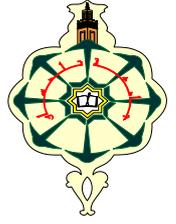


جامعة أبو بكر بلقايد-تلمسان-

كلية الحقوق والعلوم السياسية



## النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري - دراسة مقارنة -

أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص  
تخصص: القانون البحري والنقل

إشراف الأستاذ:

د. بسعيد مراد

إعداد الطالبة:

د. د. درويش مريم

أعضاء لجنة المناقشة:

رئيساً	أستاذ محاضر.أ. جامعة تلمسان	د. دلال يزيد
مشرفاً ومقرراً	أستاذ محاضر.أ. جامعة تلمسان	د. بسعيد مراد
مناقشاً	أستاذة محاضرة.أ. جامعة تلمسان	د. زروال معزوزة
مناقشاً	أستاذ محاضر.أ. جامعة سيدي بلعباس	د. هديلي أحمد

السنة الجامعية : 2020-2019

# شكر وتقدير

الحمد لله الذي أنار لنا درب العلم والمعرفة وأعاننا على أداء هذا الواجب

ووفقنا لإنجاز هذا العمل المتواضع.

عرفاناً بالجميل أتقدم بأسمى آيات الشكر وفائق الإمتنان إلى أستاذي الفاضل الدكتور بسعيد مراد

المشرف على هذا العمل على سعة صدره، وتوجيهاته السديدة وإرشاداته القيمة.

كما أتقدم بالشكر الجزيل إلى الأساتذة الكرام أعضاء لجنة المناقشة لقبولهم مناقشة هذه الرسالة، ولما

بدلوه من جهد جهيد في سبيل إبداء ملاحظاتهم القيمة التي تصب في مجال تطوير البحث العلمي:

الأستاذ دلال يزيد، الأستاذة زروال معزوزة، الأستاذ هديلي أحمد.

كما أتوجه بجزيل الشكر لكل من مد لي يد العون بأية صورة وعلى أي وجه كان وأخص بالذكر:

أستاذتي وقدوتي أربوط وسيلة بالمركز الجامعي مغنية، القبطان عبي عبد الغني ضابط إرشاد بحري

بميناء الجزائر العاصمة، السيد بضياف رضا والسيد بن سليمان حمزة مرشدان بحريان بميناء

الغزوات.

## قائمة المختصرات:

م: المادة

قا: قانون

ص: صفحة

ط: طبعة

ج: جزء

ج.ر: جريدة رسمية

ب.د.ن: بدون دار نشر

ب.س.ن: بدون سنة نشر

ق.ب.ج: القانون البحري الجزائري

ق.ت.ج: القانون التجاري الجزائري

ق.م.ج: القانون المدني الجزائري

ق.إ.م.إ.ج: قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري

ق.ت.ب: قانون التجارة البحرية المصري

ق.ب: القانون البحري

م.ت: مرسوم تنفيذي

## Liste Des Abréviations

P : page.

T : Tome

N° : Numéro.

Op.cit : Ouvrage précité.

Ed : Edition

Art : article.

T.C : Tribunal commercial.

Cass. Com. : cassation commerciale.

C : Cour d appel.

Rev : Revue

J.O : journal officiel.

L : Loi

L.G.D.J : Librairie générale de droit et de jurisprudence

D.M.F : Droit maritime français.

I.M.O : International maritime organisation.

APERMA : Association Professionnelle des Entreprises de Remorquage  
Maritime.

# مقدمة

يمثل البحر أهمية قصوى بالنسبة للمجتمع الإنساني في العالم بأسره، ويرجع السبب في تلك الأهمية إلى كونه ليس فقط وسيلة جوهرية للتعارف والاتصال بين الشعوب، وإنما يعد أيضاً جسماً ضخماً للتجارة ومخزناً هائلاً للثروات والموارد الطبيعية.

يعتبر النشاط البحري من أبرز أنواع الأنشطة البشرية انتشاراً لاسيما وأن البحار والمحيطات تمثل حوالي 71% من مجموع المسطح الكلي للكرة الأرضية، ويزداد البحر أهمية - خاصة بالنسبة للدول الصناعية المطلة عليه- فما من شك أن تعطل حركة التجارة البحرية في مثل هذه الدول يسبب إفلاساً محققاً للعديد من الصناعات فيها، وقد يصل الأمر إلى التأثير سلباً على اقتصاد تلك الدول<sup>1</sup>.

إن الحديث عن النشاط البحري يقودنا بالضرورة إلى الحديث عن الملاحة البحرية، والتي يقصد بها فن إيجاد موقع السفينة وقيادتها بأمان من مكان إلى آخر. وقد تعددت تعريفات الملاحة البحرية بسبب اختلاف المعايير التي ينظر إليها، وينصرف تعبير الملاحة البحرية إلى النشاط الذي تمارسه الدولة بواسطة سفنها البحرية لأجل استخدام البحار أياً كان نوع هذا الاستخدام، ويعتمد هذا التعريف على تمييز الملاحة البحرية عن غيرها بتوافر عنصرين أساسيين ألا وهما: السفينة البحرية، والغرض من ممارسة الملاحة.

عرف المشرع الجزائري الملاحة البحرية من خلال الأمر رقم 76-80 المعدل والمتمم والمتضمن للقانون البحري<sup>2</sup> في المادة 161 منه بأنها " الملاحة التي تمارس في البحر وفي المياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13 من هذا القانون". ويبدو واضحاً من خلال تعريف المشرع الجزائري أنه جمع بين معايير المكان والأداة.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> محمد فريد العريبي ومحمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ط1، 2005، ص5.

<sup>2</sup> الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 الجريدة الرسمية رقم 47 المؤرخة في 27 يونيو 1998 المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 الجريدة الرسمية عدد 46 المؤرخة في 18 أوت 2010.

<sup>3</sup> يبدو منطقياً أنه لا يصح أن يتغير المفهوم القانوني للبحر الذي قصده المشرع عن مفهومه العلمي، وتعبير آخر أنه مثلما أشار بعض الفقهاء إلى أنه " يرجع البيان المقصود من البحر إلى الأوصاف الجغرافية والجيولوجية والطبيعية التي استقر عليها العلم في بيانه وتعريفه". أما مصطلح المياه الداخلية فهو ينصرف إلى فكرة المياه البحرية الداخلية بمفهومها المتعارف عليه في القانون الدولي للبحار، أي المياه البحرية المحصورة ما بين الخطوط المستقيمة التي يقاس

تنقسم الملاحة البحرية إلى ملاحه بحرية رئيسية وملاحه مساعدة وملاحه عامة.<sup>1</sup> ويقصد بالملاحه الرئيسية تلك الملاحة البحرية التي يمارس من خلالها وجه من أوجه استغلال البيئة البحرية، وتتمثل صورها في الملاحة التجارية لنقل الأشخاص أو البضائع وملاحه الصيد، وهذه الأخيرة لا تُعد من الأعمال التجارية ومع ذلك تخضع لأحكام القانون البحري لكونها ملاحه تتم في البحر.<sup>2</sup>

يدخل ضمن مفهوم الملاحة البحرية الرئيسية نوع آخر من الملاحة، ويطلق عليه ملاحه النزهة، وهي تلك التي يقصد بها الترفيه والترويح عن النفس، والتمتع دون السعي للربح والتداول، ويُستخدم في هذه الملاحة عادة عائمة تسمى "اليخت"، وإذا كان الهدف من هذه الملاحة هو قيام بعض الأشخاص بشراء مراكب للقيام بالنزهة العائلية، إلا أن الملاحظ أن تجارة السياحة والنزهة تبدو رائجة في بعض البلدان. بالإضافة إلى ملاحه البحث العلمي والتي تعتبر هي الأخرى من أنواع الملاحة البحرية إلى جانب الملاحة التجارية وملاحه الصيد والنزهة.<sup>3</sup>

منها البحر الإقليمي للدولة الساحلية واليابس، وما يؤسس هذا الرأي واقع انعدام القنوات والأنهار الصالحة للملاحه في الجزائر، ولهذا يبدو غير منطقي أن تكون نية المشرع قد اتجهت لتنظيم شأن غير موجود أصلاً هذا من جهة، ثم إن المشرع الجزائري قد استعمل مصطلح المياه الداخلية في مواضع أخرى، نذكر منها على سبيل المثال: المادة 7 من الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري، للدلالة على المياه الواقعة من جانب الخط الذي يتم ابتداء منه قياس المياه الإقليمية. لتفصل أكثر راجع: بوحجيلة علي، موجز محاضرات القانون البحري (أداة الملاحة البحرية، أشخاص الملاحة البحريون)، كلية الحقوق، جامعة قسنطينة 1، 2012-2013، ص 20-21.

<sup>1</sup> تنص المادة 162 من القانون البحري الجزائري على أنه " تتضمن الملاحة البحرية ما يلي :

- الملاحة التجارية المتعلقة بنقل البضائع والمسافرين،
- الملاحة المساعدة الخاصة بالإرشاد والقطر،
- والإسعاف والإنقاذ والصنل البحري والجرف والسبر وكذلك البحث العلمي في البحر،
- الملاحة الخاصة بصيد الأسماك وتربية الحيوانات البحرية واستغلال الموارد المائية وكل ما يتعلق بصيد الأسماك بصورة عامة،
- ملاحه النزهة بقصد الترفيه،
- ملاحه الارتفاق الممارسة في البحر والموانئ والفرض بواسطة السفن المخصصة فقط لمصلحة عمومية باستثناء السفن الحربية وسفن البحرية الوطنية وسفن حراسة الشواطئ".

<sup>2</sup> بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع، وهران، 2002، ص 26-27.

<sup>3</sup> محمد فريد العربي ومحمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 16.

كما تنقسم الملاحة البحرية الرئيسية من حيث مجالها إلى ملاحه بعيدة المدى أو لأعالي البحار، وملاحه ساحلية<sup>1</sup>، ومبنى هذا التقسيم هو مكان ممارسة الملاحه، فإذا كانت هذه الملاحه تجري في المياه الساحلية فهي ملاحه ساحلية، أما إذا كانت في أعالي البحار فتكون ملاحه بهذا الاسم، لكن الإختلاف يبرز في كيفية تحديد السواحل وتحديد أعالي البحار.<sup>2</sup>

أما الملاحه البحرية المساعدة، فهي الملاحه التي تقوم بها بعض السفن لمساعدة السفن الرئيسية قصد تحقيق أغراضها التجارية أو غير التجارية، ويتعلق الأمر بمراكب القطر والإرشاد والإنقاذ، حيث لا يكون لها غرض نقل البضائع أو الأشخاص، ولا القيام بالصيد، أو النزهة أو البحث العلمي، وإنما تقوم بأعمال تابعة لنشاط سفن رئيسية. ويطلق عليها كذلك الملاحه البحرية التبعية.<sup>3</sup>

أما عن الملاحه البحرية العامة فهي الملاحه التي تقوم بها السفن الحربية والسفن المملوكة للدولة، والمخصصة لأغراض حكومية غير تجارية، ويدخل في ذلك اليخوت الحكومية وسفن المستشفيات وسفن الرقابة والتموين والإطفاء والتعليم وغيرها، وهي ملاحه تخرج عن نطاق تطبيق القانون البحري.<sup>4</sup>

هذا ويعتبر النقل البحري من أهم العمليات التي تقوم بها السفينة بوصفها أداة للملاحه البحرية، إذ تقدر نسبة التجارة الخارجية المنقولة بحراً بحوالي 90% من حجم التجارة الدولية. فقد كان النقل البحري ولا يزال الوسيلة الرئيسية في المبادلات التجارية الدولية، فرغم تطور كل من النقل الجوي

<sup>1</sup> إن أهمية التمييز بين الملاحه في أعالي البحار والملاحه الساحلية ضروري من ناحيتين: أولهما هو أن الاشتراط الخاص بسلامة السفن وكفاءة البحارة العاملين على ظهر السفينة يختلف بحسب اختلاف نوع الملاحه، والثانية تتعلق بتطبيق أحكام القانون البحري فإن هذا التطبيق يتوقف على نوع الملاحه البحرية، إذ لا يجوز لغير السفن التي تتمتع بالجنسية الجزائرية القيام بالملاحه الساحلية وبقرار من الوزير المختص. راجع في ذلك: محمود شحماط، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس، الجزائر، 2014، ص14.

<sup>2</sup> راجع المواد من 163 إلى 169 من القانون البحري الجزائري.

<sup>3</sup> بوكعبان العربي، المرجع السابق، ص27.

<sup>4</sup> المعتمض بالله الغرياني، ، درس في القانون البحري: السفينة، تجهيز السفينة، التأمينات البحرية، النقل البحري، البيوع البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2008، ص38.

والنقل البري إلا أن ما ينقل من بضائع في التجارة الدولية عن طريق البحر يحتل مكان الصدارة<sup>1</sup>، باعتباره الأقل تكلفة وكذا قدرة السفن على نقل وشحن بضائع ضخمة لا تستطيع وسائل النقل الأخرى نقلها، كما أنها تصل بين دول تفصل بينها البحار والمحيطات، مما يستعصي على وسائل النقل البري نقلها، وقد شهدت صناعة السفن تطوراً كبيراً من الناحية التقنية والفنية بظهور السفن العملاقة وسفن الحاويات التي أحدثت ثورة هائلة في صناعة النقل البحري.

إذ يتميز النقل البحري بصفة عامة بطبيعة خاصة نظراً لما تتعرض له السفن من مخاطر خلال الرحلة البحرية، فتأثرات الطقس والممرات المائية والأخطاء البشرية وقوة تأثير البحار جعلت السفينة وسيلة نقل مهددة ومحفوفة 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... وغيرها من الحوادث البحرية<sup>2</sup>، ولتفادي وقوع هذه الحوادث ظهرت الحاجة للإستعانة بسفن متخصصة وأشخاص مؤهلين يكونون على علم ودراية بمسالك الموانئ والقنوات والممرات المائية.

فقد تحتاج السفن إلى عون ومساعدة من سفن أخرى تباشر الملاحة المساعدة، فقد تكون بحاجة للجر والسحب خاصة عند الدخول إلى الموانئ أو عند خروجها منها أو أثناء تحركها بها، نظراً لما تحتاجه من قوة دفع قد تتجاوز قدراتها الذاتية، أو لأن قوة دفعها أكثر شدة مما يمكن أن تتحملها مداخل ومخارج الموانئ، مما يقتضي وقف محركاتها كلياً لتتولى سفينة أخرى قطرها لحين الرسو على رصيف الميناء، كما قد تتعرض السفينة لعطل مفاجئ أو لحادث من الحوادث البحرية وهي في عرض البحر أو على مقربة من الميناء ولا تستطيع التحرك بأجهزتها الذاتية، فتحتاج إلى سفينة قطر ذات قوة دفع كبيرة لجرها إلى أقرب ميناء لإصلاحها.

<sup>1</sup> لطيف جبر كوماي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة، النقل، البيوع، التأمين)، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، ط2، 1998، ص5.

<sup>2</sup> إيمان فتحي حسن الجميل، الحوادث البحرية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، ط1، 2012، ص5.

كما قد تحتاج السفن لمن يوجهها ويرشدها إذا كان الأمر متعلقاً بصعوبة الممر الملاحي أو مخاطر الاقتراب من السواحل، ويتعلق الأمر هنا أساساً بعملية القطر والإرشاد والتي تدخل ضمن الملاحة المساعدة. وهما عمليتين بحريتين لا غنى عنهما سواء عند الدخول إلى الموانئ أو الخروج منها أو عند التحرك بها أو في القنوات والممرات البحرية أو في أعالي البحار.

لم يكن القطر البحري معروفاً في الماضي إلا بعد ظهور السفن البخارية التي تعمل بالحرارة البخارية لتسير السفن، إلا أنه أصبح الآن صناعة بحرية هامة لا يمكن الإستغناء عنها، حيث لم يعد قاصراً على تقديم المساعدة للسفن في عرض البحر بل امتد ليشمل مساعدة السفن أثناء دخولها الميناء أو خروجها منه، وكذا تمكين رسو السفن بجوار رصيف الميناء، فضلاً عن استخدامات أخرى له كنقل المنشآت المينائية العائمة كالرافعات والمواعين والصنادل البحرية... وغيرها من المنشآت المينائية التي لا تتوافر فيها قوة محركة ذاتية.<sup>1</sup>

فلم يعد القطر البحري كما كان عليه في الماضي أمراً استثنائياً، أو عملية محدودة أو مغامرة فريدة حتى تجاهلته قواعد القانون البحري على مر العصور، ولم تأبه له التشريعات البحرية المعاصرة حتى وقت قريب وإنما صار شيئاً مألوفاً ونشاطاً ملحوظاً يتم يومياً في مختلف موانئ العالم، فضلاً عن حدوثه في عرض البحر.<sup>2</sup>

إن صناعة القطر البحري تدين بنموها وازدهارها على النحو الذي نشهده اليوم أساساً إلى استخدام الطاقة البخارية في مجال الملاحة البحرية، إذ مهد ذلك لبناء عائمات متخصصة تقوى على جر السفن وقطرها<sup>3</sup>، بعد أن كانت أخطار الملاحة الشراعية تجعل من القطر في عرض البحر مجازفة غير مألوفة العواقب، أما القطر داخل الموانئ فقد كان عملية محدودة، تتم بواسطة القوارب لا تكتنفها صعوبات كثيرة ولا تثير إشكالات خاصة.

<sup>1</sup> رفعت فخري أبادير، القطر البحري في القانون المصري والمقارن، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، جامعة عين شمس، العددان الأول والثاني، 1983، ص1-2.

<sup>2</sup> Léopold Dor et Jacques Villeneau, Le remorquage en droit maritime français, Paris, 1959, p5.

<sup>3</sup> Georges Ripert, Droit maritime, 4<sup>ème</sup> édition, T. II, No 2039.

قد ترتب على تغير ظروف الملاحة البحرية وتطور آدائها أن تعددت مجالات القطر البحري، وتباينت استخداماته وازدادت أهميته في عمليات استغلال البحار بصفة عامة وفي نطاق الملاحة البحرية بصفة خاصة.

لعل أكثر عمليات القطر ذيوعاً في الوقت الحاضر هي تلك التي تتم في الموانئ لتيسير دخول السفن إليها والرسو فيها، أو الخروج منها إلى عرض البحر. فكما سبقت الإشارة غالباً ما تضطر السفن عند اقترابها من الميناء أو أثناء الخروج منه، نظراً لضخامتها وما تتمتع به من قوة دفع كبيرة إلى تخفيض سرعتها أو إيقاف محركاتها تجنباً للإصطدام بمنشآت الميناء أو السفن الأخرى الموجودة به، والإعتماد على ما توفره لها القاطرات من قوة محرّكة مناسبة لمناوراتها في الدخول أو الخروج، وقد أدى تطور بناء القاطرات وما أصبحت تتميز به من فعالية وقدرة إلى انطلاقها إلى عرض البحر لمعاونة السفن على مواصلة رحلاتها كسباً للوقت، أو مساعدتها للتغلب على ما يعترض تقدمها من صعوبات، أو لإنقاذها مما يحدق بها من أخطار وسحبها إلى مرفأ آمن، وهو ما يخرج عن نطاق القطر العادي ليدخل باب المساعدة البحرية، والذي آثار الكثير من الجدل فيما يتعلق بالتكليف القانوني لهاته العملية.

أما عن الإرشاد البحري فقد عرف منذ أن عرفت الملاحة البحرية، فقد كان ربابنة السفن القادمة إلى الموانئ قديماً 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 أولى وسائل المساعدة في قيادة السفن وتوجيهها، وهي تلخص خبرات الإبحار في العالم المعروف آنذاك.<sup>1</sup> ومع تطور وسائل النقل البحري وطرائق الملاحة وقيادة السفن ازدادت الحاجة إلى تنظيم عمليات الإرشاد ضماناً للسلامة وأمان

<sup>1</sup> عبد الفضيل محمد أحمد، الإرشاد البحري (دراسة مقارنة)، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة، 1987، ص7-8.

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

ولازال الإرشاد يحتفظ بأهميته وفائدته إلى يومنا هذا لأن وجوده يرجع لعدة اعتبارات، فمهما بلغت درجة التقدم الفني في مجال الملاحة البحرية فإن المخاطر البحرية التي قد تعترض الرحلة البحرية لا زالت باقية، وفي مثل هذه الظروف تبدو الإستعانة بأشخاص متخصصين يكون في مقدورهم تفادي هذه المخاطر أو التخفيف منها أمراً جوهرياً، ومن ثم كانت هناك عدة مبررات لوجود المرشدين البحريين الذين يتولون تقديم العون لربانة السفن، ويضمون خبرتهم وكفاءتهم تحت تصرفهم عند اجتياز المناطق المحفوفة بالمخاطر البحرية.

فالربان يحتاج إلى نصائح وتوجيهات شخص يعرف تماماً المنطقة التي يجتازها، من حيث ظروف القاع وأوضاع ومواقع الصخور والرمال واتجاه وقوة التيار، إذ لا يخفى أن الموانئ تختلف في مداخلها، وبعض هذه المداخل مليء بالعائمات البحرية المختلفة والصخور الخطرة، وقد يكون القاع صخرياً أو ضحلاً في بعض المناطق، وكثيراً ما تزخر الموانئ بالشعاب أو السفن الغارقة، أو المنشآت الفنية المتعددة التي تعرقل سير السفن وتعرضها للخطر، فيما لو ارتطمت بأحد هذه العوائق.

نظراً للتقدم الفني في بناء السفن وزيادة أحجامها وتضاعف سرعتها، وكذا ازدحام خطوط الملاحة البحرية، فإن احتمالات التصادم البحري صارت أكثر حدوثاً، بما يعنيه ذلك من خسائر بالغة الجسامه للسفن والبضائع والركاب، في وقت صار فيه الوقت غالياً وثميناً، فلا يمكن إغفال ما يمكن أن يترتب على التصادم من تأثير على حركة الميناء أو الممر الملاحي ذاته، وبالتالي فإن عدم خبرة الربان بالميناء والعوائق التي تعترض خط سير سفينته تجعل استعانتة بالمرشد أمراً بالغ الأهمية، ليس فقط لمصلحة السفينة وإنما لمصلحة الميناء ذاته، إذ أن الإرشاد يوفر حماية لمنشآت الميناء الفنية، فضلاً عن حماية السفن والعائمات البحرية الأخرى وحسن سير الملاحة البحرية عموماً.

لم يكن الإرشاد في العصر القديم مقتصرًا على الموانئ والقنوات بل كان هناك نوعان من المرشدين: مرشد الموانئ وهو المرشد بالمعنى الحديث (Pilote lamineur)، ومرشد أعالي البحار

(Pilote hauturier)، وكان يختص بالوظيفة الفنية، بحيث يتفرغ الربان للوظيفة التجارية، والتي كانت في ذلك الزمن القديم ثقيلة ومعقدة<sup>1</sup>. وعندها يتدخل المرشد عن طريق تقديم معلومات ونصح وإرشاد للربان ليدله على خط السير الواجب إتباعه، فالمرشد هو مجرد ناصح أو مستشار للربان، ومن ثم فإن المرشد لا يتولى قيادة السفينة أثناء عملية الإرشاد بل تظل القيادة لربان السفينة.

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 السبابة 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.

كان القانون الفرنسي لسنة 1928<sup>2</sup> أول قانون نظم نشاط الإرشاد في الجزائر والمعدل بالأمر الصادر سنة 1969،<sup>3</sup> واستمر العمل به بعد الإستقلال لكونه لا يتعارض مع السيادة الوطنية إلى غاية صدور الأمر رقم 71-39 المؤرخ في 17 يونيو 1971 والمتعلق بنظام الإرشاد البحري<sup>4</sup>، بعد ذلك نظم المشرع الجزائري أحكام الإرشاد البحري في الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 والمتضمن 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 غاية 188 منه، وقد استمر تنظيم عملية الإرشاد البحري بموجب الأمر رقم 71-39 إلى جانب القانون البحري إلى غاية إلغاء هذا الأمر سنة 2006.

<sup>1</sup> إيمان فتحي حسن الجميل، أشخاص الملاحة البحرية، مكتبة الوفاء القانونية، الاسكندرية، ط1، 2010، ص233. علي حسن يونس، القانون البحري، دار الفكر العربي، ب.ب.ن، 1961، ص491.

<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 والبيع البحرية.

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

أما بخصوص تنظيم نشاط القطر البحري فلم يكن ثمة تنظيم قانوني في الجزائر قبل الإستقلال لهذا النشاط، ومن ثم كان يُرجع في هذا الصدد إلى أحكام القواعد العامة وذلك إلى حين صدور قانون 03 يناير 1969 الخاص بالتجهيز والبيوع البحرية بفرنسا، حيث عاجلت المواد من 26 إلى 30 منه عمليات القطر البحري. فالمشروع الجزائري عند وضعه للقانون البحري المعدل والمتمم نقل أحكام هذا التنظيم عن القانون الفرنسي، حيث نظم عملية القطر في الباب السادس من الكتاب الثاني تحت عنوان الاستغلال التجاري للسفينة وذلك في المواد من 860 إلى غاية 872 منه.

هو الأمر نفسه بالنسبة للمشرع المصري فقد أخذ بنفس أحكام القانون الفرنسي الخاص بالتجهيز والبيوع البحرية، عند وضعه لقانون التجارة البحرية الجديد رقم 8 لسنة 1990، لتنظيم القطر البحري في المواد 279 و 280 و 281، من الفصل الثالث من الكتاب الثالث الخاص باستغلال السفينة.<sup>1</sup>

على ضوء ما تقدم يتبين لنا أهمية موضوع النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد نظراً لأهمية هاتين العمليتين في وقتنا الحالي، سواء داخل الموانئ أو خارجها، ونظراً لما تقوم به العمليتين من دور ملموس في الحفاظ على أمن وسلامة السفن وما عليها من أرواح وأموال، وكذا سلامة المنشآت المينائية وأمن الملاحة البحرية بشكل عام.

كما تعود أهمية دراسة هذا الموضوع إلى أنه لم يتم تناوله من طرف الفقهاء والباحثين في القانون البحري بشكل مفصل ومتخصص، فلم يتطرق له سوى قلة نادرة من الباحثين، ومن هذا المنطلق جاء اختيار هذا الموضوع لما له من أهمية كبيرة يمكن أن تعود بالنفع على نظم القطر والإرشاد في الموانئ الجزائرية، خاصة وقد أردنا أن تكون هذه الدراسة مقارنة بين كل من القانون الجزائري والمصري والفرنسي، على اعتبار أن هذا الأخير يعد الأساس التشريعي البحري للقانونين الجزائري والمصري، سواء من جانب الأحكام المتعلقة بالقطر البحري أو تلك المتعلقة بالإرشاد البحري.

<sup>1</sup> عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 في ضوء الفقه والقضاء والتشريع، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص 286.

تطرح عمليتي القطر والإرشاد العديد من المسائل والإشكالات، كما أن العمليتين قد تتجسدان في عملية واحدة مما يستدعي التمييز بينهما، فبالرغم من الغرض المشترك المرجو منهما إلا أن لكل منهما نظام قانوني خاص بها. ومن هنا تنبثق إشكالية التعرف على خصوصية النظام القانوني الذي يحكم عملية القطر البحري، وكذا النظام القانوني لعملية الإرشاد البحري، لنخرج بمعايير ومبررات التمييز بين العمليتين سواء من حيث التكوين أو من حيث التنفيذ أو من حيث الإلتزامات المترتبة عنهما أو من حيث نظام المسؤولية الناشئة عن كل منهما.

على هذا الأساس فإن الهدف من هذه الدراسة يكمن في دراسة مختلف الجوانب المتعلقة بالنظام القانوني لكل من عمليتي القطر والإرشاد البحريين ثم الوقوف على أهم النقاط التي تثبت خصوصيته وتفردته وتميزه عن باقي الأنظمة القانونية، وهذا ما يدفعنا لطرح الإشكالية التالية:

**ما هي خصوصية النظام القانوني الذي يحكم كلا من عمليتي القطر والإرشاد البحريين؟**

**وهل وفق المشرع في الموازنة بين مصالح الأطراف الفاعلة في العمليتين؟**

للإجابة على هذه الإشكالية اقتضت منا الدراسة الاعتماد على منهجية وظفنا من خلالها ثلاث مناهج مختلفة، معتمدين على المنهج المقارن بغرض استعراض أهم الأحكام التي جاء بها كل من التشريعين الفرنسي والمصري مقارنة بالتشريع الجزائري. بالإضافة إلى المنهج التاريخي والذي فرضه التطور التاريخي لعمليتي القطر والإرشاد البحريين منذ ظهورهما إلى غاية وصولهما إلى ما هما عليه الآن في وقتنا الحالي، وكذا الأسباب والدوافع ومبررات واعتبارات وجودهما، كما استخدمنا المنهج التحليلي لغرض استقراء النصوص القانونية واستنتاجها والتي تحكم كل من عمليتي القطر والإرشاد.

بالرغم من الأهمية الكبيرة التي يحضى بها الموضوع محل الدراسة فقد واجهتنا الكثير من الصعوبات والعقبات، أولها قلة المراجع والدراسات المتخصصة خاصة الجزائرية منها إن لم نقل ندرتها، وهو ما أخذ منا وقتاً وجهداً أكبر لدراسة الموضوع، إضافة لشح المعلومات المتحصل عليها خاصة وأن بعض المؤسسات تآبى التعاون مع الباحثين.

بناء على ما تقدم سنتناول موضوع النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد بالاعتماد على خطة تقوم على بيان الأحكام العامة لعقد القطر البحري ثم التطرق إلى الأحكام العامة المتعلقة بالإرشاد البحري، وهاتين النقطتين تشكلان الفصلين المكونين للباب الأول المعنون بـ " الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين"، حيث يتمحور أساساً حول البحث في المبادئ العامة التي تحكم كلتا العمليتين -القطر والإرشاد- انطلاقاً من تحديد مفهوم كل من العمليتين وتمييزهما عن الأنظمة القانونية المشابهة لهما، تحديد الطبيعة القانونية لكل منهما وكذا تبيان مراحل وكيفية تنفيذ هاتين العمليتين، بالإضافة إلى البحث في المركز القانوني للمرشد وشروط ممارسة مهنة الإرشاد البحري، إلى غير ذلك من المسائل التي تتستر تحت هذا العنوان. كما ارتأينا أن نتعرض في الباب الثاني للآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين، وذلك من خلال التطرق للالتزامات الناشئة عن كلتا العمليتين وكذا أحكام المسؤوليات والدعاوى المتولدة عن كل من القطر والإرشاد، حتى تتمكن من الخوض في جميع النقاط التي تتعلق بالنظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد دون أن نُغفل أيّاً منها إلا ما سقط منا سهواً لا تقصيراً لأنه لا يسلم عمل بشر من نقص.

**الباب الأول:**  
**الأحكام العامة لعملية القطر**  
**والإرشاد البحريين**

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

تحتاج السفن عند دخولها أو خروجها أو تحركها بالموانئ أو المرور بها للمساعدة، وتختلف أشكال هذه المساعدات. فقد تحتاج لمن يوصلها إلى بر الأمان إذا ما تعطلت محركاتها ومعداتها، فتستعين بقوة سير خارجية، كما قد تحتاج لمن يرشدها، إذا كان الأمر متعلق بصعوبة الممر الملاحي أو مخاطر الاقتراب من السواحل، ويتعلق الأمر هنا أساساً بعمليتي القطر والإرشاد والتي تدخل ضمن الملاحة المساعدة.

من هنا تظهر أهمية دراسة الأحكام العامة لكل من عمليتي القطر والإرشاد، فلكل منهما أحكاماً خاصة وقواعد قانونية تحكمها، لهذا سنتطرق من خلال هذا الباب إلى تحديد الأحكام العامة لكل من العمليتين على حدى وذلك في فصلين:

سنتعرض في الفصل الأول للأحكام العامة لعقد القطر البحري، من خلال تحديد ماهية عقد القطر البحري وذلك بإبراز مفهومه وكذا تمييزه عن الأعمال البحرية الأخرى المشابهة له، إلى جانب تكوين هذا العقد وتبيان طبيعته القانونية، ثم التطرق إلى التنظيم القانوني لعقد القطر البحري.

أما الفصل الثاني فسنخصصه للأحكام العامة المتعلقة بالإرشاد البحري، وذلك يقتضي التطرق للقواعد القانونية المنظمة لعملية الإرشاد البحري، بحيث سنتطرق بدايةً إلى مفهوم عملية الإرشاد البحري ثم التنظيم القانوني لهاته العملية، لنلقي الضوء بعدها على أهم عنصر في عملية الإرشاد البحري، ألا وهو المرشد البحري باعتباره المحور الأساسي والجوهري في هذه الدراسة تحت عنوان: المركز القانوني للمرشد البحري، وذلك من خلال تبيان علاقته بهيئات الميناء من جهة وعلاقته بالسفينة محل الإرشاد من جهة ثانية.

### الفصل الأول: الأحكام العامة لعقد القطر البحري

يعد عقد القطر البحري من أهم العقود البحرية وأكثرها ذيوياً وانتشاراً ويرجع ذلك إلى أهميته البالغة، حيث أصبحت الحاجة إلى القطر كبيرة جداً نظراً لضخامة حجم السفن وعجزها عن إجراء المناورات داخل أحواض الموانئ عند رسوها فيها. ونظراً لاتساع حجم التجارة البحرية وزيادة أعداد الموانئ والممرات على مستوى العالم، فأصبحت السفن الكبيرة في حاجة إلى مساعدة سفن صغيرة مجهزة لعبور الموانئ والممرات وانتشالها من الأخطار التي تهددها في حالة إصابتها بعطل مفاجئ، سواء كان ذلك في مداخل الموانئ أو في المياه الإقليمية أو في أعالي البحار.

يعتبر القطر البحري نظاماً حديثاً نسبياً، حيث بدأ العمل به مع بداية القرن التاسع عشر نتيجة تزايد استخدامات السفن البخارية في الملاحة البحرية واتساع حجمها، مما جعل الحاجة ماسة إلى مساعدتها في الدخول إلى الموانئ والمياه الداخلية، والخروج منها واستتبع حادثة عملية القطر البحري حادثة عقد القطر البحري. وتعد الأحكام الخاصة بتنظيم عقد القطر البحري أحكاماً مكاملة لإرادة الأطراف، فهي ليست أحكاماً أمرة، إذ يتم الرجوع إليها عند عدم وجود اتفاق بين الطرفين، ومن ثم سنتعرض في هذا الفصل لأحكام عقد القطر البحري من خلال مبحثين أساسيين:

المبحث الأول: ماهية عقد القطر البحري

المبحث الثاني: التنظيم القانوني لعقد القطر البحري

### المبحث الأول: ماهية عقد القطر البحري

القطر بوجه عام هو الإستعانة بقوة محرّكة خارجية لتغيير مكان شيء لا تتوافر له، أو لم يعد يتوافر له الوسائل اللازمة لتحقيق الإنتقال المنشود ذاتياً. والقطر بهذا المفهوم لا يختلف في مضمونه المادي، وإن تباينت صورته أو تعددت وسائله أو طرق تنفيذه أو مواقع إجرائه، فالعملية المادية واحدة في جوهرها سواء جرى القطر في البر أو في النهر أو في البحر، وأياً كانت طبيعة القاطرة أو المقطورة، وسواء تم القطر بالجر أو بطريق الدفع، وقد سمي العقد الذي تتم عمليات القطر تنفيذاً له بعقد القطر، نسبةً إلى العملية المادية ذاتها<sup>1</sup>.

وتختلف عقود القطر أساساً اختلافاً كبيراً في مضمونها وفحواها، من حيث ما ترتبه من آثار وما يتولد عنها من مسؤوليات، باختلاف البيئة التي تتم فيها عمليات القطر، والظروف الواقعية والملابسات الفعلية، التي تكتنف هذه العمليات. وهو ما يملي علينا ابتداءً تحديد مفهوم القطر البحري وتمييزه عن الأنظمة القانونية المشابهة له (المطلب الأول)، ثم التطرق إلى تكوين عقد القطر البحري وتحديد طبيعته القانونية (المطلب الثاني).

<sup>1</sup> يطلق عليه من قبل بعض الفقه "عقد الدفع" إذا تمت عملية تحريك المقطورة بواسطة دفعها. راجع في ذلك :

René Rodière, Nature juridique de contrat de poussage, Bulletin des transports, 1971, p474.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

المطلب الأول: مفهوم عقد القطر البحري وتمييزه عن الأنظمة القانونية المشابهة له

القطر عبارة عن عملية تتكون من تقديم وسيلة نقل معينة لها قوتها المحركة، لكي تستغلها وسيلة نقل أخرى محرومة أو حرمت من وسيلتها المحركة اللازمة للسير أو الدفع، أو التي لا تريد استخدام قوتها أو في حاجة لمعونة الناقل الأولى لزيادة سرعتها؛ وتتم عملية القطر البحري بموجب عقد يعرف بعقد القطر البحري، وعليه سنحاول بدايةً تحديد مفهوم عقد القطر البحري (الفرع الأول)، ثم تمييزه عن الأنظمة القانونية المشابهة له (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: مفهوم عقد القطر البحري

العقد بصفة عامة عبارة عن توافق إرادتين أو أكثر على إحداث أثر قانوني معين، يتمثل هذا الأثر بمنح أو فعل، أو عدم فعل شيء ما<sup>1</sup>، أي أن الإرادتين تتجهان إلى إنشاء التزام أو نقله، والعقد لغة هو الربط والشد والتوثيق والقوة ونقيضه الحل، كما استعمل فعل العقد من الناحية المعنوية للدلالة على الربط بين الكلامين أو المتعاهدين<sup>2</sup>، أما في الإصطلاح الفقهي نجد أن للعقد معنيين: عام وخاص، فالمعنى العام يطلق على كل التزام تعهد به الإنسان على نفسه سواء كان يقابله التزام آخر أم لا، وسواء كان التزاماً دينياً كالنذر أم دنياوياً كالبيع ونحوه.

أما المعنى الخاص للعقد فيطلق على كل اتفاق يتم بين إرادتين أو أكثر على إنشاء التزام أو نقله، فهو لا يتحقق إلا من طرفين أو أكثر<sup>3</sup>. ومن الناحية القانونية فقد عرفه المشرع الجزائري في المادة 54 من القانون المدني الجزائري<sup>4</sup> والتي تقضي بأنه: "العقد اتفاق يلتزم بموجبه شخص أو عدة أشخاص نحو شخص أو عدة أشخاص آخرين بمنح أو فعل، أو عدم فعل شيء ما".

<sup>1</sup> فاضلي إدريس، الوجيز في النظريات العامة للالتزام، ديوان المطبوعات الجامعية، 2009، ص39.

<sup>2</sup> منذر الفضل، الوسيط في شرح القانون المدني: مصادر الالتزامات وأحكامها، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط1، 2012، ص39.

<sup>3</sup> علاء عبد المجيد، عقد القطر البحري في القانون المصري والمقارن، دار النهضة العربية، القاهرة، 2015، ص42.

<sup>4</sup> الأمر رقم 58-75 المؤرخ في 26/09/1975 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-10 المؤرخ في 20 جوان 2005 والقانون رقم 07-05 المؤرخ في 13/05/2007 المتضمن القانون المدني الجزائري.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعملية القطر والإرشاد البحريين

عقد القطر البحري يلزم بجهاز القاطرة بقطر السفينة المقطورة إلى المكان المتفق عليه، ويلزم السفينة المقطورة بدفع الأجرة المتفق عليها، وهو من العقود التي تبرم بصفة يومية على مستوى الموانئ، ولتحديد مفهوم عقد القطر البحري يجدر بنا تعريف عقد القطر البحري (أولاً)، ثم تحديد أهم الخصائص التي يتميز بها هذا العقد (ثانياً).

### أولاً: تعريف عقد القطر البحري

القطر لغة يفيد الجر أو السحب<sup>1</sup>، وهو بهذا المعنى ينصرف إلى وصف كل عملية مادية قوامها الاستعانة بقوة دفع خارجية، لتحريك شيء ما مجرد أو تجرد مؤقتاً كلياً أو جزئياً من أسباب الحركة أو التوجيه من مكان إلى مكان آخر<sup>2</sup>.

لقد اهتم كل من الفقه والقانون بتحديد تعريف عقد القطر البحري باعتباره من العقود البحرية، وهذا ما سنتطرق إليه اتباعاً:

### 1. التعريف الفقهي لعقد القطر البحري

عرف جانب من الفقه عقد القطر البحري بأنه "اتفاق تلتزم به سفينة بجر سفينة أخرى أو عائمة في البحر للخروج أو الدخول إلى الموانئ"<sup>3</sup>.

كما عرفه آخرون بأنه "عبارة عن عقد يلتزم بمقتضاه مالك السفينة بجر سفينة مملوكة لآخر نظير أجر متفق عليه"، وفي نطاق عقد القطر البحري ثمة سفينتين: الأولى هي القاطرة -remorquer- tyg، والثانية هي المقطورة -remorqué-tow، وعلى ضوء هذا التعريف لا يمثل القطر الذي يتم بين سفينتين مملوكتين لشخص واحد تنفيذا لعقد قطر ولا يعدو الأمر سوى عملية مادية لا ترتب بحسب الأصل آثاراً قانونية<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> عبد الله البستاني، معجم لغوي مطول، مكتبة لبنان، بيروت، ط1، 1996، ص891.

<sup>2</sup> رفعت فخري أبادير، المرجع السابق، ص6.

<sup>3</sup> علي جمال الدين عوض، الوسيط في شرح القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1972، ص368.

<sup>4</sup> كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1997، ص832. وعبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص287.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

في حين يرى بعض الفقه أن مقتضى عقد القطر هو "قيام سفينة صغيرة وقوية بمساعدة السفن المتوسطة والكبيرة الحجم في الدخول إلى الميناء أو الخروج منه أو عند انتقال هذه السفن من رصيف إلى آخر داخل الميناء لأن دخول هذه السفن إلى الموانئ بقوتها الدافعة يسبب أضراراً للأحواض والأرصفة والسفن"<sup>1</sup>

كما ذهب جانب آخر إلى أن عمليات القطر هي "مساعدة السفن الأخرى وتقديم الخدمات لها عن طريق سحبها في حالة حدوث أي عطل بها داخل الميناء أو في عرض البحر، أو مساعدتها على الرسو بمحاذاة الرصيف، أو الإسهام في تعويم السفن الغارقة أو العائمة، وتتولى القيام بهذه العملية سفن معدة ومخصصة لذلك"<sup>2</sup>.

بناءً على ما سبق يتبين لنا أن هذه التعريفات وإن اختلفت في عباراتها إلا أنها تدور في إطار معنى واحد، وهو أن عقد القطر البحري هو علاقة قانونية تربط بين سفينتين (القاطرة والمقطورة) مملوكتين لشخصين مختلفين، مفادها أن تقوم الأولى بجر الثانية، لقاء أجر تقدمه هذه الأخيرة، ويترتب عليه التزامات متقابلة بين الطرفين. هذه التعريفات إذن تشترك في نقاط أساسية أهمها:

### • أن تكون المقطورة سفينة:

فالقطر البحري يستوجب توافر سفينتين: القاطرة وهي السفينة التي تعمل على السحب والجر وتسهيل المناورة داخل الميناء أو تمهيداً للخروج منه. ويجب أن تكون هذه السفينة متصلة بالكبلات المعدة لربط السفينتين ببعضهما بالشكل اللازم والمحدد طبقاً لقواعد الملاحة البحرية. والثانية هي المقطورة والتي تفقد القدرة على الملاحة فتصبح تحت سيطرة سفينة أخرى معدة خصيصاً لذلك من أجل الدخول إلى الميناء والرسو في الرصيف أو الخروج من الميناء والابتعاد عنه تاهباً للإبحار خارج محيطه بهدف تحقيق الأمن والسلامة الملاحية داخل الميناء.

<sup>1</sup> عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2014، ص 189.

<sup>2</sup> محمود سمير الشراوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ط 4، 1993، ص 582.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

على هذا الأساس فإن العمليات التي لا تتم بين سفينتين تستبعد من مفهوم القطر، وقد عرف المشرع الجزائري السفينة من خلال المادة 13 من القانون البحري الجزائري على أنها "تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة أو إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة".

استناداً لهذه المادة يشترط لاعتبار المنشأة العائمة سفينة أن تمارس النشاط في البحر وتقوم بالملاحة البحرية على وجه الإعتياد، والتخصص في الملاحة البحرية سواء كانت ملاحية رئيسية أو ملاحية مساعدة تبعية أو كانت الملاحة في أعالي البحار أو ساحلية.

كما عرفت المادة الأولى من القانون البحري المصري رقم 8 لسنة 1990 السفينة بأنها "كل منشأة تعمل أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تهدف للربح".

الملاحظ من خلال النصين السابقين سواء في القانون الجزائري أو المصري أن المشرع قد وسع نطاق هذا المفهوم ليشمل المنشآت العائمة التي لا تمتلك قوة الدفع الذاتية، والذي ينعكس على مفهوم السفينة المقطورة، وبالتالي يكون قد وسع من نطاق عقد القطر البحري ليشمل كل عمليات الجر على مستوى البحر، باستثناء المساعدة البحرية.

من هنا نجد أن تعريف السفينة في القانون الجزائري يتوافق مع التعريف الذي جاء به القانون المصري، وينصب كلاهما في نفس سياق التعريفات الفقهية مع التوسع في وصف السفينة المقطورة. كما عرف الفقه الفرنسي السفينة بأنها "آلية مركبة عائمة أو متحركة مصممة لأغراض الملاحة البحرية"<sup>1</sup>.

من هذا المنطلق فإنه يستبعد من نطاق عقود القطر البحري كل عملية تقوم فيها السفينة القاطرة بقطر المنشآت التي لا تعد من قبيل السفن، أي تلك المعدات المخصصة للخدمة في الموانئ، والتي لا تمتلك قوة دفع ذاتية، ويدخل في مجمل ذلك: الرافعات، الصنادل، الأحواض العائمة،

<sup>1</sup> René Rodiere, Traité Général de droit maritime, affrètements et transports, tome III, acconage, consignation, transit, transports successifs et combinés, transports de passagers, remorquage, DALLOZ, Paris, 1970, no.1135, p357.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

المواعين، وكذا حطام السفن بعد رفعها وما شابهها من حالات، فكلّ هذه الأوضاع لا تكيف على أنّها عقود قطر وإنما متى كانت المقطورة منشأة بحرية ليست لها قوة الدفع الخاصة بها فإن عملية قطرها تعد بمثابة عقد نقل من نوع خاص<sup>1</sup>.

### • ألا تكون القاطرة والمقطورة ملكاً لشخص واحد:

إن عدم كون السفينة القاطرة والسفينة المقطورة ملكاً لنفس الشخص يعد أمراً بديها في نظرية العقود، لأن القطر الذي يتم بين سفينتين مملوكتين لشخص واحد لا يتعدى كونه عملية مادية لا ترتب حسب الأصل آثاراً قانونية، وبالتالي لا يكون تنفيذاً لعقد قطر بحري<sup>2</sup>. وذلك لأن العقد يقوم على الإرادة فهو يدخل في عموم التصرف القانوني، كما أنه يتميز عن التصرفات القانونية بقيامه على إرادتين متطابقتين لا على إرادة منفردة<sup>3</sup>.

### • تقابل التزامات طرفي العقد:

إن أهم الالتزامات المتبادلة بين طرفي عقد القطر البحري قيام السفينة القاطرة بجر السفينة المقطورة مقابل دفع هذه الأخيرة أجراً معيناً، وهذا ما سنفصله لاحقاً عند دراسة الإلتزامات التي تقع على عاتق طرفي عقد القطر البحري.

## 2. التعريف التشريعي لعقد القطر البحري

لم يهتم المشرع الجزائري بوضع تعريف متكامل لعقد القطر البحري، شأنه في ذلك شأن أغلب التشريعات التي لم تعط تعريفاً لعقد القطر تاركة ذلك للفقهاء والقضاء، مكتفية في ذلك بتنظيم التزامات الأطراف، ووضع أحكام للمسؤولية المترتبة عنه<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> محمود مختار بربري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999، ص502.

<sup>2</sup> هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2001، ص127.

<sup>3</sup> عبد الرزاق السنهوري، نظرية العقد، ج 2، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ط2، 1998، ص183.

<sup>4</sup> ما يبرر ذلك أن التعريفات ليست من مهام المشرع، والقطر في واقع الأمر هو عبارة عن عمليات قانونية مختلفة من حيث مضمونها والغرض منها. راجع: رفعت فخري أبادير، المرجع السابق، ص7.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

لقد نص المشرع الجزائري من خلال المادة 860 من القانون البحري على أنه "يلتزم المجهز بموجب عقد القطر ومقابل مكافأة بخدمات القطر بواسطة سفينة". وجاء نص المادة 861 كتكملة للمادة 680، حيث أنه حدد مجال القطر البحري<sup>1</sup>، والذي يقضي بأنه:

"تدخل في عداد خدمات القطر:

أ - العمليات التي تتطلب سحب أو دفع السفينة.

ب - مناورات الإرساء والانتقال أو إبحار السفينة.

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

وهذا ما نصت عليه المادة 94 من المرسوم التنفيذي رقم 01-02 الذي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها<sup>2</sup>.

من خلال المادتين 860 و861 يتضح أن عقد القطر البحري هو عبارة عن عقد يلتزم بموجبه مجهز السفينة القاطرة بتقديم خدمات للسفينة المقطورة، سواء تعلق الأمر بعمليات السحب أو الدفع أو بمناورات الإرساء والانتقال أو الإبحار، وكذا المراقبة والمساعدة المقدمة في تنفيذ مناورات بحرية أخرى، وهذا مقابل أجر معين.

كما يتضح لنا أن المشرع الجزائري قد اشترط أن تكون المقطورة سفينة، وهذا ما يُفهم من نص المادة 861 من القانون البحري الجزائري، مما يدعونا للرجوع إلى نص المادة 13 السالفة الذكر، وعليه يكون التعريف الذي جاء به القانون البحري الجزائري ينصب في نفس سياق التعريف الذي

<sup>1</sup> تجدر الإشارة إلى أن نص المادة 861 من القانون البحري الجزائري جاء على سبيل المثال لا الحصر.

<sup>2</sup> المرسوم التنفيذي رقم 01-02 مؤرخ في 22 شوال عام 1422 الموافق ل 6 يناير 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، الجريدة الرسمية عدد 1 المؤرخة في 22 شوال 1422 الموافق ل 6 يناير 2002.

تنص المادة 94 من نفس المرسوم على أنه " في مفهوم هذا المرسوم يتمثل قطر السفن فيما يأتي:

-العمليات المتمثلة في جر ودفع السفن،

-مناورات إرساء وانتقال أو إبحار السفينة،

-المرافقة والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى في ملاحه السفينة.

يمارس القطر بواسطة سفن قاطرة قادرة على إنجاز هذه العمليات مع المؤهلات التي تقتضيها الظروف مع احترام الشروط والقواعد المحددة في التشريع والتنظيم المعمول بهما".

## الباب الأول: الأحكام العامة لعملياتي القطر والإرشاد البحريين

قدمه الفقه مع التوسيع في مفهوم السفينة المقطورة بناء على مضمون المادة 13 كما سبق وأشرنا إلى ذلك سالفاً.

بينما مدّ التشريع الفرنسي الصادر سنة 1969 أحكامه الخاصة بالقطر البحري على عمليات قطر السفن بغض النظر عما إذا كانت القاطرة سفينة أو عائمة لا يصدق عليها هذا الوصف، ويتضح ذلك جلياً من حرص المشرع الفرنسي دائماً على أن تكون عبارة المقطورة مسبوقة بكلمة سفينة، وذلك بخلاف عبارة القاطرة التي استعملها بمفردها. ونجد أن المشرع الفرنسي ترك إدارة القطر لاتفاق الطرفين ووضع نظام احتياطي ليتم الرجوع إليه في حالة عدم وجود اتفاق.<sup>1</sup>

أما المشرع المصري فقد نظم المسؤوليات الناشئة عن عقد القطر البحري وتحديد مدة التقادم الخاصة به، من خلال قانون التجارة البحري رقم 8 لسنة 1990، غير أنه لم يتطرق إلى تعريف لعقد القطر أو لخصائصه أو طبيعته القانونية، ولم يحدد الالتزامات الناشئة عنه، إلا أن المذكرة الإيضاحية لمشروع قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 عرفت عقد القطر البحري بأنه "عقد بين مجهز السفينة القاطرة ومجهز السفينة المقطورة، يتعهد بمقتضاه الأول بإعداد السفينة القاطرة، لتكون صالحة للقيام بالعملية المتفق عليها وتنفيذ هذه العملية، ويتعهد الثاني بدفع أجره القاطرة وإن اختلفت مسميات العقد"<sup>2</sup>.

من خلال هذا التعريف يتبين لنا أن عقد القطر البحري يكون بين سفينتين، الأولى هي القاطرة والثانية هي المقطورة، ويوجد أفراد على سطح السفينة المقطورة لإتمام عمليات القطر، ويقوم الجميع بالتنسيق فيما بينهم لإتمام هذه العملية بنجاح. وتعد القاطرة سفينة بحرية متى باشرت نشاطها في البحر، حيث أن لها المقومات المادية والقانونية للسفينة من قوة محركاتها وطاقم إدارتها. كما أن المقطورة لا تفقد وصف السفينة بمجرد قطرها مادام أن الوصف كان ثابتاً لها في الأصل.

<sup>1</sup> René Rodière, op.cit, p35.

<sup>2</sup> جلال وفاء محمد، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 1997، ص413.

### ثانياً: خصائص عقد القطر البحري

يتمتع عقد القطر البحري بمجموعة من الخصائص التي تميزه عن غيره من العقود، فهو فضلاً عن كونه عقداً رضائياً ملزماً لجانين ذا أثر فوري يعد عقداً تجارياً، وبالتالي فهو من عقود القانون الخاص، كما يعتبر عقد معاوضة، وهذا ما سنتطرق إليه اتباعاً.

### 1. عقد القطر البحري عقد رضائي:

العقد الرضائي هو العقد الذي ينعقد بمجرد حصول اتفاق بين طرفيه، بأية كيفية كانت ودون اتباع شكل أو صيغة معينة.

إن مبدأ الرضائية الذي تمخض عن مبدأ سلطان الإرادة يترجم حرية المتعاقدين فيما يخص كيفية التعبير عن إرادتهما، فالعقد الرضائي هو الذي ينشأ بمجرد تلاقي إرادتين، سواء كان التعبير عنها شفهاً أو حركياً أو كتابياً، فالعبرة بالاتفاق ذاته لا بالطريقة التي يتم بها.

نصت المادة 59 من ق.م.ج على أنه "يتم العقد بمجرد تبادل الطرفان التعبير عن إرادتهما المتطابقتين دون الإخلال بالنصوص القانونية"، ومن هنا فإن المشرع الجزائري أخذ بالرضائية كمبدأ، حيث تسمح للمتعاقدين بالتعبير عن إرادتهما بمختلف الوسائل، وبأي طريقة صراحةً أو ضمناً، دون أن يولي المشرع أفضلية أو أولوية لأي كيفية من الكيفيات المذكورة، فإن كان الأصل هو مبدأ حرية التعاقد كوجه من أوجه مبدأ سلطان الإرادة، والذي بمقتضاه يكون للشخص الحق في إبرام أو عدم إبرام ما يشاء من عقود، كما يكون للمتعاقدين حرية تحديد مضمون العقد بإرادتهما<sup>1</sup>. ويعتبر عقد القطر البحري عقد رضائي يكفي لانعقاده تطابق إرادتين، بمعنى أن يقتزن الإيجاب الصادر من أحد الطرفين بالقبول الصادر من الطرف الآخر في مجلس العقد.

<sup>1</sup>علي فلاي، النظرية العامة للعقد، موفم للنشر، الجزائر، 2008، ص82.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

ويرى جانب من الفقه أن هذا العقد من العقود الرضائية التي تخضع لإرادة الطرفين دون الحاجة إلى شكلية معينة، إلا أنه يجب أن يكون مكتوباً كغيره من العقود البحرية حيث تكون الكتابة وسيلة لإثبات العقد لا لصحته، فالعقد صحيح متى كان هناك توافق إرادتي طرفيه<sup>1</sup>.

كما يضيف بعض الفقهاء أنه يصعب توافر القالب الكتابي في عقد القطر البحري، إذ غالباً ما يصدر الإيجاب عن السفينة طالبة القطر وهي في عرض البحر. فمادام أن عقد القطر رضائياً فهو ينعقد بتبادل التعبير عن إرادتين متطابقتين، ومحلّه قيام القاطرة بتقديم خدمات القطر للسفينة المقطورة نظير دفع هذه الأخيرة أجره القطر مقابل الخدمة التي قدمتها الأولى، وطالما أن عقد القطر رضائي فإنه يمكن إثباته بكافة طرق الإثبات المعروفة وفقاً للقواعد العامة<sup>2</sup>.

وبما أن عقد القطر البحري قد يتضمن شروطاً خاصة لتنفيذه أو لتنظيم المسؤوليات الناشئة عنه فقد جرت الأعراف على تدوين هذه الشروط في إيصالات القطر والفواتر الخاصة به، كما لا تلزم الكتابة لإثباته إذ يمكن إثباته بكافة وسائل الإثبات<sup>3</sup>.

تجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري يستلزم توافر شرط الكتابة في حالة الإتفاق على إدارة عملية القطر، فالأصل أن تتم عملية القطر تحت إدارة ريان السفينة المقطورة، وتبعاً لذلك يتقيد ريان السفينة القاطرة بالأوامر الملاحية لهذا الأخير<sup>4</sup>، إلا أنه يجوز للأطراف بناء على اتفاق صريح ومكتوب تكليف ريان السفينة القاطرة للقيام بإدارة عمليات القطر<sup>5</sup>، فلو كانت الكتابة لازمة أصلاً لعقد القطر لما وجدت الحاجة إلى تخصيص هذه الصورة واستلزام الكتابة فيها<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية والمرشد ومجهز القطر في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، منشأة المعارف، الاسكندرية، 2004، ص 295.

<sup>2</sup> عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 287.

<sup>3</sup> ويراعى في هذا الصدد أن السفن التي تعتاد المرور بمناطق محددة أو في موانئ معينة قد تبرم مع إحدى شركات القطر عقداً طويل المدة نسبياً، يسمح لها بالاستعانة بخدمات القطر عند المرور بالمنطقة أو الميناء مع التمتع في الغالب بمميزات خاصة تتعلق بالأجر. راجع: هاني دويدار، المرجع السابق، ص 128.

<sup>4</sup> المادة 1/866 من القانون البحري الجزائري.

<sup>5</sup> المادة 1/867 من القانون البحري الجزائري.

<sup>6</sup> محمود مختار بيري، المرجع السابق، ص 485.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

في نفس السياق نص المشرع المصري على أنه يجوز باتفاق كتابي ترك عملية القطر داخل الميناء لربان السفينة القاطرة.<sup>1</sup> وكذا المشرع الفرنسي الذي نص على ترك إدارة القطر لاتفاق الطرفين ووضع نظام احتياطي ليتم الرجوع إليه في حالة عدم وجود اتفاق.<sup>2</sup>

من هنا يمكن القول أن عقد القطر البحري لا يعد من العقود الشكلية التي يستلزم القانون اتباع شكل معين لإبرامها بحيث لو تخلف هذا الشكل يترتب عليه البطلان.

### 2. عقد القطر البحري عقد ملزم للجانبين:

لقد عرف المشرع الجزائري العقد الملزم للجانبين من خلال المادة 55 من ق.م.ج كالاتي:

"يكون العقد ملزماً للطرفين متى تبادل المتعاقدان الالتزام ببعضهما بعضاً".

فالعقد الملزم للجانبين أو العقد التبادلي بصفة عامة هو ذلك العقد الذي ينشئ التزامات متقابلة في ذمة طرفيه، أي يعتبر كل متعاقد بموجبه دائناً ومديناً في آن واحد، كعقود البيع والإيجار والمقايضة والعمل وغيرها.<sup>3</sup>

يعد عقد القطر البحري من العقود الملزمة للجانبين إذ يفرض التزامات على عاتق كل من مجهزي سفينة القطر والسفينة المقطورة، فيلتزم مجهز سفينة القطر بإنجاز عملية القطر المتفق عليها، ويقتضي الأمر توفير سفينة للقطر مع مراعاة أن العقد لا يحتوي عادة على اعتبار خاص بسفينة القطر، فيجوز بالتالي لمجهز القطر توفير إحدى المملوكة له لتنفيذ عقد القطر. كما يقتضي الأمر تولى ربط السفينة المقطورة بسفينة القطر بكابلات يقدمها مجهز سفينة القطر.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> المادة 2/279 من القانون البحري المصري.

<sup>2</sup> René Rodière, op.cit, p35.

<sup>3</sup> بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، ج1: التصرف القانوني (العقد والإرادة المنفردة)، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ط3، 2004، ص48.

<sup>4</sup> من الناحية العملية فإن هذا الالتزام يقع على عاتق مجهز سفينة القطر في حالة قطر السفينة في أعالي البحار، حيث يصعب على ربان السفينة المقطورة توفيرها. أما إذا كان القطر يتم داخل أحد الموانئ فالكثير من العقود تفرض هذا الالتزام على عاتق مجهز السفينة المقطورة، وإن تم الإتفاق على توفير سفينة القطر لهذه الكابلات فإنه يجب على مجهز السفينة المقطورة دفع أجر إضافي عنها. راجع في ذلك: هاني دويدار، المرجع السابق، ص129.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

أما مجهز السفينة المقطورة فهو يلتزم في المقام الأول بدفع الأجر المقرر مقابل القطر، ويلتزم بصفة فرعية بدفع جميع المبالغ الإضافية التي تقتضيها ظروف تنفيذ عملية القطر<sup>1</sup>. كما يلتزم المجهز من خلال ربان السفينة بتيسير مهمة سفينة القطر كالإدلاء بكافة المعلومات عن السفينة المقطورة اللازمة لحسن تنفيذ عملية القطر<sup>2</sup>.

### 3. عقد القطر البحري من عقود القانون الخاص:

إن عقد القطر البحري من عقود القانون الخاص وليس من العقود الإدارية حتى ولو كان مجهز القطر شخصا من أشخاص القانون العام طالما أن العقد لا يهدف إلى تحقيق خدمة عامة ولا يتضمن شروطا غير مألوفة في عقود القانون الخاص<sup>3</sup>، فلا يؤثر في اعتبار العقد من عقود القانون الخاص ضرورة أن يكون القائم بالقطر حاصلا على امتياز من الدولة، فغاية ذلك أن تكون ممارسة هذا النشاط موقوفة على ترخيص من الإدارة، ولكن عمليات القطر تعد عمليات استغلال تجاري وتخضع لقواعد القانون الخاص<sup>4</sup>.

### 4. عقد القطر البحري من العقود التجارية:

يعد عقد القطر البحري عقداً تجارياً بالنسبة لمحترف نشاط قطر السفن وذلك لإسباغ المشرع الصفة التجارية على كل ما يتعلق بالملاحة التجارية البحرية، وذلك إعمالاً لنص المادة الثانية الفقرة 19 من القانون التجاري الجزائري<sup>5</sup>، والتي تنص على أنه "يعد عملاً تجارياً بحسب الموضوع: ..... كل عقود التأمين والعقود الأخرى المتعلقة بالتجارة البحرية.....".

<sup>1</sup> ومثال ذلك رسوم الإرشاد ورسوم الموانئ ومختلف الرسوم الأخرى وإذا اقتضى الأمر تدخل أكثر من سفينة قطر يجب على مجهز السفينة المقطورة دفع أجر إضافي يحدده الإتفاق.

<sup>2</sup> سنتطرق بالتفصيل للالتزامات المتبادلة بين طرفي عقد القطر البحري عند التطرق إلى آثار عقد القطر والالتزامات الناشئة عنه في الباب الثاني من خلال المبحث الأول من الفصل الأول.

<sup>3</sup> كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 836.

<sup>4</sup> علاء الدين عبد المجيد، المرجع السابق، ص 67.

<sup>5</sup> الأمر 59/75 مؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975 يتضمن القانون التجاري. معدل ومتمم إلى غاية قانون رقم 02/05 المؤرخ في 6 فبراير 2005.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

إلا أن المشرع قد وقع في خلط إذ أدرج العقود المتعلقة بالتجارة البحرية ضمن الأعمال التجارية بحسب الشكل المنصوص عليها في المادة الثالثة من نفس القانون، والتي جاء فيها:

"يعد عملاً تجارياً بحسب شكله:

..... كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية".

أما بالنسبة للسفينة المقطورة فقد يكون العقد تجارياً إذا تعلق بسفينة تباشر مشروعات النقل البحري وفقاً لنظرية التبعية، وقد يكون مدنياً إذا تعلق بسفينة مخصصة للنزهة أو البحث العلمي، وبالتالي يعد عقداً مختلطاً.<sup>1</sup>

تكمن أهمية معرفة ما إذا كان عمل مجهز السفينة المقطورة تجارياً من عدمه في تحديد المحكمة المختصة بنظر النزاع الناشئ عن تنفيذ عقد القطر، فحيث يكون العمل بالنسبة له مدنياً فإنه يجب إذا كان مدعى عليه رفع الدعوى أمام المحكمة المدنية، أما إذا كان مدعياً فله الخيار بين رفع دعواه أمام المحكمة التجارية التي هي محكمة المدعى عليه (مجهز القطر) أو أمام المحكمة المدنية وهو خيار لا يتعلق بالنظام العام. كما أن قواعد الإثبات التجارية تطبق على مجهز القطر الذي يُعتبر العمل تجارياً بالنسبة له في حين تطبق قواعد الإثبات المدنية على مجهز السفينة المقطورة وذلك أياً كان نوع المحكمة التي رفعت أمامها الدعوى.<sup>2</sup>

### 5. عقد القطر البحري من عقود المعاوضة

عرف المشرع الجزائري عقد المعاوضة من خلال المادة 58 من ق.م.ج على النحو التالي:

"العقد بعوض هو الذي يلزم كل واحد من الطرفين إعطاء، أو فعل شيء ما". يتسم هذا التعريف بالغموض إذ يخلط بين العقد التبادلي الذي يرتب التزامات متقابلة على عاتق المتعاقدين، وعقد المعاوضة الذي يُنظر إليه من زاوية أخرى، وهي وجود عوض يتحصل عليه المتعاقد مقابل الالتزام

<sup>1</sup> محمود مختار أحمد بري، المرجع السابق، ص 485.

<sup>2</sup> محمود شحماط، المرجع السابق، ص 103.

كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية، المرجع السابق، ص 275-276.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

الذي يتحمله، وبمعنى آخر فإن عقد المعاوضة هو ذلك العقد الذي يتحصل فيه المتعاقد على فائدة ذات قيمة مالية مقابل تنفيذ التزامه، بحيث لا يفتر عند تنفيذ ما التزم به، ولا يعد تبادل للالتزامات بين المتعاقدين كما هو الحال في العقود الملزمة للجانبين<sup>1</sup>.

إذن يعد عقد المعاوضة ذلك العقد الذي يحصل فيه كل متعاقد على مقابل لما يعطي أو يأخذ، كالبيع والمقايضة والإجارة وغيرها<sup>2</sup>. ويعتبر عقد القطر البحري من عقود المعاوضة الذي لا يفترض أن يكون مجانياً، حيث يحصل بمجهز القاطرة على أجرة تسمى أجرة القطر نظير عمليات القطر التي قام بتنفيذها، بينما يلتزم بمجهز المقطورة بدفع هذه الأجرة لمجهز القاطرة<sup>3</sup>.

فعقد القطر البحري هو عقد معاوضة إذ تضطلع به مشروعات ذات طابع رأسمالي تهدف إلى تحقيق الربح من وراء تقديم خدمات القطر، وتختلف كيفية تحديد الأجر الذي يتعين على مجهز السفينة المقطورة دفعه بحسب ما إذا كان القطر من أجل تنفيذ المناورات اللازمة لدخول الميناء أو الخروج منه أو إذا كان من أجل قطر السفينة في أعالي البحار، ففي الفرض الأول غالباً ما تتولى السلطات العامة تحديد تعريفه القطر في حين يتولى الإتفاق في الفرض الثاني تحديد الأجر<sup>4</sup>.

### 6. عقد القطر البحري من عقود الإذعان

الأصل في التعاقد حرية كل طرف في المناقشة والمساومة، ولكن هناك نوعاً من العقود يضع فيها أحد الطرفين شروط العقد وللطرف الثاني إما أن يقبلها جملةً أو يرفضها جملةً<sup>5</sup>، ومن هنا يكون قبوله أقرب إلى التسليم والإذعان منه إلى الرضاء السليم<sup>6</sup>، وهي ما يعرف بعقود الإذعان - وهي عقود

<sup>1</sup> علي فلاي، المرجع السابق، ص 304.

<sup>2</sup> أنو سلطان، مصادر الالتزام في القانون المدني الأردني (دراسة مقارنة بالفقه الإسلامي)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2005، ص 16.

<sup>3</sup> هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 127. علاء الدين عبد المجيد، المرجع السابق، ص 70.

<sup>4</sup> محمد فريد العريبي وهاني دويدار، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2000، ص 534.

<sup>5</sup> رمضان أبو السعود، مصادر الالتزام، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، 2007، ص 34-35.

<sup>6</sup> محمد صبري السعودي، مصادر الالتزام: النظرية العامة في القانون المدني الجزائري (المصادر الإرادية - العقد والإرادة المنفردة)، دار الكتاب الحديث، القاهرة، 2009، ص 134.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

ترتبت على احتكار بعض المرافق الهامة احتكاراً قانونياً أو فعلياً- فقد أصبحت شركات تحتكر خدمة من الخدمات الضرورية للمجتمع، كخدمة المياه، والكهرباء والغاز والنقل...<sup>1</sup> من هذا المنطلق يعتبر عقد القطر البحري عقد إذعان كونه عقد يتم تحرير بنوده مسبقاً من طرف واحد ضمن عقود نموذجية، ويتم قبوله جملةً دون مناقشة محتواه من قبل المتعاقد الثاني، وما يؤكد هذا وجود شركات قطر متخصصة تحتكر القيام بهذا النشاط.

### 7. عقد القطر البحري عقد فوري

العقد الفوري هو العقد الذي لا يعتبر الزمن عنصراً جوهرياً فيه، إذ تحدد فيه التزامات المتعاقدين بغض النظر عن وقت تنفيذها. حيث لا يؤثر الزمن على مقدار الالتزامات التي يترتبها العقد على عاتق المتعاقدين ويتم عادة تنفيذ هذه العقود دفعة واحدة وعلى الفور مما يبرر تسميتها هذه، والتأخير في التنفيذ إلى أجل أو إلى أجل متتابعة بإرادة المتعاقدين المحضه لا ينال حتماً من طبيعة العقد، ويكون عامل الزمن عنصراً عرضياً فقط وليس عنصراً جوهرياً<sup>2</sup>. يعد عقد القطر البحري عقداً فورياً وليس عقداً زمنياً<sup>3</sup>، لأن الإتفاق الذي يبرم من خلال عقد القطر هدفه قطر سفينة أو منشأة وينفذ بلا توقف<sup>4</sup>. وباعتباره من العقود الفورية يمكن أن يتم بطريقة إلكترونية، شأنه في ذلك شأن جميع العقود التي تتم إلكترونياً بموجب إيجاب وقبول<sup>5</sup>. وبهذا نكون قد ذكرنا أهم الخصائص التي يتميز بها عقد القطر باعتباره عقداً بحرياً، مما يقتضي تمييزه عن باقي العقود الأخرى المشابهة له.

<sup>1</sup> علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام: مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ط5، 2003، ص 26.

<sup>2</sup> بلحاج العربي، المرجع السابق، ص 51.

<sup>3</sup> تجدر الإشارة إلى أن عقد القطر البحري من العقود الفورية حتى ولو تراخى الزمن المطلوب تنفيذ القطر فيه، مادام الإلتزام بالقطر يقتضي تنفيذاً فورياً أي يتم دفعة واحدة، ولكن يلاحظ أنه إذا كان محل الإتفاق أن يتولى جهاز القطر قطر السفن المملوكة لشخص آخر كلما حلت إحداها بالميناء خلال مدة من الزمن يمكن اعتبار العقد عقداً مستمراً أو ذا تنفيذ دوري، وله أهميته البالغة في مجال تطبيق نظرية الظروف الطارئة، حيث أن هذه النظرية لا تنطبق على العقود الفورية، ولكن مجالها الطبيعي هو العقود المستمرة. راجع في ذلك: علاء الدين عبد المجيد، المرجع السابق، ص 65.

<sup>4</sup> كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية، المرجع السابق، ص 276.

<sup>5</sup> وائل حمدي أحمد، عقد النقل البحري الإلكتروني الدولي للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، 2013، ص 37-38.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

الفرع الثاني: تمييز عقد القطر البحري عن الأنظمة القانونية المشابهة له

كثيراً ما يتم الخلط بين القطر البحري وغيره من الأعمال البحرية المساعدة مثل الإرشاد البحري والمساعدة البحرية، مما يترتب عليه الخلط بين عقودها. وبالرغم من وجود تشابه كبير بين هذه العمليات الثلاث إلا أن عملية القطر تختلف عن عمليتي الإرشاد والمساعدة البحرية، سواء من حيث مضمونها أو الغرض منها أو من حيث طبيعة النظام القانوني الذي تخضع له كل عملية من تلك العمليات البحرية<sup>1</sup>. تظهر أهمية تمييز القطر البحري عما قد يختلط به من أعمال بحرية في اختلاف القواعد التي تحكم عمليات القطر البحري العادية وتلك التي تخضع لها الأعمال البحرية الأخرى. فقد نظم المشرع الجزائري العمليات البحرية بأحكام وقواعد خاصة بكل منها، فكما للقطر البحري قواعد خاصة به فللمساعدة البحرية وللإرشاد البحري قواعد خاصة بهما كذلك، إلا أنه في بعض الحالات تستوجب التفرقة بين هذه المفاهيم لمعرفة القانون الواجب تطبيقه.

### أولاً: تمييز عقد القطر البحري عن المساعدة البحرية

لقد نظم المشرع الجزائري أحكام المساعدة البحرية في القانون البحري ضمن القسم الثالث تحت عنوان "الإسعاف البحري" من الفصل الرابع المتضمن الحوادث البحرية من الباب الأول، المواد من 332 إلى غاية المادة 357 منه.

الملاحظ أن المشرع الجزائري قد استعمل مصطلح "الإسعاف" بدل المساعدة أو الإنقاذ<sup>2</sup>، وهو مصطلح غير شائع لدى غالبية التشريعات<sup>1</sup>. فالمشرع استعمل هذا المصطلح للدلالة على

<sup>1</sup> علاء الدين عبد المجيد، المرجع السابق، ص 71.

<sup>2</sup> لقد ثار جدل فقهي حول مسألة التفرقة بين مصطلحي المساعدة والإنقاذ، فرغم أن تعريفات المساعدة والإنقاذ البحريين تدور كلها نحو مفهوم واحد، ألا وهو تقديم يد العون وتنجية الهالك، إلا أنه هناك جانب من الفقه يفرق بينهما خاصة الفقه الفرنسي، وذلك قبل صدور قانون 29 أبريل 1916، بحيث يرى الفقه الفرنسي أن المساعدة البحرية تقدم للسفينة المعرضة للخطر وما عليها من بضائع وآلات وأشخاص وذلك قبل وقوع الحادث، أي أن المساعدة وسيلة وقائية مانعة للخطر الوشيك الوقوع، تنطوي على نوع من التعاون مع طاقم مازال يقاوم الخطر على متن السفينة. أما الإنقاذ البحري فيقدم بعد وقوع الحادث لسفينة يمكن أن توصف في بعض الأحيان بالخطام، أي أن الإنقاذ له وظيفة علاجية أو مخففة لاحقة على وقوع الحادث أو الكارثة، يتم غالباً لطاقم تحلى عن مقاومة الخطر فليس ثمة تعاون لإتمام العملية بين المنقذ والسفينة، وعليه فهما نظامان مختلفان بصورة عميقة، وهنا كراء في الفقه العربي يؤيد هذا الرأي، ويرى أن المساعدة هي مبادرة السفينة إلى بذل الجهد الناجح وتقديم العون لسفينة أخرى تجابه خطر الهلاك، أما إذا هلكت فتكون الأعمال المقدمة إنقاذاً للأموال والأرواح من الغرق. راجع في ذلك: حسان سعاد، الحوادث البحرية وفقاً للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية (التصادم والمساعدة والإنقاذ البحريين)، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، 2018-2019، ص 268 وما يليها.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

عمليات المساعدة من أجل تجنب تفاقم الحادث وتحاشي الخطر، بينما استعمل مصطلح "الإنقاذ" فيما يتعلق بالحطام البحري<sup>2</sup>، أي بعد وقوع الحادث تحت عنوان "إنقاذ حطام السفن"، وهو ما يقابل النص بالنسخة الفرنسية Assistance وSauvetage des épaves، وبالتالي فالمساعدة البحرية والإنقاذ البحري حسب القانون البحري الجزائري نظامان مختلفان.

حسب رأينا فقد أحسن ما فعل المشرع الجزائري بتفريقه بين النظامين -الإسعاف البحري وإنقاذ الحطام- فهذه التفرقة صحيحة من الناحية اللغوية للكلمتين. فالأصح أن الإنقاذ يكون فقط للحطام والأموال، أما الإسعاف فيشمل الأرواح البشرية، وبالتالي نقول إسعاف الأرواح البشرية وإنقاذ الحطام البحري.

إلا أن بعض الباحثين يفضلون استعمال مصطلح "الإنقاذ البحري" لأنه أكثر دلالة على المعنى المقصود منه وأصدق تعبيراً عنه، إذ تؤدي المساعدة البحرية في النهاية إلى إنقاذ السفينة<sup>3</sup>. عرفت المادة 332 من القانون البحري الجزائري الإسعاف البحري بأنه "كل نجدة للسفن البحرية الموجودة في حالة خطر أو للأموال الموجودة على متنها وكذلك الخدمات التي لها نفس الطابع والمقدمة بين سفن البحر وبواخر الملاحة الداخلية بدون الأخذ في الاعتبار للمياه التي جرت فيها النجدة". وتقابلها المادة 302 من قانون التجارة البحرية المصري التي تنص على أنه "تسري أحكام هذا الفصل على إنقاذ السفن البحرية التي تكون في حالة خطر وعلى الخدمات من النوع ذاته التي تؤدي بين السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية وذلك بدون اعتبار للمياه التي يحصل فيها الإنقاذ

<sup>1</sup> المشرع الفرنسي استعمل مصطلح "المساعدة" في القانون رقم 545 لسنة 1967 المنظم لحوادث البحر الملغى، من خلال المادة 9. أما القانون البحري المصري رقم 8 لسنة 1990 استعمل مصطلح "الإنقاذ"، وبرت المذكرة الإيضاحية لمشروع القانون اختيار مصطلح الإنقاذ البحري بقولها أن "المساعدة وسيلة والإنقاذ نتيجة"، وتسمية الأشياء بنتائجها خير من تعريفها بالوسائل التي تؤدي إليها. في حين نجد أن المشرع الأردني قد استعمل مصطلح "الإسعاف" أيضاً في نص المادة 248 من قانون التجارة البحرية الأردني، والتي نصت على أنه "كل عمل إسعاف أو إنقاذ تقوم به سفينة لسفينة أخرى تكون في خطر...".

<sup>2</sup> نظم المشرع الجزائري إنقاذ حطام السفن في المواد من المادة 358 إلى 383 من القانون البحري الجزائري.

<sup>3</sup> محمود سمير الشقاوي، المرجع السابق، ص 541.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

أو تقدم فيها الخدمة وتعد كلّ عائمة في حكم هذه المادة سفينة أو مركب ملاحية داخلية بحسب الأحوال".

يتضح من نص المادة أن المساعدة البحرية هي المعونة التي تقدمها سفينة لأخرى والتي تتم بين سفينة وإحدى مراكب الملاحية الداخلية التي تكون معرضة لخطر الهلاك، وذلك بغض النظر عن المياه التي يتم فيها الإنقاذ، وكذلك بغض النظر عن نوع المنشأة البحرية المعرضة للخطر، بل يكفي لتحقيق الإنقاذ أن تكون المنشأة سفينة بحرية أو مركب ملاحية بحرية.

هذا ما نصت عليه معاهدة بروكسل<sup>1</sup> الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ لسنة 1910 في مادتها الأولى<sup>2</sup>، بحيث أصبحت هذه المعاهدة هي المصدر الأساسي لكثير من التشريعات الوطنية وعلى رأسها التشريع الجزائري والتشريع المصري، فقد تبني كلّ من المشرع الجزائري والمصري أحكام هذه المعاهدة في القانون البحري.

إن إشكالية التفرقة بين عقد القطر البحري والمساعدة البحرية لا تُطرح إلا عندما يجسد الإسعاف البحري في عملية مادية هي القطر (الجر). ومصدر الخلط بينهما هو قيام نفس السفن بكلا العمليتين فمساعدة سفينة في خطر تتمثل في أغلب الأحيان في القطر، فالعمليتان من الناحية المادية متماثلتان لكن من الناحية القانونية الأمر مختلف<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ والمبرمة في بروكسل بتاريخ 23-09-1910 المعدلة ببروتوكول 1967/05/27 انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 70/64 المؤرخ في 02/03/1964، كما انضمت مصر إلى هذه المعاهدة سنة 1941 وبدأ العمل بها اعتباراً من أول يناير عام 1944، ولا تنطبق أحكام هذه المعاهدة إلا في حالة وجود علاقة دولية، أي لا بد أن تكون السفينة القائمة بالإنقاذ أو السفينة التي يتم إنقاذها تابعة لدولة موقعة على هذه المعاهدة.

<sup>2</sup> تنص المادة الأولى من معاهدة بروكسل لسنة 1910 على أنه "تطبق الأحكام الآتية على مساعدة وإنقاذ السفن البحرية التي تكون في حالة الخطر وعلى الأشياء الموجودة على ظهرها وعلى النولون وأجرة الركاب وكذا على الخدمات التي هي من نفس النوع التي تؤدي بين السفن البحرية وسفن الملاحية الداخلية، بدون أي تمييز بين هذين النوعين من الخدمات ويقطع النظر عن المياه التي حصلت فيها".

<sup>3</sup> P. CHAUVEAU : Assistance et Remorquage, Revue de Droit Maritime Français (DMF), Février 1970, P 67.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

فتكليف العلاقة بين السفينة القاطرة والمقطورة على أنها مساعدة بحرية أم قطر يتوقف على قيام حالة الخطر من عدمها، لأن المساعدة البحرية تتجه فيها عملية القطر إلى إنقاذ سفينة في حالة خطر، فالمساعدة البحرية تأخذ من الناحية المادية صوراً متعددة<sup>1</sup>، إلا أن الغالب أن يأخذ العمل المادي اللازم للقيام بالمساعدة صورة القطر، وعليه فمناطق التفرقة بين القطر والمساعدة البحرية هو توافر حالة الخطر، فعنصر الخطر هو الحد الفاصل في تكليف عملية القطر المادية ما إذا كانت قطراً بحرياً أو مساعدة بحرية.

### 1. مفهوم الخطر وأثره على التكليف القانوني للعقد:

إن المعاهدات الدولية والتشريعات الداخلية لم تهتم بتحديد مفهوم الخطر الذي يتعين أن توجد فيه المنشأة التي تقدم إليها المعونة لوصف العملية بأنها مساعدة بحرية، وإنما اكتفت باشتراط أن تكون تلك المنشأة خطر دون تحديد لمضمون هذا الخطر وأوصافه أو درجته، فوصف العملية يختلف باختلاف مفهوم الخطر وحدوده، وهو أمر متروك لتقدير قاضي الموضوع<sup>2</sup>. فكلما

<sup>1</sup> المساعدة البحرية تأخذ صور عديدة منها: تحطيم الثلوج المتجمدة حول السفينة وإخراجها من المنطقة الثلجية، تخفيف حمولة السفينة بنقلها إلى اليابسة أو إلى سفينة أخرى، إطفاء حريق شب في السفينة أو في الحمولة، إنقاذ الأشخاص الموجودين في البحر بعد غرق السفينة سواء كانوا ساجحين أو متعلقين بأشياء أو في قوارب الإنقاذ، قطر سفينة عائمة تعطلت محرقاتها أو دفعتها. راجع: إيمان فتحي حسن الجميل، المساعدة البحرية (الإنقاذ البحري) - القطر البحري - الإرشاد البحري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2011، ص28.

<sup>2</sup> وفي هذا الصدد قد طرحت عدة قضايا منها:

\* قضية الناقل البترولية (ريجينا Regina) فقد قررت المحكمة أن الناقل لم تكن تواجه خطر الغرق حيث كان الطقس جميلاً والبحر هادئاً، وأنه لا حالة الطقس ولا طبيعة الرصيف الرملي الضعيف الذي استقرت عليه الناقل وعطلها عن الحركة كانت تقتضي الاستعجال، وأن الناقل كان يمكنها التخلص من الجنوح بتخفيف جزء من حمولتها، وهذا التبرير ينفي الخطر عن السفينة المعانة، ووفقاً لذلك قررت المحكمة أن القاطرة (الحارث Lejard) والتي قدمت المعونة لم تكن تواجه أية مخاطر وأن العمليات التي قامت بها لم تكن تمثل صعوبة والعملية هي قطر عادي.

C.A.d'Aix, 10 juin 1956, DMF, 1956, Confirme par Cass. Com 25 octobre 1961, D 1962, P1.  
\* قضية السفينة (جرونفيل Granville) والتي قادتها للخروج من ميناء بولونيا قاطرتان، وبعد أن تجاوزت أرصفة الميناء حلت القاطرتان حبال القطر غير أنه وعلى أثر ربح معاكسة فقدت السفينة مخرج الميناء، فرجعت إلى الخلف وألقت مراسيها فأصدر ضابط الميناء تعليماته إلى إحدى القاطرتين بالعودة إلى مكان السفينة وتقديم العون لها، فعادت وقطرتها وأخرتها من ساحة الميناء، وبعد ذلك طالب بمجهز القطر بمكافأة الإنقاذ عن هذا التدخل الثاني، وقد أيدت محكمة النقض محكمة الإستئناف في رفض هذا الطلب على أساس أن السفينة (جرونفيل) عندما أوصلت حبال القطر إلى القاطرة كانت ثابتة في مواجهة الريح وخارج دائرة الخطر، وأنها لم يصبها أي ضرر، وأن القاع الرملي لساحة الميناء لم يكن يمثل أي خطر على السفينة التي كانت سليمة من الأعطال، والتي كان يمكنها -على أي تقدير- البقاء راسية على أهلالها في أمان مهما كانت الاحتمالات.

C.A.de douai, 19 mai 1960, DMF, 1960, p495. Cass. Com 20 novembre 1963, DMF, 1964, p152.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

اتسعت فكرة الخطر ضاقت حدود القطر والعكس صحيح كلما ضاقت حدود الخطر كلما اتسعت  
اتسعت فكرة القطر.<sup>1</sup>

لذا يميل الاتجاه الغالب في الفقه والقضاء إلى الوقوف من الخطر موقفا وسطا، مراعيًا للعدالة  
والتوازن بين المصالح الخاصة من ناحية والمصالح العام من ناحية أخرى<sup>2</sup>، ولكن لا يكفي أن يكون  
هذا الخطر مبهماً أو بعيد الإحتمال أو مجرد خطر افتراضي يتوقف قيامه على تحقق أمور معينة قد  
تحدث وقد لا تحدث، وإنما يكفي أن يكون ذلك الخطر قريباً بحيث يثير رهبة معقولة وخشية مبررة،  
لا يستطيع معها أي ملاح عاقل إلا أن يقبل المعونة مقابل دفع مكافأة المساعدة البحرية<sup>3</sup>.

ولا يشترط أن تكون السفينة التي قدمت إليها المعونة معرضة لخطر الهلاك الكلي لاعتبار  
عملية قطرها مساعدة بحرية، ومن ناحية أخرى لا يكفي أن تواجه السفينة مجرد صعوبات  
أو عوائق عارضة لاعتبار عملية قطرها مساعدة بحرية، وإنما يكفي أن يكون الخطر جدياً بمعنى أن  
يهدد السفينة بأضرار جسيمة ولو لم تصل إلى حد الدمار الشمال. ويتعين من جهة أخرى ألا يكون  
بمقدور السفينة أن تواجه الظروف المحيطة بها اعتماداً على وسائلها الخاصة أو إمكانياتها الذاتية، فلو  
كان بالإمكان أن تواجه الظروف بدون مساعدة أو تتخذ التدابير المؤقتة التي تسمح لها بالوصول إلى  
بر الأمان فليس هناك للمساعدة البحرية التي تقدم إليها من سفينة أخرى أي جدوى<sup>4</sup>.

لقد تعددت آراء كل من الفقه والقضاء في مفهوم الخطر فنجد:

### • موقف الفقه والقضاء الفرنسي:

يرى بعض الفقه الفرنسي عدم كفاية هذا الشرط للتمييز بين أعمال القطر وأعمال المساعدة  
البحرية وإنما يتعين فضلاً عن ذلك أن تكون العملية احتمالية من حيث النتيجة المبتغاة بالنسبة  
للقاطرة، بمعنى أن تواجه القاطرة في مهمتها مخاطر وصعوبات تجعل نيتها غير مؤكدة وإلا فإنه

<sup>1</sup> رفعت فخري أبادير، المرجع السابق، ص 27.

<sup>2</sup> علي حسن يونس، أصول القانون البحري، دار الفكر العربي، 1979، ص 329.

<sup>3</sup> علاء الدين عبد المجيد، المرجع السابق، ص 77.

<sup>4</sup> حسين فتحي عثمان، المساعدة البحرية (دراسة مقارنة)، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1986، ص 216.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

تستبعد فكرة المساعدة البحرية. وقد تبنت محكمة استئناف باريس وجهة النظر هذه في حكم لها سنة 1967، حيث قضت بأنه "حتى يكون للسفينة المساعدة الحق في مكافأة تحتسب على أساس القيم المنقذة، أي مكافأة مساعدة بحرية فإنه يتعين فضلا عن توافر حالة الخطر بالنسبة للسفينة المساعدة، أن تكون العمليات التي قامت بها السفينة المساعدة قد أحاطت بها مخاطر الفشل".

غير أن المحكمة العليا الفرنسية لم تسير هذا الرأي فنقضت هذا الحكم مقررته أنه لا يشترط سوى توافر حالة الخطر لاعتبار العملية مساعدة بحرية، وذهبت في ذلك إلى التمييز بين المساعدة والقطر فقضت بأنه "حتى نكون بصدد إنقاذ سفينة يجب أن يكون هناك أولا سفينة في خطر هجرها طاقمها، وفي حالة عدم وجود خطر فإنها تكون بصدد مجرد قطر".<sup>1</sup>

أما إذا كان هناك عقد قطر تم إبرامه بين مجهز القطر وريان السفينة المقطورة وأثناء تنفيذ العملية تعرضت السفينة المقطورة لخطر فقدمت لها السفينة القاطرة معونة وأنقذتها من هذا الخطر كليا أو جزئيا، ففي هذه الحالة هل يتحول عقد القطر البحري إلى مساعدة بحرية؟

لقد قضت محكمة النقض الفرنسية في حكم لها صادر في 1955/4/25 بأنه "إذا قامت إحدى سفن الصيد بتقديم خدمة مهمة للغاية لسفينة أخرى عندما كانت السفينة غير قادرة على الإفلات بوسائلها الخاصة من محاصرة رفاصها بمجموعة من الأسماك، فإن هذه الخدمة لا تعد مساعدة بحرية في مفهوم قانون 1916/4/29 مادام لا يوجد خطر يحيط بالسفينة وإنما مجرد صعوبة، فلا يوجد ثمة تعارض بين الأسباب التي قضت بها محكمة الموضوع بشأن الصعوبة التي وجدت فيها السفينة التي قدمت لها المساعدة من السفينة الأخرى، إذ أنه على الرغم من هذه الصعوبات فإن السفينة لم تكن في خطر، وفي النهاية فإننا نكون بصدد قطر وليس مساعدة".

<sup>1</sup>René Rodiere, op-cit, tome III, N° 1132, P 357.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

### • موقف المشرع المصري:

تعرض المشرع المصري لهذه الحالة في المادة 308 من قانون التجارة البحرية والتي نصت على أنه "في حالة القطر لا تستحق أية مكافأة أو مصاريف للسفينة التي تقوم بهذه العملية عن إنقاذ السفينة التي تقطرها أو البضائع أو الأشخاص الموجودين عليها إلا إذا قامت السفينة القاطرة بخدمات استثنائية لا تدخل عادة في القطر".

### • موقف المشرع الجزائري:

يتبين موقف المشرع الجزائري من خلال نص المادة 339 من القانون البحري الجزائري والتي تقضي بأنه "ليس للقاطرة الحق في مكافأة عن إسعاف للسفينة المقطورة من طرفها أو حمولتها إلا إذا قامت بخدمات استثنائية لا تعتبر كإتمام لعقد القطر".

كما نجد المادتين 12 من قانون الحوادث البحرية الفرنسي و4 من اتفاقية بروكسل لسنة 1910<sup>1</sup> تتضمنان نفس الحكم الذي هو مقرر كذلك في القوانين العربية، فالسفينة التي تقدم معونتها في إطار عقد القطر ليس لها أن تطالب إلا بالأجر المتفق عليه في العقد<sup>2</sup> أو الذي تحدده التعريف، أي ليس لها الحق في المطالبة بمكافأة عن إنقاذ السفينة المقطورة أو البضائع أو الأشخاص الموجودين على متنها متى كانت أعمال الإنقاذ تدخل في نطاق الالتزامات الناشئة عن عقد القطر البحري.

وهذا ما أكدته المادة 17 من معاهدة 1989 الخاصة بالإنقاذ البحري<sup>3</sup> والتي تنص على أنه "لايستحق أية مكافأة إنقاذ طبقاً لأحكام هذه المعاهدة إلا إذا كانت خدمات التمهيد تتجاوز الخدمات التي تعد تنفيذاً للعقد المبرم قبل نشوء الخطر".

<sup>1</sup> تنص المادة 4 من الاتفاقية على أنه "لا يكون للقاطرة الحق في أي أجر عن مساعدة أو إنقاذ السفينة التي تقطرها، إلا إذا أدت تلك القاطرة خدمات استثنائية لا يمكن أن تعتبر تنفيذاً لعقد القطر".

<sup>2</sup> باسم محمد ملحم، الانحراف والعدول في النصوص القانونية النازمة للمساعدة والإنقاذ البحري (دراسة مقارنة)، دراسات علوم الشريعة والقانون، كلية الحقوق، الجامعة الأردنية، المجلد 43، ملحق 4، 2016، ص1566.

<sup>3</sup> المعاهدة الدولية الخاصة بالإنقاذ البحري أبرمت بلندن بتاريخ 23 أبريل 1989، دخلت حيز التنفيذ 1996. انضمت الجزائر إلى هذه الاتفاقية سنة 2011 بموجب المرسوم رقم 11 / 385 المؤرخ في 2011/11/23، الجريدة الرسمية رقم 64، الصادرة بتاريخ 2011/11/27.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

خلاصة القول أنه لا تكون هناك مساعدة أو إنقاذ بحري ما لم تكن السفينة في حالة خطر، فشرط وجود الخطر أساس للقيام بعملية الإنقاذ البحري، وتقدير حالة السفينة من ناحية الخطر وعدمه يخضع لتقدير قاضي الموضوع. وعليه فإن مايميز القطر العادي عن المساعدة البحرية هو حالة الخطر التي توجد بها السفينة أو العائمة التي قدمت لها المعونة.

