

## خدمة إرشاد السفن

*Ship pilotage service*

د. حريز أسماء، أستاذة محاضرة قسم (أ)،

كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة وهران 2- محمد بن أحمد- الجزائر.

البريد الإلكتروني: asmahariz@yahoo.fr

تاريخ النشر: 2020/03/31

تاريخ القبول: 2020/02/19

تاريخ الاستلام: 2019/05/14

## ملخص:

يتمثل الإرشاد البحري في المساعدة التي يقدمها المرشدون للربانة من أجل قيادة سفنهم عند الدخول إلى الموانئ والفرس والمياه الداخلية والخروج منها، فالإرشاد هو نظام تمليه اعتبارات تتعلق بحماية السفينة ذاتها من جهة، وهو نظام يمليه الباعث المالي بقصد تحصيل رسوم يستعان بها على صيانة الموانئ وإصلاحها من جهة أخرى.

كما أن هذا النظام يتم بموجب عقد خدمة قصيرة المدة يؤديها المرشد بطلب من ربان السفينة يقوم بموجب ذلك بإرشاد السفينة وقت الدخول أو الخروج من الميناء مقابل أجره معينة. لذلك يتطلب موضوع الإرشاد البحري دراسة المسائل التالية: عقد الإرشاد البحري، المسؤولية المترتبة على الإرشاد.

الكلمات المفتاحية: المرشد؛ المجهز؛ الربان؛ محطات الإرشاد؛ الميناء.

**Abstract:**

*Maritime pilotage consists of the assistance given by pilots to captains for the conduct of ships at the entry and exit of ports in ports and inland waters.*

*Pilotage is a system dictated by considerations relating to the protection of the ship itself this is on one hand. It is also a system dictated by the financial motive in order to collect fees for the maintenance and repair of ports, on the other hand.*

*The system is also executed under a short-term service contract performed by the pilot at the request of the master of the vessel who must guide the ship at the time of entry or exit from the port for certain wages.*

*The identification of the maritime pilotage includes the study of the following issues: maritime pilotage contract responsibility related to the maritime pilotage.*

**Keywords:** Pilot; shipowner; captain; pilot stations; port

مقدمة:

تحتاج السفينة لدى دخولها الميناء أو الخروج منه إلى طلب المساعدة تتمثل في تقديم خدمات يقدمها شخص يعرف الممرات المائية، ويجنب السفينة العوارض التي قد تكون بالميناء ويطلق على الشخص الذي يقوم بهذا العمل اسم المرشد، والعملية تعرف بالإرشاد<sup>(1)</sup>.

يعود الإرشاد إلى أعماق التاريخ، وقد مارسه الفينيقيون وهو قديم في المؤسسات المرفئية العريقة التي كانت تضع رجالا ذوي خبرة بحرية محلية في خدمة الربابنة، ليقدّموا معلوماتهم عن طريق الوصول إلى تلك المرافئ وهم الذين كان يسمون بالمرشدين السلحليين<sup>(2)</sup>.

وفي العصور الوسطى أدى توسع المناطق الملاحية إلى إيجاد صنف آخر من المستشارين البحريين الذين عرفوا باسم "مرشد أعالي البحار" على السفن القائمة بالملاحة البعيدة وكان ثمة تفريق بين وظائف رئيس البعثة التجارية أو العسكرية والملاحين والفلكيين بين مرشدي الأعالي. ولم ينتهي هذا الوضع إلا تدريجيا بدء من القرن السابع عشر عندما اكتسب ضابط البحرية الحربية والتجارية تأهيلا أفضل، فمنذ أواسط القرن الثاني عشر لم يبق سوى صنف المرشدين الساحليين الذين يعملون في الميناء نفسه أو في المنطقة البحرية نفسها ولكنهم كانوا يمارسون عملهم بأسلوب تعاوني قائم على الخبرات الشخصية، وانتهى الأمر إلى إصدار تنظيمات مهنية ذات خطوط مشتركة بين مختلف الأقطار البحرية.

بالرجوع إلى أحكام القانون البحري الجزائري<sup>(3)</sup> نجد أنه نظم الإرشاد في الفقرة الثالثة

<sup>1</sup>- محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2010، ص. 81.

<sup>2</sup>- إيمان فتحي حسن الجميل، المساعدة البحرية (الإنقاذ البحري، القطر البحري، الإرشاد البحري)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2011، ص. 155.

<sup>3</sup>- الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05، المؤرخ في 25 جوان 1998، المتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 المتضمن في 15 أوت 2010 (الوارد بالجريدة الرسمية عدد 29 لسنة 1977، جريدة رسمية عدد 44 لسنة 1998، جريدة رسمية عدد 46 لسنة 2010).

من القسم الأول الخاص بنظام الملاحة البحرية من الفصل الثالث الخاص بالنظام والأمن، الملاحة البحرية وذلك في المواد من 171 إلى 188 منه، هذا الأخير أي الإرشاد يتم بموجب علاقة عقدية يصدر فيها الإيجاب من مجهز السفينة، والقبول من المرشد، لذلك فما المقصود بالإرشاد البحري؟ وما هي الالتزامات المترتبة على خدمة الإرشاد؟ وهل ترتب خدمة الإرشاد مسؤولية عن الأضرار التي تحدث أثناء القيام بها؟

باعتقادنا على المنهج التحليلي، سنحاول الإجابة على تساؤلات هذا الموضوع من خلال مبحثين: المبحث الأول نتناول فيه عقد الإرشاد البحري والمبحث الثاني نخصه بدراسة المسؤولية المترتبة على خدمة الإرشاد البحري.

## المبحث الأول

### عقد الإرشاد البحري

يعد الإرشاد البحري من أهم مقومات الرحلة البحرية، فالربان وإن استطاع السير في عرض البحر والإمام بالخطوط الملاحية إلا أنه يجهل غالبا مسالك مياه الموانئ ومنعطفاتها الطبيعية، كما أن مداخل الموانئ ومخارجها قد تحوي العديد من العوائق مما قد يعرقل سير الملاحة البحرية<sup>(1)</sup>، لذا كان للإرشاد البحري أهميته في هذا المجال من خلال تدخل شخص تكون له خبرة ودراية بتلك العوائق ليجنب السفينة مختلف المخاطر، وليبقى طريق الملاحة مفتوحا على الدوام وهذا الشخص هو المرشد البحري.

إن المركز القانوني للمرشد البحري من المسائل شديدة التعقيد فالمرشد يقترب في مركزه القانوني من بعض المراكز القانونية ولكنه يختلف عنها في بعض الجوانب الأخرى، لذلك تتطلب دراسة عقد الإرشاد البحري التعريف به وبيان طبيعته القانونية مع تحديد الالتزامات التي تترتب على عاتق طرفيه.

