

ISSN/ 2788-9777



# المجلة العلمية بجامعة سيئون

مجلة علمية محكمة- نصف سنوية-، تعنى بنشر البحوث العلمية في مجالات العلوم الإنسانية والتطبيقية. تصدرها نيابة الدراسات العليا والبحث العلمي

المجلد الأول العدد الأول ديسمبر ٢٠٢٠م

## أحكام مسؤولية عَقْد القَطْر البحري

## (دراسة مقارنة)

مكسيم معاون السباعي \*

## ملخص البحث

ترمي الدراسة إلى توضيح العلاقة القانونية بين سفينتين هما: السفينة القاطرة والسفينة المقطورة، والمسؤولية الناشئة عنها عند تنفيذ العقد، وكذا توضيح الدعاوى الناشئة، والمحكمة المختصة بنظر المنازعات المتعلقة بعَقْد القَطْر البحري .

وتتبع أهمية دراسة أحكام المسؤولية الناشئة عن عَقْد القَطْر البحري، أنّ التشريعات العربية البحرية لم تعطِ اهتمامًا بتنظيم عَقْد القَطْر البحري من كافة جوانبه، في ظل أن عَقْد القَطْر من العقود التي تستعمل يوميًا، ويحتل مكانة هامة فيما يتصل بأمن الميناء وسلامة الملاحة البحرية عموماً.

وتتمحور مشكلة البحث في التعرف على أحكام المسؤولية الناشئة عن عَقْد القَطْر البحري، وحلّ المشكلة يتمحور في أنّ هناك أحكامًا خاصة بالمسؤولية الناشئة عن تنفيذ عملية القَطْر البحري داخل الموانئ وعملية تنفيذ القَطْر البحري خارج الموانئ . وقد تناولت ذلك كله بمنهج وصفي مقارنة تحليلي وفقًا للقانون البحري اليمني، من خلال وصف النصوص القانونية، والعمل على تحليلها. وقد خرجت الدراسة بالعديد من النتائج كان أهمها: أنّ عَقْد القَطْر البحري من العقود الملزمة للجانبين ينتج عنها التزامات متقابلة على عاتق كلا الطرفين، تُجهّز السفينة القاطرة وتُجهّز السفينة المقطورة.

وأوصت الدراسة بتوصيات منها: كان من المستحسن لو أن المشرع نصّ على القَطْر بصفة إجبارية، وفي الوقت نفسه أتاؤه بالسفن الوطنية، من أجل احتكار دخل القَطْر البحري الذي يشكل زيادة في الموارد العامة للدولة .

كلمات مفتاحية: أحكام: نصوص قانونية، عقد: اتفاق أو علاقة، القَطْر البحري: سحب أو جر السفينة.

\* قسم إدارة الأعمال - كلية العلوم الإدارية - جامعة سيئون - حضرموت - اليمن .

Responsible provisions of the contract of the maritime country ..  
the Business Administration Department ,  
Maxim Moawen Alsbaae \*

### Abstract

The study aims to clarify the legal relationship between two ships; towing and towed ships, and the responsibility arising when conducting the contract, as well as clarify the arising cases and the specialized court to hear disputes concerning maritime towage contract.

The importance of the study follows the provisions of responsibility resulting from the towage contract, that the Arab maritime legislation don't concern to organize the maritime towage contract in all its aspects, that the towage contract is a contract that is used daily and takes an important position regarding port security and maritime safety in general.

The research problem focuses on identifying the provisions of responsibility resulting from the towage contract. The problem solution focuses that there are special provisions regarding responsibility arising from the implementation of the towage process inside and outside the ports.

The study adopts a descriptive and analytical approach according to the Yemeni marine law, by describing the legal terms and working to analyze them.

The study concludes with several results, the most important ones are: The towage contract, which is binding on both sides, results in corresponding obligations on both sides; towing and towed ship suppliers.

The study recommends that it would have been desirable if the legislator provides for the towage as obligatory, and at the same time suspends the national ships in order to monopolize the towage income that increases the public resources of the country.

Key words: Provisions: Legal texts, contract; agreement or relationship ,marine towing ; towing or towing a ship .

\* Faculty of Administrative, Seiyun University, Hadhramout, Yemen.

## المقدمة

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على أشرف الأنبياء والمرسلين سيدنا مُحَمَّد وعلى آله وصحبه أجمعين، أما بعد:

يُعَدُّ عَقْد القَطْر البحري من العقود التي تُبْرَم بصفة يومية على مستوى الموانئ، وهو الاستعانة بقوة محرك خارجية لتغيير مكان شيء لا يملك أصلاً القوة المحركة، أو لم تُعَدُّ وسائله الخاصة تحقق له التنقل المرجو، فبمجرد طلب القوة الخارجية يتعلق الأمر بالقَطْر.

ولم يكن عَقْد القَطْر معروفاً في الماضي فقد عرف بعد اكتشاف السفن التجارية ولكنه الآن أصبح صناعة بحرية مهمة (قائد، مُحَمَّد بهجت عبدالله، 2005، الوسيط في شرح التجارة البحرية، دار النهضة العربية، ص232)، عندما ارتبط تنفيذ الملاحية البحرية، حيث يتمثل في المساعدة التي تقدمها السفينة القاطرة للسفينة المقطورة وذلك بتزويدها بقوة الجر لتأمين تنقلها في الظروف العادية للملاحية البحرية.

كان القَطْر منذ القدم مستعملاً لمساعدة السفن للدخول أو الخروج من الموانئ، وكان بالطبع مفيداً جداً للسفن الشراعية التي لم تملك بعد قوة الدفع الذاتية، لأنَّ عملية الدخول والخروج من الموانئ تتسم بالخطورة.

أما في الوقت الحالي فيعتمد صنع القاطرات على تقنية اللولب، وهي تقنية تسهل القيام بالمناورات الملاحية في ظروف جيدة ووقت قصير. إلا أن هناك آفاقاً مستقبلية لاستبدال هذه القاطرات بقاطرات أخرى أكثر مرونة مجهزة بمراوح تساعد على الدوران حول نفسها، فتمكنها من القيام بمناورات في مساحات ضيقة، مما يجعلها جِدّاً مفيدة للقَطْر البحري في حوض الميناء.

وتولي التشريعات على اختلافها اهتماماً كبيراً بعَقْد القَطْر البحري، كونه يحتل مكانة مهمة فيما يتعلق بأمن الميناء وسلامة الملاحية البحرية عموماً.

