



جامعة مستغانم
كلية الحقوق والعلوم السياسية
أطروحة

للحصول على شهادة الدكتوراه في القانون الإجتماعي والمؤسسة

عقد العمل البحري في التشريع الجزائري
والقانون المقارن

تحت إشراف الأستاذة :

قماري نضرة بن ددوش

من إعداد الطالبة :

عزيرية حنان

تم تقديمها ومناقشتها علنا

أمام لجنة المناقشة

رئيسا	جامعة مستغانم	أستاذ	مزيان محمد أمين
مقررا	جامعة مستغانم	أستاذة محاضرة أ	قماري بن ددوش نضرة
مناقشا	جامعة مستغانم	أستاذ	بن عزوز بن صابر
مناقشا	جامعة مستغانم	أستاذة محاضرة أ	ماموني فاطمة الزهرة
مناقشا	جامعة تيارت	أستاذ	بوسماحة الشيخ
مناقشا	المركز الجامعي غليزان	أستاذ محاضر أ	دوبي بنوة جمال

السنة الجامعية : 2017/2016

شكر و عرفان

الحمد و الشكر لله سبحانه و تعالى الذي وفقني إلى إنجاز وإتمام هذا العمل.

أتقدم بجزيل الشكر و العرفان إلى الأستاذة بن ددوش نظرة على قبولها الإشراف على هذا العمل و إسهامها في إخراجه إلى الوجود من خلال مختلف توجيهاتها السديدة .

كما أتقدم بالشكر و العرفان إلى الأستاذ بن عزوز بن صابر الذي فتح لنا المجال إلى متابعة الدراسة العليا .

أوجه شكري و عرفاني إلى أعضاء لجنة المناقشة كل باسمه على قبولهم مناقشة هذه الأطروحة .

كما أتوجه بالشكر إلى كل من موظفي الإدارة والمكتبة لكلية الحقوق والعلوم السياسية بجامعة مستغانم .

إهداء

أهدي هذا العمل إلى أحر شخصين عندي في الوجود

إلى

والدي العزيزين

إلى

إنيوتي وأناوتوي كل باسمه

أهدي هذا العمل إلى رفيق حياتي زوجي الغالي....و

عائلته الحريمة

إلى

كل صديقاتي كل باسمها....

قائمة المختصرات :

باللغة العربية :

ج ر : جريدة رسمية .

د ط : دون طبعة .

ش ع ع ق خ : الشروط العامة لعلاقات العمل في القطاع الخاص .

ص : صفحة .

ط : طبعة .

ق أ ع ع : القانون الأساسي العام للعامل .

ق إ م إ : قانون الإجراءات المدنية و الإدارية .

ق ب ج : القانون البحري الجزائري .

ق ع ج : قانون العقوبات الجزائري .

ق ع ع : قانون علاقات العمل .

ق م ج : القانون المدني الجزائري .

باللغة الأجنبية :

ART : Article.

CDPMM : Code disciplinaire et pénal de la marine marchande .

C. trav .mar : Code du travail maritime .

CNAS: Caisse nationale d'assurance salarié .

CNR : Caisse nationale de retraite.

ED : Editions .

N: Numéro.

Op . cit :Ouvrage cité .

P: Page .

النقل البحري للبضائع يحتل الصدارة في التجارة الدولية ، بالرغم من تطور النقل الجوي فهو الوسيلة الرئيسية في المبادلات التجارية ، فهذا النوع من النقل له قواعده الخاصة وخصائصه التي يتميز بها و التي استمدت من مخاطر الرحلة البحرية .

كما هو معلوم الصناعة في المجال البحري تطورت بشكل كبير وذلك للتقليل من مخاطر الملاحة البحرية فأصبحت السفن مجهزة بتجهيزات تكنولوجية متطورة لاسيما وسائل الاتصال ، إلا أنه بالرغم من هذا التطور لا تزال هذه الأخيرة تحتفظ بخصائص لا مثيل لها في البيئة البرية و الجوية ، من بينها تلك المطبقة على عقد العمل البحري ، فهذا الأخير له قواعده الخاصة التي تلائم البيئة البحرية ومخاطر الرحلة ، وهي تختلف عن القواعد التي تسري على باقي عقود العمل ، كما تجب الإشارة إلى أن كل العمال على متن السفينة و هي مبحرة مشمولين بهذه الخصوصية سواء أكان الملاح ربانا ، أو مهندسا ، ضابط ملاحه لاسلكية ، أو ضابطا إداريا ، طبيبا أو عوناً من أعوان الخدمة العامة ، فكلهم يجتمعون في تعرضهم لمخاطر الرحلة البحرية فهم يكونون مجتمع منعزل عن اليابسة في المياه بقيادة الربان الذي يطلق عليه في الأعراف البحرية برئيس مجتمع السفينة ، كما أن طبيعة العمل تفرض على العامل البحار أن يتواجد في مكان عمله طوال مدة الرحلة البحرية ، مما يوجب على رب العمل (المجهز) تأمين الغذاء والإيواء والعلاج وإعادة البحار إلى موطنه (الترحيل) ، فخصوصية العمل البحري ينجر عنها بالضرورة خصوصية القواعد القانونية التي تحكمه و تنظمه لتحقيق سلامة العمال و الركاب و الرحلة البحرية بحد ذاتها .

وبما أن ظروف العمل تتشابه إلى حد بعيد على متن السفن أيا كانت جنسيتها و مهما كان الميناء المتجهة إليه ، فإن الأمر يتطلب توحيد دولي لأحكام عقد العمل البحري ، ذلك أن الملاحة البحرية في أغلبها ملاحه دولية ، واتصال واختلاط العلاقات القانونية بين دول وأفراد يحملون جنسيات مختلفة من شأنه أن يخلق مشكلة تحديد القانون واجب التطبيق ، وقد نتج عن الصفة الدولية للملاحة وما يصاحبها من إشكالات الدعوة إلى توحيد قواعد القانون البحري بما في ذلك القواعد التي تنظم عقد العمل البحري .

على الصعيد الدولي ، يرجع السبب في الاهتمام بالملاحة البحرية إلى مخلفات الحرب العالمية الأولى المتمثلة في معاهدة فرساي التي قامت بمعالجة مشاكل العمال ، التي شهدت على ميلاد هيئة العمل الدولية سنة 1919 التي اهتمت بالعمل البحري والبحارة عن طريق مكاتب أنشأت لهذا

الغرض بحيث قامت بتنظيم مؤتمرات عديدة خاصة بمسائل البحارة نتج عنها ما يفوق 35 اتفاقية و13 توصية تناولت فيها كل ما يتعلق بالعمل البحري من عقود استخدام البحارة و ساعات العمل والغذاء و العلاج و التأمين الاجتماعي ... ، من بينها الاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ حياة البشرية في البحر المنعقدة في لندن بتاريخ 1978/02/17 والتي صادقت عليها الجزائر سنة 1983 ، والاتفاقية الدولية لسنة 1978 الخاصة بمستويات التدريب و إصدار الشهادات و أعمال النوبات للعاملين في البحر المبرمة بلندن بتاريخ 1978/07/07 والتي تمت المصادقة عليها من قبل الجزائر سنة 1988، وغيرها من الاتفاقيات والتي كانت آخرها الاتفاقية الدولية لسنة 2006 بشأن العمل البحري المبرمة في جنيف والتي تبنتها منظمة العمل الدولية بتاريخ 2006/02/23 في الدورة 94 بحيث عرفت هذه الاتفاقية على نطاق واسع باسم "ميثاق حقوق البحارة" ، معالجة في مضمونها حق البحارة في العمل بظروف لائقة تشكل جميع جوانب عملهم وحياتهم تقريبا بما في ذلك الحد الأدنى للسكن ، عقود العمل، مدة العمل و الراحة ، الأجر ، الإجازات والعودة إلى الوطن ، الرعاية الطبية ، السكن ، الغذاء والضمان الاجتماعي ... ، بحيث تعتبر هذه الاتفاقية حوصلة كل الجهود التي قامت بها منظمة العمل الدولية منذ إنشائها سنة 1919 و مراجعة لكل ما جاء في الاتفاقيات السابقة و إعادة تبنيها بشكل شامل و أكثر وضوح و التي صادقت عليها الجزائر مؤخرا بموجب المرسوم الرئاسي رقم 260/15 المؤرخ في 2015/10/17 ، تضمن هذه الاتفاقية ظروف لائقة لعمل و معيشة البحار ، وبالرغم من أن الاتفاقية تتضمن بنود نوعا ما خطيرة و تمس بسيادة الدولة لاسيما فيما يتعلق بالتفتيش على الموانئ صادقت عليها الجزائر و ما ذلك إلا دليل على اهتمام تشريعنا الوطني اهتمام خاص بفئة عمال البحر .

تجب الإشارة إلى أن منظمة العمل الدولية OIT عند قيامها بمعالجة مسائل البحارة في اتفاقيات خاصة فهذا لا يعني استبعادهم من مجال تطبيق الاتفاقيات الخاصة بالعمال بصفة عامة¹ .

كما تجب الإشارة إلى أن فرنسا كانت من بين الدول السباقة والرائدة في الاهتمام بمسائل البحارة وذلك منذ بداية القرون الوسطى حيث صدرت في فرنسا أوامر تعالج شؤون البحارة منها الأمر الملكي الصادر سنة 1584 ، 1689 ، 1720 ، 1784 ، تضمنت هذه الأوامر أحكاما تحمي رجال البحر عن طريق إشراف الدولة على عقود العمل البحري ، و في سنة 1807 خصصت

¹ Said KHENISSA , la mondialisation et la protection sociale des gens de mer, le phare N°57, décembre 2003, p.10.

المجموعة التجارية الفرنسية بابا مستقلا من الكتاب الثاني منها تحت عنوان " استخدام الملاحين " ، و التي تم تعديلها لاحقا ، و التي على إثرها برزت مبادئ العمل البحري و المتمثلة خاصة في الصفة الأمرة للقواعد التي تحكم العمل البحري و اعتبار الملاح شريك في مخاطر الرحلة البحرية ، و بعدها صدر قانون العمل البحري code de travail maritime بتاريخ 13/12/1926 و بصدر هذا القانون استقلت القواعد المنظمة للعمل البحري عن القانون البحري الفرنسي الصادر سنة 1807¹ .

أما في البلاد العربية فقد بدأت حركة التقنيات مع بداية الربع الأخير من القرن التاسع عشر نقلا عن القوانين الأوروبية و بالأخص الفرنسية ، و قبل ذلك كانت قواعد القانون البحري و العمل البحري مقررة بمبادئ الشريعة الإسلامية و الأعراف البحرية فضلا عن الفرمانات الصادرة عن خليفة الدولة العثمانية .

و تأثرا بالفكر الغربي حاولت الدول العربية توحيد صفوفهم البحرية فعقدوا مؤتمر الغرف التجارية والصناعية و الزراعية للدول العربية بالقاهرة سنة 1957 بهدف تشريع قانون بحري عربي موحد ينص على ازدهار الأسطول البحري العربي بتمويل من رؤوس أموال عربية ، إلا أنه لم يكتب له النجاح لمواجهة العديد من العراقيل أهمها اختلاف البيئة و الأعراف البحرية من دولة عربية إلى أخرى .

أما فيما يخص المشرع الجزائري فقبل سنة 1988 كان عقد العمل البحري يخضع للقواعد العامة المتمثلة في القانون البحري و القوانين المنظمة للعمل البري و القانون الأساسي العام للعامل و القانون المدني .

أما بعد 1988 فقد صدر المرسوم رقم 171 /88 المؤرخ في 13/09/1988 المتضمن القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر ، وكان يحيل في بعض أحكامه إلى القانون البحري و القانون 12/78 المؤرخ في 05/08/1978 المتضمن القانون الأساسي العام للعامل إلى أن ألغي هذا الأخير بموجب القانون 11/90 المتضمن علاقات العمل ، و في سنة 2005 صدر المرسوم التنفيذي 102/05 المحدد للنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو

¹ Geoge RIPERT , droit maritime, tome 1, réimpression photomécanique, les précédés dorel , paris 1950, p. 490 .

التجاري أو الصيد البحري الذي يلغي أحكام المرسوم التنفيذي 171/88 المذكور أعلاه ، و يحلينا في بعض أحكامه إلى القانون البحري و القانون 11/90 المتضمن علاقات العمل .

مقارنة مع القانون الفرنسي تبقى الجزائر متأخرة نوعا ما عن تنظيم هذا النوع من علاقات العمل إذ أنه لحد يومنا هذا لم يصدر قانون خاص بالعمل البحري بصفة مستقلة عن قانون العمل و القانون البحري كما هو الشأن في فرنسا التي خصت للعمل البحري قانون خاص مستقل كما أشرت أعلاه ، ذلك أن إصدار قانون خاص من شأنه تيسير الأمر على المواطنين و الأجانب المستثمرين و المتعاملين مع السفن و الموانئ ، فمثلا بدلا من الجهد الكبير الذي يبذل حاليا لمعرفة الحكم القانوني الواجب التطبيق على علاقات العمل البحرية من بين العديد من النصوص التشريعية المتفرقة يمكن لأي بحار أو ربان أو وكيل بحري أو أي شخص ذي شأن الرجوع ببساطة إلى قانون العمل البحري .

فالسبب الحقيقي في عدم استقلال قواعد العمل البحري ليس قاصرا على الرغبة في عدم تكرار الأحكام القانونية الواردة في القانون البحري و قانون العمل ، و إنما في الحقيقة صعوبة هذا الفصل الذي يتطلب تعديلات جذرية و مراجعة شاملة ، ذلك أن القواعد المتعلقة بعلاقة العمل البحري والآثار المترتبة عنها لا توجد فقط في الفصول المتعلقة بالبحارة و الربان و عقد العمل البحري بل هي منتشرة بين مختلف قواعد القانون البحري ، فاستغلال السفينة يتم بواسطة الربان و البحارة بعيدا في غالب الأحيان عن المشاركة الفعلية لمالك السفينة أو المجهز الذي يعتبر مسئول عن أفعال و تصرفات الربان و البحارة ، لذلك نلاحظ أنه في كثير من الأحيان قواعد القانون البحري هي في الحقيقة تنظيم للآثار و النتائج القانونية لعمل الربان و البحارة ، فارتباط العمل البحري بسائر موضوعات القانون البحري هو ارتباط عضوي من الصعب فصله على اعتبار قانون العمل البحري قواعده تؤثر تأثيرا كبيرا في مضمون و تشكيل معظم قواعد القانون البحري بمفهومه العام الذي يشمل القواعد القانونية التي تنظم علاقات الناشئة عن استخدام البحر ، فالعمل البحري يعتبر حجر الأساس لجميع فروع القانون البحري بمعناه العام ، و عليه فإن فصل قواعد العمل البحري و استقلالها أمر بالغ الصعوبة حاليا و لكنه ليس مستحيلا و هو التطور المتوقع في المستقبل القريب .

نظرا لخصوصية العمل البحري و خطورة البيئة البحرية أضع القانون 11/90 بموجب المادة الرابعة منه بعض الفئات العمالية إلى أحكام خاصة عند الاقتضاء من بينهم العمال المرتبطين بموجب عقد عمل بحري بحيث أضعهم إلى تنظيم خاص المتمثل في المرسوم التنفيذي 102/05 المذكور أعلاه و الذي يعتبر ضرورة حتمية استلزمته خطورة العمل البحري .

كما تجدر بنا الإشارة إلى أنه تم اختيار الجزائر ضمن أعضاء مجلس المنظمة البحرية الدولية- OMI - Conseil de l'organisation maritime internationale، وهذا خلال أعمال الدورة 23 لاجتماع هذه المؤسسة المنعقد مؤخرا في لندن ، فالجزائر التي سبق وأن ترأست هذا المجلس خلال عهدتين متتاليتين عادت وأخذت مكانتها كعضو، وهذا اعترافا من المنظمة بالجهود التي بذلتها الجزائر في المجال البحري و المينائي ، لاسيما في مجال تكوين وتأهيل طاقم السفن وكذا في مجال الإسعاف البحري¹ .

حساسية وخطورة العمل البحري جعلت من موضوع عقد العمل البحري من المواضيع المهمة و التي تفرض نفسها و بقوة على الساحة العلمية ، على اعتبار أن هذه الفئة من العمال كانت مهمشة إلى أقصى حد و لم يراعي التشريع العمالي خصوصية هذا العمل إلا مؤخرا .

كما أن دراسة هذا الموضوع وما قد ينتج عنه من نتائج و توصيات قد يساهم و لو بنسبة قليلة في التوعية و التحسيس بخطورة العمل البحري و معرفة قواعده الخاصة من حقوق و واجبات طرفي العقد ، ليتم العمل بشكل سليم و دون مخاطر و في ذلك فائدة للعامل و رب العمل على حد سواء ، لاسيما وأن الاقتصاد الوطني يعتمد بالدرجة الأولى على التجارة البحرية في الوقت الراهن الذي يتزامن مع انفتاح الجزائر على السوق العالمية وذلك بدخولها مجال العولمة و انتهاجها نهج الاقتصاد الحر الموجه الذي يعتمد بالدرجة الأولى على المنافسة و تحقيق الربح على حساب العمال عامة و عمال البحر خاصة ، فتطوير الاقتصاد لا بد من أن يواكبه حركة تشريعية مماثلة فقواعد القانون في حالة تزواج دائم مع العلاقات الاجتماعية و الاقتصادية التي تنظمها و هو الأمر عينه الذي قامت به الجزائر منذ بداية التسعينات .

¹ Said KHENISSA , la mondialisation et la protection sociale des gens de mer, le phare N°57, Janvier 2004, p. 15.

هذا ما دفعني إلى تسليط الضوء على هذه الفئة العمالية (عمال البحر) التي كانت و مازالت منطوية على نفسها ، الأمر الذي أدى إلى جهل العديد من الباحثين في مجال القانون للأحكام القانونية التي تنظم علاقة الاستخدام البحري و معرفة ما إذا كانت هذه العلاقة تختلف عن باقي علاقات العمل بوجه عام أم أنها تتشابه معها في كثير من الجوانب مع احتفاظها ببعض الخصوصيات التي تميزها عن باقي علاقات العمل .

اعتمدت في دراسة هذا الموضوع على المنهج الوصفي التحليلي و المقارن ، معتمدة في ذلك على تحليل بعض النصوص القانونية و الآراء الفقهية للتوصل إلى نتائج معينة ، أما المنهج المقارن فكان اعتماده ضرورة اقتضتها نوع الدراسة ، فالمقارنة تساهم في تطوير التشريع من خلال معرفة محاسن و مساوئ التشريعات المقارنة و الاستفادة منها أو تفاديها في التشريع الوطني .

كما سبق و أن أشرت عقد العمل البحري من العقود التي تتمتع بخصوصية لا مثيل لها في باقي عقود العمل البرية الأمر الذي دفع بالمشرع إلى إخضاعه إلى إزدواجية تشريعية و المتمثلة في القانون 11/90 المتضمن علاقات العمل و المرسوم التنفيذي 102/05 المحدد للنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري و التجاري ، بناء على ما سبق نطرح الإشكال القانوني التالي : فيمثل تتمثل خصوصية علاقة العمل في قطاع الملاحة البحرية في التشريع الجزائري والقانون المقارن ؟ .

للإجابة الإشكالية المطروحة اتبعنا خطة بحث ثنائية مكونة من بابين تناولنا في الباب الأول الإطار النظري لعقد العمل البحري ، تناولنا في الفصل الأول الأحكام العامة لعقد العمل البحري وفي الفصل الثاني تناولنا أطراف عقد العمل البحري ، أما الباب الثاني فقد تناولنا فيه الآثار المترتبة عن عقد العمل البحري متناولين بذلك الالتزامات المترتبة عن عقد العمل البحري في الباب الأول ومسؤولية طرفي عقد العمل البحري و انقضاءه في الفصل الثاني .

الباب الأول

الإطار النظري لعقد العمل البحري

قبل الغوص في تفاصيل هذا البحث والمتعلق بعقد العمل البحري في التشريع الجزائري والمقارن من حقوق والتزامات ومسؤوليات ... يجب أولاً التطرق إلى الجانب النظري لهذا الموضوع لأنه يعتبر الركيزة الأساسية للبحث و بدونه يعتبر البحث ناقص ومشوب بعيب الغموض ، ذلك أنه يجب علينا أولاً التعرف على الأحكام العامة لعقد العمل البحري من حيث التعريف والخصائص ومكان التنفيذ (السفينة) على اعتبار أن دراسة هذا العنصر الأخير وإن رأى البعض أنه لا داعي للتطرق إليه إلا أننا نرى أنه هام جداً لأنه لولا مكان تنفيذ العقد (السفينة) ما كان ليحظى هذا النوع من العقود بالخصوصية و لما أخصه المشرع الجزائري بتنظيم خاص إلى جانب تطبيق أحكام القانون 11/90 المتضمن علاقات العمل ، كما سنتطرق إلى أركان هذا النوع من العقود و التي تنقسم إلى أركان عامة مثله مثل باقي عقود العمل وأركان خاصة ينفرد بها لوحده نظراً لخصوصية العمل البحري وخطورته ، كما يجب علينا التعرف على أطراف عقد العمل البحري والمتمثلين في المجهز وهو لقب يطلق على مستغل السفينة في العرف البحري والذي قد يكون مالكا للسفينة أو مستأجراً لها كما سنرى فيما بعد ، أما الطرف الثاني في العقد فهم البحارة الذين يقومون بتشغيل السفينة وإدارتها ووظائفهم عديدة ومتنوعة وأهم وظيفة على متن السفينة وظيفة القيادة و التي يقوم بها الربان طبعاً ويتولى تدبير شؤونها والنظر في نظامها التأديبي والجزائي لكونه رئيس مجتمع السفينة ، وعليه تناولنا بالدراسة الأحكام العامة لعقد العمل البحري في الفصل الأول و أطرافه في الفصل الثاني .

الفصل الأول: الأحكام العامة لعقد العمل البحري

يعتبر عقد العمل البحري من العقود الخاصة نظرا لظروف العمل في البحر وأحوال البيئة البحرية ونظرا لحاجة الدولة إلى العمل البحري لتحقيق مصالحها المشروعة في الاستغلال البحري ، فإنها لا تحجم عن التدخل لتنظيم شؤون العاملين في البحر تنظيما يحقق مصالحهم ومصالحها المشروعة فتوفر لهم من الحماية والضمان وفرص العمل وهو ما يمكن أن نطلق عليه " السياسة التشريعية الاقتصادية الاجتماعية " والمتمثلة في القانون البحري بالدرجة الأولى والمرسوم التشريعي 102/05 المحدد للنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري ، وما لم يتم النص عليه في التشريعين السابقين نرجع بخصوصه إلى الأحكام العامة الواردة في قانون العمل والضمان الاجتماعي ، وبالرغم من بوادر الاهتمام بالعاملين في البحر إلى أن بلادنا بصفة خاصة والبلاد العربية بصفة عامة لم تحقق بعد عدالة اجتماعية لعمال البحر عن طريق وضع قانون خاص للملاحين لأنه لا بد فيه من التوفيق بين رغبات أصحاب السفن من جهة ومطالب الملاحين من جهة أخرى ، وبعبارة أخرى لا بد فيه من التوفيق بين رأس المال والعمل وهما خصمين زكى الصراع بينهما منذ أن نشر كارل ماركس مبادئه المشهورة ، إلا أنه وبالرغم من ذلك مازلت البلدان العربية في توجه دائم نحو الاهتمام بهذه الفئة من العمال مواكبة بذلك المعاهدات والاتفاقيات المعتمدة في هذا المجال آخرها اتفاقية العمل البحري لسنة 2006¹ و التي صادقت عليها الجزائر مؤخرا بموجب المرسوم الرئاسي 260/15 ، وعليه نتساءل حول خصوصية عقد العمل البحري ، فيما تتمثل وأين نلتمسها مقارنة بعقود العمل البرية ؟ الإجابة على هذا السؤال يكون من خلال التعرف على عقد العمل البحري وأحكامه وطبيعته القانونية وخصائصه وهو ما سنتناوله في المبحث الأول من هذا الفصل ، وكذا التعرف على أركان عقد العمل البحري العامة والخاصة والتي سيتم دراستها في المبحث الثاني .

¹ اتفاقية العمل البحري ، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 2006/02/23 ، الدورة 94 بجنيف ، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 260/15 المؤرخ في 2015/10/07 ، ج ر عدد 05 المؤرخة في 2016/01/31 .

المبحث الأول : ماهية عقد العمل البحري

عقد العمل البحري كما سبق وأن أشرت من العقود الخاصة أخضعها قانون العمل بسبب خطورة العمل البحري وظروف الرحلة البحرية إلى تنظيم خاص المتمثل في المرسوم التنفيذي 102/05 المحدد للنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري والتجاري أو الصيد البحري¹، هذه الخصوصية تبرز من خلال التعريف بهذا النوع من العقود وخصائصه التي تميزه عن عقود العمل البرية وهو ما سنتناوله في المطلب الأول من هذا المبحث ، أما ثاني سبب لإخضاع هذا النوع من العقود إلى تنظيم خاص إلى جانب تطبيق قانون العمل هو مكان تنفيذ العمل (السفينة) طبعاً وهو ما سنتناوله في المطلب الثاني من هذا المبحث بالتفصيل .

المطلب الأول : مفهوم عقد العمل البحري

قبل التطرق إلى التعريف الذي جاء به المشرع الجزائري لعقد العمل البحري تجب الإشارة أولاً إلى أنه قواعد القانون 11/90 المتضمن لعلاقات العمل² أخضع هذه الفئة من العمال وهم عمال البحر بمقتضى المادة الرابعة 04 منه إلى تنظيم خاص والتي تنص على " تحدد عند الاقتضاء أحكام خاصة ، تتخذ عن طريق التنظيم ، النظام النوعي لعلاقات العمل التي تعني مسيري المؤسسات ومستخدمي الملاحة الجوية و البحرية و مستخدمي السفن التجارية والصيد البحري ...". محيلة بذلك تنظيم هذا النوع من العلاقات (علاقة العمل البحرية) إلى تنظيم خاص بهم و المتمثل في المرسوم التنفيذي 201/05 المتعلق بالنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري الذي ألغى الأحكام الواردة في المرسوم التنفيذي 171/88 المتضمن القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر³ بموجب المادة 60 منه .

وهو ما ذهب إليه المشرع المصري كذلك من خلال وضعه تنظيم خاص لعقد العمل البحري المجسد في القانون رقم 157 لسنة 1959 ثم قانون التجارة البحري رقم 08 لسنة 1990 إلا أن استبعاد تطبيق قواعد قانون العمل على هذا النوع من العقود ليس مطلقاً وهو ما نستشفه من نص

¹ المرسوم التنفيذي 102/05 المؤرخ في 2005/03/26 المتعلق بالنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري ، ج ر عدد 22 المؤرخة في 2005/03/27 .

² القانون رقم 11/90 المؤرخ في 1990/04/21 المتضمن لعلاقات العمل ، ج ر عدد 17 المؤرخة في 1990/04/25 .

³ المرسوم التنفيذي 171/88 المؤرخ في 1988/09/13 المتضمن القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر ، ج ر عدد 37 المؤرخة في 1988/09/14 .

المادة 1/114 من قانون التجارة البحري و التي تنص على " تسري على عقد العمل البحري الأحكام الواردة في القوانين المتعلقة بالعمل و التأمينات الاجتماعية فيما لم يرد بشأنه نص في هذا القانون " ¹.

نفس الشيء بالنسبة للمشرع المغربي أخضع فئة البحارة إلى تنظيم خاص بموجب المادة 03 من مدونة الشغل المغربية ².

الفرع الأول : التعريف بعقد العمل البحري

أولا : التعريف التشريعي

المشرع الجزائري لم يعطي تعريفا صريحا لعقد العمل البحري وإنما اكتفى بتعريف بعض المصطلحات المرتبطة به والمتمثلة فيما ورد في المادة 03 من الرسوم التنفيذي 102/05 في الفقرتين التاليتين :

الفقرة د) الخدمة في البحر: " قواعد تنظيم العمل المطبقة على الطاقم على متن سفينة النقل البحري أو الصيد في البحر وفي الفرضة و كلما مكثت السفينة أقل من أربع وعشرين (24) ساعة في موانئ التوقف "

الفقرة ز) المستخدم الملاح : " كل شخص مقيد في سجل رجال البحر و يعمل في خدمة السفينة ..."

وكذلك ما ورد في المادة 384 من القانون البحري الجزائري ³ التي تنص على أنه " من أجل تطبيق هذا الأمر فإن الاصطلاحات التالية تعني ما يلي:

أ) يعني "رجل البحر" أو "البحار" كل شخص يعمل في خدمة السفينة و مقيد في سجل رجال البحر ،

¹ همام محمد محمود زهران ، قانون العمل – عقد العمل الفردي – ، دار الجامعة الجديدة ، الاسكندرية، ط 2003 ، ص39.

² القانون رقم 1.03.194 المؤرخ في 11/09/2003 المتعلق بتنفيذ القانون رقم 65.99 المتعلق بمدونة الشغل ، الجريدة الرسمية عدد 5167 المؤرخة في 08 ديسمبر 2003 .

³ الصادر بموجب الأمر 80/76 المؤرخ في 23/10/1976 المتضمن القانون البحري ، ج ر عدد 29 المؤرخة في 10/04/1977 المعدل و المتمم بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في 25/06/1998 ، ج ر عدد 47 المؤرخة في 27/06/1998 ، المعدل و المتمم بالقانون 04/10 المؤرخ في 15/08/2010 ، ج ر عدد 46 المؤرخة في 18/08/2010 .

ب) يعني "المجهز" كل شخص طبيعي أو معنوي يستغل السفينة ويستخدم رجال البحر لهذا الغرض،

ج) يعني "أحد أفراد الطاقم" كل شخص مبحر على متن السفينة ومقيد في دفتر الطاقم ، د) يعني "الربان" قائد السفينة و رئيس طاقم السفينة ..."

من خلال هذه التعريفات يمكن القول بأن عقد العمل البحري هو العقد الذي يلتزم بمقتضاه البحار المقيد في سجل رجال البحر بالعمل على متن السفينة مقابل أجر يتعهد به المجهز تحت إشراف الربان و الذي يعتبر هو الآخر بحارا بموجب عقد يربطه مع المجهز .

هذا وتجب الإشارة إلى أن المشرع الجزائري لم يستقر على مصطلح واحد في وصف علاقة العمل البحري فنجده يطلق عليه مصطلح عقد توظيف كما ورد في المادة 428 من ق ب ج و التي تنص على " يتعين على المجهز :

ز — إعداد عقود توظيف كتابية للبحارة "، وكذلك ما ورد في المادة 08 من المرسوم التنفيذي 102/05 بنصها على " تبدأ علاقة عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري ابتداء من إبرام عقد توظيف مكتوب " وتارة أخرى يطلق عليه مصطلح عقد عمل كما ورد المادة 2/450 من ق ب بنصها على " إذا وقع فسخ عقد العمل دون خطأ البحار تحمل المجهز مصاريف إعادة البحار إلى وطنه ."

تجب الإشارة في هذه النقطة أنه بالرجوع إلى نص المادة باللغة الفرنسية لا يوجد فرق بين مصطلح " عقد توظيف " ومصطلح "عقد عمل " بحيث كلاهما يصطلح عليه في اللغة الفرنسية بـ : " contrat d'engagement " و التي تعني عقد التزام ، هذه التسمية الأخيرة وردت في المرسوم التنفيذي 171/88 المتضمن القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر الملغى ، و هي نفسها كذلك المستعملة مكن قبل المشرع الفرنسي لكن بإضافة كلمة " بحري " أي " contrat maritime d'engagement " ، وفي اعتقادنا التسمية الصحيحة هي " عقد عمل بحري " Contrat du travail maritime كما سماه المشرع المصري في قانون التجارة البحرية .

على العكس من ذلك فالمشرع الفرنسي وضع تعريف واضح و صريح لعقد العمل البحري و ذلك في القانون الصادر في 1926/12/13 المتضمن قانون العمل البحري في مادته الأولى نجده قد عرف عقد العمل البحري بأنه " كل عقد مبرم بين المجهز أو من يمثله و بحار موضوعه خدمة مؤداه على ظهر السفينة بغرض القيام برحلة بحرية يعتبر عقد عمل بحري يخضع لأحكام هذا

القانون " ¹ ، وكذلك نجد تعريفا له في قانون النقل الفرنسي في مادته 1-5542 L بحيث تعرفه بأنه " كل عقد مبرم بين البحار والمجهز أو أي مستخدم آخر ، يكون موضوعه أداء خدمة على متن السفينة بغرض القيام برحلة بحرية ² ، و هو نفس التعريف الوارد في القانون البحري المغربي ³ . كما اعتبر المشرع الفرنسي عقد العمل البحري عقد إيجار الخدمات في المادة 04 منه بنصها على " عقد إيجار الخدمات المبرم بين المجهز أو من يمثله والبحار يخضع خارج فترات إقلاع البحار لأحكام قانون العمل " ⁴ .

على غرار المشرع الفرنسي المشرع المصري كذلك جاء بتعريف واضح وصريح في المادة 13 من قانون التجارة البحري و التي تعرفه بأنه العقد الذي يلتزم بمقتضاه شخص بالعمل في سفينة مقابل أجر تحت إشراف مجهز أو ربان ⁵ .

ثانيا : التعريف الفقهي

أما الفقه فقد اختلف من جهته في تعريف عقد العمل البحري فهناك من عرفه بأنه "عقد يلتزم بمقتضاه شخص بالعمل على السفينة لقاء أجر تحت إشراف المجهز أو الربان ولا يشترط في العمل المطلوب تأديته أن يكون متصلا بأعمال الملاحة البحرية بل يمكن أن يكون موضوعا لعقد عمل بحري العمل الذي لا يتصل بهذه الملاحة كأعمال الطهارة أو خدم السفينة أو عمل طبيب السفينة " ⁶ .

¹ART.1 - C. trav .mar - " Tout contrat d'engagement conclu entre un armateur ou son représentant et un marin et ayant pour objet un service à accomplir a bord d'un navire en vue d'une expédition maritime est un contrat d'engagement maritime régi par les disposition de la présente loi " .

² ART. 1 .5542 -1 " Conclu entre un marin et un armateur ou un autre employeur , ayant pour objet un service à accomplir a bord d'un navire en vue d'une expédition maritime " .

³ Article 165 Code de commerce maritime marocain 26/05/1919 : "Tout contrat d'engagement conclu entre un armateur ou son représentant et un marin, et ayant pour objet un service à accomplir à bord d'un navire de mer armé sous pavillon chérifien, est un contrat d'engagement maritime, régi par les dispositions du présent dahir. Article 165 bis : Est considéré comme armateur, au sens de l'article précédent, toute personne physique ou morale, propriétaire ou non du navire, qui en assure l'exploitation"

⁴ ART .4 " Le contrat de louage de services conclu entre un armateur ou son représentant et un marin et régi en dehors des période d'embarquement du marin par les disposition du code de travail " .

⁵ إيمان آلجميل ، عقد العمل البحري ، المكتب الجامعي الحديث ، مصر ، ط 2014 ، ص 12 .

⁶ جلال وفاء محمددين ، قانون التجارة البحرية ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، ط 1997 ، ص 178 .

وهناك من عرفه بأنه "عقد يلتزم بمقتضاه شخص بأداء خدمة على ظهر السفينة مقابل أجر يتعهد به و ليس ضروريا أن يكون هذا العمل متصلا بالناحية الفنية للسفينة بل العبرة بمكان أداء العمل إذ يكفي أن يكون على ظهر السفينة ليعتبر العامل مرتبطا بعقد عمل بحري"¹ .

وهناك من يعرفه بأنه : "عقد بمقتضاه يلتزم شخص يسمى الملاح بأن يعمل على ظهر سفينة مقابل أجر يتعهد به المجهز على أن يكون العمل متصلا بالرحلة البحرية و مفيدا لها ، فعقد العمل البحري يحدد الصفة التي يقوم على أساسها البحار بالعمل على ظهر السفينة و يلزمه بالقيام بالعمل في وقت ومكان معين و ملازمة السفينة و إطاعة الأوامر حتى انتهاء الرحلة البحرية ، و لا تصبغ صفة البحار على العامل في العقد المبرم بينه و بين المجهز إلا إذا كان العمل برمته يؤدي على ظهر السفينة مهما كان نوع العمل ذلك أن العبرة بمكان العمل و ليس بنوع العمل لإضفاء صفة البحار"² .

فمصطلح البحار أو الملاح يشمل ربان السفينة ، و ضباط الملاحة ، والمهندسين البحريين ، وطبيب السفينة ، وضباط اللاسلكي والضابط الإداري و البحارة والميكانيكيين و الوقادين و أفراد الخدمة العامة³ .

ومن ثمة فإن الأشخاص الذين يسافرون على ظهر السفينة لإنجاز بعض الأشغال أو التجار الذين يقومون بمباشرة تجارتهم على ظهر السفينة لا يرتبطون مع المجهز بعقد عمل بحري بل يعد هؤلاء من ركاب السفينة وليس من بحارتها ، كما أن أحكام عقد العمل البحري لا تسري على عمال مصانع السفينة وعمال الموانئ بصفة عامة سواء أكانوا يعملون في تنظيف السفن أو شحنها أو تفرغها ، كما لا تسري هذه الأحكام على المرشد حال تواجده على ظهر السفينة لإرشادها للخروج بها من الميناء والدخول بها إليه ، في حين تسري هذه الأحكام على كل شخص يؤدي خدمة عامة

¹ محمد كامل أمين ملش ، محاضرات في تشريع العمل البحري وتوحيده في البلاد العربية ، مطابع دار الكتاب العربي، مصر ، ط 1958 – 1959 ، ص 16 .

² عبد القادر حسين العطير ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية – دراسة مقارنة ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن ، د ط ، ص 193 .

³ مصطفى كمال طه ، أساسيات القانون البحري ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، ط 01 ، سنة 2006، ص

على ظهر السفينة مقابل أجر وهو عنصر مهم من عناصر عقد العمل و بدونه لا يمكن اعتبار الشخص الذي يعمل على متن السفينة ملاحا¹ .

كما تجب الإشارة إلى أن أحكام عقد العمل البحري لا تسري إلا على فترة الرحلة البحرية وحدها لأن الأخطار التي يتعرض لها البحار بسبب العمل في البحر هي التي تستوجب تطبيق قواعد خاصة استثنائية مغايرة لتلك الأحكام التي تحكم العمل في البر ، وعليه فإنه و بمجرد عودة البحار إلى البر يخضع لأحكام عقد العمل البري في علاقته بالمجهر إلا إذا تعلق الأمر بوقائع حدثت أثناء الرحلة البحرية² .

في هذا الصدد نلاحظ بأن المشرع الجزائري جعل من أحكام عقد العمل البحري سارية حتى و لو كانت السفينة ماکثة أو راسية في الميناء لكن بشرط أن يكون رسوها ذلك أقل من أربع و عشرين ساعة (24) هذه المدة تدخل في إطار الرحلة البحرية) أما مكوثها أكثر من 24 ساعة فلا تدخل هذه المدة ضمن إطار الرحلة البحرية فالعمل المؤدى أثناء هذه الفترة يخضع للأحكام العامة أي قانون العمل³ .

— كما هو الحال بالنسبة لسائر عقود العمل فإن عقد العمل البحري يتميز بوجود عنصر التبعية أي تبعية البحار لرب عمله وهو الربان أو المجهر وذلك بالعمل تحت إشرافه و إمرته وهذه التبعية هي تبعية قانونية وهي نتيجة حتمية لفكرة الإدارة والإشراف عن طريق القواعد والأنظمة الداخلية التي يضعها رب العمل .

¹ كمال حمدي ، القانون البحري — السفينة ، أشخاص الملاحة البحرية — استغلال السفينة — ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، ط 03 ، سنة 2003 ، ص 276 .

² صالح الزهاوي ، القانون البحري — شرح أحكام القانون البحري — ، بدون دار النشر ، د ط ، ص 163 .

³ المادة 21 من المرسوم التنفيذي 102/05 المحدد للنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري .

الفرع الثاني : خصائص عقد العمل البحري

يتميز عقد العمل البحري بمجموعة من الخصائص نبرز أهمها فيما يلي :

أولاً : عقد العمل البحري عقد رضائي

يمكن القول في هذا الشأن أن عقد العمل البحري شأنه شأن عقود العمل الأخرى يتم بمجرد التعبير عن إرادتين متطابقتين دون التزام أي شكلية¹.

اشتراط المشرع الكتابة في العقد يكون شرطاً للإثبات وليس لانعقاد العقد كما سيتم تفصيله لاحقاً، وللتحقق من توافر الأركان العامة للعقد من رضا ومحل وسبب لا بد من الرجوع إلى الأحكام الموجودة في القانون المدني وكذا الأحكام الخاصة الموجودة في القانون البحري وقانون العمل كأن يكون البحار طليق من أي استخدام آخر وكذلك إبراز سند خطي يتضمن رضا الوالد الوصي في حالة نقص أهلية البحار و الخضوع للفحص الطبي...².

تجب الإشارة في هذا المجال إلى أن مبدأ الحرية التعاقدية عندما يتعلق الأمر بعقد العمل البحري لها أثر محدود حيث يلتزم المتعاقدان باحترام القواعد التي ينص عليها القانون بصدد تحديد التزامات كل من طرفي العقد وهما المجهز والملاح ، ومرد هذا التقييد في حرية الأطراف في التعاقد اعتبارات تتعلق بالنظام العام وعدم استغلال العامل البحري والاعتراف له بحقوقه الجوهرية التي تنشأ عن طبيعة الخدمة في السفينة وظروف السفر في البحر ، هذا ما يمنع المتعاقدان الخروج عن الأحكام التي حددها القانون إلا في الحالات التي بنص فيها على جواز مخالفة قاعدة معينة ، بحيث أنه وبمجرد إبرام عقد العمل البحري حتى يسري على طرفي العقد نظام قانوني كامل لا دخل لإرادتهما في بيانه وتحديدته³.

¹ كمال حمدي ، عقد العمل البحري ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، ط 2002 ، ص 93 .

² طالب حسن موسى ، القانون البحري ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، عمان ، ط 2007 ، ص 83 .

³ علي حسن يونس ، العقود البحرية ، دار الكتاب الحديث للطبع للنشر و التوزيع ، الكويت ، د ط ، ص 176 .

ثانيا : عقد العمل البحري من العقود الملزمة للجانبين

يعتبر عقد العمل البحري من العقود الملزمة للجانبين لأنه يرتب التزامات على عاتق كل من الطرفين فالبحار يلتزم بأداء العمل المتفق عليه و يلتزم رب العمل بإيفاء البحار أجره و غذائه وعلاجه وإيواءه وترحيله كما سنفصلها لاحقا ¹ .

ثالثا : عقد العمل البحري من عقود المعاوضة

كل من الطرفين في عقد العمل البحري يحصل على مقابل لما يؤديه فالبحار يحصل على الأجر مقابل عمله و رب العمل يحصل على العمل مقابل أجر يؤديه للبحار ² .

رابعا : عقد العمل البحري من عقود المدة

ارتباط عقد العمل البحري بالعمل على ظهر السفينة يجعل من هذا العقد من عقود المدة ، و قد تحدد مدة العقد لرحلة أو رحلات معينة ومن ثمة ينقضي هذا العقد بانتهاء هذه الرحلة أو تلك الرحلات ، كما قد ينعقد العقد لمدة محددة أو غير محددة و في هذه الحالة الأخيرة لا يمكن القول بأن العقد ينقضي بانتهاء الرحلة لكن و بكل بساطة تطبق القواعد العامة الموجودة في قانون العمل على البحار و ليس تلك القواعد الاستثنائية المتعلقة بالعمل في البحر إلا إذا تعلق الأمر بوقائع حدثت أثناء الرحلة البحرية ³ .

والمقصود من القول أن عقد العمل البحري لا يسري إلا بالنسبة لمدة محددة هو مدة الرحلة البحرية ، و حكمة ذلك طبعا أن العمل في البحر والأخطار التي يتعرض لها الملاح هي التي تستوجب تطبيق قواعد خاصة تختلف عن القواعد التي تحكم علاقة العمل العادية ⁴ .

¹ كمال حمدي ، عقد العمل البحري ، المرجع السابق ، ص 94 .

² كمال حمدي ، نفس المرجع ، ص 94 .

³ إيمان آلجميل ، عقد العمل البحري ، المرجع السابق ، ص 13 .

⁴ علي حسن يونس ، المرجع السابق ، ص 176 .

خامسا : تجارية عقد العمل البحري

يرى جانب من الفقه أن عقد العمل البحري يكون تجاريا إذا كانت السفينة معدة للاستغلال التجاري بالنسبة لطرفي العقد مالك السفينة والبحار ، أما إذا كانت السفينة مخصصة للنزهة فالعقد يعتبر مدنيا بالنسبة لطرفيه ، إلا أنه و وفقا لنظرية الأعمال المختلطة التي تطبق على المسائل البحرية و التجارية فإن عقد العمل البحري في حالة ما إذا كانت السفينة تجارية يعتبر العقد تجاريا بالنسبة لرب العمل ومدنيا بالنسبة للبحار في كل الأحوال لأن البحار لا يقوم بأعمال تجارية وإنما يستثمر نشاطه وجهوده البدنية والذهنية أما إذا كانت السفينة مخصصة للنزهة فإن العقد هنا يعتبر مدنيا بالنسبة لطرفي العقد رب العمل والبحار على حد سواء .

أهمية اعتبار عقد العمل البحري تجاريا أو مدنيا و التفرقة بينهما تبرز في تحديد النتائج المترتبة عن كون العقد تجاري أو مدني من حيث الاختصاص ومن حيث قواعد الإثبات ، فمن حيث الاختصاص يتأرجح هذا الأخير بين القسم المدني و القسم التجاري حسب طبيعة العمل بالنسبة لكل من طرفي العقد ، أما من حيث الإثبات فتطبق قواعد الإثبات التجارية على من يعتبر العمل تجاريا بالنسبة إليه في حين تطبق قواعد الإثبات المدنية على من يعتبر العمل مدنيا بالنسبة إليه¹ .

سادسا : مراعاة الاعتبار الشخصي

على غرار عقود العمل عامة فإنه يراعى في عقد العمل البحري الاعتبار الشخصي إذ لكفاءة البحار وسلوكه اعتبار عند تعاقد رب العمل معه و يبقى اعتبار شخص رب العمل بالنسبة للبحار أقل أهمية في نظر هذا الأخير .

¹ مدحت حافظ إبراهيم ، شرح قانون التجارة البحرية الجديد ، مكتبة غريب ، مصر ، ط 01 ، سنة 1991 ، ص

في هذا النوع من العقود أثر الاعتبار الشخصي يتمثل في أن يقوم البحار بنفسه بالعمل المتفق عليه فليس له أن ينيب عنه غيره في القيام به مثلا (مع تفاصيل أكثر في الباب الثاني ، الفصل الأول منه)¹ .

المطلب الثاني : مكان تنفيذ عقد العمل البحري

مكان تنفيذ عقد العمل البحري هو الذي جعل من العمل البحري عملا ذا خصوصية وجعل علاقة العمل البحري علاقة متميزة عن باقي علاقات العمل فالعمل البحري يؤدي في عرض البحر بواسطة أداة الملاحة البحرية وهي السفينة و قد أحاط المشرع الجزائري هذه الأخيرة بأحكام عامة ترسم في مجملها نظام قانوني مميز لها وسأتناول في هذا الصدد الطبيعة القانونية للسفينة وحالتها المدنية من اسم ، موطن ، علامات وحمولة ، وقبل التطرق لهذه العناصر يفتضي الأمر التعريف بالسفينة كما يلي :

الفرع الأول : تعريف السفينة

ينير تعريف السفينة بعض الإشكالات خاصة مع وجود أنواع جديدة من المنشآت العائمة كالمنصات العائمة ، الزحافات الهوائية والمنشآت المعدة للترفيه و النزهة و التي توجب وضع تعريف قانوني لها لمعرفة القواعد القانونية التي تنطبق عليها² ، أمام هذا الإشكال وضع المشرع الجزائري الحل في المادة 13 من القانون البحري³ بنصها على : " تعتبر السفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة أو إما عن

¹ كمال حمدي ، عقد العمل البحري ، المرجع السابق ، ص 95-96 .

² وهيب الأسبر ، القانون البحري — السفينة، أشخاصها ، عقد النقل البحري — ، المؤسسة الحديثة للكتاب ، طرابلس — لبنان ، ط 2001 ، ص 22 .

³ المادة 01 من قانون التجارة البحري المصري لسنة 1990 تنص على " السفينة هي كل منشأة عائمة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية و لو لم تستهدف الربح ، و تعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزءا منها".

طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة " ، وتعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزء منها¹ .

وهو ما ذهب إليه المشرع المصري كذلك في المادة الأولى قانون التجارة البحرية لسنة 1990 ، مع الملاحظة أن المشرع الفرنسي و بالرغم من أن فرنسا متطورة في هذا المجال لم يورد تعريفا للسفينة وترك ذلك للفقهاء .

حيث اكتفى المشرع الفرنسي بتحديد عناصر شخصية السفينة المتمثلة في الاسم، الموطن ، الجنسية والحمولة في المادة الأولى من القانون الصادر في 1967/01/03² .

ويشترط لاعتبار السفينة منشأة عائمة أن تتم ممارسة النشاط في البحر وأن تقوم بالملاحة على وجه الاعتياد والتخصص في الملاحة البحرية سواء أكانت ملاحاً رئيسية أو مساعدة أو تبعية أو كانت الملاحة بأعالي البحار أو ساحلية³ ، الأمر الذي يستدعي التفريق بين السفينة والمركب⁴ . المقصود من أن تقوم السفينة بالملاحة على وجه الاعتياد أي أن المنشأة العائمة طالما تقوم عادة بالملاحة البحرية⁵، يضاف عليها وصف السفينة ولا تفقد هذه الصفة حتى ولو قامت بالملاحة النهرية كذلك الأمر بالنسبة للمركب إذا قام بملاحة بحرية استثناء فإن ذلك لا يضاف عليه وصف السفينة⁶ .

تكتسب المنشأة العائمة وصف السفينة من الوقت الذي تصبح فيه صالحة للملاحة البحرية ، وهذه الصلاحية تعتبر بداية حياة السفينة شريطة أن تكون مجهزة وبحالة جيدة تستطيع معها مواجهة أخطار الملاحة البحرية و تثبت هذه الصلاحية بالشهادة التي تسلمها السلطات المختصة

¹ محمود شحماط ، القانون البحري الجزائري ، دار الهدى ، الجزائر ، ط 2010 ، ص 19 .

² l'article 01 de la loi du 03/01/1967 stipule en effet " les éléments d'individualisation du navire sont : le non , le port d'attache , la nationalité , le tonnage " .

³ أحمد حيتي ، قضاء النقص البحري ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، ط 02 ، د س ، ص 09 .

⁴ محمود شحماط ، القانون البحري الجزائري ، المرجع السابق ، ص 20 .

⁵ P. Chauveau , Précis du droit maritime, 5 éme édition , p . 28 .

⁶ محمود سمير الشرقاوي ، القانون البحري ، منشورات الحلبي ، بيروت ، ط 2001 ، ص 82 .

لمالك السفينة¹ وبمفهوم المخالفة فإن فقد السفينة صلاحيتها للملاحة يعني نهاية حياة السفينة مثل الغرق أو التلف...² .

الفرع الثاني : الطبيعة القانونية للسفينة

ما يمكن قوله حول الطبيعة القانونية للسفينة هو أن هذه الأخيرة تخضع لنظام قانوني من نوع خاص.

السفينة مال منقول يخضع لقواعد خاصة وهذا من دون أدنى شك لأنه ينطبق عليها معيار المال المنقول كونها قابلة للانتقال من مكان إلى آخر دون تلف³ وفقا لأحكام القانون المدني ، وهو ما نصت عليه المادة 56 من القانون البحري والتي تنص على : " تعد السفن والعمارات البحرية الأخرى أموالا منقولة... " غير أن هذا التكييف غير صحيح على إطلاقه ذلك أن السفينة و إن كانت منقولا فإنها لا تخضع لحكم من أحكامه وهي قاعدة " الحيازة في المنقول سند الملكية " ⁴ .

هذا من جهة ومن جهة أخرى السفينة تتشابه مع العقار في عدة مواضع كعدم إمكانية اكتسابها بالحيازة ، كما تخضع في جزها لإجراءات حجز العقار وتخضع كذلك للرهن الرسمي الشبيهة بالرهن الرسمي على العقار ، كما أن السفينة لا تنقل ملكيتها إلا بمحرر رسمي صادر عن الموثق⁵ .

هذا التشابه بين السفينة و العقار لا يجعل منها عقارا لأنه هناك ما يبرر تطبيق بعض أحكام العقار على السفينة لأنها منقولات ذات قيمة مالية معتبرة تقوم بدور أساسي في التجارة والاقتصاد

¹ المادة 131 من ق ب ج .

² محمود شحات ، القانون البحري الجزائري ، المرجع السابق ، ص 20 .

³ المادة 683 من الأمر رقم 58/75 المؤرخ في 1975/09/26 المتضمن القانون المدني ، ج ر عدد 78 المؤرخة في 1975/09/30 ، المعدل و المتمم بالقانون رقم 05/07 المؤرخ في 2007/05/13 ، ج ر عدد 31 المؤرخة في 2007/05/13 . .

⁴ حمدي الغنيمي ، محاضرات في القانون البحري الجزائري ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، ط 02 ، سنة 1988 ، ص 10 .

⁵ المادة 49 من ق ب ج .

الوطني حتى أن البعض يطلق عليها بعقارات البحر لذلك أخضعها المشرع الجزائري لوضع قانوني دقيق و خاص فيما يخص نقل ملكيتها ، حجزها ، رهنها والامتيازات البحرية التي تقع عليها ¹ .

في القانون الدولي العام يصبغ على السفينة بعض الخصال اللصيقة بالأشخاص لكونها تحتوى على بعض صفات هذا الأخير كالاسم ، الموطن ، الجنسية ... ، وكذا في الفقه والقضاء الأنجلوسكسوني ، إلا أن هذا غير منطقي فتمتع السفينة ببعض عناصر الحالة المدنية للأشخاص لا يعني أنها تدرج ضمن طبيعتهم إذ أن السفينة تكون محلا للتنفيذ عليها ماديا ، وعليه لا يمكن القول بإمكانية وجودها كطرف في الالتزام و وجودها كمحل له في نفس الوقت ² .

وخلاصة القول أن السفينة تخضع لوضع قانوني من نوع خاص تتميز بمميزات العقارات والمنقولات معا و إن كانت مميزات المنقولات أكثر وزنا .