### المطلب الأول: ماهية عقد الإرشاد البحري

نظرا لأهمية عقد الإرشاد البحري وما يتطلبه من أحكام سوف يتم في بادئ الأمر التعريف بهذا العقد (الفرع الأول)، مع بيان الطبيعة الخاصة به (الفرع الثاني).

<sup>1</sup> عقيل فاضل حمد الدهان، المركز القانوني للمرشد البحري، مجلة إنسانيات، المجلد السابع، العدد الأول، 2009، جامعة كربلاء، ص 04.

## الفرع الأول: تعريف عقد الإرشاد البحري

الإرشاد هو المساعدة التي تقدم إلى الربانة من قبل مستخدمي الديوان الوطني للموانئ المرخص له من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول إلى الموانئ والفرش والمياه الداخلية والخروج منها<sup>(2)</sup>.

يتم الإرشاد بموجب عقد خدمة قصيرة المدة يؤديها المرشد بطلب من ربان أو أمين السفينة يقوم بموجب ذلك بإرشاد السفينة وقت الدخول أو الخروج من الميناء مقابل أجرة معينة.

والإيجاب في عقد الإرشاد يصدر عن ربان السفينة، فكل سفينة تخضع للإرشاد ملزمة وقت دخولها منطقة الإرشاد أن ترفع على ساريتها الإشارة الخاصة بطلب المرشد، أو تطلب المرشد بواسطة الجهاز اللاسلكي، فيحصل القبول وينعقد العقد عندما يصبح المرشد ملزم عند الإشارة التي تصدر من السفينة بالذهاب لها دون أن يتجاهلها ويذهب لإرشاد سفينة أخرى إلا إذا كانت هذه الأخيرة في حالة خطر<sup>(3)</sup>.

ما تجب الإشارة إليه أن الإرشاد إجباري لكل السفن الجزائرية والأجنبية باستثناء السفن المذكورة في المادة 178 من القانون البحري الجزائري<sup>(1)</sup> وذلك في الحدود الإدارية لكل ميناء.

أما بخصوص محطات الإرشاد فقد بين أحكامها القرار المؤرخ في 24 يناير 2007<sup>(2)</sup>، والذي نص في مادته الثانية على أنه: "تزود الموانئ الجزائرية بمحطة إرشاد واحدة غير أنه

<sup>2</sup>- المادة 171 من ق.ب.ج.

<sup>3</sup>- هذا ما أكدته الفقرة 2 من المادة 176 من ق.ب.ج. بنصها على ما يلي: "ويجب عليه أيضا أن يتخلى عن كل خدمة أخرى ويقدم أولا خدماته إلى السفينة التي هي في خطر، حتى ولو لم يأتي دورها، وذلك عندما يتأكد من الخطر المحدق بالسفينة أو عندما يخبره".

<sup>1</sup>- تنص المادة 178 من ق.ب.ج. على أنه: "تعفى السفن الآتية من إجبارية الإرشاد: أ. السفن الشراعية بحمولة أقل من 100 طن، ب. السفن ذات الدفع الآلي بحمولة أقل من 100 طن، ج. السفن ذات الدفع الآلي والمخصصة فقط لتحسين وصيانة ومراقبة الموانئ ومداخلها كالمقاطرات والناقلات والجرفافات والصنادل البحرية، د. سفن المنارات والعلامات".

<sup>2</sup>- قرار مؤرخ في 24 يناير 2007، يحدد عدد محطات الإرشاد على مستوى كل ميناء ويضبط تزويدها بالمستخدمين المرشدين وبوسائل العمل، ج. عدد 18، الصادرة بتاريخ 18 مارس 2007، ص. 08.

وحسب توجهها تزود الموانئ المذكورة أدناه بمحطتين للإرشاد:

- ميناء أرزيو/ بطيوة.

- ميناء سكيكدة.

- ميناء بجاية".

وتشير المادة 3 من ذات القرار إلى أنه تبعا لكثافة النشاط البحري، يجب أن تتمتع

كل محطة إرشاد بحد أدنى من المستخدمين المرشدين وبوسائل العمل المحددة. كما تطرق المرسوم التنفيذي رقم 01-02<sup>(1)</sup> للإرشاد وذلك في الفصل الثالث منه تحت عنوان الخدمات الرئيسية المقدمة للسفن، إلا أن هذا المرسوم تناول عملية الإرشاد تحت عنوان "القيادة"<sup>(2)</sup> بدلا من الإرشاد بينما تناول تحت عنوان الإرشاد عملية إمساك حبال السفن والقيام بعقدها وفكها في الأجهزة المخصصة لهذا الغرض على مباني الإرشاد<sup>(3)</sup>.

ينبغي الإشارة إلى نقطة مهمة وهي أن خدمة الإرشاد البحري قد تتفق وتختلف مع خدمة بحرية أخرى والمتمثلة في القطر البحري<sup>(4)</sup>، بحيث تكمن نقطة التشابه بينهما في الغرض المرجو من كليهما وهو ضمان سير الملاحة البحرية في ظروف آمنة للسفينة من خلال الدخول أو الخروج من الميناء، وذلك لتجنب حدوث أضرار قد تلحق بالسفن المجاورة.

لكن تختلف خدمة القطر عن الإرشاد في نقطة جوهرية تتعلق بتنفيذ العقد، حيث أنه في الإرشاد يتجه المرشد في زورق الإرشاد وهو قارب مخصص لنقل المرشدين نحو السفن المرشدة حيث يسارع لإجابة طلب السفينة بمجرد رؤية الإشارة، فالسفينة

<sup>1</sup> - المرسوم التنفيذي رقم 01-02 المؤرخ في 06 يناير 2002 ، والذي يحدد للظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ج.ر عدد 01 الصادرة بتاريخ 06 جانفي 2002.

<sup>2</sup> - تنص الفقرة 1 من المادة 88 من المرسوم التنفيذي رقم 01-02 على ما يلي: " تعني القيادة في مفهوم هذا المرسوم المساعدة التي تمنح للربانية لقيادة سفنهم عند الدخول إلى الموانئ والرحب والخروج منها وتتم من طرف مستخدمين مؤهلين تابعين للسلطة المينائية".

<sup>3</sup> - المادة 90 من المرسوم التنفيذي رقم 01-02.

<sup>4</sup> - لقد عرف المشرع الجزائري القطر في المادة 360 من ق.ب.ج بأنه: " يلتزم المجهز بموجب عقد القطر ومقابل مكافأة بخدمات القطر بواسطة سفينة ".

