

# المسؤولية الناشئة عن عدم تقديم المساعدة والإنقاذ البحري دراسة مقارنة

أ.م.د. نهى خالد عيسى

أ.م.د. ميثاق طالب عبد حمادي

كلية القانون/ جامعة بابل

Email : Nohaalmosawe85@gmail.com

Methaqlaw@gmail.com

## المخلص

ألزمت التشريعات البحرية ربانة السفن بمد يد العون والمساعدة لمن يحتاجها في البحر في حالات محددة، وبذلك فإن امتناع الربانة عن تقديم المساعدة البحرية في تلك الحالات يعد مخالفة لهذه التشريعات، لأنهم بإحجامهم هذا يكونوا قد اتخذوا موقفاً سلبياً في وقت يتطلب منهم القانون الإتيان بعمل ايجابي، والتدخل لمنع حدوث نتائج ضارة يسعى القانون لتداركها. وعليه فإن أهمية الالتزام بتقديم المساعدة والإنقاذ البحري، دفعت التشريعات البحرية الى جعل الامتناع عن تقديم هذه المساعدة جريمة جنائية يعاقب القانون عليها، من أجل تحطيم الأنانية وحب الذات واللامبالاة لدى ربانة السفن. لذلك فإن امتناع الربان عن تقديم المساعدة والإنقاذ البحري يترتب عليه مسؤولية جنائية، إلا ان الأمر لا يقف عند هذا الحد فحسب، بل تثار فضلاً عن ذلك مسؤوليته المدنية، بحيث يمكن لكل شخص أصابه ضرر نتيجة لعدم قيام الربان بتقديم المساعدة البحرية، ان يرفع دعوى مدنية للمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت به ، وهذه الدعوى لا ترفع على الربان فقط، بل يمكن أن ترفع على مجهزة السفينة أيضاً باعتبارها متبوعاً يسأل عن أعمال تابعه .

الكلمات المفتاحية: الانقاذ، السفينة، الامتناع، المسؤولية، المدنية، الجنائية.

---

# Liability Arising From Failure To Provide Assistance And Marine Rescue A Comparative Study

Assist. Prof. Dr. Methaq Taleb Abed Hammadi

Assist. Prof. Dr. Nuha Khaled Essa

College of Law / University of Babylon

Email : Methaqlaw@gmail.com

Email : Nohaalmosawe85@gmail.com

## Abstract

Maritime legislation obligated the captains of ships to extend a helping hand to those who need it at sea in specific cases, and thus the refusal of the captains to provide marine assistance in those cases is a violation of these legislations, because by their reluctance they have taken a negative position at a time when the law requires them to take positive action. Intervention to prevent harmful results that the law seeks to remedy. Accordingly, the importance of the obligation to provide assistance and maritime rescue prompted the maritime legislation to make refraining from providing this assistance a criminal offense punishable by law, in order to destroy the selfishness, self-love and indifference of ship captains. Therefore, the skipper's refusal to provide assistance and marine rescue entails criminal liability, but the matter does not stop at this point only, but his civil liability is raised in addition to that, so that every person who has suffered damage as a result of the captain's failure to provide marine assistance can file a civil lawsuit To claim compensation for the damages incurred by him, and this lawsuit is not only filed against the captain, but it can also be filed against the ship's operator as a subordinate questioning about the actions of his subordinate.

**Keywords:** rescue, ship, refrain, responsibility, civil, criminal.

## المقدمة

ان الالتزام بتقديم معونة المساعدة والإنقاذ البحري كان في السابق مجرد التزاماً ادبياً يستند الى ضمير الربانة واحساسهم بالتكافل المهني أمام مخاطر البحر، ويكون لهم حرية الاختيار في تقديم المساعدة أو الأحجام عنها وعدم الحاجة للنص عليه وجعله التزاماً قانونياً أو بتقرير جزاء على مخالفته، وهذا يجد تفسيره في اعتبارات عملية تتعلق بطريقة بناء السفن آنذاك ، فالسفن الشراعية غير قادرة على القيام بعملية المساعدة البحرية لإنقاذ سفينة أخرى ، أو لأن المبادرة الفردية من جانب المشرع في أحدى الدول لم تكن مجدية، لأنه لو فرض على الربانة الخاضعين له التزاماً بالقيام بأعمال المساعدة والإنقاذ البحري ، فإن هذا ينفذ مواطني وسفن الدول الأخرى من دون أن يضمن مثل هذه الفائدة لسفنه الوطنية لعدم وجود هذا الالتزام في تشريعات الدول الأخرى . فضلاً عن ذلك فإن العرف البحري قد أستقر على وجوب إعطاء مقابل ما لمقدمي المساعدة تعويضاً لهم عما تكبدوه من مشقات وتكاليف، وما تعرضوا لها من مخاطر في هذا الشأن فضلاً عن مكافأة إضافية تكفي لإغرائهم وتشجيعهم على تقديم المساعدة للسفن التي تتعرض للخطر في البحر، وهذا ما يسمى بمكافأة المساعدة والإنقاذ البحري. إلا إن تزايد عدد السفن التي تجوب في البحار فضلاً عن الأضرار الجسيمة التي تترتب على الحوادث البحرية من هلاك الارواح والاموال من جهة وتقاعس وامتناع كثير الربانة عن تقديم المساعدة مع قدرتهم عليها من جهة أخرى، وما يترتب على هذا الامتناع من آثار سلبية على النشاط البحري ومن ثمَّ على التجارة البحرية بصورة عامة، الامر الذي حدا بالتشريعات البحرية (الوطنية والدولية ) الى تنظيم مبادئ المساعدة والإنقاذ البحري بقواعد قانونية ملزمة ، ومن ثمَّ فقد أضحى الالتزام بتقديم المساعدة البحرية واجباً قانونياً فضلاً عن وصفه واجباً أخلاقياً ، مما يترتب على ذلك نهوض المسؤولية المدنية والجنائية على من يمتنع عن تقديم هذه المساعدة.

ويقصد بالمساعدة والإنقاذ البحري هي الاعمال أو الخدمات التي تقدم الى السفن البحرية أو مراكب الملاحة الداخلية المعرضة للخطر في البحر لغرض إنقاذها أو إنقاذ ما يوجد على متنها من أرواح أو أموال بغض النظر عن المياه التي تحصل فيها هذه المساعدة.

ولإحاطة بالمسؤولية الناشئة عن عدم تقديم المساعدة والإنقاذ البحري من الناحية المدنية من جهة، ومن الناحية الجنائية من جهة اخرى، يجدر بنا تقسيم هذا البحث على مطلبين ، الأول للمسؤولية المدنية، وذلك على فرعين الاول: لأركان المسؤولية، أما الفرع الثاني: للآثار المترتبة على تحقق المسؤولية المدنية. في حين سنخصص المطلب الثاني للمسؤولية الجنائية، من خلال تقسيمه على فرعين، الاول: لتعريف جريمة الامتناع عن تقديم الإنقاذ البحري وأركانها، والفرع الثاني: لشروط الجريمة والآثار المترتبة على تحققها.

### المطلب الأول/ المسؤولية المدنية

ان ربان السفينة يسأل الى مسؤولية مدنية تجاه الاشخاص الذين تخلف عن إنقاذهم او تجاه أقاربهم، فيلتزم بتعويض الأضرار المادية والادبية التي لحقت بهم نتيجة لعدم قيامه بالمساعدة والإنقاذ التي كان ملتزماً بتقديمها.

والمسؤولية المدنية للربان في هذه الحالة هي مسؤولية تقصيرية قوامها الفعل الضار المتمثل بخطأ الربان الشخصي الذي ارتكبه قبل الغير الذين تخلف عن إنقاذهم. إذ لا توجد علاقة تعاقدية بينهم وبين الربان.

ولهذا فأن الامتناع عن تقديم المساعدة البحرية يسمح للأشخاص الذين أصابهم ضرر من جراء ذلك ان يرفعوا دعوى مدنية لمطالبة الربان الممتنع بالتعويض عن هذه الاضرار، لذا فالامتناع يعد مصدراً لمسؤولية الربان المدنية طالما ان امتناعه هذا قد سبب ضرراً للغير ، ومن ثمَّ يلتزم بالتعويض لجبر الضرر المترتب عن هذا الامتناع طبقاً للقواعد العامة، وهذا ما أشارت اليه المادة (٢٠٤) من القانون المدني العراقي والتي نصت على انه (( كل تعد يصيب الغير بأي ضرر ..... يستوجب التعويض ))، وكذلك نص المادة (١٦٣) من القانون المدني المصري والتي أشارت الى انه (( كل خطأ سبب ضرر للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض ))، وكذلك المادة (١/٢٢٧) من القانون المدني الكويتي والتي نصت على انه (( كل من أحدث بفعله الخاطئ ضرراً بغيره يلتزم بتعويضه ..... ))، ونص المادة (١٣٨٢) من القانون المدني الفرنسي الذي ينص على انه (( كل فعل صادر من أي شخص سبب ضرراً للغير يعتبر خطأ ويلزم مرتكبه بإصلاحه )).

وعليه فإننا سنسلط الضوء في هذا المطلب على المسؤولية المدنية من خلال تقسيمه على فرعين، الاول لأركان المسؤولية المدنية ، والثاني للآثار المترتبة على المسؤولية المدنية وكالاتي :

#### الفرع الاول: أركان المسؤولية

إن اركان مسؤولية الربان المدنية الناشئة عن امتناعه عن تقديم معونة المساعدة والإنقاذ البحري هي نفسها أركان المسؤولية المدنية المنصوص عليها في القواعد العامة، من ضرورة توافر الخطأ الصادر من ربان السفينة ، والضرر الذي يلحق بالغير وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر .

#### أولاً : الخطأ التقصيري

هو الإخلال بالتزام قانوني سابق يصدر عن تمييز أو ادراك، يظهر في صورة الامتناع عن تقديم المساعدة والإنقاذ البحري التي يُلزم القانون القيام بها. ويقوم الخطأ في المسؤولية التقصيرية على عنصرين هما عنصر مادي وهو الإخلال أو التعدي وعنصر معنوي هو التمييز أو الادراك<sup>(١)</sup>.

فالعنصر المادي هو التعدي الذي يتمثل في القيام بفعل يلحق ضرراً بالغير، ويكون هذا الفعل سلبياً وهو عدم قيام الربان بتقديم المساعدة والإنقاذ البحري<sup>(٢)</sup>.

ويُقاس ركن التعدي بمقياس موضوعي لا شخصي، وهو مقياس الشخص المعتاد (شخص متوسط الحرص واليقظة)<sup>(٣)</sup> في ذات الظروف التي كان فيها الربان بعد تجرده من الظروف الداخلية<sup>(٤)</sup> دون الظروف الخارجية العامة وأهمها ظروف الزمان والمكان، ومعرفة ما إذا كان الشخص المعتاد يمتنع عن القيام بعملية المساعدة البحرية التي أمتنع عنها الربان في الظروف المماثلة، أم لا. فإذا أمتنع عن ذلك لعدم استطاعته تقديمها فإن الربان لم ينحرف عن سلوك الشخص المعتاد ولم يعد مخطئاً، وبالتالي تنتفي مسؤوليته التقصيرية، أما إذا قام الشخص المعتاد بعملية المساعدة البحرية رغم الظروف المحيطة به، فيكون الربان قد انحرف عن سلوك الشخص المعتاد ويعتبر متعدياً ومرتكب خطأ وبالتالي تترتب عليه المسؤولية التقصيرية<sup>(٥)</sup>.

أما العنصر المعنوي: هو التمييز أو الإدراك، فلكي يعد الربان مرتكب خطأ تقصيري عند امتناعه عن تقديم المساعدة البحرية يجب أن يكون مدركاً لما قام به، فالشخص الذي لا يدرك ما قام به من أعمال لانعدام تمييزه كأن يكون تحت تأثير مسكّر أو مخدر لا تجوز مساءلته مدنياً<sup>(٦)</sup>. فإذا توافر هذان العنصران توافر الخطأ التقصيري.

وإن المسؤولية التقصيرية للربان لا يشترط لقيامها قصد الاضرار بالغير، فالمسؤولية تتحقق حتى لو كان الضرر الذي لحق بالسفينة المغائة ناتجاً عن إهمال الربان وتقصيره أو عدم اتخاذ الاحتياطات التي يجب عليه اتخاذها، وهذا ما أكدته المادة (١٣٨٣) من القانون المدني الفرنسي بقولها (( إن المرء لا يسأل عن الضرر الذي سببه بفعله فحسب بل يُسأل أيضاً عما سببه بإهماله أو بعدم تبصره)). فالنتيجة واحدة من حيث قيام المسؤولية المدنية والالتزام بالتعويض، سواء أكان الخطأ عمدي أم غير عمدي.

