

**مسك المنظم البحري السعودي  
في المسؤولية الناشئة عن عقد القطر البحري**

**د. خالد مرزوق سراج الذيابي**

**الأستاذ المساعد بقسم الدراسات الإسلامية**

**كلية العلوم والدراسات الإنسانية بحوطة بني تميم**

**جامعة الأمير سطام بن عبد العزيز**

**المملكة العربية السعودية**

## مسلك المنظم البحري السعودي في المسؤولية الناشئة عن عقد القطر البحري

د. خالد مرزوق سراج الذيابي

### الملخص باللغة العربية

للقطر البحري أهمية كبيرة في سلامة السفينة والموانئ والمياه الإقليمية، ويشكل مورداً اقتصادياً للموانئ؛ لذا أصبح من الأعمال المعتادة والإلزامية في الموانئ، وجاءت النصوص المتعلقة به في النظام البحري التجاري- الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/33) وتاريخ 5/4/1440هـ- مقررّة لأحكام المسؤولية الناشئة عنه في الموانئ والمياه الإقليمية لوقوعها تحت سلطة الدولة.

وبتحليل هذه النصوص يتبين أنها ربطت بين الإدارة المفترضة، أو الإدارة الثابتة باتفاق كتابي، وبين المسؤولية، فالمسؤولية تبع للإدارة؛ لأنّ الفعل الضارّ منسوب لمن أدار عملية القطر، ولذلك فرّق المنظم بين المسؤولية الناشئة عن عقد القطر البحري داخل حدود الموانئ، وخارج حدود الموانئ، فداخل الموانئ جعلها على عاتق مجهّز السفينة المقطورة؛ لأن الإدارة المفترضة لها، إلا إذا كانت الإدارة للقاطرة بموجب اتفاق كتابي، وخارج الموانئ جعلها على عاتق مجهّز القاطرة؛ لأن الإدارة المفترضة لها، إلا إذا كانت الإدارة للمقطورة بموجب اتفاق كتابي، وقد راعى المنظم البحري القواعد العامة في المسؤولية أو الضمان عموماً، ولم يفرّق بين المسؤولية التقصيرية والعقدية. الكلمات المفتاحية: القطر البحري- المسؤولية في عقد القطر البحري- إدارة القطر البحري- القطر داخل وخارج الموانئ- المسؤولية المدنية في القطر البحري.

### The Saudi regulator approach at the responsibility arise of the maritime tug contract - An analytical study

#### Abstract

The maritime tow has a big importance regarding the safety of ship, ports and regional water, and deemed an economic resource for ports, so, it becomes one of the common and compulsory business at ports, and the relevant texts mentioned at the commercial maritime system- issued in the Royal Decree No. (M/33) dated 5/4/1440H- which stipulate a regulation of the arising responsibility rules at ports and regional water due to their occurrence under the authority of the country.

Through analyzing these texts, it was clear that it had linked between the proposed management, or the fixed management by a written agreement, and between the responsibility, while responsibility is affiliated to the management, because the harmful deed is affiliated to who act the process of tug, accordingly the regulator mentioned the difference between arising responsibility of the maritime tug contract inside ports borders and outside ports borders, while inside ports, it is under the responsibility of the organizer of the trailer ship, because it is the proposed management, otherwise if the tug management was pursuant to a written agreement, and outside the ports, made it on the responsibility of the trailer organizer, because it is the proposed management, otherwise, the management of the trailer was pursuant to a written agreement, and the maritime regulator takes consideration to the public rules at the responsibility or the guarantee in general, and did not distinguish between the tort and contracting liability.

Based to what was mentioned. The researcher analyzed the maritime tug contract and educed its definition, pillars and features, then he discussed the definition of arising responsibility of the maritime tug contract in a topic, and the responsible of arising damage at the maritime tug contract at another topic, after analysis and study, the researcher concluded the approach of the Saudi maritime organizer at the arising responsibility of maritime tug contract.

## مقدمة

لاشك إن مخاطر الملاحة البحريّة تزداد في الموانئ والمياه الإقليمية<sup>(١)</sup>؛ لذا يستلزم الأمر احتياطات سلامة أكثر مع أنّ السفينة في حالة ملاحية عادية وليست في خطر واقع؛ وفي سبيل ذلك تحتاج إلى معاونة عند دخول الميناء أو الخروج منه لتجنّب

(١) المياه الإقليمية: هي مساحة من البحر ملاصقة لشواطئ الدولة، وممتدة نحو أعالي البحار، خاضعة لسيادتها، تمتد في اتجاه البحر إلى مسافة ١٢ ميلاً. ينظر: مبادئ القانون الدولي العام، محمد حافظ غانم (دار النهضة العربية: القاهرة، ١٩٧٢م) ص٤١٦، القانون الدولي للبحار وتطبيقاته في المملكة العربية السعودية، محمد عمر الإدريسي (الطبعة الأولى: ١٤٣٩هـ) ص١٢٦.

الاصطدام بالمنشآت البحرية، ومعاونة على الرسو بسلام بمحاذاة أرصفة الميناء، وعند تعطلها في الميناء أو المياه الإقليمية فهي بحاجة للسحب، ولو جنحت لأي سبب فهي بحاجة للتعويم، تأتي المعاونة المطلوبة من سفينة أخرى مخصصة لهذا الغرض تسمى القاطرة، تسحب أو تجرُّ أو تدفع الأولى، وتوفر لها قوة دفع مناسبة، وتسمى هذه العملية بالقطر البحري، الذي تطور بتطور الملاحة البحرية، وأصبح يمثّل صورة معتادة من صور الخدمات والتسهيلات المقدّمة للسفن في الموانئ، مؤدّيًا لدوره في السلامة الملاحيّة، ولدوره الاقتصادي المتمثّل في إيجاد موارد للميناء ودعم صناعة القطر البحري في الدولة؛ هذه الأهمية دعت الأنظمة البحرية المقارنة الحديثة إلى تضمين أحكامه في نصوصها، خاصةً أنه أصبح إلزامياً<sup>(٢)</sup> في الموانئ في حالات عديدة.

في المملكة العربية السعودية صدر النظام البحري التجاري بالمرسوم الملكي رقم (م/٣٣) وتاريخ ١٤٤٠/٤/٥هـ، محتويًا على المواد النظاميّة المتعلقة بالقطر البحري في "الباب التاسع: سلامة الملاحة بالموانئ والمياه الإقليمية، الفصل الأول: القطر البحري"، اعتنت هذه المواد بأحكام المسؤولية الناشئة عن القطر البحري في الموانئ والمياه الإقليمية؛ فهي أهمُّ مسائله، وأجدرها بالبيان، ومظهرٌ لسلطة الدولة على موانئها ومياها الإقليمية؛ وتوصلاً لتحليل هذه الأحكام بترتيب منطقيّ؛ سوف نتطرق لهذا البحث وفق خطة البحث التالية:

**المطلب التمهيدي: ماهية عقد القطر البحري.**

**المبحث الأول: المسؤولية الناشئة عن عقد القطر البحري.**

**المطلب الأول: مفهوم المسؤولية بشكل عام.**

**المطلب الثاني: مفهوم المسؤولية الناشئة عن عقد القطر البحري.**

**المبحث الثاني: المسؤول عن الضرر الناشئ عن عقد القطر البحري.**

**المطلب الأول: المسؤولية داخل حدود الموانئ البحرية.**

**المطلب الثاني: المسؤولية خارج حدود الموانئ البحرية.**

**الخاتمة.**

(٢) كما هو الأمر في قواعد وتعليمات الموانئ، المطبقة في ظل نظام الموانئ والمرافئ والمناظر البحرية ١٣٩٤هـ، الملغى بعد صدور النظام البحري التجاري عام ١٤٤٠هـ. انظر: م ٣٩١ من النظام البحري التجاري السعودي.

## المطلب التمهيدي ماهية عقد القطر البحري

يقتضي بيان ماهية عقد القطر البحري أن نتعرض أولاً لمفهومه ثم أركانه وخصائصه.

### أولاً: مفهوم عقد القطر البحري:

القطر لغة: مصدر قَطَرَ يَقْطُرُ قَطْرًا، ومنه: قَطْرُ الإبل، أي شدها على نسق واحد خلف واحد، وقربها على نسق واحد<sup>(٣)</sup>، وبهذا يكون من معاني القطر الجر والسحب، وهذا المعنى اللغوي مناسب للمعنى الاصطلاحي.

وفي الاصطلاح فالأنظمة البحرية المقارنة لم تعرّف عقد القطر البحري، فانبى شرح القانون البحري إلى الاجتهاد في تعريفه، فاختلقت عباراتهم في ذلك؛ فمنهم من عرّفه بتعريف غير جامع يقصره على صورة معينة ويغفل أخرى، أو يقصره على غرض واحد، أو يقصره على مكان واحد، ومنهم من عرّفه بتعريف غير مانع يخلطه بمفهوم المساعدة البحرية، ومع ذلك فمفهوم عقد القطر البحري مستقر ليس مثار إشكال، وربما استقرار مفهومه في الذهن قاد إلى التساهل في عبارات تعريفه، ونستعرض هنا بعض هذه التعريفات وما يرد عليها:

(أن تقوم سفينة صغيرة وقوية بمساعدة السفن المتوسطة أو الكبيرة الحجم في الدخول إلى الميناء أو الخروج منه أو عند انتقال هذه السفن من رصيف إلى آخر داخل الميناء)<sup>(٤)</sup>، ويؤخذ على هذا التعريف أنه قصر القطر البحري على الموانئ؛ لذلك فهو تعريف غير جامع.

(عقد بمقتضاه يلتزم مالك السفينة بجر سفينة مملوكة لآخر لقاء أجر معلوم)<sup>(٥)</sup>، ويؤخذ على التعريف أنه غير مانع، ووجه ذلك عدم تمييزه بين القطر البحري والمساعدة البحرية.

