



جامعة مولود معمري - تيزي وزو -

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



## الخدمات الميائية المقدمة للسفن:

### القطر و الإرشاد البحري نموذجاً

مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون

تخصص: قانون الأعمال

إشراف الأستاذة:

- د/ أعراب كميلة

إعداد الطالبتين:

- تجاديت زهرة

- تعقيلت دينهرزاد

لجنة المناقشة:

- أ.د/ إقلولي ولد رابح صافية أستاذ، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، .....رئيساً.
- د/ أعراب كميلة، أستاذة محاضرة "أ"، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، .....مشرفاً ومقرراً.
- د/ أيت يوسف صبرينة أستاذة محاضرة "أ"، جامعة مولود معمري تيزي وزو.....ممتحناً.

تاريخ المناقشة: 2025/06/17

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

# كلمة شكر

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

(وَآخِرُ دَعْوَاهُمْ أَنِ الْحَمْدُ لِلَّهِ رَبِّ الْعَالَمِينَ)

(يونس: 10)

اللهم لك الحمد حتى ترضى، و لك الحمد إذا رضيت، و لك الحمد بعدى الرضا.  
الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات، بفضلته تحقق الغايات، والصلاة والسلام على خير خلق الله محمد  
ﷺ، وعلى آله وصحبه أجمعين.

نحن الطالبتان:

تجاديت زهرة وتعقيلت دينهرزاد،

نتقدم بجزيل الشكر وخالص الامتنان إلى كل من ساندنا ورافقنا خلال مسارنا الجامعي، وخاصة أثناء  
إعداد هذه المذكرة.

نتوجه بأسمى عبارات الشكر والعرفان إلى أستاذتنا الفاضلة "أعراب كميلة"، المشرفة على هذا العمل، لما  
قدمته لنا من دعم علمي وتوجيهات قيمة، ومتابعة دقيقة، ساعدتنا على تجاوز الصعوبات وتحقيق هذا الإنجاز،  
فجزاها الله عنا كل خير.

كما لا يفوتنا أن نشكر كل من الأستاذ الرئيس ....., والأستاذ الممتحن ....., على كرم تلبية  
الدعوة، فلنا الشرف بحضورهم والإصغاء إلى ملاحظاتهم وتوجيهاتهم.

كما نخص بالشكر والامتنان عائلتنا الكريمة، التي كانت لنا السند الحقيقي والداعم المعنوي والمادي  
طوال هذا المشوار، فبفضل تشجيعهم ودعائهم وصلنا إلى هذه المرحلة.

شكرا لكل من آمن بنا، وساندنا بكلمة، أو بدعاء، أو بتشجيع، فلکم منا كل التقدير والاحترام.

والله ولي التوفيق.

## إهداء

إلى التي حملتني في بطنها وهنا على وهن، ولا زالت تحملني برعايتها وحنانها  
إلى التي الجنة تحت أقدامها وسهلت لي الشدائد بدعائها  
إلى القلب الحنون ورمز الصمود والصبر والعطاء بغير حساب

### أمي الغالية

إلى الذي زين اسمي بأجمل الألقاب وأحمل اسمه بكل فخر  
إلى الذي كلل العرق جبينه ودعمني وأعطاني بلا حدود  
إلى الذي حصد الأشواك عن دربي ليمهد لي طريق العلم

### أبي الغالي

إلى الذين ساندوني بكل حب، وأزاحوا عن طريقي المتاعب  
إلى الذين مهدوا لي الطريق وزرعوا لي الثقة والإصرار بداخلي  
كنتم لي الحب والسند

### إخوتي وأخواتي

إلى من كان لوجودها أثر لا يمحي في مسيرتي الأكاديمية  
إلى من كانت نعم العون والسند  
أستاذتي المشرفة "أعراب كميلة"  
إلى من كانت رفيقة دربي في رحلة البحث والكتابة  
إلى من منحتني من طاقتها وحماسها  
شريكتي في العمل "تعقيلت دينهرزاد"

الطالبة: "تجاديت زهرة"

## إهداء

{وَمَا تَوْفِيقِي إِلَّا بِاللَّهِ عَلَيْهِ تَوَكَّلْتُ وَإِلَيْهِ أُنِيبُ}

(هود: 88)

إلى من غرسا في قلبي حب العلم،  
إلى والدي الكرميين رمز العطاء والتضحية،  
إلى زوجي الذي كان سندا لي،  
إلى من كانوا لي عوناً في مراحل دراستي، إخوتي، وأصدقائي الأعزاء،  
إلى أساتذتي الأفاضل، وعلى رأسهم أساتذتي المشرفة، لما قدموه من توجيه ودعم،  
وإلى صديقتي الغالية زهرة، شريكة الجهد والمثابرة في إعداد هذه المذكرة،  
أهدي هذا العمل المتواضع وفاء وتقديراً.

الطالبة: "تعقيلت دينهرزاد"

## مقدمة:

تلعب الموانئ دورا رئيسيا لاسيما في ظل التوسع الكبير في حركة التجارة الدولية، ولم يعد ينظر إليها كمجرد نقاط عبور للسفن والبضائع، بل اعتبرت كعمليات متكاملة تقدم خدمات تضمن سلامة الملاحة، فعرف المشرع الجزائري الملاحة البحرية من خلال المادة 161 من أمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري المعدل و المتمم بأنها "الملاحة التي تمارس في البحر وفي المياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13 من القانون البحري الجزائري"<sup>1</sup>، ومن أبرز هذه الخدمات تلك التي تقدم للسفن عند دخولها وخروجها من الموانئ، حيث تشكل عمليات أساسية لضمان سلامة السفن والبضائع وحماية البيئة البحرية من الأخطار المحتملة.

عند دخول السفن أو خروجها من الموانئ أو مرورها بها قد تحتاج إلى مساعدة خارجية لضمان سلامتها، تشمل هذه المساعدة عدة خدمات رئيسية التي تتمثل في القطر البحري والإرشاد البحري، وتعد هذه الخدمات جزءا أساسيا من الملاحة المساعدة المنظمة بموجب المادة 87 من المرسوم التنفيذي 02-01 يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها التي تنص على ما يلي: "تعد القيادة والإرشاد والقطر والتموين أهم الخدمات المقدمة للسفن"<sup>2</sup>، كما نص المشرع الجزائري على وجوبها في المادة 601 من القانون البحري الجزائري التي تنص على ما يلي: "يتعين على الربان استعمال خدمات المرشد والقاطرة عندما تتطلب أنظمة أو أمن السفينة ذلك"<sup>3</sup>.

إن تطوير الموانئ لا يقتصر على تعزيز هياكلها الأساسية فقط، بل يتطلب توسيع نطاق الخدمات الفنية التي تقدمها لتشمل مجالات متعدد مثل الإصلاح والصيانة، وتأجير

1 انظر المادة 161 من أمر رقم 76-80، مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري الجزائري، ج.ر. عدد 29، صادر بتاريخ 10 أفريل 1977 (معدل و متمم).

2 انظر المادة 87 من مرسوم تنفيذي رقم 02-01، مؤرخ في 6 يناير 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ج.ر. عدد 1، صادر بتاريخ 6 يناير 2002.

3 انظر المادة 601 من القانون البحري الجزائري.

الساحات والمخازن، بالإضافة إلى خدمات التفريغ والشحن، ويعد إدماج التكنولوجيات الحديثة في هذه المجالات أمراً ضرورياً لمواكبة التحولات الجارية في قطاع النقل البحري، وتحقيق مستوى عالٍ من الكفاءة والاحترافية في تسيير الميناء، ومن بين أهم الجوانب التي يجب التركيز عليها، توفير خدمات إصلاح وصيانة السفن داخل الميناء لتفادي لجوء السفن إلى موانئ أخرى مما يفقد الميناء ميزة تكامل الخدمات به، لذلك من الضروري أن تعمل إدارة الميناء على الخطط والإستراتيجيات التي تضمن الوصول ببنية الميناء إلى المواصفات العالمية للموانئ المحورية، ويساهم في الحفاظ على سمعته وجاذبيته للسفن.

فيما يتعلق بالقطر البحري، لم يكن معروفاً في الماضي إلا بعد ظهور السفن البخارية التي تعمل بالمحرك البخاري لتسيير السفن، إلا أنها أصبح الآن صناعة بحرية هامة لا يمكن الاستغناء عنها، فهو العملية التي يتم فيها توجيه أو جر السفن عبر قاطرات بحرية إما بسبب عدم قدرتها للمناورة أو للمساعدة في إدخالها أو إخراجها من الميناء فيتميز بخصائص فريدة عن غيره من العقود، وقد أثار هذا العقد نقاش واسع حول طبيعته القانونية، مما أدى إلى ظهور عدة نظريات حاولت تكييفه وتصنيفه، إذ يترتب عنه التزامات متبادلة في ذمة طرفيه كما يترتب عن تنفيذه أضراراً وبالتالي تثار المسؤولية داخل وخارج الموانئ.

فيما يخص الإرشاد البحري، فقد عرف منذ أن عرفت الملاحة البحرية فهو عملية توجيه السفن عند دخولها أو خروجها من الموانئ أو أثناء إبحارها في الممرات المائية الضيقة والمزدحمة بواسطة مرشد بحري متخصص، حيث يتميز بطبيعة قانونية مركبة تجمع بين الطابع التعاقدية والطابع النظامي وكذا الطابع العام والطابع الخاص، فبخصوص نطاق عملية الإرشاد البحري تتم حسب المناطق وحسب الإلزامية، فنظراً لكون الإرشاد البحري ينشأ علاقة قانونية بين المرشد ومجهز السفينة تترتب التزامات متبادلة في ذمة كل من المرشد البحري والمجهز، فقد ينجر عن تنفيذ هذه العملية أضرار قد تصيب السفينة محل الإرشاد أو سفينة الإرشاد نفسها أو المرشد أو البجارة أو الغير فتتسأ المسؤولية عن الإرشاد البحري.

تكمن أهمية دراسة هذا الموضوع في كونهما أداتين أساسيتين لضمان سلامة الملاحة البحرية وحماية الأرواح والممتلكات في البحر، فإن عقد القطر البحري يهدف إلى مساعدة السفن المعطلة أو المتضررة داخل الموانئ أو خارجها ويحد خطر التصادم والغرق، خاصة في الظروف الجوية الصعبة، كما ينظم العلاقة بين مالك السفينة ومزود خدمة القطر ويحدد الحقوق والالتزامات في حالة الضرر والتعويض، ويجنب خسائر فادحة ناجمة عن تأخير أو غرق البضائع أو السفن، أما الإرشاد البحري يُمكن السفن من دخولها أو خروجها من الموانئ بشكل آمن ودقيق ويساعد على تجنب الحوادث البحرية، ويمنع الأضرار التي قد تلحق بالأرصفة العائمة والأجهزة البحرية الأخرى نتيجة سوء المناورة، ويساهم في تقليل التكاليف المرتبطة بالإصلاحات والصيانة ويقلل من خطر تسرب المواد الملوثة، إذ الإرشاد البحري يلعب دورا أساسيا في السلامة وحماية البيئة إذ يعد مكملا ضروريا لعمليات القطر البحري.

على هذا الأساس، فإن الهدف من هذه الدراسة يكمن في توضيح الإطار القانوني لعقدي القطر والإرشاد البحري، من خلال بيان طبيعتهما، التزامات الأطراف والمسؤوليات المترتبة عن تنفيذهما، مع إبراز مدى فعالية هذه القواعد في ضمان سلامة الملاحة البحرية.

فقد قمنا بتحليل موضوعنا هذا من خلال اعتمادنا على الإشكالية التالية:

**ما مدى فعالية الإطار القانوني المنظم لعقد القطر والإرشاد البحري في التشريع**

**الجزائري؟**

للإجابة على هذه الإشكالية تم الاعتماد على المنهج الاستقرائي ذلك من أجل الإلمام وتحليل بعض النصوص القانونية، والوقوف على الآثار القانونية المترتبة على هذه العقود، والمتمثلة في عقد القطر البحري (الفصل الأول)، وعقد الإرشاد البحري (الفصل الثاني).

## الفصل الأول

### عقد القطر البحري

يعدّ عقد القطر البحري ركيزة أساسية في الملاحة البحرية، كونه يساهم في تسهيل حركة السفن وضمان سلامتها سواء داخل الموانئ أو في أعالي البحار، ويعتبر هذا العقد ذو أهمية خاصة في القانون البحري لما له من دور في الوقاية من الحوادث البحرية وتنظيم عمليات القطر البحري والتي تتطلب وسائل فنية خاصة ومسؤولية دقيقة.

نظرا لطبيعته المعقدة وتعدد أطرافه، اهتم المشرع الجزائري بتنظيم هذا العقد ضمن القانون البحري، ما يطرح جملة من المسائل القانونية المتعلقة بمفهومه، خصائصه، وعلاقاته ببعض العقود المشابه له كعقد الإرشاد البحري وعقد الإسعاف البحري، فضلا عن طبيعته القانونية فقد أثار هذا العقد نقاشا واسعا حولها مما أدى إلى ظهور عدة نظريات حاولت تكييفه وتصنيفه، وذلك من خلال الإطار العام له (المبحث الأول).

كما يثير عقد القطر البحري مسائل قانونية مهمة من حيث الالتزامات التي يترتبها على عاتق أطرافه، والمسؤولية المترتبة عنه، خصوصا في حال وقوع أضرار أثناء تنفيذ عملية القطر سواء في المياه الداخلية أو في عرض البحر، مع التركيز على أحكام التقادم دعوى الناتجة عن عقد القطر البحري، وذلك من خلال أثار عقد القطر البحري (المبحث الثاني).

## المبحث الأول

### الإطار العام لعقد القطر البحري

يعرف العقد بشكل عام بأنه توافق إرادتين أو أكثر على إحداث أثر قانوني معين يتمثل في منح حق أو القيام بفعل أو الامتناع عنه، أي أن الأطراف المتعاقدة تسعى إلى إنشاء التزام أو نقله، فباعتبار أن عقد القطر البحري هو خدمة من الخدمات المينائية التي تقدم للسفن، هذا ما يجعله يتميز بمفهوم خاص (المطلب الأول)، كما يتميز بطبيعة قانونية خاصة (المطلب الثاني).

## المطلب الأول

### مفهوم عقد القطر البحري

يتمثل القطر البحري في العملية التي يتم فيها استخدام وسيلة نقل معينة ذات قوة محركية لجرّ أو دفع وسيلة نقل أخرى تقتقر إلى وسيلتها المحركة اللازمة للحركة، أو تمتنع عن استخدامها أو تحتاج إلى دعم إضافي لزيادة سرعتها، لذا قدمت عدة تعريفات لعقد القطر البحري (الفرع الأول)، كما يتميز بخصائص كثيرة (الفرع الثاني)، كما أن لهذا العقد علاقة بالعقود المشابهة له (الفرع الثالث).

## الفرع الأول

### تعريف عقد القطر البحري

قدمت عدة تعريفات لعقد القطر البحري، منها لغوية (أولاً)، وفقهية (ثانياً)، وقانونية (ثالثاً).

### أولاً: التعريف اللغوي لعقد القطر البحري

القطر لغة، مصدر قطر يقطر قطرا، ومنه قطر الإبل أي شدها على نسق واحد خلف واحد، وقربها على نسق واحد، وبهذا يكون من معاني القطر الجرّ والسحب<sup>1</sup>، وهو بهذا

1 خالد مرزوق سراج الذيابي، "مسلك المنظم البحري السعودي في المسؤولية الناشئة عن عقد القطر البحري"، المجلة القانونية، مجلد 11، عدد 8، 2022، ص 2299.

المعنى ينصرف إلى وصف كل عملية مادية قوامها الاستعانة بقوة دفع خارجية، لتحريك شيء ما مجرد أو مجرد مؤقتاً كلياً أو جزئياً من أسباب الحركة أو التوجيه من مكان إلى آخر<sup>1</sup>.

### ثانياً: التعريف الفقهي لعقد القطر البحري

اختلف فقهاء القانون في إيجاد تعريف موحد لعقد القطر البحري، فكل فقيه يعرفه حسب وجهة نظره وتصوره له، إذ عرفه جانب من الفقه بأنه: "اتفاق تلتزم به سفينة بجر سفينة أخرى أو عائمة في البحر للخروج أو الدخول إلى الموانئ"<sup>2</sup>، وعرفه جانب آخر من الفقه بأنه: "عقد يلتزم بمقتضاه مالك السفينة بجر سفينة مملوكة للآخر نظير أجر معلوم"<sup>3</sup>، في حين يرى بعض الفقه أن مقتضى عقد القطر هو: "قيام سفينة صغيرة وقوية بمساعدة السفن المتوسطة والكبيرة الحجم في الدخول إلى الميناء أو الخروج منه، أو عند انتقال هذه السفن من رصيف إلى آخر داخل الميناء، وكذلك عند الخروج منه"<sup>4</sup>.

كما ذهب جانب آخر إلى أن عمليات القطر هي: "مساعدة السفن الأخرى وتقديم الخدمات لها عن طريق سحبها في حالة حدوث أي عطل بها داخل الميناء أو في عرض البحر، أو مساعدتها على الرسو بمحاذاة الرصيف، أو الإسهام في تعويم السفن الغارقة أو العائمة، وتتولى القيام بهذه العملية سفن معدة ومخصصة لذلك"<sup>5</sup>.

عرفته الأستاذة نهاد السباعي والأستاذ رزق الله أنطاكي بأنه: "عقد تقوم بموجبه القاطرة بقيادة السفينة المقطورة مقابل أجر يتم الاتفاق عليه".

1 مريم درويش، النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد دراسة مقارنة، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون، تخصص القانون البحري والنقل، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2019، ص18.

2 مريم درويش، المرجع نفسه، ص18.

3 هاني محمد دويدار، الوجيز في القانون البحري (السفينة)، مكتبة ومطبعة الإشعاع الفنية، الإسكندرية، 1993، ص393.

4 بلقاسم حبيب، عقد القطر في القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص القانون البحري والنشاطات المرفئية، كلية الحقوق، جامعة وهران 2، 2011-2012، ص12.

5 مريم درويش، المرجع السابق، ص19.

أما الأستاذين تشورلي وجاليز، عرفوا عقد القطر البحري بأنه: " ما تقدمه سفينة لسفينة أخرى من مساعدة، لتسيير رحلة السفينة الأخيرة عندما لا يكون مطلوباً منها سوى تزويد سرعة السفينة المقطورة أثناء دخولها الميناء وخروجها منه، بجر السفينة القاطرة للسفينة المقطورة ويستحق مالك السفينة أجراً على عملية القطر"<sup>1</sup>.

يتضح مما سبق أن هذه التعريفات، رغم اختلاف صياغتها، تتفق جميعها في مضمونها، حيث تشير إلى أن عقد القطر البحري هو علاقة قانونية تنشأ بين سفينتين (القاطرة والمقطورة) مملوكتين لشخصين مختلفين، بموجب هذا العقد، تتولى القاطرة جرّ المقطورة مقابل أجر تدفعه الأخيرة مما يترتب عليه التزامات متبادلة بين الطرفين، فإن هذه التعريفات تأتي بجملة من الشروط المشتركة نذكر منها:

- أن لا تكون السفينة القاطرة والمقطورة ملكاً لشخص واحد، ولا يعدوا أن يكون عملية مادية لا يترتب أي آثار قانوني.

- يتطلب عقد القطر البحري تواجد سفينتين (قاطرة ومقطورة) وبالتالي استبعاد المنشآت التي تعتبر من غير السفن، مثل المنشأة العائمة المستعملة للخدمة داخل الموانئ.

- تبدأ عملية القطر بأولى خطوات ربط حبال الجرّ وتمتد إلى غاية الانتهاء من عملية السحب بفك تلك الحبال.

- تنشأ عن عملية القطر التزامات متقابلة، فتلتزم السفينة القاطرة بسحب أو جرّ السفينة المقطورة مقابل دفع هذه الأخيرة لأجر متفق عليه .

- لا وجود لعملية تلازم بين القطر وعطل السفينة المقطورة، فقد يكون الأمر متعلق بخاصية السفينة المقطورة، كما يشكل خطر على سلامة المنشآت الموجودة في الممرات<sup>2</sup>.

1 صهيب بوترة، أشرف عبد المجيد أحسن جاب الله، عقد القطر البحري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، 2021، ص ص 06، 07.

2 صهيب بوترة، أشرف عبد المجيد أحسن جاب الله، المرجع نفسه، ص 07.

## ثالثا: التعريف التشريعي لعقد القطر البحري

نجد أن أغلب القوانين لم تعط تعريفا لعقد القطر البحري، تاركة هذه المهمة إلى القضاء والفقهاء، فقد اكتفت بتنظيم التزامات الأطراف، ووضعت أحكام المسؤولية المتعلقة به<sup>1</sup>. نجد أن المشرع الجزائري لم يعرف عقد القطر البحري وإنما اكتفى بذكر أطراف العقد، بداية ونهاية القطر، مكافأة القطر والمسؤولية القائمة عن عقد القطر البحري في حالة ما إذا نجم عن عملية عقد القطر أو أثناء العملية ضرر لكلا السفينتين أو إحداهما<sup>2</sup>، فالمادة 860 من القانون البحري الجزائري تنص على أنه: "يلتزم المجهز بموجب عقد القطر البحري، ومقابل مكافأة، بخدمات القطر بواسطة سفينة"<sup>3</sup>، كما تنص المادة 861 من نفس القانون على صورة عقد القطر البحري حيث جاء فيها ما يلي:

أ-العمليات التي تتطلب سحب أو دفع السفينة

ب-المناورات والانتقال وإبحار السفن

ج-المراقبة والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى".

هذا ما نصت عليه المادة 94 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01 الذي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها كما يلي: "في مفهوم هذا المرسوم يتمثل قطر السفن فيما يأتي:

-العمليات المتمثلة في جر ودفع السفن،

-مناورات إرساء وانتقال أو إبحار السفينة،

-المرافقة والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى في ملاحاة السفينة.

1 صهيب بوترة، أشرف عبد المجيد أحسن جاب الله، المرجع السابق، ص 08.

2 سماعيل فاطيمة، "قطر المنصات النفطية البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 4، 2016، ص 213.

3 انظر المادة 860 من القانون البحري الجزائري.

يمارس القطر بواسطة سفن قاطرة على إنجاز هذه العمليات مع المؤهلات التي تقتضيها الظروف مع احترام الشروط والقواعد المحددة في التشريع والتنظيم المعمول بهما<sup>1</sup>.

يتضح من خلال نص المادتين 860 و861 أن عقد القطر البحري هو عبارة عن عقد يلتزم بموجبه مجهز السفينة القاطرة بتقديم خدمات للسفينة المقطورة، سواء تعلق الأمر بعمليات السحب أو الدفع أو الإبحار، أو المراقبة والمساعدة المقدمة والمناورات والإرشاد وغيرها من الخدمات التي تقدمها القاطرة للمقطورة، يتضح أيضا أن المشرع الجزائري قد اشترط أن تكون المقطورة سفينة، وهذا ما يفهم من نص المادة 861 من القانون البحري الجزائري<sup>2</sup>.

## الفرع الثاني

### خصائص عقد القطر البحري

يتميز عقد القطر البحري بخصائص فريدة عن غيره من العقود، فهو عقد رضائي (أولا)، ملزم للطرفين (ثانيا)، ذو أثر فوري (ثالثا)، ويصنف كعقد تجاري (رابعا)، مما يجعله خاضعا لأحكام القانون الخاص (خامسا)، بالإضافة إلى ذلك، يعد عقد معاوضة (سادسا) وعقد من عقود الإذعان (سابعا).

### أولا: عقد القطر البحري عقد رضائي

العقد الرضائي هو العقد الذي ينعقد بمجرد حصول اتفاق بين طرفيه، بأية طريقة كانت، ودون إتباع شكل أو صيغة معينة<sup>3</sup>.

1 انظر المادة 94 من مرسوم تنفيذي رقم 02-01، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، المرجع السابق.

2 صهيب بوترة، أشرف عبد المجيد أحسن جاب الله، المرجع السابق، ص08.

3 مريم درويش، المرجع السابق، ص24.

