشركات المتخصصة التي تتمتع بامتياز إدارة وتشغيل مرفق الميناء، على النحو الآتي:

ولا بد من التأكيد على أن عقود الامتياز المبرمة بين حكومة سلطنة عُمان، والشركات المشغلة لإدارة وتشغيل الموانئ، وما يصاحبها من خدمات القطر، لها ميزة العقود الحصرية دون غيرها في حدود المياه الإقليمية العُمانية، أما بالنسبة للقطر في أعالي البحار، فهو حر من أي قيد أو شرط، استناداً لمبدأ حرية الملاحة في البحار، وبالتالي من الممكن للسفن الأجنبية أو الوطنية تنفيذ أعمال القطر البحري دون الحاجة إلى أية تراخيص ملاحية للممارسة النشاط.⁽¹⁾

والجدير بالذكر، أن المشرع الجزائري قد تبنى نهجاً مشابهاً للمشرع العُماني في تنظيم إدارة وتشغيل الموانئ، إذ يتضح من نص المادة (892)⁽²⁾ من القانون البحري الجزائري، أن المشرع قد حدد الإطار القانوني لإدارة وتشغيل نشاط القطر البحري داخل الموانئ الجزائرية، حيث صنف القطر البحري، إلى جانب أعمال المناولة والتشوين، ضمن النشاطات التجارية المينائية، مما يتيح ممارستها

-
1. شركة صلالة لخدمات الموانئ ش.م.ع.م: تأسست في الأول من يناير 1997م، وباشرت عمليتها في نوفمبر 1998م، تعمل على إدارة وتشغيل ميناء صلالة بموجب عقد امتياز مدته 30 عاماً، والنظام المعمول به في الميناء إلزامية القطر للدخول والخروج من وإلى الميناء للسفن التي تزيد حمولتها 200 طن، وتمتلك الشركة خمس قاطرات.
 2. شركة ميناء صحر الصناعي ش.م.ع.م: يضم ميناء بحرياً عميقاً، ومنطقة حرة، تديرها شركة ميناء صحر الصناعي (SIPC)، وهو مشروع مشترك بالمناصفة بين حكومة سلطنة عُمان وميناء روتردام، بدأ التشغيل الفعلي للميناء في عام 2004م، وتم اسناد تنفيذ أعمال القطر البحري مع شركة SVITZER وتمتلك الشركة المنفذة لأعمال القطر خمس قاطرات، كما أن خدمة القطر تكون إجبارية، إذا بلغ طول السفينة 70 متراً فأعلى.
 3. شركة تنمية نفط عمان ش.م.م: تدير مرفق ميناء الفحل المتخصصة في قطاع النفط، وقد انشئت الشركة بموجب مرسوم سلطاني رقم 80/50، وتمتلك الشركة ثلاث قاطرات بحرية.
 4. شركة ميناء الدقم ش.م.ع.م: هو مشروع مشترك بين حكومة سلطنة عُمان واتحاد أنتويرب المدعوم من أنتويرب ببلجيكا، وتدير الميناء شركة الدقم بموجب عقد امتياز مدته 28 عاماً أبرم في أبريل 2011م، وتمتلك الشركة أربع قاطرات بحرية، ونظراً للطبيعة الجغرافية للميناء، وحفاظاً على سلامة الميناء وأصولها، تفرض الشركة إلزامية خدمة القطر لجميع السفن للدخول أو الخروج من وإلى الميناء.

- (1) مريم بنت حمد المعمرية، النظام القانوني لقطر السفن، مرجع سابق، ص 31.
- (2) " يشكل قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين نشاطات تجارية مينائية ويمكن ممارستها من طرف كل شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري وذلك وفقاً للشروط المحددة عن طريق التنظيم. تمارس قيادة السفن وإرشادها من طرف السلطة المينائية"

من قبل أشخاص طبيعيين يحملون الجنسية الجزائرية، أو أشخاص اعتباريين خاضعين للقانون الجزائري، وذلك وفقاً للشروط المحددة في التنظيم القانوني المعمول به.⁽¹⁾

كما أكد المشرع الجزائري على أن عمليات قيادة السفن والإرشاد تظل من صلاحيات السلطة المينائية، مما يعكس حرص الدولة على الإشراف المباشر على هذه الجوانب لضمان سلامة الملاحة البحرية في الموانئ الجزائرية.

ورغم إن إدارة نشاط القطر البحري، قد بقيت لفترة طويلة تحت سلطة السلطة المينائية، إلا أن التوجه الحديث في التشريع المقارن مثل المشرع الجزائري يسعى إلى تحرير هذا النشاط، من خلال اعتماد نموذج عقد الامتياز، الذي يتيح إسناد تسيير الموانئ الجزائرية إلى جهات متخصصة، ويؤكد هذا التوجه المرسوم التنفيذي رقم 139/06 المؤرخ في 15 أبريل 2006، حيث وضع الإطار التنظيمي لنشاطات القطر البحري، وأعمال المناولة والتشوين داخل الموانئ الجزائرية، وحدد الطبيعة القانونية لممارسة نشاط القطر في الميناء باعتباره عقد امتياز.

أضف على ذلك حدد المرسوم مدة عقود الامتياز بـ 20 (عشرين) سنة مع إمكانية التجديد، علاوة على إلزام صاحب العطاء الفائز بعقد الامتياز لأدارة وتشغيل الميناء بدفع مقابل مالي مقابل استعماله لأصول الميناء.⁽²⁾

ويعكس توجه المشرع الجزائري نحو تعزيز كفاءة القطاع البحري، عبر إشراك القطاع الخاص في إدارة هذه العمليات، مع الإبقاء على الإشراف الحكومي لضمان الامتثال للمعايير الوطنية والدولية. ويُعد هذا التوجه من المشرعين خطوة إيجابية نحو تحرير النشاطات المينائية، مع تحقيق التوازن بين الاستثمار الخاص والسيادة الوطنية، الأمر الذي يساهم في رفع كفاءة الخدمات البحرية، وتعزيز القدرة التنافسية للموانئ على الصعيدين الإقليمي والدولي.

(1) بلقاسم حبيب، عقد القطر البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 35-36.

(2) المرجع السابق، ص 35-38.

الفرع الثاني

تنظيم القطر البحري في مساعدة السفن لدخول الموانئ العُمانية

تُنفَّذ عمليات القطر البحري عادةً بالقرب من الموانئ، بهدف تسهيل دخول السفن وخروجها بأمان. غير أن المخاطر الملاحيّة قد تؤدي إلى تعرّض السفن لأعطال أو أضرار، مما يستدعي تنفيذ عمليات القطر في عرض البحر لمساعدتها على استعادة قدرتها على الملاحة.

وفيما يتعلق بعمليات القطر في أعالي البحار، فإنها تتمتع بحرية تامة، وفقًا لمبدأ حرية الملاحة البحرية، دون أن تخضع لأي قيود قانونية محددة. أما في المياه الإقليمية، فيختلف الوضع، إذ تخضع عمليات القطر للقوانين والتشريعات الوطنية للدولة التي تقع ضمن نطاقها تلك المياه، مما يفرض التزامات قانونية وتنظيمية على الجهات المعنية بعمليات القطر.

والأصل أن الاستعانة بخدمة القطر أمر اختياري للسفينة المقطورة، فلا يتم إلا بناءً على طلب ربان السفينة، إلا أن بعض التشريعات حرصت على جعله إجباريًا، ولعل الحكمة وراء ذلك تتمثل في مصلحة السفينة المقطورة والميناء، لكي لا تصطدم بالسفن الأخرى فتتعطل الملاحة، أو يعود لسبب التكوين الجغرافي للميناء كاحتوائها على ممرات خطيرة وضيقة، وبالتالي يخشى على سلامة السفينة، كما يعد القطر رافدًا مهمًا لخزانة الدولة تتقاضى السلطة المختصة مقابله أجرًا.⁽¹⁾ وتختلف طبيعة خدمة القطر البحري من دولة إلى أخرى، فقد كانت بعض الدول في السابق تحتكر هذه الخدمة باعتبارها جزءًا من المرفق العام، وبالتالي أوكلت المهمة لسلطة الميناء بحيث تنظم العملية، وتحدد لها التعرفة، إلا أن الأمر تطور بعد ظهور شركات متخصصة تمتن وتنظم القطر البحري، حيث أصبحت هذه الشركات تقدم الخدمة باحترافية وكفاءة عالية، مما أدى إلى تعزيز التنافسية، وتشجيع خصخصة القطاع، وتقليل الأعباء التشغيلية على الدولة. وفي هذا الإطار، قامت العديد من الدول بإبرام عقود امتياز طويلة الأجل مع هذه الشركات، تُمكنها من إدارة وتشغيل عمليات القطر البحري في المياه

(1) اعتدال عبد الباقي الغضب، عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص128.

الإقليمية، مقابل التزامات مالية تدفعها للدولة، مع ضرورة الامتثال للشروط والمواصفات الفنية والقانونية المحددة لضمان جودة الخدمة واستمراريتها.⁽¹⁾

وبما أن المشرع العُماني تبنى الاتجاه المتمثل في إبرام عقود الامتياز لأدارة وتشغيل الموانئ بالشراكة مع القطاع الخاص، إلا أنه في المقابل لم يتناول في نصوص القانون البحري مسألة إلزامية القطر البحري من عدمه بشكل صريح، مما جعل أمر تحديده خاضعاً لعقود الامتياز المبرمة بين حكومة سلطنة عُمان والشركات المتخصصة في تشغيل الموانئ. وقد منحت عقود الامتياز تلك الشركات الصلاحية لتقرير إلزامية القطر من عدمه، وفقاً لعدة عوامل، منها: (الطبيعة الجغرافية للميناء، أنظمة الأمن والسلامة، عمق الميناء، معايير السلامة الملاحية). وبناءً على ذلك، يكون القطر البحري في المياه الإقليمية العُمانية اختياريًا كأصل عام، إلا إذا فرضت الأنظمة الداخلية للشركات المشغلة للموانئ إلزاميته، على سبيل المثال:

- في ميناء السلطان قابوس، يكون القطر اختياريًا.
- في ميناء الدقم، يكون القطر إلزاميًا.
- في ميناء صلالة، يصبح القطر إلزاميًا إذا بلغت حمولة السفينة 200 طن أو أكثر.
- في ميناء صحار، يكون القطر إلزاميًا إذا تجاوز طول السفينة 70 مترًا.⁽²⁾

وبذلك، يظل تحديد إلزامية القطر من عدمه مرهونًا بخصوصية كل ميناء ومتطلباته التشغيلية والأمنية. وتجدر الإشارة إلى أن بعض الدول نصت صراحة على إلزامية القطر في موانئها من خلال لوائحها التنظيمية، فعلى سبيل المثال، المشرع المصري تبنى هذا الاتجاه وجعل القطر إلزاميًا في ميناء دمياط للسفن التي تزيد حمولتها الكلية عن 2000 طن.⁽³⁾

(1) بلقاسم حبيب، عقد القطر في القانون الجزائري، مرجع سابق، ص 32-34.

(2) مريم العميرية، النظام القانوني لقطر السفن، مرجع سابق، ص 24.

(3) د. عبد الفتاح مراد، موسوعة القانون البحري، الاسكندرية، ص 378.

وانتهج المشرع الإماراتي ذات النهج في اللائحة التنظيمية لقطاع النقل البحري في ميناء ابوظبي إذ نصت المادة (TP21/10) على "أن استخدام القاطرات أثناء مناورات السفن تكون إلزامية" كما لا يسمح بحركة السفن على الرصيف بدون مساعدة من القاطرة.⁽¹⁾

وفي إطار القيود المفروضة على أعمال القطر البحري، اتجهت بعض التشريعات إلى قصر تنفيذ هذه العمليات على السفن الوطنية، مع إمكانية منح ترخيص خاص للسفن الأجنبية وفق ضوابط محددة. فعلى سبيل المثال، نصّت المادة (8) من قانون التجارة البحرية المصري على حصر عمليات القطر والإرشاد في المياه الإقليمية المصرية على السفن التي تحمل الجنسية المصرية، مع منح الوزير المختص صلاحية إصدار تراخيص استثنائية تتيح للسفن الأجنبية تنفيذ هذه العمليات لفترة زمنية محددة.⁽²⁾ وسار المشرع الأردني⁽³⁾ والبحريني⁽⁴⁾ على النهج ذاته، حيث اقتصرت أعمال القطر البحري في المياه الإقليمية على السفن الوطنية فقط، وذلك بهدف حماية المصالح البحرية للدولة وتعزيز سيادتها على أنشطتها الملاحية.

واشترط المشرع العُماني حصول السفن الأجنبية على ترخيص ملاحي لممارسة أي نشاط داخل البحر الإقليمي لسلطنة عُمان، استنادًا لأحكام المادة (7) من القانون البحري العُماني على أن "يحظر على السفن ممارسة أي نشاط في البحر الإقليمي لسلطنة عُمان إلا بعد الحصول على الترخيص الملاحي، وفي حدود المهام الواردة في الترخيص، وفقًا للشروط والضوابط التي يصدر بتحديدّها قرار من الوزير". بالتالي، فإن موقف المشرع العُماني لم يحصر تنفيذ أعمال القطر على

(1) مريم العميرية، مرجع سابق، ص 24-25.

(2) كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 685-686.

(3) المادة 6 من قانون التجارة البحرية الأردني "للسفن الأردنية وحدها حق الصيد على السواحل وحق الملاحة التجارية الساحلية بين الشواطئ الأردنية وقطر السفن في دخولها إلى هذه الشواطئ وخروجها منها"

(4) المادة 4 من القانون البحري البحريني "يقتصر الصيد والنزهة في البحر الإقليمي والقطر والإرشاد في موانئ الدولة وكذلك الملاحة الساحلية بين موانئها على السفن التي تتمتع بالجنسية البحرينية ويجوز بقرار من الوزير المختص الترخيص للسفن التي تحمل جنسية أجنبية بالقيام بعمل أو أكثر من الأعمال المذكور"

السفن العُمانية فحسب، بل أباح ذلك للسفن الأجنبية بشرط الحصول على الترخيص الملاحي من الجهة المعنية.

وخلاصة الأمر أن المشرع العُماني لم ينص في القانون البحري على إلزامية القطر، وإنما ترك الأمر اختياريًا، وفقًا لما تقررته الشركات المتعاقد معها بموجب عقد الامتياز، لإدارة وتشغيل الموانئ بما يتناسب مع طبيعة الميناء ومعايير السلامة والأمن. وبالتالي تختلف القواعد والنظم من ميناء إلى آخر بناءً على الظروف المحيطة بالميناء، ويستخلص أن عملية القطر البحري هي عملية اختيارية مالم تشترط إدارة الموانئ خلاف ذلك.

المطلب الثاني

عقد القطر البحري

لا تتم عملية القطر البحري إلا تنفيذًا لعقد يحدد حقوق والتزامات أطراف التعاقد، ونظرًا لحدثة هذا النوع من العقود وفي ظل غياب التنظيم التشريعي، فقد قام مقاولو القطر بوضع مجموعة ضوابط وأحكام بما يتناسب مع متطلبات الواقع العملي لنشاط القطر، ومع مرور الوقت أصبحت تلك الأحكام تسائر الأحكام القضائية وتفسيراته، بل أن تلك الضوابط والشروط ساهمت في تطوير تلك العقود وفقًا لما اقتضته الحاجة العملية، مستندة على الخبرة المتراكمة والتجارب العملية في هذا المجال.⁽¹⁾

وينعقد عقد القطر البحري بين شخصين يريد أحدهما دفع أو سحب السفينة من مكان إلى آخر بطريقة آمنة حفاظًا على الأرواح والأشياء والأصول، ويسمى بمجهز السفينة المقطورة، ويلتزم بدفع أجرة القطر مقابل حصوله على الخدمة، وبين شخص يلتزم بالقيام بخدمة قطر السفينة يسمى مجهز السفينة الفاطرة، وكلا الشخصين سواءً أكان شخصًا طبيعيًا أو اعتباريًا قد يكون مالكًا للسفينة أو مستأجرًا لها ويطلق عليهما بمجهز السفينة.

وبالتالي لا بد أن تتوفر في صيغة العقد مجموعة شروط لصحة انعقاده (فرع أول)، وكذلك مجموعة خصائص تميزه عن باقي عقود النقل البحري أو العقود التجارية (فرع ثان).

الفرع الأول

تكوين عقد القطر البحري

يشترط لصحة عقد القطر البحري أن تتوافر فيه الشروط الموضوعية لصحة انعقاد العقد، المتمثلة في الأهلية والرضا والسبب والمحل، وفقًا لما أشارت إليه أحكام قانون المعاملات المدنية العُماني الصادر بالمرسوم السلطاني 2013/29، ويتمثل شرط الأهلية في تمتع المتعاقدين بالأهلية القانونية لإجراء التصرف القانوني، أي أن مجهز السفينة في حال كان شخصًا طبيعيًا وفقًا لنص

(1) أبابير رفعت فخري، القطر البحري في القانون المصري والمقارن، مرجع سابق ص 27.

المادة (41)⁽¹⁾ من القانون الأنف الذكر أعلاه، والمادة (21) من قانون التجارة العُماني "كل من بلغ الثامنة عشرة ميلاديا ولم يَقم به مانع قانوني يتعلق بشخصه أو بنوع المعاملة التجارية التي يباشرها يكون أهلا للاشتغال بالتجارة" فإن بلوغ سن الثامنة عشر هو السن القانوني الذي يعد به الشخص أهلاً لإجراء التصرفات القانوني شريطة تمتعه بقواه العقلية ولم يحجر عليه، أما إذا كان مجهز السفينة شخصاً اعتبارياً -أغلب الأحوال- كالشركات المشغلة للموانئ، فإن أهليته القانونية تُحدد وفقاً للأحكام المنظمة للشخصية الاعتبارية.

وقد نص المشرع العُماني على ذلك في المادة (49)⁽²⁾ من قانون المعاملات المدنية، والتي أوضحت بأن الشخص الاعتباري يتمتع بجميع الحقوق، باستثناء تلك الملازمة لصفة الإنسان الطبيعية، وذلك في الحدود التي يقرها القانون.

ويشمل ذلك امتلاكه ذمة مالية مستقلة، وأهلية قانونية، وفقاً لما يحدده سند إنشائه أو القانون، كما له حق التقاضي، وموطناً مستقلاً. بالإضافة أقر المشرع أن للشخص الاعتباري من يمثله في التعبير عن إرادته، مما يترتب عليه أن الشركات المشغلة للموانئ، بصفتها أشخاصاً اعتباريين، تتمتع بالقدرة القانونية اللازمة لإبرام العقود وتنفيذ الالتزامات المتعلقة بإدارة وتشغيل الموانئ، بما في ذلك خدمات القطر البحري.

كما يشترط لصحة العقد أن يكون الرضا خالياً من عيوب الإرادة، كالغلط والتدليس، والإكراه، والاستغلال، وعليه فإن أي خلل في رضا الأطراف يؤدي إلى بطلان العقد أو قابليته للإبطال. أضف إلى ذلك، يجب أن يكون السبب في عقد القطر مشروعاً ومتفقاً مع أحكام القانون، حتى يكون العقد صحيحاً وناظراً.

(1) "1- كل شخص يبلغ سن الرشد متمتعاً بقواه العقلية ولم يحجر عليه يكون كامل الأهلية لمباشرة حقوقه المدنية.
2- سن الرشد إتمام الثامنة عشر من العمر."

(2) قانون المعاملات المدنية الصادر بالمرسوم السلطاني 2013/29 إذ نصت المادة 49 منه على "1- يتمتع الشخص الاعتباري بجميع الحقوق إلا ما كان منها ملازماً لصفة الإنسان الطبيعية وذلك في الحدود التي يقرها القانون، فيكون له: أ- ذمة مالية مستقلة. ب- أهلية في الحدود التي يعينها سند إنشائه أو يعينها القانون. ج- حق التقاضي. ح- موطن مستقل. 2- يكون للشخص الاعتباري من يمثله في التعبير عن إرادته"

أما فيما يتعلق بمحل عقد القطر، فهو السفينة المقطورة، إذ تُعد جوهر التصرف القانوني الذي ينشئ التزامات متبادلة بين طرفي العقد. ويتحدد نطاق هذه الالتزامات وفقاً لطبيعة عملية القطر، سواء أكانت تهدف إلى مساعدة السفينة على الدخول إلى الميناء، أو الخروج منه، أو تقديم العون في حالات المساعدة البحرية.⁽¹⁾

وتأكيداً على ما سبق، لم يشترط المشرع العُماني الشكلية في القانون البحري في عقد القطر، كما هو الحال في العقود البحرية الأخرى مثل عقد العمل البحري، وعقد إيجار السفينة، وعقد نقل البضائع، التي تتطلب الكتابة كشرط لصحتها.

ومع ذلك، ولغرض تنظيم عملية القطر البحري وضبطها لتقاضي فتح باب النزاع، قامت العديد من الشركات العاملة في قطاع القطر البحري بصياغة عقود نموذجية تتضمن شروطاً تفصيلية تحكم العلاقة التعاقدية بين الأطراف.⁽²⁾ وتختلف هذه العقود من حيث الشروط، وفقاً لطبيعة العملية المنفذة ومجالها، حيث يمكن تصنيفها إلى نوعين رئيسيين:

1. عقود القطر خارج الموانئ أو في عرض البحر، والتي تُبرم عادةً في حالات الطوارئ أو العمليات البحرية الكبيرة.

2. عقود القطر داخل الموانئ، والتي تنظم عمليات القطر اليومية لمساعدة السفن على الدخول والخروج من الميناء وفقاً للأنظمة المينائية المعتمدة.

والشائع تطبيقه بين المتعاملين في مجال القطر خارج الموانئ أو عرض البحر توقيع عقد الخدمة النموذجي قبل بدء تنفيذ القطر.⁽³⁾ وهذا الأمر إيجابياً، إذ يخدم أطراف التعاقد في إثبات العلاقة العقدية، والشروط التي تضمنتها، ويغلق باب النزاع المحتمل في شروط العقد.

(1) مريم العميرية، النظام القانوني لقطر السفن، مرجع سابق، ص 50-51.

(2) درويش مريم، النظام القانوني لعمليات القطر والإرشاد البحري، مرجع سابق، ص (47-48) و (51-52).

(3) أبادي رفعت فخري، القطر البحري في القانون المصري والمقارن، مرجع سابق، ص 31.

كذلك، تسهم هذه العقود في حفظ حقوق الأطراف المتعاقدة، لا سيما في ظل الظروف الملاحية المتغيرة، والتي قد تؤدي إلى نسيان ما تم الاتفاق عليه شفهيًا. ومن هذا المنطلق، فإن توثيق الشروط التعاقدية في عقود مكتوبة يضمن وضوح الالتزامات المتقابلة، ويقلل من فرص نشوب النزاعات، مما يعزز استقرار تنفيذ عقد القطر البحري والوفاء بالالتزامات.

أما بالنسبة للعمليات القطر المنفذة في الموانئ فإنها تتم قبل توقيع الربان على العقد، إذ جرت العادة أن تطلب السفينة المقطورة خدمة القطر عن طريق الهاتف أو المذياع أو أي وسيلة اتصال اللاسلكي متوفرة أو عن طريق تبادل الكلمات أو بالإشارة، وبعد انتهاء عملية القطر ووصول السفينة إلى المكان المتفق عليه، يقوم ربان السفينة المقطورة بالتوقيع على أوراق المراسلات التي جرت بين الطرفين، أو على فاتورة الخدمة، أو على صك القطر، وذلك نظرًا للحاجة السريعة للخدمة وحرصًا على عدم تعطيل الملاحة في الميناء الذي تجري تلك المعاملات.⁽¹⁾

وقد جرت العادة في موانئ سلطنة عُمان على عدم استخدام العقود النموذجية لخدمة القطر في موانئها، وإنما تعتمد عملية القطر على الاشتراطات والضوابط التي يضعها كل ميناء، وفق المشغل لها شريطة ألا تخالف تلك الضوابط الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1978م.⁽²⁾

(1) أبادير رفعت فخري، القطر البحري في القانون المصري والمقارن، مرجع سابق، ص 30-31. ودریش مریم، النظام القانوني لعمليات القطر والإرشاد البحري، مرجع سابق، ص 47.

(2) الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار الصادرة بالمرسوم السلطان 1984/60 المنشورة في الجريدة الرسمية رقم 292 بتاريخ 15/7/1984م، ولقد انضمت سلطنة عُمان إلى تلك الاتفاقية في 5/7/1984م.

