

الإطار القانوني لعملية الإرشاد البحري بين الإلتزامات و المسؤولية

سالم عبد الكريم⁶⁹¹

مقدمة :

يكتسي النقل البحري مكانة غاية في الأهمية ، حيث يعد بمثابة ركيزة أساسية من بين تلك التي تساهم في النهوض بالمنظومة السياسية أو الاقتصادية أو الإجتماعية للدول ، على اعتبار أنّ هذه الأخيرة تسعى جاهدة للتأمين على حدودها و رسم معالم تجارية حديثة ، وإرساء منظومة إجتماعية تساهم في توجيهاتها الفكر السائد في الغالب من المجتمعات العصرية ، وهذا تحت غطاء التعايش الدولي . على هذا الأساس يمكن القول أن الملاحة البحرية تعد بمثابة آلية أو وسيلة تساهم بدور فعال في إرساء هذه المعالم . غير أنّ السفن البحرية رغم اختلاف أنواعها وغاياتها سواء تعلقت مهامها بنقل الأشخاص أو البضائع ، أو الصيد و النزهة وغيرها تحتاج إلى بعض الآليات التي تساعدها لإدراك غايتها ، فهي تتصل بها اتصالا وثيقا كونها السبيل الذي تباشر من خلاله السفينة ملاحتها الرئيسية .

ولعل أهم آلية في هذا المجال تلك التي يطلق عليها " الإرشاد البحري " ، وهو عبارة عن تلك المساعدة التي تقدم لربابنة السفن عند الدخول أو الخروج من الميناء من قبل مستخدمين مرخصين . ولالإرشاد البحري جذوره الضاربة في الزمن حيث عرفته فرنسا لأول وهلة بمدينة "أوليرون" Oléron الساحلية عام 1100 ليستقر كمنشأ إجباري ومقنن ابتداء من سنة 1815⁶⁹².

ونظرا لما يكتسيه الإرشاد من أهمية نجد أن جل التشريعات الدولية تضمن هذا النشاط . و الجزائر على سبيل المثال لا الحصر وبحكم شريطها الساحلي الذي يمتد من الشرق إلى الغرب على مسافة 1200 كلم خصت هي الأخرى عملية الإرشاد بنصيب من تشريعاتها . وهذا ما نلمسه من خلال أحكام المرسوم التنفيذي 08/06 المؤرخ في 09 جانفي 2006 الذي يحدد تنظيم الإرشاد و المؤهلات للمرشدين و قواعد ممارسة عملية الإرشاد بالموانئ⁶⁹³ . حيث عرفت المادة 02 منه المرشد البحري على أنه " كل شخص طبيعي مؤهل لمساعدة الربان في قيادة سفينته عند الدخول إلى الموانئ و المراسي والمياه الداخلية وفقا للشروط المحددة " . من خلال هذا التعريف قد تظهر أهمية الإرشاد واضحة بحكم أن الموانئ غالبا ما تعج بالصخور و الحطام ، والشعب المرجانية

طالب سنة ثانية دكتوراه القانون الدولي الخاص للأعمال – جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان - 691

692 أنظر الموقع الإلكتروني : <https://fr.m.wikipedia.org>

693 المرسوم التنفيذي 08-06 مؤرخ في 09 ذي الحجة عام 1426 الموافق 09 يناير سنة 2006 يحدد تنظيم الإرشاد و المؤهلات المهنية للمرشدين و قواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ ، الجريدة الرسمية العدد 02 لسنة 2006 .

وغيرها ، وهو ما يشكل خطرا حقيقيا على السفينة ، خاصة في حال اصطدامها بأحد هذه المعوقات ، ما قد يخلف ضررا جسيما بها ، وتعطيلا لحركة الميناء .

وعموما إن كان الهدف من الإرشاد البحري هو تحقيق الأثر الإيجابي و تسهيل حركة السفن ، فالتساؤل يثور حول مضمون الإلتزامات الناشئة بموجبه ، و المسؤولية المقررة في حال الإخلال بهذه الإلتزامات . بمعنى آخر ماهي الإلتزامات التي يربتها الإرشاد البحري في حق أطرافه ؟ وما هي حدود المسؤولية التي تترتب جراء الإخلال بهذه الإلتزامات؟

هذا ما سوف نحاول الإلمام به من خلال مطلبين يعالج أولهما الإلتزامات الناشئة بموجب عقد الإرشاد في حين يقتصر ثانيهما على تبيان المسؤولية الناشئة عنه .

