

جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



النظام القانوني للمرشد البحري في القانون الجزائري

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص : قانون النشاطات البحرية و المينائية

تحت إشراف:

من تقديم الطلبة :

قنطار كوثر

• بلعيد محمد عبد الرؤوف

• قاري أيمن

• لوباردي هشام

لجنة المناقشة:

الاسم و اللقب	الرتبة العلمية	الصفة
بودينار طارق	أستاذ مساعد	رئيسا
قنطار كوثر	أستاذة مساعد	مشرفا و مقرا
بوقرقور منال	أستاذة مساعد	مناقشا

دورة جوان 2022

# إهداء

أهدي إلى من قال الحق تعالى فيهما:

(وقل رب ارحمهما كما ربياني صغيرا)

إلى والدي العظيمة حفظها الله ورعاها برعايته

-أمي الحبيبة -

إلى والدي سندي وقدوتي

-أبي الحبيب -

إلى أشقائي وشقيقتي إلى الأصدقاء وكل من قدم لي يد

العون والمساعدة في إنجاز هذه المذكرة.

الطالب : بلعيدي محمد عبد الرؤوف

# إهداء

الحمد لله عزوجل الذي وفقني في إتمام هذه المذكرة و الذي ألهمني  
الصحة و العافية.

أتقدم بجزيل الشكر إلى من أفضلها على نفسي (أمي الحبيبة)  
وإلى صاحب الوجه الطيب الذي لم يبخل علي طيلة حياته (والدي العزيز)  
وإلى شقيقتي وأصدقائي وجميع من وقفوا بجواري وساعدوني بكل ما  
يملكون.

الطالب: قاري أيمن

## مقدمة:

يكتسي النقل البحري أهمية كبيرة في التصدير والإستيراد، وهذا ما يعطي الملاحة البحرية أهمية أساسية من حيث الجانب الإقتصادي والتجاري.<sup>1</sup>

ويبلغ عدد الموانئ التجارية في الجزائر 11 ميناء من مختلف الأحجام ويصل حجم المبادلات الإجمالي إلى 130طن منها 95 من المبادلات التجارية الخارجية مما يدل على أهمية الموانئ كعمل حيوي في الإقتصاد الوطني.<sup>2</sup>

إذ يتميز النقل البحري بصفة عامة بطبيعة خاصة نظرا لما تتعرض له السفن من مخاطر خلال الرحلة البحرية، فتأثيرات الطقس و الممرات المائية و الأخطاء البشرية و قوة تأثير البحار جعلت السفينة وسيلة نقل مهددة و محفوفة بالمخاطر في معظم الأحيان، فقد يحدث أن يقع للسفن حوادث بحرية عديدة أثناء تواجدها في الموانئ أو أثناء قيامها بالرحلة البحرية كالغرق أو التصادم أو الجنوح أو الحريق أو الشحط... و غيرها من الحوادث البحرية<sup>3</sup>، ولتفادي وقوع هذه الحوادث ظهرت الحاجة للإستعانة بسفن متخصصة و أشخاص مؤهلين يكونون على علم ودراية بمسالك الموانئ و القنوات و الممرات المائية.

أما عن الإرشاد البحري فقد عرف منذ أن عرفت الملاحة البحرية، فقد كان ربابنة السفن القادمة إلى الموانئ قديما يستأجرون ذوي الخبرة المحلية من البحارة والصيادين، لمساعدتهم في إدخال سفنهم إلى الموانئ بأمان، ومع الزمن ظهرت الحاجة إلى تحديد خطوط سير ملاحية مناسبة تجنباً لهدر الوقت والنفقات، وتعد الخرائط البحرية وكتب الإرشاد أول وسائل المساعدة في قيادة السفن وتوجيهها، وهي تلخص خيارات الإبحار في العالم المعروف آنذاك<sup>4</sup>. ومع تطور وسائل النقل البحري وطرائق الملاحة وقيادة السفن ازدادت الحاجة إلى تنظيم عمليات الإرشاد

<sup>1</sup>كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، مصر، 2007، ص50.

<sup>2</sup>فاطمة الزهراء محمد الشريف و فوزية الروميني، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة إقتصاديات شمال إفريقيا، عدد 07، ص165.

<sup>3</sup>لطيف جبر كوماني، القانون البحري ( السفينة، أشخاص الملاحة ، النقل، البيوع، التأمين)، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، الأردن، ط2، 1998، ص5.

<sup>4</sup> عبد الفضيل محمد أحمد، الإرشاد البحري (دراسة مقارنة)، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة، 1987، ص 7-8.

ضمانا للسلامة وأمان السفن، وتحولت فنون الإرشاد إلى علم له نظرياته وطرائقه وصار المتخصصون مخولين وحدهم للعمل في المرافئ والقنوات والمصببات والمضايق.

قد أعدت أغلب الدول ترسانة من القوانين لتنظيم نشاط الإرشاد البحري، وذلك لتسييره وتسييره ليخدم مصلحة كل من المجهز والمرشد والميناء والدولة على حد سواء، وقد كانت الجزائر من بين الدول السبّاقة في هذا المجال، وباعتبارها مستعمرة فرنسية ورثت ترسانة كبيرة من القوانين الفرنسية التي نظمت هذا النشاط منذ الفترة الإستعمارية إلى غاية يومنا هذا، ويعود هذا الإهتمام الكبير بهذا القطاع لضخامة وشساعة الساحل البحري الجزائري، والذي يمتد على مسافة 1200 كلم، ويمتد من غرب البلاد إلى شرقها.<sup>1</sup>

كان القانون الفرنسي لسنة 1928<sup>2</sup> أول قانون نظم نشاط الإرشاد في الجزائر و المعدل بالأمر الصادر سنة 1969،<sup>3</sup> واستمر العمل به بعد الإستقلال لكونه لا يتعارض مع السيادة الوطنية إلى غاية صدور الأمر رقم 39-71 المؤرخ في 17 يونيو 1971 و المتعلق بنظام الإرشاد البحري<sup>4</sup>، بعد ذلك نظم المشرع الجزائري أحكام الإرشاد البحري في الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 و المتضمن القانون البحري، حيث أشار إلى موضوع الإرشاد البحري كنشاط من نشاطات الملاحة البحرية في الباب الأول منه تحت عنوان الملاحة البحرية وذلك في المواد من 171 إلى 188 منه، و قد استمر تنظيم عملية الإرشاد البحري بموجب الأمر رقم 39-71 إلى جانب القانون البحري إلى غاية إلغاء هذا الأمر سنة 2006.

وتحتاج السفينة في نشاطها البحري إلى خدمات أثناء دخولها وخروجها من الموانئ أو في سيرها عبر القنوات المائية من بين هذه الخدمات الإرشاد كي تتجنب العوائق البحرية.

كما تتجلى أهمية الإرشاد البحري من ناحية الدراسة الأكاديمية فيما يتمتع به من خصوصية في تنظيم أحكامه القانونية، ابتداء من قيام العملية إلى غاية نهايتها وكذلك الأمر فيما يترتب

<sup>1</sup> ج، ر الصادرة في 15 جانفي 2006، العدد2، ص15.

<sup>2</sup> القانون الفرنسي الصادر في 28 مارس 1928 المتعلق بالإرشاد.

<sup>3</sup> الأمر رقم 69-08 الصادر في 03 يناير 1969 الخاص بالتجهيز والبيوع البحرية.

<sup>4</sup> الأمر رقم 71-39 المؤرخ في 17 جوان سنة 1971 المتعلق بنظام الإرشاد البحري ج، ر عدد 52، المؤرخة في 25 جوان

1971.

عنها من مسؤولية في النظام القانوني للمرشد البحري يعتبر هذا الأخير من المسائل المعقدة في القانون البحري.

المرشد البحري يساهم في أداء خدمة عامة مهمة تضمن حسن سير الملاحة والنشاط التجاري حيث تعد أكثرها انتشارا فالملاحة البحرية من أقدم الطرق لنقل البضائع والتي تعتبر من أهم العوامل على ازدهار التجارة الدولية.

فالمشرع في تنظيمه لهذا النشاط عليه أن يراعي الجوانب الاقتصادية والملاحية في وضعه لأحكام لهذه العملية ألا وهي الإرشاد البحري.

### أسباب إختيار هذه الدراسة:

تعددت الدوافع والأسباب التي جعلتني أتناول هذا الموضوع منها الموضوعية ومنها الذاتية:

الأسباب الموضوعية: تعود إلى الدور الذي يلعبه المرشد البحري من خلال وظيفته التي تتمثل في عملية الإرشاد البحري.

الأسباب الذاتية: تتمثل في ميولي لدراسة مواضيع القانون البحري وبالتحديد الطبيعة القانونية لعمل المرشد البحري والدور الذي يلعبه في عملية إرشاد السفن البحرية.

-إرتباط موضوع المرشد البحري بمجال التخصص وهو قانون النشاطات البحرية والمينائية.

-الرغبة في الإطلاع على نشاط المرشد البحري وطبيعة عمله.

-الحاجة الماسة لدراسة هذا الموضوع في مجال النشاط البحري والتجاري وأهميته في المجال الاقتصادي.

### هدف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى معرفة وظيفة المرشد البحري والأحكام القانونية التي تحكمه، كما تهدف إلى معرفة طبيعة نشاط المرشد البحري والعراقيل والصعوبات التي تواجهه خلال قيامه بمهامه ومعرفة التزاماته ومسؤولياته.

## إشكالية الدراسة:

و من خلال تناولنا موضوع المرشد البحري ركزنا على وظيفته و هي الإرشاد البحري، ودفننا الى طرح الإشكالية التالية :

كيف هو النظام القانوني للمرشد البحري في ظل القانون الجزائري؟

وتتفرع عن هذه الإشكالية الرئيسية تساؤلات هما:

ما هي الأحكام القانونية للمرشد البحري؟

ما هي الآثار القانونية للمرشد البحري؟

## مناهج البحث:

لقد اتبعت خلال هذه الدراسة المنهج التحليلي لغرض استقراء النصوص القانونية، واتبعت المنهج المقارن بغرض إستعراض أهم الأحكام التي جاء بها كل من التشريعين الفرنسي والمصري مقارنة بالتشريع الجزائري.

## خطة الدراسة:

اتساقا مع منهجية البحث قمت بتقسيم خطة الدراسة إلى فصلين يتعلق الفصل الأول بالإطار المفاهيمي للمرشد البحري (المبحث الأول)، ماهية المرشد البحري (المبحث الثاني) إجراءات القبول في مهنة الإرشاد البحري، أما الفصل الثاني فإنه يتمحور حول الإطار الإجرائي لمباشرة مهنة المرشد البحري (المبحث الأول) التزامات المرشد البحري (المبحث الثاني) مسؤولية المرشد البحري.

# الفصل الأول

## الفصل الأول: الأحكام القانونية للمرشد البحري

يعد النظام القانوني للمرشد البحري من المسائل الخاصة بالمرشد يساهم في أداء خدمة عامة من أهم الخدمات وهي الإرشاد، من أجل تحقيق سلامة السفينة والمنشآت المينائية، فهو يقوم بتقديم المساعدة لريان السفينة بمجرد إقترابها من منطقة الإرشاد الإلزامية، ليتفادى المخاطر التي تتعرض لها سفينته عند دخول الميناء أو خروجها منه ويظن البعض أن التقدم الفني والتكنولوجي في صناعة السفن يغني عن اللجوء إلى المرشدين ولكن الواقع يؤكد العكس فالمخاطر البحرية التي تتعرض إليها السفن ما زالت إلى يومنا هذا.<sup>1</sup>

ويعتبر المركز القانوني للمرشد البحري من المسائل المعقدة فالمرشد يقترب في مركزه من بعض المراكز القانونية الأخرى و لكنه يختلف عنها في بعض الجوانب بحيث ينتج في النهاية مركز قانوني مستقل و متميز للمرشد، فالدولة هي التي تقوم بتعيينه و الرقابة عليه و في بعض الدول لا يعتبر المرشد متمتع بصفة الموظف العام لأنه لا يتعاطى راتبا من خزينة الدولة و لا يساهم في إدارة الشؤون العامة ، و بالتالي يقترب وضعه من مركز الفرد الذي يباشر خدمة عامة أما في بعض الدول الأخرى و منها العراق فإن المرشد يعتبر موظفا عاما وهناك صعوبة كبيرة في تحديد مركز المرشد تجاه ريان السفينة ومجهزها و نتناول في هذا الفصل مبحثين :

ماهية المرشد البحري (المبحث الأول).

آليات الالتحاق بمهنة المرشد البحري (المبحث الثاني).

<sup>1</sup>العربي الشحط عبد القادر، أحكام الإرشاد البحري في الفقه الإسلامي والقانون البحري الجزائري، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 04، العدد 01، السنة 2017، ص ص 09-19.

## المبحث الأول: ماهية المرشد البحري

يعتبر الإرشاد من أقدم النظم البحرية حيث يتولى المرشد قيادة السفينة من الوجهة الملاحية في حين كانت اختصاصات الريان و هو الشخص الذي يتولى قيادة السفينة وإدارتها فهو الشخص الذي يمارس قيادة السفينة بصفة قانونية و منتظمة و يعرف على انه الشخص الذي يوجه السفينة،<sup>1</sup> تقتصر على المهام التأديبية والتجارية، وكان المرشد يعرف بمرشد أعالي البحار *pilote hauteurie* ويختلف عن مرشد آخر كان يعين قائد للسفينة على الإقتراب من السواحل والقيام بالملاحة الحدية ودخول الموانئ والخروج منها *pilote lamenteur* وهذا الأخير هو المرشد بمفهومه الحديث.<sup>2</sup>

ويتمتع المرشدون بمهارات متطورة للغاية أثناء مناورات السفن عند دخول الموانئ والخروج منها.

وعليه نتناول هذا المبحث في مطلبين:

مفهوم المرشد البحري (المطلب الأول).

الطبيعة القانونية للمرشد البحري (المطلب الثاني).

## المطلب الأول: مفهوم المرشد البحري

المرشد ملاح ماهر مهمته إرشاد السفن في المناطق المزدحمة والخطرة مثل الموانئ والمراسي والخلجان والقنوات والممرات المائية وعملية الإرشاد التي يقدمها هذا الأخير تعتبر من أقدم المهن البحرية بحيث له دور مهم في السلامة البحرية.

و نتناول في هذا المطلب في ثلاث فروع:

تعريف المرشد البحري (الفرع الأول).

<sup>1</sup> وهيب الإسير، القانون البحري، (السفينة، اشخاصها، عقد النقل البحري)، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2008 ص 107.

<sup>2</sup> هاني دويدرا، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2001، ص 124.

رتب المرشدين البحريين والوسائل المادية (الفرع الثاني).

علاقة المرشد البحري بالمهن الأخرى (الفرع الثالث).

### الفرع الأول: تعريف المرشد البحري

سنتناول في هذا الفرع التعريف الفقهي للمرشد البحري (أولاً) والتعريف القانوني للمرشد البحري (ثانياً).

#### أولاً: التعريف الفقهي للمرشد البحري

عرف الفقيه المصري مصطفى كمال طه المرشد البحري بأنه " الشخص الذي يدل ربان السفينة على خط السير الواجب الإلتباع لدى الدخول إلى الميناء أو التحرك فيه أو الخروج منه.<sup>1</sup>

وعرف بأنه: " شخص متخصص يقوم بإرشاد ربان السفينة لدى دخولها الميناء أو خروجها منه ليجنبها الإرتطام بالمباني فيحفظ السفينة كما يحفظ مباني الميناء من الحوادث."<sup>2</sup>

وجاء في تعريف آخر على أنه مجرد ناصح أو مستشار للربان، يدلي بما يراه لازماً لسلامة دخول السفينة الميناء أو خروجها منه أو العبور بالقناة ويترتب على ذلك أن المرشد لا يتولى قيادة السفينة أثناء عملية الإرشاد بل تظل قيادتها للربان.<sup>3</sup>

وعرف أيضاً أنه هو الذي يتولى قيادة السفينة لحمايتها وحماية المنشآت في الموانئ ومن المعروف أن الموانئ زاخرة بالصخور والشعب المرجانية، وحطام السفن أو أي شيء يؤدي إلى عرقلة سير السفن ويعرضها للخطر إذا إصدمت بواحد من هذه العوائق بالإضافة

<sup>1</sup> مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المعارف، الإسكندرية 1981، ص 205.

<sup>2</sup> محمد محمد هلالية، الوجيز في القانون الخاص البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 237.

<sup>3</sup> هاني ديودرا، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2001، ص 126.

إلى تعطيل الميناء عن العمل وعرقلة حركة الملاحة فيه لذا وجب على الربان أن يستعين بشخص لديه دراية ومعرفة تامة بالميناء وما به من عوائق وهذا الأخير هو المرشد البحري.<sup>1</sup>

### ثانيا: تعريف المرشد البحري قانونا

ننظر إلى تعريف المرشد البحري في القانون الجزائري (أولا) ثم تعريفه في القوانين المقارنة (ثانيا)

#### 1| تعريف المرشد البحري في القانون الجزائري

عرفه المشرع الجزائري في المادة 2 من المرسوم التنفيذي 06-08 الذي يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المرشدين وقواعد عملية الإرشاد بالموانئ على أنه: "كل شخص طبيعي مؤهل لمساعدة الربان في قيادة سفينته عند الدخول الى الموانئ والمراسي والمياه الداخلية وفقا للشروط المحددة"<sup>2</sup>.

#### 2| تعريف المرشد البحري في القوانين المقارنة

عرفه المشرع المصري على أنه "هو شخص مسئول عن عملية إرشاد السفن بدءا من خروجها من الميناء وحتى رسوها إليه بعد العودة حيث يضمن لها عملية إبحار دون مخاطر ولذلك حدد قانون التجارة البحرية واجبات العاملين بالإرشاد البحري".

ونصت المادة 282 من القانون البحري المصري على أن الإرشاد إجباري في قناة السويس وفي الموانئ المصرية التي يصدر بتعيينها قرار من الوزير المختص، وتسرى فيما يتعلق بتنظيم الإرشاد وتحديد مناطقه وتعيين الرسوم الأصلية والإضافية التي تستحق عنه وفقا

<sup>1</sup> أحمد زكي عويس ، الارشاد البحري دراسة مقارنة بين الفقه الإسلامي و القانون البحري ، جامعة قطر، 1995

ص 317.

<sup>2</sup> المرسوم التنفيذي 06-08 المؤرخ في 9 جانفي 2006، يحدد تنظيم الإرشاد و المؤهلات المهنية للمرشدين و قواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، ج، ر، عدد 2 المؤرخة في 15 جانفي 2006.

للقوانين والقرارات الخاصة بذلك ويصدر بتحديد حالات الإعفاء من الالتزام بإرشاد السفن في الموانئ المصرية قرار من الوزير المختص.<sup>1</sup>

أنه على كل سفينة خاضعة لالتزام الإرشاد أن تتبع القواعد التي تحددها الجهة الإدارية المختصة بطلب الإرشاد قبل دخولها منطقة الإرشاد أو تحركها فيها أو خروجها منها.