### 2. أوجه الاختلاف بين القطر والمساعدة البحرية:

يختلف القطر البحري عن المساعدة البحرية في عدة نقاط جوهرية أهمها:

● عقد القطر البحري نظمه المشرع الجزائري بموجب المواد من 860 إلى غاية المادة 872 من الباب السادس تحت عنوان القطر البحري ضمن الكتاب الثاني المتعلق بالإستغلال التجاري للسفينة من التقنين البحري، أما الإسعاف البحرينُظَم بموجب المواد من 332 إلى 383 في القسم الثالث من الفصل الرابع من الباب الأول المتعلق بالملاحة ضمن الكتاب الأول الخاص بالملاحة البحرية ورجال البحر<sup>1</sup>.

● إن الإتفاق المبرم بين الطرفين تحت تأثير الخطر يخضع لتقدير القاضي، بحيث يمكن للقاضي إبطاله أو تعديله إذا كانت فيه شروط غير عادلة وهذا استناداً للفقرة الأولى من المادة 7 من معاهدة بروكسل لـ 1910، في حين أن عقد القطر البحري يخضع للقواعد العامة فيما يتعلق ببطالانه.

● من حيث الأجر: تتحصل شركة القطر على الأجر مهما كانت أسباب عدم التنفيذ الكلي للقطر، فمثلا بالنسبة للدفع الجزائي (Forfait) يسدد الأجر لشركة القطر وفق قاعدة " prorata Itinérís" والتي تقضي بأن شركة القطر تستحق نسبة من الأجر بما يعادل نسبة العمل المنجزة على أن لا يقل عن 50% من المبلغ المتفق عليه في البداية، وذلك مهما كانت الأسباب التي أدت إلى

<sup>1</sup> في القانون الفرنسي تم تنظيم عقد القطر البحري بموجب قانون التجهيز رقم 69 / 08 الصادر في 03 جانفي 1969، أما المساعدة البحرية فنظمها بموجب قانون مستقل، وهو القانون رقم 67 / 545 المؤرخ في 07 جويلية 1967 المتعلق بالحوادث البحرية.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

انقطاع العملية. أما بالنسبة للإسعاف البحري فإن القاعدة المطبقة هي: NoCur No pay أي أن الإسعاف البحري لا يؤجر عليه إلا إذا نجحت العملية<sup>1</sup>.

إضافة إلى ذلك فإن مكافأة الإسعاف البحري تختلف في حالة نجاح العمليات، أما القطر البحري فيؤجر عليه وفق أجر محدد مسبقاً، ويكون معقولاً جداً إذا ما قارناه بمكافأة الإسعاف البحري، والتي يمكن أن تصل إلى مبالغ ضخمة عندما تكون الأملاك التي تم إنقاذها ذات قيمة عالية، حيث أن هذه المنحة تحدد بنسبة تقابل قيمة الممتلكات المنقذة.<sup>2</sup>

• من حيث عبء المخاطر: من تولى الإسعاف البحري هو الذي يتحمل كل الأخطاء وهو المسؤول أيضاً عن الضياع وعن الحوادث التي قد تحدث، وهذا دون الرجوع على السفينة المستغيثة في حالة الفشل. أما بالنسبة للقطر البحري تكون السفينة المقطورة هي التي تتحمل المسؤولية كأصل عام.

• من حيث الخسائر المشتركة: من الصعب تقبل إدراج القطر البحري ضمن مفهوم الخسائر المشتركة في حين أن طلب إسعاف سفينة لأخرى يمثل تضحية إرادية يشترك فيها كل من مجهز السفينة المستغيثة وكذا مالك البضائع المنقولة على متنها<sup>3</sup>.

### 3. أوجه التشابه بين القطر والمساعدة البحرية:

يتشابه كل من القطر البحري والمساعدة البحرية في قيام السفن نفسها بكلتا العمليتين، كمساعدة سفينة في حالة خطر يتمثل في غالب الأحيان في القطر كوسيلة مادية لتنفيذ المساعدة، إلا أن القطر يصلح لتنفيذ المساعدة البحرية وتشابه العمليتين في الوسيلة التي يتم بها تنفيذ العقد، إذاً فالعمليتان من الناحية المادية متماثلتان لكن من الناحية القانونية الأمر مختلف.

<sup>1</sup> ريان مدحت عباس خلوصي، السفينة والقانون البحري، الشنهابي للطباعة والنشر، الاسكندرية، 1999، ص 254.

<sup>2</sup> حسن حرب اللصاصمة، الأخطار البحرية في قانون التجارة البحرية الأردني (دراسة مقارنة)، دار الخليج للنشر والتوزيع، عمان، ط1، 2015، ص176.

<sup>3</sup> نظم المشرع الجزائري أحكام الخسائر البحرية المشتركة في التقنين البحري الجزائري في الكتاب الأول المتعلق بالملاحة البحرية ورجال البحر من القسم الثاني من الفصل الرابع تحت عنوان الحوادث البحرية من خلال المواد من 299 إلى غاية المادة 331.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

ومع مرور الوقت ظهرت شركات متخصصة في القطر البحري لها نظمها الخاصة، وتصمم قاطراتها بصورة معينة تجعلها أقدر من غيرها من السفن على إنجاز ذلك النوع من الخدمات<sup>1</sup>، والقاطرات المحترفة يتم تصميمها وتخصيصها طبقاً للغرض من الإستعمال، فهناك القاطرات التي تعمل داخل المرفأ لتسهيل عملية دخول وخروج السفن الضخمة، وقاطرات أعالي البحار، وقاطرات المساعدة البحرية، وتتقرر لكل نوع من هذه القاطرات عادة جداول خاصة تتضمن تعريفات محددة تقررها عادة السلطات المختصة تبعاً لدرجة السفينة أو تحدد بواسطة عقد القطر أو العرف، وهذه التعريفات تعد أساساً لحساب التعويضات الواجب تقديمها للقاطرات مقابل خدمات التمهيدي في القطر البحري والتي ليس لها صفة المساعدة من الناحية القانونية.

لكن إذا ما بدأت العملية قطراً عادياً وأثناء التنفيذ طرأت حالة الخطر وقامت القاطرة بتقديم المساعدة وأنقذت السفينة من الخطر، فهنا يثار التساؤل عن تحديد نوع العملية هل هي تنفيذ لعقد القطر أم مساعدة بحرية؟

الأصل هو عدم استحقاق القاطرة لمكافأة الإسعاف، لأن القاطرة يتعين عليها تنفيذ التزاماتها ببذل العناية الواجبة حتى لو صارت مهمتها متسمة بالصعوبة والإرهاق، أما إذا قامت بأعمال استثنائية فهنا لا يمكن اعتبارها تنفيذاً لعقد القطر وتستحق عنها مكافأة المساعدة عن إنقاذ المقطورة<sup>2</sup>.

استناداً لأحكام معاهدة بروكسل سنة 1910 الخاصة بالمساعدة البحرية يكون للقاطرة الحق في مكافأة المساعدة البحرية في الحالات التالية:

- قيام القاطرة بمساعدة السفينة المقطورة.
- تحقيق المساعدة أثناء القطر.

<sup>1</sup>René Rodière, op, cit, n 165.

<sup>2</sup>ومن أمثلة الخدمات الإستثنائية التي لا تعد تنفيذاً للالتزامات يرتبها عقد القطر، والتي تستحق عليها السفينة القاطرة المكافأة، قيام هذه الأخيرة بإطفاء حريق شب في السفينة المقطورة، أو إذا كان القطر يُعرض القاطرة للخطر بسبب حالة البحر، وكذلك في حالة القيام بتخفيف حمولة السفينة المقطورة، أو بتعويضها إذا جنحت. راجع: حسن حرب الصاصمة، المرجع السابق، ص169.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

- أن تؤدي القاطرة خدمات استثنائية لا يمكن أن تعد تنفيذاً لعقد القطر.

### 4. المفهوم الوسطي بين القطر البحري والمساعدة البحرية (القطر الاستثنائي)

يجب عدم الخلط بين مفهوم الخدمات الاستثنائية والقطر الاستثنائي الذي يعد مفهوماً وسطاً بين القطر ومفهومه، والمساعدة البحرية التي نقصد بها في هذا المقام تلك التي نجحت عن إعادة تكييف عقد القطر البحري بسبب وجود خدمات استثنائية، ويكون ذلك في الحالات التي يكون فيها عقد القطر البحري مبرماً وخلال تنفيذه تحدث المساعدة، فنكون أمام خدمات استثنائية حدثت في ظروف أخرى يستلزم الأمر فيها قيام شخص بمساعدة سفينة ما ليست في خطر، فيكون الطلب في هذا الإطار متعلقاً بتقديم خدمات معينة تسمى بالخدمات الاستثنائية، حيث أنه في الولايات المتحدة الأمريكية يتم تكييف خدمات التمهيد من قبل الغواص لمساعدة سفينة ما على أنها استثنائية<sup>1</sup>.

يقوم المفهوم الوسطي بين القطر والمساعدة البحرية على فكرة المساعدة الضرورية، وهي التي تبرر سرعة التدخل لتقديم خدمات استثنائية، فهذا المفهوم الوسطي يقلل من التعارض بين القطر والمساعدة وبالتالي يقلل من الصعوبات التي تواجه التفرقة بين العمليتين في الحالة التي يبدأ فيها تنفيذ عقد القطر ثم تتغير الظروف فتؤدي إلى تعرض السفينة المقطورة لخطر يتطلب سرعة التدخل من قبل السفينة القاطرة لإنقاذ السفينة المقطورة، وفي هذه الحالة تؤدي السفينة القاطرة خدمات استثنائية وتتحول عملية القطر إلى مساعدة.

هذا ويترتب على قبول فكرة إيجاد مفهوم وسطي بين القطر والمساعدة أن المكافأة التي تستحق عن المساعدة الضرورية من السفينة القاطرة للمقطورة تكون أكبر من أجر القطر وأقل من مكافأة المساعدة، كما أنه في حالة المساعدة الضرورية لا يؤخذ في الإعتبار حساب المكافأة على

<sup>1</sup>Pierre Bonassies, Chronique jurisprudentielle Américaine, 1992-1993, DMF, 1994, P 809: «Aux Etats-Unis, les services rendu, par un plongeur pour aider un navire on peut être qualifiés d'exceptionnels... »

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

أساس تحقيق نتيجة مفيدة، لأن المساعدة الضرورية التي تقوم بها السفينة القاطرة لا ترتبط بالخصائص الإحتمالية التي يقوم عليها الإنقاذ البحري<sup>1</sup>.

في بعض الأحيان تقدم السفينة القاطرة خدمات غير عادية مقارنة بالقطر العادي إلا أن هذه الخدمات لا ترتقي إلى درجة تكييف العقد على أنه مساعدة بحرية، إذ يبقى نظام المساعدة البحرية غير قابل للتطبيق، وهو ما يعرف بالقطر الاستثنائي.

فالقطر الاستثنائي بهذه الصفة ليس من وضع التشريعات وإنما من وضع الاجتهاد القضائي الفرنسي، حيث تطور هذا المفهوم وتبلور من خلال الحكم الصادر في 20 ماي 1974 عن المحكمة التجارية ب Nantes المتعلق بقضية NICOSH، حين قرر القاضي منح مكافأة للقاطرة وهي غير مطابقة لأجرة القطر الواردة في عقد القطر العادي وغير مطابقة لمكافأة المساعدة البحرية التي تبلغ قيمتها 14 مرة بالنسبة للمكافأة المتعلقة بالقطر، ووضع القاضي للمكافأة التي وضعها تسمية "مكافأة القطر الاستثنائي"، هي في العموم تطابق ثمن القطر المتفق عليه مضروب في معامل يتراوح بين (1.5 إلى 5)<sup>2</sup>، وذلك نظير القيام بأعمال استثنائية لا ترقى إلى درجة المساعدة البحرية التي تستوجب مكافأة، وتزيد عن الالتزامات المنوط بها في عقد القطر البحري الذي تستحق عنه أجرة القطر<sup>3</sup>.

لهذا يمكن القول بوجود نوع وسط بين القطر العادي والمساعدة البحرية وهو القطر الاستثنائي، ويتحقق ذلك عندما تطرأ ظروف استثنائية أثناء تنفيذ عقد القطر العادي، وفي هذه الحالة تستحق أجرة إضافية أو مكافأة المساعدة التي تتناسب مع الجهود المبذولة الغير العادية. إضافة إلى أجرة القطر المتفق عليها في عقد القطر العادي.

<sup>1</sup> أحمد بركات مصطفي، مكافأة المساعدة والإنقاذ البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998، ص 23.

<sup>2</sup> Tribunal commercial, SAINT NAZAIRE, 17 Mai 1974, DMF, Août 1974, P 483-491

<sup>3</sup> حساك نعمة، النظام القانوني للإنقاذ البحري على ضوء اتفاقية لندن للإنقاذ 28 أبريل 1989، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة بومرداس، 2016، ص 39.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

### ثانيا: تمييز عقد القطر عن الإرشاد البحري

لقد نظم المشرع الجزائري الإرشاد البحري في الفقرة الثالثة من القسم الأول تحت عنوان نظام الملاحة البحرية من الفصل الثالث الباب الأول الكتاب الأول من القانون البحري الجزائري، وذلك من خلال المواد من 171 إلى غاية المادة 188 منه.<sup>1</sup> فعرفت المادة 171 الإرشاد البحري بأنه: "المساعدة التي تقدم إلى الربانة من قبل مستخدمى الديوان الوطني للموانئ المرخص له من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول إلى الموانئ والعرض والمياه الداخلية والخروج منها" كما يمكن تعريف الإرشاد بأنه عقد يقوم بمقتضاه بحار يُطلق عليه اسم المرشد مفوض من قبل الدولة بمساعدة ربان السفينة على قيادتها للدخول أو الخروج من الموانئ والمراسي، سواء تعلق الأمر بالملاحة البحرية أو النهرية وحتى في القنوات<sup>2</sup> وهو ما سنفضّل فيه لاحقاً. ولعل ما يجمع بين عقد القطر والإرشاد البحري هو الغاية منهما والتي تتمثل في الحفاظ على سلامة السفينة وما عليها والمحافظة على المنشآت المينائية، وضمان أمن الملاحة البحرية بصفة عامة، إلا أن لكلّ منهما نظاما قانونيا مستقلا عن الآخر.

### 1. أوجه الاختلاف بين القطر والإرشاد

يختلف القطر البحري عن الإرشاد في نقطة جوهرية تتعلق بكيفية تنفيذ العقد، حيث أنه في الإرشاد البحري يتجه المرشد في زورق الإرشاد وهو قارب مخصص لنقل المرشدين نحو السفن طالبة الإرشاد، بحيث تكون هذه الأخيرة بحاجة إلى النصائح والتوجيهات التي يقدمها المرشد، فيسارع لإجابة طلب السفينة بمجرد رؤية الإشارة، أما السفينة المقطورة فتكون بحاجة للقوة المحركة التي توفرها السفينة القاطرة.

<sup>1</sup> سنتطرق إلى الأحكام العامة للإرشاد البحري في الفصل الثاني من الباب الأول أما الآثار القانونية المترتبة عن عملية الإرشاد البحري فسننتطرق إليها في الباب الثاني من خلال الفصل الثاني من الرسالة.

<sup>2</sup>Encyclopédie, le Pilotage, DALLOZ COM, Tome 7, 2eme édition, Mise à jour 1989, P1.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

على عكس القطر البحري لا يترتب على الإرشاد تنازل ربان السفينة عن القيادة للمرشد بل يظل محتفظا بها، بحيث يوضع المرشد خلال عمليات الإرشاد تحت إمرة ربان السفينة المرشدة، ويكون هذا الأخير غير ملزم بتوجيهات المرشد إذا ما رأى خطورة في ذلك<sup>1</sup>، ويستتبع ذلك تحمل مجهز السفينة المرشدة للمسؤولية عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء القيام بعملية الإرشاد إلا في حالة الخطأ الجسيم من المرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد<sup>2</sup>.

وعلى غرار معظم التشريعات التي تنص على إجبارية الإرشاد في الموانئ، نص المشرع الجزائري على إجبارية الإرشاد بالنسبة لكل السفن الجزائرية والأجنبية في الحدود الإدارية لكل ميناء باستثناء السفن المذكورة في المادة 178 من القانون البحري الجزائري<sup>3</sup>، في حين أن القطر البحري كأصل عام هو اختياري لا يتم إلا بناء على طلب ربان السفينة.

### 2. أوجه التشابه بين القطر والإرشاد

تكمن نقطة التشابه بين القطر والإرشاد في الغرض المرجو من كليهما وهو ضمان سير الملاحة البحرية في ظروف آمنة لدخول السفن إلى الموانئ أو خروجها منها، لتجنب حدوث أضرار قد تلحق بالسفن المجاورة أو السفينة ذاتها أو المنشآت المينائية، إلا أن هذا التشابه لا يعني إدراجهما في إطار قانوني واحد.

وتجدر الإشارة إلى أنه في الأحوال العادية للإرشاد يجب إعمال مبدأ الإرشاد حسب ترتيب الطلبات، حيث يلتزم المرشد بتلبية طلبات السفن طبقا لترتيبها، أما في حالة وجود خطر محقق بالسفينة يتوجب على المرشد المسارعة لمساعدة السفينة التي تتعرض للخطر حتى ولو لم يأتي دورها<sup>4</sup>. إن حالة وجود الخطر تطرح التساؤل عما إذا كان هذا الخطر يؤثر على التكييف القانوني للإرشاد كما هو الحال بالنسبة للقطر البحري، وهل يُعاد تكييف الإرشاد على أنه مساعدة بحرية متى

<sup>1</sup> المادة 177 من القانون البحري الجزائري.

<sup>2</sup> المادتين 183 و184 من القانون البحري الجزائري.

<sup>3</sup> المادة 172 من القانون البحري الجزائري.

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

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

توفر عنصر الخطر؟ إذا كانت الإجابة بنعم، هل يشترك كل من القطر والإرشاد في النقطة التي تفصل كل واحد منهما عن المساعدة البحرية ألا وهي "الخدمات الإستثنائية"؟

لا يوجد أي نص تشريعي يتصدى لهذا الطرح على غرار التشريعات الأخرى، وكذلك الأمر بالنسبة لمعاهدة بروكسل ل1910، وعلى هذا الأساس سنحاول إجمال ما جاء به الفقه في مسألة الخطر. فقد تضاربت آراء الفقهاء حول ما إذا كان عنصر الخطر سبباً لإعادة تكييف الإرشاد على أنه مساعدة بحرية يستحق المرشد عليه مكافأة أم لا، حيث يختلف الاتجاه الألماني عمّا جاء به الاتجاه الفرنسي والأبجولوسكسوي.

### • الاتجاه الألماني:

يتميز الفقهاء الألمان بين حالتين: حالة ما إذا كان الخطر سابقاً على طلب الإرشاد، والحالة التي يطرأ فيها فيها الخطر على السفينة المرشدة والمرشد على متنها، ففي الحالة الأولى تكون الأعمال التي يقوم بها المرشد من قبيل المساعدة البحرية وبالتالي يستحق مكافأة المساعدة البحرية، أما في الحالة الثانية تدرج تلك الأعمال ضمن الالتزامات التعاقدية التي يفرضها عقد الإرشاد<sup>1</sup>.

### • الاتجاه الفرنسي:

وفقاً للفقه الفرنسي<sup>2</sup> لا يستحق المرشد البحري مكافأة المساعدة البحرية على أساس أنّ تنظيم مهنة المرشدين تفرض عليهم إنقاذ السفن من أي خطر يهددها، فإعطاء المرشدين مثل هذه المكافأة قد يسوّل لبعضهم تعمّد وضع السفينة المرشدة في موقف الخطر من أجل الحصول على مبلغ المكافأة. إضافة إلى ذلك فإنّ المشرع الفرنسي منح المرشد مقابل إنقاذه لسفينة في خطر تعويضاً خاصاً دون أن يطلق عليه مصطلح المكافأة<sup>3</sup>، وذلك من خلال المادة 6 من القانون المتعلق بالإرشاد الصادر في

<sup>1</sup> رفعت فخري أبادير، المرجع السابق، ص18.

<sup>2</sup> Mazeaud, L, Le contrat de remorquage, Annales de droit commercial, Paris, ed 1928. Paris 1997, n 198.

<sup>3</sup> تجدر الإشارة إلى أن القانون البحري الجزائري لا يمنح مثل هذا التعويض للمرشد.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

1928، وبالتالي لا مجال لتحديده وفق القواعد التي تحدد على أساسها مكافأة المساعدة بحجة عموم النص<sup>1</sup>.

### • الاتجاه الأنجلوسكسوني:

حسب الفقه الإنجليزي فإن المرشد لا يستحق مكافأة الإسعاف إلا إذا كانت الأعمال التي قام بها قد عرضته لخطر استثنائي، بحيث يفرض عليه الخطر الذي يُحْدِق بالسفينة المرشدة القيام بأعمال لا تدخل في إطار الأعمال العادية للمرشد<sup>2</sup>.

### المطلب الثاني: تكوين عقد القطر البحريوطبيعته القانونية

نظراً لما يتميز به عقد القطر البحري من خصائص تجعله متميزاً عن باقي العقود الأخرى، له خصوصية في الإبرام دون الخروج عن المبادئ العامة لنظرية العقد بحيث تمر عملية القطر البحري بعدة مراحل، تبدأ بالمرحلة التمهيديّة إلى غاية الوصول إلى مرحلة تنفيذ عملية القطر بصفة فعلية (المطلب الأول)، فإبرام عقد القطر البحري يختلف باختلاف التكيف القانوني الذي يُسبغ عليه، مما أثار الجدل بين الفقه والقضاء حول طبيعته القانونية (المطلب الثاني).

### الفرع الأول: تكوين عقد القطر البحري

عقد القطر البحري شأنه شأن العقود الأخرى يقوم على ثلاثة أركان ألا وهي: الرضا، المحل، السبب، وكما سبقت الإشارة فهو ليس من العقود الشكلية التي استلزم القانون لتمامها -فضلاً عن تحقيق التراضي- اتباع شكلاً معيناً يترتب على تخلفه البطلان<sup>3</sup>، فيكفي لانعقاده تطابق إرادة الطرفين سواء كتابةً أو شفاهة. وعليه سنتطرق إلى آلية إبرام عقد القطر البحري (أولاً) ثم سنلقي الضوء على العقود النموذجية المنظمة للقطر البحري (ثانياً).

<sup>1</sup> -Tribunal commercial de CLAIS, 18/10/1969, DMF, Mai 1970, P 303 Ets.

-Cour de cassation, 7 Juillet 1970, DMF, Novembre 1970, P 655,656.

<sup>2</sup> بن موفق نعيمة، المرجع السابق، ص 27.

<sup>3</sup> يبرر بعض الفقه عدم اشتراط الكتابة حال إدارة عملية القطر للسفينة المقطورة لتعذر ذلك في بعض الأحيان، فقد تحولت الملاحاة العاجلة في القطر سواء في الميناء أو خارجه من الإتفاق كتابة. راجع: رفعت فخري أبادير، المرجع السابق، ص38.

### أولاً: آلية إبرام عقد القطر البحري

يبرم عقد القطر البحري بين طرفين: الطرف الأول مجهز القاطرة وقد تمثله شركة مسؤولة عن تنفيذ عملية القطر البحري، أما الطرف الثاني فهو مجهز السفينة المقطورة ويمثله في تنفيذ عملية القطر ريان هذه الأخيرة، مع الأخذ في الاعتبار أن حرية التعاقد هي المبدأ الأساسي الذي يحكم إبرام عقد القطر البحري.

من هنا يمكن القول أن أطراف عقد القطر البحري هي التي تحدد شروطه من منطلق أن العقد هو شريعة المتعاقدين وهو ميثاق التزاماتهم، وباعتبار عقد القطر البحري من العقود الرضائية فلا تشترط أي شكلية لانعقاده ولكن تكون الكتابة فيه شرط للإثبات<sup>1</sup>.

### 1 - عدم اشتراط وسيلة معينة لانعقاد عقد القطر البحري:

لم يشترط المشرع ولم يتناول الفقه وسيلة معينة لانعقاد عقد القطر البحري، وكما سبق وأشرنا فإن هذا الأخير يعتبر من العقود الرضائية التي يكفي لانعقادها تراضي الطرفين أي اقتران الإيجاب والقبول، ولعل مايرر عدم اشتراط الكتابة في عقد القطر البحري راجع لما تتطلبه ضرورات الملاحة البحرية، بحيث أن يتم فوراً وبدون إبطاء مما يستتبع الإكتفاء بالإتصال الشفهي بين المقطورة والقاطرة عن طريق الهاتف أو وسائل الإتصال الأخرى.

وفقاً لذلك فإن عقد القطر البحري يتم على وجه السرعة نتيجة لما يحيط بالسفينة المقطورة من أعطال تمنعها عن الحركة، أو أنها لا تملك القدرة على الحركة بوسائلها الذاتية.

ولا يعد عقد القطر البحري من العقود العينية، فعملية القطر لا تبدأ إلا من وقت تحقق الإتصال المادي بين القاطرة والمقطورة بربط كابلات القطر أو حباله، ولاتنطبق قواعد المسؤولية العقدية إلا من ذلك الوقت، كما أنه لا توجد وسيلة معينة لانعقاد عقود القطر. وتجدر الإشارة إلى الجمعية

<sup>1</sup>علي حسن يونس، المرجع السابق، ص240. كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص260.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

الخاصة بشركات القطر بفرنسا "APERMA"<sup>1</sup>، هذه الجمعية منوط إليها تحديد الشروط العامة التي تقترحها على العملاء مع الأخذ في الإعتبار ضرورة أن تكون هذه الشروط مكتوبة وليست شفاهة. فضلا عن ذلك فكثيرا ما لا تفرغ الشروط العامة للقطر في مستند عقدي، وإنما تكتفي شركات القطر بتدوين هذه الشروط العامة على أوراق مراسلاتها أو على فواتيرها أو على ظهر تعريفاتها المعلنة على الملأ، أو على ظهر صكوك القطر التي يوقعها ربان المقطورة بعد انتهاء العمليات<sup>2</sup>.

وقد أقرت أغلب التشريعات قاعدة عامة واحدة بالنسبة لجميع أنواع القطر سواء داخل الموانئ أو في أعالي البحار، وهي أن تكون إدارة عمليات القطر للسفينة القاطرة أو للمقطورة، وأجازت هذه التشريعات اتفاق الأطراف على مخالفة الأصل الذي قرره، إلا أنها اختلفت على الشكل الذي يتعين أن يكون فيه هذا الإتفاق المخالف، إذ يقضي بعضها أن يتم كتابةً لكن هناك تشريعات أخرى لا تستلزم أن يكون الإتفاق مكتوباً أو أن يكون صريحاً<sup>3</sup>.

أما فيما يخص الشروط العامة لعقد القطر البحري فقد ذهب الفقه الفرنسي<sup>4</sup> بشكل متواتر إلى أن السفن التي تدخل الموانئ بصفة مستمرة يفترض أن تكون على علم بشروط القطر البحري، وذلك منذ لحظة قيام شركات القطر بإيداع العقود النموذجية لدى الغرف التجارية والصناعية CCI.

### 2 - مراحل تنفيذ عملية القطر البحري:

تمر عملية القطر البحري بعدة مراحل تبدأ بالمرحلة التمهيديّة حتى الوصول إلى مرحلة تنفيذ عملية القطر بصفة فعلية، ويسبق المراحل التمهيديّة طلب القطر وغالبا ما يتم وضع هذا الطلب في مضمون عقد شفهي. فتقوم السفينة المقطورة بطلب القطر عندما تكون في وضع لا يسمح لها

<sup>1</sup>Association Professionnelle des Entreprises de Remorquage Maritime.

<sup>2</sup>مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص228.

<sup>3</sup>رفعت فخري أبادير، المرجع السابق، ص39.

<sup>4</sup>René Rodière, op.Cit,p 33.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

بالمناورة، سواء لكونها ملزمة بتخفيض سرعتها أو لأنها لم تحصل على السرعة التي تساعد على المناورة أو الملاحة.

وتجدر الإشارة إلا أن عقد القطر في أعالي البحار غالباً ما يجسد كتابة في شكل عقود نموذجية، وذلك نظراً للتحضير المسبق لهذه العملية بطريقة دقيقة، خاصة بالنسبة لقطر القواعد أو جر السفن أو حطامها التي يجب أن تُنقل من الميناء إلى مقبرة السفن أو إلى المكان الذي يعاد فيه هيكلتها، إلا أنه وفي حالة الضرورة وسرعة الحاجة إلى المساعدة البحرية يمكن أن يتم إبرام عقد القطر بطريقة شفوية<sup>1</sup>.

### أ. طلب القطر:

إن طلب القطر المقدم من أجل دخول السفينة إلى الميناء يتم وفقاً للمراحل التالية:

#### ✓ مرحلة تقديم الطلب:

كمرحلة أولى يقدم العون البحري لبرج المراقبة للميناء توقعاته بخصوص وصول السفينة ويقدر عدد القاطرات التي يحتاج إليها، ولتحقق له ذلك عليه مراعاة عدة اعتبارات ألا وهي:

- تعريف السفينة.
- طول أو حجم السفينة.
- موقع السفينة.
- حالة السفينة: أي قديمة أم حديثة، لأنه كلما كانت السفينة مجهزة كلما كانت حاجتها لعدد القاطرات أقل.

- الظروف المناخية: تشمل حالة الطقس، قوة الرياح واتجاهها، حالة البحر...

ويكون ذلك في الحالات التي يُستلزم فيها القطر الفوري ودون إبطاء، مما يستتبع الإكتفاء بالإتصال الشفهي بين القاطرة والمقطورة عن طريق الهاتف أو المذياع أو وسائل الإتصال اللاسلكي الأخرى، أو

<sup>1</sup> ريان مدحت عباس خلوصي، المرجع السابق، ص250.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

عن طريق الإشارات لبرج المراقبة، وقد يكون الطلب بتلويح أحد البحارة بملابسه، فهذا يعد تعبيراً صريحاً على طلب القطر، والعقد الذي يتم بتبادل تلك الإشارات يدخل من ضمن عقود المراسلة والتعديل يكون ضمناً، فهذه العقود تبرم بمجرد رفع أي علامات أو إشارات أو كلمات معينة<sup>1</sup>. ويحدث ذلك في الغالب عند وصول السفينة إلى مدخل الميناء أو بالقرب منه أو بالقرب من أي سفينة أخرى أو على مقربة من السفينة طالبة القطر، ويتم القطر في هذه الحالة بناء على هذا الطلب.

### ✓ مرحلة البث في الطلب:

في هذه المرحلة يقوم برج المراقبة بإرسال طلب القطر البحري إلى المرصد البحري الذي تتم فيه جمع مختلف طلبات القطر، وذلك 24 ساعة بحيث يقوم بدراسة طلب القطر ثم يتصل بشركة القطر بواسطة موجات الإرسال، وذلك لمعرفة عدد القاطرات المتوفرة والملائمة لقطر السفينة وفقاً للبيانات التي تم تجميعها لدى المرصد البحري والمقدمة من طرف السفينة طالبة القطر.

### ✓ مرحلة تأكيد الطلب:

كمرحلة أخيرة يقوم ربان السفينة طالبة القطر وقبل دخوله الميناء بتأكيد طلب القطر مع تحديد دقيق لعدد القاطرات التي يحتاج إليها، وتقوم شركة القطر التي تم إخطارها بمعرفة المرصد البحري على التوازي بتجهيز قاطراتها وإعدادها وتوجيهها في الوقت المتفق عليه للتلقي مع السفينة الواجب قطرها وتتم مباشرة عمليات القطر البحري.

### ب. وضع طلب القطر في عقد شفهي:

نظراً للسرعة التي تتم فيها مراحل عقد القطر ووفقاً لمناورات الدخول والخروج من الميناء يتم إبرام عقد القطر البحري شفاهة كمرحلة أولية، إلا أنه في الواقع نجد أن شركات القطر في حالة إيجاب دائم، فالرابطة القانونية تنشأ بمجرد إجراء مكالمة هاتفية من قبل مجهزة السفينة المقطورة أو باتصال

<sup>1</sup>عاشور عبد الجواد عبد الحميد، مكافأة الإنقاذ البحري (دراسة مقارنة)، دار النهضة العربية، القاهرة، 1997، ص263.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

لاسلكي من طرف ربانها، وفي حالة ما إذا كلف مجهز السفينة المقطورة نائباً عنه في الميناء يتولى تقديم الطلب بدلا عنه ويبرم عقداً مكتوباً مع الأخذ بعين الاعتبار عدم إدراج العملية في إطار عقد إشتراك، وبمجرد وصول السفينة المقطورة لرصيف الميناء يوقع ربانها على وصلي القطر أحدهما لدخول الميناء والآخر للخروج منه.

ويعد توقيع ربان السفينة المقطورة على وصلي القطر بمثابة تصديق على تطابق الإرادتين التي تكون فورية نظراً لضروريات الملاحة البحرية، والتي يستحيل تجسيدها في عقد مكتوب منذ البداية، إلا أن التوقيع على هذا الوصل لا يعد شرطاً ضرورياً لصحة عقد القطر البحري، ويمكن تبرير هذه الحالة على أساس أن القانون لا يجعل من التوقيع شرطاً لصحة العقد.

ويرى أحد الفقهاء<sup>1</sup> أن هذه الكتابة ليست شرطاً لتكوين عقد القطر البحري أو صحته كما صرحت به المحكمة التجارية بباريس (إن إمضاء وصل القطر لم يكن ضرورياً لصحة الإتفاق المبرم، وعموماً فإن الإمضاء على وصلات القطر لا يهدف إلا لتسوية وضع السفينة بمجرد وصولها إلى رصيف الميناء أو في الحالة العكسية أثناء خروجها منه عندما لا تزال مقطورة) وهذا ما قضت به المحكمة التجارية بباريس في 18 يناير 1969<sup>2</sup>.

### ثانياً: العقود النموذجية المنظمة للقطر البحري

عقد القطر البحري كما سبقت الإشارة من العقود الرضائية لا يشترط لإبرامه شكلية خاصة، أي أنه لا يلزم توافر شكل كتابي معين، فغالباً ما يصدر الإيجاب عن السفينة طالبة القطر وهي في عرض البحر، إلا أن شركات القطر ومؤسساته في الموانئ المختلفة قد أرست عقوداً نموذجية ضمنتها الشروط العامة التي تتم عمليات القطر وفقاً لها.

<sup>1</sup>Yves TASSEL,op.cit, N° 30, P 7.

<sup>2</sup>Tribunal commercial de Paris, 18 Juin 1969, DMF, Mais 1970, P 299 a 303.

### 1. مضمون عقود القطر النموذجية:

تتجمع شركات القطر البحري عادة في جمعيات مهنية تقوم بإعداد عقود نموذجية تهدف من خلالها إلى تحديد شروط عامة تقترحها على المتعاملين معها، والتي تنظم من خلال هذه الشروط الالتزامات والمسؤوليات الناشئة بين أطراف العقد (مجهز القاطرة ومجهز المقطورة)، سواء كانت شروط صريحة أو شروط ضمنية، وجرى العمل في إنجلترا على استخدام عقود قطر نموذجية تتضمن كل الشروط التي تنظم عملية القطر والتي عادة ما تتضمن شرطاً يقضي بتبعية القاطرة للمقطورة، ومثال ذلك الشرط الثالث من شروط عقد القطر النموذجي الذي ينص على أن يكون ربان القاطرة ومجهزها تابعين للسفينة المقطورة أثناء تنفيذ عملية القطر، ويكون تحت سيطرة مجهز المقطورة من خلال تابعيه أو وكلائه، وأن أي شخص يتلقى مقابلاً أو أجراً ويكون على ظهر السفينة المقطورة يعد أيضاً تابعاً لمجهزها، ويكون مجهز المقطورة مسؤولاً عن أي فعل أو إهمال يقع من أي هؤلاء على أساس تبعيتهم له.

وتختلف شروط هذه العقود النموذجية وبنودها باختلاف نوعية العمليات وعلى وجه الخصوص باختلاف مجالها، فالقطر البحري قد يكون خارج الموانئ أو في عرض البحر، كما قد تتم عمليات القطر داخل الموانئ.

عموماً فإن الشروط التي تتضمنها العقود النموذجية المنظمة للقطر البحري يمكن تقسيمها إلى

فئتين:

- **الشروط العامة:** وهي غير متغيرة وفيها يوضع الإطار العام للعقد.
- **الشروط الخاصة:** وهي شروط مرنة وهي قابلة للتغيير بحسب محتوى العقد، كمدة العقد وطريقة التسوية، وشروط التحكيم...

ولدراسة العقد النموذجي الذي وضعته الجمعية المهنية في فرنسا فيما يخص القطر داخل الموانئ نجد أن القطر داخل الموانئ يهدف إلى تقديم المعونة إلى السفينة التي توفقت محركاتها عند

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

الدخول إلى الموانئ أو الخروج منها، ويتم ذلك وفقاً لعقود نموذجية معدة سلفاً وشروطها معروفة لدى الجميع، وغالباً ما لا تفرغ هذه الشروط في مستند عقدي وإنما تكتفي شركات القطر بتدوين هذه الشروط العامة على أوراق مراسلاتها أو على فواتيرها أو على ظهر تعريفاتها المعلنة مسبقاً، أو على ظهر وصولات القطر التي تُعرض على ربان السفينة لتوقيعها.

تتضمن هذه البنود تكييفاً لعقد القطر البحري على أنه عقد إيجار خدمات وذلك في البند الثاني منه، وتحديد المدة التعاقدية في البند الثالث منه. أما البند الرابع والخامس فيحددان حقوق طرفي العقد والتزاماتهما، ومن خلال البند السادس تحاول الشركات المتخصصة في القطر إلقاء المسؤولية قدر الإمكان على عاتق السفينة المقطورة، أما البند الثامن فيحدد اختصاص المحكمة التجارية في الدولة التابع لها الميناء الذي تتم فيه عملية القطر<sup>1</sup>.

غالباً ما تتضمن عقود القطر النموذجية شرطاً يجيز لمجهز القطر إبدال القاطرة المعينة في العقد بقاطرة أو قاطرات أخرى مملوكة له أو لغيره، أما إذا تضمن العقد شرطاً يقيد من حرية مجهز القطر في هذا الخصوص فإنه يتعين إعماله<sup>2</sup>، وما يلاحظ على هذه البنود أنها أولت أهمية خاصة للشروط العامة التي تحدد مسؤولية أطراف العقد. وحسب القانون الفرنسي يتم وضع هذه البنود لدى غرفة التجارة والصناعة (CCI)، وتكتب على ظهر جميع الوثائق كالفواتير والرسوم بصفة تسمح للأعوان المحليين ومنذوبي مجهزي المقطورة بأن يكونوا على اطلاع بصفة رسمية على البنود العامة للقطر. وعليه لا يوجد أي شك بأن تلك الإجراءات والشروط من المفترض أن تكون معلومة لدى المهنيين الذين يترددون على الموانئ بصفة دائمة<sup>3</sup>.

<sup>1</sup>Yves TASSEL: op.cit, N° 70, P 12, annexe 1.

<sup>2</sup>علاء الدين عبد المجيد، المرجع السابق، ص165.

<sup>3</sup>إن السفن التي تتردد بصفة منتظمة على الموانئ يفترض أن تكون على علم بالبنود والشروط العامة للقطر، وذلك بمجرد أن تقوم شركات القطر بوضع العقود النموذجية لدى الغرف التجارية والصناعية CCI. وتبرر حجية البنود العامة بأن مجهز المقطورة هو الذي يقع على عاتقه عبء الإطلاع والإستعلام على هذه البنود، ويقر بعض الفقه أن هذه البنود تكون ذات حجية اتجاه المجهزين الذين تتردد سفنهم بصفة منتظمة على نفس الموانئ، حيث يراعى في هذا الصدد أن السفن التي تعتاد المرور بمناطق محددة أو ترسو في موانئ معينة قد تقوم بإبرام عقود قطر طويلة المدة وفي الغالب تتمتع بمميزات خاصة تتعلق بالأجر. راجع المرجع نفسه، ص168.

### 2. الطبيعة القانونية للبنود العامة الواردة في عقود القطر النموذجية

لما كانت الشروط التي تضمنتها أغلب العقود النموذجية وخاصة عقود القطر الأوروبية والدائم العمل بها في الأنشطة البحرية مدونة على ظهر تعريفه القطر فإنها تكون في متناول الجميع ذوي الشأن وبالتالي علمهم بها. وعليه فلا يمكن لربان المقتورة أو تجهزها الإدعاء بعدم العلم بهذه الشروط، خاصة إذا كان من عملاء الشركة المعتادين، هذا فضلاً عن تواجد شركة القطر في حالة إيجاب عام موجه للجمهور، مما يستتبع قبول طالبي القطر ضمناً للشروط العامة التي تضمنها العقد والخضوع لها.

أوجدت قضية SKRIVERI مشكلة معرفة ما إذا كانت القاطرة ملزمة بإثبات أن السفينة المقتورة قد قبلت البنود العامة الفرنسية للقطر، وهذا ما سنراه من خلال وقائع القضية فيما يلي:

أثناء مناورة الدخول إلى حوض Saint-Nazaire المقدمة للسفينة SKRIVERI لحقت بالقاطرة أضراراً، فطلب مؤمني السفينة القاطرة وكذا شركة القطر Les Abeilles Nantes Saint-Nazaire من السفينة المقتورة جبر الضرر، وهذا وفقاً للبنود الواردة في عقد القطر النموذجي والتي تنص على أنه "الأضرار التي تلحق السفينة القاطرة أثناء القيام بعمليات القطر تقع على عاتق السفينة المقتورة إلا إذا ثبت ارتكاب السفينة القاطرة لخطأ جسيم"

المحكمة التجارية Saint-Nazaire رفضت دعوى المدعين بسبب أن شركة القطر لم تُبين قبول تجهز السفينة المقتورة للشروط العامة التي يستند إليها ادعاءها.

وقضت محكمة الإستئناف ب Rennes لصالح تجهزي السفينة المقتورة الذين استندوا على عدم حجية الشروط العامة APERMA في مواجهتهم.

السؤال المطروح في هذه القضية هل تكون السفينة المقتورة ملزمة بمعرفة البنود قبل الإتصال بشركات القطر؟ وهل تكون هذه الأخيرة ملزمة بإثبات علم تجهز السفينة المقتورة بهذه البنود؟

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

يرى أحد الفقهاء<sup>1</sup> أنه يجب القبول بأن تنفيذ القطر قائم على الإيجاب الدائم للقاطرة، وقد تم قبوله من طرف السفينة المقطورة، وهناك ثلاث خصائص للبنود العامة تبرر كون شروط العقد APERMA تطبق على السفينة حتى وإن كان تجهزها يدعي عدم علمه بها أثناء طلبه لخدمات القطر، فهذه الشروط قد وضعت في CCI لدى الموانئ البحرية ووضعتها الموانئ البحرية في تنظيمات خاصة بالقطر البحري. زيادة على ذلك إن هذا النص يصدر عن مجموع شركات القطر وكذا التطبيقات العامة في مجموع الموانئ الفرنسية، وهذا يسمح للسفن التي تتراد الموانئ الفرنسية بمعرفة الشروط القانونية للقطر الذين هم بصدد التعاقد بشأنه معرفة دقيقة ومؤكدة، كما أن هذا النص قدسّم فالبنود العامة تمت كتابتها سنة 1979.

في حين أن البنود ليس لها قوة القانون ولا التنظيم، ويجب أن تؤخذ على أنها نصوص لها قيمة الإستعمال العربي، أي أنها إجراءات يطبقها القاضي لأنها من صنف القواعد المكتملة، وعليه فهي تُطبق ومن دون أن يكون هناك قبول لها من طرف المتعاقد.

بعد قضية السفينة SKRIVERI أصبحت مسألة حجية البنود العامة APERMA محل انتقاد، ففي حالة ما إذا لم تكن السفينة المقطورة من المستعملين المعتادين للميناء، ولم يكن باستطاعتها معرفة بنود القطر مسبقاً فإن البنود العامة للقطر لا يمكن أن تسمو على القانون العام في ظل غياب قبول ضمني أو صريح للمواد التي تخالف نصوص هذا الأخير، وهذا ما قضت به محكمة النقض الفرنسية في 30 جوان 1970، حيث قضت بأن عدم المسؤولية المدرج في فاتورة القطر البحري كُتب بخط صغير وأن الفاتورة لم تُقدم إلا لاحقاً<sup>2</sup>.

ويختلف الأمر فيما لو نشأ عن ذبوع التعامل بهذه الشروط واستقرارها عرف عام أو محلي، حيث يتعين تطبيق العرف بغض النظر عن علم المتعاقدين به، أي حتى ولو ثبت جهلهم بوجوده، ولا

<sup>1</sup>Yves TASSEL: op.cit, N° 71, P 12.

<sup>2</sup>Cour de cassation, 30 Juin 1970, DMF, Novembre 1970, P 650

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

محل للإعتداد بادعاء ربان المقطورة أو تجهزها بعدم علمه أو جهله بهذه الشروط لو تضمنتها القرارات أو اللوائح الخاصة بتنظيم الملاحة في الميناء<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: التكييف القانوني لعقد القطر البحري

يقصد بالتكييف القانوني للعقد إعطائه الوصف القانوني الذي عن طريقه تتحدد الآثار الأساسية التي اتجه طرفا العقد إلى تحقيقها، فالتكييف يعد وسيلة لتحديد مضمون العقد لأنه يضعه في الإطار القانوني الذي يسمح ببيان الآثار والمسؤوليات الناشئة عنه سواء بالنسبة لطرفيه أو في مواجهة الغير.

من اللافت للإنتباه أن عقد القطر البحري لم يأخذ حظه من الدراسة من قبل الفقه والقضاء، وظلت مسألة تحديد طبيعته القانونية تثير الكثير من الجدل بين الفقهاء وشرح القانون، فالتكييف القانوني الدقيق لعقد القطر البحري له أهمية كبيرة في تحديد كلٍّ من الآثار والمسؤولية المترتبة عنه، بحيث تختلف باختلاف مضمون العقد.

وفي الواقع العملي نجد أن القضاء البحري إذا ما عرضت عليه مسألة لبيان حكمه فيها فيما يتعلق بتحديد المسؤول عن الأضرار الناشئة عن تنفيذ عقد القطر لا يؤسس حكمه على تكييف قانوني مسبق، وإنما يؤسس الحكم على شروط عقد القطر وعلى ما تضمنه من أحكام تنظم المسؤولية الناتجة عن تنفيذه، وما تثبته وقائع تنفيذ العقد.

فقد كيف بعض الفقه عقد القطر البحري بأنه عقد نقل، لأنه بقيام السفينة القاطرة بجر السفينة المقطورة وتغيير مكانها فإنها تستوي في ذلك إن تم جر الشيء المنقول أو حمله، كما هو الحال في قيام قاطرة السكك الحديدية بجر عربات نقل البضائع والركاب (أولاً)، ومنهم من يرى أن عقد القطر هو بمثابة عقد مقاوله بحيث يتعهد فيه مالك السفينة القاطرة بأداء عمل لصالح مالك السفينة المقطورة (ثانياً)، وذهب رأي ثالث إلى تكييف عقد القطر البحري بأنه عقد عمل وذلك عندما

<sup>1</sup> رفعت فحري أبادير، المرجع السابق، ص 37.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

يكون طاقم السفينة المقطورة مُهيماً على عملية القطر، ويكون طاقم السفينة القاطرة تابعاً للسفينة المقطورة (ثالثاً).

في حين ذهب رأي آخر إلى تشبيه عقد القطر بعقد استئجار السفينة (رابعاً). لذلك كان لزاماً علينا بعد التعرض لكل نظرية على حدى، تبيان موقف المشرع الجزائري من التكييف القانوني لعقد القطر البحري (خامساً).

### أولاً: عقد القطر البحري عقد نقل بحري

يرى البعض أن عقد القطر البحري هو عقد نقل ويتجسد ذلك بقيام السفينة القاطرة بتغيير مكان السفينة المقطورة من خلال جرّها أو سحبها، فالقاطرة تعد كأها ناقلة للسفينة أو العائمة المقطورة، على أساس أنه في عملية النقل لا يستوجب الأمر حمل الأداة الناقلة للبضاعة، إذ يمكن أن تجرّها أو تسحبها أو تدفعها<sup>1</sup>، خاصة إذا كانت السفينة القاطرة تهدف إلى جر مواعين أو منشآت ليس لها قوة دفع خاصة، كما هو الحال في قيام قاطرة السكك الحديدية بجر عربات البضائع والركاب، وهذا ما يدعو البعض للقول بأنه عقد نقل بحري بمفهومه الخاص<sup>2</sup>. ومن المقرر قانوناً أن عقد النقل البحري هو عبارة عن عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بنقل بضاعة أو أشخاص عن طريق البحر نظير أجره معينة<sup>3</sup>.

الهدف من هذا التكييف هو الوصول إلى تقرير مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق السفينة المقطورة أثناء عملية القطر باعتباره ملزماً بتحقيق نتيجة، بالإضافة إلى تقرير بطلان شروط الإعفاء من المسؤولية. أضف إلى ذلك فإن اعتبار عقد القطر البحري عقد نقل يُخضع الدعاوى الناشئة عن تنفيذ عملية القطر للقواعد الخاصة بعقد النقل البحري ومنها التقادم<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> إيمان حسن الجميل، المرجع السابق، ص 99.

<sup>2</sup> اعتدال عبد الباقي الغضب، عقد القطر البحري (دراسة مقارنة)، مجلة الخليج العربي، المجلد 38، العدد 1 و2، 2010، ص 135.

<sup>3</sup> تنص المادة 738 من القانون البحري الجزائري على أنه " يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له المسماة أجره الحمولة"

<sup>4</sup> علي جمال الدين عوض، الوسيط في القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1972، ص 368.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

النقد الذي يوجه إلى هذا التكييف أنه في عملية القطر قد يكون العقد لجر أو قطر سفينة أخرى تملك قوة دافعة محركة، وهذه الأخيرة لا تكون في حالة سكون كما هو الحال بالنسبة للبضائع، وإنما تتدخل السفينة المقطورة في تنفيذ عملية القطر.

علاوة على ذلك فإن المحل الأساسي في عقد النقل والغاية منه هو نقل الشيء أو الشخص من مكان إلى آخر وليس من نقطة إلى نقطة أخرى<sup>1</sup>، أما في عقد القطر البحري إذا تمت مساعدة السفينة على التزكي على الرصيف فلا يُتصور وجود عملية نقل، إذ تتم عملية القطر من نقطة لأخرى في المكان ذاته<sup>2</sup>.

### ثانياً: عقد القطر البحري عقد مقاولة "عقد إجارة عمل"

يذهب جانب من الفقه إلى تكييف عقد القطر بأنه عقد مقاولة، أي يعتبر مجهز السفينة القاطرة مقاولاً يقدم عملاً لحساب رب العمل، ويتمثل في وضع السفينة القاطرة قوة محرركاتها في الجر تحت تصرف السفينة المقطورة، ووفقاً لهذا التكييف يتمتع مجهز السفينة القاطرة بالحرية والإستقلال في أداء عمله - تنفيذ عملية القطر - فضلاً عن ذلك لا يلتزم هذا الأخير بتحقيق نتيجة وإنما يبذل عناية، ولا تتحقق مسؤوليته إلا عندما يثبت تقصيره وعدم تقديمه عناية الرجل المعتاد أثناء عمله.

غير أن هذا الرأي مُنتقد لأن مجهز السفينة المقطورة في بعض الفروض قد يوجه أوامر معينة لمجهز السفينة القاطرة، مقتضاها التوجه لمكان دون الآخر أو التقدم أو التأخر أو غيرها، فمثل هذه الحرية التي يتمتع بها رب العمل (مجهز السفينة المقطورة) لا نصادفها في عقد المقاول، ناهيك عن الحالات التي يستأثر هو فيها بإدارة العملية بكاملها دون أن يسمح لمجهز القطر بالتدخل فيها<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، 2011-2012، ص 35-36.

<sup>2</sup> كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية، المرجع السابق، ص 282.

<sup>3</sup> رفعت فحري أبادير، المرجع السابق، ص 69.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

بناء على ذلك يرى بعض الفقهاء استبعاد هذه النظرية بحجة أن السفينة القاطرة لا تتمتع باستقلالية كافية تسمح باعتماد تكييف عقد المقاوله "عقد إجازة عمل"، وعليه تم اللجوء إلى نظرية أخرى لوضع تكييف قانوني لعقد القطر البحري ألا وهي عقد العمل.

### ثالثاً: عقد القطر البحري عقد عمل "عقد إجازة خدمات"

ذهب رأي ثالث في الفرض الذي يكون فيه طاقم السفينة المقطورة مهيمناً على عملية القطر إلى تكييف العقد بأنه عقد عمل، ويكون طاقم سفينة القطر تابعاً لمجهز السفينة المقطورة (رب العمل)<sup>1</sup>، وهذا ما يُفسر مسؤولية هذا الأخير عن الأخطاء التي تقع من قبل السفينة القاطرة. وتقتصر هذه النظرية على القول بأن مجهز القاطرة يعتبر تابعاً للسفينة المقطورة، ولكنها لا تصل إلى حد تكييف عقد القطر بأنه عقد عمل، وذلك لأن العامل يقدم في عقد العمل عمله فقط، في حين أن مجهز القطر يقدم القاطرة التي هي آلة فنية معقدة باهضة الثمن، بالإضافة إلى آدائه لعملية القطر، مع العلم أن هذه العملية قد تتم في بعض الفروض تحت قيادة وتوجيه السفينة القاطرة<sup>2</sup>.

ففي حالة تعرض السفينة لحادث بحري أو إذا أصيبت آلاتها المحركة بشلل كامل يقتضي إصلاحها لا يكون لطاقمها دور فعال في توجيه عملية القطر، وتكون الهيمنة الفعلية عليها لطاقم السفينة القاطرة، ولا تختلف السفينة المقطورة في هذه الحالة عن أية منشأة عامة أخرى لا يتوافر لها قوة محركة ذاتية من الأصل<sup>3</sup>. أما في حالة الإستعانة بسفينة قطر للقيام بمناورات محددة فإنه يبقى لطاقم السفينة المقطورة السيطرة الفعلية على توجيه عملية القطر<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص 414. هاني دويدار، المرجع السابق، ص 132.

<sup>2</sup> كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية، المرجع السابق، ص 283.

<sup>3</sup> إيمان حسن الجميل، المرجع السابق، ص 101.

<sup>4</sup> عبد الحكيم عثمان، أصول القانون البحري (دراسة مقارنة للاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية)، الناشر سيد عبد الله وهي عابدين، القاهرة، 1984، ص 206.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

فهذه النظرية لم تسلم هي الأخرى من الإنتقادات، وإضافة لما ذكرناه فإن أحكام المسؤولية المنصوص عليها في التقنينات البحرية والمتعلقة بالقطر البحري تتعارض وتلك التي يُمليها هذا التكييف، فعقد القطر البحري له خصوصية في هذا المجال، حيث تقوم المسؤولية على مبدأ تحديد من يتولى الإدارة، إضافة إلى شروط الإعفاء منها وكذا شروط قيام المسؤولية التقصيرية.

كما أن أنصار هذه النظرية لا يستعملون مطلقاً مصطلح "عقد العمل" مما يجعل الغموض يعتري مسألة الحماية الاجتماعية التي يتميز بها تنظيم العمل، وبالتالي يثار التساؤل التالي: هل شركات القطر البحري بحاجة لمثل هاته الحماية الممنوحة للعمال؟<sup>1</sup> فطرح هذا التساؤل يُعد خطأ يُؤخذ على هذه النظرية.

إضافة إلى كل هذا انتقدت هذه النظرية على أساس أنها تتعارض مع تعريف عقد العمل في حد ذاته، حيث أن العامل يقدم لصاحب العمل عملاً يدوياً أو ذهنياً أو كلاهما معاً مقابل أجر معين، فهو لا يضع تحت تصرف مستخدمه آلات تقنية معقدة، وإنما بإمكانه إحضار أداة خاصة به كمطرقة أو ماشابه ذلك، فالعقد لا ينتقل انتفاء مثل هذه الأداة، وما نجده في عقد القطر البحر يعكس ذلك لأن الهدف من إبرام العقد هو الاستفادة من خدمات سفينة بالأخص مجهزة. ونتيجة لكل هذه الانتقادات ذهب جانب من الفقه إلى اعتماد نظرية استئجار سفينة لإيجاد تكييف قانوني لعقد القطر البحري.

### رابعاً: عقد القطر البحري عقد استئجار سفينة

يرى جانب من الفقه أن عقد القطر يعد بمثابة عقد استئجار سفينة، ويعرف عقد استئجار السفينة بأنه عبارة عن عقد يلتزم بموجبه المؤجر بوضع سفينة تحت تصرف المستأجر مقابل أجر معين.<sup>2</sup> ويبدو هذا التكييف أقرب إلى اتفاق الطرفين، فمجهز القاطرة يضع كل إمكانياته تحت تصرف مجهزة المقطورة دون أن

<sup>1</sup>René RODIERE, op.cit, Tome III, N° 1144, P 372.

<sup>2</sup>لقد نظم المشرع الجزائري استئجار السفن في الباب الثاني من الكتاب الثاني المتعلق بالاستغلال التجاري للسفينة من التقنين البحري من خلال المواد من المادة 640 إلى غاية المادة 737.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعملية القطر والإرشاد البحريين

يضمن له نجاح العملية، وفي هذا الفرض لا تُسأل السفينة القاطرة عما لحق السفينة المقطورة أو منشآت الميناء من أضرار إلا عند ثبوت صدور خطأ جسيم من السفينة القاطرة أثناء أداء عملية القطر.

ويكون هذا التكييف ممكناً في حالتين: حالة استئجار السفينة لرحلة، وفي حالة استئجارها لمدة معينة<sup>1</sup>، وهذا التكييف له أهمية بالغة لأنه يقوم على أحد عناصر القطر الأساسية ألا وهي "الإدارة"، حيث أن التكييف في الحالتين السابقتين يحفظ للسفينة القاطرة استقلاليتها التي لا يمكن استبعادها، وذلك لأن التسيير الملاحي يبقى في جميع الحالات بيد السفينة القاطرة<sup>2</sup>.

ووفقاً لهذه النظرية يعدّ مجهز السفينة القاطرة مؤجراً ومجهز السفينة المقطورة مستأجراً، حيث يمكن اعتبار عقد القطر البحري في الحالة التي تكون فيها الإدارة متروكة للسفينة القاطرة بأنه عقد استئجار لرحلة، أما الإستئجار لمدة فيكون ممكناً في الحالة التي تكون فيها الإدارة التجارية بيد للسفينة المقطورة<sup>3</sup>.

غير أن هذه النظرية لا يمكنها الفصل في تكييف عقد القطر البحري، لكون هذا الأخير عقد مستقل بذاته وله أحكامه الخاصة، ومن غير الصحيح أن نخضعه لأحكام عقود القانون الخاص الأخرى ووضعه في قالبها، وإنما ينبغي أن يكون له أحكامه الخاصة التي تتناسب مع طبيعته الجديدة<sup>4</sup>.

### خامساً: موقف التشريع من التكييف القانوني لعقد القطر البحري

يقتضي بنا الأمر قبل التطرق إلى موقف المشرع الجزائري من التكييف القانوني لعقد القطر البحري تبيان موقف بعض التشريعات وما جاءت به القوانين المقارنة.

<sup>1</sup>Yves TASSEL, op.cit, P 16.

<sup>2</sup>علاء الدين عبد المجيد، المرجع السابق، ص129.

<sup>3</sup>يشترط لصحة هذا التكييف توفر شرطين أساسين ألا وهما: إمكانية تحويل التسيير التجاري للسفينة القاطرة، وإمكانية تشبيه إدارة القطر بالتسيير التجاري للسفينة المؤجرة أي السفينة القاطرة. ويرى جانب من الفقه أنه لا شيء يقف أمام توافر الشرطين معاً، فالتسيير التجاري لسفينة ما يتعلق باستعمالها، فالهدف من استعمال السفينة القاطرة هو عملية القطر في حد ذاتها، وهذا الاستعمال يمكن أن يتم إما تحت إدارة السفينة القاطر، وفي هذه الحالة يكون الاستعمال وفقاً للتسيير التجاري لسفينة مؤجرة وموضوعة تحت سلطة المؤجر أي استئجار لرحلة. وإما تحت إدارة السفينة المقطورة وفي هذه الحالة سيكون الاستعمال وفقاً للتسيير التجاري لسفينة مؤجرة موضوعة تحت إدارة وتوجيه المستأجر أي استئجار لمدة. راجع المرجع نفسه، ص130.

<sup>4</sup>اعتدال عبد الباقي العضب، المرجع السابق، ص138.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

### أ. تكييف عقد القطر البحري في القانون المقارن

لقد اختلفت التشريعات في تكييف عقد القطر البحري، فبالنسبة للتشريع الفرنسي فإن تكييف عقد القطر وفقاً له مرتبط بالالتزامات الملقاة على عاتق المتعاقدين، حيث أن المشرع الفرنسي يرى أن تكييف العقد ليس من اختصاص التشريع، وإنما يترك ذلك للتنظيمات القانونية المتعلقة بعمليات القطر.

أما فيما يتعلق بالتنظيمات القانونية نجد أن عقود APERMA المتعلقة بالقطر البحري في الموانئ الفرنسية قد حددت التكييف القانوني لعقد القطر البحري من خلال البند الثاني الذي ينص على أنه "عقد القطر هو عقد إجازة خدمات الذي بموجبه يضع التجمع تحت تصرف المتعاقد (المقطورة) قوة الجر، أي القوة المحركة لقاطرتها وخدمات طاقمها سواء كان للمقطورة طاقماً أم لا". من خلال هذا البند يتبين لنا أن هذه العقود اعتمدت نظرية إجازة الخدمات سواء كان للسفينة المقطورة طاقماً أم لا، ويرى جانب من الفقه الفرنسي أن هذا التكييف غير إلزامي، فهو لا يمثل موقف القانون الفرنسي لأنه في واقع الأمر القاضي يملك السلطة التقديرية لإعادة تكييف العقد، إذا ما قدر عدم ملائمة التكييف المقدم من الأطراف<sup>1</sup>، وتجدر الإشارة إلى أن القضاء الفرنسي استعمل مصطلح "إجازة خدمات" في بعض القرارات من باب حل النزاعات المتعلقة بالمسؤولية وليس من باب تكييف عقد القطر البحري.<sup>2</sup>

ووفقاً لقانون الملاحة البحرية الإيطالي من خلال المادتين 103 و105 فإن تكييف عقد القطر البحري منوط بمدى مسؤولية تجهز السفينة القاطرة بالسفينة المقطورة، ففي الحالة التي يتولى فيها تجهز القاطرة مسؤولية السفينة المقطورة يُكَيّف العقد على أنه عقد نقل، وفي حالة انعدام هذه المسؤولية على السفينة المقطورة نكون أمام عقد عمل "إجازة خدمات".<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Yves TASSEL, op.cit, P 15.

<sup>2</sup>René RODIERE, op.cit, Tome III, N° 1144, p 373.

<sup>3</sup>علاء الدين عبد المجيد، المرجع السابق، ص140.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعملية القطر والإرشاد البحريين

غير أن وضوح القانون الإيطالي لم يجد من مصاعب تطبيقه، حيث أن إشكالية متى يمكن التمييز بين مقابلة القطر والنقل بالقطر أعادت القضاء الإيطالي، وفي هذا الشأن وضعت محكمة النقض الإيطالية تعريف لهذه المسؤولية بأنها "التزام يضع فيه الطرف الأول العناصر المراد قطرها تحت مسؤولية الطرف الثاني الذي يلتزم بالحراسة والتسليم". إلا أن الفقه الإيطالي عارض تحديد هذا الإلتزام بعاملي الحراسة والتسليم، مرجحاً في ذلك معيارين ألا وهما: غياب القوة المحركة للسفينة المقطورة، وحضور طاقم السفينة القاطرة على متن السفينة المقطورة.

واستقر الفقه الإيطالي إبان صدور قانون الملاحة البحرية سنة 1942 على التمييز بين صورتين

للقطر البحري:

- جاءت الصورة الأولى على أساس أن عملية القطر هي مجرد عملية مقابلة بحرية.
- بينما استقرت الصورة الثانية على أساس أن عملية القطر هي عملية نقل، كما يبدو من نصوص قانون الملاحة البحرية الإيطالي وما جاء في المذكرة الإيضاحية جعل المشرع يميل إلى تبني هذا التقسيم الذي اتبعه الفقه الإيطالي<sup>1</sup>.

أما وفقاً للتشريع الألماني يختلف تكييف عقد القطر البحري حسب الأحوال:

- يعد عقد القطر البحري بمثابة عقد نقل إذا التزمت السفينة القاطرة بحراسة السفينة المقطورة إضافة إلى توليها إدارة عملية القطر.
- ويعد بمثابة عقد مقابلة إذا اشترط في تقديم المكافأة إتمام تجهز القطر للمهام المنوطة به، وبالمقابل يشترط على السفينة المقطورة أن تحتفظ بطاقتها.
- يعد عقد القطر البحري قد عمل في حالة احتفاظ السفينة المقطورة بطاقتها وتوليها إدارة العملية بنفسها.

<sup>1</sup> رفعت فخري أبادير، المرجع السابق، ص 66-67.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعملية القطر والإرشاد البحريين

• ويكون عقد استئجار في الحالة التي يتم فيها تحديد مكافأة القطر وفق زمن معين يتم خلاله تنفيذ عملية القطر.<sup>1</sup>

أما التشريع المصري فقد ترك عملية تكييف عقد القطر البحري لاجتهادات الفقهاء وأحكام القضاء، ولم يتناول المشرع القطر البحري إلا من خلال مواد تنظم المسؤولية في حالة إدارة عملية القطر داخل وخارج الموانئ.<sup>2</sup>

لقد أقر القضاء المختلط والأهلي على السواء باعتبار عقد القطر البحري عقد مقاوله متى ثبت عملاً وفعالاً أن القاطرة كانت تقوم بعمل معين لحساب المقطورة على وجه الحرية والإستقلال، على أنه لا يستبعد اعتبار عقد القطر عقد استخدام إذا ما توفرت رابطة التبعية بين القاطرة والمقطورة، ولكنه اشترط لوجود هذه الرابطة أن تكون للمقطورة (المتبوع) على القاطرة (تابع) سلطة فعلية للإشراف والتوجيه والرقابة، والعبرة في كل ذلك ليس بما تضمنه العقد وإنما بما تحقق فعلاً بحيث يجب أن تكون للمقطورة الإدارة الفعلية للعملية.<sup>3</sup>

بناء على ذلك فإن القضاء المصري قد استقر على تكييف عقد القطر البحري تكييفاً مختلفاً تبعاً لاختلاف مضمونه والغرض منه، وترك تنظيم عملية القطر والإرشاد في الموانئ للقرارات الوزارية.<sup>4</sup>

<sup>1</sup>René RODIERE,op.cit, Tome III, N° 1148, P 380.

<sup>2</sup>المادتين 279 و280 من قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990.

<sup>3</sup>راجع في ذلك استئناف مختلط 14 مارس 1923، وكذا محكمة الاسكندرية المدنية 2 فبراير 1926، استئناف الاسكندرية 16 مارس 1966. مشار إليه لدى رفعت فخري أبادير، المرجع السابق، ص79.

<sup>4</sup>وهو ما تقضي به المادة 10 من القرار الوزاري الخاص بتنظيم القطر في ميناء الاسكندرية، وكذا الفقرة الخامسة من المادة 18 من لائحة الملاحة لقناة السويس على أنه إذا كان القضاء يقرر تطبيقاً للشرط السابق المسؤولية عن الحوادث التي تنسب فيها القاطرة أثناء تنفيذ عمليات القطر فإنه يحصر مسؤولية المقطورة في حدود ارتباط هذه الحوادث بمهمة قيادة وتوجيه العمليات التي تتولاها المقطورة. أما إذا كانت الأضرار أو الحوادث التي وقعت أثناء عملية القطر لها صلة بإدارة العمليات وتوجيهها فلا محل لتقرير مسؤولية المقطورة في مثل هذه الأحوال، وتطبيقاً لذلك قضى بعدم مسؤولية المقطورة بالرغم من توليها قيادة العمليات وتوجيهها عن الحوادث أو الأضرار التي تكون راجعة إلى عيب ذاتي في القطرة، مما لا علاقة له بقيادة العمليات وتوجيهها. راجع: علاء الدين عبد المجيد، المرجع السابق، ص144.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

### ب. تكييف عقد القطر البحري في القانون الجزائري:

بالرجوع إلى القانون البحري الجزائري لا نجد أي مادة صريحة تحدد الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري، فقد نص المشرع في بداية الأمر على تعريف عقد القطر البحري، ثم حدد خدمات القطر، سريان العقد، الالتزامات، الإدارة، أحكام المسؤولية، وأخيراً تقادم الدعاوى الناشئة عن عمليات القطر.

الملاحظ أن المشرع الجزائري قد ساير المشرع الفرنسي باستعمله مصطلح "خدمات القطر" في مواضع كثيرة، ولعل المشرع الجزائري عند استخدامه لهذا المصطلح قد تأثر في ذلك بالعقود النموذجية المعمول بها في فرنسا، أي البند الثاني من عقد APERMA المتعلق بالقطر داخل الموانئ. لكن لا توجد عبارة صريحة في النصوص القانونية المنظمة لعقد القطر البحري تدل على تكييفه على أنه عقد إجارة خدمات.

وعليه إذا أخذنا بهذا التكييف فإنه في كل الفروض تقع كل من المسؤوليتين العقدية والتقصيرية على عاتق السفينة المقطورة، وهذا ما يتعارض مع الأحكام المقررة في القانون البحري الجزائري. كما أن نظرية عقد العمل "إجارة خدمات" هي نظرية مُنتقَدة مما يجعلها مستبعدة من طرف الفقه. من خلال ما سبق ذكره، وبعد التطرق إلى النظريات التي حاولت إعطاء تكييف قانوني لعقد القطر البحري، نخلص إلى أنه إذا كيّفنا عقد القطر البحري بأنه عقد نقل فإن المسؤولية العقدية والتقصيرية تقع على عاتق السفينة القاطرة على أساس الخطأ المفترض، أما إذا كيّف العقد بأنه عقد مقاوله "عقد إجارة عمل" تكون المسؤولية العقدية على عاتق السفينة القاطرة على أساس الخطأ الواجب الإثبات، أما المسؤولية التقصيرية فتكون على عاتق من ارتكب الخطأ، وإذا كان الخطأ مشترك بين الطرفين (السفينة القاطرة والسفينة المقطورة) تكون المسؤولية التقصيرية مسؤولية تضامنية بين الطرفين بحكم التعاون المفروض عليهما في تنفيذ عمليات القطر. في حين إذا كيّف عقد القطر البحري بأنه عقد عمل "عقد إجارة خدمات" تكون كل من المسؤوليتين العقدية والتقصيرية على عاتق السفينة المقطورة في كل الفروض.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

بحسب رأينا فإن التكييف الأرجح لعقد القطر البحري هو تكييفه على أنه عقد معاولة "إجارة عمل" لأن هذا التكييف مناسب وملائم للنصوص القانونية المنظمة لعقد القطر البحري، وعليه يكون هذا الأخير عقداً قائماً بذاته يتم في شكل معاولة، وله أحكاماً خاصة به تتماشى وخصوصية إبرامه وكذا مجال تنفيذه. وما يُبرر ذلك هو أنه لو كان عقد القطر يدخل ضمن عقود النقل البحري لما نظم المشرع كلا منهما في باب مستقل عن الآخر، بالإضافة إلى ذلك إن عقد النقل يدخل ضمن عقود المعاولة، وبالتالي وجوب محاولة إدراجه ضمن الكل، أي عقد المعاولة وليس ضمه للجزء أي لعقد النقل، وهذا لا يتعارض والمنطق فاستبعاد الجزء لا يؤدي بالضرورة إلى استبعاد الكل تلقائياً.

أما بالنسبة لعقد العمل فهو مستبعد بصفة مطلقة من قبل الفقه لتعارض عقد القطر البحري والتنظيمات القانونية التي تحكم عقود العمل. وهو كذلك بالنسبة لنظرية الاستئجار التي تعد نظرية جديدة لم تبلور للحد الكافي، إذ يستوجب الأمر تكملتها بعقد النقل.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

### المبحث الثاني: التنظيم القانوني لعقد القطر البحري

إن التنظيم القانوني لعقد القطر البحري يعد حديث نسبياً إذا ما قارناه بالعقود البحرية الأخرى، والتي تم تنظيمها قانونياً منذ سنين بعيدة، فقد ظل عقد القطر البحري من دون أي تنظيم قانوني خاص به، بحيث كان يخضع لاتفاق الأطراف المتعاقدة، وكانت القواعد العامة المتعارف عليها المرجع المعتمد من طرف القضاء البحري لفض المنازعات الناشئة عن تنفيذ عقد القطر البحري. وعليه يتعين علينا بدايةً تحديد الإطار القانوني لعقد القطر البحري من خلال النصوص القانونية المنظمة لهذا النشاط (المطلب الأول)، ونظراً لكون نشاط القطر البحري من بين المرافق التي عرفت إصلاحات جديدة في الجزائر بعد أن كان تحت رقابة وتسيير سلطة الميناء ممثلة في الدولة، سنحاول تبيان كيف تم تحرير هذا النشاط الذي ظل ولفترة طويلة تحت سلطة واحتكار السلطة المينائية (المطلب الثاني).

### المطلب الأول: الإطار القانوني لعقد القطر البحري

إن دراسة الإطار القانوني لعقد القطر البحري يقتضي بالضرورة التطرق إلى التطور التاريخي لممارسة نشاط القطر البحري (الفرع الأول)، ثم تحديد أهم النصوص القانونية المنظمة لهذا النشاط (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: التطور التاريخي لممارسة نشاط القطر البحري

لقد كان القطر البحري في بداية ظهوره قاصراً على تقديم المساعدة للسفن التي تعطلت عن السير بسبب حادث ألم بها في عرض البحر<sup>1</sup>، بحيث لم يكن مفهوم المساعدة بشكله الحالي وفقاً لما تضمنته نصوص المعاهدات الدولية ونصوص القانون البحري، ومجمل النصوص الخاصة التي عاجلت المساعدة البحرية لسفينة أصابها عطب ما جعل ملاحظتها معدومة أو صعبة، ومن ثم كانت سفن القطر باعتبارها صغيرة الحجم يسهل عليها التحوال داخل الميناء، كما يسهل عليها الدخول إلى

<sup>1</sup> كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية، المرجع السابق، ص 272.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

الميناء والخروج منه بالسرعة اللازمة والقوة التي تحتاجها السفن التي تطلب خدمة القطر البحري. إلا أن هذا المفهوم الذي لازم خدمة القطر لم يستمر طويلاً، وذلك لأن المساعدة التي كانت تحتاجها السفن عند تعرضها لحادث ما وهي في عرض البحر لم يعد الصورة المعروفة عن القطر البحري، بحيث أصبح من الضروري الإستعانة بسفن القطر للدخول إلى الموانئ أو الخروج منها، حفاظاً على سلامة السفينة وما عليها وسلامة المنشآت المينائية<sup>1</sup>.

إذ كانت عملية الدخول إلى الموانئ أو الخروج منها بالنسبة للسفن الشراعية التي لا تملك قوة دفع ذاتية تتسم بالخطورة، لأن طبيعة تصميمها لا تستقبل الرياح بشكل كافٍ لدفع السفن الشراعية، بحيث كانت تلجأ لاستعمال قوارب التجديف لسحبها وتسهيل مناوراتها الملاحية، بغرض الدخول أو الخروج من الموانئ.

منذ أواخر القرن التاسع عشر أعطت الصناعة البخارية دفعاً للقطر البحري باختراع القوة البخارية، والتي أصبحت تمثل قوة دفع خارجية أقوى بكثير من القوة التي كانت توفرها قوارب التجديف.<sup>2</sup> فاستخدام الطاقة البخارية في مجال الملاحة البحرية مهّد لبناء عائمات متخصصة تقوى على جر السفن وقطرها، فقد كانت أخطار الملاحة الشراعية تجعل من القطر مجازفة غير مأمونة العواقب.<sup>3</sup> وقد ترتب على تغير ظروف الملاحة البحرية وتطور آدائها تعدد مجالات القطر البحري، وتباينت استخداماته وازدادت أهميته في عمليات استغلال البحار بصفة عامة، وفي نطاق الملاحة البحرية بصفة خاصة<sup>4</sup>.

ولعل أكثر عمليات القطر ذيوعاً في الوقت الحاضر، هي تلك التي تتم في الموانئ لتسهيل دخول السفن إليها والرسو فيها أو الخروج منها. فنظراً لضخامة السفن وما تتمتع به من قوة دفع كبيرة غالباً ما تضطر عند اقترابها من الميناء، أو أثناء الخروج منه إلى تخفيض سرعتها أو إيقاف

<sup>1</sup> بلقاسم حبيب، عقد القطر في القانون البحري الجزائري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2011-2012، ص 43.

<sup>2</sup> بن موفق نعيمة، المرجع السابق، ص 2.

<sup>3</sup> Léopold Dor Jacques Villeneau, Le remorquage en droit maritime français, 1959, Paris, p 5.

<sup>4</sup> رفعت فحري أبادير، المرجع السابق، ص 2.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

محركاتها، تجنباً للاصطدام بمنشآت الميناء أو السفن الأخرى الموجودة به، والإعتماد على ما توفره لها القاطرات من قوة محرّكة مناسبة لمناورتها في الدخول إلى الميناء أو الخروج منه<sup>1</sup>. كما أصبح القطر ضرورياً لمساعدة السفن على عبور الممرات البحرية الضيقة نظراً لضخامتها وكبر حجمها<sup>2</sup>.

وقد أدى تطور بناء القاطرات وما أصبحت تتميز به من فعالية واقتدار إلى مساعدة السفن في عرض البحر لمواصلة رحلاتها كسباً للوقت، أو مساعدتها للتغلب على ما يعترض تقدمها من صعوبات، أو لإنقاذها مما يحدق بها من أخطار وسحبها إلى مرفأ آمن، وهو ما يخرج عن نطاق القطر العادي ليدخل في باب المساعدة البحرية<sup>3</sup>.

كما أن خدمات القطر لا تقتصر على جر أو سحب السفن داخل الموانئ أو خارجها، فكثيراً ما يستخدم القطر في عمليات شحن البضائع أو تفريغها، بنقلها من الأرض إلى السفن أو العكس<sup>4</sup>، كما قد يستخدم القطر في نقل البضائع مباشرة من السفن في البحر إلى أماكن أخرى، كوضع البضائع في صنادل تنظم في هيئة قطار، وتقوم القاطرة بجرها إلى الجهة المقصودة. كذلك يستخدم القطر في نقل المنشآت العائمة المختلفة، خاصة التي تكون مجردة من وسائل الحركة الذاتية، كالأرصفة العائمة، والكرافات والصنادل<sup>5</sup>. وقد أضافت عملية استغلال قاع البحار استخدامات جديدة للقطر البحري، تتمثل في جر أو نقل قواعد الحفر والتنقيب، والمنشآت العائمة الأخرى اللازمة لهذه العملية إلى مواقع هذا الإستغلال<sup>6</sup>.

<sup>1</sup>Claire Legendre, le contrat de remorquage, droit maritime français, 1958, P 4-5.

<sup>2</sup>Lord Chorley and O.C. Giles Shipping Law, six th édition, 1970, P 239.

<sup>3</sup>لقد سبق وأن ميزنا بين القطر العادي والمساعدة البحرية في المبحث الأول من خلال المطلب الأول.

<sup>4</sup>Georges Ripert, Droit maritime, 4<sup>ème</sup> édition, T. II, No 2039, p 135.

<sup>5</sup>René Rodière, op. Cit, no 1131

<sup>6</sup>Martine Rémond, L'exploration pétrolière en mer et le droit 1970, Paris, n 108.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

ونظراً لتشعب أغراض القطر البحري، واختلاف مواقع إجراءاته وظروفه، وماتستلزمه عملياته المتباينة من متطلبات خاصة، أصبحت تقوم به مؤسسات متخصصة بقاطرات مخصصة ومجهزة لمختلف الأغراض، وبعمال تتناسب كفاءاتهم والعمليات التي تناط بهم<sup>1</sup>.

في الوقت الحالي، يعتمد صنع القاطرات على تقنية اللولب، وهي تقنية تُسهل القيام بالمناورات الملاحية في ظروف جيدة وفي وقت قصير، وهناك آفاق مستقبلية لاستبدال هذه القاطرات بقاطرات أخرى أكثر مرونة مُجهزة بمراوح تساعد على الدوران حول نفسها، فتمكنها من القيام بمناورات في مساحات ضيقة، مما يجعلها جد مفيدة للقطر البحري في حوض الميناء.

في الجزائر بدأت تظهر مؤخراً شركات قطر خاصة، تمتهن القطر البحري تحت رقابة سلطة الموانئ، كشركة "عبادو للقطر" في ميناء سكيكدة، لكن عموماً يتم القطر البحري في الموانئ الجزائرية من قبل مؤسسات الموانئ، بوسائل وتجهيزات محدودة نوعاً ما.

أما في الدول الأجنبية، عادة ما تنضم مؤسسات القطر الخاصة في لجان، منشئة بذلك فرعاً لمجهزي القطر الخواص، بغرض معالجة المشاكل المتعلقة بالمهنة وتحديد الشروط العامة للقطر البحري في عقود نموذجية يتم اقتراحها على الزبائن. وهذا ما نجده في فرنسا التي تعد رائدة في هذا المجال، ففي سنة 1968 انضمت مؤسسات القطر الفرنسية الخاصة للجنة المركزية للمجهزين الفرنسيين مُنشئة فرعاً خاصاً بالقطر البحري<sup>2</sup>، وكما أشرنا إلى ذلك سابقاً يطلق عليه: A.P.R.M.A.<sup>3</sup>

### الفرع الثاني: النصوص القانونية المنظمة لنشاط القطر البحري

لم يكن ثمة تنظيم قانوني في الجزائر قبل الإستقلال التي كانت مستعمرة فرنسية لعقد القطر البحري، ومن ثم كان يُرجع في هذا الصدد إلى أحكام القواعد العامة، وذلك إلى أن صدر في فرنسا قانون 1969/01/03 الخاص بالتجهيز والبيوع البحرية، حيث عاجلت المواد من 26

<sup>1</sup>Léopold Dor Jacques Villeneau, op. cit, p 6.

<sup>2</sup>بن موفق نعيمة، المرجع السابق، ص 2-3.

<sup>3</sup>Association Professionnelle de Remorquage Maritime.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعملياتي القطر والإرشاد البحريين

إلى 30 منه عمليات القطر، وقد أستلهم المشرع الفرنسي عند وضعه لتلك المواد الحلول القضائية التي كانت قائمة وقت صدور القانون<sup>1</sup>.

فالمشرع الجزائري عند وضعه القانون البحري رقم 76-80 المعدل والمتمم نقل أحكام هذا التنظيم عن القانون الفرنسي، حيث نظم عملية القطر في الباب السادس من الكتاب الثاني تحت عنوان الاستغلال التجاري للسفينة وذلك في المواد من 860 إلى 872 منه.

تجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري قام بمقتضى القانون رقم 98-05 المعدل والمتمم للقانون البحري بإلغاء المادة 871، وهي التي كانت تنص على أن تحديد شروط وسير وتعريف خدمات القطر في الموانئ يتم بموجب قرار يصدر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية. كما ألغى المواد من 873 إلى 886 والتي كانت تنظم عمليات الشحن والتفريغ في الموانئ.

هذا وتعرض المشرع الجزائري من خلال التقنين البحري إلى كل من:

-تحديد مجال القطر والعمليات التي تدخل في عداد خدمات القطر

-بداية ونهاية عقد القطر

-مكافأة خدمات القطر

-إدارة عملية القطر

-المسؤولية عن الأضرار التي تحدث لأثناء تنفيذ عملية القطر

-تقادم الدعاوى الناشئة عن عمليات القطر.

كما تعرضت مراسيم تنفيذية لنشاط القطر البحري، وهي كالاتي:

-المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المؤرخ في 06 يناير سنة 2002 والذي يحدد النظام العام

لاستغلال الموانئ وأمنها، الجريدة الرسمية عدد 01 المؤرخة في 06 يناير سنة 2002.

<sup>1</sup>محمود شحات، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2014، ص102.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

—المرسوم رقم 06-139 المؤرخ في 15 أبريل سنة 2006، والذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، الجريدة الرسمية عدد 18 المؤرخة في 16 أبريل سنة 2006.

—المرسوم التنفيذي رقم 08-363 المؤرخ في 08 نوفمبر 2008، المعدل والمتمم للمرسوم التنفيذي رقم 06-139، والذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، ج.ر عدد 19 المؤرخة في 17 نوفمبر سنة 2008. وشمل التعديل كل من المواد 3 و5 و6 و9 و12 منه. وسنفضل في مضمون المواد لاحقاً.

كذلك بالنسبة للمشرع المصري فقد أخذ بنفس أحكام القانون الفرنسي الصادر في 1969/01/03 الخاص بالتجهيز والبيوع البحرية، عند وضعه لقانون التجارة البحرية الجديد رقم 8 لسنة 1990، لتنظيم القطر البحري في المواد 279 و280 و281، من الفصل الثالث من الكتاب الثالث الخاص باستغلال السفينة.<sup>1</sup>

وعليه فإن كل من المشرع الفرنسي والمصري قد فرق بين القطر داخل الموانئ والقطر خارجها على خلاف المشرع الجزائري، فالمشرع المصري قد تعرض في المادتين 279 و280 من قانون التجارة البحرية لمسألتين عمليتين هما: إدارة عملية القطر وهل تكون لريان السفينة القاطرة أم لريان السفينة المقطورة؟ وعلى من تقع المسؤولية عن الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ العملية؟ فقد ربط المشرع المصري بين الإدارة والمسؤولية، فوضع الثانية حيث تكون الأولى<sup>2</sup>، أما المادة 281 من قانون التجارة البحرية فقد تعرض فيها لانقضاء الدعاوى الناشئة عن عملية القطر البحري.

إلا أن الأحكام التي أتى بها القانون الفرنسي الصادر في 1969/01/03 الخاص بالتجهيز والبيوع البحرية هي أحكام مكاملة وليست أحكاماً آمرة<sup>3</sup>. فالمشرع سواء في فرنسا<sup>1</sup> أو في مصر ترك

<sup>1</sup> رفعت فحري أبادير، المرجع السابق، ص04. عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص286. عبد الفتاح مراد، المرجع السابق، ص148.

<sup>2</sup> اعتدال عبد الباقي، المرجع السابق، ص147.

<sup>3</sup> René Rodière, op. Cit, no 1133.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

تنظيم إدارة عملية القطر لاتفاق الطرفين، ووضع نظاماً احتياطياً ليُرجع إليه عند عدم وجود الإتفاق، وهو نظام مستحدث يقوم على التفريق بين القطر داخل الموانئ والقطر خارجها<sup>2</sup>.

### المطلب الثاني: تحرير نشاط القطر البحري

يعتبر القطر البحري عملية اعتيادية في كل موانئ العالم، وهو منوط بشركات متخصصة تملك قاطرات وظيفتها الوحيدة هي القطر البحري، وغالبا ما يحتوي الميناء على شركة قطر واحدة سواء كانت خاصة أو عمومية تحتكر خدمات القطر فيه (الفرع الأول). ويعد نشاط القطر البحري في الجزائر من بين المرافق التي عرفت إصلاحات جديدة، بعد أن كان تحت رقابة وتسيير سلطة الميناء الممثلة في الدولة، وعليه سنحاول إلقاء الضوء على شروط وكيفيات تحرير استغلال هذا النشاط (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: رفع احتكار السلطة المينائية لخدمة القطر

يعد المرفق العام في الجزائر أهم حلقة في الدولة وهو المعبر عن السياسة العامة، لذلك فإن تغيير النظام السياسي والاقتصادي للدولة سيؤدي بالضرورة إلى تغيير المرفق العام، وعلى الأقل يفرض ضرورة إصلاحه. كما أن عدم استطاعة الجماعات العمومية تسيير كل المرافق العمومية، وكثرة العبء المالي عليها وزيادة الأزمات الداخلية منها والخارجية أدى بالضرورة إلى محاولة التقليل من دور الدولة<sup>3</sup>. ومن بين المرافق التي عرفت إصلاحات جديدة، نشاط القطر البحري، الذي كان تحت رقابة وتسيير سلطة الميناء الممثلة في الدولة. وقد نص المشرع الجزائري في المادة 892 من القانون البحري الجزائري على تسيير نشاط القطر البحري على مستوى الموانئ الجزائرية، والتي تقضي بأنه "يشكل قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين ونشاطات تجارية مينائية ويمكن ممارستها من طرف كل شخص

<sup>1</sup> تجدر الإشارة إلى أن مجهزي القطر في فرنسا لم يعدلوا بعد 1969 من الشروط العامة التي يقدمون خدماتهم وفقا لها. والملاحظ أن المرسوم الفرنسي الصادر في 1969/06/19 والخاص بالتجهيز والبيع البحرية لم يتضمن أي نص يتعلق بالقطر البحري. راجع في ذلك: بلقاسم حبيب، المرجع السابق، ص48.

<sup>2</sup> محمود شحمات، المرجع السابق، ص102. إيمان حسن الجميل، المرجع السابق، ص111.

<sup>3</sup> بلقاسم حبيب، المرجع السابق، ص 48.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري وذلك وفقاً للشروط المحددة عن طريق التنظيم.

تمارس قيادة السفن وإرشادها من طرف السلطة المينائية<sup>1</sup>.

فقد ظل نشاط القطر البحري في الجزائر ولفترة طويلة تحت سلطة واحتكار السلطة المينائية، وهذا الإحتكار لا نجده عند الكثير من الدول، في فرنسا مثلاً يخضع نشاط القطر إلى سلطة ومتابعة مؤسسة القطر الخاصة، والمستقلة في كل ميناء. وهذا ما يسعى إليه المشرع الجزائري من خلال تحرير نشاط القطر البحري عن طريق عقد الامتياز لتسيير الموانئ الجزائرية.

الأمر الذي يؤكده المرسوم التنفيذي رقم 06-139 المؤرخ في 15 أبريل 2006، والذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات القطر وأعمال المناولة والتشوين في الميناء، بحيث نصت المادة الثالثة منه على أنه " تُسند ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، إلى كل شخص طبيعي أو معنوي فاز بالمنافسة عن طريق إعلان المنافسة ويستوفي شروط التأهيل المهني المطلوبة ويلتزم باحترام أحكام دفتر الشروط الذي يحدد حقوق وواجبات الأطراف طبقاً للنموذج الموافق عليه بقرار من الوزير المكلف بالموانئ". إلا أن المرسوم التنفيذي رقم 06-139 عدل سنة 2008 بموجب المرسوم التنفيذي رقم 08-363 المؤرخ في 8 نوفمبر 2008<sup>1</sup>.

إدُعِدلت المادة الثالثة منه، بحيث قصر المشرع الجزائري ممارسة نشاطات القطر وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ على كل شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص معنوي خاضع للقانون الجزائري حائز على امتياز، شريطة استيفائه لشروط التأهيل المهني المطلوبة، والتزامه باحترام شروط الإتفاقية ودفتر الشروط. ويُمنح هذا الإمتياز إما عن طريق المنافسة أو عن طريق التفاوض المباشر، فقد

<sup>1</sup> سبق الإشارة إليه.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

أضاف التعديل طريقة التفاوض المباشر إلى جانب طريقة المنافسة، ويرجع قرار الاختيار بين الطرفين إلى الوزير المكلف بالموانئ<sup>1</sup>.

وعليه، تنص المادة 3 من المرسوم التنفيذي رقم 06-139 المعدل والمتمم على أنه " تُسند ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ إلى كل شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص معنوي خاضع للقانون الجزائري حائز على امتياز ويستوفي شروط التأهيل المهني المطلوبة ويلتزم باحترام شروط الاتفاقية ودفتر الشروط.

يتم اختيار المتعاملين أصحاب امتياز النشاطات المذكورة أعلاه حسب الحالة، إما عن طريق المنافسة وإما في إطار تفاوض مباشر على أساس سمعة صاحب الطلب ومساهمته التسييرية والتقنية وفائدة استثماره بالنسبة للإقتصاد الوطني".

كما قضت المادة 4 من نفس المرسوم أن ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ تتم على أساس اتفاقية امتياز بين السلطة المينائية المعنية والمتعامل المختار وفقاً لأحكام المادة الثالثة السالفة الذكر.

وقد رفعت المادة 5 من المرسوم المعدلة<sup>2</sup>، مدة هذا الإمتياز إلى 40 سنة، بعدما كانت هذه المدة قبل التعديل 20 سنة<sup>3</sup>، بحيث نصت المادة على أنه "لا يمكن أن تتجاوز مدة الإمتياز أربعين (40) سنة.

وتحدد هذه المدة خصوصاً حسب أهمية النشاط موضوع الإمتياز والإستثمارات المقرر أن ينجزها صاحب الإمتياز".

---

<sup>1</sup> تنص المادة 6 من المرسوم التنفيذي رقم 06-139 المعدل والمتمم على أنه "يقرر الوزير بالموانئ انطلاق إجراء إعلان المنافسة أو التفاوض المباشر مع أصحاب الطلب من أجل ممارسة النشاطات المذكورة في المادة 3 أعلاه بمبادرة شخصية منه أو بطلب من السلطة المينائية المعنية"  
<sup>2</sup> التعديل من أحكام الفقرة الأولى فقط من المادة 5 من المرسوم التنفيذي رقم 06-139 السالف الذكر.  
<sup>3</sup> تنص المادة 1/5 من نفس المرسوم قبل تعديلها على أنه "لا يمكن أن تتجاوز مدة الإمتياز المنصوص عليها في المادة 4 أعلاه، عشرين (20) سنة. وتحدد خصوصاً حسب أهمية النشاط موضوع الإمتياز والإستثمارات المزمع إنجازها..."

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

استناداً لنص المادة 7 من نفس المرسوم تقوم السلطة المعنية بإعداد ملف إعلان المنافسة، ويتضمن هذا الملف على الخصوص:

- دعوة للمشاركة في المنافسة مصحوبة بمحتويات المشروع.
- دفتر الشروط كما هو منصوص عليه في المادة 3 السالفة الذكر.
- نظام مفصل عن إعلان المنافسة، بحيث يوافق عليه مسبقاً الوزير المكلف بالموانئ، وتوضح فيه على الخصوص كيفية فتح العروض وتقييمها.
- كما يمكن للوزير المكلف بالموانئ أن يُقرر بدون تبرير وفي أي وقت توقيف مسار المناقصة، وتقوم السلطة المينائية المعنية بتبليغ هذا القرار إلى جميع المشاركين في المناقصة<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: شروط وكيفية تحرير الإستغلال

إن المرافق العمومية في الجزائر تسير بخطى ثابتة نحو الخوصصة والاستثمار بفتح المجال للقطاع الخاص وتحرير المرافق من احتكار القطاع العام، سواء ثم ذلك بصفة جزئية أو كلية. ومن دون شك أن الخدمات المينائية لها منفعة عامة ومضمونة من قبل الدولة كخدمة لا يمكن الاستغناء عنها، وكذلك كمنشآت اقتصادية، وتجاري يعود بالربح على القطاع الاقتصادي على المدى القريب والبعيد، لسياسة الدولة التنموية، وذلك بفتح مجال الاستثمار الوطني والأجنبي، طبقاً لما هو منصوص عليه قانوناً، وإن كان الأمر لا يبدو واضحاً إلى اليوم في مجال فتح خدمة النقل البحري، والنشاطات المينائية الأخرى، كالمناولة والتشوين والقطر البحري. فإن الأمر يبدو متطوراً نوعاً ما في مجال النقل الجوي وفقاً لقانون الطيران المدني رقم 98-06<sup>2</sup>، والمرسوم التنفيذي رقم 02-40<sup>3</sup>، المتضمن المصادقة على اتفاقية امتياز استغلال خدمات النقل الجوي، الممنوحة لشركة الطيران "الخليفة للطيران" وكذا دفتر الشروط المرفق بها، وكذا اتفاقية امتياز استغلال خدمة النقل الجوي، الممنوحة

<sup>1</sup> المادة 8 من المرسوم التنفيذي رقم 06-139 السالف الذكر.