## مشكلة البحث:

تتمثل مشكلة البحث في السؤال الآتي:

ما هي أحكام المسؤولية الناشئة عن الإخلال بتنفيذ عَقْد القَطْر البحري؟  
أهمية البحث:

- سبب اختياري موضوع البحث والصعوبات التي رافقت إعداد البحث:

أولاً: أنَّ موضوع أحكام المسؤولية الناشئة عن عَقْد القَطْر البحري من المواضيع التي لم تتناولها أقلام الباحثين إلا فيما ندر، وهي من ضمن الصعوبات التي واجهتني عند كتابة هذه الدراسة، إذ وجدت صعوبة في حصولي على المراجع التي تتناول هذا الجانب.

ثانياً: الهدف الرئيس من هذا البحث هو تناول هذا الموضوع من جوانبه المتعددة واغتنامه بالفوائد الفقهية يضيف عليه صبغة المرونة في التعامل، من خلال نشوء علاقة قانونية بين سفينتين هما السفينة القاطرة والسفينة المقطورة، وقد تحدث أضرار كثيرة أثناء تنفيذ العَقْد يترتب عليها تطبيق أحكام المسؤولية الناشئة.

ثالثاً: أن التشريعات العربية البحرية لم تعطِ اهتماماً بتنظيم عَقْد القَطْر البحري من كافة جوانبه، مثل ما نظمت عَقْد الإرشاد أو التصادم البحري وغيرها من العقود البحرية، في ظل أن عَقْد القَطْر من العقود التي تستعمل يومياً ويحتل مكانة مهمة فيما يتعلق بأمن الميناء وسلامة الملاحية البحرية عموماً.

## فرضيات البحث:

- 1- هناك أحكام خاصة بالمسؤولية الناشئة عن تنفيذ عملية القَطْر البحري داخل الموانئ وعملية تنفيذ القَطْر البحري خارج الموانئ.
- 2- تحديد المسؤول عن الأضرار التي في تقع أثناء تنفيذ عمليات القَطْر البحري.

3- توضيح الأحكام الخاصة بتقادم الدعاوى

الناشئة عن عملية القَطْر البحري.

**المنهجية في الدراسة:** إن بحث موضوع أحكام المسؤولية الناشئة عن عقد القَطْر البحري يصعب فيه الالتزام بمنهج معين. ومن ثمَّ فإنَّ ضرورة البحث وأهميته اقتضت لدراسة هذا الموضوع الجمع بين مناهج البحث، حيث استعنت بالمنهجين الوصفي والتحليلي من خلال وصف النصوص القانونية والعمل على تحليلها وفقاً للقانون البحري اليمني.

**محتويات البحث وخطته:**

عند دراستي لموضوع البحث الذي يتناول أحكام المسؤولية الناشئة عن عقد القَطْر البحري فإنني انتهجت الخطة الآتية:

**المبحث الأول:** مفهوم عقد القَطْر البحري

وقد قسم هذا المبحث على مطلبين:

**المطلب الأول:** تعريف عقد القَطْر

البحري

**المطلب الثاني:** خصائص عقد القَطْر

البحري

**المبحث الثاني:** المسؤولية والدعاوى الناشئة عن

عقد القَطْر البحري

وستتناول في هذا المبحث المسؤولية والدعاوى

الناشئة عن عقد القَطْر البحري في مطلبين

مستقلين كما يأتي:

**المطلب الأول:** المسؤولية الناشئة في إطار عقد

القَطْر البحري

**المطلب الثاني:** الدعاوى الناشئة عن عقد القَطْر

البحري

**الخاتمة:** وتضمنت الخاتمة التي قمت بتقسيمها على

قسمين، تناولت في القسم الأول أهم ما توصلت

إليه من استنتاجات، أما القسم الثاني من هذه

الخاتمة فقد ارتأيت أن أبرز فيه مجمل المقترحات

والتوصيات التي أرجو أن تكون جديرة بالاهتمام

ويتم العمل بها.

## المبحث الأول

### مفهوم عقد القَطْر البحري

**تمهيد وتقسيم:**

عقد القَطْر البحري من أهم عقود التجارة

البحرية التي لم تكن معروفة إلا بعد ظهور السفن التجارية

واستخدام المحرك البخاري في تسيير السفن، وهو من

العقود التي تحمل الكثير من الإشكاليات التي تثار، ومن

هذه الإشكاليات إعطاء تعريف واضح ومحدد له فقد

كثرت التعريفات المعطاة لهذا العقد التي عكست وجهة

نظر الكثير من فقهاء القانون حسب وجهة نظرهم

لعملية العقد، ولذلك سوف أقسم هذا المبحث على

مطلبين على النحو الآتي:

**المطلب الأول:** تعريف عقد القَطْر البحري.

**المطلب الثاني:** خصائص عقد القَطْر البحري.

### المطلب الأول

#### تعريف عقد القَطْر البحري

لا يُعدُّ عقد القَطْر من العقود البحرية القديمة،

إذ يرتبط ظهوره بظهور الآلة البخارية بوصفها أداة محركاً

لتسيير السفن أما قبل ذلك، فكان القَطْر إذا ظهرت

إليه الحاجة فإنه يتم بطرائق بدائية كاستخدام القوارب

التي تعتمد على التجديف، ومن هنا تنبع مسألة صعوبة

تكييف تعريف عقد القَطْر البحري في القانون البحري

اليمني والقوانين المقارنة له، وستتطرق في هذا المطلب إلى

تعريف عقد القَطْر البحري فقهاً وقانوناً في فرعين

مستقلين على النحو الآتي:

**الفرع الأول:** تعريف عقد القَطْر البحري فقهاً.

**الفرع الثاني:** تعريف عقد القَطْر البحري قانوناً.

### الفرع الأول

## تعريف عَقْد القَطْر البحري فقهاً

المقصود بعَقْد القَطْر البحري ذلك العقد الذي يُبرم بين مجهز السفينة القاطرة ومجهز السفينة المقطورة، يتعهد بمقتضاه الأول بإعداد السفينة القاطرة لتكون صالحة للقيام بعملية القَطْر المتفق عليها. وتنفيذها ذلك مقابل تعهد الثاني بدفع أجره القَطْر (المذكرة الإيضاحية لمشروع قانون التجارة البحرية المصري بند 196، مشار إليه عند قائد، مُجّد بحجت عبدالله، مرجع سابق، ص332).

كما يعرف بأنه عقد تقوم بموجبه السفينة القاطرة بقيادة سفينة ثانية، السفينة المقطورة مقابل أجر (أنطاكي، رزق الله، وآخرون، 1965، موسوعة الحقوق التجارية، الحقوق التجارية البحرية (الجزء الخامس)، مطبعة الإنشاء، دمشق، ص613).

ويعرف أيضاً بأنه عقد بمقتضاه يلتزم مالك سفينة بحري أو سحب سفينة مملوكة لآخر لقاء أجر معلوم (طه، مصطفى كمال، 1998، القانون البحري (مقدمة - السفينة - أشخاص الملاحة البحرية - إيجار السفينة والنقل البحري - الحوادث البحرية - التأمين البحري)، بدون دار نشر، ص328).

