

الحماية القانونية لعمل المرشدين البحريين *Legal protection of the work of maritime pilots*

الأستاذة الدكتورة حريز أسماء

جامعة وهران 2 محمد بن أحمد

asmahariz@yahoo.fr

تاريخ النشر: 2020/11/15

ط.د بلسبت سمية

جامعة وهران 2 محمد بن أحمد

s_belasbet@yahoo.fr

تاريخ القبول: 2020/11/05

تاريخ الاستلام: 2020/06/28

الملخص:

يؤدي المرشدون البحريون عملهم في بيئة عمل صعبة وحساسة ذات ضغوط عالية، أين هامش الخطأ مهما كان بسيطا يمكن أن يؤدي إلى كارثة بحرية تكلف ملايين الدولارات وخسائر في الأرواح، كما قد تؤدي إلى كارثة بيئية تمتد أثرها سنوات وسنوات، والنتيجة مسؤولية مدنية ذات قيمة تعويضية لا طاقة له بها مع احتمال متابعات تأديبية وحتى جنائية. الهدف من الدراسة شرح وتحليل كيف قامت التشريعات البحرية بحماية المرشدين البحريين من هذه الضغوطات عن طريق تكريس نظام قانوني خاص فرضته الضرورات العملية التي يتميز بها العمل البحري بصفة عامة ومهنة الإرشاد بصفة خاصة. الكلمات المفتاحية: الإرشاد البحري، مرشد بحري، قانون البحري، حوادث بحرية، المسؤولية المدنية.

Abstract :

The maritime pilots perform their work in a challenging and sensitive environment with high pressure, Where is the margin of error, no matter how simple, can lead to a marine disaster costing millions of dollars and loss of life, It may also lead to an environmental disaster that spans years and years, And finally, a civil liability with excessive compensation and with potential for disciplinary and even criminal prosecutions

The aim of the study is to explain and analyze how maritime legislation has protected maritime pilots from these pressures by devoting a special legal system imposed by the practical necessities that characterize maritime work in general and the counseling profession in particular.

Keywords: *Maritime pilotage, Maritime pilote, Maritime Law, Maritime Accidents, Civil Liability.*

المؤلف المرسل: بلسبت سمية - الإيميل s_belasbet@yahoo.fr

مقدمة:

على الرغم من عظم مخاطر الرحلة البحرية على السفينة عبر البحار والمحيطات، إلا أنّ اقترابها من السواحل يبقى الجزء الأكثر خطورةً عليها، حيث يعتبر مرورها بالمضائق والقنوات أو رسوها الحدث الأكثر خصوصية من حيث إجراءات الأمن والسلامة البحرية. أول اتصال للسفن بالسواحل يستدعي تدخل مهنة خاصة هي الإرشاد البحري، دورها الأساسي مساعدة ربابنة السفن في تأمين مرور آمن سلس وسريع للسفن عبر الممرات الضيقة للدخول إلى الموانئ وكذا الخروج منها.

يؤدّي هذه العملية بحارة متخصصّون يسمون المرشدون البحريون، لهم خبرة طويلة في قيادة السفن ومعرفة دقيقة ومعقدة بالخصائص الطبيعية والاصطناعية للمناطق الجغرافية التي يعملون فيها، كما يعتمد عملهم على المهارة والخبرة وسرعة اتخاذ القرارات والتعامل مع المواقف الطارئة، أين هامش الخطأ مهما كان بسيطاً قد تكون نتائجه وخيمة.

يعمل المرشدون البحريون في بيئة عمل صعبة وحساسة، يتعاملون فيها يومياً عبر العالم مع آلاف السفن ذات الأشكال المختلفة والأحجام المتنامية والتكنولوجيات المعقدة، دون انقطاع وفي كل الظروف الجوية العادية وغير العادية من عواصف ورياح وأمطار وأمواج عنيفة وتيارات جارفة وانعدام الرؤية المصاحبة لها، مع ضغط التقيّد بالبرامج الزمنية التي تؤثر بشكل مباشر على تنظيم الحركة الملاحية للموانئ وتدفعها، وبالتالي التأثير على الكفاءة التشغيلية للموانئ وجودتها ككل. كما يقع عليهم واجب التدخل المباشر في حالات المخاطر المفاجئة والحوادث البحرية الوشيكة من أجل إنقاذ حياة الأشخاص وسلامة السفن والأرصفة وحماية البيئة البحرية أو على الأقل اتخاذ إجراءات مستعجلة للحدّ من نتائجها التي قد تكون كارثية، هذا ما يجعل الإرشاد واحدة من أكثر المهن تحدياً بالعالم¹.

في كل مرة يصعد فيها المرشد على ظهر السفينة من أجل إرشادها، يعرف تمام المعرفة أنّ عدم الانتباه ولو لحظة من الزمن، حالة تعب أو إرهاق، قرار خاطئ أو سوء تقدير مهما كان بسيطاً يمكن أن

¹ G. KIRCHNER Paul And L. DIAMONDCI Ayton, Unique Institutions, Indispensable Cogs, and Hoary Figures: Understanding Pilotage Regulation in the United States, U.S.F. MARITIME LAW JOURNAL, 2010, p2.

يؤدي إلى كارثة بحرية قد تكلف ملايين الدولارات، وخسائر في الأرواح¹ أو إلى كارثة بيئية يمتد أثرها سنوات وسنوات، والنتيجة مسؤولية مدنية ذات قيمة تعويضية لا طاقة له بها، مع احتمال متابعات تأديبية قد تؤدي إلى توقيفه نهائيا ووضع حدٍ لمسيرته المهنية وحتى جنائية تصل إلى حدّ عقوبة سالبة للحرية².

أمام حجم هذه التحديات والمخاطر ومقارنة بالمداخل المحدودة لهذه المهنة التي لا تخضع لاعتبارات اقتصادية تنافسية³، ومن أجل الحفاظ على تأمين هذه المهنة على مستوى الموانئ وتفاديا لهجرها من قبل القائمين عليها، كان على التشريعات البحرية ومنها التشريع البحري الجزائري سنّ نظامٍ قانونيٍّ خاص بالمرشدين البحريين لا يشبه أي نظام مهني آخر، يخرج عن القواعد العامة استجابة لخصوصية بيئته العملية هدفه حماية المرشدين البحريين، والسؤال المطروح هنا كيف فعلت التشريعات البحرية ذلك؟ وإلى أي مدى وفقت في تحقيق هدفها؟

بعد دراسة معمقة للنظام القانوني للإرشاد البحري توصلنا مبدئيا إلى نتيجة مفادها أنّ التشريعات البحرية حاولت حماية المرشدين البحريين عن طريق تكريس مركز قانوني استثنائي يتعارض مع طبيعة نشاطه المهني الذي يقوم على مبدأ الاستقلالية يجعله تابعا للمجهز بقوة القانون (المبحث الأول)، وأنّ المشرع الجزائري لم يكتفي بهذا القدر وذهب إلى توضييق نطاق مسؤولية المرشد المدنية أكثر عن الأضرار التي يسببها خلال عمليات الإرشاد (المبحث الثاني).

¹ الخسائر في الأرواح لا تخصّ الغير فقط، بل المرشدين أنفسهم، ففي تقرير للرابطة الدولية للطيارين البحريين أكدت على أنّه رغم كلّ الجهود المبذولة من قبل المجموعة الدولية في التأكيد على ضرورة الالتزام معايير الأمن والسلامة البحرية، لا يزال جرحى وقتلى سنويا من المرشدين، رغم أنّ إجراءات الأمن والسلامة في هذا المجال تحديدا غير مكلفة، تقرير منشور على الموقع الرسمي للرابطة:

<http://www.impahq.org/downloads.php> (12/11/2019)

² G. KIRCHNER Paul, Perils Of Piloting: Civil Liability And Criminal Prosecution, BENEDICT'S MARITIME BULLETIN, Third Quarter, 2014, P1.

