

المسؤولية عن التصادم في حالة الإرشاد والقطر

♦ بن عصمان جمال

مقدمة

من الأمور المألوفة في مجال النشاط البحري قطر السفن وإرشادها، فأما القطر فهو عبارة عن عقد يلتزم بمقتضاه مجهز سفينة جرّ سفينة أخرى لقاء أجر يتقاضاه، بينما يتمثل الإرشاد في مساعدة تُقدّم من قبل مستخدم السلطة المينائية إلى الربّابة عند دخول الموانئ والمياه الداخلية والخروج منها. في كلا الحالتين إذن نحن أمام سفينتين تسيران معاً، في عملية القطر سفينة تجرّ أخرى، وفي الإرشاد سفينة ترشد أخرى، وفي كلتا الحالتين قد يحدث أن تتسبب إحدى السفينتين بأضرار إمّا للسفينة الأخرى أو للغير، فنطرح حينها مسألة تحديد المسؤولية ومن يتحملها.

المبحث الأول: مسؤولية مجهز السفينة في حالة القطر:

في وقت كانت فيه السفن الشراعية هي سيّدة البحر ولم يكن الإنسان قد عرف بعد قوة البخار والدفع الميكانيكي، كان طبيعياً ألاّ تثار مسألة القطر، هذه الحالة هي التي كانت سائدة عند وضع القانون التجاري الفرنسي ومن ثمّ جاء هذا القانون خالياً من أحكام القطر.

وتغيّر الوضع بعد ظهور المحركات الميكانيكية حيث ظهر معها نوع جديد من السفن هي تلك المعدة خصيصاً لقطر سفن أخرى، وقد تمّ تنظيم القطر في فرنسا بمقتضى قانون 69-08 الصادر بتاريخ 03/01/1969 المتعلق بالتجهيز

♦ أستاذ محاضر "أ"، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان.

والبيوع البحرية حيث تضمن هذا القانون خمس (05) مواد خاصة بالقطر¹. وبدوره نظم المشرع الجزائري أحكام القطر، وهي أحكام وردت في المواد من 860 إلى 872 من القانون البحري². ولما كان المقصود هنا هو تحديد المسؤولية في حالة القطر فإنّ أول ما يجب الوقوف عليه هو النطاق الزمني للقطر، وبمعنى آخر متى يبدأ القطر ومتى ينتهي؟

المطلب الأول: بداية عملية القطر ونهايتها:

يتفق الجميع على أنّ القطر عبارة عن عقد يلتزم بمقتضاه مجهّز سفينة قطر جرّ سفينة أخرى لقاء أجر يتقاضاه، ولقد عبّر المشرع الجزائري في المادة 860 عن هذا المعنى بقوله " يلتزم المجهّز بموجب عقد القطر ومقابل مكافأة بخدمات القطر بواسطة سفينة"³.

ولما كان القطر عبارة عن عقد فإنّ أيّ تصادم يحدث بين سفينة القطر والسفينة المقطورة سيخرج من نطاق أحكام التصادم البحري ليخضع للأحكام الواردة في

¹ Cf. RODIERE (R.), DU PONTAVICE (E.), Droit maritime, 12^{ème} éd., Dalloz, 1997, n° 454, p. 434 ;

VIALARD (A.), Droit maritime P. U. F, 1997, n° 231, p. 201.

² وتجدر الإشارة هنا إلى أنّ المشرع الجزائري قام بمقتضى المادة 52 من القانون رقم 58-05 المعدل والمتمم للقانون البحري بإلغاء المادة 871 وهي مادة كانت تنص على أنّ تحديد شروط وسير وتعريف خدمات القطر في الموانئ يتم بموجب قرار يصدر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية.

³ وعرفت المذكرة الإيضاحية المرافقة لمشروع قانون التجارة البحرية في البند 196 عقد القطر بأنّه عقد بين مجهّز السفينة القاطرة ومجهّز السفينة المقطورة يتعهّد بمقتضاه الأول بإعداد السفينة القاطرة لتكون صالحة للقيام بالعملية المتفق عليها وبتنفيذ هذه العملية، ويتعهّد الثاني بدفع أجره القطر. انظر :

كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية، منشأة المعارف، 1993، ص. 272، هامش رقم 01.