(٣) انظر: لسان العرب، لابن منظور (دار إحياء التراث العربي: بيروت، ٣، ١٤١٩هـ) ص ٢١٨. المصباح المنير، للفيومي (دار المعارف: القاهرة، ت: عبد العظيم الشناوي، ط. ٢، بدون سنة طبع) ص ٥٠٨.

(٤) الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، عبد القادر العطير (دار الثقافة: الأردن، ط. ٥، ٢٠١٤م) ص ١٨٩.

(٥) القانون البحري، مصطفى كمال طه (دار الفكر الجامعي: الإسكندرية. مصر، الطبعة الأولى ٢٠٠٧م) ص ٣٧٣.

(الاتفاق الذي يلتزم بمقتضاه مجهز السفينة القاطرة، لقاء أجر، بتزويد سفينة تمتلك قوة دفع خاصة بها وليست في خطر، بالطاقة اللازمة لمعاونتها في ملاحتها داخل أو خارج حدود الموانئ)<sup>(٦)</sup>، وهذا التعريف من أجود التعاريف الواردة؛ غير أنه قصر الالتزام على مجهز السفينة القاطرة بينما الأنظمة البحرية المقارنة جعلت لكل من المجهز والربان تولي هذا العقد.

على ضوء ما سبق يجتهد الباحث في وضع تعريف لعقد القطر البحري فيقول: "اتفاق بين مجهز أو ربان سفينة قاطرة، وبين مجهز أو ربان سفينة مقطورة؛ يلتزم بمقتضاه الطرف الأول بتقديم سفينته للقيام بخدمة أو أكثر من خدمات القطر المتمثلة في الجر أو السحب أو الدفع، داخل الموانئ، أو خارجها، لسفينة الطرف الثاني، وهي ليست في حال خطر؛ مقابل أجر معلوم".

- قوله (سفينة قاطرة): فلا بدّ أن ينطبق على القاطرة وصف السفينة قانوناً<sup>(٧)</sup>، والقاطرة في الغالب سفينة مخصصة لهذا الغرض تتمتع بمزايا خاصة من ناحية الحجم والقوة تؤهلها للقيام بعمليات القطر، وفي المناطق البحرية للمملكة العربية السعودية يمنع المتّظم السعودي قيام السفن غير السعودية بعمليات القطر البحري إلا استثناءً<sup>(٨)</sup>.

- قوله (سفينة مقطورة): كذلك لا بدّ أن ينطبق على المقطورة وصف السفينة قانوناً؛ فيخرج بذلك قطر المنشآت العائمة أو الطافية على سطح البحر كالأرصفة العائمة والجسور العائمة والأحواض والمدارس والفنادق العائمة والحطام؛ فهي لا تُعدّ سفناً لعدم صلاحيتها للملاحة البحرية، ويخرج أيضاً قطر الرافعات المائية والصنادل والزوارق وقوارب الغطس؛ فهي لا تُعدّ سفناً لافتقارها شرط التخصيص للملاحة البحرية، وهذا يشمل كل منشأة بحرية توجد في البحر ولا تستخدم في الملاحة

(٦) القانون البحري، محمود سمير الشراوي (دار النهضة العربية: القاهرة، ٢٠١١م) ص ٥٨٢.

(٧) عرّفها النظام البحري التجاري في المادة (٥/١) بأنها: (كل منشأة عائمة معدة للعمل في الملاحة البحرية على وجه الاعتياد، ولو لم تهدف إلى الربح، وتعد ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزءاً منها).

(٨) نصت المادة (٦) من النظام البحري التجاري السعودي على أنه: "لا يجوز لغير السفن السعودية ممارسة نشاط القَطْر أو الإرشاد أو القيام بخدمات التموين في مناطق المملكة البحرية، ولا يجوز لها مزاوله أعمال النقل الساحلي بين موانئ المملكة، وللرئيس استثناء الترخيص لهذه السفن بالقيام بعملٍ أو أكثر من تلك الأعمال، وذلك لمدة زمنية محددة".

- البحرية<sup>(٩)</sup>، وعمليات السحب والجر لهذه المنشآت تعد أعمال نقل بحري ولا توصف قانوناً أو فقهاً بأنها أعمال قطر بحري<sup>(١٠)</sup>.
- قوله (المتتمثلة في الجر أو السحب أو الدفع): إشارة لحقيقة القطر من الناحية المادية؛ بالتالي تبدأ عملية القطر البحري بأولى خطوات ربط كابلات الجر بالسفينة المقطورة وتنتهي بفكها<sup>(١١)</sup>.
- قوله (داخل الموانئ، أو خارجها): إشارة إلى مكان القطر؛ فقد يكون في الموانئ وهو الغالب، وقد يكون في المياه الإقليمية، ولا يمنع أن يحصل في المياه الدولية، لكن النظم البحرية المقارنة نظمت القطر البحري داخل الموانئ والمياه الإقليمية، دون المياه الدولية؛ لكونها خارج سلطتها، والغالب أن ما يحصل في المياه الدولية يكون من قبيل الإنقاذ البحري<sup>(١٢)</sup>، ولذلك فنطاق هذه الدراسة هو القطر البحري في الموانئ والمياه الإقليمية وفق النظام البحري السعودي.
- قوله (وهي ليست في حال خطر): قيد لإخراج المساعدة البحرية والإنقاذ البحري<sup>(١٣)</sup>، والفرق الجوهرى بينهما أن القطر البحري يكون في ظروف ملاحية معتادة، بينما الإنقاذ البحري يكون في ظروف ملاحية خطيرة قد تؤدي بالسفينة إلى الهلاك؛ ويترتب على هذا اختلاف الآثار القانونية<sup>(١٤)</sup>، ومنعاً للتداخل بينهما حسب

(٩) ينظر: القانون البحري، محمد السيد الفقي (دار الجامعة الجديدة: الإسكندرية، ٢٠١١م) ص ٤١-٤٢.

(١٠) انظر: القانون البحري، محمود سمير الشرفاوي (مرجع سابق) ص ٥٨٣

(١١) القانون البحري، هاني دويدار (دار النهضة العربية: بيروت، ١٩٩٥هـ) ص ١٦٩

(١٢) القطر البحري في القانون المصري والمقارن، رفعت أباذير (مجلة العلوم القانونية والاقتصادية: جامعة عين شمس، كلية الحقوق، العدد ١، ٢، يناير/ يوليو ١٩٧٨م) ص ١٧.

(١٣) عرّفه النظام البحري التجاري في المادة (٣١/١) بأنه: "المساعدة التي تقدم للسفينة التي تكون في حالة خطر، ومن عليها أو الأشياء التي تنقلها وقت الخطر بناء على طلبها".

(١٤) الأجرة في عقد القطر البحري محدّدة، وتكون لمالك السفينة القاطرة، أما في الإنقاذ البحري فتحسب مكافأة على أسس معينة، وتكون موزعة على مالك السفينة وربانها وبحارتها، وأجرة القطر لا تدخل في الخسائر البحرية المشتركة بل تتحملها السفينة المقطورة، بينما مكافأة الإنقاذ البحري تدخل ضمن الخسائر البحرية المشتركة. ينظر: النظام القانوني لقطر السفن وفقاً للقانون العماني، مريم حمد العميرية (رسالة ماجستير: جامعة السلطان قابوس، كلية الحقوق، عمان، ٢٠١٥م) ص ٦٩، القانون البحري، عادل علي المقدادي (دار الثقافة للنشر والتوزيع: الأردن، ط. ١، ٢٠٠٢م) ص ٣١٨.

المنظّم الأمر، وقرّر أنه أثناء تنفيذ عمليات القطر لا تستحق أي مكافأة للإنقاذ البحري أو النفقات التابعة له إلا إذا قامت السفينة القاطرة بخدمات استثنائية لا تدخل عادة في عقد القطر<sup>(١٥)</sup>.

#### ثانياً: أركان عقد القطر البحري:

بتأمّل التعريف يمكن استنباط أركان عقد القطر البحري، وخصائصه، فوفقاً للقواعد الفقهية العامة للقطر البحري أركان ثلاثة، الصيغة والعقدان والمعقود عليه<sup>(١٦)</sup>.

**الركن الأول:** الصيغة، وهي ما صدر من المتعاقدين دالاً على توجه إرادتهما الباطنة لإنشاء العقد وإبرامه، وهي الإيجاب والقبول، والنظام البحري التجاري السعودي لم يحدّد شكلاً معيناً لهذا الإيجاب والقبول، فلم يشترط الكتابة ولم يشترط الرسميّة؛ بالتالي فيوصف عقد القطر البحري بأنه عقد رضائي؛ ينعقد بكل ما دلّ عليه من لفظ أو كتابة أو إشارة.

**الركن الثاني:** العقدان، والعقد هو الذي يباشر العقد ويصدر عنه بالإيجاب أو القبول، ولمباشرة العقد يشترط توفر الأهلية للتعاقد بالأصلالة عن نفسه أو توفر الولاية الشرعية للتعاقد بالنيابة عن غيره، فالعقد قد يكون أصيلاً وقد يكون وكيلاً، وقد يكون منفرداً وقد يكون متعدداً، وقد يكون شخصية حقيقية وقد يكون شخصية اعتبارية، وقد اهتم الفقه الإسلامي بهذه التفاصيل وتحدث الفقهاء بإسهاب عن أحكام العقد من ناحية الأهلية والولاية وتعدد العقد<sup>(١٧)</sup>.

ويجوز لكلٍ من مجهز السفينة أو ربانها على السواء تولّي عقد القطر البحري<sup>(١٨)</sup>، سواء أكانت السفينة قاطرة أو مقطورة؛ ولعلّ من أهداف المنظّم مراعاة ما يتطلبه القطر البحري من سرعة ومرونة خاصة أنه في غالب حالاته من الأعمال الاعتيادية أو الإلزامية في الموانئ، وتولّي الربان له يحقّق ذلك وفق سلطاته النظامية<sup>(١٩)</sup>.

<sup>(١٥)</sup> ينظر المادة (٣/٢٦٤) من النظام البحري التجاري.