### ثانياً: الضرر

إن الركن الثاني لمسؤولية الربان التقصيرية هو الضرر الذي يلحق بالأشخاص الذين تخلف عن إنقاذهم، وإن هذه المسؤولية لا تتحقق إلا إذا تترتب على الخطأ الذي ارتكبه الربان ضرر بالغير، فإن لم يكن هناك ثمة ضرر لحق بالأشخاص الذين لم ينفذهم الربان، لا يكون مسؤولاً ولا يلتزم بالتعويض<sup>(٧)</sup>، وهذا ما أكدته المادة (٢٠٤) من القانون المدني العراقي (( كل تعد يصيب الغير ضرر ..... يستوجب التعويض )) وكذلك نص المادة (٣٥) من القانون البحري العثماني التي نصت على انه (( كل ربان أو رئيس سفينة أو أي نوع كان من أنواع المراكب محالة إدارته الى عهدته يكون مسؤولاً عن كل خطأ يفعله أثناء مأموريته مهما كان طفيفاً ويكون مجبوراً أيضاً على ضمان الأضرار

والخسائر)) كما نصت على ركن الضرر المادة (١٦٣) من القانون المدني المصري والمادة (٢٢٧) من القانون المدني الكويتي والمادة (١٣٨٢) من القانون المدني الفرنسي .  
والضرر الذي يلحق بالأشخاص الذين لم يتم إنقاذهم قد يكون ضرر مادي أو ضرر أدبي، فالضرر المادي هو الضرر الذي يصيب الشخص في جسمه أو ماله أو بتقويت مصلحة مشروعة له تقدر فائدتها مالياً<sup>(٨)</sup>.

ويشترط في الضرر المادي ان يكون محقق الوقوع ، أي يجب ان يكون قد وقع فعلاً، ويشمل ذلك الضرر الحال الذي اصاب المضرور وقت المطالبة بالتعويض كأن يموت المضرور أو يصاب بتلف في جسمه أو ماله ، والضرر المستقبلي ، هو الذي سيقع حتماً في المستقبل ما دام سببه قد تحقق في الحال ، كأن يصاب احد الاشخاص الموجودين على متن السفينة المغاثة بعاهة مستديمة بما يؤكد انها ستعجزه عن العمل في المستقبل ، فالضرر هنا قد تحقق سببه في الحال الا ان آثاره كلها أو بعضها ستترتب في المستقبل<sup>(٩)</sup>.

أما الضرر الاحتمالي فلا يكفي لقيام مسؤولية الربان المدنية الا اذا تحقق ذلك الضرر فعلاً ، وهذا ما أكدته محكمة التمييز العراقية في احدي قراراتها (( يقتصر التعويض عن الضرر المتوقع دون الضرر المحتمل .....)).

اما بالنسبة للضرر الأدبي هو الذي يصيب مصلحة غير مالية ، وبعبارة أخرى كل ضرر يمس الشخص من الناحية النفسية او ما يتصل بشخصيته أو بحقوقه العائلية ، كالإيذاء بالشعور أو الأحاسيس وما يصيب العاطفة من حزن أو حرمان ، ويتمثل بما يصيب الاشخاص المعرضين للخطر في البحر من ألم وحزن ينجم عن الجروح أو التلف الذي يصيب أجسامهم أو إحساسهم بالوحدة والعزلة والخوف من عدم تقديم يد المساعدة لهم من أحد وهذا ما أشارت اليه المادة (٢٠٥) من القانون المدني العراقي والتي نصت على انه (( ١- يتناول حق التعويض عن الضرر الأدبي كذلك فكل تعد على الغير في حريته أو في عرضه أو في شرفه أو في سمعته او في مركزه الاجتماعي أو في اعتباره المالي يجعل المتعدي مسؤولاً عن التعويض . ٢- يجوز ان يقضي بالتعويض للأزواج وللأقربين من الأسرة عما يصيبهم من ضرر أدبي بسبب موت المصاب . ٣- ولا ينتقل التعويض عن الضرر الأدبي الى الغير إلا اذا تحددت قيمته بمقتضى اتفاق او حكم نهائي )) ، وهذا ما اكدته محكمة التمييز العراقية بأنه (( يستحق التعويض الأدبي عند الإصابة بالعاطفة أو الحنان أو الشعور .....))، كما أشارت الى ذلك المادة (٢٢٢) من القانون المدني المصري والتي نصت على انه (( ١- يشمل التعويض عن الضرر الأدبي أيضاً ولكن لا يجوز في هذه الحالة ان ينتقل الى الغير إلا اذا تحدد بمقتضى اتفاق أو طالب الدائن به أمام القضاء . ٢- ومع ذلك لا يجوز الحكم

بالتعويض إلا للأزواج والأقارب الى الدرجة الثانية عما يصيبهم من ألم من جراء موت المصاب ((). وقد نصت على نفس المعنى المادتان ( ٢٣١ و ٢٣٢ ) من القانون المدني الكويتي . فالأصل إن التعويض عن الضرر الأدبي قاصرُ على المضرور ولا ينتقل الى غيره بالميراث إلا بشروط وهي أن يكون هناك اتفاق بين المسؤول والمضرور بشأن تحديد التعويض من حيث مبدئه ومقداره أو أن يكون المضرور قد رفع دعوى أمام القضاء ليطالب بهذا التعويض. وقد يكون الضرر مادي وأدبي في الوقت نفسه إذا ما نتج عن الاضرار الادبية انفاق الاموال للعلاج أو نقص القدرة على العمل والكسب وفي هذه الحالة يمكن زيادة قيمة التعويض عن الضرر المادي ليشمل التعويض عن الضرر الادبي<sup>(١٠)</sup>.

### ثالثاً : علاقة السببية

لا يكفي لتوافر مسؤولية الريان المدنية وجود خطأ من جانبه وضرر يلحق بالغير، بل يشترط ان تقوم علاقة سببية مباشرة بين الخطأ والضرر أي يجب أن يكون الضرر الذي لحق بالغير نتيجة مباشرة لامتناع الريان عن تقديم المساعدة، فالعلاقة السببية هي السبب في إلزام ريان السفينة بالتعويض عن الضرر الذي لحق بالغير، أما إذا كان الضرر الذي لحق الاشخاص الموجودين في البحر يرجع الى سبب اجنبي<sup>(١١)</sup> ( كالقوة القاهرة أو خطأ المضرور أو خطأ الغير ) فلا محل لمسؤولية الريان المدنية لانعدام الصلة بين الخطأ والضرر<sup>(١٢)</sup>. وهذا ما أشارت اليه المادة ( ٢١١ ) من القانون المدني العراقي<sup>(١٣)</sup>، كما أشارت الى المعنى نفسه المادة ( ١٦٥ ) من القانون المدني المصري<sup>(١٤)</sup> وكذلك المادة ( ٢٣٣ ) من القانون المدني الكويتي .

وقد تنعدم العلاقة السببية بين الخطأ والضرر اذا لم يكن خطأ الريان هو السبب المنتج أو المباشر في إحداث الضرر. لذلك فحتى تقوم مسؤولية الريان المدنية، يجب ان يكون امتناعه عن تقديم المساعدة البحرية هو السبب الرئيس والمباشر في إحداث الضرر بالسفينة التي طلبت المساعدة، أي إن الامتناع بحد ذاته سبب ذلك الضرر بالسفينة دون أن تتدخل اية عوامل اخرى . فاذا لم يكن كذلك كان امتناع الريان مجرد خطأ غير مباشر ( عارض ) لا يصلح أن يكون ركناً في مسؤوليته المدنية وبالتالي لا يلزم بالتعويض لانقطاع رابطة السببية بين الخطأ والضرر<sup>(١٥)</sup>.

وبذلك فبعد توافر أركان المسؤولية الثلاث تتحقق مسؤولية الريان المدنية تجاه الاشخاص الذين تخلف عن مساعدتهم وإنقاذهم، وعلى هؤلاء الاشخاص إثبات الاضرار التي لحقت بهم والخطأ الذي ارتكبه الريان، وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر، والريان يستطيع نفي المسؤولية عنه بإثبات السبب الأجنبي وانقطاع رابطة السببية<sup>(١٦)</sup>.

### الفرع الثاني/ الآثار المترتبة على تحقق المسؤولية المدنية

بعد توافر أركان مسؤولية الريان المدنية من خطأ وضرر وعلاقة سببية نتيجة لتخلفه عن تقديم المساعدة البحرية ، يلتزم بتعويض الأضرار المادية والأدبية التي أصابت الأشخاص الذين تخلف عن إنقاذهم ، او من يدعي بتضرره بالتبعية كأن يثبت المدعي إن المتوفي - نتيجة لعدم إغاثته - كان يعوله فعلاً قبل وفاته على نحو مستمر ودائم وإن فرصة الاستمرار على ذلك كانت محققة<sup>(١٧)</sup>. وهذا ما أشارت اليه المادة (٢٠٣) من القانون المدني العراقي<sup>(١٨)</sup>.

كما أكدت على ذلك محكمة التمييز العراقية ، حيث قضت في احدي قراراتها (( اذا كان المتوفي يساهم في إعالة المتضرر فإن هذه المساهمة تعطى الحق للمتضرر في طلب التعويض المادي بما يتناسب وحرمانه من تلك المساهمة ))<sup>(١٩)</sup>.

ويجب أن يكون التعويض متفقاً مع الضرر الذي لحق بالمتضرر دون مغالاة أو إجحاف ، إذ هو ليس وسيلة للإثراء على حساب الريان الممتنع ، وهذا ما أشارت اليه المادة (١/٢٠٧) من القانون المدني العراقي فنصت على انه (( تقدر المحكمة التعويض في جميع الأحوال بقدر ما لحق المتضرر من ضرر وما فاتته من كسب بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية للعمل غير المشروع ))، كما أشارت الى نفس المعنى المادة (١/٢٣٠) من القانون المدني الكويتي .

والسؤال الذي يثار هنا ، هو هل إن مجهز السفينة يسأل مدنياً مع الريان عما يحكم به للغير من تعويض نتيجة لامتناعه عن تقديم المساعدة البحرية ؟

لقد حصل خلاف بشأن مسؤولية المجهز المدنية عند مخالفة الريان للالتزام بتقديم المساعدة البحرية ، بعكس المسؤولية الجنائية التي تم الاتفاق فيها على عدم مسؤولية المجهز الا في حالات استثنائية.

فهناك رأي<sup>(٢٠)</sup> ، ذهب الى إن مجهز السفينة غير مسؤول مدنياً مع الريان عند مخالفته للالتزام بتقديم المساعدة البحرية ، وحثهم في ذلك إن اتفاقية بروكسل الخاصة بالمساعدة والإنقاذ لسنة ١٩١٠ والتشريعات البحرية الاخرى، قد نصت على عدم مسؤولية مالك أو مجهز السفينة عند مخالفة الريان للأحكام الخاصة بتقديم المساعدة والإنقاذ البحري ، وإن هذه النصوص يقصد بها إعفاء مجهز السفينة من المسؤولية المدنية والجنائية ، لأن قصر الإعفاء على المسؤولية الجنائية يجعل النص عليه عديم الفائدة . وهذا ما أشار اليه مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ في المادة (٢٠٦/ ثانياً ) (( لا يسأل المالك أو المجهز عما يحكم به للغير من تعويض بسبب مخالفة الريان لأحكام المساعدة والإنقاذ البحري )) . وقد أشارت الى نفس المعنى المادة (٢/٢٤٢) من القانون البحري الكويتي . وكذلك الحال بالنسبة لقانون التجارة البحرية المصري في المادة (٢/٣٠٤) وقانون الحوادث



البحرية الفرنسي في المادة (٢/١٩) والتي نصت على عدم مسؤولية مجهزة السفينة عن مخالفة الريان لالتزامه بالمساعدة والإنقاذ البحري ، الا اذا وقعت هذه المخالفة بناء على تعليمات صريحة صادرة من المجهز او بناء على تدخل فعال ومباشر منه .

وهذا ما أشارت اليه أيضاً نص المادة (٢/١١) من معاهدة بروكسل الخاصة بالمساعدة والإنقاذ البحري لسنة ١٩١٠ (( مالك السفينة غير مسؤول بسبب مخالفة الريان لأحكام المساعدة والإنقاذ البحري )) .

أما الرأي الآخر<sup>(٢١)</sup>، فذهب الى إن مجهزة السفينة مسؤول مدنياً عن مخالفة الريان للالتزام بتقديم المساعدة البحرية ، بوصفه متبوعاً يسأل عن أعمال تابعه طالما ان هذه المخالفة وقعت من الريان أثناء تأدية وظيفته ، لأن المجهز في الأصل مسؤول مسؤولية مدنية عن أفعال الريان متى ما وقعت منه اثناء تأدية وظيفته أو بسببها .

وهذا ما نصت عليه التشريعات البحرية المقارنة ، منها نص المادة (٩١) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ (( يسأل مالك السفينة مدنياً عن أفعال الريان والبجارة والمرشد أو أي شخص آخر في خدمة السفينة متى ما وقعت منهم اثناء تأدية وظائفهم أو بسببها ..... )) ، كما نص على ذلك أيضاً القانون البحري العثماني في المادة (٣٠) (( كل صاحب سفينة يكون مسؤولاً عن حركات ربانها ومعاملاته الحقوقية يعني يكون مجبوراً على ضمان الاضرار والخسائر التي تنشأ من حركات الريان ومعاملاته ..... )) . ونصت على ذات المعنى المادة (٨٠) من قانون التجارة البحرية المصري لسنة ١٩٩٠ وكذلك المادة (٩٠) من القانون البحري الكويتي .

وإن هذا الحكم مقرر أيضاً في القانون الفرنسي الصادر في ١٩٦٩/١/٣ بشأن التجهيز والبيوع البحرية ، بموجب المادة (٣) والتي نصت على ان (( المجهز يضمن اعمال تابعيه البريين والبحريين وفقاً للقواعد العامة ..... )) .