الفرع الثالث : الحالة المدنية للسفينة

يقصد بالحالة المدنية للسفينة مجموع العناصر التي تجعلها متميزة عن غيرها من السفن شأنها في ذلك شأن الشخص الطبيعي الذي يتمتع بحالة مدنية ينفرد بها لوحده ، نصت على هذه العناصر المادة 14 من القانون البحري الجزائري ³ و المتمثلة في الاسم الموطن ، الحمولة والجنسية ⁴ ، وهناك من يضيف عنصر تصنيف السفينة كما سنرى فيما يلي :

أولا : الاسم

¹ محمود شحات ، القانون البحري الجزائري ، المرجع السابق ، ص 22 .

² عبد الكريم عوض خليفة ، القانون الدولي للبحار ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، ط 2013 ، ص 15 .

³ نص المادة 14 " تتكون العناصر المتعلقة بشخصية السفن من الاسم و الحمولة و ميناء التسجيل و الجنسية " ،

تقابلها المادة 01 من التشريع الفرنسي الصادر في سنة 1967 سابقة الذكر .

⁴ عجة الجيلالي ، مدخل للعلوم القانونية — نظرية القانون بين التقليد و الحداثة — ، دار الخلدونية ، الجزائر ، د ط

، ص 295 .

يجب أن يكون لكل سفينة اسم خاص بها يميزها عن غيرها من العمارات البحرية الأخرى¹ ، مع الإشارة إلى أن الاسم الذي يختاره المالك ليس حكرا عليه بل يمكن استعماله من طرف شخص آخر إذا غرقت السفينة أو تحطمت ، لذلك نجد أغلب الشركات الكبرى تحرص على منح ذات الاسم لسفنها مع إضافة اسم كل سفينة لتمييزها عن غيرها من السفن شريطة أن يكون مصحوبا برقم التسجيل وعلى مكان ظاهر من السفينة وهو ما نصت عليه المادة 17 من التقنين البحري الجزائري " يجب أن يوضع اسم السفينة على مقدم السفينة وعلى طرف منه ، ويكون اسم ميناء تسجيل السفينة موضوعا تحت اسمها الوارد على مقدمها " ، مع مراعاة أن توضع العلامات الخارجية لتحقيق هوية السفينة بأحرف عربية و لاتينية على السفينة وهو ما أكدت عليه المادة 15 من القانون سابق الذكر².

مع الإشارة أنه إذا كان الأصل هو حرية مالك السفينة في اختيار اسم لسفينته إلا أن حريته في ذلك مقيدة بموافقة الجهة الإدارية المختصة على اسم السفينة³ ، وذلك بهدف ضمان عدم تكرار الأسماء التي تحملها السفن والذي قد ينتج عنه مشاكل في العمل خاصة إذا وقع للسفينة حادث بحري⁴.

وأخيرا نشير إلى أن المشرع الجزائري في حالة غرق السفينة أو تحطمها ينتهي تسجيلها ومعه يزول حق ملكية اسم السفينة ويصبح مباحا استخدامه من طرف شخص آخر ، هذه المسألة عزم المشرع الجزائري عن تنظيمها على العكس من ذلك في التشريعين المصري والإنجليزي ، واقتصر التنظيم على وجوب موافقة السلطة الإدارية البحرية المختصة عند تغيير اسم السفينة حتى لا يختلط

¹ المادة 16 من ق ب ج " يجب أن تحمل كل سفينة اسما يميزها عن العمارات البحرية الأخرى و يختص مالك السفينة باختيار اسمها " .

² تقابلها المادة 05 من التقنين البحري اللبناني .

³ المادة 2/16 من ق ب ج

⁴ محمود شحماط ، القانون البحري الجزائري ، المرجع السابق ، ص 23 .

بغيره على الأقل في الجمهورية الجزائرية ، مع وجوب حمل كل سفينة علامة مميزة لها تمكن من معرفتها والذي نصت عليه المادة 24 من التقنين البحري الجزائري¹.

ثانيا : الموطن – ميناء التسجيل –

فضلا عن الاسم الذي تتمتع به السفينة لا بد أن يكون لها موطننا وهو الموطن القانوني فهذا الأخير يعتبر من العناصر المكونة لشخصية السفينة² ، وموطن السفينة هو الميناء الذي تم تسجيلها فيه ، وتحديد الموطن هو الآخر مرهون بإرادة المالك و ذلك طالما أن له اختيار ميناء التسجيل والذي قد يكون غير ميناء الاستغلال الذي تمارس فيه السفينة نشاطها ، بحيث لا يشترط أن يجري استغلال السفينة في ميناء تسجيلها فقد تسجل سفينة في ميناء مستغانم وتباشر نشاطها في ميناء الجزائر العاصمة³.

لا يجوز للسفينة أن تسجل في أكثر من ميناء أي لا يجوز أن يكون لها أكثر من موطن⁴ و لكن لها أن تعمل بين أكثر من ميناء وهو الوضع الطبيعي لممارسة نشاطها التجاري ، كما تلتزم بكتابة اسم ميناء تسجيلها أو الأحرف المميزة لذلك الميناء تحت اسمها الوارد على مقدمتها⁵.

وفي هذا الموطن توجه الإعلانات للسفينة و يوقع عليها الحجز وتشتهر فيه التصرفات والحقوق العينية المترتبة عليها من بيع و رهن و التي يتم التعرف عليها عن طريق سجل السفن الموجودة في ميناء القيد ، لذلك وجب التفرقة بين ميناء تسجيل السفينة و ميناء استغلالها⁶.

ثالثا : الحمولة

محمود شحماط ، المختصر في القانون البحري الجزائري ، دار العلوم للنشر و التوزيع ، الجزائر، د ط ، ص 23¹.

² المادة 14 من ق ب ج .

³ محمود شحماط ، القانون البحري الجزائري ، المرجع السابق ، ص 24 .

⁴ المادة 46 من ق ب ج .

⁵ عبد القادر العطير ، باسم محمد ملحم ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، الأردن ، ط 01 ، سنة 2009 ، ص 64 .

⁶ محمود شحماط ، المختصر في القانون البحري الجزائري ، المرجع السابق ، ص 25 .

يقصد بحمولة السفينة مقدار الحمولة التي يمكن للسفينة استيعابها أثناء الرحلة البحرية¹، وتعتبر الحمولة من العناصر الأساسية للسفينة و التي تميزها عن غيرها من السفن و المتمثلة في حمولة السفينة ، و وحدة الحمولة من الطن الحجمي و هو قياس انجليزي يعادل 2.83 .

وقد أعلنت L.O.M معاهدة دولية لقياس الحمولة و ذلك سنة 1969 و التي دخلت حيز التنفيذ الدولي عام 1982 ، تطبق هذه المعاهدة على كل السفن الجديدة بما فيه تلك التي تخضع لتعديلات جوهرية² ، هناك ثلاث أنواع من الحمولة وهي :

1/ الحمولة الإجمالية الكلية : و تشمل فراغ السفينة كلها بما فيها المنشآت القائمة على سطحها .

2/ الحمولة الإجمالية : تخصم منها الفراغات التي تشغلها آلات و منشآت السفينة والأماكن المخصصة لإقامة طاقم السفينة و كذلك المراجل والأماكن المخصصة للوقود وإدارة مناورات السفينة وغرفة القيادة و غرفة الخرائط .

3/ الحمولة الصافية : يقصد بها الفراغ الذي يخصص فعلا لنقل البضائع أو الأشخاص و المراد قوله هو أن الحمولة الإجمالية الكلية تعبر عن أبعاد السفينة أما الحمولة الصافية فتعبر عن أهلية الاستغلال التجاري للسفينة ، وتقدير حمولة السفينة أمر ضروري و مهم خاصة فيما يلي :

—— تحديد رسوم دخول السفينة إلى الموانئ و خروجها منها و الرسو على الأرصفة والمكوث والقطر والإرشاد ؛

—— تحديد الأجرة في حالة تأجير السفينة للاستغلال ؛

—— تحديد مسؤولية مالك السفينة عن الأضرار البدنية³ .

تقوم السلطة الإدارية المختصة بعملية المعايرة المعدة لتحديد الحمولة الإجمالية و الحمولة الصافية للسفينة وكذلك قياساتها وذلك بالاستناد لأحكام الاتفاقيات الدولية في هذا المجال و التي تكون

¹ عبد القادر العطير ، باسم محمد ملحم ، المرجع السابق ، ص 62 .

² Rodier .J, Traitement Général de droit maritime □ paris □ 1979 , p . 39 .

³ محمود شحماط ، القانون البحري الجزائري ، المرجع السابق ، ص 26 .

الجزائر عضوا فيها ، وعلى أساس نتائج المعايرة تعد شهادة الحمولة و تسلم لمالك السفينة مع إيداع هذا الأخير نسخة رسمية من الشهادة المذكورة لدى مكتب تسجيل السفينة¹.

يقودنا الحديث عن الحمولة إلى الحديث عن درجة السفينة أو ما يعرف بتصنيف السفينة ، فمرتبة هذه الأخيرة تختلف من سفينة إلى أخرى من حيث المتانة وطريقة البناء ومدى استيفائها لشروط السلامة البحرية ، فقد تكون من الدرجة الأولى أو الثانية أو الثالثة والمعيار في تقدير ذلك يكون راجعا إلى قوة السفينة في مواجهة أخطار البحر هذا التقييم تقوم به شركات عالمية مشهورة تسمى بشركات الإشراف من أهمها لدينا الشركة الإنجليزية – اللويدز – و الشركة الفرنسية – فيرتباس – و الشركة اليابانية – نيبو كيج كيوكاي –².

تقوم هذه الشركات بتقدير درجة السفينة بواسطة خبراءها منذ البناء و يستمر هذا الإشراف والتقييم إلى غاية هلاك السفينة ، وذلك عن طريق مراقبة الإصلاحات التي تجري للسفينة وتلزم السفينة بكشف دوري ، وذلك بغية تقدير درجة السفينة والتحقق من مدى استحقاقها للدرجة التي حصلت عليها، بعد عملية الإشراف تمنح الشركة شهادة للسفينة وهي قرينة قانونية على سلامة السفينة للملاحة غير أنها قرينة قابلة لإثبات العكس³.

رابعاً : الجنسية

الجنسية هي الرابطة القانونية بين الشخص والدولة ، وعلى الرغم من أن الجنسية لا يتم عبها إلا الأشخاص الطبيعيين والمعنويين دون الأموال فإن منح الجنسية للسفينة هو استثناء على ذلك وأغلب التشريعات تجمع على تقرير الجنسية للسفينة وذلك نظرا للأهمية الاقتصادية والتجارية التي تتمتع بها، وأهم من ذلك فقد تكون السفينة في أعالي البحار وهي مياه دولية لا تخضع لسيادة أي دولة لذلك وجب أن تكون لها جنسية دولة ما⁴ من أجل الحصول على الحماية الدولية التي تنتمي إليها ، فالسفينة عندما تكون في أعالي البحار فإنها تكون امتدادا لسيادة الدولة هذا من جهة ومن

¹ المواد من 20 – 23 من ق ب ج .

² عبد القادر العطير ، باسم محمد ملحم ، المرجع السابق ، ص 65.

³ جمال الدين عوض ، القانون البحري ، منشأة دار المعارف ، الإسكندرية ، ط 1998 ، ص 42 .

⁴ جلال وفاء محمدين ، جنسية السفينة ، منشأة دار المعارف ، الإسكندرية ، ط 1997 ، ص 44 .

جهة أخرى تمتع السفينة بالجنسية يفيد في تحديد الاختصاص القضائي والقانون واجب التطبيق في حالة حدوث تصرفات أو وقائع قانونية¹.

هذا و تجب الإشارة إلى أنه إذا كان بإمكان الشخص الطبيعي أن تكون له أكثر من جنسية أو قد لا تكون له جنسية إطلاقاً فإن السفينة على العكس من ذلك تماماً فإذا لم تكن لها جنسية تعتبر قرصانا -pirate- والقرصنة كما هو معلوم هي عدو مشترك لكل الدول ، كما أن السفينة لا يمكن خضوعها لأكثر من نظام قانوني و لإشراف أكثر من دولة .

وقد اشترط المشرع الجزائري لحصول السفينة على الجنسية الجزائرية أن تكون ملكاً كاملاً لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري ، حيث تتولى السلطة الإدارية البحرية المختصة لمكان تسجيل السفينة منح شهادة الجنسية ، ويجب أن يكون طاقم السفينة متكون من بحارة جزائريين يحدد نسبتهم السلطة الإدارية البحرية المختصة².

تكتسب السفينة الجنسية الجزائرية وفق شروط حددها القانون البحري لسنة 1976 المعدل و المتمم بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في 2005/06/25 وذلك بمقتضى المادة 28 من التقنين البحري الجزائري والتي تنص على " لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية يجب أن تكون ملكاً كاملاً لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري.... كما ينبغي أن تشمل السفينة على طاقم تكون فيه نسبة البحارة الجزائريين مطابقة لأحكام المادة 413 من هذا الأمر " ، من هذه المادة نستنتج أن هناك شرطين لاكتساب السفينة الجنسية الجزائرية وهما :

1/ شرط الملكية الوطنية : وفق هذا الشرط لا تمنح السفينة الجنسية الجزائرية إلا إذا كان مالكها يتمتع بالجنسية الجزائرية ، وإذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع لعدة أشخاص وجب أن تكون أغلبية الحصص مملوكة للجزائريين (المادة 1/28 سالف الذكر).

¹ محمود شحماط ، القانون البحري الجزائري ، المرجع السابق ، ص 28 .

² يراجع المواد 28 – 29 – 413 من ق ب ج .

2/ شرط الطاقم الوطني : أساس هذا الشرط وارد في المادة 6/18 سابقة الذكر والتي تحيلنا إلى المادة 413 من نفس القانون بنصها على " يجب أن يتكون مجموع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين ، ويجوز للوزير المكلف بالبحرية التجارية تحديد نسبة من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم أو الترخيص لبحار أجنبي بالإبحار لخدمة سفينة جزائرية " .

بالإضافة إلى هذين الشرطين يجب أن تكون السفينة مسجلة في إحدى الموانئ الجزائرية بناء على طلب مالك السفينة ، مع العلم انه لا يمكن قبول تسجيلها إذا كانت مسجلة في دفتر أجنبي وقبل الشطب منه ولو كان مالكا جزائري ، مع وجوب رفع الراية الوطنية على السفن الجزائرية¹ ، ولا يجوز لها رفع علم دولة أخرى إلا في حالات يجيز فيها العرف البحري ذلك ، في هذا الصدد نلاحظ بأن المشرع الجزائري يولي أهمية بالغة لموضوع عقد الجنسية و ذلك من خلال تشديده العقوبة المقررة لتقديم وثائق مزورة من أجل الحصول على الجنسية الجزائرية لسفينة ما سواء أكان المجرم فاعل أصلي أو شريك في الجريمة والعقوبة هي السجن من عشر (10) إلى عشرين سنة(20) – تكييف الجريمة هو جنائية نظرا لخطورة الفعل – و ذلك مع مراعاة حقوق الغير بمصادرة السفينة² .

المبحث الثاني : أركان عقد العمل البحري

عقد العمل البحري كغيره من العقود يشترط لانعقاده توافر مجموعة من الأركان وهي نفسها الأركان المطلوبة في كل عقد أي التراضي و المحل و السبب ، إلا أنه و بسبب خصوصية هذا العقد و خطورة العمل البحري فقد اشترط المشرع الجزائري وباقي التشريعات المقارنة شرط آخر وهو الشكلية، فإذا كانت عقود العمل البرية حسب القانون 11/90 المتضمن علاقات العمل يكفي لانعقادها رضا الطرفين فإن عقود العمل البحرية وإن كانت تتفق معها في الأركان العامة إلا أنها يشترط فيها ركن خاص وهو الشكلية ، وعليه سنتطرق في المطلب الأول من هذا المبحث إلى الأركان العامة وفي المطلب الثاني إلى الأركان الخاصة فيما يلي :

المطلب الأول : الأركان العامة لإبرام عقد العمل البحري

¹ المادة 25 من ق ب ج .

² المادة 510 من نفس القانون .

العقود بصفة عامة وعقد العمل البحري بصفة خاصة هي توافق إرادتين أو أكثر على إحداث أثر قانوني معين ، لذلك فلكي ينشأ العقد لا بد من وجود الرضا بين طرفيه فهو ركن العقد الأساسي ويجب أن ينصب هذا الرضا على شيء معين إذ أن العقد يؤدي إلى إنشاء أو تعديل أو نقل أو زوال التزام أو حق معين وهو محل العقد ، بالإضافة إلى الهدف من التعاقد وهو سبب العقد ¹ ، لذلك سوف نتصب دراستنا في الفرع الأول على أركان عقد العمل البحري وفي الفرع الثاني على شروط صحة العقد .

الفرع الأول : أركان عقد العمل البحري

كما ذكرنا سابقا هناك ثلاثة أركان يقوم عليها العقد وهي التراضي ، المحل ، السبب.

أولا : الرضا

سبق و أن قلنا بأن العقد هو توافق إرادتين على إحداث أثر قانوني و توافق إرادتين وهو ما يعبر عنه بالتراضي أو الرضا و لتوضيح هذه النقطة أكثر لا بد لنا من التطرق إلى العناصر التالية :

1 — وجود الإرادة : التراضي أو الرضا هو اتجاه الإرادة إلى إحداث أثر قانوني معين ² .

علما أن الإرادة وحدها لا تكفي لإحداث أثر قانوني معين بل لا بد من أن تخرج هذه الإرادة إلى العالم الخارجي بالتعبير عنها و أن تتطابق مع إرادة أخرى ، أي أن التعبير عن الإرادة لا يكفي وحده لإبرام العقد بل لا بد من أن توجه هذه الإرادة إلى شخص آخر وهو ما يسمى بإعلام الإرادة Notification de volonté فالتعبير عن الإرادة لا أثر له إلا إذا اتصل بعلم من وجه إليه ³ ، و هو ما جاءت به المادة 59 من القانون المدني بنصها على " يتم العقد بمجرد أن يتبادل الطرفان التعبير عن إرادتهما المتطابقتين دون الإخلال بالنصوص القانونية " .

¹ محمد صبري السعدي ، الواضح في شرح القانون المدني — النظرية العامة للالتزامات ، مصادر الالتزام العقد و الإرادة المنفردة — دار الهدى ، الجزائر ، ط 2012 ، ص 73 .

² سليمان مرقس ، الوافي في شرح القانون المدني — الالتزامات ، المجلد رقم 01 ، نظرية العقد و الإرادة المنفردة ، بدون دار النشر ، ط 1978 ، ص 132 .

³ محمد صبري السعدي ، الواضح في شرح القانون المدني — النظرية العامة للالتزامات ، مصادر الالتزام العقد و الإرادة المنفردة ، المرجع السابق ، ص 76 .

عقد العمل البري بصفة عامة و البحري بصفة خاصة كغيره من العقود المدنية في هذا المجال حيث أن صدور الإرادة يكون إما من طرف رب العمل (المجهز غالبا) و إما من طرف العامل (البحار) .

2 — التعبير عن الإرادة : فيما يخص التعبير عن الإرادة فإنه بالرجوع إلى الأحكام العامة الواردة في القانون المدني فإن التعبير لا بد أن يكون بكل حرية فقد يكون باللفظ أو بالكتابة أو بالإشارة المتداوله عرفا كما قد يكون باتخاذ موقف لا يدع أي شك في دلالة على مقصود صاحبه ، كما أن التعبير عن الإرادة قد يكون ضمنيا إذا لم ينص القانون أو يتفق الطرفان على أن يكون صريحا¹ ، أي أن التعبير نوعان : تعبير صريح وتعبير ضمني .

أ — التعبير الصريح : يكون التعبير صريحا إذا قصد صاحبه إحاطة الغير علما به ، باتخاذ مظهر يدل دلالة مباشرة على ما يريده كالتعبير بالكتابة أو اللفظ أو الإشارة الدالة على الموافقة كما هو متفق عليه بين المتعاقدين .

ب — التعبير الضمني : يكون التعبير ضمنيا إذا اتخذ صاحبه مظهرا يدل بطريقة غير مباشرة عن مقصوده و يكون ذلك عن طريق استنباط التعبير عن الإرادة من أفعال يقوم بها المتعاقد ، هذه الأفعال لا تعد بحد ذاتها تعبيراً مباشراً عن الإرادة ولكنها تشير وتكشف عن تلك الإرادة وبمعنى آخر تتضمنها² ، ويكون التعبير الضمني حسب الأشكال المتعارف عليها كالكسوت مثلا أو الشروع في العمل دون تردد أو تأخر ، وكل ما يؤدي إلى استخلاص الموافقة الضمنية بمختلف الوسائل و الطرق المتعارف عليها³ .

ما سبق قوله يخص التعبير عن الإرادة في العقود المدنية الواردة في القانون المدني و كما نعلم فهو الشريعة العامة ، و نعلم أيضا بالمقابل بمبدأ " العام يقيد الخاص " وهو ما سنتحدث عنه في هذا المجال ، فإذا القانون المدني يعترف بإنشاء العقد بمجرد التعبير عن الإرادتين و تطابقهما فإن القانون 11/90 المتضمن علاقات العمل ينص في المادة 08 منه على " تنشأ علاقة العمل بعقد

¹ المادة 60 من ق م ج .

² محمد صبري السعدي ، الواضح في شرح القانون المدني — النظرية العامة للالتزامات ، مصادر الالتزام العقد و الإرادة المنفردة ، المرجع السابق ، ص 80 .

³ أحمية سليمان ، التنظيم القانوني لعلاقات العمل في التشريع الجزائري — علاقة العمل الفردية — الجزء الثاني ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، ط 06 ، سنة 2012 ، ص 40 .

كتابي أو غير كتابي ، وتقوم هذه العلاقة على أية حال بمجرد العمل لحساب مستخدم ما ، و تنشأ عنها حقوق المعنيين وواجباتهم وفق ما يحدده التشريع و التنظيم و الاتفاقيات أو الاتفاقيات الجماعية وعقد العمل " ، ما نستشفه من هذه المادة أن هناك بعض العقود يشترط فيها الكتابة منها ما هو وارد في القانون 11/90 كاشتراط الكتابة في عقود العمل محددة المدة ومنها ما هو وارد في النصوص الخاصة التي يحيلنا إليها هذا القانون و هذا بحكم المادة 04 من نفس القانون التي تنص على " تحدد عند الاقتضاء أحكام خاصة ، تتخذ عن طريق التنظيم ، النظام النوعي لعلاقات العمل التي تعني مسيري المؤسسات و مستخدمي الملاحة الجوية والبحرية ومستخدمي السفن التجارية والصيد البحري ... " ، ففي عقد العمل البحري تشترط الكتابة في التعبير عن الإرادة و دليل ذلك نص المادة 08 من المرسوم التنفيذي 102/05 المحدد للنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري " تبدأ علاقة عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري ابتداء من إبرام عقد توظيف مكتوب " وكذلك ما هو وارد في نص المادة 428 من ق ب ج والتي تنص على " يتعين على المجهز :

ز — إعداد عقود توظيف كتابية للبحارة " ، وبذلك فإن المشرع الجزائري و نظرا لخطورة العمل البحري وخصوصيته فقد أقر أن علاقة العمل البحري لا تسري إلا بإبرام عقد مكتوب ، فالرضا والتعبير عن الإرادة من الطرفين لا يكفي لإنتاج آثار العقد وهو ما سنبينه بالتفصيل لاحقا . فطريقة التعبير عن الإرادة في عقد العمل البحري هي التوقيع في أسفل العقد من الطرفين ، علما أن المشرع الجزائري ألزم أن تفرغ علاقة العمل البحري في نموذج معين محدد قانونا وهو ما نصت عليه المادة 12 من الرسوم التنفيذية 102/05 سابق الذكر¹ .

والأصل في عقد العمل البحري التعبير عن الإرادة لإبرام العقد يتولاه المجهز من جهة والبحار من الجهة المقابلة، فمجهز السفينة باعتباره رب العمل فإنه هو الذي يقوم بتعيين بحارته بما فيهم ربان السفينة ، وهذا بحكم المادة 412 من القانون البحري بنصها على " يوضع الطاقم تحت السلطة المباشرة لربان السفينة الذي يتم تعيينه من المجهز طبقا للأحكام القانونية الخاصة بالأهلية " .

¹ القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 2006/04/18 الذي يحدد نموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين للنقل

البحري والتجاري ، ج ر عدد 48 المؤرخة في 2006/07 /30 ، القرار الوزاري المشترك المؤرخ

2006/09/21 المحدد لنموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين للصيد البحري ، ج ر عدد 12 المؤرخة في

. 2007/04/18

فالربان لا يعينه إلاّ المجهز أو من يوكله توكيلاً خاصاً ، ولهذا فإن وكيل السفينة لا يجوز له تعيين الربان إذا كان توكيله لا يسمح له بهذا التعيين ، ومن ثم فيجب أن تكون إرادة التعاقد صادرة من المجهز شخصياً أو بتوكيل خاص صادر منه لهذا الغرض ، وما يبرر ذلك خطورة الوظائف والسلطات المخولة للربان والتي تتصرف آثارها مباشرة إلى المجهز¹ ، تجب الإشارة انه في حالة ما إذا كان هذا الأخير شخصاً اعتبارياً فإن السلطة في التعبير عن إرادتها تكون لمن له سلطة تمثيل الشخص المعنوي قانوناً² .

كما أنه لا يشترط التعبير عن الإرادة أصالة بل يمكن أن يكون التعبير عن طريق وكيل ينوب عن الأصيل في التعاقد و تكون النيابة في هذه الحالة نيابة تعاقدية لا قانونية أي أن النائب يستمد سلطته في التعاقد من إرادة الأصيل بموجب عقد الوكالة³ ، عملاً بالأحكام التالية :

— العبرة في عيوب الرضا بإرادة النائب لا الأصيل ؛

— العبرة في العلم ببعض الظروف الخاصة بالنائب لا الأصيل باستثناء الوكالة و التصرف تحت مراقبة الأصيل ؛

— الالتزامات الناشئة عن العقد تضاف إلى التزامات الأصيل ؛

— لا يضاف الالتزام الناشئ عن العقد للأصيل إلا إذا كان المتعاقد الثاني يعلم وقت التعاقد أنه يتعامل مع النائب أو أنه من المفروض حتماً أن يكون التعاقد مع نائب أو يستوي أن يتعامل مع نائب أو أصيل ؛

— إن علم النائب والمتعاقد بوقت انعقاد النيابة لا يعفي الأصيل من الالتزامات الناشئة عن العقد ؛

— يصح تعاقد النائب مع نفسه في حالة إجازة الأصيل ذلك دون مخالفة القواعد التجارية⁴ .

في عقد العمل البحري يمكن أن نتصور النيابة في التعاقد من طرف المجهز بحيث يمكن للربان أن ينوب عن المجهز في تعيين البحارة وعزلهم واستكمال الناقص منهم لتسيير السفينة كما رأينا

¹ مدحت حافظ إبراهيم ، المرجع السابق ، ص 96 .

² مدحت حافظ إبراهيم ، نفس المرجع ، ص 96 .

³ محمد صبري السعدي ، الواضح في شرح القانون المدني — النظرية العامة للالتزامات ، مصادر الالتزام العقد و

الإرادة المنفردة ، المرجع السابق ، ص 140 .

⁴ المادة 73 و ما يليها من ق م ج .

سابقاً، لكن لا يمكن أن نتصورها من طرف البحار فهذا الأخير يجب عليه إبرام العقد بنفسه دون نيابة أو وكالة ، ومن وجهة نظري هناك ثغرة في التشريع فالمشرع بالرغم من أنه لم يبين لنا في نصوصه القانونية ما يمنع من تعاقد البحار مع المجهز أو الربان عن طريق وكيل إلا أنه بالمقابل لم يبين لنا إمكانية ذلك ، أي أنه اتخذ موقف سلبي في هذا الشأن ، وهنا يطرح الإشكال التالي : هل يجوز للبحار أن يتعاقد مع المجهز أو الربان عن طريق النيابة ؟

للإجابة على هذا السؤال تجب الإشارة أولاً إلى أنه في الواقع العملي لا يوجد بحار على حد علمي تعاقد عن طريق الوكالة ، بالرغم من أنه لا يوجد ما يمنع ذلك قانوناً ، وربما يرجع السبب في ذلك إلى أن البحار هو دائماً الطرف الضعيف في العلاقة فهو يحرص على إبرام العقد بنفسه والتأكد من بنود العقد من واجبات و التزامات .

3 — تطابق الإرادتين : تتطابق إرادتي المتعاقدين سواء جمعتهما مجلس واحد أو لا فبمجرد صدور الإيجاب (عرض العمل) ضمن شروط معينة يقبلها العامل (البحار) يعد تطابق بين الإيجاب والقبول واتحاد الإرادتين وبذلك يتكون العقد ، و الإيجاب قد يصدر مع اتفاق الموجب و الموجب له على أن يتقيد الأول بإيجابه لمدة معينة ، و بذلك لا يجوز له الرجوع عن إيجابه خلال هذه المدة فهو إيجاب ملزم ، فإذا لم يصدر إيجاب مقابل له خلال تلك الفترة سقط الإيجاب ، فتطابق الإرادتين يشترط فيه أن تكون كل منهما قد اتجهت إلى إحداث الأثر القانوني ذاته ¹ .

يعتبر العقد مبرماً بعد اتفاق الطرفين على جميع المسائل الضرورية في العقد حتى ولو تركا مسائل تفصيلية أخرى للاتفاق عليها فيما بعد ، وإذا قام خلاف على المسائل التي لم يتم الاتفاق عليها، تقوم المحكمة بالقضاء فيها طبقاً لطبيعة المعاملة و أحكام القانون و العرف و العدالة .

أما إذا تم التعاقد بين غائبين فإن تطابق الإرادتين يتم في المكان و الزمان الذين يعلم فيهما الموجب بالقبول ما لم يوجد اتفاق أو نص قانوني يقضي بذلك ، و يفترض أن الموجب علم بالقبول في المكان وفي الزمان الذين وصل إليه فيهما القبول ² .

في عقد العمل البحري تستخلص الأمور الجوهرية للعقد من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري ومن المرسوم التنفيذي 102/05 المحدد للنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين لسفن

¹ سليمان مرقس ، المرجع السابق ، ص 171 .

² المادة 65 — 67 من ق م ج .

النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري حيث ينص هذا الأخير على وجوب ورود مجموعة من البيانات الإلزامية في العقد منها : العمل المراد القيام به تاريخ بداية نفاذ العقد و تاريخ انتهائه ، الأجر وجميع التعويضات المرتبطة به أو حصة المستخدمين الملاحين بالنسبة للصيد البحري .

عموما ما يمكن قوله عن الإرادة أو الرضا في عقود العمل عامة و عقد العمل البحري خاصة هو أن الإرادة لا تكون حرة دائما لاسيما من طرف العامل ، ذلك أن الإكراه والضغط في عقود العمل يأخذ شكلا آخر انطلاقا من خلفيات واعتبارات اقتصادية و اجتماعية ، قلما نجدها في عقود العمل الأخرى، فمع انتشار البطالة و تفشي ظاهرة العمل الغير لائق و العمل غير نمطي في الجزائر خاصة وجميع دول العالم الثالث عامة ، يجعل العامل أمام نوع من عقود الإذعان أي أمام أمر واقع ، لا يملك العامل معه إلا أن يقبل العقد بالشروط التي وضعها صاحب العمل ، ذلك أنه غالبا ما يكون عقد العمل من صنع إرادة منفردة أو على الأقل من اقتراح إرادة تتمتع بنوع من السلطة أو أنها توجد في مركز يسمح لها بفرض شروطها وتضييق السبيل للعامل حتى يناقش أو يعدل هذه الشروط خاصة إذا كان طلب العمل يفوق بكثير عرضه كما قلنا ، أي أن العامل لا تكون لإرادته أي معنى أو دور وبذلك تصبح حريته في إبرام العقد مجرد حرية وهمية لا وجود لها إلا في نصوص القانون و آراء الفقهاء فقط، في هذه الحالة العامل له خياران لا ثالث لهما إما أن يرفض التعاقد و بذلك يكون قد ضيع على نفسه فرصة عمل التي قد لا يحصل عليها بسهولة فيما بعد ، و إما أن يقبل التعاقد بالرغم من عدم رضاه وعدم ارتياحه للشروط و الأحكام الواردة في العقد و التي لم يشارك في وضعها ¹ .

وبالرغم من صدور ترسانة من النصوص التشريعية لحماية العامل و الحد من مبدأ " سلطان الإرادة " على رأسها القانون 11/90 المتضمن علاقات العمل ، نجد العامل دائما الطرف الضعيف في العلاقة ، فإذا نظرنا إلى الواقع المعاش فهذا المبدأ لا زال سائد إلى أيامنا هذه و ذلك بالرغم من التقدم الذي أحرزه القانون في تنظيم و حماية حقوق و حريات العامل لأن هذه الحقوق والحريات في مجال إبرام عقود العمل بالذات ليست سوى حقوق و حريات مثالية نادرا ما تجد طريقها إلى التطبيق ، مع فارق هام وهو انه في الوقت الراهن يوجد حدود قانونية لم يعد أصحاب العمل

¹ أحمية سليمان ، المرجع السابق ، ص 41 .

بإمكانهم تجاوزها وهي تلك المعروفة بأحكام النظام العام ، والتي تسري على كل من العمال و أصحاب العمل على حد سواء .

وما يمكن استخلاصه مما سبق قوله هو أن مسألة الرضا في عقود العمل مسألة نسبية فهو في كثير من الأحيان إن لم نقل في كل الأحيان لا يتعدى الرضا بالأمر الواقع الذي لا يملك العامل أمر تغييره سواء أكان ذلك من تنظيم القانون أو من تنظيم صاحب العمل ، كما أن مسألة وقوع عيب من عيوب الرضا كما هي معروفة في العقود الأخرى هو أمر نادر الوقوع نظرا لانعدام المصلحة من جهة ونظرا لكون القوانين العمالية الحديثة قد تشددت في قمعها ، حيث اعتبرت أي عيب من هذه العيوب سبب في إبطال العقد و ذلك دون المساس بالحقوق المكتسبة للعامل كالأجر مثلا¹ .

ثانيا : المحل

يعتبر المحل ثاني ركن من أركان العقد ، و يجب أن نفرق بين محل الالتزام ومحل العقد ، فالأول يقصد به الأداء ذاته سواء كان في صورة القيام بالعمل أو الامتناع عنه أو في صورة إعطاء شيء ، أما محل العقد فيقصد به العملية القانونية المراد إجراؤها بين المتعاقدين كالبيع أو الإيجار أو القيام بعمل ...² .

نكتفي في هذه النقطة بالتطرق إلى شروط المحل أولا وعناصر ركن المحل في عقد العمل البحري ثانيا .

1 – شروط المحل

للمحل شروط لا بد من توافرها فيه حتى يكون العقد صحيح وهي :

_____ أن يكون محل الالتزام ممكنا غير مستحيل ؛

_____ أن يكون معيناً أو قابلاً للتعيين ؛

_____ أن يكون مشروعاً ، أي غير مخالف للنظام العام و الآداب العامة .

¹ أحمية سليمان ، نفس المرجع ، ص 42 .

² دربال عبد الرزاق ، الوجيز في النظرية العامة للالتزام – مصادر الالتزام – ، دار العلوم للنشر و التوزيع ، الجزائر ، دط ، ص 37 .

أ — أن يكون محل الالتزام ممكنا غير مستحيل : يجب أن يكون المحل ممكنا غير مستحيل و نقصد بالاستحالة هنا الاستحالة المطلقة لا الاستحالة النسبية¹ ، التي تحول دون نشأة الالتزام و بالتالي إلى العقد الاستحالة المطلقة .

فيما يخص عقود العمل ، بالنسبة للعمل — كمحل التزام العامل — يجب أن يكون العمل ممكنا سواء من ناحية تحديده أو تنظيمه وإلا كان العقد باطلا بطلانا مطلقا² ، وكيف شرط الإمكانية هنا بقدرة العامل المهنية و الفكرية على ممارسة العمل الموكل إليه أو الملتزم به ، أو بمعنى آخر يجب أن يدخل العمل ضمن حدود قدرات العامل المهنية والفكرية أي ضمن اختصاصاته ، وأن لا يكون العمل عملا من الأعمال التي يعجز العامل أدائها لتعقيدها أو لكونها تتطلب خبرة أو جهد لا يملكه العامل كما يجب أن يكون محددًا بشكل لا يترك أي لبس حوله³ .

أما بالنسبة للأجور — كمحل التزام صاحب العمل — فيخضع بدوره لنفس معايير وشروط الصحة والشرعية المطلوبة في أي محل للعقد وأن يكون محددًا وفق ما جاءت به النصوص القانونية والتنظيمية ، أو وفق الاتفاقيات الجماعية وأعراف المهنة⁴ .

ب — أن يكون معينًا أو قابلاً للتعيين : يجب أن يكون محل الالتزام معينًا أو قابلاً للتعيين على الأقل ، ذلك أنه إذا كان محل الالتزام مجهولًا تعذر الوصول إلى تحديده و تثار المنازعات بشأنه ومن ثم لا ينشأ الالتزام و بالتالي لا يقوم العقد⁵ ، وفي هذا الصدد تنص المادة 1/94 من القانون المدني الجزائري على " إذا لم يكن محل الالتزام معينًا بذاته و جب أن يكون معينًا بنوعه ومقداره وإلا كان العقد باطلا " ، وكذلك نص المادة 95 من نفس القانون " إذا كان محل الالتزام نقودًا ، التزم المدين بقدر عددها المذكور في العقد دون أن يكون لارتفاع قيمة هذه النقود أو لانخفاضها

¹ الاستحالة المطلقة تحول دون قيام العقد بحيث يكون محل الالتزام مستحيلًا تنفيذه من قبل كافة الناس ، أما الاستحالة النسبية فهي لا تحول دون قيام العقد و بل تقوم بالنسبة للعامل نفسه مع وجود شخص غيره يستطيع القيام بالعمل .

² المادة 93 من ق م ج " إذا كان محل الالتزام مستحيلًا في ذاته أو مخالفًا للنظام العام و الآداب العامة ، كان باطلا بطلانا مطلقا " .

³ أحمية سليمان ، المرجع السابق ، ص 43 .

⁴ أحمية سليمان ، نفس المرجع ، ص 44 .

⁵ دربال عبد الرزاق ، المرجع السابق ، ص 38 .

وقت الوفاء أي تأثير " ، هذه المادة الأخيرة إذا قمنا بإسقاطها على التعاقد في مجال العمل البحري نجد أنها تتحدث عن محل التزام رب العمل – المجهز – المتعلق بالأجر والذي سوف نتطرق إليه بالتفصيل في الباب الثاني الفصل الأول من الأطروحة .

بالنسبة لعقد العمل البحري محل العقد يكون معيناً أثناء التعاقد ذلك أن هذا النوع من العقود تشترط فيه الكتابة وبالتالي يدون كل شيء من بيان الوظيفة والأجر والتعويضات المرتبطة به وفي حالة الأجر حسب نظام الحصة حساب الدخل الواجب توزيعه وكذلك حصة المستخدمين الملاحين في الصيد البحري .

ج – أن يكون مشروعاً : يكون محل الالتزام غير مشروع إذا كان الشيء الذي يرد عليه الحق يخرج عن التعامل بطبيعته أو بحكم القانون¹ .

يتسبب عدم مشروعية محل الالتزام في بطلان العقد بحكم المادة 93 من ق م ج التي تنص على " إذا كان محل الالتزام...مخالفاً للنظام العام والآداب العامة ، كان باطلاً بطلاناً مطلقاً " ، لذلك يجب أن يكون العمل المراد القيام به مشروع ولا يخالف النظام العام والآداب العامة فأساس الفكرة الأولى — النظام العام — المصلحة العامة التي تتضمن المصلحة الاجتماعية والسياسية والأدبية والاقتصادية ، وأساس الفكرة الثانية — الآداب العامة — هو الرأي العام وما يتأثر به من مثل عليا ومبادئ أخلاقية واجتماعية مبنية على الدين والعرف والتقاليد² .

وفي مجال العمل البحري لا بد أن يكون العمل مشروعاً كقيادة السفن وتقديم الخدمات والعمل على الماكينات وغيرها من الأعمال وهذه الأعمال بحد ذاتها تستمد مشروعيتها من نوع العمل المخصصة له السفينة الملاحية بكل أنواعها ، أما إذا كانت السفينة مخصصة لنقل البضائع مثلاً في الظاهر وتتنقل مواد ممنوعة كالمخدرات في الباطن فإذا كان العامل على علم بهذه التجارة الغير مشروعة يصبح عمله تبعاً لذلك غير مشروع ، أو إذا كانت السفينة تمارس القرصنة فالعمل على متنها كذلك غير مشروع نظراً لأن القرصنة جريمة معاقب عليها قانوناً .

¹ خليل أحمد حسن قداد ، الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري – الجزء الأول – مصادر الالتزام – ،

ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، ط 02 ، سنة 2005 ، ص 78 .

² محمد صبري السعدي ، الواضح في شرح القانون المدني – النظرية العامة للالتزامات ، مصادر الالتزام العقد و

الإرادة المنفردة – ، المرجع السابق ، ص 213 .

وفي هذا المجال ارتأيت الحديث عن النظام العام الاجتماعي في قانون العمل الذي يتكون من مجموعة من القواعد التي تستهدف حماية الأجير الطرف الضعيف في علاقة العمل¹ ، وللنظام العام صفة نسبية فهو وإن كان يشكل الحد الأدنى منى الحماية للأجير إلا أنه يمكن مخالفته متى كانت هذه المخالفة في مصلحة العامل² .

تتعلق معظم قواعد قانون العمل بالنظام العام الاجتماعي³ ، ولا يقصد هنا بقواعد قانون العمل نصوص قانون العمل فقط ، بل أيضا القواعد التي تجد أساسها في كل مصادر قانون العمل الداخلية كالتشريع العادي و الأنظمة الداخلية والعقود الجماعية والدولية والمعاهدات المصادق عليها من طرف الجزائر التي تكرر حقوق أصلح للأجراء ، وبذلك يمنع صاحب العمل والعامل من الإنقاص من حقوق العامل تحت طائلة توقيع الجزاء جراء تلك المخالفة⁴ .

2 – عناصر ركن المحل في عقد العمل البحري

بما أن محل العقد هو الالتزامات التي يولدها ، معنى هذا أن محل العقد يتعدد بتعدد الالتزامات التي تصدر عنه ، وعقد العمل البحري يرتب ثلاث التزامات رئيسية على عاتق أطرافه تكون عناصر ركن المحل في هذا النوع من العقود و هي :

– الأجر ———— ؛

– التبعية القانونية ؛

– مكان العمل (في السفينة أثناء و بسبب رحلتها البحرية) .

أ – **عناصر الأجر** : يعتبر هذا العنصر أحد العناصر الرئيسية التي تمثل محل عقد العمل البحري ، وجوده شرط ضروري لوجود العقد ، فإذا ما انعدم فإن ذلك يفقد المحل أحد عناصره الأساسية وبالتالي يفقد العقد أحد أهم أركانه والذي بدونه لا يقوم العقد ، فهو إذن الالتزام

¹ حسام الأهواني ، شرح قانون العمل ، مطبعة أبناء وهبة و حسان ، القاهرة ، ط 1991 ، ص 72 .

² محمد رياض دغمان ، النظام العام في علاقات العمل ، — دراسة مقارنة — ، المؤسسة الحديثة للكتاب ، لبنان ، ط 01، سنة 2015 ، ص 22 .

³ عصام القيسي ، قانون العمل اللبناني ، منشورات عشتار ، لبنان ، ط 03 ، سنة 1997 ، ص 21 .

⁴ محمد رياض دغمان ، المرجع السابق ، ص 22 .

الرئيسي من بين الالتزامات التي تترتب في ذمة المجهز عند إبرامه لعقد العمل البحري مع البحار . فهو الحق الرئيسي الذي يعمل البحار من أجله ¹ .

المشرع الجزائري نظم كيفية دفع الأجر إلى الملاح بموجب المرسوم التنفيذي رقم 102-05 السالف الذكر²، فالمستخدمين للملاحين سواء في الصيد البحري أو النقل البحري أو التجاري يتقاضون مقابل عملهم إما أجرا قاعديا ويضاف إليه فيما بعد العلاوات والتعويضات والمساهمة في النتائج عند الاقتضاء ، وإما دخلا يتناسب ونتائج العمل وهذا بالنسبة لملاحة الصيد البحري ، ويكون المجهز ملزماً بدفع الأجر أو الحصص المستحقة للملاحين بانتظام عند حلول أجل استحقاقهم .

كان هذا مجرد لمحة بسيطة عن الأجر و نظرا لأهميته سنتناوله بتفصيل أكثر في الباب الثاني الفصل الأول منه من هذه الأطروحة .

ب – عنصر التبعية القانونية : عقد العمل البحري وكما هو الحال بالنسبة إلى عقود العمل بصفة عامة يتميز بوجود عنصر التبعية بمحل العقد ، فالبحار يؤدي عمله تحت إدارة وإشراف المجهز أو الربان ، فهذا الأخير يعتبر الرئيس السلمي لجميع أفراد الطاقم ويمثل المجهز على متن السفينة. ولهذا الغرض ، فهو يسهر على التنفيذ السليم لعقود الاستخدام البحري المبرمة بين المجهز وأفراد الطاقم ويمدهم بالتعليمات الضرورية الخاصة بتنفيذ العمل على متن السفينة ³ .

وفي حالة غياب الربان أو في حالة وجود مانع له في ممارسته لمهامه على متن السفينة، يستبدل هذا الأخير بربان مساعد وإن لم يوجد بأحد ضباط السطح حسب النظام السلمي لهؤلاء الضباط وذلك إلى غاية وصول تعليمات من المجهز ⁴ .

والمقصود بعنصر التبعية في عقد العمل البحري هي التبعية القانونية ، التي تتمثل في تأدية البحار لعمله لحساب المجهز وذلك بالامتثال لأوامر الربان وخضوعه لإشرافه ورقابته ، مع إمكانية تعرضه لعقوبات إذا ما قصر أو أخطأ في عمله على الوجه المطلوب وهذا معناه أنه بعد

¹ مدحت حافظ إبراهيم ، المرجع السابق ، ص 101 .

² المواد من 47 – 51 من المرسوم التنفيذي 102/05 .

³ المادة 460 من ق ب ج ، تقابلها المادة 113 من قانون التجارة البحرية المصري .

⁴ المادة 461 من ق ب ج .

إبرام عقد العمل البحري فإن ذلك يخول الحق للمجهز أو من يمثله في إصدار الأوامر، ويترتب التزام في جانب البحار بإطاعته .

وقد استقر قضاء محكمة النقض المصرية على أن المناط في تكييف عقد العمل وتمييزه عن غيره من العقود هو توافر عنصر التبعية الذي يتمثل في خضوع العامل لإشراف ورقابة مباشرة من رب العمل أو من يمثله ، وهذا تماثيا مع نص المادة 674 من التقنين المدني المصري بنصها : "عقد العمل هو الذي يتعهد فيه أحد المتعاقدين بأن يعمل في خدمة المتعاقد الآخر تحت إشرافه وإدارته مقابل أجر يتعهد به المتعاقد الآخر" ¹ .

تجب الإشارة هنا إلى أن العمال البحريين تابعين للمجهز أو الربان من حيث التوجيه الإداري والتنظيمي فقط لا التوجيه الفني ، لأن رب العمل لا يعقل أن تكون له دراية فنية بكل ما يتعلق بالعمل على متن السفينة.

ج – عنصر مكان العمل : يعتبر هذا العنصر من أهم العناصر والذي من خلاله نستطيع أن نفرق بين عقد العمل البحري وعقد العمل البري كما رأينا سابقا ، فالعبرة في تحديد عقد العمل البحري ليس بنوع العمل المؤدى وإنما بمكان مباشرته ، فمادام العقد وارداً على عمل يؤدي على ظهر السفينة أثناء إبحارها فإننا نكون أمام عقد عمل بحري ، وهذا أيا كان نوع العمل المؤدى على ظهر السفينة حتى ولو كان لا يتعلق بالملاحة البحرية نفسها، وتبعاً لذلك فإن هذا العنصر يجعل من طبيب السفينة وأفراد الخدمة العامة يعتبرون مرتبطين بعقد عمل بحري مع المجهز، ولا يخضعون لأحكام عقد العمل البري ماداموا يمارسون عملهم على ظهر السفينة ، وهذا رغم أن طبيعة عملهم ليست لها علاقة بالملاحة البحرية ² .

كان هذا للتذكير فقط فقد تطرقنا لهذه النقطة بالتفصيل في الفصل الأول من هذا الباب .

ثالثا : السبب

يعرف الفقهاء السبب بأنه الغاية المباشرة التي يقصدها الملتزم من التزامه ، أي أن للالتزام طبيعة معنوية ، وبالتالي يعتبر عنصرا من عناصر الإرادة ، لكن بعض القوانين والفقهاء يجعلون

¹ مدحت حافظ إبراهيم ، المرجع السابق ، ص 102 .

² مدحت حافظ إبراهيم ، نفس المرجع ، ص 102 .

من السبب أمر له وجود مستقل عن الإرادة و بالتالي اشترطوا في السبب أن يكون موجودا وأن يكون صحيحا وأن يكون مشروعاً ، وهي نفسها الشروط التي اشترطت في المحل ، إلا أن القانون الجزائري لم يتبع مثل هذه القوانين و لم يشترط إلا شرط المشروعية رغم اعتباره ركن من أركان الالتزام¹ .

فركن السبب لا يكون صحيحاً إلا إذا كان موجوداً أو قابلاً للوجود و كان مشروعاً ، وفي هذا الخصوص يشترط فقهاء الشريعة الإسلامية في السبب أو يكون موجوداً مباحاً وصحيحاً ، ومن هنا قيل أن نظرية السبب في الشريعة الإسلامية هي نظرية معنوية تعتمد على تحري الإرادة أي تفحص الغرض و القصد² .

1 – شروط السبب

بالرغم من المشرع الجزائري لم يعترف إلا بشرط واحد وهو المشروعية إلا أننا سنتناول بالإضافة إلى هذا الشرط الأخير الشرطان الآخران وهما الوجود و الصحة .

أ – أن يكون مشروعاً : يشترط في السبب أن يكون مشروعاً و يكون غير ذلك إذا خالف النظام العام والآداب العامة³ ، ولو أن القانون يفترض أن لكل عقد سبب مشروع ما لم يقدّم الدليل على خلاف ذلك⁴ .

ب – أن يكون موجوداً : كل التزام يجب أن يكون له سبب وإلا كان التزاماً غير قائم وبالتالي يكون العقد باطلاً .

ج – أن يكون صحيحاً : يجب أن يكون السبب صحيحاً ، فإذا كان السبب موهوماً أو صورياً فيكون السبب غير صحيح ، و يكون السبب صورياً إذا كان يخفي سبباً آخر غير مشروع¹ .

¹ خليل أحمد حسن قعادة ، المرجع السابق ، ص 73 .

² بلحاج العربي ، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري ، الجزء الأول ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، ط 2001 ، ص 157 .

³ تنص المادة 97 من م ج م ج على " إذا التزم المتعاقد لسبب غير مشروع ، أو لسبب مخالف للنظام العام والآداب كان العقد باطلاً " .

⁴ تنص المادة 98 من م ج م ج على " كل التزام مفترض أن له سبباً مشروعاً ، ما لم يقدّم الدليل على غير ذلك . ويعتبر السبب المذكور في العقد هو الحقيقي حتى يقوم الدليل على ما يخالف ذلك ، فإذا قام الدليل على صورية السبب فعلى من يدعي أن للالتزام سبباً آخر غير مشروع أن يثبت ما يدعيه " .

وفي عقد العمل عامة و عقد العمل البحري خاصة سبب التزام العامل (البحار) هو محل التزام رب العمل (المجهز) و سبب التزام رب العمل هو محل هو محال التزام العامل .
 وإذا كانت الكثير من العقود يمكن أن يكون فيها السبب سوريا لاسيما العقود المدنية فإن عقد العمل نادرا ما يكون فيه الصورية من الجانبين ، إلا أن هذا لا يعني انعدام مثل هذه الحالات فقد يلتزم العامل مثلا بالعمل لصالح رب العمل كوسيلة للوفاء بدين على العامل لرب العمل² .
 وفيما يخص المشروعية فإن السبب في عقود العمل نادرا ما يكون غير مشروع ، وذلك نظرا لندرة حالات عيوب الرضا كما ذكرنا في عنصر الرضا ، إلا أنه و مع ذلك يمكن أن يكون السبب الحقيقي غير السبب الظاهر في العقد³ ، كأن يلتزم العامل مثلا بالعمل على متن سفينة مقابل أجر غير الأجر المعتاد مقابل أن يزوده المجهز أو الربان بمواد ممنوعة تتاجر بها السفينة ، أو أن يعمل بأجر أعلى مقابل سكوته عن تلك التجارة وما إلى ذلك من الأسباب الخفية الأخرى والتي وإن كانت نادرة إلا أنها ليست منعدمة لاسيما في زماننا هذا .

الفرع الثاني : شروط صحة عقد العمل البحري

توفر العقد على جميع أركانه لا يعني أن يكون العقد صحيحا فزيادة على ذلك يجب أن يكون المتعاقدين أهلا للتعاقد أولا و يجب أن يكون رضا كل منهما سليم خالي من جميع عيوب الرضا ثانيا ، لكي يكون العقد صحيحا غير قابل للإبطال ، وعليه سنتناول أولا الأهلية و ثانيا سلامة الرضا .

أولا : الأهلية

يقصد بالأهلية صلاح الشخص لكسب الحقوق وتحمل الالتزامات ومباشرة التصرفات القانونية ، من هذا التعريف يتضح لنا أن الأهلية تنقسم إلى نوعين : أهلية وجوب *Capacité de jouissance* وهي صلاحية الشخص لكسب الحقوق وتحمل الالتزامات ، وأهلية أداء *Capacité d'exercice* وهي صلاحية الشخص لأن يباشر بنفسه التصرفات القانونية التي يكون من شأنها أن تكسبه حقا أو تحمله

¹ محمد صبري السعدي ، الواضح في شرح القانون المدني – النظرية العامة للالتزامات ، مصادر الالتزام العقد

والإرادة المنفردة – ، المرجع السابق ، ص 222 .

² أحمية سليمان ، المرجع السابق ، ص 45 .

³ أحمية سليمان ، نفس المرجع ، ص 45 .

التزامات على وجه يعتد به القانون¹ ، فيمكن أن تتوافر في الشخص نفسه أهلية الوجوب دون أهلية الأداء ، فيكون أهلا لاكتساب الحق وهذه هي أهلية الوجوب ، دون أن تكون له الأهلية في استعمال هذا الحق وهذه هي أهلية الأداء² .