العقد وبهذا أخذت معاهدة¹ Bruxelles الخاصة بالتصادم حين قضت المادة 10 بعدم سريان أحكام المعاهدة على ما ينشأ من التزامات نتيجة عقد نقل أو أية عقود أخرى²، ومادام الأمر كذلك فإنه يبدو ضروريا تحديد اللحظة التي يبدأ فيها تنفيذ عقد القطر واللحظة التي ينتهي فيها، إذ ما يخضع للمسؤولية العقدية هو التصادم الذي يكون أثناء تنفيذ عقد القطر، أما خارج ذلك فهو يخضع لأحكام التصادم المقررة في القانون البحري متى توفرت الشروط.

رأى البعض³ أنّ عملية القطر تبدأ في اللحظة التي يتم فيها ربط كابلات الجرّ بالسفينة المقطورة إذ أنه في هذه اللحظة فقط يظهر الارتباط المادي بين السفينتين وفيها أيضا يحل قائد السفينة القاطرة محل قائد السفينة المقطورة، وعلى هذا الأساس لا يعتبر بداية للقطر مجرد اقتراب القاطرة من السفينة، وينتهي عقد القطر بالانتهاء من عملية الجرّ وفك الكابلات من السفينة.

على أنّ هذا الرأي وإن كان حاز دعم بعض أحكام القضاء الفرنسي⁴ فإنه بالمقابل لا نجد له صدى عند المشرع الجزائري إذ قرّر هذا الأخير أنّ عقد القطر يبدأ بمجرد اقتراب القاطرة بما فيه كفاية من السفينة المقطورة بحيث تكون تحت النفوذ المباشر لحركات هذه الأخيرة ممّا يمكنها القيام حالا بعمليات القطر الضرورية، هذا هو الحكم المقرّر في المادة 862 من القانون البحري التي تنصّ على أنه " يبدأ عقد القطر بمجرد وصول السفينة القاطرة إلى جوار

4 وهي المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض قواعد التصادم البحري، تم التوقيع عليها في العاصمة البلجيكية يوم 1923/10/23

² المادة 10: " مع الاحتفاظ بحق إبرام اتفاقيات أخرى لا تؤثر الأحكام الحالية على القواعد المقررة لتحديد مسؤولية ملاك السفن كما هي مفروضة في كلّ بلاد ولا على الالتزامات الناشئة عن عقد النقل أو أية عقود أخرى ".

³ Cf. LE CLERE (J.), L'abordage en droit maritime et en droit fluvial, L. G. D. J, 1955, p. 125.

⁴ Tr. Com. Marseille, 25 /05/1951, D.M. F, 1952, 197.

السفينة المقطورة بما فيه الكفاية للقيام حالا بعمليات القطر الضرورية وتكون تحت النفوذ المباشر لحركات السفينة الواجب قطرها.

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".

المطلب الثاني: تحديد المسؤولية عن الأضرار الناجمة أثناء عملية القطر

إذا ما تقرر أنّ تصادما وقع أثناء تنفيذ عقد القطر فإنّ تحديد المسؤولية الناتجة عن هذا التصادم سيخضع للأحكام الواردة في العقد، والجدير بالملاحظة هنا هو أنّ شركات القطر درجت على وضع عقود نموذجية يتم فيها بصفة خاصة تحديد مسائل ثلاث: من يتولى إدارة عملية القطر، ومن هو المسؤول تجاه الغير عن الاصطدامات، ثمّ على عاتق من تقع الخسائر التي تلحق إحدى السفينتين¹. ولقد جرى العمل على إدراج شرط في هذه العقود يعرف بشرط الإهمال Négligence clause بمقتضاه يتم تحميل السفينة المقطورة كلّ ما يترتب من مسؤوليات وهو شرط أقرّه القضاء الفرنسي قبل صدور قانون 1969 حيث رأت محكمة النقض الفرنسية أنّه متى تمّ الاتفاق على تحميل السفينة المقطورة المسؤولية فإنّ هذا الالتزام يظل قائما ولا تُعفى هذه الأخيرة إلاّ إذا ثبت أنّ الضرر كان سببه عيب في سفينة القطر أو ناتج عن خطأ شخصي لمالك هذه السفينة أو خطأ جسيم من قبل قائدها².