<sup>(١٦)</sup> انظر: المغني، ابن قدامة (دار عالم الكتب: الرياض، ت. عبد المحسن التركي، ط. ٣، ١٤١٧هـ) ٣٦/٦.

<sup>(١٧)</sup> انظر: المغني، ابن قدامة (مرجع سابق) ٣٦/٦، المدخل الفقهي العام، مصطفى الزرقاء (دار القلم: دمشق. سوريا، ط. ١، ١٤١٨هـ) ١/٤٢٥.

<sup>(١٨)</sup> نصت المادة (٣٦٥) من النظام البحري التجاري السعودي على أنه: "تؤدي خدمات القطر بموجب عقد يتم بين ربان السفينة القاطرة أو مجهزها، وربان السفينة المقطورة أو مجهزها".

<sup>(١٩)</sup> الواردة في المواد (١٠٠-١١٦) من النظام البحري التجاري.



**الركن الثالث:** المعقود عليه، وهو ما يقع عليه التعاقد ويظهر فيه أثر العقد وأحكامه، واشترط الفقهاء أن يكون موجودًا وقت انعقاد العقد أو يكون ممكن الوجود بعد ذلك، وهو ما يعبر عنه بالوجود الفعلي أو المستقبلي، وأن يكون معينًا أو قابلاً للتعيين بصورة كافية وأن يكون مشروعاً<sup>(٢٠)</sup>، ويقابله مفهوم المحل في القانون المدني، ويقصد به "الشيء الذي يدور حوله التعاقد من أعيان أو منافع أو خدمة"، على أن البعض يرى أن المحل ركن في الالتزام لا في العقد<sup>(٢١)</sup>.

وتأسيساً على ما تقدم فالمعقود عليه في عقد القطر البحري هو العمل الذي تقدمه السفينة القاطرة للسفينة المقطورة خدمة لها ومعاونة في ظروف ملاحية عادية، بسحبها أو جرّها أو دفعها، وغير ذلك من صور الخدمة والمعونة المعتادة في الموانئ أو خارجها.

### ثالثاً: خصائص عقد القطر البحري:

**لعقد القطر البحري خصائص، يمكن إيضاحها كما يلي:**

١. **عقد رضائي:** فيكفي لانعقاده تراضي المتعاقدين أي اقتران الإيجاب بالقبول؛ فالتراضي وحده هو الذي يُكوّن العقد دون الحاجة إلى محرر رسمي أو عرفي، وبالتالي يمكن إثباته بكافة طرق الإثبات<sup>(٢٢)</sup>، وهذا ملائم لطبيعة القطر البحري التي تتطلب سرعة ومرونة، واستثناءً من ذلك أوجب المنظم البحري السعودي كتابة الاتفاق على ترك إدارة عملية القطر داخل الموانئ لربان السفينة القاطرة، وكتابة الاتفاق على ترك عملية القطر خارج حدود الموانئ لربان السفينة المقطورة<sup>(٢٣)</sup>، وهذا

<sup>(٢٠)</sup> انظر: الإقناع في حل ألفاظ أبي شجاع، محمد الشرييني الخطيب (دار الفكر: بيروت، ت. مكتب البحوث والدراسات بدار الفكر، ١٤١٥هـ) ١٠٦/٢، شرح منتهى الإرادات، البهوتي (عالم الكتب: بيروت، ط. ١، ١٤١٤هـ) ٢٤٢/٢.

<sup>(٢١)</sup> انظر: الوسيط في شرح القانون المدني، عبد الرزاق السنهوري (دار إحياء التراث العربي: بيروت) ١٩٠/٤، النظرية العامة للالتزام وفقاً للقانون الكويتي، عبد الحي حجازي (جامعة الكويت: الكويت، ١٩٨٢م) ٢٠٥/١.

<sup>(٢٢)</sup> للمزيد انظر: الوسيط، للسنهوري (مرجع سابق) ١٤٩/١.

<sup>(٢٣)</sup> نصت المادة (٢/٣٦٣) من النظام البحري التجاري السعودي على أنه "يجوز باتفاق كتابي ترك إدارة عملية القطر داخل حدود الموانئ لربان السفينة القاطرة، وفي هذه الحالة يسأل مجهز السفينة القاطرة عن الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر، إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن السفينة المقطورة"، ونصت المادة (٢/٣٦٤) على أنه "يجوز باتفاق كتابي ترك عملية القطر خارج حدود الموانئ لربان

الاستثناء لا ينال من وصف عقد القطر البحري بأنه رضائي؛ لأنه شرط خاص في حالة خاصة، يمكن أن يكتب ضمن عقدٍ مكتملٍ للقطر البحري، أو يكتب مستقلاً. ولا ينال من وصفه بأنه رضائي واقع العمل الذي تُنفَّذ فيه عمليات القطر غالباً من قبل شركات متخصصة وفق عقود أنموذجية<sup>(٢٤)</sup>؛ فوصف الرضائية أو الشكلية يعود لما قرره النص النظامي لا لواقع العمل، وإن كان معتبراً في الإثبات. كما لا ينال من وصفه بأنه رضائي الإلزام به غالباً في الموائى<sup>(٢٥)</sup>؛ لأن الإلزام وإن كان باعثاً على العقد لكنه أجنبي عن إرادة المتعاقدين المتقابلة لا أثر له فيها.

٢. **عقد معاوضة:** حيث يقدّم كل طرف فيه مقابلًا للحصول على مبتغاه من العقد، فصاحب السفينة القاطرة يقدّم عملاً متمثلاً في الجر والسحب والدفع والمعاونة وغيرها من أعمال القطر، وصاحب السفينة المقطورة يقدّم الأجر مقابل ذلك<sup>(٢٦)</sup>.

٣. **عقد ملزم للجانبين:** ينشأ عنه التزامات متقابلة؛ لقيامه على معنى المعاوضة، فيلتزم صاحب السفينة المقطورة بجعل السفينة جاهزة للقطر في الزمان والمكان المتفق عليه، مع الإفصاح عن صلاحيتها للملاحة من عدمه<sup>(٢٧)</sup>، ويلتزم أيضاً بدفع الأجرة<sup>(٢٨)</sup> المتفق عليها، أو المحددة من قبل سلطة الميناء كرسوم للقطر<sup>(٢٩)</sup>، مقابل

السفينة المقطورة، وفي هذه الحالة يسأل مجهزة السفينة المقطورة عن الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر"، ومثل ذلك (مصري م ٢٧٩-٢٨٠، إماراتي م ٣١٥، كويتي م ٢١٦، أردني م ٢٣٥).

<sup>(٢٤)</sup> انظر: قانون التجارة البحرية الجديد، جلاء وفاء مجدين (دار الجامعة الجديدة: الإسكندرية، ١٩٩٧م) ص ٤١٣.

<sup>(٢٥)</sup> انظر: القانون البحري، كمال حمدي (منشأة المعارف: الإسكندرية، ط. ٣، ٢٠٠٧م) ص ٦٨٥.

<sup>(٢٦)</sup> لتعريف عقد المعاوضة، انظر: الأشباه والنظائر، لابن الوكيل (دار الكتب العلمية: بيروت، ط ١، ١٤٢٣هـ) ص ١٥٣، نظرية العقد دراسة قانونية مقارنة بأحكام الشريعة الإسلامية، محمود المظفر (دار حافظ: جدة، ط. ٣، ١٤٣٦هـ) ص ٥٣.

<sup>(٢٧)</sup> انظر: القانون البحري، علي حسن يونس (دار الفكر العربي: القاهرة، ١٩٦١م) ص ٨٠٣.

<sup>(٢٨)</sup> اجرة القطر البحري تتمتع بحق الامتياز، والدين الناشئ عنها دين بحري يخول الحجز على السفينة؛ بدلالة المواد (٣/٤٦)، (٨/٥٧) من النظام البحري التجاري السعودي.

<sup>(٢٩)</sup> الأجرة هي المال الذي يدفعه صاحب السفينة المقطورة لصاحب السفينة القاطرة مقابل عملية القطر، فهي محل التزام صاحب السفينة المقطورة، وبحسب القواعد العامة يشترط أن تكون مشروعة موجودة معينة أو قابلة للتعيين، فيتم الاتفاق على تحديدها، أو وضع أسس تحدد بها فيما بعد كما لو قال عن

ذلك يلتزم صاحب السفينة القاطرة بتقديم سفينة القطر المتفق عليها إذا كانت محدّدة بعينها، فإن لم تكن محدّدة فيلتزم بتقديم سفينة مناسبة لعملية القطر بحسب العرف البحري، كما يلتزم ببذل العناية المطلوبة في اتباع الأصول الفنية لعملية القطر، واختيار الطرق الآمنة، ومراعاة الوقت المعقول<sup>(٣٠)</sup>.

٤. عقد تجاري: بدلالة المادة الثانية من نظام المحكمة التجارية<sup>(٣١)</sup>؛ وكأثر فقهه لذلك فإنه يخضع للنصوص النظامية الخاصة الواردة في النظام البحري التجاري، مع مراعاة التمييز بين النصوص النظامية الآمرة أو الملزمة التي لا يجوز الاتفاق على خلافها، والنصوص المكملّة أو المفسّرة التي يجوز الاتفاق على خلافها<sup>(٣٢)</sup>، إضافة

كل ساعة مبلغ كذا، والغالب أن رسوم القطر البحري داخل الموانئ محدّدة من قبل الجهة المختصة. ينظر: لائحة رسوم وأجور خدمات الموانئ الصادرة بالمرسوم الملكي رقم (م/٤٢) وتاريخ ١٤٠٥/٧/٢هـ وآخر تعديل لها في ١٩/٤/١٤٤١هـ، ولمزيد من أحكام الأجرة انظر: التصرفات الواردة على السفينة في النظام البحري السعودي - دراسة تحليلية مقارنة-، خالد بن مرزوق الذيابي (رسالة دكتوراه: قسم الأنظمة، بالجامعة الإسلامية بالمدينة المنورة، ١٤٣٨هـ) ص ١٢٨.