وعلى المرشد أن يقدم مساعدته أولاً للسفينة التي تكون في خطر ولو لم يطلب إليه ذلك وإذا اضطر المرشد إلى السفر مع السفينة بسبب سوء الأحوال الجوية أو بناء على طلب الريان التزم بنفقات غذائه وإقامته وإعادته إلى الميناء الذي قام منه مع التعويض عند الاقتضاء. وتبقى قيادة السفينة وإدارتها للريان أثناء قيام المرشد بعمله عليها، ويسأل مجهز السفينة وحده عن الأضرار التي تلحق الغير بسبب الأخطاء التي تقع من المرشد في تنفيذ عملية الإرشاد<sup>2</sup>

\_ وعرف التشريع العراقي المرشد البحري في المادة (1و) من تعليمات الموانئ والمرافئ رقم (21) لسنة 1995 أنه "هو الشخص المعين من إدارة الموانئ ومصرح له بممارسة إرشاد السفينة في الموانئ والمرافئ ومناطق الإرشاد كافة ويشمل ذلك ريان المرفأ"<sup>3</sup>

\_ وأيضاً عرف التشريع الإنكليزي المرشد بموجب قانون الشحن التجاري لعام 1894 بصيغته والذي لا يزال قائماً إلى الآن بموجب التشريعات الحالية على أنه "أي شخص لا ينتمي إلى السفينة ويقوم بقيادتها".<sup>4</sup>

## الفرع الثاني: رتب المرشدون البحريون والوسائل المادية

تتكون محطة الإرشاد من مجموعة من المرشدين البحريين و وسائل مادية حيث ألزمت المادة 06 من المرسوم التنفيذي 08-06 محطة الإرشاد، عند تأدية مهامها أن تسخر كل

<sup>1</sup> المادة 282 من القانون البحري المصري رقم 161 لسنة 1959 الخاص بتنظيم الإرشاد في قناة السويس.

<sup>2</sup> سماح انوار، مجلة صدى البلاد، السبت، 5 فبراير 2022.

<sup>3</sup> المادة (1و) من تعليمات الموانئ والمرافئ رقم (21) الباب الأول لسنة 1995 للقانون البحري العراقي.

<sup>4</sup> [http://ukmpa.org/wp-content/uploads/2016/08/mnb\\_-\\_ukmpa\\_comments\\_on\\_pec\\_deregulation.pdf?fbclid=IwAR3t-tuuiV-A4jVaT-1kb7CxohNK7pnrfMv8eaCoMQetLz8-GRpNZkxMRR](http://ukmpa.org/wp-content/uploads/2016/08/mnb_-_ukmpa_comments_on_pec_deregulation.pdf?fbclid=IwAR3t-tuuiV-A4jVaT-1kb7CxohNK7pnrfMv8eaCoMQetLz8-GRpNZkxMRR)

إمكانياتها و وسائلها من أجل تلبية طلبات الإرشاد، و هي تتنوع بين رتب المرشد البحري(أولا) و أخرى وسائل المرشد المادية(ثانيا)

## أولا: رتب المرشدون البحري

### 1 | مرشد رئيس:

المرشد الرئيسي هو الذي يتولى إدارة المحطة ويمارس سلطته على جميع العاملين بالمحطة بالإضافة الى مهام أخرى، وبالتالي إن أخل بأحد التزاماته فيكون مسؤول عنه ويعاقب بغرامة مالية من 10,000 دج الى 500,000 وهذا استنادا الى نص المادة 518 القانون البحري الجزائري<sup>1</sup> وعدد رؤساء المرشدين لا يتجاوز 2 في الموانئ الكبرى:

-ميناء الجزائر " دلس

-ميناء ارزيو " بطيو

-ميناء بجاية

-ميناء سكيكدة

أما الموانئ الأخرى يوجد مرشد واحد رئيسي

### 2 | مرشد رئيسي مساعد

هو المرشد الذي ينوب على المرشد الرئيس في حالة غيابه، ولا يتجاوز عددهم 2 بالنسبة للموانئ الكبرى، ومرشد رئيسي مساعد واحد في بقية الموانئ الأخرى، المرشد الرئيسي المساعد من مهامه مساعدة المرشد الرئيسي في تأدية عمله حسب ما جاءت به المادة 7 من المرسوم التنفيذي رقم 06-08 المؤرخ في 09 جانفي 2006 السابق الذكر.

<sup>1</sup>المادة 10 من المرسوم التنفيذي رقم 06-08.

### 3 | المرشدون البحريون

فكما عرفنا سابقا المرشد هو الشخص الذي يقوم بإرشاد السفينة عند دخولها الميناء أو خروجها منه وذلك بتقديم المعلومات والنصائح وهو الذي يدل الريان على الخط الذي يجب إتباعه حفاظا على الأرواح والمنشآت المينائية.<sup>1</sup>

ونجد عدد المرشدين البحريين الذين يتم إلحاقهم على كافة الموانئ الجزائرية يتراوح عددهم ما بين واحد إلى 18 مرشد، حسب ما جاءت به المادة 3 من القرار المؤرخ في 24 جانفي 2007 يتوزع عدد المرشدين في الموانئ الجزائرية كما يلي:

- ميناء الجزائر "دلس": 17 مرشد بحري

- ميناء عنابة: 4 مرشدين بحريين

- ميناء ارزيو "بطيوة": 18 مرشد بحري

- ميناء بجاية: 8 مرشدين بحريين

- ميناء جنجن: 6 مرشدين بحريين

- ميناء مستغانم: 4 مرشدين بحريين

- ميناء وهران: 4 مرشدين بحريين

- ميناء سكيكدة: 12 مرشد بحري

- ميناء تنس: مرشد بحري واحد

- ميناء الغزوات: مرشد بحري واحد<sup>2</sup>

<sup>1</sup> محمد محمد هلالية، الوجيز في القانون الخاص البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 237.

<sup>2</sup> انظر الملحق رقم 1.

## ثانيا : الوسائل المادية

لوسائل المادية دور مهم لنجاح عملية الإرشاد ونجد من أهم المعدات المادية سفينة الإرشاد والسلام والرادار:

### 1|سفينة الإرشاد

وتعرف بزورق الإرشاد، وباللغة الأجنبية " la pilotine " فهي الوسيلة الأهم التي تستعمل في عملية الإرشاد حيث تعتبر القاعدة التي تنطلق على أساسها العملية، وهي وسيلة صغيرة غالبا ما يكون طولها أقل من 50 متر وتتمتع بمواصفات خاصة وتعتبر من أسرع السفن.

وعرف المشرع الجزائري سفينة الإرشاد بموجب المادة 2 من المرسوم 06-08 الذي يحدد وينظم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ بأنها " كل قارب يخصص لنقل المرشدين نحو السفن الواجب إرشادها ومنها " <sup>1</sup>

### 2|الرادار

نظام يحدد و يكشف و يلتقط إشارات من الهدف على بعد مئات الأمتار من السفن والغرض منه منع خطر الإصطدام بزوارق أو أشياء أخرى في المحيط ، و كلما كان الرادار أقوى كان الأداء أفضل ، و يصنف الرادار البحري تحت ترددات النطاق العاشر أو النطاق السيني ، و يتكون الرادار من أربعة أجزاء هي جهاز الإرسال ، الهوائي ، جهاز الإستقبال ووحدة العرض، كما يستخدم الرادار في الموانئ لكشف وجود السفن و تحديد بعدها في محيط الميناء و ذلك لتنظيم دخولها و خروجها من الميناء و أيضا التحكم في السفن المزدحمة في الموانئ بإتباع حركة جميع السفن على شاشة الرادار التي تعطي ما يشبه

<sup>1</sup> المادة 2 من المرسوم التنفيذي 06-08 الذي يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ.

صورة خريطة الميناء وبواسطة الاتصالات الراديوية يتم توجيه السفن الداخلة و الخارجة من المرفأ بأمان في أي ظروف جوية.<sup>1</sup>

### 3/السلام

تعتبر السلام من أهم الأدوات والأجهزة اللازمة لتنفيذ عملية الإرشاد ، فهي الوسيلة اللازمة والضرورية للصعود على ظهر السفينة والنزول منها، وهي عملية قد تكون صعبة وخطيرة في الأحوال الجوية السيئة حيث تجعل الأمواج الهائجة والرياح الشديدة السفينة جسما مهتزاً غير ساكن أو غير مستقر مما يجعل أحيانا المرشد أو غيره من البحارة معرضاً للخطر ، لذلك أوجب المشرع الجزائري " على الريان تسهيل صعود المرشد الذي يتقدم ومدته بجميع الوسائل الضرورية للرسو و الصعود على متن السفينة في أحسن ظروف و عند الانتهاء من عملية الإرشاد يلتزم الريان بنفس الواجبات لإنزال المرشد.<sup>2</sup>

### الفرع الثالث: علاقة المرشد بأشخاص الملاحة البحرية

إن النظام المركز القانوني للمرشد البحري له مميزات، فالمرشد البحري ملاح ماهر يلعب دور كبير في الحفاظ على سلامة الموانئ والمنشآت والسفن، ونتطرق إلى علاقة المرشد بالمجهر السفينة (أولاً)، وعلاقة المرشد بالريان (ثانياً)

#### أولاً: علاقة المرشد بمجهر السفينة

يعرف مجهر السفينة بالشخص الذي يقوم باستغلال السفينة وتزويدها بما يلزمها من أدوات وقد عرف المشرع الجزائري في المادة 384 في القانون البحري مجهر السفينة على أنه: "كل شخص طبيعي معنوي يستغل السفينة ويستخدم رجال البحر لهذا الغرض".<sup>3</sup>

كما جاء تعريف آخر في المادة 572 من القانون البحري الجزائري: "يعتبر مجهراً كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا للسفينة وإما بناء على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة".<sup>1</sup>

<sup>1</sup> [www.MARINE-KNOWLEDGE.COM](http://www.MARINE-KNOWLEDGE.COM)

<sup>2</sup>المادة 175 من القانون البحري الجزائري.

<sup>3</sup>المادة 384 من القانون البحري الجزائري.

وللمجهاز علاقة تربطه بالمرشد ولكون الطبيعة المعقدة لعمل المرشد البحري اختلف الرأي حول طبيعة العلاقة القائمة بين المرشد ومجهاز السفينة والاتجاه الأول يعتبر أن العلاقة بينهم علاقة تنظيمية (1) أما الاتجاه الثاني يرى أن العلاقة بين المرشد والمجهاز علاقة عقدية (2) وهذا ما سنتطرق إليه:

### 1/ العلاقة بين المرشد والمجهاز علاقة تنظيمية:

هناك جانب من الفقه العراقي يرى أن العلاقة بين المرشد البحري ومجهاز السفينة علاقة تنظيمية بحيث المرشد لا تربطه علاقة بالمجهاز بل يقوم المرشد بمهمة الإرشاد بناء على تنظيم قانوني، فالقانون لا العقد هو أساس ومصدر علاقة المرشد بالمجهاز، وأساس الالتزامات التي تقع على كل منهما، وفقاً لأنصار هذا الرأي فإن علاقة المرشد بالمجهاز تبعد بعداً تاماً على أن تكون علاقة تعاقدية، ويتلخص هذا الاتجاه في الاعتبارات التالية:

-انعدام كل عناصر العقد: فالرضا مفقود والذي يعتبر ركناً لأي عقد، لأن الرهان ليس حراً في الاستعانة بالمرشد من عدمها، ولا في اختيار مرشد بعينه. كما تنعدم حرية الإرشاد في الرسم الإضافي، وذلك في هذا حالة عدم استعانة الرهان بمرشد وأداء رسم، إذ ثمة عقوبة جنائية توقع عليه في هذه الحالة.

والمرشد بدوره ليس حراً في إرشاد السفينة أو عدم إرشادها، بل يؤدي عمله حسب دوره في الخدمة دون أن يختار السفينة، ودون أن يملك إرشادها من عدمه. فامتناع المرشد عمداً عن القيام بعملية الإرشاد لسفينة تكون في حالة خطر رغم تكليفه بإرشادها يعرضه في كافة قوانين الإرشاد لعقوبة جنائية، وهو جزاء لا يثار في معرض الإخلال بالالتزامات تعاقدية.<sup>2</sup>

-أن محل التزام المجهاز لا يخضع تقريره لاتفاق الطرفين، وإنما تتولى القوانين واللوائح تحديده إضافة إلى أن الرسوم تدفع لهيئة الميناء التي يتبعها المرشد وليس للمرشد<sup>3</sup>.

<sup>1</sup>المادة 572 من القانون البحري الجزائري.

<sup>2</sup>محمد محمد هلالية، المرجع السابق، ص 242.

<sup>3</sup>محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس، الجزائر، 2014، ص 86.

## 2/ الاتجاه القائل بوجود علاقة عقدية بين المرشد والمجهز:

اتجه الفقه في مصر وفرنسا على أن عملية الإرشاد تتم بموجب عقد يبرم بين الريان والمرشد وأنه عقد ملزم لجانبين، إذ يلتزم المرشد بإرشاد السفينة عند دخولها وخروجها من الميناء ويرى أنصار هذا الاتجاه أن العلاقة التي تربطها علاقة عقدية للأسباب الآتية:

- لأن الإرشاد الإجباري يستند إلى عقد الإبرام إلا بإيجاب من السفينة وقبول من المرشد ووجود هذا العقد لا يمنع من أن يحدد المشرع مقابل خدمة الإرشاد، لأن تحديد المقال بواسطة القانون أمر شائع، ولكنه لا ينفي صفة العقد عن اتفاق الأفراد.

- الإرشاد الإجباري لا ينف بدوره فكرة العقد لأن الالتزام بالتعاقد أمر شائع في الكثير من العقود، وعلى الأخص تلك العقود التي يبرمها الجمهور مع أشخاص ملزمون بتقديم الخدمة (النقل أو البريد أو الهاتف..). وغيرها، ففي الأمثلة المتقدمة ينفرد المشرع أو إدارة المرفق العام<sup>2</sup>، بتحديد الثمن فيها من دون أن ينفي هذا صفة العقد عن الاتفاقيات المعقودة معهم وتحديد المشرع للشروط لممارسة مهنة الإرشاد، لا يختلف عن تحديد الشروط اللازمة في المهن الأخرى (أطباء، محامين)، دون أن يطعن ذلك في الطبيعة التعاقدية بين المحامي موكله أو الطبيب بمريضه.<sup>2</sup>

بناءً على الاعتبارات والأسباب السابقة فإن العلاقة عقدية بين المرشد ومجهز السفينة في الجزائر.

### ثانياً: طبيعة علاقة المرشد بالريان

كما عرفنا سابقاً الريان هو الذي يتولى قيادة السفينة وإدارتها ويعد الريان أحد أهم أشخاص الملاحة البحرية على متن السفينة، ومن أجل معرفة طبيعة العلاقة القانونية الناشئة بين المرشد والريان لابد من الإشارة إلى هذه النظريتين، النظرية الأولى تشير إلى تخلي الريان عن قيادة السفينة، النظرية الثانية المرشد هو مجرد مستشار ريان.

<sup>1</sup>مصطفى كمال طه، المرجع السابق، 232.

<sup>2</sup>طويسات عائشة، المركز القانوني للمرشد البحري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر 2008-2009، ص 42.

## 1 | تخلي الريان عن قيادة السفينة

كان الريان حسب هذه النظرية يتخلى عن قيادة السفينة عند حضور المرشد، فالمرشد يتولى هذه القيادة بصفة مؤقتة والريان يخضع لأوامر وإرشادات المرشد مثله مثل باقي أفراد طاقم السفينة وكذا المسافرين، فالريان لم يكن يتمتع بكامل السلطة من الناحية الملاحية، ومن أشهر مؤيدي هذه النظرية الأستاذ " Levillaine " .

قدم الأستاذ " Levillaine " العديد من الأسانيد التي تبرر وتؤيد هذه النظرية، وقد ذكر العديد من النصوص القانونية القديمة التي تعطي قيادة السفينة للمرشد، من بين هذه النصوص قواعد أوليرون، حيث كانت المادة 24 تنص على أنه: " ابتداء من اللحظة التي تصل فيها السفينة إلى ميناء الوصول يقع على الريان واجب اتخاذ كافة الإجراءات اللازمة لحماية البضاعة من أية اضرار "، ويفهم من هذا النص أن الريان هو المسؤول عن سلامة البضاعة طول الرحلة فيما عدا الجزء من الرحلة الذي يتواجد فيه المرشد على متن السفينة.

ووجدت نصوص تعطي نفس المعنى في مجموعة قضاء دام " LES JUGEMENT

"De DAMM " ومجموعة قوانين وستكابل " Lois de westcapelle "، وكان يعتبر المرشد في هذه النصوص قائد السفينة، ومن هنا كانت هذه المجموعات تلقي على المرشد واجب اتخاذ الاحتياطات اللازمة لتصل السفينة إلى الميناء سالمة، وجاءت نصوص قانونية أخرى في نفس السياق كالمادة 88 من الأمر البحري الصادر في سنة 1584.<sup>1</sup>

## 2 | المرشد هو مجرد مستشار للريان:

ترتب على هذه النظرية الاعتراف للريان بكامل السلطة و السيطرة على السفينة ، و يتعين على الريان أن يعمل على التزام أفراد الطاقم بإرشادات و توجيهات المرشد ، لأن أفراد الطاقم يأتمرون بأوامر الريان لا المرشد ، بحيث على الريان أن يراقب المرشد و هو يدير مناورات السفينة ، و باعتبار المرشد مجرد دليل لا يحل محل الريان في قيادته للسفينة ،

<sup>1</sup> ضرغام فاضل، المركز القانوني للمرشد البحري دراسة مقارنة في ضوء قانون الموانئ رقم 31 لسنة 1995 والتعليمات الصادرة بموجبه رقم 1 لسنة 1998، مجلة كلية الحقوق، جامعة النهريين، المجلد التاسع، العدد 2، جمادى الأولى 2006 ص 16.

لذلك على الريان أن يتواجد دائما على متن السفينة ، لأن وجود المرشد ليس من شأنه اعفاء الريان من مسؤولياته ، و لا تتأثر سلطاته بوجوده ، و عليه إذا تخلى الريان عن قيادة السفينة للمرشد فإنه يكون مسؤولا عن الأضرار التي قد تقع أثناء تولي المرشد للقيادة ، لأن هذا التخلي يعتبر خطأ صادرا من الريان ، بحيث تقوم مسؤوليته ما لم يثبت انتفاء علاقة السببية بين تخليه عن القيادة للمرشد و الأضرار<sup>1</sup>.

ويرى القضاء المصري وجوب تطبيق المبادئ السابقة على غرار القضاء الفرنسي، غير أنه سواء كان الإرشاد إجباريا أو اختياريا، يكون الأصل أنه بمجرد صعود المرشد إلى السفينة يصبح كأحد أفراد الطاقم ومنه يصبح مكلفا بالإرشاد بموجب الاتباع، ويحتفظ الريان بكل سلطاته، مع بقاءه المسؤول الفرد عما ينتج من استعمال السلطات والمناورات.

للتزام بالإرشاد في القانون الفرنسي معنى خاص، يتمثل "كما سبق الذكر" في التزام الريان بدفع مقابل الإرشاد حتى في حالة عدم استعماله لخدمات المرشد. للريان حرية الاستعانة بالمرشد أو رفض الخدمة، لكن يتوجب عليه دفع مقابل الإرشاد في كل الظروف، وبما أن الريان حر في أن يتصرف كيفما شاء فمن غير المعقول أن يقبل التخلي عن سلطاته في القيادة لشخص قد يستغني عنه.

حسب الاتجاه الذي يرى المرشد مجرد مستشار للريان فهذا الأخير يظل قائدا للسفينة مهما كانت الظروف، مثلا كالقائد العسكري الذي يلجأ إلى من يستطيعون إسداء النصح والمشورة على أن يبقوا مجرد معاونين له، ولا يتخلى عن سلطات القائد بل يسأل عن أفعالهم ويكونون خاضعين له.

بالإضافة إلى هذا، يمثل الريان المجهز على متن السفينة، ويكون موضع ثقته بحيث يستحيل تصور قبول المجهز لتخلي الريان عن قيادة السفينة لأي شخص آخر ولو بشكل مؤقت، حتى لو كان هذا الأخير هو المرشد نفسه.

