

جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



عقد الإرشاد البحري في القانون الجزائري

- مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في الحقوق: تخصص قانون الأعمال

تحت إشراف:

أ. أحلام نطور

من إعداد الطالبتين:

- وداد خفيف

- لينا بودرومة

لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
أ. علي بوالشرك	أستاذ مساعد	رئيسا
أ. أحلام نطور	أستاذة مساعدة	مشرفا ومقررا
أ. سهام باسل	أستاذة مساعدة	مناقشا

دورة سبتمبر: 2020





شكر وعرفان

نشكر الله عز وجل أن أنعم علينا بإتمام هذا البحث واعترافاً بالفضل والجميل، نتوجه بخالص الشكر وعميق التقدير والامتنان إلى الأستاذة " نطور أحلام " التي أشرفت على هذا العمل وتعهدهته بالتصويب في جميع مراحل انجازه فجازها الله كل خير.

كما أتوجه بالشكر إلى أعضاء لجنة المناقشة الذين تحملوا عناء قراءة هذه المذكرة والمشاركة في مناقشتها وإلى كل شخص ساهم من قريب أو من بعيد في انجاز هذه المذكرة.



إهداء

أهدي هذا العمل إلى أعر شخصين عندي في الوجود إلى من أنار لي مشوار
حياتي إليك " والدي".

إلى من سهرت على تربيته و قدمت لي مفتاح النجاح "والدتي الحبيبة".

إلى إخوتي وأخواتي كل باسمه.

إلى زملائي الذين تجمعني بهم ذكريات طيبة.

إلى كل هؤلاء أهدي هذا العمل المتواضع.

وداد



إهداء

أهدي هذا العمل إلى "والدي"، فلولاهما لما وجدت في هذا الحياة ومنهما تعلمت
الصمود، مهما كانت الصعوبات،

"أمي" أطال الله في عمرها

إلى "أبي" رحمه الله والذي تمنيت وجوده معي وفخره بي، ولاسيما زوجي
الذي طالما ساعدني وشجعني على إكمال دراستي،

إلى عائتي الصغيرة والكبيرة وبالأخص أخوالي،

إلى أساتذتي الكرام ... إلى زملائي الذين كابدوا معنا مسيرة الدراسة الجامعية

أهدي إليكم رسالة الماستير.

لينا

قائمة المختصرات

الرمز	المعنى
ج ر	جريدة رسمية
د ط	دون طبعة
ص	صفحة
ط	طبعة
ق.ب.ج	القانون البحري الجزائري
ق.ا.م.ا	قانون الإجراءات المدنية والإدارية
ق.ت.ج	القانون التجاري الجزائري
ق.م.ج	القانون المدني الجزائري
م.ت	المرسوم التنفيذي

symbol	sens
IMO	International Maritime Organization
PT	Pilot- Piloage

مقدمة

إن النقل البحري شريان الحياة بالنسبة للدولة وذلك بسبب ميزاته العديدة المتمثلة في سهولة نقل البضائع فضلا عن قلة تكاليفه مقارنة بأنواع النقل الأخرى ومنه نجد أن الموانئ تلعب دورا هاما في هذا النوع من النقل البحري، وعدة ما يكون هناك عوائق طبيعية وصناعية في مداخل هذه الموانئ كوجود الصخور مثلا أو الشعاب أو السفن الغارقة أو المنشآت الفنية التي تقيمها الدولة أو غيرها من الأشياء التي لا يكون الربان على العلم كاف بها مما قد يعرض السفينة أولا والميناء ثانيا إلى الأخطار المترتبة على احتمال اصطدام السفينة بتلك العوائق عند دخولها أو خروجها منه، حيث أنه لتفادي مخاطر الإبحار وصعوباته، تحتاج السفينة إلى المعاونة والمساعدة لتحقيق أغراضها، فتقدم لها أعمال مكملة أو مساندة والتي لا تتعلق مباشرة بالملاحة البحرية الرئيسية، بل تتصل بمعاونة السفينة التي تباشر الملاحة البحرية الرئيسية فتعينها في أداء غرضها ومن بين هذه الأعمال عملية الإرشاد البحري.

وللإرشاد البحري جذوره الضاربة في الزمن حيث عرفته فرنسا لأول وهلة بمدينة "أوليرون" Oléron الساحلية عام 1100 ليستقر كنشاط إجباري ومقنن إبتداء من سنة 1815، والمصطلح الذي كان معروف به الإرشاد في العصور الوسطى كان يعرف بـ "lodes man" أو "lad man" وتعني التوجيه أو الإرشاد وأصل هذه الكلمة من النظام الإنجلوسكسوني فهذا التعريف مستعمل حتى أيامنا هذه في بعض الدول كألمانيا وهولندا كما أن مصطلح الإرشاد لم يكن تقريبا معروفا خارج حدود البحر الأبيض المتوسط وذلك قبل القرن 15.⁽¹⁾

والإرشاد البحري معروف منذ القدم، لأنه حرفة أو مهنة من المهن أو الحرف القديمة، كما أنه عمل من الأعمال الهامة التي لا تستغني عنها الملاحة البحرية، ويقوم على أساس تقديم المساعدة لربان السفينة تفاديا لأية مخاطر مستقبلية قد تتعرض لها السفينة أثناء دخولها الميناء أو مغادرتها له جراء التصادمات البحرية والتي قد تترتب عنها أضرارا وخيمة سواء على السفينة أو بالممرات البحرية مما يعيق حركة الملاحة البحرية في الميناء ويكلف مصاريف باهظة.

(1) عائشة طويسات، المركز القانوني للمرشد البحري، مذكرة ماجستير في الحقوق ، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، بن يوسف بن خدة، 2009، ص 01، 02

حيث أصبحت مختلف دول العالم تضمن الإرشاد البحري من أجل حماية الموانئ وضمان سير الملاحة وتحسين التجارة عبر البحار، ولعل كثرة النصوص القانونية والإصرار على تنظيم هذا النشاط في مختلف البلدان دليل على الأهمية التي اكتسبها هذا الموضوع منذ القدم وحتى وقتنا هذا.

ونظرا لما يكتسبه الإرشاد من أهمية فقد حظي هذا النشاط باهتمام التشريع الجزائري منذ القدم بحكم ما يتمتع به شريطها الساحلي الذي يمتد من لشرق الى الغرب على مسافة 1200 كلم، حيث ورثت ترسانة كبيرة من القوانين الفرنسية التي نظمت هذا النشاط منذ الفترة الإستعمارية إلى غاية يومنا هذا، ويعتبر قانون 1928 أول قانون نظم هذا النشاط والذي تم تعديله بالأمر الصادر سنة 1969، واستمر العمل بهذه القوانين بعد الاستقلال لكونها لا تتعارض مع السيادة الوطنية إلى غاية الإفراج عن الأمر 71-39 المؤرخ في جوان 1971 المتعلق بنظام الإرشاد البحري، كما جاء تنظيم الإرشاد في الامر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم بالقانون 98-05 المؤرخ في 25/06/1998،⁽¹⁾ واستمر تنظيم عملية الإرشاد البحري بموجب الأمر 71-39 إلى جانب القانون البحري إلى غاية إلغاء هذا الأمر بموجب المرسوم 06-08 المؤرخ في 09/01/2006 المحدد لتنظيم الإرشاد والمؤهلات للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد بالموانئ.⁽²⁾

ومن هنا، يتضح أن عقد الإرشاد البحري لم يأت من العدم وإنما يعتمد على نظام قانوني أوجده القانون وأقره الفقه وعمل القضاء على تجسيده.

فيما يخص الأسباب التي دفعتنا لاختيار هذا الموضوع راجع في بداية الأمر إلى الميول الشخصي الشديد للبحث في ميدان الدراسات البحرية وشغفنا الكبير لمعرفة الأسس

(1) الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23/10/1976 المتضمن القانون البحري، ج ر العدد 29 المؤرخ في 10/04/1977 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25/06/1998. ج ر العدد 47 المؤرخ في 27/06/1998

(2) المرسوم التنفيذي رقم 06-08 المؤرخ في 09/01/2006 المعدل والمتمم بالمرسوم التنفيذي 15-08 المؤرخ في 14/01/2015 الذي يحدد التنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد بالموانئ، ج ر عدد 03 لسنة 2015.

القانونية التي يركز عليها هذا العقد وكذلك رغبتنا للإطلاع على تنظيم هذا النشاط التجاري في القانون الجزائري وإبراز خصوصيته القانونية لاسيما إذا علمنا أن 90% من المبادلات التجارية تتم عن طريق البحر.

وهدفنا الذي نصبوا إليه من وراء هذه الدراسة هو المساهمة في إثراء الساحة بهذا الموضوع لأنه لم يحظ بأهمية كبيرة ويرجع سبب ذلك إلى تهميش أصحاب الميدان لهذا النوع من العقود رغم ما يتمتع به من خصوصية في تنظيم أحكامه القانونية ابتداء من قيام عملية الإرشاد إلى نهايتها وعليه قررنا إنجاز هذا البحث المتواضع في شكل مذكرة تكون شاملة وملمة بأهم النقاط لهدف الاستفادة منها وتقوية الزاد المعرفي للطلبة سواء عبر مراحل التدرج أو المقبلين على التخرج.

ومن أهم الصعوبات التي تعرضنا لها في بحثنا، هو الحالة الاستثنائية التي عاشتها البلاد وعلى غرار كل دول العالم جراء جائحة كورونا التي أثرت علينا من خلال عدم قدرتنا على جمع المادة العلمية وما صاحب ذلك من غلق تام للمكتبات الجامعية وشلل في الحياة العلمية مما اضطرنا إلى اللجوء للشبكة العنكبوتية حيث كان الحصول على القليل منها يكون بصعوبة كبيرة ضف إلى ذلك قلة المراجع التي عالجت موضوع عقد الإرشاد البحري.

إن الدراسات السابقة التي تناولت عقد الإرشاد البحري في القانون الجزائري قليلة جدا وهذا ما لاحظناه من خلال بحثنا عن المراجع، فلا وجود لمذكرة تخرج بهذا العنوان وكل ما وجدناه من دراسات سابقة كان يدور حول المركز القانوني للمرشد البحري، ومنها مذكرة ماجستير بعنوان **المركز القانوني للمرشد البحري** من إعداد الطالبة عائشة **طويسات** والتي تعرضت فيها إلى القواعد القانونية لتأسيس عمل المرشد البحري والقواعد القانونية لتنفيذ عملية الإرشاد وأنظمة المسؤولية التي تترتب عن هذه العملية، حيث كانت دراستها واسعة وشاملة للمركز القانوني للمرشد البحري. أما ما يهمنا نحن في هذه الدراسة هو عقد الإرشاد البحري لأنه نشاط تجاري يرتبط بالملاحة البحرية ارتباطا وثيقا، كما أنه نشاط لازم لأمنها. لذا ارتأينا تناول هذا الموضوع وتبسيط الضوء على أهم ما جاء فيه وإعطاء صورة عامة عن أحكام هذا العقد وتبيان آثاره وفقا للنصوص القانونية المنظمة له وعليه نتطرق دراستنا من سؤال رئيسي يتمثل في:

إلى أي مدى نجح المشرع الجزائري من خلال نصوصه القانونية في ضبط أحكام عقد الإرشاد البحري؟

ويندرج تحت هذا التساؤل مجموعة من الأسئلة الفرعية منها:

ما مفهوم عقد الإرشاد البحري؟ وماهي طبيعته القانونية؟ وفيما تتمثل الإلتزامات القانونية التي يفرضها هذا العقد؟ ماهي أحكام المسؤولية المطبقة في حال الإخلال بها؟ والدعاوى التي يمكن أن تنشأ عنه؟

وقد اتبعنا للإجابة عن هذه التساؤلات المنهج التحليلي والوصفي لكل الأحكام والقواعد المتعلقة بعقد الإرشاد البحري، وكان ذلك وفق خطة ارتأينا تقسيمها إلى فصلين:

فأما الفصل الأول فتناولنا فيه الإطار العام لعقد الإرشاد البحري. وقد قسمناه إلى مبحثين؛ فالمبحث الأول خصصناه للحديث عن مفهوم عقد الإرشاد البحري، والمبحث الثاني فخصصناه لأركان عقد الارشاد البحري.

وأما الفصل الثاني فقد تناولنا فيه الآثار المترتبة عن عقد الإرشاد البحري. وقد قسمناه إلى مبحثين؛ فالمبحث الأول تطرقنا فيه إلى التزامات كل من المرشد والربان والمجهز. في حين تطرقنا في المبحث الثاني لأحكام المسؤولية والدعاوى الناشئة عن عقد الإرشاد البحري.

وقد ختمنا موضوعنا بخاتمة كانت بمثابة حوصلة لأهم الاستنتاجات والملاحظات المتوصل إليها على طول مسار البحث إلى جانب جملة من الاقتراحات والتوصيات بالإضافة إلى ملخص تضمن أهم المحطات التي توقفنا بها خلال رحلتنا مع هذه الدراسة.

الفصل الأول

الإطار العام لعقد

الإرشاد البحري

الفصل الأول: الإطار العام لعقد الإرشاد البحري

يعد الإرشاد البحري من العقود الخاصة نظرا لظروف العمل في البحر وأحوال البيئة البحرية ونظرا لحاجة الدولة إلى الإرشاد البحري لتحقيق مصالحها المشروعة في الاستغلال البحري كما انه يعتبر من أهم العمليات البحرية التي يتم الاستعانة بها إلى درجة اجماع واستقرار أغلب التشريعات البحرية على فرض إلزامية الاستعانة به نظرا لما يحققه من السلامة والحماية من الأضرار التي تتجم عن الرسو والدخول إلى رصيف الميناء والخروج منه.

وعقد الإرشاد البحري من العقود التي تبرم بصفة يومية على مستوى الموانئ وهو يتميز بعدة خصائص، ومسألة تحديد مفهومه بالغة الأهمية لتحديد نطاق تطبيق أحكام الإرشاد البحري المنصوص عليها قانونا واستبعادها عندما يتعلق الأمر بعقود أخرى تتشابه والإرشاد البحري، كما له خصوصية تفرض آلية إبرام خاصة به تتلاءم والمجال الطبيعي الذي ينفذ فيه ألا وهو البحر.

ومعرفة هذه الخصوصية يكون من خلال التعرف على عقد الإرشاد البحري وأحكامه وطبيعته القانونية وخصائصه وهو ما سنتناوله في المبحث الأول من هذا الفصل وكذا التعرف على أركانه الشكلية والموضوعية التي سيتم دراستها في المبحث الثاني.

المبحث الأول: مفهوم عقد الإرشاد البحري

عقد الإرشاد البحري من أهم عقود التجارة البحرية تستوجب دراسته تحيد مفهوم دقيق له وذلك لتداخله مع بعض الأنظمة المتشابهة له، لذا سنتناول تعريف عقد الإرشاد البحري وإبراز خصائصه في المطلب الأول في حين يكون المطلب الثاني للفرقة بينه وبين الأنظمة المشابهة له والطبيعة القانونية لعقد الإرشاد البحري وذلك في المطلب الثالث.

• المطلب الأول: تعريف عقد الإرشاد البحري وخصائصه.

اختلفت التعريفات الفقهية للإرشاد البحري كما خصه أيضا المشرع الجزائري بنصوص تشريعية خاصة، والتعريف بعقد الإرشاد البحري يعني ضرورة التطرق إلى بعض المفاهيم التي يمكن من خلالها أن تكون نقطة انطلاق للتعرف على العديد من الأمور التي سنتطرق إليها في بحثنا هذا وعليه سيظهر لنا من خلال التعريف التشريعي والفقهي تميزه ببعض المميزات والخصائص التي سنبينها فيما يلي:

• الفرع الأول: تعريف عقد الإرشاد البحري:

أولاً- **التعريف الفقهي:** لقد أوجد اهتمام فقهاء وأساتذة القانون بعقد الإرشاد البحري عدة تعاريف له، وفي هذا الخصوص عرفه الأستاذ "مصطفى كمال طه" بأنه: "هو اتفاق ينعقد بين المرشد وربان السفينة محدد المدة يلتزم فيه الأول بمقتضاه بإرشاد السفينة لدخولها في الميناء أو خروجها منه نظير رسم معين يدفعه الثاني"⁽¹⁾

كما عرفه الدكتور كمال حمدي بأنه: "عقد ملزم لجانبين يلتزم المرشد بمقتضاه بإرشاد السفينة لدى دخولها إلى الميناء مقابل أجر معين يفرضه القانون أو تحدده اللوائح"⁽²⁾.

(1) مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، ط01، دار المنشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006، ص256
(2) كمال حمدي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة البحري، استغلال السفينة، نقل البضائع والأشخاص، القطر، الإرشاد) ط02، الناشر منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 2000، ص312.

الفصل الأول: الإطار العام لعقد الإرشاد البحري

كما تم تعريفه لدى البعض بأنه: "علاقة قانونية بين الربان كنائب عن المجهز وبين المرشد تأخذ شكل العقد المسمى مؤقت يلتزم المرشد بمقتضاه بإرشاد الربان لدى دخول السفينة إلى الميناء أو خروجها منه نظير رسم تحدده اللوائح والقوانين"⁽¹⁾.

وبقراءة هذه التعريفات يتضح لنا تقارب كبير فيما بينهما، فهي تتفق بأن عقد الإرشاد البحري يتم باتفاق بين الطرفين: هما المرشد والربان (نيابة عن المجهز) حيث يلتزم الطرف الأول وهو المرشد بإرشاد السفينة الطالبة لخدمة الإرشاد وذلك بتوجيه الربان وإعطائه بعض النصائح لدى دخول السفينة إلى الميناء أو أثناء خروجها، في حين أن الطرف الثاني هو الربان يلتزم بالمقابل بدفع رسم الإرشاد لهذا المرشد

فإذا كانت هذه التعريفات التي جاءت بها الفقه لعقد الإرشاد البحري فما هو التعريف الذي جاء به المشرع الجزائري لعقد الإرشاد البحري؟

ثانيا- التعريف التشريعي: اهتم المشرع الجزائري منذ القدم بنظام الإرشاد نظرا لاتساع الشريط الساحلي الممتد من الشرق الى الغرب على طول 1200 كلم الأمر الذي أجبر السلطات على ضبط دقيق لهذا المجال.

حيث عرف الإرشاد البحري في المادة 171 الفقرة الثالثة من القانون البحري⁽²⁾ بأنه: "المساعدة التي تقدم إلى الربان من قبل مستخدمي السلطة المينائية⁽³⁾ المرخص لها من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول إلى الموانئ والعرض والمياه الداخلية والخروج منها".

كما عرفته المادة 90 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المؤرخ في 06/01/2002 الذي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها⁽⁴⁾ بأنه: "يقصد بالإرشاد في

(1) عباس بن جبارة ، (النظام القانوني لعقد الإرشاد البحري في ظل ق.ب.ج)، مجلة المحامي، منظمة المحامين لناحية سيدي بلعباس، مجلس قضاء سيدي بلعباس، العدد 8، سبتمبر 2017، ص 71.

(2) الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري.

(3) كان يطلق عليها في الأمر 76-80 من قبل تعديل ب " الديوان الوطني للموانئ" وذلك بموجب المادة 19 من ق 05/98.

(4) المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المؤرخ في 06/01/2002 الذي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ج ر عدد 01 لسنة 2002.

