

التزامات الأطراف في عقد القطر البحري

ماهر الخالد*، عيسى الحسين**

*طالب دراسات عليا (ماجستير)، قسم القانون التجاري، كلية الحقوق، جامعة حلب

** قسم القانون التجاري، كلية الحقوق، جامعة حلب

الملخص

يعتبر عقد القطر البحري من العقود الحديثة نسبياً، حيث لم يظهر للوجود إلا بعد ظهور الآلة البخارية واستخدام المحرك البخاري في تسيير السفن، بحيث أصبحت عملية القطر، منذ ذلك الحين، صناعة متخصصة تباشرها مؤسسات وشركات تقدم خدماتها لقاء أجر يتم الاتفاق عليه.

ولايزال التنظيم القانوني في العديد من القوانين التجارية البحرية يعتريه النقص، حيث أغفلت هذه القوانين تحديد التزامات أطراف عقد القطر البحري، واكتفت بالنص على مسؤولية أطراف العقد.

بناءً على ذلك، يتناول هذا البحث بالدراسة والتحليل موضوع "التزامات الأطراف في عقد القطر البحري"، وذلك من خلال بيان مفهوم عقد القطر البحري، ثم توضيح التزامات أطرافه على وجه الدقة والتفصيل.

وقد خلصت الدراسة إلى بعض النتائج والمقترحات التي تهدف إلى إيجاد حل قانوني لتنظيم العقد وتبيان التزامات أطرافه.

كلمات مفتاحية: القطر البحري، السفينة القاطرة، السفينة المقطورة، مجهز السفينة، قوانين التجارة البحرية.

Obligations of the Parties in Contract of Marine Towage

ABSTRACT

The marine towage contract is considered one of the relatively recent contracts, as it did not appear to exist until after the emergence of the steam machine and the use of the steam engine in the management of ships, so that the towing process has become, since then, a specialized industry undertaken by institutions and companies that provide their services for a fee to be agreed upon.

The legal regulation in many maritime commercial laws is still lacking, as these laws neglected to specify the obligations of the parties to the marine towage contract, and contented themselves with stipulating the responsibility of the parties to the contract.

Accordingly, this research deals with the study and analysis of the topic of "obligations of the parties to the maritime towing contract", by clarifying the concept of the marine towage contract, and then clarifying the obligations of its parties precisely and in detail.

The study concluded with some results and suggestions that aim to find a legal solution to regulate the contract and clarify the obligations of its parties.

key words: marine towage, tug ship, trailer ship, Ship equipped, maritime trade laws

المقدمة:

يُعد عقد القطر البحري من أهم العقود البحرية، لما يؤديه للملاحة البحرية من خدمات جلية، ذلك أنه يوفر للسفن قوة الدفع اللازمة لدخولها الموانئ أو الخروج منها إذا لم يكن باستطاعتها القيام بذلك بالاعتماد على آلاتها المحركة فقط. وبالنظر لأهمية هذا العقد، عملت الكثير من الدول على تنظيمه في قوانينها التجارية البحرية. ومع ذلك، فإن أغلب هذه القوانين اقتصرت على تنظيم نواحٍ محددة منه، وأغفلت الحديث عن بعض الأمور المهمة، لا سيما مسألة التزامات أطراف عقد القطر البحري.

ويتمتع عقد القطر يتمتع بخصائص ينفرد بها عن غيره من العقود البحرية الأخرى، والذي جعل الفقهاء يختلفون حول طبيعته الحقيقية وبيان ما إذا كان نوعاً من عقود النقل أو العمل أو المقاوله.

وتعدّ عملية القطر عملية مركبة فهي تتطلب عنصرين، هما السفينة القاطرة والسفينة المقطورة، وعلى سطح كل سفينة طاقمها، وينبغي أن يعمل كل هؤلاء لتحقيق الهدف المطلوب من عقد القطر والذي يرتب التزامات على طرفيه، تتمثل في التزامات تقع على عاتق مجهّز السفينة القاطرة، والتزامات تقع على عاتق مجهّز السفينة المقطورة.

أهمية البحث وأهدافه:

تتبع أهمية البحث من أهمية عملية القطر البحري للملاحة البحرية، تلك الأهمية لم يواكبها تنظيم قانوني دقيق لعملية القطر البحري والعقود التي تبرم في شأنها، حيث أغفلت العديد من قوانين التجارة البحرية تنظيم مسألة التزامات الأطراف في عقد القطر البحري. لذلك يهدف البحث في البداية إلى بيان مفهوم عقد القطر البحري وطبيعته القانونية، ثم بيان الالتزامات الناشئة عن عقد القطر البحري.