كما يوجد أساس لهذه النظرية في القانون المصري حسب المادة 286 من التقنين البحري، والتي تنص على أنه "تبقى قيادة السفينة وأثناء قيام المرشد بعمله عليها

<sup>1</sup>ضرغام فاضل، المرجع السابق، ص 18.

"وهذا ما يشير إلى رفض نظرية تخلي الريان عن مسؤولية القيادة للمرشد خلال فترة الإرشاد.<sup>1</sup>

وبالنسبة للقانون الجزائري حسب المادة 177 من القانون البحري الجزائري التي تنص " يوضع المرشد خلال عمليات الإرشاد تحت إمرة ريان السفينة، ولا يعفى الريان من مسؤوليته باستعماله خدمات المرشد بالنسبة لتحركات السفينة ". فالريان لا يتخلى على قيادة السفينة للمرشد أثناء عمليات الإرشاد، ويعتبر الريان مسؤولاً على كل ضرر قد يحدث أثناء عمليات الإرشاد، لأن الاستعانة بخدمات المرشد ليس من شأنها إعفاء الريان من مسؤوليته.<sup>2</sup>

### المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للمرشد البحري

اختلف الرأي حول طبيعة الطبيعة القانونية للمرشد البحري، ففي بعض القوانين يعتبر المرشد موظف عام والسبب في اعتباره موظف هي أن الدولة هي التي تتحمل رسوم الإرشاد، وهي التي تقوم بتعيين المرشدين، بينما يرى الاتجاه الآخر عكس ما جاء به هذا الأخير حيث لا يعتبره موظفاً عاماً.

سنتناول المطلب في فرعين:

المرشد البحري ليس موظفاً عاماً (الفرع الأول).

الاتجاه الذي يعتبره موظفاً عاماً (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: المرشد البحري ليس موظفاً عاماً

يري كل من الفقه الفرنسي والمصري أن المرشد البحري لا يعتبر موظفاً عاماً ويرون إذا كانت الدولة تتدخل في تعيين المرشدين وترقيتهم وتأديبهم، فذلك يشبه ما هو حاصل في

<sup>1</sup>المادة 286 من القانون البحري المصري.

<sup>2</sup>المادة 177 من القانون البحري الجزائري.

تعيين الملاحين وتنظيم عملهم مدفوعة في ذلك بالرغبة في حماية مصالح جديدة بالحماية دون أن يصل الأمر إلى اعتبارهم موظفين عموميين، ومن هنا فإن المرشدين لا تربطهم بالدولة رابطة الوظيفة العامة، رغم خضوعهم للإشراف إداري دقيق ما من جانب الدولة رغم احتكار مهنة الإرشاد.<sup>1</sup>

وقد رفضت محكمة النقض المصرية الاعتراف بصفة الموظفين العموميين، فهم لا تربطهم بالدولة علاقة الوظيفة العامة والمشرع الجزائري لم يدخل هذه الفئة من الموظفين العموميين شأنهم في ذلك شأن أصحاب المهن الحرة الأخرى (أطباء، محامين) الذين لا يجوز لهم مباشرة مهنتهم إلا بشروط والمشرع في هذا المثال برس أن يوم لطائفة المرشدين احتكار واقعيًا حتى لا يحترف المهنة غير المرشدين المعترف بهم من قبل الدولة<sup>2</sup>

ومن هنا فإن المشرع البحري في القانون الجزائري لم يضع المرشدون البحريون في خانة الموظفين العموميين بل نظم هذه المهنة بموجب نصوص قانونية شأنها شأن أصحاب المهن الأخرى.

### الفرع الثاني: الاتجاه الذي يعتبره موظفا عاما

في بعض التشريعات كالتشريع الألماني و الهولندي و البلجيكي و العراقي يعتبر المرشد موظفا عاما، وذهب إلى هذا الاتجاه الفقه المصري القديم واعتبر المرشدين موظفين عموميين على أساس أن هيئة الإرشاد تؤدي خدمة عامة، والدولة تتولى تنظيمها والإشراف عليها كما أن طائفة رؤساء البوغار (المرشدين) بميناء الإسكندرية عبارة عن مصلحة حكومية نظمت لصالح الملاحة البحرية، والمرشد لا يختلف عن الموظف العمومي إلا في كون الموظف يحصل على مقابل القيام بأعمال الوظيفة الحكومية عن طريق خزينة الدولة لكن المرشد يحصل على أجره من رسوم الإرشاد.<sup>3</sup>

<sup>1</sup>طويسات عائشة، المرجع السابق، ص25.

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص 26.

<sup>3</sup>طويسات عائشة، المرجع السابق، ص25.

## المبحث الثاني: آليات الالتحاق بمهنة المرشد البحري

يعمل المرشدون البحريون في بيئة عمل حساسة، يعاملون فيها يوميا جميع الأحجام والأشكال المختلفة للسفن دون انقطاع في كل الظروف الجوية العادية والغير عادية من عواصف ورياح وأمطار وأمواج عنيفة و تيارات جارفة<sup>1</sup> ، وتعتبر مهنة المرشد البحري من المهن الصعبة حيث أن كل دولة تضع شروط معينة يجب أن تتوافر في المرشدين حتى يتم قبولهم في المهنة والدولة تفرض شروط وإجراءات لكن تختلف شدتها من دولة إلى أخرى والمرشدون البحريون بحاجة على أن يكونوا قادرين على ممارسة عملهم دون إعانة بسبب الضغوط التجارية أو الإقتصادية حيث يعد عمل المرشد جزء أساسي في نظام إدارة الموانئ ويعد الإرشاد الإجباري للسفن هو الشكل الأكثر فعالية والأكثر أهمية لتنظيم سلامة الملاحة وسنتناول هذا المبحث إلى مطلبين:

شروط الالتحاق بمهنة المرشد البحري (المطلب الأول).

إجراءات الالتحاق بمهنة المرشد البحري (المطلب الثاني).

### المطلب الأول: شروط الالتحاق بمهنة المرشد البحري

لكون مهنة المرشد البحري تقنية ودقيقة تستدعي كفاءة عالية وخبرة فيحتاج المرشدون البحريون إلى أن يكونوا قادرين على ممارسة واجباتهم، وأكدت معظم التشريعات البحرية على ضرورة توفر مجموعة من الشروط الصحية والتقنية، بالإضافة إلى تجارب وشهادات تقوم بتعيينها القوانين واللوائح رغم وجود بعض الاختلافات في تلك الشروط من بلد إلى آخر، فإنها غالبا ما تتفق في الظروف التي يجب أن يتوفر عليها كل من الريان وضابط الملاحة البحرية.

وعليه نتناول هذا المطلب في فرعين:

الشروط المهنية (الفرع الأول).

شرط الإعتماد (الفرع الثاني).

<sup>1</sup> حريز أسماء، "خدمة إرشاد السفن"، مجلة القانون، العدد الثاني، جامعة وهران 2، 2014، ص 195.

## الفرع الأول: الشروط المهنية

سن المشرع الجزائري مجموعة من الشروط فرضها على كل من يريد الالتحاق بهذه المهمة وهي الشروط المهنية، ولم تدرج هذه الشروط ضمن القانون البحري بل خول ذلك إلى المراسيم التنفيذية، إذ ينص المرسوم التنفيذي 06-08 على مجموعة من الشروط وهي كما يلي:<sup>1</sup>

-حيازة شهادة كفاءة ريان على متن السفينة التي تفوق حمولتها الإجمالية 5000 طن أو شهادة القوات البحرية المعترف بها من الوزير المكلف بالبحرين التجارية.

- القيام بوظيفتي ريان أو ريان ثاني على ظهر السفن التي تقوم بملاحة محدودة أو غير محدودة خلال خمس سنوات على الأقل أو عشر سنوات في قيادة سفن القوات البحرية التي يعادل طولها 60 مترا أو يتجاوزه.

-القيام بوظيفة ريان مدة أربعة وعشرين شهرا على الأقل وريان ثاني مدة ثمانية وأربعين شهرا على الأقل على ظهر السفن التي تقوم بالملاحة المحدودة أو غير المحدودة أو عشر سنوات في قيادة سفن القوات البحرية التي يعادل طولها 60 متصل أو يتجاوزه.

-مزاولة التدريب بنجاح كمرشح مرشد خلال اثني عشر شهرا على الأقل لريان سفينة وستة وثلاثين شهرا على الأقل لريان ثاني خاضع لقيادة مرشد رئيس محطة الإرشاد التابعة للميناء المعني أو مدرب معين لهذا الغرض وفقا لكيفيات تحدد بقرار من الوزير المكلف بالبحرين التجارية.

ينص المرسوم التنفيذي 16-140<sup>2</sup> المكمل للمرسوم التنفيذي 06-08 الذي ذكر سابقا على مجموعة من الشروط توكل مهمة القيام بالإرشاد عند اقتضاء الضرورة وبعد التكوين

<sup>1</sup>المادة 11 من المرسوم 06-08، الذي يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ.

<sup>2</sup>المرسوم التنفيذي 16-140 المؤرخ في 27 رجب 1437 هـ الموافق 05 مايو 2016 المعدل والمتمم للمرسوم التنفيذي 06-08 المؤرخ في 09 ذي الحجة 1426 هـ الموافق ل 09 يناير 2006 الذي يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد، ج، ر العدد 28، الصادر بتاريخ 08 مايو 2016.

المناسب إلى ضباط البحرية التجارية الحائزين على مؤهلات مهنية وذلك حسب الشروط المحددة أدناه:<sup>1</sup>

-التوفر على شهادة مهندس دولة في علوم الملاحة أو شهادة أخرى معترف بمعادلتها بالإضافة إلى ممارسة وظيفة ضابط مكلف بالنوبة في برج قيادة الملاحة لمدة أربعة وعشرين شهرا على الأقل أو حيازة شهادة ملازم أول في أعالي البحار أو شهادة معترف بمعادلتها وممارسة وظيفة ضابط مكلف بالنسبة في برج قيادة الملاحة خلال ستة وثلاثين شهرا على الأقل.

-يخضع المرشحون المقبولون حسب الشروط المذكورة أعلاه لتكوين خاص ناجح بصفة مرشح مرشد بحري لدى المدرسة الوطنية العليا البحرية.

-يلزم المرشحون المقبولون تدريباً مدته 18 شهراً على الأقل، وذلك بقيادة مرشد رئيس محطة الإرشاد التابعة للميناء المعني أو مدرب معين لهذا الغرض حسب كفاءات يحددها قرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ، وعلى إثرها يمكن اقتراح اعتماد المرشح المرشد البحري المعني لوظائف المرشد البحري.

ما يكمن ملاحظته من خلال هذين النصين على العكس من تشريعات أخرى كالتشريع المصري يركز على الجانب التقني والتكويني ولا يعير الجنسية أي اهتمام غير إن المادة 181 من القانون البحري الجزائري تنص صراحة على أنه يمنع على السفن غير الجزائرية ممارسة نشاط الإرشاد أو الصيد أو القطر في المياه الجزائرية وذلك حسب شروط خاصة يحددها كل ميناء بموجب قرار تصدره السلطات المختصة.<sup>2</sup>

إذ فحصنا معظم النصوص التي كانت تنظم الإرشاد البحري في السابق نلاحظ أنها كانت تحتوي على شروط تعجيزية، مما جعل الالتحاق بمهنة الإرشاد تنحصر في فئة محدودة وهذا ما أدى إلى نقص على مستوى الموانئ الجزائرية، وتتعلق هذه الشروط بمدى الخبرة وبالحد

<sup>1</sup>المادة 11 مكرر من المرسوم التنفيذي 16-140 المعدل للمرسوم والمتمم للمرسوم التنفيذي 06-08 الذي يحدد تنظيم

الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد عملية ممارسة عملية الإرشاد.

<sup>2</sup>المادة 181 من القانون البحري الجزائري.

الأعلى للعمر الواجب توافره في المرشد فنجد أن هذا الأخير يتميز بنظامه بأنه أكثر حرية من القانون المصري.<sup>1</sup>

### الفرع الثاني: شرط الاعتماد

نص المرسوم التنفيذي رقم 08-15 الذي يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد الموانئ حصول المرشح على اعتماد من الجهات المختصة من أجل أن يصبح مرشد بحريا وعرفت المادة 2/3 من المرسوم التنفيذي رقم 08-06 المرشح المرشد بأنه " كل شخص يلتزم الحصول على اعتماد مرشد بحري وفقا للشروط المنصوص عليها في هذا المرسوم ".<sup>2</sup>

إذ عليه أن يقدم طلب وتقوم هيئته المستخدمة بإيداعه لدى الوزير المكلف بالبحرية التجارية مرفقا بالوثائق وسنتطرق إلى هذه الوثائق في المطلب الثاني.

وبعد تقديم الطلب و في حالة قبوله من الوزير المكلف بالبحرية التجارية و الموانئ فإنه من الطبيعي أن يتم تقييم المعارف النظرية و التطبيقية للمرشح المعني و هذا عن طريق استدعاء لجنة خاصة للقيام بهذا الدور ، و بعدها تجتمع اللجنة التي يتم إخطارها عن طريق الوزير الأول في غضون 15 يوم الموالية على مستوى الميناء بناء على استدعاء من رئيسها و تتكون اللجنة من ممثل عن وزير البحرية التجارية و الموانئ ، رئيسا ، ممثل عن الإدارة البحرية التابع لها الميناء المعني ،مسؤول قيادة الميناء المعني ، مرشد رئيس الميناء المعني و ريان السفينة التي يتم على متنها تقييم التأهيل .<sup>3</sup>

### المطلب الثاني: إجراءات الالتحاق بمهنة المرشد البحري

يخضع المرشد البحري قبل ممارسة مهنته إلى عدة إجراءات، فقد عرفت المادة 2/3 من المرسوم التنفيذي رقم 08-06 المرشح المرشد بأنه " كل شخص يلتزم الحصول على

<sup>1</sup>طويسات عائشة، المرجع السابق، ص ص 21 - 30.

<sup>2</sup>المادة 12 من المرسوم التنفيذي رقم 08/06 الذي يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ.

<sup>3</sup>المادة 15 من المرسوم التنفيذي 08/06.

اعتماد مرشد بحري وفقاً للشروط المنصوص عليها في هذا المرسوم، ومن ثم فبعد توافر الشروط المنصوص عليها في المادة السابقة الذكر، يتم منح الاعتماد للمرشح المرشد من قبل الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ كإجراء لممارسة نشاط المرشد البحري.

تتاولنا المطلب في فرعين:

إجراءات الحصول على الاعتماد لممارسة مهنة المرشد البحري (الفرع الأول).

حالات سحب ورفض الاعتماد (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: إجراءات الحصول على الإعتداف لممارسة مهنة المرشد البحري

طبقاً لنص المادة 13 من المرسوم التنفيذي 06-08 يجب على المرشح المرشد أن يقدم طلب الاعتماد، وتقوم هيئته المستخدمة بإيداعه لدى الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ مرفقاً بالوثائق الآتية:

✓ نسخة من عقد الميلاد.

✓ مستخرج من صحيفة السوابق القضائية (البطاقة رقم 3) لا يتجاوز تاريخ إصداره ثلاثة (3) أشهر.

✓ نسخة مطابقة للأصل لشهادة كفاءة ريان أو ريان ثان، أو شهادة معادلة.

✓ شهادة عمل تثبت أربعة وعشرين (24) شهراً خبرة مهنية على الأقل بصفة ريان، أو ثمانية وأربعين (48) شهراً على الأقل بصفة ريان ثان، على متن السفن التي تقوم بالملاحة المحدودة وغير المحدودة، أو عشر (10) سنوات في قيادة السفن التابعة للقوات البحرية التي يعادل طولها ستين (60) متراً أو يفوقه.

✓ شهادة متابعة التدريب المنصوص عليه في المادة 11 من هذا المرسوم بنجاح.

✓ شهادة طبية تسلمها المراكز المعتمدة تثبت أن صاحب الطلب يستوفي التأهيل البدني.

كما أضافت المادتين 14 و 15 من نفس المرسوم أنه عندما يصرح الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ بقبول الطلب، يستدعي لجنة خاصة بهدف تقييم المعارف

النظرية للمرشح المعني وكفاءته التطبيقية، فتجتمع هذه اللجنة التي يخطرها الوزير في غضون الخمسة عشر ( 15 ) يوماً الموالية على مستوى الميناء المعني بناء على استدعاء من رئيسها .

وتتكون اللجنة الخاصة من الأسماء الآتي ذكرهم:

- ✓ ممثل عن وزير البحرية التجارية والموانئ، رئيساً.
- ✓ ممثل عن الإدارة البحرية المحلية التابع لها الميناء المعني.
- ✓ مسؤول قيادة الميناء المعني.
- ✓ ريان السفينة التي يتم على متنها تقييم التأهيل.

علاوة على ذلك عندما يعين المرشح المرشد في ميناء ذو نشاط بترولي يجب على اللجنة أن تستعين بممثل مؤهل تابع للقطاع المكلف بالمحروقات.

وعليه تكلف هذه اللجنة بالإقرار بأهلية المترشح لممارسة وظيفة المرشد البحري<sup>1</sup>، وتدون مداوات اللجنة في سجل خاص مرقم ومؤشر عليه طبقاً للتنظيم المعمول به، ويوقع رئيس اللجنة وأعضاؤها على محاضر الاجتماعات<sup>2</sup>.

وعندما تبدي اللجنة الخاصة موافقتها يسلم الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ المرشح المرشد اعتماد المرشد البحري<sup>3</sup>.

ويعتبر هذا الاعتماد شخصي ووقتي وقابل للإلغاء، وهو يصدر لممارسة الإرشاد البحري على مستوى الميناء المعني بالتدريب، ويجب أن يبين الاعتماد زيادة على منطقة الإرشاد

<sup>1</sup>المادة 16 من المرسوم التنفيذي رقم 06-08 الذي يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ.

<sup>2</sup>المادة 17 من المرسوم التنفيذي 06\_08.

<sup>3</sup>المادة 18 من المرسوم التنفيذي 06\_08.

الذي ينطبق عليه كل الشروط والقيود الأخرى التي يمكن للسلطة تحديدها، لاسيما المقاسات القصوى ومسحوب الماء وسعة السفن التي تؤهل المرشح المرشد بإرشادها<sup>1</sup>.

أما إذا غير المرشد البحري المعتمد قانوناً الميناء الذي عين فيه يخضع لتدريب مدته ثلاثة (3) أشهر بهدف تأقلمه مع الميناء الجديد بصفة مرشح مرشد<sup>2</sup>.

وحسب المادتين 21 و22 من نفس المرسوم فإنه يقضي منح الاعتماد إلى تسجيل المرشد في السجل الوطني للمرشدين البحريين، والذي ينشأ لدى الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ، ويتم تسجيل كل المعلومات المتعلقة بالمرشدين البحريين المعتمدين بهذا السجل وطبقاً للمادة 23 يجب أن يحتوي على المعلومات الآتية:

✓ اسم المرشد البحري وعنوانه.

✓ رقم التسلسل المطابق للرقم المذكور في السجل المتعلق به.

✓ ميناء ممارسة الإرشاد البحري.

إلا أنه في بعض الحالات قد يتم رفض إصدار اعتماد المرشد البحري ويكون ذلك إذا توافرت الأسباب التالية:

✓ إذا لم تتوفر الشروط الضرورية لإصداره والمنصوص عليها في المادة 11 السالفة البيان.

✓ إذا لم ينجح صاحب الطلب (المرشح المرشد) في عملية تقييم المعارف النظرية والكفاءات التطبيقية التي تجريها اللجنة.

✓ إذا سبق وأن سحب الاعتماد نهائياً من صاحب الطلب<sup>3</sup>.

بيد أن رفض إصدار الاعتماد يستوجب تبريراً من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ، ويبلغ إلى صاحب الطلب<sup>1</sup>.