<sup>2</sup> القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 يونيو 1998 يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، ج.ر عدد 48، المعدل والمتعم إلى غاية سنة 2019.

<sup>3</sup> المرسوم التنفيذي رقم 02-40 المؤرخ في 14 يناير 2002، ج.ر مؤرخة في 16 يناير 2002، عدد 4، المتضمن المصادقة على اتفاقية امتياز استغلال خدمات النقل الجوي الممنوحة لشركة الطيران "الخليفة للطيران" وكذا دفتر الشروط المرفق بها.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

لشركة الطيران "أنتينا للطيران"، ودفتر الشروط المرفق لها، بموجب المرسوم التنفيذي رقم 41/02<sup>1</sup> الصادر في 2002/01/14، وهو نفس الشكل الذي ورد لصالح شركة طيران خاصة أخرى لتسيير مرفق النقل الجوي، وهي شركة الطيران "ايكواير الدولية" بموجب المرسوم التنفيذي رقم 42/02<sup>2</sup> الصادر في 2002/01/14، إلى جانب نصوص القانون التي جاءت من أجل العمل على تحرير المؤسسات العمومية الاقتصادية الأخرى.

بالرجوع إلى المرسوم التنفيذي رقم 139-06 السالف الذكر، والذي حدد الشروط اللازم توافرها لمنح امتياز ممارسة نشاط القطر البحري، إلى جانب الشروط المنصوص عليها في المادة 3 منه، يتعين على المتعامل المختار دفع مقابل مالي يتكون مما يأتي:

- حق الدخول، ويُدفع مرة واحدة عند بداية سريان الإمتياز.

- إتاوة سنوية ثابتة تتعلق بشغل الأملاك العمومية المينائية واستعمالها.

- إتاوة سنوية متغيرة تقاس بتطور حجم النشاطات الممارسة.

بحيث تكون مشتملات الإتاوى الخاصة بالإمتياز هذه محل تفاوض بين السلطة المينائية المعنية والمتعاملين المختارين، على أساس مخطط أعمال يطابق نموذجة تقاليد المهنة وأعرافها في ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ<sup>3</sup>.

كما أضافت المادة 11 من نفس المرسوم أنه يتعين على المتعاملين المختارين في إطار ممارسة

نشاطاتهم، إحترام ما يأتي:

- بنود دفتر الشروط.

<sup>1</sup> المرسوم التنفيذي رقم 02-41 المؤرخ في 14 يناير 2002، ج.ر. مؤرخة في 16 يناير 2002، عدد 4، المتضمن المصادقة على اتفاقية امتياز استغلال خدمات النقل الجوي الممنوحة لشركة الطيران " أنتينا للطيران " وكذا دفتر الشروط المرفق بها.

<sup>2</sup> المرسوم التنفيذي رقم 02-42 المؤرخ في 14 يناير 2002، ج.ر. مؤرخة في 16 يناير 2002، عدد 4، المتضمن المصادقة على اتفاقية امتياز استغلال خدمات النقل الجوي الممنوحة لشركة الطيران " ايكواير الدولية" وكذا دفتر الشروط المرفق بها.

<sup>3</sup> المادة 9 من نفس المرسوم المعدلة والمتممة بموجب المادة 5 من المرسوم التنفيذي رقم 08-363 والذي سبقته الإشارة إليه.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

- الأنظمة والتعليمات الخاصة المعمول بها في الموانئ في مجال الإستغلال وأمن وسلامة الأشخاص والمنشآت والتجهيزات والسفن، وكذا حماية البيئة.

- قواعد تسيير وأمن الأملاك العمومية للموانئ.

- التنظيم التقني المقرر فيما يخص سلامة النقل البحري والعمليات المينائية.

- نظام العمل الخاص بكل ميناء، وخصوصاً مداومة الخدمة التي تتطلبها قواعد السلامة والأمن المعمول بهما في هذا المجال.

كما يتعين عليهم زيادة على ذلك اكتتاب عقد تأمين لتغطية كل المخاطر المهنية ذات العلاقة بنشاطاتهم، لاسيما منها الحوادث والحرائق والمسؤولية المدنية واللجوء إلى الغير، وتُرسل كل سنة نسخة مطابقة لأصل وثيقة التأمين هذه إلى السلطة المينائية المعنية.

أما إذا كان المتعامل المختار لممارسة نشاطات قطر السفن ولأسباب تُنسب إليه عاجزاً عن استيفاء المقاييس والالتزامات التي تم على إثرها انتقاؤه، وإبرام اتفاقية الإمتياز بينه وبين السلطة المينائية المعنية، تُرسل إليه هذه الأخيرة إعداراً قصداً استدراك النقائص الملاحظة في الأجل الذي تحدده له. وعند انقضاء هذا الأجل وإذا لم يقم صاحب الامتياز بإدخال هذه التعديلات، يمكن للسلطة المينائية المعنية القيام بفسخ اتفاقية الامتياز، طبقاً للأحكام المنصوص عليها في اتفاقية الامتياز، ويتحمل صاحب الامتياز وحده عواقب ذلك، بعد إعلام الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ<sup>1</sup>.

ونصت المادة 14 من نفس المرسوم على الترخيص للمؤسسات المينائية التي تتولى حالياً نشاطات المناولة والقطر والتشوين في الموانئ الجزائرية، بالإستمرار في مواصلة استغلال تلك النشاطات، وذلك إلى غاية الإنطلاق في عمليات المناقصة فيما يخص تلك النشاطات<sup>2</sup>، ومع ذلك

<sup>1</sup> المادة 12 من المرسوم التنفيذي رقم 06-139 المعدل والمتمم.

<sup>2</sup> طبقاً لأحكام المادة 6 من نفس المرسوم.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

وفي إطار هذا الأجل، تمنح هذه المؤسسات اتفاقية امتياز مصحوبة بدفتر شروط<sup>1</sup>، وبهذه الصفة تخضع لدفع إتاوى ثابتة ومتغيرة حسب ما تنص عليه المادة 9 السالفة الذكر.

فضلاً عن ذلك، لم يتوقف المشرع الجزائري إلى حد العمل على فتح مجال تحرير الاستغلال المينائي، بل تعدى كل ذلك إلى وضع القطر ضمن قائمة الديون البحرية، بحيث يترتب عن عدم دفع قيمة مكافأة القطر حجز السفينة، وهو ما تضمنته المادة الثانية من قانون رقم 10-04 المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80 والمتضمن القانون البحري الجزائري<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> استناداً لأحكام المادة 4 من نفس المرسوم.

<sup>2</sup> القانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010، الجريدة الرسمية عدد 46، المؤرخة في 18 أوت 2010، المعدل والمتمم للأمر 76-80 والمتضمن القانون البحري، هذا التعديل مس أحكام الحجز التحفظي على السفن لأن قانون 1998 كان قد تضمن أحكام الحجز التنفيذي على السفن لكن لم يتوسع في أحكام الحجز التحفظي، وبالتالي جاء تعديل 2010 لتدارك هذا النقص.

### الفصل الثاني: الأحكام العامة لعملية الإرشاد البحري

يعد الإرشاد البحري من أهم مقومات الرسالة البحرية، فالريان وإن استطاع السير في عرض البحر والإمام بالخطوط الملاحية، إلا أنه يجهل غالباً مسالك مياه الموانئ ومنعطفاتها الطبيعية، إذ لا يخفى أن الموانئ تختلف في مداخلها ومخارجها، فبعض هذه المداخل تحوي العديد من العوائق الطبيعية والصناعية، مما قد يعرقل سير الملاحية البحرية، كوجود الصخور والشعاب والمنشآت التي تقيمها الدولة، وبقايا السفن الغارقة وغيرها من الأشياء التي قد يؤدي الجهل بها إلى تعريض سلامة السفينة ذاتها، وكذا المنشآت المينائية للخطر.

لهذا كان لعملية الإرشاد البحري أهمية بالغة بسبب تلك المخاطر المتعددة، والتي استلزمت إيجاد فكرة الإرشاد وتنظيمها في جميع موانئ العالم. ويتطلب ذلك استعانة الريان بشخص محترف يكون على علم وعلى دراية بالممرات المائية ومسالك الميناء، ويُجنب السفينة من العوائق التي توجد بالميناء، ويتمثل هذا الشخص في المرشد البحري، والذي ينتمي إلى هيئة تسمى محطة الإرشاد والتي تتولى تقديم خدمة الإرشاد البحري.

وعليه، وبغية تحديد أحكام عملية الإرشاد البحري قسمنا هذا الفصل إلى مبحثين، بحيث خصصنا المبحث الأول لدراسة الضوابط القانونية المنظمة لعملية الإرشاد، في حين سنتعرض في المبحث الثاني للمركز القانوني للمرشد البحري.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

### المبحث الأول: الضوابط القانونية لعملية الإرشاد البحري

كان الإرشاد ولا يزال من أهم الخدمات المقدمة للسفن، وذلك نظراً للمخاطر التي تهدد سلامة الرحلة البحرية، سواء في أعالي البحار أو في الممرات والقنوات أو في مداخل الموانئ ومخارجها، ففي الموانئ أو بعض مناطق الملاحة في البحار يحتاج الربان إلى نصائح وتوجيهات شخص يعرف تماماً المنطقة التي يجتازها، من حيث ظروف القاع وأوضاع ومواقع الصخور والرمال، واتجاه وقوة التيار، وغيرها من المعلومات الهامة والضرورية التي تجعل الإستعانة بأشخاص يكونوا في مقدورهم تفادي المخاطر البحرية أو التخفيف منها أمراً جوهرياً.

حيث كان لوجود المرشدين البحريين عدة اعتبارات، بحيث يتولون تقديم العون لربابنة السفن، ويضمون خبرتهم وتخصصهم تحت تصرفهم عند اجتياز المناطق التي بها مخاطر تهدد سلامة السفن، وهذا ما يعرف بعملية الإرشاد البحري. ومن هنا سنتطرق في المطلب الأول إلى مفهوم الإرشاد البحري، أما المطلب الثاني فسنعرض فيه للتنظيم القانوني لهاته العملية.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعملية القطر والإرشاد البحريين

### المطلب الأول: مفهوم الإرشاد البحري

عرف الإرشاد البحري منذ أن عرفت الملاحة البحرية، ولا يزال يحتفظ بأهميته البالغة حتى يومنا هذا، فالربان وإن استطاع السير في عرض البحر والإمام بالخطوط الملاحية، إلا أنه لا يعلم بكل مسالك الموانئ ومنعطفاتها الطبيعية، كما أن مداخل ومخارج الموانئ تحتوي على العديد من العوائق الطبيعية والصناعية، مما قد يعرقل سير الملاحة البحرية، كوجود الصخور والشعاب والمنشآت المينائية، وبقايا السفن الغرقة وغيرها من الأشياء التي قد يؤدي الجهل بها إلى تعريض سلامة البحارة والسفينة والميناء للخطر<sup>1</sup>، وقبل الولوج إلى تفاصيل الإرشاد البحري لا بد من تعريف هاته العملية القانونية (الفرع الأول)، ثم تحديد نطاقها (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: تعريف الإرشاد البحري

الإرشاد لغة هو الهدي والهداية والدلالة، وإرشاد الضال تعني هدايته الطريق وتعريفه، وأرشده إلى الأمر وله وعليه هداه ودله.<sup>2</sup>

أما اصطلاحاً فالإرشاد البحري هو المساعدة التي يقدمها بحارة متخصصون في مرفأ أو مرسى أو منطقة بحرية معينة لربابنة السفن عند الدخول إلى الموانئ، أو عند الخروج منها أو في المراسي أو في بعض الممرات المائية أو القنوات.

سنتطرق من خلال هذا الفرع إلى التعريف الفقهي للإرشاد البحري أولاً ثم التعريف القانوني كنقطة ثانية.

### أولاً: تعريف الإرشاد في الفقه الإسلامي

الإرشاد نوع من الإجارة الواردة على عمل الإنسان، والإجارة لغة: من أجر يأجر، وهي ما أعطيت من أجر في عمل، وأجرَ الإنسان واستأجره، والأجير: المستأجر وجمعه أجراء، والإسم منه

<sup>1</sup> عقيل فاضل حمد الدهان، المركز القانوني للمرشد البحري، مجلة جامعة كربلاء العلمية، المجلد 7، العدد 1، 2009، ص74.

<sup>2</sup> علي بن هادية وبلحسن البليش، القاموس الجديد للطلاب: معجم عربي مدرسي ألقائي، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، ط7، 1991، ص30.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

الإجارة. أما اصطلاحاً فالإجارة عند معظم فقهاء المذاهب الأربعة: الحنفية والمالكية والشافعية والحنابلة هي "عبارة عن عقد على منفعة معلومة بعوض معلوم".<sup>1</sup>

فالإرشاد البحري من عقود الإجارة الجائزة قياساً على ما ورد بالسنة الثابتة: فقد روى البخاري عن عائشة قالت: ((استأجر رسول الله صلى الله عليه وسلم وأبو بكر رجلاً من بني الدَّيْل هادياً خَرِيْتاً<sup>2</sup> وهو على دين كفار قريش، فدفعنا إليه رَاحِلَتَيْهِمَا وَوَاعَدَاهُ غَار ثور بعد ثلاث ليالٍ بِرَاحِلَتَيْهِمَا))، وحديث جابر ((أنه باع النبي صلى الله عليه وسلم بعيراً وشرط ظهره إلى المدينة))، وما جاز استيفاؤه بالشرط جاز استيفاؤه بالأجر.

فالواقعة المنصوص عليها استخدام الرسول صلى الله عليه وسلم وأبي بكر لرجل من بني الدليل لإرشادهما وتوصيلهما سالمين إلى المدينة، أما الإرشاد البحري للسفينة لتصل بركابها أو بضاعتها سالمة للميناء المتوجهة إليه فهي الواقعة غير المنصوص على حكمها، وعليه فالعلة الجامعة بين هاتين الواقعتين: الإرشاد البحري والهداية، وبالتالي حكم الإرشاد البحري الجواز، فكلاهما هداية وإرشاد في البر أو في البحر.

هذا بالإضافة إلى أدلة جواز الإجارة العامة ومنها:

### 1. أدلة جواز الإجارة من القرآن الكريم:

قوله تعالى: ﴿قَالَ إِنِّي أُرِيدُ أَنْ أَنْكِحَكَ إِحْدَى ابْنَتَيَّ هَاتَيْنِ عَلَى أَنْ تَأْجُرَنِي ثَمَانِيَةَ حِجَجٍ﴾<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> شرح هذا التعريف:

- عقد: بمعنى أن هذه العلاقة مشتملة على إيجاب وقبول صدر على وجه مشروع وبالتالي يكون مظهراً لأثره في الحل.  
- على منفعة: قيد يُخْرِج العقد على العين، فالعقود على الأعيان من البيع لا الإجارة، والمنفعة وردت مطلقة في التعريف. لذا فهي شاملة للمنافع المحرمة والمباحة، وسواء كانت المنافع متقومة أم غير متقومة، ويدخل في التعريف التعاقد على منفعة الإنسان ومنافع غيره.  
- معلومة: يخرج بهذا القيد التعاقد على منفعة مجهولة، فإنها لاتصح شرعاً لاشتغالها على غرر، ومعلومية المنفعة تكون بتحديد الزمن وتحديد نوع العمل.  
- بعوض: يُخْرِج هذا القيد هبة المنافع والوصية بما وإعارتها لأن هذه الأنواع من العقد على المنافع المعلومة ولكنها بدون مقابل.  
- معلوم: ويخرج هذا القيد العوض المجهول، والمساقاة والقراض فإن الربح فيه غير معلوم. راجع في ذلك: أحمد زكي عويس، الإرشاد البحري "دراسة مقارنة بين الفقه الإسلامي والقانون البحري"، حوليات كلية الشريعة والقانون والدراسات الإسلامية، قطر، العدد 13، 1995، ص 418.

<sup>2</sup> الخريت: الماهر بالهداية أي العالم بمسالك الطرق ودروبها.

<sup>3</sup> سورة القصص، الآية رقم 27.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

وقوله تعالى: ﴿فَإِنْ أَرْضَعْنَ لَكُمْ فَارْتُوهُنَّ أَجُورَهُنَّ﴾<sup>1</sup>.

وقوله أيضاً: ﴿وَإِنْ أَرْضْتُمْ أَنْ تَسْتَرْضِعُوا أَوْلَادَكُمْ فَلَا جُنَاحَ عَلَيْكُمْ إِذَا سَلَّمْتُمْ مَا آتَيْتُم بِالْمَعْرُوفِ﴾<sup>2</sup>

فالآية الأولى: من قصص القرآن الكريم يخبرنا فيها المولى عزوجل عن تأجير موسى عليه السلام نفسه لرعي الغنم بأجرة معلومة، وشرع من قبلها لنا ما لم ينسخ، فدل ذلك على جواز الإجارة.

وفي الآية الثانية: أمر المولى بإيتاء الأجر لمرضعة الطفل، وهذا دليل ثاني على مشروعية الإيجار. وفي الآية الثالثة: نفى المولى سبحانه وتعالى الجناح والإثم في استئجار الآباء أو الأمهات للمرضعات بالأجر، وهذا دليل أيضاً على جواز الإجارة في الإرضاع، والإجارة في غيره أولى بالجواز. كذلك قال الله تعالى: ﴿نَحْنُ قَسَمْنَا بَيْنَهُمْ مَعِيشَتَهُمْ فِي الْحَيَاةِ الدُّنْيَا وَرَفَعْنَا بَعْضَهُمْ فَوْقَ بَعْضٍ دَرَجَاتٍ لِيَتَّخِذَ بَعْضُهُمْ بَعْضًا سُخْرِيًّا﴾<sup>3</sup>. وفسرها ابن كثير بقوله: (ليسخر بعضهم بعضاً في الأعمال لاحتياج هذا إلى هذا)، وهذا دليل على جواز الإجارة أيضاً.

وقال تعالى: ﴿لَوْ شِئْتَ لَاتَّخَذْتَ عَلَيْهِ أَجْرًا﴾<sup>4</sup>، فقد قال موسى عليه السلام للخضر العبد الصالح: لو شئت لاتخذت عليه أجراً على إقامتك الجدار المنهدم.

### 2. أدلة جواز الإجارة من السنة:

عن أبي هريرة رضي الله عنه -عن النبي صلى الله عليه وسلم- قال: ((قال الله تعالى: ثَلَاثَةٌ أَنَا وَخَصْمُهُمْ يَوْمَ الْقِيَامَةِ: رَجُلٌ أَعْطِيَ بِي غَدْرٍ، وَرَجُلٌ بَاعَ حَرًّا فَأَكَلَ ثَمَنَهُ، وَرَجُلٌ اسْتَأْجَرَ أَجِيرًا فَاسْتَوَفَى مِنْهُ وَلَمْ يُعْطِهِ أَجْرَهُ))، فالمولى سبحانه وتعالى يهدد مانع أجرة الأجير الذي عمل عنده بمخاصمته يوم القيامة، والهدف من التهديد واضح، ليحرص المسلمون على دفع الأجرة طالما أن الأجير قد قام بعمله المطلوب منه.

<sup>1</sup> سورة الطلاق، الآية رقم 6.

<sup>2</sup> سورة البقرة، الآية 233.

<sup>3</sup> سورة الزخرف، الآية رقم 32.

<sup>4</sup> سورة الكهف، الآية 77.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

وقال رسول الله صلى الله عليه وسلم: ((أَعْطُوا الْأَجِيرَ أَجْرَهُ قَبْلَ أَنْ يَجِفَّ عَرْقُهُ)).

كذلك ما رواه بن عباس عن النبي عليه الصلاة والسلام أنه قال: ((إِنَّ أَحَقَّ مَا أَخَذْتُمْ عَلَيْهِ أَجْرًا كِتَابَ اللَّهِ)). فهذه الأحاديث تدل على جواز الإجارة<sup>1</sup>.

### 3. أدلة جواز الإجارة من الإجماع:

لقد أجمع السلف الصالح من الصحابة والتابعين وفقهاء المذاهب الأربعة والتابعين وفقهاء المذاهب الأربعة - الحنفية والمالكية والشافعية والحنابلة - على جواز الإجارة. حيث قال الشافعي في مسألة الإرضاع أنه: "إذا جازت الإجارة على الإرضاع جازت على مثله".

وقد أورد ابن رشد في مؤلفه أدلة القائلين بعم جوازها، كأبي بكر الأصبم الذي اعتبر أن فيها غرر فقال: "وشبهة من منع ذلك - أي الإجارة - أن المعاوضات إنما يستحق فيها تسليم الثمن بتسليم العين كالحال في الأعيان المحسوسة والمنافع في الإجازات في وقت العقد معدومة فكان ذلك غرراً ومن بيع ما لم يخلق". وقد ردّ عليهم الجمهور بالآتي:

● أن الإجارة الأغلب فيها حال السلامة وعلى ذلك فليس فيها غرر، وعلى فرض أن في الإجارة غرر فهو قليل، وهو مغتفر للأدلة الواردة فيها المقررة لاحتياج الناس إليها وأنها من العقود الضرورية التي لا يستغنى عنها الناس.

● أما قياسهم الإجارة على البيع: فكما أن بيع المعدوم لا يجوز فكذا الإجارة، لأن تسليم المنافع غير ممكن وقت العقد لأنها توجد شيئاً فشيئاً، فكان العقد عليها غير جائز أيضاً. هذا قياس مع الفارق: فبيع المعدوم لا يجوز، لأن العقد لم يقع على محل موجود بتناوله البيع، بخلاف الإجارة فإن المنافع وإن كانت معدومة فعينها موجودة ومعلومة، فعقد الإجارة وقع على عين معلومة وموجودة تستوفي منها المنفعة، لذا فرأى الجمهور هو الراجح لقوة أدلته وضعف أدلة الآخرين<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> أحمد زكي عويس، المرجع السابق، ص 421.

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص 424.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

### ثانيا: تعريف الإرشاد في التشريع البحري

المشروع الجزائري وخلافاً لغالبية التشريعات التي لم تعرف الإرشاد البحري عرف هذه العملية من خلال المادة 171 من القانون البحري، والتي تقضي بأنه "الإرشاد هو المساعدة التي تقدم إلى الربانة من قبل مستخدمي الديوان الوطني للموانئ المرخص له من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول إلى الموانئ والعرض والمياه الداخلية والخروج منها"<sup>1</sup>.

كما عرفته المادة 90 من المرسوم التنفيذي 01-02 المتعلق بتحديد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، والتي تنص على أنه "يقصد بالإرشاد في مفهوم هذا المرسوم عملية إمساك حبال السفن والقيام بعقدها وفكها في الأجهزة المخصصة لهذا الغرض على مباني الإرساء".

ما يلاحظ على المادتين السابقتين أن المادة الأولى عرفت الإرشاد بشكل عام كونه المساعدة التي تُقدم إلى الربانة من طرف شخص طبيعي مؤهل من أجل الدخول إلى الميناء أو المياه الداخلية أو الخروج منها، أما التعريف الذي جاءت به المادة الأخيرة فقد جاء مفصلاً للأعمال التي يقوم بها المرشد لتنفيذ العملية من إمساك حبال السفن وعقدها وفكها.

وبالرجوع إلى المرسوم 01-02 السالف الذكر نجد أن المادة 88 من الفصل الثالث المنظم للخدمات الرئيسية المقدمة للسفن، الفرع الأول الذي تضمن "القيادة" تقضي بأنه " تعني القيادة في مفهوم هذا المرسوم المساعدة التي تمنح للربانة لقيادة سفنهم عند الدخول إلى الموانئ والرحب والخروج منها. وتتم من طرف مستخدمين مؤهلين تابعين للسلطة المينائية.

وتكون إجبارية لجميع السفن الوطنية والأجنبية باستثناء تلك المعفاة بموجب التشريع المعمول

به".

<sup>1</sup> هو نفس التعريف الذي اعتمده المشروع سابقاً، من خلال المادة الأولى من الأمر رقم 71-39 المؤرخ في 17 جوان سنة 1971 المتعلق بنظام الإرشاد البحري، ج.ر عدد 52، المؤرخة في 25 جوان 1971. ألغي هذا الأمر بموجب المرسوم التنفيذي 06-08 المؤرخ في 9 يناير 2006 المتعلق بتحديد وتنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، ج.ر عدد 02 المؤرخة في 15 يناير 2006.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

وعليه فإن هذا المرسوم قد تطرق إلى عملية الإرشاد تحت عنوان "القيادة" بدلاً من الإرشاد، بينما تضمن تحت عنوان الإرشاد عمليات إمساك حبال السفن وعقدتها وفكها في الأجهزة المخصصة لهذا الغرض على مباني الإرساء.

تجدر الملاحظة أن التعريف الذي جاءت به المادة 88 السالفة الذكر جاء في نفس سياق نص المادة 171 من القانون البحري الجزائري، حيث عرفت كل من المادتين الإرشاد البحري بشكل عام كونه المساعدة التي تُقدم إلى الربانة من طرف شخص طبيعي مؤهل من أجل الدخول إلى الميناء أو المياه الداخلية أو الخروج منها.

كما عرفت المادة الثالثة من المرسوم التنفيذي 08-06 المتعلق بتحديد وتنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ<sup>1</sup> عملية الإرشاد البحري بأنها "المساعدة التي يقدمها المرشدون للربانة من أجل قيادة سفنهم عند الدخول إلى الموانئ والخروج منها وفي الموانئ والمراسي والمياه الداخلية".

أما المادة الثانية من نفس المرسوم فقد عرفت المرشد بأنه " كل شخص طبيعي مؤهل لمساعدة الربان في قيادة سفينته عند الدخول إلى الموانئ أو الخروج منها وفي الموانئ و المراسي و المياه الداخلية وفقاً للشروط المحددة في هذا المرسوم". وعُرف أيضاً بأنه " الشخص الذي يستعين به الربان لتوجيهه عند قيادة السفينة والدخول والخروج من الموانئ والقنوات".<sup>2</sup>

كما عرفه البعض بأنه " شخص متخصص يقوم بإرشاد ربان السفينة لدى دخولها الميناء أو خروجها منه ليجنبه الإرتطام بالمباني فيحفظ السفينة كما يحفظ مباني الميناء من الحوادث".<sup>3</sup> وفي تعريف آخر عرف المرشد بأنه " الشخص الذي يوجه ربان السفينة على خط السير الواجب اتباعه

<sup>1</sup> المرسوم التنفيذي 08-06 المؤرخ في 9 ذي الحجة عام 1426 الموافق لـ 9 يناير 2006، يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، ج.ر عدد 02 المؤرخة في 15 يناير 2006. المعدل والمتمم بالمرسوم التنفيذي رقم 15-08 المؤرخ في 23 ربيع الأول عام 1436 الموافق لـ 14 يناير 2015، والمعدل والمتمم بالمرسوم التنفيذي رقم 16-140 المؤرخ في 5 ماي 2016.

<sup>2</sup> René Redière, op .cit, p « Un personnage dont le présence a bord est nécessaire pour guide le navire a l'entrée et rivières »

<sup>3</sup> علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987، ص 91.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعملية الإرشاد البحريين

لدخول الميناء أو التحرك فيه أو الخروج منها"، فالربان يستعين بالمرشد لإمامه بالميناء ومسالكه ولتجنب عوائقه لتفادي الإصطدام بها<sup>1</sup>.

استناداً إلى ما تقدم الإرشاد البحري هو المساعدة التي تقدم إلى الربان لقيادة سفنهم عند الدخول إلى الموانئ والخروج منها والمراسي والمياه الداخلية، وتتم هذه العملية من طرف مستخدمين مؤهلين، وفقاً للقواعد والشروط المنصوص عليها في المرسوم 06-08 السالف الذكر، والتي سنفصل فيها لاحقاً، فالإرشاد البحري نظام تمليه اعتبارات من جهة تتعلق بحماية السفينة ذاتها من التعرض للخطر فيما لو اصطدمت بالمنشآت البحرية أو حطام السفن، ومن جهة أخرى هو نظام يمليه الباعث المالي بقصد تحصيل رسوم يستعان بها لصيانة الموانئ وإصلاحها.

### الفرع الثاني: نطاق عملية الإرشاد البحري

يقتضي تحديد نطاق عملية الإرشاد البحري التطرق إلى هاته العملية من حيث المنطقة التي تتم فيها (أولاً)، ثم التطرق إليها من حيث إلزاميتها (ثانياً).

#### أولاً: الإرشاد حسب المناطق

يتم الإرشاد البحري في ثلاث صور: إرشاد في الأنهار والوديان، إرشاد في أعالي البحار، وإرشاد في الموانئ والقنوات.

#### 1. الإرشاد في الوديان والأنهار:

وتختلف عملية الإرشاد فيها عن البحار نظراً لعدم معرفة الربان لهذه المياه، فقد وضعت الدول المعنية طريقة للإرشاد الإلزامي، من أجل ضمان التنقل في الأنهار والوديان، لما تتميز به هذه المجاري المائية من خصوصية التنقل فيها، بسبب الأحرش والأحوال من جهة، وامتدادها على بعض الدول من جهة ثانية، ولهذا تم تنظيم عملية الإرشاد فيها في عدة دول، لتقديم خدمات مستمرة 24/24س،

<sup>1</sup> أحمد محمود خليل، موسوعة التشريعات البحرية تأصيلاً وفقها وقضاء: التقنين البحري المصري، المكتب الجامعي الحديث، 2010، ص34.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

مثل الولايات المتحدة الأمريكية وكندا، وقد استطاعت هاتين الأخيرتين ضمان تنقل بحري مستمر بفضل الوسائل الحديثة<sup>1</sup> (VTS (Vessel Traffic System).

### 2. الإرشاد في أعالي البحار:

نظراً لخطورة بعض المناطق في أعالي البحار تم تكوين مجموعة من المرشدين (Hauturiers) للتقليل من حدة هذه المخاطر، بحيث يتمتع هؤلاء المرشدين بالخبرة المهنية والمؤهلات المطلوبة والتي سنفصل فيها لاحقاً، كما يجب أن يكون هؤلاء على علم ودراية بهذه المناطق. وتجدد الإشارة إلى أن هذا النوع من الإرشاد لم ينص عليه المشرع الجزائري، ولعل سبب إهماله يعود لعدم وجوده في التطبيق بسبب الموقع الجغرافي للجزائر، وعلى خلاف ذلك نجد في بعض الدول كفرنسا وإنجلترا وبلجيكا المرشد البحري له دور مهم جداً، ويتمثل في قيادة السفن في أعالي البحار من أجل المرور في المياه الخطيرة والصعبة<sup>2</sup>.

على عكس الإرشاد في الموانئ فإن الإرشاد في أعالي البحار إختياري، يقوم على مبدأ تعاقدية، إذ يجتمع المرشدون في مختلف الدول البحرية ويكوّنون شركات ويمنحون خدماتهم للمجهزين الذين يريدون أكثر حماية<sup>3</sup>، ففي فرنسا تم إنشاء "شركة الإرشاد في أعالي البحار"، قام بتأسيسها مجموعة من المرشدين بتاريخ 09 نوفمبر 1971، وحددوا غرضها في تقديم العون والمساعدة للسفن التي تطلب ذلك في بحر المانش وبحر الشمال، ثم اتسع نشاط الشركة بحيث شمل - فضلاً عن بحر المانش وبحر الشمال- بحر البلطيق، وقد اتسع غرض هذه الشركة بحيث لم يعد يقتصر على الإرشاد فحسب، بل امتد إلى كافة الأعمال والأنشطة المرتبطة بالإرشاد والمكملة له، سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة.

<sup>1</sup> طويسات عائشة، المركز القانوني للمرشد البحري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2008-2009، ص 09.

<sup>2</sup> علاء زكي، المسؤولية الجنائية لربان السفينة في القانون البحري (دراسة مقارنة)، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2015، ص 272.

<sup>3</sup> طويسات عائشة، المرجع نفسه، ص 10.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

لقد قامت هذه الشركة بدور هام في الإرشاد في أعالي البحار، إذ أنه وفقا لإحصائيات سنة 1981 قامت بتقديم خدمات لـ 422 سفينة، وقطع مرشدوها 173 ألف ميل، وقد ساهمت هذه الشركة في تفادي الكثير من الحوادث البحرية وإنقاذ العديد من السفن من بعض الكوارث. حيث يلتزم مرشد أعالي البحار بما يلتزم به مرشد الميناء أو القناة ويتمتع بنفس ما يتمتع به من حقوق، فحسب القانون الفرنسي يتمتع مرشد أعالي البحار بمؤهلات مهنية لممارسة هذا النشاط، بحيث يتم اجتياز امتحان لنيل شهادة التخصص، وبعد نجاحه يحصل على بطاقة مهنية لمدة خمس (5) سنوات، ويمكن سحبها أو عدم تجديدها إذا لم يتم بالإرشاد لمدة 30 يوم على الأقل في السنة، كما لا يمكنه تنفيذ مهامه عن عمر أكثر من 65 سنة، ويلزم كل سنة بفحص طبي وذلك طبقا للقرار الصادر في 27 ديسمبر 1979 والمعدل بالقرار الصادر في 13 ديسمبر 1989<sup>1</sup>. وقد صدر في فرنسا مرسوم 02 ماي 1979 ليضع أحكام تفصيلية بشأن "شهادة مرشد أعالي البحار"، وتصدر هذه الشهادة من طرف وزير النقل البحري بعد اجتياز امتحان للتحقق من توافر الشروط والمؤهلات المهنية<sup>2</sup>.

كما نصت تعليمة المجلس الأوروبي لـ 21 ديسمبر 1978 المتعلقة بإرشاد السفن على الشروط الواجب توافرها من أجل اللجوء لمرشد أعالي البحار، نذكر من بينها:

- ضمان الدول الأعضاء تأهيل المرشد في أعالي البحار.
- حصوله على شهادة مسلمة من طرف السلطة المعنية للدول الأعضاء تبين إمكانية لآداء مهامه.
- اتخاذ كل الإجراءات اللازمة لحمل السفن التي تمر بمياه الدول الأعضاء على الإعتماد على دليل أعالي البحار الذي بيده شهادة مسلمة من السلطة المعنية.

<sup>1</sup> عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص40-41.

<sup>2</sup> Pierre Bonassies-Christian Scapel, Droit maritime, DELTA L.G.D.J 2006, P469.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

عادة تستغرق عملية الإرشاد في أعالي البحار مدة تتراوح ما بين 48 ساعة إلى أسبوع أو أكثر. وهذه العملية يتم تسييرها من طرف الجمعية وفي نفس الوقت من طرف العمال، والجميع يعمل على تطوير رأسمال الجمعية بصفة متساوية، وإذا استقال أحد أفرادها أو تقاعد فإن الجمعية تُعوضه من رأسمالها حسب حصته فيها.<sup>1</sup>

### 3. الإرشاد في الموانئ والقنوات:

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

وعليه يثار التساؤل عن ما إذا كان الأخذ بنظام الإرشاد إختياري أم إجباري؟ أو بعبارة أخرى: هل الربان ملزم بالإستعانة بمرشد بحري أم له الخيار في ذلك؟

### ثانياً: الإرشاد حسب الإلزامية

ينقسم الإرشاد من حيث إلزاميته إلى نوعين: إرشاد إختياري وإرشاد إجباري.

### 1. الإرشاد الإختياري:

يكون الإرشاد إختيارياً إذا كان ربان السفينة حراً في الخيار بين الإستعانة بخدمات المرشد أم لا، فإذا تركت هيئة الإرشاد لربان السفينة قرار تحديد حاجته أو عدم حاجته للإستعانة بخدمات المرشد

<sup>1</sup>طويسات عائشة، المرجع السابق، ص11.

<sup>2</sup>يعقوب يوسف صرخوه، شرح القانون البحري الكويتي رقم 67 لسنة 1980 (دراسة مقارنة)، مؤسسة دار الكتب، الكويت، ط2، 1988، ص

## الباب الأول: الأحكام العامة لعملية القطر والإرشاد البحريين

كان هذا النظام اختيارياً. وإذا استعان ربان السفينة بخدمات المرشد وجب عليه دفع الأجر المتفق عليه أو الرسم الذي تحدده اللوائح<sup>1</sup>، وهذا النوع من الإرشاد يكون غالباً في أعالي البحار.

### 2. الإرشاد الإجباري:

تحرص غالبية التشريعات على تقرير مبدأ الإرشاد الإجباري<sup>2</sup>، والذي يعتبر من أهم القواعد الأساسية التي يقوم عليها نظام الإرشاد، ولعل حكمة الأخذ بنظام الإرشاد الإجباري تتمثل في مصلحة السفينة ذاتها ومصلحة الميناء وكذا مصلحة الخزينة العامة، كون الإرشاد ليس مجاناً بل تتقاضى عليه سلطة الميناء رسوماً.

بناء على ذلك فنظام الإرشاد إجباري في معظم موانئ العالم<sup>3</sup>، ويستوي في ذلك أن تكون السفينة وطنية أم أجنبية، وسواء كانت سفينة صيد أو نزهة أو سفينة تجارية، باعتبار أن المخاطر واحدة لا تختلف بحسب جنسية السفينة أو بحسب طبيعة نشاطها.

ويقصد بإجبارية الإرشاد التزام ربان السفينة بالإستعانة بالمرشد عند دخولها إلى الميناء أو خروجها منه، وقد تكون الإجبارية منسبة على دفع مقابل الإرشاد، بمعنى أن السفينة لا تلتزم بالإستعانة بالمرشد، بل يكون لها أن ترفض الإستعانة به مع دفع رسوم الإرشاد، بيد أن الإلتزامبآداء مقابل الإرشاد حتى وإن لم يستعن الربان بالمرشد قد أدى عملاً إلى إستعانة الربانة بالمرشدين، حيث أنه لا توجد مصلحة في رفض الإستعانة بخدمات المرشد طالما مقابل الإرشاد واجب الدفع في جميع الأحوال<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> ربان مدحت عباس خلوصي، السفينة والقانون البحري، الشنهابي للطباعة والنشر، الاسكندرية، 1993، ص 152.

<sup>2</sup> على سبيل المثال نجد: القانون المصري (الم 1 من قوانين الإرشاد المختلفة)، القانون اللبناني (الم 10 والم 14 من قا. 10 حزيران 1948 والم 8 والم 11 من قا. 20 كانون الأول 1951)، القانون السوري (الم 296 من ق.ت.ب. رقم 46 لسنة 2006)، القانون القطري (الم 186 من ق.ب. رقم 15 لسنة 1980)، القانون العراقي (الم 66 من التعلية رقم 1 لسنة 1998)، القانون العماني (الم 282 من ق.ب. رقم 35 لسنة 1981)، القانون الكويتي (الم 218 من ق.ب.)، قانون الإمارات العربية (الم 303 من ق.ب.).

<sup>3</sup> محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2003، ص 164.

<sup>4</sup> عبد الفضيل محمد أحمد، الإرشاد البحري، المرجع السابق، ص 45. جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص 398.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

أ. مبدأ الإرشاد الإجباري في القانون الفرنسي:

في فرنسا في ظل أمر 1584 لم يكن الإرشاد إجبارياً، ومن ثم لم يكن الربان مجبراً على الإستعانة بمُرشد لدى دخوله الموانئ الفرنسية وخروجه منها (الم90)<sup>1</sup>، كما أكد الأمر 1681 نفس المبدأ، من خلال المادة10، حيث نصت على أنه: " لا يجوز للمرشدين الصعود على متن السفن رغم معارضة أو دون إذن الربانة".

لكن وبالرغم من وجود هذا المبدأ العام قبل صدور قانون 1806 فإنه قد وجدت استثناءات: فالمادة 90 من أمر 1584 استلزمت أن يوجد مرشد على متن السفن الأجنبية عند دخولها إلى الموانئ الفرنسية، أيضاً المادة 3 من الجزء الأول من الكتاب الثاني من أمر 1689 كانت توجب استعانة السفن التي تزيد حمولتها عن 100 طن بمُرشد متى كانت تريد دخول ميناء توجد به قطع حربية فرنسية، وذلك بدافع الحرص على الممتلكات العامة والخاصة وإلا تعرض المخالف للغرامة.

فالإرشاد بالنسبة للسفن الفرنسية كان اختيارياً باستثناء السفن التي تقصد ميناء توجد به قطع حربية، وذلك على أساس أن ربانة السفن الفرنسية على علم بمدخل الموانئ الفرنسية وظروف السواحل الفرنسية على خلاف السفن الأجنبية، حيث يفترض جهل ربانها بها<sup>2</sup>. وفي الفترة ما بين القرنين السادس عشر والثامن عشر أصبح الإرشاد إجبارياً في غالبية الدول، ومن ثم تقرر الإرشاد الإجباري في فرنسا كأصل عام بمقتضى المادة 34 من قانون 1806<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> « Les maitres de navires ne pourront être contraints de prendre pilote ou lamaneur pour entrer ou sortir» (article 90 de L'Edit de 1584).

<sup>2</sup> تجدر الإشارة إلى أنه بالرغم من عدم إجبارية الإرشاد في السابق إلا أن هذا الأخير كان يعتبر عملاً مفيداً، ومن ثم كان يستحسن الإستعانة بالمرشد، بحيث يفترض خطأ الربان إذا ما حدثت أضرار للسفينة أو البضاعة أو الغير، وعليه فإنه وإن كان الإرشاد اختيارياً في ظل أمر 1584 وأمر 1681 إلا أنه من الناحية العملية كان الربان يستعين بالمرشد. راجع في ذلك: عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع نفسه، ص46-47.

<sup>3</sup> « Tout bâtiment entrant ou sortant d'un port devant avoir un pilote, si un capitaine refusait d'en prendre un, il serait tenu de le payer comme s'il s'en était servi » (l'article 34 de la loi de 1806).

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

وقد تقرر المبدأ صراحة بمقتضى قانون 28 مارس 1928<sup>1</sup>، وكذا المادة 3 من مرسوم 19 ماي 1969<sup>2</sup> حيث نصت على إجبارية الإرشاد بالنسبة للسفن الفرنسية والأجنبية في الحدود المقررة بالنسبة لكل ميناء<sup>3</sup>.

استناداً لمبدأ إجبارية الإرشاد لا يكون لريان السفينة أي سلطة تقديرية من حيث حاجته أو عدم حاجته لخدمات المرشد، بحيث يُلزم الريان بالإستعانة بالمرشد، وبناء على ذلك فجميع السفن ما عدا المعفاة طبقاً للقانون تكون ملزمة بالإستعانة بخدمات المرشد عند دخولها منطقة الإرشاد أو خروجها منها أو أثناء الحركة داخلها<sup>4</sup>، ويقصد بإجبارية الإرشاد في القانون الفرنسي التزام ريان السفينة بدفع مقابل الإرشاد حتى ولو لم يستعن بخدمات المرشد، فللريان أن يرفض استخدام المرشد بشرط أن يدفع رسوم الإرشاد، فالإجباري بالنسبة للريان في الحقيقة ليس الإستعانة بخدمات المرشد بل دفع مقابل الإرشاد<sup>5</sup>. وطبقاً للقانون الفرنسي تعفى السفن الآتية من إجبارية الإرشاد:

- السفن المخصصة استثنائياً لتحسين وضمان مراقبة الموانئ وسفن خدمات الإنارة والإنقاذ، أيّاً كانت حمولتها.
- السفن التي يقل طولها عن حد معين منصوص عليه في الأنظمة المحلية<sup>6</sup> مع اتباع الشروط المحلية للملاحة التي تقدمها اللجان المحلية.
- السفن التي يجوز ريانها رخصة إرشاد<sup>1</sup>.

<sup>1</sup>L. 28 Mars 1928, JO 31 mars.

<sup>2</sup>Décret. N° 69-515, 19 mai 1969, sur l'organisation de stations de pilotage, JO 1 juin. Modifié par un décret du 14 mars 1986, et le décret du 25 mai 2000, JO 28 mai. Jean Pierre Beurrier, Droit maritime, Dalloz, Deuxième édition, 2008, p440-441.

<sup>3</sup>« Le pilotage est obligatoire pour tous les navires français et étrangers...dans les limites déterminées pour chaque port le règlement local » (l'article 3). Pierre Bonassies-Christian Scapel, Droit maritime, OP. Cit, p465.

<sup>4</sup> ريان مدحت عباس خلوصي، المرجع السابق، ص 151.

<sup>5</sup> عبد الفضيل محمد أحمد، الإرشاد البحري، المرجع السابق، 48.

<sup>6</sup> يتراوح هذا الطول بين 40 إلى 70 متر حسب الموانئ.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعملية القطر والإرشاد البحريين

### ب. مبدأ الإرشاد الإجباري في القانون المصري:

إن الإرشاد إجباري في قناة السويس وفي الموانئ المصرية التي يصدر بتعيينها قرار من الوزير المختص، وذلك استناداً لنص المادة 1/282 من قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990<sup>2</sup>. وقد نصت لائحة الملاحة وقواعد المرور بقناة السويس على أنه: "جميع السفن التي تزيد حمولتها عن 500 طن يجب أن تستعين بممرشد من هيئة قناة السويس عند دخولها أو خروجها من ميناء بورسعيد أو أحواض الهيئة في بور توفيق، أو عند عبورها قناة السويس".

كما نصت المادة الأولى من القانون رقم 9 لسنة 1965 الصادر بشأن تنظيم الإرشاد بميناء الاسكندرية على أنه: "يكون الإرشاد بميناء الاسكندرية إجبارياً، بالنسبة لجميع السفن عند دخولها مناطق الإرشاد أو تحركها فيها مقابل أداء الرسم المقرر في هذا القانون". نفس النص جاء في القانون الخاص بتنظيم الإرشاد بميناء السويس، ونص المادة الثانية من قرار وزير النقل رقم 144 لسنة 1970 بشأن تنظيم الإرشاد بميناء سفاجا (المعدل بالقرار رقم 322 لسنة 1979)<sup>3</sup>.

وعليه فإنه يجب على كل سفينة الإستعانة بممرشد عند الدخول إلى منطقة الإرشاد في الموانئ المصرية أو الخروج منها أو السير فيها، ولا يسمح لها بالتحرك إلا بعد صعود المرشد على متنها، فالسفينة الخاضعة لنظام الإرشاد الإجباري إذا خالفت هذا الأخير يتم توقيع عقوبة عليها، وهذه العقوبات قد تكون مالية أو جنائية<sup>4</sup>.

فالمادة 12 من القانون رقم 26 لسنة 1989 تُلزم كل سفينة تخضع لنظام الإرشاد ولا تستعين بخدمات المرشد بأداء رسم الإرشاد المقرر في القانون رقم 24 لسنة 1983، علاوة على

<sup>1</sup> تجدر الإشارة إلى أن هذه الرخصة ليست إعفاء للإرشاد، إذ أنه يمكن سحبها في أي وقت في حالة وقوع حادث ما، أو في حالة ما إذا كانت شروط منح الرخصة لم تعد متوافرة في الريان.

<sup>2</sup> نص المادة 282 على أنه: "الإرشاد إجباري في قناة السويس وفي الموانئ المصرية التي يصدر بتعيينها قرار من الوزير المختص. وتسري فيما يتعلق بتنظيم الإرشاد وتحديد مناطقه وتعيين الرسوم الأصلية والإضافية التي تستحق عنه وفقاً للقوانين والقرارات الخاصة بذلك.

ويصدر بتحديد حالات الإعفاء من الإلتزام بإرشاد السفن في الموانئ المصرية قرار من الوزير المختص".

<sup>3</sup> ريان مدحت عباس خلوصي، المرجع السابق، ص 151-152.

<sup>4</sup> إيمان حسن الجميل، المساعدة البحرية، المرجع السابق، ص 132.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

رسم إضافي مقداره 2000 جنيه، وذلك إذا دخلت السفينة الميناء أو تحركت فيه، ومع ذلك لا تلتزم السفينة بدفع المبلغ الإضافي إذا كانت قد حصلت على إذن بالدخول.

كما تقضي المادة 13 من القانون رقم 26 لسنة 1989 في شأن تنظيم الإرشاد بمينائي الاسكندرية والدخيلة على معاقبة ربان كل سفينة خاضعة للالتزام بالإرشاد بالحبس مدة لا تتجاوز سنتين وبغرامة مالية لا تقل عن ألف جنيه، ولا تزيد عن ثلاثة آلاف جنيه، أو بإحدى هاتين العقوبتين في حالة الدخول إلى منطقة الإرشاد أو التحرك فيها أو الخروج منها دون الإستعانة بخدمات المرشد، ما لم يكن قد أُذن له بذلك<sup>1</sup>.

هذا وينطبق الإلتزام بالإرشاد على جميع السفن سواء كانت سفن مصرية أو أجنبية، وسواء كانت تجارية أو من سفن الصيد أو النزهة، وتنص المادة 4 من قانون الإرشاد في ميناء السويس على أنه: "يشترط للالتزام بالإرشاد شرطان:

**الشرط الأول:** أن تريد السفينة دخول منطقة الإرشاد أو الخروج منها أو التحرك فيها.

**الشرط الثاني:** أن تكون السفينة غير معفاة منه طبقاً للقانون".

فالأصل أن الإرشاد إجباري على جميع السفن أياً كانت جنسيتها أو حمولتها أو طريقة استغلالها، بل ولو كانت مركباً نهرباً يقوم أحياناً برحلات بحرية. ويعاقب ربان كل سفينة خاضعة للالتزام بالإرشاد إذا دخل بالسفينة منطقة الإرشاد أو خرج منها دون الإستعانة بخدمات المرشد كما سبقت الإشارة، ما لم يكن قد أُذن له مدير مصلحة الموانئ والمناير في ذلك لضرورة ملحة<sup>2</sup>.

إلا أن قوانين الإرشاد بقناة السويس وميناء الاسكندرية والدخيلة تُعفي بعض السفن من الإلتزام بالإرشاد، وتمثل هذه السفن فيما يلي:

- السفن الحربية أياً كانت جنسيتها.
- السفن المملوكة للحكومة والهيئات العامة التي لا تقوم بأعمال تجارية.

<sup>1</sup> جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص 398.

<sup>2</sup> المادة 20 من القانون رقم 9 لسنة 1965 وكذا المادة 14 من القانون رقم 161 لسنة 1959 الخاص بتنظيم الإرشاد في قناة السويس.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

- السفن والوحدات المملوكة لهيئة قناة السويس.
- السفن والعائمات المرخص لها بالعمل في موانئ جمهورية مصر العربية. (كالبراطيم والمواعين والصنادل والزوارق والجرارات والقاطرات والرافعات والكرافات وقوارب الغطس والأحواض العائمة وغيرها التي لا تبرح الميناء عادة).

• السفن والوحدات المرخص لها من هيئة النقل النهري.

• السفن الآلية التي تقل حمولتها الكلية عن 300 طن.

على كل الأحوال وإن كانت هذه السفن غير خاضعة للإلتزام بالإرشاد، إلا أنها تلتزم مع ذلك بالقواعد الخاصة بالملاحة في مناطق الإرشاد، التي يصدرها بها قرار من وزير النقل البحري، كما يجوز لهذه السفن أن تستعين بخدمات المرشد إذا تطلب الأمر ذلك<sup>1</sup>، ولكن يتعين عليها دفع الرسم المقرر للإرشاد، وعليه فإن الإرشاد اختياري بالنسبة لهذه السفن<sup>2</sup>.

### ج. مبدأ الإرشاد الإجباري في القانون الجزائري:

أكد المشرع الجزائري على إجبارية الإرشاد من خلال المادة 172 من القانون البحري، حيث نصت على أنه: " الإرشاد إجباري بالنسبة لكل السفن الجزائرية والأجنبية باستثناء السفن المذكورة في المادة 178 من هذا القانون وذلك في الحدود الإدارية لكل ميناء ".

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

<sup>1</sup> المادة الأولى من القانون رقم 26 لسنة 1989.

<sup>2</sup> إيمان حسن الجميل، المساعدة البحرية، المرجع السابق، ص134. ريان مدحت عباس خلوصي، المرجع السابق، ص154-155.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

حرصاً من المشرع الجزائري على وجوب احترام ربان السفن لمبدأ إجبارية الإرشاد عند الدخول لمنطقة الإرشاد أو الخروج منها أو التحرك فيها، فقد فرض المشرع رسماً إضافياً إلى الرسم الأصلي في حالة عدم الإستعانة بخدمات المرشد بدون الحصول على إذن لذلك، بحيث قضت المادة 518 من القانون البحري الجزائري بأنه "يعاقب بغرامة مالية من 10.000 دج إلى 500.000 دج كل ربان يدخل سفينته إلى ميناء جزائري أو يخرجها منه بدون الإستعانة بمرشد، أو يرفض دفع مصاريف الإرشاد".

غير أنه وإن كان الإرشاد كأصل عام إجباري في معظم تشريعات الدول فإن هذا المبدأ ترد عليه استثناءات عديدة، كما سبقت الإشارة بالنسبة للتشريعين الفرنسي والمصري، وإن اختلف تعداد هذه الإستثناءات من تشريع لآخر، إلا أنها تتفق جميعها في أنها تُورد حالات تكون فيها الملاحظة أقل خطورة بالنسبة للسفن. والتشريع الجزائري شأنه في ذلك شأن غالبية التشريعات، فقد أورد عدة استثناءات على مبدأ إجبارية الإرشاد من خلال المادة 178 من القانون البحري الجزائري، والتي جاء فيها " تُعفى السفن الآتية من إجبارية الإرشاد وهي:

أ. السفن الشراعية بحمولة أقل من 100طن،

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

ج. السفن ذات الدفع الآلي والمخصصة فقط لتحسين وصيانة ومراقبة الموانئ ومداخلها كالمقاطرات والناقلات والجرفات والصنادل البحرية،

د. سفن المنارات والعلامات".

من خلال هذه المادة نلاحظ أن المشرع الجزائري قد اعتمد على معيارين في تحديد السفن المعفاة من إلزامية الإرشاد، أولهما معيار الحمولة، بحيث حدد وزن الحمولة الصافية بالنسبة للسفن ذات الدفع الآلي (الفقرة ب)، واكتفى بالحمولة الكلية بالنسبة للسفن الشراعية (الفقرة أ)، والتي لا تتجاوز كل منهما 100 طن، ولعل الحكمة من ذلك هو انخفاض درجة الخطورة التي قد تسببها هذه السفن في حالة وقوع حوادث لها، اضافة إلى ذلك فإن قيمتها المالية قد لا تتحمل تكاليف إضافية كرسوم الإرشاد، كما أنها سفن قليلة التواجد بالموانئ مقارنة بغيرها.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعملية القطر والإرشاد البحريين

أما المعيار الثاني الذي اعتمده المشرع هو معيار العمل الذي تقوم به هذه السفن، بحيث قصر الإعفاء على السفن التي تعمل بالموانئ، والتي تقدم خدمات للسفن الأخرى، كالقاطرات، والناقلات، والجرافات، والصنادل البحرية، وسفن المنارات والعلامات... وغيرها من السفن المخصصة لتحسين وصيانة ومراقبة الموانئ ومدخلها. ولعل سبب إعفاء المشرع لهذه السفن يرجع إلى أن هاته الأخيرة تكون على علم بمسالك وخبايا الميناء بحكم عملها فيه، وبالتالي تنتفي علة الإستعانة بخدمات المرشد.

تجدر الإشارة إلى أن هذا الإعفاء قاصر فقط على إلزامية الإرشاد، ولا ينصرف إلا القواعد الخاصة بالملاحة في مناطق الإرشاد، بل تظل السفن المعفاة من الإرشاد ملزمة بالقواعد التي تحكم الملاحة في هذه المناطق. كما أن هذا الإعفاء لا يمنع السفن المعفاة من الإستعانة بخدمات المرشد إذا تطلب الأمر ذلك، وفي هذه الحالة تلتزم بأداء الرسوم والمبالغ التي يقررها القانون، فالإعفاء من الإرشاد بالنسبة لهذه السفن مقرر لمصلحتها، ومن ثم فالإرشاد اختياري بالنسبة لها<sup>1</sup>.

### المطلب الثاني: التنظيم القانوني للإرشاد البحري

قبل أن نتعرض للقوانين الخاصة بالإرشاد البحري ينبغي بداية أن نلقي الضوء على التطور التاريخي لهذا الأخير، وذلك بإعطاء نبذة مختصرة عن نظام الإرشاد وخلفية تاريخية عن هذا النظام (الفرع الأول)، ثم تحديد القوانين المنظمة للإرشاد البحري، فأغلب الدول أعدت ترسانة من القوانين لتنظم هذا النشاط، وذلك لتسييره وتسييره ليخدم مصلحة كل من الجهز والمرشد والميناء والدولة على حد سواء (الفرع الثاني).

<sup>1</sup> محمود شحات، الموجز في القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص 83.

### الفرع الأول: التطور التاريخي لنظام الإرشاد البحري

يعد الإرشاد نظاماً قديماً ومعروفاً، ويرجع ذلك إلى قدم ركوب البحر، وقد مر هذا النظام بتطور إلى أن وصل إلى النظام المعروف حالياً<sup>1</sup>. ويعود ظهور الإرشاد إلى الحوادث التي كانت تقع في المناطق الخطيرة في أعالي البحار.

كانت قنصلية البحر والتي ترجع في أصولها إلى القرن الرابع عشر ميلادي تضم العادات البحرية التي كانت متبعة في الحوض الغربي للبحر المتوسط، تعرضت لمرشد أعالي البحار باعتباره الشخص الذي كان يتولى القيادة الفنية للرحلة البحرية، وصاحب الكلمة العليا على متن السفينة، بما في ذلك الدفاع عن السفينة من هجمات القراصنة، ولذلك كان يتم اختياره من صفوة رجال البحر، وكان يجتاز اختبارات نظرية وعملية غاية في الدقة والصعوبة يتولاها ضباط السلاح البحري الفرنسي، وكان مرشد أعالي البحار يتعرض لعقوبات صارمة إذا أخل بواجباته.

ولما كان مرشد أعالي البحار يتولى ليس فقط القيادة الفنية للسفينة بل الدفاع عنها ضد قرصنة البحر، فإن المرشد كان رجل حرب أكثر منه بحاراً. كما لعب مرشد أعالي البحار دوراً تاريخياً هاماً في الكشوفات الجغرافية، ونذكر على سبيل المثال المرشد البرتغالي Martin Vincente، والذي كان مرشداً لسفينة Christophe Colomb.

بيد أن مهنة الإرشاد في أعالي البحار بدأت في الإضمحلال تدريجياً حتى اختفت تماماً واندثرت مع نهاية القرن الثامن عشر (18)، ويرجع ذلك لعدة عوامل وأسباب، فمع الزمن بدأ ربانة السفن في إتقان القيادة الفنية للسفينة بعد أن كانوا يقتصرون على القيادة التجارية تاركين القيادة الفنية للمرشد، ومن هنا حرس ربانة السفن على الإرتقاء بمستواهم الفني في القيادة والجمع بين صفتي الربان والمرشد إلى أن أصبح الربانة يشعرون بعدم حاجتهم للمرشدين، ولما كان ارتفاع المستوى الفني للربان يؤهله لقيادة السفينة تماماً كالمرشد فإن وجود شخصيتان تتوليان قيادة السفينة يحمل نوعاً من

<sup>1</sup> ريان مدحت عباس خلوصي، المرجع السابق، ص 149.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعملية القطر والإرشاد البحريين

التعارض والتنافس يصعب معه القيادة والسيطرة بفعالية، فالقيادة الفنية يجب أن تثبت لشخص واحد، وقد كان هذا الشخص قديماً هو المرشد دون منافس، أما بعد أن نافسه الريان في ذلك بعد أن أتقن القيادة الملاحية، وصار على قدر كبير من العلم والدراية بالملاحة كان ولا بد أن يُخلى المرشد مكانه<sup>1</sup>.

من هنا بدأت مهنة مرشد أعالي البحار تضمحل وتتضاءل تدريجياً، وفقدت مكانتها شيئاً فشيئاً، حتى تدخل المشرع الفرنسي ليضع نهاية رسمية للمهنة، ويُصدر شهادة وفتاها بمقتضى الأمر الصادر في 22 أبريل سنة 1791.

وإن كان مرشد أعالي البحار قد اختفى في فرنسا منذ نهاية القرن الثامن عشر (18)، إلا أنه قد عاد إلى الظهور مرة أخرى في بداية السبعينات حتى لا يترك مجال الإرشاد في أعالي البحار مقصوراً على الإنجليز والهولنديين، وقد وجدت عودة مهنة مرشد أعالي البحار إلى الظهور سندها في أن الملاحة البحرية قد صارت خطيرة للغاية في بعض الممرات والمسالك الخطرة أو التي ازداد فيها كثافة حركة النقل البحري، خاصة بعد أن ازدادت أعداد السفن وتضاعفت سرعاتها.

أما بخصوص تنظيم الإرشاد البحري فيمكن القول أن النصوص المكتوبة لم تبدأ في الظهور إلا اعتباراً من القرنين السابع والثامن الميلاديين، حيث وُجدت نصوص تتناول الإرشاد بصورة أكثر تفصيلاً، على اعتبار أن التجارة البحرية نشطت في هذه الفترة، ومن ثم وُضع القانون البحري العرفي، حيث عُرف هذا القانون بالصبغة الدولية.

وفي القرن الثاني عشر ميلادي وُضعت "قواعد أوليرون" **Les roles d'Oléron**، التي تشتمل على الأحكام البحرية التي كانت سارية في موانئ غرب أوروبا، وفي القرن الرابع عشر وُضعت "قنصلية البحر" **Le consulat de la mer**، وتضم العادات البحرية التي كانت متبعة في الحوض الغربي للبحر المتوسط، وفي القرن السادس عشر ميلادي وبالتحديد بين سنتي 1556 و1584 وُضعت

<sup>1</sup> عبد الفضيل محمد أحمد، الإرشاد البحري، المرجع السابق، ص 38-39.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

"مجموعة مرشد البحر **Guidon de la mer**". وقد تم نقل غالبية أحكام مجموعة مرشد البحر في أمر سنة 1584 في فرنسا، تم أمر سنة 1681، ثم في الأمر الصادر سنة 1784، ثم في قانون 21-22 أغسطس سنة 1790، ثم في مرسوم 21-22 يوليو سنة 1791<sup>1</sup>.

بيد أن هذه النصوص السابقة لم تكن تتناول الإرشاد على نحو منظم بالكامل، بل كانت قد تعرضت لجوانب منه فقط، وعليه فإن أول قانون صدر في فرنسا ليظم القواعد المتعلقة بالإرشاد كان القانون الصادر في 12 ديسمبر سنة 1806، والذي تولى تقنين الأعراف الموجودة وتعميمها، وقد أصدر هذا القانون نابليون الأول، وكان يضم 56 مادة.

وقد ظل قانون سنة 1806 يُنظر إليه على أنه ميثاق الإرشاد وقانونه الأساسي لمدة خمسين سنة متتالية، حيث بدأت عيوبه ونقائصه تنكشف بالتدريج، وبدا متخلفاً مع تقدم فن الملاحة البحرية. ومن ثم ظهرت الحاجة إلى تكملته وتعديله، ومن هنا صدر تعديل بمقتضى لائحة سنة 1884، ثم توالى التعديلات بعد ذلك بمقتضى قانون 24 يناير سنة 1886، ثم قانون 30 يناير سنة 1893، ثم قانون 12 ماي سنة 1905، ثم مرسوم 16 يونيو سنة 1916، ثم قانون 17 يوليو سنة 1921.

فقانون سنة 1806 وتعديلاته ظل سارياً إلى أن ظهرت الحاجة إلى تعديل النظام بأكمله، فوضعت مشروعات قوانين في سنة 1907، ثم في سنة 1916، إلى أن تُوجت الجهود بصدر قانون 28 مارس سنة 1928، الذي ألغى قانون 12 ديسمبر 1806 وتعديلاته المتعاقبة<sup>2</sup>، وقد تضمن قانون 28 مارس 1928، ثمانية وعشرون (28) مادة فقط، حيث اقتصر على بيان الأحكام العامة تاركاً التفاصيل للمنشورات والمراسيم، وقد صدرت مراسيم عديدة لتكملة هذا القانون وتفصيل أحكامه،

<sup>1</sup> عبد الفضيل محمد أحمد، الإرشاد البحري، المرجع السابق، ص 11.

<sup>2</sup> Pierre Bonassies Christian Scapel, Op. Cit, p460.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

بخصوص كل ميناء على حدى، وفي 19 يوليو سنة 1928 صدر منشور وزاري يُبين كيفية تطبيق قانون 28 مارس 1928<sup>1</sup>.

إلا أن قانون 28 مارس 1928 كان يحتوي على أوجه عديدة لأن واضعيه اهتموا أساساً بوضع وتجميع أحكام قديمة عفا عليها الزمن، ومن ثم لم تتوافر لديهم القدرة على مجابهة الأوضاع الجديدة، فبدت الحاجة إلى إدخال تعديلات كثيرة متعاقبة على قانون 28 مارس 1928، منها قانون 03 مارس 1934، وقانون 14 مارس 1935 الذي تعرض لأول مرة لأحكام المسؤولية المدنية المترتبة عن الإرشاد، حيث ألزم المرشد بتقديم كفالة مالية، وحدد مسؤوليته في حدود هذه الكفالة، وقد صدر مرسوم خاص بكيفية تطبيقه في 03 مارس سنة 1936.

ثم صدر القانون رقم 61-982 الصادر في 28 أغسطس سنة 1961 المتعلق بتنظيم الإرشاد في المياه البحرية، والذي حل محل المادة 19 من قانون 28 مارس 1928.

بعدها صدر الأمر رقم 69-08 الصادر في 3 يناير سنة 1969 بشأن تجهيز السفن والبيوع البحرية، حيث عالج المسؤولية الناشئة عن الإرشاد في الموانئ من خلال المواد من 18 إلى 25 منه، وألغى المادة 7 من قانون 28 مارس 1928، وألغى كذلك قانون 14 مارس 1935، وقد تمت تكملة الأمر رقم 69-08 بالمرسوم رقم 69-679 الصادر في 19 يونيو سنة 1969. ثم صدر المرسوم رقم 69-515 في 19 ماي 1969، المعدل بالمرسوم رقم 74-332 الصادر في 26 أبريل 1974 بشأن تنظيم الإرشاد في المياه البحرية، حيث ألغى المواد 1/2، 3، 1/4، م5 إلى 14 والمواد من 19 إلى 21 من قانون 28 مارس 1928، وقد نص على امتداد تطبيق أحكام مرسوم 19 ماي 1969 إلى مراكب الملاحة النهرية بمقتضى المرسوم رقم 70-207 الصادر في 9 مارس 1970 بشأن إرشاد المراكب وسائر المنشآت النهرية العامة التي تباشر الملاحة في البحر، وفي الموانئ والمراسي وفي البحيرات، أو القنوات

<sup>1</sup>Jean Pierre Beurier, Op. Cit, p 440.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

المالحة وداخل المصببات النهرية، والقنوات العذبة ومنابع الأنهار. وقد تمت تكملة أحكام مرسوم 19 ماي 1969 بمنشور صادر في 12 نوفمبر 1969<sup>1</sup>.

الملاحظ أن نصوص قانون 3 يناير 1969 ومرسوم 19 ماي 1969 تُعدل وتكمل التنظيم الذي وضعه قانون 28 مارس 1928 وتطوره، ولعل أهم ما استحدثه هذا التعديل هو إدخال أحكام تتعلق بالمسؤولية عن الأضرار البدنية التي تلحق بالمرشد وأفراد طاقم الإرشاد (م3،1/19)، والأضرار المادية التي تلحق بسفينة الإرشاد (م2/19)<sup>2</sup>.

كما أن هناك نصوص قانونية أخرى نظمت مسائل متفرقة، نذكر منها: قرار 9 يوليو سنة 1969، الذي يُنظم شروط إصدار شهادة الريان -المرشد-، وقرار 17 فبراير 1970 الذي ينظم أوضاع الكفالة المالية التي يقدمها المرشد، وقرار 17 نوفمبر 1969 الذي ينظم شروط الكفاءة الصحية والبدنية التي يجب توفرها في المترشحين لممارسة مهنة الإرشاد، فضلا عن تنظيم أوضاع المرشدين تحت التدريب<sup>3</sup>.

بناء على ما سبق يمكن القول أن تنظيم الإرشاد في فرنسا مر بمراحل عديدة: في أول هذه المراحل لم يكن هناك قانون واحد ينظم الإرشاد، وقد استمر هذا الوضع إلى غاية سنة 1806، حيث صدر مرسوم 12 ديسمبر 1806 الذي قنن القواعد التي تحكم الإرشاد ووحدها، وفي سنة 1928 صدر قانون 28 مارس 1928، الذي ألغى قانون سنة 1806 والذي يعتبر المرجع الأساسي لقواعد الإرشاد، وإن كانت قد طرأت عليه عدة تعديلات متعاقبة كما سبقت الإشارة إلا أن أهم تعديل هو قانون 3 يناير 1969 ومرسوم 19 ماي 1969.

<sup>1</sup>Antoine Vialard, Op. Cit, p 194.

<sup>2</sup>Pierre Bonassies Christian Scapel, Op. Cit, p 465.

<sup>3</sup>Cécile De Cet Bertin, Op.Cit,p 131.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

ولعل الهدف من دراستنا هذه - تطور النظام القانوني للإرشاد في فرنسا- يكمن أساساً في معرفة أساس القواعد القانونية المنظمة للإرشاد في الجزائر نظراً لكون هذه الأخيرة مستعمرة فرنسية ورثت ترسانة كبيرة من القوانين الفرنسية، ومن بينها تلك المتعلقة بالإرشاد البحري.

### الفرع الثاني: النصوص القانونية المنظمة للإرشاد البحري

لقد اهتم المشرع الجزائري بنظام الإرشاد البحري نظراً لضخامة وشساعة الشريط الساحلي الممتد من الشرق إلى الغرب على طول يتجاوز 1200 كلم.

الجزائر كونها مستعمرة فرنسية كما أشرنا سالفاً ورثت ترسانة كبيرة من القوانين الفرنسية التي نظمت الإرشاد البحري منذ الفترة الإستعمارية إلى غاية يومنا هذا، وذلك بعد تمديد تطبيق القوانين الفرنسية على التراب الوطني بعد الإستقلال، ما عدا تلك التي تتعارض مع السيادة الوطنية، ومن ثم استمر العمل بالقانون الفرنسي الصادر في 23 مارس 1928 المعدل بالأمر رقم 69-08 الصادر في 3 يناير 1969 الخاص بتجهيز السفن والبيوع البحرية، إلى غاية صدور الأمر رقم 71-39 المؤرخ في 17 جوان 1971، المتعلق بنظام الإرشاد البحري.

كما نظم المشرع الجزائري الإرشاد البحري في الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، والمعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010.

استمر تنظيم عملية الإرشاد البحري بموجب الأمر 71-39 إلى جانب القانون البحري إلى غاية إلغاء هذا الأمر بموجب المرسوم التنفيذي 06-08 المتعلق بتحديد وتنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ.

لقد تناول التقنين البحري الجزائري الإرشاد في الفقرة الثالثة من القسم الأول، الفصل الثالث، الباب الأول، من الكتاب الأول "الملاحة البحرية ورجال البحر" من خلال المواد من 171 إلى غاية المادة 188 منه.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

الجدير بالذكر أن المشرع الجزائري قام بمقتضى القانون رقم 98-05 المعدل والمتمم للقانون البحري بإلغاء المادة 179، والتي كانت تنص على أن تحديد أسعار الإرشاد يكون بموجب قرار يصدر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية.

فضلاً عن ذلك فقد تعرض المشرع الجزائري في التقنين البحري إلى كل من:

—تعريف الإرشاد البحري.

—مبدأ إجبارية الإرشاد في الحدود الإدارية لكل ميناء.

—تحديد نطاق الإرشاد البحري.

—بداية ونهاية عملية الإرشاد البحري.

—الالتزامات التي تقع على عاتق كل من ربان السفينة الخاضعة للإرشاد والمرشد.

—المسؤولية عن الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عملية الإرشاد البحري.

—تقديم الدعاوى الناشئة عن عمليات الإرشاد البحري.

إلى جانب المراسيم التنفيذية والقرارات التنظيمية التي نظمت الإرشاد البحري:

—المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المؤرخ في 06 يناير سنة 2002 والذي يحدد النظام العام

لاستغلال الموانئ وأمنها، الجريدة الرسمية عدد 01 المؤرخة في 06 يناير سنة 2002.

—المرسوم التنفيذي رقم 06-08 المؤرخ في 9 ذي الحجة عام 1426 الموافق لـ 9 يناير 2006،

يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، المعدل

والمتمم بالمرسوم التنفيذي رقم 15-08 المؤرخ في 23 ربيع الأول عام 1436 الموافق لـ 14 يناير 2015،

والمعدل والمتمم بالمرسوم التنفيذي رقم 16-140 المؤرخ في 5 ماي 2016.

—القرار المؤرخ في 5 محرم عام 1428 الموافق لـ 24 يناير 2007، يحدد عدد محطات الإرشاد على

مستوى كل ميناء ويضبط تزويدها بالمستخدمين المرشدين وبوسائل العمل، ج.ر عدد 18 المؤرخة في

28 صفر عام 1428 هـ الموافق لـ 18 مارس 2007.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

–القرار المؤرخ في 21 محرم عام 1438 الموافق ل 23 أكتوبر 2016، يحدد الشروط العامة للتكوين الخاص بالمرشح البحري، ج.ر عدد 69 المؤرخة في 6 ربيع الأول عام 1438 الموافق ل 6 ديسمبر 2016.

أما بالنسبة للتشريع الفرنسي – كما أشرنا سالفاً – فإن النظام القانوني الذي يحكم الإرشاد في فرنسا يرد في ثلاثة قوانين رئيسية، ألا وهي:

–قانون 28 مارس 1928.

–قانون 3 يناير 1969 المعدل بموجب مرسوم 19 يونيو 1969.

–مرسوم رقم 69-515 الصادر في 19 ماي 1969 المعدل بمقتضى المرسوم رقم 86-663 الصادر في 14 مارس 1986، و المرسوم الصادر في 25 ماي 2000<sup>1</sup>.

بالإضافة إلى ذلك نجد اتفاقية جنيف بشأن نظام الموانئ البحرية الموقعة في 9 ديسمبر 1923، والتي تنص المادة الثانية منها على مبدأ المساواة في مقابل الإرشاد بين سفن الدول الموقعة، أما الإرشاد النهري فينظمه المرسوم رقم 70-207 الصادر في 9 مارس 1970<sup>2</sup>.

كما نجد المشرع المصري قد خصص قانون التجارة البحرية الجديد من خلال المواد من 282 إلى 291 للإرشاد البحري في الفصل الرابع منه، الباب الثالث الخاص باستغلال السفينة، حيث لم يُنظم القانون البحري الملغى الإرشاد إلا في مادة واحدة منه ألا وهي المادة<sup>3</sup> 42. وقد تدخل المشرع المصري بإصدار قوانين خاصة بالإرشاد في الموانئ المصرية، فأصدر القانون رقم 22 لسنة 1920 في شأن تنظيم الإرشاد بميناء الاسكندرية، والذي حل محله القانون رقم 130 لسنة 1948، ثم القانون

<sup>1</sup>Jean- Pierre Beurier, Op. Cit, p 439-440.

<sup>2</sup>عبد الفضيل محمد أحمد، الإرشاد البحري، المرجع السابق، ص14.

<sup>3</sup>المادة 42 كانت تشير إلى أن نظام الإرشاد البحري هو نظام اختياري متروك لمشيفة الريان، حيث أجازت له الإستعانة بمبرشد إذا اقتضى الحال أن يرسو في ميناء لم يسبق له الرسو فيه. جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص396.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

رقم 9 لسنة 1965، والذي ألغي بدوره بالقانون رقم 26 لسنة 1989 في شأن تنظيم الإرشاد بمينائي الاسكندرية والدخيلة<sup>1</sup>.

كذلك قد صدر القانون رقم 161 لسنة 1959 في شأن تنظيم الإرشاد في ميناء السويس، كما صدر قرار وزير النقل رقم 144 لسنة 1970 بشأن تنظيم الإرشاد بميناء سفاجا، والقانون رقم 4 لسنة 1986 بشأن تنظيم الإرشاد في ميناء دمياط<sup>2</sup>.

بالإضافة إلى القوانين السالفة الذكر التي تنظم الإرشاد في الموانئ فقد صدر القانون رقم 24 لسنة 1983 الخاص برسوم الإرشاد والتعويضات ورسوم الموانئ والمنائر والرسو والمكوث، والذي عُدل بالقانونين رقم 60 لسنة 1988<sup>3</sup>، ورقم 5 لسنة 1990<sup>4</sup>. وتسري فيما يتعلق بتنظيم الإرشاد وتحديد مناطقه وتعيين الرسوم الأصلية والإضافية التي تُستحق عنه وفقاً للقوانين والقرارات الخاصة بذلك<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> القانون رقم 26 لسنة 1989 في شأن تنظيم الإرشاد بمينائي الاسكندرية والدخيلة، الصادر بتاريخ 10 ماي 1989، ج.ر عدد 21 الصادرة بتاريخ 25 ماي 1989.

<sup>2</sup> القانون رقم 4 لسنة 1986 بشأن تنظيم الإرشاد في ميناء دمياط، الصادر بتاريخ 7 أبريل 1986، ج.ر عدد 15، الصادرة بتاريخ 10 أبريل 1986.

<sup>3</sup> القانون رقم 60 لسنة 1988 الصادر بتاريخ 12 أبريل 1988، ج.ر عدد 15 مكرر، الصادرة بتاريخ 17 أبريل 1988.

<sup>4</sup> القانون رقم 5 لسنة 1990 الصادر بتاريخ 14 أبريل 1990، ج.ر عدد 17، الصادرة بتاريخ 29 أبريل 1990.

<sup>5</sup> إيمان حسن الجميل، المساعدة البحرية، المرجع السابق، ص 126.

كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 853-854.

### المبحث الثاني: المركز القانوني للمرشد البحري

يعتبر المركز القانوني للمرشد من المسائل شديدة التعقيد، فالمرشد يقترب في نظامه القانوني من بعض الأنظمة القانونية الأخرى، ولكنه يختلف عنها في بعض الجوانب، بحيث ينتج في النهاية مركز قانوني مُستقل ومتميز، ففي بعض الدول نجد أن المرشد لا يتمتع بصفة الموظف العام، في حين نجد بعض التشريعات تعتبر المرشد موظفاً عمومياً. وعليه يتلخص عمل المرشد في علاقته بهيئة الميناء الذي يعمل به (المطلب الأول).

بالإضافة إلى علاقته بالسفينة محل الإرشاد، فعلاقة المرشد لا تقتصر بهيئة الميناء فقط، بل تمتد لعلاقة أخرى متميزة، إذ تنشأ علاقة قانونية بين المرشد وبين الريان من جهة، وبين المرشد والجهاز من جهة ثانية، مما يوجب تحديد طبيعة هذه العلاقة فيما إذا كانت علاقة تنظيمية محضة أم علاقة عقدية، أو بعبارة أخرى البحث عن مصدر هذه العلاقة فيما إذا كان مصدرها القانون أم العقد، وفي الحالة الأخيرة تقتضي الدراسة تبيان كيفية إبرام هذا العقد، بالإضافة إلى تحديد خصائصه وإعطاء تكييف قانوني له (المطلب الثاني).

### المطلب الأول: علاقة المرشد بهيئات الميناء

يساهم المرشد البحري في أداء خدمة عامة، ألا وهي إرشاد وتوجيه ريان السفينة إلى خط السير الواجب إتباعه عند دخول الميناء أو الخروج منه، وفي القنوت والممرات المائية، ونجد في بعض الدول أن المرشد لا يتمتع بصفة الموظف العام، لأنه لا يتعاطى راتباً من خزينة الدولة ولا يساهم في إدارة الشؤون العامة، وبالتالي يقترب مركزه من مركز الفرد الذي يباشر خدمة عامة، إلا أنه في بعض الدول الأخرى تعهد التشريعات بخدمة الإرشاد إلى جهة حكومية هي هيئة إدارة الميناء، ومن ثم يعد المرشد موظفاً عمومياً (الفرع الأول).

على اعتبار مهنة الإرشاد مهنة فنية دقيقة تتطلب كفاءة وخبرة بحرية وضعت جميع التشريعات البحرية شروطاً مهنية يجب توافرها لممارسة هذه المهنة، وإن وجدت بعض الاختلافات في هذه

## الباب الأول: الأحكام العامة لعملية القدر والإرشاد البحريين

الشروط من دولة لأخرى، إلا أن هذه الشروط هي في الغالب الشروط الواجب توافرها في الرابطة وضباط الملاحة البحرية (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: هيئة الإرشاد البحري

تتولى عملية الإرشاد هيئة خاصة تسمى "محطة الإرشاد"، حيث تتمتع بالشخصية المعنوية والإستقلال المالي، أي لها رأسمال خاص يتكون من حصيلة رسوم الإرشاد<sup>1</sup>، ولا تعتبر أموالها ملكاً للمرشدين بل لهيئة الإرشاد، ويمثلها رئيسها في التعبير عن إرادتها، ولكن هذا لا يعني أن هيئة الإرشاد شركة وذلك لعدم توافر نية المشاركة بين أعضائها، ولا أنها جمعية لتوفر نية الكسب لديها، ولذلك عبر عنها القانون بلفظ "هيئة"<sup>2</sup>.

علاوة على ذلك تتمتع محطة الإرشاد باحتكار فعلي لعمليات الإرشاد، والتي يتولى القيام بها في الموانئ الجزائرية مستخدمى السلطة المينائية المرخص لهم من قبل السلطات المختصة قانوناً لقيادة السفن بهذه العملية وفقاً للإرشادات المحددة بالأنظمة الداخلية لمحطات الإرشاد، سواء عند الدخول أو عند الخروج من الميناء<sup>3</sup>. كما هو الحال بالنسبة للإرشاد في الموانئ المصرية، في حين أن الإرشاد في فرنسا يُترك للنشاط الخاص مع إخضاعه لرقابة دقيقة من جانبها<sup>4</sup>.

### أولاً: تكوين محطة الإرشاد البحري

لقد صدر المرسوم التنفيذي رقم 06-08 السالف الذكر، والذي تضمن 4 فصول تطبيقاً لنص المادة 182 من القانون البحري الجزائري، والتي تنص على أنه "تحدد تنظيمات الإرشاد والخبرات المهنية للمرشد والقواعد الخاصة بممارسة أعمال الإرشاد في كل ميناء بموجب قرار يصدر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية".

<sup>1</sup> علي حسن يونس، القانون البحري، دار الفكر العربي، القاهرة، 1961، ص 499.

<sup>2</sup> علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع: معاونو الناقل البحري، تأجير سفن النقل البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992، ص 87.

<sup>3</sup> محمود شحات، الموجز في القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص 87.

<sup>4</sup> عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، المرجع السابق، ص 259-260.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

قضت المادة 2 من المرسوم التنفيذي في فقرتها الخامسة بأن "محطة الإرشاد البحري هي هيكل عملي يمارس نشاطه تحت رقابة قيادة الميناء، ومزود بعدد من المرشدين وبوسائل ملائمة يكلف بتوفير خدمات الإرشاد". ويقصد بقيادة الميناء حسب الفقرة الرابعة من نفس المادة بأنها "هيكل عملي على مستوى كل ميناء يتكفل بأمن الملاحة البحرية وتنظيم حركتها وبمهام إرشاد ووضع السفن".

كما نصت المادة 5 من نفس المرسوم على تزويد كل ميناء تابع للإقليم البحري الوطني بمحطة واحدة أو محطتين للإرشاد تتوفران على مستخدمين مرشدين معتمدين ومؤهلين وعلى وسائل عمل لها علاقة بكثافة حركة الميناء، وأشارت المادة إلى أن كفاءات تطبيق أحكام هذه المادة تحدد بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية.

تطبيقاً لأحكام المادة الخامسة السالفة الذكر نصت المادة 2 من القرار المؤرخ في 5 محرم 1428 الموافق لـ 24 يناير 2007، والذي يحدد عدد محطات الإرشاد على مستوى كل ميناء ويضبط تزويدها بالمستخدمين المرشدين وبوسائل العمل، على أنه: "تزود الموانئ الجزائرية بمحطة إرشاد واحدة (ميناء الجزائر/ دلس، ميناء عنابة، ميناء جنجن، ميناء مستغانم، ميناء وهران، ميناء تنس، ميناء الغزوات)، غير أنه وحسب توجهها تزود الموانئ التالية بمحطتين (2) للإرشاد: ميناء أرزيو/ بطيو، ميناء سكيكدة، ميناء بجاية"<sup>1</sup>.

بناء على ذلك تقتضي دراستنا لمحطة الإرشاد تحديد السلطة المختصة بإدارة هذه المحطة، وتبيان أهم الوسائل التي تستعملها المحطة لتقديم خدمة الإرشاد، وهذا ما سنتطرق إليه اتباعاً.

### 1. السلطة المختصة بإدارة محطة الإرشاد:

وفقاً لنص المادة 7 من م.ت رقم 06-08 تُوضع محطة الإرشاد للميناء تحت سلطة "مرشد رئيس" يساعده في ذلك "مرشد رئيس مساعد"، حيث يُكلف بما يلي:

<sup>1</sup> تجدر الإشارة إلى أن تنظيم محطات الإرشاد في الموانئ الجزائرية كان في السابق بموجب المرسوم التنفيذي رقم 71-168 المؤرخ في 17 جوان 1971، والمتضمن إسناد الإرشاد البحري إلى المكتب الوطني للموانئ، والأمر رقم 71-39 المتعلق بنظام الإرشاد البحري الملغى.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

- ممارسة سلطته على جميع مستخدمي المحطة: وذلك في الحدود التي تمليها عليه سلطته الرئاسية.
- ضمان تطبيق تنظيمات الإرشاد وتنظيم تناوب المرشدين: وذلك وفق الجدول الزمني الخاص بالمحطة، والذي يختلف من ميناء لآخر حسب عدد المرشدين المتوفرين، بحيث يضمن بذلك حسن سير مرفق الإرشاد طيلة أيام الأسبوع وخلال 24 ساعة يومياً.
- تحديد خطة التدخل اليومية: وذلك من خلال التدخلات اليومية للمرشدين، وتوقيع الأوراق والمستندات والعقود والمراسلات، وتحصيل الإيرادات وصرف حصص المرشدين والإشراف على أعمالهم، وتسجيل حركة الدخول والخروج من الميناء، ومراقبة حسابات المحطة<sup>1</sup>.
- السهر على التوافر الدائم لعتاد المحطة وصيانته واستعماله العقلاني: فعملية الإرشاد لا تقوم على قدرة المرشد الفتية بمسالك الميناء وخباياه فقط، وإنما يجب توافر العتاد والوسائل المناسبة، وذلك نظراً لاختلاف السفن المتوافدة للميناء وتنوعها، وعليه تسهر الموانئ الجزائرية على تجديد عتادها من فترة لأخرى.
- التأكد الدائم من أهلية المرشدين للقيام بخدمة الإرشاد: ويشمل الجانب الصحي للمرشدين، وذلك بإجراء فحوصات دورية للتأكد من سلامتهم الصحية، كما يشمل أيضاً عملية التأهيل الدائم من خلال التكوين على استعمال المعدات والتكنولوجيات الجديدة.
- فحص طلبات الإرشاد وتأشيرها ومراقبة الخدمات المذكورة فيها.
- عرض نشاطات المحطة على قيادة الميناء التابعة للسلطة المينائية المعنية بانتظام.
- إعلام السلطات المختصة المعنية بالطوارئ والحوادث أيّاً كانت طبيعتها التي تمس بالسلامة والأمن البحريين، والتي يسجلها المرشدون ويبلغون عنها أثناء ممارسة وظائفهم.

<sup>1</sup>علاء زكي، المرجع السابق، ص274.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

إضافة إلى ذلك تُجرى عمليات مراقبة منتظمة من قبل السلطة المكلفة بالبحرية التجارية والموانئ، وذلك للتأكد من حسن سير محطة الإرشاد ونوعية الخدمات المقدمة للسفن.<sup>1</sup> ولا تقتصر هذه المراقبة على تأدية العنصر البشري لمهامه فقط، وإنما تشمل الوسائل المادية التي تُسخرها المحطة لتقديم خدمات الإرشاد، وعليه ما هي أهم الوسائل المستعملة في عملية الإرشاد؟

### 2. الوسائل المستعملة في عملية الإرشاد:

استناداً لنص المادة 6 من م.ت رقم 08-06 يجب على محطة الإرشاد عند تأدية مهامها، أن تُسخر وسائلها البشرية والمادية على حد سواء لتلبية طلبات الإرشاد الإلزامي بمفهوم التشريع المعمول به. وتخضع طبيعة التجهيزات والوسائل البحرية وخصوصيتها التقنية لتقدير السلطات المينائية.<sup>2</sup> وقد حددت المادة 3 من القرار المؤرخ في 24 يناير 2007 عدد المستخدمين المرشدين والوسائل المادية المستعملة في كل محطة إرشاد حسب كثافة النشاط البحري في الموانئ الجزائرية.<sup>3</sup>

#### أ. الوسائل البشرية:

تتكون محطة الإرشاد في غالبية موانئ الدول كما هو الحال بالنسبة للجزائر من مجموعة من المرشدين من ثلاث درجات، مرشد رئيس، مرشد رئيس مساعد، مرشدون بحريون، وذلك تبعاً لكثافة النشاط البحري.

✓ مرشد رئيس: وهو الذي يتولى إدارة المحطة ويمارس سلطاته على جميع العاملين بالمحطة، بالإضافة إلى مهام أخرى كما سبق تبيانها سالفاً، وبالتالي فإن أحل بأحد التزاماته يكون مسؤولاً عن ذلك، حيث يعاقب بغرامة مالية من 10.000 دج إلى 500.000، وهذا استناداً لنص المادة 518 من القانون البحري الجزائري.<sup>4</sup>

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

<sup>2</sup> المادة 4 من القرار المؤرخ في 24 يناير 2007.

<sup>3</sup> راجع الجدولين أ و ب من الملحق رقم (1).

<sup>4</sup> تنص المادة 518 ق.ب.ج على أنه " مع مراعاة أحكام المادة 172 من هذا الأمر، يعاقب بغرامة مالية من 10.000 دج إلى 500.000 دج كل

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

وبخصوص عدد رؤساء المرشدين لا يتجاوز 2 بالنسبة للموانئ الكبرى:

-ميناء الجزائر/ دلس.

-ميناء أرزيو/ بطيوّة.

-ميناء بجاية.

-ميناء سكيكدة.

أما بالنسبة للموانئ الأخرى الأقل أهمية (عنابة، جنجن، مستغانم، وهران، تنس، الغزوات)

يوجد بها مرشد رئيس واحد.

✓ **مرشد رئيس مساعد:** هذا النوع من المرشدين هو الآخر لا يتجاوز عددهم 2 بالنسبة

للموانئ الكبرى (الجزائر/ دلس، أرزيو/ بطيوّة، بجاية، سكيكدة)، ومرشد رئيس مساعد واحد في بقية الموانئ الأخرى.

المرشد الرئيس المساعد يساعد المرشد الرئيس في تأديته مهامه حسب ما جاءت به المادة 7

السالفة الذكر من م.ت رقم 06-08.

✓ **المرشدون البحريون:** فكما سبق وأشرنا المرشد هو الشخص الذي يقوم بإرشاد السفينة عند

دخولها الميناء أو عند خروجها منه، وفي القنوات والممرات المائية، وذلك بتقديم المعلومات والنصائح والإرشادات للربان. فالمرشد يدل الربان ويوجهه لخط السير الواجب اتباعه حرصاً على السفينة وما عليها من أرواح وأموال، وحفاظاً على سلامة المنشآت المينائية من الحوادث<sup>1</sup>.

\* يدخل سفينته إلى ميناء جزائري أو يخرجها منه بدون مرشد.

\* يعيق إركاب و إنزال المرشد.

\* يرفض دفع مصاريف الإرشاد.

و تُسلط نفس العقوبة على مسؤول الهيئة المكلفة بالإرشاد التي لا تضع مرشداً في خدمة ريان السفينة الملزمة بالإرشاد".

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

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

وتجدر الإشارة إلى أن عدد المرشدين البحريين الذين يتم إلحاقهم على كافة الموانئ الجزائرية يتراوح ما بين واحد إلى 18 مرشد. وحسب ما جاءت به المادة 3 من القرار المؤرخ في 24 يناير 2007 يتوزع عدد المرشدين في الموانئ الجزائرية كما يلي:

- ميناء الجزائر / دلس: 17 مرشد بحري.

- ميناء عنابة: 4 مرشدين بحريين.

- ميناء أرزيو / 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.

### ب. الوسائل المادية:

تعتبر علامات الإرشاد ومناطق الرؤية للمناظر من أهم الوسائل التي تكفل سلامة الملاحة في الموانئ، وقد أكدت عدة اتفاقيات دولية على أهمية الأدوات والعلامات التي تُستعمل في عمليات الإرشاد البحري، كالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار "SOLAS" لسنة 1974<sup>1</sup>، واتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري لسنة 1910، والقواعد الدولية لتفادي المصادمات في البحار لسنة 1972 وتعديلاتها في 2001/11/29. وتمثل هذه الأدوات أساساً في:

<sup>1</sup>الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار "SOLAS" لسنة 1974، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 83-510 المؤرخ في 1983/08/27، ج.ر، عدد36، مؤرخة في 1983/08/30.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

### ✓ زوارق الإرشاد:

تعتبر زوارق الإرشاد أهم وسيلة مستعملة في عملية الإرشاد، إذ تعد القاعدة التي تنطلق على أساسها العملية، وغالباً ما يكون طولها أقل من 50 متر، وقد عرفتها المادة 2 من م.ت رقم 08-06 في فقرتها الأخيرة كما يلي: " كل قارب يُخصص لنقل المرشدين نحو السفن الواجب إرشادها ومنها". ويتراوح عدد الزوارق على مستوى الموانئ الجزائرية بين زورق واحد وخمسة زوارق حسب أهمية الميناء، وتبعاً لكثافة النشاط البحري، بحيث يوجد بميناء الجزائر العاصمة 5 زوارق، وزورقين في كل من ميناء عنابة وأرزيو/بطيوية وبجاية وجنجن ومستغانم ووهران، و3 زوارق في ميناء سكيكدة، أما ميناء تنس وميناء الغزوات فيوجد في كل منهما زورق واحد<sup>1</sup>.