أمّا المشرّع الجزائري فيبدو أنّه يُفرّق بين نوعين من المسؤولية، مسؤولية إحدى السفينتين تجاه الأخرى، والمسؤولية تجاه الغير.

¹ خياط محمد، التصادم البحري، رسالة لنيل درجة دكتوراه في الحقوق، جامعة عين الشمس، القاهرة، 1987، ص. 120؛

J. LE CLERE, op. cit, p 125.

² Cass. 29,04,1958, D.M.F., 1958, p. 467.

الفرع الأول: مسؤولية إحدى السفينتين تجاه الأخرى

في هذا النوع من المسؤولية، ومثاله التصادم بين السفينتين، يظهر أنّ هناك ارتباط بين مسألة إدارة عمليات القطر والمسؤولية عن الأضرار الناتجة خلال هذه العمليات، إذ تقرّر المادة 866 بأن تتم عملية القطر تحت إدارة ربّان السفينة المقطورة، ويستتبع ذلك تقيد ربّان السفينة القاطرة بالأوامر الملاحية لربّان السفينة الأولى (أي السفينة المقطورة)، وبمعنى آخر يصير قائد السفينة القاطرة تابعاً لقائد السفينة المقطورة ممّا يجعل هذا الأخير مسؤولاً عن جميع الأضرار التي تحدث خلال عمليات القطر، وإن كان يمكن نفي هذه المسؤولية عن طريق إثبات خطأ السفينة القاطرة، على أنّ هذه المسؤولية المفترضة قانوناً في جانب السفينة المقطورة يمكن أن تنتقل إلى السفينة القاطرة وذلك باتّفاق الأطراف بشكل صريح ومكتوب بأن تتم عمليات القطر تحت إدارة ربّان السفينة القاطرة، وبما أنّ المسؤولية، وكما أشرنا من قبل ترتبط بمسألة إدارة عمليات القطر، فإنّ أيّ اتّفاق بتكليف ربّان السفينة القاطرة القيام بإدارة عمليات القطر سيؤدي وجوباً إلى تحميل هذه السفينة مسؤولية ما يحصل من أضرار من خلال القطر، على أنّ هذه المسؤولية يمكن دفعها بإثبات خطأ السفينة المقطورة وهذا ما قضت به المادة 867 ق. بح. بقولها "يجوز للأطراف بناء على اتّفاق صريح ومكتوب تكليف ربّان السفينة القاطرة للقيام بإدارة عمليات القطر.

وفي هذه الحالة تكون الأضرار الحاصلة خلال عمليات القطر على عاتق مجهّز السفينة القاطرة إلاّ إذا أثبت خطأ السفينة المقطورة".

وإذا كان القانون الجزائري يسمح بنفي المسؤولية بسبب خطأ إحدى السفينتين بحسب الأحوال فإنّه مع ذلك لنا أن نتساءل، هل تؤدي القوة القاهرة أيضاً إلى الإعفاء من المسؤولية؟

يبدو أنّ ذلك غير ممكن كأصل عام وسندنا في ذلك مضمون المادة 886 من القانون البحري التي تنص على أنه " إذا لحقت أضرار بالسفينة المقطورة أو القاطرة وكانت هذه الأضرار ناتجة عن القوة القاهرة، جاز لمجهّزي السفينة إعفاء بعضهما عن كل تعويض ناتج عن الأضرار ". فهذه المادة وكما هو واضح تقضي بجواز إعفاء المجهّزين بعضهما البعض من كل تعويض ناتج عن الأضرار التي يكون سببها القوة القاهرة، وبما أنّ الأمر يتعلق هنا بجواز الإعفاء فقط فهذا يعني أنّ عدم اتفاق الأطراف على الإعفاء يعني بقاء السفينة التي تولت إدارة عمليات القطر مسؤولة حتى ولو كان الضرر الذي ألحقته السفينة الأخرى سببه القوة القاهرة.