المقطورة بحاجة للقوة المحركة التي توفرها السفينة القاطرة، في حين تكون السفينة المرشدة بحاجة إلى النصائح والتوجيهات التي يقدمها المرشد.

### الفرع الثاني: طبيعة عقد الإرشاد البحري

تعددت آراء الفقهاء في تحديد الطبيعة القانونية لعقد الإرشاد البحري، هل يعتبر من عقود القانون العام أم هو عقد من عقود القانون الخاص؟

فهناك من يرى أن عقد الإرشاد البحري من عقود القانون العام لأن الدولة هي المنظم للمركز القانوني للمرشد والمنظم لأحكام هذا العقد من تحديد واجبات كل طرف من أطرافه<sup>(1)</sup>.

ويرى جانب من الفقه أن الإرشاد من عقود القانون الخاص، فالدكتور عبد الفضيل محمد أحمد يؤكد: "أنه يستجيب لقواعد القانون الخاص تماما كما هو الحال بالنسبة لشركات الطيران وهيئات السكك الحديدية التي تتخذ من حيث البناء الطابع الإداري ولكنها تتبع من حيث النشاط والسلوك طابع علاقات القانون الخاص"<sup>(2)</sup>.

لكن ثمة اتجاه حديث في الفقه المصري يرفض هذا النظر ويرى أن علاقة الربان بالمرشد تبعد أن تكون علاقة تعاقدية وذلك لانعدام كل عناصر العقد، وأن تلك العلاقة ذات طبيعة نظامية بما يعني أن طلب الربان الاستعانة بمرشد يعد عملا شرطيا يؤدي صدوره إلى ترتيب آثار يحددها القانون ذاته، وهو ما يمكن معه تفهم خروج المشرع بصدد عملية الإرشاد عن القواعد العامة في المسؤولية<sup>(3)</sup>. وسند هذا الاتجاه الأخير الاعتبارات التالية<sup>4</sup>:

- أن الربان ليس حرا في الاستعانة بمرشد ولا في اختيار مرشد بعينه، وأنه لا يصح القول في هذا الصدد أن للربان الحرية في عدم الاستعانة بمرشد وأداء رسم الإرشاد و الرسم الإضافي إذ يعد حريته في هذا الخيار أن ثمة عقوبة جنائية توقع عليه في هذه الحالة.

<sup>1</sup> - عبد القادر العربي شحط، أحكام الإرشاد البحري في الفقه الإسلامي والقانون البحري الجزائري، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، العدد الرابع، 2017، جامعة وهران 2، ص.12.

<sup>2</sup> - مشار إليه في مرجع أحمد زكي عويس، الإرشاد البحري، دراسة مقارنة بين الفقه الإسلامي والقانون البحري، جامعة قطر، دون طبعة، ص.414.

<sup>3</sup> - كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، الطبعة الثانية، 2000، ص.788.

<sup>4</sup> - كمال حمدي، المرجع السابق، ص.788.

- أن المرشد ليس حراً في اختيار السفينة التي يرشدها بل يؤدي عمله حسب دوره.
- أن محل هذا العقد لا يخضع لتقدير أطرافه، فلا يمكن أن يقوم المرشد بصفته تلك بقيادة السفينة.
- أن أجر المرشد تحدده القوانين واللوائح ولا يخضع لتقدير الران أو المرشد، ويدفع لهيئة الميناء التي يتبعها المرشد وليس للمرشد.
- أنه مما ينفي عن رسم الإرشاد وصف الأجر أنه أي رسم الإرشاد واجب الأداء سواء استعان الران بالمرشد أم لا، بل الأمر يصل إلى حد إلزام كل سفينة لا تستعين بخدمات المرشد بأداء رسم إضافي فضلاً عن رسم الإرشاد المقرر.
- أن امتناع المرشد عمداً عن القيام بعمليات الإرشاد لسفينة تكون في حالة خطر رغم تكليفه بإرشادها يعرضه في كافة قوانين الإرشاد لعقوبة جنائية، وهو جزاء لا يثار في معرض الإخلال بالتزامات تعاقدية.
- أن المعقول أن ينظر إلى الإرشاد بوصفه خدمة عامة يؤديها المرشد بوصفه منتمياً لهيئة الميناء ويتبع في تأديتها لوائح تلك الهيئة.
- ولا شك أن هذا الرأي يتفق مع الاتجاه القانوني الذي يخرج من نطاق العلاقات التعاقدية أعمالاً كانت تتم في الماضي بطريق التعاقد الحر ثم أصبحت تستند إلى إرادة المشرع دون ما دخل لإرادة أطرافها فيها، ومن ثم لم تعد تصدق عليها فكرة العقد والذي قوامه الرضاء وإنما أصبحت مراكز قانونية، وهو اتجاه وصل في مداه إلى حد نزع صفة العقد عن عقد العمل واعتبار أن الأمر بصده محض رابطة أو علاقة ينظمها القانون.
- أما الفقه الإسلامي فإنه يعتبر الإرشاد نوعاً من الإجارة لذا تطبق عليه أحكام الإجارة، والإجارة لغة مأخوذة من أجر يأجر، وهي ما أعطيت من أجر في عمل وأجر الإنسان واستأجره: والأجير: المستأجر وجمعه أجراء، والاسم منه الإجارة.
- من المعلوم أن هذا النوع من الإجارة لا يوجد دليل خاص عليه إلا القياس على ما ورد بالسنة النبوية من خلال واقعة تتمثل في استئجار الرسول صلى الله عليه وسلم وأبا بكر لرجل من بني الدليل هادياً خريتا<sup>(1)</sup> وهو على دين كفار قريش، وأمانه فدفعنا إليه

<sup>1</sup> - الخريت: الماهر بالهداية أي العالم بمسالك الطرق ودروها.

راحتيهما، وواعدها غار ثور بعد ثلاث ليال فأتاهما براحتيهما صبيحة ليال ثلاث فارتحلا<sup>(1)</sup>. فهذا النوع من الإجارة على الإرشاد البري ولا فرق في الشريعة بين الإرشاد في الطرق البرية والبحرية، فالهادي في الطرق البرية كالهادي في البحر دون فرق، إذا هذا دليل مباشر من السنة في جواز الإرشاد البري ويقاس عليه الإرشاد البحري<sup>(2)</sup>.

الراجح أن عقد الإرشاد يكيف على أنه من عقود القانون العام، إذ الدولة هي التي تنظم أحكامه وتحدد التزامات كل طرف فيه، وعليه فالمرشد هو موظف يقوم بخدمة عامة مقابل أجر معين وهذا ما أكدته المادة 171 من القانون البحري الجزائري التي أولت هذه المهمة إلى مستخدمي الديوان الوطني للموانئ المرخص له من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول إلى الفرض والمياه الداخلية والخروج منها.