³ أكدت رابطة المرشدين البحريين الدولية IMPA على أنّ المنافسة تشكل خطرا حقيقيا على نشاط الأمن والسلامة البحرية، خاصة بعد فشل عدّة تجارب تشريعية تبنتها أكثر من دولة وانتهت بكوارث بحرية وخيمة، أنظر في هذا الصدد:

IMPA's Position On Compétition In Pilotage:

<http://www.impahq.org/downloads.php>(12/11/2019)

وأيا:

Pilotage Services and Compétition : <https://www.seanews.com.tr/pilotage-services-and-competition/145287>(12/11/2019)

المبحث الأول: مركز قانوني استثنائي للمرشد

الأصل العام أنّ المرشد يخضع لمبدأ الاستقلال المهني نظرا للطبيعة القانونية لعمل المرشد البحري التي هي مهنة، والأصل أنّه مسؤول عن كلّ الأضرار التي يسببها أثناء عمليات الإرشاد. إلا أنّ التشريعات البحرية خرجت عن الأصل العام، وأقرت استثناءً مزدوجاً لصالح المرشدين البحريين، الأول أنّها جعلت المجهز مسؤولاً تجاه الغير عن الأضرار التي يسببها المرشدون، وهذا ما جعل المرشد يأخذ حكم التابع بقوة القانون رغم الاستقلال المهني الذي يتمتع به، والثاني أنّها خرجت عن القواعد التي تحكم مسؤولية التابع عن المتبوع نفسها، بأن وقرت حماية للمرشدين من الدعاوى الشخصية المباشرة ضدّهم من طرف الغير¹، وأعفتهم بذلك من أيّ مسؤولية تجاه الغير عن الأضرار التي يسببونها² كنوع من الحصانة القانونية لم تقرّها حتى القواعد العامة للتابعين (المطلب الأول).

ولكن السؤال الذي يتبادر للذهن هنا لماذا اختارت التشريعات البحرية المجهز لتحمل هذه التبعة، ولم تحملها للدولة التي يعمل المرشد لصالحها وتركتها معفية من المسؤولية عن الأضرار التي يسببها المرشد أثناء عمليات الإرشاد تطبيقاً للأصل العام المتعلق بمبدأ الاستقلال المهني؟ البحث عن إجابة لهذا السؤال يقودنا إلى تساؤل آخر هو مدى اعتبار تبعية المرشد حماية قانونية له؟ (المطلب الثاني).

المطلب الأول: تقرير تبعية المرشد للمجهز رغم استقلاله المهني

قبل الحديث عن كيف ومتى قرّرت التشريعات البحرية أن تجعل المرشد تابعا للمجهز، من المهم التطرق بإيجاز إلى الطبيعة القانونية لعمل المرشد البحري التي قد تكون غير واضحة لغير المتخصصين في هذا المجال، والسبب في ذلك راجع للتطورات الكبيرة التي شهدتها الملاحة البحرية بشكل عام، وانعكاساتها على الإرشاد البحري بشكل خاص والتي أضفت عليها نوع من اللبس والغموض إلى درجة جعلت الفقه يشكك في الطبيعة المهنية لعمل المرشد والذهاب لحدّ القول أنّ المرشد موظف العام، مستندي في ذلك إلى التدخل المباشر للدولة في تعيين المرشدين وترقيتهم وتأديبهم وإخضاعهم لإشراف إداري دقيق.

¹ طبقاً للقواعد العامة يحق للمضروب الرجوع المباشر على التابع الذي سبب له ضرر بدعوى شخصية، إن اختار عدم الرجوع على المتبوع بدعوى موضوعية وهي الأجدى.

² المادة 183 من القانون البحري الجزائري: "يعتبر المجهز مسؤولاً تجاه الغير عن الأضرار الناتجة عن المرشد والتي تعد كآثار أضرار حصلت من أحد أفراد الطاقم"، وهي نفس المادة موجودة في أغلب التشريعات البحرية الأوربية، والأمريكية، والعربية والأسبانية.

بالرجوع إلى تاريخ الإرشاد البحري، نجده يعود إلى العصور القديمة وازدهر في ضلّ الحضارات التي صعّدت في تلك الفترة¹ عندما تمّ توظيف بحارة ذوي خبرة محلية، كانوا خاصة من الصيادين المحليين من طرف ربابنة السفن القادمة لجلب سفنهم التجارية، وكان الإرشاد بذلك الوقت نشاطا تجاريا يخضع للمنافسة الحرة، وكان المرشدون مستقلون عن إدارة الموانئ التي لم تكن بهذا التنظيم الذي هي عليه الآن. غير أنّ هذا الوضع بدأ يتغير مع الثورة التي حدثت في صناعة النقل البحري وظهور السفن البخارية التي أثرت تأثيرا بالغا على الأمن والسلامة البحرية من جهة، وعلى تنظيم الموانئ والعمليات والخدمات التي تتم على مستواها من جهة أخرى، وكان للإرشاد البحري حصّة من هذا التغيير، حيث تطوّر من نشاط تجاري يخضع للقانون الخاص إلى جزء من نظام وأمن الملاحة البحرية تخضع له السفن إجباريا. إن فرض إجبارية الإرشاد البحري في الموانئ² دفع الدول من جهة أخرى إلى التكفل بضمان تقديم هذه الخدمات عن طريق وضعها تحت إشرافها المباشر، وإخضاعها لرقابة صارمة تتطلّبها طبيعة هذا النشاط الذي أصبح خدمة عمومية ترتبط ارتباطا مباشرا بالصالح العام، وبالتالي تقرير احتكار عام عليه لاقتناعها بعدم أهلية القطاع الخاص لتغطية كل متطلباته الأمنية³.

بالإضافة إلى إخضاع الإرشاد لمبدأ الإجمالية والاحتكار، تطوّرت مهام المرشد البحري وكلف بمهام غير تقليدية، لا تتعلق بعمله كمرشد للسفن، بل بدوره في دعم الأمن والسلامة البحرية، وهي التبليغ عن أيّ تهديد أو إخلال بالأمن والسلامة البحرية⁴، كل هذه التطورات دفع البعض من الفقه إلى القول بأنّ المرشد

¹ رغم عدم وجود الكثير من الوثائق المكتوبة التي تحدّد الظهور الأول للإرشاد البحري، إلّا أنّ أثر المرشدين البحريين يعود إلى عام 1700 قبل الميلاد في مدونات حمورابي البابلية التي تضمنت تماثيل تتعلق برسومات مرشدين بحريين والعقوبات التي كانوا يتعرضون لها، أنظر:

NANGOLO KALULU Suoma, An Analysis Of The Maritime Pilot Training And Certification : A Comparative Study Between Denmark And Namibia, World Maritime University ,Master Of Science In Maritime Affairs, Sweden, 2018,P15.

² يعتبر مبدأ إجبارية الإرشاد البحري أحد أعمدة نظام الإرشاد البحري في العصر الحديث حيث تكاد لا توجد دولة ساحلية في العالم لا تعتمده، هذا النظام ظهر مبكرا في بريطانيا ثم انتقل لكل الدول الأوربية.

³ حتى في أكثر الدول تقدّيسا للحرية مثل الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا، يخضع الإرشاد لاحتكار الدولة ولم تتنازل للقطاع الخاص عنه من أجل تسييره، كما تعرض نشاط الإرشاد ولا يزال ليومنا هذا لعدّة محاولات من أجل خصوصته، إلّا أنّ كلّها باءت بالفشل.

⁴ أنظر المادة 38 من المرسوم التنفيذي 08/06 المؤرخ في 2006/01/09 يحدّد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ (الجريدة الرسمية رقم 02، ص 17).

