

القطر البحري على ضوء القانون البحري الجزائري

Maritime Towage in the light of the Algerian maritime law

عبد القادر منهوج

Abdelkader MENHOUDJ

أستاذ محاضر قسم "أ"، التخصص: القانون، قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية - جامعة وهران 2 محمد بن أحمد

Associate professor A, Faculty of Law and Political Science, University Oran 2-MOHAMED Ben Ahmed

Email: menhoudj.abdelkader@univ-oran2.dz

خالدية يقرو

Khaldia YEKROU

أستاذة التعليم العالي، التخصص: القانون، القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية - جامعة جيلالي ليابس سيدي بلعباس

Full professor, Faculty of Law and Political Science, Djillali Liabes University of Sidi Bel Abbas

Email: khaldia.yekrou@univ-sba.dz

تاريخ النشر: 2025/12/25

تاريخ القبول: 2025/11/26

تاريخ إرسال المقال: 2025/10/18

ملخص:

تحتاج السفينة سواء أثناء الدخول إلى الميناء والرسو فيه وكذا الخروج منه أو حتى في عرض البحر إلى الاستعانة بقوة محرّكة خارجية توفرها لها سفينة أخرى مجهزة فتقوم بجرها في مقابل أجر معلوم، فتسمى حينئذ السفينة الأولى بالمقطورة والثانية بالقاطرة ويتم ذلك في إطار عقد يسمى عقر القطر البحري يكون الهدف منه ضمان أمن الملاحة البحرية تفاديا لوقوع أضرار.

إن هدف هذا البحث يتمثل في تسليط الضوء على النظام القانوني للقطر في القانون البحري الجزائري وكذا القوانين المقارنة متى وجدت اختلافات جوهرية وذلك ونظرا لعدم وجود اتفاقيات دولية تخص هذا الموضوع.

ولقد خلصت الدراسة إلى التوصل لجملة من النتائج لعل أهمها: أهمية هذا النوع من العقود البحرية المزدوجة سواء للسفينة أو الميناء، تدعيم فكرة الذاتية التي يتميز بها القانون البحري.

كلمات مفتاحية:

قطر، سفينة، ميناء، القاطرة، المقطورة، ريان.

Abstract:

A ship, whether entering, berthing at, or departing from a port, or even while navigating the high seas, may require the assistance of an external source of propulsion provided by a specially equipped vessel. This assisting vessel undertakes the towage operation in exchange for an agreed remuneration. In such cases, the vessel being towed is referred to as the tow, while the assisting vessel is known as the tug. The relationship between the parties is governed by a maritime towage contract, the primary objective of which is to ensure the safety of navigation and to prevent potential maritime incidents. This study aims to examine the legal regime applicable to towage under Algerian maritime law, with reference to comparative legal systems where substantive divergences exist. This analysis is particularly pertinent given the absence of international conventions specifically regulating towage operations. The research yields several key findings, most notably: the dual significance of this category of maritime contract for both vessels and port operations; and the reinforcement of the principle of autonomy that characterises maritime law as a distinct legal domain.

Keywords: Towage; ship; port ; Tug; Tow; Master.

مقدمة

تعد السفينة الأداة الرئيسة للملاحة البحرية وهي تخضع عموماً للأحكام الواردة في القانون البحري، ويتم عادة استغلالها وفقاً لعدة أشكال قانونية في إطار ما يسمى بعقود استغلال، فقد تكون بذاتها محلاً للعقد مثل ما هو الحال في عقود الاستئجار، وقد تمثل الأداة لنوع آخر ويتعلق الأمر بالنقل البحري سواء للبضائع أو الأشخاص. علاوة على ذلك يوجد طائفة أخرى تسمى بالبيوع البحرية ترد على البضائع المنقولة بواسطتها.

إن طبيعة الملاحة البحرية وما يحيط بها من صعوبات لا سيما عند الدخول للموانئ والرسو فيها وكذا الخروج منها، أو المرور عبر الممرات الخطيرة حتمت الحاجة لمساعدة السفن وتقديم العون لها فأدى ذلك لظهور نوع آخر من العقود يطلق عليه بعقود الملاحة المساعدة أو المكملة ويتعلق الأمر بالإرشاد والقطر.

ويعد القطر نظام حديث نسبياً، ارتبط ظهوره بظهور الآلة البخارية واستخدام المحرك البخاري في السفن، وقبل ذلك كان يتم عن طريق القوارب التي تعتمد على التجديف أو بواسطة الزوارق الحربية. ولكن بتطور بناء السفن تطور هذا النظام إلى أن أصبح صناعة متخصصة تتم من قبل شركات ومؤسسات تتولى تقديم خدماتها في مقابل أجر كما ساهم هذا التطور في الحاجة المستمر لمثل هذا النوع من العقود نظراً لضخامة السفن وعجزها عن إجراء مناورات داخل الموانئ. (بريري، 1999، صفحة 482)

إن القطر يزود السفن عموماً بقوة الدفع التي يتطلبها دخول الموانئ و الخروج منه بحيث لا تستطيع الملاحة في المياه الضيقة، فيكون لزاماً عليها أن تتخلى عن قوتها الذاتية عن طريق الاستعانة بسفن قاطرة، وتتعدد خدمات هذه الأخيرة في

شكل عدة صور مثل مساعدة السفن على الرسو بمحاذاة رصيف الميناء، أو سحب السفن التي قد تتعطل آلتها داخل الميناء أو حتى في عرض البحر. (المجيد، 2015، صفحة 10)

نظرا لأهمية هذا الموضوع كان لزاما على المشرع أن يتدخل من أجل تنظيمه وهو ما حصل بالفعل حين إصدار القانون البحري الجزائري إذ نظم أحكامه في المواد من 860 إلى 872 ضمن الباب السادس من الكتاب الثاني المتعلق بالاستغلال التجاري للسفينة، وهي أحكام لم يشملها أي تعديل سواء سنة 1998، أو 2010. وعلى الخلاف من ذلك اكتفى المشرع المصري والفرنسي بتنظيم عقد القطر في مادتين فقط تنظمان المسؤولية فقط مما يضيفي على أحكامه الصفة المكملة وليس الآمرة ويعطي لإرادة الأطراف المجال الواسع لتنظيمه.