لقد نصت القواعد الدولية لتفادي المصادمات في البحار في قاعدتها 29 على أنه يجب أن تُظهر سفن الإرشاد نورين يريان في جميع مجالات الأفق على خط رأسي، يكون النور الأعلى أبيض، والأسفل أحمر في قمة الصاري أو بالقرب منه. وعندما تكون السفينة مجردة بالإضافة إلى ذلك نور الجانبين ونور المؤخرة، وعندما تكون السفينة راسية على المخطاف تظهر النور أو الأنوار أو الشكل المنصوص عليه ويضاف إلى أنوار مقررته.

كما يجب على السفينة عندما تكون في مهمة إرشاد أن تظهر الأنوار أو الأشكال لسفينة مثل طولها، ووضع الأنوار لا يقتصر على سفينة الإرشاد فقط، بل ينطبق أيضاً على السفن الراسية على مخطافها والسفن الجانحة.

### ✓ سلالم الإرشاد:

تعتبر السلالم من أهم الأدوات والأجهزة الضرورية واللازمة لتنفيذ عملية الإرشاد، فهي الوسيلة اللازمة للصعود على ظهر السفينة والنزول منها، وهي عمليات قد تكون صعبة وخطيرة في

<sup>1</sup> المادة 3 من القرار المؤرخ في 24 يناير 2007 والذي يحدد عدد محطات الإرشاد على مستوى كل ميناء ويضبط تزويدها بالمستخدمين المرشدين وبوسائل العمل.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

الأحوال الجوية السيئة، حيث تجعل الأمواج الهائجة والرياح الشديدة السفينة جسماً مهتزاً غير ساكن أو مستقر، مما يجعل المرشد وغيره من البحارة المستخدمين للسلام معرضين للإصابات والحوادث<sup>1</sup>.

كما نصت الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار SOLAS لسنة 1974 على أنه:

"يجب على مجهزة السفينة التي تقوم بالرحلات أن يلتزم بما يلي:

- أن تكون سلام المرشد ملائمة لغرض الصعود والنزول بأمان، وأن يتم المحافظة عليها نظيفة ومرتبة دائماً. ويمكن استخدامها بواسطة الأشخاص الرسميين أو غيرهم عند وصول السفينة إلى الميناء أو مغادرتها.

- يجب أن يكون تثبيت السلم في مكان بعيد عن أي مخرج طارئ محتمل من السفينة، وأن تستند كل درجة من درجات السلم بثبات على جانب السفينة.

- يجب أن يكون طول السلم كافياً للوصول إلى الماء من مكان تثبيته على السفينة، مع مراعاة ظروف تحميل السفينة، وميلها الطولي وميلها العرضي.

- يجب أن تكون درجات السفينة مصنوعة من خشب متين، أو مادة أخرى معادلة له، وأن تكون خالية من العقد، ويكون سطحها مانع للإنزلاق، وأن يثبت بالسلم مدادات من الخشب على مسافات مناسبة لمنعه من الإلتفاف.

- يجب توفير وسائل مأمونة ومريحة للنزول أو الصعود من السلم إلى السفينة.

- يجب أن تكون هناك إضاءة كافية ليلاً على سلم المرشد، ومكان نزوله إلى سطح السفينة، ويكون هناك عوامة نجاة بنور مضيئ تلقائياً جاهزة للإستخدام، وكذلك مجدف لاستخدامه عند الحاجة.

- خلو السلام من العقد، وأن تكون المسافة بين الدرج والآخر متساوية.

- يجب أن تكون السلام أفقية وليست مائلة، ويجب عدم وضع حواجز بين الدرج والآخر.

<sup>1</sup>طويسات عائشة، المرجع السابق، ص 47.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

- يجب أن لا تكون الحبال التي تربط السلاالم مختلفة في العرض، أي نفس المسافة أي يجب أن يكون شكله متوازي.

- عدم وجود عقدة في أسفل السلم تعيق المرشد، ويجب أن لا تتجاوز المسافة بين سلم المرشد والقاعدة التي يصعد عليها أكثر من 2 متر".

علاوة على هذه التدابير الخاصة بعمليات نزول وصعود المرشد من وإلى السفينة الواجب إرشادها، أضافت الإتفاقية أنه يجب أن يكون في انتظار المرشد بحار برتبة ضابط مسؤول، ويجب أن يوضع على السطح طوق نجاة موصول بإضاءة ليلاً.

### ✓ الرادار:

الرادار هو نظام إلكتروني يستخدم الموجات الكهرومغناطيسية لكشف أهداف متحركة أو ثابتة وتحديد مواقعها، ويستخدم الرادار على نطاق واسع في مختلف أنواع السفن، وناقلات النفط والبواخر الحربية وحاملات الطائرات، حيث يقوم الرادار بتحديد أماكن السفن الأخرى في عرض البحر، وكذا تحديد أماكن الشواطئ والجزر الصغيرة، والصخور والجبال الثلجية التي تعترض طريقها، مما يجنبها الاصطدام بها<sup>1</sup>.

كما يستخدم الرادار في الموانئ لكشف وجود السفن وتحديد بُعدها في المياه المحيطة بالميناء، وذلك لتنظيم دخولها وخروجها من الميناء. بالإضافة إلى التحكم في السفن المزدهمة في الموانئ باتباع حركة جميع السفن على شاشة الرادار التي تعطي ما يشبه صورة خريطة للميناء، وبواسطة الإتصالات الراديوية يتم توجيه السفن الداخلة أو الخارجة من المرفأ بأمان في أي ظروف جوية.

كما يمكن لمحطات حراس الشواطئ تتبع آثار السفينة من خلال المراقبات الرادارية، ويُستخدم أيضاً الرادار للبحث عن السفن المدونة والمبلّغ عن فقدانها<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> منصور العبادي، أنظمة الرادار، جامعة العلوم والتكنولوجيا الأردنية، ص13.

<https://www.alfreed-ph.com/p/blog-page-4.html>. 29/05/2019,22:54h.

<sup>2</sup> إياد أبو سالم، إتصالات الملاحة، كلية فلسطين التقنية، دير البلح، 2008-2009، ص27.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

إن تصميم رادارات الملاحة البحرية أصعب بكثير من رادارات الملاحة الجوية بسبب كون الهدف ملاصقاً لسطح الماء وبارتفاعات قليلة نسبياً، أضف إلى ذلك فإن الهدف يبدأ بالاختفاء تدريجياً عن نظر الرادار بسبب تكور الأرض، وعادة ما يتم استخدام رادارات بترددات منخفضة نسبياً تقل عن واحد جيقاهيرتز، وذلك لتقليل امتصاص الموجات من قبل الماء، والتي تنتشر ملاصقة لسطحه، ولا يتجاوز أقصى مدى لهذه الرادارات المائة كيلومتر، وعادة ما يتم وضع الرادار على أبراج عالية لزيادة مدى رؤيتها<sup>1</sup>.

نشير في هذا الصدد أنه يتراوح عدد الرادارات في الموانئ الجزائرية ما بين 1 إلى 2 حسب أهمية الميناء، بحيث يوجد بميناء الجزائر/ دلس رادارين اثنين، أما الموانئ الأخرى فيتواجد بها رادار واحد فقط<sup>2</sup>.

### ✓ نظام V.H.F

يقصد به نظام **Very high ferquency** وهو راديو ديجيتل أو راديو التردد العالي وله عدة أنواع تتمثل في:

- قصير المدى ديجيتل.

- يدوي ديجيتل.

- جهاز راديو سيارة مدى الطويل ديجيتل (نقال).

فنظام **V.H.F** يكون مجهز بنظام استقبال متكامل (نظام التعرف الآلي) حيث يسمح بالتعرف على المواقع، كذلك يضمن المزيد من الأمن لتفادي الإصطدام بين السفن، لذلك يتم تجهيز **V.H.F** بهاتف لاسلكي بحيث يوفر سهولة لاستخدام الجهاز. وتبرز أهمية هذا الجهاز فيما يلي:

- تعد هذه المنظومة ذات أهمية كبيرة في حل المشاكل البحرية، والسلامة البحرية للسفن والأفراد

في البحر، وكذا الكشف عن التجاوزات والأنشطة الغير القانونية.

<sup>1</sup> منصور العبادي، المرجع السابق، ص 13.

<sup>2</sup> المادة 3 من القرار المؤرخ في 24 يناير 2007.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

-تدعم عمليات البحث والإنقاذ، وكذا ضبط الحركة البحرية.

-يعمل على إمكانية التحكم ومراقبة الشريط الساحلي داخل المياه الإقليمية.<sup>1</sup>

كما نشير إلى أنه يتراوح يتراوح عدد **V.H.F** على مستوى الموانئ الجزائرية ما بين 1 إلى 3، بحيث يوجد بميناء الجزائر/ دلس 3 أجهزة **V.H.F**، ويوجد جهازين على مستوى كل من ميناء: أرزيو/ بطيو، بجاية، جنجن، مستغانم، وهران، سكيكدة، أما ميناء عنابة وميناء تنس، والغزوات فيوجد على مستوى كل منهم جهاز **V.H.F** واحد.

بالإضافة إلى الوسائل السابق ذكرها فإنه توجد وسائل أخرى تستعملها محطة الإرشاد في تنفيذ عمليات الإرشاد مثل: المحلات، الورشات، برج المراقبة، الرصيف أو الرصيف العائم، وكذا الهاتف/ فاكس، والمنظار<sup>2</sup>.

في الأخير نخلص إلى أن الوظيفة الأساسية لهيئات الإرشاد هي تأمين سلامة الملاحة في الموانئ والمياه الساحلية، ويتفرع عن هذه الوظيفة الأساسية عدة وظائف فرعية، بحيث أنه من أجل تحقيق هذا الغرض -سلامة الملاحة في الموانئ والمياه الساحلية- يتعين على هيئة الإرشاد التأكد من كفاءة خدمة الإرشاد، وتزويدها بالمعدات والوسائل المناسبة. كما يتعين عليها الحث على رفع مستوى المرشدين من خلال التدريب المستمر لآداء مهامهم بكفاءة حتى لا تعرقل الملاحة داخل الموانئ أو في الممرات والقنوات على حد سواء.

<sup>1</sup> مسفر بن صالح الغامدي، تطوير الأجهزة الأمنية المعنية بأمن منطقة الحدود البحرية ومراقبة الملاحة البحرية، الملتقى العلمي " قضايا الملاحة البحرية وتأثيرها على الأمن" جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، كلية العلوم الإستراتيجية، مراكش 13-15/04/1433هـ الموافق 06-08/03/2012م، ص23.

<sup>2</sup> راجع الجدول ب- المدرج في المادة 3 من القرار المؤرخ في 24 يناير 2007 (الملحق رقم 1).

### ثانياً: طبيعة عمل المرشد البحري

إن طبيعة عمل المرشد البحري تختلف باختلاف التشريعات، وباختلاف مراحل تطور التشريع في الدولة الواحدة، بحيث هناك اتجاه في الفقه والقضاء يرى بأن المرشد لا يعد موظفاً عاماً، بينما يرى اتجاه آخر أن المرشد يرتبط بالدولة برابطة الوظيفة العامة، وهذا ما سنعرضه فيما يلي:

#### 1. الاتجاه الذي لا يعتبر المرشد موظفاً عاماً:

يذهب جانب من الفقه الفرنسي والمصري إلى أن المرشد البحري لا يعتبر موظفاً عاماً، وإذا كانت الدولة تتدخل في تعيين المرشدين وترقيتهم وتأديبهم، فذلك يشبه ما هو حاصل من تدخلها في 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، بالرغم من خضوعهم لإشراف إداري دقيق من جانب الدولة، ورغم احتكار مهنة الإرشاد<sup>1</sup>. وهو ما نجده في التشريع الجزائري من خلال التنظيم الخاص بممارسة مهنة الإرشاد<sup>2</sup>.

كما ذهبت محكمة النقض المصرية إلى نفس ما ذهب إليه هذا الاتجاه، إذ رفضت الاعتراف للمرشدين بصفة الموظفين العموميين، وقضت بأن ذلك لا يمنع من أن تفرض الدولة رسماً على السفن التي تدخل الميناء أو تخرج منه مقابل الإرشاد الإلزامي، لأن هذا الرسم ليس ضريبة تتقاضاها الدولة بل هو رسم تعطيه الدولة لطائفة المرشدين أجراً عن عملهم، وهيئة الإرشاد بالميناء لا تعدو أن تكون جمعية أدبية قوامها توزيع عادل بين المرشدين وإقامة نوع من المساواة بينهم، حتى لا يختص أحدهم بأجر أكبر من زميله بمحض الصدفة التي تتيح له إرشاد سفن ذات حمولة كبيرة، بينما يختص آخر

<sup>1</sup> علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 86. سميحة القيلوبي، القانون البحري: السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، العقود البحرية)، دار النهضة العربية، القاهرة، 1982، ص 210.

<sup>2</sup> Boukhatmi Fatima, les auxiliaires du transport maritime en droit algérien, DMF, Mars 2008, p266-267.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعملية القدر والإرشاد البحريين

بإرشاد السفن الصغيرة. فجميع الرسوم التي تحصلها الحكومة تصب في صندوق مشترك يهيئ هذه العدالة<sup>1</sup>.

أضافت محكمة النقض المصرية أن المرشدين وعمال هيئة البوغاز بالاسكندرية لا يعتبرون موظفين عموميين ولا تربطهم بالدولة علاقة الوظيفة العامة. ويؤكد ذلك ماورد في تقرير لجنة مجلس الشيوخ المختصة التي قدمت مشروع القانون رقم 130 لسنة 1984 للمجلس من أن "المشروع لم يشأ أن يدخل المرشدين في طائفة الموظفين العموميين شأنهم في ذلك شأن أصحاب المهن الحرة الأخرى، كالأطباء والمحامين والصيدلة والمحاسبين، الذين لا يجوز لهم مباشرة مهنتهم إلا بشروط، خاصة وأن المشروع في هذا المقام إنما يريد أن يوجد لطائفة المرشدين احتكاراً واقعياً حتى لا يحترف المهنة غير المرشدين المعترف بهم من الحكومة".

أما قيام الدولة بتحصيل رسوم الإرشاد فإنما ذلك لتيسير تحصيلها، وكفالة هذا التحصيل بدليل أن الدولة تقوم بعد تحصيلها بدفعها لهيئة الإرشاد بعد خصم المصروفات التي أنفقتها، ومن ثم فلا يعتبر المرشد في هيئة البوغاز موظفاً عمومياً، كما أن هذه الهيئة لا تعتبر مؤسسة عامة<sup>2</sup>.

يترتب على هذا الإتجاه أن عقد الإرشاد الذي يربط المرشد بالجهاز يعتبر عقداً من عقود القانون الخاص لا القانون العام، وإن كان هذا العقد يصطبغ بصبغة تنظيمية واضحة، وهذا ما سنراه في المطلب الثاني عند دراستنا لعلاقة المرشد بالجهاز. وقد رتب القضاء على عدم اعتبار المرشد موظفاً عاماً أن الدولة لا تعتبر متبوعاً للمرشد، ومن ثم لا تسأل عن أخطاء هذا المرشد<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> نقض مدني، 13 نوفمبر 1963، مجموعة أحكام النقض ص 14. مشار إليه لدى ضرغام فاضل حسين العلي، المرجع السابق، ص 9-10.

<sup>2</sup> نقض مدني، 13 نوفمبر سنة 1969، مجموعة أحكام النقض ص 39. وقد أكدت محكمة النقض المصرية نفس المذهب في حكمها الصادر في 16 يونيو سنة 1970، حيث قالت أنه " ليس في تحصيل الدولة لرسوم الإرشاد المنصوص عليها في المادة التاسعة من القانون رقم 130 لسنة 1948 سالف البيان ما يجعل للمرشد صفة الموظف العمومي، بل إن تحصيل رسوم الإرشاد بمعرفة مصلحة الموانئ والنائر هو إجراء مقرر لتيسير تحصيلها وكفالة هذا التحصيل بدليل أنها بعد تحصيلها تدفعها لهيئة الإرشاد، وهي هيئة لها شخصيتها الاعتبارية الخاصة بما ( ألغيت فيما بعد بمقتضى القانون رقم 115 لسنة 1974)، وذلك بعد خصم المصروفات التي أنفقتها هذه المصلحة طبقاً لما تقضي به المادة الحادية عشر من القانون رقم 130 لسنة 1948 سالف البيان، ( نقض مدني 16 يونيو سنة 1970، مجموعة أحكام النقض، عدد2، ص1055). مشار إليه لدى عبد الفضيل محمد أحمد، الإرشاد البحري، المرجع السابق، ص68.

<sup>3</sup> المرجع نفسه، ص69.

### 2. الإتجاه الذي يعتبر المرشد موظفاً عاماً:

يعتبر المرشد في بعض التشريعات موظفاً عاماً، كالتشريع الألماني والهولندي والبلجيكي وكذا التشريع العراقي<sup>1</sup>، والعلة في اعتبار المرشد موظفاً عاماً تكمن في كون الدولة هي التي تقوم بتحصيل رسوم الإرشاد لحساب الخزينة العامة، وهي التي تقوم بتعيين المرشدين وتضع شروطاً ومؤهلات معينة، بالإضافة إلى ترقيتهم وترفيعهم وقبول استقالتهم وإحالتهم على التقاعد، كما أن هيئة الإرشاد تخضع لرقابة وإشراف من قبل الدولة، فضلاً عن تقرير نوع من الإحتكار للمرشدين<sup>2</sup>.

لقد ذهب بعض الفقه المصري القديم نسبياً إلى الأخذ بهذا الإتجاه، واعتبار المرشدين موظفين عموميين على أساس أن هيئة الإرشاد تؤدي خدمة عامة، وتتولى الدولة تنظيمها والإشراف عليها، كما أن طائفة رؤساء البوغاز (المرشدين) بميناء الاسكندرية عبارة عن مصلحة حكومية نُظمت لصالح الملاحة البحرية، ولا يختلف المرشد عن الموظف العمومي إلا في كون الموظف يحصل على مقابل القيام بأعمال الوظيفة الحكومية من خزينة الدولة، في حين أن المرشد يحصل على أجره من رسوم الإرشاد<sup>3</sup>.

وفقاً لهذا الإتجاه فإن ميزانية الدولة تترتب من مجموع ضرائب ورسوم تقررها القوانين واللوائح العامة، تُحصّلها الدولة لتنفقها في وجوه استحقاقها، وعليه تقوم الدولة بتحصيل رسوم الإرشاد المقررة بمقتضى القانون باعتبارها رسماً نظير خدمة تُؤدى للسفن في الموانئ، ومقابل حماية المنشآت المينائية وسلامة الممرات والمسالك المائية، ثم تصرفها للمرشدين بعد خصم مصاريف تحصيلها على اعتبار

<sup>1</sup> إن نصوص القوانين العراقية تؤيد اعتبار المرشد موظفاً عاماً، وعلى رأسها نصوص قانون الخدمة البحرية المدني رقم 201 لسنة 1975، والأبلغ في الدلالة على أن المرشد يعتبر موظفاً عاماً هو أن المرشد العراقي في قانون الخدمة البحرية المدني لا يجيز مزاولة مهنة الإرشاد في الموانئ العراقية إلا للعاملين في الشركة العامة لموانئ العراق، ومعلوم أن هذه الشركة حكومية وكل العاملين فيها يعدون من الموظفين العموميين، فضلاً عن ذلك فإن قانون الموانئ رقم 21 لسنة 1995 والتعليمات الصادرة بموجبه تبين بوضوح أن القيام بعمليات القطر والإرشاد هي حصراً من اختصاص الشركة العامة لموانئ العراق، ومن المعلوم أن العاملين فيها هم موظفون عموميون لأنهم يعملون في شخص معنوي عام. راجع في ذلك: ضرغام فاضل حسين العلي، المرجع السابق، ص 14-13-12.

<sup>2</sup> طويسات عائشة، المرجع السابق، ص 25.

<sup>3</sup> بجدد الإشارة إلى أن المرشد قد كان يحصل على أجره من رسوم الإرشاد إلى غاية سنة 1974 في الاسكندرية، حيث تم حل طائفة رؤساء البوغاز.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

أنهم المستحقون لحصيلة هذه الضريبة مقابل قيامهم بأداء هذه الخدمة العامة. ومن بين النصوص القانونية التي تؤكد أن المشرع المصري يعتبر المرشدين موظفين عموميين نذكر:

- قرار وزير النقل رقم 144 لسنة 1970 بشأن تنظيم الإرشاد بميناء سفاجا.
- القانون رقم 115 لسنة 1974 المتعلق بتعيين المرشدين والعاملين بهيئة البوغاز وطائفة مرشدي الميناء بالاسكندرية بالهيئة العامة لميناء الاسكندرية وحساب مدد خدمتهم السابقة في المعاش<sup>1</sup>.
- القانون رقم 30 لسنة 1975 الخاص بنظام هيئة قناة السويس<sup>2</sup>.
- القانون رقم 88 لسنة 1980 المتعلق بإنشاء الهيئة العامة لميناء بورسعيد<sup>3</sup>.
- قرار رئيس الجمهورية رقم 317 لسنة 1985 بشأن إنشاء هيئة ميناء دمياط<sup>4</sup>.
- القانون رقم 4 لسنة 1986 المتعلق بتنظيم الإرشاد بميناء دمياط<sup>5</sup>.
- القرار الجمهوري رقم 293 لسنة 1986 بشأن تحديد الأصول التي تؤول إلى هيئة ميناء دمياط<sup>6</sup>.

استناداً لما سبق فإن المرشد في الموانئ والقنوات المصرية وفقاً للقوانين المطبقة والمعمول بها يعتبر موظفاً عاماً دون أدنى شك، وعليه وحسب رأي الأستاذ عبد الفضيل محمد أحمد فإن أحكام القضاء المصري التي صدرت في ظل القوانين السابقة ومن بينها القانون رقم 130 لسنة 1948 المتعلق بتنظيم الإرشاد بميناء الاسكندرية لم تعد هي الأحكام التي يجب أن يُشار إليها حالياً لتحديد المركز القانوني للمرشد في علاقته بالدولة، وعلى ذلك فإن كانت محكمة النقض المصرية قد ذهبت إلى أن المرشد في ميناء الاسكندرية وأخذاً بما ورد في الأعمال التحضيرية للقانون رقم 130 لسنة 1948، وعلى ما

<sup>1</sup> القانون رقم 115 لسنة 1974، ج.ر، عدد 30 مكرر 1 مؤرخة في 29 يوليو سنة 1974.

<sup>2</sup> القانون رقم 30 لسنة 1975، ج.ر، عدد 24 مؤرخة في 12 يونيو سنة 1975.

<sup>3</sup> القانون رقم 88 لسنة 1980، ج.ر، عدد 17 مؤرخة في 24 أبريل سنة 1980.

<sup>4</sup> قرار رقم 317 لسنة 1985، ج.ر، عدد 32 مؤرخة في 8 أغسطس سنة 1985.

<sup>5</sup> القانون رقم 4 لسنة 1986، ج.ر، عدد 15 مؤرخة في 10 أبريل سنة 1986.

<sup>6</sup> قرار رقم 293 لسنة 1986، ج.ر، عدد 30 مؤرخة في 23 يوليو سنة 1986.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

جرى به قضاء هذه المحكمة لا يعتبر موظفاً عمومياً، ولا تربطه بالدولة علاقة الوظيفة العامة، فإن هذا القضاء قد انتهى مفعوله وفقد قيمته.

فهذا القضاء قد فقد قيمته حالياً لأنه صدر في ظل أوضاع مختلفة اختلفت حالياً، حيث أصبح الإرشاد في وقتنا الراهن من مهام هيئات عامة: هيئة السويس، هيئة ميناء بورسعيد، هيئة ميناء دمياط، الهيئة العامة لميناء الاسكندرية وغيرها، وهي هيئات عامة تعتبر من أشخاص القانون العام، ويعتبر عمالها موظفين عموميين، ذلك لأنه يكفي لكي يكون الشخص موظفاً عمومياً أن يقوم بعمل في خدمة مرفق عام، سواء في الحكومة المركزية أو في الهيئات المنفصلة عنها، ولا يغير من صفة الموظف العام أن يكون الشخص خاضعاً لنظام خاص يختلف عن نظام موظفي الحكومة المركزية، بل بالعكس فهذا النظام مقصود لذاته من إنشاء الهيئة العامة، لضمان إدارة المرفق على أحسن وجه<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: شروط تعيين المرشدين

نظراً لكون مهنة الإرشاد مهنية فنية دقيقة، تتطلب كفاءة وخبرة بحرية، فإن جميع تشريعات الدول البحرية تضع شروطاً صحية وفنية، وخبرات ومؤهلات مهنية لممارسة هذه المهنة، وإن اختلفت هذه الشروط من دولة لأخرى، إلا أن هذه الشروط هي في الغالب الشروط الواجب توافرها في الربانة وضباط الملاحة البحرية.

وتقسم إلى شروط مهنية والتي تحدد من خلال الكفاءات الفنية (أولاً)، وشروط الإعتماد بالإضافة إلى شروط أخرى للتعيين (ثانياً).

### أولاً: الشروط المهنية

يعتبر المرشد عند تأديته لمهامه مجرد ناصح أمين، بحيث تبقى القيادة الفعلية للسفينة محل الإرشاد للربان، إلا أن هذا لا يمنع قيادة المرشد للسفينة والقيام بمناوراتها المختلفة، كونه غالباً ما يكون رباناً سابقاً، حاصل على الشهادات والخبرات البحرية والملاحية اللازم توافرها في الربانة وضباط الملاحة<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> عبد الفضيل محمد أحمد، الإرشاد البحري، المرجع السابق، ص 76-77.

<sup>2</sup> طويسات عائشة، المرجع السابق، ص 27.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعملية الإرشاد البحريين

ما يلاحظ من خلال استقراء النصوص القانونية المنظمة للإرشاد البحري أن التقنين البحري الجزائري لم يُحدد الشروط المهنية للمرشدين، إذ نصت المادة 182 منه على أنه " تحدد تنظيمات الإرشاد والخبرات المهنية للمرشد والقواعد الخاصة بممارسة أعمال الإرشاد في كل ميناء بموجب قرار يصدر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية"

وتطبيقاً لأحكام المادة 182 من ق.ب.ج صدر المرسوم التنفيذي رقم 06-08 المعدل والمتمم، والذي نظم الشروط المهنية للمرشدين في الفصل الثالث تحت عنوان " المؤهلات المهنية للمرشدين البحريين"، من خلال المواد من 11 إلى 28 منه.

وعليه فقد نصت المادة 11 من المرسوم رقم 06-08 المعدل<sup>1</sup> على أنه " تُوكل ممارسة عملية الإرشاد مثلما هي محددة أعلاه، للحائزين مؤهلات مهنية كما هي مبينة أدناه والمعتمدين وفقاً لشروط هذا المرسوم: -حيازة شهادة كفاءة ريان على متن السفن التي تفوق حمولتها الإجمالية 5000 طن، أو شهادة القوات البحرية معترف بمعادلتها من الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ. ويمكن لحائزي شهادة ريان ثان على متن السفن التي تفوق حمولتها الإجمالية 5000 طن، أن يترشحوا عند الضرورة لممارسة وظيفة مرشد،

-ممارسة وظائف ريان خلال أربعة وعشرين (24) شهراً على الأقل، أو ريان ثان خلال ثمانية وأربعين (48) شهراً على الأقل على متن السفن التي تقوم بالملاحة المحدودة أو غير المحدودة، أو عشر (10) سنوات في قيادة السفن التابعة للقوات البحرية والتي يعادل طولها ستين (60) متراً أو يفوقه،

---

<sup>1</sup>تنص المادة 11 قبل التعديل على أنه " تُوكل ممارسة عملية الإرشاد مثلما هي محددة أعلاه، للحائزين مؤهلات مهنية كما هي مبينة أدناه والمعتمدين وفقاً لشروط هذا المرسوم:

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

-ممارسة وظائف ريان أو ريان ثان على متن السفن التي تقوم بملاحة محدودة أو غير محدودة خلال خمس (5) سنوات على الأقل أو عشر (10) سنوات في قيادة السفن التابعة للقوات البحرية والتي يعادل طولها ستين (60) متراً أو يفوقه،

-متابعة تدريب بنجاح بصفة مرشد مدته اثنا عشر (12) شهراً على الأقل تحت قيادة مرشد رئيس محطة الإرشاد التابعة للميناء المعني أو مدرب معين لهذا الغرض وفقاً لكيفيات تحدد بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية"

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

متابعة تدريب بنجاح بصفة مرشح مرشد مدته اثنا عشر (12) شهراً على الأقل لريان وستة وثلاثون (36) شهراً على الأقل لريان ثان، تحت قيادة مرشد رئيس محطة الإرشاد التابعة للميناء المعني أو مدرب معين لهذا الغرض، وفقاً لكيفيات تحدد بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ".

من خلال نص هذه المادة يمكن القول أن المشرع الجزائري قد حدد المؤهلات المهنية للمرشدين البحريين في ثلاث نقاط أساسية: أولها تتمثل في الشهادة المتحصل عليها، بحيث اشترط حيازة شهادة كفاءة ريان على متن السفن التي تفوق حمولتها الإجمالية 5000 طن، أو شهادة القوات البحرية معترف بمعادلتها من الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ، والملاحظ أن المشرع قد اشترط في شهادة الريان درجة الحمولة للسفينة التي يقودها، أو أن تكون شهادة من القوات البحرية، وذلك لأن شهادة الريان للقوات البحرية غالباً ما تفوق حمولة 5000 طن، نظراً لضخامة العتاد الخاص بالقوات البحرية.

كما يمكن لحائزي شهادة ريان ثان على متن السفن التي تفوق حمولتها الإجمالية 5000 طن أن يترشحوا عند الضرورة لممارسة وظيفة مرشد، وهذا ما أضافه التعديل الذي مس المرسوم رقم 06-08 سنة 2015.

هذا وأضافت المادة في فقرتها الثالثة نقطة ثانية، ألا وهي فترة ممارسة وظائف الريان، بحيث حددها المشرع بأربعة وعشرين (24) شهراً على الأقل بالنسبة للريان، وثمانية وأربعين (48) شهراً على الأقل بالنسبة لريان ثان، على متن السفن التي تقوم بالملاحة المحدودة أو غير المحدودة<sup>1</sup>، أو عشر (10) سنوات في قيادة السفن التابعة للقوات البحرية والتي يعادل طولها ستين (60) متراً أو يفوقه.

<sup>1</sup> الجدير بالذكر أنه قبل التعديل كانت هذه المدة محددة بخمس سنوات (5) على الأقل سواء بالنسبة لممارسة وظائف ريان أو ريان ثان على متن السفن التي تقوم بالملاحة المحدودة أو غير المحدودة.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

وحسب نص المادة 163 من القانون البحري الجزائري<sup>1</sup> يُقصد بالملاحة المحدودة وغير المحدودة إحدى الممارسات لعملية الملاحة التجارية، والتي تتعلق بنقل البضائع والمسافرين في مختلف المناطق الملاحية.

- أما النقطة الثالثة والأخيرة، والتي جاءت بها المادة 11 السالفة البيان، تتمثل في متابعة التدريب بنجاح بصفة مرشح مرشد، بحيث يتلقى كل شخص يرغب في ممارسة مهنة الإرشاد متابعة تدريبه بنجاح بصفة مرشح مرشد، مدته اثنا عشر (12) شهراً على الأقل بالنسبة للربان، وستة وثلاثون (36) شهراً على الأقل بالنسبة لربان ثان، تحت قيادة مرشد رئيس محطة الإرشاد التابعة للميناء المعني، أو مدرب معين لهذا الغرض، وفقاً لكيفيات تحدد بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ.

علاوة على المادة 11 التي تحدد المؤهلات المهنية للمرشدين البحريين، فقد أضاف المرسوم التنفيذي رقم 16-140 المتّم للمرسوم التنفيذي رقم 06-08 المادتين 11 مكرر و11 مكرر1. بحيث نصت المادة 11 مكرر على أنه " يمكن أن تُوكل أيضاً ممارسة عملية الإرشاد، عند الحاجة وبعد التكوين، إلى ضباط البحرية التجارية الحائزين مؤهلات مهنية وفقاً للشروط المحددة أدناه:

- حيازة شهادة مهندس دولة في علوم الملاحة أو شهادة معترف بمعادلتها، وممارسة وظيفة ضابط مكلف بالنوبة في برج القيادة الملاحية، لمدة أربعة وعشرين (24) شهراً على الأقل، أو،  
- حيازة شهادة ملازم أول في أعالي البحار أو شهادة معترف بمعادلتها، وممارسة وظيفة ضابط مكلف بالنوبة في برج القيادة الملاحية، لمدة ستة وثلاثين (36) شهراً على الأقل.  
يجب على المترشحين المقبولين وفقاً للشروط المذكورة أعلاه، متابعة تكوين خاص بنجاح بصفة مرشح مرشد بحري لدى المدرسة الوطنية العليا للبحرية.

<sup>1</sup>تنص المادة 163 من ق.ب.ج على أنه " يمكن ممارسة الملاحة التجارية في مختلف المناطق الملاحية الآتية:

- الملاحة قرب السواحل على نطاق ضيق،
- الملاحة بالملاحة المحدودة،
- الملاحة البعيدة المدى".

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

يُلزم المرشحون المرشدون بمتابعة تدريب مدته ثمانية عشر (18) شهراً على الأقل، تحت قيادة مرشد رئيس محطة الإرشاد التابعة للميناء المعني، أو مدرب معين لهذا الغرض، وفقاً لكيفيات تحدد بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ، والتي يمكن على إثرها اقتراح اعتماد المرشح البحري المعني لوظائف المرشد البحري".

كما قضت المادة 11 مكرراً بأنه " يُلزم المترشحون لمنصب مرشح مرشد الذين تم توظيفهم وفقاً للأحكام المذكورة في المادة 11 مكرر إزاء مستخدميهم بالتعهد بممارسة وظائفهم أثناء فترة نشاط دنيا يتم الإتفاق عليها بين الطرفين.

تحدد الشروط العامة للتكوين الخاص بالمرشح المرشد البحري المذكور أعلاه بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ".

تطبيقاً لأحكام المادة 11 مكرر صدر القرار الوزاري المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 2016، والذي يحدد الشروط العامة للتكوين الخاص بالمرشح المرشد البحري، والذي تضمن 11 مادة، بحيث نصت المادة الثانية منه على أنه " يُفتح لدى المدرسة الوطنية العليا للبحرية تكوين خاص للحصول على شهادة مرشح مرشد بحري".

كما نصت المادة 3 من نفس القرار الوزاري على نفس الشرطين المذكورين في المادة 11 مكرر للإلتحاق بالتكوين الخاص بالمرشح المرشد البحري، وأضافت زيادةً عن ذلك أنه يجب الإعتراف بتأهيل المترشحين للتكوين الخاص بالمرشح المرشد البحري، للعمل في البحر طبقاً للتنظيم المعمول به. بالإضافة إلى ذلك حددت المادة 4 من القرار الوزاري الوثائق التي يجب أن تُرفق بطلب خطي، والتي يجب على كل مترشح للتكوين الخاص بالمرشح المرشد البحري تقديمه إلى المدرسة الوطنية العليا للبحرية، وذلك عن طريق المؤسسة المينائية، ويتكون الملف من الوثائق التالية:

- مستخرج من شهادة الميلاد رقم 12.
- نسخة من شهادة مهندس دولة في علوم الملاحة أو شهادة معترف بمعادلتها.
- مستخرج من كشف الملاحة.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

• شهادة طبية مطابقة مسلّمة من قبل طبيب رجال البحر: وقد صدر بخصوص ذلك قرار وزاري مشترك مؤرخ في 16 غشت سنة 2018، والذي يحدد معايير اللياقة البدنية لرجال البحر<sup>1</sup>، بحيث أوجب المشرع الجزائري على كل شخص يرغب في ممارسة مهنة رجال البحر أن يتمتع بصحة جيدة وأن يكون سالماً من كل الأمراض أو الإصابات، التي من شأنها أن تجعله غير مؤهل للقيام بالملاحة أو أن يشكل خطراً على أعضاء الطاقم الآخرين والركاب.<sup>2</sup>

وقد تضمن هذا القرار قائمة الأمراض أو الإصابات غير المتوافقة مع مهام رجال البحر، وقائمة المؤسسات العمومية للصحة المكلفة بتسليم الشهادة الطبية لرجال البحر، وكذا المعايير الدنيا لحدة البصر والسمع في الخدمة المطبقة على رجال البحر، وتقييم القدرات البدنية الدنيا لرجال البحر عند مباشرة الخدمة وأثناءها، بالإضافة إلى نموذج للشهادة الطبية لرجال البحر الذين يمارسون الملاحة التجارية، ونموذج للشهادة الطبية لرجال البحر الذين يمارسون ملاحة الصيد.<sup>3</sup>

كما حددت المادة 5 من القرار الوزاري المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 2016، والذي يحدد الشروط العامة للتكوين الخاص بالمرشح المرشد البحري مدة التكوين الخاص بالمرشح المرشد البحري بستة (6) أشهر، ويتم تقييم المعارف حسب مبدأ المراقبة المستمرة، ويشمل تقييماً للمعارف النظرية والتطبيقية<sup>4</sup>، وتحدد الوحدات المكونة لبرنامج الدراسة وتوزيع الحجم الساعي لها بالملحق المرفق بهذا القرار<sup>5</sup>. وعند نهاية التكوين يُسلّم مدير المدرسة الوطنية العليا للبحرية إلى المترشحين المقبولين شهادة نجاح في التكوين الخاص بالمرشح المرشد البحري<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 5 دي الحجة عام 1439 الموافق لـ 16 غشت سنة 2018، يحدد معايير اللياقة البدنية لرجال البحر، ج.ر. عدد 11 المؤرخة في 20 فبراير 2019.

<sup>2</sup> المادة 2 من القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 16 غشت سنة 2018.

<sup>3</sup> راجع الملحق رقم (2).

<sup>4</sup> المادة 6 من القرار الوزاري المؤرخ في 23 أكتوبر 2016.

<sup>5</sup> المادة 9 من نفس القرار.

<sup>6</sup> المادة 7 من نفس القرار.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

من خلال استقراءنا للنصوص القانونية السالفة الذكر نلاحظ أن المشرع الجزائري ركز على توافر الجانب التقني والتكوين المطلوب لدى المترشحين، عند وضعه للشروط المهنية الواجب توافرها لممارسة مهنة الإرشاد البحري، بغض النظر عن بعض الجوانب الأخرى، وهذا ما لا نجد في بعض التشريعات الأخرى، كالتشريع المصري الذي اشترط توافر الجنسية المصرية، بحيث لا يجوز للأجنبي ممارسة مهنة الإرشاد في الموانئ المصرية إلا بترخيص من الإدارة البحرية المختصة.

### ثانياً: نظام الإعتماد كشرط لممارسة نشاط الإرشاد البحري

لقد عرفت المادة 3/2 من المرسوم التنفيذي رقم 08-06 المرشح المرشد بأنه " كل شخص يلتمس الحصول على اعتماد مرشد بحري وفقاً للشروط المنصوص عليها في هذا المرسوم". ومن ثم فبعد توافر الشروط المنصوص عليها في المادة 11 من نفس المرسوم التي سبق تبيانها، يتم منح الإعتماد للمرشح المرشد من قبل الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ<sup>1</sup>.

### 1. إجراءات الحصول على الإعتماد:

طبقاً لنص المادة 13 من المرسوم التنفيذي 08-06 يجب على المرشح المرشد أن يُقدم طلب الإعتماد، 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

<sup>1</sup> المادة 12 من المرسوم التنفيذي رقم 08-06.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

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 و15 من نفس المرسوم أنه عندما يُصرح الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ بقبول الطلب، يستدعي لجنة خاصة بهدف تقييم المعارف النظرية للمترشح المعني وكفاءته التطبيقية، فتجتمع هذه اللجنة التي يُخطرها الوزير في غضون الخمسة عشر (15) يوماً الموالية على مستوى الميناء المعني ببناء 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 يُعين المرشح المرشد في ميناء ذو نشاط بترولي يجب على اللجنة أن تستعين بممثل مؤهل تابع للقطاع المكلف بالمحروقات.
- وعليه، تُكلف هذه اللجنة بالإقرار بأهلية المترشح لممارسة وظيفة المرشد البحري<sup>1</sup>، وتُدوّن مداوات اللجنة في سجل خاص مرقم ومؤشر عليه طبقاً للتنظيم المعمول به، ويوقع رئيس اللجنة وأعضاؤها على محاضر الاجتماعات<sup>2</sup>. وعندما تُبدي اللجنة الخاصة موافقتها يُسلم الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ المرشح المرشد اعتماد المرشد البحري<sup>3</sup>، ويعتبر هذا الاعتماد شخصي ووقتي

<sup>1</sup> المادة 16 من المرسوم التنفيذي رقم 06-08.

<sup>2</sup> المادة 17 من نفس المرسوم.

<sup>3</sup> المادة 18 من نفس المرسوم.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعملية القطر والإرشاد البحريين

وقابل للإلغاء، وهو يصدر لممارسة الإرشاد البحري على مستوى الميناء المعني بالتدريب، ويجب أن يُبين الاعتماد زيادة على منطقة الإرشاد الذي ينطبق عليه كلّ الشروط والقيود الأخرى التي يمكن للسلطة تحديدها، لاسيما المقاسات القصوى ومسحوب الماء وسعة السفن التي تُؤهل المرشح المرشد بإرشادها<sup>1</sup>.

أما إذا غيّر المرشد البحري المعتمد قانوناً الميناء الذي عُين 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 تجربها اللجنة.
- إذا سبق وأن سُحِبَ الاعتماد نهائياً من صاحب الطلب<sup>3</sup>.

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

<sup>2</sup> المادة 20 من نفس المرسوم.

<sup>3</sup> المادة 24 من نفس المرسوم.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

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

### 2. حالات سحب الاعتماد:

استناداً لنص المادة 27 من المرسوم التنفيذي رقم 08-06 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 الإمتثال لكلّ 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 رقم 08-06.

<sup>2</sup> المادة 26 من نفس المرسوم.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

- 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.
- 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.

### المطلب الثاني: علاقة المرشد بالسفينة المخدومة

إن علاقة المرشد البحري لا تقتصر على هيئات الميناء فقط، بل تمتد إلى السفينة المخدومة، بحيث تنشأ علاقة قانونية بين المرشد والريان، فقد يكون المرشد مجرد مستشار للريان، كما قد يتولى المرشد قيادة السفينة أثناء عمليات الإرشاد، ومن ثم يقترب من مركز الریان. بالإضافة إلى العلاقة القانونية التي تنشأ بين المرشد ومجهز السفينة المخدومة.

لهذا تقتضي هذه الدراسة بيان حدود العلاقة التي تربط ریان السفينة بالمرشد أثناء تواجد هذا الأخير على متنها بقصد إرشادها (الفرع الثاني)، ثم تحديد الطبيعة القانونية لعلاقة المرشد بمجهز السفينة محل الإرشاد (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: طبيعة علاقة المرشد بالريان

منذ اللحظة التي يستجيب فيها المرشد لطلب الریان للإرشاد، يطلب المرشد من الریان معلومات وبيانات تتعلق بالسفينة وأبعادها وعمقها وحمولتها، وبعض البيانات والمعلومات الفنية المتعلقة بإمكانيات السفينة الملاحية، وبعد قيام الریان بتقديم هذه المعلومات للمرشد يلزم تحديد الدور الذي يقوم به المرشد بالضبط: هل يتولى المرشد قيادة السفينة، وبالتالي يتولى إدارة مناورات السفينة طوال الوقت الذي تتواجد فيه السفينة في منطقة الإرشاد، حتى تنتهي عملية الإرشاد بدخول السفينة إلى الرصيف أو بتجاوز حدود منطقة الإرشاد، بحسب ما إذا كانت السفينة داخلة إلى الميناء أو خارجة منه؟ أم على العكس، ينحصر دور المرشد في القيام بدور المستشار والناصح للريان، يتولى

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

فقط تقديم التوجيهات والنصائح، والمعلومات عن ظروف الملاحة في منطقة الإرشاد والعوائق الطبيعية والصناعية الموجودة فيها، بحيث تبقى قيادة السفينة للريان؟

لم تكن الإجابة على هذا التساؤل واحدة، فقد مرّ الفقه والقضاء بمراحل متعددة، حيث سادت في البداية نظرية تخلي الريان عن السفينة للمرشد، بحيث كان هذا الأخير هو القائد الأعلى للسفينة أثناء فترة الإرشاد، وكان دور الريان ينحصر في الوظائف التجارية دون الملاحة (أولاً)، إلا أن هذه النظرية قد اختفت في غالبية النظم الحالية، بحيث حلت محلها نظرية عدم تخلي الريان عن سفينته للمرشد، وتحوّل المرشد إلى مجرد مستشار للريان (ثانياً).

### أولاً: تخلي الريان عن قيادة السفينة للمرشد

حسب هذه النظرية فقد كان الريان عند حضور المرشد يتخلى عن قيادة السفينة، تاركاً ذلك للمرشد الذي يتولى هذه القيادة بصفة مؤقتة فالقيادة تثبت للمرشد وحده، والريان يخضع لأوامر وتوجيهات المرشد شأنه في ذلك شأن باقي أفراد طاقم السفينة وكذا المسافرين، فالريان لم يكن يتمتع بكامل السلطة من الناحية الملاحية، وقد كان من أشهر مؤيدي هذه النظرية الأستاذ "Levillaine".

لقد قدّم الأستاذ "Levillaine" العديد من الأسانيد التي تبرر وتؤيد هذه النظرية، بحيث ذكر أنه هناك العديد من النصوص القانونية القديمة تُعطي قيادة السفينة للمرشد، ومن بين هذه النصوص قواعد أوليرون **Les roles d'Oléron**، حيث كانت المادة 24 منها 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 أضرار"<sup>1</sup>، ويُفهم من هذا النص بمفهوم المخالفة أن المرشد وليس الريان قبل وصول السفينة إلى الميناء هو الذي يقع عليه مسؤولية حماية البضاعة، وهو ما لا يتحقق إلا إذا كان هو الذي يتولى قيادة عمليات السفينة الملاحية، ومن ثم يكون منطقياً اعتباره

<sup>1</sup> مشار إليه لدى: عبد الفضيل محمد أحمد، الإرشاد البحري، المرجع السابق، ص78.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

المسؤول عن أية أضرار تلحق بالبضاعة، فالريان هو المسؤول عن سلامة البضاعة طوال الرحلة فيما عدا الجزء من الرحلة الذي يتواجد فيه المرشد على متن السفينة<sup>1</sup>.

كما وُجدت نصوص تعطي نفس المعنى في "مجموعة قضاء دام **Les jugements de Damme**" و"مجموعة قوانين وستكابل **Lois de Westcapelle**"، حيث كان يُشار في هذه النصوص إلى المرشد باعتباره قائد السفينة، ومن هنا كانت هذه المجموعات تُلقب على عاتق المرشد واجب اتخاذ الإحتياطات اللازمة لتصل السفينة إلى الميناء سالمة، وقد وردت نصوص قانونية أخرى في نفس السياق كالمادة 88 من الأمر البحري الصادر في سنة 1584<sup>2</sup>.

من الناحية التاريخية يرى الأستاذ "**Levillaine**" أنه قديماً كان ربانة السفن في المقام الأول رجال حرب، خاصة قبل القرن السابع عشر الميلادي، ومن ثم كانوا يجهلون الكثير عن أمور الملاحة على متن السفن التجارية، ولذلك كان مرشد أعالي البحار يكمل نقص خبرة الريان ويتولى القيادة الملاحية للسفينة، وإن كان مرشد أعالي البحار قد اختفى بعد ذلك، لأن كفاءة ربانة السفن قد ارتفعت وارتقت، وزالت بالتالي مبررات وجود مرشد أعالي البحار، حيث أصبح الربانة بنفس كفاءة وخبرة مرشد أعالي البحار، إنما يختلف الأمر بالنسبة لمرشد الميناء أو القناة أو السواحل، لأنه وإن كانت كفاءة الربانة قد ارتقت إلا أن ذلك لم يؤثر على أهمية مرشد الموانئ والقنوات والسواحل، باعتباره أقدر من الريان على التعرف على الظروف المحلية في الميناء الذي يعمل به، ومن ثم يقوم بقيادة السفينة عند دخولها الميناء أو عند خروجها منه.

ومن الناحية المنطقية يضيف صاحب النظرية الأستاذ "**Levillaine**" أن الشخص الذي يستدعي شخصاً آخر في ظروف معينة، ويطلب مساعدته، إنما يفعل ذلك لأنه يعلم ويعترف بتفوق هذا الشخص الآخر في بعض الأمور عليه، ومن ثم يُسلمه القيادة مؤقتاً، بحيث يكون له أن يتخذ القرارات التي يقتضيها الموقف، فقبول الريان بتدخل المرشد يكون اعترافاً من جانبه بجهله أو

<sup>1</sup> عبد الفضيل محمد أحمد، الإرشاد البحري، المرجع السابق، ص 79.

<sup>2</sup> ضرغام فاضل، المرجع السابق، ص 16.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

على الأقل عدم معرفته التامة، وعدم إلمامه الكافي بظروف الساحل أو الميناء الذي يتواجد فيه أو بالقرب منه، وعليه كيف يمكن الزعم بأن هذا الربان يسيطر على أعمال دليله؟ خاصة وأنه لا يمكن أن يتواجد على متن السفينة إلا رئيس وقائد واحد، وهذا الرئيس والقائد لا يمكن أن يكون إلا المرشد.

ما يؤكد هذا حسب رأي الأستاذ "Levillaine" أنه لا يكفي لاستبعاد المخاطر الكائنة في طريق السفينة أن يتولى المرشد إعلام الربان بمواقع هذه المخاطر من صخور أو رمال، أو عوائق صناعية أو إحاطته بعمق المياه وظروف الجو، والتيارات والاتجاهات وساعات المد والجزر، لأن المرشد باعتباره خبير بظروف المكان أقدر على إدارة مناورات السفينة، وبالتالي يجب أن يكون هو القائد، ولا يمكن تصور أنه يقتصر على مجرد تقديم النصائح والإرشادات للربان.

حيث يرى الأستاذ "Levillaine" أنه لا يصح تشبيه دور المرشد بالدليل أو بسلاح الاستطلاع في الحرب، لأنه إذا كان الدليل في الحروب يقتصر على تقديم المعلومات عن الطريق واجب الاتباع، دون أن يجعل ذلك منه قائداً للجيش، فإن الأمر بالنسبة للمرشد مختلف. فالمرشد هو الذي يحدد خط السير الواجب اتباعه، والسرعة المناسبة، ويتولى إدارة مناورات السفينة بنفسه، وهو ما لا يتيسر إلا إذا عدّ قائداً للسفينة<sup>1</sup>.

إلا أن هذه النظرية لم تستمر طويلاً مما دعا إلى اللجوء إلى نظرية أخرى لتفسير طبيعة العلاقة الناشئة بين المرشد وربان السفينة، ألا وهي اعتبار المرشد مجرد مستشار للربان، وهذا ما سنفصل فيه فيما يلي:

### ثانياً: المرشد هو مجرد مستشار للربان

لم يكن ممكناً للنظرية السابقة والتي تعترف للمرشد بحق تولي قيادة السفينة أن تستمر طويلاً، ومن ثم هُجرت ومنذ أمدٍ بعيد، بحيث صار يُنظر إلى المرشد باعتباره مجرد دليل، يُقدم النصح

<sup>1</sup>مشار إليه لدى: عبد الفضيل محمد أحمد، الإرشاد البحري، المرجع السابق، ص 80.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعملية القطر والإرشاد البحريين

والإرشاد والتوجيه 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.

إذ يترتب على هذه النظرية الاعتراف للريان بكامل السلطة والسيطرة على السفينة، بحيث يتعين على الريان أن يعمل على التزام أفراد الطاقم بإرشادات وتوجيهات المرشد، لأن أفراد الطاقم يؤتمرون بأوامر الريان لا المرشد، وعلى الريان أن يراقب المرشد وهو يدير مناورات السفينة، باعتبار المرشد مجرد دليل لا يحل محل الريان في قيادته للسفينة، ولذلك على الريان أن يتواجد دائماً على متن السفينة، لأن وجود المرشد ليس من شأنه إعفاء الريان من مسؤولياته، ولا تتأثر سلطاته بوجوده<sup>1</sup>، وعليه إذا تخلى الريان عن قيادة السفينة للمرشد فإنه يكون مسؤولاً عن الأضرار التي قد تقع أثناء تولي المرشد للقيادة، لأن هذا التخلي يعتبر خطأً صادراً من الريان، بحيث تقوم مسؤوليته ما لم يثبت انتفاء علاقة السببية بين تخليه عن القيادة للمرشد والأضرار<sup>2</sup>.

وقد ذهب القضاء المصري المختلط<sup>3</sup> مُطبقاً للمبادئ السابقة التي طبقها القضاء الفرنسي، إلى أنه سواء كان الإرشاد إجبارياً أم اختيارياً، الأصل أنه منذ اللحظة التي يصعد فيها المرشد إلى السفينة يصبح كأحد أفراد الطاقم، ويكون مكلفاً بالإرشاد عن الطريق الواجب الإلتباع، ويحتفظ الريان بكافة سلطاته، ويبقى هذا الأخير هو المسؤول الوحيد عن استخدام هذه السلطات ونتائج المناورات.

إن الإلتزام بالإرشاد في القانون الفرنسي له مدلول خاص، فكما أشرنا سابقاً يقصد به التزام الريان بدفع مقابل الإرشاد ولو لم يستعن بخدمات المرشد فعلاً، فالريان يملك حرية الإستعانة بالمرشد

<sup>1</sup> ضرغام فاضل، المرجع السابق، ص18.

<sup>2</sup> سنفصل في ذلك لاحقاً عند دراستنا للمسؤولية الناشئة عن عملية الإرشاد البحري في الفصل الثاني من الباب الثاني.

<sup>3</sup> محكمة الاستئناف المختلطة، 22 أبريل سنة 1891، ص113، ويتعلق هذا الحكم بالإرشاد في قناة السويس. مشار إليه لدى: عبد الفضيل محمد أحمد، الإرشاد البحري، المرجع السابق، ص82.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

أو رفض الخدمة، كل ما هنالك أنه يلتزم في جميع الأحوال بدفع مقابل الإرشاد، ومادام الريان حراً في ذلك، فإنه لا يتصور أن يقبل التنازل عن سلطاته في القيادة لشخص آخر يمكن أن يستغنى عنه. وفقاً لهذا الاتجاه فإن الريان يبقى في كل الأحوال قائداً للسفينة، شأنه في ذلك شأن القائد العسكري الذي يستعين بإرشادات من يكون بمقدورهم تقديم النصح والمشورة إليه، بحيث يبقى هؤلاء مجرد مساعدين له، لا تتأثر سلطات القائد بوجودهم، بل يكون مسؤولاً عن أفعالهم ويخضعون لإشرافه.

علاوة عن ذلك، يعتبر الريان ممثلاً عن المجهز على متن السفينة، وهو موضع ثقة الذي يصعب معه تصور تقبل المجهز لفكرة تخلي الريان عن قيادة السفينة ولو مؤقتاً لشخص آخر، ولو كان هذا الشخص الآخر هو المرشد.

هذه النظرية يسندها القانون الفرنسي على النحو الذي يستخلص بوضوح من نص المادة الأولى من قانون 28 مارس سنة<sup>1</sup>1928، والقاعدتين 12 و13 من قواعد أنفير " **Les règles d'Anvers**"، والمادتين 64 و251 من التقنين البحري البلجيكي، والمواد 904 و906 و908 من تقنين التجارة الأرجنتيني<sup>2</sup>.

كما يمكن أن يعتبر أساساً لهذه النظرية في القانون المصري نص المادة 286 من التقنين البحري، والتي تنص على أنه "تبقى قيادة السفينة وإدارتها للريان أثناء قيام المرشد بعمله عليها"<sup>3</sup>، وهو نص بالغ الدلالة يكاد يكون قد صيغ فقط لمجرد إنكار نظرية تخلي الريان عن القيادة للمرشد أثناء فترة الإرشاد.

<sup>1</sup>"Le pilotage consiste dans l'assistance donné aux capitaines par un personnel commissionné par l'Etat pour la conduite des navires à l'entrée et à la sortie des ports" (Art. 1<sup>er</sup> de la loi du 28 mars 1928).

<sup>2</sup> عبد الفضيل محمد أحمد، الإرشاد البحري، المرجع السابق، ص 82-83.

<sup>3</sup> مجدي سلامة أحمد محمود، القانون التجاري البحري، دار غيداء للنشر والتوزيع، الأردن، 2017، ص 233.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعملية القدر والإرشاد البحريين

وهو الأمر نفسه بالنسبة للقانون الجزائري، بحيث نجد نص المادة 177 من التقنين البحري تنص على أنه " يُوضع المرشد خلال عمليات الإرشاد تحت إمرة ربان السفينة المرشدة. ولا يُعفى الربان من مسؤوليته باستعماله خدمات المرشد بالنسبة لتحركات السفينة". وهو نص صريح وواضح على أن الربان لا يتخلى عن قيادة السفينة للمرشد أثناء عمليات الإرشاد، وإنما يُوضع هذا الأخير تحت إمرة الربان شأنه في ذلك شأن أفراد طاقم السفينة، ومن ثم يعتبر كأحد أفراد الطاقم، ويعتبر ربان السفينة مسؤولاً عن كل ضرر قد يحدث أثناء عمليات الإرشاد، لأن الإستعانة بخدمات المرشد ليس من شأنها إعفاء الربان من مسؤوليته.

### ثالثاً: تقييم النظريتين السابقتين

بناء على ما تقدم يتبين لنا أن الإعتراف للربان بالقيادة حتى أثناء وجود المرشد على متن السفينة هو الأمر الذي يكاد أن يكون محل إجماع الفقه والقضاء والتشريعات، فالمرشد هو مجرد مستشار للربان.

لقد ذهب رأي ثالث إلى أنه لا يجب الإنحياز المطلق لأي من النظريتين السابقتين، بل يمكن التوفيق والجمع بينهما، لأن الإعتراف لربان السفينة بالقيادة ليس من شأنه النزول بالمرشد إلى مرتبة تالية، بحيث يعد مستشاراً أو ناصحاً. فلكل من الربان والمرشد دور يؤديه، فالربان مسؤول عن حفظ النظام على متن السفينة، وكفالة التزام أفراد الطاقم بما يصدره من أوامر وتعليمات، أمّا المرشد فإنه يتولى قيادة السفينة فعلاً أثناء فترة الإرشاد، بحيث يحق له إصدار أوامر لأفراد الطاقم، ويجب عليهم تنفيذها ولكن من خلال الربان.

حيث يترتب على هذا الرأي أنه يمكن التمييز بين نطاق مسؤولية كل من الربان والمرشد، فإذا كان الحادث قد نجم عن بقاء أفراد الطاقم، أو عمل من أعمال عدم الإنضباط، أو التمرد أو العصيان من جانبهم، أو نقص الإحتياط والحذر والانتباه الواجب، فإن الخطأ يعتبر صادراً عن الربان، لأن وجود المرشد ليس من شأنه إعفائه من مباشرة رقابته وسلطاته على أفراد الطاقم، كما لو كان المرشد غير موجود على متن السفينة، كما يعتبر الربان مسؤولاً إذا كان الخطر الذي سبب

## الباب الأول: الأحكام العامة لعملية القدر والإرشاد البحريين

الضرر ظاهراً وأهم للربان تنبيه المرشد، لأن وجود المرشد لا يعفي الربان من مراقبة الطريق الذي تسلكه السفينة. وعلى العكس إذا كان الحادث قد نجم عن خطأ شخصي أمكن إسناده للمرشد، ولم يكن في استطاعة الربان رغم انتباهه أن يحول دون وقوعه، فإن المسؤولية هنا تقع على عاتق المرشد<sup>1</sup>.

يرى الأستاذ عبد الفضيل محمد أحمد أن الإعراف للربان بالقيادة دائماً حتى في وجود المرشد لا يُقلل من دور المرشد، فهذا الأخير في الحقيقة وإن كان يُنظر إليه على أنه مجرد مستشار للربان، إلا أنه عملاً دوره لا يقتصر على مجرد تقديم النصح والإرشاد للربان، كما يزعم الفقه والقضاء وبعض التشريعات، بل يحمل محل الربان فعلاً إدارة مناورات السفينة، وعليه يمكن القول أنه إذا كان من الناحية النظرية الربان هو الذي يتولى قيادة السفينة وهي داخل منطقة الإرشاد، فإن المرشد من الناحية الفعلية يتولى القيادة، ومع ذلك فإن القضاء لم يصل إلى التسليم بهذه الحقيقة العملية، ولا يزال يعتبر الربان الذي يخول للمرشد قيادة السفينة مخطئاً<sup>2</sup>.

### الفرع الثاني: طبيعة علاقة المرشد بالمجهز

يختلف الرأي حول طبيعة العلاقة التي تربط المرشد بمجهز السفينة المرشدة لاسيما في حالات الإرشاد الإجباري، أين تقلص حرية الطرفين في الإختيار وتصبح العملية إلزامية، وعليه هل يعتبر القانون هو مصدر هذه العلاقة وبالتالي تكون علاقة تنظيمية حدد القانون فيها مسبقاً حقوق والتزامات الأطراف، ولا دخل لإرادة الأطراف فيها؟ أم أن مصدرها هو العقد، كما يتردد ذلك في الكثير من مؤلفات القانون البحري، وبالتالي تكون العلاقة ذات طبيعة عقدية، وتسري عليها أحكام العقد المبرم بين أطرافه؟

هذا ماسنحاول الإجابة عنه من خلال عنصرين أساسيين:

<sup>1</sup> ضرغام فاضل، المرجع السابق، ص 20.

<sup>2</sup> عبد الفضيل محمد أحمد، الإرشاد البحري، المرجع السابق، 84-85.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعملية القطر والإرشاد البحريين

### أولاً: الإتجاه القائل بوجود علاقة تنظيمية بين المرشد والمجهز

يرى بعض الفقه أن المرشد لا يرتبط بالمجهز بأدنى رابطة عقدية، وإنما يقوم المرشد بمهمة الإرشاد بناء على تنظيم قانوني للإرشاد، فالقانون لا العقد هو أساس ومصدر علاقة المرشد بالمجهز، وأساس الالتزامات التي تقع على عاتق كل منهما.<sup>1</sup>

وفقاً لأنصار هذا الرأي فإن علاقة المرشد بالمجهز تبعد عن أن تكون علاقة تعاقدية، وسند هذا الإتجاه يتلخص في الإعتبارات التالية:

• انعدام كل عناصر العقد: فالرضا مفتقد والذي يعتبر ركناً لأي عقد، لأن الربان ليس حراً في الإستعانة بالمرشد من عدمها، ولا في اختيار مرشد بعينه. كما تنعدم حرية الإرشاد في الرسم الإضافي، وذلك في هذا حالة عدم استعانة الربان بمرشد وآداء رسم، إذ ثمة عقوبة جنائية توقع عليه في هذه الحالة.<sup>2</sup>

كما أن المرشد 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 يُثار في معرض الإخلال بالتزامات تعاقدية.<sup>3</sup>

• أن محل التزام المجهز - رسم الإرشاد - لا يخضع تقريره لاتفاق الطرفين، وإنما تتولى القوانين واللوائح تحديده، إضافة إلى أن هذه الرسوم تُدفع لهيئة الميناء التي يتبعها المرشد وليس للمرشد.<sup>4</sup> وما ينفي عن رسم الإرشاد وصف الأجر، أنه واجب الآداء سواء استعان الربان بالمرشد

<sup>1</sup> سميحة القيلوي، المرجع السابق، ص 210. محمد محمد هلالية، المرجع السابق، ص 242.

<sup>2</sup> رفعت فخري، الوجيز في قانون التجارة البحرية المصري الجديد، ب.د.ن، ب.ب.ن، 1992، ص 336. محمود مختار بري، المرجع السابق، ص 491.

<sup>3</sup> إيمان حسن الجميل، عقد العمل البحري وفقاً للتشريع الوطني والإتفاقيات الدولية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2014، ص 91-92.

<sup>4</sup> محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص 86.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

أم لا، بل الأمر يصل إلى حد إلزام كل سفينة لا تستعين بخدمات المرشد بآداء رسم إضافي فضلاً عن رسم الإرشاد المقرر<sup>1</sup>.

● أن هذا الرأي يتفق مع الإتجاه القانوني الذي يُخرج من نطاق العلاقات التعاقدية أعمالاً كانت تتم في الماضي بطريق التعاقد الحر، ثم أصبحت تُسند إلى إدارة المشرع دون ما دخل لإدارة الأطراف فيها، ومن ثم لم تعد تصدق عليها فكرة العقد - والذي قوامه الرضا- وإنما أصبحت مراكز قانونية، وهو اتجاه وصل مداه إلى حد نزع صفة العقد عن عقد العمل، واعتبار أن الأمر بصدد محض رابطة أو علاقة ينظمها القانون<sup>2</sup>.

بناء على الإعتبارات والأسباب السابقة، يذهب أنصار هذا الإتجاه إلى أن الإرشاد الإجباري في الموانئ هو عبارة عن خدمة عامة تقوم بها الدولة، من خلال قيام المرشدين بعملهم تحت مظلة هيئة الإرشاد طبقاً للقوانين واللوائح الخاصة بذلك. وبالتالي فالالتزام بدفع رسوم الإرشاد لا ينشأ عن عقد، بل هو شبيه بالضريبة التي تُؤدى، ويقوم المجهز بدفعها باعتباره مستفيداً من خدمة الإرشاد التي تُقدم لسفينته، وهذا الرسم واجب الأداء سواء قبل الريان الإستعانة بالمرشد أم لم يقبل<sup>3</sup>. وفي النهاية هذا الرسم يتمتع بامتياز بحري وبذات المرتبة التي تتمتع بها الرسوم والضرائب المستحقة للدولة أو لأحد أشخاص القانون العام<sup>4</sup>.

وعليه فإن القول بأن عملية الإرشاد تركز على علاقة عقدية بين المرشد ومجهز السفينة المرشدة قولاً يصعب قبوله، لأن جوهر فكرة العقد هو التلاقي الحر بين إيجاب وقبول، وطالب الإرشاد ليس حراً في أن يطلب الخدمة أو لا يطلبها. ودور السلطة العامة في تنظيم العلاقات الإقتصادية والإجتماعية يقف عند حماية ومنع الإستغلال في حالة اختلال المراكز الإقتصادية للأطراف، أما

<sup>1</sup> طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، ط1، 2007، ص176.

<sup>2</sup> كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية، المرجع السابق، ص247-248.

<sup>3</sup> جلال وفاء محمد، قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص401-402.

<sup>4</sup> يحتل المرتبة الثالثة في ترتيب الحقوق الممتازة طبقاً لنص المادة 73 الفقرة -ب- من ق.ب.ج. لتفصيل أكثر راجع: جقبوي حمزة، أحكام حق الإمتياز البحري (دراسة مقارنة)، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2016، ص 140-141.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعملية القدر والإرشاد البحريين

القول بأن السلطات العامة لا تقف موقف المتفرج ولا بد أن تمارس نوعاً من الرقابة لأن "العقد" واقعة اجتماعية واقتصادية تجاوز نتائجها حدود أطرافه، فإنه قول مقبول، وإذا وجدت مبررات بالنسبة لنوع معين من العلاقات الاقتصادية والاجتماعية فللدولة أن تتدخل لحماية المصالح العامة، وتضع القواعد والأنظمة الكفيلة بذلك<sup>1</sup>.

غير أنه لا يصح الإستمرار في ادعاء وجود "عقد" أو علاقة عقدية، وإنما ينتقل الأمر إلى أعمال شرطية تؤدي إلى مراكز نظامية، وإلا فإن القول ببقاء العقد ومبدأ سلطان الإرادة يعد تشويهاً لهذه المبادئ إذا بلغ الأمر حد إعدام هذه الإرادة، وهو ما نجد بحسب أنصار الإتجاه السابق في حالة الإرشاد<sup>2</sup>، حيث يتعلق الأمر بنظام فرضه المشرع يعمل بمجرد توافر الحالات التي حددها المشرع، وما طلب الإرشاد إلا "شرط" تحريك آليات النظام القانوني للإرشاد.

لا شك أن المشرع الجزائري كان مدركاً لهذه الحقيقة، فهو لم يصف العقد على عملية الإرشاد في أي نص من نصوصه، ولم يستخدم لفظاً "العقد" أو "الإتفاق" اللذان استخدمهما عند معالجته لعملية القدر، بحيث حرص على الإبتعاد عن استخدام المصطلحات التي تشير إلى وجود علاقة عقدية، فكل النصوص المنظمة للإرشاد تتحدث عنه باعتباره عملية فنية، وهو نفس ما سلكه المشرع المصري أيضاً.

### ثانياً: الإتجاه القائل بوجود علاقة عقدية بين المرشد والمجهز

يتجه غالبية الفقه في مصر<sup>3</sup> وفرنسا<sup>4</sup> إلى اعتبار أن عملية الإرشاد تتم بموجب عقد يبرم بين الريان والمرشد، وأنه عقد ملزم للجانبين، إذ يلتزم المرشد بموجبه بإرشاد السفينة لدى دخولها أو خروجها من الميناء أو القناة، نظير أجر معين يفرضه القانون أو تحدده اللوائح.

حيث يرى أنصار هذا الإتجاه أن العلاقة التي تربط المرشد بالمجهز هي علاقة عقدية للأسباب

والإعتبارات الآتية:

<sup>1</sup> محمود مختار بيري، المرجع السابق، ص491.

<sup>2</sup> طويسات عائشة، المرجع السابق، ص41.

<sup>3</sup> مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، ط1، 2007، ص232.

محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص576. محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص272.

<sup>4</sup> René Rodière, Droit maritime, Op. Cit, p266.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

• لأن الإرشاد الإختياري يستند إلى عقد لا يبرم إلا بإيجاب من السفينة وقبول من المرشد، كما أن وجود هذا العقد لا يمنع من أن يحدد المشرع مقابل خدمة الإرشاد، لأن تحديد المقابل بواسطة القانون أو بواسطة الشخص الذي يقوم على إدارة مرفق عام أو بواسطة شخص من أشخاص القانون الخاص، كشركات النقل البري والبحري والجوي أمر شائع، ولكنه لا ينفي صفة العقد عن اتفاق الأطراف<sup>1</sup>.

• أن الإرشاد الإجباري لا ينف بدوره فكرة العقد، لأن الالتزام بالتعاقد أمر شائع في كثير من العقود<sup>2</sup>، وعلى الأخص تلك العقود التي يبرمها الجمهور مع أشخاص ملزمون بتقديم خدمة، مثل متعهدي النقل والبريد والهاتف والكهرباء وغيرها، ففي الأمثلة المتقدمة ينفرد المشرع أو إدارة المرفق العام بتحديد الثمن فيها من دون أن ينفي صفة العقد عن الإتفاقات المبرمة معهم، وأضف إلى ذلك فإن تحديد المشرع للشروط اللازمة فيمن يمارس مهنة الإرشاد لا يجب أخذه على محمل نفي صفة العقد، فالمشرع في الكثير من عقود تقديم الخدمات يحدد صفات من يقومون بالخدمة، كالطبيب والمحامي، دون أن يطعن ذلك في الطبيعة التعاقدية التي تربط الطبيب بمريضه، أو المحامي بموكله<sup>3</sup>.  
بيد أن الفقهاء قد اختلفوا في تحديد طبيعة عقد الإرشاد، وعليه سنلقي الضوء بدايةً على كيفية إبرام هذا العقد، ثم تبيان خصائصه، وأخيراً تحديد الطبيعة القانونية لهذا العقد.

### 1. كيفية إبرام عقد الإرشاد:

يرى أنصار هذا الاتجاه أنه يتدخل بين المرشد والمجهز عن طريق الربان عقد من عقود القانون الخاص، وهو عقد قصير المدة، ذو طبيعة مؤقتة، يلتزم بمقتضاه المرشد بتقديم المعونة الفنية للربان لدى دخول السفينة إلى الميناء أو خروجها منه أو عبورها للقناة، نظير دفع مقابل الإرشاد الذي تستقل اللوائح بتحديدته<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> محمود سمير الشرفاوي، المرجع السابق، ص 577.

<sup>2</sup> طويسات عائشة، المرجع السابق، ص 42.

<sup>3</sup> جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص 400-401.

<sup>4</sup> عبد الحكيم عثمان، المرجع السابق، ص 196.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

لقد نصت المادة 173 من ق.ب.ج على أنه "تلتزم كل سفينة تجارية تدخل في المنطقة التي يكون فيها الإرشاد إجبارياً برفع إشارة النداء للمرشد، وأن الكيفيات المطبقة بالنسبة للإرشادات هي الكيفيات المحددة بالأنظمة الداخلية لمحطات الإرشاد، وعند الخروج من المنطقة المذكورة يجب أيضاً إعلام المحطة بذلك"<sup>1</sup>.

فعقد الإرشاد كأى عقد آخر ينعقد بإيجاب وقبول، ويصدر الإيجاب من ريان السفينة بطلب الإرشاد قبل دخول السفينة منطقة الإرشاد أو تحركها فيها أو خروجها منها، بحيث يكون هذا الإيجاب إما صراحةً أو دلالةً، والإيجاب الصريح يحدث عند طلب المرشد بواسطة جهاز اللاسلكي ذو الترددات العالية جداً (V.H.F)<sup>2</sup>، أما الإيجاب الذي يصدر دلالةً فيتم في النهار برفع ريان السفينة إشارة النداء للمرشد، وهي علم يحمل حرفي (PT)<sup>3</sup>، وفي الليل نور أبيض في مكان بارز من السفينة يضيء بصورة متقطعة كل 15 ثانية مرة واحدة مدة دقيقة واحدة، أو بواسطة الإشارة الصوتية بإرسال صفتين طويلتين يعقبهما صفرة قصيرة، وبمجرد رؤية أو سماع الإشارة السابقة يجب المرشد طلب السفينة وحينئذ يصدر قبوله وینعقد العقد<sup>4</sup>.

عقد الإرشاد إذن ينعقد منذ اللحظة التي تصل فيها السفينة إلى حدود منطقة الإرشاد، ويتصل الريان بالمرشد بأية وسيلة تنفيذ طلب الإرشاد، ويُعطي المرشد موافقته، وحينئذ يعتبر القبول قد صدر والعقد قد انعقد.

<sup>1</sup> هو نفس ما جاءت به المادة 39 من المرسوم التنفيذي 06-08 السالف الذكر، بحيث نصت على أنه " بمجرد دخول الريان المنطقة التي يكون فيها الإرشاد إجبارياً، يجب عليه أن يقوم برفع إشارة نداء المرشد البحري، والإبقاء عليها إلى غاية وصول وصول المرشد البحري".

<sup>2</sup> ريان مدحت عباس خلوصي، المرجع السابق، ص153. إيمان حسن الجميل، المساعدة البحرية، المرجع السابق، ص137.

<sup>3</sup> الرمز (pt) هو اختصار للكلمة (pilotage, pilote) والتي تعني مرشد وإرشاد.

<sup>4</sup> مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2006، ص167. علي البارودي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 1988، ص165.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

الجدير بالإشارة أنه على المرشد أن يقدم خدماته للسفينة التي تتقدم أولاً، فليس له أن يتجاهل الإشارة الخاصة بطلبه ويذهب لإرشاد سفينة أخرى، ما لم تكن السفينة الثانية في حالة خطر<sup>1</sup>، إذ يجب عليه أن يهرع إلى نجدة السفينة المهددة بالخطر ولو لم يُطلب منه ذلك<sup>2</sup>. أما إذا كانت السفينة تريد مغادرة الميناء فإن طلب الإرشاد لا يتم عن طريق الإشارة الخاصة، بل عن طريق طلب كتابي من جانب الريان الذي يتوجه إلى مركز ويحدد ميعاد المغادرة. الأصل أن صدور الإيجاب إلزامي بالنسبة للريان، بحكم أن الإرشاد إجباري، سواء كانت السفينة وطنية أم أجنبية<sup>3</sup>، والقبول الصادر عن المرشد إلزامي كذلك، لأنه لا يستطيع أن يمتنع عن الإرشاد كقاعدة عامة<sup>4</sup>. وقد يكون الإيجاب والقبول مفترضين، ويتحقق ذلك متى تعرضت السفينة للخطر، لأن تدخل المرشد في هذه الحالة يكون نافعاً لها، بل قد يكون ضرورياً لإنقاذها، ومن ثم فلا يكون من المعقول أن يتوقف تدخل المرشد على طلب الريان لتدخله، خاصة وأنه قد تكون السفينة في حالة يعجز معها الريان عن طلب تدخل المرشد<sup>5</sup>.

### 2. خصائص عقد الإرشاد:

لعقد الإرشاد - متى سُلّم بأنه عقد - مجموعة من الخصائص وهي كالاتي:

- **عقد الإرشاد عقد رضائي:** بحيث ينعقد بتبادل التعبير عن إرادتين متطابقتين، ومحله التزام المرشد بتقديم خبرته ومعلوماته ونصائحه لريان السفينة نظير دفع مقابل الإرشاد. فكما سبق وأن ذكرنا يتم الإرشاد بتلاقي الإيجاب والقبول كسائر العقود، ويتم الإيجاب برفع الريان للإشارة الخاصة بالإرشاد على سارية السفينة، بحيث أن الريان يتولى إبرام عقد الإرشاد بصفته

<sup>1</sup> المادة 176 من القانون البحري الجزائري وتقابلها المادة 284 من القانون البحري المصري.

<sup>2</sup> محمود سمير الشرفاوي، المرجع السابق، ص 587. علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 89.

<sup>3</sup> المادة 172 من القانون البحري الجزائري.

<sup>4</sup> أحمد زكي عويس، المرجع السابق، ص 435.

<sup>5</sup> عبد الحكيم عثمان، المرجع السابق، ص 197.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

نائباً قانونياً عن مجهزة السفينة<sup>1</sup>، ومع تطور الأجهزة التي تستخدمها السفن في وقتنا الراهن أصبح الإيجاب يصدر عن الريان في كثير من الأحوال عبر أجهزة اللاسلكي، ومتى شاهد المرشد الإشارة الخاصة أو تلقى طلب الإرشاد من الريان يجيبه على طلبه، وبهذا ينعقد العقد<sup>2</sup>. ومادام أن عقد الإرشاد هو عقد رضائي فإنه يمكن إثباته بأي وسيلة من وسائل الإثبات المعترف بها وفقاً للقواعد العامة.

● **عقد الإرشاد عقد معاوضة:** أي كل متعاقد يأخذ فيه مقابلًا لما أعطاه، فبالنسبة للسفينة محل الإرشاد تتلقى النصح والإرشاد من المرشد لدى دخولها الميناء أو خروجها منه، في حين يتلقى المرشد مقابلًا لما يقدمه للسفينة محل الإرشاد.

● **عقد الإرشاد عقد تجاري:** ذلك نظراً لما تقدمه خدمة الإرشاد من حماية لمنشآت الميناء والتأمين على سلامة الملاحة في الميناء، بالإضافة خدمة الإرشاد من حماية لمنشآت الميناء والتأمين على سلامة الملاحة في الميناء، بالإضافة إلى الجانب المهم الذي تحققه تلك العملية، ألا وهو الخدمة التي تؤدي للسفينة التي يتم إرشادها، والتي هي في الغالب مشروع تجاري يستهدف تحقيق الربح. وعليه يعد عقد الإرشاد عقداً تجارياً بالنسبة للمرشد ذلك لأنه يعد تجارياً كل استئجار أو تأجير للسفن، وكل إقتراض أو قرض بحري، وكل عقود التأمين من الأخطار وجميع العقود الأخرى المتعلقة بالتجارة البحرية، وذلك استناداً لنص المادة الثانية من القانون التجاري الجزائري، كما أكدت ذلك المادة 3 من نفس القانون، والتي جاء فيها " يعد عملاً تجارياً بحسب الشكل:

... كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية".

كما يعتبر العمل تجارياً بالنسبة لمجهزة السفينة المرشدة إذا كان تاجراً، أو كان الإرشاد يدخل بالنسبة له في نطاق الأعمال التجارية وفقاً لنظرية التبعية، ويعد عقد الإرشاد عملاً مختلطاً متى كان عمل المجهز غير تجاري كأن تكون السفينة المرشدة سفينة نزهة.

<sup>1</sup> علي حسن يونس، المرجع السابق، 499-500.

<sup>2</sup> وهيب الأسير، القانون البحري (السفينة، أشخاصها، عقد النقل البحري)، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2008، ص 134.

## الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

● **عقد الإرشاد عقد ملزم لجانبين:** ذلك لأنه يرتب التزامات متبادلة في ذمة طرفيه، إذ يلتزم المرشد بمقتضاه بإرشاد السفينة لدى دخولها الميناء أو خروجها منه، مقابل التزام تجهز السفينة محل الإرشاد (الممثل بالريان) بأداء رسوم الإرشاد<sup>1</sup>، وهذا ما سنفصّل فيه لاحقاً.

● **عقد الإرشاد عقد مؤقت:** أو كما عبّر عنه أيضاً أنه عقد خدمة قصيرة المدة ذو طبيعة مؤقتة، يؤديها المرشد بطلب من ريان السفينة ويقوم بموجب ذلك بإرشاد السفينة عند دخولها أو خروجها من الميناء مقابل رسم معين<sup>2</sup>، وباعتبار عقد الإرشاد صورة من صور الإجارة يكون المرشد بذلك أجير خاص، وهو من يقع العقد عليه في مدة معلومة حيث يستحق المستأجر نفعه في جميعها، وتُسمى خاصاً لاختصاص المستأجر بنفعه في تلك المدة دون سائر الناس، والمرشد البحري من هذا النوع الأخير<sup>3</sup>.

● **عقد الإرشاد من عقود الملاحة البحرية المساندة أو المكملة أو التبعية:** باعتبار أن القصد منه هو تسهيل وتيسير الرحلة البحرية التي تقوم بها السفينة، فدخول السفينة إلى الموانئ أو القنوات أو خروجها منها أو تحركها فيها، يستلزم في أحيان كثيرة الإستعانة بخدمات أشخاص لهم خبرة ومنهم المرشدون<sup>4</sup>.

● **عقد الإرشاد من عقود النصيحة أو الإستشارة أو الخبرة:** وهي مجموعة من العقود البالغة الأهمية، حيث لا تقع هذه العقود تحت حصر، وتتميز بالتزام أحد عاقدتها بتقديم خدمات فنية لشخص آخر<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> إيمان حسن الجميل، عقد العمل البحري، المرجع السابق، ص 98. عبد الحكيم عثمان، المرجع السابق، ص 196-197.

<sup>2</sup> محمد فريد العريبي و محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 272.

علاء زكي، المرجع السابق، ص 275.

محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص 82.

<sup>3</sup> أحمد زكي عويس، المرجع السابق، ص 425.

<sup>4</sup> ضرغام فاضل حسين العلي، المرجع السابق، ص 24.

<sup>5</sup> عبد الفضيل محمد أحمد، الإرشاد البحري، المرجع السابق، ص 88.

### 3. طبيعة عقد الإرشاد:

لقد ثار الخلاف حول تحديد الطبيعة القانونية لعقد الإرشاد نظراً لأهمية هذا التكييف في بيان الأحكام الخاصة بالمسؤوليات التي قد تنشأ عن تنفيذ عمليات الإرشاد، فذهب الإجماع الغالب إلى اعتبار عقد الإرشاد عقد عمل، في حين ذهب البعض الآخر إلى اعتباره عقد مقاوله، وعليه ما هو التكييف القانوني لعلاقة المرشد بالمجهد هل تعد عقد عمل أم عقد مقاوله؟.

#### أ. عقد الإرشاد عقد عمل:

يذهب الرأي الغالب في الفقه والقضاء إلى وجود عقد عمل مؤقت بين المرشد والريان بوصفه نائباً عن المجهد، بحيث يلتزم بمقتضاه الأول بالتوجيه الفني للسفينة عند دخولها أو خروجها من الموانئ أو القنوات أو تحركها فيها، وذلك نظير دفع مقابل الإرشاد الذي تحدده اللوائح، فالعقد الذي يربط المرشد بالمجهد هو عقد عمل يرتبط فيه المرشد برابطة تبعية بالمجهد الذي يصبح متبوعاً بالنسبة للمرشد أثناء تواجد هذا الأخير على متن السفينة محل الإرشاد<sup>1</sup>.

نشير في هذا الصدد إلى أن الفقه الإسلامي اعتبر عقد الإرشاد نوع من عقود العمل، وقد علل ذلك بفكرة أن المرشد هو أجير خاص، وباعتبار أن الإجارة تنقسم إلى أقسام متعددة من حيث تعيين المحل وعدم تعيينه، وكذا من حيث المحل الذي تستوفي منه المنفعة (الخدمة)<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص 167. علي البارودي، المرجع السابق، ص 164. محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 272. إيمان فتحي حسن الجميل، أشخاص الملاحة البحرية، المرجع السابق، ص 246. جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص 401. طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 227. علاء زكي، المرجع السابق، ص 275.

<sup>2</sup> تنقسم الإجارة إلى:

- إجارة العين: وهي التي يلتزم فيها المستأجر بتسليم نفسه إلى المؤجر ليعمل عنده مدة معينة من الزمن أو تسليم عين معينة ليستوفي منها المنفعة المتفق عليها.
- إجارة الذمة: هي التي لا يلتزم فيها المستأجر بتسليم نفسه أو عين معينة بل توجب عليه القيام بعمل معين في شيء معين أو موصوف، سواء قام بالعمل بنفسه أو بواسطة غيره، ولكن تحت إشرافه ومسؤوليته.
- الإجارة الواردة على منافع الأعيان: مثل إجارة الأرض لزراعتها وإجارة السيارة للركوب.
- الإجارة الواردة على منافع الإنسان: ومثاله استئجار شخص لرعاية الأبقار والأغنام، واستئجار شخص لتعليم الأولاد، فالعقد هنا وارد على عمل من شخص معين لذا سُمي الأجير الخاص.

ولهذا قد فرق المالكية بين إجارة الإنسان وغيره حيث استخدموا إسم الإجارة، وماشتق منها في استئجار الإنسان، وإسم الكراء وما اشتق منه في استئجار الحيوان والأشياء. وبما أن المرشد البحري هو أجير خاص أي أنه هو الذي يقع على العقد عليه مدة معلومة، وسُمي خاصاً لاختصاص المستأجر

### ب. عقد الإرشاد عقد مقاولة:

يرى جانب من الفقه والقضاء أن عقد الإرشاد ليس عقد عمل، بل عقد مقاولة من نوع خاص<sup>1</sup>، يمكن تقريبه من العقد الذي يربط بين الخبير والعميل، وأساس ذلك أن المرشد وإن كان يلتزم بأن يضع نشاطه وخبرته تحت تصرف المجهز، إلا أنه ومع ذلك يحتفظ باستقلاله، فالمرشد لا يعمل تحت سيطرة المجهز ولا يتبعه، لأن هذا الأخير لا يصدر له عن طريق الرنان أية أوامر، فالمرشد هو الوحيد الذي يقرر ماذا يفعل لإرشاد السفينة، ولنفس الأسباب لا يعتبر العقد عقد عمل بحري، ويترتب على ذلك نفي علاقة التبعية<sup>2</sup>. وينبغي على هذا التحليل أنه لا مجال لتطبيق قواعد المسؤولية الخاصة بمسؤولية المتبوع عن أفعال تابعيه عند بحث مسؤولية المرشد عن الأضرار الناجمة أثناء عمليات الإرشاد.

حسب رأينا فإن علاقة المرشد بمجهز السفينة المرشدة هي علاقة تنظيمية محضة لا أثر للعقد فيها، حيث يتولى القانون تنظيم علاقة الطرفين، فالمرشد لا يستطيع أن يمتنع عن إرشاد السفينة التي تطلب الإرشاد ولا أن يختار السفينة التي يرشدها، والرنان لا يستطيع أن يرفض الاستعانة بالمرشد، علاوة على ذلك فإن التزامات كل من الطرفين يحددها القانون لا الإتفاق، وعلى وجه الخصوص تتولى القوانين واللوائح تحديد مقابل الإرشاد.

وعليه ونظراً لاختلاف التكييف القانوني لعلاقة المرشد بالمجهز، حسب اعتبارها علاقة تعاقدية أم علاقة تنظيمية، فإنه عند دراستنا لآثار الإرشاد البحري فلن نتحدث عن آثار عقد الإرشاد البحري، بل سنستخدم تعبيراً محايداً، ألا وهو آثار عملية الإرشاد أو الالتزامات الناشئة عن عملية الإرشاد، ويستوي بعد ذلك أن تكون هذه الآثار أو هذه الالتزامات ناشئة عن عقد أم تجدد مصدرها في القانون.

---

بنفعه في تلك المدة، وهذا يفيد بأن المرشد البحري هو صورة من صور الإجارة الواردة على منافع الإنسان. راجع في ذلك: أحمد زكي عويس، المرجع السابق، ص 424-425.

<sup>1</sup>Pierre Bonassies, Christian, Op. Cit, p. 171.

<sup>2</sup>عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، المرجع السابق، ص 261.

**الباب الثاني:**  
**الآثار القانونية المترتبة**  
**عن عمليتي القطر والإرشاد**  
**البحريين**

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

من المقرر قانوناً أنه متى انعقد العقد مستوفياً لأركانه وشروط صحته ترتبت عنه آثاراً قانونية، ويقتصر نطاق هذه الآثار على المتعاقدين أنفسهم ولا تنصرف إلى الغير، وهذا ما يعرف بمبدأ نسبية آثار العقد. وتمثل آثار العقد مجموعة من الحقوق والالتزامات المتولدة عنه. وعليه تُرتب كل من عملية القطر والإرشاد آثاراً قانونية نظراً للعلاقة التي تنشأ بين طرفيهما.

إن ما قد يترتب من مسؤولية نتيجة الأضرار التي قد تحدث أثناء القيام بعملية القطر والإرشاد جعل الكثير من تشريعات الدول تضع أحكاماً خاصة بهذه المسؤولية، ولقد نظم المشرع الجزائري بدوره هذه المسألة عن طريق وضع نصوص قانونية تم فيها مراعاة طبيعة المسؤولية المتولدة عن عمليتي القطر والإرشاد. وهذا ما سنتطرق إليه من خلال فصلين متتاليين:

بحيث سنتطرق في الفصل الأول إلى الآثار القانونية المترتبة عن عملية القطر البحري، وذلك بتحديد أهم الالتزامات التي تقع على عاتق طرفي عقد القطر البحري ألا وهما مجهز القطر ومجهز المقطورة، إذ يلتزم مجهز القطر بمقتضى هذا العقد بتنفيذ عملية القطر، مقابل التزام مجهز المقطورة بالوفاء بأجرة القطر، ثم دراسة أحكام المسؤوليات والدعاوى الناشئة عن عقد القطر البحري.

في حين سنخصص الفصل الثاني للآثار المترتبة عن عملية الإرشاد البحري، من خلال تبيان أهم الالتزامات التي ترتبها هاته العملية في ذمة طرفيها -المرشد ومجهز السفينة محل الإرشاد-، إذ يلتزم المرشد بإرشاد السفينة لدى دخولها الميناء أو خروجها منه، أو تحركها به، أو في الممرات والقنوات الملاحية، مقابل التزام مجهز السفينة محل الإرشاد الممثل بالريان بأداء رسوم الإرشاد، وبعد تحديد هاته الالتزامات تقتضي هذه الدراسة التطرق إلى أحكام المسؤولية والدعاوى الناشئة عن عملية الإرشاد البحري، وهذه المسؤولية تتعدد صورها بتعدد الشخص المضرور والشخص المسؤول.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

### الفصل الأول: الآثار القانونية المترتبة عن عقد القطر البحري

يعد عقد القطر البحري من العقود البحرية التي تبرم في الموانئ بصفة دائمة، ويرجع ذلك إلى أهميته البالغة في قطر السفن من مكان إلى آخر، حيث أصبحت الحاجة إلى القطر كبيرة في الوقت الحاضر نظراً لضخامة حجم السفن، فقد أصبحت هذه الأخيرة بحاجة لمساعدة من جانب سفن متخصصة للدخول إلى الموانئ أو الخروج منها، وكذا عبور الممرات والقنوات وانتشالها من الأخطار التي تهددها في حالة إصابتها بعطل مفاجئ.

نظراً لكون عقد القطر البحري ملزم لجانبين فإنه ينشئ التزامات متقابلة في ذمة طرفيه، إذ يلتزم بجهاز القطر بمقتضى هذا العقد بتنفيذ عملية القطر مقابل التزام بجهاز المقطورة بالوفاء بأجرة القطر(المبحث الأول).

كما قد ينجر عن تنفيذ عملية القطر البحري أضرار قد تصيب السفينة المقطورة أو سفينة القطر نفسها أو الغير، وبالتالي تثار المسؤولية عن هذه الأضرار سواء كانت مسؤولية عقدية أو مسؤولية تقصيرية ومن ثم رفع دعوى للحصول على تعويض عن هذه الأضرار (المبحث الثاني).

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

### المبحث الأول: الالتزامات الناشئة عن عقد القطر البحري

يعد عقد القطر البحري كما سبقت الإشارة من العقود الملزمة للجانبين، فهو يرتب التزامات متبادلة في ذمة طرفيه -مجهز القاطرة ومجهز المقطورة- مما يفرض علينا توضيح التزامات كل طرف منهما على حدى، فالمشرع لم يهتم بتفصيل هذه الالتزامات مكتفياً بما قرره بحكم المسؤولية الناشئة عن تنفيذ عمليات القطر، تاركاً للمتعاقدين الحرية في هذا المجال.

مما لا شك فيه أن تحديد التزامات الأطراف في العقد له أهمية كبيرة، ففضلاً عن أن مسؤولية كل من طرفيه مرهونة بما التزم به، فإن التكييف القانوني للعقد يرتبط بهذا التحديد ارتباطاً وثيقاً. والأصل أن تتحدد شروط العقد والتزامات أطرافه تبعاً لما تم الاتفاق عليه في العقد، إلا أنه غالباً ما تتم عمليات القطر وفق الشروط العامة المحددة سلفاً في العقود النموذجية لمقاولي القطر، أو وفق الشروط التي قد تتضمنها القرارات الإدارية أو اللوائح المنظمة، بحيث لا يكون لمجهز المقطورة أو ربانها إلا التسليم بالشروط المقررة، أو العدول عن طلب خدمات القطر خاصة إزاء الاحتكار السائد في الموانئ لهذه الخدمات سواء من جانب الدولة أو من جانب الشركات.

لهذا سنقوم بتحديد الالتزامات المترتبة عن عقد القطر البحري من خلال مطلبين: سنتعرض في المطلب الأول لالتزامات مجهز القاطرة، في حين سنتطرق في المطلب الثاني لالتزامات مجهز المقطورة.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

### المطلب الأول: التزامات مجهزة السفينة القاطرة

إن موضوع عقد القطر البحري هو جر سفينة أو عائمة في البحر لفترة زمنية محددة، أو لجهة معينة، وذلك يقتضي توفير الوسيلة التي يتم القطر بواسطتها أولاً (الفرع الأول)، وإنجاز عمليات القطر ثانياً (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: الالتزام بتقديم قاطرة صالحة للملاحة وصالحة للقطر البحري

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

مؤدى هذا الالتزام أن يقوم مجهزة القطر بتقديم قاطرة صالحة لإنجاز عمليات القطر، ولكن لا يكفي لذلك أن تكون القاطرة صالحة في ذاتها، بل يجب أن تكون مجهزة بالمعدات الملائمة والضرورية، وبطاقم كفاء يتناسب والمهمة الموكولة إليها، بالنظر إلى الظروف القائمة أو التي يمكن توقعها أثناء تنفيذ عمليات القطر<sup>2</sup>.

