

المركز القانوني للمرشد البحري

د. عقيل فاضل حمد الدهان
كلية القانون / جامعة البصرة

المقدمة :-

إن النقل البحري شريان الحياة بالنسبة للدول وذلك بسبب ميزات هذا النقل المتمثلة بسهولة نقل البضائع فضلاً عن رخصه مقارنة بأنواع النقل الأخرى , وبالطبع فإن الموانئ لها مركزها المهم في النقل البحري , وعادة ما يكون في مداخل هذه الموانئ من العوائق الطبيعية والصناعية ما قد يعرقل سير الملاحة كوجود الصخور أو الشعاب أو السفن الغارقة أو المنشآت الفنية التي تقيمها الدولة أو غيرها من الأشياء التي لا يكون الربان على إلمام كاف بها مما قد يعرض السفينة أولاً والميناء ثانياً للأخطار المترتبة على احتمال اصطدام السفينة بتلك العوائق عند دخولها الميناء أو خروجها منه لذا فإن ضرورة المحافظة على سلامة الأرواح والبضائع والسفن والموانئ وأرصفتها هي التي أوجبت أن يقوم بالملاحة في الميناء شخص تكون له خبرة ودراية بتلك العوائق ليجنب السفينة المخاطر وليبقى طريق الملاحة مفتوحاً على الدوام وهذا الشخص هو المرشد البحري . إن للموضوع أهميته التي تحفز الباحث على دراسة مختلف المسائل والمشاكل والطروحات المتعلقة بالإرشاد البحري وتحديد المركز القانوني للمرشد , ذلك الشخص الذي يلعب دوراً حيوياً في الرسالة البحرية , وسيركز البحث في ذلك على تعليمات الموانئ رقم 1 لسنة 1998 , وسنعمل على وضع تعريف للمرشد البحري بعد مناقشة التعاريف المطروحة بهذا الشأن , ثم نحدد نطاق الإرشاد من حيث الزاميته والسفن الملزمة به والمعفاة منه , هذا في المبحث الأول أما في المبحثين الثاني والثالث فسنبحث العلاقة القانونية بين المرشد والمجهز أولاً والمرشد والربان ثانياً وما ترتبه تلك العلاقة من حقوق والتزامات مبتدئين أولاً بتحديد طبيعة ومصدر العلاقة التي تربط المرشد بالمجهز وهل هي علاقة قانونية أم عقدية ؟ والسؤال الثاني المطروح بهذا الشأن هو لمن تكون قيادة السفينة أثناء عملية الإرشاد هل هي للربان أم للمرشد ؟ هذا ما سنحاول الإجابة عنه مختتمين البحث بمبحث رابع مخصص للمسؤولية الناشئة عن الإرشاد , والتساؤل المطروح حول مدى تبعية المرشد للمجهز أثناء عملية الإرشاد ؟ وإن كانت التبعية متحققة فهل تطبيق بشأن مسؤولية المجهز الأحكام العامة في القانون المدني الخاصة بمسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه في القانون المدني ؟ أم أن للإرشاد أحكامه الخاصة التي تميزه عن ما هو موجود في القانون المدني ؟ هذا ما سنحاول الإجابة عنه في هذه المباحث الأربعة .

المبحث الأول

تعريف المرشد البحري وتحديد نطاق الإرشاد

بداية وقبلولوج إلى تفاصيل المركز القانوني للمرشد البحري فإنه لا بد من تعريف المرشد البحري بما يساعدنا على فهم ذلك المركز , وقد وجدنا بأن التعاريف المطروحة يعترضها النقص والقصور فآثرنا مناقشة تلك التعاريف المطروحة والخروج بتعريف نأمل أن يكون جامعاً مانعاً هذا في المطلب الأول أما المطلب الثاني فسيكون لتحديد نطاق الإرشاد من حيث الزاميته والموانئ والسفن المشمولة بالإرشاد البحري وتلك المعفاة منه .

المطلب الأول

تعريف المرشد البحري

الإرشاد البحري من أهم مقومات الرسالة البحرية فالربان وإن استطاع السير في عرض البحر والإلمام بالخطوط الملاحية إلا أنه يجهل غالباً مسالك مياه الموانئ ومنعطفاتها الطبيعية , كما أن مداخل الموانئ ومخارجها تحوي عادة العديد من العوائق الطبيعية والصناعية (الطائرة) مما قد يعرقل سير الملاحة كوجود الصخور والشعاب والمنشآت التي تقيمها الدولة وبقايا السفن الغارقة أو غيرها من الأشياء التي قد يؤدي الجهل بها إلى تعريض سلامة البحارة والسفينة والميناء للخطر , لذا كان للإرشاد البحري أهميته بسبب تلك المخاطر المتعددة والتي استلزمت إيجاد فكرة الإرشاد البحري وتنظيمها في جميع موانئ العالم¹ . وقد عرفت الفقرة (12) من المادة الأولى من قانون الموانئ رقم 21 لسنة 1995 الإرشاد ب(إنه التوجيه الملاحي للسفينة إلى مكان رسوها أو خروجها من الميناء أو المرفأ بواسطة مرشد) في حين عرفت المادة (1) من تعليمات الموانئ رقم (1) لسنة 1998 في الفقرة (و) المرشد بقولها (هو الشخص المعين من دائرة الموانئ ومصرح له بممارسة إرشاد السفينة في الموانئ والمرفأ ومناطق الإرشاد كافة ويشمل ذلك ربان المرفأ)² . وعرفه البعض بأنه (شخص يقوم بإرشاد ربان السفينة لدى دخولها الميناء أو خروجها منه ليجنبه الارتطام بصخور أو بأبنية فيحفظ السفينة كما يحفظ مباني الميناء من الحوادث)³ . وعرفته الدكتورة سميحة القليوبي بقولها (هو قيادة السفينة لحظة دخولها الميناء وخروجها منه بقصد إرشادها بواسطة شخص متخصص هو المرشد)⁴ . إن تعريف التعليمات للمرشد منتقد لأنه ركز على الجانب التنظيمي في كون المرشد تابعاً وظيفياً للموانئ وهي التي تعينه , ولا يظهر الجانب القانوني أو الفني لعملية الإرشاد , بينما جاء تعريف الدكتور علي جمال الدين عوض قاصراً هو الآخر , لأنه ركز على الجانب الفني لعملية الإرشاد دون القانوني والذي لا بد من بيانه لإظهار طبيعة علاقة المرشد بمجهز السفينة خلال عملية الإرشاد , وينتقد تعريف الدكتورة سميحة القليوبي لأنها استخدمت عبارة القيادة في حين أن القيادة تبقى لربان السفينة خلال عملية الإرشاد كما سنرى ذلك لاحقاً . ونفضل تعريف الدكتور علي البارودي مع بعض التحفظ والذي عرف المرشد بأنه (تابع مؤقت للمجهز في قيادة السفينة

داخل وخارج الموانئ أو القنوات⁵. حيث أن هذا التعريف يظهر بأن العلاقة أثناء عملية الإرشاد تقوم مباشرة بين المرشد والمجهز، وهي علاقة تبعية مؤقتة إلا أن ما يؤخذ على هذا التعريف أيضاً أنه استخدم عبارة (قيادة السفينة) وهذا منتقد لأن القيادة كما سنرى تظل للربان ولا يتنازل عنها للمرشد وهذا ما أكدته المادة (96) من التعليمات بقولها (تبقى قيادة السفينة وإدارتها للربان أثناء قيام المرشد بعملية الإرشاد). ويمكن مما تقدم أن نعرف المرشد بأنه (موظف تعيينه الموانئ يقوم بتوجيه ربان السفينة عند دخولها الميناء أو خروجها منه أو تحركها داخل القنوات الملاحية ويكون عند قيامه بعملية الإرشاد تابعاً مؤقتاً لمجهز السفينة ويعمل تحت رقابة ربانها).