الفرع الثاني

خصائص عقد القطر البحري

يُعرّف عقد القطر البحري بأنه اتفاق يلتزم بموجبه مالك السفينة القاطرة بسحب أو جرّ سفينة مملوكة لطرف آخر مقابل أجر متفق عليه. ويمتاز هذا العقد بجملة من الخصائص وهي:

أولاً: عقد القطر البحري عقد رضائي:

يدرج عقد القطر البحري ضمن العقود الرضائية، إذ ينعقد بمجرد تلاقي الإيجاب والقبول وتطابقهما دون اشتراط شكل أو إجراء محدد لإنعقاده، ويُعرّف العقد الرضائي بأنه الاتفاق الذي ينعقد بتطابق إرادة طرفي العقد دون الحاجة إلى إتباع شكل أو صيغة محددة،⁽¹⁾ وتطبق ذلك على عقد القطر البحري، فإن الإيجاب يصدر عن السفينة المقطورة، تعبر عن رغبتها الاستعانة بخدمة القطر، الذي يقابله القبول الصادر عن السفينة القاطرة، الأمر الذي يؤدي إلى انعقاد العقد بمجرد تطابق الإرادتين دون الحاجة إلى إفراغ ذلك الاتفاق في قالب عقدي معين،⁽²⁾ إذ أنه يجوز إثبات عقد القطر بكافة وسائل الإثبات، ولكن جرى العرف على كتابة شروط الخدمة والمسؤولية الناشئة عن تنفيذها تجاه كلا الطرفين في إيصالات القطر أو الفواتير الخاصة به،⁽³⁾ لحماية المتعاقدين وسهولة إثبات التعاقد أمام القضاء حال وجد ثمة نزاع.

كما يلجأ بعض مجهزي السفن المقطورة، الذين تربطهم علاقات تجارية مستمرة في دولة معينة واعتادوا على المرور بموانئها، إلى إبرام عقود قطر نموذجية طويلة الأمد مع المقاولين. ويهدف هذا النهج إلى تسهيل الاستعانة بخدمات القطر فور وصولهم إلى تلك الموانئ، مع منحهم مزايا خاصة، لا سيما فيما يتعلق بأجرة القطر.⁽⁴⁾

(1) بلقاسم حبيب، عقد القطر في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 17-18.

(2) الغضب اعتدال عبد الباقي يوسف، عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص 130.

(3) مكسيم معاون السباعي، أحكام مسؤولية عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص 164.

(4) د. محمد فريد العريني، د. هاني دويدار، مبادئ القانون التجارة البحري، مرجع سابق، ص 534.

ثانيًا: عقد القطر البحري عقد معاوضة

يتسم عقد القطر البحري بطابع الربحية، أي يهدف إلى تحقيق الربح مقابل الخدمة المقدمة، وبالتالي كل طرف من طرفي العقد يأخذ عوضًا لما قدمه، فمجهز السفينة المقطورة يحصل على خدمة دفع أو سحب سفينته مقابل التزامه بدفع أجره القطر. وأما بالنسبة لمجهز السفينة القاطرة فيحصل على أجر مقابل أداء خدمة القطر،⁽¹⁾ وتختلف ضوابط تحديد أجره القطر التي يلزم مجهز السفينة المقطورة بأدائها، وفقًا للغرض من عملية القطر، فإذا كان الغرض من أجل المناورة اللازمة للدخول أو الخروج من الميناء، فإن سلطة الميناء هي من يقوم بتحديد تعرفه الخدمة. أما إذا كان القطر في أعالي البحار، فإن الاتفاق بين طرفي العقد هو الذي يحدد أجره القطر، حيث يُعد العقد شريعة المتعاقدين.⁽²⁾

ومن المهم التمييز بين أجره القطر والمكافأة التي تدفع للسفينة القاطرة مقابل تقديم خدمات استثنائية للسفينة المقطورة. إذ تُعتبر الأجرة المدفوعة للسفينة القاطرة بمثابة مكافأة لقاء المساعدة البحرية أو الإنقاذ. ويُبرز هذا التمييز أهمية تحديد بداية ونهاية عملية القطر، ليس فقط لتحديد المسؤولية المترتبة عن تنفيذ عقد القطر، بل أيضًا لتوضيح ما إذا كانت أحكام التصادم البحري تنطبق في حالة حدوث حادث بين السفينة القاطرة والمقطورة. فإذا وقع التصادم أثناء عملية القطر، يتم تنظيمه وفقًا لأحكام العقد. أما إذا وقع الحادث خارج نطاق عملية القطر، فإن أحكام التصادم البحري هي التي تسري. وبالتالي، تبدأ عملية القطر البحري من اللحظة التي يتم فيها ربط السفينة المقطورة بحبال الجر، وتنتهي عند فك حبال الجر بعد وصول السفينة إلى المكان المتفق عليه.⁽³⁾

ثالثًا: عقد القطر ملزم للجانبين

ينشئ عقد القطر البحري التزامات متقابلة في ذمة طرفي العقد، إذ يلتزم مجهز السفينة القاطرة بتنفيذ عملية القطر خلال مدة زمنية محددة أو إلى وجهة معينة، مع توفير سفينة صالحة للقطر وحبالًا

(1) د. محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، 2010، ص 108.

(2) الغضب اعتدال عبد الباقي، عقد القطر البحري، مرجع سابق ص 130. و بلقاسم حبيب. عقد القطر في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 20.

(3) د. محمد فريد العريني، د. هاني دويدار، مبادئ القانون التجارة البحري، مرجع سابق، ص 534-535.

متينة للجر. في المقابل، يلتزم مجهز السفينة المقطورة بدفع أجرة الخدمة المتفق عليها مقابل أداء الخدمة المطلوبة،⁽¹⁾ كما يلتزم بصفة فرعية بأداء جميع المبالغ الإضافية التي تفرضها ظروف تنفيذ أعمال القطر. بالإضافة إلى ذلك، يلزم مجهز السفينة المقطورة من خلال ريان السفينة بتقديم كافة البيانات والمعلومات اللازمة عن السفينة المقطورة لضمان حسن تنفيذ عملية القطر.⁽²⁾

واستناداً إلى نصوص القانون التي تفرض على ريان السفينة تقديم المساعدة والإنقاذ لكل سفينة معرضة للخطر أو الهلاك، فإن مجهزي سفينة القطر يحتفظون لأنفسهم بحق ترك السفينة المقطورة في حال تعرض سفينة أخرى للخطر، وذلك بشرط عدم تعريض السفينة المقطورة لخطر جدي قد يهدد سلامتها،⁽³⁾ وقد جاء هذا التوجه متفقاً مع ما نصت عليه أحكام القانون البحري العماني في المادة (273)، حيث تنص على أنه "يلتزم كل ريان سفينة وفي حدود استطاعته بتقديم عملية الإنقاذ البحري لكل سفينة معرضة لخطر ولكل شخص يوجد في البحر كان معرضاً لخطر الهلاك، بشرط عدم تعريض سفينته أو بحارتها أو المسافرين عليها لخطر جسيم". وبناءً على ذلك، يحتفظ مجهزو سفينة القطر بحق ترك السفينة المقطورة في حال تعرض سفينة أخرى للخطر، مع الالتزام بعدم تعريض السفينة المقطورة لخطر جدي يهدد سلامتها، بما يتماشى مع الالتزامات القانونية في عملية الإنقاذ.

رابعاً: عقد القطر عقد تجاري

يعتبر عقد القطر البحري في العديد من التشريعات ومن ضمنها المشرع العماني⁽⁴⁾ عقداً تجارياً بالنسبة لمجهز السفينة القاطرة، نظراً لارتباطه بالأعمال التجارية المتعلقة بالملاحة البحرية، أما فيما يتعلق بمجهز السفينة المقطورة، يتم تصنيف عقد القطر كعمل تجاري بناءً على الوضع القانوني للسفينة المقطورة. فإذا كان مجهز السفينة تاجراً أو كانت عملية القطر جزءاً من أعماله التجارية فوفقاً لنظرية التبعية، ويعتبر القطر البحري عملاً تجارياً بالنسبة له. كما يكمن أن يعد عقد القطر البحري

(1) د. كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 322.

(2) د. محمد فريد العريني، د. هاني دويدار، مبادئ القانون التجارة البحري، مرجع سابق، ص 535.

(3) الغضب اعتدال عبد الباقي يوسف، عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص 131.

(4) نص المادة 10 من قانون التجارة الصادر بالمرسوم السلطاني 90/55 والمعدل بالمرسوم رقم 2019/53 "يعد

عملاً تجارياً جميع الأعمال المتعلقة بالملاحة البحرية والملاحة الجوية، ..."

عملاً مختلطاً، إذا كانت السفينة المقطورة لا تؤدي أعمالاً تجارية، مثل السفن المخصصة للنزهة،⁽¹⁾ أو للأغراض العلمية، والاكتشافات البحرية، أو إذا كانت السفينة تابعة للملاحة البحرية الحربية. وتظهر أهمية تصنيف عقد القطر البحري كعمل تجاري بالنسبة للسفينة المقطورة أو لا، في تحديد المحكمة المختصة بنظر النزاع، بالإضافة إلى تحديد قواعد الإثبات الواجبة التطبيق. فإذا كان عقد القطر يعد عملاً تجاريًا، فإن ذلك يترتب عليه جواز إثباته بكافة وسائل الإثبات المتاحة قانونًا. ووفقًا لذلك، تكون المحكمة صاحبة الاختصاص بنظر النزاع المحكمة التجارية، وهذا التصنيف يساهم في تسريع وتسهيل إجراءات التقاضي وضمان تطبيق القواعد القانونية المتعلقة بالأعمال التجارية.⁽²⁾

أما بالنسبة لموقف المشرع العُماني من العقود ذات الطبيعة المختلطة، نستقريها من أحكام المادة (13) من قانون التجارة العُماني،⁽³⁾ التي تنص على أن "إذا كان العقد تجاريًا بالنسبة إلى أحد المتعاقدين دون الآخر، سرت أحكام قانون التجارة على التزامات كل منهما الناشئة عن هذا العقد، ما لم يوجد نص يقضي بغير ذلك."، إذ يتضح أن المشرع ساوى بين الأعمال المختلطة والأعمال التجارية من حيث خضوعها لأحكام قانون التجارة، ويترتب على ذلك أن الجهة القضائية المختصة بنظر النزاعات الناشئة عن هذه العقود هي محكمة الاستثمار والتجارة استنادًا لنص المادة (11) من المرسوم السلطاني 2025/35 القاضي بإنشاء محكمة الاستثمار والتجارة⁽⁴⁾.

(1) مكسيم معاون السباعي، أحكام مسؤولية عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص164.

(2) بن موفق نعيمة، عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص9. ود.محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص108.

(3) الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 90/55 والمعدل بموجب المرسوم السلطاني رقم 2019/53 بتاريخ 01 يوليو 2019م، والمنشور هذا المرسوم في عدد الجريدة الرسمية رقم (1300) الصادر في 7 / 7 / 2019م.

(4) المادة (11) من قانون محكمة الاستثمار والتجارة التي نصت على "فيما عدا الدعاوى والمنازعات الإدارية والعمالية والإيجارية، تختص المحكمة دون غيرها، بنظر جميع الدعاوى التي يكون أحد أطرافها تاجرا والمتعلقة بأعماله التجارية، والمنازعات الناشئة عن عقد الاستثمار

خامسًا: عقد القطر من عقود القانون الخاص

عندما يكون الغرض من القطر البحري الدخول أو الخروج من الموانئ، فإن سلطة الميناء هي التي تتولى عملية تنظيمه، إلا أن هذا التنظيم لا يجعل من عقد القطر من عقود القانون العام، كونه لا يهدف إلى تحقيق خدمة عامة، ولا يتضمن شرطاً استثنائياً غير مألوف في عقود القانون الخاص، وبالتالي يعد عقد القطر من عقود القانون الخاص كونه يتم بين أشخاص القانون الخاص.⁽¹⁾

سادسًا: عقد القطر هو عقد فوري

إن الغاية من الاتفاق المبرم في إطار عقد القطر البحري هي تنفيذ عملية القطر للسفينة المقطورة من قبل السفينة القاطرة فور إبرام العقد، دون أن يكون العقد مقيداً بمدة زمنية محددة، وينعكس هذا الطابع الفوري على طبيعة العقد، إذ تنفذ الالتزامات الناشئة عنه فور تحقق شروطه، دون الحاجة إلى تحديد إطار زمني مستقبلي لتنفيذه.⁽²⁾

سابعًا: عقد القطر البحري من عقود الإذعان

يعد عقد القطر البحري من عقود الإذعان، حيث تحدد شروطه مسبقاً من قبل طرف واحد، وهو مجهز السفينة القاطرة، ويتم ذلك من خلال عقود مفرغة في عقد مكتوب غير قابلة للتعديل أو الإلغاء أو الإضافة من قبل مجهز السفينة المقطورة. ويقتصر دور مجهز السفينة المقطورة في هذا النوع من العقود على قبول الشروط بشكل كامل دون أي إمكانية للتفاوض أو النقاش حولها. ويعزز الطابع الإذعاني لهذا العقد وجود شركات متخصصة تحتكر إنجاز خدمات القطر البحري، مما يقلل بشكل كبير من خيارات التفاوض للطرف المتلقي للخدمة، ويجعل من الصعب عليه تغيير أو تعديل الشروط التي حددتها شركة القطر مسبقاً.⁽³⁾

(1) د. محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص108.

(2) بن موفق نعيمة، عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص8. و مكسيم معاون السباعي، احكام مسؤولية عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص164.

(3) مكسيم معاون السباعي، احكام مسؤولية عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص164. وبن موفق نعيمة، عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص8.

الفصل الثاني

الآثار القانونية المترتبة على عقد القطر البحري

سبق التوضيح بأن عقد القطر البحري من العقود الملزمة للجانبين، ويرتب التزامات متقابلة على عاتق طرفي العقد، وهما مجهزو السفينة القاطرة، والسفينة المقطورة، ولم يتطرق المشرع العُماني مثل الكثير من التشريعات المنظمة للقطر البحري بتفصيل التزامات اطراف عقد القطر في القانون⁽¹⁾، تاركًا للأطراف حرية الاتفاق على الشروط والضوابط التي تحكم العملية، واكتفى بذكر القواعد العامة في نصوص المواد (243) و (244) من القانون البحري، والمتعلقة بمسؤولية من يتولى إدارة عملية القطر، وميز بين القطر داخل الموانئ والقطر خارجها، وتعتبر هذه الأحكام مكملّة، وليست أمرّة يحتكم إليها عند غياب الاتفاق بين الأطراف.⁽²⁾

وبمجرد إبرام عقد القطر البحري وتحقق أركانه القانونية، يُسأل كل طرف عن أي إخلال بالتزاماته التعاقدية، وفقًا لأحكام المسؤولية العقدية. كما قد تمتد هذه المسؤولية لتشمل الغير، في الحالات التي تقوم فيها المسؤولية التقصيرية، وقد تفضي هذه المسؤوليات إلى نشوء نزاعات قانونية، قد يُصار إلى تسويتها بالطرق الودية، أو من خلال اللجوء إلى القضاء، وهو ما يثير التساؤل حول الجهة القضائية المختصة بنظر المنازعات الناشئة عن عقد القطر البحري.⁽³⁾

(1) الجدير بالذكر بأن المشرع الجزائري نص على التزامات طرفي عقد القطر البحري بشكل مفصل في القانون في أحكام المادة (863) من القانون البحري الجزائري إذ نص على أنه "يتعين على المجهز الذي التزم بالقيام بخدمات القطر أن يحضر في اليوم والمكان المتفق عليهما سفينة قاطرة صالحة للقيام بالخدمات المتفق عليها، ومزودة بشكل ملائم بالتسليح والتجهيز والتموين والمعدات والآلات اللازمة".

(2) مكسيم معاون السباعي، أحكام مسؤولية عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص 163. د. محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 116.

(3) بن موفق نعيمة، عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص 67.

وبناءً على أهمية المسؤولية الناشئة عن عقد القطر البحري وما يثيره من إشكالات قانونية وعملية، سنبين في هذا الفصل الالتزامات القانونية الناشئة على عقد القطر البحري (المبحث الأول)، كما سنتناول أحكام المسؤولية القانونية والدعاوى الناشئة عن هذا العقد (المبحث الثاني).

المبحث الأول

الالتزامات الناشئة عن عقد القطر البحري

إذا كانت عملية القطر تعرف على وجه العموم بأنها الاستعانة بقوة خارجية لنقل شيء من مكانه إلى آخر، لانعدام الوسيلة اللازمة لتحقيق انتقال ذلك الشيء، وبناءً على العقد المبرم بين طرفي العقد تترتب مجموعة التزامات، وحقوق متقابلة تقع على عاتق طرفي العقد، مجهز السفينة القاطرة ومجهز السفينة المقطورة، ويقتضي البحث في هذا السياق التطرق ابتداءً إلى ما يفرضه القانون والعرف البحري من التزامات على عاتق مجهز السفينة القاطرة (المطلب الأول)، ثم الانتقال إلى ما يترتب عليه من التزامات متقابلة على مجهز السفينة المقطورة (المطلب الثاني)، وذلك تحقيقاً للتوازن العقدي بين الطرفين.

المطلب الأول

التزامات مجهز السفينة القاطرة

بموجب عقد القطر البحري فإن محل عقد القطر يتمثل في جر السفينة المقطورة إلى المكان المتفق عليه، ومن أجل تنفيذ هذا الالتزام يقع على عاتق مجهز السفينة القاطرة التزامان يجب عليه القيام بهما، وعليه سيتم في هذا المطلب تناول الالتزامات المترتبة على مجهز السفينة القاطرة، وذلك من خلال الوقوف أولاً على الالتزام بتقديم سفينة صالحة للملاحة، ومجهزة للقيام بعملية القطر البحري بما يتوافق مع المتطلبات القانونية والفنية (الفرع الأول)، ثم التطرق إلى الالتزام بتنفيذ عملية القطر وفقاً لما يفرضه العقد وأصول المهنة البحرية، وبما يحقق السلامة والكفاءة في الأداء (الفرع الثاني).

الفرع الأول

تقديم قاطرة صالحة للملاحة وصالحة للقطر البحري

يُعد التزام مجهز القطر بتقديم السفينة القاطرة التزامًا جوهريًا، مهما كان التكييف القانوني⁽¹⁾ الذي أسبغ على عقد القطر البحري، إذ يتوجب على مجهز القاطرة أن يوفر السفينة المتفق عليها سواء أكان الاتفاق المبرم مع مجهز السفينة المقطورة على تقديم الخدمة من خلال قاطرة معينة بمواصفات محددة، أو قاطرة معينة بالاسم (أي محددة بعينها)، وفي كل الأحوال وبوجه عام، لم يتضمن القانون البحري العُماني، شأنه في ذلك شأن غالبية التشريعات المقارنة، نصوصًا صريحة تحدد المواصفات الواجب توافرها في السفينة القاطرة، غير أن المشرع الجزائري خرج عن هذا الاتجاه، حيث نص في المادة (863) من القانون البحري الجزائري على "يتعين على المجهز الذي التزم بالقيام بخدمات القطر أن يحضر في اليوم والمكان المتفق عليهما سفينة قاطرة صالحة للقيام بالخدمات المتفق عليها، ومزودة بشكل ملائم بالتسليح والتجهيز والتموين والمعدات والآلات اللازمة".

ويُستفاد من هذا النص أن هناك مجموعة من المواصفات الأساسية التي يجب أن تتوفر في السفينة القاطرة التي يُقدمها مجهز القطر تنفيذاً لالتزاماته التعاقدية، ويمكن إجمالها في أربعة عناصر بحيث يلتزم القاطر بتقديم سفينة القطر المحددة في العقد، وأن تكون صالحة فنيًا لتنفيذ عملية القطر

(1) "إذا تم تكييف عقد القطر البحري على أنه عقد نقل بحري، فإن مجهز القطر، باعتباره ناقلًا، يلتزم بتوفير سفينة صالحة للملاحة، قادرة على تنفيذ المهمة المتفق عليها وفقًا لمقتضيات العقد. أما إذا اعتُبر العقد من قبيل عقود العمل، فإن التزام مجهز القطر لا يقتصر على بذل الجهد فحسب، بل يمتد ليشمل تقديم الخدمة باستخدام الوسائل والمعدات اللازمة، باعتبار أن التزامه يتجاوز الجهد الشخصي المجرد الذي يميز الأجير التقليدي. وفي حال أسبغ على العقد وصف عقد إجارة عمل، فإن المقاول يكون ملزمًا بأداء العمل محل العقد باستخدام الأدوات المناسبة لأداء العمل، بما يضمن إنجاز المهمة وفقًا للمعايير المتفق عليها. أما إذا تم تكييف العقد على أنه مشاركة إيجار، فإن شركة القطر، بصفتها مؤجرة، تلتزم بتقديم السفينة القاطرة، باعتبارها محل الالتزام الرئيس في هذا النوع من العقود".

بكفاءة وأمان، ومزودة بكافة الوسائل والمعدات اللازمة لتنفيذ الالتزام العقدي، وأن تُقدّم في المكان والزمان المحددين في العقد.⁽¹⁾ وسيتم بيان كل من تلك العناصر على حده على النحو الآتي:

1. نوع السفينة القاطرة:

يتعيّن على مجهز السفينة القاطرة الالتزام بما ورد في عقد القطر بشأن مواصفات السفينة المقدّمة، فإذا كانت السفينة القاطرة معينة بالذات في العقد، التزم المجهز بتقديم تلك السفينة بعينها دون استبدال. أما إذا ورد تحديدها في العقد بنوعها فقط، دون تعيينها بذاتها، فإن التزم المجهز ينصرف إلى تقديم سفينة من ذات النوع المتفق عليه، ويجب أن تكون مستوفية للشروط الفنية والعملية اللازمة لأداء خدمة القطر على النحو المطلوب.⁽²⁾

أما بشأن مسألة استبدال القاطرة المعينة في العقد، فإن الغالب في عقود القطر أن تتضمن شرطاً يجيز لمجهز القطر - خشية عدم تمكنه من توفير القاطرة المحددة في الوقت المحدد - واستبدال تلك القاطرة بأخرى، سواء أكانت مملوكة له أو للغير. غير أنه في حال تضمّن العقد شرطاً يقيد من حرية مجهز القطر في هذا الشأن - وإن كان ذلك نادراً - فإنه يتعيّن احترام هذا القيد وإعماله. وفي حال سكوت العقد عن النص على جواز الاستبدال أو منعه، فقد اختلف الفقهاء في ذلك، فذهب فريق إلى عدم جواز الاستبدال باعتبار أن القاطرة المعينة تُعد جزءاً من محل العقد، ويترتب على تغييرها اختلاف في موضوع الالتزام. بينما يرى فريق آخر جواز الاستبدال، مستنداً إلى أن محل الاعتبار في عقد القطر هو القوة المحركة وقدرات القاطرة الفنية أي مواصفاتها الجوهرية المتفق عليها، لا ذات القاطرة بعينها.⁽³⁾ ويرى الدكتور رفعت فخري أبادير، توفيقاً بين الرأيين الفقهيّين السابقين وبين

(1) بن موفق نعيمة، عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص 68-69. و درويش مريم، النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري، مرجع سابق، ص 158-159.

(2) اعتدال عبد الباقي العضب، عقد القطر البحري (دراسة مقارنة)، مرجع سابق، ص 138-139. ود. كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 690. درويش مريم، النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري، مرجع سابق، ص 159.

(3) درويش مريم، النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري، مرجع سابق، ص 161. و بن موفق نعيمة، عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص 71-72.