ولم يكتف المشرع الجزائري بهذا التنظيم بل أصدر المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المؤرخ في: 06 يناير 2002 يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها واعتبر من خلاله أن القطر يعد أحد أهم الخدمات الرئيسية المقدمة للسفن. وفي سنة 2006 أصدر أيضا مرسوما تنفيذيا رقم 06-139 مؤرخ في: 15 أبريل 2006 يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ و تم تعديله بموجب المرسوم التنفيذي رقم: 08-363 المؤرخ في: 08 نوفمبر 2008.

على ضوء ما سبق يمكن طرح الإشكالية الآتية: ماهو الإطار القانوني لعقد القطر البحري في التشريع الجزائري؟ ولمعالجة هذه الإشكالية نتبع المنهج التحليلي والمقارن كلما دعت الضرورة لذلك، بحيث سنتطرق إلى الأحكام المتعلقة بعقد القطر البحري (المبحث الأول)، وكذا الأحكام المتعلقة بالمسؤولية الناشئة عن تنفيذ عقد القطر البحري(المبحث الثاني).

المبحث الأول: الأحكام المتعلقة بعقد القطر البحري

يلعب عقد القطر البحري دورا حيويا نظرا لحاجة السفن المستمرة له، وهو يتميز بخصوصية قد تجعله إلى حد بعيد ينفرد بها عن باقي العقود ويرجع ذلك إلى سببين أولهما مجال تنفيذ هذا العقد ألا وهو البحر وما يمتاز به من مخاطر، والسبب الآخر هو الوسيلة المستعملة وهي السفينة باعتبارها الأداة الرئيسية للملاحة البحرية. إن دراسة الأحكام المرتبطة بهذا النوع من العقد يقتضي التطرق إلى مفهوم عقد القطر البحري (المطلب الأول)، ثم بيان الآثار المترتبة عنه (المطلب الثاني).

المطلب الأول: مفهوم عقد القطر البحري

إن تحديد مفهوم هذا العقد يتطلب أن يتم التعريف به سواء من الجانب الفقهي أو القانوني، و تمييزه عن بعض

الأنظمة (الفرع الأول)، ثم بيان الطبيعة القانونية له (الفرع الثاني)

الفرع الأول: تعريف عقد القطر البحري وتمييزه عن بعض الأنظمة

لقد وردت عدة تعريفات فقهية لعقد القطر البحري وذلك لرفع اللبس والغموض حول هذا العقد، وتمييزه عن باقي

الأنظمة الأخرى التي تقترب منه.

أولا: تعريف عقد القطر البحري

هو الذي يلتزم بمقتضاه مجهز السفينة القاطرة، لقاء أجر، بتزويد سفينة، تمتلك قوة دفع خاصة بها وليست في خطر، بالطاقة اللازمة لمعاونتها في ملاحظتها داخل أو خارج حدود الموانئ". (الشرقاوي، 2011، صفحة 582)

وهناك من عرفه بأنه ما تقدمه سفينة لسفينة أخرى من مساعدة لتيسير رحلة السفينة الأخيرة عندما لا يكون مطلوب منها سوى تزويد سرعة السفينة المقطورة في أثناء دخولها الميناء أو خروجها منه وذلك بجر السفينة القاطرة للسفينة المقطورة ويستحق مالك السفينة القاطرة اجرا عن عملية القطر". (دويدار، 2000، صفحة 531)

ولقد أورد الأستاذ مصطفى كمال طه تعريفا موجزا واعتبره عقد بمقتضاه يلتزم مالك سفينة بجر سفينة مملوكة لآخر لقاء أجر معلوم". (طه، 1989، صفحة 318)

ولتوضيح المسألة أكثر فإن تعريف القطر ينصرف إلى قيام سفينة صغيرة قوية بمساعدة السفن متوسطة الحجم والكبيرة أثناء تواجدها في الميناء لا سيما عند الدخول والخروج أو حتى الانتقال من رصيف إلى آخر والسبب في ذلك يرجع إلى ما قد تسببه قوة هذه السفينة في هذه الأمكنة من أضرار للأحواض والأرصعة وباقي السفن، وقد تتم هذه العملية في عرض البحر في حالة إذا تعطلت القوة الدافعة لهذه السفينة. (العطير، 1998، صفحة 221)

ويختلف عقد القطر بالمعنى السابق بيانه عن الاتفاق الذي تقوم به السفينة القاطرة بجر أو دفع منشآت بحرية عائمة ليس لها قوة دفع ذاتية كالمواعين والصنادل والأحواض العائمة أو السفن التي فقدت صلاحيتها للملاحة بحيث في هذه الأحوال تكون القيادة للسفينة القاطرة لوحدها وفي هذا الشأن يضيف البعض من الفقه وصف عقد النقل على مثل هذه العقود. (الشرقاوي، 2011، صفحة 582)

إن المشرع الجزائري لم يعرف القطر البحري تاركا المهمة للفقه والقضاء، بحيث اكتفى بتنظيم التزامات أطرافه والمسؤولية الناشئة عن تنفيذه، ويبدو أنه حسن ما فعل لأنه ليس من مهمته وضع التعاريف بل هي موكله للفقه الذي يقوم بدور مهم في إنارة درب القضاء.

يلاحظ من خلال هذه التعريفات الفقهية أنها اعتبرت القطر البحري بمثابة عقد تقدم من خلاله سفينة تسمى القاطرة خدمة لسفينة أخرى تسمى المقطورة في مقابل أجر. وما يؤكد على ضرورة أن تحمل القاطرة والمقطورة وصف السفينة هو ما أقره المشرع الجزائري صراحة حين بين بداية عقد القطر من خلال الوصول الكافي للسفينة القاطرة إلى جوار السفينة المقطورة، فاعتبر القطر يتعلق بالسفن وأوكل المهمة المتعلقة بالقطر للسفن القاطرة لها القدرة على القيام بهذه العمليات.

لقد اتفقت النصوص القانونية على أن القطر يرتبط أشد الارتباط بالمنشأة العائمة التي تحمل وصف السفينة، وتفاديا للتكرار لم يبين ما المقصود بالسفينة لأنه أورد تعريفها في المادة 13 من القانون البحري الجزائري وهي كل عمارة بحرية أو آلية عائمة يجب أن يتوافر فيها أحد الشرطين لإضفاء وصف السفينة عليها وهما:

- القيام بالملاحة البحرية أو
- التخصيص لهذا النوع من الملاحة.

ثانيا: تمييز القطر عن بعض الأنظمة

إن طبيعة السفن تجعلها في حاجة للمساعدة سواء في الموانئ أو في عرض البحر، لذلك قد يقع الخلط بين القطر البحري وبعض المواضيع الأخرى كالإرشاد أو الإنقاذ و عليه ينبغي التمييز بينهم.