هذا عن مسؤولية إحدى السفن تجاه الأخرى بسبب أضرار كذلك الناجمة عن تصادم السفن مثلاً، المبدأ هو مسؤولية السفينة المقطورة وتعفى من هذه المسؤولية إذا ثبت خطأ سفينة القطر، على أنّه إذا كان هذا هو الأصل فإنّ المشرع يسمح لإرادة الأطراف أن تتغير من ذلك وتقلب الأمور لتصبح المسؤولية لقاء على عاتق سفينة القطر. والجدير بالملاحظة أنّه وبخلاف القانون الفرنسي لسنة 1969 وقانون التجارة البحرية المصري لسنة 1990، فإنّ المشرع الجزائري لم يفرق في مجال المسؤولية بين القطر الحاصل داخل الموانئ والقطر خارج الموانئ¹

¹ في القانون الفرنسي (المادة 26)، والقانون المصري (المادة 279) القطر الذي يتم داخل الموانئ تتحمل فيه السفينة المقطورة المسؤولية عن الأضرار على أساس أنّ ربّان هذه السفينة هو من يتولى إدارة عملية القطر على أنّه يمكن باتّفاق كتابي ترك هذه العملية لربّان السفينة القاطرة وفي هذه الحالة يكون مجهّز هذه السفينة هو المسؤول عن الأضرار، أما إذا كان القطر خارج الموانئ فتعكس الأمور بحيث تصبح عملية القطر كأصل عام تحت إدارة ربّان السفينة القاطرة ممّا يعني مسؤولية مجهّزها ويمكن الاتّفاق كتابياً على ترك عملية القطر لربّان السفينة المقطورة فيصير مجهّز هذه السفينة هو المسؤول عمّا يحدث من ضرر (المادة 280 ق. تج. بح. مصري، المادة 28 من القانون الفرنسي لسنة 1969)، وتمّ تبرير هذه التفرقة بالقول أنّ

الفرع الثاني: المسؤولية عن الأضرار تجاه الغير:

لقد قرر المشرع بخصوص المسؤولية عن الأضرار الحاصلة خلال عملية القطر تجاه الغير حكماً يبدو أنه راعى فيه مصالح الغير في مرتبة أولى، فقرر في المادة 869 ق. بح.¹ أن المسؤولية تتحملها السفينتان معاً، أي أنهما مسؤولتان تضامنياً عن الأضرار الحاصلة للغير خلال عمليات القطر، وهي مسؤولية لا يمكن دفعها إلا بطريقتين، الأولى إثبات أن الضرر الحاصل كان سببه الغير، والثانية هي الدفع بالقوة القاهرة وإثبات أن الضرر كان سيحصل لا محال بسبب هذه الأخيرة.

المبحث الثاني: مسؤولية المجهز في حالة الإرشاد

من الأمور المستقر عليها في الملاحة البحرية هو توجيه السفن عند دخولها الموانئ أو المياه الداخلية أو خروجها منها وهذا ما يُعرف بالإرشاد².

القطر داخل الموانئ الغاية منه عادة هو مساعدة سفينة مزودة بالطاقم وبقوة دفع ذاتية من أجل القيام بالمنورات اللازمة لدخول الميناء أو الرسو أو الخروج وهو ما يبقى القاطرة تحت رقابة وتوجيه السفينة المقطورة وبالتالي مسؤولية تجهزها، أما القطر الذي يتم خارج الموانئ فعادة ما يكون سببه عدم قدرة السفينة المقطورة على تسييرها الذاتي مما يؤدي إلى تولي ربان السفينة القاطرة إدارة عملية القطر وبالتالي مسؤولية تجهز هذه السفينة. أنظر:

مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، 2006، رقم 433، ص. 375؛ كمال حمدي، المرجع السابق، ص. 284 وما يليها.

¹ تنص المادة 869 ق. بح. على ما يلي: " يعتبر تجهز السفينتين المقطورة والقاطرة مسؤولين تضامنياً أمام الأطراف المتضررين عن الأضرار الحاصلة خلال عمليات القطر إلا إذا أثبتا بأن الأضرار الحاصلة للغير مسببة من الغير أو حصلت نتيجة لحالة القوة القاهرة ".

² محمد علي البارودي، هاني محمد دويدار، القانون البحري، الدار الجامعية، بدون سنة نشر، رقم 96، ص. 164؛ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، رقم 263، ص. 231.