<sup>(٣٠)</sup> انظر: القطر البحري في القانون المصري والمقارن، رفعت فخري أبدير (مرجع سابق) ص ٣٩، أشخاص الملاحة البحرية ومسؤوليتهم في الفقه الإسلامي والنظام، عارف بن صالح آل علي (رسالة دكتوراه: المعهد العالي للقضاء، الرياض، ١٤٢٢هـ) ص ٥٤٢.

<sup>(٣١)</sup> الصادر عام ١٣٥٠هـ، جاء في صدر المادة: (يعتبر من الأعمال التجارية كل ما هو آت... ثم جاء في الفقرة هـ (كل عمل يتعلق بإنشاء سفن تجارية أو شرعية وإصلاحها أو بيعها أو شرائها في الداخل والخارج، وكل ما يتعلق باستجارها أو تأجيرها أو بيع أو ابتياع آلاتها وأدواتها ولوازمها وأجرة عمالها ورواتب ملاحها وخدمها وكل إقراض أو استقراض يجري على السفينة أو شحنها وكل عقود الضمانات المتعلقة بها وجميع المقاولات المتعلقة بسائر أمور التجارة البحرية).

<sup>(٣٢)</sup> النصوص الآمرة والمكملة مسألة فقهية في الأصل، يميزها الفقيه والقاضي، والغالب في نصوص المواد المتعلقة بالقطر البحري أنها نصوص مكملّة؛ حيث اهتمت المنظم بما يحقّق سلامة الميناء، والمياه الإقليمية، والاستفادة الاقتصادية، واستقرار عملية القطر البحري داخلها، وحماية حقوق أطرافها، تاركة للأطراف حرية التعاقد؛ ولذلك فعقد القطر القطري لا يخرج من وصفه عقدًا من عقود القانون الخاص، ولا ينال من هذا الوصف تولّي سلطات الموانئ إدارة عملية القطر ووجود أحكام آمرة متعلقة به. انظر: الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، محمد بهجت فايد (دار النهضة العربية: القاهرة، الطبعة الأولى، ٢٠٠٣م) ص ٢٩٦، عقد القطر البحري، اعتدال عبد الباقي العضب (بحث محكم: مجلة الخليج العربي، العدد ١-٢، ٢٠١٠م) ص ١٣٢، المدخل لدراسة القانون، محمد حسن قاسم (منشورات الحلبي الحقوقية: بيروت، ٢٠١٢م) ٩٩/١.

إلى الأحكام المستمدة من الشريعة الإسلامية باعتبارها النظام العام في المملكة العربية السعودية<sup>(٣٣)</sup>، وكذا مراعاة العرف التجاري البحري؛ وعليه يمكن القول بأن أهم مصادر الحكم في القضايا الناشئة عقد القطر البحري في المملكة العربية السعودية على الترتيب هي: أحكام الشريعة الإسلامية، ثم النصوص النظامية الآمرة الخاصة بالقطر البحري، ثم الاتفاق أو العقد المبرم بين أطرافه، ثم النصوص النظامية المكملّة الخاصة به - مع مراعاة أن أغلب النصوص النظامية المتعلقة بالقطر البحري نصوص مكملّة -، ثم الأعراف التجارية البحرية بين ذوي الشأن، ثم السوابق القضائية، والفقهاء القانوني البحري متمثلاً في آراء شراح القانون<sup>(٣٤)</sup>.

### المبحث الأول

#### المسؤولية الناشئة عن عقد القطر البحري

سوف نتعرض لبيان مفهوم المسؤولية بشكل عام، ثم بيانها بشكل يخص عقد القطر البحري؛ وذلك في مطلبين:

#### المطلب الأول

##### مفهوم المسؤولية بشكل عام

**المسؤولية لغة:** اسم مفعول من سأل، ومعناها معنى المصدر "مسؤول"، ثم دخلت عليها ياء النسبة وتاء التأنيث فصارت مصدر صناعي، والمسؤولية حال أو صفة من يُسأل عن أمر تقع عليه تبعته<sup>(٣٥)</sup>.

<sup>(٣٣)</sup> عملاً بدستور الدولة الذي نص عليه النظام الأساسي للحكم؛ نصت المادة السابعة منه على أنه "يستمد الحكم في المملكة العربية السعودية سلطته من كتاب الله تعالى وسنة رسوله  $\rho$ ، وهما الحاكمان على هذا النظام وجميع أنظمة الدولة"، وتطبيقاً لذلك جاءت المادة الثامنة والأربعون من النظام الأساسي للحكم لتنص على أنه "تطبق المحاكم على القضايا المعروضة أمامها أحكام الشريعة الإسلامية وفقاً لما دل عليه الكتاب والسنة وما يصدره ولي الأمر من أنظمة لا تتعارض مع الكتاب والسنة".

<sup>(٣٤)</sup> للمزيد حول ذلك انظر: مصادر التشريع الإسلامي فيما لا نص فيه، عبد الوهاب خلاف (دار العلم: الكويت، ١٣٩٢هـ) ص ١٠٢، الوجيز في القانون التجاري، سمير عالية (المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع: بيروت، ط ١، ١٩٨٧) ص ٣٦، الموجز في القانون التجاري، محسن شفيق (دار النهضة العربية: مصر، ١٩٦٧م) ص ٢٠، مصادر الحكم التجاري، عارف العلي (بحث محكم: مجلة قضاء، الصادرة عن الجمعية العلمية القضائية السعودية، العدد السادس، جمادى الآخرة لعام ١٤٣٧هـ) ص ٧٥.

<sup>(٣٥)</sup> ينظر: لسان العرب، ابن منظور (مرجع سابق) ص ٤٠٢، المعجم الوسيط (مجمع اللغة العربية) ٤١٣.

**واصطلاحاً:** "التزام مالي بتعويض مالي عن ضرر للغير"<sup>(٣٦)</sup>، أو "التزام بتعويض الغير عما لحقه من تلف مالٍ أو ضياع المنافع أو من الضرر الجزئي أو الكلي الحادث بالنفس البشرية"<sup>(٣٧)</sup>.

والمسؤولية الناشئة عن عقد القطر البحري الواردة أحكامها في النظام البحري السعودي هي مسؤولية مدنية<sup>(٣٨)</sup>، وتتنوع إلى مسؤولية تقصيرية، ومسؤولية عقدية.

**المراد بالمسؤولية التقصيرية:** هي التي تنشأ نتيجة الإخلال بالتزام قانوني عام يفرض عدم الإضرار بالغير، وتتنوع إلى المسؤولية عن العمل الشخصي، والمسؤولية الناشئة من فعل الأشياء، والمسؤولية عن عمل الغير، ولها أركان ثلاثة:

**الأول:** الخطأ، ويراد به مجاوزة الحد الواجب الوقوف عنده أو التقصير عن الحد الواجب الوصول إليه فعلاً أو امتناعاً على نحو غير مشروع، ويشمل الفعل الإيجابي والفعل السلبي، **الثاني:** الضرر هو إلحاق المفسدة بالآخرين، ويقع عبء إثباته من حيث المبدأ على عاتق الدائن بكافة طرق الإثبات باعتباره واقعة مادية.

**الثالث:** والعلاقة السببية بينهما، بمعنى أنه يجب أن يكون الخطأ الذي ارتكبه المدين هو السبب في إلحاق الضرر بالدائن<sup>(٣٩)</sup>.

والمراد بالمسؤولية العقدية: هي التي تنشأ نتيجة الإخلال بالتزام تعاقدي سابق، ولها أركان ثلاثة، **الأول:** الخطأ العقدي وهو عدم تنفيذ التزام ناشئ من العقد، أو تنفيذه بشكل معيب، أو التأخر في تنفيذه، ويقوم الخطأ سواء أكان عدم التنفيذ عمداً أم ناجماً عن إهمال، **والثاني:** الضرر، **والثالث:** علاقة السببية بين الخطأ والضرر بمعنى أنه يجب أن يكون الخطأ العقدي الذي ارتكبه المدين هو السبب في إلحاق الضرر بالدائن<sup>(٤٠)</sup>.

وأحكام المسؤولية المدنية معروفة في الفقه الإسلامي تحت نظرية الضمان بسبب العقد أو بسبب اليد أو بسبب الفعل الضار<sup>(٤١)</sup>، فقد قرّرت الشريعة الإسلامية التضمين

<sup>(٣٦)</sup> المدخل الفقهي العام، مصطفى الزرقاء (مرجع سابق) ٦٣٥/١.

<sup>(٣٧)</sup> نظرية الضمان، وهبة الزحيلي (دار الفكر: دمشق، ١٩٩٨م) ص ٢١.

<sup>(٣٨)</sup> يقابلها المسؤولية الجزائية، والتأديبية أو الإدارية، والدولية. للمزيد انظر: الوجيز في المسؤولية المدنية - دراسة مقارنة بين القانون والفقه الإسلامي، شواخ محمد الأحمد (الطبعة الأولى، ١٤٤٠هـ) ص ١٤.

<sup>(٣٩)</sup> انظر: الوسيط في شرح القانون المدني، عبد الرزاق السنهوري (مرجع سابق) ٦٥٣/١.

<sup>(٤٠)</sup> انظر: الوسيط في شرح القانون المدني، عبد الرزاق السنهوري (مرجع سابق) ٦٥٣/١.

<sup>(٤١)</sup> للمزيد ينظر: نظرية الضمان، وهبة الزحيلي (مرجع سابق) ص ٢٠٤، المسؤولية التقصيرية في منظور الفقه الإسلامي، محمد المرزوقي (مكتبة التوبة: الرياض، ط. ٢، ١٤٣٩هـ) ص ٢١.