إشكالية البحث:

تتعلق إشكالية البحث من أن القانون التجاري البحري السوري كغيره من التشريعات التجارية البحرية للعديد من الدول، لم ينظم مسألة التزامات الأطراف في عقد القطر البحري، بالرغم من تنظيمه للمسؤولية الناشئة عن هذا العقد. وانطلاقاً من ذلك نحاول في هذا البحث الإجابة عن التساولين التاليين:

1- ما هو تعريف عقد القطر البحري وما هي طبيعته القانونية، لاسيما في ظل الخلاف الفقهي حول تكييف هذا العقد؟

2- ماهي التزامات طرفي عقد القطر البحري (مجهّز السفينة القاطرة، مجهّز السفينة المقطورة)؟

منهج البحث:

سننّبع في هذا البحث المنهج التحليلي، حيث سيتم تحليل النصوص القانونية المتعلقة بعقد القطر البحري وفق قانون التجارة البحري السوري رقم 46 تاريخ 2006/11/28، بالإضافة إلى نصوص بعض التشريعات التجارية البحرية التي تناولت مسألة التزامات أطراف عقد القطر البحري كالتشريع الجزائري.

استناداً لما سبق، تم تقسيم البحث على الشكل التالي:

المطلب الأول: التزامات مجهّز السفينة القاطرة.

المطلب الثاني: التزامات مجهّز السفينة المقطورة.

قبل البدء بالحديث عن التزامات أطراف عقد لقطر البحري، لا بد من إلقاء الضوء على مفهوم هذا العقد. فالقطر بوجه عام هو الاستعانة بقوة محرّكة خارجية لتغيير مكان شيء لا تتوافر له، أو لم يعد تتوافر له، الوسائل اللازمة لتحقيق الانتقال المنشود ذاتياً. أما عقد القطر البحري فهو عقد يلتزم بمقتضاه مالك السفينة بجرّ سفينة مملوكة لآخر لقاء أجر معلوم¹. ويلاحظ من هذا التعريف ما يلي:

1- لا يعتبر القطر الذي يتم بين سفينتين مملوكتين لشخص واحد تنفيذاً لعقد قطر، ولا يعدو الأمر سوى عملية مادية لا ترتب آثاراً قانونية².

2- لا يبدأ تنفيذ العقد ببداية جرّ السفينة بالمعنى الدقيق للجر، إذ تبدأ العملية بأولى خطوات ربط كابلات الجرّ بالسفينة المراد قطرها، وتمتد لغاية الانتهاء من عملية الجرّ وبعد فك الكابلات³.

¹ دويدار هاني، 1993- الوجيز في القانون البحري، مكتبة ومطبعة الإشعاع الفنية، الاسكندرية، ص 392-393.

² المرجع نفسه، ص 393.

³ موسى طالب حسن، 2012- القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ص 231.

3- لا يعتبر قطراً بحرياً عندما تسحب السفينة القاطرة منشآت بحرية عائمة لا تمتلك قوة دفع ذاتية خاصة بها كالمواعين والصنادل وغيرها من المنشآت المخصصة للخدمة في داخل الموانئ، والتي لا تعتبر سفناً، كذلك لا يعتبر قطراً بحرياً سحب حطام السفينة، ويعتبر البعض العقد في هذه الحالة بمثابة عقد نقل¹.

4- لا يتضمن العقد أية اعتبار خاص للسفينة القاطرة إلا إذا اتفق على ذلك، وعادةً تكون السفينة القاطرة متخصصة بعمل القطر وتتصف بصغر حجمها نسبياً وبقوة هائلة في آلتها، وللقاطر توفير أي سفينة من هذا القبيل².

5- تبقى صفة العقد قائمة، ولو كان القطر إجبارياً، وهذا يعني أنه لا يوجد تلازم بين القطر وعطل السفينة المقطورة. فقد يكون الأمر راجعاً إلى ضخامة آلات السفينة المقطورة وخطرها على المنشآت الموجودة في ممرات الميناء، لا سيما ناقلات البترول وغيرها من السفن التي تنقل مواداً ملوثة³.

وعقد القطر عقد رضائي، إذ يصعب توافر القالب الكتابي في شأنه، وغالباً ما يصدر الإيجاب عن السفينة طالبة القطر وهي في عرض البحر⁴. ويقابله القبول الصادر عن السفينة القاطرة دون حاجة لاتخاذ أي إجراء شكلي آخر⁵. وإزاء حاجة مشروعات القطر البحري إلى تضمين الاتفاق شروطاً خاصة بتنفيذه والمسؤوليات الناشئة عنه، فقد جرى العمل على تدوين هذه الشروط في إيصالات القطر والفواتير الخاصة به⁶.

¹ الشرفاوي محمد سمير، 1993- القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 582.

² موسى طالب حسن، القانون البحري، مرجع سابق، ص 231.

³ حمدي كمال، 1993- أشخاص الملاحة البحرية، منشأة المعارف، الاسكندرية، ص 275.

⁴ محمدين جلال وفاء، 1997- قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ص 412.

