

جامعة 20 أوت 1955 – سكيكدة
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق



القطر والإرشاد بين النص القانوني والتطبيق
العملي

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في تخصص: قانون النشاطات البحرية والمينائية

تحت إشراف
د/مرابط وسيلة

من إعداد الطالبين:
- عبد القادر عبد المالك
- بابوري سفيان

لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د/مناجلي أحمد أمين	أستاذ محاضر	رئيسا
د/مرابط وسيلة	أستاذ محاضر	مشرفا
د/بوغازي مريم	أستاذ محاضر	مناقشا

دورة جوان 2023

قال الله تعالى

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

>> وله الجوار المنشآت في البحر كالأعلام <<

- سورة الرحمان الآية 24 -

>> وآية لهم أنا حملنا ذريتهم في الفلك المشحون <<

- سورة يس الآية 41 -

>> ألم تر أن الفلك تجري في البحر بنعمت الله ليريك من
آيته إن في ذلك لآيات لكل صبار شكور <<

- سورة لقمان الآية 31 -

>> الله الذي سخر لكم البحر لتجري الفلك فيه بأمره
ولتبتغوا من فضله لعلمكم تشكرون << - سورة الجاثية الآية 12.

صدق الله العظيم

الإهداء

إلى التي بين ضلوعها احتमित، ومنعطاءها ارتويت
إليك أُمِّي الغالية
إلى الذي رباني على الفضيلة وشمّلتني بالعطف والحنان

إليك أبي الغالي
لكما أهدي ثمرة عملي هذا، وأطال الله في عمركما
إلى إخوتي عبدالملك محمد و أمين
سر سعادتني حفظهما الله ووفقهما
إلى كل الأهل والأقارب والأصدقاء
في أرض الوطن و خارجه
إلى الساهرين على حمل مشعل النور ليضيئوا للأجيال طريق الهدى والتقدم
إلى كل من وسعهم قلبي ولم تسعهم ورقتي
إلى كل من أحبني في الله أتوجه بشكري وتقديري
جعلني الله وإياكم أحبباً في الجنة
أتوجه بسلامي الخاص إلى عائلتي الكبيرة عائلة عبدالملك
في أرض الجزائر شمالها وصحرائها وخارج الوطن

" الطالب: عبدالملك عبدالقادر "

الإهداء

أهدي تحياتي الخالصة إلى أبي وأمي
عائلة بابوري على رأسهم الزوجة العزيزة
التي كانت خير سند في مشواري الدراسي
وكذلك لا أنسى أولادي ساجدة وعبد الجليل
والإخوة على رأسهم شيماء
مع تحياتي الخالصة

إلى كل أساتذة القانون البحري

وعلى رأسهم الأستاذة د.مرابط وسيلة

الطالب " بابوري سفيان "

شكر وتقدير

الحمد لله التي تتم به جميع الأعمال الصالحات والصلاة والسلام على أشرف المرسلين سيدنا محمد صلى الله عليه وسلم وآله وصحبه أجمعين

هذا وبعد توفيق من الله سبحانه وتعالى لإتمام هذا البحث لا يسعنا إلا أن أشكر و أتقدم بالحمد لفضل و نعمة الله علينا و مهما تقدمنا و فتحت أمامنا طرق النجاح و وصلنا لكل ما نحلم به علينا أن نتذكر من كان سببا في نجاحنا، من والدينا والعائلة ساندنا وأمسكوا بأيدينا للاستمرار في طريقنا للنجاح والتقدم هم الذين وجودهم خلق النجاح والإبداع فمهما عبرنا لهم فالكلمات قليلة بحقهم فمن واجبا أن نذكرهم و نقدم لهم بجزيل الشكر والتقدير جزاكم الله عنا ألف خير وجعلكم سندنا دائما لنا.

كل الشكر والاحترام إلى كل الأساتذة والدكاترة الذين رافقونا طيلة مشوارنا الجامعي وبذلوا مجهودات لإيصال رسالتهم العلمية بكل إخلاص وتفاني، كل الشكر و الاحترام إلى كل من سهل علينا عملنا من عمال المكتبات وقاعات المطالعة على توفيرهم لنا جواً دراسي لبحثنا علمي، كل شكر والاحترام لعمال مكتبة كلية الحقوق جامعة باجي مختار عنابة الذين قدموا لنا تسهيلات في حصولنا على الكتب في مجال بحثنا العلمي.

كل الشكر والاحترام لجميع الأساتذة الأفاضل أعضاء لجنة المناقشة وعلى رأسهم الأستاذة المشرفة مرابط وسيلة على تفانيها الكبير في تأطير بحثنا العلمي دون أن ننسى أن نقدم تحياتنا الى الدكتورة أحلام نطور.

اللهم لك الشكر ولك الحمد حمدا كثيرا طيبا مباركا فيه يليق بجلال وجهك وعظيم سلطانك أن وفقتنا لإنجاز هذا العمل، لك الحمد حتى ترضى ولك الحمد إذا رضيت ولك الحمد بعد الرضى.

الطالبين: عبد المالك عبد القادر

بابوري سفيان

*** قائمة المختصرات:**

- ق.ب.ج: قانون بحري جزائري.
- ق.ت.ج: قانون تجاري جزائري.
- ق.م.ج: قانون مدني جزائري.
- ق.إ.ج.م.إ: قانون إجراءات مدنية وإدارية.
- م.ت: مرسوم تنفيذي.
- ج.ر: جريدة رسمية.
- ص: صفحة.
- ج: جزء.
- ف: فقرة.
- ط: طبعة.
- د.ط: بدون طبعة.
- د.س.ن: دون سنة نشر.
- د.م.ن: دون مكان نشر.

مقدمة

مقدمة

إن التطور الاقتصادي والتكنولوجي للنشاط البحري واستحداث السفن العملاقة ذات السرعة المتزايدة بروز حركية هائلة في مجال الملاحة البحرية التي غدت شريان المعاملات الدولية سواء لأغراض تجارية أو سياحية أو للصيد أو لنقل الأشخاص ولخلق التوازن بين تحقيق الأهداف الملاحية للسفن وبين أمن ومصحة الدول محل الوجهة الملاحية كان لا بد من اعتماد نظام المساعدة البحرية.

حيث يمكن لتلك السفن من جهة أن تحتاج إلى من يرشدها إلى بر الأمان إذا تعطلت آلاتها ومحركاتها، ومن جهة ثانية تسهيل عملية إدخال وإخراج السفن من الموانئ، وهنا يتعلق الأمر أساسا بعمليتي القطر والإرشاد باعتبارهما من أهم الخدمات المقدمة للسفن.

حيث يتجه القطر والإرشاد إلى كونهما عمليتان إجباريتان في الملاحة البحرية في معظم موانئ دول العالم فرغم أن القباطنة خبراء في ملاحة السفن إلا أنهم ليسوا مطلعين على بيئة وتضاريس كل ميناء فهم بحاجة إلى تلك الخبرة التي يتمتع بها المرشدون من أجل تزويد الربانة بكافة الإرشادات البحرية والضوابط القانونية التي تسمح لهم بالولوج إلى ميناء بكل سهولة وأمان من خلال التحكم عالي الدقة في المناورات البحرية مع استخدام قاطرات تتمتع بسرعة وقوة هائلة من أجل الاستجابة في الوقت المناسب والمطلوب إلى عمليتي الدفع والسحب.

إن ميناء سكيكدة كباقي موانئ الوطن عرف حركة تجارية ضخمة بداية من حقبة الثمانينات ، أين أصبحت عملية الإرشاد والقطر تتصف بالإجبارية وتتطلب يد عاملة متخصصة في المجال البحري وبسبب نقص المرشدين البحريين الجزائريين استدعت الدولة الجزائرية مرشدين بحريين من ثلاث دول مصر بلغاريا وكوبا وكذلك ببخارة الصيد البحري من أجل تغطية ذلك النقص أو العجز وضمان تلك المساعدة البحرية على أحسن وجه، فبعد فترة الثمانينات تمكنت الدولة الجزائرية من تدارك ذلك النقص من خلال خلق مدارس وكليات بحرية يتخرج منها يد عاملة مؤهلة قانونيا وعمليا في المجال البحري.

إن لموضوع القطر والإرشاد بين النص القانوني والتطبيق العملي أهمية بالغة تتجلى في ضرورة خلق انسجام بين النص القانوني والممارسة المعتمدة في الموانئ سواء باحترام القائمين على عمليتي القطر والإرشاد لأحكام القانون من جهة ، أو إلزامية مواكبة هذا الأخيرة لكل

التطورات التي تقتضيها الملاحة البحرية والتي يكون لها أثر مباشر على هاتين العمليتين من جهة ثانية لما لذلك من آثار في الحفاظ على أمن وسلامة السفن وما تحمله من أموال وأرواح وكذلك سلامة المنشآت المينائية وأمن الملاحة البحرية بصفة عامة، ونظرا لشح الدراسات في هذا المجال قمنا باختيار هذا الموضوع من أجل توضيح الأحكام النظرية الواردة في التشريعات الجزائرية مع تلك الأحكام والقواعد العملية.

فيما يخص أسباب اختيارنا لهذا الموضوع تعود لدافعين، أولهما دافع شخصي يتمثل في ميولنا ورغبتنا في دراسة الموضوع، أما الدافع الثاني فهو موضوعي ويتمثل في كوننا طالبين أحدهما موظف بالمؤسسة المينائية لسكيدة، أين ارتأينا أنا وزميلي على إثراء هذا الموضوع خاصة في الجانب الميداني لعمليتي القطر والإرشاد خصوصا أن معظم الدراسات السابقة تناولت كل من عمليتي القطر والإرشاد في شقها النظري وبشكل منفصل، على الرغم من أنهما متلازمتان تكمل إحداهما الأخرى.

تهدف الدراسة إلى الوقوف على عمليتي القطر والإرشاد بين النص القانوني والتطبيق العملي مع إبراز كافة الجوانب في هذا الموضوع من خلال تسليط الضوء على الجانب المفاهيمي للموضوع من خلال ضبط طبيعته القانونية، تكوينه، وكذا الآثار المترتبة عنه وهي المسؤولية المدنية و المسؤولية الجزائية والتأديبية، بالإضافة لإبراز الشق العملي فتطرقتنا إلى الوسائل المستخدمة خلال مراحل عمليتي القطر والإرشاد مع أحكام المسؤولية في شقها العملي، بناء على ما سبق تتمحور إشكالية هذا البحث حول ما هي الأحكام القانونية التي اعتمدها المشرع الجزائري في تنظيمه لعمليتي القطر والإرشاد؟ وما مدى تجسيدها في الميدان (ميناء سكيدة نموذجا)؟

إجابة على هذه الإشكالية اعتمدنا المنهج التحليلي من خلال تحليل النصوص القانونية المتعلقة بعقدي القطر والإرشاد، إضافة إلى المنهج الوصفي من خلال تحديد المفاهيم ذات الصلة بالموضوع وإبراز تفاصيلها النظرية، ناهيك عن المنهج المقارن الذي اعتمدهنا أساسا لضبط مدى ملائمة النص القانون مع ما يجري في الميدان العملي كان موضوع القطر والإرشاد محلا لدراسات سابقة منها:

رسالة دكتوراه من إعداد د. درويش مريم بعنوان النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري دراسة مقارنة أين كانت الإشكالية، ما هو خصوصية النظام القانوني الذي يحكم كلا من عمليتي القطر والإرشاد البحريين؟ وهل وفق المشرع في الموازنة بين مصالح الأطراف الفاعلة في العمليتين؟ أما النتائج التي توصلت إليها وهي:

. عقد القطر البحري هو أن تقوم سفينة بجر أخري وهي القاطرة والمقطورة مملوكتين لشخصين مختلفين بمقابل مادي أما الإرشاد البحري هو عبارة عن مساعدة تقدم إلى رابنة من قبل مساعدين مؤهلين وهم المرشدون البحريون.

. يختلف القطر البحري عن الإرشاد البحري في نقطة جوهرية تتعلق أساسا بكيفية تنفيذ العقد، حيث في الإرشاد البحري تكون السفن بحاجة إلى النصائح والتوجيهات التي يقدمها المرشد، فيسارع لإجابة طلب السفينة أما المقطورة تكون بحاجة للجر.

مذكرة ماجستير من إعداد بن موفق نعيمة بعنوان عقد القطر البحري أين قامت بطرح الإشكالية التالية، ما هو النظام القانوني لعقد القطر البحري؟ ومن بين النتائج التي توصلت إليها الدراسة: . الغرض منهما هو ضمان الملاحة البحرية ولكن الفرق كون الإرشاد يهدف إلى تقديم نصائح وتوجيهات المرشد أما القطر هو القوة المحركة التي توفرها السفينة.

. آلية إبرام العقد بالنسبة للقطر تتم بطريقة بسيطة مكاملة هاتفية أما القطر عن طريق عقود نموذجية.

ما يمكن ملاحظته هو اعتماد هذه الدراسات على الجانب النظري للموضوع حيث تفتقر لتوضح ما يجري عمليا في الموانئ ومدى انسجامه مع ما تتضمنه النصوص القانونية، وهو ما سنحاول أن نسلط عليه الضوء من خلال بحثنا هذا باعتماد ميناء سكيكدة كنموذج.

لا يخلو بحث من صعوبات تعترض مسار الباحث، من بين الصعوبات التي واجهتنا في هذا البحث شح ونقص المراجع المتخصصة، حيث وجدنا في كافة المراجع التي اعتمدناها جزئيات بسيطة ذات صلة بالموضوع، بالإضافة إلى الشق العملي وجود المؤسسة في حالة غير مستقرة داخليا جعل ذلك التخوف من العمال بعدم تمكننا من الحصول على بعض الوثائق التي تخدم الموضوع.

لقد اعتمدنا في إنجاز هذا البحث على خطة من فصلين الأول موسوم بعنوان الأحكام القانونية والعملية لعقد الإرشاد البحري تناولناه في مبحثين الأول يتعلق بالتنظيم القانوني لعقد الإرشاد البحري والثاني بعنوان الإطار العملي لعقد الإرشاد البحري والثاني موسوم بالأحكام القانونية والعملية لعقد القطر البحري والثاني الإطار العملي لعملية القطر البحري.

الفصل الأول:
**التنظيم القانوني والعملي لعملية الإرشاد
البحري**

الفصل الأول: التنظيم القانوني والعملي لعملية الإرشاد البحري

منذ استخدام السفن كوسيلة للنقل للقيام بالتجارة البحرية احتاج القبطان الذي يمثل مالك السفينة وقائد البعثة البحرية إلى تلك المساعدة الملاحية من قبل المرشد ذلك لتجنب المخاطر عند الإبحار بالقرب من السواحل غير المعروفة والتي كان المرشدون على دراية بطريقة تفاديهما بطريقة ممتازة، لذلك نجد أن الموانئ في جميع أنحاء العالم تستخدم العديد من المرشدين البحريين المتخصصين لتوجيه السفن عبر الممرات المائية الداخلية، الأمر الذي جعل المرشد يلعب دورا مهما جدا كمساعد ملاح للقبطان في توجيه السفن لأنه على علم بالأنظمة والبيئات الخاصة بالميناء التي تضمن إتباع مسار آمن وفعال إلى طريق الوصول. وعليه وبغية تحديد أحكام عملية الإرشاد البحري قسمنا هذا الفصل إلى مبحثين المبحث الأول حول التنظيم القانوني لعقد الإرشاد البحري والمبحث الثاني الإطار العملي لعملية الإرشاد البحري.¹

المبحث الأول: التنظيم القانوني لعقد الإرشاد البحري

هناك مجموعة من المخاطر التي تهدد سلامة الرحلات البحرية سواء في أعالي البحار أو في مداخل الموانئ ومخارجها، لذلك يحتاج الربان إلى النصائح والإرشادات التي يقدمها المرشد الذي يكون على دراية جيدة بكافة التضاريس والمخاطر البحرية والتي تسمح بتفادي كافة الحوادث وتحقيق الأمن والسلامة البحرية لكل من السفن والمنشآت المينائية. ولقد خصصنا (المطلب الأول) لمفهوم عقد الإرشاد البحري أما (المطلب الثاني) فتطرقتنا فيه إلى آثار عقد الإرشاد البحري.

المطلب الأول: مفهوم عقد الإرشاد البحري.

تتجلى أهمية الإرشاد البحري بالنسبة للموانئ في تحديد المسالك والمنعطفات الطبيعية وكذلك المداخل والمخارج وكافة العوائق الطبيعية والصناعية التي يمكن أن تهدد سير الملاحة البحرية كسلامة البحارة والسفن والموانئ ولأجل حصر مفهوم الإرشاد البحري قمنا بتقسيم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع (الفرع الأول) تعريف عقد الإرشاد البحري وخصائصه، (الفرع الثاني) طبيعة عقد الإرشاد البحري، (الفرع الثالث) أركان عقد الإرشاد البحري.

الفرع الأول: تعريف عقد الإرشاد البحري وخصائصه

تتضح عملية الإرشاد البحري من خلال التعرف على التعريف اللغوي والفقهني ثم التشريعي مع توضيح تلك الخصائص التي تميزه عن باقي العقود.

أولاً: تعريف عقد الإرشاد البحري

يقتضي ضبط المقصود بالإرشاد البحري التطرق إلى التعريف اللغوي، والفقهني والتشريعي

1: التعريف اللغوي

- الإرشاد: على وزن إفعال، مصدر أرشد، رشد، رشد في أسماء الله تعالى.

- الرشيد: هو الذي أرشد الخلق إلى مصالحهم، أي هداهم و دلهم عليها.²

2: التعريف التشريعي

¹ حياة بن عيسى، الخدمات المينائية للسفن وآثارها على سلامة وأمن الملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، العدد الثاني، 2014، ص83.
² ابن لمنظور، لسان العرب، دار المعارف، 1119 كورنيش النيل، القاهرة، ص 1649 ط 01.

نظرا لأهمية الإرشاد البحري في الملاحة البحرية فقد سعى المشرع الجزائري لضبط المقصود من كل من الإرشاد والمرشد، حيث عرفت المادة 171 عملية الإرشاد على أنه "المساعدة التي تقدم إلى الربابنة من قبل مستخدمى الديوان الوطني للموانئ المرخص له من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول إلى الموانئ والفرض والمياه الداخلية والخروج منها".¹ إضافة إلى تعريفه من خلال المادة 90 من المرسوم التنفيذي 01-02 المتعلق بتحديد نظام الاستغلال الموانئ وأمنها بأنه "يقصد بالإرشاد في مفهوم هذا المرسوم عملية مساك حبال السفن والقيام بعقدتها وفكها في الأجهزة المخصصة لهذا الغرض على مباني الإرساء".²

ما يلاحظ من المادتين السابقتين أن المادة 171 ق. ب ج جاءت بشكل مفصل مقارنة مع المادة 90 من مرسوم 01-02 والتي تحدثت على جزئية صغيرة في عملية الإرشاد من خلال عملية إمساك الحبال السفن والقيام بفكها دون التطرق لمختلف العمليات التي يقوم بها المرشد والسلطة المينائية.

3: التعريف الفقهي

اهتم العديد من الفقهاء بعقد الإرشاد البحري من خلال وضعهم العديد من التعاريف أين عرفه الدكتور كمال حمدي بأنه "عقد ملزم لجانبين يلتزم المرشد بمقتضاه بإرشاد السفينة لدى دخولها إلى الميناء مقابل أجر معين يفرضها القانون أو تحدده اللوائح، وعرفه كذلك الفقيه طالب حسين موسى " ... هو عقد عمل دو مدة قصيرة يلتزم المرشد بإرشاد السفينة لدى دخولها الميناء وخروجها منه نظير رسم معين..."

ثانيا: خصائص عقد الإرشاد البحري

يتميز عقد الإرشاد البحري كغيره من العقود بمجموعة من الخصائص التي تعطيه طابعا خاصا به نلخصها فيما يلي:

1- عقد رضائي

العقد الرضائي هو الذي يكفي لانعقاده تطابق الإرادتين مهما كانت وسيلة التعبير عن الإرادة كتابيا أو شفويا أو بالإشارة أو بأي طريقة أخرى.

فالمادة 59 من ق م ج تنص على أنه "يتم العقد بمجرد تبادل الطرفان التعبير عن إرادتهما المتطابقتين دون الإخلال بالنصوص القانونية"³ أين ينعد بتلاقي إرادتين الإيجاب من قبل السفينة طالبة الإرشاد والقبول من قبل إدارة الميناء وتبقى الكتابة للإثبات لا لتكوين العقد⁴ فخدمة الإرشاد في الموانئ تنشأ وتنفذ مباشرة عن طريق مكالمة هاتفية أين يصدر الإيجاب والقبول مباشرة وهذه المكالمة تسجل على مستوى أجهزة التسجيل الخاصة بالسفينة وكذلك الأجهزة الخاصة بغرفة العمليات الخاصة بالميناء والتي تستعمل كقرينة عند الحاجة .

2- عقد إذعان: نصت المادة 70 من القانون المدني الجزائري على أنه "يحصل القبول في عقد الإذعان بمجرد التسليم بشروط مقررة يضعها الموجب ولا يقبل مناقشة فيها "جد أن

¹ الأمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري، ج ر، العدد 29، المؤرخ في 1 ربيع الأول 1419 الموافق لـ 10/04/1977، المعدل والمتمم.

² المرسوم التنفيذي رقم 01-02 المؤرخ في 22 شوال 1422 الموافق لـ 06/01/2002 الذي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ج ر عدد 01-2002.

³ الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26-09-1975 المتضمن القانون المدني، ج ر عدد 78 المؤرخ في 30/09/1975 ص 16.

⁴ علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، طبعة الخامسة، 2006، ص 31.

الموجب وضع شروط غير قابلة للتعديل أو المناقشة بالنسبة للطرف الثاني بمجرد تبادل القبول¹، كتقديم خدمة الإرشاد في المؤسسات المينائية مقابل رسوم غير قابلة لتفاوض يدفعها المجهز.

3- عقد معاوضة وملزم لجانبين

هو العقد الذي يأخذ فيه كل من المتعاقدين مقابلا لما أعطاه فاحسب المادة 58 ق م "العقد بعوض هو الذي يلزم كل واحد من الطرفين إعطاء أو فعل شيء ما" كعقود الإرشاد البحري أين يلتزم المرشد بتقديم خدمة الإرشاد بمقابل مادي والمتمثلة في الرسوم التي يدفعها المجهز أما العقد الملزم لجانبين فحسب نص المادة 55 ق م "يكون العقد ملزما للطرفين، متى تبادل المتعاقدين الالتزام مع بعضهما البعض"² نجد أن هناك التزامات متقابلة بين الطرفين طالب خدمة الإرشاد وهي السفينة ومقدم الخدمة وهي المؤسسة المينائية فبالإضافة إلى تقديم خدمة الإرشاد مقابل الرسوم فهناك التزامات تقع على عاتق الطرفين والتي تنص عليها القوانين والمراسيم البحرية والتي تطبق خلال ممارسة خدمة الإرشاد

4- عقد مساندة ومكاملة

والهدف منها هو تسهيل عملية إدخال وإخراج السفن من الميناء وذلك بالاستعانة بخبرة المرشد البحري من أجل تفادي كافة الحوادث البحرية.

5- عقد استشارة

تتمثل في تلك الاستشارة الفنية التي يحتاجها أحدهم على السواء فالمرشد يضع خبرته ومعارفه تحت تصرف الربان وهذا الأخير يقدم كافة المعلومات التقنية والفنية التي يحتاجها المرشد من أجل وضع الخطة المناسبة لعملية إرساء أو إخراج السفينة.

6- عقد محدد المدة

هو العقد الذي يكون فيه عنصر الزمن جوهريا حيث يتم قياس التزامات المتعاقدين بحسب الزمن المستغرق في العملية وليس إلى إرادة المتعاقدين بل يتعلق بطبيعة الأداء الاتفاق بين المجهز والمؤسسة المينائية على تحديد مدة زمنية معينة عن كل سفينة يتم إدخالها³

فنحن أمام عقد محدد المدة وكذلك عندما تقدم خدمة الإرشاد على مستوى الميناء يتم احتساب رسوم الاستحقاق وفق تسعيرة مرتبطة بالمدة الزمنية المستغرقة في العملية.

7- عقد تجاري

لم يبين المشرع الجزائري صراحة بأن عملية الإرشاد البحري عملا تجاريا ولكن يمكن أن نستنتج من طبيعة العمل و المتمثل في تلك الخدمة المقدمة من المرشد إلى الربان مقابل رسوم نقدية يدفعها المجهز للمؤسسة المينائية وحسب نص المادة 04 من ق ت ج "الأعمال

¹ يمينة بليمان، عقود الإذعان وحماية المستهلك، مجلة العلوم الإنسانية، جامعة الإخوة منثوري قسنطينة، المجلد 30 عدد 02 (2019) ص 104.

² العربي بلحاج، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، دار المطبوعات الجامعية قسنطينة، الطبعة 05 2007، الجزائر، ص 48.

³ فيلالى علي، الالتزامات النظرية العامة للعقد، المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية، جامعة الجزائر، 2001 ص 57

التي يقوم بها التاجر والمتعلقة بممارسة تجارته أو حاجات متجره , الالتزامات بين التجار¹ ، وبالرجوع إلى المادة 892 ق ب ج تقرر صراحة بأن القطر عملا تجاريا و الإرشاد تابع للسلطة المينائية فكون الإرشاد البحري هو تمهيد لعملية القطر واستنتاجا من المادة 04 ق ت ج السابقة فنحن أمام عمل تجاري.

8- إجبارية اللجوء للإرشاد البحري

لقد جعل المشرع الجزائري الإرشاد البحري يتخذ الطابع الإجباري فمن خلال نص المادة 172 ق ب ج والتي جاء فيها بأن "الإرشاد هو إجباري لكل السفن الجزائرية والأجنبية، باستثناء السفن المذكورة في المادة 178 من هذا القانون وذلك في الحدود الإدارية لكل ميناء" فالمشرع يؤكد لنا على إجبارية الإرشاد في الموانئ الجزائرية مهما كانت جنسية السفينة مع إعطاء نوع من الاستثناء في بعض الحالات حسب المادة 178 ق. ب ج والتي نصت بأنها:

- أ- السفن الشراعية بحمولة أقل من 100طن.
- ب- السفن ذات الدفع الآلي بحمولة صافية تقل عن 100 طن.
- ج- السفن ذات الدفع الآلي والمخصصة فقط لتحسين وصيانة ومراقبة الموانئ ومدخلها، كالقاطرات والناقلات والجرافات والصنادل البحرية.
- د- سفن المنارات والعلامات².

كل هذا من أجل سلامة السفن وحماية المنشآت المينائية والاستفادة من تلك الرسوم المالية في زيادة عائدات الخزينة العامة.

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية لعقد الإرشاد البحري

اختلف الفقهاء في تصنيف عقد الإرشاد البحري حيث رأى اتجاه أن عقد الإرشاد عقد عمل في حين ذهب اتجاه آخر إلى اعتباره عقد مقاوله سوف نتطرق لهذه الاتجاهات كالتالي:

أولا- الإرشاد عقد عمل

يرى أنصار هذا الرأي وجود عقد عمل مؤقت يقوم بين المرشد والربان بوصفه نائبا عن المجهز، أين يلتزم المرشد البحري بالتوجيه الفني للسفينة عند الدخول والخروج والتحرك داخل الميناء، أما عن الربان فالتزامه يتمثل في دفع مقابل مادي في شكل رسوم فالعقد الذي يربطهم عقد عمل يصنف على أساس تابع ومتبوع أين يكون المرشد تابع للربان أثناء تواجده على ظهر السفينة.

وفي نفس السياق اعتبر الفقه الإسلامي عقد الإرشاد نوع من عقود العمل وقد علل ذلك أن المرشد هو أجير خاص باعتبار أن الإجارة تنقسم إلى أقسام متعددة من حيث تعيين المحل أو عند تعيينه وكذا من حيث المحل التي تستوفي منه الخدمة.

ثانيا: عقد الإرشاد عقد مقاوله

يعتبر جانب من الفقه والقضاء أن عقد الإرشاد هو عقد مقاوله من نوع خاص يتشابه مع العقود المبرمة بين الخبير والعميل، ويبقى المبدأ العام أن المرشد يتمتع بالاستقلالية رغم أنه

¹ الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975 المتضمن القانون التجاري، المعدل والمتمم ب: المرسوم التشريعي رقم 93-08 المؤرخ في 3 ذي القعدة عام 1413 الموافق 25 أبريل سنة 1993، الجريدة الرسمية عدد 27 لسنة 1993.

² محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، الجزائر، 2010، ص90.

يلتزم بأن يضع نشاطه وخبرته تحت تصرف الربان ولربان الحق في قبول أو عدم قبول هذه الإرشادات ولكن تبقى المسؤولية الكاملة للربان في حالة حدوث أخطاء أو حوادث، لأنه لا مجال لتطبيق قواعد المسؤولية الخاصة بمسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه عند إقامة المسؤولية عن الأضرار الناجمة أثناء عملية الإرشاد.¹

وكنتيجة يمكن القول بأن عقد الإرشاد البحري أقرب أن يكون عقد مقاوله لأن الأطراف الفاعلة في العقد هما المجهز والمؤسسة المينائية والأطراف المنفذة للعقد هما الربان والمرشد ونحن أمام تقديم خدمة بمقابل مادي متمثلة في رسوم استحقاق الإرشاد تدفع عن طريق سندات عرفية تستخدم في استخراج فواتير قانونية أو إبرام عقود نموذجية في حالة طلب الزبون خدمات استثنائية وبالرجوع إلى نص المادة 171 ق ب ج نجدها تؤكد على أن عملية الإرشاد البحري تابعة للديوان الوطني للموانئ المرخص له من قبل الدولة لمتابعة نشاط السفن وكذلك المادة 90 من المرسوم 01/02 التي تنص على أن عملية الإرشاد تتم وفق مصالح مؤهلة تابعة للسلطة المينائية وتحت مسؤولية ربان السفينة.²

الفرع الثالث: أركان عقد الإرشاد البحري

نجد أن القانون البحري لم يتطرق إلى أركان عقد الإرشاد البحري من رضي ومحل وسبب كغيره من العقود ولمعرفة تلك الأركان وجب علينا الرجوع إلى الأحكام العامة في القانون المدني.

أولاً- ركن الرضى

التراضي هو تطابق الإيجاب والقبول كتعبيرين عن إرادة طرفي العقد وعلى هذا نصت المادة 59 من القانون المدني " يتم العقد بمجرد أن يتبادل الطرفان التعبير عن إرادتهما المتطابقتين، دون الإخلال بالنصوص القانونية".

من خلال تحليل المادة القانونية، نجد أنه فور تبادل الطرفان التعبير عن إرادتهما بحدوث الإيجاب والقبول مع مراعاة الأحكام التي يقرها القانون يتم انعقاد العقد، وفي العادة يصدر الإيجاب ثم يتبعه القبول.³

وينعقد عقد الإرشاد البحري بمجرد رفع الربان الإشارة الخاصة بالإرشاد على سارية السفينة بمجرد دخولها منطقة الإرساء ففي الوقت الحالي أصبح القبول والإيجاب بطريقة سهلة سريعة ومضمونة وذلك عن طريق جهاز التردد العالي (VHF) مما يتوجب على المرشد الالتزام بتقديم خدماته في الوقت المتفق عليه إلا في حالة الخطر فيجب عليه تقديم خدماته إلى السفينة المهددة بالخطر ولو لم تطلب إليه ذلك مع حصوله على مقابل مادي بصفة استثنائية عن العمل الذي قام به من قبل السفينة التي قدم لها المساعدة.⁴

ثانياً- ركن المحل: يلزم في محل الالتزام توفر شروط معينة تضمنها المواد من 92 إلى 96 من ق.م.ج وهي كالتالي:

¹ حسين العلي ضرغام فاضل، المركز القانوني للمرشد البحري، دراسة في ضوء قانون الموانئ رقم 61 لسنة والتعليمات الصادرة بموجبه لسنة 1998، مجلة كلية الحقوق جامعة النهرين، العدد 16، العراق، 2006، ص 26

² ضرغام فاضل العلي، المرجع السابق، ص 25.

³ علي سليمان، النظرية العامة للالتزام، ديوان المطبوعات الجامعية قسنطينة، ط 5، 2003، ص 31.

⁴ علي البارودي وهاني دويدار، مبادئ القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2003، ص 142.

