

جامعة مولود معمري - تيزي وزو-

كلية الحقوق و العلوم السياسية

قسم القانون - نظام ل م د-

الإرشاد البحري

مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق

تخصص : قانون الأعمال

تحت إشراف الأستاذ:

د/ بوتوشنت عبد النور

من إعداد الطالبتان:

- سيد علي نادية

- دنان وفاء

لجنة المناقشة:

- أ/لعمامري عصاد، أستاذ مساعد (أ)، جامعة مولود معمري تيزي وزو.....رئيسا

- أ/أعراب أحمد، أستاذ مساعد (أ)، جامعة مولود معمري تيزي وزو.....ممتحنا

- د/ بوتوشنت عبد النور ، أستاذ محاضر (أ)، جامعة مولود معمري تيزي وزو.....مشرفا

و مقررا

2013/2012

مقدمة

تعد السفينة الأداة الرئيسية للملاحة البحرية، ووصفها أداة ميكانيكية جامدة تحتاج إلى تدخل مجموعة من العناصر البشرية، تعرف بأشخاص الملاحة البحرية و تنقسم إلى نوعين أشخاص بحريون وهم الربان، الطاقم والمرشد البحري و أشخاص بريون و هم أمين السفينة، أمين الحمولة ...

ما يهمننا في هذه الدراسة هم الأشخاص البحريون و بالخصوص المرشدين البحريين الذين يقومون بتزويد الربان بالمعلومات التي تيسر لهم قيادة سفنهم عند الدخول إلى الموانئ و الخروج منها.

تجدر الإشارة إلى أنه هناك صنفين من المرشدين، مرشدي أعالي البحار ومرشدي المواني، إلا أن وظيفة مرشدي أعالي البحار بدأت تتلاشى شيئاً فشيئاً، بعد أن أصبح الربانة يحرصون علي تولي قيادة السفينة بأنفسهم بعدما كانوا يتفرغون للوظيفة التجارية فقط .

أما وظيفة مرشدي الموانئ تزداد أهميتها و ذلك بتعدد السفن و ازدياد أحجامها، و بذلك تتعدد المخاطر التي تكتنف سيرها في الموانئ فهذه الأخيرة تزخر بالصخور و الشعاب و بحطام السفن الغارقة و المنشآت الفنية المتعددة التي تعرقل سير السفينة و تعرضها للخطر فيما لو ارتطمت بأحد هذه العوائق، فضلا عما يترتب علي ذلك من تعطيل المرور في الميناء و شل حركة الملاحة فيه. كما أن ربان السفينة لا يمكن له معرفة جميع أخطار المناطق الملاحية و التيارات و كذلك الأعراف و العادات لكل ميناء و الخصوصيات المحلية له.

مما يستدعي الاستعانة بخدمات شخص مؤهل يعرف الممرات المائية و عوائق الميناء، و هذا الشخص هو المرشد البحري الذي يقوم بعملية تعرف بعملية "الإرشاد البحري"، و التي تتمثل في المساعدة التي يقدمها المرشد لربان السفينة عند الدخول إلى الموانئ و الخروج منها سواء كان ذلك بصعوده على متن السفينة محل الإرشاد أو عن طريق تقديم معلومات عن بعد.

و تبرز أهمية هذه العملية من جهتين فمن جهة الحفاظ على منشآت الميناء و من جهة أخرى الحفاظ على السفينة محل الإرشاد.

فلنظام الإرشاد البحري اعتبارات تتعلق بحماية السفينة ذاتها و حماية منشآت الميناء و تيسير حركة الملاحة فيه.

لذلك سعت معظم الدول بما فيها الجزائر على تنظيم هذه العملية و جعلها إجراء إجباري تتقيد به كل السفن التي تدخل في المنطقة التي يكون فيها الإرشاد إجباريا.

فلقد تطرق المشرع الجزائري و ذلك بموجب الأمر رقم 80/76 إلى عملية الإرشاد البحري تحت عنوان "الإرشاد" في المواد من 171 إلى 188،⁽⁰¹⁾

المرسوم التنفيذي رقم 08-06 المؤرخ في 09 جانفي 2006، يحدد تنظيم الإرشاد و المؤهلات المهنية للمرشدين و قواعد ممارسة عملية الإرشاد البحري الموانئ⁽⁰²⁾

(01)- الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري، ج.ر عدد 29، المعدل و المتمم بالقانون رقم 05/98 مؤرخ في 25 جوان 1998 ج.ر الصادرة في 27 جوان 1998، العدد 47.

(02)- المرسوم التنفيذي رقم 08-06 مؤرخ في 9 يناير 2006، يحدد تنظيم الإرشاد و المؤهلات المهنية للمرشدين و قواعد ممارسة الإرشاد في الموانئ، ج.ر الصادرة في 15 يناير 2006، العدد رقم 02.

المرسوم التنفيذي رقم 01-02، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها. (01)

و نظرا لأهمية هذه العملية كما قلنا سابقا سواء بالنسبة للميناء أو السفينة محل الإرشاد نظمها المشرع الجزائري و جعلها إجبارية باستثناء بعض السفن، و إنشاء محطات إرشاد التي أوكل لها المشرع مجموعة من المهام تتمثل أساسا في تسخير كل وسائلها المادية و البشرية لتلبية طلبات الإرشاد، و كذا تحديد بداية و نهاية هذه العملية. و باعتبار أن هذه العملية تنشئ علاقة بين ربان السفينة و المرشد البحري و بذلك ترتب التزامات علي كلا الطرفين، غير أنه قد تحدث أثناء تنفيذ هذه العملية أضرار سواء للأشخاص أو السفن، فعلى من تقع المسؤولية؟

لمعالجة هذا الإشكال يجب التطرق أولا إلى تنظيم عملية الإرشاد البحري (الفصل الأول)، ثم الالتزامات و المسؤولية الناتجة عن هذه العملية في (الفصل الثاني).

(01)- المرسوم التنفيذي رقم 01-02 المؤرخ في 22 شوال عام 1422 الموافق لي 06 يناير 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها، ج. ر الصادرة في 6 يناير 2002، العدد 01 .

تحتاج السفينة لدى دخولها الميناء أو الخروج منه الاستعانة بخدمات شخص مؤهل يعرف الممرات المائية، هذا الشخص هو المرشد و هو الذي يقوم بعملية تعرف بعملية الإرشاد البحري(01). فهو الذي يدل ربان السفينة على خط السير الواجب الإلتباع لدى دخوله الميناء أو الخروج منه، لكون الموانئ تكثُر فيها الصخور والخلجان و حطام السفن الغارقة، مما قد يعرض السفينة للخطر و يعرقل سيرها وبالتالي شل حركة الملاحة في الميناء.(02)

فالاستعانة بخدمات شخص متخصص و له خبرة في الميناء و يعرف عوائقه أمر ضروري لما له من فائدة لا تعود فقط على مجهز السفينة بل على الميناء كذلك.

نظرا لأهمية هذه العملية – عملية الإرشاد البحري- سواء بالنسبة للسفينة محل الإرشاد أو بالنسبة للميناء، نظمها المشرع الجزائري و جعلها إجبارية كأصل باستثناء بعض السفن المعفاة من الإرشاد و كذا إنشاء محطات إرشاد التي أوكل لها مجموعة من المهام و المتمثلة أساسا في تسخير كل و سائلها المادية و البشرية لتلبية طلبات الإرشاد البحري و التي تمارس مهامها تحت قيادة الميناء.

و عملية الإرشاد البحري تنشأ بمجرد تبادل المعلومات بين المرشد البحري وربان السفينة، و الملاحظ أن المشرع الجزائري لم يحدد الطبيعة القانونية لهذه العملية، أي إن كانت العلاقة التي تربط بين ربان السفينة و المرشد البحري هي علاقة عقدية أم نظامية.

(01)- كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية 1997، ص 852.

(02)- مصطفى كمال طه، القانون البحري، الدار الجامعية، بيروت 1993، ص 157.

كما عمد المشرع الجزائري و بموجب الأمر رقم 80/76 و المرسوم التنفيذي 08-06 السالفين الذكر على تحديد نطاق ممارسة هذه العملية و ذلك من خلال تحديد بدايتها و نهايتها و ذلك لتحديد قيام المسؤولية، وكذا وضع قواعد تسير عليها سواء كانت قواعد مرتبطة بمهنة المرشد بصفة عامة أو قواعد مرتبطة بتبادل المعلومات بين المرشد البحري و ربان السفينة.

لذلك نتطرق إلى عملية الإرشاد البحري و الطبيعة القانونية لها في (المبحث الأول)، ثم تحديد نطاق و قواعد ممارسة هذه العملية في (المبحث الثاني).

المبحث الأول: عملية الإرشاد البحري و طبيعتها القانونية

لقد تطرق المشرع الجزائري و ذلك في الأمر رقم 80/76، المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم إلى تعريف عملية الإرشاد البحري و إلى محتوى هذه العملية. كما تطرق المرسوم التنفيذي رقم 08/06 السالف الذكر إلى تعريف المرشد البحري و تعريف عملية الإرشاد البحري و كذلك إلى تنظيم هذه العملية.

فلقد عرفت المادة 172 من الأمر رقم 80/76 الإرشاد البحري على أنه المساعدة التي تقدم إلى الربابنة من قبل مستخدمي الديوان الوطني للموانئ المرخص له من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول إلى الميناء و الفرض و المياه الداخلية و الخروج منها. (01)

إلا أن المادة 42 من المرسوم التنفيذي رقم 08/06 السالف الذكر أعاد نفس التعريف المنصوص عليه في الأمر رقم 80/76 فقط استبدال كلمة فرض بمرسى إلا أنها تفيد نفس المعنى. (02)

(01)- الأمر رقم 80/76، المتضمن القانون البحري، المعدل و المتمم، السالف الذكر.

(02)- المرسوم التنفيذي رقم 08-06، السالف الذكر.

عرفتها كذلك الفقرة الأولى من المادة 90 من المرسوم 01-02 على أنها "عملية إمساك حبال السفن و القيام بعقدها و فكها في الأجهزة المخصصة لهذا الغرض على مبانى الإرساء". (01)

عرفها كذلك المشرع الفرنسي بموجب المادة 1 من القانون 1928 عل أنها:

"Le pilotage consiste dans l'assistance donnée au capitaine par un personnel commissionné par l'Etat pour la conduite des navires à l'entrée et à la sortie des ports, rades, et eaux maritimes des fleuves et des canaux". (02)

من هذه التعريفات نلاحظ أن معظم الدول تأخذ بهذا التعريف بما فيه فرنسا، مصر و لبنان... و عليه فهناك تعريف موحد لعملية الإرشاد البحري و لا جدال فيه لكن الإشكال حول الطبيعة القانونية لهذه العملية، حول ما إذا كانت العلاقة التي تربط بين المرشد البحري و ربان السفينة علاقة تعاقدية أو نظامية.

لذلك سوف نتطرق إلى عملية الإرشاد البحري في **(المطلب الأول)** من خلال تبيان الالتزام بالإرشاد و الإعفاءات الواردة فيه، وكذا مهام محطات الإرشاد و دورها في الحفاظ على سلامة الملاحة في الميناء، ثم تحديد الطبيعة القانونية لهذه العملية في **(المطلب الثاني)**.

(01) - المرسوم التنفيذي رقم 01-02، السالف الذكر.

(02) - BIGNAULT Louise-Adélaïde ,pilotage maritime: cdmt, U.M III, 2002, p 03

المطلب الأول: عملية الإرشاد البحري

عملية الإرشاد البحري هي المساعدة التي تقدم إلى ربان السفينة من طرف أشخاص مؤهلين و لهم خبرة في الميناء لقيادة سفنهم عند الدخول إلى الميناء و الخروج منه مقابل عوض يدفعه الربان.