مقتضيات الواقع العملي - وهو الرأي الذي تؤيده الباحثة- بضرورة التمييز بين القاطرة المثيلة والقاطرة البديلة في هذا السياق. إذ يُجيز لمجهز القطر، عند تعذر تقديم القاطرة المسماة في العقد، الاستعاضة عنها بقاطرة مثيلة، متى توافرت فيها ذات الخصائص والقدرات الفنية التي تميز القاطرة المتفق عليها، أما إذا تم استخدام قاطرة بديلة تختلف من حيث الخصائص أو الكفاءة عن القاطرة المسماة، فلا يجوز إلا إذا تم قبولها صراحة من قبل مجهز المقطورة، باعتبار أن ذلك يُعد تعديلاً في محل الالتزام المتفق عليه.⁽¹⁾

كما يُراعى عند تفسير عقد القطر التمييز بين استخدام صيغة المفرد "قاطرة" أو الجمع "قاطرات"، بحسب ما ورد في نصوص العقد. فإذا اشترط مجهز السفينة المقطورة تنفيذ عملية القطر باستخدام عدد محدد من القاطرات، وجب على مجهز القطر الالتزام بتوفير العدد المتفق عليه. غير أنه، إذا نص العقد أو الطلب على استخدام قاطرة واحدة فقط، فيجوز لمجهز القطر، متى اقتضت الضرورة أو الظروف الملاحية، أن يشترط استخدام أكثر من قاطرة لإتمام عملية القطر، شريطة أن يكون ذلك مبرراً ومتناسباً مع متطلبات العملية.

2. صلاحية السفينة القاطرة للقيام بعمليات القطر المتفق عليها:

يجب أن تكون القاطرة التي ستقدم الخدمة صالحة للاستعمال في الغرض المحدد وهو القطر البحري، وأن تكون القاطرة في حالة فنية جيدة من حيث هيكلها العام، وأن تكون محركاتها على درجة عالية من الجاهزية، بما يمكنها من تنفيذ عمليات القطر بكفاءة، والتي تتمثل جوهرياً في تزويد السفينة المقطورة بالقوة الدافعة اللازمة لتحريكها،⁽²⁾ كما أن اشتراط الصلاحية لا ينصرف فقط على القاطرة، بل يشمل كذلك صلاحية الطاقم وكفاءته لأداء المهمة الموكلة إليهم، كما يجب أن يكون لديهم من الخبرة والكفاءة للتعامل مع أية ظروف تطرأ أثناء التنفيذ.⁽³⁾

(1) درويش مريم، النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري، مرجع سابق، ص161.

(2) بن موفق نعيمة، عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص-7069.

(3) اعتدال عبد الباقي العضب، عقد القطر البحري (دراسة مقارنة)، مرجع سابق، ص138-139. ود. كمال حمدي،

القانون البحري، مرجع سابق، ص690

وترتيبًا على ذلك، تتعقد على مجهز السفينة القاطرة المسؤولية عن أي ضرر يقع نتيجة اصطدام القاطرة بالمقطورة، وإذا كان ذلك ناتجًا عن سوء إدارته لعملية القطر كعجزه عن تنفيذ المناورات اللازمة، أو توقف دفة القاطرة، أو نتيجة استخدامه لقاطرة غير مزودة بقوة دفع ملائمة، أو عدم توافر أجهزة اتصالات ملائمة، أو معدات غير صالحة، فإن ذلك يدخل تحت طائلة الإخلال بتقديم سفينة صالحة للقطر.⁽¹⁾

أما في الأحوال التي يتفق فيها طرفا العقد على تقديم سفينة معينة بالذات ثم يتبين لاحقًا عدم صلاحيتها للملاحة البحرية، يرى البعض انتفاء مسؤولية القاطر، نظرًا لعلم مجهز السفينة المقطورة مسبقًا بحالة القاطرة، وقدرتها التشغيلية، ويذهب رأي آخر إلى تأكيد المسؤولية، استنادًا إلى أن الالتزام بتقديم سفينة قطر صالحة لتنفيذ الخدمة هو التزام بتحقيق نتيجة لا يمكن للقاطر التحلل منه، نظرًا لارتباطه بجوهر العقد ذاته الذي تم إبرام العقد على أساسه، وبالتالي فإن مجرد اتفاق الأطراف على تخصيص قاطرة بعينها لا يعفي مجهزها من الالتزام.⁽²⁾

ويميل الباحث إلى هذا الرأي، لكونه يتماشى مع المبادئ العامة في تنفيذ العقود البحرية وقواعد العدالة والإنصاف، والتي تقضي بإلزام الأطراف بضمان صلاحية الوسائل المستخدمة في تنفيذ التزاماتهم التعاقدية. هذا، والغالب أن العقود النموذجية تتضمن بنودًا تلزم مجهز القاطرة على استبدال السفينة إذا تبين عدم صلاحيتها للملاحة.

وقد جرت العادة على الكشف على القاطرة ومعاينتها قبل مغادرتها للقيام بعملية القطر، وتجري هذه المعاينة من قبل مندوب إدارة التفتيش البحري أو مندوب هيئة الإشراف البحري الذي تفوضه إدارة التفتيش البحري، وذلك للتحقق من صلاحيتها للقيام بالمهام الموكلة إليها.⁽³⁾

(1) أبابير رفعت فخري، القطر البحري في القانون المصري والمقارن، مرجع سابق ص 182-183.

(2) أبابير رفعت فخري، القطر البحري في القانون المصري والمقارن، مرجع سابق ص 185.

(3) درويش مريم، النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري، مرجع سابق، ص 160.

3. أن تكون السفينة القاطرة مزودة بكل الوسائل اللازمة لتنفيذ عملية القطر:

يتوجب على تجهزة القاطرة توفير المعدات اللازمة لعملية القطر، كالحبال المستخدمة في القطر، إذ يجب أن تكون مناسبة من حيث الطول وتحمل الوزن، ومتلائمة مع الطقس إثناء التنفيذ، ومعدات الرفع⁽¹⁾، ومعدات الإشارة والوقاية، وإخماد الحرائق، وما يساعد السفينة المقطورة على الطفو، والثبات وأجزاء الدفع، والقيادة، وغيرها من الأدوات المستخدمة،⁽²⁾ ما لم يتفق الأطراف على خلاف ذلك.

وتجدر الإشارة إلى أن تقديم حبال القطر تختلف باختلاف موقع العملية، حيث جرت العادة أن تُقدّم من قبل السفينة المقطورة في حال كانت عملية القطر داخل الميناء، نظرًا لأن هذه العمليات تُعتبر روتينية وتستخدم حبالاً ذات مواصفات أقل تكلفة. أما في حالات القطر في أعالي البحار، فتُقدّم الحبال من قبل السفينة القاطرة، وذلك لأسباب عملية بحتة، إذ إن الحبال المستخدمة في هذه الحالة تكون ذات جودة عالية وتكلفتها مرتفعة، مما يجعل من غير المعقول مطالبة السفينة المقطورة بتوفيرها في ظروف بحرية استثنائية.

ومع ذلك، فإن هذه المسألة تحكمها في الأصل أحكام العقد المبرم بين الطرفين. ففي حال خلى العقد من نص صريح بشأن تقديم حبال القطر، فقد ذهب أحد الفقهاء إلى أنه يُمكن تحميل مجهز القطر المحترف ذو الخبرة هذا الالتزام، على اعتبار أن التزامه لا يقتصر على تقديم الخدمة فحسب، بل يمتد ليشمل توفير الوسائل والأدوات اللازمة لتنفيذها، ومن ضمنها تقديم الحبال المطلوبة.⁽³⁾

ولكون مسؤولية مجهز القطر في حالات عدم صلاحية القاطرة تمتد إلى عدم صلاحية معدات القطر، فقد قضت المحاكم الفرنسية بمسؤولية القاطرة عن الإصابات التي لحقت بطاقم السفينة

(1) مريم بنت حمد العميري، النظام القانوني للقطر البحري، مرجع سابق، ص 75-76.

(2) درويش مريم، النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري، مرجع سابق، ص 160.

(3) بن موفق نعيمة، عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص 70-71. و درويش مريم، النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري، مرجع سابق، ص 160-161.

المقطورة نتيجة انقطاع حبل القطر المعيب أثناء محاولة الطاقم تثبيت الحبل بالمقطورة، كما قضت المحكمة بمسؤولية مجهز السفينة القاطرة نتيجة سوء اختياره لطاقم عمل غير كفؤ.⁽¹⁾

وتمتاز سفن القطر في الوقت الراهن بأنها سفن بحرية متخصصة، صُممت وفق تقنيات متطورة تتيح لها تنفيذ مناورات دقيقة في مساحات مائية ضيقة، وخلال فترات زمنية قصيرة، مما يعزز من كفاءتها التشغيلية في مختلف الظروف البحرية.

4. تقديم السفينة القاطرة في المكان والزمان المتفق عليهما:

يشترط على مجهز القاطرة تقديم خدمة القطر في الزمان والمكان المتفق عليه، وهو الأمر الذي نص عليه المشرع الجزائري صراحةً بالمادة (863) من القانون البحري الجزائري والسابق ذكرها التي نصت على أن " يتعين على مجهز القطر ... أن يحضر في اليوم والمكان المتفق عليهما..."، وبالتالي يلزم مجهز القاطرة بتقديم الخدمة في الزمان والمكان المتفق عليهما،⁽²⁾ وبطاقم كفء يتناسب والمهمة المنسدة إليه، وأي تأخر في تنفيذ عملية القطر سيعد أخلاً بتنفيذ الاتفاق المبرم بين الطرفين.⁽³⁾ وبالتالي عند الاتفاق لا بد من الأخذ بعين الاعتبار الجوانب المتعلقة بالطقس وتضاريس مكان التنفيذ.

(1) أبابير رفعت فخري، القطر البحري في القانون المصري والمقارن، مرجع سابق ص 183-184.

(2) أبابير رفعت فخري، القطر البحري في القانون المصري والمقارن، مرجع سابق ص 185.

(3) درويش مريم، النظام النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري، مرجع سابق، ص 161-162.

الفرع الثاني

الالتزام بتنفيذ عملية القطر

إذا كانت القاطرة تمثل الوسيلة التي يتم من خلالها تنفيذ عملية القطر، فإن جوهر العقد لا ينصرف إلى ذات القاطرة، وإنما يتمحور حول إنجاز خدمة القطر المتفق عليها بين طرفي العقد. ويُحدد مضمون التزام مجهر القطر ونطاق هذا الالتزام استنادًا إلى ما تضمنه العقد من شروط وبنود، وذلك بحسب الغاية المرجوة من التعاقد.

إلا أنه وفي جميع الأحوال يتعين على منفذ القطر أن ينفذ واجباته بشكل سليم وصحيح دون إيقاع أي ضرر على السفينة المقطورة، وعلى الأخص عندما يتولى القاطر إدارة عملية القطر وتوجيهها، أما في حال تولي مجهر المقطورة عملية القطر، فيكون دور مجهر القطر تقديم قاطرة صالحة مجهزة تجهيزًا ملائمًا ومزودة بطاقم ذو خبرة وكفاءة عالية، وإلا وقعت على عاتقه المسؤولية الناتجة عن تقديم قاطرة غير صالحة للملاحة، كما يلزم مجهر القاطرة بالإبقاء على صلاحية سفينة القطر طوال مدة تنفيذ الالتزام، فإذا عجزت القاطرة عن تنفيذ العمل الموكل إليها في أي مرحلة من مراحل التنفيذ توجب عليه استبدالها لإكمال تنفيذ محل الاتفاق.⁽¹⁾

وتتباين مهمة القطر حسب الاتفاق بين مجهر السفينة القاطرة والمقطورة، حيث تطلب هذه الخدمة ليس وفقًا للمفهوم القانوني، بل وفقًا للمفهوم الفني. فإذا كان العقد ينصب على تنفيذ عملية تراكي أو أبحار أو تعويم السفينة⁽²⁾، فكل نوع يمتاز بمتطلبات فنية خاصة، يستلزم أداء محددًا يتناسب

(1) د. رفعت فخري أبادير، القطر البحري في القانون المصري والمقارن، مرجع سابق، ص 186.

(2) يقصد بالتراكي هو وضع السفينة المقطورة بمحاذاة رصيف الميناء، وهنا لا تقوم السفينة المقطورة بأي نشاط خشية على الأرصفة أو السفن الصغيرة من آلاتها الدافعة الكبيرة. أما الأبحار يقصد به هو سحب السفينة المقطورة في عرض البحر أو للمرور في داخل الوائى أو القنوات، وهنا قد تتدخل السفينة المقطورة بما لها من معدات للمساعدة في تنفيذ عملية القطر. التعويم كما هو الحال في جر الصنادل والمواعين أو جر السفن التي جنحت فوق الصخور والشعب المرجانية.

مع طبيعتها الفنية⁽¹⁾، إذ ينصب تنفيذ عملية تراكي وضع السفينة المقطورة بمحاذاة رصيف الميناء، فهنا لا تنفذ السفينة المقطورة أي نشاط، اتقاء الاصطدام بأرصفة الميناء أو السفن الصغيرة بسبب محركات الدفع الكبيرة.

أما بالنسبة للأبحار فيتم سحب السفينة المقطورة في عرض البحر، كما تستخدم هذه الطريقة للمرور داخل الموانئ، أو القنوات المائية، وفي هذه الحالة تتدخل السفينة المقطورة ولا تكون مكائنها في حالة سكون، بل في وضعية التشغيل لمساعدة السفينة القاطرة أثناء تنفيذ عملية القطر، بينما عملية التعويم تتمثل في جر السفن التي جنحت فوق الصخور والشعب المرجانية، إذ أن القاطرة هي الأداة التي تتحقق من خلالها عملية القطر.⁽²⁾

وبغض النظر عن نوع العملية المنفذة (التراكي، أو الإبحار، أو التعويم)، يتوجب على مجهز السفينة القاطرة تنفيذ التزاماته العقدية وفق الأصول الفنية المرعية، ويُعد هذا الالتزام التزامًا ببذل عناية، إذ يقتضي من مجهز القطر أن يُقدّم الخدمة بعناية الرجل المعتاد، دون أن يضمن بالضرورة تحقيق النتيجة، ما لم ينص العقد صراحةً على خلاف ذلك.⁽³⁾ وبالتالي إذا تضمنت بنود العقد المبرم على جر السفينة المقطورة إلى مكان محدد، يتوجب عليه اتباع الطرق المتفق عليها صراحة في بنود العقد، وفي غياب الاتفاق يسلك أقصر الطرق وأكثرها أمانًا. كما يجب عليه إنجاز عملية القطر في وقت معقول دون تأخير، بما يحقق المصلحة المشتركة لطرفي العقد ويعزز سلامة الملاحة البحرية.⁽⁴⁾

وتطبيقًا لذلك نصت المادة (863) من القانون البحري الجزائري على أنه "يتعين على المجهز الذي التزم بالقيام بخدمة القطر بأن يحضر في اليوم والمكان المتفق عليهما السفينة القاطرة والصالحة للملاحة للقيام بخدمات المتفق عليها والمزودة بشكل ملائم بالتسليح والتجهيز والتموين والمعدات

(1) د. محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 113. ود. كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 690-691.

(2) مريم العميرية، النظام القانوني لقطر السفن، مرجع سابق، ص 77.

(3) د. محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 112. وبن موفيق نعيمة، عقد القطر البحري،

مرجع سابق، ص 75. ودرويش مريم، النظام القانوني لعملية القطر والإرشاد البحري، مرجع سابق، ص 162.

(4) د. محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 112.

والآلات اللازمة" ويحمد المشرع الجزائري على موقفه، إذ إنه اعتمد نهجًا واضحًا وصريحًا في تحديد التزامات المجهز، مما يسهم في غلق باب النزاع المحتمل بين أطراف العقد. كما ينسجم هذا التوجه مع المعايير الدولية في مجال النقل البحري، والتي تولي أهمية بالغة لجاهزية السفينة القاطرة وكفاءتها في أداء المهام الموكلة إليها بما يحقق أعلى مستويات الأمان والسلامة.

ويلاحظ الدارس للقوانين البحرية العُمانية والإماراتية والقطرية واليمنية، أن مشرعي هذه الدول لم تنص على تحديد صريح للخدمات التي تدرج أو تصنف ضمن عمليات القطر البحري، بينما ذكر المشرع الجزائري والمصري صراحة على الخدمات التي يشملها خدمات القطر البحري، إذ جاء في المادة (861) من القانون البحري الجزائري أنه "تدخل في عداد خدمات القطر، العمليات التي تتطلب سحب أو دفع السفينة ومناورات إرساء وانتقال أو إبحار السفينة والمراقبة والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى من الملاحة البحرية للسفينة"،⁽¹⁾ وتقابلها المادة الثالثة من القرار الوزاري المصري رقم 145 لسنة 1986، والتي تنص على أنه " تكون عملية القطر إما بدفع السفينة، أو سحبها أو مساعدتها أثناء السير أو الاشتراك في توجيهها أو الشد عن طريق حبال القطر التي توفرها السفينة، أو الرباط على الجانب للدفع"، ونستخلص من النص أن عملية القطر قد تأتي على شكل سحب السفينة، أو دفعها، أو مناورات، أو إرساء، أو انتقال، أو إبحار، أو المراقبة، أو المساعدة في تنفيذ مناورات، وبذلك نستبعد كل العمليات المتعلقة بالإنقاذ والمساعدة البحرية من عمليات القطر البحري، كما يتضح أن ما ورد من صور لهذه الخدمات إنما جاءت على سبيل المثال لا الحصر، حيث تختلف طبيعتها تبعًا للتقنيات المستخدمة والأداء الفني اللازم لإنجاز عملية القطر.⁽²⁾

وقد نظم المشرع الجزائري مسألة تنفيذ عمليات القطر البحري باعتبارها التزامًا يقع على عاتق مجهز القطر، وذلك من خلال المادة (864) من القانون البحري، والتي تنص على "يجب أن تتم خدمات القطر بالمهارة التي تتطلبها الظروف وبدون توقف لا جدوى منه، ووفقًا لمبادئ الملاحة

(1) بن موفق نعيمة، عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص 73-74.

(2) درويش مريم، النظام القانوني لعمليات القطر والإرشاد البحري، مرجع سابق، ص 162-163.

السليمة"، ويُستخلص من هذا النص أن هناك ثلاثة ضوابط أساسية يلتزم بها مجهز القطر عند تنفيذ عمليات القطر، وهي:

1. وجوب تنفيذ الخدمة بالمهارة التي تفرضها الظروف المحيطة بعملية القطر.

2. ضرورة تنفيذ العملية دون توقف لا مبرر له أو لا طائل منه.

3. الالتزام بمبادئ الملاحة السليمة والمعايير الفنية المتعارف عليها في هذا المجال.⁽¹⁾

وبناءً على ما تقدم تقتصر الباحثة على المشرع العُماني إيراد نص جديد يحدد الخدمات التي تشملها عمليات القطر البحري ضمن مشروع اللائحة التنفيذية للقانون البحري في حال صدورهما، منعاً لقيام نزاعات بشأن ما يقع ضمن خدمة القطر البحري من عدمه.

ولا يفوتنا أن ننوه، بأن العديد من شركات القطر المتخصصة انتهجت إلى وضع شروط معينة في عقودها النموذجية لغرض حماية مجهزي القطر، ومن أهم تلك الشروط هو احتفاظ السفينة القاطرة بحق عدم القيام بعملية القطر، في حال ثبت لديها أن تنفيذ عملية القطر سيلحق بها ضرراً. كما يمكن أن تتضمن هذه العقود على شرطٍ يسمح للسفينة القاطرة بالانحراف عن الطريق أو الدخول أو الخروج في أي ميناء أو لأي مرفأ أو التوقف، علاوة على ذلك لها حق ترك السفينة المقطورة وعدم إكمال عملية القطر، إذا وجدت سفينة أخرى معرضة للخطر وبحاجة إلى المساعدة.⁽²⁾

وترى الباحثة أن الشرط الأخير هو نابع من التزام قانوني بوجوب تقديم المساعدة والإنقاذ لأي سفينة معرضة لخطر الهلاك، وينسجم هذا التوجه مع المعايير الدولية في مجال النقل البحري والقانون الوطني العُماني استناداً لما نصت عليه المادة (273)⁽³⁾ من القانون البحري. ولعل أكثر الشروط شيوعاً التي يوردها مجهزو القطر في عقود القطر البحري شرط الإهمال، إذ يهدف هذا الشرط إلى إعفاء مجهزي القطر من

(1) بن موفق نعيمة، عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص 73-74. ودرويش مريم، النظام القانوني لعمليات القطر والإرشاد البحري، مرجع سابق، ص 162-163.

(2) أبابير رفعت فخري، القطر البحري في القانون المصري، مرجع سابق، ص 187-189.

(3) "يلتزم كل ربان سفينة وفي حدود استطاعته بتقديم عملية الإنقاذ البحري لكل سفينة معرضة لخطر ولكل شخص يوجد في البحر كان معرضاً لخطر الهلاك، بشرط عدم تعريض سفينته أو بجاتها أو المسافرين عليها لخطر جسيم."

المسؤولية عن المخاطر الناشئة عن الأخطاء المحتملة للربان أثناء إدارته للقاطرة، ويتفق هذا الشرط مع القواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني، والتي تجيز الاتفاق على إعفاء المدين من المسؤولية لعدم تنفيذ الاتفاق ما عدا حالتي الغش أو الخطأ الجسيم، وعليه بموجب هذا الشرط يسمح لمجهز السفينة القاطرة بأن يشترط عدم مسؤوليته عن الغش أو الأخطاء الجسيمة التي قد يرتكبها الأشخاص الذين يستخدمهم في تنفيذ العقد، وجرت العادة بقبول القضاء بمثل هذه الشروط ويقضي بصحتها، ما لم يتعارض مع النظام العام والآداب العامة.⁽¹⁾ ويعكس هذا الموقف القضائي مرونة في التعامل مع شروط العقد، بما يتيح للأطراف التخفيف من أعباء المسؤولية، مع الحفاظ على حد أدنى من الحماية للطرف المضروب في حال وقوع غش أو خطأ جسيم. وتُعد درجة التعاون بين القاطرة والمقطورة من العوامل الجوهرية لنجاح عملية القطر البحري، إذ إن هذا التعاون يُشكّل شرطاً أساسياً لإتمام المناورات المرتبطة بها وتحقيق أهدافها. ويعود ذلك إلى أن عملية القطر، بطبيعتها، عملية معقّدة ومحفوفة بالمخاطر، سواء نُفذت داخل الموانئ أو في أعالي البحار.⁽²⁾ فكل مناورة تتم أثناء عملية القطر لا يمكن إنجازها إلا من خلال التنسيق المشترك بين الطرفين، مما يفرض ضرورة وجود قنوات اتصال فعّالة بين القاطرة والمقطورة. وبناءً عليه، فإن جميع عمليات القطر البحري تتطلب تعاوناً متبادلاً بين الطرفين، بغض النظر عن الجهة التي تتولى إدارتها فعلياً. ويفرض هذا التعاون نفسه في ظل الظروف المتغيرة التي تجري فيها هذه العمليات، سواء أكانت في النهار أو الليل، في بحر هادئ أو جو عاصف، داخل الموانئ، أو في أعالي البحار، أو عبر القنوات والمضائق، وغيرها من البيئات البحرية التي تجعل من التنسيق المشترك ضرورة حتمية لا غنى عنها.⁽³⁾ كما إن نجاح عملية القطر البحري لا يتوقف فقط على الجوانب الفنية والتنظيمية، بل يرتبط ارتباطاً وثيقاً بالإلمام الجيد بخصائص السفينة المقطورة وبظروف الملاحة المحلية المحيطة بعملية القطر. وهو ما يبرر غالباً اعتماد نمط القيادة الأحادية أثناء تنفيذ المناورات المشتركة، حيث يُعد من الضروري - بل والحتمي في بعض الحالات - أن يكون ربان السفينة المقطورة حاضراً على متنها، أو على الأقل أن يُنتدب من ينوب عنه في الموقع الثاني للقيادة. ويُعزّز

(1) بلقاسم حبيب، عقد القطر في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص 51.

(2) درويش مريم، النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري، مرجع سابق، ص 164. وكمال حمدي، أشخاص

الملاحة البحرية، مرجع سابق، ص 278. والغضب اعتدال عبد الباقي، عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص 140.

(3) درويش مريم، النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري، مرجع سابق، ص 164.