- أن يكون الالتزام ممكنا غير مستحيل تحكمه المادة 93 ق م ج: ومعناه أن الخدمة التي يقدمها الربان للمرشد ممكنة وذلك من خلال مرشد بحري مؤهل علميا وعمليا أن يضع خبرته في شكل إرشادات تسمح للربان من تأدية عمله بكل سلامة وأمان.
- أن يكون معيناً أو قابلاً للتعيين م 94 ق م: ويتحقق ذلك بطبيعة الحال من خلال تعيين محل العقد أو الفعل من العقد أي السفينة المعنية بعملية الإرشاد أو الخدمة المقدمة.
- أن يكون مشروعاً، غير مخالف للنظام العام والآداب العامة، كإرشاد سفينة تابعة للكيان الصهيوني أو إرشاد سفينة مخصصة للأغراض غير أخلاقية.¹

ثالثاً- ركن السبب

إن سبب العقد هو الدافع إلى التعاقد أي الغرض من إبرام التصرف القانوني ويجب أن يكون الدافع مشروعاً أي غير مخالف للنظام العام والآداب العامة حيث تنص المادة 97 من ق م ج " إذا التزم المتعاقد بسبب غير مشروع أو بسبب مخالف للنظام العام أو الآداب العامة كان العقد باطلاً".²

فالمادة القانونية تؤكد أن العقد يعتبر باطلاً في حالة كان الهدف منه يخالف النظام العام والآداب العامة فانعدام تلك المصلحة المشروعة تؤدي إلى بطلان العقد فعلى سبيل المثال المرشد ملزم بتقديم خدماته بمقابل مادي يحصل عليه من الميناء لأنها الإدارة التي يعمل لديها ويكون نائب عنها أما السفينة فهي تدفع رسوم الإرشاد بهدف الحصول على خدمات المرشد.

رابعاً- مدى اشتراط الشكلية لإبرام عقد الإرشاد البحري:

لا يشترط عنصر الشكلية في عملية الإرشاد البحري وهذا يتماشى مع الواقع العملي لأن الربان يطلب خدمة الإرشاد هاتفياً عن طريق جهاز التردد العالي أين يصدر الإيجاب والقبول وفي الأخير يتم تسوية رسوم استحقاق الإرشاد عن طريق سندات عرفية تستخدم في استخراج فواتير قانونية أو إبرام عقود نموذجية في حالة طلب الزبون خدمات استثنائية، حيث أن الكتابة للإثبات وليس للانعقاد.

المطلب الثاني: الآثار الناجمة عن عقد الإرشاد البحري

باعتباره عقد ملزم لجانبيين يترتب على عقد الإرشاد البحري التزامات على عاتق كل طرف، كما قد يعترض تنفيذ عملية الإرشاد انتهاكات للقوانين التي تحكمها مما يقيم مسؤولية المخالفين وهو ما سنفصل فيه فيما يلي:

الفرع الأول: التزامات أطراف عقد الإرشاد البحري

من أجل توضيح الالتزامات التي هي على عاتق الأطراف في عقد الإرشاد البحري يتوجب علينا التطرق إلى التزامات المرشد والتزامات المجهز.

أولاً-التزامات المرشد:

قبل تحديد التزامات المرشد لا بد من التطرق لشروط اكتساب صفة مرشد وفقاً لأحكام القانون البحري.

-الشروط القانونية للتمتع بصفة مرشد

¹ عبد الرزاق دربال، الوجيز في النظرية العامة للالتزام مصادر الالتزام، دار العلوم للنشر والتوزيع، بدون سنة نشر، الجزائر، ص 37.

² فضيلة سحري، أساسيات القانون التجاري، جسور للنشر والإشهار، ط 1، 2017، الجزائر ص 131.

تقتضي ممارسة مهمة الإرشاد توفر جملة من الشروط و التي حددتها المادة 11 من المرسوم التنفيذي رقم 06-08 ويتعلق الأمر ب:¹

- حيازة شهادة كفاءة ربان على متن السفن التي تفوق حمولتها 5000 طن أو شهادة القوات البحرية المعترف بمعادلتها من الوزير المكلف بالبحرية التجارية. ويمكن لحائزي شهادة ربان ثاني على متن السفن التي تفوق حمولتها 5000 طن أن يترشحوا عند الضرورة لممارسة وظيفة مرشد.

- ممارسة وظائف ربان خلال 24 شهرا على الأقل أو ربان ثاني خلال ثمانية وأربعين (48 شهرا) على الأقل على متن السفن التي تقوم بالملاحة المحدودة أو غير المحدودة أو عشرة (10 سنوات) في قيادة السفن التابعة للقوات البحرية والتي يعادلها طولها ستين (60) مترا أو يفوقه.

_متابعة بنجاح تدريب مرشح مرشد مدته 12 شهرا على الأقل لربان ثان، تحت قيادة مرشد رئيسي في محطة الإرشاد التابعة للميناء المعني أو مدرب معين لهذا الغرض، وفقا لكيفيات تحدد بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ.

_كما جاء في المادة 11 مكرر يمكن أن توكل أيضا ممارسة عملية الإرشاد، عند الحاجة وبعد التكوين، إلى ضباط البحرية التجارية الحائزين على مؤهلات مهنية محددة قانونا.

1-التزام المرشد بالإرشاد

مبدئيا لا يمكن للمرشد بموجب ما له من سلطة إرشاد أن يحل محل الربان في قياده السفينة وهو ما تؤكد المادة 177 من ق ب ج " يوضح المرشد خلال عمليات الإرشاد تحت إمارة ربان السفينة المرشدة، ولا يعفى الربان من مسؤوليته باستعماله خدمات المرشد بالنسبة لتحركات السفينة" ففي حاله تعذر إركاب المرشد في السفينة طالبة خدمة الإرشاد نظرا للأحوال الجوية أو ظروف أخرى، يمكن لهذا الأخير تقديم إرشاداته عن بعد أو عن طريق الجهاز اللاسلكي سواء في حالة دخول أو مغادرة السفينة وذلك في حدود منطقة الإرشاد التي تم تحديدها من قبل السلطة المينائية.

- يتوجب على المرشد البحري أثناء ممارسة وظيفته وضع خبرته المهنية ومعارفه الشخصية تحت تصرف طالب خدمة الإرشاد وذلك من أجل تسهيل عملية إدخال وإخراج السفن بكل سلامة وأمان أيضا عليها لاستجابة منذ اللحظة الأولى لدى طلب خدمه الإرشاد مع تقديم خدماته بطريقه مهنية إلا في حالة الخطر تعطى الأولوية للسفينة التي هي في حالة خطر بنص القانون 73 منذ تعليمة الموانئ رقم 01 لسنة 1998.²

2-التزام المرشد بتقديم المساعدة للسفن المعرضة للخطر

يعتبر الخطر البحري شيء فجائي يتعلق بالظروف الطبيعية من ارتفاع الأمواج والضبباب والتيار البحري فكل هذه العوامل وغيرها كالأخطاء البشرية والتي تعد السبب الرئيسي في معظم الحوادث البحرية تخلق تلك القوة القاهرة التي تلزم المرشد البحري

¹المرسوم التنفيذي رقم 06-08 المؤرخ في 09-01-2006 المعدل والمتمم بالمرسوم التنفيذي 15-08 المؤرخ في 14/01/2015 الذي يحدد تنظيم الإرشاد ومؤهلات المرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد بالموانئ، ج ر، عدد 03، سنة تاريخ الجريدة كاملا 2015.

² أسماء حريز، خدمة إرشاد السفن، مجلة القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 08، محمد بن أحمد، الجزائر، المجلد 08 العدد 02 (2019)، ص 32.

بترتيب الأولويات أثناء ممارسة عمله ويتضح ذلك من خلال ما ورد في القانون البحري الجزائري في المادة 176 ق ب ج والتي تنص على "يلتزم المرشد بخدمة السفينة التي تتقدم أولا أو التي يصل ترتيبها أو دورها ويجب عليه أيضا أن يتخلى عن كل خدمة أخرى ويقدم أولا خدماته إلى السفينة التي هي في خطر حتى ولم يأتي دورها وذلك عندما يتأكد من الخطر المحقق بالسفينة أو عندما يخبر به"

وبالتالي المادة تنص على أولوية تقديم المرشد البحري لخدماته للسفن التي تكون في حالة خطر ولو كان يقوم بإرشاد سفينة أخرى إذا عليه ترك السفينة التي في حاله إرشاد ويتوجه إلى السفينة التي هي في حالة خطر، إذ لا مجال لأعمال مبدأ الإرشاد حسب ترتيب الطلبات إلا في الأحوال العادية وبالمقابل يتحصل على قيمة نقدية معتبره نظير عملية الإنقاذ والمجازفة المادية والبشرية التي أقدم عليها.

ثانيا: التزامات مجهزة السفينة

تتمثل الالتزامات الملقاة على عاتق المجهز في الالتزام بطلب الإرشاد والالتزام بالإستعانة بالمرشد الذي يتقدم لإرشاد السفينة، والالتزام بتسيير مهمة المرشد، والتزام بأداء مقابل الإرشاد المالي وبتعويض المرشد عن أداء بعض الخدمات للسفينة غير الإرشاد والمساعدة وسنفضل في هذه الالتزامات على نحو التالي:

1-الالتزام بطلب المرشد

حسب نص المادة 173 ق ب ج "تلتزم كل سفينة تجارية تدخل لمنطقة الإرشاد التي فيها الإرشاد إجباريا برفع النداء للمرشد، وإن الكيفيات المطبقة بالنسبة للإرشادات هي الكيفيات المحددة بالأنظمة الداخلية لمحطات الإرشاد، وهذا عند خروج من المنطقة المذكورة، ويجب أيضا إعلام المحطة بذلك".¹

ومعناه أن كل السفن الخاضعة للالتزام الإرشاد الإجباري أن تتبع القواعد التي تحددها الجهات الإدارية المختصة قبل دخولها أو خروجها أو تحركها في منطقتهم الإرشاد برفع طلب النداء للمرشد وتتم عملية الإرشاد عن طريق تبادل المعلومات بين المرشد والربان حول المعلومات عن تضاريس الميناء وخصوصيته وكذلك المعلومات الفنية عن السفينة محل الإرشاد وذلك من أجل رسم خطة ملاحية مناسبة بهدف تحقيق عملية إرساء ناجحة للسفينة القادمة أو المغادرة الميناء.

وعلى ربان السفينة الاستعانة بالمرشد الذي يتقدم ولا يمكن استبداله إلا في حالة عدم الوعي أو عند تعرضه إلى عارض صحي، وهنا يتم استبداله من قبل السلطات المينائية من أجل إتمام عملية الإرشاد ووصول الباخرة بكل أمان وسلامه وفي الوقت المناسب والمحدد مسبقا.

2-الالتزام بتسهيل مهمة المرشد

يتوجب على مجهزة السفينة الخاضعة للإرشاد الإجباري اتخاذ كافة الإجراءات الضرورية وتكليف الربان لتمكين المرشد من تنفيذ عملية الإرشاد وذلك عن طريق تزويده بالمعلومات

¹حسين العلى ضرغام فاضل، المرجع السابق، ص 31.

التقنية والفنية عن السفينة حيث تنص المادة 175 ق ب ج: " يجب على الربان تسهيل صعود المرشد الذي يتقدم ومدته بجميع الوسائل الضرورية للرسو والصعود على متن السفينة في أحسن شروط الأمن.

وعند الانتهاء من عمله الإرشاد يلتزم الربان بنفس الواجبات المذكورة أعلاه، بالنسبة لإنزال المرشد.

ويجب على الربان التصريح للمرشد الذي يصعد على متن سفينته عن خط الغطس والسرعة وأوضاع تحرك السفينة.

يلزم المرشد بمجرد صعوده على متن السفينة بتقديم خطة رسو السفينة إلى ربانها ويمكن هذا الأخير تعديلها".

بالاستناد لنص هذه المادة، نجد أن الربان ملزم بتقديم كافة التسهيلات التي تسهل وتساعد المرشد في ممارسة المهام الموكلة له خلال عملية الصعود والنزول بالإضافة إلى تزويده بكافة المعلومات اللازمة والضرورية حول السفينة المعنية بالإرشاد من أجل تحديد خطة الملاحة المناسبة وتسليمها للربان وتبقى آخر كلمة لربان في تعديلها أو الإبقاء عليها.

3- الالتزام بدفع مقابل الإرشاد¹

إن الإرشاد الإجباري يستوجب على مجهزة السفينة دفع رسوم نظير خدمة الإرشاد ولو لم يستعن الربان بالمرشد فعلا، فالمادة 180 ق ب ج تؤكد على أن: "يكون ربان السفينة الخاضعة للإرشاد ملزما بدفع رسوم الإرشاد حتى ولم تحصل هذه السفينة على خدمات المرشد وذلك بصرف النظر عن العقوبات المنصوص عليها في المادة 188". نجد أن هذه المادة تؤكد على أن رسوم الإرشاد تتصف بالإلزامية سواء استعان الربان بإرشادات المرشد من عدمها بغض النظر عن العقوبات المنصوص عليها في المادة 188 ق ب ج والتي تنص على أن «كل شخص يخالف أحكام المواد 172-175-180-181 أعلاه، يعاقب بغرامة تتراوح ما بين 1000 إلى 50000 دينار جزائري.

4- التزام بالتعويض

يستفيد المرشد حسب المرسوم 06-08 في حالات معينة بعدة تعويضات أولا حسب نص المادة 47 بتعويض المجهز فالمرشد عند ممارسة مهامه على ظهر السفينة له الحق في الإطعام والسكن مثل ضباطها²، وكذلك نص المادة 48 و التي تنص على أن المرشد يستفيد من قبل المستخدم من تعويض في حالات الساعات الإضافية خارج أوقات العمل العادي أو الأعمال الليلية من مبلغ تعويض حسب الاتفاقيات الداخلية للمؤسسة بالإضافة إلى المادة 49 أنه في حالة أداء بعض النشاطات الاستثنائية يحصل على تعويض كذلك³.

الفرع الثاني: المسؤولية المترتبة عن عملية الإرشاد البحري

قد ينجر عن عملية الإرشاد البحري أضرار تصيب الأشخاص والأشياء تقتضي ضرورة إقامة مسؤولية المتسبب فيها وتقديم تعويض للمضرور، وهو ما سنحاول توضيحه بتناول المسؤولية المدنية (الفرع الأول) والمسؤولية الجزائية والتأديبية (الفرع الثاني).

1 - حسين العلي ضرغام فاضل، المرجع السابق، ص 35.

2. أنظر المادة 47 من المرسوم التنفيذي 06-08 المحدد لتنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد.

3. أنظر المادة 49 من المرسوم التنفيذي 06-08، المحدد لتنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد.

أولاً: المسؤولية المدنية

قد يلحق خلال تنفيذ عملية الإرشاد أضرار بالسفينة محل الإرشاد أو سفينة الإرشاد نفسها أو المرشد والبحارة أو الغير، كما قد يتم الإخلال بما تم الاتفاق عليه مما يقيم المسؤولية المدنية بقسميها التقصيرية والعقدية ووفقاً لمقتضيات الشريعة العامة يجب اقتضاء تعويض كمقابل كما لحق المتضرر من أضرار، وسوف نركز فيما يلي على الأضرار الناجمة عن المسؤولية التقصيرية نظراً لخصوصية عملية الإرشاد، وعلى اعتبار أن المسؤولية العقدية تقوم كقاعدة عامة عند عدم تنفيذ والإخلال بينود الاتفاق.

1- المسؤولية التقصيرية:

أ- المسؤولية عن الضرر الذي يلحق بالغير: أثناء مزاولة المرشد لمهامه على مستوى السفينة طالبة خدمة الإرشاد قد تحدث هناك أخطاء نتيجة سوء فهم تعليمات أو الإرشادات من قبل ربان السفينة والتي ينجم عنها على سبيل المثال ارتطام السفينة برصيف الميناء أو بقارب سبب له الغرق نتيجة التصادم معه ففي هذه الحالة يكون المجهز هو المسؤول عن الضرر أمام الغير عن عمل المرشد رغم أن الخطأ لم يكن صادراً منه بل بفعل المرشد، والأساس العام أن المرشد يبقى تابع للربان بمجرد صعوده على متن السفينة حتى نزوله منها فهو مسؤول عن كل خطأ يقع في قيادتها أو إدارتها وهو ما نستنتج من نص المادة 177 ق ب ج والتي جاء فيها " يوضع المرشد خلال عمليات الإرشاد تحت إمرة ربان السفينة المرشدة ولا يعفى الربان من مسؤوليته باستعماله خدمات المرشد بالنسبة لتحركات السفينة". فالمادة القانونية تؤكد على مسؤولية المجهز بطريقة غير مباشرة لأن الربان هو من يتولى الملاحة رغم أنه يعتمد على الإرشادات التي يقدمها المرشد لكن تبقى له الحرية في اتخاذ القرار المناسب مع تحمل كافة المسؤولية

ب- المسؤولية عن الضرر الذي يلحق بسفينة الإرشاد:

أثناء ممارسة عملية الإرشاد قد تحدث أضرار بسفينة الإرشاد أين يلتزم المجهز بتعويض تلك الأضرار إذا كان الخطأ بسببه أو بسبب الربان ويتوجب على السلطة المينائية إثبات الخطأ المنسوب للمجهز أو الربان² وهذا ما أكدته المادة 183 ق ب ج «يعتبر مجهز السفينة المرشدة مسؤولاً عن الأضرار الناتجة عن المرشد والتي تعد كأنها أضرار حصلت من أحد أفراد طاقم السفينة».

ونجد أن مجهز السفينة المرشدة هو من يتحمل كافة الأخطاء والحوادث التي قد تنجم عن المرشد البحري إلا في حالة إثباته أن الخطأ الجسيم صادر عن المرشد وعلى الغالب نجد أن المسؤولية عن الإرشاد في معظم الأحيان يتم تكليفها على أنها أخطاء ناجمة عن تقصير ربان السفينة وليس المرشد لأن المرشد في الحقيقة يقدم إرشادات وليس هو من يتكلف بإخراج وإدخال السفينة هنا نشير إلى أن المشرع استبعد مسؤولية المرشد وحمل مجهز السفينة المرشدة المسؤولية إلا في حالة إثبات الخطأ الجسيم للمرشد وهو ما أكدته المادة 184 ق ب ج التي جاء فيها أنه تكون نتائج الحوادث الحاصلة للمرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد

¹ كمال حمدي، القانون البحري (السفينة)، أشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة، نقل البضائع والأشخاص، (القطر،

الإرشاد)، ط 02، الناشر منشأة المعارف، مصر، 2000، ص 791

² محمود شحماط، المرجع السابق، ص 100.

خلال عمليات الإرشاد أو خلال حركات صعود أو إنزال المرشد على عاتق مجهزة السفينة المرشدة إلا في حالة إثبات خطأ غليظ للمرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد".

ومعناه أن مجهزة السفينة محل الإرشاد مسؤول عن الضرر الذي يلحق سفينة الإرشاد أثناء عملية الإرشاد أو المناورات الخاصة بصعود أو نزول المرشد من سفينة الإرشاد ويتوجب على المجهزة للتملص من المسؤولية أن يثبت ذلك الخطأ الجسيم من قبل المرشد.

ج- المسؤولية عن الضرر الذي يلحق بالمرشد وببحارة سفينة الإرشاد

إن مجهزة السفينة محل الإرشاد مسؤول عن تعويض الأضرار التي تمس المرشد أو بحارة سفينة الإرشاد عما يصيبهم أثناء تنفيذ عملية الإرشاد إذا كان الخطأ من جانبه أو من جانبه أو من جانب الربان في نفس الوقت يبقى عبئ إثبات الضرر على عاتق المتضرر ومنه تحديد المسؤولية عن الخطأ والضرر والعلاقة السببية.¹

فالمادة 183 ق ب ج التي تطرقنا لها سابقاً تؤكد على أن المجهزة يتحمل كافة الأخطاء الناتجة عن المرشد أثناء عملية الإرشاد كأنها صادرة عن أحد أفراد الطاقم وكذلك المادة 184 ق ب ج، تؤكد على فالمشروع وضع مجمل المسؤولية على عاتق المجهزة أثناء عملية الإرشاد البحري وفي حالة العكس يتوجب على المجهزة إثبات خطأ المرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد وثبوت المسؤولية عنهم وإعفاء المجهزة من الأضرار الحاصلة لأنه ليس من المنطق أن يتحمل المجهزة أخطاء لم يرتكبها وهي ناجمة عن لامبالاة المرشد أو أحد أفراد الطاقم أثناء تأدية المهام الموكلة لهم في إطار عملية الإرشاد البحري.

د- المسؤولية عن الضرر الذي يلحق بسفينة محل الإرشاد

تظل قيادة سفينة محل الإرشاد وإدارتها تحت قيادة الربان، وعليه إتباع ما يشير به المرشد إلا في حالة تيقن الربان بأنه يمكن تعرض السفينة للخطر فله الحق في الامتناع عن تطبيق إرشادات المرشد.

وحسب القواعد العامة ونتيجة للأخطاء التي يرتكبها المرشد أثناء عملية الإرشاد يكون المرشد مسؤولاً عن كافة الأضرار التي تلحق بالسفينة التي هي محل عملية الإرشاد ولكن يتعين على المجهزة إثبات ذلك وفي نفس الوقت يتعين على المرشد الدفاع عن نفسه والتملص من المسؤولية بإثبات السبب الأجنبي (القوة القاهرة، فعل المضرور، فعل الغير).

وعلى العموم فرجوع المجهزة على المرشد يكون بدون جدوى لأن المرشد يكون غير قادر مالياً على دفع التعويض²، ولقد ورد في نص المادة 186 ق ب ج " لا تعتبر السلطة المينائية مسؤولة تجاه مجهزة السفينة المرشدة عن الأضرار المسببة من أحد المرشدين إلا في حالة عدم توفر شروط الخبرة المهنية لدى المرشد والمطلوبة بموجب النظام.

وفي جميع الأحوال تستطيع السلطة المينائية تحديد مسؤوليتها المتولدة عن الفقرة السابقة في حدود 20 رسماً من رسوم الإرشاد الواجبة الأداء عن عملية الإرشاد التي حصل خلالها الضرر".

فتحليل المادة يؤكد على إعفاء المشروع السلطة المينائية اتجاه مجهزة السفينة عن كافة الأضرار التي يلحقها المرشد أثناء عملية الإرشاد وفي حال تقرر مسؤوليتها تم إلزامها

¹ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 801.

² كمال حمدي، المرجع السابق، ص 800.

قانونا بمبلغ تعويض لا تزيد قيمته عن حوالي 20 رسما من رسوم الإرشاد خلال عملية الإرشاد التي حصل خلالها الضرر.

ه- مسؤولية الربان عن أخطاء المرشد

هناك مفهوم عام هو أن المرشد يصبح أحد أفراد الطاقم بمجرد الصعود إلى السفينة فرغم وجود المرشد على متن السفينة فالربان لا يتخلى عن قيادة السفينة وهذا بنص المادة 581 ق ب ج "يتعين على الربان السفينة أن يكون على متنها طيلة رحلتها وأن يمارس شخصيا قيادة السفينة، ماعدا الحالات التي ينزل فيها من السفينة في الموانئ لأغراض المصلحة أو لأغراض أخرى غير مقبولة اعتياديا".

استنادا لهذا النص نجد أن المشرع جعل قيادة السفينة حكر على الربان دون سواه وذلك من أجل حصر المسؤولية عن الأضرار التي جعلها على عاتقه لأنه يمثل المجهز والذي يتمتع بالقدرة المالية في حالة حدوث أضرار وتسديد مبلغ التعويض مقارنة مع المرشد البحري والذي لا يملك هذه القدرة المادية.

ثانيا: المسؤولية العقدية

مفاد قاعدة العقد شريعة المتعاقدين منح قوة إلزامية لما تم الاتفاق عليه من طرف السلطة الميثانية ومجهز السفينة التي سيتم إرشادها، حيث يقتضي قيام أطرافه بتنفيذ ما يقع على عاتقهم من التزامات فإن أخل أي من الطرفين بتنفيذ التزاماته أو تأخر في تنفيذها كان بالإمكان إجباره على ذلك عن طريق تحريك المسؤولية العقدية وفقا للقواعد العامة.¹

1: المسؤولية الجزائية والتأديبية

تتمثل مهمة المرشد البحري في الحرص على تنفيذ المهام الموكلة له بكل إخلاص واجتهاد من أجل ضمان عمليه إرشاد سليمة وناجحة غير أن الإخلال بذلك يمكن أن تترتب عليه مسؤولية جزائية أو تأديبية، وتقوم الجريمة في الإرشاد البحري بتحقيق الفعل المجرم قانونا سواء تم ذلك عن قصد أو عن غير قصد:²

-فيما يخص المسؤولية الجزائية

المرشد البحري يمارس مهامه تحت سلطه الميناء وهو المصطلح الذي جاء به القانون رقم 05/98 المتضمن القانون البحري وتقوم المسؤولية بحسب نص المادة 188 من ق.ب.ج والتي أقرت "كل شخص يخالف أحكام المواد 172، 175، 180، 181 أعلاه يعاقب بغرامه ماليه تتراوح بين 1.000 إلى 50.000 دينار جزائري" أين سوف نتطرق إلى المواد التي تقوم فيها المسؤولية السابقة في حالة مخالفتها حسب المادة 188 ق م ج: مخالفة أحكام المادة 172 ق ب ج والتي تنص على إجبارية الإرشاد البحري لجميع السفن مهما كانت جنسية السفينة باستثناء تلك السفن المعفية من الإرشاد و المذكورة في المادة 178 ق ب ج التي ذكرناها سابقا.³

¹ علي علي سليمان، مرجع سابق، ص122.

² عبد الكريم سالم، الإطار القانوني لعملية الإرشاد البحري بين الالتزامات والمسؤولية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثامن، بدون تاريخ، ص234

³ أنظر المادة 172 ق ب ج.

مخالفة أحكام المادة 175 ق ب ج و التي تنص على تلك التسهيلات التي يقدمها الربان في حالة صعود المرشد على ظهر السفينة أو نزوله مع توفير تلك الوسائل الضرورية التي يحتاجها أثناء ممارسة مهامه مع العمل على خلق الظروف المناسبة لإتمام العملية.¹

مخالفة أحكام المادة 180 ق ب ج و التي تنص على إلزامية دفع رسوم الإرشاد بغض النظر عن استفادة السفينة من خدمات المرشد من عدمها.²

مخالفة أحكام المادة 181 ق ب ج و التي تنص على مسؤولية أمين السفينة في دفع رسوم الإرشاد عند الدخول بالسفينة إلى منطقة الإرشاد.³

كذلك وحسب نص المادة 411 فقرة 02 من القانون البحري والتي اعتبرت المرشد كأحد أفراد السفينة وبالتالي تسري عليه الأحكام الجزائية الخاصة برجال البحر المنصوص عليها في القسم الثالث من الفصل الثالث من القانون البحري الجزائري والمتضمن المواد 477 إلى 522 خاصة تلك الأعمال الجنحية ضد السلامة البحرية.⁴

- فيما يخص المسؤولية التأديبية

بالإضافة إلى المرسوم التنفيذي 06-08 المحدد لتنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشد وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ والتي تنص على الحالات التي يتم فيها سحب اعتماد المرشدة البحري من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية سواء كان ذلك بصفه مؤقتة أو نهائية حيث تتراوح مدة السحب من 02 إلى 06 أشهر وهذا في حاله عدم احترام المرشد للقواعد المقرر بالنسبة للإرشاد البحري أو في حاله سكر أثناء تأدية عمله بالإضافة في حاله ثبوت عجز بدني مؤقت يصدره طبيب مؤهل من طرف الإدارة إما في حاله السحب النهائي عند ارتكاب المرشد لخطأ مهني جسيم عند تأدية مهامه بسبب جنحة أو جريمة بحرية إلا أن المشرع لم يكن بنفس الصرامة التي يقرها في بعض الميادين على اعتبار أنه لم يقر العقوبات الجزائية المتضمنة الغرامة و الحبس.

ويمكن أن تسري في حق المرشد العقوبات التأديبية المنصوص في عليها القسم الثاني الفصل الثالث المتعلق بالمخالفات التأديبية وطبقا لنص المادة 471 من ق.ب.ج قد يكون المرشد محل عقوبة " التوبيخ والإنذار الشفوي أو الكتابي، الغرامة المالية التي لا تتعدى أجر البحار، التأنيب، التوقيف عن ممارسة المهنة لمدة تتراوح من 03 أشهر إلى 12 شهرا، التنزيل من الرتبة، العزل، الشطب من سجل رجال البحر بصفة نهائية" مع تولى اللجنة التأديبية البحرية لدى السلطة الإدارية مهمة تنفيذ وإصدار العقوبات كما يمكن للربان من إصدار عقوبتي الإنذار والتوبيخ في حالة وقوع أخطاء خفيفة لطاقم السفينة.

1 أنظر المادة 175 ق ب ج.

2 أنظر المادة 180 ق ب ج.

3-أنظر المادة 181 ق ب ج.

4-أنظر المادة 411 ق ب ج.

المبحث الثاني: الإطار العملي لعملية الإرشاد البحري

تعطي المؤسسة المينائية لسكيدة أهمية قصوى لعملية الإرشاد البحري وذلك من خلال توفير تلك السلامة البحرية للسفن القادمة من الخارج والمغادرة للميناء مع حماية المنشآت ولفهم عملية الإرشاد البحري في شقها العملي قمنا بتقسيم الدراسة إلى مطلبين الأول يختص بتوضيح الإجراءات المعتمدة أثناء هذه العملية، أما في المطلب الثاني فخصصناه لدراسة لنموذج واقعي يتضمن إقامة المسؤولية عن عقد الإرشاد البحري بميناء سكيدة.

المطلب الأول: إجراءات إتمام عملية الإرشاد البحري بميناء سكيدة

لأجل ضمان السير الحسن للملاحة البحرية داخل الميناء تتخذ السلطات المينائية مجموعة من الإجراءات التي تضمن لها الدخول والخروج الآمن للسفن ومن أجل معرفة هذه الإجراءات قسمنا هذا المطلب إلى فرعين الأول يتعلق بتحديد الوسائل المعتمدة أثناء هذه العملية والفرع الثاني يوضح المراحل المتبعة خلال عملية الإرشاد البحري.

الفرع الأول: الوسائل المعتمدة أثناء عملية الإرشاد البحري

تعتمد المؤسسة المينائية لسكيدة في تنفيذ عملية الإرشاد البحري على مجموعة من الوسائل الضرورية تنقسم إلى وسائل بشرية وأخرى مادية والتي يتم استغلالها عن طريق هيكل إدارية، والتي سنوضحها فيما يلي:

أولاً- الوسائل البشرية

تقتضي ممارسة عملية الإرشاد البحري على مستوى ميناء سكيدة الجزائر يتوفر يد عاملة متخصصة في المجال البحري والمتمثلة في:

1. **المرشد رئيسي: CHEF PILOTE** يتم تعيينه من قبل السلطة المينائية ويكون أحد المرشدين البحريين الذين يتمتعون بخبرة عالية أين يتم وضع كافة المرشدين والمساعدين تحت قيادته توكل له مجموعة من المسؤوليات محددة قانوناً في المواد (33، 34، 35) قانون بحري جزائري.

2. **المرشد البحري: PILOTE MARITIME** هو الشخص المؤهل لمساعدة الربان في قيادة السفينة عند الدخول إلى الميناء أو الخروج.¹

3. **المرشد المساعد (مرشح مرشد): ASPIRANT PILOTE** كل شخص مؤهل يلتبس الحصول على اعتماد مرشد بحري وفقاً للشروط المنصوص عليها في المرسوم المتعلق بتنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين، وكذا القواعد المتعلقة بممارسة عملية الإرشاد في الموانئ المادة 182ق. ب.ج.

4. **قائد مركب الإرشاد: PATRON DE PILOTINE** متحصل على شهادة قبطان في الملاحة الساحلية CNC مهمته هي نقل المرشد البحري إلى السفينة طالبة الإرشاد انطلاقاً من المحطة البحرية حتى صعوده على متنها وعند الانتهاء يتم إنزاله عكس طريقة الصعود.

5. **سائق زورق: CONDUCTEUR DE CANOT D'AMARRAGE**

1- المرسوم التنفيذي 06-08، المرجع السابق.

متحصل على شهادة بحار مؤهل MATELOT QUALIFIER بالإضافة إلى شهادة السياقة لزوارق النزهة مهمته نقل البحارة واستلام المراسي ونقلها عن طريق الزورق إلى الرصيف ليستلمها البحارة ويتم وضعها في أعمدة خاصة.