1- تمييز القطر البحري عن الإرشاد البحري:

يعتبر كلاهما من العقود البحرية التي تهدف بالدرجة الأولى لتقديم مساعدة للسفينة بغية أمن الملاحة البحرية، ورغم ذلك إلا أن هناك اختلافات جوهرية بينهما.

عرفت المادة 171 ق.بح.ج: " الإرشاد هو المساعدة التي تقدم إلى الربانة من قبل مستخدمي السلطة المينائية المرخص لها من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول إلى الموانئ والفرش والمياه الداخلية والخروج منها". كما وضحت أيضا المادة 90 من المرسوم التنفيذي رقم 01-02 المتعلق بتحديد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها: " يقصد بالإرشاد عملية إمساك حبال السفن والقيام بعقدتها وفكها في الأجهزة المخصصة لهذا الغرض على مباني الإرساء". علاوة على ذلك تنص المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 08-06 المتعلق بتحديد وتنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ: " الإرشاد هو المساعدة التي يقدمها المرشدون للربانة من أجل قيادة سفنهم عند الدخول إلى الموانئ والخروج منها وفي الموانئ والمراسي والمياه الداخلية". وعليه فإن السفينة تكون حاجة السفن أثناء دخولها للموانئ أو خروجها إلى خدمات من هو على علم بالممرات المائية والعوائق بالميناء لذلك تستعين بالمرشد.

وبخلاف المفهوم السابق بيانه للإرشاد، فإن القطر البحري يركز على قاعدة مفادها حاجة السفينة إلى قوة دفع تقدم لها وتحركها من أجل سحبها أو جرّها.

وما يدعم فكرة الاختلاف بين العقدين أن المشرع وعلى غرار الكثير من التشريعات أتى بتنظيم قانوني مستقل لكلا العقدين الأمر الذي يضفي ذاتية مستقلة لكل منهما على الآخر.

2- تمييز عقد القطر عن الإنقاذ البحري

بداية يجب الإشارة أن الإنقاذ البحري له العديد من المصطلحات التي تتشابه معه كالمساعدة أو الإسعاف البحري، ويقصد به تلك المعونة التي تقدم للسفينة في حالة خطر، ولذلك يرى الكثير من الفقه بأن الخطر هو المعيار الفاصل للتمييز بين القطر والإنقاذ.

لكن الأمر ليس بهذه السهولة، فكتيرا ما يثار التساؤل خصوصا عندما يتم قطر السفينة التي تتعرض للخطر، فبعد تقديم المساعدة لها يطرأ خلاف بين الأطراف حول مدى اعتبار العملية قطر أم مساعدة، وهو حكم في غاية الأهمية نظرا للآثار القانونية التي تترتب عليه. فمسألة التكيف مهمة بحيث إذا تمت في إطار مساعدة فإن المكافأة التي تدفع تدخل في إطار الخسائر المشتركة وعليه فإن كل من استفاد من عمليات هذه المساعدة والإنقاذ يساهم فيها، وعلى النقيض من ذلك إذا اعتبر العقد قطرا فإن أجرته تدخل في إطار المصروفات العادية للملاحة البحرية ويتحملها كنتيجة على ذلك مجهز السفينة المقطورة وحده. (مصطفى، مكافأة المساعدة والإنقاذ البحري: دراسة في الاتجاهات الحديثة للمعاهدات الدولية وأحكام القضاء والمحكمين مع المقارنة بقواعد القانون البحري المصري، بدون تاريخ النشر، صفحة 19)

ومن العناصر التي تجعل القطر مختلف عن الإنقاذ هي المكافأة والتي تكون محددة في إطار القطر على أساس الاتفاق أو التعريف أو القضاء بينما هناك معايير يتم على أساسها احتساب مكافأة الإنقاذ البحري والتي تتمثل في النجاح الحاصل، جهود وجدارة الأشخاص الذين قاموا بالإنقاذ، الخطر الذي تعرضت له كلا السفينتين، كما يؤخذ الوقت المستغرق لهذا الإنقاذ بعين الاعتبار وما نجم عنه من مصاريف وأضرار علاوة على قيمة المعدات التي استخدمت وتلك الأشياء التي تم إنقاذها.

إن الحديث عن مكافأة الإنقاذ البحري قد يدعو إلى التساؤل حول الحكم الوارد في نص المادة 339 من القانون البحري والذي يقضي بعدم منح القاطرة أي حق في المكافأة عن إسعاف المقتورة وهو حكم يوافق التفرقة سالفة الذكر لكن تستثني عبارة الأخيرة من هذه المادة قيام القاطرة بخدمات استثنائية لا تعتبر كإتمام لعقد القطر. فما المقصود بالخدمات الاستثنائية؟ يقرر بعض الفقه والقضاء الفرنسي بأن الخدمات الاستثنائية مرتبطة بالخطر الذي تتواجد فيه السفينة المقتورة متى قامت السفينة القاطرة بمنع كارثة كانت تتعرض لها السفينة المقتورة، أما إذا لم تكن المقتورة محفوفة بأي خطر فتعتبر وكأنها تلقت خدمات عقد قطر. (مصطفى، مكافأة المساعدة والإنقاذ البحري: دراسة في الاتجاهات الحديثة للمعاهدات الدولية وأحكام القضاء والمحكمين مع المقارنة بقواعد القانون البحري المصري، صفحة 21).

ومن أمثلة هذه الخدمات الاستثنائية ما قرره المحكمة الإنجليزية في حادث السفينة The Medora سنة 1928 التي قدمت لها خدمات لتعويضها من الجنوح واعتبرت أن هذه الخدمات تعد من قبيل الإنقاذ وليس القطر. والشيء نفسه وقع في حادثة السفينة The Glenbeg سنة 1940 والتي احتاجت أثناء قطرها إلى خدمات تزيد عن تلك تقدم لعمليات القطر العادية فقررت المحكمة بأن تلك الخدمات والمهارات التي قدمتها السفينة القاطرة تخرج عن المألوف والعادي لتنفيذ عقد القطر البحري. (سليمة، 2014، صفحة 378).