المطلب الأول : الإلتزامات الناشئة عن الإرشاد البحري

إنّ عملية دخول و خروج السفن من الميناء تحتاج إلى كفاءات وخبرة عالية بحكم خصوصية المنطقة التي غالبا ما تعج بالمخاطر ، هذا ما يستدعي الإستعانة بأصحاب الشأن ، وهو في هذه الحالة المرشد ، أي الشخص الذي يتكفل بعملية الإرشاد التي عرّفها المادة 171 من الأمر رقم 76-80 المتضمن للقانون البحري الجزائري على أنها تلك " المساعدة التي تقدم إلى الربابنة من قبل مستخدمى الديوان الوطني للموانئ المرخص له من قبل الدولة بقيادة السفن عند الدخول إلى الموانئ والمياه الداخلية و الخروج منها " . غير أنّ هذه العلاقة تتضمن جملة من الإلتزامات التي تترتب على عاتق كل طرف . سواء المرشد أو طالب الإرشاد . وهذه الإلتزامات العقدية تتجسد على أرض الواقع من خلال حلقة " التنفيذ " .

الفرع الأول : إلتزامات المترتبة في حق المرشد

إنّ المرشد وبموجب عقد الإرشاد يقوم بتجنيد كافة الوسائل خاصة ما تعلق منها بخبرته الفنية بحكم درايبته بمسالك الميناء ومخاطره ، وهذا لغرض الحفاظ على السفينة و منشآت الميناء على حد سواء⁶⁹⁴ . ولا يتأتى ذلك إلا من خلال توجيه السفينة توجيهها صحيحا و سليما⁶⁹⁵ . وبالتالي فإن حضوره إجباري وأي تخلف لا يكون إلا بموجب رخصة وهذا بحسب نص المادة 37 من المرسوم التنفيذي 08-06⁶⁹⁶ .

⁶⁹⁴ ربان مدحت خلوصي ، السفينة والقانون البحري ، الشنهابي للطباعة و النشر ، الإسكندرية ، سنة 1999 ، صفحة 158 .

⁶⁹⁵ علي البارودي ، هاني دويدار ، مبادئ القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، سنة 2003 ، صفحة 142 .

⁶⁹⁶ المادة 37 من المرسوم التنفيذي 08/06 : " لا يمكن للمرشدين البحريين التغيب عن محطة إرشادهم أو الإنقطاع مؤقتا عن أداء وظائفهم بدون رخصة " .

هذا ويلتزم المرشد بالقيام بعملية الإرشاد بمجرد تلقيه الإشارة الخاصة بذلك سواء تعلق الأمر بسفينة مقبلة على دخول منطقة الإرشاد أو سفينة مغادرة لها . وقد يستعمل المرشد في ذلك بعض الوسائل المادية مثل زوارق الإرشاد ، وهي عبارة عن قوارب مخصصة لنقل المرشدين نحو السفن . ويتوجب على المرشد احترام ترتيب السفن ، حيث يلتزم بخدمة السفينة التي تتقدم أولاً أو التي يصل ترتيبها أو دورها⁶⁹⁷ . غير أنه في الحالة التي تكون فيها إحدى السفن في خطر محقق ، فمن واجب المرشد التخلي عن كل خدمة أخرى ومنح خدماته للسفينة التي هي في خطر حتى ولو لم يحن دورها ، وهو ما جاء في الفقرة الثانية من نص المادة 176 من القانون البحري الجزائري . بل يرى البعض أنه يستوجب على المرشد المساعدة حتى وإن كان يقوم بإرشاد سفينة أخرى حيث أنه لا مجال في هذه الحالة لإعمال مبدأ الإرشاد حسب الترتيب .

كما تجدر الإشارة في هذا الصدد أن إلزام المرشد بتقديم مساعدته للسفينة التي تكون في خطر بعد إخطاره و الإذن بذلك هو بمثابة إلزام تتضمنه قوانين الإرشاد ، والتي تقرر للمرشد في هذه الحالة مكافأة يحددها مدير إدارة الميناء ، وهي تقدر بحسب الجهد الذي يبذله المرشد والوقت الذي عمل فيه ، والأضرار التي لحقت به شخصياً ، وهي لا تقدر وفقاً لقيمة الأموال التي يكون قد أنفدتها ، فهي تخضع لقواعد تقدير مكافأة الإنقاذ⁶⁹⁸ .

وإن كانت المادة 348 من الأمر 76-80 في وقت سابق قد نصت على توزيع المكافأة التي تعود إلى السفينة من جراء عملية الإسعاف أو الإنقاذ مناصفة بين مالك السفينة وطاقمها ، فإنه وبموجب التعديل الذي مسها من خلال المادة 32 فقرة 03 من القانون 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 تم إدراج المرشد ، حيث جاء فيها " يشارك مرشد السفينة المسعفة في توزيع حصة الطاقم بنفس النسبة التي يتم بها التوزيع على أعضاء الطاقم الآخرين"⁶⁹⁹ .