الفصل الأول: الإطار العام لعقد الإرشاد البحري

مفهوم هذا المرسوم عملية إمساك حبال السفن والقيام بعقدتها وفكها في الأجهزة المخصصة لهذا الغرض على مباني الارساء".

أما المرسوم التنفيذي رقم 06-08 المؤرخ في 09/01/2006 الذي يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ فقد عرف المرشد البحري في المادة 02 منه بأنه: "كل شخص طبيعي مؤهل لمساعدة الربان في قيادة سفينته عند الدخول إلى الموانئ والمراسي والمياه الداخلية وفقا للشروط المحددة".

وبإجراء مقارنة صغيرة بين النصوص القانونية السابقة نلاحظ تضاربا واختلافا في مفهوم الإرشاد فبالرجوع إلى التعريف الذي أورده المادة 171 من ق.ب.ج نجده تكلم عن الإرشاد بكونه يشمل جميع الأعمال التي يستعملها الشخص الطبيعي المؤهل لهذه العملية من إدخال وإخراج السفن من وإلى الميناء، أما بالرجوع إلى التعريف الذي أتى به المرسوم التنفيذي 02-01 نلاحظ أنه جاء مفصلا لشكل العمل الذي يقوم به المرشد لتنفيذ هذه العملية والذي حصره فقط في إمساك حبال السفن وعقدتها وفكها دون النظر إلى الجوانب الأخرى لعمل المرشد.

وينقسم الإرشاد البحري إلى قسمين القسم الأول يكون فيه الإرشاد اختياريا والقسم الثاني يكون فيه الإرشاد الزاميا خاضعا لمبدأ الإذعان فكل يختلف عن الآخر من حيث الوضعية القانونية فيه.

أ- الإرشاد الإختياري:

هنا تكون السلطة متروكة لربان السفينة في اختيار خدمة الإرشاد من عدمها عند دخول أو خروج الميناء.

ولهذا فالإرشاد الإختياري يترك لإرادة الربان ومحض مشيئته فلربان السفينة حرية قيادة سفينة وتوجيهها بنفسه عند دخوله أو مغادرته الميناء أو عبوره القناة دون الاستعانة بمرشد كما له في نفس الوقت أن يطلب خدماته⁽¹⁾.

(1) عائشة طويسات، المركز القانوني للمرشد البحري، مذكرة ماجستير في الحقوق فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة الجزائر - بن يوسف بن خدة - ، 2009، ص 13-12.

الفصل الأول: الإطار العام لعقد الإرشاد البحري

وهذا النوع من الإرشاد كان سائدا قديما وخاصة في منطقة أعالي البحار استعمل هذا النظام بكثرة.

ب - الإرشاد الاجباري:

ويقصد به التزام الربانة باستخدام المرشدين عند دخولهم الموانئ أو خروجهم منها وفيه تقرر قوانين الدولة ولوائحها اجبارية الإرشاد في الميناء أو في هذا المجال، اما في الجزائر فقد نصت المادة 172 ق.ب.ج على أن الإرشاد اجباري لكل السفن الجزائرية والأجنبية باستثناء السفن المذكورة في المادة 178 من نفس القانون وذلك في الحدود الإدارية لكل ميناء فلا يجوز دخول أو مغادرة الميناء أو العبور في المياه الوطنية، إلا تحت الاشراف والتوجيه، فالربان ملزم بقبول خدمة الإرشاد بالمقابل سداد رسوم هذه الأخيرة حيث يعتبر الإرشاد البحري اختياريا لكل سفينة ترسو في الموانئ أو تعلق منها أو تنتقل داخل حدود المناطق المحددة قانونا⁽¹⁾.

والقانون الجزائري أورد استثناءات عديدة على مبدأ الإرشاد شأنه شأن غالبية التشريعات، وإن اختلف تعداد هذه الاستثناءات من تشريع إلى آخر لأنها تتفق في أنها تورد حالات تكون فيها الملاحة أقل خطورة بالنسبة للسفن.

فبالرجوع لنص المادة 178 ق.ب.ج نجد انه تعفى السفن الآتية من اجبارية الإرشاد وهي:

- أ- السفن الشراعية بحمولة تقل 100 طن.
- ب- السفن ذات الدفع الآلي بحمولة صافية تقل 100 طن.
- ج- السفن ذات الدفع الآلي والمخصصة فقط لتحسين وصيانة ومراقبة الموانئ ومداخلها كالمقاطرات والناقلات والجرافات والصنادل البحرية.
- د- سفن المنارات والعلامات.

وبعد تعريفنا لعقد الإرشاد البحري وجب علينا تبيان أهم الخصائص التي يتميز بها هذا العقد وهذا ما سنتناوله فيما يلي:

(1) محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري (السفينة، اشخاص الملاحة البحرية)، د ط، منشورات الحلبي الحقوقية، بدون سنة نشر، ص 270.

• الفرع الثاني: خصائص عقد الإرشاد البحري

لعقد الإرشاد جملة من الخصائص تميزه عن غيره من العقود وهي كالآتي:

أولاً - عقد الإرشاد البحري عقد رضائي حيث أنه يتم بمجرد التعبير عن إرادتين متطابقتين أي بصدور إيجاب من المجهز (ربان السفينة) وقبول من المرشد، شأنه في ذلك شأن العقود الأخرى دون التزام أي شكلية.

ثانياً - عقد الإرشاد البحري عقد ملزم لجانبين ويمكن القول في هذا الشأن ان عقد الإرشاد البحري من العقود الملزمة للجانبين، لأنه يرتب التزامات على عاتق كل من الطرفين، حيث يلتزم المرشد بتقديم خبرته للربان مقابل دفع الأخير لبدل الإرشاد⁽¹⁾.

ثالثاً - عقد الإرشاد البحري من عقود المعاوضة ويعني ذلك أن كل من الطرفين يأخذ عوضاً لما قدمه فبالنسبة لربان السفينة هناك عملية إرشاد السفينة لدى دخولها وخروجها من الميناء أما بالنسبة للمرشد فيأخذ أجراً يتلقاه مقابل عمليات الإرشاد التي قام بها.

رابعاً - عقد الإرشاد البحري من عقود المدة حيث يراه بعض الفقهاء أنه عقد عمل ذو مدة محددة يلتزم المرشد بمقتضاه بأداء عمل الربان⁽²⁾.

خامساً - عقد الإرشاد البحري من عقود الملاحة البحرية المساندة أو المكملة وباعتبار القصد منه لتسهيل الرحلة البحرية التي تقوم بها السفينة، فدخل السفن إلى الموانئ والمرافئ وخروجها منها وتحركها فيها يستدعي في كثير من الأحيان الاستعانة بخدمات أشخاص لديهم خبرة ومنهم المرشدون، كما يعتبر أيضاً عقد الإرشاد من عقود الاستشارة أو النصيحة أو الخبرة والتي تتميز بالالتزام أحد عاقدتها بتقديم خدمات فنية للعاقد الآخر⁽³⁾.

سادساً - عقد الإرشاد البحري عقد تجاري فالرجوع إلى المادة 892 من ق.ب.ج نجد أن المشرع الجزائري اعتبر الإرشاد نشاطاً تجارياً من نشاطات استغلال الموانئ وجعل هذا النشاط حكراً على السلطة المينائية دون سواهم.

(1) ضرغام فاضل حسين العلي، المركز القانوني للمرشد البحري (دراسة في ضوء قانون الموانئ 61 لسنة 1995 والتعليمات الصادرة بموجب رقم 1 لسنة 1998)، مجلة كلية الحقوق جامعة النهريين، العدد 16، العراق، 2006، ص 24.

(2) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 168.

(3) ضرغام فاضل حسين العلي، المرجع السابق، ص 24.

• المطلب الثاني: تمييز عقد الإرشاد البحري عن بعض العقود المشابهة.

نظم المشرع العمليات البحرية بأحكام وقواعد خاصة بكل واحدة على حدى فكما للإرشاد البحري قواعده الخاصة به فكذلك للإنقاذ والقطر البحري إلا أنه في بعض الحالات تستوجب التفرقة بين هذه المفاهيم لمعرفة القانون الواجب التطبيق وعلى هذا الأساس سنقوم بتمييز عقد الإرشاد البحري عن عقد القطر البحري (الفرع الأول) ثم تمييزه عن الإنقاذ البحري (الفرع الثاني).

• الفرع الأول: تمييز عقد الإرشاد البحري عن عقد القطر البحري.

تكمن نقطة التشابه بين الإرشاد البحري والقطر البحري في الغرض المرجو من كليهما وهو ضمان سير الملاحة البحرية في ظروف آمنة للسفينة التي تنتهي بالدخول أو الخروج من الميناء، لتجنب حدوث أضرار قد تلحق بالسفن المجاورة أو بمنشآت الميناء إلا أن هذا التشابه لا يعني ادراجهما في إطار قانوني واحد.

عرف القانون الجزائري عقد القطر البحري في المادة 860 من ق.ب على أنه. "يلتزم المجهز بموجب عقد القطر وبمقابل مكافأة بخدمات القطر بواسطة السفينة".

كما يمكن تعريف عقد القطر البحري بأنه عقد يلتزم بموجبه مجهزة السفينة القاطرة بتقديم خدمات للسفينة المقطورة سواء تعلق الأمر بعمليات السحب أو الدفع أو بمناورات الارساء أو الانتقال أو الإبحار وكذا المراقبة والمساعدة المقدمة في تنفيذ مناورات بحرية أخرى وهذا مقابل الحصول على أجر⁽¹⁾.

ويختلف الإرشاد البحري عن القطر البحري في نقطة جوهرية تتعلق بتنفيذ العقد، حيث أنه في القطر البحري السفينة المقطورة بحاجة للقوة المحركة التي توفرها السفينة القاطرة، في حين تكون السفينة المرشدة بحاجة الى النصائح والتوجيهات التي يقدمها المرشد الذي ينتقل في زورق الإرشاد نحو السفينة المرشدة.

وعلى خلاف أغلب التشريعات التي نصت على اجبارية القطر البحري إلا أن

(1) نعيمة بن موفق ، عقد القطر البحري، مذكر ماجستير في الحقوق فرع القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر (1) - بن عكنون - ، ص05.

الفصل الأول: الإطار العام لعقد الإرشاد البحري

المشرع الجزائري جعل القطر أمرا اختياريا فلا يتم إلا بناء على طلب ربان السفينة طالب القطر، وهذا على عكس ما أقره بالنسبة للإرشاد الذي يعد اجباريا⁽¹⁾.

كما أنه في الإرشاد البحري لا يتنازل ربان السفينة عن قيادة السفينة للمرشد بل يظل الربان محتفظا بها وعليه التزام بمنع تنفيذ ما أشار به المرشد إذا ما رأى خطورة في ذلك وإلا اعتبر مسؤولا عن الأضرار التي قد تحدث، أما في القطر البحري يجوز الاتفاق على منح إدارة السفينة المقطورة لربان السفينة القاطرة بموجب اتفاق صريح ومكتوب فيتحمل بذلك المسؤولية إلا إذا أثبت خطأ السفينة المقطورة⁽²⁾.

• الفرع الثاني: تمييز عقد الإرشاد البحري عن الإنقاذ البحري.

يعرف الفقيه ريبار (Ripert) الإنقاذ البحري على أنه المعونة المقدمة لسفينة في حالة خطر، كما يعرفه أيضا الفقيه روديار (Rodiére) بأنه المعونة التي تقدمها سفينة إلى سفينة أخرى تعرضا لخطر بحري يهددها بالهلاك⁽³⁾، كما جاءت أيضا المادة 01 من اتفاقية لندن 1989 بتعريف لعملية الإنقاذ البحري الفقرة (أ) حيث جاء في نصها: "عملية الإنقاذ هي كل عمل أو نشاط متخذ لمساعدة سفينة أو أي ممتلكات أخرى في خطر في المياه الملاحية أو في أي مياه أخرى مهما كانت".

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فرغم إدراجه لأحكام الإنقاذ البحري في القانون البحري إلا أنه استعمل مصطلح الإسعاف البحري في عنوانه الباب الثاني من الجزء الثالث من الكتاب الأول مع احتواء بعض المواد على مصطلح الإنقاذ مما يعني أن المشرع يستعمل المصطلحين دون تفريق وهذا ما نجده في نص المادة 332 ق.ب.ج التي تنص على تعريفه كما يلي: "يعتبر كإسعاف بحري كل نجدة للسفن البحرية الموجودة في حالة خطر وللأموال الموجودة على متنها وكذلك الخدمات التي لها نفس الطابع والمقدمة بين سفن البحر وبواخر الملاحة الداخلية بدون الأخذ في الاعتبار للمياه التي جرت فيها النجدة".

(1) المادة 172 من ق.ب.ج.

(2) نعيمة بن موفق، المرجع السابق، ص 110.

(3) نعيمة حساك، النظام القانوني للإنقاذ البحري على ضوء اتفاقية لندن للإنقاذ 28 أبريل 1989، مذكرة ماجستير في الحقوق، تخصص عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة امحمد بوقرة، بومرداس، 2016، ص 14.

الفصل الأول: الإطار العام لعقد الإرشاد البحري

ويمكن أن يأخذ الإنقاذ البحري اشكالا عدة منها إطفاء حريق، إخلاء سفينة في خطر من ركابها، التكفل بالبضاعة التي تنقلها، مرافقة السفينة إلى مكان أكثر أمنا الخ، والإرشاد يمكن أن يتخذ شكل عملية انقاذ حسب التنظيم المعمول به.

ويختلف الإرشاد البحري عن الإنقاذ البحري في عنصر جوهري وهو عنصر الخطر حيث يعد الخطر السبب الأساسي الذي يقدم بمناسبته الإنقاذ البحري حيث يتميز الخطر في ظل نظام الإنقاذ عن الخطر البحري بوجه عام كونه غير عادي بالنسبة للربان والطاقم يتطلب تجاوزه والتقليل من أضراره جهدا كبيرا فوق العادة بعكس المخاطر التي تتعرض لها الرحلة البحرية بشكل عادي بسبب طبيعة البحر التي يمكن لطاقم السفينة مواجهتها دون أن تشكل تهديدا لهم.

ومختلف التشريعات ومن بينها الجزائر اعتبرت الخطر شرطا أساسيا لإضفاء صفة الإنقاذ البحري على المعونة المقدمة، كما استقر الفقه والقضاء على أنه بدون خطر لا وجود لإنقاذ بحري بل ينطبق على هذا العمل وصف القطر أو الإرشاد حسب الحالة فالخطر إضافة إلى المجهودات الاستثنائية التي تبذلها السفينة وطاقمها لتجاوزه⁽¹⁾، والمرشد ملزم بتقديم المساعدة لكل سفينة في حالة خطر⁽²⁾، ولا يستحق هذا الأخير أي مكافأة عن الخدمات التي يقدمها للسفينة التي يرشدها عند تعرضها للخطر أثناء قيامه بواجبه كمرشد لأنه ملزم بتقديم هذه الخدمات التي بمقتضاه عقد الإرشاد طالما كانت تدخل في حدود وظيفته إلا أنه يمكن للمرشد أن يحصل على مكافأة متى أدى للسفينة التي يرشدها خدمات استثنائية تخرج بطبيعتها لسبب الخطر التي تتعرض له السفينة عن حدود وظيفة المرشد كما لو استخدم المرشد قوة قاربه لتعويم أو قطر السفينة التي يرشدها فهذه الأعمال لا تدخل ضمن التزامات المرشد في عملية الإرشاد المعتادة بل هي انقاذ بحري⁽³⁾، كما تعتبر المساعدة التي يقدمها المرشد دون وجود عقد إرشاد انقاذا بحريا⁽⁴⁾.

(1) نعيمة حساك ، المرجع السابق ، ص 17.

(2) المادة 176 الفقرة 02 من ق. ب . ج .

(3) نعيمة حساك ، المرجع السابق ، ص 89.

(4) وهو ما قضت به المحكمة التجارية في 1962/03/16 وإيدته محكمة استئناف Rennes في 1963/02/18

يحق للمرشد Gallen في مكافأة عن انقاذ السفينة "punta amer". حيث جاء فيه أن:

« le pilote qui intervient, en dehors de tout contrat de pilotage, après l'échouement d'un navire qu'il aide à remettre à flot, a droit au paiement d'une indemnité d'assistance »

• المطلب الثالث: الطبيعة القانونية لعقد الإرشاد البحري.

اختلف الفقهاء في تكييف الطبيعة القانونية لعملية الإرشاد هل هي علاقة تعاقدية أم لا تعدوا أن تكون مجرد علاقة ذات طبيعة نظامية تقرر أحكامها التشريعات واللوائح ولا دخل للإرادة في تكوينها.

• الفرع الأول: عملية الإرشاد عقد:

يرى هذا الاتجاه أن الإرشاد يستند إلى عقد بالمعنى المعروف للعقد حيث يتجه الفقه في فرنسا إلى اعتبار أن عملية الإرشاد إنما تتم بموجب عقد يبرم بين الربان والمرشد وأنه عقد ملزم لجانبين باعتبار أن الالتزامات فيه متبادلة بين المرشد والمتمثل في إرشاد السفينة لدى دخولها الميناء والربان (الذي غالبا ما ينوب عن المجهز) الذي يلتزم بدفع أجرة الإرشاد، كما تأثر الفقه المصري بذلك أيضا⁽¹⁾.

غير أن هذا الاتجاه تردد حول تكييف عقد الإرشاد فمنهم من اعتبره عقد عمل ومنهم من اعتبره عقد من عقود المقاوله وفي مقدمتهم الفقيه روديار (Rodierre) أما الشريعة الإسلامية فقد اعتبرته عقدا من عقود الإجارة.

أولاً- الإرشاد عقد عمل: يرى أنصار هذا الرأي وجود عقد عمل مؤقت يقوم بين المرشد والربان بوصفه نائبا عن المجهز يلتزم بمقتضاه الأول بالتوجيه الفني للسفينة عند دخولها إلى الميناء أو عند خروجها منه أو عند تحركها فيه ويلتزم بمقتضاه الثاني بدفع مقابل الإرشاد الذي تحدده اللوائح، فالعقد الذي يربط المرشد بالمجهز هو عقد عمل يرتبط فيه المرشد برابطة تبعية بالمجهز الذي يصبح متبوعا له أثناء تواجد المرشد على ظهر السفينة⁽²⁾.

ثانياً- الإرشاد عقد مقاوله: يرى أنصار هذا التوجه أن عقد الإرشاد ليس عقد عمل بل هو عقد مقاوله من نوع خاص يمكن تقريبه من العقد الذي يربط بين الخبير والعميل وأساس ذلك أن المرشد وإن كان يلتزم بان يضع نشاطه وخبرته تحت تصرف المجهز، إلا أنه مع ذلك يحتفظ باستقلاله فالمرشد لا يعمل تحت سيطرة المجهز ولا يتبعه لأن هذا

(1) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 252.

(2) كمال حمدي، المرجع السابق ص 857.

الفصل الأول: الإطار العام لعقد الإرشاد البحري

الأخير لا يصدر إليه عن طريق الربان أية أوامر فالمرشد هو الوحيد الذي يقرر ماذا يفعل لإرشاد السفينة ويترتب عن هذا الرأي نفي علاقة التبعية بين المرشد والمجهر⁽¹⁾.