هذا التوجه ما تتمتع به كل سفينة من خصائص فنية وذاتية متميزة، ما يستوجب من كل طرف - سواء القاطرة أو المقطورة - أن يُكَيَّف أدائه ويتأقلم مع تلك الخصائص لضمان نجاح المناورة. فالقوة التي تتمتع بها السفينة القاطرة يجب أن تتناسب مع حجم السفينة المقطورة ومدى استجابتها للحركة، كما يجب أن تراعي القدرات المناوراتية للقاطرة حالة السكون المحتملة للمقطورة.⁽¹⁾

غير أن هذا التعاون، وعلى الرغم من ضرورته البالغة في إنجاح عملية القطر البحري، يبقى مقيداً بحدود معينة تبرز، في نهاية المطاف، مبدأ استقلالية كل طرف من أطراف العملية، سواء من حيث المسؤولية أو من حيث الدور المنوط به أثناء التنفيذ. إذ إن الجهات المشاركة في عملية القطر، وإن اشتركت في هدف مشترك، تحتفظ كل منها بدرجة من الاستقلال في بعض الجوانب، وهو ما يعود إلى تباين المهام والاختصاصات واختلاف المراكز القانونية والفنية لكل طرف. ذلك أن استجابة السفينة القاطرة للعوامل البحرية، كحركة الأمواج وسرعة الرياح واتجاهها، تختلف بطبيعتها عن استجابة السفينة المقطورة، نظراً لاختلاف خصائص كل منهما. هذا فضلاً عن أن كلاً من القاطرة والمقطورة تواجه مخاطر خاصة بها، تختلف عن تلك التي قد تتعرض لها السفينة الأخرى.

وعليه، فإن أسلوب تعامل قيادة كل سفينة مع تلك المخاطر يتباين بحسب المؤهلات الفنية والتقنية المتوافرة لديها، فضلاً عن طبيعة تجهيز السفينة وقدراتها التشغيلية. كما أن أفراد طاقم القاطرة والمقطورة لا يخضعون بالضرورة لنفس نوع التدريب، ولا يتمتعون بدرجة التأهيل ذاتها، مما يعزز من استقلالية كل طرف في إدارة شؤونه الفنية أثناء تنفيذ عملية القطر. ولا بد من التأكيد على أن مبدأ استقلالية السفينة القاطرة لا يتعارض مع واقع تبعيتها للسفينة المقطورة بحكم كونها تؤدي خدمة لحسابها، إذ إن التبعية لا تنفي بالضرورة وجود قدر من الاستقلال في أداء المهام. فالسفينة القاطرة، وإن كانت في خدمة السفينة المقطورة، تظل ملزمة بالتصرف وفقاً لما تم الاتفاق عليه في عقد القطر البحري، وبما يتناسب مع الظروف المحيطة بالعملية، مع مراعاة المعايير الفنية والملاحية الواجبة التطبيق.⁽²⁾

(1) بن موفق نعيمة، عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص 79.

(2) بن موفق نعيمة، عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص 80-81.

المطلب الثاني

التزامات مجهز السفينة المقطورة

يعتبر التزام مجهز السفينة المقطورة بدفع أجرة القطر المتفق عليها، بموجب العقد المبرم مع مجهز السفينة القاطرة، من الالتزامات الأساسية التي تقابل التزام مجهز السفينة القاطرة بتوفير سفينة صالحة للاستعمال، وإتمام عملية القطر وفق الأصول المعتمدة.⁽¹⁾

وفي هذا الإطار تنقسم التزامات مجهز السفينة المقطورة بين شقين رئيسيين، أحدهما ذو طابع فني يُعنى بتهيئة السفينة المقطورة وتجهيزها بما يلاءم متطلبات القطر، إلى جانب إدارة العملية والإشراف المباشر عليها لضمان سلامتها وحسن سيرها (الفرع الأول)، أما الشق الآخر، فيتمثل في الالتزام بالوفاء بأجرة القطر وفقاً لما تفرضه القواعد القانونية المنظمة للعلاقة التعاقدية بين الأطراف (الفرع الثاني).

الفرع الأول

الالتزام بإعداد المقطورة وإدارة عمليات القطر والإشراف عليها

يُعد الالتزام بإعداد السفينة المقطورة وتجهيزها بصورة ملائمة من الالتزامات الجوهرية التي تقع على عاتق مجهزها، باعتباره شرطاً أساسياً لسلامة تنفيذ عملية القطر. ويتكامل هذا الالتزام مع واجب إدارة عمليات القطر والإشراف عليها، بما يضمن سير العملية وفقاً للمعايير الفنية والقانونية المتعارف عليها، وسيأتي بيان الالتزام الواقع على القاطر في إعداد المقطورة، وإدارة عملية القطر والإشراف عليها، كلٌّ على حدة، وذلك على النحو الآتي:

(1) الغضب اعتدال عبد الباقي يوسف، عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص 140.

أولاً: التزام مجهز المقطورة بإعدادها للقطر

يتحمل مجهز المقطورة مسؤولية إعداد السفينة لعملية القطر وتجهيزها، وتقديمها في المكان والزمان المحدد لبدء عملية القطر،⁽¹⁾ كما يقع على عاتقه صلاحية المقطورة للملاحة، إلا إذا كان موضوع العقد يتضمن قطر منشأة غير صالحة للملاحة.⁽²⁾ ويقصد بصلاحية المقطورة للملاحة أن تكون حالتها الفنية قابلة للقطر إلى الوجهة المحددة بالعقد، وفي حال إخطار القاطرة بعدم صلاحيتها، يلتزم مجهز القاطرة باتخاذ ما يلزم من تدابير احترازية تتناسب مع حالتها، وفي حال فشل مجهز المقطورة في أخطار مجهز القاطرة بحالة المقطورة، يتحمل مجهز المقطورة المسؤولية عن الأضرار التي قد تنتج عن هذا الإخلال بالالتزام. وللتحقق من صلاحية السفينة المقطورة، عالجت العقود النموذجية تلك المسألة، وتضمنت على بند يمنح ربان السفينة القاطرة القيام بعملية التدقيق والتفتيش للسفينة المقطورة،⁽³⁾ للتحقق من مدى صلاحيتها للملاحة البحرية، أو إلزام ربان السفينة المقطورة بتقديم ما يثبت صلاحية السفينة المقطورة للملاحة، كشهادة صادرة من إدارة التفتيش الملاحي، أو من قبل إحدى الشركات المعتمدة تثبت صلاحية السفينة للملاحة، ويقع عبء إثبات عدم صلاحية المقطورة للملاحة على السفينة القاطرة، ويفترض القضاء الأمريكي عدم صلاحية السفينة المقطورة للملاحة إذا تعرضت للهلاك أو الغرق في ظروف طبيعية دون وجود خطأ منسوب إلى القاطرة، تأسيساً على أن السفينة الصالحة للملاحة يجب أن تتحمل الظروف العادية للبحر. ويُعد تحقق الضرر، في غياب أي إهمال أو تقصير من القاطرة، دليلاً على وجود عيب في المقطورة وعدم صلاحية المقطورة للملاحة. كما لا يلتزم مجهز السفينة المقطورة بشيء تجاه القاطرة، ما لم ينص عقد القطر البحري صراحةً على التزامه بالتأمين ضد الحوادث الطارئة.⁽⁴⁾

(1) درويش مريم، النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري، مرجع سابق، ص 165.

(2) د. محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق ص 112.

(3) د. رفعت فخري أبادير، القطر البحري في القانون المصري والمقارن، مرجع سابق ص 190.

(4) د. رفعت فخري أبادير، القطر البحري في القانون المصري والمقارن، مرجع سابق ص 190.

ولا تتفق الباحثة مع ما ذهب إليه المؤلف د. رفعت فخري أبابير في الشق المتعلق بعدم إلزام مجهز السفينة المقطورة بالمسؤولية عن الحوادث الطارئة قبل مجهز السفينة القاطرة، إلا إذا نص الاتفاق على بند التأمين، إذ أن المشرعين العُماني والإماراتي⁽¹⁾ نصا في أحكام القانون البحري على مسؤولية مجهز السفينة المقطورة عن جميع الأضرار التي تحدث في أثناء عملية القطر، إذا عهدت إدارتها لربان السفينة المقطورة داخل الميناء، وبالتالي ليس هناك حاجة إلى نص كتابي لتحمل مسؤولية الأضرار الناتجة عن الحادث الطارئ، ويتم تحديد تلك المسؤولية من خلال البحث عن من تولى إدارة السفينة أثناء تنفيذ عملية القطر لتتعدد المسؤولية.

ثانياً: التزام مجهز المقطورة بإدارة عمليات القطر والإشراف عليها

حددت معظم التشريعات البحرية العربية كالتشريع العُماني والمصري والإماراتي واليمني، أحكاماً للمسؤولية في حالة القطر البحري، بحيث تقع المسؤولية عن الأضرار على عاتق من يتولى ويشرف على إدارة عملية القطر، وميزت هذه الأحكام الأحوال التي تتم فيها عملية القطر سواء داخل الموانئ أو خارجها، وتجدر الإشارة إلى أن هذه الأحكام تُعد مكملة لا أمرة، لكونها لا تتعلق بالنظام العام، ومن ثم يجوز للأطراف الاتفاق على ما يخالفها، ولا يُصار إلى تطبيقها إلا في حال غياب نص صريح في العقد ينظم المسألة بين طرفي العلاقة. وقد جرت العادة لدى مجهزي القطر على تضمين الشروط العامة لعقد القطر النموذجي شرطاً يقضي بتولي المقطورة إدارة عملية القطر والإشراف عليها، خاصة في الأحوال التي تجرى فيها عمليات القطر داخل الموانئ، وبالتالي يخضع ربان القاطرة وطاقمها لتوجيهات، وتعليمات ربان السفينة المقطورة أثناء تنفيذ عملية القطر.⁽²⁾

وقد كرست المادة (243) من القانون البحري العُماني هذا الشرط، إذ نصت على "تكون إدارة عملية القطر داخل الميناء لربان السفينة المقطورة، ويسأل مجهز هذه السفينة عن جميع الأضرار التي

(1) المشرع العُماني المادة 243 "تكون إدارة عملية القطر داخل الميناء لربان السفينة المقطورة، ويسأل مجهز هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث في أثناء عملية القطر"، القانون الإماراتي المادة 107 "يسأل مجهز السفينة المقطورة عن الأضرار التي تنشأ عن عملية القطر، مالم يثبت أن الضرر نشأ نتيجة خطأ السفينة القاطرة".

(2) أبابير رفعت فخري، القطر البحري في القانون المصري، مرجع سابق ص191. و درويش مريم، النظام القانوني لعمليات القطر والإرشاد البحري، مرجع سابق، ص166.

تحدث في أثناء عملية القطر. ويجوز باتفاق كتابي ترك إدارة عملية القطر داخل الميناء لربان السفينة القاطرة، وفي هذه الحالة يسأل مجهز هذه السفينة عن الأضرار التي تحدث في أثناء عملية القطر إلا إذا ثبت أن الضرر نشأ عن السفينة المقطورة⁽¹⁾، وهو ذات الاتجاه الذي تبناه المشرع اليمني،⁽¹⁾ حيث جاءت أحكامه متفقة مع القانون العُماني.

ويتضح من هذا النص أن المقنن العُماني أسند مسؤولية إدارة عملية القطر داخل الميناء إلى ربان السفينة المقطورة، فتقع على عاتقه مسؤولية الإشراف والإدارة على كافة مراحل عملية القطر، وتعتبر السفينة القاطرة في هذه المرحلة "تابعًا"، بينما تكون السفينة المقطورة "متبوعًا"، وبالتالي ووفقًا لهذا المبدأ، يلتزم التابع (السفينة القاطرة) بتنفيذ التعليمات الصادرة عن المتبوع (السفينة المقطورة). وبناء على ذلك، في حال صدر خطأ من السفينة القاطرة وأدى إلى إلحاق ضرر بالغير، استنادًا لنص المادة (243) أعلاه، لا تتعقد المسؤولية على السفينة القاطرة، وإنما تتحمل السفينة المقطورة المسؤولية تطبيقًا لمبدأ مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه،⁽²⁾ ويستند هذا المبدأ إلى القواعد العامة في المسؤولية المدنية استنادًا لأحكام المادة (196/ب) من قانون المعاملات المدنية العُماني⁽³⁾، التي تقرر بأنه: "لا يُسأل أحد عن فعل غيره، ومع ذلك للمحكمة بناءً على طلب المضرور، إذا رأت مبررًا، أن تُلزم بالتعويض المحكوم به: ب- من كانت له على من وقع منه الإضرار سلطة فعلية في رقبته وتوجيهه، ولو لم يكن حرًا في اختياره، إذا كان الفعل الضار قد صدر من التابع في حال تأدية وظيفته أو بسببها." وتدعم المادة (1/176) من ذات القانون هذا الاتجاه بنصها على أن "كل إضرار بالغير يُلزم فاعله، ولو كان غير مميز، بالتعويض."، ويُفهم من ذلك أن المسؤولية لا تقتصر على الفاعل المباشر فحسب، بل تمتد إلى من يُمارس عليه سلطة الرقابة والتوجيه، متى كان الفعل الضار قد وقع أثناء أو بسبب تنفيذ المهام المرتبطة بعملية القطر البحري.

(1) القانون البحري اليمني رقم 15 لسنة 1994، إذ نصت المادة 1/288 منه على " تكون إدارة عملية القطر داخل الموانئ لربان السفينة المقطورة ويسأل مجهز السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر".

(2) مكسيم معاون السباعي، المجلة العلمية لجماعة سيئون، مرجع سابق، ص166.

(3) الصادر بالمرسوم السلطاني 2013/29 الموافق 6 من مايو 2023م، ونشر في عدد الجريدة الرسمية رقم (1012) الصادر في 12 / 5 / 2013م.

وقد أثار الشرط المتعلق بتولي السفينة المقطورة الإشراف والإدارة في عقد القطر جدلاً واسعاً في فرنسا، بشأن طبيعته ومدى صحته. إذ يرى مجهزو المقطورات، أنه يجب إبطاله، إلا إن القضاء الفرنسي أقر بصحة هذا الشرط، مستنداً إلى أن شرط تولي السفينة المقطورة قيادة عملية القطر وإدارتها، لا يعد شرطاً لإعفاء السفينة القاطرة من المسؤولية عن الإخلال بالتزام معين في العقد، بل يعود إلى عدم التزام القاطر أصلاً بقيادة عملية القطر وإدارتها. وقد تبنى القضاء الجزائري ذات التوجه، مؤسساً حكمه على أن للأطراف الحرية في توسيع أو تضيق دائرة التزاماتهم التعاقدية، شريطة أن لا يمس ذلك الاتفاق جوهر العقد.⁽¹⁾

وترى الباحثة أن إلقاء مسؤولية الأضرار الناشئة أثناء تنفيذ عملية القطر على عاتق السفينة المقطورة يتفق مع مبادئ العدالة والإنصاف، ويعزى ذلك إلى أن السفينة القاطرة تلتزم بتعليمات وتوجيهات مجهز السفينة المقطورة، مما يؤكد علاقة التبعية.

وفي ذات السياق يُعدّ الضرر الناتج عن تنفيذ القاطرة لما كُلفت به من مهام، ضرراً ناشئاً عن فعل تابع يعمل لحساب السفينة المقطورة وتحت رقابتها وإشرافها الفعلي، باعتبارها المتبوع في العلاقة القانونية بين الطرفين. ويعزّز هذا الاتجاه ما نصّت عليه المادة (243) من القانون البحري العُماني، التي تجيز تحمل السفينة القاطرة المسؤولية في حال ثبت توليها إدارة عملية القطر، بشرط وجود اتفاق كتابي بين طرفي العلاقة، وخلاصة القول لا تعد السفينة المقطورة متبوعاً إلا في حدود ما أشرفت عليه أثناء تنفيذ عملية القطر.

وتماشياً على ما تم ذكره، ذهبت المحاكم المصرية إلى استبعاد تطبيق شرط اعتبار السفينة المقطورة متبوعاً، وحملت السفينة القاطرة المسؤولية استناداً إلى المادة (174) من القانون المدني المصري التي تنص على أنه "يكون المتبوع مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه تابعة بعمله غير المشروع، متى كان واقعاً من في حال تأدية وظيفته أو بسببها. وتقود رابطة التبعية، ولو لم يكن

(1) أباير رفعت فخري، القطر البحري في القانون المصري، مرجع سابق ص 192-193. ودرويش مريم، النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري، مرجع سابق، ص 166-167.

المتبوع حرًا في اختيار تابعه، متى كانت له عليه سلطة فعلية في رقابته وفي توجيهه"، وذلك في الأحوال التي تثبت فيها السلطة الفعلية للقاطرة في قيادة عملية القطر وتوجيهها وقت وقوع الحادث، وقد طبقت محكمة استئناف القاهرة هذا المبدأ، إذ قضت بمسؤولية السفينة القاطرة رغم وجود اتفاق تعاقدى سابق بين طرفي العلاقة يقضي بشرط إعفاء من المسؤولية، وذلك بعد أن تبين لمحكمة الموضوع أن الرصيف العائم المقطور، باعتباره جسمًا ميتًا بلا قوة محركة ودون ربان، كان يوجه ويدفع بالكامل بواسطة القاطرة، وتابعًا لها تبعيه مطلقة وقت التصادم.⁽¹⁾

وترى الباحثة أن التوجه الذي تبنته المحاكم المصرية، بشأن إسناد المسؤولية إلى السفينة القاطرة في الأحوال التي تتولى فيه إدارة عملية القطر، يعد نهجًا متوازنًا بين الالتزامات العقدية، والواقع العملي للعلاقة بين مجهزي السفينة القاطرة والمقطورة، كما يعكس تطبيقًا عادلًا لمبدأ التبعية، الذي يشترط لقيامه توافر علاقة قانونية تنشأ عن عقد عمل، إلى جانب وجود سلطة فعلية للمتبوع تتمثل في الإدارة والإشراف على التابع. ورغم أن العلاقة التي تربط مجهز السفينة القاطرة ومجهز السفينة المقطورة لا تمثل علاقة عمل بالمعنى التقليدي، إلا أن الدور الذي تقوم به السفينة القاطرة أثناء تنفيذ عملية القطر من إدارة ومناورة وإشراف، يؤدي فعليًا إلى تحكمها الكامل في حركة السفينة المقطورة، سواء من حيث السرعة، أو الاتجاه، أو التوقف، أو الإبحار نحو الوجهة المتفق عليها، فخلال تنفيذ عملية القطر تتخلى السفينة المقطورة عن قوة الدفع الذاتية وتعطلها مؤقتًا حفاظًا على سلامة الميناء وأصولها، وفي المقابل تخضع السفينة القاطرة بالكامل لسلطة المقطورة في الإدارة الفنية والتنظيمية لتنفيذ عملية القطر. وبالتالي هذا الإجراء ينشئ ما يُشبه حالة التبعية الفنية والواقعية، حتى وإن لم يكن هناك عقد عمل بالمعنى القانوني الدقيق، إذ ما تقوم به القاطرة هو بمثابة علاقة عمل تعمل لحساب المقطورة، أو كانت تعمل بتوجيهات من مجهز المقطورة. وبالتالي، متى ثبت أن السفينة القاطرة كانت تدار بتوجيهات من مجهز السفينة المقطورة، يؤدي ذلك إلى قيام علاقة تبعية معكوسة، تصبح فيها السفينة القاطرة بمثابة أداة لتنفيذ إرادة السفينة المقطورة، ويترتب على ذلك إمكانية مسألة السفينة

(1) د. أبدير رفعت فخري ، القطر البحري في القانون المصري والمقارن، مرجع سابق ص193-195

المقطورة - أو تجهزها - باعتبارها المتبوع، عن الأضرار التي تلحقها السفينة القاطرة بالغير، طالما أن الأخيرة كانت تنفذ العملية تحت إشرافها وتوجيهها.

ويجد هذا التوجه سنده أحكام المادتين (243) و(244) من القانون البحري العُماني، اللتين نظمتا حدود المسؤولية الناشئة عن عمليات القطر، وحددت الجهة المسؤولة عن الأضرار استنادًا على من يتولى الإدارة والإشراف أثناء تنفيذ عملية القطر سواء داخل الميناء أو خارجها.

الفرع الثاني

الالتزام بالوفاء بأجرة القطر

يلتزم مجهزو السفينة المقطورة أو المنشأة العائمة بدفع أجرة القطر، وينطبق هذا الالتزام على كافة أنواع عمليات القطر، رغم أن طرق تحديد أجرة القطر تختلف وفقًا لنوع العملية وموقع تنفيذها، ففي حالة القطر خارج الموانئ، فإن النهج المتبع في تحديد الأجرة يختلف عن الضوابط المتبعة في عملية القطر داخل الموانئ.⁽¹⁾

فبالنسبة لعمليات القطر داخل الموانئ، تحدد الأجرة وفقًا للتعرفة الصادرة عن سلطة الموانئ، ويدخل في احتساب الأجر الوقت المستغرق لتنفيذ عملية القطر، وكذلك قوة السفينة القاطرة، وقد ترتفع تكلفة القطر في بعض الأحوال، إذا نفذت العملية خلال الساعات الليلية، لتجنب فترات الانتظار الطويلة، مقارنة بالأجر المفروض عند تنفيذ القطر خلال الساعات النهارية.⁽²⁾

وباستقراء النصوص القانونية في القانون البحري التي تناولت موضوع القطر البحري، يلاحظ أن التشريعات العُمانية، والإماراتية، والمصرية، واليمنية قد خلت من نص واضح ينظم مسألة أجرة القطر، وعلى النقيض من ذلك نجد أن المشرع الجزائري قد تفرد وتميز بتنظيم هذه المسألة بشكل صريح من خلال أحكام المادة (865) من القانون البحري التي نصت على أنه " تحدد مكافأة خدمات

(1) د. محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، مرجع سابق، ص113.

(2) الغضب اعتدال عبد الباقي، عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص140.

القطر باتفاق بين الأطراف، وفي حالة عدم وجوده بموجب التعريف، وإذا لم تتضمن التعريفه نصوصاً ملائمة، يحدد مبلغ المكافأة حسب الأعراف، وفي حالة وجودها أيضاً وجب دفع مكافأة عادلة، وتستحق هذه المكافأة عند تأدية عملية القطر"، وتضمن الباحثة موقف المشرع الجزائري في تنظيمه الدقيق لمسألة أجرة القطر البحري، لما يتضمنه من وضوح في تحديد الالتزامات وتوزيعها بين الأطراف. وتوصي الباحثة في هذا السياق بضرورة اقتداء المشرع العُماني بهذا النهج، وذلك لسد ما يشوب الإطار التشريعي من فراغ، وتحقيق مزيد من الضبط والوضوح في تنظيم الأحكام المتعلقة بأجرة القطر، بما ينسجم مع متطلبات العمل البحري، ويضمن استقرار المعاملات ذات الصلة.

غير أن ما يُؤخذ على المشرع الجزائري، رغم إيجابية موقفه في تنظيم أجرة القطر البحري، استخدامه لمصطلح "مكافأة" بدلاً من "أجرة"، وهو ما قد يثير لبساً بين القطر البحري والمساعدة البحرية، إذ إن المصطلح الأخير يرتبط بالمساعدة البحرية التي تُمنح فيها المكافأة. كما يُلاحظ أن التشريع الجزائري أغفل التفرقة التي أتى بها غالبية الفقه لأوضاع تحديد أجرة القطر، حيث تختلف هذه الأجرة بحسب طبيعة عملية القطر وموقع تنفيذها، سواء أكانت داخل الموانئ أو في أعالي البحار، ذلك أن النص التشريعي لم يميز بين الحالتين، على الرغم من اختلاف الاعتبارات الفنية والقانونية لكل منهما.⁽¹⁾

أما القطر خارج الموانئ أو إذا كانت لعملية القطر طابع خاص كتعويم السفينة، يكون النهج المتبع في تحديد الأجرة، وفق الاتفاق المبرم بين طرفي العقد، ويخضع للتفاوض بحيث يحدد على أساس الساعة أو يقدر جزافياً، كما تنص عقود القطر خارج الموانئ عادة على شروط تضبط مسألة التعويض في حالة التأخر في تنفيذ اتفاق القطر،⁽²⁾ بينما يرى فقهاء القانون أن المبالغ المستحقة عن التأخير لا ينطبق عليها مفهوم التعويض وفق الوصف القانوني، وإنما تعد بمثابة أجر إضافي، نتيجة

(1) بن موفق نعيمة، عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص 82. ودرويش مريم، النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري، مرجع سابق، ص 168.

(2) د. كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 692.

استغرق تنفيذ عملية القطر لمدة أطول، وذلك بالقياس على ما استقر عليه الوضع بشأن المبالغ المستحقة عن التأخير في عمليات الشحن والتفريغ، حيث تأخذ هذه المبالغ ذات الحكم.⁽¹⁾

والسؤال الذي يطرح نفسه في هذا الإطار يتعلق بطريقة ومكان دفع أجرة القطر؟

جرت العادة على تضمين عقد القطر بنداً يحدد مكان دفع الأجرة، وقد تتباين الشروط بين العقود، فالبعض منها يتضمن شرطاً بدفع أجرة القطر كاملاً قبل تنفيذه، والبعض الآخر يتضمن شروط الدفع المقدم في حدود نصف قيمة العقد. أما في حال غياب النص يستوجب اتباع القواعد العامة، إذ لا تستحق الأجرة إلا بعد تمام تنفيذ الخدمة.