كوسيلة من وسائل المحافظة على أموال الناس وصيانتها، والمحافظة على حقوقهم، وجبراً للضرر اللاحق بهم<sup>(٤٢)</sup>، ومن قواعدها الكبرى "لا ضرر ولا ضرار"<sup>(٤٣)</sup>، وأركان الضمان في الفقه الإسلامي قريبة في مدلولها من أركان المسؤولية المدنية؛ فقد ذكروا للضمان أركاناً ثلاثة:

**الأول:** الاعتداء أو التعدي، والمراد به العمل الضار من دون حق أو جواز شرعي، وهو واقعة مادية تترتب عليها المسؤولية؛ إذ لا فرق العمد والخطأ في ضمان الأموال، ولا فرق بين الفعل الإيجابي والسلبي، ولا بين المباشرة والتسبب.

**الثاني:** الضرر، وهو إلحاق مفسدة بالآخرين، فيشمل الضرر المالي.

**الثالث:** العلاقة السببية بينهما؛ بأن يكون التعدي هو سبب حصول الضرر<sup>(٤٤)</sup>.

### المطلب الثاني

#### المسؤولية في عقد القطر البحري

تأسيساً على ما سبق يمكن للباحث تعريف المسؤولية الناشئة عن عقد القطر البحري في النظام البحري التجاري بأنها: التزام مالي يقع على عاتق مجهّز القاطرة أو مجهّز المقطورة، بسبب فعله، أو بسبب فعل غيره، جبراً لضرر لحق الطرف الآخر، أو لحق الغير أثناء عملية القطر.

قوله (التزام): لأنه يصبح واجباً على المدين، تتشغل به ذمته<sup>(٤٥)</sup>.

قوله (مالي): يشير إلى أنّ المسؤولية مدنية؛ يترتب عليها جبر الضرر بالتعويض المالي.

قوله (يقع على عاتق مجهّز<sup>(٤٦)</sup> القاطرة أو مجهّز المقطورة): إشارة للملتزم بالتعويض (المدين)، حيث نصّ المنظم البحري السعودي صراحة على تعلّق المسؤولية

<sup>(٤٢)</sup> الضمان في الفقه الإسلامي، علي الخفيف (دار الفكر العربي: القاهرة، ٢٠٠٠م) ص ١٠.

<sup>(٤٣)</sup> قاعدة من القواعد الفقهية الخمسة الكبرى، أصلها حديث، رواه ابن ماجه: كتاب الأحكام، باب: من بنى في حقه ما يضر جاره برقم ٢٣٤٠، قال الألباني: صحيح لغيره.

<sup>(٤٤)</sup> انظر: نظرية الضمان، وهبة الزحيلي (مرجع سابق) ص ٢٤ وما بعدها.

<sup>(٤٥)</sup> لتعريف الالتزام؛ ينظر: النظرية العامة للالتزام، عبد الحي حجازي (جامعة الكويت: الكويت، ١٩٨٢م) ٥/١.

<sup>(٤٦)</sup> لمجهّز: الشخص الذي يشغل السفينة لحسابه بوصفه مالكا، أو مستأجراً، أو مديراً للشبوع، ويعدّ المالك مجهّزاً ما لم يثبت غير ذلك. المادة (١٠/١) من النظام البحري التجاري السعودي.

بالمجهز<sup>(٤٧)</sup>، وإن كان الذي باشر العقد هو الريان؛ استناداً إلى مسؤولية الموكل عن التصرفات القانونية لوكيله في المسؤولية العقدية<sup>(٤٨)</sup>، واستناداً إلى مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه في المسؤولية التقصيرية<sup>(٤٩)</sup>.

قوله (بسبب فعله، أو بسبب فعل غيره): تأكيداً للحكم السابق، وإشارة إلى حالة تبعية القاطرة للمقطورة عندما تكون إدارة القطر للأولى؛ فيكون الضمان في مواجهة الغير واجباً على مجهز المقطورة، ولو كان الخطأ خطأ القاطرة؛ من باب مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه.

قوله (جبراً لضرر): إشارة للحكمة التشريعية من تقرير المسؤولية المدنية أو الضمان.

قوله (لحق الطرف الآخر): لبيان أنه لو كان المتضرر هو الطرف الآخر في عقد القطر البحري فهي مسؤولية عقدية لقيامها بسبب العقد.

قوله (أو لحق الغير): لبيان أنه لو كان المتضرر طرفاً ثالثاً أجنبياً عن العقد فالمسؤولية تقصيرية.

قوله (أثناء عملية القطر): إشارة إلى النطاق الزمني للمسؤولية؛ حيث تبدأ من الوقت الذي تقوم فيه السفينة بالمناورات اللازمة للاقتراب من السفينة الأخرى، والدخول في مجال تأثيرها، واستقبال تعليماتها، وربط كابلات الجر، وتنتهي بفكها، والابتعاد عن مجال التأثير فيها<sup>(٥٠)</sup>.

وبيان المسؤوليات الناشئة عن عقد القطر البحري هو الأمر الذي أولاه المنظم البحري السعودي - أسوة بغيره من النظم البحرية المقارنة - اهتمامه فلم يشغل بتعريف عقد القطر البحري، أو بيان الالتزامات الناشئة عنه، بل اكتفى بالنص على قواعد تحدّد

<sup>(٤٧)</sup> في المادتين (٣٦٣-٣٦٤) من النظام البحري التجاري السعودي.

<sup>(٤٨)</sup> تنص المادة (٩٢) من النظام البحري التجاري على أنه: "يسأل مالك السفينة أو تجهزها مدنياً عن أفعال الريان والبجارة والمرشد وأي شخص آخر في خدمة السفينة إذا وقعت منهم أثناء تأدية وظائفهم أو بسببها، ويسأل أيضاً عن التزامات الريان الناشئة عن العقود التي يبرمها في حدود السلطات المخولة له". ينظر: الوسيط في شرح القانون المدني، عبد الرزاق السنهوري (مرجع سابق) ١/٦٦٥.

<sup>(٤٩)</sup> تتحقق بوجود علاقة التبعية بأن يكون التابع تحت سلطة المتبوع ورقابته. انظر: الوسيط، للسنهوري ١/١٠١٢.

<sup>(٥٠)</sup> انظر: القانون البحري، هاني دويدار (مرجع سابق) ص ١٦٩.

المسؤول عن الأضرار الناشئة عن عقد القطر البحري؛ وهذا المسلك التنظيمي له مبررات منها:

١. أن مسائل التعريف والالتزامات غالباً ذات طابع فقهي أو قضائي.
  ٢. أن حدوث أضرار ناشئة عن عقد القطر البحري يعدُّ أمراً غير اعتيادي؛ يؤثر على عمليات الملاحة في الموانئ والمياه الإقليمية، وريعها الاقتصادي، وحقوق عملائها.
  ٣. حرص المنظّم على حسم هذا الأمر في ظل الجدل الفقهي والقضائي حول تكييف عقد القطر البحري وعدم التوافق على طبيعة قانونية له؛ بسبب تعدد عملياته وأغراضه وصوره، وبالتالي اضطربت القواعد الحاكمة للمسؤوليات الناشئة عنه<sup>(٥١)</sup>.
- بعد ذلك... على من تقع المسؤولية الناشئة عن عقد القطر البحري؟ بيان ذلك في المبحث الثاني.

## المبحث الثاني

### المسؤول عن الضرر الناشئ عن عقد القطر البحري

ربط المنظّم البحري السعودي بين إدارة عملية القطر البحري وبين المسؤولية الناشئة عنه؛ فالأصل أن السفينة التي تولّت عملية القطر هي المسؤولة عن الأضرار التي تقع جرّاءه، سواءً أكان ذلك في مواجهة الغير، أو في مواجهة السفينة الأخرى، فلم يفرّق بين المسؤولية التقصيرية والمسؤولية العقديّة الناشئة عن القطر<sup>(٥٢)</sup>.

<sup>(٥١)</sup> يمثّل هذا الاتجاه الذي يصر على إدراج كل عقد داخل العقود المسماة المعروفة شرعاً أو نظاماً، وبالتالي يطبق عليه أحكامها، بينما هناك اتجاه آخر يرى ألا داعي لذلك، ويرى أن هناك عقوداً مختلفة، وغير مسماة، ولم يرتّب لها التشريع أحكاماً خاصة، استناداً إلى أن الأصل في المعاملات الحل، وحاجة الناس لتنوع وتجدد، ولا يمكن حصرها، وما يحقّقها من عقود لا تنحصر، وليس في الشرع أو الأنظمة ما يدل على حصر العقود في أسماء معينة، بل الباب مفتوح لعقود جديدة؛ ما دامت متوافقة مع القواعد العامة المستمدة من الشريعة أو النظام، وبخاصة العقود البحرية فإنها تنشأ في بيئة =مختلفة، وظروف مختلفة، ولحاجات مختلفة عن تلك العقود المعروفة في القانون المدني. ينظر: المدخل الفقهي العام، مصطفى الزرقاء (مرجع سابق) ٦٣٥/١، القانون البحري، كمال حمدي (مرجع سابق) ص ٦٨٨.

<sup>(٥٢)</sup> هذا المسلك سلكه أيضاً القانون والمصري (م ٢٧٩-٢٨٠)، أمّا بعض القوانين البحرية الأخرى كالكويتي (م ٢١٦-٢١٧) والإماراتي (م ٣١٥-٣١٦) فقد سلكت مسلكاً آخر، وهو التفريق بين المسؤولية التقصيرية والعقدية؛ ففي الأولى جعلت المسؤولية تضامنيّة بحسب نسبة كلٍّ من القاطرة والمقطورة في الخطأ، وفي الثانية تكون السفينة القاطرة مسؤولة عن الأضرار التي تُلحقها بالسفينة المقطورة ما لم يثبت



وبما أن المسؤولية تبع للإدارة؛ استتبع هذا التفريق بين المسؤولية الناشئة عن عقد القطر البحري داخل حدود الموانئ، وبين المسؤولية الناشئة عن عقد القطر البحري خارج حدود الموانئ<sup>(٥٣)</sup>، وبيان ذلك في مطلبين:

### المطلب الأول

#### المسؤولية داخل حدود الموانئ البحرية

إدارة عملية القطر داخل حدود الموانئ البحرية لها حالتان:

**الأولى:** الحالة الأصلية، وهي أن تكون الإدارة لربان السفينة المقطورة<sup>(٥٤)</sup>، وهذه الحالة مفترضة وأكدها النص النظامي؛ مسaireً للواقع الملاحي، فالغالب أن السفينة المقطورة داخل الموانئ قادرة على الحركة ذاتياً وطاقمها متواجد على متنها وما زال له السيطرة الكاملة عليها، لكن لطبيعة الميناء تحتاج معونةً على القيام بمناورات معينة حفاظاً على سلامتها وسلامة الميناء، وتتم هذه المناورات تحت إشرافها بالقدر الذي يفيدها، فناسب أن تكون السلطة الفعلية على عملية القطر للسفينة المقطورة.