ثالثاً - الإرشاد عقد إجارة: اعتبرت الشريعة الإسلامية لإرشاد دليل صورة من صور إجارة الأشخاص بالرغم من أنه لا يوجد دليل خاص عليه إلا القياس على ما ورد في السنة الثابتة، ومن المعلوم أن جمهور فقهاء الشريعة الإسلامية اتفقوا على جواز الإجارة مطلقاً ولم يخالف في جوازها إلا بعض الفقهاء المتأخرين (كأبي بكر الأصبم وابن عليّة اللذان قالوا بعدم جوازها، كما ذكر ابن رشد في مؤلفه بداية المجتهد ونهاية المقتصد حكاية عنهما). وقد روى البخاري عن عائشة - رضي الله عنها - قالت استأجر رسول الله ﷺ وأبو بكر ﷺ رجلاً من بني الدليل، ثم من بني عبد بن عدي هادياً خريّتا، وهو على دين كفار قريش، فدفعاً إليه راحلتها وواعده غار ثور بعد ثلاث ليالي برحلتيهما "فالواقعة المنصوص عليها استخدام الرسول ﷺ وأبي بكر لرجل من بني الدليل لإرشادهما وتوصيلهما سالمين إلى المدينة والواقعة غير المنصوص حكمها، لإرشاد البحري لتصل السفينة بركابها أو بضاعتها سالمة للميناء المتوجه إليه والعلة الجامعة بين هاتين الواقعتين، لإرشاد البحري والهداية، وعلى ذلك: فحكم الإرشاد البحري الجواز فكلاهما هداية وإرشاد في البر أو في البحر⁽²⁾.

• الفرع الثاني: عملية الإرشاد نظام قانوني

خلافاً للرأي الأول يرى أصحاب هذا الاتجاه بأن علاقة الربان بالمرشد لا يمكن أن تكون علاقة تعاقدية، فالقانون لا العقد هو أساس ومصدر علاقة المرشد بالربان أو المجهر والالتزامات التي تقع على كل منهما نظام مفروض بقوة القانون، فلا يوجد عقد لأنه لا توجد أركان العقد، فبالنسبة لركن الرضا فهو مفقود رغم أنه ركن لأي عقد آخر وذلك لأن الربان ليس حراً في الاستعانة وعدم الاستعانة بالمرشد، والمرشد بدوره ليس حراً في إرشاد السفينة أو عدم إرشادها بل يؤدي عمله حسب دوره في الخدمة دون أن يختار السفينة ودون أن يملك إرشادها من عدمه⁽³⁾.

(1) ضرغام فاضل حسين العلي، المرجع السابق، ص 26.

(2) احمد زكي عويس، حوليات كلية الشريعة والقانون والدراسات الإسلامية "الإرشاد البحري دراسة مقارنة بين الفقه الإسلامي والقانون البحري" العدد 13، 1995، قطر، ص 420.

(3) ضرغام فاضل حسين العلي، المرجع السابق، ص 27.

الفصل الأول: الإطار العام لعقد الإرشاد البحري

كما يرى أصحاب هذا الاتجاه أن أجر المرشد تحدده اللوائح والتعليمات وإرادة الربان والمرشد ليس لها دخل في تحديد أساسه، وأكثر من ذلك فالإرشاد خدمة عامة تقوم بها الدولة من خلال قيام المرشدين لعملهم تحت مظلة الإرشاد، ويترتب على هذا الالتزام بدفع رسم الإرشاد لا ينشأ عقد بل هو يشبه الضريبة⁽¹⁾.

• الفرع الثالث: موقف المشرع الجزائري.

فيما يخص المشرع الجزائري فإنه بالرجوع إلى أحكام المواد من 171 الى 188 ق.ب.ج لا نجد مادة صريحة تحدد الطبيعة القانونية للإرشاد البحري.

وبعد معرفتنا لمفهوم عقد الإرشاد البحري بدء بتعريفه وإبراز أهم خصائصه وتمييزه عن الأنظمة المشابهة له، وانتهاء إلى بيان طبيعته القانونية، نتطرق الآن إلى أركان عقد الإرشاد البحري.

• المبحث الثاني: أركان عقد الإرشاد البحري.

عقد الإرشاد البحري كغيره من العقود يشترط لانعقاده توافر مجموعة من الأركان وهي نفسها الأركان المطلوبة في كل عقد أي التراضي والمحل والسبب إلا أنه وبسبب خصوصية هذا العقد وخطورة العمل البحري غير أن المشرع الجزائري لم يشترط الشكلية. وعليه سنتطرق في المطلب الأول من هذا المبحث إلى الأركان العامة لعقد الإرشاد البحري وفي المطلب الثاني إلى الأركان الخاصة.

• المطلب الأول: الأركان العامة لإبرام عقد الإرشاد البحري.

إن عقد الإرشاد البحري في نطاقه العام يحتاج إلى أركانه القانونية من تراضٍ ومحل وسبب كغيره من العقود لانعقاده، ويستوجب كل ركن قانوني شروطاً، والتي تختلف باختلاف كل ركن، وبما أن القانون البحري الجزائري وكذلك التنظيم الخاص بالإرشاد في الجزائر لم يبين أركان عقد الإرشاد البحري لهذا السبب رجعنا للقواعد العامة المتمثلة في القانون المدني الجزائري.

(1) عائشة طويسات، مرجع سابق، ص 36.

• الفرع الأول: ركن التراضي

يكتسي هذا الركن أهمية في مرحلة إنشاء وتكوين العقد وتحديد مدى اتفاق الأطراف المتعاقدين في إبرام العقد، والتراضي أو الرضا هو اتجاه الإرادة إلى إحداث أثر قانوني معين⁽¹⁾. والإرادة وحدها لا تكفي لإحداث أثر قانوني معين بل لابد من أن تخرج هذه الإدارة إلى العالم الخارجي بالتعبير عنها أو تتطابق مع إرادة أخرى أي أن التعبير عن الإرادة لا يكفي وحده لإبرام العقد بل لابد من أن توجه هذه الإرادة إلى شخص آخر وهو ما يسمى بإعلام الإرادة بالتعبير عن الإرادة لا أثر له إذا اتصل بعلم من وجه إليه⁽²⁾، وهو ما جاءت به المادة 59 من القانون المدني الجزائري بنصها على: "يتم العقد بمجرد أن يتبادل الطرفان التعبير عن إرادتهما المتطابقتين دون الإخلال بالنصوص القانونية".

وفيما يخص التعبير عن الإرادة فإن الرجوع إلى الأحكام العامة الواردة في القانون فإن التعبير لابد أن يكون بكل حرية فقد يكون باللفظ أو بالكتابة أو بالإشارة المتداولة عرفا كما قد يكون باتخاذ موقف لا يدع أي شك في دلالاته على مقصود صاحبه كما أن التعبير عن الإرادة قد يكون ضمنيا أي اتخذ صاحبه مظهرا يدل بطريقة غير مباشرة عن مقصوده ويكون ذلك عن طريق استنباط التعبير عن الإرادة من أفعال يقوم بها المتعاقد، هذه الأفعال لاتعد بحد ذاتها تعبيراً مباشراً عن الإرادة ولكنها تشير وتكشف عن تلك الإرادة وبمعنى آخر تتضمنها⁽³⁾، ويكون التعبير الضمني حسب الأشكال المتعارف عليها كالكسوت مثلا أو الشروع في العمل دون تردد أو تأخر، وكل ما يؤدي إلى استخلاص الموافقة الضمنية بمختلف الوسائل والطرق المتعارف عليها.

هذا إذا لم ينص القانون أو يتفق الطرفان على أن يكون صريحا⁽⁴⁾، وقد يكون التعبير صريحا وذلك إذا قصد صاحبه إحاطة الغير علما به باتخاذ مظهر يدل دلالة

(1) سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني، الالتزامات، نظرية العقد والإرادة المنفردة، الجزء 01، المجلد 01، ط04، دار الكتاب الحديث، القاهرة، 1987، ص 132.

(2) محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني الجزائري، الجزء 01، النظرية العامة للالتزامات، مصادر الالتزام، العقد والإرادة المنفردة، ط04، دار الهدى، الجزائر، 2007، ص 76.

(3) محمد صبري السعدي، المرجع السابق، ص 80.

(4) المادة 60 من ق.م.ج.

الفصل الأول: الإطار العام لعقد الإرشاد البحري

مباشرة على ما يريده كالتعبير بالكتابة أو اللفظ أو الإشارة الدالة على الموافقة كما هو متفق عليه بين المتعاقدين.

وعقد الإرشاد البحري كغيره من العقود المدنية في هذا المجال ينعقد بمجرد تعبير الطرفين عن ارادتهما فيصدر الإيجاب عن الربان، حيث يلتزم عند دخوله منطقة الإرشاد بأن يرفع على سارية السفينة الإشارة الخاصة بطلب المرشد، ويلتزم المرشد بأن يجيب طلب السفينة بمجرد رؤيته الإشارة، وعندئذ يعتبر العقد قد تم عند لحظة تلقي الطلب، إذ يتصل الربان بالمرشد بأية وسيلة تفيد طلب الإرشاد ويعطي المرشد موافقة، حينها يعتبر قد صدر، والعقد انعقد، أما إذا كانت السفينة تقصد مغادرة الميناء، فإن طلب المرشد لا يتم عن طريق الإشارة الخاصة بل عن طريق طلب كتابي من جانب الربان الذي يتوجه إلى مركز الإرشاد ويحدد ميعاد المغادرة⁽¹⁾، والأصل أن صدور الإيجاب إلزامي بالنسبة للربان، بحكم أن الإرشاد اجباري سواء أكانت السفينة وطنية أم أجنبية والقبول الصادر عن المرشد إلزامي كذلك لأنه لا يستطيع أن يمتنع عن الإرشاد كقاعدة⁽²⁾، وقد يكون الإيجاب والقبول مفترضين ويتحقق ذلك متى وقعت السفينة في خطر، لأن تدخل المرشد هنا يكون نافعاً لها، بل قد يكون ضرورياً لإنقاذها ومن ثم فلا يكون من المعقول أن يتوقف تدخل المرشد على طلب الربان لتدخله، خاصة وأنه قد تكون السفينة في حالة يعجز معها الربان عن طلب تدخل المرشد⁽³⁾.

ولا يكفي لقيام ركن التراضي حصول اتفاق بين الطرفين المتعاقدين (المرشد والربان) بل يجب أن تتوفر في هذا العقد شروط صحته ويجب أن يصدر الإيجاب والقبول عن ذي أهلية وسلامة الإرادة بما يشوبها من عيوب كالغلط والتدليس والإكراه والاستغلال.

أولاً- أهلية التعاقد: تعرف الأهلية بأنها صلاحية الشخص لأن تكون له حقوق أو عليه التزامات وأن يباشر بنفسه الأعمال القانونية والقضائية المتعلقة بهذه الحقوق ويعتبر

(1) ضرغام فاضل حسين العلي، المرجع السابق، ص 23.

(2) طالب حسن موسى، القانون البحري (السفينة، اشخاص السفينة، عقد النقل البحري، البيوع البحرية، الطوارئ البحرية، عقد التأمين البحري، العقود البحرية المساعدة)، ط02، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2007، ص 175.

(3) ضرغام فاضل حسين العلي، المرجع السابق، ص 23.

الفصل الأول: الإطار العام لعقد الإرشاد البحري

كل شخص أهلا للتعاقد ما لم تسلب أهليته أو يحد منها بحكم قضائي، ويقع عبء اثبات عدم الأهلية على من يدعيه. والأهلية نوعان: أهلية أداء وهي صلاحية الشخص أن يباشر بنفسه الأعمال القانونية والقضائية، أما أهلية الوجوب فهي صلاحية الشخص لاكتساب الحقوق وتحمل الالتزامات⁽¹⁾.

فإذا يشترط لصحة ركن التراضي تمتع كل من الطرفين بالأهلية المقررة في القانون، فهي تلك السن القانونية المشترطة لتشغيل العمال البحريين على متن السفينة المحددة بـ 19 سنة حسب نص المادة 40 من القانون المدني الجزائري.

وبالإضافة إلى السن القانونية يجب أن يتوفر كل من الطرفين على شروط صحية وفنية وخبرات بحرية ومؤهلات يحددها القوانين واللوائح، وهذه الشروط في الغالب هي الشروط اللازم توافرها في الرابنة وضباط الملاحة البحرية المنصوص عليها في القانون البحري الجزائري.

كما يجب أن تخلو هذه الأهلية وهي السن من الجنون والعتة والسنة والغفلة، إذ لا بد للشخص الذي يصدر عنه الإيجاب والقبول أن يكون بالغا وغير فاقد للتمييز لصغر سن أو عته أو جنون.

ثانيا - صحة إرادة المتعاقدين: بعد التأكد من استوفاء الشروط القانونية الخاصة بالأهلية القانونية لكل من المرشد والريان لا بد من التطرق إلى صحة إرادة المتعاقدين وقت إبرام العقد وذلك بأن تكون إرادتهما غير مشوبة بعيب من عيوب الإرادة، وتتجلى هذه العيوب في الغلط والإكراه والتدليس، وكذا استغلال هذه العيوب لم يتحدث عنها المشرع في التقنين البحري الجزائري بل اكتفى بالإشارة إلى بعض العقوبات المقررة لها وما بقي علينا الرجوع إلى القواعد العامة لتطبيقها في هذا المجال.

• الفرع الثاني: ركن المحل

يعتبر المحل ثاني ركن من أركان العقد ويجب أن نفرق بين محل الالتزام ومحل العقد فالأول يقصد به الأداء ذاته سواء كان في صورة القيام بالعمل والامتناع عنه أو في

(1) إدريس فاضلي، الوجيز في النظرية العامة للالتزام، د ط، قصر الكتاب، الجزائر، 2007، ص 73.

الفصل الأول: الإطار العام لعقد الإرشاد البحري

صورة إعطاء شيء، أما محل العقد فيقصد به العملية القانونية المراد اجراءها بين المتعاقدين⁽¹⁾.

ويشترط القانون في محل الالتزام شروطا وأحكاما نص عليها في المواد من 92 الى 95 من التقنين المدني وهي ثلاث شروط:

- أن يكون محل الالتزام ممكنا غير مستحيل.
- أن يكون معينا أو قابلا للتعين.
- وأن يكون مشروعاً؛ أي غير مخالف للنظام العام والآداب العامة.

وفيما يخص عقد الإرشاد البحري يتمثل ركن المحل في التزام القيام بعملية الإرشاد فمحل التزام المرشد هو تقديم خبرته للربان أما محل التزام الربان فهو دفع مقابل بدل الإرشاد⁽²⁾.

حيث يجب أن يكون العمل الذي يلتزم المرشد بأدائه بمقتضى عقد الإرشاد ممكنا وليس مستحيلا ومثال ذلك كأن يتعهد المرشد بإرشاد سفينة وهو جاهل بمسالك الميناء أو بالعوائق الموجودة به، أي بمعنى آخر يجب أن يدخل العمل ضمن حدود قدرات المرشد المهنية والفكرية أي ضمن اختصاصاته، كما يجب أن يكون المحل معينا.

كما يجب أيضا أن يكون محل عقد الإرشاد مشروع أي غير مخالف للنظام العام والآداب العامة ومثال ذلك أن يتعهد المرشد بإرشاد سفينة حربية للأعداء أو إرشاد سفينة تنقل مواد ممنوعة كالمخدرات، فهنا يعتبر العقد باطلا مطلقا حسب نص المادة 93 من القانون المدني.

• الفرع الثالث: ركن السبب.

يعرف الفقهاء السبب بأنه الغاية المباشرة التي يقصدها الملتزم من التزامه أو الدافع والباعث إلى التعاقد وهو الغرض الذي يقصد الملتزم الوصول إليه من وراء رضاه بتحمل

(1) عبد الرزاق دربال، الوجيز في النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، ط01، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، ص 37.

(2) ضرغام فاضل حسين العلي، المرجع السابق، ص 24.

الفصل الأول: الإطار العام لعقد الإرشاد البحري

الالتزام. ويشترط في السبب أن يكون صحيحا وموجودا أو قابلا للوجود ومشروعا غير مخالف للنظام العام والآداب العامة⁽¹⁾.

وفي عقد الإرشاد البحري سبب التزام المرشد البحري هو محل التزام ربان السفينة، وسبب التزام ربان السفينة هو محل التزام المرشد البحري. فالسبب عند المرشد البحري هو الحصول على المقابل المالي وعند الربان هو الحصول على خدمة ارشاد السفينة لدى دخولها أو خروجها.

ولصحة هذا العقد لابد أن يكون السبب الذي أبرم العقد من ورائه فيه منفعة مشروعية للمتعاقدين، وهذا ما أكدته المادة 97 من ق.م.ج وبالتالي إذا لم يوجد في عقد الإرشاد مصلحة مشروعية بطل العقد.

• المطلب الثاني: الأركان الخاصة لإبرام عقد الإرشاد البحري.

سبق وأن ذكرنا أنه من خصائص عقد الإرشاد البحري أنه عقد رضائي لا يشترط شكلا معيناً لإبرامه، كما أنه يمكن اثباته بكافة الطرق حيث أن الشكلية ليست شرطا للانعقاد ولا للإثبات، كما ذكرنا أيضا أنه من خصائصه أنه تجاري وفي هذه يجوز اثباته بجميع طرق الإثبات والمادة 30 من ق.ت.ج نصت على طرق اثبات العقد التجاري⁽²⁾.

حيث ينعقد عقد الإرشاد البحري شفاهة وذلك عن طريق اتصال الربان باللاسلكي واللاسلكي ينقل الحديث مثل التلفزيون والراديو، وكذلك ينعقد عن طريق الشفرتات الخاصة الواضحة المفهومة للمتعاقدين هذا وإذا ادعى أحد المتعاقدين أن الصوت لم يكن صوته فعليه اثبات ذلك من خلال أدلة الإثبات العامة فالبيئة على المدعي واليمين على من أنكر⁽³⁾.

وباعتبار عقد الإرشاد عقدا بحريا فله خصوصية في إبرامه ولكن دون الخروج عن المبادئ العامة لنظرية العقد، وتتمثل هذه الخصوصية في إجراءات الإرشاد. وحتى يتم إبرام

(1) عزيرية حنان، عقد العمل البحري في التشريع الجزائري والقانون المقارن، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الاجتماعي والمؤسسة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مستغانم، 2017، ص 47.

(2) المادة 30 من القانون التجاري تنص على أنه (يثبت كل عقد تجاري، 1-سندات رسمية 2-سندات عرفية 3-بفانورة مقبولة 4-بالرسائل 5-بدفاتر الطرفين 6-بالإثبات بالبيئة أو بأية وسيلة أخرى إذا رأت المحكمة).

(3) أحمد زكي عويس، المرجع السابق، ص 435.

عقد الإرشاد صحيحا وجب إتباع هذه الإجراءات والتي تتمثل في عنصرين مهمين في عملية الإرشاد وهما المدة التي تستغرقها عملية الإرشاد (الفرع الأول)، وتبادل المعلومات بلغة مشتركة أوجدتها اللوائح والاتفاقيات الدولية (الفرع الثاني) .