وتجدر الإشارة في هذا السياق إلى أن القانون البحري العُماني لم يتضمن نصاً خاصة تنظم طريقة ومكان دفع أجرة القطر، مما يستدعي الرجوع إلى أحكام القانون المدني، وتطبيقها بما يتفق مع طبيعة العلاقة التعاقدية ومقتضيات العدالة، إذ تنص المادة (1/238) من قانون المعاملات المدنية على أنه "يجب أن يتم الوفاء فوراً بمجرد ترتب الالتزام نهائياً في ذمة المدين مالم يوجد اتفاق أو نص يقضي بغير ذلك"، على أن يكون محل الوفاء هو موطن المدين أو المكان الذي يوجد به مركز أعماله بناءً على أحكام المادة (2/240)⁽²⁾ من قانون المعاملات المدنية العُماني، وقد جاء موقف المشرع المصري متفقاً مع موقف المقتن العُماني استناداً إلى المادة (1/346)⁽³⁾ والمادة (2/347)⁽⁴⁾ من القانون المدني المصري.⁽⁵⁾

(1) أباذير رفعت فخري، القطر البحري في القانون المصري والمقالان، مرجع سابق، ص196.

(2) تنص المادة (2/240) من قانون المعاملات المدنية العُماني الصادر بالمرسوم 2023/29 على أنه "في الالتزامات الأخرى يكون الوفاء في المكان الذي يوجد فيه موطن المدين وقت الوفاء أو في المكان الذي يوجد فيه مركز أعمال المدين إذا كان الالتزام متعلقاً بهذه الأعمال".

(3) "يجب أن يتم الوفاء فوراً بمجرد ترتب الالتزام نهائياً في ذمة المدين، مالم يوجد اتفاق أو نص يقضي بغير ذلك"

(4) "أما الالتزامات الأخرى فيكون الوفاء في المكان الذي يوجد فيه موطن المدين وقت الوفاء أو في المكان الذي يوجد فيه مركز أعمال المدين إذا كان الالتزام متعلقاً بهذه الأعمال"

(5) أباذير رفعت فخري، القطر البحري في القانون المصري والمقارن، مرجع سابق، ص196.

كما يثور التساؤل حول ما إذا قامت السفينة القاطرة بتقديم مساعدة للسفينة المقطورة التي كانت في حالة خطر أثناء عملية القطر، فهل تستحق السفينة القاطرة أجرًا إضافيًا؟

أجابت المادة (268) من القانون البحري العُماني على هذه الحالة، حيث نصت على أن "لا تستحق السفينة القاطرة أي مكافأة على أعمال عملية الإنقاذ البحري التي تقدمها للسفينة المقطورة أو لحمولتها أو للأشخاص الموجودين عليها، إلا إذا قامت السفينة القاطرة بخدمات استثنائية لا تدخل عادة في عمليات القطر." ويفهم من نص المادة أن المشرع قد فرق بين حالتين وهما قيام السفينة القاطرة بتقديم خدمات عادية وخدمات استثنائية، ففي الحالة الأولى لا تستحق مكافأة، أما إذا قامت السفينة القاطرة بخدمات استثنائية، ولا تدخل ضمن أعمال القطر العادية ولم يتم تضمينها في العقد، عندها تستحق مكافأة عن المساعدة المقدمة، ولا يمكن القول أن ما قامت به السفينة القاطرة تعد من أعمال الإنقاذ البحري ودفع خطر محقق عن السفينة المقطورة، ذلك لأن عقد القطر لا يلزم تقديم خدمات استثنائية،⁽¹⁾ إلا أنه الباحثة ترى بأن عدم تحديد المشرع العُماني للخدمات التي تعد من عمليات القطر يمكن أن يؤدي مستقبلاً لإمكانية قيام نزاع بين أطراف العقد في تحديد الخدمات العادية المتصلة بأعمال القطر وما هي خدمات العمل الاستثنائي لاستحقاق المكافأة.

وقد جاء موقف المشرع الإماراتي متفقاً مع موقف المشرع العُماني إذ نصت المادة (246) من القانون البحري على أنه "لا تستحق سفينة القطر أو الإرشاد أية مكافأة عن أعمال الإنقاذ التي تقدمها للسفينة طالبة خدماتها ما لم تقدم لها خدمات استثنائية لا تدخل عادة في عمليات القطر أو الإرشاد". كذلك جاء مواقف المشرعين المصري، والعراقي، والسعودي، والقطري، والأردني، والكويتي مشابهة لموقف المشرع العُماني، وسبب ذلك أن كل التشريعات استمدت أحكامها من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد قواعد المساعدة والإنقاذ البحري الموقعة في بروكسل في 23 سبتمبر 1910م، والمعدلة بموجب البروتوكول المؤرخ في 27 مايو 1967م، إذ نصت المادة (4) من المعاهدة على "لا يكون للقاطرة الحق في أي أجر عن مساعدة أو إنقاذ السفينة التي تقطرها أو شحنتها إلا إذا أدت تلك القاطرة خدمات استثنائية لا يمكن أن

(1) الغضب اعتدال عبد الباقي يوسف، عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص141. وأبابير رفعت فخري، القطر البحري في القانون المصري والمقارن، مرجع سابق، ص198-199.

تعد تنفيذًا لعقد القطر". وقد يواجه مجهز السفينة القاطرة في بعض الأحوال إشكالية امتناع السفينة المقطورة عن دفع الأجرة، فمن الممكن معالجة ذلك الامتناع من خلال طريقتين:

• **الطريقة الأولى:** إن امتناع السفينة المقطورة عن دفع أجرة القطر، يشكل دينًا في ذمة مجهز السفينة المقطورة، وبالمقابل يحق لمجهز السفينة القاطرة أن يستوفي أجرته من ثمن السفينة المقطورة، باعتباره دينًا ممتازًا وفق موقف المشرع المصري إذا صنف المدة (29)⁽¹⁾ من قانون التجارة البحرية رسوم القطر من الديون الممتازة وتأتي في المرتبة الثانية بعد المصاريف القضائية،⁽²⁾ وإذا كانت المقطورة صندوقًا أو غيره من العائمت أي لم يكن سفينة يحكم المسألة القانون المدني، وبالتالي ليس فيها امتياز القطر⁽³⁾، وتبنى المشرع الجزائري⁽⁴⁾ ذات الاتجاه الذي أخذ به المشرع المصري، كما نصّ المشرع الإماراتي صراحة على اعتبار رسوم القطر من الديون الممتازة، إذ جاءت المادة (6/29) على أنه "يجوز لصاحب حق الامتياز على السفينة تتبعها تحت أي يد تكون، وذلك لاقتضاء حقه بحسب ترتيبها على النحو الآتي: 6- الديون الناشئة عن عمليات الشحن والتفريغ والإرشاد والقطر".

وجاء موقف المشرع العُماني متفقًا مع نظيره اليمني، إذ لم ينص صراحة على اعتبار أجرة القطر من الديون الممتازة، إذ أشارت المادة (1/40) من القانون البحري العُماني على أنه "يجوز لصاحب حق الامتياز على السفينة تتبعها تحت أي يد تكون، وذلك لاقتضاء حقه بحسب ترتيبها على النحو الآتي: المصاريف القضائية التي أنفقت لحفظ وصيانة السفينة، وبيعها، وتوزيع ثمنها، وكذلك رسوم الموانئ، ورسوم الإرشاد، ورسوم التحميل والضرائب المستحقة للدولة، والتعويضات الناتجة عن

(1) قانون التجارة البحرية المصري المادة 29 الفقرة الثانية " تكون حقوقيًا ممتازة دون غيرها ما يلي: 2- الرسوم والضرائب المستحقة للدولة أو لأحد أشخاص القانون العام وكذلك رسوم الحمولة والموانئ والإرشاد و القطر ومصاريف الحراسة والصيانة والخدمات البحرية الأخرى "

(2) مريم بنت حمد العميرية، النظام القانوني لقطر السفن وفقًا للقانون العُماني، مرجع سابق، ص 86.

(3) د. كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 692.

(4) وفق القانون البحري الجزائري المادة 73 " رسوم القطر تعد من الحقوق الممتازة على السفينة وأجرة النقل وملحقاته، وهو امتياز يأتي في المرتبة الثانية بعد المصاريف القضائية التي أنفقت لبيع السفينة وتوزيع ثمنها.

الأضرار التي تلحق بالثروات المائية الحية وبالموانئ والأحواض وطرق الملاحة، ومصاريف الخدمات التي قدمت للسفينة وطاقمها"، ونستخلص من هذا النص على الرغم من أن المشرع العُماني لم ينص صراحة على اعتبار أجرة القطر من بين الديون الممتازة المشار إليها في المادة (40)، إلا أنه بالنظر إلى الطبيعة الخاصة للأجرة المدفوعة مقابل خدمة القطر داخل الميناء، يمكن استنتاج مكانتها كدين امتياز.

إذ تُعد الأجرة المدفوعة مقابل خدمات القطر داخل الميناء في جوهرها جزءاً من الرسوم⁽¹⁾ المستحقة نظير استخدام مرافق الميناء وخدماته الملاحية، مما يُضفي عليها طابعاً مميزاً يرتبط بالنظام المالي والإداري للموانئ، والتي يسدها مجهز المقطورة لصالح القائم على تنفيذ خدمة القطر، وبما أن هذه الرسوم تتشابه في طبيعتها مع الرسوم العامة المستحقة للدولة، فإن الأجرة المستحقة عن خدمات القطر داخل الموانئ تُعد من الديون الممتازة التي تتمتع بالأولوية في السداد.

أما بالنسبة لعمليات القطر التي تتم خارج نطاق الموانئ، فإنها تخضع لأحكام المادة (5/40) من القانون البحري العُماني والتي تنص على أنه "يجوز لصاحب حق الامتياز على السفينة تتبعها تحت أي يد تكون، وذلك لاقتضاء حقه بحسب ترتيبها على النحو الآتي: الحقوق الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان خارج ميناء تسجيل السفينة واللازمة لإتمام رحلة السفينة"، عليه فإن عمليات القطر التي يجريها الربان خارج الميناء تدخل ضمن الديون الممتازة. وبناءً على ما سبق ذكره توصي الباحثة المشرع العُماني ضرورة اعتبار أجرة القطر من ضمن الديون الممتازة، وبالتالي ينبغي النص صراحة على أن الأجرة المستحقة عن عمليات القطر داخل الموانئ ديناً ممتازاً، لارتباطها بالخدمة العامة وإدارة شركات القطر للميناء نيابة عن الدولة.

• **الطريقة الثانية:** تعد رسوم القطر من الديون التي تجيز توقيع الحجز التحفظي على السفينة،⁽²⁾ وقد نصت المادة (6/67) من القانون البحري العُماني على أنه "يقع الحجز التحفظي على السفينة وفاء لدين بحري، وذلك بقرار من المحكمة المختصة، ويعتبر الدين بحرياً إذا نشأ عن أحد الأسباب

(1) القرار الوزاري رقم 57/ن/2003 بإصدار لائحة قواعد وتنظيم ميناء صلالة عرف الفصل الأول منه الرسوم بأنها

"الرسوم والمصاريف والأجور للخدمات ورسوم المرور ودخول الميناء وغير ذلك من أنواع الرسوم الأخرى"

(2) د. كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 692.

الآتية: 6- قطر السفينة"، ونستقرأ من النص أن المشرع منح مجهز السفينة القاطرة في حال امتناع مجهز السفينة المقطورة عن أداء أجرة القطر، الحق في اتخاذ إجراءات الحجز التحفظي على السفينة محل العقد، الذي يهدف إلى منع مالك السفينة من التصرف فيها، ويكون لمجهز القاطرة الحق في بيعها وفاء لدين بحري بموجب قرار من المحكمة المختصة، ويعتبر الدين بحرياً إذا كان ناشئاً عن أحد الأسباب الواردة في المادة (67) من القانون البحري العُماني، والتي نصت صراحة على أن من بين الديون البحرية ما يتعلق بعمليات قطر السفن، الأمر الذي يضيف على هذا الدين صفة الامتياز ويمنحه أولوية في السداد.

وترى الباحثة أن أحكام المادة (67) الأنفة الذكر، ترسخ مبدأ الحماية القانونية للدائنين في القطاع البحري، حيث منحت للدائن الحق في اللجوء إلى الحجز التحفظي على السفينة، كوسيلة لضمان حقوقه المالية. ويعتبر الحجز التحفظي إجراءً وقائياً يهدف إلى منع السفينة من الإبحار أو التصرف فيها إلى حين الفصل في النزاع أو تسوية الدين، بما يعزز من فعالية الضمانات القانونية المقررة للدائن البحري.

المبحث الثاني

جزاء الإخلال بالالتزامات الناشئة عن عقد القطر البحري

قد تنشأ حالات يخل فيها أحد طرفي العقد بالتزاماته العقدية، مما يتوجب معه إيقاع الجزاءات الملائمة بما يتناسب مع الإخلال وفقاً للأحكام القانونية والعقد المبرم بين الطرفين، وقد ينتج عن ذلك الإخلال أضرار تلحق بالغير، فالظروف التي تتم فيها عمليات القطر ليست إيجابية بصفة دائمة، وعليه فقد تطرق المشرع العُماني في القانون البحري الصادر بالمرسوم السلطاني 2023/19 لموضوع الضرر في الشق المتعلق بالقطر البحري وسطرها في المادتين (243)⁽¹⁾ و(244)⁽²⁾، إذ تُعدّ المسؤولية الناشئة عن عقد القطر البحري من أبرز الإشكالات القانونية التي تثيرها طبيعة هذا العقد، سواء تعلق الأمر بالمسؤولية العقدية الناتجة عن إخلال أحد الطرفين بالتزاماته، أو تلك التي قد تنشأ في مواجهة الغير وفقاً لقواعد المسؤولية التقصيرية. وسيتناول هذا المبحث تحليل نطاق هذه المسؤولية وشروط قيامها وآثارها القانونية (المطلب الأول)، ثم النظر في الدعاوى الناشئة عن عقد القطر البحري، من حيث الجهة القضائية المختصة وشروط تقادم الدعوى (المطلب الثاني)، بما يضمن الإحاطة الكاملة بالجوانب القانونية المرتبطة بهذا النوع من العقود.

(1) المادة (243) من القانون البحري العُماني "تكون إدارة عملية القطر داخل الميناء لربان السفينة المقطورة، ويسأل مجهزة هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث في أثناء عملية القطر. ويجوز باتفاق كتابي ترك إدارة عملية القطر داخل الميناء لربان السفينة القاطرة، وفي هذه الحالة يسأل مجهزة هذه السفينة عن الأضرار التي تحدث في أثناء عملية القطر إلا إذا ثبت أن الضرر نشأ عن السفينة المقطورة."

(2) المادة (244) من القانون البحري العُماني "تكون إدارة عملية القطر خارج حدود الميناء لربان السفينة القاطرة، ويسأل مجهزة هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث في أثناء عملية القطر، إلا إذا ثبت أن الضرر نشأ عن خطأ السفينة المقطورة. ويجوز باتفاق كتابي ترك عملية القطر خارج الميناء لربان السفينة المقطورة، وفي هذه الحالة يسأل مجهزة هذه السفينة عن الأضرار التي تحدث في أثناء عملية القطر."

المطلب الأول

قيام المسؤولية في إطار عقد القطر البحري

إن تحديد مدة سريان العقد وتوضيح حدوده الزمنية من حيث البداية والنهاية، يعد من العناصر الجوهرية التي تبرز بوضوح عنصرين أساسيين، أولهما يتعلق بتحديد نطاق المسؤولية الناشئة عن عملية القطر البحري، وثانيهما يتصل بمدى سريان الأحكام الخاصة بالتصادم البحري. فاللجوء إلى القواعد القانونية المنظمة للمسؤولية المترتبة على تنفيذ عمليات القطر البحري، لا تتحقق إلا عند وقوع ضرر لأحد أطراف العقد أو للغير، كمنشآت الموانئ، أو السفن الراسية على الأرصفة، أو أصول الميناء وغيرها. كما يستوجب تحديد المسؤولية القانونية التركيز على أهمية بيان اللحظة التي تبدأ فيها عملية القطر، واللحظة التي تنتهي فيها. والمتتبع للقانون البحري العُماني الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 2023/19، يلاحظ أن المشرع لم يُبين صراحةً الحدّ الزمني الفاصل الذي تُعد فيه عملية القطر قد بدأت أو انتهت، مما يفرز فراغًا تشريعيًا يستدعي التدخل لبيانها بشكل دقيق، تفاديًا لأي لبس قد يثار في هذا السياق.

إلا أن وزارة النقل والاتصالات وتقنية المعلومات بصفتها الجهة المختصة والمشرفة لقطاع الموانئ والملاحة البحرية، تناولت هذا الموضوع في لوائحها التنظيمية المتعلقة بقواعد تنظيم الموانئ بموجب عقود الامتياز المبرمة مع الشركات المشغلة للموانئ، وقد جاء ذلك في القرار الوزاري رقم 57/ن/2003 - على سبيل المثال لا الحصر - وتحديدًا في الفصل الرابع، البند رقم 2/4، حيث تمت الإشارة إلى توقيت بدء عملية القطر وانتهائها.⁽¹⁾

ونسنتج من خلال هذا النص أن عملية القطر تبدأ من اللحظة التي تكون فيها القاطرة في وضع الاستعداد لتلقي الأوامر الشفهية من السفينة المقطورة، بهدف استقبال حبال القطر أو عند

⁽¹⁾ 4/2 تبدأ عملية القطر من لحظة وجود القاطرة في وضع الاستعداد لتلقي الأوامر الشفهية الصادرة إليها من السفينة التي يتم قطرها لتلقط الحبال الخاصة بالقطر أو حينما يصل حبل القطر إلى أو من القاطرة أيهما توقيته سابق وتنتهي عندما تصدر إليها السفينة المقطورة الأمر النهائي بفك الحبال الخاصة بالقطر التي استلمتها من قبل أو عندما يسحب حبل القاطرة نهائيًا وتتحرك القاطرة بسلامة وحرية مبتعدة عن السفينة التي يتم قطرها أيهما كان توقيته لاحقًا

وصول حبل القطر إلى أو من القاطرة، وفقاً للتوقيت الأسبق من بين الحالتين. أما التوقيت الذي تنتهي عنده عملية القطر، فيتحقق عند إصدار السفينة المقطورة الأمر النهائي بفك الحبال المستلمة سابقاً أو عند سحب حبل القاطرة بالكامل، وابتعاد القاطرة بسلامة وبحرية عن السفينة المقطورة، بحسب التوقيت اللاحق بين الحالتين. ونستخلص مما سبق بيانه، أن المسؤولية في إطار عقد القطر البحري تنشأ متى ترتب على تنفيذه وقوع ضرر، ويثار في هذا السياق تساؤل مهم مفاده هل يُفضي كل ضرر ينشأ عن تنفيذ عقد القطر البحري إلى قيام المسؤولية القانونية؟ للإجابة عن هذا التساؤل، يتطلب الأمر التمييز بين الأسس التي تُبنى عليها هذه المسؤولية، سواء تعلقت بمسؤولية ناشئة عن إخلال بالتزامات تعاقدية (الفرع الأول)، أم نتيجة لفعل ضار لا يستند إلى علاقة تعاقدية مباشرة، وهو ما يستدعي معالجة الموضوع وفقاً لموقع كل من المسؤولية التعاقدية والتقصيرية ضمن الإطار القانوني لعقد القطر البحري (الفرع الثاني).

الفرع الأول

المسؤولية التعاقدية في إطار عقد القطر البحري

تُستمد مسؤولية السفينة القاطرة تجاه السفينة المقطورة، أو العكس، من الطبيعة التعاقدية لعقد القطر البحري، إذ يرتب هذا العقد التزامات متقابلة على عاتق الطرفين. وبناءً عليه، فإن وقوع أي ضرر لأحد الطرفين نتيجة إخلال الطرف الآخر بالتزاماته يُعد موجباً لقيام المسؤولية العقدية، لكون العقد هو المصدر المباشر للالتزام الذي نشأ عنه الضرر.⁽¹⁾

وتتناول المشرع العُماني في القانون البحري الصادر بالمرسوم 2023/19 تنظيم مسؤولية الأطراف في عقد القطر البحري من خلال فرضيتين: الأولى إذا تمت عملية القطر داخل الميناء، يفترض المشرع أن السفينة المقطورة تتمتع بقدرتها الملاحية ولم تفقدها. والثانية إذا جرت عملية القطر خارج الموانئ، أي في أعالي البحار، وهنا يفترض المشرع أن السفينة المقطورة طالبة خدمة القطر، قد فقدت قدرتها الملاحية، ولو بصورة مؤقتة، مثل تعطل أحد محركاتها، أو تعرضها لظرف طارئ، أو

(1) درويش مريم، النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري، مرجع سابق، ص 174.

وجودها في حالة خطر يخشى ربانها الغرق، أو غيرها من الأسباب مما يدفعه لطلب خدمة القطر. واستناداً لأحكام المادتين (243) و (244) من القانون البحري العُماني، فإن المسؤولية عن أي ضرر ينشأ عن تنفيذ عملية القطر، يقع على عاتق مجهزة السفينة الذي يتولى إدارة عملية القطر، وهنا يلاحظ أن المشرع العُماني قد تبنى المبدأ القاضي بإسناد المسؤولية إلى الطرف الذي يتولى إدارة عملية القطر، ملزماً إياه بتحمل المسؤولية القانونية الناجمة عن ذلك وقد جاء موقف المشرعين المصري⁽¹⁾ واليمني⁽²⁾ والإماراتي⁽³⁾ متفقاً مع موقف المشرع العُماني في الشق المتعلق بالمسؤولية عن الضرر الذي ينشأ عن تنفيذ عملية القطر. وبهذا التوجه، لم يتناول القانون البحري العُماني الأحكام الخاصة بالمسؤولية في الأحوال التي تحتفظ فيها كل من السفينة المقطورة والقاطرة بحرية العمل والقيادة، على خلاف بعض التشريعات التي تناولت مثل هذه الفرضية ونظمتها بأحكام خاصة. وبناءً عليه، يقتضي تناول هذه الفرضيات بمزيد من التفصيل، من خلال بيان المسؤولية الناشئة عن القطر داخل الميناء وخارجه مع توضيح حدود هذه المسؤولية في الحالات التي يتم فيها تقاسم القيادة بين القاطرة والمقطورة وذلك على النحو الآتي:

أولاً: المسؤولية الناشئة عن القطر داخل الموانئ

نصت الفقرة الأولى من المادة (243) على " تكون إدارة عملية القطر داخل الميناء لربان السفينة المقطورة، ويسأل مجهزة هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر"،

(1) نصت المادة (278) من قانون التجارة البحرية " تكون إدارة عملية القطر داخل الميناء لربان السفينة المقطورة، ويسأل مجهزة هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث في أثناء عملية القطر. ويجوز باتفاق كتابي ترك إدارة عملية القطر داخل الميناء لربان السفينة القاطرة، وفي هذه الحالة يسأل مجهزة هذه السفينة عن الأضرار التي تحدث في أثناء عملية القطر إلا إذا ثبت أن الضرر نشأ عن السفينة المقطورة"

(2) نصت المادة (288) من القانون البحري " تكون إدارة عملية القطر داخل الميناء لربان السفينة المقطورة، ويسأل مجهزة هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث في أثناء عملية القطر. "

(3) نصت المادة (107) من القانون البحري " 1- تكون إدارة عملية القطر لربان السفينة المقطورة في أي من الحالتين الآتيتين: أ- إذا تمت عملية القطر داخل الميناء. ب- إذا اتفق صراحة على أن يتولى الربان عملية القطر خارج حدود الموانئ. 2- يسأل مجهزة السفينة المقطورة عن الأضرار التي تنشأ عن عمليات القطر، ما لم يثبت أن الضرر نشأ نتيجة خطأ السفينة المقطورة"

ويستدل من النص أعلاه أن المشرع العُماني قد أسند إدارة عملية القطر داخل الموانئ للسفينة المقطورة، حيث تتولى السفينة المقطورة الإشراف الكامل على عملية القطر، ويترتب على ذلك أن السفينة القاطرة تُعد في حكم التابع، في حين تُعتبر السفينة المقطورة هي المتبوع، نظرًا لما لها من سلطة فعلية في توجيه والإشراف خلال تنفيذ عملية القطر. وبموجب هذا الوصف، يلتزم التابع (السفينة القاطرة) بالامتثال لتعليمات وتوجيهات المتبوع (السفينة المقطورة) وبالتالي، في حال ارتكبت السفينة القاطرة خطأً تسبب في وقوع ضرر للغير، فإن المسؤولية تقع على عاتق السفينة المقطورة، ولا تتحمل السفينة القاطرة المسؤولية الناتجة عن الضرر، تطبيقاً لمبدأ مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه.⁽¹⁾

ونظرًا لأن مسؤولية السفينة المقطورة تقوم على أساس الخطأ المفترض، فإن هذه المسؤولية تنتفي إذا اثبت مجهز السفينة المقطورة وجود سبب أجنبي، مثل القوة القاهرة أو فعل الغير. ومع ذلك، لا يمكن لمجهز السفينة المقطورة دفع المسؤولية عن نفسه بمجرد إثبات خطأ مجهز السفينة القاطرة، تطبيقاً لقواعد المسؤولية التبعية، إلا في حالة استثنائية واحدة، تتمثل في حق السفينة القاطرة في الرجوع على السفينة المقطورة للمطالبة بالتعويض عن الضرر الذي لحق بها أثناء عملية القطر. ففي هذه الحالة، يجوز للسفينة المقطورة نفي مسؤوليتها بالاستناد إلى السبب الأجنبي المتمثل في فعل المضرور نفسه.⁽²⁾ ومع ذلك يجوز ترك تولي عملية القطر داخل الميناء لربان السفينة القاطرة طبقاً لأحكام الفقرة الثانية من المادة (243)⁽³⁾ من القانون البحري العُماني والقوانين محل المقارنة (المصري واليمني والإماراتي والجزائري)، بشرط وجود اتفاق كتابي وذلك لغلق باب الجدل في شأن حصول الاتفاق من عدمه، وفي هذه الحالة يسأل مجهز السفينة القاطرة عن الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ الخدمة، إلا إذا ثبت أن الضرر نشأ عن السفينة المقطورة.⁽⁴⁾ ويُعزى هذا التنظيم إلى اعتداد المشرع بالدور الإيجابي الذي يضطلع به ربان السفينة وطاقمها، متى كانت هذه السفينة خاضعة لإشراف وإدارة ربان

(1) د. طالب حسن موسى، القانون البحري، مرجع سابق، ص 235.