حيث أصبح عَقْد القَطْر البحري صناعة بحرية مهمة، في بداية ظهوره لأنه كان قاصراً على تقديم المساعدة للسفن التي تتعطل في عَرَض البحر، ثم تطور بعد ذلك دور القَطْر وامتدّ الى مساعدة السفن عند دخول الموانئ والخروج منها وتمكينها من الرسو بجوار الرصيف.

والأصل أن اللجوء للقَطْر أمر اختياري للسفن المقطورة تحدده في ضوء حاجتها لهذه الخدمة، ولكن بعض التشريعات تقضي باعتبار القَطْر إجبارياً في المياه الساحلية، وفي الموانئ ذات الممرات الخطرة، وهذا ما قرره المشرع المصري في مينائي الداخلية والاسكندرية إذا زادت حمولة السفينة عن ألفي طن (انظر قرار وزير النقل البحري رقم 145 لسنة 1986 نقل بحري في 1986/12/19م (منشور بالوقائع المصرية في

1987/1/27 العدد 23) ورفع الحمولة إلى ألفين طن بدلاً من ألف طن وهذه الحمولة ألفا طن في القانون رقم 26 لسنة 1989 في شأن تنظيم الإرشاد في ميناء الاسكندرية والدخيلة المادة (9) وفق أحكام القانون رقم 6 لسنة 1995 في شأن تنظيم الإرشاد في قوانين الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر فإن هذه الحمولة يصدر بتحديدتها قرار من وزير النقل والمواصلات)، والصفة الإجبارية للقَطْر لا تنفي صفة العقد الذي تتم عملية القَطْر تنفيذاً له (الشرقاوي، محمود سمير، 1970، القانون البحري الليبي، المكتب الحديث للطباعة والنشر، ص588).

## الفرع الثاني

## تعريف عَقْد القَطْر البحري قانوناً

لم تتضمن أغلب التشريعات أي نص يوصفه تعريفاً واضحاً وصريحاً لعَقْد القَطْر البحري تاركة هذه المهمة إلى الفقه والقضاء، مكتفية في ذلك بوضع أحكام المسؤولية المتعلقة به.

إذ خصص المشرع اليمني المواد من (288-290) من القانون البحري أحكاماً خاصة بعَقْد القَطْر البحري، حيث نصت المادة (1/288) من القانون البحري اليمني (القانون البحري اليمني رقم (15) لسنة 1994م) على أن ( تكون إدارة عملية القَطْر داخل الموانئ لربان السفينة المقطورة ويسأل مجهز هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القَطْر )، وهو ذات النص في قانون التجارة البحرية المصري في المادة (1/279) (قانون التجارة البحرية المصري رقم (8) لسنة 1990م)، وعينت تلك المادتان سالفتا الذكر بتحديد السفينة التي تكون لها قيادة عملية القَطْر، ومن ثم تتحمل المسؤولية عن الأضرار التي تحدث خلال القَطْر، وجاءت هذه النصوص صريحة مكتملة لإرادة طرفي العقد.

## المطلب الثاني

### خصائص عقد القَطْر البحري

وجب علينا تبيان أهم الخصائص التي يتميز بها عقد القَطْر البحري وهي كالآتي:

#### 1- عقد القَطْر البحري عقد رضائي:

عقد القَطْر البحري من العقود الرضائية التي ينعقد بمجرد تطابق الإيجاب مع القبول على موضوعه، لكن جرت الأعراف على تدوين شروط العقد المتعلقة بالتنفيذ والمسؤوليات الناشئة عنه في سندات القَطْر والفواتير الخاصة به.

#### 2- عقد القَطْر البحري عقد ملزم للجانبين:

فهو عقد ملزم للجانبين، ينشئ التزامات متقابلة في ذمة طرفي العقد، إذ يلتزم مُجهز السفينة القاطرة بالقيام بعمليات القَطْر سواء لمدة محددة أم لوجهة معينة، مقابل التزام مُجهز السفينة المقطورة بأداء الأجر (مُجدين، جلال وفاء ، 1997، قانون التجارة البحرية، المكتبة القانونية، ص533).

#### 3- عقد القَطْر البحري عقد معاوضة:

وكونه من عقود المعاوضة، يعني أن كل متعاقد يأخذ عوضاً لما قدمه، فمالك المقطورة يحصل على خدمة القَطْر أو سحب سفينته مقابل أجر القَطْر، وأما بالنسبة لمجهز السفينة القاطرة، فثمة أجر يتلقاه مقابل عملية القَطْر التي باشرها (حمدي، كمال، 1997، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص836).

#### 4- عقد القَطْر البحري هو عقد فوري:

إن الاتفاق الذي يبرم من خلال عقد القَطْر البحري هدفه قطر السفينة المقطورة من قبل

السفينة القاطرة، فوراً عند توقيع العقد وليس محدد بمدة زمنية .

#### 5- عقد القَطْر البحري من عقود الإذعان:

يعد عقد القَطْر البحري عقد إذعان، كونه عقداً يتم تحرير بنوده مسبقاً من طرف واحد ضمن عقود نموذجية، ويتم قبوله جملة دون مناقشة محتواه من قبل المتعاقد الثاني، وما يؤكد هذا، وجود شركات قطر متخصصة تحتكر إنجاز هذه العمليات (Yves, TASSEL, Remorquage, Juris-classeur commercial, JC com, No 42,P8).

#### 6- عقد القَطْر البحري عقد تجاري:

عقد القَطْر البحري هو عقد تجاري بالنسبة لمجهز القَطْر ، وذلك وفقاً ونص المادة (11) من القانون التجاري اليمني (القانون التجاري اليمني رقم (32) لسنة 1991م) التي تنص على أنه ( يعد عملاً تجارياً جميع الأعمال المتعلقة بالملاحة البحرية:5- التأمين البحري بأنواعه المختلفة ). كما يكون تجارياً أيضاً بالنسبة لمجهز السفينة المقطورة إذا كان تاجراً وكان عقد القَطْر البحري يدخل في نطاق أعماله التجارية تطبيقاً لنظرية التبعية.

ويعد العقد مختلطاً، إذا لم يكن عمل مجهز السفينة المقطورة تجارياً، كما لو كانت السفينة المقطورة سفينة مخصصة للنزهة.

وتكمن أهمية معرفة ما إذا كان القَطْر يمثل عملاً تجارياً بالنسبة للسفينة المقطورة أم لا، في تحديد المحكمة المختصة في حال إذا ما وقع نزاع حول تنفيذ عقد القَطْر البحري، وكذا معرفة نوع قواعد الإثبات التي سوف تطبق، فباعتباره عقداً تجارياً فإنه يثبت بوسائل

الإثبات كافة (Yves TASSWL : Op -)

(cit, No 33, P 7).