بحيث يكون ربان السفينة الخاضعة للإرشاد ملزماً بدفع رسوم الإرشاد حتى ولو لم تحصل هذه السفينة على خدمات المرشد (المادة 180 من الأمر رقم 80/76 السالف الذكر). (01)

من هذا التعريف يمكن استخلاص أن لعملية الإرشاد البحري مجموعة من الخصائص أهمها:

1- عملية ملزمة للجانبين: بحيث ترتب التزامات على كلا الطرفين، يلتزم المرشد بتقديم خدماته للربان و يلتزم ربان السفينة بدوره بدفع رسوم الإرشاد مقابل الخدمة التي تحصل عليها.

2- تتم مقابل عوض: يلتزم ربان السفينة بدفع رسوم الإرشاد مقابل الخدمة التي تحصل عليها.

(01)- الأمر رقم 80/76، المتضمن القانون البحري، المعدل و المتمم، السالف الذكر.

3- لا تتطلب أي شكلية و تنعقد بمجرد تبادل المعلومات بين المرشد البحري و ربان السفينة فالكتابة ليست شرط للانعقاد و لكن للإثبات فقط(01).

و يتولى القيام بعملية الإرشاد البحري الحائزين على مؤهلات مهنية منصوص عليها بموجب القانون.

فبالرجوع إلى المرسوم التنفيذي رقم 06-08 السالف الذكر، نجد المادة 2 منه قد أعطت تعريف واضح للمرشد البحري، فأكدت على أنه هو شخص طبيعي و تتمثل مهمته أساسا في مساعدة الربان على قيادة سفينته عند الدخول إلى الموانئ و الخروج منها في الموانئ و المراسي و المياه الداخلية، كما حددت المادة 2 فقرة 1 من نفس المرسوم المنطقة التي يقوم فيها المرشد بمساعدة الربان و التي تتمثل في:

عند الدخول في الموانئ و الخروج منها و المراسي و المياه الداخلية.

حيث أنه و بالرجوع إلى قانون البحار نجد هناك المياه الداخلية و المياه الإقليمية و منطقة أعالي البحار و المياه الصناعية الاقتصادية، فليس كل هذه المناطق معنية بالإرشاد، و إنما فقط المذكورة في المرسوم التنفيذي السابق الذكر.(02)

(01) -NDENDE Martine HALLOUET Gaelle GUEGUEN, pilotage maritime, répertoire droit commercial, Paris, juin 2002, P 01.

(02) - أنظر المواد 2 و 3 من المرسوم التنفيذي رقم 06-08، السالف الذكر.

كذلك المذكورة في المادة 171 من الأمر رقم 80/76 و التي تتمثل في الفرض أو المراسي (أماكن من أجل وقوف السفن)، الموانئ و المياه الداخلية.

إلا أن عملية الإرشاد البحري إجبارية باستثناء بعض السفن المعفية من الإرشاد و المنصوص عليها في المواد 172، 173 و 178 و تتولى محطة الإرشاد حسن سيرها و التي بدورها تمارس مهامها تحت رقابة قيادة الميناء. (01)

و عليه سوف نتطرق إلى الالتزام بالإرشاد و الإعفاءات الواردة فيه في (الفرع الأول)، أما (الفرع الثاني) سنتناول دراسة محطة الإرشاد.

(01)- الأمر رقم 80/76، المتضمن القانون البحري، المعدل و المتمم، السالف الذكر.

الفرع الأول: الالتزام بالإرشاد و الإعفاءات الواردة فيه

الأصل أن الإرشاد إجباري بالنسبة لجميع السفن. إلا أن الإجبار ينصب على دفع رسوم الإرشاد، فربان أن لا يستعينوا بأي مرشد إذا كان من مقدرته دخول الميناء أو الخروج منه وحده و لكنه في أي حال يلتزم بدفع رسوم الإرشاد. (01)

بحيث تنص المادتين 172 و 173 من الأمر رقم 80/76 السالف الذكر على أن الإرشاد إجباري لكل السفن الجزائرية و الأجنبية باستثناء السفن المذكورة في المادة 178 من هذا القانون و ذلك في الحدود الإدارية لكل ميناء، و تلتزم كل سفينة تجارية تدخل في المنطقة التي يكون فيها الإرشاد إجباريا برفع إشارة النداء للمرشد، و أن الكيفيات المطبقة بالنسبة للإشارات هي الكيفيات المحددة بالأنظمة الداخلية لمحطات الإرشاد. و عند الخروج منها يجب أيضا إعلام المحطة بذلك.

و الملاحظ أن المشرع الجزائري وبموجب المادة 173 حدد السفن المعنية بالإرشاد و هي السفن التجارية فقط و بذلك استبعاد السفن الأخرى كسفن الصيد و سفن النزهة. (02)

(01)- هاني محمد دويدار و علي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعية، بيروت ب،س،ن، ص 163.

(02)- الأمر رقم 80/76، المتضمن القانون البحري، المعدل و المتمم، السالف الذكر.

إلا أن المادة 172 من نفس الأمر نصت على أن هذه العملية إجبارية لجميع السفن دون تحديد نوع السفينة و ذلك سواء كانت تجارية أو سفن الصيد أو سفن النزهة.

و بذلك يفهم أنه كل السفن التي تدخل في المنطقة التي يكون فيها الإرشاد إجباريا تلتزم برفع إشارة النداء للمرشد دون اعتبار لجنسيتها سواء كانت جزائرية أو أجنبية و بغض النظر عن نوعها تجارية كانت أو سفن الصيد أو النزهة.

و المناطق التي يكون فيها الإرشاد إجباريا هي عند الدخول إلى الموانئ و الخروج منها، الفرض و المياه الداخلية، و السفن المعنية بالإرشاد هي كل السفن الأجنبية و الجزائرية سواء كانت سفن تجارية أو سفن الصيد أو سفن النزهة.

و عليه فإن الأصل في عملية الإرشاد البحري أنها إجبارية و ليس للأطراف الحرية في الاستعانة بخدمات المرشد، و هذا ما تأخذ به معظم الدول. إلا أنه قد تكون اختيارية متروكة لمشيئة الربان و ذلك هو الاستثناء الوارد في المادة 178 من الأمر رقم 80/76، بحيث تعفى السفن الآتية من إجبارية الإرشاد:

- السفن الشراعية بحمولة أقل من 100 طن.

- السفن ذات الدفع الآلي بحمولة صافية تقل عن 100 طن. (01)

(01)- الأمر رقم 80/76، المتضمن القانون البحري، المعدل و المتمم، السالف الذكر.

- السفن ذات الدفع الآلي و المخصصة فقط لتحسين و صيانة و مراقبة الموانئ و مداخلها كالقاطرات و الناقلات و الجرافات و الصنادل البحرية.
- سفن المنارات و العلامات.

و عليه يمكن القول بان القانون قد يعفى بعض السفن من الإرشاد، و قد يلزم سفن أخرى بالإرشاد أي يلتزم الربان بالاستعانة بالمرشد عند دخوله الميناء أو عند خروجه منه. و مقابل ذلك يلتزم الربان بدفع رسوم الإرشاد حتى و لو لم تحصل على خدمات المرشد، و عليه يمكن القول أن هذه العملية إجبارية و هذا ما يفهم من نص المادة 180، إلا أنه قد يتعرض لعقوبة تتمثل في غرامة تتراوح ما بين 1.000 إلى 50.000 دينار جزائري.(01)

ففي كلتا الحالتين سواء استعانة الربان بخدمات المرشد أو لا فهو يدفع رسوم الإرشاد و ذلك ليس من مصلحته عدم الاستعانة بخدمات المرشد كما يمكن مساءلته و دفع تعويضات في حالة عدم تقديم مبرر لذلك.(02)

نظام الإرشاد الإجباري هو المتبع في أغلب الدول حيث يحقق مصلحة السفينة و مصلحة للميناء. فعلمية الإرشاد البحري يقوم بها المرشد و تتم في إطار معين و تمارس تحت رقابة قيادة الميناء.

(01)- أنظر المواد 178، 180 و 188 من الأمر رقم 80/76، المتضمن القانون البحري، المعدل و المتمم، السالف الذكر.

(02)- هاني محمد دويدارو علي البارودي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 156.

الفرع الثاني: محطة الإرشاد

كل مرشد يجب أن يكون تابعا لمحطة إرشاد و التي هي بمثابة الهيكل المنظم لهذه العملية، فلكل محطة إرشاد تنظيم قانوني خاص بها، هذه المحطات تختلف أهميتها من محطة لأخرى و ذلك حسب حجم الميناء و موقعه و كذا كثافة الحركة فيه و صعوبة الدخول في هذه الموانئ.

لذلك فقد نص المشرع الجزائري و بموجب الرسوم التنفيذي رقم 08-06 في مادته الخامسة على أنه " يزود كل ميناء تابع للإقليم البحري الوطني بمحطة واحدة أو محطتين للإرشاد تتوفران على مستخدمين مرشدين معتمدين و مؤهلين و على وسائل عمل لها علاقة بكثافة حركة الميناء". و تحتوي كذلك على التجهيزات اللازمة للقيام بهذه العملية.

و هي بمثابة هيكل يمارس نشاطه تحت رقابة قيادة الميناء و قيادة الميناء هي عبارة عن هيكل عملي على مستوى ميناء يتكفل بأمن الملاحة البحرية و تنظيم حركتها و بمهام إرشاد و وضع السفن. (01)

(01)- المرسوم التنفيذي رقم 08-06 السالف الذكر.

و لهذه المحطة مجموعة من المهام يجب أن تحترمها عند أداء مهامها وهي أن تسخر كل وسائلها البشرية و المادية علي حد سواء لتلبية طلبات الإرشاد الإجباري و تمارسها تحت رقابة السلطة المكلفة بالبحرية التجارية⁽⁰¹⁾ وهذا ما يحد من استقلاليتها.

فالوظيفة الأساسية لهيئات الإرشاد هي تأمين سلامة الملاحة في الميناء و المياه الساحلية و يتفرع عن هذه الوظيفة الأساسية وظائف فرعية إذ أنه و من أجل القيام بالوظيفة السابقة أو تحقق الغرض السابق ، يتعين على هيئة الإرشاد أن تتأكد من كفاءة خدمة الإرشاد و تزويدها بالمعدات المناسبة . كما أنه من أجل تحقيق الوظيفة الأساسية لها يتعين عليها الحث على رفع مستوى المرشدين إما عن طريق عمل اختبار أو عن طريق التدريب المستمر طوال مدة خدمتهم.

كما أن من وظائف هيئات الإرشاد تحديد حاجة هيئة الإرشاد من المرشدين بتحديد العدد اللازم لأداء مهامها بكفاءة حتى لا تعرقل الملاحة داخل الميناء⁽⁰²⁾.

(01)- المرسوم التنفيذي رقم 08-06 السالف الذكر.

(02)- ريان مدحت عباس خلوصي، السفينة و القانون البحري، ب،ب،ن، 1993، ص153.

توضع محطة الإرشاد للميناء تحت سلطة مرشد رئيس يساعد مرشد رئيس مساعد يكلف بما يلي:

- ممارسة سلطته على جميع مستخدمي المحطة.
- ضمان تطبيق تنظيمات الإرشاد و تنظيم تناوب المرشدين.
- تحديد خطة التدخل اليومية.
- السهر على التوافر الدائم لعتاد المحطة و صيانتة و استعماله العقلاني.
- التأكد الدائم لأهلية المرشدين للقيام بخدمة الإرشاد.
- عرض نشاطات المحطة على قيادة الميناء التابعة للسلطة المينائية
- إعلام السلطات المعنية بالطوارئ و الحوادث أيا كانت طبيعتها التي تمس بالسلامة و الأمن البحريين و التي يسجلها المرشدون و يبلغون عنها أثناء ممارسة و ضايفهم.