البحري أصبح موظفا عاما للدولة¹ حتى في أنظمة الإرشاد المستقلة التي يتمتع فيها المرشد بحدّ كبير من الاستقلالية.

ولكن رغم كل هذه التطورات التي عرفها الإرشاد البحري، إلا أنّ طبيعة عمل المرشد الرئيسية لم تتغير، حيث بدأت بفكرة مساعدة ربانة السفن في إدخال سفنهم للموانئ وإخراجهم منها بأمان بناء على معرفتهم المحليّة بالمكان، واستمرت كل هذه القرون واستقرّت عليها إلى يومنا هذا، ولم يتم التراجع عن دور العنصر البشري فيها وهو المرشد، وتواجهه الفعلي على ظهر السفينة أثناء عمليات الإرشاد، رغم كلّ التطورات التي عرفتها الملاحة الإلكترونية مثل نظام خدمة حركة السفن VTS²، وهذا جوهر الطبيعة المهنية لعمل المرشد التي تقوم على تقديم عمل ذهنيّ بناء على معارفٍ وخبراتٍ في مجال ما³.

بالرجوع إلى النظام القانوني للمهن⁴ نجدها تقوم على ثلاث مقومات، الأولى تتمثل في العمل الذهنيّ وإن كانت تحتاج إلى استخدام رأس المال بصفة ثانوية، والثانية أنّها تستلزم توقّر مؤهلات علمية وخبرات عملية في علم من العلوم أو فنّ من الفنون، والثالثة أنّ صاحبها يحتفظ باستقلاله المهنيّ ولا يخضع لأيّ سلطة فعليّة في الرقابة والتوجيه عند أداءها وبالتالي لا يخضع لأيّ رابطة تبعية⁵.

كل هذه المقومات نجدها في نشاط الإرشاد البحري، ممّا يضفي على عمل المرشد الطابع المهنيّ، رغم تدخل الدولة في تنظيمه وفرض رقابة صارمة عليه حتى في أنظمة الإرشاد العام التي يتقاضى فيها المرشد

¹ من بين من اعتبروا المرشد موظفا عاما العميد روني روديار حيث قال: « Il est à la fois marin, armateur et fonctionnaire car il est nommé par arrêté et remplit une fonction publique ».

RODIERE René, Doit Maritime, Éditions 9, Paris, 1982, P224.

² أنظر في تأثير الملاحة الإلكترونية على الحدّ من تواجد المرشدين البحريين على متن السفن:

BRUNO Karl and LUTZHOF Margareta, Shore-Based Pilotage: Pilot Or Autopilot? Piloting As A Control Problem, THE JOURNAL OF NAVIGATION (2009), N°62, 427–437.

³ ذهب القضاء المصري إلى أنّ: "المرشد وعمال هيئة البوغاز بالإسكندرية لا يعتبرون موظفون عموميون، ولا تربطهم بالدولة علاقة الوظيفة العامة.. شأنهم في ذلك شأن أصحاب المهن الحرة كالأطباء والمحامين.. «أنظر: عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 66 و67.

⁴ ونقصد هنا المهن الحرة والمهن غير تجارية، وليس المهن التجارية، أنظر في الفرق بين هذه المهن: عرفان فوزي محمد، الضريبة على إيرادات المهن الحرة: الأحكام والمشكلات، دار النهضة العربية، 2014.

⁵ يقصد بالاستقلال المهنيّ: الاستقلال الفئّي المتعلق بالجوانب الفنيّة للمهنة والاستقلال الإداري أيّ عدم خضوع المهنيّ لتعليمات وتوجيهات عند تنفيذ عمله، مليكة حرياش، أساس المسؤولية المهنية، مقال منشور على موقع الطلبة والباحثين والمهتمين بالقانون المغربي والمقارن.

[https://9anonak.blogspot.com/2017/01/La.base.de.la.responsabilite.professionnelle.html\(04/01/2020\)](https://9anonak.blogspot.com/2017/01/La.base.de.la.responsabilite.professionnelle.html(04/01/2020)).

راتبا من الدولة، وهو لا يختلف في هذا المقام عن القاضي أو الطبيب الذي يعمل في المستشفيات العامة، الذين توظفهم الدولة ويتقاضون راتبا منها ويخضعون لإشرافها ورقابتها، إلا أنّ ذلك لا يغيّر من طبيعة عملهم المهنية وطبيعة مسؤوليتهم التي تبقى ذات طابع مهني.

بناء على هذه الطبيعة القانونية، كان المرشدون البحريون يخضعون للقواعد العامة للمسؤولية¹، بحيث كانوا يسألون مسؤوليةً شخصيةً عن الأضرار التي يسببونها للغير أثناء عمليات الإرشاد، وكان هذا الوضع سائداً في أغلب الدول الأوروبية² غير أنّ هذا الوضع ما كان ليستمر طويلاً مع ارتفاع نسبة الحوادث البحرية والخسائر المترتبة عنها، والتي أصبحت تفوق بكثير قدرة المرشدين المالية، خاصة وأنّ تقدير التعويضات لن يكون على حساب درجة الخطأ بل على حساب قيمة الأضرار، وهذا ما أصبح يشكل تهديداً مستمرا لمهنتهم التي أصبحت خدمة عامة لا يحق لهم رفض أداءها بحجة ارتفاع مخاطرها، بالإضافة إلى أنّ هذا التهديد المستمر والعالي كان يؤثر على أدائهم، ويجعلهم تحت ضغط كبير ممّا يزيد من احتمال وقوعهم في الخطأ، وهكذا أصبح التفكير في إيجاد حلٍ جديٍّ لهذه التطورات أمراً ملحاً.

بدأ الحل مبكراً في القانون البريطاني الذي قرّر سنة 1913 حماية المرشدين البحريين من تبعات مخاطر الرحلة البحرية في الجزء الأكثر خطورة منها، بإصدار قانون جديد للإرشاد Pilotage Act 1913، وأعطى لأول مرة المرشدين من المسؤولية تجاه الغير عن الأضرار التي يسببونها أثناء عمليات الإرشاد وحملها لمجيز السفينة المرشدة³، كما حماهم من دعوى رجوع المجهزين عليهم بتحديد مسؤوليتهم المدنية بكفالة جزافية تخلصهم من المسؤولية بتركها⁴، أمّا عن أساس هذه المسؤولية ذهب القضاء البريطاني في أكثر من مناسبة إلى التأكيد على أنّ المرشد أثناء عمليات الإرشاد يكون عاملاً مؤقتاً للمجهز رغم استقلاله المهني⁵ وهذا ما يُعرف في القواعد العامة بنظرية المتبوع العرضي.

¹ تاريخياً، كان المهنيون يخضعون للقواعد العامة للمسؤولية المدنية، بالإضافة إلى الأنظمة القانونية واللوائح التنظيمية التي توطئها إن وجدت، أنظر في هذا الصدد: مليكة حرباش، نفس المرجع.

² BIGNAULT Louise-Adélaïde, Le Pilotage Maritime, Mémoire Master, Université Aix-Marseille III, 2002, p51.

³ كانت المادة 633 القانون الإنجليزي القديم لسنة 1894 تعتبر الإرشاد الإجمالي حالة من حالات القوة القاهرة التي تعفي المجهز من المسؤولية، أنظر في هذا الصدد:

Mandaraka-Sheppard Aleka, Modern Maritime Law, Third Edition, Volume 2: Managing Risks And Liabilities, 2013, p724.

⁴ المادة 15 والمادة 22 من قانون الإرشاد لسنة 1913 الإنجليزي. Ibid, P 722.