⁵ قايد بهجت، 2015- الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزء الأول، الطبعة 6، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 233.

⁶ دويدار هاني، الوجيز في القانون البحري، مرجع سابق، ص 393.

إن عقد القطر البحري من عقود المعاوضة، حيث يأخذ كل متعاقد مقابلاً لما يعطي¹، وتضطلع به مشروعات تهدف إلى تحقيق الربح من وراء تقديم خدمات القطر. كما أن عقد القطر البحري من العقود الملزمة للجانبين إذ يفرض التزامات على عاتق كل من سفينة القطر والسفينة المقطورة².

وتحتل مسألة تحديد الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري أهمية بالغة، ذلك أنه من خلال تحديد الطبيعة القانونية للعقد يمكن تحديد التزامات أطراف هذا العقد ومسئولياتهم بشكل دقيق.

ولقد حصل اختلاف في تكييف عقد القطر البحري، فتم تكييفه على أنه عقد عمل وعقد نقل وعقد مقاوله.

إن الذين كَيّفوا عقد القطر على أنه عقد نقل اعتبروا السفينة القاطرة ناقلاً للسفينة المقطورة بحجة أن النقل لا يستوجب بالضرورة أن يتم حمل البضاعة على ظهر السفينة القاطرة، وإنما يمكن جرّها أو دفعها³. ولكن يعاب على هذا التكييف أن البضاعة لا تلعب دوراً في تنفيذ عملية النقل، فتبقى جامدة في المكان المرصوفة فيه. أما السفينة المقطورة، فلها دور في تنفيذ القطر⁴.

أما من وجهة نظر من اعتبر عقد القطر البحري عقد عمل، فإن السفينة القاطرة هي عامل تابع لرب العمل (السفينة المقطورة)، أي أن طاقم السفينة المقطورة مهيمناً على عملية القطر⁵. ويعاب على هذا التكييف هو أن العامل يقدم عادةً عمله فقط، ولكن مجهز القطر يقدم بالإضافة للعمل سفينة متخصصة لها قيمتها الضخمة والمعقدة، وقد تكون له القيادة والتوجيه⁶.

¹ الغضب اعتدال عبد الباقي، 2010- عقد القطر البحري، دراسة مقارنة، مجلة الخليج العربي، مجلد 38، عدد (2-1)، ص 130.

² دويدار هاني، الوجيز في القانون البحري، مرجع سابق، ص 393-394.

³ الغضب اعتدال عبد الباقي، عقد القطر البحري، دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص 135.

⁴ موسى طالب حسن، القانون البحري، مرجع سابق، ص 233.

⁵ دويدار هاني، الوجيز في القانون البحري، مرجع سابق، ص 397.

⁶ موسى طالب حسن، القانون البحري، مرجع سابق، ص 233.

أخيراً اعتبر البعض أن عقد القطر البحري عقد مقاوله، فالقاطر هو مقاول يقدم عملاً لحساب رب العمل (السفينة المقطورة)، ويتمتع القاطر بحرية واستقلال في التنفيذ. ولكن يعاب على هذا التكييف أن هذا الاستقلال قد لا يكون للسفينة القاطرة، فهي تخضع لتوجيهات السفينة المقطورة¹. ناهيك عن الحالات التي يستأثر فيها مجهز السفينة المقطورة بإدارة العملية بكاملها دون أن يسمح لمجهز القاطرة بالتدخل فيها².

يرى الباحث أن جميع الآراء السابقة لم تفلح في إعطاء التكييف الصحيح لعقد القطر البحري، والسبب في ذلك يعود إلى رغبة الفقهاء بإرجاع أي عقد مستحدث إلى أحد العقود المسماة في القانون المدني باعتباره القانون العام للعقود. وهذه نظرة لا يمكن تطبيقها في كل الحالات، فعقد القطر البحري له ميزته الخاصة التي تعود إلى طبيعة الأدوات المستعملة في تنفيذه من وجوب توافر سفينتين إحداها قاطرة والأخرى مقطورة، ومجال التنفيذ يكون في البحر أو الموانئ. ومما يدعم رأينا أن الأحكام القضائية المتعلقة بعقود القطر لا تشير إلى طبيعتها القانونية، فهي تشير لواقع حال كل عقد على حدى، فمحكمة النقض الفرنسية بقرارها عام 1962 الصادر عن الدائرة التجارية، رفضت الركون إلى شروط العقد التي تسند عمليات القطر بأجمعها إلى السفينة المقطورة، بعد أن أثبتت الوقائع أن السفينة القاطرة كان لها دور إيجابي³.

المطلب الأول: التزامات مجهز السفينة القاطرة:

قلنا سابقاً أن عقد القطر البحري من العقود الملزمة للجانبين أي لمجهز السفينة القاطرة، ومجهز السفينة المقطورة، وبالتالي فهو يرتب التزامات متبادلة على كل من طرفي العقد.