ولقد نظم المشرع الجزائري أحكام الإرشاد من حيث التعريف والالتزامات والمسؤولية في المواد من 171 إلى 188 من القانون البحري، بينما تناول المرسوم التنفيذي رقم 08-06 تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، ولقد تم تعريف الإرشاد في المادة 171 ق. بح. حيث جاء فيها: " الإرشاد هو المساعدة التي تُقدَّم إلى الرّابنة من قبل مستخدم السلطة المينائية المرخص لها من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول إلى الموانئ والفرص والمياه الداخلية والخروج منها ". ويبدأ الارشاد وفقا لمقتضيات القانون الجزائري اعتبارا من وصول المرشد لحدود المحطة وتنتهي عند وصول السفينة إلى مكان الوصول أو الرسو أو الرصيف أو حدود المحطة¹.

ويعتبر الإرشاد إجباريا لكل السفن سواء كانت وطنية أو أجنبية وذلك ما قرّره المادة 172 ق. بح.، غير أنّ المادة 178 من ذات القانون أعفت بعض السفن بسبب حمولتها أو بسبب ما خصّصت إليه من إجبارية الإرشاد².

المطلب الأول: تقرير مسؤولية مجهز السفينة المرشدة:

الارشاد قد يكون إجباريا كما قد لا يكون كذلك، وإذا كان من المستساغ التسليم بمسؤولية مجهز السفينة المرشدة في الحالة الثانية، فإن الأمر قد لا يكون كذلك عندما تتعلق المسألة بإرشاد إجباري.

¹ المادة 174 ق.بح.ج ، والمادة 42 من المرسوم 08-06.

² المادة 178 من القانون البحري الجزائري:

" تُعفى السفن الآتية من إجبارية الإرشاد :

أ- السفن الشراعية بحمولة أقل من 100 طن.

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

ج- السفن ذات الدفع الآلي والمخصصة فقط لتحسين وصيانة ومراقبة الموانئ ومداخلها كالقاطرات والناقلات والجرفافات والصنادل البحرية.

د- سفن المنارات والعلامات "

الفرع الأول: مسؤولية المجهز في حالة الإرشاد غير الإيجابي:

تقرّر جلّ التشريعات كأصل عام مسؤولية مجهزة السفينة محل الإرشاد (المُرشدة) عن الأخطاء التي تقع من المرشد في عمله ويُؤسّس ذلك على فكرة علاقة التبعية إذ يُعتبر المرشد أثناء قيامه بعملية الإرشاد تابعا للمجهز على اعتبار أنه يُزاول عمله تحت إشراف هذا الأخير وإمرته¹، ولقد عبّر المشرّع الجزائري عن علاقة التبعية هذه في المادة 1/171 ق. بح. بقوله: " يُوضَع المرشد خلال عمليات الإرشاد تحت إمرة رُبان السفينة المُرشدة". ومنه فإنّ المجهز يكون مسؤولا عن الأضرار التي تلحق الغير بسبب أخطاء المرشد في عمله وذلك ما قضت به المادة 183 ق. بح. حيث جاء فيها بأنّه: "يعتبر مجهزة السفينة المُرشدة (Piloté) مسؤولا تجاه الغير عن الأضرار الناتجة عن المرشد والتي تُعدّ كأنّها أضرار حصلت من أحد أفراد طاقم السفينة".

ويكون المجهز مسؤولا أيضا عن كلّ حادث يحصل للمرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد وهذا ما قرّره المادة 184 ق. بح. ، على أنّه وتطبيقا لنفس المادة يمكن إعفاء المجهز من المسؤولية متى تبيّن أنّ الضرر وقع نتيجة خطأ متعمّد من قبل المرشد أو بحارة سفينة الإرشاد. وبما أنّ المجهز هو المسؤول كأصل عام فإنّ حدوث ضرر نتيجة تصادم بين السفينة محل الإرشاد وسفينة الإرشاد سيؤدي إلى قيام مسؤولية المجهز نتيجة هذا التصادم ويكون ملزما بالتعويض عن الأضرار حتّى ولو كان ذلك نتيجة خطأ المرشد.

¹ Cf. M. NDEDE, G. GUEGUEN-HALLOUET, Pilotage maritime, Rép. Com. Dalloz, juin, 2002, n° 53, p. 9 ; P. LATRON (P.), Abordage, J. C. C, 1960, n° 35, p. 08. ; SERVAT (J.), De la responsabilité en matière d'abordage maritime, Thèse Doctorat, Toulouse, 1935, p. 101.