وبحكم علاقته المباشرة مع ربان السفينة يلتزم المرشد في أداء مهامه باحترام وأمر هذا الأخير كونه يعد الشخص الوحيد الذي يحتفظ بالقيادة و الإدارة . فقد يمتنع الربان عن اتباع تعليمات المرشد إذا ما رأى ما يعرض السفينة للخطر . وإن كان على المرشد في هذه الحالة تقديم كافة التوجيهات السليمة المتعلقة بالمسار الواجب الإلتباع في حالة الخروج أو الدخول . حيث نصت المادة 41 من المرسوم التنفيذي 06-08 على أن : " يأخذ المرشد البحري مزوداً بالمعلومات المذكورة أعلاه (في نص المادة 40) مكانة على متن زورقه في نقطة الإبحار المتفق عليها مع

⁶⁹⁷ المادة 176 فقرة 01 من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري ، الجريدة الرسمية العدد 29 لسنة 1977 .

⁶⁹⁸ بوزي رحمة ، النظام القانوني للإرشاد البحري ، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر في القانون البحري و النقل ، كلية الحقوق ، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان ، سنة 2014 ، صفحة 72 .

⁶⁹⁹ قانون رقم 98-05 المؤرخ في أول ربيع الأول عام 1419 الموافق 25 جوان 1998 يعدل ويتم الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1336 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 و المتضمن القانون البحري ، الجريدة الرسمية العدد 47 .

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

ويستخلص مما سبق أن إلتزام المرشد في هذه الحالة هو إلتزام ببذل عناية وليس إلتزام بتحقيق غاية . بمعنى أن المرشد مطالب بإعمال جميع مؤهلاته الفنية دون إهمال أو تقصير . وبالتالي لا مجال للحديث عن مسؤوليته في هذه الحالة .

هذا ويستوجب على المرشد البحري بعد الإنتهاء من خدمة الإرشاد البحري أن يسلم لربان السفينة محل الإرشاد الوثائق الملائمة التي تثبت الخدمة المقدمة من محطة الإرشاد وذلك من أجل تسعيرها للمجهز⁷⁰⁰.

الفرع الثاني : الإلتزامات المترتبة في حق طالب الإرشاد

من البديهي أن تكون أول الإلتزامات الملقاة على عاتق طالب الإرشاد سواء تمثل في شخص ربان السفينة أو مجهزها ، هو طلب الإرشاد . حيث يعد بمثابة الإيجاب المتعارف عليه في العقود التجارية . فتحصيل الخدمة لا يكون إلا عن طريق طلبها .

وقد حرصت القوانين المختلفة المنظمة للإرشاد على النص أن كل سفينة خاضعة للإلتزام الإرشاد يستوجب عليها قبل دخولها منطقة الميناء أو خروجها منها أو تحركها فيها أن ترفع على ساريتها الإشارة الخاصة بطلب المرشد ، أو القيام بطلبه لاسلكيا . وقد أثبت الواقع العملي أن الربان لا ينتظر حتى يصل إلى حدود المنطقة ليطلب المرشد ، بل هو يطلب ذلك قبل وصوله بفترة تتراوح في الغالب من الأحيان بين 12 و 24 ساعة ، حيث يبلغه بمواعيد وصوله التقريبية إلى المنطقة ، أو بمجرد مغادرة السفينة آخر ميناء نقطة الإنطلاق . وفي كل الأحوال يعبر عن إشارة الطلب برفع أعلام الإشارات الدولية (PT) وهي اختصار للكلمات الفرنسية (Pilote) أو (Pilotage) ، أو رفع الإشارة الدولية (J) إذا كان الوقت نهارا ، أما إذا كان ليلا فتكون إشارة طلب المرشد هي ضياء أبيض واضح يحث وميضاً على فترات قصيرة أو إرسال الإشارة (PT) بالمورس الضوئي ، أو عن طريق الإتصال بمحطة اللاسلكي على شفرة النداء كما هو ساري العمل به في الموانئ الجزائرية ، وفضلا عن ذلك يزودها ببعض المعلومات الأخرى على غرار إسم السفينة ، شفرة ندائها الدولية ،

700 المادة 45 من المرسوم التنفيذي 08-06 .

الموقع الذي أُلقت فيه المرساة ، طول السفينة وعرضها ووزنها ، غاطس المقدمة و المؤخرة بالأمتار ، إسم وكيلها في الميناء المقصود ، بناء السفينة وسرعتها القصوى⁷⁰¹.