⁵ أنظر موقف القضاء الإنجليزي في حادثة The Towerfield وحادثة The Esso Bernicia:

Mandaraka-Sheppard Aleka, Op-Cit, P 724,725

إلا أنّ الوضع كان مختلفا في القانون الفرنسي الذي احتاج إلى أكثر من خمسين سنة أخرى ليستقر على نفس الأحكام حيث بدأت حماية المشرع الفرنسي للمرشدين البحريين بداية محتشمة في قانون 8 مارس 1928 المتعلق بنظام الإرشاد في المياه البحرية، بأن حمّل مجهزة السفينة المسؤولية عن الأضرار التي تصيب زورق الإرشاد إلا في حالة خطأه الجسيم، ولم يتضمّن أيّ أحكام أخرى عن المسؤولية الناتجة عن عمليات الإرشاد.

واستمر تطبيق القواعد العامة إلى غاية سنة 1935، حين أقرّ لأول مرة تحديد مسؤولية المرشد، بعد ضغوط شديدة من نقابات المرشدين إثر حادثة *Guiton* سنة 1931 أين حكمت محكمة النقض الفرنسية سنة 1934 بالتعويض الكامل عن الأضرار التي سببها المرشد بعد تقديمه معلومات غير صحيحة عن العمق لريان السفينة ممّا أدّى إلى جنوحها¹، إلا أنّه من جديد لم يعالج المسؤولية الناجمة عن عمليات الإرشاد وبقيت خاضعة للقواعد العامة، وفي ظل غياب أيّ نص صريح تأرجحت أحكام القضاء الفرنسي وقتها بين الإقرار بتبعية المرشد للمجهز وبين إنكارها، حيث نجد قرار المحكمة التجارية نانت سنة 1949 الذي أقرّ أنّ المرشد ليس تابع للمجهز، في حين قرّرت محكمة استئناف روان سنة 1951 أنّ مالكي الآليات العائمة الذين قرروا الاستعانة بخدمات المرشد مسؤولون مدنيا عن أخطاءه بصفتهم متبوعين، وأيدت محكمة النقض هذا الحل سنة 1953، مع ذلك عادت محكمة روان سنة 1965 في حادثة السفينة *Marie Louise Schiaffino* إلى إقرار العكس، وأنّ لا المجهز ولا ريان السفينة لهم سلطة إصدار الأوامر للمرشد، الذي ليس خاضعا لتبعية أي منهما، ويعمل كمستشارٍ يخضع فقط لمتطلبات مركزه القانوني الخاص، ثم أيدت محكمة استئناف روان هذا الحل سنة 1966².

عدم استقرار أحكام القضاء هذا نتج عنه وضعيتين: بالنسبة للأحكام التي أقرّت بعدم تبعية المرشد للمجهز وحملته المسؤولية أصبحت تشكل تهديدا للغير المتضرر الذي لن يحصل على تعويض عادل نظرا لانخفاض قيمة الكفالة الجزافية مقارنة بحجم الأضرار. أمّا الأحكام التي قرّرت تبعية المرشد للمجهز لم يكن لها الأساس القانوني لهذه التبعية، وفي ظل غياب النص بقيت مجرد اجتهادات.

أمام هذا الوضع كان على المشرع الفرنسي حسم موقفه نهائيا من المسؤولية الناتجة عن عمليات الإرشاد، وكان ذلك سنة 1969 حيث أخذ أخيرا بالحل البريطاني وقرر عدم مسؤولية المرشد تجاه الغير عن الأضرار التي يسببها كمبدأ عام ويبقى للمجهز حقّ الرجوع عليه في حدود الكفالة الجزافية التي تخلصه من

¹ BIGNAULT Louise-Adélaïde, Op-Cit, Annexe N°5.

² LAFFOUCRIÈRE François, La Responsabilité Civile Du Pilote, DMF 694, Juillet - Août 2008, PP 600,601

المسؤولية متى قام بتركها، وبعدها صدر قرار 1969 المشهور عن المحكمة التجارية Sète وجاء فيه "أن المرشد حين تنفيذه لمهامه، يكون تابعا للمجهز"¹.

بالنسبة للتشريع الجزائري، إلى غاية صدور القانون العام للإرشاد البحري سنة 1970 كان قانون 1928 الفرنسي هو السائد، إلا أن هذا القانون العام لم يتضمن أي مواد تخص المسؤولية الناتجة عن عمليات الإرشاد، وكان لابد من الانتظار إلى غاية سنة 1977 وصدور القانون البحري الجزائري الذي نظم المسؤولية عن عمليات الإرشاد، معتمدا الحل البريطاني والفرنسي كمبدأ عام وهكذا نصت المادة 183 من القانون البحري جزائري: "يعتبر المجهز مسؤولا تجاه الغير عن الأضرار الناتجة عن المرشد والتي تعد كأنها أضرار حصلت من أحد أفراد الطاقم".

الحماية القانونية للمرشدين بجعلهم تابعين للمجهز بقوة القانون، لم تخمهم من دعاوي المسؤولية المباشرة من الغير² فقط، بل جعلت المجهز مسؤولا عن الأضرار التي تصيب المرشد نفسه وطاقم الإرشاد وجعلتها مسؤولية موضوعية مشددة لا يستطيع المجهز التخلص منها إلا بإثبات فعل الضحية أي إثبات خطأ المرشد أو خطأ أحد أفراد طاقم الإرشاد، وبالتالي لا يستطيع التخلص منها بإثبات أن الربان وطاقم السفينة لم يرتكبوا أي خطأ، ولا حتى بإثبات السبب الأجنبي حيث يتحمل المجهز التعويض حتى لو كان الضرر راجع للقوة القاهرة³، حيث نصت المادة للمادة 184 من القانون البحري الجزائري: "تكون نتائج الحوادث الحاصلة للمرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد خلال عمليات الإرشاد أو خلال حركات الصعود أو إنزال المرشد على عاتق مجهز السفينة المرشدة إلا في حالة إثبات خطأ غليظ للمرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد"، وهي نفس المادة تقريبا في قانون 1913 البريطاني وتعديل 1969 الفرنسي، وتعتبر هذه أقصى حماية يمكن أن يحصل عليها المرشدين.

بعد هذا العرض الموجز لتطور تنظيم مهنة الإرشاد وتطور أحكام المسؤولية الناتجة عنها، يتضح جليا أن التشريعات البحرية وجدت نفسها مضطرة لخلق مركز قانوني استثنائي للمرشدين البحريين يخالف القواعد العامة حتى تحمهم من تحمل المخاطر التي تنطوي عليها هذه المهنة، وتجدر الإشارة إلى أن هذا الحل اعتمده كل التشريعات البحرية كمبدأ عام وإن اختلفت في تفاصيله الثانوية. والسؤال المطروح كيف كان تطبيق هذا الاستثناء من الناحية العملية، وهل أدى الغاية من تقريره على أرض الواقع، بعبارة أخرى ما هي النتائج المترتبة عن تقرير تبعية المرشد للمجهز بقوة القانون.

¹Ibid, P 599.

² من المهم التذكير بأنه يعتبر غيرا عن عملية الإرشاد كل شخص أو شيء عدا الأطراف المنفذة، والأهم أنه يعتبر غيرا عن عملية الإرشاد أصحاب الحمولة التي تنقلها السفينة المرشدة، لأن الأخطاء الملاحية أثناء عمليات الإرشاد تعتبر من أسباب إعفاء مسؤولية الناقل.

³ عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 184.

المطلب الثاني: النتائج المترتبة عن تبعية المرشد للمجهز

بالتعمن في كل ما ذكرناه أعلاه عن حماية المرشدين البحريين من تحمل تبعات مخاطر الرحلة البحرية في جزءها الأكثر خطورة، نجد أنّ الأمر كان دائماً يتعلق بالتعويض أي أنّ الأمر كان دائماً متعلقاً بالجوانب المالية للموضوع، لأنّه بارتكاب المرشدين أخطاء أثناء عملهم أو وقوعهم عن غير قصد في الإهمال، فإنّ تخلصهم عن الكفالة وتخلصهم من المسؤولية المدنية لن يمنع المتابعات التأديبية والجنائية في حقهم، وأنّ المسؤولية التأديبية والمسؤولية الجنائية للمرشدين البحريين عن أخطاءهم الجسيمة وإهمالهم كانت موجودة حتى قبل سنة 1913، مع هذا لم يشكل هذا قلقاً للمجتمع البحري بقدر ما سببته المسؤولية المدنية.