و تتألف المحطة زيادة إلى جانب المرشد الرئيس، مرشدين معتمدين وحائزين على مؤهلات مهنية وفقا لشروط هذا المرسوم و تتمثل في:

- حيازة شهادة كفاءة ربان على متن السفن التي تفوق حمولتها الإجمالية 5000 طن، أو شهادة القوات البحرية معترف بمعادلتها من الوزير المكلف بالبحرية التجارية. (01)

(01)- أنظر المواد 7 و 11 من المرسوم التنفيذي رقم 06-08، السالف الذكر.

- ممارسة وظائف ربان أو ربان ثاني على متن السفن التي تقوم بملاحة محدودة خلال خمس سنوات على الأقل أو عشر سنوات في قيادة السفن التابعة للقوات البحرية و التي يعادل طولها ستين مترا أو يفوقه.
- متابعة التدريب بنجاح بصفة مرشح مرشد مدته اثنا عشر شهرا على الأقل تحت قيادة مرشد رئيس محطة الإرشاد التابعة للميناء المعني أو مدرب معين لهذا الغرض وفقا لكيفيات تحدد بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية.

و يتم تعيينهم بعد الحصول على اعتماد المرشد البحري و يسلمه الوزير المكلف بالبحرية التجارية بناء على طلب منه (المرشد المرشح) و بعد استيفائه لكل الشروط المنصوص عليها في المادة 11 من المرسوم التنفيذي 06-08 السالف الذكر، ويقدم الطلب إلى هيأته المستخدمة التي تتولى إيداعه لدى الوزير المكلف بالبحرية التجارية مرفقا بالوثائق الضرورية و المنصوص عليها في المادة 13 من نفس المرسوم.

عندما يصرح الوزير المكلف بالبحرية التجارية بقبول الطلب، يستدعي لجنة خاصة بهدف تقييم المعارف النظرية للمترشح المعني و كفاءته التطبيقية و تكلف هذه اللجنة الخاصة بالإقرار بأهلية المترشح لممارسة وظيفة المرشد البحري و بعدها تدون مداوات اللجنة في سجل خاص مرقم و مؤشر عليه طبقا للتنظيم المعمول به و يوقع رئيس اللجنة و أعضاءها محاضر الاجتماعات. (01)

و عندما تبدي اللجنة الخاصة موافقتها يسلم الوزير المكلف بالبحرية التجارية صاحب الطلب اعتماد المرشد البحري و هذا الاعتماد شخصي ووقتي و قابل للإلغاء. و يصدر لممارسة الإرشاد البحري على مستوى الميناء المعني بالتدريب (على منطقة الإرشاد)، و يجب قيد الاعتماد في السجل الوطني للمرشدين البحريين.

إلا أنه قد يرفض إصدار اعتماد المرشد البحري لأسباب عدة و هي:

- إذا لم تتوفر الشروط المنصوص عليها في المادة 11 من المرسوم التنفيذي رقم 08-06.

- إذا لم ينجح صاحب الطلب في عملية تقييم المعارف النظرية و الكفاءات التطبيقية التي تجريها اللجنة.

- إذا سبق أن سحب الاعتماد نهائيا من صاحب الطلب.

كما يمكن للوزير المكلف بالبحرية التجارية بسحب الاعتماد بصفة مؤقتة أو نهائية وذلك في الحالات المنصوص عليها في المادة 27 من نفس المرسوم.

و يخضع المرشدون البحريون المعتمدون قانونا لمراقبة التأهيل المهني يجريها الوزير المكلف بالبحرية التجارية كل خمس سنوات. (01)

(01)- أنظر المواد 11 و 27 من المرسوم التنفيذي رقم 08-06، السالف الذكر.

غير أن تنظيم سير كل محطة إرشاد يخضع للنظام الداخلي للسلطة المينائية التابعة لها محطة الإرشاد و ذلك من أجل تحقيقي هدفها و المتمثل في تحقيق الأمن الملاحي للسفن و الميناء، و تتم عملية الإرشاد البحري في نفس الأشكال و بالقواعد نفسها و ذلك في جميع المناطق التي يكون فيها الإرشاد إجباريا. كما يجب على السلطة البحرية التجارية القيام بعمليات مراقبة منتظمة للتأكد من حسن سير محطة الإرشاد، و توعية الخدمات المقدمة للسفن.(01)

من هنا يمكن القول أن محطة الإرشاد هي بمثابة هيكل يمارس نشاطه تحت قيادة الميناء و هذا ما يحد من استقلاليتها و هي بذلك حكر على الدولة.

(01)- أنظر المواد 8 و 10 من المرسوم التنفيذي رقم 06-08، السالف الذكر.

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية لعملية الإرشاد البحري

هنالك اختلاف فقهي حول الطبيعة القانونية لعملية الإرشاد البحري، حيث هنالك من الفقهاء من يعتبر أن العلاقة التي تنشأ بين المرشد البحري و ربان السفينة هي علاقة تعاقدية (الفرع الأول)، و بذلك فإن عملية الإرشاد البحري تتم بموجب عقد يبرم بين ربان سفينة و المرشد البحري.

و تمت اتجاه آخر يعارض و يرفض هذا الرأي و يري أن العلاقة التي تربط ربان السفينة بالمرشد البحري لا يمكن أن تكون علاقة عقدية و إنما تلك العلاقة هي علاقة ذات طبيعة نظامية (الفرع الثاني) و ذلك لانعدام كل عناصر العقد⁽⁰¹⁾ المعمول بها في مختلف العقود.

فهل عملية الإرشاد البحري هي عملية ذات طبيعة تعاقدية أم هي عملية ذات طبيعة نظامية؟

(01)- كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 857.

الفرع الأول: عملية الإرشاد البحري ذات طبيعة تعاقدية

يتجه جانب من الفقه إلى اعتبار أن عملية الإرشاد البحري تتم بموجب عقد يبرم بين ربان السفينة و المرشد البحري أي تنشئ بينهما علاقة قانونية تأخذ شكل عقد المسمي بعقد الإرشاد، و هذا العقد في حقيقته هو عقد عمل مؤقت حيث يلتزم المرشد بمقتضاه على إرشاد السفينة محل الإرشاد لدى دخولها إلى الميناء أو عند خروجها منه، وذلك مقابل رسم معين.

و يصدر الإيجاب في هذا العقد من الربان، فعلى السفينة بمجرد دخولها منطقة الإرشاد أو خروجها منها أن يعطي إلى المرشد إشارة النداء و علي المرشد أن يجيب طلب السفينة بمجرد رؤيته للإشارة المذكورة، و حينئذ ينعقد العقد⁽⁰¹⁾ و بذلك تحقق شرط الرضائية المنصوص عليه في المادة 59 من القانون المدني الجزائري التي تنص علي أنه" يتم العقد بمجرد أن يتبادل الطرفين التعبير عن أرادتهما المتطابقتين دون الإخلال بالنصوص القانونية ".⁽⁰²⁾

فليس للمرشد أن يتجاهل الإشارة الخاصة بطلبه لإرشاد سفينة أخرى، ما لم تكن السفينة الثانية في حالة الخطر، إذ يجب عليه أن يهرع إلي نجدة السفينة المهتدة بالخطر و لو لم يطلب إليه ذلك.

(01)- محمد فريد العريني و محمد السيد الفقي، القانون البحري و الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت 2010 ص 270.

(02)- الأمر رقم 98/75 مؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق 26 سبتمبر 1995، يتضمن ق.م.ج ، ج.ر عدد 78 لسنة 1975 معدل و متمم.

حيث في هذه الحالة يستحق المرشد تعويضا خاصا مناسباً للعمل الذي قام به و الظروف التي عمل بها، على أن يحدد هذا التعويض رئيس مصلحة الشؤون البحرية.

و الربان حر في رفض المرشد الذي يتقدم إليه ولا يستطيع المرشد أن يصعد علي ظهر السفينة رغم معارضته و ضد إرادته، و لكن الربان ملزم في هذه الحالة بدفع رسم الإرشاد، حيث أن الربان مسؤول إذا كان رفضه للمرشد لا تبرره الظروف و الأحوال.

و بما أن قيام المرشد بالإرشاد منوط بطلب الربان و موافقته، هذا ما يدل علي قيام عقد بين المرشد البحري و ربان السفينة و هو ما يسمى بعقد الإرشاد. و هذا العقد تترتب عليه حقوق و التزامات و مسؤوليات تقوم علي عاتق كل من الطرفين. (01)

(01)- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت 2006، ص 147.

الفرع الثاني: عملية الإرشاد البحري ذات طبيعة نظامية

يري جانب آخر من الفقه أن علاقة الربان بالمرشد تبعد أن تكون علاقة عقدية كما ذكرنا سابقا و ذلك لانعدام كل عناصر العقد و أن تلك العلاقة هي ذات طبيعة نظامية، و يبررون ذلك على النقاط التالية:

- الربان ليس حر في الاستعانة بالمرشد أو اختيار مرشد معين.
- كما أن المرشد ليس حرا في اختيار السفينة التي سيرشدها، بل يؤدي عمله حسب دوره.
- و في حالة امتناعه عمدا عن القيام بعملية الإرشاد لسفينة قد قامت برفع الإشارة التي تدل على الاستعانة بخدمات المرشد البحري أو أن تكون السفينة في حالة خطر فإن هذا سوف يعرضه لعقوبة جنائية، و هو جزاء لا يثار في عند الإخلال بالالتزامات التعاقدية.
- إن عملية الإرشاد البحري لها مقابل مالي تجده اللوائح و القوانين حيث لا يخضع لتقدير الربان و لكن يقوم بدفع المقابل المالي لهيئة الميناء التي يتبعها المرشد الذي قام بعملية الإرشاد.
- و بذلك فقد ابتعدت عملية الإرشاد البحري عن فكرة العقد و اقتربت من فكرة النظام الذي يتولى القانون تحديد معالمه، و كذا أعتبر هذا الاتجاه أن عملية الإرشاد هي خدمة عامة يؤديها المرشد بوصفيه منتميا لهيئة الإرشاد و ذلك مقابل رسم يفرضه القانون. (01)

(01)- كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 858.

لكن هذا الاتجاه تعرض للنقد و المتمثل في أن الإلجار علي التعاقد شائع في الكثير من العقود مثل في عقود النقل، عقود التامين... الخ
 كما أن تحديد مقابل الإرشاد من القوانين و اللوائح التي لا تتنافي مع فكرة العقد.
 حيث أن تحديد المقابل بواسطة القانون أو الشخص الذي يقوم بإدارة مرفق عام كالبريد و النقل العام، أو بواسطة شخص من أشخاص القانون الخاص كالشركات النقل البري و البحري و الجوي، ذلك لا يرفع صفة العقد عن اتفاق الأطراف.
 و عليه فإن تدخل الدولة علي سبيل التنظيم ليس قاصرا فقط على الإرشاد وحده بل هي ظاهرة عامة نلتمسها في كثير من العقود و العلاقات القانونية الخاصة دون أن ينتج ذلك إنكار صفة العقد. (01)
 و في خلاصة القول، يمكن لنا أن نستنتج أن عملية الإرشاد البحري ذات طبيعة نظامية، لأنها لا تشبه تلك العقود المألوفة لنا لغياب معظم عناصر العقد، فهي ذات طبيعة نظامية أكثر مما هي عقدية.

