

مدى مسؤولية مجهز السفينة عن التصادم الناشئ عن عملياتي القطر والارشاد درويش مريم¹

مقدمة

غالبا ما تحتاج السفن عند دخولها أو خروجها أو تحركها بالموانئ أو المرور بها للمساعدة ، وتختلف أشكال هذه المساعدات فقد تحتاج لمن يرشدها إذا كان الأمر المتعلق بصعوبة الممر الملاحي أو مخاطر الاقتراب من السواحل ، كما قد تحتاج لمن يوصلها إلى بر الأمان إذا ما تعطلت محركاتها ومعداتها فتستعين بقوة سير خارجية ، ويتعلق الأمر هنا أساسا بعملياتي القطر و الإرشاد والتي تدخل ضمن الملاحة المساعدة.

وقد يحدث أحيانا أن يقع تصادم بحري نتيجة القيام بهاتين العمليتين فيثار التساؤل في هذه الحالة عن تحديد المسؤولية الناتجة عن هذا التصادم ومن يتحملها وعمما اذا كانت تدخل في نطاق أحكام التصادم البحري أم ينظمها العقد الذي سبق وأن اتفق عليه الطرفان لوجود علاقة تعاقدية سابقة ؟

أولا: المسؤولية عن التصادم في حالة القطر البحري

القطر بوجه عام هو الاستعانة بقوة محرّكة خارجية لتغيير مكان شيء لا تتوافر له الوسائل اللازمة لتحقيق الانتقال المنشود ذاتيا، وتتم هذه العملية بموجب عقد يعرف بعقد القطر.

عقد القطر البحري هو عقد يلتزم بمقتضاه مجهز سفينة بجر سفينة مملوكة لآخر لقاء اجر معين، حسب مضمون المادة 860 من القانون البحري الجزائري²، و في نطاق عقد القطر ثمة سفينتان، الأولى هي القاطرة remorqueur و الثانية هي المقطورة remorque³.

لقد كان القطر البحري في بداية ظهوره قاصرا على تقديم المساعدة للسفن التي تعطلت عن السير بسبب حادث ألم بها في عرض البحر ، ثم تطور بعد ذلك وامتد إلى مساعدة السفن عند الدخول إلى الميناء و الرسو على الرصيف أو الخروج منه ، كما أصبح يستخدم في شحن و تفريغ السفن بأن تجر سفينة القطر المواعين و الصنادل المشحونة بالبضائع لتوصيلها من الأرصفة إلى السفن الراسية في المرفأ و بالعكس⁴.

1 - درويش مريم ، طلبة دكتوراه تخصص القانون البحري والنقل جامعة تلمسان.

2 - الأمر رقم 80-76 المعدل و المتمم بالقانون رقم 05-98 المؤرخ في 25 جوان 1998 المتضمن القانون البحري الجزائري

3 - كمال حمدي أشخاص الملاحة البحرية و المرشد ومجهز القطر في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، منشأة المعارف، الإسكندرية ، 1993،ص272.

4 اعتدال عبد الباقي العضب ، عقد القطر البحري «دراسة مقارنة» ، مجلة الخليج العربي ، المجلد 38 العدد 1 و1

نظم المشرع الجزائري عملية القطر¹ في الباب السادس من الكتاب الثاني تحت عنوان الاستغلال التجاري للسفينة وذلك في التقنين البحري من خلال المواد من 860 إلى 872 منه².

وحددت المادة 861 من ذات القانون و كذا المادة 94 من المرسوم التنفيذي 01-02 المتعلق بتحديد النظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها³ مجال القطر:

تدخل في عداد القطر:

1. العمليات التي تتطلب سحب أو دفع السفينة.
2. مناورات الارساء و الانتقال وإيجار السفينة.
3. المراقبة و المساعدة في تنفيذ مناورات أخرى من الملاحة البحرية.

غالبا ما يقع القطر بالقرب من الموانئ و الشواطئ إلا انه قد يقع في عرض البحر ، وتطبيقا لمبدأ حرية الملاحة في البحار فإن القطر في عرض البحر حر من كل قيد أو شرط على خلاف الأمر في المياه الإقليمية حيث يخضع القطر لقانون الدولة التي يقع في إقليمها.

الأصل أن اللجوء إلى القطر البحري أمر اختياري لا يتم إلا بناء على طلب ربان السفينة ، لكن تحرص غالبية التشريعات على تقرير مبدأ القطر الإجمالي⁴ في خصوص الملاحة الساحلية و في المياه الإقليمية و في الموانئ ذات الممرات الضيقة الخطرة وفقا لمبادئ الملاحة السليمة ، إذ يخشى على سلامة السفينة و سلامة المنشآت في الميناء لا سيما السفن الكبيرة التي تنقل مواد ملوثة كناقلات البترول أو السفن التي تنقل بضائع خطرة ، و القطر في الموانئ الجزائرية يكون إجباريا إذا زادت حمولة السفينة الكلية عن قدر معين ، وهو الأمر الذي نجده مثلا في ميناء ارزيو الذي يشترط إجبارية القطر البحري متى تجاوزت الحمولة المصرح بها من قبل السفينة طالبة القطر أكثر من 1500 طن إجمالي إلى جانب اشتراط الاستعانة بأكثر من سفينة قطر واحدة، وذلك

،2002،ص127.

1 - لم يكن ثمة تنظيم قانوني في الجزائر قبل الاستقلال التي كانت مستعمر فرنسية لعقد القطر البحري ومن ثم كان يرجع في هذا الصدد إلى حكم القواعد العامة وذلك إلى أن صدر في فرنسا قانون 1969/01/03 الخاص بالتجهيز و البيوع البحرية حيث عالجت المواد من 26 إلى 30 منه عمليات القطر ، وقد نقل المشرع الجزائري عند وضعه القانون البحري رقم 76-80 المعدل و المتمم أحكام هذا التنظيم عن القانون الفرنسي . انظر : محمود شحماط، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلفيس للنشر ، الجزائر 2014 ، ص 102 وما يليها.

