مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية

اسم المقال: المسؤولية القانونية الناشئة عن الإرشاد البحري حادثة السفينة "إيفرجيفن" بقناة السويس أنموذجاً
اسم الكاتب: عائشة خلفان القايدي، محمد مرسي عبده
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/8676
تاريخ الاسترداد: 2026/11/02 01:41 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

جامعة الشارقة
UNIVERSITY OF SHARJAH

مجلة جامعة الشارقة

مجلة علمية محكمة

للعلوم القانونية



المجلد 21، العدد 2
ذو الحجة 1445هـ / يونيو 2024م

الترقيم الدولي المعياري للدوريات 2616-6526

يونيو 2024م **مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية** المجلد 21 العدد 2

https//:doi.org/10.36394/jls.v21.i2.20

المسؤولية القانونية الناشئة عن الإرشاد البحري حادثة السفينة "إيفرجيفن" بقناة السويس أنموذجاً

عائشة خلفان القايدي[1]

محمد مرسي عبده[2]

تاريخ الاستلام: 30-11-2022 **تاريخ القبول: 09-03-2023**

ملخص البحث:

عالجت الدراسة إشكالية الجدل القانوني الذي أُثير بشأن المسؤولية القانونية الناشئة عن حادثة جنوح سفينة نقل الحاويات "إيفرجيفن" أثناء إرشادها بقناة السويس عام 2021، خاصة فيما يتعلق بالشخص المسؤول قانوناً عن وقوعها، وملتزماً بالتعويض عن الأضرار الناشئة عنها. ومن خلال دراسة هذه الإشكالية توصلنا إلى عدة نتائج أهمها: أن حادثة جنوح السفينة (إيفرجيفن) في قناة السويس ناتجة عن خطأ مشترك بين المرشد والربان، وأن خطأ الربان وفقاً للالتزامات التي فرضها القانون عليه يستغرق خطأ المرشد، كما أن مجهز السفينة سيتحمل تبعة الأضرار الناشئة عن الحادثة سواء كان الخطأ منسوباً للمرشد أو الربان. كما أوصينا المشرع المصري بضرورة تعديل الأحكام الخاصة بمسؤولية المرشد البحري بشأن الأضرار الناشئة عن الخطأ الجسيم، على أن تتحمل هيئة قناة السويس المسؤولية عن تلك الأضرار، ويمكن للأخيرة تفادي الآثار المالية السلبية لذلك عن طريق التأمين من المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن أخطاء المرشدين البحريين الجسيمة.

الكلمات الدالة: السفينة إيفرجيفن، الإرشاد البحري، الجنوح، قناة السويس، المسؤولية القانونية

---

(1) كلية القانون – جامعة الشارقة (الشارقة – الإمارات العربية المتحدة)

aaisha.5@hotmail.com

(2) كلية القانون – جامعة كلباء (الشارقة – الإمارات العربية المتحدة)

المقدمة:

يعد الإرشاد البحري وسيلة من وسائل الأمان للسفينة عند دخولها الموانئ أو عبورها للقنوات البحرية؛ حيث تتمثل الفائدة الرئيسة من الإرشاد البحري ضمان حسن سير السفن عند الدخول أو الخروج من الموانئ أو القنوات المائية حتى لا تتعرض للاضطراب نتيجة الحوادث البحرية التي تقع نتيجة عدم معرفة ربابنة السفن للطبيعة الخاصة للملاحة في تلك المناطق ذات العوائق الطبيعية أو الصناعية؛ فربان السفينة أياً كان نوعها، وإن استطاع السير في عرض البحر والإلمام بالخطوط الملاحية، فإنه في بعض المواقف والظروف يحتاج إلى مساعدة غيره للإبحار بسلام

حيث إنّ الموانئ والقنوات المائية الطبيعية والصناعية تحوي العديد من العوائق الطبيعية والصناعية التي من شأنها أن تعرقل سير الملاحة البحرية، كوجود الصخور والشعاب المرجانية أو حطام السفن الغارقة وغيرها من الأشياء التي يؤدي الجهل بها إلى تعريض سلامة السفينة ذاتها ومنشآت الموانئ للخطر؛ ومن ثم تعطيل حركة الملاحة البحرية سواء في الميناء أو القناة حتى ولو لفترة قصيرة. (الجميل إ.، 2010، صفحة 223)

ولا يخفى على أحد الضرورات العملية للإرشاد البحري التي تظهر بوضوح من خلال انتشار عمليات الإرشاد في أغلب القنوات المائية وموانئ دول العالم، ومع ذلك لم ينل الموضوع حظه من الدراسات الفقهية على غرار مختلف موضوعات القانون البحري مثل الحوادث البحرية كالتصادم والمساعدة والإنقاذ البحري وأحكام النقل البحري ومسؤولية الناقل. بيد أن حادثة السفينة "إيفرجيفن" التي جنحت بتاريخ 21 /3 /2021 داخل قناة السويس المصرية جعلت الإرشاد البحري والمسؤولية القانونية الناشئة عنه يطفو إلى السطح؛ حيث سيطرت تلك الحادثة على أخبار النقل البحري الدولي؛ نظراً لأهمية المجرى الملاحي لقناة السويس باعتباره شرياناً رئيساً للتجارة البحرية الدولية، وتؤدي دوراً حيوياً في ربط تجارة أسيا وأوروبا، في ظل تبادل التصريحات بين هيئة قناة السويس من جهة، والشركة المالكة للسفينة من جهة بشأن المسؤول عن وقوع الحادثة، حتى وصل النزاع إلى أروقة القضاء قبل الاتفاق على إنهائه ودياً صوناً لمصالح الطرفين الاقتصادية

- أهمية البحث:

تكتسب دراسة المسؤولية الناشئة عن حادثة السفينة "إيفرغيفن" أهمية بارزة من الناحيتين النظرية والتطبيقية على النحو التالي:

تظهر الأهمية النظرية لهذه الدراسة كمحاولة لكشف مواطن الضعف أو القصور بشأن أحكام الإرشاد البحري الواردة في الفصل الرابع من قانون التجارة البحرية رقم (8) لسنة

1990م، والقانون رقم (6) لسنة 1995م الخاص بتنظيم الإرشاد في موانئ الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر، في معالجة الإشكاليات القانونية التي قد تنشأ عن الحوادث الناجمة عن عملية الإرشاد البحري بقناة السويس، ومحاولة الوصول إلى أفضل الحلول القانونية بشأنها

أما أهمية الدراسة العملية فإنها تتجلى في بيان الجوانب القانونية لمسؤولية المرشد البحري عن حادثة السفينة إيفرجيفن أمام الجهات القضائية، بشكلٍ قد يسهم في فهم واستيعاب مختلف الإشكاليات القانونية التي قد تثار في حال وقوع حادثة خلال عملية الإرشاد البحري، ومن ثم يسهل على القضاء حسم مثل تلك المنازعات بكفاءةٍ واقتدار. فضلاً عن حث هيئة قناة السويس المصرية على اتخاذ خطواتٍ قانونية وعملية من شأنها تفادي تكرار وقوع مثل هذه الحوادث في المستقبل

- **إشكالية البحث:**

تتمحور إشكالية البحث حول الجدل القانوني الذي ثار بشأن المسؤولية القانونية الناشئة عن حادثة السفينة (إيفرجيفن) بقناة السويس، وما أثير بشأن مسؤولية المرشد البحري التابع لهيئة قناة السويس عن وقوع الحادثة، وهو الأمر الذي يثير التساؤل القانوني التالي: من هي الجهة المسؤولة قانوناً عن الأضرار الناشئة عن حادثة السفينة إيفرجيفن أثناء إرشادها بقناة السويس المصرية؟ ويتطلب الإجابة عن التساؤل الرئيس مناقشة التساؤلات الفرعية التالية:

- **تساؤلات البحث:**

1. ما المقصود بالإرشاد البحري داخل القنوات المائية؟ وما طبيعة الإرشاد البحري داخل قناة السويس؟
2. ما التكييف القانوني لحادثة السفينة إيفرجيفن بقناة السويس؟
3. ما التزامات أطراف عملية إرشاد السفينة إيفرجيفن؟ وأثرها في وقوع الحادثة؟
4. ما مدى صحة الأسانيد القانونية لطرفي النزاع بشأن حادثة السفينة إيفرجيفن؟
5. هل يمكن الرجوع على المرشد البحري التابع لهيئة قناة السويس بالمسؤولية؟ وهل تسأل الهيئة في حال ثبوت خطأ المرشد؟
6. ما مدى إمكانية إثارة المسؤولية القانونية لربان السفينة إيفرجيفن؟ وهل يتحملها مجهز السفينة؟

- **منهجية البحث ونطاقه:**

آثرنا اتباع المنهج الوصفي التحليلي؛ لغرض تحليل مجمل النصوص والأحكام القضائية للوقوف على الإطار التشريعي الذي يحكم المسؤولية القانونية المدنية الناشئة عن حوادث الإرشاد البحري، في ضوء قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990م، ولائحة الملاحة وقواعد المرور بقناة السويس ديسمبر 2020م؛ وهو ما سيسمح لنا بالتطبيق على حادثة السفينة (إيفرجيفن) التي أدى جنوحها في قناة السويس لتعطل حركة التجارة البحرية الدولية

- **خطة البحث:**

المبحث الأول: الجوانب القانونية لحادثة السفينة إيفرجيفن خلال إرشادها في قناة السويس.

المطلب الأول: ماهية الإرشاد البحري بقناة السويس.

المطلب الثاني: حادثة جنوح السفينة "إيفرجيفن" ما بين التزامات المرشد وربان السفينة.

المبحث الثاني: أحكام المسؤولية المدنية الناشئة عن حادثة السفينة "إيفرجيفن".

المطلب الأول: مسؤولية المرشد البحري عن الحادثة.

المطلب الثاني: مسؤولية ربان السفينة عن الحادثة.