ويعد هذا الالتزام أساسياً مهماً كان التكيف القانوني المعطى لعقد القطر، فإذا قيل بأنه مشاركة إيجار فإن مجهزة القطر يلتزم كمؤجر بتقديم سفينة صالحة للعمل ملاحياً وتجارياً، وإذا قيل بأنه عقد نقل بحري فإن مجهزة القطر يلتزم كناقل بأن يقدم سفينة صالحة للملاحة، وقادرة على أداء العمل المطلوب، وإذا كُيف على أنه إجارة عمل (عقد معاولة) فإنه يقع على عاتق المفاوض استخدام الأدوات المناسبة للعمل المطلوب، أما إذا كُيف على أنه إجارة خدمات (عقد عمل) فإنه يجب على مجهزة القطر تقديم الخدمات بالأدوات المناسبة، لأن عقد القطر ليس بحال من الأحوال ذلك الخاص بأجير لا يقدم غير جهده أثناء العمل<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> رفعت فخري أبادير، القطر البحري في القانون المصري والمقارن، المرجع السابق، 40-41.

<sup>2</sup> René Rodière, Traité général, op.cit, n 1138.

<sup>3</sup> كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية، المرجع السابق، ص 277. محمود شحات، الموجز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 106-107.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

لقد نصت المادة 863 من التقنين البحري الجزائري على هذا الالتزام، والتي جاء فيها: "يتعين على المجهز الذي التزم بالقيام بخدمات القطر بأن يحضر في اليوم والمكان المتفق عليهما السفينة القاطرة والصالحة للقيام بالعمليات المتفق عليها والمزودة بشكل ملائم بالتسليح والتجهيز والتموين والمعدات والآلات اللازمة".

يتبين لنا من خلال هذه المادة أنه يجب توفر مواصفات معينة في السفينة القاطرة التي يقدمها مجهز القطر تنفيذاً للعقد، وهي كالآتي:

### أولاً: نوع السفينة القاطرة

يتعين على مجهز القطر مراعاة ما ورد في عقد القطر عند تقديمه للسفينة القاطرة، فإذا كانت السفينة القاطرة معينة بالذات فهو ملزم بتقديم ذات القاطرة، أما إذا كانت محددة بنوعها دون وجود تعيينات أخرى، فيجب عليه تقديم قاطرة من نفس النوع المتفق عليه في العقد<sup>1</sup>.

كما يجب الأخذ بعين الاعتبار صيغة المفرد (قاطرة) أو الجمع (قاطرات) الواردة في العقد، فإذا اشترط مجهز السفينة المقطورة أن تتم عملية القطر بواسطة عدد معين من القاطرات، فعلى مجهز القطر أن يوفرها وفق ما اتفق عليه، أما إذا تم طلب قاطرة واحدة يجوز لمجهز القطر أن يشترط إتمام العملية بأكثر من قاطرة إذا ما دعت الضرورة لذلك<sup>2</sup>.

### ثانياً: صلاحية السفينة القاطرة للقيام بعمليات القطر

السفينة القاطرة هي السفينة التي تقوم بعملية القطر، أي أنها السفينة المنفذة لعقد القطر، وعليه يقع على عاتق مجهزها الالتزام باستخدام القاطرة وفقاً لما تم الاتفاق عليه في العقد. ويترتب على ذلك صلاحية السفينة القاطرة للقيام بالمهمة المتفق عليها.

<sup>1</sup> بلقاسم حبيب، المرجع السابق، ص 65.

<sup>2</sup> بن موفق نعيمة، المرجع السابق، ص 69.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

يتم الكشف عن السفينة ومعاينتها قبل مغادرتها للقيام بعملية القطر، وتجري هذه المعاينة بواسطة مندوب إدارة التفتيش البحري أو مندوب هيئة الإشراف البحري، الذي تُفوضه إدارة التفتيش البحري لإجراء هذه المعاينة، للتأكد من صلاحية السفينة القاطرة للقيام بمهامها الوظيفية.

### ثالثاً: أن تكون السفينة القاطرة مزودة بكل الوسائل اللازمة

يجب أن تكون القاطرة مزودة بكل الوسائل اللازمة والضرورية لتنفيذ عملية القطر، بحيث يجب أن تكون مزودة بالطاقم الخاص بها والمناسب لأداء مهمتها، ومجهزة بالمعدات اللازمة للقيام بعملية القطر ويجب أن تكون هذه المعدات صالحة ومطابقة للمواصفات المعتمدة<sup>1</sup>.

تمثل هذه الوسائل في: معدات الإشارة والوقاية وإخماد الحرائق وما يساعدها على الطفو والثبات وأجزاء الدفع والقيادة،... أما فيما يخص حبال القطر فقد جرت العادة على أن تقدمها السفينة المقطورة إذا كانت عملية القطر داخل الميناء، في حين تقدمها السفينة القاطرة بالنسبة للقطر في أعالي البحار، وهذا لأسباب عملية محضة. فالحبال اللازمة للقطر في أعالي البحار باهضة الثمن فهي مكلفة جداً، وليس من المعقول أن تُطالب سفينة في ظروف استثنائية صعبة بتوفيرها، في حين أن القطر داخل الميناء من العمليات المعتادة، والحبال التي تتطلبها ليست من نفس الجودة والصفن ولا الثمن<sup>2</sup>.

بما أن المبرر لهذه التفرقة متعلق بالحالة المالية، فإنه قد يحدث أن يتم قطر سفينة ضخمة داخل الميناء بحبال تُستعمل في الأصل للقطر في أعالي البحار، أو أن السفن الصغيرة لا تمتلك الحبال اللازمة لعمليات القطر داخل الميناء، وفي مثل هذه الحالات تقوم شركة القطر بتوفير تلك الحبال وتضيف ثمن ذلك في فواتير القطر<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> إيمان فتحي حسن الجميل، المساعدة البحرية، المرجع السابق، ص 103-104.

<sup>2</sup> بن موفق نعيمة، المرجع السابق، ص 70.

<sup>3</sup> علاء الدين عبد المجيد، المرجع السابق، ص 194.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

وتبقى هاته الأمور محل إتفاق بين الأطراف، وفي حالة سكوت العقد يرى أحد الفقهاء أنه يمكن اعتبار تقديم حبال القطر يقع على عاتق مجهز القطر المحترف، الذي لا يقتصر التزامه على أداء خدمة فقط، بل يستوجب الأمر عليه توفير الوسائل اللازمة لتنفيذها<sup>1</sup>.

يثار التساؤل حول مدى إمكانية جواز استبدال قاطرة بأخرى؟

الغالب أن تتضمن عقود القطر خشية أن يعجز مجهز القطر في الوقت المحدد لذلك عن تقديم القاطرة المسماة في العقد، شرطاً يميز لمجهز القطر استبدال القاطرة المعينة في العقد بقاطرة أو قاطرات أخرى مملوكة له أو لغيره، أما إذا تضمن العقد شرطاً يُقيد من حرية مجهز القطر في هذا الخصوص وهو أمر نادر الوقوع فإنه يتعين إعماله. ويرى بعض الفقهاء أنه إذا سكت العقد عن منح هذه الرخصة أو سلبها امتنع على مجهز القطر استبدال القاطرة المعينة في العقد لما يترتب عليه من اختلاف محل العقد، ويرى البعض الآخر جواز ذلك باعتبار أن القوة المحركة للقاطرة وقدراتها، وليس القاطرة في ذاتها هي محل اعتبار أطراف عقد القطر<sup>2</sup>.

يرى الدكتور رفعت فخري أبادير توفيقاً بين الرأيين السابقين والضرورات العملية، التمييز بين القاطرات المثيلة والبديلة في هذا الصدد. فإن جاز لمجهز القطر متى تعذر عليه تقديم القاطرة المسماة في العقد استخدام قاطرة مثيلة، لاتحاد خصائصها وقدراتها مع القاطرة المسماة استجابةً لما كان محل اعتبار العاقدين فإنه لا يجوز له استخدام قاطرة بديلة، لأنها ليست هي المتفق عليها ولا تتوافر لها خصائصها إلا إذا قبلها مجهز المقطورة<sup>3</sup>.

### رابعا: تقديم السفينة القاطرة في المكان والزمان المتفق عليهما

يتعين على مجهز القطر علاوة على تقديمه لقاطرة صالحة لإنجاز عمليات القطر المتفق عليها، تجهّز بالمعدات الملائمة والضرورية، وبطاقم كفاء يتناسب والمهمة الموكولة إليه، تقدم هذه القاطرة في

<sup>1</sup>Yves Tassel, op.cit, N° 55, P 10.

<sup>2</sup>René Rodière, Traité général, op.cit, N° 1138, p365.

<sup>3</sup> رفعت فخري أبادير، القطر البحري في القانون المصري والمقارن، المرجع السابق، ص 44.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

المكان والزمان المتفق عليهما في العقد<sup>1</sup>، وأي تأخر سيؤثر سلباً على ثمن القطر، وهذا ما سنراه لاحقاً عند دراستنا لالتزامات مجهز السفينة المقطورة من خلال المطلب الثاني.

### الفرع الثاني: تنفيذ عملية القطر

إذا كانت القاطرة هي أداة تحقيق الغرض الذي استهدفه المتعاقدان فإن تنفيذ العقد يتبلور في إنجاز العمليات المتفق عليها. وتختلف طبيعة عملية القطر حسب الاتفاق المبرم بين مجهز القاطرة ومجهز المقطورة، ذلك أن عقد القطر قد ينصب على القيام بعملية تراكي ( وهو وضع السفينة المقطورة بمحاذاة رصيف الميناء، وهنا لا تقوم السفينة المقطورة بأي نشاط خشية على الأرصفة أو السفن الصغيرة من آلتها الدافعة الكبيرة)، أو ينصب على القيام بعملية إبحار ( ويكون في حالة سحب السفينة المقطورة في عرض البحر أو في الأنهار أو للمرور في داخل الموانئ أو القنوات، وهنا قد تتدخل السفينة المقطورة بما لها من معدات للمساعدة في تنفيذ عملية القطر)، أو ينصب الاتفاق على التعويم كما هو الحال في جر الصنادل والمواعين أو جر السفن التي جنحت فوق الصخور والشعب المرجانية<sup>2</sup>.

إن عملية القطر في كل الحالات السابقة تتطلب أداءً معيناً يتناسب مع ما هو مطلوب في عملية القطر، ومهما كان نوع تلك العمليات فإنه يجب على مجهز القطر تنفيذها وفق الأصول الفنية المرعية وأن يبذل في ذلك عناية مجهز القطر المعتاد<sup>3</sup>.

لقد حدد المشرع الجزائري العمليات التي تدخل في عداد خدمات القطر من خلال المادة

861 من ق.ب.ج وهي كالآتي:

➤ العمليات التي تتطلب سحب أو دفع السفينة.

➤ مناورات الإرساء والانتقال أو إبحار السفينة.

<sup>1</sup>Andée Chao, Quelques problèmes posés par le remorquage en droit italien, 2<sup>ème</sup> partie, D.M.F, 1969, p508.

<sup>2</sup> اعتدال عبد الباقي، المرجع السابق، ص139. كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية، المرجع السابق، ص277.

<sup>3</sup> محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص112. علاء الدين عبد المجيد، المرجع السابق، ص198.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

➤ المراقبة والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى من الملاحة للسفينة.

وتقابلها المادة الثالثة من القرار الوزاري المصري رقم 145 لسنة 1986، والتي تنص على أنه "تكون عملية القطر إما بدفع السفينة، أو سحبها أو مساعدتها أثناء السير أو الاشتراك في توجيهها أو الشد عن طريق حبال القطر التي توفرها السفينة، أو الرباط على الجانب للدفع".

يتضح من ذلك أن هذه الخدمات قد وردت على سبيل المثال لا الحصر، وهي حالات تختلف بحسب التقنيات والأداء الفني المناسب لإتمامها.

كما نصت المادة 864 من ق.ب.ج على أنه: " يجب أن تتم خدمات القطر بالمهارة التي تتطلبها الظروف بدون توقف لا جدوى منه، ووفقاً لمبادئ الملاحة السليمة".

من خلال استقراءنا لهذه المادة نستنتج أنه يتعين على مجهزة القطر تنفيذ عمليات القطر وفق المهارة التي تتطلبها الظروف، باستخدام الوسائل المناسبة واتباع التقنيات التي تتطلبها كل حالة على حدى، مع مراعاة الأصول الفنية المتعلقة بها، ويجب أن يكون طاقم القاطرة مؤهلاً ويتمتع بالمهارات اللازمة والمطلوبة، لإتمام عملية القطر المتفق عليها، وفقاً لما تقتضيه حالة الطقس والظروف الملاحية المتوقعة، وهذا ما نستخلصه من عبارة " بالمهارة التي تتطلبها الظروف".

بالإضافة إلى ذلك يجب على مجهزة القطر أن يقوم بتنفيذ العملية بدون توقف لا جدوى منه، وذلك بإتباع خط السير المتفق عليه، وإلا فأقصر الطرق وأكثرها أمناً، على أن تتم عملية القطر في وقت معقول ليُجنب السفينة المقطورة أي خسارة قد تلحقها نتيجة إخلاله بالتزاماته، والتي يؤدي فيها عنصر الوقت دوراً مهماً<sup>1</sup>.

وتجدر الإشارة إلى أن الشروط الواردة بعقود القطر النموذجية، والتي تضعها شركات القطر غالباً ما تنص على حق السفينة القاطرة في رفض العمل الذي يعرضها للخطر، وأنها الحكم في تقدير ذلك، وتتضمن تلك العقود عادة شروطاً تعكس بجلاء الحرية المطلقة للسفينة القاطرة، ومثال ذلك

<sup>1</sup> إيمان حسن الجميل، المساعدة البحرية، المرجع السابق، ص104. عبد الحكيم عثمان، المرجع السابق، ص209. محمود شحات، الموجز في القانون البحري، المرجع السابق، ص107. رفعت فخري أبادير، القطر البحري في القانون المصري والمقارن، المرجع السابق، ص46.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

الشرط الذي يسمح للسفينة القاطرة بالتوقف في أي مرسى وفي الدخول في أي مرفأ وفي الأنهار والموانئ، وفي حقها بالرجوع إلى الوراء إذا دعت الحاجة لذلك وعدم الإستعانة بمبرشد، وشرط ترك السفينة المقطورة وعدم إكمال عملية القطر لنجدة سفينة أخرى معرضة للخطر<sup>1</sup>.

لعل أكثر الشروط شيوعاً والتي يُوردها مجهزي القطر ذلك الشرط التقليدي في القانون البحري، المعروف بـ " شرط الإهمال **cause de négligence**"، والذي بمقتضاه يعفى مجهز القطر نفسه من المخاطر التي تترتب على أخطاء محتملة للريان في إدارته للقاطرة، وهو شرط صحيح فيما عدا الغش أو الخطأ الجسيم الذي يقع من مجهز السفينة نفسه، أما الغش أو الخطأ الجسيم الذي يقع من الأشخاص الذين يستخدمهم في تنفيذ التزامه فيجوز الاتفاق على الإعفاء منه<sup>2</sup>. ويبقى للقضاء المجال الواسع في الحكم بمدى مشروعية هذه الشروط وملائمتها لطبيعة الاتفاق المبرم<sup>3</sup>.

إضافة لما ذكرناه يجب على مجهز القطر استناداً لنص المادة 864 من ق.ب.ج السالفة الذكر أن يُنفذ عملية القطر وفقاً لمبادئ الملاحة السليمة، وقد نظم المشرع الجزائري سلامة الملاحة البحرية في القسم الثاني من الفصل الثالث، الباب الأول من الكتاب الأول المتعلق بالملاحة البحرية ورجال البحر تحت عنوان: سلامة الملاحة البحرية، وذلك من خلال المواد من 222 إلى غاية 245 من التقنين البحري الجزائري.

والأكثر أهمية في تنفيذ عملية القطر البحري هو التعاون بين القاطرة والمقطورة أثناء تنفيذ هذه العملية، فالتعاون بين السفينتين يعد شرطاً لإتمام مناورات القطر ونجاحها، لكون هذا النشاط يتميز بالصعوبة، لأنه ليس بمنأى عن الخطر، سواء كان القطر في الموانئ أو في أعالي البحار<sup>4</sup>.

<sup>1</sup>René Rodière, *Traité général*, op.cit, N° 1139, p366.

<sup>2</sup> لقد جرى العمل على إدراج شرط في العقود النموذجية يعرف بشرط الإهمال، يتم بمقتضاه تحميل السفينة المقطورة كل 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 فان هذا الالتزام يظل قائماً، ولا تعفى هذه الأخيرة إلا إذا ثبت أن الضرر كان سببه عيب في سفينة القطر، أو ناتج عن خطأ شخصي مالك هذه السفينة، أو خطأ جسيم من قبل قائدها. بن عصمان جمال، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2008-2009، ص58.

<sup>3</sup>كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية، المرجع السابق، ص278. إعتدال عبد الباقي، المرجع السابق، ص140.

<sup>4</sup> لتفصيل أكثر راجع: علاء الدين عبد المجيد، المرجع السابق، ص21 وما يليها.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

### المطلب الثاني: التزامات مجهزة السفينة المقطورة

يقع على عاتق مجهزة السفينة المقطورة التزامين أساسيين، ألا وهما: إعداد المقطورة وإدارة عمليات القطر والإشراف عليها (الفرع الأول)، والوفاء بأجرة القطر (الفرع الثاني).

#### الفرع الأول: الالتزام بإعداد المقطورة وإدارة عمليات القطر والإشراف عليها

يلتزم مجهزة المقطورة بالتزاماته تنفيذاً لعقد القطر البحري، أو الأعراف المتعارف عليها في العلاقات التجارية البحرية، أو وفقاً للقرارات الإدارية المتضمنة للعمل البحري، وأساس هذه الالتزامات هو إعداد المقطورة للقطر (أولاً)، وإدارة عمليات القطر والإشراف عليها (ثانياً).

#### أولاً: التزام مجهزة المقطورة بإعدادها للقطر

يتعين على مجهزة المقطورة إعدادها للقطر<sup>1</sup> وتقديمها في المكان والزمان المتفق عليهما لبداية تنفيذ العمليات<sup>2</sup>، وذلك بوضعها في وضعية تسمح لها بأخذ حبل القطر، ويكون ذلك في الحالات العادية التي لا تواجه المقطورة فيها أية صعوبات، ومن الناحية العملية لا يُطرح هذا الأمر في حالة القطر داخل الموانئ لأن السفينة التي تتقدم لمدخل الميناء تكون بطبيعة الحال في وضعية تمكنها من أخذ حبل القطر.

هذا ويستلزم إلى جانب وضع المقطورة في وضعية تمكنها من التقاط حبل القطر أو رميه، وجود الطاقم ككل أو بعض أفرادها على متن السفينة المقطورة، فبالنسبة لعقود القطر البحري التي تضع السفينة القاطرة وطاقمها تحت قيادة ربان السفينة المقطورة، تُوجب تواجد هذا الربان نفسه على متن السفينة المقطورة، أما إذا غاب الطاقم عن السفينة المقطورة فإن دورها يكون سلبياً أثناء عملية القطر<sup>3</sup>.

<sup>1</sup>René Rodière, Traité général, op.cit, N° 1141, p368.

<sup>2</sup>Andée Chao, op.cit, p508.

<sup>3</sup>بن موفق نعيمة، المرجع السابق، ص 88.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

كما يقع على عاتق مجهز السفينة المقطورة الالتزام من خلال ربانها بتسهيل مهمة القطر، وذلك بالإدلاء بكافة البيانات والمعلومات المتعلقة بالسفينة المقطورة، فهذه البيانات تساعد مجهز القاطرة من خلال ربانها لتنفيذ عملية القطر.

إضافةً لما سبق تلتزم المقطورة ضمناً بعدم تعريض القاطرة للخطر، أو زيادة تعريضها للمخاطر التي تكتنف عمليات القطر البحري، ولكن لا تُلتزم المقطورة ما لم ينص في العقد على غير ذلك، بالتأمين على مسؤوليتها عن الحوادث الطارئة قبل القاطرة<sup>1</sup>.

### ثانياً: إدارة عمليات القطر والإشراف عليها

غالباً ما تتضمن الشروط العامة لعقود القطر النموذجية خاصة في حالة القطر داخل الموانئ، شرطاً يقضي بتولي المقطورة إدارة عمليات القطر والإشراف عليها، وبتبعية ربان القاطرة وطاقمها أثناء تنفيذ عمليات القطر لربان السفينة المقطورة<sup>2</sup>.

وفقاً لهذا الشرط يقع عبء القيادة والتوجيه على المقطورة، ويلتزم ربان القاطرة وطاقمها - بوصفهم تابعين للمقطورة- باتباع تعليمات ربانها وتنفيذ أوامره، ويستتبع ذلك مسؤولية المقطورة عن أخطاء ربان القاطرة وطاقمها<sup>3</sup>، مسؤولية المتبوع عن أخطاء تابعيه، وبالتالي تتحمل كافة الأضرار المترتبة عن تنفيذ عمليات القطر، إلا تلك الناشئة عن أخطاء مجهز القطر شخصياً<sup>4</sup>.

لقد أثار هذا الشرط جدلاً في فرنسا من حيث طبيعته ومدى صحته، فقد ادعى مجهزو المقطورات أن شرط تولي المقطورة القيادة والتوجيه ما هو إلا شرط إعفاء من المسؤولية، ويتعين إبطاله على الأقل حول تكييف عقد القطر بأنه عقد نقل طبقاً لقواعد القانون الفرنسي.

<sup>1</sup> رفعت فخري أبادير، القطر البحري في القانون المصري والمقارن، المرجع السابق، ص 49.

<sup>2</sup> René Rodière, *Traité général*, op.cit, N° 1155, p372.

<sup>3</sup> أحياط محمد، التصادم البحري (دراسة مقارنة)، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، 1987، ص 120.

<sup>4</sup> سنفضل في ذلك لاحقاً في المبحث الثاني عند دراستنا لأحكام المسؤولية الناشئة عن الأضرار التي تنجم عن تنفيذ عقد القطر البحري.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

غير أن القضاء الفرنسي استقر على صحة هذا الشرط، بغض النظر عن التكييف القانوني لعقد القطر، تأسيساً على أن هذا الشرط ليس شرط إعفاء من المسؤولية عن الإخلال بالتزام تعهدت به القاطرة، وإنما مؤداه عدم التزام القاطرة أصلاً بقيادة العمليات وتوجيهها<sup>1</sup>.

فحسب القضاء الفرنسي فإن لأطراف العقد الحرية الكاملة في الالتزام أو عدم الالتزام في توسيع أو تضيق دائرة التزاماتهم التعاقدية، طالما أن هذه الاتفاقات لا تمس جوهر العقد، وأن هذا الشرط ليس شرطاً تعسفياً أو استثنائياً، فهو مدون عملاً في كافة عقود القطر الأوروبية، وإذا كان يترتب على هذا الشرط نقل عبء المسؤولية إلى ربان السفينة المقطورة، فإنه لا يمكن مع ذلك مساواته بشرط الإعفاء من المسؤولية، الذي يتحلل بمقتضاه المستفيد منه من مسؤوليته عن الإخلال بالتزام يفرضه العقد عليه، ذلك أن هذا الشرط لا يستبعد مسؤولية القاطرة عن عدم تنفيذها لالتزامها، وإنما ينقل الالتزام ذاته إلى مجهز السفينة المقطورة، فشركة القطر لا تلتزم بشيء في أية حال لأنها لم تتعهد بشيء.

هذا ويسلزم القضاء في جميع الأحوال لإعمال هذا الشرط، فضلاً عن علم المقطورة به وقبولها له، أن يكون مطابقاً لظروف الواقع وملاساته الفعلية<sup>2</sup>.

### الفرع الثاني: الوفاء بأجرة القطر

يلتزم مجهز المقطورة بأداء أجرة القطر ويرد هذا الإلتزام بالنسبة لكافة أنواع القطر البحري، إلا أن طريقة تحديد هذه الأجرة تختلف من حالة إلى أخرى، تبعاً لاختلاف عمليات القطر ومواقع إجرائها<sup>3</sup>.

لقد نصت المادة 865 من القانون البحري الجزائري على أنه: "تحدد مكافأة خدمات القطر باتفاق بين الأطراف، وفي حالة عدم وجوده بموجب التعريف، وإذا لم تتضمن التعريفه نصوصاً ملائمة، يحدد مبلغ المكافأة حسب الأعراف.

<sup>1</sup> نقض فرنسي، 3 مايو 1957، DMF، 1957، 466-1957. 29 أبريل 1958، DMF، 1958، 467.29-1958 أكتوبر 1963، DMF، 1963-145، مشار إليه لدى: رفعت فخري أبادير، القطر البحري في القانون المصري والمقارن، المرجع السابق، ص50.

<sup>2</sup> René Rodière, Traité général, op.cit., N°1153, p370.

<sup>3</sup> محمد فريد لعربي وهاني دويدار، المرجع السابق، ص335. إيمان حسن الجميل، المساعدة البحرية، المرجع السابق، ص115.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

وفي حالة عدم وجودها أيضا وجب دفع مكافأة عادلة، وتستحق هذه المكافأة عند تأدية عملية القطر".

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

الجدير بالملاحظة أن المشرع الجزائري قد استعمل مصطلح "مكافأة"، وكان الأصح والأنسب لو استعمل مصطلح "أجرة" حتى لا يكون هناك خلط بين القطر البحري والمساعدة البحرية، ذلك أن المكافأة تتعلق بالمساعدة البحرية كما سبق وأن بين سالفاً. بالإضافة إلى ذلك فإن المشرع الجزائري لم يأخذ بالتفرقة التي أتى بها غالبية الفقهاء، بحيث أن أوضاع تحديد أجرة القطر تختلف من حالة لأخرى، تبعاً لاختلاف عمليات القطر ومواقع إجرائها، حسب ما إذا كانت داخل الميناء أو خارجه، وذلك لأن المشرع الجزائري لم يفرق بين حالة القطر داخل الموانئ وخارجها، وهو ما سنفصل فيه لاحقاً عند دراستنا للمسؤولية الناشئة عن الأضرار التي تنجم عن تنفيذ عقد القطر البحري. وعليه فإن تحديد أجرة القطر البحري يكون إما باتفاق الأطراف، أو بموجب التعريفات، أو حسب الأعراف، أو بموجب حكم قضائي أو قرار تحكيم.

### أولاً. تحديد أجرة القطر باتفاق الأطراف:

تحدد أجرة القطر باتفاق طرفي العقد -مجهز القاطرة ومجهز المقطورة- إما على أساس الحجم الساعي مع مراعاة حجم السفينة المقطورة وسعتها وحمولتها، وكونها مزودة أو غير مزودة بقوة محرك ذاتية، وقوة القاطرة...، وقد جرت العادة في القطر خارج الموانئ أن يتفق الأطراف على أن يتم القطر مقابل أجرة محددة جزافاً وبطريقة إجمالية<sup>1</sup>.

<sup>1</sup>Léopold Dor et Jacques Villeneau, op.cit, p38.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

غالباً ما تشترط شركات القطر البحري أن تُسدد السفينة المقطورة مسبقاً قسطاً يعادل 50% من الأجرة المتفق عليها في العقد وهو غير قابل للإسترجاع<sup>1</sup>. ويُضاف إلى أجرة القطر بحسب شروط العقد، مقابل عن الخدمات الأخرى التي تؤديها القاطرة للمقطورة، والتي لا تدخل في عمليات القطر المحددة عنها الأجرة، كعمليات مساعدة المقطورة على الرسو في الرصيف، وقيدها إليه أو حلها عند إقلاعها، أو عن توفير حبال القطر داخل الموانئ إذا لم تقدمها المقطورة، أو عن استخدام قاطرات أخرى إذا اقتضت الضرورة استخدام أكثر من قاطرة.

كما تتحمل المقطورة - تبعاً للإتفاق - كل ما يخص من رسوم الإرشاد والموانئ، ورسوم الملاحة وغيرها من الرسوم...، كذلك تلتزم المقطورة بتعويض القاطرة عن أي تأخير يُنسب إليها في تنفيذ عمليات القطر، سواء عند الإقلاع أو أثناء إنجاز العمليات أو عند الوصول، وفقاً للإتفاق، ويرى الفقه أن المبالغ المستحقة عن التأخير لا تعد تعويضاً وإنما أجرة إضافية، قياساً على ما استقر عليه بالنسبة للمبالغ المستحقة عن التأخير في الشحن والتفريغ، وتأخذ بالتالي حكمها<sup>2</sup>.

### ثانياً. تحديد أجرة القطر بموجب التعريف:

لقد جرت العادة على أن تعد السلطات المختصة تعريفه عن عمليات القطر التي تتم داخل الموانئ، وهو تحديد يتم عن الساعة الواحدة وفقاً لقوة السفينة القاطرة، هذا وينص في تلك التعريف على زيادة إذا تم العمل في ساعات الليل وخفض لساعات الإنتظار<sup>3</sup>.

وفقاً لنص المادة 865 من القانون البحري الجزائري يتم اللجوء إلى التعريف لتحديد أجرة القطر في حالة غياب الإتفاق، وقد نصت المادة 871 من ق.ب.ج على أنه: "تحدد شروط وسير وتعريف خدمات القطر في الموانئ بموجب قرار يصدر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية".

<sup>1</sup>Yves Tassel, op.cit, N° 60, p10.

<sup>2</sup>René Rodière, Traité général, op.cit., N°1140, p367.

<sup>3</sup>كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص842. محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، 113. اعتدال عبد الباقي، المرجع السابق، ص140.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

إلا أن هذه المادة قد ألغيت بموجب تعديل 1998، وعليه كان على المشرع الجزائري تعديل نص المادة 865، بإلغائه للإحالة لتعريفه غير موجودة أصلاً في نصوص القانون البحري الجزائري، والإكتفاء بالعرف لتحديد أجره القطر في حالة عدم وجود اتفاق الأطراف.

### ثالثاً. تحديد أجره القطر بموجب العرف:

في حالة سكوت العقد عن تحديد أجره القطر، وكذا غياب نصوص قانونية تحدد التعريفه يتعين الرجوع إلى العرف، فتحدد هذه الأجرة وفقاً لما جرى به العرف، واستقرت عليه العادة في الميناء، إما على أساس الحجم الساعي، أو حجم المقطورة وسعتها وحمولتها، أو وفقاً للأعراف المتعارف عليها عند القيام بعمليات القطر البحري. وهذه الأعراف معتادة عند جميع القائمين في أنشطة الملاحة البحرية، سواء في أعمال النقل أو الصيد أو المساعدة البحرية<sup>1</sup>.

### رابعاً. تحديد أجره القطر بموجب حكم قضائي أو قرار تحكيم:

إذا لم تحدد أجره القطر وفقاً لاتفاق الأطراف أو تبعاً للتعريفه التي توضع من قبل السلطات المختصة، أي في حالة عدم وجود اتفاق أو تعريفه، فإن تقدير أجره القطر يكون عن طريق القضاء، أو عن طريق التحكيم، وذلك لأنه غالباً ما يتفق الأطراف على إدراج شرط التحكيم في المواد التجارية وخاصة البحرية<sup>2</sup>.

إن أبرز الحالات التي يكون فيها عدم تحديد أجره القطر لا باتفاق الطرفين ولا بالتعريفه، هي حالة القطر الاستثنائي الذي يتصف بخصائص المساعدة البحرية<sup>3</sup>، دون أن يصل الأمر إلى حد تكييفه بالمساعدة البحرية، ويستعمل الفقهاء في الغالب مصطلح "مكافأة عادلة" بدل أجره القطر<sup>4</sup>، ولعل استعمال المشرع الجزائري لهذا المصطلح في المادة 865 السالفة الذكر كان يقصد به حالة القطر الاستثنائي.

<sup>1</sup> رفعت فخري أبادير، القطر البحري في القانون المصري والمقارن، المرجع السابق، ص55.

<sup>2</sup> إيمان حسن الجميل، المساعدة البحرية، المرجع السابق، ص106.

<sup>3</sup> لقد سبق وأن تطرقنا لحالة القطر الاستثنائي راجع ص41 ومايليها.

<sup>4</sup> Léopold Dor et Jacques Villeneau, op.cit, p42. René Rodière, Traité général, op.cit., N°1149, p375.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

وعليه تحدد أجرة القطر بموجب حكم قضائي يصدره القاضي المختص نوعياً وإقليمياً، دون المساس بشرط التحكيم، حيث أنه إذا وضع الأطراف بنداً يتم خلاله اشتراط عرض النزاع على محكم وجب احترام إرادة المتعاقدين تطبيقاً لقاعدة العقد شريعة المتعاقدين.<sup>1</sup>

إضافةً لأجرة القطر والتي سبق وأن بينا كيفية تحديدها، إما باتفاق الطرفين، أو بموجب التعريف، أو بموجب العرف، أو بموجب حكم قضائي أو قرار تحكيم، ووفقاً لما هو معمول به في فرنسا فإن هناك رسوماً إضافية تلتزم بها المقطورة، وهذه الرسوم الإضافية يتم احتسابها في حالات معينة، مثل القيام بعملية القطر أثناء الليل، أو أيام العطل الأسبوعية، أو أيام الإجازات الرسمية، أو في حالة ما إذا كان مجهز القطر مضطراً لانتظار السفينة.<sup>2</sup>

أما بالنسبة لطريقة الوفاء بأجرة القطر ومكانه، فقد جرت العادة في حالة القطر داخل الميناء أن يكون دفع أجرة القطر حسب التعريف المعمول بها في الميناء، ويتم الدفع في ميناء القطر بالعملة الوطنية لذلك الميناء. وفيما يتعلق بالقطر في أعالي البحار يُحدد الاتفاق طريقة دفع الأجرة وزمانه ومكانه.

كما تقضي الكثير من العقود بضرورة الوفاء بأجرة القطر كاملة مقدماً، بينما تكتفي بعض العقود الأخرى باقتضاء نصف الأجرة 50% فقط مقدماً.<sup>3</sup> وفي حالة خلو العقد من أي نص في هذا الشأن يتعين اتباع القواعد العامة، وذلك بتطبيق القاعدتين: تُدفع الأجرة بعد أداء الخدمة، والدين مطلوب وليس محمول.

فلا تستحق الأجرة إلا بعد الانتهاء من تنفيذ عمليات القطر، ويكون الوفاء بها في موطن المدين، أو في المكان الذي يوجد فيه مركز أعماله إذا كان الالتزام متعلقاً بهذه الأعمال، وتعالج العقود في شروطها العامة أثر الحوادث التي تطرأ خلال تنفيذ عمليات القطر على استحقاق أجرة القطر،

<sup>1</sup> علاء الدين عبد المجيد، المرجع السابق، ص224 إلى 226. بن موفق نعيمة، المرجع السابق، ص87.

<sup>2</sup> Yves Tassel, op.cit, p856.

<sup>3</sup> Jean Pierre Beurier, op.cit, p445.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

ويلاحظ اتجاه مقاولي القطر إلى تحميل المقطورات كلّ تبعات هذه الحوادث، بالنص صراحة في العقود النموذجية على استحقاقهم أجره القطر كاملة في حالة هلاك أو غرق المقطورة.

مع ذلك تنص بعض العقود على أنه إذا حالت الظروف دون إتمام عمليات القطر المتفق عليها، تستحق القاطرة نسبة من الأجرة المتفق عليها توازي المسافة المقطوعة، وعلى العكس من ذلك قد تضمن بعض العقود شرط عدم استحقاق القاطرة لأية أجره إذا لم تتم عمليات القطر.<sup>1</sup> وإذا سكت العقد عن تنظيم هذه المسائل يتعين الرجوع في حكمها إلى القواعد العامة، وهذه الأخيرة تختلف باختلاف التكييف القانوني لعقد القطر البحري.

أما في حالة القطر الاستثنائي، أين تُحدد الأجرة بموجب حكم قضائي أو قرار تحكيم، يُحدد زمان ومكان الوفاء بالأجرة وكل الجزئيات المتعلقة به في منطوق الحكم أو القرار المحدد للأجرة.<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Léopold Dor et Jacques Villeneau, op.cit, p41 à 45.

<sup>2</sup> بن موفق نعيمة، المرجع السابق، ص 88.

### المبحث الثاني: أحكام المسؤولية والدعاوى الناشئة عن عقد القطر البحري

إن مسؤولية القاطرة اتجاه المقطورة أو مسؤولية الثانية اتجاه الأولى مصدرها عقد القطر البحري، فكل من السفينتين مسؤولة اتجاه الأخرى عن تنفيذ التزاماتها وفقاً للعقد، والتي سبق تبيانها. تشير المسؤولية التي تقع على عاتق كل من القاطرة والمقطورة كأثر لعدم تنفيذ الالتزامات التي يربتها العقد فيما بينها من ناحية، والمسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير أثناء عملية القطر من ناحية أخرى العديد من التساؤلات التي تحتاج إلى إجابات كافية، مثل التساؤل عن طبيعة هذه المسؤولية؟ وكذلك مدى نطاق تطبيقها؟ ومن يتحمل المسؤولية اتجاه الغير؟ وفي حالة ما إذا ترتب عن هذه المسؤولية قيام دعوى ما هي الجهة المختصة بالنظر فيها؟.

بناء على ذلك سنتطرق من خلال هذا المبحث إلى أحكام المسؤولية الناشئة عن عقد القطر

البحري في مطلب أول، ثم إلى أحكام الدعاوى الناشئة عن عقد القطر البحري كمطلب ثانٍ.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

### المطلب الأول: أحكام المسؤولية في إطار عقد القطر البحري

إن اللجوء للقواعد التي تنظم المسؤولية الناتجة عن تنفيذ عقد القطر البحري لا يكون إلا بحدوث ضرر قد لحق أحد أطراف عقد القطر أو الغير كالمنشآت المينائية أو السفن الراسية على الرصيف أو زوارق الإرشاد...<sup>1</sup>

تجدر الإشارة بداءةً إلى أن بعض التشريعات على غرار التشريع الفرنسي والتشريع المصري نظمت أحكام المسؤولية في إطار عقد القطر البحري بربط إدارة عملية القطر بالمسؤولية، إذ حيث تكون الأولى تكون الثانية، فمن يتولى الإدارة تقع عليه المسؤولية ويكون ملزماً بمجرد الضرر سواء لحق بالمتعاقد معه أو لحق بالغير، أما المشرع الجزائري فقد ربط المسؤولية العقدية بمسألة إدارة عمليات القطر (الفرع الأول)، في حين جعل المسؤولية التقصيرية تضامنية فيما بين المتعاقدين (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: أحكام المسؤولية العقدية الناشئة عن عقد القطر البحري

نظمت بعض التشريعات العلاقة بين القاطرة والمقطورة من خلال العقد الذي ينظم العلاقة بين السفينتين وفقاً لقواعد المسؤولية العقدية، فالعلاقة بين مجهزة القاطرة ومجهزة المقطورة هي علاقة تعاقدية تحدد التزامات كلٍّ من مجهزة القطرة والمقطورة كما بينا آنفاً.

من هنا فإن هذه المسؤولية تتحدد بحدود تنفيذ عقد القطر، ولرسم حدود هذه المسؤولية ونطاقها يجب علينا تحديد النطاق الزمني لعقد القطر البحري، أو بعبارة أخرى تحديد العمليات التي يبدأ بها تنفيذ عقد القطر وتلك التي ينتهي تنفيذه بتمامها (أولاً)، ثم تبيان المبدأ الأساسي والجوهري الذي تقوم عليه هذه المسؤولية، ألا وهو الربط بين المسؤولية وإدارة عمليات القطر (ثانياً)، وأخيراً تحديد الأساس القانوني لهذه المسؤولية (ثالثاً).

<sup>1</sup> اعتدال عبد الباقي، المرجع السابق، ص 144.

### أولاً: النطاق الزمني لعقد القطر البحري

تكمن أهمية تحديد مدة الحالة التعاقدية التي يغطيها عقد القطر البحري في تطبيق بنود هذا الأخير على كلّ الفترات التي يغطيها، وكذا الحوادث التي تطرأ أثناء عملية أخذ حبل القطر أو التخلص منه، بحيث أن هناك زمن متفاوت بين اللحظة التي تتقدم فيها السفينة المقطورة بطلب القطر واللحظة التي يتجسد فيها العمل المادي بين السفينتين القاطرة والمقطورة، وخلال هذه الفترة الزمنية تتم عدة عمليات: انتقال السفينة القاطرة وقيامها بمناورات من أجل الإقتراب من السفينة المقطورة، وأخذ حبل القطر ووضعه في المكان المناسب، بالإضافة إلى تبادل الإرشادات والأوامر... وغيرها.<sup>1</sup>

الملاحظ أن عملية القطر لا تتحدد بالجر بالمعنى الدقيق وإنما تبدأ العملية بالمناورات حتى تصل إلى أولى الخطوات المادية المتمثلة في ربط كابلات الجر<sup>2</sup>، وعند القيام بهذه المناورات قد تطرأ حوادث تنجم عنها عدة أضرار مادية أو جسمية، كأن يقع تصادم بين السفينة القاطرة والسفينة المقطورة، أو أن يتعرض طاقم أحد السفينتين للضرر، أو يلحق الضرر بالغير.

لهذا كان لزاماً علينا تحديد بداية تنفيذ عقد القطر ونهايته، إذ لا تحكم المسؤولية العقدية إلا العمليات التي تعد تنفيذاً لعقد القطر، بينما تخضع المسؤولية عن العمليات السابقة أو اللاحقة للقواعد العامة في المسؤولية التقصيرية مع ما يترتب على ذلك من آثار، خاصة من حيث إعمال الشروط الاتفاقية المعدلة للمسؤولية أو تطبيق القواعد الخاصة بالتصادم البحري<sup>3</sup>.

### 1. بداية عمليات القطر البحري:

إن التحديد القانوني لبداية عمليات القطر البحري يعد أمراً صعباً، باعتبار أن هذه العمليات تعد من المسائل التي تطرح إشكالاً في الإثبات، فكما سبق وأن ذكرنا تمر الفترة التي تتقدم فيها

<sup>1</sup> رفعت فخري أبادير، القطر البحري في القانون البحري والمقارن، المرجع السابق، ص92.

<sup>2</sup> هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص128\_129.

<sup>3</sup> نظم المشرع الجزائري التصادم البحري في القانون البحري الجزائري ضمن أحكام الحوادث البحرية من المواد 273 إلى غاية المادة 298 منه، حيث عرفت المادة 273 التصادم البحري بأنه " يعد تصادم سفن في البحر كل ارتطام مادي أو اصطدام بين السفن في البحر أو بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية دون الأخذ في الاعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم".

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

السفينة بطلب القطر وبين لحظة أخذ حبل القطر فترة زمنية متفاوتة من عملية لأخرى<sup>1</sup>، وخلال هذه الفترة تتمركز السفينة القاطرة أمام السفينة المقطورة وتقوم بعدة مناورات.

فهل يشمل عقد القطر المناورات التي تسبق عملية أخذ حبل القطر أم أنها لا تدخل في نطاقه؟

لقد نص المشرع الجزائري في المادة 1/862 من ق.ب.ج على أنه " يبدأ عقد القطر بمجرد وصول السفينة القاطرة إلى جوار السفينة المقطورة بما فيه الكفاية للقيام حالا بعمليات القطر الضرورية وتكون تحت النفوذ المباشر لحركات السفينة الواجب قطرها ".

يتضح من خلال هذا النص أنه لا بد من تحديد المناورات الضرورية التي تسبق عمليات القطر، والتي تتمثل في اقتراب السفينة القاطرة من السفينة المقطورة، حيث تؤثر هذه الأخيرة على السفينة القاطرة لأن السفينة المقطورة عند وصولها إلى الميناء تبقى محتفظة بنوع من السرعة أثناء تلقيها خدمات السفينة القاطرة، وهذه الأخيرة لقرمها من السفينة المقطورة تتأثر مباشرة بحركاتها ومناوراتها.

وعليه يمكن القول أنّ أول عملية في القطر هي الفترة التي تقترب فيها السفينة القاطرة من المقطورة لأخذ حبل القطر، وبصيغة أخرى يبدأ القطر البحري عندما تضع السفينة القاطرة نفسها تحت أوامر السفينة المقطورة.<sup>2</sup>

في نفس السياق أكدت محكمة النقض الفرنسية على أن عمليات القطر تشمل العمليات الضرورية التي تسبق مباشرة عملية الجر ذاتها، وذلك متى كان لحركات المقطورة، ونظراً لقرب المنشأتين إحداهما من الأخرى، أثر مباشر على القاطرة<sup>3</sup>، أما بالنسبة للعقود النموذجية المنظمة للقطر في فرنسا فنجد أن البند الثاني منها ينص على أن مدة التعاقد تبدأ عندما تقترب السفينة القاطرة من السفينة

<sup>1</sup> إن عملية أخذ حبل القطر في الواقع العملي تمر بثلاث مراحل ألا وهي: أولاً رمي حبل عادي نوعاً ما، ثم رمي حبل أشد متانة في المرحلة الثانية، وأخيراً يتم رمي حبل متعدد الاستعمالات. لتفصيل أكثر راجع: ريان مدحت خلوصي، المرجع السابق، ص 252-253.

<sup>2</sup> كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية، المرجع السابق، ص 284.

<sup>3</sup> Léopold Dor et Jacques Villeneau, op.cit, p131-132.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

المقطورة مسافة تمكنها من تلقي الأوامر صوتياً<sup>1</sup>، سواء صدرت فعلياً أم لا أو عندما تبدأ المحاولة في أخذ حبل القطر.

### 2. نهاية عمليات القطر البحري:

تنص الفقرة الثانية من المادة 862 من ق.ب.ج على أنه " ينتهي عقد القطر عند انتهاء آخر عمليات القطر الضرورية وابتعاد السفينة القاطرة بكفاية عن السفينة التي جرت عملية القطر عليها ولا تعود باقية تحت النفوذ المباشر لحركات هذه الأخيرة ".

كما نصت الفقرة الثانية من البند الثاني من عقود القطر النموذجية على أن "عملية القطر تنتهي عندما يُلقى حبل القطر ويُعاد على متن السفينة المقطورة، وعندما تبتعد السفينة القاطرة عن السفينة المقطورة بحيث تكون في منأى عن تأثيرها وكذا زوال خطر التصادم"<sup>2</sup>.

على هذا الأساس تنتهي عملية القطر من الناحية العملية بإصدار ريان السفينة المقطورة تعليماته بفك الحبال ورفعها من السفينة المقطورة، ثم انفصال السفينتين وابتعاد السفينة القاطرة بما فيه الكفاية حتى تتجاوز المجال الذي تكون فيه تحت تأثير حركات السفينة المقطورة، أي إيجاد مسافة أمان بين السفينتين لتجنب التصادم بينهما<sup>3</sup>.

مثال لذلك نجد قضية ناقلة البترول والقاطرة "Herecule"، حيث تلقت ناقلة البترول خدمة القطر وكان ريان السفينة القاطرة ينطلق بسرعة على يسار السفينة، حينما تلقى الأمر من ريان السفينة طالبة القطر بالمجيء على يمينها، وكانت السفينة القاطرة قد قامت بدورة غير كافية فقرر قائدها التوقف بالقرب من مؤخرة السفينة المقطورة وتحرير نفسه، وبعد ذلك طلب منه ريان هذه الأخيرة إرخاء حبل القطر وتحريره، وفي هذه اللحظة حدثت اصطدام بين السفينتين ترك أثراً في مؤخرة السفينة المقطورة، فقام ريان القاطرة بالتوقف، فلاحظ أن مروحية السفينة القاطرة معلقة بجبل القطر الذي تم إرخاؤه لعدة دقائق لإنجاز عملية التحرير. والتساؤل الذي يثار في هذه القضية هو: هل تعد

<sup>1</sup> في الوقت الحاضر أصبح تلقي الأوامر والتعليمات بواسطة الإتصالات اللاسلكية واستخدام نظام الإتصال VHF.

<sup>2</sup> عملاء الدين عبد المجيد، المرجع السابق، ص35.

<sup>3</sup> اعتدال عبد الباقي العضب، المرجع السابق، ص144. بن موفق نعيمة، المرجع السابق، ص43.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

هذه الحادثة والتي تسببت على إثرها السفينة القاطرة بإلحاق أضرار بالسفينة المقطورة من ضمن عمليات القطر؟

فقد قررت المحكمة التجارية بمرسيليا<sup>1</sup> اعتبار هذه الحادثة خارج نطاق عقد القطر، وذلك بناء على أنه في لحظة وقوع هذه الحادثة كانت ناقلة البترول قد تحررت من عمليات القطر، وبذلك يمكن القول أن تبعية السفينة القاطرة لناقلة البترول التي تم قطرها قد انتهت. إلا أن محكمة الاستئناف<sup>2</sup> قد تبنت العكس، بحيث اعتبرت هذه الحادثة تدخل ضمن الحالة التعاقدية التي يغطيها عقد القطر البحري.

أخيراً يمكن القول أنّ أخذ حبل القطر أو تركه ليس مؤشراً لبداية أو نهاية عملية القطر، وإنما يجب الأخذ بجميع المناورات والعمليات الضرورية التي تسبق أو تلحق ذلك، والتي تدخل في صميم إنجاز مهمة القطر، ويكون هذا وفقاً لمعيار يكون ضابطه تأثير السفينة المقطورة على السفينة القاطرة من عدمه.

حسب رأينا فإن عملية القطر تبدأ متى صدر طلب القطر من السفينة وتحقق القبول من طرف مجهز القاطرة عن طريق الإتصال لاسلكي، فبمجرد تطابق القبول مع الإيجاب انعقد عقد القطر البحري، ومن ثم تدخل جميع المناورات والعمليات الضرورية التي تقوم بها القاطرة للإقتراب من المقطورة ضمن الحالة التعاقدية التي يغطيها عقد القطر، هذا بالنسبة للقطر داخل الموانئ، أما في حالة القطر خارج الموانئ أي القطر في أعالي البحار فيبدأ تنفيذ عقد القطر من أول عملية تقوم بها القاطرة للإقتراب من المقطورة في المكان الذي وقع فيه عطب لهذه الأخيرة، وينتهي بتمام عملية القطر ووصول المقطورة إلى النقطة المتفق عليها، وابتعاد القاطرة عن المقطورة بحيث لا تكون القاطرة تحت تأثير هذه الأخيرة.

<sup>1</sup>T.C. de Marseille, 8 Février 1955.

<sup>2</sup>C.A.D, Aix, 10 Juin 1958.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

### ثانيا: الربط بين المسؤولية العقدية وإدارة عمليات القطر

لقد فرق المشرع الجزائري بين المسؤولية العقدية أي مسؤولية إحدى السفينتين اتجاه الأخرى وبين المسؤولية التقصيرية المتمثلة في المسؤولية اتجاه الغير، فتعرض في المادتين 866 و867 من القانون البحري لمسألتين عمليتين: إدارة عملية القطر والمسؤولية عن الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ العملية، وقد ربط المشرع بين الإدارة والمسؤولية العقدية فوضع الثانية حيث تكون الأولى.

حيث نصت المادة 866 على أنه "تمت عمليات القطر تحت إدارة ربان السفينة المقطورة وتبعاً لذلك يتقيد ربان السفينة القاطرة بالأوامر الملاحية لهذا الأخير.

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

يتضح من خلال هذا النص أن عملية القطر تتم تحت إدارة ربان السفينة المقطورة ويستتبع ذلك تقيد ربان السفينة القاطرة بالأوامر الملاحية لربان السفينة المقطورة، وبمعنى آخر يصبح قائد السفينة القاطرة تابعاً لقائد السفينة المقطورة، مما يجعل هذا الأخير مسؤولاً عن جميع الأضرار التي تحدث خلال عمليات القطر، ولا يمكن نفي هذه المسؤولية إلا بإثبات خطأ السفينة القاطرة<sup>1</sup>.

إلا أن هذه المسؤولية المفترضة قانوناً في جانب السفينة المقطورة يمكن أن تنتقل إلى السفينة القاطرة متى اتفق الطرفان على ذلك، وهذا ما جاءت به المادة 867 من القانون البحري الجزائري، والتي تقضي بأنه: "يجوز للأطراف بناء على اتفاق صريح ومكتوب تكليف ربان السفينة القاطرة للقيام بإدارة عمليات القطر.

<sup>1</sup> هذا ما أخذت به المحكمة العليا في عدة قرارات من بينها القرار الصادر بتاريخ 04-02-2010 حيث جاء فيه " من المقرر قانوناً أن اعتراف قائد السفينة القاطرة بالمسؤولية عن الأضرار الناجمة عن عملية القطر يجعل صاحب السفينة القاطرة مسؤولاً عن الخسائر، فإن القرار المطعون فيه طبق صحيح القانون لما اعتمد على المادة 2/866 من "ق.ب.ج" وذكر وجود قرينة بسيطة على عاتق السفينة المسحوبة، ولما ثبت في دعوى الحال أن قائد السفينة الساحبة اعترف بمسؤوليته فهذه القرينة تسقط ويحمل ساحب السفينة الساحبة مسؤولية الخسائر". قرار المحكمة العليا بتاريخ 04-02-2010 ملف رقم 612473، مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، 2011، ص210.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

وفي هذه الحالة تكون الأضرار الحاصلة خلال عمليات القطر على عاتق مجهز السفينة القاطرة إلا إذا أثبت خطأ السفينة المقطورة<sup>1</sup>.

إذا كان الأصل هو ترك إدارة القطر للسفينة المقطورة إلا أن المشرع الجزائري أحاز الاتفاق على خلاف ذلك، وذلك باتفاق الأطراف بشكل صريح ومكتوب بأن تتم عمليات القطر تحت إدارة ريان السفينة القاطرة، وبما أن المسؤولية ترتبط بمسألة إدارة عمليات القطر كما أشرنا سابقاً، فإن أي اتفاق بتكليف ريان السفينة القاطرة القيام بإدارة عمليات القطر سيؤدي وجوباً إلى تحميل هذه السفينة مسؤولية ما يحصل من أضرار أثناء تنفيذ عملية القطر، على أن هذه المسؤولية يمكن دفعها بإثبات خطأ السفينة المقطورة<sup>2</sup>.

تجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري لم يفرق في مجال المسؤولية بين القطر داخل الموانئ والقطر خارجها، على خلاف بعض التشريعات كالتشريع المصري (المادة 279) والتشريع الفرنسي (المادة 26)، فقد ميز كل منهما بين المسؤولية الناتجة عن عملية القطر الواقعة داخل الميناء، والتي تكون على عاتق السفينة المقطورة، كما بينها المشرع الجزائري في المواد السابقة الذكر، وبين الأعمال الواقعة خارج الميناء، حيث أكد كل من المشرع الفرنسي والمصري أن كل الأضرار الناتجة عن عملية القطر التي تقع خارج الموانئ تقع على عاتق السفينة القاطرة إلا إذا أثبتت أن الضرر الحاصل كان بسبب خطأ السفينة المقطورة، ولكن يجوز للطرفان أن يتفقا على أن تكون إدارة القطر للسفينة المقطورة وفق اتفاق صريح<sup>3</sup>، ولم يشترط المشرع أن يكون هذا الاتفاق كتابياً بل يكفي بضرورة أن يكون صريحاً، ويرجع الأمر في ذلك إلى صعوبة الاتفاق كتابة في حالة القطر خارج الموانئ، حيث تكون السفينة المقطورة في عرض البحر<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> تقابلها المادة 2/279 من القانون المصري .

<sup>2</sup> محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص118.

<sup>3</sup> كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص848.

<sup>4</sup> عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص290.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

بالتالي تكون المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن عملية القطر على عاتق السفينة المقطورة، ولا يمكن لها الرجوع على السفينة القاطرة حتى ولو كانت الأضرار ناتجة بسبب خطأ تجهزها لوجود هذا الاتفاق الصريح، وهذا ما أكدته المادة 280 من القانون المصري<sup>1</sup>، ولا شك أن هذا الحكم هام في صالح السفينة القاطرة حتى تؤدي أعمالها في أمان تام<sup>2</sup>.

مفاد هذا التمييز هو أن القطر خارج الموانئ غالباً ما يقع بسبب عدم قدرة السفينة المقطورة على التسيير الذاتي مما يؤدي إلى تولي ربان السفينة القاطرة إدارة عملية القطر، ويستتبع ذلك مسؤولية تجهز هذه السفينة، أما القطر داخل الموانئ فالغاية منه عادة هو مساعدة السفينة المقطورة التي تكون مزودة بالطاقم وبقوة دفع ذاتية من أجل القيام بالمناورات اللازمة لدخول الميناء أو الرسو أو الخروج منه، وهو ما يبقى القاطرة تحت رقابة وتوجيه السفينة المقطورة، وبالتالي مسؤولية تجهز هذه الأخيرة<sup>3</sup>.

أما إذا حدثت أضرار أثناء عملية القطر لحقت بإحدى السفينتين القاطرة أو المقطورة نتيجة قوة القاهرة يجوز لمجهزي السفينتين إعفاء بعضهما من كل تعويض، وهذا استناداً لنص المادة 868 من القانون البحري الجزائري، والتي جاء فيها " إذا لحقت أضرار بالسفينة المقطورة أو القاطرة وكانت هذه الأضرار ناتجة عن حالة القوة القاهرة جاز لمجهزي السفينتين إعفاء بعضهما عن كل تعويض ناتج عن الأضرار"<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> تنص المادة 280 من قانون التجارة البحرية المصري على أنه " تكون إدارة عملية القطر خارج حدود الموانئ لربان السفينة القاطرة ويسأل تجهز السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر، إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ السفينة المقطورة. ويجوز بانفاق صريح ترك عملية القطر خارج الميناء لربان السفينة المقطورة وفي هذه الحالة يسأل تجهز هذه السفينة عن الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر".

<sup>2</sup> إيمان فتحي حسن الجميل، المساعدة البحرية، المرجع السابق، ص116-117.

<sup>3</sup> اعتدال عبد الباقي، المرجع السابق، ص147. جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص415.

<sup>4</sup> القوة القاهرة عبارة عن حادث لا يمكن توقعه ولا دفعه وعليه يشترط في القوة القاهرة شرطان: استحالة التوقع، واستحالة الدفع. لتفصيل أكثر راجع: أبو سعد محمد شتا، مفهوم القوة القاهرة، مجلة مصر المعاصرة، الجمعية المصرية للاقتصاد السياسي والإحصاء والتشريع، المجلد74، عدد393-394، 1983، ص180 وما يليها.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

ثالثاً: أساس المسؤولية العقدية الناشئة عن عملية القطر البحري

انطلاقاً من المادتين 866 و867 من ق.ب.ج السالف ذكرهما يتبين لنا أن المسؤولية العقدية الناشئة عن عقد القطر البحري تقوم على أساس الخطأ المفترض، إذ أن المسؤولية تقع على عاتق من تولى إدارة عمليات القطر، إلا أنه وبمجرد إثبات خطأ المتعاقد الآخر نكون أمام المسؤولية على أساس الفعل الشخصي. أي أنه مقابل افتراض خطأ من يتولى إدارة عملية القطر توجد إمكانية دفع المسؤولية عنه بإثبات خطأ المتعاقد الآخر، وذلك من خلال إثبات علاقة السببية بين الضرر الناتج عن عملية القطر وخطأ المتعاقد الموضوع تحت الإدارة الملاحية لربان السفينة الأخرى<sup>1</sup>.

بناء على ما سبق فإن لم يوجد اتفاق يتعلق بإدارة عملية القطر يكون مجهز السفينة المقطورة مسؤولاً عن كافة الأضرار التي تحدث أثناء تنفيذ عملية القطر، سواء لحقت هذه الأضرار بالسفينة المقطورة أو بالأشخاص والأموال الموجودين على متنها أو بالسفينة القاطرة أو طاقمها، وسواء تسببت فيها سفينته أو السفينة القاطرة. فمجهز السفينة المقطورة مكبل وفق نص المادة 866 آنفة الذكر بقرينة المسؤولية، بيد أنه يبقى له التخلص من المسؤولية بإثبات السبب الأجنبي المتمثل في القوة القاهرة، أو خطأ السفينة القاطرة.

من دون شك أن الحالة الوحيدة التي يمكن فيها للسفينة المقطورة التمسك بخطأ السفينة القاطرة هي حالة رجوع هذه الأخيرة عليها -السفينة القاطرة- عما أصابها من ضرر من جراء تنفيذ عملية القطر البحري، إذ أن السفينة المقطورة في ذلك إنما تركز لنفي مسؤوليتها إلى السبب الأجنبي والمتمثل في فعل المضرور<sup>2</sup>.

أما في حالة وجود اتفاق صريح يقضي بتولي السفينة القاطرة لإدارة عملية القطر فيكون هذا الاتفاق قرينة على قيام مسؤولية مجهز السفينة القاطرة، في حين يمكنه دفع هذه المسؤولية بإثبات خطأ

<sup>1</sup> بن موفق نعيمة، المرجع السابق، ص94.

<sup>2</sup> في هذه الحالة يمكننا الرجوع إلى القواعد العامة وبالضبط نص المادة 127 من القانون المدني الجزائري، والتي تنص على أنه " إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث فجائي أو قوة قاهرة أو خطأ صدر من المضرور أو الخطأ الصادر من الغير كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك".

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

السفينة المقطورة<sup>1</sup>. وعليه يقع عبء إثبات الخطأ على عاتق من تولى إدارة عملية القطر والذي يعتبر مسؤولاً بموجب القانون أو بحسب اتفاق الطرفين.

بالإضافة إلى مسؤولية إحدى السفن اتجاه الأخرى هناك نوع ثاني من المسؤولية عن الأضرار الحاصلة خلال عمليات القطر اللاحقة بالغير، سواء تعلق الأمر بأشخاص أو ممتلكات، فقد يحصل أن يتواجد بالقرب من مكان إنجاز هذه العمليات أشخاص أو أموال لا صلة لهم بعقد القطر البحري. وهو ما سنتطرق إليه في الفرع الموالي.

### الفرع الثاني: أحكام المسؤولية التقصيرية الناشئة عن عقد القطر البحري

لقد خص المشرع الجزائري المسؤولية التقصيرية الناشئة عن عقد القطر البحري بأحكام خاصة بها (أولاً)، على خلاف التشريعات الأخرى التي أوردت أحكاماً مشتركة للمسؤولية العقدية والتقصيرية على حد سواء (ثانياً).

#### أولاً: موقف التشريع الجزائري من المسؤولية التقصيرية الناشئة عن عقد القطر البحري

كما سبق وذكرنا نظم المشرع الجزائري المسؤولية عن الأضرار الحاصلة خلال عمليات القطر اللاحقة بالغير -المسؤولية التقصيرية- في أحكام خاصة، من خلال نص المادة 869 من القانون البحري، والتي تقضي بأنه "يعتبر مجهزا السفينتين المقطورة والقاطرة مسؤولين تضامنياً أمام الأطراف المتضررين عن الأضرار الحاصلة خلال عمليات القطر إلا إذا اثبتنا بأن الأضرار الحاصلة للغير مسببة من الغير أو حصلت نتيجة لحالة القوة القاهرة".

يتضح من خلال هذه المادة أن المشرع الجزائري قرر حكماً يبدو أنه راعى فيه مصلحة الغير في المرتبة الأولى عن مصلحة طرفي العقد حيث قرر أن المسؤولية تتحملها السفينتين معاً، أي أنهما مسؤولتان تضامنياً عن الأضرار الحاصلة للغير أثناء عمليات القطر، وهي مسؤولية لا يمكن دفعها إلا بإثبات خطأ الغير أو القوة القاهرة.

<sup>1</sup> المادة 867 من القانون البحري الجزائري والمادتين 2/279 و 2/280 من قانون التجارة البحرية المصري.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

بناء على ذلك إذا وقع تصادم أثناء عملية القطر نتج عنه تلف في سفينة أخرى كانت ترسو في الميناء، كانت السفينة القاطرة والسفينة المقطورة مسؤولتين بالتضامن فيما بينهما، وتجد هذه المسؤولية التضامنية أساسها في أن هناك مصلحة مشتركة بين السفينتين القاطرة والمقطورة، إذ لكلٍ منهما مصلحة، السفينة القاطرة ترغب في الحصول على الأجر المتفق عليه، والسفينة المقطورة غايتها الدخول إلى الميناء أو الخروج منه في الوقت المحدد أو الملائم، بالإضافة إلى التعاون في العمل الذي تفرضه خصوصية تنفيذ عملية القطر.

إلا أن هذه المسؤولية يمكن دفعها من قبل مجهزين السفينتين القاطرة والمقطورة بطريقتين: إما بإثبات أن الضرر الحاصل كان بسبب خطأ الغير أو الدفع بالقوة القاهرة وإثبات أن الضرر كان سيحصل لا محال بسبب هذه الأخيرة.

بالرجوع إلى القواعد العامة المنظمة لأحكام المسؤولية عن الأعمال الشخصية نجد المادة 126 من القانون المدني الجزائري تنص على أنه: " إذا تعدد المسؤولون عن عمل ضار كانوا متضامنين في التزامهم بتعويض الضرر وتكون المسؤولية فيما بينهم بالتساوي إلا إذا عين القاضي نصيب كل منهم في الالتزام بالتعويض". واستناداً لهذه المادة يكون التضامن بين السفينتين القاطرة والمقطورة بالتساوي إلا إذا عين القاضي نصيب كل مجهز في التعويض على حدى.

**ثانياً: موقف بعض التشريعات البحرية من المسؤولية التقصيرية الناشئة عن عقد القطر البحري**  
وفقاً للتشريع المصري يعتمد تحديد المسؤولية عن الأضرار التي تقع أثناء عملية القطر البحري اتجاه الغير على تحديد من له السيطرة والتوجيه على عملية القطر، وكما بينا آنفاً فقد فرق المشرع المصري مقتضياً أثر المشرع الفرنسي بين عمليات القطر داخل الموانئ وخارجها، حيث نصت الفقرة الأولى من المادة 279 من ق.تج.ب.م على أنه " تكون إدارة عملية القطر داخل الموانئ لربان السفينة المقطورة ويسأل مجهز هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر"، ومن هنا يتبين أن القاطرة بتنفيذها لعقد القطر تقوم بتأدية وظيفتها تحت إشراف وتوجيه ربان السفينة القاطرة، مما

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

يعني تبعية القاطرة للمقطورة، فإذا حدث ضرر بين القاطرة وسفينة أخرى تكون السفينة المقطورة مسؤولة عن هذا الضرر بوصفها متبوعاً<sup>1</sup>.

لكن يثار التساؤل حول ما إذا كانت مسؤولية السفينة المقطورة عن التصادم الواقع أثناء عمليات القطر التي تتم داخل الموانئ مسؤولية مطلقة، دون النظر لمدى خطأ القاطرة أو تقصيرها، حتى ولو كان ذلك الخطأ جسيماً؟ أو بعبارة أخرى هل يُنظر إليها في جميع الأحوال على أنها متبوع، ومن ثم يجوز للغير أن يرجع عليها بالتعويض في حالة حدوث تصادم؟

لقد كانت الفقرة الأولى من المادة 279 السالفة الذكر تستثني من مسؤولية المقطورة عن الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر داخل الموانئ حالة حدوث ضرر نتيجة الإهمال الجسيم من قبل القاطرة، إلا أن ذلك الجزء قد تم حذفه وبذلك أصبحت مسؤولية المقطورة مسؤولية مطلقة، حتى في حالة وقوع خطأ جسيم من القاطرة<sup>2</sup>.

كما أتاح المشرع المصري للأطراف الإتفاق على عكس ما تضمنته الفقرة الأولى من المادة 279 من خلال الفقرة الثانية من ذات المادة، والتي تنص على أنه " يجوز باتفاق كتابي ترك إدارة عملية القطر داخل الميناء لربان السفينة القاطرة، وفي هذه الحالة يسأل مجهز هذه السفينة عن الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر، إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن السفينة المقطورة"، وهذا النص منقول حرفياً من نص المادة 27 من القانون الفرنسي، وبمقتضاه يكون مجهز السفينة القاطرة الذي يدير عملية القطر طبقاً للإتفاق المكتوب مسؤولاً عن الأضرار التي تحدث للغير، إلا إذا أثبت

<sup>1</sup> عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص288. جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص414-415.

<sup>2</sup> حيث كانت المادة 279 من مشروع قانون التجارة البحرية تنص على أنه " تكون إدارة عملية القطر داخل الموانئ لربان السفينة المقطورة ويسأل مجهز هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر، إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ من السفينة القاطرة". إلا أن وزارة النقل من خلال مناقشة هذا النص في اللجنة الفنية التي شكلها مجلس الشعب لنظر مشروع القانون اقترحت حذف الجزء الأخير من النص لكي تكون السفينة المقطورة وحدها مسؤولة عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر ولو كان خطأ السفينة القاطرة جسيماً، واستندت اللجنة الفنية في ذلك إلى أن هذه القاعدة معمول بها من قبل الدول البحرية الكبرى. راجع في ذلك علاء الدين عبد المجيد، المرجع السابق، ص327.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

السبب الأجنبي بما في ذلك خطأ السفينة المقطورة، إذ أنه لا توجد علاقة تبعية بين القاطرة والمقطورة تجعل الأولى مسؤولة عن أعمال الثانية<sup>1</sup>.

أما بالنسبة لإدارة عملية القطر خارج الموانئ فإنها تكون للسفينة القاطرة طبقاً لنص المادة 280 من ق.تج.ب.م، إلا أنه يجوز باتفاق صريح بين الأطراف ترك إدارة عملية القطر خارج الموانئ لربان السفينة المقطورة، وفي هذه الحالة يكون مجهز المقطورة مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالقاطرة أو بالغير.

فمسؤولية القاطرة اتجاه المقطورة أو مسؤولية هذه الأخيرة اتجاه القاطرة مصدرها عقد القطر البحري، فكل من السفينتين مسؤولة عن تنفيذ الالتزامات التي يرتبها العقد، والتي سبق وأن بينها، فإذا تسببت القاطرة في إحداث ضرر بالمقطورة أو تسببت الأخيرة في إحداث ضرر بالقاطرة، فإن المسؤولية تكون تعاقدية لقيام عقد القطر بين مجهزي السفينتين<sup>2</sup>، كما ما بيناه سابقاً.

وتطبيقاً لذلك إذا ما تقرر أن تصادماً وقع أثناء عملية القطر البحري بين السفينتين القاطرة والمقطورة فإنه يخرج من نطاق أحكام التصادم البحري، ولا تسري عليه أحكامه وإنما تطبق الأحكام الواردة في العقد الذي يربط بينهما، أخذاً بمبدأ "العقد شريعة المتعاقدين"<sup>3</sup>، فأحكام التصادم البحري أساسها الخطأ التقصيري، وبالتالي لا تطبق حيثما يوجد عقد سابق يربط بين المنشأتين المتصادمتين، بل تطبق أحكام المسؤولية العقدية<sup>4</sup>. ويترتب على كون المسؤولية عقدية في العلاقة ما بين القاطرة والمقطورة أنه لا يصح للدائن إعمالاً لمبدأ عدم جواز الخيرة بين المسؤوليتين العقدية والتقصيرية، أن يرفع غير دعوى المسؤولية العقدية ويمتنع عليه أن يرفع دعوى المسؤولية التقصيرية<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> راوي محمد عبد الفتاح، المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن التصادم البحري -دراسة مقارنة-، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة أسبوط، 2008، ص167.

<sup>2</sup> رفعت فخري أبادير، القطر البحري في القانون البحري والمقارن، المرجع السابق، ص90.

<sup>3</sup> مملك شقلم، مخاطر التصادم البحري في ظل الاتفاقيات الدولية والتشريع العربي، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، ط1، 2016، ص236.

<sup>4</sup> بن عصمان جمال، المسؤولية عن التصادم في حالة الإرشاد والقطر، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد2، 2014، ص4.

<sup>5</sup> يعقوب يوسف عبد الرحمان حسن الحمادي، التصادم البحري، رسالة ماجستير، كلية النقل البحري والتكنولوجيا، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2004، ص40.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

من هذا المنطلق إذا كان مجهز القطر قد وضع شرطاً يقضي بتحمل المقطورة لكافة المسؤوليات المترتبة عن عملية القطر تكون آنذاك المقطورة وحدها المسؤولة عن الأضرار التي قد تترتب في حالة حدوث التصادم<sup>1</sup>.

أما إذا تسببت القاطرة أو المقطورة في إحداث ضرر بالغير فإنه استناداً لما هو سائد فقهاً وقضائياً في كلٍّ من مصر وفرنسا، تكون المسؤولية في هذه الأحوال تقصيرية، فينطبق النظام الخاص بالتصادم البحري إذا توافرت شروطه<sup>2</sup>.

لقد استقر القضاء الإنجليزي من خلال حكم مجلس اللوردات في القضية المعروفة باسم **Devonshire** على التفرقة بين ما إذا كانت السفينة المقطورة لديها القدرة على السير الذاتي من خلال محركاتها وطاقمها الخاص بها أم لا، فإذا كانت لها تلك القدرة فإن مسألة تحديد إدارة عملية القطر تعد مسألة واقع يختص بها قاضي الموضوع تبعاً لظروف كلِّ حادثة على حدى، وإذا لم تكن لديها تلك القدرة فإن إدارة عملية القطر تكون للقاطرة، ومن ثم تسأل عن الأضرار التي تحدث للمقطورة وللغير<sup>3</sup>.

كما نجد أن كل من التشريع القطري<sup>4</sup> والكويتي<sup>5</sup> والعماني<sup>6</sup> والبحريني<sup>1</sup> والعراقي<sup>2</sup> قد تعرض إلى موضوع تحديد المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير خلال عمليات القطر البحري، كالمنشآت

<sup>1</sup> أحياط محمد، التصادم البحري -دراسة مقارنة-، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، 1987، ص125.

<sup>2</sup> علاء الدين عبد المجيد، المرجع السابق، ص328.

<sup>3</sup> تلتخص وقائع هذه القضية في حدوث تصادم بين السفينة **Devonshire** وبين المقطورة **Lelie** والذي نتج عنه غرق المقطورة، وكان التساؤل المطروح أمام مجلس اللوردات هو مدى اعتبار القاطرة والمقطورة وحدة واحدة بشأن تحديد المسؤولية عن التصادم في حالة القطر، فتوصل المجلس إلى معيار إدارة عملية القطر، وذلك بالبحث في وقائع كل دعوى على حدى، ووجد في هذه القضية أن إدارة عملية القطر كانت للقاطرة، ومن ثم قضى بمسؤولية القاطرة والسفينة **Devonshire** اتجاه المقطورة. راجع في ذلك راوي محمد عبد الفتاح، المرجع السابق، ص168.

<sup>4</sup> تنص المادة 184 من القانون البحري القطري رقم 15 لسنة 1980 على أنه " تسأل كل من السفينة القاطرة والسفينة المقطورة بالتضامن بينهما عن الأضرار التي تلحق بالغير، بمناسبة القيام بعملية القطر ما لم تكن آلات السفينة المقطورة متوقفة عن الحركة فلا تضمن أية مسؤولية، وفي حالة مسؤولية المقطورة توزع المسؤولية بينها وبين السفينة القاطرة تبعاً لجسامة الخطأ الذي وقع من كل منهما "

<sup>5</sup> تنص المادة 216 من القانون البحري الكويتي رقم 28 لسنة 1980 على أنه " تسأل كل من السفينة القاطرة والسفينة المقطورة بالتضامن بينهما عن الأضرار التي تلحق بالغير بمناسبة القيام بعملية القطر "

<sup>6</sup> تنص المادة 280 من القانون البحري العماني رقم 35 لسنة 1981 على أنه " تسأل كل من السفينة القاطرة والسفينة المقطورة بالتضامن بينهما عن الأضرار التي تلحق بالغير بمناسبة القيام بعملية القطر. توزع المسؤولية بين السفينتين المذكورتين تبعاً لدرجة الخطأ الذي وقع من كل منهما "

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

البحرية والمينائية، أو الأشخاص الموجودين على سطحها، وأوجب على السفينتين -القاطرة والمقطورة- التعويض عنها بالتضامن، وتوزع المسؤولية بينهما تبعاً لجسامة الخطأ الذي وقع من كلٍ منهما، بحيث تقوم المسؤولية على أساس الخطأ المشترك، فلو رجع المتضرر على إحدى هاتين السفينتين للمطالبة بالتعويض وقامت بدفعه، فيكون لها حينئذ أن ترجع على شريكها في إحداث الضرر بحصتها في التعويض<sup>3</sup>.

في ختام هذا المطلب نخلص إلى أن بعض التشريعات على غرار التشريعين الفرنسي والمصري نظمت أحكام المسؤولية في إطار عقد القطر البحري بربط إدارة عملية القطر بالمسؤولية، إذ حيث تكون الأولى تكون الثانية، فمن يتولى الإدارة تقع عليه المسؤولية ويكون ملزماً بجبر الضرر سواء لحق بالمتعاقد معه أو لحق بالغير. أما المشرع الجزائري فقد ربط المسؤولية العقدية بمسألة إدارة عمليات القطر، في حين خصّ المسؤولية التقصيرية الناشئة عن عقد القطر البحري بأحكام خاصة بها، على خلاف التشريعات الأخرى التي أوردت أحكاماً مشتركة للمسؤوليتين العقدية والتقصيرية على حد سواء، فجعل المسؤولية التقصيرية تضامنية فيما بين المتعاقدين، حيث قرر أن المسؤولية تتحملها السفينتين معاً -القاطرة والمقطورة- أي أنهما مسؤولتان تضامنياً عن الأضرار الحاصلة للغير أثناء عمليات القطر، وهي مسؤولية لا يمكن دفعها إلا بإثبات خطأ الغير أو القوة القاهرة.

<sup>1</sup> تنص المادة 185 من قانون التجارة البحرية البحريني رقم 23 لسنة 1982 على أنه " تسأل كل من السفينة القاطرة والسفينة المقطورة بالتضامن بينهما عن الأضرار التي تلحق بالغير بمناسبة القيام بعملية القطر، ما لم تكن آلات السفينة المقطورة متوقفة عن الحركة، فلا تضمن أية مسؤولية، وفي حالة مسؤولية السفينة المقطورة توزع المسؤولية بينها وبين السفينة القاطرة، فلا تسأل عنه السفينة المقطورة إلا إذا كانت سبباً في إحداث هذا الضرر".

<sup>2</sup> المادتين 181 و182 من مشروع قانون التجارة البحرية العراقي لسنة 1987.

<sup>3</sup> لتفصيل أكثر راجع: اعتدال عبد الباقي، المرجع السابق، ص 147 ما يليها.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

### المطلب الثاني: أحكام الدعاوى الناشئة عن عقد القطر البحري

إن الدعاوى الناشئة عن عقد القطر البحري كغيرها من الدعاوى القضائية الأخرى، وطبقاً لما نصت عليه القواعد العامة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية<sup>1</sup> يشترط لقيامها أن ترفع من ذوي الصفة والمصلحة.<sup>2</sup>

بالرجوع إلى القانون البحري الجزائري نجد أنه لم ينص على أحكام الدعاوى الناشئة عن عملية القطر البحري، وعليه تطبق في هذا الخصوص أحكام القواعد العامة المتمثلة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ومن ثم سنتطرق من خلال هذا المطلب إلى الاختصاص القضائي للنظر في الدعاوى الناشئة عن عقد القطر البحري كفرع أول، ثم إلى تقادم هذه الدعاوى كفرع ثانٍ، وأخيراً سنتطرق فالفرع الثالث إلى التحكيم في حل المنازعات الناشئة عن عقد القطر البحري.

### الفرع الأول: الاختصاص القضائي للنظر في الدعاوى الناشئة عن عقد القطر البحري

إن التشريع البحري الجزائري لم يحدد القضاء المختص بالنظر في المنازعات المتعلقة بعقد القطر البحري، وعليه نعمل إلى تطبيق القواعد العامة للاختصاص القضائي الواردة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية.

بالرجوع إلى القواعد العامة فإن الأصل أن يؤول الاختصاص إلى الجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه<sup>3</sup>، حيث تختص الغرف التجارية بالمنازعات القائمة بين السفن التجارية، في حين تختص الغرف المدنية بالمنازعات القائمة بين السفن غير التجارية. أما إذا كان النزاع

<sup>1</sup> القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، الجريدة الرسمية عدد 21 المؤرخة في 23 فبراير 2008.

<sup>2</sup> استناداً لنص المادة 13 من ق.إ.م.إ.ج والتي تقضي بأنه " لا يجوز لأي شخص التقاضي ما لم تكن له صفة وله مصلحة قائمة أو محتملة يقرها القانون".

<sup>3</sup> تنص المادة 37 من ق.إ.م.إ.ج 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 اختبار موطن يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع فيها الموطن المختار، ما لم ينص القانون على خلاف ذلك".

كما نصت المادة 38 من نفس القانون على أنه " في حالة تعدد المدعى عليهم يؤول الاختصاص الإقليمي للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن أحدهم".

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

مختلط فيجب التمييز بين ما إذا كانت خدمات القطر قد قَدِّمت إلى سفينة تجارية أم غير تجارية، ففي حالة ما إذا قدمت هذه الخدمات من قبل سفينة تجارية إلى سفينة غير تجارية تكون الغرف المدنية هي المختصة، أما إذا كانت خدمات القطر مقدّمة من قبل سفن غير تجارية كسفن النزهة أو الصيد إلى سفن تجارية فيكون لهم الاختيار بين رفع دعوى أمام الغرف المدنية أو التجارية.

تجدر الإشارة إلى أنه بصدور القرار الوزاري المؤرخ في 14/06/1995 تم استحداث القسم البحري بالمحاكم الواقعة على الساحل دون سواها للنظر في القضايا البحرية، بحيث نص على استحداث القسم البحري بسبعة عشرة محكمة ألا وهي: محكمة قالمة، عنابة، سكيكدة، القل، تيبازة، شرشال، مستغانم، جيجل، بجاية، تيزغزيرت، دلس، سيدي احمد، أرزيو، وهران، بني صاف، الغزوات<sup>1</sup>.

إلا أنه قد تم استحداث أقطاب متخصصة للفصل في القضايا البحرية وبتشكيلة جماعية<sup>2</sup>، وفقاً لمقتضيات المادة 6/32 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجديد، والتي تنص على أنه: "تختص الأقطاب المتخصصة المنعقدة في بعض المحاكم بالنظر دون سواها في المنازعات المتعلقة بالتجارة الدولية، والإفلاس والتسوية القضائية، والمنازعات المتعلقة بالبنوك، ومنازعات الملكية الفكرية، والمنازعات البحرية والنقل الجوي، ومنازعات التأمينات.

تحدد مقرات الأقطاب المتخصصة والجهات القضائية التابعة لها عن طريق التنظيم.

تفصل الأقطاب المتخصصة بتشكيلة جماعية من ثلاثة قضاة.

تحدد كفاءات تطبيق هذه المادة عند الاقتضاء عن طريق التنظيم".

من خلال استقراء نص هذه المادة يظهر جلياً أنه يتم النظر في القضايا البحرية أمام الأقطاب المتخصصة، والتي لها اختصاص نوعي يقتصر على منازعات معينة ومن بينها المنازعات البحرية،

<sup>1</sup> بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 319.

<sup>2</sup> فكرة الأقطاب القضائية المتخصصة في الجزائر كتنخصص وليس كجهة قائمة بذاتها، فهذه الأقطاب لا تدخل في هيكل التنظيم القضائي الجزائري بل وضعت إلى جانب الأقسام في المحاكم، حدد المشرع اختصاصها النوعي بموجب قانون الإجراءات المدنية والإدارية، وتبدو حديثة نسبياً مقارنة ببعض التشريعات المقارنة كالقضاء الفرنسي سنة 1975.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

ويفهم من خلال عبارة " تختص الأقطاب المتخصصة المنعقدة في بعض المحاكم " أنّ استحداث هذه الأقطاب لا يشمل جميع المحاكم، وبالتالي فإن تشكيل هذه الأقطاب يخص فقط المحاكم الواقعة على الساحل الجزائري دون سواها. كما يستنتج من عبارة "دون سواها" أن لهذه الأقطاب اختصاص مانع، فهي تفصل دون غيرها في هذه المنازعات، وعليه لا يمكن للأقسام الأخرى في المحكمة الفصل في هذه المنازعات، فهي مقتصرة على الأقطاب المتخصصة فقط.

إلا أن هذه الأقطاب لم ترى النور بعد، وفي انتظار تجسيدها على أرض الواقع وانتظار تنظيم تشريعي خاص بالأقطاب المتخصصة، تبقى المحاكم العادية هي المختصة بالنظر في المنازعات البحرية، وبالتحديد القسم التجاري والبحري، استناداً لنص المادة 531 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية، والتي قضت بأنه " ينظر القسم التجاري في المنازعات التجارية، وعند الاقتضاء في المنازعات البحرية وفقاً لما هو منصوص عليه في القانون التجاري والقانون البحري والنصوص الخاصة، مع مراعاة أحكام المادة 32 من هذا القانون".

### الفرع الثاني: تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد القطر البحري

يتفق المشرع الجزائري مع نظيره الفرنسي والمصري في انقضاء الدعاوى الناشئة عن عقد القطر البحري بمرور سنتين من تاريخ انتهاء العملية، ويعد ميعاد سنتين المنصوص عليه ميعاد تقادم ويقبل الوقف والإنقطاع طبقاً للقواعد العامة.

فقد نصت المادة 872 من القانون البحري الجزائري على أنه " تتقادم الدعاوى الناشئة عن عمليات القطر البحري خلال سنتين ابتداء من نهاية هذه العمليات".<sup>1</sup>

على هذا الأساس تنقضي الدعاوى الناشئة عن عملية القطر البحري بمضي سنتين من تاريخ انتهاء العملية، سواء كانت الدعوى موجهة من أحد طرفي العملية إلى الآخر، أو من أحدهما إلى الغير، أو من الغير إلى أيهما<sup>2</sup>، وتسري هذه المدة سواء تم إنجازها بصورة طبيعية أو تعذر إتمامها بعد

<sup>1</sup> هذه المادة هي عبارة عن نقل حرفي للمادة 30 من القانون الفرنسي الصادر في 3 جانفي 1969 (تقابلها المادة 6-5342 L من القانون الفرنسي الجديد)، وتقابلها المادة 281 من القانون المصري.

<sup>2</sup> جلال وفاء محمددين، المرجع السابق، ص 418.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

البدء في تنفيذها<sup>1</sup>، ويجب أن يراعى في هذا الصدد أن عملية القطر تنتهي بفك كابلات القطر عن السفينة المقطورة في نهاية عملية الجر بالمعنى الدقيق<sup>2</sup>.

حيث أن تاريخ انتهاء عملية القطر هي الفصل في تحديد مدة التقادم، وكما أسلفنا فإن عملية القطر تنتهي بانفصال السفينة القاطرة عن المقطورة، وابتعاد الأولى وتجاوزها المجال الذي يمكن أن تكون فيه تحت تأثير حركة المقطورة، أي باسترداد كل من القاطرة والمقطورة حريتها من تأثير الأخرى.

تطبيقاً للقواعد العامة يبدأ حساب مدة التقادم من اليوم الموالي لليوم الذي انتهت فيه عمليات القطر البحري، وذلك استناداً لنص المادة 314 من القانون المدني الجزائري، والتي جاء فيها "تُحسب مدة التقادم بالأيام لا بالساعات، ولا يُحسب اليوم الأول، وتكمل المدة بانقضاء آخر يوم منها".

كما تخضع مدة التقادم هذه لأسباب الوقف والإنقطاع المنصوص عليهما في القانون المدني، فقد يعترض حساب مدة التقادم لسبب ما، حيث يتوقف حساب مدة السنتين، أين يتم حساب المدة السابقة للتوقف مضافاً إليها المدة اللاحقة له إلى أن تكتمل السنتان، أما بخصوص الإنقطاع الذي قد يرد على حساب هاته المدة فهو يُرتب سقوط المدة التي مرت منه سقوطاً نهائياً، حيث يبدأ بعدها حساب جديد لمدة سنتين كاملتين، فلا تُحسب فيه المدة التي سبقت الانقطاع<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> محمود مختار احمد بريري، المرجع السابق، ص488.

<sup>2</sup> إيمان حسن الجميل، المساعدة البحرية، المرجع السابق، ص117.

<sup>3</sup> رفعت فخري أبادير، القطر البحري في القانون المصري والمقارن، المرجع السابق، ص116.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

### الفرع الثالث: التحكيم في حل المنازعات الناشئة عن عقد القطر البحري

نظراً للتطور الهائل الذي عرفته التجارة البحرية الدولية ظهرت الحاجة إلى وجود نظام يتميز بالسرعة والفاعلية والمرونة، يتصدى للفصل في النزاعات الناشئة عنها، ويواكب التطور الحاصل فيها، ألا وهو التحكيم البحري.<sup>1</sup>

يعرف التحكيم بصفة عامة على أنه نظام لتسوية المنازعات عن طريق أفراد عاديين، يختارهم الخصوم إما مباشرة أو عن طريق وسيلة أخرى يرتضونها.<sup>2</sup> أو بعبارة أخرى هو آلية تهدف إلى الفصل في مسألة تتعلق بالعلاقات القائمة بين طرفين أو عدة أطراف، بواسطة شخص أو عدة أشخاص – المحكم أو المحكمين – والذين يستمدون سلطتهم من اتفاق خاص، ويفصلون في المنازعة بناء على هذا الاتفاق، دون أن يكونوا مخولين بهذه المهمة من قبل الدولة.<sup>3</sup>

فالتحكيم البحري نظام قانوني لحل المنازعات البحرية قوامه الخروج عن طرق التقاضي العادية<sup>4</sup>، حيث يتفق أطراف العلاقات البحرية بما فيها طرفي عقد القطر البحري، على أن يعهدوا بالمنازعات الحالية أو المستقبلية، والتي قد تنشأ عن هذه العلاقات إلى محكمين مختصين من اختيارهم

<sup>1</sup> ظهر التحكيم البحري منذ القرن الرابع عشر عندما ازدهرت التجارة الخارجية وسياسة التصدير والإستيراد عن طريق البحر، وفي حوالي القرن الخامس عشر والسادس عشر نشأت مجموعة من المؤمنين الذين جمع بينهم مقهى في لندن ولم تكن تربطهم رابطة عمل مشتركة أو رابطة رسمية، ولكن جمعهم هذا المقهى المملوك لـ EDWARD LOYDS ثم تطور وضع هذه المجموعة من المؤمنين في القرن السابع عشر وبدأ يتبادلون في المقهى المذكور الأخبار عن حالة التجارة البحرية ومخاطرها، ومن هنا انبثقت الـ LOYDS (هيئة اللويدز)، وأصبح لها وكيل عن كل قطر وميناء هام في العالم، وذلك من حوالي ثلاثمائة سنة، وقد ظلت دول أوروبا بما فيها فرنسا تؤمن على المخاطر البحرية في لندن وظل هذا الوضع سائداً حتى نهاية القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين عندما كانت لندن مركز التأمين والتجارة والبنوك. وفي عام 1880 نشأت في لندن المحكمة التجارية كفرع من المحكمة العليا الإنجليزية واختصت بقضايا التجارة البحرية والبنوك والتأمين، ونشأ بالتدريج فرع خاص في المحكمة لدعاوى التحكيم التي تنشأ نتيجة الشرط الاختياري الوارد في العقود البحرية بحسم المنازعات الناشئة عنها عن طريق التحكيم، وكان هذا الفرع الخاص للمحكمة العليا الإنجليزية يتم التظلم إليه من أحكام التحكيم، كما كان يلجأ إليه إذا لم يتعاون أحد الأطراف في إجراءات التحكيم. راجع في ذلك: محمد كمال حمدي، التحكيم في المنازعات البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2005، ص 03.

<sup>2</sup> A.Foustoucos, L'arbitrage interne et international en droit privé hellénique, Thèse Université de Paris II, 1976, p29.

<sup>3</sup> David Reni, L'arbitrage dans le commerce international, Paris, Edition economica, 1982, p9.

<sup>4</sup> تفيد الإحصائيات أن أكثر من 90% من المنازعات المعروضة أمام رابطة المحكمين البحريين في لندن هي ذات طبيعة بحرية، وأن 80% من المنازعات الخاضعة للتحكيم تتعلق بمشارطات الإيجار أو سندات الشحن الصادرة تنفيذاً لهذه المشارطات، وفي إنجلترا وحدها بلغت نسبة التحكيم في المسائل البحرية ما يعادل 85% من الرقم العالمي لمجموع طلبات التحكيم. لتفصيل أكثر راجع: محمد عبد الفتاح ترك، شرط التحكيم بالإحالة وأساس التزام المرسل إليه بشرط التحكيم، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ط 1، 2006، ص 16.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

من المشهود لهم بالكفاءة والخبرة في مجال التجارة البحرية.<sup>1</sup> ويعد التحكيم البحري صورة من صور التحكيم التجاري الدولي، ولكن له خصوصية طبيعية ذات نطاق واسع، إذ أن أكثر من 85% من البضائع الدولية يتم نقلها عن طريق البحر.<sup>2</sup>

ينقسم التحكيم البحري بالنظر إلى من يتولاه إلى نوعين: تحكيم بحري مؤسساتي وتحكيم بحري حر، فقد يتفق الأطراف وهم بصدد إبرام اتفاق التحكيم على إحالة المنازعات التي ستنشأ أو التي نشأت بالفعل إلى التحكيم أمام إحدى مؤسسات التحكيم البحري الدائمة<sup>3</sup> مثل: غرفة التحكيم البحري بباريس<sup>4</sup>، المنظمة الدولية للتحكيم البحري بباريس<sup>5</sup>، غرفة اللويدز للتحكيم البحري بلندن<sup>6</sup>، وهو ما يعرف بالتحكيم البحري المؤسساتي.<sup>7</sup>

<sup>1</sup>M. Monetti, Arbitrage et Affrètement Maritime, Etude Comparée des sentences françaises et Américaines, Thèse, Rouen-Haute-Normandie, 1981, p1.

<sup>2</sup>إيمان فتحى حسن الجميل، اتفاق التحكيم البحري وفقاً لقانون التحكيم المصري (قانون 27 لسنة 1994) والاتفاقيات الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2013، ص3.

<sup>3</sup>رقية عواشيرة، التحكيم المؤسسي ودوره في تحقيق الذاتية الخاصة بالمنازعات البحرية، دفا تر السياسة والقانون، العدد 2، جوان 2009، ص96.

<sup>4</sup>تأسست غرفة التحكيم البحري بباريس سنة 1929 بموجب قانون 1 جويلية 1901، بواسطة اللجنة المركزية الفرنسية لمجهزي السفن، ثم توقف نشاطها تقريباً نظراً لاندلاع الحرب العالمية الثانية، ثم أعيد تنظيمها من جديد في 8 نوفمبر 1966. وهي غرفة تحكيم متخصصة في مجال المنازعات البحرية، حيث تضم في عضويتها كافة التخصصات البحرية من ملاك السفن وربانة سفن ووكلاء بحريين ومقاولي الشحن والتفريغ، والسامسة البحريين، وشركات بناء السفن، وشركات التأمين، بالإضافة إلى اهتمامات أخرى بالنقل البحري، وتتكون هذه الغرفة من محكمين فرنسيين وأجانب، وتدار بواسطة مجلس إدارة مكون من 16 عضواً، يتم اختيارهم بواسطة الجمعية العامة للغرفة عن طريق الإقتراع السري وبأغلبية الأصوات، مع تجديد نصفهم كل عام. راجع في ذلك: محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري (النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005، ص413.