المطلب الثاني

تحديد نطاق الإرشاد البحري

لقد تناولت الاتفاقية الخاصة بأنظمة الموانئ البحرية والمعقودة في جنيف عام 1923 موضوع الإرشاد واحتفظت لكل دولة من الدول المتعاقدة بحقها في تنظيم الإرشاد البحري كما تشاء كما قررت أن كل دولة حرة في فرض الإرشاد الإلزامي بشرط أن تخضع رسوم الإرشاد لمبدأ المساواة الوارد في المادة (2) من الاتفاقية، وكذلك خولت كل دولة الحق في إعفاء مواطنيها من الإرشاد الإلزامي إذا توافرت فيهم شروط فنية معينة. أما في العراق فأن قانون التجارة البحرية العثماني لسنة 1865 لم ينظم مسألة الإرشاد فجاء بيان ميناء البصرة 1919 في عهد الاستعمار البريطاني منظمًا الإرشاد ثم الغي بصور تعليمات وأوامر ميناء البصرة عام 1949⁶. أما الآن وبعد صدور قانون الموانئ رقم (2) لسنة 1995 فإن المادة (5) أوجبت إصدار تعليمات تنظم الإرشاد وبالفعل صدرت التعليمات النافذة رقم (1) لسنة 1998، وقد جعلت التعليمات الإرشاد إجبارياً لجمع السفن كقاعدة عامة وهو ما كان سارياً في ظل بيان عام 1919 وتعليمات وأوامر عام 1949 وهو النهج المتبع في معظم دول العالم. فقد قضت المادة (66) من التعليمات بأن الإرشاد إلزامي في موانئ العراق لجميع السفن عند دخولها القنوات الملاحية أو حركتها فيها أو خروجها منها وهذا يعني أن الإرشاد يشمل جميع السفن كقاعدة عامة عند دخولها الموانئ والقنوات الملاحية وحركتها فيها أو خروجها منها ويشمل ذلك بالطبع الممرات الملاحية النهرية كشط العرب.

وقد استتنت المادة (67) من التعليمات بعض السفن من هذه القاعدة العامة حيث نصت على استثناء السفن التالية :-

1. السفن الحربية الوطنية
2. السفن المملوكة للدولة والمخصصة للأغراض غير التجارية
3. السفن التابعة للمنشأة (أي الموانئ)
4. السفن الآلية والشراعية والجنائب والرافعات التي لا تزيد حمولتها القصوى المسجلة بالأطنان على (500) طن ويزيد غاطسها على (3,50) متراً ما لم تقرر المنشأة خلاف ذلك.
5. السفن التي لا يزيد غاطسها على (4) أمتار ولا تتجاوز حمولتها (1200) طناً شرط أن يحصل ربانها على شهادة الأهلية الصادرة من المنشأة والتي تؤهله لقيادة وإرشاد السفن التي يكون هو ربانها. فيما جوزت المادة (68) من التعليمات إعفاء بعض السفن من أجور الإرشاد دون الإرشاد ذاته، وهي السفن الحربية الأجنبية والسفن التي تعفيها الاتفاقات الدولية من تلك الأجور.

المبحث الثاني

العلاقة القانونية بين المرشد ومجهز السفينة

قبل الدخول في بحث هذه العلاقة لا بد أولاً من تحديد الطبيعة القانونية لها، وهذا يكمن في تحديد مصدر علاقة المرشد بالمجهز فهل أن مصدر هذه العلاقة هو العقد؟ كما يتردد ذلك كثيراً في مؤلفات القانون البحري، وبالتالي تكون العلاقة ذات طبيعة عقدية وتسري عليها أحكام العقد المبرم بين أطرافه؟ أم أن مصدر هذه العلاقة هو القانون وبالتالي تكون العلاقة تنظيمية حدد القانون فيها مسبقاً حقوق والتزامات الأطراف ولا دور لإرادة هذه الأطراف فيها؟ هذا ما سنبحثه في المطلب الأول ثم ننقل في المطلب الثاني إلى بحث آثار الإرشاد بالنسبة للمرشد والمجهز مبتدئين بالتزامات المرشد البحري ثم التزامات المجهز مستهدين في كل ذلك بنصوص التعليمات.

المطلب الأول

طبيعة علاقة المرشد بالمجهز

يرى غالبية الفقهاء⁷ أن مصدر العلاقة التي تربط المرشد بمجهز السفينة وربانها هو عقد الإرشاد، وهو عقد قصير المدة ذو طبيعة مؤقتة يلتزم بمقتضاه المرشد بتقديم معونة الفنية للربان نظير دفع مقابل الإرشاد أو رسم الإرشاد الذي تحدده اللوائح. وتكون صيغة الإيجاب برفع علم الإشارة الدولية (pt) نهائياً أو عن طريق وميض ابيض متقطع ليلاً أما القبول فيكون بتبليغ المرشد لطلب الإرشاد واقتراحه من السفينة والصعود على متنها. وقد أوضحت المادة (158) تعليمات بأن طلب الإرشاد يكون نهائياً برفع علم الإشارة الدولية (j) أو علم الإشارة الدولية (pt) أو كلاهما، أما ليلاً فيكون الطلب عن طريق وميض ابيض متقطع واضح يظهر في فترات قصيرة، أو إرسال الإشارة (pt) بالمورس الضوئي أو كلاهما. والرمز (pt) هو اختصار للكلمة (pilotage)، (pilot) والتي تعني مرشد وإرشاد. أن صفة العلاقة العقدية لا يمكن القول بها، على الأقل عندنا في العراق، فعلاقة المرشد بمجهز السفينة وربانها هي علاقة تنظيمية وليست عقدية وذلك للأسباب الآتية :-

أولاً :- إن الإرشاد في العراق إلزامي بمقتضى المادة (66) من التعليمات كما هو الحال بالنسبة لأغلب دول العالم، ولا يتصور فيه وجود الإرادة الحرة المختارة بل أن طلب المرشد من قبل ربان السفينة هو إلزامي بصريح نص م (8) من التعليمات التي تلزم الربان بالاتصال بمحطة الإرشاد قبل فترة معينة وإبلاغها بمعلومات حددتها المادة أعلاه.