وقد نظم المشرع السوري في قانون التجارة البحري رقم 46 لعام 2006 عملية القطر البحري، حيث أوردها تباعاً في المواد (293-294-295) من الباب السادس في هذا القانون، ولم ينظم المشرع السوري في هذه المواد سوى المسؤولية الناجمة عن هذه

¹ مراد عبد الفتاح، 1990- الوسيط في القانون البحري، المكتب الجامعي الحديث، الاسكندرية، ص 531.

² الغضب اعتدال عبد الباقي، عقد القطر البحري، دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص 136.

³ حمدي كمال، 1993- أشخاص الملاحة البحرية، مرجع سابق، ص 280-283.

العقد وتجاهل موضوع الالتزامات بخلاف المشرع الجزائري الذي نص عليها بشكل مفصل.

يمكن إجمال التزامات مجهّز السفينة القاطرة بالتزامين رئيسيين يجب أن يقوم بهما، هما: تقديم السفينة القاطرة مع معداتها وطاقمها (الفرع الأول)، تنفيذ عمليات القطر بالتعاون مع السفينة القاطرة (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تقديم السفينة القاطرة مع معداتها وطاقمها:

يلتزم مجهّز السفينة القاطرة بتقديم السفينة المتفق عليها في العقد صالحة للخدمة مع طاقمها ومعدتها بغية قطر السفينة¹، وقد نص المشرع الجزائري على هذا الالتزام بشكل صريح: "يتعين على المجهّز الذي التزم بالقيام بخدمات القطر بأن يحضر في اليوم والمكان المتفق عليهما السفينة القاطرة والصالحة للقيام بالخدمات المتفق عليها والمزودة بشكل ملائم بالتسليح والتجهيز والتموين والمعدات والآلات اللازمة"². وبذلك يكون التزام مجهّز السفينة القاطرة التزاماً رئيسياً مهماً كان التكيف القانوني الذي يجب إعطاؤه لعقد القطر البحري، فلو تم تكيف عقد القطر البحري على أنه عقد نقل بحري، فيكون مجهّز السفينة (باعتباره ناقلاً) ملزماً بتقديم سفينة صالحة لإداء العمل المطلوب³، وإذا كان التكيف قائماً على أساس اعتباره عقد عمل، يقدم مجهّز السفينة القاطرة خدماته بالأدوات المناسبة (على أساس عقد العمل).

بناءً على ما سبق، هناك مواصفات يجب أن تتوفر في السفينة القاطرة التي يقدمها مجهّز السفينة القاطرة لتنفيذاً للعقد، فما هي تلك المواصفات؟

أولاً: نوع السفينة القاطرة:

عندما يتم تقديم السفينة القاطرة من قبل المجهّز فإن عليه مراعاة التحديدات الواردة في عقد القطر البحري، فإذا كانت السفينة معينة بالذات، فهو ملزم بتقديم ذات القاطرة. أما إذا كانت السفينة محددة بمتن عقد القطر بنوعها دون وجود تعيينات أخرى،

¹ عبد الحي عماد وفارس عمر، 2013- القانون البحري، منشورات جامعة حلب، ص 168.

² المادة (863) القانون البحري الجزائري الصادر بالأمر (76-80) تاريخ 23/10/1976، المعدل بالقانون رقم (85-5) تاريخ 25/6/1998.

³ بن موفق نعيمة، 2013- عقد القطر البحري، رسالة ماجستير مقدمة لكلية الحقوق، جامعة الجزائر، ص 68.

فعلية أن يقدم قاطرة من نفس النوع المتفق عليه في عقد القطر البحري، ويجب مراعاة صيغة المفرد (قاطرة) أو الجمع قاطرات الواردة في العقد¹.

ثانياً: أن تكون السفينة القاطرة مزودة بكل الوسائل:

المُراد به أن تكون السفينة القاطرة مُجهّزة بكل الوسائل الضرورية لتنفيذ عمليات القطر، وإن لم تكن لها علاقة بسيرها، وتتمثل هذه الوسائل في معدات الإشارة والوقاية وإخماد الحريق، وما يساعدها على الطفو والثبات، وقد أورد المشرع الجزائري النص التالي بهذا الخصوص: "وعند توفير مُجهز السفينة القاطرة السفينة القاطرة المطلوبة، عليه أن يحضرها في اليوم والمكان المتفق عليهما في عقد القطر البحري"².

ثالثاً: صلاحية السفينة القاطرة للقيام بعمليات القطر المتفق عليها:

يجب أن تكون السفينة القاطرة في حالة جيدة فيما يتعلق بهيكلها العام، وكذلك جاهزية محركاتها للقيام بعملية القطر، والتي تتمثل في إمداد السفينة المقطورة بالقوة المحركة³.