7- عَقْدُ القَطْرِ البحري عقد من عقود القانون

الخاص:

إن جعل عَقْدُ القَطْرِ البحري من عقود القانون

الخاص لا يثير أي جدل عندما يكون طَرَفًا

العقد شركتين خاصتين، وحتى إذا كان أحد

طرفيه شخصاً من أشخاص القانون العام، فلا

يدخل أيضاً ضمن العقود الإدارية طالما أن

العقد لا يرمي إلى تحقيق خدمة عامة، ولا

يتضمن شروطاً غير مألوفة في القانون الخاص.

وفي شأن خصائص عَقْدُ القَطْرِ البحري يقول

الأستاذ Yves Tassel: " ... قد يراودنا

الشك في اعتباره عقداً حقيقياً في حالة قدرنا

أن عمليات القَطْر لا تبدأ إلا عند أخذ حبل

القَطْر، ولكن هذه الفكرة متقدمة لأنها تخلط

بين مسألتين مختلفتين هما بدء عملية القَطْر

وتكوين العقد. ولا يُعد بأي حال من الأحوال

أخذ حبل القَطْر شرطاً لتكوين العقد لأن هذا

الأخير ليس محله أخذ شيء ( Yves

(TASSWL : Op - cit, No 33, P 7

### المبحث الثاني

المسؤولية والدعاوى الناشئة عن عَقْدُ القَطْرِ

البحري

تمهيد وتقسيم:

في أثناء تنفيذ عمليات القَطْر البحري، ثمة

أضرار كثيرة تلحق بالمتعاقدين أو غيرهم، فالظروف التي

تدور فيها هذه العمليات ليست إيجابية باستمرار؛ إذ في

بعض الأحيان تتم في ظروف حرجة، وقد تطرق المشرع

اليمني لموضوع الأضرار في حالة القَطْر البحري في المادتين

(288-289) من القانون البحري اليمني .

ويجب أن ننوه إلى أن مجلَّ التشريعات على غرار التشريع

الفرنسي، كالتشريع المصري والسوري، تنظم المسؤولية

القانونية في القَطْر البحري بأحكام مشتركة بين المسؤولية

العقدية والمسؤولية التقصيرية، وذلك بربط أحكام

المسؤولية بنوعيتها بإدارة عملية القَطْر. فمن يتولى الإدارة

تقع عليه المسؤولية، ويكون مُلزماً بكل الأضرار سواء

اللاحقة بالمتعاقد معه أم بالغير على حد سواء، أما

المشرع اليمني، فقد جعل لكل منهما أحكاماً خاصة

بالمسؤولية الناشئة عن تنفيذ عملية القَطْر البحري داخل

الموانئ وعملية تنفيذ القَطْر البحري خارج الموانئ،

بالإضافة إلى أنه وضع أحكاماً خاصة بتقديم الدعاوى

الناشئة عن العَقْدُ القَطْرِ البحري. وسوف ندرس هذا

المبحث في مطلبين هما كالآتي:

المطلب الأول: المسؤولية الناشئة في إطار عَقْدُ القَطْرِ

البحري.

المطلب الثاني: الدعاوى الناشئة عن عَقْدُ القَطْرِ البحري.

### المطلب الأول

المسؤولية الناشئة في إطار عَقْدُ القَطْرِ البحري

من خلال هذا المطلب سوف ندرس الأحكام

الخاصة بالمسؤولية الناشئة عن تنفيذ عملية القَطْر البحري

داخل الموانئ وعملية القَطْر خارج حدود الموانئ في ضوء

ما أتى به المشرع اليمني، حيث سنقسم هذا المطلب

على فرعين مستقلين هما كالآتي:

الفرع الأول: المسؤولية الناشئة عن القَطْر داخل الموانئ.

الفرع الثاني: المسؤولية الناشئة عن القَطْر خارج الموانئ.

### الفرع الأول

المسؤولية الناشئة عن القَطْر داخل الموانئ

لقد أخذ المشرع في فكره - عند تنظيمه للمسؤولية

الناشئة عن القَطْر - حقيقة وجود الارتباط بين إدارة

عمليات القَطْر والمسؤولية التي تنشأ عن تنفيذها، فتبنى

المبدأ الذي يقضي بإلقاء المسؤولية على عاتق من تولى

إدارة عملية القَطْر. حيث خصَّ إدارة عمليات القَطْر

يستعملها طالما كان في استطاعته استعمالها) (قائد، مُجَدِّد  
 بمجت عبدالله، مرجع سابق، ص339).  
 هكذا وضع القضاء والقانون قرينة المسؤولية على عاتق  
 مجهز السفينة المقطورة بحيث يسأل هذا الأخير عن  
 الأضرار التي تنجم عن أعمال القطر سواء لحقت  
 بالسفينة المقطورة، أو بغيرها وسواء وقع الضرر على  
 الأشخاص أو الأموال، ومنها منشآت الميناء، ما دام  
 إدارة وتوجيه السفينة القاطرة يتم من مجهز السفينة  
 المقطورة، ولا يستطيع هذا الأخير أن ينفي مسؤوليته إلا  
 بإثبات السبب الأجنبي المتمثل في القوة القاهرة، ويدخل  
 في ذلك خطأ السفينة القاطرة (وقد نصت على ذلك  
 صراحة المادة 26 من القانون البحري الفرنسي،  
 D.M.F سنة 1983).

إن مسألة توزيع إدارة عمليات القطر ضرورية، إذ لا بد  
 من أن يتحمل أحد المتعاقدين مسؤولية ربط حبل القَطْر  
 وتنظيم المناورات اللازمة لإتمام عملية القطر، وإن كان  
 المتعاقد الثاني شريكاً في تلك المناورات. وهذا الطرح لا  
 يتعارض مع فكرة التعاون المشار إليها سابقاً، فمسألة  
 التعاون المفروض بين الطرفين يتعلق قبل كل شيء بتنفيذ  
 الأوامر التي يصدرها من تولى إدارة عملية القَطْر . أضف  
 إلى ذلك، أن كل من السفينتين القاطرة والمقطورة تقوم  
 بمفردها بمناورات خاصة بها لدخول الميناء أو الخروج منه  
 أو الرسو على الرصيف، وهذا ما يبرر مساءلة المتعاقد  
 عن الخطأ المرتكب أثناء تنفيذ الأعمال المأمور بها  
 Yves TASSWL : Op – cit, No 105 P )  
 (17). ومن ثمَّ يجب مساءلة السفينة المقطورة عن الأضرار  
 التي تقع في أثناء عملية القطر.