المبحث الأول: الجوانب القانونية لحادثة السفينة (ايفرجيفن) خلال إرشادها في قناة السويس

يعد الإرشاد البحري أحد الفروع المهمة من علوم قيادة السفن ويختص بعدة مسائل منها، اختيار خطوط السير البحرية، والملاحة الآمنة للسفن، خاصة في قنوات المياه الضيقة والمزدحمة، والوقاية من المخاطر البحرية وطرق تعليمها والدلالة عليها، وإعداد وتجهيز أنظمة الممرات الملاحية ووسائطها، وإصدار المراجع الملاحية المختلفة وقواعد استخدامها، وتنسيق خدمات السلامة في البحار. (صادق، 2020)

وتتطلب الدراسة القانونية الدقيقة لحادثة السفينة إيفرجيفن وعلاقتها بعملية الإرشاد البحري بقناة السويس بيان ماهية الإرشاد البحري، ومن ثم تحليل حادثة جنوح السفينة إيفرجيفن في ضوء التزامات المرشد وربان السفينة

المطلب الأول: ماهية الإرشاد البحري بقناة السويس:

للوقوف على ماهية الإرشاد البحري بقناة السويس، يجب تحديد مفهوم الإرشاد البحري وطبيعته في قناة السويس (الفرع الأول)، ومن ثم التعرف على الآلية التي تتم بها عملية الإرشاد بقناة السويس (الفرع الثاني)، وهو الأمر الذي يصب في فهم واستيعاب الجوانب القانونية لحادثة جنوح السفينة (إيفرجيفن) خلال عملية إرشادها

الفرع الأول: مفهوم وطبيعة الإرشاد البحري:

يرتبط الإرشاد البحري ارتباطاً وثيقاً بالملاحة البحرية، حيث يعد نشاط ضروري لسلامة وأمن الملاحة البحرية في الموانئ والقنوات، وتطور الملاحة البحرية لا يقلل من أهمية الإرشاد بل على العكس، لأن خدمة الإرشاد تتطور بتطور الملاحة البحرية، وتتأكد جدوى وحيوية هذه الخدمة بمرور الوقت. (أحمد، 2011، صفحة 257)

أولاً – المقصود بالإرشاد البحري:

حيث يعد الإرشاد البحري لازماً وضرورياً في القنوات المائية؛ لذلك عالجته كافة تشريعات الدول التي لديها قنواتٍ مائية، كالقرار الإداري رقم (2) لسنة 2021 بشأن تنظيم الملاحة بالقناة المائية في إمارة دبي؛ وذلك لما تتسم به هذه المناطق البحرية من ضيق وازدحام، حيث تتطلب دقة عالية في المراقبة والمتابعة وسرعة متوازنة لتخطيها بسلامة، فبمجرد دخول السفينة منطقة الإرشاد تخضع للتنظيم واللوائح المعمول بها، ويتعين على الربان تقديم المعلومات اللازمة لمكتب التحركات البحرية وانتظار التعليمات الصادرة منه، وتنتهي العملية بمجرد وصول السفينة إلى مقرها.

لم يعرف المشرع المصري الإرشاد البحري في قانون التجارة البحرية أو التشريعات المختلفة التي تنظم عملية الإرشاد في الموانئ المصرية. بينما عرفها نظيره الفرنسي بأنها: "المساعدة المقدمة إلى الربابنة بواسطة أحد الأشخاص المكلفين من قبل الدولة لتوجيه السفن إلى الدخول والخروج من الموانئ، وداخل الموانئ والمياه البحرية والمجاري المائية والقنوات المشار إليها في المادة (L5000-1) من ذات التقنين". (Code des transports, Article L5341-1).

كما أن المحكمة الإدارية العليا انتهت إلى أن المرشد البحري هو شخص يستخدم علمه وخبراته ومعرفته بظروف منطقة المياه الضيقة التي تبحر فيها السفينة في توجيه النصح والإرشاد إلى ربان السفينة. (المحكمة الإدارية العليا، الطعن رقم 6991، 2005)

كذلك عرف البعض المرشد البحري بأنه: "الشخص الذي يدل ربان السفينة على خط السير الواجب الاتباع لدى الدخول في الميناء أو التحرك فيه أو الخروج منه". (الكلباني، 2010، صفحة 14)

ومن خلال ما ورد من تعريفات للمرشد عند بعض الفقه من جهة، وما ورد في تقنين النقل الفرنسي من جهة أخرى، يمكن أن نعرف عملية الإرشاد بأنها: العمل الذي يقوم به المرشد البحري من أجل توجيه السفن، وذلك من خلال تقديم النصح والإرشاد لربان السفينة المرشدة، ودون التدخل في قيادة السفينة، وذلك في الأماكن الذي يصعب فيها الملاحة البحرية، خاصة الموانئ والقنوات المائية

حيث تتحدد أهمية دور المرشد من خلال صعوبة المناورات التي تضطر السفينة القيام بها عند دخول الموانئ، والخروج منها فضلاً عن صعوبة الرسو على أحد أرصفة الميناء، وسبب ذلك كثرة العوائق الموجودة في الميناء من منشآت فنية وصخور وضآلة مياه قاع البحر فيه بالإضافة إلى ازدحام حركة السفن، أما فيما يتعلق بالملاحة في القنوات فيراعى في ذلك ضخامة السفن وما تحتاج إليه من خبرة خاصة في عبورها بحرص بين شواطئها القريبة (أبوضيف، 2021، صفحة 12)، إذ إنَّ المرشد لا يخلف الربان في قيادة السفينة بل يعمل مستشاراً له (عطا، 2020، صفحة 224)، فهو يُدلي بما يراه لازماً لسلامة دخول السفينة الميناء أو الخروج منه أو العبور بالقناة، وذلك بحسب نص المادة (286) من قانون التجارة البحرية المصري على أنه: "تبقى قيادة السفينة وإدارتها للربان أثناء قيام المرشد بعمله عليها". (المادة (286) من قانون التجارة البحرية المصري رقم 6، 1990)

ثانياً- الطبيعة الملزمة للإرشاد البحري في قناة السويس:

تؤدي قناة السويس المصرية دوراً بارزاً في سير التجارة البحرية الدولية باعتبارها أسرع ممر ملاحي يربط بين أسيا وأوروبا، ورغم اكتمال حفرها عام 1869م وما شهدته من أحداثٍ حتى الآن، إلا أنها لا تزال واحدة من أهم الممرات المائية وأكثر استخدام على مستوى العالم؛ لذا اهتم المشرع المصري بتنظيم الإرشاد البحري داخل قناة السويس، وجعله إلزامياً تفادياً لوقوع أي حادثة تؤثر على حسن سير الملاحة داخل القناة

يقصد بإلزامية الإرشاد البحري – عموماً – التزام ربان السفينة بالاستعانة بالمرشد عند دخولها إلى الميناء أو خروجها منه أو التحرك فيه، حيث تحرص غالبية التشريعات على تقرير مبدأ الإرشاد الإجباري، فهو يعد من أهم القواعد الأساسية التي يقوم عليها نظام الإرشاد، والحكمة من هذا الأمر تتمثل في مصلحة السفينة ذاتها ومصلحة الميناء، وكذا مصلحة الخزينة العامة، كون الإرشاد ليس مجانياً بل تتقاضى عليه سلطة الميناء رسوماً (درويش، 2019 - 2020، الصفحات 92 - 93)، لذلك تقرر عقاب ربان السفينة إذا دخل

الميناء بالسفينة دون الاستعانة بخدمات المرشد، مالم يكن قد أذن له بذلك. (خليل، 2010، صفحة 35)

بناء على ذلك، فنظام الإرشاد إلزامي في معظم موانئ العالم، وسواء للسفن الوطنية أم الأجنبية، وسواء كانت سفينة صيد أو نزهة أو سفينة تجارية؛ لأن الخطر واحد بغض النظر عن جنسية السفينة او طبيعة نشاطها. (محمدين، 1997، صفحة 398)؛ فالإرشاد إجباري في القانون المصري في قناة السويس وفي الموانئ المصرية التي يصدر بتعيينها قرار من الوزير المختص، وذلك بنص المادة 282 /1 من قانون التجارة البحرية المصري. (المادة 282 /1 من قانون التجارة البحرية المصري رقم (8)، 1990)

فقد نصت المادة الأولى من القانون رقم (6) لسنة 1995 بشأن تنظيم الإرشاد في موانئ الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر" على أنه: " يكون الإرشاد إجباريا في موانئ الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر بالنسبة لجميع السفن لدى دخولها مناطق الإرشاد أو تحركها فيها أو خروجها منها وذلك مقابل أداء الرسم المقرر قانونا." (المادة الأولى من القانون رقم (6) لسنة 1995م بشأن تنظيم الإرشاد في موانئ الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر). كذلك نصت المادة (6) من لائحة الملاحة وقواعد المرور 12 /2020 في الفقرة الأولى على أن الإرشاد إلزامي لجميع السفن مهما كانت حمولتها. (المادة (6) من لائحة الملاحة وقواعد المرور بهيئة قناة السويس ديسمبر 2020)

وعليه فإنه يجب على كل سفينة الاستعانة بمرشد عند الدخول إلى منطقة الإرشاد في الموانئ المصرية أو الخروج منها أو السير فيها، ولا يسمح لها بالتحرك إلا بعد صعود المرشد على متنها، فالسفينة الخاضعة لنظام الإرشاد الإجباري إذا خالفت هذا الأخير يتم توقيع عقوبة عليها، وهذه العقوبات قد تكون مالية أو جنائية فضلاً عن أداء الرسم الإضافي. (غنايم، 1990، صفحة 197)

الفرع الثاني: آلية نظام الإرشاد البحري داخل قناة السويس:

وبعد أن بينا ماهية عملية الإرشاد البحري، وعلى اعتبار أن هذا البحث هو تطبيق على حادثة جنوح الناقلة العملاقة "إيفرجيفن" داخل قناة السويس، فينبغي لنا أن نلقي الضوء على نظام المرور فيها وآلية تنظيم الإرشاد والمرشدون داخل قناة السويس.

أولاً- نظام المرور بالقناة:

يكون مرور السفن عبر قناة السويس بنظام القوافل، والقافلة عبارة عن مجموعة من السفن تسير بسرعة واحدة، والفواصل بينها متساوية تقريباً وتدخل ثلاث قوافل القناة يومياً، قافلتان من الشمال وقافلة من الجنوب، وتخضع كل قافلة لنظام معين من حيث موعد

دخولها القناة والسرعات المصرح بها. ويبلغ طول المناطق المزدوجة من القناة (والتي تسمح بالملاحة في اتجاهين) 78 كم، وتجدر الإشارة أنه كلما زادت المناطق المزدوجة الموجودة بالقناة، قلَّ وقت ترانزيت السفن وزاد عددها، ويقدر الزمن الذي تستغرقه السفينة لعبور القناة حوالي 12/ 16 ساعة، وتقدر الطاقة الاستيعابية للقناة في اليوم الواحد حوالي 76 سفينة معيارية تقريباً. (العراقي، 2018، صفحة 206)

ثانياً – مهنة الإرشاد البحري في قناة السويس:

لا تجيز القوانين المصرية القيام بالإرشاد إلا بترخيص من رئيس مجلس إدارة الميناء الذي يعمل به المرشد، كنص المادة (5) من قانون تنظيم الإرشاد في موانئ الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر على أنه " لا يجوز القيام بالإرشاد في موانئ الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر إلا للمرشدين أو الأفراد من ذوي الخبرة الذين يصرح لهم بذلك من رئيس مجلس إدارة الهيئة". (المادة (5) من القانون رقم (6) لسنة 1995 بشأن تنظيم الإرشاد في موانئ الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر)

ومن مشتملات الشهادة أو الترخيص التي يجب على السلطات المختصة تحديدها فيه، الحد الأقصى لحمولة السفن المرخص للمرشد إرشادها، والحجم الأقصى للسفن التي يُصرح للمرشد توجيهها، ويتعين على السلطات المختصة التحقق والتثبت من كفاءته لأن هذا الأمر يتعلق بسلامة السفينة والأرواح ومنطقة الإرشاد، كذلك من الضروري أيضًا إجراء الفحص الطبي المستمر للتأكد من استمرار لياقته لأسباب صحية فيما يتعلق باختبارات الرؤية والسمع، حيث يجب أن يكون لائقًا صحياً وفقًا للمستوى المطلوب للشهادات البحرية للربابنة والضابط الأول والضباط الذين يؤدون نوبات الملاحة وفقًا للاتفاقيات الدولية لمستويات الشهادات والتدريب. (الجميل إ.، 2010، صفحة 241)

ويتبين لنا، أنه يجب أن يسبق مزاولة مهنة الإرشاد البحري الحصول على الترخيص اللازم من الجهات المختصة حتى يكون العمل مشروعاً وفقاً للقانون، ويصدر هذا التصريح عن السلطة المكلفة بتنظيم العمل في الميناء الذي ينتمي إليه المرشد، ولهذا السبب فهي تختلف من دولة إلى أخرى، فنجد في جمهورية مصر العربية، أن هيئة قناة السويس وبالتنسيق مع الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر تتولى إدارة مرفق الإرشاد في ميناء السويس، وبالتالي هي الجهة المخولة في إصدار التصاريح اللازمة لمزاولة مهنة الإرشاد البحري.