كذلك الأمر بالنسبة للفقرة الثالثة من المادة 90 من المرسوم التنفيذي 02-01 السابق الإشارة إليه والتي نصت على أن تتم عملية الإرشاد تحت مراقبة المصالح المؤهلة التابعة للسلطة المينائية وتحت مسؤولية ربان السفينة طبقاً للعادات البحرية.

#### المطلب الثاني: الالتزامات المترتبة على خدمة الإرشاد

إن العلاقة التي تنشأ بين المرشد ومجهز السفينة أيا كانت طبيعة هذه العلاقة عقدية كانت أو تنظيمية يترتب عليها التزامات في ذمة كل من المرشد (الفرع الأول)، ومجهز السفينة (الفرع الثاني).

#### الفرع الأول: التزامات المرشد

يلتزم المرشد بأداء مهامه وفقاً للأصول الفنية مع بذل عناية المرشد العادي، فعليه حسن توجيه السفينة للممرات والمسالك الأمنية، سواء عند الدخول أو الخروج من الميناء أو إليه<sup>(3)</sup>.

فالمرشد هو ملاح على درجة كبيرة من الخبرة يقوم بمساعدة الربان في الملاحة في منطقة الميناء وتعيينه سلطات الميناء للقيام بهذا الواجب.

<sup>1</sup> - رواه أحمد والبخاري.

<sup>2</sup> - أحمد زكي عويس، المرجع السابق، ص. 418.

<sup>3</sup> - محمود مختار أحمد البربري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999، ص. 493.

أما فيما يتعلق بشروط ممارسة خدمة الإرشاد فقد حددتها المادة 11 من المرسوم التنفيذي رقم 08-06<sup>(1)</sup> وذلك كالآتي:

- حيازة شهادة كفاءة ربان على متن السفن التي تفوق حمولتها الإجمالية 5000 طن، أو شهادة القوات البحرية المعترف بمعادلتها من الوزير المكلف بالبحرية التجارية.
- ممارسة وظائف ربان أو ربان ثان على متن السفن التي تقوم بملاحة محدودة أو غير محدودة خلال خمس (05) سنوات على الأقل أو عشر (10) سنوات في قيادة السفن التابعة للقوات البحرية والتي يعادل طولها ستين (60) مترا أو يفوقه.
- متابعة تدريب بنجاح بصفة مرشح مرشد منته إثني عشرة (12) شهرا على الأقل تحت قيادة مرشد رئيس محطة الإرشاد التابعة للميناء المعني أو مدرب معين لهذا الغرض وفقا لكيفيات تحدد بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية.

إلى جانب هذه المؤهلات، فإنه لا يحل المرشد محل الربان في قيادة السفينة<sup>(2)</sup>، وقد أكدت هذا المعنى صراحة المادة 177 من القانون البحري الجزائري بنصها على ما يلي: "يوضع المرشد خلال عمليات الإرشاد تحت إمرة ربان السفينة المرشدة، ولا يعفى الربان من مسؤوليته باستعماله خدمات المرشد بالنسبة لتحركات السفينة".

نفس الحكم نجده وارد في القانون الفرنسي لسنة 1928 وذلك في المادة الأولى منه<sup>(3)</sup>. تجب الإشارة إلى نقطة مهمة وهي أنه عندما تمنع الظروف الجوية المرشد البحري من الإبحار أو النزول في النقطة المعتادة، يمكنه أن يقوم عن بعد بمساعدة يحدد كفاءتها للظام الداخلي بطلب من ربان السفينة بهدف إرشاد هذا الأخير قبل إبحاره الفعلي أو نزوله<sup>(4)</sup>.

<sup>1</sup> - المرسوم التنفيذي رقم 08/06 المؤرخ في 9 يناير 2006، يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، ج.ر عدد 02، ص. 17.

مع العلم أن قواعد الإرشاد البحري كانت منظمة سابقا بموجب القرار المؤرخ في 19 سبتمبر 1977 والذي يتضمن تحديد شروط توظيف المرشدين البحريين، ج.ر عدد 01، الصادرة بتاريخ 03 جانفي 1978.

<sup>2</sup> - Pierre Bonassies, Christien Scapel, Droit maritime, L.G.D.J, 2006, p. 46.

<sup>3</sup> - Article 1<sup>ère</sup>: « Le pilote consiste dans l'assistance donnée au capitaine ».

<sup>4</sup> - هذه الحالة وردت في الفقرة الثالثة من المادة 42 من المرسوم التنفيذي رقم 08-06.

كما يجب على المرشد البحري أن يتوفر على وسائل تسمح له بإتباع طريق السفينة ويكون على اتصال بالربان ومع قيادة الميناء، فعلى المرشد بمجرد تلقيه طلب الإرشاد إما برؤية الإشارة الخاصة به على السفينة أو بتلقيه الإشارة اللاسلكية بذلك أن يجيب الربان إلى طلبه ويكون ذلك عندما تكون السفينة مقدمة على دخول منطقة الإرشاد، أما إذا كانت السفينة تنوي مغادرة الميناء فإنه يجب على المرشد التوجه إليها في الوقت المقرر للإبحار.

فالمرشد الذي يتولى إرشاد السفن ولو لم تكن في حاجة إلى الإرشاد، يتعين عليه بالمقابل أن ينقد السفينة التي تتعرض لخطر الهلاك، ويرى اتجاه فقهي أن التزام المرشد بتقديم المساعدة للسفن المعرضة للخطر يعد خروجاً على القواعد العامة، فالأصل وفقاً للقواعد العامة أن يمتنع الأفراد عن الإضرار ببعضهم دون الالتزام بتقديم المساعدة للأشخاص والأموال التي تكون في حالة خطر، على أن يكون ذلك مجرد التزام أدبي لا يحميه القانون بأي جزاء.

والمرشد ملزم بأن يقدم المساعدة للسفينة التي تتعرض للخطر، ولو كان يقوم بإرشاد سفينة أخرى، إذن عندئذ عليه أن يترك السفينة التي يقوم بإرشادها أو التي عليه الدور لإرشادها ويتوجه للسفينة المعرضة للخطر، حيث لا مجال لإعمال مبدأ الإرشاد حسب ترتيبات الطلبات إلا في الأحوال العادية.

