

## الخدمات المينائية المقدمة للسفن و أثرها على سلامة و أمن الملاحة البحرية

بن عيسى حياة♦

### مقدمة:

تحتاج السفن عند دخولها أو خروجها أو تحركها بالموانئ أو المرور بها للمساعدة وتختلف أشكال هذه المساعدات ، فقد تحتاج لمن يرشدها إذا كان الأمر مثلا متعلقا بصعوبة الممر الملاحي أو مخاطر الاقتراب من السواحل ، كما قد تحتاج لمن يوصلها إلى برّ الأمان إذا ما تعطلت محركاتها وآلاتها ، فتستعين بقوة سير خارجية ، إضافة إلى أنّ الطاقم والسفينة بحاجة إلى التزود بالمواد الغذائية والطبية والوقود وغيرها من الخدمات. فالسفينة تحتاج إضافة إلى الطاقم الذي يتولى تسييرها في الظروف الطبيعية إلى أشخاص آخرين يعينونها على الاستمرار في رحلاتها في الظروف الاستثنائية ، ويتعلّق الأمر هنا أساسا بعمليتي القطر والإرشاد وهي خدمات تدخل ضمن الملاحة المساعدة وفقا لنص المادة 87 من المرسوم التنفيذي 01-02 "تعدّ القيادة والإرشاد والقطر والتموين أهمّ الخدمات المقدّمة للسفن.

وقد نصّ على وجوبها المشرع الجزائري في المادة 601 من القانون البحري الجزائري "يتعيّن على الربان استعمال خدمات المرشد والقاطرة عندما يتطلب أنظمة أو أمن السفينة ذلك"، هذا إضافة إلى الخدمات الفنية كالإصلاح والصيانة وتأجير الساحات والمخازن والتفريغ والشحن مع إدخال كل ما هو متطورّ في مجال تكنولوجيات الخدمات وإصلاح وصيانة السفن حتى تكون خدمات الميناء متكاملة وحتى لا تلجأ السفن إلى موانئ أخرى للحصول على

♦ أستاذة مساعدة "أ"، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان.

تلك الخدمات مما يفقد الميناء ميزة تكامل الخدمات به، وبالتالي على إدارة الميناء أن تقوم بإعداد الخطط والإستراتيجيات التي تضمن الوصول بينية الميناء إلى المواصفات العالمية للموانئ المحورية ويحافظ بالتالي على سمعته وجاذبيته للسفن.

وسنحاول من خلال هذه المداخلة معالجة هذه الخدمات بتحديد مفهومها وإبراز دورها الفعال والتكميلي في خدمة الملاحة البحرية و ضمان سيرها بأمن و سلامة.

### المبحث الأول: الخدمات المقدمة للسفينة.

يعمل الميناء على تنظيم نشاطه من خلال الخدمات التي يقدمها للسفن و التي يكون من شأنها ضمان السير الحسن و الأمن لحركة السفن الوافدة إليه و الراسية به و التي تبرز أهميته و سمعته و جاذبيته للسفن.

### المطلب الأول : الإرشاد البحري.

تعتبر عملية الإرشاد من أقدم النظم البحرية، حيث كان المرشد يتولى قيادة السفينة من الوجهة الملاحية في حين كانت اختصاصات الربان تقتصر على المهام التأديبية والتجارية، وكان يعرف بمرشد أعالي البحار، وهو يختلف عن المرشد بمفهومه الحالي ، وهو الشخص الذي يساعد ويوجه الربان عند اقترابه من الساحل والدخول إلى الميناء أو الخروج منه ، حيث أصبح دوره يقتصر على توجيه السفينة وإعطاء النصح للربان وإرشاده إلى خط السير الواجب اتباعه لسلامة السفينة عند دخولها وخروجها من الميناء.

الفرع الأول: تعريفها.

هي عملية لا غنى عنها في الملاحة البحرية حيث تناولتها بالتفصيل جل التشريعات. وقد عرّفه القانون البحري في المادة 171 " الإرشاد هو المساعدة التي تقدّم إلى الربابنة من قبل مستخدمي الديوان الوطني للموانئ المرخص له من قبل الدولة لقيادة السفن عند دخولها الموانئ والمياه الداخلية والخروج منها".

كما عرّفته المادة 90 من المرسوم التنفيذي 02-01<sup>1</sup> المتعلق بتحديد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها "يقصد بالإرشاد في مفهوم هذا المرسوم عملية إمساك حبال السفن والقيام بعقدتها وفكّها في الأجهزة المخصصة لهذا الغرض على مباني الإرساء".

والمرشد هو الشخص الذي يستعين به الربان لتوجيهه عند قيادة السفينة أثناء الدخول أو الخروج من الموانئ أو القنوات.

وقد بيّنت المادة 2 من المرسوم التنفيذي رقم 06-08 المتعلق بتحديد وتنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة الإرشاد في الموانئ<sup>2</sup>، وعرّفت المرشد "بأنه كل شخص طبيعي مؤهل لمساعدة الربان في قيادة سفينته عند الدخول إلى الموانئ والخروج منها ، وفي الموانئ والمراسي والمياه الداخلية وفقا للشروط المحددة في هذا المرسوم. وعرّف أيضا بأنه :

<sup>1</sup> - المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المؤرخ في 22 شوال 1422 هـ الموافق لـ 06 يناير 2002 تحدّد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها ، الجريدة الرسمية عدد 01.