<sup>1</sup>المادة 19 من المرسوم التنفيذي رقم 06-08.

<sup>2</sup>المادة 20 من المرسوم التنفيذي رقم 06-08.

<sup>3</sup> المادة 24 من المرسوم التنفيذي رقم 06-08.

وفي هذه الحالة يكون لهذا الأخير الحق في تقديم طعن مكتوب إلى الوزير قصد تقديم عناصر معلومات جديدة أو مبررات، أو للحصول على دراسة إضافية، ويجب أن يصل طلب الطعن إلى الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ في أجل شهر واحد من تاريخ تبليغ الرفض، ويتعين على الوزير في هذه الحالة الرد في الشهر الذي يلي استلام طلب الطعن.<sup>2</sup>

### الفرع الثاني: حالات سحب ورفض الإعتماد

استنادا لنص المادة 27 من التنفيذي 06-08 يمكن للوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ سحب اعتماد المرشد البحري إما بصفة مؤقتة أو بصفة نهائية:

أ. السحب المؤقت: وتتراوح مدته بين شهرين (2) وستة (6) أشهر ويكون في الحالات التالية:

✓ عدم احترام القواعد المقررة بالنسبة للإرشاد البحري.

✓ عدم الامتثال لكل أمر يصدره صراحة المرشد الرئيس فيما يخص خدمة الإرشاد البحري.

✓ سكر المرشد البحري أثناء الخدمة.

✓ غياب غير مبرر عن محطة الإرشاد.

✓ عجز بدني مؤقت يصدره طبيب تؤهله الإدارة البحرية.

ب. السحب النهائي للاعتماد: ويكون في الحالات التالية:

✓ إذا كان بطلب من المرشد البحري نفسه.

✓ السحب المؤقت للاعتماد مرتين.

✓ خطأ مهني جسيم عند تأدية وظائفه.

<sup>1</sup> المادة 25 من المرسوم التنفيذي 06-08.

<sup>2</sup> المادة 26 من المرسوم التنفيذي 06-08.

- ✓ جنحة أو جريمة بحرية كما هو منصوص عليهما في التشريع المعمول به.
  - ✓ الشطب من سجل رجال البحر طبقاً للتشريع والتنظيم المعمول بهما.
  - ✓ عجز بدني دائم يعاينه قانوناً طبيب يؤهله الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ<sup>1</sup>.
- كما أضافت المادة 28 من نفس الرسوم أنه يجب أن يخضع المرشدون البحريون المعتمدون قانوناً لمراقبة التأهيل المهني ، يجربها الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ كل خمس ( 5 ) سنوات .<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup>حسب المادة 27 من المرسوم التنفيذي 06-08.

<sup>2</sup>حسب المادة 28 من المرسوم التنفيذي 06-08.

# الفصل الثاني

## الفصل الثاني: الآثار المترتبة عن مباشرة مهنة المرشد البحري

يتكون عمل المرشد البحري من مجموعة من العمليات البحرية الفنية الخطرة والتي تتطلب من القائمين بها مستوى كبير من الكفاءة و اليقظة والحرص ، فأحيانا تتم العمليات في ظروف صعبة وربما خطيرة وتتطلب قرارات حاسمة وسريعة ، و عندما تتزايد الصعوبات والمخاطر يزداد معها احتمال وقوع الحوادث ويترتب عنها أضرار تختلف جسامتها باختلاف ظروف كل حادث و هنا وجب أن تكون التزامات كل طرف في العملية محددة بشكل دقيق وواضح وذلك سعيا إلى الوصول لتنفيذ المناورات في أحسن وجه ممكن ، بحيث يعلم كل طرفهما عليه من التزامات سواء كان الأمر يتعلق بالمرشد أو قائد السفينة المخدومة أو حتى بالنسبة للإجراءات التي تفرضها إدارة الميناء على طرفي الإرشاد، فبيان الالتزامات الناشئة عن العملية يمكننا من تحديد المراكز القانونية المتولدة عنها ، وذلك وفق التسلسل الزمني والمنطقي لعملية الإرشاد ، فمعرفة التزامات طرفي العقد المبرم يبين لنا مركز كل منهما بالنسبة للآخر، وعندما تقع الحوادث ويترتب عنها الأضرار تثور على الفور مسألة المسؤولية وتعتبر من الموضوعات الدقيقة التي تنظمها قواعد قانونية بحرية خاصة ، تختلف عن القواعد العامة للمسؤولية وتتطلب دراسة متأنية.

ونتناول هذا الفصل في مبحثين:

حقوق والتزامات المرشد البحري (المبحث الأول).

مسؤولية المرشد البحري (المبحث الثاني).

## المبحث الأول: المركز القانوني للمرشد البحري

يعد المركز القانوني للمرشد البحري من المسائل المعقدة، فهو يساهم في أداء خدمة عامة وهي الإرشاد، والدولة من تقوم بتعيينه والرقابة عليه في بعض الدول لا يعتبر المرشد متمتعاً بصفة الموظف العام لأنه لا يتقاضى راتب من خزانة الدولة، ولا يساهم في إدارة الشؤون العامة وبالتالي يقترب وضعه من مركز الفرد الذي يباشر خدمة عامة و في بعض الدول الأخرى ومنها العراق، فإن المرشد يعتبر موظفاً عاماً وهناك صعوبة كبيرة في تحديد مركزه إتجاه ريان السفينة.

وسوف نتناول المبحث في المطلبين الآتيين:

حقوق المرشد البحري (المطلب الأول).

التزامات المرشد البحري (المطلب الثاني).

### المطلب الأول: حقوق المرشد البحري

يتمتع المرشد البحري أثناء تأديته لمهامه بمجموعة من الحقوق والامتيازات لتسهيل مهامه، ويلتزم المجهز باتخاذ الإجراءات الضرورية عن طريق الريان لتمكينه من تنفيذ عمله ويتحقق ذلك عن طريق تزويده بالمعلومات الفنية الضرورية عن السفينة وسوف نفصل هذه الحقوق في الفروع التالية:

حق المرشد البحري في تلقي التسهيلات للصعود على ظهر السفينة (الفرع الأول).

الحق في الحصول على تصريح الدخول إلى الميناء (الفرع الثاني).

الحق في التقاضي مقابل الإرشاد (الفرع الثالث).

الحق في التعويضات عند السفر على متن السفينة بسبب سوء الأحوال الجوية

(الفرع الرابع).

### الفرع الأول: حق المرشد في تلقي التسهيلات للصعود على ظهر السفينة

يتلقى المرشد البحري تسهيلات الصعود إلى السفينة حتى يستطيع زورق الإرشاد الإقتراب وإجراء المناورات التي تمكنه من الصعود إلى السفينة عن طريق سلم أو رافعة ميكانيكية، كما يتولى أفراد الطاقم تهيئته ليستخدمه، ويلتزم الريان بتمكين المرشد من النزول بعد انتهاء العملية واتخاذ كافة الإحتياطات التي تكفل سلامته والإقامة مسؤوليته عن أية أضرار تصيب زورقه.<sup>1</sup>

وهذا الإلتزام تؤكدته المادة 175 من القانون البحري الجزائري، فأوجب على الريان تسهيل صعود المرشد ومدته بجميع الوسائل الضرورية للرسو والقيام بعمله في أحسن الشروط الأمنية كما ألزمه الريان بنفس الواجب عند إنتهاء العملية، ويحق للمرشد البحري إذا لم يجد تعاوناً أن يعتبر ذلك رفضاً لخدمته.<sup>2</sup>

### الفرع الثاني: الحق في الحصول على تصريح الدخول إلى الميناء

يلتزم الريان حسب ما نصت عليه المادة 44 من المرسوم 08/04 بأن يسلم المرشد تصريح الدخول إلى الميناء مملوء قانوناً وفقاً للتشريع المعمول به.<sup>3</sup>

### الفرع الثالث: الحق في التقاضي مقابل الإرشاد

حيث يلتزم المجهز بدفع مقابل الإرشاد حتى وإن كانت السفينة معفاة أصلاً من الإلتزام بالإرشاد الإجباري مادام الريان قد طلب خدمة الإرشاد، وذلك لأن المقابل هو جزاء الخدمة، كما أن الإلتزام بدفع المقابل للإرشاد يقع على عاتق المجهز، وإن كان الفقه والقضاء والمشرع أحياناً يتحدث عن التزام الريان بدفع مقابل الإرشاد بصفته نائباً عن المجهز.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية، الطبعة الثانية، سنة 1998، ص 297

<sup>2</sup> المادة 175 من القانون البحري الجزائري.

<sup>3</sup> المادة 44 من المرسوم التنفيذي رقم 08/06 المؤرخ في 09/01/2006 المحدد تنظيم المؤهلات المهنية للمرشدين البحريين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، ج، ر، عدد 2 المؤرخة في 15 يناير 2006.

<sup>4</sup> عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 297.

والالتزام بدفع المقابل عن الخدمة في جميع الأحوال لا يجعل الريان أو المجهز مصلحة في الاستغناء عن المساعدة، أما تقرير رسم إضافي هدفه الرغبة في توقيع جزاء على الريان الذي لا يطلب الإرشاد.<sup>1</sup>

كما يلتزم الريان بمكافأة المرشد عند مساعدته السفينة المعرضة للخطر والتي تختلف عن رسم الإرشاد، فيتم تقدير هذه المكافأة على أساس مجموعة من العناصر هي:

- مقدار الفائدة التي نتجت عن إنقاذ السفينة أو المركبة.
- جهود المنقذين ودرجة الخطر التي يتعرض لها المنقذين والسفينة.
- الوقت التي استغرقت عملية الإنقاذ.

وغالبا ما يقوم وكيل السفينة بدفع مقابل الإرشاد وسائر التعويضات<sup>2</sup>.

## الفرع الرابع: الحق في التعويضات عند السفر على متن السفينة بسبب سوء

### الأحوال الجوية

عندما يتولى المرشد البحري مساعدة السفينة المغادرة يضطر للسفر معها بسبب سوء الأحوال الجوية أو لأي سبب كان، فإن السفينة تلتزم بجميع مصروفاته المترتبة على ذلك، كما تلتزم بإنزاله في أقرب ميناء على أن تتحمل نفقاته إقامته وغذائه ومصروفات عودته وإن كان حدوث هذا الأمر نادرا فغالبا لا يضطر لإجراء سفريات طويلة.<sup>3</sup>

رغم أن القانون اعتبر المرشد البحري في فترة أدائه لعمله كأحد أفراد طاقم السفينة المخدومة، وبذلك يعتبر كأحد الملاحيين العاملين عليها إلا ان النصوص القانونية لم تكتفي بذلك، وإنما أضافت في تحديد وضعيته على ظهر السفينة ولم تترك الأمر للسلطة التقديرية للريان في تحديد الظروف التي يعمل وفقها المرشد البحري، فقد جاءت المادة 47 من المرسوم 08/06 بنص صريح يبين وجوب أن يتلقى المرشد على متن السفينة التجارية غداء الضباط وسكنهم ،

<sup>1</sup>المادة 180 من القانون البحري الجزائري.

<sup>2</sup>عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 297.

<sup>3</sup>طويسات عائشة، المرجع السابق، ص 51.

فعندما يصعد المرشد على متن السفينة عند وصولها أو عند ذهابها من الميناء من أجل القيام بالمناورة ثم لا يتم ذلك فمجهز السفينة يدفع له تعويض سبب مجيئه وإزعاجه.<sup>1</sup>

### المطلب الثاني: التزامات المرشد البحري

إن الغرض من استعمال خدمات المرشد البحري هو توجيه الريان ومساعدته في قيادة سفينته وهو الأمر الذي جاءت به المادة 174 من القانون البحري الجزائري، والمادة 3 من المرسوم التنفيذي 08/06، وفي الحقيقة أن العلاقة التي تربطه بالريان باعتباره ممثل للمجهز منذ اللحظة التي يتم فيها استدعاؤه وذلك حسب المادة 174 من القانون البحري الجزائري والمادة 42 من المرسوم السالف الذكر، إلا أن هذه العلاقة التي تنشأ يترتب عليها التزامات لكل منهما، لهذا من الضروري استعراض هذه الالتزامات وسوف نفصلها في الفروع الآتية:

الالتزام بإجابة السفينة الطالبة للخدمة (الفرع الأول).

الالتزام بمساعدة السفينة في حالة الخطر (الفرع الثاني).

دور المرشد في الوقاية من الكوارث (الفرع الثالث).

الالتزام بأوامر الريان (الفرع الرابع).

### الفرع الأول: الالتزام بإجابة السفينة الطالبة للخدمة

إن نصائح الإرشاد البحري يمكن إيصالها عن بعد في ظروف وأسباب معينة واستثنائية وهذا ما جاء به القانون البحري الجزائري في المادة 42 فقرة 2 من المرسوم التنفيذي 08/06، فالعملية تبدأ بحضور المرشد أمام السفينة أو صعوده على متنها ، ويمكن استعمال وسيلة إيصال عن بعد عندما تكون الظروف الجوية لا تسمح له بالقيام بالرحلة إلا أن هذا الأمر يمنع من استفادة ريان السفينة من هذه الخدمة وضمان التسيير الحسن لسفينته بأكثر تدابير أمنية ، فالمشرع يلزمه بالاستجابة لطلبات السفينة التي تريد دخول الميناء الذي يزاول فيه عمله بمجرد

<sup>1</sup>المادة 47 من المرسوم التنفيذي السابق 08/06.

رؤيته الإشارة الخاصة بذلك أو التقاطه اتصالا لاسلكيا ،أما إذا كانت السفينة تنوي مغادرة الميناء فعليه يجب عليه التوجه إليها في الوقت المقرر للإبحار.<sup>1</sup>

فجوهر التزامات المرشد هو توجيه السفينة توجيهها صحيحا، لذا عليه تقديم المعلومات السليمة لقائد السفينة عن مسلك الميناء وعن خط السير الذي يتعين إتباعه لدى دخول أو الخروج أو المرور بالقناة، فهو ليس حرا في أي من الطلبات التي تقدم إليه إذ يجب عليه عدم التمييز بين السفن الطالبة للخدمة، ولذلك عليه تلبية الطلب الذي قدم إليه أولا، بل أن القانون فرض جزاءات تأديبية وجنائية.<sup>2</sup>

فنجذ المادة 176 من القانون البحري جاءت بالتزام على المرشد بخدمة السفينة التي تتقدم إليه أولا، أو التي تمل ترتيبها أو دورها، أو ردت استثناء خاص على هذا الترتيب يتمثل في حالة الخطر وبالتالي نلاحظ أن تعرض السفينة أخرى للخطر يلزم المرشد بعدم إجابة الطلب الصادر من ريان السفينة، كما نلاحظ أن التزامه بإجابة طلب السفينة وتوجيهها لا يتم بشكل عرضي فقد جاء القانون رقم 05/98 المعدل والمتمم للقانون البحري الجزائري بتنظيم طريقة أداء المرشد للالتزامات بالتوجيه.<sup>3</sup>

فنص في المادة 18 منه إضافة للمادة 175 من القانون البحري الجزائري بقولها أن عليه بمجرد صعوده على متن السفينة تقديم خطة رسو السفينة إلى ريانها فعمله يكون بالتنسيق مع الريان وإعلامه مسبقا بكل خطوة يريد القيام بها ،ونستنتج من ذلك أن الكلمة الأولى والأخيرة للأخذ بها تكون للريان كما يجب عليه بعد انتهاء الخدمة أن يسلم قائد السفينة الوثائق اللازمة التي تثبت الخدمة المقدمة من المحطة وذلك من أجل تسعيرها للمجهز، والجدير بالذكر أن مناورات الرسو والانطلاق التي يأمر بها في تنفيذ التزامه بالتوجيه تدخل في أساس العقد المبرم والأضرار التي قد تحصل له وتدخل تحت نطاق المسؤولية العقدية.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> المادة 42 فقرة 2 من المرسوم التنفيذي 08/06.

<sup>2</sup> محمد فريد العريني ومحمد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2003، ص 273.

<sup>3</sup> المرجع نفسه، ص 273.

<sup>4</sup> حسب المادة 176 من القانون البحري الجزائري.

## الفرع الثاني: الالتزام بمساعدة السفينة في حالة الخطر

تقتصر القواعد العامة على منع الأفراد من الإضرار ببعضهم البعض ولكنها لا توجب عليه تقديم المساعدة للأشخاص أو الأموال ولا تعد المساعدة وفقا للقواعد العامة أن تكون مجرد واجب لا يحميه أي جزاء ولكنه ليس من قبيل الالتزامات القانونية، أما التشريع البحري فقد ألزم المرشد بالمساعدة في حالة التصادم وأقام التزاما عاما بمساعدة الأشخاص في حالة الخطر، وجعلها أمرا إجباريا بعد أن كان الأمر عرفيا بحريا متروكا لإدارة الربانة ويقتطهم وروح التضامن لدى أشخاص الملاحة البحرية.<sup>1</sup>

فقد حرصت قوانين الدول المختلفة على إلزام المرشدين البحريين بتقديم مساعداتهم للسفن التي تتعرض للخطر ويعتبر هذا الالتزام بالمساعدة ثمنا لتقريب الارشاد الاجباري وعلى وجه الاحتكار فعندما يتولى توجيه السفن ولو لم تكن في التوجيه يتعين عليه بالمقابل أن ينقذ السفينة التي تتعرض لخطر الهلاك ونظرا للمخاطر الهائلة التي تتعرض لها الأنفس والأموال في البحر الأمر الذي يفرض نوعا من التكاثف الذي يأبى أن يكون في إمكان الشخص أن يقدم عوناً إلى الأنفس والأموال دون أن يتعرض لخطر ولا يقدم العون.<sup>2</sup>

## الفرع الثالث: إلتزام المرشد بالوقاية من الحوادث

أثناء قيام المرشد البحري بعمله يلزم بإعطائه معلومات مختلفة هذه المعلومات يتم تدوينها مع الحوادث التي وقعت أثناء العملية بما فيها الملاحظات حول الحالة الداخلية وكذلك الحوادث التي يمكن أن يكون لها سلبيات على الملاحة وعلى حماية البيئة أو حالة الميناء، وعليه فكل خطر محقق لابد من إبلاغه عن طريق الهاتف او بطريقة الإتصال اللاسلكي، وعمليا نجد أنهم يقومون بإعداد تقارير مفصلة عن الحوادث التي تقع أثناء فترة عملهم ويضعونها في حوزة السلطة المينائية وذلك للتمكن من الرجوع إليها عند الحاجة، فطرق ممارسة الإرشاد لازالت في تطور مستمر وكذا ازدياد في دورهم إذ أنه يعتبر الطريق الأمثل لتحقيق أكثر حماية للملاحة

<sup>1</sup>مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، طبعة أولى، 2006، ص168.

<sup>2</sup>المرجع نفسه، ص168.

وخاصة أن السفن ازداد حجمها، والطاقم لا يكون مالكا لتأهيل وخبرة بالمنطقة التي يزورها.<sup>1</sup>

### الفرع الرابع : الإلتزام بأوامر الريان

أوجب على المرشد البحري أن يلتزم بأوامر الريان خلال فترة الإرشاد لأن الريان يحتفظ بالقيادة والإدارة ويجبر الريان بقبول تعليمات المرشد بل يجوز له الامتناع عن إثباتها إذا رأى فيها ما يعرض السفينة للخطر، فالمرشد يوفي بالتزاماته في توجيه الريان داخل منطقة الإرشاد.<sup>2</sup>

ينظر في الوقت الحاضر إلى المرشد باعتباره مجرد دليل يقدم النصح والمشورة والرأي لريان السفينة أثناء تواجدها في منطقة الإرشاد الإجباري على أساس أن المرشد لديه معلومات دقيقة ومفصلة عن العمق والتيارات وعوائق الملاحة المحلية وظروف الميناء واتجاهات السير فيه.