وإذا قلنا أنّ عدم مسؤولية المرشد تجاه الغير، تعتبر حصانة قانونية له من دعاوى الغير المباشرة ضده، فإنّ السؤال المطروح ما هو الفرق عملياً بين رجوع الغير ضدّ المرشد بشكل مباشر عما سببه لهم من ضرر، وبين أن يرجع عليه المجهز لاحقاً مادام أنّ مسؤوليته محدودة القيمة في كل الأحوال، والإجابة المنطقية عن هذه الحالة أنّه لا يوجد فرق حتى أنّ إثبات خطأ المرشد بالنسبة للمجهز أسهل بكثير مقارنة بالغير.

من جهة أخرى نجد أنّ دعوى رجوع المجهز على المرشد سواء في القانون الفرنسي أو الجزائري وقبلهم البريطاني لم يقيدوها بنوع الخطأ الواجب الإثبات، هل هو الخطأ الجسيم أو حتى الخطأ البسيط، ما يعني أنّ المجهز يمكنه الرجوع على المرشد حتى في حال أخطائه البسيطة¹، على عكس القواعد العامة لمسؤولية المتبوع عن أعمال التابع التي تسمح للمتبوع بالرجوع على التابع فقط في حالة الخطأ الجسيم²، وهذا ما يجعل الأحكام العامة لمسؤولية المتبوع عن أعمال التابع أكثر حماية من أحكام تبعية المرشد للمجهز المقررة بقوة القانون في القانون البحري³.

في هذا الصدد يرى كثير من الأساتذة أنّ أساس هذه التبعية هو سياسي⁴ أكثر منه قانوني، وأنّ الغرض منه لم يكن حماية المرشدين البحريين بقدر ما هو حماية للمجهزين أنفسهم من أجل الحفاظ على

¹ NDEDNE Martin et GUEGUEN-HALLOUET Gaëlle , Pilotage Maritime, Rép. Com. Dalloz, Paris, juin 2002, P20.

² المادة 137 القانون المدني الجزائري: "للمتبوع حق الرجوع على تابعه في حالة ارتكابه خطأ جسيماً".

³ LAFFOUCRIÈRE François, Op-Cit, P600.

⁴ "Undoubtedly, these decisions are based more on policy than principle", Mandaraka-Sheppard Aleka, Op-Cit, P728, "Underlying the decision of whether the ship or the pilot shall be financially liable for the consequences of an accident is the policy decision of whether the cost of insurance should be passed through the ship side of the relationship or

التوازنات المالية في صناعة النقل البحري، لأنّ عدم تدخلهم لتحمل المسؤولية عن الأضرار الناتجة عمليات الإرشاد كان سيدفع المرشدين إلى تأمين هذه المسؤولية، وبالتالي رفع رسوم الإرشاد التي يدفعونها في الأخير، وسيجد المجهزون أنفسهم يدفعون مرتين من أجل تغطية نفس الأخطار، الأولى تأمين مسؤوليتهم عن الأضرار التي قد يسببها الريان أو طاقم السفينة أثناء عمليات الإرشاد باعتبارهم تابعين له، والثانية يدفعون بشكل غير مباشر على شكل رسوم إرشاد مرتفعة هذا ما يفسر عدم تحميل الدولة المسؤولية عن الأضرار التي يسببها مرشدوها رغم أنّها أولى بتبعيتهم لها، من حيث أنّها تباشر إشرافا ورقابة إدارية عليهم، لأنّها كانت ستؤمن هذه الأخطار وترفع رسوم الإرشاد أيضا، ولن يخدم هذا المصالح الاقتصادية للمجهزين.

ويفسر أيضا تعديل سنة 1969 في فرنسا، لأنّ المرشدين كانوا قد ضمنوا بتعديل سنة 1935 حمايتهم من التعويض الكامل وحددت مسؤوليتهم بكفالة جزافية، سواء كان صاحب الدعوى الغير مباشرة أو المجهز، إلا أنّ هذا الوضع لم يناسب المجهزين ففي الأخير الغير الذي قد يُسبب له ضرر قد يكون مجهز سفينة أخرى، ومتى أصابه ضررٌ بسبب مرشدٍ كان يرشد سفينة ما، لن يكون قادرا على تحصيل تعويض عادلٍ لأنّ قيمة الكفالة ضئيلةٌ جدا مقابل الخسائر التي قد يرتبها أدنى حادثٍ بحري¹.

وتبقى الحماية الوحيد التي استفاد منها المرشدون هو تحديد مسؤوليتهم بنصوص خاصة، أمّا تبعية المرشد للمجهزين فيمكن القول أنّها حَقِّقت عن المرشدين مشاقّ التأمين وإجراءات دعاوى التعويض فقط. تجدر الإشارة إليه أنّ هناك تشريعات منحت حماية حقيقية للمرشدين من المسؤولية المدنية الناتجة عن الأضرار التي يسببونها، مثل التشريع المصري الذي أعفى المرشدين من أيّ مسؤولية مدنية تجاه الغير، وأضاف لهم عدم امكانية المجهز في الرجوع عليهم²، وبالتالي تحميل المجهزين المسؤولية كاملة عن الأضرار الناتجة عن عمليات الإرشاد، كما حمّلت المجهز المسؤولية عن الأضرار التي تصيب المرشد وزورقه دون إتاحة أيّ إمكانية لدفعها³، ولعل السبب في ذلك هو أهمية نشاط الإرشاد في قناة السويس التي يعتبر من أهمّ الممرات البحرية في العالم حيث تتطلب هذه القناة على الأقل أربع مرشدين بحريين على متن السفينة من أجل مرور آمن فيها.

هكذا نجد أنّ تكريس مركز استثنائي للمرشدين وإن لم يكن الغرض منه حماية المرشدين ابتداء، ولكنهم استفادوا منه نسبيا.

through the pilot sid", GEORGE A. QUICK, Master / Pilot Relationship, The Role Of The Pilot In Risk Management, P6.

¹ Petite Histoire De La Responsabilité Des Pilotes Maritimes, P19,20,

<http://www.fortunes-de-mer.com/> (15/11/2019)

² عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 157.

³ نفس المرجع، ص 188-189.

المبحث الثاني: مسؤولية مدنية ذات النطاق المحدود

بينما في المبحث الأول أنّ التشريعات كلّها اتفقت على مبدأ واحد في حماية المرشدين البحريين وهو عدم مسؤوليتهم تجاه الغير عن الأضرار التي يسببونها أثناء عمليات الإرشاد، وجعلهم مسؤولين أمام المجهز فقط متى قرّر الرجوع عليهم وفي نطاق تعويضيّ محدود، وهذا بحدّ ذاته تضييق لنطاق مسؤولية المرشدين، إلا أنّ التشريع الجزائري لم يكتفي بهذا القدر على ما يبدو وحرص على الحدّ أكثر من هذه المسؤولية. في هذا المبحث سوف نتطرق إلى كيفية تضييق المشرع الجزائري لمسؤولية المرشد البحري (المطلب الأول)، ثم إلى نتائج هذا التضييق وأثرها على دور المرشد في عملية الإرشاد ككل (المطلب الثاني).