**الثانية:** الحالة الاتفاقية، وهي أن تكون الإدارة لربان السفينة القاطرة<sup>(٥٥)</sup>، ولا يعتد بهذا الاتفاق ولا ينتج آثاره المتعلقة بالمسؤولية بين طرفي العقد أو في مواجهة الغير إلا إذا كان مكتوباً بين الطرفين؛ فهذا الشرط المكمل لعقد القطر البحري يشترط له الكتابة، سواء جاءت كتابته مستقلة أو ضمن العقد، وتشتت كتابته أيضاً حتى لو لم يوجد عقد مكتوب باعتبار أنه عقد رضائي.

فعلى من تقع المسؤولية في كل حالة؟ هذا ما سوف نوضحه فيما يلي في الحالتين:

---

أن الضرر نشأ عن قوة قاهرة أو حادث مفاجئ أو عيب ذاتي في السفينة المقطورة أو خطأ من ربانها، أما الضرر الذي يلحق بالسفينة القاطرة فلا تسأل عنه السفينة المقطورة إلا إذا كانت سببا في أحداث هذا الضرر.

<sup>(٥٣)</sup> ما دام القطر في المياه الإقليمية للمملكة العربية السعودية، أما في المياه الدولية وأعلى البحار فلا تنطبق قواعد المنظم البحري السعودي في المسؤولية الناشئة عن القطر البحري عليها؛ لأنها في الواقع خارج سلطة الدولة، وتجد المنظم أشار إلى ذلك في عنوان الباب التاسع الذي تدرج تحته النصوص المنظمة للقطر البحري، حيث قال: "الباب التاسع: سلامة الملاحة بالموانئ والمياه الإقليمية".

<sup>(٥٤)</sup> انظر: م (١/٣٦٣) من النظام البحري التجاري.

<sup>(٥٥)</sup> انظر: م (٢/٣٦٣) من النظام البحري التجاري.

**أولاً: المسؤولية في حالة إدارة ربان السفينة المقطورة لعملية القطر**

هنا تكون المسؤولية الناشئة عن عقد القطر البحري على عاتق مجهز السفينة المقطورة؛ لأن الفعل الضار منسوب لها<sup>(٥٦)</sup> بقريئة الإدارة التي أضحت قريئة قانونية رتب عليها الحكم، فالمسؤولية هنا مستندة إلى الخطأ المفترض<sup>(٥٧)</sup>، وثمّ مسائل:

**الأولى:** يمتد نطاق المسؤولية لشمّل جميع الأضرار التي تصيب سفينته أو الأشخاص أو الأموال الموجودة عليها، كما تشمل الأضرار التي تلحق السفينة القاطرة أو طاقمها، والأضرار التي تلحق بالغير أي بطرف ثالث أجنبي عن عقد القطر البحري<sup>(٥٨)</sup>.

**الثانية:** يبقى مجهز السفينة المقطورة مسؤولاً حتى لو كان الخطأ بسبب السفينة القاطرة؛ لأنها تبع للمقطورة، وتحت إشرافها وتوجيهها؛ ومسؤولية المقطورة عن خطأ القاطرة من باب مسؤولية المتبوع عن أخطاء تابعه<sup>(٥٩)</sup>، لذا لا يستطيع مجهز المقطورة دفع المسؤولية عنه بإثبات خطأ القاطرة<sup>(٦٠)</sup>، وإن كان يمكنه الرجوع عليه بالضمان وفق القواعد العامة.

**الثالثة:** الضرر الناشئ عن اصطدام المقطورة بالقاطرة لا تنطبق عليه أحكام التصادم البحري، بل يبقى مشمولاً بالمسؤولية الناشئة عن القطر البحري؛ لوجود الرابطة العقدية بينهما، وهي سابقة على التصادم البحري<sup>(٦١)</sup>، وهنا تتحقّق المسؤولية العقدية.

<sup>(٥٦)</sup> يتفق مع المتقرّر في الفقه الإسلامي: "المباشر ضامن وإن لم يتعمّد"، انظر: درر الحكام شرح مجلة الأحكام، علي حيدر، تعريف فهمي الحسيني (دار عالم الكتب للطباعة والنشر والتوزيع: الرياض، ١٤٢٣هـ) ٩٣/١.

<sup>(٥٧)</sup> المطول في القانون البحري، جان بيار بوربيه، ترجمة: سليم حداد (منشورات ألفا: بيروت، ط. ١، ٢٠١٨م) ص ٦٦٥.

<sup>(٥٨)</sup> أشار المنظم البحري السعودي إلى ذلك بقوله (جميع) في م ٣٦٣/١.

<sup>(٥٩)</sup> ينظر: قانون التجارة البحرية، عبد الحميد الشواربي (دار الكتب والدراسات العربية: الإسكندرية، ٢٠١٨م) ص ٢٨٥.

<sup>(٦٠)</sup> يرجع هذا الحكم إلى القواعد العامة؛ وإعراض المنظم ذكره في م ٣٦٣/١ دقة صياغية، أفادت بقاء القاعدة العامة.

<sup>(٦١)</sup> القانون البحري، كمال حمدي (مرجع سابق) ص ٦٩٤.

**الرابعة:** يمكن للمدين (مجهّز السفينة المقطورة) دفع المسؤولية بإثبات القوة القاهرة، أو السبب الأجنبي (خطأ الغير)؛ طبقاً للقواعد العامة، بما في ذلك حالة رجوع القاطرة على المقطورة عما أصابها من ضرر؛ فتتفي المقطورة مسؤوليتها بإثبات خطأ المضرور.

**الخامسة:** في هذه الحالة يذهب بعض الشراح إلى تكييف عقد القطر البحري بأنه عقد عمل، ربّ العمل فيه مجهّز المقطورة، يقابله في الفقه الإسلامي عقد الإجارة، وهنا مع أجير خاص وهو مجهّز القاطرة<sup>(٦٢)</sup>.

#### ثانياً: المسؤولية في حالة إدارة ربان السفينة القاطرة لعملية القطر

عندها تكون المسؤولية الناشئة عن عقد القطر البحري على عاتق مجهّز السفينة القاطرة؛ لأن الفعل الضار منسوب لها بقريضة الإدارة التي أضحت قريضة قانونية رتب عليها الحكم، فافترض المنظم خطأها، وثمّ مسائل:

**الأولى:** يمتد نطاق المسؤولية كما في الحالة الأولى.

**الثانية:** يستطيع مجهّز القاطرة دفع المسؤولية عنه بإثبات أنّ الضرر نشأ عن المقطورة<sup>(٦٣)</sup>، ولو لم يثبت خطأ معيّنًا صدر من ربانها أو أحد طاقمها، ويقع عليه عبء الإثبات، بكافة طرق الإثبات المقررة في المواد التجارية، فإذا أثبت ذلك انتفت المسؤولية عنه في مواجهة المقطورة، وفي مواجهة الغير، ولا يبقى للغير سوى الرجوع على المقطورة<sup>(٦٤)</sup>.

وهذا يعني أن القاطرة ليست مسؤولة عن خطأ المقطورة؛ والذي دعا المنظم إلى

تقرير هذا الحكم ما يلي:

<sup>(٦٢)</sup> انظر: القانون البحري، هاني دويدار (مرجع سابق) ص ١٧٣، أشخاص الملاحة البحرية ومسؤوليتهم في الفقه الإسلامي والنظام، عارف بن صالح آل علي (مرجع سابق) ص ٥٣٨.

<sup>(٦٣)</sup> في ظلّ أحكام الفقه الإسلامي؛ القاطرة مباشر، والمقطورة متسبب، والأصل أنه "إذا اجتمع المباشر والمتسبب يضاف الحكم إلى المباشر"، غير أنّ لهذه القاعدة استثناءات منها أن تكون المباشرة مبنية على السبب؛ أي يكون للمتسبب قوة مؤثرة على المباشر؛ ولا شك أن السفينة المقطورة -في الحالة التي يكون صدور الضرر منها- لها قوة وتأثير = على القاطرة. للقاعدة ينظر: القواعد في الفقه، الإمام ابن رجب الحنبلي (بيت الأفكار الدولية: لبنان، ت. إياد القيسي، ٢٠٠٤م) ص ٥٩٨.

<sup>(٦٤)</sup> ينظر: قانون التجارة البحرية، عبد الحميد الشواربي (مرجع سابق) ص ٢٨٦، والمادة ٢/٣٦٣.

١. قرينة الدور الإيجابي للمقطورة، التي اعتدّ بها المنظم لوجود ربانها وطاقمها على متنها، مما يمكنهم من التوجيه والتأثير على عملية القطر ولو لم تكن لها الإدارة، ولصعوبة إثبات الخطأ على وجه التحديد ونسبته للربان أو أحد أفراد الطاقم اكتفى المنظم بثبوت نشوء الضرر عن المقطورة عموماً، ولو لم يكن موصوفاً بدقة ومنسوباً للربان أو أحد أفرادها<sup>(٦٥)</sup>.

٢. لا تتحقق في هذه الحالة نظرية مسؤولية المتبوع عن تابعه؛ فليست السفينة المقطورة تابعة للقاطرة، لأن حق الإدارة لها أصلاً، والاتفاق على تركه تنازلٌ منها لا يحقّق تبعيتها للقاطرة، خاصةً مع بقاء الدور الإيجابي لها في عملية القطر<sup>(٦٦)</sup>.