إن مبدأ الرضائية ينبثق من مبدأ سلطان الإرادة، حيث يعكس حرية المتعاقدين في اختيار طريقة التعبير عن إرادتهما، فالعقد الرضائي ينشأ بمجرد توافق إرادتين، بغض النظر عن وسيلة التعبير، سواء كانت شفوية أو بالإشارة والسلوك، فالعبرة تكمن في تحقق الاتفاق ذاته، وليس في الطريقة التي تم بها، وقد تناولت المادة 59 من القانون المدني الجزائري هذا المفهوم بنصها: "يتم العقد بمجرد أن يتبادل الطرفان التعبير عن إرادتهما دون الإخلال بالنصوص القانونية"<sup>1</sup>.

نجد أن المشرع أخذ بالرضائية كمبدأ، حيث تسمح للمتعاقدين بالتعبير عن إرادتهما بمختلف الوسائل وبأية طريقة، صراحة أو ضمناً، دون أن يولي المشرع أفضلية أو أولوية لأي كيفية من الكيفيات المذكورة، فإن كان الأصل يقوم على مبدأ حرية التعاقد باعتباره أحد مظاهر مبدأ سلطان الإرادة، فإن ذلك يمنح للأفراد الحق في إبرام العقود أو الامتناع عنها، بالإضافة إلى حرية تحديد مضمون العقد بإرادتهما.

يعرف العقد الرضائي بأنه العقد الذي ينشأ من مساومة بين طرفين متكافئين من الناحيتين الاقتصادية والقانونية، حيث يسبقه تفاوض يتيح للأطراف مناقشة شروط العقد وتحديد مضمونه بناء على تبادل الآراء والاتفاق، كما هو الحال في عقود البيع والمقايضة والإيجار، لذلك فإن مصطلح "عقد المساومة" قد يكون أدق من "عقد التراضي" الذي يشمل جميع العقود الرضائية<sup>2</sup>.

أما عقد القطر البحري، يعد عقد رضائي، يكفي لانعقاده تطابق إرادتين، بمعنى أن يقترن الإيجاب الصادر من أحد الطرفين بالقبول الصادر من الطرف الآخر من مجلس العقد<sup>3</sup>.

1 أمر رقم 75-58، مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني، ج.ر عدد 78، صادر بتاريخ، 30 سبتمبر 1975، (معدل ومتمم).

2 بلقاسم حبيب، المرجع السابق، ص 18.

3 مريم درويش، المرجع السابق، ص 24.

فهناك من يرى بأنه من العقود الرضائية التي لا تتطلب شكلية معينة لصحتها، وإنما يكفي توافق إرادة الطرفين لإبرامه، إلا أنه يجب أن يكون مكتوباً، حيث تعتبر الكتابة وسيلة للإثبات وليست شرطاً لصحة العقد، كما قد يصعب في بعض الأحيان تطبيق شرط الكتابة على عقد القطر البحري، خاصة عندما يتم إبرام العقد في عرض البحر، وفي هذه الحالات، يمكن إثبات العقد بأية وسيلة أخرى من وسائل الإثبات المتاحة، وعادة ما تتضمن عقود القطر البحري شروطاً خاصة تتعلق بتنفيذ عملية القطر وتوزيع المسؤوليات بين الأطراف، ويتم تدوين هذه الشروط في إيصالات القطر والفواتير الخاصة به<sup>1</sup>.

إن المشرع الجزائري يشترط الكتابة في حالة الاتفاق على إدارة عملية القطر، حيث يعتبر هذا الاتفاق استثناء من القاعدة العامة التي تقضي بأن تتم عملية القطر تحت إدارة ربان السفينة المقطورة، وتبعاً لذلك يتقيد ربان السفينة القاطرة بالأوامر الملاحية لهذا الأخير<sup>2</sup>، إلا أنه يجوز للأطراف بناء على اتفاق صريح ومكتوب تكليف ربان السفينة القاطرة للقيام بإدارة عمليات القطر<sup>3</sup>.

بناء على ذلك، يمكن القول أن عقد القطر البحري ليس من العقود الشكلية التي يتطلب القانون إتباع شكل معين لإبرامها، بحيث يؤدي الإخلال بهذا الشكل إلى البطلان<sup>4</sup>.

1 هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص 128.

2 تنص المادة 866 من القانون البحري الجزائري على أنه: "تتم عمليات القطر تحت إدارة ربان السفينة المقطورة وتبعاً لذلك، يتقيد ربان السفينة القاطرة بالأوامر الملاحية لهذا الأخير. كل ضرر مهما كان نوعه خلال عمليات القطر يكون على عاتق مجهز السفينة المقطورة إلا إذا ثبت خطأ السفينة القاطرة".

3 تنص المادة 867 من القانون البحري الجزائري على أنه: "يجوز للأطراف، بناء على اتفاق صريح ومكتوب تكليف ربان السفينة المقطورة للقيام بإدارة عمليات القطر. وفي هذه الحالة تكون الأضرار الحاصلة خلال عمليات القطر على عاتق مجهز السفينة القاطرة إلا إذا ثبت خطأ السفينة المقطورة".

4 مريم درويش، المرجع السابق، ص 26.

## ثانيا: عقد القطر البحري عقد ملزم للجانبين

عرف المشرع الجزائري العقد الملزم للجانبين من خلال المادة 55 من القانون المدني الجزائري على النحو التالي: "يكون العقد ملزما للطرفين متى تبادل المتعاقدان الالتزامات فيما بينهما"<sup>1</sup>.

يعرف العقد الملزم للجانبين، أو ما يسمى بالعقد التبادلي، بأنه العقد الذي ينشئ التزامات متقابلة في ذمة كل من طرفيه في آن واحد، بحيث يكون كل متعاقد دائنا ومدينا في الوقت ذاته، كما هو الحال في عقود البيع، الإيجار، المقايضة، والعمل وغيرها<sup>2</sup>.

يعد عقد القطر البحري من العقود الملزمة للجانبين، إذ يرتب التزامات على كل من مجهزي سفينة القطر والسفينة المقطورة، فيلتزم مجهز سفينة القطر بإنجاز عملية القطر المتفق عليها، ويتطلب ذلك توفير سفينة للقطر مع مراعاة أن العقد لا يشترط غالبا سفينة قطر محددة، مما يمنح المجهز حرية استخدام أي سفينة يمتلكها لتنفيذ العقد، كما يقتضي الأمر تولى ربط السفينة المقطورة بسفينة القطر بكابلات يقدمها مجهز سفينة القطر<sup>3</sup>.

أما مجهز السفينة المقطورة فهو يلتزم في المقام الأول بدفع الأجر المقرر مقابل القطر، كما يلتزم بصفة فرعية بدفع جميع المبالغ الإضافية التي تقتضيها ظروف تنفيذ عملية القطر، بالإضافة إلى ذلك، يلتزم المجهز من خلال ربان السفينة بتسيير مهمة سفينة القطر كالإدلاء بكافة المعلومات عن السفينة المقطورة اللازمة لحسن تنفيذ عملية القطر<sup>4</sup>.

1 انظر المادة 55 من القانون المدني الجزائري.

2 مريم درويش، المرجع السابق، ص26.

3 هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص129.

4 مريم درويش، المرجع السابق، ص27.

**ثالثا: عقد القطر البحري عقد فوري**

يعد عقد القطر البحري من العقود الفورية، فلا يعد الزمن عنصرا أساسيا فيها، حتى وإن تأجل تنفيذها، كون الاتفاق الذي يبرم من خلال عقد القطر البحري هدفه سحب السفينة المقطورة من طرف السفينة القاطرة، فالاتفاق يتم بسحب السفينة دون توقف<sup>1</sup>.

**رابعا: عقد القطر البحري من العقود التجارية**

عقد القطر البحري عقد تجاري بالنسبة لمجهز القطر بحسبان أن القطر يندرج في عمليات الملاحة البحرية التجارية، وإنه يعتبر عملا تجاريا كل عمل يتعلق بالملاحة البحرية التجارية، وهو تجاري بالنسبة لمجهز السفينة المقطورة أيضا إذا كان تاجرا أو كان القطر يدخل بالنسبة له في نطاق الأعمال التجارية وفقا لنظرية التبعية<sup>2</sup>، حسب ما نصت عليه المادة 3 من القانون التجاري: "يعد عملا تجاريا بحسب شكله:

-التعامل بالسفينة بين كل الأشخاص،

-الشركات التجارية،

-وكالات ومكاتب الأعمال مهما كان هدفها،

-العمليات المتعلقة بالمحلات التجارية،

-كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية"<sup>3</sup>.

**خامسا: عقد القطر البحري من عقود القانون الخاص**

إن عقد القطر البحري من عقود القانون الخاص وليس من العقود الإدارية ولو كان مجهز القطر شخصا من أشخاص القانون العام، فلا يعد عقد القطر من عقود القانون العام،

1 مريم درويش، المرجع السابق، ص30.

2 محمود شحماط، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2014، ص103.

3 أمر رقم 75-59، مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون التجاري، ج. ر عدد 101، صادر بتاريخ 19 ديسمبر 1975، (المعدل ومتمم).

كونه لا يهدف إلى تحقيق خدمة عامة، كما لا يتضمن أي شروط غير مألوفة في عقد القانون الخاص<sup>1</sup>.

### سادسا: عقد القطر البحري من عقود المعاوضة

يعتبر عقد المعاوضة ذلك العقد الذي يتحصل فيه كل متعاقد على مقابل لما يعطي أو يأخذ، مثل البيع والمقايضة والإجارة وغيرها، ويعد عقد القطر البحري من عقود المعاوضة، حيث يحصل مجهز القاطرة على أجر يعرف بـ: "أجرة القطر" مقابل تنفيذ عمليات القطر، في حين يلتزم مجهز المقطورة بسداد هذا الأجر<sup>2</sup>.

بذلك، فإن عقد القطر البحري يعد عقد معاوضة، إذ تنفذه مشروعات ذات طابع رأسمالي، تهدف إلى تحقيق الربح من خلال تقديم خدمات القطر، وتختلف كيفية تحديد الأجر المستحق على مجهز السفينة المقطورة وفقا لطبيعة القطر، سواء كان بغرض تنفيذ مناورات لدخول الميناء أو الخروج منه أو لقطر السفينة في أعالي البحار، ففي الفرض الأول، غالبا ما تتولى السلطات العامة تحديد تعريف القطر في حين يتولى الاتفاق في الفرض الثاني تحديد الأجر<sup>3</sup>.

### سابعا: عقد القطر البحري من عقود الإذعان

الأصل في التعاقد حرية كل طرف في المناقشة والمساومة، ولكن هناك نوعا من العقود يضع فيها أحد الطرفين شروط العقد وللطرف الثاني إما أن يقبلها جملة أو يرفضها جملة، ومن هنا يكون قبوله أقرب إلى التسليم والإذعان منه إلى الرضا السليم، وهي ما يعرف بعقود الإذعان، وهي عقود ترتب على احتكار بعض المرافق العامة احتكارا قانونيا أو

1 اعتدال عبد الباقي العضب، "عقد القطر البحري (دراسة مقارنة)"، مجلة الخليج العربي، مجلد 38، عدد 1 و2، 2010، ص132.

2 مريم درويش، المرجع السابق، ص29.

3 اعتدال عبد الباقي العضب، المرجع السابق، ص130.

فعليا، فقد أصبحت شركات تحتكر خدمة من الخدمات الضرورية للمجتمع، كخدمة المياه، والكهرباء والغاز والنقل...<sup>1</sup>

من هذا المنطلق يعتبر عقد القطر البحري عقد إذعان كونه عقد يتم تحرير بنوده مسبقا من طرف واحد ضمن عقود نموذجية، ويتم قبوله جملة دون مناقشة محتواه من قبل المتعاقد الثاني، وما يؤكد هذا وجود شركات قطر متخصصة تحتكر القيام بهذا النشاط.<sup>2</sup>

### الفرع الثالث

#### علاقة عقد القطر البحري عن بعض العقود المشابهة له

غالبا ما يتم الخلط بين القطر البحري والأعمال البحرية المساعدة مثل الإرشاد البحري والمساعدة البحرية، فرغم تشابههم الكبير إلا أن عملية القطر تختلف عن الإرشاد، وعن المساعدة البحرية، من حيث المضمون والهدف، وكذلك من حيث النظام القانوني. فقد خصص المشرع الجزائري لكل منها أحكاما خاصة، لذا سنوضح العلاقة بين العقد القطر البحري وعقد الإرشاد البحري (أولا) وكذلك بين القطر البحري والإسعاف البحري (ثانيا).

#### أولا: علاقة القطر البحري بالإرشاد البحري

نظم المشرع الجزائري الإرشاد البحري في الفقرة الثالثة من القسم الأول تحت عنوان "نظام الملاحة البحرية" في الفصل الثالث الباب الأول ضمن الكتاب الأول من القانون البحري الجزائري، وذلك من خلال المواد 171 إلى غاية 188 منه، حيث تعرفه المادة 171 أنه: "المساعدة التي تقدم إلى الربابنة من قبل مستخدمي الديوان الوطني للموانئ

1 مريم درويش، المرجع السابق، ص30.

2 صهيب بوترة، أشرف عبد المجيد أحسن جاب الله، المرجع السابق، ص11.

المرخص له من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول إلى الموانئ والفرص والمياه الداخلية و الخروج منها"<sup>1</sup>.

يعرف الإرشاد البحري أيضا على أنه عقد يلتزم بموجبه مرشد بحري مفوض من قبل الدولة مساعدة ربان السفينة في توجيهها أثناء الملاحة البحرية أو النهرية وحتى القنوات<sup>2</sup>.  
يختلف عقد الإرشاد البحري عن عقد القطر البحري في طريقة تنفيذ العقد ففي الإرشاد يستخدم المرشد زورقا خاصا للوصول إلى السفينة طالبة الإرشاد بحيث يقدم التوجيهات والنصائح لقائد السفينة، أما السفينة المقطورة فتكون بحاجة لجرها أو سحبها بواسطة قاطرة بحرية.

على عكس القطر البحري لا يترتب على الإرشاد تنازل ربان السفينة على القيادة للمرشد بل يظل محتفظا بها، حيث يظل المرشد خاضعا لأوامره ويمكن للربان رفض توجيهات إذا رأى فيها خطرا، وعليه يتحمل مجهز السفينة المرشد للمسؤولية عن أي أضرار تحدث أثناء عملية الإرشاد، ما لم يكن هناك خطأ جسيم من المرشد أو أحد أفراد فريق الإرشاد<sup>3</sup>.

رغم هذا الاختلاف، يتفق القطر البحري والإرشاد البحري في هدفها الأساسي وهو ضمان سلامة الملاحة عند دخول السفن إلى الموانئ أو خروجها وللحد من الأضرار التي تصيب السفن أو المنشآت المينائية.

كما أن عمليات الإرشاد تنفذ وفق ترتيب الطلبات، حيث يلتزم المرشد بخدمة السفينة التي لا تتقدم أولا أو التي يحين دورها<sup>4</sup>.

1 انظر المواد من 171 إلى 188 من القانون البحري الجزائري.

2 مريم درويش، المرجع السابق، ص43.

3 صهيب بوترة، أشرف عبد المجيد أحسن جاب الله، المرجع السابق، ص13.

4 انظر المادة 176 من القانون البحري الجزائري.

## ثانياً: علاقة عقد القطر البحري بالإسعاف البحري (المساعدة البحرية)

يشير الإسعاف البحري إلى المساعدة التي تقدمها سفينة لأخرى تكون معرضة لخطر الهلاك، سواء في المياه الداخلية أو الدولية، شريطة أن تكون المنشأة المستغيثة سفينة بحرية أو مركب ملاحه بحرية.

من الناحية المادية قد تبدو عمليتا القطر والإسعاف البحري متشابهتين لكنهما يختلفان قانونياً، فقد نظم عقد القطر البحري بموجب المواد من 860 إلى 872 من الباب السادس تحت عنوان القطر البحري، ضمن الكتاب الثاني المتعلق بالاستغلال التجاري للسفينة من التقنين البحري<sup>1</sup>، بينما نظم الإسعاف البحري بموجب المواد 332 إلى 383 في القسم الثالث من الفصل الرابع من الباب الأول المتعلق بالملاحه ضمن الكتاب الأول الخاص بالملاحه البحرية ورجال البحر من نفس القانون<sup>2</sup>.

عليه، أوجه الاختلاف بين القطر والإسعاف البحري تتمثل في نقاط رئيسية هي: الأجر، الخسائر المشتركة، تحمل الأعباء والخطر.

- الأجر: في القطر البحري تحصل شركة القطر على الأجر المتفق عليه حتى لو لم

تكتمل العملية على ألا يقل عن 50% من المبلغ المتفق عليه، في المقابل لا يمنح أجر للإسعاف البحري إلا عند نجاح العملية كما أن مكافأته تختلف وفقاً للنتائج المهمة<sup>3</sup>.

- الخسائر المشتركة: يتحمل جهاز السفينة المقطورة تكاليف القطر بالكامل، أما في

الإسعاف البحري فتوزع المكافأة بين جهاز السفينة المستغيثة ومالك البضائع المنقولة عليها، وتمنح لمن قام بالمساعدة<sup>4</sup>.

1 انظر المواد من 860 إلى 872 من القانون البحري الجزائري.

2 انظر المواد من 332 إلى 383 من القانون البحري الجزائري.

3 صهيبي بوترة، أشرف عبد المجيد أحسن جاب الله، المرجع السابق، ص14.

4 صهيبي بوترة، أشرف عبد المجيد أحسن جاب الله، المرجع السابق، ص ص14، 15.

- تحمل الأعباء: في القطر البحري تكون السفينة المقطورة مسؤولة عن تحمل التكاليف والأخطاء، أما في الإسعاف البحري، فإن الجهة التي تقدم المساعدة تتحمل مسؤولية أي أخطاء قد تحدث أثناء العملية<sup>1</sup>.
- الخطر: يعد عنصر الخطر هو الفارق الأساسي بين القطر والإسعاف البحري، فحتى يعد تدخل سفينة أخرى مساعدة بحرية، يشترط أن تكون السفينة المستغيثة في حالة خطر حقيقي أو محتمل، وهو ما يحدده وفق تقدير القاضي.
- اختلف الفقه والقضاء في تعريف الخطر، حيث رأت بعض المحاكم أن الإسعاف البحري يتطلب وجود خطر حقيقي<sup>2</sup>، أما عن موقف المشرع الجزائري فقد نصت المادة 339 من القانون البحري الجزائري على أنه: "ليس للقاطرة الحق في مكافأة عن إسعاف السفينة المقطورة من طرفها أو لحمولتها إلا إذا قامت بخدمات استثنائية لا تعتبر كإتمام لعقد القطر"<sup>3</sup>.

## المطلب الثاني

### الطبيعية القانونية لعقد القطر البحري

يعد عقد القطر البحري من العقود الهامة في مجال الملاحة البحرية، نظرا لما يؤديه من دور أساسي في تأمين سلامة السفن وتسهيل حركتها داخل الموانئ أو في عرض البحر، قد أثار هذا العقد نقاش واسع حول طبيعته القانونية، مما أدى إلى ظهور عدة نظريات حاولت تكييفه وتصنيفه، بينما اعتمدت النظريات التقليدية على مفاهيم قانونية مستقرة لتفسير العقد (الفرع الأول)، وجاءت النظريات الحديثة متأثرة بالتطورات التقنية والممارسات البحرية المعاصرة (الفرع الثاني)، لتقديم رؤية أكثر مرونة وشمولا لطبيعة هذا العقد.

1 مريم درويش، المرجع السابق، ص39.

2 صهيب بوترة، أشرف عبد المجيد أحسن جاب الله، المرجع السابق، ص15.

3 أنظر المادة 339 من القانون البحري الجزائري.

## الفرع الأول

### الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري حسب النظريات التقليدية

كيف بعض الفقه عقد القطر البحري بأنه عقد نقل لأنه بقيام السفينة القاطرة بجر السفينة المقطورة وتغيير مكانها فإنها تستوي في ذلك أن يتم جر الشيء المنقول أو حملة (أولاً)، وهناك من يرى عقد القطر هو عقد المقاولة (ثانياً)، وذهب رأي ثالث إلى تكييف عقد القطر البحري بأنه عقد عمل (ثالثاً)، في حين ذهب رأي آخر إلى تشبيهه عقد القطر بعقد استئجار السفينة (رابعاً).

### أولاً: عقد القطر البحري عقد نقل

تعتبر القاطرة كأنها ناقلة للسفينة أو العائمة المقطورة باعتبار أنه في عملية النقل لا يستوجب الأمر أن تحمل الأداة الناقلة للبضائع إذ يمكن أن تجرها أو تسحبها أو تدفعها. وجه نقد إلى هذه النظرية إذ في عملية القطر ثمة دور تقوم به السفينة المقطورة حال أنه في عقد النقل فإن البضائع تكون في حالة سكون ولا تتدخل في تنفيذ عملية النقل، علاوة على ذلك فإن المحل الأساسي في عقد النقل والغاية منه هو نقل الشيء أو الشخص من مكان إلى آخر وليس من نقطة إلى أخرى<sup>1</sup>، وفي عملية معاونة المقطورة على الوقوف بجانب الرصيف لا يتصور وجود عملية نقل إذ تتم عملية القطر في نفس وحدة المكان. من المقرر قانوناً أن عقد النقل عبارة عن: "اتفاق يلتزم شخص بمقتضاه ومقابل أجر معين بأن يسلم وفي مكان آخر شيئاً سلم إليه أو أن يجعل شخص يجوب خط سير معين"، فنقل الشيء أو الشخص يجب أن يكون المحل الأساسي للعقد والغاية منه، وأنه لكي يضافي على نقل الشيء أو الشخص صفة النقل فمن الضروري أن يتحقق ذلك من مكان إلى مكان وليس من نقطة إلى أخرى<sup>2</sup>.

1 محمود شحماط، المرجع السابق، ص 105.

2 بلقاسم حبيب، المرجع السابق، ص 30.

## ثانيا: عقد القطر البحري عقد مقاولة

يعتبر عقد القطر البحري عقد مقاولة، إذا قصد منه مساعدة سفينة ذات قوة دفع خاصة مزودة بالربان والطاقم عند دخولها، أو خروجها إلى الميناء أو رسوها على الرصيف، إذ يتعهد بموجبه صاحب السفينة القاطرة بأداء عمل لصالح مالك السفينة المقطورة<sup>1</sup>. يقصد به أن القاطر هو مقلول يقدم عملا لحساب رب العمل (السفينة المقطورة) وتتمتع القاطرة بحرية واستقلال في التنفيذ، وما يعاب على هذا التكليف هو أن هذا الاستقلال قد لا يكون للسفينة القاطرة، فهي تخضع لتوجيهات السفينة المقطورة. كما يمكن القول أن السبب في هذه التكييفات المتعددة، والتي لم تفلح بإعطاء الطبيعة الخاصة لهذا العقد، يعود إلى رغبة الفقهاء بإرجاع أي عقد مستحدث إلى أحد العقود المسماة في القانون المدني، باعتباره القانون العام للعقود، وهذه النظرية لا يمكن تطبيقها في جميع الحالات، فعقد القطر البحري له ميزته الخاصة فهذه تعود إلى طبيعة الأدوات المستعملة في تنفيذ من وجوب توافر سفينتين إحداهما قاطرة والأخرى مقطورة<sup>2</sup>.

## ثالثا: عقد القطر البحري عقد عمل

تقتصر هذه النظرية على القول بأن مجهز القاطرة يعتبر تابعا للمقطورة، ولكنها لا تصل إلى تكليف عقد القطر ذاته بأنه عقد عمل، إذ يقدم العامل في عقد العمل عمله فقط في حين أن مجهز القطر يقدم القاطرة التي هي آلة فنية معقدة باهظة الثمن بالإضافة إلى أدائه لعمليات القطر، والمعلوم أن عملية القطر قد تتم على نحو تكون فيه القيادة والتوجيه للسفينة القاطرة<sup>3</sup>.

1 بن عيسى حياة، "الخدمات المينائية المقدمة للسفن وأثرها على سلامة وأمن الملاحة البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 2، 2014، ص94.

2 صهيب بوترة، أشرف عبد المجيد أحسن جاب الله، المرجع السابق، ص 24.

3 بلقاسم حبيب، المرجع السابق، ص30.

بموجب هذا التكييف تكون السفينة القاطرة عاملاً تابعاً لرب العمل (السفينة المقطورة)، وما يعاب على التكييف، هو أن العامل عادة ما يقدم عمله فقط، بينما في هذه الحالة يقدم القاطر سفينة متخصصة ذات قيمة ضخمة ومعقدة، وقد يكون لها دور في القيادة والتوجيه، فإذا تم اعتبار القاطرة عاملاً فإن أجرها يخضع للامتيازات القانونية حتى وإن كانت المسؤولية تقع على عاتق رب عمل السفينة المقطورة<sup>1</sup>.