وقد نظم الفصل الرابع من المرسوم التنفيذي 06-08 قواعد ممارسة الإرشاد البحري حيث أنه وفي هذا السياق قضت المادة 39 على إلزامية الريان بضرورة الإبقاء على إشارة نداء المرشد إلى حين وصول هذا الأخير . كما نصت المادة 40 منه على ضرورة تبادل المعلومات بين الريان و المرشد من بين تلك السالف ذكرها . وحال وصول المرشد يكون لزاما على الريان تسهيل عملية صعود المرشد ، وضمان حد أقصى من الأمان و السلامة وفقا لما تنص عليه المادة 175 من القانون البحري . وكإجراء قانوني مادي يستوجب على الريان أن يسلم المرشد التصريح بالدخول إلى الميناء مملوءا قانونا وفقا للتشريع المعمول به. ولا يجوز للريان الاعتراض على مرشد محدد بشخصه ، كون المرشدين يقومون بعملهم وفقا لنظام دوري يحدده المرشد الرئيس بحيث يضمن بموجبه مداومة متتابعة⁷⁰² .

هذا ويتعين على الريان دفع مقابل الإرشاد في شكل رسوم⁷⁰³، حيث تقضي المادة 181 من القانون البحري أنّ : " يعتبر أمين السفينة أو ربانها مسؤولا شخصيا عن دفع الرسوم عند الدخول بالسفينة إلى منطقة الإرشاد و الخروج منها " . ويتم دفع هذه الرسوم حتى في حال عدم حصول السفينة على خدمات الإرشاد⁷⁰⁴. فهي بمثابة مصدر لزيادة إيرادات الدولة⁷⁰⁵، كما نص القانون البحري على جملة من السفن المعفاة من إجبارية الإرشاد وهي وردت على سبيل الحصر في نص المادة 178 وتشمل السفن الشراعية بحمولة أقل من 100 طن ، والسفن ذات الدفع الآلي بحمولة صافية تقل عن 100طن ، والسفن ذات الدفع الآلي المخصصة فقط لتحسين وصيانة ومراقبة الموانئ ومداخلها كالمقاطرات والناقلات و الجرافات والصنادل البحرية ، وسفن المنارات والعلامات . وفي حال عدم الدفع تترتب في حق الريان غرامة حسب ما تقتضيه المادة 188 من نفس القانون . والغاية من الغرامة الإضافية أو الرسم الإضافي هو توقيع الجزاء على الريان الذي لا يطلب الإرشاد ، حيث أن الإرشاد لا يتقرر فقط لمصلحة السفينة ، بل يهدف لحماية مصلحة الملاحة البحرية

701 عائشة طويسات ، المركز القانوني للمرشد البحري ، مذكرة للحصول على شهادة الماجستير في الحقوق فرع قانون الأعمال ، كلية الحقوق ، جامعة بن يوسف بن خدة ، الجزائر ، سنة 2009 ، صفحة 58 .

702 المادة 35 من المرسوم التنفيذي 06-08 .

703 مصطفى كمال طه ، أساسيات القانون البحري ، الطبعة الأولى ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، سنة 2006 ، صفحة 165 .

704 المادة 180 من القانون البحري الجزائري .

705 عبد القادر حسين العطير ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، الطبعة الأولى ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، الأردن ، سنة 1999 ، صفحة 218 .

بصفة عامة ، ومصصلحة منشآت الميناء . هذا وتحدد أسعار الإرشاد بموجب قرار صادر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية⁷⁰⁶.

المطلب الثاني : المسؤولية الناشئة عن الإرشاد البحري

يعتبر الإرشاد البحري من المسائل الحساسة في مجال الملاحة ، وتزداد أهميته تعقيدا في الحالة التي تترتب فيها المسؤولية بموجبه ، وهذا بحكم أن المرشد لا يقوم بأداء واجبه تلبية لمصلحته الخاصة ، بل يكون ذلك لحساب الإدارة البحرية وخدمة للسفينة . وبما أن الأمر يتعلق بالمسؤولية الناشئة عن منشآت ذات قيمة مالية مرتفعة . فالتساؤل يبقى قائما حول مدى تكافؤ المعادلة المتضمنة طرفا ضعيفا تتمثل في المرشد . وعليه وجب الوقوف على مختلف الحالات التي تفر بمدى ثبوت المسؤولية في حق المرشد من عدمها .