<sup>2</sup> - المرسوم التنفيذي رقم 06-08 المؤرخ في 9 ذي الحجة عام 1420 هـ الموافق لـ 09 يناير 2006، يحدّد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ ، الجريدة الرسمية عدد 02.

"الشخص الذي يستعين به الربان لتوجيهه عند قيادة السفينة وأثناء الدخول والخروج من الموانئ والقنوات"<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: إلزامية الإرشاد البحري وأهميته.

أكد التشريع الجزائري على إجبارية الإرشاد من خلال المادة 172 من القانون البحري والمادة 4 من المرسوم التنفيذي 06-08 حيث نصت على أن الإرشاد إجباري بالنسبة لجميع السفن في نطاق الحدود الإدارية لكل ميناء ، ويقوم به مرشدون يتمتعون بمؤهلات وخبرة مهنية منصوص عليها في هذا المرسوم.

وقد حظيت هذه العملية بتنظيم محكم من خلال تزويد كل ميناء بمحطات للإرشاد مسخرة بكل الوسائل والإمكانيات البشرية والمادية وتخضع لرقابة السلطة المكلفة بالبحرية التجارية للتأكد من حسن سيرها ونوعية الخدمات المقدمة للسفن.

وقد حدّد هذه المحطات القرار المؤرخ في 5 محرم 1428هـ الموافق لـ 24 يناير 2007 تحدّد عدد محطات الإرشاد على مستوى كل ميناء ويضبط تزويدها بالمستخدمين المرشدين وبوسائل العمل إذ تشير المادة 02 منه : تزود الموانئ الجزائرية بمحطة إرشاد واحدة.

وكاستثناء أشارت له الفقرة الثانية تزود موانئ أرزيو ، بطيوه ، ميناء سكيكدة ، ميناء بجاية بمحطتين.

وتشير المادة 3 من ذات القرار إلى أنه : تبعا لكثافة النشاط البحري يجب أن تتمتع كل محطة إرشاد بحدّ أدنى من المستخدمين المرشدين وبوسائل العمل المحدّدة (انظر الملحق)، ويكون ذلك كله تحت سلطة وتقدير السلطات المينائية.

<sup>1</sup> - René Rodière, le navire, droit maritime Français, n° 318, p 254.

وقد حدّد القانون شروطا خاصة لا بدّ من توافرها في المرشد البحري من خلال المادة 11 وما يليها من المرسوم التنفيذي رقم 08-06 وهي شروط صارمة إضافة إلى قواعد ممارسة الإرشاد التي نصّت عليها المادة 29 من نفس المرسوم والتي تنظمها السلطة المينائية وتسلمها للمرشدين والمتمثلة أساسا في وجوب التنسيق بين المرشد وربان السفينة.

ومن بين القواعد التي تثبت أهمية الإرشاد في الحفاظ على السلامة والأمن البحري ما تنصّ عليه المادة 35 من المرسوم التنفيذي 08-06 "يجب على المرشد الرئيسي تحديد فترات خدمة المرشدين البحرين وراحتهم في ظل احترام استمرارية الميناء بإجراء مداولة بين المرشدين". وتشير المادة 36 إلى أنّه يجب تحديد مدّة خدمة كل مرشد حتّى لا يلحق أي سبب ضررا بالأمن البحري. كما أنّه لا يجوز للمرشد التغيّب عن محطة الإرشاد أو الانقطاع بدون رخصة ، كما يفترض بالمرشد إعلام المرشد الرئيسي والسلطة المينائية بكل ما يتعلّق بالسفينة المرشدة، خاصة إذا ما كان هنالك خطر قد يمس الركاب أو الحمولة، وكذا الحوادث أو الطوارئ التي قد تحدث أثناء عملية الإرشاد والتي يكون من شأنها المساس بأمن الملاحة البحرية والبيئة البحرية وحالة المباني المينائية.

وتبدأ عملية الإرشاد ابتداء من حضور المرشد البحري أمام السفينة أو صعوده على متنها في نطاق حدود المحطة ، وتنتهي عند وصول السفينة إلى مكان الوصول ، وهذا وفقا لما نصّت عليه المادة 42 من المرسوم التنفيذي 08-06 والمادة 174 من القانون البحري الجزائري.

ويلتزم الربان في المقابل بتقديم كل التسهيلات للمرشد والوسائل الضرورية عند صعوده على السفينة إلى حين الانتهاء من عمله ، كما عليه

التصريح للمرشد بكل المعلومات المتعلقة بالسفينة وخط الغطس وسرعة وأوضاع تحرك السفينة.

كما أشارت اتفاقية سولاس وحفاظا دائما على سلامة الأرواح إلى وجوب توفير الأجهزة اللازمة للمرشد للقيام بعمله على أحسن وجه كتجهيز سلام المرشد بحيث يجب أن تكون ملائمة لغرض صعود ونزول المرشد بأمان ، وأن يكون تثبيته بعيدا عن أي مخرج محتمل من السفينة ، وأن تشد كل درجة من درجات السلم بثبات على جانب السفينة ، كما بيّنت المواصفات والمقاييس التي يجب احترامها في السلم ويشرف على هذه العملية ضابط مسؤول عن السفينة<sup>1</sup>.