الأهلية المقصودة بالدراسة هنا هي أهلية الأداء ، ويستلزم البحث في موضوع الأهلية في عقد العمل البحري ، التمييز بين أهلية صاحب العمل (المجهز) سواء أكان شخص طبيعي أو معنوي وبين أهلية العامل (البحار) للتعاقد ذلك نظرا لاختلاف الأحكام التي تحكم كل واحد منهما وبيان عوارض الأهلية والآثار المترتبة عنها .

1 – أهلية المجهز

كما رأينا سابقا المجهز هو كل شخص طبيعي أو معنوي عام أو خاص يقوم باستغلال السفينة باسمه أو بصفته مالكا للسفينة وإما بصفات أخرى تخوله الحق في استعمال السفينة . عند استقراءنا لأحكام القانون البحري و النصوص التنظيمية المرتبطة به لا نجد فيها ما يشير إلى أن المشرع الجزائري قام بتحديد سن معين يمكن فيها للمجهز إبرام عقود العمل البحرية ، و بالرجوع كذلك إلى أحكام قانون العمل نفس الشيء لذلك نرجع إلى الشريعة العامة وهي القانون المدني في تحديد أهلية المجهز لإبرام هذه العقود وعليه و بحكم المادة 40 من ق م ج فإن السن القانونية للتعاقد بالنسبة للمجهز هي سن 19 سنة ميلادية كاملة .

مسألة السن مطلوبة في حالة ما إذا كان المجهز شخص طبيعي ، أما إذا كان شخص معنوي فالعبرة هنا بالشخصية القانونية ، وكما نعلم الأشخاص المعنوية تباشر حقوقها و تقوم بالتصرفات اللازمة لها عن طريق الأشخاص أو الهيئات التي تمثلها كالمدير ، رئيس مجلس الإدارة ، الجمعية العامة طبقا لنظامها و قانونها الأساسي فهم يعبرون عن إرادة الشخص المعنوي³ ، فضلا عن ذلك

¹ محمد صبري السعدي ، الواضح في شرح القانون المدني – عقد البيع و المقايضة دراسة مقارنة في القوانين

العربية – ، دار الهدى للنشر و الطباعة و التوزيع ، الجزائر ، د ط ، ص 50 .

² عبد الرزاق أحمد الصنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني ، نظرية الالتزام بوجه عام ، دار النشر

للجامعات المصرية ، الاسكندرية ، ط 1956 ، ص 267 – 268 .

³ سليمان مرقس ، المرجع السابق ، ص 352 .

يجب أن تكون الهيئة أو الشخص المبرم للعقد من ذوي الاختصاص طبقا للنظام والقوانين الداخلية للهيئة المستخدمة¹.

يجب التذكير أيضا أنه لا يعتبر المجهز أهلا لإبرام عقود العمل البحرية ، سواء أكان شخص طبيعى أو معنوي ما لم يكن حاصلًا على امتياز استغلال خدمات النقل البحري .

2 – أهلية البحار

الأهلية الواجب توفرها في العامل بصفة عامة هي أهلية أداء كاملة التي تمكن الشخص من القيام بكافة التصرفات والأعمال القانونية والمحددة عادة ببلوغ سن الرشد².

لكن نظرا لخصوصية العمل البحري و خطورته فإن السن المطلوب للتعاقد لممارسة هذه المهنة لا هو ستة عشر سنة 16 كما هو وارد في القانون 11/90 المتضمن علاقات العمل³ ، ولا هو تسعة عشر 19 سنة كما هو وارد في القانون المدني بالنسبة للعقود المدنية ، وإنما هو بلوغ العامل سن 18 سنة أي سن الرشد الجزائي وذلك عملا بأحكام المادة 386 من الق ب ج التي تنص على " كل شخص يرغب في ممارسة مهنة بحار يجب أن تتوفر فيه الشروط المطلوبة و أن يكون :

ب – بالغا الثمانية عشر من عمره" ، هذه المادة تسلط الضوء على أهلية البحار للتعاقد وهي صريحة في تحديد السن وهو 18 سنة لكن هنا يثار التساؤل التالي : هل هذه القاعدة على إطلاقها لا ترد عليها أي استثناءات ؟ ، أو بعبارة أخرى هل يمكن لغير البالغ 18 سنة أن يبرم عقد عمل بحري ؟

للإجابة على هذا التساؤل لا بد أولا من التذكير بأن القواعد الواردة في القانون البحري قواعد أمرة من النظام العام أي لا يجوز مخالفتها و عملا بهذا المبدأ كل عقد يبرمه البحار الغير بالغ سن 18 يعتبر عقدا باطلا بطلانا مطلقا .

هذا من جهة و من جهة أخرى و عند دراستنا لشروط ممارسة مهنة بحار وبالضبط شرط السن نلاحظ بأن القاعدة التي تحدد سن التعاقد (الأهلية) ليست على إطلاقها بل يرد عليها استثناء نستنتجه من نص المادة 02/07 من القرار الوزاري المشترك الذي يحدد شروط الأهلية البدنية

¹ أحمية سليمان ، المرجع السابق ، ص 38 .

² سن الرشد في القانون المدني الجزائري محدد بسن 19 سنة ميلادية كاملة حسب ما هو وارد في المادة 40 من نفس القانون .

³ المادة 15 من القانون 11/90 المتضمن علاقات العمل .

لممارسة وظيفة البحري على متن السفن " تخفض مدة الصلاحية لسته أشهر بالنسبة للبحارة الذين تقل أعمارهم عن 18 سنة" - يقصد بمدة الصلاحية (صلاحية الشهادة الطبية) - أي أنه يكمن للوزير المكلف بالبحرية التجارية أو السلطة الإدارية البحرية أن تسمح لغير البالغ 18 سنة أن يمارس مهنة بحار ، أي انه يمكن للبحار الذي يقل سنه عن 18 سنة ، إبرام عقود عمل ، ويكون ذلك طبعاً بترخيص من أوليائه الشرعيين عملاً بالقواعد العامة التي تحكم العقود ، ما يمكن معه القول بأن الأهلية في هذه الحالة أهلية قاصرة أو مقيدة .

وقد حذا المشرع المصري حذو المشرع الجزائري فيما يخص الأهلية في التعاقد فيشترط لمن يعمل ملاحاً ألا يقل سنه عن 18 سنة ميلادية إذا ما كان العمل على متن السفن التجارية البحرية والذي نصت عليه الفقرة الأولى من البند (أ) من القانون رقم 158 لسنة 1959 في شأن عقد العمل البحري، وهذا كقاعدة عامة والاستثناء يجوز التحاق من تتراوح سنه بين 12 سنة و 18 سنة للعمل أو للتمرين على العمل طبقاً لشروط و أوضاع معينة¹.

3 - عوارض الأهلية و الآثار المترتبة عنها

لا يكفي بلوغ البحار أو المجهز السن القانونية المطلوبة لكي يكون أهلاً للتعاقد فهذه الأهلية يجب أن تكون صحيحة أي لا يشوبها أي عارض من عوارض الأهلية و إلا ترتبت عنها آثار تهدد صحة العقد وقد تؤدي إلى بطلانه في بعض الحالات .

أ - عوارض الأهلية : هي أمور تترك البالغ الرشيد ، قد تؤدي إلى إعدام الأهلية أو إلى نقصانها ، وتنقسم حسب طبيعتها إلى ثلاث أنواع ، فهناك عوارض تصيب عقل الإنسان فتعدم إدراكه وتمييزه وهي الجنون والعتة ، وهناك عوارض تلحق الإنسان في تدبيره فتتقصه وهي السفه والعتة ، وهناك عارض يصعب مع وجوده على الإنسان التعبير عما يريد ، أي العاهات الجسمية² .

1- الجنون : الجنون آفة تصيب عقل الإنسان تجعله كعديم الأهلية لا يقدر على التمييز وبالتالي لا يستطيع القيام بالتصرفات القانونية سواء كانت في صالحه أو لا ، وعليه فإن تصرفاته كلها تعتبر باطلة بطلاناً مطلقاً .

¹ هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، ط 2001 ، ص 111 .

² محمد صبري السعدي ، الواضح في شرح القانون المدني - النظرية العامة للالتزامات ، مصادر الالتزام العقد والإرادة المنفردة - ، المرجع السابق ، ص 157 .

2 – العته : أما العته فهو كذلك آفة تصيب العقل لا كنها لا تذهب كله ولكن تجعله كالمجنون ، والقانون قد ساوى بين المجنون والمعته في الحكم ، وكلاهما لا بد أن يصدر في حقهما حكم بالحجر¹.

نلاحظ بأن المشرع الجزائري أعطى للمعته حكم وساوى بينه وبين المجنون و ذلك في حكم المادة 42 من ق م ج² .

وقد حل المشرع الجزائري هذه المسألة في القانون البحري و النصوص التنظيمية المتعلقة به ومن ذلك انه فرض في نص المادة 386 من ق ب ج السابق ذكرها أن يتمتع كل شخص يرغب في ممارسة مهنة بحار باللياقة البدنية المطلوبة والتي يتم التأكد منها عن طريق إجراء الفحوص الطبية على الملاح.

تأكد هذا الإجراء الأحكام الواردة في المرسوم التنفيذي 102/05 المحدد للنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري بنصه على ضرورة إخضاع العمال البحريين لفحوص طبية دورية للتأكد من لياقتهم البدنية³ ، فتجرى الفحوصات الطبية كل سنة وبعد التوقف عن العمل لمدة تزيد عن ثلاث أسابيع بسبب مرض أو حادث .

بالإضافة إلى نص المادة 02 من القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 1983/12/01 المحدد لشروط الأهلية البدنية لممارسة وظيفة البحري على متن السفن بحيث نجدها تنص على " يجب على كل شخص يرغب في ممارسة مهنة بحار أن يتمتع بصحة كاملة ، وأن يكون خاليا من جميع الأمراض أو الإصابات التي يمكن جعله عاجزا عن الملاحة أو أن يكون خطرا على أعضاء الطاقم الآخرين وعلى المسافرين " و قد حدد ملحق هذا القرار الأمراض التي تتعارض مع الملاحة البحرية من بينها :

– الأمراض العصبية و النفسية ، الصرع ، إصابات و جروح النخاع الشوكي في الدماغ ... الخ .

¹ خليل أحمد حسن قدارة ، المرجع السابق ، ص 47 .

² نص المادة 42 من ق م ج " لا يكون أهلا لمباشرة حقوقه المدنية من كان فاقد التمييز لصغر في السن أو عته أو جنون ... " .

³ المادة 07 من المرسوم التنفيذي 102/05 تنص على " يخضع المستخدمون الملاحون لسفن النقل البحري والتجاري و الصيد البحري في مجال طب العمل لمراقبة طبية دورية للتأكد من لياقتهم البدنية لممارسة مهنة البحار طبقا للتشريع و التنظيم المعمول بهما .

- حالات مرض انفصام الشخصية ، الإختلال العقلي .
- العته ، البله ، البكم و الأعراض الهستيرية .
- شلل أعصاب الدماغ ... الخ .
- 3 — **السفه** : السفه هو تبذير المال على غير مقتضى العقل و الشرع ، سواء أكان ذلك في وجه الخير أو الشر ، و السفه كامل العقل ، و لكن العلة في تدبير أمره لأنه يسرف في إنفاق ماله ¹ .
- 4 — **الغفلة** : يقصد بالغفلة عدم الخبرة و المعرفة اللازمة للتصرفات المالية ، و يعتبر كل من السفه و ذو الغفلة ناقص الأهلية بحكم المادة 43 من ق م ج السابق ذكرها .

ب — آثار عوارض الأهلية : تتمثل أساسا في :

- 1 — الأفعال الضارة ضررا محضا تكون باطلة بطلانا مطلقا ؛
- 2 — الأفعال الدائرة بين الضرر و النفع كعقد العمل البحري مثلا فتكون قابلة للإبطال لمصلحة من اعتلت أهليته ، و يزول إبطالها بإجازتها أو برفع الحجر بالنسبة للمحجور عليهم ؛
- 3 — الأفعال النافعة نفعاً محضا تكون جائزة و صحيحة .

إلا انه في عقد العمل البحري و في اعتقادي أنه في العارض الأول و الثاني (الجنون ، العته) فإن العقد لا ينعقد أصلا لثبوت الجنون أو العته في التقارير الطبية و بالتالي لا إمكانية للحديث عن البطلان من عدمه ، أما بالنسبة للعارض الثالث و الرابع (السفه و الغفلة) فلا يمنع من إبرام العقد ولكن يهدد ببطلانه كما رأينا .

ثانيا : سلامة الرضا

لا يكون الرضا صحيحا إذا كان معيبا بأحد عيوب الإرادة والتي نقصد بها تلك الأمور التي تلحق إرادة أحد المتعاقدين أو كليهما فتفسد الرضا دون أن تزيله ، حيث أن الرضا موجود لكن الإرادة غير سليمة ، وذلك إما لأنها جاءت نتيجة وهم كاذب وإما لأنها جاءت وليدة الضغط ، و بالرجوع إلى أحكام القانون البحري وأحكام المرسوم التنفيذي 102/05 الذي يحدد النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين ، لا نجد فيهما يشير إلى تنظيم الأحكام التي تطبق على عقود العمل البحرية المشوبة بعيوب من عيوب الإرادة ، إلا أننا وبالرجوع إلى الأحكام العامة الواردة في

¹ محمد صبري السعدي ، الواضح في شرح القانون المدني — النظرية العامة للالتزامات ، مصادر الالتزام العقد والإرادة المنفردة — ، المرجع السابق ، ص 157 .

القانون المدني نجد أن المشرع الجزائري أعطى الحق لأي متعاقد كانت إرادته مشوبة بأحد عيوب الإرادة (الغلط ، التدليس، الإكراه ، الاستغلال) أن يطلب إبطال العقد .

1 – الغلط

الغلط هو عبارة عن وهم تلقائي يقع فيه المتعاقد حين إبرامه للتصرف مما يجعله يتصور الشيء الذي تعاقد عليه على غير حقيقته¹ ، كأن يعتقد المجهز أن البحار له كفاءات عالية ، أو أن البحار يعتقد أنه يبرم العقد مع شركة كبيرة و مشهورة و الحقيقة غير ذلك ، و يجوز للمتعاقد الذي وقع في غلط جوهري وقت إبرام العقد أن يطالب بإبطاله .

من شروط الغلط أن يكون جوهريا و هو الشرط الوحيد المطلوب ، والغلط الجوهري هو الغلط الذي بلغ حدا من الجسامة إذ أنه لولا وقوع الغلط لما أبرم العقد ، و الغلط قد يقع على صفة جوهرية في العقد وقد يقع على ذات المتعاقد أو على صفة فيه ، بحيث إذا كانت تلك الذات أو الصفة سبب رئيسي في التعاقد عد الغلط جوهريا .

لا يؤثر في صحة العقد مجرد الغلط في الحسابات و غلطات القلم .

ليس لمن وقع في الغلط أن يتمسك به على وجه يتعارض معه مع ما يقتضي به حسن النية ، ويبقى ملزما بالعقد إذا ما أظهر الطرف الآخر استعدادا لتنفيذ العقد² .

2 – التدليس

التدليس هو إيهام الشخص المتعاقد بغير الحقيقة بالالتجاء إلى الحلية و الخداع لحمله على التعاقد ، ويقترّب التدليس من الغلط فإذا كان هذا الأخير وهما تلقائيا فإن التدليس وهم بفعل شخص آخر³ ، ويهدد التدليس العقد بالإبطال إذا كانت الحيل التي لجأ إليها أحد المتعاقدين ، أو النائب عنه، حدا من الجسامة بحيث لولاها لما أبرم الطرف الثاني العقد ، ويعتبر كذلك تدليسا السكوت عمدا عن واقعة أو ملاحظة إذا ثبت أن المدلس عليه ما كان ليبرم العقد لو لعلم بتلك الواقعة أو هذه الملاحظة⁴ .

¹ دربال عبد الرزاق ، المرجع السابق ، ص 22 .

² يراجع المواد 81 – 82 – 84 – 85 من ق م ج .

³ محمد صبري السعدي ، الواضح في شرح القانون المدني – النظرية العامة للالتزامات ، مصادر الالتزام العقد

والإرادة المنفردة – ، المرجع السابق ، ص 176 .

⁴ المادة 86 من ق ب ج .

كصورة للتدليس في عقد العمل البحري انتحال عامل شخصية المجهز أو الربان و يتعاقد مع البحارة ، أو أن البحار يقدم وثائق مزورة تثبت كفاءته المهنية و يتعاقد مع المجهز ، و يعتبر تدليسا كذلك التعاقد مع البحار على أساس أن السفينة مخصصة لنقل البضائع في أن نشاطها الرئيسي هو التجارة بالمواد الممنوعة ، و يترتب على التدليس في هذه الأحوال جزاءين أحدهما مدني وهو أن العقد يكون قابلا للإبطال ، والأخر جزائي بتسليط العقوبة المقررة حسب نوع التدليس الذي يأخذ صورة الجريمة في أحكام القانون البحري .

3 – الإكراه

الإكراه ضغط يقع على أحد المتعاقدين فيولد في نفسه رهبة تدفعه إلى التعاقد ، و هذا هو الإكراه المعنوي فيكون سببا في جعل رضا المتعاقد غير سليم¹ .

ويكون العقد قابلا للإبطال إذا كان مبرما تحت سلطان رهبة بينة بعثها أحد المتعاقدين في الآخر دون حق ، و تعتبر الرهبة قائمة على بينة إذا كانت ظروف الحال تصور للطرف الذي يدعيها أن خطرا جسيما محققا يهدده هو أو أحد أقاربه في النفس أو الجسم أو الشرف أو المال ، على أن يراعى في تقدير الإكراه جنس من وقع عليه و سنه و حالته الاجتماعية و الصحية و جميع الظروف الأخرى التي من شأنها أن تؤثر في جسامته الإكراه ، ويشترط في الإكراه لكي يكون سببا في بطلان العقد أن يكون صادر من احد المتعاقدين و إلا وليس من الغير إلا إذا أثبت أن المتعاقد الآخر كان يعلم أو كان من المفروض أن يعلم بهذا الإكراه² .

على العموم الإكراه في عقود العمل عامة و عقد العمل البحري خاصة يأخذ شكلا آخر غير هذا الذي كنا نتحدث عنه ، فانتشار البطالة جعل العامل أمام نوع من عقود الإذعان أي أمام أمر واقع ، لا يملك العامل معه إلا أن يقبل العقد بالشروط التي وضعها صاحب العمل ، ذلك أنه غالبا ما يكون عقد العمل من صنع إرادة منفردة أو على الأقل من اقتراح إرادة تتمتع بنوع من السلطة أو أنها توجد في مركز يسمح لها بفرض شروطها و تضيق السبيل للعامل حتى يناقش أو يعدل هذه الشروط وبهذا فهو يكون مكره لكن إكراه لا يترتب عليه أي جزاء .

¹ محمد صبري السعدي ، الواضح في شرح القانون المدني – النظرية العامة للالتزامات ، مصادر الالتزام العقد والإرادة المنفردة – ، المرجع السابق ، ص 186 .

² المادة 88 / 1 – 2 – 3 ، 89 من ق م ج .

4 - الاستغلال

الاستغلال عبارة عن استغلال فاحش في الأداءات نتيجة استغلال متعاقد ما في المتعاقد الآخر من ضعف نفسي¹ .

الاستغلال في عقد العمل البحري و حسب وجهة نظري يأخذ شكل آخر غير ذلك المألوف في العقود المدنية ، ومثال ذلك استغلال المجهز البحار القاصر و ذلك عن طريق تكليفه بأعمال شاقة لا تناسب سنه ولا صحته ، أو أن يستغله بإعطائه أجر زهيد لا يتناسب و حجم العمل الذي قام به . أعطيت هذه الأمثلة بالرغم من أن هذا النوع من الاستغلال قليل جدا نظرا للحماية المقررة للعمال في التشريع الجزائري خاصة و التشريعات العمالية الدولية و العربية عامة ، إلا أنه و مع ذلك يبقى أمر وارد الحدوث .

فيما يخص الجزاء المترتب عن الاستغلال فهو قابلية العقد للإبطال أو تعديل الالتزامات و يمكن في مجال العمل البحري تعريض المستغل لعقوبات جزائية .

ما يمكن قوله في عيوب الإرادة ، هو أن عقد العمل البحري كما أشرنا تشترط فيه الكتابة أي أن العقد تدون فيه كل الشروط الخاصة بالعامل والرب العمل على حد سواء و ذلك من بيان الأجر و نوع ومكان و مدة العمل ... لذلك فنسبة وجود عيب من عيوب الإرادة في هذا النوع من العقود قليلة جدا أو أنها تأخذ شكلا آخر غير ذلك المعروف في العقود المدنية كما أشرنا ، و جزائها كذلك غير ذلك الجزاء الوارد في القانون المدني حيث يمكن أن يصل جزائها إلى حد الغرامة أو الحبس أو السجن بالإضافة إلى الجزاء المدني .

المطلب الثاني : الأركان الخاصة لإبرام عقد العمل البحري

لعقد العمل البحري ركن خاص و هو الكتابة ، و ذكرت عبارة " ركن " لأنها شرط للانعقاد و ليس الإثبات كما سنرى في بعض التشريعات دون الأخرى ، وذكرت عبارة " خاص " لأنها تخص عقد العمل البحري دون غيره من عقود العمل الأخرى ، للتفصيل في هذا الركن سنتطرق إلى عنصر اشتراط الشكلية في هذا النوع من العقود في الفرع الأول و في الفرع الثاني سنتناول البيانات الإلزامية في العقد لما يشكله هذا الموضوع من أهمية بالغة للعامل (البحار) و رب العمل (المجهز) على حد سواء .

¹ المادة 90 من ق م ج .

الفرع الأول : اشتراط الشكلية في عقد العمل البحري

كما نعلم الأصل في العقود الرضائية والاستثناء الشكلية ، واعتمد مبدأ الرضائية لتسهيل المعاملات أما الشكلية فلم تشترط لعكس ذلك و إنما اشترطت في بعض العقود لتوفير الحماية لطرفي العقد كما هو الحال في عقد العمل البحري لاسيما البحار باعتباره الطرف الضعيف في العلاقة ، فوجد المشرع أحيانا يشترط الكتابة في العقود دون الرسمية وعليه وجب علينا التمييز بين الشكل الذي يعتبر ركن ضروري للانعقاد و بين المحرر المكتوب المشترط للإثبات وهو ما سنتناوله فيما يلي ، كما سنبين موقف التشريعات من الشكلية في عقد العمل البحري .

أولا : التمييز بين الشكل و الإثبات

إذا اشترط القانون محررا ما لإثبات نوع معين من العقود ، فإن المحرر لا يعتبر في هذه الحالة ركنا من أركان العقد ، فإذا تم العقد رغم اشتراطه الكتابة للإثبات فإن إقرار المتعاقد يقوم مقام الدليل الكتابي .

أما إذا اشترط القانون شكلا معيناً يفرغ فيه العقد ، فهذا الشكل يعتبر ركنا لا يتم بدونه التصرف بالتعاقد ، و لا يغني عنه إقرار الشخص بصور العقد منه ¹.

ثانيا : موقف التشريعات من الشكلية في عقد العمل البحري

ارتأيت البحث في هذه النقطة لسببين : الأول هو أن موضوع مذكرتي يتطلب المقارنة والثاني هو التوصل إلى أفضل الخيارين (الكتابة للانعقاد ، الكتابة للإثبات) من خلال التدقيق و البحث في النصوص القانونية لمختلف التشريعات العربية (مصر ، سوريا ، الأردن ، لبنان ، الجزائر) والأوروبية (فرنسا) ، وبالتالي معرفة وضع المشرع الجزائري و ما مدى توفيقه في الخيار الذي اتبعه كما سنرى فيما يلي :

قبل التطرق لموقف التشريعات من الشكلية في الإثبات تجب أولا الإشارة إلى موقف منظمة العمل الدولية من هذه الشكلية باعتبارها مصدر خارجي من مصادر القانون ولازم على الدولة الأخذ بأحكامها في حالة المصادقة عليها، هذا الموقف نستشفه طبعاً من خلال الاتفاقيات المبرمة في هذا المجال من بينها الاتفاقية الدولية رقم 22 لسنة 1926 المنعقدة بجنيف و المذكورة سابقاً ، و التي تنص في المادة 03 منها على :

¹ سليمان مرقس ، المرجع السابق ، ص 88 .

"1 – يوقع عقد الاستخدام كل من مالك السفينة أو من يمثله و البحار ، و توفر للبحار و لمستشاره تسهيلات معقولة لبحث شروط الاستخدام قبل توقيع العقد .

2 – يوقع البحار العقد بالشروط التي يحددها القانون الوطني ، لضمان إشراف السلطة العامة المختصة إشرافا كافيا على هذه العقود .

3 – يعتبر أن الأحكام السابقة التي نفذت إذا شهدت السلطة المختصة بأن مواد العقد قد عرضت عليها كتابة ، و أن كلا من مالك السفينة أو من يمثله و البحار قد صادقوا عليها".

حيث أنه و عند استقراءنا لأحكام هذه الاتفاقية لاسيما النص المذكور سابقا نجد أنها تقرر وجوب أن يقع عقد العمل البحري كتابة أمام السلطات المختصة ، بحيث تكون الكتابة ركنا من أركان العقد لازمة لتكوينه و ليس فقط لإثباته ¹ .

نفس الأمر ينطبق بالنسبة للعمال في مجال الصيد البحري ، بحيث تشترط الكتابة للانعقاد وليس لمجرد الإثبات وهو ما أكدته المادة 03 – نفس المادة المذكورة سابقا مع التغيير في المصلح الذي يطلق على طرفي العقد – من الاتفاقية الدولية المتعلقة بعقود استخدام صيادي الأسماك ² .

القانون المصري فيما يخص موقف المشرع المصري من الشكلية في عقود العمل البحرية ، نجده يتجسد في نص المادة 115 من قانون التجارة البحرية " لا يثبت عقد العمل البحري إلا بالكتابة و مع ذلك يجوز للبحار وحده إثباته بجميع طرق الإثبات " ، جاءت هذه المادة استنادا إلى نص المادة 3/30 من قانون العمل رقم 137 الصادر سنة 1981 والتي تنص على " إذا لم يوجد عقد مكتوب جاز للعامل وحده إثبات حقوقه بجميع طرق الإثبات " .

يؤكد نص المادة 115 أن الكتابة مشترطة للإثبات فحسب و ليس لصحة العقد وذلك تطبيقا للقاعدة العامة في القانون البحري التي تفرض الإثبات الكتابي للعقود البحرية ، وعليه فإن تخلف الكتابة لا يترتب عليه بطلان العقد ³ .

¹ مدحت حافظ إبراهيم ، المرجع السابق ، ص 108 .

² الاتفاقية رقم 114 بشأن عقود استخدام صيادي الأسماك ، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 03/حزيران – يونيه ، جنيف .

³ كمال حمدي ، القانون البحري – السفينة أشخاص الملاحة البحرية ، استغلال السفينة – ، المرجع السابق ، ص

يواجه هذا النص الحالة التي قد يقتضي فيها الأمر استخدام البحارة على وجه السرعة دون أن يكون هناك متسع من الوقت لتحرير العقد ، كأن يتم طرد بعض البحارة من السفينة قبل خروجها من الميناء بوقت قصير فينتطلب الأمر تعيين بحارة آخرين ليحلوا محلهم دون أن يتم تحرير عقود لهم ، وفي مثل هذه الحالات أجاز القانون للبحار وحده إثبات العقد بكافة الطرق حماية له و صونا لحقوقه وهي ميزة كانت القواعد العامة كفيلة بتقريرها للبحار و لو لم يأتي نص بشأنها لأن العقد يعتبر بالنظر لرب العمل تجاريا فيجوز إثباته في مواجهته بكافة الطرق بينما يعتبر بالنظر إلى البحار مدنيا تسري على القواعد العامة في الإثبات ¹ .

إذا لم توجد كتابة كما رأينا و نجح البحار في إثبات العقد إلا انه عجز عن إثبات شروطه كلها أو بعضها ، ففي هذه الحالة يفترض أن المتعاقدين أرادا إتباع العرف السائد في محل إبرام العقد Usage de lieu ، ولا يقتصر تطبيق ذلك العرف على حالة انتفاء الكتابة بل تسري أحكامه أيضا بالنسبة إلى الشروط التي لم يتفق عليها المتعاقدان كتابة ² .

وعليه فالبحار يمكن له أن يثبت عقد العمل البحري بالأدلة المطلقة للإثبات وهي الكتابة و ما يقوم مقامها و هما الإقرار و اليمين ، كما يجوز له إثبات العقد بالأدلة المقيدة و هي البيعة و شهادة الشهود والقرائن و الخبرة أما صاحب العمل – المجهز – فلا يجوز له إثبات عقد العمل البحري إلا بالأدلة المطلقة فقط أي الكتابة أو الإقرار أو اليمين الحاسمة ³ .

أما بالنسبة لعدد النسخ التي يحرر بها العقد فقد نصت المادة 1/112 من قانون التجارة البحرية على أن العقد يحرر في ثلاث نسخ تسلم إحداها لرب العمل و تودع الثانية بالإدارة البحرية المختصة وتسلم الثالثة إلى البحار، و تنص نفس المادة في فقرتها الثانية على وجوب أن يتضمن العقد مجموعة من البيانات كتاريخ العقد ، مكان إبرام العقد ، مدة العقد ، اسم البحار وسنه وجنسيته و موطنه ، نوع العمل الذي يلتزم البحار بأدائه ، أجر البحار و كيفية تحديده رقم ومكان و كيفية

¹ مدحت حافظ إبراهيم ، المرجع السابق ، ص 108 .

كمال حمدي ، القانون البحري – السفينة أشخاص الملاحة البحرية ، استغلال السفينة – ، المرجع السابق ،

ص282 .

³ مدحت حافظ إبراهيم ، المرجع السابق ، ص 108 .

إصدار الجواز البحري ، تاريخ السفر و الميناء الذي تبدأ منه الرحلة و الميناء الذي تنتهي فيه إذا كان العقد محدد برحلة ¹ .

المشرع السوري اتخذ موقفا مغايرا نوعا ما ، فنجده في نص المادة 129 من القانون البحري السوري يفرق في موضوع اشتراط الكتابة في عقود العمل البحرية بين السفينة التي تتجاوز حمولتها خمسة (5) براميل و بين السفينة التي لا تتعدى هذا الحد ، و بذلك فإن السفينة التي تتجاوز حمولتها خمسة براميل لا بد من أن يخضع عقود استخدامها لملاحيتها للأحكام التالية :

- تقيد بنود و شروط عقد الاستخدام البحري في دفتر البحارة ؛
- التعبير عن الموافقة يكون بالتوقيع أسفل العقد أو عن طريق البصمة ؛
- خضوع عقود استخدام البحارة للمراقبة من قبل السلطة المكلفة بنظام البحرية قبل سفر السفينة ، وذلك للتأكد من أن كل الملاحين النازلين في السفينة مستخدمون بموجب عقد ؛
- لا بد من أن تتلى شروط العقد ويستتطق المتعاقدان للتأكد من معرفتهم مضمونه و قبولهم به ، و يذكر إتمام هذه المعاملة في هامش الدفتر ؛

— في حالة ما إذا لم يدون عقد الاستخدام في دفتر البحارة يمكن إثباته بجميع الطرق الإثبات ² . هذا الحكم الأخير إن دل على شيء فإنما يدل و بصراحة على أن اشتراط الشكلية في العقد القائم بين المجهز و الملاح ما هو إلا لإثبات العقد و ليس لانعقاده ³ . أما فيما يخص السفن التي تقل حمولتها عن خمسة براميل ، فليس إلزاميا وجود دفتر للبحارة ، وبالتالي فإن عقود استخدامهم يمكن إثباتها بجميع طرق الإثبات ⁴ .

حسب القانون السوري فإن عقد استخدام الملاحين هو عمل تجاري بالتبعية بالنسبة لمجهز السفينة ، لذلك فإن حق الملاح لا يقتصر على إثبات عقده بمختلف طرق الإثبات وإنما يشمل أيضا إثبات عكس ما هو ثابت بدفتر البحارة بمختلف وسائل الإثبات ، و سبب ذلك أن حرية الإثبات التي قررتها المادة 337 من القانون البحري السوري لا تقتصر على إثبات العقود وإنما تشمل أيضا إثبات عكس ما هو ثابت بسند مكتوب ، و في هذا حماية للعامل بحيث يستطيع أن يثبت أن الاتفاق

¹ مدحت حافظ إبراهيم ، نفس المرجع ، ص 109 .

² محمد كامل أمين ملش ، المرجع السابق ، ص 22 .

³ المادة 128 من القانون البحري السوري .

⁴ هشام فرعون ، القانون البحري ، مطبعة كرم ، دمشق ، ط 1975 – 1976 ، ص 130 .

الحقيقي بينه و بين المجهز يختلف عما هو مدون في دفتر البحارة ، و يمكن أن يجري ذلك بمختلف طرق الإثبات التجارية¹ .

ألزم المشرع السوري على أن يبين في عقد الاستخدام البحري الشروط التي يعمل بموجبها البحار فيجب أن تحدد مدة العقد و ما إذا كان معقودا لمدة محددة أو غير محددة أو لسفرة كاملة ، و التاريخ الذي تبدأ فيه الخدمة ونوعيتها ، الأجرة و طريقة تحديدها و أخيرا المكان الذي أنشأ فيه العقد و مكانه² .

ولحماية العامل البحري و تجنباً للمنافسة الغير المشروعة بين المجهزين اشترط المشرع السوري لصحة انعقاد العقد أن يكون الملاح طليقا من أي استخدام آخر³ .

المشرع الأردني اتخذ نفس الموقف الذي اتخذه المشرع السوري فيما يخص الشكلية في الإثبات ، بحيث نجده يفرق بين العمل على متن السفن الصغيرة و العمل على متن السفن الكبيرة ، بحيث إذا كان محمول السفينة خمسة أطنان (5) فأقل ، يتم إبرام عقد العمل البحري كتابة أو شفاهة دون إجراء شكلي ويثبت بكافة الطرق و تطبق عليه القواعد العامة و قانون العمل⁴ .

أما إذا تعدى محمول السفينة خمسة أطنان فيوجب قانون التجارة البحرية الأردني كتابة بنود وشروط العقد في دفتر البحارة و يعبر الملاح عن موافقته بتوقيعه على الدفتر أو ببصمة الأصبع⁵ .

يتضح مما سبق أن المشرع الأردني اشترط الكتابة للإثبات لا للانعقاد على غرار المشرعين المصري والسوري ، في ذلك في نظر المشرع حماية للبحار بحيث يتم تسجيل العقد تحت إشراف السلطة المختصة و هو ما قضت به المادة 2/123 من قانون التجارة البحرية الأردني⁶ .

ويثبت عقد العمل البحري كتابة أما إذا لم يدون فيجوز إثباته بجميع طرق الإثبات ، و ينطبق هذا الحكم على البحارة في مواجهة المجهز باعتباره تاجر ، و عليه يمكن للبحار أن يطبق قواعد

¹ هشام فرعون ، نفس المرجع ، ص 131 .

² المادة 130 من القانون البحري السوري .

³ هشام فرعون ، المرجع السابق ، ص 131 .

⁴ عبد القادر العطير ، باسم محمد ملحم ، المرجع السابق ، ص 170 .

⁵ المادة 1/ 132 من قانون التجارة البحرية الأردني .

⁶ عبد القادر العطير ، باسم محمد ملحم ، المرجع السابق ، ص 171 .

القانون التجاري عليه و منها حرية الإثبات في المواد التجارية ، أما بالنسبة للبحار فالعقد يعتبر مدني لأنه لا يضارب على جهود أحد ولا يتوسط في تبادل أي شيء فهو يحصل على رزقه من جهوده البدنية ومن ثمة يمتنع على المجهز أن يثبت العقد في مواجهة البحار إذا زادت قيمته عن 10 دنانير أو كانت القيمة غير محدودة إلا كتابة و ذلك انطلاقاً من الصفة التجارية لعقد العمل البحري الواردة في المادة 02/07 من قانون التجارة البرية الأردني رقم 12 لعام 1966 ، فهو عقد تجاري مختلط ، تجاري من جانب المجهز و مدني من جانب البحار¹ .

كما نص القانون على ضرورة أن يتضمن العقد مجموعة من البيانات الإلزامية والمسائل الجوهرية دون الحاجة إلى ذكر المسائل الأمور الفرعية التفصيلية و في هذا السياق تنص المادة 133 من قانون التجارة البحرية على مجموعة من البيانات كخدمة الملاح و تاريخ بدايتها و نهايتها ، طريقة إيفاء الأجرة و مبلغها ، تاريخ إنشاء العقد ومكانه كما أنه يشير إلى أن العقد لا يعتبر صحيحاً إلا إذا كان الملاح طليق من أي استخدام آخر² .

عقد العمل البحري في القانون الفرنسي يتم بين البحار والمجهز أو من يمثله ، وبحسب قانون العمل البحري الفرنسي المعدل رقم 10/06 المؤرخ في 2006/01/05 يجب أن يتم العقد كتابة تحت طائلة البطلان ، فالكتابة تعد ركناً أساسياً في العقد³ .

تنص المادة 10 من قانون العمل البحري الفرنسي على : " عقد العمل البحري يجب أن يحرر بألفاظ واضحة و أن لا يترك أي مجال للشك بالنسبة للأطراف فيما يخص التزاماتهم و حقوقهم المتبادلة " ⁴ .

كما تنص المادة 09 من نفس القانون على : " يمضي البحار عقد العمل البحري و يستلم نسخة منه قبل إقلاعه ، و يبلغ المجهز في نفس الوقت نسخة إلى مفتشية العمل البحري لتسجيله " ⁵ .

¹ عبد القادر العطير ، باسم محمد ملحم ، المرجع السابق ، ص 171 .

² صلاح الدين عبد اللطيف الناهي ، الوجيز في مبادئ القانون البحري ، دار المهدي للنشر و التوزيع ، عمان ، ط

01، سنة 1986 ، ص 132 .

³ René RODIER , Droit maritime , DALLOZ , 7 éme Edition , p . 162 .

⁴ ART .10-01 " Le contrat d' engagement maritime doit être rédigé en terme claires et de notre à ne laisser aucun doute aux parties sur leurs obligations respectives " .

⁵ ART . 09 " Le marin signe le contrat d'engagement et en reçoit un exemplaire avant l'embarquement . L'armateur en adresse simultanément une copie à l'inspecteur du travail maritime pour enregistrement " .

يجب أن يتضمن عقد الالتزام البحري مجموعة من البيانات الإلزامية كتعيين الخدمة التي يلتزم بها البحار والمهام التي يمارسها ، وقيمة الأجر و توابعه ¹ ، وهو ما نصت عليه المادة 11 من نفس القانون ² ، كما يجب أن يتضمن العقد حسب المادة 10 فقرة 01 تكييف العقد هل هو محدد المدة أو غير محدد المدة و العمل الواجب أداءه و كذا الأجر الذي يتلقاه ³ .

خلاصة القول فيما يخص الكتابة في عقد الاستخدام البحري في القانون الفرنسي هي ركن في العقد وليس لمجرد الإثبات وبالتالي فإن غياب هذا الركن في هذا النوع من العقود يؤدي إلى البطلان المطلق.

المشرع الجزائري اتخذ موقفا مغايرا فيما يخص اشتراط الكتابة في عقود العمل البحرية مقارنة بالتشريعات العربية السابق دراستها ، بحيث نجده ينتهج نفس النهج الذي انتهجه المشرع الفرنسي والتشريعات الدولية – الاتفاقية الصادرة عن منظمة العمل الدولية رقم 22 لعام 1969 – بجعل الكتابة ركن لصحة العقد .

فبعدما أجاز انعقاد عقد العمل البري بطريقة كتابية أو شفوية وهذا ما أكده في نص المادة 08 من قانون 90-11 المتضمن علاقات العمل بنصها على : " تنشأ علاقة العمل بعقد كتابي أو غير كتابي. وتقوم هذه العلاقة على أية حال بمجرد العمل لحساب مستخدم ما " ، ومن ثمة يمكن إثبات العقد بأي وسيلة كالبينة واليمين وشهادة الشهود ⁴ .

لكن عند تنظيمه لعلاقة العمل البحري نجده يذهب إلى عكس ما ذهب إليه في تنظيمه لعلاقة العمل البري ، فجعل من الكتابة في عقود العمل البحرية شرط لازم لانعقاد العقد و ليس مجرد وسيلة لإثباته ، وهذا ثابت بالأحكام الواردة في الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 1976/10/23 ، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في 1998/06/25 والمتضمن القانون البحري و

¹ Arnaud MONTAS , Droit maritime , Vuibert , France , 2012 , p . 91 .

² ART.11 " Le contrat d' engagement maritime doit mentionner le service pour lequel le marin s'engage et les fonctions qu'il doit exercer , le montant des salaires et accessoires ou , lorsque la rémunération consiste en tout ou en partie en une part sur le produit des ventes ou sur d'autres éléments spécifiés du chiffre d'affaires , la répartition du produit ou des élément considérés entre l'armement et le membres d'équipage ainsi que la part revenant au marin concerné . Le contrat d' engagement maritime doit mentionner de façon expresse , quand il est fait usage de ce mode de rémunération , les modalités selon lesquelles le marin est informé ; au moins une fois par semestre , sur les élément comptable justifiant la rémunération perçue " .

³ ART .10-1/01 " Il doit indiquer si l'engagement est conclu pour une durée déterminée , pour durée indéterminée , ou pour un voyage " .

⁴ بشير هدي ، الوجيز في شرح قانون علاقات العمل الفردية و الجماعية ، جسور للنشر و التوزيع ، الجزائر ، ط 2006 ، ص 71 .

المرسوم التنفيذي رقم 102/05 المؤرخ في 26 /03/ 2005 الذي يحدد النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري كما يلي :

– نص المادة 428 / ز من القانون البحري " يتعين على المجهز : – إعداد عقود توظيف كتابية للبحارة أي أن المشرع جعل شرط الكتابة في العقد التزاما يقع على عاتق المجهز أو الربان باعتباره ممثل عن المجهز هذا من جهة ، و من جهة أخرى لدينا المادة 388 من نفس القانون التي تنص على " تثبت صفة البحار بالقيود في سجل رجال البحر الموجود لدى السلطة الإدارية البحرية المختصة " ، وقيد رجال البحر هو عبارة عن إجراء يكمن في قيد البحار أو أي شخص آخر يعمل في خدمة السفينة في دفتر الطاقم والذي يجب أن يكون بحوزة كل سفينة على متنها طاقم مأجور وذلك من طرف الإدارة البحرية المختصة ، ويجب أن يتضمن دفتر طاقم السفينة على أسماء و ألقاب كل فرد من أفراد الطاقم وتاريخ ومكان ولادته وجنسية ورقم ومكان تسجيله وشروط توظيفه ومهنته على متن السفينة ، كما تجب الإشارة إلى أنه يجب على الإدارة البحرية المختصة أن تضع تأشيرتها على دفتر الطاقم وذلك بعد القيام بالتحقيقات الضرورية المتعلقة منها خصوصا بصلاحية عقود العمل البحري والتي يجب أن تكون على متن كل سفينة¹ .

– نص المادة 08 من المرسوم التنفيذي 102/05 " تبدأ علاقة عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري ابتداء من إبرام عقد توظيف مكتوب " ، ما يمكن استخلاصه من هذا النص هو أن الكتابة في عقود العمل البحرية شرط لازم لبدأ سريان علاقة العمل وهذا ثابت بالنص المذكور ، أي أن الكتابة شرط واقف لنفاذ العقد و بدونها لا يمكن القول بوجود علاقة عمل بين المجهز والبحار قبل وضع هذه العلاقة ومعالمها في الشكل المكتوب المحدد قانونا بالقرار الوزاري المشترك المؤرخ في 18/04/2006 الذي يحدد نموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين للنقل البحري والتجاري والقرار الوزاري المشترك المؤرخ 21/09/2006 المحدد لنموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين للصيد البحري² .

اشتراط الشكلية بصفة عامة سواء للانعقاد أو للإثبات فيه حماية للعامل باعتباره الطرف الضعيف في العلاقة التي تجمع بينه وبين المجهز ، كما أن اشتراط القيد في دفتر الطاقم هدفه توفير

¹ المواد 402 – 403 ، 405 من ق ب ج .

² وثيقتين مرفقتين بالأطروحة تخصصان النموذج .

حماية أكثر وذلك لتمكين السلطة البحرية المختصة من المراقبة فيما يخص عقود العمل و شروط التشغيل¹.

من وجهة نظري و بناء على ما قمت بتحليله توصلت إلى أن المشرع الجزائري موقفه في جعل الكتابة ركن لانعقاد و ليس مجرد الإثبات يوفر حماية أكثر للبحار من التشريعات الأخرى التي تجعل من الكتابة شرط للإثبات و ليس لانعقاد ، فالمشرع الجزائري لم يترك أي فرصة للمجهز بأن يستغل البحار في علاقة العمل التي تجمعهما بحيث جعل من هذه الأخيرة علاقة موثقة خاضعة للرقابة والتلاعب بشروط العمل يعرض المجهز و حتى البحار للعقاب ، في حين أن التشريعات الأخرى تترك هذه الثغرة التي يستغلها أرباب العمل بتشغيل البحارة بعقود عمل شفوية في أغلب الأحيان إذ أن الكتابة تتطلب وقت و بما أن البحار همه الوحيد الحصول على فرصة عمل فلن يمانع على ذلك ، هذا من وجهة نظري الاجتماعية ، أما إذا نظرنا للموضوع من الجانب الاقتصادي والتجاري فإن هذا الشرط يعتبر عائقا نوعا ما على مجهزي السفن باعتبارهم تجار ، فمثلا تم طرد بعض البحارة والسفينة على وشك الإقلاع و هذه السفينة مخصصة للصيد البحري ، وكما نعلم أن الصيد له مواسم و التأخر عن الصيد و لو ببضعة أيام يكلف صاحبه خسارة كبيرة ، هنا ماذا يفعل المجهز هل يبحر بعدد قليل من الصيادين أو انه يتعاقد مع صيادين آخرين و يتحمل طول الوقت و الإجراءات و بالتالي يتحمل الخسارة .

كما لكل قاعدة عامة استثناء لا بد أن يكون اشتراط الكتابة كركن لانعقاد قاعدة عامة أي في الأحوال العادية ، و الاستثناء في الأحوال التي لا يمكن فيها الانتظار كما في المثال السابق ، وهنا أنا لا أنادي بإلغاء الكتابة و إنما بتأجيلها إلى غاية حلول الوقت المناسب و كل ذلك تحت رقابة السلطة البحرية المختصة .

ثالثا : إثبات عقد الاستخدام البحري في القانون الجزائري

انطلاقا من فكرة تجارية عقد العمل البحري فإن طرق إثباته تختلف من رب العمل (المجهز) إلى العامل (البحار) على اعتبار أن العقد يعتبر تجاريا من طرف المجهز و مدنيا من طرف البحار .

¹ جلال و فاء محمدين ، المبادئ العامة في القانون التجاري و البحري ، الدار الجامعية ، بيروت ، ط 1991 ، ص

1 - إثبات عقد العمل البحري من طرف المجهز :

في العديد من المواقف يوجه المشرع الجزائري للمجهز خطابا يتعلق بإلزامية الكتابة في عقود العمل البحرية كما رأينا سابقا ، و جعلها التزاما يقع على عاتقه ومخالفة هذا الالتزام يترتب عليه عقوبة جزائية ، والغاية من ذلك حماية مصلحة البحار العامل فصفة هذا الأخير لا تثبت إلا بالقيود في سجل رجال البحر الموجود لدى السلطة الإدارية البحرية المختصة ، فهذا القيد يمنح البحار حق الاستفادة من الأحكام الواردة في القانون البحري¹ .

وعليه فإن عقد العمل البحري لا يجوز إثباته بغير الكتابة لأن العقد يعتبر مدنيا بالنسبة للبحار وبذلك لا يجوز للمجهز إثباته ضد البحار بطرق الإثبات التجارية وذلك خلافا لقاعدة حرية الإثبات في المواد للتجارية .

2 - إثبات عقد العمل البحري من طرف البحار

يعتبر عقد العمل البحري مدنيا من جانب البحار كما قلنا ، فهو لا يضارب على جهود أحد ولا يتوسط في تبادل أي شيء فهو يحصل على رزقه من مساعيه البدنية² .

وعليه فإن البحار يسلك في إثباته لعقد الاستخدام البحري تجاه المجهز المسلك التجاري مادام أن العقد تجاريا بالنسبة لهذا الأخير ، و من ثمة فالبحار يعتمد على مبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية ، أما ضده فتطبق قواعد الإثبات المدنية .

يبقى هذا الحكم الأخير وجهة نظر لاسيما في التشريعات العربية المقارنة التي تعتبر الكتابة شرط للإثبات وليست للانعقاد ، أما من وجهة نظري الشخصية فأرى انه مادامت الكتابة ركن للانعقاد وبالتالي طريقة للإثبات ، فهنا لا مجال للحديث عن طرق أخرى سواء مدنية أو تجارية من الجانبين المجهز والبحار ، فإذا لم تكن هنالك كتابة فالعقد باطل أصلا و لا حاجة حينئذ لإثباته .

رابعا : الاختصاص القضائي و القانون واجب التطبيق على عقد العمل البحري

¹ المادة 389 / 02 من ق ب ج .

² عبد القادر حسين العطير ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، المرجع السابق ، ص 198 .

1 – الاختصاص القضائي :

بما أن عقد العمل البحري يجمع بين الصبغة التجارية و المدنية فإن هذا الجمع يشمل الاختصاص القضائي كذلك .

إذا كان المدعي عليه هو رب العمل (المجهز) فإن المحكمة المختصة هي المحكمة المدنية باعتبار أن المدعي طرف مدني ، كما يجوز له اللجوء إلى المحاكم التجارية فالمشرع أعطى للبحار حرية الاختيار في ذلك نظرا لضعف مركزه فالمشرع يسعى دائما لحماية الطرف الضعيف في العقد .

أما إذا كان المدعي عليه هو العامل فالمحكمة المختصة هي المحكمة المدنية باعتبارها محكمة المدعي عليه .

2 – القانون واجب التطبيق

للحديث عن القانون واجب التطبيق لا بد من الحديث عن جنسية السفينة و التي قد تطرقنا إليها في المبحث الأول من هذا الفصل ، فمسألة الجنسية يتولد عنها عدة مشاكل لاسيما مشكلة أعلام المجاملة ، فهذه الأخيرة أصبحت الشغل الشاغل لفقهاء القانون البحري ذلك أنها تقع بين الدول من خلال عدم مراعاتها لأدنى متطلبات التأهيل سواء من حيث السفينة ذاتها كعدم الصيانة وعدم صلاحية السفينة للإبحار ، أو من حيث الطاقم الموجود على متنها إذ في أغلب الأحيان لا يستوفي الشروط القانونية المطلوبة في البحار ، كما أنها أصبحت تهدد البيئة البحرية من خلال ما تحدثه من تلوث و التهرب من المسؤولية ، و كما قلت العبرة من الحديث عن الجنسية هي تحديد القانون واجب التطبيق على عقد الاستخدام البحري ، فمن المعروف أن الجنسية السفينة تستمد من جنسية مالكيها طبقا لأحكام المادة 28 من القانون البحري الجزائري¹ .

وعليه فإن عقد الاستخدام البحري يخضع لجنسية المالك أو المجهز (رب العمل) ، فإذا كانت جنسيته جزائرية فالقانون الواجب التطبيق عليه هو القانون الجزائري ، أما إذا كان رب العمل أجنبي فإن قانون المالك أو المجهز هو القانون واجب التطبيق .

¹ محمود شحات ، القانون البحري الجزائري ، المرجع السابق ، ص 29 .

ولا يمكننا الحديث عن نطاق تطبيق أحكام عقد الاستخدام البحري من حيث القانون الواجب التطبيق دون المرور على مسألة الملاحة في المياه الإقليمية ، فهذه الأخيرة تخضع لسيادة الدولة الساحلية حسب القانون الدولي للبحار فهي مخصصة للسفن الجزائرية و بالتالي تطبق على عقد الاستخدام البحري القانون الجزائري ، أما بالنسبة للسفن الأجنبية فإن الملاحة في المياه الإقليمية تتطلب إجازة السلطة البحرية الجزائرية المختصة من خلال رخصة تمنح من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية مراعيًا في ذلك الاتفاقيات المبرمة في هذا الخصوص¹ ، و مخالفة ذلك يعرض المخ غرامة تتراوح ما بين 10.000 دج إلى 100.000 دج و بالسجن من (15) يوم إلى (06) أشهر أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط ، وفي حالة العود يعاقب بضعف إحدى هاتين العقوبتين وبحجز السفينة² .

و بما أن العبارة بجنسية السفينة فإن عقد الاستخدام البحري الذي يبرمه جزائري للعمل على سفينة أجنبية غير مرخص لها بالعمل في هذا المجال يكون باطلاً بطلاناً مطلقاً لتعلقه بقاعدة من قواعد النظام العام تعتبر مخالفتها جريمة³ .

الفرع الثاني : البيانات الإلزامية في العقد

بما أن المشرع الجزائري اشترط الكتابة في عقود العمل البحرية وجعلها ركناً لانعقاد فإنه تبعاً لذلك حدد نموذجاً معيناً كما سبق وأن أشرنا تفرغ فيه علاقة العمل البحرية ، وقد اشترط المشرع البحري في المادة 11 من المرسوم التنفيذي 102/05 ضرورة توافر مجموعة من البيانات لا يصح العقد بدونها بحيث نصت على : " يجب أن يتضمن عقد التوظيف على الخصوص البيانات الآتية :

— اسم مجهز السفينة وعنوان شركته و موطنه ؛

¹ المادة 160 من ق ب ج ، تقابلها المادة 01/02 و 02 من قانون التجارة البحرية المصري .

² المادة 170 من القانون البحري الجزائري ، تقابلها المادة 03/02 من قانون التجارة البحرية المصري " يعاقب على مخالفة أحكام هذه المادة بالحبس مدة لا تتجاوز سنة و بغرامة لا تتجاوز 300 آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين " نلاحظ بأن المشرع المصري عقوبته كانت أشد من حيث المدة ، أما المشرع الجزائري فقد جعلها أشد من حيث التكيف القانوني للجريمة بحيث جعل من هذه الجريمة جنائية بدليل عبارة " السجن" أما المشرع المصري فق أعطى لها وصف الجنحة بدليل عبارة " الحبس " .

³ مدحت حافظ إبراهيم ، المرجع السابق ، ص 61 .