6. **عمال ربط البواخر: LAMENEUR** متحصلين على شهادة بحارة مؤهلين يعملون على مستوى الأرصفة ينتقلون عن طريق زوارق الربط مهمتهم الرئيسية هي استلام المراسي ووضعها على مستوى ركائز أو أعمدة متواجدة على مستوى الرصيف.¹

ثانياً: الوسائل المادية

وتتمثل في تلك المعدات والأدوات التي يعتمد عليها المرشد والريان والبحارة أثناء عملية إدخال وإخراج السفن، فالأدوات المتمثلة في علامات الإرشاد (الأضواء الجانبية الحمراء، الخضراء، البيضاء) والتي تجهز بها مركب الإرشاد أين تستعمل أثناء الليل كوسائل تنبيه وإشارة والتي تعتبر إلزامية وتدخل في إطار اتفاقية سلامة الأرواح في البحار SOLAS لسنة 1974 واتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري لسنة 1910 والقواعد الدولية لتفادي المصادمات في البحار لسنة 1972 وتم تعديلها في 2001/11/29، وتتمثل هذه الوسائل فيما يلي:

1. **مركب الإرشاد PILOTINE** هو عبارة عن زورق بحجم كبير يستعمل في عملية نقل المرشد من المحطة البحرية إلى سفينة طالبة الإرشاد من أجل عملية إركابه ثم تنزيله ثم إرجاعه إلى المحطة البحرية.

2. **زورق الإرساء والربط CANOT D'AMARRAGE**: كل قارب يخصص لنقل المرشدين نحو سفن طالبة الإرشاد.

3. **سلم الإرشاد Échelles de pilote**: له أهمية بالغة لأن المرشد يعتمد عليه أثناء صعوده إلى السفينة والنزول منها ومن أجل الحفاظ على سلامة المرشد اشترطت كل من اتفاقية SOLAS 1974.²

مجموعة من المواصفات التقنية الدولية وهي (الطول، المتانة، نوع الخشب، طريقة التثبيت وكذلك الإضاءة... الخ).

4. **الرادار Radar**: هو نظام إلكتروني يستخدم الموجات الكهرومغناطيسية لكشف أهداف متحركة أو ثابتة وتحديد مواقعها أين يستخدم في تحديد مواقع السفن فيما بينها والمواقع الثابتة كالشواطئ والجزر والجبال وكل ما يحيط بالسفينة من أجل التوجيه الملاحي وكذلك يستخدم في عملية الإنقاذ بتحديد مواقع السفن.

5. **نظام VHF**: راديو التردد العالي وهو نظام استقبال متكامل بحيث يسمح بتبادل الاتصال بين مختلف السفن البحرية أما عن استخدامه في الميناء من أجل ربط كل من المرشد البحري وربابنة السفن وكذلك سفن القطر في شبكة اتصال واحدة مع قيادة الميناء من أجل تنسيق عملية القطر والإرشاد.

¹ المرسوم التنفيذي 06-08، المرجع السابق.

² (DISPOSITIFS UTILISES POUR LE TRANSFERT DU PILOTE ADAPTEE LE 30 NOVEMBRE 2011 EPS).

ثالثاً: الهياكل الإدارية

وهي هياكل الإسناد الإداري التي تساهم في وضع القوانين التنظيمية والتنسيق بين مختلف الأطراف المشاركة في هذه العملية والتي نتطرق لها فيما يلي:

- 1- **قيادة الميناء:** هيكل عملي على مستوى الميناء يتكفل بأمن الملاحة البحرية وتنظيم حركتها وبمهمة إرشاد ووضع السفن في الأرصفة.
- 2- **محطة الإرشاد:** هيكل يمارس نشاطه تحت رقابة قيادة الميناء ومزود بعدد من المرشدين وبوسائل ملائمة يكلف بتوفير خدمات الإرشاد والقطر.¹

الفرع الثاني: مراحل عملية الإرشاد البحري

قبل التطرق إلى مراحل الإرشاد البحري على مستوى ميناء سكيكدة يجب الإشارة إلى جزئية مهمة وهي توفر منصة رقمية على مستوى اتحاد الموانئ (GROUPESESPORT) تدعى هذه المنصة ALGERIAN PORT COMMUNITY SYSTEM والتي من خلالها يتم معرفة جميع المعلومات الخاصة بالبواخر القادمة من الخارج والمغادرة للميناء. أما عن مراحل عمله الإرشاد البحري في شقه العملي وطبقاً لوثائق خاصة بالإجراءات الداخلية للمؤسسة (Les procédures internes) تشمل:

أولاً- مرحلة البرمجة والتنظيم

تعتبر هذه المرحلة ذات أهمية كبرى في عملية الإرشاد البحري لكونها تسمح للمؤسسة المينائية لسكيكدة ممثلة في مديرية قيادة الميناء من وضع خطة طريق مسبقة لعملية الإرشاد البحري، وتفادي كافة الحوادث التي يمكن أن تؤثر على السير الحسن لهذه العملية وذلك عن طريق الاستعانة بالأرضية الرقمية APCS التي تطلعنا على كافة المعلومات الخاصة بدخول وخروج السفن المتواجدة على مستوى المرفأ ومكان تواجدها، ففي البداية يتم التخطيط لمرحلة الإرشاد عن طريق اجتماع لجنة تموضع السفن أين تجتمع هذه اللجنة المتكونة من مجموعه من الأعضاء كل يوم على الساعة 10:00 صباحاً والتي تتكون من:

- 1- مدير قيادة الميناء
 - 2- ضابط الميناء
 - 3- ممثل على عملية الشحن
 - 4- ممثل عن عملية التشوين
 - 5- ممثل عن البواخر العملاء
 - 6- الجمارك
 - 7- الصحة البحرية
 - 8- ممثل السكة الحديدية SNTF.
- أين تقوم بوضع خطة طريق وفق الأولويات التالية:
- 1- البواخر المعنية بالخروج بعد نهاية عملية الشحن والتفريق حسب الوقت الزمني المقرر لها.
 - 2- الأولويات المتعلقة بدخول البواخر المتواجدة على مستوى المرفأ (رحب الميناء).

¹النظام الداخلي لمحطات الإرشاد البحري لميناء سكيكدة (REGLEMENT INTERIEUR DES STATIONS PILOTAGES DU PORT DE SKIKDA).

- 3- الأرصفة المتاحة لتموضع البواخر حسب خصائص السفينة.
- 4- المعدات المناسبة لعملية شحن وتفريغ السفن.
- وفي إطار عملية التحضير لعملية الإرشاد، يقوم برج المراقبة الخاص بالميناء ممثلاً في أعوان الراديو وبالتنسيق مع ضباط الميناء، بالاستجابة والتواصل مع البواخر عن طريق جهاز التردد العالي VHF أين يتم التصريح من قبل السفينة بمعلومات هامه تتمثل في:
- طول الباخرة.
 - الغاطس الأمامي والخلفي.
 - نوع الحمولة.
 - علم الباخرة.
 - آخر ميناء.
 - حرية الممارسة.
 - الاتفاق على التوقيت المناسب لنقطه الالتقاء من أجل صعود المرشد البحري إلى السفينة¹.

ثانيا- مرحلة ما قبل بدء عملية الإرشاد

تسهر على هذه المهمة مديرية قيادة الميناء ممثلة في أعوان الراديو وتحت إشراف ضباط الميناء أين يتصل عون الراديو عن طريق جهاز التردد العالي ووفق قناة 14 بكل من المرشد البحري قائد مركبة الإرشاد وقباطنة السحابات (patron de remorqueur) قبل ساعتين من بداية عملية الإرشاد من أجل الاستعداد البشري والمادي من خلال تحضير المعدات المخصصة لهذه العملية (زوارق الإرشاد، مراكب الإرشاد، ساحبات) من أجل تفادي أي مفاجأة أثناء انطلاق عملية الإرشاد أو نقائص يمكن أن تؤثر على السير الحسن لهذه العملية بالإضافة إلى تحديد نقطه الصفر أي المكان و الزمان لانطلاق عملية الإرشاد وهو ما يعرف بمكان صعود المرشد (point de embarquement).

ثالثا- مرحلة بداية عملية الإرشاد

يقوم قائد مركب الإرشاد بنقل المرشد البحري إلى السفينة المعنية بعملية الإرشاد أين يقوم قائد مركبة الإرشاد بوضع المركب بمحاذاة السفينة طالبة الإرشاد ليتمكن المرشد من تسلق سلم السفينة بطريقه عمودية لأجل الصعود على ظهر السفينة والتي تعتبر مهمة ذات خطورة كبيرة على سلامة و حياة المرشد خاصة في حالة سقوطه بسبب خطئه أو خطأ قائد مركب الإرشاد خلال تنفيذ عملية إكراهه على متن السفينة طالبة الإرشاد.

أما في حالة سوء الأحوال الجوية أثناء صعود ونزول الأمواج وعدم قدره المرشد على الصعود إلى السفينة يمكنه أن يقدم إرشاداته للسفينة طالبة الإرشاد عن بعد بواسطة جهاز التردد العالي VHF، أما في الحالة العادية وعند صعوده على متن السفينة يتوجه مباشرة إلى قمره القيادة أين يتصل مباشرة مع ربان السفينة ويتم تبادل المعلومات بين الطرفين أين يقدم ربان السفينة كافة المعلومات إلى المرشد البحري حول:

- طول السفينة.
- جاهزية المحرك.
- خصائص السفينة التقنية.

¹ مقابلة مع مدير قيادة الميناء ب ع بتاريخ 2023/04/12 على الساعة 14.00 على مستوى قيادة الميناء.

- الغطاس الأمامي والخفي.¹

بالإضافة إلى معلومات أخرى تساعده على اختيار الرصيف المناسب وكذلك تحديد عدد السحابات المناسبة لعملية إدخال هذه السفينة، وكذلك خطه المناورة المناسبة وفي نفس الوقت يطلع ربان السفينة على كافة المعلومات التي تخص الميناء، من تضاريس وكافة المعلومات التي تساعده في الملاحة وتعتبر هذه المرحلة ذات أهمية حاسمة لأن المرشد له الحق في المصادقة أو عدم المصادقة على عملية الإرشاد، إن رأى بأن السفينة غير جاهزة أو لا تناسب خصائصها التقنية للدخول إلى الميناء بعد كل هذه الإجراءات يتم المصادقة بين الطرفين وذلك من خلال ملء مجموعة من الاستمارات (Libre pratique) تعقبها مباشرة بدء عملية الإرشاد البحري للسفينة، أين يضع المرشد البحري كافة معارفه النظرية والتطبيقية في خدمة ربان السفينة من أجل إدخال وإخراج السفينة بكل سلامة وأمان وتفادي كافة الحوادث والأخطار التي قد تمس السفينة والمنشآت المينائية.

رابعا-مرحلة نهاية عملية الإرشاد

انطلاقا مما ورد في المادة 174 ق ب ج "يبدأ الإرشاد اعتبار من وصول وتقديم المرشد نفسه في حدود المحطة وينتهي عند وصول السفينة إلى مكان الوصول أو الرسو أو الرصيف أو حدود المحطة " نفس الشيء في ميناء سكيكدة تبدأ بوصول المرشد إلى المحطة البحرية وتنتهي بوصول السفينة إلى مكان الوصول والمتمثل في:

- مكان الرسو

- الرصيف

-حدود المحطة وهو مكان مخصص عادة لصعود المرشد أو إنزاله من أجل تقديم خدماته.²

المطلب الثاني: نماذج عملية، للمسؤولية المترتبة عن عملية الإرشاد البحري

بعدما تطرقنا في المبحث الأول إلى تحديد المسؤوليات الناجمة عن عملية الإرشاد، سنحاول في هذا المطلب إعطاء نماذج عن أحكام قضائية ذات الصلة بموضوع المسؤولية والتي كانت المؤسسة المينائية طرفا فيها مع التحفظ على ذكر الأسماء مع ذكر الوقائع لهدف علمي بحت.

¹ مقابلة مع مدير قيادة الميناء ب ع بتاريخ 2023/04/12 على الساعة 14.00 على مستوى قيادة الميناء.

²قواعد تنظيم الملاحة البحرية في الحدود البحرية لميناء سكيكدة (Régulation du mouvement de la navigation dans les limites maritime du port de Skikda).

الفرع الأول_ التعليق على حكم قضائي تتعلق بالمسؤولية العقدية

1- الجهة الفاصلة في النزاع: مجلس قضاء سكيكدة القسم التجاري البحري

2- أطراف النزاع:

وأطرافه تتمثل في المؤسسة المينائية لسكيكدة وسفينة صيد البحري المملوكة ق س من نوع سرديني المسماة المكناسية المسجلة بالمحطة البحرية لسكيكدة.

3- موضوع النزاع:

بالرجوع إلى الحكم الصادر من قبل محكمة سكيكدة القسم التجاري بتاريخ 14 جوان 2022 والمتعلق بإخراج سفينة الصيد المعطلة في البحر بسبب عطل على مستوى مروحية السفن حيث قام المدعي مالك سفينة صيد بتسديد نفقات عملية إخراج السفينة للمؤسسة المينائية أين قام المدعي بتسديد المبالغ المستحقة للمؤسسة المينائية ولكن هذه الأخيرة لم تقم بإخراج السفينة من البحر إلى اليابسة

4- الإدعاءات:

أين قام المدعي برفع دعوى يوم 19 ديسمبر 2021 مطالبا تعويض عن الضرر على كل يوم تأخر للسفينة المينائية لسكيكدة في عدم إخراج سفينته إلى اليابسة ولكن المؤسسة المينائية ردت بأنه في كل مرة عند ذهاب سائق الرفع من أجل تنفيذ المهمة يتعرض إلى الشتم والتهديد من قبل شباب سطورة وبتالي لم يستطيع تنفيذ المهمة.

5-المشكل القانوني

عدم إخراج سفينة المدعي من البحر بسبب خارج عن إرادة المؤسسة المينائية.

6-الحل القانوني

ولكن المحكمة حكمت بقبول الدعوى شكلا ورفضها في الموضوع وهذا لعدم التأسيس لأن المدعي رفع الدعوى مع انه لا يملك قرينة تثبت ملكيته لسفينة لأن موضوع النزاع يتعلق بتنفيذ التزامات تعاقدية وبالتالي حمل المدعي المصاريف القضائية المقدره ب 3500 الف دج حسب نص المادة 419 ق ا م وإداري.¹

¹ ملحق رقم 1.

الفرع الثاني: التعليق على حكم قضائي يتعلق بالمسؤولية الجزائية

1- الجهة الفاصلة في النزاع:

مجلس قضاء سكيكدة القسم الجنج

2- أطراف النزاع:

وأطرافه تتمثل في قائد مركب للمؤسسة المينائية لسكيكدة ووكيل الجمهورية مدعيا باسم الحق العام.

3- موضوع النزاع

بالرجوع إلى الحكم الصادر من محكمة سكيكدة بتاريخ 22 مارس 2021 والمتعلق بجنحة الإركاب بصفة غير قانونية إثر تحرير محضر من المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ لسكيكدة أين عاينوا شخص غير مقيد بدفتر الطاقم.

4- الإجراءات:

أين تم تحرير محضر رسمي من طرف العناصر الوطنية لحراسة الشواطئ ضد السيد ث خ وتم إرساله إلى وكيل الجمهورية لمحكمة سكيكدة

5- الإدعاءات

حيث أن المدعي ارتكب الوقائع السالفة الذكر بإرادة حرة ومخيرة مع إدراكه بأنها أفعال مجرمة

6- المشكل القانوني

والمتعلق بجنحة الإركاب بصفة غير قانونية والمخالفة للقوانين البحرية.

7- الحل القانوني

أين تم إدانة المتهم بجنحة عدم الإركاب بصفة قانونية المنصوص عليها بنص المادة 543 من القانون البحري حيث حكمت المحكمة بإدانة المتهم بتاريخ 16 جانفي 2022 بغرامة مالية قدرها 20.000 عشرون ألف دينار جزائري وهذا مع تحمل كافة المصاريف القضائية حسب نص المادة 470 من القانون البحري.¹

¹ ملحق رقم 03.

ملخص الفصل الأول:

إن تطور النشاط البحري دفع إلى استحداث سفن عملاقة تلبى حاجيات التجارة البحرية بالاعتماد على تلك اليد العاملة المؤهلة كمهمة المرشد البحري في إطار عملية الإرشاد البحري والتي تهدف إلى الحفاظ على سلامة الأرواح والمنشآت والسفن فمن أجل توضيح مهمة الإرشاد البحري في ميناء سكيكدة اعتمدنا على منهجية عملية متكاملة في جانب نظري وآخر عملي حيث استخلصنا بأن الإرشاد البحري لا يحتاج إلى عنصر الشكلية في الإثبات وأنه ذو طبيعة تجارية وأن المرشد يعتبر كأحد أفراد طاقم السفينة عند صعوده إليها، أما في الجانب العملي فقد توصلنا إلى أنه يتميز ببعض الخصوصية من خلال تطبيق تلك القوانين والإجراءات الداخلية دون الخروج عن القوانين والمراسيم البحرية بالإضافة إلى اللجوء إلى القانون المدني وقانون الإجراءات الجزائية إن لم يتوفر نص قانوني.

Ssummary:

The development of maritime activity leads to the creation of giants hips that meet the needs of maritime trade depending on the qualified labour force as the mission of the marine guide according to the marine guidance process which aims to preserve the safety of lives facilities and ships, So in order to clarify the mission of marine guidance in SKIKDA's port, Were lied on integrated practical methodology in two aspects theoretical and practical as we concluded that marine guidance doesn't need a formality element in the proof and Tahiti's of a commercial nature and that the guide is considered as a member of the ship's crew hourrver in the practical side, We have concluded that it is characterized by some privacy through the application of those laws and procedures without deviating from laws and maritime decrees, in addition to resorting to the civil code and the code of criminal procedure if no legal text is available.

الفصل الثاني:
التنظيم القانوني والعملي
لعملية القطر البحري

الفصل الثاني: التنظيم القانوني والعملية لعقد القطر البحري

لا يعد القطر البحري بصفته الحالية من العقود البحرية القديمة نظراً لإرتباط ظهوره باستخدام المحرك البخاري في تسيير السفن، أما قبل ذلك كان القطر في حالة الحاجة له يباشر بطرق تقليدية باستخدام القوارب التي تعتمد على التجديف أو عن طريق الزوارق البحرية. ولكن مع إنتشار السفن البخارية أصبحت عملية القطر البحري صناعة متخصصة تباشرها الموانئ و الشركات البحرية والتي تقدم خدماتها بصفة دائمة لقاء أجر يتفق الطرفان عليه ومع ضخامة حجم السفن أدى إلى الإحتياج المتزايد لإستخدام عملية القطر البحري نظراً لعجز السفن الضخمة عن إجراء عملية المناورة داخل أحواض الموانئ بهدف رسوها في الرصيف.¹

حيث كان القطر البحري في بداية ظهوره مفيداً جداً لذلك سعت الموانئ لتقديم تلك الخدمة للسفن الشراعية التي لم تملك بعد قوة الدفع الذاتية، حيث كانت عملية الدخول والخروج من الموانئ عملية تتسم بالخطورة، لأن هذه الأخيرة بطبيعتها تصميمها لا تستقبل الرياح بشكل كافٍ لدفع السفن الشراعية، والتي كان تلجأ لاستعمال قوارب التجديف لسحبها وتسهيل مناوراتها الملاحية بغرض الدخول والخروج الآمن من الموانئ.²

ومع ظهور النهضة التقنية واختراع المحركات البخارية الذي شهدها لعالم، تخصصت بعض السفن في أداء مهام القطر من خلال تزويدها بتجهيزات وآلات خاصة تمكنها من القيام بهذا الغرض ومن أجل تسهيل مهمة إدخال وإخراج السفن من الموانئ، وبهذا ظهرت القاطرات.

أما في الوقت الحالي، يعتمد صنع القاطرات على تقنية اللولب، وهي تقنية تسهل على السفن القاطرة القيام بالمناورات الملاحية في ظروف جيدة واختصار الوقت المستغرق في العمليات، إلا أن هناك آفاقاً مستقبلية لإضافة تطويرات لهذه القاطرات بصنع قاطرات أخرى أكثر مرونة وقوة حركية مجهزة بمراوح تساعد على الدوران حول نفسها، فتمكّنها من القيام بمناورات في مساحات ضيقة³ وتختصر وقت تنفيذ العملية، مما يجعلها جدّ مفيدة للقطر البحري في أحواض الميناء.⁴

المبحث الأول: التنظيم القانوني لعقد القطر البحري

يعد القطر البحري إلى جانب الإرشاد من أهم عقود المساعدة البحرية نظراً لما يقدمه من تسهيلات كبيرة لسير السفن داخل الميناء من حيث التنقل بين الأرصفة والرسو وفي حدوده والمساعدة في الدخول والخروج الآمن من الميناء كما له خدمات أخرى تتمثل في مساعدة السفن التي تكون في حالة خطر. كما يستعمل في حالات إستثنائية لنقل المنشآت

¹ محمود مختار أحمد بريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية للنشر، القاهرة، مصر، بدون سنة نشر، ص 482

² اعتدال عبد الباقي العضب، عقد القطر البحري دراسة مقارنة، مجلة الخليج العربي، المجلد 38، العدد 1-2، يجب كتابة التاريخ كامل 2010، ص127.

³

⁴ نعيمة بن موفق، عقد القطر البحري، مذكرة ماجستير، فرع قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2013، ص ب.

المعدة لخدمة الميناء كالرافعات والمواعين والصنادل وغيرها من المنشآت التي لا تتوفر لها قوة دفع ذاتية كالمنشآت المعدة لاستخراج ثروات البحار والمنشآت النفطية وتساهم رسوم القطر البحري بنسبة كبيرة في مداخيل الموانئ وتوفر ظروف أكثر أماناً في سير الملاحة البحرية نظراً للخبرة والتجهيزات التي يتمتع بها طاقم السفن القاطرة.¹

المطلب الأول: مفهوم عقد القطر البحري

مسألة تحديد مفهوم عقد القطر البحري بالغة الأهمية نظراً للخصوصية التي يتمتع بها والتي تميزه عن باقي العقود البحرية الأخرى فعقد القطر البحري مرتبط بعمليات إدخال وإخراج السفن ويتصف بالإجبارية بهدف الحفاظ على سلامة سير الملاحة البحرية في مداخل الميناء وسلامة الأرصفة والمنشآت المينائية من الحوادث التي قد تحدثها السفن التي لا تعلم بمسالك الميناء ومعيقاته.

لذلك ارتأينا التطرق الى تعريف عقد القطر البحري في الفرع الأول وخصائص عقد القطر البحري في الفرع الثاني والطبيعة القانونية وتكوين عقد القطر البحري في الفرع الثالث.

1 وهيب الأسير، القانون البحري (السفينة، أشخاصها، عقد النقل البحري)، دار المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، لبنان، بدون سنة نشر، ص 137.

الفرع الأول: تعريف عقد القطر البحري وخصائصه

إن الفهم الأمثل لموضوع عقد القطر البحري يتطلب منا دراسة تعريفه وتبيان خصائص التي تميزه عن باقي العقود.

أولاً: تعريف عقد القطر البحري

عقد القطر البحري هو عقد يلتزم بمقتضاه مالك السفينة بجر سفينة مملوكة لأخر نظير أجر متفق عليه، وفي نطاق عقد القطر البحري ثمة سفينتان السفينة القاطرة والسفينة المقطورة وتعتبر القاطرة البحرية سفينة متى باشرت نشاطها في البحر حيث أن لها المقومات المادية والقانونية للسفينة من (قوة محرك وطاقم ذو خبرة عالية) وأيضاً فإن العائمة المقطورة لا تفقد وصف السفينة أثناء عملية قطرها. ولقد ظهر القطر البحري في صورة تقديم مساعدة للسفن البحرية التي تعرضت إلى أعطال بالغة الخطورة أدت لتوقفها في عرض البحر ثم تطور ليُتصِفَ بالإلزامية على مستوى الموانئ وهذا من أجل ضمان سلامة السفن عند إدخالها وإخراجها من الميناء، بالإضافة إلى شحن السفن وتفريغها بأن تجر سفينة القطر لمواعين والصنادل المشحونة بالبضائع لتوصيلها من الأرصفة إلى السفن الراسية في المرفأ أو العكس.¹

وعليه سنتطرق لتحديد أولا لتعريفه من الجانب اللغوي والجانب التشريعي ثم الجانب الفقهي.

1- التعريف اللغوي لعقد القطر البحري

العقد لغة: عقد كلمة مفردة جمعها عقود، مصدرها عقد، عقد إتفاق بين طرفين يلتزم بموجبه كل منهما تنفيذ ما جاء فيه.²

القطر لغة يفيد الجر أو السحب، وهو بهذا المعنى ينصرف إلى وصف كل عملية مادية قوامها الإستعانة بقوة دفع خارجية، لتحريك شئ ما مجرد أو مجرد مؤقتاً كلياً أو جزئياً من أسباب الحركة أو التوجيه من مكان إلى مكان آخر.³

2-التعريف التشريعي لعقد القطر البحري

لم يهتم المشرع الجزائري بوضع تعريف متكامل لعقد القطر البحري شأنه في ذلك كشأن أغلب التشريعات الأخرى التي لم تهتم بوضع تعريف قانوني لعقد القطر البحري تاركة أمر ذلك للقضاء والفقهاء.⁴

وقد نصت المادة 860 من القانون البحري الجزائري " يلتزم المجهز بموجب عقد القطر ومقابل مكافأة بخدمات القطر بواسطة سفينة".

وجاء نص المادة 861 من القانون البحري تكملة للمادة 860 قانون بحري حيث أنها حددت مجال القطر البحري " تدخل في عداد خدمات القطر:

- أ- العمليات التي تتطلب سحب أو دفع السفينة.
- ب- مناورات الأرساء والانتقال أو ابحار السفينة.

1-كمال حمدي، المرجع السابق، ص 764.

2- أحمد مختار عمر، معجم اللغة العربية المعاصرة، المجلد الأول، الطبعة الأولى، دار عالم الكتب للنشر، القاهرة، مصر، 2008، ص 1527.

3- عن درويش مريم، المرجع السابق، ص 18. استعمل المعجم

4- درويش مريم، المرجع السابق، ص 21.

ت- المراقبة والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى من الملاحة للسفينة".
وهذا ما نصت عليها المادة 94 من المرسوم التنفيذي 02-01 المتعلق بتحديد النظام العام لإستغلال الموانئ وأمنها: " في مفهوم هذ المرسوم يتمثل قطر السفن فيما يأتي:
- العمليات المتمثلة في جر و دفع السفن،
- مناورات إرساء وانتقال أو إيجار السفينة،
- المرافقة والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى في ملاحه السفينة."
حيث يمارس القطر البحري بواسطة سفن ذات قدرة على تنفيذ العمليات المكلفة بها مع طاقم مؤهل والوسائل التي تقتضيها المهمة مع إحترام الشروط والأحكام المحددة في التشريع والتنظيم المعمول بهما في هذا المجال.¹

3-التعريف الفقهي لعقد القطر البحري

نظرا لانتشار خدمة القطر البحري في الموانئ العالمية وأهميتها في مساعدة السفن على الدخول والخروج من الموانئ بكل سلامة وأمان، اهتم عدد من الفقهاء وأساتذة القانون بوضع عدة تعريفات لعقد القطر البحري ففي هذا الخصوص عرفه الأستاذان نهاد سباعي ورزق الله الأنطاكي بأنه: "عقد تقوم بموجبه السفينة القاطرة بقيادة سفينة ثانية تدعى السفينة المقطورة مقابل أجر". فيما عرفه الدكتور مصطفى كمال طه بأنه: "عقد بمقتضاه يلتزم مالك السفينة بجر أو سحب سفينة مملوكة لآخر لقاء أجر معلوم".

كما جاء عند الدكتور محمود سمير الشرقاوي تعريف للأستاذين "تشورلي وجايلز" للقطر البحري على أنه: "يقصد بالقطر البحري ما تقدمه سفينة لسفينة أخرى من مساعدة لتسيير رحلة السفينة الأخيرة عندما لا يكون منها سوى تزويد سرعة السفينة المقطورة في أثناء دخولها الميناء أو خروجها منه وذلك بجر السفينة القاطرة للسفينة المقطورة ويستحق مالك السفينة القاطرة أجر عن عملية القطر".²

حيث من خلال هذه التعريفات نلاحظ أن عقد القطر البحري يتميز بمجموعة من النقاط التالية:

-لا يوجد عقد قطر بحري إذا كانت السفينتان التي أبرمتا العقد ملك لشخص واحد ففي هذه الحالة نجد أنفسنا سوى أمام عملية مادية لا يترتب عنها في الأصل أي آثار قانونية أو تعاقدية.

-تبدأ عملية تنفيذ العقد بأولى خطوات ربط كابلات القطر بالسفينة المقطورة وتنتهي بانتهاء عملية القطر وفك كابلات القطر منها.

-لا يكون في بنود العقد أي اعتبار خاص لنوع سفينة القطر وحجمها إلا إذا اتفق الطرفان على سفينة محددة والسفن القاطرة هي سفن متخصصة بتنفيذ عملية القطر البحري تتمتع بمرونة وصغر في الحجم وقوة كبيرة في محركاتها وللقاطر حرية اختيار أي سفينة مخصصة لذلك لتنفيذ العملية.

-لا تؤثر إجبارية القطر على صفة العقد القائم بين السفينة القاطرة والسفينة المقطورة بحيث أنه هناك تلازم بين عملية القطر وأعطال السفينة المقطورة وهذا الأخير قد يكون راجعا إلى

¹ محمود شحماط، المرجع السابق، ص 104، 105.

² نعيمة بن موفق، المرجع السابق، ص 2، 3.

ضخامة آلات السفينة المقطورة وكذا خطورتها على سلامة المنشآت والممرات في الميناء لاسيما السفن المحملة.¹

وكخلاصة عما ذكر نجد أن عقد القطر البحري عبارة عن علاقة قانونية تربط بين سفينتين (قاطرة ومقطورة) مملوكتين لشخصين مختلفين مفادها أن تقوم السفينة القاطرة بتقديم خدماتها لجر السفينة المقطورة لقاء أجر تقدمه هذه الأخيرة.

ثانياً: خصائص عقد القطر البحري

يتميز عقد القطر البحري بمجموعة من الخصائص التي تميزه عن غيره من العقود، فهو فضلاً عن كونه عقداً رضائياً ملزماً لجانبين ذو أثر فوري يعد عقداً تجارياً، بالتالي فهو من عقود القانون الخاص، كما يعتبر عقد معاوضة وهذا ما سنتطرق له كالتالي:

1- عقد القطر البحري عقد رضائي

العقد الرضائي هو ذلك العقد الذي يبرم بمجرد حصول اتفاق بين الطرفين بأي كيفية ودون إتباع شروط شكلية أو صيغة معينة.

حيث أن مبدأ الرضائية في العقود استمد من مبدأ سلطان الإرادة ويعبر عن حرية المتعاقدين في كيفية التعبير عن إرادتهما فهو بذلك عقد يبرم بمجرد تلاقي إرادتين ولا يهم إذا كان تعبير شفهي أو حركياً أو بالكتابة فالعبرة تكون بالاتفاق بحد ذاته وليس بالطريقة التي تم بها.² حيث نصت المادة 59 من القانون المدني " يتم العقد بمجرد أن يتبادل الطرفان التعبير عن إرادتهما المتطابقتين دون الإخلال بالنصوص القانونية".

فعقد القطر البحري عقد رضائي حيث يصعب توافر عنصر الشكلية فيه نظراً لصدور الإيجاب من السفينة طلباً للقطر وهي في عرض البحر ولضبط عملية القطر البحري ألزمت الحاجة على تدوين شروط العقد المتعلقة بالتنفيذ والمسؤوليات الناشئة عنه في إيصالات القطر والفواتير الخاصة به.³

2- عقد القطر البحري عقد معاوضة

عرف المشرع عقد المعاوضة في المادة 58 من القانون المدني على النحو التالي: "العقد بعوض هو الذي يلتزم كل واحد من الطرفين إعطاء أو فعل شيء ما."