وفي ذلك تشير الاتفاقية الدولية لمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر 1978 في المادة 20 من الباب الثاني، إلى أنه على الرغم من واجبات والتزامات المرشد فإنّ تواجده على ظهر السفينة لا يعفي الربان أو الضابط القائم بأعمال النوبة من واجباتهم والتزاماتهم تجاه سلامة السفينة، ويجب أن يتبادل كل من الربان والمرشد المعلومات المتعلقة بإجراءات الإيجار والظروف المحلية، وخصائص السفينة ويجب على الربان والضابط القائم بأعمال النوبة، التعاون مع المرشد والإبقاء على المتابعة الدقيقة لموقع السفينة وحركتها".

وليس شرطا على المرشد أن يقوم بعمله على متن السفينة ، فقد تحول بعض الظروف الجوية أو التقنية دون ذلك ، فيقوم بالمساعدة عن بعد ويكون ذلك باستخدام وسائل خاصة تسمح له بتتبع خط سير السفينة واستخدام رموز بحرية موحدة ومتعارف عليها بين الربان والمرشد وهي محدّدة من طرف المنظمة البحرية العالمية.

<sup>1</sup> - وسيم غالي ، القانون البحري ومعاملات السفن ، ص 448.

الهدف الأساسي من هذه العملية هو المحافظة على سلامة السفينة وما عليها وعلى منشآت الميناء أيضا ، فقد أصبح وجود المرشد على متن السفينة مهما جدا أثناء دخولها أو خروجها من الميناء وتحركها به فتواجده من شأنه تفادي الكثير من الحوادث كالتلوث البحري وعرقلة الملاحة أو إحداث أضرار بالمنشآت المينائية ، خاصة إذا كانت هذه المناطق محفوفة بالمخاطر لكثرة الشعاب المرجانية أو الصخور أو لشدة تعرجاتها أو لصعوبة الرسو على أحد أرصفة الميناء لكثرة العوائق التي توجد بها من منشآت فنية وصخور وضالة مياه قاع البحر وازدحام حركة السفن<sup>1</sup>.

### الفرع الثالث: المسؤولية الناشئة عن عملية الإرشاد .

غالبا ما ينجر عن عملية الإرشاد أضرار قد تصيب السفينة محل الإرشاد أو سفينة الإرشاد نفسها ، أو المرشد والبحارة أو الغير ، وبالتالي وأخذا بالقواعد العامة فمتى كان هناك خطأ سبب ضررا وجب التعويض وبالتالي البحث عن المسؤول عن الخطأ الذي سبب الضرر ويمكن تحديد هذه المسؤولية بتحديد المتضرر .

### أ) المسؤولية عن الأضرار التي تلحق السفينة محل الإرشاد :

قد يصيب السفينة محل الإرشاد أو أحد ركابها ضرر من خلال قيام المرشد بعمله، ويكون المرشد السبب فيها كأن يقدم معلومات غير صحيحة أو غير ملائمة للربان عن طبيعة مسالك الميناء أو أعماق الممر المائي أو خط

<sup>1</sup> - هاني دويدار ، محمد فريد العربي ، مبادئ القانون التجاري والبحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع ، الإسكندرية، 2000 ، ص 531.

السير الواجب اتباعه<sup>1</sup>. فسوء التوجيه أثناء مناورات الإرشاد قد يؤدي إلى جنوح السفينة مثلا واصطدامها بالصخور أو أرصفة الميناء.

وبالتالي وأخذا بالقواعد العامة يكون المرشد مسؤولا لأنه هو من سبب الضرر بخطئه ، بشرط أن يثبت الربان أو المجهز خطأه، إلا أن بعض التشريعات تعفي المرشد من المسؤولية ويحملها المجهز، وهذا دليل على تأمين المرشد في عمله ورفع القلق عنه أثناء أداء مهمته، وهذا ما أخذ به المشرع الجزائري في المادة 183 من القانون البحري "يعتبر مجهز السفينة مسؤولا تجاه الغير عن الأضرار الناتجة عن المرشد والتي تعدّ كأنها أضرار حصلت من أحد أفراد طاقم السفينة"، كما أن تبرير إعفاءه يكمن في أن الربان ليس مجبرا بقبول تعليمات المرشد بل يجوز له أن يمتنع عن اتباعها إذا ما رأى في ذلك ما يعرض السفينة للخطر.

#### (ب) المسؤولية عن الأضرار التي تصيب سفينة الإرشاد أو المرشد :

يتحمل مجهز السفينة كافة الأضرار التي تصيب سفينة الإرشاد أثناء تنفيذها لعملها، حتى ولو كانت هذه الأضرار ناتجة عن خطأ ينسب إلى المرشد نفسه وفقا لنص المادة 184 من القانون البحري الجزائري "تكون نتائج الحوادث الحاصلة للمرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد خلال عمليات الإرشاد أو خلال حركات صعود أو إنزال المرشد على عاتق مجهز السفينة المرشدة إلا في حالة إثبات خطأ غليظ للمرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد"، وكذا نص المادة 90 ف3 من المرسوم التنفيذي 02-01 "تمت هذه العملية تحت مراقبة المصالح المؤهلة التابعة للسلطة المينائية وتحت مسؤولية ربان السفينة طبقا للعادات البحرية". ومن تمّ يكون المجهز مسؤولا عن الأضرار التي تصيب المرشد أو بحارة سفينة الإرشاد إذا حصلت أثناء عملية الإرشاد إلا إذا استطاع

<sup>1</sup> - محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر، عنابة،

إثبات أن الضرر الذي حصل كان بخطأ منهم وأنّ هذا الخطأ هو الذي أحدث الضرر.