ومع ذلك أجاز المشرع عدم تطبيق الحكم السابق الوارد  
 في المادة (1/288) وإلقاء إدارة عملية القطر داخل  
 الميناء والمسؤولية عنها على عاتق السفينة القاطرة، ولكن  
 ذلك مشروط بإبرام اتفاق صريح ومكتوب بين مجهز  
 السفينة القاطرة ومجهز السفينة المقطورة، لتجنب أي نزاع

البحري لأحد المتعاقدين، وجعل على عاتقه تحمل  
 المسؤولية، وبهذا لم يتطرق القانون لأحكام المسؤولية في  
 الفرض الذي تحتفظ فيه كل من السفينتين القاطرة  
 والمقطورة بحرية العمل والقيادة شأنه في ذلك شأن بعض  
 التشريعات الأخرى (حمدي، كمال، مرجع سابق،  
 ص845).

وبالرجوع الى نص المادة (288) الفقرة الأولى من  
 القانون البحري اليمني فإنها تنص على أن تكون إدارة  
 عملية القطر داخل الموانئ لربان السفينة المقطورة ويُسأل  
 مجهز السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية  
 القطر.

ويعنى هذا النص أن المشرع البحري اليمني جعل إدارة  
 القطر عملية القَطْر داخل الموانئ ليس للسفينة القاطرة،  
 وإنما لربان السفينة المقطورة فهو الذي يشرف على إدارة  
 عملية القطر داخل الموانئ، فالسفينة القاطرة تكون تابعاً  
 والسفينة المقطورة تكون متبوعاً، وعلى التابع أن يلتزم  
 بتعليمات المتبوع وتوجيهاته، وعلى ذلك إذا ارتكبت  
 السفينة القاطرة خطأ سبب ضرراً للآخر لا تُسأل عنه،  
 وإنما الذي يُسأل عن هذا الضرر هو السفينة المقطورة  
 إعمالاً لمسؤولية المتبوع عن أعمال تابعة.

وقد أكدت محكمة النقض المصرية من قبل هذا المعنى في  
 ظل القانون البحري الملغى بقولها : ( عَقْد القَطْر وإن  
 كان يعتبر من عقود النقل البحري، إلا أنه ليس ثمة ما  
 يمنع قانوناً من اتفاق طرفيه على أن تكون القاطرة وربانها  
 تحت رقابة وتوجيه ملاك المقطورة وتابعين لها، ومن ثم  
 تسأل عن خطئهم، وعدم الاتفاق في عَقْد القَطْر على  
 تنظيم كيفية ملازمة ملاك المقطورة أو وكلائهم للرحلة  
 البحرية أثناء القطر، لا ينفي تبعية ربان ورجال طاقم  
 القاطرة للمقطورة، تلك التبعية الثابتة بشروط عَقْد القَطْر  
 التي تعطيها السلطة الفعلية التي تثبت للمتبوع في رقابة  
 التابع وتوجيهه سواء عن طريق العلاقة التعاقدية أو  
 غيرها، وسواء استعمل المتبوع هذه السلطة أو لم

لربان السفينة المقطورة، ويسأل مجhez هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر).  
ووفقاً لهذه المادة، جعل المشرع الأصل في إدارة عملية القَطْر البحري لربان السفينة المقطورة كما ما تم الإشارة إليه سابقاً، وحسب هذا الفرض، تقوم السفينة القاطرة بأداء خدمات القَطْر الموكلة إليها تحت رقابة وتوجيه السفينة المقطورة، حيث يتقيد ربان السفينة القاطرة بالأوامر الملاحية التي يصدرها ربان السفينة المقطورة وينفذ تعليماته.

كما تبين لنا المادة المشار إليها اعلاه أن المشرع قد ربط بين إدارة عملية القَطْر والمسؤوليات الناشئة عنها، حيث جعل مجhez السفينة المقطورة مسؤولاً طالما أن الإدارة تثبت لسفينته، وبهذا يكون مسؤولاً عن جميع الأضرار التي تحدث في أثناء عملية القطر، وعليه يتحمل تبعة الأضرار التي تصيب سفينته أو الأشخاص أو الأموال الموجود عليها، بالإضافة إلى الأضرار التي تلحق السفينة القاطرة أو طاقمها، في حين تبقى الأضرار اللاحقة بالآخرين خاضعة لنص خاص . أو إذا أثبت خطأ في السفينة المقطورة.

وعليه، إذا كان الأصل هو تولي السفينة المقطورة إدارة عملية القطر، فإنه يجوز للأطراف الخروج عليه باتفاق صريح ومكتوب يتم بين مجهزي السفينتين القاطرة والمقطورة أو ربانيهما (قرار المحكمة العليا بتاريخ 19/11/1999م، 2002، المجلة القضائية، العدد الأول)، لأن المشرع اعتمد نظاماً موحداً للمسؤولية سواء أكنّا أمام الأصل أم الاستثناء بالشكل الموضح أعلاه.

" تقوم المسؤولية في نطاق عَقْد القَطْر البحري على أساس الخطأ المفترض، حيث أن المسؤولية تقع على عاتق من تولى إدارة عمليات القطر البحري، لكن بمجرد إثبات خطأ المتعاقد الآخر نكون أمام المسؤولية على أساس الفعل الشخصي إذن لسنا بصدد المسؤولية عن فعل الغير، فمن وُجِّي إدارة عملية القطر يُسأل على أساس

حول حصول هذا الاتفاق، وقد نصت على ذلك المادة (2/288) من القانون البحري اليمني بقولها: ( ويجوز باتفاق كتابي ترك إدارة عملية القطر داخل الميناء لربان السفينة القاطرة، وفي هذه الحالة يسأل مجhez السفينة هذه عن الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن السفينة المقطورة).

ومقتضى هذا النص يلزم كون مجhez السفينة القاطرة هو المسؤول عن إثبات أن اتفاقاً كتابياً قد تم وتضمن ترك إدارة العملية لربان السفينة القاطرة، ولكن على خلاف الحالة الأولى، يستطيع مجhez السفينة القاطرة التخلص من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر نشأ عن السفينة المقطورة، في حين أن هذا غير متاح للسفينة المقطورة، فالمجhez مسؤول دائماً ولا يعفيه إثبات خطأ السفينة القاطرة، ويتحتم عليه دائماً إثبات السبب الأجنبي (بربري، محمود مختار، بدون سنة نشر، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، ص 487).

حيث مبدأ الربط بين إدارة عمليات القطر والمسؤولية مقبولة من قبل الفقه، إذ يقول الاستاذ Yves TASSEL " يجب اعتماد ربط إدارة العمليات بأحكام المسؤولية ... ( - Op Yves TASSWL : cit, No 104 P 17).