#### رابعاً: عقد القطر البحري عقد استئجار:

يرى جانب من الفقه أن عقد القطر يعد بمثابة عقد استئجار سفينة، ويعرف عقد استئجار السفينة بأنه عبارة عن عقد يلتزم بموجبه المؤجر بوضع سفينة تحت تصرف المستأجر مقابل أجر معين، ويبدو هذا التكييف أقرب إلى اتفاق الطرفين، فمجهز القاطرة يضع كل إمكانياته تحت تصرف مجهزة المقطورة دون أن يضمن له نجاح العملية، وفي هذا الفرض لا تسأل السفينة القاطرة عما لحق السفينة المقطورة أو منشآت الميناء من أضرار إلا عند ثبوت صدور خطأ جسيم من السفينة القاطرة أثناء أداء عملية القطر.

وفقاً لهذه النظرية يعد مجهزة السفينة القاطرة مؤجراً ومجهزة السفينة المقطورة مستأجراً، حيث يمكن اعتبار عقد القطر البحري في الحالة التي تكون فيها الإدارة متروكة للسفينة القاطرة بأنه عقد استئجار لرحلة، أما الاستئجار لمدة فيكون ممكناً في الحالة التي تكون فيها الإدارة التجارية بيد للسفينة المقطورة.

غير أن هذه النظرية لا يمكنها الفصل في تكييف عقد القطر البحري، لكون هذا الأخير عقد مستقل بذاته وله أحكامه الخاصة، ومن غير الصحيح أن نخضعه لأحكام عقود القانون الخاص الأخرى ووضعه في قالبها، وإنما ينبغي أن يكون له أحكامه الخاصة التي تتناسب مع طبيعته الجديدة<sup>2</sup>.

1 صهيب بوترة، أشرف عبد المجيد أحسن جاب الله، المرجع السابق، ص 23، 24.

2 مريم درويش، المرجع السابق، ص 60، 61.

## الفرع الثاني

### الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري حسب النظريات الحديثة

يرى أنصار النظرية الحديثة أن عقد القطر البحري لم يعد يقتصر على قطر السفن كما في صورته التقليدية، بل امتد ليشمل قطر آليات وأجسام أخرى، ما يؤثر على طبيعته القانونية حسب نوع الشيء المقطور<sup>1</sup>، فيذهب بعض الفقهاء إلى تكييف عقد القطر البحري استناداً إلى وجود القوة المحركة الذاتية في السفينة، في حين يربط آخرون التكييف القانوني بجهة الإشراف و التوجيه أثناء تنفيذ العملية<sup>2</sup>، وبناء على ذلك تظهر وجهتا نظر أولاً إذا تولت السفينة المقطورة إدارة عملية القطر، ثانياً إذا كانت القاطرة هي من تتولى الإشراف الكامل على العملية.

### أولاً: تولي السفينة المقطورة إدارة عملية القطر البحري

توجد اختلافات في التفسير الفقهي لاتفاقية القطر البحري، خاصة عندما تتولى السفينة المقطورة إدارة العمليات البحرية، فهناك اتجاهان رئيسيان في هذا الصدد، الاتجاه الأول الذي يعتبر عقد القطر البحري عقد عمل، والاتجاه الثاني يعتبره عقد مقولة.

اعتبر بعض فقهاء القانون أنه في حالة تولي السفينة المقطورة إدارة عمليات القطر والإشراف عليها تكون السفينة القاطرة تابعة لها ويلتزم تجهز السفينة القاطرة بكل ما تمليه عليه السفينة المقطورة، وتكون هي المسيطرة على عملية القطر البحري، حيث ينصاع تجهز القاطرة بالعمليات والتوجيهات على أنه عقد عمل<sup>3</sup>.

يرى بعض الفقه أن عقد القطر يمكن تكييفه كمقولة حتى إذا احتفظت السفينة المقطورة بالإشراف والرقابة على عملية القطر، إذ إن القاطرة تظل ملتزمة بأداء عمل معين

1 سماعيل فاطيمة، المرجع السابق، ص215.

2 نعيمة بن موفق، عقد القطر لبحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع القانون خاص، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر 1، 2013، ص57.

3 صهيب بوترة، أشرف عبد المجيد أحسن جاب الله، المرجع السابق، ص26.

لصالح السفينة المقطورة، لذلك فإن هذه الأخيرة تتحمل المسؤولية عن الأضرار التي قد تقع، باعتبار أن القاطرة تعمل تحت توجيهها وتعد في حكم التابع لها، مما يبرر مساءلتها وفقاً لنظرية التابعة والمتبوعة<sup>1</sup>.

### ثانياً: تولى السفينة القاطرة إدارة عملية القطر البحري

عندما تتولى القاطرة مسؤولية إدارة عمليات القطر البحري، يظهر اختلاف في تفسير الفقهي لاتفاقية القطر البحري، بعض الفقهاء يرون أن هذا العقد يتحول إلى عقد نقل البضائع أو الركاب من مكان إلى آخر، بينما يرى آخرون أن العقد يظل عقد مقاوله حيث تلتزم القاطرة بتنفيذ خدمات معينة لصالح الطرف الآخر، دون أن يتحمل مسؤولية النقل الفعلي .

كيف بعض الفقهاء أنه في حالة تمتع السفينة القاطرة بحرية العمل والقيادة وتكون السفينة المقطورة تحت إمرتها ومنصاعة لأوامرها، وفي هذه الحالة يندرج عقد القطر البحري في عقود المقاوله وحججهم في ذلك، التزم مجهز القطر بالقيام بعمل ومؤجر السفينة المقطورة إلى جهة معينة، دون أن يخضع للإشراف والرقابة إذ يتمتع بالحرية والاستقلالية، وهذه الأوصاف نجدها في عقد المقاوله<sup>2</sup>.

يرى الآخرون أن عقد القطر البحري عقد نقل، لأن التزام مجهز القطر في هذه الحالة من قبيل التزام الناقل البحري في نقل الأشخاص، فكما أن حرية الراكب في التنقل والحركة على ظهر السفينة لا يغير من طبيعة عقد النقل، فكذلك احتفاظ السفينة المقطورة بطاقتها لا يغير من طبيعة العقد الذي يربطها بالسفينة القاطرة، والذي يعد حسب هذا التصور عقد نقل، يدخل ضمن عقود نقل الأشخاص، يطلق عليه "عقد نقل السفينة المقطورة"<sup>3</sup>.

1 هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص 397.

2 صهيب بوترة، أشرف عبد المجيد أحسن جاب الله، المرجع السابق، ص 26.

3 نعيمة بن موفق، المرجع السابق، ص 60.

بالنسبة لأجرة القطر أو المكافأة، فقد حددتها المادة 865 من القانون البحري الجزائري<sup>1</sup>، والتي نصت على أن مكافأة خدمات القطر تحدد باتفاق بين الأطراف وفي حالة عدم وجوده بموجب التعريف، وإذا لم يتضمن التعريف نصوصاً ملائمة يحدد مبلغ المكافأة حسب الأعراف، وتشير الفقرة الثانية على أنه في حالة عدم وجودها أيضاً يجب دفع مكافأة عادلة وتستحق عند تأدية عملية القطر<sup>2</sup>.

### الفرع الثالث

#### موقف المشرع الجزائري

وفقاً للقانون البحري الجزائري، لا توجد أي مادة صريحة تحدد الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري، فقد اكتفى المشرع بتعريف العقد، ثم حدد خدمات القطر، سريان القطر، الالتزامات، الإدارة، أحكام المسؤولية، وأخيراً تقادم الدعوى الناشئة عن عمليات القطر، مما يعكس تأثيره بالتشريع الفرنسي<sup>3</sup>.

فمن خلال ما تطرقنا إليه من النظريات التي حاولت إعطاء تكييف قانوني لعقد القطر البحري، فإذا اعتبر العقد عقد مقاوله أو "عقد إجارة عمل"، فإن المسؤولية العقدية تقع على عاتق السفينة القاطرة بناء على الخطأ الواجب الإثبات، بينما تتحمل الجهة المرتكبة للخطأ المسؤولية التقصيرية، أما في حالة كان الخطأ مشتركاً بين السفينة القاطرة والسفينة المقطورة، فإن المسؤولية تكون تضامنية بين الطرفين نظراً لطبيعة التعاون بينهما، في حين إذا كلف عقد القطر البحري على أنه عقد نقل فإن المسؤولية التقصيرية والعقدية تقع على أساس الخطأ المفترض، أما إذا كلف بأنه عقد عمل، تكون كل المسؤولية التقصيرية والعقدية على عاتق السفينة المقطورة في كل الفروض<sup>4</sup>.

1 انظر المادة 865 من القانون البحري الجزائري.

2 بن عيسى حياة، المرجع السابق، ص 94.

3 مريم درويش، المرجع السابق، ص 65.

4 صهيب بوترة، أشرف عبد المجيد أحسن جاب الله، المرجع السابق، ص 29.

عليه، يكون عقد القطر البحري عقدا قائما بذاته يتم في شكل مقاولة، له أحكام خاصة بالمسؤولية تتماشى وخصوصية إبرامه وكذا مجال تنفيذه<sup>1</sup>.

## المبحث الثاني

### آثار عقد القطر البحري

يعد عقد القطر البحري من العقود الملزمة للجانبين، فهو يترتب التزامات متبادلة في ذمة طرفيه، إذ يلتزم مجهزة السفينة القاطرة بتنفيذ عملية القطر، مقابل التزام مجهزة السفينة المقطورة بدفع الأجرة (المطلب الأول)، كما قد يترتب عن تنفيذ عملية القطر أضرار قد تصيب السفينة المقطورة أو سفينة القطر نفسها أو الغير، وبالتالي تثار المسؤولية عن هذه الأضرار سواء كانت مسؤولية عقدية أو مسؤولية تقصيرية ومن ثم رفع دعوى للحصول على تعويض عن هذه الأضرار (المطلب الثاني).

## المطلب الأول

### الالتزامات المترتبة عن عقد القطر البحري

يترتب عن عقد القطر البحري عدة التزامات في ذمة كل من مجهزة السفينة المقطورة ومجهزة السفينة القاطرة، فيلتزم مجهزة السفينة القاطرة بتقديمها بكل معدتها، كما يلتزم بتنفيذ عمليات القطر (الفرع الأول)، بينما يلتزم مجهزة السفينة المقطورة بإعدادها لعملية القطر، والالتزام بدفع الأجرة المتفق عليها (الفرع الثاني).

## الفرع الأول

### التزامات مجهزة السفينة القاطرة

يلتزم مجهزة السفينة القاطرة بتقديم القاطرة (أولا)، وتنفيذ عملية القطر (ثانيا).

1 نعيمة بن موفق، المرجع السابق، ص66.

### أولاً: التزام مجهز السفينة القاطرة بتقديم قاطرة

إن أول الالتزامات التي تتقل كاهل مجهز القطر والتي يقتضيها العقد هو التزامه بتقديم القاطرة، ولقد درجت عقود القطر بشكل أو بآخر على النص على التزام مجهز القطر بتقديم القاطرة وتجهيزها بالطاقم الضروري، ولكنها اقتصرت على ما يفيد ذلك بعبارة مقتضبة دون بيان لمضمون هذا الالتزام أو تفصيل لفحواه<sup>1</sup>.

نصت المادة 863 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: "يتعين على المجهز الذي التزم بالقيام بخدمات القطر بأن يحضر في اليوم والمكان المتفق عليهما السفينة القاطرة ولصالحه للقيام بالخدمات المتفق عليها، والمزودة بشكل ملائم بالتسليح والتجهيز والتموين والمعدات والآلات اللازمة"<sup>2</sup>.

نستخلص من خلال نص هذه المادة أن هناك مواصفات يجب توافرها في السفينة

القاطرة التي يقدمها مجهز القطر تنفيذ للعقد وهي على النحو التالي:

#### 1/ نوع السفينة القاطرة

يلتزم مجهز القاطرة بتقديم سفينة القطر المتفق عليها سواء كان الاتفاق يتعلق بسفينة معينة بذاتها أو يتعلق بسفينة من نوع معين<sup>3</sup>، عند تقديم مجهز القطر السفينة عليه مراعاة التحديدات الواردة في عقد القطر البحري، ففي حالة ما إذا كانت السفينة القاطرة معينة بالذات، فهو ملزم بتقديم ذات القاطرة، أما إذا كانت محددة بنوعها دون وجود تعيينات أخرى، فعليه أن يقدم قاطرة من نفس النوع المتفق عليه في عقد القطر البحري<sup>4</sup>.

تجدر الإشارة إلى أنه يجب الأخذ بعين الاعتبار صيغة المفرد (قاطرة) أو الجمع

(قاطرات) الواردة في العقد، فإذا اشترط مجهز السفينة المقطورة عدة قاطرات، لإتمام عملية

1 مريم درويش، المرجع السابق، ص158.

2 أنظر المادة 863 من القانون البحري الجزائري.

3 اعتدال عبد الباقي، المرجع السابق، ص138.

4 نعيمة بن موفق، المرجع السابق، ص69.

القطر، فيلتزم مجهز السفينة القاطرة بتوفير العدد المتفق عليه، غير أنه في حالة طلب قاطرة واحدة يجوز لمجهز القاطرة أن يتم عملية القطر بأكثر من قاطرة إذا ما دعت الضرورة لذلك<sup>1</sup>.

## 2/ إحضار القاطرة في المكان والزمان المتفق عليهما

يتعين على مجهز القطر علاوة على تقديمه لقاطرة صالحة لإنجاز عمليات القطر المتفق عليها، تجهز بالمعدات الملائمة والضرورية، وبطاقم كفاء يتناسب والمهمة الموكولة إليه، تقديم هذه القاطرة في المكان والزمان المتفق عليهما في العقد، وأي تأخر سيؤثر سلباً على ثمن القطر<sup>2</sup>.

## 3/ صلاحية السفينة القاطرة للقيام بعمليات القطر البحري

السفينة القاطرة هي السفينة التي تقوم بعملية القطر، أي أنها السفينة المنفذة لعقد القطر، وعليه يقع على عاتق مجهزها الالتزام باستخدام القاطرة وفقاً لما تم الاتفاق عليه في العقد، ويترتب على ذلك صلاحية السفينة القاطرة للقيام بالمهمة المتفق عليها، ويتم الكشف عن السفينة ومعاينتها قبل مغادرتها للقيام بعملية القطر، وتجري هذه المعاينة بواسطة مندوب إدارة التفتيش البحري أو مندوب هيئة الإشراف البحري، الذي تقوضه إدارة التفتيش البحري لإجراء هذه المعاينة، للتأكد من صلاحية السفينة القاطرة للقيام بمهامها الوظيفية<sup>3</sup>.

## 4/ تزويد القاطرة بالمعدات والوسائل الضرورية

يلتزم مجهز السفينة القاطرة بتوفير المعدات والوسائل اللازمة التي يجب توفيرها في السفينة القاطرة، وتتمثل هذه المعدات، في معدات الدفع، ومعدات الإشارة والوقاية وإخماد الحرائق وكذا الحبال المستخدمة في عمليات القطر، وقد جرت العادة على التزام مجهز السفينة القاطرة بتقديم الحبال إذا كان القطر في عرض البحر، حيث لا يمكن مطالبة مجهز

1 صهيب بوترة، أشرف عبد المجيد أحسن جاب الله، المرجع السابق، ص32.

2 مريم درويش، المرجع السابق، ص ص161، 162.

3 مريم درويش، المرجع نفسه، ص160.

السفينة المقطورة في ظرف استثنائي بتقديم الحبال، بينما إذا تم القطر في الميناء فيقع على عاتق مجهزة السفينة المقطورة تقديمها، وللأطراف حرية الاتفاق على خلاف ذلك<sup>1</sup>.

### ثانيا: التزام مجهزة السفينة القاطرة بتنفيذ عملية القطر البحري

تعتبر السفينة القاطرة الأداة المستعملة في تقديم خدمات معينة للسفينة المقطورة ويتوقف مداها وطبيعتها، على الاتفاق الحاصل بين الأطراف، ويتم طلب هذه الخدمات من الناحية التقنية وليس من الناحية القانونية، حيث أن عمليات القطر تتحدث وفقا لما اتفق عليه في العقد، ومهما كانت نوع تلك العمليات فإنه على مجهزة القطر تنفيذها وفق القواعد الفنية المرعية، وأن يبذل عناية مجهزة سفينة القطر المعتاد، فبالنسبة للالتزام بجر السفينة إلى جهة معينة، فيتعين عليه أن يتبع الطريق المتفق عليه في العقد<sup>2</sup>.

حدد المشرع الجزائري، العمليات التي تتدخل في خدمات القطر من خلال المادة

861 من القانون البحري الجزائري، وهي كالتالي: "تدخل في عداد خدمات القطر:

أ- العمليات التي تتطلب سحب أو دفع السفينة،

ب- مناورات الإرساء والانتقال أو إبحار السفينة،

ج- المراقبة والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى"<sup>3</sup>.

كما نصت المادة 864 من القانون البحري الجزائري: "يجب أن تتم خدمات القطر

بالمهارة التي تتطلبها الظروف بدون توقف لا جدوى منه، ووفقا للمبادئ الملاحة السليمة"<sup>4</sup>.

### 1/ تنفيذ خدمات القطر البحري بالمهارة اللازمة

يتعين على مجهزة القطر تنفيذ عمليات القطر وفق المهارة التي تتطلبها الظروف

1 صهيب بوترة، أشرف عبد المجيد أحسن جاب الله، المرجع السابق، ص33.

2 صهيب بوترة، المرجع نفسه، ص34.

3 أنظر المادة 861 من القانون البحري الجزائري.

4 أنظر المادة 864 من القانون البحري الجزائري.

باستخدام الوسائل المناسبة، وإتباع التقنيات التي تتطلبها كل حالة على حدى، مع مراعاة الأصول الفنية المتعلقة بها، ويجب أن يكون طاقم القاطرة مؤهلاً، ويتمتع بالمهارات اللازمة والمطلوبة لإتمام عملية القطر المتفق عليها، طبقاً لما تقتضيه حالة الطقس والظروف الملاحية المتوقعة<sup>1</sup>.

## 2/ إتمام عملية القطر البحري دون توقف

على مجهز القطر أن يبذل في ذلك عناية الرجل المعتاد، سواء من حيث اختياره الطريق الأقصر وأقله خطراً، أو من حيث أداء العملية المتفق عليها في وقت معقول، وهناك عقود قطر نموذجية تعدها الشركات التي تمارس عمليات القطر التي تعرضها للخطر وهي لوحدها لها سلطة تقديرية في ذلك<sup>2</sup>.

من أهم هذه الشروط التي يوردها مجهز القطر وأكثرها شيوعاً في العمل البحري، ذلك الشرط التقليدي المعروف بشرط الإهمال، والذي بمقتضاه يعفي مجهز القطر نفسه من المخاطر التي تترتب على أخطاء محتملة للربان في إدارته للسفينة القاطرة<sup>3</sup>.

## 3/ تنفيذ عملية القطر البحري وفق لمبادئ الملاحة السليمة

نصت المواد من 222 إلى 272 من القانون البحري الجزائري<sup>4</sup>، على الشروط الخاصة بسلامة الملاحة حيث يجب أن تكون كل سفينة في حالة صالحة للاستخدام التي خصصت له، وصالحة للملاحة ومجهزة تجهيزاً مناسباً، بالإضافة إلى إلزامية توافر شروط الأمن<sup>5</sup>، كما أناط المشرع الجزائري للوزير المكلف بالتجارة البحرية طبقاً لنص المادة 244 من القانون البحري الجزائري تحديد النصوص المتعلقة بسلامة الملاحة البحرية، بنصه على

1 مريم درويش، المرجع السابق، ص163.

2 صهيب بوترة، أشرف عبد المجيد أحسن جاب الله، المرجع السابق، ص34.

3 مريم درويش، المرجع السابق، ص163.

4 أنظر المواد من 222 إلى 272 من القانون البحري الجزائري.

5 صهيب بوترة، أشرف عبد المجيد أحسن جاب الله، المرجع السابق، ص35.

ما يلي: "تحديد النصوص المتعلقة بسلامة الملاحة بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية وذلك بواسطة الطرق النظامية طبقاً لأحكام الاتفاقيات الدولية المصادق عليها من طرف الجزائر في هذا المجال"<sup>1</sup>.

## الفرع الثاني

### التزامات تجهيز السفينة المقطورة

يقع على عاتق تجهيز السفينة المقطورة الإشراف وإدارة عملية القطر والوفاء بالأجرة، وهذا من خلال الالتزام بإعداد السفينة المقطورة للقطر (أولاً)، ثم التزام تجهيز السفينة المقطورة بدفع الأجرة (ثانياً).

#### أولاً: التزام تجهيز السفينة المقطورة بإعداد السفينة المقطورة للقطر البحري

يلتزم تجهيز السفينة المقطورة بإعدادها للقطر، وتقديمها في المكان والزمان المتفق عليهما في العقد، ويشترط أن تكون في حالة صالحة للملاحة ومجهزة تجهيزاً مناسباً وصالحة للاستخدام الذي خصصت له<sup>2</sup>، ويتم وضعها بوضعية تمكنها من أخذ حبل القطر وهذا طبعاً إذا كنا في الحالات العادية، أين لا تواجه السفينة المقطورة أية صعوبات عرضية<sup>3</sup>، فإذا كانت السفينة غير صالحة للملاحة وجب على تجهيز المقطورة إخطار تجهيز القاطرة بذلك، حتى يتم أخذ الاحتياطات اللازمة والضرورية لجر عائمة وإلا كان مسؤولاً عما ينجم عن ذلك من أضرار وتقادياً لأي خلافات تنشعب عن إفصاح تجهيز السفينة المقطورة، ويلتزم تجهيز السفينة المقطورة بتقديم ما يثبت صلاحيتها للملاحة البحرية، ويقع عبئ الإثبات على عدم صلاحية السفينة على تجهيز القاطرة.

1 انظر المادة 244 من القانون البحري الجزائري.

2 نعيمة بن موفق، المرجع السابق، ص 77.

3 نعيمة بن موفق، المرجع السابق، ص 88.

إضافة لما سبق، تلتزم السفينة المقطورة ضمناً بعدم تعريض السفينة القاطرة للخطر أو زيادة تعرضها للمخاطر التي تصيب عمليات القطر البحري، ولكن لا تلتزم السفينة المقطورة ما لم ينص في العقد على غير ذلك بالتأمين على مسؤولياتها عن الحوادث الطارئة من قبل القاطرة<sup>1</sup>.

### ثانياً: التزام تجهز السفينة المقطورة بدفع الأجرة

التزام تجهز السفينة المقطورة بدفع الأجرة هو التزام مشترك لجميع أنواع القطر البحري، إلا أن كيفية تحديدها وطرق دفعها تختلف حسب كل نوع<sup>2</sup>.

#### 1/ تحديد أجرة القطر البحري

تختلف طرق تحديد الأجرة تبعاً لاختلاف عملية القطر، بالنسبة لعمليات القطر داخل الموانئ، فإن تحديدها يتم بناءً على اتفاق الأطراف في العقد، وإلا تحدد وفق ما استقر عليه العرف أو التي استقرت عليها العادة في الميناء<sup>3</sup>.

نصت المادة 865 من القانون البحري الجزائري على أنه: "تحدد مكافأة خدمات القطر باتفاق بين الأطراف، وفي حالة عدم وجوده بموجب تعريفه وإذا لم تتضمن التعريفه نصوصاً ملائمة، يحدد مبلغ المكافأة حسب الأعراف، وفي حالة عدم وجودها أيضاً وجب دفع مكافأة عادلة وتستحق هذه المكافأة عند تأدية عملية القطر"<sup>4</sup>.

تطبيقاً لأحكام هذه المادة يكون تحديد أجرة القطر باتفاق طرفي العقد، وفي حالة غياب الاتفاق تحدد بموجب التعريفه المعمول بها، وإذا لم تتضمن التعريفه نصوصاً ملائمة تحدد الأجرة حسب الأعراف والعادات المستقر عليها<sup>5</sup>.

1 صهيب بوترة، أشرف عبد المجيد أحسن جاب الله، المرجع السابق، ص36.

2 نعيمة بن موفق، المرجع السابق، ص81.

3 صهيب بوترة، أشرف عبد المجيد أحسن جاب الله، المرجع السابق، ص36.

4 أنظر المادة 865 من القانون البحري الجزائري.