المطلب الأول: مستويات تضييق نطاق المسؤولية

نصّت المادة 185 من القانون البحري الجزائري على أنه: "يستطيع المرشد تحديد مسؤوليته المتولدة عن المادتين 183 و184 أعلاه، بحدود مبلغ يعادل 5 أشهر من راتبه ما عدا في حال الخطأ المتعمد قام به المرشد"، يلاحظ من خلال المادة أنّ المشرع تعرض لدعويّ رجوع ضد المرشد الأولى تخص المادة 183 من نفس القانون، وهي دعوى رجوع المجهز على المرشد عن تعويض الأضرار التي لحقت بالغير، والثانية دعوى رجوع المجهز على المرشد عن تعويض الأضرار التي أصابت طاقم الإرشاد المنصوص عليها في المادة 184 من نفس القانون.

دعوى الرجوع تجد أساسها في القواعد العامة المقرّرة لمسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه، وهي دعوى شخصية تقوم على أساس الخطأ¹ واجب الإثبات في جانب التابع، ولا يحق للمتبوع التمسك بافتراض خطأ التابع لأنّه افتراض مقرر لصالح الغير المضرور تجاه المتبوع الذي قد يواجه صعوبة في إثبات خطأ المتبوع في ممارسة علاقة التبعية على التابع، إلا في حالات خاصة أين تكون مسؤولية التابع هي نفسها مسؤولية موضوعية كما لو استعمل التابع آلة ما لتأدية مهامه وسببت ضررا للغير، فتقوم مسؤوليته عنها بصفته حارس لشيء، أو استعان بالغير وسبب هذا الغير ضرر فيأخذ حكم المتبوع عنه²، وهو الحال بالنسبة للمرشد حيث يعتبر متبوعا عن طاقم الإرشاد الذي يعمل تحت إمرته ومسؤولا عن زورق الإرشاد الذي يستعمله خلال عمليات الإرشاد.

الأخطاء التي قد يقع فيها المرشد البحري أنواع، منها الأخطاء ذات الطابع الملاحي مثل عدم التزامه بمعارف وأساسيات مهنة، أو عدم احترامه قواعد الأمن والسلامة البحرية المحددة بموجب القوانين الدولية

¹ السهوري عبد الرزاق، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، مصادر الالتزام، دار النهضة العربية، القاهرة، 1981، ص 890.

² نفس المرجع، ص 890.

والأنظمة المحلية مثل قوانين منع التصادم، ومنها أخطاء لا تتعلق بمهنة الإرشاد بشكل مباشر ولكنها أخطاءً قد يقع فيه أي بحار آخر، كتمارسه عمله وهو في حالة سكر، أو عدم الامتثال لأوامر الربان غرفة القيادة. والأصل أن الأخطاء التي يقع فيها المرشد خلال عمليات الإرشاد وتسبب ضرراً للغير توجب مسؤولية الربان عنها أيضاً، من حيث أنه يبقى المسؤول الأول عن تحركات السفينة خلال عمليات الإرشاد، وهو ما تتفق عليه أغلب التشريعات البحرية الوطنية والدولية¹، حيث نصت المادة 177 من القانون البحري الجزائري: "يوضع المرشد خلال عمليات المرشد تحت إمرة ربان السفينة المرشدة. ولا يعفى الربان من مسؤوليته باستعماله خدمات مرشد بالنسبة لتحركات السفينة"، ومثال ذلك حادثة السفينة BATAVIER التي كانت تبحر بسرعة عالية نتج عنها أمواج عالية، أدت إلى غرق ماعونة محملة بالفحم، وأدان فيها القاضي كل من المرشد لإبحاره بسرعة عالية، والربان بسبب فشله في مراقبة المرشد وعدم تنبيهه إلى خفض السرعة².

مع هذا تبقى حالات لا يمكن أن يكون فيها الربان مسؤولاً عن الأضرار التي تحدث أثناء عمليات الإرشاد، وتقع على المرشد لوحده وهي تخص عادة التزام المرشد بتقديم معلومات صحيحة عن حالة الممر البحري والميناء، وعن الظروف الجوية لأنه التزم أصيلاً يخص المرشد لوحده، وهو جوهر عملية الإرشاد، والاخلال به يقع على عاتقه وحده دون الربان، وهناك عدة تطبيقات قضائية في هذا الصدد مثل الحادثة الشهيرة لسفينة GUITON لسنة 1931 التي قدم فيها المرشد معلومات خاطئة عن العمق ممّا أدى إلى جنوح السفينة، واعتبر القاضي أنّ هذا خطأً جسيماً وقع فيه المرشد، وهو تقريبا نفس الخطأ الذي وقع فيه المرشد في قضية THE TOWERFIELD، التي أدّى فيها عدم تحقق المرشد من حالة الممر البحري المؤدي إلى الميناء إلى جنوح السفينة وهلاكها بسبب طمي متراكم³.

بالرجوع إلى الفصل الثاني من الكتاب الأول المتعلق بربان السفينة نجد المادة 592 من القانون البحري الجزائري نصت على أنه: "يعتبر الربان المسؤول الوحيد عن سير وحرركات السفينة في المياه التي تمر بها وفي أماكن الرسو والاقتراب"، يلاحظ أنّ هذه المادة استعملت لفظ "الوحيد" وهي تدلّ على أنّ الحوادث الناتجة عن خلل في تحركات السفينة أو انحراف خط سيرها يتحملة الربان وحده دون المرشد، ولو أراد ترك المسؤولية مقسمة بينهما لما لجأ لاستعمال هذا اللفظ⁴.

¹ الملحق رقم 1 من البروتوكول سنة 1995 التابع للاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين STCW لسنة 1978، والملحق الثاني للتوصية رقم 960 الصادر عن المنظمة الدولية البحرية OMI.

² عبد الفتاح ترك محمد، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، الدار الجامعة الجديدة، 2003، ص 167.

³ Mandaraka-Sheppard Aleka, Op-Cit, P 725.

⁴ وهو نفس اللفظ الذي استعمله المشرع المصري حين أراد أن يعفي المرشد نهائياً من المسؤولية المدنية تجاه الغير، وتركيها على عاتق المجهز فقط حيث نصت المادة من على 8 من قانون رقم 1986 في شأن الإرشاد بميناء دمياط، والمادة 6 من قانون 1959

من الناحية العلمية، نجد أنّ تكييف أي حادث ناتج عن عمليات الإرشاد يصيب السفينة المرشدة أو الغير يكون بنسبة كبيرة جداً¹ إما تصادماً أو جنوح، وكلا الحادثين ينتجان إمّا عن حركات السفينة المباشرة وانحراف مسارها، وبالتالي تحميل الربان المسؤولية لوحده عن حركات السفينة وخط سيرها لا يترك أي مجال لمسؤولية المرشد تجاه الغير وتجاه السفينة المرشدة، رغم أنّه هو من يقدم خطة الرسو للربان² وهو الذي يقدم كل المعلومات اللازمة، وبالتالي أي خطأ فيما يؤدي إلى وقوع حادث بحر، وبهذا ولا يبقى له إلا المسؤولية الناتجة عن الأضرار التي تصيبه هو شخصياً أو تصيب طاقمه وزورقه.

ويكون المشرع الجزائري بذلك قد ضيّق إلى حدّ كبير جداً من مسؤولية المرشد، بحيث تكاد تنعدم تجاه الغير لأنّها تأخذ في الغالب شكل التصادم البحري وتكون بسبب تحركات السفينة³، وتكاد تنعدم تجاه السفينة المرشد أيضاً لأنّها تكون إمّا تصادماً أو جنوحاً بفعل انحراف خط سيرها وهذا أيضاً بسبب تحركات السفينة، والملفت للانتباه أنّ المادة 592 من القانون البحري الجزائري لا نجد لها أي مثال في القانون الفرنسي أو البريطاني.