### ج) المسؤولية عن الأضرار التي تصيب الغير أثناء عملية الإرشاد :

كما تصبّ الأضرار السفينة المرشدة وطاقمها وسفينة الإرشاد وطاقمها قد تصيب الغير، كأن تصطدم السفينة محل الإرشاد بسفينة أخرى أثناء دخولها أو تحركها في الميناء، أو أن تحدث أضرارا بالمنشآت المينائية أثناء القيام بمناورات الإرشاد ، فالمسؤولية هنا تقع على المجهز أخذا بنص المادة 183 سالفه الذكر ، لأنّ مهمة المرشد كما سبقت الإشارة تنحصر في إرشاد الربان "فهو يعتبر تابعا للمجهز لأنّه يزاول نشاطه وعمله لحسابه ويؤدي عمله تحت رقابة وإشراف الربان"<sup>1</sup>، وبالتالي يكون المجهز مسؤولا قبل الغير عن الأخطاء التي تقع من المرشد.

يتبين من كل هذا أنّ المسؤولية تقع دائما على المجهز كونه هو من يتولى عملية الإشراف والتوجيه والقيادة كما أنّ ما يصدر عن المرشد من توجيهات ليست إلزامية للربان متى رأى فيها خطرا على السفينة ومن عليها ، وبالتالي فهو مسؤول إلاّ إذا أثبت أنّ الضرر كان نتيجة خطأ جسيم من المرشد.

ولأهمية العملية أوجب القانون شروطا خاصة لأبدّ من توافرها في شخص المرشد حتّى يكون أهلا للإرشاد ومرشدا فعليا ، وقد حدّد المرسوم التنفيذي رقم 08-06 في مادته 11 المؤهلات المهنية للمرشدين البحريين ، وتبيّن المادة 29 وما يليها أهمّ قواعد ممارسة الإرشاد البحري وكذا أهمّ الإجراءات الواجب إثباتها من طرف الربان تجاه المرشد على متن السفينة وحددت الجهات المختصة.

<sup>1</sup> - جلال وفاء محمدين ، المرجع السابق ، ص 409.

والإرشاد لا تملّيه اعتبارات سلامة السفينة فقط، وإنما هو سبيل لحماية منشآت الميناء وتسيير حركة الملاحة فيه<sup>1</sup>.

### المطلب الثاني : القطر البحري.

هو عملية مساعدة بحرية ، وهو عقد تقوم بمقتضاه إحدى السفن بجرّ أو سحب سفينة أخرى مقابل الحصول على أجرة ، ويشترط في السفينة المقطورة أن تكون مملوكة لشخص آخر ، وهو بوجه عام الاستعانة بقوة محرّكة خارجية لتغيير مكان شيء لا تتوافر له أو لم تعد تتوافر له الوسائل اللازمة لتحقيق الانتقال ذاتيا<sup>2</sup> ، وقد بيّنت المادة 860 من القانون البحري الجزائري وما يليها أحكامه : "يلتزم المجهز بموجب عقد القطر ومقابل مكافأة بخدمات القطر بواسطة سفينة".

وحدّدت المادة 861 من ذات القانون كما المادة 94 من المرسوم التنفيذي رقم 01-02 المتعلق بتحديد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها مجاله:

تدخل في عداد خدمات القطر :

- 1- العمليات التي تتطلب سحب أو دفع السفينة.
  - 2- مناورات الإرشاد والانتقال وإبحار السفينة.
  - 3- المراقبة والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى من الملاحة البحرية.
- وتتمّ عمليات القطر تحت إدارة ربان السفينة المقطورة وتبعا لذلك يتقيّد ربان السفينة القاطرة بالأوامر الملاحية لهذا الأخير ، ويتعيّن على الشخص الملزم بالقيام بخدمات القطر أن يُحضر في اليوم والمكان المتفق عليها

<sup>1</sup> - إيمان فتحي حسن الجميل، المساعدة البحرية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011، ص 128.

<sup>2</sup> - هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 293.

السفينة الصالحة والمزودة بالتجهيز والتسليح والتموين والآلات اللازمة للقيام بهذه الخدمات.

والقطر إجراء يمكن أن تفرضه السلطة المينائية على الريان قبل أية حركة تقوم بها السفينة ، وكل إجراء يعتبر ضروريا لتنفيذ المناورة مع احترام قواعد الأمن والنظام. ونصّت المادة 864 من القانون البحري الجزائري على وجوب أن تتمّ خدمات القطر بالمهارة التي تتطلبها الظروف بدون توقف لا جدوى منه ، ووفقا لمبادئ الملاحة السليمة. كما تبرّر أهمية تحديد وقت بدأ عملية القطر ونهايتها من خلال تحديد نطاق المسؤوليات الناشئة عن العملية وكذا لتحديد مدى سريان الأحكام الخاصة بالتصادم البحري في حالة التصادم الواقع بين سفينة القطر والسفينة المقطورة ، فإن كان التصادم قد وقع خارج نطاق عملية القطر وجب تطبيق أحكام التصادم البحري ، أمّا إذا وقع داخل هذا النطاق فلا تطبق هذه الأحكام ، وإنّما وجب تطبيق الأحكام الخاصة بعقد القطر<sup>1</sup>.