(2) الغضب اعتدال عبد الباقي، عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص 148.

(3) "يجوز باتفاق كتابي ترك إدارة عملية القطر داخل الميناء لربان السفينة القاطرة، وفي هذه الحالة يسأل مجهز هذه السفينة عن الأضرار التي تحدث في أثناء عملية القطر إلا إذا ثبت أن الضرر نشأ عن السفينة المقطورة"

(4) د. حريز اسماء، عمليات قطر السفن، مرجع سابق، ص 432.

السفينة الأخرى أثناء تنفيذ عملية القطر، إذ يُحتمل أن يرتكب أحد أفراد طاقم السفينة الواقعة تحت الإدارة خطأً ينجم عنه ضرر يستوجب التعويض. ومن ثم، أجاز المشرع لمجهز السفينة التي تتولى إدارة عملية القطر التمسك بدفع المسؤولية المنسوبة إليه، استناداً إلى القرينة القانونية التي يُقيمها النص لصالحه. وعليه، فإن عبء إثبات الخطأ يظل مُلقى على عاتق الطرف الذي يتحمل أصلاً المسؤولية القانونية بموجب النص أو الاتفاق، متى أراد دفع تلك المسؤولية عن نفسه.⁽¹⁾ غير أن هذا يثير تساؤلاً جوهرياً مفاده، هل يجوز الاتفاق على الإعفاء من المسؤولية العقدية أصلاً؟

وفي هذا السياق، يُلاحظ أن المشرع العُماني لم يُخصّص تنظيمًا صريحًا لهذه المسألة، في حين أن المشرع الجزائري تناولها بوضوح، حيث أجاز الإعفاء من المسؤولية العقدية في مجال القطر البحري، وذلك استناداً إلى نص المادة (868) من القانون البحري، التي نصت على أنه "إذا لحقت أضرار بالسفينة القاطرة والمقطورة وكانت هذه الأضرار ناتجة عن حالة القوة القاهرة جاز لمجهزي السفينتين إعفاء بعضهما عن كل ضرر ناتج عن الأضرار". ويُستفاد من هذا النص أن الإعفاء من المسؤولية العقدية في مجال القطر البحري يخضع لجملة من الضوابط، تتمثل أولاً في أن تكون المسؤولية المراد الإعفاء منها ناتجة عن إخلال بالتزامات عقدية، وثانياً أن يكون الضرر ناتجاً عن حالة قوة القاهرة خارجة عن إرادة الطرف الملتزم، وثالثاً أن يكون شرط الإعفاء متبادلاً ومتقابلاً بين طرفي العلاقة التعاقدية، بما يضمن التوازن العقدي ولا يخل بمبدأ المساواة بين المتعاقدين.⁽²⁾

وخلاصة القول الأحكام التشريعية المنظمة لإدارة عملية القطر أنها ذات طبيعة مكملة لا أمرة، يُلجأ إليها عند غياب اتفاق بين الطرفين، حيث يُعد الأصل أن إدارة عملية القطر تعود لربان السفينة المقطورة، بينما يُستثنى من ذلك الحالات التي يتم فيها الاتفاق كتابةً على نقل هذه المسؤولية إلى مجهز السفينة القاطرة.

(1) مكسيم معاون السباعي، أحكام مسؤولية عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص 166.

(2) بن موفق نعيمة، عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص 95. و بن عصام جمال، المسؤولية في حالة الإرشاد والقطر، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثاني 2014، ص 6.

ثانياً: المسؤولية الناشئة عن القطر خارج الموانئ

تكون إدارة عملية القطر خارج الموانئ لربان السفينة القاطرة، إذ يتحمل مجهز القاطرة المسؤولية عن جميع الأضرار التي قد تقع أثناء تنفيذ القطر. وقد نصت الفقرة الأولى من المادة (244) من القانون البحري العُماني على " تكون إدارة عملية القطر خارج حدود الميناء لربان السفينة القاطرة، ويسأل مجهز هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث في أثناء عملية القطر، إلا إذا ثبت أن الضرر نشأ عن خطأ السفينة المقطورة."، وعلة ذلك، هو أن حاجة المقطورة الى خدمة القطر خارج الميناء تنشأ عادة عن فقدان السفينة المقطورة قدرتها على الحركة الذاتية، مما يؤدي إلى شلل حركتها بالكامل. وبناءً عليه، يترتب على مجهز السفينة القاطرة تحمّل المسؤولية الكاملة عن الأضرار التي قد تصيب سفينته أو السفينة المقطورة أو الغير،⁽¹⁾ طالما أن ربان القاطرة يتولى سلطة الرقابة والتوجيه أثناء تنفيذ عملية القطر، وتخضع السفينة المقطورة لإمرته، غير أن هذه المسؤولية تنتفي إذا ثبت وجود سبب أجنبي لا يد له فيه، أو إذا ثبت أن الضرر كان نتيجة خطأ من السفينة المقطورة، مما يرفع عنه عبء المسؤولية القانونية وفقاً لما تقرره أحكام القانون البحري في هذا الشأن. كما تقضي الفقرة الثانية من ذات المادة بجواز اتفاق اطراف العقد على تولي ربان السفينة المقطورة عملية القطر خارج حدود الميناء، ويجب أن يتم ذلك باتفاقي كتابي، وفي هذه الحالة تنعقد المسؤولية على عاتق السفينة المقطورة عن الأضرار التي قد تحصل أثناء تنفيذ عملية القطر، وقد اتبعت بعض التشريعات مثل التشريع الإماراتي واليميني والمصري ذات النهج الذي اعتمده المشرع العُماني، إلا أن المشرع المصري تميز باشتراطه الاتفاق الصريح دون إلزام الأطراف بالكتابة، مما يتيح إمكانية إبرام الاتفاق شفاهةً، ولكون عقد القطر من الأعمال التجارية، وبالتالي يجوز إثباته بكافة طرق الإثبات.⁽²⁾

(1) مكسيم معاون السباعي، أحكام مسؤولية عقد القطر البحري، ص 168.

(2) حريز اسماء، عملية قطر السفن، مرجع سابق، ص 432.

غير أن الباحثة ترى أن المشرع المصري⁽¹⁾ لم يوفق عندما اكتفى بالاتفاق الصريح دون اشتراط الكتابة فيما يتعلق بمسألة تولي السفينة المقطورة مسألة إدارة عملية القطر خارج الميناء. ويعزى ذلك إلى أن الاكتفاء بالاتفاق الشفهي يفتح باب الجدل والنزاع حول وجود الاتفاق من عدمه، خاصة في ظل الظروف الملاحية التي تحيط بالرحلة البحرية، وما قد يترتب على ذلك من ضياع للحقوق وصعوبة إثبات الاتفاق أو احتمالية إنكار أحد الأطراف لما تم التوافق عليه. لذلك، ترى الباحثة إن اشتراط الاتفاق الكتابي من قبل المشرع العُماني والإماراتي واليميني يعد أكثر حكمة ودقة لحفظ حقوق أطراف التعاقد، حيث يضمن وضوح الالتزامات المتبادلة بموجب العقد ويحد من المنازعات التي قد تنشأ لاحقاً لكون العقد شريعة المتعاقدين.

ثالثاً: تقاسم القيادة بين القاطرة والمقطورة

رغم أن المشرع العُماني قد تناول الأحكام المطبقة على إدارة عملية القطر داخل الموانئ وخارج حدودها في القانون البحري في المادتين (243-244)، واعتبر تلك الأحكام من القواعد المكملّة التي يعمل بها في حال عدم وجود اتفاق بين الأطراف، إلا أنه لم يتطرق إلى الفرض الذي تحتفظ فيه كل من السفينة القاطرة والسفينة المقطورة بحرية العمل والقيادة. وتتمحور صورة هذا الفرض عندما تحتفظ كل من السفينتين بطاقمهما الخاص، بإدارة وتسيير السفينة، دون أن يخضع طاقم إحدى السفينتين لتوجيه أو إشراف الطاقم الآخر.⁽²⁾ وفي هذه الحالة يقتصر دور القاطرة على تقديم المعونة والمساعدة اللازمة للسفينة المقطورة، وذلك من خلال تزويدها بقوة الدفع الإضافية المطلوبة لاجتياز مناطق معينة لا تكفي فيها القوة الذاتية للسفينة المقطورة. فلا توجد في هذا الفرض علاقة تبعية بين السفينة المقطورة والسفينة القاطرة، إلا أن الآراء اختلفت حول طبيعة العقد في هذه الحالة، فذهب الرأي الأول إلى اعتبار أنه عقد مقاوله، نظراً لأن مجهز القطر يقوم بعمل محدد وهو جر السفينة المقطورة من مكان إلى آخر، لأن العقد يمنحه حرية اختيار الطريق والوسيلة المستخدمة لتنفيذ عملية القطر،

(1) نصت المادة 1/279 من قانون التجارة البحرية على " ويجوز باتفاق صريح ترك عملية القطر خارج الميناء لربان

السفينة المقطورة وفي هذه الحالة يسأل مجهز السفينة عن الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر. "

(2) د. محمود شحماط، المختصر في القانون البحري، مرجع سابق، ص 120-121.

وهذه ميزه أساسية في عقود المقاوله. بينما يرى الفريق الثاني أن العقد يعد من عقود النقل البحري، مشبهاً التزام مجهز القطر البحري بالتزام الناقل البحري في عقد نقل الأشخاص، ويستند أصحاب هذا الرأي إلى أنه كما لا يغير احتفاظ الراكب بحريته في التنقل على متن السفينة من طبيعة عقد النقل، فإن احتفاظ السفينة المقطورة بطاقتها وإدارتها لا يغير من طبيعة عقد القطر بين الطرفين، والذي يطلق عليه عقد نقل السفينة المقطورة.⁽¹⁾ ويكاد الفقه يجمع على ترجيح الرأي الأول الذي اعتبر عقد القطر البحري عقد مقاوله، حيث أن القياس على عقد نقل الأشخاص لا يخلو من النقد، ففي عقد نقل الأشخاص وإن كان الراكب يتمتع بحرية التنقل على متن السفينة، إلا أن نشاطه الفردي لا يرتبط بتسيير السفينة أو التدخل في إدارتها أو الإشراف عليها، إذ تبقى مسؤولية الناقل في قيادة وإدارة سفينته على عاتقه وحده. أما في الفرض الثاني، فإن السفينة القاطرة لا تتمتع بأي رقابة أو إشراف على تسيير وإدارة السفينة المقطورة. وبناءً عليه، إذا لحق ضرر بالسفينة المقطورة، فإن اعتبار عقد القطر عقد مقاوله لإثبات مسؤولية مُجهّز السفينة القاطرة يقتضي بيان الخطأ المرتكب، ووقوع الضرر، وقيام علاقة السببية بينهما. أما في حال اعتُبر عقد القطر بمثابة عقد نقل، فإن عبء الإثبات يختلف، إذ لا تُلزم السفينة المقطورة بإثبات خطأ مجهز السفينة القاطرة، بل يصبح هذا الأخير ملتزماً بتحقيق نتيجة، تتمثل في إيصال السفينة المقطورة إلى وجهتها المتفق عليها سالمة دون ضرر. أما فيما يتعلق بالأضرار التي قد تلحق بالغير بسبب عملية القطر، فإنه لا يجوز إلقاء المسؤولية على إحدى السفينتين دون الأخرى، بل يتعين تحديد المسؤولية وفقاً لإثبات الخطأ والضرر والعلاقة السببية. وفي حال كان الخطأ مشتركاً بين السفينتين، تكون المسؤولية تضامية بينهما، بحيث يتحمل كل طرف جزءاً من التعويض عن الضرر بحسب نسبة الخطأ المنسوب إليه.⁽²⁾

(1) د. كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 697-698.

(2) د. محمود شحات، المختصر في القانون البحري، مرجع سابق، ص 120-121. و د. كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 697-698.

الفرع الثاني

المسؤولية التقصيرية الناشئة عن عقد القطر البحري

المسؤولية التقصيرية منشأها الخطأ، وهو الجزء عن العمل غير المشروع،⁽¹⁾ وتتعلق المسؤولية التقصيرية في هذا السياق بالأضرار التي تلحق بالغير جراء عمليات القطر، سواء أدت إلى المساس بأشخاصهم أو ممتلكاتهم، وذلك لعدم ارتباطهم بعقد القطر، رغم تواجدهم في محيط تنفيذ العملية، ولقد أفرد المشرع العُماني في القانون البحري الملغي الصادر بالمرسوم السلطاني رقم (81/35) أحكاماً خاصة لتنظيم المسؤولية التقصيرية الناشئة عن عقد القطر البحري، حيث تضمنت أحكام المادة (280)⁽²⁾ الطابع التضامني للمسؤولية التقصيرية لمجهزي القاطرة والمقطورة، إلا أن المشرع قد عدل عن هذا التوجه في القانون البحري الجديد الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 2023/19، إذ اعتمد نهجاً موحداً في تنظيم أحكام المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية، إذ أورد أحكاماً مشتركة دون تمييز، وهو ما سيتم بيانه تفصيلاً في هذا الفرع.⁽³⁾

وحتى تنشأ المسؤولية التقصيرية لا بد من توافر أركانها، المتمثلة في الخطأ والضرر والعلاقة السببية بين الخطأ والضرر، وهي على النحو الآتي:

1. ركن الخطأ: قد يكون نتيجة الفعل الضار من جانب مجهزة السفينة القاطرة أو مجهزة السفينة المقطورة، سواءً كان الخطأ ناتج عن فعل الأشياء كالأضرار التي تلحق بهيكل السفينة أو حبال القطر أو الرافعة أو أي شيء آخر يتواجد على السفينة القاطرة أو المقطورة، أو نتيجة فعل

(1) عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد نظرية الالتزام بوجه عام الجزء الأول، دار إحياء التراث العربي بيروت لبنان، ص 653.

(2) المادة (1/280) من القانون البحري العُماني الملغي "تسأل كل من السفينة القاطرة والسفينة المقطورة بالتضامن بينهما عن الأضرار التي تلحق بالغير بمناسبة القيام بعملية القطر".

(3) بن موفق نعيمة، عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص 96.

الأخطاء التي يرتكبها أحد أفراد الطاقمين أثناء تنفيذ عملية القطر، والتي ينتج عنها ضرر للغير يستوجب قيام المسؤولية.⁽¹⁾

2. ركن الضرر: وهو الركن الثاني من أركان المسؤولية التقصيرية، فلا تتحقق المسؤولية إلا بوجوده، ويتحقق الضرر في عقد القطر في حال وقوع ضرر سواءً لحق بالسفينة القاطرة أو السفينة المقطورة أو بالغير كأصول الميناء أو السفن الراسية أو غيرها من الممتلكات.⁽²⁾

3. ركن العلاقة السببية: وهي تتمثل في الرابط القانوني الذي يربط بين الفعل الضار الصادر عن مجهز السفينة القاطرة أو السفينة المقطورة - سواء ارتبط الفعل بالسفينة ذاتها كشيء، أو بالأشخاص العاملين على متنها - وبين الضرر الذي لحق بالغير⁽³⁾، ولا تنهض المسؤولية التقصيرية إلا إذا ثبت أن الضرر كان نتيجة مباشرة للفعل المنسوب إلى أحد طرفي عقد القطر. ومن هذا المنطلق، متى ما تحقق الضرر للغير نتيجة قيام المسؤولية التقصيرية المستوفية لشروطها، كان من حق المضرور الرجوع على مجهز السفينة القاطرة أو السفينة المقطورة للمطالبة بالتعويض.

والدارس للقانون البحري العُماني يجد أن المشرع قد وضع أحكاماً خاصة بالمسؤولية الناشئة عن تنفيذ عملية القطر البحري، حيث قسمها إلى إدارة عملية القطر داخل الموانئ، وإدارتها خارج حدود الموانئ، وفق ما تم بيانه في الفرع الأول من هذا المبحث، إذ يتّضح من نص المادة (243)⁽⁴⁾ من القانون البحري العُماني أن المشرع قد ربط تحديد المسؤولية عن الأضرار التي تقع أثناء عملية القطر البحري تجاه الغير، بمعيار السيطرة والتوجيه والإشراف على عملية القطر.

(1) بن موفق نعيمة، عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص 98.

(2) مريم العميرية، النظام القانوني لقطر السفن، مرجع سابق، ص 96-97.

(3) خوالده، ملفح أحمد عبدالله، شرط الإعفاء من المسؤولية العقدية: دراسة مقارنة بين القانون المدني الأردني والقانون المدني المصري رسالة دكتوراه، جامعة عمان العربية، الأردن، 2007م، ص 15-16.

(4) المادة (243) من القانون البحري العُماني التي تنص على أنه "تكون إدارة عملية القطر داخل الميناء لربان السفينة المقطورة، ويسأل مجهز هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث في أثناء عملية القطر."

وبما أن المشرع قرر أن إدارة عملية القطر داخل الميناء تعود لربان السفينة المقطورة، بالتالي يتحمل مجهز هذه السفينة المسؤولية الكاملة عن الأضرار التي قد تنشأ أثناء تنفيذ عملية القطر، باعتبار السفينة المقطورة هي الجهة التي تمارس الإشراف والتوجيه المباشر لربان السفينة القاطرة، مما يعني تبعيه القاطرة للمقطورة فإذا حدث ضرر بين القاطرة وسفينة أخرى تكون السفينة المقطورة مسؤولة عن هذا الضرر بوصفها متبوعاً.⁽¹⁾

ونصت بعض التشريعات العربية كقانون التجارة البحرية المصري⁽²⁾، والقانون البحري اليمني⁽³⁾، والقانون البحري الإماراتي⁽⁴⁾، والقانون البحري البحريني⁽⁵⁾ على نفس الحكم، بينما أخذ القانون البحري الكويتي⁽⁶⁾ مبدأ تقاسم المسؤولية بالتضامن بين السفينة المقطورة والسفينة القاطرة عن الأضرار التي تلحق بالغير، بمناسبة القيام بعمليات القطر كلا حسب مقدار الخطأ الذي وقع منه، إذ نصت المادة (216) على "تسأل كل من السفينة القاطرة والسفينة المقطورة، بالتضامن بينهما عن الأضرار التي تلحق بالغير بمناسبة القيام بعملية القطر".

كما جاء موقف المشرع القطري⁽⁷⁾ متفقاً مع المشرع الكويتي، إذ نصت المادة (184) على أنه "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 السفينة المقطورة توزع المسؤولية بينهما وبين السفينة القاطرة تبعاً لجسامة

(1) مكسيم معاون السباعي، أحكام مسؤولية عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص 165-168.

(2) المادة (279) من قانون التجارة البحرية المصرية رقم 8 لسنة 1948 " تكون إدارة عملية القطر داخل الموانئ لربان السفينة المقطورة ويسأل مجهز السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر "

(3) المادة (288) من القانون البحري اليمني رقم 15 لسنة 1994 إذ نصت على أنه " تكون إدارة عملية القطر داخل الموانئ لربان السفينة المقطورة ويسأل مجهز هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر. "

(4) المادة (1/107) من القانون البحري الإماراتي الصادر بموجب المرسوم الاتحادي رقم 43 لسنة 2023م " يسأل مجهز السفينة المقطورة عن الأضرار التي تنشأ عن عمليات القطر، مالم يثبت أن الضرر نشأ نتيجة خطأ السفينة القاطرة "

(5) المادة (113/أ) من القانون البحري البحريني رقم 10 لسنة 2022 والتي تنص على أنه " تكون إدارة عملية القطر داخل الموانئ لربان السفينة المقطورة، ويسأل مُشغّل هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر. "

(6) القانون البحري الكويتي الصادر بالمرسوم رقم 28 لسنة 1980.

(7) الصادر بموجب المرسوم رقم 15 لسنة 1980.

الخطأ الذي وقع من كل منهما". ويحسب للمشرع القطري تميزه في التفريق بين الحالات التي تتمتع فيها السفينة المقطورة بقوة دفع ذاتية، وتلك التي تفقد فيها تلك القدرة.

ففي الحالة الأولى، تحتفظ السفينة المقطورة بقدرتها على الحركة الذاتية، بالتالي تكون المسؤولية عن الأضرار الواقعة على الغير مسؤولية تضامنية بين مجهزة السفينة المقطورة والقاطرة. أما الحالة الثانية، عندما تفقد السفينة المقطورة قدرتها الذاتية وتتوقف محركاتها، فقد نص المشرع صراحة على إعفائها من المسؤولية، وإلقاء كامل المسؤولية على عاتق السفينة القاطرة عن أي ضرر يقع للغير،⁽¹⁾ ويظهر هذا التوجه مرونة المشرع القطري، ودقته في معالجة مختلف الفرضيات العملية المتعلقة بعمليات القطر البحري.

كما عالج المشرع الأردني المسؤولية الناشئة عن عقد القطر البحري من خلال نص المادة (235) من قانون التجارة البحرية حيث تنص على أنه "إذا قطرت السفينة وكانت تتصرف بوسائلها الدافعة فإن ربانها مسؤول تجاه كل شخص ثالث عن خطأ ربان السفينة القاطرة ما لم يثبت أن هذه لم تكن بإدارته، غير أن مسؤوليته هذه تبقى له حق الادعاء على ربان السفينة القاطرة إذا ثبت أن هذا الربان قد ارتكب خطأ شخصياً"، ويفهم من النص أن المشرع الأردني قد تبنى نهجاً متوازناً في توزيع المسؤولية التقصيرية الناشئة عن الأضرار التي تلحق بالغير أثناء تنفيذ عقد القطر البحري، وذلك من خلال إرساء مبدأ التبعية بتحميل مجهزة السفينة المقطورة المسؤولية تجاه الغير متى ثبت أنها الجهة المشرفة على عملية القطر. ومع ذلك، لم يُغفل المشرع منح مجهزة السفينة المقطورة حق الرجوع بالتعويض على ربان السفينة القاطرة متى ثبت ارتكابه لخطأ شخصي، أو إذا تمكّن من نفي علاقة التبعية بإثبات أن الإدارة الفعلية للقطر كانت للقاطرة، بما يعزز من عدالة توزيع المسؤولية بناءً على علاقة السببية والخطأ.⁽²⁾

(1) مريم بنت حمد العميرية، النظام القانوني للقطر البحري وفقاً للقانون العُماني، مرجع سابق، ص 98. انظر لنص المادة (184) من القانون البحري القطر رقم 15 لسنة 1980. و الغضب عتدال عبدالباقى، عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص 152.