ونحن بدورنا نتفق مع الرأي الثاني ، بأن مجهزة السفينة مسؤول مسؤولية مدنية عن تعويض الاضرار التي لحقت بالغير من جراء امتناع الريان عن تقديم المساعدة والإنقاذ البحري . أما نصوص التشريعات البحرية السابقة التي أشارت الى عدم مسؤولية المجهز فأنها حسب اعتقادنا، يقصد منها إعفاء المجهز من المسؤولية الجنائية فقط دون المسؤولية المدنية. طالما إن المجهز يتمتع بالسلطة الفعلية في الرقابة والتوجيه التي تثبت للمتبوع على التابع، أي يكون له سلطة إصدار الأوامر والتعليمات لتابعيه والرقابة على تنفيذ هذه الأوامر .

وبذلك فأن مجهزة السفينة مسؤول عن تعويض الأضرار طبقاً لقواعد مسؤولية المتبوع عن اعمال تابعه. وهذه ما أشارت اليها المادة (٢١٩) من القانون المدني العراقي والتي نصت على انه

(( الحكومات والبلديات والمؤسسات الأخرى التي تقوم بخدمة عامة وكل شخص يستغل أحد هذه المؤسسات الصناعية والتجارية مسؤولون عن الضرر الذي يحدثه مستخدموهم اذا كان الضرر ناشئاً عن تعدٍ وقع منهم أثناء قيامهم بخدماتهم )) .

وكذلك نص المادة (١/١٧٤) من القانون المدني المصري الذي أشار الى انه (( يكون المتبوع مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه تابعه بعمله غير المشروع متى كان واقعاً منه حال تأدية وظيفته او بسببها )) . وقد اشارت الى نفس المعنى المادة (١/ ٢٤٠) من القانون المدني الكويتي، كما اشارت اليه ايضاً المادة (١٣٨٤) من القانون المدني الفرنسي التي خصصت فقرتها الخامسة لمسؤولية المتبوع عن اعمال تابعه بقولها (( المخدم والمتبوع يكونا مسؤولين عن الضرر الذي يحدثه الخادم والتابع في الاعمال المعهود بها اليهم )) .

وتبعاً لذلك ، فإن مسؤولية المجهز المدنية تدور مع مسؤولية الربان وجوداً أو عدماً بحيث اذا أنتقت مسؤولية الأخير تنتفي مسؤولية المجهز تبعاً لها ، طالما لم يكن هناك أي خطأ شخصي من جانب المجهز .

وعند قيام مسؤولية المجهز المدنية يمكن للأشخاص الذين تضرروا نتيجة لعدم القيام بعملية المساعدة والإنقاذ البحري الرجوع مباشرة عليه لمطالبته بالتعويض بعد أن يثبتوا ان الضرر الذي لحق لهم كان نتيجة لامتناع الربان عن تقديم المساعدة (٢٢) ، وبذلك لا يستطيع المجهز أن يدفع بالتجريد قبل المضروبين بأن يرجعوا على الربان أولاً ، نظراً لجسامة الأضرار من جهة وعدم ملاءة الربان من جهة اخرى (٢٣) .

وإن الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية المجهز المدنية عن اعمال الربان ، هو بوصفه كفيلاً متضامناً مع الربان لما يقوم به من اعمال تتعلق بوظيفته الملاحية متى ما أحتفظ لنفسه إدارة السفينة من الناحية الملاحية . وهذه الكفالة مصدرها القانون لا العقد وذلك لكي يضمن للمضروب الحصول على حقه في التعويض اذا لم يستطع ان يحصل عليه من الربان (٢٤) . ويمكن للمجهز الرجوع على الربان بما دفعه للغير ( المضروب ) من تعويض باعتباره مسؤول عنه لا مسؤول معه أي بوصفه كفيلاً متضامناً مع الربان لا بوصفه مديناً متضامناً طالما لم يصدر أي خطأ شخصي منه ، إلا ان هذا نادراً ما يحدث لعدم ملاءة ويسار الربان (٢٥) .

وهذا ما أشارت اليه المادة (٢٢٠) من القانون المدني العراقي (( للمسؤول عن عمل الغير حق الرجوع عليه بما ضمنه )) ، وكذلك نص المادة (١٧٥) من القانون المدني المصري (( للمسؤول عن عمل الغير حق الرجوع عليه في الحدود التي يكون فيها هذا الغير مسؤولاً عن تعويض الضرر )) وقد نصت على نفس المعنى المادة (٢٤١) من القانون المدني الكويتي .

والسؤال الذي يطرح نفسه هنا ، هو من المسؤول عن امتناع الريان او البحارة إذا كانت السفينة مؤجرة ، أهو المؤجر أم المستأجر ؟

للإجابة عن هذا التساؤل ، القول بأن امتناع الريان عن تقديم المساعدة البحرية ، يعد من الأمور المتعلقة بالإدارة الملاحية أو الفنية على السفينة ، لذا فالمسؤول عن امتناع الريان هو من تكون له الإدارة الملاحية أو الفنية ، فإذا احتفظ المؤجر بهذه الإدارة يكون هو المسؤول مدنياً عن امتناع الريان ، اما اذا كانت للمستأجر فيكون هو المسؤول عن هذا الامتناع<sup>(٢٦)</sup>.

وقد تبين لنا إن مجهز السفينة يسأل مدنياً عند امتناع الريان عن تقديم المساعدة البحرية مسؤولية المتبوع عن اعمال تابعة طالما لم يصدر خطأ من جانبه ، ولكننا نلاحظ ان المجهز قد يكون مسؤولاً مسؤولية شخصية عن تعويض الاضرار التي تلحق بالغير لا مسؤولية المتبوع متى ما كان هذا الامتناع تنفيذاً لأوامر وتعليمات صادرة منه ، فمسؤولية المجهز في هذه الحالة ناتجة عن خطأه الشخصي ، لذلك يلتزم بدفع التعويضات كاملة ولا يرجع على الريان بشيء لأن الأخير لا يسأل عن هذه الأضرار إذا لم يصدر أي خطأ منه ، فمسؤوليته تحجبها مسؤولية المجهز<sup>(٢٧)</sup>.

وهذا ما أشارت اليه المادة (١/٢٢٧) من القانون المدني الكويتي والتي نصت على انه (( كل من أحدث بفعله الخاطيء ضرراً بغيره يلتزم بتعويضه ، سواء أكان في إحداثه الضرر مباشراً أو متسبباً )).

وبعد أن نتحقق مسؤولية المجهز المدنية باعتباره متبوعاً يسأل عن أعمال تابعة ، تمتد هذه المسؤولية في الأصل على جميع أمواله ، إلا ان الأمر يختلف في نطاق القانون البحري فالتشريعات البحرية قد خرجت عن حكم القواعد العامة ومنحت مالك السفينة الحق في تحديد مسؤوليته تجاه المضرورين من أفعال الريان ، بمبلغ معين يحسب على أساس حمولة السفينة من ناحية ونوع الضرر من ناحية أخرى<sup>(٢٨)</sup>.

وهذا ما أشارت اليه المادة (٩٢) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ والتي نصت على انه (( لمالك السفينة أن يحدد مسؤوليته بالمبالغ المبينة في المادة (٩٤) من هذا القانون فيما يتعلق بالالتزامات الناشئة عن الاسباب الآتية .....(ب)..... اذا كان الضرر ناشئاً عن فعل أو خطأ أي شخص يكون المالك مسؤولاً عنه سواء وجد هذا الشخص على ظهر السفينة أم لم يوجد ، ويكون المالك مسؤولاً عنه بشرط أن يكون الفعل أو الخطأ في هذه الحالة الأخيرة متعلقاً بالملاحة .....)).

وقد ورد هذا الحكم أيضاً في قانون التجارة البحرية العثماني في المادة (٣٠) والتي نصت على ان (( كل صاحب سفينة يكون مسؤولاً عن حركات ربانها ومعاملاته الحقوقية .... ولكن اذا كانت

هذه التعهدات لم تقع بأمر مخصوص به فيمكن حينئذ لصاحب السفينة أن يترك المركب ونولونه ويتخلص في كل حال من تلك التعهدات .....<sup>(٢٩)</sup>.

كما نصت على ذلك المادة (١/٨١) من القانون البحري المصري لسنة ١٩٩٠ على انه (( لمالك السفينة ان يحدد مسؤوليته أياً كان نوع هذه المسؤولية بالمبالغ المنصوص عليها في البند ( أ ) من الفقرة (١) من المادة (٨٣) من هذا القانون إذا كان الدين ناشئاً عن أحد الأسباب الآتية ..... (ب) الأضرار البدنية والأضرار المادية التي تقع على ظهر السفينة والتي تتعلق مباشرة بالملاحة البحرية .....)).

وكذلك المادة (٩١) من القانون البحري الكويتي (( يجوز لمالك السفينة أن يحدد مسؤوليته بالقدر المبين في المادة (٩٤) فيما يتعلق بالالتزامات الناشئة عن الأسباب الآتية (( ..... (٢) وفاة أو إصابة أي شخص آخر على البر أو في البحر أو اعتداء على أي حق إذا كان الضرر ناشئاً عن فعل أو خطأ أي شخص يكون المالك مسؤولاً عنه سواء وجد هذا الشخص على السفينة أو لم يوجد .....)).

وقد أخذ بهذا المبدأ قانون التجارة البحرية الانكليزي لسنة ١٨٩٤ ، حيث أجازت المادة (٥٠٣) من هذا القانون (( لمالك السفينة ان يحدد مسؤوليته عن الأضرار المادية والبدنية التي تلحقها سفينته بالغير من جراء التصادم بمبلغ يحدد على اساس حمولة السفينة ))، وهذا ما هو منصوص عليه في المادة (١) من معاهدة بروكسل الخاصة بتحديد مسؤولية أصحاب السفن البحرية لسنة ١٩٥٧<sup>(٣٠)</sup>. وإن أحكام تحديد المسؤولية فضلاً عن سريانها على مالك السفينة تسري أيضاً على ربان السفينة وغيره من التابعين البحريين ، فيما يتعلق بالأضرار التي تنشأ أثناء تأدية وظائفهم ، وهذا ما أشارت اليه المادة (٩٨/ أولاً ) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ (( تسري أحكام تحديد المسؤولية على مجهزة السفينة والمستأجر والربان والبجارة .....)) وأشارت الى المعنى نفسه المادة (٩١) من القانون البحري المصري لسنة ١٩٩٠<sup>(٣١)</sup>، والمادة (١/٩٧) من القانون البحري الكويتي<sup>(٣٢)</sup>، وكذلك المادة (٢/٦) من معاهدة بروكسل الخاصة بتحديد مسؤولية أصحاب السفن البحرية لسنة ١٩٥٧<sup>(٣٣)</sup>.

وعليه فإن الربان متى ما انعقدت مسؤوليته المدنية عند امتناعه عن القيام بواجب المساعدة والإنقاذ البحري يستطيع أن يتمسك بتحديد هذه المسؤولية سواء أكانت تجاه المجهز عندما يرجع عليه بعد دفع التعويض للمضرورين استناداً الى قواعد مسؤولية المتبوع عن أفعال تابعه ، أم تجاه الغير ( المضرور ) إذا رجع عليه مباشرة، ويتمتع الربان بتحديد هذه المسؤولية حتى لو كان امتناعه عن تقديم المساعدة يعود الى خطأ شخصي صادر منه ، أما إذا كان الربان في الوقت نفسه مجهز أو

مالك للسفينة لا يستفاد من ذلك إلا إذا كان الخطأ صدر منه بوصفه رباناً أو أحد البحارة . وهذا ما أشارت اليه المادة (٩٨/ثانياً) من مشروع القانون البحري العراقي (( للربان أو البحارة تحديد مسؤوليته ولو كان الحادث الذي نشأ عنه الضرر يرجع الى خطأ صادر منه ، ومع ذلك إذا كان الربان أو البحار في الوقت ذاته مالكاً منفرداً أو على الشيوخ أو مجهزاً أو مستأجراً فلا يسري هذا الحكم إلا إذا كان الخطأ قد وقع منه بوصفه رباناً أو بحاراً )) ، كما أشارت الى ذات الحكم المادة (٢/٩١) من القانون البحري المصري . وكذلك المادة (٢/٩٧) من القانون البحري الكويتي ، والمادة (٣/٦) من معاهدة بروكسل لسنة ١٩٥٧ الخاصة بتحديد مسؤولية أصحاب السفن البحرية .

أما مالك أو مجهز السفينة فلا يستفاد من مبدأ تحديد المسؤولية، بل يحرم منه، متى ما كان الامتناع عن تقديم المساعدة والإنقاذ البحري يرجع الى خطأ شخصي صادر منه ، كما لو أصدر تعليمات للربان بعدم تقديم معونة المساعدة البحرية ، ففي هذه الحالة تكون مسؤوليته مطلقة تمتد لتشمل جميع عناصر ذمته المالية ، أي ان جميع أمواله ضامنة للوفاء بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن ذلك. وهذا ما نصت عليه المادة (٩٦) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ ، (( لا يجوز تحديد مسؤولية المالك في الأحوال الآتية : أولاً : اذا كانت الواقعة المنشأة للالتزام مترتبة على خطأ منه )) ، وكذلك المادة ( ٨٩ ) من القانون البحري المصري لسنة ١٩٩٠ والتي نصت على انه (( لا يجوز لمالك السفينة التمسك بتحديد مسؤوليته إذا اثبت المدعي إن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر من مالك السفينة او نائبه بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكرثات مصحوب بإدراك ان ضرراً يمكن ان يحدث))، والمادة (١/٩٣) من القانون البحري الكويتي.