- تعريف المستخدمين ؛
- الوظيفة الواجب القيام بها على متن السفينة ؛
- تاريخ التوظيف بالنسبة للعقود ذات مدة محددة و غير محددة ، و تاريخ انتهاء العقد بالنسبة للعقود ذات مدة محددة ؛
- مدة فترة التجربة بالنسبة للعقود ذات مدة غير محددة ؛
- الأجور و التعويضات المرتبطة به ، عند الاقتضاء ، و في حالة الأجر حسب نظام الحصة ، حساب الدخل الواجب توزيعه و كذلك حصة المستخدمين الملاحين المعينين في حالة مستخدمي ملاحين صيادين " ، هذه البيانات المذكورة منها ما يخص المجهز و منها ما يخص البحار و منها ما يخص العقد و سير علاقة العمل .

أولا : البيانات التي تخص المجهز

- تتمثل هذه البيانات فيما يلي :
- إذا كان شخص طبيعي يذكر اسمه و لقبه ؛
- إذا كان شخص معنوي كالشركة يجب ذكر اسم هذه الأخيرة ؛
- عنوان الشخص الطبيعي أو مقر الشركة .

ثانيا : البيانات التي تخص البحار (الملاح)

- تتمثل هذه البيانات فيما يلي :
- اسم و لقب المستخدم الملاح ؛
- صفة البحار ؛
- تاريخ و مكان الازدياد ؛
- رقم التسجيل ؛
- ميناء التسجيل ¹ .

ثالثا : البيانات التي تخص العقد و سير علاقة العمل

- تتمثل هذه البيانات فيما يلي :

¹ ملحق القرار الوزاري المشترك المحدد لنموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين للنقل البحري و التجاري ، و ملحق القرار الوزاري المشترك المحدد لنموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين في الصيد البحري .

1 – الوظيفة المسندة للملاح

- تاريخ بداية التوظيف ؛
- نوع العمل المسند إلى الملاح ؛
- صفة الملاح ؛
- اسم السفينة التي سيوظف على متنها ؛
- رقم و ميناء تسجيل السفينة ؛
- ميناء الإقلاع ¹ .

2 – مدة العقد

يبرم العقد بإحدى الطرق التالية :

- عقد بموجب رحلة ينتهي بوصول السفينة إلى الميناء المحدد ؛
 - عقد ذي مدة محددة (من تاريخ ..إلى تاريخ ...) مع ذكر السبب ؛
 - عقد ذي مدة غير محددة ² .
- تجب الإشارة إلى أن عقد استخدام الملاحين الصيادين لا يكون إلا لمدة محددة أو غير محددة ولا يكون محدد بموجب رحلة .

3 – فترة التجربة

لا بد من ذكر فترة التجربة في عقد الاستخدام البحري (المادة 03 من ملحق القرار الوزاري المشترك المحدد لنموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين للنقل البحري والتجاري ، و المادة 04 من ملحق القرار الوزاري المشترك المحدد لنموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين في الصيد

¹ المادة 01 من ملحق القرار الوزاري المشترك المحدد لنموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين للنقل البحري و التجاري ، و المادة 01 و 02 من ملحق القرار الوزاري المشترك المحدد لنموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين في الصيد البحري .

² المادة 02 من ملحق القرار الوزاري المشترك المحدد لنموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين للنقل البحري والتجاري ، و المادة 03 من ملحق القرار الوزاري المشترك المحدد لنموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين في الصيد البحري .

البحري) ، يخضع لفترة التجربة المستخدمون الملاحون الذين تم توظيفهم بموجب عقد توظيف غير محدد المدة¹.

الفترة التجريبية التي يخضع لها المستخدمون الملاحون بزمان الملاحة باستثناء ملاحه الصيد البحري على السواحل تكون كما يلي :

— ثلاثة (03) أشهر من الملاحة الفعلية² وبدون انقطاع بالنسبة للمستخدمين الملاحين المنفذين ومستخدمي المهارة .

— ستة (06) أشهر من الملاحة الفعلية و بدون انقطاع بالنسبة للمستخدمين الضباط .

عقب انتهاء فترة التجربة يكون أمام المجهز طريقتين إما أن يقوم بتثبيت البحار في منصب عمله وإما أن يقوم بإنهاء علاقة العمل التي تربط بينهما ، مع التزام المجهز بتبليغ قرار التثبيت أو إنهاء علاقة العمل إلى البحارة .

كما تجب الإشارة إلى أن المستخدمين الملاحين الغير مثبتين في منصب عملهم لا يمكن لهم المطالبة بالتعويض المرتبط بإنهاء علاقة عملهم .

كما أنه يمكن لمجهز السفينة أو المستخدمين الملاحين على حد سواء خلال فترة التجربة أن يضعوا حدا لعلاقة العمل التي تربط بينهم شريطة تقديم إشعار مسبق لا يتجاوز خمسة عشر (15) يوما ، ولا يحصل انقطاع علاقة العمل إلا في ميناء جزائري باستثناء وجود أحكام تعاقدية خاصة³ .

هذا الحكم الأخير المذكور في المادة 01/17 من المرسوم التنفيذي 102/05 يبين لنا و بوضوح خصوصية علاقة العمل البحرية ، بحيث تضمنت المادة حكم خاص يختلف عن الحكم

¹ المادة 14 من المرسوم التنفيذي 102/05 المحدد للنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري .

² الملاحة الفعلية هي فترات إبحار المستخدمين الملاحين المقيدون في دفتر الطاقم حسب المادة 03/ج من المرسوم التنفيذي 102/05 ، و حسب المادة 23 من نفس المرسوم لا يجب أن تفوق مدة الإبحار الفعلي وبدون انقطاع المستخدمين الملاحين مدة أقصاها (06) أشهر ن باستثناء السفن المخصصة لملاحة الصيد البحري على السواحل والارتفاق .

³ المواد 15 — 16 — 01/17 و 02 من المرسوم التنفيذي 102/05 المحدد للنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري

العام الوارد في القانون 11/90 المتضمن علاقات العمل الذي يقضي بأنه خلال فترة التجربة يمكن وضع حد لعلاقة العمل من قبل الطرفين من دون تعويض و لا إشعار مسبق¹ فيتضح جليا خصوصية عمل البحار والظروف الخطرة للبيئة التي يعمل بها مما يلزمه تقديم إشعار مسبق حتى يتسنى للمجهز العثور على بحار آخر لتكملة الطاقم ، إلا أن هذا الحكم جاء لصالح المجهز و ليس البحار فماذا سيستفيد البحار من إشعار المجهز له بإنهاء علاقة العمل التي تربط بينهما لا شيء .

4 – فسخ العقد و الإشعار المسبق

يجب أن يتضمن العقد الأحكام الخاصة بفسخ العقد و الإشعار المسبق (المادة 04 من ملحق القرار الوزاري المشترك المحدد لنموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين للنقل البحري و التجاري ، و المادة 05 من ملحق القرار الوزاري المشترك المحدد لنموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين في الصيد البحري) .

في حالة فسخ هذا العقد عن طريق استقالة المستخدم الملاح الذي تم توظيفه في سفن النقل البحري أو التجاري ، يلزم الملاح باحترام مهلة الإشعار المسبق خمسة عشر (15) يوماً كما هو منصوص عليها في المرسوم التنفيذي رقم 05-102 المذكور سابقا. غير أن استقالة المستخدم الملاح الضابط لا تصبح فعليه إلا بعد وفاء هذا الأخير بالتزاماته المكتتبة عند توظيفه² .

أما فيما يخص الملاحين على سفن الصيد البحري ، في حالة توقف علاقة العمل عن طريق الاستقالة ، يتعين على الملاح تقديم إشعار مسبق مكتوب من خمسة عشر (15) يوماً بالنسبة للصيد في عرض البحر والصيد الكبير ومن أربع وعشرين (24) ساعة على الأقل بالنسبة للصيد الساحلي.

غير أنه، لا تصبح استقالة رئيس السفينة أو المستخدمين الملاحين الضباط فعلية إلا بعد وصول السفينة إلى الميناء وتوفر مجمل الشروط الأمنية أو أن يباشر رئيس السفينة الجديد أو الملاح الضابط الجديد مهامه .

¹ المادة 20 من القانون 11/90 المتضمن علاقات العمل .

² المادة 53 من المرسوم التنفيذي 102/05 المحدد للنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري.

5 – العطل

يجب أن يتضمن العقد كذلك الأحكام الخاصة بالعطل و الراحة (المادة 05 و 06 من ملحق القرار الوزاري المشترك المحدد لنموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين للنقل البحري والتجاري ، والمادة 06 من ملحق القرار الوزاري المشترك المحدد لنموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين في الصيد البحري) .

يجب على المجهز احترام أجل العطلة و الراحة طبقا للقانون 11/90 المتضمن علاقات العمل والمرسوم التنفيذي 102/05 الذي يحدد النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري ، كما يستفيد الملاح في كل شهر من عطلة و راحة قانونية تحسب حسب نظام معين يحدد في العقد¹ .

6 – الأجر

أهم ما يجب أن يتضمنه العقد هو الأجر باعتباره سبب التزام البحار بالعمل (المادة 07 من ملحق القرار الوزاري المشترك المحدد لنموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين للنقل البحري والتجاري ، والمادة 07 من ملحق القرار الوزاري المشترك المحدد لنموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين في الصيد البحري) ، لا بد من أن يذكر في العقد عناصر الأجر الشهري و هي :

أ – الأجر القاعدي ؛

ب – تعويضات عن الخبرة المهنية ؛

ج – علاوات و تعويضات أخرى لها علاقة بالملاحة .

هذا فيما يخص أجر المستخدمين الملاحين على سفن النقل البحري و التجاري ، أما فيما يخص الملاحين الصيادين فإن الأجر يمكن أن يأخذ صورتين ، فإما أن يكون أجر قاعدي وعلاوات وتعويضات ، و إما أن يكون دخلا يتناسب مع نتائج العمل أي عن طريق الحصص .

7 – اشتراكات الضمان الاجتماعي

يلزم المجهز بدفع اشتراكات الضمان الاجتماعي للملاح طبقا للتنظيم المعمول به (المادة 08 من ملحق القرار الوزاري المشترك المحدد لنموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين للنقل البحري

¹ يراجع المواد من 29 – 46 من نفس المرسوم .

والتجاري ، والمادة 08 من ملحق القرار الوزاري المشترك المحدد لنموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين في الصيد البحري) .

8 – التأمين

فبالإضافة إلى اشتراكات الضمان الاجتماعي المنصوص عليهما في المادة السابقة، يلتزم مجهزة السفينة باكتتاب تأمين لفائدة المستخدم الملاح طبقاً لأحكام المادة 430 من القانون البحري التي تنص على " يتعين على المجهز أن يؤمن حياة البحار ضد حوادث العمل و ضد فقدانه لكفاءته في ممارسة مهنة بحار على إثر وقوع حادث عمل أو مرض مهني و ضد أمتعته الشخصية على إثر غرق السفينة أو اشتعال النيران فيها أو في حالة طارئة أو قوة قاهرة و ذلك خلال الرحلة البحرية و ذلك دون المساس بالتنظيم الجاري به العمل " ¹ .

تجب الإشارة إلى أن هذا الحكم وارد في النموذج خاص بالمستخدمين الملاحين على سفن النقل البحري و التجاري دون المستخدمين الملاحين على سفن الصيد ، هنا نطرح التساؤل : لماذا فرق المشرع بين هذين الصنفين من عمال البحر و اشترط التأمين و أكد على وجوده في النموذج الخاص بالعمل على متن سفن النقل البحري و التجاري دون سفن الصيد ؟

ربما السبب هو اعتقاد المشرع أن البحارة على متن سفن النقل البحري و التجاري هم أكثر عرضة للخطر من البحارة على متن سفن الصيد ، مع العلم أن البحارة على متن سفن الصيد هم أكثر عرضة للمخاطر الطبيعية ذلك أنه يجب أن يكون لدينا بعد نظر في هذا الخصوص فالصيد ليس بالأمر الهين إذ يتم التعامل مع أخطر أنواع الأسماك كالقرش و الحوت الأزرق مثلا .

إلا أن عدم ذكر المشرع لحكم التأمين في النموذج الخاص بعقد العمل على متن سفن الصيد لا يعني أن هؤلاء البحارة ليس لديهم الحق في التأمين ، فتلك الأحكام الواردة في النماذج السابقين ليست سوى حد أدنى يمكن للطرفين أن يتفقا على أمور أخرى يريانها ضرورية ، فالمادة 430 من القانون البحري المذكورة سابقا جاءت عامة بدليل عبارة "... يتعين على المجهز أن يؤمن حياة البحار ..." فلم تحدد نوع العمل أو نوع السفينة فالبحار يستحق التأمين لأنه عامل بكل بساطة .

9 – الإعادة إلى الوطن

¹ المادة 09 من ملحق القرار الوزاري المشترك المحدد لنموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين للنقل البحري و التجاري .

يلتزم المجهز بإعادة المستخدم الملاح الوطن طبقاً لأحكام المواد من 449 إلى 451 من القانون البحري ، و يجب ذكر هذا البيان في العقد ¹ .

هذا الحكم هو الآخر يخص عقد عمل البحارة على متن سفن النقل البحري و التجاري دون البحارة الصيادين ، والسبب في هذا التفريق منطقي فالبحارة على متن سفن الصيد لا يتطلب منهم عملهم الذهاب إلى بلاد أجنبية فكل عملهم يكون في عرض البحر سواء تعلق الأمر بالصيد الساحلي أو الصيد في أعالي البحار ، على العكس من ذلك في عمل البحارة على متن سفن النقل التجاري أو البحري إذ يجب على السفينة أن ترسو في ميناء أجنبي لتفريغ أو شحن البضائع مثلاً أو لنقل الركاب

هذا مع الإشارة إلى أن اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 نصت كذلك على ضرورة توافر عقد العمل البحري على بيانات أساسية ، فبالإضافة إلى البيانات التي ذكرتها آنفاً فيجب أن يحتوي عقد العمل البحري على نوع العمل المؤدى على ظهر السفينة وحق الملاح في إرجاعه إلى أرض الوطن، ذكر الخدمات المتعلقة بحماية الصحة والحماية الاجتماعية التي يجب أن تضمن للملاح من طرف المجهز وكذا تحديد الاتفاقيات الجماعية إذا ما اعتمدت في إبرام العقد وأهم ما ركزت عليه الاتفاقية حق الضمان الاجتماعي .

كان هذا عن البيانات الإلزامية الواجب توافرها في عقد العمل البحري مع تفصيل أكثر في الباب الثاني فيما يخص الأجر والإعادة إلى الوطن و الضمان الاجتماعي و العطل .

رابعاً : الحكم النهائي

نقصد بالحكم النهائي تحرير العقد ، أي عقد العمل البحري في صورته النهائية موقع من الطرفين ومذكور فيه مكان وتاريخ الإمضاء ، وتجب الإشارة إلى أن عدد نسخ العقد يختلف من عقود عمل البحارة على متن سفن النقل البحري أو التجاري إلى عقود عمل البحارة على متن سفن الصيد .

¹ المادة 10 من ملحق القرار الوزاري المشترك المحدد لنموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين للنقل البحري والتجاري.

– فيما يخص عقود العمل على متن سفن النقل التجاري أو البحري ، يجب أن يحرر عقد التوظيف في ثلاث (03) نسخ تسلّم واحدة للمستخدم البحار¹ ، وتسلم نسخة أخرى للمجهز وأخرى للإدارة البحرية المختصة .

– فيما يخص عقود العمل على متن سفن الصيد ، فيجب أن يحرر العقد في أربعة (04) نسخ تسلّم واحدة وجوبا للبحار² .

يدخل العقد حيز التنفيذ ابتداء من تبليغه للإدارات المكلفة بالشؤون البحرية والصيد البحري المختصة إقليمياً .

اشتراط المشرع هذه البيانات في العقد ما هو في الحقيقة سوى حماية للعامل حتى لا يتم استغلاله من الطرف الآخر ، فكما لاحظنا معظم البيانات الواردة في العقد هي في الحقيقة حقوق للعامل وواجبات تقع على عاتق المجهز القيام بتنفيذها واحترامها ، وتبقى هذه البيانات تمثل الحد الأدنى بحيث يمكن للأطراف الاتفاق على إيراد بيانات وحقوق أخرى طالما أنها لا تخالف النظام العام والآداب العامة .

هذا من جهة ومن جهة أخرى يساعد ويسهل الأمر على الإدارة البحرية في ممارستها لحق الرقابة فيما يخص شروط العمل من سن وأهلية وكفاءة

أختتم هذا المبحث بالإشارة اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 التي تضمن من خلالها وصول البحارة إلى نظام تعيين و توظيف فعال منظم تنظيماً جيداً ، و التي تنص على ضرورة أن تكفل كل دولة عضو في الاتفاقية تسيير إدارة عامة لتعيين و توظيف البحارة و يجب أن تهمل هذه الإدارة بطريقة سليمة تحمي حقوق استخدام البحارة و تعززها³ .

¹ المادة 11 من ملحق القرار الوزاري المشترك المحدد لنموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين للنقل البحري والتجاري .

² المادة 09 من ملحق القرار الوزاري المشترك المحدد لنموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين في الصيد البحري .

³ أنظر اللائحة 1-4 من الباب الأول من الاتفاقية .

أما المشرع الجزائري أصدر قانون يتعلق بتنصيب العمال ومراقبة التشغيل¹، وبموجب هذا القانون أصبح لزاما على المستخدم بصفة عامة بما في ذلك مجهز السفينة إبرام عقود عمل مع البحارة وذلك ليس بالاتصال المباشر معهم ، وإنما يجب على المجهز أن يبلغ المصالح المختصة للإدارة المكلفة بالتشغيل والتي تسمى بالوكالة الوطنية للتشغيل ، بالمناصب الشاغرة في سفينته والتي يريد شغلها ، وهذه الأخيرة هي التي تتولى بإقامة علاقة بين البحارة طالبي العمل ومجهزي السفن ، وذلك لتمكينهم من إبرام عقود عمل بحرية وفق التشريع والتنظيم المعمول بهما.

الهدف من إنشاء المشرع الجزائري لهذه الوكالة ومن إلزامية إبرام عقود العمل مرورا بها هو أن يتسنى لكل شخص الفرصة في الحصول على منصب شغل ، وكذا مراقبة عملية إبرام عقود العمل بين العمال والمستخدمين وفقاً للتشريع و التنظيم المعمول بهما.

وقد سلط المشرع الجزائري في القانون رقم 19/04 المذكور أعلاه عقوبات جزائية على المستخدم الذي لم يتم بتبليغ عروض العمل إلى الوكالة الوطنية للتشغيل عن كل منصب شاغر لم يتم التبليغ عنه وذلك بغرامة مالية من 10.000 دج إلى 30.000 دج (من عشرة آلاف دينار إلى ثلاثين ألف دينار جزائري) ، على أن تضاعف الغرامة في حالة العود ، هذا مع الإشارة إلى أن سريان أحكام القانون المذكور أعلاه يكون ابتداء من 26 ديسمبر 2005 ، أي ابتداء من تاريخ نشره .

الفصل الثاني : أطراف عقد العمل البحري

عقد العمل البحري كغيره من العقود له طرفان رب العمل أو المستخدم و العامل ، اللذان يعرفان في القانون البحري بأشخاص الملاحة البحرية الرئيسيين وعليه سنتطرق في المبحث الأول للطرف الأول والأقوى في العلاقة وهو المستخدم البحري والذي يصطلح في القانون البحري باسم

¹ القانون رقم 19/04 المؤرخ في 2004/12/25 المتعلق بتنصيب العمال و مراقبة التشغيل ، ج ر عدد 83 المؤرخة في 2004/12/26 .

المجهز سواء كان مالكا للسفينة أو غير مالك لها وستتناول في المبحث الثاني الطرف الثاني في علاقة العمل وهم العمال البحريون و الذي يصطلح عليهم في القانون البحري باسم البحارة من بينهم الربان .

المبحث الأول : المستخدم البحري (المجهز)

يطلق مصطلح المجهز في العرف البحري على الشخص الذي يقوم باستغلال السفينة وتجهيزها سواء ماديا أو بشريا ، أي تزويدها بالطاقم والوقود والمؤونة اللازمة لسيرها في البحر ، والمجهز قانونا هو الشخص الذي يقوم باستغلال السفينة باسمه و لحسابه¹.

قد نص المشرع الجزائري على المجهز في الباب الأول من الكتاب الثاني المعنون بالاستغلال التجاري للسفينة وذلك في نص المادة 572 من ق ب ج " يعتبر مجهزة كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا للسفينة و إما بناء على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة " ، ما يمكن ملاحظته على هذه المادة أنها أعطت صفة التجهيز للشخص الذي يقوم باستغلال السفينة باسمه سواء أكان شخص طبيعي أو معنوي (عام أو خاص)، إما بصفة الملكية أو بصفات أخرى تخول الحق باستعمال السفينة ، بما يفيد أن المجهز قد يكون مالك أو غير مالك للسفينة ، وهو الأتي بيانه .

قبل ذلك تشير إلى أن المشرع المصري في قانون التجارة البحرية لسنة 1990² في المادة 78 منه يعرف المجهز بأنه الشخص الذي يقوم باستغلال السفينة لحسابه بوصفه مالكا أو مستأجرا لها ، ما يمكن قوله في هذه المادة أنها حصرت صفة المجهز في صفتين لا ثالث لهما و هما : المالك والمستأجر ، وذلك على العكس منه في التشريع الجزائري في المادة 572 السابق ذكرها و التي أعطت للمجهز صفات عديدة غير الملكية و ذلك في عبارة " و إما بناء على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة " هذه الصفات الأخرى من بينها صفة المؤجر ، و عليه سنتناول في المطلب الأول المجهز المالك ، أما الصفات الأخرى للمجهز فسنناولها في المطلب الثاني من هذا المبحث ، وبما أن التجهيز فكرة يغلب عليها الطابع الاستغلال التجاري فسننظر لشروط استغلال خدمات النقل البحري في المطلب الثالث .

¹ مدحت حافظ إبراهيم ، المرجع السابق ، ص 55.

² القانون رقم 08 لسنة 1990 المتعلق بإصدار قانون التجارة البحرية المصري .

المطلب الأول : المجهز المالك

تثبت صفة التجهيز للمالك عندما يتولى بنفسه تجهيز السفينة و تزويدها بكل ما يلزمها ، فيستخدم البحارة و يقوم بتأمينها و غير ذلك من الأعمال اللازمة لتهيئتها للملاحة و الاستغلال¹.

بما أن السفينة مال منقول كما هو وارد في نص المادة 56 من القانون البحري الجزائري السابق ذكرها فإنها تخضع لأحكام ملكية المنقول بشكل عام ، إلا أن طرق اكتسابها يختلف في بعض أسبابه عن طرق اكتساب المنقول ليقترب في ذلك من طرق اكتساب ملكية العقار ، كما أن صور ملكية السفينة تتعدد لتلاءم طبيعة السفينة الخاصة سواء من الناحية القانونية أو الاقتصادية ، وعليه سنتطرق أولاً لأسباب اكتساب ملكية السفينة و ثانياً صور ملكية هذه الأخيرة².

الفرع الأول : أسباب اكتساب ملكية السفينة

تكتسب ملكية السفن بالطرق الواردة في القانون المدني كالميراث و الهبة و الوصية و الحياة و الشراء ، زد على ذلك فهي و نظراً لطبيعتها الخاصة يمكن اكتسابها بطرق متصلة بالقانون العام كالإغتنام البحري و الذي يقصد به الاستيلاء على سفن الأعداء وقت الحرب ، وكذلك السفن المحايدة التي تخرق قواعد الحياد و من ثمة تصدر هذه السفن لحساب الدولة و هو ما يدخل في دراسة القانون الدولي العام ، والمصادرة التي تلجأ عليها الدولة كعقوبة في حالة مخالفة قواعد القانون البحري ، و التقاط السفن السائبة التي تلتقطها السفن التي ترفع العلم الوطني ، وقد تكتسب ملكية السفينة بالتخلي أو الترك و هو نقل ملكية السفينة للمؤمن حتى يمكن للمؤمن له الحصول على التعويض كاملاً و هو ما يدخل في إطار دراسة التأمين البحري³.

إلا أن الطريقة الشائعة لاكتساب الملكية في عالم السفن هي البناء و الشراء مع العلم أن المشرع الجزائري لم يشر إلى ذلك إلا في مادة واحدة وهي المادة 50⁴ من القانون البحري مخالفاً في ذلك

¹ عبد الحميد الشواربي ، قانون التجارة البحرية في ضوء الفقه و القضاء ، منشأة دار المعارف ، الإسكندرية ، ط 1989 ، ص 63 .

² عبد القادر العطير ، باسم محمد ملحم ، المرجع السابق ، ص 89 .

³ عبد القادر العطير ، باسم محمد ملحم ، نفس المرجع ، ص 90 .

⁴ المادة 50 من ق ب ج " إن امتلاك السفينة بطريق الشراء أو البناء يجب أن يكون موضوع تصريح يقدم إلى السلطة الإدارية البحرية في ميناء التسجيل ... " .

كل من المشرعين المصري والفرنسي إلا أننا سنتطرق بشكل موجز لهذه الطرق نظرا للفائدة المتوخاة منها.

أولا : الملكية بالبناء :

يعتبر بناء السفن الطريقة المألوفة للاكتساب ملكيتها و بما أن المشرع الجزائري لم يبدي اهتماما واسعا بهذه الطريقة و لم يحدد نمطا معيناً لتكوين عقد بناء السفن فإننا في هذه الحالة نرجع إلى الإجراءات الواجب إتباعها في تكوين العقود عموماً والتي تستمد أحكامها من الشريعة العامة ، وبما أن الأصل في العقود الرضائية ، فإن عقد بناء السفن كغيره من العقود يشترط فيه التراضي حتى يقوم صحيحاً ، وبما أن هذا العقد يصنف ضمن عقود البيع عموماً فهو ضمن عقود الملكية إلا أنه ليس ناقلاً لها وإنما منشئاً للالتزام بنقلها¹.

لكن هنا يثار التساؤل ما مصير السفينة قيد الإنشاء هل هي ملك للمنشئ — الشخص الذي يقوم بالبناء — أم أنها ملك للمشتري ؟

حسنت الأمر في هذه المسألة المادة 53 من القانون البحري الجزائري و ذلك بنصها " تبقى ملكية السفينة التي تكون قيد الإنشاء للقائم بإنشائها ، حتى نقل الملكية إلى المشتري إلا إذا اتفقا على خلاف ذلك ، وتتم عملية النقل بتسلم السفينة على إثر التجارب القانونية الإيجابية" ، يترتب على الحكم الوارد بالمادة النتائج التالية :

— إذا هلكت السفينة و هي في طور البناء ، أي قبل تسليمها لمقدم طلب البناء فإن تبعه الهلاك يتحملها مقاول بناء السفينة ، إلا إذا قد تم إعداره بتسلمها .

— في حالة إفلاس مقاول بناء السفينة قبل التسليم فإن طالب بناء السفينة لا يمكنه استردادها من التفليسة بصفته مالكا لها ، و يقتصر حق طالب بناء السفينة الدخول ضمن دائني المفلس بما يكون قد دفعه من ثمن و بالتعويض عما لحقه من ضرر بسبب عدم تنفيذ العقد .

— في حالة ما إذا مقاول البناء رتب أثناء بناء السفينة حقا عينيا عليها كالرهن مثلا ، فإن هذا الرهن يعد صحيحاً إذ هو صادر من المالك ، و تنتقل السفينة إلى طالب البناء وهي مثقلة بهذا

عبد الفتاح مراد ، موسوعة القانون البحري ، بدون دار نشر ، ط 2003 ، ص 636

1.

العبء ، ويدخل بناء السفن ضمن عقود المقاولة ، إذ لا يكفي تغيير صفة العقد لمجرد أنه بيع تحت التسليم طالما أن من يباشر الإشراف على البناء هو المقاول و يقوم الطالب من التحقق من احترام شروط العقد و إظهار المخالفات التي قد تطال التنفيذ¹.

تجب الإشارة إلى أن عقد بناء السفن يثبت بالكتابة و ذلك نظرا لتعقيد المعلومات التي يحتويها فوجد المشرع الفرنسي يشترط إفراغ العقد في محرر مكتوب ليس للانعقاد وإنما للإثبات² ، وكذلك المشرع المصري نهج المشرع الفرنسي بحيث اشترط الكتابة لإثبات عقود بناء السفن وكل التعديلات التي تطرأ عليها ، ويؤكد هذا رضائية عقد بناء السفينة إذ أن الكتابة تشترط للإثبات وليس للانعقاد ولم يشترط في تلك الكتابة أن تكون رسمية³.

على العكس منه في التشريع الجزائري الذي اشترط الكتابة الرسمية للعقود المتعلقة بملكية السفينة وهو ما ورد في نص المادة 49 من القانون البحري السابق ذكرها ، غير أن اشتراط الكتابة لا يخرج عقد بناء السفينة من دائرة العقود الرضائية ، ذلك أن إلزامية إفراغ هذا العقد في الطابع الرسمي ليست إلا لاستحالة إثباته عمليا بغير الكتابة و ذلك نظرا لما يحتوي عليه من تفاصيل فنية عدة على درجة كبيرة من التعقيد تتعلق بمواصفات السفينة المراد بناؤها و كذا ميعاد التسليم والتمن وكيفية الوفاء والإشراف والرحلة التجريبية والمسؤولية وهي جملة من المعطيات لا يمكن إثباتها إلا بالكتابة⁴ ويعتبر بناء السفن من الأعمال التجارية بطبيعتها⁵.

يرتب عقد بناء السفن التزامات على عاتق طالب البناء و المكلف بالبناء فالأول مطالب بأداء ثمن السفينة المتفق عليه ، الذي يؤدي على شكل أقساط متعاقبة و هو المألوف في مثل هذه العقود والوفاء بهذا الثمن بهذه الطريقة جائز قانونا ، أما الثاني فيلتزم بالمقابل ببناء السفينة بالقيام بالأعمال المتعهد بها طبقا للمواصفات التي حددها طالب بناء السفينة و أهم التزام هو التسليم و الضمان⁶.

¹ محمود شحات ، القانون البحري الجزائري ، المرجع السابق ، ص 51.

² بوكعبان العربي ، الوجيز في القانون البحري الجزائري ، دار غريب للنشر و التوزيع ، الجزائر ، ط 2002 ، ص 75.

³ هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 37 .

⁴ محمود شحات ، القانون البحري الجزائري ، المرجع السابق ، ص 52 .

⁵ Rodier . j □ op , cit , p 314 .

⁶ محمود شحات ، المختصر في القانون البحري الجزائري ، المرجع السابق ، ص 127.

وفي محاولتنا إبراز صفة المالك بوصفه رب عمل بحري لا بد من تحديد الطرق المعتمدة لبناء السفن وهي كالاتي :

أ — طريقة البناء المباشر : في هذه الحالة يقوم المجهز ببناء السفينة لحسابه ، و هو الذي يقوم بشراء المعدات والمواد و يتعاقد مع المهندسين و العمال اللازمين للبناء وهي عقود عادية تتوزع بين عقود الشراء وعقود العمل وتحكمها القواعد العامة¹ ، والمجهز هو مالك السفينة في نفس الوقت له حقوق عينية على السفينة وهي في طور البناء ، ولا يثير ذلك أي صعوبة قانونية إذا ما باعها بعد ذلك ويتحمل المشتري جميع الحقوق المحملة بها ، وإذا ما أفلس المجهز وهي في دور البناء فإن الجزء المنجز من السفينة يندرج ضمن عناصر التفليسة ، وهذه الصور تكاد تتعدم نظرا لما يستلزمه بناء السفن الحديثة من تجهيزات متطورة و خبرة عالية² ، و أصبح المجهزين يقتصرون على بناء السفن الصغيرة المخصصة للنزهة أو الصيد ، كما أن الشركات الكبرى المتخصصة في بناء السفن تقوم بهذه العملية الأخيرة بدون طلب على أساس بيعها فيما بعد .

في هذا السياق لا بد عن الحديث عن عقد المقاولة لأنه الشائع في بناء السفن بحيث يقتصر دور المقاول أو شركة بناء السفن على تقديم الخبرة الفنية و العمل مقابل أجر يتم الاتفاق عليه — عقد — في حين يلتزم طالب البناء بتقديم عتاد البناء دون أن يكون له حق الإشراف على المقاول أو الشركة ، المراد قوله أن العقد هو محض عقد مقاولة تحكمه القواعد الواردة في القانون المدني³ ، و تبقى السفينة منذ البداية و حتى انتهاء البناء ملكا لطالب البناء فعمل المقاول لا يغير من صفة المالك ، و يترتب على ذلك أن طالب البناء يمكنه أن يرتب ما يريد من حقوق عينية على السفينة و هي في دور البناء و في حالة إفلاس المقاول فإن السفينة لا تدخل ضمن التفليسة و بإمكان طالب البناء استردادها باعتبار المقاول أجنبي عنها⁴ .

ب — البناء الغير مباشر : أصبحت الطريقة الأولى لا جدوى منها وأصبحت كذلك عاجزة عن تلبية الطلبات المتزايدة والمتعلقة بالتقنيات العالية في بناء السفن ، كما أنها لا تواكب مقتضيات

¹ عبد القادر العطير ، باسم محمد ملحم ، المرجع السابق ، ص 93 .

² Chao F , Navigation , Encyclopedic , DALLOZ , 1974 , p . 292 .

³ المواد من 549 إلى 563 من ق م ج .

⁴ محمود شحات ، القانون البحري الجزائري ، المرجع السابق ، ص 50 .

التجارة الدولية لذلك كان لا بد من وجود بديل فاعتمدت هذه الطريقة وهي طريقة البناء الغير مباشر فأوجدت شركات ضخمة متخصصة في هذا المجال .

في هذه الطريقة يتعاقد المجهز مع شخص آخر لبناء السفينة مقابل ثمن معين ، فيستخدم البناء العمال و يشتري الأدوات و كل ما يلزم لبناء السفينة طبقا للمواصفات الموضوعه في العقد ¹ .

ثانيا : الملكية بالشراء :

يعتبر شراء الشراء السفن سبب آخر من أسباب اكتساب الملكية وهو عقد يلتزم بمقتضاه البائع بنقل الملكية السفينة للمشتري و بالمقابل التزام هذا الأخير بدفع الثمن المحدد في العقد ²، هناك من يطلق على هذا العقد بعقد بيع السفن إلا أنه في الحقيقة وبما أن الموضوع يدور حول أسباب اكتساب ملكية السفينة فإن التعبير الأصح هو عقد الشراء وليس عقد البيع فهذا الأخير يفقد ملكية السفينة أما الشراء فيكسبها وهو رأي الكاتب الجزائري بوكعبان العربي ونحن نشاطره الرأي في ذلك .

تجب الإشارة إلى أن عقد شراء السفن يعتبر عقدا تجاريا ما دام الهدف من إبرامه تحقيق الربح ، أما إذا كانت السفينة مخصصة للنزهة فلا يعتبر كذلك لانقضاء معيار الربح ³ .

عقد شراء السفن كغيره من العقود يخضع لمجموعة من الشروط لا بد على طرفي العقد احترامها وهي كالاتي :

أ — الشرط الموضوعي : يسري على بيع السفينة القواعد العامة للعقود وهي التراضي المحل ، السبب ، إضافة إلى أحكام خاصة تتعلق بهذا العقد ⁴ .

الأمر الذي يشكل استثناءا أو بالأحرى يميز هذا العقد عن غيره من العقود هو مسألة الأهلية والتي ينظر إليها في عقد شراء السفن من زاوية البائع و من زاوية المشتري .

¹ مصطفى كمال طه ، أساسيات القانون البحري ، المرجع السابق ، ص 62.

² عادل علي المقدادي ، القانون البحري ، بدون دار النشر ، ط 2002 ، ص 39 .

³ كمال حمدي ، القانون البحري — السفينة ، أشخاص الملاحة البحرية — استغلال السفينة — ، المرجع السابق ، ص 74 .

⁴ مصطفى كمال طه ، أساسيات القانون البحري ، المرجع السابق ، ص 60 .

بالنسبة للبائع و بالرجوع إلى القواعد العامة فلا بد أن يصدر البيع من مالك الشيء نفسه سواء أكان فرد أم شركة و يكون اسمه مدرجا في سند التمليك ، وقد يقع البيع على كل السفينة أو جزء منها إذا كانت حصة البائع مملوكة على الشيوخ بين عدة أشخاص أو كانت مملوكة لمجموعة من الشركاء ، كما قد يتم البيع بواسطة وكيل بوكالة خاصة¹.

ما يميز أهلية البائع في عقد شراء السفن و الذي يكون غالبا الربان هو أن هذا الأخير و بالرغم من كونه وكيل عام عن المجهز سواء أكان مالكا أو مستأجرا ومن المفروض أنه لا يستطيع بيع السفينة إلا بتوكيل خاص من المجهز و ذلك مراعاة لأحكام المادة 585 من القانون البحري الجزائري² والتي تنص على " لا يمكن لربان السفينة أن يقوم بالتزامات أخرى إلا بموجب توكيل صريح من المجهز " و مع ذلك فهذه القاعدة لها استثناء بحيث يحق للربان بيع السفينة في حالة ما إذا أصبحت غير صالحة للملاحة و هو ما يقوم بإثباته الخبراء حاليا .

أما بالنسبة للمشتري و الذي قد يكون جزائريا أو أجنبيا فالحالة الأولى لا تثير أي إشكال أما الحالة الثانية فأهلية المشتري فيها مقيدة بالحصول على رخصة من السلطة البحرية المختصة و هو ما احتواه نص المادة 51 من القانون البحري³ " لا يتم نقل ملكية سفينة جزائرية أو جزء منها إلى شخص أجنبي إلا برخصة مسبقة صادرة عن السلطة البحرية المختصة " .

الحكمة من هذا التقييد هو الحفاظ على الأسطول البحري الوطني الذي يعد من مقومات الثروة القومية من جهة⁴، و من جهة أخرى الحفاظ على جنسية السفينة ذلك انه و بمجرد انتقال ملكيتها إلى شخص أجنبي تفقد شرط الملكية الوطنية⁵.

¹ عبد القادر العطير ، باسم محمد ملحم ، المرجع السابق ، ص 92 .

² تقابلها المادة 106 من قانون التجارة البحرية المصري و التي تنص على " لا يجوز للربان أن يبيع السفينة بغير تفويض خاص من مالكها " ، و المادة 124 من قانون التجارة البحرية الأردني و التي تنص على " لا يجوز للربان تحت طائلة بطلان البيع أن يبيع السفينة بدون تفويض خاص من صاحبها إلا إذا ثبت قانونا أن السفينة غير صالحة للملاحة " .

³ تقابلها المادة 12 من قانون التجارة البحرية المصري .

⁴ كمال حمدي ، القانون البحري — السفينة ، أشخاص الملاحة البحرية — استغلال السفينة — ، المرجع السابق ، ص 76 .

⁵ المادة 28 من ق ب ج .

ب - الشرط الشكلي : إن عقد شراء السفينة سواء أبرمه المالك الحقيقي للسفينة أو وكيل عنه ، لا بد أن يكون في شكل رسمي ، وعلى الرغم من هذا فإن ملكية السفينة لا تنتقل إلى المشتري إلا عند تسجيلها في دفتر تسجيل السفن¹.

أكد على هذا الإجراء القانون البحري الجزائري بنصه في المادة 49 منه على " إن العقود المنشئة أو الناقلات أو المسقطات لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها ، يجب أن تثبت تحت طائلة البطلان بسند رسمي صادر عن الموثق يتضمن نوع السفن وسعتها ومداخلها ومخارجها و أسماء مالكيها السابقين ، و بقدر الإمكان ، طابع و تاريخ عمليات نقل الملكية المتعاقبة ، و يكون قيدها إلزاميا في سجل السفينة " ².

تخلف هذا الركن يؤدي إلى بطلان العقد ، والهدف من اشتراط الشكلية الرسمية هو تنبيه المتعاقدين إلى خطورة الإجراء المقدمان عليه من جهة ، ومن جهة أخرى السماح للسلطة الإدارية البحرية بمراقبة السفينة ومدى تطابقها مع الشروط القانونية المطلوبة كالتأكد من تمتعها بالجنسية الجزائرية ، وكذلك قصد التصدي لظاهرة أعلام المجاملة التي أصبحت تشكل خطرا على التجارة البحرية العالمية .

على الرغم من هذا وفي رأينا الخاص حبذا لو يحذو المشرع الجزائري حذو المشرع الفرنسي الذي لم يشترط الشكلية الرسمية وإنما مجرد محرر عرفي ما دام انه سواء أكان المحرر رسمي أو غير رسمي فإن ملكية السفينة لا تنتقل إلا بعد تسجيلها في دفتر قيد السفن ، و في ذلك تسهيل للإجراءات من جهة ومن جهة أخرى يحافظ على حق الإدارة البحرية في الرقابة بالإبقاء على شرط تسجيل السفينة .

هكذا وبعد تنفيذ كل من المتعاقدين التزاماتهم يصبح المشتري بعد تسجيل السفينة مالكا حقيقيا لهذه الأخيرة ، فإذا أراد استغلالها بنفسه يصبح بإمكانه إبرام عقود توظيف مع البحارة و تعيين الربان وكل ما يحتاجه تجهيز السفينة ، أما إذا أراد تأجيرها فإننا نكون أمام المجهز المستأجر الذي سوف نتطرق إليه في الفرع الثاني من هذا المطلب .

¹ عادل علي المقدادي ، القانون البحري ، المرجع السابق ، ص 40 .

² تقابلها المادة 10 من القانون الفرنسي الصادر في 1967/01/03 حيث يكفي فيها المشرع الفرنسي بإفراغ العقد في محرر عرفي و لم يشترط الرسمية في ذلك .

الفرع الثاني : صور اكتساب الملكية

على اعتبار أن السفينة مال منقول من نوع خاص فإنها تكون موضوعا لحق الملكية كما تكون محلا للحقوق العينية التبعية ، و من ثمة فإن السفينة قد تكون ملكا لشخص واحد كما قد تكون مملوكة على الشيوع كما قد تكون مملوكة للدولة و هو ما سنبينه فيما يلي :

أولا : امتلاك السفينة من شخص واحد :

في هذه الحالة تكون السفينة ملكا لشخص واحد لا أكثر والذي يكون قد اكتسب ملكيتها عن طريق إبرامه لعقود البناء أو الشراء كما سبق وأن أشرنا ، أو تكون قد وهبت له أو أوصي بها إليه أو ورثها.

الملكية الفردية للسفن كانت منتشرة فيما مضى لصغر حجم السفن وبساطة بنائها على العكس من ذلك في الوقت الراهن وذلك لتطور السفن و تعقيد الأجهزة الملاحية بحيث أصبح الأمر يتطلب رؤوس أموال ضخمة تعجز معه القدرة الفردية غالبا على القيام بهذه الأعمال¹، إن امتلاك السفينة من شخص واحد لا يثير أي إشكال لأن المالك قد يكون نفسه المجهز وبالتالي بإمكانه لوحده لقيام بتجهيز السفينة وإبرام عقود التوظيف مع البحارة ، أو أن المالك يقوم بتأجير السفينة لشخص آخر ليقوم بتجهيزها وهو الآخر لا يثير أي إشكال لأن عقد الإيجار يكون بين المالك الوحيد وبين المستأجر .

ثانيا : الملكية الشائعة في السفينة

تكون أمام حالة الشيوع البحري عندما تمتلك سفينة من ملكا لأكثر من شخص ، والشيوع قد يكون اختياريا كما في حالة اتفاق مجموعة من الأشخاص على شراء أو بناء سفينة ما ، و قد يكون إجباريا وهو في الغالب عن طريق الإرث .

لم يتطرق المشرع البحري الجزائري لحالة الملكية المشتركة للسفينة إلا في موضعين وهما المادتين 59 – 60 منه² ، تاركا تنظيم هذه المسألة للقواعد العامة الواردة في القانون المدني بقسم

¹ عبد القادر العطير ، باسم محمد ملحم ، المرجع السابق ، ص 95 .

² هذه المواد لا تتعلق مباشرة بالملكية الشائعة و إنما موضوعها الرئيسي الرهن البحري عندما تكون السفينة مملوكة على الشيوع .

الملكية الشائعة – المادة 713 و ما بعدها – و قد يكون السبب في ذلك ندرة هذا النوع من الملكية السفن في الجزائر حتى في مجال ملاحه الصيد البحري ، على العكس من ذلك في فرنسا بحيث أن الملكية المشتركة للسفن شائعة لا سيما في مجال ملاحه الصيد البحري ¹.

يعرف الشيوع بأنه امتلاك اثنان أو أكثر شيئاً و كانت حصة كل منه فيه غير مفرزة و تعتبر حصص كل منهم متساوية ما لم يقر الدليل على خلاف ذلك ² ، و قياساً عليه نعرف الشيوع البحري بأنه امتلاك أكثر من مالك في ملكية سفينة دون أن تكون حصة كل منهم مقررة ³.

نلاحظ من خلال استقراءنا لأحكام القانون البحري الجزائري أو القانون المدني أن المشرع لم يحدد طبيعة الشيوع البحري ، على خلاف ما ذهب إليه الفقه والقضاء في فرنسا الذي اعتبر الشيوع البحري شركة ⁴ ، في حين يرفض الفقه المصري هذه الفكرة الأخيرة و يرى بأن الشيوع البحري ما هو إلا شيوع عادي يخضع للأحكام العامة الواردة في القانون المدني ما لم يوجد نص في القانون البحري ⁵.

أما فيما يخص تسيير الشيوع البحري فاعتمد المشرع قاعدة الشركاء مجتمعين ما لم يوجد اتفاق يخالف ذلك ، كما أجاز فكرة تعيين مدير للشيوع من بين المالكين أو من غيرهم و في هذا السياق نصت المادة 716 من القانون المدني على " يكون ملزماً للجميع كل ما يستقر عليه رأي أغلبية الشركاء في أعمال الإدارة المعتادة ، و تحسب الأغلبية على أساس قيمة الأنصبة ، فإن لم توجد أغلبية فللمحكمة بناء على طلب أحد الشركاء ، أن تتخذ التدابير اللازمة و لها أن تعين عند الحاجة من يدير المال الشائع " ، و المقصود بالأغلبية الواردة في نص المادة أغلبية الحصص وليس الأغلبية العددية ⁶ ، لكن تجب الإشارة إلى أن قرارات الأغلبية يأخذ بها عندما يتعلق الأمر بالمصلحة العامة للسفينة كتأمينها أو تأجيرها مثلا ، أما المصلحة الخاصة فلا يأخذ فيها معيار

¹ Rodier . J , op . cit . , p . 32 .

² المادة 713 من ق م ج .

³ محمود شحماط ، القانون البحري الجزائري ، المرجع السابق ، ص 53 .

⁴ Chao . F , op . cit . , p . 292 .

⁵ محمود سمير الشرفاوي ، المرجع السابق ، ص 75 .

⁶ محمود شحماط ، القانون البحري الجزائري ، المرجع السابق ، ص 54 .

الأغلبية كرهن احد الملاك لحصته في السفينة¹ ، كما أن المادة 718 من القانون سابق الذكر تجيز لكل شريك في الشبوع الحق في أن يأخذ من الوسائل ما يلزم لحفظ الشيء — السفينة — و لو كان ذلك بغير موافقة باقي الشركاء .

ثالثا : ملكية الدولة للسفينة :

قد تتجسد صفة المجهز في الدولة عندما تكون السفينة مملوكة لشخص من أشخاص القانون العام أي الدولة أو إحدى هيئاتها ، لاسيما في حالة تسخير السفن وقت الحرب والأزمات² . لكن في الوقت الراهن و مع دخول الدولة في سياسة اقتصاد السوق و قيامها بنشاطات اقتصادية وتجارية لم تعد ملكيتها للسفينة قاصرة على السفن الحربية وسفن الخدمات العامة بل أصبحت تمتلك سفن تجارية مما أثار قلق المجتمع الدولي لاسيما في ما يخص مسألة التعامل مع هذه السفن فهل هي مال عام أو خاص ؟ وهل تعتبر هذه السفن امتدادا لحصانة الدولة أو لا ؟

هذا الإشكال حاولت الاتفاقيات الدولية حله فلدينا مثلا معاهدة بروكسل لسنة 1926 في الرابع من أفريل والتي جاءت بنوعين من التمييز وهما :

— السفن التي تستخدمها الدولة للخدمات العامة تتمتع بالحصانة الدولية³ وذلك في حالات محددة على سبيل الحصر وهي حالة الحوادث البحرية والتصادم البحري والقضايا الناشئة عن أعمال المساعدة والإنقاذ والخسائر البحرية المشتركة وكذا القضايا الخاصة بطلب التعويض أو التوريدات من العقود المتعلقة بالسفن .

— السفن التي تستخدمها الدولة للتجارة و تتصرف كالأفراد العاديين و تبرم عقود خاصة في هذه الحالة تخضع لنفس القواعد التي تطبق على الخواص .

المطلب الثاني : المجهز غير مالك

قد لا يكون المالك هو الشخص الذي يقوم بتجهيز السفينة ماديا بل شخص آخر ، و في الغالب المجهز هو من يستغل السفينة في الملاحة لحسابه ولو لم يكن هو الذي جهزها ، أي أن فكرة

¹ المادة 2/95 من ق ب ج " غير أن كل مالك شريك يستطيع رهن حصته المشاعة على السفينة " .

² Pierre BONASSIES , Christian SCAPEL , TRAITE DU DROIT MARITIME - DROIT MARITIME , LGDJ 2006 , p.173 .

³ الحصانة تمنع الحجز على هذا النوع من السفن سواء تعلق الأمر بالحجز التحفظي أو الحجز التنفيذي .

الاستغلال تغلب على فكرة التجهيز ، لذلك وجب الفصل بين مفهوم الملكية ومضمون التجهيز فالملكية مفهوم قانوني محض يعبر عن حق يرد على السفينة بينما التجهيز مفهوم اقتصادي يعبر عن نشاط تجاري معين¹.

يكتسب الشخص الغير مالك صفة المجهز حسب التكييف القانوني لعقود الاستغلال الواردة على السفينة و التي تأخذ الأشكال التالية :

الفرع الأول : بعض عقود الاستغلال الواردة على السفينة

1 – عقد التسيير

صفة المجهز قد تكون ناتجة عن عقد تسيير ، فلا يوجد ما يمنع من تسيير المحل التجاري غير مملوك للمجهز – المتمثل في السفينة – مثله مثل تسيير المحل التجاري البري².

2 – عقد القرض الإيجاري

كان فيما مضى عقد مجهول و لكن أصبح حالياً يستعمل بالنسبة للعائمت الكبرى كالسفن الخاصة بنقل المواد البترولية ، فيتم تمويلها من طرف البنك وهو بدوره يقوم بتأجيرها بعقد قرض إيجاري إلى المجهز الذي يستعملها للنقل البحري³.

3 – عقد التسيير التقني

يعتبر عقد التسيير التقني للسفينة من العقود حديثة العهد في العرف البحري ظهرت منذ حوالي عشرين سنة ، وهذا النوع من العقود تفرضه طبيعة الشركات التي ظهرت مؤخراً وهي شركات متخصصة تعرض خدماتها على المجهز للقيام بجزء من عمليات تسيير السفينة ، وفي الغالب تقوم هذه الشركات ببناء على عقد بينها و بين المجهز باختيار طاقم السفينة ودفع أجورهم وتأمين صلاحية السفينة للملاحة و ذلك بالقيام بالتصليحات وأعمال الصيانة الضرورية ، بل أكثر من ذلك فالبعض من هذه الشركات تمتد أخيراً.

¹ عبد الحميد الشواربي ، المرجع السابق ، ص 64 .

² Pierre BONASSIES □ Christian SCAPEL , op . cit , p .181 .

³ Pierre BONASSIES , Christian SCAPEL , op . cit , p .182 .

بما أن هذه الصلاحيات المذكورة سابقا كلها من اختصاص المجهز و في هذا النوع من العقود تقوم بها هذه الشركات المتخصصة يثير هذا الأمر إشكالا و هو : هل هذه الاختصاصات تنقل صفة المجهز إلى ship manager ؟ ، للإجابة على السؤال المطروح بجب أولا الإشارة إلى أن المسير التقني — ship manager — يعمل لحساب المجهز ومن ثم لا يمكن لهذا الأخير التحلل من التزاماته كمجهز تحت غطاء التسيير التقني ، وفي حالة ما إذا ارتكب المسير التقني خطأ ما و تسبب في أضرار للغير فإن مسؤوليته تنظم إلى مسؤولية المجهز ، أما إذا أسندت له مهمة التسيير التجاري إلى جانب التسيير التقني فإن المسؤولية هنا تكيف كمسؤولية المجهز دون نفي احتمال ثبوت مسؤولية المجهز نفسه¹.

الفرع الثاني : عقد الإيجار

عرف المشرع الجزائري عقد إيجار السفينة في المادة 600 من القانون البحري بقولها: "يتم عقد استئجار السفينة بموجب اتفاقية يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بان يضع تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل اجر و يمكن أن يتم استئجار السفينة على أساس الرحلة أو لمدة معينة أو بهيكلها". استئجار السفن إحدى الطرق القانونية التي تمنح للشخص الحق في استغلال السفينة إما لحسابه أو لحساب الغير ، والاستئجار يكون على ثلاثة أنواع يتم من خلالها تمتع المستأجر بصفة رب العمل البحري ، ويكون اكتسابه لهذه الصفة إما على وجه الإطلاق أو بنوع من التحفظ وذلك تبعا للطريقة التي تستأجر بها السفينة و هو الأتي بيانه .

يتم استئجار السفن بإحدى الطرق التالية :

_____ استئجار السفينة على أساس الرحلة ؛

_____ استئجار السفينة لمدة معينة ؛

_____ استئجار السفينة بهيكلها .

¹ Pierre BONASSIES , Christian SCAPEL , op . cit , p .186 .

لقد قضت المحكمة العليا الغرفة التجارية و البحرية¹ في قرارها المؤرخ في 1994\11\22 ملف رقم 119766 منشور بالاجتهاد القضائي للغرفة التجارية البحرية عدد خاص بأن الخسائر اللاحقة بالبضائع من مسؤولية مؤجر السفينة على أساس الرحلة وتسري عليها المادة 650 و ما يليها من القانون البحري الجزائري .

إن كانت السفينة مستأجرة لمدة معينة فان الخسائر اللاحقة بالبضائع من مسؤولية مستأجر السفينة مبدئياً وتسري عليها المادة 695 وما يليها من القانون البحري.

وإن كانت السفينة مستأجرة بهيكلها فان الخسائر اللاحقة بالبضائع من مسؤولية مستأجر السفينة لوحده وتسري عليها المادة 723 وما يليها من القانون البحري.