بعد أن يقوم مُجهز السفينة القاطرة بإحضار السفينة القاطرة، وفق ما تم توضيحه، يبقى عليه تنفيذ عملية القطر، وهذا ما سيتم التعرض إليه في الفرع الثاني.

الفرع الثاني: تنفيذ عمليات القطر بالتعاون مع السفينة القاطرة:

تختلف طبيعة مهمة القطر حسب الاتفاق المبرم بين مُجهز القاطرة ومُجهز المقطورة، ذلك أن عقد القطر قد ينصب على القيام بعملية تراكي، وهي عملية وضع السفينة المقطورة بمحاذاة رصيف الميناء، وهنا لا تقوم السفينة المقطورة بأي نشاط، خشيةً على الأرصفة أو السفن الصغيرة من آلاتها الدافعة الكبيرة، أو قد ينصب العقد على عملية إبحار، وهو يكون في حالة سحب السفينة من عرض البحر للمرور في الموانئ أو القنوات⁴، وقد ينصب القطر على التعويم، كما هو الحال في جرّ الصنادل

¹ المرجع نفسه، ص 69.

² المادة (863) القانون البحري الجزائري.

³ بن موفّق نعيمة، عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص 69.

⁴ الغضب اعتدال عبد الباقي، عقد القطر البحري، دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص 139.

والمواعين أو جرّ السفن. ويجب على مُجهز السفينة القاطرة أن يقوم بتنفيذ هذه العملية وفق الأصول المرعية، وأن يبذل في سبيل ذلك عناية الرجل المعتاد، وكذلك يتوجب على مُجهز السفينة القاطرة أن يسلك الطريق المتفق عليه في العقد، وفي حال سكوت العقد عن ذلك عليه أن يلتزم بأقصر الطرق وأكثرها أمناً¹، ويستدعي ذلك أن تكون السفينة القاطرة ذات طاقم مكتمل الأفراد، وأكثر من ذلك يُشترط أن يكون كل واحد من هذا الطاقم مُتخصص ومتمكّن ويملك المؤهلات المطلوبة لإتمام عمليات القطر المتفق عليها.

والجدير بالذكر أن إتمام عملية القطر وانجاحها يتوقف على التعاون الدؤوب بين السفينة القاطرة والمقطورة، فكل مناورة أثناء عملية القطر لا تتم إلا بالاشتراك بين الطرفين في إدارة عملية القطر، وهذا ما تتطلبه الظروف التي تجري فيها هذه العمليات. كما أن نجاح عملية القطر مرهون بالمعرفة الجيدة للسفينة المقطورة، وبظروف الملاحة المحلية. إن الأطراف المساهمين في عملية القطر، وإن كانوا يتعاونون في سبيل إنجاح عملية القطر، إلا أنهم يتمتعون بالاستقلالية²، فردة فعل السفينة القاطرة تجاه حركة البحر، وكذلك سرعة الرياح واتجاهها تختلف عن رد فعل السفينة المقطورة. أضف إلى ذلك، إن كلتا السفينتين تواجه مخاطر خاصة بها تختلف عن تلك التي تواجهها نظيرتها. بالمقابل، فإن تعامل قيادة كل سفينة مع تلك المخاطر يختلف باختلاف المؤهلات وطبيعة تجهيز السفينة، فطاقم السفينتين القاطرة والمقطورة لم يتلقيا التدريب ذاته، وليس لديهما الدرجة نفسها التأهيل. ولقد ضبط المشرع الجزائري مسألة تنفيذ عمليات القطر باعتباره التزاماً يقع على عاتق مجهز السفينة القاطرة، حيث نص: "يجب أن تتم خدمات القطر بالمهارة التي تتطلبها الظروف وبدون توقف لا جدوى منه، ووفقاً لمبادئ الملاحة السليمة"³.

وبعد أن تم تبيان الالتزامات التي تقع على عاتق مجهز السفينة القاطرة، سيتم تبيان الالتزامات التي تقع على عاتق مجهز السفينة المقطورة في المطلب الثاني.

¹ عبد الحي عماد وفارس عمر، القانون البحري، مرجع سابق، ص 168.

² بن موفق نعيمة، عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص 80.

³ المادة (864) القانون البحري الجزائري.

المطلب الثاني: التزامات مجهز السفينة المقطورة:

تتمثل التزامات مجهز السفينة المقطورة في التزامين، الأول: التزام يمكن اعتباره التزام قانوني بصبغة فنية، ويتمثل في وضع السفينة المقطورة في وضع يسمح لها بأخذ حبل الجرّ (الفرع الأول)، والثاني: دفع أجرة القطر (الفرع الثاني).