عقد القطر البحري من عقود المعاوضة إذ تمارسه مشروعات تجارية تعمل على تحقيق الربح من وراء تقديمها خدمات القطر البحري وتختلف كيفية تحديد الأجر الذي يجب على مجهز السفينة المقطورة دفعه بحسب نوع الخدمة المقدمة له إذا كان القطر لتنفيذ مناورات الدخول للميناء أو الخروج منه أو قطر السفينة في أعالي البحار. وغالباً ما تتولى السلطات العامة تحديد تعريفه القطر مسبقاً أما الإتفاق فيحدد الأجر الذي يتعين على مجهز السفينة المقطورة دفعه.⁴

3- عقد القطر البحري عقد ملزم لجانبين:

عرف المشرع العقد الملزم لجانبين في المادة 55 من القانون المدني كالتالي " يكون العقد ملزم للطرفين متى تبادل المتعاقدين الالتزام بعضهم بعضاً".

¹ طالب حسن موسى، القانون البحري، دون طبعة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2012، ص 231.

² بلقاسم حبيب، عقد القطر في القانون البحري الجزائري، مذكرة نيل شهادة الماجستير في القانون البحري والنشاطات المرفئية، كلية الحقوق، جامعة السانوية، وهران، 2012، ص 17-ص 18.

³ هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2002، ص 127-ص 128.

⁴ وهيب الأسير، المرجع السابق، ص 138.

فالعقد الملزم لجانبين أو العقد التبادلي، هو ذلك العقد الذي يرتب على عاتق المتعاقدين التزامات متقابلة ومرتبطة بعضها البعض بحيث يكون كل متعاقد وفي نفس الوقت دائناً أو مديناً، يلتزم مجهزة سفينة القطر بإنجاز عملية القطر المتفق عليها ويقفدي ذلك توفير الإمكانيات والمعدات اللازمة لقطر السفينة من كابلات خاصة لربط السفينة، أما مجهزة السفينة المقطورة فيلتزم بدفع الأجر المتفق عليه مقابل القطر إضافة إلى دفع جميع التكاليف الإضافية التي تقتضيها ظروف تنفيذ عملية عقد القطر البحري.¹

مثالاً على ذلك " إذا اقتضت عملية القطر البحري تدخل أكثر من سفينة قطر يجب على المجهزة دفع تكاليف إضافية يحددها الاتفاق، ويلتزم مجهزة السفينة المقطورة من خلال الربان بتسهيل عملية القطر البحري عبر الإدلاء بكافة المعلومات عن السفينة المقطورة لحسن سير تنفيذ عملية القطر البحري".

4- عقد القطر البحري عقد فوري

العقد الفوري هو ذلك العقد الذي لا يتأثر بالزمان، حيث تحدد التزامات المتعاقدين الفورية بغض النظر عن آجال التنفيذ، حيث أن الزمن لا يؤثر على مدى التزامات التي تترتب عن العقد في عاتق المتعاقدين وعادة ما يتم تنفيذ العقود الفورية دفعة واحدة والتأخير في التنفيذ إلى آجال متتابعة بإرادة المتعاقدين وإتفاقهم لا يؤثر على طبيعة العقد الفوري بحيث أن عامل الزمن عنصر ثانوي وليس عنصر أساسي وعقد القطر البحري هو عقد فوري وليس زمنياً ويتم الاتفاق لقطر سفينة أو منشأة عائمة وينفذ بصفة متتابعة.²

5- عقد القطر البحري عقد تجاري

يعتبر عقد القطر البحري من العقود التجارية البحرية التي تهدف لتقديم خدمات مقابل أجر وقد أكد المشرع في المادة 892 قانون بحري: "يشكل قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين، نشاطات تجارية مبنائية....."³.

حيث يكون عقد تجاري بالنسبة لمجهزة السفينة القاطرة كونه من عقود الملاحة البحرية التجارية حسب المادة 2 ق ت ج والتي نصت في الفقرة 18 منها " يعد عملاً تجارياً حسب الموضوع:كل عقود التأمين والعقود الأخرى المتعلقة بالتجارة البحرية....." إلا أن المشرع وقع في الخلط إذ قام بإدراج العقود المتعلقة بالتجارة البحرية ضمن الأعمال التجارية حسب الشكل حيث نصت المادة 3 من ق ت ج على أنه: "يعد عملاً تجارياً حسب الشكل: - كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية".

أما بالنسبة للسفينة المقطورة فيمكن أن يكون عقد تجاري في حالة تعلق الأمر بسفينة تمارس نشاط النقل والتجارة البحرية فنصبح بذلك أما عقد تجاري بالتبعية حسب نص المادة 4 ق ت ج: "يعد عملاً تجارياً بالتبعية: الأعمال التي يقوم بها التاجر والمتعلقة بممارسة تجارته أو حاجات متجره، الالتزامات بين التجار".

أما في حالة تعلق الأمر بسفينة نزهة أو بحث علمي فنكون أمام عقد مدني وبالتالي يعد هذا عقداً مختلطاً.⁴

¹ وهيب الأسير، المرجع نفسه، ص 137، 138.

² بلقاسم حبيب، المرجع السابق، ص 23.

³ - أنظر للمادة 892 من القانون البحري الجزائري.

⁴ - درويش مريم، المرجع السابق، ص 27، 28.

6- عقد القطر البحري عقد إذعان

كقاعدة عامة يكون التعاقد بحرية كل طرف في المناقشة و المساومة في شروط العقد، لكن هناك نوع من العقود يكون فيه أحد الطرفين أقوى من الطرف الآخر حيث يضع شروط وبنود العقد في شكل عقود نموذجية ولا يكون لطرف الثاني خيارا في مناقشتها سوى قبولها جملة و من هنا يكون القبول إذعانا منه دون رضاه السليم، وهذا ما يعرف بعقود الإذعان وهي عقود نجمة عن احتكار الشركات لبعض الخدمات احتكار قانونيا أو فعليا كخدمة الكهرباء و الغاز والمياه، حيث يعتبر عقد القطر البحري عقد إذعان يتم وضع بنوده بصفة مسبقة من طرف الجهة المحتكرة ضمن عقود نموذجية و يكون الطرف المتعاقد مجبرا على قبولها، وهذا ما يؤكد وجود مؤسسات وشركات متخصصة في خدمة القطر البحري وتحتكر هذا النشاط¹

7- إجبارية اللجوء لعملية القطر البحري

لم ينص المشرع الجزائري من خلال مختلف القوانين والأنظمة على إجبارية القطر البحري إلا من خلال المادة 95 الفقرتين 1، 2 على التوالي من المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المؤرخ في 06 يناير 2002 الذي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها والذي جاء في: " يمكن للسلطة المينائية أن تفرض على ربان السفينة الاستعانة بالقاطرات قبل أي حركة أو تنقل لسفينته وكذا كل إجراء يعتبر ضروريا لتنفيذ المناورة مع احترام قواعد الأمن والنظام والشرطة، تحدد شروط القطر ودفع آلات الخدمة في النظام الخاص بكل ميناء".

من خلال تحليل نص المادة من المرسوم التنفيذي سالف الذكر نجد أن القطر البحري في الموانئ الجزائرية يأخذ الطابع الإجباري وبحسب نص المادة سابقة الذكر أعطى المشرع للسلطة المينائية صلاحية فرض إجبارية القطر البحري في الموانئ الجزائرية في عمليات القطر المذكورة في المادة السابقة الذكر وجعل تحديد شروط القطر ودفع مقابل استخدام الآلات من اختصاص النظام الخاص لكل ميناء².

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري

نظرا لأن عقد القطر البحري لم يحض من الفقه بتحليل ودراسة كافيين، هذا ماجعل القضاء في حيرة حول التساؤلات التي يثيرها هذا العقد، حيث انقسم الفقهاء في اتجاهات لإعطاء طبيعة قانونية لعقد القطر البحري رأى اتجاه منهم أن هذا الأخير عقد النقل، في حين رأى آخر أنه عبارة عن عقد مقاوله في حين رأى إتجاه منهم أنه عبارة عن عقد عمل.

1- عقد القطر البحري عقد نقل

يعتبر أنصار هذا الاتجاه أن السفينة القاطرة كأنها وسيلة ناقلة للسفينة واستدلوا بذلك أنه في عملية النقل لا يتطلب الأمر أن تحمل الوسيلة الناقلة البضاعة إذ يمكن لها أن تجرها أو تسحبها أو تدفعها، لكن انتقدت هذه النظرية لأن المحل الأساس في عقد النقل الهدف منه نقل الشيء أو الشخص من مكان لآخر وليس نقله من نقطة إلى أخرى، وفي عملية معاونة

¹ درويش مريم، المرجع السابق، ص 29، 30.

² أنظر المادة 95 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، المؤرخ في 06 يناير 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، الجريدة الرسمية، العدد 1، المؤرخة في 22 شوال 1422 الموافق ل 06 يناير 2002.

السفينة المقطورة على الرسو في رصيف الميناء لا يتصور وجود عملية نقل كون أن عملية القطر تمت في مكان واحد.

2- عقد القطر البحري عقد عمل

يرى أنصار هذا الاتجاه بأن العلاقة التي تربط مجهز السفينة القاطرة والمقطورة هي عقد عمل، حيث يكون مجهز السفينة القاطرة عامل وتابع لرب العمل السفينة المقطورة، حيث في الأخير يتلقى أجره على ذلك. وما يعيب هذا الاتجاه ذلك أنه في عقد العمل يقدم العامل المطلوب منه فقط، أما في واقع الحال فإن مجهز السفينة القاطرة يقدم مجهوداته وخبراته بالإضافة إلى السفينة القاطرة التي تعتبر سفينة متخصصة لها قيمتها الباهظة والفنية الكبيرة والمعلوم أن عملية القطر البحري تتم تحت قيادة وتوجيهات مجهز السفينة القاطرة.¹

3- عقد القطر البحري عقد مقاول

ويعتبر هذا الاتجاه على أن مجهز السفينة القاطرة هو عبارة عن مقاول يقدم عمل لصالح رب العمل -القطر البحري، وما يعاب على رأي أصحاب هذا الاتجاه أنه قد لا يكون استقلالية وحرية للسفينة القاطرة في تنفيذ عملياتها فهي تخضع لتعليمات السفينة المقطورة.² من خلال ما سبق رأينا أن التكليف الانوني الأراجح لطبيعة عقد القطر البحري هو عقد المقاول لأن هذا التكليف يلائم وطبيعة النصوص القانونية المنظمة لعقد القطر البحري بإعتباره عقد تجاري مينائي، وعليه يكون هذا الأخير عقدا قائما بذاته يتم في شكل مقاول له أحكام خاصة تتماشى مع مجال تنفيذه وخصوصية إبرامه، فالمقاول هي عقد يتعهد بمقتضاه أحد المتعاقدين بأن يصنع شيئا أو يؤدي عملا مقابل أجر يتعهد به المتعاقد الآخر. وهذا ما ينطبق على عقد القطر البحري حيث أنه عقد تودي فيه خدمة القطر من طرف السفينة القاطرة لصالح السفينة المقطورة مقابل أجر.

الفرع الثالث - أركان عقد القطر البحري

تعتبر عمليات القطر البحري تنفيذا لعقد يقوم بين السفينة القاطرة والسفينة المقطورة مفاده القيام بعملية القطر البحري نظير أجر متفق عليه، وأنه يصعب تصور قيام عملية القطر بدون عقد وإرادة بين الطرفين لتنفيذه.

فعند تنفيذ عملية القطر البحري تترتب التزامات على عاتق الطرفين حيث يلتزم كل طرف بالالتزامات التي تقع على عاتقه ويقوم بتنفيذها حسب ما اتفق الطرفان عليه.

عقد القطر البحري يتشابه في تكوينه مع العقود الأخرى حيث يقوم على أركان موضوعية (التراضي، المحل، السبب) وأما عن شكلية فعقد القطر البحري لا يتطلب شكلية في انعقاده، فهو ليس من العقود الشكلية فهو عقد رضائي كما سبق الإشارة لذلك حيث أن عدم توفر ركن شكلية لا يترتب عنه بطلان للعقد وهذا ما يميزه عن غيره من العقود الأخرى. حيث سنتطرق في هذا إلى الأركان الموضوعية التي يقوم عليها عقد القطر البحري بالإضافة إلى مدى اشتراط الشكلية لإبرام عقد القطر البحري.³

أولا- ركن الرضى:

¹ كمال حمدي، المرجع السابق، ص768.

² كمال حمدي، المرجع السابق، ص769.

³ نعيمة بن موفق، مرجع سابق، ص29.

إن العقد هو توافق إرادتين أو أكثر على إحداث أثر قانوني، فتوافق الإرادتين هو ما يطلق عليه التراضي، وهو الأساس الذي يبرم عليه العقد، فبدون الرضا لا وجود لعقد. لكن وجود الرضى وحده لا يكفي لإنشاء عقد صحيح إذ لا بد من أن يكون الرضى سليم وخالي من العيوب وإلا كان العقد فاسد، ولكي يقوم الرضا بالعقد لا بد من وجود إرادة لشخص يتجه بها إلى إحداث أثر قانوني وأن يقوم بالتعبير عنها للعالم الخارجي وأن تتطابق تلك الإرادة مع إرادة أخرى لقيام العقد.¹

وهذا حسب نص المادة 59 قانون مدني " يتم العقد بمجرد أن يتبادل الطرفان التعبير عن إرادتهما المتطابقتين دون الإخلال بالنصوص القانونية".

ويكون التراضي فيه هو تطابق الإيجاب والقبول بأي طريقة سواء كان تعبيراً صريحاً إما بالإشارة المعمول بها أو شفهاياً أو كتابياً، بحيث يجب أن ينصب الرضى على شروط العقد الذي أبرم بين الطرفين ومن شروط صحة التراضي أن يكون المتعاقد يتمتع بالأهلية القانونية التي تسمح له بإبرام العقد يوم انعقاده (المواد من 40 و42 قانون مدني).²

وأن تكون إرادته التي عبر عنها غير مشوبة بعيب من عيوب الإرادة والتي نص المشرع عليها في (المواد 81 إلى 91 قانون مدني) التي على التوالي الغلط والتدليس والإكراه والاستغلال.³

ثانياً- ركن المحل:

هو العملية القانونية التي تراضى الطرفان على تحقيقها (كالبيع أو التأمين)، وإن محل العقد هو الإلتزام الذي قد ينشئ عنه وأن محل العقد يتعدد بتعدد الإلتزام الناتجة عنه. وقد يكون محل إما الإلتزام بإعطاء شئ أو الإلتزام بالقيام بعمل أو الإلتزام بالإمتناع عن عمل.

ويلزم في المحل توفر شروط تضمنتها المواد من 92 إلى 96 قانون مدني وتتمثل في:

— أن يكون محل الإلتزام ممكناً وغير مستحيل.

- أن يكون المحل معيناً أو قابل للتعيين.

- أن يكون المحل مشروعاً وغير مخالف للنظام العام والأداب العامة.⁴

أما في مجال عقد القطر البحري فيتمثل المحل في تقديم خدمات القطر للسفن من طرف مجهزة السفينة القاطرة لمجهزة السفينة المقطورة وتطبق نفس شروط المحل المذكورة في القانون المدني على عقد القطر البحري لأنه لا يتمتع بخصوصية عن باقي العقود الأخرى.

ثالثاً- ركن السبب:

1- محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني النظرية العامة للإلتزامات، دار الهدى للنشر، 2019، الجزائر، ص76.

2- أنظر المادتين 40 و42 من القانون المدني.

3- أنظر مواد من 81 إلى 91 من القانون المدني.

4- محمد صبري السعدي، المرجع السابق ص 204، 205.

يقصد بالسبب الغرض الذي يقصد الملتزم الوصول إليه وراء رضائه للقيام بالإلتزام، نصت عليه المادتين 97 و 98 قانون مدني ويتضح من خلال نص المادتين أن المشرع جعل السبب أمراً جوهرياً في قيام العقد بحيث لو تخلف عنصر السبب أو كان غير مشروع كان العقد باطلاً بطلان مطلق حيث قام المشرع في ذلك بتبني النظرية الحديثة في السبب والأخذ بأن السبب في كل إلتزام مشروع وأن من يدعي على أن الإلتزام غير مشروع أن يقدم دليل يثبت ذلك.¹

ويكون سبب إلتزام الطرفين في عقد القطر البحري هو تلقي مجهزة السفينة المقطورة لخدمات القطر من أجل إجراء مناورات الدخول أو الخروج من الميناء أو الإرساء والإنتقال داخله يقابله سبب إلتزام مجهزة السفينة القاطرة وهو تحقيق الربح والحصول على أجر نظير تقديمه خدمة القطر، وإن شروط السبب في عقد القطر البحري نفسها التي تسري على باقي العقود الأخرى من أن يكون السبب صحيحاً وموجوداً وقت إنعقاده وغير مخالف للنظام العام والأداب العامة.

رابعاً- مدى إشتراط الشكلية لإبرام عقد القطر البحري:

عقد القطر البحري عقد رضائي كما سبق التطرق له، ينعقد بين مجهزة السفينة المقطورة ومجهزة السفينة القاطرة لطلب خدمة القطر بناء على مكاملة عبر نظام راديو التردد العالي V.H.F.

فهو بذلك عقد لم يشترط فيه المشرع إفراغه في شكل معين لإنعقاده، وما تقوم به المؤسسات المينائية على مستواها هو إعداد الفاتورة حسب نوع خدمة القطر المقدمة وعدد السفن القاطرة المستعملة والوقت المستغرق في العملية.... وغيره.

حيث يتعين على مجهزة السفينة القاطرة تقديم الفاتورة لمجهزة السفينة المقطورة ويتعين على الأخير طلب الفاتورة من مجهزة السفينة القاطرة فور إنتهاء عملية القطر البحري.

يجب أن تتضمن الفاتورة مجموعة من البيانات والشروط المتعلقة بعقد القطر البحري والمحددة طبقاً لما جاء في المرسوم التنفيذي 05_2486²، يأتي ذلك خلافاً لما هو معمول به في موانئ الدول الأخرى التي يقوم عقد القطر البحري فيها وفقاً لعقود نموذجية معدة مسبقاً وهذا الحال معمول به في الشركات الخاصة التي تمارس النشاط القطر البحري.

أما فيما يخص إثبات عقد القطر البحري فلكونه عقد تجاري مينائي حسب المادة 892 قانون بحري³ فإن إثباته يكون حر وغير مقيد ويمكن إثباته بكافة الطرق، وهذا ما جاءت به المادة 30 قانون تجاري: "يثبت كل عقد تجاري:

- 1- بسندات رسمية،
- 2- بسندات مقبولة،
- 3- بفاتورة مقبولة،
- 4- بالرسائل،

¹ - محمد صبري السعدي، المرجع نفسه، ص 217، 230.

² - مرسوم تنفيذي رقم 05-486، مؤرخ في 10 ديسمبر 2005، يحدد شروط تحرير الفاتورة وسند التحويل ووصل التسليم، والفاتورة الإجمالية وكيفية ذلك، جريدة رسمية، عدد 80، صادرة بتاريخ 11 ديسمبر 2005.

³ - أنظر للمادة 892 من القانون البحري الجزائري.

5- بدفاتر الطرفين.

6- بالإثبات بالبينة أو بأية وسيلة أخرى إذا رأت المحكمة وجوب قبولها." حيث تعتبر الفاتورة وسيلة إثبات لكافة التعاملات التي تخص عقد القطر البحري بين مجهز السفينة القاطرة ومجهز السفينة المقطورة.

المطلب الثاني: الآثار المترتبة عن عقد القطر البحري

إن عقد القطر البحري من العقود التي تبرم بصفة متواترة ويومية في الموانئ نظراً لأهميته الكبيرة في الحفاظ على سلامة المنشآت والسفن والأشخاص من الأضرار التي تقع لها، حيث أن القطر البحري من العقود الملزمة لجانبين يقوم بين مجهز السفينة المقطورة ومجهز السفينة القاطرة وهو أيضاً من العقود التبادلية التي يترتب عند إنعقادها إلتزامات متبادلة على عاتق الطرفين ويجب عليهما الحرص على تنفيذ ما إلتزما به. وستتناول في هذا الإطار إلتزامات أطراف عقد القطر البحري الفرع الأول، والمسؤولية التي تقوم عن الإخلال ببنود إتفاق القطر أو تلك الناجمة عن الفعل الضار في الفرع الثاني.

الفرع الأول - إلتزامات أطراف عقد القطر البحري

ينشأ عن إنعقاد القطر البحري إلتزامات متبادلة تقع على عاتق الطرفين مجهز السفينة القاطرة والمقطورة حيث سنبين هذه الإلتزامات كالتالي

أولاً- إلتزامات مجهز السفينة القاطرة

يسعى مجهز السفينة من خلال تقديمه لخدمة القطر البحري إلى تحقيق الربح والحصول على مقابل لأدائه حيث يلتزم في ذلك بتنفيذ العملية بكل سلامة وأمان عبر تقديم سفينة قطر صالحة لأداء العملية وتنفيذ العمليات وفق الخبرة المهنية التي تقتضي العملية.

1- تقديم السفينة القاطرة:

هو إلتزام أساسي يقع على عاتق مجهز السفينة المقطورة لا بد على مجهز الإلتزام بإستعمال صنف أو نوع القاطرة المتفق عليها إلا إذا لم يتم تحديدها من قبل، ويجب أن تكون القاطرة في حالة صالحة وذات محركات قوية تتناسب مع حجم السفينة المقطورة للأداء الأمثل لخدمة القطر المتفق عليها بين الأطراف، بالإضافة إلى خبرة الطاقم وتوافر المعدات التجهيزات الضرورية والملائمة للظروف والطقس التي قد تتوقع عادة أثناء تنفيذ عملية القطر.¹

وهذا إستناداً لنص المادة 863 قانون بحري: "يتعين على المجهز الذي إلتزم بالقيام بخدمات القطر بأن يحضر في اليوم والمكان المتفق عليهما السفينة القاطرة الصالحة للقيام بالخدمات المتفق عليها والمزودة بشكل ملائم بالتسليح والتجهيز والتموين والمعدات والألات اللازمة". ومثل هذا الإلتزام ضروري مهما كان التكييف القانوني لعقد القطر البحري، فإذا قيل بأن العقد المذكور مشاركة إيجار فإن مجهز القطر يلتزم كمؤجر بتقديم سفينة صالحة للعمل ملاحياً وتجارياً لتنفيذ العملية، وإذا قيل بأنه عقد نقل بحري فإن مجهز القطر يلتزم كناقل بأن يقدم سفينة صالحة للملاحة وقادرة على أداء العمل المطلوب منها، أما إذا ذكر بأنه عقد مقولة فإنه في هذه الحالة يقع على عاتق المقاول إستخدام الوسائل المناسبة للعمل المطلوب أما إذا ذكر أخيراً بأنه عقد عمل كان على المجهز القطر تقديم الخدمات بالأدوات المناسبة

1- كمال حمدي، المرجع السابق، ص771.

والخبرات المطلوبة لأن عقد القطر البحري ليس من العقود التي لا يقدم فيها الأجير سوى مجهوده أثناء العمل بل يتطلب بالإضافة إلى ذلك تقديم سفينة مختصة وطاقم ذو خبرة ودراية بالملاحة البحرية المساعدة.¹

حيث من خلال المادة 863 قانون بحري يتبين لنا أن المشرع إشتراط مواصفات معينة في السفينة القاطرة التي يجب أن يقدمها مجهزة السفين القاطرة وقت إبرام العقد وهي كالآتي:

أ- فيما يخص نوع السفينة القاطرة

عند إبرام العقد يتعين على مجهزة القطر عند تقديمه السفينة القاطرة مراعاة ما إتفق عليه الطرفان، فإذا إتفق الطرفان على سفينة محددة بالذات وجب على مجهزة سفينة القاطرة تقديم السفينة ذاتها، أما في حالة تحديدها بالنوع إما على حسب قوتها أو حجمها وجب عليه تقديم نفس نوع السفينة القاطرة المتفق عليها.

ويكون عدد القاطرات على حسب ما إتفق عليه الطرفان في العقد حسب الصيغة المذكورة فيه قاطرة أو قاطرات فإذا توافق الطرفان على عدد معين من القاطرات وجب على مجهزة السفينة القاطرة توفيرها وفق الاتفاق، أما إذا قام مجهزة السفينة المقطورة بطلب مقطورة واحدة يجوز لمجهزة السفينة القاطرة إذا رأى ضرورة لذلك طلب قاطرات أخرى لتنفيذ العملية بصورة آمنة.²

ب - فيما يخص صلاحية السفينة القاطرة للقيام بعملية القطر

تعتبر السفينة القاطرة وسيلة أساسية لتنفيذ عقد القطر البحري حيث أنها السفينة المنفذة للعقد، وعليه يقع على عاتق المجهزة الحرص على صلاحية السفينة القاطرة وقت تنفيذ العقد وكذا خلوها من الأعطال الميكانيكية وأن يقوم بإستخدامها وفقاً لما إتفق عليه الطرفان وحسب نوع الخدمة المقدمة، حيث يتم الكشف عن السفينة والقيام بمعابنتها قبل مباشرتها لعملية القطر ويتم إجراء هذه العملية بواسطة خبراء يتمثلون في مندوبي إدارة التفتيش البحري أو هيئة الإشراف البحري الذي تفوضهم إدارة التفتيش البحري وذلك من أجل الحرص على سلامة السفن القاطرة وخلوها من الأعطال لتنفيذ عملية القطر بكل نجاح وتجنب الحوادث والأعطاب.³

ج - ضرورة أن تكون السفينة مزودة بكل الوسائل اللازمة

لتنفيذ عملية القطر بكل نجاح يجب أن تكون السفينة القاطرة مزودة بكل الوسائل اللازمة التي تقتضيها عملية القطر البحري، يجب أن تزود القاطرة بطاقم مؤهل ذو خبرة تتناسب وأداء مهمة القطر، ومجهزة بالمعدات الضرورية الصالحة لتنفيذ عملية القطر ومطابقة للمواصفات المعتمدة في مجال القطر البحري.

تتمثل الوسائل الضرورية في: معدات الإشارة والوقاية، معدات إطفاء الحرائق، والمعدات التي تساعد القاطرة على الطفو والثبات، وأجزاء الدفع والقيادة....

أما فيما يخص حبال القطر المستخدمة في العملية فقد جرت العادة أنه إذا كانت عملية القطر داخل الموانئ قامت السفينة المقطورة بتقديم حبال القطر لسفينة القاطرة، أما إذا كانت عملية القطر تتم خارج الميناء تقوم السفينة القاطرة بتقديم حبال القطر لسفينة المقطورة، ويكون هذا

1- كمال حمدي، المرجع السابق، ص 771.

2- درويش مريم، المرجع السابق، ص 159.

3- مريم درويش، المرجع السابق، ص 159 ، 160.

لأسباب عملية خالصة حيث أن حبال القطر المستخدمة في أعالي البحار ذات نوعية عالية ومكلفة جدا حيث من الصعب على السفينة المقطورة توفيرها أما حبال القطر المستخدمة فهي ذات نوعية عادية وغير مكلفة حيث يمكن لسفينة المقطورة تأمينها.¹

د - فيما يخص تقديم السفينة القاطرة في المكان والزمان المتفق عليهما

إن من التزامات مجهزة السفينة القاطرة تقديم قاطرة في المكان والزمان الذي إتفق عليه الطرفين و أي تأخر في ذلك يؤثر بالسلب على الأجر الذي سيتلقاه نظير تقديمه لخدمة القطر وعلى سمعته أمام مجهزة السفينة المقطورة لأن ذلك يعتبر إهمال من مجهزة السفينة القاطرة لما تم الاتفاق عليه.²

2- تنفيذ العمليات

يقوم مجهزة السفينة المقطورة بطلب خدمة القطر من السفينة القاطرة ويحدد نوعها الاتفاق الحاصل بين الطرفين وهذه الخدمات تطلب وفقا لمحتواها الفني المتعلق بعمليات إبحار أو تعويم السفينة وهي عمليات مختلفة يتطلب كل منها أداء فني وعلمي معين.³ حسب المادة 864 قانون بحري: "يجب أن تتم خدمات القطر بالمهارة التي تتطلبها الظروف بدون توقف لا جدوى منه، طبقا لمبادئ الملاحة السليمة".

إن تنفيذ العقد يتمحور حول إنجاز العملية التي إتفق الطرفان عليها، من خلال هذه المادة نستنتج أنه يلزم على مجهزة السفينة القاطرة تنفيذ عملية القطر وفقا للمهارات التي تتطلبها الظروف، مع إستخدام الوسائل المناسبة والتقنيات التي تقتضيها كل حالة على حدى، مع مراعاة الأصول الفنية والعملية المتعلقة بها، يجب أن يكون طاقم القاطرة مؤهلا ويتمتع بالخبرة اللازمة لإتمام وإنجاح عملية القطر المتفق عليها في العقد، كما يجب على مجهزة سفينة القطر أن يقوم بمباشرة عملية القطر دون توقف لا جدوى منه وذلك يكون بإتباع خط السير المتفق عليه، تتم عملية القطر حسب الإطار الزمني المحدد لها وذلك ليتجنب مجهزة السفينة القاطرة أي خسارة تلحقه نتيجة إخلاله بالالتزامات في العقد التي يكون فيها عنصر الوقت في عملية القطر البحري أمرا مهما، إضافة إلى ما ذكرناه يجب على مجهزة السفينة القاطرة إستنادا لنص المادة 864 قانون بحري السابقة الذكر، يجب أن تنفذ عملية القطر وفقا لمبادئ الملاحة السليمة والتي نظمها المشرع من خلال المواد من 222 إلى 245 من القانون البحري وذلك حرصا منه على سلامة سير عملية القطر البحري.⁴

ثانيا - التزامات مجهزة السفينة المقطورة وتشمل مايلي:

1- الإلتزام بدفع مكافأة عملية القطر

أقر المشرع الجزائري مبدأ المكافأة التي تقدم نظير القيام بعملية القطر البحري حيث جاء في المادة 860 قانون بحري: "يلتزم المجهزة بموجب عقد القطر ومقابل مكافأة، بخدمات القطر بواسطة سفينة".

1- مريم درويش، المرجع نفسه، ص 160.

2- مريم درويش، المرجع السابق ص 161 ، 162.

3- محمود شحماط، المرجع السابق، ص 112.

4- مريم درويش، المرجع نفسه، السابق ص 162 ، 164.

يلتزم مجهز السفينة أو المنشأة العائمة المقطورة بأداء أجر القطر، ويقع هذا الإلتزام على كافة أنواع القطر وفي كافة الحالات أما بالنسبة للموانئ فالتعريف تصدرها السلطة المينائية بالساعة الواحدة وتزيد حسب ساعات العمل الليلية والخفض حسب إمتيازات الممنوحة للمتعامل.

فيما يخص عمليات القطر خارج الموانئ والعمليات التي لها طابع خاص مثل تعويم السفينة فإن الأجر يكون محل مفاوضة من طرفي العقد، ويتم تحديده إما جزافيا أو حسب الساعة وذلك حسب الأحوال وعلى نحو ما هو مقرر بالنسبة لمشارطة الإيجار، وهناك نظام للتعويض في حالة تأخر في عملية القطر أو حدوث حوادث أخرى تكون في إطار عملية القطر البحري.

وأجاز القانون للسفينة القاطرة العودة على السفينة المقطورة إذا ثبت ذلك، أما إذا حصل تصادم بين الطرفين السفينة القاطرة والمقطورة أثناء عملية القطر فلا يعد هذا تصادم بحرياً وهذا حسب معاهدة بروكسل ولكون الطرفين أمام علاقة عقدية وكذلك في حالة إنقاذ السفينة القاطرة للمقطورة ففي هذه الحالة نجد ان المشرع الجزائري قد تناول الحديث عنها في المادة 339 قانون بحري جزائري "ليس للقاطرة الحق في مكافئة عن اسعاف السفينة المقطورة من طرفها او لحمولتها الا إذا قامت بخدمات استثنائية لاتعتبر كإتمام لعقد القطر.