المحكمة العليا الغرفة التجارية و البحرية جاء في قرارها هذا إلى ضرورة تحديد نوع عقد استئجار السفينة من طرف قاضي الموضوع لتحديد القانون الواجب التطبيق و ليسمح للمحكمة العليا بإجراء مراقبتها على ذلك .

أولاً : استئجار السفينة على أساس الرحلة :

عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة هو عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع السفينة كلياً أو جزئياً كاملة التجهيز والتسليح تحت سلطة المستأجر للقيام برحلة أو أكثر وبالمقابل يتعهد المستأجر بدفع أجرة السفينة².

يتميز عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة باحتفاظ المؤجر بالإدارتين الملاحية و التجارية معا وهو ما نصت عليه المادة 651 من القانون البحري الجزائري³ .

ما يمكن استخلاصه من نص المادتين 650 – 651 سابقتي الذكر أن صفة المجهز في هذا النوع من عقود الاستئجار تظل لاصقة بالمؤجر ولا تنتقل إلى المستأجر ، و تبعا لذلك يبقى الربان و باقي أعضاء الطاقم تابعين للمؤجر بكل مل يتعلق بالسفينة و تسييرها الملاحي و التجاري ،

¹القرار المؤرخ في 1994\11\22 ملف رقم 119766 منشور بالاجتهاد القضائي للغرفة التجارية البحرية عدد خاص .

² أنظر المادة 650 من ق ب ج .

³ المادة 651 " يحتفظ المؤجر الذي أبرم عقد استئجار السفينة بالرحلة ، بالتسيير الملاحي و التجاري للسفينة " .

بمعنى آخر أن رب العمل البحري في هذا النوع من الاستئجار هو المؤجر وليس المستأجر وتحديد ذلك مهم جدا لاسيما في مجال المسؤوليات و الالتزامات.

أما إذا وقع الإيجار على جزء من السفينة فإن العقد يقتصر على الأماكن المعدة للنقل لذلك يخرج من نطاق العقد الغرف, و الأماكن المخصصة للبحارة و الربان و مع ذلك فليس للربان و لا للبحارة أن ينقلوا في هذه الأماكن أية بضاعة دون الحصول على موافقة المستأجر بشأنها.

كما انه عندما يكون الاتفاق على الإيجار لعدة رحلات متعاقبة يتوجب على السفينة القيام بهذه الرحلات المتفق عليها في العقد و ذلك إما بتحديد عدد هذه الرحلات و إما بتحديد كمية البضاعة التي تنقل على مراحل متتالية.

ثانيا : استئجار السفينة لمدة معينة :

يتميز عقد استئجار السفينة بالمدة عن عقد الاستئجار بالرحلة أن المؤجر له التسيير الملاحي للسفينة دن التسيير التجاري ، و بناءا على هذا العقد يلتزم المؤجر بأن يضع سفينة كاملة التجهيز لمدة معينة تحت تصرف المستأجر على أن يدفع هذا الأخير بالمقابل أجرة الحمولة¹.

يلتزم المؤجر في هذا النوع من عقود الاستئجار فضلا عن تقديم السفينة صالحة للملاحة والتأمين عليها الالتزام بتقديم خدمات الربان والبحارة بما في ذلك دفع الرواتب لأفراد الطاقم وتحمل نفقاتهم وكل ذلك في خدمة المستأجر².

وبما أننا بصدد البحث في موضوع رب العمل البحري لا بد علينا تحديد من له حق إدارة وتسيير السفينة في هذا النوع من عقود الاستئجار هل هي حق للمؤجر أو حق للمستأجر ؟

للإجابة على هذا السؤال لا بد لنا من التفريق بين نوعي الإدارة – الملاحية ، التجارية – على النحو التالي :

أ — الإدارة الملاحية : التسيير الملاحي للسفينة في هذا النوع من العقود هو حق للمؤجر عملا بحكم المادة 700 من القانون البحري التي تنص على " يحتفظ المؤجر بحق التسيير الملاحي للسفينة ، وعلى هذا الشكل يبقى الربان وأعضاء الطاقم الآخرون مندوبين عن المؤجر ويتعين

¹ أنظر المادة 695 من ق ب ج .

² محمود شحماط ، المرجع السابق ، ص 62 .

عليهم التقيد بتعليماته " ، مفاد هذا النص أن المؤجر هو رب العمل بالنسبة للربان وباقي أعضاء الطاقم فهو الذي يعينهم و يدفع أجورهم انطلاقا من قاعدة أنه يتولى تجهيز وتسليح السفينة ، لكن هذه التبعية مرهونة بالتسيير الفني والملاحي للسفينة فقط دون التسيير التجاري فهذا الأخير من اختصاص المستأجر وليس المؤجر كما سنرى .

ب — الإدارة التجارية : التسيير التجاري للسفينة في هذا النوع من العقود هو حق للمستأجر طبقا للمادة 701 من القانون البحري التي تنص على " يعود التسيير التجاري للسفينة لمستأجر السفينة ، و يكون الربان بحكم القانون ممثلا عن المستأجر في هذا المجال و يجب عليه التقيد بتعليمات المستأجر في حدود أحكام عقد استئجار السفينة " ، مفاد هذا النص أن الربان يكون تابعا للمستأجر و ملزما بإتباع أوامره فيما إذا ما تعلق الأمر بالتسيير التجاري للسفينة أي أنه رب عمل له من هذه الجهة ، إلا أنه إذا اتفق طرفا العقد على نقل الإدارتين معا الملاحية و التجارية للسفينة إلى المستأجر فعلى هذا الأخير تحمل كل ما تحمله هذه الإدارة من التزامات و بإمكانه عزل أحد أفراد الطاقم¹ .

بمناسبة الحديث عن هذا الموضوع نذكر قضية " أن بيوا Ann Bewa " حيث صدر قرار عن مجلس أكس AIX الفرنسي بتاريخ 1979/02/25 نتيجة نشوب حريق على متن سفينة أن بيوا ، حيث ازدادت درجة خطورة الحريق بسبب سوء شحن البضائع المتمثلة في مواد كيميائية و قارورات أوكسجين مما تسبب بإصابة عدد كبير من البحارة بجروح خطيرة ، و على إثر ذلك رفعت الإدارة البحرية دعوى ضد المالك الذي اعتبرته المسئول الوحيد على الحريق لأنه أجر السفينة مجهزة إلى المستأجر ، حيث رفض المجلس دعوى الإدارة ، على أساس أن المالك بصفته هذه لم تكن له السلطة على الربان فيما يخص عمليات الشحن والتفريغ كونها تدخل في إطار التسيير التجاري للسفينة و الذي كان من اختصاص المستأجر² .

ثالثا : استئجار السفينة بالهيكل :

عقد استئجار السفينة بالهيكل هو عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع سفينة في حالة جيدة للملاحة وصالحة لتأدية العمل المخصصة له تحت تصرف المستأجر لمدة معينة أو على أساس

¹ Pierre BONASSIES , Christian SCAPEL , op . cit , p . 182 .

² Pierre BONASSIES , Christian SCAPEL , op . cit , p . 184 .

الرحلة دون تسليح أو تجهيز ، مقابل أجره معينة يلتزم بها المستأجر و هو ما احتواه نص المادة 724 من القانون سابق الذكر¹.

في هذا النوع من عقود الاستئجار تقع على المستأجر مسؤولية تسليح السفينة و تجهيزها على الوجه الكامل و يكون استعمالها بما يتفق و مميزات التقنية الثابتة في ترخيص الملاحة² ، و بالمقابل له حق التسيير الملاحي (كتأمين السفينة و تزويدها بالوقود و المؤونة اللازمة) و التجاري (إبرام عقود النقل البحري ، إبرام عقود التوظيف مع البحارة) و بذلك يكون المسئول الوحيد عن جميع الالتزامات التي عقدها الربان لخدمة السفينة ، وهو يضمن المؤجر بالنسبة لجميع طلبات الغير³ ، و بالتالي يكتسب المستأجر صفة المجهز بكل ما تحمله الكلمة من آثار قانونية .

ما يمكن استخلاصه هو أن المستأجر في هذا النوع من العقود و بما أنه يكتسب صفة المجهز فهو إذا رب العمل و بالتالي يكون ملزما بكل ما يرتبه هذا العقد من آثار قانونية كدفع الأجور و تأمين الغذاء و العلاج

لقد اشترط المشرع الجزائري على المجهز مجموعة من الشروط للاستفادة من امتياز النقل البحري، وذلك من خلال المرسوم التنفيذي 81/2000 الذي يحدد شروط استغلال خدمات النقل البحري⁴ ، المعدل و المتمم بالمرسوم التنفيذي 261/02⁵ ، و المرسوم التنفيذي 57/08 الذي يحدد شروط منح امتياز استغلال خدمات النقل البحري⁶.

المبحث الثاني: العمال البحريون

¹ محمود شحات ، القانون البحري الجزائري ، المرجع السابق ، ص 64 .

² المادة 728 من ق ب ج .

³ المادة 730 من نفس القانون .

⁴ المرسوم التنفيذي رقم 81/2000 المؤرخ في 09/04/2000 ، يحدد شروط استغلال خدمات النقل البحري و كفاءاته ، ج ر عدد 21 المؤرخة في 12/04/2000 .

⁵ المرسوم التنفيذي رقم 261/02 المؤرخ في 17/08/2002 ، المعدل و المتمم للمرسوم التنفيذي 81/2000 المؤرخ في 09/04/2000 ، يحدد شروط استغلال خدمات النقل البحري و كفاءاته ، ج ر عدد 56 المؤرخة في 18/08/2002 .

⁶ المرسوم التنفيذي رقم 57/08 المؤرخ في 13/02/2008 ، يحدد شروط منح امتياز خدمات النقل البحري و كفاءاته ، ج ر عدد 09 المؤرخة في 24/02/2008 .

في الماضي كان يطلق مصطلح البحار على من يكتسب المهارات في الملاحة والفنون البحرية من العاملين على سطح السفينة ، ومع تطور الملاحة واستخدام القوى المحركة في تسيير السفينة بدأ يتسع نطاق مصطلح البحار ليمتد و يشمل العاملين في قسم الآلات من مهندسين بحريين وغيرهم¹.

وإزداد اتساعا بعد ظهور التلغراف واللاسلكي و تركيب محطات لاسلكية على السفن فأصبح يطلق أيضا على من يعمل في تشغيل و صيانة هذه المحطات ، و بعدها أصبح مصطلح البحار يطلق على كل من يعمل في السفينة ويرتبط مع المجهز بعقد عمل بحري أيا كانت طبيعة العمل و نوعه ومدته وأي كانت مؤهلات صاحبه و لهذا فإن مصطلح البحار يطلق على من يشغلون وظائف مختلفة تماما في طبيعتها ونوعها ومؤهلاتها ، فهو يطلق على الربان وضابط الملاحة و المهندسين البحريين والأطباء و الإداريين والميكانيكيين و الطهاة في مطبخ السفينة و سفرجلية مطاعمها وخدم صالوناتها وغرفها و غيرهم².

وبهذا تكون التفرقة التي كانت قائمة بين البحار وأشخاص الخدمة العامة على الخصوص قد زالت وأصبح كل من يقلع على متن السفينة و يكون مسجل في دفتر الطاقم يعتبر بحارا³.

هذا وتجب الإشارة إلى أن البحار فيما مضى كان يستخدم مباشرة من طرف هيئة المستخدمين التابعة للمجهز وهذا ما جعل من علاقة البحار بالمجهز علاقة ضيقة ، و لكن منذ حوالي 20 سنة ظهرت شركات متخصصة في استخدام البحارة و التي تقوم بعرض خدماتها على المجهز بعد أن تمنح للبحار تكوين متكامل و متخصص⁴.

¹ مدحت حافظ إبراهيم ، المرجع السابق ، ص 66 .

² مدحت حافظ إبراهيم ، نفس المرجع ، ص 66 .

³ Pierre BONASSIES , Christian SCAPEL , op , cit , P. 25 .

⁴ Pierre BONASSIES , Christian SCAPEL , op , cit □ P. 204 .

المطلب الأول : الربان

خصصنا هذا المطلب لدراسة الربان دون باقي أعضاء الطاقم نظرا لاعتباره أهم أشخاص الملاحة البحرية على ظهر السفينة ، فلقد قيل قديما أن الربان هو " السيد على السفينة بعد الله عز وجل " ، ذلك لما يتمتع به الربان من سلطات واسعة منحها له القانون والعرف البحري ، ولا بد أن يكون الربان على قدر كافي من الخبرة والمهارة لتعيينه في هذه الوظيفة المهمة الصعبة و الحساسة فهو يتحمل مسؤولية عدد كبير من الأرواح والممتلكات و البضائع ليسيير بهم ليلا و نهارا في البحر .

المركز الخاص للربان ليس له مثيل على البر ، فالربان يمثل السلطة العامة على ظهر السفينة فأى قرار يتعلق بالسفينة بما فيها من أشخاص و بضائع مصيره في يد الربان ذلك أن الرحلة البحرية قد تستغرق أيام و أسابيع و حتى شهور ، ومن هنا قد يتعرض الربان لمشاكل و عقبات و صعوبات أثناء الرحلة البحرية لهذا منح له القانون حق التمتع بسلطات واسعة و ذلك فيما يخص النظام والأمن والتأديب في السفينة¹ ، وعليه وجب علينا الإجابة على التساؤلات التالية : ما هو المركز القانوني للربان ؟ و فيما تتمثل التزاماته وواجباته ؟ ، و ما هي الوظائف والسلطات المنوطة به ؟

الفرع الأول : المركز القانوني للربان

للتعرف على المركز القانوني للربان ينبغي التطرق إلى العناصر التالية :

أولا : تعريف الربان :

¹ إيمان أجميل ، الربان – المركز القانوني ، الحقوق و الالتزامات ، المسؤوليات و السلطات – ، المكتب الجامعي الحديث ، الاسكندرية ، ط 01 ، سنة 2013 ، ص 07 .

أوردت منظمة العمل الدولية تعريفا للربان في الاتفاقية الصادرة عنها والمتعلقة بالحد الأدنى للكفاءة المهنية الواجب توافرها لدى ربانة و ضباط السفن التجارية في المادة الثانية (02) فقرة (أ) بأنه " تعني عبارة الربان أو القائد: أي شخص يتولى قيادة السفينة"¹.

أما بالنسبة للفقهاء فهو يعرف الربان بأنه الشخص الذي يتولى قيادة السفينة ليس من الناحية الفنية أو الملاحية فحسب و إنما من الناحيتين الإدارية و القانونية معا².

كان هذا التعريف الذي جاء به الفقهاء أما فيما يخص تعريف الربان من الناحية التشريعية فنجد المشرع الجزائري في المادة 384/د من ق ب ج³ تنص على " من أجل تطبيق هذا الأمر فإن الاصطلاحات التالية تعني ما يلي: الفقرة (د) — يعني " الربان " قائد السفينة و رئيس طاقم السفينة ، و هو ما أشارت إليه المادتين 412⁴ و 580⁵ من نفس القانون .

هذه المواد لم تعطي لنا التعريف الشامل الجامع المانع للربان بل اقتصر في تعريفه على قيادة السفينة ورئاسة طاقمها وكما هو معلوم للربان صلاحيات و سلطات ووظائف متعددة غير تلك التي ذكرتها هذه المواد .

زد على ذلك فإن الأحكام القانونية الخاصة بالربان تضمنها الفصل الثاني المعنون بـ : " ربان السفينة " من الباب الأول المعنون بـ : "التجهيز " من الكتاب الثاني والمعنون بـ : " الاستغلال التجاري للسفينة " ، وذلك في المواد من 580 إلى 608 من القانون البحري والملاحظ على هذا التقسيم أنه تقسيم غير منطقي و السبب هو أن الربان من رجال البحر و ليس مجهز للسفينة ،

¹ الاتفاقية رقم 53 بشأن الحد الأدنى للكفاءة المهنية الواجب توافرها لدى ربانة و ضباط السفن التجارية ، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 1936/10/02 ، بجنيف ، دخلت حيز التنفيذ في 1939/03/29 .

² هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، المرجع السابق ، ص 85 .

³ المادة 384 من ق ب ج معدلة بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في 1998/06/25 .

⁴ المادة 412 من نفس القانون " يوضع الطاقم تحت السلطة المباشرة لربان السفينة الذي يتم تعيينه من المجهز طبقا للأحكام القانونية الخاصة بالأهلية " .

⁵ المادة 580 من نفس القانون " يتولى قيادة السفينة ربان يعين من بين الأشخاص المؤهلين قانونا " .

وعليه كان من الأجدر أن تدرج هذه الأحكام في الباب الثاني المعنون بـ : " رجال البحر " من الكتاب الأول المعنون بـ : " الملاحة البحرية و رجال البحر " .

ربما المشرع الجزائري اعتمد هذا التصنيف باعتبار أن الربان هو رئيس السلطة السلمية للعاملين على السفينة كما أنه ممثل للمجهز و ممثل للسلطة العامة في بعض الحالات.

أما المشرع المصري فنجده يعرف الربان بأنه كل شخص مؤهل لقيادة السفينة و يكون مسئولا عنها¹، علما أن قانون التجارة البحري الملغى كان يطلق على قائد السفينة بالقبودان² .

أما المشرع الفرنسي فنجده يعرف الربان في المادة 02 من القانون التأديبي و الجزائري للتجارة البحرية بأنه " الشخص الذي يمارس قانونا القيام بقيادة السفينة " ³.

تجب الإشارة إلى أن قائد السفينة في إنجلترا يصطلح عليه بـ " ماستر " و هي التسمية الصحيحة في نظر المؤلف الانجليزي " ستيفنس " فهو يرى أنه و بالرغم من أن تسمية الربان هي التسمية الشائعة إلا أنها لقب غير رسمي و يعد رتبة عسكرية⁴ .

ثانيا : طبيعة العلاقة بين الربان و المجهز :

يثير تحديد طبيعة علاقة الربان بالمجهز أو المالك (رب العمل) الكثير من الجدل ، ذلك أن الربان إلى جانب قيامه بأعمال مادية تتمثل في قيادة السفينة يقوم بأعمال قانونية أخرى بصفته ممثل عن المجهز كتحيين البحارة و إصلاح السفينة ...مما أدى بالبعض إلى القول بأن الربان وكيل بأجر عن المجهز أو المالك ، وقد اعتبر البعض بأنه مادام الربان يقوم بأعمال مادية و أخرى قانونية فإن العقد الذي يربط بينه وبين المجهز أو المالك هو مزيج من عقدي العمل و الوكالة ، و يزيد من

¹ المادة 01 من القانون رقم 38/ لسنة 1982 بشأن مؤهلات و أعداد الربانبة و ضباط الملاحة و المهندسين

البحريين على السفن عرفت الربان بأنه " كل شخص مؤهل لقيادة السفينة و يكون مسئولا عنها " .

² كمال حمدي ، أشخاص الملاحة البحرية ، منشأة المعارف للنشر ، الإسكندرية ، ط 1993 ، ص 33 .

³ " la personne qui exerce régulièrement □ en fait □ le commandement d'un navire " ART.02 DU CDPMM .

⁴ كمال حمدي ، القانون البحري ، - السفينة ، أشخاص الملاحة البحرية - استغلال السفينة - ، المرجع لسابق ،

صعوبة تحديد هذه العلاقة سلطة الربان في الخروج عن أوامر رب العمل في أداءه لوظيفته الفنية وممارسته جانبا من السلطة العامة ويعتبر الربان حسب الأستاذ Pierre Bonassies :

"le capitaine represente a bord l'ordre juridique du pavillon" .

بالرغم من تميز علاقة التبعية بين الربان و رب العمل عن تلك العلاقة في إطار عقود العمل العامة (البرية) إلا أنها تبقى قائمة رغم تميزها بسبب ظروف العمل على ظهر السفينة و بعدها عن ملاكها في أغلب الأحيان و للسلطات الواسعة التي يتمتع بها الربان .

بما أن علاقة التبعية قائمة فإن العقد الذي يرتبط بموجبه الربان مع المجهز أو المالك هو عقد عمل و ليس عقد وكالة ، ذلك أن الوكيل لا يخضع في مباشرة نشاطه لسلطة و إشراف الموكل ، وإذا كان الربان يقوم إلى جانب قيادته للسفينة بأعمال قانونية فإن ذلك لا يجعل منه وكيلا إذ يبقى المحل الأساسي لعقده مع رب العمل هو قيادة السفينة بما يعد معه عقد إجازة الخدمات أي عقد عمل ، وفيما يخص الأعمال القانونية التي يكلفه بها المجهز أو التي يخوله القانون القيام بها فعند قيامه بهذه الأعمال يعد وكيلا يخضع لأحكام عقد الوكالة¹ ، و ذلك دون أن ينقلب عقد العمل إلى عقد وكالة².

كان هذا التحليل من منطلق طبيعة الأعمال التي يقوم بها الربان ، أما من منطلق ما نص عليه القانون فإنه و طبقا للمادة 384 /أ من ق ب ج " ...

(أ) يعني رجل بحر أو بحار : كل شخص يعمل في خدمة السفينة و مقيد في سجل رجال البحر" والبحارة يرتبطون مع المجهز "بعقد عمل" و هذا ما ينطبق على الربان لأن التعريف الذي جاءت به المادة يشمل الربان لأنه يعمل في خدمة السفينة و مقيد في سجل رجال البحر بغض النظر عن خصوصية عمله .

¹ المواد 583 ، 584،585 من ق ب ج .

² كمال حمدي ، القانون البحري ، المرجع السابق ، ص 225 .

تجب الإشارة إلى أن عقد تعيين الربان يعد عملا تجاريا من جانب المجهز إذا كانت السفينة مخصصة للنقل إلا أن العقد يعتبر مدنيا بالنسبة للربان¹.

ثالثا : تعيين الربان :

يتولى مهمة تعيين الربان المجهز سواء كان مالكا أو مستغلا للسفينة وهو في كلتا الحالتين يعد رب العمل وهو ما نصت عليه المادة 575 من ق ب ج " يحق للمجهز تعيين وعزل ربان السفينة ، مع مراعاة أحكام الفصل التالي التي تبين صراحة مجال نشاطه "، هذا ما ذهب إليه المشرع المصري بحيث خول حق تعيين الربان للمجهز بموجب المادة 1/92 من قانون التجارة البحرية .

أما إذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع فإن لمدير الشيوع البحري حق تعيين الربان وإلا وجب مراعاة الأغلبية اللازمة لكل قرار يتعلق باستغلال سفينة مملوكة على الشيوع بما في ذلك تعيين الربان².

هذا الحق الممنوح للمجهز في تعيين الربان ليس مطلقا بل هو مقيد بشروط تتمثل في ضرورة توافر مؤهلات معينة و كفاءة تتناسب مع خطورة دور الربان في أداء وظيفته الفنية وهي قيادة السفينة والتي تختلف باختلاف هذه الأخيرة و كذلك طبيعة الرحلة التي تقوم بها³، تجب الإشارة في هذا المجال إلى أن هذه المؤهلات لا تخضع للسلطة التقديرية للمجهز أو رب العمل كما هو الحال في عقد العمل البري ، بل هي مؤهلات محددة قانونا وفقا للنصوص القانونية والاتفاقيات الدولية المصادق عليها من قبل الجزائر .

¹ إيمان آجميل ، الربان ، المرجع السابق ، ص 13 .

² كمال حمدي ، القانون البحري ، المرجع السابق ، ص 223 .

³ علي البارودي ، هاني محمد دويدار ، مبادئ القانون التجاري والبحري ، بدون دار نشر ، ط 1987 ، ص 133 .

في هذا المجال نجد المرسوم التنفيذي رقم 143/02 الذي يحدد الشهادات وشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية و شروط إصدارها¹ ، حيث تنص المادة الثالثة 03 منه على الشهادات وشهادات الكفاءة المتعلقة بقيادة السفن التجارية وسفن الصيد و النزهة والآلات الخاصة بها أو لضمان تسيير محطات الاتصالات اللاسلكية على متنها من بين هذه الشهادات التي تخص الرباننة لدينا :

— بالنسبة لقيادة السفن التجارية :

أ) الملاحة الغير محدودة : شهادة كفاءة ربان ثان على متن سفن نقل حمولتها الإجمالية المسجلة عن 6000 طن ، شهادة كفاءة ربان ثان على متن سفن تعادل حمولتها الإجمالية المسجلة عن 6000 طن

ب) الملاحة المحدودة : شهادة كفاءة ربان ثان على متن سفن نقل حمولتها الإجمالية المسجلة عن 5000 طن ، شهادة كفاءة ربان ثان على متن سفن تعادل حمولتها الإجمالية المسجلة عن 5000 طن

ج) بالنسبة لقيادة سفن الصيد : شهادة كفاءة رئيس سفينة صيد بحري على السواحل ، شهادة كفاءة رئيس سفينة صيد بحري .

هذه هي أنواع شهادات الكفاءة التي تمنح للرباننة ، مع العلم أن المشرع في هذه المادة و فيما يخص قيادة سفن الصيد استخدم مصطلح " رئيس السفينة " بدلا من مصطلح "ربان السفينة " ، وبدون هذه الشهادات لا يكتسبون رتبة الربان و لا يعينون في هذا منصب ، حالة ما إذا قام المالك أو المجهز بتعيين ربان لا تتوافر فيه المؤهلات التي يتطلبها القانون فإن ذلك يعرضه للمتابعة الجزائية .

رابعا : عزل الربان :

¹ المرسوم التنفيذي رقم 143/02 المؤرخ في 16 أفريل 2002 ، يحدد الشهادات و شهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية و شروط إصدارها ، ج ر عدد 29 المؤرخة في 2002/04/24 ، و الذي يلغي أحكام المرسوم رقم 86/75 المؤرخ في 1975/06/24 ، المتضمن تحديد الشهادات و شهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة التجارية .

من له الحق في تعيين الربان هو نفسه من له الحق في عزله وهو المجهز ، ذلك أن الربان في أدائه لوظيفته يبعد عن الرقابة الفعلية للمجهز ، ونظرا للاختصاصات الواسعة التي يتمتع بها الربان فقد ذهب الفقه إلى أن العلاقة التي تربط بين المجهز و الربان أساسها الثقة ، وعليه وجوب الاعتراف بحق المجهز في عزل الربان في أي وقت و في أي مكان إذا ما زالت هذه الثقة ¹.

ويترتب على ذلك عدم لزوم عقد العمل البحري الخاص بالربان بالنسبة إلى المجهز حتى في الفروض التي يكون فيها العقد محدد المدة يستطيع المجهز عزل الربان ، يعتبر حق هذا الأخير في عزل الربان من النظام العام و بالتالي لا يجوز الاتفاق في عقد العمل البحري على حرمان المجهز من هذا الحق ، و يقع باطلا كل شرط من شأنه أن يقيد هذا الحق ².

كان هذا عما جاء به الفقه أما عن المشرع الجزائري فحذا نفس حذو الفقه وأعطى حق عزل الربان للمجهز وهو ما جاءت به المادة 557 من ق ب ج سابقة الذكر و هو كذلك ما أخذ به المشرع المصري في المادة 1/92 من قانون التجارة البحرية .

انتهاء عقد عمل الربان بالعزل قد يلحق به ضرر لاسيما إذا كان العزل تعسفيا أي أنه لا يكون سبب لإخلال الربان بالتزاماته أو لارتكابه خطأ جسيم ، لذلك أجاز له المشرع الحق في المطالبة بالتعويض بشرط أن يكون له مقتضى في ضوء القواعد العامة أي إثبات أن عزل الربان يشكل خطأ من طرف المجهز ، والتعويض يكون بقدر الضرر الذي لحق بالربان طبقا لما هو موجود في القواعد العامة (قانون العمل، القانون المدني) أما إذا كان التسريح تأديبيا لارتكاب الربان خطأ جسيم فإنه لا يستحق أي تعويض ³ ، وهو ما ذهب إليه المشرع الجزائري في المادة 73 من القانون 11/90 المتضمن علاقات العمل .

¹ كمال حمدي ، القانون البحري ، المرجع السابق ، ص 224 .

² هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، المرجع السابق ، ص 87 .

³ هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، المرجع السابق ، ص 87 .

وحذا القضاء حذو التشريعات في مسألة حق الربان في التعويض وهو ما ذهبت إليه محكمة النقض الفرنسية في 1956/05/03 ، و محكمة بوردو في 1954/02/08¹.

نلاحظ مما سبق أن المشرع لم يتطرق إلى مسألة إشعار الربان بالعزل ، و من ثمة فإن هذا الحق يحدده العقد المبرم بين الربان والمجهز فإن خلا العقد من ذلك فإن الربان له الحق في الحصول على إشعار بالعزل وفقا لما ينص عليه قانون العمل إذا كان العقد غير محدد المدة أما إذا ارتكب الربان خطأ جسيماً أمكن الاستغناء عنه بدون إشعار².

الفرع الثاني : واجبات الربان

للربان واجبات عديدة يمكن تصنيفها إلى واجبات الربان الإدارية و واجبات الربان قبل ذوي الشأن في الرحلة البحرية و واجبات الربان قبل الغير .

أولاً : واجبات الربان الإدارية :

تتمثل واجبات الربان الإدارية في الاحتفاظ بالأوراق الإدارية و الوفاء بالالتزامات الإدارية .

يقصد بأوراق ووثائق السفينة الدفاتر والتراخيص والشهادات وكافة المستندات التي يتعين أن تحملها السفينة والذي يعد الربان مسئولاً عن وجودها على ظهر السفينة ، وتعتبر هذه الأوراق والوثائق على درجة بالغة من الأهمية ذلك أن السفينة تكون دائماً وأبداً في خضم من العلاقات القانونية المتشابكة ، سواء قبل إبحارها أو أثناء إبحارها أو عند رسوها في ميناء القيام أو ميناء الوصول ، لذلك وجب أن تحمل السفينة ما يثبت وفائها بالتزاماتها التي تفرضها تلك العلاقات سواء تعلق الأمر بالبحارة الذي يعملون على متنها أو بالمعاملين معها من مسافرين وشاحنين وغيرهم وهو أمر يتحقق بمجموع ما تحمله السفينة من أوراق ووثائق³.

¹ حسين النوزي ، التنظيم القانوني لانقضاء عقد العمل البحري ، مجلة المحاماة المصرية ، العدد 03 ، سنة 1976 ، ص 51 .

² عبد القادر العطير ، باسم محمد ملحم ، المرجع السابق ، ص 153 .

³ كمال حمدي ، القانون البحري ، المرجع السابق ، ص 234 .

وبعد مصادقة الجزائر على اتفاقية العمل البحري سنة 2015 يجب على الربان باعتباره ممثل للمجهز إضافة إلى الوثائق السابقة حمل نسخة من الاتفاقية على متن السفينة حسب اللائحة 5-1-1 من الباب الخامس من الاتفاقية .

كما يجب أن يحتفظ الربان على متن السفينة التي ترفع علم الدولة العضو في الاتفاقية بشهادة العمل البحري التي تثبت بأنه تم التفتيش على ظروف عمل ومعيشة البحارة على متن السفينة ، إضافة إلى إعلان التقييد بشروط العمل البحري الذي يبين الاشتراطات الوطنية لتنفيذ الاتفاقية فيما يخص ظروف عمل ومعيشة البحارة عندما تتجاوز حمولة السفينة 500 طنة و تعمل في رحلات دولية أو بين مينائي بلد آخر ¹ .

نجد المشرع الجزائري في هذا الصدد يوجب على الربان بموجب المادة 594 من القانون البحري ضرورة السهر على أن تكون الوثائق المتعلقة بالسفينة وطاقمها ومسافريها وحمولتها موجودة على متن السفينة ، لأن ذلك يساعد على معرفة انتساب السفينة للدولة ومدى احترامها للمعطيات الدولية المطلوبة في السفن قبل الإبحار ، وكذا تبرئتها من سفن القرصنة إذ نصت المادة 195 من القانون البحري الجزائري في فقرتها أ و ب على : " إن هدف شهادة الملاحة ينصرف إلى ما يلي : — السماح للسفينة التي تتوفر فيها جميع أحكام هذا الأمر والنصوص المتخذة لتطبيقه بالقيام بأعمال الملاحة البحرية المعينة لها ؛

— إيضاح هوية السفينة ومالكها وأفراد طاقمها وكذلك نوع وصنف الملاحة الممارسة " .

كما أوجب عليه مسك دفتر السفينة و يوميات الماكينة والراديو وجميع الوثائق بانتظام ، مع التوقيع عليها من قبله ² .

بالنسبة لدفتر السفينة ونظرا لأهميته فإن المشرع أكد على ضرورة مسك الربان لهذا الدفتر بصفة منتظمة، وأن يقيد فيه يوميا كل الحوادث الطارئة وكل القرارات المتخذة أثناء السفر، وكل

¹ يراجع اللائحة 5-1-3 من الباب الخامس من اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 .

² المادة 595 من ق ب ج .

الملاحظات اليومية فيما يخص حالة الجو والبحر، وبيان المخالفات التي يرتكبها البحارة، والعقوبات التأديبية المحكوم بها والولادات والوفيات التي قد تحدث على متن السفينة¹ .

ودفتر السفينة يسمى في بعض التشريعات العربية بدفتر اليومية وهناك من يسميه بدفتر الحوادث، وبالنسبة لدفتر الماكينة الذي أكد المشرع على ضرورة مسكه من طرف الربان بصفة نظامية ، هو الدفتر الخاص بالآلات المحركة للسفينة ، ويجب أن يذكر فيه كمية الوقود التي زودت بها السفينة عند بداية الرحلة وما استهلك منها يوميا وأن يذكر في هذا الدفتر كل ما يتعلق بالآلات المحركة² .

وهو ما ذهب إليه المشرع المصري أيضا و ذلك في المواد (03، 101 ، 102) من قانون التجارة البحرية ، أما المشرع الفرنسي فقد نص على مثل هذه الدفاتر في المادة العاشرة (10) من المرسوم الصادر في 1969/02/09 .

وفي حالة حدوث أضرار هامة للسفينة أو الأشخاص الموجودين على متنها أو لحمولتها هنا يقع على عاتق الربان تحرير تقرير مفصل عند وصوله إلى أول ميناء يبين فيه ظروف الحادث خلال أربع وعشرين (24) ساعة و يقدمه إلى السلطة البحرية المختصة للميناء والتي تسلمه بدورها إيصالا بذلك، والسلطة البحرية المختصة بقبول التقرير في التراب الوطني هي السلطة الإدارية البحرية ، أما في الخارج فهي السلطة القنصلية الجزائرية وفي حالة عدم وجودها في الموانئ الأجنبية فهنا الربان يتقيد بالإجراءات المقررة لهذا الغرض في القانون المحلي للبلد الأجنبي ، ويجب على الربان أن يتقيد بطلبات التحقيق والتدقيق التي تأمر بها السلطة المختصة ، ولا يجوز للربان البدء بتفريغ السفينة قبل تدقيق تقريره إلا في حالة الضرورة³ .

تتولى الجهة التي استلمت التقرير التحقيق فيه بسماع أقوال البحارة و المسافرين إذا اقتضى الأمر ذلك ، و جمع المعلومات التي تساعد في الوصول إلى الحقيقة و تحرير محضر بكل ذلك

¹ كمال حمدي ، عقد العمل البحري ، المرجع السابق ، ص 27 .

² كمال حمدي ، القانون البحري ، نفس المرجع ، ص 234 .

³ المادة 604 – 605 – 606 من ق ب ج .

تسلم نسخة منه للربان¹ ، يعد التقرير البحري بعد التحقيق فيه حجة بما هو وارد فيه ، إلا أن هذه الحجة غير مطلقة إذ يجوز لكل ذي مصلحة إثبات العكس و ذلك بكافة طرق الإثبات ، أي أن التقرير يعتبر حجة على الربان لأنه إقرار منه ، و إذا لم يستوفي التقرير البحري شروط صحته فقد حجبه القانونية و مع ذلك يمكن استخدامه كقرينة عادية² .

زيادة على تقييم التقرير يتوجب على ربان السفينة أن يكون على استعداد فور دخول سفينته المنطقة البحرية من النطاق الجمركي لتقديم يومية السفينة -دفتر السفينة- وبيان الحمولة لإدارة الجمارك أو للمصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ لتأشيرها، ويتم تسليم نسخة من بيان الحمولة لإدارة الجمارك حتى تتمكن هذه الأخيرة من ممارسة رقابتها³ .

كما يتوجب على ربان السفينة أو بواسطة ممثله القانوني أن يقدم لمكتب الجمارك وخلال 24 ساعة من وصول السفينة للميناء:

- بيان الحمولة المعدة للتفريغ في الإقليم الجمركي.

- بيان الحمولة من مؤن السفينة وأمتعة البحارة وسلعهم.

كما يجب على الربان أن يقدم الوثائق المطلوبة لإدارة الجمارك حتى ولو كانت السفينة فارغة⁴ .

ثانيا : واجبات الربان قبل ذوي الشأن في الرحلة البحرية :

لا يعد الربان منفذ المهمة التي توكل إليه و حسب و إنما هو أكثر من ذلك ، فهو الشخص المسئول على السفينة و ما عليها من أشخاص و بضائع و الذي يتصدى لكل حادث يجري فهو السيد على متنها و وكيل المجهز و ممثل السلطة العمومية .

¹ كمال حمدي ، أشخاص الملاحة البحرية ، المرجع السابق ، ص 50 .

² كمال حمدي ، القانون البحري ، المرجع السابق ، ص 235 .

³ المادة 53 من القانون 07/79 المؤرخ في 1979/07/21 المتضمن قانون الجمارك ، ج ر عدد 30 المؤرخة في

1979/07/24 ، المعدل و المتمم بالقانون 10/98 المؤرخ في 1998/08/22 ، ج ر عدد 61 المؤرخة في

1998/08/23 .

⁴ المادة 57 من قانون الجمارك .

من هذا المنطلق يتبلور التزام الربان تجاه ذوي الحق في الرحلة البحرية حيث نجد المادة 108 1/2، من قانون التجارة البحرية تؤكد على واجب الربان تجاه ذوي الشأن في الرحلة البحرية وهم حسب المادة مالك السفينة ، المجهز ، والبحارة و المسافرين ، وذوي الحقوق على الشحنة ، و بالرجوع إلى القانون البحري الجزائري لا يوجد مثيل لهذه المادة ، لكن هذا لا يعني أنه لم يلزم الربان بالقيام بواجباته تجاه ذوي الشأن و لكن كل ما في الأمر أنه نص على هذا الالتزام في مواد مبعثرة ، فنجده يقيم على عاتق الربان

مهمة حماية مصالح ذوي الحقوق في الحمولة والتصرف في هذا الميدان طبقا لتعليمات المجهز ، وكذلك اتخاذ جميع التدابير الضرورية لحماية السفينة والبضائع والأشخاص الموجودين على متنها من الضرر، كما يتعين عليه في حالة الاستعجال اتخاذ جميع التدابير التحفظية خلال الرحلة لحفظ حقوق المجهز والمسافرين و ذوي الحق في الحمولة وبالتالي يعد الربان مسير أعمال المسافرين وذوي الحق في الحمولة¹.

وحتى يتمكن الربان من القيام بهذا الواجب فإن المشرع خول للربان وفي الحالات الاضطرارية حسب المادة 600 من ق ب ج القيام بأي تضحية في منشآت السفينة أو حمولتها أو إنفاق مصروفات غير اعتيادية وضرورية لإنقاذ السفينة والأشخاص المبحرين والبضائع الموجودة على متنها من الخطر المشترك والذي يمكن أن يتولد عنه ما يسمى بالخسائر المشتركة².

وفي حالة ما إذا اشتدّ الخطر على السفينة في البحر، يجب على الربان طلب الإسعاف من السفن التي يمكنه الاتصال بها، وفي حالة فشل جميع الوسائل المتخذة لإنقاذ السفينة و تعرضها للفقدان الكامل ، يجب على الربان أن يتخذ التدابير الممكنة لإنقاذ المسافرين أولاً ثم أفراد الطاقم على أن يكون هو – أي الربان – آخر من يترك السفينة مع التزامه في حدود إمكانياته على إنقاذ جميع الوثائق المهمة موجودة على متن السفينة و دفتر السفينة و يومياتها و يومية الماكينة و الأشياء القيمة المعهود بها إليه³.

¹ المادة 586 – 587 – 599 من ق ب ج .

² تقابلها المادة 2/318 من قانون التجارة البحرية المصري .

³ المادة 601 – 602 ق ب ج .

لقد أثارت هذه الأحكام والمتعلقة بالتزامات وسلطات الربان تجاه الشاحنين جدلا فقهيًا خلال القرن الثامن عشر (18)، فهناك فريق من الفقهاء يرى بأن العلاقة التي تربط بين الربان والشاحنين تأخذ وصف الوكالة ، أي أن الربان وكيل وكالة ضمنية تجاه الشاحنين ، و بالتالي الالتزام بالمحافظة على البضائع و السعي إلى إيصالها إلى غايتها سليمة .

إلا أن هذه الفكرة منتقدة على أساس أن الشاحن يتعاقد مع الناقل – المجهز – و لا تربطه أي علاقة سواء كانت مباشرة أو غير مباشرة مع الربان إلا في حدود مركز الربان كتابع للمجهز ، و بسبب هذا الانتقاد يذهب بعض الفقهاء إلى فكرة الفضالة على أساس أن الربان يتدخل لحماية مصلحة الغير دون توكيل منهم و هي بدورها فكرة منتقدة على أساس أن الفصولي يتدخل بدافع تلقائي¹ ، أما الربان فهو ملزم بالتدخل للمحافظة على مصلحة الشاحنين².

وهناك من يرى بأن الربان عندما يسعى للمحافظة على البضائع وحرصه على وصولها لغايتها سليمة وغير ذلك من الالتزامات، إنما يعمل بصفته النائب القانوني عن المجهز الذي تعاقد معه الشاحنون لنقل بضائعهم. فكافة التزامات الربان إنما يقوم بها لحماية مصالح المجهز من أجل عدم مساءلة هذا الأخير من قبل الشاحنين، فالأمر يتعلق بالتزامات قانونية تنتقل عاتق الربان في مواجهة المجهز وليس في مواجهة الشاحنين الذين لا تربطهم بالربان أية علاقات قانونية عقدية كانت أو غير عقدية، فهو لا يعمل باسمهم حتى ولو كان عمله مؤدياً لحماية مصالحهم، لأن حماية هذه المصالح تنتقل عاتق المجهز الناقل وينفذه الربان بوصفه الممثل القانوني للمجهز لا بصفته ربانا³.

أما عن واجب الربان تجاه البحارة فيتمثل أن يكون تكليف البحار بالعمل على السفينة وفق العقد المبرم معه وعدم الإخلال بشروط ذلك العقد و مراعاة حقوق البحارة خاصة فيما يتعلق بساعات العمل والأجر والإجازات و وسائل العلاج و الراحة و الترحيل...⁴، وهو ما نص عليه المشرع الجزائري في الفصل الثاني المعنون بالالتزامات المتبادلة لرجال البحر و التجهيز من الباب الثاني

¹ المادة 150 من ق م ج .

² محمود مختار أحمد بريري ، قانون التجارة البحرية ، دار النهضة العربية ، ط 1999، ص 234 .

³ محمود مختار أحمد بريري ، المرجع السابق ، ص 235 .

⁴ إيمان آل جميل ، الربان ، المرجع السابق ، ص 43 .

من الكتاب الأول في المواد من 428 إلى 451 ، تقع هذه الالتزامات على عاتق المجهز و باعتبار الربان ممثل عن المجهز فإن هذه الالتزامات تنتقل عليه بحكم تمثيله له ، سنعرض لهذه الالتزامات بالتفصيل في الفصل الأول من الباب الثاني .

ثالثا : واجبات الربان تجاه الغير

يتمثل واجب الربان قبل الغير في وجوب بذله كل ما يستطيع من جهد لا يترتب عليه خطر جدي لسفينته أو للأشخاص المبحرين على متنها لإنقاذ سفينة أخرى تشرف على الغرق أو شخص يعثر عليه في البحر .

هذا الالتزام بالإفقاذ أوردته المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإفقاذ الموقعة في بروكسل بتاريخ 23 /09/ 1910 ، تنص المادة 11 من المعاهدة على ما يلي : " يجب على ربان كل سفينة بقدر ما يكون ذلك في استطاعته بدون أن يعرض سفينته أو طاقمها أو ركابها لخطر جدي، أن يقدم مساعدته لكل شخص يوجد بالبحر تحت خطر الهلاك ولو كان من الأعداء ومالك السفينة غير مسئول بسبب مخالفة أحكام النص السابق " .

فالمساعدة وفقا لهذا النص إلزامية بالنسبة للأشخاص الذين يوجدون في البحر مهددين بخطر الهلاك مما يجعل معه سريان المعاهدة في حالات الحرب، ولا يشترط في الخطر الذي يهدد الشخص أن يكون حالاً بل يكفي أن يكون محتمل الوقوع ولا تعني عبارة " كل شخص يوجد بالبحر مهددا بخطر الهلاك " تتعلق بسفينتين بصفة حتمية، إذ أن الواقع أن السفينة المتواجدة في أزمة تستغيث عن طريق اللاسلكي بإرسال الإشارة المعروفة S.O.S - أنقذوا أرواحنا- ويجب على السفن التي تسمعها أن تجيب عليها وفقا لما تنص عليه المعاهدات الدولية في هذا المجال ، والالتزام الربان بالمساعدة نصت عليه أيضا المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية الموقعة في بروكسل في 23 سبتمبر 1910 التي سبق ذكرها ، حيث تنص المادة 08 منها على "بعد حدوث التصادم يجب على ربان كل سفينة من السفن المتصادمة وبقدر ما يكون ذلك في استطاعته بدون أن يعرض سفينته أو طاقمها أو ركابها لخطر جدي أن يقدم مساعدته للسفينة الأخرى وطاقمها وركابها ، وعليه كذلك بقدر الإمكان أن يخطر السفينة الأخرى باسم

سفينته ومينائها الأصلي والجهات التي قدمت منها والتي ستتوجه إليها ، ومالك السفينة ليس مسئولاً عن مجرد مخالفة الأحكام السابقة¹.

نلاحظ أن المشرع الجزائري أدرك أهمية التزام الربان بواجب تقديم المساعدة والإنقاذ وكانت النصوص القانونية الواردة في القانون البحري متماشية تماماً مع ما ورد في المعاهدة المذكورة أعلاه وخصوصاً ما جاءت به المادة 484 من القانون البحري والتي نص فيها على أنه يعاقب بالحبس من (06) أشهر إلى خمس (05) سنوات وبغرامة مالية من 20.000 إلى 100.000 دج على كل ربان تسببت سفينته في حادث اصطدام وكان في مقدوره انقاذ السفينة وأفراد الطاقم والركاب دون تعريضهم للخطر ولم يستعمل الوسائل التي بحوزته لإنقاذ الطاقم وركاب السفينة المصدومة، أو أنه يغادر مكان الحادث دون أن تمنعه قوة قاهرة ، و نلاحظ حسب هذه المادة في الفقرة الثالثة منها أن وصفق الجريمة يتغير من جنحة إلى جناية يعاقب عليها بالحبس من عشر سنوات (10) إلى عشرين سنة (20) في حالة هلاك شخص أو عدة أشخاص نتيجة عدم الإنقاذ أو بالأصح نتيجة عدم محاولة الإنقاذ .

كذلك ما جاءت به المادة 485 من نفس القانون والتي تعاقب بالحبس من سنتين (02) إلى خمس سنوات (05) و بغرامة مالية من 20.000 دج إلى 200.000 دج أو بإحداهما كل ربان باستطاعته تقديم المساعدة لشخص عثر عليه في حالة خطر الضياع أو الموت في البحر دون تعريض أعضاء طاقمه و المسافرين إلى الخطر و لم يفعل ، و في حالة وفاة الشخص بسبب عدم تنفيذ الالتزام تصبح الجريمة جناية بعدما كانت جنحة يعاقب عليها بالسجن من خمس سنوات (05) إلى عشر سنوات (10) وبغرامة من 50.000 دج إلى 200.000 دج².

الفرع الثالث : وظائف وسلطات الربان

¹ كمال حمدي ، القانون البحري ، المرجع السابق ، ص 237 .

² المادة 484 و المادة 485 من القانون البحري الجزائري تقابلها المادة 22 من القانون المصري رقم 167 لسنة 1960 المتعلق بالأمن و النظام و التأديب في السفن .

بما أن الربان هو السيد على متن السفينة وهي مبحرة فإنه مخول للقيام ببعض الوظائف الضرورية كما أنه وبحكم تمثيله للمجهز يتمتع الربان بسلطات واسعة على متن السفينة وهو ما سنبينه فيما يلي:

أولاً : وظائف الربان :

للربان وظيفتين أساسيتين إحداهما فنية و التي نعني بها قيادة السفينة و أخرى تجارية بحكم تمثيله للمجهز .

1/ **الوظيفة الفنية** : قديماً كان الشخص المسئول عن قيادة السفينة هو مالكها ، فهو الذي يتولى تجهيز السفينة و قيادتها ، و إذا كان لا يحسن القيادة يستعين بشخص آخر يتقنها ، إلا أنه ومع التطور الحاصل في مجال النقل البحري والتجارة البحرية أصبحت عدة سفن ملك لشخص واحد وبذلك استحالة قيادة كل واحدة منها ، وهنا ظهرت الوظيفة الفنية للربان والمتعلقة بقيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية .

يقصد بالوظيفة الفنية الوظيفة التي تتعلق بقيادة السفينة و إدارتها و الإشراف على الرحلة البحرية حسب الحدود المقرر لها ، و لقد أصبحت القيادة في الوقت الراهن ولاسيما مع الطور التكنولوجي في هذا المجال أكثر سهولة ذلك لوجود وسائل ملاحية مساعدة مثل بوصلة الجيرو و الرادار و باحث الاتجاه و جهاز الصدى الصوتي و جهاز تثبت الوضع و غيرها من الأمور الفنية المساعدة في قيادة السفينة¹ .

الربان هو المسئول الأول و الرئيسي عن قيادة السفينة من ميناء الانطلاق إلى ميناء الوصول ويلتزم في هذا الصدد بإتباع خط السير الذي يرسمه له المجهز، فليس له أن ينحرف عنه كما يمنع عليه أن يرسو في غير الميناء المقرر له إلا إذا ألجأته إلى ذلك ظروف قاهرة كرياح شديدة أو خلل طراً على آلات السفينة .

يتمتع الربان في أداء وظيفته الفنية باستقلال تام ومطلق ، بحيث لا يجوز للمجهز أن يصدر إليه تعليمات أو أوامر في هذا الشأن، إذ يحق للربان أن يرفض أي أمر من المجهز مخالف للأصول

¹ عبد القادر العطير ، باسم محمد ملحم ، المرجع السابق ، ص 155 .

الفنية في قيادة السفينة، كمطالبة المجهز الربان بالزيادة في سرعة سير السفينة. ومن ثم يعد باطلاً كل شرط يضعه المجهز ليقيد به سلطة الربان في هذا الخصوص¹.

وينتفع عن الوظيفة الفنية للربان عدة التزامات تقع على عاتقه ، حيث يتوجب عليه التأكد من أن السفينة في حالة جيدة للإبحار و التأكد من توافر جميع الشروط المطلوبة لضمان وصول السفينة سالمة إلى ميناء الوصول ، كما يتوجب عليه أخذ جميع الاحتياطات اللازمة لضمان نجاح الرحلة البحرية وسلامة السفينة ، و عليه نفرق بين ثلاث حالات من الالتزام و هي قبل الإبحار و أثناء الرحلة و عند الوصول إلى الميناء .

أ - التزامات الربان قبل بدء الرحلة البحرية :

يقصد بهذا الالتزام الكشف على السفينة قبل البدء في الرحلة ، فيجب على الربان قبل أن يأخذ الحمولة أن يطلب الكشف على السفينة و فحصها قصد التأكد من صلاحيتها للإبحار ، و اتخاذ جميع الإجراءات الضرورية اللازمة للقيام بالرحلة .

يجب على الربان القيام بالإصلاحات اللازمة لتفادي أي عطل أثناء الرحلة ، وتأمين السفينة من الناحية الفنية والهندسية والميكانيكية وتزويدها بما قد تحتاجه من مؤن ووقود وطاقم كافي للقيام بالرحلة²، وهو ما أشارت إليه المادتين 222³ و 589⁴ من القانون البحري الجزائري ، ذلك أنه لا يمكن استخدام أي سفينة للملاحة البحرية ما لم تكن متوفرة على شروط الأمن وخاصة فيما يتعلق ب⁵:

¹ عبد القادر العطير ، باسم محمد ملحم ، المرجع السابق ، ص 155 .

² إيمان آل جميل ، الربان ، المرجع السابق ، ص 45 .

³ المادة 222 " كل سفينة تقوم بالملاحة البحرية يجب أن تكون على حالة صالحة للملاحة و مجهزة تجهيزا مناسباً وصالحة للاستخدام الذي خصصت له " .

⁴ المادة 589 " يجب على ربان السفينة ، قبل بدء السفر أن يتأكد من أن السفينة في حالة جيدة للملاحة و الأمن وتحتوي على طاقم كافي و مجهزة تجهيزا جيدا و ممون و قادرة على قبول الحمولة و نقلها و حفظها " .

⁵ المادة 223 من ق ب ج .

— بناء السفينة وعتادها وآلاتها والتجهيزات الموجودة على متنها و كذاك الوسائل الخاصة بالإشارات والإنقاذ والوقاية وإخماد الحريق .

— الطفو و الثبات و خطوط الشحن .

— أجزاء الدفع والقيادة .

— عدد أفراد الطاقم وأهليتهم المهنية .

— الشروط الأخرى المطلوبة و الخاصة بسلامة الملاحة و سلامة الأرواح في البحار.

هذا وتجب الإشارة إلى أنه قبل أن تسير السفينة في البحر لا بد من أن يحصل الربان على ترخيص الملاحة و شهادة السلامة من طرف السلطة الإدارية البحرية المختصة بعد صدور الرأي الموافق من اللجنة المحلية للتفتيش ، والسير بالسفينة في البحر دون الحصول على شهادة السلامة وترخيص الملاحة وشهادات معدات السلامة يتعرض للمتابعة الجزائية كما سنبين لاحقا ، كما أن الربان يلتزم بالإشراف على رص البضائع و الإشراف على شحنها و ملاحظة كل ما يتعلق بها على اعتبار أنه ممثل المجهز و بالتالي يعتبر مسئولا عنها¹.