2 - تجدر الإشارة هنا إلى أن المشرع الجزائري قام بمقتضى القانون رقم 98-05 المعدل و المتمم للقانون البحري بإلغاء المادة 871 وهي مادة كانت تنص على أن تحديد شروط وسير وتعريف خدمات القطر في الموانئ يتم بموجب قرار يصدر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية .

3 - المرسوم التنفيذي رقم 01-02 المؤرخ في 22 شوال 1422 هـ الموافق لـ 06 يناير 2002 يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها ، الجريدة الرسمية عددا 1 المؤرخة في 06 يناير 2002.

4 - الأخذ بنظام القطر الإجمالي له عدة اعتبارات تتمثل في مصلحة السفينة المقطورة فضلا عن مصلحة الميناء ذاته كي لا ترتطم السفن بالمباني و المنشآت المينائية أو سفن أخرى بالإضافة إلى مصلحة الخزينة العامة لان القطر ليس مجانيا بل تتقاضى عنه سلطة الميناء أجورا، انظر : اعتدال عبد الباقي ، المرجع السابق ، ص 128 وما يليها.

للاقتراب فقط من الرصيف و الابتعاد عنه خاصة إذا زادت الحمولة إلى حد 50000 طن ساكن وهو الأمر نفسه في بعض الموانئ¹.

إن الطبيعة الإجبارية للقطر البحري لا تنفي عن الاتفاق الذي يتم حول موضوع القطر صفة العقد بل تبقى هذه الصفة قائمة حتى و إن كان القطر إجباريا، لهذا كان من المفروض تحديد وقت تنفيذ عقد القطر ، أو بمعنى آخر متى تبدأ عملية القطر ومتى تنتهي؟

1. النطاق الزماني لعقد القطر البحري:

تبرز أهمية تحديد بداية عملية القطر ونهايتها ليس فقط من اجل تحديد نطاق المسؤوليات الناشئة عنها و إنما لتحديد مدى سريان الأحكام الخاصة بالتصادم البحري في حالة التصادم بين سفينة القطر و السفينة المقطورة ، ولما كان القطر البحري عبارة عن عقد فإن أي تصادم يحدث بين سفينة القطر و السفينة المقطورة أثناء تنفيذ عملية القطر سيخرج عن نطاق أحكام التصادم البحري ليخضع للأحكام الواردة في العقد وهذا وفقا لما جاءت به معاهدة بروكسل الخاصة بالتصادم البحري² ، فقد نصت المادة 10 منها بعدم سريان أحكام المعاهدة على ما ينشأ من التزامات نتيجة عقد نقل أو أية عقود أخرى بحيث تقضي بأنه « مع الاحتفاظ بحق إبرام اتفاقيات أخرى لا تؤثر الأحكام الحالية على القواعد المقررة لتحديد مسؤولية ملاك السفن كما هي مفروضة في كل بلاد ولا على الالتزامات الناشئة عن عقد النقل أو أية عقود أخرى»، وبالتالي لا بد من تحديد اللحظة التي يبدأ فيها تنفيذ عقد القطر و اللحظة التي ينتهي فيها ، فإذا كان التصادم قد وقع خارج نطاق عملية القطر وجب تطبيق أحكام التصادم البحري ، أما إذا وقع التصادم داخل هذا النطاق فيستوجب تطبيق الأحكام الخاصة بعقد القطر³.

لقد نص المشرع الجزائري في المادة 862 من القانون البحري على أنه « يبدأ عقد القطر بمجرد وصول السفينة القاطرة إلى جوار السفينة المقطورة بما فيه الكفاية للقيام حالا بعمليات القطر الضرورية وتكون تحت النفوذ المباشر لحركات السفينة الواجب قطرها .

1 - في الموانئ الجزائرية : يتوفر ميناء الجزائر على أربع قاطرات بحرية مجهزة للعمل على توفير خدمة القطر على حدود ميناء العاصمة بقدرة متفاوتة قاطرتين بقوة 1000 حصان ، وقاطرة بقوة 1500 حصان وقاطرة أخرى بقدرة 170 حصان مما يدفع الميناء إلى استعمال أكثر من قاطرة في عملية القطر أو استعمال سفن القطر على حسب حجم وحمولة السفينة طالبة القطر ، الأمر نفسه في ميناء عنابة الذي يتوفر على أربعة قاطرات بقوة 700 حصان في حين يكون القطر إجباري في ميناء ارزيو للسفن التي تتجاوز حمولتها 1500 طن إجمالي حيث توجد بهذا الميناء سبع قاطرات بحرية تتراوح قدرتها بين 1500 حصان وحتى 2300 حصان ، ويلزم الاستعانة بقاطرتين إجباريا على خط البحر للاقتراب من الرصيف او مغادرته ، كما قد يتطلب الأمر ثلاث قاطرات للسفن التي تتجاوز حمولتها 50.000 طن ساكن ، أما في ميناء بجاية لا تتم خدمة القطر إلا بقاطرتين للإرساء و المغادرة. أنظر: أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009، ص633.

2 - هي معاهدة خاصة بتوحيد بعض قواعد التصادم البحري ثم التوقيع عليها في العاصمة البلجيكية في 1923/10/23.

3 - ملك شقلم ، مخاطر التصادم البحري في ظل الاتفاقيات الدولية و التشريع العربي ، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، ط1 سنة 2016، ص231

وينتهي عقد القطر عند انتهاء آخر عمليات القطر الضرورية وابتعاد السفينة القاطرة بكفاية عن السفينة التي جرت عملية القطر عليها ولا تعود باقية تحت النفوذ المباشر لحركات هذه الأخيرة».