فمن خلال هذه الحالة نجد أن المشرع قد ألزم القاطرة بتقديم خدماتها بطريقة إجبارية في حالة الإسعاف دون مقابل مادي وهذا يدل على حرص المشرع على أولوية سلامة وإنقاذ الأرواح وعلى العموم وبنص المادة 73 فقرة (هـ) من القانون البحري الجزائري فإن رسوم القطر تعد من الحقوق الممتازة على السفينة وأجرة النقل وملحقاتها، وهو إمتياز يأتي في مرحلة الثانية بعد بيع السفينة والمصاريف القضائية التي أنفقت على بيع السفينة وتوزيع ثمنها، أما إذا كان صندلا أو غيره من العائمتان فإن الأمر تحكمه أحكام القانون المدني وليس منها أي إمتياز أجر القطر، ويبقى أنه إذا اضطرت مجهز القطر إلى إنفاق مبالغ لصيانة المقطورة العائمة أو ترميمها كان له إمتياز عليها وفقا للمادة 992 من القانون المدني والجدير بالذكر إلى أنه من الناحية الفقهية هناك اتفاق على أن تحديد أجرة القطر يختلف باختلاف نوع عملية القطر، إلا أن المشرع الجزائري لا يقيم اعتبارا لهذه التفرقة التي تقوم أساسا على اختلاف مجال عمليات القطر في داخل وخارج الميناء والقطر في أعالي البحار تنص المادة 865 من القانون البحري على أنه: "تحدد مكافأة خدمات القطر باتفاق بين الأطراف، وفي حالة عدم وجوده بموجب التعريف، وإذا لم تتضمن التعريفه نصوصاً ملائمة، يحدد مبلغ المكافأة حسب الأعراف. وفي حالة عدم وجودها أيضا وجب دفع مكافأة عادلة، وتستحق هذه المكافأة عند تأدية عملية القطر."

يتبين من نص المادة السابق ذكرها أن كليات تحديد أجرة القطر تكون بإحدى الطرق التالية : (اتفاق الأطراف – التعريف – الأعراف – الحكم القضائي أو قرار التحكيم).²

2- وضع السفينة المقطورة في حالة تسمح لها بأخذ حبل القطر:

يلتزم مجهز السفينة المقطورة في إطار عقد القطر البحري بأن يضع المقطورة في وضعية مناسبة تمكنها من أخذ حبل القطر على مستواها. هذا طبعا إذا كنا في الحالات

1- أنظر للمادة 73 من القانون البحري الجزائري.
2- محمود شحات، المرجع السابق، ص 113، 114.

العادية، أين لا تواجه السفينة المقطورة أية صعوبات عرضية قد تواجهها أثناء عملية القطر البحري كالأمواج والظروف الجوية السيئة التي تواجهها خصوصا أثناء قيام عملية القطر خارج الميناء في أعالي البحار.

والجدير بالذكر، إلى أن هذا الأمر لا يطرح مبدئياً من الناحية العملية فيما يتعلق بالقطر داخل الميناء ذلك أن السفينة تتقدم لمدخل الميناء تكون بطبيعة الحال في وضعية تمكنها من أخذ حبال القطر على متنها وإذا لم تكن مناورات الإرساء صحيحة من قبل المقطورة مسببة في ذلك إحداث أضرار للسفينة القاطرة أو سفن أخرى أو رصيف الميناء، عُدَّ ربان السفينة المقطورة مسؤولاً عنها.

حيث أن مسألة وضع السفينة المقطورة في وضعية تمكنها من تلقي أو رمي حبل القطر تشمل شرط أن يكون كل الطاقم أو بعض أفراده متواجداً على متن السفينة المقطورة فبالنسبة لعقود القطر البحري التي تضع مهمة إدارة القطر تحت قيادة ربان سفينة المقطورة وتكون السفينة القاطرة وطاقمها تحت إمرته، توجب تواجد ربان السفينة المقطورة على متنها أما إذا غاب عن السفينة المقطورة طاقمها فإن دورها يكون سلبياً أثناء عملية القطر.¹

الفرع الثاني: المسؤولية المترتبة عن عقد القطر البحري

إن مسؤولية السفينة القاطرة اتجاه السفينة المقطورة أو مسؤولية المقطورة اتجاه القاطرة مصدرها عقد القطر البحري الذي يربط الطرفين والذي ينجم عن إبرامه قيام التزامات ومسؤولية على عاتق الطرفين.

وأثناء تنفيذ عمليات القطر البحري قد تحدث أضرار كثيرة تلحق بالمتعاقدين أو الغير فالظروف التي تتم فيها عملية القطر البحري ليست ملائمة دوماً، إذ أنه تكون في بعض الأحيان عواصف أو أحوال جوية سيئة تنجم عنها مخاطر أثناء القيام بعملية القطر.² هذا وقد نظم المشرع المسؤولية عن القطر البحري في القانون البحري في المواد 866 وما يليها.

أولاً- المسؤولية العقدية

هي المسؤولية التي تقوم على إثر انعقاد العقد بين مجهزة السفينة المقطورة ومجهزة السفينة القاطرة حيث تقوم المسؤولية العقدية إذا تسبب مجهزة السفينة القاطرة في إحداث أضرار لحقت السفينة المقطورة أو عند تسبب مجهزة السفينة المقطورة بإحداث أضرار بالسفينة القاطرة، فإننا نكون في ذلك أمام مسؤولية عقدية أساسها عقد القطر البحري المبرم بين الطرفين حيث تقوم تلك المسؤولية نتيجة حدوث أخطاء بين المتعاقدين أثناء تنفيذ عملية القطر البحري.

1- معايير إسناد المسؤولية العقدية

تسند المسؤولية في عقد القطر البحري بحسب المعايير التالية:

أ- ربط المسؤولية العقدية بإدارة عمليات القطر البحري:

أخذ المشرع عند تنظيمه لأحكام المسؤولية بالإعتبار حقيقة وجود إرتباط بين إدارة عملية القطر وقيام المسؤولية عند تنفيذه، فتنبنى المبدأ الذي يحكم بمسؤولية من تقع على

1- نعيمة بن موفق، المرجع السابق، ص 88 ، 89.

2- مريم درويش ، المرجع السابق، ص 173.

عائقه إدارة عملية القطر البحري سواء كانت إدارة مجهزة السفينة المقطورة أو مجهزة السفينة القاطرة في حالة إتفاق الطرفين على ذلك.

وحول هذا الأمر لم يتطرق المشرع لأحكام المسؤولية في حالة فرض الذي تكون فيه فيه كلا السفينتين القاطرة والمقطورة محتفظة بحريتها في العمل والقيادة، شأنه في ذلك شأن بعض التشريعات الأخرى التي لم تنظم ذلك.

لقد أخذ الفقه بمبدأ الربط بين إدارة عملية القطر والمسؤولية الناشئة عنها وهو مقبول من الجانب الفقهي، إذ يقول الأستاذ Yves Tassel: "أنه يجب إعتداد ربط إدارة العمليات بأحكام المسؤولية....".

وإن المشرع أخذ بإجتهادات القضاء الفرنسي حول المسؤولية من خلال موقف محكمة النقض الفرنسية التي أقرت بعدم الأخذ بالشروط العملية التي تجعل إدارة عملية القطر على عاتق السفينة المقطورة وذلك حتى تتحمل وحدها المسؤولية الناشئة عن تنفيذ عملية القطر حيث قضت بضرورة البحث عن مدى الدور التي تقوم به السفينة القاطرة.¹

ب - توزيع المسؤولية في عملية القطر البحري:

لم يميز المشرع البحري الجزائري عند وضع القواعد الخاصة بالمسؤولية بين القطر البحري داخل الميناء أو خارجه، إذ لم يعتمد المشرع على المعيار الجغرافي في توزيع الإدارة بين السفينة القاطرة والسفينة المقطورة، وهذا رغبت من المشرع في تنفيذ اتفاقية بروكسل المبرمة سنة 1969 حيث أنه لا مجال لتطبيق هاته الاتفاقية السالفة الذكر في البلدان التي تتبنى تشريعها المعيار الجغرافي في توزيع إدارة عملية القطر البحري.

وبهذا يكون المشرع ترك المجال لتنفيذ اتفاقية بروكسل إذ لم يعتد بمكان تنفيذ عمليات القطر البحري، لأن توزيع إدارة عمليات القطر مسألة ضرورية إذا لابد من أن يكون أحد الطرفين مسؤولية ربط حبال القطر وتنظيم المناورات اللازمة لتنفيذ عملية القطر وإن كان المتعاقد الثاني شريكا في المناورات المنفذة، فمسألة التعاون المفترضة بين الطرفين تتعلق قبل كل ذلك بتنفيذ الأوامر التي يصدرها من تولى إدارة عملية القطر، إضافة إلى ذلك أن كل من السفينة القاطرة والسفينة المقطورة تقوم بمفردها بمناورات خاصة بها، وهذا ما يبرر مسؤولية المتعاقد عن الخطأ المرتكب أثناء تنفيذ الأعمال المأمور بها.

هذا وقد نصت المادة 866 قانون بحري "تتم عملية القطر تحت إدارة ربان السفينة المقطورة، وتبعاً لذلك يتقيد ربان السفينة القاطرة بالأوامر الملاحية الأخير.

كل ضرر مهما كان نوعه خلال عمليات القطر يكون على عاتق مجهزة السفينة المقطورة إلا إذا أثبت خطأ السفينة القاطرة".

- حيث جاء في الفقرة الأولى من هذه المادة أن المشرع جعل الأصل في إدارة عمليات القطر البحري لربان السفينة المقطورة وحسب هذا الفرض تقوم السفينة القاطرة بتنفيذ خدمات القطر الموكلة لها تحت رقابة وتوجيه السفينة المقطورة، حيث يتقيد ربان السفينة القاطرة بتوجيهات والأوامر الملاحية التي يصدرها ربان السفينة ويقوم بتنفيذ العملية حسبها.

- وحسب الفقرة الثانية من نفس المادة يتبين لنا بوضوح أن المشرع قد ربط بين إدارة عمليات القطر والمسؤولية الناشئة عنها، فقد اعتبر مجهزة السفينة المقطورة مسؤولاً طالما أن إدارة عملية القطر ثابتة لسفينته، وفي هذا الشأن يكون مسؤولاً عن جميع الأضرار التي

1 - نعيمة بن موفق، المرجع السابق، ص 90 ، 91.

تطراً أثناء عملية القطر، ويقع عليه تحمل عبئ الأضرار التي تصيب سفينته أو الأشخاص أو الأموال التي على متنها، وكذلك الأضرار بالسفينة القاطرة وطاقمها وتبقى الأضرار التي تلحق بالغير تخضع لنص خاص.

ولكن هذا المبدأ ليس مطلق بحيث يمكن للطرفين بناء على اتفاق صريح ومكتوب بتكليف ربان السفينة القاطرة بإدارة العملية خلافاً لما جاءت به المادة السابقة الذكر وهذا ما أقرت به المادة 867 قانون بحري: "يجوز للأطراف بناء اتفاق صريح ومكتوب تكليف ربان السفينة القاطرة للقيام بإدارة عمليات القطر".

وتكون الأضرار الحاصلة خلال عملية القطر في هذه الحالة على عاتق مجهزة السفينة القاطرة إلا إذا أثبت أن الخطأ وقع من السفينة المقطورة.¹

ومما سبق نجد أن الأصل في إدارة عملية القطر هو تولي السفينة المقطورة ذلك، إلا أنه يجوز للأطراف مخالفة ذلك بناء على اتفاق صريح ومكتوب يتم بين مجهزي أو رباني السفينة القاطرة والسفينة المقطورة حول تولي ربان السفينة القاطرة إدارة عملية القطر.

2- عناصر قيام المسؤولية العقدية:

طبقاً للقواعد العامة للمسؤولية العقدية فإنه يشترط لقيام هذه الأخيرة وجود عقد يربط بين الطرفين وأن يكون صحيحاً، وأن يخل المدين بالتزام ناشئ مباشرة عن هذا العقد وأن يترتب عن هذا الإخلال ضرر للدائن.²

لكن من خلال ما جاء في المادتين السابقتين 866 و 867 قانون بحري يتبين لنا أن المشرع أخذ بنظام موحد للمسؤولية سواء كنا أمام الأصل أو الاستثناء كما بينا سابقاً، حيث تقوم المسؤولية في نطاق عقد القطر البحري على أساس الخطأ المفترض، حيث تقع المسؤولية على عاتق من تولي إدارة عملية القطر البحري وقت وقوع الخطأ، لكن بمجرد خطأ المتعاقد الآخر نكون أمام مسؤولية أساسها الفعل الشخصي وليس بصدد مسؤولية عن فعل الغير فمن يتولى إدارة عملية القطر يسأل على أساس خطأ المفترض عند ربطه بحبال القطر أو إصدار الأوامر أثناء تنفيذ المناورات الضرورية لإتمام عملية القطر البحري. ومقابل ذلك هناك خطأ مفترض لمن يتولى إدارة عملية القطر البحري وتوجد إمكانية دفع المسؤولية عنه بإثبات حدوث خطأ من المتعاقد الآخر، من خلال إثبات تلك العلاقة السببية بين الأضرار أثناء عملية القطر البحري وخطأ المتعاقد الموضوع تحت إدارة ملاحية لربان السفينة الأخرى.

ومما سبق وصلنا لاستنتاج أنه إذا لم يوجد اتفاق صريح ومكتوب بين السفينة المقطورة والسفينة القاطرة حول من يتولى إدارة عملية القطر البحري، تقع مسؤولية عن الأضرار التي تلحق أحد المتعاقدين أثناء تنفيذ عملية القطر البحري على عاتق مسؤولية السفينة المقطورة بقوة القانون، بحيث ليس بإمكانه دفع تلك المسؤولية إلا على أساس إثبات خطأ السفينة القاطرة.

أما إذا وجد اتفاق يسلم لربان السفينة القاطرة إدارة عملية القطر البحري، يكون ذلك الاتفاق الصريح والمكتوب قرينة إثبات على قيام مسؤولية مجهزة السفينة القاطرة، والذي بإمكانه دفع المسؤولية عن عاتقه بطريقة عكسية أي إثبات حدوث الخطأ من السفينة المقطورة أثناء عملية القطر.

1 نعيمة بن موفوق، المرجع السابق، ص 91، 93.

2 - علي علي سليمان، المرجع السابق، ص 138.

ومبرر ذلك أن المشرع الجزائري قد أخذ بالدور الإيجابي الذي يمثله الربان والطاقم الذي يقع على عاتقها إدارة ربان السفينة الأخرى بتوجيه عملية القطر البحري، حيث أنه من الممكن أن يرتكب أحد أفراد الطاقم خطأ يؤدي إلى أضرار يجب جبرها، وبالتالي السماح لمجهز السفينة التي تحت إدارته عملية القطر أن يدفع المسؤولية التي على عاتقه بموجب القرينة التي أقامها القانون.¹

- أما فيما يخص الإعفاء عن المسؤولية العقدية في عقد القطر البحري فقد أجاز المشرع بين مجهزي السفينتين القاطرة والمقطورة أن يتفقا ليعفيا بعضهما من المسؤولية في حالة الأضرار التي تقع نتيجة القوة القاهرة وهذا ما جاء في المادة 868 قانون بحري.²

ثانيا- المسؤولية التقصيرية:

تتعلق المسؤولية التقصيرية عن الأضرار الناتجة عن عملية القطر البحري والتي تلحق بالغير سواء كان تعلق الأمر بشخصهم أو ممتلكاتهم، فقد يمكن أثناء تنفيذ عملية القطر أن يتواجد أشخاص أو ممتلكات لا صلة لهم بعقد القطر البحري.

هذا وقد خص المشرع الجزائري للمسؤولية عن عقد القطر البحري أحكام خاصة تتعلق بالمسؤولية التقصيرية على خلاف باقي التشريعات، والتي أوردت أحكام مشتركة للمسؤولية العقدية والتقصيرية على حد سواء.

حيث جاء في نص المادة 869 قانون بحري أنه: "يعتبر مجهزة السفينتين المقطورة والقاطرة مسؤولين تضامنيا أمام الأطراف المتضررين على الأضرار الحاصلة خلال عمليات القطر إلا إذا أثبتا بأن الأضرار الحاصلة للغير مسببة من الغير أو حصلت نتيجة القوة القاهرة".

ومن خلال هذه المادة يتضح لنا أن المشرع جعل المسؤولية التقصيرية في مجال عملية القطر البحري مسؤولية تضامنية، حيث أن مجهزي السفينة القاطرة والسفينة المقطورة مسئولان مسؤولية تضامنية فيما بينهما عن الأضرار الحاصلة خلال عملية القطر والتي تلحق بالغير، وقد حصر مجال حدوث هذه الأخطاء أثناء تنفيذ عملية القطر البحري وبالتالي تخرج من إطار المسؤولية التقصيرية الأخطاء التي تقع خلال التحضير وقبل انطلاق عملية القطر البحري.

وأن عبارة التضامن في هذه المادة جاءت بوجه العموم، وبالرجوع للقواعد العامة التي تنظم قواعد المسؤولية عن الأعمال الشخصية التي جاءت في المادة 126 قانون مدني "إذا تعدد المسؤولون عن فعل ضار كانوا متضامنين في التزامهم بتعويض الضرر وتكون المسؤولية فيما بينهم بالتساوي إلا إذا عين القاضي نصيب كل منهم في الالتزام بالتعويض".

وحسب ما جاء في المادة يكون التضامن في الأصل بالتساوي بين مجهزي السفينتين القاطرة والمقطورة هو ذلك التعاون المشترك بينهم لتنفيذ عملية القطر البحري إلا إذا قدر القاضي ضرورة تحديد نصيب كل من الطرفين مجهزة السفينة القاطرة والمقطورة.

وتجد الإشارة أن الفعل الضار الذي يرتب قيام المسؤولية التقصيرية في مجال القطر البحري يكون قد حدث إما بفعل الأشياء أو بفعل الأشخاص.

- يتمثل الضرر بفعل الأشياء في الأضرار التي يحدثها هيكل السفينة أو حبال القطر أو الرافعة أو أي شيء آخر يتواجد على السفينة القاطرة والمقطورة.

1- نعيمة بن موفق، المرجع السابق، ص 93 إلى ص 96.

2- أنظر للمادة 868 من القانون البحري الجزائري.

- يتمثل الضرر بفعل الأشخاص في الأخطاء التي تصدر عن أحد أفراد الطاقمين أثناء تنفيذ عملية القطر البحري والتي قد ينجم عنها أضرار للغير تستوجب قيام المسؤولية. وهذه المسؤولية التضامنية لا تكون مطلقة، لأنه يمكن لمجهزي السفينتين القاطرة والمقطورة رفع المسؤولية عن عاتقهما بإثباتهم خطأ الغير أو حدوث قوة قاهرة نجم عنها الضرر، حيث يمكننا تبيان ذلك بالرجوع لنص المادة 127 قانون مدني: "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ، أو قوة قاهرة، أو خطأ صادر من المضرور أو خطأ من الغير كان غير ملزم بتعويض الضرر، ولم يوجد قانون أو اتفاق يخالف ذلك".¹

- تقادم دعوى عقد القطر البحري:

ينجم عن تنفيذ عملية القطر البحري دعاوى قد تكون بين الطرفين أو في مواجهة الغير المضرور حيث جاء في المادة 872 قانون بحري أنه: "تتقادم الدعوى الناشئة عن عمليات القطر خلال سنتين ابتداء من إنتهاء هذه العمليات".

حيث أن الفائدة في مجال تحديد تاريخ إنتهاء عملية القطر البحري وقد سبق أن بينا في ذلك أنه تنتهي عملية القطر البحري بانفصال السفينتين وابتعاد السفينة القاطرة عن مجال تأثير حركات السفينة المقطورة، وتنقضي كافة الدعاوى الناشئة عن عملية القطر سواء كانت الدعوى في مواجهة أحد طرفي العملية أو في مواجهة الغير لأي منهما. ويخضع تقادم الدعوى فيما يتعلق بالوقوف والإنقطاع إلى الأحكام العامة الواردة بهذا الخصوص في القانون المدني.²

المبحث الثاني: الإطار العملي لعملية القطر البحري

يعتبر عقد القطر البحري من أهم عقود المساعدة البحرية حيث تقوم أغلب موانئ العالم بتقديم خدمات القطر البحري وهو عملية أساسية للحفاظ على سلامة الموانئ والمنشآت والسفن من الأخطار والأضرار التي قد تلحقها. حيث لفهم ودراسة مجال عقد القطر البحري يجب علينا التطرق إليه من الناحية التطبيقية والواقع العملي الذي ينفذ في إثارة عملية القطر البحري. ومن هنا إرتأينا أخذ ميناء سكيكدة كعينة لعملية لدراسة عقد القطر البحري ولتبيان مدى توافق الجانب النظري مع الدراسة العملية على مستوى الميناء.

المطلب الأول: إجراءات إتمام عملية القطر البحري (ميناء سكيكدة)

من الضروري قبل الحديث على مراحل القطر البحري نتحدث عن الوسائل المادية والشرية والهيكل الإدارية التي يتوفر عليها المؤسسة المينائية لسكيكدة والتي تقوم بتنفيذ مختلف مراحل عملية القطر البحري والقيام بتوفير الوسائل والمعدات الضرورية لأداء خدمة القطر البحري بالإضافة إلى تنظيم عمليات القطر وفقا للقوانين والمراسيم المنظمة للخدمة نظرا للأهمية التي تقدمها خدمات القطر من تحقيق عوائد هامة للمؤسسات المينائية والخزينة العمومية والتي جعلت الدولة تحتكر نشاط القطر وتعطي قيمة كبيرة له وتسعى لتقديم خدمات القطر وفق معايير السلامة والأمان لتجنب الحوادث التي قد تصيب الميناء أو السفن على حد سواء.

1. نعيمة بن موفق، المرجع السابق، ص 96 إلى 99.

2. محمود شحماطر، المرجع السابق، ص 122.

الفرع الأول - الوسائل المعتمدة أثناء عملية القطر البحري

حتى تقوم عملية القطر البحري على أحسن وجه يجب أن تعتمد العملية على عدة وسائل بشرية ومادية تسهر على تنفيذها بأحسن الطرق وبشكل أمن وفعال وتتولى تنظيمها هيكل إدارية تتمثل فيما يلي:

أولاً- الوسائل البشرية:

يتطلب طاقم سفينة القطر من الجانب النظامي الذي تفرضه النصوص القانونية التعداد التالي:

1- ربان الساحة: CAPITAINE DE REMORQUEUR

يتطلب شهادة ربان في الملاحة الساحلية PNC مهمته التنسيق مع المرشد البحري أثناء مناورات إدخال وإخراج السفن بطريقة الدفع والسحب.

2. ميكانيكي ساحة: MECANICIEN DE REMORQUEUR

يتطلب شهادة مهندس ميكانيكي دوره الحفاظ على جاهزية القاطرة وإصلاح الأعطاب الميكانيكية عند الحاجة.

3- رئيس الطقم: MAITRE D'EQUIPAGE

مهمته هي تنظيم البحارة وإعطائهم الأوامر أثناء الحياة اليومية على متن القاطرة أو أثناء مناورات القطر البحري.

4- شحام الساحة GRAISSEUR DE REMORQUEUR

متحصل على شهادة بحار مؤهل مهمته تشحيم المعدات والألات على مستوى القاطرة.

5- ملاح ساحة MATELOT DE REMORQUEUR

يجب أن يكون متحصل على بحار مؤهل على السطح مهمته هي الأعمال الروتينية التي يتلقاها من طرف رئيس الطقم والمتمثلة في تلقي الحبال ربطها أو فكها.¹

ثانياً- الوسائل المادية:

نجد أن الوسائل المادية في عملية القطر في سفن القطر وتلك المعدات الحساسة التي تكون على مستواها والتي نحصرها فيما يلي:

1- خراطم الحرائق:

هي خراطيم تكون موصولة بمضخات ذات قوة دفع كبيرة للمياه تقوم بتعبئة الماء من البحر واستعماله في عملية إطفاء الحرائق في حالة وقوعها على مستوى السفن وغيرها.

2- صفارات الخطر:

هي عبارة عن صفارة عالية الصوت تستعمل لتنبيه السفن في حالة طلب النجدة من البواخر لتنبيه كافة السلطات بوجود خطر قد وقع لها.

3- الأجهزة الحساسة:

وهي معدات حساسة تتطلب رخص خاصة من اجل الإستغلال وتستعمل من أجل الاتصال بين السفن أو السلامة البحرية والانقاذ وهي كتالي:

1 - المرسوم التنفيذي 06-08 ، المرجع السابق.

جهاز الرادار: لتحديد موقع السفينة المنكوبة عن طريق إنشاء مجموعة من النقاط والإحداثيات.

- **جهاز إرسال: SART** إشارات إستغاثة.

- **جهاز: GMDSS** بحث إشارات الطوارئ.

- **جهاز: EPRP** جهاز طوارئ لتحديد الموقع من أجل عملية الإنقاذ.

- **زورق النجاة radeau de sauvetage** يستعمل لانقاذ البحارة عند غرق السفينة.¹

ثالثا: الهياكل الإدارية

تنظم عملية القطر البحري عبر مديرية قيادة الميناء والتي تتم عبرها وتكون هي الطرف الأساسي للعقد وتمثل المؤسسة المينائية المقدمة للخدمة حيث تعمل على تطبيق الأمتل للعملية وذلك عبر مديرية السحب البحري والتي تتوفر على مجموعة من الأقسام والتي تسهر على توفير الموارد البشرية والمعدات المادية بالتنسيق مع مديرية قيادة الميناء.

الفرع الثاني- مراحل عملية القطر البحري

تتخذ عملية القطر البحري مجموعة من المراحل التي تهدف إلى تنظيم هذه العملية بطريقة جيدة وفعالة ولذلك فهي تمر بمجموعة من المراحل الهامة والضرورية والتي سوف نتطرق لها كما رأينا سابقا في الجانب الإجرائي لعملية الإرشاد البحري وهي:

أولا - مرحلة البرمجة والتنظيم

كما رأينا في الفصل الإجرائي لعملية الإرشاد البحري أن مسؤولية برمجة دخول وخروج البواخر يتم وفق لجنة تموضع السفن "CPN" ثم يتدخل أعوان الراديو في إعلام الساحبات عن طريق جهاز التردد العالي "VHF" بموعد دخول السفن حسب الأولوية إن وجدت وهي كالتالي:

الأولوية الأولى هي لسفن نقل المسافرين، ثم يأتي دور السفن العسكرية، ثالثا سفن الحاويات التي تربطها إتفاقية مع الميناء، ثم رابعا سفن سير الخط العادي navires de lignes réguliers، وفي الأخير سفن سير الخط غير العادي.²

ثانيا - مرحلة ما قبل بداية عملية القطر البحري

خلال هذه المرحلة هناك تفاوت زمني بين اللحظة التي تتقدم فيها السفينة المقطورة لطلب القطر واللحظة التي يتجسد فيها العمل المادي، أين تقوم السفينة القاطرة بعدة مناورات من أجل الاقتراب من السفينة المقطورة حيث تتموضع المركبة القاطرة (الساحبة) جنب إلى جنب مع السفينة المراد إرشادها وهذا تمهيدا لعملية صعود المرشد البحري على متنها، وذلك التعليمات التي يقدمها المرشد البحري بالتنسيق مع ربان السفينة بالاتصال عبر جهاز "VHF" وذلك سواء تواجد على متن سفينة الارشاد أو على متن الباخرة طالبة القطر.

¹ - بناء على مقابلة ميدانية حول دراسة الموضوع تمت مع مسير على مستوى مديرية السحب البحري س.س في المؤسسة المينائية سكيكدة يوم 19_04_2023 على الساعة 10:32.

² - E.P.S/ Régulation du mouvement de la Navigation dans les limites maritimes du port, proc -MJ- 03-01, version I, page : 06.

وتبقى الساحبات في وضع الإستعداد والترقب إلى غاية تلقي الأوامر والإطلاق في عملية القطر البحري.¹

ثالثاً - مرحلة بداية القطر البحري

تبقى مسؤولية الساحبات تحت قيادة المرشد البحري وطبعاً بالتنسيق مع ربان السفينة طالبة القطر حيث أن هناك زمن متفاوت بين اللحظة التي تتقدم فيها السفينة المقطورة بطلب القطر واللحظة التي يتجسد فيها السفينة العمل المادي بين السفينتين القاطرة والمقطورة.

ونجد أن المادة 862 قانون بحري قد فصلت في هذه المسألة حيث نصت "يبدأ القطر بمجرد وصول السفينة القاطرة إلى جوار السفينة المقطورة بما فيه الكفاية للقيام حالاً بعملية القطر الضرورية وتكون تحت النفوذ المباشر لحركة السفينة الواجب قطرها."

فمن خلال هذه المادة نجد ان أول عملية في القطر البحري هي الفترة التي تقترب السفينة القاطرة من المقطورة لأخذ حبل القطر وبصيغة أخرى يبدأ القطر البحري عند وضع السفينة القاطرة نفسها تحت أوامر السفينة المقطورة، ونجد أن عدد الساحبات يتعلق بتنظيم داخلي لحركة السفن داخل الميناء أين يتم مراعاة طول الباخرة وهذا حسب الجدول التالي المنصوص عليه في مخطط (RMNLMP)²

عدد الساعات المتطلبية لعملية القطر البحري		عدد القاطرات المناسب لعملية القطر البحري		الطول الإجمالي للسفينة
الدخول	الخروج	الدخول	الخروج	
01	01	01	01	الطول بين 80 متر إلى 115 متر
01	02	02	02	الطول بين 116 متر إلى 135 متر
01	02	02	03	الطول بين 136 متر إلى 150 متر
01	02	03	03	الطول بين 151 متر إلى 170 متر
01	03	03	04	الطول من 171 متر إلى ما فوق ذلك

-جدول حول عدد القاطرات وساعات العمل المتعلقة بعملية القطر البحري حسب طول كل السفينة.

بالإضافة إلى عنصر الأحوال الجوية الذي يلعب دور في تحديد عدد الساحبات المطلوبة أثناء عملية القطر وهذا ما نصت عليه الإجراءات الداخلية للمؤسسة المينائية لسكيدة فعند

¹ E.P.S/ Régulation du mouvement de la Navigation dans les limites maritimes du port, proc - MJ- 03-01, version I, page: 07.

² E.P.S/ Régulation du mouvement de la Navigation dans les limites maritimes du port, proc -MJ- 03-01, version I, annexe 06.

الحاجة أو بطلب الربان يمكن إضافة ساحبة إضافية بهدف تسهيل عملية القطر وإجرائها في أحسن الظروف. أما فيما يخص السفن المحملة بمواد حساسة فلها إجراءاتها الخاصة فالدواعي أمنية بمجرد الإنتهاء من الإجراءات القانونية المتعلقة بالشرطة والجمارك والشحن... يتم إدخال وإخراج بشكل فوري تلك السفن المحملة بالمواد البترولية والغازية وذلك من أجل الإحتياطات الأمنية كون الميناء متواجد في قلب المدينة وكون هذه المواد حساسة يمكن أن تحدث انفجارات تجنباً لهذه الحوادث البحرية يتم الإدخال والإخراج الفوري لهذه البواخر.¹

رابعاً مرحلة نهاية عملية القطر البحري

تنتهي عملية القطر البحري على مستوى ميناء سكيكدة وذلك برسو الباخرة على مستوى الرصيف وإبتعاد القاطرة عنها وهذا حسب نص المادة 862 ق ب ج في فقرتها الثانية: ".....وينتهي عقد القطر عند إنتهاء آخر عمليات القطر الضرورية وإبتعاد السفينة القاطرة بكفاية عن السفينة المقطورة التي أجرت عملية القطر عليها و لا تعود باقية تحت النفوذ المباشر لحركات هذه الأخيرة."²

بالإضافة إلى نص الفقرة الثانية من البنذ الثاني من عقود القطر النموذجية على أنه تنتهي عملية القطر البحري عندما تلقي الحبال السفينة القاطرة وتعاد إلى السفينة المقطورة وهذا بأمر من ربان السفينة وبتبليغ من المرشد البحري إلى كافة القاطرات أين تبتعد السفينة القاطرة المسافة الكافية عن السفينة المقطورة بحيث تصبح في مأمن عنها وعن أي حادث تصادم قد يلحق بها وعلى هذا الأساس تنتهي عملية القطر. وبعد نزول المرشد البحري من السفينة حاملاً الوثائق التي تم إضائها بين الطرفين والمتمثلة في:

- 1- قسيمة أداء الخدمة " bonne de service fait "
- 2- رسالة الإلتزام " lettre d' engagement "
- 3- شهادة الحمولة " certificat de tonnage "
- 4- شهادة جنسية السفينة " certificat de nationalité du navire "
- 5- بطاقة تقنية للسفينة " fiche technique du navire "
- 6- لائحة الطاقم " la liste du équipage "
- 7- تصريح بدخول الباخرة " certificat de l'entrée "

يتم تسليم هذه الوثائق إلى مصلحة متابعة رسو السفن أين يتم معالجة المعلومات ويتم وضعها في أرضية رقمية تسمى Gestion de chaîne portuaire (SIGNE) لملي إستمارة وصل إستلام العمليات البحرية ليتم إرسالها إلى مصلحة الفوترة لمديرية التجارة الذي تقوم بدورها بحساب كافة التكاليف العمليات البحرية المنجزة في إطار القطر والإرشاد.³

¹ - E.P.S/ Régulation du mouvement de la Navigation dans les limites maritimes du port, proc -MJ- 03-01, version I, annexe 06.