ومنه على الريان أن يراقب المرشد وهو يدير مناورات السفينة و يلاحظ سلوكه، فالمرشد والحال كذلك، هو مجرد دليل لا يحل محل الريان في قيادة السفينة، و لذلك على الريان أن يتواجد دائما على متن السفينة، لأن وجود المرشد ليس من شأنه أن يعفيه من مسؤوليته كما لا تتأثر سلطاته بوجوده، و من هنا إذا تخلى الريان عن قيادة السفينة للمرشد فإنه يكون مسؤولا عن الأضرار التي تقع أثناء تولي المرشد القيادة، لأن هذا التخلي يعتبر خطأ صادرا عن الريان بحيث تقوم مسؤوليته ما لم يثبت انتقاء علاقة السببية بين تخليه عن القيادة للمرشد و الأضرار.<sup>3</sup>

<sup>1</sup>مختار سويقي، مصطلحات التجارة الدولية والنقل البحري وأنواع النقل الدولي، الدار المصرية اللبنانية، الطبعة الأولى، 1993، ص193.

<sup>2</sup>أحمد زكي عويس، المرجع السابق، ص453.

<sup>3</sup>أنظر محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري الليبي، المكتب المصري الحديث للطباعة والنشر، الإسكندرية 1970، ص 111و مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف الإسكندرية 1996، ص175 و هاني دويدرا، المرجع السابق ص 125.

وقد ذهب القضاء المصري المختلط إلى أنه سواء أكان الإرشاد إجباريا أم اختياريا، الأصل أنه منذ اللحظة التي يصعد فيها المرشد إلى السفينة يصبح كأحد أفراد الطاقم ويكون مكلفا بالإرشاد عن الطريق واجب الإلتباع، ويحتفظ الريان بكافة سلطاته، ويبقى هذا الأخير (الريان) هو المسؤول الوحيد عن استخدام هذه السلطات ونتائج المناورات.<sup>1</sup>

إن الريان وإن لم يكن له أن يطلب مرشدا معينا وعليه قبول الذي يتقدم إليه طبقا لدوره إلا أن ذلك لا يعني أن للمرشد أن يفرض نفسه على الريان بل معناه أن على الريان قبوله أو رفضه ودفع الإرشاد<sup>2</sup>

إن قيام المرشد بمهامه مرتبط بطلب الريان و موافقته ، فقيام عقد بينه و بين الريان هو عقد الإرشاد و هذا العقد لا يتم إلا بصدر إيجاب و قبول من طرفيه حق في الحالة الإجبارية ويصدر الإيجاب في هذا العقد عن الريان حيث يلتزم عند دخوله منطقة الإرشاد بأن يرفع على سارية السفينة الإشارة الخاصة بطلب المرشد و هي علم يحمل حفي PT في النهار، و نور أبيض في مكان بارز من السفينة ليلا ينير 15 ثانية ثلاث مرات و يلتزم المرشد بأن يجيب طلب السفينة بمجرد رؤيته الإشارة المذكورة، أو أن يقدم خدماته للسفينة التي تتقدم أولا، فليس له أن يتجاهل الإشارة الخاصة بطلب و يذهب لإرشاد سفينة أخرى و عندئذ يعتبر العقد قد تم عند لحظة إعطائه موافقته، فيعتبر القبول قد صدر و العقد قد أبرم<sup>3</sup>

الريان حر في رفض المرشد الذي يتقدم إليه، و لا يستطيع المرشد أن يصعد على ظهر السفينة رغم معارضته، و ضد إراداته و لكن الريان يلتزم في هذه الحالة بدفع رسم الإرشاد، على أنه مسؤول إذا كان رفضه للمرشد لا مبرر له وهذا ما أكدته المادة 180 من التقنين البحري الجزائري صراحة، كما جاء في المادة 46 من المرسوم التنفيذي 08/06 أنه إذا لم يقدم ريان السفينة طلب الإرشاد أثناء مغادرته الميناء فإنه يعد كأنه أراد اجتناب المرشد، و يفهم من

<sup>1</sup>نقل عن عبد الفضيل محمد أحمد الطباعة والنشر الإسكندرية ص 82.

<sup>2</sup>طالب حسن موسى، القانون البحري، طبعة 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2007، ص 177.

<sup>3</sup>مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 68.

نص المادة أن المشرع قصد بها حالة امتناع الريان عن الإستعانة بخدمات الإرشاد، و إن كان يعاب على صياغة المادة أنها جاءت غير دقيقة باستعمالها تعبير و أن تقدر ذلك بعد الريان السفينة كما لو أنه أراد اجتناب المرشد فالتعذر في الأمر المعلق على عذر يصبح غير موجب للغرامة أو التعويض و يستثني من إلزامه إتباع الأولوية في الاستجابة لطلبات الإرشاد بالنسبة للمرشد:

السفن التي تكون في حالة خطر، فهذا ليس له التمسك بالترتيب أو الإستناد على قاعدة التكفل بالطلبات الإرشاد حسب ورودها إليه، بل أن هذه الحالة تعد استثناء في حين يتوجب عليه أن يهرع لنجدة السفينة المهتدة بالخطر ولو لم يطلب إليه ذلك، وفي هذه الحالة يستحق تعويض خاصا مناسباً للعمل الذي قام به والظرف الذي عمل فيه<sup>1</sup>

وهذا ما نصت عليه المادة 176 من التقنين البحري الجزائري لتأكده و الأصل لدى صدور الإيجاب إلزامي بالنسبة للريان، بحكم أن الإرشاد إجباري سواء كانت السفينة وطنية أم أجنبية والقبول الصادر عن المرشد إلزامي كذلك لأنه لا يستطيع أن يمتنع عن الإرشاد كقاعدة، بينما يكون الإيجاب و القبول مفترض متى وقعت السفينة في حالة خطر لأن تدخل المرشد هذا يكون نافعا لها، بل هو ضروري لإنقاذها، و من ثمة فلا يكون من المعقول أن يتوقف تدخل الرشد على طلب الريان خاصة و أنه قد تكون السفينة في حالة يعجز الريان عن طلب التدخل لإعانتها.

فجوهر التزامات المرشد هو توجيه السفينة توجيهها صحيحا، لذا عليه تقديم المعلومات السليمة لقائد السفينة عن مسلك الميناء وعن خط السير الذي يتعين اتباعه لدى الدخول أو الخروج أو المرور بالقناة، فهو ليس حرا في أي من الطلبات التي تقدم إليه إذ يجب عليه عدم التمييز بين السفن الطالبة للخدمة، ولذلك عليه تلبية الطلب الذي قدم إليه أولا، بل أن القانون فرض جزاءات تأديبية وجنائية عليه إذا توالى عن الالتزام بهذه الأصول.

<sup>1</sup> علي حسن بونس، القانون البحري، دار الفكر العربي، 1996، ص 281.

فوجد المادة 176 من القانون البحري جاءت بالتزام على المرشد بخدمة السفينة التي تتقدم إليه أولاً، أو التي تمل ترتيبها أو دورها، وأردت استثناء خاصا على هذا الترتيب يتمثل في حالة الخطر.<sup>1</sup>

### المبحث الثاني: مسؤولية المرشد البحري

نستعرض من خلال هذا المبحث المسؤولية الناشئة عن عملية الإرشاد البحري وهذه المسؤولية تتعدد صورها بتعدد الشخص المضرور و الشخص المسؤول حيث اهتم تطبيقات مند زمن طويل بمسؤولية المرشد البحري عن الأضرار الناشئة أخطاء قيامه واجبه في الإرشاد بحيث نصت المادة 25 من قواعد أوليون Roled'olèron و المادة 18 من الكتاب الرابع من أمر سنة 1681 في فرنسا على عقوبات بالغة الشدة و القسوة ،و التي كانت تصل إلى حد الموت إذا ما ارتكب المرشد خطأ بسوء نية أدى إلى إغراق السفينة التي يقوم بإرشادها بيد أن هذه العقوبات القاسية بدأت تخف تدريجيا مع مرور السنين<sup>2</sup>

ونتناول هذا المبحث في مطلبين:

المسؤولية المدنية للمرشد البحري (المطلب الأول).

المسؤولية الجزائية والتأديبية للمرشد البحري (المطلب الثاني).

### المطلب الأول: المسؤولية المدنية للمرشد البحري

إن المسؤولية المدنية للمرشد البحري تقضي بإلزامه بأن يقوم بتعويض كامل الضرر ويسأل في هذا الصدد في كل أمواله وذلك محض تطبيق لحكم القواعد العامة<sup>3</sup>

<sup>1</sup>أنظر المادة 176 القانون البحري الجزائري.

<sup>2</sup>عبد الفصيل محمد أحمد، الإرشاد البحري، مكتبة الجلاء، 1 يناير، 2011، ص ص 160-162.

<sup>3</sup>محمود شحماط، المرجع السابق، ص 97.

إذا نظرنا إلى عمل المرشد البحري أو أي شخص يقوم بأداء مهامه قد يقع في خطأ وكذلك الحال بالنسبة للمرشد البحري بغض النظر عن نوع الخطأ وبما أن عمله يتولى توجيه السفينة ضخمة باهظة القيمة فإنه لا يستطيع تحمل قيمة الأضرار لا يمكن أن يجري تأمين يعطي مسؤوليته ومنه صار إعمال أحكام القواعد العامة أمر غير مقبول ومنه تعددت الاجتهادات.

ارتأى البعض مساءلته عن الخطأ الجسيم دون الخطأ اليسير في حين ارتأى البعض الآخر وضع حد أقصى لمسؤوليته بحيث لا يلتزم بالتعويض فيما يجاوز الحد الأقصى، وذهب رأي ثالث إلى إعفائه من المسؤولية تماما اكتفاء بالمسؤولية الجنائية والتأديبية<sup>1</sup>.

ونتناول المبحث فيما يلي:

المسؤولية الشخصية للمرشد البحري (الفرع الأول).

مسؤولية مجهز السفينة عن أخطاء المرشد البحري (الفرع الثاني).

مسؤولية هيئة الإرشاد عن أخطاء المرشد (الفرع الثالث).

### الفرع الأول: المسؤولية الشخصية للمرشد البحري

إن الحديث عن المسؤولية الشخصية للمرشد البحري يتسم ببعض الخطورة والصعوبة في نفس الوقت خاصة في تطبيق القواعد العامة لها لأن هذه المسؤولية متى قامت تكون مطلقة غير محدودة ومن ثم يلتزم بتعويض كافة الأضرار الناجمة عن أي خطأ يرتكبه المرشد أثناء قيامه بواجبه في الإرشاد وهذا ما يتعارض مع أرض الواقع لأن التعويض قد يكون كبير رغم الخطأ الذي ارتكبه المرشد بعيدا لأنه يعجز عن الوفاء به لأن المرشد ليس له مورد آخر سوى أجره أو راتبه الذي يعمل عليه.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> احمد زكي عويس، الإرشاد البحري "دراسة مقارنة بين الفقه الإسلامي والقانون البحري"، حوليات كلية الشريعة والقانون

والدراسات الإسلامية، قطر، العدد 13، 1995.

<sup>2</sup> انظر المادة 124 من القانون المدني الجزائري.

إلا أن جل التشريعات قد أجمعت على الإعفاء من المسؤولية الشخصية للمرشد إلا في حالة ارتكاب الخطأ الجسيم كما هو الحال في القانون الجزائري المادة 184 هذا القانون البحري والفرنسي في المادة 19 فقرة 1 و3 من قانون 1969<sup>1</sup>

غير أن الإعفاء من المسؤولية الشخصية في قوانين الإرشاد بصفة عامة لا يعدل من إرتكابها من خطأ وضرر وعلاقة سببية والمنصوص عليها في القواعد العامة للالتزام.

### أولاً: أسس قيام المسؤولية الشخصية

إن مسؤولية المتبوع تقوم عندما يكون الضرر الذي يحدثه تابعه بعمله غير المشروع حالة تأدية عمله أو بسببه فهي لا تقوم إلا إذا تحققت مسؤولية التابع فإن الأولى فرع عن الثانية، فحتى تقوم مسؤولية المتبوع يجب أن تتوافر بالنسبة التابع أركان المسؤولية الثلاثة، الخطأ و الضرر والعلاقة السببية، فيجب إذن على المضرور حتى في رجوعه على المتبوع أن يثبت خطأ التابع<sup>2</sup> فلا بد إذن حتى تقوم المسؤولية المجهز أن تتحقق أركان مسؤولية المرشد بمعنى أنه إذا لم يرتكب أي خطأ ولم ينجم عن فعله أي ضرر أو انتقت علاقة سببية بين الضرر الحاصل و بين فعل المرشد لم يكن هناك محل لبحث مسؤوليته أو متبوعه و يتعين رفض الدعوى قبل كليهما طبقاً للقواعد العامة وليس طبقاً لنصوص قوانين الإرشاد لا تطبق إلا إذا توافرت أركان المسؤولية في حق المرشد فإذا ارتكب أثناء العملية صورة من صور الخطأ المتمثلة في مخالفة القوانين واللوائح و التعليمات و قواعد المهنة أو الإهمال و الرعونة أو انحراف عن خطأ السير الواجب إتباعه بدون مبرر مشروع أو لو زود الريان بمعلومات خاطئة عن مسالك الميناء أو امتنع عن تنفيذ أوامر ريان السفينة المخدومة أو خالفها.

وفي كل هذه الحالات من صور الخطأ في السلوك إذا نجم عن هذا الخطأ أضرار كتحتطيم منشأة أو رصيف الميناء أو التصادم بسفينة أو عائمة أخرى وإتلاف أجزاء منها أو غرقها أو جنوحها أو ارتطامها أو انسكاب زيت منها وتلوث البيئة البحرية في مثل هذه الحالات فعنه تتوافر أركان المسؤولية، أو على ضوء ما سبق يجب تفسير النصوص التشريعية الخاصة التي قررها المشرع في قوانين الإرشاد فيقتصر تطبيق هذه النصوص الخاصة على النطاق الذي

<sup>1</sup>أنظر المادة 184 من القانون البحري الجزائري.

<sup>2</sup>أنظر المواد 136 و137 من القانون المدني الجزائري المعدل والمتمم سيما بموجب القانون 05|10.

حدده المشرع لها و خارج هذا النطاق تنطبق القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية، ولما كانت هذه النصوص تعتبر استثنائية فعنه يلزم تفسيرها بكل دقة.

### ثانياً: إعفاء المرشد البحري من المسؤولية

إن المشرع البحري قرر دفوعاً بعدم دعوى المسؤولية قبل المرشد و تعتبره هذه النصوص استثنائية تفسر تفسيراً ضيقاً، فالمسؤول عن الأضرار الناجمة عن هذه الأخطاء هو مجهزة السفينة وحده، بحيث تقرر بوضوح عدم مسؤولية المرشد عن الأضرار التي تلحق بالسفينة أو بسفينة أخرى أو بالعتاد أو أجهزة الميناء، لهذا فإن دراسة كل حالة من حالات الأضرار تستوجب دراستها في مسؤولية المجهزة في عملية الإرشاد أما بالنسبة لمسؤولية المرشد فإنه لا يمكن التمسك بها إلا إذا قام مجهزة السفينة بإثبات الخطأ الجسيم عليه و بحسب الأضرار الناتجة ففي حالة حادث وقع له أو لطاقت الإرشاد فنص المادة 184 من القانون البحري الجزائري على مجهزة السفينة يمكنه أن يعفي نفسه من المسؤولية الملقاة على عاتقه إذا أثبت الخطأ تابعه أو طاقمه<sup>1</sup>.

طبقاً لنص المادة 304 من قانون التجارة البحرية لا يسأل المرشد عن الأضرار التي تلحق بالسفينة التي يرشدها، فإن عموم لفظ هذه المادة وإطلاقه يدلان على أن انعدام مسؤولية المرشد عن ذلك الضرر يكون عاماً ومطلقاً، فإن المبادئ العامة للمسؤولية العقدية تقيد عموم لفظ (المادة 304 تجارة بحرية) على الأقل فيما يخص الضرر الناشئ من غش المرشد.

كما يتحمل المرشد وبحارته مسؤولية الضرر الذي قد يلحق به أو بسفينته أو ببهارته إذا ثبت أن الضرر نشأ من خطأ جسيم من المرشد فالأضرار التي لحقت بسفينة المرشد ومسؤولية الخطأ العادي الصادر من المرشد أو من بحارته، حيال من لحقهم ضرر أثناء تنفيذ عملية الإرشاد<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> أنظر المادة 184 من القانون البحري الجزائري.

<sup>2</sup> قانون التجارة البحرية المصرية، رقم 46 تاريخ 2006\11\18 مع التعليمات الواردة فب القرار رقم 935 الصادر عن وزير النقل.

## الفرع الثاني: مسؤولية مجهز السفينة عن أخطاء المرشد البحري

تقرر النصوص القانونية التي تنظم مسؤولية مجهز السفينة المخدومة عن الأضرار التي تلحق الغير أو المرشد أو البحارة أو سفينة الإرشاد، والتي قد تكون ناشئة عن خطأ المرشد سواء في القانون الفرنسي أو الجزائري أو المصري ضرورة أن تحدث هذه الأضرار أثناء تنفيذ عمليات الإرشاد.<sup>1</sup>

بناء على ذلك لا تقوم مسؤولية المجهز عن الأضرار التي تلحق بخطأ المرشد إلا إذا وقعت هذه الأضرار أثناء تنفيذ عملية الإرشاد، ذلك لأنه خلال هذه الفترة وحدها يتحمل فيها المجهز المسؤولية عن أخطاء المرشد، أما خارج هذه الفترة فيسأل المرشد عن الأضرار التي تصيب الغير بخطئه.

انطلاقاً من ذلك ولتحديد نطاق المسؤولية المجهز عن الأضرار التي قد تحدث أثناء تنفيذ عمليات الإرشاد يلزم تحديد الفترة الزمنية التي يستغرقها تنفيذ عملية الإرشاد، لأنه إذا وقع الضرر خارج نطاق هذه الفترة فإن حكم المسؤولية عنه يرجع إلى القواعد العامة.

### أولاً: النطاق الزمني لتنفيذ عمليات الإرشاد

أثير أمام المحاكم الفرنسية مسألة تحديد الفترة الزمنية التي يستغرقها تنفيذ عملية الإرشاد، لأن تحديد هذه الفترة أثار العديد من الصعوبات خاصة فيما يتعلق بتفسير العبارات والمادة

19 من قانون 3 يناير 1969، حيث توضح المسؤولية عن الأضرار التي تلحق الغير أثناء

تنفيذ عمليات الإرشاد، على ضرورة تعويض الأضرار التي تلحق المرشد أثناء مناورات صعوده أو نزوله من السفينة التي يتم إرشادها.

قد تصدت محكمة النقض الفرنسية في حكم قديم لتحديد النطاق الزمني لتنفيذ عملية الإرشاد و هي بصدد نظر دعوى المطالبة بتعويض الأضرار التي لحقت بزورق الإرشاد نتيجة

<sup>1</sup>المادتين 18 و19 عن قانون 3 يناير 1969 الخاص بمجهز السفن والبيوع البحرية في فرنسا والمادتين 183 و184 من القانون البحري الجزائري، والمواد 287 و289 من قانون التجارة البحرية المصري.