5 مريم درويش، المرجع السابق، ص168.

الجدير بالملاحظة أن المشرع الجزائري قد استعمل مصطلح "مكافأة"، لأن هذا المصطلح يتعلق بالمساعدة البحرية، وكان الأصح والأنسب لو استعمل مصطلح "أجرة"<sup>1</sup>، وعليه فإن تحديد أجرة القطر البحري، يكون إما باتفاق الأطراف أو بموجب التعريفة أو بموجب حكم قضائي<sup>2</sup>.

#### أ- تحديد أجرة القطر البحري باتفاق الأطراف

بالنسبة للقطر في أعالي البحار وعمليات القطر الخاصة (مثل إطلاق سفينة وتعويمها)، يتفاوض الأطراف حول تحديد أجرة القطر، وهي تحدد حسب كل حالة، إما على أساس الحجم الساعي، وإما تقدر جزافا (Forfait)<sup>3</sup>.

في حالة ما إذا حدد الأجر جزافا، إذ تنص شروطها على نظام التعويض، لأن شركات القطر تسعى لحساب مصالحها من خلال إدراج بنود تفرض زيادات وتعويضات محتملة في حالة التأخر عند القيام بعملية القطر أو أثناء الطريق، أو عند الوصول إلى المكان المتفق عليه<sup>4</sup>.

إذا ما حددت الأجرة في العقد، فلا يجوز الزيادة فيها بحجة أن عملية القطر أصبحت أكثر تكلفة، أو الاحتجاج بهيجان البحر، أو تبعا للظروف التي قد تواجه الرحلة البحرية، في حين أن بعض الشركات البحرية عادة ما تضيف شروطا تمنحها زيادة أجرة القطر في الحالات التي يجري فيها تنفيذ عملية القطر في أماكن خطيرة<sup>5</sup>.

1 مريم درويش، المرجع السابق، ص168.

2 صهيب بوترة، أشرف عبد المجيد أحسن جاب الله، المرجع السابق، ص37.

3 نعيمة بن موفق، المرجع السابق، ص83.

4 صهيب بوترة، أشرف عبد المجيد أحسن جاب الله، المرجع السابق، ص37.

5 صهيب بوترة، أشرف عبد المجيد أحسن جاب الله، المرجع نفسه، ص38.

**ب- تحديد أجره القطر البحري بموجب تعريفه**

جرت العادة على أن تعد السلطات المختصة تعريفه عن عمليات القطر التي تتم داخل الموانئ، وهو تحديد يتم عن الساعة الواحدة وفقاً لقوة السفينة القاطرة، هذا وينص في تلك التعريفه على زيادة إذا تم العمل في ساعات الليل وخفض لساعات الانتظار<sup>1</sup>.

تنص المادة 871 من القانون البحري الجزائري على أنه: "تحدد شروط وسير وتعريفه خدمات القطر في الموانئ بموجب قرار يصدر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية"<sup>2</sup>. بعد أن ألغيت هذه المادة كان على المشرع تعديل نص المادة 865 من القانون البحري الجزائري وذلك بحذف عبارة "بموجب التعريفه، وإذا لم تتضمن التعريفه نصوصاً ملائمة"، فيصبح نص المادة كالتالي: "تحدد مكافأة خدمات القطر باتفاق بين الأطراف، وفي حالة عدم وجوده بموجب التعريفه، وإذا لم تتضمن التعريفه نصوصاً ملائمة، يحدد مبلغ المكافأة حسب الأعراف.

وفي حالة عدم وجودها أيضاً وجب دفع مكافأة عادلة.

وتستحق هذه المكافأة عند تأدية عملية القطر"<sup>3</sup>.

إذ بقاء تلك المادة على ما هي عليه يعد خطأ، فما الفائدة من الإحالة إلى تعريفه لا وجود لها<sup>4</sup>.

**ج- تحديد أجره القطر البحري بموجب العرف**

في حالة عدم نص عقد القطر البحري على أجره القطر ومع انعدام التعريفه أصلاً بعد إلغاء المادة 871 من القانون البحري الجزائري، تحدد أجره القطر حسب الأعراف، إما

1 مريم درويش، المرجع السابق، ص169.

2 أنظر المادة 871 من القانون البحري الجزائري.

3 أنظر المادة 865 من القانون البحري الجزائري.

4 نعيمة بن موفق، المرجع السابق، ص85.

على أساس عدد الساعات، أو حجم السفينة المقطورة وحمولتها، أو أي معيار متعارف عليه في الوقت الذي تتم فيه عملية القطر البحري<sup>1</sup>.

#### د- تحديد أجرة القطر البحري بموجب حكم قضائي

إذا لم تحدد أجرة القطر وفقا لاتفاق الأطراف أو تبعا للتعريف التي توضع من قبل السلطات البحرية المختصة، أي في حالة عدم وجود اتفاق أو تعريف، فإن تقدير أجرة القطر يكون عن طريق القضاء، أي يكون مجال تحديدها من طرف القاضي، أو عن طريق التحكيم، وذلك لأنه غالبا ما يتفق الأطراف على إدراج شرط التحكيم في المواد التجارية وخاصة البحرية<sup>2</sup>.

جاء في نص المادة 865 الفقرة الثانية من القانون البحري الجزائري ما يلي:  
**"...وفي حالة عدم وجودها أيضا وجب دفع مكافأة عادلة تستحق هذه المكافأة عند تأدية عملية القطر"<sup>3</sup>**، فمن خلال نص هذه المادة نلاحظ أن استعمال المشرع الجزائري لهذا المصطلح "مكافأة عادلة"، بدل قوله "أجرة القطر" يقصد به حالة القطر الاستثنائي، وما يمكن استنتاجه أن أجرة القطر بموجب حكم قضائي يصدره القاضي المختص نوعيا وإقليميا دون المساس بشرط التحكيم، وإذا تم وضع بند من طرف الأطراف ينص على عرض النزاع على المحكمة، يجب احترام هذا البند وعدم اختراقه لرغبة المتعاقدين<sup>4</sup>.

#### 2/ دفع أجرة القطر البحري

تعرف أجرة القطر البحري على أنها المبلغ المالي المستحق لقاطرة أو لمالكها مقابل قيامها بعملية قطر السفينة أو منشأة بحرية، وتدفع هذه الأخيرة بكيفيات معينة وفي المكان وتوقيت المحدد قانونا.

1 نعيمة بن موفق، المرجع السابق، ص 86.

2 مريم درويش، المرجع السابق، ص 170.

3 أنظر المادة 865 من القانون البحري الجزائري.

4 صهيب بوترة وأشرف عبد المجيد أحسن جاب الله، المرجع السابق، ص 39.

- القطر داخل الميناء: جرت العادة أن يكون الدفع نقدا يوم العملية، ويكون الدفع بالميناء الذي تمت فيه العملية، وبالعملة الوطنية الموجودة في الميناء.
- أعالي البحار أو خدمة خاصة: غالبا ما تحدد عقود القطر زمان ومكان دفع الأجرة وعليه في حالة وجود اتفاق بين الأطراف يتم تطبيقه دون مخالفة التشريعات في هذا المجال.
- أما في حالة سكوت العقد عن تحديد مكان وزمان الدفع، نلجأ للقواعد العامة بتطبيق قاعدتين:

- تدفع الأجرة بعد تأدية الخدمة.
- الدين مطلوب وليس محمول.
- أما في حالة القطر الاستثنائي، أين تحدد الأجرة بموجب حكم قضائي أو قرار تحكيم، يحدد زمان ومكان الدفع وكل الجزئيات المتعلقة به في منطوق الحكم أو القرار المحدد لأجرة<sup>1</sup>.

## المطلب الثاني

### المسؤولية الناتجة عن عقد القطر البحري

تختلف المسؤولية الناتجة عن عقد القطر البحري حسب مكان تنفيذ العقد، يمكن تقسيمها إلى نوعين رئيسيين بناء على مكان تنفيذ العقد، المسؤولية الناتجة عن عقد القطر البحري داخل الموانئ (الفرع الأول) والمسؤولية الناتجة عن عقد القطر البحري خارج الموانئ (الفرع الثاني).

### الفرع الأول

#### المسؤولية الناتجة عن عقد القطر البحري داخل الموانئ

تنص المادة 866 من القانون البحري الجزائري على أنه: " تتم عمليات القطر تحت إدارة ربان السفينة المقطورة وتبعا لذلك يتقيد ربان السفينة القاطرة بالأوامر الملاحية لهذا

1 نعيمة بن موفق، المرجع السابق، ص ص 87، 88.

الأخير"<sup>1</sup>، ويسأل مجهز هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر إلا إذا ثبت خطأ السفينة القاطرة.

في هذا الفرض فإن السفينة القاطرة إنما تقوم بتأدية الخدمات المنوط بها تحت إشراف وتوجيه السفينة المقطورة بحيث تأمر ربان السفينة القاطرة وينفذ تعليماته، ويعني ذلك أن تكون القاطرة تابعا للسفينة المقطورة، ومن ثم ارتكبت السفينة القاطرة خطأ سبب ضررا للغير تكون السفينة المقطورة مسؤولة عنه مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه<sup>2</sup>.

يعد عقد القطر في هذه الحالة بمثابة عقد إجازة خدمات (عقد عمل)، تكون فيها القاطرة تابع للسفينة المقطورة، ويترتب على ذلك أنه إذا ارتكبت السفينة القاطرة خطأ نشأ عنه ضرر للغير تكون السفينة المقطورة مسؤولة عنه مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه. إن كان عقد القطر يعتبر من عقود النقل البحري إلا أنه ليس ثمة ما يمنع قانون من اتفاق طرفيه على أن تكون القاطرة وربانها تحت رقابة وتوجيه المنشأة المقطورة وتابعين لها و من ثم تسأل عن خطئهم.

فإن عدم الاتفاق في عقد القطر على تنظيم كيفية ملازمة ملاك المقطورة أو وكلائهم للرحلة البحرية أثناء القطر لا ينفي تبعية ربان ورجال طاقم القاطرة للمقطورة، تلك التبعية الثابتة بشروط عقد القطر التي تعطيها السلطة الفعلية التي تثبت للمتبوع في رقابة التابع وتوجيه سواء عن طريق العلاقة العقدية أو غيرها، وسواء استعمل المتبوع هذه السلطة أو لم يستعملها طالما كان في استطاعته استعمالها<sup>3</sup>.

على ذلك يجعل المشرع الأصل في إدارة عملية القطر داخل الموانئ لربان السفينة المقطورة، ذلك اللجوء إلى القطر داخل الموانئ يكون عادة للقيام بالمناورات اللازمة لدخول الميناء أو الخروج منه، وبالتالي تحتفظ السفينة المقطورة بكامل قدرتها على الحركة ذاتيا

1 انظر المادة 866 من القانون البحري الجزائري.

2 محمود شحماط، المرجع السابق، ص 111.

3 بلقاسم حبيب، المرجع السابق، ص 42، 43.

ويبقى طاقمها على متنها مما يمكن معه افتراض أن توجيه عملية القطر تكون لربان هذه السفينة<sup>1</sup>.

يلاحظ أن المشرع الجزائري في القانون البحري تطرق إلى داخل الميناء وهو القطر الذي يخص السفينة دون غيرها، إذا تعلق الأمر بدخولها وخروجها من الميناء كما حدد الخدمات التي تدخل في إطار عملية القطر<sup>2</sup>، وهذا ما يبين أن عقد القطر البحري وفق القانون البحري الجزائري عقد مقاوله.

إلا أنه يمكن تغيير القاعدة العامة بناء على اتفاق الطرفين في إطار مكتوب على أن قيادة عملية القطر تتم تحت إمرة السفينة القاطرة، وفي هذه الحالة تصبح الأضرار الناشئة عن عقد القطر البحري على عاتق السفينة القاطرة، إلا إذا أثبتت ربان السفينة القاطرة خطأ السفينة المقطورة<sup>3</sup>.

تنص الفقرة الأولى من المادة 867 من القانون البحري الجزائري على أنه: "يجوز للأطراف، بناء على اتفاق صريح ومكتوب تكليف ربان السفينة القاطرة للقيام بإدارة عمليات القطر"<sup>4</sup>

في هذا الفرض فإن مجهز السفينة القاطرة والذي يدير عملية القطر يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تحدث للغير وللسفينة المقطورة، والنص يفرض عليه قرينة المسؤولية، إلا أنه يكون مجهز القاطرة نفي مسؤوليته بإثبات السبب الأجنبي بما في ذلك خطأ السفينة المقطورة

1 هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص 399.

2 تنص المادة 861 من القانون البحري الجزائري "تدخل في عداد خدمات القطر

أ - العمليات التي تتطلب سحب أو دفع السفينة

ب - مناورات الإرساء و الانتقال أو إبحار السفينة

ج - المراقبة المساعدة في تنفيذ مناورات أخرى من الملاحة للسفينة . "

3 سماعيل فاطيمة، المرجع السابق، ص 217.

4 انظر المادة 867 من القانون البحري الجزائري.

إذ ليس من علاقة تبعية بين السفينة القاطرة والسفينة المقطورة تجعل الأولى مسؤولة عن أعمال الثانية<sup>1</sup>.

## الفرع الثاني

### المسؤولية الناتجة عن عقد القطر البحري خارج الموانئ

تقوم هذه المسؤولية إذا تعلق الأمر بقطر منشآت ليست لها قوة دفع محرك، وفي هذه الحالة نحن أمام عقد نقل بضاعة عندما يكون عقد القطر في عرض البحر وبالتالي هو عكس ما سبق ذكره فيما يخص القطر الذي يكون داخل الموانئ، فحالة القطر البحري خارج الموانئ التي تتم في عرض البحر تكون تحت إدارة السفينة القاطرة وتقوم مسؤولية هذه الأخيرة في حدوث ضرر أثناء عملية القطر<sup>2</sup>.

إلا أن المشرع عند ربطه بين المسؤولية والإدارة يتحفظ في شأن بقاء طاقم السفينة المقطورة على متنها أثناء قطرها في أعالي البحار، ذلك أنه في مثل هذه الفرض قد يرتكب ربانها أو أحد أفراد طاقمها خطأ يؤدي إلى إحداث الضرر مما يجب معه السماح لمجهز سفينة القطر بدفع المسؤولية الواقعة على عاتقه بموجب القرينة التي يقيمها القانون، ولذلك لم يكتفي المشرع كما في الحالة السابقة بأن يكون الضرر قد نشأ عن السفينة المقطورة، بل يجب أن يكون قد نشأ عن خطئها أي خطأ أحد من أفراد طاقمها، والخطأ لا يتصور ارتكابه ما لم يكن هؤلاء على متن السفينة أثناء القطر، ويقع عبء إثبات الخطأ على عاتق مجهز سفينة القطر إذ هو المسؤول بحسب الأصل عن جميع الأضرار التي تحدث عن القطر في خارج حدود الموانئ<sup>3</sup>.

1 محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2010، ص 118.

2 سماعيل فاطمة، المرجع السابق، ص ص 217 ، 218.

3 بلقاسم حبيب، المرجع السابق، ص 63.

كما يمكن تحديد المسؤولية باتفاق الطرفين اتفاقا صريحا ومكتوبا على أن يكلف ربان السفينة القاطرة للقيام بإدارة عمليات القطر، وتكون بالتالي الأضرار الناتج عن القطر على عاتق مجهزة السفينة القاطرة إلا إذا اثبت خطأ السفينة المقطورة وفقا لنص المادة 867 من القانون البحري الجزائري بفقرتها الأولى والثانية<sup>1</sup>.

تنص الفقرة الثانية من المادة 867 على أنه: "وفي هذه الحالة، تكون الأضرار الحاصلة خلال عمليات القطر على عاتق مجهزة السفينة القاطرة إلا إذا أثبت خطأ السفينة المقطورة"<sup>2</sup>، لكن شرط أن يحصل اتفاق صريح ومكتوب ترك عملية القطر لربان السفينة القاطرة للقيام بإدارة عمليات القطر وفي هذه الحالة لا يسأل مجهزة السفينة عن الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر<sup>3</sup>.

فمتى اتفق الطرفان كان لربان السفينة القاطرة سلطة الإشراف والرقابة والتوجيه على السفينة المقطورة، ويسأل مجهزةها عن الأضرار الحاصلة أثناء عمليات القطر إلا إذا أثبت خطأ السفينة المقطورة<sup>4</sup>.

إذ تتم هذه العملية عادة بسبب عدم قدرة السفينة المقطورة على التسيير الذاتي، فتكون إدارة وتنفيذ عملية القطر لربان السفينة القاطرة حيث تثبت له سلطة التوجيه والرقابة على السفينة المقطورة، ويذهب البعض إلى أن القطر في هذه الحالة يعتبر عقد نقل، فيكون مجهزة السفينة القاطرة مسؤولا عن كل الأضرار الحاصلة أثناء عملية القطر والتي تصيب السفينة المقطورة أو الغير<sup>5</sup>.

1 بن عيسى حياة، المرجع السابق، ص95.

2 انظر المادة 867 الفقرة الثانية من القانون البحري الجزائري.

3 محمود شحماط، الموجز في القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص114.

4 بن عيسى حياة، المرجع السابق، ص95.

5 جلال وفاء محدين، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1997، ص ص416، 417.

لا يشترط المشرع أن يكون الاتفاق كتابيا ويكتفي بضرورة أن يكون صريحا، ويرجع الأمر إلى صعوبة الاتفاق كتابة في حالة القطر خارج حدود الموانئ حيث تكون السفينة المقطورة في عرض البحر، وإنما يجب أن يكون الاتفاق صريحا، فلا يجوز استخلاصه مما قد يكون الطرفان قد نسا عليه من شروط تنظيم عملية القطر<sup>1</sup>.

إذا تم الاتفاق على هذا النحو، كان لربان السفينة المقطورة سلطة الإشراف والرقابة والتوجيه على السفينة القاطرة، وفي هذه الحالة يسأل مجهزة السفينة المقطورة عن الأضرار الحاصلة أثناء عملية القطر، سواء كانت هذه الأضرار لحقت بالأشخاص أو الأموال، ولا يكون له عندئذ أن يرجع على السفينة القاطرة، حتى ولو كانت تلك الأخيرة هي السبب في إحداث الأضرار نتيجة خطأ مجهزةا أو تابعيه، وذلك لوجود اتفاق صريح يقضي بمسؤولية السفينة المقطورة، وبعبارة أخرى فإن المشرع لا يتيح للسفينة المقطورة أن تدفع مسؤوليتها في هذه الحالة حتى ولو أثبتت خطأ السفينة القاطرة<sup>2</sup>.

لا شك أن مجمل هذه الأحكام تكون في صالح سفينة القطر، ذلك أنها تستطيع دفع مسؤوليتها في الفروض التي تتولى فيها إدارة القطر البحري في حين لا يستطيع مجهزة السفينة المقطورة دفع مسؤوليته في الفروض التي تتولى فيها سفينته إدارة عملية القطر، وهذا من شأنه توفير الأمان اللازم لمشروعات القطر البحري عند تقديم خدماتها<sup>3</sup>.

قد تكون المسؤولية التضامنية بين كل من القاطرة والمقطورة وهذا ما تعرضت إليه المادة 869 من القانون البحري الجزائري كما يلي: "يعتبر مجهزةا للسفینتين المقطورة والقاطرة مسؤولين تضامنيا أمام الأطراف المتضررين عن الأضرار الحاصلة خلال عمليات

1 هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص 402.

2 جلال وفاء محبين، المرجع السابق، ص ص 417 ، 418.

3 هاني محمد دويدار، المرجع السابق، ص 402.

القطر إلا إذا أثبت بأن الأضرار الحاصلة للغير مسببة من الغير أو حصلت نتيجة لحالة القوة القاهرة"<sup>1</sup>.

هذا الفرض فإنه إذا أصاب السفينة المقطورة ضرر فإن اعتبار عقد القطر عقد مقولة له يستتبع لتقرير مسؤولية مجهز القطر أن يثبت مجهز السفينة المقطورة الخطأ والضرر وعلاقة السببية بينهما في حين أنه في حالة اعتبار العقد عقد نقل فإن السفينة المقطورة لا تلتزم بإثبات خطأ مجهز القطر الذي إنما يلتزم بنتيجة هي نقل السفينة المقطورة سالمة إلى جهة الوصول، أما إذا حصل ضرر للغير لسبب عمليات القطر فإنه لا محل للقول بمسؤولية إحدى السفينتين دون الأخرى أو بمسؤوليتها عن الأخرى بل يجب لتقرير مسؤولية أيهما إثبات خطتها وعلاقة السببية بينه وبين الضرر الحاصل، فإذا كان الخطأ مشتركاً تكون المسؤولية تضامنية بينهما<sup>2</sup>.

تنتهي عملية القطر بانفصال السفينتين وابتعاد السفينة القاطرة حتى تجاوز المجال الذي تكون فيه تحت تأثير حركات السفينة المقطورة، وقد تعرض القانون البحري الجزائري إلى مسألة الإغفاء من المسؤولية أثناء تنفيذ عقد القطر البحري<sup>3</sup>، وهذا طبقاً لما ضمته المادة 868 من القانون البحري الجزائري على أنه: "إذا لحقت أضرار بالسفينة المقطورة أو القاطرة وكانت هذه الأضرار ناتجة عن حالة القوة القاهرة لمجهزي السفينتين إغفاء بعضهما عن كل تعويض ناتج عن الأضرار"<sup>4</sup>.

نستخلص أن عقد القطر البحري تختلف فيه المسؤولية، فالقاعدة العامة مالك السفينة المقطورة هو المسؤول إلا إذا اتفق الطرفين على خلاف ذلك في إطار مكتوب على أن مسؤولية القطر على عاتق السفينة القاطرة في القطر الداخلي، أما القطر الخارجي القاعدة

1 أنظر المادة 869 من القانون البحري الجزائري.

2 محمود شحماط، الموجز في القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص 115.

3 بلقاسم حبيب، المرجع السابق، ص 66.

4 أنظر المادة 868 من القانون البحري الجزائري.

العامّة السفينة القاطرة هي المسؤولة إلا إذا اتفق الطرفان على خلاف ذلك في إطار اتفاق مكتوب يقضي بتحمل السفينة المقطورة الضرر الناجم عن عملية القطر<sup>1</sup>.

### الفرع الثالث

#### تقديم الدعوى الناتجة عن عقد القطر البحري

نصت المادة 872 من القانون البحري الجزائري على أنه: "تتقدم الدعوى الناشئة عن عمليات القطر البحري خلال سنتين ابتداء من نهاية هذه العمليات"<sup>2</sup>. طبقاً لهذا النص تتقضي جميع الدعاوى التي تنشأ عن عملية القطر بمضي عامين، سواء تم رفع هذه الدعاوى من قبل مجهز السفينة القاطرة أو تابعيه أو من قبل مجهز السفينة المقطورة أو تابعيه أو حتى من الغير، وتسري هذه المدة من تاريخ انتهاء عملية القطر<sup>3</sup>. تتقضي الدعاوى الناشئة عن عملية القطر البحري بمضي سنتين من تاريخ انتهاء العملية، سواء كانت الدعوى موجهة من أحد طرفي العملية إلى الآخر أو من أحدهما إلى الغير أو إلى أيهما، وتسري هذه المدة سواء تم إنجازها بصورة طبيعية أو تعذر إتمامها بعد البدء في تنفيذها، ويجب أن يراعى في هذا الصدد أن عملية القطر تنتهي بفك كابلات القطر عن السفينة المقطورة في نهاية عملية الجر بالمعنى الدقيق<sup>4</sup>، والمدة المنصوص عليها في المادة هي مدة تقدم يسرى عليها الوقف والانقطاع وفقاً للقواعد العامة<sup>5</sup>.

يخضع تقدم الدعاوى فيما يتعلق بالوقف والانقطاع إلى الأحكام الواردة في هذا الخصوص في القانون المدني<sup>6</sup>.

1 سماعيل فاطيمة، المرجع السابق، ص 218.

2 انظر المادة 872 من القانون البحري الجزائري.

3 جلال وفاء محبين، المرجع السابق، ص 418.

4 مريم درويش، المرجع السابق، ص ص 191، 192.

5 جلال وفاء محبين، المرجع السابق، ص 418.

6 محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص 122.

تنص المادة 314 من القانون المدني الجزائري على أنه: "تحسب مدة التقادم بالأيام لا بالساعات ولا يحسب اليوم الأول، وتكمل المدة بانقضاء آخر يوم منها"<sup>1</sup>.