ثانياً:- لا يوجد أي قبول من قبل المرشد فالمرشد بموجب تعليمات الموانئ هو موظف تعيينه الموانئ (المادة 1 / فقرة (و)) وهو على هذا الأساس ملزم بالقيام بعمله .
ثالثاً:- لا يكون لأي من الطرفين الحرية في اختيار الطرف المقابل فالربان ليس له حق اختيار مرشد بعينه وكذلك المرشد فهو مجبر كموظف على تلبية نداء الإرشاد دون أن يكون له حق القبول أو الرفض أو اختيار سفينة بعينها .
رابعاً:- إن مقابل الإرشاد أو رسومه تحدده اللوائح والقوانين الخاصة بالموانئ وليس للأطراف أي حق في المناقشة فيه سواء في زيادة أو تقليل المبلغ , وإن هذه الرسوم تذهب إلى خزانة الدولة وليست وارداً أو أجرة للمرشدين .
خامساً:- إن تعليمات الموانئ تحدثت عن الإرشاد وعن التزامات المرشد والمجهز والربان ولم تتطرق من قريب أو من بعيد لعقد الإرشاد فلو كان عقداً لحري بالمشرع أن ينظم أحكامه .

نخلص من ذلك كله بنتيجة هي أن الإرشاد ليس بعقد وإن مصدر العلاقة التي تربط المرشد بالمجهز والربان هو القانون , فهي علاقة تنظيمية وليست عقدية⁸ , فإن كان القول بوجود عقد إرشاد صحيح في بعض القوانين كالقانون الفرنسي والذي عده الفقه الراجح عقد عمل⁹ , فإن ذلك لا يمكن القول به عندنا في العراق فالمرشد والربان والمجهز في مراكز تنظيمية قانونية , حدد القانون فيها مسبقاً التزامات الأطراف , وليس في مراكز عقدية , وعلى هذا الأساس فأنا عندما نتكلم عن التزامات الأطراف لا نتكلم عنها على أساس أنها أثاراً للعقد وإنما نتحدث عن أثار الإرشاد بصورة عامة أي كعملية فنية قانونية وليس عقداً .

المطلب الثاني

آثار الإرشاد بالنسبة للمرشد والمجهز

أولاً :- التزامات المرشد البحري

- 1- الالتزام الرئيسي الذي يقع على المرشد هو إرشاد ربان السفينة عند دخولها الميناء أو خروجها منه أو تحركها فيه أو في القنوات الملاحية . فيحافظ بذلك على السفينة ومنشآت الميناء . ويكون ذلك بأن يضع تحت تصرف ربان السفينة ما لديه من خبرة ومعرفة بالميناء وعواقبه الطبيعية والصناعية والمخاطر التي قد تصادف الربان أثناء الملاحة .
- 2- على المرشد تلبية النداء في الحال بمجرد رؤيته للإشارة الدولية (pt) نهراً أو رؤيته للضيء المنقطع أو إشارة (pt) بالمورس الضوئي ليلاً , وإن لا يتأخر في ذلك إلا إذا حالت الظروف الجوية دون تلبية الطلب أو كانت هناك سفينة أخرى اسبق في طلب الإرشاد .
- 3- يلتزم المرشد بأن يسارع إلى نجدة السفن المهددة بالخطر سواء كلف بذلك أو لم يكلف به إلا إذا وجدت ظروف القاهرة تحول دون ذلك .
- 4- يلتزم المرشد على ظهر محطة الإرشاد بتعليمات رئيس المرشدين والذي يكون بمثابة ربان على ظهر محطة الإرشاد¹⁰ .
- 5- يلتزم ربان المرفأ , والذي يعد مرشداً بمقتضى الفقرة (و) من المادة (1) من التعليمات , بمبادلة المرشد البحري على بعد ميل بحري واحد من الموانئ والمرافئ والمرابط والذي يستمر هو بعد ذلك بالإرشاد .
- 6- على المرشدين البحريين كافة ارتداء ملابسهم الرسمية أثناء تنفيذ عمليات الإرشاد (المادة 88) وذلك بهدف تمييز المرشدين أثناء قيامهم بمهام عملهم .
- 7- الالتزام بأوامر الربان خلال فترة الإرشاد لأن الربان يحتفظ بالقيادة والإدارة .

ثانياً :- التزامات المجهز

- يمكن إجمال أهم تلك الالتزامات التي فرضها القانون على المجهز بالآتي :
- 1- الالتزام بطلب المرشد عند دخول الميناء أو الخروج منه أو التحرك فيه وذلك عن طريق الربان الذي يعد نائباً وممثلاً للمجهز وهو احد تابعيه وإلا تحمل الربان والمجهز المسؤولية المترتبة على ذلك .
 - 2- تسديد عوائد أو رسوم الإرشاد حسبما تحدده الأنظمة واللوائح الخاصة بالميناء .
 - 3- الالتزام بدفع جميع المصروفات المترتبة على حالة اضطرار المرشد للسفر بسبب سوء الأحوال الجوية .
 - 4- الالتزام بإعادة المرشد إلى العراق في حالة اضطراره للسفر مع السفينة , ويتحمل المجهز نفقات إقامته وعودته إلى العراق في أول سفينة أو طائرة شريطة أن تكون من الدرجة الأولى¹¹ .
 - 5- يلتزم المجهز أو وكيله بتعويض المرشد عن أية أضرار تلحق به منذ لحظة توجهه إلى السفينة ولحين عودته منها¹² .
 - 6- على المجهز أن يوفر في سفينته التجهيزات الخاصة بالإرشاد وهي السلاسل والمصاعد الخاصة بالمرشدين وبما يطابق مقررات الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (سولاس) ووفقاً للمعايير التي اعتمدها المنظمة البحرية العالمية (IMO)¹³ .

المبحث الثالث

العلاقة القانونية بين المرشد وربان السفينة

كما بحثنا طبيعة العلاقة بين المرشد والمجهز سنعمل أولاً على تحديد طبيعة علاقة المرشد بربان السفينة , فالمرشد يعمل على توجيه السفينة في الموانئ والقنوات الملاحية والربان هو أيضاً يقوم بمهمة الملاحة والقيادة بصورة عامة فلمن تكون القيادة ومن يتبع الآخر؟ هذا ما سنخصص له المطلب الأول أما المطلب الثاني فنخصصه لأثار الإرشاد بالنسبة للربان , أما الأثار بالنسبة للمرشد فقد سبق وإن بحثناها في المبحث الثاني .