من خلال هذا النص لا بد من تحديد المناورات التي تسبق عمليات القطر و التي تتمثل في اقتراب السفينة القاطرة من السفينة المقطورة ، حيث تؤثر هذه الأخيرة على السفينة القاطرة لأن السفينة المقطورة عند وصولها إلى الميناء تبقى محتفظة بنوع من السرعة أثناء تلقيها خدمات السفينة القاطرة ، وعليه يمكن القول أن أول عملية في القطر هي الفترة التي تقترب فيها السفينة القاطرة من المقطورة لأخذ حبل القطر، وبصيغة أخرى يبدأ القطر البحري عندما تضع السفينة القاطرة نفسها تحت أوامر السفينة المقطورة ، وتنتهي عملية القطر من الناحية العملية بإصدار ربان السفينة المقطورة تعليماته بفك الحبال ورفعها من السفينة المقطورة ثم انفصال السفينتين وابتعاد السفينة القاطرة بما فيه الكفاية حتى تتجاوز المجال الذي تكون فيه تحت تأثير حركات السفينة المقطورة أي إيجاد مسافة أمان بين السفينتين لتجنب التصادم بينهما¹.

وعليه يمكن القول أن أخذ حبل القطر أو تركه ليس مؤشرا لبدء أو نهاية عملية القطر ، وإنما يجب الأخذ بجميع المناورات و العمليات الضرورية التي تسبق أو تلحق ذلك ، والتي تدخل في صميم انجاز مهمة القطر ، ويكون هذا وفقا لمعيار يكون ضابطه تأثير السفينة المقطورة على السفينة القاطرة من عدمه².

المسؤولية الناشئة عن عملية القطر البحري:

إذا حدث تصادم بين منشأتين عامتين إحداهما سفينة وكانتا مرتبطتين بعقد سابق فإنه يتعين استبعاد أحكام التصادم البحري من التطبيق و أعمال الأحكام الواردة في العقد الذي يربط بينهما ويحدد التزاماتهما أخذا بمبدأ العقد شريعة المتعاقدين³.

وعليه إذا ما تقرر أن تصادما وقع أثناء تنفيذ عقد القطر فإن تحديد المسؤولية الناتجة عن هذا التصادم سيخضع للأحكام الواردة في العقد ، ومن الملاحظ أن هناك عقودا نموذجية تضعها شركات القطر تهدف شروطها الجوهرية إلى تحميل السفينة المقطورة المسؤولية عن جميع الأخطار و الحوادث بما فيها التصادم⁴ ، وفي بعض الحالات تضاف إليها شروط خاصة يتم فيها

1 -اعتدال عبد الباقي العضب ، المرجع السابق ، ص144.

2 - بن موفق نعيمة، عقد القطر البحري ، مذكرة ماجيستر في القانون الخاص، كلية الحقوق بن عكنون -جامعة الجزائر(1)،2012-2013، ص43.

3 - ملك شقلب ، المرجع السابق ، ص231.

4 -لقد جرى العمل على إدراج شرط في العقود النموذجية يعرف بشرط الإهمال négligence clause يتم بمقتضاه تحميل السفينة المقطورة كل ما يترتب من مسؤوليات وهو شرط اقره القضاء الفرنسي قبل صدور قانون 1969 حيث رأت محكمة النقض الفرنسية أنه متى تم الاتفاق على تحميل السفينة المقطورة المسؤولية فإن هذا الالتزام يظل قائما ولا تعفى هذه الأخيرة إلا إذا ثبت أن الضرر كان سببه عيب في سفينة القطر أو ناتج عن خطأ شخصي لمالك هذه السفينة أو خطأ جسيم من قبل قائدها. انظر: بن عصمان جمال، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي

تحديد:

- 1- من يتولى عملية إدارة عملية القطر.
- 2- من يتحمل الخسائر اللاحقة بالمقطورة أو القاطرة
- 3- من يتحمل مسؤولية الإصطدامات اتجاه الغير¹.

لقد فرق المشرع الجزائري بين المسؤولية العقدية أي مسؤولية إحدى السفينتين اتجاه الأخرى وبين المسؤولية التقصيرية المتمثلة في المسؤولية اتجاه الغير ، فتعرض في المادتين 866 و 867 من القانون البحري لمسألتين عمليتين ، إدارة عملية القطر والمسؤولية عن الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ العملية وقد ربط المشرع بين الإدارة والمسؤولية فوضع الثانية حيث تكون الأولى .

نصت المادة 866 على أنه « تتم عمليات القطر تحت إدارة ربان السفينة المقطورة و تبعا لذلك يتقيد ربان السفينة القاطرة بالأوامر الملاحية لهذا الأخير.

كل ضرر مهما كان نوعه خلال عمليات القطر يكون على عاتق مجهزة السفينة المقطورة إلا إذا أثبت خطأ السفينة القاطرة».

يتضح من خلال هذا النص أن عملية القطر تتم تحت إدارة ربان السفينة المقطورة ويستتبع ذلك تقيد ربان السفينة القاطرة بالأوامر الملاحية لربان السفينة المقطورة، ومعنى آخر يصبح قائد السفينة القاطرة تابعا لقائد السفينة المقطورة مما يجعل هذا الأخير مسؤولا عن جميع الأضرار التي تحدث خلال عمليات القطر ، ولا يمكن نفي هذه المسؤولية إلا بإثبات خطأ السفينة القاطرة².

إلا أن هذه المسؤولية المفترضة قانونا في جانب السفينة المقطورة يمكن أن تنتقل إلى السفينة القاطرة متى اتفق الطرفان على ذلك ، وهذا ما جاءت به المادة 867 من القانون البحري الجزائري التي تقضي بأنه «يجوز للطرفان بناء على اتفاق صريح و مكتوب تكليف ربان السفينة القاطرة للقيام بإدارة عمليات القطر.

وفي هذه الحالة تكون الأضرار الحاصلة خلال عمليات القطر على عاتق مجهزة السفينة القاطرة

الخاص ، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، 2008-2009، ص 58.

1 - ملك شقلم، المرجع السابق ، ص 233.