(01)- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص 194.

المبحث الثاني: نطاق و قواعد ممارسة عملية الإرشاد البحري

نظام الإرشاد اعتبارات تتعلق بحماية السفينة ذاتها من جهة و حماية منشآت الميناء و تيسير حركة الملاحة فيها من جهة أخرى، إذ تزخر الموانئ بالصخور و المنشآت الفنية التي تعرقل سير السفينة و تعرضها للخطر، و قد يملئ نظام الإرشاد باعث مالي بقصد تحصيل رسوم يستعان بها على صيانة الميناء و إصلاحه. (01)

و لما كانت الأخطار الملاحية و عوائق البحر كثيرة خاصة عند الاقتراب من الموانئ و كذا صعوبة تحديد المسؤول عن هذه الحوادث الحاصلة للسفينة أو منشآت الميناء. تجعل من معرفة بداية عملية الإرشاد البحري و نهايتها أمرا ضروري و ذلك من أجل تحديد مسؤولية الأطراف.

لذلك سعى المشرع الجزائري علي غرار المشرع الفرنسي علي تحديد بداية هذه العملية وكذا نهايتها ووضع قواعد تسيير عليها.

وعليه سوف نقوم بدراسة نطاق عملية الإرشاد البحري في **(المطلب الأول)** و ذلك من خلال تبيان بداية و نهاية هذه العملية، ثم دراسة قواعد ممارستها في **(المطلب الثاني)** سواء كانت قواعد مرتبطة بمهنة المرشد بصفة عامة أو قواعد مرتبطة بتبادل المعلومات بين المرشد البحري و ربان السفينة.

(01)- مصطفى كمال طه، القانون البحري 1993، المرجع السابق، ص 157.

المطلب الأول: نطاق ممارسة عملية الإرشاد البحري

مهمة المرشد البحري هي توجيه الربان و إرشاده و تزويده بالمعلومات عن خط السير الواجب الإلتباع، ولكن القيادة هي للربان لا يتخلى عنها و مسؤولية 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. (01)

إلا أن السؤال المطروح متى تبدأ عملية الإرشاد البحري و متى تنتهي؟

لقد حدد المشرع الجزائري متى تبدأ عملية الإرشاد البحري و متى تنتهي و ذلك في كل من الأمر رقم 80/76 و كذا في المرسوم التنفيذي رقم 08/06 السالفين الذكر.

(01)- هاني محمد دويدار و علي البارودي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 165.

الفرع الأول: بداية عملية الإرشاد البحري

حسب ما جاء في نص المادة 174 من الأمر رقم 76-80 فإن عملية الإرشاد البحري تبدأ اعتباراً من وصول و تقديم المرشد نفسه في حدود المحطة... (01)

أما المادة 42 من المرسوم التنفيذي رقم 08/06 فقد نصت على أنه تبدأ عملية الإرشاد البحري ابتداءً من حضور المرشد البحري أمام السفينة أو صعوده على متنها في نطاق حدود المحطة...

إلا أنه يمكن للمرشد البحري أن يقدم إرشادات عن بعد لربان السفينة و ذلك بطلب من هذا الأخير لمساعدته على قيادة سفينته.

كما يمكن كذلك أن يقدم مساعدة عن بعد عندما تمنع الظروف الجوية المرشد البحري من الإبحار أو النزول في النقطة المعتادة، حيث يحدد كفيته النظام الداخلي للمحطة التابعة للميناء. (02)

(01)- الأمر رقم 80-76، المتضمن القانون البحري، المعدل و المتمم، السالف الذكر.

(02)- المرسوم التنفيذي رقم 08-06 السالف الذكر.

الفرع الثاني: نهاية عملية الإرشاد البحري

نصت عليها كذلك كل من الأمر رقم 80/76 و كذلك المرسوم التنفيذي رقم 08/06 في كل من المادتين 174 و 42 علي التوالي ، حيث نصت علي أنه تنتهي عملية الإرشاد البحري عند وصول السفينة إلى مكان الوصول أو الرسو أو نطاق حدود المحطة.

كما يمكن أيضا إمداد المساعدة لربان السفينة وفقا لشروط نفسها بعد نزول المرشد البحري في النقطة المعتادة.(01)

المطلب الثاني: قواعد ممارسة عملية الإرشاد البحري

يتميز كل ميناء بقواعد خاصة تخص ممارسة عملية الإرشاد البحري في المياه و المراسي المرتبطة به و المحدد في النظام الخاص لكل ميناء، و ذلك من أجل الحفاظ علي الميناء و سلامته، فحسب نص المادة 31 من المرسوم التنفيذي رقم 06-08(02) فإن هنالك قواعد متعلقة بمهنة المرشد بصفة عامة و ذلك ما سوف نقوم بدراسته في (الفرع الأول) و كذلك هنالك قواعد مرتبطة بتبادل المعلومات بين المرشد و ربان السفينة سنتناولها في (الفرع الثاني).

(01)- الأمر رقم 80-76، المتضمن القانون البحري، المعدل و المتمم، السالف الذكر.

(02)- المرسوم التنفيذي رقم 08-06 السالف الذكر.

الفرع الأول: قواعد مرتبطة بمهنة المرشد

تتمثل في أن يسهر المرشد الرئيسي علي أن لا تتم أية عملية إرشاد بحري خارج القواعد المقرر لممارسة هذه المهنة، كما يسهر علي أن يسجل المرشدون البحريون كل الطوارئ و الاضطرابات التي تحدث أثناء القيام بعملية الإرشاد البحري و بعدها يقومون بتبليغها للمرشد الرئيسي.

كما يقوم المرشد الرئيسي بتحديد فترات خدمة المرشدين و كذلك أوقات راحتهم، و ذلك من أجل احترام الميناء و استمرارية خدمته علي أحسن وجه، و علي أن يعلم السلطة المينائية بالنقائص و الاضطرابات و الطوارئ التي تسبب فيها المرشدون البحريون. (01)

(01)- أنظر المواد 33، 34 و 35 من المرسوم التنفيذي رقم 06-08 السالف الذكر.

الفرع الثاني: قواعد مرتبطة بتبادل المعلومات بين ربان السفينة و المرشد

بمجرد وصول و دخول السفينة إلى المنطقة التي يكون فيها الإرشاد إجباريا يجب أن يقوم ربان السفينة برفع إشارة نداء للمرشد البحري و الإبقاء عليها إلى غاية وصول المرشد البحري.

و بمجرد تلقي المرشد طلب نداء ربان السفينة يتم تبادل أولى المعلومات بينهما و تتمثل أساسا فيما يلي:

- اسم السفينة و جنسيتها وكذلك طولها و عرضها ودليل النداء.
- معلومات متعلقة بالسفينة أو البضاعة المشحونة علي السفينة.
- تاريخ و ساعة الوصول و كذا الاتجاه و محطة الرصيف.
- كل التعليمات و المعلومات التي يحددها المرشد و تكون ضرورية لقيامه بواجباته كمرشد السفينة. (01)

و يتم تبادل هذه المعلومات بلغة يشترك الأطراف في الاتفاق عليها و يجب على ربان السفينة أن يسلم للمرشد التصريح بالدخول، و كذا يجب على المرشد بعد الانتهاء من عملية الإرشاد البحري أن يسلم لربان السفينة الواجبة إرشادها الوثائق التي تثبت خدمته و ذلك من أجل تسعيرها. (02)

(01)- ربان مدحت عباس خلوصي، السفينة و القانون البحري، المرجع السابق، ص 105.

(02)- المرسوم التنفيذي رقم 08-06 السالف الذكر.

تنشأ عملية الإرشاد البحري بمجرد تبادل المعلومات بين المرشد البحري و ربان السفينة و بذلك تترتب التزامات على عاتق كلا الطرفين، و بمجرد الإخلال بهذه الالتزامات ينتج عن ذلك مسؤولية يتحملها المخل سواء كان ربان سفينة أو المرشد البحري و حتى السلطة المينائية في بعض الأحيان.

فلقد تعرض المشرع الجزائري لهذه الالتزامات في كل من الأمر رقم 76-80 و المرسوم التنفيذي رقم 06-08 السالفين الذكر.

و عليه سوف نقوم بدراسة الالتزامات الناتجة عن هذه العملية في (المبحث الأول)، ثم المسؤولية المترتبة عنها في (المبحث الثاني).

المبحث الأول: التزامات الأطراف الناجمة عن عملية الإرشاد البحري

تناول المشرع الجزائري في الأمر رقم 80/76 التزامات أطراف عملية الإرشاد البحري و هما ربان السفينة و المرشد البحري و ذلك في المواد 175، 176، 180 و 181. (01) كذلك أشار إلى بعض التزامات الطرفين في المرسوم التنفيذي رقم 06-80. (02)

حيث بمجرد تلقي المرشد البحري النداء من طرف ربان سفينة، تترتب على عاتق كل منهما التزامات، هنالك التزامات تقع على المرشد البحري و أخرى تقع على ربان السفينة، و ذلك بعد تطابق الإيجاب و القبول. فما هي الالتزامات المترتبة على كلا الطرفين؟

سوف نقوم بدراسة التزامات المرشد البحري في (المطلب الأول)، ثم التزامات ربان السفينة في (المطلب الثاني).

(01)- الأمر رقم 80/76، المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم، السالف الذكر.

(02)- المرسوم التنفيذي رقم 06-08 السالف الذكر.

المطلب الأول: التزامات المرشد البحري

يلتزم المرشد البحري طبقاً لعقد الإرشاد باعتباره أحد أطراف هذا العقد بأن يستعمل كل ما لديه من خبرة فنية و معرفته بمسالك الميناء و الأخطار الموجودة فيه. فللمرشد البحري التزامات اتجاه ربان السفينة و التزامات أخرى اتجاه المرشد الرئيس.

لذلك سوف نتناول أهم التزامات المرشد البحري اتجاه ربان السفينة في (الفرع الأول)، ثم التزامات المرشد البحري اتجاه المرشد الرئيسي في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: التزامات المرشد البحري اتجاه ربان السفينة

- بمجرد تلقي المرشد البحري طلب النداء من ربان سفينة، يتم تبادل أولى المعلومات بين الطرفين تتعلق على الخصوص بما يلي:
 - 1- اسم السفينة و جنسيتها و دليل النداء.
 - 2- تاريخ و ساعة الوصول المقررين في نقطة إبحار المرشد البحري.
 - 3- اتجاه و محطة الرصيف.
 - 4- كل التعليمات و المعلومات الأخرى ذات صلة (01)

- كما أنه و حسب نص المادة 41 من نفس المرسوم التنفيذي فإن المرشد البحري يأخذ مزودا بالمعلومات المذكورة أعلاه مكانه على متن زورقه في نقطة الإبحار المتفق عليها مع ربان السفينة، و ذلك من أجل صعوده على متن السفينة محل الإرشاد في أحسن الظروف الأمنية.(01)

فالمرشد البحري ملزم بالصعود على السفينة محل الإرشاد إذا كان نوع السفينة يتطلب صعوده، و هذا ما أشارت إليه المادة 175 الفقرة 2 من الأمر رقم 80-76.(02)

إلا أنه يمكن أن يقوم بإرشاد السفينة محل الإرشاد دون الصعود على متنها و ذلك بناء على طلب الربان أو عندما تمنع الظروف الجوية المرشد البحري من الإبحار أو النزول في النقطة المعتادة.