² - أنظر للمادة 862 من القانون البحري الجزائري

³ - بناء على مقابلة ميدانية تمت قائد سفينة القطر ل.م حول دراسة الموضوع تمت في المؤسسة المينائية سكيكدة تمت يوم 16_04_2023 على الساعة 09:20.

المطلب الثاني - نموذج عملي للمسؤولية المترتبة عن عملية القطر البحري
إن الدعاوى التي تنشأ عن عقد القطر البحري كغيرها من الدعاوى القضائية الأخرى، بالرجوع إلى القانون البحري نجد أنه لم يتطرق إلى أحكام الدعاوى الناشئة عن عملية القطر البحري، على إثر ذلك تطبق في هذا الخصوص القواعد العامة الذي جاءت في قانون الإجراءات المدنية والإدارية حيث يشترط لقيامها أن يتم رفعها من ذوي المصلحة والصفة. طبقاً لما نصت عليه القواعد العامة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية حسب نص المادة الأولى من قانون الإجراءات المدنية والإدارية: "تطبق أحكام هذا القانون على الدعاوى المرفوعة أمام الجهات القضائية العادية والجهات القضائية الإدارية"¹.

الفرع الأول: التعليق على حكم قضائي يتعلق بالمسؤولية العقدية

لدراسة وفهم دعاوى المسؤولية العقدية التي تثار نتيجة إخلال أحد الطرفين بنود العقد الذي أبرم بين مجهر السفينة المقطورة ومجهر السفينة القاطرة وحصول ضرر أثناء تنفيذ العملية دفع بالمضرور رفع دعوى قضائية لجبر الضرر عنه. قمنا بتحليل أحكام بعض القضايا المتعلقة بالمسؤولية العقدية:

__ أولاً- الجهة الفاصلة في النزاع :

مجلس قضاء سكيكدة القسم التجاري البحري.

ثانياً- أطراف النزاع:

بتاريخ 2013/04/30 أثيرت قضية تتعلق بنزاع بين المؤسسة المينائية لسكيكدة، والمتعامل شركة أوسيون لينك إنترناسيونال.

ثالثاً- موضوع النزاع:

حيث تمثل النزاع حول مستحقات خدمات القطر الغير مدفوعة من قبل شركة أوسيون لينك إنترناسيونال لصالح المؤسسة المينائية لسكيكدة في الفترة من 2010/08/31 إلى غاية 2010/11/04 والخدمة تتمثل في تلك الخدمات المتعلقة بسحب السفن وإيجار قاطرات المؤسسة المينائية لتزويد السفن بالوقود والماء.

رابعاً- الادعاءات

المدعي المؤسسة المينائية لسكيكدة إلزام شركة أوسيون لينك إنترناسيونال الممثلة في مديرها دفع المستحقات

تغيب المدعى عليه تغيب عن الجلسة.

خامساً- المشكل القانوني

عدم تسديد مستحقات القطر من قبل شركة أوسيون إنترناسيونال

سادساً- الحل القانوني

¹- درويش مريم، المرجع السابق، ص 189.

حيث حال فصل المحكمة في القضية حكمت بإلزام المدعى عليها شركة أوسيون لينك إنترناسيونل بأن تدفع لصالح المؤسسة المينائية سكيكدة الديون المستحقة في الفترة من 2010/08/31 إلى غاية 2010/11/04 والمقدرة ب 1112358.63 دج وكذا تحميل المدعى عليها جميع المصاريف القضائية المستحقة.

ملخص:

إن الملاحة البحرية المساعدة هي تقديم خدمات فنية للسفن لمساعدتها وقيادتها من مكان إلى آخر بكل سلامة وأمان، حيث يندرج ضمنها موضوع القطر البحري وذلك من خلال تقديم خدمات القطر البحري لمساعدة السفن على الدخول أو الخروج من الميناء بالإضافة إلى إجراء مناورات أخرى كالرسو والانتقال.

حيث أن القانون البحري نظم القطر البحري في الباب السادس منه تحت عنوان القطر في المواد من 860 إلى 872 قانون بحري جزائري.

يعتبر عقد القطر البحري من أهم عقود المساعدة البحرية وأحد الخدمات الأساسية في جميع موانئ العالم، وتعود هذه الأهمية إلى طبيعة الوسائل والآلات المستعملة في تنفيذه حيث أنه لمباشرة عملية القطر يجب توافر سفينتين الأولى سفينة قاطرة وهي التي تقوم بتأدية عملية القطر إما بمفردها أو بمساعدة سفن قاطرة أخرى حسب ما تتطلبه العملية من عدد قاطرات، أما الثانية فهي السفينة المقطورة التي تقوم بطلب خدمة القطر وتنفيذ العمليات من أجل قطرها حسب ما إتفق الطرفان مقابل دفعها أجر الخدمة التي تحدده السلطة المينائية.

وهذا ما يتم التعامل به في موانئ الجزائر حيث تقوم بالإشراف على سير عمليات القطر والخدمات الأخرى والحرقص على توفير مختلف الوسائل والآلات لإنجاح عمليات القطر البحري والسهر على تنظيمه وفقا لما يقتضيه القانون والنظام الداخلي للموانئ.

وهذا للسهر على سلامة وأمن السفن والمنشأة المينائية والوقاية من الحوادث والأضرار التي قد تصيبها.

summary : Maritime navigation assistance is the provision of technical services to ships to assist and lead them from one place to another safely and securely, as it includes the subject of towing by providing towing services to help ships enter or exit the port in addition to conducting other manoeuvres such as berthing and transportation.

Whereas the maritime law regulates the maritime towing in chapter "VI" thereof under the title towing in articles 860 to 872 of the Algerian maritime code.

The towing contract is one of the most important maritime assistance contracts and one of the basic services in all ports of the world, and this importance is due to the nature of the means and machines used in its implementation.

As in order to commence the towing process, two ships must be available, the first is a tugboat, which performs the towing process either alone or with the assistance of other tug ship as required by the process of the number of tugs, and the second is the towed ship that requests towing service and carries out operations in order to tow it as

agreed by the parties in exchange for paying the service fee determined by the port authority.

This is what is dealt with in the port of Skikda, where it supervises the progress of towing operations and other services and ensures the provision of various means and machines for the success of towing operations and ensures its organization in accordance with the requirements of the law and the internal regulations of the port.

This is to ensure the safety and security of ships and port facilities and to prevent accidents and damage that may affect them.

خاتمة

خاتمة:

تعتمد المؤسسة المينائية لسكيكدة على عملية الإرشاد والقطر في إدخال وإخراج السفن، حيث تحاول دائما توفير الوسائل المادية والبشرية الفعالة والمناسبة للتماشي مع التطور التكنولوجي للسفن الحديثة التي تتطلب قاطرات تتميز بسرعة فائقة لتسهيل المناورات داخل وخارج الميناء و التماشي مع الحركة التجارية المتسارعة للسفن باحترام تلك الضوابط القانونية والأنظمة الداخلية، لذلك قمنا بدراسة موضوع القطر والإرشاد بين النص القانوني والتطبيق العملي، من خلال اعتمادنا على خطة متشابهة في فصلين حيث قسمنا الفصل إلى مبحثين الأول حول التنظيم القانوني والعملي لعملية الإرشاد البحري، ثم تطرقنا إلي الفصل الثاني فكان حول التنظيم القانوني والعملي لعملية القطر البحري.

بعد تحليلنا للفصل الأول وجدنا نوع من التلاؤم والتجانس بين ماهر نظري وما هو عملي، لأنه في حقيقة الأمر وجهان لعملة واحدة فالجانب النظري هو تجسيد لما هو عملي والجانب العملي هو تطبيق لما هو نظري، من خلال احترام تلك النصوص القانونية والتشريعات، اضافة إلى أن الجانب النظري يستمد نصوصه مما هو عملي لأن النشاط البحري له ميزته الخاصة لكونه في حركة متسارعة مما تنشأ عنه أحكام جديدة تتطلب تجسيدها من خلال وضعها في نصوص قانونية تضبط تلك العلاقة بين الأطراف الفعالة.

إلا أنه يمكن الفرق في تلك الخصوصية التي يتمتع بها كل ميناء، فميناء سكيكدة يتبع إجراءات داخلية تتميز بنوع من الخصوصية فيما يخص طريقة احتساب رسوم الإرشاد لأجل خلق تلك المرونة في التعامل مع المتعاملين بهدف زيادة الأرباح وجلب المتعاملين، أما عن عملية القطر البحري فقد توصلنا كذلك إلى وجود ذلك التجانس بين الجانب النظري والعملي، فبطبيعة الحال لا يمكن أن يخرج الجانب العملي من المراسيم والنصوص القانونية التي تضبط المهنة، إلا أنه يكمن الفرق كما ذكرناه سابقا في تلك الإجراءات الداخلية التي تساعد ميناء سكيكدة في طريقة تنفيذ عملية القطر من خلال تلك الامتيازات التي تمنح للزبائن من فرصة الحصول على العدد الكافي من القاطرات المتطورة التي تساعد على تنفيذ مهمة القطر بسرعة ودقة عالية لتفادي حصول كافة الحوادث، وعلى العموم فالإشكالية المطروحة يمكن الإجابة عنها بكون القطر والإرشاد في ميناء سكيكدة متجانس في شقيه النظري و العملي، وهذا راجع إلى الدور الذي يلعبه إطارات المؤسسة المينائية في الحفاظ على ذلك النسق القانوني مع ما هو عملي في محاولة تطوير النشاط المينائي ودفع العجلة الاقتصادية.

النتائج

من خلال بحثنا هذا توصلنا لعدة نتائج أهمها:

1- أنه هناك تفاصيل لم يتناولها المشرع الجزائري لكن تقتضيها ضرورة ضمان حسن سير عمليات الملاحة البحرية خاصة منها الإرشاد والقطر البحريين، على غرار أنه وفي بداية عملية الإرشاد وطبقا لأحكام القانون البحري الجزائري يتقدم المرشد إلى خدمة السفينة حسب الدور ولكن في بعض الحالات قد يكون هناك تعامل سابق بين الربان و المرشد أسفر عنه سوء العلاقة العملية بينهما، مما قد يؤثر سلبا على حسن سير عملية الإرشاد الحالية وتجنبنا لذلك، و عمليا يمكن للربان أن يطلب من القيادة المينائية عدم تعيين ذلك المرشد حتى وإن كان دوره وغالبا تتم الموافقة على طلبه تسهيلا للمعاملة.

2- كذلك وفيما يخص عقود القطر والإرشاد النموذجية نلمس فيها نوعا من الخصوصية يفرضها النظام الداخلي للمؤسسة، وكذلك الحال فيما يخص الأسعار التي ينص عليها دفتر الأسعار الخاص بكل ميناء.

3-بالإضافة إلى أنه وفي بعض الحالات فيما يتعلق بلغة الاتصال بين المرشد والربان توجد صعوبات حيث لا يجيد الربان اللغة الإنجليزية رغم أن القوانين تشترط عليه ذلك.

المقترحات:

1-فيما يخص سفن الإرشاد على مستوى ميناء سكيكدة متهالكة تستدعي التجديد وهذا ما أقدمت عليه المؤسسة من خلال شراء مركبين للإرشاد، أما عن القطر فهناك العديد من الأعطال الميكانيكية على مستوى القاطرات بسبب نقص قطع الغيار التي يتم شرائها من الخارج.

2-يجب أن يتم تدعيم المؤسسة المينائية بسفن إرشاد وقاطرات تكون بتقنيات متطورة لزيادة مستوى الأمان أثناء تنفيذ عمليتي القطر والإرشاد وكذلك تفادي الأعطال الميكانيكية التي تعيشها الحاضرة البحرية.

3-رغم أن الميناء حاليا يشارف على الانتهاء من استلام مشروع التوسعة المينائية في الميناء الجديد الذي سوف يفتح آفاق أمام دخول السفن العملاقة الخاصة بالبتترول والغاز، إلا أن المؤسسة لم تضع مخطط لاستقطاب اليد العاملة وكذلك السفن اللازمة والمناسبة لحجم نشاط المقبل لذلك لا بد من الأخذ بعين الاعتبار هذا الجانب لما له من تأثير هام على تطور المؤسسة من جهة والمساهمة في القضاء على البطالة كتحدٍ هام من تحديات النهوض باقتصاد البلد.

4-وضع مخطط مستقبلي لبناء أرصفة جديدة على مستوى الميناء القديم لتوسعة من أجل استقبال البواخر ذات الأحجام الكبيرة مع إمكانية تركيب آلات رفع أوتوماتيكية والتي تسهل عملية تفريغ الحاويات والسلع في وقت قياس.

الملاحق

الأصلي لقرابة الشهرين مما يتعين تعويضه عن كل يوم تأخير عن عملية إخراجه لليابسة طبقا للمادة 124 قانون مدني و عليه يلتزم المدعى عليها بأن تدفع للمدعي مبلغ 000.000! دج إثنان مليون دينار جزائري عن كافة الأضرار اللاحقة بالمدعي مع تحميلها بالمصاريف القضائية .

بجلسة 2022-03-13 ردت المدعى عليها بموجب مذكرة جاء فيها .

- أنه نظرا لتعرض سفينته الخاصة بالصيد البحري لعطب على مستوى مروحياتها ألزمها التوقف عن الملاحة ، فإنه لجأ الى المدعى عليها لمساعدته على إخراجها من الماء الى اليابسة بما لها من وسائل مؤهلة لذلك و أنه وبعد أن سدد ثمن خدمة الرافعة التابعة للمدعى عليها بتاريخ : 21/09/2021 والمقدر بـ 17.969.00 دج ، سعت هذه الأخيرة لتنفيذ إلزامها اتجاه المدعي أنه وفي كل مرة تصل فيها رافعة المدعى عليها إلى ميناء الصيد البحري لرفع سفينة المدعي يعترض سائقها مجموعة من شباب سطورة بالسب والشتم والتهديد بالإعتداء بالسلاح الأبيض ، الأمر الذي حال دون إمكانية قيام المدعى عليها بالإلزام المتفق عليه مع المدعي و أنه لوضع حد لمثل هذه التجاوزات الخطيرة من طرف هذه العصابة والتي يرجح أنها تعمل لصالح أصحاب رافعات خواص نافستهم المدعى عليها من حيث العتاد وكذلك الأسعار المعقولة مقارنة بما يقدمها الخواص من خدمات ذات تكلفة باهظة ، جعلت من أصحاب السفن يتوجهون الى المدعى عليها دونهم و أنها تقدمت بشكوى الى السيد وكيل الجمهورية لدى محكمة سكيكدة ضد هؤلاء الشباب القاطنون ببلدية سطورة ملتزمة منه متابعة كل من يثبت تورطه في هذه الإعتداءات جزائيا في حدود ما يخوله القانون ، مع التأكيد على تمسكها بتأسيسها كطرف مدني ، وبالمثل بالنسبة لسائقي الرافعات الذين تم عرقلتهم على أداء مهامهم .

و ان المدعي لم يوجه إذار محرر من طرف محضر قضائي يطالب من خلاله بتمكينه من تعويضات جبرا للأضرار اللاحقة به كما يزعم وفقا لمقتضيات المادة 179 و 180 من القانون المدني ما يجعل مطالبتها بالتعويضات دفع مردود عليه يتعين عدم الاستجابة له .

و أنها وإن تأخرت قليلا عن تنفيذ إلزامها اتجاه المدعي ، فهذا راجع الى سبب خارج عن إرادته وقد أثبتت فعلا حسن نواياها بتوجيهها للشكوى السالفة الذكر وأنها وبمجرد استقرار الوضع أخرجت سفينة المدعي من البحر الى اليابسة و ان دعوى المدعي هدفها محاولة الإثراء بدون سبب لا غير و عليه تلتزم رفض الدعوى لعدم التأسيس .

بجلسة 2022-03-27 عقب المدعي ملتصقا افادته بسابق طلباته إضافة للمصاريف القضائية و أتعاب المحامي .

بجلسة 2022-04-10 عقيت المدعى عليها ملتصقة إفادتها بسابق دفوعاتها .

و بعد إكتفاء الأطراف من تبادل العرائض تم وضع القضية للنظر لجلسة 2022-04-24 و بقيت للضرورة لجلسة 2022-05-22.

****وعليه فإن المحكمة****

بعد الاطلاع على العريضة الافتتاحية و المذكرات الجوابية و الوثائق المرفقة بملف الدعوى .
بعد الاطلاع على المواد
ق 13.14.15.17.21.27.28.32.126.127.129.141.144.148.293.292.419 من
ق إ م و ادارية .
بعد الاطلاع على أحكام القانون المدني و القانون التجاري .
بعد النظر وفقا للقانون .
في الشكل :

حيث/ أن عريضة افتتاح الدعوى جاءت مستوفية لكامل الشروط الشكلية و الاجرائية المقررة قانون مما يتعين التصريح بقبول الدعوى شكلا .

في الموضوع:
حيث/ أن المدعي رافع المدعى عليها ملتصقا بإلزامها بأن تدفع للمدعي مبلغ 2000.000 د
إثنان مليون دينار جزائري عن كافة الأضرار اللاحقة بالمدعي مع تحميلها بالمصاريف القعد

-حيث أن المدعى عليها ردت ملتصقة برفض الدعوى لعدم التأسيس.
حيث/ أن موضوع النزاع يتعلق بتنفيذ التزامات تعاقدية.

حيث أن المدعي طالب بالتعويض عن المسؤولية التقصيرية للمدعى عليها بعدم تنفيذ التزامه
باخراج سفينته رغم تسديد المستحقات لكنه لم يقدم بالملف أي وثيقة أو قرينة تثبت ملكية السند
و التعاقد مع المدعى عليها و تسديد المستحقات مما يتعين رفض الطلب لعدم الإثبات.
حيث/ أن المصاريف القضائية على عاتق خاسر الدعوى طبقا لنص المادة 419 ق إ م و إدار

****ولهذه الأسباب****

حكمت المحكمة حال فصلها في القضايا التجارية حكما علينا، ابتدائيا، حضوريا .
في الشكل: قبول الدعوى شكلا.
في الموضوع:

-رفض الدعوى لعدم التأسيس.

- تحميل المدعي المصاريف القضائية المقدرة ب 3500 دج
بذا صدر الحكم وأفصح به جهارا بالجلسة العلنية المنعقدة بالتاريخ المذكور أعلاه وأمضينا أص
نحن الرئيسة وأمين الضبط .

أمين الضبط

الرئيس (ة):



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

باسم الشعب الجزائري

مجلس قضاء: سكيكدة

محكمة: سكيكدة

القسم التجاري / البحري

حكم

بالجلسة العلنية المنعقدة بمقر محكمة سكيكدة

بتاريخ: الثاني والعشرون من شهر ماي سنة ألفين و إثنان وعشرون

برئاسة السيد (ة): ~~بوجورج~~ قاضيوعضوية السيدين: ~~لحسين~~و: ~~لحسين~~ مساعدينو بمساعدة السيد (ة): ~~بوجورج~~ أمين ضبطرقم الجدول: ~~21704103~~رقم الفهرس: ~~2201578~~تاريخ الحكم: ~~21/04/2021~~

مبلغ الرسم / 3500 دج

صدر الحكم الأتالي بيانه

بين /

بين /

حاضر مدعي (1):

العنوان : المتخذ مكتب محاميه عنوانا له 17 نهج يوسف قديد سكيكدة

المباشر للخصام بواسطة الأستاذ (ة) ~~بوجورج~~

و بين /

ضد /

حاضر مدعي عليه (1):

المباشر للخصام بواسطة الأستاذ (ة): ~~خلوي~~

بيان وقائع الدعوى

بموجب عريضة افتتاح دعوى مودعة لدى أمانة ضبط المحكمة القسم التجاري مسجلة بتاريخ

19-12-2021 تحت رقم ~~21704103~~أقام المدعي و المباشر للخصام بواسطة الأستاذة ~~بوجورج~~ دعوى ضد المدعي عليها الا ممثلة بمديرها العام خلاصة ما جاء فيها:

أنه مالك سفينة صيد بحر من نوع سرديني المسماة الكناسية ص ك 465 المسجلة بالمحطة

البحرية بسكيكدة والمجهزة بميناء 3 سكيكدة ملاحه 4 صيد ساحلي و أن سفينة الصيد البحري

وقع عطل بمروحة السفينة بتاريخ : 09/2021/ 21 وبقيت في الماء في إنتظار إخراج السفينة

لليابسة وإصلاح العطب و أنه قد سدد فاتورة إخراج السفينة لليابسة بتاريخ : 21/09/2021

بقيمة 17.969.00 دج غير أن هذه الأخيرة تأخرت تماما عن إخراج السفينة وتنفيذ التزاماتها

المقابل والقيام بإخراج سفن أخرى لم تقم حتى بدفع مستحقات هذه العملية و أنه قد تظلم للمدعي

عليها بتاريخ : 08/11/2021 ومنذ تاريخ 21/09/2021 إلى غاية 18/11/2021 وهو

تاريخ قيام المدعي عليها بعملية إخراج السفينة لليابسة قد ألحقت بالمدعي أضرار مادية جسيمة

تمثلت في تفويت الفرصة عليه في الصيد وتقويت عليه موسم سحب السردين وهو نشاطه

الأصلي لقرابة الشهرين مما يتعين تعويضه عن كل يوم تأخير عن عملية إخراجه لليابسة طبقا للمادة 124 قانون مدني و عليه يلتزم المدعى عليها بأن تدفع للمدعي مبلغ 000.000! دج إثنان مليون دينار جزائري عن كافة الأضرار اللاحقة بالمدعي مع تحميلها بالمصاريف القضائية .

بجلسة 13-03-2022 ردت المدعى عليها بموجب مذكرة جاء فيها .

- أنه نظرا لتعرض سفينته الخاصة بالصيد البحري لعطب على مستوى مروحيته ألزمها التوقف عن الملاحة ، فإنه لجأ الى المدعى عليها لمساعدته على إخراجها من الماء الى اليابسة بما لها من وسائل مؤهلة لذلك و أنه وبعد أن سدد ثمن خدمة الرافعة التابعة للمدعى عليها بتاريخ : 21/09/2021 والمقدر بـ 17.969.00 دج ، سعت هذه الأخيرة لتنفيذ إلزامها اتجاه المدعي أنه وفي كل مرة تصل فيها رافعة المدعى عليها إلى ميناء الصيد البحري لرفع سفينة المدعي يعترض سائقها مجموعة من شباب سطورة بالسب والشتم والتهديد بالإعتداء بالسلاح الأبيض ، الأمر الذي حال دون إمكانية قيام المدعى عليها بالإلزام المتفق عليه مع المدعي و أنه لوضع حد لمثل هذه التجاوزات الخطيرة من طرف هذه العصابة والتي يرجح أنها تعمل لصالح أصحاب رافعات خواص نافستهم المدعى عليها من حيث العتاد وكذلك الأسعار المعقولة مقارنة بما يقدمها الخواص من خدمات ذات تكلفة باهظة ، جعلت من أصحاب السفن يتوجهون الى المدعى عليها دونهم و أنها تقدمت بشكوى الى السيد وكيل الجمهورية لدى محكمة سكيكدة ضد هؤلاء الشباب القاطنون ببلدية سطورة ملتزمة منه متابعة كل من يثبت تورطه في هذه الإعتداءات جزائيا في حدود ما يخوله القانون ، مع التأكيد على تمسكها بتأسيسها كطرف مدني ، وبالمثل بالنسبة لسائقي الرافعات الذين تم عرقلتهم على أداء مهامهم .

و ان المدعي لم يوجه إذار محرر من طرف محضر قضائي يطالب من خلاله بتمكينه من تعويضات جبرا للأضرار اللاحقة به كما يزعم وفقا لمقتضيات المادة 179 و 180 من القانون المدني ما يجعل مطالبتها بالتعويضات دفع مردود عليه يتعين عدم الاستجابة له .

و أنها وإن تأخرت قليلا عن تنفيذ إلزامها اتجاه المدعي ، فهذا راجع الى سبب خارج عن إرادته وقد أثبتت فعلا حسن نواياها بتوجيهها للشكوى السالفة الذكر وأنها وبمجرد استقرار الوضع أخرجت سفينة المدعي من البحر الى اليابسة و ان دعوى المدعي هدفها محاولة الإثراء بدون سبب لا غير و عليه تلتزم رفض الدعوى لعدم التأسيس .

بجلسة 27-03-2022 عقب المدعي ملتصا افادته بسابق طلباته إضافة للمصاريف القضائية و أتعاب المحامي.

بجلسة 10-04-2022 عقب المدعى عليها ملتزمة إفادتها بسابق دفوعاتها .
و بعد إكتفاء الأطراف من تبادل العرائض تم وضع القضية للنظر لجلسة 24-04-2022 و بقيت للضرورة لجلسة 22-05-2022.

****وعليه فإن المحكمة****

-بعد الاطلاع على العريضة الافتتاحية و المذكرات الجوابية و الوثائق المرفقة بملف الدعوى.

-بعد الاطلاع على المواد

13.14.15.17.21.27.28.32.126.127.129.141.144.148.293.292.419 من ق إ م و ادارية.

-بعد الاطلاع على أحكام القانون المدني و القانون التجاري.

-بعد النظر وفقا للقانون.

في الشكل:

حيث/ أن عريضة افتتاح الدعوى جاءت مستوفية لكامل الشروط الشكلية و الاجرائية المقررة قانون مما يتعين التصريح بقبول الدعوى شكلا .

في الموضوع:

حيث/ أن المدعي رافع المدعى عليها ملتصقا بإلزامها بأن تدفع للمدعي مبلغ 2000.000 د
إثنان مليون دينار جزائري عن كافة الأضرار اللاحقة بالمدعي مع تحميلها بالمصاريف القد

-حيث أن المدعى عليها ردت ملتصقة برفض الدعوى لعدم التأسيس.

حيث/ أن موضوع النزاع يتعلق بتنفيذ التزامات تعاقدية.

حيث أن المدعي طالب بالتعويض عن المسؤولية التقصيرية للمدعى عليها بعدم تنفيذ التزامه
بإخراج سفينته رغم تسديد المستحقات لكنه لم يقدم بالملف أي وثيقة أو قرينة تثبت ملكية الس
و التعاقد مع المدعى عليها و تسديد المستحقات مما يتعين رفض الطلب لعدم الإثبات.

حيث/ أن المصاريف القضائية على عاتق خاسر الدعوى طبقا لنص المادة 419 ق إ م و إذا

****وللهذه الأسباب****

حكمت المحكمة حال فصلها في القضايا التجارية حكما علنيا، ابتدائيا، حضوريا .
في الشكل: قبول الدعوى شكلا.

في الموضوع:

-رفض الدعوى لعدم التأسيس.

- تحميل المدعي المصاريف القضائية المقدرة ب 3500 دج

بذا صدر الحكم وأفصح به جهارا بالجلسة العلنية المنعقدة بالتاريخ المذكور أعلاه وأمضينا أه
نحن الرئيسة وأمين الضبط .

الرئيس (ة):

أمين الضبط



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

باسم الشعب الجزائري

مجلس قضاء: سكيكدة

محكمة: سكيكدة

قسم الجنج

حكم

بالجساسة العائنية المنعقدة بمقرر محكمة سكيكدة بتاريخ: السادس عشر من شهر جانفي سنة ألفين و إثنان وعشرون
النظر في قضايا الجنج
برئاسة السيد (ة): ~~بها~~
وبمساعدة السيد(ة): ~~فجوي~~
وبحضور السيد(ة): ~~عبدالحميد~~ و وكيل الجمهورية

رقم الجدول: ~~2100062~~رقم الفهرس: ~~2100062~~تاريخ الحكم: ~~2100062~~

استدعاء مباشر

صدر الحكم الجزائي الآتي بيانه بين الأطراف التالية السيد وكيل الجمهورية مدعيا باسم الحق العام.

النيابة ضد /

~~بها~~

ضد /

طبيعة الجرم /

غائب متهم

1 (~~بها~~)من مواليد: ~~بها~~ ب: سكيكدة

جنحة الإركاب بصفة غير قانونية

الساكن : حي الإخوة سعدي عمارة رقم 1 سكيكدة

من جهة اخرى

بيان وقائع الدعوى

- إن المتهم ~~بها~~ متابع من طرف نيابة الجمهورية لدى محكمة سكيكدة لارتكابه ومنذ لم يمض عليه أمد التقادم بعد بدائرة إختصاص مجلس قضاء سكيكدة جنحة الاركاب بصفة غير قانونية الفعل المنصوص عليه بنص المادة 543 من القانون البحري .
- أحيل الملف على محكمة الجنج طبقا لإجراءات الاستدعاء المباشر طبقا للمواد 333 من قانون الإجراءات الجزائية .

- تتلخص وقائع قضية الحال في أنه بتاريخ : 22/03/2021 على إثر قيام عناصر المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ بسكيكدة بعملية مراقبة على مستوى ميناء التجاري الجديد ، تم توقيف و تفتيش سفينة الجياب المسماة روسيكادا 01 أين عاينوا وجود شخص على متن السفينة بصفة غير قانونية غير مقيد بدفتر الطاقم و أن ربانها المسمى ~~بها~~ يعلم بذلك ، الأمر الذي أكده لدى سماعه، ليتم تحرير محضرا رسميا بذلك ضده تحت رقم 21/013، وأنه وبعد إرسال المحضر السالف الذكر للسيد وكيل للجمهورية تمت متابعته جزائيا .

- حيث إن المتهم لم يحضر جلسة المحاكمة ولا يوجد في الملف ما يفيد توصله بالتبليغ الشخص مما يتعين النطق في غيبته بحكم غيابي طبقا لنص المادة 346 من قانون الاجراءات الجزائية - إن ممثل النيابة العامة التمس إدانة المتهم وعقابه بـ 50.000 دينار جزائري غرامة نافذة .

وعليه فإن المحكمة

- بعد الاطلاع على المواد ، 333 ، 380 مكرر ، 380 مكرر 1 ، 380 مكرر 2 ، 380 مكرر

3 ، 380 مكرر 4 ، 600 ، 602 من قانون الإجراءات الجزائية .

- بعد الاطلاع على قانون البحري لا سيما المادة 543 منه

- بعد الاطلاع على التماسات النيابة .

بعد النظر وفقا للقانون:

- حيث إنه ثبت لهيئة المحكمة بعد الإطلاع على ملف القضية والوثائق المدرجة لاسيما المحضر

الرسمي المحرر من طرف العناصر الوطنية لحراسة الشواطئ ولاية سكيكدة رقم 21/13،

والذي له حجية فيما تضمنه من معائنات مادية إلى غاية إثبات العكس عملا بأحكام نص المادة

218 من قانون الإجراءات الجزائية بأن المتهم: توبي خالد بتاريخ 21/03/2021 كان يسير

بسفينة على متنها شخص غير مقيد ضمن طاقم المركبة ، الأمر الذي أكد له لدى سماعه .

- حيث إن المتهم ارتكب الوقائع السالف الذكر بإرادة حرة ومخيرة مع إدراكه بأنها أفعال مجرمة

ومعاقب عليها قانونا .

- حيث إن الأفعال المرتكبة من طرف المتهم تشكل أركان جنحة الراكب بصفة غير قانونية

القانونية المنصوص عليها بنص المادة 543 من القانون البحري .

- حيث إنه وعليه والحال كذلك وبناءا على الأسباب السالف الذكر يتعين إدانة المتهم بجنحة

الراكب بصفة غير قانونية وعقابه طبقا للقانون .

- حيث إن المصاريف القضائية تقع على عاتق المتهم المحكوم عليه طبقا للمادة 367 من قانون

الإجراءات الجزائية .

- حيث أن الثابت قانونا طبقا للمادة 600 من قانون الإجراءات الجزائية أنه يتعين على المحكمة

حينما تصدر حكما بعقوبة غرامة أو تقضي بتعويض مدني أو مصاريف أن تحدد مدة الإكراه

البدني إلى الحد القانوني الأقصى عملا بنص المادة 602 من قانون الإجراءات الجزائية .