والسفن القاطرة هي عادة سفن متخصصة ، تتميز بقوة آلاتها ومحركاتها حتى تتمكن من إنجاز مهمتها في الدفع والجرّ ، كما أنّها تتميز بصغر حجمها حتى تتمكن من القيام بالمناورات اللازمة للدخول أو الخروج من الميناء أو المرور في القنوات.

وتختلف الطبيعة القانونية لعقد القطر باختلاف الغرض المقصود منه ، فقد يكون عقد القطر عقد نقل ؛ إذا ما قصد به جرّ مواعين وصنادل أو سفينة ليس لها قوة دفع خاصة ، فهي بموجب هذا التكليف تعتبر ناقلة للسفينة المقطورة ما يجعلها تشبه البضائع.

<sup>1</sup> - محمد فريد العريبي ، هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 534.

وقد يكون عقد مقاولة إذا قصد منه مساعدة سفينة ذات قوّة دفع خاصة مزودة بالربان والطاقم عند دخولها ، أو خروجها إلى الميناء أو رسوّها على الرصيف إذ يتعهد بموجبه صاحب السفينة القاطرة بأداء عمل لصالح مالك السفينة المقطورة.

يبقى أنّ لعقد القطر البحري ميزته الخاصة ومجاله الخاص ، إذ تعود هذه الميزة إلى طبيعة الأدوات التي تستعمل في تنفيذه من وجوب توافر سفينتين إحداهما قاطرة والأخرى مقطورة ومجال التنفيذ يكون في البحر والموانئ<sup>1</sup>. بالنسبة لأجر القطر أو المكافأة، فقد حدّتها المادة 865 من القانون البحري والتي نصّت على أنّ مكافأة خدمات القطر تحدّد باتفاق بين الأطراف وفي حالة عدم وجوده بموجب التعريف ، وإذا لم يتضمن التعريف نصوصا ملائمة يحدّد مبلغ المكافأة حسب الأعراف ، وتشير الفقرة الثانية على أنه في حالة عدم وجودها أيضا يجب دفع مكافأة عادلة وتستحق عند تأدية عملية القطر".

### الفرع الأول: الآثار المترتبة عن عقد القطر البحري .

قد تحدث أضرار معيّنة أثناء تنفيذ عملية القطر ، وقد تلحق هذه الأضرار السفينة القاطرة أو المقطورة أو الغير ، كما قد تصيب المنشآت المينائية، وقد حدّد المشرع الجزائري كغيره من التشريعات المسؤولية المترتبة على إدارة عملية القطر ، فقد نصّت المادة 866 في الفقرة الثانية على أنّ : "كل ضرر مهما كان نوعه خلال عمليات القطر يكون على عاتق مجهزة السفينة المقطورة إلا إذا أثبت خطأ السفينة القاطرة". في هذه الحالة يكون لربان السفينة المقطورة سلطة التوجيه والرقابة على ربان السفينة القاطرة ، فيكون مجهزة السفينة المقطورة مسؤولا عن كل الأضرار الواقعة أثناء عملية القطر والتي تصيب السفينة القاطرة أو الغير ، ويجوز له دفع مسؤوليته إن أثبت أنّ الضرر

<sup>1</sup> - محمود شحماط، المرجع السابق ، ص 109.

الواقع كان نتيجة خطأ صادر من مجهز السفينة القاطرة أو من أفراد طاقمها ، وهذا ما نصّت عليه المادة 866 في فقرتها الثانية من القانون البحري الجزائري، كما يمكن تحديد المسؤولية باتفاق الطرفين اتفاقا صريحا ومكتوبا على أن يكلف ربان السفينة القاطرة للقيام بإدارة عمليات القطر ، وتكون بالتالي الأضرار الناتجة عن القطر على عاتق مجهز السفينة القاطرة إلا إذا أثبت خطأ السفينة المقطورة وفقا لنص المادة 867 من نفس القانون بفقرتيها 1 و2 ، فمتى اتفق الطرفان كان لربان السفينة القاطرة سلطة الإشراف والرقابة والتوجيه على السفينة المقطورة ، ويسأل تجهزها عن الأضرار الحاصلة أثناء عمليات القطر إلا إذا أثبت خطأ السفينة المقطورة.

أمّا إذا كانت الأضرار نتيجة قوّة قاهرة ، جاز لمجهزي السفينتين إعفاء بعضهما من كل تعويض ، وهذا حسب نص المادة 868 من القانون البحري.

ونلاحظ بالنسبة لبعض التشريعات كالتشريع المصري مثلا قد ميّزت في المسؤولية الناتجة عن عملية القطر بين المسؤولية الواقعة داخل الميناء وهي التي أكدت على مسؤولية السفينة المقطورة كما بيّنها المشرع الجزائري في المواد السابقة الذكر ، وبين الأعمال الواقعة خارج الميناء أي في البحر ، حيث أكدت على أنّ كل الأضرار الناتجة عن عملية القطر تقع على عاتق السفينة القاطرة إلا إذا أثبت أنّ الضرر ناتج عن خطأ السفينة المقطورة ، وهو ما أكدته المادة 280 فقرة 1 من القانون المصري ، وإذا اتفق الطرفان على أن تكون إدارة القطر للسفينة المقطورة وفق اتفاق صريح فإنّ المسؤولية عن الأضرار يكون على عاتق هذا الأخير ، ولا يكون له الرجوع على السفينة القاطرة حتّى ولو كانت سببا في إحداث الضرر نتيجة خطأ تجهزها لوجود هذا

الاتفاق الصريح. "ولا شكّ أنه حكم هام في صالح السفينة القاطرة حتى تؤدي أعمالها في أمان تام"<sup>1</sup>.