وفي حالة قيام المرشد بتقديم مساعدته للسفينة التي تكون في خطر تقرر له مكافأة يحددها مدير إدارة الميناء وهذه المكافأة تقدر على حسب الجهد الذي يبذله المرشد أثناء عمله والوقت الذي استغرقه وكذلك الأضرار التي لحقت به<sup>(1)</sup>، ولا تحسب المكافأة تبعا لقيمة الأموال التي تم إنقاذها وهي تختلف عن مكافأة الإنقاذ البحري وهو ما يجعل المرشدين يطالبون بأخذ مكافأة إنقاذ<sup>(2)</sup> وليس مكافأة إرشاد.

<sup>1</sup> - إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص. 139.

<sup>2</sup> - يستحق المرشد مكافأة الإنقاذ إذا توافرت الشروط التالية:

- أن تكون السفينة معرضة لخطر بحري جدي، لا يمكن توقعه.

- أن تكون الخدمات المقدمة من المرشد استثنائية أي أنها تزيد عن التنفيذ العادي للإرشاد.

لكن بالنسبة للفقهاء، فقد اختلفت الإجابات بعض الشيء بخصوص مسألة المكافأة حيث ميز الفقهاء الألمان بين حالتين: الأولى إذا كان الخطر سابقا لطلب المرشد أو الإرشاد، والثانية إذا حدث الخطر والمرشد على ظهر السفينة<sup>(1)</sup>.

ففي الحالة الأولى يكون المرشد مستحقا للمكافأة أما في الحالة الثانية فلا يستحق المكافأة كون الأعمال التي قام بها المرشد تدخل ضمن واجباته المبينة في عقد الإرشاد. أما الفقهاء الانجليز فإنهم لم يتفقوا على منح المرشد مكافأة الإنقاذ إلا إذا كانت الأعمال التي يقوم بها المرشد إما تعرضه لخطر استثنائي أو تعرضه لمسؤولية أكبر وتتطلب منه حالة السفينة القيام بأعمال لا تعتبر من قبيل الأعمال العادية.

بالنسبة للقانون الفرنسي، فقد تضمنت المادة 6 من القانون الصادر بتاريخ 1928/03/28 بشأن تنظيم الإرشاد في المياه البحرية الفرنسية النص على أنه في غير حالة القوة القاهرة يجب على كل مرشد بالرغم من وجود التزام آخر أن يقدم مساعدته لكل سفينة في خطر ولو لم يطلب منه ذلك منذ الوقت الذي يلاحظ فيه الخطر المحقق بها ويكون له في هذه الحالة مكافأة خاصة تحددها المحكمة المختصة عند الخلاف. وموقف القضاء لا يخلو هو الآخر من التباين في مسألة استحقاق المرشد لمكافأة الإنقاذ بحيث اشترط القضاء في إنجلترا لاستحقاق المكافأة ما يلي:

- 1- ثبوت أن السفينة كانت معرضة لخطر الهلاك.
- 2- أن ما قام به المرشد من أعمال إما هي خدمات غير عادية لا تنطوي على خطر استثنائي فقط وإما تحمله مسؤولية غير عادية.

#### الفرع الثاني: التزامات مجهزة السفينة

أوجبت المادة 173 من القانون البحري الجزائري على كل سفينة خاضعة للالتزام الإرشاد أن تتبع القواعد التي تحددها الجهة الإدارية المختصة بطلب الإرشاد قبل دخولها منطقة الإرشاد أو تحركها فيها أو خروجها منها.

وبمجرد تلقي طلب نداء المرشد، يتم تبادل أولى المعلومات بين المرشد البحري وربان

<sup>1</sup>- أمين عبد الله، أعمال المساعدة والإنقاذ في التأمين البحري، مجلة الرائد العربي، العدد 24، سوريا، نيسان - أيار - حزيران 1989، ص. 32.

السفينة تتعلق على الخصوص بما يأتي<sup>(1)</sup>:

1. اسم السفينة وجنسيتهما ودليل النداء.
2. تاريخ وساعة الوصول المقررين في نقطة إبحار المرشد البحري.
3. الاتجاه ومحطة الرصيف.
4. كل التعليمات والمعلومات الأخرى ذات الصلة.

بخصوص كيفية تبادل هذه المعلومات، فقد حددتها المادة 43 من المرسوم التنفيذي رقم 08-06 وذلك عن طريق لغة يشترك في الاتفاق عليها ريان السفينة والمرشد البحري وذلك بتفضيل استعمال العبارات والرموز البحرية الموحدة كما هو منصوص عليها من المنظمة البحرية الدولية.

كما يلتزم المجهز باتخاذ الإجراءات الضرورية عن طريق الريان لتمكين المرشدين من تنفيذ عملية الإرشاد، ويتحقق ذلك عن طريق تزويد المرشد بالمعلومات الفنية الضرورية عن السفينة ومواصفاتها وسرعتها وقوة آلتها، ويلتزم الريان أيضا بأن يعمل ما في وسعه لتسهيل صعود المرشد إلى السفينة حتى يستطيع زورق الإرشاد من الاقتراب وإجراء المناورات التي تمكن المرشد من الصعود إلى السفينة عن طريق سلم أو رافعة ميكانيكية يتولى أفراد الطاقم تهيئتها ليستخدمها المرشد، ويلتزم الريان بتمكين المرشد من النزول بعد انتهاء عملية الإرشاد واتخاذ كافة الاحتياطات التي تكفل سلامته وإلا قامت مسؤوليته عن أية أضرار تصيب المرشد وزورق الإرشاد.

من التزامات المجهز أيضا دفع رسوم الإرشاد المقررة في القانون<sup>(2)</sup> متى استعان الريان بالمرشد حتى ولو كانت السفينة معفاة من الإرشاد<sup>(3)</sup>.

ويحدد القانون البحري الجزائري رسوم الإرشاد في مختلف الموانئ ومناطق الإرشاد،

<sup>1</sup> المادة 40 من المرسوم التنفيذي رقم 08-06.

<sup>2</sup> تعتبر رسوم الإرشاد من الحقوق الممتازة وذلك طبقا للمادة 73 فقرة ب من ق.ب.ج. والتي نصت على أنه: "تعتبر الديون الآتية مضمونة بامتياز بحري على السفينة: ب- رسوم الميناء والقناة وجميع طرق الملاحة بالإضافة إلى مصاريف الإرشاد".

<sup>3</sup> المادة 180 من ق.ب.ج.

وهو تحديد يتم وفقاً لحمولة السفينة ونوع عملية الإرشاد ووقت مباشرتها<sup>(1)</sup> كما تقضي قوانين الإرشاد بأن كل سفينة خاضعة لالتزام الإرشاد لا تستعين بخدمات المرشد تلتزم برسم الإرشاد، كما تلتزم بالإضافة إلى ذلك التعويض عن عقوبة في جريمة الريان المنصوص عليها في المادة 518 فقرة ثالثة من القانون البحري الجزائري<sup>(2)</sup>.