****وهذه الأسباب****

حكمت المحكمة حال فصلها في قضايا الجرح علنيا ابتدائيا غيابيا :

في الدعوى العمومية :

- بإدانة المتهم بجنحة عدم الراكب بصفة غير قانونية المنصوص عليها بنص المادة 543 من

القانون البحري ، ومعاقبته بـ 20.000 دينار جزائري (عشرين ألف دينار جزائري) غرامة

نافذة مع تحميله المصاريف القضائية و مدة الإكراه البدني بحدها الأقصى .

- بدأ صدر الأمر بالتاريخ والمكان المذكورين أعلاه، و لصحته أمضي أصله من طرف الرئيس

و أمين الضبط .

الرئيس (ة)



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

باسم الشعب الجزائري

مجلس قضاء: سكيكدة
محكمة: سكيكدة
القسم التجاري / البحري

حكم

بالجلسة العلنية المنعقدة بمقر محكمة سكيكدة
بتاريخ: الثلاثون من شهر أفريل سنة ألفين و ثلاثة عشر
برئاسة السيد (ة): ~~فول~~ قاضيرقم الجدول: 13/00357
رقم الفهرس: 13/01536
تاريخ الحكم: 13/04/30

مبلغ الرسم / 2500 دج

و بمساعدة السيد (ة): مزغاش جمعي أمين ضبط

صدر الحكم الأتني بيانه

بين /

بين /

1 : (المؤسسة المينائية سكيكدة مؤسسة عمومية
اقتصادية بالمساهمة الممثلة من طرف
مديرها
العنوان : ميناء سكيكدة ص ب 65
المباشر للخصام بواسطة الأستاذ (ة): موسلي دعماش وازنةالمؤسسة المينائية سكيكدة
مؤسسة عمومية اقتصادية
بالمساهمة الممثلة من طرف
مديرها

ضد /

و بين /

1 : (~~شركة أوسيون لينك~~
~~شركة أوسيون لينك~~
~~شركة أوسيون لينك~~
ممثلة من طرف مديرها
العنوان : 04 شارع شيفيفارا الجزائر
المباشر للخصام بنفسهشركة ذات أسهم ممثلة من
طرف مديرها

بيان وقائع الدعوى

- بموجب عريضة افتتاحية مودعة لدى أمانة ضبط محكمة سكيكدة القسم البحري بتاريخ 29-01-2013 و مسجلة تحت رقم 357 أقامت المدعية المؤسسة المينائية سكيكدة الممثلة من طرف مديرها المباشرة للخصام بواسطة دفاعها الأستاذة موسلي دعماش وزنة دعوى قضائية ضد المدعي عليها شركة ~~شركة أوسيون لينك~~ ممثلة من طرف مديرها ، و جاء فيها بأن المؤسسة المينائية بناء على طلب المدعي عليها باعتبارها وكيلة عن السفن قدمت لها خدمات في الفترة الممتدة من 31-08-2010 إلى 04-11-2010 تتمثل هذه الخدمات في سحب السفن و إيجار قاطرات المؤسسة لتزويد السفن بالوقود و الماء و قد بلغت قيمة مقابل هذه الخدمات 1112.358.63 دج كما تثبتتها الفواتير المرفقة بالعريضة ، و بأنه رغم المحاولات الودية التي قامت بها المدعية و رغم إنذارها عدة مرات آخرها الإنذار الذي تم تبليغه لها بتاريخ 10-12-2012 إلا أنها كلها باءت بالفشل ، و عليه تلتزم في الشكل قبول الدعوى ، وفي الموضوع إلزام المدعي عليها شركة أوسيون لينك أنترناسيونال ممثلة بمديرها أن تدفع للمدعية مبلغ الدين العال

في ذمتها و المقدر ب 1.112.358.63 دج.

- و تغيبت المدعى عليها عن الحضور للجلسة ، وقدمت المدعية بالملف محضر تسليم تكليف بالحضور للجلسة محرر من طرف المحضر القضائي الأستاذ بوعرفة مؤرخ في 05-02-2013 مؤشر عليه بأن المعني غير موجود ، وأعيد تبليغه عن طريق رسالة مضمنة بتاريخ 06-02-2013 ، و عن طريق محضر تكليف بالحضور للجلسة عن طريق التعليق مؤشر عليا من قبل رئيس أمناء الضبط بمحكمة باب الواد ، و رئيس المجلس الشعبي البلدي لبلدية القصبة بتاريخ 27-02-2013.

- عند هذا الحد وضعت القضية للنظر لجلسة 30-04-2013 للنطق بالحكم و صدر الحكم الآتي بيانه:

****وعليه فإن المحكمة****

- بعد الإطلاع على ملف الدعوى والمستندات المرفقة به.
- بعد الإطلاع على أحكام قانون الإجراءات المدنية و الإدارية.
- بعد الإطلاع على أحكام القانون المدني و القانون التجاري.
- بعد النظر في الدعوى طبقا للقانون.
- حيث أن المدعية إلتتمست في الشكل قبول الدعوى ، وفي الموضوع إلزام المدعى عليها شركا أوسيون لينك أنترناسيونال ممثلة بمديرها أن تدفع للمدعية مبلغ الدين العالق في ذمتها و المقدر ب 1.112.358.63 دج.
- حيث أن المدعى عليها تغيبت عن الحضور للجلسة ، وقدمت المدعية بالملف محضر تسليم تكليف بالحضور للجلسة محرر من طرف المحضر القضائي الأستاذ إبرير فرحات مؤرخ في 05-02-2013 مؤشر عليه بأن المعني غير موجود ، وأعيد تبليغه عن طريق رسالة مضمنة بتاريخ 06-02-2013 ، و عن طريق محضر تكليف بالحضور للجلسة عن طريق التعليق مؤشر عليه من قبل رئيس أمناء الضبط بمحكمة باب الواد ، و رئيس المجلس الشعبي البلدي لبلدية القصبة بتاريخ 27-02-2013 ، الأمر الذي يجعل التبليغ الرسمي بمثابة التبليغ الشخص للمدعى عليها يتعين معه القضاء حضوريا اعتباريا في حقها طبقا للمادتين 293 و 412 الفقر الاولى والأخيرة من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.
- حيث أن موضوع النزاع يتعلق بدعوى المطالبة بتنفيذ إلتزامات تعاقدية.
- 01/ من حيث الشكل:
- حيث أن الدعوى جاءت مستوفية لكافة الشروط و الإجراءات المقررة قانونا مما يتعين معه التصريح بقبولها شكلا.
- 02/ من حيث الموضوع:
- حيث أن المدعية و لتأسيس طلبها تصرح أنه بناءا على طلب المدعى عليها باعتبارها وكالة عن السفن قدمت لها خدمات سحب السفن و إيجار قاطرات المؤسسة لتزويد السفن بالوقود و الماء و قد بلغت قيمة مقابل هذه الخدمات 1112.358.63 دج ، و رغم إنذارها عدة مرات إ أنها لم تسدد مبلغ الدين.
- حيث أن المدعى عليها لم تحضر لتفنيذ و دفع طلبات المدعية أو تقديم ما تثبت به تخلصها من الدين المطالب به.
- حيث من المقرر قانونا أنه على الدائن اثبات الإلتزام و على المدين اثبات التخلص منه ، و العقد شريعة المتعاقدين فلا يجوز نقضه ولا تعديله إلا باتفاق الطرفين أو للأسباب التي يقرره القانون ، و يجب تنفيذه طبقا لما اشتمل عليه و بحسن نية.
- حيث من المقرر قانونا و طبقا للمادة 30 من القانون التجاري فإنه يثبت كل عقد تجاري بفاتورة مقبولة ، وبالبينة أو بأية وسيلة أخرى اذا رأت المحكمة وجوب قبولها.
- حيث أن المدعية قدمت بالملف اربعة فواتير الاولى مؤرخة في 31-08-2010 بمبلغ



75599.43 دج ، و الثانية مؤرخة في 31-08-2011 بمبلغ 589499.73 دج ، والثالثة مؤرخة في 04-11-2010 بمبلغ 69119.53 دج ، والرابعة بتاريخ 04-11-2010 بمبلغ 378139.94 دج ، وهي الفواتير المرفقة بوصولات الطلبية المقدمة من قبل المدعى عليها ، ليكون المبلغ الاجمالي للفواتير يقدر ب 1112358.63 دج .
- حيث أن المدعى عليها لم تحضر لتقديم ما يثبت تخلصها من مبلغ الدين القائم في ذمتها أو ما تدفع به طلبات المدعية ، مما يجعل من طلب المدعية الرامي إلزامها بدفع قيمة الدين القائم في ذمتها المقدر ب 1112358.63 دج مؤسس قانونا ومبرر بالفواتير و وصولات الطلبية يتعين الاستجابة لها .
- حيث أن المصاريف القضائية على عاتق خاسر الدعوى طبقا للمادة 419 من قانون الاجراءات المدنية و الادارية .

ولهذه الأسباب

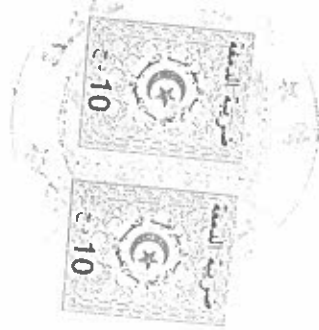
حكمت المحكمة حال فصلها في القضايا البحرية علنيا ، ابتدائيا ، حضوريا إعتباريا:
01/ في الشكل : قبول الدعوى .

02/ في الموضوع : إلزام المدعى عليها شركة ~~البحرية الجزائرية~~ ممثلة من طرف مديرها أن تدفع للمدعية المؤسسة المينائية سكيكدة الممثلة من طرف مديرها مبلغ الدين المقدر ب 1112358.63 دج مليون ومائة واثنى عشرة ألف وثلاث مائة وثمانية وخمسون دينار جزائري وثلاثة وستون سنتيم ، و تحميل المدعى عليها المصاريف القضائية .
بذا أفصح بالحكم بالجلسة العلنية المنعقدة بالتاريخ المذكور و أمضى أصله من طرف الرئيس و أمين الضبط .

أمين الضبط

الرئيس (ة) :

محكمة طينحة الأمازيغية
الجزائرية
29
2013



النظام الداخلي لمطارات الإرشاد ميناء سكيكدة

ملحق 05



ENTREPRISE PORTUAIRE DE SKIKDA

PORT DE SKIKDA

REGLEMENT INTERIEUR DES STATIONS DE PILOTAGES

DU PORT DE SKIKDA

JUIN 2019

SOMMAIRE

1- DISPOSITION GENERALES

2- DEFINITIONS

3- NOMBRE DE STATION DE PILOTAGE

4- POSITION GEOGRAPHIQUE DES PORTS ET CHENAU D'ACCES

a- Port mixte (ancien port)

b- Port el djadid (nouveau port)

c- Les chenaux d'accès

d- Zone ou le pilotage maritime est Obligation

5- QUALIFICATION PROFESSIONNELLES DES PILOTES MARITIME

6- L'ORGANISATION DU PILOTAGE MARITIME

7- EQUIPEMENTS

ASSEMBLÉE
27ème session
Point 9 de l'ordre du jour

A 27/Res.1045
20 décembre 2011
Original: ANGLAIS

Résolution A.1045(27)

adoptée le 30 novembre 2011
(Point 9 de l'ordre du jour)

DISPOSITIFS UTILISÉS POUR LE TRANSFERT DU PILOTE


L'ASSEMBLÉE,

RAPPELANT l'article 15 j) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions de l'Assemblée liées à l'adoption de règles et de directives relatives à la sécurité maritime,

NOTANT les dispositions de la règle V/23 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), telle que modifiée,

AYANT EXAMINÉ la recommandation faite par le Comité de la sécurité maritime à sa quatre-vingt-septième session,

1. ADOPTE la Recommandation sur les dispositifs utilisés pour le transfert du pilote, dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. INVITE les gouvernements à appeler l'attention de tous les intéressés sur cette recommandation;
3. INVITE ÉGALEMENT les gouvernements à s'assurer que les appareils de hissage du pilote ne sont pas utilisés;
4. PRIE les gouvernements de s'assurer que les échelles de pilote et leur installation, leur utilisation et leur entretien sont conformes à des normes qui ne sont pas inférieures à celles qui sont énoncées dans l'annexe à la présente résolution;
5. ANNULE la résolution A.889(21).

 E.P. SKIKDA	Régulation du mouvement de la navigation dans les limites maritimes du port		
	REFERENCE : PROC-MJ-03-01	Version : G	Page : 2/9

1. Historique des modifications

صالح 06

Version	Date	Nature des modifications
G	08.10.2020	Fusion des procédures : 1- Commission de placement des navires. 2- Affectation des remorqueurs. 3- Synchronisation des mouvements
F	10.12.2018	Mise à jour des références Adaptation du canevas de la procédure selon la procédure « maîtrise des documents et enregistrements »
E	06.11.2013	Mise à jour de la procédure
D	13.04.2010	Mise à jour de la procédure Revue de processus
C	09.04.2008	Veille sécuritaire à bord des pétroliers amarrés sur les bouées de chargement d'hydrocarbures en mer assuré par un pilote maritime.
A	12.04.2003	Création

2. BUT

L'objectif de cette procédure est d'organisation de la régulation du mouvement de la navigation dans les limites maritimes du port de skikda et De définir le nombre de remorqueurs affectés pour l'accostage, l'appareillage, mouvements de poste à poste ou d'un port vers un port et l'amarrage des pétroliers sur les bouées en mer (SPM B1 et B2).

3. CHAMP D'APPLICATION

La présente procédure s'applique à tous les mouvements de navigation effectuer dans les limites maritimes des ports de skikda.

4. REFERENCES

- Ordonnance N°76-80 du 23 octobre 1976 modifiée et complétée par la loi N°98-05 du 25 juin 1998 Portant code maritime Algérien.
- Décret exécutif n°02-01 du 26 janvier 2002 portant règlement général d'exploitation et de sécurité des ports algériens.
- Décret présidentiel n° 18-292 du 9 Rabie El Aouel 1440 correspondant au 17 novembre 2018 portant approbation du plan national de recherche et de sauvetage maritimes (Plan SAR-maritime).
- Décision du ministre des Transports n°86-033 du 19 janvier 1986 réglementant la commission de placement de navires.
- Note circulaire de la DG/EPS N/REF/2002/DG/N°343 du 17 juillet 2002 complétant la note circulaire 98/DG/N°1023 du 21.09.1998 relative aux frais d'escale des navires.
- Décision de la DG/EPS N/REF/2007/DG/N°595 du 31.10.2007 définissant les membres et le fonctionnement de la commission de placement des navires.



E.P.SKIKDA

Régulation du mouvement de la navigation dans les limites maritimes du port

REFERENCE : PROC-MJ-03-01

Version : G

Page : 3 / 9

- ISO 9001 :2015/ISO14001 :2015/ISO 45001 :2018
- Note circulaire N/REF/DG/2002/N°287 relative à l'escale des navires à hydrocarbures.
- Note circulaire N/REF/2003/DG/N°236 du 22 avril 2003 relative à la réglementation des escales des navires à marchandises diverses
- Note circulaire de la DG/EPN N/REF/DG/N°1291 du 27 juin 2007 relative à la prise en charge de l'EPN des céréaliers effectuant des mouvements vers d'autres postes d'accostage après allègement de leurs tirants d'eau au poste N°13 de l'ancien port.
- Note circulaire N/REF/DG/600/2010 du 02 Mars 2010 relative à l'enlèvement des débris des navires par barge de récupération et par benne (caisson).
- Note circulaire DGA/0040/2006 du 04 janvier 2006 relative au seuil duquel le remorquage est obligatoire à partir de la longueur hors tout du navire est de 80 mètres.
- Note circulaire N/REF/2007/DG/N°1255 du 25 juin 2007 relative aux conditions d'amarrages et d'appareillages des pétroliers opérant au niveau des bouées de chargement en mer (SPM).
- Note circulaire REF 2002/DG/N° 287 relative à l'escale des navires à hydrocarbures.
- Note circulaire REF 2003/DG/N° 236 relative à l'escale des navires à marchandises diverses.
- Note circulaire REF 2006/DG/N°0039 relative à la facturation de la barge de récupération des ordures ménagères des navires.
- Note circulaire REF 2006/DG/N°0040 relative au seuil à partir duquel le remorquage est obligatoire.
- Note circulaire REF 2007/DG/N°1255 relative à l'affectation des remorqueurs pour les pétroliers opérant au niveau des SPM.
- La convention MARPOL
- La convention SOLAS
- Norme ISO 9001/2015
- Norme ISO 14001/2015
- Norme ISO 45001/2018

5. DEFINITIONS ET ABREVIATION :

- **Agent consignataire :**
Agent agréé par l'état pour représenter les armateurs des navires (propriétaires), il les représente au port et défend leurs intérêts, il prend en charge les navires dès leurs arrivées jusqu'à leurs départs (représentant légal à la commission de placement de navires), s'engage à payer les frais d'escales de ses navires, la récupération des débris du navire par la barge de récupération ou par benne à ordures, engage l'embauche des équipes de manutentionnaires, engage les opérations d'avitaillement et de soutage, remis les prévisions de départ de ses navires.
- **Tirant d'eau du navire :** c'est la hauteur de la partie immergée du navire qui varie en fonction de la charge transportée, il correspond à la distance verticale entre la flottaison et le point le plus bas de la coque (la quille).
- **Jauge brute du navire :** est une mesure de la capacité de transport d'un navire, elle s'exprime en tonneaux de jauge brute (TJB), ou en mètres cubes. Un tonneau de jauge vaut 100 pieds cubes, soit environ 2,832 m³.
- **Jauge nette du navire :** elle s'obtient en déduisant de la jauge brute tous les volumes non utilisables pour le stockage des marchandises à savoir les logements d'équipage, machines, chaudières, capacités ne servant



E.P.SKIKDA

Régulation du mouvement de la navigation dans les limites maritimes du port

REFERENCE : PROC-MJ-03-01

Version : G

Page : 5 / 9

La commission de placement des navires sous la responsabilité de son président procède à l'affectation des navires aux postes d'accostage appropriés.

Chaque réunion de la CPN est sanctionnée par un procès verbal ou sont consignées toutes les décisions retenues (Prévisions de départs, prévisions d'accostages, prévisions d'arrivées des navires, navires en opération commerciales de nuit, mouvements des navires à l'intérieur du port, et mouvements de navires de l'ancien port vers le nouveau port et vis versa).

La programmation des pétroliers ou gaziers sur les appontements ou l'amarrage sur bouée en mer (SPM) est subordonnée à la transmission à la vigie centrale, par SH unité commerciale EST d'un fax avec une copie au Directeur de la capitainerie.

Une veille de sécurité assurée par les remorqueurs est prodiguée aux pétroliers et gaziers accostés aux appontements qui leurs sont destinés ; les pétroliers amarrés aux bouées de chargement en mer bénéficient d'une veille de sécurité assuré par un pilote maritime à bord et la présence d'un remorqueur durant le chargement.

1- Priorité d'accostage

EN REGLE GENERALE : LE PREMIER NAVIRE ARRIVE EST LE PREMIER SERVI

La priorité de programmation des navires et leurs mises à quai est accordée aux:

1-Navires à passagers (Car-Ferry) ;

2-Navires battant pavillon national ;

3-Navires à conteneurs conventionnés avec l'Entreprise Portuaire de Skikda ;

4-Navires de lignes régulières ;

5- Les navires de tramping seront admis suivant la règle du « premier arrivé premier servi » en fonction De la disponibilité du poste à quai admissible, du tonnage et volume de la marchandise à bord et des Aires d'entreposage disponible en tenant compte de l'intérêt général.

- Tout navire mis à quai et n'entamant pas ses opérations commerciales dans les 48 heures qui suivent sa date d'accostage, sera remis en rade et attendra son tour en fonction de la disponibilité des postes à quai qui se dégagera.
- Pour des raisons de sécurité et/ ou impératifs d'exploitation commerciale, la programmation des navires peut être modifiée à tout moment par le président de la CPN en concertation avec les services de la DMA et des consignataires concernés.
- Les propriétaires des marchandises soumises à des analyses préalables peuvent solliciter le concours des services de la Capitainerie du Port pour la prise des échantillons en rade.



E.P. SKIKDA

Régulation du mouvement de la navigation dans les limites maritimes du port

REFERENCE : PROC-MJ-03-01

Version : G

Page : 4 / 9

pas au transport, passerelle de navigation etc..., la jauge nette sert de barème à l'évaluation des taxes portuaires et de pilotage.

- ETA (estimated time of arrival) : temps d'arrivée estimé
- ETS (estimated time of departure) : temps de départ estimé
- Mouvements de navires : toutes les manœuvres nécessitant un déplacement d'un navire (manœuvre d'accostage, d'appareillage, déhalage, halage, mouvement de poste à poste ou de port à port)
- Halage : déplacement d'un navire le long du poste d'accostage du côté de l'avant du navire à l'aide des ses amarres.
- Déhalage : déplacement d'un navire le long du poste d'accostage vers du côté arrière du navire à l'aide de ses amarres.
- Accostage : manœuvre de mise à quai d'un navire
- Appareillage : manœuvre de sortie d'un navire

6. CONTENU

A/ LA COMMISSION DE PLACEMENT DES NAVIRES :

La commission de placement des navires (CPN) présidée par le Directeur de la Capitainerie ou son intérimaire se réunit quotidiennement à 10h00 au siège de la Direction Capitainerie du port pour la programmation des navires et la planification des opérations portuaires (chargement, déchargement des navires, transit et évacuation des marchandises).

Les membres permanents de la commission de placement des navires (CPN) sont :

- La Direction Capitainerie représentée par son Directeur, ou son intérimaire
- L'officier de port de permanence.
- La Direction Manutention et Acconage représentée par le chef de département manutention et le chef département acconage
- Les agents consignataires
- Les agents consignataires des navires peuvent faire assister les transitaires et les réceptionnaires/exportateurs de la marchandise en qualité d'observateurs.
- La Direction des Douanes représentée par un agent des douanes.
- La SNTF représentée par le chef de gare ou son représentant.

Les agents consignataires sont tenus d'annoncer l'arrivée de leurs navires à la commission de placement au moins 48 heures à l'avance, munis des documents suivants :

- Caractéristiques techniques des navires ;
- Demande de poste à quai.
- Nature des marchandises à bord ;
- Plan de chargement des marchandises ;
- Bon de commande et quitus dûment signé par le service recouvrement pour les consignataires non conventionnés.
- Manifeste cargo.



E.P.SKIKDA

Régulation du mouvement de la navigation dans les limites maritimes du port

REFERENCE : PROC-MJ-03-01

Version : G

Page : 6 / 9

2- Restrictions portuaires pour navires céréaliers

En période hivernale et de trafic intense il ne peut être admis à l'intérieur de l'ancien port d'une manière simultanée, que deux navires céréaliers et ce compte tenu de la spécificité de ce type de navire.

3- Frais de mouvements

Les mouvements décidés en commission de placement des navires pour des raisons d'exploitation sont supportés par l'Entreprise Portuaire de Skikda.

Ces raisons doivent être clairement mentionnées sur le procès-verbal de conférence.

Les mouvements effectués pour des raisons météorologiques défavorables mettant en cause la sécurité du navire et des infrastructures portuaires sont facturés à 50% du tarif normal quel que soit le moment, la durée, et le nombre de remorqueur requis pour la manœuvre.

Durant la période hivernale, les consignataires sont tenus de prévoir lors de l'escale un mouvement pour les navires séjournant plus de 48 heures au port.

B/ AFFECTATION DES REMORQUEURS :

1- Modalités d'affectation des remorqueurs et durée de manœuvre pour les navires à marchandises diverses :

Pour la sécurité du port et des installations, il est fait obligation à tous les navires à marchandises diverses d'être assisté par un nombre de remorqueurs suffisant en fonction de la taille des navires, selon les conditions fixées ci-après :

Longueur hors tout	Nombre de remorqueurs affectés pour la manœuvre		durée de la manœuvre en heure	
	Entrée	Sortie	Entrée	Sortie
De 80 mètres à 115 mètres	01	01	1	1
De 116 mètres à 135 mètres	02	02	2	1
De 136 mètres à 150 mètres	03	02	2	1
De 151 mètres à 170 mètres	03	03	2	1
De 171 mètres et plus	04	03	3	1

- En conditions météorologiques normales, un propulseur d'étrave en bon état de fonctionnement et de puissance adaptée au navire dispense le navire d'un remorqueur pour la tranche de navire comprise entre 116 et 150 mètres.
- A son appréciation, pour des raisons de sécurité, le pilote peut exiger un remorqueur supplémentaire. Dans ce cas, il est tenu d'établir un rapport justificatif.
- Compte tenu de la configuration du poste N°12 de l'ancien port, les manœuvres des navires programmés à ce poste dont la longueur est supérieure à 140 mètres sont réalisées avec 03 remorqueurs à l'entrée et 03 remorqueurs à la sortie.



E.P.SKIKDA

Régulation du mouvement de la navigation dans les limites maritimes du port

REFERENCE : PROC-MJ-03-01

Version : G

Page : 7 / 9

2- Modalités d'affectation des remorqueurs et durée de manœuvre pour les navires à hydrocarbures:

Pour la sécurité du port et de ses installations, il est fait obligation à tous les navires d'hydrocarbures d'être assisté par un nombre de remorqueurs suffisant en fonction de la taille du navire.

Longueur hors tout	Nombre de remorqueurs affectés pour la manœuvre		durée de la manœuvre en heure	
	Entrée	Sortie	Entrée	Sortie
De 100 mètres à 115 mètres	02	01	1	1
De 116 mètres à 130 mètres	02	02	2	1
De 131 mètres à 169 mètres	03	02	3	1
De 170 mètres à 210 mètres	04	03	3	1
De 211 mètres et plus	05	04	3	2

- Ces fourchettes tiennent compte des conditions météorologiques normales, le pilote peut faire appel à un remorqueur supplémentaire pour des raisons de sécurité.
- Pour des raisons de sécurité l'appareillage des navires à hydrocarbures et des méthaniers est obligatoire dès l'achèvement des formalités réglementaires (chargeur, police, douane etc...), aucun motif ne peut être évoqué par le consignataire pour retarder ce type de navires.
- Les navires à hydrocarbures peuvent être sujets à des extras frais notamment en période hivernale (sortie en rade cause ressac, poussage à quai par remorqueurs pour complément de chargement...), ces frais supplémentaires sont à la charge de l'armateur.


3- Modalité d'affectation des remorqueurs pour les navires à hydrocarbures amarres aux bouées:

longueur hors tout du navire	Nombre de remorqueurs affectés pour la manœuvre	
	Entrée	Sortie
De 80 mètres à 320 mètres et plus	02	01

NB: Par mesure de sécurité, un remorqueur de veille de sécurité est obligatoire durant la période de l'escale.

4- Modalités d'utilisation de la barge de récupération :

L'utilisation de la barge de récupération des détritres est obligatoire pour tous les navires touchant les ports de Skikda (Nouveau et Ancien Ports), durant tout le séjour du navire à quai, en opération commerciale ou en attente quelconque.

 E.P.SKIKDA	Régulation du mouvement de la navigation dans les limites maritimes du port		
	REFERENCE : PROC-MJ-03-01	Version : G	Page : 8 / 9

C/ SYNCHRONISATION DES MOUVEMENTS DES NAVIRES :

Toutes les manœuvres d'accostage sont engagées par la vigie centrale, les navires doivent d'être informés suffisamment à temps pour se préparer à la manœuvre en lui communiquant son ordre d'accostage ou appareillage en fonction du programme de la commission de placement des navires.

A cet effet les pilotes maritimes de service, le service amarrage et les remorqueurs sont informés de la chronologie des mouvements des navires aux niveaux des deux ports.

1- A L'ACCOSTAGE :

La vigie centrale doit aviser :

- Le navire une (01h00) heure à l'avance pour se préparer à la manœuvre d'accostage en l'informant du poste désigné, du bord d'accostage et préparer l'échelle de pilote.
- Le ou les remorqueurs trente minutes (30') avant la sortie du pilote vers le navire programmé.
- La pilotine trente minutes (30') avant l'arrivée du pilote de service.
- La station d'amarrage (lamaneurs et bateliers).
- Le pilote trente minutes (30') avant le début de la manœuvre d'approche du navire.
- Une fois le navire paré à la manœuvre, le bord contacte le pilote pour les instructions à suivre en attendant son embarquement à bord.
- Une fois le pilote à bord du navire, les remorqueurs et les bateliers sont sous ses instructions jusqu'à la fin de la manœuvre d'accostage et ce coordination directe avec l'officier de port de service.

2- A L'APPAREILLAGE

Avant l'achèvement des formalités de police, le bord doit confirmer son appareillage à La vigie centrale au moins une demi- heure à l'avance.

La vigie centrale doit aviser :

- Le ou les remorqueurs concernés par la manœuvre.
- La station d'amarrage (les lamaneurs).
- Le pilote maritime de service.
- Une fois le pilote à bord du navire, les remorqueurs et les bateliers sont sous ses instructions jusqu'à la fin de la manœuvre et ce coordination directe avec l'officier de port de service.

7. DOCUMENTS ASSOCIES :

- Registre de veille de sécurité FORM-MJ-03-01-05.
- Registre de suivi du système d'identification automatique des navires (AIS).
- Situation à quai FORM-MJ-03-01-01.
- Situation rade FORM-MJ-03-01-02.
- Situation des mouvements des navires.
- PV CPN FORM-MJ-03-01-03.
- Fiche navires FORM-MJ-03-01-04.
- Registre des exigences des clients (CPN) FORM-MJ-03-01-03.
- Déclaration d'entrée au port.



E.P.SKIKDA

Régulation du mouvement de la navigation dans les limites maritimes du port

REFERENCE : PROC-MJ-03-01

Version : G

Page : 9 / 9

- **Fiche de pointage des navires.**
- **Tableau de service des pilotes FORM-MJ-04-02-04.**
- **Tableau de positionnement de remorqueurs FORM-MJ-05-02.**
- **Bon de service fait FORM-MJ-04-03.**
- **Bon de récupération de débris des navires.**

8. LOGIGRAMME : Pas nécessaire

9. ANNEXES : Néant

ملحق 07 نموذج عن عقد القهر ميناء سكيكدة

ENTREPRISE PORTUAIRE DE SIKKDA

Groupe...

مجمع....

SPA

Entreprise

المؤسسة.....

Spa au Capital Social de : 1.000.000.000 de dinars شركة ذات أسهم برأسمال 1.000.000.000 دينار

CONTRAT DE PRESTATION DE REMORQUAGE

(.....)

AU

Adresse.....

R.C :

Tel : (038).

C.B

- (038).

RIB N°

Fax : (

Télex :

L'Entreprise SPA, "[REDACTED]" dont le siège social est à
M [REDACTED] B.P. [REDACTED] représentée par Monsieur
YYYYYYYYYYYYYYYY, son Directeur Général ci-après désignée par la
mention « ENTREPRISE DE REMORQUAGE ».

D'une part

Et :

L'Entreprise [REDACTED], dont le siège social est à : Môle
Cigogne Quai Nord BP 1232-23000 ITALIE représentée par son Président
Directeur Général, Monsieur : XXXXXXXXXXXX, ci-après désignée par la
mention "REMORQUÉ".

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

D'autre part

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

SOMMAIRE

ARTICLE 01 : OBJET DU CONTRAT.

ARTICLE 02 : MODE DE PASSATION.

ARTICLE 03 : MONTANT DU CONTRAT.

ARTICLE 04 : MODALITE DE PAIEMENT.

ARTICLE 05 : CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU REMORQUEUR « POLINE »

ARTICLE 06 : CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU REMORQUEUR « ABEILLE »

ARTICLE 07 : OBLIGATIONS PARTICULIERES DU REMORQUÉ

ARTICLE 08 : OBLIGATIONS PARTICULIERES DE L'ENTREPRISE DE REMORQUAGE

ARTICLE 09 : RESPONSABILITE DES PARTIES

ARTICLE 10 : CONDITIONS DE SECURITE.

ARTICLE 11 : CONDITIONS METEOROLOGIQUES.

ARTICLE 12 : ASSURANCES.

ARTICLE 13 : DUREE DU CONTRAT.

ARTICLE 14 : FORCE MAJEURE

ARTICLE 15 : DOMICILIATION BANCAIRE

ARTICLE 16 : ELECTION DOMICILE

ARTICLE 17 REGLEMENT DES DIFFERENDS

ARTICLE 18 TEXTES REGLEMENTAIRES ET OFFICIELS

ARTICLE 01 : OBJET DU CONTRAT

Le présent contrat a pour objet le remorquage du remorqueur « POLINE » appartenant à l'Entreprise [REDACTED] du port de Marseille [REDACTED] au chantier de réparation naval « [REDACTED] » port de Naples par les moyens du remorqueur [REDACTED] de l'entreprise de sauvetage de Marseille.