الفرع الأول : المسؤولية المدنية

من المسلّم به أنّ غالبية التشريعات تورد أحكاما خاصة مغايرة للقواعد العامة في المسؤولية المدنية ، وكأصل عام وطبقا للقواعد العامة فإن المسؤولية متى قامت تكون مطلقة وغير محدودة ، وبالتالي كان لزاما على المرشد بتعويض كافة الأضرار الناجمة عن أي خطأ يرتكبه أثناء قيامه بواجبه ، ويكون بالتالي هذا التعويض بحسب جسامته الضرر . مما يترتب عليه أن الخطأ اليسير قد يُرتّب تعويضا كبيرا⁷⁰⁷. وبالتالي فإعمال منطق القواعد العامة لا يصب البتة في كفة المرشد . خاصة وأن هذا الأخير لا يمكنه إجراء تأمين لتغطية المسؤولية ، لأن التأمين غالبا ما يكون مقدرا بحجم المخاطر المراد التأمين عليها ، وهو ما يفوق القدرات المادية للمرشد . وإزاء هذه الإعتبارات صار إعمال منطق القواعد العامة في المسؤولية أمرا مستبعدا لمخالفته المنطق⁷⁰⁸.

يترتب على هذه الفرضية أنّ المرشد يتحمل من المسؤولية عن الأخطاء التي يرتكبها بموجب أدائه لمهامه ، ليتحملها مجهز السفينة الذي يتحمل الأضرار الناجمة عن هذه الأخطاء. ولقد أشار المشرع الجزائري إلى مسؤولية مجهز السفينة عن الضرر الذي يلحق الغير من خلال المادة 183 من القانون البحري التي جاء فيها : " يعتبر مجهز السفينة المرشدة مسؤولا اتجاه الغير عن الأضرار الناتجة عن المرشد والتي تعد كأنها أضرار حصلت من أحد أفراد طاقم السفينة " . والمسؤولية بهذا الشكل تأخذ صورة القاعدة العامة المعمول بها والتي تقضي بمسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه .

706 المادة 179 من القانون البحري الجزائري .

707 منصري حسين ، النظام القانوني للمرشد البحري في ظل القانون الجزائري ، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر في القانون البحري والنقل ، قسم القانون البحري والنقل ، كلية الحقوق ، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان ، سنة 2014 ، صفحة 56 .

708 عبد الفضيل محمد أحمد ، القانون الخاص البحري ، الطبعة الأولى ، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع ، سنة 2011 ، صفحة 263 .

وبالرجوع إلى المواثيق الدولية نجد أن معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض قواعد التصادم البحري الموقعة في 23 سبتمبر 1910 نصت على بقاء مسؤولية السفينة في حالة ما إذا حصل تصادم بسبب خطأ المرشد حتى ولو كان الإرشاد إجبارياً⁷⁰⁹. وكانت المعاهدة قد أشارت في مادتها الأولى أن التصادم يحصل بين سفينتين بحريتين ، أو بين سفينة بحرية ومركب ملاحية داخلية بغض النظر عن المياه التي يقع فيها .

وإن كان الأصل في المسؤولية ، هو إعفاء المرشد وفق ما تمت الإشارة إليه ، فهذا لا يعني بالضرورة مسؤولية المجهز ، فهذا الأخير يمكنه الدفع بخلاف ذلك في حال إثباته ارتكاب المرشد لخطأ جسيم أثناء عملية الإرشاد⁷¹⁰. وبمفهوم آخر فإن المشرع قد أقر مسؤولية المرشد عن الأضرار الناجمة من جراء أخطائه الجسيمة . حيث جاء في نص المادة 184 من القانون البحري الجزائري : " تكون نتائج الحوادث الحاصلة للمرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد خلال عمليات الإرشاد ، أو خلال حركات صعود أو إنزال المرشد على عاتق مجهز السفينة المرشدة إلا في حالة إثبات خطأ غليظ للمرشد أو أحد أفراد وحدة الإرشاد " .

غير أن ما يثير التساؤلات هو كيفية تقدير جسامة الخطر من عدمه ، في حين نلمس من نص المادة 289 من قانون التجارة البحرية المصري رقم 08 لسنة 1990 على سبيل المثال والتي جاء فيها : " يسأل المجهز عن الضرر الذي يصيب المرشد أو بحارة سفينة الإرشاد أثناء تنفيذ عملية الإرشاد ، إلا إذا أثبت أن الضرر نشأ عن خطأ صدر من المرشد أو من البحارة " وبالتالي فالمسؤولية في هذه الحالة تثبت بمجرد تحقق عنصر الخطأ دون تحديد حجم جسامته . وإن كانت المادة قد أشارت فقط إلى الفرضية التي يطول فيها الضرر المرشد أو بحارة سفينة الإرشاد . في حين أن الحالة التي تطول فيها الأضرار سفينة الإرشاد أثناء عملية الإرشاد تقع على مسؤولية مجهز السفينة إلا إذا أثبت أن الضرر وقع نتيجة لخطأ جسيم حسب نص المادة 288 من نفس القانون ، وهو نفس النهج الذي سلكه المشرع الجزائري من خلال نص المادة 184 من القانون البحري والتي سبقت الإشارة إليها .