- بعد صعود المرشد البحري على متن سفينة الواجبة إرشادها، فإنه يتبادل المعلومات مع الربان يكون بصفة مستمرة، حيث هذه المعلومات المتبادل خلال فترة الإرشاد تدور كلها حول الإجراءات الملاحية و الظروف المحلية وكذا خصوصيات السفينة، و تزويد الربان بإرشادات و المساعدة المناسبة لضمان المناورات المطلوبة لسير السفينة، وكذا معلومات حول مساحة السفينة و إرساءها مع أو بدون قاطرات، و كذلك يقدم المرشد البحري خطة رسو السفينة أي مخطط الرسو و ذلك في أحسن الظروف الأمنية.(03)

(01)- أنظر المادة 42 من المرسوم التنفيذي رقم 80-06، السالف الذكر.

(02)- أنظر المادة 175 من الأمر رقم 80-76، المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم، السالف الذكر.

(03)- أنظر المادة 41 من نفس المرسوم التنفيذي.

حيث يمكن له أن يقدم معلومات عن بعد إما بواسطة لاسلكي أو بواسطة طريقة أخرى يحددها النظام الداخلي لمحطة الإرشاد.

- كما يلتزم المرشد بإعطاء كل النصائح اللازمة و الضرورية من أجل مساعدة السفينة محل الإرشاد على الدخول و الخروج من الميناء، و كذا إعطاء كل المعلومات المتعلقة بمكان الذي يجب أن ترسو فيه السفينة أي الرصيف.

- يلتزم المرشد البحري بالإجابة على طلب السفينة التي تطلب الإرشاد، و بتقديم خدماته للسفينة التي تتقدم أولاً أو التي يصل ترتيبها، بالتالي فإن المرشد البحري يأخذ بعين الاعتبار الترتيب، إلا في حالة وجود سفينة في خطر في هذه الحالة يقدم خدماته لها أولاً و ذلك بعد إخباره و الإذن له بذلك. (01)

و بعد الانتهاء من تقديم خدماته يجب على المرشد البحري أن يسلم لربان السفينة محل الإرشاد الوثائق الملائمة التي تثبت الخدمة المقدمة و ذلك من أجل تسعيرها، وهذه الوثائق تعتبر كوسيلة لإثبات على أن السفينة قد تم إرشادها و قد دفعت تسعيرة هذه العملية. (02)

(01)- أنظر المادة 176 من الأمر رقم 76-80، المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم، السالف الذكر.
(02)- المرسوم التنفيذي رقم 06-08 السالف الذكر

- كما أن المرشد البحري عند قيامه بعملية الإرشاد البحري و بعد صعوده على متن السفينة محل الإرشاد يضع نفسه تحت إمرة ربان السفينة.
- كما يلتزم المرشد البحري باستعمال مهارته و خبرته في توجيه السفينة و إرشادها، فالمرشد لا يحل محل ربان السفينة في قيادة السفينة و إنما يلتزم بتقديم المعلومات و النصائح إليها(01) فقط كما ذكرناه سابقا، و هذه النصائح يجب على الربان أن يضعها في عين الحسبان، لأن المرشد البحري يملك معلومات محلية متخصصة و لديه مهارة خاصة في الميدان.
- إلا أننا و برغم من ذلك لا يمكن أن نقول بأن ربان السفينة مجبر على إتباع نصائح المرشد أيا كانت هذه النصائح، فإذا ظهر لربان السفينة أن النصائح و المعلومات المقدمة من طرف المرشد البحري صحيحة و أكيدة و لن توقع السفينة في خطر، في هذه الحالة فإنه يعمل على تطبيق هذه المعلومات ما دامت قيادة السفينة في يده و تحت إمرته(02)
- و عليه يمكن القول بأن المرشد البحري ملازم بأن يضع خبرته لخدمة السفينة التي يقوم بإرشادها فيزود الربان بالمعلومات و الإرشادات عن مسالك الميناء و خط السير الواجب إتباعه عند دخول الميناء أو الخروج منه.
- و المرشد البحري في كل ذلك مجرد عون لربان السفينة و ناصحا له، لذلك لا يجب أن يتجاوز دوره ذلك.
- أما بالنسبة لقيادة السفينة فإنها تبقى لربان السفينة كما ذكرناه سابقا و ذلك رغم وجود المرشد علي ظهرها.

(01)- الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم، السالف الذكر.

(02)- ربان مدحت خلوصي، السفينة و القانون البحري، المرجع السابق، ص 195.

الفرع الثاني: التزامات المرشد البحري اتجاه المرشد الرئيس

من بين الالتزامات الهامة للمرشد اتجاه المرشد الرئيس هي:

- 1- رفض كل تعين جديد في الخدمة إذا أحس بتعب حيث يمكن أن يضر بالأمن.
- 2- يلتزم المرشد بعدم التغيب عن محطة إرشاده أو الانقطاع مؤقتاً عن أداء وظائفه بدون رخصة.
- 3- يجب على المرشدين البحريين أن يعلموا المرشد الرئيس و قيادة الميناء و السلطات المختصة المعنية بما يلي:

- المعلومات المتضمنة في التصريح بالدخول إلى الميناء التي من شأنها أن تقضي إلى تدابير خاصة، لا سيما حالة السفينة المرشدة عندما تنطوي على خطر بالنسبة للأشخاص الموجودين على متنها و الحمولة و غيرها من السفن و المنشآت المينائية أو البيئة.
- الحوادث أو الطوارئ التي تحدث أثناء عملية الإرشاد البحري.
- الملاحظات التي يمكنهم إبدائها عند القيام بخدماتهم فيما يتعلق بحالة الإرشاد و المباني المينائية.
- الحوادث أو الطوارئ التي يتم إبلاغها إياهم و التي يمكنها أن تؤثر على أمن الملاحة أو حماية البيئة أو حالة المباني المينائية. (01)

(01)- أنظر المواد 36،37 و 38 من المرسوم التنفيذي 06-08 السالف الذكر.

- كذلك للمرشد الرئيس مجموعة من الالتزامات و هي:
- يلتزم المرشد الرئيسي أن يسهر على أن لا تتم أية عملية إرشاد بحري خارج قواعد الممارسة المقررة و المعمول بها.
 - كذلك على المرشد الرئيسي أن يسهر على أن يسجل المرشدين البحرين كل الطوارئ أو الاضطرابات التي تحدث أثناء عملية الإرشاد البحري أو بعدها و كذلك تبليغها إياها.
 - يسهر المرشد الرئيسي على إعلام السلطة المينائية بالنقائص و الاضطرابات و الطوارئ التي تسبب فيها المرشدون البحرين و عاينها ربابنة السفن.
 - تحديد فترات خدمة المرشدين البحرين التابعين للمحطة.
 - تحديد مدة خدمة كل مرشد بحري بحيث لا يلحق أي سبب كان ضررا بالأمن البحري.
 - تحديد المداولة بين المرشدون البحرين التابعين للمحطة. (01)

المطلب الثاني: التزامات ربان السفينة

تلتزم كل سفينة تدخل في المنطقة التي يكون فيها الإرشاد إجباريا برفع إشارة النداء للمرشد، و أن الكيفيات المطبقة بالنسبة للإشارات هي الكيفيات المحددة بالأنظمة الداخلية لمحطات الإرشاد، و عند الخروج من المنطقة المذكورة يجب أيضا إعلام المحطة بذلك،(01) و هناك التزامات أخرى تتعلق أساسا بالتزامات الربان اتجاه المرشد البحري و كذا الالتزام بدفع رسوم الإرشاد مقابل الخدمة التي تحصل عليها، نص عليها كل من الأمر رقم 80/76 و المرسوم التنفيذي رقم 08-06 السالفين الذكر.

و عليه سوف نقوم بدراسة التزامات الربان اتجاه المرشد البحري في (الفرع الأول)، ثم الالتزام بدفع رسوم الإرشاد في (الفرع الثاني).

(01)- الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم، السالف الذكر.

الفرع الأول: التزامات الربان اتجاه المرشد البحري

بمجرد دخول المرشد إلى المنطقة التي يكون فيها الإرشاد إجبارياً، يجب على الربان أن يقوم برفع إشارة النداء للمرشد و الإبقاء عليها إلى غاية وصول المرشد. و بمجرد تلقي المرشد طلب النداء يتم تبادل أولى المعلومات بين المرشد البحري و ربان السفينة تتعلق على الخصوص على ما يلي:

- 1- اسم السفينة و جنسيتها و دليل النداء.
- 2- تاريخ و ساعة الوصول المقرر في نقطة إبحار المرشد البحري.
- 3- الاتجاه و محطة الرصف.
- 4- كل التعليمات و المعلومات الأخرى ذات صلة.

و بعدها يأخذ المرشد البحري مزوداً بالمعلومات المذكورة، مكانه على متن زورقه في نقطة الإبحار المنفق عليها مع ربان السفينة للصعود في أحسن الظروف الأمنية على متن السفينة الواجب إرشادها⁽⁰¹⁾ كما يجب على الربان تسهيل صعود المرشد الذي يتقدم و مده بجميع الوسائل الضرورية للرسو و الصعود على متن السفينة في أحسن شروط الأمن، و عند الانتهاء بهذه العملية يلتزم بنفس الواجبات بالنسبة لانزال المرشد، كما يجب التصريح للمرشد الذي يصعد على متن سفينته عن خط الغطس و سرعة و أوضاع تحرك السفينة. و في حالة الإخلال بهذا الالتزام يعاقب بغرامة تتراوح ما بين 1.000 إلى 50.000 دج.⁽⁰²⁾

(01)- أنظر المواد 39 و 40 من المرسوم التنفيذي 06-08 السالف الذكر.

(02)- أنظر المواد 175 و 188 من الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم السالف الذكر.

- و بمجرد صعوده على متن السفينة الواجب إرشادها يتبادل المعلومات مع ربان السفينة و ذلك بصفة مستمرة و خلال طول فترة الإرشاد كلها و تتمحور أساسا حول إجراءات الملاحة و الظروف المحلية للسفينة و خصوصياتها و تزويده بالإشارات و المساعدة المناسبة لضمان المناورات المطلوبة لسير السفينة و رسوها و مساحتها و إرسالها مع أو بدون قاطرات في أحسن الظروف الأمنية. و يتم تبادل هذه المعلومات بلغة يشترك في الاتفاق عليها ربان السفينة و المرشد البحري، و يفضل استعمال العبارات و الرموز البحرية الموحدة المنصوص عليها المنظمة البحرية الدولية.

- و في الأخير يستوجب على ربان السفينة عند مغادرة سفينته للميناء أن يسلم لمحطة الإرشاد طلبا يتضمن كل التعليمات الضرورية حتى يكون المرشد البحري حاضرا في الوقت المناسب عند إبحار السفينة و إن تعذر ذلك يعد ربان السفينة كما لو أنه أراد اجتناب المرشد البحري(01).

(01)- أنظر المواد 41، 43 و 46 من المرسوم التنفيذي رقم 06-08، السالف الذكر.

الفرع الثاني: الالتزام بدفع رسوم الإرشاد

يلتزم ربان السفينة محل الإرشاد بأداء رسم الإرشاد متى استعان ربان السفينة بخدمات المرشد البحري، و حتى و لو لم تستعين هذه السفينة بخدمات الإرشاد. و في حالة الإخلال بهذا الالتزام يتعرض لعقوبة تتمثل في غرامة منصوص عليها في المادة 188 من الأمر رقم 80/76. حيث رسم الإرشاد من بين الرسوم التي تقررها الدولة لأنها تحتكر هذا المجال. و يلتزم بأدائها من يستفيد من الخدمة و مصدرها المباشر هو القانون و لا يوجد مصادر أخرى تحددها.