كما أن الجهة المناط بها القيام بخدمة الإرشاد البحري تسمى هيئة الإرشاد البحري، ونلاحظ أنه نظرًا لحجم البلد وكثرة موانئها وموقعها الحيوي فقد جعلها أكثر توسعاً في تشكيل وإعداد هذه الهيئة، وقد قسمت المرشدين إلى عدة درجات حسب رتبهم ووظائفهم،

على سبيل المثال نجد الهيئة الإرشادية في ميناء الإسكندرية مؤلفة من مرشدين من ثلاث درجات وفي كل درجة يوجد عدد معين من المرشدين يعينهم وزير المواصلات ويحدد اختصاصاتهم وترقياتهم وتقاعدهم والقواعد المتعلقة بانضباطهم وتأديبهم. أما تنظيم الإرشاد والمرشدين في ميناء دمياط فيتم تنفيذه وفق القواعد التي تصدرها إدارة الميناء نفسه سواء تعلق الأمر بتعيينهم أو تحديد وظائفهم أو أجورهم وغيرها. (الكلباني، 2010، صفحة 67)

بالنسبة لهيئة قناة السويس فإن لها وضعاً خاصاً نظراً لموقعها الجغرافي الذي يربط ما بين البحر الأحمر والبحر الأبيض، لذا تقوم الهيئة لحساب الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر وبالتنسيق معها بعملية الإرشاد في بعض المناطق وتؤدي هيئة قناة السويس 10% من حصيلة رسوم الإرشاد والتعويضات إلى الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر، يتم تنظيم قواعد الملاحة وتأمين سلامتها في منطقة الإرشاد بميناء السويس بالاتفاق بين هيئة قناة السويس والهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر، أما في الموانئ الأخرى فإن الهيئة العامة لإدارة كل ميناء هي التي تدير مرفق الإرشاد في الميناء، وهي تستعين في أداء هذه الخدمة بمرشدين. (المادة (19) و(20) من القانون رقم (6) لسنة 1995 بشأن تنظيم الإرشاد في موانئ الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر)

ولا يجوز ممارسة الإرشاد إلا من قبل مرشدين أو أفراد مرخص لهم بذلك من رئيس مجلس إدارة الهيئة (الشرقاوي، 1993)، ويجب أن يكون تعيين المرشدين وتحديد مرتباتهم وبدلاتهم ومكافآتهم وسائر أوضاعهم الوظيفية وفقاً للقواعد التي تصدر بها لائحة من مجلس إدارة الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر ودون التقيد بالنظم والقواعد الحكومية. (المادة (4) من القانون رقم (6) لسنة 1995 بشأن تنظيم الإرشاد في موانئ الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر)

كذلك لا يجوز لغير السفن التي تتمتع بالجنسية المصرية أن تباشر الإرشاد في المياه المصرية الفقرة الأولى من المادة الثامنة من قانون التجارة البحرية المصري، ويعاقب بالحبس وبغرامة لا تجاوز خمسة آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من يخالف هذا الحظر الفقرة الثالثة من نفس المادة، ومع ذلك يجوز بقرار من الوزير المختص الترخيص باستخدام سفن تحمل جنسية أجنبية في عمليات الإرشاد لمدة زمنية محددة الفقرة الثانية من المادة 8. (الشرقاوي، 1993، صفحة 573)

المطلب الثاني: الوضع القانوني لحادثة جنوح السفينة إيفرجيفن أثناء إرشادها بقناة السويس:

تعد من أخطر الحوادث التي تقع في القنوات المائية أن تجنح السفينة بسبب ضيق الممر المائي، وعدم إلمام الربان بالعوائق الصناعية أو الطبيعية المتواجدة في القناة؛ لذا دائماً ما يكون الإرشاد إجباري. وبتاريخ 23 مارس 2021م تعرضت واحدة من أكبر سفن الحاويات في العالم المسماة "إيفرجيفن" لتلك الحادثة، حيث انعطفت على أحد جانبي قناة السويس خلال عاصفة ترابية ورياح قوية خلال مرورها عبر قناة السويس قادمة من الصين ومتجهة إلى هولندا؛ الأمر الذي أدى إلى تعطل حركة الملاحة في القناة لمدة ستة أيام مانعة مرور مئات السفن

وسوف نتعرض في هذا المطلب للجوانب القانونية لحادثة جنوح السفينة (الفرع الأول)، ومن ثم نحلل حادثة جنوح السفينة إيفرجيفن في ضوء التزامات المرشد وربان السفينة (الفرع الثاني)

الفرع الأول: حادثة جنوح السفينة إيفرجيفن:

لا شك في أن فهم واستيعاب الوضع القانوني لحادثة السفينة إيفرجيفن يتطلب تحديد طبيعة الحادثة البحرية التي وقعت لها، وبيان علاقته بعملية الإرشاد البحري بقناة السويس

أولاً – وقوع حادثة الجنوح:

بتاريخ 21 /3 /2021م تقدم الوكيل الملاحي للسفينة "إيفرجيفن" التي ترفع علم دولة "بنما" بطلب لعبور قناة السويس ضمن قافلة الجنوب، والتي كانت تحمل عدد (17685) حاوية بضائع وعدد (540) حاوية فارغة بقيمة تتجاوز 2 مليار دولار تقريباً، وبتاريخ 23 مارس 2021م تعرضت السفينة لحادثة جنوح أثناء مرورها الممر الملاحي لقناة السويس المصرية، مما دفع الهيئة العامة لقناة السويس بتعويم السفينة تلقائياً بموجب سلطاتها الممنوحة لها وفقاً للقانون رقم 30 لسنة 1975م، ولائحة تنظيم الملاحة داخل القناة الصادرة عن الهيئة. (بشأن توقيع الحجز التحفظي على السفينة إيفرجيفن، 2021)

وبعد أن استغرقت عملية تعويم السفينة وتحريرها من الشحط مدة ستة أيام من العمل المتواصل للمحافظة على السفينة والبضائع المحملة عليها، تم إعادة فتح الممر الملاحي لقناة السويس بتاريخ 29 مارس 2021م وإنقاذ السفينة بنجاح دون تخفيف حمولتها أو سقوط حاوية واحدة في المياه، وفي سبيل القيام بتلك المهمة تعرضت قاطرات وكراكات الهيئة والعاملين لديها لأخطار جسيمة تتمثل في تلف جسيم بمعدات الهيئة، وتعرض بعض

العاملين لإصابات جسدية بالغة فضلاً عن وفاة أحدهم. (المذكرة المقدمة من دفاع هيئة قناة السويس بشأن الرد على تظلم مالكي السفينة إيفرجيفن بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة. ، 2021)

ويعرف الجنوح عموماً بأنه اصطدام السفينة أو احتكاكها بأحد العوائق مما يترتب عليه ارتكازها على الجسم الذي احتكت به فترة من الزمن، وقد يقع هذا الاحتكاك بقاع البحر أو بالشاطئ أو أثناء سير السفينة في أحد الموانئ أو الممرات أو الأنهار مثل نهر النيل أو القنوات البحرية مثل قناة السويس. (الجميل إ.، 2012، صفحة 139)

كما يقسم الجنوح إلى نوعين: النوع الأول -الجنوح الاختياري ويكون عن قصد لإنقاذ السفينة وما عليها من بضائع وركاب وذلك عند تعرضها لخطر حال يهدد سلامتها وسلامة ما عليها، كتسرب المياه إلى السفينة فيكون الجنوح الاختياري لفترة قصيرة حتى تتمكن السفينة من تفريغ المياه وإصلاح العطب ثم يعاد تعويم السفينة، أما النوع الثاني: فهو الجنوح العرضي الذي يكون نتيجة حادثة أي خطأ ملاحي. وفي تلك الحالة يكون الإجراء الأمثل حينها وقف الماكينات فوراً، ويُحذر الربان من محاولة إعادة التعويم في الحال باستعمال الماكينات للخلف؛ حيث إنَّ هذه المحاولة قد تؤدي إلى زيادة تمزق القاع، وأيضاً غرق السفينة وينصح بفحص السفينة أولاً للتحقق من سلامتها والتأكد من إمكانية إعادة التعويم. (زكي، 2015، صفحة 360)

ويتضح من ذلك أن السفينة إيفرجيفن قد تعرضت لحادثة جنوح عرضي أثناء مرورها بقناة السويس، وهو ما ترتب عليه تراكم السفينة بشكلٍ عرضي داخل القناة، الأمر الذي أدى إلى غلق قناة السويس.

ثانياً- العلاقة بين جنوح السفينة إيفرجيفن وإرشادها بقناة السويس:

بتاريخ 12 /4 /2021 صدر أمر بالحجز التحفظي رقم 26 لسنة 2021 أوامر اقتصادي بحري الإسماعيلية على السفينة المتراكية بمنطقة البحيرات المرة، وما عليها من بضائع، لصالح هيئة قناة السويس؛ وذلك ضماناً للوفاء بدين بحري قُدر بمبلغ (916,526,494) دولاراً أمريكياً نظير تعويم السفينة بناء على طلب تشغيل مقدم من ربان السفينة باستخدام القاطرات اللازمة المملوكة لهيئة قناة السويس لتعويم السفينة، وكذلك تعويضاً عن كافة الأضرار التي لحقت المجرى الملاحي للقناة بسبب السفينة، والمعدات والآلات المستخدمة في تعويم السفينة. (تظلمات اقتصادي، 2021)

تظلم الوكيل القانوني لمالكي السفينة ضد القرار الصادر بالحجز عليها لصالح هيئة قناة السويس بتاريخ 22 /4 /2021م، بحجة أن القرار المتظلم منه شابه العديد من أوجه

المناعي، أهمها: بطلان الحجز لتضمنه محلاً لا يجوز الحجز عليه (البضائع)، ولحرمان المتظلمتين من حقهما القانوني في رفع الحجز مقابل تقديم ضمان كافٍ لسداد المديونية. (المذكرة المقدمة من وكيل مالكي السفينة إيفرجيفن بشأن التظلم من الأمر رقم 26 لسنة 2021) وقد تم رفض التظلم المقدم من وكيل مالكي السفينة من محكمة استئناف الإسماعيلية الاقتصادية بتاريخ 4 /5 /2021م، وتأييد الأمر الوقتي الصادر بالحجز التحفظي على السفينة بعدما فندت المحكمة الأسباب الواردة في التظلم. (تظلمات اقتصادي، 2021)

وقد حاول وكيل مالكي السفينة إيفرجيفن أن يدفع المسؤولية عن الأضرار التي نشأت نتيجة جنوح السفينة بقناة السويس بحجة أن هيئة قناة السويس هي المسؤولة عنها لما بدر عنها من أخطاء تستغرق سواها من الأخطاء المنسوبة لمالكي السفينة، وكان أهمها مرتبطاً بعملية الإرشاد البحري، وذلك على التفصيل التالي (مذكرة الدفاع المقدمة من وكيل مالكي السفينة إيفرجيفن إلى محكمة الإسماعيلية الاقتصادية ، 2012 قضائية):

1. أن الحديث المسجل بين المرشدين التابعين للهيئة على مسجل بيانات الرحلة للسفينة (Voyage Data Recorders) يوضح أن الظروف الجوية السيئة يوم الحادثة، والمتمثلة في العاصفة الترابية والرياح الشديدة متغيرة السرعة والاتجاه والتيار المساعد في القناة الذي كان يضرب مؤخرة السفينة، كان يفترض على الهيئة ألا تصدر تعليماتها بدخول السفينة، وهو ما دفع أحد المرشدين أن يصرح للآخر قبل مغادرة السفينة بقوله صراحةً: "المفروض المركب دي ما تدخلش"، وقد أجابه الآخر "دخلتوها ليه".