تخضع مدة التقادم هذه لأسباب الوقف والانقطاع المنصوص عليهما في القانون البحري الجزائري، فقد يتعرض من حساب مدة التقادم لسبب ما، حيث يتوقف حساب مدة السنتين أين يتم حساب المدة السابقة للتوقف مضاف إليها المدة اللاحقة له إلى أن تكتمل السنتان<sup>2</sup>.

أما بالنسبة للانقطاع الذي قد يرد على حساب هذه المدة، فهو يرتب سقوط المدة التي مرت منه سقوطاً نهائياً، حيث يبدأ بعدها حساب جديد لمدة سنتين كاملتين، فلا تحسب فيه المدة التي سبقت الانقطاع<sup>3</sup>.

1 انظر المادة 314 من القانون المدني الجزائري.

2 صهيبي بوترة، أشرف عبد الجيد أحسن جاب الله، المرجع السابق، ص 54.

3 نعيمة بن موفق، المرجع السابق، ص 104.

## الفصل الثاني

### عقد الإرشاد البحري

تعد خدمة الإرشاد البحري خطوة أساسية في تسهيل حركة السفن، معتمدة على مهارة المرشد في ضمان مرورها الآمن داخل الموانئ، وبالرغم من بساطة هذه الخدمة فإنها تقوم على أسس قانونية دقيقة تنظم العلاقة بين أطرافها وفقا لأحكام خاصة تعكس طبيعة العقد وأهدافه.

بهذا، يشكل عقد الإرشاد البحري الإطار القانوني الذي يحدد حقوق والتزامات الطرفين (المرشد البحري من جهة، ومجهز السفينة من جهة أخرى)، ومن الضروري في البداية توضيح مفهوم هذا العقد، نشأته وطبيعة القانونية، بالإضافة إلى نطاق تطبيقه الذي يختلف بحسب المناطق البحرية والظروف المختلفة التي تحكم عملية الإرشاد، ومدى إلزامية اللجوء إليه (المبحث الأول).

لا يقتصر الاهتمام على مجرد تحديد طبيعة العقد، بل يتعدى ذلك إلى دراسة الآثار القانونية المترتبة عليه، حيث يترتب على كل طرف جملة من الالتزامات التي تنشأ عنها مسؤوليات قانونية مدنية، جزائية، وحتى تأديبية، مما يعكس الأهمية الكبيرة لهذا العقد في تنظيم العلاقة بين الأطراف وضمان سير الملاحة البحرية بأمان (المبحث الثاني).

## المبحث الأول

### الأحكام العامة لعقد الإرشاد البحري

يعد الإرشاد البحري من أقدم المهن في الملاحة، ويقوم على مساعدة ربابنة السفن عند دخولهم أو مغادرتهم الموانئ، لتفادي المخاطر وتسهيل حركة الملاحة، ويقصد بعقد الإرشاد البحري الاتفاق الذي يتم بين الطرفين لهذا الغرض (المطلب الأول)، ويشمل نطاق الإرشاد توجيه السفن خلال هذه العمليات (المطلب الثاني).

### المطلب الأول

#### مفهوم عقد الإرشاد البحري

نظرا لأهمية عقد الإرشاد البحري وما يترتب عليه من أحكام قانونية، سيتم في البداية التعريف بهذا العقد (الفرع الأول)، ونشأته (الفرع الثاني)، وفي الأخير بيان طبيعته القانونية (الفرع الثالث).

### الفرع الأول

#### تعريف عقد الإرشاد البحري وأهميته

الإرشاد البحري هو المساعدة التي يقدمها بحارة متخصصون في مرفأ أو مرسى منطقة بحرية معينة لربابنة السفن عند الدخول إلى الموانئ، أو عند الخروج منها أو في المراسي أو في بعض الممرات المائية أو القنوات<sup>1</sup>، فالإرشاد البحري من عقود الإجارة الجائزة قياسا على ما ورد بالسنة الثابتة، فقد روى البخاري عن عائشة قالت: (استأجر رسول الله صلى الله عليه وسلم وأبو بكر رجلا من بني الدليل هاديا خريتا وهو على دين كفار قريش، فدفعا إليه راحلتيهما وواعداه غار ثور بعد ثلاث ليل براحتيهما)، فالواقعة المنصوص عليها استخدام الرسول صلى الله عليه وسلم وأبي بكر لرجل من بني الدليل لإرشادهما

1 مريم درويش، المرجع السابق، ص 83.

وتوصلهما سالمين إلى المدينة، أما الإرشاد البحري للسفينة لتصل بركبها أو بضاعتها سالمة للميناء المتوجهة إليه<sup>1</sup>.

بالإضافة إلى أدلة جواز الإجارة من القرآن الكريم:

قال الله تعالى: >> نحن قَسَمْنَا بَيْنَهُمْ مَعِيشَتَهُمْ فِي الْحَيَاةِ الدُّنْيَا وَرَفَعْنَا بَعْضَهُمْ فَوْقَ بَعْضٍ دَرَجَاتٍ لِيَتَّخِذَ بَعْضُهُمْ بَعْضًا سُخْرِيًّا <<(الزخرف:32)<sup>2</sup>، وفسرها ابن كثير بقوله: (ليسخر بعضهم بعضاً في الأعمال لاحتياج هذا إلى هذا)، وهذا دليل على جواز الإجارة<sup>3</sup>.  
 فعرفت المادة 171 من القانون البحري الجزائري الإرشاد بأنه: "المساعدة التي تقدم إلى الربابنة من قبل مستخدمي الديوان الوطني للموانئ المرخص له من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول إلى الموانئ والفرض، والمياه الداخلية والخروج منها"<sup>4</sup>.

يتم الإرشاد بموجب عقد خدمة قصيرة المدة يؤديها المرشد بطلب من ربان أو أمين السفينة يقوم بموجب ذلك بإرشاد السفينة وقت الدخول أو الخروج من الميناء مقابل أجره معينة<sup>5</sup>.

يصدر الإيجاب في هذا العقد من الربان، إذ يعبر هذا الأخير عن إرادته في طلب الإرشاد بمجرد دخول السفينة منطقة الإرشاد أو خروجها منها، وذلك من خلال إشارة متفق عليها، وهذه الإشارة هي بالنهار علم يحمل حرفي PT، وبالليل نور أبيض في مكان بارز من السفينة يضيء بصورة متقطعة كل 10 ثانية مرة واحدة مدة دقيقة واحدة، كما يمكن طلب المرشد لاسلكياً<sup>6</sup>، وعلى المرشد أن يجيب طلب السفينة التي عهد إليه بإرشادها، ما لم توجد

1 مريم درويش، المرجع السابق، ص84.

2 القرآن الكريم، سورة الزخرف، الآية 32، ص491.

3 مريم درويش، المرجع السابق، ص84، 85.

4 انظر المادة 171 من القانون البحري الجزائري.

5 حريز أسماء، "خدمة إرشاد السفن"، مجلة القانون، عدد2، 2020، ص27.

6 محمد السيد الفقي، السفينة: أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة، النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، صص 259، 260.

سفينة أخرى في حالة خط محقق، إذ يجب على المرشد أن يقدم مساعدة أولا للسفينة التي تكون في خطر ولو لم يطلب إليه ذلك<sup>1</sup>.

تنص المادة 176 الفقرة الثانية من القانون البحري الجزائري على ما يلي: "ويجب عليه أيضا أن يتخلى عن كل خدمة أخرى ويقدم أولا خدماته إلى السفينة التي هي في خطر، حتى ولو لم يأتي دورها، وذلك عندما يتأكد من الخطر المحقق بالسفينة أو عندما يخبر به"<sup>2</sup>.

ما يجب الإشارة إليه أن الإرشاد إجباري لكل السفن الجزائرية والأجنبية باستثناء السفن التي نص عليها القانون البحري الجزائري في مادة 178 التي تنص على ما يلي: "تعفى السفن الآتية من إجبارية الإرشاد:

أ. السفن الشراعية بحمولة أقل من 100 طن،

ب. السفن ذات الدفع الآلي والمخصصة فقط لتحسين وصيانة ومراقبة الموانئ ومداخلها كالقاطرات والناقلات والجرافات والصنادل البحرية،  
ج. سفن المنارات والعلامات"<sup>3</sup>.

أما بخصوص محطات الإرشاد فقد بين أحكامها القرار المؤرخ في 24 يناير 2007، الذي نص في مادته 2 على أنه: "تزود الموانئ الجزائرية بمحطة إرشاد واحدة غير أنه وحسب توجهها تزود الموانئ المذكورة أدناه بمحطتين للإرشاد:

- ميناء أرزيو/ بطيورة،

- ميناء سكيكدة،

1 مصطفى كمال طه، القانون البحري: مقدمة السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة والنقل، الحوادث البحرية، التامين البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2006، ص 231.

2 انظر الفقرة 2 من المادة 176 من القانون البحري الجزائري.

3 انظر المادة 178 من القانون البحري الجزائري.

- ميناء بجاية<sup>1</sup>.

كما تشير المادة 03 من ذات القرار إلى أنه تبعا لكثافة النشاط البحري، يجب أن تتمتع كل محطة إرشاد بحد أدنى من المستخدمين المرشدين وبوسائل العمل المحددة<sup>2</sup>. على الرغم من الصفة الإجبارية للإرشاد في الموانئ فهو يستند إلى عقد يبرم بإيجاب من السفينة وبقبول من المرشد، وهو عقد يلتزم المرشد بمقتضاه بتوجيه الربان في قيادة السفينة مقابل أجر يحدده القانون<sup>3</sup>.

كما تطرق المرسوم التنفيذي رقم 01-02 الذي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها للإرشاد وذلك في المادة 88 من الفصل الثالث منه تحت عنوان الخدمات الرئيسية المقدمة للسفن<sup>4</sup>، إلا أن هذا المرسوم تناول عملية الإرشاد تحت عنوان "القيادة" إذ تنص الفقرة الأولى من المادة 88 منه على ما يلي: "تعني القيادة في مفهوم هذا المرسوم المساعدة التي تمنح للربان لقيادة سفنهم عند الدخول إلى الموانئ والرحب والخروج منها وتتم من طرف مستخدمين مؤهلين تابعين للسلطة المينائية"<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> أنظر المادة 2 من قرار، مؤرخ في 24 يناير 2007، يحدد عدد محطات الإرشاد على مستوى كل ميناء ويضبط تزويدها بالمستخدمين المرشدين وبوسائل العمل، ج.ر عدد 18، صادرة بتاريخ 18 مارس 2007.

<sup>2</sup> حريز أسماء، المرجع السابق، ص28.

<sup>3</sup> جمال مكناس، "عمليات القطر والإرشاد البحري"، الموسوعة القانونية والمتخصصة (قطر والإرشاد البحري - towing and marine pilotage - remoquage et pilotage maritime)، متاح على <https://mail.arab-ency.com.sy/law/details/164091>، تاريخ الإطلاع 28 أبريل 2025، ساعة الإطلاع 20:49.

<sup>4</sup> مرسوم تنفيذي رقم 01-02، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، المرجع السابق.

<sup>5</sup> انظر الفقرة 1 من المادة 88 من مرسوم تنفيذي رقم 01-02، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، المرجع السابق.

عرفتها كذلك الفقرة الأولى من المادة 90 من المرسوم 01-02 على أنها: "عملية إمساك حبال السفن والقيام بعقدها وفكها في الأجهزة المخصصة لهذا الغرض على مباني الإرساء"<sup>1</sup>.

لا يحق للمرشد الصعود على ظهر أي سفينة دون موافقة ربانها في كل الأحوال، وإذا كان للربان حرية رفض خدمات المرشد الذي يتقدم إليه بدون طلب، إلا أنه ملزم في هذه الحالة بدفع رسم الإرشاد، بل وتجاوز مساءلته إذا كان رفضه للمرشد لا تبرره الظروف والأحوال<sup>2</sup>.

يتعرض المرشد للعقاب إذا امتنع عمدا عن القيام بعملية الإرشاد لسفينة تكون في حالة الخطر رغم تكليفه بإرشادها أو قام بعملية الإرشاد وهو في حالة سكر<sup>3</sup>.

من القواعد التي تثبت أهمية الإرشاد في الحفاظ على السلامة والأمن البحري ما تنص عليه المادة 35 من المرسوم التنفيذي 06-08 يحدد تنظيم الإرشاد ومؤهلات الهيئة للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ<sup>4</sup>، كما يلي: "يجب على المرشد الرئيسي تحديد فترات خدمة المرشدين البحرين وراحتهم في ظل احترام استمرارية الميناء بإجراء مداولة بين المرشدين"، وتشير المادة 36 إلى أنه يجب تحديد مدة خدمة كل مرشد حتى لا يلحق أي سبب ضررا بالأمن البحري<sup>5</sup>.

يتمثل الهدف الأساسي من هذه العملية في المحافظة على سلامة السفينة وما عليها وعلى منشآت الميناء أيضا، فقد أصبح وجود المرشد على متن السفينة مهم جدا أثناء دخولها

1 انظر المادة 90 من مرسوم تنفيذي رقم 01-02، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، المرجع السابق.

2 محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 260.

3 مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 231.

4 مرسوم تنفيذي رقم 06-08، مؤرخ في 09 يناير 2006، يحدد تنظيم الإرشاد ومؤهلات الهيئة للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، ج.ر، عدد 2، صادر بتاريخ 15 يناير 2006.

5 مريم درويش، "مدى مسؤولية مجهزة السفينة عن التصادم الناشئ عن عمليتي القطر والإرشاد"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 6، 2017، ص 175.

أو خروجها من الميناء وتحركها به فتواجهه من شأنه تقادي 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 وضآلة مياه قاع البحر<sup>1</sup>.

## الفرع الثاني

### نشأة عقد الإرشاد البحري

يعد الإرشاد البحري نظاما قديما ومعروفا، ويرجع ذلك إلى قدم ركوب البحر، وقد مر هذا النظام بتطور إلى أن وصل إلى النظام المعروف حاليا، ويعود ظهور الإرشاد إلى الحوادث التي كانت تقع في المناطق الخطيرة في أعالي البحار. كانت قنصلية البحر والتي ترجع في أصولها إلى القرن الرابع عشر ميلادي تضم العادات البحرية التي كانت متبعة في الحوض الغربي للبحر المتوسط، تعرضت لمرشد أعالي البحار باعتبار الشخص الذي كان يتولى ليس فقط القيادة الفنية للسفينة بل الدفاع عنها ضد قرصنة البحر، فإن المرشد كان رجل حرب أكثر منه بحارا، كما لعبت دورا تاريخيا هاما في الكشوفات الجغرافية، ونذكر على سبيل المثال المرشد البرتغالي Martin Vincente، والذي كان مرشدا لسفينة Christophe Colomb<sup>2</sup>.

بخصوص الجزائر نجدها من الدول السبابة لهذا المجال حيث أن الجزائر ورثت ترسانة كبيرة من القوانين الفرنسية التي نظمت هذا النشاط منذ الفترة الاستعمارية وإلى غاية يومنا هذا، ويعود هذا الاهتمام الكبير بهذا القطاع لضخامة وشساعة الساحل البحري الجزائري والذي يمتد على مسافة 1200 كلم ويمتد من غربها إلى شرقها الأمر الذي أجبر السلطات

1 بن عيسى حياة، المرجع السابق، ص89.

2 مريم درويش، النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري، المرجع السابق، ص101.

على ضبط دقيق لهذا المجال وهذا ما لاحظناه من خلال دراستنا لجل القوانين التي نظمت الإرشاد البحري في الجزائري، حيث نلاحظ أول قانون نظم هذا النشاط هو قانون 1928 والذي تم تعديله بالأمر الصادر سنة 1969<sup>1</sup>، فهذه القوانين استمر العمل بها بعد الاستقلال لكونها لا تتعارض مع السيادة الوطنية إلى غاية الإفراج عن أمر 71-39 مؤرخ في 17 يونيو 1971 متعلق بنظام الإرشاد البحري<sup>2</sup>، كما جاء أيضا تنظيم الإرشاد البحري في أمر 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976 متضمن القانون البحري المعدل والمتمم بقانون 98-05 مؤرخ في 25 جوان 1998، حيث استمر تنظيم عملية الإرشاد البحري بموجب أمر 71-39 إلى جانب القانون البحري إلى غاية إلغاء هذا الأمر بموجب مرسوم تنفيذي 06-08 مؤرخ في جانفي 2006 يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ<sup>3</sup>.

### الفرع الثالث

#### الطبيعة القانونية لعقد الإرشاد البحري

يتميز عقد الإرشاد البحري بطبيعة قانونية مركبة، تجمع بين الطابع التعاقدي والطابع النظامي، كما تتأرجح بين العمومية والخصوصية حسب أطراف العلاقة وطبيعتها، حيث هناك من الفقهاء من يعتبر أن العلاقة التي تنشأ بين المرشد البحري وربان السفينة هي علاقة تعاقدية، وبذلك فإن عملية الإرشاد البحري تتم بموجب عقد يبرم بين ربان السفينة

1 منصري حسين، النظام القانوني للمرشد البحري في ظل القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص القانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بالقائد، تلمسان، 2014-2015، ص 02.

2 أمر رقم 71-39 مؤرخ في 17 يونيو 1971، متعلق بنظام الإرشاد البحري، ج.ر عدد 52، صادر في 25 يونيو 1971.

3 مرسوم تنفيذي رقم 06-08، يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، المرجع السابق.

والمرشد البحري<sup>1</sup>، أي تنشئ بينهما علاقة قانونية تأخذ شكل عقد مسمى بعقد الإرشاد، وهذا العقد في الحقيقة هو عقد عمل مؤقت يقوم بين المرشد والربان بوصفه نائباً عن المجهز يلتزم بمقتضاه الأول بالتوجيه الفني للسفينة عند دخولها إلى الميناء أو عند خروجها منه أو عند تحريكها فيه، ويلتزم بمقتضاه الثاني بدفع مقابل الإرشاد الذي تحدده اللوائح<sup>2</sup>، ويصدر الإيجاب في هذا العقد من الربان، فعلى السفينة بمجرد دخولها منطقة الإرشاد أو الخروج منها أن يعطي إلى المرشد إشارة النداء وعلى المرشد أن يجيب طلب السفينة فحينئذ ينعقد العقد<sup>3</sup>، إذ تنص المادة 59 من القانون المدني الجزائري على: "يتم العقد بمجرد أن يتبادل الطرفين التعبير عن إرادتهما المتطابقتين دون الإخلال بالنصوص القانونية"<sup>4</sup>.

ثمة اتجاه في الفقه البحري الحديث يرفض هذه النظرية ويرى أن علاقة الربان بالمرشد تبعد عن أن تكون علاقة تعاقدية وذلك لانعدام كل عناصر العقد، وإن تلك العلاقة ذات طبيعة نظامية بما يعني أن طلب الربان الاستعانة بمرشد يعد عملاً شرطياً يؤدي صدوره إلى ترتيب آثار يحددها القانون ذاته، هو ما يمكن معه تفهم خروج المشرع بصدده عملية الإرشاد عن قواعد العامة في المسؤولية<sup>5</sup>، ويبررون ذلك على النقاط التالية:

- الربان ليس حر في الاستعانة بالمرشد أو اختيار مرشد معين.
- كما أن المرشد ليس حراً في اختيار السفينة التي سيرشدها، بل يؤدي عمله حسب دوره، وفي حالة امتناعه عمداً عن القيام بعملية الإرشاد لسفينة قد قامت برفع الإشارة التي

1 سيد علي نادية، دنان وفاء، الإرشاد البحري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ملود معمري، تيزي وزو، 2012-2013، ص21.

2منصري حسين، المرجع السابق، ص38.

3 سيد علي نادية، دنان وفاء، المرجع السابق، ص22.

4 انظر المادة 59 من القانون المدني الجزائري.

5 محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص86.

تدل على الاستعانة بخدمات المرشد البحري أو أن تكون السفينة في حالة خطر فإن هذا سوف يعرضه لعقوبة جنائية، وهو جزاء لا يثار عند القيام بالالتزامات التعاقدية<sup>1</sup>.

- أن أجر المرشد تحدده القوانين واللوائح ولا يخضع لتقدير الربان أو المرشد، ويدفع لهيئة الميناء التي يتبعها المرشد وليس للمرشد، أنه مما ينفي عن رسم الإرشاد وصف الأجر أنه أي رسم الإرشاد واجب الأداء سواء استعان الربان بالمرشد أم لا، بل الأمر يصل إلى حد إلزام كل سفينة لا تستعين بخدمات المرشد بأداء رسم إضافي فضلا عن رسم الإرشاد المقرر، الإرشاد بوصفه خدمة عامة يؤديها المرشد بوصفه منتصيا لهيئة الميناء ويتبع في تأديتها لوائح تلك الهيئة، وأن هذا الرأي يتفق مع الاتجاه القانوني الذي يخرج من نطاق العلاقات التعاقدية أعمالا كانت تتم في الماضي بطريق التعاقد الحر ثم أصبحت تستند إلى إدارة المشرع دون ما دخل لإدارة الأطراف فيهما، ومن ثم لم تعد تصدق عليها فكرة العقد والذي قوامه الرضا وإنما أصبحت مراكز قانونية، وهو اتجاه وصل في مداه إلى حد نزع صفة العقد عن عقد العمل واعتبار أن الأمر بصده محض رابطة أو علاقة ينظمها القانون<sup>2</sup>.

لكن هذا الاتجاه تعرض للنقد المتمثل في أن الإيجابار على التعاقد شائع في الكثير من العقود، كما أن تحديد مقابل الإرشاد من القوانين واللوائح التي لا تتنافى مع فكرة العقد، حيث أن تحديد المقابل بواسطة القانون أو الشخص الذي يقوم بإدارة مرفق عاما، أو بواسطة شخص من أشخاص القانون الخاص، ذلك لا يرفع صفة العقد عن اتفاق الأطراف، وعليه فإن تدخل الدولة على سبيل التنظيم ليس قاصر فقط على الإرشاد وحده بل ظاهرة عامة نلتمسها في كثير من العقود والعلاقات القانونية الخاصة دون أن ينتج ذلك إنكار صفة العقد<sup>3</sup>.

1 سيد علي نادية، دنان وفاء، المرجع السابق، ص 24.

2 محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص 87.

3 سيد علي نادية، دنان وفاء، المرجع السابق، ص 25.

فهناك من يرى أن عقد الإرشاد البحري من العقود القانون العام، وسنده في ذلك هو أن المركز القانوني تحديدها للالتزامات كل طرف من أطراف العقد كما أن الدولة هي التي تسهر على تنظيم مهنة الإرشاد التي تعتبر خدمة عامة<sup>1</sup>.

يكيف عقد الإرشاد على أنه من العقود العامة، إذ الدولة هي التي تنظم أحكامه وتحدد التزامات كل طرف فيه<sup>2</sup>، وعليه فالمرشد هو موظف يقوم بخدمة عامة مقابل أجر معين وهذا ما أكدته المادة 171 من القانون البحري الجزائري<sup>3</sup> التي أولت هذه المهمة إلى مستخدمي الديوان الوطني للموانئ المرخص له من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول إلى الفرض والمياه الداخلية والخروج منها، وكذلك الأمر بالنسبة للفقرة الثالثة من المادة 90 من المرسوم التنفيذي 01-02 السابق الإشارة إليه والتي نصت على أنه: "تتم عملية الإرشاد تحت مراقبة المصالح المؤهلة التابعة للسلطة المينائية وتحت مسؤولية ربان السفينة طبقا للعادات البحرية"<sup>4</sup>.

يرى جانب من الفقه أن الإرشاد من عقود القانون الخاص، فالدكتور عبد الفضيل محمد أحمد يؤكد: "أنه يستجيب لقواعد القانون الخاص تماما كما هو الحال بالنسبة لشركات الطيران وهيئات السكك الحديدية التي تتخذ من حيث البناء الطابع الإداري ولكنها تتبع من حيث النشاط والسلوك طابع علاقات القانون الخاص"<sup>5</sup>.

يرى فقهاء الشريعة أن المرشد أجير خاص، وهذه الإجارة وإدارة على منافع الإنسان عكس الإجارة الواردة على منافع الأعيان كإجارة الأرض لزراعتها أو إجارة المياه أو حمل

1 عبد القادر العربي شحط، "أحكام الإرشاد البحري في الفقه الإسلامي والقانون البحري الجزائري"، محلة قانون النقل والنشاطات المينائية، مجلد 4، عدد 1، 2017، ص12.

2 حريز أسماء، المرجع السابق، ص31.