L'itinéraire emprunté sera choisi en fonction des conditions météorologiques par les deux patrons des deux remorqueurs.

ARTICLE 02 : MODE DE PASSATION DU CONTRAT

Le présent contrat est conclu de gré à gré entre les deux parties.

ARTICLE 03 : MONTANT DU CONTRAT

Le montant du contrat en hors taxes s'élève à la somme de : **Vingt cinq millions Dinars Algériens (25.000.000,00 DA HT)**, ce montant ne comportant pas les frais accessoires cités à l'article 07.

ARTICLE 04 : MODALITE DE PAIEMENT

Le règlement du montant global de l'opération de remorquage du Remorqueur « [REDACTED] » aura lieu à la fin de l'opération par virement bancaire.

ARTICLE 05: CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU REMOQUEUR POLINE

- Lieu de construction :
- Numéro MMSI :
- Année de construction :
- Moteur principal :
- Puissance :
- Longueur hors tout :
- Largeur hors tout :
- Tirant d'eau :
- Jauge nette :
- Jauge brute :
- Vitesse en (nds) :
- Traction en (ts) :
- Société de classification : BUREAU VERITAS

ARTICLE 06 : CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU REMORQUEUR ABEILLE

- Lieu de construction :
- Numéro De construction :
- Année de construction :
- Moteur principal :
- Puissance :
- Turbocompresseur :
- Longueur hors tout :
- Largeur hors tout :
- Tirant d'eau :
- Jauge nette :
- Jauge brute :
- Vitesse en (nds) :
- Traction en (ts) :
- Société de classification : BUREAU VERITAS

ARTICLE 07 : OBLIGATIONS PARTICULIERES DU Remorqué

En cas d'interruption du voyage pour quelque motif que ce soit, l'entreprise de remorquage touchera une rémunération au prorata Itinérís avec un minimum de cinquante pour cent (50) % du montant prévu à l'article 03.

Sont à la charge du remorqué, les frais accessoires (gas-oil, vivres et frais de mission) générés pendant le voyage, au port de départ et de destination et à tous les ports de relâche.

Le remorqué aura la charge de mettre en état de navigabilité le remorqueur à remorquer conformément à la réglementation maritime en vigueur.

Le remorqueur remorqué doit avoir subi les visites réglementaires et pourvu d'un équipage à bord.

Le remorqueur remorqué doit posséder les certificats de visites de sécurité et pourvu de tous les certificats de classification pour le voyage : port de Marseille (France) au chantier de réparation naval « GENOVA » port de Naples.

ARTICLE 08 : OBLIGATIONS PARTICULIERES DE L'ENTREPRISE DE REMORQUAGE

L'entreprise de remorquage fournira un remorqueur en bon état de navigabilité, pourvu d'un équipage qualifié et suffisant pour toute éventuelle intervention.

L'entreprise de remorquage a la faculté de substituer le remorqueur à un autre, ceci, soit au début, soit en cours d'opération si le remorqueur désigné rencontre des difficultés.

ARTICLE 09 : RESPONSABILITE DES PARTIES

Les opérations de manœuvres s'effectuent sous la direction du capitaine du remorqueur avec assistance technique du capitaine du remorqueur remorqué.

Les dommages de tous ordres sont à la charge du remorqueur remorqué à moins qu'il n'établisse la faute du remorqueur.

ARTICLE 10 : CONDITIONS DE SECURITE

Pour la sécurité du remorqueur une vitesse moyenne sera déterminée par les patrons des deux remorqueurs. Le remorquage se fera à l'aide d'un système de remorquage conforme, ce qui doit assurer une uniformité de transmission de l'effort de traction sur la structure du remorqueur.

ARTICLE 11 : CONDITIONS METEOROLOGIQUES.

L'opération de remorquage sera entreprise dans des conditions météorologiques favorables et stables pour toute la durée prévue de la traversée.

ARTICLE 12: ASSURANCES

Chacune des parties doit impérativement disposer d'une police d'assurance couvrant tous les risques pouvant surgir en cours de voyage.

ARTICLE 13 : DUREE DU CONTRAT

La durée du contrat est limitée à la traversée :
Port de [REDACTED] - Le chantier de réparation naval [REDACTED] port
d'Naple.

Le contrat entrera en vigueur dès la mise à disposition du remorqueur et prendra fin une fois l'opération terminée.

ARTICLE 14: FORCE MAJEURE

On entend par force majeure tout acte ou événement imprévisible, irrésistible, et indépendant de la volonté des deux parties, survenant postérieurement à la date de mise en vigueur du contrat et faisant obstacle à son exécution normale. Au cas où un événement qui constitue une force majeure surviendrait, les parties contractantes seront momentanément déliées totalement ou partiellement de leurs obligations. La partie qui invoque le cas de force majeure devra aussitôt adresser une notification expresse à l'autre partie, accompagnée de toutes les informations circonstanciées utiles dans les dix (10) jours calendaires. Tout retard en cas de force majeure non notifié dans les conditions précitées ne sera en aucun cas retenu pour le décompte du délai contractuel ni opposable. En cas de force majeure, la partie empêchée devra prendre toutes les dispositions nécessaires pour assurer dans les plus brefs délais la reprise normale de l'exécution des obligations affectées par cet événement et combler le retard ainsi occasionné.

ARTICLE 15 : DOMICILIATION BANCAIRE

Le présent contrat est domicilié :

- Pour l'entreprise de remorquage:
 -
- Pour le remorqué :
 -

ARTICLE 16 : ELECTION DOMICILE

Les parties déclarent faire élection de domicile en leurs sièges sociaux respectifs.

ARTICLE 17: REGLEMENT DES DIFFERENDS

Tous les litiges et contestations découlant de l'interprétation et/ ou de l'exécution du présent contrat seront réglés à l'amiable entre les deux parties.

En cas d'échec de la voie amiable, tout différend de quelque nature que ce soit sera tranché définitivement par le tribunal De Marseille reconnu seul compétent.

ARTICLE 18: TEXTES OFFICIELS ET REGLEMENTAIRES

Est applicable la réglementation en vigueur et notamment :

- L'ordonnance N° 75/58 du 26 Septembre 1975 modifiée portant Code Civil;
- L'ordonnance N° 75/59 du 26 Septembre 1975 modifiée portant Code du Commerce;
- L'ordonnance N° 76/80 du 23 Octobre 1976 modifiée et complétée par la loi N° 98-05 du 25 Juin 1998 portant Code maritime.

Le Directeur de la Capitainerie
De _____

Le Directeur du Remorquage
de _____

Le Président Directeur Général
De l _____

Le Directeur Général
de _____

ملحق 08 . حالة السفن في المرفأ



E.P. SKIKDA

SITUATION DES NAVIRES EN RADE				
Référence : FORM-MJ-03-02	Date : 07.11.2022	Nombre de Navires : 02 DARUN : 03		N° 311/2022
			Page : 1	

	NOM DU NAVIRE	PAV	ESC	DATE ET HEURE D'ENTREE SUR RADE	CARGAISON	TONNAGE	AGENCE	LONG	T.E	PROVENANCE
876	DONG- A THETIS	PAN	C	02.11.07H00	NAPHTA	---	WSS	249	08.60	MALTE (à la cape-libre pratique)
880	LEON HERMES	LIB	C	04.11.19H30	NAPHTA/CONDENSAT	40.000.T	WSS	176	06.50	ESPAGNE (à la cape-libre pratique)
	889 MANUEL BELEN	LIB	C	07.11.08.24	DIVERS	361.T	DSSA	134	08.40	BELGIQUE
	890 AUCHOSI	LIB	C	07.11.08.24	F.OIL	89.000.T	MED SEN.	230	08.40	FRANCE COS (MER)
	DARUN 38	PALAY	R	05.08.13H00	---	---	MTA	67.20	03.00	---
	DARUN 77	PALAY	R	05.08.13H00	---	---	MTA	65.20	03.00	---
	DARUN 39	PALAY	R	05.08.13H00	---	---	MTA	67.20	03.00	---

LE DIRECTEUR DE LA CAPTAINERIE

إعلان دخول الباجنة

MINISTÈRE DES TRANSPORT

RÉPUBLIQUE ALGÉRIENNE DÉMOCRATIQUE ET POPULAIRE

DÉCLARATION D'ENTRÉE
- IN WARD DÉCLARATION -

ملحق 09

La déclaration d'entrée dûment remplie par le capitaine, doit être remise au pilote du navire.

The following inward déclaration, duly filled up by the master, must be remitted to pilote upon arrival.

A IDENTIFICATION DU NAVIRE

VESSEL IDENTIFICATION

Date d'arrivée du rade (Date of Arrival on Road) 10 MAY 2023
Nom du navire (Ship's name) ~~BOONBOON~~ Call Sign : 9Y8151
Type de navire (Ship type) OIL TANKER Nationalité (Flag) SINGAPORE
Jauge de brute (G.R.T.) 60 205 Jauge nette (N.R.T.) 32 143 D.W. 99997
Longueur H.T. (Lengh O.A.) 243.8 mètres Largeur (Breadth) 42.0 mètres
Tirant d'eau (Draft) AV _____ mètres AR _____ mètres maxi Été _____ mètres
(Fore) 6.1 m (Aft) 9.1 m (Max) Summer draft 13.779
Propriétaire (Owner) poseidon navigation pte ltd.

Propriétaire (Owner) poseidon navigation pte ltd
Exploitant (Managing Owner) _____
Agent (Ship's Agent) MEDSHIPPING4
Clé Assurance (insurance Cy) _____
Police N° (Poli club) _____ IMO N° 9389978
Société de classification (Classification society) DNV
Année de construction (Year of Built) 2010

Ligne régulière Tramping Croisière
(Regular line) (Tramping) (Ship cruising)
Le navire entre sur Lest Chargé
The vessel arrives on Ballast (Loaded)

Provenance (Where From) _____
Destination (Bound For) _____

Marchandise à décharger (cargo to be unloaded) _____

Divers	Conteneurs	Vrac Solide	Vrac liquide	Total Tonnes
General cargo	Containers	Dry bulk	Liquid bulk	Total weight (M.T)

Equipe (Crew Nr.) _____ Passagers (Passengers Nr) _____
Dépliez S.V.P. Please unfold



SKIKDA PORT

SERVICE ORDER
PILOTAGE / MOORING/TOWAGE

ملحق 12

Référence
FORM-MJ-04-04

ESCALE N°00380/2023

Page 1/1

Ship's name :	CHODUKAN
Ship's Agency :	HYPROC
IMO number :	9299496
length over all :	182,86
Extreme breadth	27,39
Summer draught :	11,62
GRT :	24 048,00

Date and anchorage time:	//	at :
Berthing date :	11/05/2023	From : 00:15 To : 03:15
Unberthing date :	12/05/2023	From : 07:15 To : 08:15
Shifting date :		From : To
Number of fenders:	4	Berth N°: NP01
Tug's use :	IN : 4 OUT : 3	
Tug's Code :	IN : CH/R1/C DF/CB	OUT : R1/CB/M6

Others services :

Course Pilotine / Pousseur	Du 11/05/2023	à 17H50	Au 11/05/2023	à 19H40	Qte 1
Détritus	Du 11/05/2023	à 00H00	Au _/_/_	à 00H00	Qte 1
Fourniture Remorque	Du 11/05/2023	à 00H15	Au 11/05/2023	à 03H15	Qte 2
Fourniture Remorque	Du 12/05/2023	à 07H15	Au 12/05/2023	à 08H15	Qte 1
Veille de Sécurité (Jour)	Du 11/05/2023	à 03H15	Au 12/05/2023	à 07H15	Qte 1

Edited By :

Controlled By :

M.T. ALPINE CONFIDENCE
VESSEL PARTICULARS

Port of Registry : Singapore **VSAT Tel No 1** : +47 23677186 **Inmarsat C 1** : +580 456423310
Call Sign : 9V8151 **VSAT Tel No 2** : +47 23677187 **Inmarsat C 2** : +580 456423311
IMO No : 9389978 **Iridium Tel No.** : +881 677704691 **MMSI NO** : 564233000
Official .No : 395380 **E-Mail** : alpine-confid@ship.transpetrol.com
DNV ID. NO : 30676

Class Society : DNV, Veritasveien 1, No-1322 Hovik, Norway.
Class of Vessel : +1A1 Tanker for oil BIS BWM(T) CSR E0 ESP TMON
Builders : Tsuneishi Holdings Corporation, Fukuyama, Japan
Hull No : 1409
Keel Laid : 18th February 2009
Launched : 04th Nov 2009
Delivered : 5th Mar 2010

<u>Owners</u>	<u>Operator / Charterer</u>
Poseidon Navigation Pte. Ltd 10 Anson Road, #29-07 International Plaza Singapore 079903 C/O Transpetrol (Suisse) S.A. 1 Place du marché, 1260 Nyon - Switzerland. Tel : +41 (0)22 365 0465, Fax: +41 (0)22 365 0466 Email: finance@trapet.ch Contact Persons: Arend-Jan Jeswiet: Tel: +32-491-084-014 Vincent Taymans: Tel: +32 475 300456	ST Shipping and Transport Pte. Ltd 1 Temasek Avenue, #34-01 Milenia Tower, Singapore 039192 Tel: +65-64157756 Tlx:264136 SHINC G Fax: +44-2074123498 Email: operations@stshipping.com James Markham: Tel: + 44 207 412 3126 Balakrusnan Punnianathan: Tel: +65 641 577 56

Tech Managers
TransPetrol TM A/S
Knud Asker Vei 20B
1383 Asker
Norway
Tel: +47 66908060
Email: technical.no@transpetrol.com

P & I Club
Gard P. & I. (Bermuda) Ltd.
Service Box 600,
NO-4809 Arendal
Norway
Tel: +47-37-019100
Fax: +47-37-024810
Emergency: + 47-90-92-52-00
E-mail: companymail@gard.no

H & M Underwriters
Gard AS – as agent for Gard
Marine & Energy Ltd.
Kittelsbuktveien 31, 4836 Arendal
P.O. Box 789 Stoa, 4809 Arendal
Norway
Tel: +47 37 01 91 00
Fax: +47 37 02 48 10
Emergency: + 47-90-92-52-00
E-mail: companymail@gard.no

Principle Dimensions

Vessel

LOA	: 243.8 m / 799.87 ft
LBP	: 237.0 m / 777.56 ft
Breadth Mid	: 42.0 m / 137.80 ft
Depth Mid	: 21.343 m / 69.88 ft
Bow to bridge	: 207.775 m
Stern to bridge	: 36.025 m
Highest Point abv Keel	: 48.99 m
Propeller submerges at	: 7.02 m
Bow fairlead to tongue type bkt	: 3.20 m
Tongue type bkt to Roller lead	: 4.60 m
Tongue type bkt to Winch drum	: 6.8 m

Manifold

Presentation Size: 3 x 16"
Type: SUS 316L ANSI 150 PSI

Bow to Manifold Centre	: 121.25 m
Stern to Manifold Centre	: 122.55 m
Bridge to Manifold Centre	: 85.6 m
Dist. between manifold Cntrs	: 2.5 m
Manifold to ship's side	: 4.50 m
Spill tray to ship's side	: 4.50 m
Manifold Cntr height above dk	: 2.075 m
Manifold Cntr to Spill tray	: 0.91 m
Manifold Cntr to Summer dft	: 9.631 m
Manifold ht. above SBT draft	: 15.610 m
Manifold height above keel	: 23.41 m

بطاقة من بحار الجار
على متن السفينة

IMO CREW LIST

(Name of shipping line, agent etc.)

Arrival Departure

Page No.
1 of 1

1.1 Name and type of ship		ALPINE CONFIDENCE - OIL TANKER		2. Port of arrival/departure		Skikda, Algeria		3. Port of arrival/departure		12-May-2023	
1.2 IMO number		9389978		1.3 Call sign / MMSI		9V8151 / 564233000		1.4 Voyage No.:		682303	
7. No.	8. Full Name (1st, 2nd, 3rd etc.)	9. Rank	10. Age	Gender	11. Nationality	12. Date & Place of birth	13. Date & port engaged	PASSPORT		SEAMAN BOOK / CDC	
								NUMBER	EXPIRY	NUMBER	EXPIRY
1	Suren Priyantha Gurusinghe	Master	54	M	Sri Lankan	14-Jun-1969 Katuwawala, Sri Lanka	29-Mar-23 OPL Galle, Sri Lanka	N8905326	08-Mar-31	C014468	05-Apr-26
2	Aasheesh Khanna	Chief Officer	44	M	Indian	18-Feb-1979 Patiala, Punjab	24-Mar-23 Singapore	Z3958777	25-Sep-26	MUM121913	02-Aug-28
3	Alwyn Armando Fernandes	2nd Officer	32	M	Indian	09-Jul-1990 Mapusa, GOA	07-Dec-22 Fujairah, U.A.E.	R4985404	28-Sep-27	MUM157803	19-Nov-28
4	Rakibul Islam	3rd Officer	28	M	Bangladeshi	30-Sep-1994 Rajbari	17-Aug-22 Fujairah, U.A.E.	A03864353	07-May-32	C/O/7519	27-Mar-28
5	Tushar Sharma	Deck Cadet	24	M	Indian	18-Nov-1998 Pathankot, Punjab	28-Jan-23 Fujairah, U.A.E.	Z3961456	17-Jan-27	MUM414956	05-Mar-30
6	Desville Caelro	Chief Engineer	38	M	Indian	03-Apr-1984 Vasco, Goa	24-Mar-23 Singapore	Z3054156	05-Jan-25	MUM139773	11-Feb-28
7	Exon Lobo Cyril	2nd Engineer	49	M	Indian	12-Feb-1974 Thoothukudi, Tamil Nadu	30-Apr-23 Milford Haven, UK	N2414196	18-Aug-25	CH21618	19-Jan-27
8	Yatin Suresh Samant	3rd Engineer 1	39	M	Indian	17-Aug-1983 Mumbai, Maharashtra	28-Jan-23 Fujairah, U.A.E.	M5593518	13-Jan-25	MUM139765	29-May-26
9	Abu Hassan Sheheli	3rd Engineer 2	29	M	Bangladeshi	06-Mar-1993 Jamalpur	14-Nov-22 Singapore	B00132172	26-Apr-32	C/O/7430	15-Oct-28
10	Ritvick Pundir	Assistant Engineer	22	M	Indian	11-Apr-2000 Rishikesh, Uttarakhand	28-Jan-23 Fujairah, U.A.E.	U8489307	04-Jul-31	MUM459336	29-Mar-32
11	Santanu Bhattacharyya	Electro - Technical Officer	47	M	Indian	28-Dec-1975 Sarampore, West Bengal	10-Apr-23 Suez, Egypt	Z6172723	10-Nov-30	MUM149402	08-Dec-32
12	Denish Sudarshana Sampayage	Fitter (Engine)	36	M	Sri Lankan	26-Dec-1986 Negombo	28-Jan-23 Fujairah, U.A.E.	N7270076	11-Dec-27	C040572	29-Nov-27
13	Mujahid Aili Chikate	Pumpman	47	M	Indian	01-Jun-1975 Sawarde Chiplun, Maharashtra	14-Nov-22 Singapore	N6904632	02-Feb-26	MUM82585	17-Feb-24
14	Eduardo Onan Tubis	Chief Cook	51	M	Filipino	09-Feb-1972 Caramoran CDS	14-Nov-22 Singapore	P5952092A	16-Feb-28	C1240181	07-Dec-28
15	Reylendo Mindanao Rosales	Bosun	42	M	Filipino	22-Jul-1980 Rosario Batangas	28-Nov-22 OPL Galle, Sri Lanka	P8524010B	19-Dec-31	C0929801	28-Mar-27
16	June Rey Ellis Uy	AB 1	38	M	Filipino	01-Jun-1984 Oroquieta City	14-Nov-22 Singapore	P5870443B	25-Nov-30	C1124431	17-Jul-27
17	Richard Paculanang Cubelo	AB 2	36	M	Filipino	17-Feb-1988 Cebu City	28-Nov-22 OPL Galle, Sri Lanka	P5524724A	04-Jan-28	C1166194	18-Oct-27
18	Mark Stevenson Espanol Angel	AB 3	44	M	Filipino	06-Apr-1979 Midsayap, NO. COT	14-Nov-22 Singapore	P2953833B	02-Sep-29	C1179190	20-Jan-28
19	Junnel Geraldiz Docallos	OS	29	M	Filipino	17-Dec-1993 Kawayan Biliiran	24-Mar-23 Singapore	P6315101B	17-Feb-31	C1539660	23-Sep-29
20	Noii Sanicas Octavio	Motorman 1	44	M	Filipino	05-Nov-1978 Binalbagan N OC	14-Nov-22 Singapore	P6966509B	09-Jun-31	C1177471	03-Dec-27
21	Edgardo Jr. Mayang Villatura	Motorman 2	37	M	Filipino	21-Apr-1986 Quezon City	14-Nov-22 Singapore	P0005170B	19-Dec-28	C1175816	26-Nov-27
22	Ranny Sabado Baradi	Messman	36	M	Filipino	25-Nov-1985 Naguilian Lau	17-Aug-22 Fujairah, U.A.E.	P1595335B	06-May-29	C1440100	09-May-29

14. Date and signature by Master, authorized agent or Officer
12-May-23

ALPINE CONFIDENCE
Suren P. Gurusinghe
Master
MASTER
Transport of TM AS
For and on behalf of OWNERS, as
AGENTS only



Insurance policy reference:

2023 500885 2 1

Insurance period:

20.02.2023 to 20.02.2024

Created:

09.02.2023 13:54:53

Certificate of Entry - Owner's P&I Entry

Ship name / IMO no. ALPINE CONFIDENCE / 9389978
Gross tonnage 60,205
Built / Flag / Port / Class 2010 / Singapore / Singapore / DNV

The Ship named herein is entered in Gard P. & I. (Bermuda) Ltd. (the "Association") for the account of the named Assured(s). The entry is subject to the Association's Statutes or Bye-Laws, as the case may be, Rules for P&I and Defence cover for ships and other floating structures (the "Rules") from time to time in force, to the Association's standard deductibles and any other terms as may from time to time be circularised, but subject always to the special terms and conditions (if any) endorsed herein.

For full conditions see: <https://www.gard.no/web/publications>.

Association Gard P. & I. (Bermuda) Ltd., Norwegian Branch
Kittelsbuktveien 31
4836 Arendal
Norway

Duration of cover This entry shall commence on 20th February 2023 noon GMT and shall apply until 20th February 2024 noon GMT, unless the entry ceases or is terminated in accordance with the Rules or a new Certificate of Entry is issued.

Risks covered P&I Cover

Excluded risks 4/4 Collision liability (Rule 36.1.a.ii)
FFO liability (Rule 37.a)

Assured(s) Poseidon Navigation Pte Ltd. (Registered owner)

الوضعية الصحية للأشخاص على متن الباخرة

ملحق 16

EPSP De Skikda
Poste De Contrôle Sanitaire
Aux Frontières Port De Skikda

" FREE PRATIQUE"
Licence D'Admission à La Libre Pratique
Application des dispositions RSI - 2005

Le navire (the vessel)..... LADA IMO 8997144
Provenant de (coming from)..... NONOPOLI - ITALY

EST ADMIS A LA LIBRE PRATIQUE, après
(is allowed to the free practice, after) { Reconnaissance. (recognition)
Arraînement. (boarding)

EST SOUMIS A
(is subject to) { La surveillance sanitaire. (sanitary surveillance)
L'inspection sanitaire. (sanitary inspection)
La visite médicale. (medical visit)

Observations, portant notification au capitaine :

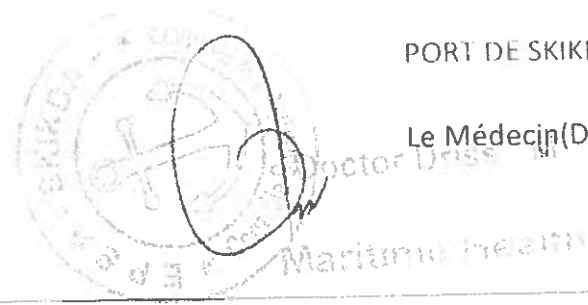
- Durant le séjour d'un navire dans le port, le capitaine est tenu d'informer le service de contrôle sanitaire aux frontières de toute suspicion de maladie transmissible survenant à bord et de l'aviser en urgence avant tout transport de malade.
- Aucun débarquement pour raison médicale ne peut être effectué sans autorisation du contrôle sanitaire aux frontières.
- le port du masque par l'équipage est obligatoire.

Observations, concerning notification to the captain:

- During the stay of a vessel in the port, the captain is required to notify the health control service to border any communicable disease is suspected on board and notify emergency before transporting sick.
- No landings for medical or health can be made without authorization from the maritime health.
- The crew must wear a mask.
- please to send us using below adress mail: csf.skikdaport@gmail.com ;body temperature till departure from port.

PORT DE SKIKDA Le 03/02/2023 à 16 heures

Dr. Amel



Le Médecin(DOCTOR) du Poste de contrôle sanitaire aux frontières :

قائمة المراجع

قائمة المراجع

أولا- الكتب:

- 1- علي سليمان، النظرية العامة للالتزام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، طبعة الخامسة، 2003.
- 2- العربي بلحاج، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، دار المطبوعات الجامعية قسنطينة، الطبعة 05، 2007.
- 3- على فيلاي، الالتزامات النظرية العامة للعقد، المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية، جامعة الجزائر، 2001.
- 4- محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، الجزائر، 2010.
- 5- علي البارودي وهاني دويدار، مبادئ القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2003.
- 6- عبد الرزاق دربال، الوجيز في النظرية العامة للالتزام مصادر الالتزام، دار العلوم للنشر والتوزيع، بدون سنة نشر.
- 7- فضيلة سحري، أساسيات القانون التجاري، جسور للنشر والإشهار، ط 1، 2017.
- 8- كمال حمدي، القانون البحري (السفينة أشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة، نقل البضائع والأشخاص، القطر الإرشاد)، ط 02، الناشر منشأة المعارف، مصر، 2000.
- 9- محمود مختار أحمد بريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية للنشر، القاهرة، مصر، بدون سنة نشر.
- 10- وهيب الأسير، القانون البحري (السفينة، أشخاصها، عقد النقل البحري)، دار المؤسسة الحديثة للنشر، طرابلس، لبنان، بدون سنة نشر.
- 11- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2002.
- 12- أحمد مختار عمر، معجم اللغة العربية المعاصرة، المجلد الأول، الطبعة الأولى، دار عالم الكتب للنشر، القاهرة، مصر، 2008.
- 13- طالب حسن موسى، القانون البحري، دون طبعة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2012.
- 14- محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني النظرية العامة للالتزامات، دار الهدى للنشر، 2019.

ثانيا. الرسائل والمذكرات:

- 1- درويش مريم، النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري، أطروحة دكتوراه، كليه الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبوبكر بلقايد، تلمسان، 2019.

قائمة المراجع

- 2- بلقاسم حبيب، عقد القطر في القانون البحري الجزائري، مذكرة نيل شهادة الماجستير في القانون البحري والنشاطات المرفئية، كلية الحقوق، جامعة السانوية، وهران، 2012.
- 3- نعيمة بن موفق، عقد القطر البحري، مذكرة ماجستير، فرع قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2013.

ثالثا. المقالات:

- حياة بن عيسى، الخدمات المينائية للسفن وآثارها على سلامة وأمن الملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، العدد الثاني، 2014.
- ضرغام فاضل حسين العلى، المركز القانوني للمرشد البحري، دراسة في ضوء قانون الموانئ رقم 61 لسنة 1995 والتعليمات الصادرة بموجبه لسنة 1998، مجلة كلية الحقوق جامعة النهريين العدد 16، العراق، 2006.
- أسماء حريز، خدمة إرشاد السفن، مجلة القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، محمد بن أحمد، الجزائر، المجلد 08، العدد 02، 2019.
- عبد الكريم سالم، الإطار القانوني لعملية الإرشاد البحري بين الالتزامات والمسؤولية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثامن.
- اعتدال عبد الباقي العضب، عقد القطر البحري دراسة مقارنة، مجلة الخليج العربي، المجلد 38، العدد 1-2، 2010.

رابعا. النصوص القانونية:

- الأمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري، ج ر، العدد 29، المؤرخ في 10/04/1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، العدد 647 المؤرخة في 27 جوان 1998 والمعدل والمتمم بالقانون 10-04 المؤرخ في 15 اوت 2010، ج ر، العدد 46، المؤرخة في 18 اوت 2010.
- الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26-09-1975 المتضمن القانون المدني جريدة رسمية، عدد 78 المؤرخ في 30/09/1975.
- الأمر 75-95 مؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق 26 سبتمبر 1975 سنة 1975 يتضمن القانون التجاري، معدل¹ ومتمم بالقانون رقم 15/20 المؤرخ في 30/12/2015، ج ر، العدد 71 المؤرخة في 30/12/2015.
- المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المؤرخ في 06/01/2002 الذي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ج ر عدد 01 لسنة 2002.
- المرسوم التنفيذي رقم 06-08 المؤرخ في 09-01-2006 المعدل و المتمم بالمرسوم التنفيذي 15-08 المؤرخ في 14/01/2015 الذي يحدد تنظيم الإرشاد ومؤهلات المرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد بالموانئ، ج ر، عدد 03، سنة 2015.

قائمة المراجع

- مرسوم تنفيذي رقم 486-05, مؤرخ في 10 ديسمبر 2005, يحدد شروط تحرير الفاتورة وسند التحويل ووصل التسليم، والفاتورة الإجمالية وكيفيات ذلك، جريدة رسمية، عدد 80, صادرة بتاريخ 11 ديسمبر 2005.

الفهرس

الفهرس

الصفحة	العنوان
-	❖ تشكرات
-	❖ إهداءات
أ، ب، ج، د	❖ مقدمة
6	❖ لفصل لأول: التنظيم القانوني والعملي لعملية الإرشاد البحري
6	🇦🇪 المبحث الأول: التنظيم القانوني لعملية الإرشاد البحري
6	❖ المطلب الأول: مفهوم عقد الإرشاد البحري
7	○ الفرع الأول : تعريف عقد الإرشاد البحري وخصائصه
11	○ الفرع الثاني: الطبيعة القانونية لعقد الإرشاد البحري
12	○ الفرع الثالث: أركان عقد الإرشاد البحري
14	❖ المطلب الثاني: الآثار المترتبة عن عقد الإرشاد البحري
14	○ الفرع الأول: التزامات أطراف عقد الإرشاد البحري
19	○ الفرع الثاني: المسؤولية المترتبة عن عملية الإرشاد البحري
25	🇦🇪 المبحث الثاني: الإطار العملي لعقد الإرشاد البحري
25	❖ المطلب الأول : إجراءات إتمام عملية الإرشاد البحري بميناء سكيكدة
25	○ الفرع الأول: الوسائل المعتمدة أثناء عملية الإرشاد البحري
28	○ الفرع الثاني: مراحل عملية الإرشاد البحري
31	❖ المطلب الثاني: نموذج عملي للمسؤولية المترتبة عن عملية الإرشاد البحري
36	❖ الفصل الثاني: التنظيم القانوني والعملي لعقد القطر البحري
37	🇦🇪 المبحث الأول: التنظيم القانوني لعقد القطر البحري
37	❖ المطلب الأول: مفهوم عقد القطر البحري
38	○ الفرع الأول: تعريف عقد القطر البحري وخصائصه
44	○ الفرع الثاني: الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري
46	○ الفرع الثالث: أركان عقد القطر البحري

49	❖ المطلب الثاني: الأثار المترتبة عن عقد القطر البحري
50	○ الفرع الأول: التزامات أطراف عقد القطر البحري
55	○ الفرع الثاني: المسؤولية المترتبة عن عقد القطر البحري
62	✚ المبحث الثاني: الإطار العملي لعملية القطر البحري
62	▪ المطلب الأول: إجراءات إتمام عملية القطر البحري (ميناء سكيكدة)
62	○ الفرع الأول: الوسائل المعتمدة أثناء عملية القطر البحري
64	○ الفرع الثاني: مراحل عملية القطر البحري
68	▪ المطلب الثاني: نموذج عملي عن المسؤولية في عملية القطر البحري
68	○ الفرع الأول: التعليق على نماذج قضائية
73	❖ خاتمة
77	❖ الملاحق
116	❖ قائمة المراجع
121	❖ الفهرس