وقد أخذ المشرع بالاجتهاد القضائي الفرنسي من خلال موقف محكمة النقض الذي استقر على عدم الأخذ بالشروط العملية التي تجعل إدارة عملية القطر على عاتق السفينة المقطورة حتى تتحمل وحدها المسؤوليات الناشئة عن القَطْر، حيث قضت بضرورة البحث عن مدى فعالية الدور الذي تقوم به سفينة القطر (دويدار، هاني، 1993م، الوجيز في القانون البحري السفينة (الجزء الأول)، بدون دار نشر، ص 398).

وهو ما أكدته نص المادة (1/288) من القانون البحري اليمني على أن ( تكون إدارة عملية القَطْر داخل الموانئ

الواجب جبره، وبالتالي السماح لمجهز السفينة التي تتولى إدارة القطر أن يدفع المسؤولية الواقعة على عاتقه بموجب القرينة التي يقيمها القانون (دويدار، هاني، مرجع سابق، ص 537).

### الفرع الثاني

#### المسؤولية عن القطر خارج حدود الموانئ

تكون إدارة عملية القطر خارج حدود الموانئ لربان السفينة القاطرة ويسأل مجهز هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث في أثناء عملية القَطْر.

فقد نصت المادة (289) الفقرة الأولى من القانون البحري اليمني على أنه ( تكون إدارة القطر خارج حدود الموانئ لربان السفينة القاطرة ويسأل مجهز هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ السفينة المقطورة).

والعلة في ذلك أن خارج حدود الموانئ، تكون الحاجة إلى القطر ناشئة عن افتقاد السفينة المقطورة للقدرة على الحركة الذاتية، مما يجعل الحركة الذاتية للسفينة مشلولة، وبالتالي يكون مجهزها هو المسؤول عن جميع الأضرار التي تلحق سفينته أو السفينة المقطورة أو الآخر إلا إذا أثبت السبب الأجنبي أو خطأ السفينة المقطورة.

وهذه الحالة خلافاً للحالة السابقة وهي المسؤولية عن القطر داخل حدود الموانئ نجد المشرع البحري ألقى عبء المسؤولية على السفينة القاطرة لفقدانها القدرة على السير، ولذلك تتولى السفينة القاطرة تسييرها وإدارة عملية قطرها وعلى ذلك يكون من المنطقي أن تتحمل سفينة القطر المسؤولية عن الأضرار التي تلحق السفينة المقطورة أو الآخر، إلا إذا استطاع مجهز السفينة المقطورة أن يثبت أن ما حدث من ضرر سواء للسفينة القاطرة أم المقطورة أم الآخر كان ناشئاً عن سبب أجنبي أو خطأ السفينة المقطورة (الشرقاوي، محمود سمير، مرجع سابق، ص 591. " وعند الرجوع على السفينة المقطورة فلا بد

خطأ مفترض عند ربط حبل القَطْر أو إصدار الأوامر لإنجاز المناورات الضرورية لإتمام عملية القطر البحري" Rene RODIER, 1970, Raité General de ) droit maritime, affretements et transports, tome III, acconage, consignation, transit, transports successifs et combines transports de passagers, remorquage, librairie DALL (AZ Paris, , N" 1153 – 1157, P372

وفي هذا الصدد يقول الأستاذ Yves TASSEL (YVES TASSEL: op-cit, No 106, P17) " ... يتعلق الأمر بمسؤولية ذاتية وشخصية وليس بمسؤولية ذاتية عن فعل الغير، وبالضرورة هي ليست مسؤولية موضوعية عن فعل الغير " .

ومقابل افتراض خطأ من يتولى إدارة عملية القَطْر ، توجد إمكانية دفع المسؤولية عنه بإثبات خطأ المتعاقد الآخر، وذلك من خلال إثبات علاقة السببية بين الأضرار الناتجة عن عملية القطر البحري وخطأ المتعاقد الموضوع تحت الإدارة الملاحية لربان السفينة الأخرى.

ومما سبق نستخلص أنه إن لم يوجد اتفاق يتعلق بإدارة القطر البحري، تكون السفينة المقطورة مسؤولة عن الأضرار التي تلحق بأحد المتعاقدين في أثناء عملية القَطْر البحري بقوة القانون، ولا يمكن دفع هذه المسؤولية إلا على أساس خطأ السفينة القاطرة الواجب إثباته.

أما إذا وجد الاتفاق يجعل عملية القطر البحري تحت إدارة السفينة القاطرة، يكون هذا الاتفاق الصريح والمكتوب قرينة على قيام مسؤولية مجهز القطر، والذي يمكنه دفع المسؤولية عن كاهله بطريقة عكسية، أي إثبات خطأ السفينة المقطورة.

ومبرر ذلك، أن المشرع اعتدَّ بالدور الإيجابي الذي يقوم به الربان وطاقم السفينة، لأنَّ الإدارة تكون تحت إدارة ربان السفينة الأخرى، حيث إنه من الممكن أن يرتكب أحد أفراد طاقمها خطأ يؤدي إلى إحداث الضرر

## الفرع الأول

## تحديد الجهة القضائية المختصة برفع الدعوى

إن الدعوى الناشئة عن عَقْد القَطْر البحري لا تختلف عن غيرها من الدعاوى القضائية الأخرى، إذ يشترط لصحتها أن ترفع من ذوي الصفة أو المصلحة.

حيث ترفع دعوى المطالبة بمكافأة القطر من قبل مالك السفينة التي قدمت خدمات القطر صاحب الحق فيها، ويستحق هذه المكافأة أو جزءاً منها حتى لو لم تنته هذه عملية القطر فعلاً لأسباب قاهرة كما بيناه سابقاً.

كما يمكن أن ترفع من قبل المجهز، باعتبار أن هذا الدَّين ناتج عن استغلال السفينة سواء أكان هذا الاستغلال استغلالاً مهنيّاً أم عرضياً، كأن تقدم خدمات القطر سفينة عادية كسفن الصيد، النزهة، والسفن التجارية المخصصة للنقل وغيرها . كما يمكن أن ترفع هذه الدعاوى أيضاً من ربان السفينة نيابة عن مالكيها ومجهزها (إبراهيم، مدحت حافظ، مارس 1989م، مجلة هيئة قضايا الدولة، العدد 1، ص 142).

أما بالنسبة للبحارة العاملين على متن السفينة التي قدمت خدمات القطر، فلهم رفع دعوى في مواجهة مجهز السفينة بوصفه رب العمل طبقاً لقوانينهم الوطنية. دون أن يكون لهم الحق في رفع دعوى مباشرة في مواجهة مجهز السفينة المقطورة، إلا أن هناك من يرى أحقيتهم في المطالبة بمكافأة القطر عن طريق الدعوى المباشرة إذا تخلى الربان أو المالك أو المجهز عن المطالبة بها.