<sup>5</sup>هي منظمة دولية حيث يوجد مقر اللجنة الدائمة ومقر لسكرتارية المنظمة بفرنسا إلا أنها ليست فرنسية، فقد كانت غرفة التجارة الدولية (CCI) بالإشتراك مع اللجنة البحرية الدولية (CMI) قد وضعت لائحة تحكيم بحري تُعرف بلائحة تحكيم غرفة التجارة الدولية واللجنة البحرية الدولية، وذلك في مارس 1978، حيث يقع تطبيق هذه اللائحة على عاتق المنظمة الدولية للتحكيم البحري. وتتكون اللجنة الدائمة من 12 عضو، حيث تقوم CCI بتعيين نصفهم، بينما يُعين النصف الثاني عن طريق CMI. راجع في ذلك:

Frédéric Eisemann, Le règlement CCI – CMI du comité international d'arbitrage maritime, D.M.F, 1980, p197.

<sup>6</sup> تعتبر هذه الغرفة من أهم وأعرق مؤسسات التحكيم البحري، والتي لها باع طويل في تحكيم المنازعات الخاصة بالحوادث البحرية، ويوجد بها عدد كبير من أشهر المحكمين المشهود لهم بالكفاءة في مجال المساعدة البحرية والإنقاذ وعمليات النقل البحري، كما تحتوي على نماذج شهيرة خاصة بالإنقاذ وتساوية قضايا التصادم البحري والخسارات البحرية المشتركة. راجع في ذلك كل من: إيمان فتحى حسن الجميل، اتفاق التحكيم البحري، المرجع السابق، ص28. محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، المرجع السابق، ص414.

<sup>7</sup>يطلق عليه أحياناً "التحكيم التنظيمي". راجع في ذلك:

BindeBinde, la procédure de l'arbitrage maritime en droit français, Mémoire (D.E.S.S), Transports maritimes et aériens, Faculté de droit, Marseille, 2002-2003, p10.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

أما التحكيم البحري الحر<sup>1</sup> فهو ذلك النوع من التحكيم البحري الذي يتم بعيداً عن مؤسسات التحكيم البحري الدائمة، حيث يتفق الأطراف في اتفاق التحكيم على إدارة وتنظيم التحكيم بأنفسهم، فيتفقون على تشكيل هيئة التحكيم وعلى كافة القواعد المطبقة على الإجراءات التحكيمية وعلى اختيار مكان التحكيم، والقانون الواجب التطبيق، وعلى القيام بأنفسهم بتدليل كافة الصعوبات التي قد تعترض طريق التحكيم<sup>2</sup>، ويكون التحكيم البحري حراً إذا تم أمام جمعية المحكمين البحريين بلندن، أو جمعية المحكمين البحريين بنيويورك، أو إذا تم بموجب لائحة اليونسترال لسنة 1976.<sup>3</sup>

كما ينقسم التحكيم البحري من حيث عناصره إلى: تحكيم بحري دولي، وتحكيم بحري داخلي أو وطني، ذلك أن التحكيم لا يرتبط دائماً بالمكان الذي يتم فيه، كما أن أطرافه غالباً ليسوا أفراد طبيعيين، وإنما شركات خاصة، أو مؤسسات قطاع عام، الأمر الذي وجدت معه الدول نفسها في مواجهة خصومات متعددة العناصر. وبالتالي تعدد القوانين التي تحكم هذه الخصومات بتعدد واختلاف عناصرها، فظهرت بذلك الحاجة إلى التفرقة بين التحكيم البحري الداخلي والتحكيم البحري الدولي<sup>4</sup>.

الواقع أن مسألة التفريق بين هذين النوعين من التحكيم أثارت جدلاً فقهيًا وقضائياً واسعاً، وذلك في محاولة وضع معيار لهذه التفرقة، حرصاً على إبعاد التحكيم الدولي عن سلطان القوانين الدولية، وتحريره من قيودها<sup>5</sup>، وقد سبقت عناصر شتى لهذه التفرقة، مثل: اختلاف جنسية الخصوم، اختلاف جنسية المحكمين عن جنسية الأطراف، أو اختلاف مكان التحكيم عن الدولة التي ينتمي

<sup>1</sup> يسمى أيضا " التحكيم الخاص " أو " التحكيم المتحرر " أو " التحكيم العرضي ". راجع في ذلك: عاطف محمد الفقي، التحكيم في المنازعات البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007، ص 84.

<sup>2</sup>Kassis Antoine, Réflexions sur le règlement d'arbitrage de la chambre de commerce international, (les déviations de l'arbitrage institutionnel), Edition L.G.D.J, paris, 1988, p22.

<sup>3</sup>Ph. Fouchard, Les travaux de la C.N.U.D.C.I, Le règlement d'arbitrage, clunet 1979, P 828.

<sup>4</sup> بلباقي بومدين، التحكيم في المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد- تلمسان، 2017-2018، ص 85-86.

<sup>5</sup> علي رمضان بركات، خصومة التحكيم في القانون المصري والقانون المقارن، دار النهضة العربية، القاهرة، ط 1، 1996، ص 18-19.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

إليها أطراف النزاع، أو ما إذا كان يجري التحكيم وفقاً لإجراءات ينظمها قانون أجنبي<sup>1</sup>، غير أن هذه العناصر لم تسلم من النقد، ولم تفلح كميّار للتمييز بين هذين النوعين من التحكيم، ومن ثم ظهرت نظرة جديدة للفقهاء الحديث إلى دولية التحكيم، وذلك عندما يتعلق العقد بمصالح التجارة الدولية<sup>2</sup>. سنلقي الضوء على مفهوم اتفاق التحكيم البحري (أولاً) ثم نتطرق لإجراءاته (ثانياً) إلى غاية صدور الحكم التحكيمي (ثالثاً)، وأخيراً سنستعرض بعض تطبيقات التحكيم في منازعات القطر البحري (رابعاً).

### أولاً: اتفاق التحكيم البحري

يقصد باتفاق التحكيم البحري ذلك الاتفاق الذي بمقتضاه يتعهد طرفي العقد بأن يتم الفصل في المنازعة الناشئة بينهما أو المحتمل أن تنشأ بينهما مستقبلاً، بمناسبة تنفيذ العقد، أو تفسير العقد عن طريق التحكيم البحري<sup>3</sup>. ويأخذ اتفاق التحكيم البحري صورتين: إما شرط تحكيم أو مشاركة تحكيم، وإلى جانب هاتين الصورتين هناك صورة أخرى كشفت عنها الممارسات العملية تعرف بشرط التحكيم بالإحالة أو بالإشارة<sup>4</sup>.

### 1. شرط التحكيم *Clause compromissoire*

شرط التحكيم<sup>5</sup> هو اتفاق بين طرفي العقد على أن ما قد ينشأ بينهم من نزاع بشأن علاقة قانونية معينة يفصل فيه بواسطة التحكيم، ويرد هذا الشرط عادة في ذات العقد الأصلي مصدر العلاقة القانونية سواء كان عقداً مدنياً أو تجارياً أو إدارياً<sup>6</sup>، إلا أنه لا يوجد ما يمنع من ورود هذا

<sup>1</sup> محسن شفيق، التحكيم التجاري الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1997، ص23.

<sup>2</sup> لتفصيل أكثر راجع: محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، المرجع السابق، ص347 وما يليها.

<sup>3</sup> Ph.Fouchard, Traite de l'arbitrage commercial international, L.C.C, Paris, 1996, p213.

<sup>4</sup> Boucobza.V, La clause arbitrale par référence en matière d'arbitrage commercial international, Rev. Arb, 1998, p495.

<sup>5</sup> عرفه المشرع الجزائري في المادة 1007 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية بأنه "الاتفاق الذي يلتزم بموجبه الأطراف في عقد متصل بحقوق متاحة بمفهوم المادة 1006 أعلاه، لعرض النزاعات التي قد تثار بشأن هذا العقد على التحكيم".

<sup>6</sup> إيمان فتحي حسن الجميل، اتفاق التحكيم البحري، المرجع السابق، ص20.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

الشرط في عقد مستقل عن العقد الأصلي ولكن قبل نشوء النزاع.<sup>1</sup> أي أن يتفق الطرفان على اللجوء إلى التحكيم لحل النزاعات التي قد تنشأ بينهم مستقبلاً بخصوص هذا العقد، وهي الصورة الغالبة في المجال البحري.<sup>2</sup>

### 2. مشاركة التحكيم *Compromis*

يقصد بمشاركة التحكيم<sup>3</sup> اتفاق طرفي العقد في عقد مستقل عن العقد الأصلي، تتوافر فيه كافة الشروط الموضوعية والشكلية التي تلزم لصحة الالتزام بوجه عام على عرض منازعاتهم التي نشأت بالفعل على التحكيم.<sup>4</sup> فمشاركة التحكيم هي في الحقيقة اتفاق شامل لكل متطلبات التحكيم، فهي لا تقتصر فقط على تقرير اللجوء إلى التحكيم في نزاع معين، وإنما تتولى تنظيم كل ما يتعلق بهذا التحكيم، من حيث إجراءاته ونطاقه، وموضوعه، وضوابطه.<sup>5</sup>

### 3. شرط التحكيم بالإحالة *Clause arbitrale par référence*

إلى جانب الصورتين التقليديتين لاتفاق التحكيم - شرط التحكيم ومشاركة التحكيم - فقد أظهرت الممارسات العملية الدولية شكلاً آخر من أشكال اتفاق التحكيم، يعرف بشرط التحكيم بالإحالة أو الإشارة، وذلك في العقود الدولية التي تبرم عن طريق الفاكس أو التلكس، والتي لا تتضمن شرط التحكيم، حيث عادة ما يتم الإحالة إلى وثائق أخرى تلحق بها أو قواعد خاصة مُعدة سلفاً.<sup>6</sup>

<sup>1</sup>Kassem el khatib, La réunification du droit du transport maritime de marchandises : mythe ou réalité, Thèse Université de paris 1, 2008, p429.

<sup>2</sup> قرطي سهيلة، مدى فعالية التحكيم في منازعات العقود البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد-تلمسان، العدد5، 2017، ص83.

<sup>3</sup> عرفها المشرع الجزائري في المادة 1011 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية بأنها "الاتفاق الذي يقبل الأطراف بموجبه عرض نزاع سبق نشوؤه على التحكيم".

<sup>4</sup>Malan. A, Le rayonnement de la clause compromissoire et de la clause attributive de juridiction dans les opérations de transport maritime, D.M.F, 666, janvier 2006, p15.

<sup>5</sup> V. G. Couchez, JP. Langlande, D.Lebeau, Droit judiciaire privé, Dalloz, paris, 1998, p411.

<sup>6</sup> بلباقي بومدين، شرط التحكيم بالإحالة ومدى نفاذه في مواجهة المرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة في ضوء التطبيقات القضائية)، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد -تلمسان، العدد3، 2015، ص99.

### ثانياً: إجراءات التحكيم البحري

تختلف إجراءات التحكيم بحسب طبيعة التحكيم البحري من سرعة وسرية، فتبدأ العملية التحكيمية بتقديم طلب التحكيم، ثم تشكيل هيئة التحكيم، تحديد القواعد الإجرائية المطبقة على النزاع، اختيار القانون الواجب التطبيق، وصولاً إلى انعقاد الخصومة التحكيمية.

#### 1. طلب التحكيم البحري:

تبدأ إجراءات التحكيم بتقديم طلب التحكيم في المكان والزمان المتفق عليهما، ويقصد بطلب التحكيم كل طلب يوجهه أحد طرفي اتفاق التحكيم أو ممثله القانوني إلى الطرف الآخر، أو إلى هيئة التحكيم المتفق عليها، يخطره فيه برغبته في رفع النزاع إلى التحكيم<sup>1</sup>.

يختلف هذا الطلب بحسب صور التحكيم إن كان حراً أو مؤسساتي، فبالنسبة للتحكيم الحر ترفع الدعوى التحكيمية أمام مراكز التحكيم من قبل المدعي بمذكرة مكتوبة، يشرح فيها جميع طلباته من المدعى عليه، وطالباً فيها تعيين محكم أو محكمين أو الإشتراك في تعيينهم، فتبدأ إجراءات التحكيم من التاريخ الذي يعلن فيه المدعي طلب التحكيم، خلال الميعاد المتفق عليه، أما بخصوص التحكيم المؤسساتي فيتم رفع الطلب من المدعي إلى سكرتارية هيئات التحكيم، وتتولى الهيئة إعلام المدعى عليه، ونظراً للطابع الروتيني لإجراءات التحكيم المؤسساتي، والتي تتشابه مع إجراءات رفع الدعوى أمام القضاء غالباً ما يُفضل الأطراف اللجوء إلى التحكيم الحر بدلاً من التحكيم المؤسساتي<sup>2</sup>.

#### 2. تشكيل هيئة التحكيم البحري:

تشكل هيئة التحكيم أو محكمة التحكيم من محكم أو عدة محكمين بعدد فردي<sup>3</sup>، ويتم تشكيلها باتفاق الطرفين، وهذا ما يعني مبدئياً أن هؤلاء هم من يقومون بتعيين المحكمين، ومع ذلك

<sup>1</sup> مصطفى الجمال وعكاشة عبد العال، التحكيم في العلاقات الخاصة الدولية والداخلية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 1، 1998، ص 616.

<sup>2</sup> بلباقي بومدين، التحكيم في المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص 421.

<sup>3</sup> المادة 1017 من ق.إ.م.إ.ج.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

فقد ترجع هذه المهمة في حالات معينة إلى القضاء، فيقوم القضاء بعملية التعيين.<sup>1</sup> ومثلما يرجع للأطراف كأصل عام حرية التعيين، فلهم أيضاً الحق في العزل والاستبدال، كما يمكن لهم رد المحكم متى توفرت حالات معينة<sup>2</sup>، وهو ما ورد في أحكام المادة 1041 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري<sup>3</sup>.

### 3. تحديد القواعد الإجرائية والقانون الواجب التطبيق على النزاع:

بعد تشكيل هيئة التحكيم يقوم المحكم المعين أو المحكمون الذين تم تعيينهم بتحديد القواعد الإجرائية المطبقة على النزاع، وكذا اختيار القانون الواجب التطبيق على إجراءات التحكيم البحري، فكما هو الشأن بالنسبة للنزاعات المعروضة أمام القضاء، إذ يتم اتباع إجراءات معينة، يخضع النزاع المعروض على التحكيم هو الآخر لإجراءات معينة.

إلا أنه وخلافاً لما هو متعارف عليه في النزاعات التي يتم الفصل فيها أمام القضاء، بحيث تخضع الإجراءات لقانون القاضي، فإنه في مجال التحكيم يتم تغليب إرادة الأطراف، وهو ما أقرته المادة 1043 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، فالأصل هو إعطاء الأطراف حرية تحديد

<sup>1</sup> بسعيد مراد، المرجع السابق، ص 332.

<sup>2</sup> نصت المادة 1016 من ق.إ.م.إ. ج على أنه "يجوز رد المحكم في الحالات الآتية:

- عندما لا تتوفر فيه المؤهلات المتفق عليها بين الأطراف،
- عندما يوجد سبب رد منصوص عليه في نظام التحكيم الموافق عليه من قبل الأطراف،
- عندما تبين من الظروف شبهة مشروعة في استقلاليته، لا سيما بسبب وجود مصلحة أو علاقات اقتصادية أو عائلية مع أحد الأطراف مباشرة أو عن طريق وسيط.

لا يجوز طلب رد المحكم من الطرف الذي كان قد عينه، أو شارك في تعيينه، إلا لسبب علم به بعد التعيين.

تبلغ محكمة التحكيم والطرف الآخر دون تأخير بسبب الرد.

في حالة النزاع إذا لم يتضمن نظام التحكيم كليات تسويته أو لم يسع الأطراف لتسوية إجراءات الرد، يفصل القاضي في ذلك بأمر بناء على طلب من يهيمه التعجيل.

هذا الأمر غير قابل لأي طعن".

<sup>3</sup> تنص المادة 1041 من نفس القانون على أنه "يمكن للأطراف مباشرة أو بالرجوع إلى نظام التحكيم تعيين المحكم أو المحكمين أو تحديد شروط تعيينهم وشروط عزلهم أو استبدالهم.

وفي غياب التعيين وفي حالة صعوبة تعيين المحكمين أو عزلهم أو استبدالهم، يجوز للطرف الذي يهيمه التعجيل القيام بما يأتي:

- رفع الأمر إلى رئيس المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها التحكيم، إذا كان التحكيم البحري يجري الجزائري،
- رفع الأمر إلى رئيس محكمة الجزائر إذا كان التحكيم يجري في الخارج واختار الأطراف تطبيق قواعد الإجراءات المعمول بها في الجزائر".

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

قواعد الإجراءات الواجب إتباعها في الخصومة، أما في حالة عدم الإتفاق على ذلك تتولى محكمة التحكيم ضبط هذه الإجراءات مباشرة أو استناداً إلى قانون أو نظام تحكيم. هو الأمر نفسه بخصوص اختيار القانون الواجب التطبيق، فالمبدأ العام هو قيام محكمة التحكيم بالفصل في النزاع عملاً بقواعد القانون الذي اختاره الأطراف، وفي غياب هذا الإختيار تفصل حسب قواعد القانون والأعراف التي تراها ملائمة. وهذا ما جاءت به المادة 1050 من ق.إ.م.إ.ج.

### 4. سير الخصومة التحكيمية:

بعد تحديد القواعد الإجرائية المطبقة على النزاع واختيار القانون الواجب التطبيق تقوم الهيئة التحكيمية بأعمالها الإجرائية، والتي تبدأ بدعوة المحكّمين إلى أولى جلساتها، وذلك تمهيداً للمرافعة والتحقيق في وقائع القضية. من ثم يحضر الطرفان الدعوى التحكيمية من أجل تقديم الأدلة شخصياً، حيث يجب على كلّ طرف تقديم دفاعه، ومستنداته قبل انقضاء أجل التحكيم بخمسة عشر (15) يوماً على الأقل، لتنجز أعمال التحقيق والمحاضر من قبل جميع المحكّمين، إلا إذا أجاز الإتفاق سلطة نذب أحدهم للقيام بها، ويفصل المحكم أو المحكمون وفقاً لقواعد القانون بعد اقتناعهم بما عرض عليهم من أدلة وحجج الطرفين، أو سماع مرافعتهم الشفوية إن كانت المرافعة شفوية<sup>1</sup>.

### ثالثاً: الحكم التحكيمي

بعد استعراضنا للإجراءات التحكيمية نأتي للمرحلة الأخيرة من مراحل التحكيم البحري، ألا وهي صدور حكم فاصل في موضوع النزاع، مستوفياً لجميع شروطه الشكلية والموضوعية، حتى لا يكون هناك أي داعٍ للطعن فيه.

### 1. إصدار حكم التحكيم:

بعد قفل باب المرافعة في الجلسات، وبعد المداولات السرية للدعوى التحكيمية، تنتهي هيئة التحكيم بإصدارها لحكم التحكيم في الموعد المحدد له، وذلك بأغلبية الأصوات في حالة تعدد

<sup>1</sup> راجع أحكام المواد من 1019 إلى 1024 من ق.إ.م.إ.ج. بخصوص سير الخصومة التحكيمية.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

المحكمين، ويكون حائزاً لحجية الشيء المقضي فيه<sup>1</sup>، ويُعرف حكم التحكيم بأنه " ذلك القرار النهائي الذي يتخذه المحكم أو المحكمون في النزاع المعروض، بعد دراسة الموضوع وفحص الأدلة مبيناً الأسباب القانونية"<sup>2</sup>.

يصدر حكم التحكيم إذن محتويّاً على قرار هيئة التحكيم يفصل في النزاع بين الطرفين، ومشمثلاً على مجموعة من البيانات الجوهرية، والمنصوص عليها في المادة 1028 من ق.إ.م.إ.ج، والمتمثلة في:

إسم ولقب المحكم أو المحكمين، تاريخ صدور الحكم، مكان إصداره، أسماء وألقاب الأطراف وموطن كلٍّ منهم، وتسمية الأشخاص المعنوية ومقرها الاجتماعي، أسماء وألقاب المحامين أو من مثل أو ساعد الأطراف عند الإقتضاء.

كما يتضمن حكم التحكيم عرضاً موجزاً للوقائع، أو ملخص للنزاع المعروض وطلبات الخصوم، مع ذكر الحثيات والأسانيد، والحجج التي استند عليها المحكمين في تأسيس قضائهم التحكيم يحول النزاع المعروض عليهم<sup>3</sup>. ويجب أن يوقع الحكم التحكيمي من قبل جميع المحكمين، وفي حالة امتناع الأقلية عن التوقيع يشير بقية المحكمين إلى ذلك، ويرتب الحكم أثره باعتباره موقعاً من جميع المحكمين<sup>4</sup>.

### 2. الطعن في حكم التحكيم:

بالنسبة للطعن في أحكام التحكيم فإن حكم التحكيم الداخلي غير قابل للطعن بالمعارضة، لكن يجوز الطعن فيه عن طريق اعتراض الغير الخارج عن الخصومة أمام المحكمة المختصة قبل عرض

<sup>1</sup> لتفصيل أكثر راجع: بلباقي بومدين، التحكيم في المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، المرجع السابق، ص493 وما يليها.

<sup>2</sup>V. dans sesens, Cristian Bonhomme, La sentence arbitrale de droit international privé, thèse de doctorat, 1964 Aix –Marseille, p165.

<sup>3</sup> المادة 1027 من ق.إ.م.إ.ج.

<sup>4</sup> المادة 1029 من ق.إ.م.إ.ج.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

النزاع على التحكيم<sup>1</sup>، وتكون القرارات الفاصلة في الاستئناف وحدها قابلة للطعن بالنقض طبقاً للأحكام المنصوص عليها في القانون.<sup>2</sup>

### رابعاً: تطبيقات التحكيم في منازعات القطر البحري

لقد كان هناك العديد من القضايا التي عرضت على التحكيم البحري، والمتعلقة بمنازعات القطر البحري، على إثر اتفاق التحكيم الوارد في عقودها، خاصة عند النزاع حول ما إذا كانت العملية التي تمت تكييف على أساس أنها قطر بحري أم مساعدة بحرية، ومن بينها نذكر:

1. قضية السفينة " **Thysville** " والتي جنحت على الشاطئ الغربي لأوليرون، واستدعى وكيل تجهزها أربع قاطرات تابعة لشركة إنقاذ الإتحاد البحري الفرنسي لإنقاذها، ووصلت القاطرات الأربع إلى مكان الحادث، وقامت بمحاولة جماعية لتعويم السفينة، ولكن دون جدوى، حيث انقطعت حبال القطر المتصلة بثلاث قاطرات، وإن كانت السفينة الجانحة قد تحركت في مكانها الموحل، وأدرك ربانها أنه من غير المجدي القيام بمحاولات جديدة قيل تخفيف حمولة السفينة، وأجل العملية لليوم التالي، وأوصى القاطرات بأن تتزود بحبال صلب وحبال غليظة.

هذا ولعدم إمكان إنزال قوارب التفريغ من على متن السفينة الجانحة شرع الربان في إلقاء جزء من الحمولة في البحر، وأثناء عملية التخفيف بقيت قاطرتان في المكان لتقديم المساعدة عند الحاجة، وتوجهت قاطرتان إلى ميناء (باليس **Pallice**) للتزود بحبال قطر جديدة، استعداداً للمحاولة التي ستتم في اليوم التالي.

إلا أنه في الساعة الخامسة من صباح ذلك اليوم لاحظ الربان أن سفينته الجانحة تتأرجح وتهتز، فحاول تعويمها مستخدماً ماكيناتها دون الإستعانة بالقاطرات، وبالفعل نجح في ذلك وأبحرت السفينة من جديد إلى ميناء (باليس **Pallice**).

<sup>1</sup> المادة 1032 من ق.إ.م.إ.ج.

<sup>2</sup> المادة 1034 من ق.إ.م.إ.ج.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

عرضت القضية على التحكيم لمعرفة ما إذا كان من حق القاطرات الأربع الحصول على مكافأة إنقاذ خاصة في ضوء المادة 2/2 من اتفاقية بروكسل، والتي تنص على أنه "لا تستحق أية مكافأة إذا لم تحقق المعونة المقدمة نتيجة نافعة".

فقرر المحكمون أن القاطرات الأربع وُضعت في خدمة السفينة الجانحة بناء على طلب صريح من وكيل المجهز، ومن ثم فإن عقد تأجير خدمات حقيقي قد تم بين المجهز من جهة، والقاطرات الأربع من جهة أخرى، وأحكام هذا العقد هي الواجبة الأداء، وليس أحكام اتفاقية بروكسل، وما لم يتفق الطرفان على شرط (ما لم تنج لن تدفع No Cur No Pay)، وبموجب قواعد تأجير الخدمات التي تتفق عليها جميع التشريعات، فإنه من حق من يلتزم بتقديم خدمات في عملية محددة، أن يحصل على استرداد النفقات التي أنفقها لتنفيذ التزامه، والتعويض عن الخسائر والأضرار التي لحقت به كنتيجة مباشرة للعملية التي قام بها، بالإضافة إلى أجر عادل يراعى في تقديره مجمل الظروف التي قدمت فيها الخدمة، حتى في حالة عدم نجاح العملية، وعدم تحقيق نتيجة نافعة، ما لم يكن عدم النجاح راجعاً إلى أخطائه<sup>1</sup>.

2. قضية سفينة الصيد "بريسي Briseis" والتي أوقفت أعمال الصيد على إثر عاصفة مفاجئة، وعادت بسرعة بطيئة اتجاه المدخل الشمالي لمصب نهر الجيرونند، وبعد عدة ساعات من السير وعلى بعد 4 أميال من المدخل لاحظ الريان تدفق الماء داخل السفينة، والمضخات لم تكن حالتها تسمح بنزوح المياه التي وصلت غرفة المحرك، وغمرته بالماء، فطلب الريان المساعدة من قارب الإرشاد (فلوريه Fleuret) الذي كان موجوداً بالمنطقة، فأوصل حبال القطر وقطر السفينة حتى وضعها في مأمن من الرياح أمام (سان باليه)، وفي بحر أكثر هدوءاً، ثم أكملت السفينة طريقها بعد ذلك لميناء (رويون Royan) بوسائلها الخاصة، وبمرافقة قاربي صيد آخرين.

<sup>1</sup>Sentence CCI, No 4504/1985, Clunet, 1986, p1118, Ops, S.Jarvin.

مشار إليه لدى: علاء الدين عبد المجيد، المرجع السابق، ص 377-378.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

عندما عرضت على التحكيم قررت المحكمون أن المعونة المقدمة تعد إنقاذاً بحرياً، ويستحق مقدمها مكافأة على هذا الأساس، وذلك بالنظر إلى ظروف الحادث، فالماء كان يتدفق إلى جوف السفينة، والمضخات لم تستطع مقاومته، والمحرك الذي كان يدور في الماء بدأ في التوقف، ولم يعد في السفينة أنوار لأن المولدات والمعدات الكهربائية غمرتها المياه، إضافة إلى أنه قد حدث هذا في بحر هائج، مع رياح قوتها من 7 إلى 8 درجات، فالسفينة بهذا الوضع كانت معرضة لمخاطر كبيرة، وهذه المخاطر كانت تتزايد بسرعة مع تفاقم حالة الجو، صحيح أن السفينة كان يمكنها إلقاء أهلابها والرسو عليها، إلا أنها ستكون في وضع سيء قد ينتهي بها إلى الغرق في مدة قصيرة، وقضى الحكم بمنح قارب الإرشاد مكافأة قدرها 1700 فرنك.<sup>1</sup>

3. قضية سفينة الشحن " سيرس Circe " والتي كانت قادمة من الجزائر ومتجهة إلى مرسيلىا، حيث اشتعلت النيران في غرفة محركاتها، فتوقفت عن العمل وهي على بعد 30 ميلاً من جزيرة (ماجوروك)، فطلب من سفينة الشحن (شارل لوبورن Charles le Borgne) قطرها إلى ميناء (بالما Palma)، بالجزيرة المذكورة حيث توجد وسيلة لإطفاء الحريق، وكانت عملية توصيل حبال القطر حساسة بسبب الرياح التي قوتها أربع درجات ونصف (4,5)، والموج والبحر المضطرب، ولكنها لم تكن خطيرة، فمحاولة القطر الأولى لم تنجح، حيث انفك الحبل من مؤخرة السفينة القاطرة مسبباً لها بعض الأضرار، أما عملية القطر الثانية فقد تمت بنجاح، وبعد الإبحار لمدة سبع ساعات ونصف انكسرت سلسلة القطر على بعد 3 أميال من اليابسة، وبعد محاولات غير مجدية لمواصلة القطر، توقفت ملفات السلسلة عن العمل، وهنا قررت السفينة المقطورة استدعاء قاطرة من ميناء (بالما) مجهزة بمعدات إطفاء الحريق، وقد كلفت القاطرة (شارل لوبورن) باستدعائها، فتم هذا النداء عن طريق الراديو، واستجابت له البحرية العسكرية الإسبانية، فأرسلت قاطرة ظلت طريقها إلى مكان الحادث، فتوجهت إليها القاطرة (شارل لوبورن) وأعادتها إلى مكان الحادث، وبقيت إلى جوار

<sup>1</sup>S.A, Septembre 1964, D.M.F, 1965, p107.

مشار إليه لدى المرجع نفسه، ص379.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

السفيتين حتى أبلغها ريان السفينة المغائة أن وجودها غير ضروري، وسحبت القاطرة الإسبانية السفينة المغائة إلى ميناء (بالما).

عندما عُرضت القضية على المحكمين قرروا أن الحريق في عرض البحر يعد دائماً خطراً كبيراً، حتى ولو كانت شدته انخفضت بإغلاق الفتحات وتصاعد ثاني أكسيد الكربون، لأنه من الممكن أن يلهب مرة أخرى. صحيح أن السفينة المغائة لم تطلب من القاطرة (شارل لوبورن) إطفاء الحريق، بل طلبت قطرها إلى ميناء (بالما)، وهذا لم يتم بصورة كاملة، إلا أن القاطرة (شارل لوبورن) قدمت خدمات لا جدال حول فائدتها، فهي أولاً قربت السفينة المقطورة بالقرب من اليابسة، وجعلتها في مأمن من الرياح القوية، وقربتها من ناحية أخرى من القاطرة التي أطفأت الحريق، حيث وصلت إلى مكان الحادث فوراً، وبعد ذلك بقيت بجوار السفينة المغائة حتى أبلغها ربانها أن وجودها أصبح غير ضروري، والوجود على مقربة من سفينة في خطر هو تشجيع معنوي للطاقم، وهو وسيلة معونة متزايدة يجب أخذها في الاعتبار، لأنها بجد ذاتها عمل مساعدة، وأخيراً فإن القاطرة (شارل لوبورن) استدعت القاطرة الإسبانية واصطحبتها إلى مكان الحادث، وهذا أيضاً في حد ذاته خدمة مساعدة (إنقاذ)، يجب أخذها في الاعتبار، وقضى الحكم بمنح القاطرة (شارل لوبورن) مكافأة إنقاذ بحري قدرها مائة ألف فرنك.

4. قضية الناقل البترولية "موبيل علاء الدين Mobil Aladdin"، وعلى إثر مناورة فاشلة لدخول ميناء (دكار) استقرت تماماً على قاع مرتفع، ورغم بساطة الجنوح وارتفاع المد، إلا أنها لم تستطع الابتعاد عن القاع المرتفع، فطلبت قاطرتين من الميناء، وقامت القاطرتين (بونتي Ponty) و(نورا Nora) بتبليية النداء فوراً، ونجحت القاطرتين من خلال مناورة مزدوجة مع ارتفاع المد في تعويم الناقله وسحبها وتركها في مأمن داخل الميناء، وتمسك بجهاز الناقله بأن القاطرتين لم تقوما إلا بعملية قطر عادية لإدخال الناقله إلى الميناء، وأنها لم تكن في خطر، وأن تعويمها تم نتيجة ارتفاع ماء البحر بسبب المد، ورفض دفع مكافأة إنقاذ بحري، فرفض المحكمون هذا الدفع وقرروا أن كل سفينة جانحة لم تنجح في تعويم نفسها بوسائلها الذاتية تعد في خطر، وإذا كان مد البحر قد قام بتعويم السفينة،

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

إلا أنها -وفقاً لتقرير الخبراء- كانت معرضة لخطر كبير، وكان يخشى أيضاً أن تنحرف نحو الصخور، فالزم الحكم بجهاز الناقله بدفع مكافأة إنقاذ بحري قدرها 12 مليون فرنك<sup>1</sup>.

في ختامنا لهذا المطلب نخلص إلى أن الدعاوى الناشئة عن عقد القطر البحري شأنها شأن باقي الدعاوى القضائية، فهي تخضع لأحكام القواعد العامة الواردة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، حيث تختص الغرف التجارية والبحرية بالفصل في المنازعات البحرية القائمة بين السفن التجارية، في حين تختص الغرف المدنية بالفصل في المنازعات القائمة بين السفن غير التجارية. وتنقضي الدعاوى الناشئة عن عقد القطر البحري بمضي سنتين من تاريخ انتهاء آخر عملية.

كما يمكن لطرفي عقد القطر البحري تسوية منازعاتهم الناشئة عن عملية القطر بعيداً عن سلطة المحاكم والقضاء، وذلك باللجوء إلى نظام التحكيم البحري، سواء تم النص على ذلك في العقد أم تم الإتفاق عليه بعد حدوث النزاع. فقد كان للتحكيم في المنازعات البحرية أهمية قصوى نظراً لما تتمتع به هذه العقود من طابع تجاري واقتصادي ودولي، ولأن التحكيم يتميز عن قضاء الدولة بالسرعة والسرية التامة وكذا سهولة إجراءاته، والأهم من ذلك ما يمتاز به التحكيم من الرضا المسبق للأطراف بالالتزام بحكم التحكيم الصادر في المنازعة والعمل على تنفيذه.

<sup>1</sup>S.A, 25 Septembre 1957, D.M.F, 1958, p232.

مشار إليه لدى: علاء الدين عبد المجيد، المرجع السابق، ص 384-385.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

### الفصل الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عملية الإرشاد البحري

تعد عملية الإرشاد البحري من العمليات المهمة التي تتم في الموانئ بصفة دائمة، حيث تؤدي محطة الإرشاد هذه الخدمة لكل السفن المتوافدة على الميناء، سواء كانت وطنية أم أجنبية، وذلك على وجه يضمن سلامة مسالك الميناء ومنشآته وانتظام الملاحة البحرية.

كما سبقت الإشارة ونظراً لكون الإرشاد ينشئ علاقة قانونية بين المرشد ومجهز السفينة محل الإرشاد، ومهما كانت طبيعة هذه العلاقة، تترتب التزامات متبادلة في ذمة كل من المرشد ومجهز السفينة المخدومة، إذ يلتزم المرشد بمقتضى هذه العلاقة بإرشاد السفينة لدى دخولها الميناء أو خروجها منه أو تحركها به أو في القنوات الملاحية، مقابل التزام مجهز السفينة محل الإرشاد الممثل بالريان بأداء رسوم الإرشاد (المبحث الأول).

قد ينجر عن تنفيذ عملية الإرشاد أضرار قد تصيب السفينة محل الإرشاد، أو سفينة الإرشاد نفسها، أو المرشد أو البحارة أو الغير، وعليه وأخذاً بالقواعد العامة فمتى كان هناك خطأ سبب ضرر وجب التعويض، وبالتالي البحث عن المسؤول عن الخطأ الذي سبب الضرر، ويمكن تحديد هذه المسؤولية بتحديد المتضرر (المبحث الثاني).

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

### المبحث الأول: الالتزامات الناشئة عن عملية الإرشاد

يترتب على عاتق كل من المرشد والمجهز التزامات متبادلة بغض النظر عن طبيعة العلاقة القانونية التي تنشأ بينهما، سواء كانت رابطة عقدية أم رابطة تنظيمية، فالمرشد البحري ملزم بوضع نفسه وخبرته تحت تصرف ربان السفينة محل الإرشاد وكذا تولي إرشادها، كما أنه ملزم بتقديم المساعدة للسفن التي تتعرض للخطر ولو لم يُطلب منه ذلك (المطلب الأول).

وبالمقابل يلتزم بمجهز السفينة المخدومة -محل الإرشاد- بطلب الإرشاد عند وصوله لحدود منطقة الإرشاد الإلزامي، والإستعانة بالمرشد الذي يتقدم لإرشاد السفينة، كما يلتزم بتيسير وتسهيل مهمة الإرشاد، وهو ملزم كذلك بآداء مقابل الإرشاد المالي، ومكافأة المرشد في حالة تقديمه مساعدة للسفينة متى تعرضت للخطر، بالإضافة إلى تعويض المرشد في حالة تقديمه بعض الخدمات للسفينة غير خدمات الإرشاد والمساعدة (المطلب الثاني).

### المطلب الأول: التزامات المرشد

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

### الفرع الأول: التزام المرشد بالإرشاد

إن الالتزام الرئيسي الذي يقع على عاتق المرشد هو إرشاد السفن عند دخولها الميناء، أو خروجها منه أو تحركها به أو في القنوات الملاحية، وهذا ما يقتضي توجيه السفينة توجيهاً سليماً وصحيحاً<sup>2</sup>، فيحافظ بذلك على السفينة والمنشآت المينائية، ويكون ذلك بأن يضع تحت تصرف

<sup>1</sup> هذا ما نجده في القوانين المنظمة للإرشاد البحري في القانون المصري والقانون الفرنسي.

<sup>2</sup> علي البارودي وهاني دويدار، المرجع السابق، ص142.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

ريان السفينة محل الإرشاد ما لديه من خبرة فنية ومعرفة بمسالك الميناء وعوائقه الطبيعية والصناعية، والمخاطر التي قد تصادف الريان أثناء الملاحة<sup>1</sup>.

إذ يُوجب المشرع على المرشد أن يجب طلب السفينة التي تريد دخول منطقة الإرشاد بمجرد رؤيته للإشارة الخاصة بطلب الإرشاد، أو تلقيه اتصالاً لاسلكياً، كما تم توضيحه سابقاً، وإذا تعلق الأمر بسفينة تريد مغادرة الميناء فعلى المرشد أن يتوجه إليها في الوقت المحدد<sup>2</sup>.

بحيث بمجرد صعود المرشد على متن السفينة طالبة الإرشاد يلتزم بتقديم خطة رسو السفينة إلى ربانها، وهذا ما أشارت إليه الفقرة الثانية من المادة 175 من ق.ب.ج.ومتى أصبح المرشد على ظهر السفينة وجب عليه أن يبذل ما في وسعه لإيصال السفينة سالمة إلى الميناء أو خارج منطقة الإرشاد، بحسب ما إذا كانت السفينة تريد دخول الميناء أو الخروج منه، كما يجب عليه أن يلاحظ تشغيل السفينة، وينبه الريان إلى أي خلل يلاحظه أو ضعف يستشعره في قوة الدفع، وإلا فإنه يعتبر مخطئاً ومسؤولاً إذا ما ترتب عن ذلك ضرر<sup>3</sup>، كما يجب على المرشد أن يزود الريان بالمعلومات والتوجيهات اللازمة عن مسالك الميناء وخط السير الواجب اتباعه<sup>4</sup>.

إن التزام المرشد هو التزام ببذل عناية الرجل المحترف، وإلا قامت مسؤوليته إذا لحق ضرر بالسفينة وكان هذا الضرر ناجماً عن إهماله في بذل عنايته. فالمرشد ليس ملزماً بتحقيق نتيجة، أي أنه غير ملزم بأن تصل السفينة إلى خارج منطقة الإرشاد أو أن تجتاز القناة سالمة، وإنما هو ملزم ببذل عناية فقط، أي تقديم العون والخبرة والتوجيه الذي لا يشوبه خطأ<sup>5</sup>، ولذلك فإن القانون يستلزم

<sup>1</sup> عقيل فاضل حمد الدهان، المرجع السابق، ص76. ريان مدحت خلوصي، المرجع السابق، ص158.

<sup>2</sup> عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص294.

<sup>3</sup> إيمان الجميل، عقد العمل البحري، المرجع السابق، ص98-99.

<sup>4</sup> بن عيسى حياة، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2014-2015، ص104.

<sup>5</sup> عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص295. عبد الفضيل محمد أحمد، الإرشاد البحري، المرجع السابق، ص96.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

من المرشد أن يؤدي عمله بعناية تامة، وسنفصل في ذلك أكثر عند دراستنا لمسؤولية المرشد اتجاه الجهاز<sup>1</sup>.

استناداً للمادة 176 من ق.ب.ج يلتزم المرشد بخدمة السفينة التي تتقدم أولاً، أو التي يصل ترتيبها أو دورها، إلا إذا وُجدت سفينة أخرى في خطر فيجب عليه في هذه الحالة أن يتخلى عن كل خدمة أخرى ويقدم أولاً خدماته إلى السفينة التي هي في خطر، حتى ولو لم يأت دورها، وذلك عندما يتأكد من الخطر المحدق بالسفينة أو عندما يجبر به.

### الفرع الثاني: التزام المرشد بمساعدة السفن المعرضة للخطر

تحرص تشريعات الدول المختلفة على إلزام المرشدين بتقديم مساعدتهم للسفن التي تتعرض للخطر، وهذا ما أكدته المادة 176 السالفة الذكر، وتقابلها المادة 284 من القانون البحري المصري، والتي تنص على أنه: " على المرشد أن يُقدم مساعدته أولاً للسفينة التي تكون في خطر ولو لم يطلب منه ذلك".

كما تضمنت هذا الالتزام أيضاً المادة 6 من القانون رقم 26 لسنة 1989 بشأن تنظيم الإرشاد بميناء الاسكندرية والدخيلة. وكذا المادة 6 من القانون الفرنسي الصادر بتاريخ 1928/03/28 بشأن تنظيم الإرشاد في المياه البحرية الفرنسية، بحيث تضمن كلا النصين التزام المرشد بتقديم مساعدته لكل سفينة في خطر بالرغم من وجود التزام آخر، ولو لم يطلب منه ذلك منذ الوقت الذي يلاحظ فيه الخطر المحدق بها، ويكون له في هذه الحالة مكافأة خاصة تحددها المحكمة المختصة عند الخلاف<sup>2</sup>.

هذا هو الالتزام الوحيد من بين الالتزامات التي تقع على عاتق المرشد الذي نص عليه كل من القانون الفرنسي والجزائري والمصري، وذلك بغية تأكيد أهميته.

<sup>1</sup> سنفصل في ذلك في المبحث الثاني الموالي لهذا المبحث.

<sup>2</sup> صلاح محمد سليمة، التنظيم القانوني للإنقاذ البحري للأشخاص والأموال والبيئة، مكتبة القانون والإقتصاد، الرياض، 2014، ص383-384.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

بناء على ذلك يعتبر الالتزام بالمساعدة ثمناً لتقرير الإرشاد الإجباري وعلى وجه الإحتكار، فالمرشد الذي يتولى إرشاد السفن ولو لم تكن في حاجة إلى الإرشاد يتعين عليه بالمقابل أن ينقذ السفينة التي تتعرض لخطر الهلاك.

يرى اتجاه فقهي أن التزام المرشد بتقديم المساعدة للسفن المعرضة للخطر خروجاً عن القواعد العامة، فالأصل أن يمتنع الأفراد عن الإضرار ببعضهم البعض، دون الالتزام بتقديم المساعدة للأشخاص والأموال التي تكون في حالة خطر، على أن يكون ذلك مجرد التزام أدبي لا يحميه القانون بأي جزاء، ولا يعد من قبيل الالتزامات القانونية. إلا أن القانون البحري خرج عن هذه القواعد التقليدية نظراً للمخاطر الهائلة التي تتعرض لها الأنفس والأموال في البحر، الأمر الذي يفرض نوعاً من التكافل الذي يأبى أن يكون في إمكان شخص أن يقدم عوناً لهذه الأنفس والأموال دون أن يتعرض لخطر جدي ولا يقدم هذا العون<sup>1</sup>.

تعد الإتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالتصادم البحري الموقعة في بروكسل سنة 1910 هي أول من أدخل هذا الالتزام الأدبي إلى دائرة الالتزامات القانونية، حيث نصت عليه صراحة في المادة الثامنة. بيد أن تطبيق هذه الإتفاقية يقتصر على المساعدة بين السفن المتصادمة.

لذلك فقد حرصت تشريعات الدول المختلفة<sup>2</sup> المنظمة للإرشاد البحري على إلزام المرشد بتقديم المساعدة للسفن التي تتعرض للخطر ولو لم يطلب منه ذلك، متى تبين له الخطر المحقق بها، ومن بين هذه التشريعات نجد التشريع الفرنسي والتشريع المصري والتشريع الجزائري كما سبقت الإشارة.

<sup>1</sup> ضرغام فاضل حسين العلي، المرجع السابق، ص 31.

<sup>2</sup> القانون البحري الجزائري (الم176)، قانون التجارة البحرية المصري (الم284)، القانون العراقي (الم73 من تعليمات الموانئ والمرافئ العراقية رقم 1 لسنة 1998)، القانون الفرنسي الصادر في بتاريخ 1928/03/28 بشأن تنظيم الإرشاد في المياه البحرية الفرنسية (الم6)، ... وغيرها من التشريعات.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

إن التشريع البحري قد فرض الالتزام بالمساعدة في حالة التصادم، وأقام التزاماً عاماً بمساعدة الأشخاص في حالة الخطر، وجعلها أمراً إجبارياً بعد أن كان عرفاً بحرياً متروكاً لإرادة الربانة وبقضتهم وروح التضامن لدى أشخاص الملاحة البحرية<sup>1</sup>.

من هذا المنطلق فإن المرشد ملزم بتقديم المساعدة للسفينة التي تتعرض للخطر، حتى وإن كان يقوم بإرشاد سفينة أخرى، إذ يتعين عليه ترك هاته الأخيرة ويتوجه إلى السفينة المعرضة للخطر، حيث لا مجال لإعمال مبدأ الإرشاد حسب ترتيب الطلبات إلا في الأحوال العادية.

تجدر الإشارة إلى أن التزام المرشد بتقديم مساعدته للسفينة التي تتعرض للخطر، يقابله الحق في الحصول على مكافأة يحددها مدير إدارة الميناء، وهذه المكافأة إنما تقدر بحسب الجهد الذي يبذله المرشد، والوقت الذي استغرقته العملية، والأضرار التي لحقت به شخصياً، ولا تحسب وفق قيمة الأموال التي أنقذها، ومن ثم فإن مكافأة الإرشاد تختلف عن مكافأة المساعدة البحرية، وهذا الاختلاف هو الذي يفسر مطالبة المرشدين في مثل هذه الأحوال بمكافأة المساعدة وليس مكافأة الإرشاد<sup>2</sup>.

تقرر قوانين الإرشاد<sup>3</sup> عقوبة جنائية على كل مرشد امتنع عمداً عن القيام بعملية الإرشاد لسفينة في حالة خطر، رغم تكليفه بإرشادها، وتضاعف العقوبة إذا كان من شأن ذلك الإمتناع أن يعرض ركاب السفينة أو طاقمها للخطر أو إذا أضر بنظام الحركة في الميناء، وتختلف العقوبة من قانون لآخر<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> طويسات عائشة، المرجع السابق، ص53.

<sup>2</sup> حسين محمد فتحي عثمان، المرجع السابق، ص340. مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص426.

<sup>3</sup> المادة 15 من القانون المصري رقم 26 لسنة 1989، والقانون رقم 6 لسنة 1995، والمادة 16 من القانون رقم 4 لسنة 1986.

<sup>4</sup> ريان مدحت خلوصي، المرجع السابق، ص159. عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص294-295.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

### المطلب الثاني: التزامات المجهز

تعددت الالتزامات التي تقع على عاتق مجهزة السفينة المخدومة، ولعل أول وأهم هذه الالتزامات هو الخضوع لمبدأ إجبارية الإرشاد، وهو ما بيناه سابقاً عند دراستنا لأنظمة الإرشاد في الباب الأول، من خلال المبحث الأول من الفصل الثاني المتعلق بالأحكام العامة لعملية الإرشاد البحري، وعليه سنتطرق في هذا المطلب إلى: التزام المجهز بطلب الإرشاد، والالتزام بالإستعانة بالمرشد الذي يتقدم لإرشاد السفينة، والالتزام بتيسير وتسهيل مهمة الإرشاد، وكذا الالتزام بآداء مقابل الإرشاد المالي، وأخيراً الالتزام بمكافأة المرشد في حالة تقديمه مساعدة للسفينة متى تعرضت للخطر، بالإضافة إلى تعويض المرشد عن آداء بعض الخدمات للسفينة غير خدمتي الإرشاد والمساعدة.

### الفرع الأول: التزام المجهز بطلب المرشد وتيسير مهمة الإرشاد

أولى الالتزامات التي تقع على عاتق مجهزة السفينة طالبة الإرشاد الممثل في ربانها، طلب الإرشاد قبل الوصول إلى حدود منطقة الإرشاد الإجباري بفترة محددة، وكذا الإستعانة بالمرشد الذي يتقدم أولاً، بالإضافة إلى التزامه بتسهيل وتيسير مهمة الإرشاد. وسنقوم من خلال هذا الفرع بدراسة كل التزام على حدى.

### أولاً: التزام المجهز بطلب المرشد والإستعانة بالمتقدم أولاً

حرصت القوانين المختلفة المنظمة للإرشاد في غالبية الدول على النص على خضوع كل سفينة للالتزام بالإرشاد قبل دخولها منطقة الإرشاد أو أثناء التحرك فيها أن ترفع على ساريتها الإشارة الخاصة بطلب المرشد أو أن يقوم بطلبه لاسلكياً، فلا يجوز للسفينة دخول منطقة الإرشاد أو التحرك فيها إلا بعد صعود المرشد على متنها أو بعد الحصول على إذن من رئيس هيئة الميناء<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> الم 173 من القانون البحري الجزائري. والم 5 من من القانون المصري رقم 9 لسنة 1965 بشأن تنظيم الإرشاد بميناء الاسكندرية، والم 5 من القانون رقم 161 لسنة 1959 بشأن تنظيم إرشاد السفن في ميناء السويس، والم 4 من قرار وزير النقل رقم 144 لسنة 1970 بشأن تنظيم الإرشاد بميناء سفاجا، والم 4 من القانون رقم 4 لسنة 1986 بشأن تنظيم الإرشاد بميناء دمياط.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

في الواقع العملي لا ينتظر الريان حتى يصل إلى حدود منطقة الإرشاد ثم يطلب المرشد، بل يطلب ذلك قبل وصوله بفترة تتراوح بين 24 و72 ساعة، حيث يبلغ بمواعيد وصوله التقريبية إلى منطقة الإرشاد، وغالبا ما يفعل ذلك بمجرد مغادرته آخر ميناء كانت ترسو فيه السفينة.<sup>1</sup>

لقد كان كل من التشريعين الفرنسي والجزائري أكثر اقتراباً من الواقع، حيث نصت المادة 6 من مرسوم 19 ماي سنة 1969 على أن تحدد السفينة الخاضعة للإرشاد الإجمالي ساعة الوصول التقريبية قبل وصولها بثماني عشرة ساعة من آخر ميناء حتى تصل إلى منطقة الإرشاد الإجمالي، وفوق ذلك تلتزم السفينة بأن ترفع إشارة طلب المرشد عند وصولها منطقة الإرشاد الإجمالي (الم 1/6)، فإذا لم يتم الريان بالإبلاغ عن ساعة الوصول التقريبية فإنه يلتزم بدفع رسم إضافي يحاسب على أساس حمولة السفينة، تتولى تحديده اللوائح المحلية في كل ميناء، على أن لا يتجاوز هذا الرسم الإضافي عشرة في المائة من مقابل الإرشاد (الم 2/6).

كما نصت الم 494 من ق.ب.ج على أنه: "يعاقب بغرامة مالية من 100.000 دج إلى 600.000 دج كل ريان سفينة جزائرية أو أجنبية يفوق طولها 24 متراً أو تفوق حمولتها 50 طناً خاماً، لا يخبر السلطات المختصة 24 ساعة قبل دخوله المياه الداخلية الجزائرية، باسم سفينته وعلمها وميناء إرسائها واتجاهها، وعن طبيعة الحمولة المنقولة.

وإذا كانت هذه الرحلة تقل عن 24 ساعة تقلص المهلة المذكورة أعلاه إلى 12 ساعة".  
من خلال هذه المادة نلاحظ أن المشرع الجزائري قد ألزم ريان كل سفينة سواء كانت جزائرية أو أجنبية يفوق طولها 24 متر أو تفوق حمولتها 50 طن خام والمتوجهة نحو الموانئ الجزائرية بإخبار السلطات المختصة 24 ساعة قبل دخوله المياه الداخلية الجزائرية باسم سفينته وعلمها، وميناء إرسائها

<sup>1</sup> هذا ما ذكره لنا المرشدون البحريون في ميناء الجزائر العاصمة.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

واتجاهها، وطبيعة حمولتها<sup>1</sup>، أما إذا كانت هذه الرحلة تقل عن 24 ساعة تقل المهلة المذكورة إلى 12 ساعة، وفي حالة عدم التزامه بذلك فإنه يتعرض إلى غرامة مالية تتراوح بين 100.000 و600.000 دج. يرجع السبب في إلزام ربان كل سفينة بإبلاغ سلطات الميناء أو محطة الإرشاد بتاريخ الوصول إلى أن تقدم خدمة الإرشاد يكون حسب تواريخ وصول السفن، لذلك وجب إبلاغ سلطة الميناء عن ميعاد الوصول التقريبي، وهذا ما يستنتج من خلال استقراء نص المادة 1/176 من ق.ب.ج، والتي تُلزم المرشد بخدمة السفينة التي تتقدم أولاً.

أما طلب الإرشاد عند مغادرة السفينة من الميناء فيتم أيضاً حسب الدور، ومن ثم يتعين على الربان أن يتوجه بنفسه أو بواسطة أحد أفراد الطاقم إلى محطة الإرشاد، ويحدد مكان ويوم وساعة مغادرة السفينة للميناء، ويتم ذلك عادة بالكتابة.

هذا ما أكدته المادة 46 من م.ت رقم 06-08 السالف الذكر، والتي قضت بأنه: "يجب أن يسلم الربان الذي تغادر سفينته الميناء إلى محطة الإرشاد طلباً يتضمن كل التعليمات الضرورية حتى يكون المرشد البحري حاضراً في الوقت المناسب عند إبحار السفينة. وإن تعذر ذلك يعد ربان السفينة كما لو أنه أراد اجتناب المرشد البحري".

ليس من المجدي إذن طلب المرشد عند المغادرة عن طريق إشارة طلب المرشد، لأن السفن الراسية في الميناء كثيرة، الأمر الذي يصعب معه ملاحظة المرشد لهذه الإشارات، ومن هنا يعد توجه الربان إلى محطة الإرشاد أنسب الطرق التي يطلب بمقتضاها مساعدة المرشد، لأن ذلك يوفر دليلاً كتابياً على أساس أن محطة الإرشاد يوجد بها شخص مختص بتلقي طلبات الإرشاد وتسجيلها.

<sup>1</sup> تجدر الإشارة إلى أن المشرع العراقي نص هو الآخر على إلزام ربان كل سفينة متوجهة إلى الموانئ العراقية بإخطار ضابط السيطرة قبل وصول السفينة إلى موقع محطة الإرشاد بـ 24 ساعة وإعلامه بالموعد التقريبي لوصول السفينة إلى موقع محطة الإرشاد (الم 2 من تعليمات الموانئ والمرافئ رقم 1 لسنة 1998)، كما أوجب على كل ربان تنفيذ هذا الالتزام قبل 48 ساعة إذا كانت السفينة تحمل بضائع خطرة (الم 3)، أما إذا كانت السفينة هي ناقلة غاز فيجب على ربانها الإتصال بضابط السيطرة قبل 72 ساعة من وصول الناقلة إلى محطة الإرشاد (الم 6). راجع في ذلك: ضرغام فاضل حسين العلي، المرجع السابق، ص 32.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

تجدر الإشارة إلى أن ربان السفينة طالبة الإرشاد ملزم باستخدام المرشد الذي يتقدم إليه، فليس للربان الاعتراض على شخص المرشد الذي يتقدم إليه، ذلك لأن المرشدين يعملون طبقاً لنظام دوري، فلا خيار للربان في قبول أو رفض مرشد معين، بحيث يتولى مدير محطة الإرشاد توزيعهم على تلك الدوريات، ويتعين على المرشد الذي يأتي عليه الدور أن يكون في وضع الإستعداد لتقديم خدماته<sup>1</sup>.

### ثانياً: الالتزام بتسهيل وتيسير مهمة الإرشاد

يلتزم مجهز السفينة الخاضعة للإرشاد باتخاذ الإجراءات الضرورية -عن طريق الربان- لتمكين المرشد من تنفيذ عملية الإرشاد، ويتحقق ذلك بتزويد المرشد بالمعلومات الفنية الضرورية المتعلقة بالسفينة، ومواصفاتها، وقوة آلاتها، ويلتزم الربان أيضاً ببذل ما في وسعه لتيسير صعود المرشد عن طريق تهدئة سرعة السفينة حتى يستطيع زورق الإرشاد الإقتراب وإجراء المناورات التي تُمكن المرشد من الصعود إلى السفينة بواسطة سلم خاص، يتولى أفراد الطاقم تهيئته ليستخدمه المرشد، كما سبق وأن بينا ذلك، ويلتزم الربان بتمكين المرشد من النزول بعد انتهاء عملية الإرشاد واتخاذ كافة الاحتياطات التي تكفل سلامته، وإلا قامت مسؤوليته عن أية أضرار تصيب المرشد وزورق الإرشاد، كما سنبينه لاحقاً.

في حالة عدم تعاون الربان مع المرشد يحق لهذا الأخير أن يعتبر الربان رافضاً لخدمة الإرشاد بكل ما يترتب على ذلك من نتائج، منها اعتبار الربان مخطئاً إذا أصاب السفينة أو الغير ضرر، أو إلزامه بدفع مقابل الإرشاد كما لو كان قد استخدم المرشد فعلاً، فضلاً عن توقيع عقوبات جنائية وفقاً لبعض تشريعات الدول المختلفة.

لقد نص المشرع الجزائري صراحة في الفقرة الأولى من المادة 175 من ق.ب.ج على التزام الربان بتسهيل صعود المرشد الذي يتقدم، ومدّه بجميع الوسائل الضرورية للرسو والصعود على متن السفينة في أحسن شروط الأمن، كما يلتزم عند الانتهاء من عملية الإرشاد بنفس الواجبات

<sup>1</sup> عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 297. جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص 404.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

المذكورة بالنسبة لإنزال المرشد. ويعاقب كل شخص يخالف أحكام هذه المادة بغرامة تتراوح ما بين 1000 إلى 50000 دينار جزائري، وهذا استناداً لنص المادة 188 من ق.ب.ج. علاوة على التزام مجهزة السفينة بطلب الإرشاد وباستخدام المرشد الذي يتقدم إليه، وكذا تيسير وتسهيل مهمة الإرشاد عن طريق الريان، يتعين عليه كذلك أداء مقابل الإرشاد، وهذا ما سنبيّنه في الفرع الموالي.

### الفرع الثاني: الالتزام بأداء مقابل الإرشاد

يرتبط الإرشاد الإجباري بالالتزام بمجهزة السفينة الخاضعة للإرشاد بدفع مقابل مالي، نظير خدمة الإرشاد، ولوم يستعان الريان بالمرشد فعلاً، فالمجهزة يلتزم بأداء مقابل الإرشاد سواء استعان بالمرشد أو لم يستعن به، بل يلتزم المجهزة بدفع رسم إضافي إذا رفض الريان الإستعانة بالمرشد، علاوة على الالتزام بدفع مقابل الإرشاد، وذلك كنوع من الجزاء.

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

### أولاً: رسم الإرشاد والرسم الإضافي

لقد نصت المادة 180 من ق.ب.ج. على أنه: " يكون ريان السفينة الخاضعة للإرشاد ملزماً بدفع رسوم الإرشاد حتى لو لم تحصل هذه السفينة على خدمات المرشد وذلك بصرف النظر عن العقوبات المنصوص عليها في المادة 188".

وفقاً لهذه المادة يكون مجهزة السفينة الخاضعة للإرشاد ملزماً بدفع مقابل الإرشاد حتى ولو تحصل هذه السفينة على خدمات المرشد، ومن ثم يمكن القول أن رسم الإرشاد من قبيل الرسوم التي تقرها الدولة، ويلتزم بأدائه المستفيد من خدمة الإرشاد، ومصدره المباشر هو النصوص التنظيمية. وهو ما تنص عليه جميع القوانين المنظمة للإرشاد في الموانئ.

<sup>1</sup> علي حسن يونس، المرجع السابق، ص 504.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

الجدير بالملاحظة أن المشرع الجزائري كان قد نص من خلال القانون البحري الجزائري في المادة 179 على أن تحديد أسعار الإرشاد يكون بموجب قرار يصدر من الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ، إلا أن هذه المادة قد ألغيت بموجب القانون البحري الجديد رقم 98-05.

يتم تحديد رسوم الإرشاد في مختلف الموانئ ومناطق الإرشاد على أساس الحمولة الكلية المسجلة للسفينة،<sup>1</sup> وكذا نوع ووقت الإرشاد، فالإرشاد بعد غروب الشمس يختلف عن الإرشاد أثناء النهار. ومن الناحية العملية يعتبر أمين السفينة أو ربانها مسؤولاً شخصياً عن دفع رسوم الإرشاد عند دخول السفينة منطقة الإرشاد أو الخروج منها، وهذا طبقاً لنص المادة 181 من ق.ب.ج.<sup>2</sup>

في حالة رفض الربان للإستعانة بالمرشد يلتزم المجهز بدفع رسم إضافي إلى جانب رسم الإرشاد، ولعل تقرير الرسم الإضافي يرجع للرغبة في توقيع جزاء على الربان الذي يرفض الإرشاد أو لا يطلب المرشد أصلاً، حيث أن الإرشاد لا يتقرر لمصلحة السفينة فقط بل لمصلحة الملاحة البحرية عموماً، ومصلحة المنشآت المينائية، لذلك تقرر بعض التشريعات عقوبات جنائية للربان الذي لا يلتزم بطلب المرشد. وهو ما نجده في القانون البحري الجزائري من خلال المادة 188 السالفة الذكر.

لقد عرفت محكمة النقض المصرية رسم الإرشاد الإضافي بأنه: "بمجرد غرامة مدنية تطوي على معنى التعويض"، وأكدت على عدم اعتباره عقوبة تكميلية في الجريمة التي يرتكبها الربان، المتمثلة في جريمة دخول الربان بسفينة خاضعة لالتزام الإرشاد في منطقة الإرشاد أو التحرك فيها أو الخروج منها دون الإستعانة بخدمات المرشد.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> أحمد محمود خليل، المرجع السابق، ص36.

<sup>2</sup> هذا ما تقرره صراحة المادة 8 من من القانون الفرنسي الصادر في 28 مارس سنة 1928، حيث تنص على أن أمناء السفن مسؤولون شخصياً عن دفع مقابل الدخول إلى الموانئ والخروج منها، ويسألون أيضاً عن التعويضات الأخرى الواجبة الدفع للمرشد، بشرط أن يكون قد تم إخطارهم بذلك خلال اثنتي عشرة ساعة من لحظة خروج السفينة من الميناء، ومع ذلك فإن أمناء السفن وفقاً للفقرة الثانية من نفس المادة غير ملزمين بالدفع إلا إذا قدمت إليهم شهادة موقعة من الربان تفيد بأن خدمة الإرشاد قد أدت فعلاً للسفينة، ويطلق على هذه الشهادة "بطاقة الإرشاد **Bon de pilotage**" وتتضمن كافة البيانات الضرورية التي تسمح باحتساب مقابل الإرشاد. راجع في ذلك: عبد الفضيل محمد أحمد، الإرشاد البحري، المرجع السابق، ص104-105.

<sup>3</sup> الطعن رقم 764 جلسة 1984/5/21 س53 ع1 ص1382، الطعن رقم 200 جلسة 1985/5/27، الطعن رقم 2120 جلسة 1988/10/17. مشار إليه لدى: أحمد محمود حسني، قضاء النقض البحري، منشأة المعارف، الاسكندرية، ط4، 2007، ص53.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

في هذا الصدد ثار خلاف حول طبيعة الرسم الإضافي الذي يُفرض على السفينة في حالة ما إذا كانت خاضعة للالتزام بالإرشاد ودخلت منطقة الإرشاد، أو تحركت فيها، أو خرجت منها دون الإستعانة بمرشد، إذ ذهب رأي إلى أن الرسم الإضافي وإن كانت له صفة الجزاء لايعتبر غرامة (عقوبة)، وإنما تلتزم به السفينة باعتباره رسماً<sup>1</sup>، في حين ذهب رأي آخر إلى أن الرسم الإضافي لم يفرض مقابل خدمة، وإنما هو جزاء، ومن ثم تلتزم به السفن باعتباره عقوبة، ويعد عقوبة تكميلية في الجريمة التي يرتكبها الربان<sup>2</sup>.

الملاحظ أن كلاً من التشريعين الجزائري والمصري إعتبروا كل ربان يدخل بسفينته إلى منطقة الإرشاد أو يتحرك فيها أو يخرج منها دون الإستعانة بخدمات المرشد أنه قد ارتكب جريمة معاقب عليها بعقوبة تكميلية، وهذا ما أكدته المادة 518 من القانون البحري الجزائري والتي تنص على أنه: "مع مراعاة أحكام المادة 172 من هذا الأمر، يعاقب بغرامة مالية من 10.000 دج إلى 500.000 دج كل ربان:

- يدخل سفينته إلى ميناء جزائري أو يخرجها منه بدون مرشد،

- يعيق إركاب وإنزال المرشد،

- يرفض دفع مصاريف الإرشاد.

وتسلط نفس العقوبة على مسؤول الهيئة المكلفة بالإرشاد التي لا تضع مرشداً في خدمة ربان السفينة الملزمة بالإرشاد".

هذا ونشير إلى أنه قد ثارت صعوبة كبيرة في تحديد الطبيعة القانونية لمقابل الإرشاد، فالملاحظ أن المشرع الفرنسي يستخدم مصطلح "tarif" أي تعريف الإرشاد، أو مصطلح "droit de pilotage" أي مقابل الإرشاد، وهو تعبير محايد خلافاً للفقهاء والقضاء. أما المشرع المصري فقد

<sup>1</sup>طويسات عائشة، المرجع السابق، ص 70.

<sup>2</sup>كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 863-864.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

استخدم مصطلح " رسم الإرشاد"، وهو مصطلح يُوقَّع في الخلط لأنه يصف مقابل الإرشاد الذي يلتزم بدفعه المجهز بـ"الرسم". في حين نجد أن المشرع الجزائري يستعمل مصطلحي "رسم الإرشاد" و"مصاريف الإرشاد".

أما الفقه المصري فيعتبر مقابل الإرشاد رسماً وليس أجراً، على أساس أن القصد من فرضه هو مصلحة الميناء والسفن والملاحة البحرية عموماً، والدليل على كونه رسماً وليس أجراً هو أنه واجب الدفع سواء استعان الريان بالمرشد أم لا ولو كان أجراً لا اقتصر دفعه على الحالة الأولى<sup>1</sup>، كما أن حصيلته تذهب إلى الخزينة العامة، ويعتبر المرشد موظف عام براتب شهري ولا يأخذ من الرسم شيئاً. أما في فرنسا فيعتبر أجراً وليس رسماً، باعتبار أن هذا المقابل يحصل عليه في النهاية المرشدون الذين لا يعتبرون موظفين عموميين، ومن ثم يقومون بخدمة الإرشاد مقابل تحصيل هذا المقابل رغم أن اللوائح هي التي تحدده<sup>2</sup>، وهذا الرأي يتفق مع رأي فقهاء الشريعة لأنه أجبر خاص في الفقه الإسلامي له أجرة يأخذها من حصيلة الإرشاد<sup>3</sup>.

كما تعد رسوم الإرشاد ديناً ممتازاً طبقاً للفقرة -ب- من المادة 73 من ق.ب.ج، والتي تنص على أنه: "تعتبر الديون الآتية مضمونة بامتياز بحري على السفينة: ...رسوم الميناء والقناة وجميع طرق الملاحة بالإضافة إلى مصاريف الإرشاد...".

الملاحظ من خلال هذه المادة أن المشرع الجزائري استعمل مصطلح "مصاريف الإرشاد"، وكان الأصح استخدام مصطلح "رسم الإرشاد"، ذلك أن المبلغ الذي تدفعه السفينة للسلطة المينائية مقابل الإستعانة بمرشد ليس له الصفة التعويضية، وإنما يقدر على أساس حمولة السفينة، وهو تقدير جزائي لا يُعبر عن الخدمات الحقيقية التي يقدمها المرشد للسفينة، كما أن الريان ملزم بدفع الرسم ولو

<sup>1</sup> علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص 90. رفعت فخري، الوجيز في قانون التجارة البحرية المصري الجديد، المرجع السابق، ص 336.  
<sup>2</sup> بيد أن هذا الوصف - وصف مقابل الإرشاد بالأجر- لا يستجيب للواقع في الفرض الذي يرفض فيه الريان الإستعانة بالمرشد، عندئذ لا يمكن وصف مقابل الإرشاد بأنه أجر، حيث أن الأجر مقابل عمل، وهنا في هذه الحالة يستحق مقابل الإرشاد دون أن يقابله عمل، فالمرشد لم يؤد عملاً يستحق عنه أجراً، لذلك ذهب البعض إلى القول بأن مقابل الإرشاد الذي يلتزم المجهز بدفعه عند عدم استعانة الريان بالمرشد يتخذ طابع الجزاء المدني.  
راجع: عبد الفضيل محمد أحمد، الإرشاد البحري، المرجع السابق، ص 110-111.  
<sup>3</sup> أحمد زكي عويس، المرجع السابق، ص 444.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

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

كذلك المادة 29 من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة 31 من القانون الفرنسي الصادر في 3 يناير سنة 1967 المتعلق بالحوادث البحرية. ويشمل محل الإمتياز السفينة وملحقاتها وأجرة النقل الخاصة بالرحلة التي تم الإرشاد بمناسبةها.

علاوة على ذلك تعتبر رسوم الإرشاد من الديون البحرية التي يجوز بموجبها توقيع المحجز التحفظي على السفينة تطبيقاً لنص المادة 151 من ق.ب.ج<sup>2</sup>.

### ثانياً: الالتزامات المالية الأخرى

تُجيز القوانين عادة في بعض الحالات دفع تعويض مالي للمرشد مقابل الخدمات التي قدمها لأحدى السفن، والتي لا تعتبر من خدمات الإرشاد بالمعنى الدقيق<sup>3</sup> مثل سحب السفينة أو ضبط بوصلتها أو الإضطرار للبقاء على ظهرها لمدة أطول، أو السفر معها لظروف جوية سيئة كحدوث أعاصير أو رياح شديدة...<sup>4</sup>، أو بناءً على طلب ربان السفينة<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> جقبوي حمزة، المرجع السابق، ص 139-140.

<sup>2</sup> نص المادة 151 من ق.ب.ج على أنه: "يشمل الدين البحري طلب حق أو دين ناتج عن عقد أو يكون مسبباً من حادث مرتبط بالملاحة أو باستغلال السفينة وكذلك الأضرار المسببة من سفينة أو مترتبة عن استغلالها".

<sup>3</sup> مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص 169. وهيب الأسير، المرجع السابق، ص 135.

<sup>4</sup> ضرغام فاضل حسين العلي، المرجع السابق، ص 38. عقيل فاضل حمد الدهان، المرجع السابق، ص 76. ربان مدحت عباس خلوصي، المرجع السابق، ص 170.

<sup>5</sup> سميحة القبلي، المرجع السابق، ص 208. علي حسن يونس، المرجع السابق، ص 504.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

هذا ما نصت عليه المادة 285 من قانون التجارة البحرية المصري، حيث جاء فيها: "إذا اضطر المرشد للسفر مع السفينة بسبب سوء الأحوال الجوية أو بناء على طلب الربان التزم بنفقات غذائه وإقامته وإعادته إلى الميناء الذي قام منه مع التعويض عند الإقتضاء".

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

كما نصت المادة 48 على أنه " يمكن كل عملية إرشاد أو تنقل أو حجز ليلي خارج أوقات العمل أن تمنح المرشد البحري الحق في الإستفادة من تعويض يحدده النظام الداخلي".

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

في نفس الصدد قضت المادة الثانية من القانون المصري رقم 24 لسنة 1983 بشأن رسوم الإرشاد والتعويضات ورسوم الموانئ والمنائر والمكوث بها بأنه: " تلتزم السفينة بأداء تعويض للجهة التابع لها المرشد في حالات محددة هي:

أ/ إذا اضطر المرشد للسفر مع السفينة بسبب سوء الأحوال الجوية، أو بناء على طلب ربان السفينة استصحب المرشد للسفر معه أو الحضور معه من ميناء آخر تحصل التعويضات المستحقة طبقاً للفيئات الآتية:

-300 جنيه إذا سافر المرشد إلى أحد الموانئ الأجنبية بالبحر الأبيض المتوسط أو البحر الأحمر.

-100 جنيه إذا سافر إلى أحد موانئ الجمهورية.

ب/ إذا وضع الحجر الصحي على السفينة المقلدة للمرشد لدى دخولها الميناء فيكون التعويض 40 جنيه عن كل يوم أو جزء من اليوم طوال مدة الحجر الصحي.

ج/ إذا خرج المرشد من السفينة لتجربة آلتها أو ضبط بوصولها يكون التعويض 40 جنيه عن كل ساعة.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

د/ إذا استغنت السفينة عن خدمات المرشد بعد حضوره أو في حالة عدولها عن السفر في الميعاد الذي حدده ربانها أو الشركة التابعة لها يكون التعويض بمقدار 50% من رسم الإرشاد.  
هـ/ إذا انتظر المرشد في السفينة لمدة تزيد على الساعة بسبب تأخرها عن السفر في الميعاد الذي حدده ربانها أو الشركة التابعة لها يكون التعويض 20 جنيه عن كل ساعة".

### الفرع الثالث: الالتزام بمكافأة المرشد عن مساعدته للسفينة المعرضة للخطر

سبق وأن رأينا أن المشرع قد ألقى على عاتق المرشد التزاماً بتقديم المساعدة للسفن التي تتعرض للخطر ولو لم يُطلب منه ذلك متى تبين له الخطر المحقق بما مقابل مكافأة خاصة، وهذا ما نصت عليه المادة 6 من قانون 28 مارس سنة 1928، وما كان ينص عليه مرسوم 12 ديسمبر سنة 1806 في القانون الفرنسي، وهو ما تنص عليه أغلب القوانين المنظمة للإرشاد في الموانئ في العالم.  
على خلاف المشرعين الجزائري والمصري اللذين نصا على التزام المرشد بمساعدة السفينة التي تتعرض للخطر دون الإشارة إلى استحقاقه للمكافأة، فقد قرر المشرع الفرنسي للمرشد الذي يقدم مساعدته لسفينة معرضة للخطر مكافأة خاصة، لأنه قد يضطر لترك سفينته لكي يقوم بإنقاذ السفينة المعرضة للخطر، وبالتالي يفقد مقابل الإرشاد<sup>1</sup>، فضلاً عن كون الإنقاذ أو المساعدة يستلزم جهداً خاصاً من المرشد يتوجب معه الحصول على مكافأة.  
بيد أنه قد ثارت عدة صعوبات بشأن تطبيق النصوص القانونية المتعلقة بالمكافأة المقررة للمرشد نظير تقديمه للمساعدة للسفينة المعرضة للخطر، وكذا مسألة تحديد طبيعة هذه المكافأة، هل هي مكافأة إنقاذ بالمعنى المفهوم لمكافأة الإنقاذ أم هي مكافأة خاصة؟  
اختلفت الآراء هنا، وذلك أن مكافأة الإنقاذ كبيرة القيمة، حيث تدخل قيمة الأموال التي تم إنقاذها في تقديرها، أما إذا لم يُعطى وصف مكافأة الإنقاذ للمكافأة التي يستحقها المرشد فإنه سوف

<sup>1</sup> تجدر الإشارة إلى أنه وإن كان المرشدون في فرنسا هم الذين يحصلون على مقابل الإرشاد، إلا أن المرشد لا يتسلم المقابل من السفينة التي أرشدها بنفسه، بل تتسلمه هيئة الإرشاد بالميناء التي تتولى توزيع حصيلة المقابل على المرشدين، ومن ثم فإن المرشد إذا تخلى عن سفينته لإنقاذ سفينة أخرى فإن زميلاً له سوف يقوم بإرشاد السفينة التي تخلى عنها، ومن ثم لن تفقد هيئة الإرشاد المقابل. أما في القانونين الجزائري والمصري فإن المرشد لا يحصل على شيء من مقابل الإرشاد الذي يعتبر رسماً يذهب إلى خزانة الهيئة العامة التي تتولى إدارة الميناء، ويحصل المرشد مقابل وظيفته على راتب شهري. راجع في ذلك: عبد الفضيل محمد أحمد، الإرشاد البحري، المرجع السابق، ص113.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

يؤخذ عند تقديرها ما بذله المرشد من جهد وما تعرض له من مخاطر دون أن تدخل قيمة الأموال التي تم إنقاذها في الإعتبار، ومن ثم تكون المكافأة متواضعة نسبياً<sup>1</sup>.

فذهب اتجاه في الفقه والقضاء إلى أن المكافأة التي يستحقها المرشد ليست مكافأة إنقاذ، بل هي مكافأة خاصة، وذهب اتجاه آخر إلى اعتبارها مكافأة إنقاذ بالمعنى المفهوم في القانون البحري، في حين ذهب اتجاه ثالث إلى أن المرشد لا يستحق أية مكافأة بالمرّة أياً كانت، وهذا ما سنتعرض له فيما يلي:

### أولاً: الإتجاه القائل باستحقاق المرشد لمكافأة خاصة

يرى جانب من الفقه والقضاء أن المرشد الذي يقدم مساعدته لسفينة تتعرض للخطر داخل حدود منطقة الإرشاد الإجمالي لا يستحق مكافأة إنقاذ، بل يستحق مكافأة خاصة تختلف عن مكافأة الإنقاذ، ويستوي في ذلك أن يكون المرشد مرتبط بعقد إرشاد مع السفينة التي تم إنقاذها، أم السفينة التي كان على متنها وقامت بالإنقاذ بمساعدته، أم كان المرشد غير مرتبط مطلقاً بعقد إرشاد، إما لأنه قد انتهى من التزامه بالإرشاد، وإما لأنه لم يكن دوره في الإرشاد قد حل، وإما لأنه تدخل لإنقاذ السفينة التي تتعرض للخطر عندما تبين له ذلك، دون أن يطلب منه ريان هذه السفينة التدخل<sup>2</sup>.

المكافأة وفقاً لهذا الاتجاه لا تتعلق بمكافأة إنقاذ على النحو المقصود في قانون 7 يوليو سنة 1967 بشأن الحوادث البحرية في فرنسا، أو معاهدة بروكسل لسنة 1910 بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ، وإن كانت هذه المكافأة ناتجة عن إنقاذ بالمعنى المفهوم في قانون 7 يوليو سنة 1967، ومن قبله قانون 29 أبريل سنة 1916 المتأثر بمعاهدة بروكسل لسنة 1910، حيث أن مفهوم السفينة المعرضة للخطر هو نفس المفهوم، وفي كلتا الحالتين هناك عنصر الإلزام: فمعاهدة بروكسل أو قانون الحوادث البحرية يُلزم بتقديم المساعدة والإنقاذ للأشخاص الموجودين في البحر

<sup>1</sup> ضرغام فاضل حسين العلي، المرجع السابق، ص38.

<sup>2</sup> لم يُصاغ أي نص في معاهدة بروكسل لسنة 1910 ولا في معاهدة لندن لسنة 1989 لمعالجة هذا الموقف بالرغم من معالجتهما موقف القاطرة في المادتين 4 و17 على التوالي.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

والسفن التي تكون ضحية لتصادم أو أي خطر آخر في البحر، وقانون 28 مارس سنة 1928 بشأن الإرشاد يلزم المرشد بتقديم مساعدته للسفن التي تتعرض للخطر وبالأولوية على غيرها وإلا تعرض لعقوبة جنائية<sup>1</sup>.

فالمرشد يستحق أجراً خاصاً يسمى وفقاً لقانون الإرشاد "مكافأة خاصة *rémunération spéciale*"، ويضيف هذا الاتجاه أن المرشد وهو يقدم مساعدته، وسواء كان مرتبط أم غير مرتبط بعقد إرشاد مع السفينة التي ينقذها أو السفينة التي تقوم بالإرشاد فإنه لا يعتبر مُنقذاً، سواء وقع الإنقاذ داخل منطقة الإرشاد الإجمالي أو خارجها، لأن الإنقاذ لا يقع إلا من سفينة ويجب أن يتخذ طابعاً مادياً، ومن ثم لا يستحق المرشد مكافأة إنقاذ، وذلك لأنه:

1. يعتبر فرداً، وزورق الإرشاد لا يعتبر سفينة، ومعاهدة بروكسل لسنة 1910 وقانون 7 يوليو لسنة 1967 بشأن الحوادث البحرية ومن قبله قانون 29 أبريل سنة 1916 لم يتطرقوا إلا للمساعدة التي تقع من سفينة أو مركب ملاحية داخلية، ودليل ذلك أن معاهدة بروكسل تعرضت إلى خدمات تقدم بين السفن ومراكب الملاحة الداخلية.

2. مساعدته تتمثل في نصائح وتوجيهات وخبرات شخصية وجهد شخصي، وهو ما لا يتفق والتفسير الذي يعطي المساعدة البحرية طابعاً مادياً، مثل القطر أو تخفيف الحمولة عن طريق حمل جزء من بضائع السفينة المنكوبة أو تعويمها أو إطفاء حريق شبّ فيها، فلا يكفي تقديم معلومات عن طريق الإتصال اللاسلكي مثلاً<sup>2</sup>.

إضافة لما سبق إن كان المرشد مرتبطاً بعقد الإرشاد فإن المساعدة التي يقدمها تكون مجرد حادث يقع أثناء عملية الإرشاد، ومن ثم تدخل المساعدة في نطاق التزاماته كالمُرشد، والقول بغير ذلك قد يكون من شأنه تشجيع المرشدين على وضع السفن التي يرشدونها في مأزق تتعرض فيه

<sup>1</sup>Antoine Vialard, op.cit, P197. René Rodier, op.cit, p191.

<sup>2</sup>عبد الفضيل محمد أحمد، الإرشاد البحري، المرجع السابق، ص116.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

للخطر، حتى يتمكنوا من الحصول على مكافأة إنقاذ وهي عالية القيمة، فالمرشد لا يعتبر منقذاً طالما كان مرتبطاً بعقد إرشاد<sup>1</sup>.

مادام أن المرشد لا يعتبر منقذاً سواء كان مرتبط بعقد أم غير مرتبط، وسواء تم الإرشاد داخل منطقة الإرشاد الإجباري أم خارجها، فإنه يستحق فقط المكافأة الخاصة المنصوص عليها في المادة 6 من القانون الفرنسي الصادر في 28 مارس سنة 1928 دون أن تكون هذه المكافأة مكافأة إنقاذ.

يراعى في تقدير هذه المكافأة الخاصة مجموعة من العناصر، ألا وهي: مجهودات المرشد، الخطر الذي كان يحدق بالسفينة وركابها وطاقمها وشحنتها، المخاطر التي تعرض لها المرشد، المدة التي استغرقها الإنقاذ، وما قد تكبده المرشد من نفقات ومصاريف، وما قد يلحق زورق الإرشاد من أضرار مادية، وما قد يلحق المرشد نفسه أو أفراد طاقم الإرشاد من أضرار بدنية، فضلاً عما قد يكون قد أنفقه من مصاريف علاج إذا ما لحقت به إصابة بدنية أو ما خسره مادياً لقاء تعطله عن العمل أثناء فترة العلاج أو الإنقطاع عن العمل، ولكن لا يؤخذ في الإعتبار قيمة السفينة وحمولتها التي أنقذت، وهذا ما يميز المكافأة الخاصة عن مكافأة الإنقاذ، فقيمة الأموال التي تم إنقاذها لا تؤخذ في الإعتبار<sup>2</sup>.

### ثانياً: الاتجاه القائل باستحقاق المرشد لمكافأة الإنقاذ

على عكس الاتجاه السابق الذي يعطي للمرشد مكافأة خاصة نظير المساعدة التي يقدمها للسفينة المعرضة للخطر، بتطبيقه للمادة 6 من قانون 28 مارس 1928، فإن جانباً من الفقه والقضاء<sup>3</sup> يرى أن مصطلح المكافأة الخاصة الوارد في المادة السادسة له مفهوماً واسعاً وشديد العمومية، بحيث يحتل إعطاء معنى يصل المعنى المفهوم لمكافأة الإنقاذ، فلا يوجد مبرر لإعطاء المكافأة الخاصة التي تُوردها المادة السادسة معنى مغاير لمكافأة الإنقاذ مع صمت المشرع<sup>4</sup>، بل والأكثر من ذلك فإن منشور 19 يوليو سنة 1928 ذكر أن المكافأة الخاصة المنصوص عليها

<sup>1</sup> حسين محمد فتحي عثمان، المرجع السابق، ص331-332.

<sup>2</sup> René Rodier, op.cit, p169-170.

<sup>3</sup> قرار صادر عن محكمة النقض المصرية رقم 1757 سنة 56 ق جلسة 1993/5/10.

<sup>4</sup> صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص385-386.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

في المادة السادسة يتم تحديدها وفقاً لأحكام قانون 29 أبريل سنة 1916 بشأن المساعدة والإنقاذ البحريين<sup>1</sup>، الواردة بخصوص تحديد مكافأة الإنقاذ، وهذا التفسير يتفق مع ما أخذت به بعض أحكام القضاء الصادرة في ظل قانون 12 ديسمبر سنة 1806 بشأن الإرشاد.

وفقاً لأنصار هذا الاتجاه يستحق المرشد مكافأة الإنقاذ سواء كان مرتبطاً بعقد إرشاد أم لا، حيث أن عمليات الإنقاذ والمساعدة تخرج بطبيعتها عن نطاق عمليات الإرشاد، ومن ثم لا يصح الزعم بأن المساعدة التي يقوم بها المرشد إنما تدخل في نطاق التزاماته العادية تنفيذاً لعقد الإرشاد، لأنه قدم عملاً إضافياً متميزاً عن الالتزامات المتعارف عليها التي تقع على عاتقه<sup>2</sup>، ويستوي في ذلك أن تقع عمليات المساعدة داخل النطاق الجغرافي لمنطقة الإرشاد الإجباري أم خارجه، فيستحق المرشد مكافأة إنقاذ في كلتا الحالتين<sup>3</sup>.

فلا يجوز الاعتراض على وصف المكافأة الخاصة التي يحصل عليها المرشد بأنها مكافأة إنقاذ، على أساس أن المرشد لا يعتبر منقذاً، استناداً إلى نص المادة الأولى من معاهدة بروكسل، والذي تعرض لخدمات تُقدم بين السفن ومراكب الملاحة الداخلية، لأن نصوص المعاهدة يجب أن تؤخذ في مجملها، فنص المادة الأولى من المعاهدة يعالج الفرض الغالب عملاً، وهو وقوع المساعدة أو الإنقاذ من سفينة أو مركب ملاحية داخلية، ولكن ذلك لا يمنع من أن تقع المساعدة من شخص بمفرده<sup>4</sup>، والدليل على ذلك أن المادة الثانية من المعاهدة تنص على استحقاق مكافأة الإنقاذ عن كل مساعدة تترتب عليها نتيجة مفيدة، الأمر الذي يُفهم منه أن مفهوم المساعدة لا يقتصر على المساعدة التي تقع من سفينة أو مركب ملاحية داخلية، بل يتسع ليشمل كافة صور المساعدة أيّاً كان مقدمها، فالمساعدة هي نوع من النضال ضد الخطر في البحر الذي يهدد السفن، ولا يهم من قدم

<sup>1</sup> هذا القانون ألغي وحل محله قانون 7 يوليو سنة 1967 بشأن الحوادث البحرية.

<sup>2</sup> محمود شحماط، الموجز في القانون البحري، المرجع السابق، ص 89.

<sup>3</sup> الجدير بالملاحظة أن المرشد ليس ملزماً بمساعدة السفن المعرضة للخطر إلا في حدود منطقة الإرشاد الإجباري التي يعمل فيها.

<sup>4</sup> عبد الفضيل محمد أحمد، الإرشاد البحري، المرجع السابق، ص 119.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

هذه المساعدة، فقد يكون سفينة، وقد يكون شخصاً<sup>1</sup>، وهذا هو مذهب العديد من التشريعات، منها القانون الإنجليزي والقانون الألماني، والقانون الهولندي، والقانون الإيطالي، والقانون السويدي<sup>2</sup>. كما لا يجوز أيضاً الاعتراض على وصف المكافأة الخاصة التي يحصل عليها المرشد بأنها مكافأة إنقاذ على أساس أن المساعدة البحرية لا تتحقق إلا إذا اتخذت طابعاً مادياً، وذلك لأن استلزام أن تكون المساعدة مادية لم يرد به نص صريح سواء في القانون الفرنسي أو في معاهدة بروكسل لسنة 1910<sup>3</sup>.

بناء على ذلك متى اعتبر المرشد مُنقذاً واستحق مكافأة فإن هذه المكافأة يتم تحديدها وفقاً لنفس الأسس التي تتحدد بمقتضاها مكافأة الإنقاذ على النحو المعمول به في قانون 29 أبريل سنة 1916 بشأن المساعدة والإنقاذ البحريين، ومن بعده قانون 7 يوليو سنة 1967 بشأن الحوادث البحرية، أو معاهدة بروكسل لسنة 1910 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحريين، وعلى ذلك يؤخذ في الإعتبار عند تقدير هذه المكافأة: الوقت الذي استغرقه الإنقاذ، والجهد الذي بذله المرشد، وطبيعة الأخطار التي كانت تحدى بالسفينة، وحجم وطبيعة المخاطر التي تعرض لها المرشد وأفراد طاقم الإرشاد، فضلاً عن قيمة السفينة والحمولة والأموال التي تم إنقاذها<sup>4</sup>.

### ثالثاً: الاتجاه القائل بأن المرشد لا يستحق أية مكافأة أياً كانت

يرى أنصار هذا الاتجاه أن المرشد لا يستحق مكافأة مطلقاً أياً كانت طبيعتها إذا كان هو الذي تسبب عمداً أو بخطئه في خلق ظروف صعبة جعلت السفينة في حاجة إلى مساعدة، فالمساعدة في مثل هذا الفرض لا تعدو أن تكون أكثر من إصلاح ضرر ناشئ عن خطأ المرشد أو التخفيف من آثار هذا الخطأ، ومن ثم لا يحق للمرشد أن يحصل على مكافأة مقابل تخليصه السفينة من الخطر الذي أوقعها فيه بخطئه.

<sup>1</sup>Bernard Gontier, le pilotage maritime, thèse de doctorat, univ paris, 1965, p186.

<sup>2</sup>حسين محمد فتحي عثمان، المرجع السابق، 323.

<sup>3</sup>علي البارودي، المرجع السابق، ص 282.

<sup>4</sup>Emanul du pontavice, op.cit, p197.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

لقد ذهب البعض من الفقه والقضاء إلى أن المرشد لا يستحق مكافأة خاصة ولا مكافأة الإنقاذ في أي ظرف، ولو لم يكن مخطئاً، بل ولو تدخل بناء على طلب الربان أو تدخل دون طلب هذا الأخير، عندما تبين له الخطر المحدق بالسفينة، وأساس هذا الاتجاه أن القوانين المنظمة للمساعدة والإنقاذ البحريين في فرنسا تنص على أن مكافأة الإنقاذ تقسم بين الأشخاص الذين كانوا في خدمة السفينة التي قامت بالإنقاذ، أي أفراد الطاقم والمرشد لا يعتبر أحد أفراد الطاقم، ومن ثم يستحق مقابل الإرشاد العادي.

قد يبدو هذا الرأي قاسياً للغاية اتجاه المرشد الذي شارك في عمليات الإنقاذ والمساعدة، خاصة وأنه لا يمكن الزعم بأن ما قام به من إنقاذ أو مساعدة يدخل في نطاق عقد الإرشاد الذي يربطه بالسفينة التي تواجد على متنها أثناء الإنقاذ، لأن هذه المساعدة تخرج عن حدود مهام الإرشاد المكلف بها طبقاً للمعنى المتعارف عليه للإرشاد، أما النصوص التي عاجلت كيفية توزيع المكافأة بين أفراد الطاقم فليس من شأنها حرمان المرشد من المساهمة في اقتسام المكافأة، لأن هذه النصوص تُعالج الفرض الغالب، ألا وهو عدم وجود مرشد أثناء القيام بعمليات الإنقاذ<sup>1</sup>.

أما في القانون المصري فإنه بحكم أن المرشد يعتبر موظفاً عاماً فإنه لا يستحق إلا مكافأة خاصة يحددها رئيس الجهة التابع لها، وهي مكافأة تقل بكثير عن مكافأة الإنقاذ، في حين قديماً لم يكن يعتبر المرشد موظفاً عاماً وبالتالي كان هو الذي يستأثر بمكافأة المساعدة، ومادامت المكافأة تذهب حالياً إلى الهيئة العامة التي تتولى إدارة الميناء، فإن أهمية تحديد طبيعة المكافأة وما إذا كانت تعتبر مكافأة إنقاذ أم لا، لا تثور إلا في علاقة هيئة الميناء بالسفينة، دون أن يكون لذلك أدنى أثر على مكافأة المرشد<sup>2</sup>.

أما بخصوص القانون الجزائري فإنه نص على التزام المرشد بمساعدة السفينة التي تتعرض للخطر دون الإشارة إلى استحقاقه للمكافأة، فلا نجد أي نص قانوني يعالج استحقاق المرشد

<sup>1</sup>Bernard Gontier, op.cit, p178.

<sup>2</sup>صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص387.

عبد الفضيل محمد أحمد، الإرشاد البحري، المرجع السابق، ص122.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

للمكافأة عن تقديمه للمساعدة للسفينة التي تتعرض للخطر أو عدم استحقاقه لها، وحسب رأينا وبناء على الآراء الفقهية السالفة الذكر فإنه في حالة مساعدة المرشد للسفينة المعرضة للخطر نكون أمام حالتين:

● **الحالة الأولى:** إذا كان المرشد مرتبط بعقد إرشاد مع السفينة التي تم إنقاذها، أم السفينة التي كان على متنها وقامت بالإنقاذ بمساعدته، فإن المساعدة التي يقدمها تكون مجرد حادث يقع أثناء عملية الإرشاد، ومن ثم تدخل هذه المساعدة في نطاق التزاماته كمرشد، وبالتالي لا يستحق أية مكافأة، أما إذا بذل جهداً كبيراً في عملية المساعدة بحيث قام بأعمال استثنائية وغير عادية تخرج عن نطاق عميلة الإرشاد، ففي هذه الحالة يستحق مكافأة خاصة، لكنها لا تعدو أن تكون مكافأة إنقاذ، وذلك لأن القول بغير ذلك قد يكون من شأنه تشجيع المرشدين على وضع السفن التي يرشدونها في مأزق تتعرض فيه للخطر، حتى يتمكنوا من الحصول على مكافأة الإنقاذ العالية القيمة مقارنةً بالمكافأة الخاصة التي يستحقها، فالمرشد لا يعتبر منقذاً طالما كان مرتبطاً بعقد إرشاد.