2 - هذا ما أخذت به المحكمة العليا في عدة قرارات من بينها القرار الصادر بتاريخ 04-02-2010 حيث جاء فيه « من المقرر قانونا ان اعتراف قائد السفينة القاطرة بالمسؤولية عن الأضرار الناجمة عن عملية القطر يجعل صاحب السفينة القاطرة مسؤولا عن الخسائر ، فان القرار المطعون فيه طبق صحيح القانون لما اعتمد على المادة 2/866 من «ق.ب.ج» وذكر وجود قرينة بسيطة على عاتق السفينة المسحوبة، ولما ثبت في دعوى الحال ان قائد السفينة الساحبة اعترف بمسؤوليته فهذه القرينة تسقط ويحمل صاحب السفينة الساحبة مسؤولية الخسائر». قرار المحكمة العليا بتاريخ 04-02-2010 ملف رقم 612473، مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، 2011، ص 212.

فإذا كان الأصل هو ترك إدارة القطر للسفينة المقطورة إلا أن المشرع الجزائري أجاز الاتفاق على خلاف ذلك ، وذلك باتفاق الأطراف بشكل صريح و مكتوب بأن تتم عمليات القطر تحت إدارة ربان السفينة القاطرة ، وبما أن المسؤولية ترتبط بمسالة إدارة عمليات القطر كما أشرنا سابقا فإن أي اتفاق بتكليف ربان السفينة القاطرة القيام بإدارة عمليات القطر سيؤدي وجوبا إلى تحميل هذه السفينة مسؤولية ما يحصل من أضرار أثناء تنفيذ عملية القطر على أن هذه المسؤولية يمكن دفعها بإثبات خطأ السفينة المقطورة².

تجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري لم يفرق في مجال المسؤولية بين القطر داخل الموانئ والقطر خارج الموانئ أي في البحر على خلاف بعض التشريعات كالتشريع المصري(المادة 279) و التشريع الفرنسي (المادة 26) فقد ميز كل منهما بين المسؤولية الناتجة عن عملية القطر الواقعة داخل الميناء وهي التي أكدت على مسؤولية السفينة المقطورة ، كما بينها المشرع الجزائري في المواد السابقة الذكر وبين الأعمال الواقعة خارج الميناء حيث أكد كل من المشرع الفرنسي و المصري أن كل الأضرار الناتجة عن عملية القطر التي تقع خارج الموانئ تقع على عاتق السفينة القاطرة إلا إذا أثبتت أن الضرر الحاصل كان بسبب خطأ السفينة المقطورة ولكن يجوز للطرفان أن يتفقا على أن تكون إدارة القطر للسفينة المقطورة وفق اتفاق صريح³.

وبالتالي تكون المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن عملية القطر على عاتق السفينة المقطورة ، ولا يمكن لها الرجوع على السفينة القاطرة حتى ولو كانت الأضرار ناتجة بسبب خطأ مجهزها لوجود هذا الاتفاق الصريح ، وهذا ما أكدته المادة 280 من القانون المصري ولا شك أن هذا الحكم هام في صالح السفينة القاطرة حتى تؤدي أعمالها في أمان تام⁴.

ومفاد هذا التمييز هو أن القطر خارج الموانئ غالبا ما يقع بسبب عدم قدرة السفينة المقطورة على التسيير الذاتي مما يؤدي إلى تولي ربان السفينة القاطرة إدارة عملية القطر ، وبالتالي مسؤولية مجهز هذه السفينة⁵ ، أما القطر داخل الموانئ الغاية منه عادة هو مساعدة السفينة المقطورة التي تكون مزودة بالطاقم وبقوة دفع ذاتية من أجل القيام بالمناورات اللازمة لدخول الميناء أو الرسو أو الخروج منه وهو ما يبقى القاطرة تحت رقابة وتوجيه السفينة المقطورة ،

1 - تقابلها المادة 2/279 من القانون المصري .

2 - محمود شحماط، المرجع السابق، ص112.

3 - كمال حمدي القانون البحري ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 1997، ص848.

4 - إيمان فتحي حسن الجميل ، المساعدة البحرية (الاتقاد البحري-القطر البحري-الإرشاد البحري) ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية، 2011، ص116-117.

5 - محمود شحماط، المرجع السابق ، ص113.

وبالتالي مسؤولية مجهز هذه الأخيرة¹.

أما إذا حدثت أضرار أثناء عملية القطر لحقت بإحدى السفينتين القاطرة أو المقطورة نتيجة قوة القاهرة يجوز لمجهزي السفينتين إعفاء بعضهما من كل تعويض وهذا استنادا لنص المادة 868 من القانون البحري الجزائري و التي جاء فيها « إذا لحقت أضرار بالسفينة المقطورة أو القاطرة وكانت هذه الأضرار ناتجة عن حالة القوة القاهرة جاز لمجهزي السفينتين إعفاء بعضهما عن كل تعويض ناتج عن الأضرار».

بالإضافة إلى مسؤولية إحدى السفن اتجاه الأخرى هناك نوع ثاني من المسؤولية عن الأضرار الحاصلة خلال عمليات القطر اللاحقة بالغير ، سواء تعلق الأمر بأشخاص أو ممتلكات ، فقد يحصل أن يتواجد بالقرب من مكان إنجاز هذه العمليات أشخاص أو أموال لا صلة لهم بعقد القطر البحري ، وعليه قد خص المشرع الجزائري هذه المسؤولية بأحكام خاصة من خلال نص المادة 869 من القانون البحري و التي تقضي بأنه «يعتبر مجهزا السفينتين المقطورة و القاطرة مسؤولين تضامنيا أمام الأطراف المتضررين عن الأضرار الحاصلة خلال عمليات القطر إلا إذا اثبتا بان الأضرار الحاصلة للغير مسببة من الغير أو حصلت نتيجة لحالة القوة القاهرة²».