فبطبيعة الحال ، قد يتعرض زورق الإرشاد لبعض المخاطر أثناء تأدية خدمة الإرشاد بحيث يستوجب عليه إجراء بعض المناورات التي لا مفر منها خاصة في حال الإقتراب من السفن محل الإرشاد مما يشكل خطراً حقيقياً ، لا سيما في ظل ظروف جوية غير مستقرة وغير ملائمة ، وما يخلفه ارتطام أمواج البحر بالسفن من أضرار .

⁷⁰⁹ محمود شحات ، المختصر في القانون البحري الجزائري ، دار العلوم للنشر والتوزيع ، عنابة ، سنة 2010 ، صفحة 97 .

⁷¹⁰ محمد عبد الفتاح ترك ، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه ، الطبعة الأولى ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، سنة 2003 صفحة 167 .

أما في الحالة التي يلحق الضرر فيها بالسفينة التي يتم إرشادها فإن المرشد يُعفى من المسؤولية اتجاه الأضرار التي تلحق بها ، وهذا وفقا لأحكام المادة 290 من قانون التجارة المصري⁷¹¹. بعبارة أخرى فإن المرشد بموجب هذا الحكم لا يكون مسؤولاً عن أخطائه الشخصية مهما بلغت درجتها ، حتي وإن تسببت في ضرر شديد للسفينة ، وهو ما يعني أن مجهزة السفينة يتحمل وحده دون غيره الأضرار التي تصيب السفينة جراء خطأ المرشد أثناء عملية الإرشاد . ومع ذلك يذهب رأي في الفقه المصري إلى أنّ الشرط في انعقاد المسؤولية في هذه الصورة هو إثبات خطأ جسيم من المرشد في تنفيذ عملية الإرشاد . ومع ذلك يمكن لهذا الأخير التخلص من المسؤولية بإثبات نسبة الضرر كله إلى خطأ الريان أو الطاقم أو القوة القاهرة⁷¹².

أما بخصوص التشريع الجزائري ، فيمكن الإشارة في هذا الصدد أنّ القانون البحري لم يتضمن حكما يختص بالمسؤولية الناجمة عن الأضرار التي تلحق بالسفينة محل الإرشاد . وبناء على ما سلف يمكن القول أنّ المرشد باعتباره حلقة أساسية في معادلة الإرشاد البحري قد يعفى من المسؤولية المترتبة عن أخطائه الشخصية التي لا تتصف بالجسامة ، في حين يصعب إعفاؤه من هذه المسؤولية في حال الغش أو الضرر الجسيم .

هذا وتوجب قوانين الإرشاد حسب التشريع السائد الحصول على ترخيص من هيئة الميناء لمزاولة مهنة الإرشاد إلا أن ذلك لا يعني ترتيب أي مسؤولية على هيئة الميناء عما يرتكبه المرشد من أخطاء، بحيث يعد المرشد تابعا لمجهزة السفينة محل الإرشاد وليس تابعا لجهة عمله ، كما تنص قوانين الإرشاد صراحة على أنّ هيئة الميناء لا تتحمل أي مسؤولية عما يحدث من هلاك أو ضرر بسبب عمل المرشد ، ويسري هذا الحكم حتى ولو لم يرد في شأنه نص ، إذ تملية القواعد العامة ذاتها⁷¹³.

الفرع الثاني : المسؤولية الجزائية والتأديبية

من البديهي في الملاحة البحرية أن يتفانى المرشد في أداء عمله على أكمل وجه ، وهذا لخصوصية قطاع الملاحة و لخطورته ، ولذلك يستوجب على المرشد القيام بجميع الأعمال التي من شأنها أن تضمن عملية إرشاد سليمة و ناجحة . غير أن القول بخلاف ذلك يمكن أن يرتب مسؤولية ، قد تكون جزائية أو تأديبية .

فالعقوبة الجزائية ليست سوى الأثر القانوني الذي تخلفه الجريمة ، وفي مجال الإرشاد البحري تتحقق المسؤولية الجزائية بتحقيق الفعل المجرم قانونا سواء تم ذلك عن قصد أو عن غير قصد .

711 أنظر الموقع الإلكتروني : <https://fr.slideshare.net>

712 بوزي رحمة ، المرجع السابق ، صفحة 87 .

713 بوزي رحمة ، المرجع نفسه ، صفحة 89 .