تصادمه مع السفينة طالبة الإرشاد، حيث وقع التصادم لحظة إجابة المرشد لطلب الإرشاد الموجه إليه بالتدخل لعملية الإرشاد، و ادعى المجهز أن الحادث وقع في فترة سابقة على لحظة صعود المرشد على ظهر السفينة وكان تفسيره يعتمد على أن عملية الإرشاد لا تبدأ إلا عند إذا ما تقرر أن تصادما وقع أثناء تنفيذ عقد القطر فإن تحديد المسؤولية الناتجة عن هذا التصادم سيخضع للأحكام الواردة في العقد، والجدير بالملاحظة هنا هو أن شركات القطر درجت على وضع عقود نموذجية يتم فيها بصفة خاصة تحديد مسائل ثلاث: من يتولى إدارة عملية القطر، ومن هو المسؤول تجاه الغير عن الاصطدامات، ثم على عاتق من تقع الخسائر التي تلحق إحدى السفينتين. ولقد جرى العمل على إدراج شرط في هذه العقود يعرف بشرط الإهمال " clause Négligence " بمقتضاه يتم تحميل السفينة المقطورة كلّ ما يترتب من مسؤوليات وهو شرط أقره القضاء الفرنسي قبل صدور قانون 1969 حيث رأت محكمة النقض الفرنسية أنه متى تم الاتفاق على تحميل السفينة المقطورة المسؤولية فإن هذا الالتزام يظل قائما ولا تُعفى هذه الأخيرة إلا إذا ثبت أن الضرر كان سببه عيب في سفينة القطر أو ناتج عن خطأ شخصي لمالك هذه السفينة أو خطأ جسيم من قبل قائدها<sup>1</sup>.

## ثانيا: مسؤولية عن الضرر الذي يلحق المرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد

وفقا للقواعد العامة فإن مجهز السفينة محل الإرشاد يلتزم بتعويض المرشد أو بحارة السفينة الإرشاد عما يلحقهم من أضرار أثناء تنفيذ عملية الإرشاد إذا ما كانت تلك الأضرار راجعة إلى خطأ من جانبه أو من جانب الريان، ومن ثم يقع على المضرور (المرشد أو بحارة سفينة الإرشاد) إثبات عناصر المسؤولية الثلاثة:

الخطأ والضرر والعلاقة السببية، بيد أن قواعد الإرشاد تورد في هذا الصدد حكما مغايرا لحكم القواعد العامة في المسؤولية، وهو ما أورده المشرع الجزائري في المادة 184 من القانون البحري الجزائري والتي جاء فيها: "تكون نتائج الحوادث الحاصلة للمرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد خلال عملية الإرشاد أو خلال حركات صعوده أو إنزال المرشد على عاتق مجهز السفينة المرشدة إلا في حالة إثبات خطأ غليظ للمرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد".

<sup>1</sup>قانون البحري الفرنسي المادة 1\18، 3 يناير 1969 الخاص بالتجهيز والبيوع البحرية.

كما أورد المشرع المصري نفس الحكم، حيث نصت المادة 289 من قانون التجارة البحرية على أنه:

"يسأل المجهز عن الضرر الذي يصيب المرشد أو بحارة السفينة الإرشاد أثناء عملية الإرشاد إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ من جانب المرشد أو البحارة"<sup>1</sup>. وهو أيضا ما نص عليه المشرع الفرنسي في المادة 19فقرة 1 و3 من القانون الصادر في 1969/1/3.

من خلال هذا النص نلاحظ أن المشرع وضع المسؤولية عن الضرر الذي يصيب المرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد أثناء تنفيذ عملية الإرشاد على عاتق مجهز السفينة محل الإرشاد، دون استلزام إثبات المرشد لخطأ المجهز أو الريان، وقرينة المسؤولية التي أقامها المشرع قابلة لإثبات العكس، بحيث يمكن للمجهز أن يدفع هذه المسؤولية عنه بإثبات أن الضرر الذي أصاب المرشد نشأ عن خطأ من جانبه أو من جانب أحد أفراد وحدة الإرشاد.

### الفرع الثالث: مسؤولية هيئة الإرشاد عن أخطاء المرشد

إن المرشد يعمل لصالح هيئة الإرشاد على الرغم من أنه لا يعتبر موظفا عاما في القانون الجزائري وحتى القانون الفرنسي، وإنما هو موظف في محطة الإرشاد التابعة للسلطة المينائية الخاصة بكل ميناء<sup>2</sup>، وبالتالي فإنه يعتبر تابعا للهيئة ومسؤول اتجاهاها، وهو بهذه الصفة يلتزم بتعليماتها الإدارية والأوامر الصادرة من رؤسائه، وهو مسؤول تأديبيا إذا خالف هذه الأوامر والتعليمات، ومسؤول جنائيا إذا خالف أي نص جنائي.

<sup>1</sup> إيمان حسن الجميل، المساعدة البحرية، المرجع السابق ص 148 و المعتمض بالله الغرياني، دروس في القانون البحري: السفينة، تجهيز السفينة: التأمينات البحرية، النقا البحري، البيوع البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2008 ص 259.

<sup>2</sup> الإشارة إلى أنه خلافا للمشرع المصري الذي اعتبر المرشد موظفا عاما المشرع الجزائري لم ينص على ذلك صراحة ولكنه لا يعتبر المرشد موظف عام بمفهوم التوظيف العمومي، وإنما بعد "عون دولة". فعون الدولة هي الصفة الرسمية التي يجب أن يكون عليها ضابط الإرشاد لتمثيل سلطة الدولة في الميناء، و خير دليل على ذلك صعود المرشد على ظهر السفينة يعطي الضوء الأخضر لقبول دخول سفينة أجنبية بطاقم أجنبي الجنسية إلى التراب الوطني من غير الحصول على تأشيرة الدخول فبهذه الصفة الرسمية لعون الدولة يمثل المرشد سلطة الدولة في مؤسسة مينائية تابعة لنظام تجاري و اقتصادي، و المرشدون أنفسهم كانوا ضد هذا القرار فقد فضلوا أن يكونوا موظفين لدى المؤسسات المينائية على أن يكونوا أعوان دولة، و هذا ما ذكره لنا مرشد ميناء سكيكدة.

إلا أن ذلك لا يعني ترتيب مسؤولية السلطة الميناء عما يرتكبه المرشد من أخطاء أثناء عمليات الإرشاد، بحيث أن هذا الأخير أثناء قيامه بعمله يكون تابعا لمجهاز السفينة محل الإرشاد و ليس لجهة عمله، حيث أنه أثناء تنفيذ عملية الإرشاد تكون التبعية في هذه الفترة قد انتقلت من هيئة الإرشاد إلى مجهاز السفينة محل الإرشاد، و كأنه انسلخ في هذه الفترة من رقابة سلطة الميناء وانتقل عمله إلى المجهز<sup>1</sup>، وهذا ما أقرته المادة 183 من القانون البحري الجزائري، و لم يكن التشريع الجزائري الوحيد الذي أقر هذه القاعدة بل نجدها أيضا في القانون الفرنسي والقانون المصري.

كما نص المشرع الجزائري صراحة على أن السلطة المينائية لا تتحمل أي مسؤولية عما يحدث من هلاك أو ضرر بسبب عمل المرشد، وذلك في المادة 1/186 من القانون البحري الجزائري، والتي تقضي بأنه:

"لا تعتبر السلطة المينائية مسؤولة اتجاه مجهاز السفينة المرشدة عن الأضرار المسببة من أحد المرشدين إلا في حالة عدم توفر شروط الخبرة المهنية لدى المرشد والمطلوبة بموجب النظام".<sup>2</sup>

انطلاقا من ذلك لا تسأل السلطة المينائية عن الأضرار الناشئة عن خطأ المرشد أثناء تنفيذ عملية الإرشاد إلا في حالة عدم توفر شروط الخبرة المهنية لدى المرشد والتي سبق وأن فصلنا فيها سالفًا، ومناطق أعمال هذا الحكم الخاص بعدم مسؤولية السلطة المينائية عن أخطاء المرشد هو أن يكون منح ترخيص أو اعتماد ممارسة مهنة الإرشاد البحري قد تم وفقا للشروط القانونية، وإلا اعتبر ذلك الخطأ من جانب السلطة المينائية مما يرتب مسؤوليتها عما يسببه المرشد من ضرر.

مبنى عدم مسؤولية هيئة الميناء التابع لها المرشد عن أخطائه طالما أنه تتوفر فيه الشروط القانونية اللازمة لمباشرة مهنة الإرشاد البحري، و حصل على اعتماد و ترخيص بذلك، يكمن في أنه أثناء تنفيذه لعملية الإرشاد تنتقل تبعيته إلى السفينة التي يتولى إرشادها،

<sup>1</sup>ريان مدحت خلوصي، ص162 و رفعت فجري، الوجيز في قانون التجارة البحرية المصري، المرجع السابق، ص 341 و

أحمد محمود خليل، المرجع السابق، ص36.

<sup>2</sup>المادة 1/186 من القانون البحري الجزائري.

ويعد كأنه فرد من أفراد طاقم السفينة مع ذلك أجاز المشرع الجزائري للسلطة المينائية في جميع الأحوال أن تحدد مسؤوليتها المتولدة عن عدم توفر شروط الخبرة المهنية لدى المرشد في حدود مبلغ يعادل 20 رسما من رسوم الإرشاد الواجبة الأداء عن عملية الإرشاد التي حصل خلالها الضرر، وهذا استنادا للفقرة الثانية من نص المادة 186 السالفة للذكر.<sup>1</sup>

### المطلب الثاني: المسؤولية الجزائية والتأديبية للمرشد

لما كانت بعض التشريعات تخفف من مسؤولية المرشد المدنية سواء عن طريق عدم مساءلته إلا على الأخطاء الجسيمة، أو وضع حد أقصى لمسؤوليته، بحيث يلتزم بالتعويض اتجاه المضرورين في حدود كفالة يقوم المشرع بتحديدتها، أو عدم مساءلته مطلقا، فإن مسؤوليته الجنائية والتأديبية تكتسب أهمية خاصة حتى لا يكون تخفيف أو استبعاد مسؤولية المرشد المدنية مدعاة لإهماله في أداء مهامه.

ونتناول المطلب الثاني في فرعين:

المسؤولية الجزائية (الفرع الأول).

المسؤولية التأديبية (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: المسؤولية الجزائية

إن بعض الجرائم التي قد يقوم بها المرشد مثل امتناعه عمدا عن تقديم خدمة الإرشاد لسفينة في حالة خطر رغم تكليفه بإرشادها، وكذا امتناعه عن أداء عمل من أعمال وظيفته بقصد عرقلة سير العمل أو الإخلال بانتظامه، أو تعمد إخفاء معلومات عن الريان أثناء قيامه بتنفيذ عملية الإرشاد من شأنها إلحاق الضرر بالسفينة محل الإرشاد، وهو ما يؤدي إلى قيام مسؤولية المرشد الجنائية.<sup>2</sup>

فالمرشد البحري شأنه شأن أي شخص من أشخاص الملاحة البحرية يرتكب مخالفات يخضع للعقوبات المقررة في القانون البحري الجزائري لاسيما أحكام المواد 172، 175،

<sup>1</sup>المادة 186/2 من القانون البحري الجزائري.

<sup>2</sup>إيمان حسن الجميل، المرجع السابق، ص 153.

180،181 وهو ما جاءت به المادة 188 من ق.ب.ج بحيث نصت على أنه: "كل شخص يخالف أحكام المواد 172، 175، 180، 181 أعلاه يعاقب بغرامة تتراوح ما بين 1000 إلى 50000 دينار جزائري".<sup>1</sup>

كما تضمنت المواد من 477 إلى 556 المخالفات البحرية والجناح والجنايات البحرية، بحيث تطبق أحكام هذه المواد على كل مرشد بحري باعتباره من رجال البحر.

استنادا لنص المادة 183 والتي تؤكد على اعتبار المرشد أثناء تأديته لمهمته على متن السفينة كأحد أفراد طاقم السفينة محل الإرشاد فإنه تطبق عليه العقوبات المقررة للمخالفات والجناح والجنايات البحرية التي تطبق على أفراد طاقم السفينة، لاسيما أحكام المواد 477، 482، 534، 565 من القانون البحري الجزائري.<sup>2</sup>

الجدير بالملاحظة أن المشرع الجزائري لم يخص مسؤولية المرشد الجنائية بأحكام خاصة، بل اكتفى في بيان المسؤولية الجنائية على الأحكام العامة المطبقة على أفراد طاقم السفينة ورجال البحر بوجه عام الواردة في القانون البحري الجزائري. ونتطرق للدعوى الناشئة عن عملية الإرشاد(أولا) وتقدم الدعوى الناشئة عن عملية الإرشاد(ثانيا)

### أولا: الدعوى الناشئة عن عملية الإرشاد البحري

لتحريك دعوى الناشئة من خلال قيام المرشد البحري بنشاطه لا تختلف عن غيرها من الدعوى القضائية الأخرى، ووفقا للقواعد العامة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية يشترط لقيامها أن ترفع من ذوي الصفة والمصلحة، و هذا ما نصت عليه المادة 13.<sup>3</sup>

تجدر الإشارة إلى أن الدعوى التي يمكن أن ترفع في هذا الصدد نوعان: دعوى المسؤولية وتكون أمام الجهة القضائية المختصة على أن تتم في الميعاد القانوني بحيث تتقدم الدعوى

<sup>1</sup>المادة188من القانون البحري الجزائري.

<sup>2</sup>أنظر المواد 477، 482، 534، 565 من القانون البحري الجزائري.

<sup>3</sup>أنظر القانون 13 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

بعد هذا الميعاد، كما يمكن رفع دعوى الرجوع بالضمان ضد الغير ولو بعد انقضاء مدة التقادم، ومدة رفع هذه الدعوى متروكة لتحديد القوانين الخاصة بكل دولة.

لم ينص القانون البحري الجزائري ولا التنظيم الخاص بالإرشاد على أحكام الدعاوى الناشئة عن عملية الإرشاد البحري، كما هو الحال بالنسبة للدعاوى الناشئة عن عقد القطر البحري، وعليه تطبق في هذا الخصوص أحكام القواعد العامة المتمثلة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية وستطرق من خلال هذا العنصر إلى الاختصاص القضائي، وإلى تقادم الدعاوى الناشئة عن عملية الإرشاد البحري.

### -الاختصاص القضائي

في ظل غياب نصوص قانونية منظمة للاختصاص القضائي للنظر في الدعاوى الناشئة عن عملية الإرشاد البحري يتعين علينا الرجوع للقواعد العامة، وبالتحديد قانون الإجراءات المدنية والإدارية، حيث نصت المادة 37 منه على أنه " يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه، وإن لم يكن له موطن معروف فيعود الاختصاص للجهة القضائية التي يقع فيها آخر موطن له، وفي حالة اختيار موطن يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع فيها الموطن المختار، ما لم ينص القانون على خلاف ذلك"<sup>1</sup>.

كما سبق وأن أشرنا فالأصل في القواعد العامة أن يؤول الاختصاص إلى محكمة موطن المدعى عليه، حيث تختص الغرف التجارية بالنظر في المنازعات القائمة بين السفن التجارية في حين تختص الغرف المدنية بالنظر في المنازعات القائمة بين السفن التجارية.

<sup>1</sup>المادة 37 من القانون الإجراءات المدنية والإدارية.

أما القضاء المصري فقد أعطى الاختصاص للمحاكم المدنية باعتبارها صاحبة الولاية العامة بالفصل في كافة المنازعات الناشئة عن تطبيق القانون رقم 24 لسنة 1983 الخاص برسوم الإرشاد دون الجهة الإدارية إلا ما استثنى بنص خاص.<sup>1</sup>

### ثانيا: تقادم الدعاوى الناشئة عن الإرشاد البحري

لقد نصت المادة 187 من القانون البحري الجزائري على أنه: "تتقادم الدعاوى المتولدة عن الإرشاد بمضي سنتين اعتبارا من انتهاء عمليات الإرشاد". وهو ذات حكم المادة 291 من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة 25 من القانون الفرنسي الصادر في 3 جانفي 1969 (تقابلها المادة 18-5341-1 من القانون الفرنسي الجديد).

وعليه تنقضي الدعاوى الناشئة عن عملية الإرشاد البحري بمرور سنين ابتداء من تاريخ انتهاء هذه العملية، ومدة السنتين هذه تسري على جميع الدعاوى التي تنشأ عن عملية الإرشاد، من بينها الدعاوى الخاصة بالمسؤولية المرفوعة على مجهز السفينة المخدومة، أو التي يرفعها المجهز على المرشد أو البحارة، أو أي دعوى أخرى متعلقة بعملية الإرشاد.<sup>2</sup>

الجدير بالملاحظة أن المشرع الجزائري قد حرص على الاتساق التشريعي في التقنين البحري الجزائري، حيث أغلب الدعاوى المتعلقة بالاستغلال البحري تخضع لذات مدة التقادم ألا وهي سنتين ونذكر من بينها:

□ الدعاوى الناشئة عن عقد القطر البحري (المادة 872).

□ دعاوى التعويض عن الأضرار الناتجة عن التصادم البحري (المادة 289).

<sup>1</sup> الطعن رقم 2710 سنة 57 في جلسة 1988/12/26، القانون التجاري البحري المصري، ص57.

<sup>2</sup> كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية، المرجع السابق، ص 269-270 ومحمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق ص580 وعبد الحميد الشواربي، المرجع السابق ص301 ومحمود المختصر في القانون البحري الجزائري، المرجع السابق ص

□ دعاوى التعويض عن الأضرار الناتجة عن عقد النقل البحري للأشخاص (المادة 853).

□ الدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري للبضائع مع التحفظات لأحكام المادتين 743 و 744 من القانون البحري الجزائري (المادة 742).

□ الدعاوى المتعلقة بمكافأة الإسعاف البحري (المادة 356).

□ الدعاوى المتولدة عن عملية إنقاذ أو رفع الحطام البحري (المادة 383).

□ الدعاوى الناتجة عن الخسائر البحرية المشتركة (المادة 331).

□ الدعاوى المتعلقة بمسؤولية مالكي السفن (المادة 115).

□ الدعاوى الناشئة عن عقد وكالة السفينة (المادة 620).

□ الدعاوى الناشئة عن عقد وكالة الحمولة (المادة 630).

□ الدعاوى الناشئة عن العلاقات القائمة بين السمسار البحري ووكيله (المادة 637).

وأخيرا وتطبيقا للقواعد العامة يخضع هذا التقادم فيما يتعلق بالوقف والانقطاع إلى الأحكام

العامة الواردة في هذا الخصوص في القانون المدني.<sup>1</sup>

## الفرع الثاني: المسؤولية التأديبية

لكل مخالفة تأديبية جزاء تأديبي، وهو ما يعرف بالعقوبة التأديبية التي لا بد أن تكون ملائمة بمعنى تتناسب والخطأ المرتكب، لهذا نجدتها تختلف باختلاف درجة خطورة الفعل المرتكب<sup>2</sup>

ويتم توقيع العقوبة التأديبية بمناسبة ثبوت المسؤولية عن الخطأ المهني، وباعتبار المرشد عوناً في مرفق من مرفق الدولة فهو يخضع لهذا النوع من المسؤولية إذا أهمل أو قصر في

<sup>1</sup> أنظر المواد 872-873-874-875-876-877-878-879-880-881-882-883-884-885-886-887-888-889-890-891-892-893-894-895-896-897-898-899-900 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

<sup>2</sup> أروبط وسيلة، النظام القانوني لرجال البحر، رسالة دكتوراه تخصص القانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية،

جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2017-2018، ص 185.

واجبات وظيفته، أو خالف لوائح هيئة الميناء التابع لها فالخطأ التأديبي أيا كانت الصورة التي يأخذها فهو يحمل معنى الإخلال بالواجب المهني، وينعكس أثر المسؤولية التأديبية على الهدف النهائي للتأديب وهو ضمان حسن سير مرفق الإرشاد<sup>1</sup>.

ولقيام المسؤولية التأديبية للمرشد يجب توفر ثلاثة عناصر أساسية ألا وهي:

❖ ثبوت ارتكابه الخطأ التأديبي الموقع عنه الجزاء.