• الفرع الأول: تحديد مدة تنفيذ عملية الإرشاد

كما سبق القول أن عقد الإرشاد هو عقد عمل مؤقت يلتزم بمقتضاه المرشد بإرشاد السفينة لدى دخولها الميناء أو خروجها منه مقابل رسم معين.⁽¹⁾ ويتم تنفيذ عمليات الإرشاد في نطاق زمني محدد، وخارج هذا النطاق تطبق القواعد العامة وبالأخص تلك الخاصة بالمسؤولية، ولهذا من الضروري وجب تحديد بداية ونهاية عمليات الإرشاد وفي المدة بين البداية والنهاية تطبق أحكام الإرشاد الواردة في القوانين الخاصة، وعليه تبدأ عمليات الإرشاد غالبا باستدعاء السفينة المخدمومة للمرشد وذلك كما ذكرنا سابقا عن طريق الاتصال باللاسلكي أو التلفوني بالإدارة المعنية بحركة الميناء أو برفع علم سارية السفينة يكون في شكل علامة متفق عليها في العرف البحري مما يستدعي تدخل المرشد وذلك أن تتم عمليات الإرشاد بدخول السفينة على الرصيف أو المكان المحدد لها بالميناء.⁽²⁾

وبالرجوع للقانون البحري الجزائري نجد المادة 174 منه نصت على مدة تنفيذ عملية الإرشاد، حيث جاء فيها مايلي: "يبدأ الإرشاد اعتبارا من وصول تقديم المرشد نفسه في حدود المحطة وينتهي عند وصول السفينة إلى مكان الوصول أو الرسو أو الرصيف أو حدود المحطة".

كما نصت على ذلك أيضا المادة 42 من المرسوم التنفيذي 06-08 حيث جاء في نصها "تبدأ عملية الإرشاد ابتداء من حضور المرشد البحري أمام السفينة أو صعوده على متنها في نطاق حدود المحطة وتنتهي عند وصول السفينة إلى مكان الوصول أو الرسو أو الرصيف أو نطاق حدود المحطة" وهو نفس ما جاءت به المادة 174 السالفة الذكر، وعليه نستنتج من المادتين أن عملية الإرشاد محددة بمدة معينة تبدأ بمجرد حضور المرشد أمام السفينة أو صعوده على متنها وتنتهي عند وصول السفينة للمكان المتفق عليه الرسو أو المكوث، أما إذا كانت السفينة مغادرة للميناء في هذه الحالة يجب أن يسلم

(1) طالب حسن موسى ، المرجع السابق، ص 134

(2) عائشة طويسات، المرجع السابق، ص 67

الفصل الأول: الإطار العام لعقد الإرشاد البحري

الربان إلى محطة الإرشاد طلبا يتضمن كل التعليمات الضرورية حتى يكون المرشد البحري حاضرا في الوقت المناسب عند إبحار السفينة. (1)

كما يمكن أيضا أن تتم عملية الإرشاد البحري من خلال تقديم المرشد البحري إرشادات عن بعد للربان بطلب من هذا الأخير لمساعدته على قيادة السفينة.

• الفرع الثاني: تبادل المعلومات بلغة مشتركة

جاء في نص المادة 43 من المرسوم السالف الذكر المتعلق بالإرشاد مايلي: " يتم تبادل كل هذه المعلومات بلغة يشترك في الاتفاق عليها ربان السفينة والمرشد البحري وذلك بتفضيل استعمال العبارات والرموز البحرية الموحدة، كما هو منصوص عليها من المنظمة البحرية الدولية".

وما نستنتج هنا أن التقيد في استعمال اللغة جاء لتسهيل التواصل وتوحيده بين أشخاص الملاحة البحرية وهذا أمر منطقي لاسيما إذا علمنا التنوع الكبير في لعاب الربانة الوافدين أو المغادرين على الميناء الواحد في السنة الواحدة، مما يتعذر منه إيجاد التواصل المطلوب مع مختلف هؤلاء بلغتهم المختلفة ولذلك وجب التوحيد والاشتراك بلغة واحدة وهذا ما أكدته المنظمة البحرية الدولية IMO فالانجليزية هي اللغة الرسمية في تبادل المعلومات، وهذا الأمر لا ينطبق على عملية الإرشاد فقط، ولكن يتعداها لكل العلاقات والتبادلات البحرية. (2)

في ختامنا للإطار العام لعقد الإرشاد البحري يمكن القول أن هذا العقد هو عبارة عن مجموعة من الارشادات التي يقدمها المرشد للربان أثناء دخول السفينة محل الإرشاد أو خروجها من الميناء وذلك تفاديا للأخطار التي تتعرض لها، كما يمتاز هذا العقد بخصوصية تجعله متميزا ومستقيما عن غيره من العقود، ولا يمكن لهذا العقد أن يقوم دون توفره على مجموعة من الأركان المتمثلة في الرضا، المحل، والسبب، كما أن المشرع لم يشترط الكتابة، ويخضع هذا العقد للإجراءات الخاصة لتنفيذ عملية الإرشاد.

(1) المادة 44 و 45 من م.ت.06-08

(2) عائشة طويسات ، المرجع السابق، ص 68، 69

الفصل الثاني
الآثار المترتبة عن
عقد الإرشاد البحري

الفصل الثاني: الآثار المترتبة عن عقد الإرشاد البحري

يولد عقد الإرشاد البحري آثار بالنسبة لأطرافه منها ما يتصل اتصالاً وثيقاً بتنفيذ العقد ونقصد بها الالتزامات المتبادلة بين أطرافه، ومنها ما هو ناتج عن تنفيذ هذه الالتزامات ونقصد بها المسؤولية المترتبة على هذه الالتزامات سواء من حيث التنفيذ أو لما يشوب هذه الالتزامات من نقص أو عيب خلال تنفيذها.

هذه الالتزامات تختلف طبعاً من المرشد البحري إلى ربان السفينة (المجهز) كل حسب مركزه وسلطته، إلا أنها تتفق في أن كل منها مصدرها التشريعي الداخلي والاتفاقيات الدولية التي تجعل منها محل اعتبار واهتمام والإخلال بها يترتب عليه المسؤولية، هذه الأخيرة تتنوع حسب نوع الإخلال ودرجته من مسؤولية تأديبية أو مدنية أو جنائية.

لهذا ارتأينا لتقسيم هذا الفصل إلى مبحثين: خصصنا الأول لتحديد الالتزامات القانونية المترتبة عن عقد الإرشاد البحري، أما المبحث الثاني فخصصناه لبيان أحكام المسؤولية والدعاوى الناشئة عن هذا العقد.

• المبحث الأول: الالتزامات المترتبة عن عقد الإرشاد البحري

كما سبق وأشرنا عقد الإرشاد البحري من العقود الملزمة للجانبين، يترتب التزامات في ذمة كل من الطرفين المرشد والربان، وهذه الالتزامات التي تترتب في ذمة كل منهما يكون مصدرها عقد الإرشاد البحري المبرم بينهما، فما هو التزام المرشد حق للربان، وما هو التزام الربان هو حق لمرشد، وهذا ما سنبينه ضمن مطلبين، حيث نخصص المطلب الأول لتحديد التزامات المرشد البحري في حين يكون المطلب الثاني للحديث عن الالتزامات التي يتحملها ربان السفينة.

• المطلب الأول: التزامات المرشد البحري

أن الداعي لاستكمال خدمات المرشد هو توجيه الربان ومساعدته في قيادة سفينته وهو الأمر الذي جاءت به المادة 171 ق.ب والمادة 03 من المرسوم التنفيذي 06-08، وفي الحقيقة أن العلاقة التي تربطه بالربان باعتباره ممثل للمجهز منذ لحظة صعوده على متن السفينة، وذلك حسب المادة 174 ق.ب والمادة 42 من المرسوم سالف الذكر،

الفصل الثاني: الآثار المترتبة عن عقد الإرشاد البحري

إلا أن هذه العلاقة التي تنشأ أي كانت طبيعتها يترتب عليها التزامات في ذمة كل منهما، لهذا من الضروري استعراض هذه الالتزامات بهدف مقارنة الوضعية القانونية للطرفين سواء المرشد أو الربان.

• الفرع الأول: الالتزام بإجابة السفينة الطالبة للخدمة

يلزم المشرع المرشد في هذه الحالة بالاستجابة لطلبات السفينة التي تريد دخول الميناء الذي يزول فيها عمله بمجرد رؤيته الإشارة الخاصة بالإرشاد وعن طريق جهاز اللاسلكي⁽¹⁾، أما إذا كانت السفينة مغادرة الميناء يجب عليه التوجه إليها في الوقت المقرر للإيجار، حيث جاء في نص المادة 01 / 176 على أنه: " يلتزم المرشد بخدمة السفينة التي تتقدم إليه أولاً أو التي يصل ترتيبها أو دورها ".

فالمرشد ليس حراً في اختيار أي من الطلبات التي تقدم إليه، إذ يجب عليه عدم التمييز بين السفن الطالبة للخدمة ولذلك عليه تلبية الطلب الذي قدم إليه أولاً، كما أن القانون فرض جزاءات تأديبية وجنائية إذا توانى عن الالتزام بهذه الأصول.

كما أوردت نفس المادة السالفة الذكر استثناء خاصاً على هذا الترتيب يتمثل في حالة الخطر⁽²⁾، وبالتالي ففي حالة تعرض سفينة أخرى للخطر يلتزم المرشد بعدم إجابة الطالب الصادر من ربان السفينة.

كما نصت أيضاً المادة 42 الفقرة الثانية من المرسوم التنفيذي رقم 06 / 08 الذي يحدد الإرشاد والمؤهلات للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ بأن عملية الإرشاد تبدأ بحضور المرشد أمام السفينة أو صعوده على متنها هذا ما يفيد استثناء جواز استعمال وسيلة اتصال عن بعد عندما تكون الظروف الجوية لا تسمح له بالقيام بالرحلة، فليس هناك ما يمنع ربان السفينة من استعمال هذه الوسيلة لضمان التسيير الحسن لسفينة بأكثر تدابير أمنية⁽³⁾. وما يؤكد ذلك هو ما ورد في المادة 43 من المرسوم التنفيذي رقم 08/06 التي أجازت تبادل المعلومات بين الربان والمرشد بلغة يتفقان عليها.

(1) عائشة طويسات، المرجع السابق ص 52.

(2) راجع المادة 176، الفقرة الثانية من التقنين البحري.

(3) محمد فريد العويني ومحمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 273.

الفصل الثاني: الآثار المترتبة عن عقد الإرشاد البحري

والتزام المرشد بالإجابة لطلبات الإرشاد هو التزام ببذل العناية، فالمرشد ملزم بتزويد الربان بالمعلومات والإرشادات اللازمة عن دروب الميناء وخط السير الواجب إتباعه من طرف الربان هذا يعني انه ليس هناك إلزامية بتحقيق النتيجة الموجودة من التوجيه والإرشاد ألا وهي ضمان رسو السفينة أو انطلاقها بسلامة دون إحداث أضرار لها أو لغيرها من السفن أو المنشآت البحرية،⁽¹⁾ فالالتزام بتلبية نداء السفينة الطالبة لخدمة يعتبر التزاما جوهريا غير قابل للتجاوز ويكون ذلك بأن يضع تحت تصرف ربان السفينة ما لديه من خبرة ومعرفة بالميناء وعوائقه الطبيعية والصناعية والمخاطر التي قد تصادف الربان أثناء الملاحة دون أن يعتري ذلك أي إهمال أو تقصير منه⁽²⁾.

• الفرع الثاني: الالتزام بمساعدة السفينة في حالة خطر

تحرص مختلف التشريعات على إلزام المرشدين بتقديم مساعدتهم للسفن التي تتعرض للخطر ويعتبر هذا الالتزام بالمساعدة ثمنا للتقرير الإرشاد الإجباري على وجه الاحتكار، فالمرشد الذي يتولى إرشاد السفن ولو لم تكن في حاجة إلى الإرشاد يتعين عليه بالمقابل أن ينقذ السفينة التي تتعرض لخطر الهلاك ويرى اتجاه فقهي، إن التزام المرشد بتقديم المساعدة للسفن المعرضة للخطر يعد خروجاً على القواعد العامة، فالأصل وفقاً للقواعد العامة أن يمتنع الأفراد عن الإضرار ببعضهم دون الالتزام بتقديم المساعدة للأشخاص والأموال التي تكون في حالة خطر على ان يكون ذلك مجرد التزام أدبي لا يحميه القانون بأي جزاء⁽³⁾، أما التشريع البحري فقد خرج على هذه القواعد استجابة للمخاطر الهائلة التي تتعرض لها الأنفس والأموال في البحر لأنها أولى من إرشاد السفن التي لا خطورة عليها أن تم تأخير مساعدتها.

ولقد سائر المشرع الجزائري هذا التوجه وذلك بالعودة إلى الفقرة الثانية من المادة 176 من ق.ب.نجده تحدث صراحة عن مساعدة السفن المعرضة للخطر، حيث جاء في نصها ما يلي: "ويجب عليه أن يتخلى عن كل خدمة أخرى ويقدم أولاً خدماته إلى السفينة

(1) عباس بن جبارة ، المرجع السابق، ص 77-78.

(2) عقيل فاضل احمد الدهان، " المركز القانوني للمرشد البحري "، مجلة جامعة كربلاء العلمية، كلية الحقوق، جامعة البصرة، المجلد السادس، العدد الرابع، العراق، 2008، ص 76

(3) ضرغام فاضل الحسين العلي، المرجع السابق، ص 31، 30.

الفصل الثاني: الآثار المترتبة عن عقد الإرشاد البحري

التي هي في خطر حتى ولو لم يأتي دورها وذلك عندما يتأكد من الخطر المحدق بالسفينة أو عندما يخبر به"، وليتخلص من نص المادة أن المرشد ملزم بأن يقدم المساعدة للسفينة التي تتعرض للخطر ولو كان يقوم بإرشاد سفينة أخرى، إذ عندئذ عليه أن يترك السفينة التي يقوم بإرشادها أو التي عليه الدور لإرشادها ويتوجه للسفينة المعرضة للخطر، حيث لا مجال لإعمال مبدأ الإرشاد حسب ترتيب الطلبات إلا في الأحوال العادية.

كما أضافت أيضا المادة 348 من التقنين البحري الجزائري أن المكافأة التي تستحق لمن يقومون بعملية إنقاذ أو إسعاف لسفينة والتي تقسم مناصفة بين مالك السفينة وطاقمها وذلك بعد اقتطاع نفقات عمليات الإنقاذ، كما يستفيد الذين تعرضوا إلى الخطر من مكافأة إضافية، كما أضافت الفقرة الأخيرة من نفس المادة بان المرشد يشارك في توزيع حصة الطاقم بنفس النسبة التي يتم بها التوزيع على أعضاء الطاقم الآخرين، ويلاحظ أن الفقرة الأخيرة لم تكن موجودة في الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري بل أضافها القانون رقم 05/98 المعدل والمتمم للقانون البحري وهنا يمكن اعتبار هذه الإضافة نقطة أخرى يسعى من خلالها المشرع إلى تعزيز موقف المرشد وترغيبه في أداء عمله وتكون المساعدة للسفينة في حالة خطر بإحدى الأشكال التالية:

1- أن يكون مقدما للمساعدة على متن السفينة بواسطة عقد الإرشاد وهنا يعمل في إطار صلاحياته، فمثلا إذا كلف بالقيام بالإرشاد للدخول أو الخروج للميناء أو أثناء هذه العمليات وقع في ظروف حيث إما أن السفينة التي يعمل فيها هي في خطر أو انه هو بدوره عليه مساعدة سفينة أخرى هي خطر، وفي كلتا الحالتين بسبب مساعدته والخدمة التي قدمها سيكون له زيادة في الأجر إذ في هذه الحالة يعتبر مختص تقني⁽¹⁾.

2- أن يكون مقدم المساعدة في إطار خارج عقد الإرشاد ويكون عند ما يستدعي من السفينة أولا ولكن بعد ذلك تم إبلاغه بان جزاء من سفينة أخرى في خطر، فيكون عليه الالتزام بمساعدة هذه الأخيرة وترك السفينة الأولى التي سيتم مساعدتها من طرف

(1) Antoine vialard, " Droit maritime", collection droit fondamentale, 1997, p195.

الفصل الثاني: الآثار المترتبة عن عقد الإرشاد البحري

مرشد آخر وفي هذه الحالة سيفقد حقه في طلب الأجر على حساب منصبه ولكن هذه الخسارة سيتم تعويضها بالحق في الحصول على اجر خاص⁽¹⁾.

3- أن يكون المرشد مقدم للمساعدة بإرادته الشخصية خارج مكان الإرشاد وهنا لا يكون يعمل باعتباره مرشد بل باعتباره من الخواص والذين يتصرفون كمساعدين للسفن، وعليه وبصفته هذه يكون معفى من الالتزام العام بالمساعدة التي تفرض على كل رجال البحر ومثال ذلك قضية برند (BRIEND)، والذي قام بمساعدة سفينته وكان بصفته كخاص حيث عرضت القضية على المحكمة في فرنسا وتم تعويضها عن هذه المساعدة التي باءت بالنجاح.⁽²⁾

4- ويعد الالتزام بمساعدة السفينة في حالة خطر كاستثناء عن الالتزام الأول السابق الذكر، حيث يلتزم المرشد بأن يسارع إلى نجدة السفن المهددة بأخطر سواء كلف بذلك أو لم يكلف به إلا إذا وجدت ظروف قاهرة تحول دون ذلك.

• الفرع الثالث: التزام المرشد في الوقاية من الكوارث البحرية

يلتزم المرشد عند قيامه بعملية إرشاد السفن بتدوين كل المعلومات والحوادث والملاحظات حول الحالة الداخلية للسفينة المرشدة والتي من شأنها أن تؤثر سلبا على الملاحة وعلى البيئة البحرية أو على حالة الميناء، لاسيما إذا تعلق الأمر بإرشاد السفن ذات الحجم الكبير والضخم فقد يحدث أن يتفاجأ المرشد البحري في بداية، نهاية أو أثناء عملية الارشاد بعدم أهلية أو تأهيل الطاقم البحري الذي يشرف على السفينة محل الإرشاد.⁽³⁾

فالمرشد البحري يلعب دور المراقب أثناء عملية الإرشاد للتأكد من مدى احترام السفن المرشدة لشروط السلامة والوقاية، حتى يسمح لها بالدخول إلى الموانئ وعليه بإبلاغ السلطات البحرية في أقرب الآجال عن الأشياء الموجودة على متن هذه السفينة،

(1) عائشة طويسات، المرجع السابق، ص 55.

(2) Antoine vialard , Op.cit , p 341.

(3) عباس بن جبارة، المرجع السابق، ص 78، 79.

الفصل الثاني: الآثار المترتبة عن عقد الإرشاد البحري

والتي من شأنها أن تؤثر سلبا على حماية الملاحة والأشخاص وهو ما أكدته المادة 07 من المرسوم التنفيذي رقم 06/08 السالف الذكر.

• الفرع الرابع: الالتزام باحترام أوامر الربان

يلتزم المرشد في أداء مهامه باحترام أوامر ربان السفينة خلال فترة الإرشاد لان الربان يعد الشخص الوحيد الذي يحتفظ بالقيادة والإدارة فقد يتمتع الربان عن إتباع تعليمات المرشد إذا ما رأى ما يعرض السفينة للخطر، وإن كان على المرشد في هذه الحالة تقديم كافة التوجيهات السليمة المتعلقة بالمسار الواجب الإتباع في حالة الخروج والدخول⁽¹⁾، حيث نصت المادة 41 من المرسوم التنفيذي 06_08 على أن: "يأخذ المرشد البحري مزودا بالمعلومات المذكورة أعلاه (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".