يتضح من خلال هذه المادة أن المشرع الجزائري قرر حكما يبدو انه راعى فيه مصلحة الغير في المرتبة لأولى عن مصلحة طرفي العقد حيث قرر أن المسؤولية تتحملها السفينتين معا ، أي أنهما مسؤولتان تضامنيا عن الأضرار الحاصلة للغير أثناء عمليات القطر ، وهي مسؤولية لا يمكن دفعها إلا بإثبات خطأ الغير أو القوة القاهرة³.

فإذا وقع التصادم أثناء عملية القطر نتج عنه تلف في سفينة أخرى كانت ترسو في الميناء كانت السفينة القاطرة والسفينة المقطورة مسؤولتين بالتضامن فيما بينهما ، و تجد هذه المسؤولية التضامنية أساسها في أن هناك مصلحة مشتركة بين السفينتين القاطرة و المقطورة إذ لكل منهما مصلحة : السفينة القاطرة ترغب في الحصول على الأجر المتفق عليه ، والسفينة المقطورة غايتها الدخول إلى الميناء أو الخروج منه في الوقت المحدد أو الملائم ، بالإضافة إلى التعاون في العمل الذي تفرضه خصوصية تنفيذ عملية القطر⁴.

إلا أن هذه المسؤولية يمكن دفعها من قبل مجهزين السفينتين القاطرة و المقطورة بطريقتين ، إما بإثبات أن الضرر الحاصل كان بسبب خطأ الغير أو الدفع بالقوة القاهرة و إثبات أن الضرر

1 - اعتدال عبد الباقي ، المرجع السابق،ص147.

2 - المادة 126 من القانون المدني الجزائري نصت على انه : « إذا تعدد المسؤولون عن عمل ضار كانوا متضامنين في التزامهم بتعويض الضرر وتكون المسؤولية فيما بينهم بالتساوي إلا إذا عين القاضي نصيب كل منهم في الالتزام بالتعويض».

3 - بن عصمان جمال ، المرجع السابق، ص60

4 - بن موفق نعيمة ، المرجع السابق،ص98.

كان سيحصل لا محال بسبب هذه الأخيرة¹.

ثانيا : المسؤولية عن التصادم في حالة الإرشاد البحري

تعتبر عملية الإرشاد من أقدم النظم البحرية ، وهي عملية لا غنى عنها في الملاحة البحرية فنظام الإرشاد تمليه عدة اعتبارات ، من جهة تتعلق بحماية السفينة ذاتها من التعرض للخطر فيما لو اصطدمت بالمنشآت البحرية أو حطام السفن ، ومن جهة أخرى هو نظام يمليه الباعث المالي اذ يتم وفقه تحصيل رسوم يستعان بها لإصلاح الموانئ و صيانتها².

لقد نظم المشرع الجزائري الإرشاد البحري من خلال المواد من 171 إلى 188 من القانون البحري³ ، ولقد عرفته المادة 171 بأنه « المساعدة التي تقدم إلى الربانة من قبل مستخدميه الديوان الوطني للموانئ المرخص له من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول إلى الموانئ و العرض و المياه الداخلية والخروج منها » ، كما عرفته المادة 90 من المرسوم التنفيذي 01-02 المتعلق بتحديد النظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها⁴ . يقصد بالإرشاد في مفهوم هذا المرسوم عملية إمساك حبال السفن و القيام بعقدها وفكها في الأجهزة المخصصة لهذا الغرض على مباني الإرساء .»

وقد بينت المادة 2 من المرسوم التنفيذي 06-08 المتعلق بتحديد وتنظيم الإرشاد و المؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ⁵ وعرفت المرشد بأنه « كل شخص طبيعي مؤهل لمساعدة الربان في قيادة سفينته عند الدخول إلى الموانئ أو الخروج منها وفي الموانئ و المراسي و المياه الداخلية وفقا للشروط المحددة في هذا المرسوم».

1- إلزامية الإرشاد و أهميته :

قد يكون الإرشاد إجباريا كما قد يكون اختياريا ، ففي النوع الأول لا بد من الاستعانة بخدمات المرشد أما النوع الثاني فللربان كامل الحرية في الاستعانة أو عدمها ، ونظام الإرشاد

1 - في هذه الحالة يمكننا الرجوع إلى القواعد العامة وبالضبط نص المادة 127 من القانون المدني الجزائري والتي تنص على انه :«إذا اثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث فجائي او قوة قاهرة او خطأ صدر من المضرور او الخطأ من الغير كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ما لم يوجد نص قانوني او اتفاق يخالف ذلك».

2 - محمود شحماط ، المرجع السابق، ص79.

3 - ينظم الإرشاد في فرنسا القانون الصادر في 03-01-1969 الخاص بالتجهيز و البيوع البحرية (المواد من18الى25) و المرسوم الصادر في 19-02-1969 المكمل للقانون المذكور (المواد من 21 إلى 30) ، أما في إنجلترا ينظم خدمات الإرشاد و حقوق المرشدين قانون الإرشاد لعام 1983.

4 - المرسوم التنفيذي 02-01 المؤرخ في 22 شوال 1422 الموافق ل 6 يناير 2002 يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، الجريدة الرسمية عدد01 المؤرخة في 6 يناير 2002.

5 - المرسوم التنفيذي 06-08 المعدل و المتمم بالمرسوم التنفيذي 15-08 المؤرخ في 14 يناير 2015 يحدد تنظيم الإرشاد و المؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ الجريدة الرسمية عدد03 المؤرخ في 27 يناير2015.

إجباري في معظم موانئ العالم لأن في ذلك مصلحة للسفينة وللميناء¹، أكد المشرع الجزائري على إجبارية الإرشاد من خلال المادة 172 من القانون البحري، حيث نصت على أن « الإرشاد إجباري بالنسبة لكل السفن الجزائرية و الأجنبية باستثناء السفن المذكورة في المادة 178 من هذا القانون و ذلك في الحدود الإدارية لكل ميناء²»، وكذا المادة 4 من المرسوم 08-06 المتعلق بتحديد تنظيم الإرشاد و المؤهلات المهنية للمرشدين و قواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ و التي جاء فيها « الإرشاد إجباري بالنسبة لجميع السفن في نطاق الحدود الإدارية لكل ميناء، و يقوم به مرشدون يتمتعون بمؤهلات و خبرة مهنية منصوص عليها في هذا المرسوم».