الفرع الثاني: مسؤولية المجهز في حالة الإرشاد الإجباري

هل يبقى المجهز مسؤولاً حتى في حالة الإرشاد الإجباري؟

قبل معاهدة Bruxelles الخاصة بالتصادم كانت المواقف متباينة، ففي فرنسا كان الفقه والقضاء يرى أنّ المسؤولية تبقى دائماً ملقاة على عاتق المجهز، وكان هذا الموقف يجد أساسه فيما كان مقرراً في ذلك الوقت بخصوص الإرشاد الإجباري إذ أنّ إجبارية الإرشاد كانت تعني فقط إجبارية دفع الرسوم لا إجبارية الاستعانة بمرشد، فبدفع هذه الرسوم يكون قائد السفينة قد أدى ما عليه من التزام ويكون بعدها حراً في الاستعانة بمرشد أم لا، فإذا حدث وأن استعان بمرشد فإنّه يبقى أنّ ما يقدمه هذا الأخير من إرشادات لا تلزم إطلاقاً قائد السفينة ولهذا الأخير أن يتجاهلها وينفذ ما يراه هو مناسباً، إذ رغم وجود مرشد فإنّ القائد يبقى دائماً هو السيد والأمر الناهي في سفينته وهذا ما يجعله مسؤولاً تجاه الغير عمّا حدث من ضرر نتيجة خطأ سواء كان هو مرتكبه أم المرشد¹.

وإذا كان هذا هو المستقر عليه فقها وقضاء في فرنسا في ذلك الوقت، فإنّ دولاً أخرى كإنجلترا وألمانيا وإيطاليا كان لها اتجاه آخر معاكس، إذ كان المقرر في قوانين هذه الدول أنّه في حالة الإرشاد الإجباري يصير المرشد قائداً على السفينة ممّا يعفي قائدها الحقيقي من المسؤولية، غير أنّ السؤال الذي يتبادر إلى الذهن في مثل هذه الحالة هو من سيكون مسؤولاً عن تعويض الأضرار في حالة خطأ المرشد؟ المفروض أن يتحمل هذا الأخير نتائج خطئه، وأنّ كلّ دعوى تعويض يجب أن تُرفع ضده، غير أنّ مقاضاة المرشد ستظل دون معنى إذ ذلك سيصطدم مع حالة إعسار هذا الأخير نظراً للمبالغ الباهظة التي قد

¹ Cf. BURET(D), L'abordage maritime, thèse doctorat, Paris, 1888, p. 178 ; M. NDEDE, G. GUEGUEN-HALLOUET, op. cit. n° 93, p. 19.

يطلب بها كتعويض¹. من أجل ذلك بعض الدول كألمانيا قرّرت في قانونها اعتبار خطأ المرشد كحالة من حالات القوة القاهرة التي تؤدي إلى الإعفاء من كلّ مسؤولية، وهو ما يعني عدم إمكانية مقاضاة المرشد ومطالبته بالتعويض من قبل المتضررين، على أنّ دولا أخرى كإنجلترا وإيطاليا لم تشأ القضاء كلية على حقوق المتضررين فقصت قوانينها بالإلزامية أن يدفع كل مرشد اشتراكات تتمثل في مبلغ نقدي يعتبر كضمان يتم التنفيذ عليه في حالة ما إذا صدر خطأ من جانب أحد المرشدين على أن يظل المرشد مسؤولا شخصيا عما يتجاوز قيمة الضمان².

ولقد ارتأى واضعو معاهدة Bruxelles الخاصة بالتصادم الانحياز لما هو مقرّر في فرنسا، فجاءت المادة 05 من المعاهدة معلنة مسؤولية المالك أو المجهز عما يحدث من تصادم نتيجة خطأ المرشد حتى ولو كان الإرشاد إجباريا، وهو حكم اعتمدته الكثير من القوانين الوطنية منها القانون الفرنسي (المادة 05 من قانون 1967 الخاص بالحوادث البحرية)، والقانون المصري (المادة 298ق. تج. بح.) والقانون العماني (المادة 296ق. بح.) والقانون الكويتي (المادة 227 ق. تج. بح.) وقانون دولة الإمارات العربية المتحدة (المادة 322ق. تج. بح.) والقانون الليبي (المادة 240 ق. بح.) والقانون السوري (المادة 237 ق. تج. بح.)³.