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية للقطر البحري

لقد حاول بعض الفقه تشبيه عقد قطر السفن ببعض العقود المسماة والعلة في ذلك هي تأثرهم بالاتجاه الذي يصير بإدراج كل عقود البحرية في نطاق العقود المسماة المعروفة في القانون المدني باعتباره القانون العام للعقود. لكن هناك من يرى (حمدي، 1997، صفحة 837) بأن عقد القطر البحري يقاوم هذه النزعة على اعتبار أن هذا النوع من العقود له ذاتيته الخاصة بسبب الأدوات التي تدخل في عملياته وكذلك مجال تنفيذه، وهي ليست نفسها التي يختص بها القانون المدني. لقد حاولت العديد من النظريات تحديد الطبيعة القانونية للقطر البحري:

1- عقد نقل:

يعتبر بعض الفقه أن عقد القطر هو بمثابة عقد نقل وحجتهم في ذلك هي جوهر عقد النقل عموماً، والذي يتمثل في الانتقال وتغيير المكان. وهو في نظرهم الفعل نفسه الذي تقوم به السفينة القاطرة والتي تكون ناقلة للسفينة المقتورة. ويدعم هذا الرأي العميد ريبير (Rodière, 1977, p. 358) بحيث يرى بأن النقل عموماً لا يقتضي بالضرورة حمل الشيء المنقول بل يمكن جره، سحبه أو دفعه.

إن الأستاذ مصطفى كمال طه يدعم هذا الموقف ولكن يضيف شرط آخر وهو أن تكون المقطورة لا تتمتع بقوة دفع خاصة فحينئذ تصبح المقطورة تشابه إلى حد كبير بالبضائع التي يتم نقلها. (طه، 1989، صفحة 318)

لقد واجهت هذه النظرية العديد من الانتقادات لعل أهمها أن البضائع في إطار عقد النقل تكون في حالة سكون وليس لها أي دور في تنفيذ عملية النقل بخلاف المقطورة التي لها دور تقوم به أثناء عمليات القطر، يضاف إلى ذلك الاختلاف البارز بين عقد القطر والنقل إذ أنه في هذا الأخير يكون فيه تغيير للبضائع والأشخاص من خلال تغيير المكان (من مكان لآخر) وهو ما لا يحصل دائما في القطر الذي قد يتم تنفيذه من نقطة لأخرى في المكان ذاته. (شحماط، 2014، صفحة 105)

2- عقد مقولة:

ومؤدى هذه النظرية أن مجهز القاطرة يؤدي عملا لحساب مجهز المقطورة مقابل أجر فيقوم بتسخير القوة المحركة لسفينة القاطرة لتنفيذ عقد القطر لصالح السفينة المقطورة بكل استقلالية أثناء أداء عمله.

تعرضت هذه النظرية للانتقاد أيضا على أساس أن هذه الاستقلالية ليست مطلقة بل ناقصة فالمقطورة لا تنتظر كل العمل من مجهز القاطرة بل هناك أوامر وتوجيهات تقدمها هذه المقطورة عند تنفيذ هذا النوع من العقد.

3- عقد عمل:

تعتبر هذه النظرية بأن عقد القطر البحري بمثابة عقد عمل لأن السفينة المقطورة ينقصها قوة الدفع فتوفر لها ذلك السفينة القاطرة وذلك عن طريق استئجارها بما يعرف بإجارة الخدمات، وهي نظرية Lyon-Caen et Renault. (Rodière، 1977، صفحة 358)

لقد كانت هذه النظرية أيضا محل انتقاد حيث يرى الأستاذ كمال حمدي أن هذه النظرية تقتصر على اعتبار مجهز القاطرة تابعا للمقطورة كما أن العامل عادة ما يقدم عمله فقط في حين أن مجهز القطر يقدم القاطرة والتي تعبر آلة فنية إضافة إلى عمله ويوجه توجيهاته في القيادة. (حمدي، 1997، صفحة 839)

4- عقد ودیعة:

وهو رأي بعض الفقه الانجليزي والذي يعتبر أن عقد القطر البحري يعد عقد ودیعة وذلك عندما تكون المقطورة غير مزودة بقوة دفع ذاتية أو بطاقم ملاحه فحينئذ تكون في الحيازة المادية للسفينة القاطرة وبالتالي تسأل القاطرة عن الأضرار الناتجة عن أضرار التصادم مسؤولية المودع لديه وهي مسؤولية لا يمكن دفعها إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي أدى إلى وقوع الأضرار للسفينة المقطورة. (الفتاح، 2009، صفحة 150)

إن هذا الرأي قد يكون أيضا منتقد لأنه في إطار أحكام الودیعة يكون الغرض الأساسي المحافظة على الشيء لمدة ثم رده، إلا أن الهدف من القطر هو تقديم مساعدة للسفينة من خلال بعض العمليات.

إن تحديد الطبيعة القانونية لهذا العقد له أهمية بالغة خصوصا في مسألة المسؤولية التي تثار عند تنفيذه متى حصلت أضرار، غير أنه يمكن للقاضي الرجوع إلى ما اشتمل عليه العقد.

ومهما اختلفت النظريات التي قيلت بشأن القطر البحري فإن الفقه الحديث يميل إلى تبني موقف مرن حيث يقترح تحليلات قانونية متغيرة اعتمادا على تنوع الحالات التي تشملها الكلمة نفسها (VIALARD, 1997, p. 202) يمكن القول بأنه العقد الذي خصه المشرع الجزائري بأحكام تتعلق أساسا بالالتزامات والمسؤولية، الأمر الذي يسهل من مهمة عمل القاضي.

المطلب الثاني: آثار عقد القطر

تتمثل هذه الآثار في جملة من الالتزامات الملقاة على عاتق طرفي هذا العقد، وعلى هذا الأساس سنتناول التزامات مجهز القاطرة (الفرع الأول)، التزامات مجهز المقطورة (الفرع الثاني)

الفرع الأول: التزامات مجهز القاطرة

تتمثل أساسا في تقديمه للقاطرة و تنفيذ عقد القطر:

1- تقديم القاطرة:

هو التزام أساسي يقع على عاتق مجهز القطر وذلك بحيث يتعين عليه أن يحضر في اليوم والمكان المتفق عليه. ويقتضي هذا الالتزام أن يقدم سفينة صالحة لكي تؤدي الدور المنوط بها، فلا يمكن تصور سفينة قاطرة دون أن تتمتع بالصلاحيات الملاحية البحرية وكذا صلاحية القطر وفي هذا الشأن تنص المادة 94 فقرة 2 من المرسوم التنفيذي 02-01: " يمارس القطر بواسطة سفن قاطرة قادرة على انجاز هذه العمليات مع المؤهلات التي تقتضيها الظروف مع احترام الشروط والقواعد المحددة في التشريع والتنظيم المعمول بهما".