ونستنتج من كل ما تقدم إن ربان السفينة يتعرض للمسؤولية اذا أمتنع عن تقديم المساعدة والإنقاذ البحري شخصياً أو بطلب النجدة أو الاستغاثة من سفينة أخرى لإنقاذ السفينة المعرضة للخطر، إلا انه قد يعفى من هذه المسؤولية في حالات معينة، هي كالاتي :

١- انعدام العلاقة السببية بين امتناع الربان عن تقديم المساعدة والأضرار التي لحقت بالسفينة المعرضة للخطر لقيام سبب اجنبي، أو لأن الامتناع هو مجرد سبب عارض وغير مباشر بحيث يتصور وقوع الضرر حتى لو قدم الربان المساعدة. وقد اشار الى ذلك قانون التجارة البحرية العثماني في المادة (٤٥) التي نصت على انه (( لا يقدر الربان أن يتخلص من المسؤولية ما لم يثبت مانعاً بسبب مجبر))<sup>(٣٤)</sup>.

٢- اذا كان يترتب على تقديم المساعدة البحرية تعرض سفينة الربان أو الاشخاص الموجودين عليها لخطر جدي ، ولكن يجب ان ينتج عن هذا الخطر ضرر فاحش ، أما اذا كان الضرر طفيفاً بحيث يندم التاسب بينه وبين الضرر الذي يصيب الاشخاص المحتاجين الى المساعدة ، فإن امتناعه هذا

لايعفيه من المسؤولية ، ويخضع تقدير هذا التناسب لسلطة قاضي الموضوع الذي ينظر الى الظروف المحيطة في كل حالة على حدة<sup>(٣٥)</sup>.

٣- اذا كان امتناع الريان عن تقديم المساعدة البحرية يستند الى أوامر وتوجيهات صادرة من مالك أو مجهزة السفينة، وهذا ما تفسره حالة تنفيذ أمر صادر من رئيس تجب طاعته ، باعتبار ان الريان نائب قانوني عن المجهز وينفذ تعليماته. وهذا ما نصت عليه المادة (٢/٢١٥) من القانون المدني العراقي على انه (( لا يكون الموظف العام مسؤولاً عن عمله الذي أضر بالغير إذا قام به تنفيذاً لأمر صدر اليه من رئيسه متى كانت إطاعة هذا الأمر واجبة عليه أو يعتقد انها واجبة وعلى من أحدث الضرر أن يثبت انه كان يعتقد مشروعية العمل الذي أتاه بأن يقيم الدليل على انه راعى في ذلك جانب الحيطة وان اعتقاده كان مبنياً على سبب معقول )) وتقابلها المادة (١٦٧) من القانون المدني المصري ، كما اشارت الى نفس المعنى المادة (٢٣٧) من القانون المدني الكويتي .

٤- إذا كانت هناك استحالة مادية تحول بين الريان وتقديم المساعدة البحرية ، كعجزه أو عدم قدرته على تقديمها ، أو كان في ظروف خاصة غير ملائمة تمنعه من ذلك ، لأن المساعدة البحرية لا تكون ملزمة إلا إذا كانت ممكنة وفي الاستطاعة تقديمها كما يعفى الريان من المسؤولية إذا علم بأن هناك سفينة أخرى استلمت نداء الاستغاثة وسارعت لمساعدة ونجدة السفينة المعرضة للخطر<sup>(٣٦)</sup>.

### المطلب الثاني/المسؤولية الجنائية

أن التشريعات البحرية نصت على مبدأ عام يتطلب من ربان السفن تقديم معونة المساعدة البحرية لمن يحتاجها في البحر ، وخاصة عند وقوع الكوارث البحرية أو إغاثة الاشخاص المعرضين للغرق ، وعليه فإذا امتنع الربان عن تلك المساعدة ، فأنهم يسألون مسؤولية جنائية متى ما كان من مقدورهم تقديمها دون ان يلحق بشخصهم وسفنهم خطر من جراء ذلك . لذا فإن امتناعهم هذا يشكل جريمة معاقب عليها . وكما نعرف ان الفعل الذي يخرق به الجاني نصوص القانون يمكن ان يكون ايجابياً ، كما يمكن ان يكون سلبياً ، وقد اكدت المادة (٢٨) من قانون العقوبات العراقي رقم (١١١) لسنة ١٩٦٩ ، هذا المفهوم فنصت على إن ( الركن المادي للجريمة سلوك إجرامي بارتكاب فعل جرمه القانون أو الامتناع عن فعل أمر به القانون ) .

يتضح لنا من ذلك بأن الجرائم من حيث وقوعها أي إتمام ركنها المادي تنقسم على نوعين ، النوع الاول ، هي الجرائم الايجابية والتي عرفها قانون العقوبات العراقي بأنها (( سلوك إجرامي بارتكاب فعل قد جرمه القانون )) .

أما النوع الثاني من الجرائم : وهي الجرائم السلبية أو جرائم الامتناع التي عرفها القانون بأنها (( الامتناع عن فعل أمر به القانون )) .

وبما إن موضوع بحثنا يتعلق بالنوع الثاني من الجرائم أي الجرائم السلبية أو جرائم الامتناع ، لذا فإنها ستكون مدار البحث.

وعليه سنتناول في هذا المطلب المسؤولية الجنائية الناشئة عن جريمة الامتناع عن تقديم المساعدة البحرية ، وذلك من خلال التعريف بهذه الجريمة وبيان أركانها وشروطها والعقوبة المترتبة عليها . لذا سنقسم هذا المطلب على فرعين ، الأول لتعريف جريمة الامتناع عن تقديم الإنقاذ البحري، وشروطها ، والثاني لبيان أركان هذه الجريمة و العقوبة المترتبة عليها وكالاتي :

### الفرع الأول/ التعريف بجريمة الامتناع عن تقديم الإنقاذ البحري

سنقسم هذا الفرع على فقرتين الأولى لتعريف الجريمة، والفقرة الثانية لأركان الجريمة وكالاتي:

#### أولاً: تعريف جريمة الامتناع عن تقديم الإنقاذ البحري

إن الامتناع عن تقديم المساعدة البحرية في الحالات التي يفرض القانون تقديمها ، يعد جريمة من الجرائم الاجتماعية التي تدخل ضمن جرائم الامتناع عن الإغاثة .

ويقصد بها (( جريمة سلبية مقتضاها امتناع ربان السفينة عن تقديم المساعدة والإنقاذ الحري التي يفرض عليه القانون القيام بها في ظروف معينة مع افتراض قدرته عليها ))<sup>(٣٧)</sup>، وجريمة الامتناع عن الإغاثة من الجرائم السلبية البسيطة، التي ترتكب بفعل سلبي وتتحقق بمجرد الامتناع عن تقديم المساعدة البحرية التي فرضها القانون ، فهذا الامتناع لنفسه يعد جريمة ، بمعنى آخر إن هذه الجريمة تقع تامة لمجرد امتناع الربان عن تقديم المساعدة والإنقاذ البحري دون اشتراط حصول أثر مادي ناتج عن هذا الامتناع أي حتى لو لم تتحقق نتيجة مادية.

ونلاحظ انه في كل نص يلزم فيه القانون ربان السفينة القيام بعمل معين يعني ذلك إن هناك حقاً او مصلحة يريد القانون حمايتها ، وهذه الحماية لا تتحقق إلا اذا قام الربان بهذا العمل ، فإذا أمتنع عن القيام به كان هذا الامتناع مؤثراً في ذلك الحق أو في تلك المصلحة.

#### ثانياً: أركان الجريمة

إن جريمة الامتناع عن تقديم المساعدة والإنقاذ البحري ، كأى جريمة أخرى تتكون من ركنين ( الركن المادي والمعنوي ) ، أولاً : الركن المادي ويتكون من ثلاثة عناصر ( السلوك الاجرامي ، والنتيجة الضارة، والعلاقة السببية التي تربط ما بين السلوك الاجرامي والنتيجة الضارة ) والسلوك الاجرامي في هذه الجريمة التي نحن بصدها يظهر في صورة الموقف السلبي الذي يتخذه ربان السفينة ويتحقق بالامتناع عن تقديم المساعدة البحرية التي يأمره القانون تقديمها مع امكانيته على ذلك<sup>(٣٨)</sup>.

أما النتيجة الجرمية ( الضارة ) : فيراد بها التغيير المادي الذي يحدث في العالم الخارجي كأثر للسلوك الاجرامي ، ويتمثل بالأضرار التي تلحق بالسفينة المعرضة للخطر أو بما يوجد على متنها من أشخاص واموال ، وهذه النتيجة الضارة تتجسد بالضرر الذي يصيب المصلحة أو الحق الذي قدر القانون وجوب حمايته جنائياً<sup>(٣٩)</sup>.

وان جريمة الامتناع عن تقديم المساعدة البحرية كونها من الجرائم السلبية البسيطة فليس بالضرورة لتمامها تحقق نتيجة جرمية دائماً . فقد يتخلف حصول النتيجة ومع ذلك تقع الجريمة تامة من الناحية القانونية ، فيكفي لوجود هذه الجريمة ارتكاب السلوك الاجرامي ويتمثل بالترك أو الامتناع مع اقترانه بالركن المعنوي ، دون اشتراط ترتب النتيجة الضارة، فالقانون يأخذ بنظر الاعتبار السلوك المادي المكون للجريمة بصرف النظر عما يترتب عليه من نتائج ، لذلك فإن هذه الجريمة يعاقب عليها بمجرد مخالفة أوامر القانون . فقد يمتنع الربان عن تقديم المساعدة البحرية أو اغاثة الاشخاص المعرضين لخطر الغرق في البحر ، ولكن قد يتم إنقاذهم من قبل سفينة أخرى ، ومع ذلك يبقى الربان مسؤولاً عن عدم تقديم مساعدته ومن ثم يعاقب جنائياً عن هذا الامتناع بالرغم من ان النتيجة الضارة المتمثلة بغرق الاشخاص لم تتحقق ، لذلك يستوي في نظر القانون لمساءلة الربان حصول النتيجة الضارة عند امتناعه عن تقديم المساعدة او عدم حصول أي نتيجة ضارة عن هذا الامتناع<sup>(٤٠)</sup>. وهذا ما اكدته المادة (٢/٣٧٠) من قانون العقوبات العراقي التي نصت على انه (( يعاقب بالعقوبة ذاتها كل من امتنع او تواني بدون عذر عن إغاثة ملهوف في كارثة...)).

أما بالنسبة للعلاقة السببية : فهي الصلة التي تربط بين امتناع الربان عن تقديم المساعدة وحصول النتيجة الضارة التي تتمثل بوقوع كارثة الغرق أو الهلاك ، وطالما ان جريمة الامتناع عن تقديم المساعدة البحرية من الجرائم السلبية البسيطة ( الشكلية ) التي لا يشترط فيها تحقق النتيجة الجرمية ، لذلك لا مجال للبحث عن رابطة السببية الا اذا تحققت تلك النتيجة ، لأن رابطة السببية تنشأ عندما يكون هناك فعل ونتيجة منفصلة عنه ، أما إذا وقع الفعل ولم تتحقق النتيجة فلا وجود لرابطة السببية<sup>(٤١)</sup>.

وعليه فلا يشترط لتمام هذه الجريمة وتوقيع العقوبة عليها ان توجد علاقة سببية لأن الامتناع لذاته يعد جريمة يعاقب عليها القانون سواء أكانت هناك علاقة سببية أم لا .

ثانياً: الركن المعنوي : الذي يتمثل بإرادة الامتناع عن تقديم المساعدة البحرية ، ويجب ان تكون هذه الإرادة معتبرة قانوناً ، وتكون كذلك ، إذا توافر فيها شرط التمييز وحرية الاختيار ، وجريمة الامتناع عن تقديم المساعدة البحرية قد تكون عمدية أي ان يتوافر فيها القصد الجنائي أو غير عمدية أي ترتكب بطريق الخطأ أو الإهمال<sup>(٤٢)</sup>. فإذا اتجهت نية الربان الى الامتناع عن إنقاذ الاشخاص بقصد



الاضرار بهم تكون الجريمة في هذه الحالة عمدية ، أما إذا أمتنع الريان عن تقديم المساعدة دون قصد الاضرار وإنما حصل ذلك نتيجة لإهمال او عدم احتياط فتكون الجريمة غير عمدية<sup>(٤٣)</sup>. وهذا ما قضت به محكمة التمييز العراقية (( بأن عدم الاحتياط يتمثل في حالة توقع الفاعل النتيجة وعدم اتخاذه ما ينبغي دون وقوعها وهو يسمى ( بالخطأ الواعي )، أما عدم الانتباه فهو عدم توقع الفاعل حدوث النتيجة ويسمى ( بالخطأ غير الواعي ) (.....)).