يقوم المرشد البحري بمجرد صعوده على متن السفينة الواجب إرشادها بتبادل المعلومات مع ربان السفينة بصفة مستمرة، وخلال فترة الإرشاد كلها حول إجراءات الملاحة والظروف المحلية للسفينة وخصوصيتها، وتزويده بالإرشادات والمساعدة المناسبة لضمان المناورات المطلوبة لسير السفينة ورسوها ومساحتها وإرسائها مع أو بدون قاطرات في أحسن الظروف الأمنية.

• المطلب الثاني: التزامات ربان السفينة ومجهزها

علاقة المرشد البحري بالربان والذي هو نائب عن المجهز هي علاقة عقدية مصدرها إرادة الطرفين، تملي هذه الأخيرة التزامات على عاتق كل من الربان والمجهز اتجاه المرشد الذي يعد لنا الناصح الوحيد لدخول الموانئ والقنوات، فالربان ما عليه سوى الالتزام بما افره القانون اتجاه هذا المرشد لتسهيل عملية دخول وخروج السفينة للميناء.

(1) عبد الكريم سالم ، الإطار القانوني لعملية الإرشاد البحري بين الالتزامات والمسؤولية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثامن، الجزائر، ص 229.

• الفرع الأول: الالتزام بطلب المرشد

يعد هذا الالتزام بمثابة الالتزام الجوهري الذي يقع على عاتق الربان، حيث حرصت مختلف القوانين المنظمة للإرشاد على أن يكون طلب الإرشاد برفع السفينة على ساريتها الإشارة الخاصة بطلب المرشد أو عن طريق جهاز اللاسلكي أيضا.⁽¹⁾

وفي الواقع أن الربان لا ينتظر حتى يصل إلى حدود منطقة الإرشاد ثم يطلب المرشد بل هو يطلب ذلك قبل وصوله بفترة تتراوح بين (24 - 72) ساعة حيث يبلغ بمواعيد وصوله التقريبية آلة منطقة الإرشاد، وغالبا يفعل ذلك بمجرد مغادرته آخر ميناء كانت ترسو فيه السفينة.⁽²⁾

وفي كل الأحوال المتقدمة تكون إشارة الطلب هي رفع إعلام الإشارات الدولية (PT)، أو الإشارة الدولية (J) إذا كان الوقت نهارا، أما إذا كان ليلا إشارة طلب المرشد هي ضياء ابيض واضح يظهر أو يحدث وميضا على فترات قصيرة أو إرسال إشارة (PT) بالمورس الضوئي، أو عن طريق الاتصال بمحطة اللاسلكي على شفرة النداء كما هو ساري العمل به في الموانئ الجزائرية، إضافة إلى ذلك 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 والمؤخرة بالأمتار، اسم وكلها في الميناء المقصود، بناء السفينة وسرعتها القصوى.⁽³⁾

وبالرجوع لنص المادة 39 من المرسوم التنفيذي السابق الذكر نجد أن بمجرد دخول الربان إلى المنطقة التي يكون فيها الإرشاد إجباريا يجب عليه أن يقوم بإشارة نداء المرشد البحري والإبقاء عليها إلى غاية وصول هذا الأخير، وبمجرد تلقي النداء الخاص بالمرشد يتم تبادل أولي المعلومات بين المرشد وربان السفينة وتتعلق على الخصوص بما يلي:

1- اسم السفينة وجنسيته ودليل النداء.

2- تاريخ وساعة الوصول المقررين في نقطة إبحار المرشد البحري.

(1) كمال حمدي، المرجع السابق، ص 254.

(2) ضرغام فاصل حسين اعلي، المرجع السابق، ص 32.

(3) عائشة طويسات، المرجع السابق، ص 58.

الفصل الثاني: الآثار المترتبة عن عقد الإرشاد البحري

3- الاتجاه ومحطة الوصول.

4- كل التعليمات والمعلومات الأخرى ذات الصلة.⁽¹⁾

ويكون طلب المرشد عند مغادرة السفينة عن طريق توجه الربان أو وكيلها إلى إدارة الميناء أو ضابط السيطرة لأن ذلك يوفر دليلا كتابيا على أساس أن إدارة الميناء يوجد فيها شخص مختص يتلقى طلبات الإرشاد وتسجيلها، إضافة إلى ذلك يكون طلب الإرشاد عن طريق رفع علم الإشارة الدولية (P) على مقدمة السفينة قبل مغادرتها الميناء أو المرسى بأربع وعشرين ساعة على الأقل، أما الاتصال بالتليفون فإنه وإن كان ممكنا إلا أنه ليس مفضلا، لأنه رغم بساطته فإنه عديم الفائدة في الإثبات.⁽²⁾

وفي حالة وصول المرشد للسفينة يكون الربان ملزما بتسهيل عملية صعود المرشد وضمان حد أقصى من الأمان والسلامة وفقا لما أقرته المادة 175 من القانون البحري، كما أنه لا يجوز للربان الاعتراض على مرشد محدد لشخصه كون المرشدين يقومون بعملهم وفقا لنظام دوري يحدده المرشد الرئيس بحيث يضمن بموجبه مداومة متابعة.⁽³⁾

• الفرع الثاني: الالتزام بتسهيل مهمة المرشد

يلتزم مجهزة السفينة الخاضعة للإرشاد الإجباري باتخاذ إجراءات ضرورية عن طريق الربان لتمكين المرشد من تنفيذ عملية الإرشاد ويتحقق ذلك عن طريق تزويد المرشد بالمعلومات الفنية الضرورية عن السفينة ومواصفاتها وسرعتها وقوة آلاتها⁽⁴⁾، كما يلتزم الربان أيضا بأن العمل 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 تهيئته ليستخدمه المرشد، يلتزم أيضا الربان بتمكين المرشد من النزول بعد انتهاء العملية واتخاذ كافة الاحتياطات التي تكفل سلامته وإلا قامت مسؤوليته عن أية الأضرار قد تصيب المرشد أو زورق الإرشاد.⁽⁵⁾

(1) عائشة طويسات، المرجع السابق، ص 58.

(2) المادة 40 من المرسوم التنفيذي 06 - 08، ج.ر، 02.

(3) المادة 35 من المرسوم التنفيذي 06 - 08 ج.ر، 02.

(4) عقيل فاضل أحمد الدهان، المرجع السابق، ص 34.

(5) عائشة طويسات، المرجع السابق، ص 60.

الفصل الثاني: الآثار المترتبة عن عقد الإرشاد البحري

وهذا الالتزام أكدته المادة 175 من القانون البحري تنص على أنه يجب على الربان تسهيل صعود المرشد الذي تقدم ومده بجميع الوسائل الضرورية للرسو والصعود على متن السفينة من أحسن الشروط الأمن وعند الانتهاء من عملية الإرشاد يلتزم الربان بنفس الواجبات المذكورة أعلاه بالنسبة لإنزال المرشد، كما يجب على الربان التصريح للمرشد الذي يصعد على متن سفينته عن خط الغطس وسرعة وأوضاع تحرك السفينة.

ويحق لمرشد إذا لم يتعاون معه الربان أن يعتبره رافضا لخدمة الإرشاد بكل ما يترتب عن ذلك من نتائج ومنها إلزامه بدفع مقابل الإرشاد، وإلزامه بدفع رسم إضافي فضلا عن توقيع عقوبات جزائية وفقا لما تنص عليه القوانين.⁽¹⁾

كما أن المادة 44 من المرسوم التنفيذي 08_06 السالف الذكر توجب على الربان أن يسلم إلى المرشد البحري التصريح بالدخول إلى الميناء مملوء قانونا وفقا للتشريع المعمول به.

• الفرع الثالث: الالتزام بدفع مقابل الإرشاد

يلتزم مجهز السفينة التي قدمت لها خدمة الإرشاد والتي تعد من الديون الممتازة المقررة بتسديد هذه المستحقات، كما يلتزم مجهز 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.⁽²⁾

وهذا الالتزام تناولته المادة 180 ق.ب حيث جاء في نصها: "يكون ربان السفينة الخاضعة للإرشاد ملزما بدفع رسوم الإرشاد حتى ولو لم تحصل هذه السفينة على خدمات المرشد وذلك بصرف النظر عن العقوبات المنصوص عليها في المادة 188".

وفي حالة ما إذا رفض الربان الاستعانة بالمرشد يلتزم المجهز بدفع رسم إضافي، إضافة إلى الالتزام بدفع مقابل الإرشاد وذلك كنوع من الجزاء.⁽³⁾

(1) ضرغام فاضل الحسين العلي، المرجع السابق، ص 35.

(2) محمود شحماط، "المختصر في القانون البحري"، د ط، دار الهدى، الجزائر، 2010، ص 93.

(3) ضرغام فاضل الحسين العلي، المرجع السابق، ص 36.

الفصل الثاني: الآثار المترتبة عن عقد الإرشاد البحري

والقانون البحري الجزائري يحدد رسوم الإرشاد في مختلف الموانئ ومناطق الإرشاد وهو تحديد يتم وفقا لحمولة السفينة نوع عملية الإرشاد ووقت مباشرتها.

والتزام الربان بدفع مقابل الإرشاد في جميع الأحوال لا يجعل للربان أو المجهز مصلحة في الاستغناء عن خدمة الإرشاد، أما تقرير رسم إضافي فمرجعه الرغبة في توقيع جزاء على الربان الذي لا يطلب الإرشاد، حيث أن الإرشاد لا يتقرر فقط لمصلحة السفينة بل لمصلحة الملاحة البحرية بصورة عامة ومصلحة منشآت الميناء، ويلتزم أيضا المجهز بدفع مقابل الإرشاد حتى ولو كانت السفينة أصلا معفاة من الالتزام بالإرشاد الإلزامي مادام الربان قد طلب خدمة الإرشاد ذلك لان مقابل الإرشاد هو مقابل هذه الخدمة.⁽¹⁾

ومن جهة أخرى إذا اضطر الربان من إبقاء المرشد على ظهر السفينة للاستفادة من خبرته أو في حالة سوء الأحوال الجوية نجد أنه لم يرد أي نص ينظم هذه المسألة الخاصة بسوء الأحوال الجوية، وبالرجوع إلى الفقه نجد أن المرشد إذا اضطر إلى السفر مع السفينة بسبب سوء الأحوال الجوية أو بناء على طلب الربان التزم هذا الأخير بنفقات غذائه وإقامته وإعادته إلى الميناء الذي قام منه مع التعويض عند الاقتضاء.⁽²⁾

إن الالتزام بدفع مقابل الإرشاد يقع على عاتق المجهز وإن كان الفقه والقضاء والمشرع الجزائري أحيانا يتحدث عن التزام الربان بدفع مقابل الإرشاد، إلا أنه يفهم من استقراء النصوص التي تتحدث عنه على أن الربان يدفع مقابل الإرشاد لكونه نائب عن المجهز⁽³⁾، غير أنه من الناحية العملية غالبا ما يقوم وكيل السفينة بدفع مقابل الإرشاد، ومتى قام وكيل السفينة بوفاء مقابل الإرشاد حق له أن يعود على المجهز بما وفاه طبقا لقواعد العامة.

هذا ما أكدته المادة 181 من ق.ب صراحة عندما نص على: "يعتبر أمين السفينة أو ربانها مسؤولا شخصيا عن دفع الرسوم عند دخول السفينة إلى منطقة الإرشاد والخروج بها منه"، حيث يفهم من نص المادة أن من يقع على عاتقه دفع رسوم الإرشاد وهو أمين السفينة، وفي حالة عدم وجوده أو الاعتماد عليه من طرف المجهز يكون الربان الشخص المسؤول

(1) عائشة طويسات، المرجع السابق، ص 61.

(2) محمود شحماط، المرجع السابق، ص 93.

(3) ضرغام فاضل الحسين العلي، المرجع السابق، ص 37.

الفصل الثاني: الآثار المترتبة عن عقد الإرشاد البحري

عن دفع الرسم، وتعد رسوم الإرشاد من الديون الممتازة التي تقع على عاتق المجهز مقابل الإرشاد وهذا ما جاء في الفقرة "ب" من المادة 73 من القانون البحري الجزائري.

كما أقر المشرع الجزائري في المادة 332 من القانون البحري على ضرورة التزام الربان بدفع مكافأة مالية خاصة للمرشد الذي يقوم بمساعدة سفينته المعرضة للخطر. وهذه المكافأة المالية تختلف عن رسم الإرشاد فيتم تقدير هذه المكافأة على أساس مجموعة من العناصر هي:

مقدار الفائدة التي نتجت عن إنقاذ السفينة أو المركب وجهود المنقذين، ودرجة الخطر التي يتعرض لها المنقذون وسفينة الإنقاذ، والوقت الذي استغرقته عملية الإنقاذ.⁽¹⁾

• الفرع الرابع: التزام الربان بقيادة السفينة محل الإرشاد

من بين التزامات الربان التي يترتبها عقد الإرشاد البحري هو التزامه بقيادة السفينة المرشدة أو المخدومة باعتباره ممثلاً عن المجهز ونائباً عنه، ولا يجوز له أن يتخلى عن هذا الدور صالح المرشد طبقاً للقاعدة السائدة في مجال الملاحة البحرية التي تقضي بأن مستشار الربان لا تثبت له قيادة السفينة حتى ولو وجد المرشد على متن السفينة المرشدة.⁽²⁾

حيث وجدت عدة نظريات واتجاهات فقهية في موضوع من توول إليه قيادة السفينة في هذه المرحلة، فالنظرية القديمة ترى أن الربان عند حضور المرشد يتخلى عن القيادة تاركاً له السيطرة بصفة وفتية، فالقيادة تثبت لهذا الأخير وحده والربان يخضع له أيضاً شأنه في ذلك شأن باقي أفراد الطاقم والمسافرين، حيث تتحصر سلطات الربان في الوظائف التجارية دون الملاحية.

وقد قدم أنصار هذه النظرية العديد من الأسانيد منها:⁽³⁾

1- هناك نصوص قديمة تعطي قيادة السفينة للمرشد، حيث أن هناك من المواد منها كانت تنص على انه ابتداء من اللحظة التي تصل فيها السفينة إلى ميناء الوصول

(1) المرجع نفسه، ص 38.

(2) عباس بن جبارة، المرجع السابق، ص 81

(3) ضرغام فاضل حسين العلي، المرجع السابق، ص 16

الفصل الثاني: الآثار المترتبة عن عقد الإرشاد البحري

يقع على الربان واجب اتخاذ كافة الإجراءات اللازمة لحماية البضاعة من أية الأضرار، ويفهم من النص بمفهوم المخالفة ان المرشد وليس الربان قبل وصول السفينة إلى الميناء هو الذي تقع عليه مسؤولية حماية البضاعة، وهو ما لا يتحقق إلا إذا كان هو الذي يتولى قيادة عمليات السفينة الملاحية، ومن ثم يكون منطقيا اعتباره مسؤول عن أية أضرار تلحق بالبضاعة، فالربان هو المسؤول عن سلامة البضاعة طوال الرحلة فيما عدا الجزء من الرحلة الذي يتواجد فيه المرشد على متن السفينة.

2- أن الربان مهما كان كفؤا إلا أنه لا يؤثر في أهمية دور المرشد باعتباره أقدر من الربان على التعرف على الظروف المحلية في الميناء الذي يعمل فيه، ومن ثم يقوم بقيادة السفينة عند دخولها الميناء أو خروجها منه.

3- ومن الناحية المنطقية أن الشخص الذي يستدعي شخصا آخر، في ظروف معينة ويطلب تدخله، إنما يفعل ذلك لأنه يعلم ويعترف بتفوق هذا الشخص الآخر من بعض الوجوه عليه، ومن ثم يسلمه القيادة مؤقتا بحيث يكون له أن يتخذ القرارات التي يقتضيها الموقف، فقبول الربان التدخل في القيادة يعني اعترافا من جانبه بجهله أو على الأقل بعدم معرفته التامة وعدم الإلمام الكافي بظروف الساحل أو الميناء الذي يتواجد بالقرب منه أو فيه.

ومن ثم كيف يمكن الزعم بأن هذا الربان يسيطر على أعمال موجهة انه لا يمكن أن يتواجد على ظهر السفينة إلا قائدا واحدا، وهذا القائد لا يمكن أن يكون المرشد

4- لا يصلح تشبيه دور المرشد بالدليل أو بسلاح استطلاع في الحرب، لأنه إذا كان دور الدليل في الحرب يقتصر على تقديم المعلومات عن الطريق واجب الإلتباع دون أن يجعل ذلك منه قائد الجيش، فإن الأمر بالنسبة للمرشد يختلف فهذا الأخير هو الذي يحدد خط السير الواجب إتباعه والسرعة المناسبة ويتولى إدارة مناورات السفينة بنفسه وهو لا يتيسر إلا إذا غد قائد السفينة.

إلا أن هذه النظرية لم تلق الكثير من التأييد من خلال التشريعات في معظم الدول، ولعل هذا راجع حسب رأينا لما قد يسببه خطر التسليم بأن المرشد هو قائد السفينة المخدومة في هذه المرحلة.

الفصل الثاني: الآثار المترتبة عن عقد الإرشاد البحري

وإن التصور السائد في معظم القوانين والأعراف في مجال الملاحة هو ما جاءت به النظرية الحديثة، والتي ترى أن المرشد مجرد مستشار للربان لا تثبت له قيادة السفينة، والمقصود بالسفينة هنا هي السفينة المخدومة على اعتبار أن العملية تتم عليها أما بالنسبة للسفينة فلا شك في أنه هو الذي يتولى قيادتها ويتخذ وقتها صفة الربان، أما بالنسبة لقيادة السفينة المخدومة فوجود أي شخص آخر على السفينة لا يعني تلاشي سلطة الربان الذي يبقى مسؤولاً عن السفينة وقيادتها وإدارتها وعن سلامة الأشخاص فيها، والبضائع المشحونة عليها وعن حفظ النظام بين البحارة.⁽¹⁾

وهذا ما أكدته المشروع الجزائري في نص المادة 177 من القانون البحري، بحيث تنص على أن يوضع المرشد خلال عمليات الإرشاد تحت إمرة ربان السفينة المخدومة ولا يعف الربان من مسؤوليته باستعماله خدمات المرشد بالنسبة لتحركات السفينة.

ويترتب من هذا النص الاعتراف للربان بكامل السيادة على السفينة بحيث يتعين على الربان أن يعمل على التزام أفراد الطاقم بالإرشادات ومن ثم ينحصر عمل هذا الأخير في تحديد خط السير للسفينة وسرعتها وتحديد الزمان والمكان الذي ترسو فيه عدا ذلك فالربان هو الذي يتولى العملية بنفسه وله أن يتمتع تحت مسؤوليته القاعدة هي الأصل الذي تقوم عليه أحكام المسؤولية عن الأضرار التي تحدث أثناء عملية الإرشاد، من انحصار مهمة المرشد في تزويد الربان بالمعلومات عن مسالك الميناء وخط السير الواجب إتباعه، أما قيادة السفينة وإدارتها وتنفيذ مناوراتها فتظل للربان الذي عليه أن يراقبه ويشرف عليه، أي أن المرشد أصبح كأحد البحارة الخاضعين لأوامر قائد السفينة وذلك أثناء مدة إقامته القصيرة على ظهر السفينة والتي لا تطول إلا في حالات قليلة أين يحتاج الربان ليرافقه للخروج من الميناء، إذا فهو كأبي بحار فني متخصص له أن يبدي رأيه ونصائحه وللمن القرار النهائي يظل للربان عن قيادة السفينة.⁽²⁾

وفوق ذلك فالربان ممثل عن المجهز على متن السفينة وهو موضع ثقة، الأمر الذي يصعب معه تصور أن يتقبل المجهز فكرة تخلي الربان عن قيادة السفينة ولو مؤقتاً لأي

(1) عائشة طويسات، المرجع السابق، ص 64.