و يتم تحديد رسم الإرشاد عادة باعتماد على معايير مختلفة مثل :

حمولة السفينة، و نوع عملية الإرشاد المقدمة ووقت مباشرتها، لان تسعيرة الإرشاد تختلف، فخدمة الإرشاد المقدمة في النهار تختلف عن تسعيرة الإرشاد المقدمة في الليل.

و لقد أوكلت مهمة دفع رسوم الإرشاد إلى أمين السفينة أو ربانها، و في حالة عدم دفع هذه الرسوم يتعرض للعقوبة المذكورة سابقا،(01) كما يمكن أن يكون محلا أو سببا ينشأ الدين البحري و الذي يمكن أن يترتب عليه حجز السفينة، فالدين البحري يمكن أن يترتب عليه حجز السفينة عن سبب أو أكثر من الأسباب و منها الإرشاد.(02)

(01)- الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم، السالف الذكر.

(02)- القانون رقم 04-10 مؤرخ في 5 رمضان عام 1431 الموافق ل 15 غشت 2010 يعدل و ينم الأمر رقم

80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، ج ر عدد 46 لسنة 2010.

فوفقا للمعاهدة الدولية الموقعة ببروكسل في 10 ماي 1952 لا يجوز الحجز التحفظي على السفينة إلا بمقتضى دين بحري. و يقصد بالدين البحري ادعاء حق أو دين مصدره الأسباب المبنية في المادة الأولى و منها الإرشاد.(01)

لكن في القانون الفرنسي و حسب ما جاء به القانون 19 ماي 1969 المعدل، فإن تحديد رسم عملية الإرشاد البحري يعود للنظام الداخلي و ذلك بقرار من مدير الأعمال البحرية. « le Directeur des Affaires maritimes » و ذلك بعد اجتماع اللجنة التجارية.

طرح إشكال عن الطبيعة القانونية لرسم الإرشاد البحري؟ F.MODERN الفقيه قام بمعالجة هذه الإشكالية، و ذلك بعدما قام باستبعاد نظرية بأن الرسم الخاص بهذه العملية من بين الرسوم الضريبية، كما كان منظورا إليه من الجانب الاقتصادي و الاجتماعي، و ذلك ما جاءت به المادة 4 من الأمر رقم 2-59 المؤرخ في 2 جانفي 1959: 17 – D1959 (القانون البحري الفرنسي)

Considère que les tarifs de pilotage ne comportant pas .
toujours des contre-prestations, sans lesquelles il est
difficile d'identifier une redevance pour service rendu,
« sont de véritables taxes »

و في الأخير هذا الفقيه توصل إلي خلاصة القول و هي أن رسم عملية الإرشاد البحري هو رسم بأحق معني الكلمة « sont des véritables taxes » (02)

(01)- مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 76.

NDENDE Martine HALLOUET Gaelle GUEGUEN, pilotage maritime, Op.cit p 03. (02)

إلا أنه في الواقع هذه العملية تفتقر لنظام خاص ينظم هذا القطاع و ذلك من خلال الاستجابة لطلبات المرشدين و توفير لهم الظروف المناسبة لتسهيل القيام بمهامهم و كذا وضع أجور مناسبة و موحدة، حسب نوع الخدمة المقدمة و صعوبتها

فرغم النصوص التشريعية و التنظيمية التي صدرت من أجل تنظيم هذه العملية إلا أنها تفتقر لتنظيم خاص و موحد ينظم هذا القطاع و هذا الصنف من المرشدين.(01)

المبحث الثاني: المسؤولية الناتجة عن عملية الإرشاد البحري

تتصدر مهمة المرشد البحري - كما تقدم سابقا - في توجيه الربان السفينة و النصح و تزويده بالمعلومات عن خط السير الواجب الإلتباع عند دخول السفينة في الميناء أو الخروج منه، و لكن تبقى قيادة السفينة و إدارتها للربان و لا إجبار عليه في قبول تعليمات المرشد، بل يجوز له أن يمتنع عن إلتباعها إذا رأى فيها ما يعرض السفينة للخطر (01).

إلا انه قد تحدث أثناء عملية الإرشاد البحري أضرار بالغير أو بسفينة الإرشاد أو بالمرشد و بحارة سفينة الإرشاد أو بالسفينة محل الإرشاد وبذلك يثير تحديد المسؤول عن هذه الأضرار إشكالات عديدة، حول من المرشد أو المجهز يكون مسؤولا عنها؟.

لذلك يستوجب التطرق إلى مختلف الفروض للمسؤوليات التي قد تنشأ، و خلال هذا المبحث نتناول أولا الأضرار اللاحقة بالسفن سواء كانت سفينة الإرشاد أو السفينة محل الإرشاد في (المطلب الأول)، ثم الأضرار اللاحقة بالأشخاص، الغير أو المرشد و بحارة سفينة الإرشاد في (المطلب الثاني).

(01)- كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 869.

المطلب الأول: المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالسفن

قد تحدث أثناء تنفيذ عملية الإرشاد البحري أضرار بالسفن سواء كانت لاحقة بسفينة الإرشاد أي السفينة أو القارب الذي يخصص لنقل المرشدين نحو السفن الواجب إرشادها أو بالسفينة محل الإرشاد أي السفينة التي يقودها المرشد لتصل إلى الميناء أو تخرج منه.

و عليه سوف نتطرق إلى الأضرار اللاحقة بسفينة الإرشاد في (الفرع الأول)، ثم الأضرار اللاحقة بالسفينة محل الإرشاد في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الأضرار اللاحقة بسفينة الإرشاد

قد تحدث أثناء تنفيذ عملية الإرشاد البحري أضرار لاحقة بسفينة الإرشاد سواء أثناء صعود المرشد إلى السفينة محل الإرشاد أو نزوله منها. فإنه فيما عدا الخطأ الجسيم من المرشد فإن الربان يكون مسؤولاً عن هلاك أو ضرر يصيب سفينة الإرشاد سواء أثناء عملية الإرشاد البحري أو المناورات الخاصة بصعود المرشد على السفينة أو نزوله منها. و يشترط لمسؤولية المجهز في هذه الحالة أن يقع الضرر أثناء عمليات الإرشاد، كما يشترط أن لا يكون الحادث قد وقع بسبب خطأ من المرشد و يفترض أن الضرر نتج عن فعل السفينة(01).

(01)- مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 164.

بغض النظر عن ارتكاب الربان أو أحد البحارة لخطأ ما و مثال ذلك الأضرار اللاحقة بالسفينة من جراء الموجات الناتجة عن محركات السفينة

لا يجوز للمجهز دفع المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ جسيم من المرشد فلا يعفى المجهز من المسؤولية سوى خطأ المرشد الجسيم دون خطاه العادي أو اليسير و يقع على عاتق المجهز إثبات جسامه خطأ المرشد فضلا عن إثبات علاقة السببية بين الخطأ و الضرر الذي لحق بسفينة الإرشاد(01).

و لم يتطرق الأمر رقم 80/76 أو المرسوم التنفيذي رقم 08/06 إلى المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بسفينة الإرشاد نتيجة عملية الإرشاد.

(01)- عز الدين الديننا صوري و عبد الحميد الشواربي، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه و القضاء، الطبعة الخامسة، دار المطبوعات، الإسكندرية 1996، ص 1543.

الفرع الثاني: المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالسفينة محل الإرشاد

يمكن أن يصدر من المرشد خطأ يحدث أضرار بالسفينة التي يرشدها كأن يدلي المرشد للربان بمعلومات خاطئة عن مسالك الميناء أو أعماق الممر المائي أو خط السير الواجب الإلتباع⁽⁰¹⁾ و المرشد في هذه الحالة لا يكون مسؤولاً عن أخطائه الشخصية فحسب المادة 177 من الأمر 80/76 فإنه "يوضع المرشد خلال عمليات الإرشاد تحت أمرة ربان السفينة المرشدة، و لا يعفى الربان من مسؤوليته باستعماله خدمات المرشد بالنسبة لتحركات السفينة"⁽⁰²⁾.

و بذلك تبقى قيادة السفينة و إدارتها للربان أثناء قيام المرشد بعمله عليها و الربان حر في إلتباع ما يشير به المرشد كما يمكن له رفض تنفيذ كل ما يعرض السفينة للخطر. فإذا صدر خطأ من المرشد و أحدث أضرار بالسفينة التي يرشدها فبمقتضى القواعد العامة يكون المرشد مسؤولاً عن هذه الأضرار التي تلحق السفينة التي يتولى إرشادها و على المجهز إثبات خطأ المرشد، و أنه يمكن بعد ذلك للمرشد التخلص من المسؤولية بإثبات السبب الأجنبي.

(01)- مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد 1995، المرجع السابق، ص197.

(02)- الأمر رقم 80/76، المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم، السالف الذكر.

إلا أن المشرع البحري خرج في هذا الخصوص عن حكم القواعد العامة فسفينة الإرشاد مسؤولية وحدها عما يحدث لها من هلاك أو ضرر و لو كان ناشئاً بسبب خطأ المرشد، و بذلك رفع الحرج و القلق عن المرشد و هو يؤدي مهمته الدقيقة و الصعبة. (01)

كما أن هيئة الإرشاد لا تكون مسؤولية عن هذه الأخطاء أي الأخطاء التي يتسبب فيها المرشد لأن المرشد ينسلخ في الفترة التي يباشر فيها عمله عن الجهة التي يتبعها أصلاً فلا تسأل هذه الجهة عن الأخطاء التي تقع منه. (02) و هذا ما تبين من نص المادة 186 من الأمر 80/76 التي تنص على أنه "لا يعتبر الديوان الوطني للموانئ مسؤولاً اتجاه مجهزة السفينة المرشدة عن الأضرار المسببة من أحد المرشدين إلا في حالة عدم توفر شروط الخبرة المهنية لدى المرشد و المطلوبة بموجب النظام".

و بذلك فإن المسؤولية تعود على المجهز على أساس علاقة التبعية التي تربطه بالمرشد فيكون مسؤولاً عن أخطائه و هذا ما تبين من نص المادة 186 من الأمر رقم 67-80. (03)

(01)- كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 876.

(02)- مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد 1995، المرجع السابق، ص 197.

(03)- الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم، السالف الذكر.

المطلب الثاني: المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالأشخاص

إلى جانب الأضرار اللاحقة بالسفن الناتجة عن عملية الإرشاد البحري سواء كانت متعلقة بسفينة الإرشاد أو بالسفينة محل الإرشاد فإنه قد تتدخل أضرار تبعا لذلك بالأشخاص فقد يكونون من الغير أي ليس لديهم علاقة بمهام المرشد كما أن المرشد و طاقم سفينة الإرشاد قد يكونون هم أيضا عرضة للأضرار فمن هو المسؤول عن ذلك؟ وعليه نتطرق إلى المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالغير في (الفرع الأول) ثم المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالمرشد و بحارة سفينة الإرشاد في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالغير

يضل الربان رغم وجود المرشد محتفظا بقيادة السفينة و إدارتها و تنفيذ المناورات و ليس للربان أن يتنازل عن سلطاته للمرشد بل عليه أن يراقب المرشد و يشرف عليه. هذا إلى أن المرشد أثناء قيامه بعملية الإرشاد يكون تابعا للمجهز لأنه يزاول نشاطه و يؤدي عمله تحت إشراف الربان و سلطاته، فينفصل مؤقتا عن الجهة التي يتبعها أصلا و المتمثلة في محطة الإرشاد بحيث لا تسأل خلال هذه الفترة عن الأخطاء التي تقع منه.(01)

(01) مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد 1995، المرجع السابق، ص 195.