بيد أنه وفقاً لنص المادة (11 /أ) من لائحة الملاحة وقواعد المرور 12 /2020 التي تلزم مرشدي الممرات على متن السفينة القادمة من البحر بتسليم إعلان حالة الملاحة ونموذج الإرشاد إلى الربان، وفي حالة عدم قبول السفينة نصيحة المرشد بشأن سلامة الملاحة، يقوم المرشد على الفور بإبلاغ مكتب مراقبة الحركة أو مكتب الميناء عن طريق V.H.F أو tetra وInmarsat (المادة (11 /أ) من لائحة الملاحة وقواعد المرور لهيئة قناة السويس، 2020)، الأمر الذي يعني أن الربان وافق على الدخول إلى القناة في ظل الظروف الجوية للملاحة بقناة السويس، والتي أبلغ بها وفقاً للإقرار الخاص بحالة الملاحة؛ لذا كان الاعتداد بهذا الدفع يتطلب بداية أن يرفض الربان التوقيع على الإقرار الخاص بحالة الملاحة بدلاً عن الاستناد على الأحاديث العابرة بين مرشدي القناة

2. أن مسجل بيانات الرحلة أثبت أن كافة المحادثات بين المرشدين على متن السفينة ومكتب الميناء ومراقبة الحركة عبر اللاسلكي كانت باللغة العربية وليس الإنجليزية، وهو ما لم يمكن الربان وفريق الممشى من الاطلاع ومعرفة حركة

الملاحـة. ومـا يضعـف هـذا الدفـع أن الربـان ليـس لـه علاقـة بالمحادثـات التـي تتـم بيـن أعضـاء الفريـق المسـؤول عـن إدارة المـرور بقنـاة السـويس، ومـا يعنيـه فقـط هـو التعليمـات التـي تصـدر لـه مباشـرة مـن المرشـد المسـؤول.

3. أن المرشـد المعيـن مـن الهيئـة كان غيـر كـفء لتولـي مهـام الإرشـاد البحـري فـي قنـاة السـويس، ويتضـح ذلـك مـن خـلال إعطائـه تعليمـاتٍ فنيـة ليسـت معتـادة فـي عمليـة الإرشـاد بقنـاة السـويس، خاصـة الأوامـر المتعلقـة بتوجيـه دفـة السـفينة؛ وهـو مـا جعـل المرشـد الثانـي يعتـرض بوضـوح علـى تصرفـات المرشـد الأول، كمـا أن الأخيـر فشـل فـي الحفـاظ علـى ثبـات خـط سـير السـفينة لفتـرة طويلـة، وتمسـك بإلغـاء أوامـر الربـان عندمـا تدخـل لتصحيـح الوضـع وهـدده بتـرك الإرشـاد. وتعليقـاً علـى هـذا الدفـع، أن النصـوص القانونيـة التـي فرضـت علـى المرشـد توجيـه النصـح والتعليمـات للربـان والتـزام هـذا الأخيـر بالأخـذ بالاعتبـار بهـذه التعليمـات؛ فالمقصـود منهـا تلـك التـي لا تتعـارض مـع التعليمـات الفنيـة المعتـادة لعمليـة الإرشـاد، وتتعلـق بمنـاورة السـفينة وأن يضـع المرشـد خبرتـه ومعرفتـه العمليـة بالقنـاة تحـت تصـرف الربـان وبإشـرافه، وبالطبـع ونظـراً لأنـه يصعـب علـى المرشـد معرفـة عيـوب أو صعوبـات القـدرة علـى المنـاورة لـكل سـفينة، فـإن المسـؤولية تقـع بالكامـل علـى عاتـق الربـان وذلـك وفقـاً لنـص المـادة (11) D/2 مـن اللائحـة.

وبنـاء علـى ذلـك لا يحـق للمرشـد إجبـار الربـان علـى تنفيـذ توجيهاتـه أو تعليماتـه التـي تتنافـى مـع المسـائل الفنيـة المرتبطـة بقيـادة السـفينة وتجعـل السـفينة فـي خطـر محـدق، فيجـب علـى الربـان أن يصـر علـى توجيـه التعليمـات التـي تضمـن سلامـة سـفينته حتـى ولـو بمخالفـة توجيهـات المرشـد. فالمـادة (11) أخلـت المرشـد مـن المسـؤولية عـن الأضـرار التـي تحـدث أثنـاء العبـور بسـبب نصائحـه لأن الربـان أو نائبـه هـو المسـؤول الوحيـد عـن السـفينة وتحمـل الربابنـة وحدهـم المسـؤولية عـن جميـع الأضـرار أو الحـوادث الناتجـة عـن الملاحـة أو التعامـل مـع سـفنهم بشـكل مباشـر أو غيـر مباشـر (المـادة (11) مـن لائحـة الملاحـة وقواعـد المـرور بهيئـة قنـاة السـويس ، 2020)، الأمـر الـذي يجعـل الربـان أكثـر حرصـاً ومتمسـكاً بتنفيـذ أوامـره وفرضهـا علـى الطاقـم وكذلـك المرشـدين، وهـو مـا أكدتـه المـادة (286) مـن قانـون التجـارة البحريـة المصـري " تبقـى قيـادة السـفينة وإدارتهـا للربـان أثنـاء قيـام المرشـد بعملـه عليهـا" (المـادة (286) مـن قانـون التجـارة البحريـة المصـري رقـم 8، 1990)

الفرع الثان: حادثة جنوح السفينة إيفرجيفن ما بين التزامات المرشد وربان السفينة:

يترتـب علـى علاقـة الإرشـاد الإجبـاري التزامـات متبادلـة بيـن كل مـن المرشـد والربـان كونـه الممثـل القانونـي عـن المجهـز، ومـن ثـم يكـون الإخلال بهـذه الالتزامـات موجبـاً للمسـئولية عـن الفعـل الضـار، ويمنـح الشـخص المتضـرر الحـق الكامـل فـي اللجـوء إلـى القضـاء لتأكيـد

حقه، ناهيك أن مخالفة نظام الإرشاد البحري ترتب عقوبات مباشرة حتى وإن لم تؤد المخالفة إلى وقوع ضرر

فالمرشد البحري ملزم بوضع نفسه وخبرته تحت تصرف ربان السفينة محل الإرشاد وكذا تولي إرشادها، كما أنه ملزم بتقديم المساعدة للسفن التي تتعرض للخطر ولو لم يطلب منه ذلك (الفرع الأول)

بالمقابل يلتزم ربان السفينة المخدومة (محل الإرشاد) بطلب الإرشاد عند وصولة لحدود منطقة الإرشاد الإجباري، والاستعانة بالمرشد الذي يتقدم لإرشاد السفينة، كما يلتزم بتيسير وتسهيل مهمة الإرشاد، والسيطرة على السفينة وقيادتها، بالإضافة إلى التزامه بقواعد الملاحة في مناطق الإرشاد (الفرع الثاني).

أولاً -حدود التزام المرشد تجاه السفينة (إيفرغيفن):

رتب القانون المصري عدة التزامات على المرشد البحري يجب عليه القيام بها، وعلى رأسها إجابة طلب الإرشاد وإعطاء الأولوية للسفن المعرضة للخطر وتأدية مهمته بشكل يتوافق مع قواعد وأصول الإرشاد البحري، وسوف نقتصر فقط على بيان التزام المرشد ببذل العناية في إرشاد السفينة إيفرجيفن لتعلق ذلك بوقوع الحادثة

يلتزم المرشد بإرشاد السفينة داخل ممرات الميناء الذي يعمل فيه دخولاً وخروجاً وتحركاً، وهذا الالتزام هو جوهر العقد الذي ابرم بين المرشد البحري أو المؤسسة التي يعمل بها، وبين ربان السفينة طالبة الإرشاد. والمرشد في ممارسة مهنته، ما هو إلا عون ودليل ناصح للربان، كونه على دراية وخبرة بالممرات الآمنة، أما قيادة السفينة فتبقى من مسؤولية الربان كونه المسؤول الأول عن السفينة وما فيها وهذا هو واجب المرشد البحري سواء كان على متن السفينة، أو على زورق الإرشاد، إذ أن الإرشاد لا يمكن إلا بمرور المرشد البحري أمام السفينة طالبة الإرشاد بزورق الإرشاد المخصص لهذا الغرض، أو على متن سفينة أخرى إذا تعذر عليه الصعود على متن السفينة طالبة الإرشاد. (الكلباني، 2010، صفحة 107 – 108)

وبما أن المرشد البحري هو صاحب الخبرة بكافة تفاصيل الميناء وممراته، والمخاطر التي قد تواجهها السفينة، فقد كان عليه أن يقوم بعمله وفقاً للمسئولية والأصول الفنية المطلوبة لتلك المهمة، ولا بد من بذله العناية اللازمة والمهارة المعقولة ليتمكن من توجيه السفينة طالبة الإرشاد إلى أفضل المسالك التي تؤدي إلى النقطة المحددة للسفينة لترسو عليها، ومع كل هذا فإن مسألة الأخذ بتعليمات وتوجيهات المرشد البحري تخضع لتقدير الربان، فله الأخذ بها وله عدم الالتفاف إليها، إذا ارتأى الربان أن الانجرار وراء توجيهات

المرشد البحري من شأنه أن يؤدي إلى وقوع خطر على سفينته أو على السفن الأخرى الراسية في الميناء وهذا ما أكدت عليه المحكمة الإدارية العليا بمصر. (المحكمة الإدارية العليا، جمهورية مصر، الطعن 6991 لسنة 45، 2005)

ثانياً-التزامات ربان السفينة (إيفرجيفن) أثناء تنفيذ عملية الإرشاد البحري:

بما أن ربان السفينة هو ممثل عن مجهز السفينة، فهو يؤدي ما يتعين على المجهز أدائه تجاه المرشد البحري، كما يلتزم من ناحية أخرى بالأنظمة التي توجبها إدارة الميناء، وكما أن عليه التزامات بصفته نائب عن مجهز السفينة، فهو عليه التزامات تجاه مجهز السفينة أيضاً، ويقوم بكل هذه الالتزامات بناء على خبرته بواجباته الفنية، ويمكن تعداد هذه الالتزامات على النحو التالي:

1. السيطرة على السفينة وقيادتها أثناء فترة الإرشاد:

يلتزم ربان السفينة بداية وقبل ابرام عقد الإرشاد، بطلب خدمات المرشد البحري، وهذا الالتزام يقابل الالتزام الأول الذي يقع على عاتق المرشد البحري، وهو الالتزام باستجابة طلب الإرشاد، فقد حرصت التشريعات المختلفة المنظمة للإرشاد على النص على أن كل سفينة خاضعة لالتزام الإرشاد تلتزم قبل دخولها منطقة الميناء أو خروجها منها أو تحركها فيها أن ترفع على ساريتها الإشارة الخاصة بطلب المرشد أو أن تقوم بطلبه لاسلكياً، فلا يجوز للسفينة دخول المنطقة أو التحرك فيها إلا بعد صعود المرشد على متنها (طويسات، 2008 - 2009، صفحة 57)، وهو ما نصت عليه المادة (3) من قانون تنظيم الإرشاد في موانئ البحر الأحمر. كذلك نصت المادة (11) من لائحة الملاحة وقواعد المرور لهيئة قناة السويس 12 /2020 على وجوب الاستعانة بالمرشد البحري عند دخول القناة أو مغادرتها. (المادة (11) من لائحة الملاحة وقواعد المرور بهيئة قناة السويس، 2020)

وهذا الأمر ليس متروكاً لاجتهاد الربان، وإنما يجبر الربان على طلب خدمات المرشد البحري، فقد رتب القانون مخالفة ذلك عقوبة تقع على عاتق الربان حيث نص في المادة (12) من قانون تنظيم الإرشاد في موانئ الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر على أنه: " كل سفينة خاضعة لالتزام الإرشاد لا تستعين بخدمات المرشد تلتزم فضلاً عن أداء الرسم المقرر بغرامة إضافية قدرها 5000 جنيه إذا دخلت الميناء أو تحركت فيه " ومع عدم الإخلال بحكم هذه المادة يعاقب كل ربان سفينة بالحبس والغرامة لا تقل عن ألف ولا تزيد عن 5 ألاف إذا دخل منطقة الإرشاد أو تحرك فيها أو خرج منها دون أن يستعين بخدمات المرشد. (المادة (12)، (13) من القانون رقم (6) لسنة 1995م بشأن تنظيم الإرشاد في موانئ الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر)

كما يلتزم ربان السفينة طالبة الإرشاد بقيادة السفينة وتولي إدارتها، حتى مع وجود المرشد البحري على متنها، وهذه من الصلاحيات التي يتمتع بها الربان في العصور الأخيرة حيث كانت قيادة السفينة تسلم إلى المرشد البحري في العصور الماضية، كونه الخبير بالطرق الصحيحة داخل الميناء، أدى ارتفاع المستوى الفني للربان لتأهيله لقيادة السفينة تماماً كالمرشد ووجود شخصيتان تتوليان قيادة السفينة يحمل نوعاً من التعارض والتنافس يصعب معه القيادة والسيطرة بفعالية، فالقيادة الفنية يجب أن تثبت لشخص واحد، وقد كان هذا الشخص في الماضي هو المرشد دون منافس، أما بعد أن نافسه الربان في ذلك بعد إتقانه القيادة الملاحية، وصار على قدر كبير من العلم والدراية بالملاحة كان ولابد أن يُخلي المرشد مكانه. (درويش، 2019 - 2020، صفحة 101) وهذا ما نصت عليه المادة (286) من قانون التجارة البحرية المصري على أنه " تبقى قيادة السفينة وإدارتها للربان أثناء قيام المرشد بعمله عليها".

وقد مُنح الربان هذا الحق لأنه المسؤول عن السفينة وما يحدث منها أو على متنها؛ لذلك وجب أن تكون القيادة له ولا ينازعه فيها أحد، وعليه أن يتحمل عبء قيادته (الكلباني، 2010، صفحة 115). وهو ما نصت عليه لائحة الملاحة وقواعد المرور 12 /2020 في المادة (11/ أ) على أنه يتحمل الربابنة وحدهم المسؤولية عن جميع الأضرار أو الحوادث الناتجة عن الملاحة أو التعامل مع سفنهم بشكل مباشر أو غير مباشر في النهار أو الليل، وبالتالي يكون المرشد غير مسؤول عن أي أضرار تحدث أثناء العبور بسبب نصائحه لأن الربان أو نائبه هو المسؤول الوحيد عن السفينة. (المادة (11) من لائحة الملاحة وقواعد المرور بهيئة قناة السويس، 2020) خصوصاً أن الربان غير ملزم بالأخذ بتوجيهات المرشد فله الأخذ بها من عدمه

2. التزام الربان بقواعد الملاحة في مناطق الإرشاد:

حيث يعتبر الربان من أهم أشخاص الملاحة البحرية على متن السفينة وقد نشأت هذه الأهمية نتيجة تمتع الربان بسلطات واسعة ممنوحه له بموجب القانون والعرف البحري، حيث تقتضي الملاحة في البحر توافر شروط معينة ومؤهلات خاصة في شخص الربان تؤهله لاستخدام الصلاحيات الممنوحة من القانون، فلابد أن يكون على قدر كافي من الخبرة والمهارة لتعيينه في هذه الوظيفة والمهمة الصعبة والحساسة فهو يقود عبارة تحمل عدد كبير من الأرواح والممتلكات والبضائع ليسير بهم السفينة في ظلام الليل وأطراف النهار (الجميل إ.، 2010، صفحة 127) كذلك تجنباً لحدوث أضرار تلحق بمنشآت الميناء، وفقاً للمادة (14) من قانون تنظيم الإرشاد في موانئ الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر على أنه " يعاقب بالحبس مدة لا تجاوز شهراً أو بغرامة لا تقل عن مائه جنيه ولا تزيد عن ثلاثمائة جنيه قائد السفينة أو الوحدة ... الذي لا يلتزم بالقواعد الخاصة بالملاحة في مناطق

الإرشـاد بالميناء أو يقوم بالرسـو علـى أحـد الأرصفـة غيـر المخصصـة لذلـك أو الرسـو دون التصريـح لـه مـن هيئـة الميناء". (المـادة (14) مـن القانـون رقـم (6) لسـنة 1995 بشـأن تنظيـم الإرشـاد فـي موانـئ الهيئـة العامـة لموانـئ البحـر الأحمـر)

المبحث الثاني: أحكام المسؤولية المدنية الناشئة عن حادثة السفينة "إيفرجيفن"

قـد ينتـج عـن تنفيـذ عمليـة الإرشـاد أضـرار قـد تصيـب السـفينة محـل الإرشـاد، أو سـفينة الإرشـاد نفسـها، أو المرشـد أو البحـارة أو الغيـر، ووفقـاً للقواعـد العامـة عنـد حـدوث خطـأ سبب ضـرر وجـب التعويـض، ومـن ثـم البحـث عـن المسـؤول عـن الخطـأ الـذي سـبب الضـرر (درويـش، 2019 - 2020، صفحـة 231)، وعليـه سـأتناول فـي هـذا المبحـث المسـؤوليات التـي تترتـب علـى أطـراف العلاقـة العقديـة فـي حالـة المخالفـة والعقوبـات التـي فرضهـا القانـون علـى مـن يخالـف نظـام الإرشـاد البحـري، حيـث أخصـص المطلـب الأول للمسـؤولية عـن خطـأ المرشـد البحـري، وأخصـص المطلـب الثانـي للمسـؤولية عـن خطـأ السـفينة المُرشَـدة.

لقـد نظـم المشـرع المصـري المسـؤولية الناشـئة عـن الأضـرار الحاصلـة أثنـاء عمليـة الإرشـاد البحـري والدعـاوى والعقوبـات المترتبـة عليهـا فـي المـواد مـن (287 إلـى 291) مـن قانـون التجـارة البحريـة، وفـي قانـون تنظيـم الإرشـاد فـي موانـئ الهيئـة العامـة لموانـئ البحـر الأحمـر فـي المـواد مـن (7 إلـى 18)، ويختلـف التنظيـم الـذي وضعـه المشـرع فيمـا يتعلـق بالإرشـاد فـي هـذا الصـدد فـي كثيـر مـن جوانبـه عـن حكـم القواعـد العامـة، ويرجـع ذلـك إلـى دقـة وصعوبـة عمليـة الإرشـاد، كمـا أن هـذه الأخيـرة تتـم فـي ظـروف جويـة قاسـية، بالإضافـة إلـى الرغبـة فـي التيسـير علـى المرشـد ورفـع الحـرج عنـه

المطلـب الأول: مـدى مسـؤولية المرشـد البحـري عـن الأضـرار الناشـئة عـن الحادثـة:

يعـد المرشـد البحـري بموجـب القانـون المصـري موظفـاً عامـاً، وبالتالـي فإنـه يعتبـر تابعـاً لهيئـة قنـاة السـويس (م4 مـن قانـون تنظيـم الإرشـاد فـي موانـئ البحـر الأحمـر)، وهـو بهـذه الصفـة يلتـزم بتعليماتهـا الإداريـة والأوامـر الصـادرة مـن رؤسـائه، إلا أن ذلـك لا يعنـي تحميـل سـلطة الميناء المسـؤولية عـن الأخطـاء التـي يرتكبهـا المرشـد البحـري أثنـاء عمليـات الإرشـاد، لأن هـذا الأخيـر أثنـاء ممارسـته لعملـه فإنـه يتبـع مجهـز السـفينة محـل الإرشـاد وليـس جهـة عملـه، حيـث إنـه أثنـاء تنفيـذ عمليـة الإرشـاد تنتقـل التبعيـة فـي هـذ الفتـرة مـن هيئـة الإرشـاد إلـى مجهـز السـفينة محـل الإرشـاد، وكأنـه أنسـلخ فـي هـذه الفتـرة مـن رقابـة سـلطة الميناء وانتقـل عملـه إلـى المجهـز. (طويسـات، 2008 - 2009، صفحـة 79)

وبالنظر إلى حادثة السفينة إيفرجيفن، يمكننا أن نناقش مسؤولية المرشد البحري عن الأضرار التي وقعت بسبب جنوح السفينة بقناة السويس من جهتين، على النحو التالي:

الفرع الأول: المسؤولية عن الأضرار التي أصابت الغير نتيجة جنوح السفينة بقناة السويس:

من المتصور إصابة الغير بأضرار معينة أثناء تنفيذ عملية الإرشاد، إذ قد تصطدم السفينة محل الإرشاد سفينة أخرى أثناء الدخول أو التحرك في الميناء أو الخروج منه، وقد تحدث أيضاً أضرار بمنشآت الميناء أثناء القيام بمناورات الإرشاد. (محمدين، 1997، صفحة 409)