المطلب الأول

قيادة السفينة أثناء عملية الإرشاد

أن الذي يهمنا في هذا المطلب هو تحديد طبيعة العلاقة التي تربط المرشد بربان السفينة التي يرشدها ، فالسؤال الذي يثار هنا ، من يتولى قيادة السفينة أثناء مرحلة الإرشاد هل هو المرشد ومن ثم تكون له السيطرة التامة أثناء الإرشاد على الأشخاص والأموال وكل ما هو موجود على متن السفينة ، أم أن القيادة تبقى للربان وينحصر دور المرشد في تقديم المشورة والنصح للربان أثناء الملاحة دخولاً للميناء أو خروجاً منه ؟ لقد اختلف الأمر عبر التاريخ ، حيث سادت في بداية الأمر نظرية تخلي الربان عن السفينة للمرشد ، فكان المرشد هو القائد الأعلى للسفينة أثناء فترة الإرشاد وكان دور الربان ينحصر بالوظائف التجارية دون الملاحة¹⁴ . أما ما هو سائد في فقه القانون البحري¹⁵ فهو أن الربان لا يتخلى عن قيادة السفينة وإدارتها للمرشد ، بحيث يتعين على الربان أن يدير ويقود العملية الملاحية ويبقي أفراد الطاقم خاضعين له ، فالمرشد والحالة هذه مجرد دليل لا يحل محل الربان في قيادة السفينة . ويشبه الفقيه (دي كورسي De Courcy) ذلك بقائد الجيش عند قيادته للجيش مستعيناً بدليل أو مرشد فيقول (أن قائد الجيش لا يتخلى عن القيادة عندما يستعمل دليلاً أو مرشداً وكذلك الربان)¹⁶ . وقد نصت على هذا المبدأ بعض القوانين صراحة كالمادة (4) من القانون الخاص بتنظيم إرشاد السفن في مرفأ بيروت الصادر في 10 حزيران 1948 وكذلك المادة (3) من قانون محطة إرشاد السفن في مرفأ طرابلس الصادر في 20 كانون الأول 1951 ، ونصت على الحكم ذاته المادة (111) من لائحة الموانئ والمناشر السعودية رقم م/27 في 1394/6/24 هـ وكذلك المادة (286) من القانون البحري المصري لعام 1990 ، وذلك ما أكدته المادة (69) من تعليمات الموانئ بقولها (تبقى قيادة السفينة وإدارتها للربان أثناء قيام المرشد بعملية الإرشاد) وهذا ما استقر عليه القضاء المصري ، وهو يطبق بذلك ما استقر عليه القضاء الفرنسي ، والذي قرر بأن الإرشاد سواء كان إجبارياً أو اختيارياً فالأصل أنه منذ اللحظة التي يصعد فيها المرشد إلى السفينة يصبح كأحد أفراد الطاقم¹⁷ . وقد طبق هذا المبدأ القضاء العراقي في حكم لمحكمة استئناف البصرة صادر في 2000/11/12 والذي جاء فيه (وحيث أن القيادة والتوجيه بيد ربان (الجنبية) المسحوبة فيكون مسؤولاً عن حركة السفينة وتوجيهها)¹⁸ .

المطلب الثاني

آثار الإرشاد بالنسبة لربان السفينة

خلصنا إلى أن المرشد تابع لمجهز السفينة ، وإن الربان ممثل المجهز على ظهر السفينة لذا يكون له من السلطات ما للمتبع على تابعه ويمثل ذلك بالحقوق التي لربان السفينة على مرشدها ، فضلاً عن أن للربان القيادة وهذا الحق بقيادة السفينة يجعل من المرشد كأحد أفراد طاقم السفينة لذا فمن حق الربان معاملته كما يعامل طاقم سفينته ، بل له أكثر من ذلك بأن لا يتقيد بتوجيهات المرشد متى وجدها غير ضرورية في عملية الملاحة البحرية .

أما عن الالتزامات التي تفرضها التعليمات على ربان السفينة فيمكن تحديدها بالآتي :-

- 1- يلتزم الربان أولاً وعند وصول السفينة إلى محطة الإرشاد بالاتصال بها وإبلاغها بمعلومات معينة عن اسم السفينة وجنسيته وشفرة ندائها الدولي والموقع الذي أُلقت فيه المرساة وطول السفينة وعرضها وغطاس المقدمة والمؤخرة بالأمتار واسم وكيلها في الميناء المقصود ومقدار السرعة القصوى للسفينة¹⁹ ، وذلك لكي يتمكن المرشد من القيام بعمله بسهولة من خلال تعرفه على كافة المعلومات المتعلقة بالسفينة التي يرشدها .
- 2- على الربان أن يملأ الملحق الذي يسلمه له المرشد وأن يسلمه بعد ذلك إلى المرشد قبل الشروع بالدخول أو المغادرة²⁰ .
- 3- على الربان وعند الاقتراب من الميناء طلب المرشد لإرشاد السفينة ولو كان ذلك الربان لديه دراية بذلك الميناء ويكون الطلب برفع علم الإشارة الدولية (pt) نهراً أو الإضاءة المتقطعة أو إرسال الإشارة (pt) بالمورس الضوئي ليلاً ، ويلتزم بالاتصال بمحطة الإرشاد كلما أراد الحركة داخل الميناء أو أراد مغادرة الميناء .
- 4- يلتزم الربان بعدم التخلي عن قيادة السفينة وإدارتها خلال عملية الإرشاد وله أن يصدر كافة التوجيهات المطلوبة لقيادة السفينة ولو للمرشد ذاته .
- 5- يلتزم الربان ، باعتباره قائداً للسفينة وممثلاً للمجهز ، بأن يعتني بالمرشد الذي يضطر للسفر مع السفينة بسبب عدم تمكنه من النزول لسوء الأحوال الجوية ويلتزم نيابة عن المجهز بالإتفاق عليه وإعادته على أول سفينة ركاب متوجهة أو طائرة إلى العراق شريطة أن تكون من الدرجة الأولى .
- 6- الالتزام بالمحافظة على سلم المرشد مستوف لمقررات الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار وإن يكون جاهزاً للاستعمال الفوري وكذلك التأكد من رافعة المرشد على نحو يضمن صعود المرشد ونزوله بأمان .

المبحث الثالث

المسؤولية الناشئة عن الإرشاد

خلصنا إلى أن المرشد تابع في عمله لمجهز السفينة ، وأن كان الأمر كذلك فإن هذا يعني أن نطبق على المسؤولية الناشئة عن الإرشاد القواعد العامة في القانون المدني والمتعلقة بمسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه، إلا أن الأمر مختلف نوعاً ما وقد يرجع ذلك الاختلاف إلى الطبيعة الخاصة للبيئة البحرية والعلاقات الناشئة عنها، فما يترتب على كارثة بحرية واحدة من الآثار تؤدي إلى الالتزام بدفع تعويضات ضخمة لا تتناسب البتة مع الوضع المالي البسيط للمرشد البحري فلا بد أن يحيطه المشرع بحماية خاصة وأحكام خاصة تختلف عن القواعد العامة المقررة لمسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه في القانون المدني لذا ولغرض فهم تلك الأحكام الخاصة لا بد من عرض القواعد العامة لمسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه في القانون المدني حتى نتمكن بعد ذلك من

التعرف على طبيعة المسؤولية المترتبة على الإرشاد البحري في حالة وقوع حادثة بسبب خطأ المرشد، ثم تنتقل بعد ذلك إلى بحث مسؤولية المجهز عن أعمال المرشد كونه تابعاً له في المطلب الأخير من هذا البحث ونقارن ذلك بما أوردناه بشأن القواعد العامة لمسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه لننظر ما خص المشرع المرشد من أحكام تتعلق بالمسؤولية ودوافع ومبررات تلك الأحكام الخاصة.