(2) الغضب اعتدال عبد الباقي، عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص 153. ومريم بنت حمد العميرية، النظام القانوني لقطر السفن وفقاً للقانون العُماني، مرجع سابق، ص 100.

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فقد قضت المادة (869) من القانون البحري بأنه "يعتبر مجهزا السفينتين المقطورة والقاطرة مسؤولين تضامنيًا أمام الأطراف المتضررين عن الأضرار الحاصلة خلال عمليات القطر إلا إذا اثبتا بأن الأضرار الحاصلة للغير مسببة من الغير أو حصلت نتيجة لحالة القوة القاهرة". ويتضح من خلال هذه المادة أن المشرع الجزائري قد قرّر حكمًا يعكس توجهًا حمائيًا لمصلحة الغير، مُقدمًا إياها على مصلحة طرفي عقد القطر البحري، إذ أقر مبدأ المسؤولية التضامنية بين السفينة القاطرة والسفينة المقطورة عن الأضرار التي تلحق بالغير أثناء تنفيذ عملية القطر. وتُعَدّ هذه المسؤولية قائمة إلى أن يُثبت أحد الطرفين توافر سبب أجنبي كخطأ المتضرر أو القوة القاهرة، وهو ما يُضفي على النظام القانوني لحماية الغير طابعًا احترازيًا يهدف إلى ضمان التعويض الفعّال.

وبناءً على ذلك، فإذا وقع تصادم أثناء تنفيذ عملية القطر نتج عنه تلف بسفينة أخرى كانت راسية في الميناء، فإن المسؤولية تقع بالتضامن على كل من السفينة القاطرة والسفينة المقطورة. ويستند هذا التضامن إلى وجود مصلحة مشتركة بين السفينتين، فالسفينة القاطرة تسعى إلى الحصول على الأجر المتفق عليه نظير أدائها للخدمة، في حين تهدف السفينة المقطورة إلى الدخول إلى الميناء أو مغادرته في الوقت المناسب، فضلًا عن أن تنفيذ عملية القطر يستلزم بطبيعته تعاونًا عمليًا بين الطرفين، مما يبرر تحميلهما معًا تبعة الأضرار التي تلحق بالغير.⁽¹⁾ إلا أن هذه المسؤولية التضامنية يمكن دفعها من قبل مجهزي السفينة القاطرة والسفينة المقطورة بطريقتين، إما بإثبات أن الضرر الذي لحق بالغير كان نتيجة خطأ هذا الأخير، أو بالدفع بالقوة القاهرة، على نحو يثبت معه أن الضرر كان سيقع حتمًا حتى لو تم تنفيذ عملية القطر بأقصى درجات الحيطة والحذر، مما ينفي العلاقة السببية ويُعفي المسؤول من التزام التعويض. أما فيما يتعلق بإدارة عملية القطر خارج الموانئ، فإن الأصل أن تكون لربان السفينة القاطرة، وفقًا لحكم المادة (244)⁽²⁾ من القانون البحري العُماني، غير أنه يجوز

(1) درويش مريم، النظام القانوني لعملياتي القطر والإرشاد البحري، مرجع سابق، ص 183-184.

(2) المادة (244) من القانون البحري العُماني التي تنص "تكون إدارة عملية القطر خارج حدود الميناء لربان السفينة القاطرة، ويسأل مجهز هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث في أثناء عملية القطر، إلا إذا ثبت أن الضرر نشأ عن خطأ السفينة المقطورة. ويجوز باتفاق كتابي ترك عملية القطر خارج الميناء لربان السفينة المقطورة، وفي هذه الحالة يسأل مجهز هذه السفينة عن الأضرار التي تحدث في أثناء عملية القطر".

الاتفاق الصريح الكتابي بين مجهزي القطر على إسناد إدارة العملية لربان السفينة المقطورة، وفي هذه الحالة تنتقل المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالسفينة القاطرة أو بالغير إلى مجهز السفينة المقطورة، باعتباره من تولى القيادة والإشراف على تنفيذ عملية القطر.⁽¹⁾

وتأسيساً على ما تقدم، تستند مسؤولية السفينة القاطرة تجاه السفينة المقطورة، أو العكس، من عقد القطر البحري، إذ يُعد هذا العقد المصدر القانوني للالتزامات المتبادلة بين الطرفين. وعليه، فإذا أخلت أي من السفنتين تجاه الأخرى بالتزاماتها التعاقدية، وأدى ذلك الإخلال إلى إلحاق ضرر بالسفينة الأخرى، يترتب عليه قيام المسؤولية العقدية، سواء أكان الضرر ناشئاً عن خطأ من القاطرة أو من المقطورة، طالما أن العلاقة بين الطرفين يحكمها عقد القطر البحري.⁽²⁾

وفي ختام هذا المطلب، يتضح أن بعض التشريعات محل المقارنة - كالتشريع العُماني والمصري واليميني والإماراتي - قد ربطت بين إدارة عملية القطر والمسؤولية المترتبة عليها، بحيث يكون من يتولى الإدارة هو من يتحمل تبعية المسؤولية، سواء أكان الضرر قد لحق بالطرف المتعاقد أم بالغير. أما المشرع الجزائري والقطري والكويتي، فقد انتهجوا نهجاً مغايراً، إذ ربطوا المسؤولية العقدية بمسألة إدارة عمليات القطر، بينما أفردوا للمسؤولية التقصيرية الناشئة عن عقد القطر البحري أحكاماً خاصة، على خلاف بعض التشريعات الأخرى التي جمعت بين نوعي المسؤولية في إطار أحكام موحدة، وبينما المقنن الجزائري والقطري والكويتي جعل المسؤولية التقصيرية تضامنية بين طرفي عقد القطر.

(1) درويش مريم، النظام القانوني لعملياتي القطر والإرشاد البحري، مرجع سابق، ص186.

(2) أبابير رفعت فخري، القطر البحري في القانون البحري المقارن، المرجع السابق، ص90-91. و درويش مريم، النظام القانوني لعملياتي القطر والإرشاد البحري، مرجع سابق، ص186.

المطلب الثاني

الدعاوى الناشئة عن عقد القطر البحري

لا تختلف الدعاوى الناشئة عن عقد القطر البحري في متطلباتها الشكلية عن سائر الدعاوى المدنية، إذ يشترط لقبولها توافر الصفة والمصلحة والأهلية لدى المدعي. كما يُعد تحديد الجهة القضائية المختصة بنظر الدعوى أمرًا جوهريًا، لما له من أثر في تحقيق العدالة الناجزة وتوفير الجهد والوقت على جميع أطراف الخصومة، سواء المدعي أو المدعى عليه أو المحكمة. ويُضاف إلى ذلك ضرورة التزام أطراف النزاع بالمهلة القانونية المحددة لرفع الدعوى، تفاديًا لسقوط الحق بالتقادم.

ولتحقيق ذلك، سنتناول المطلب الثاني من خلال فرعين، لنتطرق في الأول الاختصاص القضائي للنظر في الدعاوى الناشئة عن عقد القطر البحري، أما الفرع الثاني فندرس تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد القطر البحري.

الفرع الأول

الاختصاص القضائي للنظر في الدعاوى الناشئة عن عقد القطر البحري

قبل الخوض في مسألة الاختصاص القضائي، وتحديد محكمة الموضوع المختصة بنظر الدعوى، ترى الباحثة أهمية التطرق أولاً إلى تحديد الطرف الذي يملك الصفة لرفع دعوى القطر البحري، نظرًا لأن أطراف الدعاوى جزء لا يتجزأ من النزاع القضائي.

فلا تختلف الدعاوى الناشئة عن عقد القطر البحري من حيث الشروط الشكلية عن سائر الدعاوى القضائية، إذ يتعين لقبولها أن تُرفع من ذي صفة ومصلحة. وغالبًا ما يُباشر دعوى المطالبة بأجرة القطر مالك السفينة التي قدمت خدمة القطر، باعتباره صاحب الحق الأصلي في استيفاء تلك الأجرة، سواء للمطالبة بكاملها أو بجزء منها في حال تعذر إتمام العملية لأسباب خارجة عن الإرادة كالقوة القاهرة.

كما يجوز لمجهز السفينة رفع الدعوى، باعتبار أن الدين الناشئ عن القطر ناتج عن استغلال السفينة، سواء تم ذلك لأغراض مهنية أو عرضية، كما هو الحال عندما تقوم سفن غير متخصصة، كسفن الصيد أو النزهة، بأداء خدمة القطر. كما يمكن لربان السفينة مباشرة الدعوى نيابةً عن مالك السفينة أو تجهزها، متى توافرت له الصفة القانونية للقيام بذلك.⁽¹⁾

أما بالنسبة للبجارة العاملين على متن السفينة التي قدمت خدمات القطر، فإنهم يتمتعون بالحق في رفع الدعوى ضد مجهز السفينة، باعتباره رب العمل طبقاً لقوانينهم الوطنية، إلا أنهم لا يملكون الحق في رفع دعوى مباشرة ضد مجهز السفينة المقطورة.

ومع ذلك، هناك رأي آخر يرى بجواز ذلك، إذ يحق للبحار المطالبة بأجرة القطر من خلال الدعوى غير المباشرة⁽²⁾ في الأحوال التي يتخلل فيها كل من الربان أو المالك أو المجهز عن المطالبة بأجرة القطر. وهناك اتجاه آخر يقر للبجارة الحق في المطالبة بنصيبهم من المكافأة، إذا أعيد تكييف عقد القطر البحري على أساس اعتباره عقدًا لتقديم المساعدة البحرية.⁽³⁾

وتميل الباحثة إلى الرأي الذي ذهب إلى مباشرة إجراءات التقاضي من خلال الدعوى غير المباشرة كونه يعزز الحماية القانونية لحقوق البحار خاصة في الأحوال التي يحجم فيها الربان أو المالك أو المجهز عن المطالبة بأجرة القطر. كما أن الدعوى غير المباشرة تتيح للبحار فرصة المطالبة بحقه بصورة مستقلة مما يضمن تحقق العدالة من خلال حصوله على نصيبه المشروع من أجرة القطر.

غير أنه في حال كانت السفينة مؤجرة، يتعين التفرقة بين نوعي الإيجار، فإذا كان عقد إيجار السفينة غير المجهزة (العاري)، يكون صاحب الصفة في رفع الدعوى هو المالك المؤجر، باعتباره لا

(1) حريز أسماء، عملية قطر السفن، مرجع سابق، ص 434.

(2) الدعوى المباشرة هي تلك الدعوى التي يرفعها الدائن بإسمه ولحسابه على مدين مدينه للمطالبة بالحق المترتب في ذمته للمدين وليستأثر بالمحكوم به فيها

(3) مكسيم معاون السباعي، أحكام مسؤولية عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص 169-170. بن موفق نعمة، عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص 101.

يزال مسؤولاً عن الإدارة البحرية للسفينة، ما لم يتفق على خلاف ذلك، بينما يُعدّ المستأجر هو صاحب الصفة إذا تولى تجهيز السفينة وإدارتها لحسابه.

أما في حالة إيجار السفينة لمدة زمنية محددة، فيجوز لكل من المؤجر أو المستأجر، بحسب طبيعة العلاقة الناشئة عن العقد، أن يباشر الدعوى القضائية، متى كان الحق محل النزاع ناتجاً عن استخدام السفينة خلال مدة الإيجار.⁽¹⁾

ولكون المشرع البحري العُماني لم يحدد القضاء المختص في نظر دعوى القطر البحري، عليه نعمل إلى تطبيق القواعد العامة للاختصاص القضائي الوارد في قانون الإجراءات المدنية والتجارية، فإن الأصل أن يتم النظر في المنازعات التجارية أمام الدائرة التجارية، باعتبار أن عقد القطر البحري يُعدّ عقدًا تجاريًا، نظرًا لارتباطه بالأعمال التجارية المتعلقة بالملاحة البحرية، استنادًا لنص المادة (10)⁽²⁾ من قانون التجارة العُماني.

وعليه فإن المحكمة المختصة والتي ترفع إليها دعوى عقد القطر البحري هي الدائرة التجارية، في الأصل، باعتبار أن هذا العقد يُعدّ من العقود التجارية وفقًا لطبيعته وطبيعة أطرافه، وقد نصت المادة (8) من قانون السلطة القضائية الصادر بموجب المرسوم السلطاني 99/90⁽³⁾ " فيما عدا الخصومات الإدارية، تختص المحاكم المنصوص عليها في هذا القانون بالحكم في الدعاوى المدنية والتجارية، وطلبات التحكيم، ودعاوى الأحوال الشخصية، والدعاوى العمومية والعمالية والضريبية والإيجارية، وغيرها، التي ترفع إليها طبقًا للقانون، إلا ما استثنى بنص خاص".

إلا أنه وبموجب المرسوم السلطاني رقم 2025/53 الصادر بتاريخ 23 مارس 2025م،⁽⁴⁾ والقاضي بإنشاء محكمة الاستثمار والتجارة وإصدار قانونها، نقل الاختصاص بنظر المنازعات

(1) بن موفق نعيمة، عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص 101.

(2) نص المادة 10 من قانون التجارة الصادر بالمرسوم السلطاني 90/55 والمعدل بالمرسوم رقم 2019/53 "يعدّ عملاً تجاريًا جميع الأعمال المتعلقة بالملاحة البحرية والملاحة الجوية، ..."

(3) المعدل بموجب المرسوم السلطاني رقم 2010/55.

(4) نشر في عدد الجريدة الرسمية رقم (١٥٩٠) الصادر في ٦ من أبريل ٢٠٢٥م.

التجارية، بما في ذلك المنازعات المتعلقة بعقود الاستثمار، إلى محكمة الاستثمار والتجارة استناداً لأحكام المادة (11) من ذات المرسوم التي نصت على أنه "فيما عدا الدعاوى والمنازعات الإدارية والعمالية والإيجارية، تختص المحكمة دون غيرها، بنظر جميع الدعاوى التي يكون أحد أطرافها تاجراً والمتعلقة بأعماله التجارية، والمنازعات الناشئة عن عقد الاستثمار..."، ونظراً لحدثة صدور هذا القانون، وعدم صدور لائحته التنفيذية حتى تاريخ الانتهاء من إعداد هذا البحث، فإن الجوانب التنظيمية والفنية المتعلقة بمحكمة الاستثمار والتجارة، بما في ذلك آلية قيد الدعاوى الناشئة عن عقد القطر البحري ونظرها أمام محكمة الاستثمار والتجارة، لا تزال غير واضحة بشكل كافٍ لدى الباحثة، الأمر الذي يحّد دون إمكانية تقديم تحليل شامل للواقع العملي لتطبيق هذا النص في الوقت الراهن.

كما ترى الباحثة أنه لا يوجد مانع من أن يلجأ أطراف النزاع إلى فض النزاع المتعلق بعقد القطر من خلال التحكيم، كونها وسيلة فعالة لفض النزاع وتمتاز بالسرعة، وتوفر الجهد والوقت والمال. علاوة على ذلك، يتيح لأطراف النزاع دراسة ملف الدعوى من قبل قضاة ذوي خبرة في مجال العقود البحرية، مع مراعاة أن يتم النص على الشرط التحكيمي أو الاتفاق التحكيمي كتابةً كطريقة لفض النزاع في عقد القطر المبرم بين الأطراف للجوء لهذه الوسيلة.

وفي الحالات التي يكون فيها النزاع ذا طابع مختلط، يتعين التفرقة بين طبيعة السفن التي قدمت خدمة القطر وطبيعة السفن المستفيدة منها، فإذا قُدمت الخدمة من سفينة تجارية إلى سفينة غير تجارية، فإن الاختصاص ينعقد للدائرة المدنية.

أما إذا كانت خدمة القطر مقدّمة من سفينة غير تجارية، كأن تكون سفينة نزهة أو صيد، إلى سفينة تجارية، فإن الاختصاص في هذه الحالة يكون معقوداً للدائرة المدنية أو محكمة الاستثمار والتجارة ولصاحب السفينة المدنية حق الاختيار لأي جهة يرفع فيها الدعوى.⁽¹⁾

ويلاحظ من خلال استقراء بالنسبة لموقف المشرع العُماني بشأن العقود ذات الطبيعة المختلطة، فمن خلال أحكام المادة (13) من قانون التجارة العُماني التي تنص على أنه "إذا كان العقد

(1) بن موفق نعيمة، عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص 101-102.

تجارياً بالنسبة إلى أحد المتعاقدين دون الآخر، سرت أحكام قانون التجارة على التزامات كل منهما الناشئة عن هذا العقد ما لم يوجد نص يقضي بغير ذلك."

إذ يُفهم من هذا النص أن المشرع العُماني قد ساوى بين الأعمال المختلطة والأعمال التجارية من حيث خضوعها لأحكام النظام القانوني المقرر في قانون التجارة، وأبدى موقفاً واضحاً في هذا الصدد، حين أخضع العقود المختلطة لأحكام القانون التجاري، الأمر الذي يترتب عليه أن الدائرة المختصة بنظر النزاعات الناشئة عن هذه العقود هي محكمة الاستثمار والتجارة.

ويُلاحظ كذلك أن المشرع العُماني، تيسيراً لأطراف العلاقة التجارية، قد توسّع في تحديد الجهة القضائية المختصة بنظر المنازعات التجارية، وهو ما يتضح من خلال نص المادة (50)⁽¹⁾ من قانون الإجراءات المدنية والتجارية، التي تنص على أنه "في المواد التجارية يكون الاختصاص للمحكمة التي يقع بدائرتها موطن المدعى عليه أو محل تجارته أو للمحكمة التي تم الاتفاق ونفذ كله أو بعضه في دائرتها أو للمحكمة التي يجب تنفيذ الاتفاق في دائرتها."⁽²⁾

الفرع الثاني

تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد القطر البحري

يُعرف التقادم في القانون بأنه مضي مدة زمنية معينة دون أن يُباشر صاحب الحق المطالبة به، مما يترتب عليه سقوط الحق في سماع الدعوى بشأنه. ويستند هذا المبدأ إلى اعتبارات تتعلق بالمصلحة العامة، لاسيما ضرورة استقرار المعاملات وحماية الأوضاع القانونية التي استقرت بمرور الزمن. وبانقضاء هذه المدة، يُحرم صاحب الحق من إمكانية المطالبة القضائية بحقه، ولو كان ثابتاً

(1) قانون الإجراءات المدنية والتجارية الصادر بالمرسوم السلطاني 2002/29، والمعدل بموجب المرسوم السلطاني رقم 2010 / 5 / 15 الصادر في 15 / 5 / 2010م.

(2) مقال تحت عنوان القانون والناس بقلم الدكتور سالم الفليتي أستاذ القانون التجاري والبحري المساعد - كلية الزهراء للبنات (<https://alwatan.om/details/112483>) يوم الثلاثاء الموافق 15 إبريل 2025م.

في الأصل، ما لم يتوافر سبب قانوني يؤدي إلى قطع أو وقف سريان مدة التقادم. والتقادم في القانون نوعين تقادم مسقط وتقادم مكسب، فالأول يؤدي إلى سقوط الحق، والثاني سبباً لكسبه.⁽¹⁾

وفي سياق تنظيم الدعاوى الناشئة عن عمليات القطر البحري، فإن معالجة مسألة التقادم تقتضي الوقوف على الأساس الذي يقوم عليه، وهو تحقيق السرعة في تصفية المنازعات المرتبطة بعمليات القطر التي نُفذت بالفعل.

وعلى هذا الأساس، يُعد التقادم في هذا المجال تقادمًا حقيقيًا هدفه حماية القائم بخدمة القطر من الدعاوى المتأخرة التي قد تمس بمركزه القانوني، كما يُحقق مصلحة باقي الأطراف من خلال تقليل احتمالات ضياع معالم الإثبات بمرور الوقت. ومن ثم، فإن هذا النوع من التقادم لا يقبل إثبات عكسه.⁽²⁾

وفي هذا الإطار، نصّ المشرع العُماني صراحة في المادة (245) من قانون البحري الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 2023/19 على أنه "تتقضي الدعاوى الناشئة عن عملية القطر بمضي سنتين من تاريخ انتهاء عملية القطر"، وهو ما يُفهم منه أن المدة الزمنية لرفع الدعوى في هذا الشأن محددة بسنتين تبدأ من تاريخ إتمام عملية القطر، سواء أكانت الدعوى مرفوعة من القائم بالخدمة، أو من المستفيد منها، أو من الغير المتضرر نتيجة تنفيذها.

ويحق للقائم بخدمة القطر البحري التمسك بدفع التقادم باعتباره طرفاً في عقد القطر، وذلك في مواجهة الدعوى المرفوعة ضده بشأن تنفيذ عقد القطر. ويُلاحظ أن مدة التقادم المنصوص عليها في المادة (245) من القانون البحري العُماني تسري على الدعاوى الناشئة عن المسؤولية العقدية، وكذلك سائر المنازعات المتعلقة بتنفيذ عقد القطر البحري. وعليه، فإن الدعاوى التي يُقيمها أحد طرفي العقد ضد الآخر تستند إلى المسؤولية العقدية وتخضع للتقادم المحدد بسنتين.

(1) حريز أسماء، عملية قطر السفن، مرجع سابق، ص433. ومريم بنت حمد العميرية، النظام القانوني لقطر السفن وفقاً للقانون العُماني، مرجع سابق، ص113.

(2) بلقاسم حبيب، عقد القطر البحري في القانون الجزائري، مرجع سابق، ص68.

أما إذا كانت الدعوى مرفوعة من الغير الذي لا تربطه علاقة تعاقدية بأطراف عقد القطر، فإن المسؤولية في هذه الحالة تكون تقصيرية، مما يُخضع الدعوى لأحكام التقادم وفق القواعد العامة المقررة في القانون المدني. وفي جميع الأحوال، تنقضي الدعاوى الناشئة عن عملية القطر بمضي سنتين من تاريخ انتهائها، سواء كانت الدعوى موجهة من أحد طرفي العقد إلى الطرف الآخر، أو من أحدهما إلى الغير، أو من الغير إلى أيٍّ منهما.⁽¹⁾

ونظرًا أن المشرع العُماني في المادة (245) الأنفة الذكر أعلاه قد حدد وقت بدأ حساب التقادم المتمثل في انتهاء عملية القطر، إلا أن يؤخذ على المشرع العُماني إغفاله تحديد المقصود بـ "انتهاء عملية القطر"، مما يفتح المجال لاختلاف وجهات النظر بين أطراف النزاع حول اللحظة التي يُعدّ فيها القطر منتهيًا، الأمر الذي قد يؤدي إلى جدل واسع بشأن تحديد نقطة بدء احتساب مدة التقادم.

وإن كانت بعض اللوائح التنظيمية ذات الصلة بقواعد تنظيم الموانئ قد أشارت إلى توقيت انتهاء عملية القطر، كما هو الحال في القرار الوزاري رقم 57/ن/2003⁽²⁾ الذي تضمن بندًا يحدد المدة الزمنية التي يُفترض أن تنتهي فيها عملية القطر، حيث نص البند (2/4) من اللائحة على أنه "تبدأ عملية القطر من لحظة وجود القاطرة في وضع الاستعداد لتلقي الأوامر الشفوية الصادرة إليها من السفينة التي يتم قطرها لتلقط الحبال الخاصة بالقطر أو حينما يصل حبل القطر إلى أو من القاطرة أيهما توقيته سابق وتنتهي عندما تصدر إليها السفينة المقطورة الأمر النهائي بفك الحبال الخاصة بالقطر التي استلمتها من قبل أو عندما يسحب حبل القاطرة نهائيًا وتتحرك القاطرة بسلامة وحرية مبتعدة عن السفينة التي يتم قطرها أيهما كان توقيته لاحقًا".

(1) بلقاسم حبيب، عقد القطر البحري في القانون الجزائري، مرجع سابق، ص 68-69.