فالمرشد في هذه الحالة يعتبر كأنه واحد من أفراد طاقم سفينة الإرشاد و هذا ما جاء في نص المادة 183 من الأمر رقم 80/76 السالف الذكر "يعتبر مجهز السفينة محل الإرشاد مسؤولاً تجاه الغير عن الأضرار الناتجة عن المرشد و التي تعد كأنها أضرار حصلت من أحد أفراد طاقم السفينة". (01)

و تدعيمها لهذا النص نستشهد بالفقرة الثانية من المادة 90 من المرسوم التنفيذي رقم 01-02 و التي تنص أن الأعوان المؤهلين التابعين للسلطة المينائية يصبحون تحت تصرف ربان السفينة طوال عملية الإرشاد منذ انطلاقه من مركز توقفه إلي غاية رجوعه إلي هذا المركز. (02)

و بالتالي يكون هذا المجهز مسؤولاً عن جميع التصرفات التي يقوم بها أعوانه و التابعين له و كل عمل أو تصرف قام به المرشد البحري و الذي أصبح تحت تصرفه منذ صعوده على سفينته بغرض إرشادها، فيكون المرشد رهن إشارة ربان السفينة.

(01)- الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم، السالف الذكر.

(02)- المرسوم التنفيذي رقم 01-02، السالف الذكر.

و ذلك أن المرشد بمجرد صعوده على متن السفينة يلتزم بتقديم خطة رسوها إلى ربانها وإمكان هذا الأخير تعديلها، و بالتالي تكون الخطة التي يقدمها المرشد غير ملزمة على الربان، بالإضافة إلى نص المادة 92 فقرة 02 التي تنص على أن ربان السفينة يبقى المسؤول الوحيد على امن السفينة و بإمكانه تغيير المخطط بإضافة وسائل إضافية عند الحاجة(01).

و تنص المادة 177 من الأمر 76-80 على أنه لا يعفي الربان من مسؤوليته باستعماله خدمات المرشد بالنسبة لتحركات السفينة، و بالتالي فأى ضرر ألحق بالغير من جراء هذه الخدمة يبقى الربان هو المسؤول عنها، مادام المرشد على متن السفينة محل الإرشاد. ماعدا في حالة خطأ متعمد قام به المرشد المادة 185 من نفس الأمر.(02)

و الملاحظ أن المشرع الجزائري لم يشترط أن يكون الخطأ غليظ لإثبات مسؤولية المرشد.

و لا يغير من هذا الوضع أن يكون الإرشاد إجباريا و منضما على نحو لا يسمح للمجهز بأدنى اختيار، ذلك أن مسؤولية المتبوع لا تتطلب – في القواعد العامة- أن يكون المتبوع حرا في اختيار تابعه.(03)

(01)- المرسوم التنفيذي رقم 02-01 السالف الذكر.

(02)- الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم، السالف الذكر.

(03)- هاني محمد دويدار و علي البارودي، القانون البحري، مرجع سابق ، ص167.

فالواقع أن المرشد يعتبر تابعا ضروريا لإتمام الرحلة البحرية، فلا تجاوز إذا التزم المجهز بأخطاء تابعه كجزء لا يتجزأ من مخاطر و تكاليف هذه الرحلة البحرية. و قد نصت عليها المعاهدة الدولية الخاصة بالتصادم و المنعقدة في بروكسل سنة 1910.(01)

فالمرشد البحري في الفترة التي يباشر فيها نشاطه على ظهر السفينة ينسلخ عن الجهة التي يتبعها أصلا، فلا تسأل هذه الجهة اتجاه الغير عن الأخطاء التي تقع منه، و إنما يسأل عنها مجهز السفينة التي يقوم المرشد بإرشادها.(02)

و بذلك يكون مجهز السفينة مسؤولا في مواجهة الغير عن الإضرار التي يتسبب فيها المرشد البحري و لو لم يقع خطأ من الربان و أساس هذه المسؤولية أن المرشد البحري لا يجب الربان فيظل في نظر الغير هو قائد السفينة(03) و يعد المرشد البحري أثناء تأدية وظيفته تابعا للمجهز حيث يعتبر كأنه أحد أفراد طاقم السفينة، كما يعتبر مجهز السفينة مسؤولا عن الإضرار الحاصلة للمرشد أو أحد أفراد الإرشاد إلا في حالة استثنائية وحيدة

و هي حالة أثبات خطأ غليظ للمرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد، و بالتالي يقع عبأ إثبات الخطأ على المجهز.(04)

(01)- هاتي محمد دويدار و علي البارودي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 167.

(02)- مصطفى كمال طه، القانون البحري 1993، مرجع سابق، ص 164.

(03)- كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 867.

(04)- أنظر المواد 183 184 من الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم، السالف الذكر.

كما أشارت المادة 186 من الأمر رقم 76-80 على أن السلطة المينائية مسؤولية اتجاه المجهز عن الإضرار المسببة من أحد المرشدين إلا في حالة عدم توفر شروط الخبرة المهنية و بالتالي إذا رجع الغير علي المجهز، لا يمكن لهذا الأخير الرجوع على السلطة المينائية إلا في حالة عدم توفر الخبرة المهنية لدى المرشد البحري.

وكذلك يمكن تحديد المسؤولية أو الإعفاء منها و ذلك بالاعتماد علي المبدأ الذي يقول أن المرشد البحري هو المسؤول عن الإرشادات التي قدمها لربان السفينة ، فإذا كانت هذه الإرشادات خاطئة فهو مسؤول عنها.

و لكن يمكن أن تكون هذه المعلومات المقدمة لم تفهم كما يجب من طرف المرشد البحري و كذا من طرف الربان فهنا ممكن تحديد المسؤولية، لأنه لم يرتكب خطأ متعمد. حيث أنه قام بتقديم معلومات خاطئة دون أن يقصد ذلك أي غير متعمد ذلك هذا ما جاءت به المادة 185 من الأمر رقم 76-80.⁽⁰¹⁾

ولكن في حالة ما إذا قام المرشد البحري بتقديم معلومات لربان السفينة و هو على دراية بأنها معلومات خاطئة أي أنه كان متعمدا فهنا لا يمكن الإعفاء من المسؤولية ومن هذا نستنتج على أن المرشد البحري مسؤول عن أعماله عندما يرتكب الخطأ عن عمد. لكن استثناء يمكن تحديد مسؤوليته في الحالات الواردة في المواد 183 و 184 من نفس الأمر.

و تجدر الإشارة إلى أن الدعاوى المتولدة عن الإرشاد تتقادم بمضي سنتين اعتبارا من انتهاء عمليات الإرشاد وفقا لنص المادة 187 من نفس الأمر.

(01)- الأمر رقم 76-80 السالف الذكر

الفرع الثاني: المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالمرشد أو بحارة سفينة الإرشاد

قد لا يصيب الضرر سفينة الإرشاد و إنما يصيب أحد أفراد طاقمها كذلك قد يصاب المرشد نفسه بضرر أثناء صعوده إلى السفينة أو نزوله منها أثناء تواجده على متنها و هو يؤدي عمله و هنا يثار بحث عن المسؤول وعن مدى تحمل المجهز للمسؤولية الناتجة عن تلك الأضرار.

فزيادة على مسؤولية مجهز السفينة قبل الغير عن أخطاء المرشد فإنه يكون أيضاً مسؤولاً عن الضرر أو الحوادث الحاصلة للمرشد خلال عملية الإرشاد البحري و ذلك عند صعود أو إنزاله، أو عن الأضرار اللاحقة ببخارة سفينة الإرشاد أثناء القيام بمهامهم أو أثناء تنفيذ عملية الإرشاد البحري.

إلا في حالة إثبات أن الضرر نشأ عن خطأ من المرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد د و هذا ما نص عليه الأمر 80/76 في المادة 184 منه "تكون نتائج الحوادث الحاصلة للمرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد خلال عمليات الإرشاد أو خلال حركات صعود و إنزال المرشد على عاتق مجهز السفينة المرشدة إلا في حالة خطأ غليظ للمرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد"(01).

(01)- الأمر رقم 80-76 المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم، السالف الذكر.

استثنت من هذه المسؤولية حالة إثبات خطأ غليظ *La faute lourde* من المرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد، لكن ماذا يقصد المشرع الجزائري بالخطأ الغليظ و ما هو الحادث الذي يمكننا وصفه بالخطأ الغليظ.

كما نصت المادة 185 من الأمر رقم 76-80 أن المرشد يمكنه تحديد مسؤوليته المدنية المنصوص عليها في المادتين 183, 184 بحدود مبلغ يعادل 5 أشهر من راتبه و تضيف هذه المادة استثناء آخر يخص المرشد إذا قام بخطأ متعمد فإنه لا يمكنه تحديد مسؤوليته و إنما يتحملها كاملة , أما إذا كان الخطأ غير متعمدا فبإمكانه تحديدها بمفهوم المخالفة المادة 185 السالفة الذكر.

إلى جانب المسؤولية التي يتحملها كل من ربان السفينة و المرشد البحري، فإن السلطة المينائية هي الأخرى مسؤولة اتجاه مجهز السفينة محل و ذلك عن الأضرار المسببة من أحد المرشدين و ذلك في حالة عدم توفر شروط الخبرة المهنية المطلوب توفرها في الشخص المرشد، و المنصوص عليها بموجب القانون.(01)

(01)- الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم، السالف الذكر

إذ تناولها المرسوم التنفيذي رقم 08-06 و حدد كيفية منح هذه الصفة للمرشدين و ذلك بتخصيص فصل تحت عنوان المؤهلات المهنية للمرشدين البحريين من المادة 11 إلى المادة 28، بالإضافة إلى المواد 29، 30 و 32 من نفس المرسوم التي توضح الإجراءات الضرورية الواجبة إتباعها و حرص السلطة المينائية على تكوين المرشدين البحريين.(01)

أما الفقرة الثانية من المادة 186 من الأمر رقم 80-76 و حسب أحكام هذه المادة فإن السلطة المينائية يمكنها تحديد مسؤوليتها المتولدة عن الفقرة الأولى من نفس المادة و ذلك في حدود مبلغ قيمته 20 رسما من رسوم الإرشاد البحري واجبة الأداء عن عملية الإرشاد التي حصل خلالها الضرر.

و تضيف المادة 188 من نفس الأمر إن كل شخص يخالف أحكام المواد 172, 175, 180, 181 يعاقب بغرامة تتراوح ما بين 1000 إلى 50000 دج أي تقوم المسؤولية المدنية لمن خالف أحكام هذه المواد(02).

و في الأخير و بعد أن قمنا بدراسة التزامات التي تقع على عاتق طرفي عقد الإرشاد و هما المرشد البحري و ربان السفينة و ذلك من أجل ضمان السير الحسن لهذه العملية و كذلك أمن و سلامة الميناء و الأشخاص سواء كانوا من طاقم السفينة أو الغير.

(01)- المرسوم التنفيذي رقم 08-06 السالف الذكر

(02)- الأمر رقم 80 /76 المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم، السالف الذكر.

و عليه يمكن القول أنه قد يحدث أثناء عملية الإرشاد البحري أضرار بالغير أو بالسفينة الإرشاد أو المرشد و ببحارة سفينة الإرشاد و بالسفينة محل الإرشاد، فقد يكون المرشد مسؤول عن هذه الأضرار عندما يكون الخطأ الذي ارتكبه عمد أي أنه تعمد أن يلحق أضرار بالسفينة محل الإرشاد و حتى بالغير، ففي هذه الحالة يكون وحده المسؤول و لا يمكن إعفاءه من هذه المسؤولية إلا في حالة إستثنائية أين يمكن تحديد المسؤولية و ذلك في الحالات المنصوص عليها في المواد 183، 184 كما تم ذكره سابقا.