غير أن الرأي الراجح أن لكل بحار أن يرفع الدعوى مطالباً بنصيبه في المكافأة إذا ما أعيد تكييف عَقْد القَطْر البحري على أنه مساعدة بحرية (عوض، علي جمال الدين، 1956م، الوجيز في القانون البحري (الجزء الأول)، مكتبة النهضة، القاهرة، ص 491).

غير أنه في حالة السفينة المؤجرة، يجب التمييز بين إيجار سفينة غير مجهزة أن يكون صاحب الصفة في رفع الدعوى هو المالك المؤجر أو المستأجر المجهز، باستثناء

أن يثبت أن الضرر نشأ من مجهز السفينة المقطورة أو من تابعيه البرية أو البحرية".

ونظراً لأن المادة (1/289) من قانون البحري اليمني قاعدة مكملة يجوز لطرفي القطر الاتفاق على مخالفتها فنجد أن الفقرة الثانية من المادة نفسها تجيز لطرفي عَقْد القَطْر الاتفاق الصريح (المشروع في هذه الحالة اكتفى بأن يكون الاتفاق صريحاً ولم يشترط أن يكون مكتوباً فيمكن أن يكون الاتفاق الصريح في عقد شفوي ولكننا نفضل قياساً على الحالة السابقة أن يكون الاتفاق مكتوباً لتجنب أي نزاع حول إثبات حصوله، مشار إليه عند قائد، مُجَّد بمجت، مرجع سابق، ص 242) على عكس الفقرة الأولى بأن تكون إدارة عملية القطر خارج الموانئ لربان السفينة المقطورة، وفي هذه الحالة يسأل مجهز هذه السفينة عن الأضرار التي تقع في أثناء عملية القطر ، ومقتضى هذا النص أن مجهز السفينة المقطورة سوف يكون في هذه الحالة هو المسؤول وحده عن كل الأضرار التي يمكن أن تلحق بالأشخاص أو الأموال في أثناء عملية القطر.

دون أن يحق له الرجوع على مجهز السفينة القاطرة بأي تعويض حتى ولو كانت هذه الأخيرة هي التي تسببت في إحداث الضرر بخطأ مجهزها أو تابعيه (الشرقاوي، محمود سمير، مرجع سابق، ص 590).

## المطلب الثاني

## الدعاوى الناشئة عن عَقْد القَطْر البحري

إن الدعوى التي تنشأ عن عَقْد القَطْر البحري لا تختلف عن غيرها من الدعاوى القضائية الأخرى، حيث يشترط لقيامها أن يتم رفعها من ذوي الصفة أو المصلحة ، ومما سبق سنقسم هذا المطلب على فرعيين مستقلين على النحو الآتي:

الفرع الأول: تحديد الجهة القضائية المختصة برفع الدعوى.

الفرع الثاني: بيان مدة التقادم التي تخضع لها.

المطالبة بحقه، إلا أن هناك بعض الديون تنقضي بمرور مدة أقصر من ذلك بحكم طبيعتها الخاصة وفق ما تفره النصوص القانونية الخاصة (تجدر الإشارة إلى أن هناك فرقاً بين الدعوى والحق، فالدعوى هي الحق متحركاً إلى القضاء، زاوي، فريدة، 2000، المدخل للعلوم القانونية - نظرة الحق، المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية، ص158).

ولقد أقر المشرع اليمني نصاً خاصاً فيما يتعلق بتقادم الدعوى في مجال القطر البحري، فحددها بمدة سنتين من يوم انتهاء عمليات القَطْر وفقاً للمادة (290) من القانون البحري اليمني، والتي تنص على أنه (تنقضي الدعاوى الناشئة عن عملية القطر بمضي سنة من تاريخ انتهاء هذه العملية) (هذه المادة هي نقل حرفي لنص المادة (30) من القانون الفرنسي الصادر في 3 جانفي 1996م، وتقابلها المادة 281 من القانون المصري).

وكان من الطبيعي وضع هذا النص الخاص في مجال القَطْر البحري على غرار كثير من أقسام القانون البحري. ويخص مضمون هذه المادة كل الدعاوى التي تنشأ عن عملية القطر، حيث يقول الأستاذ هاني دويدار ( دويدار، هاني، مرجع سابق، ص403): " وبالتالي تنقضي جميع الدعاوى التي تنشأ عن هذه العملية سواء تم رفعها من قبل مجهز السفينة المقطورة أو تابعيه على مجهز السفينة القاطرة أو تابعيه، أو بالعكس تم رفعها من قبل الغير على أي منهم ".

ويبدأ سريان مدة التقادم من تاريخ نهاية عمليات القطر، سواء تم إنجازها في صورتها الطبيعية أو تعذر إتمامها بعد البدء في تنفيذها ( Andree CHAO, 1989, Le Remorquage, Encyclopedie DALLOZ Commercial 4, op-cit, No 41, P4)، وهنا تظهر أهمية تحديد تاريخ انتهاء عمليات القَطْر المنصوص عليها في المادة (290) من القانون البحري. حيث إن عمليات القطر البحري تنتهي بابتعاد السفينة القاطرة

السفينة المؤجرة لمدة زمنية فقد ترفع الدعوى من المؤجر أو المستأجر (إبراهيم، مدحت حافظ، مرجع سابق، ص142).

لم يحدد المشرع البحري القضاء المختص بالنظر في المنازعات المتعلقة بعَقْد القَطْر البحري، وعليه نعد إلى تطبيق القواعد العامة للاختصاص القضائي الواردة في قانون المرافعات.

الأصل في القواعد العامة أن يؤول الاختصاص إلى محكمة موطن المدعى عليه، حيث تختص الغرف التجارية بالنظر في المنازعات القائمة بين السفن التجارية، وتختص الغرف المدنية بالنظر في المنازعات القائمة بين السفن غير التجارية.

وفي الحالة التي يكون فيها النزاع مختلطاً، يجب التمييز بين ما إذا كانت خدمات القَطْر قد قدمت من قبل سفينة تجارية إلى سفن عادية تكون الغرف المدنية هي المختصة. أما إذا كانت هذه الخدمات مقدمة من قبل سفن غير تجارية كسفن النزهة أو الصيد إلى سفن تجارية، في هذه الحالة يكون للسفن المدنية الاختيار بين رفع الدعوى أمام الغرف المدنية أو التجارية (قرار المحكمة العليا بتاريخ 16/12/1997م المجلة القضائية، عدد خاص " الاختصاص القضائي "، 199م).

وتجدر الإشارة إلى أن الاجتهاد القضائي الفرنسي (Yves TASSAL: op-cit, No 136, P21)، يعتمد مبدأ إدراج شرط اللجوء للمحكمة التجارية في عَقْد القَطْر البحري.