المطلب الأول

القواعد العامة لمسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه في القانون المدني

لم يضع المشرع العراقي قاعدة عامة يمكن الاستناد إليها لمسائلة أي متبوع عن أعمال تابعيه عند توافر شروط هذه المسؤولية، كما هو الحال في بعض القوانين كالقانون المدني المصري (المادة 174 مدني مصري) بل حدد القانون المدني العراقي أشخاص من تقع عليهم مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه في الفقرة الأولى من المادة (219) من القانون المدني وهم الحكومات والبلديات والمؤسسات الأخرى التي تقوم بتقديم خدمة عامة وكل شخص يستغل مؤسسة صناعية أو تجارية ومع ذلك فإن شروط قيام هذه المسؤولية التي استقرت في القضاء والفقه في مصر وفرنسا وحددتها بعض القوانين تنطبق على مسؤولية المتبوع في القانون العراقي²¹. أما عن شروط تحقق هذه المسؤولية فهي ثلاثة، الأول قيام علاقة التبعية بين محدث الضرر والمراد تحميله المسؤولية والثاني صدور خطأ من التابع والثالث أن يكون الخطأ صدر من التابع أثناء قيامه بخدمة متبوعه. وإن الذي يهمننا أكثر من هذه الشروط هو الشرط الأول والثالث وذلك بغية التعرف عما إذا كان المرشد تابعاً للمجهز أم لا؟ في بداية الأمر كان ينظر إلى هذه العلاقة على أنها لا تقوم إلا إذا كان هناك عقداً يربط التابع بالمتبوع وإن يتقاضى التابع أجراً لقاء ذلك العقد، وإن يكون المتبوع حراً في اختيار تابعه، إضافة إلى صفة دوام علاقة التبعية، ولكن في تطور لاحق لم يتم التمسك بمثل هذه الشروط لتقرير قيام علاقة التبعية بين التابع والمتبوع²² فلا يشترط أن يكون هناك عقد يربط التابع بالمتبوع إذ المهم هو وجود فكرة السلطة الفعلية للمتبوع على التابع، فضلاً عن أن نص المادة (219) مدني عراقي جاء عاماً فيشمل العلاقة العقدية أو التنظيمية. وكذلك فإن صفة الاختيار التي يعتمد عليها لترتب علاقة التبعية قد هجرت هي الأخرى فأغلب التقنيات الحديثة لا تعد الاختيار عنصراً ضرورياً لقيام علاقة التبعية²³ ولا يشترط كذلك أن يكون التابع مأجوراً إذ يجوز أن يؤدي خدماته للمتبوع بدون مقابل²⁴. أما عن عنصر الدوام لعلاقة التبعية فاجماع الفقه منعقد على عدم اشتراطه فالمهم هو وجود السلطة الفعلية للمتبوع على التابع حتى وإن كانت مؤقتة وهذا ما يسمى بفكرة (المتبوع العرضي) وهي الحالة التي يخضع فيها التابع لسلطة شخص آخر غير متبوعه الأصلي في الفترة التي يقوم فيها هذا التابع بما كلف به من عمل²⁵. وقضي تبعاً لذلك بمسائلة المتبوع العرضي عما لحق الغير من أضرار نتيجة أفعال التابع المعار التي حصلت في فترة الإعارة وأسست المسؤولية على ما للمتبوع العرضي من سلطة الرقابة والتوجيه²⁶ أما عن أحكام هذه المسؤولية فإن مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه مسؤولية قائمة على أساس الخطأ المفترض في الرقابة والتوجيه إلا أنه ليس افتراضاً قاطعاً كما هو الحال في القانون المدني المصري والفرنسي وإنما قابلاً لإثبات العكس وذلك استناداً إلى نص المادة (219/2 مدني عراقي) فيمكن للمتبوع أن ينفي المسؤولية عنه إذا أثبت أنه بذل ما ينبغي من العناية لمنع وقوع الضرر أو أن الضرر لا بد واقع ولو بذل تلك العناية، وإن للمتبوع الحق بالرجوع على التابع بما أذاه للغير نتيجة ما لحقه من ضرر بسبب خطأ التابع²⁷، وإن للمتضرر في هذه الحالة الحق بتضمين التابع أو المتبوع، التابع على أساس الخطأ الثابت والمتبوع على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس، وإذا اشترك كل منهما بنسبة معينة في الخطأ وزع التعويض بينهما على أساس فكرة الخطأ المشترك، وهذا هو الشرط الثاني لإقرار مسؤولية المتبوع وهو صدور خطأ من التابع، أما الشرط الثالث فهو أن يقع الخطأ من التابع أثناء قيامه بخدمة متبوعه، والحقيقة أن هذا الشرط أثار جدلاً فقهيًا وقضائياً كبيراً لا محل لعرضه في هذا المقام إلا أن نص المادة (129) مدني عراقي جاء عاماً ((...أثناء قيامهم بخدماتهم)) فالمتبوع مسؤول عن الخطأ الصادر من التابع أثناء قيام الأخير بخدماته لمصلحة الأول فيخرج منه الخطأ الذي يحدث بسبب الوظيفة أو بمناسبتها.

المطلب الثاني

مسؤولية المجهز عن أعمال المرشد كونه تابعاً له

يعد المرشد أثناء قيامه بعملية الإرشاد تابعاً للمجهز، فهو يقوم بعمله لمصلحة المجهز ولحسابه، ومن ثم يسأل المجهز عن أخطائه على أساس مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه حتى ولو كان الإرشاد إجبارياً وهذا ما أجمع عليه فقه القانون البحري²⁸، وقد نصت على هذه المسؤولية للمجهز معاهدة بروكسل لعام 1910 فقررت مادتها الخامسة بأن تبقى المسؤولية، في حالة إذا ما حصل التصادم بسبب خطأ المرشد، على السفينة ولو كان الإرشاد إجبارياً. وقد نصت المادة (287) من القانون البحري المصري رقم (8) لسنة 1990 على (يسأل مجهز السفينة عن الأضرار التي تلحق بالغير بسبب الأخطاء التي تقع من المرشد في عملية الإرشاد). وعلى الرغم من ذلك فإن بعض التشريعات تذهب إلى إنكار مسؤولية المجهز في حالة الإرشاد الإجباري استناداً إلى أن الربان لم يكن حراً في تقدير حاجته إليه أو في اختيار مرشد بعينه ولذلك اعتبر التشريع الألماني (مادة 237) والتشريع الانكليزي (المادة 633) الإرشاد الإجباري سبباً قانونياً لإعفاء المجهز من المسؤولية²⁹. أما عندنا في العراق فإن المرشد تابع للمجهز ويكون الأخير مسؤولاً عن الأضرار التي يلحقها الأول بخطئه بالغير. حيث قضت المادة (69) من التعليمات ببقاء قيادة السفينة وإدارتها للربان أثناء قيام المرشد بعملية الإرشاد. في حين قررت المادة (70) من التعليمات صراحة هذه المسؤولية بقولها (يسأل مالك أو ربان السفينة عن الهلاك أو الأضرار التي تلحق بالغير بسبب الأخطاء التي تقع من المرشد عند قيامه بعملية الإرشاد). وإن ما قرره التعليمات ما هو إلا تطبيق للقواعد العامة لمسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه في القانون المدني، فهذه المسؤولية يمكن أن تنقرر ولو لم يوجد عقد، فالمرشد يرتبط بالمجهز بعلاقة تنظيمية كما سبق القول، وكذلك تنقرر هذه المسؤولية ولو لم يكن التابع أجيراً لدى المتبوع، فالمرشد كذلك لا يستلم الرسوم المترتبة على عملية الإرشاد وإنما هي وارد للدولة ويمكن