وباعتبار أنّ المرشد يمارس مهامه تحت السلطة المينائية وهو المصطلح الذي جاء به القانون رقم 98-05 المتضمن القانون البحري ، ففي حال ارتكابه لفعل مخالف للقواعد العامة التي تنظم الإرشاد فإنه يكون عرضة للعقوبة ، وهذا بحسب ما نصت المادة 188 من القانون البحري والتي أقرت أن كل شخص يخالف أحكام المواد 172 و 175 و 180 و 181 يعاقب بغرامة مالية تتراوح ما بين 1000 و 50.000 دينار جزائري . وإن كانت المواد المعنية لا تخص المرشد بصفة مباشرة ، إلا أن هناك من يرى أن هذا الأخير يعتبر كأحد أفراد طاقم السفينة ، حسب التفسير الضمني لأحكام المادة 183 من نفس القانون . وبالتالي فهو يخضع للأحكام التي تسري عليهم .

وفي نفس السياق تجدر الإشارة أنّ المرسوم التنفيذي رقم 06-08 المحدد لتنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ ، نصت على بعض الحالات التي يتم بموجبها تسليط عقوبة سحب اعتماد المرشد البحري من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية ، سواء كان ذلك بصفة مؤقتة أو نهائية⁷¹⁴. حيث تتراوح مدة السحب المؤقت من شهرين إلى ستة أشهر ، وهذا في حالة عدم احترام المرشد للقواعد المقررة بالنسبة للإرشاد البحري ، وكذلك لعدم إمتثاله للأوامر الصادرة صراحة عن المرشد الرئيس والمتعلقة بالإرشاد ، وفي حالة غيابه الغير المبرر ، وسكر المرشد أثناء تأدية خدمته ، بالإضافة إلى حالة ثبوت عجز بدني مؤقت يصدره طبيب مؤهل من طرف الإدارة . وهي من بين الحالات التي جاءت على سبيل الحصر . في حين نذكر من بين تلك التي تكون محل سحب نهائي، ارتكاب المرشد لخطأ مهني جسيم عند تأدية وظيفته ، أو ارتكابه لجنحة أو جريمة بحرية كما هو منصوص عليها في التشريع المعمول به . والمتمعن في هذه الحالات يمكنه أن يستشف أن بعضها يرتبط إرتباطا مباشرا بعملية الإرشاد ، وبالرغم من ذلك لم يكن المشرع بذات الصرامة التي يقرها في بعض الميادين الأخرى على اعتبار أنه لم يُقرّ في شأنها تلك العقوبات الجزائية على غرار الغرامة والحبس .

غير أنه وبالرجوع إلى نص المادة 411 فقرة 02 من القانون البحري والتي اعتبرت المرشد كأحد أفراد طاقم السفينة وذلك خلال مدة عمله على متنها فمن البديهي أن تسري عليه بعض الأحكام الجزائية المطبقة على رجال البحر المنصوص عليها في القسم الثالث من الفصل الثالث من القانون البحري الجزائري والمتضمن للمواد من 477 إلى 522 خاصة منها تلك المتعلقة بالأعمال الجنحية ضد سلامة الملاحة .

كما يمكن أن تسري في حق المرشد ولنفس السبب الذي سبق ذكره العقوبات التأديبية التي نص عليها القسم الثاني من نفس الفصل والتي وردت تحت عنوان المخالفات التأديبية . حيث حصرت فيه المادة 471 العقوبات التأديبية في التوبيخ و الإنذار الشفوي أو الكتابي ، الغرامة المالية التي لا

714 المادة 27 من المرسوم التنفيذي 06-08 .

تتعدى ثلث القيمة الإجمالية للراتب الشهري للبحار ، التأنيب ، المنع من ممارسة وظيفة على متن السفينة لمدة تتراوح بين ثلاثة أشهر إلى عام واحد ، الإيقاف عن الخدمة لمدة ستة أشهر بدون راتب أثناء هذه المدة ، التنزيل من الرتبة ، العزل ، الشطب من سجل رجال البحر . وتتولى اللجنة التأديبية البحرية لدى السلطة الإدارية مهمة إصدار هذه العقوبات ، كما قد يتولى الريان إصدار عقوبتي الإنذار و التوبيخ في حالة وقوع أخطاء خفيفة مرتكبة من طرف أطراف الطاقم ومن طرف المجهز اتجاه البحارة الإحتياطيين⁷¹⁵.