3 انظر المادة 171 من القانون المدني الجزائري.

4 انظر الفقرة الثالثة من المادة 90 من مرسوم تنفيذي 01-02، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، المرجع السابق.

5 حريز أسماء، المرجع السابق، ص29.

بضائع عليها، فالعقد في الصورة الأولى هو عبارة عن إجازة على منافع الإنسان أي عمل من شخص معين لهذا سمي بالأجير الخاص.

في هذا الإطار فرق المالكية بين استخدام اسم الإجازة وما اشتقت منها في استئجار الحيوان والأشياء، وعليه يعتبر عقد الإرشاد البحري صورة من صور الأجير الخاص، لأن حسبهم الأجير الخاص هو من يقع العقد على تسليم نفسه في مدة معينة<sup>1</sup>.

## المطلب الثاني

### نطاق عملية الإرشاد البحري

يقتضي تحديد نطاق عملية الإرشاد البحري التطرق إلى هذه العملية من حيث المنطقة التي تتم فيها (الفرع الأول)، ومن حيث الإلزامية (الفرع الثاني)، ثم التطرق إلى بداية ونهاية عملية الإرشاد (الفرع الثالث).

## الفرع الأول

### الإرشاد البحري حسب المناطق

يتم الإرشاد البحري في ثلاث صور، إرشاد في الأنهار والوديان (أولاً)، إرشاد في أعالي البحار (ثانياً)، وإرشاد في الموانئ والقنوات (ثالثاً).

#### أولاً: الإرشاد في الأنهار والوديان

تختلف عملية الإرشاد فيها عن البحار نظراً لعدم معرفة الريان لهذه المياه، فقد وضعت الدول المعنية طريقة للإرشاد الإلزامي، من أجل ضمان التنقل في الأنهار والوديان، لما تتميز به هذه المجاري المائية من خصوصية التنقل فيها، بسبب الأحرش والأوجال من جهة، وامتدادها على بعض الدول من جهة ثانية، ولهذا تم تنظيم عملية الإرشاد فيها في

1 عبد القادر العربي شحط، المرجع السابق، ص 13.

عدة دول، لتقديم خدمات مستمرة 24/24 ساعة، مثل الولايات المتحدة الأمريكية وكندا، وقد استطاعت هاتين الأخيرتين ضمان تنقل بحري مستمر بفضل الوسائل الحديثة<sup>1</sup>.

### ثانياً: الإرشاد في أعالي البحار

تعتبر أعالي البحار من المناطق الخطيرة في الحيز البحري لعدم المعرفة الجيدة للتضاريس البحرية فيها لذا أوجب تكوين عدد من المرشدين يختصون بالإرشاد في أعالي البحار يطلق عليهم اسم Pilote Hauturier ويتمتعون بخبرة عالية ودراسة ودراية كبيرة بهذه المناطق المتشعبة، ويعود ظهور هذا النوع من الإرشاد في أعالي البحار بسبب الحوادث التي كانت تقع في المناطق الخاصة والخطيرة حيث كان الريان يساعده ريان محترف، ولكن اليوم الريان تم توسيع مهامه بفضل معارفه اللازمة والتجربة في الملاحة مثل هذه المناطق وإيجابيات هذه الطريقة عديدة إذ أنها تمكن من التقليل من مخاطر الحوادث، وكذا ضمان ربح الوقت من خلال حسن اختيار الطريق، وهؤلاء هم عادة ربابنة قداماء لهم معرفة دقيقة عن المخاطر الموجودة في كل منطقة ويمولون أنفسهم بالعتاد اللازم، ولكن في القرن 21م ومع تطور مهام الريان بدأت تزول صفة المرشد من أعالي البحار، إلا أنه بقي الأخذ بها في المياه الصعبة<sup>2</sup>.

بخلاف الإرشاد في الموانئ الذي هو إجباري، فإن الإرشاد في أعالي البحار غير إجباري، فهو يقوم على أساس تعاقدية، لأن المرشدون يجتمعون من مختلف دول العالم ويكونون شركات يمنحون بها خدماتهم للمجهزين الذين يطلبون هذه الخدمة ولضمان حماية أكبر لسفنهم في فرنسا تم إنشاء أول شركة تهتم بالإرشاد في أعالي البحار وهذا سنة 1971، وأخذت في البداية شكل شركة محاصة ثم تحولت إلى تعاونية عالمية للإنتاج، ولحد

1 مريم درويش، النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري، المرجع السابق، ص 89، 90.

2 عائشة طويسات، المركز القانوني للمرشد البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، بن يوسف بن خدة، 2008-2009، ص 09.

سنة 2022 يوجد في فرنسا 340 مرشداً بحرياً منهم من لديه شهادة مرشد أعالي البحار وهذا حسب إحصائية رسمية للفدرالية الفرنسية للمرشدين البحريين.

بخصوص القانون البحري الجزائري فإن المشرع لم ينظم هذا النوع من الإرشاد أبداً، وهذا راجع للموقع الجغرافي للجزائر الذي لا يعد خطيراً مقارنة بالدول الأخرى مثل فرنسا وألمانيا، كذلك لأنها تطل على أصعب البحار في العالم، وكذا أن هذا النظام يعتمد على وسائل جد متطورة لإتمام هذه العملية، لذا لا نجد هذا النظام في جل دول العالم<sup>1</sup>.

### ثالثاً: الإرشاد في الموانئ والقنوات

إن الإرشاد ضروري في مداخل ومخارج الموانئ وفي القنوات، وبمجرد دخول السفينة في منطقة الإرشاد، ويرجع ذلك إلى المخاطر التي تكتنف سير السفن في الموانئ، خاصة مع زيادة أحجامها، فربان السفينة غالباً ما يجهل مسالك المياه في الموانئ ومنعطفاتها الطبيعية، فالموانئ تختلف مداخلها من دولة إلى أخرى، وكثيراً ما تكون مداخلها مليئة بالصخور والمنشآت الفنية التي تقيمها الدولة، مما يجعل الربان يستعين بشخص متخصص يحيط بأمر الميناء من كافة جوانبه، يطلق عليه مرشد الموانئ<sup>2</sup>.

## الفرع الثاني

### الإرشاد البحري حسب الإلزامية

ينقسم الإرشاد من حيث الإلزامية إلى نوعين، إرشاد اختياري (أولاً) وإرشاد إجباري (ثانياً).

#### أولاً: الإرشاد الاختياري

هنا تكون السلطة متروكة لربان السفينة في اختيار خدمة الإرشاد من عدمها عند دخول أو خروج الميناء، ويقصد بالإرشاد الاختياري في حالة إذا كان ربان السفينة حراً في

1 منصري حسين، المرجع السابق، ص ص 07، 08.

2 مريم درويش، النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري، المرجع السابق، ص 92.

الخيار بين الاستعانة بخدمات المرشد أم لا، فإذا تركت هيئة الإرشاد لربان السفينة قرار تحديد حاجته أو عدم حاجته إلى الاستعانة بخدمات المرشد كان هذا النظام اختياري. كذلك الإرشاد البحري قد يكون اختياريًا متروكا لتقدير الربان، وهذا النوع من الإرشاد كان سائدا قديما وخاصة في منطقة أعالي البحار استعمل هذا النظام بكثرة<sup>1</sup>.

### ثانيا: الإرشاد الإجباري

تحرص غالبية التشريعات على تقرير مبدأ الإرشاد الإجباري، والذي يعتبر من أهم القواعد الأساسية التي يقوم عليها نظام الإرشاد، ولعل حكمة الأخذ بنظام الإرشاد الإجباري تتمثل في مصلحة السفينة ذاتها ومصلحة الميناء وكذا مصلحة الخزينة العامة، كون الإرشاد ليس مجانياً بل تتقاضى عليه سلطة الميناء رسوما. بناء على ذلك فنظام الإرشاد إجباري في معظم موانئ العالم، ويستوي في ذلك أن تكون السفينة وطنية أم أجنبية، وسواء كانت سفينة صيد أو نزهة أو سفينة تجارية، باعتبار أن المخاطر واحدة لا تختلف بحسب جنسية السفينة أو بحسب طبيعة نشاطها. يقصد بإجبارية الإرشاد التزام ربان السفينة بالاستعانة بالمرشد عند دخولها إلى الميناء أو خروجها منه، وقد تكون الإجبارية منصبة على دفع مقابل الإرشاد، بمعنى أن السفينة لا تلتزم بالاستعانة بالمرشد، بل يكون لها أن ترفض الإستعانة به مع دفع رسوم الإرشاد، بيد أن الالتزام بأداء مقابل الإرشاد حتى وإن لم يستعن الربان بالمرشد قد أدى عملا إلى استعانة الربان بالمرشدين، حيث أنه لا توجد مصلحة في رفض الإستعانة بخدمات المرشد طالما مقابل الإرشاد واجب الدفع في جميع الأحوال<sup>2</sup>.

أكد المشرع الجزائري على إجبارية الإرشاد من خلل المادة 172 من القانون البحري الجزائري، حيث نصت على أنه: "الإرشاد إجباري بالنسبة لكل السفن الجزائرية والأجنبية

1 منصري حسين، المرجع السابق، ص10.

2 مريم درويش، النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري، المرجع السابق، ص93.

باستثناء السفن المذكورة في المادة 178 من هذا القانون وذلك في الحدود الإدارية لكل ميناء<sup>1</sup>.

كذلك المادة 4 من مرسوم تنفيذي رقم 06-08 المتعلق بتحديد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، والتي جاء فيها: "الإرشاد إجباري بالنسبة لجميع السفن في نطاق الحدود الإدارية لكل ميناء، وذلك دون الإخلال بأحكام المادة 178 من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر سنة 1976 والمذكور أعلاه.

ويقوم به مرشدون يتمتعون بمؤهلات وخبرة مهنية منصوص عليها في هذا المرسوم<sup>2</sup>.

حرص المشرع الجزائري على وجوب احترام ربان السفن لمبدأ إجبارية الإرشاد عند الدخول لمنطقة الإرشاد أو الخروج منها أو التحرك فيها، فقد فرض المشرع رسماً إضافياً إلى الرسم الأصلي في حالة عدم الإستعانة بخدمات المرشد بدون الحصول على إذن لذلك، غير أنه وإن كان الإرشاد كأصل عام إجباري في معظم تشريعات الدول فإن هذا المبدأ ترد عليه استثناءات عديدة، وإن اختلف تعداد هذه الاستثناءات من تشريع لآخر، إلا أنها تتفق جميعها في أنها تورد حالات تكون فيها الملاحة أقل خطورة بالنسبة للسفن، والتشريع الجزائري شأنه في ذلك شأن غالبية التشريعات، فقد أورد عدة استثناءات على مبدأ إجبارية الإرشاد<sup>3</sup>، من خلال المادة 178 من القانون البحري الجزائري، والتي جاء فيها: "تعفى السفن الآتية من إجبارية الإرشاد وهي:

أ- السفن الشراعية بحمولة أقل من 100 طن،

1 انظر المادة 178 من القانون البحري الجزائري.

2 انظر المادة 4 من المرسوم التنفيذي رقم 06-08، يتضمن تحديد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، المرجع السابق.

3 مريم درويش، النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري، المرجع السابق، ص99.

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

ج- السفن ذات الدفع الآلي والمخصصة فقط لتحسين وصيانة ومراقبة الموانئ

ومداخلها كالمقاطرات والناقلات والجرافات والصنادل البحرية،

د- سفن المنارات والعلامات<sup>1</sup>.

من خلال هذه المادة نلاحظ أن المشرع الجزائري قد اعتمد على معيارين في تحديد

السفن المعفاة من إلزامية الإرشاد:

1/ معيار الحمولة: بحيث حدد وزن الحمولة الصافية بالنسبة للسفن ذات الدفع الآلي

( الفقرة ب)، واكتفى بالحمولة الكلية بالنسبة للسفن الشراعية ( الفقرة أ)، والتي لا تتجاوز

كل منهما 100 طن، ولعل الحكمة من ذلك هو انخفاض درجة الخطورة التي قد تسببها هذه السفن في حالة وقوع حوادث لها، إضافة إلى ذلك فإن قيمتها المالية قد لا تتحمل تكاليف إضافية كرسوم الإرشاد، كما أنها سفن قليلة التواجد بالموانئ مقارنة بغيرها.

2/ معيار العمل الذي تقوم به هذه السفن: بحيث قصر الإعفاء على السفن التي

تعمل بالموانئ، والتي تقدم خدمات للسفن الأخرى، كالمقاطرات، والناقلات، والجرافات، والصنادل البحرية، وسفن المنارات والعلامات وغيرها من السفن المخصصة لتحسين وصيانة ومراقبة الموانئ ومداخلها، ولعل سبب إعفاء المشرع لهذه السفن يرجع إلى أن هذه الأخيرة تكون على علم بمسالك وخبايا الميناء بحكم عملها فيه، وبالتالي تنتقي علة الاستعانة بخدمات المرشد.

تجدر الإشارة إلى أن هذا الإعفاء قاصر فقط على إلزامية الإرشاد، ولا ينصرف إلا

القواعد الخاصة بالملاحة في مناطق الإرشاد، بل تظل السفن المعفاة من الإرشاد ملزمة بالقواعد التي تحكم الملاحة في هذه المناطق، كما أن هذا الإعفاء لا يمنع السفن المعفاة من الاستعانة بخدمات المرشد إذا تطلب الأمر ذلك، وفي هذه الحالة تلتزم بأداء الرسوم والمبالغ

1 انظر المادة 178 من القانون البحري الجزائري.

التي يقررها القانون، فالإعفاء من الإرشاد بالنسبة لهذه السفن مقرر لمصلحتها، ومن ثم فالإرشاد اختياري بالنسبة لها<sup>1</sup>.

### الفرع الثالث

#### الإرشاد البحري حسب بداية ونهاية عملية الإرشاد

مهمة المرشد البحري هي توجيه الربان وإرشاده وتزويده بالمعلومات عن خط السير الواجب الإلتباع، ولكن القيادة هي للربان لا يتخلى عنها ومسؤولية القيادة النهائية تظل على عاتقه، لذلك من حقه أن يرفض تعليمات المرشد إذا رأى أنها تعرض السفينة للخطر، فالربان لا يعتزل القيادة بل أنه يراقب المرشد.<sup>2</sup>

لقد حدد المشرع الجزائري بداية عملية الإرشاد البحري ونهايته وذلك في كل من الأمر رقم 76-80 وكذا في المرسوم التنفيذي رقم 06-08.

بالنسبة للأمر رقم 76-80، نصت المادة 174 منه على أنه: "يبدأ الإرشاد اعتباراً من وصول و تقديم المرشد نفسه في حدود المحطة، وينتهي عند وصول السفينة إلى مكان الوصول أو الرسو أو الرصيف أو حدود المحطة"<sup>3</sup>.

أما بالنسبة للمرسوم التنفيذي رقم 06-08 فقد نصت المادة 42 منه على أنه: "تبدأ عملية الإرشاد ابتداء من حضور المرشد البحري أمام السفينة أو صعوده على متنها في نطاق حدود المحطة.

يمكن المرشد البحري أن يمنح إرشادات لربان السفينة بطلب من هذا الأخير لمساعدته على قيادة سفينته بهدف إبحار المرشد البحري في النقطة المعتادة، يمكن

1 محمود شحماط، الموجز في القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص 83.

2 سيد علي نادية، دنان وفاء، المرجع السابق، ص 27.

3 انظر المادة 174 من القانون البحري الجزائري.

أيضاً إمداد مساعدة لربان السفينة وفقاً للشروط نفسها بعد نزول المرشد البحري في النقطة المعتادة.

عندما تمنع الظروف النوتية والجوية المرشد البحري من الإبحار أو النزول في النقطة المعتادة، يمكن المرشد البحري أن يقوم عن بعد بمساعدة يحدد كفاءتها النظام الداخلي، بطلب من ربان السفينة بهدف إرشاد هذا الأخير قبل إبحاره الفعلي أو نزوله، يجب على المرشد البحري الذي يقدم هذه المساعدة، أن يتوفر على وسائل تسمح له بإتباع طريق السفينة ويكون على اتصال بهذا الأخير ومع قيادة الميناء، يجب إعلام هذه السلطة بوضوح قبل أية رخصة أو أمر بالحركة بالظروف التي تتم فيها حركة السفينة فيما يخص الإرشاد"<sup>1</sup>.

## المبحث الثاني

### آثار عقد الإرشاد البحري

تعد عملية الإرشاد البحري من العمليات الأساسية التي تنفذ بشكل مستمر في الموانئ، حيث تتولى محطة الإرشاد تقديم هذه الخدمة لجميع السفن القادمة إلى الميناء، سواء كانت وطنية أو أجنبية، وذلك بما يضمن سلامة الممرات البحرية ومنشآت الميناء، فضلاً عن انتظام حركة الملاحة البحرية.

كما سبقت الإشارة ونظراً لكون الإرشاد ينشئ علاقة قانونية بين المرشد ومجهز السفينة محل الإرشاد، ومهما كانت طبيعة هذه العلاقة، تترتب التزامات متبادلة في ذمة كل من المرشد البحري والمجهز (المطلب الأول).

1 انظر المادة 42 من مرسوم تنفيذي رقم 06-08، يتضمن تحديد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، المرجع السابق.

قد ينجر عن تنفيذ عملية الإرشاد أضرار قد تصيب السفينة محل الإرشاد، أو سفينة الإرشاد نفسها، أو المرشد أو البحارة أو الغير، فتنشأ المسؤولية عن الإرشاد البحري (المطلب الثاني).

## المطلب الأول

### الالتزامات المترتبة عن عقد الإرشاد البحري

تنشأ بين المرشد البحري ومجهز السفينة علاقة، سواء كانت عقدية أو تنظيمية ترتب عليها التزامات متبادلة تقع على عاتق كل من المرشد البحري (الفرع الأول)، ومجهز السفينة (الفرع الثاني).

## الفرع الأول

### التزامات المرشد البحري

تحرص غالبية التشريعات على التعرض للالتزامات المرشدين بشيء من البيان، بحيث تنص على هذه الالتزامات صراحة<sup>1</sup>، وهذه الالتزامات عديدة إلا أن جميعها تدور حول التزامين أساسيين هما التزام المرشد بوضع نفسه وخبرته تحت تصرف ربان السفينة محل الإرشاد وتولي إرشادها (أولاً)، والتزامه بتقديم المساعدة للسفن التي تتعرض للخطر ولو لم يطلب منه ذلك (ثانياً).

### أولاً: التزام المرشد البحري بالقيام بعمليات الإرشاد

يلتزم المرشد البحري بإعطاء كل خبرته الفنية لخدمة السفينة التي يقوم بإرشادها<sup>2</sup>، فيلتزم بتوجيه ربان السفينة وتزويده بكافة ما لديه من معلومات وخبرة عن مسالك الميناء وخط السير الواجب إتباعه<sup>3</sup>.

1 مريم درويش، النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري، المرجع السابق، ص208.

2 مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص138.

3 محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص260.

كما يلتزم بأداء مهامه وفقاً للأصول الفنية مع بذل عناية المرشد العادي، فعليه حسن توجيه السفينة للممرات والمسالك الأمنية، سواء عند الدخول أو الخروج من الميناء أو إليه، فالمرشد هو ملاح على درجة كبيرة من الخبرة يقوم بمساعدة الربان في الملاحة في منطقة الميناء وتعيينه سلطات الميناء للقيام بهذا الواجب<sup>1</sup>.

أوجب المشرع على المرشد أن يجيب طلب السفينة التي تريد دخول منطقة الإرشاد بمجرد رؤيته للإشارة الخاصة بطلب الإرشاد، أو تلقيه اتصالاً لاسلكياً، وإذا تعلق الأمر بسفينة تريد مغادرة الميناء فعلى المرشد أن يتوجه إليها في الوقت المحدد.

بحيث بمجرد صعود المرشد على متن السفينة طالبة الإرشاد يلتزم بتقديم خطة رسو السفينة إلى ربانها، وهذا ما أشارت إليه الفقرة الثانية من المادة 175 من القانون البحري الجزائري، ومتى أصبح المرشد على ظهر السفينة وجب عليه أن يبذل ما في وسعه لإيصال السفينة سالمة إلى الميناء أو خارج منطقة الإرشاد، بحسب ما إذا كانت السفينة تريد دخول الميناء أو الخروج منه، كما يجب عليه أن يلاحظ تشغيل السفينة، وينبه الربان إلى أي خلل يلاحظه أو ضعف يستشعره في قوة الدفع، وإلا فإنه يعتبر مخطئاً ومسؤولاً إذا ما ترتب عن ذلك ضرر، كما يجب على المرشد أن يزود الربان بالمعلومات والتوجيهات اللازمة عن مسالك الميناء وخط السير الواجب إتباعه.

إن التزام المرشد هو التزام ببذل عناية الرجل المحترف، وإلا قامت مسؤوليته إذا لحق ضرر بالسفينة وكان هذا الضرر ناجماً عن إهماله في بذل عنايته، فالمرشد ليس ملزماً بتحقيق نتيجة، أي أنه غير ملزم بأن تصل السفينة إلى خارج منطقة الإرشاد أو أن تجتاز القناة سالمة، وإنما هو ملزم ببذل عناية فقط، أي تقديم العون والخبرة والتوجيه الذي لا يشوبه خطأ، ولذلك فإن القانون يستلزم من المرشد أن يؤدي عمله بعناية تامة<sup>2</sup>.

1 حريز أسماء، المرجع السابق، ص31.

2 مريم درويش، النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري، المرجع السابق، ص209.

استناداً للمادة 176 من القانون البحري الجزائري: "يلتزم المرشد بخدمة السفينة التي تتقدم أولاً، أو التي يصل ترتيبها أو دورها، إلا إذا وجدت سفينة أخرى في خطر فيجب عليه في هذه الحالة أن يتخلى عن كل خدمة أخرى ويقدم أولاً خدماته إلى السفينة التي هي في خطر، حتى ولو لم يأت دورها، وذلك عندما يتأكد من الخطر المحقق بالسفينة أو عندما يجبر به"<sup>1</sup>، ويرى البعض بأنه يستوجب على المرشد المساعدة حتى وإن كان يقوم بإرشاد سفينة أخرى حيث أنه لا مجال في هذه الحالة لإعمال مبدأ الإرشاد حسب الترتيب<sup>2</sup>.

### ثانياً: التزام المرشد البحري بمساعدة السفن المعرضة للخطر

تقتصر القواعد العامة على منع الأفراد من الأضرار ببعضهم البعض ولكنها لا توجب عليه تقديم المساعدة للأشخاص أو الأموال ولا تعد المساعدة وفقاً للقواعد العامة أن تكون مجرد واجب لا يحمي أي جزء ولكنه ليس من قبيل الالتزامات القانونية، أما التشريع البحري فقد ألزم المرشد بالمساعدة في حالة التصادم وأقام التزاماً عاماً بمساعدة الأشخاص في حالة الخطر، وجعلها أمراً إجبارياً بعد أن كان الأمر عرفياً بحرياً متروكاً لإدارة الربانة ويقظتهم وروح التضامن لدى أشخاص الملاحة البحرية.

فقد حرصت قوانين الدول المختلفة على إلزام المرشدين البحريين بتقديم مساعداتهم للسفن التي تتعرض للخطر ويعتبر الالتزام بالمساعدة ثمناً لتقريب الإرشاد الإيجابي وعلى وجه الاحتكار، فعندما يتولى توجيه السفن ولو لم تكن في التوجيه يتعين عليه بالمقابل أن ينقذ السفينة التي تتعرض لخطر الهلاك ونظراً للمخاطر الهائلة التي تتعرض لها الأنفس

1 انظر المادة 176 من القانون البحري الجزائري.

2 سالم عبد الكريم، "الإطار القانوني لعملية الإرشاد البحري بين الالتزامات والمسؤولية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 8، 2018، ص 231.