❖ وجود جزم يلحق بمرتكب الخطأ التأديبي.

❖ قيام الرابطة السببية.

بالرجوع إلى القانون البحري الجزائري نجد أنه لم يورد أي نص بخصوص المسؤولية التأديبية للمرشد إلا أن المرسوم التنفيذي رقم 8/6 والذي يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد عملية ممارسة الإرشاد في الموانئ نص من خلال المادة 27 منه على بعض الحالات التي يمكن فيها معاقبة المرشد، وذلك عن طريق سحب الاعتماد إما بصفة مؤقتة أو نهائية من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ، وهي حالات واردة على سبيل الحصر.

**أولاً: السحب المؤقت الاعتماد لمدة تتراوح بين شهرين (2) و (6) أشهر ويكون**

### **في الحالات التالية**

- ✓ عدم احترام القواعد المقررة بالنسبة للإرشاد البحري
- ✓ عدم الامتثال لكل أمر يصدر صراحة المرشد الرئيس فيما يخص خدمة الإرشاد البحري
- ✓ غياب غير مبرر من محطة الإرشاد
- ✓ سكر المرشد البحري أثناء الخدمة
- ✓ عجز بدني مؤقت يصدره طبيب تؤهله الإدارة البحرية.

<sup>1</sup> محمود شحماط، المرجع السابق، ص 98 وطويسات عائشة، المرجع السابق، ص 88.

## ثانيا: السحب النهائي للاعتماد يكون في الحالات الآتية

- ✓ بطلب من المرشد البحري.
- ✓ السحب المؤقت للاعتماد مرتين.
- ✓ جنحة أو جريمة بحرية كما هو منصوص عليها في التشريع المعمول بها
- ✓ الشطب من سجل رجال البحر طبقا للتشريع والتنظيم المعمول بهما
- ✓ عجز بدني دائم يعاينيه قانونا طبيب يؤهله الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ.<sup>1</sup>

بناء على ذلك إذا ما توفرت إحدى الحالات السابقة الذكر والمنصوص عليها في المادة 27 من المرسوم التنفيذي رقم 8/6 يمكن للوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ سحب اعتماد المرشد البحري إما سحب مؤقت أو نهائي بحسب الحالة، وإضافة إلى ذلك وبما أن المرشد يعتبر من أفراد الطاقم أثناء تأديته لمهامه فإنه يخضع لأحكام المواد من 469 إلى 476 من القانون البحري الجزائري، والمتضمنة للمخالفات التأديبية.

المرشد إذن يتعرض لنفس العقوبات التأديبية التي تطابق على أفراد الطاقم والمنصوص عليها في المادة 471 والتمثلة في:

- ✓ **التوبيخ:** وهو لوم المخطئ على الأخطاء المرتكبة من قبله، وهي عقوبة ليس لها أثر مالي، لهجته أشد من الإنذار.
- ✓ **الإنكار الشفوي أو الكتابي:** وهو تنبيه العامل عن خطأ ارتكبه، والطلب منه عدم التكرار  
وغالبا ما تكون المخالفة في حالة الإنكار بسيطة.
- ✓ **الإيداع على متن السفينة:** ومعناه أن يتم توقيف البحار وأن يمنع من مغادرة السفينة عن رسوها في الميناء، وطبعا يتم وقفه عن العمل أيضا
- ✓ **التأنيب** هو ذلك التوبيخ الصادر من المجهز يلوم فيه البحار عن الأخطاء المرتكبة  
المنع من ممارسة وظيفته على متن السفينة لمدة تتراوح ما بين 3 أشهر إلى عام واحد  
الايقاف عن الخدمة لمدة ستة أشهر (6) بدون راتب هذه المدة، بمعنى أن العقوبة هنا

<sup>1</sup>المادة 27 من المرسوم التنفيذي 08|06.

تكون أكثر شدة من سابقتها، حيث تعمل على تأديب العامل من الناحيتين مادياً ومعنوياً.

✓ **التنزيل من الرتبة:** أي تنزيهه من رتبة التي يشغلها إلى رتبة أقل.

✓ **العزل:** أي تحية العامل عن العمل وتكون نتيجة ارتكابه لخطأ جسيم وهي أقصى العقوبات وأشدّها السحب المؤقت أو النهائي لشهادة الملاحة: و صدر في هذا الشأن المرسوم التنفيذي رقم 338 2000 المحدد لحالات السحب المؤقت أو النهائي لشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية والشطب من سجل رجال البحر وشروطهما.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> المرسوم التنفيذي، رقم 338-2000 المؤرخ في 26 أكتوبر في سنة 2006، الذي يحدد حالات السحب المؤقت للاعتماد النهائي لشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية وشطب من سجل رجال البحر وشروطها، ج، ر، رقم 64 لسنة 2000.

خاتمة

## خاتمة

إن الطبيعة القانونية لعمل المرشد البحري ترتبط بالملاحة البحرية ارتباطا وثيقا و يلعب المرشد البحري دورا مهما في السلامة البحرية و تطور الملاحة البحرية ليس من شأنها التقليل من أهمية المرشد البحري بل العكس ، حيث أن خدمة الإرشاد الذي يقدمها المرشد تتطور بتطور الملاحة البحرية و تتأكد جدوى و حيوية هذه الخدمة مع مرور الوقت و إن كانت من موضوعات القانون الخاص لا العام إلا أن الدول المختلفة تنظر إليه على أنه خدمة عامة وبالتالي مرفق عام بالدولة و من ثم عينت بتنظيمه على وجه يضمن سلامة مسالك الميناء و منشآته و انتظام الملاحة البحرية، و لذلك تأخذ غالبية الدول بنظام الإرشاد الإجباري و إن اختلف المقصود باختلاف الدول ، فبعض التشريعات تنظر إلى الالتزام بالإرشاد و إن لم يلتزم الريان بالاستعانة بالمرشد فعلا، فالالتزام بالإرشاد والحال كذلك، يعني فقط الالتزام بأداء مقابل الإرشاد سواء استخدم الريان المرشد أم لم يستخدمه، وبعض التشريعات تعترف للريان بالحث بالاستعانة به، بل يتعين أن يستعين المرشد بالريان بحيث إذ لم يفعل ذلك يتلقى عقوبة جزائية، وليس للريان أدنى معرفة بالمشاكل التي قد تطرأ عند دخوله أو خروجه من الميناء، هذا ما يجعل من المرشد البحري الدليل الذي يسترشد به.

ويهدف عمل المرشد البحري إلى أداء مهمة نبيلة قوامها تحقيق سلامة الملاحة البحرية والسيرورة الجيدة للتجارة الدولية البيئية، وهذا ما أدى إلى تعقد النظام القانوني الذي يحدد نشاط المرشد، وينقسم هذا النظام المركب إلى قسمين: يتعلق الجزء الأول بصلته بهيئة الميناء التي تعتبر القانون الذي يتحتم عليه الرضوخ له، أما العلاقة الثانية فتتضمن صلته بالسفن محل الإرشاد، إذ يعتبر خاضعا لها خلال القيام بالمهام المنوطة به أثناء وجوده على متنها ومنه نستنتج ما يلي:

تبدل الدولة الجزائرية أقصى جهدها لتوضيح مهنة المرشد البحري ورغم ما يشوب تلك المجهودات من نقائص فهي تتسم بالجدية والضخامة.

لا يُعد التشريع الجزائري المرشد البحري مجرد موظف عام، بل هو عون يتبع الإدارة التي تستخدمه وتحدد مهنته بواسطة اللوائح والتنظيمات، مما يجعل من هذه المهنة أشبه بالأعمال الحرة التي تقوم بعملها بموجب ترخيص يصدر من السلطات العليا.

تتسم العلاقة بين المرشد البحري والريان بكونها علاقة تعاقدية، غير أنه يمكن القول بأنها بالأحرى علاقة تنظيمية منبعها القانون، فالقانون البحري الجزائري يحدد هذه العلاقة بأحكامه ويعتبر عمل المرشد الحر يندرج ضمن عقد عمل، وعليه فهو ينتمي إلى طاقم السفينة ويتحرر من إشرافها بمجرد انتهاء عمله ويصبح خاضعا إلى هيئة الميناء.

ومن خلال نقاشنا خلصنا الى أن الريان يبقى يتمتع بكل صلاحياته أثناء عملية الإرشاد، وهذا ما اتفقت عليه معظم التشريعات البحرية.

كما تمت معالجة مختلف العقوبات المهنية التي قد يتعرض إليها المرشد البحري خلال أداء وظيفته، والتي قد تصل إلى حد السحب النهائي لاعتماده.

فيما يتعلق بالمسؤولية الحاصلة عن عقد الإرشاد البحري والتي تكون نتيجة خطأ المرشد وصلنا إلى إخلاف التشريعات في معالجتها، فبعضها يلقي بكامل المسؤولية على المرشد وبعضها الآخر يُحمل المجهز مسؤوليتها، ويندرج التشريع الجزائري ضمن هذه الأخيرة، وتتلخص في كونها تتبني على أساس نظرية المتبوع عن أعمال تابعه وتعتبر في مجملها المرشد عارٍ دون مسؤولية إلا في حالات معينة.

فالقانون البحري الجزائري خال من أي مواد تحدد كيفية فض المنازعات في مجال الإرشاد البحري، ويترتب عليه أن يعود الاختصاص المحلي للمحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعي عليه، وتعالج المادة 187 تقادم دعاوي الإرشاد البحري.

حيث توصلنا إلى عدة نتائج من بينها:

\_ عمل المرشد البحري يهدف إلى تحقيق خدمة عامة وهي الحفاظ على سلامة الملاحة البحرية

\_ المرشد البحري يعتبر عوناً للإدارة ولا يعتبر موظفاً بالهيئة في نظر القانون الجزائري

\_ طبيعة العلاقة بين المرشد البحري وربان السفينة تقوم على أساس عقد

\_ مهنة المرشد البحري تتطلب تأهيل وتكوين عالي الدقة

وعلى إثر دراستنا توصلنا إلى عدد من الملاحظات ولهذا نتقدم ببعض المقترحات والتوصيات:

\_ توجد هناك حاجة ماسة إلى تفصيل موسع في النصوص القانونية التي تتحكم في هذا المجال حتى توضح مختلف حيثيات هذه المهنة التي تكتسي أهمية خاصة لكون الجزائر تعتمد اعتماداً كاملاً على البحر في تجارتها.

\_ كما توجد ضرورة لتحديد مسؤولية المرشد البحري فهو معفى من المسؤولية ما عدا في حالة ارتكابه خطأً جسيماً.

\_ سن نصوص قانونية حتى تقوم بتنظيم هذا العمل، وذلك بإصدار نصوص تفصيلية دقيقة تفسر بعض النقاط الغامضة وهذا ما يضاعف الفعالية ويحل النزعات عن الوقوع.

# قائمة المراجع

## قائمة المراجع

### أولاً: النصوص القانونية

#### 1| القانون الجزائري

\_قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري.

\_المرسوم التنفيذي 06-08 المؤرخ في 9 جانفي 2006، يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، ج، ر عدد 2 المؤرخة في 15 جانفي 2006.

-المرسوم التنفيذي 16-140 المؤرخ في 27 رجب 1437 هـ الموافق 05 مايو 2016 المعدل و المتمم للمرسوم التنفيذي 06-08 المؤرخ في 09 ذي الحجة 1426 هـ الموافق ل 09 يناير 2006 الذي يحدد تنظيم الإرشاد و المؤهلات المهنية للمرشدين و قواعد ممارسة عملية الإرشاد ، ج،ر، العدد 28 ، الصادر بتاريخ 08 مايو 2016.

-المرسوم التنفيذي 15-08 المؤرخ في 23 ربيع الأول 1436 هـ الموافق ل 14 يناير 2015 المعدل و المتمم للمرسوم التنفيذي 06-08 المؤرخ في 9 ذي الحجة 1426 الموافق ل 9 يناير، الذي يحدد تنظيم الإرشاد و المؤهلات المهنية للمرشدين و قواعد ممارسة عملية الإرشاد في 2006 الموانئ ، ج،ر عدد 03 ، الصادرة بتاريخ 27 يناير 2015.

#### 2| النصوص القانونية المقارنة

- القانون البحري المصري رقم 161 لسنة 1959 الخاص بتنظيم الإرشاد في قناة السويس.
- \_القانون الفرنسي رقم 69|08 الصادر في 3 جانفي 1969 الخاص بالتجهيز والبيوع البحرية.
- القانون الفرنسي الصادر في 28 مارس 1928 المتعلق بالإرشاد.

## ثانياً: الكتب

1- أحمد زكي عويس، الإرشاد البحري دراسة مقارنة بين الفقه الإسلامي والقانون البحري ، جامعة قطر، 1995.

2\_ عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية، الطبعة الثانية، سنة 1998.

3\_ محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس، الجزائر، 2014.

4\_ مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المعارف، الإسكندرية، 1981.

5\_ هاني دويدرا، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2001.

## ثالثاً: المقالات

\_ أحمد زكي عويس، حوليات كلية الشريعة والقانون والدراسات الإسلامية، قطر، العدد 13، 1995.

\_ العربي الشحط عبد القادر، أحكام الإرشاد البحري في الفقه الإسلامي والقانون البحري الجزائري، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 04، العدد 01، السنة 2017.

\_ ضرغام فاضل، المركز القانوني للمرشد البحري دراسة مقارنة في ضوء قانون الموانئ رقم 31 لسنة 1995 الصادرة بموجبه رقم 1 لسنة 1998، مجلة كلية الحقوق، جامعة النهريين، المجلد التاسع، العدد 2، جمادى الأولى 2006.

\_ فاطمة الزهراء محمد الشريف وفوزية الروميني، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة إقتصاديات شمال إفريقيا، عدد 07.

## رابعاً: المذكرات

\_ طويسات عائشة، المركز القانوني للمرشد البحري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2008-2009.

## خامساً: رسائل دكتوراه

\_ أرويط وسيلة، النظام القانوني لرجال البحر، رسالة دكتوراه تخصص القانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان 2017-2018.

الملاحق:

العنوان	الملحق
قرار مؤرخ في 05 يناير سنة 2007 يحدد عدد محطات الإرشاد على مستوى كل ميناء ويضبط تزويدها بالمستخدمين المرشدين وبوسائل العمل.	الملحق رقم 01
شهادة اعتماد مرشد بحري	الملحق رقم 02
شهادة نجاح في التكوين الخاص بالمرشح المرشد البحري	الملحق رقم 03

نماذج لوصولات القطر والإرشاد

الملحق رقم 04

## وزارة النقل

قرار مؤرخ في 5 محرم عام 1428 الموافق 24 يناير سنة 2007، يحدد عدد محطات الإرشاد على مستوى كل ميناء ويضبط تزويدها بالمستخدمين المرشدين وبوسائل العمل.

إن وزير النقل،

- ويمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 06-176 المؤرخ في 27 ربيع الثاني عام 1427 الموافق 25 مايو سنة 2006 والمتضمن تعيين أعضاء الحكومة،

- ويمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 99-200 المؤرخ في 6 جمادى الأولى عام 1420 الموافق 18 غشت سنة 1999 والمتضمن إنشاء السلطة المينائية للشرق،

- ويمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 99-201 المؤرخ في 6 جمادى الأولى عام 1420 الموافق 18 غشت سنة 1999 والمتضمن إنشاء السلطة المينائية للوسط،

- ويمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 99-202 المؤرخ في 6 جمادى الأولى عام 1420 الموافق 18 غشت سنة 1999 والمتضمن إنشاء السلطة المينائية للغرب،

- ويمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 06-08 المؤرخ في 9 ذي الحجة عام 1426 الموافق 9 يناير سنة 2006 الذي يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، لا سيما المادة 5 منه،

يقرر ما يأتي :

**المادة الأولى :** تطبيقا لأحكام المادة 5 من المرسوم التنفيذي رقم 06-08 المؤرخ في 9 ذي الحجة عام 1426 الموافق 9 يناير سنة 2006 والمذكور أعلاه، يحدد هذا القرار عدد محطات الإرشاد على مستوى كل ميناء ويضبط تزويدها بالمستخدمين المرشدين وبوسائل العمل.

**المادة 2 :** تزود الموانئ الجزائرية بمحطة إرشاد واحدة.

غير أنه، وحسب توجهها، تزود الموانئ المذكورة أدناه بمحطتين (2) للإرشاد :

- ميناء أرزيو/ بطيوة،
- ميناء سكيكدة،
- ميناء بجاية.

**المادة 3 :** تبعا لكثافة النشاط البحري، يجب أن تتمتع كل محطة إرشاد بحد أدنى من المستخدمين المرشدين وبوسائل العمل المحددة أدناه :

مقرر مؤرخ في 22 محرم عام 1428 الموافق 10 فبراير سنة 2007، يحدد تاريخ فتح مكتب الجمارك سكيكدة - المنازعات.

إن المدير العام للجمارك،

- ويمقتضى القانون رقم 79 - 07 المؤرخ في 26 شعبان عام 1399 الموافق 21 يوليو سنة 1979 والمتضمن قانون الجمارك، المعدل والمتمّم، لا سيما المادة 32 منه،

- ويمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 91 - 76 المؤرخ في 29 شعبان عام 1411 الموافق 16 مارس سنة 1991 والمتعلق بتنظيم المصالح الخارجية لإدارة الجمارك وعملها، المعدل والمتمّم،

- ويمقتضى القرار المؤرخ في 16 جمادى الثانية عام 1419 الموافق 7 أكتوبر سنة 1998 الذي يحدد موقع المديرية الجهوية ومفتشيات الأقسام التابعة للجمارك واختصاصها الإقليمي، المعدل والمتمّم،

- ويمقتضى المقرر المؤرخ في 26 محرم عام 1411 الموافق 7 غشت سنة 1991 والمتضمن تصنيف قباضات الجمارك، المعدل والمتمّم،

- ويمقتضى المقرر المؤرخ في 13 شوال عام 1420 الموافق 19 يناير سنة 2000 والمتعلق بمكاتب الجمارك، المعدل والمتمّم،

- ويمقتضى المقرر المؤرخ في 18 رجب عام 1426 الموافق 23 غشت سنة 2005 والمتضمن إحدات مكتب جمارك في سكيكدة.

يقرر ما يأتي :

**المادة الأولى :** يحدد تاريخ 12 فبراير سنة 2007 يوم فتح مكتب الجمارك "سكيكدة - المنازعات"، الرمز الحاسبي 21.202، المحدد بموجب المقرر المؤرخ في 18 رجب عام 1426 الموافق 23 غشت سنة 2005 والمذكور أعلاه.

**المادة 2 :** يكلف المدير الجهوي للجمارك بقسنطينة بتنفيذ هذا المقرر الذي ينشر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

حرر بالجزائر في 22 محرم عام 1428 الموافق 10 فبراير سنة 2007.

محمد مبدو بودريالة



**المادة 2 :** تلحق القوائم المذكورة في المادة الأولى أعلاه بهذا القرار .

**المادة 3 :** ينشر هذا القرار في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية .

حرر بالجزائر في 9 رمضان عام 1427 الموافق 2 أكتوبر سنة 2006.