الفرع الأول: وضع السفينة في حالة تسمح لها بأخذ حبال الجرّ:

يُعتبر هذا الالتزام من الالتزامات القانونية ذات الطابع الفني. وبموجب هذا الالتزام، يقع على عاتق مجهز السفينة المقطورة، أن يضع المقطورة في وضعية تمكنها من أخذ حبال القطر، طبعاً كل ذلك يشترط أن تكون السفينة في الحالة الطبيعية ولا تواجه عملية القطر ظروف استثنائية¹.

ويرى الباحث أن هذا الالتزام يسبق في قيامه على الالتزام بدفع الأجرة الذي لا يثور لا يتم تأديته إلا بعد الانتهاء من القيام بعملية القطر، فبعد التأكد من أن السفينة المقطورة قد اتخذت الوضعية الملائمة لبدء عملية القطر، ينشئ حينها الالتزام الثاني بدفع أجرة القطر.

وبشكل عام لا يثير هذا الالتزام أية مشاكل من الناحية العملية في حال كان القطر داخل الميناء، ذلك أن السفينة التي تتقدم لمدخل الميناء تكون بطبيعة الحال في وضعية تسمح لها بأخذ حبال القطر، وإذا لم تكن مناورات الإرساء صحيحة من قبل المقطورة مسبباً بذلك إحداث أضرار للسفينة القاطرة أو لسفن أخرى أو لرصيف الميناء، فإن ربان السفينة المقطورة هو المسؤول عن ذلك²، لاسيما وأن السفينة المقطورة عندما تدخل لميناء السفينة القاطرة ستكون بعيدة عن تجهزها، ومن المنطقي أن يُسأل الربان بصفته ممثلاً عن مُجهز السفينة المقطورة³.

¹ بن موفق نعيمة، عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص 88.

² المرجع نفسه، ص 88.

³ ربان السفينة: هو الشخص الذي يعينه المُجهز لتولى قيادة السفينة. أنظر: العريني محمد فريد، الفقي محمد السيد، 2011- القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، بيروت، لبنان، ص 73.

بعد أن يتم وضع السفينة المقطورة في ميناء القطر، نأتي إلى الالتزام الأكثر أهمية والذي يقع على عاتق مجهر السفينة المقطورة، وهو دفع الأجرة.

الفرع الثاني: دفع أجرة القطر:

يعتبر التزام مجهر السفينة المقطورة بدفع أجرة القطر، الالتزام الرئيس الملقى على عاتقه في عملية القطر، فالسفينة القاطرة على الأرجح لا تقدم خدمة مجانية، بل يكون العمل في هذا المجال على سبيل الارتزاق وكسب الربح.

إن التزام مجهر القاطرة بدفع الأجرة هو التزام مشترك بين جميع أنواع القطر البحري، إلا أن مسألة تحديد الأجرة وزمانها ومكانها والأجور الإضافية، هي التي يجدر بنا التطرق إليها في الفرع.

أولاً: تحديد أجرة القطر:

حسب القرار 2596 تاريخ 2004/5/13 الصادر عن رئاسة مجلس الوزراء السوري والخاص بالتعرفة المرفئية¹، يلتزم مجهر سفينة المقطورة بأداء الأجرة المتفق عليها في عقد القطر، وهذه الأجرة تختلف حسب نوع القطر المتعين إجراؤه، فإذا كان القطر سيتم داخل الموانئ، فإن الأجر يُحدد على أساس الساعة، وإذا كان القطر سيتم خارج الموانئ، فيُحدد إما بحسب الساعة أو يتفق عليه جُزافاً، وإذا لم يُحدد الأجر وفق تعريفه أو بتقدير جزافي من قبل الطرفين، فيتم تقديره من قبل المحكمة، وقد جاء في قانون التجارة البحري السوري: "تتمتع بدلات القطر بامتياز من الدرجة الرابعة، يقع على عاتق السفينة وأجرة النقل وملحقاتها"².

مما سبق نجد أن مسألة تحديد الأجرة تختلف من حالة لأخرى، وفيما إذا كان القطر داخل الموانئ أو خارجها أو حالة كانت عملية القطر تحمل طابعاً خاصاً مثل تعويم سفينة جنحت إلى جانب الصخور، فإن الأجرة هنا تكون محل تفاوض، ومن الممكن أن تكون بحسب الساعة أو تُقدر بشكل جزافي. ومتى تحددت الأجرة في العقد

¹ عبد الحي عماد وفارس عمر، القانون البحري، مرجع سابق، ص 169.

² المادة 57/د من قانون التجارة البحري السوري رقم 46 لعام 2006، المنشور بالجريدة الرسمية عدد 55، ص 2555، في 2006/5/12.