إقرار هذه المسؤولية ولو لم يكن المتبوع حراً في اختيار تابعه، ففي الإرشاد الربان ملزم بالمرشد المعين من قبل الموائى وليس له الحرية في اختيار مرشد بعينه وأخيراً فإن المسؤولية عن أعمال التابع يمكن أن تتقرر في القانون المدني ولو كانت التبعية قصيرة وهي حالة التابع العرضي أو المؤقت وهذا الأمر ينطبق على عملية الإرشاد فالمرشد أصلاً موظف تابع للموائى لكنه خلال عملية الإرشاد ينسلخ من هذه التبعية ويصبح تابعاً لمجهز السفينة . وهذا ما قرره صراحة محكمة النقض المصرية بقولها بأن (المرشد في الفترة التي يباشر نشاطه على ظهر السفينة ينسلخ من الجهة التي يتبعها فلا تسأل هذه الجهة عن الأخطاء التي تقع منه في تلك الفترة وإنما يسأل عنها مجهزة السفينة التي يقوم المرشد بإرشادها)³⁰ . وهذا ما قرره كذلك محكمة استئناف البصرة في القرار المشار إليه سابقاً والصادر في 2000/11/12 حيث تتلخص وقائع القضية بالآتي (ادعى المدعي المدير العام للشركة العامة لتجارة الحبوب إضافة لوظيفته لدى محكمة بداءة البصرة بأنه بتاريخ 1998/9/28 اصطدمت الجنبية (الخنساء) العائدة لدائرة المدعى عليه الأول المدير العام للشركة العامة للنقل المائي إضافة لوظيفته برصيف الجنايب العائد لدائرة المدعي والواقع في سايلو أم قصر علماً أن الجنبية المذكورة كانت تقوم بسحبها الساحية (الأمين) العائدة لدائرة المدعى عليه الثاني المدير العام للشركة العامة لموائى العراق إضافة لوظيفته . وإن الذي كان يرشد الساحية الأمين والجنبية الخنساء هو ربان المرفأ فكان التقصير من جانبه لذا طلب المدعي إلزام المدعى عليهما بتعويض الأضرار الحاصلة والتي قدرها الخبراء في الكشف المستعجل الذي أجرته محكمة بداءة صفوان 750 ألف دينار . أصدرت محكمة بداءة البصرة حكماً بتاريخ 1999/12/30 يقضي بإلزام المدعى عليه الأول مبلغاً قدره 750 ألف دينار وتحميله المصاريف وأجور المحاماة وعند استئناف الحكم لدى محكمة استئناف البصرة قررت المحكمة (...) وبالتالي يكون عمل مرشد المرفأ تحت إشراف ربان الجنبية المذكورة وهي الجنبية المسحوبة حيث بينت المادة (69) من قانون الموائى رقم 21 لسنة 1995 بأن تبقى قيادة السفينة وإدارتها للربان أثناء قيام المرشد بعملية الإرشاد كما أن المادة (70) من القانون المذكور قررت بأن يسأل مالك السفينة عن الأضرار التي تلحق بالغير بسبب الأخطاء التي تقع من المرشد عند قيامه بعملية الإرشاد وحيث أن القيادة والتوجيه بيد ربان الجنبية المسحوبة فيكون هو المسؤول عن حركة السفينة وتوجيهها وبالتالي مسؤولاً عن الأضرار التي تحدث للغير لذا تقرر تأييد الحكم البدائي المؤرخ في 1999/12/30 ورد الطعون الاستئنافية وتحميل المستأنف المصاريف وصدر القرار بالاتفاق في 2000/12/11)³¹ . أن مسؤولية الربان تعني مسؤولية المجهز لأن الربان ممثل للمجهز وتابع له في الملاحة البحرية ، وإن كان تقرير مسؤولية المجهز عن الأضرار التي تحدثها المرشد بخطئه هو تطبيق القواعد العامة في مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه إلا أن التعليمات خالفت تلك القواعد العامة في ثلاثة مواضع هي :-

الأول :- أن هذه المسؤولية ليست كما في القانون المدني فهي مفترضة افتراضاً غير قابل لإثبات العكس فلا يمكن للمجهز أن يتخلص من المسؤولية بإثبات أنه قام بواجب الرقابة والتوجيه عن طريق الربان أو أن الضرر لا بد واقع لا محالة فنص المادة (70) جاء مطلقاً في تقرير مسؤولية المجهز والربان ولم يعطى لهما الحق بالتخلص من المسؤولية .

الثاني :- القواعد العامة تقضي بإمكانية الرجوع على التابع عند خطئه على أساس إثبات ذلك الخطأ فضلاً عن حق الرجوع على المتبوع على أساس الخطأ المفترض ، أما التعليمات فلم تعط مثل هذا الحق للمتضرر بل أن المشرع قرر ابعاد من ذلك في المادة (71 تعليمات) وهو أن المرشد لا يسأل حتى عن الأضرار التي تلحق بالسفينة التي يرشدها نتيجة لخطئه .

الثالث :- لم يعط المشرع الحق للمتبوع (المجهز) بالرجوع على التابع (المرشد) بما أذاه للغير، وهو الحكم العام الذي قررت المادة (220) مدني عراقي وإن كان هذا الرجوع غير مجد من الناحية العملية إذ أن التعويضات المترتبة على الحوادث البحرية كبيرة جداً والمرشد ليست لديه الملاءة المالية لمواجهة . ولعل هذا السبب هو الذي حدا بالمشرع إلى قصر تلك المسؤولية على المجهز وحده . ولم يجوز له الرجوع على المرشد بما أذاه .