ومفاد هذا التمييز أنّ القطر خارج الميناء غالبا ما يقع بسبب افتقار السفينة المقطورة لقدرتها على التسيير الذاتي فيتولى ربان السفينة القاطرة عمليات القطر ، ويعدّ بمثابة عقد نقل ، يكون فيه مجهز السفينة القاطرة مسؤولا عن جميع الأضرار ، بينما القطر داخل الموانئ يكون عادة لمعاونة السفينة المقطورة التي تتوفر على قوة دفع خاصة مزوّدة بالطاقم للقيام بالمناورات اللازمة لدخول الميناء أو الخروج منه أو الرسو ، حيث تكون القاطرة وعرباتها تحت رقابة وتوجيه السفينة المقطورة وتابعين لها ، ومن ثمّ يسأل مجهز السفينة المقطورة عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء القطر<sup>2</sup>.

يبقى أنّ المشرع الجزائري لم يفصل مجال مسؤولية السفينة القاطرة والمقطورة حيث أكد على مسؤولية السفينة المقطورة متى ثبت خطأها ولم تبرز مسؤولية السفينة القاطرة إلا في حالة الاتفاق على تحملها المسؤولية ، أو متى أثبتت السفينة المقطورة خطأ سببه القاطرة مع أنّ حجج التفرقة التي أتى به المشرع المصري مهمة ومنطقية.

### الفرع الثاني: مكافأة القطر.

وهو ما نصت عليه المادة 860 من القانون البحري "يلتزم المجهز بموجب عقد القطر ومقابل مكافأة، لخدمات القطر بواسطة سفينة".

يعتبر عقد القطر من عقود المعاوضة، إذ تضطلع به مشروعات ذات طابع رأسمالي تهدف إلى الربح من وراء تقديم خدمات القطر، وتختلف كيفية

<sup>1</sup> - جلال وفاء محمدين ، المرجع السابق ، ص 375.

<sup>2</sup> - جلال وفاء محمدين ، المرجع السابق ، ص 376، ومحمود شحماط، المرجع السابق ،

تحديد الأجر الذي يتعين على مجهز السفينة المقطورة دفعه بحسب ما إذا كان القطر من أجل تنفيذ المناورات اللازمة لدخول الميناء أو الخروج منه أو إذا كان من أجل قطر السفينة في أعالي البحار، ففي الفرض الأول غالبا ما تتولى السلطات المينائية تحديد تعريفة القطر في حين يتولى الاتفاق في الفرض الثاني تحديده<sup>1</sup>.

وقد نصّ عليها المشرع الجزائري في المادة 865 من القانون البحري "مكافأة خدمات القطر تحدّد باتفاق الأطراف، وفي حالة عدم وجوده بموجب التعريفة وإذا لم تتضمن التعريفة نصوصا ملائمة تحدّد مبلغ المكافأة حسب الأعراف"، وتشير الفقرة الثانية على أنه في حالة عدم وجودها أيضا يجب دفع مكافأة عادلة وتستحق عند تأدية عملية القطر".

### المطلب الثالث : التموين والقيادة .

تعتبر القيادة والتموين من بين الخدمات الهامة جدا المقدمة للسفن ، إذ تتمثل عملية التموين في تزويد طاقم السفينة والركاب والسفينة في حدّ ذاتها بكل ما يلزم من مواد غذائية وطبية ، وكذا الوقود السائل والزيوت ، وذلك من قبل مومنين معتمدين، وفقا لنص المادة 96 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01-2002 ، تنجز عمليات التموين بالمواد الغذائية والوقود السائل والزيوت والمواد الأخرى المخصصة لحاجات الطاقم ، أو الركاب أو السفينة من قبل مومنين معتمدين ، وضمن الشروط المحددة في التشريع والتنظيم المعمول بها.

وتضيف المادة 97 من ذات المرسوم: "تزويد المنشآت الأرضية والسفن بالمياه العذبة والطاقة والإشارة الكهربائية وتقديم هذه الخدمات من طرف السلطة

<sup>1</sup> - هاني دويدار ، محمد فريد العرييني، ص 534،

Léné Rodier, Op.cit, N° 419, p 407.

المينائية والهدف منها دائما الحفاظ على سلامة الأرواح والأموال " بما يضمن لها الحفاظ على سمعتها باعتبارها مستلزمات وأساسات عمل الموانئ.

أما القيادة فقد نصّت عليها المادة 88 من المرسوم 01-02 وتعني المساعدة التي تمنح للربان لقيادة سفينته عند الدخول إلى الموانئ المينائية وهي عملية إجبارية بالنسبة لكل السفن الوطنية والأجنبية وذلك كله حماية لها ولمن عليها.

وتشير المادة 922 من القانون البحري إلى أنّ هذه العمليات تستوجب الكفاءة والتأهيل في القائمين بها، وعلى مقالو التشوين اتخاذ جميع التدابير اللازمة للحفاظ على البضائع الموضوعة تحت حراسته أثناء مكوّنها على السطح الترابي أو في المخازن الموجودة تحت عهده ( مادة 923 ) وحفاظا على نزاهة العملية على مقالو التشوين اتخاذ جميع التحفظات ضدّ السفينة أو مسلم البضاعة بخصوص جميع النقائص التي تمّت معاينتها حضوريا بالنسبة لسوء حالة البضاعة أو تعليبها.