الثالثة: الضرر الناشئ عن اصطدام القاطرة بالمقطورة لا تنطبق عليه أحكام التصادم البحري، بل يبقى مشمولاً بالمسؤولية الناشئة عن القطر البحري؛ لوجود الرابطة العقدية بينهما، وهي سابقة على التصادم البحري، وهنا تتحقّق المسؤولية العقدية، مع مراعاة القواعد العامة<sup>(٦٧)</sup>.

الرابعة: يمكن للمدين (مجهز السفينة القاطرة) أيضاً دفع المسؤولية بإثبات القوة القاهرة، أو السبب الأجنبي؛ طبقاً للقواعد العامة.  
الخامسة: في هذه الحالة يذهب بعض الشراح إلى تكييف عقد القطر البحري بأنه عقد نقل<sup>(٦٨)</sup>.

## المطلب الثاني

### المسؤولية خارج حدود الموانئ البحرية

إدارة عملية القطر خارج حدود الموانئ البحرية لها حالتان:

**الأولى:** الحالة الأصلية، وهي أن تكون الإدارة لربان السفينة القاطرة<sup>(٦٩)</sup>؛ وهذه الحالة مفترضة وأكدها النص النظامي؛ مسaireً للواقع الملاحي، فالغالب أنّ السفينة المقطورة

<sup>(٦٥)</sup> دلّ على ذلك عبارة المنظم في م ٣٦٣/٢: "... إلا إذا أثبت أنّ الضرر نشأ عن السفينة المقطورة".  
<sup>(٦٦)</sup> لذلك دلّت عبارة المنظم في م ٣٦٣/١ على مسؤولية المقطورة عن خطئها الثابت، رغم أن الإدارة للقاطرة.

<sup>(٦٧)</sup> دلّ على ذلك نص المادة م ٣٦٦: "تكون السفينة القاطرة هي المسؤولة عن الضرر الذي يصيب السفينة المقطورة، إلا إذا كان ذلك بسبب قوة القاهرة أو حادث طارئ، أو لسبب يرجع إلى السفينة المقطورة أو عيب ذاتي فيها، أو خطأ تجهزها أو ربانها أو أحد أفراد طاقمها".

<sup>(٦٨)</sup> انظر: القانون البحري، علي حسن يونس (دار الفكر العربي: القاهرة، ١٩٦١م) ص ٨٠٥.

خارج الموانئ إنما تُقَطَّر لتعطّلها وافتقادها لقدرتها الذاتية، مما يجعلها كأي جسم منقول، مما يسلط القاطرة على عملية القطر بشكل كامل.

**الثانية:** الحالة الاتفاقية، وهي أن تكون الإدارة لربان السفينة المقطورة، ولا يعتدّ بهذا الاتفاق ولا ينتج آثاره المتعلقة بالمسؤولية بين طرفي العقد أو في مواجهة الغير إلا إذا كان مكتوباً بين الطرفين<sup>(٧٠)</sup>، وبيان المسؤولية في الحالتين فيما يلي:

**أولاً: المسؤولية في حالة إدارة ربان السفينة القاطرة لعملية القطر:**

حينها تكون المسؤولية الناشئة عن عقد القطر البحري على عاتق مجهز السفينة القاطرة؛ لأن الفعل الضار منسوب لها بقريئة الإدارة التي أضحت قريئة قانونية رُتِبَ عليها الحكم، وثمّ مسائل:

**الأولى:** يمكن لمجهز القاطرة دفع المسؤولية عنه بإثبات أنّ الضرر نشأ عن خطأ المقطورة، وهنا يجب أن يثبت أنّ خطأ موصوفاً، صدر من ربانها أو أحد أفراد طاقمها؛ والذي دعا المنظم إلى تقرير هذا الحكم ما يلي:

١. التحفّظ والتحرز من بقاء طاقم المقطورة على متنها أثناء عملية القطر، ولو كانت معطّلة، مما يجعل الدفع بإثبات خطأ أحدهم مقبولاً بقريئة وجودهم على متنها، وحيث إنّ الخطأ منسوب إليهم، ووجودهم قريئة يقابلها قريئة أقوى وهي إدارة القاطرة للقطر فيغلب أنّ الخطأ خطؤها؛ لم يكتفِ المنظم بإثبات نشوء الضرر عن المقطورة عموماً، بل يجب إثبات أنّ خطأ معيناً صدر من ربانها أو أحد أفراد طاقمها<sup>(٧١)</sup>.

٢. لا تتحقّق في هذه الحالة نظرية مسؤولية المتبوع عن تابعه؛ لأن القاطرة تقوم بسحب المقطورة دون إشراف ورقابة من الأخيرة، كأي جسم منقول، فلا يتحقّق معنى التبعية، لذا فالقاطرة لا تسأل عن خطأ ربان وطاقم القاطرة<sup>(٧٢)</sup>، وهنا يثور التساؤل:

<sup>(٦٩)</sup> ينظر: م ١/٣٦٤.

<sup>(٧٠)</sup> ينظر: ينظر: م ٢/٣٦٤، والحقيقة أن اشتراط الكتابة خارج حدود الموانئ أمر غير عملي وتكتفه الصعوبة في ظل الظروف الاستثنائية الداعية للقطر؛ فلو اكتفى المنظم بالاتفاق الصريح دون الكتابة لكان أوفق للعمل، كما فعل المنظم المصري في م ٢/٢٨٠ من القانون البحري المصري، الصادر برئاسة الجمهورية في ٢٢ أبريل سنة ١٩٩٠م.

<sup>(٧١)</sup> دلّ على ذلك عبارة المنظم في م ١/٣٦٤: "... إلا إذا أثبت أنّ الضرر نشأ عن خطأ السفينة المقطورة"، وقارنهما بعبارة المنظم في م ٢/٣٦٣.

<sup>(٧٢)</sup> قانون التجارة البحرية، عبد الحميد الشواربي (مرجع سابق) ص ٢٨٧، والمادة ١/٣٦٤.

لو أثبت مجهز القاطرة أنّ الضرر نشأ عن المقطورة عمومًا دون إثبات خطأ الريان أو أحد طاقمها؟ والجواب: أنّ شرط دفع المسؤولية الذي نصّ عليه المنظم لم يتحقق، بالتالي يبقى مسؤولاً بحكم الأصل، ولا مجال لإعمال القواعد العامة في هذه الحالة؛ لأنها في حكم النص العام الذي عارضه نص خاص، والخاص مقدّم على العام<sup>(٧٣)</sup>.

٣. بالنسبة لنطاق المسؤولية، ودفع المسؤولية، والتصادم بالمقطورة؛ فلا تختلف عمّا سبق بيانه.

#### ثانياً: المسؤولية في حالة إدارة ريان السفينة المقطورة لعملية القطر

تكون المسؤولية الناشئة عن عقد القطر البحري على عاتق مجهز السفينة المقطورة، وأحكام هذه الحالة مطابقة لأحكام الحالة الأولى في القطر داخل الميناء؛ فتقرّر أنّ أحكام المسؤولية الناشئة عن عقد القطر البحري عندما تكون إدارة عملية القطر للسفينة المقطورة لا تختلف سواءً أكان ذلك داخل حدود الموانئ أو خارجها (في المياه الإقليمية).

#### الخاتمة

الحمد لله يسّر وأعان، وفي خاتمة البحث نتائج توصلت إليها، وتوصيات أشير بها.

#### النتائج:

١. للقطر البحري أهميته المتمثلة في تحقيق السلامة الملاحية للسفينة والموانئ والمياه الإقليمية، والمردود الاقتصادي للموانئ، ودعم صناعة القطر البحري.
٢. القطر البحري: اتفاق بين مجهز أو ريان سفينة قاطرة، وبين مجهز أو ريان سفينة مقطورة؛ يلتزم بمقتضاه الطرف الأول بتقديم سفينته للقيام بخدمة أو أكثر من خدمات القطر المتمثلة في الجر أو السحب أو الدفع، داخل الموانئ، أو خارجها، لسفينة الطرف الثاني، وهي ليست في حال خطر؛ مقابل أجر معلوم.
٣. أركان عقد القطر البحري هي: الصيغة، ولا يشترط لها شكل معين؛ فينعقد بكل ما دلّ عليه من لفظ أو كتابة أو إشارة، والعاقدان، ويجوز لكلٍ من مجهز السفينة أو ريانها على السواء تولّي عقد القطر البحري، والمعقود عليه، وهو العمل الذي تقدّمه السفينة القاطرة للسفينة المقطورة خدمة لها ومعاونةً في ظروف ملاحية عادية، بسحبها أو جرّها أو دفعها، وغير ذلك من صور الخدمة والمعاونة المعتادة.

(٧٣) انظر: الوجيز في أصول الفقه، عبد الكريم زيدان (مؤسسة الرسالة: بيروت، ط. ١، ١٤٣٢هـ) ص ٢٤٥.