ولا شك في أن توقف حركة الملاحة بقناة السويس نتيجة جنوح السفينة إيفرجيفن قد أثر بشكلٍ مباشر على سلاسل الإمدادات الدولية، وتسببت في تأخر وصول حجم كبير من الشحنات عن الموعد المتوقع لوصولها، وهو ما ظهر في عدة دعاوى قضائية، خاصة في الولايات المتحدة الأمريكية. (Servant Health, LLC v. United States, Nos. 21-1373C., 2022) ومع ذلك يظل أصحاب البضائع المحملة على السفينة إيفرجيفن – من الغير بشأن العلاقة التي تربط المجهز بالمرشد البحري أو هيئة قناة السويس – هم أكثر المتضررين نتيجة تأخر وصول بضائعهم في مواعيدها نتيجة حجز بضائعهم على ظهر السفينة بموجب أمر الحجز التحفظي الصادر عن القضاء المصري، والذي ظل سارياً حتى بعد إنقاذ السفينة من الجنوح لمدة تزيد على ثلاثة شهور، حيث من المتوقع أن تستمر معركة قانونية قد تستمر لسنواتٍ بين مالك السفينة وأصحاب الشحنات المتأخرة. (Piller, 2021, p. 59)

ومن الجدير بالذكر أنه إذا ما كان اكتمل النزاع أمام القضاء، وانتهى بصدور حكمٍ يقر بمسؤولية المرشد البحري (أو المرشدين كما ظهر من وقائع الدعوى) عن وقوع الحادثة، فإن أصحاب البضائع التي تأخرت عن الوصول نتيجة خطأ الغير (المرشد البحري) لن يتوانوا عن رفع دعاوى قضائية للمطالبة بالتعويضات عن الأضرار التي ألمت بهم نتيجة تأخر تسليم بضائعهم في المواعيد المتفق عليها مع الناقل البحري

ووفقاً للمادة (287) قانون التجارة البحرية المصري: " يسأل مجهز السفينة وحده عن الأضرار التي تلحق الغير بسبب الأخطاء التي تقع من المرشد في تنفيذ عملية الإرشاد". ونلاحظ أن هذه المادة تجعل مجهز السفينة وحده مسئولاً عن الأضرار التي تلحق الغير بسبب أخطاء المرشد مهما كانت درجة هذا الخطأ؛ وبالتالي لا يسأل المرشد البحري، كون الأخير لا يحجب مهمة الربان، فهو قائد السفينة، والمسؤول الأول والأخير عن كل ما يقع من أخطاء في قيادتها وإدارتها من جهة(م286)، كما يعد المجهز مسؤولاً عن أخطاء المرشد سواء البسيطة أو الجسيمة، والتي تقع منه أثناء تأديته لعمله على أساس مسؤولية

المتبوع عن أعمال تابعه، وذلك وفقاً للمادة (80) من قانون التجارة البحرية التي أكدت على أن مالك السفينة أو مجهزها يسأل مدنياً عن أفعال المرشد متى وقعت منه أثناء تأدية وظيفته أو بسببها من جهة أخرى

وفي هذا الشأن، أكدت المحكمة الدستورية العليا في مصر على أن ربان السفينة يظل خلال قيام المرشد بعمله سيد السفينة وقائدها، وأن دور المرشد يقتصر على كونه ناصح يدلى برأيه ولا يتولى تنفيذه، وأن ذلك هو الأصل الذي تقوم على أساسه مسؤولية مجهز السفينة تجاه الغير عن الأخطاء التي تقع من المرشد أثناء عملية الإرشاد؛ فالمرشد لا يحجب الربان، بل يظل الربان في نظر الغير قائد السفينة المسؤول عن كل خطأ يقع في قيادتها وإداراتها، أما المرشد فيعتبر تابعاً للمجهز أثناء تأدية عمله، ولو كان الإرشاد إجبارياً، فالمجهز يمارس سلطة الرقابة والتوجيه على المرشد بواسطة ربانه. (المحكمة الدستورية العليا، دعوى رقم 25، 2010)

كما أن هيئة قناة السويس لا تتحمل المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن خطأ المرشدين البحريين التابعين لها؛ فوفقاً للمادة (7) من القانون رقم (6) لسنة 1995م بشأن تنظيم الإرشاد في موانئ الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر: " لا تتحمل الهيئة أية مسئولية عما يحدث من هلاك أو ضرر بسبب عمل المرشد، ...". (المادة (7) من القانون رقم (6) لسنة 1995 بشأن تنظيم الإرشاد في موانئ الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر) والحقيقة أن هذا الحكم يتفق مع ما جاءت به معاهدة بروكسل بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالتصادم البحري، حيث تؤكد المادة الخامسة من المعاهدة على أن مسؤولية المجهز عن الأضرار الناشئة عن التصادم البحري حتى في حال وقوعه نتيجة خطأ المرشد، ولو كان الإرشاد إجبارياً. ولعل المبرر لذلك التوجه القانوني للمشرع المصري هو أن المرشد البحري ينسلخ خلال فترة عمله على ظهر السفينة عن الجهة التابعة لها أصلاً، ويصبح تابعاً للمجهز؛ وبالتالي لا يمكن الرجوع على الجهة التابع لها بشأن الأضرار التي تحدث نتيجة الأخطاء التي يرتكبها خلال تلك الفترة

وبذلك يسأل مالك السفينة إيفرجيفن وفقاً للقانون المصري تجاه الغير عن كافة الأضرار التي أصابت الغير نتيجة وقوع حادثة جنوح السفينة داخل قناة السويس، حتى ولو كان السبب الرئيس في وقوع الحادثة خطأ المرشد البحري في تنفيذ عملية الإرشاد. وبذلك يكون المشرع المصري أولى المصلحة العامة المتمثلة في المحافظة على المجرى الملاحي لقناة السويس وتحصين الهيئة الإدارية والمرشدين البحريين التابعيين لها من المسؤولية عن الأضرار تصيب الغير نتيجة الأخطاء التي تقع أثناء عملية الإرشاد؛ بما يضمن حسن سير الملاحة في شريان التجارة الدولية بانتظامٍ واضطراد

الفرع الثاني: المسؤولية عن الأضرار التي أصابت هيئة قناة السويس نتيجة جنوح السفينة بقناة السويس:

وفقاً للمادة (7) من قانون تنظيم الإرشاد في موانئ البحر الأحمر يسأل مجهز السفينة عن كل هلاك أو ضرر يصيب سفينة الإرشاد أو القاطرات المستخدمة أو وحدات الخدمة أو ممتلكات الهيئة أثناء عملية الإرشاد أو المناورات الخاصة بصعود المرشد أو نزوله، إلا في حال كانت الأضرار ناجمة عن خطأ المرشد الجسيم

وبذلك يكون المشرع المصري قد أعفى المرشد البحري من المسؤولية الشخصية إلا في حالة ارتكابه خطأ جسيم، فإذا توافرت أركان المسؤولية في حق المرشد كارتكابه أثناء تنفيذه العملية خطأ كمخالفته القوانين واللوائح والإرشادات والقواعد التي تقتضيها مهنته أو إهماله أو انحرافه عن خط السير الذي كان عليه اتباعه وبدون سبب مشروع أو قام بتزويد الربان بمعلومات مغلوطة عن مسالك الميناء أو عمق المياه، كذلك امتناعه عن إطاعة أوامر ربان السفينة المُرشدة أو مخالفتها، حيث إنه إذا نجم عن هذه الحالات أضراراً مثل تحطم منشآت الميناء أو رصيفه أو الاصطدام بسفينة أخرى وإتلافها كما لو غرقت أو جنحت أو ارتطمت أو انسكب منها زيت وأدى لتلوث البيئة البحرية ففي هذه الأحوال تثبت أركان المسؤولية. (طويسات، 2008 - 2009، صفحة 75)

إذن المرشد البحري - كقاعدة عامة - يسأل عن أي خطأ يصدر منه سواء كان هذا الخطأ في جوهر أعماله الفنية المتعلقة بالإرشاد أو كان في الأعمال الأخرى التي تؤخذ بعين الاعتبار من قبل الشخص عند ممارسته لأي رخصة عامة وسواء أكان هذا الخطأ جسيم أو كان يسير، إلا أن المشرع البحري أصدر دفوعاً تقضي عدم مساءلة المرشد، حيث أن المسؤول الوحيد عن الأضرار الناتجة عن أخطاء المرشد والتي تلحق بالسفينة أو بسفينة الإرشاد أو الغير هو مجهز السفينة، أما فيما يتعلق بمسؤولية المرشد لا يمكن التمسك بها إلا إذا أثبت مجهز السفينة خطأ المرشد الجسيم. (طويسات، 2008 - 2009، صفحة 76)

وبالنسبة لمفهوم الخطأ الجسيم فإنه لم يأت بحكم خاص بعملية الإرشاد البحري؛ وبالتالي فالمقصود من الخطأ الجسيم وفقاً للقواعد العامة، ذلك الخطأ الذي لا يقع فيه المرشد البحري المعتاد إذا وضع في نفس الظروف الظاهرة التي وضع فيها المرشد البحري المخطئ. ومقياس الخطأ الجسيم هنا يكون بالنظر إلى مرشد آخر وضع في نفس الظروف، فالإرشاد مهنة تفرض على من يمارسها واجب الإلمام بأصولها وإتباعها، ويعتبر الجهل بهذه الأصول أو عدم مراعاتها إخلالاً بذلك الواجب خطأً جسيماً، فالخطأ الجسيم هو مخالفة الأصول المسلمة في المهنة والتي لا تحتمل جدلاً أو خلافاً. (درويش، 2019 - 2020، صفحة 246)

المطلب الثاني: مسؤولية ربان السفينة إيفرجيفن عن وقوع الحادثة والأضرار التي أصابت السفينة:

قد يكون من المناسب لبيان مسؤولية ربان السفينة إيفرجيفن عن الأضرار التي أصابت السفينة، تحديد الأساس القانوني لتلك المسؤولية، ومن ثم التعرض على وجه الخصوص لمسؤوليته عن الأضرار التي أصابت سفينته نتيجة حادثة الجنوح

الفرع الأول: الأساس القانوني لمسؤولية ربان السفينة (إيفرجيفن) عن وقوع الحادثة:

الزم المشرع المصري الربان بتولي قيادة السفينة وإداراتها حتى أثناء قيام المرشد البحري بتأدية عمله على ظهرها (م286)، كما أكد على أن الربان يتولى بنفسه قيادة السفينة عند دخولها الموانئ أو المراس أو الأنهار أو خروجها منها، وأيضاً أثناء عبور الممرات البحرية، وفي جميع الأحوال التي تعترض الملاحة عقباتٍ خاصة، حتى ولو كان الربان ملزماً بالاستعانة بمرشد بحري، فضلاً عن أن المادة (11) من لائحة الملاحة وقواعد المرور بقناة السويس (12 /2020) أكدت على أن الربان وحده المسؤول عن قيادة سفينته والسيطرة عليها، ويقتصر عمل المرشد على النصح والتوجيه فقط، وللربان الخيار في أن يأخذ به أم لا، دون أن يكون مجبراً على شيء