الأمر الذي يفرض بأن تكون مزودة بما يكفي من التجهيزات والمعدات والآلات والتموين.

إن مفهوم الصلاحية للسفينة يقتضي أن تكون توافر مواصفات فنية فيها وأن تكون معدة بما فيه الكفاية من أجل القيام بالملاحة البحرية وأيضا تنفيذ العمليات التي تدخل في نطاق القطر، وفي هذا الشأن يورد العميد ريبير بعض التطبيقات القضائية لمعنى الصلاحية في الإبحار والتي يمكن إيجازها فيما يلي: (عوض، 1987، صفحة 57) أ- يجب أن يكون بدن السفينة سليما، وهو ما يضمن سلامتها من الهلاك و لذا ينبغي أن يكون قويا يحتمل الملاحة في البحر.

ب- أن تكون مزودة بوسائل الدفع والقوى اللازمة والكافية بما يناسب حجمها وحمولتها.

ج- أن يحتوي على المعدات والأجهزة والذي جرى العرف على استعانة السفن بها كالبوصلة والخرائط والمضخات.

د- ينبغي أن تكون متوفرة على الوقود الكافي.

وعلى العموم فإن المشرع الجزائري كان حريصا على سن أحكام تتعلق بصلاحية السفينة للملاحة والعلّة في ذلك كون أن هذا الفرع من القانون يتعلق أساسا بهذه المنشأة، ويتجلى ذلك بوضوح ضمن أحكام القسم الثاني الواردة في المواد من 222 إلى 245 تحت عنوان سلامة الملاحة البحرية وهي قواعد تتعلق بالشروط الخاصة بهذه السلامة، التفتيش الخاص بسلامة السفن بالإضافة إلى لجان سلامة السفن.

وعليه فإن الصلاحية المطلوبة في هذا الشأن لا تتعلق بالقاطرة بحد ذاتها باعتبارها آلة فنية، بل ينبغي أن تؤخذ بمفهومها الواسع لتشمل أيضا صلاحية الطاقم تحسبا لمواجهة أية ظروف جوية ولذلك أوجب المشرع الجزائري في المادة 864 من القانون البحري بأن تكون خدمات القطر في درجة من المهارة المطلوبة للظروف دون توقف من جهة ووفقا لمبادئ الملاحة السليمة من جهة أخرى.

لقد تصدى القضاء لعدم صلاحية السفينة المقطورة للملاحة من خلال قضية أثيرت أمام محكمة شمال مقاطعة أوهايو لتلخص وقائعها في وقوع تصادم بين أحد الكباري وذراع الرافعة على ظهر السفينة المقطورة، فدفعت القاطرة بكون وضعيتها الرافعة كان غير سليم وتسبب في إعاقة تحرك المقطورة بأمان مما عرضها للمخاطر، إلا أن المحكمة رفضت هذا الإدعاء المقدم لها مبررة أنه كان بإمكان القاطرة رفض العملية وبالتالي فإن قبولها للقطر يعد إهمالا لا يعفيها من المسؤولية عن التصادم. (الفتاح، 2009، صفحة 170)

2- تنفيذ عمليات القطر:

يلتزم مجهز القطر بأن ينفذ عمليات القطر وفقا لما تم الاتفاق عليه سواء كان الأمر في جانبه القانوني أو التقني لأن هذا الأخير يشترط في هذا النوع من الخدمات وما تتطلبه من سحب ودفعة. ولذلك نجد أن المشرع الجزائري قد حدد ما يدخل في تعداد خدمات القطر:

أ- العمليات التي تتطلب سحب أو دفع السفينة.

ب- مناورات الإرساء والانتقال أو إبحار السفينة.

ت- المراقبة والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى من الملاحة للسفينة.

إن التزام المجهز بتنفيذ عمليات القطر هو في حقيقته ليس التزام بتحقيق نتيجة وإنما ببذل عناية، بحيث عليه أن يبذل كل ما في وسعه لكي يحقق الغاية المطلوبة. والقول بهذا الحكم يفرض عليه بأن يكون يقضا وأن يتبع قواعد الملاحة مثل ما يقوم به الملاح الحريص. (المجيد، 2015، صفحة 196) ويترتب على ذلك أن ضرورة أن يتبع مجهز القطر أقصر الطرق وأكثرها أمنا و بأن يؤدي خدماته في وقت معقول. (شحماط، 2014، صفحة 107)

وينبغي الإشارة بأن هناك عقود قطر نموذجية يتم إعدادها من قبل شركات مكلفة بالقطر غالبا ما يشار فيها إلى حق السفينة القاطرة في رفض العمل إذا تعرضت للخطر، كما قد تتضمن هذه العقود شروط أخرى تعكس الحرية المطلقة للسفينة القاطرة مثل الشرط الذي يسمح لها بالتوقف إذا دعت الضرورة ذلك أو لنجدة سفينة أخرى تكون معرضة للخطر. (بريري، 1999، صفحة 486)

الفرع الثاني: التزامات مجهز السفينة المقطورة

الالتزام أساسي يقع على عاتق متلقي خدمة القطر، ويتم تحديدها غالبا طبقا لما ورد في عقد القطر أو من خلال التعريف المحددة في الميناء والتي يتم تحديدها بناء على حمولة السفينة المقطورة وكذا مسافة السير. وينبغي التنويه أن المشرع الجزائري استعمل مصطلح المكافأة وليس الأجر وهو المصطلح نفسه الذي استخدمه في الإسعاف البحري والحقيقة أن هناك اختلاف جوهري بينهما.

لقد وضحت المادة 865 من القانون البحري الجزائري بأن تحديد مكافأة القطر يحدد على أساس الاتفاق بين الطرفين، وإذا لم يحصل ذلك فيكون بناء على تعريفه و إلا تحتسب حسب الأعراف. وفي حالة عدم وجود هذه الأخيرة أوجببت المادة دفع مكافأة عادلة.

ولابد أن نشير في هذا الصدد أنه حين إصدار القانون البحري الجزائري كانت المادة 871 منه تنص:

" تحدد شروط وسير تعريفه خدمات القطر في الموانئ بموجب قرار يصدر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية"، إلا أنه حيث تعديل هذا القانون سنة 1998 تم إلغائها، وهو أمر يدعو إلى التساؤل من جدوى إبقاء التعريفه ضمن المادة 865 سالفه الذكر.