## المبحث الثاني

### المسؤولية المترتبة على خدمة الإرشاد

تقتضي دراسة المسؤولية المترتبة عن الأضرار التي تحدث أثناء عملية الإرشاد تحديد مسؤولية مجهزة السفينة مع بيان تقادم الدعاوى الناشئة عن الإرشاد.

#### المطلب الأول: مسؤولية مجهزة السفينة

قد تقع أثناء عملية الإرشاد أخطاء سواء من المرشد أو أخطاء تقع بسبب قوة قاهرة أو بسبب أجنبي لا دخل للمرشد فيه، وهذه الأخطاء قد تلحق بالغير (الفرع الأول)، أو بسفينة الإرشاد<sup>(3)</sup> (الفرع الثاني).

#### الفرع الأول: مسؤولية المجهز اتجاه الغير عن خطأ المرشد

تنحصر مهمة المرشد كما سبق بيانه في إرشاد الريان وتزويده بالمعلومات عن مسالك الميناء، وخط السير الذي يجب إتباعه ويظل الريان بالرغم من وجود المرشد على متن السفينة محتفظاً بقيادة السفينة وإدارتها وتنفيذ المناورات وليس للريان أن يتنازل عن سلطاته للمرشد، بل عليه أن يراقب المرشد ويشرف عليه<sup>(4)</sup>، كما له أن يرفض تنفيذ ما يشير به المرشد إذا رأى فيه ما يعرض السفينة للخطر ونتيجة لذلك يكون الريان مسؤولاً قبل الغير عن الأخطاء التي تقع من المرشد في عمله.

وتقرر المادة 183 من القانون البحري الجزائري ذات الحكم وذلك بضمانها على مايلي:

<sup>1</sup>- محمود شحات، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2014، ص. 21.

<sup>2</sup>- الفقرة 3 من المادة 518 من ق.ب.ج. والتي تنص على ما يلي: "وتسلط نفس العقوبة (غرامة مالية من 10.000 دج إلى 500.000 دج) على مسؤول الهيئة المكلفة بالإرشاد التي لا تضع مرشدا في خدمة ريان السفينة الملزمة بالإرشاد".

<sup>3</sup>- إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص. 144.

<sup>4</sup>- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، الطبعة الأولى،

"يعتبر مجهز السفينة المرشدة مسؤولاً اتجاه الغير عن الأضرار الناتجة عن المرشد والتي تعد كأهم أضرار حصلت من أحد أفراد طاقم السفينة".

كما نصت المادة الخامسة من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض قواعد اللصادم البحري لسنة 1910 على مسؤولية المجهز أمام الغير عن اللصادم الذي يقع بسبب خطأ المرشد ولو كان الإرشاد إجبارياً.

كذلك الأمر بالنسبة للقانون الفرنسي رقم 69-08 الصادر بتاريخ 1969/01/03 الخاص بالمجهز والبيوع البحرية وذلك بموجب المادة 18 منه<sup>(1)</sup>.

طبقاً لهذا الحكم يستطيع الغير أن يباشر الرجوع على المجهز مباشرة استناداً إلى أن المرشد يمارس عمله لحساب المجهز وتحت إشراف وسلطة الربان.

لا ينفي مبدأ مسؤولية المجهز قبل الغير عن أخطاء المرشد أن يكون الإرشاد إجبارياً، إذ تقوم مسؤولية المتبوع عن أفعال تابعيه على أساس الخطأ في الرقابة والتوجيه ولو لم يكن المتبوع حراً في اختيار تابعيه، شريطة أن تكون له سلطة فعلية عليه في الرقابة والتوجيه<sup>(2)</sup>، والمجهز يمارس هذه السلطة على المرشد بواسطة ربانه<sup>(3)</sup>.

الملاحظ أن هذا الحكم يعد استثناء من قواعد اللصادم أملتته ضرورة تأمين المشتغلين بمهنة الإرشاد ويشترط لمسؤولية المجهز في هذه الحالة أن يقع الضرر أثناء عمليات الإرشاد، كما يشترط ألا يكون الحادث قد وقع بسبب خطأ المرشد<sup>(4)</sup>.

**الفرع الثاني: مسؤولية المجهز عن الأضرار التي تلحق السفينة محل الإرشاد**  
يكون المجهز مسؤولاً أيضاً عن كل ضرر يصيب سفينة الإرشاد أثناء عمليات الإرشاد، ما لم يكن الحادث قد وقع بسبب خطأ من المرشد.

<sup>1</sup>- Article 18 : « Le pilote n'est pas responsable envers les tiers des dommages causes au cours des opérations de pilotage ».

<sup>2</sup>- محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص. 261.

<sup>3</sup>- يكون المجهز مسؤولاً عن أخطاء المرشد في عمله مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه وفقاً لنص المادة 136 من ق.م.ج. والتي وردت كالآتي: "يكون المتبوع مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه تابعه بفعله الضار متى كان واقعا منه في حالة تأدية وظيفته أو بسببها".

<sup>4</sup>- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص. 170.

وقد أورد القانون البحري الجزائري ذات الحكم حيث نصت المادة 184 منه على ما يلي: "تكون نتائج الحوادث الحاصلة للمرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد خلال عمليات الإرشاد أو خلال حركات صعود أو إنزال المرشد على عاتق مجهزة السفينة المرشدة، إلا في حالة إثبات خطأ غليظ للمرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد".

يتضح من خلال دراسة الأحكام المترتبة على مسؤولية المجهز أن المرشد يعد تابعا للمجهز وليس للريان ومن ثم فإن هذا الأخير لا يسأل عن أخطاء المرشد، ومسؤولية الريان تتقرر عن الأخطاء الشخصية التي تقع منه وبالتالي فإن الريان يكون مسؤولا شخصيا عن الضرر الذي يصيب الغير من قيادة السفينة إما لأنه تخلى عن القيادة للمرشد أو قصر في الإشراف عليه ومراقبته.

وتوجب قوانين الإرشاد الحصول على تصريح أو ترخيص من هيئة الميناء لمزاولة مهنة الإرشاد، إلا أن ذلك لا يعني ترتيب المسؤولية على هيئة الميناء نتيجة ما ارتكبه المرشد من أخطاء ذلك أنه أثناء القيام بعمله يكون تابعا للمجهز (مجهز السفينة محل الإرشاد) وليس تابعا لجهة عمله.

في هذا الإطار تنص المادة 186 من القانون البحري على ما يلي: "لا تعتبر السلطة المينائية<sup>(1)</sup> مسؤولة تجاه مجهزة السفينة المرشدة عن الأضرار المسببة من أحد المرشدين إلا في حالة عدم توفر شروط الخبرة المهنية لدى المرشد والمطلوبة بموجب النظام.