● **الحالة الثانية:** إذا كان المرشد غير مرتبط مطلقاً بعقد إرشاد، إما لأنه قد انتهى من التزامه بالإرشاد وإما لأنه لم يحل دوره في الإرشاد وإما لأنه تدخل لإنقاذ السفينة التي تتعرض للخطر عندما تبين له ذلك دون أن يطلب منه ريان هذه السفينة التدخل، ففي هذه الحالة يستحق المرشد مكافأة عن المساعدة التي قدمها، والتي تخرج بطبيعتها أو بسبب الخطر الملاصق لها عن حدود وظيفته. ففي مثل هذه الحالات إذا ما قدم المرشد خدمات استثنائية في مواجهة أخطار استثنائية فإنه يستحق مكافأة الإنقاذ البحري، لأن القول بغير ذلك يصطدم وأهداف نظام المساعدة والإنقاذ في تأمين سلامة السفن وما عليها، وسلامة الملاحة البحرية بشكل عام.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

### المبحث الثاني: أحكام المسؤولية والدعاوى الناشئة عن عملية الإرشاد البحري

سنعرض من خلال هذا المبحث أحكام المسؤولية والدعاوى الناشئة عن عملية الإرشاد البحري، وهذه المسؤولية تتعدد صورها بتعدد الشخص المضرور والشخص المسؤول، ومن هنا يتبادر إلى أذهاننا أسئلة عديدة، من بينها: متى تثار هذه المسؤولية؟ وما هي طبيعتها القانونية؟ ومن يتحملها؟

قد تحدث أثناء القيام بعملية الإرشاد أضرار معينة تلحق بالسفينة محل الإرشاد أو بسفينة الإرشاد نفسها أو بالمرشد أو بالبحارة أو بالغير، وبالتالي وأخذاً بالقواعد العامة فمتى كان هناك خطأ سبب ضرر وجب التعويض، ومن ثم البحث عن المسؤول عن الخطأ الذي سبب الضرر، وعلى هذا الأساس تثار مسألة المسؤولية عن هذه الأضرار (المطلب الأول)، وإذا ما ترتب عن هذه المسؤولية قيام دعوى ما هي الجهة المختصة بالنظر فيها؟ (المطلب الثاني).

### المطلب الأول: المسؤولية المترتبة عن عملية الإرشاد البحري

لقد نظم المشرع الجزائري المسؤولية الناشئة عن الأضرار الحاصلة أثناء تنفيذ عملية الإرشاد البحري في المواد من 183 إلى 186 من القانون البحري الجزائري، والتنظيم الذي أتى به المشرع الجزائري فيما يتعلق بالإرشاد في هذا الصدد يختلف في كثير من جوانبه عن حكم القواعد العامة، ومرد ذلك ما يكتنف عملية الإرشاد من دقة وصعوبة، كما أن هذه الأخيرة قد تتم في ظروف جوية قاسية، بالإضافة إلى الرغبة في التيسير على المرشد ورفع الحرج عنه<sup>1</sup>.

على هذا الأساس سنتطرق من خلال هذا المطلب إلى مسؤولية مجهز السفينة عن الضرر الذي يلحق بالغير أو بالمرشد أو بالبحارة أو بسفينة الإرشاد أو بالسفينة محل الإرشاد (الفرع الأول)، ثم مسؤولية كل من ربان السفينة وهيئات الإرشاد عن أخطاء المرشد (الفرع الثاني)، وأخيراً المسؤولية الشخصية للمرشد (الفرع الثاني).

<sup>1</sup> محمود شحات، الموجز في القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص 91.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

### الفرع الأول: مسؤولية مجهزة السفينة محل الإرشاد

تُقرر القواعد القانونية التي تنظم مسؤولية مجهزة 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 مسؤولية 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 التي وردت في المادة 1/18 والمادة 19 من قانون 3 يناير 1969، حيث توضح المادة 1/18 المسؤولية عن الأضرار التي تلحق الغير أثناء تنفيذ عمليات الإرشاد، أما المادة 19 فتؤكد 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<sup>2</sup> لتحديد النطاق الزمني لتنفيذ عملية الإرشاد وهي بصدد نظر دعوى المطالبة بتعويض الأضرار التي لحقت بزورق الإرشاد نتيجة تصادمه مع السفينة طالبة الإرشاد، حيث وقع التصادم لحظة إجابة المرشد لطلب الإرشاد الموجه إليه بالتدخل لعملية الإرشاد، وادعى المجهز أن الحادث وقع في فترة سابقة على لحظة صعود المرشد على ظهر

<sup>1</sup> المادتين 18 و19 من قانون 3 يناير 1969 الخاص بتجهيز السفن والبيوع البحرية في فرنسا، والمادتين 183 و184 من القانون البحري الجزائري، والمواد 287 و288 و289 من قانون التجارة البحرية المصري.

<sup>2</sup>Cass. Civ. 6 janvier 1937. Dor 1937, Tome 15 p77-78.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

السفينة، وكان تفسيره يعتمد على أن عملية الإرشاد لا تبدأ إلا عند صعود المرشد على ظهر السفينة التي يتم إرشادها. لم تأخذ محكمة النقض الفرنسية بهذا التفسير وأكدت على أن مسؤولية مجهر السفينة تمتد إلى كل العمليات السابقة على صعود المرشد، والتي يكون لها تأثير مباشر على الأضرار التي أصابت مركب الإرشاد<sup>1</sup>.

تبنى المحاكم الفرنسية هذا الاتجاه في التفسير من جانب محكمة النقض الفرنسية فيما يتعلق بتحديد النطاق الزمني لتنفيذ عمليات الإرشاد، حيث أكدت محكمة استئناف "Poitiers" في حكمها الصادر في 24 نوفمبر 1971 " أن عقد الإرشاد يبدأ تنفيذه منذ اللحظة التي يتم فيها الاتصال بالمرشد، ويعطي موافقته ويضع نفسه تحت تصرف السفينة التي يتم إرشادها، وقد اعتبرت المحكمة أن الضرر الذي أصاب المرشد قد وقع أثناء تنفيذ عملية الإرشاد، لأن عملية الصعود إلى السفينة محل الإرشاد يعد جزء من العقد"<sup>2</sup>.

بناء على ذلك يؤكد البعض في الفقه الفرنسي أن عمليات صعود ونزول المرشد تدخل في نطاق تنفيذ عقد الإرشاد، ويسأل المجهر على الأساس التعاقدي عن الأضرار التي تصيب المرشد أثناء تلك الفترة<sup>3</sup>.

حاولت محكمة النقض الفرنسية في سنة 1987 في حكمها الصادر في 31 مارس 1987 إيجاد معيار على أساسه يتم تحديد الفترة الزمنية التي يستغرقها تنفيذ عملية الإرشاد وذلك من خلال تفسير نص المادتين 18 و 19 من قانون 3 يناير 1969، ويعتمد هذا المعيار على تفسير بسيط في الحالة التي يكون فيها المرشد موجوداً على ظهر السفينة التي يتم إرشادها، حيث اعتبرت المحكمة أن وجود المرشد على ظهر السفينة يعتبر معياراً حاسماً على أن الأضرار قد وقعت أثناء تنفيذ عملية الإرشاد. ويرى بعض الفقه الفرنسي في تعليقه على هذا الحكم أن هذا التفسير الذي أخذت

<sup>1</sup> أحمد بركات مصطفى، المسؤولية التقصيرية لمجهر السفينة عن الأضرار التي تلحق الغير أثناء تنفيذ عمليات الإرشاد (دراسة مقارنة)، ب.د.ن، ب.ب.ن، 2000، ص 47.

<sup>2</sup>Cour d'appel de poitiers 24 novembre 1971, D.M.F.1972, p161.

<sup>3</sup>Antoine vialard, op.cit, p196.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

به المحكمة يسمح بامتداد نطاق المسؤولية إلى العديد من الحالات، وذلك خلال الفترة التي يقوم فيها المرشد بإنجاز مهمته، كما أن هذا التفسير يستبعد الحوادث التي تقع للمرشد دون أن يكون لها ارتباط بتنفيذ عملية الإرشاد.

انطلاقاً من ذلك يمكن القول أنه إذا وقع الضرر للغير أثناء تواجد المرشد على ظهر السفينة المخدومة فإن ذلك يعد دليلاً على أن الضرر قد وقع أثناء تنفيذ عملية الإرشاد، ويدخل في نطاق مسؤولية المجهز<sup>1</sup>.

أما الفقه المصري واستناداً لنص المادة 287 من قانون التجارة البحرية<sup>2</sup> يقرر البعض منهم أن حكم المسؤولية الذي تضمنته هذه المادة لا ينطبق إلا على الأضرار التي تلحق الغير بسبب الأخطاء التي تقع من المرشد أثناء تنفيذ عملية الإرشاد.

هذا وقد جاءت المذكرة الإيضاحية المرافقة لمشروع قانون التجارة البحرية<sup>3</sup> ببيان دقيق لحدود تلك الفترة فأوردت مايلي:

"... فما حدود الفترة التي يستغرقها هذا التنفيذ (تنفيذ عملية الإرشاد)؟ هل هي من الضيق بحيث تقتصر على الوقت الذي يقضيه المرشد في السفينة المخدومة لتأدية عمله؟ أم هي من الإتساع بحيث تشمل كل العمليات السابقة على هذا الوقت واللاحقة له ما دامت متعلقة بالإرشاد ولو بطريق غير مباشر؟ خذ مثلاً حالة الخروج لاستقبال سفينة قادمة، هل يبدأ الإرشاد من الوقت الذي تغادر فيه سفينة الإرشاد رصيف الميناء الذي ترسو فيه؟ وفي حالة مصاحبة سفينة مغادرة هل يظل الإرشاد مستمراً حتى تعود سفينة الإرشاد إلى رصيف الميناء الذي خرجت منه؟ والإجابة على ذلك أن فترة تنفيذ الإرشاد ليست بهذا القدر من الضيق، ولا بهذا القدر من السعة، وإنما تبدأ العملية في حالة الخروج لاستقبال سفينة قادمة منذ دخول سفينة الإرشاد في المجال الذي تكون فيه تحت تأثير هذه

<sup>1</sup> أحمد بركات مصطفى، المسؤولية التقصيرية لمجهز السفينة، المرجع السابق، ص48.

<sup>2</sup> تنص المادة 287 من قانون التجارة البحرية على أنه: "يسأل مجهز السفينة وحده عن الأضرار التي تلحق الغير بسبب الأخطاء التي تقع من المرشد في تنفيذ عملية الإرشاد".

<sup>3</sup> المذكرة الإيضاحية من مشروع قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 بند 202، 188-189.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

السفينة، وتمتد العملية لتشمل الحركات (المناورات) التي تقوم بها سفينة الإرشاد للإقتراب من السفينة المخدومة وصعود المرشد إلى هذه السفينة، والوقت الذي يقضيه فيها لتأدية عمله، وتنتهي العملية بوصول السفينة المخدومة إلى رصيف الميناء ومغادرة المرشد لها. وإذا كان الأمر يتعلق بمصاحبة سفينة مغادرة فإن فترة الإرشاد تبدأ منذ صعود المرشد إليها في ميناء القيام وتمتد العملية لتشمل الوقت الذي يقضيه المرشد في السفينة المخدومة لتأدية عمله، وفترة قيام سفينة الإرشاد بالحركات اللازمة للاقتراب من السفينة المخدومة لالتقاط المرشد، وينتهي الإرشاد بابتعاد سفينة الإرشاد عن السفينة المخدومة حتى تخرج من المجال الذي تكون فيه تحت تأثيرها<sup>1</sup>.

يرى الأستاذ أحمد بركات مصطفى أن هذا التفسير لحدود الفترة التي يستغرقها تنفيذ عملية الإرشاد، كما ورد في المذكرة الإيضاحية لقانون التجارة البحرية يسمح بامتداد نطاق مسؤولية مجهز السفينة المخدومة عن كافة الأضرار التي تلحق الغير، والتي تقع خلال الفترة التي يقوم فيها المرشد بإنجاز مهمته<sup>2</sup>.

أما بخصوص المشرع الجزائري فقد نص من خلال المادة 174 من القانون البحري الجزائري وكذا المادة 1/42 من المرسوم التنفيذي 06-08 السالف ذكره على أنه: "تبدأ عملية الإرشاد ابتداء من حضور المرشد البحري أمام السفينة وصعوده على متنها في نطاق حدود المحطة وتنتهي عند وصول السفينة إلى مكان الوصول أو الرسو أو الرصيف أو نطاق حدود المحطة".

من خلال استقراءنا لمضمون المادتين يتضح أن المشرع الجزائري حدد الفترة الزمنية التي يستغرقها تنفيذ عملية الإرشاد ابتداء من حضور المرشد أمام السفينة طالبة الإرشاد وصعوده على متنها في نطاق حدود المحطة، دون الإشارة إلى المناورات التي تقوم بها سفينة الإرشاد للإقتراب من

<sup>1</sup> قد يكون اعتلاء المرشد ظهر السفينة أو مغادرته لها عن طريق إنزاله أو التقاطه بواسطة طائرة هليكوبتر، وما تقوم به هذه الطائرة لتحقيق هذا الغرض يندرج ضمن مناورات الصعود والمغادرة، وبالتالي فإن ما قد يحدث خلالها من أضرار للمرشد يعد حاصلاً أثناء تنفيذ عملية الإرشاد. راجع في ذلك: كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 865-866.

<sup>2</sup> أحمد بركات مصطفى، المسؤولية التقصيرية لمجهز السفينة، المرجع السابق، ص 50.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

السفينة طالبة الإرشاد والوقت الذي يقضيه المرشد فيها لتأدية عمله، في حين تنتهي عملية الإرشاد بوصول السفينة محل الإرشاد إلى مكان الوصول أو الرسو أو الرصيف أو نطاق حدود المحطة.

أضافت الفقرتين الثانية والثالثة من المادة 42 السالفة الذكر أنه يمكن للمرشد أن يمنح إرشادات عن بعد لربان السفينة بطلب من هذا الأخير لمساعدته على قيادة سفينته بهدف إبحار المرشد البحري في النقطة المعتادة، ويمكن أيضاً إمداد مساعدة لربان السفينة وفقاً للشروط نفسها بعد نزول المرشد في النقطة المعتادة. وإذا منعت الظروف البحرية والجوية المرشد من الإبحار أو النزول في النقطة المعتادة يمكنه أن يقوم بمساعدة السفينة عن بعد، بطلب من ربانها بهدف إرشاد هذا الأخير قبل إبحاره الفعلي أو نزوله، ويجب على المرشد البحري الذي يقدم هذه المساعدة أن تتوفر لديه وسائل تسمح له باتباع طريق السفينة، ويكون على اتصال بهذا الأخير ومع قيادة الميناء، كما يجب إعلام هذه السلطة بوضوح قبل أية رخصة أو أمر بالحركة بالظروف التي تتم فيها حركة السفينة فيما يخص الإرشاد.

### ثانياً: مسؤولية مجهز السفينة عن الضرر الذي يلحق بالغير

كما سبق وأن ذكرنا فإن مهمة المرشد تنحصر في إرشاد ربان السفينة عند دخولها إلى منطقة الإرشاد أو التحرك فيها أو الخروج منها، ويقوم المرشد بتزويد الربان بالمعلومات المتعلقة بمسالك الميناء وخط السير الواجب اتباعه، فيقتصر دوره على الإرشاد والتوجيه ويظل للربان القيادة والإدارة والتنفيذ.

ليس للربان أن يتنازل عن بعض سلطاته للمرشد بل يفرض عليه المراقبة والإشراف ويؤخذ بوجهة نظره إذا كانت وجهة نظر المرشد فيها خطورة على سلامة السفينة وأمنها عند دخولها أو خروجها من الميناء، لأن خطأ المرشد في توجيه الربان قد يؤدي إلى أضرار تلحق بالغير، مثل اصطدام السفينة محل الإرشاد بسفينة أخرى أو برصيف الميناء أو بالمنشآت المينائية<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> محمد محمد هلالية، المرجع السابق، ص 246. إيمان حسن الجميل، أشخاص الملاحة البحرية، المرجع السابق، ص 255.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

كما يعتبر المرشد أثناء قيامه بعمله تابعاً للمجهاز، وذلك لأنه يزاول عمله لحساب المجهاز ويكون تحت سيطرة وسلطة الريان، وبالتالي يسأل المجهاز وحده عن الأضرار التي تلحق الغير بسبب الأخطاء التي تقع من المرشد في تنفيذ عملية الإرشاد<sup>1</sup>، وهذا ما أكدته المادة 183 من القانون البحري الجزائري والتي جاء فيها: "يعتبر مجهاز السفينة المرشدة مسؤولاً اتجاه الغير عن الأضرار الناتجة عن المرشد والتي تعد كأنها حصلت من أحد أفراد طاقم السفينة". وتقابلها المادة 287 من قانون التجارة البحرية المصري، والتي تنص على أنه: " يسأل مجهاز السفينة وحده عن الأضرار التي تلحق الغير بسبب الأخطاء التي تقع من المرشد في تنفيذ عملية الإرشاد".

أساس هذه المسؤولية أن المرشد لا يحجب الريان، فيظل هذا الأخير في نظر الغير هو قائد السفينة المسؤول عن كل ما يقع من أخطاء في قيادتها وإدارتها، ومن ثم يعد المجهاز مسؤولاً عن أخطاء المرشد أثناء تأديته لعمله مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه وفقاً للقواعد العامة ولو كان الإرشاد إجبارياً. وبذلك يسأل المجهاز أمام الغير عن أعمال المرشد<sup>2</sup>.

إذ تنص المادة الخامسة من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض قواعد التصادم البحري الموقعة في 1910/09/23 على بقاء مسؤولية السفينة في حالة ما إذا حصل التصادم بسبب خطأ المرشد حتى ولو كان الإرشاد إجبارياً، وهذا ما أخذ به المشرع الجزائري في المادة 283 من ق.ب.ج<sup>3</sup>. وهو الاتجاه السائد في معظم قوانين الدول مثل القانون الفرنسي (المادة 5 من قانون 1967 الخاص بالحوادث البحرية)، والقانون المصري (المادة 298 من قانون التجارة البحرية)<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> رفعت فخري، الوجيز في قانون التجارة البحرية المصري، المرجع السابق، ص337. علاء زكي، المرجع السابق، 276-277. محمود شحماط، الموجز في القانون البحري الجزائري، ص92-93. علي البارودي، المرجع السابق، ص167.

<sup>2</sup> تجدر الإشارة إلى أن كون المرشد تابعاً في نظر الغير لا يعني أن علاقته بالمجهاز تحكمها الأحكام الخاصة بعقد العمل، لأنه يستبعد عن المرشد وصف التبعية بالمعنى المفهوم في عقد العمل. راجع: أحمد بركات مصطفى، المرجع السابق، ص38-39.

<sup>3</sup> تنص المادة 284 من ق.ب.ج على أنه " تبقى المسؤولية المحددة في المواد السابقة سارية في حالة وقوع التصادم بسبب خطأ مرشد حتى ولو كان هذا الخطأ إجبارياً ". ونشر إلى أن هناك خطأ في صياغة هذه المادة بحيث أنه ليس الخطأ الذي يكون إجبارياً وإنما الإرشاد.

<sup>4</sup> بالإضافة إلى القانون المغربي ( الفصل 296 من قانون التجارة البحرية) والقانون العماني (المادة 296 من القانون البحري)، و القانون الكويتي ( المادة 227 من قانون التجارة البحرية)، وقانون دولة الإمارات العربية المتحدة ( المادة 322 من قانون التجارة البحرية)، القانون الليبي (المادة 240)، القانون السوري (المادة 237).

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

ثالثاً: مسؤولية مجهزة السفينة عن الضرر الذي يلحق بالمرشد أو أحد أفراد وحدة

### الإرشاد

وفقاً للقواعد العامة فإن مجهزة السفينة محل الإرشاد يلتزم بتعويض المرشد أو بحارة سفينة الإرشاد عما يلحقهم من أضرار أثناء تنفيذ عملية الإرشاد إذا ما كانت تلك الأضرار راجعة إلى خطأ من جانبه أو من جانب الربان، 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 حكماً مغايراً 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 عمليات الإرشاد أو خلال حركات صعوده أو إنزال المرشد على عاتق مجهزة السفينة المرشدة إلا في حالة إثبات خطأ غليظ للمرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد".

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 سفينة الإرشاد أثناء عملية الإرشاد إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ من جانب المرشد أو من البحارة"<sup>1</sup>. وهو أيضاً ما نص عليه المشرع الفرنسي في المادة 19 فقرة 1 و3 من القانون الصادر في 3 / 1 / 1969.<sup>2</sup>

من خلال هاذين النصين نلاحظ أن المشرع وضع المسؤولية عن الضرر الذي يصيب المرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد أثناء تنفيذ عملية الإرشاد على عاتق مجهزة السفينة محل الإرشاد، دون استلزام إثبات المرشد لخطأ المجهز أو الربان، 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.

<sup>1</sup> إيمان حسن الجميل، المساعدة البحرية، المرجع السابق، ص148. المعتصم بالله الغرياني، دروس في القانون البحري: السفينة، تجهيز السفينة، التأمينات البحرية، النقل البحري، البيوع البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2008، ص259.

<sup>2</sup>Antoine Villard, op, cit, p198.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

### رابعاً: مسؤولية مجهزة السفينة عن الضرر الذي يلحق بسفينة الإرشاد

قد تحدث أثناء تنفيذ عملية الإرشاد أو المناورات الخاصة بصعود المرشد إلى السفينة محل الإرشاد أو نزوله منها أضرار بسفينة الإرشاد، واستناداً للقواعد العامة يلزم المجهز بتعويض هذه الأضرار إذا ما كان مرجعها خطأ من جانبه أو من جانب الريان، أيّاً كانت درجة هذا الخطأ، بما يعني أنه يقع عاتق سفينة الإرشاد (هيئة الميناء) إثبات خطأ المجهز أو الريان والضرر الحاصل لسفينة الإرشاد وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر.

بيد أنه وفقاً للقوانين الخاصة بالإرشاد البحري تكون المسؤولية عن الأضرار التي تصيب سفينة الإرشاد أو القاطرات المستخدمة أو وحدات الخدمة أثناء تنفيذ عمليات الإرشاد أو المناورات الخاصة بصعود المرشد إلى السفينة أو نزوله منها على عاتق مجهزة السفينة محل الإرشاد، فيما عدا حالة الخطأ الجسيم من المرشد<sup>1</sup>، وهذا الحكم الذي يتضمن خروجاً عن القواعد العامة تملية ضرورة تأمين المرشدين في عملهم وتقسيم مخاطر الإرشاد بينهم وبين المجهزين، كما أنّ اشتراط إثبات المجهز للخطأ الجسيم في حق المرشد مرده أنه لا مفر من وقوع أخطاء يسيرة في عملية دقيقة تجرى أحياناً في ظروف جوية قاسية، وتستلزم وضع سفينة صغيرة الحجم (سفينة الإرشاد) بجوار سفينة عملاقة يرتج البحر من حولها بسبب قوة آلتها<sup>2</sup>.

لقد أورد المشرع المصري ذات الحكم حيث نصت المادة 288 من قانون التجارة البحرية على أنه: "يسأل مجهزة السفينة عن الأضرار التي تلحق بسفينة الإرشاد أثناء تنفيذ عملية الإرشاد، إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ جسيم من المرشدة". وتقابلها المادة 2/19 من القانون الفرنسي الصادر في 1969/1/3<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> محمود شحات، الموجز في القانون البحري الجزائري، ص94. بن عيسى حياة، الخدمات المينائية المقدمة للسفن وأثرها على سلامة وأمن الملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، العدد2، 2014، ص90.

<sup>2</sup> مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، المرجع السابق، ص178. يعقوب يوسف صرخوه، المرجع السابق، ص270.

<sup>3</sup> أحمد زكي عويس، المرجع السابق، ص459. ريان مدحت خلوصي، المرجع السابق، ص163.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

هذا ويؤدي هذا الحكم إلى استبعاد القواعد المطبقة في حالة التصادم عند حصول التصادم بين سفينة الإرشاد والسفينة محل الإرشاد، إلا أن تلك القواعد تكون واجبة التطبيق إذا كان التصادم بين السفينة محل الإرشاد وسفينة إرشاد أخرى غير تلك التي تحمل المرشد الذي قام بإرشادها أو القادم لإرشادها.

### خامساً: المسؤولية عن الضرر الذي يلحق بالسفينة محل الإرشاد

تبقى قيادة السفينة محل الإرشاد وإدارتها للربان أثناء قيام المرشد بعمله عليها، وعلى الربان اتباع نصائح وتوجيهات المرشد إلا إذا رأى في ذلك ما يعرض السفينة للخطر، بحيث له الحق في رفض تنفيذ التوجيهات التي تعرض السفينة للخطر حفاظاً على سلامة السفينة وما عليها من أشخاص وأموال<sup>1</sup>.

إلا أنه يثور التساؤل عن مسؤولية المرشد إذا ما صدر منه خطأ تسبب في إلحاق ضرر بالسفينة التي يرشدها، كأن يدلى المرشد للربان بمعلومات خاطئة عن مسالك الميناء أو أعماق الممر المائي أو خط السير الواجب اتباعه، وتسبب هذا الخطأ في جنوح السفينة مثلاً.

تقضى القواعد العامة بأن يكون المرشد مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالسفينة التي يرشدها إذا كان ذلك ناتجاً عن خطئه، وأنه يتعين على المجهز إثبات خطأ المرشد، مهما كانت درجة هذا الخطأ ومن ثم يكفي الخطأ اليسير، وأن يثبت الضرر الحاصل وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر، وأنه يمكن بعد ذلك للمرشد التخلص من المسؤولية بإثبات السبب الأجنبي (القوة القاهرة، فعل المضور، فعل الغير)، كأن يثبت مثلاً نسبة الضرر كله إلى فعل الربان أو الطاقم<sup>2</sup>.

وفي ظل غياب نص قانوني في القانون الجزائري بخصوص المسؤولية عن الضرر الذي يلحق بالسفينة محل الإرشاد نجد أن قوانين أخرى<sup>3</sup> خرجت عن حكم القواعد العامة، ونصت على عدم

<sup>1</sup> كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 871-872.

<sup>2</sup> علاء زكي، المرجع السابق، 288. المعتصم بالله الغرياني، المرجع السابق، ص 259.

<sup>3</sup> من بين هذه القوانين نجد القانون المصري (المادة 290 من قانون التجارة البحرية)، القانون الفرنسي (المادة 2/19 من القانون الصادر في 1969/1/3)، القانون السوري (المادة 304 من قانون التجارة البحرية).

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

مسؤولية المرشد عن الأضرار التي تلحق بالسفينة محل الإرشاد حتى ولو كان ذلك راجعاً لخطئه، ومن ثم يكون مجهز السفينة مسؤولاً عما يحدث لها من هلاك أو ضرر ولو كان ناشئاً بسبب خطأ المرشد. وهذا ما تؤكدته المادة 290 من قانون التجارة البحرية المصري، والتي تنص على أنه: "لا يسأل المرشد عن الأضرار التي تلحق بالسفينة التي يرشدها"<sup>1</sup>.

يتضح من خلال هذا النص عدم مسؤولية المرشد عن أخطائه الشخصية في مواجهة مجهز السفينة محل الإرشاد، وكذلك عدم مسؤولية هيئة الإرشاد عن هذه الأخطاء، وبالتالي تقع على المجهز المسؤولية كاملة ويتحمل أي أضرار تحدث لسفينته بسبب خطأ المرشد، إلا أن المجهز يستطيع دفع هذه المسؤولية عن نفسه بإثبات وقوع غش أو خطأ جسيم من جانب المرشد أثناء قيامه بعملية الإرشاد، حيث يسأل في هذه الحالة عن أية أضرار تحدث للسفينة التي يرشدها بسبب خطئه، وهو ما يعد تطبيقاً للقواعد العامة في المسؤولية العقدية التي لا تعفي من المسؤولية عن الغش والخطأ الجسيم، ومن أمثلة الأخطاء التي قد يرتكبها المرشد وتؤدي إلى مساءلته: الإدلاء بمعلومات غير صحيحة أثناء عملية الإرشاد عن عمق المياه مثلاً أو أساء تقدير حركة المد والجزر والرياح والتيارات الهوائية، أو تسبب بتعليماته في قيادة السفينة بسرعة فائقة مما أدى إلى حدوث تصادم أو جنوح، أو تقاعسه عن الإستجابة لطلب الربان في تنفيذ عملية الإرشاد... وغيرها من الأخطاء التي قد تؤدي إلى قيام مسؤولية المرشد.

### الفرع الثاني: مسؤولية كل من ربان السفينة وهيئة الإرشاد

بعد أن خلصنا في الفرع الأول إلى أن مجهز السفينة محل الإرشاد يعد مسؤولاً عن كافة الأضرار التي قد تصيب الغير أو المرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد أو سفينة الإرشاد أو السفينة محل الإرشاد ذاتها، ويعد هذا الحكم خروجاً عن القواعد العامة، ويرجع ذلك إلى تأمين المرشد في عمله ورفع القلق عنه أثناء آداء مهمته، تقتضي الدراسة البحث عن مدى مسؤولية ربان السفينة

<sup>1</sup> محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 579-580.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

وكذا هيئة الميناء عن أخطاء المرشد، أو بعبارة أخرى هل يسأل ريان السفينة محل الإرشاد عن أخطاء المرشد؟ وهل تعد هيئة الإرشاد مسؤولة هي الأخرى عن هذه الأخطاء؟ هذا ما سنتطرق إليه إتباعاً:

### أولاً: مسؤولية الريان عن أخطاء المرشد

سبق وأن بينا أن المرشد تابع للمجهاز وليس للريان، ومن ثم فإن هذا الأخير لا يسأل عن أخطاء المرشد. ومسؤولية الريان إنما تتقرر عن الأخطاء الشخصية التي تقع منه، ولما كان الريان لا يتخلى عن قيادة السفينة أثناء وجود المرشد على متنها فإن الريان يكون مسؤولاً شخصياً عن الضرر الذي يصيب الغير من قيادة السفينة، إما لأنه تخلى عن القيادة للمرشد أو قصر في الإشراف عليه ومراقبته أو أخذ بتعليماته وتوجيهاته مع أن فسادها ظاهر أو أن من شأنها تعريض السفينة للهلاك<sup>1</sup>. بناء على ذلك قد يسأل الريان مدنياً كما قد يسأل جنائياً في حالة ثبوت الخطأ من جانبه، وبالتالي تنعقد مسؤولية الريان المدنية، ويكون مسؤولاً عن تعويض الأضرار التي لحقت بالبضاعة أو الأشخاص أثناء عمليات الإرشاد، فالمنطق يقضي بذلك لأنه قائد السفينة والمسؤول الأول عنها، كما أن القول بعدم مسؤوليته في هذه الفترة يترتب عليه الإهمال وعدم الإهتمام من ناحيته طالما أنه ليس مسؤولاً وهذه طبيعة البشر، ولكن يشترط لقيام مسؤوليته أن يقع منه خطأ شخصي<sup>2</sup>. لقد أكد القضاء المصري ذلك في أحكامه عندما اعتبر أن ريان السفينة لا يمكنه أن يدفع مسؤوليته أو يخفف منها إلا في حالتين هما إثبات أنه لم يرتكب أي خطأ أو إثبات أن علاقة السببية منتفية بين الفعل والضرر، غير أنه يكون مسؤولاً في حالة ما إذا:

1. أهمل واجب الإشراف على المرشد ومراقبته.

2. قام بتنفيذ إرشادات وتعليمات المرشد بالرغم من عدم دقتها أو كان الظاهر يدعو إلى

التشكيك في دقتها وملائمتها.

<sup>1</sup> إيمان حسن الجميل، أشخاص الملاحة البحرية، المرجع السابق، ص 261-262.

<sup>2</sup> أحمد زكي عويس، المرجع السابق، ص 450. كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 874.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

3. امتنع عن التدخل لوقف المناورة التي أشار بها المرشد إذا اتضح له أنها مناورة خاطئة، وفي حالة تنفيذها تعرض سفينته للخطر، فالربان غير ملزم باتباع النصائح والإرشادات الصادرة من المرشد، والتي يؤيدها العقل وإلا قامت مسؤوليته.

4. ترك قيادة السفينة للمرشد وتترتب على ذلك اصطدامها<sup>1</sup>. وهو ما أكدته المادة 283 من القانون البحري الجزائري السالفة الذكر، حيث أبقى على سريان قواعد المسؤولية الناشئة عن التصادم ولو وقع التصادم بخطأ المرشد ولو كان الإرشاد إجبارياً، وذلك مع عدم الإخلال بالقواعد العامة للمسؤولية.

أما فيما يتعلق بمسؤولية الربان الجنائية فقد نصت المادة 188 من القانون البحري الجزائري على أنه: " كل شخص يخالف أحكام المواد 172 و 175 و 180 و 181 أعلاه، يعاقب بغرامة تتراوح ما بين 1000 إلى 50000 دينار جزائري". وبناء على هذا النص يعاقب كل ربان سفينة بغرامة تتراوح ما بين 1000 إلى 50000 دج في الحالات الآتية:

1. إذا دخل بسفينة خاضعة للالتزام بالإرشاد في منطقة الإرشاد أو تحرك فيها أو خرج منها دون الاستعانة بخدمات المرشد (المادة 172).

2. إذا خالف التزامه الذي يقضي بتسهيل صعود المرشد الذي يتقدم أو إنزاله، ومدته بجميع الوسائل الضرورية للرسو والصعود على متن السفينة أو النزول منها في أحسن شروط الأمن (المادة 175).

3. إذا لم يدفع رسوم الإرشاد والتي يلزم بدفعها حتى ولو لم تحصل السفينة على خدمات المرشد (المادة 180 و 181).

كما نصت القوانين المصرية بشأن تنظيم الإرشاد في الموانئ على العقوبة الجنائية المقررة لربان السفينة، بحيث نصت المادة 14 من القانون رقم 4 لسنة 1986 بشأن تنظيم الإرشاد بميناء دمياط على أنه: "يعاقب بالحبس لمدة لا تتجاوز سنتين وبغرامة لا تقل عن ألف جنيه ولا تزيد عن ثلاثة

<sup>1</sup> عبد الفضيل محمد أحمد، الإرشاد البحري، المرجع السابق، ص 138-139.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين ربان كل سفينة خاضعة لالتزام الإرشاد إذا دخل بالسفينة في منطقة الإرشاد أو تحرك فيها أو خرج منها دون الاستعانة بخدمات المرشد، ما لم يكن قد أذن له بذلك من رئيس هيئة الميناء<sup>1</sup>.

لقد نصت المادة 20 من القانون رقم 9 لسنة 1965 بشأن تنظيم الإرشاد بميناء الإسكندرية على نفس العقوبة، ولكن الغرامة تتراوح بين مائة ومائتي جنيه، بالإضافة إلى المادة 14 من قانون رقم 161 لسنة 1959 بشأن تنظيم إرشاد السفن بميناء السويس، والتي جاءت خالية من عقوبة الحبس، بحيث نصت فقط على عقوبة الغرامة التي لا تقل عن مائة جنيه ولا تتجاوز مائتي جنيه<sup>2</sup>.

الجدير بالملاحظة أن هذه القوانين تختلف من حيث العقوبة التي توقع على الربان عند ثبوت مسؤوليته الجنائية، بالرغم من أن الفعل والجرم واحد، خاصة بالنسبة للقوانين المصرية باعتبارها تطبق في دولة واحدة، إذ كان على المشرع المصري أن يتجنب هذا التباين في تشديد العقوبة وتخفيفها من قانون لآخر.

### ثانياً: مسؤولية هيئات الإرشاد عن أخطاء المرشد

كما سبق وأوضحنا فإن المرشد يعمل لصالح هيئة الإرشاد على الرغم من أنه لا يعتبر موظفاً عاماً في القانون الجزائري وحتى القانون الفرنسي، وإنما هو موظف في محطة الإرشاد التابعة للسلطة المينائية الخاصة بكل ميناء<sup>3</sup>، وبالتالي فإنه يعتبر تابعاً للهيئة ومسؤولاً اتجاهها، وهو بهذه الصفة يلتزم بتعليماتها الإدارية والأوامر الصادرة من رؤسائه، وهو مسؤول تأديبياً إذا خالف هذه الأوامر والتعليمات، ومسؤول جنائياً إذا خالف أي نص جنائي.

<sup>1</sup> أحمد بركات مصطفى، المسؤولية التقصيرية لمجهز السفينة، المرجع السابق، ص 44.

<sup>2</sup> عبد الفضيل محمد أحمد، الإرشاد البحري، المرجع السابق، ص 140.

<sup>3</sup> تجدر الإشارة إلى أنه خلافاً للمشرع المصري الذي اعتبر المرشد موظفاً عاماً المشرع الجزائري لم ينص على ذلك صراحة ولكنه لا يعتبر المرشد موظف عام بمفهوم التوظيف العمومي، وإنما يعد "عون دولة **Commis d'état**". فعون الدولة هي الصفة الرسمية التي يجب أن يكون عليها ضابط الإرشاد لتمثيل سلطة الدولة في الميناء، وخير 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 واقتصادي. والمرشدون أنفسهم كانوا ضد هذا القرار فقد فضلوا أن يكونوا موظفين لدى المؤسسات المينائية على أن يكونوا أعوان دولة. وهذا ما ذكره لنا مرشد ميناء الجزائر العاصمة.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

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 تابعاً لمجهز السفينة محل الإرشاد وليس لجهة عمله، حيث أنه أثناء تنفيذ عملية الإرشاد تكون التبعية في هذه الفترة قد انتقلت من هيئة الإرشاد إلى مجهز السفينة محل الإرشاد، وكأنه انسلخ في هذه الفترة من رقابة سلطة الميناء وانتقل عمله إلى المجهز<sup>1</sup>، وهذا ما أقرته المادة 183 من القانون البحري الجزائري، ولم يكن التشريع الجزائري الوحيد الذي أقر هذه القاعدة بل نجدها أيضاً في القانون الفرنسي والقانون المصري.

كما نص المشرع الجزائري صراحةً على أن السلطة المينائية لا تتحمل أية 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 مجهز السفينة المرشدة عن الأضرار المسببة من أحد المرشدين إلا في حالة عدم توفر شروط الخبرة المهنية لدى المرشد والمطلوبة بموجب النظام".

انطلاقاً 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 سالفاً، 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 وفقاً للشروط القانونية، وإلا اعتبر ذلك خطأ 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، وحصل على اعتماد وترخيص بذلك، يكمن في أنه أثناء تنفيذه لعملية الإرشاد تنتقل تبعيته إلى السفينة التي يتولى إرشادها، ويعد كأنه فرد من أفراد طاقم السفينة. وقد عبرت محكمة النقض المصرية عن ذلك بقولها أن المرشد "ينسلخ في الفترة التي يباشر

<sup>1</sup> ريان مدحت خلوصي، المرجع السابق، ص 162. رفعت فخري، الوجيز في قانون التجارة البحرية المصري، المرجع السابق، ص 341.

أحمد محمود خليل، المرجع السابق، ص 36. سميحة القيلوبي، المرجع السابق، ص 213.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

فيها نشاطه على ظهر السفينة عن الجهة التي يتبعها أصلاً، وعلى ذلك لا تسأل هذه الجهة عن الأخطاء التي تقع منه خلال هذه الفترة".<sup>1</sup>

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 رسماً من رسوم الإرشاد الواجبة الأداء عن عملية الإرشاد التي حصل خلالها الضرر، وهذا استناداً للفقرة الثانية من نص المادة 186 السالفة الذكر.

### الفرع الأول: المسؤولية الشخصية للمرشد

سبق وأن رأينا أن ثمة حالات يكون فيها المرشد مسؤولاً عن تعويض مجهزة السفينة التي يقوم بإرشادها عن الأضرار التي تحصل نتيجة خطئه الجسيم، أو عما يكون الغير قد رجع به عليه نتيجة خطئه أثناء عملية الإرشاد، ومن ثم إذا تسبب المرشد في إلحاق ضرر بالسفينة التي يرشدها أو إلحاق ضرر بالغير أو بالمنشآت المينائية، فإنه يكون مسؤولاً عن ذلك مدنياً أو جنائياً أو تأديبياً حسب الأحوال.

اهتمت التشريعات المختلفة منذ أمدٍ بعيدٍ بمسؤولية المرشد عن الأضرار الناشئة أثناء قيامه بواجبه في الإرشاد، بحيث نصت المادة 25 من قواعد أوليرون **Rôle d'Oléron** والمادة 18 من الكتاب الرابع من أمر سنة 1681 في فرنسا على عقوبات بالغة الشدة والقسوة، والتي كانت تصل إلى حد الموت إذا ما ارتكب المرشد خطأً بسوء نية أدى إلى إغراق السفينة التي يقوم بإرشادها، بيد أن هذه العقوبات القاسية بدأت تخف تدريجياً مع مرور السنين.<sup>2</sup> وقد حرصت تشريعات الدول المختلفة<sup>3</sup> على تنظيم مسؤولية المرشد، وعليه سنعرض فيما يلي المسؤولية المدنية للمرشد، ثم المسؤولية الجنائية والتأديبية.

<sup>1</sup> الطعن رقم 306 جلسة 1963/10/24 س14 ص974، نقض 1970/06/16 س21 ص1055. مشار إليه لدى أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص50-51.

<sup>2</sup> لتفصيل أكثر راجع عبد الفضيل محمد أحمد، الإرشاد البحري، المرجع السابق، ص160-161-162.

<sup>3</sup> من بين هذه التشريعات نذكر: القانون الجزائري، القانون المصري، القانون الفرنسي، القانون الإنجليزي، القانون الأمريكي، القانون الألماني، القانون البلجيكي، القانون الإسباني، القانون البرتغالي، القانون الأرجنتيني، القانون الإيطالي.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

### أولاً: المسؤولية المدنية للمرشد

تقتضي مسؤولية المرشد المدنية التزامه بتعويض كامل الضرر، ويسأل في هذا الصدد في كل أمواله وذلك محض تطبيق لحكم القواعد العامة<sup>1</sup>.

إلا أن هذا التعويض قد يكون كبيراً رغم الخطأ اليسير الذي يرتكبه المرشد، ولما كان بحكم عمله يتولى توجيه سفن ضخمة باهظة القيمة فإن الضرر الذي يلحق بها أو بالمنشآت المينائية أو بالسفن الأخرى يكون عادة بالغ الضخامة، بالإضافة إلى ذلك فإن المرشد لا يستطيع أن يجري تأمين يغطي مسؤوليته، لأن المؤمن لا بد أن يطلب قسطاً باهظاً بالنظر لضخامة المخاطر المطلوب تغطيتها، وهو ما يعجز المرشد عن الوفاء به.

إزاء هذه الاعتبارات صار إعمال أحكام القواعد العامة أمر غير مقبول، ومن ثم تعددت الإجهادات في تحديد نوع الخطأ الذي يرتب المسؤولية الشخصية للمرشد.

ارتأى البعض مساءلته عن الخطأ الجسيم دون الخطأ اليسير، في حين ارتأى البعض الآخر وضع حد أقصى لمسؤوليته بحيث لا يلتزم بالتعويض فيما يجاوز هذا الحد الأقصى، وذهب رأي ثالث إلى إعفائه من المسؤولية تماماً اكتفاءً بالمسؤولية الجنائية والتأديبية<sup>2</sup>.

في حين أجمعت بعض التشريعات على الإعفاء من المسؤولية الشخصية للمرشد إلا في حالة ارتكاب خطأ جسيم، كما هو الحال بالنسبة للقانون الجزائري (المادة 184 من ق.ب.ج)، والقانون الفرنسي (المادة 19 الفقرتين 1 و2 من قانون 1969)، كما بينا سلفاً. فالمشرع البحري قرر أحكاماً بعدم مسؤولية المرشد وتعتبر هذه الأحكام استثنائية، إذ يعتبر مجهز السفينة محل الإرشاد وحده المسؤول عن الأضرار الناجمة عن هذه الأخطاء، إلا إذا أثبت الخطأ الجسيم للمرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد، وهو ما أكدته المادة 184 السالفة الذكر<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> محمود شحماط، الموجز في القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص97.

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

<sup>3</sup> تجدر الإشارة إلى أن ترجمة هذه المادة لم تكن دقيقة بحيث جاء فيها بالنص العربي مصطلح "الخطأ الغليظ" أما النص الفرنسي فقد جاء فيه "la faute lourde" والأدق قانوناً هو مصطلح الخطأ الجسيم.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

بخصوص مفهوم الخطأ الجسيم فإنه لم يأتي بحكم خاص بعملية الإرشاد، وعليه فالمقصود من الخطأ الجسيم ذلك الخطأ المتعارف عليه في القواعد العامة، بحيث هو خطأ لا يقع فيه الشخص العادي الذي وضع في نفس الظروف الظاهرة التي وضع فيها الشخص العادي. ومقياس الشخص العادي هنا يكون بالنظر إلى مرشد آخر وضع في نفس الظروف، فالإرشاد مهنة تفرض على من يمارسها واجب الإمام بأصولها وإتباعها، ويعتبر الجهل بهذه الأصول أو عدم مراعاتها إخلالاً بذلك الواجب، وخطأً جسيماً، فالخطأ الجسيم هو مخالفة الأصول المسلمة في المهنة والتي لا تحتمل جدلاً أو خلافاً<sup>1</sup>.

هذا وتتجه بعض التشريعات بغية حماية المرشد إلى تحديد هذه المسؤولية فتفرض على المرشد عند دخوله الخدمة تقديم ضمان مالي لا يسأل إلا في حدوده، وهو ما يقرره قانون الإرشاد الإنجليزي لسنة 1983 الذي يلزم المرشد بتقديم كفالة **bond**، وما ذهب إليه القانون الفرنسي الصادر في 1935/3/14 ومن بعده القانون الصادر في 1969/1/3 الخاص بالتجهيز والبيوع البحرية من وجوب تقديم المرشد لكفالة **cautionnement**، وقد أوردت المواد من 20 إلى 23 من القانون والمواد 21 إلى 30 من المرسوم التنفيذي الفرنسي الصادر في 1969/6/19 الأحكام الخاصة بتلك الكفالة<sup>2</sup>، وتلزم المادة 20 المرشد بتقديم كفالة، وتقرر المادة 21 أنه يمكن للمرشد بتخليه عن الكفالة التخلص من كل مسؤولية مدنية ناشئة عن المواد السابقة فيما عدا حالة ارتكابه خطأ يشكل مخالفة للمادة 79 من القانون التأديبي والجنائي للبحرية التجارية (حالة الجنوح أو الفقد العمدي للسفينة)<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> أحمد بركات مصطفى، المسؤولية التصيرية لمجهز السفينة، المرجع السابق، ص 53-54.

<sup>2</sup> Pierre Bonassies et Christian Scapel, op.cit, p 466-467.

<sup>3</sup> Antoine Villard, op.cit, p 200.

Arnaud Montas, Droit maritime, Vuibert droit, paris, 2éme édition, 2015, p 102-103.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فقد منح للمرشد الحق في تحديد مسؤوليته المدنية بحدود مبلغ يعادل خمس (5) أشهر من راتبه ما عدا في حالة خطأ متعمد للمرشد. ومن ثم يكون المشرع قد ضيق من الحرية الممنوحة للمجهز في طلب التعويض. وهذا استناداً للمادة 185 من ق.ب.ج.<sup>1</sup>

### ثانياً: المسؤولية الجنائية 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 المضررين في حدود كفالة يقوم المشرع بتحديدتها، أو عدم مساءلته مطلقاً، فإن مسؤولية الجنائية والتأديبية تكتسب أهمية خاصة حتى لا يكون تخفيف أو استبعاد مسؤولية المرشد المدنية مدعاة لإهماله في أداء مهامه.

### 1. المسؤولية الجنائية:

سبق وأن عرضنا في دراستنا بعض الجرائم التي قد يقوم بها المرشد مثل امتناعه عمداً 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 تعمده إخفاء معلومات عن الربان 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، 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> تنص المادة 185 من ق.ب.ج على أنه " يستطيع المرشد تحديد مسؤوليته المدنية المتولدة عن المادتين 183 و184 أعلاه، بحدود مبلغ يعادل 5 أشهر من راتبه ما عدا في حالة خطأ متعمد قام به المرشد".

<sup>2</sup> إيمان حسن الجميل، المساعدة البحرية، المرجع السابق، ص153. سميحة القليوبي، المرجع السابق، ص212.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

كما تضمنت المواد من 477 إلى 556 المخالفات البحرية والجنح والجنائيات البحرية، بحيث تطبق أحكام هذه المواد على كلّ مرشد بحري باعتباره من رجال البحر.

استناداً لنص المادة 183 والتي تؤكد على اعتبار المرشد أثناء تأديته لمهمته على متن السفينة كأحد أفراد طاقم السفينة محل الإرشاد فإنه تُطبق عليه العقوبات المقررة للمخالفات والجنح الجنائيات البحرية التي تطبق على أفراد طاقم السفينة، لاسيما أحكام المواد 477، 482، 534، 565 من القانون البحري الجزائري.

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.

### 2. المسؤولية التأديبية:

لكل مخالفة تأديبية جزاء تأديبي، وهو ما يعرف بالعقوبة التأديبية التي لا بد أن تكون ملائمة، بمعنى تناسب والخطأ المرتكب، لهذا نجدتها تختلف باختلاف درجة خطورة الفعل المرتكب<sup>1</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 واجبات وظيفته، أو خالف لوائح هيئة الميناء التابع لها، فالخطأ التأديبي أياً 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>2</sup>. ولقيام المسؤولية التأديبية للمرشد يجب توافر ثلاثة عناصر أساسية، ألا وهي:

➤ ثبوت ارتكابه للخطأ التأديبي الموقع عنه الجزاء.

➤ وجود جزاء يلحق بمرتكب الخطأ التأديبي.

<sup>1</sup> أربوط وسيلة، النظام القانوني لرجال البحر، رسالة دكتوراه تخصص القانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2017-2018، ص185.

<sup>2</sup> محمود شحماط، الموجز في القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص98. طويسات عائشة، المرجع السابق، ص88.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

➤ قيام الرابطة السببية.

بالرجوع إلى القانون البحري الجزائري نجد أنه لم يورد أي نص بخصوص المسؤولية التأديبية للمرشد، إلا أن المرسوم التنفيذي رقم 06-08 والذي يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية 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:

أ. السحب المؤقت للاعتماد لمدة تتراوح بين شهرين (2) وستة (6) أشهر ويكون في

### الحالات الآتية:

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

ب. السحب النهائي للاعتماد يكون في الحالات الآتية:

- بطلب من المرشد البحري.
  - السحب المؤقت للاعتماد مرتين.
  - 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.
- بناء على ذلك إذا ما توفرت إحدى الحالات السالفة الذكر والمنصوص عليها في المادة 27 من المرسوم التنفيذي رقم 06-08 يمكن للوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ سحب اعتماد المرشد البحري إما سحب مؤقت أو نهائي بحسب الحالة. وإضافة إلى ذلك وبما أن المرشد يعتبر

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

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 تطبق على أفراد الطاقم والمنصوص عليها في المادة 471 من ق.ب.ج، والمتمثلة في:

-التوبيخ: وهو لوم المخطئ على الأخطاء المرتكبة من قبله، وهي عقوبة ليس لها أثر مالي، لهجته أشد من الإنذار.

-الإنذار الشفوي أو الكتابي: وهو تنبيه العامل عن خطأ ارتكبه، والطلب منه عدم تكراره، وغالبا ما تكون المخالفة في حالة الإنذار بسيطة.

-الإيداع على متن السفينة: ومعناه أن يتم توقيف البحار وأن يمنع من مغادرة السفينة عند رسوها في الميناء، وطبعاً يتم وقفه عن العمل أيضاً.

-التأنيب: وهو ذلك التوبيخ الصادر من المجهز يلوم فيه البحار عن الأخطاء المرتكبة.

-المنع من ممارسة وظيفته على متن السفينة لمدة تتراوح بين ثلاثة (3) أشهر إلى عام واحد(1).

-الإيقاف عن الخدمة لمدة ستة (6) أشهر بدون راتب أثناء هذه المدة، بمعنى أن العقوبة هنا

تكون أكثر شدة من سابقتها، حيث تشمل تأديب العامل من ناحيتين مادياً ومعنوياً.

-التنزيل من الرتبة: أي تنزيله من رتبته التي يشغلها إلى رتبة أقل.

-العزل: أي تنحية العامل عن العمل، ويكون نتيجة ارتكابه خطأً جسيماً، وهي أقصى

العقوبات وأشدّها.

-السحب المؤقت أو النهائي لشهادة الملاحة: وصدر في هذا الشأن المرسوم التنفيذي رقم

2000-338 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 2000-338 المؤرخ في 26 أكتوبر سنة 2006، يحدد حالات السحب المؤقت أو النهائي لشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية والشطب من سجل رجال البحر وشروطهما، الجريدة الرسمية رقم 64 لسنة 2000.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

الشطب من سجل رجال البحر: ويؤدي هذا الشطب إلى فقدان صفة البحار، ويصدر قرار الشطب عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية والموانئ ويكون في الحالات التالية:

- بطلب من الربان.
- في حالة السحب النهائي لشهادة الكفاءة ولما يرد فيها منع ممارسة أي وظيفة أخرى على متن السفينة.
- عند فقدان الجنسية الجزائرية.
- عند وفاة البحار.
- في حالة عدم ممارسة وظيفة فعلية على متن السفينة أكثر من ثلاث (3) سنوات متتالية.
- في حالة العجز الدائم للبحار الذي يعاينه الطبيب المؤهل من الإدارة البحرية المختصة.
- في حالة الحكم على البحار بجرح وجرائم في إطار التشريع المعمول به.<sup>1</sup>

نشير في هذا الصدد إلى أن العقوبات التأديبية لا تصدر إلا بعد إجراء تحقيق<sup>2</sup>، وتكون هذه العقوبات حسب طبيعة وخطورة الخطأ المرتكب من أحد أفراد الطاقم مع الأخذ بعين الاعتبار لأسباب فعله ومزاجه وسلوكه العادي على متن السفينة، وكذا الضرر اللاحق في مجال نظام وأمن السفينة<sup>3</sup>.

في نفس السياق أشارت المادة 476 من ق.ب.ج إلى أنه: "تتقادم ملاحقة الخطأ التأديبي بانقضاء ستة (6) أشهر اعتباراً من اليوم الذي ارتكب فيه الخطأ".

بهذا نكون قد عرضنا أحكام المسؤولية المترتبة عن عملية الإرشاد البحري مما يقتضي دراسة أحكام الدعاوى الناشئة عن هذه العملية، وهذا ما سنتطرق إليه في المطلب الموالي.

<sup>1</sup> المادة 6 من المرسوم التنفيذي رقم 2000-338 السالف الذكر.

<sup>2</sup> لتفصيل أكثر راجع: أربوط وسيلة، المرجع السابق، ص 191 وما يليها.

<sup>3</sup> المادة 474 من القانون البحري الجزائري.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

### المطلب الثاني: الدعاوى الناشئة عن عملية الإرشاد البحري

إن الدعاوى الناشئة عن عملية الإرشاد البحري لا تختلف عن غيرها من الدعاوى القضائية الأخرى، ووفقاً للقواعد العامة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية يشترط لقيامها أن ترفع من ذوي الصفة والمصلحة، وهذا ما نصت عليه المادة 13 السالفة الذكر.

تجدر الإشارة إلى أن الدعاوى التي يمكن أن ترفع في هذا الصدد نوعان: دعوى المسؤولية وتكون أمام الجهة القضائية المختصة على أن تتم في الميعاد القانوني بحيث تتقدم الدعاوى 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، وسنتطرق من خلال هذا المطلب إلى الاختصاص القضائي كرفع أول، ثم إلى تقادم الدعاوى الناشئة عن عملية الإرشاد البحري كرفع ثانٍ.

### الفرع الأول: 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".

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

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 غير التجارية. 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 استثني بنص خاص.<sup>1</sup>

### الفرع الثاني: تقادم الدعاوى الناشئة عن عملية الإرشاد البحري

لقد نصت المادة 187 من التقنين البحري الجزائري على أنه: "تتقادم الدعاوى المتولدة عن الإرشاد بمضي سنتين اعتباراً 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 L5341-18 من القانون الفرنسي الجديد).

وعليه تنقضي الدعاوى الناشئة عن عملية الإرشاد البحري بمرور سنتين 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 مجهزة السفينة المخدومة، أو التي يرفعها المجهز على المرشد أو البحارة، أو أي دعوى أخرى متعلقة بعملية الإرشاد.<sup>2</sup>

ما يهم في هذا الصدد هو تحديد وقت انتهاء عملية الإرشاد بحسبان أنه تبدأ منه مدة التقادم، وقد سبق لنا في مجال دراسة المسؤوليات الناشئة عن عملية الإرشاد أن حددنا الفترة التي يستغرقها تنفيذ تلك العملية، وبيّنا أنها تنتهي في حالة خروج المرشد لاستقبال سفينة قادمة بوصول

<sup>1</sup> الطعن رقم 2710 سنة 57 ق جلسة 1988/12/26. مشار إليه لدى: أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص 57.

<sup>2</sup> كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية، المرجع السابق، ص 269-270. محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 580. رفعت فخري أبادير، الوجيز في قانون التجارة البحرية المصري، المرجع السابق، ص 342. عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 301. محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، المرجع السابق، ص 103.

## الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

السفينة إلى رصيف الميناء ومغادرة المرشد لها، أما في حالة مصاحبة سفينة مغادرة للميناء فإن العملية تنتهي بابتعاد سفينة الإرشاد عن السفينة المخدومة حتى تخرج من المجال الذي تكون فيه تحت تأثيرها. الجدير بالملاحظة أن المشرع الجزائري قد حرص على الإتساق التشريعي في التقنين البحري الجزائري، حيث جعل أغلب الدعاوى المتعلقة بالإستغلال 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).
  - ✓ دعاوى التعويض عن الأضرار الناتجة عن عقد النقل البحري للأشخاص(المادة 853).
  - ✓ الدعاوى الناتجة عن عقد النقل البحري للبضائع مع التحفظات لأحكام المادتين 743 و744 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 الحسائر 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).
- أخيراً وتطبيقاً للقواعد العامة يخضع هذا التقادم فيما يتعلق بالوقف والانقطاع إلى الأحكام العامة الواردة في هذا الخصوص في القانون المدني.

الخاتمة

من خلال دراستنا لموضوع النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد خلصنا إلى أنه يشتمل على مجموعة من الخصائص تجعله يتميز عن باقي الأنظمة القانونية، فبالرغم من أن للقطر والإرشاد نفس الغاية، ألا وهي ضمان سير الملاحة البحرية في ظروف آمنة لدخول السفن إلى الموانئ أو خروجها منها أو في الممرات والقنوات أو في أعالي البحار، وذلك لتجنب حدوث أضرار قد تلحق بالسفن المجاورة أو السفينة ذاتها أو المنشآت المينائية، بل أكثر من ذلك قد يتجسد القطر والإرشاد في بعض الأحيان في عملية واحدة، إلا أن هذا لا يعني إدراجهما في إطار قانوني واحد، فلكل منهما نظاماً قانونياً مستقلاً عن الآخر، وهو ما توصلنا إليه من خلال النتائج التالية:

1. يعد القطر والإرشاد عمليتين لا غنى عنهما في الملاحة البحرية سواء للدخول إلى الموانئ أو الخروج منها أو في الممرات والقنوات أو في أعالي البحار، وتُجسد عملية القطر بمقتضى عقد يعرف بعقد القطر البحري، فهذا الأخير يربط بين سفينتين -القاطرة والمقطورة- مملوكتين لشخصين مختلفين، مفاده أن تقوم الأولى بجر الثانية لقاء أجر معين تقدمه هذه الأخيرة، أما عن الإرشاد فهو عبارة عن مساعدة تقدم إلى الربانة لقيادة سفنهم من طرف مستخدمين مؤهلين قانونياً يطلق عليهم " المرشدون البحريون"، فالإرشاد البحري نظام تمليه عدة اعتبارات تتعلق من جهة بحماية السفينة ذاتها من التعرض للخطر وتجنب اصطدامها بالمنشآت البحرية والمينائية، ومن جهة أخرى هو نظام يمليه الباعث المالي بقصد تحصيل رسوم يستعان بها لصيانة الموانئ وإصلاحها.

2. القطر هو عبارة عن عملية مادية تعتمد على القوة الذاتية للقاطرة بغرض سحب السفن وجرها للمكان المتفق عليه، أما الإرشاد فهو عملية فكرية توجيهية، مقتضاها تقديم نصائح وتوجيهات المرشد لربانة السفن سواء كان ذلك في الموانئ أو في الممرات والقنوات أو في أعالي البحار.

3. يختلف القطر البحري عن الإرشاد في نقطة جوهرية تتعلق أساساً بكيفية تنفيذ العقد، حيث أنه في الإرشاد البحري تكون السفن طالبة الإرشاد بحاجة إلى النصائح والتوجيهات التي يقدمها

المرشد، فيسارع لإجابة طلب السفينة بمجرد رؤية الإشارة، أما السفينة المقطورة فتكون بحاجة للقوة المحركة التي توفرها السفينة القاطرة.

4. بالإضافة إلى ذلك فالإرشاد البحري على عكس القطر لا يترتب عليه تنازل ربان السفينة عن القيادة للمرشد، بل يظل محتفظاً بها، بحيث يوضع المرشد خلال عمليات الإرشاد تحت إمرة ربان السفينة المرشدة، ويكون هذا الأخير غير ملزم بتوجيهات المرشد إذا ما رأى خطورة في ذلك، ويستتبع ذلك تحمل مجهر السفينة المرشدة للمسؤولية عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء القيام بعملية الإرشاد إلا في حالة الخطأ الجسيم الصادر من المرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد.

5. يعتبر الإرشاد إجباري في أغلب موانئ العالم، سواء بالنسبة للسفن الوطنية أو السفن الأجنبية، في حين أن القطر البحري كأصل عام هو اختياري لا يتم إلا بناء على طلب ربان السفينة.

6. يتميز عقد القطر البحري بجملة من الخصائص التي تميزه عن باقي العقود الأخرى، فهو فضلاً من كونه عقداً رضائياً وملزماً لجانبيين ذا أثر فوري، ويعد عقداً تجارياً، وهو عقد من عقود القانون الخاص، كما يعتبر من عقود المعاوضة. ويكيف عقد القطر البحري بأنه عقد مقاوله " إجارة عمل"، لأن هذا التكييف مناسب وملائم للنصوص القانونية المنظمة له، وعليه يكون هذا الأخير عقداً قائماً بذاته يتم في شكل مقاوله، وله أحكاماً خاصة به تتماشى وخصوصية إبرامه وكذا مجال تنفيذه. وما يُبرر ذلك هو أنه لو كان عقد القطر يدخل ضمن عقود النقل البحري لما نظم المشرع كلا منهما في باب مستقل عن الآخر، بالإضافة إلى ذلك إن عقد النقل يدخل ضمن عقود المقاوله، وبالتالي وجوب محاولة إدراجه ضمن الكل، أي ضمه لعقد المقاوله وليس ضمه للجزء أي لعقد النقل، وهذا لا يتعارض والمنطق فاستبعاد الجزء لا يؤدي بالضرورة إلى استبعاد الكل تلقائياً. أما بالنسبة لعقد العمل فهو مستبعد بصفة مطلقة من قبل الفقه لتعارض عقد القطر البحري والتنظيمات القانونية التي تحكم عقود العمل، وهو كذلك بالنسبة لنظرية الاستئجار التي تعد نظرية جديدة لم تتبلور للحد الكافي، إذ يستوجب الأمر تكملتها بعقد النقل.

7. أما بخصوص الإرشاد البحري فإن العلاقة القانونية التي تربط المرشد بمجهر السفينة محل الإرشاد هي علاقة تنظيمية محضة لا أثر للعقد فيها، حيث يتولى القانون تنظيم علاقة الطرفين، فالمرشد لا يستطيع أن يمتنع عن إرشاد السفينة التي تطلب الإرشاد ولا أن يختار السفينة التي يرشدها، والربان لا يستطيع أن يرفض الاستعانة بالمرشد، علاوة على ذلك فإن التزامات كل من الطرفين يحددها القانون لا الاتفاق، وعلى وجه الخصوص تتولى القوانين واللوائح تحديد مقابل الإرشاد.

8. يساهم المرشد البحري في أداء خدمة عامة، ألا وهي إرشاد وتوجيه ربان السفينة إلى خط السير الواجب إتباعه عند دخول الميناء أو الخروج منه، أوفي القنوات والممرات البحرية، أو في أعالي البحار، ونجد في بعض الدول أن المرشد لا يتمتع بصفة الموظف العام، لأنه لا يتعاطى راتباً من خزانة الدولة ولا يساهم في إدارة الشؤون العامة، وبالتالي يقترب مركزه من مركز الفرد الذي يباشر خدمة عامة، إلا أنه في بعض الدول الأخرى تعهد التشريعات بخدمة الإرشاد إلى جهة حكومية هي هيئة إدارة الميناء، ومن ثم يعد المرشد موظفاً عمومياً.

9. خلافاً للمشرع المصري الذي اعتبر المرشد موظفاً عاماً المشرع الجزائري لم ينص على ذلك صراحة ولكنه لا يعتبر المرشد موظف عام بمفهوم التوظيف العمومي، وإنما يعد "عون دولة Commis d'état"، فعون الدولة هي الصفة الرسمية التي يجب أن يكون عليها ضابط الإرشاد لتمثيل سلطة الدولة في الميناء، وخير دليل على ذلك صعود المرشد على ظهر السفينة يعطي الضوء الأخضر لقبول دخول سفينة أجنبية بطاقتهم 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 واقتصادي.

10. باعتبار مهنة الإرشاد مهنة فنية دقيقة تتطلب كفاءة وخبرة بحرية وضعت جميع التشريعات البحرية شروطاً مهنية يجب توافرها لممارسة هذه المهنة، وإن وُجدت بعض الاختلافات في هذه الشروط من دولة لأخرى، إلا أن هذه الشروط هي في الغالب الشروط الواجب توافرها في الرابطة وضباط الملاحة البحرية.

11. تحرص غالبية التشريعات على تقرير مبدأ الإرشاد الإجباري، والذي يعتبر من أهم القواعد الأساسية التي يقوم عليها نظام الإرشاد البحري، وترجع حكمة الأخذ بنظام الإرشاد الإجباري إلى مصلحة السفينة ذاتها ومصلحة الميناء، وكذا مصلحة الخزينة العامة، كون الإرشاد ليس مجانياً بل تتقاضى عليه سلطة الميناء رسوماً، وبناء على ذلك فنظام الإرشاد إجباري في معظم موانئ العالم، ويستوي في ذلك أن تكون السفينة وطنية أم أجنبية، وسواء كانت سفينة صيد أو نزهة أو سفينة تجارية، باعتبار أن المخاطر واحدة لا تختلف بحسب جنسية السفينة أو بحسب طبيعة نشاطها. إلا أن مبدأ إجبارية الإرشاد ترد عليه استثناءات عديدة، وإن اختلف تعداد هذه الاستثناءات من تشريع لآخر، إلا أنها تتفق جميعها في أنها تورد حالات تكون فيها الملاحه أقل خطورة بالنسبة للسفن.

12. تُرتب كل من عملية القطر والإرشاد آثاراً قانونية نظراً للعلاقة التي تنشأ بين طرفيهما، بحيث يقع على عاتق طرفي عقد القطر البحري -مجهز القطر ومجهز المقطورة الممثل في الربان- التزامات متبادلة، إذ يلتزم مجهز القطر بمقتضى هذا العقد بتنفيذ عملية القطر، مقابل التزام مجهز المقطورة بالوفاء بأجرة القطر المتفق عليها في العقد، كما هو الحال بالنسبة للمرشد ومجهز السفينة محل الإرشاد، إذ يلتزم المرشد بإرشاد السفينة لدى دخولها الميناء أو خروجها منه أو تحركها به أو في الممرات والقنوات الملاحية، مقابل التزام مجهز السفينة محل الإرشاد الممثل بالربان بأداء رسوم الإرشاد.

13. إن تحديد الفترة الزمنية التي يستغرقها تنفيذ كل من عمليتي القطر والإرشاد البحريين أمر بالغ الأهمية، وتكمن هذه الأهمية في تحديد نطاق المسؤولية عن الأضرار التي قد تحدث أثناء تنفيذ هاتين العمليتين، ذلك لأنه إذا وقع الضرر خارج نطاق هذه الفترة فإن حكم المسؤولية عنه يرجع إلى القواعد العامة.

14. تبدأ عملية القطر البحري متى صدر طلب القطر من السفينة وتحقق القبول من طرف مجهز القاطرة عن طريق الاتصال اللاسلكي، فبمجرد تطابق القبول مع الإيجاب ينعقد عقد القطر البحري، ومن ثم تدخل جميع المناورات والعمليات الضرورية التي تقوم بها القاطرة للاقتراب من المقطورة ضمن الحالة التعاقدية التي يغطيها عقد القطر، هذا بالنسبة للقطر داخل الموانئ، أما في حالة القطر خارج

الموانئ، أي القطر في أعالي البحار فيبدأ تنفيذ عقد القطر من أول عملية تقوم بها القاطرة للاقترب من المقطورة في المكان الذي وقع فيه عطب لهذه الأخيرة، وينتهي بتمام عملية القطر ووصول المقطورة إلى النقطة المتفق عليها، وابتعاد القاطرة عن المقطورة بحيث لا تكون القاطرة تحت تأثير هذه الأخيرة.

15. تبدأ عملية الإرشاد من الناحية العملية في حالة الخروج لاستقبال سفينة قادمة منذ دخول سفينة الإرشاد في المجال الذي تكون فيه تحت تأثير هذه السفينة، وتمتد العملية لتشمل الحركات والمناورات التي تقوم بها سفينة الإرشاد للاقترب من السفينة المخدومة وصعود المرشد إلى هذه السفينة، والوقت الذي يقضيه فيها لتأدية عمله، وتنتهي العملية بوصول السفينة المخدومة إلى رصيف الميناء ومغادرة المرشد لها. وإذا كان الأمر يتعلق بمصاحبة سفينة مغادرة فإن فترة الإرشاد تبدأ منذ صعود المرشد إليها في ميناء القيام وتمتد العملية لتشمل الوقت الذي يقضيه المرشد في السفينة المخدومة لتأدية عمله، وفترة قيام سفينة الإرشاد بالحركات اللازمة للاقترب من السفينة المخدومة لالتقاط المرشد، وينتهي الإرشاد بابتعاد سفينة الإرشاد عن السفينة المخدومة حتى تخرج من المجال الذي تكون فيه تحت تأثيرها.

16. إن أهمية القطر والإرشاد وما قد يترتب عنهما من مسؤولية نتيجة أضرار قد تحدث أثناء القيام بهاتين العمليتين جعلت الكثير من تشريعات الدول تضع أحكاماً خاصة بهذه المسؤولية، ولقد نظم المشرع الجزائري بدوره هذه المسألة عن طريق وضع نصوص قانونية أعطت حلولاً تم فيها مراعاة طبيعة المسؤولية المتولدة عن القيام بعمليتي القطر والإرشاد، والتي تفترض أحياناً وجود أكثر من طرفين، إذ قد تلحق السفينتين أضراراً ببعضهما البعض كما يمكن أن تشمل الغير الخارج عن عملية القطر أو عملية الإرشاد، ويجب في كل هذه الأحوال إنصاف الجميع والمحاولة قدر الإمكان عدم ترجيح مصلحة طرف على الآخر.

17. إن بعض التشريعات على غرار التشريعين الفرنسي والمصري نظمت أحكام المسؤولية في إطار عقد القطر البحري بربط إدارة عملية القطر بالمسؤولية، إذ حيث تكون الأولى تكون الثانية، فمن يتولى الإدارة تقع عليه المسؤولية ويكون ملزماً بجبر الضرر سواء لحق بالمتعاقد معه

أو لحق بالغير. أما المشرع الجزائري فقد ربط المسؤولية العقدية بمسألة إدارة عمليات القطر، فيحين خصّ المسؤولية التقصيرية الناشئة عن عقد القطر البحري بأحكام خاصة بها، على خلاف التشريعات الأخرى التي أوردت أحكاماً مشتركة للمسؤوليتين العقدية والتقصيرية على حد سواء، فجعل المسؤولية التقصيرية تضامنية فيما بين المتعاقدين، حيث قرر أن المسؤولية تتحملها السفينتين معاً - القاطرة والمقطورة- أي أنهما مسؤولتان تضامنياً عن الأضرار الحاصلة للغير أثناء عمليات القطر، وهي مسؤولية لا يمكن دفعها إلا بإثبات خطأ الغير أو القوة القاهرة.

18. لم يفرق المشرع الجزائري في مجال المسؤولية بين القطر داخل الموانئ والقطر خارجها، على خلاف المشرعين الفرنسي والمصري، ومفاد هذا التمييز هو أن القطر خارج الموانئ غالباً ما يقع بسبب عدم قدرة السفينة المقطورة على التسيير الذاتي، مما يؤدي إلى تولي ربان السفينة القاطرة إدارة عملية القطر، ويستتبع ذلك مسؤولية مجهز هذه السفينة، أما القطر داخل الموانئ فالغاية منه عادة هو مساعدة السفينة المقطورة التي تكون مزودة بالطاقم وبقوة دفع ذاتية من أجل القيام بالمناورات اللازمة لدخول الميناء أو الرسو أو الخروج منه، وهو ما يبقى القاطرة تحت رقابة وتوجيه ربان السفينة المقطورة، وبالتالي مسؤولية مجهز هذه الأخيرة.

19. فيما يتعلق بالمسؤولية عن الأضرار الناشئة عن عملية الإرشاد البحري يعد مجهز السفينة محل الإرشاد مسؤولاً عن كافة الأضرار التي قد تصيب الغير أو المرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد أو سفينة الإرشاد أو السفينة محل الإرشاد ذاتها، إلا إذا أثبت الخطأ الجسيم للمرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد، ويعد هذا الحكم خروجاً عن القواعد العامة، ويرجع ذلك إلى تأمين المرشد في عمله ورفع القلق عنه أثناء تأديته لمهمته. وقد منح المشرع الجزائري للمرشد الحق في تحديد مسؤوليته المدنية بحدود مبلغ يعادل خمس (5) أشهر من راتبه ما عدا في حالة خطأ متعمد للمرشد، ومن ثم يكون المشرع قد ضيق من الحرية الممنوحة للمجهز فيطلب التعويض.

20. إن الدعاوى الناشئة عن عقد القطر البحري لا تختلف عن غيرها من الدعاوى القضائية الأخرى، فهي تخضع لأحكام القواعد العامة الواردة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري،

حيث تختص الغرف التجارية والبحرية بالفصل في المنازعات البحرية القائمة بين السفن التجارية، في حين تختص الغرف المدنية بالفصل في المنازعات القائمة بين السفن غير التجارية.

21. كما يمكن لطرفي عقد القطر البحري تسوية منازعاتهم الناشئة عن عملية القطر بعيداً عن سلطة المحاكم والقضاء، وذلك باللجوء إلى نظام التحكيم البحري، سواء تم النص على ذلك في العقد أم تم الاتفاق عليه بعد حدوث النزاع. فقد كان للتحكيم في المنازعات البحرية أهمية قصوى نظراً لما تتمتع به هذه العقود من طابع تجاري واقتصادي ودولي، ولأن التحكيم يتميز عن قضاء الدولة بالسرعة والسرية.

22. 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 الواردة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري.

23. تنقضي جميع الدعاوى الناشئة عن عمليتي القطر والإرشاد بمرور سنتين ابتداء من تاريخ انتهاء آخر عملية.

# قائمة المراجع

I باللغة العربية:

أولاً: القرآن الكريم

ثانياً: المعاجم والقواميس

1. عبد الله البستاني، معجم لغوي مطول، مكتبة لبنان، بيروت، ط1، 1996.
2. علي بن هادية وبلحسن البليش، القاموس الجديد للطلاب: معجم عربي مدرسي ألف بائي، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، ط7، 1991.

ثالثاً: الكتب والمؤلفات

المراجع العامة:

1. أحمد بركات مصطفى، مكافأة المساعدة والإنقاذ البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998.
2. أحمد محمود حسني، قضاء النقص البحري، منشأة المعارف، الاسكندرية، ط4، 2007.
3. أحمد محمود خليل، موسوعة التشريعات البحرية تأصيلاً وفقها وقضاء: التقنين البحري المصري، المكتب الجامعي الحديث، 2010.
4. المعتصم بالله الغرياني، دروس في القانون البحري: السفينة، تجهيز السفينة، التأمينات البحرية، النقل البحري، البيوع البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2008.
5. أنور سلطان، مصادر الالتزام في القانون المدني الأردني (دراسة مقارنة بالفقه الإسلامي)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2005.
6. إيمان فتحي حسن الجميل: اتفاق التحكيم البحري وفقاً لقانون التحكيم المصري ( قانون 27 لسنة 1994) والاتفاقيات الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2013.
7. الحوادث البحرية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، ط1، 2012.
8. عقد العمل البحري وفقاً للتشريع الوطني والاتفاقيات الدولية، المكتب الجامعي الحديث، الاسكندرية، 2014.

9. بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، ج1: التصرف القانوني (العقد والإرادة المنفردة)، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ط3، 2004.
10. بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع، وهران، 2002.
11. جقبوي حمزة، أحكام حق الإمتياز البحري (دراسة مقارنة)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2016.
12. جلال وفاء محمد، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 1997.
13. حسن حرب اللصاصمة، الأخطار البحرية في قانون التجارة البحرية الأردني (دراسة مقارنة)، دار الخليج للنشر والتوزيع، عمان، ط1، 2015.
14. ريان مدحت عباس خلوصي، السفينة والقانون البحري، الشنهايي للطباعة والنشر، الاسكندرية، 1999.
15. رفعت فخري، الوجيز في قانون التجارة البحرية المصري الجديد، بدون دار نشر، بدون بلد نشر، 1992.
16. رمضان أبو السعود، مصادر الالتزام، دار الجامعة الجديدة، الأزاريطة، 2007.
17. سميحة القيلوبي، القانون البحري: السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، العقود البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1982.
18. صلاح محمد سليمة، التنظيم القانوني للإنقاذ البحري للأشخاص والأموال والبيئة، مكتبة القانون والإقتصاد، الرياض، 2014.
19. طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، ط1، 2007.
20. عبد الرزاق السنهوري، نظرية العقد، ج2، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ط2، 1998.

21. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، المنصورة، ط1، 2011.
22. عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2014.
23. عبد الحكيم عثمان، أصول القانون البحري (دراسة مقارنة للاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية)، الناشر سيد عبد الله وهي عابدين، القاهرة، 1984.
24. عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 في ضوء الفقه والقضاء والتشريع، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1998.
25. عاشور عبد الجواد عبد الحميد، مكافأة الإنقاذ البحري (دراسة مقارنة)، دار النهضة العربية، القاهرة، 1997.
26. علاء زكي، المسؤولية الجنائية لريان السفينة في القانون البحري (دراسة مقارنة)، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2015.
27. علي البارودي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 1988.
28. علي جمال الدين عوض، الوسيط في شرح القانون البحري، الجزء1، دار النهضة العربية، القاهرة، 1972.
29. علي حسن يونس، القانون البحري، دار الفكر العربي، بدون بلد نشر، 1961.
30. علي حسن يونس، أصول القانون البحري، دارالفكرالعربي، بدون بلد نشر، 1979.
31. علي رمضان بركات، خصومة التحكيم في القانون المصري والقانون المقارن، دار النهضة العربية، القاهرة، ط1، 1996.
32. علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام: مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ط5، 2003.
33. علي فلاحي، النظرية العامة للعقد، موفم للنشر، الجزائر، 2008.

34. فاضلي إدريس، الوجيز في النظريات العامة للالتزام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2009.
35. كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1997.
36. كمال حمدي، التحكيم في المنازعات البحرية، منشأة المعارف، الاسكندرية، 2005.
37. لطيف جبر كومانبي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة، النقل، البيوع، التأمين)، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، ط2، 1998.
38. مجدي سلامة أحمد محمود، القانون التجاري البحري، دار غيداء للنشر والتوزيع، الأردن، 2017.
39. محسن شفيق، التحكيم التجاري الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1997.
40. محمد صبري السعدي، مصادر الالتزام: النظرية العامة في القانون المدني الجزائري (المصادر الإرادية- العقد والإرادة المنفردة)، دار الكتاب الحديث، القاهرة، 2009.
41. محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2003.
42. محمد عبد الفتاح ترك، شرط التحكيم بالإحالة وأساس التزام المرسل إليه بشرط التحكيم، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، ط1، 2006.
43. محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري (النطاق الشخصي لاتفاق التحكيم في عقد النقل البحري)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2005.
44. محمد فريد العربي ومحمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ط1، 2005.
45. محمد فريد العربي وهاني دويدار، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2000.

46. محمد محمد هلالية ، الوجيز في القانون الخاص البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، بدون سنة نشر.
47. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ط4، 1993.
48. محمود شحماط، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس، الجزائر، 2014.
49. محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2010.
50. محمود مختار بري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999.
51. مصطفى الجمال وعكاشة عبد العال، التحكيم في العلاقات الخاصة الدولية والداخلية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ط1، 1998.
52. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، الاسكندرية، 1992.
53. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ط1، 2006.
54. ملك شقلم، مخاطر التصادم البحري في ظل الاتفاقيات الدولية والتشريع العربي، مكتبة الوفاء القانونية، الاسكندرية، ط1، 2016.
55. منذر الفضل، الوسيط في شرح القانون المدني: مصادر الالتزامات وأحكامها، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط1، 2012.
56. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2001.
57. وائل حمدي أحمد، عقد النقل البحري الإلكتروني الدولي للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، 2013.
58. وهيب الأسبر، القانون البحري (السفينة، أشخاصها، عقد النقل البحري)، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2008.

59. يعقوب يوسف صرخوه، شرح القانون البحري الكويتي رقم 67 لسنة 1980 (دراسة مقارنة)، مؤسسة دار الكتب، الكويت، ط2، 1988.

المراجع الخاصة:

60. أحمد بركات مصطفى، المسؤولية التقصيرية لمجهز السفينة عن الأضرار التي تلحق الغير أثناء تنفيذ عمليات الإرشاد (دراسة مقارنة)، بدون دار نشر، بدون سنة نشر، مصر، سنة 2000.

61. إيمان حسن الجميل، أشخاص الملاحة البحرية، مكتبة الوفاء القانونية، الاسكندرية، ط1، 2010.

62. إيمان حسن الجميل، المساعدة البحرية (الإنقاذ البحري- القطر البحري- الإرشاد البحري)، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2011.

63. عبد الفضيل محمد أحمد، الإرشاد البحري (دراسة مقارنة)، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة، 1987.

64. علاء الدين عبد المجيد، عقد القطر البحري في القانون المصري والمقارن، دار النهضة العربية، القاهرة، 2015.

65. كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية والمرشد ومجهز القطر في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، منشأة المعارف، الاسكندرية، 2004.

الرسائل والمذكرات:

1. حسان سعاد، الحوادث البحرية وفقاً للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية (التصادم والمساعدة والإنقاذ البحريين)، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2018-2019.

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

3. بلباقي بومدين، التحكيم في المنازعات الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2017-2018.
4. بن عيسى حياة، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون البحري الجزائري والمعاهدات الدولية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2014-2015.
5. بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2011-2012.
6. بن عصمان جمال، المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2008-2009.
7. راوي محمد عبد الفتاح، المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن التصادم البحري (دراسة مقارنة)، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة أسيوط، 2008.
8. اخياط محمد، التصادم البحري (دراسة مقارنة)، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، 1987.
9. حسين فتحي عثمان، المساعدة البحرية (دراسة مقارنة)، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1986.
10. حساك نعيمة، النظام القانوني للإنقاذ البحري على ضوء اتفاقية لندن للإنقاذ 28 أبريل 1989، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة بومرداس، 2016.
11. بلقاسم حبيب، عقد القطر البحري في القانون الجزائري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2011-2012.
12. طوسيات عائشة، المركز القانوني للمرشد البحري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2008-2009.

13. يعقوب يوسف عبد الرحمان حسن الحمادي، التصادم البحري، مذكرة ماجستير، كلية النقل البحري والتكنولوجيا، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الاسكندرية، 2004.
- المقالات والمدخلات:
1. أبو سعد محمد شتا، مفهوم القوة القاهرة، مجلة مصر المعاصرة، الجمعية المصرية للإقتصاد السياسي والإحصاء والتشريع، المجلد 74، عدد 393-394، 1983.
  2. أحمد زكي عويس، حوليات كلية الشريعة والقانون والدراسات الإسلامية، قطر، العدد 13، 1995.
  3. اعتدال عبد الباقي الغضب، عقد القطر البحري (دراسة مقارنة)، مجلة الخليج العربي، المجلد 38، العدد 1 و2، 2010.
  4. إياد أبو سالم، إتصالات الملاحة، كلية فلسطين التقنية، دير البلح، 2008-2009.
  5. باسم محمد ملحم، الإنحراف والعدول في النصوص القانونية النازمة للمساعدة والإنقاذ البحري (دراسة مقارنة)، دراسات علوم الشريعة والقانون، كلية الحقوق، الجامعة الأردنية، المجلد 43، ملحق 4، 2016.
  6. بلباقي بومدين، شرط التحكيم بالإحالة ومدى نفاذه في مواجهة المرسل إليه في عقد النقل البحري للبضائع (دراسة مقارنة في ضوء التطبيقات القضائية)، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، العدد 3، 2015.
  7. بن عصمان جمال، المسؤولية عن التصادم في حالة القطر والإرشاد، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، العدد 2، 2014.
  8. بن عيسى حياة، الخدمات المينائية المقدمة للسفن وأثرها على سلامة وأمن الملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، العدد 2، 2014.
  9. رفعت فخري أبادير، القطر البحري في القانون المصري والمقارن، مجلة العلوم القانونية والإقتصادية، جامعة عين شمس، العددان الأول والثاني، 1983.

10. رقية عواشيرية، التحكيم المؤسسي ودوره في تحقيق الذاتية الخاصة بالمنازعات البحرية، دفاتر السياسة والقانون، العدد2، جوان 2009.
11. ضرغام فاضل حسين العلي، 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 16، جمادى الأولى 2006.
12. عقيل فاضل حمد الدهان، المركز القانوني للمرشد البحري، مجلة جامعة كربلاء العلمية، جامعة البصرة، المجلد7، العدد1، 2009.
13. قرطي سهام، مدى فعالية التحكيم في منازعات العقود البحرية، المحلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، العدد5، 2017.
14. مسفر بن صالح الغامدي، تطوير الأجهزة الأمنية المعنية بأمن منطقة الحدود البحرية ومراقبة الملاحة البحرية، الملتقى العلمي " قضايا الملاحة البحرية وتأثيرها على الأمن"، جامعة نايف للعلوم الأمنية، كلية العلوم الإستراتيجية، مراكش، 2012/08/06.
15. منصور العبادي، أنظمة الرادار، جامعة العلوم والتكنولوجيا الأردنية، منشورة على الموقع

التالي:

<https://www.alfreed-ph.com/p/blog-page-4.html>. 29/05/2019, 22 :54h

### النصوص القانونية:

#### أ. الاتفاقيات الدولية:

1. القواعد الدولية لتفادي المصادمات في البحار لسنة 1972 وتعديلاتها في 2001/11/29.
2. الاتفاقية الدولية الخاصة بالإنقاذ البحري والمبرمة بلندن بتاريخ 23 أبريل سنة 1989. انضمت إليها الجزائر سنة 2011 بموجب المرسوم رقم 385 /11 المؤرخ في 2011/11/23، الجريدة الرسمية رقم 64، الصادرة بتاريخ 2011/11/27.

3. الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار سولاس SOLAS لسنة 1974 المعدلة ببروتوكول 1978. صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 83-510 المؤرخ في 27/08/1983، الجريدة الرسمية عدد 36، المؤرخة في 30/08/1983.
4. الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ والمبرمة في بروكسل بتاريخ 23/09/1910، المعدلة ببروتوكول 27/05/1967.
5. اتفاقية جنيف بشأن نظام الموانئ البحرية الموقعة في 9 ديسمبر سنة 1923.
6. الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالتصادم البحري والموقعة في 23 سبتمبر سنة 1910 ببروكسل.

ب. النصوص القانونية الداخلية:

1. - القوانين والأوامر:
2. القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فبراير 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري.
3. القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 يونيو 1998 يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، ج.ر عدد 48، المعدل والمتمم إلى غاية سنة 2019.
4. القانون المصري رقم 9 لسنة 1965 بشأن تنظيم الإرشاد بميناء الاسكندرية.
5. القانون المصري رقم 26 لسنة 1989 بشأن تنظيم الإرشاد بمينائي الاسكندرية والدخيلة.
6. القانون المصري رقم 161 لسنة 1959 الخاص بتنظيم الإرشاد في قناة السويس.
7. القانون الفرنسي الصادر في 12 ديسمبر سنة 1806 المتعلق بالإرشاد.
8. القانون الفرنسي رقم 545 لسنة 1967 المنظم لحوادث البحر الملغى.
9. قانون التجارة البحرية المصري رقم 8 لسنة 1990.
10. القانون الفرنسي الصادر في 28 مارس 1928 المتعلق بالإرشاد.

11. القانون الفرنسي رقم 61-982 الصادر في 28 أغسطس سنة 1961 المتعلق بتنظيم الإرشاد في المياه البحرية.
12. القانون الفرنسي رقم 69/08 الصادر في 03 جانفي 1969 الخاص بالتجهيز والبيع البحرية.
13. القانون الفرنسي رقم 67/545 المؤرخ في 07 جويلية 1967 المتعلق بالحوادث البحرية.
14. الأمر رقم 76-80 والمتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 الجريدة الرسمية رقم 47 المؤرخة في 27 يونيو 1998 والمعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 الجريدة الرسمية عدد 46 المؤرخة في 18 أوت 2010.
15. الأمر رقم 75/59 مؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975 المتضمن القانون التجاري، معدل ومتمم إلى غاية قانون رقم 05/02 المؤرخ في 6 فبراير 2005.
16. الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26/09/1975 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-10 المؤرخ في 20 جوان 2005 والقانون رقم 07-05 المؤرخ في 13/05/2007 المتضمن القانون المدني الجزائري.
17. الأمر رقم 71-39 المؤرخ في 17 جوان سنة 1971 المتعلق بنظام الإرشاد البحري، الجريدة الرسمية عدد 52، المؤرخة في 25 جوان 1971.

#### المراسيم:

1. المرسوم التنفيذي رقم 08-363 المؤرخ في 08 نوفمبر 2008، المعدل والمتمم للمرسوم التنفيذي رقم 06-139، والذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، الجريدة الرسمية عدد 19 المؤرخة في 17 نوفمبر سنة 2008.
2. المرسوم التنفيذي رقم 06-08 المؤرخ في 9 ذي الحجة عام 1426 الموافق لـ 9 يناير 2006، يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، ج.ر عدد 02 المؤرخة في 15 يناير 2006. المعدل والمتمم بالمرسوم التنفيذي رقم 15-08 المؤرخ في 23 ربيع الأول

- عام 1436 الموافق ل 14 يناير 2015، والمعدل والمتمم بالمرسوم التنفيذي رقم 16-140 المؤرخ في 5 ماي 2016.
3. المرسوم التنفيذي رقم 06-139 المؤرخ في 15 أبريل سنة 2006، والذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، الجريدة الرسمية عدد 18 المؤرخة في 16 أبريل سنة 2006.
4. المرسوم التنفيذي رقم 02-01 مؤرخ في 22 شوال عام 1422 الموافق ل 6 يناير 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، الجريدة الرسمية عدد 1 المؤرخة في 22 شوال 1422 الموافق ل 6 يناير 2002.
5. المرسوم التنفيذي رقم 02-40 المؤرخ في 14 يناير 2002، ج.ر مؤرخة في 16 يناير 2002، عدد 4، المتضمن المصادقة على اتفاقية امتياز استغلال خدمات النقل الجوي الممنوحة لشركة الطيران "الخليفة للطيران" وكذا دفتر الشروط المرفق بها.
6. المرسوم التنفيذي رقم 02-41 المؤرخ في 14 يناير 2002، ج.ر مؤرخة في 16 يناير 2002، عدد 4، المتضمن المصادقة على اتفاقية امتياز استغلال خدمات النقل الجوي الممنوحة لشركة الطيران " أنتينا للطيران " وكذا دفتر الشروط المرفق بها.
7. المرسوم التنفيذي رقم 02-42 المؤرخ في 14 يناير 2002، ج.ر مؤرخة في 16 يناير 2002، عدد 4، المتضمن المصادقة على اتفاقية امتياز استغلال خدمات النقل الجوي الممنوحة لشركة الطيران " ايكواير الدولية" وكذا دفتر الشروط المرفق بها.
8. المرسوم التنفيذي رقم 2000-338 المؤرخ في 26 أكتوبر سنة 2006، الجريدة الرسمية رقم 64 لسنة 2000، يحدد لحالات السحب المؤقت أو النهائي لشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية والشطب من سجل رجال البحر وشروطهما.
9. المرسوم الفرنسي الصادر في 02 ماي 1979 بشأن شهادة مرشد أعالي البحار.
10. المرسوم الفرنسي الصادر في 19/06/1969 الخاص بالتجهيز والبيوع البحرية.

-القرارات:

1. القرار المؤرخ في 21 محرم عام 1438 الموافق ل 23 أكتوبر 2016، يحدد الشروط العامة للتكوين الخاص بالمرشح البحري، ج.ر عدد 69 المؤرخة في 6 ربيع الأول عام 1438 الموافق ل 6 ديسمبر 2016.
2. القرار المؤرخ في 5 محرم عام 1428 الموافق ل 24 يناير 2007، يحدد عدد محطات الإرشاد على مستوى كل ميناء ويضبط تزويدها بالمستخدمين المرشدين وبوسائل العمل، ج.ر عدد 18 المؤرخة في 28 صفر عام 1428 هـ الموافق ل 18 مارس 2007.
3. القرار الفرنسي الصادر في 27 ديسمبر 1979 والمعدل بالقرار الصادر في 13 ديسمبر 1989.
4. قرار وزير النقل المصري رقم 144 لسنة 1970 بشأن تنظيم الإرشاد بميناء سفاجا والمعدل بالقرار رقم 322 لسنة 1979.
5. القرار الفرنسي الصادر في 17 فبراير 1970 والذي ينظم أوضاع الكفالة المالية التي يقدمها المرشد.
6. القرار الفرنسي الصادر في 9 يوليو سنة 1969، الذي يُنظم شروط إصدار شهادة الربان - المرشد.
7. القرار الفرنسي الصادر في 17 نوفمبر 1969 والذي ينظم شروط الكفاءة الصحية والبدنية التي يجب توفرها في المترشحين لممارسة مهنة الإرشاد.