(2) أحمد زكي عويس، المرجع السابق، ص 453.

الفصل الثاني: الآثار المترتبة عن عقد الإرشاد البحري

شخص آخر، إلا أن الاعتراف للربان دائماً بقيادة السفينة لا يقلل من دور المرشد وإن كان ينظر إليه على أنه مجرد مستشار، إلا أن عمله لا يقتصر على مجرد تقديم النصيحة والرأي فقط بل أن له دور فعلي في القيام بالمناورات.⁽¹⁾

وبعد دراستنا للالتزامات المترتبة عن عقد الإرشاد البحري، نتعرض في المبحث الثاني لأحكام المسؤولية المقررة قانوناً والدعاوى الناشئة عن عقد الإرشاد البحري.

• المبحث الثاني: أحكام المسؤولية والدعاوى الناشئة عن عقد الإرشاد البحري

أثناء تنفيذ عملية الإرشاد البحري، قد تقع أضرار كثيرة تلحق بالمتعاقدين أو الغير، فالظروف التي تدور فيها هاته العملية ليست إيجابية دوماً إذ في بعض الأحيان تتم في ظروف حرجة، وتثور في هذه الأحوال مشكلة المسؤولية عن هذه الأضرار، وبالتالي لا يمكن دراسة موضوع عقد الإرشاد البحري دون التطرق لمسألة المسؤولية، ويعتبر موضوع المسؤولية عن عمليات الإرشاد في الموانئ والقنوات من الموضوعات البحرية الدقيقة التي تنظمها قواعد قانونية خاصة تختلف عن القواعد العامة وتتطلب دراسة متأنية.

فلو نظرنا إلى المسؤولية المدنية فأول ما يثور يصددها هو تحديد المتبوع أثناء القيام بالعملية ومدى المتبوع أثناء القيام بالعملية ومدى المسؤولية الشخصية عن الأضرار الناجمة، فالمرشد البحري لا يقوم بالعمل لحسابه الخاص بل يقوم به لحساب هيئة الميناء التابع له.

ولا تقتصر أهمية وخصوصية أنظمة المسؤولية في عملية الإرشاد على جانبها المدني وإن كان له أهمية كبرى بالنظر على ما يكلف في حالة إثبات المسؤولية من تعويضات ضخمة قد ترهق صاحب السفينة المسؤولة عن الأضرار بسبب الخطأ في عملية الإرشاد.

لذا نجد أن عملية الإرشاد ينتج عنها أيضاً مسؤولية جنائية عن الأعمال التي يقوم بها المرشد البحري، والتي ينبثق عليها المسؤولية التأديبية التي يتحملها المرشد وكذا المسؤولية المهنية المنبثقة عن المسؤولية التأديبية، حيث يفترض في هذا المرشد أنه ذو

(1) عائشة طويسات، المرجع السابق، ص 66، 65.

الفصل الثاني: الآثار المترتبة عن عقد الإرشاد البحري

كفاءة مهنية عالية فمسؤوليته المهنية يتحملها لا محال حتى ولو عوفي من المسؤولية المدنية، وهذا ما سنتطرق إليه في المطلب الأول.

أما في المطلب الثاني والأخير فسننتقل إلى الدعاوى الناشئة عن عملية الإرشاد، وكذا الاختصاص القضائي لعملية الإرشاد دون نسيان مدد تقادم الدعاوى الناشئة عن الإرشاد التي مددها القانون بمدة زمنية معينة.

• المطلب الأول: أحكام المسؤولية في إطار عقد الإرشاد البحري

نتطرق الآن لدراسة الأحكام الخاصة بالمسؤولية الناشئة عن عملية الإرشاد البحري، على ضوء ما أتى به المشرع من خلال التقنين البحري، حيث سندرس أحكام المسؤولية المدنية في عملية الإرشاد البحري (الفرع الأول)، ثم المسؤولية الجزائية والتأديبية (الفرع الثاني).

• الفرع الأول: المسؤولية المدنية في عملية الإرشاد البحري

إن المرشد أثناء أدائه لعمله في الموانئ والقنوات يعتبر تابعا لهيئة الميناء و تكون هذه الأخيرة متبوعا له، وطبقا للقواعد العامة فالمفروض أن يكون مسؤولا شخصا عن أي خطأ يرتكبه أثناء دائه لعمله وتكون الهيئة المتبوعة مسؤولة عنه مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعة، ولكن الظروف التي تتم فيها عمليات الإرشاد عندما ينتقل إلى خدمة متبوع آخر هو مجهر السفينة، وذلك تحت قيادة ربان السفينة المخدومة أدت إلى ظهور قاعدة قانونية بحرية استقرت في مختلف الدول البحرية وبمقتضاها يكون مجهر السفينة المخدومة هو المتبوع عن أعمال المرشد أثناء أدائه لعمله.⁽¹⁾

ومن خلال هذه التوضيحات حول المسؤولية المدنية اوجب علينا توضيح المسؤولية الشخصية للمرشد عن الأخطاء التي يرتكبها أثناء تأدية عمله، وكذا مسؤولية هيئة الإرشاد ومجهر السفينة المخدومة عن أخطاء المرشدين البحريين فيما يلي:

أولا- المسؤولية الشخصية للمرشد:

إن غالبية التشريعات تتدخل فتورد أحكاما خاصة مغايرة للقواعد العامة في المسؤولية المدنية فكأصل عام طبقا للقواعد العامة أن المسؤولية متى قامت تكون مطلقة غير محدودة،

(1) عائشة طويسات، المرجع السابق، ص 72-73.

الفصل الثاني: الآثار المترتبة عن عقد الإرشاد البحري

ومن ثم يلتزم المرشد بتعويض عن كافة الأضرار الناجمة عن أي خطأ يرتكبه أثناء قيّمه بواجبه في الإرشاد، وهذا التعويض يقدر بجسامة الضرر لا لجسامة الخطأ، ومنه يكون التعويض كبيراً رغم أن الخطأ الذي ارتكبه المرشد يسيراً. ولما كان هذا الأخير بحكم عمله يتولى إرشاد سفن باهظة الثمن فإن الضرر الذي يلحق بها عادة ما يكون بالغ الضخامة ولما كان المرشد شأنه في ذلك شأن أي شخص يباشر نشاطاً معرضاً لأن يرتكب خطأ، فإن أعمال منطق القواعد العامة في المسؤولية من شأنه أن تكون مسؤوليته ثقيلة الوطأة تهدده في كل لحظة.

فإذا أضفنا أن المرشد لا يستطيع أن يجري تأميناً لتغطية مسؤوليته لأن المؤمن لا بد أن يطلب قسط تأمين باهظ بالنظر لضخامة المخاطر المطلوب تأمينها وهو ما يعجز المرشد عن الوفاء به لأنه ليس له مردود سوى الأجر وهو راتبه الذي يحصل عليه من الجهة التي يتبع لها، وإزاء هذه الاعتبارات العديد صار أعمال القواعد العامة أمر غير معقول، وبما أن قواعد المسؤولية المدنية في القواعد العامة تختلف من تلك التي تحكم عمل المرشد البحري فإنه تعددت الاجتهادات الفقهية حول تحديد نوع الخطأ الذي يرتب المسؤولية الشخصية للمرشد.⁽¹⁾

فالبعض ارتأى على مسألته على أساس الخطأ اليسير والبعض ارتأى إلى وضع حد أقصى لمسؤوليته بحيث لا يلتزم بالتعويض فيما يجاوز هذا الحد الأقصى والبعض الآخر رأى إعفائه من مسؤوليته الشخصية تماماً بالمسؤولية الجنائية والتأديبية.⁽²⁾

إلا أن جل التشريعات اجمعت على الإعفاء من المسؤولية الشخصية للمرشد وتبقى المسؤولية قائمة إلا في حالة ارتكاب الخطأ الجسيم كما هو الحال في القانون الجزائري المادة 184 من القانون البحري، غير أن الإعفاء من المسؤولية الشخصية في قوانين الإرشاد بصفة عامة لا يعدل من أركانها من خطأ وضرر وعلاقة سببية والمنصوص عليها في القواعد العامة للالتزام (انظر المادة 124 قانون مدني جزائري)، والقول بغير

(1) عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، ط01، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، 2011، ص262-263.

(2) محمود شحماط، المرجع السابق، ص 102.

الفصل الثاني: الآثار المترتبة عن عقد الإرشاد البحري

ذلك ونفي صفة الخطأ أو إسقاط عدم المشروعية عن أعماله إسقاطاً تاماً، أمر لم يقصده المشرع وعكس ما يقرره.⁽¹⁾

إذا إن مسؤولية المتبوع تقوم عندما يكون الضرر الذي يحدثه تابعه بعمله غير المشروع حالة تأدية عمله أو بسببه،⁽²⁾ فهي لا تقوم إلا إذا تحققت مسؤولية التابع، فحتى تقوم مسؤولية المتبوع يجب أن تتوافر بالنسبة للتابع أركان المسؤولية الثلاثة " الخطأ، الضرر والعلاقة السببية"، فيجب إذاً على المضرور حتى في رجوعه على المتبوع ان يثبت خطأ التابع، فلا بد إذن حتى تقوم مسؤولية المجهز أن تتحقق أركان مسؤولية المرشد، بمعنى انه إذا لم يرتكب أي خطأ ولم ينجم عن فعله أي ضرر أو انتهت علاقة السببية الضرر الحاصل وبين فعل المرشد لم يكن هناك محل لبحث مسؤوليته أو متبوعة ويتعين رفض الدعوى من قبل كليهما، طبقاً للقواعد العامة ليس طبقاً لنصوص قوانين الإرشاد التي لا تطبق إلا إذا توافرت أركان المسؤولية في حق المرشد فإذا ارتكب أثناء العملية صورة من صور الخطأ المتمثلة في مخالفة القوانين واللوائح والتعليمات وقواعد المهنة أو الإهمال والرعونة أو انحراف عن خطأ السير الواجب إتباعه بدون مبرر مشروع أو لو زود الربان بمعلومات خاطئة عن مسالك الميناء أو أعماق المياه أو امتنع عن تنفيذ أوامر ربان السفينة المخدومة أو خالفها، في كل هذه الحالات من صور الخطأ في السلوك إذا نجم عن هذا الخطأ أضرار كتخطيط منشآت أو رصيف الميناء أو التصادم بسفينة أو عائمة أخرى أو إتلاف أجزاء منها أو غرقها أو جنوحها أو ارتطامها أو انسكاب زيت وتلوث البيئة البحرية في مثل هذه الحالات فعنه تتوافر أركان المسؤولية، فالمرشد كقاعدة عامة يسأل عن كل خطأ يصدر عنه سواء كان هذا الخطأ في صميم الأعمال الفنية التي تدخل في مهمة إرشاد أو كان في الاحتياطات العادية التي يلزم كل شخص بمراعاتها عند ممارسة أية رخصة من الرخص العامة وسواء كان هذا الخطأ جسيمياً أو يسيراً، وممارسة المهنة تفرض على من يعمل بها واجب الإلمام بأصول هذه المهنة وإتباعها بحيث يعتبر الجهل بهذه الأصول وعدم مراعاتها إخلالاً بذلك الواجب وخطأً تتبع عنه المسؤولية المدنية، ويتعين هذا الواجب ومداه بمقياس الرجل العادي إذا

(1) عائشة طويسات، المرجع السابق، ص 74، 75

(2) طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 177.

الفصل الثاني: الآثار المترتبة عن عقد الإرشاد البحري

وجد في مثل الظروف القاهرة التي تجعل الناس ينتظرون منه مسلكا معيناً، أي بحسب المسلك الذي يسلكه اغلب رجال المهنة إذا وجدوا في مثل الظروف المذكورة، وعليه فالمرشد مسؤول طبقاً للقواعد العامة مسؤولية تقصيرية، وهذه المسؤولية لا تقوم إلا إذا توافرت أركانها وأثبتها المضرور في حق التابع.⁽¹⁾

حيث أن المشرع البحري قرر دفوعاً بعدم دعوى المسؤولية قبل المرشد، فالمسؤول عن هذه الأضرار الناجمة هو مجهزة السفينة وحده، بحيث تقرر بوضوح عدم مسؤولية المرشد عن الأضرار اللاحقة بالسفينة أو لسفينة أخرى أو بعتاد أو أجهزة الميناء، وبالمقابل فمجهزة السفينة له أن يتمسك بدفوعه في حالة إثباته أن المرشد ارتكب خطأ جسيماً أثناء العملية، وهذا ما جاء في نص المادة 184 من ق.ب.ج حيث نص صراحة على ما يلي: " تكون نتائج الحوادث الحاصلة للمرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد خلال السفينة المرشدة إلا في حالة إثبات خطأ غليظ للمرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد"، حيث يتمحيز في المادة 184 وخاصة بالنص الفرنسي "faute lourde" وباللغة العربية "الخطأ الغليظ" بحيث ان هذه الترجمة لم تكن دقيقة فالأدق والأصح قانوناً هو "الخطأ الجسيم".

وعليه فالمشرع أراد تخفيف من حدة الإعفاء على مجرد الخطأ اليسير ولكن المرشد الذي ارتكب خطأ جسيماً لا يمكنه أن يحصل على تخفيف من مسؤوليته قبل المجهز، فحسب القانون البحري الجزائري فان المرشد البحري يعد غير مسؤولاً عن الأخطاء التي تقع له أثناء قيامه بعملية الإرشاد البحري، فمجهزة السفينة هو المسؤول عن هذه الأضرار التي تقع من طرف المرشد في فترة مزاولته لعمله، لكن هناك استثناء يتمثل في أن المرشد يلتزم بتعويض كامل عن الأضرار التي أحدثتها نتيجة خطئه الجسيم. إضافة على كل ما تم ذكره سابقاً هناك حالات أخرى يكون المرشد البحري مسؤولاً عن تعويض مجهزة السفينة التي يقوم بإرشادها عن الأضرار التي تحصل لها السفينة نتيجة خطئه الجسيم، أو كما يكون الغير قد رجع به عليه نتيجة خطئه أي خطأ المرشد أثناء عملية الإرشاد، وتقتضي مسؤولية المرشد المدنية التزامه بتعويض

(1) عائشة طويسات، المرجع السابق، ص 76

الفصل الثاني: الآثار المترتبة عن عقد الإرشاد البحري

ما يعادل 05 أشهر من راتبه، ويسأل في هذا الصدد كل أمواله وهذا ما جاءت به المادة 185 من القانون البحري.⁽¹⁾

وبناء على ما سبق يمكن القول إن المرشد باعتباره حلقة أساسية في معادلة الإرشاد البحري قد تعفى من المسؤولية المترتبة عن أخطائه الشخصية التي لا تتصف بالجسامة في حين يصعب إعفاؤه من المسؤولية في حال الغش أو الضرر الجسيم.

ثانياً - مسؤولية المجهز عن أخطاء المرشدين

يعد المرشد أثناء قيامه بعملية الإرشاد تابعاً للمجهز، فهو يقوم بعمله لمصلحة المجهز ولحسابه، ومن ثم يسأل المجهز عن أخطائه على أساس مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه حتى ولو كان الإرشاد إجبارياً وهذا ما اجمع عليه فقهاء القانون البحري، وقد نصت على هذه المسؤولية للمجهز معاهدة بروكسل لعام 1910 حيث قررت في مادتها الخامسة بأن تبقى المسؤولية في حالة ما إذا حصل التصادم بسبب خطأ المرشد، وعلى الرغم من ذلك فإن بعض التشريعات تذهب إلى إنكار مسؤولية المجهز في حالة الإرشاد الإجباري. استناداً على أن الربان لم يكن حراً في تقدير حاجته إليه أو في اختيار مرشد بعينه ولذلك اعتبر التشريع الألماني (مادة 237) والتشريع الانجليزي (مادة 633) الإرشاد الإجباري سبب قانونياً للإعفاء المجهز من المسؤولية.⁽²⁾

كما أن مجهز السفينة وحده مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالغير بسبب خطأ المرشد حتى ولو كان الإرشاد إجبارياً، حيث أن مسؤولية المتبوع عن أفعال تابعيه إنما تقوم على الخطأ في الرقابة والتوجيه ولو لم يكن المتبوع حراً في اختيار تابعه، متى كانت عليه سلطة فعلية في رقابته وتوجيهه والمجهز يمارس سلطة الرقابة والتوجيه على المرشد بواسطة الربان، والمرشد البحري بمجرد قيامه بإرشاد السفينة التي طلبت خدمة الإرشاد ينسلخ عن الجهة التي يتبعها أصلاً، فلا تسأل هذه الجهة عن الأخطاء التي تقع منه، وإنما يسأل عنها

(1) تنص المادة 185 على: "يستطيع المرشد تحديد مسؤوليته المدنية المتولدة عن المادتين 183 و184 اعلاه بحدود

مبلغ 05 أشهر من راتبه ما عدا في حالة خطأ متعمد قام به المرشد".

(2) عقيل فاضل أحمد الدهان، المرجع السابق، ص 78

الفصل الثاني: الآثار المترتبة عن عقد الإرشاد البحري

مجهز السفينة التي يقوم المرشد بإرشادها حيث أن المجهز يكون مسؤولاً كذلك عن كل ضرر يصيب سفينة الارشاد أثناء عملية الارشاد ما لم يكن هذا الخطأ وقع بسبب المرشد.(1)

يمكن للغير مباشرة الرجوع على المجهز استناداً إلى أن المرشد يمارس عمله لحساب المجهز وتحت إشراف وسلطة الربان وكذا وجود المرشد على ظهر السفينة لا ينزع من الربان اختصاصه فهذا المرشد لا يعدوا في الحقيقة أن يكون مستشاراً فنياً للربان أثناء قيادته للسفينة لدى دخولها وخروجها من الميناء.(2)

وبالرجوع إلى القانون البحري الجزائري نجد المادة 183 تنص صراحة على أنه "يعتبر مجهز السفينة المرشد مسؤولاً اتجاه الغير عن الأضرار الناتجة عن المرشد والتي تعد كأنها أضرار حصلت من أحد أفراد طاقم السفينة".

كما نصت أيضاً المادة 184 من التقنين البحري أن المجهز لا يكون مسؤولاً في حالة الخطأ الغليظ (الجسيم) من طرف المرشد، فالمشرع جعل المسؤولية عن الضرر الذي يصيب المرشد أو البحارة أو السفينة أثناء تنفيذ عملية الإرشاد على عاتق المجهز وقرينة المسؤولية التي أقامها المشرع قابلة لإثبات العكس، فالمجهز لا يمكنه أن يتخلص من مسؤوليته أو يتحقق منها إلا إذا اثبت أن الضرر الذي أصاب المرشد قد صدر منه، أي من المرشد أو صدر من جانب بحارة سفينة الإرشاد فيكفي إذن للمجهز إثبات خطأ المرشد أو البحار اليسير إذ جسامه الخطأ ليست مشروطة في هذا المجال، حيث انه من وجب المرشد العناية بنفسه إذ ليس من المقبول تحميل مسؤولية ما يرتكبه هذا الأخير من رعونة وخفة.(3)

أما بخصوص الخسائر التي تقع للبضاعة فقد نصت على ذلك المادة 802 من القانون البحري الجزائري تنص على أنه " يعد الناقل مسؤولاً عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه، باستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية ".

(1) محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقاً للأنظمة المقارنة، د ط، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، 2012، ص 178-179.