### الفرع الثاني

#### تقادم الدعاوى الناشئة عن عَقْد القَطْر البحري

طبقاً للقواعد العامة (نظم المشرع التقادم في القانون المدني اليمني رقم (14) لسنة 2002م في المواد من (374 إلى 426) التقادم المسقط)، ينقضي الالتزام بمرور خمس عشرة سنة من اليوم الذي يصبح فيه الدين مستحق الأداء، فبعد مرور هذه المدة لا يستطيع الدائن

بالقدر الكافي إلى أن تتجاوز المجال الذي تكون فيه تحت النفوذ المباشر لحركة السفينة المقطورة.

وتطبيقاً للقواعد العامة، يبدأ حساب مدة التقادم من اليوم الموالي لليوم الذي انتهت فيه عمليات القطر البحري، حيث تنص المادة (380) من القانون المدني اليمني على ما يأتي ( تحسب مدة التقادم بالأيام لا بالساعات، ولا يحسب اليوم الأول، وتكمل المدة بانقضاء آخر يوم منها).

يخضع حساب مدة التقادم إلى العديد من القواعد البسيطة في حسابها التي تمثل القواعد العامة التي يخضع لها حساب المدد أيا كانت سواء تعلقت بمدد تقادم مسقط أم مكسب أو بمواعيد سقوط أو مواعيد مرافعات

#### الخاتمة

بفضل من الله وتوفيقه وحسن إرادته وصلت إلى نهاية هذا البحث المتواضع لأحكام عَقْد القَطْر البحري وبرعاية الله استطعت الخروج بعدد من الاستنتاجات والمقترحات والتي يمكن إبراز أهمها فيما يأتي:

#### أولاً : الاستنتاجات :

1- ان عَقْد القَطْر البحري من العقود الملزمة للجانبين ينتج عنها التزامات متقابلة على عاتق كلا الطرفين، مجهز السفينة القاطرة ومجهز السفينة المقطورة.

2- قد تحدث أضرار كثيرة في أثناء تنفيذ عَقْد القَطْر البحري يترتب عليها تطبيق أحكام المسؤولية الناشئة والتي نظمها بنصوص خاصة في المادة (288-289) من القانون البحري.

3- في حالة حدوث منازعات في مجال عَقْد القَطْر البحري يكون على ذوي الصفة رفع دعواهم وفقاً للقواعد العامة للاختصاص القضائي، حيث يؤول الاختصاص المحلي

للمحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها مواطن المدعى عليه، في حين يكون الاختصاص النوعي بحسب ما إذا كان النزاع مدنياً أم تجارياً أم مختلطاً، فينעד الاختصاص إما للفرقة المدنية أو التجارية بحسب الأحوال.

4- جعل المشرع اليمني تقادم الدعوى في مجال القطر البحري مدة أقصاها سنتين من تاريخ انتهاء عملية القطر.

5- عَقْد القَطْر البحري عقد قائم بذاته يندرج ضمن العقود الواردة على عمل تخضع فيه المسؤولية لأحكام خاصة.

#### ثانياً: التوصيات:

1- نوصي المشرع اليمني بإعطاء تعريف واضح لعَقْد القَطْر البحري قانوناً، كونه لا يوجد تعريف من الناحية القانونية، عكس الناحية الفقهية.

2- نوصي المشرع اليمني أن ينص عَقْد القَطْر البحري بصفة إجبارية وفي الوقت نفسه إناطته بالسفن الوطنية من أجل احتكار دخل القطر البحري الذي يشكل زيادة في الموارد العامة للدولة.

3- نوصي المشرع بجعل عَقْد القَطْر البحري مجالاً ذا أهمية، وعلى الجهات المختصة التشجيع على امتهان القطر في شكل مقالة، وذلك بامتلاك سفن قاطره متطورة، وبالتالي منع السفن العادية من القيام بعمليات القطر إلا فيما يتعلق بحالة الخطر وتكون هذه المهنة برخصة من سلطة الميناء وتحت رقابتها.

والله ولي التوفيق والهداية .. والحمد لله رب العالمين

#### قائمة المراجع:

- أولاً: المراجع باللغة العربية:
- 1) بربري، محمود مختار، بدون سنة نشر، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية.
  - 2) حمدي، كمال، 1997، القانون البحري، منشأة المعارف الإسكندرية.
  - 3) دويدار، هاني، 1993، الوجيز في القانون البحري- السفينة (الجزء الأول)، بدون دار نشر.
  - 4) السباعي، نهاد، أنطاكي، رزق الله، 1965، موسوعة الحقوق التجارية - حقوق التجارة البحرية (الجزء الخامس)، مطبعة الإنشاء دمشق.
  - 5) الشرقاوي، محمود سمير، 1970، القانون البحري الليبي، المكتب المصري الحديث للطباعة والنشر.
  - 6) طه، مصطفى كمال، 1998، القانون البحري (المقدمة - السفينة - أشخاص الملاحة البحرية - إيجار السفينة والنقل البحري - الحوادث البحرية - التأمين البحري)، بدون دار نشر.
  - 7) العربي، محمد فريد، دويدار، هاني، 2000، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية.
  - 8) عوض، علي جمال الدين، 1956، الوجيز في القانون البحري (الجزء الأول)، مكتبة النهضة.\
  - 9) فريدة، زواوي، 2000، المدخل للعلوم القانونية، نظرية الحق، المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية.
  - 10) قائد، محمد بهجت عبدالله، 2005، الوسيط في شرح التجارة البحرية، دار النهضة العربية.
- 11) مُجَدِين، جلال وفاء، 1997، قانون التجارة البحرية، المكتبة القانونية.
- ثانياً: القوانين:
- 1) القانون البحري اليمني رقم (15) لسنة 1994م.
  - 2) قانون التجارة البحري المصري رقم (8) لسنة 1990م.
  - 3) القانون المدني اليمني رقم (14) لسنة 2002م.
  - 4) القانون التجاري اليمني رقم (32) لسنة 1991م.
- ثالثاً: المجلات والدوريات:
- 1) قرار المحكمة العليا بتاريخ: 19/11/1999م، المجلة القضائية، العدد الأول، 2002.
  - 2) قرار المحكمة العليا بتاريخ: 16/12/1997م، المجلة القضائية، عدد خاص (الاختصاص القضائي)، 1999.
- رابعاً: المراجع الأجنبية:
- 1) Andree CHAO, 1989, Le Remorquage, Encyclopedie DALLOZ Cimmerial 4.
  - 2) Rene RODIER, 1970, Rraite General de droit maritime, affretements et transports, tome III, acconaqe, consignation, transit, transports successifs et combines transports de passqers, remorquage, librairie DALL AZ Paris.
  - 3) Yves, TASSEL .(1990) .Remorquage, Juris-classeur commercial, JC com.