ب – التزامات الربان أثناء الرحلة البحرية :

تتمثل الالتزامات التي يقوم بها الربان أثناء الرحلة البحرية بعمله الفني و المتعلق بقيادة السفينة والتمثلة في :

— الالتزام بالبقاء في السفينة : يتعين على ربان السفينة أن يمارس شخصياً قيادة السفينة وأن يبقى على متنها طيلة رحلتها إلا في الحالات التي ينزل فيها من السفينة في الموانئ لأغراض المصلحة ولأغراض أخرى مقبولة عادة (581 ق ب) ، أو في حالة الخطر المحدق والمحقق كما أشرت سابقا (602ق ب) ، أما في حالة ما إذا توفي الربان أو أصابه مرض أو تغييب أو حصل له أي مانع يمنعه من قيادة السفينة خلال السفر يحل محله أعلى ضابط السطح رتبة إلى حين تعيين

¹ المادة 245 ، 590 من ق ب ج .

ربان محله ، بشرط أن يعلم المجهز فوراً بجميع الحالات التي تحول دون ممارسة الربان قيادة السفينة (582 ق ب) .

ويجب على الربان أن يقود السفينة حسب مبادئ فن الملاحة وحسب القواعد والأعراف البحرية الدولية الجاري بها العمل ، ومؤدى ذلك أنه يجب على الربان قيادة السفينة وفقاً للأصول الفنية من حيث مراعاة السرعة حسب اتجاهات الرياح والتيارات البحرية، ومراعاة خطوط الملاحة البحرية المتعارف عليها دولياً.

كما ينبغي على الربان قيادة سفينته شخصياً عند دخولها إلى الموانئ وخروجها منها وعند مرور السفينة بالقنوات والأنهار وفي جميع الظروف التي تشكل فيها عملية الملاحة صعوبة خاصة. ووجود المرشد على متن السفينة لا يعفي الربان من هذا الالتزام .

— الالتزام بالاحتفاظ بالأوراق والمستندات اللازمة أثناء الرحلة البحرية كما أشرت سابقاً والمتمثلة في دفتر اليومية و دفتر الحوادث وشهادات السلامة والترخيص بالملاحة...¹.

ج — التزامات الربان عند وصول السفينة :

يلزم القانون الربان بتولي القيادة بنفسه عند دخول السفينة إلى الميناء أو خروجها منه وهو ما جاءت به المادة 593 من القانون البحري الجزائري² ، سبب هذا الالتزام راجع إلى صعوبة وخطورة السير في البحر والعراقيل التي قد تواجه السفينة أثناء إبحارها ، فالقانون يلزم الربان بالقيادة حتى ولو وجد المرشد على متن السفينة لأن وجود هذا الأخير لا يعفي الربان من القيادة ، بمعنى أن الاستعانة بالمرشد أمر جوازي متروك للسلطة التقديرية للربان ، إلا أن الاستعانة بالمرشد تصبح واجبة في حالة ما إذا تطلب أمن السفينة ذلك³.

¹ المادة 02/592 ، 593 ، 594 ، 595 من ق ب ج .

² تقابلها المادة 95 من قانون التجارة البحرية المصري .

³ المادة 601 من القانون البحري الجزائري ، " هناك مناطق تعرف بمناطق الإرشاد ، تكون فيها الاستعانة بالمرشد ضرورة حتمية تفرضها طبيعة المياه و البنيات التي تكون السفينة فوقها ، و هذه الاستعانة إلزامية حتى ولو أغفلت عنها القوانين".

هناك التزام آخر ملقى على عاتق الربان أثناء الوصول بالسفينة إلى الميناء وهو الالتزام بتقديم تقرير إلى السلطة المختصة للميناء خلال 24 ساعة في حالة حدوث أضرار هامة سواء للسفينة أو الأشخاص أو الحمولة كما أشرت سابقا¹.

في حالة إخلال الربان بأي من الالتزامات المفروضة عليه يحاسب قانونيا ويتعرض للمسائلة سواء تأديبية أو جزائية أو مدنية أو جمركية ، إلا أنه يستطيع أن يدفع عن نفسه هذه المسؤولية إذا أثبت أن الحادث الذي حصل كان نتيجة للقوة القاهرة أو نتيجة حادث خارج عن إرادته وأنه بذل الجهد الكافي والعناية المطلوبة للقيام بكل الالتزامات المفروضة عليه².

2/ الوظيفة التجارية :

سابقا كان للربان سلطات واسعة أكثر مما هي عليه في الوقت الراهن ، حيث كان يتمتع بصلاحيات واسعة فالسفينة كانت عندما تبحر و تترك ميناء التحميل لا يسمع بها أصحابها إلا عند عودتها ثانية وذلك لعدم وجود وسائل اتصال كما الحال الآن ، و بالتالي كان الربان يعهد إليه بتشغيل السفينة وإدارتها و من ثمة كانت صلاحياته واسعة و شاملة ، ولكن اختراع وسائل الاتصالات الحديثة مكن أصحاب السفينة إخبار الربان بما يجب عمله وإلى أين يذهب و بهذا يكونون قد أخذوا الجزء الأكبر من العمل التجاري الذي كان يقوم به الربان في الماضي ، وإذا صادفته مشاكل فإنه يتصل بالمجهز و ينتظر تعليماته³.

يعتبر الربان نائبا عن المجهز بحكم القانون أي أن هذه النيابة نيابة قانونية فلا حاجة للنص عليها في عقد تعيين الربان ، ولا تثبت صفة النائب القانوني للربان إلا في الأماكن التي لا يوجد فيها المجهز أو وكيله وهو ما نصت عليه المادة 583 من القانون البحري الجزائري⁴ ، إلا أنه يمكن للربان القيام ببعض الأعمال المعتادة كنائب للمجهز رغم وجوده أو وجود وكيله في نفس

¹ المادة 604 من نفس القانون.

² إيمان آجميل ، الربان ، المرجع السابق ، ص 47 .

³ عبد القادر العطير ، باسم محمد ملحم ، المرجع السابق ، ص 158 .

⁴ المادة 583 " يمثل الربان المجهز بحكم القانون خارج الأماكن التي تقع فيها مؤسسته الرئيسية أو الفرع و ذلك في إطار الاحتياجات العادية للسفينة و الرحلة " .

المكان من هذه الأعمال تلك المتعلقة بإدارة السفينة و الإصلاحات البسيطة واستخدام البحارة و عزلهم¹.

حذا حذو المشرع الجزائري المشرع المصري في قانون التجارة البحرية في المادة 99 منه ، وكذا المشرع الفرنسي في المادة 05 من المرسوم الصادر في 1969/01/03 .

يحق للربان في حدود وكالته أن يستدين باسم المجهز و أن يعقد باسمه عمليات القرض و لكن بشروط حددتها المادة 584 من القانون سابق الذكر وهي :

— أن تكون عملية القرض ضرورية لاستمرار الرحلة كتصليح السفينة وإتمام عدد أفراد الطاقم أو التموين أو حماية الحمولة ...

— أن يكون الربان قد أعلم المجهز و لم يقدم له الوسائل و التعليمات اللازمة .

— في حالة عدم القدرة على التواصل مع المجهز .

إذا كانت نيابة الربان في الأحوال العادية نيابة ضيقة ومقيدة بشروط فإنها في حالة الاستعجال والضرورة تصبح أكثر اتساعا بحيث يمكن للربان القيام بجميع التدابير التحفظية لضمان رحلة بحرية سالمة وبالتالي يعتبر الربان بمثابة مسير أعمال المسافرين و ذوي الحق في الحمولة².

فيما عدا الأعمال التجارية سابقة الذكر والمتعلقة بالاقتراض باسم المجهز لأسباب تتعلق بضمان رحلة بحرية سالمة وحالة الاستعجال ، لا يمكن للربان القيام بالتزامات أخرى إلا بموجب توكيل صريح من المجهز وهو ما كرسته المادة 585 من نفس القانون.

هنا يطرح التساؤل ماذا يقصد المشرع بالتزامات أخرى ؟

في رأينا المادة واسعة وغير صريحة ، وذلك ربما لكي تشمل جميع الالتزامات الأخرى التي هي من اختصاص المجهز أو مالك السفينة و ذلك نظرا لخطورتها كبيع السفينة أو رهنها مثلا .

وفي حالة حصول نزاع يتعلق بالرحلة أو السفينة خارج الأماكن التي تقع فيها المؤسسة الرئيسية للمجهز أو فرع لها يقوم الربان بتمثيل المجهز أمام القضاء سواء أكان مدعيا أو مدعى عليه ، و هذا في حالة ما إذا لم يعين المجهز ممثلا عنه للقيام بهذا الغرض³.

¹ كمال حمدي ، القانون البحري ، المرجع السابق ، ص 229 .

² المادة 587 من ق ب ج .

³ المادة 588 من نفس القانون .

نلاحظ أن دور الربان في إطار الاختصاصات التجارية دور ضيق مقارنة بما كان عليه في السابق وسبب ذلك وجود ممثلين للمجهز في الموانئ التي ترسو عليها السفينة كأمين السفينة و أمن الحمولة¹ ، وأصبح دور الربان في أغلب الأحيان مقتصرًا على الوظيفة الفنية وهي قادة السفينة² . وأخيرا تجب الإشارة إلى أنه إذا كان الربان في القيام بوظيفته الفنية حر ومستقل ولا يخضع لأوامر المجهز و رقابته فإنه على العكس من ذلك تماما و هو بصدد القيام بوظيفته التجارية ففي هذه الأخيرة هو ملزم بإتباع أوامر و تعليمات المجهز³ ، فالربان وفي أدائه لهذه الوظائف إنما يقوم بها باعتباره نائباً عن المجهز وبالتالي تتصرف جميع تصرفاته القانونية المتعلقة بوظائفه التجارية إلى المجهز رغم قيام الربان بها باسمه الخاص طالما أنه قد باشرها لحساب المجهز بصفته نائبا قانونيا عنه ، وهذه الصفة معلومة عنه وأصبحت مقررة بنص تشريعي صريح ، ولا خلاف في أن الغير الذي يتعامل مع الربان في هذه الوظائف التجارية يعلم يقينا أنه يتعامل لحساب غيره ، لا يقصد الربان ولا المتعامل معه أن يكون للربان شأن مباشر بآثار العقد المبرم بينهما⁴ .

ثانيا : سلطات الربان :

من المبادئ المتعارف عليها في العرف البحري والقانون الدولي أن السفن تعتبر امتدادا لإقليم الدولة التي ترفع علمها و تحمل جنسيتها و لهذا المبدأ أهمية خاصة من وجهتين : الأولى من حيث تعيين القانون واجب التطبيق على التصرفات والوقائع و كل ما يحدث على ظهر السفينة ، أما الوجهة الثانية من حيث تعيين الشخص الذي ينوب عن السلطة العامة في تحقيق الأمن والنظام والسهر على تطبيق القانون على متن السفينة⁵ .

¹ أمين السفينة و أمين الحمولة : هم ممثلين عن المجهز أوجدوا لتغطية الوظيفة التجارية ، فأمين السفينة هو ذلك الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يلتزم مقابل أجر و بموجب وكالة من المجهز أو الربان للقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة و لحسابها أثناء الرحلة ، و التي لا يقوم بها الربان شخصيا و كذلك بالعمليات المعتادة الأخرى و المرتبطة برسو السفينة في الميناء ، أما أمين الحمولة فهو الشخص الذي يلتزم مقابل أجر سواء أكان شخص طبيعي أو معنوي بموجب وكالة من ذوى الحق على البضاعة باستلام البضائع باسم و لحساب موكله و دفع أجرة الشحن على البضائع إذا كانت مستحقة و توزيع البضائع بين المرسل إليهم ."

² كمال حمدي ، القانون البحري ، المرجع السابق ، ص 233 .

³ المادة 585 من ق ب ج .

⁴ مدحت حافظ إبراهيم ، المرجع السابق ، ص 230 .

⁵ مدحت حافظ إبراهيم ، نفس المرجع ، ص 220 .

فالسفينة بمثابة مجتمع مصغر يمكن أن يحصل على متنها ما قد يحصل في البر من جرائم وتعاملات تجارية و ولادات و وفيات لهذا كان لابد من وجود شخص له سلطة ليمثل أجهزة الدولة ويضبط الأمور على متن السفينة و هي مبحرة و هذا الشخص هو الربان طبعاً .

لذلك قيل قديماً بأن الربان هو السيد على متن السفينة بعد الله عز و جل، و ذلك نظراً للسلطات الواسعة المنوط بها و التي تتناسب مع ضخامة مسؤولياته¹.

تمثيل الربان للسلطة العامة هو أمر مؤقت واستثنائي فهذا التمثيل يستمر مادامت السفينة في عرض البحر أو في ميناء لا يوجد به تمثيل قنصلي جزائري وينتهي بوصول السفينة إلى الميناء الوطني أو ميناء به تمثيل قنصلي أجنبي .

سنتعرض فيما يلي للسلطات الرئيسية للربان و التي نص عليها المشرع الجزائري و هو بذلك هذا حذو التشريعات المقارنة في هذا المجال و هي :

— سلطة التوثيق ؛

— سلطة تسجيل الأحوال المدنية ؛

— سلطة البوليس الإداري (الضبطية الإدارية) ؛

— سلطة الضبط القضائي ؛

1 — سلطة التوثيق :

سلطة التوثيق هي سلطة يقرها العرف الدولي و الضرورة العملية ، نصت عليها أغلب التشريعات البحرية².

يقوم الربان بتوثيق كافة العقود و التصرفات القانونية التي يبرمها سواء البحارة أو المسافرين على ظهر السفينة ، من ذلك توثيق عقود الزواج و الطلاق ، تلقي الوصايا تحرير التوكيلات و كل الأوراق التي يتطلب المشرع تحريرها في طابع رسمي³ ، هذه السلطات نص عليها المشرع البحري الجزائري في المادة 596 منه بنصها على " يحق للربان كما يجب عليه ، تسجيل بيانات الأحوال المدنية من ولادة و وفاة على متن السفينة و خلال رحلتها و سندات الوكالة و الموافقة و

¹ كمال حمدي ، القانون البحري ، المرجع السابق ، ص 239 .

² مدحت حافظ إبراهيم ، المرجع السابق ، ص 222 .

³ عاطف محمد النقي ، قانون التجارة البحرية ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، ط 2007 ، ص 200 .

الإذن و أيضا قبول الوصايا" ¹ ، هذه المهام في الأصل هي مهام موظف عمومي يقوم بها الربان استثناء نظرا للظروف التي حدثت فيها حيث يتولى الربان تدوينها في الدفاتر المخصصة لها والموجودة على متن كل سفينة والمحددة سلفا طرق مسكها وأماكن وضعها في تشريع كل دولة ، وفي التشريع الجزائري تمسك هذه الوثائق بصفة نظامية وتوقع من طرف الربان ² .

تعتبر الأوراق التي يحررها الربان أوراق رسمية سواء من الناحية المدنية ، أي تكفي لتحقيق أغراض القانون من حيث الشكل أو من الناحية الجنائية حيث باعتبار الأوراق الصادرة عن الربان أوراق رسمية فإن التغيير فيها سواء بالحذف أو الإضافة أو التعديل يشكل جريمة تزوير في محرر رسمي يعاقب مرتكبها وفقا لما هو مقرر في قانون العقوبات ³ ، سلطة الربان في التوثيق هي حق له وفي نفس الوقت واجب عليه و هو ما نستشفه من المادة 596 سالفه الذكر في عبارة " يحق للربان كما يجب عليه..." ، جمعت المادة بين هاتين الصفتين وذلك لمنع الربان من التنازل عن هذا الحق أو أن يعهد به لشخص آخر و هذا كقاعدة عامة .

يجب التنويه أخيرا إلى أن الربان في قيامه بهذه السلطات لا يعتبر نتيجة لذلك موظف عمومي لأنه يقوم بهذه السلطات بطريقة استثنائية عرضية و مؤقتة ، أي أن قيامه بهذه السلطات مرهون بوجود السفينة في عرض البحر بعيدة عن سلطات الدولة ، فعمل الربان في هذه الحالة شبيه بأعمال الموظف الفعلي لأن الضرورة هي التي أدت إلى تزويده بهذه السلطات أثناء الرحلة البحرية ، لأن اعتباره موظف عمومي يرتب نتائج قانونية من الناحيتين المدنية والجنائية ، و في الحقيقة يظل الربان مجرد تابع و ممثل و نائب قانوني للمجهز ⁴ .

2 – سلطة تسجيل الأحوال المدنية :

¹ المادة 596 من ق ب ج تقابلها المادة 96 من قانون التجارة البحرية المصري و التي تنص على " يكون للربان سلطة التوثيق على السفينة " ، نلاحظ في هذه الأخيرة أنها جاءت بسلطة التوثيق دون سلطة تسجيل الأحوال المدنية و ذلك على عكس المشرع الجزائري الذي جمع بين السلطتين في نص واحد كما هو مبين في المتن ، وكان الأفضل لو فرق بين السلطتين على اعتبار الأحوال المدنية (الولادة الوفاة) تعتبر وقائع قانونية ، أما الزواج و الطلاق و غيرها تعتبر تصرفات قانونية و ليس وقائع .

² المادة 595 من ق ب ج .

³ مدحت حافظ إبراهيم ، المرجع السابق ، ص 222 .

⁴ مدحت حافظ إبراهيم ، نفس المرجع ، ص 222 .

للربان سلطة إثبات الوقائع المدنية من ولادة ووفاة إذا حدثت أثناء الرحلة البحرية في دفتر الحوادث الرسمي للسفينة و إتباع الإجراءات المنصوص عليها في قوانين الحالة المدنية¹. وفي حالة وفاة أحد الأشخاص على متن السفينة على الربان جرد أمتعة المتوفى في و المحافظة وذلك بالاشتراك مع أحد ضباط السفينة وتسليمها إلى السلطات الإدارية في أول ميناء للدولة التي تحمل السفينة علمها ، أما في حالة الإصابة بالأمراض المعدية يجوز للربان إنزال المريض في أقرب ميناء لتلقي العلاج إذا كان ذلك ممكنا طبعا².

نص المشرع الجزائري على سلطة الربان في تسجيل الأحوال المدنية في المادة 596 من القانون البحري الجزائري سابقة الذكر ، بالمقابل نص عليها المشرع المصري في قانون التجارة البحرية الجديد في المادة 97 التي تنص على " إذا حدثت ولادة أو وفاة أثناء السفر وجب على الربان إثبات هذه الوقائع في دفتر الحوادث الرسمي للسفينة وإتباع الإجراءات المنصوص عليها في القوانين الخاصة بالأحوال المدنية " ³.

3 — سلطة البوليس الإداري (الضبطية الإدارية) :

كما هو معلوم حفظ النظام العام هو من اختصاص الشرطة (الضبط الإداري) على البر و هو من اختصاص الربان على البحر (أثناء الرحلة البحرية) فهو رئيس السلطة السلمية على متن السفينة وهو ما أكدته المادة 452 من القانون البحري الجزائري⁴ بحيث يتعين عليه تأمين النظام والأمن على متن السفينة والسهر على التنفيذ السليم للرحلة البحرية وفي سبيل قيامه بهذه المهمة بإمكانه استعمال جميع الوسائل الضرورية المنصوص عليها في الأحكام التشريعية والتنظيمية الجاري بها العمل⁵.

فماذا نقصد بالنظام العام ؟ و ما هي الأهداف التي يسعى إلى تحقيقها ؟

في مفهوم الفقهاء الفرنسيين النظام العام هو " مجموع ما يعتبر مهما نوعا ما في مجتمع و زمن معينين كي يتصف بالإلزامية و لو حصل ذلك خلافا لإرادة الأفراد " ، ويعرفه عبد الرزاق

¹ جلال وفاء محمدين ، قانون التجارة البحرية ، المرجع السابق ، ص 122 .

² مدحت حافظ إبراهيم ، المرجع السابق ، ص 223.

³ مدحت حافظ إبراهيم ، نفس المرجع ، ص 223.

⁴ المادة 452 ق ب ج " يتولى السلطة على كافة الأشخاص المبحرين على متن السفينة ربان السفينة ... " .

⁵ المادة 453 من نفس القانون .

السنهوري بأنه " القواعد القانونية التي يقصد بها تحقيق مصلحة عامة سياسية أو اجتماعية أو اقتصادية تتعلق بنظام المجتمع الأعلى وتعلو على مصلحة الأفراد فيجب على جميع الأفراد مراعاة هذه المصلحة وتحقيقها ولا يجوز لهم أن يناهضوها باتفاقيات فيما بينهم ، حتى لو حققت هذه الاتفاقيات لهم مصالح فردية ، فإن المصالح الفردية لا تقوم أمام المصلحة العامة"¹ .

عندما نلفظ مصطلح النظام العام فإننا نقصد بذلك الأمن العام ، الصحة العامة والسكينة العامة

نقصد بالأمن العام كل الأوضاع و الأحوال التي يطمئن فيها الإنسان على نفسه و ماله² ، بمعنى لا جرائم ولا اعتداءات ، ومسؤولية حفظه تقع على عاتق الربان بحيث يتوجب عليه اتخاذ كل الإجراءات اللازمة و الضرورية للوقاية من الجرائم كالسرقات التي تحدث على متن السفن .

أما الصحة العامة فنقصد بها كل مل من شأنه أن يحفظ و يقي صحة الناس من الأمراض والأوبئة وتقع هذه المسؤولية على الربان بحيث يتوجب عليه مراقبه كل ما من شأنه الإضرار بصحة العمال والركاب على حد سواء ، وسواء تعلق الأمر بالسلع و البضائع المحملة أو بوجود تلوث أو أمراض معدية على متن السفينة و التي قد تتسبب بها مخالفة الأحكام الواردة في المادة 470 / ز من القانون سالف الذكر³ .

أما السكينة العامة فيقصد بها المحافظة على حالة الهدوء والسكون حتى لا يتعرض الأفراد لمضايقات الغير ، وأكثر ما يعيق السكينة العامة على متن السفينة " السكر " ، و ذلك ربما ناتج عن طول الرحلة البحرية و الفراغ و الملل الذي يصيب الركاب أو العمال و قد اعتبرت المادة 469 / ح من القانون البحري الجزائري ظاهرة السكر مخالفة ماسة بالنظام العام سواء حدثت على متن السفينة أو خارجها⁴ .

4 – سلطة الضبط القضائي :

¹ عبد الرزاق السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني – مصادر الالتزام – ، الجزء الأول ، دار النهضة العربية ، مصر ، ط 02 ، سنة 1994 ، ص 433 .

² سليمان الطماوي ، الوجيز في شرح القانون الإداري ، بدون دار النشر ، ط 2006 ، ص 626 .

³ المادة 470 / ز من ق ب ج " يعد مرتكبا لمخالفة النظام ، كل ربان يكون قد خالف أحكام هذا الأمر و النصوص التطبيقية له و خاصة فيما يتعلق ب : – تنظيم العمل و التموين و المنامة و الحماية الصحية على متن السفينة " .

⁴ مدحت حافظ إبراهيم ، المرجع السابق ، ص 224 .

منح التشريع للربان سلطات الضبط القضائي على متن السفينة بصفة استثنائية و طارئة نظرا لظروف الرحلة البحرية و بعد السفينة عن السلطات العامة للدولة ، وذلك لتحقيق الأمن والنظام على متن السفينة ، فالربان في حالة وقوع جريمة يتولى سلطة التحري وجمع الاستدلالات وكذلك التحقيق وحبس المتهم احتياطيا والتفتيش إذا اقتضت الضرورة ذلك ، بينت نطاق هذه السلطة المادة 456 من القانون البحري الجزائري بنصها على " عندما ترتكب جريمة أو جنحة على متن السفينة أثناء الرحلة يستطيع الربان بعد إجراء تحقيق يتم تسجيله بمحضر ، حبس المتهم بصفة احتياطية و تسليمه على متن باخرة حربية جزائرية أو وضعه تحت تصرف السلطة المختصة في أول ميناء جزائري " ¹.

ما يمكن قوله في هذه المادة أن المشرع أراد من لفظ " الجريمة " معنى " الجناية " وهو الأقرب إلى الصواب لأن لفظ الجريمة نقصد به كل من — المخالفة ، الجنحة ، الجناية — و هذه المادة تتحدث عن التحقيق ولا تحقيق في المخالفات ، هذا من جهة ومن جهة أخرى نصت كذلك على الحبس الاحتياطي في حين أن التسمية الصحيحة هي الحبس المؤقت كما هو مصطلح عليه في القانون الجنائي .

في رأينا أن الحبس الاحتياطي المنصوص عليه في هذه المادة ليس هو نفسه المنصوص عليه في قانون الإجراءات الجزائية والذي هو من اختصاص قاضي التحقيق ² ، لأنه مجرد قبض مادي للحفاظ على أمن السفينة وسلامتها ، وهو إجراء لا يلجأ إليه الربان إلا بشروط و هي : — عدم نجاعة الوسائل الأخرى التي يمكن للربان اتخاذها أي أنه آخر إجراء يتخذ .

— خطورة سلوك الشخص المراد التحفظ عليه بحيث يشكل تهديدا لنظام السفينة و سلامتها و يعرف التنفيذ السليم لالتزامات الربان ³.

كما أن للربان سلطة التفتيش و ذلك طبقا لأحكام المادة 1/457 من القانون البحري الجزائري والتي تنص على " إذا اشتبه في أحد أفراد الطاقم لحمله على متن السفينة بضائع ممنوعة طبقا

¹ تقابلها المادة 98 من قانون التجارة البحرية الجديد المصري .

² المادة 123 من الأمر رقم 66 / 155 المؤرخ في 08/07/1966 المتضمن قانون الإجراءات الجزائية ، ج ر

عدد 48 المؤرخة في 10/06/1966 ، المعدل والمتمم بالأمر رقم 02/15 المؤرخ في 23/07/2015 ، ج ر

عدد 40 المؤرخة في 23/07/2015 .

³ المادة 455 ق ب ج .

لأحكام المادة 423 من هذا الكتاب ، جاز للربان القيام بالتفتيش " ، ما يمكن ملاحظته على هذه المادة أنها تجيز تفتيش أفراد الطاقم فقط دون الركاب على عكس الحبس الاحتياطي الذي يمكن اتخاذه ضد أي شخص سواء أكان من الطاقم أو من الركاب ، وربما كان الأجدر لو كان إجراء التفتيش كإجراء الحبس يوقع على كل شخص يشتبه فيه .

تبعاً لنتائج التفتيش و نوع الأشياء المكتشفة يجوز للربان وضعها تحت الحراسة أو حفظها بطريقة أو بأخرى ، وإذا كانت هذه الأشياء تهدد صحة أو حياة الأشخاص المبحرين على متن السفينة أو سلامتها أو حمولتها أو يمكن أن تؤدي لفرض عقوبات على السفينة من طرف السلطات المختصة للربان الحق في إتلافها .

يتوجب على الربان في إطار ممارسته لسلطته على متن السفينة أن يسجل في دفتر السفينة جميع الوسائل المستعملة من طرفه¹.

والربان باعتباره وكيلاً عن المجهز بالنسبة للتصرفات القانونية التي يقوم بها نيابة عنه فإن هذه النيابة تمتد إلى النيابة القضائية إذ يمكن للربان أن يمثل المجهز أمام القضاء و هذا تكريساً لنص المادة 588 من القانون البحري و التي تنص على : " إذا حصل نزاع يتعلق بالسفينة و الرحلة خارج الأمكنة التي تقع فيها المؤسسة الرئيسية للمجهز أو يقع فيها فرع لها ، يقوم الربان بتمثيل المجهز أمام القضاء سواء أكان مدعياً أو مدعى عليه ... " ، هذا حذو المشرع الجزائري المشرع المصري في كل ما يتعلق بسلطات الربان على متن السفينة في قانون التجارة البحرية الجديد المصري .

بالنسبة لسلطتي الضبط الإداري و الضبط القضائي سنتطرق إليهما بتفصيل أكثر دقة وشمولية في المبحث الأول من الفصل الثاني من الباب الثاني تحت عنوان – مسؤولية طرفي العقد –

المطلب الثاني : البحارة – أعضاء الطاقم -

كما أشرت سابقاً مفهوم البحارة لا يقتصر على أصحاب المؤهلات الخاصة و اللازمة لمباشرة الأعمال الفنية ذات الصلة بالملاحة البحرية ، و إنما يمتد ليشمل كل من يعمل على متن السفينة حتى ولو كانت طبيعة عمله لا تمت بصلة للحياة أو الملاحة البحرية كعمال النظافة و القائمين

¹ المادة 02/475 و 458 من ق ب ج .

بالخدمات العامة ...¹ ، أصبح البحار حالياً يرتبط برب عمل و بمؤسسة و ليس فقط برحلة بحرية ، فعقد العمل البحري يدخل في إطار اتفاقيات جماعية لا يمكن تجاهلها بالرغم من قلتها و تميزها عن تلك الموجودة في العمل البري² .

سنتناول في هذا المطلب من بحثنا دراسة البحارة أي أعضاء الطاقم دون الربان طبعاً نظراً لتخصيصنا له المطلب السابق من هذا المبحث وذلك للأهمية البالغة التي يلعبها هذا الأخير في علاقة العمل البحري و السلطات الواسعة المنوطة به ، وستكون دراستنا للطاقم البحري من الناحيتين التشريعية وعلى المستوى الدولي و الوطني و كذلك في مختلف التشريعات العربية و الأوروبية و ذلك من خلال التطرق للعناصر التالية :

_____ تعريف البحارة ؛

_____ أفراد الطاقم ؛

_____ تقسيم البحارة ؛

_____ شروط ممارسة مهنة البحار ؛

_____ علاقة الربان بأعضاء الطاقم .

الفرع الأول : تعريف البحارة

أولت منظمة العمل الدولية أهمية بالغة لهذه الفئة من العمال وهم عمال البحر وذلك من خلال الاتفاقيات المبرمة في هذا الشأن ، و ذلك من خلال تحديد مفهوم البحارة و تحديد شروط استخدامهم و كل ما يتعلق بغذائهم و ملا بسهم و ساعات العمل و الراحة و الأجر و العطل و الضمان الاجتماعي و الرعاية الصحية ...

¹ محمود مختار أحمد بريري ، المرجع السابق ، 239 .

² PH .J.Hesse / J.P. Beurier /P. CHaummette /Y .Tassel / A.H.Mesnard / R .Rezenthel , Droit maritime ,Tome (01) –Mer, Navire , Marins , Les Edition Juris Service , 1995 , p .391.

فيما يخص التعريف الذي جاءت به منظمة العمل الدولية لدينا المادة 02/ب من اتفاقية عقود استخدام البحارة التي نصت على " يشمل تعبير بحار كل من يستخدم أو يعمل بأي صفة على ظهر أي سفينة ضمن طاقمها ، باستثناء ربان السفينة و قائدها والطلاب البحريين والتلاميذ على ظهر سفينة للتدريب ، والبحارة تحت التمرين إذا كانوا مرتبطين بعقد خاص للتدريب ، ويستثنى كذلك ملاحو الأسطول الحربي و من يعملون في خدمة الحكومة بصفة مستديمة " ¹ .

ما يمكن ملاحظته على هذه المادة أنها جاءت بتعريف للبحارة مع بعض الاستثناء حيث اعتبرت كل شخص يعمل في خدمة سفينة ضمن طاقم بحارا بغض النظر عن طبيعة العمل المراد انجازه المهم أن يكون على ظهر السفينة وحسب ، كما أنها استثنت المتدربين والعمال على متن السفن الحربية ، ولدينا كذلك المادة 01/أ من اتفاقية الضمان الاجتماعي للبحارة التي نصت على " يشمل تعبير البحارة كل شخص مستخدم على ظهر أي سفينة بحرية أو يعمل في خدمتها و يستثنى من ذلك السفن الحربية " ² .

استثنت هذه الاتفاقية كذلك العمال على متن السفن الحربية .

لدينا كذلك المادة 01/ج من اتفاقية الضمان الاجتماعي للبحارة و التي تعتبر كمراجعة للاتفاقية التي قبلها و التي نصت على " يعني تعبير البحارة الأشخاص الذين يستخدمون بأي صفة كانت على ظهر سفينة بحرية تعمل في نقل البضائع و الركاب لأغراض تجارية ، أو مستخدمة لأي غرض تجاري آخر ... " ³ .

وردت في ذات المادة بعض الاستثناءات على بعض السفن كالسفن الصغيرة في الحجم ومنصات الحفر والتنقيب ، كما أن هذه المادة حددت نوع السفينة التي يعتبر العامل على متنها

¹ الاتفاقية رقم 22 بشأن عقود استخدام البحارة ، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 07/حزيران/1926 ، جنيف .

² الاتفاقية رقم 70 بشأن الضمان الاجتماعي للبحارة ، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 02/حزيران/1946 ، سياتل .

³ الاتفاقية رقم 165 بشأن الضمان الاجتماعي للبحارة (مراجعة) ، الصادرة عن منظمة العمل الدولية ، بتاريخ 1987/09/24 ، جنيف .

بحارا وهي السفن المخصصة لنقل البضائع والركاب لأغراض تجارية بينما الاتفاقية السابقة لم تحدد طبيعة النشاط الذي تقوم به السفينة و تركت المجال واسع ليشمل مختلف النشاطات .

نفس التعريف جاءت به اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 في مادتها الأولى فقرة و التي تنص على " يعني تعبير بحار كل شخص يكون مستخدما أو مشغلا أو عاملا بأي صفة كانت ... " ¹ .

كان هذا على المستوى الدولي أما على المستوى الوطني فالمشرع الجزائري في المادة 384 من القانون البحري عرف البحار في الفقرة (أ) بأنه " كل شخص يعمل في خدمة السفينة و مقيد في سجل رجال البحر " ، هذا التعريف ينطبق على الربان كذلك على اعتبار أنه يعمل في خدمة السفينة و مقيد في سجل رجال البحر، غير أن مركزه القانوني يختلف عن باقي البحارة المشكلين للطاقم بحكم نيابته القانونية عن المجهز ² ، مع التذكير أن هذه النيابة و التبعية تكون في حدود الأعمال التجارية دون الأعمال الفنية كما سبق و أن ذكرنا ³ .

التعريف الذي جاءت به المادة 384 من القانون البحري الجزائري هو نفس التعريف الوارد في المادة 07 من المرسوم 171/81 المتضمن القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر الملغى بموجب المرسوم التنفيذي رقم 102/05 الذي يحدد النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري ، حيث أن المادة 03/ز منه جاءت كذلك بنفس التعريف مع فرق بسيط والمتمثل في التسمية التي تطلق على الشخص العامل على متن السفينة فبعدما كانت التسمية هي "بحار أو رجل بحر" في القانون البحري أصبحت " المستخدم الملاح " في المرسوم التنفيذي 102/05 ، إلا أن هذا يبقى مجرد اختلاف في التسمية ليس له أي معنى لا من الناحية القانونية و لا الناحية الواقعية وتبقى تلك المصطلحات مرادفة لبعضها .

أما بالنسبة للتشريعات المقارنة فالمشرع الفرنسي عرف البحار في المادة 03 من قانون العمل البحري الفرنسي بأنه كل شخص يقوم اتجاه المجهز أو ممثله بأداء خدمة على متن السفينة ⁴ .

¹ المادة 02/ و من اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 .

² المادة 583 من ق ب ج .

³ محمد فريد العريني ، هاني دويدار ، مبادئ القانون التجاري و القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة ،

الاسكندرية ، ط 2000 ، ص 521 .

⁴ ART.03 . " Est considéré comme marin pour l'application de présente loi , quiconque s'engage , envers l'armateur ou son représentant , pour servir à bord d'un navire " .

و قد عرف المشرع المصري البحار بأنه (كل شخص يرتبط بعقد عمل بحري ، يعتبر الربان من البحارة فيما يتعلق بعقد العمل المبرم بينه و بين المجهز)¹.

بينما المشرع البريطاني في المادة 892 من قانون التجارة البحرية البريطاني لسنة 1894 عرف مصطلح البحار seaman بأنه " كل شخص مستخدم أو يزاول أي وظيفة على ظهر السفينة باستثناء الربان أو قائد السفينة " ، وهو بذلك يكون قد أخرج الربان من بين البحارة على الرغم من انه يستخدم بمقتضى قواعد اتفاق مكتوب و يظهر في قائمة طاقم السفينة².

وهناك من يعرف البحارة بأنهم (الأشخاص الذين يعملون على ظهر السفينة بناء على عقد عمل بحري جماعي جرى بينهم و بين مجهز السفينة)³.

تستخلص من التعاريف السابقة أن المعيار المميز للبحار هو العمل على متن السفينة خلال الرحلة البحرية ، فمكان تأدية العمل هو ما يميز عقد العمل البحري عن غيره من العقود ، فيجتمع كل البحارة في تعرضهم لخطر البحر بما فيهم الربان الذي يتولى الإشراف عليهم .

فمعيار التفرقة بين البحار و غير البحار ليس العمل المراد القيام به و إنما مكان تنفيذ العمل سواء أكان يدوي أو فكري⁴.

الفرع الثاني : أعضاء الطاقم

حسب المادة 384/ج " يعني «أحد أفراد الطاقم» كل شخص مبحر على متن السفينة و مقيد في دفتر الطاقم " ، ونفس المعنى جاءت به المادة 08/ج من المرسوم 171/81 المتضمن القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر الملغى بموجب المرسوم التنفيذي 102/05 المحدد للنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري .

¹ المادة 109 من القانون رقم 38 لسنة 1982 المتضمن قانون التجارة البحرية المصري .

² صالح الزهاوي ، المرجع السابق ، ص 159 .

³ عادل علي المقدادي ، القانون البحري – السفينة – أشخاص الملاحة – النقل البحري – الحوادث البحرية –

التأمين البحري، مكتبة دار الثقافة ، عمان ، ط 1999 ، ص 84 .

⁴ René RODIER , Traite générale du droit maritime - l'armement - , DALLOZ , 1976 , p . 20 .

يوضع الطاقم تحت السلطة المباشرة لربان السفينة الذي يتم تعيينه من المجهز طبقاً للأحكام القانونية الخاصة بالأهلية ، ويجب أن يتكون مجموع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين ، غير انه يجوز للوزير المكلف بالبحرية التجارية تحديد نسبة من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم أو الترخيص لبحار أجنبي بالإبحار لخدمة سفينة جزائرية ، يتكون طاقم السفينة من الربان والضباط والبحارة الآخرين والأشخاص العاملين في خدمة السفينة ، و يعد المرشد احد أفراد الطاقم خلال مدة عمله على متن السفينة وينقسم طاقم السفينة بصفة عامة إلى مستخدمين على السطح و مستخدمين للمكينات ومستخدمين للخدمة العامة ¹.

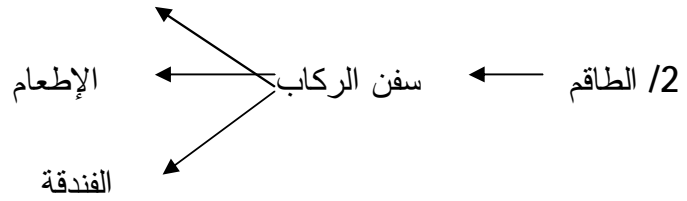
التشكيلة السابقة للطاقم الواردة في القانون البحري حل محلها مصطلح جديد في المرسوم التنفيذي 102/05 السابق الذكر الذي يعرف الطاقم في المادة 03/ب منه بأنه " مجموعة منظمة من المستخدمين الملاحين المكلفين بالخدمات العامة للإطعام والفندقة على متن السفن الخاصة بالركاب "، بهذا التعريف يكون قد ضيق من مفهوم الطاقم ليشمل فقط الملاحين المكلفين بالخدمة العامة والإطعام والفندقة على متن السفن الخاصة بالركاب فقط ، وحل محل الطاقم بمعناه القديم – أي الوارد في القانون البحري – مصطلح «النوتي» و الذي يقصد به " مجموعة منظمة من المستخدمين الملاحين المكلفين بالملاحة واستغلال سفن النقل البحري والتجاري والصيد البحري ² ، وتجدر الإشارة أن مصطلح النوتي وارد في المرسوم سابق الذكر باللغة الفرنسية بمصطلح Bordée أما مصطلح الطاقم فورد باللغة الفرنسية بمصطلح Equipage .



¹ المادة 411 – 412 – 413 من ق ب ج .

² المادة 03/أ من المرسوم التنفيذي 102/05 المحدد للنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري سابق الذكر.

المكلفون بالخدمة العامة



إلا أن هذا لا يعني أن البحارة المكلفين بالخدمة العامة و الإطعام و الفندقة نجدهم فقط في السفن الخاصة بالركاب ، بل يمكن إيجادهم في غير تلك السفن باسم البحارة و ليس الطاقم .

الفرع الثالث : تقسيم البحارة

ينقسم البحارة إلى ثلاث طوائف وهو ما نصت عليه المادة 3/411 " ينقسم طاقم السفينة بصفة عامة إلى مستخدمين على السطح و مستخدمين للماكينات ومستخدمين للخدمة العامة " ، نلاحظ أن هذه المادة اكتفت بتبيين التقسيم دون أن تورد لنا فئات البحارة التي تعمل في كل قسم و تركت ذلك للمرسوم 88/88 المتضمن الانضمام إلى الاتفاقية الدولية لسنة 1978¹ .

أولا : طاقم السطح :

وهم الأشخاص الذين يوجهون السفينة في ملاحتها² ، يتكون طاقم السطح مما يلي :

1 — الربان : وهو الشخص الذي يتولى قيادة السفينة و يكون مسئولا عنها كما رأينا سابقا .

2 — كبير الضباط (الضابط الأول) : كلمة ضابط وردت في الاتفاقية الدولية لسنة 1978 الخاصة بمستويات التدريب و إصدار الشهادات و أعمال النوبات للعاملين في البحر إذ عرفته على

¹ المرسوم رقم 88/88 المؤرخ في 1988/04/26 يتضمن الانضمام إلى الاتفاقية الدولية لسنة 1978 الخاصة بمستويات التدريب و إصدار الشهادات و أعمال النوبات للعاملين في البحر المحررة في لندن يوم 07/07/1978 ، ج ر عدد 17 المؤرخة في 1988/04/27 .

² هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، المرجع السابق ، ص 107 .

انه : " أحد أعضاء الطاقم غير الربان و المعين بهذه الصفة عملا و بالقانون و القواعد الوطنية أو بموجب الاتفاقيات الجماعية أو العرف في حالة غياب أحد هذه القوانين أو القواعد " ¹.

و قد عرفت الاتفاقية المذكورة ضابط السطح بأنه " الضابط المؤهل في قسم السطح " ، أما الضابط الأول أو كبير الضباط فهو " ضابط السطح الذي يلي الربان في المرتبة والذي يقع على عاتقه قيادة السفينة في حالة عجز الربان " ².

3 — ضابط الملاحة : هو الشخص المؤهل فنيا للقيام بنوبة الملاحة و يتولى تسيير السفينة أو مناورتها خلال تلك النوبة ³.

ثانيا : طاقم الآلات :

تشمل الميكانيكيين وعمال تشغيل الآلات و التزويد بالوقود أو ما يعرف بالوقادين ، و يتكون طاقم الآلات مما يلي :

1 — كبير المهندسين : أعلى مهندسي السفينة رتبة والمؤهل فنيا لتحمل مسؤولية إدارة وصيانة وسلامة الآلات المحركة للسفينة ⁴ ، وحسب الاتفاقية الدولية المذكورة سابقا عرف كبير المهندسين على أنه " أقدم ضابط مهندس مسئول عن قوة الدفع الميكانيكية للسفينة " .

2 — المهندس البحري ثان : هو الشخص المؤهل فنيا والذي يلي كبير المهندسين في الرتبة ، تقع عليه مسؤولية إدارة و صيانة وسلامة الآلات المحركة في حالة عدم قدرة كبير المهندسين على القيام بمسؤولياته ، هذا التعريف و ارد في الاتفاقية المذكورة سابقا ⁵.

¹ ملحق الاتفاقية القاعدة 1/1 من الباب الأول فقرة (د) .

² ملحق الاتفاقية القاعدة 1/1 من الباب الأول فقرة(هـ) ، (و) .

³ هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، المرجع السابق ، ص 108 .

⁴ هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، نفس المرجع ، ص 108 .

⁵ ملحق الاتفاقية القاعدة 1/1 من الباب الأول فقرة(ي) ، (ز) .

3 — المهندس البحري : هو الشخص المؤهل فنيا تقع عليه مسؤولية تشغيل و صيانة الآلات المحركة ويكون مسئولا عنها خلال نوبته ، و قد عرفت الاتفاقية المذكورة مصطلح ضابط مهندس بأنه " الضابط المؤهل في قسم الماكينات " ¹.

4 — مساعد ضابط مهندس : يقصد به الشخص المعين تحت التدريب ليصبح ضابطا مهندسا والمعين بهذه الصفة وفقا للقانون أو القواعد الوطنية ².

ثالثا : عمال اللاسلكي :

يقسم عمال اللاسلكي على متن السفينة كما يلي :

1 — ضابط الاتصالات اللاسلكية (ضابط الراديو) : يقصد به الشخص الذي يحمل شهادة عامل تشغيل بتلغراف من الدرجة الأولى أو من الدرجة الثانية ، أو الشهادة العامة لعامل تشغيل الاتصالات اللاسلكية الخاصة بالخدمة البحرية المتحركة و الصادرة وفقا لأحكام و قواعد الاتصالات اللاسلكية ، و الذي يعمل بمحطة التلغراف اللاسلكي للسفينة التي يتحتم تزويدها بمثل هذه المحطة تطبيقا لأحكام الاتفاقية الدولية المتعلقة بسلامة الأرواح في البحر ³.

2 — عامل تشغيل التلغراف اللاسلكي : هو الشخص الذي يحمل شهادة مناسبة صادرة وفقا لأحكام قواعد الاتصالات اللاسلكية ⁴.

رابعا : طاقم الخدمة العامة :

يشمل كل من يقدم خدمة على متن السفينة كالطهارة وعمال النظافة وخدم المطاعم والغرف ⁵.

الفرع الرابع : شروط ممارسة مهنة البحار

¹ محمد فريد العريني ، هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 523 .

² ملحق الاتفاقية القاعدة 1/1 من الباب الأول فقرة(ي) .

³ ملحق الاتفاقية القاعدة 1/1 من الباب الأول فقرة(ك) .

⁴ ملحق الاتفاقية القاعدة 1/1 من الباب الأول فقرة(ل) و (م) .

⁵ هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، المرجع السابق، ص 108 .

نظرا لخطورة العمل البحري و تميزه اهتمت المنظمات الدولية على رأسها منظمة العمل الدولية والقوانين الوضعية بوضع شروط لممارسة هذه المهنة و معاينة كل من يتجرأ على مخالفتها سواء كان البحار أو المجهز ، جاءت هذه الشروط في مواضع متفرقة فمنها ما نجده في القانون البحري و منها ما نجده في المراسيم التنفيذية وسنحاول إبرازها بالتفصيل مع العلم أننا ارتأينا تقسيم هذه الشروط إلى شروط خاصة بشخص البحار وشروط خاصة بمؤهلاته المهنية و شروط خاصة بالإبحار لكي تكون الفكرة أوضح و أشمل.

أولا : الشروط الخاصة بشخص البحار :

للالتحاق بمهنة بحار اشترط المشرع مجموعة من الشروط الواجب توافرها في الشخص الذي يريد الالتحاق بالمهنة و التي نجدها في القانون البحري و بعض المراسيم التنفيذية .

فكل شخص يرغب في ممارسة مهنة بحار ، يجب أن تتوفر فيه الشروط المطلوبة و أن يكون :

1 — ذا جنسية جزائرية ؛

2 — بالغا الثمانية عشر من عمره ؛

3 — ذا لياقة بدنية ...¹ .

1 — شرط الجنسية الجزائرية :

بالإضافة إلى نص المادة 386 من القانون البحري لدينا المادة 413 من نفس القانون والتي تنص على : " يجب أن يتكون مجموع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين ويجوز للوزير المكلف بالبحرية التجارية تحديد نسبة من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم أو الترخيص لبحار أجنبي بالإبحار لخدمة سفينة أجنبية " ، ما نلاحظه على هذه المادة أنها احتوت قاعدتين الأولى أصلية والمتمثلة في وجوب تكون الطاقم من بحارة جزائريين ، والثانية استثنائية والمتمثلة في الترخيص لغير الجزائري بالعمل في خدمة سفينة جزائرية .

فاشترطت الدولة امتياز الجنسية الوطنية كان لاعتبارات إستراتيجية ولمتطلبات الدفاع الوطني فهذا يقابل الواجب العسكري للبحارة ، لذلك فاستخدام البحارة هو استثنائي ومحدود² .

¹ المادة 386 من ق ب ج .

² PH .J.Hesse , op . cit , P . 393 .

كما انه يمكن للربان بصفة استثنائية وفي حالة الاستعجال عند تواجده بميناء أجنبي تعيين خلف للبحار أو تكميل الطاقم ببحارة أجنبى ضمن النسبة التي تحدد بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية لرحلة محدودة¹ ، بمعنى أنه يمكن استخدام البحار الأجنبي بصفة استثنائية وفقا للقواعد العامة الخاصة بعمل الأجانب ما لم يرد نص خاص بذلك .

تعددت تعاريف الجنسية بتعدد الآراء والاتجاهات فهناك من يعرفها بأنها : " رابطة سياسية تنشئها الدولة لشخص ، وتجعل الفرد رعية لها " ، وهناك من عرفها بأنها : " انتماء الشخص قانونا إلى الشعب المكون للدولة ، أو هي صلة تربط الدولة بأفراد شعبها " هذان التعريفان ركزا على الجانب السياسي للعلاقة .

وهناك من عرفها بأنها " التعبير القانوني على الرابطة بين الفرد و الدولة التي منحته جنسيتها " هذا التعريف ركز على الرابطة القانونية .

إلا أن التعريف الجامع المانع للجنسية فهو اعتبار الجنسية رابطة سياسية وقانونية تربط الفرد بالدولة ، وبذلك يكون قد جمع هذا التعريف بين الجانبين القانوني والسياسي .

الجنسية قد تكون أصلية و قد تكون مكتسبة :

أ/ الجنسية الجزائرية الأصلية :

1 — الجنسية الجزائرية على أساس رابطة الدم :

حددت المادة 06 من الأمر 86/70 المتضمن قانون الجنسية حالات اكتساب الجنسية الجزائرية برابطة الدم و هي :

— الولد المولود من أب جزائري ؛

— الولد المولود من أم جزائرية و أب مجهول ؛

— الولد المولود من أم جزائرية و أب عديم الجنسية² .

هذه المادة عدلت بموجب المادة 06 من الأمر 01/05 المعدل والمتمم للقانون 86/70

المتضمن قانون الجنسية ، وذلك بإضافة حالة أخرى لاكتساب الجنسية وهي — الولد المولود

¹ المادة 414 من ق ب ج .

² الأمر 86/70 المؤرخ في 15 /12/ 1970 المتضمن قانون الجنسية الجزائرية ، ج ر عدد 105 المؤرخة في

1970/12/18 ، المعدل و المتمم بالأمر 01/05 المؤرخ في 27 /02/ 2005 ، ج ر عدد 15 المؤرخة في

. 2005/02/28

من أب جزائري أو أم جزائرية — و بذلك يكون المشرع قد ساوى بين الأب و الأم في منح الجنسية الأصلية لأولادهم¹.

2 — الجنسية الجزائرية المبنية على رابطة الإقليم :

تكتسب الجنسية الجزائرية وفقا لرابطة الإقليم حسب الحالات المذكورة في المادة 07 من الأمر 06/70 المعدلة بالمادة 07/ من الأمر 01/05 المتضمن قانون الجنسية وهذه الحالات هي :

— الولد المولود في الجزائر من أبوين مجهولين ، إذا لم يثبت خلال قصوره انتسابه إلى أجنبي أو أجنبية وكان ينتمي إلى جنسية أحدهما وفقا لقانون جنسية أحدهما ؛

— الولد حديث الولادة الذي عثر عليه في الجزائر يعد مولودا فيها ما لم يثبت العكس ؛

— الولد المولود في الجزائر من أب مجهول و أم مسماة في شهادة ميلاده دون بيانات أخرى تكمن من إثباته جنسيتها .

تمنح الجنسية الجزائرية الأصلية بموجب الإقليم بقوة القانون والهدف من ذلك هو تفادي حالات انعدام الجنسية² .

ب/ الجنسية الجزائرية المكتسبة :

تكتسب الجنسية الجزائرية في الأحوال المنصوص عليها في المادتين 09 — 10 من الأمر 01/05 المتضمن قانون الجنسية و هي :

1 — الزواج من جزائري أو جزائرية بموجب مرسوم ووفق الشروط التالية :

— أن يكون الزواج قانونيا و قائما فعليا منذ ثلاث سنوات على الأقل عند تقديم طلب التجنس ؛

— الإقامة المعتادة و المنتظمة بالجزائر منذ عامين على الأقل ؛

— التمتع بحسن السيرة و السلوك ؛

— إثبات الوسائل الكافية للمعيشة .

2 — إقامة الأجنبي في الجزائر تمكنه من اكتساب الجنسية الجزائرية إذا أراد ذلك طبعاً ووفقاً للشروط التالية :

¹ لحسين بن شيخ آث ملويا ، قانون الجنسية الجزائرية — دراسة نظرية و تطبيقية مقارنة — ، دار الخلدونية ، الجزائر ، ط 01 ، سنة 2010 ، ص 69 .

² لحسين بن شيخ آث ملويا ، نفس المرجع ، ص 71 — 72 .

- _____ ألا تقل مدة إقامته عن سبع سنوات عند تقديم الطلب ؛
- _____ أن يكون مقيما بالجزائر وقت التوقيع على المرسوم الذي يمنح التجنس ؛
- _____ أن يكون بالغاً سن الرشد (18) سنة ؛
- _____ أن تكون سيرته حسنة و لم يسبق الحكم عليه بعقوبة مخلة بالشرف ؛
- _____ أن يثبت الوسائل الكافية لمعيشته ؛
- _____ أن يكون سليم الجسد و العقل ؛
- _____ أن يثبت اندماجه في المجتمع الجزائري ¹.

3 _____ الأجنبي الذي يقدم خدمات استثنائية للجزائر أو أن يكون في تجنسه فائدة استثنائية للجزائر يمكنه طلب الجنسية الجزائرية بغض النظر عن الشروط الواردة في المادة 10 سالف الذكر ².