### المبحث الثاني: الخدمات الفنية.

الخدمات البحرية التي تقدّمها الموانئ للسفن كما أشرنا تمثّل أهمّ مقومات نجاح الموانئ في تلبية احتياجات السفن الراسية بها ويتجسد هذا النجاح في نوع وحجم وكلفة التسهيلات المقدمة من الميناء لشركات الخطوط الملاحية التي تتعامل معها، وتتنافس الموانئ فيما بينها في هذا المجال ، حيث أصبحت الموانئ تصنّف حسب نوع الخدمات والتسهيلات التي تقدّمها وخاصة في مجال الخدمات

الفنية المتمثلة في الشحن والتفريغ بتوفير الآليات الحديثة كالأوناش والروافع، وكذا أعمال الصيانة وإصلاح السفن وعمليات التخزين والمستودعات وغيرها<sup>1</sup>.

### المطلب الأول: المناولة La manutention.

تشمل المناولة المينائية عمليات شحن البضائع ورسّها وفكّها وإنزالها وتسليمها لأصحابها، وهي خدمات يوفرها الميناء باستخدام الآليات المتحركة والثابتة لذلك. وقد نصّ عليها المشرع الجزائري في المواد من 912 - 919 من القانون البحري الجزائري.

ولأهمية هذه العملية فقد اشترط المشرع أن تنفذ في إطار الكفاءة المهنية وفقا لنص المادة 914 "ويجب توفير المعدات اللازمة للقيام بهذه العملية على أحسن وجه، وهناك عدّة أنواع من المعدات المستعملة لمناولة البضائع في الميناء منها الروافع الكبيرة (الأوناش) والرافعات الشوكية والرافعات المتخصصة.

#### (1) الأوناش :

وتستخدم في رفع البضائع من عنابر السفن وإنزالها إلى أرض المرفأ أو على شاحنات لنقلها إلى شاحنات أو مستودعات التخزين المختلفة والأوناش على أنواع، فهناك الأوناش الثابتة أو المتحركة وأوناش الأرصفة المسماة برية والأوناش العائمة في البحر، كما أنّ عددا من السفن تستعمل روافعها الذاتية لتفريغ حمولتها كسفن الحاويات.

<sup>1</sup> - محمد محرم، دور الخدمات الفنية داخل الموانئ البحرية، رسالة من المؤتمر الدولي للموانئ، موقع الأنترنت

**(2) الرافعات الشوكية :**

تستعمل في أماكن التخزين ، لتحريك حمولة أو لمناولة صناديق ولها أنواع مختلفة.

**(3) الرافعات المتخصصة :**

وهي رافعات غير مزودة بشوكة ، كما هو الحال في الرافعات الشوكية ، كالرافعات التي تحمل لفائف الورق بالتقاطها جانبيا، أو التي تلتقط رزما من البضائع الصبّ باستخدام محطات الرفع الضخ والشفط) ، إضافة إلى ذلك فهناك منشآت مساعدة للمناولة مثل Pontoon وهو منصة عائمة مستطيلة الشكل مسطحة القاع تستخدم أحيانا لمساعدة السفن أثناء الشحن أو التفريغ، كما تستخدم لحمل رافعة...<sup>1</sup>.

**المطلب الثاني: التشوين .**

ومعناه تداول البضائع وتحريكها، ويمكن أن ينطبق هذا التعبير أيضا على معالجة البضائع أثناء عملية شحنها ورضها، أو على مراجعة البضائع للتأكد من العلامات على الطرود وعدد الطرود ووزنها ، وإن كانت مطابقة لما ورد في تصريحات الشاحن، وعملية المراجعة هذه المزدوجة فهي تتم طبقا للعرف السائد بالميناء وطبقا للاتفاق المبرم بين طرفي عقد النقل وبحسب ظروف الحال، لحساب الشاحن أوّلا والبضاعة على الرصيف، ولحساب الناقل ثانيا على ظهر السفينة<sup>2</sup>. وقد تناولته المشرع الجزائري في المادة 920 من القانون البحري "يشمل تشوين البضائع، العمليات الموجهة لتأمين استلام وتأشير والتعرف في اليااسة على

<sup>1</sup> - محمد جميل برم، المرجع السابق ، ص 60.

<sup>2</sup> - بطراني نجاه، القانون البحري ، السفينة، مطبوعات أكاديمية المملكة المغربية، المغرب ، ص 256.

البضائع المشحونة أو المنزلة، وحراستها إلى أن يتم شحنها أو تسليمها إلى المرسل إليه".

### المطلب الثالث: الخدمات المكملة.

تتمثل هذه الخدمات المكملة في تخزين البضائع و رصها و إصلاح و صيانة السفن، بالإضافة إلى الخدمات التي تقدمها المنارات، حيث تقام المنارات أو الفنارات على كل من جانبي مدخل الميناء وينبعث منها ضوء يومض باستمرار الليل لإرشاد السفن إلى مدخل الميناء.

### الفرع الأول: تخزين البضائع و شحنها.

من الخدمات الرئيسية التي يوفرها الميناء، توفير أماكن لتخزين أنواع البضائع وبالطريقة التي تتناسب مع كل نوع من هذه البضائع، وبالتالي حفظ هذه البضائع وحمايتها من الضياع والسرقة والتلف وعوامل الطبيعة<sup>1</sup>.