**السعيد بركات**

### الملحق الأول

**القائمة المؤقتة لأنواع الحبوب الملحق ذاتيا  
المسموح بإنتاجها وتسويقها**

**النوع - القمح الصلب :**

- |             |               |
|-------------|---------------|
| 1 - أرذنت   | 30 - فيترون   |
| 2 - بليخ 02 | 31 - واحة "S" |
| 3 - الببيان | 32 - زيبان    |

**النوع - القمح اللين :**

- |                          |                   |
|--------------------------|-------------------|
| 1 - أرذنت                | 1 - أكساد 59      |
| 2 - بليخ 02              | 2 - أليمرانت      |
| 3 - الببيان              | 3 - عنزة          |
| 4 - بيدي 17              | 4 - أرز           |
| 5 - بوسالم               | 5 - عين عبيد      |
| 6 - كانيزو               | 6 - بون بان       |
| 7 - كاريوكا              | 7 - بوفالو        |
| 8 - كابيتي               | 8 - شليف          |
| 9 - شام 3                | 9 - فلورونس أورور |
| 10 - شان "S"             | 10 - قواد الوبي   |
| 11 - شيشيو               | 11 - هضاب         |
| 12 - سيرتا               | 12 - أيسر         |
| 13 - كولوسييو            | 13 - ماهون دمياس  |
| 14 - أيدر                | 14 - ميموني       |
| 15 - ج.ت.أ دور (GTA DUR) | 15 - نسر          |
| 16 - هدية 3              | 16 - أوريون       |
| 17 - كريم                | 17 - سلامة        |
| 18 - كبير                | 18 - سييت سيروس   |
| 19 - محمد بن بشير        | 19 - سيدي عقبة    |
| 20 - أوفنتو              | 20 - صومام        |
| 21 - أورجون              | 21 - سترميلي      |
| 22 - واد زناتي           | 22 - تسالة        |
| 23 - أم ربيع             | 23 - وست براد     |
| 24 - بوجيو               | 24 - ياكورا روجو  |
| 25 - بولونيكوم           | 25 - زياد         |
| 26 - ساحل                | 26 - زيدان        |
| 27 - سيباوو              |                   |
| 28 - سيميتو              |                   |
| 29 - طاسيلي              |                   |

**المادة 4 :** تخضع طبيعة التجهيزات والوسائل البحرية وخصوصياتها التقنية لتقدير السلطات المينائية.

**المادة 5 :** ينشر هذا القرار في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية .

حرر بالجزائر في 5 محرم عام 1428 الموافق 24 يناير سنة 2007.

**محمد مغلوي**

### وزارة الفلاحة والتنمية الريفية

**قرار مؤرخ في 9 رمضان عام 1427 الموافق 2 أكتوبر سنة 2006، يحدد القائمة المؤقتة لأنواع وأصناف الحبوب والبطاطا والأشجار المثمرة والكروم المسموح بإنتاجها وتسويقها.**

إن وزير الفلاحة والتنمية الريفية،

- بمقتضى القانون رقم 03-05 المؤرخ في 27 ذي الحجة عام 1425 الموافق 6 فبراير سنة 2005 والمتعلق بالبذور والشتائل وحماية الحيازة النباتية،

- وبمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 176-06 المؤرخ في 27 ربيع الثاني عام 1427 الموافق 25 مايو سنة 2006 والمتضمن تعيين أعضاء الحكومة،

- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 90-12 المؤرخ في 4 جمادى الثانية عام 1410 الموافق أول يناير سنة 1990 الذي يحدد صلاحيات وزير الفلاحة، المعدل والمتم،

- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 247-06 المؤرخ في 13 جمادى الثانية عام 1427 الموافق 9 يوليو سنة 2006 الذي يحدد الخصائص التقنية للفهرس الرسمي لأنواع وأصناف البذور والشتائل وشروط مسكه ونشره وكذا كفاءات وإجراءات تسجيلها فيه،

**يقرر ما يأتي :**

**المادة الأولى :** تطبيقا لأحكام المادة 8 من المرسوم التنفيذي رقم 247-06 المؤرخ في 13 جمادى الثانية عام 1427 الموافق 9 يوليو سنة 2006 والمذكور أعلاه، يهدف هذا القرار إلي تحديد القائمة المؤقتة لأنواع وأصناف الحبوب والبطاطا والأشجار المثمرة والكروم المسموح بإنتاجها وتسويقها.

# الملحق رقم 02

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE



إعتماد مرشد بحري رقم 17/02  
صادر بمقتضى أحكام المرسوم التنفيذي رقم 06-08 المؤرخ في 9 ذوالحجة 1426  
الموافق لي 09 جانفي 2006، يحدد تنظيم الإرشاد و المؤهلات المهنية للمرشدين  
و قواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، المعدل والمتمم

AGREMENT DE PILOTE MARITIME N° 02/17  
DELIVRE CONFORMEMENT AUX DISPOSITIONS  
DU DECRET EXECUTIF N° 06-08 DU 9 DHOU EL HIDJA 1426  
CORRESPONDANT AU 09 JANVIER 2006 FIXANT L'ORGANISATION  
DU PILOTAGE, LES QUALIFICATIONS PROFESSIONNELLES DES PILOTES  
ET LES REGLES D'EXERCICE DU PILOTAGE DANS LES PORTS, TEL QUE  
MODIFIE ET COMPLETE

يشهد الوزير المكلف بالبحرية التجارية و الموانئ أن السيد  
بالجزائر يستوفي الشروط المحددة في المادة 11 من المرسوم التنفيذي المذكور أعلاه و معتمد لممارسة وظيفة  
مرشد بحري إلى غاية 2022.02.13.

Le Ministre chargé de la Marine Marchande et des Ports certifie que Monsieur **ABI Abdelghani** né le 26.11.1976 à Alger remplit les conditions fixées par l'article 11 du décret précité, et est agréé pour l'exercice de la fonction de pilote maritime jusqu'au 13.02.2022.

إعتماد صالح لميناء Agrément valable pour le port	القيود Limitations	الهيئة المستخدمة Organisme employeur
الجزائر Alger		مؤسسة ميناء الجزائر Entreprise portuaire d'Alger

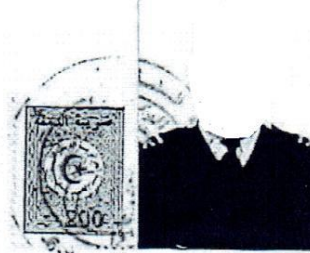
صادر بالجزائر في 14.02.2017

ع/ وزير الأشغال العمومية و النقل  
P/ Le Ministre des Travaux Publics  
et des Transports

مدير البحرية التجارية  
و الميناء

م. ابن اليوسفاقي

توقيع صاحب الإعتماد  
Signature du titulaire de l'agrément



La copie originale de cet agrément doit être conservée par l'intéressé.

يجب الاحتفاظ بأصل هذا الإعتماد من طرف المعني بالأمر.



Scanned with  
CamScanner

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE



إعتماد مرشد بحري رقم 19/10  
صادر بمقتضى أحكام المرسوم التنفيذي رقم 08-06 المؤرخ في 9 ذوالحجة 1426  
الموافق لي 09 جانفي 2006، يحدد تنظيم الإرشاد و المؤهلات المهنية للمرشدين  
و قواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، المعدل والمتمم

AGREMENT DE PILOTE MARITIME N° 10/19  
DELIVRE CONFORMEMENT AUX DISPOSITIONS  
DU DECRET EXECUTIF N° 06-08 DU 9 DHOU EL HIDJA 1426  
CORRESPONDANT AU 09 JANVIER 2006 FIXANT L'ORGANISATION  
DU PILOTAGE, LES QUALIFICATIONS PROFESSIONNELLES DES PILOTES  
ET LES REGLES D'EXERCICE DU PILOTAGE DANS LES PORTS, TEL QUE  
MODIFIE ET COMPLETE

يشهد الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ أن السيد  
بتلمسان يستوفي الشروط المحددة في المادة 11 من المرسوم التنفيذي المذكور أعلاه ومعتمد لممارسة وظيفة  
مرشد بحري إلى غاية 2024.01.19.

Le Ministre chargé de la Marine Marchande et des Ports certifie que Monsieur **BEDDIAF Mohammed Réda** né le 17.08.1980 à Tlemcen remplit les conditions fixées par l'article 11 du décret précité, et est agréé pour l'exercice de la fonction de pilote maritime jusqu'au 19.01.2024.

إعتماد صالح لميناء Agrément valable pour le port	القيود Limitations	الهيئة المستخدمة Organisme employeur
الغزوات Ghazaouet		مؤسسة ميناء الغزوات Entreprise Portuaire de Ghazaouet

صادر بالجزائر في 20.01.2019 Fait à Alger le

ع/ وزير الأشغال العمومية و النقل  
P/ Le Ministre des Travaux Publics  
et des Transports

عبد الكريم رزال

مدير البحرية التجارية والموانئ  
بالنيابة

توقيع صاحب الاعتماد  
Signature du titulaire de l'agrément



La copie originale de cet agrément doit être conservée par l'intéressé.

يجب الاحتفاظ بأصل هذا الاعتماد من طرف المعني بالأمر.

وزارة الأشغال العمومية و النقل  
Ministère des Travaux Publics et des  
Transports  
الدرسة الوطنية العليا البحرية  
Ecole Nationale Supérieure Maritime

Republique Algérienne Démocratique et Populaire  
الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العليم و البحث العليم  
Ministère de l'Enseignement Supérieur  
et de la Recherche Scientifique

## ATTESTATION DE SUCCES

N° : 4641

Le Directeur de l'Ecole Nationale Supérieure Maritime :

- Vu l'ordonnance n° 74-86 du 17 septembre 1974, portant création de l'institut supérieur maritime ;
- Vu le décret exécutif n°06-08 du 9 janvier 2006, modifié et complété, fixant l'organisation du pilotage, les qualifications professionnelles des pilotes et les règles d'exercice du pilotage dans les ports;
- Vu le décret exécutif n° 09-275 du 30 août 2009, modifié et complété, portant transformation de l'institut supérieur maritime en école hors université ;
- Vu le décret exécutif n° 16-176 du 14 juin 2016 fixant le statut-type de l'école supérieure;
- Vu le décret n° 75-87 du 24 juillet 1975, modifié et complété, portant organisation de l'enseignement maritime ;
- Vu l'arrêté du 23 octobre 2016 fixant les conditions générales de la formation spécifique d'aspirant pilote maritime ;
- Vu le procès verbal du jury de délibérations en date du 21 Juin 2017.

atteste que Monsieur:

né le :

à : TLEMCEM

a suivi avec succès la formation spécifique : « *d'Aspirant Pilote Maritime* »

Fait à Bou-Ismaïl, le : 21 Juin 2017

Le Directeur de L'Ecole Nationale Supérieure Maritime:

Le Directeur de la Marine Marchande et des Ports:

مدير المدرسة الوطنية العليا البحرية  
السيد كريمة عز الدين



أبو البوسمان محمد  
مدير البحرية التجارية  
والموانئ التجارية  
والموانئ التجارية  
والموانئ التجارية



République Algérienne Démocratique et Populaire  
الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي  
Ministère de l'Enseignement Supérieur  
et de la Recherche Scientifique

وزارة الأمتل العمومية و النقل  
Ministère des Travaux Publics et des  
Transports  
المدرسة الوطنية العليا البحرية  
Ecole Nationale Supérieure Maritime

## شهادة نجاح

رقم: 4641

إن مدير المدرسة الوطنية العليا البحرية:

- بمقتضى الأمر رقم 86-74 المؤرخ في 17 سبتمبر 1974 المتضمن إنشاء المعهد الوطني البحري،
- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 08-06 المؤرخ في 9 يناير 2006 المحدث للتعليم عملي الأرشيد في الموانئ المممل والمتمم
- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 09-275 المؤرخ في 30 غشت 2009 المتضمن تحويل المعهد الوطني البحري إلى مدرسة خارج الجامعة المممل والمتمم
- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 16-176 المؤرخ في 14 يونيو 2016 المحدث للهيكل الخاص بالمدرسة الوطنية العليا البحرية،
- وبمقتضى المرسوم رقم 75-87 المؤرخ في 24 جويلية 1975 المتضمن تنظيم التعليم البحري المممل والمتمم
- وبمقتضى القرار المؤرخ في 23 أكتوبر 2016 بحدد الشروط العامة لتكوين الخاص بالمدرسة المؤرخ في 21 جوان 2017.

المولود بتاريخ:

يقرر أن السيد:

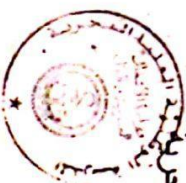
قد تحصل (ت) على شهادة نجاح في التكوين الخاص: "بالمدرسة المؤرخ في 21 جوان 2017

بواسمائل في: 21 جوان 2017

مدير البحرية الجارية المواني: **ابن البوسحاقي محمد**

مدير البحرية التجارية **مدير البحري بالنيابة**

مدير البحري بالنيابة: **السيد كرمهضن الدين**



السيد كرمهضن الدين

مدير البحري بالنيابة





الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
**REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE**

MINISTRE DES TRANSPORTS  
 ENTREPRISE PORTUAIRE DE GHAZAOUET



وزارة النقل  
 المؤسسة المينائية للجزائر

**ENTRY / GOING-OUT AND MOORING DECLARATION**

SHIPS NAME:	CS CANOLINE	IMO NO:	9406047	AGENT:	6emg
SHIP S FLAG:	DANMKS	PORT OF REGISTRY:	NASSAU		
GRT:	15972	NRT:	10404	TYPE OF SHIP:	DULL CONTNER
LOA:	178.70m	BREADHT:	28m	SUMMER MAX DRAUGHT:	9.8m
MASTER NAME:	MAY MO				
OWNER:	CANOLINE SHIPPING CO	TIME OF ANCHORAGE:	0054 LT		
DATE OF ANCHORAGE:	29-01-2020.	DESTINATION:	ALMENER, SPAIN		
COMING FROM:	YULIYI, CANOLINE	TONNAGE OF CARGO:	2856.01		
NATURE OF CARGO:	2nd ORC CONTAINERS	CARS:	LORRYB:	MACHINE:	
NR OF PASSENGERS		20' FULL:	EMPTY:	WEIGHT:	
		40' FULL:	EMPTY:	WEIGHT:	
DANGEROUS GOODS		UNLOADED:			
		IN TRANSIT:			
		<IN>	<OUT>	<SHIFTING>	
DATE:	09/02/2020	PILOT BORDDED AT:	1130	PILOT DROPED AT:	
BERTH N°:		NR FENDERS:			
SHIFTING FROM BERTH N°:		TO BERTH N°:			

PILOT STAMP

Capt. BENSLIMANI HANZA

Pilote EP. Ghazaouet

MASTER STAMP

IMP- PRO-07 -02/00

1230



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
 REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

MINISTRE DES TRANSPORTS  
 ENTREPRISE PORTUAIRE DE GHAZAOUET



وزارة النقل  
 المؤسسة المينائية للجزوات

*[Handwritten signature]*

«Entrée» «Sortie» «Mouvement»

TUG BOAT BILL

N°Escale: 186

SHIP'S NAME: ASELBTA

SHIPS MASTER:

GRT: NRT: DW:

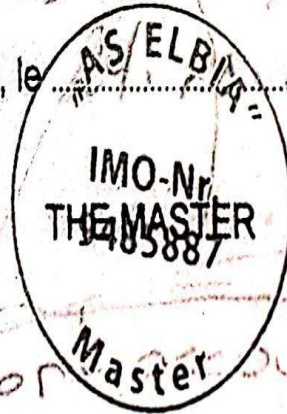
AGENT:

BERTHINDG DATE: FROM: TO:

SHIFTING DATE: 24.11.2019 FROM: 07H50 TO: 09H25

SAILING DATE: FROM: TO:

Ghazaouet, le ASELBTA 2019



IMP- PRO-07 -03/00

## فهرس المحتويات

1	المقدمة:
6	الفصل الأول - الأحكام القانونية للمرشد البحري
7	(المبحث الأول) ماهية المرشد البحري
7	المطلب الأول مفهوم المرشد البحري
8	الفرع الأول تعرف المرشد البحري
9	ثانيا : تعريف المرشد البحري قانونا
9	1- تعريف المرشد البحري في القانون الجزائري
9	2- تعريف المرشد البحري في القوانين المقارنة
10	الفرع الثاني رتب المرشدون البحريون و الوسائل المادية
11	أولا : رتب المرشدون البحري
11	1- مرشد رئيس :
11	2- مرشد رئيسي مساعد
12	3- المرشدون البحريون
13	ثانيا : الوسائل المادية
13	1 سفينة الإرشاد
13	2 الرادار
14	3 السلام
14	الفرع الثالث علاقة المرشد البحري بالمهن الأخرى
15	(1)-العلاقة بين بين المرشد و المجهز علاقة تنظيمية:

16	2-الاتجاه القائل بوجود علاقة عقدية بين المرشد و المجهز :
16	ثا نيا: طبيعة علاقة المرشد بالريان
16	1-تخلي الريان عن قيادة السفينة :
17	2- المرشد هو مجرد مستشار للريان :
19	المطلب الثاني_ الطبيعة القانونية للمرشد البحري
19	الفرع الأول_ المرشد البحري ليس موظفا عاما
20	الفرع الثاني_ الاتجاه الذي يعتبره موظفا عاما
21	المبحث الثاني_ آليات الالتحاق بمهنة المرشد البحري
21	المطلب الأول_ شروط الالتحاق بمهنة المرشد البحري
22	الفرع الأول_ الشروط المهنية
23	الفرع الثاني_ شرط الاعتماد
24	المطلب الثاني_ إجراءات الالتحاق بمهنة المرشد البحري
25	الفرع الأول_ إجراءات الحصول على الإعتماد لممارسة مهنة المرشد البحري
27	الفرع الثاني_ حالات سحب ورفض الإعتماد
30	الفصل الثاني_ الآثار المترتبة عن مباشرة مهنة المرشد البحري
31	المبحث الأول_ المركز القانوني للمرشد البحري
31	المطلب الأول_ حقوق المرشد البحري
32	الفرع الأول_ حق المرشد في تلقي التسهيلات للصعود على ظهر السفينة
32	الفرع الثاني_ الحق في الحصول على تصريح الدخول إلى الميناء
32	الفرع الثالث_ الحق في التقاضي مقابل الإرشاد
33	الفرع الرابع_ الحق في التعويضات عند السفر على متن السفينة بسبب سوء الأحوال الجوية
34	المطلب الثاني_ التزامات المرشد البحري

34	الفرع الأول_ الالتزام بإجابة السفينة الطالبة للخدمة .....
35	الفرع الثاني _ الالتزام بمساعدة السفينة في حالة الخطر.....
36	الفرع الثالث _ دور المرشد البحري في الوقاية من الكوارث .....
37	الفرع الرابع _ الإلتزام بأوامر الربان.....
39	المبحث الثاني _ مسؤولية المرشد البحري .....
39	المطلب الأول _ المسؤولية المدنية للمرشد البحري .....
40	الفرع الأول_ المسؤولية الشخصية للمرشد البحري.....
42	أولاً: أسس قيام المسؤولية الشخصية: .....
43	ثانياً : إعفاء المرشد البحري من المسؤولية:.....
44	الفرع الثاني _ مسؤولية مجهز السفينة عن أخطاء المرشد البحري .....
43	أولاً: النطاق الزمني لتنفيذ عمليات الإرشاد: .....
44	ثانياً: مسؤولية عن الضرر الذي يلحق المرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد:.....
45	الفرع الثالث _ مسؤولية هيئة الإرشاد عن أخطاء المرشد .....
46	المطلب الثاني _ المسؤولية الجزائية و التأديبية للمرشد.....
47	الفرع الأول _ المسؤولية الجزائية.....
48	أولاً: الدعاوى الناشئة عن عملية الإرشاد البحري: .....
49	ثانياً: تقادم الدعاوى الناشئة عن الإرشاد البحري:.....
50	الفرع الثاني _ المسؤولية التأديبية .....
51	أولاً: السحب المؤقت الاعتماد لمدة تتراوح بين شهرين(2) و (6) أشهر و يكون في الحالات التالية.....
51	ثانياً: السحب النهائي للاعتماد يكون في الحالات الآتية: .....
53	الخاتمة.....
58	قائمة المراجع.....