٤. عقد القطر البحري عقد رضائي، وعقد معاوضة، ملزم للجانبين، وهو عقد تجاري.
٥. المسؤولية الناشئة عن عقد القطر البحري الواردة أحكامها في النظام البحري السعودي هي مسؤولية مدنية، وتتنوع إلى مسؤولية تصديرية، ومسؤولية عقدية، والفقهاء الإسلامي يعرفها تحت مسمى الضمان.
٦. المسؤولية في عقد القطر البحري هي: التزام مالي يقع على عاتق مجهز القاطرة أو مجهز المقطورة، بسبب فعله، أو بسبب فعل غيره، جبراً لضرر لحق الطرف الآخر، أو لحق الغير أثناء عملية القطر.
٧. ربط المنظم البحري السعودي بين إدارة عملية القطر البحري وبين المسؤولية الناشئة عنه؛ فالأصل أن السفينة التي تولت عملية القطر هي المسؤولة عن الأضرار التي تقع جرّاءه.
٨. لأن المسؤولية تتبع للإدارة فترق المنظم بين المسؤولية الناشئة عن عقد القطر البحري داخل حدود الموانئ، وبين المسؤولية الناشئة عنه خارج حدود الموانئ.
٩. داخل حدود الموانئ، فالأصل أن تكون إدارة القطر للسفينة المقطورة، وبالتالي تكون المسؤولية على عاتق مجهزها؛ لأن الخطأ منسوب لها والضمان على المباشر، ولو كان الخطأ بسبب السفينة القاطرة من باب مسؤولية المتبوع عن تابعه.
١٠. داخل حدود الموانئ، يجوز أن تكون إدارة القطر البحري للسفينة القاطرة، بشرط وجود اتفاق كتابي؛ وبالتالي تكون المسؤولية على عاتق مجهز السفينة القاطرة، إلا أن يُثبت أن الضرر نشأ عن المقطورة؛ حيث لا تتحقق في هذه الحالة نظرية مسؤولية المتبوع عن تابعه.
١١. خارج حدود الموانئ، فالأصل أن تكون إدارة القطر للسفينة القاطرة، وبالتالي تكون المسؤولية على عاتق مجهزها، إلا أن يُثبت خطأ صادراً من ربان المقطورة، أو أحد أفراد طاقمها.
١٢. خارج حدود الموانئ، يجوز أن تكون إدارة القطر البحري للسفينة المقطورة، وأحكام مسؤوليتها لا تختلف عن حالة إدارتها للقطر داخل الميناء.
١٣. الضرر الناشئ عن التصادم بين المقطورة والقاطرة لا تنطبق عليه أحكام التصادم البحري، بل يبقى مشمولاً بالمسؤولية الناشئة عن عقد القطر البحري؛ وتتحقق هنا المسؤولية العقدية.
١٤. أحكام المسؤولية الناشئة عن عقد القطر البحري متسقة مع الأحكام العامة للمسؤولية أو الضمان بشكل عام.

١٥. مَسْلُكُ المنظم البحري السعودي في المسؤولية الناشئة عن عقد القطر البحري يبرز فيما يلي: الربط بين الإدارة المفترضة، أو الإدارة الثابتة باتفاق كتابي، وبين المسؤولية، مراعاة القواعد العامة في المسؤولية أو الضمان عمومًا، عدم التفريق بين المسؤولية التقصيرية والعقدية.

### التوصيات:

١. إصدار لائحة تنفيذية متضمنة أحكامًا مفصلة لعقد القطر البحري.
٢. نشر الأحكام القضائية الصادرة في دعاوى التجارة البحرية؛ لتسهيل الوصول إليها.
٣. الاهتمام بإعداد الكوادر المتخصصة، وتأهيلها في مجال القانون البحري، ليكون منهم القضاة والمستشارون والباحثون والمحامون المتخصصون.
٤. افتتاح دوائر قضائية متخصصة في قضايا التجارة البحرية؛ لتلبية للاحتياجات المستقبلية المتوقعة مع الحراك الاقتصادي التجاري البحري في ظل رؤية ٢٠٣٠.
٥. تعديل كلمة "كتابي" الواردة في المادة ٢/٣٦٤ من النظام البحري التجاري السعودي إلى كلمة "صريح"، ليصبح النص: "يجوز باتفاق صريح ترك عملية القطر خارج حدود الموانئ لربان السفينة المقطورة؛ لأنَّ اشتراط الكتابة خارج حدود الموانئ أمر غير عملي، وتكتنفه الصعوبة في ظل الظروف الاستثنائية الداعية للقطر.

### المصادر والمراجع

١. أشخاص الملاحة البحرية ومسؤوليتهم في الفقه الإسلامي والنظام، عارف بن صالح آل علي (رسالة دكتوراه: المعهد العالي للقضاء، الرياض، ١٤٢٢هـ).
٢. الإقناع في حل ألفاظ أبي شجاع، محمد الشربيني الخطيب (دار الفكر: بيروت، ت. مكتب البحوث والدراسات بدار الفكر، ١٤١٥هـ).
٣. التصرفات الواردة على السفينة في النظام البحري السعودي-دراسة تحليلية مقارنة-، خالد بن مرزوق الذيابي (رسالة دكتوراه: قسم الأنظمة، بالجامعة الإسلامية بالمدينة المنورة، ١٤٣٨هـ).
٤. درر الحكام شرح مجلة الأحكام، علي حيدر، تعريف فهمي الحسيني (دار عالم الكتب: الرياض، ١٤٢٣هـ).
٥. شرح منتهى الإرادات، البهوتي (عالم الكتب: بيروت، ط. ١، ١٤١٤هـ).
٦. الضمان في الفقه الإسلامي، علي الخفيف (دار الفكر العربي: القاهرة، ٢٠٠٠م).



٧. عقد القطر البحري، اعتدال عبدالباقي العضب (بحث محكم: مجلة الخليج العربي، العدد ١-٢، ٢٠١٠م).
٨. القانون البحري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية، هاني دويدار (دار النهضة العربية: بيروت، ١٩٩٥ هـ).
٩. القانون البحري، عادل علي المقدادي (دار الثقافة للنشر والتوزيع: الأردن، ط. ١، ٢٠٠٢م).
١٠. القانون البحري، كمال حمدي (منشأة المعارف: الإسكندرية، ط. ٣، ٢٠٠٧م).
١١. القانون البحري، محمد السيد الفقي (دار الجامعة الجديدة: الإسكندرية، ٢٠١١م).
١٢. القانون البحري، محمود سمير الشراوي (دار النهضة العربية: القاهرة، ٢٠١١م).
١٣. القانون البحري، مصطفى كمال طه (دار الفكر الجامعي: الإسكندرية. مصر، ط. ١، ٢٠٠٧م).
١٤. القانون البحري، هاني دويدار (دار النهضة العربية: بيروت، ١٩٩٥ هـ).
١٥. قانون التجارة البحرية الجديد، جلاء وفاء محدين (دار الجامعة الجديدة: الإسكندرية، ١٩٩٧م).
١٦. قانون التجارة البحرية، عبد الحميد الشواربي (دار الكتب والدراسات العربية: الإسكندرية، ٢٠١٨م).
١٧. القانون الدولي للبحار وتطبيقاته في المملكة العربية السعودية، محمد عمر الإدريسي (الطبعة الأولى، ١٤٣٩ هـ).
١٨. القطر البحري في القانون المصري والمقارن، رفعت أبادير (مجلة العلوم القانونية والاقتصادية: جامعة عين شمس، كلية الحقوق، العدد ٢، ١، يناير/ يوليو ١٩٧٨م).
١٩. القواعد في الفقه، الإمام ابن رجب الحنبلي (بيت الأفكار الدولية: لبنان، ت. إياد القيسي، ٢٠٠٤م).
٢٠. لسان العرب، لابن منظور (دار إحياء التراث العربي: بيروت، ط. ٣، ١٤١٩ هـ).
٢١. مبادئ القانون الدولي العام، محمد حافظ غانم (دار النهضة العربية: القاهرة، ١٩٧٢م).
٢٢. المدخل الفقهي العام، مصطفى أحمد الزرقاء (دار القلم: دمشق، ط. ١، ١٤١٨ هـ).
٢٣. المدخل لدراسة القانون، محمد حسن قاسم (منشورات الحلبي الحقوقية: بيروت، ٢٠١٢م).
٢٤. المسؤولية التقصيرية في منظور الفقه الإسلامي، محمد المرزوقي (مكتبة التوبة: الرياض، ط. ٢، ١٤٣٩ هـ).

٢٥. مصادر التشريع الإسلامي فيما لانص فيه، عبدالوهاب خلاف (دار العلم: الكويت، ١٣٩٢هـ).
٢٦. مصادر الحكم التجاري، عارف العلي (بحث محكم: مجلة قضاء، الصادرة عن الجمعية العلمية القضائية السعودية، العدد السادس، جمادى الآخرة لعام ١٤٣٧هـ)
٢٧. المصباح المنير، للفيومي (دار المعارف: القاهرة، ت عبد العظيم الشناوي، ط. ٢، بدون سنة طبع).
٢٨. المطول في القانون البحري، جان بيار بورييه، ترجمة سليم حداد (منشورات ألفا: بيروت، ط. ١، ٢٠١٨م).
٢٩. المعجم الوسيط، (مجمع اللغة العربية).
٣٠. المعني، ابن قدامة (دار عالم الكتب: الرياض، ت. عبدالمحسن التركي وعبدالفتاح الحلو، ط. ٣، ١٤١٧هـ).
٣١. النظام البحري التجاري بالمرسوم الملكي رقم (م/٣٣) وتاريخ ٥/٤/١٤٤٠هـ.
٣٢. النظام القانوني لقطر السفن وفقا للقانون العماني، مريم حمد العميرية (رسالة ماجستير: جامعة السلطان قابوس، كلية الحقوق، عمان، ٢٠١٥م).
٣٣. نظرية الضمان، وهبة الزحيلي (دار الفكر: دمشق، ١٩٩٨م).
٣٤. النظرية العامة للالتزام وفقاً للقانون الكويتي، عبد الحي حجازي (جامعة الكويت: الكويت، ١٩٨٢م).
٣٥. نظرية العقد دراسة قانونية مقارنة بأحكام الشريعة الإسلامية، محمود المظفر (دارحافظ: جدة، ط. ٣، ١٤٣٦هـ).
٣٦. الوجيز في أصول الفقه، عبد الكريم زيدان (مؤسسة الرسالة: بيروت، ط. ١، ١٤٣٢هـ).
٣٧. الوجيز في القانون التجاري، سمير عالية (المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع: بيروت، ط. ١، ١٩٨٧).
٣٨. الوجيز في المسؤولية المدنية- دراسة مقارنة بين القانون والفقه الإسلامي، شواخ محمد الأحمد (الطبعة الأولى، ١٤٤٠هـ).
٣٩. الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، عبد القادر العطير (دار الثقافة: الأردن، ط. ٥، ٢٠١٤م).
٤٠. الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، محمد بهجت قايد (دار النهضة العربية: القاهرة، ط. ١، ٢٠٠٣م).