¹ Cf. J. SERVAT, op. cit, p. 103.

² Cf. D. BURET, op. cit, p. 180.

³ الجدير بالملاحظة أنّ كلّاً من القانون الليبي والأردني والسوري يستعمل عبارة السائق بدل المرشد.

وللمشرع الجزائري نفس الاتجاه إذ تُقرّر المادة 283 ق. بح.¹ مسؤولية مجهّز السفينة أو مالكها في حالة التصادم حتى ولو كان ذلك نتيجة خطأ المرشد وحتى لو كان الإرشاد إجبارياً، ونعتقد أنّ هذا النص يتماشى مع ما هو مقرر في القانون المدني الجزائري بخصوص المسؤولية عن فعل الغير، وبالضبط مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه، إذ وبعد أن قرّرت الفقرة الأولى من المادة 136 ق. م. مسؤولية المتبوع عن أيّ ضرر يحدثه تابعه بفعله الضار متى وقع هذا الفعل حالة تأدية الوظيفة أو بسببها أو بمناسبتها، قرّرت الفقرة الثانية من ذات المادة أنّ علاقة التبعية تتحقق بمجرد عمل التابع لحساب متبوعه بغض النظر عما إذا كان المتبوع حرّاً في اختيار تابعه أم لا، وتطبيقاً أيضاً للقواعد الخاصة بمسؤولية المتبوع التي تقضي بحق هذا الأخير في الرجوع على تابعه، فإنّه يبقى من حق المجهّز الرجوع على المرشد وإن كان ذلك مشروطاً طبقاً لمقتضيات القانون الجزائري أن يكون خطأ التابع جسيماً (المادة 137 ق. م.).

المطلب الثاني: تحديد المسؤولية في حالة الإرشاد:

إنّ الخشية من إفسار المرشد من جهة، وإرهاقه عن طريق إلزامية دفع تعويض قد لا يتحمّله من جهة أخرى جعل الكثير من التشريعات تقضي بتحديد مسؤولية المرشد، هذا هو المقرر في القانون الفرنسي مثلاً² حيث يلتزم المرشد

¹ مرة أخرى نجد خطأ في الصياغة العربية لهذه المادة يفقدها كلّ معنى حيث جاء فيها أنّه " تبقى المسؤولية المحددة في المواد السابقة سارية في حالة وقوع التصادم بسبب خطأ المرشد حتى لو كان هذا الخطأ إجبارياً "، ونحن نتساءل هنا كيف لخطأ أن يكون إجبارياً، فالمقصود هنا دون شك كلمة الإرشاد لا الخطأ أي حتى ولو كان الإرشاد إجبارياً وهذا على كل حال ما تؤكده النسخة الفرنسية.

« La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque celui-ci est obligatoire ».

² يخضع تنظيم الإرشاد في الموانئ في فرنسا لقانون 1928/03/28 وهو قانون تعرض للكثير من التعديلات منها مرسوم رقم 69-515 المؤرخ في 19/05/1969. أنظر:

بتقديم كفالة، وإن كان مبلغ هذه الكفالة هو في الحقيقة رمزي مقارنة مع ما قد يسببه هذا المرشد من أضرار بسبب خطئه¹.

أمّا في القانون الجزائري فإنّ تحديد المسؤولية أمر تقرّه المادة 185 ق. بح.²، وإن كان تحديد المسؤولية يقتزن بشرطين أساسيين، الأول يتعلق بالحالة التي يمكن فيها التحديد، إذ يُشترط ألا يكون الضرر سببه خطأ متعمّد من قبل المرشد، والشرط الثاني يتعلق بقيمة التحديد وطريقته، إذ ليس هناك كفالة كما هو مقررّ في القانون الفرنسي وإنّما هناك سقف بمبلغ التعويض الذي قد يدفعه المرشد لا يتجاوز خمسة (05) أشهر من راتبه، وطبعاً لن يخالفنا أحد إذا قلنا أنّ تحديد سقف التعويض بمبلغ خمسة (05) أشهر من الراتب هو مبلغ رمزي خاصة في مجال التصادم حيث تكون الأضرار في أغلب الأحيان ذات أهمية بالغة قد لا تعطيها حتّى سنوات من راتب المرشد.