(2) بناء على اللقاء الذي تم مع المختصين وعلى رأسهم مدير عام الشؤون البحرية بوزارة النقل والاتصالات وتقنية المعلومات بتاريخ 9 إبريل 2025م، بمقر الوزارة، فقد تم التأكيد على أن اللائحة التنظيمية الحالية لا تزال سارية المفعول وتُطبق إلى حين الانتهاء من إعداد المسودة الجديدة، التي تعمل الوزارة حاليًا على صياغتها بما يتوافق مع أحكام القانون البحري المعمول به.

وترى الباحثة أن هذا التنظيم غير كافٍ، وتوصي المشرع بمعالجة هذا الفراغ في اللائحة التنظيمية المرتقبة التي تعتزم وزارة النقل والاتصالات وتقنية المعلومات إصدارها بشأن قواعد تنظيم الموانئ، وذلك من خلال النص بشكل صريح وواضح على اللحظة التي تُعد فيها عملية القطر منتهية، بما يُمكن من تحديد تاريخ بدء سريان مدة التقادم، تقادياً لأي خلاف قد ينشأ بين الأطراف بشأن تحديد مسؤولية طرفي العلاقة التعاقدية وتبعية الهلاك أو المسؤول عن الأضرار على إفراض حصولها التي تعتمد على توقيت بدء وانتهاء عملية القطر

أما بالنسبة لموقف المشرعين في القوانين المقارنة كالتشريع الجزائري والمصري واليميني والإماراتي، فقد جاء متفقاً مع ما قرره المشرع العُماني، إلا أنَّ المشرع الجزائري تفرد وتميز بتناول مسألة تحديد تاريخ انتهاء عملية القطر بشكل أكثر دقة، من خلال نص المادة (862) الفقرة الثانية إذ نصت على أنه " وينتهي عقد القطر عند انتهاء آخر عمليات القطر الضرورية وابتعاد السفينة القاطرة بكفاية عن السفينة التي جرت عملية القطر عليها ولا تعود باقية تحت النفوذ المباشر لحركات هذه الأخيرة"، وهو أمر يحمده عليه لأنه يوفر عنصر الوضوح للأطراف ويقلل من احتمالية حدوث النزاع مستقبلاً.

أما بالنسبة للمشرع الكويتي فقد نصت المادة (222) من قانون التجارة البحرية على أنه "تتقادم الدعاوى الناشئة عن عمليات القطر البحري والإرشاد بمضي سنة من تاريخ انتهاء هذه العمليات"، وبالتالي تنقضي كافة الدعاوى الناشئة عن عملية القطر بمضي سنة واحدة فالمشرع الكويتي قصر المدة مقارنة بالقوانين في دول المجلس الخليجي.

وعليه، ومما تقدم، فإن لحظة انتهاء عملية القطر تُعد النقطة الجوهرية التي يُحتسب منها بدء سريان مدة التقادم. ويُعتبر القطر منتهياً عند انفصال السفينة القاطرة عن السفينة المقطورة وابتعادها عنها بحيث لا تبقى تحت تأثيرها الملاحي،⁽¹⁾ وذلك سواء أنجزت عملية القطر على النحو المعتاد أم

(1) مريم العميرية، النظام القانوني لقطر السفن، مرجع سابق، ص114.

تعذر إتمامها بعد الشروع فيها، وتُشكّل هذه اللحظة الحد الفاصل الذي تُبنى عليه الآثار القانونية المتعلقة بحساب مدة التقادم.⁽¹⁾

وتجدر الإشارة إلى أن حساب مدة التقادم استناداً لنص المادة (347) من قانون المعاملات المدنية العُماني،⁽²⁾ يبدأ من اليوم التالي الذي تنتهي فيه عملية القطر "تحسب المدة التي يمتنع سماع الدعوى بمضيها بالأيام ولا يحسب اليوم الأول منها وتكمل بانقضاء آخر يوم إلا إذا كان عطلة رسمية فإنه يمتد إلى أول يوم عمل تال".

كما تسري على مدة التقادم المتعلقة بالدعوى الناشئة عن القطر البحري، أحكام الوقف والانقطاع المنصوص عليها في قانون المعاملات المدنية العُماني، باعتبارها من القواعد العامة التي تنظم سريان التقادم، ما لم يرد في القانون البحري نص خاص يخالف ذلك، وهذا الأمر يساهم في استقرار حقوق الأطراف ومراكزهم القانونية.

ففي حالة الوقف، يُعلّق سريان التقادم مؤقتاً ويُضم ما انقضى من مدة قبل الوقف إلى ما يستكمل بعد زوال سببه. أما في حال الانقطاع، فإن ما مضى من المدة يُعد كأن لم يكن، ويبدأ تقادم جديد مدته سنتان كاملة من تاريخ تحقق سبب الانقطاع، دون احتساب المدة السابقة،⁽³⁾ وفي هذا السياق نظمت المواد المشار إليها أدناه أحكام الوقف والانقطاع في قانون المعاملات المدنية العُماني على النحو الآتي:

• (346) "يقف مرور المدة المانع من سماع الدعوى كلها كلما وجد عذر شرعي تتعذر معه

المطالبة بسماع الدعوى، ولا تحسب مدة قيام العذر في المدة المقررة."

• و(350) "تنقطع المدة المقررة لعدم سماع الدعوى بالمطالبة القضائية ولو رفعت الدعوى إلى

محكمة غير مختصة، وبالإعذار، وبالحجز، أو بأي إجراء قضائي يقوم به الدائن للتمسك بحقه"

⁽¹⁾ مكسيم معاون السباعي، أحكام مسؤولية عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص170. وبن موفق نعيمة، عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص104.

⁽²⁾ الصادر بالمرسوم السلطاني 2013/29.

⁽³⁾ بن موفق نعيمة، عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص104.

- و(351) "إذا انقطعت المدة المقررة لعدم سماع الدعوى بدأت مدة جديدة كالمدة الأولى تسري من وقت انتهاء الأثر المترتب على سبب الانقطاع ولا يسقط الحق مهما كان نوعه إذا حكمت به المحكمة بحكم لا يقبل الطعن."

الخاتمة

يُعد عقد القَطر البحري من أبرز العقود البحرية التي تلعب دورًا محوريًا في تنظيم حركة الملاحة وضمان سلامتها داخل الموانئ والممرات المائية، وتتجلى أهميته في الحد من حوادث الاصطدام التي قد تُفضي إلى تعطيل الحركة الملاحية، وما يترتب على ذلك من خسائر اقتصادية جسيمة. ونظرًا لهذا الدور الحيوي، أولت العديد من الدول اهتمامًا بالغًا بتنظيم هذا العقد ضمن أطر تشريعية إلزامية، واعتبرته شرطًا أساسيًا لدخول السفن إلى الموانئ أو مغادرتها. وقد أصبح عقد القطر البحري، في الآونة الأخيرة، إجباريًا في عديد من الدول، نظرًا لما يوفره من حماية للموانئ ومرافقها، فضلًا عن إسهامه في رفد خزينة الدولة بإيرادات مالية مباشرة، وما يوفره من حماية لمصالح المستثمرين وملاك السفن.

ورغم هذه الأهمية البالغة، فإن عقد القطر البحري لم ينل القدر الكافي من الدراسة والتحليل في المؤلفات القانونية، الأمر الذي دفع الباحثة إلى تسليط الضوء عليه تفصيلًا. وعليه، تناول الفصل الأول من هذا البحث الإطار المفاهيمي لعقد القطر البحري، باعتباره "عقدًا يُبرم بين مَجْهَز السفينة القاطرة ومَجْهَز السفينة المقطورة، يتعهد بموجبه الأول بتجهيز السفينة القاطرة وإعدادها للقيام بعملية القطر المتفق عليها وتنفيذها، مقابل التزام الطرف الآخر بأداء أجره القطر"، واستبعد المشرع من نطاق أحكام القطر المنشآت التي لا تعد من قبيل السفينة بمفهومها القانوني. كما قامت الباحثة بتمييز هذا العقد عن غيره من العقود المشابهة له، كعقدي المساعدة البحرية والإرشاد البحري، من حيث الخصائص والآثار القانونية. وتوصلت الباحثة أن مصدر الخلط بين عقد القطر البحري والإرشاد يكمن في تشابه الغاية، إذ يهدف كلا العقدين إلى ضمان سلامة الملاحة البحرية والمحافظة على سلامة الميناء ومرافقها، ولا يعني ذلك إدراج العقدين في إطار قانوني واحد، إذ يختلف نطاق كل منهما اختلافًا جوهريًا، فعقد الإرشاد يقتصر على تقديم الإرشادات والتعليمات من المرشد لربان السفينة، في حين يتمثل عقد القطر البحري في تقديم خدمة مادية مباشرة تتمثل في الدفع أو الجر أو السحب بواسطة سفينة القطر. أما فيما يتعلق بخدمة المساعدة البحرية فقد توصلت الباحثة أن مقدم المساعدة

لا يمنح المكافأة، إلا في حال تقديمه لخدمة استثنائية، واقتران تلك الخدمة بوجود عنصر الخطر، وهو ما يميزها عن غيرها من خدمات الملاحة البحرية.

أما في الفصل الثاني، فقد تناولت الباحثة الالتزامات القانونية الناشئة عن هذا العقد، سواء تلك المتعلقة بعملية القطر داخل حدود الميناء أو خارجها، وذلك من خلال دراسة أطر الإدارة والإشراف الفني والقانوني على هذه العملية. كما تطرقت الباحثة إلى مسألة الاختصاص القضائي في نظر الدعاوى الناشئة عن هذا العقد، موضحة الجهات القضائية المختصة بنظر هذا النوع من الدعاوى، مع بيان مدد التقادم القانونية المقررة.

وقد خلص البحث إلى عدد من النتائج والتوصيات، وهي على النحو الآتي:

أولاً: النتائج

1. لم يحدد المشرع العُماني خدمات عمليات القطر البحري، مما يمكن أن يؤدي مستقبلاً إلى فتح باب النزاع بين أطراف العقد في مسألة تحديد ماهية الخدمات المتصلة وماهية الأعمال الاستثنائية لاستحقاق مكافأة المساعدة البحرية.
2. يتميز عقد القطر البحري بعدة خصائص فهو عقد رضائي، وملزم للجانبين، وهو عقد فوري، ومن عقود المعاوضة، ومن العقود التجارية، ومن عقود القانون الخاص، ومن عقود الإذعان.
3. قرر المشرع العُماني مسؤولية مجهز السفينة القاطرة عن الأضرار التي تلحق بالسفينة المقطورة، على أساس ربط الإدارة بالمسؤولية فمن يتولى إدارة القطر يقع على عاتقه تحمل مسؤولية الضرر.
4. فيما يتعلق بقواعد توزيع المسؤولية، لم يُميز المشرع العُماني بين حالات قطر السفينة التي فقدت القدرة على الإبحار (غير صالحة للملاحة)، والسفينة التي تحتفظ بوسائل الدفع الذاتي وتمتلك القدرة على الإبحار، إذ أخضع جميع هذه الحالات للأحكام ذاتها دون تفريق في نطاق المسؤولية المترتبة على الأطراف، الأمر الذي يثير تساؤلاً بشأن مدى ملاءمة هذا التوحيد للواقع العملي وقواعد العدالة والإنصاف في حال وقع ضرر للغير أثناء تنفيذ القاطرة عملية القطر لسفينة فاقدة للقدرة على المناورة.

ثانيًا: التوصيات

1. تقترح الباحثة إصدار لائحة تنظيمية خاصة بعقد القطر البحري، تتضمن تعريفًا قانونيًا دقيقًا لهذا العقد، وبيان التزامات طرفي العقد، وأثر الإخلال بها، وينظم العلاقة بين شركات القطر، وسلطات الموانئ، وملاك السفن، ويحدد الإجراءات التشغيلية والالتزامات التنظيمية، بهدف رفع كفاءة الخدمة وضمان الالتزام بالمعايير الوطنية والاتفاقيات الدولية، وذلك لتوحيد الممارسات بين الجهات المشغلة لهذا القطاع.
2. من المناسب أن يتجه المشرع العُماني إلى النص على تحديد الأعمال التي تعد ضمن خدمات القطر البحري.
3. نأمل من المشرع العُماني أن ينص على تحديد النطاق المكاني والزمني لبدء عملية القطر وانتهائها لغلق باب النزاعات المحتملة بين أطراف العلاقة.
4. ينبغي على الجهة المختصة بالإشراف على القطاع البحري أن تضع إطارًا تنظيميًا واضحًا يُحدد المواصفات الفنية الواجب توافرها في السفن المؤهلة لمزاولة نشاط القطر البحري، لاسيما من حيث الحمولة والقوة الدافعة لمحركاتها، وذلك بهدف تعزيز كفاءة هذا القطاع وضمان سلامة العمليات الملاحية وجاهزية القاطرات لأداء عمليات القطر في مختلف الظروف البحرية.
5. توصي الباحثة باعتماد عقد قطر بحري نموذجي تعده الجهة المشرفة على قطاع القطر البحري في سلطنة عُمان بالتعاون مع الجهة القانونية والفنية ذات الاختصاص، يستند على ممارسات العقود الدولية لتنظيم هذا القطاع، على نحو يُراعي خصوصية البيئة الملاحية العُمانية، وطبيعة أعمال القطر داخل الموانئ العُمانية وخارجها. كما يجب أن يتضمن هذا النموذج البنود الأساسية لعقد القطر البحري، بما في ذلك تحديد أطرافه، وموضوع القطر، والتزامات ومسؤوليات كل طرف، وأحكام الأجرة والتأمين، وآليات فضّ النزاعات، إذ سيحقق ذلك مظلة حماية قانونية لأطراف العقد ويعزز كفاءة هذا القطاع الحيوي.

6. إنشاء سجل وطني موحد للشركات العاملة في نشاط القطر البحري، تشرف عليه وزارة النقل والاتصالات وتقنية المعلومات، ويتضمن بيانات تقنية وتشغيلية محدثة، مما يعزز الرقابة والشفافية في القطاع.

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: الكتب القانونية العامة

1. إبراهيم أنيس وآخرون، المعجم الوسيط، الجزء الأول، دار الدعوة للتأليف والطباعة والنشر والتوزيع، تركيا، 1989.
2. خوالده، مفلح أحمد عبدالله، شرط الإعفاء من المسؤولية العقدية: دراسة مقارنة بين القانون المدني الأردني والقانون المدني المصري رسالة دكتوراه، جامعة عمان العربية، الأردن، 2007م.
3. د. نجم عبود السامرائي، القانون البحري وفقاً للقانون العُماني والاتفاقيات الدولية، دار الكتاب الجامعي، الإمارات العربية المتحدة، 2021،
4. عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد نظرية الالتزام بوجه عام الجزء الأول، دار إحياء التراث العربي بيروت لبنان.

ثانياً: الكتب المتخصصة

1. أ. د. سميحة القليوبي، الأسس القانونية للتجارة البحرية، طبعة 2022، دار الأهرام للنشر والتوزيع والإصدارات القانونية، جمهورية مصر العربية، 2022.
2. ايمن فتحي حسن الجميل، المساعدة البحرية، ط1، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، 2011م.
3. جلال وفاء محمد، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديد للنشر، الإسكندرية، 1997م.
4. د. بلال الأنصاري، القانون البحري، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، ط1، 2019
5. د. سليم حداد، المطول في القانون البحري، منشورات الفا، بيروت، 2018م.
6. د. طالب حسن موسى، القانون البحر، الطبعة الأولى، دار الثقافة والنشر والتوزيع، عمان، 2007م.
7. د. عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط1، الإصدار الرابع-2009، المملكة الأردنية الهاشمية.

- 8.د. عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية دراسة مقارنة، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، المملكة الأردنية الهاشمية-عمان، 1999م.
- 9.د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، بيروت، 1987م.
- 10.د. فايز نعم رضوان، القانون البحري وفقاً للقانون الإتحادي رقم 26 لسنة 1981 لدولة الإمارات العربية المتحدة، كلية شرطة دبي، 1990م.
- 11.د. كمال حمدي:
- أشخاص الملاحة البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2005م.
 - القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة، إيجار السفينة، نقل البضائع والأشخاص، القطر، الإرشاد)، منشأة المعارف، جامعة الإسكندرية، 1997.
 - القانون البحري، منشأة المعارف جلال حزي وشركاه، الطبعة الثالثة، 2007م.
- 12.د. محمد فريد العريني و د.هاني دويدار، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، سنة 2000م.
- 13.د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، الطبعة الرابعة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992م.
- 14.د. محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، حي النصر-الحجاز-عنابة، الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، 2010م.
- 15.د. نجم عبود السامرائي، القانون البحري وفقاً للقانون البحري العماني الصادر بالمرسوم السلطاني رقم 19 لسنة 2023 والاتفاقيات الدولية، دار الكتاب الجامعي، دولة الإمارات العربية المتحدة، 2024، ط1.
- 16.د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، جمهورية مصر العربية، الاسكندرية، 2001م.
- 17.علاء عبد المجيد، عقد القطر البحري في القانوني المصري والمقارن، دار النهضة العربية، الإسكندرية، 2015م.

18.محمود مختار بربري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999م.

ثالثاً: البحوث والرسائل العلمية

1. اعتدال عبد الباقي العضب، عقد القطر البحري دراسة مقارنة، مجلة الخليج العربي المجلد (38) العدد الأول، كلية الحقوق، جامعة البصرة، 2010م.
2. بلقاسم حبيب، عقد القطر في القانون البحري الجزائري، رسالة لنيل درجة الماجستير في القانون البحري والنشاطات المرفئية، جامعة وهران، الجزائر، 2010/2011.
3. بن عصام جمال، المسؤولية في حالة الإرشاد والقطر، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثاني 2014م.
4. بن موفق نعيمة، عقد القطر البحري، عقد القطر البحري، جامعة الجزائر كلية الحقوق بن عكنون، ملخص مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق فرع القانون الخاص.
5. د. اسماء حرير و غالي كحلة، عملية قطر السفن دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري والمصري والفرنسي، مجلة دراسات في العلوم الإنسانية والاجتماعية، مركز البحث وتطوير الموارد البشرية - رماح، العدد مج3 ع5، سبتمبر 2020، رقم 108505MD
6. درويش مريم، النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري دراسة مقارنة، 2020/2019، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان كلية الحقوق والعلوم السياسية.
7. رفعت فخري أبادير، القطر البحري في القانون المصري والمقارن، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، جمهورية مصر العربية، 1978م.
8. سعيد بن سالم الكلباني، النظام القانوني للإرشاد البحري وفقاً للقانون البحري العُماني رقم 81/35، رسالة ماجستير في القانون، كلية الحقوق، جامعة السلطان قابوس، سلطنة عُمان، 2010م.
9. مايد خميس محمد الدرمكي، إشكاليات عقد القطر البحري، جامعة عجمان، دولة الإمارات العربية المتحدة، 1441هـ/2020م.

10. مريم بنت حمد العميري، النظام القانوني للقطر البحري وفقاً للقانون العُماني، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة السلطان قابوس، فبراير 2015 سلطنة عُمان.

11. مكسيم معاون السباعي، أحكام مسؤولية عقد القطر البحري، المجلة العلمية لجامعة سيئون، المجلد الأول، العدد الأول، ديسمبر 2020م.

رابعاً: المواقع الإلكترونية

1. موقع الكتروني على شبكة الأنترنت (<https://saidm10.ahlamontada.net/t356-topic>) يوم الأحد الموافق 09 فبراير 2025م، الساعة 12:38.

2. جريدة عُمان، الصادرة يوم الاثنين في 24 يونيو 2024م.

3. مقال تحت عنوان القانون والناس بقلم الدكتور سالم الفليتي أستاذ القانون التجاري والبحري المساعد- كلية الزهراء للبنات (<https://alwatan.om/details/112483>) يوم الثلاثاء الموافق 15 إبريل 2025م.

خامساً: القوانين ذات العلاقة

1. قانون المعاملات المدنية العُمانية رقم 2013/29م.

2. قانون التجارة العُماني الصادر بالمرسوم السلطاني 90/50 والمعدل بالمرسوم السلطاني 2019/53.

3. القانون البحري العُماني الصادر بالمرسوم السلطاني 2023/19.

4. القانون البحري العُماني الصادر بالمرسوم السلطاني 81/35 والملغي بموجب المرسوم السلطاني 2023/19.

5. القانون الاتحادي الإماراتي رقم 2023/43 في شأن القانون البحري.

6. قانون التجارة البحري المصري رقم 1990/8، الصادر بتاريخ 1990/04/22م. والمذكورة الإيضاحية لقانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990.

7. القانون الكويتي الصادر بالمرسوم القانوني رقم 28 لسنة 1980 بإصدار قانون التجارة البحرية.
8. القانون البحريني رقم 10 لسنة 2022 بإصدار القانون البحري.
9. مجلة التجارة البحرية التونسية قانون لسنة 1962 مؤرخ في 19 ذي القعدة 1381 (24 أبريل 1962).
10. الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار الصادرة بالمرسوم السلطان 1984/60 المنشورة في الجريدة الرسمية رقم 292 بتاريخ 1984/7/15م، ولقد انضمت سلطنة عُمان إلى تلك الاتفاقية في 1984/7/5م.
11. القرار الوزاري رقم 57/ن/2003 بإصدار لائحة قواعد وتنظيم ميناء صلالة.
12. القانون البحري اليمني رقم 15 لسنة 1994.

قائمة المحتويات

الصفحة	الموضوع
أ	لجنة مناقشة الرسالة
ب	الإقرار
ج	الآية الكريمة
د	الإهداء
هـ	الشكر والتقدير
و	ملخص البحث باللغة العربية
ز	ملخص البحث باللغة الإنجليزية
8-1	المقدمة
1	موضوع الدراسة
2	هدف الدراسة
3	إشكالية الدراسة
4	تساؤلات الدراسة
4	حدود الدراسة
5	منهج الدراسة
5	صعوبات الدراسة
5	الدراسات السابقة
8	خطة الدراسة
53-9	الفصل الأول: الإطار المفاهيمي والقانوني لعملية القطر البحري
9	المبحث الأول: ماهية عملية القطر البحري
9	المطلب الأول: مفهوم القطر البحري وتمييزه عن المفاهيم القانونية المشابهة له
10	الفرع الأول: تعريف القطر البحري
19	الفرع الثاني: أهمية القطر البحري
25	المطلب الثاني: تمييز القطر البحري عن المفاهيم القانونية المشابهة له
25	الفرع الأول: تمييز القطر عن الإرشاد البحري
30	الفرع الثاني: تمييز القطر البحري عن المساعدة البحرية
35	المبحث الثاني: الإطار القانوني لعملية القطر البحري

الصفحة	الموضوع
35	المطلب الأول: التنظيم القانوني لعقد القطر البحري في السلطنة
37	الفرع الأول: الجهات المسؤولة عن القطر البحري في المياه الإقليمية العُمانية
41	الفرع الثاني: تنظيم القطر البحري في مساعدة السفن لدخول الموانئ العُمانية وقيوده
45	المطلب الثاني: عقد القطر البحري
45	الفرع الأول: تكوين عقد القطر البحري
49	الفرع الثاني: خصائص عقد القطر البحري
105-54	الفصل الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن القطر البحري
55	المبحث الأول: الالتزامات الناشئة عن القطر البحري
55	المطلب الأول: التزامات تجهز السفينة القاطرة
56	الفرع الأول: تقديم قاطرة صالحة للملاحة وللقطر البحري
62	الفرع الثاني: الالتزام بتنفيذ عملية القطر
68	المطلب الثاني: التزامات تجهز السفينة المقطورة
68	الفرع الأول: الالتزام بإعداد المقطورة وإدارة عمليات القطر والإشراف عليها
74	الفرع الثاني: الالتزام بالوفاء بأجرة القطر
81	المبحث الثاني: جزاء الإخلال بالالتزامات الناشئة عن عقد القطر البحري
82	المطلب الأول: قيام المسؤولية في إطار عقد القطر البحري
83	الفرع الأول: المسؤولية العقدية في إطار عقد القطر البحري
90	الفرع الثاني: المسؤولية التقصيرية الناشئة عن عقد القطر البحري
96	المطلب الثاني: التنظيم القانوني للدعاوى الناشئة عن عقد القطر البحري
96	الفرع الأول: الاختصاص القضائي للنظر في الدعاوى الناشئة عن عقد القطر البحري
100	الفرع الثاني: تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد القطر البحري
109-106	الخاتمة
107	النتائج
108	التوصيات
114-110	قائمة المصادر والمراجع