لذا من الأهمية بمكان التأكيد على أن ربان السفينة يكون مسؤولاً في حالة ما إذا أهمل بشأن واجب الإشراف والرقابة على المرشد، أو قام بتنفيذ إرشادات وتعليمات المرشد بالرغم من عدم دقتها أو كان الظاهر يدعو إلى التشكيك في دقتها وملائمتها، أو امتنع عن التدخل لوقف المناورة التي أشار بها المرشد إذا تبين له أنها مناورة خاطئة، وفي حالة تنفيذها تعرض سفينته للخطر، فالربان غير ملزم باتباع النصائح والإرشادات الصادرة من المرشد، والتي يؤيدها العقل وإلا قامت مسؤوليته. (عويس، 1995، صفحة 450)

وقد أكدت المحكمة الإدارية العليا على أن لكل سفينة ربانا يتولى قيادتها، ويكون مسؤولاً عن كافة أعمالها، ويقتصر دور المرشد البحري على تقديم النصح والإرشاد حتى لو كان الإرشاد إجبارياً، وللربان أن يأخذ بما ينصحه المرشد به أو يتركه، وفقاً لمدى قناعته به، فالمرشد لا يملك تعطيل أي سفينة عن الإبحار؛ لذا لا يسأل عما ينصح به، سواء أخذ به الربان أم لم يأخذ به، طالما أن المرشد البحري قد اتبع في نصحه القواعد الملاحية الصحيحة. (الطعن رقم 6991 س 45 قضائية ، 2005)

وبالتطبيق على حادثة جنوح السفينة (إيفرجيفن)، يمكننا أن نستدل من وقائع الدعوى أن الربان مسؤولاً عن وقوع حادثة جنوح السفينة إيفرجيفن، كونه كان مخيراً بالأخذ بهذه النصائح من عدمه، فقد نفذ الربان تعليمات المرشد بالرغم من عدم دقتها الملاحية،

حتى في ظل تهديد المرشد له بترك السفينة؛ فضلاً عن قيامه مسبقاً التوقيع على الإقرار الخاص بحالة الملاحة بقناة السويس رغم سوء الأحوال الجوية الأمر الذي يفيد موافقته على الدخول إلى القناة في ظل الظروف الجوية للملاحة بالقناة. ومع ذلك سيتحمل مالك السفينة أو مجهزها المسؤولية المدنية عن الخطأ الملاحي الذي ارتكبه الربان (م80)، مع احتفاظه بحق التمسك بقواعد تحديد المسؤولية عن الأضرار التي أحدثتها السفينة خلال جنوحها بقناة السويس، وتلقيها المساعدات الملاحية، وكذلك عن الأضرار البدنية والمادية التي تتعلق مباشرة بملاحتها البحرية داخل قناة السويس(م81)

الفرع الثاني: مسؤولية الربان عن الأضرار التي أصابت السفينة نتيجة جنوح السفينة بقناة السويس:

نصت المادة (290) من قانون التجارة البحرية المصري على أنه: " لا يسأل المرشد عن الأضرار التي تلحق بالسفينة التي يرشدها". حيث يتحمل المجهز المسؤولية كاملة عن الأضرار التي تصيب سفينته بسبب خطأ المرشد. والحقيقة أن هذا الموضوع أثار جدلاً في الفقه المصري لا يزال قائماً إلى يومنا هذا ولم يحسم بعد، حيث إن السؤال يبقى مطروحاً، هل من المعقول أن يتحمل مجهز السفينة جميع الأضرار التي تقع للسفينة بسبب خطأ المرشد؟ حيث يبرر بعض الفقه صنيع المشرع لثلاثة أسباب هي: (الكلباني، 2010، صفحة 123)

- أن قيادة السفينة وإدارتها تبقى للربان، حتى مع وجود المرشد على متنها، ومن ثم فكيف يتحمل هذا الأخير مسئولية الأضرار التي تصيب السفينة طالبة الإرشاد وهي تحت إدارة وقيادة الربان؟! على الرغم من وجاهة هذا التعليل من حيث منطقه، إلا أن السؤال يبقى قائماً ماذا لو نتجت الحادثة والضرر الجسيم بسبب خطأ متعمد في إدلاء إرشادات مغلوطة من قبل للربان؟

- بالإضافة إلى ذلك، لا يستطيع المرشد تحمل أعباء الأضرار التي تصيب السفينة محل الإرشاد، أو التي تصيب غيرها؛ كونه شخص عادي ليس تاجراً وغير قادر على دفع تعويضات بهذا الحجم، بعكس المجهز التاجر ذو الملاءة المالية، ولكن هل من العدل أن يتحمل التاجر الثري الأخطاء المتعمدة من قبل المرشد البحري، لمجرد أنه أكثر ملاءة مالية؟

- رغبة المشرع في تأمين المرشدين من المسؤولية لتشجيعهم على ممارسة هذا الواجب المهم، حيث لو اعتقد المرشد أنه قد يتحمل مسؤولية السفينة التي يقوم بإرشادها لما رغب في هذه المهنة الخطرة. ويمكن علاج هذا الأمر من خلال

تحميل المسؤولية للجهة التي يتبعها المرشد، ثم ترجع عليه بالعقوبات المناسبة التي تقررها في اللوائح المنظمة لعمل المرشدين البحريين لديها. (الكلباني، 2010، صفحة 123)

ومع ذلك، فإننا نعتقد أن المبادئ العامة في المسؤولية العقدية توضح عموم لفظ المادة (290) على الأقل فيما يتعلق بالضرر الناتج عن غش المرشد، أي أن المجهز يستطيع دفع هذه المسؤولية عن نفسه بإثبات وقوع غش أو خطأ جسيم من جانب المرشد أثناء قيامه بعملية الإرشاد، إلا أن رجوع المجهز على المرشد في حالة الغش سيكون غالباً بلا جدوى من الناحية الفعلية؛ لأن المرشد عادة غير قادر مالياً على دفع التعويض، ولأن القانون يعفي هيئة الميناء من أي مسئولية عن الأضرار التي تقع أثناء الإرشاد ولو كان سببها خطأ المرشد. (الشرقاوي، 1993، صفحة 579)

ونرى أنه بالتطبيق على حادثة الجنوح حيث أصر المرشد على الربان بتنفيذ توجيهاته التي تتعارض مع التعليمات الفنية المعتادة لعملية الإرشاد، وإلغاء أوامر الربان عند تدخله لتصحيح الوضع وتهديده بترك السفينة، الأمر الذي نتج عنه وقوع هذه الحادثة والتسبب في العديد من الأضرار الجسيمة التي تمثلت في تلف معدات الهيئة وإصابات العاملين بإصابات بالغة فضلاً عن وفاة أحدهم.

وبتطبيق نص المادة (D/2/11) من لائحة الملاحة وقواعد المرور بقناة السويس (12 /2020)، فإن من واجبات المرشد أن يعطي النصائح حول مناورة السفينة لتوجيهها فقط دون أن يتدخل في إدارة السفينة وقيادتها، وبالتالي يعتبر ما فعله المرشد من قبيل الخطأ، الأمر الذي يرتب قيام مسؤوليته القانونية، ولكن لا يمكن مساءلته وحده عن هذا الخطأ فهو خطأ مشترك مع الربان وذلك عملاً بالنصوص القانونية التي سبق الإشارة إليها والتي توجب سيطرة الربان على سفينته؛ فخطأ الربان هنا استغرق خطأ المرشد حيث كان عليه أن لا ينفذ تعليمات المرشد رغم أنه يعلم بأنها مخالفة لقواعد الملاحة البحرية، وأن تلك التعليمات هي فقط إرشادية وغير ملزمة له

الخاتمة:

في نهاية هذا البحث، الذي تم إنجازه بعون الله، والذي تناول إشكالية المسؤولية الناشئة عن الإرشاد البحري من خلال التطبيق على حادثة السفينة (إيفرغيفن) التي جنحت في قناة السويس، في محاولة لبيان قواعد المسؤولية التي أقرها النظام القانوني المصري، وذلك لتعدد الجهات القائمة على عملية الإرشاد وتتداخل في بعض الأحيان المسؤوليات الناشئة عن تنفيذ عملية الإرشاد البحري

ولحل إشكالية البحث توصلت الباحثة إلى مجموعة من النتائج أوجزها في الآتي:

- الإرشاد البحري لازم وضروري في القنوات المائية، لما تتسم به هذه المناطق من ضيق وازدحام، حيث تتطلب دقة عالية في المراقبة والمتابعة وسرعة متوازنة لتخطيها بسلامة، وعند دخول السفينة منطقة الإرشاد تخضع للتنظيم واللوائح المعمول بها.

- من القيود الواردة على الإرشاد البحري، ضرورة حصول المرشد البحري على الشهادة أو الترخيص اللازم من الجهات المختصة حتى يكون العمل مشروعاً وفقاً للقانون، ويصدر هذا التصريح عن السلطة المكلفة بتنظيم العمل في الميناء الذي ينتمي إليه المرشد وذلك بعد اجتيازه الدورات التأهيلية والتأكد والتثبت من كفاءته ولياقته الصحية، على اعتبار أن مهنة الإرشاد مهنة فنية دقيقة تتطلب كفاءة وخبرة بحرية.

- يعتبر الإرشاد البحري إجباري في قناة السويس سواء بالنسبة للسفن الوطنية أو السفن الأجنبية.

- الدور الرئيس لمرشد قناة السويس هو تنظيم حركة الملاحة، وهو المسؤول عن القوافل وعن العبور الآمن بالنسبة للسفن، فالسفن العابرة لقناة السويس يتم التبليغ بها قبلها بيوم من حيث مواصفاتها ونوع المركب من العرض والطول، ويتم التبليغ بالعدد المتوقع عبوره خلال القناة، بحيث يتم تكوين شكل القافلة.

- الجنوح من الحوادث البحرية التي قد تتعرض لها السفينة وذلك باصطدامها أو احتكاكها بأحد العوائق الموجودة، ويقسم إلى نوعين: النوع الأول-الجنوح الاختياري ويكون عن قصد لإنقاذ السفينة وماعليها من بضائع كما في حالة تسرب المياه إلى السفينة، أما النوع الثاني-الجنوح العرضي ويكون نتيجة حادثة أي خطأ ملاحي.

- يترتب على عملية الإرشاد البحري آثاراً قانونية نظراً للعلاقة التي تنشأ بين طرفيها، بحيث يقع على عاتق طرفي عقد الإرشاد البحري التزامات متبادلة، إذ يلتزم المرشد بإرشاد السفينة لدى دخولها الميناء أو خروجها منه أو تحركها به أو في الممرات والقنوات الملاحية، مقابل التزام ربان السفينة محل الإرشاد بقيادة السفينة وإدارتها والالتزام بقواعد الملاحة.

- فيما يتعلق بالمسؤولية عن الأضرار الناشئة عن عملية الإرشاد البحري يعد مجهز السفينة محل الإرشاد مسؤولاً عن كافة الأضرار التي قد تصيب الغير

أو المرشد أو أحد بحارة سفينة الإرشاد أو سفينة الإرشاد أو السفينة محل الإرشاد ذاتها، إلا إذا اثبت الخطأ الجسيم للمرشد أو أحد البحارة، ويعد هذا الحكم خروجاً عن القواعد العامة، ويرجع ذلك إلى تأمين المرشد في عمله ورفع القلق عنه أثناء تأديته لمهمته.