والأموال في البحر، الأمر الذي يفرض نوعاً من التكاثف الذي يأبى أن يكون في إمكان الشخص أن يقدم عوناً إلى الأُنفس والأموال دون أن يتعرض لخطر ولا يقدم العون<sup>1</sup>. إن التزام المرشد بتقديم مساعدته للسفينة التي تكون في خطر بعد إخطاره والإذن بذلك هو بمثابة التزام تتضمنه قوانين الإرشاد، والتي تقرر للمرشد في هذه الحالة مكافأة يحددها مدير إدارة الميناء، وهي تقدر بحسب الجهد الذي يبذله المرشد والوقت الذي عمل فيه، والأضرار التي لحقت به شخصياً، وهي لا تقدر وفقاً لقيمة الأموال التي يكون قد أنقذها، فهي تخضع لقواعد تقدير مكافأة الإنقاذ<sup>2</sup>، وإن كانت المادة 348 من الأمر 76-80 في وقت سابق قد نصت على توزيع المكافأة التي تعود إلى السفينة من جراء عملية الإسعاف أو الإنقاذ مناصفة بين مالك السفينة وطاقمها، فإنه وبموجب التعديل الذي مسها من خلال المادة 32 الفقرة الثالثة من القانون 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 تم إدراج المرشد، حيث جاء فيها: "يشارك مرشد السفينة المسعفة في توزيع حصة الطاقم بنفس النسبة التي يتم بها التوزيع على أعضاء الطاقم الآخرين"<sup>3</sup>.

يلتزم المرشد بحكم علاقته المباشرة مع ربان السفينة في أداء مهامه باحترام وأوامر هذا الأخير كونه يعد الشخص الوحيد الذي يحتفل بالقيادة والإدارة، فقد يمتنع الربان عن إتباع تعليمات المرشد إذا ما رأى ما يعرض السفينة للخطر، وإذا كان على المرشد في هذه الحالة تقديم كافة التوجيهات السليمة المتعلقة بالمسار الواجب الإتباع في حالة الخروج أو الدخول<sup>4</sup>، حيث نصت المادة 41 من مرسوم تنفيذي رقم 06-08 المتضمن تحديد تنظيم

1 بلعدي محمد عبد الرؤوف، قاري أيمن، لوباردي هشام، النظام القانوني للمرشد البحري في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، 2022، ص36.

2 سالم عبد الكريم، المرجع السابق، ص229.

3 انظر المادة 32 الفقرة 3 من القانون البحري الجزائري .

4 سالم عبد الكريم، المرجع السابق، ص229.

الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ على أنه: "يأخذ المرشد البحري مزودا بالمعلومات المذكورة أعلاه ( في نص المادة 40) مكانة على متن زورقه في نقطة الإبحار المتفق عليها مع ربان السفينة للصعود في أحسن الظروف الأمنية على متن السفينة الواجب إرشادها ، ويقوم المرشد البحري بمجرد صعوده بتبادل المعلومات مع ربان السفينة بصفة مستمرة وخلال فترة الإرشاد كلها حول إجراءات الملاحة والظروف المحلية للسفينة وخصوصياتها، وتزويده بالإرشادات والمساعدة المناسبة لضمان المناورات المطلوبة لسير السفينة ورسوها ومساحتها وإرسائها مع أو بدوننا قاطرات في أحسن الظروف الأمنية"<sup>1</sup>.

يعد الالتزام بمساعدة السفن التي تكون معرضه لخطر محقق خروجاً على القواعد العامة؛ وذلك لأن القانون البحري خرج عن تلك القواعد التقليدية، نظراً لحجم المخاطر الهائلة التي تتعرض لها الأنفس والأموال في البحر، الأمر الذي يقتضى فرض يد العون والتكافل والذي يأبى أن يكون في إمكان شخص أن يقدم مساعدة وعونا لإنقاذ هذه الأنفس والأموال وإزالة الخطر عنهم دون أن يتعرض هو لخطر يلحقه<sup>2</sup>.

## الفرع الثاني

### التزامات مجهر السفينة

يمكن إجمال الالتزامات الواقعة على عاتق الربان والتي يتحملها المجهر لكون الربان نائب وممثل عن المجهر في: التزام المجهر بطلب المرشد (أولاً)، التزام المجهر بتسهيل مهمة المرشد (ثانياً)، التزام المجهر بدفع مقابل الإرشاد (ثالثاً).

#### أولاً: التزام المجهر بطلب المرشد

1 انظر المادة 41 من مرسوم تنفيذي 06-08، يتضمن تحديد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، المرجع السابق.

2 محمد فراج عمر، "مدى مسؤولية المرشد البحري والقبطان عن جنوح السفينة دراسة تطبيقية على جنوح السفينة إفريغين"، مجلة البحوث الفقهية والقانونية، عدد 47، 2024، ص3724.

يعد هذا الالتزام بمثابة الالتزام الجوهري الذي يقع على عاتق المجهز حيث تنص قوانين الإرشاد المختلفة على أن يكون طلب الإرشاد برفع السفينة على ساريتها الإشارة الخاصة بالإرشاد وعن طريق جهاز اللاسلكي، والذي يحدث في الواقع العملي أن الربان لا ينتظر حتى يصل إلى حدود منطقة الإرشاد ثم يطلب المرشد بل هو يطلب ذلك مثل وصوله بفترة تتراوح بين 24 و72 ساعة<sup>1</sup>.

نجد بخصوص الموانئ الجزائرية الربان يتصل بمحطة اللاسلكي الموجودة في الميناء على شفرة النداء وفضلا عن ما ذكرناه سابقا أوجب على الربان عند وصول السفينة إلى المحطة إبلاغها بالمعلومات الآتية، اسم السفينة، شفرة ندائها الدولية، الموقع الذي أُلقت فيه المرساة، طول السفينة وعرضها ووزنها، غاطس المقدمة والمقدمة بالأمتار، اسم وكيلها في الميناء المقصود، بناء السفينة وسرعتها القصوى<sup>2</sup>.

أوجبت المادة 173 من القانون البحري الجزائري على كل سفينة خاضعة للالتزام الإرشاد أن تتبع القواعد التي تحددها الجهة الإدارية المختصة بطلب الإرشاد قبل دخولها منطقة الإرشاد أو تحركها فيها أو خروجها منها<sup>3</sup>، وبمجرد تلقي طلب نداء المرشد، يتم تبادل أولى المعلومات بين المرشد البحري وربان السفينة تتعلق على الخصوص بما يأتي:

- اسم السفينة وجنسيته ودليل النداء.
- تاريخ وساعة الوصول المقررين في نقطة إبحار المرشد البحري.
- الاتجاه ومحطة الرصيف.
- كل التعليمات والمعلومات الأخرى ذات الصلة<sup>4</sup>.

1 منصري حسين، المرجع السابق، ص46.

2 عائشة طويسات، المرجع السابق، ص59.

3 انظر المادة 173 من القانون البحري الجزائري.

4 انظر المادة 40 من مرسوم تنفيذي رقم 06-08، يتضمن تحديد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، المرجع السابق.

بخصوص كيفية تبادل هذه المعلومات، حددتها المادة 43 من المرسوم التنفيذي رقم 08-06 وذلك عن طريق لغة يشترك في الاتفاق عليها ربان السفينة والمرشد البحري وذلك بتفضيل استعمال العبارات والرموز البحرية الموحدة كما هو منصوص عليها من المنظمة البحرية الدولية<sup>1</sup>.

### ثانيا: التزام المجهز بتسهيل مهمة الإرشاد

يلتزم مجهزة السفينة الخاضعة للإرشاد الإجباري باتخاذ الإجراءات الضرورية عن طريق الربان لتمكين المرشدين من تنفيذ عملية الإرشاد، ويتحقق ذلك عن طريق تزويد المرشد بالمعلومات الفنية الضرورية عن السفينة ومواصفاتها وسرعتها وقوة آلاتها، كما يلتزم الربان أيضا بأن يعمل ما في وسعه لتسهيل صعود المرشد إلى السفينة حتى يستطيع زورق الإرشاد من الاقتراب وإجراء المناورات التي تمكن المرشد من الصعود إلى السفينة عن طريق سلم أو رافعة ميكانيكية يتولى أفراد الطاقم تهيئتها ليستخدمها المرشد، ويلتزم الربان بتمكين المرشد من النزول بعد انتهاء عملية الإرشاد واتخاذ كافة الاحتياطات التي تكفل سلامته وإلا قامت مسؤوليته عن أية أضرار تصيب المرشد وزورق الإرشاد<sup>2</sup>، كما يحق للمرشد إذا لم يتعاون معه الربان أن يعتبره رافضا لخدمة الإرشاد<sup>3</sup>.

كما نجد أن المادة 175 من القانون البحري الجزائري تنص على: "يجب على الربان تسهيل صعود المرشد الذي يتقدم ومده بجميع الوسائل الضرورية للرسو والصعود على متن السفينة في أحسن شروط الأمن، وعند الانتهاء من عملية الإرشاد يلتزم الربان بنفس الواجبات المذكورة أعلاه، بالنسبة لإنزال المرشد.

1 انظر المادة 43 من مرسوم تنفيذي رقم 08-06، يتضمن تحديد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، المرجع السابق.

2 حريز أسماء، المرجع السابق، ص35.

3 منصري حسين، المرجع السابق، ص44.

ويجب على الربان التصريح للمرشد الذي يصعد على متن سفينته عن خط الغطس وسرعة وأوضاع تحرك السفينة<sup>1</sup>.

كما تنص المادة 44 من المرسوم التنفيذي 06-08 على أنه: "يجب على الربان أن يسلم إلى المرشد البحري التصريح بالدخول إلى الميناء مملوءا قانونيا وفقا للتشريع المعمول به"<sup>2</sup>.

### ثالثا: التزام المجهز بدفع مقابل الإرشاد

يلتزم مجهزة السفينة التي قدمت لها خدمة الإرشاد والتي تعد من الديون الممتازة المقررة بتسديد هذه المستحقات، كما يلتزم مجهزة السفينة محل الإرشاد بأداء رسم الإرشاد متى استعان الربان بالمرشد فعلا ولو كانت السفينة معفاة من الالتزام بالإرشاد فرسم الإرشاد من قبل الرسوم التي تفرضها الدولة يلتزم بأدائه من يستفيد من الخدمة ومصدره المباشر هو النصوص التنظيمية<sup>3</sup>.

يحدد القانون البحري الجزائري رسوم الإرشاد في مختلف الموانئ ومناطق الإرشاد، وهو تحديد يتم وفقا لحمولة السفينة ونوع عملية الإرشاد ووقت مباشرتها<sup>4</sup>، إذ يرتبط الإرشاد الإلزامي بالتزام مجهزة السفينة الخاضعة للإرشاد بدفع مقابل مالي، نظير خدمة الإرشاد، ولو لم يستعن الربان بالمرشد فعلا، فالمجهز يلتزم بأداء مقابل الإرشاد سواء استعان بالمرشد أو لم يستعن به، بل يلتزم المجهز بدفع رسم إضافي إذا رفض الربان الاستعانة بالمرشد، علاوة على الالتزام بدفع مقابل الإرشاد، وذلك كنوع من الجزاء.

1 انظر المادة 175 من القانون البحري الجزائري.

2 انظر المادة 44 من مرسوم تنفيذي رقم 06-08، يتضمن تحديد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، المرجع السابق.

3 منصري حسين، المرجع السابق، ص48.

4 محمود شحماط، الموجز في القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص21.

كما يلتزم المجهز بأداء مقابل الإرشاد حتى ولو كانت السفينة معفاة من الإرشاد (الإرشاد الاختياري)، متى استعان الربان بالمرشد، وذلك لأن المقابل هو مقابل هذه الخدمة ويلتزم أيضا بأداء الرسوم الإضافية إلى جانب التزامات مالية أخرى<sup>1</sup>.

**1- رسم الإرشاد والرسم الإضافي:** لقد نصت المادة 180 من القانون البحري الجزائري على أنه: "يكون ربان السفينة الخاضعة للإرشاد ملزماً بدفع رسوم الإرشاد حتى لو لم تحصل هذه السفينة على خدمات المرشد وذلك بصرف النظر عن العقوبات المنصوص عليها في المادة 188"<sup>2</sup>.

يكون مجهز السفينة الخاضعة للإرشاد وفقاً لهذه المادة ملزماً بدفع مقابل الإرشاد حتى ولو تحصل هذه السفينة على خدمات المرشد، ومن ثم يمكن القول أن رسم الإرشاد من قبيل الرسوم التي تقرها الدولة، ويلتزم بأدائه المستفيد من خدمة الإرشاد، ومصدره المباشر هو النصوص التنظيمية، وهو ما تنص عليه جميع القوانين المنظمة للإرشاد في الموانئ<sup>3</sup>.  
تعد رسوم الإرشاد ديناً ممتازاً طبقاً للفقرة (ب) من المادة 73 من القانون البحري الجزائري، والتي تنص على أنه:

**"تعتبر الديون الآتية مضمونة بامتياز بحري على السفينة:**

**...رسوم الميناء والقناة وجميع طرق الملحة بالإضافة إلى مصاريف الإرشاد..."<sup>4</sup>.**

الملاحظ من خلال هذه المادة أن المشرع الجزائري استعمل مصطلح "مصاريف الإرشاد"، وكان الأصح استخدام مصطلح "رسم الإرشاد"، ذلك أن المبلغ الذي تدفعه السفينة للسلطة المينائية مقابل الاستعانة بمرشد ليس له الصفة التعويضية، وإنما يقدر على أساس حمولة السفينة، وهو تقدير جزافي لا يعبر عن الخدمات الحقيقية التي يقدمها المرشد

1 مريم درويش، النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري، المرجع السابق، ص 217.

2 انظر المادة 180 من القانون البحري الجزائري.

3 مريم درويش، النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري، المرجع السابق، ص 217.

4 انظر المادة 73 من القانون البحري الجزائري.

للسفينة، كما أن الربان ملزم بدفع الرسم ولو لم يستعن بالمرشد استناداً لنص المادة 180 من القانون البحري الجزائري، كما أن المشرع صرح مراراً بلفظ الرسم ضمن نص المواد 180 و181 عند الحديث عن المسؤولية الشخصية لأمين السفينة أو ربانها بنصه: "يعتبر أمين السفينة أو ربانها مسؤولاً شخصياً عن دفع الرسوم عند الدخول بالسفينة إلى منطقة الإرشاد أو الخروج منها"<sup>1</sup>، والأمر نفسه ضمن نص المادة 186 في فقرتها الثانية من القانون البحري الجزائري<sup>2</sup>.

**2- الالتزامات المالية الأخرى:** تجيز القوانين عادة في بعض الحالات دفع تعويض مالي للمرشد مقابل الخدمات التي قدمها لإحدى السفن، والتي لا تعتبر من خدمات الإرشاد بالمعنى الدقيق مثل سحب السفينة أو ضبط بوصلتها أو الاضطرار للبقاء على ظهرها لمدة أطول، أو السفر معها لظروف جوية سيئة كحدوث أعاصير أو رياح شديدة، أو بناءً على طلب ربان السفينة<sup>3</sup>.

نص المشرع الجزائري من خلال المرسوم التنفيذي رقم 06-08 على ظروف تواجد المرشدين البحريين على ظهر السفن التجارية في الحالات العادية، بحيث نص في المادة 47 على أنه: "يتلقى المرشدون البحريون على متن السفن التجارية غذاء الضباط وسكنهم"<sup>4</sup>.

1 انظر المادة 181 من القانون البحري الجزائري.

2 انظر المادة 186 الفقرة 2 من القانون البحري الجزائري.

3 مريم درويش، النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري، المرجع السابق، ص221.

4 انظر المادة 47 من المرسوم التنفيذي رقم 06-08، يتضمن تحديد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، المرجع السابق.

كما نصت المادة 48 على أنه: "يمكن كل عملية إرشاد أو تنقل أو حجز ليلي خارج أوقات العمل أن تمنح المرشد البحري الحق في الاستفادة من تعويض يحدده النظام الداخلي"<sup>1</sup>.

أضافت المادة 49 من نفس المرسوم أنه: "يستحق مرشد السفينة الخاضع إلى التجارب تعويضاً يومياً إضافياً يحدد في النظام الداخلي. ويحدد مبلغ هذا التعويض في النظام الداخلي"<sup>2</sup>.

## المطلب الثاني

### المسؤولية الناشئة عن عقد الإرشاد البحري

يعد عقد الإرشاد البحري من العقود البحرية الهامة التي تبرم لضمان سلامة الملاحة عند دخول السفن أو خروجها من الموانئ، وبالنظر لطبيعة المهام التي يضطلع بها المرشد البحري، فإن أي إخلال بالتزاماته قد يترتب مسؤوليات قانونية، فتتقسم هذه المسؤولية إلى مسؤولية مدنية تهدف إلى تعويض الضرر (الفرع الأول)، ومسؤولية جزائية عند وقوع فعل يجرمه القانون (الفرع الثاني)، ومسؤولية تأديبية عند مخالفة الأنظمة واللوائح (الفرع الثالث).

## الفرع الأول

### المسؤولية المدنية الناتجة عن عقد الإرشاد البحري

تتدخل غالبية التشريعات بوضع أحكام خاصة تختلف عن القواعد العامة في المسؤولية المدنية، فالأصل العام وفقاً لهذه القواعد أن المسؤولية متى ثبتت تكون مطلقة

1 انظر المادة 48 من المرسوم التنفيذي رقم 06-08، يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، المرجع السابق.

2 انظر المادة 49 من المرسوم التنفيذي رقم 06-08، يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، المرجع السابق.

وغير محدودة، مما يحمل المرشد البحري التزاما بتعويض كافة الأضرار الناتجة عن خطأ يرتكبه أثناء أداء واجبه، ويقدر هذا التعويض بناء على جسامته الضرر لا جسامته الخطأ، ونتيجة ذلك قد يكون التعويض كبيرا حتى لو كان الخطأ بسيطاً<sup>1</sup>، وبالتالي فإعمال منطق القواعد العامة لا يصب البتة في كفة المرشد، خاصة وأن هذا الأخير لا يمكنه إجراء تأمين لتغطية المسؤولية، لأن التأمين غالبا ما يكون مقدرا بحجم المخاطر المراد التأمين عليها، هو ما يفوق القدرات المادية للمرشد<sup>2</sup>.

أجازت المادة 185 من القانون البحري الجزائري للمرشد تحديد مسؤوليته المدنية الناشئة عن المادتين 183 و184 في حدود مبلغ يعادل خمسة (05) أشهر من راتبه<sup>3</sup>، ويسأل في هذا الصدد في كل أمواله<sup>4</sup>، كما أنه وفيه جميع الأحوال يستطيع الديوان الوطني للموانئ، وباعتبار أن المرشد تابع له، أن يحدد مسؤوليته في حدود مبلغ يعادل 20 رسما من رسوم الإرشاد الواجبة الأداء عن عملية الإرشاد التي حصل خلال الضرر، ما لم تتقدم الدعوى المتولدة عن الإرشاد وذلك بمضي سنتين اعتبارا من انتهاء عمليات الإرشاد (المادة 187 من القانون البحري الجزائري)<sup>5</sup>.

إذا نظرنا إلى عمل المرشد البحري أو أي شخص يقوم أداء مهامه قد يقع في خطأ وكذلك الحال بنسبة للمرشد البحري بغض النظر عن نوع الخطأ وبما أن عمله يتولى توجيه السفينة ضخمة باهظة القيمة فإنه لا يستطيع تحمل قيمة الأضرار لا يمكن أن يجري تأمين

1 منصري حسين، المرجع السابق، ص56.

2 عبد الكريم سالم، المرجع السابق، ص232.

3 انظر المادة 185 من القانون البحري الجزائري.

4 محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص102.

5 عبد القادر العربي شحط، المرجع السابق، ص17، 18.

يعطي مسؤوليته ومنه صار إعمال أحكام القواعد العامة أمر غير مقبول ومنه تعددت الاجتهادات<sup>1</sup>.

إن التشريعات كلها اتفقت على مبدأ واحد في حماية المرشدين البحريين وهو عدم مسؤوليتهم تجاه الغير عن الأضرار التي يسببونها أثناء عمليات الإرشاد، وجعلهم مسؤولين أمام المجهز فقط متى قرر الرجوع عليهم وفي نطاق تعويضي محدود، وهذا بحد ذاته تضيق لنطاق مسؤولية المرشدين، إلا أن التشريع الجزائري لم يكتفي بهذا القدر على ما يبدو وحرص على الحد أكثر من هذه المسؤولية<sup>2</sup>.

قد نصت المادة 187 من القانون البحري الجزائري على أنه: "تتقدم الدعاوى المتولدة عن الإرشاد بمضي سنتين اعتبارا من انتهاء عمليات الإرشاد"<sup>3</sup>.

تطبيقا للقواعد العامة يبدأ حساب مدة التقادم من اليوم الموالي لليوم الذي انتهت فيه عمليات الإرشاد حيث تنص المادة 314 من القانون المدني الجزائري على ما يلي: "تُحسب مدة التقادم بالأيام لا بالساعات، ولا يحسب اليوم الأول وتكمل المدة بانقضاء آخر يوم منها"<sup>4</sup>.

تسري أحكام الوقف والانقطاع المنصوص عليها في القانون المدني على مدة التقادم المتعلقة بالإرشاد، فقد يتعرض حساب مدة التقادم لسبب ما، حيث يتوقف حساب مدة السنتين أين يتم حساب المدة السابقة للتوقف مضافا إليها المدة اللاحقة له إلى أن تكتمل السنتان، أما بالنسبة للانقطاع الذي قد يرد على حساب هذه المدة فهو يرتب سقوط المدة

1 بلعدي محمد عبد الرؤوف، قاري أيمن، لوياردي هشام، المرجع السابق، ص 41.

2 حريز أسماء، بلسبط سمية، "الحماية القانونية لعمل المرشدين البحريين"، مجلة قانون العمل والتشغيل، مجلد 5، عدد 4، 2020، ص 205.

3 انظر المادة 187 من القانون البحري الجزائري.

4 انظر المادة 314 من القانون المدني الجزائري.

التي مرت منه سقوطا نهائيا حيث يبدأ بعدها حساب جديد لمدة سنتين كاملتين، فلا يحسب فيه المدة التي سبقت الانقطاع<sup>1</sup>.

## الفرع الثاني

### المسؤولية الجزائية الناتجة عن عقد الإرشاد البحري

يسأل المرشد البحري إذا تعمد إخفاء معلومات عن الريان أثناء قيامه بتنفيذ عملية الإرشاد من شأنها إلحاق الضرر بالسفينة محل الإرشاد فإنه يسأل جنائيا لأن المقصود هو إعاقة سير العمل بانتظام أو الإخلال بقواعد النظام المعمولة بها في البحر فيسبب بفعله في حدوث تصادم أو جنوح للسفينة أو غرق أو ارتطام بأي من منشآت الميناء أو بأي عائمة في البحر لم يتم انتشالها بعد<sup>2</sup>.

فالمرشد البحري شأنه شأن أي شخص من أشخاص الملاحة البحرية يرتكب مخالفات يخضع للعقوبات المقرر في القانون البحري الجزائري لاسيما أحكام المواد 172، 175، 180، 181، وهو ما جاءت به المادة 188 من القانون البحري الجزائري<sup>3</sup> بحيث تنص على أنه: "كل شخص يخالف أحكام المواد 172، 180، 181 أعلاه يعاقب بغرامة تتراوح ما بين 1000 إلى 50000 دينار جزائري"، كما تضمنت المواد من 477 إلى 556 المخالفات البحرية، بحيث تطبق أحكام هذه المواد على كل مرشد بحري باعتباره من رجال البحر.

استنادا لنص المادة 183 والتي تؤكد على اعتبار المرشد أثناء تأديته لمهمة على متن السفينة كأحد أفراد طاقم السفينة محل الإرشاد فإنه تطبق عليه العقوبة المقررة للمخالفات والجنح والجنايات البحرية التي تطبق على أفراد الطاقم السفينة، لاسيما أحكام المواد 477،

1 حريز أسماء، خدمة إرشاد السفن، المرجع السابق، ص 41.

2 إيمان فتحي حسين الجميل، المساعدة البحرية (الإنقاذ البحري-القطر البحري-الإرشاد البحري)، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2011، ص 253.

3 انظر المادة 188 من القانون البحري الجزائري.

482، 534، 565 من القانون البحري الجزائري<sup>1</sup>، والجدير بالملاحظة أن المشرع الجزائري لم يخص مسؤولية المرشد الجنائية على الأحكام العامة المطبقة على أفراد طاقم السفينة ورجال البحر بوجه عام الواردة في القانون البحري الجزائري<sup>2</sup>.