ومن بين القواعد التي تثبت أهمية الإرشاد في الحفاظ على السلامة و الأمن البحريين ما تنص عليه المادة 35 من المرسوم 08-06 « يجب على المرشد الرئيسي تحديد فترات خدمة المرشدين البحريين و راحتهم في ظل احترام استمرارية الميناء بإجراء مداولة بين المرشدين»، وتشير المادة 36 إلى انه يجب تحديد مدة خدمة كل مرشد حتى لا يلحق أي ضرر بالأمن البحري، كما انه لا يجوز للمرشد التغيب عن محطة الإرشاد أو الانقطاع بدون رخصة، كما يفترض بالمرشد إعلام المرشد الرئيسي و السلطة المينائية بكل ما يتعلق بالسفينة المرشدة خاصة إذا ما كان هناك خطر قد يمس الركاب أو الحمولة وكذا الحوادث أو الطوارئ التي قد تحدث أثناء عملية الإرشاد و التي يكون من شأنها المساس بأمن الملاحة البحرية و البيئة البحرية و المنشآت المينائية .

تبدأ عملية الإرشاد ابتداء من حضور المرشد البحري أمام السفينة وصعوده على متنها في نطاق حدود المحطة وتنتهي عند وصول السفينة إلى مكان الوصول أو الرسو أو الرصيف أو حدود المحطة استنادا لنص المادة 174 من القانون البحري الجزائري³ و كذا المادة 42 من المرسوم 08-06 السالف الذكر.

2- المسؤولية الناشئة عن عملية الإرشاد البحري:

غالبا ما ينجر عن عملية الإرشاد أضرار قد تصيب السفينة محل الإرشاد أو سفينة الإرشاد نفسها، أو المرشد و البحارة أو الغير، وبالتالي و أخذا بالقواعد العامة فمتى كان هناك خطأ سبب

1 -محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديدة للنشر، ص164 الاسكندرية 2003.

2 - تنص المادة 178 من القانون البحري الجزائري على انه: « تعفى السفن الآتية من إجبارية الإرشاد وهي:

أ- السفن الشراعية بحمولة اقل من 100 طن.

ب- السفن ذات الدفع الآلي بحمولة صافية تقل عن 100طن.

ج- السفن ذات الدفع الآلي و المخصصة فقط لتحسين وصيانة و مراقبة الموانئ و مداخنها كالكاترات و الناقلات و الجرافات و الصنادل البحرية.

د- سفن المنارات و العلامات.

3 -تنص المادة 174 على انه « يبدأ الإرشاد اعتبارا من وصول و تقديم المرشد نفسه في حدود المحطة، و ينتهي عند وصول السفينة إلى مكان الوصول أو الرسو أو الرصيف أو حدود المحطة».

المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ————— العدد السادس
ضرر وجب التعويض و بالتالي البحث عن المسؤول عن الخطأ الذي سبب الضرر و يمكن تحديد هذه المسؤولية بتحديد المتضرر.

في حالة الإرشاد الاختياري تقرر جل التشريعات كأصل عام مسؤولية مجهزة السفينة محل الإرشاد عن الأخطاء التي تقع من المرشد في عمله على أساس أن المرشد يعتبر تابعا للمجهز أثناء قيامه بعملية الإرشاد¹، بحيث انه يزاول عمله تحت إشراف ربان السفينة المرشدة وإمرته وهذا ما أخذ به المشرع الجزائري في المادة 177 من القانون البحري و التي جاء فيها: « يوضع المرشد خلال عمليات الإرشاد تحت إمرة ربان السفينة المرشدة . ولا يعفى الربان من مسؤوليته باستعماله خدمات المرشد بالنسبة لتحركات السفينة».

وعليه فان مجهزة السفينة المرشدة يكون مسؤولا عن الأضرار التي تلحق الغير بسبب أخطاء المرشد في عمله² وهذا ما أكدته المادة 183 من القانون البحري التي جاء فيها « يعتبر مجهزة السفينة المرشدة مسؤولا اتجاه الغير عن الأضرار الناتجة عن المرشد و التي تعد كأنها أضرار حصلت من احد أفراد طاقم السفينة ».

كما يكون المجهزة مسؤولا أيضا عن كل حادث للمرشد أو احد أفراد وحدة الإرشاد³ لكن يمكن له دفع مسؤوليته متى تبين أن الضرر وقع نتيجة خطأ متعمد من قبل المرشد أو احد أفراد وحدة الإرشاد و هذا استنادا لما نصت عليه المادة 184 من القانون البحري الجزائري التي جاء فيها « تكون نتائج الحوادث الحاصلة للمرشد أو احد أفراد وحدة الإرشاد خلال عمليات الارشاد أو خلال حركات صعود أو نزول المرشد على عاتق مجهزة السفينة المرشدة إلا في حالة إثبات خطأ غليظ للمرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد».

وبما أن المجهزة هو المسؤول كأصل عام عن الأخطاء التي يرتكبها المرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد وعن الأضرار التي قد تقع لأي منهم فإن حدوث ضرر نتيجة تصادم بين السفينة محل الإرشاد و سفينة الإرشاد سيؤدي إلى قيام مسؤولية مجهزة السفينة المرشدة ويكون ملزما بالتعويض عن هذه الأضرار حتى ولو كان ذلك نتيجة خطأ المرشد⁴. لكن السؤال الذي يطرح نفسه هل تبقى مسؤولية المجهزة قائمة حتى في حالة الإرشاد الإجباري ؟

قبل معاهدة بروكسل الخاصة بالتصادم كانت المواقف متباينة ، ففي فرنسا كان المستقر عليه

1- ملك شقلمب ، المرجع السابق، ص 245.