إن الحوادث التي قد تطرأ وتعيق القطر البحري وتتسبب في انقطاعه من شأنها أن يكون لها تأثير على الأجر، وهو ما تقره أحيانا عقود القطر، وإذا لم يتم النص عليه فيرجع إلى القواعد العامة والتي لا شك أن تحديدها يتوقف على التحليل القانوني الذي يعطى للعملية. (حمدي، 1997، صفحة 842)

وينبغي التنويه أن المشرع الجزائري لم يجعل رسوم القطر ضمن الديون المضمونة بامتياز بحري مثل ما أقره صراحة في الإرشاد في المادة 73 الفقرة ب من القانون البحري الجزائري وبخلاف ذلك نجد أن المشرع المصري جعل في المادة 29 من قانون التجارة البحرية رسوم القطر من الحقوق الممتازة على السفينة وأجرة النقل وملحقاتها يأتي في المرتبة الثانية بعد المصاريف القضائية التي أنفقت لبيع السفينة وتوزيع ثمنها.

المبحث الثاني: الأحكام المتعلقة بالمسؤولية الناشئة عن تنفيذ عقد القطر

على خلاف المشرع الفرنسي والمصري، لم يميز المشرع الجزائري بين المسؤولية عن القطر داخل الموانئ، أو خارجها بل اعتمد على مقارنة أخرى تتمثل في مسؤولية من تكون له إدارة عمليات هذا القطر من قيادة وتوجيه. مما لا شك فيه أن هذه المسؤولية مرتبطة بنطاق تنفيذ العقد الأمر الذي يستدعي تحديد نطاق وفترة بداية العمليات ونهايتها، وهو ما حرص عليه المشرع الجزائري بحيث قرن بداية هذا العقد بوصول السفينة القاطرة بجوار المقطورة بما فيه الكفاية وتكون تحت النفوذ المباشر لحركات السفينة الواجب قطرها وينتهي عند انتهاء آخر العمليات الضرورية والابتعاد الكافي وينتهي النفوذ السابق.

ولقد وضحت المذكرة الإيضاحية لقانون التجارة البحرية المصري هذه الفترة بحيث على النحو التالي:

فبالنسبة لبداية هذا العقد: لا تبدأ منذ سحب السفينة المقطورة وإنما يحصل من الوقت التي تقوم فيه القاطرة قبل السحب مباشرة في عمل الحركات أي المناورات للاقتراب من السفينة المقطورة والدخول في المجال الذي تكون فيه تحت تأثير ما تقوم به هذه السفينة الأخيرة من حركات، ومنها إلقاء الحبال التي تستعمل في السحب.

وتنتهي بانفصال السفينتين والابتعاد حتى تجاوز المجال التي تكون فيه تحت تأثير حركات السفينة المقطورة. (حمدي، 1997، صفحة 845)

إن دراسة الأحكام المرتبطة بهذا المجال يستدعي تناول مسؤولية أطراف عقد القطر البحري (المطلب الأول)، تقادم

الدعاوى الناشئة عن القطر (المطلب الثاني)

المطلب الأول: مسؤولية أطراف عقد القطر البحري

تأسيسا على ما ورد في القانون البحري الجزائري سنتطرق إلى مسؤولية مجهز إحدى السفينتين اتجاه المجهز الآخر (الفرع الأول)، ثم مسؤولية مجهزي السفينتين اتجاه الغير (الفرع الثاني).

الفرع 1: مسؤولية مجهز إحدى السفينتين اتجاه المجهز الآخر

والمقصود بذلك هو تحديد مسؤولية السفينة القاطرة اتجاه السفينة المقطورة أو العكس، ولقد واجه المشرع الجزائري هاتين الحالتين ضمن أحكام القانون البحري.

1- مسؤولية مجهز السفينة المقطورة:

وهي الحالة التي أورد المشرع الجزائري حكمها في نص المادة 866 من القانون البحري الجزائري، والتي اعتبر من خلالها أنه متى كانت عمليات القطر تحت إدارة ربان السفينة المقطورة ينبغي على ربان السفينة القاطرة أن يتقيد بالأوامر الملاحية وحينئذ يكون مجهز السفينة المقطورة هو المسؤول ويمكن لهذا الأخير نفي مسؤوليته إذا استطاع إثبات خطأ السفينة القاطرة. وهو ما أكدته المحكمة العليا بالجزائر في قرارها بتاريخ: 2010/02/04 قضية رقم 612473 بين مؤسسة ميناء الجزائر ضد شركة هيبروك شيبينغ واعتبرت أن اعتراف قائد السفينة القاطرة بمسؤوليته عن الأضرار الناجمة عن عملية القطر يجعل صاحب السفينة القاطرة هو المسؤول عن الخسائر. (مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، 2010، الصفحة 210)

2- مسؤولية مجهز السفينة القاطرة:

إذا كان الأصل في إدارة عمليات القطر لربان السفينة المقطورة على النحو سالف ذكره فإنه يمكن أن تسند هذه المهمة لربان السفينة القاطرة بشرط أن يتم ذلك بناء على اتفاق صريح بين أطراف عقد القطر وأن يكون مكتوبا وهو ما وضحته المادة 867 من القانون البحري الجزائري. وتطبيق القاعدة التي مفادها أنه من كانت له إدارة القطر تقع عليه المسؤولية تصبح الأضرار التي قد تنجم خلال عمليات القطر على عاتق مجهز السفينة القاطرة، ولكن يجوز لهذا الأخير دفع مسؤوليته عن طريق إثبات خطأ السفينة المقطورة.

وعليه يشترط الاتفاق الصريح والمكتوب بين طرفي عقد القطر البحري يتم بمقتضاه تكليف ربان السفينة القاطرة للقيام بإدارة عمليات القطر وبناء على هذا الشرط فقط تكون الأضرار الحاصلة خلال عمليات القطر على عاتق مجهز السفينة القاطرة إلا إذا أثبت خطأ السفينة المقطورة وهو ما أقره القضاء في الجزائر في أحد قراراتها بتاريخ 1999/11/09 قضية 207184 بين (م-و-ب) ضد (م-ب). (مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، 2002، الصفحة 225).