2 _____ شرط السن :

أظهرت منظمة العمل الدولية اهتمام خاص بفتة عمال البحر القصر و ذلك من خلال الاتفاقيات المبرمة في هذا المجال ، من هذه الاتفاقيات لدينا اتفاقية الحد الأدنى لسن تشغيل الأحداث في العمل البحري بحيث نصت في مادتها الثانية (02) على الحد الأدنى لسن التشغيل في البحر وهو سن الخامسة عشر (15) على ظهر أي سفينة باستثناء السفن التي يعمل عليها نفس أفراد الأسرة ، كما أن شرط سن الخامسة عشر ليس على إطلاقه بل يمكن استثناء تشغيل الأحداث دون سن الرابعة عشر (14) إذا كان العمل يعود بالفائدة على الحدث و لا يضر بصحته ³ ، نفس الشيء نصت عليه اتفاقية 1959 المتعلقة بالحد الأدنى لاستخدام صيادي الأسماك في مادتها الثانية ⁴ ، أما اتفاقية 2007 المتعلقة بالعمل في قطاع صيد الأسماك في مادتها التاسعة (09) ⁵ فقد جعلت الحد الأدنى

¹ المادة 10 و 10 من الأمر 01/05 سابق الذكر .

² المادة 1/11 – 2 من نفس الأمر .

³ الاتفاقية رقم 58 بشأن الحد الأدنى لسن تشغيل الأحداث في العمل البحري (مراجعة)، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 22 أكتوبر 1936 ، جنيف .

⁴ الاتفاقية رقم 112 بشأن الحد الأدنى لسن استخدام صيادي الأسماك (1)، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 03 حزيران 1959 بجنيف .

⁵ الاتفاقية رقم 188 بشأن العمل في قطاع صيد الأسماك ، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 2007/05/30 بجنيف .

(16) سنة وبناء على ترخيص يخفض إلى (15) سنة لا أقل في بعض الأحوال المنصوص عليها في الاتفاقية ، إلا أنه وعلى خلاف الاتفاقيتين السابقتين اشترطت اتفاقية الحد الأدنى لسن تشغيل الأحداث وقادين أو مساعدي وقادين (1) في مادتها الأولى (01) اشترطت سن الثامنة عشر (18) لتشغيل الحدث كوقاد أو مساعد وقاد على متن السفن¹ نظرا لخطورة العمل ، فقد أجازت المحافل الدولية عمل الأشخاص غير البالغين على السفن التجارية ولكن بشروط خاصة فهم أولى بالرعاية من البحارة البالغين² ، و حسب اتفاقية العمل البحري يحضر استخدام أي عامل دون سن (16) سنة على متن أي سفينة ويرفع الحد الأدنى للسن من (16) سنة إلى (18) سنة بالنسبة للأعمال الخطيرة³.

للحديث عن سن التشغيل لا بد من دراسة ذلك من الحدين الأدنى والأقصى ، بالنسبة للحد الأدنى لسن التشغيل في الجزائر هو سن الثامنة عشر (18) وهو سن الرشد الجزائي المنصوص عليه في المادة 442 من قانون الإجراءات الجزائية .

نصت المادة 386 من القانون البحري على " كل شخص يرغب في ممارسة مهنة بحار يجب أن تتوفر فيه الشروط المطلوبة وأن يكون :

ب — بالغا الثمانية عشر من عمره" .

يثار التساؤل هنا حول ما إذا كان هذا السن (18) مشروط يوم دخوله المسابقة للحصول على شهادة تمكنه من ممارسة مهنة البحار أو يوم استلامه لمهام البحار ؟

الإجابة على هذا التساؤل هي يوم استلامه للمهام البحار وليس يوم دخول المسابقة فنص المادة واضح وصريح .

¹ الاتفاقية رقم 15 بشأن الحد الأدنى للسن التي يجوز فيها تشغيل الأحداث وقادين أو مساعدي وقادين (1)،

الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 25 أكتوبر 1921 .

² هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، الجزء الأول ، مكتبة و مطبعة الإشعاع الفنية ، مصر ، ط 1993 ، ص 332 .

³ اللائحة 1-1 من الباب الأول من اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 .

هذه القاعدة ليست على إطلاقها بل يرد عليها استثناء نستنتج من نص المادة 02/07 من القرار الوزاري المشترك الذي يحدد شروط الأهلية البدنية لممارسة وظيفة البحري على متن السفن¹ " تخفض مدة الصلاحية لستة أشهر بالنسبة للبحارة الذين تقل أعمارهم عن 18 سنة" - يقصد بمدة الصلاحية (صلاحية الشهادة الطبية) - أي أنه يكمن للوزير المكلف بالبحرية التجارية أو السلطة الإدارية البحرية أن تسمح لغير البالغ (18) سنة أن يمارس مهنة بحار .

بالرجوع إلى القواعد العامة في العمل البري الحد الأدنى لسن التشغيل هو سن السادسة عشر (16) وهو سن التمييز والمعمول به في أغلب التشريعات المقارنة منها التشريع الجزائري وفقا لقواعد القانون 11/90 المتضمن علاقات العمل²، هذا السن يمكن اعتباره أهلية العمل إلا أنها أهلية أداء مقيدة أو قاصرة أي أن عقود العمل المبرمة من قبل القاصر مقيدة بإلزامية موافقة أوليائهم الشرعيين³.

أما في القانون المصري فنلاحظ بأنه يحذو حذو المشرع الجزائري في مسألة الحد الأدنى للسن فيشترط لمن يعمل ملاحا ألا يقل سنه عن (18) سنة ميلادية إذا ما كان العمل على متن السفن التجارية البحرية و الذي نصت عليه الفقرة الأولى من البند (أ) من القانون رقم 158 لسنة 1959 في شأن عقد العمل البحري ، وهذا كقاعدة عامة والاستثناء يجوز التحاق من تتراوح سنه بين (12) سنة و(18) سنة للعمل أو للتدريب على العمل طبقا لشروط و أوضاع معينة⁴.

بحيث انه لا يجوز تشغيل الصبية في حجرة الآلات بالسفن و لا يجوز تشغيل الملاح الذي تقل سنه عن (15) سنة على أية سفينة إلا إذا كان يعمل على السفينة ذاتها أبوه أو أخوه أو عمه أو خاله أو جده ، ونظرا لذلك يجب توقيع الكشف الطبي على الملاح الذي تقل سنه عن (15) سنة بصفة دورية ومنتظمة مرة على الأقل كل ستة أشهر ، بالإضافة إلى أحكام أخرى خاصة بالصبية فيما

¹ القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 01 /12/ 1983 يحدد شروط الأهلية البدنية لممارسة وظيفة البحري على

متن السفن ، ج ر عدد 56 المؤرخة في 31/01/1983 .

² المادة 15 من القانون 11/90 المتضمن علاقات العمل .

³ أحمية سليمان ، المرجع السابق ، ص 38 .

⁴ هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، المرجع السابق ، ص 111 .

يتعلق بالحد الأقصى لساعات العمل اليومي و فترات الراحة الأسبوعية و المواعيد التي يجوز التشغيل فيها وحظر التشغيل لساعات إضافية¹.

تجب الإشارة إلى انه و بعد مصادقة الجزائر على اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 لا بد عليها من تعديل الأحكام القانونية الواردة في القانون البحري و المتعلقة بالعمل البحري ، وفي مسألة السن لا بد من تعديل المادة 386 من القانون البحري بتخفيض الحد الأدنى للسن من (18) سنة إلى (16) سنة بما يتلاءم مع ما هو وارد في الاتفاقية ، على الرغم من أنه ومن وجهة نظرنا يعتبر سن (18) هو السن المثالي للعمل البحري بسبب خطورة العمل البحري و ظروف العمل في البحر .

أما بالنسبة للحد الأقصى في التشغيل فهو سن (38) وذلك وفقا لما جاءت به المادة الأولى من القرار الوزاري المؤرخ في 16/05/1966 المحدد للسن الأقصى للمترشحين لمهنة بحار أو عون الخدمة العامة التي تنص على " السن الأقصى للمترشحين لمهنتي البحار وعون الخدمة العامة ، سواء تعلق الأمر بتسجيل أو إعادة تسجيل البحار ، هي بلوغ سن 38 سنة ، كما قد تمنح استثناءات بموجب قرار وزاري و بعد أخذ الرأي المطابق للجنة الخاصة برجال البحر إلى بحار مارس الإبحار على متن سفينة أجنبية وإلى البحار الذي يمكن له الاستفادة بإعادة التسجيل ، فيمتد السن إلى 55 سنة " .

أي أن الحد الأقصى للترشح لمهنة بحار هي (38) سنة كقاعدة عامة يرد عليها استثناء ويمدد السن إلى (55) سنة بموجب قرار يمنحه الوزير المكلف بالبحرية التجارية بعد أخذ الرأي المطابق للجنة الخاصة برجال البحر إذا تعلق الأمر بإعادة التسجيل و ليس التسجيل للمرة الأولى ، أو إذا كان البحار قد مارس من قبل مهنة البحار على متن سفينة أجنبية .

هناك استثناء آخر وارد في القرار المؤرخ في 15/07/1982 المعدل والمتمم للقرار المؤرخ في 16/05/1966 المحدد للسن الأقصى للمترشحين لمهنة بحار أو عون الخدمة العامة المذكور سابقا² والذي أضاف فئة أخرى يمكن أن يمدد السن لديهم إلى (55) سنة وذلك كما هو وارد في المادة الأولى منه والتي تنص على " تتم المادة الأولى من القرار المؤرخ في 16 ماي سنة

¹ هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، المرجع السابق ، ص 111 .

² القرار المؤرخ في 15/07/1982 يتم القرار المؤرخ في 16/05/1966 الذي يحدد حدود السن للمترشحين

لمهنة بحار و عون الخدمة العامة ، ج ر عدد 55 المؤرخة في 1982/12/25 .

1966 المشار إليه أعلاه بالفقرة الآتية : يمدد حد السن هذا إلى 55 سنة عندما يتعلق الأمر بأعضاء جيش التحرير الوطني أو المنظمة المدنية لجبهة التحرير الوطني المترشحين لمهنة البحار الصياد " .

3 — شرط اللياقة البدنية :

اهتمت منظمة العمل الدولية بشرط اللياقة البدنية من خلال الاتفاقيات الدولية المبرمة في هذا المجال من بينها لدينا الاتفاقية رقم 73 بشأن الفحص الطبي للبحارة الموقعة بتاريخ 06/حزيران/1946 بسياتل ، والاتفاقية 113 بشأن الفحص الطبي لصيادي الأسماك الموقعة بتاريخ 03/حزيران/1959 بجنيف ، تلزم هاتين الاتفاقيتين كل دول الأعضاء بضرورة خضوع أي عامل بحري سواء في مجال الصيد البحري أو الملاحة التجارية إلى فحص طبي يثبت لياقته البدنية وأهليته لممارسة المهنة .

أما فيما يخص ما جاءت به الاتفاقية الدولية لسنة 2006 فيما يخص الشهادة الطبية فهي تسعى من خلال النص عليها أن تضمن تمتع جميع البحارة باللياقة الطبية لأداء واجباتهم في البحر بحيث لا يجوز للبحار العمل على متن أي سفينة ما لم تكن بحوزته شهادة تثبت لياقته البدنية يصدرها طبيب مؤهل حسب الأصول و الذي يجب أن يتمتع باستقلال مهني التام في ممارسته لتقديره الطبي عند قيامه بإجراءات الفحص الطبي ، كما يحق للبحار الذي يرفض منحه شهادة طبية أو تفرض قيود على قدرته على العمل لاسيما فيما يخص الوقت أو مجال أو منطقة العمل أن يخضع لفحص آخر من قبل طبيب مستقل ، و تثبت الشهادة الطبية بصفة خاصة أن سمع البحار و بصره في حالة مرضية وكذلك تمييز الألوان ، و أن البحار لا يعاني من أي حالة طبية يحتمل أن تتفاقم بحكم العمل في البحر أو تجعل البحار غير لائق للعمل في البحر أو تعرض صحة الأشخاص الآخرين على متن السفينة للخطر ، وتظل الشهادة الطبية سارية لمدة سنتين كحد أقصى ما لم يكن البحار دون سن 18 أما في هذه الحالة يكون الحد الأقصى لسريان الشهادة سنة واحدة ، و 6 سنوات كحد أقصى بالنسبة للشهادة الطبية الخاصة بتمييز الألوان ، و نظرا لظروف الخاصة التي يؤدي فيها العمل البحري يجوز في حالات الضرورة القصوى أن تسمح السلطة المختصة للبحار بالعمل دون شهادة طبية صالحة إلى أن يصل إلى الميناء التالي حتى يستطيع الحصول على شهادة طبية من طبيب مؤهل بشرط ألا تتجاوز الفترة التي يسمح له فيها بذلك مدة ثلاثة أشهر وأن يكون لديه شهادة طبية منتهية الصلاحية من مدة وجيزة¹ .

¹ اللائحة 1 - 2 من الباب الأول من اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 .

نقصد بشرط اللياقة البدنية أن يكون المترشح للمنصب يتمتع بصحة جيدة تمكنه من أداء مهام وظيفته وذلك عن طريق خضوعه للفحص الطبي لتقييم حالته الصحية وهو شرط لازم تشترطه كل الاتفاقيات الجماعية لمختلف الهيئات المستخدمة ، تثبت حالة المترشح الصحية عن طريق التقارير الطبية المدرجة في الملف والتي تثبت سلامته وصحته وقدرته على العمل¹ ، و يتعرض كل مستخدم يخالف هذا الالتزام إلى متابعة جزائية².

نظرا لخطورة العمل البحري فإنه لا يمكن لأي شخص أن يكون بحارا ويبرم عقد عمل بحري ما لم يكن ذا لياقة بدنية و بصحة جسمية و عقلية جيدة ، فشروط اللياقة البدنية في العمل البحري محددة بموجب قانون خاص و لا تخضع للسلطة التقديرية للمستخدم أو طبيب العمل ، فموجب هذه الشروط تنفذ الدولة مهمتها في حفظ النظام العام و الأمن العام و حماية المجتمع على متن السفينة³.

في هذا السياق نصت المادة 386 من القانون البحري الجزائري على " كل شخص يرغب في ممارسة مهنة بحار ، يجب أن تتوفر فيه الشروط المطلوبة وأن يكون : ج — ذا لياقة بدنية ... "4 ، أي أن يكون جسم المترشح ناميا نموا طبيعيا وخاليا من الأمراض العضوية والوظيفية التي تعيقه أو تمنعه من أداء مهام عمله .

ويكون ذلك عن طريق إجراء فحص طبي للبحار يشمل اختبار البصر والأمراض الجراحية وأمراض العظام والمفاصل وأمراض الجهاز التنفسي وأمراض الجهاز دوري والأمراض العقلية والعصبية والأمراض الجلدية المزمنة أو الغير قابلة للشفاء⁵.

¹ بن عزوز بن صابر ، الوجيز في شرح قانون العمل الجزائري — الكتاب الثاني — نشأة علاقة العمل الفردية و الآثار المترتبة عنها ، دار الخلدونية ، الجزائر ، ط 2010 ، ص 10 .

² المادة 38 من القانون رقم 07/88 المؤرخ في 26 /01/1988 المتعلق بالوقاية الصحية و الأمن و طب العمل ، ج ر عدد 04 المؤرخة في 1988/01/27 .

³ PH .J.Hesse , op , cit , p . 393 .

⁴ يقابل المادة 386 من ق ب ج الكشف رقم (2) الملحق بالقرار الوزاري رقم 140 لسنة 1986 بشأن استخراج الجواز البحري المصري .

⁵ إيمان الجميل ، أشخاص الملاحة البحرية ، مكتبة الوفاء القانونية ، الإسكندرية ، ط 01 ، سنة 2010 ، ص 230 .

ليس هذا و حسب بل لا بد من أن يكون الفحص الطبي دوريا و ليس عند الترشح فقط وهو ما نصت عليه المادة 07 من المرسوم التنفيذي 102/05 المتعلق بالنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري " يخضع المستخدمون الملاحون لسفن النقل البحري والتجاري والصيد البحري في مجال العمل لمراقبة طبية دورية للتأكد من لياقتهم البدنية لممارسة مهنة بحار طبقا للتشريع والتنظيم المعمول بهما "، أي انه إذا كانت اللياقة البدنية شرط لمنح صفة البحار فإنها أيضا شرط لاستمرارية هذه الصفة¹.

يجب الإشارة إلى القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 1983/12/01 المحدد لشروط الأهلية البدنية لممارسة وظيفة البحري على متن السفن بحيث نجد المادة 02 منه تنص على " يجب على كل شخص يرغب في ممارسة مهنة بحار أن يتمتع بصحة كاملة ، وأن يكون خاليا من جميع الأمراض أو الإصابات التي يمكن تجلعه عاجزا عن الملاحة أو أن يكون خطرا على أعضاء الطاقم الآخرين وعلى المسافرين " .

العجز عن الملاحة يمكن أن يكون جزئيا أو كاملا ، مؤقتا أو دائما ، والمكلف بتحديد هذا العجز هو طبيب رجال البحر .
يقوم بمعاينة الأهلية البدنية الأطباء العاملون في الصحة البحرية ، وفي حالة عدم وجودهم طبيب تعينه السلطة البحرية².

يراعي الفحص الطبي المطلوب حالة الشخص و طبيعة العمل و يكون هذا الفحص :

_____ عند الالتحاق بالمهنة ؛

_____ عند الالتحاق بمؤسسة للتكوين البحري ؛

_____ على أن تجرى فحوص طبية كل ستة أشهر حتى سن 18 سنة ، و كل سنة بعد سن 18 سنة

؛

_____ بعد التوقف عن العمل لمدة تزيد عن ثلاث أسابيع بسبب مرض أو حادث .

يخضع التسجيل في سجل قيد رجال البحر لاستظهار شهادة طبية يسلمها طبيب رجال البحر

وتشهد بما يأتي :

¹ علي البارودي ، مبادئ القانون البحري ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، ط 1998 ، ص 108 .

² المادة 02/02 ، 03 ، 04 من القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 1983/12/01 سابق الذكر .

_____ أن المترشح تتوفر فيه شروط الأهلية البدنية لممارسة الملاحة البحرية ؛
 _____ أنه غير مصاب بأي إصابة تجعله غير قادر على ممارسة وظيفة بحار أو تطوي على أخطار بالنسبة إلى صحة الأشخاص الآخرين الذين تحملهم السفينة ؛
 _____ كما تشهد هذه الشهادة بأن سمع المترشح البحري و بصره سليمين إذا تعلق الأمر ببحار مرشح للعمل في مصلحة جسر الباخرة أو ماكينتها ، باستثناء بعض العمال المتخصصين الذين يمكن ألا تتخفص أهليتهم للعمل الذي سيمارسونه بسبب الدلتونية .

تبقى هذه الشهادة الطبية صالحة لمدة عام واحد ابتداء من تاريخ تسليمها إلا عند انقطاع الملاحة لمدة تزيد عن ثلاثة أسابيع بسبب حادث أو مرض فإنه يجب تجديدها في هذه الحالة ، و تخفض مدة الصلاحية لستة أشهر بالنسبة للبحارة الذين نقل أعمارهم عن 18 سنة ، و إذا كانت الشهادة الطبية تتعلق بإدراك الألوان فإنها تبقى صالحة لمدة ستة أعوام ابتداء من تاريخ تسليمها ، و في حالة انتهاء صلاحية الشهادة الطبية أثناء السفر فإنها تبقى صالحة حتى عودة الباخرة إلى الميناء الأساسي¹ .

بالنسبة للأمراض أو الإصابات التي تتعارض مع وظائف البحري فقد حددها ملحق القرار السابق والمتمثلة أساسا في : الأمراض المعدية ، السل ، أمراض الجهاز الرئوي ، أمراض الحساسية ، الإصابات بالأورام الخبيثة ، التسممات المزمنة ، أمراض التغذية ، أمراض الغدد الدرقية ، أمراض الجهاز الهضمي ، أمراض القلب والأوعية الدموية ، أمراض الدم وأعراض تلون الدم ، أمراض الكلى والجهاز التناسلي والبولي ، الأمراض العصبية والنفسية ، الحالة البدنية أمراض الجلد وبوارز الجلد ، الفم والأسنان الأذنن والأنف والحجرة ، العينان الفتوق والإنقارات ، العظام والعضلات والأعصاب المحيطة بالبدن وأعصاب المفاصل _____، تشوهات الوجه والرقبة ، المحور الجمجمي الفقاري ومرض الأعضاء .

ثانيا : الشروط خاصة بمؤهلات البحار المهنية :

اشتراط التأهيل المهني التزام يترتب عليه زيادة على المسؤولية الوطنية مسؤولية دولية ، حيث نجد المادة 93 / أ بند ب من اتفاقية الأمم المتحدة للقانون البحري لسنة 1982 تنص على " تتخذ كل دولة بالنسبة للسفن التي ترفع علمها ما يلزم من تدابير لتأمين السلامة لتأمين السلامة في البحار

¹ المواد من 05 _____ 08 من القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 1983/12/01 سابق الذكر .

وذلك فيما يتعلق بعدة أمور منها ...، تكوين طواقم السفن وشروط العمل الخاصة بهم و تدريبهم أخذة بعين الاعتبار الصكوك الدولية في تدريبهم " ، أما فيما يخص اتفاقية العمل البحري فهي تضمن تدريب البحارة و تأهيلهم لأداء واجباتهم على متن السفينة فقد جاءت بأحكام تمنع البحار أن يعمل على متن أي سفينة ما لم يكن قد تلقى تدريباً أو ما لم يكن حائزاً على شهادة كفاءة ، كما لا يسمح له بالعمل ما لم يكن قد اجتاز بنجاح التدريب على السلامة الشخصية على متن السفينة¹ .

الجزائر في قانونها البحري على شرط التأهيل المهني في المادة 386/د " كل شخص يرغب في ممارسة مهنة بحار يجب أن تتوفر فيه الشروط المطلوبة وأن يكون ... - مؤهلاً للقيام بمهنة بحار " ، وكذلك نص المادة 387 " يتم تحديد شروط التأهيل المهني والحصول على الشهادات البحرية المطابقة بموجب مرسوم بناء على تقرير الوزير المكلف بالبحرية التجارية " هذه المادة تحيلنا على المرسوم التنفيذي 102/05 المتعلق بالنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري وبالتحديد المادة 05 التي تلزم بضرورة الاستجابة للمقاييس الوطنية والدولية في مجال التأهيل ، وكذلك تحيلنا إلى المرسوم التنفيذي رقم 143-02 المؤرخ في 16 /04/ 2002 الذي يحدد الشهادات وشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية وشروط إصدارها، وسوف نتطرق لأهم النقاط التي جاء بها .

قبل ذلك تجب الإشارة أولاً إلى أن المشرع ومن أجل تأهيل البحار، أحدث مدارس تقنية لتكوين وتدريب البحريين، وهذه المدارس هي مؤسسات عمومية ذات طابع إداري، تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي وتخضع لوصاية وزير النقل ، وتتكفل هذه المدارس بتكوين رجال البحر والمستخدمين التقنيين البحريين والمينائيين ، وتسهر على تحسين مستوياتهم وتجديد معارفهم من أجل تأهيل المستخدمين البحارة من جهة ، وضمان الاستغلال الأحسن لسفن المجهزين من جهة أخرى² .

¹ اللائحة 1 - 3 من الاتفاقية .

² المرسوم التنفيذي 166/90 المؤرخ في 02/06/1990 المتضمن القانون الأساسي النموذجي للمدارس التقنية

للتكوين والتدريب البحريين ، ج ر عدد 23 المؤرخة في 06/06/1990 .

أما فيما يخص شروط تنظيم الامتحانات المهنية من أجل الحصول على شهادات الكفاءة والشهادات الخاصة بالملاحة التجارية وكفاياته فقد أصدر بشأنها المشرع قراره المؤرخ في 6 جوان 2000¹ .

سنتطرق لأهم النقاط التي جاء بها المرسوم التنفيذي 143/02 سابق الذكر كما يلي :

(1) — **المؤهلات المهنية للبحارة :** المؤهلات المهنية للبحار تتجسد في شهادات الكفاءة التي يحصل عليها البحار و التي تختلف باختلاف نوع الملاحة و تخصص السفينة .

(أ) — **بالنسبة لقيادة السفن التجارية :**

— شهادة ملاح بحري مؤهل ؛

— رخصة نقل المسافرين ؛

— شهادة الأهلية في الملاحة الساحلية .

1 — **الملاحة الغير محدودة :**

— شهادة كفاءة ملاح بحري عضو فريق نوبة ملاحية على متن سفن تعادل حمولتها الإجمالية المسجلة 500 طن أو تفوقها ؛

— شهادة كفاءة ضابط بحري مكلف بالنوبة الملاحية على متن سفن تقل حمولتها الإجمالية المسجلة 6000 طن

2 — **الملاحة المحدودة :**

— شهادة كفاءة ملاح بحري عضو فريق نوبة ملاحية على متن سفن تعادل حمولتها الإجمالية المسجلة 500 طن أو تفوقها ؛

— شهادة كفاءة ضابط مكلف بالنوبة الملاحية على متن سفن تعادل حمولتها الإجمالية المسجلة 500 طن أو تفوقها

3 — **الملاحة قرب السواحل :**

— شهادة كفاءة ملاح بحري عضو فريق نوبة ملاحية على متن سفن تعادل حمولتها الإجمالية المسجلة 500 طن أو تفوقها ؛

¹ القرار المؤرخ في 2000/06/06 يحدد شروط تنظيم الامتحانات المهنية من أجل الحصول على شهادات الكفاءة والشهادات الخاصة بالملاحة التجارية وكفاياته ، ج ر عدد 57 المؤرخة في 24 /09/ 2000 .

_____ شهادة كفاءة ضابط مكلف بالنوبة الملاحية على متن سفن تقل حمولتها الإجمالية المسجلة 500 طن... .

(ب) _____ بالنسبة لرخصة تسيير المحركات :

_____ شهادة مختص في المحركات الخاصة بالسفن التجارية ؛

_____ شهادة مختص في المحركات الكهربائية الخاصة بسفن الصيد ؛

_____ شهادة كفاءة ملاح بحري عضو فريق نوبة في غرفة الماكينات على متن سفن تعادل قوة جهاز الدفع الرئيسية فيها 750 كيلواط أو تفوقها ...

(ج) _____ بالنسبة لقيادة سفن الصيد البحري :

_____ شهادة الأهلية في الصيد البحري ؛

_____ شهادة كفاءة رئيس سفينة الصيد البحري على السواحل

(د) _____ بالنسبة لقيادة سفن النزهة :

_____ رخصة قيادة سفن النزهة من الدرجة الأولى ؛

_____ رخصة قيادة سفن النزهة من الدرجة الثانية ؛

_____ رخصة قيادة سفن النزهة من الدرجة الثالثة ؛

(هـ) _____ بالنسبة لضمان تسيير محطات الاتصالات اللاسلكية على متن السفن :

_____ الشهادات المقيدة لراديو برقي على متن سفن لا تدخل في إطار الاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ حياة البشرية في البحر¹ ؛

_____ الشهادة المقيدة لمشغلي الاتصالات اللاسلكية على متن سفن تدخل في إطار الاتفاقية المذكورة سابقا، و تقوم بالملاحة المحدودة

يسلم شهادات الكفاءة الخاصة بالسفن التجارية وسفن الصيد وسفن النزهة وتسيير الماكينات من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية ، في حين تسلم هذه الشهادات من طرف الوزير المكلف

¹ المرسوم التنفيذي 510/83 المؤرخ في 1983/08/27 المتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية لسنة 1974

المتعلقة بإنقاذ حياة البشرية في البحر ، المنعقدة بلندن بتاريخ 1974/11/01 ، و بروتوكول سنة 1978 الملحق

باتفاقية 1974 المتعلقة بإنقاذ حياة البشرية في البحر المحرر في لندن بتاريخ 1978/02/17 ، ج ر عدد 36

المؤرخة في 1983/08/30 .

بالاتصالات السلوكية واللاسلكية بعد اخذ رأي الوزير المكلف بالبحرية التجارية إذا تعلق الأمر بشهادات تسيير محطات الاتصالات اللاسلكية على متن السفن¹ .

وقد حدد المرسوم التنفيذي 143/02 المذكور سابقا شروط الحصول على الشهادات المذكورة سابقا في المواد من 10 إلى 74 منه .

جاءنا هذا المرسوم بإمكانية اعتراف الوزير المكلف بالبحرية التجارية بشهادة الكفاءة الصادرة عن دولة أجنبية مع مراعاة الشروط التالية :

— أن تكون الاتفاقيات المقدمة صادرة عن دولة أخرى طرف في الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب وإصدار شهادات الكفاءة وأعمال النوبة للعاملين في البحر ؛

— أن يكون الطرف المعني مستعدا لتبليغ كل التعديلات الهامة التي أدخلت على الأحكام المنصوص عليها بشأن التكوين و إصدار شهادات الكفاءة ؛

— أن تحترم كل المتطلبات المتعلقة بمعايير الكفاءة وإصدار شهادات الكفاءة والاعتراف بها ومسك السجلات و استحداث نظام لمعايير الجودة مثلما هو منصوص عليه في الاتفاقية السابقة .

(2) — **رقابة الدولة على الميناء** : تخضع السفن مهما كانت رايته لرقابة دولة الميناء، باستثناء السفن المنصوص عليها في المرسوم 88/88 المؤرخ في 1988/04/26 المذكور سابقا ،تخضع لرقابة الموظفين المؤهلين للتحقق من أن كل رجال البحر العاملين على متن السفينة يحوزون شهادة كفاءة مطابقة لأحكام الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب وإصدار شهادات الكفاءة أعمال المناوبة للملاحين أو يتوفرون على الإعفاء المناسب² .

تتضمن رقابة دولة الميناء التي تقوم بها الإدارة البحرية المحلية ما يلي :

— التحقق من أن كل رجال البحر العاملين على متن السفينة يحوزون وفقا للاتفاقية الدولية لمعايير تدريب رجال البحر وإصدار شهادات الكفاءة وأعمال المناوبة للملاحين شهادة كفاءة مناسبة أو إعفاء صالح أو قدموا مستندا يثبت أن طلب المصادقة على الاعتراف قد رفع إلى سلطات دولة الراية ؛

— التحقق من أن شهادات الكفاءة لم يتحصل عليها بطريق الغش ؛

¹ المادة 03 – 04 من المرسوم التنفيذي 143/02 الذي يحدد الشهادات و شهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة

البحرية وشروط إصدارها سابق الذكر .

² المادة 76 من نفس المرسوم .

_____ التحقق من أن الملاين و شهادات الكفاءة مطابقة للمتطلبات المتعلقة بالملاحين المكلفين بضمان الأمن لدولة الراية ؛

_____ التحقق عند الاقتضاء من تأهيل رجال البحر للقيام بعملهم طبقا للتعليمات المنصوص عليها في الاتفاقية المذكورة ¹ .

(3) _____ مسؤولية المجهز : يكون مالك السفينة أو كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال سفينة تحمل الراية الجزائرية مسئولا عن تعيين رجال البحر للخدمة على متن سفينته ، وبالتالي يقع على عاتقه مسؤولية التحقق من أن كل رجال البحر المعينين للخدمة على متن سفينة المجهز يحوزون شهادة كفاءة مناسبة ، والسهر على أن يتوفر في سفينته العدد اللازم من البحارة طبقا للتعليمات المطبقة في مجال الملاحين المكلفين بضمان الأمن للسفينة .

كما يتعين على المجهز التحقق من أن الوثائق والمعلومات المتعلقة بجميع رجال البحر العاملين على متن سفينته مضبوطة وسهلة المنال وتتضمن وثائق ومعلومات حول خبرة البحارة وتكوينهم ولياقتهم البدنية وكفاءتهم في أداء المهام المسندة إليهم ، وأنهم قد تعودوا على أداء المهام الخاصة بكل واحد منهم وعلى ترتيبات السفينة تجهيزاتها ومعداتها وإجراءاتها وخصائصها والتي تتعلق بالمهام المسندة إليهم عادة أو في حالة الطوارئ ، فيجب على المجهز أن يتحقق من أن الملاحين يستطيعون تنسيق نشاطاتهم بشكل فعال في حالة الطوارئ ، وعند ممارسة الوظائف الأساسية فيما يخص الأمن أو الوقاية من التلوث ² .

(4) _____ الإعفاءات المنوطة بالوزير المكلف بالبحرية التجارية : حسب المادة 92 من المرسوم التنفيذي 143/02 يمكن للوزير المكلف بالبحرية التجارية تسليم إعفاء ليتسنى لضابط أو لبحار العمل على متن سفينة في وظائف لا يملك بشأنها شهادة كفاءة مناسبة ، بشرط أن يكون صاحب الإعفاء مؤهلا تأهيلا مناسباً لشغل الوظيفة الشاغرة بكل أمان وفقا للشروط و الكيفيات المحددة في الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب ومنح شهادات الكفاءة وأعمال النوبة لرجال البحر ، بحيث نصت في المادة 06 منها على أن الإعفاءات تطبق في حالة الضرورة وأن هذا الإعفاء لا يجب أن

¹ المادة 77 من المرسوم التنفيذي 143/02 سابق الذكر .

² المواد من 80 — 85 من نفس المرسوم التنفيذي .

يتجاوز 06 أشهر ، ولا يسري الإعفاء على ضابط الاتصال اللاسلكي أو عامل تشغيل التلفون إلا في الحالات المنصوص عليها في القانون .

(5) — مدة صلاحية شهادات الكفاءة : تجب الإشارة أولاً إلى أن الشهادات والتأثيرات الصادرة في إطار أحكام المرسوم 143/02 تقيد في سجلات تمسكها الإدارة المكلفة بالبحرية التجارية ، وكذلك تقيد شهادات الكفاءة والمصادقات التي انتهت صلاحيتها والتي تم تمديد صلاحيتها أو تعليقها أو إلغائها أو الإبلاغ عن فقدانها أو إتلافها وكذا الإعفاءات الممنوحة¹ .

تنتهي صلاحية التأثيرات التي تثبت إصدار شهادة كفاءة أو الاعتراف بها بمجرد انتهاء صلاحية شهادة الكفاءة ، أو عندما تقوم الدولة التي أصدرتها بسحبها أو إلغائها أو تعليقها ، وفي كل الأحوال تنتهي مدة صلاحية شهادة الكفاءة بمرور 05 سنوات كحد أقصى² ، وقد تنتهي صلاحية شهادة الكفاءة إما بشكل مؤقت أو نهائي حسب الحالات الواردة في المرسوم التنفيذي رقم 338/2000 الذي يحدد حالات السحب المؤقت أو النهائي لشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية و الشطب من سجل رجال البحر وشروطهما³ ، والتي سنتطرق إليها في الباب الثاني من هذه المذكرة الفصل الثاني منه هذا من خصائص العمل البحري إذ يجب على البحار تجديد معارفه وخبراته البحرية بما يتناسب والتطورات العلمية و التكنولوجية في هذا المجال .

وفي الأخير تجدر بنا الإشارة إلى أن كافة السفن المتواجدة في موانئ دول الأطراف في الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب ومنح شهادات الكفاءة وأعمال النوبة لرجال البحر تخضع للرقابة كما رأينا ، وفي حالة وجود أي نوع من القصور في يجب على الموظف المكلف بالرقابة أن يخطر كل من الريان والقنصل كتابيا وفوريا ، وفي حالة غياب هذا الأخير يتم إخطار أقرب ممثل دبلوماسي أو السلطة البحرية للدولة التي تحمل السفينة رايتها للقيام بالإجراء المناسب إزاء القصور في الشهادات ، وعلى القائم بالرقابة أن يتخذ كل التدابير للتأكد بأن السفينة لن تبحر خاصة إذا تحقق أن هذا يشكل خطرا على الأفراد أو الممتلكات أو البيئة ، مع الحرص على عدم توقيع الحجز دون

¹ المادة 94 من المرسوم التنفيذي 143/02 سابق الذكر .

² المادة 95 من نفس المرسوم .

³ المرسوم التنفيذي 338/2000 المؤرخ في 2000/10/26 يحدد حالات السحب المؤقت أو النهائي لشهادات

الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية و الشطب من سجل رجال البحر و شروطهما ، ج ر عدد 64 المؤرخة في

2000/10/31.

سبب ، وإذا حصل ذلك يحق للمجهز المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي تتجر عن ذلك ، و هذه الرقابة تطبق حتى على الدول التي ليست طرف في الاتفاقية .

في رأيي الشخصي ووفقا لنظرتي الواقعية على هذا المجال يبقى حق الرقابة مجرد حبر على ورق ليس له أي وجود في الواقع العملي ويخضع هذا الأمر لضغوطات سياسية واقتصادية لا حصر لها ، سواء تعلق الأمر بضغوطات المنظمة العالمية للتجارة أو بضغوطات الشركات متعددة الجنسيات وما يفرضانه من حرية الاستثمار والمنافسة.

ثالثا : الشروط خاصة بالإبحار : تعتبر الشروط الخاصة بالإبحار شروط إجرائية فرضها المشرع البحري الجزائري على كل شخص يريد أن يصبح ملاحا و تتمثل هذه الشروط فيما يلي :

- 1 — القيد في سجل رجال البحر ؛
- 2 — اقتناء كراس الملاحه ؛
- 3 — القيد في دفتر الطاقم من طرف الإدارة ؛
- 4 — شرط الكفاية العددية للطاقم ؛
- 5 — الرخصة بالنسبة للأشخاص الجزائريين العاملين على متن السفن أجنبية ، أو أشخاص أجنبان يعملون على متن سفن جزائرية .

1 — القيد في سجل رجال البحر : تثبت صفة البحار بالقيد في سجل رجال البحر الموجود لدى السلطة الإدارية البحرية المختصة¹ ، بناءا على طلب من المعني بالأمر بعد إيداع ملف يتضمن ما يثبت استيفاء المعني لكل الشروط الواردة في المادة 387 المذكورة أعلاه المتعلقة التأهيل المهني .
تجب الإشارة إلى أن التسجيل يمكن أن يرفض في الأحوال التالية :

- إذا لم يتوفر لدى الطالب شرط أو عدة شروط محددة في المادة 386 المتعلقة بالسن ، الجنسية ، اللياقة البدنية و التأهيل المهني ؛
- إذا تعرض الطالب لعقوبة جزائية تزيد مدتها على ثلاث سنوات وبدون إيقاف التنفيذ ؛
- إذا كان محل تحقيق قضائي متخذ ضده² .

¹ المادة 388 من ق ب ج .

² المادة 390 من نفس .

في حالة رفض طلب المعني بتسجيله ، يمكن له أن يرفع طعنا لدى الوزير المكلف بالبحرية التجارية خلال ثلاثة أشهر التالية لتبليغ مقرر الرفض من طرف الإدارة البحرية المختصة¹ .

وقد يتعرض البحار إلى الشطب من سجل رجال البحر في الحالات التالية :

— بطلب من البحار نفسه ؛

— السحب النهائي لشهادة الكفاءة عندما يرد فيها منع ممارسة أي وظيفة أخرى على متن السفينة ؛

— فقدان الجنسية الجزائرية ؛

— وفاة البحار ؛

— عدم ممارسة وظيفة فعلية على متن السفينة لمدة تزيد عن ثلاث سنوات متتالية ؛

— العجز الدائم للبحار الذي يعاينه الطبيب المؤهل من الإدارة البحرية المختصة ؛

— الحكم على البحار بجرح و جرائم في إطار التشريع المعمول به² .

2 — كراس الملاحة : يعتبر كراس الملاحة البحرية بمثابة بطاقة تعريف للبحار لذلك يجب

على كل بحار أن يكون لديه كراس للملاحة ، والذي يجب أن يتضمن المعلومات التالية :

— اسم ولقب المعني ؛

— تاريخ ومكان ولادته وجنسيته ، ومقر سكنه ؛

— توقيعه وعند الاقتضاء بصمة أصبعه ؛

— اسم السفينة والميناء ، تاريخ الإبحار ، اسم المجهز ، تاريخ و مكان النزول ، نوع الملاحة ،

نوعية العمل على متن السفينة ، الفحوص الطبية الدورية المتممة³ .

يسلم كراس الملاحة البحرية من طرف الإدارة البحرية المختصة في مكان التسجيل ، تستطيع

هذه السلطة عند الاقتضاء تحديد فترة صلاحية الكراس ، واستثناءا يمكن للسلطة القنصلية في

الخارج إصدار هذه الوثيقة بطلب من الربان وتكون صالحة خلال مدة الرحلة وحتى وصول السفينة

لأول ميناء جزائري⁴ .

¹ المادة 391 من ق ب ج .

² المادة 07 المرسوم التنفيذي 338/2000 المؤرخ في 2000/10/26 سابق الذكر .

³ المواد 394 ، 395 ، 396 من ق ب ج .

⁴ المادة 397 من نفس القانون .

الحصول على هذه الوثيقة ليس حكرا على البحارة وحدهم و إنما يمكن أن تسلم هذه الوثيقة لمدة محدودة للمدربين وتلاميذ مدارس التكوين البحري بطلب من مدير المدرسة ، وهناك أيضا فئات أخرى يمكنهم الحصول على هذه الوثيقة¹ .

حدد الوزير المكلف بالبحرية التجارية الأشكال والمميزات العامة لكراس الملاحة البحرية في القرار المتعلق بملزمة الملاحة البحرية الصادر بتاريخ 1983/08/20 في الجريدة الرسمية لعدد 40 .

يقصد بملزمة الملاحة – كراس الملاحة – الوثيقة يجب على كل بحار أن يمتلكها لممارسة مهنته ، ويجب أن تكون الملزمة مزودة إضافة على البيانات السابقة بالبيانات التالية وذلك باللغة العربية والإنجليزية و الفرنسية :

_____ محل سكن والمعني ؛

_____ إمضاءه وعند الاقتضاء بصمته ؛

_____ بيان نوع الملاحة التي تصلح لها الملزمة ؛

_____ نوع الملاحة ؛

_____ اسم المجهز أو صاحب السفينة ؛

_____ المجموعة الدموية Groupage ، التلقيح² .

وقد نصت المادة 05 من نفس القرار على أنه تسلم ملزمة الملاحة للبحارة ذوي الجنسية الجزائرية الذين تتوفر فيهم شروط السن التأهيل البدني و الكفاءة التي يتطلبها القانون و التنظيم المعمول به .

تحدد مدة صلاحية ملزمة الملاحة البحرية ب خمس (05) سنوات كقاعدة عامة و يمكن تقصير هذه المدة في الحالات التالية :

¹ المادة 398 – 399 من ق ب ج .

² المادة 04 من القرار المؤرخ في 1983/07/20 سابق الذكر .

_____ إذا كانت السفينة في الخارج يمكن للسلطة القنصلية بناء على طلب الربان أن تعد وثيقة لمدة محدودة وهي مدة السفر إلى غاية وصول الباخرة إلى أول ميناء جزائري ؛

_____ تقصر هذه المدة كذلك بالنسبة للأشخاص الذين يحصلوا على هذه الملزمة لمدة محدودة أثناء السفر بناء على ترخيص من وزير النقل وهم الأشخاص المحددين في المادة 399 من القانون البحري .

يمكن أن تنتهي مدة صلاحية الملزمة قبل انقضاء المدة بسبب سحبها لأسباب انضباطية على متن السفينة والتي تعرض البحار للمثول أمام اللجنة التأديبية المحلية ، كما قد تسحب بسبب عدم توفر شروط ممارسة المهنة ، أما في حالة فقدانها أو إتلافها يجب على البحار إعلام السلطات الإدارية البحرية في الجزائر ، أو السلطة القنصلية في الخارج .

يصطلح على كراس الملاحة في القانون المصري بالجواز البحري وعرفه بأنه الوثيقة الرسمية التي تخول لمن أصدرت له و باسمه بأن يعمل على متن سفينة تجارية مصرية أو أجنبية¹ .

3 _____ القيد في دفتر الطاقم : تتولى الإدارة البحرية المختصة مسألة قيد كل شخص يعمل على متن السفينة في دفتر الطاقم وهو إجراء ضروري ، وعلى كل السفن أن يكون بحوزتها دفتر طاقم ما عدا سفن النزهة التي ليس على متنها طاقم مأجور فهذه الأخيرة تزود ببطاقة مرور فردية أو جماعية وهو ما نصت عليه المادة 194 من القانون البحري الجزائري ، يجب أن يتضمن دفتر الطاقم أسماء وألقاب كل فرد من أفراد الطاقم وتاريخ ومكان ولادته وجنسيته و رقم ومكان تسجيله وشروط توظيفه ومهنته على متن السفينة² .

بعد قيام الإدارة البحرية المختصة بالتحقيقات الضرورية المتعلقة بالفحوص الطبية الدورية وشروط الكفاءة المطلوبة وكذا صلاحية عقود العمل البحري وكراس الملاحة ، تقوم بالتأشير على دفتر الطاقم.

¹ مدحت حافظ إبراهيم ، المرجع السابق ، ص 68 .

² المادتين 402 ، 403 من ق ب ج .

يقيد في دفتر طاقم السفينة وفي كراس الملاحه كل تغيير يطرأ على تشكيل الطاقم أو على وظيفة أي بحار خلال مدة تجهيز السفينة و يؤشر عليه من طرف الإدارة البحرية المختصة إذا كانت السفينة في الموانئ الوطنية ، أما إذا كانت السفينة في ميناء أجنبي فإن السلطة القنصلية الجزائرية تقوم بالتأشير على الطاقم ضمن الشروط الواردة في الفقرة السابقة .

أما في حالة عدم وجود تمثيل قنصلي جزائري في الميناء الذي طرأ فيه التغيير هنا يجوز للربان بصفة استثنائية قيد التغيير في دفتر السفينة ريثما تصل السفينة إلى أقرب ميناء توجد فيه تمثيل للإدارة البحرية للقيام بالتسويات الضرورية¹ .

4 — الكفاية العددية للطاقم : يوجب القانون البحري الجزائري أن يكون على متن كل سفينة طاقم كافي للقيام بالمهام التالية :

— سلامة الحياة البشرية في البحر ؛

— شروط الأمن والصحة والأمن على متن السفينة ؛

— مدة العمل القانونية ؛

— وبصفة عامة التنفيذ السليم للرحلة البحرية² .

وبطبيعة الحال عدد العمال على متن السفينة مرهون بنوع السفينة وحمولتها و قوة آلاتها و نوع الملاحه ، و هو ما نصت عليه المادة 02 من القرار المتعلق بأعداد العمال على متن السفن التجارية³ .

هناك ثلاث معايير تأخذ بعين الاعتبار لتحديد عدد العمال على متن السفن وهي : أعداد العمال، المهام التي يمارسونها و تنظيم العمل على متن هذه السفينة .

¹ المواد من 406 ، 409 من ق ب ج .

² المادة 410 من نفس القانون .

³ القرار الوزاري المؤرخ في 1987/05/10 المتعلق بأعداد العمال على متن السفن التجارية ، مجلد رقم 02 ، سنة 1987 ، ص 1985 .

تحديد عدد العاملين على متن السفينة يكون بموجب قرار بناء على طلب من المجهز ، إلا أنه واستثناءا يمكن أن تمنح رخصة لعمل عدد إضافي من البحارة على متن السفينة بطلب معل من صاحب السفينة ، تسلم هذه الرخصة لفترة معينة من الإدارة المكلفة بالبحرية التجارية ، و هي قابلة للتجديد حسب نفس الأشكال ¹ .

وفي سنة 2002 صدر المرسوم 02/02 المحدد للقواعد المتعلقة بالاحتفاظ على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طنة بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها ² .

حسب المادة 02 من المرسوم الأدنى للبحارة على متن السفن التجارية هو ذلك العدد الوارد على الشهادة التي تحدد العدد الأدنى من البحارة لضمان الأمن والتي تسلمها الإدارة البحرية المختصة، ويكون تحديد البحارة طبقا لهذا المرسوم حسب المعايير الآتية :

_____ نوع السفينة (نقل الركاب ، نقل البضائع ، نقل المحروقات و المواد الكيماوية) ؛

_____ نوع الملاح (الملاح الساحلية ، الملاح المحدودة ، الملاح غير محدودة) ؛

_____ حمولة السفينة ؛

_____ صنف السفينة (آلية أو عادية) .

يجب أن تزود السفن الناقلة للركاب بزيادة على ذلك بطاقم لضمان أمن الركاب بمعدل ستة أشخاص لكل شريحة تتكون من 100 راكب أي ربابين و أربعة مستخدمين تنفيذ .

تسلم شهادة العدد الأدنى من البحارة لضمان الأمن لمدة أقصاها سنة واحدة قابلة للتجديد تحرر باللغة الانجليزية ، و يجب الاحتفاظ بهذه الشهادة و بشكل دائم .

العدد الأدنى للبحارة ليس ثابت و إنما يمكن تعديله بناء على طلب المجهز في الحالات التالية :

¹ المادة 04 من القرار الوزاري المؤرخ في 10/05/1987 المتعلق بأعداد العمال على متن السفن .

² المرسوم التنفيذي 02/02 المؤرخ في 06/01/2002 المحدد للقواعد المتعلقة بالاحتفاظ على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طنة بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها ، ج ر عدد 01 المؤرخة في 06/01/2002 .

_____ تغيير منطقة الملاحة ؛

_____ تغيير درجة السفينة ؛

_____ تطبيق قواعد دولية جديدة .

في هذه الحالات تسلم الإدارة البحرية المختصة شهادة جديدة¹ .

5 _____ الرخص الإدارية : يحتاج البحار إلى رخصة إدارية لممارسة عمله في حالتين : الأولى عندما يكون جزائري يعمل على متن سفن تحمل راية أجنبية ، والثانية عندما يكون البحار أجنبي يعمل على متن سفن جزائرية .

بالنسبة للأولى ، يشترط في البحارة ذوي الجنسية الجزائرية لكي يمارسوا مهنة بحار على متن سفن أجنبية الحصول على رخصة مسبقة من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية² .

تسلم هذه الرخصة للبحارة الجزائريين الملتزمين تجاه التجهيز الوطني لاسيما في المجالات التالية :

أ _____ العمل في إطار اتفاقيات التعاون : بما أن الجزائر قد صادقت على العديد من اتفاقيات التعاون في مجال العمل البحري ، فإنها تلتزم بموجبها بتقديم تراخيص للبحارة ذوي الجنسية الجزائرية للعمل على متن سفن دول أجنبية طرف في الاتفاقية المصادق عليها .

ب _____ القيام بتمرين تطبيقي على متن سفينة أجنبية : بإمكان الطلبة البحريين تقديم طلب رخصة للقيام بتمرين تطبيقي على متن سفينة أجنبية .

ج _____ وجود احتياجات التجهيز الوطني : في حالة تلبية احتياجات التجهيز الوطني للبحارة تقدم رخصة لمدة محدودة .

¹ المادة 06 من المرسوم التنفيذي 02/02 سابق الذكر .

² المادة الأولى من القرار المؤرخ في 1989/11/05 المحدد لشروط ممارسة أشخاص ذوي جنسية جزائرية لوظيفة بحار على متن سفن تحمل راية أجنبية .

أما البحارة ذوي الجنسية الجزائرية المستخدمون و الحاملون لكراريس الملاحة البحرية والأحرار من كل التزام تجاه التجهيز الوطني فيمكنهم القيام بمهام وظيفية بحري على متن السفن الحاملة لراية الأجنبية بشرط تقديم تصريح (Déclaration) مسبق للإدارة البحرية المختصة قبل كل إبحار على متن سفينة تحمل راية أجنبية¹ ، أما الحالة الثانية والمتعلقة بتشغيل الأجانب على متن سفن جزائرية ما يمكن قوله شأن هذه النقطة ما يلي :

يقصد بالأجنبي كل من لا يتمتع بالجنسية الجزائرية أو عديم الجنسية ، وقد أقر المشرع الجزائري كغيره من التشريعات العالمية الحماية القانونية لليد العاملة الوطنية من منافسة اليد العاملة الأجنبية للحد من البطالة ، فلا يمكن أن نتصور أن الدولة توفر مناصب عمل للأجانب وتترك مواطنيها² ، ونلاحظ منذ الاستقلال بأن المشرع الجزائري أصدر ترسانة من النصوص القانونية المتعلقة بشروط تشغيل الأجانب .

بالرجوع إلى أحكام القانون البحري الجزائري نلاحظ بأنه منع تشغيل الأجانب على متن سفن جزائرية كقاعدة عامة واستثناءا يسمح بأن يحتوي طاقم السفينة على نسبة من البحارة الأجانب بناء على ترخيص من الوزير المكلف بالبحرية التجارية ، و هو ما ذهبت إليه محكمة النقد المغربية في قرارها عدد 3741³ ، كما أنه يجوز للريان بصفة استثنائية وفي حالة الاستعجال عند وجوده في ميناء أجنبي تعيين خلف لبحار أو تكميل الطاقم ببحارة أجانب وذلك طبعا ضمن النسبة التي تحدد بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية لرحلة محدودة⁴ .

¹ المادة 02 من القرار الوزاري المؤرخ في 1989/11/05 سابق الذكر .

بن عزوز بن صابر ، الوجيز في شرح قانون العمل الجزائري - الكتاب الثاني - نشأة علاقة العمل الفردية و

المرتتبة عنها ، المرجع السابق ، ص 16 .² الأثار

³ قرار عدد 741 الصادر بتاريخ 2015/03/19 عن محكمة النقد المغربية في الملف الاجتماعي عدد 2014/1/5/298 .

⁴ المادتين 413 ، 414 من ق ب ج .

وفي هذا الصدد يجب التطرق إلى الأحكام القانونية الواردة في القانون 10/81 المحدد لشروط عمل الأجانب¹ ، حيث صت المادة 02 منه على أنه " مع مراعاة الأحكام التي تنص عليها أي معاهدة أو اتفاقية أبرمتها الجزائر مع دولة أجنبية ، يجب على كل أجنبي مقبل على ممارسة نشاط مدفوع الأجر في الجزائر أن يكون حائزا على جواز أو رخصة عمل مؤقتة ، تسلمها المصالح المختصة التابعة للسلطة المكلفة بالعمل " وهذا ما ينطبق على العمل البحارة الأجانب بحيث يشترط حصولهم على رخصة أو جواز بحري كما أشرت سابقا .

كما يقضي هذا القانون بمنع أي هيئة صاحبة عمل أن تشغل ولو بصفة مؤقتة عمال أجانب لا يتمتعون بمستوى تأهيل ، إلا انه يمكن منح استثناءات خاصة عند الضرورة القصوى من الوزير المكلف بالعمل بناء على تقرير من الهيئة المستخدمة ويتعين في هذه الحالة على هيئة صاحب العمل أن تصرح لدى مصالح العمل المختصة إقليميا باستخدامها أي أجنبي غير ملزم برخصة عمل².

في مجال العمل البحري إذا كان البحار ينتمي إلى دولة أجنبية عضو في الاتفاقية الدولية لسنة 1976 الخاصة بمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر المحررة في لندن والمعدلة 1995 فإن مستوى التأهيل متوفر لمعادلة الشهادات ومستوى التأهيل للمستوى المعترف به في الجزائر .