**.II باللغة الفرنسية:**

**1. Ouvrages :**

1. Arnaud Montas, Droit maritime, Vuibert droit, paris, 2<sup>ème</sup> édition, 2015.  
Claire Legendre, le contrat de remorquage, droit maritime français, 1958.
2. David Reni, L'arbitrage dans le commerce international, Paris, Edition economica, 1982.
3. Georges Ripert, Droit maritime, 4<sup>ème</sup> édition, T. II, No 2039.
4. Encyclopédie, le Pilotage, Dalloz com, Tome 7, 2eme édition, Mise à jour 1989.

5. Jean Pierre Beurier, Droit maritime, Dalloz, Deuxième édition, 2008.
6. Kassis Antoine, Réflexions sur le règlement d'arbitrage de la chambre de commerce international, (les déviations de l'arbitrage institutionnel), Edition L.G.D.J, paris, 1988.
7. Léopold Dor et Jacques Villeneau, Le remorquage en droit maritime français, Paris, 1959.
8. Lord Chorley and O.C. Giles Shipping Law, six th édition, 1970.
9. Martine Rémond, L'exploration pétrolière en mer et le droit 1970, Paris.
10. Mazeaud, L, Le contrat de remorquage, Annales de droit commercial, Paris, ed 1928.
11. Ph. Fouchard, Traite de l'arbitrage commercial international, L.C.C, Paris, 1996.
12. Ph. Fouchard, Les travaux de la C.N.U.D.C.I, Le règlement d'arbitrage, clunet 1979.
13. René Rodière, Nature juridique de contrat de poussage, Bulletin des transports, 1971.
14. René Rodière, Traite general de droit maritime, affretement et transport, Tome 2, les contrats de transport de marchandises, Dalloz, Paris, 1968.
15. René Rodière et du Pontavice, Droit maritime, precis Dalloz, 12eme edition 1997.
16. René Rodière, droit maritime (d'apres le precis du doyen Georges Ripert), 2eme ed, dalloz, coll. Precis, 1966.
17. V. G. Couchez, JP. Langlande, D. Lebeau, Droit judiciaire privé, Dalloz, paris, 1998.
18. Yves Tassel , Remorquage, Juris-classeur commercial (Jc com), 1990, Fascicule 1250.

## 2. Thèses :

1. Kassem el khatib, La réunification du droit du transprot maritime de marchandises : mythe ou réalité, Thèse Université de paris 1, 2008.
2. BindeBinde, la procédure de l'arbitrage maritime en droit français, Mémoire (D.E.S.S), Transports maritimes et aériens, Faculté de droit, Marseille, 2002-2003.
3. M. Monetti, Arbitrage et Affrètement Maritime, Etude Comparée des sentences françaises et Américaines, Thèse, Rouen-Haute-Normandie, 1981.

4. A.Foustoucos, L'arbitrage interne et international en droit privé hellénique, Thèse Université de Paris II, 1976.
5. Bernard Gontier, le pilotage maritime, thèse de doctorat, univ paris, 1965.
6. V. dans sesens, Cristian Bonhomme, La sentence arbitrale de droit international privé, thèse de doctorat, Marseille, 1964.

### 3.Articles :

1. Malan. A, Le rayonnement de la clause compromissoire et de la clause attributive de juridiction dans les opérations de transport maritime, D.M.F, 666, janvier 2006.
2. Boucobza.V, La clause arbitrale par référence en matière d'arbitrage commercial international, Rev. Arb, 1998.
3. Pierre Bonassies, Chronique jurisprudentielle Américaine, 1992-1993, DMF, 1994.
4. Frédéric Eisemann, Le règlement CCI – CMI du comité international d'arbitrage maritime, D.M.F, 1980
5. P.Chauveau, Assistance et Remorquage, Revue de Droit Maritime Français (DMF), Février 1970.
6. Andée Chao, Quelques problèmes posés par le remorquage en droit italien, 2ème partie, D.M.F, 1969.

# الملاحق:

العنوان	الملحق
قرار مؤرخ في 24 يناير سنة 2007 يُحدد عدد محطات الإرشاد على مستوى كل ميناء ويضبط تزويدها بالمستخدمين المرشدين وبوسائل العمل.	الملحق رقم 01
قرار وزاري مشترك مؤرخ في 16 غشت 2018 يحدد معايير اللياقة البدنية لرجال البحر.	الملحق رقم 02
شهادة إعتقاد مرشد بحري	الملحق رقم 03
شهادة نجاح في التكوين الخاص بالمرشح المرشد البحري	الملحق رقم 04
نماذج لوصولات القطر والإرشاد	الملحق رقم 05

28 صفر عام 1428 هـ 18 مارس سنة 2007 م	الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية / العدد 18	8
<b>وزارة النقل</b>	<p><b>مقرر مؤرخ في 22 محرم عام 1428 الموافق 10 فبراير سنة 2007، يحدد تاريخ فتح مكتب الجمارك سكيكدة - المنازعات.</b></p>	
<p><b>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.</b></p>	<p>إن المدير العام للجمارك،</p>	
<p>إن وزير النقل، - بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 06-176 المؤرخ في 27 ربيع الثاني عام 1427 الموافق 25 مايو سنة 2006 والمتضمن تعيين أعضاء الحكومة،</p>	<p>- بمقتضى القانون رقم 79 - 07 المؤرخ في 26 شعبان عام 1399 الموافق 21 يوليو سنة 1979 والمتضمن قانون الجمارك، المعدل والمتمّم، لا سيّما المادة 32 منه،</p>	
<p>- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 99-200 المؤرخ في 6 جمادى الأولى عام 1420 الموافق 18 غشت سنة 1999 والمتضمن إنشاء السلطة المينائية للشرق،</p>	<p>- وبمقتضى 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،</p>	
<p>- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 99-201 المؤرخ في 6 جمادى الأولى عام 1420 الموافق 18 غشت سنة 1999 والمتضمن إنشاء السلطة المينائية للوسط،</p>	<p>- وبمقتضى 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،</p>	
<p>- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 99-202 المؤرخ في 6 جمادى الأولى عام 1420 الموافق 18 غشت سنة 1999 والمتضمن إنشاء السلطة المينائية للغرب،</p>	<p>- وبمقتضى المقرر المؤرخ في 26 محرم عام 1411 الموافق 7 غشت سنة 1991 والمتضمن تصنيف قباضات الجمارك، المعدل والمتمّم،</p>	
<p>- وبمقتضى 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 سيّما المادة 5 منه،</p>	<p>- وبمقتضى المقرر المؤرخ في 13 شوال عام 1420 الموافق 19 يناير سنة 2000 والمتعلق بمكاتب الجمارك، المعدل والمتمّم،</p>	
<b>يقرر ما يأتي :</b>	<p>- وبمقتضى المقرر المؤرخ في 18 رجب عام 1426 الموافق 23 غشت سنة 2005 والمتضمن إحداث مكتب جمارك في سكيكدة،</p>	
<p><b>المادة الأولى :</b> 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.</p>	<b>يقرر ما يأتي :</b>	
<p><b>المادة 2 :</b> تزود الموانئ الجزائرية بمحطة إرشاد واحدة.</p>	<p><b>المادة الأولى :</b> يحدد تاريخ 12 فبراير سنة 2007 يوم فتح مكتب الجمارك "سكيكدة - المنازعات"، الرمز المحسبي 21.202، الحدث بموجب المقرر المؤرخ في 18 رجب عام 1426 الموافق 23 غشت سنة 2005 والمذكور أعلاه.</p>	
<p>غير أنه، وحسب توجهها، تزود الموانئ المذكورة أدناه بمحطتين (2) للإرشاد :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ميناء أرزيو/ بطيوة،</li> <li>- ميناء سكيكدة،</li> <li>- ميناء بجاية.</li> </ul>	<p><b>المادة 2 :</b> يكلف المدير الجهوي للجمارك بقسنطينة بتنفيذ هذا المقرر الذي ينشر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.</p>	
<p><b>المادة 3 :</b> تبعا لكثافة النشاط البحري، يجب أن تتمتع كل محطة إرشاد بحد أدنى من المستخدمين المرشدين وبوسائل العمل المحددة أدناه :</p>	<p>حرر بالجزائر في 22 محرم عام 1428 الموافق 10 فبراير سنة 2007.</p>	
	<b>محمد عبدو بودريالة</b>	



**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.

المعيد بركات

### الملحق الأول

القائمة المؤقتة لأنواع الحبوب الملحقة ذاتيا المسموح بإنتاجها وتسويقها

النوع - القمح الصلب :

1 - أردنت	30 - فيترون
2 - بليخ 02	31 - واحة "S"
3 - البيبان	32 - زيبان
4 - بيدي 17	
5 - بوسالم	
6 - كانيزو	
7 - كاريوكا	
8 - كابيتي	
9 - شام 3	
10 - شان "S"	
11 - شيشيو	
12 - سيرتا	
13 - كولوسييو	
14 - أيدر	
15 - ج.ت.أ. دور (GTA DUR)	
16 - هدية 3	
17 - كريم	
18 - كبير	
19 - محمد بن بشير	
20 - أوفنتو	
21 - أورجون	
22 - واد زناتي	
23 - أم ربيع	
24 - بوجيو	
25 - بولونيكوم	
26 - ساحل	
27 - سيباوو	
28 - سيميتو	
29 - طاسيلي	
	1 - أكساد 59
	2 - أليرانث
	3 - عنزة
	4 - أرز
	5 - عين عبيد
	6 - بون بان
	7 - بوفالو
	8 - شليف
	9 - فلورونس أورور
	10 - قواد الوبي
	11 - هضاب
	12 - أيسر
	13 - ماهون دمياس
	14 - ميموني
	15 - نسر
	16 - أوريون
	17 - سلامة
	18 - سيبيت سيروس
	19 - سيدي عقبة
	20 - صومام
	21 - سترمبلي
	22 - تسالة
	23 - وست براد
	24 - ياكورا روجو
	25 - زياد
	26 - زيدان

**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 بالبدور 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 12-90 المؤرخ في 4 جمادى الثانية عام 1410 الموافق أول يناير سنة 1990 الذي يحدد صلاحيات وزير الفلاحة، المعدل والمتمم،

- 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 البدور 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.

17	15 جمادى الثانية عام 1440 هـ 20 فبراير سنة 2019 م الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية / العدد 11
<p>- وبمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 17-243 المؤرخ في 25 ذي القعدة عام 1438 الموافق 17 غشت سنة 2017 والمتضمن تعيين أعضاء الحكومة، المعدل،</p>	<p>3- حقوق المحضر القضائي، 4- مسؤولية المحضر القضائي (المدنية والتأديبية والجزائية)،</p>
<p>- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 11-379 المؤرخ في 25 ذي الحجة عام 1432 الموافق 21 نوفمبر سنة 2011 الذي يحدد صلاحيات وزير الصحة والسكان وإصلاح المستشفيات،</p>	<p>5- تسخير المحضر القضائي للقيام بالخدمة لدى الجهات القضائية، 6- إدراج التكنولوجيات الحديثة في تسيير المكاتب.</p>
<p>- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 16-108 المؤرخ في 12 جمادى الثانية عام 1437 الموافق 21 مارس سنة 2016 الذي يحدد شروط المؤهلات المهنية والحصول على الشهادات البحرية المطابقة، لاسيما المادة 11 (الفقرة 3) منه،</p>	<p>2/ <b>برنامج التكوين التطبيقي (10 أشهر)</b> - التعرف على وظيفة المحضر القضائي وعلى مختلف نشاطاته، - دراسة مختلف العقود والسندات الرسمية وكيفية تحريرها وتسجيلها ودمغها بالختم الرسمي، وحفظ أصولها في الأرشيف،</p>
<p>- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 16-311 المؤرخ في أول ربيع الأول عام 1438 الموافق أول ديسمبر سنة 2016 الذي يحدد صلاحيات وزير الأشغال العمومية والنقل،</p>	<p>- التعرف على جميع المصالح والهيئات التي يتعامل معها المحضر القضائي، والتنقل إليها، لاسيما : 1/ مفتشية العمل، 2/ هيئة الضمان الاجتماعي، 3/ إدارة الضرائب، 4/ المحافظة العقارية، 5/ الجهات القضائية.</p>
<p>- وبمقتضى القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 26 صفر عام 1404 الموافق أول ديسمبر سنة 1983 الذي يحدد شروط الأهلية البدنية لممارسة وظيفة البحري على متن السفن،</p>	<p>- مرافقة المحضر القضائي في جميع تنقلاته الميدانية، - إتقان محاسبة المحضر القضائي والإطلاع على السجلات التي يجب مسكها وطريقة مسكها.</p>
<p><b>يقرر ان ما يأتي :</b> <b>المادة الأولى:</b> تطبيقا لأحكام المادة 11 (الفقرة 3) من المرسوم التنفيذي رقم 16-108 المؤرخ في 12 جمادى الثانية عام 1437 الموافق 21 مارس سنة 2016 والمذكور أعلاه، يهدف هذا القرار إلى تحديد معايير اللياقة البدنية لرجال البحر.</p>	<p>1/ مفتشية العمل، 2/ هيئة الضمان الاجتماعي، 3/ إدارة الضرائب، 4/ المحافظة العقارية، 5/ الجهات القضائية.</p>
<p><b>المادة 2 :</b> يجب على كل شخص يرغب في ممارسة مهنة رجال البحر أن يتمتع بصحة جيدة، وأن يكون سالما من كل الأمراض أو الإصابات التي من شأنها أن تجعله غير مؤهل للقيام بالملاحة أو أن يشكل خطرا على أعضاء الطاقم الآخرين والركاب.</p>	<p>6- مرافقة المحضر القضائي في جميع تنقلاته الميدانية، - إتقان محاسبة المحضر القضائي والإطلاع على السجلات التي يجب مسكها وطريقة مسكها.</p>
<p>تحدد قائمة الأمراض أو الإصابات، في الملحق الأول بهذا القرار.</p>	<p><b>وزارة الأشغال العمومية والنقل</b> <b>قرار وزاري مشترك مؤرخ في 5 ذي الحجة عام 1439 الموافق 16 غشت سنة 2018، يحدد معايير اللياقة البدنية لرجال البحر.</b></p>
<p><b>المادة 3 :</b> يقوم بمعاينة اللياقة البدنية أطباء رجال البحر التابعون للمؤسسات العمومية للصحة حسب الشروط المحددة في المادة 2 أعلاه.</p>	<p>إن وزير الصحة والسكان وإصلاح المستشفيات، ووزير الأشغال العمومية والنقل،</p>
<p>تحدد قائمة المؤسسات العمومية للصحة في الملحق الثاني بهذا القرار.</p>	<p>- وبمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 15-260 المؤرخ في 23 ذي الحجة عام 1436 الموافق 7 أكتوبر سنة 2015 والمتضمن التصديق على اتفاقية العمل البحري، المعتمدة من طرف المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية في دورته الرابعة والتسعين، بجنيف في 23 فبراير سنة 2006،</p>
<p><b>المادة 4 :</b> يراعى الفحص الطبي المطلوب حالة الشخص وطبيعة العمل الذي سيقوم بتنفيذه، ويكون هذا الفحص : - عند الالتحاق بمؤسسة التكوين البحري، - عند الالتحاق بالمهنة،</p>	<p>- وبمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 17-01 المؤرخ في 3 ربيع الثاني عام 1438 الموافق 2 يناير سنة 2017 والمتضمن مهام المصلحة الوطنية لحرس السواحل وتنظيمها،</p>

**المادة 13 :** تبقى الشهادة الطبية التي تكون قيد الصلاحية عند تاريخ نشر هذا القرار، صالحة إلى غاية نهاية تاريخ صلاحيتها.

**المادة 14 :** تلغى أحكام القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 26 صفر عام 1404 الموافق أول ديسمبر سنة 1983 الذي يحدد شروط الأهلية البدنية لممارسة وظيفية البحري على متن السفن.

**المادة 15 :** ينشر هذا القرار في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

حزّر بالجزائر في 5 ذي الحجة عام 1439 الموافق 16 غشت سنة 2018.

**وزير الصحة والسكان**      **وزير الأشغال العمومية**  
**وإصلاح المستشفيات**      **والتنقل**  
**مختار حسبلوي**      **عبد الغاني زعلان**

#### الملحق

**الملحق الأول :** قائمة الأمراض أو الإصابات غير المتوافقة مع مهام رجال البحر.

**الملحق الثاني :** قائمة المؤسسات العمومية للصحة المكلفة بتسليم الشهادة الطبية لرجال البحر.

**الملحق الثالث :** المعايير الدنيا لحدّة البصر والسمع في الخدمة المطبقة على رجال البحر.

**الملحق الرابع :** تقييم القدرات البدنية الدنيا لرجال البحر عند مباشرة الخدمة وأثناءها.

**الملحق الخامس :** نموذج الشهادة الطبية لرجال البحر الذين يمارسون الملاحة التجارية.

**الملحق السادس :** نموذج الشهادة الطبية لرجال البحر الذين يمارسون ملاحة الصيد.

#### الملحق الأول

**قائمة الأمراض أو الإصابات غير المتوافقة مع مهام رجال البحر**

##### 1- أحكام عامة

يخضع رجال البحر، للعمل على متن السفن، لقواعد اللياقة الطبية المحددة أدناه.

وتتطلب اللياقة الطبية للملاحة، بشكل عام، السلامة الوظيفية والمورفولوجية للفرد.

تشكل موانع طبية للملاحة وتسبب عدم القدرة بشكل جزئي أو كلي أو مؤقت أو دائم إن لم يكن نهائيا، أي حالة

- بعد التوقف عن العمل لمدة تزيد عن ثلاثة (3) أسابيع بسبب مرض أو حادث.

**المادة 5 :** يتولى إجراء الفحوصات الطبية الخاصة بحدّة البصر والسمع لرجال البحر، على التوالي، أطباء متخصصون في طب العيون والأذن والأنف والحنجرة، طبقا للمعايير المحددة في الملحق الثالث بهذا القرار.

**المادة 6 :** يتم تقييم القدرات البدنية الدنيا لرجال البحر وفقا للمعايير المحددة في الملحق الرابع بهذا القرار.

**المادة 7 :** يصدر طبيب رجال البحر شهادة طبية يثبت فيها أن البحار مؤهل، أو مؤهل بقبود/ تحفظات، أو غير مؤهل لممارسة مهامه على متن السفن بكل أمان.

تحدد نماذج الشهادة الطبية، المسلمة لرجال البحر الذين يمارسون الملاحة التجارية وملاحة الصيد البحري، على التوالي، في الملحقين الخامس والسادس بهذا القرار.

**المادة 8 :** تكون نماذج الشهادة الطبية المحررة باللغات العربية والفرنسية والإنجليزية بمقياس 21 × 27 سم، والمتضمنة صفحة بوجهين أمامية / خلفية.

**المادة 9 :** يمكن رجال البحر تقديم طعن بخصوص الشهادة الطبية التي تثبت أن البحار مؤهل بقبود/ تحفظات، أو غير مؤهل لممارسة مهامه على متن السفن.

يجب إيداع الطعن لدى طبيب مفتش بمديرية الصحة والسكان للولاية المختصة إقليميا.

**المادة 10 :** تكون الشهادة الطبية المذكورة أعلاه، صالحة لمدة سنتين (2) من تاريخ تسليمها لرجال البحر البالغه أعمارهم ثماني عشرة (18) سنة أو أكثر، وسنة (1) واحدة بالنسبة للذين تقل أعمارهم عن ثماني عشرة (18) سنة.

تكون الشهادة الطبية المتعلقة بإدراك الألوان صالحة لمدة ست (6) سنوات من تاريخ تسليمها.

**المادة 11 :** تبقى الشهادة الطبية التي تنقضي مدة صلاحيتها أثناء الرحلة إلى حين الوصول إلى ميناء الرسو التالي الذي يتوفر على طبيب رجال البحر، شريطة ألا يتجاوز هذا الأجل ثلاثة (3) أشهر.

**المادة 12 :** يمكن للإدارة البحرية، في حالات الاستعجال، أن ترخص للبحار ممارسة مهامه على متن السفينة دون شهادة طبية صالحة إلى أن يصل إلى ميناء الرسو التالي حيث يستطيع البحار الحصول على شهادة طبية من رجال البحر، بشرط :

- ألا تتجاوز مدة صلاحية هذه الرخصة ثلاثة (3) أشهر، و

- أن تكون في حوزة البحار المعني شهادة طبية منتهية المدة منذ فترة وجيزة.

- ومع ذلك، وأثناء ممارسة المهام، يمكن اعتبار بتر أسفل الثلث العلوي من الساق متوافقاً مع الملاحة إذا كانت المعدات مرضية ولا تحتوي الركبة على صلابة أو عدم استقرار،

- الورك والركبة الاصطناعيان، من حيث المبدأ، تتنافى مع الملاحة. ومع ذلك، وأثناء ممارسة المهام، قد يتم قبول بعض الأطراف الاصطناعية ذات النتيجة الوظيفية المرضية، بالنظر إلى المهام التي يتم ممارستها على متن السفن ونوع الملاحة.

#### 5- أمراض معدية

يكون كل شخص مصاب بمرض معد غير مؤهل مؤقتاً للملاحة. وعند الإصابة بأي من هذه الأمراض، لا تستأنف الملاحة إلا بعد نهاية فترة الحرمان من العمل، حين يكون هذا الحرمان مقررًا، وبعد تقديم شهادة طبية تثبت الشفاء أو عدم وجود خطر العدوى.

وفي حالة وجود مرض معد، يمكن تنفيذ تدابير الكشف والوقاية على الأشخاص الحاملين للعدوى.

لا تمثل الإيجابية المعزولة لاختبار الأجسام المضادة لفيروس نقص المناعة المكتسبة في حد ذاتها، سبباً لعدم القدرة على الملاحة.

#### 6- اللقاحات

يجب تحيين تلقیح رجال البحر والمرشحين لمهنة بحار، طبقاً لبرنامج التطعيم الوطني، كما يتم بموجب التنظيم الصحي الدولي، عند الاقتضاء، بالنسبة للرحلات الدولية.

يمكن اقتراح لقاحات أخرى لرجال البحر حسب نوع الملاحة المتوخاة.

#### 7- حالات الأورام

تؤدي حالات الأورام، من حيث المبدأ، إلى عدم القدرة على الملاحة.

ومع ذلك يمكن السماح للأشخاص الذين يعالجون أو عولجوا من إحدى هذه الإصابات بممارسة مهامهم، مع الأخذ في الحسبان طبيعة الإصابة والجروح الموجودة وتطورها والملاحة المتوخاة والمهام التي تمارس على متن السفينة والتأثير النفسي للرفض.

#### 8- أمراض الدم وأعضاء تلون للدم

بشكل عام، تتنافى مع الملاحة الأمراض الآتية :

- أورام الدم الخبيثة،
- الهيموفيليا ومتلازمة الهيموفيليا.
- أنواع فقر دم الانحلالي أو الخلقى أو المكتسب،

صحية بدنية أو نفسية أو أي إصابة أو إعاقة يمكن اكتشافها :

- إنشَاء، بكيانها المرض، إمكاناتها التطورية، آثارها العلاجية، خطر مؤكّد على الشخص الذي قد يكون، في ممارسة مهنته، بعيداً عن تناول أي مساعدة طبية مناسبة،

- جعل الشخص المعني في حالة مستحيلة لأداء مهامه على متن السفينة بشكل طبيعي،

- أن تتفاقم بسبب الممارسة المهنية المتوخاة،

- تسبب خطراً مؤكداً لأفراد الطاقم الآخرين أو الركاب المحتملين.

يمكن أن تكون هذه القواعد دقيقة وفقاً لنوع الملاحة المتوخاة أو الممارسة والمهام المفترضة أو التي تمارس.

#### 2- الحالة الجسدية

قد يؤدي التطور غير الكافي للوزن، حسب درجته ومسبباته، إلى عجز مؤقت أو دائم عن الملاحة، وينطبق الشيء نفسه على تأخير البلوغ.

ويؤدي التآكل الفسيولوجي والضعف الملحوظ في القدرات الجسدية أو النفسية إلى عدم القدرة على الملاحة.

#### 3- أمراض في المحور الجمجمي الفقاري

يتعارض مع الملاحة عندما يؤدي إلى تداعيات وظيفية، ما يأتي:

- آثار الكسر والصدمة القحفية التي تؤدي إلى العجز،

- الآثار الكبيرة الناجمة عن الإصابة في العمود الفقري،

- الجنف وتقوس العمود الفقري البارز والتشوهات الخطيرة في محور العمود الفقري.

#### 4- أمراض الأطراف والأحزمة

يتنافى مع الملاحة بشكل عام، ما يأتي :

- في الأطراف العلوية، الإصابات والآفات التي تسبب تغييراً كبيراً في وظيفة الإمساك بأي من اليدين، خصوصاً فيما يتعلق بالقوائم الثلاثية وقائمة الإبهام وكذلك الصلابة أو تصلب المرفق أو الكتف، في وضع غير ملائم،

- لهذه الإصابات نفسها التي تحدث في سياق النشاط، يؤخذ في الاعتبار إمكانات التعويض الوظيفي، والتأثير الاجتماعي- المهني للإعاقة، والمهام على متن السفن ونوع الملاحة، كل حالة تخضع لقرار خاص،

- في الأطراف السفلية بتر الأعضاء، وبشكل أعم، الإصابات والآفات التي تسبب اضطرابات كبيرة على التوازن أو المشي،

**12- أمراض القلب والشرايين**

تتنافى أمراض القلب الخلقية على العموم مع ممارسة الملاحة، لاسيما منها :

- أمراض القلب السايانوجينية، بما في ذلك مرض إيبستاين، حتى في حالة خضوعها لعمليات جراحية،

- تضيق البطين، المؤكد والمستكشف،

- تضيق الشريان الأورطي غير الخاضع لعملية جراحية،

- أمراض القلب الخلقية المعقدة،

- ارتفاع ضغط الدم الشرياني الرئوي،

- التحويلات اليمينية والشامالية المهمة،

- التضيق الرئوية مع التدرج أكبر من 40 ملم، ولا تتنافى التحويلات الصغيرة من الصنف 1 و تقلصات الرئة التدريجية المنخفضة أو المعتدلة مع الملاحة.

ومع ذلك، قد يسمح للأشخاص الذين يعانون من مرض القلب غير السايانوجيني الخاضع لعملية جراحية، بعد تقييم خاص للأثار، بالملاحة.

إن أمراض القلب الصمامية الحميدة للدورة الدموية والصمامات الاصطناعية التي تخضع لعلاج مضاد للتجلط لا تتنافى مع الملاحة. ولاتتنافى مع الملاحة تدلي الصمام التاجي بدون أنفاس وبدون اضطراب الإيقاع (نقر معزول).

مع ذلك، قد يسمح بالملاحة، وبعد تشخيص خاص، للأشخاص الحاملين :

- العضو الاصطناعي الحيوي بدون مضاد للتجلط أو اضطراب وظيفي،

- بعض اعتلالات الصمامات المقبولة، لاسيما التدلي مع القصور التاجي،

يتنافى فشل القلب مع الملاحة.

تتنافى اعتلالات عضلات القلب المؤكدة مع الملاحة.

تتنافى التهابات غلاف القلب المزمنة، الضيقة والسائلة، مع الملاحة.

ومع ذلك، قد لا تتنافى مع الملاحة، التهابات غلاف القلب الخاضعة لعملية جراحية، بعد تقييم خاص للأثار.

بالمقابل، لا تتنافى مع الملاحة، الحالات السابقة للتهاب غلاف القلب الحاد التي تم الشفاء منها بدون آثار.

من بين أمراض القلب الصمامية (ischémiques) التي تتنافى مع الملاحة، الذبحة الصدرية بجميع أشكالها وعدم كفاية الشريان التاجي وأعراض احتشاء عضلة القلب.

- الفرغيات، حسب أنواعها وأشكالها،

- كثرة الحمر الكبرى،

- فقر الدم الخبيث.

ومع ذلك، يمكن أن لا تتنافى مع الملاحة :

- أمراض هودجكين المعالجة بفعالية،

- فقر الدم الخبيث دون ظهور علامات عصبية ومسيطره بشكل جيد بالعلاج،

- أشكال طفيفة من التلاسيميا.

**9 - التسممات**

يمكن أن تتسبب التسممات بواسطة مواد صناعية، حسب طبيعتها ودرجتها، وشدتها، وموقع أعراضها، إلى عجز مؤقت أو دائم عن الملاحة.

تخضع كل حالة لتقييم خاص قبل أي قرار.

**10 - أمراض الغدد الصماء**

تؤدي أمراض الغدد الصماء، من حيث المبدأ، إلى عدم القدرة على الملاحة، المؤقتة أو الدائمة.

غير أنه، وبعد الفحص الخاص لكل حالة، يمكن اعتبار بعض الأشكال الخفيفة لاختلال الغدد غير متنافية مع الملاحة وفقا لمسبباتها وتداعياتها الوظيفية وأثارها العلاجية.

**11- أمراض التمثيل الغذائي**

يؤدي مرض السكري المعتمد على الأنسولين إلى عدم القدرة الطبية لدخول مهنة رجال البحر والملاحة.

يخضع الأشخاص المصابون بمرض السكري غير المعتمد على الأنسولين وغير المعقد والمتوازن بشكل صحيح مع النظام الغذائي وحده أو مع العلاج الفموي والفهم الجيد للعلاج، إلى قرار خاص يأخذ في الحسبان طبيعة العلاج ونتائج الاختبارات البيولوجية والملاحة المطبقة والمهام الممارسة على متن السفن.

يؤدي مرض السكري غير المتوازن أو المعقد أو المتطور، إلى عجز مؤقت أو دائم في الملاحة. وستكون هذه الحالات موضوع خبرة طبية.

قد تؤدي الاضطرابات الكبيرة في استقلاب الشحوم أو حمض اليوريك، حتى في غياب المظاهر السريرية العينية، إلى عدم القدرة على الملاحة، المؤقتة أو الدائمة، حسب القيود العلاجية والغذائية. ويتعارض فرط حمض يوريك الدم المعقد بسبب اعتلال المفاصل النقرسي أو الفشل الكلوي مع الملاحة.

يمكن اعتبار السمعة الممرضة متنافية مع الملاحة إما من خلال تعقيدات، أو ضرورة علاج صارم، أو عدم القدرة على أداء المهام الضرورية في حالات الطوارئ. يكون العجز مؤقتاً أو نهائياً، وتكون كل حالة موضوعاً لقرار خاص.

من بين علاجات القلب والأوعية الدموية، فإن كل علاج مضاد للتخثر يتنافى من حيث المبدأ مع الملاحظة. ومع ذلك، وفي حالات استثنائية لعدم البعد والأعمال الشاقة وخطر الصدمة، يمكن السماح لبعض الأشخاص بالملاحظة.

### 13- أمراض الجنبي والرئة، والشعب الهوائية

تتنافى مع الملاحظة، الإصابات بذات الجنب والرئة والشعب الهوائية، المصحوبة بقصور تنفسي أو هوائي مزمن أو حاد، مع البحة المستمرة في الصوت أو النوبات المتكررة التي تؤدي إلى عدم القدرة على مجهود بدني أو أثناء ممارسة المهنة ممارسة عادية. وتكون كل حالة موضوع فحص متخصص وقرار خاص.

### 14- أمراض الحساسية والمناعة

يمكن العجز عن الملاحظة المؤقتة أو الدائمة، الجزئية أو الكلية، للأشخاص المصابين بأمراض الحساسية أو المناعة في كل حالة على حدة، حسب الأثر المادي أو الوظيفي الذي قد تحدثه على مختلف الأجهزة ومسبباتها.

### 15- أمراض الجهاز الهضمي

تؤدي كل إصابات الجهاز الهضمي أو ملحقته، عموماً إلى العجز عن الملاحظة، إذ يمكن لمضاعفاتها المحتملة، سواء بكنهها أو بتطورها، أن تعرض للخطر بعض الأشخاص الذين قد يوجدون من الناحية المهنية بعيداً عن أي إسعاف طبي مستعجل.

ويتنافى مع الملاحظة، بصورة خاصة، ما يأتي :

- قرح المريء وحالات ضيق المريء،
  - قرحة المعدة والأمعاء ومضاعفاتها،
  - التهاب المعى الغليظ النزيفي ذي النوبات المتواترة،
  - مرض كرون المتقدم،
  - تشععات الكبد،
  - ارتفاع ضغط الدم البابي، دوالي المريء،
  - داء ترسب الأصبغة الدموية مع رنين الكبد أو القلب أو الغدد الصماء،
  - التهاب المرارة،
  - التهابات البنكرياس المزمنة.
- غير أنه، يمكن السماح بالملاحظة للأشخاص المصابين بالقرح المعدية العفجية المعالجة، طبياً أو جراحياً، مع نتيجة ملائمة بواسطة منظار.

ويمكن السماح كذلك بالملاحظة للمرضى الحاملين للحصوات الصفراوية، أو المصابين بالتهابات مزمنة في البنكرياس وفي طريق الشفاء منها.

ومع ذلك، يمكن السماح بالملاحظة لأصحاب احتشاء عضلة القلب الملتئمة أو الذين كانوا مهددين بأعراضها، وهذا بعد تشخيص خاص للأثار، على ألا يكونوا مصابين بالذبحة الصدرية المتبقية أو فشل القلب أو اضطراب الإيقاع، وبعد الحصول على نتائج مرضية في الاختبار السريري المحيطي المتضمن اختبار الإجهاد وقياس الجزء القذفي من بطين القلب الأيسر.

ونفس الشيء بالنسبة للأشخاص الذين خضعوا لعملية إعادة تنشيط الدورة الدموية أو قسطرة الأوعية التاجية.

تكون اضطرابات معدل ضربات القلب المنعزلة موضوع تقييم صحيح ودقيق، يلغي أمراض القلب الصمامية الضمنية.

يتنافى مع الملاحظة ما يأتي :

- عدم انتظام دقات القلب البطيني المستمرة،
  - عدم انتظام دقات القلب الانتيابي غير المقبولة،
  - الرجفان والرفرفة الدائمة،
  - الكتل الأذينية البطينية الكاملة، ذات درجة عالية أو درجة ثانية من نوع Mobitz 2،
  - غير أنه، وبعد تقييم خاص، يمكن السماح بالملاحظة للأشخاص المصابين بما يأتي :
  - انقباضات القلب، مهما كان مقرها،
  - متلازمة ما قبل الإثارة،
  - اضطرابات أخرى لإيقاع التوصيل الجيبي الأذيني والتوصيل الأذيني البطيني،
  - مزيل الرجفان التلقائي غير القابل للزرع.
- سيأخذ هذا التقييم في الحسبان نوع الوظيفة والملاحظة الممارستين.
- يتنافى ارتفاع ضغط الدم الشرياني الدائم أو ذو النوبات الشديدة غير المنضبط مع الملاحظة.
- تتنافى مع الملاحظة، إصابات الوتين والأوردة الدموية الجانبية الآتية :
- تمدد أوعية الدم الوتينية والجانبية،
  - الأمراض الشريانية المتقدمة،
  - المظاهر الوخيمة لمرض ما بعد الوريد،
  - الدوالي الممدودة أو المتضخمة أو المصحوبة بالاضطرابات التغذوية.

غير أنه، وبعد تقييم خاص، يمكن السماح بالملاحظة للمصابين بمرض اعتلال الشرايين في مرحلته الثانية ومرض اعتلال الشرايين الخاضع لعملية جراحية مع نتيجة وظيفية جيدة.

**16- الفتوق والانبقارات**

تتنافى مع الملاحه الفتوق والانبقارات. وبعد علاج جذري وإعادة بناء مرضية لجدار البطن، يمكن أن يسمح بالملاحه وفقا للنتيجة التي تم الحصول عليها.

**17- أمراض الجهاز البولي التناسلي**

تتنافى مع الملاحه على العموم الأمراض الآتية:

- التهابات الكلى المزمنة،

- النيڤروكالسيتوز،

- مرض الكلى المصابة بالأكياس المتعددة،

- تشكل الحويضة pyélo-urétéral،

- الهيدرونيڤروس،

- البروتينية الدائمة،

- ورم غدي البروستات مع تداعيات على الجهاز العلوي أو تعقيدها بالفعل من حلقة احتجاز،

- سلس البول.

ومع ذلك، يمكن اعتباره غير متناف مع الملاحه، ما يأتي:

- البروتينية الهاربة أو العابرة أو المنتشرة، استئصال الكلية من جانب واحد مع وظيفة الكلية الطبيعية،

- في أثناء أداء المهام، بعض حالات الإصابة ببروتينية غير عابرة، عندما تبقى الأفات التشريحية منفصلة وذات تشخيص جيد، وعلى نحو مماثل، بعض حالات الإصابة بهيدرونيڤروس منفصلة، دون عدوى، ودون ترقق قشرة الكلى، وكذا هو الحال مع حصوات الكلى المعزولة والعدمية، وأعراض وبيلة دموية مجهريه معزولة، عندما يكون تقييم المسببات سلبيا.

**18- أمراض النساء والتوليد**

كل إصابة بمرض من أمراض النساء، يمكن بحكم كيانها وتطورها ومتطلباتها العلاجية، أن تشكل خطرا على شخص ما قد يجد نفسه، من الناحية المهنية، بعيدا عن أي إسعاف طبي، تتنافى مع الملاحه.

تكون حالة الحمل موضوع تقييم خاص يأخذ في الحسبان المهام المحظورة بموجب تنظيم العمل وظروف المعيشة والعمل على متن السفينة والمسافة التي يفرضها نوع الملاحه، والتعرض المهني للعوامل المعدية والكيميائية والفيزيائية، وخاصة المواد المطفرة أو السامة المؤثرة على الإنجاب، والعوامل التنظيمية، لاسيما العمل الليلي منها.

تتلقى النساء الحوامل والأمهات، خلال ستة (6) أشهر من الولادة وأثناء الرضاعة الطبيعية، مراقبة طبية معزولة. وتتنافى حالة الحمل المرضي مع الملاحه.

**19- الإصابات العصبية.**

يتنافى مع الملاحه ما يأتي:

- الإصابات والجروح في الدماغ والسحاعات والنخاع الشوكي، بغض النظر عن المسببات، ولا تتنافى مع الملاحه إلا الإصابات الحادة التي شفيت دون أثر.

- الشلل الجزئي والشلل المحيطي، الذي من المحتمل أن يهدد توازن الجسم أو مهام القبضة المنسقة للطرف العلوي أو المشي أيضا. ونفس الشيء بالنسبة للإصابات العصبية العضلية التي تصيب نفس الوظائف أو وظائف حيوية أخرى،

- شلل العصب القحفي، غير أنه، يمكن اعتبار الإصابة المعزولة والمعتدلة للعصب الوجهي أو العمود الفقري لا تتنافى مع الملاحه،

- الإصابات والجروح التي من المحتمل أن تؤدي إلى فقدان متكرر للوعي والتي لا يمكن تجنب حدوثها تماما تحت أي ظرف من الظروف، بغض النظر عن مسبباتها.

ومع ذلك، وخلال حياتهم المهنية، تكون هذه الإصابات المعترف بها سريريا ولكن من دون أي تشخيص يقيني، وخاصة مع عدم وجود معيار محدد للتخطيط الكهربائي للدماغ، موضوع تقييم خاص، تشمل على فترة مراقبة لسته (6) أشهر على الأقل، وفي نهاية هذا التقييم السريري والمختبري، تكون كل حالة موضوع قرار خاص، مع الأخذ بعين الاعتبار الملاحه والمهام الممارسة على متن السفن، وتكون حالات الغياب المؤكدة، التي تتعارض مبدئيا مع الملاحه، موضوع دراسة خاصة:

- متلازمة الصرع المعممة.

- اللغافة.

- تقصي التهتهة المفرطة المترشحين للمهام التي تنطوي على نقل شقوي للأوامر أو للمعلومات لأفراد الطاقم الآخرين أو الركاب.

**20- الاضطرابات النفسية والسلوكية والإدمان**

لا تتنافى مع الملاحه بعض الاضطرابات النفسية والسلوكية، لاسيما منها:

- الخرف،

- الفصام والاضطرابات الوهمية والاضطرابات الذهنية،  
- الذهان الهوسي الاكتئابي واضطرابات المزاج الأخرى في حالة متطورة،

- الاضطرابات العصابية، لا سيما منها القلق والقلق الرهابي والوسواس القهري وما بعد الصدمة والفصامية،

- اضطرابات الشخصية،

- اضطرابات النمو والإعاقات العقلية،

- الاضطرابات النفسية والسلوكية المتعلقة باستخدام المؤثرات العقلية.

كما تتنافی مع الملاحة، العدوى المتنتقلة المتكررة للجلد لموظفي الإطعام على متن السفن.

### 23- الأسنان

القابلية للملاحة مشروطة بإيجاد معامل مضغ يساوي أو أكبر من 40% مع حد أدنى من الأسنان السليمة أو النظيفة تشمل ستة (6) أزواج من الأسنان المتعارضة، بما في ذلك زوجان من الأضراس أو الضواحك واثنتان (2) من أزواج الأنياب أو القواطع.

تليبي الشروط المطلوبة، الأسنان المعالجة أو المستبدلة بواسطة أسنان اصطناعية في حالة جيدة والتي تسمح بوظيفة مضغ طبيعية.

وقبل الصعود على متن السفينة، يجب معالجة الأسنان المتسوسة أو قلعها. ويجب قلع أسنان الحكمة المتسببة في الحادث.

### 24- جهاز العين، الرؤية

تحدد شروط حدة البصر وحاسة إدراك الألوان المطلوبة طبقا لجدول المعايير الحسية.

تتنافی مع الملاحة مؤقتا أو دائما، الجروح والإصابات الحادة أو المزمنة في العين وملحقاتها التي لها أو يمكن أن تكون لها تأثير على القيمة الوظيفية للعضو.

يمكن المصابين بالعمور أو بالكمش في عين واحدة أن يسمح لهم بمتابعة الملاحة في مهام لا تتطلب منهم اليقظة، بشرط أن تكون العين السليمة ذات حدة بصرية قدرها 10/5 بدون تقويم، ولا يمكنهم أن يحصلوا على شهادة أهلية أو ممارسة مهام قيادة.

يتسبب حول العين في العجز عن القيادة وممارسة مهام ضابط مكلف بالنوبة على السطح.

### 25- الأذن والأنف والحنجرة

تحدد شروط حدة السمع طبقا لجدول المعايير الحسية. لا يسمح بالتقويم السمعي باستثناء العضو الاصطناعي الحيوي الذي يسمح بمستوى مقبول من السمع.

يتنافی مع الملاحة ما يأتي :

1- الإصابات المتطورة للأذن الوسطى والأذن الداخلية،

2- متلازمات المتاهة،

3- إصابات الأنف-الحنجرة التي تتسبب بحكم شدتها أو مضاعفاتها أو آثارها، في خلل وظيفي تنفسي مهم.

4- النلهة (نتانة الأنف).

تكون نفس الاضطرابات النفسية، المعترف بها خلال الحياة المهنية، موضوع تقييم خاص يأخذ في الحسبان على الخصوص ظروف المعيشة والعمل على متن السفن، والتكيف مع البيئة ونوع الملاحة الممارسة والآثار العلاجية المحتملة. ويجب على طبيب رجال البحر أن يكون ملقًا بكل عناصر التقييم، وفي نهاية هذا التقييم، يمكن تجديد الأهلية للملاحة.

II - يتم إجراء بحث بيولوجي عن المؤثرات العقلية :  
- بالنسبة لرجال البحر، خلال زيارتهم الأولية،

- بالنسبة لجميع رجال البحر الذين يُطلب منهم شغل مهام على متن السفينة والتي تتطلب درجة عالية من اليقظة الدائمة وعلى الخصوص مناصب العمل الخاصة بالسلامة والأمن الآتية :

• مراكز القيادة والتحكم في السفن،

• أعوان الأمن والحماية.

- عندما يكشف الفحص الطبي عن بعض العناصر التي قد تشير إلى استهلاك المؤثرات العقلية،

- عندما يشارك رجال البحر في حدث على متن السفينة قد يشير إلى استهلاك مؤثرات عقلية وأدى بالربتان إلى تقديم تقرير مفصل إلى طبيب رجال البحر.

من المرجح أن يؤدي اختبار إيجابي إلى إعادة النظر في القدرة على الملاحة والقدرة على ضمان السلامة والأمن على متن السفن. الإدمان على المؤثرات العقلية، بما في ذلك الكحول وأثاره من حيث اليقظة والتحكم السلوكي، يتنافی مع الملاحة.

### 21- العلاجات الدوائية

لا تتنافی مع الملاحة، العلاجات الدوائية مع تحفظات من المخاطر المتعلقة باستخدامها.

يأخذ قرار الأهلية في الحسبان ما يأتي :

- الآثار الجانبية السلبية المحتملة للأدوية وخاصة على اليقظة والبصر والقدرة البدنية على أداء العمل بكل أمان،

- المضاعفات الخطيرة المحتملة المرتبطة باستخدامها والتي من شأنها أن تعرض صحة رجال البحر للخطر،

- النتائج المحتملة للتوقف المفاجئ عن تناول الدواء،

- المتابعة الخاصة المطلوبة عن تناول بعض الأدوية، والمستحيل تطبيقها على متن السفينة.

### 22- الأمراض الجلدية

تتنافی مع الملاحة، الإصابات الجلدية المزمنة عندما تسبب عدم راحة وظيفية معتبرة.

### الملحق الثاني

#### قائمة المؤسسات العمومية للصحة المكلفة بتسليم الشهادة الطبية لرجال البحر

الولاية	مؤسسات الصحة
الطارف	- المؤسسة العمومية للصحة الجوارية بالقالة
عنابة	- المؤسسة العمومية للصحة الجوارية بعنابة (عيادة متعددة الخدمات العربي خروف)
	- وحدة فران (مركز طب العمل)
	- المؤسسة العمومية للصحة الجوارية ببرحال
سكيكدة	- المؤسسة العمومية للصحة الجوارية بسكيكدة
جيجل	- المؤسسة العمومية للصحة الجوارية بزيامة منصورية
	- المؤسسة العمومية للصحة الجوارية بجيجل
	- المؤسسة العمومية للاستشفائية بجيجل
بجاية	- المؤسسة العمومية للاستشفائية الجامعية ببجاية
	- المؤسسة العمومية للصحة الجوارية ببجاية
تيزي وزو	- المؤسسة العمومية للصحة الجوارية بأزفون
	- المؤسسة العمومية للصحة الجوارية بواقثون
بومرداس	- المؤسسة العمومية للصحة الجوارية بدلس
	- المؤسسة العمومية للصحة الجوارية ببومرداس
الجزائر	- المؤسسة العمومية للصحة الجوارية بسيدي محمد بوشنافة
تيبازة	- المؤسسة العمومية للصحة الجوارية بتيبازة (خدمة طب العمل شرشال)
	- المؤسسة العمومية للصحة الجوارية ببواسماعيل (مركز طب العمل خميستي)
الشلف	- المؤسسة العمومية للصحة الجوارية بتنس
مستغانم	- المؤسسة العمومية للصحة الجوارية بمستغانم (قاعة العلاج خروبة)
وهران	- المؤسسة العمومية للصحة الجوارية بأرزيو
	- المؤسسة العمومية للصحة الجوارية بالجهة البحرية
عين تموشنت	- المؤسسة العمومية للصحة الجوارية بعين تموشنت (قاعة العلاج بوزجار العمرية)
	- المؤسسة العمومية للصحة الجوارية بعين تموشنت (قاعة العلاج بني صاف)
تلمسان	- المؤسسة العمومية للصحة الجوارية بالغزوات

الملحق الثالث  
المعايير الدنيا لخدمة البصر والسمع

1 - المعايير الدنيا لخدمة البصر في الخدمة المطبقة على رجال البحر

الشفح الرؤية (المضاعفة) <sup>(4)</sup>	الغشاة <sup>(4)</sup>	المجال البصري <sup>(4)</sup>	رؤية الالوان <sup>(3)</sup>	الرؤية عن قرب / مباشرة	الرؤية عن بعد <sup>(1)</sup> مع التقويم		فئة البحار	
				الرؤية بالعينين مع أو بدون تقويم	عين أخرى	عين واحدة		
ليس هناك دليل مميز لهذا الاضطراب في الرؤية	الرؤية المطلوبة للقيام على أكمل وجه بالوظائف الضرورية أثناء الظلام	عادي	أنظر المذكورة <sup>(6)</sup>	الرؤية المطلوبة للقيام بالملاحة (قراءة الخرائط والمنشورات الملاحية، استعمال أدوات وعتاد برج القيادة الملاحية وتحديد مستلزمات المساعدة في الملاحة)	0,5	<sup>(2)</sup> 0,5	- ربان، - ربان ثان، - ضابط في قسم السطح، - بحار مؤهل و، - بحار مكلف بمهمات ترتبط بالنوبة.	
				الرؤية المطلوبة للقيام على أكمل وجه بالوظائف الضرورية أثناء الظلام	أنظر المذكورة <sup>(7)</sup>	الرؤية المطلوبة للاطلاع على الأدوات القريبة مباشرة لتشغيل العتاد وتحديد الأجهزة / العناصر، عند الحاجة	<sup>(5)</sup> 0,4	- ميكانيكي رئيسي، - ميكانيكي ثان، - ضابط ميكانيكي، - ضابط إلكتروني، - ملاح بحري إلكتروني، - بحار مؤهل في غرفة الماكينات، - بحار في غرفة الماكينات وآخرون.
				كافي			0,4	- مشغل الاتصالات اللاسلكية في إطار النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في البحر.

**مذكورة :**

- (1) تطابق القيم المذكورة مع جدول سنالين (النظام العشري).
- (2) يوصى أن تقدر درجة الإبصار للعين الواحدة بـ 0.7، على الأقل، لتقليل خطر عدم الكشف عن مرض خفي للعيون.
- (3) مثلما هو محدد في التوصيات الدولية الخاصة بمتطلبات إدراك الألوان في النقل للجنة الدولية للإنارة (ب د إ - 143 - 2001، بما في ذلك كل طبعة سابقة).
- (4) حالة يقوم بتقييمها طبيب سريري في الرؤية عندما يتم تبيانها عقب فحص أولي .
- (5) يجب أن تقدر الرؤية الإجمالية للمستخدمين المكلفين بالماكينات بـ 0.4، على الأقل.
- (6) معايير إدراك الألوان للجنة الدولية للإنارة 1 أو 2.
- (7) معايير إدراك الألوان للجنة الدولية للإنارة 1 أو 2 أو 3.

**2- المعايير الدنيا لحدّة السمع في الخدمة المطبقة على رجال البحر**

قدرة حدّة السمع	
1- متوسط 30 dB (دون تقويم) بالنسبة لأحسن الأذنين، 2- ومتوسط 40 dB (دون تقويم) بالنسبة للأذن الأقل سمعا للترددات 500 و 1000 و 2000 و 3000 هرتز (مما يوافق تقريبا إدراك السمع عن بعد 2 و 3 أمتار على التوالي)، 3- الصوت المهموس ويكون الإدراك الموصى به قدره : 3 أمتار.	جميع الوظائف و جميع التخصصات
1- إدراك الصوت المهموس : 1 متر، 2- إدراك الصوت العالي : 5 أمتار.	جميع الوظائف و جميع التخصصات، ما عدا القيادة والنوبة

الملحق الرابع

تقييم القدرات البدنية الدنيا لرجال البحر عند مباشرة الخدمة وأثناءها<sup>(3)</sup>

ينبغي أن يتأكد الطبيب المكلف بالمعاينة بأن المرشح <sup>(4)</sup>	القدرة البدنية الموافقة	المهمة، الوظيفة، الحدث أو الحالة على متن السفينة <sup>(3)</sup>
<p>- لا يعاني من أي اضطراب في التوازن ،</p> <p>- لا يعاني من أي إعاقة أو مرض يحول دون قيامه بالحركات والنشاطات البدنية المتعلقة بعمله،</p> <p>- قادر، دون مساعدة<sup>(5)</sup>، على القيام بما يأتي :</p> <p>- تسلق السلالم والمراقي العمودية،</p> <p>- المرور فوق عتبات مرتفعة،</p> <p>- استعمال نظم إغلاق الأبواب.</p>	<p>- المحافظة على التوازن والتحرك بسلاسة،</p> <p>- استخدام السلالم والمراقي العمودية صعودا ونزولا،</p> <p>- المرور فوق حواجز فتحات العنابر (على سبيل المثال، تقتضي اتفاقية خطوط التحميل أن يكون ارتفاع هذه الحواجز 600 مم)،</p> <p>- فتح الأبواب الكتيفة للماء وغلقتها.</p>	<p>الحركة المعتادة في أرجاء السفينة :</p> <p>- على سطح متحرك</p> <p>- بين الأسطح</p> <p>- بين الحجيرات.</p> <p><b>تطبق الملاحظة 1 على هذا الصف.</b></p>
<p>- لا يعاني من أي إعاقة محددة أو إصابة تم تشخيصها ويمكنها أن تحد من قدرته على القيام بواجباته المعتادة الضرورية لتشغيل أمن للسفينة.</p> <p>- قادر على القيام بما يأتي :</p> <p>- العمل ويده مرفوعتان،</p> <p>- الوقوف و المشي لفترة طويلة،</p> <p>- دخول أماكن محصورة،</p> <p>- استيفاء معايير حدة البصر، (الجدول أ - 9/1)</p> <p>- استيفاء معايير حدة السمع المعدة من طرف السلطة المختصة مع الأخذ بعين الاعتبار التوجيهات الدولية</p> <p>- إجراء محادثة طبيعية.</p>	<p>- الشدة والمهارة وقوة الاحتمال لاستخدام الأدوات الميكانيكية بهارة،</p> <p>- رفع الأحمال الثقيلة وجرها وحملها (18 كغ على سبيل المثال)،</p> <p>- الوصول إلى أشياء تقع في الأعلى،</p> <p>- الوقوف المشي والحفاظ على التأهب لفترة طويلة،</p> <p>- العمل في أماكن ضيقة والمرور عبر فتحات ضيقة (على سبيل المثال، تقتضي اتفاقية سولاس أن تكون الأبعاد الدنيا للفتحات الدنيا في أماكن البضائع ومسالك النجاة 600م x 600 مم - القاعدة 1.5.6.3 من اتفاقية سولاس)،</p> <p>- تمييز الأشياء والأشكال والإشارات بصريا،</p> <p>- سماع التحذيرات والتعليمات،</p> <p>- إعطاء وصف شفهي واضح.</p>	<p>المهام المعتادة على متن السفينة :</p> <p>- استخدام الأدوات اليدوية،</p> <p>- نقل مؤن السفينة،</p> <p>- القيام بأشغال علوية،</p> <p>- تشغيل الصمامات،</p> <p>- القيام بنوبة مدتها أربع ( 4 ) ساعات،</p> <p>- العمل في أماكن محصورة،</p> <p>- الاستجابة للإنذارات والتحذيرات والتعليمات،</p> <p>- الاتصالات الشفهية.</p> <p><b>تطبق الملاحظة 1 على هذا الصف.</b></p>

الملحق الرابع (تابع)

المهمة الوظيفية أو الحدث أو الحالة على متن السفينة <sup>(3)</sup>	القدرة البدنية الموافقة	ينبغي أن يتأكد الطبيب المكلف بالمعاينة بأن المرشح <sup>(4)</sup>
مهام الطوارئ <sup>(6)</sup> على متن السفن : - مكافحة الحرائق، - الإجراء، - إخلاء السفينة.  تطبق الملاحظة 2 على هذا الصف.	- ارتداء سترة نجاة أو بدلة غطس - النجاة من الأماكن التي يعيق فيها الدخان، - المشاركة في مهام مكافحة الحرائق، بما في ذلك استخدام جهاز التنفس، - المشاركة في إجراءات إجلاء السفينة.	- لا يعاني من أي إعاقة محددة أو إصابة تم تشخيصها ويمكنها أن تحد من قدرته على القيام بمهام الطوارئ الضرورية لتشغيل أمن للسفينة. - قادر على القيام بما يأتي : - ارتداء سترة نجاة أو بدلة غطس، - الزحف، - الإحساس بالتغيير في درجات الحرارة، - استخدام معدات مكافحة الحرائق، - ارتداء جهاز التنفس (حين يلزم ذلك في إطار مهامه).

ملاحظات :

1- يصف الصفان 1 و 2 من الجدول أعلاه ما يأتي : (أ) المهام والوظائف والأحداث والحالات المعتادة على متن السفينة، (ب) القدرات البدنية الموافقة التي يمكن اعتبارها ضرورية لسلامة رجال البحر وسائر أفراد الطاقم والسفينة، (ج) المعايير الرفيعة المستوى التي يجب أن يستخدمها الأطباء الممارسون لتقييم اللياقة الطبية، على أن يأخذوا في الاعتبار مختلف مهام رجال البحر وطبيعة العمل الذي سيتم توظيفهم للقيام به على متن السفينة.

2- يصف الصف 3 من الجدول أعلاه، ما يأتي : (أ) المهام والوظائف والأحداث والحالات الطارئة على متن السفينة، (ب) القدرات البدنية الموافقة التي يمكن اعتبارها ضرورية لسلامة رجال البحر وسائر أفراد الطاقم والسفينة، (ج) المعايير الرفيعة المستوى التي يجب أن يستخدمها الأطباء الممارسون لتقييم اللياقة الطبية، على أن يأخذوا في الاعتبار مختلف مهام البحارة وطبيعة العمل الذي سيتم توظيفهم للقيام به على متن السفينة.

3- لا يتناول هذا الجدول جميع الحالات الممكنة على متن السفينة أو جميع الحالات الطبية التي تجعل رجال البحر غير مؤهلين للخدمة. يجب على الأطراف تحديد القدرات البدنية المطبقة على فئة رجال البحر (كـ " ضابط السفينة" و " الميكانيكي"). ويجب أن تأخذ بعين الاعتبار، الظروف الخاصة للأفراد وذوي المهام المتخصصة أو المحدودة.

4- في حالة الشك، ينبغي على الطبيب المكلف بالمعاينة أن يحدد درجة أو شدة أي إعاقة ذات صلة بالموضوع بواسطة اختبارات موضوعية، حيثما تتوفر الاختبارات الملائمة، أو أن يحيل المرشح لمزيد من الاختبارات الإضافية.

5- يقصد بمصطلح "المساعدة"، الاستعانة بشخص آخر لإنجاز المهمة.

6- تشمل عبارة "مهام الطوارئ"، كافة حالات المواجهة الاعتيادية للطوارئ، كإخلاء السفينة أو مكافحة الحرائق، فضلا عن الإجراءات التي يتعين أن يتبناها كل رجل بحر لضمان بقائه على قيد الحياة.

الملحق الخامس

نموذج الشهادة الطبية لرجال البحر الذين يمارسون الملاحة التجارية

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE  
PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC OF ALGERIA  
الشهادة الطبية لرجال البحر

CERTIFICAT MEDICAL DES GENS DE MER  
MEDICAL CERTIFICATE OF SEAFARERS

بيان طبيب رجال البحر

DECLARATION DU MEDECIN DES GENS DE MER  
SEAFARERS'S DOCTOR DECLARATION

أنا المعضي أسفله، طبيب رجال البحر، / I, The Undersigned, Doctor of Seafarers, السيد (ة) :

M., Mme. / Mr, Mrs : .....

(اللقب و الاسم)

(Nom et Prénom / Name and First Name)

بموجب أحكام القاعدة 9/1 والبند 9-1/1، المتعلقين بالمعايير الطبية، من الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات لرجال البحر (STCW) لسنة 1978، بصيغتها المعدلة، والقاعدة 1.2.1 المتعلقة بالشهادة الطبية، من الاتفاقية الدولية للعمل البحري (MLC) لسنة 2006 للمنظمة الدولية للعمل، والقرار الوزاري المشترك المؤرخ في 5 ذي الحجة عام 1439 الموافق 16 غشت سنة 2018 الذي يحدد معايير اللياقة البدنية لرجال البحر.

Conformément aux dispositions de la règle I/9 et la section A-I/9, relatives aux normes médicales de la Convention Internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW), tel qu'amendé, et la règle 1.2 relative au certificat médical de la Convention Internationale du Travail Maritime (MLC) de 2006 et l'arrêté interministériel du 5 Dhou El Hidja 1439 correspondant au 16 août 2018 fixant les normes d'aptitude physique des gens de mer.

According to the Regulation I/9 and the section A-I/9 related to Medical Standards, of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), adopted in 1978, as amended, and the regulation 1.2 related to medical certificate of the International Maritime Labour Convention (MLC), adopted in 2006, and the Interministerial Order dated on 5 Dhou El Hidja 1439 / August 16<sup>th</sup> 2018 fixing the standards of physical fitness for seafarers.

— 0 —

وبعد التحقق من أوراق الهوية عند إجراء الفحص والنتائج الطبية الآتية :

- Après la confirmation des documents d'identité sur le lieu de l'examen ainsi que les résultats de consultations suivantes :

- After Confirmation that identification documents were checked at the point of examination, and the results of the consultations below:

**1 RESULTATS DE L'OPHTALMOLOGIE / OPTHALMOLOGY RESULTS:**

**1 نتائج فحص طب العيون**

لا نعم

Yes No

- حدة الإبصار تستوفي المعايير الواردة في القرار الوزاري المشترك المذكور أعلاه.

- Acuité visuelle satisfaisante aux normes énoncées dans l'arrêté interministériel cité ci-dessus.

- Visual acuity meets standards in Interministerial Order Cited above.

لا نعم

Yes No

- رؤية الألوان تستوفي المعايير الواردة في القرار الوزاري المشترك المذكور أعلاه.

- Perception des couleurs satisfaisante aux normes énoncées dans l'arrêté interministériel cité ci-dessus.

- Colour vision meets standards in Interministerial Order Cited above.

**إمضاء الطبيب المختص**

SIGNATURE DU MEDECIN SPECIALISTE  
SIGNATURE OF A SPECIALIST DOCTOR

□ □ □ □ □ □ □ □ □ □  
D D M M Y Y Y Y

تاريخ آخر اختبار للألوان

Date du dernier test de perception des couleurs.

Date of last colour vision test.

**2 RESULTAS DE L'O.R.L / O.R.L RESULTS:**

**2 نتائج فحص طب الأذن، الأنف والحنجرة :**

لا نعم

Yes No

- حدة السمع تستوفي المعايير الواردة في القرار الوزاري المشترك المذكور أعلاه.

- Acuité auditive satisfaisante aux normes énoncées dans l'arrêté interministériel cité ci-dessus.

- Hearing meets the standards in Interministerial Order Cited above.

**إمضاء الطبيب المختص**

SIGNATURE DU MEDECIN SPECIALISTE  
SIGNATURE OF A SPECIALIST DOCTOR

لا نعم

Yes No

- حدة السمع جيدة بدون أجهزة مساعدة.

- Acuité auditive sans aide satisfaisante.

- Unaided hearing satisfactory.

Je certifie que M., Mme. / I, Certify That Mr, Mrs :

أشهد بأن السيد (ة)

(Nom et Prénom / Name and First Name)

(اللقب والاسم)

\_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_  
D D M M Y Y Y Y

تاريخ الميلاد :  
Date de naissance  
Date of birth

أنثى  
Féminin  
Female

ذكر  
Masculin  
Male

الجنس :  
Sexe  
Gender

مكان الميلاد :

Lieu de naissance  
Place of birth

الجنسية :  
Nationalité  
Nationality

ربان  
Capitaine  
Master

ربان ثان  
Second Capitaine  
Chief Mate

ضابط سطح  
Officier Pont  
Deck Officer

بحار على السطح  
Matelot Pont  
Deck Rating

المهنة :  
Fonction  
Function

ميكانيكي رئيسي  
Chef Mécanicien  
Chief Mechanic

ميكانيكي ثان  
Second Mécanicien  
Second Mechanic

ضابط ميكانيكي  
Officier Mécanicien  
Mechanic Officer

ضابط إلكترونتقني  
Officier Électrotechnicien  
Electrotechnical Officer

بحار إلكترونتقني  
Matelot Électrotechnicien  
Electrotechnical Rating

بحار في غرفة المحركات  
Matelot Machine  
Engine Room Rating

آخرون  
Autres  
Others

مرشد بحري  
Pilote  
Pilot

لا نعم  
Yes No

لائق لأعمال المراقبة : - Apte aux tâches liées à la veille /- Fit for look-out duties ?

هل توجد حدود أو قيود على لياقته البدنية ؟ (إذا كانت الإجابة "نعم"، تحين الحدود أو القيود).

- Réserve/restrictions en ce qui concerne l'aptitude physique ? Si « Oui », préciser ces réserves ou restrictions  
- Limitations or restrictions on fitness? (If "Yes", specify limitations or restrictions.)

لا نعم  
Yes No

لا يشكو من أي حالات طبية يرجح أن تتفاقم بفعل الخدمة في البحر أو تجعله غير لائق لهذه الخدمة أو تعرض صحة الأشخاص الآخرين العاملين على متن السفينة للخطر.

- Le marin souffre t-il d'une affection susceptible d'être aggravée par le service en mer, de le rendre inapte au service en mer ou de mettre en danger la santé d'autres personnes à bord ?  
- Is the seafarer free from any medical condition likely to be aggravated by service at sea or to render the seafarer unfit for such service or to endanger the health of other persons on board ?

— 0 —

لائق لممارسة الملاحة البحرية التجارية بكل سلامة.

لا نعم  
Yes No

- Apte pour l'exercice des activités de la navigation maritime au commerce, en toute sécurité  
- Apt to excise in safety the trade maritime navigation activities.

لائق بتحفظ/قيود لممارسة الملاحة البحرية التجارية بكل سلامة.

- Apte avec restrictions/réserves pour l'exercice des activités de la navigation maritime au commerce, en toute sécurité.  
- Apt with restrictions/ reserve to excise in safety the trade maritime navigation activities.

- Le certificat est remis à l'intéressé

- The certificate is delivered to the concerned person.

تسلم هذه الشهادة الطبية إلى المعني بالأمر شخصيا

\_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_  
D D M M Y Y Y Y

تاريخ انتهاء الصلاحية :  
Date d'Expiration  
Date of Expiry

\_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_  
D D M M Y Y Y Y

تاريخ الفحص :  
Date d'Examination  
Date of Examination

إمضاء المعني بالأمر  
SIGNATURE DE L'INTERESSE  
SIGNATURE OF THE INTERESTED

إمضاء وختم طبيب رجال البحر  
SIGNATURE ET CACHET DU MEDECIN DES GENS DE MER  
SIGNATURE AND STAMP OF SEAFARERS DOCTOR

**الملحق السادس**

**نموذج الشهادة الطبية لرجال البحر الذين يمارسون ملاحه الصيد**

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE  
PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC OF ALGERIA

الشهادة الطبية لرجال البحر

CERTIFICAT MEDICAL DES GENS DE MER  
MEDICAL CERTIFICATE OF SEAFARERS

بيان طبيب رجال البحر

DECLARATION DU MEDECIN DES GENS DE MER  
SEAFARERS'S DOCTOR DECLARATION

صالحة لملاحه الصيد البحري

VALABLE POUR LA NAVIGATION A LA PECHE  
VALID FOR NAVIGATION FISHING

أنا الممضي أسفله، طبيب رجال البحر، / I, The Undersigned, Doctor of Seafarers, السيد (ة) :

M., Mme. / Mr, Mrs : ..... (اللقب والاسم)  
(Nom et Prénom / Name and First Name)

بموجب المرسوم التنفيذي رقم 108-16 المؤرخ في 21 جمادى الثانية عام 1437 الموافق 21 مارس سنة 2016 الذي يحدد شروط المؤهلات المهنية والحصول على الشهادات البحرية المطابقة، والقرار الوزاري المشترك المؤرخ في 5 ذي الحجة عام 1439 الموافق 16 غشت سنة 2018 الذي يحدد معايير اللياقة البدنية لرجال البحر.

Conformément au décret exécutif n°16-108 du 12 Jomada Ethania 1437 correspondant au 21 mars 2016 fixant les conditions de qualifications professionnelles et d'obtention des titres maritimes correspondants et de l'arrêté interministériel du 5 Dhou El Hidja 1439 correspondant au 16 Aout 2018 fixant les normes d'aptitude physique des gens de mer.

According to the executive decree n° 16-108 dated on 12 Jomada Ethania 1437/Marsh 21<sup>st</sup> 2016 fixing the conditions of professional qualification and obtaining the maritime titles corresponding and the Interministerial Order dated on 5 Dhou El Hidja 1439 / August 16<sup>th</sup> 2018 fixing the standards of physical fitness for seafarers.

ويعد التحقق من أوراق الهوية عند إجراء الفحص والنتائج الطبية الآتية :

- Après la confirmation des documents d'identité sur le lieu de l'examen ainsi que les résultats de consultations suivantes :

- After Confirmation that identification documents were checked at the point of examination, and the results of the consultations below :

**1 RESULTATS DE L'OPHTALMOLOGIE IOPHTHALMOLOGY RESULTS:**

**1 نتائج فحص طب العيون**

لا نعم

Yes No

- حدة الإبصار تستوفي المعايير الواردة في القرار الوزاري المشترك المذكور أعلاه.

- Acuité visuelle satisfaisante aux normes énoncées dans l'arrêté interministériel cité ci-dessus.

- Visual acuity meets standards in Interministerial Order Cited above.

لا نعم

Yes No

- رؤية الألوان تستوفي المعايير الواردة في القرار الوزاري المشترك المذكور أعلاه.

- Perception des couleurs satisfaisante aux normes énoncées dans l'arrêté interministériel cité ci-dessus.

- Colour vision meets standards in Interministerial Order Cited above.

**إمضاء الطبيب المختص**

SIGNATURE DU MEDECIN SPECIALISTE  
SIGNATURE OF A SPECIALIST DOCTOR

□ □ □ □ □ □ □ □  
D D M M Y Y Y Y

تاريخ آخر اختبار للألوان

Date du dernier test de perception des couleurs.

Date of last colour vision test.

**2 RESULTAS DE L'O.R.L / O.R.L RESULTS:**

**2 نتائج فحص طب الأذن، الأنف والحنجرة :**

لا نعم

Yes No

- حدة السمع تستوفي المعايير الواردة في القرار الوزاري المشترك المذكور أعلاه.

- Acuité auditive satisfaisante aux normes énoncées dans l'arrêté interministériel cité ci-dessus.

- Hearing meets the standards in Interministerial Order Cited above.

**إمضاء الطبيب المختص**

SIGNATURE DU MEDECIN SPECIALISTE  
SIGNATURE OF A SPECIALIST DOCTOR

لا نعم

Yes No

- حدة السمع جيدة بدون أجهزة مساعدة.

- Acuité auditive sans aide satisfaisante.

- Unaided hearing satisfactory.



Je certifie que M., Mme. / I, Certify That Mr, Mrs :

أشهد بأن السيد (ة)

(Nom et Prénom/Name and First Name)

(اللقب والاسم)

\_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_\_  
D D M M Y Y Y Y

تاريخ الميلاد :  
Date de naissance  
Date of birth

أنثى  
Féminin  
Female

ذكر  
Masculin  
Male

الجنس :  
Sexe  
Gender

\_\_\_\_\_  
Lieu de naissance  
Place of birth

مكان الميلاد :  
Lieu de naissance  
Place of birth

الجنسية :  
Nationalité  
Nationality

ربان سفينة تربية العائيات  
Capitaine de navire aquacole  
Master of aquaculture vessel

ربان  
Capitaine  
Master

ربان ثان  
Second Capitaine  
Chief Mate

ضابط سطح  
Officier Pont  
Deck Officer

بحار  
Marin  
Sailor

المهنة :  
Fonction  
Function

آخرون  
Autres  
Others

ميكانيكي رئيسي  
Chef Mécanicien  
Chief Mechanic

ميكانيكي ثان  
Second Mécanicien  
Second Mechanic

ضابط ميكانيكي  
Officier Mécanicien  
Mechanic Officer

كهرو ميكانيكي  
Électro-motoriste  
Electro-motorist

نعم  
Yes

لا  
No

- Apte aux taches liées à la veille /- Fit for look-out duties ?

لائق لأعمال المراقبة :

نعم  
Yes

لا  
No

هل توجد حدود أو قيود على لياقته البدنية ؟ (إذا كانت الإجابة "نعم"، تعين الحدود أو القيود).

- Réserves/restrictions en ce qui concerne l'aptitude physique ? Si « Oui », préciser ces réserves ou restrictions  
- Limitations or restrictions on fitness? (If "Yes", specify limitations or restrictions.)

نعم  
Yes

لا  
No

لا يشكو من أي حالات طبية يرجح أن تتفاقم بفعل الخدمة في البحر أو تجعله غير لائق لهذه الخدمة أو تعرض صحة الأشخاص الآخرين العاملين على متن السفينة للخطر.

- Le marin souffre t-il d'une affection susceptible d'être aggravée par le service en mer, de le rendre inapte au service en mer ou de mettre en danger la santé d'autres personnes à bord ?  
- Is the seafarer free from any medical condition likely to be aggravated by service at sea or to render the seafarer unfit for such service or to endanger the health of other persons on board?

— 0 —

نعم  
Yes

لا  
No

لائق لممارسة ملاحية الصيد البحري بكل سلامة.

- Apte pour l'exercice des activités de la navigation maritime à la pêche, en toute sécurité  
- Apt to excise in safety the navigation fishing activities.

لائق بتحفظ/قيود لممارسة ملاحية الصيد البحري بكل سلامة.

- Apte avec restrictions/réserves pour l'exercice des activités de la navigation maritime à la pêche, en toute sécurité.  
- Apt with restrictions/ reserve to excise in safety the navigation fishing activities.

- Le certificat est remis à l'intéressé  
- The certificate is delivered to the concerned person.

تسلم هذه الشهادة الطبية إلى المعني بالأمر شخصيا

\_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_\_  
D D M M Y Y Y Y

تاريخ انتهاء الصلاحية :  
Date d'Expiration  
Date of Expiry

\_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_\_  
D D M M Y Y Y Y

تاريخ الفحص :  
Date d'Examination  
Date of Examination

إمضاء المعني بالأمر

SIGNATURE DE L'INTERESSE  
SIGNATURE OF THE INTERESTED

إمضاء و ختم طبيب رجال البحر

SIGNATURE ET CACHET DU MEDECIN DES GENS DE MER  
SIGNATURE AND STAMP OF SEAFARERS DOCTOR



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
REPUBLICQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE



إعتماد مرشد بحري رقم 17/02  
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° 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 المولود بتاريخ  
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

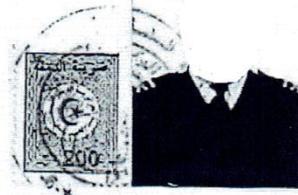
صادر بالجزائر في 14.02.2017 Fait à Alger le

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.



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 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.

République Algérienne Démocratique et Populaire  
الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

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

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

## 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 : TLEMCCEN

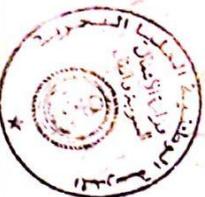
a suivi avec succès la formation spécifique : « *d'Aspirant Pilote Maritime* »

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:

علي بن ابراهيم الوطية  
الشيخ كريمة عز الدين



ابن البوسحاقي المصطفى  
مدير البحرية التجارية  
والموانئ بالجنابية



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 الأمتاع 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:

- وبمقتضى الأمر رقم 86-74 المؤرخ في 17 سبتمبر 1974، المتضمن إنشاء المعهد الوطني البحري،
- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 08-06 المؤرخ في 9 سبتمبر 2006 المعدل للتعليم عمدة الإقليم في المراتى المطل والشمس،
- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 275-09 المؤرخ في 30 غشت 2009 المتضمن تحويل المعهد الوطني البحري إلى مدرسة خدرج الجامعة المطل والشمس،
- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 176-16 المؤرخ في 14 يونيو 2016 المعدل لهيكل العاصم بالمدرسة الوطنية العليا البحرية،
- وبمقتضى المرسوم رقم 87-75 المؤرخ في 24 جويلية 1975 المتضمن تنظيم التعليم البحري المطل والشمس،
- وبمقتضى القرار المؤرخ في 23 أكتوبر 2016 ويحدد الشروط العامة لتكوين العاصم بالمرشح المرشد البحري،
- وبناء على معضن لجنة المناولات المؤرخ في 21 جوان 2017.

في: تلمسان

المولود بتاريخ:

يقرر أن السيد:

قد تحصل (ت) على شهادة نجاح في التكوين الخاص: " بالمرشح المرشد البحري "

بواسمائل في: 21 جوان 2017

مدير المدرسة الوطنية العليا البحرية الجزائرية المراتى:  
إبن البوسمائل محمد

مدير المدرسة الوطنية العليا البحرية الجزائرية  
السيد كرمهضن المدن



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique  
Ecole Nationale Supérieure Maritime





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

MINISTRE DES TRANSPORTS  
 ENTREPRISE PORTUAIRE DE GHAZAOUET



وزارة النقل  
 المؤسسة الجزائرية للبحر

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

SHIPS NAME:	CS CAROLINE	IMO NO:	9406047	AGENT:	CSMA
SHIP S FLAG:	GHANONS	POINT OF REGISTRY:	MASSARA		
GRT:	19972	NRT:	10204	DW:	1117.5
LOA:	178.70m	BREADHT:	28m	SUMMER MAX DRAUGHT:	9.8m
MASTER NAME:	MAI MO				
OWNER:	CAROLINE SHIPPERS CO				
DATE OF ANCHORAGE:	29-01-2020	TIME OF ANCHORAGE:	0054 LT		
COMING FROM:	YULIYI J ALGERIE	DILINATION:	ALMENER SPA22		
NATURE OF CARGO:	ORE CONCENTRATE	TONNAGE OF CARGO:	28656.01		
NR OF PASSENGERS	CARS:	LODRYB:	MACHINE:		
NR OF CONTENERS	20' FULL:	EMPTY:	WEIGHT:		
	40' FULL:	EMPTY:	WEIGHT:		
DANGEROUS GOODS	UNLOADED:				
	IN TRANSIT:				
	<IN>	<OUT>			
DATE:	09/02/2020	PILOT BORDDED AT:	1130		
BERTH N°:		NR FENDERS:			
SHIFTING FROM BERTH N°:		TO BERTH N°:			

PILOT STAMP

Capt. BENSLIMANI HANZA

Pilote EP. Ghazaouet

*(Signature)*

MASTER STAMP

1230



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
 REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

MINISTERE 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: ASELBIA

SHIPS MASTER:

GRT: NRT: DW:

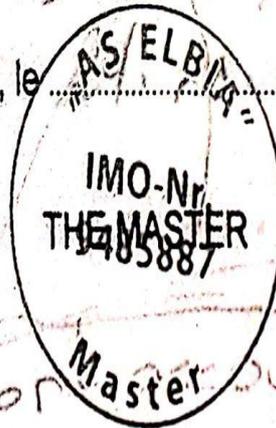
AGENT:

BERTHINDG DATE: FROM: TO:

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

SAILING DATE: FROM: TO:

Ghazaouet, le 24/11/2019



IMP- PRO-07 -03/00

## Certificat de Pilotage Amarrage Remorquage

NOM DU NAVIRE :		ESC :	N°/R :
Ship's Name :			
No OMI		JAUGE BRUTE	
IMO number :		Gross tonnage	
NATIONALITE :		CONSIGNATAIRE :	
Nationality :		Agent :	
Longueur hors tout (bulbe compris) M		Largeur extrême (M)	
Length overall (including bulb) M		Extrême breadth (M)	
Tirant d'eau maximal d'été (M)		Mouillage pour soufège	
Maximum summer draft (M)		Bunkers anchorage	
PROVENANCE		DESTINATION	
Coming from		Next Port	
ENTRÉE POSTE :		SORTIE POSTE :	
MOUVEMENT POSTE		A POSTE	
NOMBRE DE REMORQUEUR :		AMARRAGE	
<input type="checkbox"/> Jour <input type="checkbox"/> Nuit <input type="checkbox"/> Vendredi <input type="checkbox"/> Férié <input type="checkbox"/> Différé <input type="checkbox"/> Attente		MOULIAGE	
OBSERVATIONS :			
DURÉE :	HEURE :	EMB/ON :	DEB/OFF :
Date :	Time :		
Port d'Alger / الجزائر		TYPE DE NAVIRE :	
		Ship's Type :	
LE PILOTE :		LE CAPITAINE :	
Signature		Name/ sign	
		Ship's stamp :	







MINISTERE DES TRANSPORTS  
ENTREPRISE PORTUAIRE DE GHAZAOUET



وزارة النقل  
المؤسسة الجزائرية للنقل

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

ENTRY / GOING-OUT AND MOORING DECLARATION

SHIPS NAME:		IMO NR:		N° Escal:		AGENT:	
SHIP S FLAG:		PORT OF REGISTRY		TYPE OF SHIP:		ARRIVAL: DRAUGHT:	
GRT:	NRT:	DW:	SUMMER MAX DRAUGHT:				
LOA:		BREADHT:		SUMMER MAX DRAUGHT:		ARRIVAL: DRAUGHT:	
MASTER NAME:							
OWNER:							
DATE OF ANCHORAGE:		TIME OF ANCHORAGE:					
COMING FROM:		DESTINATION:					
NATURE OF CARGO:		TONNAGE OF CARGO:					
NR OF PASSENGERS		CARS:		LORRYS:		MACHINE:	
NR OF CONTENERS		20' FULL:		EMPTY:		WEIGHT:	
		40' FULL:		EMPTY:		WEIGHT:	
DANGEROUS GOODS		UNLOADED:					
		IN TRANSIT:					
		< IN >		< OUT >		< SHIFTING >	
DATE:		PILOT BORDED AT:		NR FENDERS:		PILOT DROPPED AT:	
BERTH N°:				TO BERTH N°:			
SHIFTING FROM BERTH N°:							

PILOT STAMP

MASTER STAMP

IMP-PRO-07-02/00



Scanned with  
CamScanner

الفهرس

مقدمة ..... - 1 -

الباب الأول: الأحكام العامة لعمليتي القطر والإرشاد البحريين

الفصل الأول: الأحكام العامة لعقد القطر البحري

المبحث الأول: ماهية عقد القطر البحري

المطلب الأول: مفهوم عقد القطر البحري وتمييزه عن الأنظمة القانونية المشابهة له .....-17.-

الفرع الأول: مفهوم عقد القطر البحري

أولاً: تعريف عقد القطر البحري

1. التعريف الفقهي لعقد القطر البحري

2. التعريف التشريعي لعقد القطر البحري

ثانياً: خصائص عقد القطر البحري

الفرع الثاني: تمييز عقد القطر البحري عن الأنظمة القانونية المشابهة له

أولاً: تمييز عقد القطر البحري عن المساعدة البحرية

1. مفهوم الخطر وأثره على التكييف القانوني للعقد

2. أوجه الاختلاف بين القطر والمساعدة البحرية

3. أوجه التشابه بين القطر والمساعدة البحرية

4. المفهوم الوسطي بين القطر البحري والمساعدة البحرية (القطر الاستثنائي) ..... - 41 -

ثانياً: تمييز عقد القطر عن الإرشاد البحري

1. أوجه الاختلاف بين القطر والإرشاد

2. أوجه التشابه بين القطر والإرشاد

المطلب الثاني: تكوين عقد القطر البحري بطبيعته القانونية

الفرع الأول: تكوين عقد القطر البحري

أولاً: آلية إبرام عقد القطر البحري

1. عدم اشتراط وسيلة معينة لانعقاد عقد القطر البحري

.....=48.=.....	2. مراحل تنفيذ عملية القطر البحري
.....=51.=.....	ثانيا: العقود النموذجية المنظمة للقطر البحري
.....=52.=.....	1. مضمون عقود القطر النموذجية
.....=54.=.....	2. الطبيعة القانونية للبنود العامة الواردة في عقود القطر النموذجية
.....=56.=.....	الفرع الثاني: التكييف القانوني لعقد القطر البحري
.....=57.=.....	أولا: عقد القطر البحري عقد نقل بحري
.....=58.=.....	ثانيا: عقد القطر البحري عقد مقابلة "عقد إجارة عمل"
.....=59.=.....	ثالثا: عقد القطر البحري عقد عمل "عقد إجارة خدمات"
.....=60.=.....	رابعا: عقد القطر البحري عقد استئجار سفينة
.....=61.=.....	خامسا: موقف التشريع من التكييف القانوني لعقد القطر البحري
.....=62.=.....	أ. تكييف عقد القطر البحري في القانون المقارن
.....=65.=.....	ب. تكييف عقد القطر البحري في القانون الجزائري
.....=67.=.....	<b>المبحث الثاني: التنظيم القانوني لعقد القطر البحري</b>
.....=67.=.....	المطلب الأول: الإطار القانوني لعقد القطر البحري
.....=67.=.....	الفرع الأول: التطور التاريخي لممارسة نشاط القطر البحري
.....=70.=.....	الفرع الثاني: النصوص القانونية المنظمة لنشاط القطر البحري
.....=73.=.....	المطلب الثاني: تحرير نشاط القطر البحري
.....=73.=.....	الفرع الأول: رفع احتكار السلطة المينائية لخدمة القطر
.....=76.=.....	الفرع الثاني: شروط وكيفيات تحرير الإستغلال
.....=81.=.....	<b>الفصل الثاني: الأحكام العامة لعملية الإرشاد البحري</b>
.....=82.=.....	<b>المبحث الأول: الضوابط القانونية لعملية الإرشاد البحري</b>
.....=83.=.....	المطلب الأول: مفهوم الإرشاد البحري
.....=83.=.....	الفرع الأول: تعريف الإرشاد البحري
.....=83.=.....	أولا: تعريف الإرشاد في الفقه الإسلامي
.....=87.=.....	ثانيا: تعريف الإرشاد في التشريع البحري

.....=89.=.....	الفرع الثاني: نطاق عملية الإرشاد البحري
.....=89.=.....	أولاً: الإرشاد حسب المناطق
.....=89.=.....	1. الإرشاد في الوديان والأنهار
.....=90.=.....	2. الإرشاد في أعالي البحار
.....=92.=.....	ثانياً: الإرشاد حسب الإلزامية
.....=92.=.....	1. الإرشاد الاختياري
.....=93.=.....	2. الإرشاد الإلزامي
.....=94.=...	أ. مبدأ الإرشاد الإلزامي في القانون الفرنسي
.....=96.=...	ب. مبدأ الإرشاد الإلزامي في القانون المصري
.....=98.=...	ج. مبدأ الإرشاد الإلزامي في القانون الجزائري
.....=100.=.....	المطلب الثاني: التنظيم القانوني للإرشاد البحري
.....=101.=.	الفرع الأول: التطور التاريخي لنظام الإرشاد البحري
.....=106.=.	الفرع الثاني: النصوص القانونية المنظمة للإرشاد البحري
.....=110.=.....	<b>المبحث الثاني: المركز القانوني للمرشد البحري</b>
.....=110.=.....	المطلب الأول: علاقة المرشد بهيئات الميناء
.....=111.=.....	الفرع الأول: هيئة الإرشاد البحري
.....=111.=.....	أولاً: تكوين محطة الإرشاد البحري
.....=112.=.....	1. السلطة المختصة بإدارة محطة الإرشاد
.....=114.=.....	2. الوسائل المستعملة في عملية الإرشاد
.....=114.=.....	أ. الوسائل البشرية
.....=116.=.....	ب. الوسائل المادية
.....=122.=.....	ثانياً: طبيعة عمل المرشد البحري
.....=122.=..	1. الاتجاه الذي لا يعتبر المرشد موظفاً عاماً
.....=124.=.....	2. الاتجاه الذي يعتبر المرشد موظفاً عاماً
.....=126.=.....	الفرع الثاني: شروط تعيين المرشدين

أولاً: الشروط المهنية لتعيين المرشدين

ثانياً: نظام الإعتماد كشرط لممارسة نشاط الإرشاد البحري

1. إجراءات الحصول على الإعتماد

2. حالات سحب الإعتماد

أ. السحب المؤقت للإعتماد

ب. السحب النهائي للإعتماد

المطلب الثاني: علاقة المرشد بالسفينة المخدومة

الفرع الأول: طبيعة علاقة المرشد بالريان

أولاً: تخلي الريان عن قيادة السفينة للمرشد

ثانياً: المرشد هو مجرد مستشار للريان

ثالثاً: تقييم النظريتين السابقتين

الفرع الثاني: طبيعة علاقة المرشد بالمجهاز

أولاً: الإتجاه القائل بوجود علاقة تنظيمية بين المرشد والمجهاز

ثانياً: الإتجاه القائل بوجود علاقة عقدية بين المرشد والمجهاز

1. كيفية إبرام عقد الإرشاد

2. خصائص عقد الإرشاد

3. طبيعة عقد الإرشاد

الباب الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عمليتي القطر والإرشاد البحريين

الفصل الأول: الآثار القانونية المترتبة عن عقد القطر البحري

المبحث الأول: الالتزامات الناشئة عن عقد القطر البحري

المطلب الأول: التزامات مجاز السفينة القاطرة

الفرع الأول: الالتزام بتقديم قاطرة صالحة للملاحة وصالحة للقطر البحري

الفرع الثاني: تنفيذ عملية القطر

المطلب الثاني: التزامات مجاز السفينة المقطورة

الفرع الأول: الالتزام بإعداد المقطورة وإدارة عمليات القطر والإشراف عليها

.....=165.=.....	أولاً: التزام مجهز المقطورة بإعدادها للقطر
.....=166.=.....	ثانياً: إدارة عمليات القطر والإشراف عليها
.....=167.=.....	الفرع الثاني: الوفاء بأجرة القطر
.....=168.=.....	أولاً: تحديد أجرة القطر باتفاق الأطراف
.....=169.=.....	ثانياً: تحديد أجرة القطر بموجب التعريف
.....=170.=.....	ثالثاً: تحديد أجرة القطر بموجب العرف
...=170.=...	رابعاً: تحديد أجرة القطر بموجب حكم قضائي أو قرار تحكيم
- 173.=	<b>المبحث الثاني: أحكام المسؤولية والدعوى الناشئة عن عقد القطر البحري</b>
.....=174.=.....	المطلب الأول: أحكام المسؤولية في إطار عقد القطر البحري
..=174.=..	الفرع الأول: أحكام المسؤولية العقدية الناشئة عن عقد القطر البحري
.....=175.=.....	أولاً: النطاق الزمني لعقد القطر البحري
.....=175.=.....	1. بداية عمليات القطر البحري
.....=177.=.....	2. نهاية عمليات القطر البحري
.....=179.=.....	ثانياً: الربط بين المسؤولية العقدية وإدارة عمليات القطر
.....=182.=.....	ثالثاً: أساس المسؤولية العقدية الناشئة عن عملية القطر البحري
..=183.=..	الفرع الثاني: أحكام المسؤولية التقصيرية الناشئة عن عقد القطر البحري
183	أولاً: موقف التشريع الجزائري من المسؤولية التقصيرية الناشئة عن عقد القطر البحري - 183
	ثانياً: موقف بعض التشريعات البحرية من المسؤولية التقصيرية الناشئة عن عقد القطر البحري - 184
.....=189.=.....	المطلب الثاني: أحكام الدعوى الناشئة عن عقد القطر البحري
189	الفرع الأول: الاختصاص القضائي للنظر في الدعوى الناشئة عن عقد القطر البحري - 189
.....=191.=.....	الفرع الثاني: تقادم الدعوى الناشئة عن عقد القطر البحري
..=193.=..	الفرع الثالث: التحكيم في حل المنازعات الناشئة عن عقد القطر البحري

.....=196.=.....	أولاً: اتفاق التحكيم البحري
.....=196.=.....	1. شرط التحكيم Clause compromissoire
.....=197.=.....	2. مشاركة التحكيم Compromis
..=197.=..	3. شرط التحكيم بالإحالة Clause arbitrale par référence
.....=198.=.....	ثانياً: إجراءات التحكيم البحري
.....=198.=.....	1. طلب التحكيم البحري
.....=198.=.....	2. تشكيل هيئة التحكيم البحري
...=199.=..	3. تحديد القواعد الإجرائية والقانون الواجب التطبيق على النزاع
.....=200.=.....	4. سير الخصومة التحكيمية
.....=200.=.....	ثالثاً: الحكم التحكيمي
.....=200.=.....	1. إصدار حكم التحكيم
.....=201.=.....	2. الطعن في حكم التحكيم
.....=202.=..	رابعاً: تطبيقات التحكيم في منازعات القطر البحري
.....=207.=..	<b>الفصل الثاني: الآثار القانونية المترتبة عن عملية الإرشاد البحري</b>
.....=208.=..	<b>المبحث الأول: الالتزامات الناشئة عن عملية الإرشاد</b>
.....=208.=.....	المطلب الأول: التزامات المرشد
.....=208.=.....	الفرع الأول: التزام المرشد بالإرشاد
.....=210.=..	الفرع الثاني: التزام المرشد بمساعدة السفن المعرضة للخطر
.....=213.=.....	المطلب الثاني: التزامات المجهز
.....=213.=..	الفرع الأول: التزام المجهز بطلب المرشد وتيسير مهمة الإرشاد
.....=213.=..	أولاً: التزام المجهز بطلب المرشد والإستعانة بالمتقدم أولاً
.....=216.=.....	ثانياً: الالتزام بتسهيل وتيسير مهمة الإرشاد
.....=217.=.....	الفرع الثاني: الالتزام بأداء مقابل الإرشاد
.....=217.=.....	أولاً: رسم الإرشاد والرسم الإضافي
.....=221.=.....	ثانياً: الالتزامات المالية الأخرى

الفرع الثالث: الالتزام بمكافأة المرشد عن مساعدته للسفينة المعرضة للخطر - 223. -

أولاً: الإتجاه القائل باستحقاق المرشد لمكافأة خاصة .....-224.-

ثانياً: الإتجاه القائل باستحقاق المرشد لمكافأة الإنقاذ .....-226.-

ثالثاً: الإتجاه القائل بأن المرشد لا يستحق أية مكافأة أياً كانت .....-228.-

**المبحث الثاني: أحكام المسؤولية والدعاوى الناشئة عن عملية الإرشاد البحري - 231. -**

المطلب الأول: المسؤولية المترتبة عن عملية الإرشاد البحري .....-231.-

الفرع الأول: مسؤولية مجهز السفينة محل الإرشاد .....-232.-

أولاً: النطاق الزمني لتنفيذ عمليات الإرشاد .....-232.-

ثانياً: مسؤولية مجهز السفينة عن الضرر الذي يلحق بالغير .....-236.-

ثالثاً: مسؤولية مجهز السفينة عن الضرر الذي يلحق بالمرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد ...-

- 238

رابعاً: مسؤولية مجهز السفينة عن الضرر الذي يلحق بسفينة الإرشاد ...-239.-

خامساً: المسؤولية عن الضرر الذي يلحق بالسفينة محل الإرشاد .....-240.-

الفرع الثاني: مسؤولية كل من ربان السفينة وهيئة الإرشاد .....-241.-

أولاً: مسؤولية الربان عن أخطاء المرشد .....-242.-

ثانياً: مسؤولية هيئات الإرشاد عن أخطاء المرشد .....-244.-

الفرع الأول: المسؤولية الشخصية للمرشد .....-246.-

أولاً: المسؤولية المدنية للمرشد .....-247.-

ثانياً: المسؤولية الجنائية والتأديبية للمرشد .....-249.-

1. المسؤولية الجنائية .....-249.-

2. المسؤولية التأديبية .....-250.-

المطلب الثاني: الدعاوى الناشئة عن عملية الإرشاد البحري .....-254.-

الفرع الأول: الاختصاص القضائي .....-254.-

الفرع الثاني: تقادم الدعاوى الناشئة عن عملية الإرشاد البحري .....-255.-

الخاتمة.....-257-

-265-	قائمة المراجع
-283-	الملاحق
-311-	الفهرس