فلا يجوز زيادتها بحجة أن القطر أصبح شاقاً أو أكثر كلفة، أو استغرق وقتاً أطول لشدة هياج البحر، أو لغير ذلك من الظروف العصبية التي اجتازها¹.
ثانياً: الأجور الإضافية:

إذا قامت السفينة القاطرة بمساعدة السفينة المقطورة التي هي في حالة خطر أثناء عملية القطر، فهل تستحق السفينة القاطرة أجراً إضافياً على ذلك أم لا على اعتبار وجود اتفاق سابق ترتبط به القاطرة مع المقطورة؟

ينبغي أن نفرق بين مسألتين تتعلقان بقيام السفينة القاطرة بتقديم خدمات عادية أو خدمات استثنائية، فإذا قامت السفينة القاطرة بتقديم خدمات استثنائية، لا يمكن اعتبارها متممة لعملية القطر، بل تستحق مكافأة عن هذه المساعدة، ولا يكفي القول أن ثمة خطر يُهدق بالسفينة المقطورة يبرر نشوء التزام بدفع أجر إضافي، ذلك أن ما قامت به السفينة القاطرة في هذه الحالة، هو من قبيل عمليات الإنقاذ البحري العادي²، وإنما يلزم أن يكون ما تقدمه السفينة القاطرة من خدمات هي خدمة استثنائية لا تدخل ضمن أعمال التنفيذ العادي لعقد القطر، وذلك لأن أعمال الإنقاذ العادية تدخل في التزامات السفينة القاطرة في عقد القطر البحري³.

وقد جاء في قانون التجارة البحري المصري: "في حالة القطر لا تستحق أي مكافأة أو مصاريف للسفينة التي تقوم بهذه العملية عن إنقاذ السفينة التي تقطرها أو البضائع أو الأشخاص الموجودين عليها إلا إذا قامت السفينة القاطرة بخدمات استثنائية لا تدخل عادة في القطر"⁴.

نجد المادة ذاتها بقانون التجارة البحري السوري مع اختلاف بسيط، أورده المشرع السوري في دمج عمليات القطر والإرشاد بذات الأحكام، وأضاف المشرع المصري لفظ الأشخاص الذي تناسه المشرع السوري وجاء النص على ما يلي: "في حالة القطر أو

¹ الغضب اعتدال عبد الباقي، عقد القطر البحري، دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص 141.

² الإنقاذ البحري هو: المعونة التي تقدمها سفينة لأخرى تكون في حالة الهلاك. راجع بهذا الخصوص: كمال طه مصطفى، 1992- مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية للنشر، الإسكندرية، ص 350.

³ المرجع نفسه، ص 141.

⁴ المادة (308) قانون التجارة البحري المصري رقم 8 لعام 1990.

الارشاد لا تستحق أي مكافأة السفينة التي تقوم بهذه العملية عن مساعدة أو إنقاذ السفينة التي تقطرها أو ترشدها أو البضائع الموجودة عليها إلا إذا قامت السفينة القاطرة أو المرشدة بخدمات استثنائية لا تدخل عادة في القطر"¹.

بناءً على ذلك، ولأن عقد القطر لا يلزم السفينة القاطرة بتقديم مثل هذه الخدمات الاستثنائية، فإنها (السفينة القاطرة) تتصرف باعتبارها من الغير ومن ثم تستحق المكافأة. وقد تبني المشرع الأردني نفس التوجه في المادة (251) إذ جاء فيها: "لا يحق أي جعل للسفينة القاطرة عن إسعافها وإنقاذها المقطورة مالم تقم بإعمال خارقة للعادة لا يمكن اعتبارها تنفيذاً لعقد القطر"².

يرى الباحث أن الأحكام السابقة، والتي صاغها المشرعون في مختلف الدول العربية، ماهي إلا تطبيق لأحكام معاهدة بروكسل التي جاء فيها: "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 تعتبر تنفيذاً لعقد القطر"³.

ثالثاً: مكان وزمان دفع الأجرة:

ينبغي التمييز بين أمرين فيما يتعلق بمكان وزمان دفع أجرة القطر:

- 1- **القطر داخل الميناء:** جرت العادة أن يكون دفع أجرة القطر نقداً حسب التعريف المعمول بها في يوم العملية، ويتم الدفع في ميناء القطر بالعملة الوطنية لذلك الميناء.
- 2- **القطر خارج الميناء:** يتم تحديد أجرة القطر إذا كان خارج الميناء، أعالي البحار مثلاً، بموجب العقد وبما يتفق عليه الأطراف⁴. أما في حالة سكوت العقد عن تحديد مكان وزمان دفع أجرة القطر، يتم تطبيق القاعدة العامة المتعلقة بدفع الأجرة بعد تأدية الخدمة، أي أن عملية الدفع تتم بعد الانتهاء من عملية القطر⁵.

¹ المادة (318) قانون التجارة البحري السوري.

² المادة (251) قانون التجارة البحري الأردني رقم 12 لعام 1972.

³ المادة (4) من معاهدة بروكسل تاريخ 1910/9/23، المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحري، المعدلة ببروتوكول 1967/5/27.