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

لكن ثمة حالات يكون فيها المرشد مسؤولا عن تعويض مجهزة السفينة محل الإرشاد عن الأضرار التي تحصل لها نتيجة لخطئه الجسيم أو عما يكون الغير قد رجع

<sup>1</sup> - لقد تم تعريف السلطة المينائية في المادة 2 من المرسوم التنفيذي رقم 199-99 المؤرخ في 18 غشت 1999 والذي يحدد القانون الأساسي للفودجي للسلطة المينائية، الوارد بالجريدة الرسمية عدد 57 الصادرة بتاريخ 22 غشت 1999 وذلك كما يلي: "السلطة المينائية كما هي مسماة بأحكام الأمر المذكور أعلاه هي مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي".

عليه نتيجة خطئه ويسأل في كل أمواله<sup>(1)</sup>.

إلا أن بعض التشريعات فرضت على المشرع البحري تقديم ضمان مالي لا يسأل إلا في حدوده ومن بينها القانون الفرنسي الصادر بتاريخ 14/03/1935 ومن بعده القانون الفرنسي الصادر بتاريخ 03/01/1969 الخاص بالمجهيز والبيوع البحرية، فمثلا بالرجوع إلى أحكام القانون الفرنسي لسنة 1969 نجد المادة 20 منه تلزم المرشد بتقديم كفالة، لكن بموجب المادة 21 منه يمكن للمرشد بتخليه عن الكفالة والتخلص من كل مسؤولية مدنية ناشئة عن المواد السابقة فيما عدا حالة ارتكابه لخطأ يشكل مخالفة للمادة 79 من القانون التأديبي والجنائي للبحرية التجارية (حالة الجنوح أو الفقد العمدي للسفينة)<sup>(2)</sup> مع العلم أن هذه الكفالة لا تتعدى قيمة 10.000 أورو<sup>(3)</sup>.

لما عن مسؤولية المرشد الجنائية فقد نصت عليها قوانين الإرشاد<sup>(4)</sup> مثل امتناعه عمدا عن القيام بعملية إرشاد سفينة تكون في حالة خطر رغم تكليفه بإرشادها أو سكر المرشد البحري أثناء الخدمة، ويسأل تأديبيا إذا أهمل أو قصر في واجباته الوظيفية كعدم الامتثال لكل أمر يصدره صراحة المرشد الرئيس فيما يخص خدمة الإرشاد البحري.

#### المطلب الثاني: تقادم الدعاوى الناشئة عن الإرشاد

عرف التقادم بأنه وسيلة للتخلص من الالتزام بمجرد مضي المدة التي حددها القانون، فهو إحدى وسائل انقضاء الالتزامات، والذي دفع بالمشرع في مختلف الدول إلى قبول نظام التقادم هو ما يحققه من استقرار اجتماعي وحيث أن التقادم يقوم على أساس المصلحة الاجتماعية العامة، أي أن الحق لا يجوز استعماله بعد تركه مدة معينة من الزمن، فتارة يكون متأثرا باعتبار من اعتبارات النظام العام، حيث يريد أن يضع حدا للمنازعات عندما يكون الدائن قد ضيع على نفسه مدة طويلة كانت تكفيه لاستيفائه

<sup>1</sup> هذه الحالة وردت في نص المادة 185 من ق.ب.ج. كما يلي: "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> Antoine Vialard, Droit maritime, P.U.F, 1<sup>ère</sup> édition, 1997, p. 200.

<sup>3</sup> Pierre Bonassies, Christian Scapel, Op. cit, p. 467.

<sup>4</sup> لقد حددت المادة 27 من المرسوم للتفيزي رقم 08-06 مختلف المخالفات التي يرتكبها المرشد البحري أثناء تأديبه ووظائفه.

حقه، وتارة يكون على أساس التقادم هو افتراض حصول الوفاة، وتارة يريد المشرع بالتقادم أن يخفف العبء على المدين عندما تتراكم عليه فوائد رأس المال.

### الفرع الأول: التقادم وفقا للقواعد العامة

تناول المشرع الجزائري الأحكام العامة للتقادم في القسم الثالث من الفصل الثالث المعنون: "انقضاء الالتزام دون الوفاء به"، وهو الأمر الذي يفيد أنه يترتب على تقادم الحق انقضاؤه، ومن ثم لا يمكن المطالبة به. فالتقادم هو صورة من صور انقضاء الالتزام بالنسبة للمدين، وهو صورة من صور سقوط الحق بالنسبة للدائن<sup>(1)</sup>.

ويتحقق التقادم عند امتناع الدائن من مطالبة المدين بالوفاء خلال المدة الزمنية المحددة قانونا لذلك، مع مراعاة الشروط القانونية لاسيما تلك المتعلقة ببداية سريان مدة التقادم، وكيفية احتسابها والظروف التي ينقطع بسببها التقادم أو يتوقف<sup>(2)</sup>.

### الفرع الثاني: التقادم وفقا لأحكام القانون البحري

لقد نص المشرع الجزائري على حكم خاص فيما يتعلق بتقادم الدعوى في مجال الإرشاد البحري، فحددها بمدة سنتين من يوم انتهاء عمليات الإرشاد وفقا للمادة 187 من القانون البحري والتي تنص على أنه: "تتقادم الدعاوى المتولدة عن الإرشاد بمضي سنتين اعتبارا من انتهاء عمليات الإرشاد".

وتطبيقا للقواعد العامة يبدأ حساب مدة التقادم من اليوم الموالي لليوم الذي انتهت فيه عمليات الإرشاد حيث تنص المادة 314 من القانون المدني الجزائري على ما يلي: "تحسب مدة التقادم بالأيام لا بالساعات، ولا يحسب اليوم الأول وتكمل المدة بانقضاء آخر يوم منها".

<sup>1</sup>- التقادم نوعان: التقادم المسقط الذي يترتب على عدم استعمال حق من الحقوق العينية، أو عدم المطالبة بالحق الشخصي مدة من الزمن، بحيث يؤدي هذا الامتناع إلى سقوط الحق فلا يمكن المطالبة به، وقد ورد في المادة 320 من ق.م.ج: "يترتب على التقادم انقضاء الالتزام". وأما التقادم المكتسب فهو الذي يترتب على حيازة شيء أو حق لمدة زمنية حددها القانون، بحيث يؤدي هذا الوضع إلى اكتساب الحقوق العينية، وقد ورد في المادة 827 من ق.م.ج: "من حاز منقولا أو عقارا أو حقا عينيا منقولا كان أو عقارا دون أن يكون مالكا له أو خاصا به صار له ذلك ملكا إذا استمرت حيازته مدة 15 سنة دون انقطاع".