2- عبد الفتاح ترك ، المرجع السابق ،ص166.

3 - إيمان فتحي حسن الجميل ، المرجع السابق ،ص148.

4- إن إعفاء المرشد من المسؤولية وإلقائها على عاتق المجهزة دليل على تامين المرشد في عمله ورفع القلق عنه أثناء أداء مهمته، كما أن تبرير إعفائه يكمن في أن الربان ليس مجبرا بقبول تعليمات المرشد بل يجوز له أن يمتنع عن إتباعها إذا ما رأى في ذلك ما يعرض السفينة للخطر.

فقها وقضاء هوان مسؤولية المجهز تبقى قائمة حتى في حالة الإرشاد الإجباري ، على أساس أن إجبارية الإرشاد كانت تعني فقط إجبارية الرسوم لا إجبارية الاستعانة بالمرشد ، فبمجرد دفع هذه الرسوم يكون ربان السفينة قد أدى ما عليه من التزام ويكون بعدها حرا من الاستعانة بمرشد او عدمها ، فإذا استعان بمرشد فان ما يقدمه هذا الأخير من إرشادات لا تلزم إطلاقا ربان السفينة وله أن يتجاهلها وينفذ ما يراه مناسباً ، وبالتالي يبقى الربان دائماً مسؤولاً اتجاه الغير عما قد يحدث من ضرر نتيجة خطئه أو خطأ المرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد.

أما في الدول الأخرى كإنجلترا وألمانيا وإيطاليا كان هناك اتجاه معاكس ، إذ كان مقرر في قوانين هذه الدول انه في حالة الإرشاد الإجباري يصبح المرشد قائداً على السفينة مما يعفي قائدها الحقيقي من المسؤولية ، وبالتالي يكون المرشد مسؤولاً عن الأضرار التي تقع نتيجة خطئه وترفع ضده كل دعوى تعويض ، غير أن مقاضاة هذا الأخير ستظل دون معنى إذ سيصطدم مع حالة إعساره نظراً للمبالغ الباهظة التي قد يطالب بها كتعويض ، لذلك قررت بعض الدول كألمانيا اعتبار خطأ المرشد كحالة من حالات القوة القاهرة التي تؤدي إلى الإعفاء من المسؤولية¹ ، في حين أن دولاً أخرى كإنجلترا وإيطاليا قضت بالزامية دفع كل مرشد لاشتراكات تتمثل في مبلغ نقدي يعتبر كضمان يتم التنفيذ عليه في حالة ما إذا صدر خطأً من جانب احد المرشدين على ان يظل المرشد مسؤولاً شخصياً عما يتجاوز قيمة الضمان².

وذلك إلى أن جاءت معاهدة بروكسل الخاصة بالتصادم التي وضعت حداً لهذا الخلاف فنصت في المادة 5 على مسؤولية المالك أو المجهز عما يحدث من تصادم نتيجة خطأ المرشد حتى ولو كان الإرشاد إجبارياً³ ، وهو الاتجاه الذي أصبح سائداً في معظم التشريعات مثل القانون الفرنسي (المادة 5 من قانون 1967 الخاص بالحوادث البحرية) و القانون المصري (المادة 298 من قانون التجارة البحرية)، القانون المغربي (الفصل 296 من قانون التجارة البحرية)⁴.

كما اخذ المشرع الجزائري بنفس الحكم من خلال المادة 283 من القانون البحري و التي جاء فيها « تبقى المسؤولية المحددة في المواد السابقة سارية في حالة وقوع التصادم بسبب خطأ المرشد حتى ولو كان هذا الخطأ إجبارياً»⁵.

1 - بن عصمان جمال ، المرجع السابق ،ص62.

2 - كمال حمدي ، أشخاص الملاحة البحرية و المرشد ومجهز القطر ، المرجع السابق ،ص.268.

3 - محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق،ص170.

4 -بالإضافة إلى القانون العماني (المادة 296 من القانون البحري)، و القانون الكويتي (المادة 227 من قانون التجارة البحرية)، وقانون دولة الإمارات العربية المتحدة (المادة 322 من قانون التجارة البحرية) ، القانون الليبي (المادة 240)، القانون السوري (المادة 237)

5 - تجدر الإشارة إلى أن هناك خطأً في صياغة المادة 283 بحيث أن ليس الخطأ الذي يكون إجبارياً وإنما المقصود هنا دون شك الإرشاد لا الخطأ ، أي حتى ولو كان الإرشاد إجبارياً.

وعليه تبقى مسؤولية مجهزة السفينة أو مالكيها قائمة في حالة التصادم ولو كان نتيجة خطأ المرشد حتى وان كان الإرشاد إجباريا ، هذا النص يتماشى مع ما هو مقرر في القانون المدني و بالضبط مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه ، إذ نصت المادة 136 من القانون المدني الجزائري على مسؤولية المتبوع عن أي ضرر يحدثه تابعه بفعله الضار متى وقع هذا الفعل حالة تأدية الوظيفة أو بسببها أو بمناسبةها ، وان علاقة التبعية تتحقق بمجرد عمل التابع لحساب متبوعه بغض النظر عما إذا كان المتبوع حرا في اختيار تابعه أم لا، وتطبيقا أيضا للقواعد الخاصة بمسؤولية المتبوع التي تقضي بحق هذا الأخير في الرجوع على تابعه فإنه يبقى من حق المجهز الرجوع على المرشد وإن كان ذلك مشروطا لمقتضيات القانون الجزائري أن يكون خطأ التابع جسيما (المادة 137 من القانون المدني)¹.

إلا أن الخشية من إفسار المرشد من جهة وإرهاقه عن طريق إلزامية دفع التعويض من جهة أخرى جعل الكثير من التشريعات تقضي بتحديد مسؤولية المرشد ، كالتشريع الفرنسي الذي يقرر أن يلتزم المرشد بتقديم كفالة وان كان مبلغ هذه الكفالة هو في الحقيقة رمزي مقارنة مع ما قد يسببه هذا المرشد من أضرار بسبب خطئه.