ويبدو أنّ هذا هو الذي جعل المشرّع الجزائري يعطي طريق آخر للمجهّز هو إمكانية الرجوع على الدولة ممثلة في السلطة المينائية³، والحقيقة أنّ هذه الإمكانية لم يشر إليها المشرع صراحة وإنّما تُفهم من سياق ما جاء في المادة 186/1 ق. بح. التي تنص على أنّه: " لا تُعتبر السلطة المينائية مسؤولة تجاه مَجْهَز السفينة المرشدة على الأضرار المسببة من أحد المرشدين إلّا في حالة

M. NDENDE, G. GUEGUEN-HALLOUET, op. cit. n° 5, p. 2 ; A. VIALARD, op. cit, n° 220, p. 194.

¹ Cf. A. VIALARD, op. cit, n° 229, p. 200.

² تنص المادة 185 ق. بح. على ما يلي: " يستطيع المرشد تحديد مسؤوليته المدنية المتولّدة عن المادتين 183 و184 أعلاه بحدود مبلغ يعادل خمسة (05) أشهر من راتبه ما عدا في حالة خطأ متعمّد قام به المرشد ".

³ تمّ بمقتضى المادة 19 من قانون 98-05 استبدال عبارة الديوان الوطني للموانئ بعبارة السلطة المينائية.

عدم توفر شروط التأهيل المهنية لدى المرشد والمطلوبة بموجب النظام " ¹، فتفسير هذه المادة بمفهوم المخالفة يجعلنا نصل إلى القول بإمكانية أن تكون السلطة المينائية مسؤولة تجاه المجهّز غير أنّ ذلك متوقف على شرط واحد وهو عدم توفر شروط المؤهل المهني المطلوب بموجب التنظيم في المرشد ²، ومع أنّ هذا التفسير يتوافق تماما مع نص المادة، فإننا مع ذلك نتساءل عن جدوى الإقرار بمسؤولية الدولة في الوقت الذي يكون فيه شرط تحريك هذه المسؤولية شبه مستحيل، إذ رجوع المجهّز على السلطة المينائية مشروط بإثبات عدم توافر المؤهلات المهنية في المرشد والتي تحددها النصوص القانونية الخاصة بذلك وهذا أمر صعب جدًا إذ كون أنّه تمّ تعيين شخص ما مرشدا فإنّ ذلك يفترض أنّه قد استوفى الشروط المطلوبة قانونا وأنّه مؤهل للقيام بعمله.

وعلى كلّ فإنّه متى تمكن المجهّز من الرجوع على السلطة المينائية فيبقى أنّ لهذه الأخيرة إمكانية تحديد مسؤوليتها وهي مقدرة بحدود مبلغ عشرين (20) رسم من رسوم الإرشاد الواجبة الأداء عن عملية الإرشاد التي حصل خلالها الضرر (المادة 2/186 ق.ب.ج.).

خاتمة

إنّ أهمية القطر والارشاد، وما قد يترتب عنهما من مسؤولية نتيجة أضرار تحدث أثناء القيام بهاتين العمليتين جعلت الكثير من تشريعات العالم تضع أحكاما خاصة بهذه المسؤولية، ولقد نظمّ المشرع الجزائري بدوره هذه المسألة عن طريق وضع نصوص أعطت حولا تم فيها مراعاة طبيعة المسؤولية

¹ استعنا هنا بالنسخة الفرنسية لهذه المادة كونها أكثر دقة فهي تستعمل عبارة « Qualification professionnelle » في حين جاء في النسخة العربية عبارة " الخبرة المهنية ".

² ولقد نظمّ الفصل الثالث، في المواد من 11 إلى 28 من مرسوم 06-08 المؤهلات المهنية للمرشدين البحريين.

المرتتبة خلال القيام بالقطر أو الارشاد والتي تقتض أحيانا وجود أكثر من طرفين، إذ قد تلحق السفينتين أضرارا ببعضهما البعض، كما يمكن أن تشمل الغير الخارج عن عملية القطر أو الارشاد ويجب في كل هذه الأحوال إنصاف الجميع والمحاولة قدر الامكان عدم ترجيح مصلحة طرف على الآخر.