### الفرع الثاني: شروط الجريمة والآثار المترتبة على تحققها

سنقسم هذا الفرع على فقرتين، الأولى لشروط الجريمة، والفقرة الثانية للعقوبة المترتبة عليها

#### أولاً: شروط جريمة الامتناع عن تقديم الإنقاذ البحري

هناك شروط معينة ينبغي توافرها للقول بمسؤولية الريان الجنائية عن جريمة الامتناع عن تقديم المساعدة البحرية ، ومن ثمّ معاقبته عن هذا الامتناع وهذه الشروط هي :

١- أن يكون هناك خطر يستدعي تقديم المساعدة والإنقاذ البحري . وهو الخطر الذي تتعرض السفينة المغاثة أو ما يوجد على متنها من اشخاص وأموال على اثر كارثة او حادث بحري بحيث يكونوا بحاجة الى من يمد لهم يد العون والمساعدة، وهذا الخطر هو شرط أساس من شروط عملية المساعدة والإنقاذ البحري<sup>(٤٤)</sup> .

وهذا ما أشارت اليه المادة (٢٤٩/أولاً) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ والتي نصت على ان (( يعاقب ريان السفينة اذا قصر عمداً في إداء واجبه ببذل المساعدة الى سفينة مشرفة على الغرق في البحر أو الى اشخاص على تلك الحالة (.....)) وكذلك عبر قانون العقوبات العراقي عن الخطر في المادة (٣٧٠) منه (( بالغرق أو الكارثة )) .

٢- ان يكون بإمكان الريان تقديم المساعدة البحرية دون ان يعرض سفينته أو الاشخاص الموجودين عليها لخطر جدي .

ان ريان السفينة لا يسأل جنائياً عند امتناعه عن تقديم المساعدة والإنقاذ البحري التي يفرضها عليه القانون ، الا اذا كان قادراً على تقديمها ، لأنه لا تكليف بمستحيل . لذا فإن نصوص التشريعات التي جرمت الامتناع عن تقديم المساعدة لا تطبق الا اذا كان الريان قادراً على تقديمها بنفسه او بطلب من سفينة اخرى<sup>(٤٥)</sup>، الا ان الريان ليس له الحرية في الاختيار بين الطريقتين ، بل عليه ان يقدم الوسيلة الأكثر نفعاً وحسب ظروف الواقعة فهناك حالات يجب على الريان أن يقدم المساعدة بنفسه وبصورة شخصية ما دام قادراً على تقديمها ولا يعفيه من المسؤولية طلب النجدة من سفينة اخرى<sup>(٤٦)</sup> .

أما إذا كان الريان عاجزاً عن تقديم المساعدة بنفسه أو بطلبها من سفينة أخرى فلا يسأل جنائياً عند امتناعه عن تقديمها، بيد ان تقدير إمكانية الريان على تقديم المساعدة البحرية من عدمه مسألة موضوعية يعود تقديرها الى قاضي الموضوع حسب ظروف كل قضية<sup>(٤٧)</sup>. وهذا يعني إن عدم إمكانية تقديم المساعدة والإنقاذ البحري، كما لو كان هناك خطر يصيب مقدمها أو يصيب أي مصلحة أخرى مهمة، يعد عذراً معفياً من المسؤولية الجنائية، وهذا ما اكدته المادة (٢٩٤/أولاً) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ (( يعاقب ريان السفينة اذا قصّر عمداً في إداء واجبه ببذل المساعدة..... وكان باستطاعته إنقاذهم دون ان يعرض سفينته أو بحارتها أو ركابها الى الخطر ))، كما ورد النص على ذلك في المادة (٢/٣٧٠) من قانون العقوبات العراقي (( يعاقب من أمتنع أو توانى بدون عذر عن إغاثة ملهوف في كارثة .... )) ومفهوم المخالفة بأنه اذا كان هناك عذراً فلا يعاقب الريان عند امتناعه عن تقديم المساعدة وكذلك نص قانون العقوبات الفرنسي لسنة ١٩٩٢ في المادة (٦/٢٢٣/ب) (( يعاقب من امتنع عمداً عن تقديم مساعدة الى شخص في حالة خطر وكان في إمكانه تقديمها إليه ، بمساعدة مباشرة أو بطلب النجدة له دون ان تكون ثمة خطورة عليه أو على الغير)).

٣- أن يمتنع الريان عن تقديم المساعدة البحرية: ان جريمة الامتناع عن تقديم المساعدة البحرية لا تقع إلا اذا تحقق السلوك السلبي المتمثل بامتناع ريان السفينة عن تقديم تلك المساعدة ، ولكي يكون الريان مسؤول جنائياً لابد من أن يكون امتناعه عن تقديم المساعدة إرادياً ، أي ان تتجه إرادته الى فعل الامتناع ويتم هذا عن طريق علم الريان بالخطر الذي يحيط بالسفينة المغاثة وما يوجد عليها من أشخاص وبالرغم من هذا العلم يمتنع عن تقديم المساعدة المطلوبة<sup>(٤٨)</sup>. ولكن ليس كل امتناع من جانب الريان يعد جريمة سلبية ويسأل عنها جنائياً ، وإنما يجب ان يكون امتناعه عن القيام بعملية المساعدة البحرية التي يأمره القانون القيام بها. وبمعنى آخر إن يخالف الريان الواجب القانوني الملقى على عاتقه ويتخذ موقفاً سلبياً بالمقارنة مع الموقف الايجابي الذي يفرضه عليه القانون في ظروف معينة<sup>(٤٩)</sup>، فالالتزام القانوني هو شرط لإضفاء الصفة غير المشروعة أو الصفة الجنائية على امتناع الريان. وعليه فالريان لا يسأل جنائياً عن امتناعه عن تقديم المساعدة والإنقاذ البحري ما لم يكن ملزم قانوناً بتقديمها<sup>(٥٠)</sup>.

ونفهم من ذلك، إن امتناع الريان عن تقديم المساعدة البحرية لإنقاذ الأموال المعرضة للخطر لا يعد جريمة معاقب عليها ، سواء أكان القيام بعملية المساعدة يحتاج قدرًا من التضحية والمخاطرة ام لا يحتاج لشيء من ذلك ، طالما ان إنقاذ الاموال لا يعد التزاماً بمقتضى القانون ، حتى لو كان

موقفه السلبي هذا يعد إخلالاً بواجب أدبي وأخلاقي ويتعارض مع ما تقتضيه مهنة الملاحة البحرية، الا انه لا يسأل جنائياً عن هذا الامتناع<sup>(٥١)</sup>.

### ثانياً: الآثار المترتبة على تحقق جريمة الامتناع عن تقديم الإنقاذ البحري

بعد توافر أركان الجريمة وشروطها يصبح الريان مسؤولاً مسؤولية جنائية عن ارتكابها ومن ثم يتعرض للعقوبة التي يفرضها القانون على مرتكب هذه الجريمة . وعليه فإن التشريعات البحرية وكذلك القوانين الجنائية قد نصت على عقوبة الممتنع عن تقديم المساعدة ، والافات المقصود من فرض هذا الالتزام .

ف نجد ان اتفاقيتي بروكسل لسنة ١٩١٠ ، وهي الاتفاقية الخاصة بالتصادم البحري في المادة (٨) والاتفاقية الخاصة بالمساعدة والإنقاذ البحري في المادة (١١) نصت على التزام عام مفروض على ربان السفن بضرورة تقديم المساعدة والإنقاذ للسفن المعرضة للخطر في البحر والاشخاص الموجودين عليها ولكن هذه الاتفاقيات لم تنص على العقوبة المفروضة على ريان السفينة إذا أخل بهذا الالتزام، بل تركت تحديد تلك العقوبة للقوانين الوطنية .

ف فرضت كلتا الاتفاقيتين التزاماً على الدول الموقعة عليها ان تقرر في تشريعاتها عقوبات تفرض على من يتخلف عن تنفيذ الالتزام بتقديم المساعدة البحرية . فقد نصت المادة (١٢)<sup>(٥٢)</sup> من الاتفاقية الخاصة بالمساعدة والإنقاذ البحري ، يجب ان (( تتعهد الجهات العليا المتعاقدة التي لا تعاقب تشريعاتها على مخالفة المادة السابقة ان تدخل أو تقترح في تشريعاتها النصوص اللازمة لتقرير معاقبة من يرتكب مثل هذه المخالفة وتبلغ الجهات العليا المتعاقدة بعضها بعضاً في أقرب فرصة ممكنة بالقوانين أو اللوائح التي تكون قد صدرت أو تصدر في بلادها لتنفيذ الحكم المتقدم )) . وبالفعل قد استجابت كثير من الدول لهذا النص وفرضت في تشريعاتها عقوبات جنائية على الربان الذين يتقاعسون عن تقديم خدمات المساعدة والإنقاذ البحري .

فقد أخذ مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ بذلك وفرض جزاء على ريان السفينة الذي يقصر في تقديم العون والمساعدة لمن يحتاجها في البحر ، وجاء ذلك في المادة (٢٤٩) والتي نصت على انه (( اولاً : يعاقب ريان السفينة بالحبس اذا قصر عمداً في إداء واجبه ببذل المساعدة الى سفينة مشرفة على الغرق في البحر أو اشخاص على تلك الحالة وكان باستطاعته إنقاذهم دون ان يعرض سفينته او بحارتها او ركابها الى الخطر . ثانياً : تكون العقوبة الغرامة اذا ارتكب الريان الفعل المنصوص عليه في الفقرة ( اولاً ) من هذه المادة بإهمال )) . ونود أن نبين هنا بأن قانون العقوبات العراقي قد أشار الى جريمة الامتناع عن الاغاثة ، لذا يمكن تطبيقها على جريمة امتناع الريان عن تقديم المساعدة البحرية ، وهذا ما نجده في المادة ( ٣٧٠ ) منه والتي نصت على انه

(( ١- يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ستة اشهر وبغرامة لا تزيد على خمسين دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين ، كل من أمتنع أو توانى بدون عذر عن تقديم معونة طلبها موظف أو مكلف بخدمة عامة مختص عند حصول حريق أو غرق أو كارثة أخرى . ٢- ويعاقب بالعقوبة ذاتها اذا امتنع أو توانى بدون عذر عن إغاثة ملهوف في كارثة .....))<sup>(٥٣)</sup> .

اما في مصر ، فإن قانون التجارة البحرية المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠ لم يتعرض لمسؤولية الربان الجنائية ، بل ترك تنظيم هذه المسؤولية للقوانين الخاصة منها قانون رقم (١٦٧) لسنة ١٩٦٠ الخاص بالأمن والنظام والتأديب على السفن ، فقد جاءت المادة (٢٢) من هذا القانون تنص على انه (( يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ستة اشهر وبغرامة لا تتجاوز مائة جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين ، كل ربان لم يبذل ما يستطيعه من جهد لا يترتب عليه خطر جدي لسفينته أو الاشخاص الراكبين فيها لإنقاذ سفينة تشرف على الغرق أو شخص يعثر عليه في البحر ))، وكذلك القانون رقم (٧٩) لسنة ١٩٦١ الخاص بالكوارث البحرية أو الحطام البحري والذي نص على مبدأ عام بمعاقبة كل من أمتنع عن تقديم المساعدة والإنقاذ بعد ان شاهد أو علم بوقوع كارثة بحرية أو تلقى اشارة استغاثة ، أو أمتنع عن طلب تلك المساعدة من إدارة اقرب ميناء أو من السلطة المحلية . وهذا ما أشارت اليه المادة (١٦) من هذا القانون والتي نصت على انه (( يعاقب بغرامة لا تزيد على خمسين جنيهاً أو ٥٠ ليرة : أ- كل من يخالف حكم المادة الثانية<sup>(٥٤)</sup> والمادة الثالثة<sup>(٥٥)</sup> من هذا القانون .... ) . أما قانون العقوبات المصري رقم (٥٨) لسنة ١٩٣٧ فقد قصر الجزاء الجنائي على الامتناع عن تقديم المساعدة لشخص معرض لخطر في حالة واحدة ، وهي اذا كان سبب الحادث هو خطأ صادر من الممتنع نفسه وتسبب هذا الخطأ في موت المضرور . وهذا ما أشارت اليه المادة (٢٣٨) التي نصت على انه (( من تسبب خطأ في موت شخص آخر بأن كان ذلك ناشئاً عن إهمال أو رعونة أو عدم احترازه أو عدم مراعاته للقوانين والقرارات واللوائح والانظمة يعاقب بالحبس مدة لا تقل عن ستة اشهر وبغرامة لا تتجاوز مائتي جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين ، وتكون العقوبة الحبس لمدة لا تقل عن سنة ولا تزيد على خمس سنين وغرامة لا تقل عن مائة جنيه ولا تتجاوز خمسمائة جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين ، اذا وقعت الجريمة نتيجة إخلال الجاني إخلالاً جسيماً بما تفرضه عليه اصول وظيفته أو مهنته أو حرفته ، ..... أو نكل وقت الحادث عن مساعدة من وقعت عليه الجريمة أو عن طلب المساعدة له مع تمكنه من ذلك .....)).

ف نجد أن هذه المادة وعقوبتها يمكن أن تطبق على الربان الذي يمتنع عن تقديم المساعدة والانقاذ البحري للسفينة التي تكون في حالة خطر نتيجة لحادث التصادم البحري ، الذي قد حصل بسبب خطأ صادر منه ، وبعد ذلك ترك السفينة المصدومة ( المعرضة للخطر ) دون ان يقدم لها

المساعدة أو يطلبها من سفينة أخرى ، بالرغم من قدرته على ذلك ، مما أدى الى هلاك السفينة وغرق ما يوجد على متنها .