أما في القانون الجزائري فان تحديد المسؤولية أمر تفرقه المادة 185 من القانون البحري إذ يشترط ألا يكون الضرر سببه خطأ متعمد من قبل المرشد، وأن لا يتجاوز (05) خمسة أشهر من راتبه ، و الملاحظ أن تحديد سقف التعويض بمبلغ خمسة أشهر من الراتب هو مبلغ رمزي خاصة في مجال التصادم حيث تكون الأضرار في اغلب الأحيان ذات أهمية بالغة قد لا تغطيها حتى سنوات من راتب المرشد².

كما اقر المشرع الجزائري حق المجهز في الرجوع على السلطة المينائية في حالة عدم توفر شروط الخبرة المهنية لدى المرشد من خلال المادة 1/186 من القانون البحري التي تقضي بأنه « لا تعتبر السلطة المينائية مسؤولية اتجاه مجهزة السفينة المرشدة على الأضرار المسببة من احد المرشدين إلا في حالة عدم توفر شروط الخبرة المهنية لدى المرشد و المطلوبة بموجب النظام»، وعليه فإن رجوع المجهز على السلطة المينائية مشروط بإثبات عدم توافر المؤهلات المهنية في المرشد و التي تحددها النصوص القانونية الخاصة بذلك³ ، وهذا أمر صعب جدا كون أن تعيين شخص ما مرشد يفرض انه قد استوفى جميع الشروط المطلوبة قانونا وأنه مؤهل للقيام بذلك .

وفي جميع الأحوال تستطيع السلطة المينائية تحديد مسؤوليتها المتولدة عن الأضرار المسببة

1 - تنص المادة 137 من القانون المدني الجزائري على أنه « للمتبوع حق الرجوع على تابعه في حالة ارتكابه خطأ جسيم»

2 - بن عصمان جمال، المرجع السابق، ص63.

3 - لقد نظم الفصل الثالث في المواد من 11 إلى 28 من المرسوم 06-08 المؤهلات المهنية للمرشدين البحريين.

من احد المرشدين في حالة عدم توفر شروط التأهيل المهني المطلوبة في حدود مبلغ يعادل 20 رسماً من رسوم الإرشاد الواجبة الأداء عن عملية الإرشاد التي حصل خلالها الضرر ، وهذا ما أكدته الفقرة 2 من المادة 186 من القانون البحري الجزائري.

الخلاصة:

خلاصة القول أن أحكام التصادم البحري والتي أساسها الخطأ التقصيري لا تنطبق حيثما وجد عقد يربط بين منشأتين متصادمتين وإن العقد هو وحده الذي ينظم العلاقة التي تربط الطرفين، وعليه إذا ما وقع تصادم بين سفينة قاطرة ومقطورة أو بين سفينة مرشدة وسفينة الإرشاد فإنه يتعين استبعاد أحكام التصادم البحري من التطبيق و أعمال الأحكام الواردة في العقد الذي يربط بين الطرفين ويحدد التزاماتها أحداً مبدءاً العقد شريعة المتعاقدين ، وبالتالي فإن المسؤولية عن الأضرار الحاصلة أثناء عمليتي القطر و الإرشاد لا تخضع لأحكام التصادم البحري إلا إذا نص بند في العقد المبرم بين الطرفين على ذلك.

المراجع المستعمل:

- (1) إيمان فتحي حسن الجميل ، مساعدة البحرية (الإنقاذ البحري-القطر البحري-الارشاد البحري (دار الجامعة الجديدة الإسكندرية ، سنة 2011.
- (2) أيمن النحراوي ، الموانئ البحرية العربية ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، 2009.
- (3) كمال حمدي ،أشخاص الملاحة البحرية و المرشد البحري ومجهز القطر في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، منشأة المعارف ،الإسكندرية ، سنة 1993.
- (4) كمال حمدي ، القانون البحري، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، سنة 1997.
- (5) محمد عبد الفتاح ترك ، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، سنة 2003.
- (6) محمود شحماط ، الموجز في القانون البحري الجزائري ، دار بلقيس للنشر ، الجزائر ، 2014
- (7) ملك شقلم ، مخاطر التصادم البحري في ظل الاتفاقيات الدولية و التشريع العربي ، مكتبة الوفاء القانونية ، الإسكندرية ، الطبعة الأولى ، سنة 2016.
- (8) بن عصمان جمال ، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الخاص ، رسالة دكتوراه في القانون الخاص ، كلية الحقوق ، جامعة تلمسان ، 2008-2009.
- (9) بن موفق نعيمة ، عقد القطر البحري ، مذكرة ماجستير في القانون الخاص ، كلية الحقوق ، بن عكنون - جامعة الجزائر (1) ، 2012-2013.
- (10) إعدال عبد الباقي العضب، عقد القطر البحري « دراسة مقارنة» ، مجلة الخليج العربي ، المجلد 38 ، العدد 1 و 2 ، سنة 2002.
- (11) معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض قواعد التصادم البحري تم التوقيع عليها في العاصمة

المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ————— العدد السادس
البلجيكية في 1993/ 10/23.

- (12) المرسوم التنفيذي 08-06 المعدل و المتمم بالمرسوم التنفيذي 08-15 المؤرخ في 14 يناير 2005 يحدد تنظيم الإرشاد في الموانئ، الجريدة الرسمية عدد 03 المؤرخ في 27 يناير 2015.
- (13) المرسوم التنفيذي 01-02 المؤرخ في 6 يناير 2002 المؤرخ في 06 يناير 2002 يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وامنها ، الجريدة الرسمية عدد 01 المؤرخة في 06 يناير 2002.
- (14) الامر 80-76 المعدل والمتمم بالقانون 05-98 المؤرخ في 25 جوان 1998، المتضمن القانون البحري الجزائري.