⁴ بن موفق نعيمة، عقد القطر البحري، مرجع سابق، ص 87.

⁵ المرجع نفسه، ص 87.

الخاتمة والاستنتاجات:

تناولنا في هذا البحث، الالتزامات المترتبة على عاتق الأطراف في عقد القطر البحري، حيث أن عقد القطر البحري باعتباره ملزماً للجانبين، فإنه يرتب التزامات متقابلة على عاتق كلا الطرفين، مجهز السفينة الفاطرة من جهة، ومجهز السفينة المقطورة من جهة أخرى.

ومن خلال الدراسة، توصلنا إلى النتائج الآتية:

- 1- من الصعب تحديد الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري بشكل دقيق، فتكليفه مرتبط بكل عقد على حدى وبواقع حال كل عقد، ولقد أيدت الأحكام القضائية عدم ربط عقد القطر البحري بأي تكليف قانوني مسبق، قبل النظر إلى ظروف كل عقد وواقع تنفيذه.
- 2- القليل من التشريعات التجارية البحرية أحاطت بشكل كامل بموضوع عقد القطر البحري، في حين اكتفت العديد من التشريعات بالنص على مسؤولية أطراف عقد القطر البحري دون تحديد التزاماتها بشكل دقيق، الأمر الذي أفسح المجال لحدوث نزاعات بين أطراف العقد فيما يتعلق بالتزاماتها، ورفع هذه المنازعات إلى القضاء أو التحكيم التجاري. لذلك يمكن القول أن قوانين التجارة البحرية، لاسيما العربية منها، لا تزال بعيدة عن الإحاطة الكاملة بموضوع عقد القطر البحري رغم أهمية هذا العقد في تيسير وتسهيل الملاحة البحرية.
- 3- لم ينظم القانون التجاري البحري السوري (على غرار العديد من تشريعات التجارة البحرية العربية) مسألة التزامات الأطراف في عقد القطر البحري على الرغم من النص على المسؤولية المترتبة عن هذا العقد، وعلى الرغم من حداثة صدور قانون التجارة البحري السوري.

التوصيات:

- 1- يجب تنظيم نصوص خاصة بعملية القطر البحري والنص بشكل صريح على التزامات الأطراف أسوةً بالمشرع الجزائري، الأمر الذي يستوجب تعديل قوانين التجارة البحرية العربية، بما في ذلك في سوريا، بحيث تولي اهتمام أكبر لموضوع التزامات الأطراف في عقود القطر البحري، وتتضمن مواداً أكثر تفصيلاً، بما لا يدع مجالاً لاختلاف التفسير والتأويل في هذه العقود.
- 2- ضرورة اجتماع الدول العربية البحرية بغية وضع قواعد قانونية موحدة لعقد القطر البحري، على غرار معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالمسائل البحرية.

المراجع العربية:

1. بن موفق نعيمة، 2013- عقد القطر البحري، رسالة ماجستير مقدمة لكلية الحقوق، جامعة الجزائر.
2. حمدي كمال، 1993- أشخاص الملاحة البحرية، منشأة المعارف، الاسكندرية.
3. دويدار هاني، 1993- الوجيز في القانون البحري، مكتبة ومطبعة الإشعاع الفنية، الاسكندرية.
4. الشرقاوي محمد سمير، 1993- القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة.
5. عبد الحي عماد وفارس عمر، 2013- القانون البحري، منشورات جامعة حلب.
6. العريني محمد فريد، الفقي محمد السيد، 2011- القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، بيروت، لبنان.
7. الغضب اعتدال عبد الباقي، 2010- عقد القطر البحري، دراسة مقارنة، مجلة الخليج العربي، مجلد38، عدد (1-2).
8. قايد بهجت، 2015- الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزء الأول، الطبعة6، دار النهضة العربية، القاهرة.
9. كمال طه مصطفى، 1992- مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية للنشر، الإسكندرية.
10. محمددين جلال وفاء، 1997- القانون التجاري البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية.
11. مراد عبد الفتاح، 1990- الوسيط في القانون البحري، المكتب الجامعي الحديث، الاسكندرية.
12. موسى طالب حسن، 2012- القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن.

المعاهدات والقوانين:

1. قانون التجارة البحري الأردني رقم 12 لعام 1972.
2. القانون البحري الجزائري الصادر بالأمر (76-80) تاريخ 1976/10/23، المعدل بالقانون رقم (98-5) تاريخ 1998/06/25.
3. قانون التجارة البحري المصري رقم 8 لعام 1990.
4. قانون التجارة البحري السوري رقم 46 لعام 2006، المنشور بالجريدة الرسمية عدد 55، ص 2555، في 2006/5/12.
5. معاهدة بروكسل، المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحري، تاريخ 1910/9/23، المعدلة ببروتوكول 1967./5/27.