أما القانون البحري الكويتي ، فقد نص أيضاً على عقوبة الربان الذي يمتنع عن تقديم معونة المساعدة البحرية لمن يحتاجها ، في المادة (٢/٢٤٢) والتي تنص على انه (( يعاقب ربان السفينة الذي لا يقدم المساعدة والإنقاذ البحري بالحسب مدة لا تتجاوز ستة أشهر وبغرامة لا تتجاوز ستة آلاف دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين )) .

أما بالنسبة لقانون العقوبات الفرنسي لسنة ١٩٩٢ ، فقد جرم الامتناع عن مساعدة شخص في حالة خطر في المادة (٦/٢٢٣ ب ) التي نصت على ان (( يعاقب بالسجن لمدة ( ٥ سنوات ) وبغرامة قدرها ( ٧٥ الف يورو ) كل من أمتنع عمداً عن تقديم مساعدة الى شخص في حالة خطر وكان في إمكانه تقديمها اليه بمساعدة مباشرة أو بطلب النجدة له دون أن يكون ثمة خطورة عليه او على الغير )) .

ويتضح لنا من ذلك إن هذه المادة نصت على الخطر الذي يتعرض له الشخص بصورة مطلقة، لذلك يمكن ان تطبق على الخطر الذي يتعرض له الشخص أثناء وجوده في البر أو في البحر ، ومن ثمّ يمكن تطبيق هذه العقوبة على الربان الذي يمتنع عن تقديم المساعدة البحرية . أما في انكلترا فإن المادة (١/٢٢) من القانون التجاري البحري لسنة ١٩٤٩ ، المسمى : ( The (merchant shipping Act) ( Safety Convention ) فرضت التزاماً عاماً (( على ربان السفينة الانكليزية المسجلة في المملكة المتحدة عند استلامه إشارة الخطر ( S.O.S ) عن طريق التلغراف اللاسلكي من أية سفينة أخرى ان يقدم المساعدة للأشخاص الموجودين في خطر الهلاك ، فإذا قصر في استجابة ذلك الواجب يكون مرتكباً جنحة ، الا إذا كان غير قادر على ذلك أو كان في ظروف خاصة غير ملائمة تمنعه من تقديم المساعدة او علم بأن سفناً أخرى استلمت النداء وسارعت لنجدة السفينة المعرضة للخطر))<sup>(٥٦)</sup> .

ومن الملاحظ ان النصوص القانونية سالفه الذكر تعاقب الربان على امتناعه عن تقديم المساعدة البحرية أثر حادث لا دخل لإرادته فيه ، فإن من باب أولى يعاقبه القانون عند امتناعه عن تقديم المساعدة أو طلبها من سفينة أخرى إذا تسبب بخطئه في وقوع الحادث الذي نشأ عنه الخطر، حيث يعتبر امتناع الربان عن تقديم المساعدة في هذه الحالة ظرفاً مشدداً ، وهذا ما يمكن استخلاصه من نص المادة (٢/٤١١) من قانون العقوبات العراقي والتي نصت على ان (( تكون العقوبة الحبس مدة لا تقل عن سنة وغرامة لا تقل عن ثلاثمائة دينار ولا تزيد عن خمسمائة دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين إذا وقعت الجريمة نتيجة لإخلال الجاني اخلالاً جسيماً بما تفرضه عليه اصول وظيفته أو

مهنته او حرفته او كان تحت تأثير مسكر أو مخدر وقت ارتكاب الخطأ الذي نجم عنه الحادث أو نكل وقت الحادث عن مساعدة من وقعت عليه الجريمة وعن طلب المساعدة له مع تمكنه من ذلك)). يتضح لنا من كل ما تقدم ان الالتزام القانوني بتقديم المساعدة والإنقاذ البحري، هو التزام شخصي يقع على عاتق ربان السفينة، لذلك فان العقوبة المترتبة عند الامتناع عن تقديم هذه المساعدة تقع على الربان شخصياً بوصفه رباناً لا تابعاً لمجهز السفينة. وبمعنى آخر ان الربان مسؤول بصورة شخصية عن جريمة الامتناع عن تقديم المساعدة البحرية، طبقاً للمبدأ السائد في القانون الجنائي هو شخصية الجريمة والعقوبة، فالأخيرة لا ينالها الا من توافرت بسلوكه اركان الجريمة ، وربان السفينة هو من توافرت بسلوكه تلك الاركان، وهذا ما اكدته محكمة التمييز العراقية في احدي قراراتها بأنه (( ..... كل فاعل مسؤول عن الجريمة أو الجرائم التي ارتكبها ))<sup>(٥٧)</sup>. فالربان هو صاحب القرار الاول في كل ما يتعلق بملاحة السفينة بوصفه القائد الاعلى للطاقم البحري ، فمتى ما أصدر قرار بمنع الاستجابة لنداء الاستغاثة فلم يكن من مقدور أي فرد من أفراد طاقم السفينة مخالفة هذا القرار<sup>(٥٨)</sup>. اما مالك أو مجهز السفينة فهو في الأصل غير مسؤول جنائياً عند تخلف الربان عن تنفيذ التزامه بالمساعدة والإنقاذ البحري، لأن المسؤولية الجنائية كما قلنا هي مسؤولية شخصية ، وهذا ما أشارت اليه المادة (٢٠٦/ثانياً ) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ (( لا يُسأل المالك أو المجهز عما يحكم به للغير من تعويض بسبب مخالفة الربان لأحكام المساعدة والإنقاذ البحري)). وكذلك نص المادة (٢/٣٠٤) من قانون التجارة البحرية المصري والمادة (٢/١٩) من قانون الحوادث البحرية الفرنسي والتي نصت على انه (( لا يكون مجهز السفينة مسؤولاً عن مخالفة الالتزام بالمساعدة والإنقاذ البحري الا اذا وقعت المخالفة بناء على تعليمات صريحة ، أو تدخل فعال او مباشر من جانبه )).

كما نص القانون الكويتي على عدم مسؤولية المجهز في المادة (٢/٢٤٢) والتي نصت على انه (( لا يسأل المالك أو المجهز عما يحكم به للغير من تعويض بسبب جريمة الامتناع عن تقديم المساعدة والإنقاذ البحري )) . وكذلك نص المادة (٢/١١) من معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠ الخاصة بالمساعدة والإنقاذ البحري على ان (( مالك السفينة غير مسؤول بسبب مخالفة الربان لأحكام المساعدة والإنقاذ البحري)).

ويتضح لنا من ذلك ، إذا كان في الأصل إن مالك أو مجهزة السفينة غير مسؤول جنائياً عن جريمة الامتناع عن تقديم المساعدة والإنقاذ البحري ، الا ان هناك استثناء على هذه القاعدة وهو إذا كان ذلك الامتناع بناء على تعليمات صادرة من مجهزة السفينة ، ففي هذه الحالة يسأل المجهزة مع الربان مسؤولية جنائية بوصفه شريكاً في الجريمة ، طالما إن المجهزة يلتزم بأن يراقب نشاط الربان ويحيطه بالظروف التي تحول دون ارتكاب هذه الجريمة ، سيما وان العقوبة لا تصيب الا من ارتكب الجريمة أو ساهم في ارتكابها ، لذا فأن مجهزة السفينة يعاقب مع الربان بوصفه مساهماً أو شريكاً<sup>(٥٩)</sup>. وقد أشارت المادة (٤٨) من قانون العقوبات العراقي الى انه (( يعد شريكاً في الجريمة ٢٠٠٠- من أتفق مع غيره على ارتكابها فوَقعت بناءً على الاتفاق .....)) ، كما أشارت إلى المعنى نفسه المادة (٤٠/ثانياً ) من قانون العقوبات المصري.

وان اتفاق مجهزة السفينة مع الربان على ارتكاب جريمة الامتناع التي نحن بصددھا، قد يظهر في صورة ، تعليمات عامة تصدر من المجهزة يلزم فيها الربان بعدم اجابة أي طلب استغاثة يُبلِّغ اليه أو تقييد إجابته لطلب الإنقاذ بشروط تقضي حتماً استحالة تنفيذ الالتزام ، وقد تكون التعليمات خاصة تتعلق بحالة معينة ، كأن يُبلِّغ الربان مجهزة عبر اجهزة الاتصال اللاسلكي بطلب الإغاثة الذي أخطر به فيصدر اليه المجهزة تعليمات بعدم اجابة هذا الطلب<sup>(٦٠)</sup>، وبما إن الربان هو نائب عن المجهزة وعليه ان ينفذ تعليماته إلا إنه لا يتخلص من المسؤولية حتى لو كان الامتناع يستند الى أمر صادر من المجهزة، ففي هذه الحالة يسأل المجهزة معه كشريك أي تتحقق المسؤولية الجنائية لكل من الربان والمجهزة .

## الخاتمة

## أولاً: النتائج

١- ان تقديم المساعدة والإنقاذ البحري يكون التزام قانوني يقع على عاتق ربابنة السفن في حالتين هما حالة التصادم البحري وحالة إنقاذ الأشخاص الذين يتهددهم الخطر في البحر، فبعد حدوث التصادم البحري تلتزم السفينة الصادمة بمساعدة السفينة المصدومة وما يوجد عليها من أموال وأشخاص لإنقاذها من الخطر المحدق بها ، أما إنقاذ الأشخاص فيكون التزام قانوني عام لمساعدة وإنقاذ كل شخص مهدد بخطر الغرق أو الهلاك في البحر سواء كانوا من ركاب أو طاقم السفينة أو ركاب وطاقم طائرة سقطت في البحر حتى لو كانوا من الاعداء وبغض النظر عن سبب هذا الخطر سواء نتيجة لحادث تصادم أو حادث جنوح أو حريق أو غيرها من الحوادث البحرية ، ولكن إنقاذ الاموال ( السفينة والبضاعة ) لا يكون الزامياً فهي مسألة اختيارية متروكة لحرية مقدم المساعدة الا في حالات التصادم البحري.

٢- أن تقديم المساعدة والإنقاذ البحري أصبح التزاماً قانونياً في حالات محددة وأن الامتناع عن تقديمها في هذه الحالات يثير المسؤولية الجنائية والمتمثلة بفرض عقوبة جزائية على من يتخلف عن تقديمها بالرغم من قدرته عليها ، فضلاً عن إثارة المسؤولية المدنية المتمثلة بتعويض الأشخاص الذين لم يتم إنقاذهم وأقاربهم عن الأضرار التي لحقت بهم نتيجة لعدم تقديم المساعدة لهم سواء أكانت أضرار مادية أم أدبية ، وإن المسؤولية الجنائية شخصية أي تقع على شخص مرتكب الجريمة فقط أي على ريان السفينة المتخلف عن تقديم المساعدة دون أن تمتد الى مجهزها إلا إذا كان هذا التخلف بناء على أوامر وتعليمات صادرة من المجهز ، بخلاف المسؤولية المدنية والتي يسأل فيها الاخير مع الريان باعتباره متبوعاً يسأل عن أعمال تابعه لأن فعل الامتناع عن تقديم المساعدة قد حصل أثناء تأدية الريان لوظيفته .



## ثانياً: المقترحات

بناء على ما تم التوصل اليه من نتائج سألفة الذكر ، فأن هنالك بعض التوصيات التي نرى ضرورة توجيهها الى المشرع العراقي والأخذ بها عند اصدار قانون بحري جديد ، سيما وإن العراق دولة بحرية ومقبل على مرحلة جديدة من النهوض والبناء الاقتصادي والتجاري والتي تتطلب منه أن يواكب التطورات الحاصلة في ميدان التجارة البحرية لأهميتها ودورها الكبير والمؤثر في التجارة الدولية، وهذه المقترحات هي:

١- إصدار قانون بحري ينظم جميع القواعد المتعلقة بالملاحة البحرية المختلفة وأن يخصص باباً مستقلاً للحوادث البحرية وأن يفرد فصلاً مستقلاً لموضوع المساعدة والإنقاذ البحري ، وذلك للأهمية العملية البالغة للنقل البحري في واقع حياتنا اليومي ، حيث يعد العراق من الدول البحرية ولديه ساحل بحري ولا يوجد لحد الآن قانون بحري حديث سيما وإن قانون النقل رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣ الحالي خصص باباً من أبوابه للنقل البحري إلا إنه لا يلي متطلبات الحاجة مثل القانون البحري فلم يتناول بالتنظيم الحوادث البحرية والتي تعد من ضمنها قواعد المساعدة والإنقاذ البحري ، وعند الرجوع الى قانون التجارة البحرية العثماني لسنة ١٨٦٣ نجد إنه لم يتعرض لأحكام المساعدة والإنقاذ البحري. وقد صدر مشروع قانون بحري عراقي سنة ١٩٧٤، كما صدر بعده مشروع آخر لقانون بحري عراقي سنة ١٩٨٧، إلا إن كلا المشروعين لم يريا النور بعد لأسباب غير معروفة .

ولايزال لدينا الأمل في صدور قانون بحري عراقي متطور بعد الدراسات والاعمال الناضجة التي تحققت في هذا المجال .