(2) محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 274.

(3) محمود شحماط، المرجع السابق، ص 99

الفصل الثاني: الآثار المترتبة عن عقد الإرشاد البحري

وبالرجوع للحالات المستثناة المدرجة في المادة 803 من نفس القانون نجد أنها نصت في فقرتها الثالثة "الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون عن الناقل" حيث يستنتج من نص المادة أنه يمكن إعفاء الناقل من المسؤولية إذا كانت الخسائر والأضرار الحاصلة للبضائع قد تمت بسبب خطأ كباقي الأخطاء في اختيار الطريق لسوء قراءة الخرائط مثلا، وبالتالي يقوم الخطأ عليه والذي أدى إلى إلحاق أضرار بالبضائع".⁽¹⁾

ثالثا - مسؤولية هيئة الإرشاد أو الدولة عن أخطاء المرشدين:

إن القانون الجزائري اعتبر المرشد البحري عاملا في محطة الإرشاد والتابعة بدورها للسلطة السيئانية وبالتالي فإنه يعتبر تابعا للهيئة ومسؤولا اتجاهها وهو بهذه الصفة يلتزم بتعليماتها الإدارية والأوامر الصادرة من رؤسائه، وهو أيضا مسؤولا تأديبيا إذا خالف الأوامر والتعليمات أو مسؤولا جنائيا إذا خالف أي نص جنائي، أما بالنسبة للمسؤولية المدنية فإن المشرع راعى أن الخدمة إجبارية إلا أن المصلحة الشخصية المباشرة من هذه الخدمة تعود للسفينة المرشدة، فهو يقوم بخدمة خاصة لمجهزها وذلك بتوجيهها بأمان فالعلاقة بينهما تعتبر علاقة عمل وهو في هذا يكون تابعا لمتبوع هو المجهز.⁽²⁾

حيث يرى كل الفقه والقضاء أن المسؤولية تقع على عاتق المجهز، فهئية الإرشاد لا تكون مسؤولة عن أخطاء المرشد في هذه الفترة لأنه يعمل على ظهر سفينة ما طالما أن المرشد مؤهل علميا وحاصلا على الشهادة التي قررها القانون وتتوافر فيه الشروط اللازمة لقيامه بهذا العمل.⁽³⁾

وقد سار على ذلك المشرع الجزائري حيث أنه وبالرجوع إلى نص المادة 186 من ق.ب.ج نجد أنه لا يعتبر السلطة المينائية مسؤولة اتجاه مجهزة السفينة المرشدة عن الأضرار المسببة من أحد المرشدين إلا في حالة عدم توفر شروط الخبرة المهنية.

(1) عائشة طويسات، المرجع السابق، ص 85 - 86.

(2) المرجع نفسه، ص 78.

(3) احمد زكي عويس، المرجع السابق، ص 448.

الفصل الثاني: الآثار المترتبة عن عقد الإرشاد البحري

وبما أن معظم التشريعات تشترط على من يمارس مهنة الإرشاد البحري الحصول على شهادة أو رخصة من مصلحة الموانئ لمزاولة هذه المهنة إلا أن ذلك لا يعني ترتيب مسؤولية ما على الحكومة، وكما ذكرنا سابقا أن المرشد في الأصل تابع لهيئة الميناء ولكنه إذا ما باشر عملية الإرشاد فان تبعيته تنتقل إلى السفينة التي يتولى إرشادها وقد عبرت محكمة النقض المصرية على ذلك في حكمها الصادر في 1963/10/24 بقولها " ينسخ المرشد في الفترة التي يباشر فيها نشاطه على ظهر السفينة عن جهة التي يتبعها أصلا وعلى ذلك لا تسال هذه الجهة عن الأخطاء التي تقع منه خلا هذه الفترة".⁽¹⁾

• الفرع الثاني: المسؤولية الجزائية والتأديبية

لا تقتصر الأعمال المترتبة على مناورات الإرشاد في توقيع المسؤولية المدنية فقط بل قد تتعداها لتصل لقيام المسؤولية الجزائية، كما تولد أيضا نظام آخر وهو المسؤولية التأديبية وهو ما سنتناوله في هذا العنصر.

أولا- المسؤولية الجزائية:

تتمثل المسؤولية الجزائية في التزام شخص يتحمل نتائج فعله الإجرامي ومن ثم فان مسؤوليته ليس ركنا من أركان الجريمة وإنما هي أثرها ونتيجتها القانونية.⁽²⁾

فالعقوبة الجزائية ليس سوى الأثر القانوني الذي تخلفه الجريمة، وفي مجال الإرشاد البحري تتحقق المسؤولية الجزائية بتحقق الفعل المجرم قانونا سواء تم ذلك عن قصد أو عن غير قصد، وباعتبار أن المرشد يمارس مهامه تحت السلطة المينائية فهو ككل شخص من أشخاص الملاحة، ففي حالة ارتكابه لفعل مخالف للقواعد العامة التي تنظم الإرشاد فانه يكون عرضة للعقوبة.⁽³⁾ بمعنى آخر إذا امتنع عمدا عن القيام بعملية إرشاد السفينة تكن في حالة خطر رغم تكليفه بإرشادها وامتناعه عن أداء عمل من أعمال وظيفته بقصد عرقلة سير العمل أو الإخلال بانتظامه.

(1) عائشة طويسات، المرجع السابق، ص 79

(2) أحسن بوسقيعة، الوجيز في القانون الجزائي، القسم العام، د ط، دار هومه، 2006، ص 176.

(3) عبد الكريم سالم، المرجع السابق، ص 234-235.

الفصل الثاني: الآثار المترتبة عن عقد الإرشاد البحري

حيث أقرت المادة 188 من القانون البحري عقوبة ذلك، حيث جاء في نصها على انه كل شخص يخالف أحكام المواد 172، 175، 180، 181، يعاقب بغرامة مالية تتراوح ما بين 1000 و50.000 دينار جزائري، وإن كانت المواد المعينة لا تخص المرشد بصفة مباشرة، إلا أن هناك من يرى أن هذا الأخير يعتبر كأحد أفراد طاقم السفينة وذلك حسب التفسير الضمني لأحكام المادة 183 من نفس القانون وبالتالي فهو خاضع للأحكام التي تسري عليهم كما تطبق عليه أيضا المخالفات والجنح والجنايات البحرية التي تطبق على أفراد الطاقم لاسيما المواد 477، 482، 534، 565، من القانون السالف الذكر.

كما أنه وبالرجوع إلى نص المادة 411 الفقرة 02 من القانون البحري نجدها أيضا اعتبرت المرشد كأحد أفراد طاقم السفينة وذلك من خلال مدة عمله على متنها فمن البديهي أن تسري عليه بعض الأحكام الجزائية المطبقة على رجال البحر والمنصوص عليها في قسم الثالث من الفصل الثالث من القانون البحري الجزائري والمتضمن للمواد من 477 إلى 522 خاصة منها المتعلقة بالأعمال الجنحية ضد السلامة الملاحة.⁽¹⁾

ثانيا - المسؤولية التأديبية:

يعاقب المرشد على أساس المسؤولية التأديبية بسبب ثبات خطئه المهني المنبثق عن طبيعة عمله الذي يعد تابعا لمرفق عمومي تسييره الدولة، كما يتعرض المرشد للمسؤولية التأديبية إذا أهمل أو قصر في واجبات وظيفته أو خالف لوائح هيئة الميناء التابع لها.⁽²⁾

وكأي نظام آخر للمسؤولية التأديبية فإنه يجب لترتيب مسؤولية المرشد توافر ثلاث عناصر أساسية: أولها يتعلق بضرورة ثبوت ارتكاب الخطأ التأديبي الموقع عنه الجزاء وثانيهما وجود جزاء يلحق بمرتكب الخطأ وثالثهما قيام العلاقة السببية، لذلك فإن الغاية من السلطة التأديبية تتمثل في ضبط النظام وتحقيق والحفاظ على حسن العمل وعلى سمعته، فإن الخطأ التأديبي أيا كانت الصورة التي يأخذها يحمل معنى في الإخلال بالواجب المهني والذي يتناقض مع حسن سير العمل دون توقف ثبوت وصف الخطأ

(1) عبد الكريم سالم، المرجع السابق، ص 235

(2) محمود شحماط، المرجع السابق، ص 102

الفصل الثاني: الآثار المترتبة عن عقد الإرشاد البحري

التأديبي لسلوك العامل على ترتب ضرر عنه.(1)

والقانون البحري الجزائري لم ينص صراحة على المسؤولية التأديبية للمرشد البحري، إلا انه بالمقابل نجد لمرسوم التنفيذي السالف الذكر 08/06 المتعلق بتنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ الجزائرية نصت في المادة 27 منه على بعض الحالات التي يتم بموجبها تسليط عقوبة المرشد البحري أما السحب المؤقت أو النهائي لاعتماد هذا الأخير من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ حيث جاء فيها: " يمكن للوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ سحب اعتماد المرشد البحري بصفة مؤقتة أو نهائية في الحالات الآتية:

- 1- السحب المؤقت لمدة تتراوح بين الشهرين وستة أشهر في الحالات الآتية:
 - عدم احترام القواعد المقررة بالنسبة للإرشاد البحري.
 - عدم الامتثال لكل أوامر يصدره صراحة المرشد الرئيس فيما يخص خدمة الإرشاد البحري.

- غياب غير مبرر من محطة الإرشاد.
- سكر المرشد البحري أثناء الخدمة.
- عجز بدني مؤقت يصدره طبيب تؤوله الإدارة البحرية.

2- السحب النهائي للاعتماد 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 به.
- الشطب من سجل رجال البحر طبقا للتشريع والتنظيم المعمول بهما.
- عجز بدني دائم يعاينه قانونا طبيب يؤهله الوزير المكلف بالبحرية التجارية للموانئ.

وإذا ما تمعنا في هذه الحالات يمكن أن نكتشف أن بعضها يرتبط ارتباطا مباشرا بعملية الإرشاد، وبالرغم من ذلك لم يكن المشرع بذات الصرامة التي يقرها في بعض الميادين الأخرى

(1) عائشة طويسات، المرجع السابق، ص 87

الفصل الثاني: الآثار المترتبة عن عقد الإرشاد البحري

على اعتبار انه لم ينص في شأنها على العقوبات الجزائية كالغرامة والحبس مثلا.

كما يمكن أيضا أن تسري في حق المرشد البحري على اعتباره من أفراد طاقم السفينة أثناء تأديته لمهامه كما سبق لنا القول نفس العقوبات التأديبية التي تطبق عليهم والمنصوص عليها في المادة 471 من القانون البحري والمتمثلة في التوبيخ والإنذار الشفوي أو الكتابي، الإيداع على متن السفينة، التأنيب، المنع من ممارسة وظيفة على متن السفينة لمدة تتراوح بين 03 أشهر إلى عام واحد، الإيقاف عن الخدمة لمدة ستة أشهر بدون راتب أثناء هذه المدة، التنزيل من الرتبة، العزل، الشطب من سجل رجال البحر والسحب المؤقت أو النهائي لشهادة الملاحة.

وحسب نص المادة 472 من نفس القانون تتولى اللجنة التأديبية البحرية لدى السلطة الإدارية مهمة إصدار هذه العقوبات، كما يتولى الربان إصدار عقوباتي الإنذار والتوبيخ في حالة وقوع أخطاء خفيفة مرتكبة من طرف أطراف الطاقم ومن طرف المجهز اتجاه البحارة الاحتياطيين.

ولا تصدر العقوبات التأديبية إلا بعد إجراء التحقيق المنصوص عليه أدناه وحسب طبيعة وخطوة الخطأ المرتكب من أحد أفراد الطاقم مع الأخذ بعين الاعتبار لأسباب فعله ومزاجه وسلوكه العادي على متن السفينة وكذلك الضرر اللاحق في مجال نظام امن السفينة.⁽¹⁾ وما نلاحظ بالنسبة للمسؤولية الجزائية والتأديبية أن المشرع اكتفى ببيان الأحكام العامة لها فقط ولم يأخذ أحكام استثنائية أو شاذة كما هو الحال بالنسبة للمسؤولية المدنية كما سبق بيانه.

• المطلب الثاني: الدعاوى الناشئة عن عقد الإرشاد البحري

إن الدعاوى التي تنشأ عن عقد الإرشاد البحري لا يختلف عن غيرها من الدعاوى القضائية الأخرى، حيث يشترط لقيامه أن يتم رفعها من ذوي الصفة أو المصلحة،⁽²⁾ وهذا ضمن المطلب سنحاول تحديد الجهة القضائية المختصة قانونا لرفع دعاوى الإرشاد ثم بيان مدة التقادم التي تخضع لها.

(1) المادة 474 من القانون البحري الجزائري

(2) المادة 13 من القانون رقم 08-09 المتضمن لقانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، ج. ر، عدد 21

الفصل الثاني: الآثار المترتبة عن عقد الإرشاد البحري

حيث انه يمكن أن ترفع في هذا الصدد الدعاوى التالية:

- 1- **دعوى المسؤولية:** يقصد برفع دعوى المسؤولية أن تكون أمام الجهة القضائية المختصة على أن تتم في الميعاد القانوني الذي يقصد به تقادم الدعاوى بعد هذا الميعاد.
 - 2- **دعوى الرجوع:** كما يمكن رفع دعوى الرجوع بالضمان ضد الغير ولو بعد انقضاء مدة التقادم ومدة رفع هذه الدعوى متروكة لتحديد القوانين الخاصة بكل دولة.
- وبما أن القانون البحري الجزائري وكذلك التنظيم الخاص بالإرشاد في الجزائر لم يبين الدعاوى الناشئة عن عقد الإرشاد البحري، كما انه لم يحدد القضاء المختص بالنظر في المنازعات المتعلقة بهذه الدعاوى عليه اضطرنا إلى الرجوع إلى القواعد العامة المنصوص عليها في ق.إ.م.إ.ج.

• الفرع الأول: الاختصاص القضائي

بالرجوع إلى قانون الإجراءات المدنية والإدارية نجد أن الاختصاص يؤول كأصل عام إلى محكمة موطن المدعى عليه وهذا حسب نص المادة 37 من ق.إ.م.إ.ج حيث جاء في نصها "يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه، وإن لم يكن له موطن معروف فيعود الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي تقع فيها الموطن المختار ما لم ينص القانون على خلاف ذلك"

فالأصل في القواعد العامة أن يؤول الاختصاص إلى محكمة موطن المدعى عليه، حيث تختص الغرف التجارية بالمنازعات القائمة بين السفن التجارية وتختص الغرف المدنية بالمنازعات القائمة بين السفن غير التجارية.⁽¹⁾

وبالرجوع إلى القانون البحري الجزائري نجد المادة 565 منه نصت على انه بعد كل فقدان سفينة أو اصطدامها أو جنوحها وبعد كل حادث بحري أو كل مخالفة منصوص عليها في هذا الأمر وكان الخطأ قد وقع بسبب خطأ المرشد البحري اوجب رفع تقرير بالواقع إلى المتصرف الأول للشؤون البحرية الذي يمكنه الاتصال به وعلى هذا الأخير أن يبلغ فوراً وكيل الجمهورية المختص إقليمياً.

(1) نعيمة بن موفق، المرجع السابق، ص 101.

الفصل الثاني: الآثار المترتبة عن عقد الإرشاد البحري

كما نجد أيضا بعض التشريعات الدولية وفي مقدمتها ألمانيا في حالة التصادم بسبب خطأ المرشد البحري اعتبرته في قانونها حالة من حالات القوة القاهرة التي تؤدي إلى الإعفاء من المسؤولية وهذا يعني عدم إمكانية مقاضاة المرشد ومطالبته بالتعويض من قبل المتضررين، غير أن دولا أخرى كإنجلترا وإيطاليا لم نشأ القضاء كليا على حقوق المتضررين فقضت قوانينها بالزامية أن يدفع كل مرشد اشتراكات تتمثل في مبلغ نقدي يعتبر كضمان يتم التنفيذ عليه في حالة ما إذا صدر خطأ من جانب احد المرشدين على أن يظل المرشد مسؤولا شخصيا عما يتجاوز قيمة الضمان.⁽¹⁾

كما نجد أيضا أن القضاء المصري أعطى الاختصاص للمحاكم المدنية بخصوص رسوم الإرشاد على حساب المحاكم الإدارية وهذا ما جاء على حيثيات المحكمة وفق قرار صادر في 1988/12/26 "أن المحاكم المدنية باعتبارها صاحبة الولاية العامة تختص بالفصل في كافة المنازعات إلا ما استثنى بنص خاص لما كان ذلك وكان ثابت في الدعاوى، أنها أقيمت من المطعون ضدها بطلب إلزام الطاعنة بصفقتها ملزمة برسو وإرشاد السفن مع أعمال التخفيض في رسم الميناء الذي منحته المادة 19 من القرار 24 لسنة 1983 للسفن التي ترد في رحلة صباحية كانت أحكام هذا القانون قد خلت من تحديد الجهة المختصة بالفصل في المنازعات الناشئة عن تطبيقه فإن المحاكم المدنية تضحى هي المختصة بنظرها".

وبخصوص قرارات المحكمة العليا بالجزائر والخاص بالاختصاص القضائي في عقد الإرشاد لا يوجد ولا قرار لحد الآن لربما هذا الوضع راجع الاحتكار الدولي لهذا القطاع.

• الفرع الثاني: تقادم الدعاوى

طبقا للقواعد العامة ينقضي الالتزام بمرور خمسة عشر سنة من اليوم الذي يصبح فيه الدين مستحق الأداء، فبعد مرور هذه المدة لا يستطيع الدائن المطالبة بحقه، إلا أن هناك بعض الديون تنقضي بمرور مدة أقصر من ذلك بحكم طبيعتها الخاصة ووفق ما تقرره النصوص القانونية الخاصة.⁽²⁾

(1) جمال بن عصمان، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة لنيل

شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة تلمسان، ص 62.

(2) نعيمة بن موفق، المرجع السابق، ص 102.

الفصل الثاني: الآثار المترتبة عن عقد الإرشاد البحري

ولقد اقر المشروع نصا خاصا فيما يتعلق بتقادم الدعاوى في مجال الإرشاد البحري، فبالرجوع إلى القانون البحري الجزائري نجد المادة 187 منه نصت صراحة على تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد الإرشاد حيث جاء فيها " تتقادم الدعاوى المتولدة عن الإرشاد يمضي سنتين اعتبارا من انتهاء عمليات الإرشاد". ويبدأ حساب مدة التقادم من وقت انتهاء عملية الإرشاد.⁽¹⁾

كما نجد أن بعض التشريعات الأخرى قد سارت على نفس المنهج الجزائري في تنظيمها لمسألة تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد الإرشاد البحري حيث نجد القانون المصري والقانون الكويتي كلاهما حدد التقادم سنتين تبدأ من تاريخ انتهاء العملية.

وأخيرا لاحظنا أن عقد الإرشاد لبحري يترتب عنه آثار قانونية تتمثل في الالتزامات الملقاة على عاتق كل من المرشد والريان والمجهز كما انه اثناء تنفيذ عملية الإرشاد قد تحدث اضرار قد تلحق بالغير أو بسفينة الإرشاد أو بالمرشد فهنا تقع المسؤولية حيث لاحظنا أن المشرع أعفى المرشد تماما من المسؤولية إلا في حالة الخطأ الجسيم، وألقى جميع هذه المسؤولية على عاتق المجهز، كما ينشأ عن عقد الإرشاد دعاوى يشترط رفعها من ذوي الصفة والمصلحة وتعد الجهة المختصة بالنظر في هذه الدعاوى المحكمة التي يقع بدائرة اختصاصها موطن المدعى عليه، وتسقط هذه الدعاوى الناشئة عن عقد الإرشاد في أجل سنتين من وقت انتهاء عملية الإرشاد.