هذا عن تضييق نطاق مسؤولية المرشد على مستوى تقسيم المسؤولية بين الربان والمرشد، ويبقى مستوى آخر ضيق فيه المشرع الجزائري مسؤولية المرشد المدنية، ويتعلق الأمر هنا بمسؤولية المرشد عن الأضرار التي تصيبه هو شخصياً وعن الأضرار التي تصيب طاقم الإرشاد والتي تقوم في القانون البحري الجزائري حال الخطأ الجسيم فقط من طرف المرشد وطاقم الإرشاد، في حين نجدها في التشريع الفرنسي والبريطاني على سبيل المثال تقوم في حال ما أثبت المجهز خطأ المرشد أو طاقم الإرشاد الجسيم والبسيط

في شأن تنظيم إرشاد السفن في قناة السويس على أنّه: " تكون السفينة وحدها مسؤولة عما يحدث لها أو للغير من هلاك أو ضرر ولو كان ناشئاً بسبب خطأ المرشد". وهذا رأي الأستاذ عبد الفضيل محمد أحمد (أنظر عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص 157)، إلا أنّ كل من الأستاذين كمال الحمدي وكمال طه، راو جواز رجوع المجهز على المرشد حتى في غياب النص تطبيقاً للقواعد العامة، ومتأثرين بالمشرع الفرنسي، وإن كان هذا الأخير قد نص على دعوى الرجوع صراحة في المادة 18 من قانون 1969، (أنظر كمال حمدي، ص 869).

¹ Study on Pilotage Exemption Certificates: Final Report, 2012, p200.

<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/maritime/studies/doc/2012-09-18-pec.pdf> (15/11/2019)

² المادة 176 ق ب ح: "يلزم المرشد بمجرد صعوده على متن السفينة بتقديم خطة رسو السفينة إلى ربانها ويمكن لهذا الأخير تعديلها".

³ وقوع حالة من حالات التصادم خلال عمليات الإرشاد، لا تطبق عليها أحكام المسؤولية الخاصة بالإرشاد أي المادة 183 ق ب ج، بل الأحكام المتعلقة بالمسؤولية عن التصادم البحري وهي أحكاماً مغايرة ومستقلة، وهو ما نصت عليه صراحة المادة 283 ق ب ج: "تبقى المسؤولية المحددة في المواد السابقة، سارية في حالة وقوع التصادم بسبب خطأ مرشد حتى لو كان الإرشاد الخطأ إجباري"، فحين تطبق الأحكام المتعلقة بالإرشاد في حالة الجنوح لأنّه حادث بحري غير منظم بأحكام خاصة.

معاً، رغم أنّ الأخطاء البسيطة خلال مناورات صعود المرشد أو نزوله قد تترتب عنها أضرار جسمانية بليغة كالانزلاق وعدم التثبيت جيداً وبالتالي السقوط.

من خلال هذا الأحكام يظهر جلياً أنّ التشريع الجزائري قد أمّن حماية للمرشدين البحري أكبر من تلك المقدمة من طرف المشرع الفرنسي والبريطاني- بعد التشريع المصري النموذج الأكثر حماية حسب اعتقادنا.

المطلب الثاني: النتائج المترتبة عن توضيح نطاق المسؤولية

يحيلنا موضوع حماية المرشدين البحريين عن طريق تحديد نطاق مسؤوليتهم على حساب ربانة السفن إلى موضوع دراسة آخر له علاقة مباشرة بتقسيم المسؤولية بينهما وهو علاقة المرشد بالربان، والذي يطرح واحداً من أصعب المواضيع التي تخص الإرشاد البحري، من حيث أنّها علاقة شديدة الغموض والتعقيد ولم تستطع المجموعة البحرية إيجاد حلّ لها إلى يومنا هذا.

بدأت اشكالية علاقة الربان والمرشد منذ القديم بالسؤال التقليدي من هو قائد السفينة أثناء عمليات الإرشاد هل هو المرشد أم الربان، إلا أنّ هذا السؤال سرعان ما تجاوزه الزمن وحسنت التشريعات البحرية الوطنية والدولية موقفها لصالح الربان الذي تبقى له القيادة التامة للسفينة، وأنّ مركز المرشد تجاهه لا يتجاوز المستشار المكلف بالنصح والإرشاد تقديم المساعدة ويبقى تحت رقابة الربان كباقي أفراد الطاقم.

غير أنّ الاهتمام الدولي بالأمن والسلامة البحرية، والاعتراف بأهمية ودور الإرشاد في التقليل من الحوادث البحرية والكوارث البيئية بمختلف أنواعها على مستوى الموانئ، أدّى إلى أنّ فكرة مركز المرشد هو مجرد مستشار لربان السفينة لا تعبر حقيقة عن دور المرشدين البحريين والخدمات التي يقدمونها في الوقت الحالي، ولو أنّ الأمر يتعلق بتقديم استشارات وتوجيهات وتعليمات ومعلومات فقط لاستطاع الإرشاد عن بعد¹ الحل محل الإرشاد التقليدي ووفرت السفن والموانئ الوقت والجهد والمصاريف التي يستهلكها.

هذا ما دفع بعض الدراسات للتمييز بين قيادة السفينة Commandement ونقصدها سلطة الربان وسيادته على السفينة وهذه تثبت للربان وحده، وبين الإدارة الملاحية Conduite والتي تعني التكليف بالإبحار والتحكم فيه، وهذه يتعاون فيها الاثنان الربان بتقديم كل المعلومات عن السفينة وقدرتها الملاحية، والمرشد بتقديم المعلومات عن الظروف المحلية، ويتفقان في الأخير على خطة رسو آمنة.

¹ الإرشاد عن بعد هو نوع من الإرشاد يقوم فيه المرشد بإرشاد السفينة دون أن يكون على متنها، ويثير حالياً جدلاً هو إمكانية حلولة محل الإرشاد التقليدي خاصة بعد ظهور ما يسمى بالملاحة الإلكترونية، أنظر في هذا الصدد. BRUNO Karl and 427.

من هذا المنطلق حرصت التشريعات والقضاء على تقسيم المسؤولية بين الربان والمرشد لموازنة الأدوار¹، وبالتالي تحميل المشرع الجزائري المسؤولية عن تحركات السفينة وسيرها للربان وحده في ظاهرها تبدو حماية للمرشد إلا أنّها من جهة أخرى ترسم العلاقة بين المرشد والربان التي كان ولا يزال حولها جدلاً كبيراً، وتقلل من دور المرشد في عملية الرسو لصالح ربانة السفن في الجزائر، هذا من شأنه أن يؤثر سلباً على دور المرشدين البحريين باعتبارهم جزء من نظام وأمن الملاحة البحرية وليس مجرد خدمة كباقي الخدمات المقدمة للسفن في الموانئ.

وكان بإمكان المشرع الجزائري أن يحذو حذو المشرع المصري بإعفاء المرشدين من دعاوى الرجوع عليهم من قبل المجهز عن الأضرار التي تصيب الغير، والأضرار التي تصيب السفينة المرشدة، بدلا من سنّ أحكام يبدو فيها مركز المرشد في الجزائر ثانوي لا أهمية له، خاصة بعد أن أضافت بموجب تعديل سنة 2005 (القانون رقم 98/05 المتضمن تعديل القانون البحري الجزائري الأمر 80/76) حق الربان في تعديل خطة الرسو التي يعرضها عليه المرشد.

4. خاتمة:

في الختام يمكننا القول أنّ فكرة توفير حماية للمرشدين من مخاطر مهنتهم الصعبة والشاقة عن طريق خلق نظام قانوني استثنائي يخالف طبيعة عملهم من أجل إخضاعهم لنظام مسؤولية مختلف، لا يعتبر في جوهره حماية حقيقية للمرشدين بقدر ما هو تسوية اقتصادية لتكاليف الشحن النهائية، لأنّ تحديد مسؤولية المرشدين المدنية بسقف مالي كان كفيلاً بحمايتهم من التعويضات الضخمة للحوادث البحرية.