٢- أن يتحمل مجهز السفينة المدنية مع الريان عن تعويض الغير عما أصابهم من ضرر نتيجة لامتناع الريان عن تقديم المساعدة لهم ، باعتبار إن المجهز متبوعاً يسأل عن أعمال تابعه والنص على ذلك بصورة صريحة ، علماً ان نص المادة ( ٢٠٦/ثانياً ) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ أشارت الى عدم مسؤولية المجهز عما يحكم للغير من تعويض بسبب امتناع الريان عن تقديم المساعدة والإنقاذ البحري دون تمييز بين المسؤولية المدنية والجنائية ، ونص المادة كالاتي (( لا يسأل المالك أو المجهز عما يحكم به للغير من تعويض بسبب امتناع الريان عن تقديم المساعدة لشخص يوجد في البحر معرضاً لخطر الهلاك )) .

## الهوامش

- (١) انظر في ذلك د. حسن علي ذنون - النظرية العامة للالتزامات - مطبعة الجامعة المستنصرية - ١٩٧٦.
- (٢) انظر بهذا المعنى القاضي حسن عكوش - المسؤولية المدنية في القانون المدني الجديد - مكتبة القاهرة الحديثة - بدون سنة طبع - ص ٢٩.
- (٣) ويسمى في القانون المدني الفرنسي ( رب الاسرة العاقل ) في المادة (١١٣٧) .
- (٤) ومن الظروف الداخلية الشخصية التي يجب التجرد منها هي ظروف السن والجنس والحالة الاجتماعية وضعف الاعصاب او البصر او اضطراب المزاج او درجة التمييز او مقدار الثقافة .
- (٥) انظر بهذا المعنى د. حسن علي ذنون - المبسوط في المسؤولية المدنية - ج٢ ( الخطأ ) - ٢٠٠١ - ص ٢٢٤، وعوني الفخري - وجوب تعويض المضرور وأثره في تطور المسؤولية التقصيرية - بحث منشور في مجلة الدراسات القانونية - العدد الرابع - السنة الثانية - بيت الحكمة - ٢٠٠٠ - ص ١٣ .
- (٦) انظر بهذا المعنى د. عبد الحي حجازي - النظرية العامة للالتزام - ج٢ ( مصادر الالتزام )، مطبعة نهضة، مصر - ١٩٥٤ . ص ٤٥٤ .
- (٧) انظر في ذلك د. حسين عامر ود. عبد الرحيم عامر - المسؤولية المدنية - ط٢ - مطبعة دار المعارف - الاسكندرية - ١٩٧٩ - ص ٣٣٢ .
- (٨) وهذا ما قضت به محكمة التمييز العراقية بقولها (( يحكم بمصاريف الدفن والقاتحة باعتبارها من الأضرار المادية الناتجة عن موت المجني عليه )) في قرارها المرقم ٧٠٧/مدنية اولى/١٩٧٨ - تاريخ القرار ١٩٧٩/١/٢٣ - منشور في مجلة مجموعة الاحكام العدلية يصدرها قسم الاعلام القانوني في وزارة العدل - العدد الاول - السنة العاشرة (كانون الثاني - شباط - اذار ) - ١٩٧٩ - ص ١٧ .
- (٩) وهذا ما اشارت اليه م (٢٠٨) من القانون المدني العراقي (( اذا لم يتيسر للمحكمة ان تحدد مقدار التعويض تحديداً كافياً فلها ان تحتفظ للمتضرر بالحق في أن يطالب خلال مدة معقولة بإعادة النظر في التقدير )) وتقابلها م (١٧٠) من القانون المدني المصري ، وهذا ما اكدته محكمة التمييز العراقية في قرارها المرقم ١٤٥٣ / ادارية / ٨٣-٨٤ - تاريخ ١٩٨٣/١٠/٢٤ اشار اليه ابراهيم المشاهدي - المختار في قضاء محكمة التمييز - ج٨ - بغداد - ٢٠٠٢ - ص ٩٧ .
- (١٠) انظر في ذلك د. حسين عامر ود. عبد الرحيم عامر - مصدر سابق - ص ٣٤٣ .

- (١١) يقصد بالسبب الاجنبي (( كل حادث او ضرر يلحق بالسفينة المغائة لا ينسب الى خطأ الربان في امتناعه عن تقديم المساعدة والإنقاذ البحري )) انظر بهذا المعنى د. زهدي يكن - المسؤولية المدنية أو ( الاعمال غير المباحة ) - ط ١ - منشورات المكتبة العصرية - بيروت - بدون سنة طبع ، ص ٩٩ .
- (١٢) انظر بهذا المعنى د. عبد الرزاق السنهوري - الوسيط - ج ١ ( مصادر الالتزام ) - منشأة المعارف - الاسكندرية - ٢٠٠٤ ، ص ٥٦٤ وكذلك د. حسن علي الذنون - النظرية العامة للالتزامات - مصدر سابق - ص ٢٤٤ .
- (١٣) انظر نص م (٢١١) (( اذا أثبت الشخص ان الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لايد له فيه كآفة سماوية أو حادث فجائي او قوة قاهرة او فعل الغير او خطأ المضرور كان غير ملزم بالضمان ما لم يوجد نص او اتفاق على غير ذلك )) .
- (١٤) وهذا ما اكدته محكمة النقض المصرية في الطعن المرقم ٨٧١ لسنة ٤٣ ق - جلسة ١٩٧٩/٥/١٠ - س ٣٠ - ص ٣٠٧ - منشور في مدونة القانون المدني المصري رقم ١٣١ لسنة ١٩٢٨ طبقاً لآخر التعديلات - دار الحقانية للنشر والتوزيع - القاهرة - ٢٠٠٨ - ص ١٠٠ هامش (١) .
- (١٥) انظر بهذا المعنى د. هاشم رمضان الجزائري - تعويض الاضرار الناتجة عن تصادم السفن البحرية - بحث منشور في مجلة العلوم القانونية والسياسية - المجلد الخامس - العدد الاول والثاني - ١٩٨٦ - ص ٣٥٣ و ٣٥٤ .
- (١٦) انظر في ذلك د. كمال حمدي - عقد النقل البحري - ط ٢ - منشأة المعارف - الاسكندرية - ٢٠٠٢ .
- (١٧) وهذا ما قضت به محكمة التمييز العراقية بانه (( يحكم بالتعويض عن الوفاة لمن كان يعيلهم المتوفي أثناء حياته وحرموا من الإعالة بسبب وفاته وليس لورثته الشرعيين ، أما التعويض الأدبي فيحكم به للزوج وللاقربين من افراد الأسرة )) رقم القرار ١٥٩/١٥٩ تمييزية / ١٩٧٦ - تاريخ القرار - ١٩٧٦/٢/٩ - منشور في مجلة مجموعة الاحكام العدلية يصدرها قسم الاعلام القانوني في وزارة العدل - العدد الاول - السنة السابعة - ١٩٧٦ - ص ٢٨٠ .
- (١٨) انظر م (٢٠٣) ((.... في حالة الوفاة بسبب الجرح أو أي فعل ضار يكون من أحدث الضرر مسؤولاً عن تعويض الاشخاص الذين كان يعيلهم المصاب وحرموا من الاعالة بسبب الوفاة )) .
- (١٩) انظر في ذلك القرار رقم ٩٥٣ / مؤسسة اولى / تاريخ القرار ١٩٨٣/١/٢٣ - منشور في ابراهيم المشاهدي - المختار في قضاء محكمة التمييز - ج ٨ - بغداد - ٢٠٠٢ - ص ٩٤ .

- (٢٠) انظر د. هاني دويدار - الوجيز في القانون البحري - دار الجامعة الجديدة - الاسكندرية - ٢٠٠٤، ص ٣٣١
- (٢١) أنظر د. مصطفى كمال طه - مبادئ القانون البحري - ط٣- الدار الجامعية - بيروت - بدون سنة طبع، ص ٣٥٠
- (٢٢) انظر في ذلك د. اسامة أبو الحسن مجاهد - الاساس القانوني للمسؤولية عن فعل الغير - دار النهضة العربية - القاهرة - ٢٠٠٤ - ص ٢٢١ و ٢٢٠ .
- (٢٣) انظر في ذلك المستشار مدحت حافظ ابراهيم - شرح قانون التجارة البحرية الجديد الصادر بالقانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ - ط١ - مكتبة غريب - ١٩٩١، ص ٢٦٠ .
- (٢٤) انظر في ذلك د. اسامة ابو الحسن مجاهد - الاساس القانوني للمسؤولية عن فعل الغير - مصدر سابق - ص ١٦ .
- (٢٥) انظر في ذلك د. علي عبد الرحيم - السلطات الاستثنائية لربان السفينة - دار الشعب - القاهرة - ١٩٨١، ص ٣٠٢ .
- (٢٦) انظر تفصيل ذلك د. علي جمال الدين عوض - مشارطات إيجار السفينة - دار النهضة العربية - القاهرة - ١٩٨٧ - ص ٢٦٨ وما بعدها .
- (٢٧) انظر في ذلك د. ابراهيم مكي - الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي - ج ١ - مطبعة دار القبس - الكويت - ١٩٧٥، ص ١٦٣ .
- (٢٨) انظر د. لطيف جبر كوماني - القانون البحري - ط٢ - دار الثقافة - عمان - ٢٠٠٣ - ص ٧٠ .
- (٢٩) ان هذه المادة تتعلق بنظام الترك حيث كان في السابق يجوز لمالك السفينة تحديد مسؤوليته تجاه الدائنين بترك السفينة التي نشأ الدين نتيجة لاستغلالها وأجرة النقل عن الرحلة التي حدث فيها الضرر وملحقاتها للدائنين ولو تجاوز مقدار الدين قيمة السفينة ذاتها وبذلك يتخلص من الديون ويسمى ( بالتحديد العيني ) ولا يحق لدائني المالك سوى التنفيذ على تلك السفينة دون غيرها من امواله باعتبارها الضمان العيني الوحيد المقرر لهم . أما في الوقت الحاضر فقد ساد نظام (التحديد الجزافي ) والذي يتمثل بقيام المالك بدفع مبلغ معين من المال يتحدد على اساس حمولة السفينة من جهة وجسامة الأضرار من جهة اخرى ، انظر في ذلك د. ثروت علي عبد الرحيم - القانون البحري والجوي - القاهرة - ٢٠٠٦، ص ٩١ .
- (٣٠) انظر نص م (١) من معاهدة بروكسل (( ١- يجوز لمالك السفينة البحرية قصر مسؤوليته على المبلغ الذي يحدد وفقاً للمادة (٣) من هذه الاتفاقية ما لم يكن الحادث المنشيء للدين قد وقع نتيجة

لتقصير شخصي من جانبه، وذلك بالنسبة للديون الناتجة عن احد الاسباب الآتية : (ب) وفاة أو اصابات بدنية لحقت أي شخص آخر سواء أكان موجوداً على الارض أو على سطح الماء أو اصابات بدنية تلحق به والخسائر أو الاضرار التي تصيب أية أموال أخرى او المساس بأية حقوق بفعل أو اهمال أو تقصير أي شخص موجود على ظهر السفينة يكون صاحبها مسؤولاً عنه .....)).

(٣١) انظر نص م (١/٩١) (( تسري احكام تحديد مسؤولية مالك السفينة على المجهز غير المالك والمستأجر ومدير الشيوخ البحري والمؤمن والاشخاص الذين قاموا بخدمات لها صلة مباشرة بعمليات إنقاذ السفينة كما تسري الاحكام المذكورة على الربان والبحارة وغيرهم من التابعين .....)).

(٣٢) انظر نص م (١/٩٧) (( تسري احكام تحديد المسؤولية على مجهز السفينة غير المالك والمستأجر والمجهز المدير والربان والبحارة .....)).

(٣٣) انظر نص م (٢/٦) من معاهدة بروكسل (( مع مراعاة الفقرة (٣) من هذه المادة تطبق أحكام هذه الاتفاقية على مستأجر السفينة ومجهزها الذي يتولى استغلالها وأيضاً على ربانها وأفراد طاقمها وغيرهم من مندوبي المالك أو المستأجر أو المجهز الذي يتولى الاستغلال أثناء عملهم .....)).

(٣٤) انظر في ذلك نص م (٢١١) من القانون المدني العراقي و م(١٦٥) من القانون المدني المصري .

(٣٥) انظر في ذلك د. ايمن سعد سليم - الامتناع مصدر للمسؤولية المدنية - دار النهضة العربية - القاهرة-٢٠٠٣ - ص٩٣.

(٣٦) انظر بهذا المعنى د. ايمن سعد سليم - المصدر السابق - ص٩٢.

(٣٧) انظر بهذا المعنى د. فخري عبد الرزاق الحديثي - شرح قانون العقوبات ( القسم العام ) - مطبعة جامعة بغداد -١٩٩٢-ص١٨٠ وكذلك د. محمد زكي ابو عامر ود. علي عبد القادر القهوجي - قانون العقوبات ( القسم العام ) - الدار الجامعية - بيروت -١٩٨٤-ص١٠٠.

(٣٨) انظر بهذا المعنى د. علي حسين الخلف ود. سلطان عبد القادر الشاوي - المبادئ العامة في قانون العقوبات - دار الكتب - بغداد - ١٩٩٦-ص١٣٩.

(٣٩) انظر بهذا المعنى د. ضاري خليل محمود - البسيط في شرح قانون العقوبات ( القسم العام ) - ط١ - بغداد -٢٠٠٢- ص٥٨.