وقد يثار التساؤل حول المسؤولية في حالة ما إذا احتفظ كل من مجهزي السفينتين القاطرة والمقطورة بالقيادة وحصل تصادم بينهما، وهو ما لم يرد النص عليه صراحة ضمن الأحكام المنظمة للمسؤولية الناشئة عن تنفيذ عقد القطر البحري، لكن بالرجوع إلى الأحكام المنظمة للتصادم البحري أجاب المشرع عن هذه المسألة في المادة 284 من القانون البحري واعتبر أنه إذا حصل تصادم أو ارتطام بين سفن ترتبط فيما بينها بعقد خدمات فإنه لا تطبق قواعد المسؤولية على أساس قواعد التصادم وإنما يرجح في ذلك الأحكام التي تتعلق بهذا العقد. وهو الموقف نفسه الذي تبناه القضاء المصري إذ اعتبر أن

معاهدة بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض القواعد للتصادم البحري لا تسري على التصادم الواقع بين سفينة القطر والمقطورة والعلّة في ذلك هو قيام العلاقة التعاقدية بين السفينتين. (درويش، 2015، صفحة 197)

لقد واجه المشرع الجزائري أيضا صورة أخرى قد تثير نزاع وتعلق بتلك التي قد ينجم عنها أضرار خلال تنفيذ عقد القطر ويكون سببها ليس أطرافه وإنما القوة القاهرة وفي هذه الحالة ووفقا لما تنص عليه المادة 868 من القانون البحري يجوز لمجهزي السفينتين إعفاء بعضهما عن كل تعويض ناتج عن الأضرار. وعليه هذه الحالة نجد أن المشرع ساوى بين طرفي هذا العقد ولم ينحاز إلى أي جهة طالما الضرر خارج عن إرادتهما.

الفرع 2: مسؤولية مجهزي السفينتين اتجاه الغير

ويتعلق الأمر في هذه الحالة بتلك الأضرار التي تحصل خلال عمليات القطر والتي يكون المتضرر منها ليس أطراف العقد وإنما الغير، لأنه يمكن أن يتواجد بالقرب من مكان القطر أشخاص أو ممتلكاتهم ويتعرضون لأضرار.

فقد يحصل تصادم بين السفينتين أثناء القطر ويسبب ضررا للغير وفي هذا الشأن اعتمد المشرع الإنجليزي والأمريكي على ضابط أو معيار من له السيطرة والتوجيه على عملية القطر أثناء حدوث هذا التصادم واعتبر ذلك أنها مسألة واقع يحددها القاضي طبقا لظروف وملابسات كل دعوى على حده. وتعرف هذه النظرية بما يعرف بالعقل المهيمن أو المسيطر على عملية القطر « Dominant Mind » وطبقا لهذه النظرية يتم نسبة الإهمال أو الخطأ للسفينة المتحكمة في القيادة والمسيطرة على هذا العقد. ولقد أقرتها المحكمة العليا الأمريكية سنة 1861 بمناسبة الفصل في قضية تصادم بين سفينة قاطرة ومقطورة وكانت عملية القطر تتم بواسطة ربان السفينة القاطرة الذي صعد في السفينة المقطورة قبل حدوث التصادم، فقضت المحكمة بمسؤولية القاطرة لأن ربانها هو الذي كان يملك السيطرة والإدارة. (الفتاح، 2009، صفحة 169).

إن موقف القضاء الإنجليزي في هذه المسألة استقر من خلال مجلس اللوردات في القضية التي تعرف ب Devonshire نسبة لتسمية القاطرة بحيث حصل لها اصطدام مع المقطورة Lelie وكان التساؤل المثار آنذاك مدى اعتبار هاتين السفينتين وحدة واحدة بشأن تحديد المسؤولية عن التصادم في حالة القطر، فتوصل المجلس إلى معيار إدارة عملية القطر وأقر بأن المسألة تختلف بين ما إذا كانت السفينة المقطورة لديها القدرة على السير الذاتي من خلال محركاتها والطاقم الخاص بها أم لا، فإذا توفرت هذه القدرة فإن تحديد إدارة عملية القطر تعد مسألة واقع من اختصاص قاضي الموضوع، وإذا لم تكن لديها هذه القدرة فإن هذه الإدارة تكون للقاطرة ومن تم تقوم مسؤوليتها عن الأضرار التي تحصل للمقطورة وللغير. وعليه توصل المجلس في هذه القضية بأن إدارة القطر للقاطرة وبالتالي قضى بمسؤولية السفينة Devonshire. (الفتاح، 2009، صفحة 168)

لقد كان للمشرع المصري موقف مغاير في هذه المسألة بحيث فرق بين القطر داخل الموانئ والقطر خارجه، بحيث جعل إدارة عملية القطر داخل الموانئ لربان السفينة المقطورة و يسأل مجهز هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر، أما خارج الموانئ فإن هذه الإدارة تكون موكلة للسفينة القاطرة وحينئذ تكون هي المسؤولة ما لم يتم إثبات أن الضرر ناشئ عن السفينة المقطورة. على أنه يمكن جعل إدارة القطر للسفينة المقطورة ولو كان الأمر يتعلق بخارج الموانئ بشرط أن يحصل اتفاق مكتوب وفي هذه الحالة تنعقد مسؤوليتها اتجاه الغير.

وبالرجوع لأحكام القانون البحري الجزائري نجد موقف مختلف حيث اعتبر أن مجهزا السفينتين سواء القاطرة أو المقطورة مسؤولين تضامنيا أمام الغير متى حصلت الأضرار خلال عمليات القطر ما لم يثبت بأن هذه الأضرار مسببة من الغير أو وقت بسبب قوة قاهرة.

المطلب الثاني: تقادم دعوى المسؤولية:

لقد حدد القانون البحري الجزائري آجال تقادم الدعاوى الناشئة عن عمليات القطر بسنتين ابتداء من انتهاء عمليات القطر. ولذلك يكون من الأهمية تحديد تاريخ الانتهاء، الأمر الذي جعل المشرع يوضح هذا التاريخ في المادة 862 من القانون البحري. وفي نظرنا أن هذا الحكم قد يبدو عاما وليس بمعيار دقيق بل قد يصعب تطبيقه عمليا نظرا لغموض عبارة العمليات الضرورية الواردة في هذه المادة وكذا عبارة الابتعاد الكافي وما هي مسافته، فكان من الأجدر تحديد مسافة دقيقة.