(1) محمود شحماط، المرجع السابق، ص 103

الخاتمة

أكدت لنا الدراسة المتعلقة بعقد الإرشاد البحري في القانون الجزائري أن هذا الأخير فعلا ذا خصوصية تميزه عن باقي العقود الأخرى بسبب خطورة العمل ومخاطر الملاحة البحرية، وهو الأمر الذي استوعبه المشرع الجزائري بدليل إخضاعه لتنظيم خاص المتمثل في المرسوم التنفيذي 06-08 الذي يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة الإرشاد في الموانئ. إلى جانب القانون رقم 98-05 المعدل والمتمم المتضمن القانون البحري من خلال المواد 171 إلى 188 منه، بحيث كانت تداعيات هذه الخصوصية المميزات التي يتمتع بها هذا النوع من العقود والتي اكتشفناها من خلال هذه الدراسة.

لذا أوضحنا من خلال دراستنا لهذا البحث في فصلين أساسيين، ففي الفصل الأول تطرقنا للإطار العام لعقد الإرشاد البحري وذلك بتعريفه من قبل التشريع والفقهاء وبعد ذلك إلى أهم الخصائص التي يتميز بها، وتمييزه عن بعض العقود المشابهة والمتمثلة في عقد القطر البحري والاتقاد البحري، أما فيما يخص الطبيعة القانونية لعقد الإرشاد البحري فقد تعددت الآراء الفقهية والقضائية، فهناك اتجاه يرى أن عملية الإرشاد عبارة عن عقد تتمثل في عقد عمل يرتبط فيه المرشد بعلاقة تبعية مع المجهز وهناك اتجاه يرى أنه عقد مقاوله ومن ثم يحتفظ المرشد باستقلاله اتجاه المجهز، إلا أن الشريعة الإسلامية اعتبرته من عقد إجارة الأشخاص وهناك من اعتبر أن عملية الإرشاد البحري عبارة عن نظام قانوني لا أثر للعقد فيها حيث يتولى القانون تنظيم علاقة الطرفين فالمرشد لا يستطيع أن يتمتع عن إرشاد السفينة التي تطلب الإرشاد ولا أن يختار السفينة التي يرشدها والربان لا يستطيع أن يرفض الاستعانة بمرشد، أما فيما يخص المشرع الجزائري فإنه لم يحدد صراحة الطبيعة القانونية للإرشاد البحري.

وحتى يثبت عقد الإرشاد البحري لا بد من أن يتوفر على الأركان التي لا يمكن لأي عقد القيام بدونها التي تتمثل في الرضا والمحل والسبب. وبما أن عقد الإرشاد لبحري من العقود الرضائية فمسألة الشكلية لا تثير أي إشكال، ويمكن إثباته بكافة طرق الإثبات التجارية، كما يمتاز النظام القانوني لعقد الإرشاد البحري بخصوصية تجعله متميزا

ومستقلا عن غيره من العقود تتمثل في إجراءات عملية الإرشاد البحري والتي هي مدة تنفيذ هذه العملية وتبادل المعلومات بلغة مشتركة.

أما الفصل الثاني فقد تطرقنا إلى الآثار المترتبة عن عقد الإرشاد البحري والمتمثلة في الزامات طرفي عقد الإرشاد البحري والتي تختلف من المرشد إلى الريان، حيث يتمثل الالتزام الرئيسي للطرف الأول في التزامه بإجابة طلبات السفينة التي تريد الدخول والخروج من الميناء، كما يقع على عاتقه الالتزام بمساعدة السفينة في حالة الخطر حتى لو كان يقوم بإرشاد سفينة أخرى، كما يلتزم أيضا في وقاية السفينة من الكوارث الجوية، أما الالتزام الأخير فيتمثل في احترام المرشد أثناء أداء مهامه لأوامر ريان السفينة.

أما بالنسبة للريان (المجهز) فيجب أن يلتزم بطلب المرشد حيث يعد هذا الالتزام بمثابة الالتزام الجوهرى للريان، كما يلتزم أيضا بتسهيل مهمة المرشد، ويلتزم أيضا بدفع مقابل الإرشاد، وخلصنا القول أن الريان لا يفقد صلاحيته في قيادة السفينة أثناء عملية الإرشاد وهذا ما استقر عليه غالبية الفقه البحري وهو الالتزام الأخير بالريان.

بالإضافة إلى المسؤوليات الناشئة عن تلك الالتزامات والقائمة عن خطأ المرشد والمتمثلة في المسؤولية المدنية والجزائية والتأديبية فالمشعر الجزائري جعلها على عاتق المجهز، حيث تبنى هذه المسؤولية على أساس القواعد العامة في نظرية المتبوع عن أعمال تابعة وإن كانت تختلف عنها في بعض الأحكام فهي في الإرشاد البحري المسؤولية قائمة على أساس الخطأ المفترض وغير قابل لإثبات العكس، ومنه فإنه ليس للمتضرر حق الخيار في الرجوع على المتبوع (المجهز) أو التابع (المرشد) عند خطأ هذا الأخير، فالمرشد يعتبر من دون مسؤولية تماما إلا في حالات معينة.

ولا نختم دراستنا لموضوع عقد الإرشاد البحري دون الإشارة إلى الدعاوى الناشئة عن هذا العقد، عندما تحدث منازعات في مجال الإرشاد البحري يتعين على كل من يملك الصفة والمصلحة رفع دعواه وفقا للقواعد العامة للاختصاص القضائي وذلك لعدم تناول القانون البحري الجزائري لهذه المسألة. حيث يؤول الاختصاص المحلي للمحكمة التي يقع

في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه وهذا في أجل أقصاه سنتين من تاريخ انتهاء عملية الإرشاد وهي المدة التي حددها المشرع لتقادم الدعوى الناشئة عن الإرشاد.

وعلى ضوء ما توصلنا إليه في دراستنا من استنتاجات وجدنا بأن عقد الإرشاد البحري تحكمه قواعد خاصة والمتمثلة في المرسوم التنفيذي 06-08 الذي يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، والقانون البحري من خلال المواد 171 إلى 188 منه، كما تحكمه أيضا قواعد عامة من بينها القانون المدني وقانون الإجراءات المدنية والإجراءات الجزائية.

فيما يخص النظام القانوني لعقد الإرشاد البحري، يظهر لنا بكل دقة أن المجال البحري هو مجال خاص، لذا لا بد أن يكون تأطيره بقواعد قانونية أكثر دقة، وضرورة توسيع النصوص القانونية الخاصة بالإرشاد البحري خاصة، إذا علمنا أن جل التبادلات التجارية في الجزائر تتم بحرا.

ضرورة وضع حد لمسؤولية المرشد البحري خاصة وإذا علمنا أنه معفى تماما من المسؤولية إلا في حالة الخطأ الجسيم حتى وإن كان المشرع نص في المادة 185 من القانون البحري الجزائري حدود للمسؤولية المدنية للمرشد البحري لا يمكن مسألته إلا على أساسها وهو ما يعادل مبلغ 5 أشهر من راتبه باستثناء خطأ معتمد قام به.

قائمة المراجع

أولاً: النصوص القانونية

- 1- الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26/09/1975 المتضمن القانون المدني، ج.ر عدد 78 المؤرخ في 30/09/1975
- 2- الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 26/09/1975 المتضمن القانون التجاري المعدل والمتمم بالقانون رقم 15-20 المؤرخ في 30/12/2015، ج ر العدد 71 المؤرخة في 30/12/2015
- 3- الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23/10/1976 المتضمن القانون البحري، ج ر العدد 29 المؤرخ في 10/04/1977 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25/06/1998. ج ر العدد 47 المؤرخ في 27/06/1998
- 4- القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25/02/2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج.ر عدد 21 المؤرخة في 23/04/2008.
- 5- المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المؤرخ في 06/01/2002 الذي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ج ر عدد 01 لسنة 2002.
- 6- المرسوم التنفيذي رقم 06-08 المؤرخ في 09/01/2006 المعدل والمتمم بالمرسوم التنفيذي 15-08 المؤرخ في 14/01/2015 الذي يحدد التنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد بالموانئ، ج ر عدد 03 لسنة 2015.

ثانياً: المراجع باللغة العربية

أ- الكتب:

- 1- أحسن بوسقيعة، الوجيز في القانون الجزائري، القسم العام، ط04، دار هوم، الجزائر، 2006 .
- 2- إدريس فاضلي، الوجيز في النظرية العامة للالتزام، د ط، قصر الكتاب، الجزائر، 2007.
- 3- سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني في الالتزامات، نظرية العقد والإرادة المنفردة، الجزء 01، المجلد 01، ط04، دار الكتاب الحديث، القاهرة، 1987.

- 4- طالب حسن موسى، القانون البحري (السفينة، اشخاص السفينة، عقد النقل البحري، البيوع البحرية، الطوارئ البحرية، عقد التأمين البحري، العقود البحرية المساعدة)، ط02، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2007.
- 5- عبد الرزاق دربال، الوجيز في النظرية العامة للالتزام، ط01، مصادر الالتزام، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر.
- 6- عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، ط01، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، 2011.
- 7- كمال حمدي، القانون البحري، (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة، نقل البضائع والأشخاص، القطر، الإرشاد)، ط02، الناشر منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000.
- 8- محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني الجزائري، الجزء 01، النظرية العامة للالتزامات، مصادر الالتزام العقد والإرادة المنفردة، ط04، دار الهدى، الجزائر، 2007.
- 9- محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، (القانون البحر، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية) منشورات الحلبي الحقوقية، د ط، بدون سنة نشر.
- 10- محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، مكتبة القانون والاقتصاد، د ط، الرياض، 2012.
- 11- محمود شحماط، المختصر في القانون البحري، د ط، دار الهدى، الجزائر، 2010.
- 12- مصطفى كمال طه، اساسيات القانون البحري، ط01، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006.

ب- الرسائل والذكرات الجامعية:

- 1- جمال بن عصمان، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الدولي الخاص، جامعة ابي بكر بلقايد تلمسان، 2009.

2- حنان عزيزية، عقد العمل البحري في التشريع الجزائري والقانون المقارن، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الاجتماعي والمؤسسة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مستغانم، 2017.

3- عائشة طويسات، المركز القانوني للمرشد البحري، مذكرة ماجستير في الحقوق فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة الجزائر - بن يوسف بن خدة -، 2009.

4- نعيمة بن موفق، عقد القطر البحري، مذكرة ماجستير في الحقوق فرع القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر.

5- نعيمة حساك، النظام القانوني للإنقاذ البحري على ضوء اتفاقية لندن للإنقاذ 28 أبريل 1989، مذكرة ماجستير في الحقوق، تخصص عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة أمحمد بوقرة، بومرداس، 2016

ج- المقالات:

1- احمد زكي عويس، حوليات كلية الشريعة والقانون والدراسات الاسلامية " الارشاد البحري دراسة مقارنة بين الفقه الإسلامي والقانون البحري"، العدد 13، قطر 1995.

2- ضرغام فاضل حسين العلي، المركز القانوني للمرشد البحري (دراسة في ضوء قانون الموانئ 61 لسنة 1995 والتعليمات الصادرة بموجب رقم 1 لسنة 1998)، مجلة كلية الحقوق جامعة النهرين، العدد 16، العراق، 2006.

3- عباس بن جبارة، النظام القانوني لعقد الإرشاد البحري في ظل القانون البحري الجزائري، مجلة المحامي، منظمة المحامين لناحية سيدي بلعباس مجلس قضاء سيدي بلعباس، العدد 08، سبتمبر، 2017.

4- عبد الكريم سالم، الاطار القانوني لعملية الإرشاد البحري بين الالتزامات والمسؤولية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، بدون دار نشر، العدد 08، بدون سنة نشر.

5- عقيل فاضل أحمد الدهان، المركز القانوني للمرشد البحري، مجلة جامعة كربلاء العلمية، المجلد السادس، العدد الرابع، العراق، 2008.

ثالثا: المراجع باللغة الفرنسية

- 1- Antoine vialard, Droit maritime, collection droit fondamentale, 1997

الفهرس

الصفحة	العنوان
01	مقدمة
06	الفصل الأول : الإطار العام لعقد الإرشاد البحري
08	المبحث الأول: مفهوم عقد الإرشاد البحري
08	المطلب الأول: تعريف عقد الإرشاد البحري وخصائصه
08	الفرع الأول: تعريف عقد الإرشاد البحري
08	أولاً: التعريف الفقهي
09	ثانياً: التعريف التشريعي
12	الفرع الثاني: خصائص عقد الإرشاد البحري
12	أولاً : عقد الإرشاد البحري عقد رضائي
12	ثانياً: عقد الإرشاد البحري عقد ملزم لجانبين
12	ثالثاً: عقد الإرشاد البحري من عقود المعاوضة
12	رابعاً: عقد الإرشاد البحري من عقود المدة
12	خامساً : عقد الإرشاد البحري من الملاحة البحرية المساندة أو المكملة
12	سادساً: عقد الإرشاد البحري عقد تجاري
13	المطلب الثاني: تمييز عقد الإرشاد البحري عن بعض العقود المشابهة
13	الفرع الأول : تمييز عقد الإرشاد البحري عن عقد القطر البحري
14	الفرع الثاني: تمييز عقد الإرشاد البحري عن الإنقاذ البحري
16	المطلب الثالث: الطبيعة القانونية لعقد الإرشاد البحري
16	الفرع الأول: عملية الإرشاد عقد
16	أولاً: الإرشاد عقد عمل
16	ثانياً: الإرشاد عقد مقاوله

17	ثالثا: الإرشاد عقد إجارة
17	الفرع الثاني: عملية الإرشاد نظام قانوني
18	لفرع الثالث: موقف المشرع الجزائري
18	المبحث الثاني: أركان عقد الإرشاد البحري
18	المطلب الأول: الأركان العامة لإبرام عقد الإرشاد البحري
19	الفرع الأول: ركن التراضي
20	أولا: أهلية التعاقد
21	ثانيا: صحة إرادة المتعاقدين
21	الفرع الثاني: ركن المحل
22	الفرع الثالث: ركن السبب
23	المطلب الثاني : الأركان الخاصة لإبرام عقد الإرشاد البحري
24	الفرع الأول: تحديد مدة تنفيذ عملية الإرشاد
25	الفرع الثاني : تبادل المعلومات بلغة مشتركة
27	الفصل الثاني: الآثار المترتبة عن عقد الإرشاد البحري
28	المبحث الأول: الالتزامات المترتبة عن عقد الإرشاد البحري
28	المطلب الأول: التزامات المرشد البحري
29	الفرع الأول : الالتزام بإجابة السفينة الطالبة للخدمة
30	الفرع الثاني: الالتزام بمساعدة السفينة في حالة الخطر
32	الفرع الثالث : التزام المرشد في الوقاية من الكوارث البحرية
33	الفرع الرابع: الالتزام باحترام أوامر الريان
34	المطلب الثاني: التزامات ريان السفينة ومجهزها

34	الفرع الأول : الالتزام بطلب المرشد
35	الفرع الثاني: الالتزام بتسهيل مهمة المرشد
36	الفرع الثالث: الالتزام بدفع مقابل الإرشاد
38	الفرع الرابع: التزام الربان بقيادة السفينة محل الارشاد
41	المبحث الثاني: أحكام المسؤولية والدعاوى الناشئة عن عقد الإرشاد البحري
42	المطلب الأول: أحكام المسؤولية في إطار عقد الإرشاد البحري
42	الفرع الأول: المسؤولية المدنية في عملية الإرشاد البحري
42	أولاً: المسؤولية الشخصية للمرشد
46	ثانياً: مسؤولية المجهز عن أخطاء المرشدين
48	ثالثاً: مسؤولية هيئة الإرشاد أو الدولة عن أخطاء المرشدين
49	الفرع الثاني: المسؤولية الجزائية والتأديبية
49	أولاً: المسؤولية الجزائية
50	ثانياً: المسؤولية التأديبية
52	المطلب الثاني: الدعاوى الناشئة عن عقد الإرشاد البحري
53	الفرع الأول: الاختصاص القضائي
54	الفرع الثاني: تقادم الدعاوى
56	الخاتمة
60	قائمة المراجع
64	الفهرس

ملخص

يعتبر عقد الإرشاد البحري من أقدم عقود الملاحة البحرية ولا زال اليوم يحتل مكانة تكتسب أهمية بالغة بحكم توسيع مجال المبادلات التجارية الدولية وما يترتب على ذلك من مخاطر أو عوائق قد يؤدي إلى عرقلة سير الملاحة، ونظرا لهذه الخطورة قام المشرع البحري الجزائري بتنظيم هذا النوع من العقود، حيث قام بتعريفه في المادة 171 من القانون البحري "الإرشاد هو المساعدة التي يقدم إلى الربابنة من قبل مستخدمي الديوان الوطني للموانئ المرخص له من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول إلى الموانئ والفرص والمياه الداخلية والخروج منها".

ويتميز عقد التأمين البحري بخصائص تجعله ينفرد بها عن باقي العقود، كما يجب أن يتوفر لقيام هذا العقد الأركان العامة لعقد والمتمثلة في الرضا والمحل والسبب، إلا أن الكتابة ليست شرطا ضروريا لانعقاده ويمكن إثباته بكافة طرق الإثبات التجارية.

وكما تترتب عن عقد الإرشاد البحري آثار والمتمثلة في التزامات المرشد والمجهز وفي حالة مخالفة هذه الالتزامات تقع المسؤولية على كل من الأطراف من بينها المسؤولية المدنية والتأديبية، وعندما تحدث منازعات بين الطرفين يحق لكل من يملك الصفة رفع دعواه وفقا للقواعد العامة للاختصاص القضائي وذلك في اجل أقصاه سنتين من تاريخ انتهاء عملية الإرشاد .

الكلمات المفتاحية: عقد الإرشاد البحري _ المرشد_الربان_المجهز_السفينة_القانون

البحري.

Summary

The maritime pilotage contract is considered one of the oldest maritime navigation contracts and today it still occupies a position of great importance due to the expansion of the scope of international trade exchanges and the consequent risks or obstacles that may hinder the course of navigation, and in view of this risk, the Algerian maritime law has organized this type of contract. Where he defined it in Article 171 of the Maritime Law, "Piloting is the assistance provided to captains by the users of the National Port Authority authorized by the state to lead ships when entering and exiting ports and inland waters and exiting them."

The marine insurance contract is characterized by characteristics that make it unique from the rest of the contracts, and the general staff of a contract must be available for this contract, represented in the satisfaction, the place and the reason, but writing is not a necessary condition for its holding and can be proven by all commercial methods of proof.

As the effects of the maritime pilotage contract have implications, represented in the obligations of the guide and the supplier, and in the event of violation of these obligations, the responsibility falls on each of the parties, including civil and disciplinary liability, and when disputes arise between the two parties, everyone who has the capacity has the right to file his lawsuit in accordance with the general rules of judicial competence and that for the time A maximum of two years from the date of the end of the extension process.

Key words: marine pilotage contract, pilot, captain, rigger, vessel, maritime law.