(٤٠) انظر بهذا المعنى د. علي حسين الخلف ود. سلطان عبد القادر الشاوي - المبادئ العامة في قانون العقوبات - دار الكتب - بغداد -١٩٩٦، ص١٤٠.

- (٤١) انظر في ذلك د. فخري عبد الرزاق الحديثي - شرح قانون العقوبات ( القسم العام) - مطبعة جامعة بغداد - ١٩٩٢، ص ١٩٢
- (٤٢) انظر في ذلك د. محمد احمد المشهداني - جرائم الامتناع في القوانين العراقية- بحث في مجلة القضاء - مجلة حقوقية فصلية تصدرها نقابة المحامين في الجمهورية العراقية - العدد الاول - السنة (٤٣) - لسنة ١٩٨٨، ص ١٧٠.
- (٤٣) انظر في ذلك : علي حسين الخلف ود. سلطان عبد القادر الشاوي - المبادئ العامة في قانون العقوبات - دار الكتب - بغداد - ١٩٩٦، ص ٤٩ وما بعدها .
- (٤٤) انظر في ذلك د. مزهر جعفر، عبد جريمة الامتناع في التشريع العراقي - اطروحة دكتوراه - كلية القانون - جامعة بغداد - ١٩٨٧، ص ٢٨١.
- (٤٥) انظر بهذا المعنى د. احمد كامل سلامة - شرح قانون العقوبات ( القسم الخاص ) - نهضة الشرق - القاهرة - ١٩٨٧ - ص ١٨. ( فإذا شاهد شخص، شخصاً آخر على وشك الغرق ولا يمد له يد المساعدة والإنقاذ لا يعد امتناعه جريمة سلبية ولا يسأل جنائياً اذا كان غير قادر على السباحة ولم يجد من يستعين به لغرض الإنقاذ ).
- (٤٦) انظر في ذلك د. ايمن سعد سليم ، مصدر سابق، ص ٩٢.
- (٤٧) انظر في ذلك د. مزهر جعفر عبد - مصدر سابق - ص ٢٨٧.
- (٤٨) انظر في ذلك د. محمود نجيب حسني - مصدر سابق - ص ٦٨.
- (٤٩) انظر بهذا المعنى د. احمد امين - شرح قانون العقوبات ( القسم الخاص ) - ط ٣ - مكتبة النهضة - بغداد - بدون سنة طبع - ص ٣١٣.
- (٥٠) انظر بهذا المعنى كذلك د. احمد كامل سلامة - شرح قانون العقوبات ( القسم الخاص ) - مصدر سابق - ص ١٩ - ٢٠.
- (٥١) انظر بهذا المعنى د. احمد امين - شرح قانون العقوبات - مصدر سابق - ص ٣١٣.
- (٥٢) تقابلها المادة (٩) من اتفاقية بروكسل الخاصة بالتصادم البحري .
- (٥٣) علماً إن مبلغ الغرامة في هذه المادة قد تم تعديله بموجب قانون رقم (٦) لسنة ٢٠٠٨ ، حيث أصبح وبموجب المادة ( ٢/ب ) ( مبلغاً لا يقل عن (٢٠٠٠٠١) مئتي الف دينار وواحد ولا يزيد عن (١٠٠٠٠٠٠) مليون دينار .

(٥٤) انظر نص م (٢) (( على كل من شهد او علم بكارثة بحرية أو التقط اشارة استغاثة أن يبلغ ذلك فوراً الى إدارة أقرب ميناء او الى السلطة المحلية وأن يضمن بلاغه كل ما يعلمه عن مكان ووقت الكارثة ونوعها وعلى السلطة المحلية التي تلقت البلاغ أن تبلغه الى إدارة أقرب ميناء )) .

(٥٥) أنظر نص م (٣) (( على كل من شهد وقوع كارثة بحرية على شواطئ الجمهورية او مياهها الاقليمية أن يبادر بإسعافها وإنقاذ الارواح المعرضة للخطر وأن يحافظ على كل ما في السفينة ويحول دون نهبها الى ان تتولى السلطات العامة أمرها )) ان الالتزام المفروض في هاتين المادتين هو التزام عام يفرضه القانون على كل من يوجد في البحر أو في البر بحيث يوقع الجزاء الجنائي على كل من يخل به .

(٥٦) تقابلها المادة (١/٦) من قانون الاتفاقات البحرية الانكليزي لسنة ١٩١١ والتي نصت على انه (( يجب على ربان السفينة أو المسؤول عن قيادتها ان يقدم المساعدة لأي شخص يتعرض للخطر في البحر طالما كان باستطاعته ذلك دون ان يعرض سفينته أو الاشخاص الموجودين على متنها لخطر حقيقي ، وإذا قصر في تقديم المساعدة والإنقاذ فسيكون مرتكب جنحة )) .

(٥٧) انظر قرار محكمة التمييز العراقية المرقم (١٧٢٩) /جزء اولى /تميزية - ١٩٨١ - تاريخ القرار ١٩٨١/٩/٢٢ منشور في مجلة مجموعة الاحكام العدلية يصدرها قسم الاعلام القانوني في وزارة العدل - العدد الثالث - السنة الثانية عشر ( تموز - آب - أيلول ) ١٩٨١ - ص ٨٠ .

(٥٨) انظر في ذلك : د. هاني محمد دويدار - الوجيز في القانون البحري - مصدر سابق - ص ٣٢٩ - ٣٣٠ .

(٥٩) انظر في ذلك المستشار مدحت حافظ ابراهيم - شرح قانون التجارة البحرية الجديد - مصدر سابق - ص ٣١٣ .

(٦٠) انظر في ذلك د. هاني محمد دويدار - الوجيز في القانون البحري - مصدر سابق - ص ٣٣١ .

## المصادر

## أولاً: الكتب :

١. ابراهيم المشاهدي - المختار في قضاء محكمة التمييز - ج٨-بغداد-٢٠٠٢.
٢. د. ابراهيم مكي - الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي- ج١ - مطبعة دار القيس - الكويت - ١٩٧٥.
٣. د. احمد كامل سلامة - شرح قانون العقوبات ( القسم الخاص ) - نهضة الشرق - القاهرة - ١٩٨٧.
٤. د. اسامة أبو الحسن مجاهد - الاساس القانوني للمسؤولية عن فعل الغير - دار النهضة العربية - القاهرة- ٢٠٠٤ .
٥. د. احمد امين - شرح قانون العقوبات ( القسم الخاص ) - ط٣ - مكتبة النهضة - بغداد - بدون سنة طبع .
٦. د. ايمن سعد سليم، الامتناع مصدر للمسؤولية المدنية - دار النهضة العربية -القاهرة-٢٠٠٣ .
٧. د. ثروت علي عبد الرحيم - القانون البحري والجوي - القاهرة - ٢٠٠٦..
٨. د. حسن علي الذنون - النظرية العامة للالتزامات- مطبعة الجامعة المستنصرية - ١٩٧٦.
٩. د. حسن علي الذنون - المبسوط في المسؤولية المدنية - ج٢ ( الخطأ ) - ٢٠٠١.
١٠. القاضي حسن عكوش - المسؤولية المدنية في القانون المدني الجديد - مكتبة القاهرة الحديثة - بدون سنة طبع .
١١. د. حسين عامر ود. عبد الرحيم عامر - المسؤولية المدنية - ط٢ - مطبعة دار المعارف - الاسكندرية - ١٩٧٩ .
١٢. د. عبد الرزاق السنهوري- الوسيط في شرح القانون المدني - ج١ - نظرية الالتزام بوجه عام ( مصادر الالتزام ) - منشأة المعارف - الاسكندرية - ٢٠٠٤.
١٣. د. علي عبد الرحيم - السلطات الاستثنائية لربان السفينة، دار الشعب - القاهرة - ١٩٨١.
١٤. د. علي جمال الدين عوض- مشارطات إيجار السفينة -دار النهضة العربية - القاهرة - ١٩٨٧.
١٥. د. علي حسين الخلف ود. سلطان عبد القادر الشاوي - المبادئ العامة في قانون العقوبات - دار الكتب - بغداد - ١٩٩٦.
١٦. د. عبد الحي حجازي - النظرية العامة للالتزام - ج٢ ( مصادر الالتزام ) - مطبعة نهضة مصر - ١٩٥٤.
١٧. د. ضاري خليل محمود - البسيط في شرح قانون العقوبات ( القسم العام ) - ط١ -بغداد- ٢٠٠٢ .
١٨. د. فخري عبد الرزاق الحديثي، شرح قانون العقوبات ( القسم العام )، مطبعة جامعة بغداد، ١٩٩٢.
١٩. د. كمال حمدي - عقد النقل البحري، ط٢ - منشأة المعارف - الاسكندرية - ٢٠٠٢.
٢٠. د. لطيف جبر كوماني - القانون البحري - ط٢ - دار الثقافة - عمان - ٢٠٠٣.



٢١. د. زهدي يكن - المسؤولية المدنية أو ( الاعمال غير المباحة ) - ط ١ - منشورات المكتبة العصرية - بيروت - بدون سنة طبع .
٢٢. د. محمد زكي ابو عامر ود. علي عبد القادر القهوجي - قانون العقوبات ( القسم العام ) - الدار الجامعية - بيروت - ١٩٨٤ .
٢٣. د. مصطفى كمال طه - مبادئ القانون البحري - ط ٣ - الدار الجامعية - بيروت - بدون سنة طبع .
٢٤. المستشار مدحت حافظ ابراهيم - شرح قانون التجارة البحرية الجديد الصادر بالقانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ - ط ١ - مكتبة غريب - ١٩٩١ .
٢٥. د. هاني دويدار - الوجيز في القانون البحري - دار الجامعة الجديدة - الاسكندرية - ٢٠٠٤ .
٢٦. د. فخري عبد الرزاق الحديثي - شرح قانون العقوبات ( القسم العام ) - مطبعة جامعة بغداد - ١٩٩٢ .

#### ثانياً: البحوث

١. عوني الفخري - وجوب تعويض المضرور وأثره في تطور المسؤولية التقصيرية - بحث منشور في مجلة الدراسات القانونية - العدد الرابع - السنة الثانية - بيت الحكمة - ٢٠٠٠ - ص ١٣ .
٢. د. محمد احمد المشهداني - جرائم الامتناع في القوانين العراقية - بحث في مجلة القضاء - مجلة حقوقية فصلية تصدرها نقابة المحامين في الجمهورية العراقية - العدد الاول - السنة (٤٣) - لسنة ١٩٨٨ .
٣. د. محمود نجيب حسني ، جرائم الامتناع والمسؤولية الجنائية عن الامتناع - بحث منشور في مجلة القانون والاقتصاد - تصدر عن كلية الحقوق - جامعة القاهرة - السنة (٥٣) - لسنة ١٩٨٣ - مطبعة جامعة القاهرة - ١٩٨٣ .
٤. د. هاشم رمضان الجزائري - تعويض الاضرار الناتجة عن تصادم السفن البحرية - بحث منشور في مجلة العلوم القانونية والسياسية - المجلد الخامس - العدد الاول والثاني - ١٩٨٦ -

#### ثالثاً: أطاريح الدكتوراه

١. د. مزهر جعفر عبد، جريمة الامتناع في التشريع العراقي - اطروحة دكتوراه - كلية القانون - جامعة بغداد - ١٩٨٧ .

#### رابعاً: القوانين

١. قانون التجارة البحرية العثماني لسنة ١٨٦٣ .
٢. القانون المدني العراقي رقم ( ٤٠ ) لسنة ١٩٥١ .
٣. قانون العقوبات العراقي رقم (١١١) لسنة ١٩٦٩ .
٤. مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ .
٥. قانون الموانئ العراقي رقم (٢١) لسنة ١٩٩٥ .
٦. تعليمات الموانئ والمرافئ العراقية رقم (١) لسنة ١٩٩٨ .

٧. قانون رقم (٦) لسنة (٢٠٠٨) الخاص بتعديل قانون الغرامات الواردة بقانون العقوبات رقم (١١١) لسنة ١٩٦٩ المعدل.
٨. قانون العقوبات المصري رقم (٥٨) لسنة ١٩٣٧ المعدل.
٩. القانون المدني المصري رقم (١٣١) لسنة ١٩٤٨.
١٠. قانون التجارة البحرية المصري رقم (١) لسنة ١٩٩٠.
١١. القانون المدني الكويتي رقم ٦٧ لسنة ١٩٨٠.
١٢. قانون التجارة البحرية الكويتي رقم (٢٨) لسنة ١٩٨٠.
١٣. القانون المدني الفرنسي لسنة ١٨٠٤ المعدل.
١٤. قانون الحوادث البحرية الفرنسي رقم (٥٤٥) لسنة ١٩٦٧.
١٥. قانون العقوبات الفرنسي لسنة ١٩٩٤.
١٦. قانون التجارة البحرية الانكليزي لسنة ١٨٩٤.
١٧. قانون التأمين البحري الانكليزي لسنة ١٩٠٦.
- سادساً : الاتفاقيات الدولية
١. اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالمساعدة والانقاذ لسنة ١٩١٠.
٢. إتفاقية بروكسل بشأن تحديد
٣. مسؤولية أصحاب السفن البحرية لسنة ١٩٥٧.