<sup>2</sup>- علي فيلاي، الالتزامات (النظرية العامة للعقد)، موفم للنشر والتوزيع، الجزائر، الطبعة الثالثة، 2013، ص. 349.

كما تسري أحكام الوقف والانقطاع<sup>(1)</sup> المنصوص عليها في القانون المدني على مدة التقادم المتعلقة بالإرشاد، 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 بالنسبة للانقطاع الذي قد يرد على حساب هاته المدة، فهو يرتب سقوط المدة التي مرت منه سقوطاً نهائياً حيث يبدأ بعدها حساب جديد لمدة سنتين كاملتين، فلا تحسب فيه المدة التي سبقت الانقطاع.

#### خاتمة:

نخلص إلى نتيجة مفادها أن الغاية من خدمة الإرشاد البحري حماية السفينة ذاتها والحفاظ على أمن الملاحة البحرية وتنظيم حركتها في الموانئ بحيث مع زيادة أحجام السفن تتعدد المخاطر التي تكتنف سيرها في الموانئ، لذلك يبقى الإرشاد البحري وسيلة أمان للسفينة عند دخولها الموانئ أو عبورها القنوات البحرية و يحقق مصلحة هذه الموانئ والقنوات حتى لا تتعطل نتيجة حوادث بحرية تقع عند دخول السفينة الميناء أو خروجها منه.

ومن أجل تحقيق الكفاءة المطلوبة في الموانئ للقيام بخدمة إرشاد السفن نقترح جملة من التوصيات والنتائج تتمثل كالآتي:

- تطوير التشريعات الوطنية المتصلة بنشاط النقل البحري والخدمات المقدمة للسفن من بينها الإرشاد البحري.
- توافر منظومة المعلومات المتطورة في الموانئ.
- ضرورة تواجد بيئة مناسبة تساعد على القيام بخدمات الإرشاد البحري.
- ضمان حسن سير محطة الإرشاد ونوعية الخدمات المقدمة للسفن.
- تطوير كفاءة المرشد البحري من خلال تكوينه على استخدام التقنيات الحديثة، فقد أثر التطور في تكنولوجيا المعلومات على إدارة الموانئ حيث استخدمت أجهزة الكمبيوتر وأجهزة الاتصالات اللاسلكية، وأصبحت نظم معلومات إدارة الميناء هي المؤشر على كفاءة

<sup>1</sup> - المواد من 309 إلى 313 من ق.م.ج.

الميناء بالإضافة إلى نظام تبادل المعلومات الكترونياً والذي ساعد بدرجة كبيرة في سرعة نقل المعلومات بين جميع الأطراف المشتركة في سلسلة النقل البحري.

#### قائمة المصادر المراجع:

#### أولاً: المراجع

#### 1- المؤلفات باللغة العربية:

#### أ- الكتب:

1. إيمان فتحي حسن الجميل، المساعدة البحرية (الإنقاذ البحري، القطر البحري، الإرشاد البحري)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011.
2. أحمد زكي عويس، الإرشاد البحري (دراسة مقارنة بين الفقه الإسلامي والقانون البحري)، جامعة قطر، دون طبعة.
3. ريان مدحت عباس خلوصي، السفينة والقانون البحري، الشهابي للطباعة والنشر، الإسكندرية، 1993.
4. صلاح محمد سليمة، التنظيم القانوني للإنقاذ البحري للأشخاص والأموال والبيئة، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، الطبعة الأولى، 2014.
5. طالب بن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2012.
6. عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارية البحرية (دراسة مقارنة)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2014.
7. علي فيلاي، الالتزامات (النظرية العامة للعقد)، موفم للنشر والتوزيع، الجزائر، الطبعة الثالثة، 2013.
8. كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، الطبعة الثانية، 2000.
9. محمود مختار أحمد البربري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999.
10. محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2010.
11. محمود شحماط، الموجز في القانون البحري، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2014.
12. محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007.
13. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، لبنان، 2006.

#### ب- المقالات:

1. أمين عبد الله، أعمال المساعدة والإنقاذ في التأمين البحري، مجلة الرائد العربي، العدد 24، سوريا، نيسان-أيار-حزيران، 1989.

2. بن عيسى حياة، الخدمات المينائية المقدمة للسفن وأثرها على سلامة وأمن الملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل (مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان)، العدد 2، 2014.

3. بن عصمان جمال، المسؤولية في التصادم في حالة الإرشاد والقطر، المجلة الجزائرية للقانون

البحري والنقل، (مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان)، العدد 2، 2014.

4. عقيل فاضل حمد الدهان، المركز القانوني للمرشد البحري، مجلة إنسانيات، المجلد السابع، العدد الأول، جامعة كربلاء، 2009.

5. عبد القادر العربي شحط، أحكام الإرشاد البحري في الفقه الاسلامي والقانون البحري الجزائري، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، العدد 04، 2017، جامعة وهران 2، محمد بن أحمد.

ج- الرسائل والمذكرات:

1. حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية (دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر "L'EPAL")، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه، جامعة الجزائر، 2007-2008.

2. مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2014 - 2015، ص 82.

2- المؤلفات باللغة الفرنسية:

أ- الكتب:

1 - beurier Jean pierre, droit maritime, Dalloz, 2006.

2- Bonassies Pierre, Scapel Christian, droit maritime, L.G. D.J, 2006.

3- vialard Antoine, droit maritime, P.U.F., 1<sup>ère</sup> édition, 1997.

ب- المقالات:

Ikkache Belkheir, Pilotage maritime (Activité réglementée trente ans après), Le phare N°91, novembre 2006.

ثانيا: القوانين

1. المرسوم التنفيذي رقم 08-06 المؤرخ في 09 يناير 2006، يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، ج.ر عدد 2، ص 17.

2. المرسوم التنفيذي رقم 01-02 المؤرخ في 06 يناير 2002، والذي يحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ج.ر عدد 01 الصادرة بتاريخ 06 جانفي 2002.

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

2010 (الوارد بالجريدة الرسمية عدد 29 سنة 1977، ج.ر، عدد 44 لسنة 1998، ح.ر عدد 46 لسنة 2010).

4. قرار مؤرخ في 24 يناير 2007، يحدد عدد محطات الإرشاد على مستوى كل ميناء ويضبط تزويدها بالمستخدمين المرشدين وبوسائل العمل، ج.ر عدد 18، الصادرة بتاريخ 18 مارس 2007، ص. 08.