و عليه يمكن القول بأنه لا يمكن الاستغناء عن عملية الإرشاد البحري فهي ضرورية للأمن الملاحي.

الخاتمة

عملية الإرشاد البحري هي وسيلة لمساعدة الربان على قيادة سفينته و ذلك من أجل ضمان الملاحة الجيدة في الميناء، فهي ضرورية في مداخل و مخارج الموانئ و ذلك لكون هذه الأخيرة تترد عليها السفن بكثرة و كذا ازدياد أحجامها و لكونها تزخر بالمنشآت الفنية و كثرة الصخور و الخلجان فيها و بالتالي كثرة الأخطار كلما اقتربت السفينة إلى الميناء. مما يجعل الربان يستعين بشخص متخصص وله خبرة و يحيط بأمور الميناء من كافة جوانبه. فكل مرشد يجب أن يكون تابعا لمحطة إرشاد و التي هي بمثابة الهيكل المنظم لهذه العملية و تمارس مهامها تحت قيادة الميناء هذا ما يحد من استقلاليتها.

لذلك نجد معظم التشريعات تأخذ بنظام الإرشاد الإجباري بما فيها التشريع الجزائري بحيث تلتزم كل السفن التي تدخل في المنطقة التي يكون فيها الإرشاد إجباريا برفع إشارة النداء للمرشد و ذلك بغض النظر عن جنسية السفينة سواء كانت جزائرية أو أجنبية أو نوعها تجارية كانت أو سفن الصيد أو النزهة.

فالحفاظ على السفينة و منشآت الميناء و سلامة الملاحة فيه يتطلب الاستعانة بشخص يعرف الميناء و عوائقه، بحيث يستوجب القانون شروط لممارسة أو لمن يريد امتحان مهنة المرشد البحري و هو صارم في ذلك

لصعوبة ولأهمية هذه العملية سواء بالنسبة للسفينة محل الإرشاد أو بالنسبة للميناء، فلنظام الإرشاد اعتبارات تتعلق بحماية السفينة محل الإرشاد و كذا حماية منشآت الموانئ و تيسير حركة الملاحة فيه.

إلا أن قيام هذه العملية يتم بناء على طلب الربان و موافقته على الاستعانة بالمرشد و ذلك برفع إشارة النداء للمرشد مقابل رسم يدفعه الربان و ذلك حتى ولو لم يستعين بخدمات المرشد، و في حالة الإخلال بهذا الالتزام يعاقب بغرامة تتراوح ما بين 1.000 إلى 50.000 دينار

جزائري. و رسوم الإرشاد تحصل على أساس الحمولة الكلية المسجلة، و في القانون الجزائري يتم تحديدها بموجب قرار يصدر من الوزير المكلف بالبحرية التجارية.

وبذلك فإن لنظام الإرشاد باعث مالي بقصد تحصيل رسوم يستعان بها و ذلك من أجل صيانة الميناء و إصلاحه و ذلك بتجهيزه بأحدث الوسائل من أجل تسهيل ظروف العمل.

عملية الإرشاد البحري تتم بمجرد تبادل الإيجاب و القبول بين ربان السفينة و المرشد البحري و عليه يمكن اعتبار أن العلاقة التي تنشأ بين ربان السفينة و المرشد البحري هي علاقة نظامية أكثر مما هي عقدية ، تترتب عنها التزامات تقع على كلا الطرفين. و في حالة حدوث أضرار أثناء تنفيذ هذه العملية يتحملها المجهز باعتباره مسؤولاً عن المرشد طوال فترة الإرشاد بحيث يكون هذا الأخير تابعا للمجهز. إلا في حالة إثبات خطأ غليظ من المرشد أو الخطأ العمدي، كما يمكن للمرشد البحري تحديد مسؤوليته إلا في حالة الخطأ العمدي في هذه الحالة يتحملها كاملة.

إلا أن في الواقع عملية الإرشاد البحري في الجزائر تفتقر لتنظيم خاص و موحد يحمي هذا القطاع، رغم النصوص التشريعية و التنظيمية التي صدرت من أجل تنظيم هذه العملية و هذا الصنف من المرشدين و ذلك من خلال الاستجابة لتطلباهم و توفير الظروف المناسبة لتسهيل القيام بمهامهم و كذا وضع أجور مناسبة و موحدة حسب نوع الخدمة المقدمة و صعوبتها. إلا أنها تبقى طلبات بدون إجابة، فما مصير هذه المهنة مستقبلا؟

قائمة المراجع

أولاً: باللغة العربية

1- الكتب

- 1 - ريان مدحت عباس خلوصي، السفينة و القانون البحري، ب،ب،ن، 1993
- 2- عز الدين الديناصوري و عبد الحديد الشواربي، المسؤولية المدنية في ضوء الفقه و القضاء، الطبعة الخامسة، دار المطبوعات، الإسكندرية 1996.
- 3- كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية 1997
- 4- مصطفى كمال طه، القانون البحري، الدار الجامعية، بيروت 1993.
- 5- مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية 1995.
- 6 - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت 2006.
- 7- محمد فريد العريني و محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت 2010.
- 8- هاني محمد دويدار و علي البارودي، القانون البحري، الدار الجامعية بيروت، د.س.ن.

2- النصوص القانونية

أ- النصوص التشريعية

- 1- أمر رقم 58/75 مؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق لـ 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني الجزائري، ج.ر عدد 78 لسنة 1975 معدل و متمم.
- 2- أمر رقم 80/76 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، ج.ر عدد 29، المعدل و المتمم بالقانون رقم 05/98 مؤرخ في 05 جوان 1998 ج. ر عدد 47 الصادرة بتاريخ 27 جوان 1998.
- 3- قانون رقم 04-10 مؤرخ في 5 رمضان 1431 الموافق لـ 15 غشت 2010، يعدل و يتم الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، ج.ر عدد 46 الصادرة بتاريخ 18 غشت 2010.

ب- النصوص التنظيمية

- 1- مرسوم تنفيذي رقم 01-02 مؤرخ في 22 شوال عام 1422 الموافق لـ 06 يناير 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها، ج.ر عدد 01.
- 2- مرسوم تنفيذي رقم 08-06 مؤرخ في 09 يناير 2006، يحدد تنظيم الإرشاد و المؤهلات المهنية للمرشدين و قواعد ممارسة عملية الإرشاد البحري في الموانئ، ج. ر عدد 02 الصادرة بتاريخ 15 يناير 2006

ثانياً: باللغة الفرنسية

I- OUVRAGES:

1-NDENDE Martine- HALLOUET Gaëlle GUEGUEN, pilotage maritime, Répertoire droit commercial, Paris, juin 2002.

II – THESES ET MEMOIRES:

1-BIGNAULT Louise-Adélaïde, pilotage maritime, cdmt, Université Paul Cézanne Aix Marseille III, 2002.

III – ARTICLES:

1- Slima Tlemçani, Actualité des pilotes Algériens, Art d'el Waten, 2012.

فهرس الموضوعات

مقدمة.....

01

الفصل الأول: تنظيم عملية الإرشاد البحري

المبحث الأول: عملية الإرشاد البحري و طبيعتها القانونية.....07

المطلب الأول: عملية الإرشاد البحري.....09

الفرع الأول: الالتزام بالإرشاد و الإعفاءات الواردة فيه.....12

الفرع الثاني: محطة الإرشاد البحري.....15

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية لعملية الإرشاد البحري.....21

الفرع الأول: عملية الإرشاد البحري ذات طبيعة تعاقدية.....22

الفرع الثاني: عملية الإرشاد البحري ذات طبيعة نظامية.....24

المبحث الثاني: نطاق و قواعد ممارسة عملية الإرشاد البحري.....26

المطلب الأول: نطاق ممارسة عملية الإرشاد البحري.....27

الفرع الأول: بداية عملية الإرشاد البحري.....28

الفرع الثاني: نهاية عملية الإرشاد البحري.....29

المطلب الثاني: قواعد ممارسة عملية الإرشاد البحري.....29

الفرع الأول: قواعد مرتبطة بمهنة المرشد.....30

الفرع الثاني: قواعد مرتبطة بتبادل المعلومات بين ربان السفينة و المرشد.....31

الفصل الثاني: الالتزامات و المسؤولية الناجمة عن عملية الإرشاد البحري

- 34.....المبحث الأول: التزامات الأطراف
- 35.....المطلب الأول: التزامات المرشد البحري
- 35.....الفرع الأول: التزامات المرشد البحري اتجاه الربان
- 39.....الفرع الثاني: التزامات المرشد البحري اتجاه المرشد الرئيس
- 41.....المطلب الثاني: التزامات ربان السفينة
- 42.....الفرع الأول: التزامات ربان السفينة اتجاه المرشد البحري
- 44.....الفرع الثاني: الالتزام بدفع رسوم الإرشاد
- 47.....المبحث الثاني: المسؤولية الناجمة عن عملية الإرشاد البحري
- 48.....المطلب الأول: المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالسفن
- 48.....الفرع الأول: المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بسفينة الإرشاد
- 50.....الفرع الثاني: المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالسفينة محل الإرشاد
- 52.....المطلب الثاني: المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالأشخاص
- 52.....الفرع الأول: المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالغير
- 57.....الفرع الثاني: المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالمرشد أو بحارة سفينة الإرشاد
- 61.....خاتمة
- 63.....قائمة المراجع
- 66.....فهرس الموضوعات

الإرشاد البحري هو المساعدة التي تقدم إلى الربان من قبل مستخدمي الديوان الوطني للموانئ المرخص لهم من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول إلى الموانئ و الخروج منها و المراسي و المياه الداخلية. عملية الإرشاد البحري إجبارية لكل السفن التي تدخل في المنطقة التي يكون فيها الإرشاد إجباريا و يستثنى من ذلك السفن المنصوص عليها في المادة 178 من الأمر رقم 80/76.

كل مرشد يجب أن يكون تابعا لمحطة إرشاد و التي هي بمثابة الهيكل المنظم لهذه العملية، و هذه المحطات تختلف أهميتها من محطة لأخرى و ذلك حسب حجم الميناء و صعوبة الدخول إلى هذه الموانئ، و تمارس مهامها تحت رقابة قيادة الميناء، فالمرشد ملزم بتقديم المساعدة للربان بمجرد تلقي طلب النداء و تقديم المساعدة للسفينة التي تتقدم أولا دون اختيار. و باعتبار أن هذه العملية تنشأ علاقة بين ربان السفينة و المرشد البحري و بالتالي ترتب التزامات على عاتق الطرفين. إلا أن أثناء تنفيذ عملية الإرشاد البحري قد تحدث أضرار سواء بالنسبة للسفن أو الأشخاص.

Le pilotage maritime est une assistance donnée aux capitaines par un personnel commissionné par l'Etat pour la conduite des navires à l'entrée et à la sortie des ports, rades et eaux maritime des fleuves et des canaux. Il est obligatoire dans les limites de chaque port pour l'ensemble des navires a l'exception de ceux cités dans l'article 178 du l'ordonnance 76/80.

Tout pilote est obligatoirement attaché a une station qui est l'entité support du pilotage portuaire, les stations sons déférentes les une les autre plus au moins grandes des ports, et les difficulté d'accès, elle est soumis au contrôle des autorités administrative et portuaire. Le pilote est tenu de se présenter et satisfaire à la demande du capitaine qui fait appel à lui. Il doit également servir les navires dans l'ordre de présentation, et malgré la compétence et l'expérience de ces pilotes il arrive que des incidences puissent survenir pendant l'exécution des pilotage soit par rapport aux navires ou aux personnes, et ce pour différences raisons.