في نفس السياق تجدر الإشارة أن المادة 27 من المرسوم التنفيذي رقم 06-08 يحدد تنظيم الإرشاد ومؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، نصت على بعض الحالات التي يتم بموجبها تسليط عقوبة سحب اعتماد المرشد البحري من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية، سواء كان ذلك بصفة مؤقتة أو نهائية<sup>3</sup>، غير أنه بالرجوع إلى نص المادة 411 الفقرة الثانية من القانون البحري والتي اعتبرت المرشد كأحد أفراد طاقم السفينة وذلك خلال مدة عمله على منتهى فمن البديهي أن تسري عليه بعض الأحكام الجزائرية المطبقة على رجال البحر المنصوص عليها في القسم الثالث من الفصل الثالث من القانون البحري الجزائري و المتضمن للمواد من 477 إلى 522 خاصة منها تلك المتعلقة بالأعمال الجنحية ضد سلامة الملاحة<sup>4</sup>.

### الفرع الثالث

#### المسؤولية التأديبية الناتجة عن عقد الإرشاد البحري

لكل مخالفة تأديبية جزاء تأديبي، وهو ما يعرف بالعقوبة التأديبية لا بد أن تكون ملائمة بمعنى تتناسب والخطأ المرتكب، لهذا نجدها تختلف باختلاف درجة خطورة الفعل المرتكب<sup>5</sup>.

1 انظر المواد 477، 482، 534، 565 من القانون البحري الجزائري.

2 بلعدي محمد عبد الرؤوف، قاري أيمن، لوياردي هشام، المرجع السابق، ص 49.

3 انظر المادة 27 من مرسوم تنفيذي رقم 06-08، متعلق بتنظيم الإرشاد ومؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عمليات الإرشاد في الموانئ، المرجع السابق.

4 عبد الكريم سالم، المرجع السابق، ص 235.

5 مريم درويش، النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري، المرجع السابق، ص 250.

توقع العقوبة التأديبية نتيجة ثبوت المسؤولية عن الخطأ المهني، وباعتبار أن المرشد البحري يعد جزءا من أحد مرافق الدولة، فإنه يخضع لهذا النوع من المسؤولية متى ما أخل بواجباته الوظيفية أو خالف اللوائح والنظام المعمول بها في هيئة الميناء التابعة لها، ومهما كانت صورة الخطأ التأديبي فإنه يعبر عن إخلال بالواجبات المهنية، وتتعاكس المسؤولية التأديبية في تحقيق الهدف الأساسي من التأديب، وهو ضمان حسن سير مرفق الإرشاد البحري<sup>1</sup>، ولقيام المسؤولية التأديبية للمرشد يجب توفر ثلاث عناصر أساسية هي:

-ثبوت ارتكابه الخطأ التأديبي الموقع عنه الجزاء.

-وجود جزاء يلحق بمرتكب الخطأ التأديبي.

-قيام الرابطة السببية.

بالرجوع إلى القانون البحري الجزائري نجد أنه لم يورد أي نص بخصوص المسؤولية التأديبية للمرشد إلا أن المرسوم التنفيذي رقم 06-08 والذي يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد عملية ممارسة الإرشاد في الموانئ نص من خلال المادة 27 على أنه: "يمكن الوزير المكلف بالبحرية التجارية سحب اعتماد المرشد البحري بصفة مؤقتة أو نهائية في الحالات الآتية:

1-السحب المؤقت لمدة تتراوح بين شهرين (2) وستة (6) أشهر ويكون في

الحالات التالية:

-عدم احترام القواعد المقررة بالنسبة للإرشاد البحري،

-عدم الامتثال لكل أمر يصدر صراحة المرشد الرئيس فيما يخص خدمة الإرشاد

البحري،

-غياب مبرر من محطة الإرشاد،

-سكر المرشد البحري أثناء الخدمة،

1 إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص153.

- عجز بدني مؤقت يصدره الطبيب تؤهله الإدارة البحرية.
- 2-السحب النهائي للاعتماد يكون في الحالات الآتية:
- بطلب من المرشد البحري،
- السحب المؤقت للاعتماد مرتين،
- خطأ مهني جسيم عند تأدية وظائفه،
- جنحة أو جريمة بحرية كما هو منصوص عليها في التشريع المعمول بها،
- الشطب من سجل رجال البحر طبقا للتشريع والتنظيم المعمول بهما،
- عجز بدني دائم يعاينه قانونا طبيب يؤهله الوزير المكلف بالبحرية التجارية<sup>1</sup>.
- بناء على ذلك إذا ما توفرت إحدى الحالات السابقة الذكر والمنصوص عليها في المادة 27 من المرسوم التنفيذي رقم 06-08 يمكن للوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ سحب اعتماد المرشد البحري إما سحب مؤقت أو نهائي بحسب الحالة، وإضافة إلى ذلك وبما أن المرشد يعتبر من أفراد الطاقم تأديته لمهامه فإنه يخضع لأحكام المواد من 469 إلى 476 من القانون البحري الجزائري<sup>2</sup>، والمتضمنة للمخالفات التأديبية.
- فالمرشد إذن يتعرض لنفس العقوبات التأديبية التي تطابق على أفراد الطاقم والمنصوص عليها في المادة 471 التي تنص على: "لا يعاقب عن خطأ تأديبي إلا بإحدى العقوبات التالية:
- أ-التوبيخ،
- ب-الانذار الشفوي أو الكتابي،
- ج-الغرامة المالية التي لا تتعدى ثلث القيمة الإجمالية للراتب الشهري للبحار،
- د-التأنيب،

1 انظر المادة 27 من مرسوم تنفيذي 06-08، يحدد تنظيم الإرشاد ومؤهلات الهيئة للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، المرجع السابق.

2 انظر المواد 469 إلى 476 من القانون البحري الجزائري.

هـ-المنع من ممارسة وظيفة على متن السفينة لمدة تتراوح بين ثلاثة أشهر إلى عام واحد،

و-الإيقاف عن الخدمة لمدة ستة أشهر بدون راتب أثناء هذه المدة،

ز-التنزيل من الرتبة،

ح-العزل،

ط-الشطب من سجل رجال البحر"<sup>1</sup>.

بالنسبة لعقوبة السحب هي من أقصى العقوبات وأشدّها السحب المؤقت أو النهائي لشهادة الملاحة، صدر في هذا الشأن المرسوم التنفيذي رقم 338-2000 المحدد لحالات السحب المؤقت أو النهائي لشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية والشطب من سجل رجال البحر وشروطهما<sup>2</sup>.

1 انظر المادة 471 من القانون البحري الجزائري.

2 مرسوم تنفيذي رقم 338-2000 مؤرخ في 13 أكتوبر 2000، يحدد حالات السحب المؤقت أو النهائي لشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية والشطب من سجل رجال البحر وشروطهما، ج.ر رقم 64، صادر بتاريخ 26 أكتوبر 2000.

## خاتمة:

في ختام دراستنا لموضوع الخدمات المينائية المقدمة للسفن القطر والإرشاد البحري، وبعد التطرق إلى الجوانب المختلفة لهذين العقدين يمكن القول بأن الإطار القانوني المنظم لهما في القانون البحري الجزائري يظهر حرص المشرع على ضمان سلامة الملاحة البحرية، ومن خلال فرض خدمات فنية تهدف إلى تأمين مرور السفن داخل وخارج الموانئ وتحدد العلاقة القانونية بين مختلف الأطراف المتدخلة.

هذا الإطار القانوني يحقق توازنا بين متطلبات السلامة البحرية وتوزيع المسؤوليات على الأطراف المعنية، إلا أن هذا التوازن يحتاج إلى التعزيز بسبب بعض المشكلات وضعف التنسيق بين الجهات البحرية المختصة، وقد يؤدي ذلك إلى فتح باب اجتهادات مختلفة مما يؤدي إلى تحسين آليات التنسيق لضمان تطبيق واضح وعادل.

من خلال تحليلنا توصلنا إلى النتائج التالية:

- تعد عمليتا القطر والإرشاد البحري ضروريتين لدخول السفن إلى الموانئ أو مغادرتها، سواء كانت في الموانئ أو في عرض البحر.
- يعرف عقد القطر البحري بأنه عقد يربط بين سفينتين يهدف إلى سحب السفينة المقطورة، بينما الإرشاد البحري هو خدمة تقدمها سفينة أو مركب للمساعد في قيادة سفينة أخرى.
- كلا من عقد القطر والإرشاد البحري يندرجان تحت الخدمات البحرية المساعدة التي تقدم للسفن لضمان سلامتها، فيهدف إلى تسهيل حركة السفن وتجنب المخاطر سواء عبر توفير القوة الميكانيكية أو توجيه الفني.
- يمتاز عقد القطر البحري بطبيعة قانونية خاصة يجمع بين خصائص العقود المدنية والعقود التجارية قد اختلف الفقه على تكييفه، إلا أن التشريع الجزائري تعامل معه كعقد

مستقل ينظمه القانون البحري في المادة 601 من مرسوم تنفيذي رقم 02-01<sup>1</sup>، والقانون البحري الجزائري، ويتسم عقد الإرشاد البحري بطبيعة مزدوجة تجمع بين الجانب التعاقدى والجانب النظامي، كما أنه قد يكون إلزاميا في بعض المناطق مما يعتبر عام، بينما في حالات أخرى يغلب عليه الطابع الخاص.

- تنشأ عن عملية القطر والإرشاد البحري آثار قانونية تلزم الأطراف المعنية، فتترتب التزامات متبادلة بين مالك القاطرة الذي يلزم بتوفير معدات آمنة لتنفيذ القطر بالمهارة المطلوبة، ومالك السفينة الذي يلتزم بدفع الأجر وتوفير المعلومات اللازمة عن السفينة، ويلتزم المرشد بتوجيه السفينة عند دخولها أو خروجها من الميناء أو عند تحركها داخله بأمان وفقا للخبرة، بينما يلتزم ربان السفينة بإتباع تعليماته ودفع رسوم الإرشاد.

- تتحقق المسؤولية في عقد القطر البحري بتحمل القاطرة كامل الأضرار الناتجة عن إهمالها أو عيوب معداتها، ويقتصر دور المرشد على تقديم النصائح الملاحية مع بقاء المسؤولية على عاتق قبطان السفينة، ويشتركان كلاهما في ضرورة وجود التأمين ضد الأضرار المحتملة و الخضوع للقوانين البحرية.

- يساهم عقد القطر والإرشاد البحري في الحفاظ على السلامة البحرية و الحد من الحوادث، ويوفر النظام القانوني الجزائري حماية لأطراف هذه العقود، والحفاظ على البيئة البحرية.

انطلاقا من هذه النتائج، نقترح التوصيات التالية:

- توحيد التعريفات القانونية لعقد القطر البحري وعقد الإرشاد البحري، تجنباً للاختلافات في التفسير والتطبيق.

1 انظر المادة 601 من مرسوم تنفيذي 02-01، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، المرجع السابق.

- العمل على تحديد المسؤوليات بدقة في حال وقوع حوادث أثناء القطر أو الإرشاد البحري لتفادي التداخل في تحميل المسؤولية بين القبطان.
- العمل على إدماج وسائل التكنولوجيا بهدف تعزيز جودة الخدمات المينائية ورفع كفاءتها التشغيلية، والحد من الأخطاء البشرية التي قد تترتب أثناء تنفيذ عمليات القطر والإرشاد البحري.
- تحديث النصوص القانونية لمواكبة التطورات الحديثة في المجال البحري خصوصا في مجال القطر والإرشاد.

## قائمة المراجع والمصادر

### أولاً: الكتب

- 1- إيمان فتحي حسين الجميل، المساعدة البحرية (الإنقاذ البحري، القطر البحري، الإرشاد البحري)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011.
- 2- جلال وفاء محيين، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1997.
- 3- محمد السيد الفقي، السفينة: أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة، النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007.
- 4- محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2010.
- 5- محمود شحات، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2014.
- 6- مصطفى كمال طه، القانون البحري: مقدمة السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إيجار السفينة والنقل، حوادث بحرية، التأمين البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2006.
- 7- هاني محمد دويدر، الوجيز في القانون البحري (السفينة)، مكتبة ومطبوعات الإشعاع الفنية، الإسكندرية، 1993.

### ثانياً: الرسائل والمذكرات الجامعية

#### أ- الرسائل الجامعية

- مريم درويش، النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد (دراسة مقارنة)، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون، تخصص القانون البحري والنقل، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2019.

### ب-المذكرات الجامعية

#### ب1: مذكرات الماجستير

1-حبيب بلقسام، عقد القطر البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص القانون البحري والنشاطات المرفقية، كلية حقوق، جامعة وهران2، 2012.

2-عائشة طويسات، المركز القانوني للمرشد البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة الجزائر1 بن يوسف بن خدة، 2009.

3-نعيمة بن موفق، عقد القطر البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2013.

#### ب2: مذكرات الماستر

1-أحسن جاب الله، اشرف عبد المجيد، صهيب بوترة، عقد القطر البحري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية، كلية حقوق والعلوم السياسية، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، 2021 .

2-حسن منصري، النظام القانوني للمرشد البحري في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص القانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2015.

3-سيد علي نادية، دنان وفاء، الإرشاد البحري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013.

4-محمد عبد الرؤوف، قارئ أمين، هشام لوباردي، النظام القانوني للمرشد البحري في القانون الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون النشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، 2022.

### ثالثا: المقالات

1-اعتدال عبد الباقي الغضب، "عقد القطر البحري (دراسة مقارنة)"، مجلة الخليج العربي، مجلد 38، عدد 1-2، 2010، ص ص 122-157.

2-حريز أسماء، "خدمة إرشاد السفن"، مجلة القانون، عدد 2، 2020، ص ص 24-44.

3-حريز أسماء، بلسبط سمية، "الحماية القانونية لعمل المرشدين البحريين"، مجلة قانون العمل والتشغيل، مجلد 5، عدد 4، 2020، ص ص 194-212.

4-حياة بن عيسى، "الخدمات المينائية المقدمة للسفن وأثرها على سلامة وأمن الملاحة البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد 2، 2014، ص ص 83-103.

5-خالد مرزوق سراجي الزيابي، "المسؤولية الناشئة عن عقد القطر البحري"، المجلة القانونية، مجلد 11، عدد 8، 2022، ص ص 2296-2320.

6-سالم عبد الكريم، "الإطار القانوني لعملية الإرشاد البحري بين الالتزامات والمسؤولية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مجلد 5، عدد 2، 2018، ص ص 227-238.

7-سماعين فاطيمة، "قطر المنصات النفطية البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد4، 2016، ص ص 213-226.

8-عبد القادر العربي شحط، "أحكام الإرشاد البحري بين الفقه الإسلامي والقانون البحري الجزائري"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، مجلد 4، عدد 1، 2017، ص ص 09-19.

9-مريم درويش، "مدى مسؤولية مجهزة السفينة عن التصادم الناشئ عن عمليتي القطر والإرشاد"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد6، 2017، ص ص 167-180.

10-محمد فراخ عمر، "مدى مسؤولية المرشد البحري والقطبان عن جنوح السفينة (دراسة تطبيقية على جنوح السفينة إيفرغفن)"، مجلة البحوث الفقهية والقانونية، عدد47، 2024، ص ص 2689-3756.

### رابعاً: النصوص القانونية

#### 1- النصوص التشريعية

1-أمر رقم 71-39 مؤرخ في 17 يونيو 1971، متعلق بنظام الإرشاد البحري، ج.ر عدد 52، صادر بتاريخ 25 يونيو 1971.

2-أمر رقم 75-59 مؤرخ في 26 يناير 1975، يتضمن القانون التجاري، ج.ر عدد 101، صادر بتاريخ 19 ديسمبر 1975 (معدل ومتمم).

3-أمر رقم 75-58 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني، ج.ر عدد 78، صادر بتاريخ 30 سبتمبر 1975 (معدل ومتمم).

4-أمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، ج.ر عدد 29، صادر بتاريخ 10 أبريل 1977 (معدل ومتمم).

## 2- النصوص التنظيمية

1-مرسوم تنفيذي رقم 2000-338 مؤرخ في 13 أكتوبر 2000، يحدد حالات السحب المؤقت أو النهائي لشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة والشطب من السجل، ج.ر. عدد 64، صادر بتاريخ 26 أكتوبر 2000.

2-مرسوم تنفيذي رقم 01-02 مؤرخ في 6 يناير 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ج.ر. عدد1، صادر بتاريخ 6 يناير 2002.

3-مرسوم تنفيذي رقم 06-08 مؤرخ في 9 يناير 2006، يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المطلوبة للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، ج.ر. عدد 2، صادر بتاريخ 15 يناير 2006.

## 3- قرارات:

-قرار مؤرخ في 24 يناير 2007، يحدد عدد محطات الإرشاد على مستوى كل ميناء ويضبط تزويدها بالمستخدمين المرشدين وبوسائل العمل، ج.ر. عدد 18، صادر بتاريخ 18 مارس 2007.

## خامساً: المواقع الإلكترونية

- جمال مكناس، "عمليات القطر والإرشاد البحري"، الموسوعة القانونية المتخصصة في القطر والإرشاد البحري

( towing and marine pilotage – remorque et pilotage maritime )

متاح على: <https://mail.arab-ency.com.sy/law/details/164091>

تاريخ الإطلاع 28 أبريل 2025، ساعة الإطلاع 20:49.

فهرس الموضوعات

01	مقدمة:
04	الفصل الأول: عقد القطر البحري
05	المبحث الأول: الإطار العام لعقد القطر البحري
05	المطلب الأول: مفهوم عقد القطر البحري
05	الفرع الأول: تعريف عقد القطر البحري
05	أولاً: التعريف اللغوي لعقد القطر البحري
06	ثانياً: التعريف الفقهي لعقد القطر البحري
08	ثالثاً: التعريف التشريعي لعقد القطر البحري
09	الفرع الثاني: خصائص عقد القطر البحري
09	أولاً: عقد القطر البحري عقد رضائي
12	ثانياً: عقد القطر البحري عقد ملزم لجانبيين
13	ثالثاً: عقد القطر البحري عقد فوري
13	رابعاً: عقد القطر البحري من العقود التجارية
13	خامساً: عقد القطر البحري من عقود القانون الخاص
14	سادساً: عقد القطر البحري من عقود المعاوضة
14	سابعاً: عقد القطر البحري من عقود الإذعان
15	الفرع الثالث: علاقة عقد القطر البحري عن بعض العقود المشابهة له
15	أولاً: علاقة القطر البحري بالإرشاد البحري

17	ثانيا: علاقة عقد القطر البحري بالإسعاف البحري (المساعدة البحرية)
18	المطلب الثاني: الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري
19	الفرع الأول: الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري حسب النظريات التقليدية
19	أولا: عقد القطر البحري عقد نقل
20	ثانيا: عقد القطر البحري عقد مقاوله
20	ثالثا: عقد القطر البحري عقد عمل
21	رابعا: عقد القطر البحري عقد استئجار
22	الفرع الثاني: الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري حسب النظريات الحديثة
22	أولا: تولي السفينة المقطورة إدارة عملية القطر البحري
23	ثانيا: تولي السفينة القاطرة إدارة عملية القطر البحري
24	الفرع الثالث: موقف المشرع الجزائري
25	المبحث الثاني: آثار عقد القطر البحري
25	المطلب الأول: الالتزامات المترتبة عن عقد القطر البحري
25	الفرع الأول: التزامات مجهز السفينة القاطرة
26	أولا: التزام مجهز السفينة القاطرة بتقديم قاطرة
26	1/ نوع السفينة القاطرة
27	2/ إحضار القاطرة في المكان والزمان المتفق عليهما
27	3/ صلاحية السفينة القاطرة للقيام بعمليات القطر البحري
27	4/ تزويد القاطرة بالمعدات والوسائل الضرورية
28	ثانيا: التزام مجهز السفينة القاطرة بتنفيذ عملية القطر البحري

28	1 تنفيذ خدمات القطر البحري بالمهارة اللازمة
29	2 إتمام عملية القطر البحري دون توقف
29	3 تنفيذ عملية القطر البحري وفق لمبادئ الملاحة السليمة
30	الفرع الثاني: التزامات مجهزة السفينة المقطورة
30	أولاً: التزام مجهزة السفينة المقطورة بإعداد السفينة المقطورة للقطر البحري
31	ثانياً: التزام مجهزة السفينة المقطورة بدفع الأجرة
31	1 تحديد أجرة القطر البحري
32	أ- تحديد أجرة القطر البحري باتفاق الأطراف
33	ب- تحديد أجرة القطر البحري بموجب تعريف
33	ج- تحديد أجرة القطر البحري بموجب العرف
34	د- تحديد أجرة القطر البحري بموجب حكم قضائي
34	2 دفع أجرة القطر البحري
35	المطلب الثاني: المسؤولية الناتجة عن عقد القطر البحري
35	الفرع الأول: المسؤولية الناتجة عن عقد القطر البحري داخل الموانئ
38	الفرع الثاني: المسؤولية الناتجة عن عقد القطر البحري خارج الموانئ
42	الفرع الثالث: تقادم الدعوى الناتجة عن عقد القطر البحري
44	<b>الفصل الثاني:</b> <b>عقد الإرشاد البحري</b>
45	المبحث الأول: الأحكام العامة لعقد الإرشاد البحري
45	المطلب الأول: مفهوم عقد الإرشاد البحري

45	الفرع الأول: تعريف عقد الإرشاد البحري وأهميته
50	الفرع الثاني: نشأة عقد الإرشاد البحري
51	الفرع الثالث: الطبيعة القانونية لعقد الإرشاد البحري
55	المطلب الثاني: نطاق عملية الإرشاد البحري
55	الفرع الأول: الإرشاد البحري حسب المناطق
55	أولاً: الإرشاد في الأنهار والوديان
56	ثانياً: الإرشاد في أعالي البحار
57	ثالثاً: الإرشاد في الموانئ والقنوات
57	الفرع الثاني: الإرشاد البحري حسب الإلزامية
57	أولاً: الإرشاد الاختياري
58	ثانياً: الإرشاد الإجباري
61	الفرع الثالث: الإرشاد البحري حسب بداية ونهاية عملية الإرشاد
62	المبحث الثاني: آثار عقد الإرشاد البحري
63	المطلب الأول: الالتزامات المترتبة عن عقد الإرشاد البحري
63	الفرع الأول: التزامات المرشد البحري
63	أولاً: التزام المرشد البحري بالقيام بعمليات الإرشاد
65	ثانياً: التزام المرشد البحري بمساعدة السفن المعرضة للخطر
67	الفرع الثاني: التزامات المجهز
67	أولاً: التزام المجهز بطلب المرشد
69	ثانياً: التزام المجهز بتسهيل مهمة الإرشاد

70	ثالثا: التزام المجهز بدفع مقابل الإرشاد
73	المطلب الثاني: المسؤولية الناشئة عن عقد الإرشاد البحري
73	الفرع الأول: المسؤولية المدنية الناتجة عن عقد الإرشاد البحري
76	الفرع الثاني: المسؤولية الجزائية الناتجة عن عقد الإرشاد البحري
77	الفرع الثالث: المسؤولية التأديبية الناتجة عن عقد الإرشاد البحري
81	خاتمة :
84	قائمة المراجع والمصادر :
90	الفهرس :

## ملخص:

تعالج هذه المذكرة الإطار القانوني المنظم للخدمات المينائية المقدمة للسفن، مع التركيز على خدمتي القطر البحري والإرشاد البحري كنموذجين رئيسيين في مجال السلامة الملاحية وتنظيم حركة السفن داخل وخارج الموانئ.

انطلاقاً من الإشكالات التي تثيرها هذه العقود على مستوى التنظيم القانوني، سعت الدراسة إلى الوقوف على مدى فعالية القواعد الحالية في تحقيق التوازن بين متطلبات السلامة البحرية من جهة، وضبط التزامات ومسؤوليات الأطراف من جهة أخرى.

استعرضت الدراسة الجوانب القانونية المرتبطة بكل من عقد القطر والإرشاد البحري، من حيث المفاهيم العامة، الخصائص، الطبيعة القانونية، والآثار المترتبة عنهما، لاسيما من حيث تحديد المسؤوليات القانونية عند وقوع الأضرار، سواء نتيجة لخطأ القاطرة أو المرشد البحري.

أظهرت الدراسة أن الإطار القانوني الحالي يعاني من نقص في الدقة والوضوح، الأمر الذي يستدعي مراجعة التشريعات الوطنية بما ينسجم مع الممارسات البحرية الحديثة ويكفل سلامة الملاحة وحماية المصالح المتبادلة للأطراف المعنية.

## الكلمات المفتاحية:

القانون البحري، الخدمات المينائية، عقد القطر البحري، عقد الإرشاد البحري، السفن، القاطرة، المقطورة، المرشد البحري، الملاحة البحرية، السلامة الملاحية.