إن مدة السنتين تسري على كافة الدعاوى التي قد تثور عن عملية القطر سواء كان قد أقامها أحد أطراف عقد القطر ضد الطرف الآخر أو من الغير إلى أحدهما أو من أحد الأطراف ضد الغير. ورجوعا للأحكام العامة فإن مدة التقادم تحسب بالأيام وليس بالساعات، كما لا يحسب اليوم الأول وتكمل المدة بانقضاء آخر يوم منها، علاوة على ذلك فإن هذا التقادم يخضع أيضا من حيث الوقف والانقطاع إلى الأحكام الواردة في القانون المدني.

الخاتمة:

يمثل القطر أحد العقود البحرية التي يتم من خلالها توفير خدمات توصف بأنها رئيسية للسفينة، وهو يتم بين سفينتين أحدهما تسمى القاطرة والأخرى المقطورة يتم بموجبها تقديم مساعدات لها عن طريق القيام بالعديد من العمليات كالجرف والسحب والدفع. وهو يعد أحد الأنظمة ذات الأهمية البالغة نظرا لما يوفره من فائدة مزدوجة سواء للسفينة في حد ذاتها تفاديا للأضرار التي قد تتعرض لها، وكذا للموانئ عموما لحماية للممتلكات والمنشآت المتواجدة فيها تفاديا لأي حادث، وهو ما من شأنه أن يساهم في أمن الملاحة البحرية.

لقد حرص المشرع الجزائري على وضع الإطار القانوني لهذا العقد وتنظيم أحكامه سواء في القانون البحري أو باقي المراسيم التنفيذية من خلال إبراز مختلف العمليات التي تدخل في نطاقه وكذا الالتزامات الملقاة على عاتق طرفيه وكذا المسؤوليات التي قد تنشأ عنه وهو أمر يسمح بتمييزه عن باقي العقود المشابهة له ويساعد القاضي المعروض عليه النزاع في حل القضايا المطروحة أمامه.

انطلاقا من هذه الدراسة نخلص للعديد من النتائج نوجزها كالاتي:

- لم يرد في القانون البحري تعريفا دقيقا للقطر البحري، في المقابل من ذلك نجد تعدد التعاريف الفقهية.
- ينفرد عقد القطر البحري بمجموعة من الخصائص والتي تجعله يتميز عن الإرشاد والإنقاذ البحريين.
- الاختلاف الفقهي للطبيعة القانونية لعقد القطر البحري.

- عدم دقة العمليات التي تدخل في إطار تنفيذ هذا العقد وكذا تحديد مدته.
- تنوع المسؤولية في مجال عقد القطر بين المسؤولية العقدية والتي تخص مجهز السفينة القاطرة أو المقطورة وهنا اعتمد المشرع الجزائري في مسألة تحديدها على ضابط من تكون له إدارة عمليات هذا القطر لكن يمكن دفعها بإثبات خطأ الطرف الآخر، وهناك نوع آخر وهي المسؤولية التقصيرية اتجاه الغير ويكون في هذه الحالة مجهز السفينتين مسؤولين تضامنيا ما لم يثبت خطأ الغير أو القوة القاهرة.
- على هذا الأساس نقدم جملة من المقترحات يمكن إيجازها فيما يلي:
- إعادة النظر في أحكام القطر التي لم يطرأ عليها أي تعديل في القانون البحري منذ إصداره سنة 1976، وذلك بالاستعانة بالمتخصصين في المجال حين إعداد مشروع هذا التعديل.
- ضرورة مواصلة الاهتمام بقطر السفن من الجانب التقني من خلال الاستفادة من خبرات الدول المتقدمة الرائدة في المجال البحري، والتي تعرف موانعها حركية مرتفعة عن طريق الدورات التكوينية للمكلفين بالقطر داخل الوطن وخارجه.
- تطوير النظام المعلوماتي في الموانئ مما يسمح بتسهيل العمل وفق هذا النظام.
- الاهتمام بتكوين العنصر البشري في مجال القطر وتزويده بالوسائل المتطورة التي يحتاج إليها لتنفيذ هذا العقد.

قائمة المراجع:

أولاً: باللغة العربية

I. النصوص القانونية:

- الأمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري، ج. ر عدد 29 صادرة بتاريخ 10 أبريل 1977 معدل ومتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998، ج. ر عدد 47 صادرة بتاريخ 27 يونيو 1998، وبالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 غشت 2010، ج. ر عدد 46 الصادرة بتاريخ 18 أوت 2010.
- المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المؤرخ في: 06 يناير 2002 يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ج ر عدد 01 صادرة بتاريخ 06 يناير 2002.
- مرسوما تنفيذيا رقم 06-139 مؤرخ في: 15 أبريل 2006 يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، ج ر عدد 24 صادرة بتاريخ: 16 أبريل 2006.
- المرسوم التنفيذي رقم: 08-363 المؤرخ في: 08 نوفمبر 2008 يعدل ويتمم المرسوم التنفيذي رقم 06-139، ج ر عدد 64 الصادرة بتاريخ 17 نوفمبر 2008.

II. الكتب:

- احمد بركات مصطفى، مكافأة المساعدة والإنقاذ البحري: دراسة في الاتجاهات الحديثة للمعاهدات الدولية وأحكام القضاء والمحكمين مع المقارنة بقواعد القانون البحري المصري، دار النهضة العربية، مصر، بدون تاريخ النشر.
- راوي محمد عبد الفتاح، المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن التصادم البحري في النظام الأنجلو أمريكي (مع الإشارة إلى الوضع في مصر وفرنسا والمعاهدات الدولية)، جامعة أسيوط، 2009.
- صلاح محمد سليمان، التنظيم القانوني للأشخاص والأموال والبيئة، مكتبة القانون والاقتصاد، الطبعة الأولى، المملكة العربية السعودية، 2014.
- عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية: دراسة مقارنة، مكتبة دار الثقافة، عمان، 1998.
- علاء الدين عبد المجيد، عقد القطر البحري في القانون المصري والمقارن، 2015.
- كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، مصر، 1997.
- محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2011.
- محمود شحماط، القانون البحري الجزائري، دار بلقيس، الجزائر، 2014.

- محمود مختار بري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999.
- مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الطبعة 03، 1989 الجزء 2.
- هاني دويدار، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار الجامعة للنشر، مصر، 2000.

III. المجالات القضائية:

- مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، 2002.
- مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، 2010.

ثانيا: باللغة الفرنسية

Les ouvrages :

- Antoine VIALARD, Droit maritime, puf, 1^{er} édition, France, 1997.
- René Rodière, Droit maritime, Dalloz, 7^{ème} édition, France, 1977.