ولعل مثل هذه الاستثناءات من القواعد العامة حدث أيضاً ببعض الفقهاء إلى القول بأن المشرع لم يؤسس هذه المسؤولية على وجود علاقة تبعية بين المجهز والمرشد الذي يؤدي العمل لحسابه ، ويرى هذا الاتجاه³² . (إن المشرع (أي المصري) قد أراد الخروج على حكم القواعد العامة في باب المسؤولية مقررًا بذلك ملزومية المجهز بالاستناد إلى نظرية تحمل مخاطر على أساس أن الغنم بالغرم وبذلك لا يكون للمجهز الذي دفع للغير تعويض الضرر الذي أصابه الرجوع على المرشد بما دفعه سواء كان الخطأ المنسوب إلى المرشد يسيراً أو جسيماً ما دام أن ذلك وقع منه أثناء تأدية العمل) . إن هذا الاتجاه الفقهي ، الذي يقيم مسؤولية المجهز على أساس النظرة المادية في المسؤولية استناداً إلى قاعدة الغنم بالغرم ، لا يمكن الركون إليه فمسؤولية المجهز قائمة على أساس مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه . فلو نظرنا إلى شروط المسؤولية السالفة الذكر وبحثنا عنها في مسؤولية المجهز لوجدناها قائمة ومتوفرة فالشرط الأول هو وجود علاقة التبعية موجود في الإرشاد البحري كما أوضحنا ذلك سابقاً استناداً إلى نص المادة (69) والمادة (70) من التعليمات و أحكام الفقه وقضاء .

أما الشرط الثاني وهو صدور خطأ من المرشد فهو صريح بنص المادة (70) من التعليمات التي قررت (يسأل مالك أو ربان السفينة عن الهلاك والأضرار التي تلحق بالغير بسبب الأخطاء التي تقع من المرشد عند قيامه بعملية الإرشاد) فلو كانت المسؤولية قائمة على قاعدة الغرم بالغرم لما اشترط المشرع صراحة خطأ المرشد (التابع) لتقرير مسؤولية المجهز (المتبوع) .

أما الشرط الثالث وهو وقوع خطأ من التابع أثناء قيامه بعمله فهو مشروط أيضاً بصريح نص المادة (70) السالفة والتي قررت (...) التي تقع من المرشد عند قيامه بعملية الإرشاد .

فالشروط الثلاثة متوافرة إذا ومسؤولية المجهز تؤسس على فكرة مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه ، إلا أنها مسؤولية من نوع خاص إذ تحوي أحكاماً تمثل خروجاً عن القواعد العامة في القانون المدني وتنصب جميعها على رفع المسؤولية عن المرشد (التابع) بصورة تامة ، والسبب في ذلك يعود إلى ضخامة التعويضات المترتبة على الحوادث البحرية فأراد المشرع حماية المرشد من مثل ذلك الرجوع رغم خطأه وإلحاقه الضرر بالغير ، وعلى كل حال فإن مثل هذا الرجوع غير مجد بسبب عدم ملاءة المرشد المالية وضخامة التعويضات .

الخاتمة

- من خلال بحثنا لموضوع المركز القانوني للمرشد البحري توصلنا إلى ما يأتي :-
- 1- المرشد هو العين التي يبصر بها الربان طريقه عند دخوله وخروجه من الميناء المقصود، وإن لعمل المرشد جوانب قانونية وفنية يجب إبرازها في أي تعريف لذا فإن تعريف الفقرة (و) المادة (1) من التعليمات جاء قاصراً لأنه لم يظهر تلك الجوانب لذا وبعد عرض وتحليل عدد من التعريفات عرفنا المرشد البحري بأنه (موظف تعينه الموانئ يقوم بتوجيه ربان السفينة عند دخولها الميناء أو خروجها منه أو تحركها داخل القنوات الملاحية ويكون عند قيامه بعملية الإرشاد تابعاً مؤقتاً لمجهز السفينة ويعمل تحت رقابة ربانها) .
 - 2- وقد عارضنا قول غالبية الفقه في كون علاقة المرشد بالمجهز والربان ناشئة من عقد هو عقد الإرشاد، وقلنا انه هذه العلاقة مصدرها القانون وإنها علاقة تنظيمية تحكمها القوانين واللوائح والأنظمة وليست علاقة عقدية واستندنا في ذلك لمجموعة من الأدلة.
 - 3- وكذلك بينا الحقوق والالتزامات المترتبة على عملية الإرشاد سواء بالنسبة للمرشد أو المجهز أو الربان وخلصنا إلى أن ربان السفينة لا يفقد قيادتها وإدارتها خلال عملية الإرشاد وهو ما استقر عليه القضاء والفقه وأقرته التعليمات .
 - 4- أما عن المسؤولية الناشئة عن الإرشاد والمترتبة على خطأ المرشد فقد وجدنا أن بعض القوانين تلقي بتلك المسؤولية على المرشد بينما ترى قوانين أخرى بأن المسؤول هو المجهز وهذا ما قررت التعليمات صراحة في المادة (70) منها .
 - 5- وتبنى هذه المسؤولية على أساس القواعد العامة لمسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه , وإن كانت تختلف عنها في بعض الأحكام فهي في الإرشاد مسؤولية قائمة على أساس خطأ مفترض غير قابل لإثبات العكس وكذلك فإنه ليس للمتضرر حق الخيار بالرجوع على المتبوع (المجهز) أو التابع (المرشد) عند خطأ الأخير , فضلاً عن أنه ليس للمجهز حق الرجوع بما أداه على المرشد, إن مثل هذه الأحكام دفعت البعض إلى تأسيس هذه المسؤولية على أساس فكرة مادية مبنية على قاعدة الغرم بالغنم لكن هذا الرأي لا يمكن الركون إليه فهذه المسؤولية تخضع لنفس الشروط العامة لمسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه , لكن مثل هذه الأحكام الخاصة تجعلها مسؤولية من نوع خاص راعى فيها المشرع مصلحة المرشد في عدم الرجوع عليه مطلقاً لتعويض ما يترتب من ضرر نتيجة خطاه وذلك بسبب ضخامة التعويضات البحرية وعدم ملاءة المرشد المالية .

قائمة المصادر

- 1- أحمد عبد الهادي, القانون البحري, ج1, دار نشر الثقافة , الإسكندرية, 1946 .
- 2- د. ثروت علي عبد الرحيم , القانون البحري العراقي, ج1, مطبعة حداد, البصرة , 1969.
- 3- د. ثروت عبد الرحيم, شرح القانون البحري السعودي, عمادة شؤون المكتبات, الرياض, 1985.
- 4- د. حسين عامر , المسؤولية المدنية, ط1, مطبعة مصر, 1956.
- 5- د. سميحة القليوبي , موجز القانون البحري, بلا ناشر , مصر, 1968.
- 6- د. عبد المجيد الحكيم , الموجز في شرح القانون المدني, مصادر الالتزام, ط5, مطبعة نديم, بغداد, 1977.
- 7- د. عبد المجيد الحكيم و أ. عبد الباقي البكري ود. محمد طه البشير , الوجيز في نظرية الالتزام في القانون المدني العراقي, ج1 (مصادر الالتزام), وزارة التعليم العالي والبحث العلمي, بغداد, 1980 .
- 8- عبد الفضيل محمد احمد , الإرشاد البحري, مكتبة الجلاء الجديدة, المنصورة , بلا .
- 9- د. عز الدين الديناصوري وعبد الحميد الشواربي, المسؤولية المدنية في ضوء القضاء والفقه, بلا ناشر, القاهرة, 1988.
- 10- د. علي حسن يونس, القانون البحري , دار الفكر العربي, مصر, 1969 .
- 11- د. علي جمال الدين عوض, القانون البحري, دار النهضة العربية, مصر, 1987.
- 12- د. علي البارودي, القانون البحري اللبناني, الدار الجامعية, بيروت, 1984.
- 13- د. غازي عبد الرحمن , مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه, مجلة العدالة, العدد الثالث, السنة الأولى, 1975.
- 14- د. غني حنون طه, الوجيز في النظرية العامة للالتزام, مصادر الالتزام, مطبعة المعارف, بغداد, 1971.
- 15- د. محمد الشيخ عمر, مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه , مطبعة سجل العرب , القاهرة, 1970 .
- 16- د. مصطفى كمال طه, القانون البحري, ط3, الدار الجامعية, بيروت, بلا .