من جهة أخرى، إذا كان السقف المالي المحدود حالياً لمسؤولية المرشدين لا يغدو أن يكون مبلغاً رمزياً مقابل تعويضات أدنى حادث بحري ولا يمكن اعتباره مساهمة فعلية في اصلاح أي ضرر قد يتسببون فيه، فإنّ السؤال المطروح ما الغاية من الإبقاء عليه، لأنّ فكرة الردع المسؤولية التأديبية والجنائية كفيلاً بتحقيقها.

ويبدو أنّ هذا ما كان يفكر فيه المشرع الجزائري (أي إعفاء المرشدين كلياً من المسؤولية المدنية)، لكنه قرر فعل ذلك بشكل غير مباشر بأن جعل الربان المسؤول الوحيد خلال عمليات الرسو والاقتراب، إلا أنّ منحه حق تعديل خطة الرسو حتى يتحمل مسؤولية تنفيذها كلياً تبدوا لنا فكرة مبالغ فيها، لأنّ الأمر في الأخير يتعلق بأمن وسلامة الموانئ الجزائرية، ودور المرشدين الجزائريين في تعزيزها.

¹ يمثل المرشد إدارة الميناء التي ينتهى إليها وبتالي سيحرص على أمن الميناء وسلامة الممتلكات فيه، أما الربان فهو يمثل المجهز وهو مقيد ببرامج زمنية يحرص على الالتزام بها حتى يتجنب تعويضات التأخير الكبيرة، هي لا شك مصالح متضاربة وأي خلل في موازنة هذه الأدوار قد يؤدي إلى الأضرار بالأمن والسلامة البحرية.

في الأخير قد لا يمكننا الذهاب لحدّ التوصية بإعفاء المرشدين البحريين من المسؤولية المدنية عن الأضرار التي يسببونها خلال عمليات الإرشاد، لكن الأكيد هو أنّ أحكام مسؤولية المرشدين البحريين أصبحت بحاجة ملحة لتنظيمها من قبل المجموعة الدولية، بما أنّها أظهرت اهتماما كبيرا بهذا النشاط وتأثيره على الأمن والسلامة البحرية بعد أن كانت تعتبره شأن داخليا سنة 1923 في اتفاقية جنيف المتعلقة بالنظام الدولي للموانئ، وهذا يفتح مجالا لدراسة أخرى مفادها مدى إمكانية توحيد أحكام مسؤولية المرشدين دوليا وماهي العوائق التي قد تحول دون ذلك.

5. قائمة المراجع:

أولا: المراجع باللغة العربية

1. النصوص القانونية:

1. الأمر 71-39 مؤرخ في 17/06/1971 بتعلق بنظام الإرشاد البحري، (ج.ر عدد 52).
2. الأمر 76-80 مؤرخ في 23/10/1976 يتضمن القانون البحري (ج.ر عدد 29)، المعدل والمتمم بالقانون 05-98 مؤرخ في 25/06/1998، (ج.ر عدد 47).
3. المرسوم التنفيذي 08/06 المؤرخ في 09/01/2006 يحدّد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، (ج.ر عدد 02)

2. المراجع:

1. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، مصادر الالتزام، دار النهضة العربية، القاهرة، 1981.
2. عبد الفضيل محمد أحمد، الإرشاد البحري (دراسة مقارنة)، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة، 1987.
3. عرفان فوزي محمد، الضريبة على إيرادات المهن الحرة: الأحكام والمشكلات، دار النهضة العربية، القاهرة، 2014.
4. محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري ودور العنصر البشري فيه، مكتبة عين شمس، الإسكندرية، 1998.

2. المقالات:

1. مليكة حرياش، أساس المسؤولية المهنية، مقال منشور على موقع الطلبة والباحثين والمهتمين بالقانون المغربي والمقارن:

<https://9anonak.blogspot.com/2017/01/La.base.de.la.responsabilite.professionnelle.html> (16/11/2019)

ثانيا: المراجع باللغة الأجنبية الفرنسية:

1) Les Textes Juridiques

1. Convention sur le régime international des ports maritimes, Conclue à Genève le 9 décembre 1923, Entrée en vigueur le 21 janvier 1927.
2. « Convention Internationale Sur Les Normes De Formation, Certification et veille pour les gens de mer (STCW) », adoptée le 7 juillet 1978.
3. IMO Résolution A.960 (23) « Recommandations sur la formation, la certification et les procédures opérationnelles pour les Pilotes Maritimes autres que les pilotes de la mer profonde ».adoptée le 5 décembre 2003.

2) Les Ouvrages :

1. RODIERE René, « Doit maritime », DALLOZ, Paris,1982,
2. BEURIER Jean-Pierre, « droits maritimes », DALLOZ, Paris , 2010,

3) Les Thèses et Memoirs :

1. GNAULT Louise-Adélaïde, «Le Pilotage Maritime », Mémoire master, Université Aix-Marseille III,2002, p51.

4) Les Articles :

1. NDENDEMartin GUEGUEN-HALLOUETGaëlle,« Pilotage Maritime», Rép. Com. Dalloz, Paris, juin 2002, P20.
2. LAFFOUCRIERE François, «La responsabilité civile du pilote », DMF, N° 694, Juillet - Août 2008.
3. «PETITE HISTOIRE DE LA RESPONSABILITE DES PILOTES MARITIMES»: <http://www.fortunes-de-mer.com> (05/01/2020)

ثالثا: المراجع باللغة الإنجليزية:

1. BACH Andreas, «Qualitative study of the interaction between maritime pilots and vessel traffic service operators», Master Of Science In Maritime Affairs,2009.
2. BRUNO Karl and LUTZHOFT Margareta, Shore-Based Pilotage: Pilot or Autopilot? Piloting as a Control Problem
3. http://www.lodstilsyn.dk/files/links/rapporter/shorebased%20pilotage_karl%20bruno_and_margareta_ltzhoft.pdf(14/04/2020).
4. G. KIRCHNER Paul and L. DIAMOND Clayton, «Unique Institutions, Indispensable Cogs, and Hoary Figures: Understanding

- Pilotage Regulation in the United States», U.S.F. MARITIME LAW JOURNAL, 2010.
5. G. KIRCHNER Paul, «Perils Of Piloting: Civil Liability And Criminal Prosecution», BENEDICT'S MARITIME BULLETIN, Third Quarter 2014.
 6. MANDARAKA-SHEPPARD Aleka, «Modern Maritime Law», Third Edition, Volume2: Managing Risks And Liabilities, 2013.
 7. NANGOLO KALULU Suoma, An analysis of the maritime pilot training and certification: a comparative study between Denmark and Namibia, World Maritime University, Master Of Science In Maritime Affairs, Sweden, 2018.
 8. «IMPA's Position On Compétition In Pilotage» :[http://www .impahq.org/ downloads. php](http://www.impahq.org/downloads.php) (12/11/2019).
 9. «Pilotage Services and Compétition»[https:// www.seanews.com.tr /pilotage- services-and-competition/145287/\(12/11/2019\).](https://www.seanews.com.tr/pilotage-services-and-competition/145287/(12/11/2019))
 - 10.«Study on PilotageExemption Certificates: Final Report», 2012,[https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/maritim e/studies/doc/2012-09-18-pec.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/maritime/studies/doc/2012-09-18-pec.pdf) (11/3/2020)
 - 11.PILOT LADDER SAFETY SURVEY 2017 , <http://www.impahq.org/downloads.php>(18/03/2020)
 - 12.LAPPALAINEN Jouni, KUNNAALA Vappu, NYGREN Piia, TAPANINEN Ulla, Effectiveness Of Pilotage, Publications From The Centre For Maritime Studies University Of Turku, Finlande, 2011, P14-15.
 - 13.<https://www.utupub.fi/handle/10024/74459> (20/01/2020).