الخاتمة :

يعد الإرشاد في مجال الملاحة البحرية من أهم الخدمات ، حيث يقف المرشد البحري على تهيئة جميع الظروف اللازمة لضمان قدر كاف من الحماية سواء تعلق الأمر بالمنشآت ، أو بالسفن على اختلاف توجهاتها ، سواء تلك الراغبة في دخول الميناء أو التي تتأهب لمغادرته ، بحيث يُعتبر عامل الخبرة بتضاريس المنطقة عنصرا محددًا لعمل المرشد . ومن البديهي أن يكون المرشد من ذوي الكفاءات العالية في هذا المجال خاصة وأنه يقف على تسيير منشآت غاية في الأهمية . فالسفن تعد بمثابة وسيلة نقل تساهم في اقتصاد الدول ، فتموها يلزم النمو الذي تعرفه التجارة الدولية . هذه الأخيرة عرفت قفزة نوعية ساهم فيها التطور التكنولوجي ، حيث ولج العالم الإقتصادي مصطلحات حديثة كالتجارة الإلكترونية . وهو ما يثمن أهمية السفن في هذا المجال ، كونها تعد همزة وصل بين البائع و المشتري . ما دفع بالمنظومة الدولية للبحث عن الأطر القانونية من أجل حماية الملاحة البحرية وتوفير مبدأ الأمان و السلامة قصد ترسيخ فكر دولي قائم على خاصية أساسية وهي التعايش . وهو ما يفسر حجم المسؤولية الملقاة على عاتق المرشد بموجب عملية الإرشاد ، خاصة في حال الإرشاد الإجباري .

ونظرا لعدم تكافؤ أطراف معادلة الإرشاد ، نجد أنّ جل التشريعات تقرّ حد أدنى من المسؤولية عن الأضرار الناشئة بموجبها في حق المرشد . حيث غالبا ما تربط مسؤولية هذا الأخير بتحقق الخطأ الجسيم، في حين تلقي بباقي المسؤولية على عاتق الريان أو المجهز . ولكن بخلاف ذلك ، فإنّ تحقيق حد أقصى من الحيطة والحذر من جانب المرشد ومن جانب الريان أو المجهز ، والحرص على مراعاة الإلتزامات وفقا لما تقتضيه التنظيمات القانونية في هذا المجال قد يكون بمثابة مؤشر فعال في نجاح عملية الإرشاد البحري .

⁷¹⁵ المادة 472 من القانون البحري الجزائري .

قائمة المراجع والمصادر

أ - الكتب :

- ريان مدحت خلوصي ، السفينة والقانون البحري ، الشنهابي للطباعة و النشر ، الإسكندرية ، سنة 1999 .
- علي البارودي ، هاني دويدار ، مبادئ القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، سنة 2003 .
- عبد الفضيل محمد أحمد ، القانون الخاص البحري ، الطبعة الأولى ، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع ، سنة 2011 .
- عبد القادر حسين العطير ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، الطبعة الأولى ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، الأردن ، سنة 1999 .
- محمد عبد الفتاح ترك ، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه ، الطبعة الأولى ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، سنة 2003 .
- محمود شحماط ، المختصر في القانون البحري الجزائري ، دار العلوم للنشر والتوزيع ، عنابة ، سنة 2010 .
- مصطفى كمال طه ، أساسيات القانون البحري ، الطبعة الأولى ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، سنة 2006 .

ب - الرسائل و المذكرات :

- بوزي رحمة ، النظام القانوني للإرشاد البحري ، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر في القانون البحري و النقل ، كلية الحقوق ، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان ، سنة 2014 .
- عائشة طويسات ، المركز القانوني للمرشد البحري ، مذكرة للحصول على شهادة الماجستير في الحقوق فرع قانون الأعمال ، كلية الحقوق ، جامعة بن يوسف بن خدة ، الجزائر ، سنة 2009 .

- منصري حسين ، النظام القانوني للمرشد البحري في ظل القانون الجزائري ، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر في القانون البحري والنقل ، قسم القانون البحري والنقل ، كلية الحقوق ، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان ، سنة 2014 .

ج - النصوص القانونية :

- الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري ، الجريدة الرسمية العدد 29 لسنة 1977 .

• قانون رقم 98-05 المؤرخ في أول ربيع الأول عام 1419 الموافق 25 جوان 1998 يعدل ويتم الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1336 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 و المتضمن القانون

البحري ، الجريدة الرسمية العدد 47 .

• المرسوم التنفيذي 06-08 مؤرخ في 09 ذي الحجة عام 1426 الموافق 09 يناير سنة 2006 يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ ، الجريدة الرسمية العدد 02 لسنة 2006 .

د - المواقع الإلكترونية :

<https://fr.m.wikipedia.org> : الموقع الإلكتروني

<https://fr.slideshare.net> : الموقع الإلكتروني