الهوامش

- ¹ كان الإرشاد معروفاً فيما مضى على صورة أخرى , إذ كان عمل الربان قاصراً على إدارة السفينة من الناحية التجارية وكان يستعين بشخص عارف بأحوال البحر ولم بطرق الملاحة وأصولها يسمى المرشد لأعالي البحار , انظر احمد عبد الهادي القانون البحري, ج1, دار نشر الثقافة , الإسكندرية, 1946, ص427.
- ² صدرت تعليمات الموانئ رقم (1) لسنة 1998 استناداً إلى أحكام المادة (5) من قانون الموانئ رقم (21) لسنة 1995, وهي منشورة في الوقائع العراقية العدد (3731) في 20 تموز 1998 ونشر في الجريدة الرسمية (التعليمات) .
- ³ د. علي جمال الدين عوض, القانون البحري, دار النهضة العربية, مصر , 1987, ص91.
- ⁴ د. سميحة القليوبي, موجز القانون البحري , بلا ناشر, مصر 1968, ص303.
- ⁵ د. علي البارودي, القانون البحري اللبناني, الدار الجامعية, بيروت , 1984, ص161 .
- ⁶ انظر د. ثروت عبد الرحيم القانون البحري العراقي, ج1, مطبعة حداد , البصرة , 1969, ص291.

- ⁷ انظر د. سميحة القليوبي، مصدر سابق، ص307، ود. مصطفى كمال طه، مبتدئ القانون البحري، ط3، الدار الجامعية، بيروت بلا، ص174، و د. علي البارودي، مصدر سابق، ص164، و أحمد عبد الهادي، مصدر سابق، ص433، و د. ثروت عبد الرحيم، شرح القانون البحري السعودي، عمادة شؤون المكتبات، الرياض، 1985، ص134.
- ⁸ ويؤيد هذا الاتجاه في مصر عبد الفضيل محمد احمد، الإرشاد البحري، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة، بلا، ص92.
- ⁹ المصدر السابق نفسه، ص90.
- ¹⁰ (المادة 1 فقرة هـ من التعليمات).
- ¹¹ المادة (78) من التعليمات.
- ¹² المادة (85) من التعليمات.
- ¹³ المواد (80-82) من التعليمات.
- ¹⁴ عبد الفضيل محمد احمد، مصدر سابق، ص78.
- ¹⁵ انظر د. سميحة القليوبي، مصدر سابق، ص308، ود. مصطفى كمال طه، مصدر سابق، ص176، احمد عبد الهادي، مصدر سابق، ص428.
- ¹⁶ نقلاً عن د. علي البارودي، مصدر سابق، ص169.
- ¹⁷ عبد الفضيل محمد احمد، مصدر سابق، ص82.
- ¹⁸ قرار رقم 165/س/2000 صادر في 2000/11/12 (غير منشور).
- ¹⁹ انظر المادة (75) من التعليمات.
- ²⁰ انظر المادة (76) من التعليمات.
- ²¹ د. عبد المجيد الحكيم و أ. عبد الباقي البكري ود. محمد طه البشير، الوجيز في نظرية الالتزام في القانون المدني العراقي، ج1 (مصادر الالتزام)، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، بغداد، 1980، ص260.
- ²² د. حسين عامر، المسؤولية المدنية، ط1، مطبعة مصر، 1956، ص661.
- ²³ د. عبد المجيد الحكيم، الموجز في شرح القانون المدني، مصادر الالتزام، ط5، مطبعة نديم، بغداد، 1977، ص573 و د. غني حسون طه، الوجيز في النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، مطبعة المعارف، بغداد، 1971، ص499.
- ²⁴ د. عبد المجيد الحكيم وآخرون، الوجيز، مصدر سابق، ص260.
- ²⁵ د. حسين عامر، مصدر سابق، ص666، د. عز الدين الدناصري وعبد الحميد الشواربي، المسؤولية المدنية في ضوء القضاء والفقه، بلا ناشر، القاهرة، 1988، ص285، د. غازي عبد الرحمن، مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه، مجلة العدالة، العدد الثالث، السنة الأولى، 1975، ص642.
- ²⁶ نقلاً عن الدكتور محمد الشيخ عمر، مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه، مطبعة سجل العرب، القاهرة، 1970، ص261.
- ²⁷ المادة (220) مدني عراقي.
- ²⁸ د. ثروت عبد الرحيم، القانون البحري العراقي، ج1، ص288، ود. علي جمال الدين عوض، مصدر سابق، ص147، واحمد عبد الهادي، مصدر سابق، ص436، ود. علي البارودي، مصدر سابق، ص166، ود. مصطفى كمال طه، مصدر سابق، ص177، ود. علي حسن يونس، القانون البحري، دار الفكر العربي، مصر، 1969، ص324.
- ²⁹ انظر د. سميحة القليوبي، مصدر سابق، ص309، وتجدر الإشارة إلى أن هناك تشريعات لازالت تعد المرشد هو المسؤول عن الأضرار التي تلحق الغير ومن هذه التشريعات الألماني والأمريكي والإيطالي والبلجيكي، انظر عبد الفضيل محمد احمد، مصدر سابق، ص147.
- ³⁰ نقض مصري في 24/أكتوبر/1963، مجموعة أحكام النقض س4، ص974، نقلاً عن د. ثروت عبد الرحيم، شرح القانون البحري السعودي، مصدر سابق، ص136، وذات الحكم قرره المادة 257 من مشروع القانون البحري العراقي.
- ³¹ قرار رقم 165/س/2000 صادر في 2000/11/12 (غير منشور، ويلاحظ أن القرار المذكور أشار خطأ إلى المادتين (69 و 70) من قانون الموائى رقم 21 لسنة 1995 والصحيح أن المحكمة تقصد المادتين (69 و 70) من تعليمات الموائى رقم 1 لسنة 1998.
- ³² د. علي حسن يونس، مصدر سابق، ص328، لكن الدكتور علي حسن يونس يناقض نفسه في موضع سابق فيذهب إلى أن المرشد تابع للمجهز يقوم لحسابه بخدمات فنية مقابل الحصول على اجر وهو يخضع في عمله لرقابة وإشراف الربان، المصدر السابق، ص224، وهذا يؤيد قولنا بأن المسؤولية قائمة على أساس التبعية.