- يعتبر المرشد بموجب القانون المصري موظفاً عاماً، وبالتالي يعتبر تابعاً للهيئة ومسؤولاً اتجاهها إلا أن ذلك لا يعني تحميل سلطة الميناء المسؤولية عن الأخطاء التي يرتكبها المرشد البحري اثناء عملية الإرشاد، لأن هذا الأخير ينسلخ في هذه الفترة من رقابة سلطة الميناء ويتبع مجهز السفينة محل الإرشاد وبالتالي مجهزها هو المسؤول عن أخطائه.

- أن حادثة جنوح السفينة (إيفرجيفن) في قناة السويس ناتجة عن خطأ مشترك بين المرشد والربان، وأن خطأ الربان وفقاً للالتزامات التي فرضها القانون عليه يستغرق خطأ المرشد.

- أن مجهز السفينة سوف يتحمل تبعة الأضرار الناشئة عن الحادثة سواء كان الخطأ منسوباً للمرشد أو الربان.

وفي ضوء هذه النتائج السابقة، يمكننا التوصية بالتالي:

- حث المشرع المصري على تعديل الأحكام الخاصة بمسؤولية مجهز السفينة بشأن الأضرار التي تلحق الغير بسبب الأخطاء التي تقع من المرشد البحري خلال تنفيذ عملية الإرشاد، بحيث تتحمل هيئة قناة السويس المسؤولية عن تلك الأضرار إذا كانت ناشئة عن خطأ جسيم من المرشد، ويمكن للهيئة تفادي الآثار المالية السلبية لذلك عن طريق التأمين من المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن أخطاء المرشدين البحريين الجسيمة.

- حث هيئة قناة السويس على محاكاة التطورات التكنولوجية الهائلة في مجال النقل البحري، خاصة المتعلقة بحجم السفن وحمولتها، وهو ما يتطلب تحسين البنية التحتية لقناة السويس لتكون مستعدة لاستقبال السفن العملاقة، وتحمل المزيد من حركة المرور عبر القناة.

قائمة المصادر والمراجع:

أولاً: المراجع العربية:

أحمد، عبدالفضيل محمد (2011). القانون البحري الخاص. دار الفكر والقانون.

الجميل، إيمان (2012). الحوادث البحرية (التصادم البحري، الإنقاذ البحري، الخسارات البحرية المشتركة، الشحط، الجنوح، الحريق، الحطام). المكتب الجامعي الحديث.

الجميل، إيمان فتحي حسن (2010). أشخاص الملاحة البحرية (المالك أو المجهز، الربان، رجال الطاقم البحري، المرشد). مكتبة الوفاء القانونية.

خليل، أحمد محمود (2010). موسوعة التشريعات البحرية تأصيلاً وفقهاً وقضاء التقنين المصري (النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري). المكتب الجامعي الحديث.

درويش، مريم (2020-2019). النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد (دراسة مقارنة) [رسالة ماجستير، جامعة أبوبكر بلقايد].

زكي، علاء الدين (2015). المسؤولية الجنائية لربان السفينة في القانون البحري. دار الفكر الجامعي.

الشرقاوي، محمود سمير (1993). القانون البحري. دار النهضة العربية.

صادق، مجدي (27 11, 2020). فنون بحرية، الإرشاد البحري. تاريخ الاسترداد 14 11, 2022، من جريدة بلو إيكنومي: https://www.eblueeconomy.com/%D9%81%D9%86%D9%88%D9%86-%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A5%D8%B1%D8%B4%D8%A7%D8%AF-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A-marine-piloting/

أبوضيف، آسر محمد (2021). القانون البحري والقانون الجوي بين التطبيق والنظرية. دار الإجادة للنشر والتوزيع.

طويسات، عائشة (2009-2008). المركز القانوني للمرشد البحري [رسالة ماجستير، جامعة الجزائر- بن يوسف بن خدة].

العراقي، ميرفت (2018). دور القنوات المائية في دعم التجارة العالمية (دراسة مقارنة). المجلة العلمية للاقتصاد والتجارة، صفحة 206.

عطا، مسعود يونس (2020). الوسيط في قانون التجارة البحرية الإماراتي. دار الإجادة للنشر والتوزيع.

عويس، أحمد زكي (1995). الإرشاد البحري دراسة مقارنة بين الفقه الإسلامي والقانون البحري. مجلة كلية الشريعة والدراسات الإسلامية، صفحة 450.

غنايم، حسين يوسف (1990). القانون البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة - دراسة مقارنة بقوانين دول مجلس التعاون الخليجي

الكلباني، سعيد سالم (2010). النظام القانوني لإرشاد السفن وفقاً للقانون العماني رقم (*81/35*) [رسالة ماجستير، جامعة السلطان قابوس].

محمدين، جلال وفاء (1997). قانون التجارة البحرية. دار الجامعة الجديدة للنشر.

ثانياً: المراجع الأجنبية:

Code des transports, Article L5341-1. (n.d.).

Piller, J. M. (2021, July/August). Crisis in the Suez Canal. *The Houston Lawyer, 59*(1), pp. 28-29.

Servant Health, LLC v. United States, Nos. 21-1373C. (United States Court of Federal Claims 8 5, 2022).

Romanized Arabic References: **الترجمة الصوتية لمصادر ومراجع اللغة العربية:**

ʾaḥmadu ʿabdālfḍīlu muḥammadin (2011). alqānūnu albaḥriyyu alkhāṣṣu dāru alfikri wa-l-qānūni

al-jamīlu ʾīmānu (2012). alḥawādithu albaḥriyyatu (al-taṣādumu albaḥriyyu alʾinqādhi albaḥriyyi al-khasārāti al-baḥriyyatu almushtarakatu al-shaḥṭi al-junūḥu al-ḥarīqi al-ḥuṭāmi almaktabu al-jāmiʿiyyi alḥadīthi

aljamīlu ʾīmānu fatḥī ḥasanun (2010). ʾashkhāṣu almalāḥati albaḥriyyati (almāliku ʾaw almujahhizu al-rabbānu rijālu alṭāʾāaqmi albaḥriyyi almurshidu maktabatu alwafāʾi al-qānūniyyati

khalīlun ʾaḥmadu maḥmūdin (2010). mawsūʿatu al-tashrīʿāti albaḥriyyati taʾaṣīlan wafiqhan waqaḍāʾan al-taqnīni almiṣriyyi (al-naqla albaḥriyyi alḥawādithi albaḥriyyatu al-taʾamīni albaḥriyyi almaktabu aljāmiʿiyyu alḥadīthu

darwīsh maryama (2019-2020). al-niẓāmu alqianwinnuy liʿumlayatay alquṭri wa-l-ʾirshādi (dirāsatun muqāranatun [risālatu miājastyr jāmiʿatu ʾabwabkir bilaqāyida

zakiyyun ʿalāʾu al-dīni (2015). al-masʾūliyyatu aljināʾiyyati lirabbāni al-safīnati fī alqānūni albaḥriyyi dāru alfikri aljāmiʿiyyi

al-sharqāwiyyu maḥmūd samīrin (1993). alqānūnu albaḥriyyu dāru al-nahḍati alʿarabiyyati

ṣādiqun majdī (27 11, 2020). funūnun baḥriyyatun alʾirshādi albaḥriyyi tārīkhu aliāstirdādi 14 11, 2022 ،min jarīdati blw ʾīknūmī https://www.eblueeconomy.com/%D9%81%D9%86%D9%88%D9%86-%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A5%D8%B1%D8%B4%D8%A7%D8%AF-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A-marine-piloting/

ʾabūḍayfin āsiru muḥammadin (2021). alqānūnu albaḥriyyu wa-l-qānūnu aljawwiyyu bayna al-taṭbīqi wa-l-naẓariyyati dāru alʾijādati lil-nashri wa-l-tawzīʿi

ṭūʾaysātu ʿāʾishatu (2008-2009). almarkazu alquānawniyyu lil-murshidi albaḥriyyi [risālatu miājastyr jāmiʿatu aljazāʾiri- bni yūsufa bni khaddata

alʿirāqiyyu muyarafat (2018). dawru alqanawāti almāʾiyyati fī daʿmi al-tijārati alʿālamiyyati (dirāsatun muqāranatun almajallatu alʿilmiyyatu lil-iāqtiṣādi wa-l-tijārati ṣafḥatu 206.

ʿaṭā masʿūdin yūnusa (2020). al-wasīṭu fī qānūni al-tijārati al-baḥriyyati al-ʾimāarittī dāru al-

ʾijādati lil-nashri wa-l-tawzīʿi

ʿūʾaysin ʾaḥmadu zakiyyi (1995). alʾirshādu albaḥriyyu dirāsatun muqārinatun bayna alfiqhi alʾislāmiyyi wa-l-qānūni albaḥriyyi mijallatu kulliyyati al-sharīʿati wa-l-dirāsāti alʾislāmiyyati ṣafḥatu 450.

ghanāyim ḥusayn yūsufa (1990). alqānūnu albaḥriyyu fī dawlati alʾimārāti alʿarabiyyati almuttaḥidati - dirāsatun muqāranatun biqawānīni dūʾali majlisi al-taʿāwuni alkhalījiyyi

al-kalbāniyyu saʿīdu sālimin (2010). al-niẓāmu al-qquānawniyyu liʾirshādi al-sufuni wafqā lil-qānūni alʿumāniyyi raqmi (81/35) [risālatu miājastyr jāmiʿatu al-sulṭāni qābūsa

muḥammadīni jalāli wafāʾin (1997). qānūni al-tijārati al-baḥriyyati dāru aljāmiʿati al-jadīdati lil-nashri

Legal Liability Arising from Maritime Navigation: The "Ever Given" Ship Accident in the Suez Canal as a Case Study

Aisha Khalfan Alqaydi(1)
Mohamed Morsi Abdou(2)

Abstract:

This study addressed the controversy surrounding the legal liability arising from the running-aground incident of the container ship "Ever Given" during its navigation in the Suez Canal in 2021, particularly concerning the person who is legally responsible for its occurrence and is obliged to compensate for the ensuing damages. Through the examination of this issue, several key findings were reached, including: the running-aground of the "Ever Given" in the Suez Canal was caused by a joint error between the pilot and the captain, bearing in mind that the captain's error, according to the legal obligations imposed on him, encompasses the pilot's error. Additionally, the ship's operator must bear the consequences of the damages resulting from the incident, whether the error is attributed to the pilot or the captain. Moreover, we recommended that the Egyptian legislator amend the provisions regarding the liability of the maritime pilots for damages arising from serious errors, with the Suez Canal Authority (SCA) assuming responsibility for such damages. The SCA can mitigate the negative financial effects of this through liability insurance for serious mistakes committed by maritime pilots.

Keywords: The ship Evergiven, Maritime Pilotage, Run aground, Suez Canal, Legal responsibility.

(1) College of Law - University of Sharjah (Sharjah – U.A.E.)
aaisha.5@hotmail.com

(2) College of Law - University of Kalba (Sharjah – U.A.E.)