أما شحن البضائع فيقصد به عملية رفعها من الرصيف إلى ظهر السفينة، أيا كانت الوسيلة المستعملة لذلك، والوضع العادي هو أن تقف السفينة بمحاذاة الرصيف الذي توجد عليه البضاعة، حيث ترفع وتوضع على ظهر السفينة، والغالب أن يتم ذلك بواسطة رافعات السفينة، أو رافعات الرصيف، أو الرافعات العائمة أو الأنابيب إذا تعلّق الأمر بسوائل كالبتروول بواسطة مصاعد خاصة بالنسبة لشحن الحبوب فهي تصبّ مباشرة في السفينة بواسطة أقماع خاصة ، وتستعمل الدرجة بالنسبة للوسائل والوحدات المتحركة كالسيارات وعربات الصهاريح والثلاجات، وتتمّ العملية بسحبها من مناطق التخزين المكشوفة أو الحظائر إلى السفينة.

<sup>1</sup> - محمد جميل برم، المرجع السابق، ص 55.

**\* التفريغ :**

يقصد به تفريغ البضاعة أي إنزالها من سياج السفينة إلى الرصيف في ميناء الوصول ، أو إلى الصنادل التي تحملها إلى الرصيف<sup>1</sup>.

وقد ألغى المشرع الجزائري المواد المتعلقة بالقواعد الخاصة بالشحن والتفريغ من القانون البحري (873-887).

**\* الرص والتستيف :**

يقصد به ترتيب البضائع وتنظيمها بشكل يقيها خطر الهلاك، أو التلف أثناء السفر على أن يكون توزيعها في العنابر أو على السطح بحالة تحفظ للسفينة توازنها.

وثمة تعليمات تصدرها هيئة الميناء بالنسبة لتداول البضائع الخطرة، حيث جرت العادة على أن يكون الرص طبقا لما اتفق عليه في العقد، وطبقا لعادات الميناء ويجب أن تغطي البضائع بقطع خشبية أو قطع من قماش يقيها ماء البحر، كما يتضمن التستيف إقامة الفواصل بين البضائع وبين الماكينة وجسم السفينة، وذلك لمنع الأضرار وميل السفينة بسبب ميل البضائع الصب إذا تحركت السفينة.

**الفرع الثاني: ورش الإصلاح والصيانة.**

لابد وأن يتوفر الميناء على ورش لإصلاح وصيانة السفن حالما احتاجت إلى ذلك باستخدام أحدث التكنولوجيات للحفاظ على مكانتها وأهميتها وحتى لا تنتقل السفن

<sup>1</sup> - كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري ، منشأة المعارف ، الإسكندرية، 2002، ص 24. ود. محمد محرم ، دور الخدمات الفنية داخل الموانئ البحرية، رسالة من المؤتمر الدولي للموانئ ، موقع الأنترنت ، المرجع السابق،

وانظر علي الشرقاوي ، تنظيم وإدارة الموانئ، دار الجامعات المصرية ، الإسكندرية، ص 34.

إلى موانئ أخرى لإصلاح أعطابها، إضافة إلى هذه الخدمات توجد منشآت مينائية تتعلق بسلامة الملاحة واستقبال السفن، وهي:

- حاجز الأمواج : وهو جدار بحري متين البناء، يشيد عادة من أغلفة إسمنتية مملوءة بالأحجار مغطس في البحر، والهدف منه هو أن يستقبل الأمواج العاتية عند اقترابها من الشاطئ ومنعها من الوصول إلى الميناء.
- الرصيف البحري : هو رصيف ممتد من البر يؤدي نفس غرض حاجز الأمواج ويستخدم كذلك في استقبال السفن وربطها إليه.
- رصيف الميناء : هو رصيف يستخدم لرسو السفن وتحميلها وتفريغها.
- مربط السفن : عند رسو السفينة فإنها تلقى بمخاطفها في الماء كما تربط بأحكام في رصيف الميناء بواسطة كابلات تشدّ إلى مرابط وتكون الكابلات أو الجبال صلبة ومتينة.
- الأحواض : هو مكان تجمع لماء البحر يحيط به رصيفان أو أكثر.
- المرطم : هو الأرض الموجودة بين حوضين<sup>1</sup>.

#### الخاتمة:

يتوقف نجاح المنظومة المينائية على مدى الترابط والتناسق بين تلك الخدمات والأنشطة وسرعة ودقة وتكلفة وجودة الأداء، وذلك من أجل مواجهة تحديات سوق التنافس الدولي بتحقيق متطلبات أصحاب السفن والمتعاملين مع الميناء وجذبهم إليها، فالخدمات التي يقدمها الميناء للسفن تمثل أهم المقومات نجاحها، حيث أصبحت الموانئ تصنف حسب نوع الخدمات والتسهيلات التي تقدمها كونها تضمن بذلك نوعا من السلامة و الأمن لحركة السفن و البضائع و كذا الأشخاص سواء طاقم السفينة أو العاملين بالميناء، متى نفذت من طرف أشخاص مؤهلين و ذوي خبرة وهو شرط ركزت عليه جل الاتفاقيات و التشريعات الداخلية.

<sup>1</sup> - محمد جميل برم، المرجع السابق، ص 56، وعلي الشرقاوي، المرجع السابق، ص 65.