لمنح رخصة للأجنبي لممارسة عمل في الجزائر لا بد من توافر الشروط التالية :

_____ أن يكون منصب العمل المتوفر لا يمكن أن يشغله عامل جزائري عن طريق الترقية الداخلية أو التوظيف الخارجي بما فيها اليد العاملة الوطنية المغتربة ؛

_____ أن يكون العامل الأجنبي حائز على الشهادات و المؤهلات المهنية اللازمة للتوظيف ؛

¹ القانون 10/81 المؤرخ في 11/07/1981 المتعلق بشروط تشغيل الأجانب ، ج ر عدد 28 المؤرخة في 14/07/1981 ، المعدل و المتمم بالقانون 11/08 المؤرخ في 25/06/2008 ، ج ر عدد 36 المؤرخة في 02/07/2008 .

² المادة 03 من القانون 10/81 المتعلق بشروط تشغيل الأجانب .

_____ أن تثبت المراقبة الصحية أن العامل الأجنبي المعني تتوفر فيه الشروط المحددة في التنظيم المعمول به (في مجال العمل البحري نقصد بها شروط اللياقة البدنية المذكورة آنفا)؛

_____ تقديم تقرير معمل من طرف الهيئة المستخدمة والمتضمن رأي ممثلي العمال¹ .

مدة صلاحية الرخصة المؤقتة لعمل الأجانب لممارسة نشاط مدفوع الأجر تقل مدته عن ثلاث أشهر أو تساويها ، بطلب معمل من صاحب العمل بعد استشارة ممثلي العمال ، و تكون قابلة للتجديد أكثر من مرة في السنة .

ينمح جواز العمل و يكون قابلا للتجديد بقوة القانون في الحالات التالية :

_____ الأزواج الأجانب للجزائريين و الجزائريات بعد تقديم وثائق الحالة المدنية لزواج شرعي ؛

_____ للأرامل والمطلقين الأجانب من الجزائريين الجنسية و ليديهم أطفال ذوي جنسية جزائرية يقيمون في الجزائر تحت كفالتهم أو حضانتهم ؛

_____ يمنح لكل زوجة أجنبية يصاب زوجها الجزائري بعجز دائم يثبت قانونا² .

ينمح جواز العمل بشرط ألا يتجاوز سنتين ، قابلة للتجديد بناء على طلب المعني .

و قد حدد المرسوم 510/82 كفيات منح جواز أو رخصة العمل المؤقت للعمال الأجانب³ .

قد يتعرض جواز العمل المؤقت للأجنبي للسحب في حالة مخالفة التشريع المعمول به و لاسيما

:

_____ عندما يتبين أن المعلومات و الوثائق المقدمة غير صحيحة ؛

_____ عندما يخالف العامل الأجنبي شرط ممارسة العمل لدى هيئة واحدة دون سواها ؛

¹ المادتين 05 ، 06 من نفس القانون .

² المادة 09 ، 11 من القانون 10/81 المتعلق بشروط تشغيل الأجانب .

³ المرسوم 510/82 المحدد لكفيات منح جواز أو رخصة العمل المؤقت للعمال الأجانب المؤرخ في

1982/12/25 ، ج ر عدد 56 المؤرخة في 1982/12/28 .

— عندما يخالف الشروط الواجب توافرها لمنح الرخصة أو جواز العمل¹ .

تنتهي علاقة العمل بين العامل الأجنبي والهيئة المستخدمة إما بانتهاء مدة العقد و في هذه الحالة يجوز له استثناء بعد استشارة صاحب العمل محل الرخصة أن يقوم بعرض خدمات على صاحب عمل آخر يقدم لحسابه طلب جواز العمل وفقا للشروط سابقة الذكر وإما تنتهي بطلب من صاحب الجواز عندما تكون لديه أعذار مقبولة بشرط أن يشعر مصالح العمل المختصة إقليميا في 15 يوم قبل أن ينهي علاقة العمل مع بيان الأسباب المبررة لذلك .

يتعين على الهيئة صاحبة العمل أن تشعر هيئات العمل المختصة إقليميا بكل نقض أو فسخ لعقد عمل العامل الأجنبي المعني بالأمر ، ويجب عليه أن يرجع جواز العمل أو الرخصة لرب العمل ، الذي يرسلها بدوره لمصالح العمل المختصة إقليميا في ظرف 15 يوم على الأكثر من تاريخ نقض أو فسخ عقد العمل² .

وقد أقر المشرع الجزائري في القانون 10/81 سابق الذكر مجموعة من العقوبات الجزائية تطبق على العامل الأجنبي و الهيئة المستخدمة على حد سواء في الحالات التالية :

أ — يعاقب بغرامة مالية تتراوح ما بين 5000 و 10000 دج عن مخالفة أحكام القانون 10/81 سابق الذكر :

— الأجنبي الغير حائز على الوثيقتين ؛

— الأجنبي الحائز على سند سقطت صلاحيته ؛

— الأجنبي الذي يعمل في منصب عمل غير ذلك المحدد في الرخصة أو جواز العمل .

ب — يعاقب بغرامة مالية من 1000 إلى 5000 دج تطبق على قدر عدد المخالفات المثبتة على كل عامل ، في مؤسسة عمومية أو خاصة تستخدم عمال أجنب غير حائزين على جواز أو رخصة عمل مؤقتة ، و في حالة العود يلاحق المخالف قضائيا و يعاقب بغرامة تتراوح من

¹ المادة 14 من القانون 10/81 المتعلق بشروط تشغيل الأجانب .

² المادة 18 ، 21 من القانون 10/81 المتعلق بشروط تشغيل الأجانب .

1000 إلى 5000 دج تطبق على قدر عدد المخالفات والحبس من شهر إلى ستة أشهر أو بإحدى العقوبات .

ج — تعاقب الهيئة المستخدمة على عدم إرسالها إشعار بنقض أو فسخ عقد العمل ، أو القائمة السنوية في الآجال عليها بغرامة مالية تتراوح ما بين 1000 و 2000 دج ، وفي حالة العود تضاعف الغرامة.

د — يعاقب العامل الأجنبي الذي يخالف أحكام القانون بغرامة تتراوح ما بين 1000 و 5000 دج وبالحبس من 10 أيام إلى شهر أو بإحدى هاتين العقوبات¹ .

¹ يراجع المواد 19 ، 20 ، 23 ، 25 من نفس القانون .

الباب الثاني

الأثار المترتبة عن عقد العمل البحري

عقد العمل البحري يترتب عنه آثار بالنسبة لطرفيه رب العمل (المجهز) والعامل (البحار) ، منها ما يتصل اتصالاً وثيقاً بتنفيذ العقد والتي نقصد بها الالتزامات المتبادلة بين طرفي العقد ، ومنها ما هو ناتج عن تنفيذ هذه الالتزامات أي المسؤولية المترتبة عن هذه الالتزامات سواء من حيث التنفيذ أو لما يشوب هذه الالتزامات من نقص أو عيب خلال التنفيذ .

هذه الالتزامات تختلف طبعاً من العامل البحري إلى رب العمل البحري كل حسب مركزه وسلطته ، إلا أنها تتفق في أن كل منها مصدرها التشريع الداخلي و الاتفاقيات الدولية التي تجعل منها محل اعتبار واهتمام و الإخلال بها يترتب عليه المسؤولية ، هذه الأخيرة تتنوع حسب نوع الإخلال ودرجته من مسؤولية تأديبية أو مدنية أو جنائية .

وعليه نستنتج أن عقد العمل البحري يترتب عنه نتيجة رئيسية وهي الالتزامات و نتيجة فرعية وهي الاختلال بهذه الالتزامات التي تترتب عنها المسؤولية والتي ثباتها على العامل قد يؤدي إلى انقضاء عقد العمل أو تعليقه حسب الأحوال ، فمسألة انقضاء عقد العمل البحري أعتبرها من أهم المواضيع التي تهدد العامل البحار وأسرته بأفدح الأخطار و احتمالات اليأس و الشقاء و المعاناة إذا كان سبب الانتهاء غير الإحالة على التقاعد ، ليس هذا فحسب بل قد تكون له أخطار على المؤسسة في حد ذاتها إذا كان التوقف عن العمل جماعياً أو كان العامل البحار ذا خبرة خاصة أو نادرة ، فالعمل بشكل عام ذو تأثير حيوي و جوهري بالنسبة للعامل البحار الذي يعتمد في معيشتة ومعيشة أسرته على الأجر و الحقوق المتولدة عنه لذلك نجد معظم الأنظمة القانونية المعاصرة بما فيهم الجزائر تعالج أسباب و آثار انتهاء عقد العمل بوضوح و دقة و عدالة لتعلقها بفئة كبيرة من المجتمع وهم فئة العمال ، وعليه سننطلق إلى الآثار المترتبة عن عقد العمل البحري في الفصل الأول تاركين بذلك المسؤولية بأنواعها الثلاثة و انقضاء العقد إلى الفصل الثاني من هذا الباب .

الفصل الأول : الالتزامات المترتبة عن عقد العمل البحري

كما سبق وأن أشرنا عقد العمل البحري من العقود الملزمة للجانبين يرتب التزامات في ذمة كل من الطرفين البحار والمجهز .

والالتزام حالة قانونية يرتبط بمقتضاها شخص معين بنقل حق عيني أو بالقيام أو بالامتناع عن عمل¹ ، وكل التزام إلا ويكون ناشئاً عن مصدر، والمقصود بمصدر الالتزام هنا هو السبب القانوني الذي أنشأ الالتزام .

فأثر العقد هو إنشاء الالتزام ، إذ العقد مصدر من مصادر الالتزام ، أما أثر الالتزام فهو وجوب تنفيذه² .

وعليه فإنه وبمجرد توافر أركان عقد العمل البحري قام العقد وأنتج آثاره ، وتتركز آثار العقد في وجوب أعمال ما جاء فيه و تنفيذ الالتزامات التي أنشأها في ذمة طرفيه³ ، أي أن الالتزامات التي تترتب في ذمة كل من البحار و المجهز يكون مصدرها عقد العمل البحري المبرم بينهما فما هو التزام للبحار يعتبر حق للمجهز و ما هو التزام للمجهز هو حق للبحار .

حسب القواعد العامة الواردة في القانون المدني الجزائري فإنه طبقاً للمادة 01/107 منه يجب تنفيذ العقد طبقاً لما اشتمل عليه و بحسن نية⁴ .

وتجب الإشارة كذلك إلى أن طرفي العقد بإمكانهما أن يضمنا العقد بالإضافة إلى الأمور اللازم النص عليها قانوناً و السابق ذكرها في الفصل الأول من الباب الأول ما يشاء ان من التزامات و حقوق ما دامت لا تخالف النظام العام و حسن الآداب .

حسب الفقرة 02 من المادة 107 من نفس القانون فإن العقد لا يقتصر على إلزام المتعاقد بما ورد فيه فحسب ، بل يتناول أيضاً ما هو من مستلزماته وفقاً للقانون و العرف و العدالة و بحسب

¹ عبد الرزاق أحمد الصنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني – نظرية الالتزام بوجه عام ، مصادر الالتزام – الجزء الأول ، دار إحياء التراث العربي ، بيروت – لبنان ، د ط ، ص 114 .

² عبد الرزاق أحمد الصنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني – نظرية الالتزام بوجه عام ، الإثبات ، آثار

الالتزام – الجزء الثاني ، دار إحياء التراث العربي ، بيروت – لبنان ، د ط ، ص 717 .

³ مدحت حافظ إبراهيم ، المرجع السابق ، ص 207 .

⁴ تقابلها المادة 01/148 من القانون المدني المصري .

طبيعة الالتزام¹ ، فتحديد نطاق العقد مرتبط بما اتجهت إليه إرادة عاقيه وما يعتبر من مستلزماته وفقا للقوانين والعرف والعدالة بحسب طبيعة الالتزام ، وفي بعض الأحيان يكفي المتعاقدان عند تحرير عقد العمل البحري بذكر أهم الالتزامات تاركين باقي الالتزامات التي يمكن أن تترتب في ذمة المتعاقدين وفقاً لما هو منصوص عليه قانوناً، ووفقاً لما يقتضيه العرف ، وفي أغلب الأحيان يردد المتعاقدان الالتزامات الواردة في القانون ، إلا أنه هناك من يضيف التزامات لم ترد في القانون أو قد تخالف نصوصه ، والعبرة هنا هو الأخذ بالالتزامات الواردة في العقد ما لم تخالف القواعد القانونية الآمرة² .

أما في حالة سكوت المتعاقدان عن ذكر الالتزامات في العقد تطبق القواعد القانونية المتعلقة بنوع التعاقد ، مع العلم أن السكوت في عقد العمل البحري نادر الحدوث لاسيما فيما يخص الالتزامات الرئيسية كنوع العمل و الأجر و الضمان الاجتماعي لأنها تعد من الأمور الجوهرية اللازم ذكرها في العقد كما أشرنا سابقاً ، إلا إذا تعلق الأمر بالتزامات فرعية فهنا نلجأ للقانون كما أشرت في أول الفقرة ، و عليه سنتناول كل من التزامات البحار و المجهز في المبحثين التاليين.

المبحث الأول : التزامات البحار

بالرجوع إلى أحكام القانون البحري الجزائري نجده ينص في القسم الأول من الفصل الثاني من الباب الثاني منه على الالتزامات المتبادلة لرجال البحر والتجهيز في المادة 415 منه بنصها على " يتعين على البحار³ :

أ — أن يقوم بعمله ضمن نطاق العناية المطلوبة و ذلك رغبة في إنجاز مهام السفينة على الوجه الأفضل ؛

ب — أن يراعي قوانين النظام والتأديب الجاري بها العمل و كذلك الإجراءات المقررة في هذا الشأن ؛

ج — أن يحفظ السر المهني ؛

¹ تقابلها المادة 02/148 من القانون المدني المصري .

² مدحت حافظ إبراهيم ، المرجع السابق ، ص 208 .

³ يقابله في قانون التجارة البحرية المغربي الفصل الثاني من هذا القانون تحت عنوان التزامات البحارة تجاه ملاك السفن .

د - أن يراعي قواعد التعاون والتعاقد والحياة المشتركة ؛

هـ - ألا يقوم بنشاطات أخرى ذات ربح ؛

و - أن يحافظ على السفينة و تجهيزاتها ؛

ز - أن يحافظ على شرف و سمعة الراية الجزائرية ؛

ح - أن يكون أهلا لتمثيل الشهرة الحسنة للبحار الجزائري و المحافظة عليها " .

ما يمكن ملاحظته على هذه المادة الأخيرة أنها تضمنت تقريبا نفس الالتزامات التي يلتزم بها العمال في عقود العمل البرية باستثناء ما يكون لها علاقة بالسفينة (الفقرة زوج) وهذا واضح من خلال القواعد الواردة في القانون 11/90 المتضمن علاقات العمل¹ .

كما تجب الإشارة إلى أن المشرع الجزائري أضاف أربع التزامات أخرى تخص البحارة الدائمين أو التابعين للاحتياط في نص المادة 417 من القانون البحري الجزائري " يجب على البحارة الدائمين أو التابعين للاحتياط :

أ - أن يكونوا خلال الأربع والعشرين (24) ساعة من التبليغ تحت تصرف سفينتهم المجهزة استعداداً لكل إبحار ؛

ب - أن يقبلوا العمل على متن أي سفينة تابعة للتجهيز و ذلك حسب أهليتهم أو رتبهم ؛

ج - أن يمارسوا عند الاقتضاء في البر أو على متن السفن التي نزع تجهيزها الاستخدامات المطابقة لصفهم المهني وذلك بين فترات الإبحار ؛

د - أن يخبروا التجهيز في الاثني وسبعين (72) ساعة عن أي مرض أو جرح أصابهم عندما كانوا في البر حيث يرسلون له في أقرب وقت الأوراق التي تثبت حالتهم الصحية".

إلا أننا في دراستنا هذه سنركز على أهم الالتزامات التي يرتبها العقد في ذمة البحار والتي يمكن تقسيمها إلى ثلاث أنواع من الالتزامات ، التزامات تخص العمل ، التزامات تجاه رب العمل والتزامات تخص وسيلة الإبحار كما سنبيين في المطالب التالية :

¹ المادة 07 من القانون 11/90 المتضمن علاقات العمل.

المطلب الأول : التزامات تخص العمل

تعتبر الالتزامات المتعلقة بالعمل محل العقد من أهم الالتزامات الملقاة على عاتق البحار والمتمثلة أساسا في قيام العامل بأداء العمل المتفق عليه في العقد و المشاركة في الإنقاذ في حالة الخطر وذلك بالرغم من أنه التزم مرهون بحالة الخطر و تطوعي إلى أنه واجب على البحار القيام به في حالة تحقق الرهن ، و أخيرا المحافظة على السر المهني .

الفرع الأول : القيام بالعمل المتفق عليه

العمل في عقد العمل البحري كغيره من العقود يشمل كل نشاط أو مجهود أو نتيجة أو غاية معينة يلتزم العامل بتحقيقها أو انجازها لصالح أو لحساب صاحب العمل باستثناء التصرفات القانونية التي يقوم بها الوكيل ، أو النتائج النهائية التي يلتزم بها المقاول¹ ، نص على هذا الالتزام كذلك قانون التجارة البحرية المغربية في نص المادة 173 منه .

و بما أن عمل البحار هو المحل الأساسي لعقد العمل البحري ، فهو تبعا لذلك أهم التزام يقع على عاتقه ، لذا لا بد من أن تتوفر في هذا العمل شروط معينة لكي يتم العمل على أكمل وجه ، وللتعرف أكثر على هذه المسألة سنتطرق إلى شرط تنفيذ العمل و مضمون عمل البحار ومدة العمل سواء على متن سفن النقل البحري أو سفن الصيد البحري ، و أهم عنصر وهو طاعة البحار لأوامر رؤسائه في العمل فيما يلي :

أولا : شروط تنفيذ العمل البحري

الشروط اللازمة لتنفيذ العمل البحري ليست بمختلفة عن تلك اللازمة لتنفيذ العمل البري فأبي عمل يتطلب فيه ما يلي :

1 – التنفيذ الشخصي للعمل : كما قلنا فيما سبق أن العمل يلتزم ببذل جهد عضلي أو فكري قصد إنجاز العمل ، و يعني هذا بالضرورة والتبعية أن العامل يلتزم بأداء العمل المنفق عليه بصفة شخصية دون الاستعانة بآخرين لانجاز العمل لأنه في هذه الحالة سيتحول العقد من عقد عمل إلى

¹ أحمية سليمان ، المرجع السابق ، ص 19 .

عقد مقاوله، وتعتبر شخصية العامل (البحار) صفة جوهرية في عقد العمل بسبب أن صفات ومميزات ومؤهلات العامل هي الدافع إلى التعاقد بالنسبة لصاحب العمل و التي تراعى عند توظيف العامل ، والسبب الثاني لاعتبار شخصية العامل ذا أهمية و اعتبار في عقد العمل يكمن في وفاة العامل حيث أن الوفاة تعتبر من بين الأسباب القانونية العادية لإنهاء علاقة العمل كما سنرى في الفصل الثاني من هذا الباب و التي لا يترتب عنها أي حق في ذمة صاحب العمل بالنسبة لذوي حقوق العامل إلا ما أقره القانون الخاص بالتأمينات الاجتماعية و الضمان الاجتماعي ، على العكس من ذلك فيما يخص شخصية رب صاحب العمل (المجهر) التي لا تعتبر عنصرا جوهريا في علاقة العمل ذلك أنه بوفاة صاحب العمل لا تنتهي علاقة العمل القائمة إلا في حالة الإفلاس أو تصفية الشركة أو انحلالها أو بقوة القانون بحكم قضائي¹.

2 – بذل العناية المعتادة في تنفيذ العمل : يترتب على تنفيذ العمل المعين بذل العناية المعتادة في تنفيذه .

3 – المحافظة على وسائل العمل .

ثانيا : مضمون عمل البحار

القاعدة العامة هي أن البحار يلتزم بأداء العمل المتفق عليه الذي يحدده العقد المبرم بين المعني والمجهر ، فكما ذكرنا سابقا يلزم أن يبين في العقد نوع العمل الذي يلتزم بأدائه البحار أي الطائفة التي ينتمي إليها النوتية أو الوقادين ، وذلك بسبب تنوع الوظائف على متن السفينة فهناك عمال الخدمة و النظافة وهناك الطباخون والمهندسون و الضباط ...لذلك وجب على المجهر أن يعين للبحار نوع العمل في العقد أو في سجل أسماء الملاحين و كيفية أداء هذا العمل² ، وهو ما جاءت به المادة 03/11 من المرسوم التنفيذي 102/05 الذي يحدد النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري المذكورة سابقا³ .

¹ أهمية سليمان ، المرجع السابق ، ص 23 .

² مدحت حافظ إبراهيم ، المرجع السابق ، ص 210 .

³ تقابلها المادة 02/116 من قانون التجارة البحرية المصري .

كما تجب الإشارة إلى أن البحار ملزم بإتباع الأصول الفنية في أداءه لعمله و أن يقوم بها ضمن نطاق العناية المطلوبة وذلك رغبة في إنجاز مهام السفينة على الوجه الأفضل¹ وذلك طبعاً وفقاً للشروط المحددة في القوانين والأنظمة الجاري بها العمل و كذلك وفقاً للأعراف البحرية الوطنية والدولية² .

كانت هذه القاعدة العامة أما الاستثناء فيتمثل في سلطة الربان بأن يعهد إلى البحار بأداء عمل غير متفق عليه إلا أن هذا الاستثناء مرهون بحالة الضرورة فلا خرق لهذه القاعدة دون توافر حالة الضرورة و المتمثلة في حدوث خطر يهدد السفينة أو الأشخاص الموجودين عليها أو البضائع المشحونة فيها ، على أن يمنح للبحار في هذه الحالة مكافأة عن العمل الإضافي بشرط ألا تقل عن الأجر المقابل للساعات التي استغرقها هذا العمل³، و هو ما تم تأكيده في نص المادة 02/416 من القانون البحري الجزائري " ... غير أن الربان يستطيع في حالة الاستعجال إعطاء الأمر للبحار للقيام بعمل غير العمل المخصص له ، و في هذه الحالة يحتفظ البحار بحقه في الأجور إلا إذا كانت المهام التي مارسها بالفعل تفوق عمله " ، و كذا نص المادة 01/420 من نفس القانون التي تنص على " يتعين على البحار القيام بجميع الأعمال الإضافية التي أمر بها الربان في ظروف القوة القاهرة أو تلك التي تصبح فيها سلامة السفينة و الأشخاص المبحرين أو الشحنة في خطر أو في ظرف يكون فيه للربان وحده حق تقديرها " و لدينا كذلك نص المادة 02/04 من المرسوم التنفيذي 102/05 المذكور سابقاً " غير أنه يمكن لربان السفينة أن يأمر مستخدميه الملاحين في حالة طارئة أو ضرورة خدمة قصوى بأداء عمل غير العمل المخصص لهم " .

ليس هذا فحسب هناك حالات أخرى يضطر فيها البحار للقيام بعمل غير ذلك المتفق عليه في العقد و هي حالات نص عليها القانون البحري الجزائري ، من ذلك قيام البحار بعمل إضافي غير عمله بطلب من الربان و ذلك في حالة ما إذا تعرض الطاقم أثناء الرحلة إلى نقص في عدد أفرادهم ، وهنا يكافئ البحار على عمله الجديد⁴ .

¹ المادة 415/أ من ق ب ج .

² المادة 01/416 من ق ب ج ، و المادة 02/04 من المرسوم التنفيذي 102/05 .

³ إيمان آل جميل ، عقد العمل البحري ، المرجع السابق ، ص 22 .

⁴ المادة 419 من ق ب ج .

أما فيما يخص نوع التزام البحار فهو التزام ببذل عناية و ليس بتحقيق نتيجة ، بما يفيد أن البحار ملزم ببذل عناية الشخص المعتاد أي عناية البحار المعتاد ، مما يترتب عليه أن رب العمل في مجال مسأئلته للبحار أن يقيم الدليل على خطأ هذا الأخير في تنفيذ التزامه تطبيقاً للقاعدة المقررة التي تفيد بأنه إذا كان الالتزام الذي يتقفل كاهل المدين التزاماً بوسيلة أو ببذل عناية ، فإنه يقع على الدائن إثبات خطأ المدين ، إذ الدائن إنما يكتفي بإثبات عدم تحقق النتيجة إذا ما كان التزام المدين التزاماً بغاية¹ .

وعملاً بأحكام المادة 05 من المرسوم التنفيذي 102/05 المذكور سابقاً و التي تنص على " يجب على المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري و التجاري و التجاري و الصيد البحري ، أثناء قيامهم بوظائفهم على متنها ، أن يستجيبوا لمقاييس وطنية و دولية على حد سواء في مجال التأهيل " ، فإنه إذا تبين أثناء الرحلة البحرية عدم توفر الأهلية المطلوبة من البحار للقيام بالعمل الذي خصص له ، فإنه يجوز إلزامه للقيام بأي عمل آخر يرى الربان أن يعهد به إليه ، و في هذه الحالة يتقاضى البحار أجرته حسب الأجر المطابق لعمله الجديد ، أما إذا كانت عدم القدرة على العمل ناتجة حادث أو سوء صحة البحار فإن أجور هذا الأخير لا يمكن تخفيضها خلال مدة الرحلة² .

كما تجب الإشارة إلى أن العمل البحري يشمل نوعين من الخدمات : الخدمة في البحر و الخدمة في الميناء وهو ما نصت عليه المادة 18 من المرسوم التنفيذي 102/05 سابق الذكر .

1 - الخدمة في البحر : نكون أمام الخدمة في البحر عندما تطبق قواعد تنظيم العمل على الطاقم على متن سفينة النقل البحري أو الصيد في البحر أو في الفرضة وكلما مكثت السفينة أقل من 24 ساعة في موانئ التوقف³ .

حسب القواعد الواردة في المرسوم التنفيذي 102/05 تشكل الخدمة في البحر خدمة دائمة ، بحيث يوزع المستخدمون الملاحون المبحرون على متن سفن النقل البحري أو التجاري و الصيد

¹ مدحت حافظ إبراهيم ، المرجع السابق ، ص 211 .

² المادة 418 من ق ب ج .

³ المادة 03/ من المرسوم التنفيذي 102/05 .

في عرض البحر و الصيد الكبير إلى نوبات¹ بالنسبة للمستخدمين على السطح و الماكينات و إلى فرق بالنسبة لمستخدمي الخدمة العامة .

تتعاقب النوبات و النوبات في النهار والليل بدون انقطاع لضمان سير السفينة وقيادتها وصيانتها وسلامتها وسلامة الحمولة والأشخاص المبحرين على متنها و كذلك ضمان عمليات الصيد البحري ، بينما تبقى الفرق في الخدمة خلال اليوم للقيام بأعمال الإطعام والفندقة ، أما فيما يخص سفن الارتفاق فيوزع المستخدمون الملاحون إلى نوتية واحدة .

تطبق هذه القواعد باستثناء الصيد البحري على السواحل على السفينة و هي راسية في فرضة ، وكلما مكثت أقل من أربع و عشرين (24) ساعة في موانئ التوقف ، و في حالة مكوث السفينة في الميناء لفترة تفوق 24 ساعة تنتهي الخدمة في البحر بعد أربع (04) ساعات على الأكثر من رسو السفينة و تستأنف قبل 04 ساعات من إبحارها² .

2 – الخدمة في الميناء : نكون أمام الخدمة في الميناء عندما تطبق قواعد تنظيم العمل على الطاقم على متن السفينة عندما تمكث في الميناء.

تشمل الخدمة في الميناء باستثناء الصيد البحري على السواحل ، المساعدة في العمليات التجارية للسفينة و أشغال صيانتها و مختلف مهمات الخدمة العامة أثناء مكوث السفينة في الميناء وكذلك جميع المهمات التي لها صلة بأمنها³ .

ثالثا : مدة العمل

اهتمت منظمة العمل الدولية بهذه المسألة لأنها تمس بحق العامل في الراحة بشكل غير مباشر ، وهي حق من حقوق الإنسان بحيث أن خرق القواعد القانونية المنظمة لهذه المسألة من طرف المجهز يتعرض للمسائلة الجزائية ، لأن هذا الحق هو حق طبيعي تفرضه الطبيعة البشرية ، و في هذا الصدد لدينا مجموعة من الاتفاقيات الدولية التي اهتمت بمدة العمل منها :

¹ النوبة هي : مدة عمل المستخدمين الملاحين خلال أربع (04) ساعات من أجل قيادة مكبات السفينة و صيانتها .

² المواد 19 – 20 – 21 من المرسوم التنفيذي 102/05 .

³ المادة 03/هـ و المادة 22 من نفس المرسوم التنفيذي .

- الاتفاقية رقم 57 بشأن ساعات العمل و إعداد العاملين على متن السفن الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 06 أكتوبر 1936 بجنيف .

- الاتفاقية رقم 76 بشأن الأجور و ساعات العمل و إعداد العاملين على متن السفن الصادرة عن منظمة العامل الدولية بتاريخ 06 حزيران 1946 بسياتل .

- الاتفاقية رقم 93 بشأن الأجور و ساعات العمل و إعداد العاملين على متن السفن (مراجعة) الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 08 حزيران 1949 بجنيف .

- الاتفاقية رقم 109 بشأن الأجور وساعات العمل وإعداد العاملين على متن السفن (مراجعة) الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 29 أبريل 1957 بجنيف ، دخلت حيز التنفيذ في 01 سبتمبر 1965 .

- الاتفاقية رقم 180 بشأن ساعات العمل و تزويد السفن بالأطعم الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 08 أكتوبر 1996 بجنيف .

- و أخيرا اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 قررت بأن المعيار العادي لساعات عمل البحارة يقوم كما هو الشأن بالنسبة لسائر العمال على أساس ثماني ساعات عمل يوميا و يوم راحة واحد في الأسبوع و الراحة أيام العطلات العامة ، و مع ذلك يكون للدولة العضو إجراءات من شأنها أن تجيز عقد اتفاق جماعي يحدد ساعات العمل العادية للبحارة على أساس لا يخالف الأحكام الواردة في هذه الاتفاقية ، و قد حددت الاتفاقية ساعات العمل و الراحة على النحو التالي :

أ - لا يجوز أن يتجاوز الحد الأقصى لساعات العمل 14 ساعة في فترة 24 ساعة و 72 ساعة في فترة 07 أيام .

ب - لا يجوز أن تقل ساعات الراحة عن 10 ساعات في فترة 24 ساعة و 77 ساعة في فترة 07 أيام .

كما جاءت الاتفاقية بعدم جواز أن تقسم ساعات الراحة إلى ما يزيد عن فترتين على ألا يقل طول إحدى هاتين الفترتين عن 06 ساعات و ألا تتجاوز الفترة الفاصلة بين فترتي راحة متتابعتين 14 ساعة ، كما تشترط الاتفاقية على كل دولة عضو فيها أن يعلق الجدول الذي يبين ترتيبات العمل على متن السفينة تحدد فيه الجداول الزمنية للخدمة في البحر و الخدمة في الميناء ، و تحدد

فيه الحد الأقصى لساعات العمل أو الحد الأدنى لساعات الراحة ، و تكون هذه الجداول وفق نموذج موحد بلغة أو لغات العمل على متن السفينة ، مع مراعاة خصوصية العمل في البحر و الحالات الطارئة يمكن خرق هذه القواعد من قبل الربان حتى يعود الوضع إلى طبيعته و تعويض البحار بساعات راحة مقابل ساعات العمل الإضافية التي أداها ¹ .

نلاحظ من خلال هذه الأحكام أن اتفاقية العمل البحري و بالرغم من أنها جاءت بأحكام شاملة إلا أنها لم تخص المرأة العاملة في البحر بأحكام خاصة تاركة تقدير خصوصية عمل المرأة في البحر للتشريع العمالي الوطني و الذي غالبا ما يهمل هذه الخصوصية باستثناء منع تشغيل النساء ليلا و في الأعمال الخطيرة ، كما أن هذه الاتفاقية لم تفرق بهذا الخصوص بين مدة العمل على متن سفن النقل البحري و التجاري و سفن الصيد علما للفرق الكبير بينهما ، على العكس من ذلك المشرع الجزائري في المرسوم التنفيذي 102/05 فرق بينهما و أعطى لكل منهما أحكاما خاصة كما يلي :

1 – مدة العمل على متن سفن النقل البحري و التجاري:

تنظم الخدمة على متن السفن المختلفة باستثناء السفن المخصصة لملاحة الصيد البحري بواقع نوتية ² ملاحة واحدة على السطح أو على الماكينات شريطة الامتثال في فترة أربع وعشرين ساعة (24) للشروط الآتية :

- أ – يجب ألا تتجاوز المدة الكلية للعمل الفعلي ثماني (08) ساعات .
- ب – يجب ألا تفوق الخدمة على متن السفينة خلال (08) ساعات هذه ، ستة (06) ساعات متتالية على السطح و أكثر من خمس (05) ساعات متتالية على المكناات .
- ج – يجب أن يستفيد المستخدمون الملاحون من راحة لا تقل عن ست (06) ساعات متواصلة .

إلا انه و بالنظر إلى نوعية نشاط الملاحة البحرية و في إطار الأحكام التشريعية المتعلقة بسلطة الربان على متن السفينة يبقى المستخدمون الملاحون مستعدين خلال كل فترة الإبحار للقيام بأعمال

¹ اللائحة 2-3 من الباب الثاني من اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 .

² النوتية: هي مجموعة منظمة من المستخدمين الملاحين المكلفين بالملاحة واستغلال سفن النقل البحري والتجاري والصيد البحري .

تتجاوز الحدود المذكورة ، و يستفيد الضابط و الملاح اللذان يقومان بالنوبة من عشر (10) ساعات راحة على الأقل خلال كل فترة (24) ساعة من الخدمة ، و يمكن أن توزع ساعات الراحة هذه إلى فترتين على ألا تقل إحدهما عن ست (06) ساعات متتالية على الأقل¹ .

2 – مدة العمل على متن سفن الصيد البحري :

تنظم الخدمة خلال مدة الخروج في البحر إلى نوبتين (02) على الأقل بإتباع الأحكام التالية :

– يجب أن يمنح المستخدمون الملاحون الصيادون عقب مدة الخروج في البحر تفوق ستة (06) أيام ، (24) ساعة من الراحة الفعلية .

– لا يمكن أن تمتد فترة العمل لأكثر من ثماني (08) ساعات إلا إذا تعلق الأمر بتفريغ السمك في الميناء أو في الفرضة .

– يمكن أن يخضع المستخدمون الملاحون المبحرون لساعات إضافية في أماكن الصيد ، وفي هذه الحالة تمنح لهم (10) ساعات راحة على الأقل ، منها ست ساعات متتالية تمنح لهم يوميا ، ويمكن كذلك أن تقلص مدة الراحة إلى (08) ساعات خلال (05) أيام متتالية ، و يشار إلى ذلك في دفتر السفينة .

– يستفيد الصياد خلال مدة الخروج في البحر تفوق (24) ساعة من الإبحار من (06) ساعات راحة خلال (24) ساعة من العمل على متن السفينة دون أن يقل المجموع عن ثمانين (80) ساعة خلال (10) أيام متتالية من العمل على متنها² .

و بصفة عامة و سواء تعلق الأمر بسفن النقل البحري و التجاري أو سفن الصيد البحري فلا يمكن أن تفوق مدة الإبحار الفعلي و بدون انقطاع للمستخدمين الملاحين على متن السفن المختلفة الأنواع مدة أقصاها ستة (06) أشهر ، باستثناء السفن المخصصة لملاحة الصيد البحري على السواحل و الارتفاق ، إلا انه في حالة القوة القاهرة يمكن تمديد هذه المدة ، و عليه فإن الربان ملزم بضبط جدول لنظام العمل سواء في البحر أو في الميناء باستثناء ملاحة الصيد البحري على

¹ المادتين 29 ، 30 من المرسوم التنفيذي 102/05 .

² المواد من 39 – 43 من المرسوم التنفيذي 102/05 .

السواحل و تؤشر عليه الإدارة البحرية المختصة إقليميا و يلصق على متن السفينة ، كما أن الريان ملزم بتدوين كل تعديل يحصل أثناء الرحلة في سجل ساعات العمل أو الراحة على متن السفينة ¹ .
و عموما لاحظنا بأن الأحكام المتعلقة بمدة العمل جاءت مطابقة لما هو وارد في اتفاقية العمل البحري بل و أكثر شمولاً و تفصيلاً .

أما فيما يخص الساعات الإضافية التي يمكن أن يؤديها المستخدمون الملاحون فقد نصت المادة 25 من المرسوم التنفيذي 102/05 أنه لا يمكن أن تتجاوز ثمان و عشرين ساعة (28) ساعة في الأسبوع باستثناء الأحكام التعاقدية المنصوص عليها في عقد العمل ، على أن تكون هذه الساعات الإضافية مدفوعة الأجر طبقاً لأحكام المادة 32 من القانون 11/90 المتضمن علاقات العمل ² .

أما فيما يخص العطل بالنسبة للمستخدمين الملاحين على متن سفن النقل البحري والتجاري فقد جاء في المادة 33 من المرسوم التنفيذي 102/05 أنه البحارة الذين اشتغلوا في يوم راحة قانونية لهم الحق في التمتع براحة تعويضية ماثلة لها في نهاية دورة الإبحار ويستفيدون من الحق في زيادة ساعات إضافية حسب ما هو وارد في المادة 36 من القانون 11/90 المتضمن علاقات العمل ³ ، لكن في حالة الضرورة والمصلحة القصوى يمكن أن يستدعى الملاحون الذين يكونون في عطلة بعد استلام إشعار مسبق من المجهز ⁴ .

أما بالنسبة للمستخدمين الملاحين على متن سفن الصيد فالمشرع الجزائري فرق بين سفن الصيد البحري على السواحل و سفن الصيد البحري في عرض البحر والصيد الكبير ، بالنسبة للأولى لهم الحق بالتمتع بأربع و عشرين (24) ساعة من الراحة الغير مدفوعة الأجر بعد (06) أيام متتالية من العمل ، أما بالنسبة للثانية فتأخذ حكم المادة 36 من القانون 11/90 المذكورة سابقاً ، كما يستفيد الصيادون في عرض البحر والصيد الكبير من عطلة لمدة (07) أيام مدفوعة الأجر

¹ المادتين 23 – 24 من نفس المرسوم التنفيذي .

² المادة 32 " يخول أداء ساعات إضافية الحق في زيادة لا تقل بأي حال من الأحوال عن 50⁰ من الأجر العادي للساعة " .

³ المادة 36 " يحق للعامل الذي يشتغل في يوم الراحة القانونية التمتع براحة تعويضية ماثلة لها ، و ينتفع بالحق في زيادة ساعات إضافية طبقاً لأحكام هذا القانون " .

⁴ المادة 34 من المرسوم التنفيذي 102/05 .

في كل ثلاثين (30) يوما من الإبحار مع سبعين (70) يوما في السنة كحد أقصى ، يستفاد منها بالتناوب حسب الاختيار و درجة الأقدمية ¹ .

أما فيما يخص التغيّبات فيمكن للمستخدمين الملاحين على متن سفن النقل البحري والتجاري حسب المادة 35 من المرسوم التنفيذي 102/05 الاستفادة في إطار أحكام المادتين 53 – 54 القانون 11/90 ² ، من التغيّبات الغير مدفوعة الأجر والتغيّبات الخاصة مدفوعة الأجر ، كما تجب الإشارة إلى أن المادة 36 من نفس المرسوم تنص على مسألة التغيّب الغير مدفوع الأجر لكن برخصة حسب الأحكام الواردة في المادة 56 من القانون 11/90 ³ ، حسب فترة الإبحار بناء على طلب مبرر وعندما تقتضي ذلك ضرورات الخدمة بشرط أن يودع قبل (72) ساعة على الأقل قبل الإبحار ما عدا طبعا في حالة القوة القاهرة المبررة قانونا ، كما نصت المادة 37 من نفس المرسوم أن كل تغيّب غير مرخص به يعتبر تغيّبا غير قانوني يعاقب عليه وفقا للأحكام الواردة في القانون المدني ⁴ .

بالمقابل لا نجد في المرسوم سابق الذكر ما يشير إلى تنظيم مسألة الغياب عن العمل على متن سفن الصيد البحري بالرغم من أن الفرع الجزئي الثالث معنون ب : مدة العمل على متن سفن الصيد البحري ، التغيّبات و العطل ، من الفرع الثالث المعنون ب :مدة العمل على متن السفن ، التغيّبات والعطل ، من الفصل الثاني المعنون ب : علاقة العمل هنا يطرح التساؤل التالي : كيف نتعامل مع مسألة التغيّب عن العمل على متن سفن الصيد البحري هل نتركها لسلطة صاحب العمل

¹ المواد 44 – 45 – 46 من نفس المرسوم التنفيذي .

² المادة 53 " لا يمكن أن يتقاضى العامل أجر فترة لم يعمل فيها مهما تكن وضعيته في الترتيب السلمي ، ما عدا في الحالات التي ينص عليها القانون أو التنظيم صراحة ، وذلك دون الإخلال بالتدابير التأديبية الواردة في النظام الداخلي".

المادة 54 " زيادة على حالات الغياب للأسباب المنصوص عليها في التشريع المتعلق بالضمان الاجتماعي ، يمكن للعامل أن يتغيّب دون فقدان الأجر ، إذا أعلم المستخدم بذلك و قدم له تبريرات مسبقا ...".

³ المادة 56 " يمكن للمستخدم أن يمنح رخص تغيّب خاصة غير مدفوعة الأجر إلى العمال الذين لهم حاجة ماسة للتغيّب ، حسب الشروط المحددة في النظام الداخلي " .

⁴ المادة 469 / ج ق ب ج .

(المجهز أو الربان) و في ذلك إجحاف في حق الصياد أم نرجع إلى الأحكام العامة الواردة في قانون العمل؟

حسب اعتقادي أميل إلى الاقتراح الثاني فالمشروع الجزائري في المرسوم التنفيذي 102/05 لم ينص على هذه المسألة سهواً و ليس بقصد منه ، و على ذلك لمعالجة هذه المسألة نرجع إلى الأحكام الخاصة بالتغيبات المتعلقة بالبحارة على متن سفن النقل البحري والتجاري المنصوص عليها في المرسوم التنفيذي 102/05 والتي هي في الأصل تحيلنا إلى القواعد العامة للعمل الواردة في القانون 11/90 المتضمن علاقات العمل .

وعموماً كل ما يتعلق بساعات العمل ومدة الراحة والعطل والساعات الإضافية مطابق للمعايير الدولية المجسدة في الاتفاقيات الصادرة عن منظمة العمل الدولية بهذا الخصوص .

تجب الإشارة إلى أن التشريع العمالي فيما يخص الأحكام المتعلقة بمدة العمل (سواء على متن سفن النقل أو سفن الصيد) لم يخص المرأة العاملة بالبحارة بأحكام خاصة و إنما أخضعها لنفس الأحكام و لم يراعي القدرة الجسدية للمرأة في ذلك لاسيما أثناء الحمل ، باستثناء منع تشغيل العاملات في العمل الليلي كقاعدة عامة المنصوص عليه في المادة 29 من القانون 11/90¹ محيلاً إلى الاتفاقيات الجماعية فيما يخص قواعد و شروط العمل الليلي و الحقوق المرتبطة به .

تطرقنا إلى هذه النقطة (مدة العمل) ضمن التزامات البحار ، بالرغم من أنها إلى جانب ذلك فهي حق له و النص عليها فيه ضمانات كبيرة و في الحقيقة فيما يخص الراحة والعطل والتغيبات هي حقوق للبحار و التزام يقع على عاتق المجهز ، ولكن نظراً لارتباط موضوع مدة العمل بمسألة العطل والتغيبات ارتأيت إدراجها مع هذا العنصر لتوضيح الفكرة أكثر وتجنباً للتكرار وتشويش القارئ

الفرع الثاني : المشاركة في الإنقاذ في حالة خطر

¹ نص المادة 29 من القانون 11/90 " يمنع المستخدم من تشغيل العاملات في أعمال ليلية ، غير أنه يجوز لمفتش العمل المختص إقليمياً أن يمنح رخصاً خاصة ، عندما تبرز ذلك طبيعة النشاط و خصوصيات منصب العمل " .

عقد العمل البحري لا يتضمن في ذاته التزام البحار بالإفقاذ و المساعدة في حالة الخطر سواء السفينة أو الشحنة أو الركاب¹ ، و إنما هو التزام قانوني يفرض تلقائيا على البحار دون انتظار تكليف له بذلك² .

و بهذا الخصوص نصت المادة 420 من التقنين البحري الجزائري على³ " يتعين على البحار القيام بجميع الأعمال الإضافية التي أمر بها الربان في ظروف القوة القاهرة أو تلك التي تصبح فيها سلامة السفينة والأشخاص المبحرين أو الشحنة في خطر ، أو في ظروف يكون فيه للربان وحده حق تقديرها . و يجب على البحار أيضا أن يشارك في عملية إنقاذ السفن الأخرى التي وضعت تحت تصرفه من قبل المجهز و السهر على حفظها " ، كما انه لدينا المادة 334 من نفس القانون التي تنص على " يتعين على كل ربان سفينة أن يقدم يد المساعدة لكل شخص موجود في البحر ويوشك على الهلاك وذلك بدون أن يعرض سفينته و طاقمه و مسافريه لخطر جدي " ، هاتين المادتين سابقتي الذكر تؤكدان على أن المساعدة والإفقاذ في البحر هي واجب و التزام قانوني يترتب على مخالفته جزاء جنائي⁴ .

تجب الإشارة كذلك إلى أن البحار في الفرض الذي يكون فيه مخير بين إنقاذ الركاب أو الأمتعة أو أفراد الطاقم أو السفينة و منشأتها فالقانون البحري الجزائري تطرق إلى هذه المسألة من خلال المادة 602 منه التي تفيد أن إنقاذ الأرواح يكون في المقام الأول ثم يليه السفينة و منشأتها و كذلك الشحنة التي على متنها ، فيما يخص إنقاذ الأرواح تكون الأولوية للمسافرين ثم يأتي أفراد الطاقم على أن يكون آخرهم الربان فهو آخر شخص يترك السفينة ، أما فيما يخص الوسائل المادية فالمادة 600 من نفس القانون سمحت للربان بالتضحية بمنشآت السفينة أولا ثم حمولتها في حالة الضرورة طبعا .

كما تجب الإشارة إلى أن المشرع الجزائري على غرار التشريعات العربية الأخرى (المشرع المصري ، المادة 117 من قانون التجارة البحرية) لتشجيع البحارة على القيام بهذا العمل الخطير

¹ علي جمال الدين عوض ، القانون البحري – دراسة القانون المصري و قوانين البلاد العربية مقارنة بالقانون

الفرنسي والإنجليزي – ، دار النهضة العربية ، مصر ، ط 1969 ، ص 182 .

² إيمان آلجميل ، عقد العمل البحري ، المرجع السابق ، ص 24 .

³ تقابلها المادة 175 من قانون التجارة البحرية المغربي .

⁴ المادة 486 من ق ب ج .

خصص مكافأة مالية لمن يقوم بالمساعدة و الإنقاذ ، و تطبق الأحكام التالية على المكافأة طبقا للقواعد الواردة في التقنين البحري الجزائري :

— يترتب على كل إسعاف مثمر و ناجح مكافأة عادلة تستحق بالنسبة لإنقاذ الحمولة و ثمن الرحلة ، و لا تدفع المكافأة إذا كان الإنقاذ دون جدوى أو كان الإسعاف بين سفن تابعة لسفن المالك .

— لا تستحق المكافأة بالنسبة للقاطرة إلا إذا قامت بأعمال استثنائية لا تعتبر إتماما لعقد القطر .

— لا يستحق الأشخاص الذين تم إنقاذهم أي مكافأة و لا تجب عليهم أي مكافأة لإنقاذهم .

— تحدد قيمة المكافأة بموجب اتفاقية تبرم بين الأفراد ز في حالة عدم وجودها فتحدد قيمتها من طرف المحكمة .

— كل اتفاقية تمت عند وقوع الحادث و تحت تأثير الخطر يمكن إلغائها أو تعديلها من طرف المحكمة ، بناء على طلب أحد الأفراد إذا اتضح للمحكمة أن الشروط المنفق عليها ليست عادلة مقارنة بالخدمة التي تم أدائها ، و لا يمكن أن تتعدى المكافأة في كل الأحوال قيمة الأموال التي تم إنقاذها بما فيها الحمولة و أجرة الرحلة بعد خصم حقوق الجمارك و الرسوم العامة الأخرى و كذلك المصاريف الخاصة بحراستها و تقديرها و بيعها .

— توزع المكافأة مناصفة بين مالك السفينة و الطاقم بعد اقتطاع كل النفقات المترتبة على الإنقاذ .

— يستفيد أعضاء الطاقم الذين تحلوا بالالتزام و التقاني خلال عملية الإنقاذ و الذين عرضوا حياتهم للخطر من مكافأة إضافية .

— يستفيد مرشد السفينة المسعفة من حصة في المكافأة بنفس حصة أعضاء الطاقم .

— إذا كانت السفينة المسعفة غير مستغلة من قبل مالكيها توزع نصف المكافأة الصافية العائدة للمالك بينه و بين المجهز بحصص متساوية ، إذا لم يكن اتفاق يخالف ذلك في عقد استئجار السفينة .

— توزع المكافأة من طرف المالك أو المجهز غير مالك بعد موافقة السلطة البحرية المختصة في هذا التوزيع .

— للمنفذين امتياز على السفينة و على البضائع و على الأموال الأخرى التي تم إنقاذها ، فلم حق الحبس على الأشياء التي تم إنقاذها و الممسوكة من طرف المنفذين الذين لديهم حق حيازتها و ذلك

بمناسبة القيام بالإسعاف وحتى تسوية مكافأة الإسعاف و تسديد المصاريف أو تخصيص كفالة من طرف المدين أو ضمان كاف لهذا الغرض .

— تحدد معدلات وكيفيات توزيع مكافأة الإسعاف بالنسبة للريان وباقي أعضاء الطاقم الآخرين التابعين لسفن بحرية وطنية وسفن حراسة الشواطئ و السفن المخصصة للمصلحة العمومية بموجب قرار وزاري مشترك صادر عن وزير الدفاع الوطني والوزير المكلف بالبحرية التجارية¹ .

الفرع الثالث : المحافظة على السر المهني

تتميز العلاقة بين العامل و رب العمل بنوع من الخصوصية الغير المعروفة في كثير من العلاقات القانونية التعاقدية الأخرى ، في كل القطاعات بما في ذلك العمل في القطاع البحري ، حيث يفترض أن تقوم العلاقة على أساس الثقة المتبادلة و النية الحسنة والمصلحة في عدم إساءة أحدهما للآخر ، حيث ينتج عن هذه العلاقة في كثير من الأحيان وضع صاحب العمل لكل ممتلكاته وأسراره المهنية أو البعض منها في يد العامل أو على الأقل إطلاعها عليها ، لهذا السبب ينتج ما يسمى بالالتزام بالمحافظة على السر المهني² .

في مجال العمل البحري و باعتبار أن المجهز يعتبر تاجرا أي يقوم بأعمال تجارية ولا يخفى علينا ما في هذا المجال من منافسة ، لذا وجب على البحار العامل في سفينة معينة أن يحفظ أسرارها سواء ما تعلق بكيفية العمل أو بوسائله ... و ألا يقوم بإطلاع الغير عليها إلا بإذن من صاحب العمل (المجهز ، الربان) و في حالات خاصة كالتفتيش والرقابة و التحقيق من قبل مفتشية العمل مثلا ، وإلا عرض صاحب العمل لخسارة سواء كانت مادية أو معنوية .

هذا الالتزام نصت عليه المادة 415 من ق ب ج السابق نكرها بنصها على " يتعين على البحار : — أن يحفظ السر المهني ... " ، و كذلك المادة 08/07 من القانون 11/90 بنصها على " يخضع العمال في إطار علاقات العمل للواجبات الأساسية التالية : — ألا يفشوا المعلومات المهنية المتعلقة بالتقنيات و التكنولوجيا و أساليب الصنع و طرق التنظيم وبصفة عامة ألا يكشفوا مضمون الوثائق الداخلية الخاصة بالهيئة المستخدمة إلا إذا فرضها القانون أو طلبتها سلطتهم السلمية " ، بالإضافة

¹ المواد من 336 - 353 من ق ب ج .

² أحمية سليمان ، المرجع السابق ، ص 180 .

إلى القواعد العامة الواردة في القانون المدني نجدها تتضمن بعض العناصر التي تدخل ضمن إطار السر المهني و إن كانت بصفة غير واضحة و صريحة¹ .

نستخلص أن السر المهني من بين أهم الالتزامات التي تقع على العامل في أي مستوى مهني أو وظيفي كان ، لذلك نجد بعض القوانين تمدد مفعول هذا الالتزام بالنسبة لبعض الفئات العمالية إلى الفترة التي تلي نهاية علاقة العمل نظرا لقيمة و أهمية المعلومات التي يحتفظ بها العامل كالتالي تتعلق بالأمن أو بطريقة تكنولوجية متطورة في العمل يحتفظ صاحب العمل بحق ملكيتها أو اختكارها أو استغلالها² .

المطلب الثاني : التزامات تخص رب العمل (المجهز)

لا تقل التزامات البحار تجاه رب العمل أهمية عن الالتزامات المتعلقة بالعمل ، يتمحور هذا الالتزام نحو رب العمل في واجب الطاعة و الذي يعتبر تجسيدا لعنصر التبعية التي تميز عقد الاستخدام عن باقي العقود ، بالإضافة إلى احترام النظام التأديبي على متن السفينة.

الفرع الأول : إطاعة البحار لأوامر رؤسائهم و احترام النظام التأديبي

تنص المادة 57 من المرسوم التنفيذي 102/05 سابق الذكر على : " يخضع المستخدمون الملاحون لسفن النقل البحري و التجاري و الصيد البحري في مجال النظام الداخلي والانضباط لأحكام الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 1976/10/23 و القانون رقم 11/90 المؤرخ في 1990/04/21 ... " ، و عليه يمكن القول أنه من بين النتائج التي ترتبها تبعية العامل لرب العمل هي أن يخضع الأول لأوامر و توجيهات الثاني على ألا تتعدى هذه الأوامر و التوجيهات الحدود المهنية و هو ما جاءت به المادة 465 من ق ب بنصها على " يجب على أفراد الطاقم أن يحترموا رؤسائهم و يتقوا بهم و أن يمتثلوا لتعليماتهم و أن يراعوا بدقة أنظمة الخدمة على متن السفينة " ، و

¹ المادة 172 من ق م ج .

² أحمية سليمان ، المرجع السابق ، ص 183 .

كذلك نص المادة 07 من ق ع ع " ... تنفيذ التعليمات التي تصدرها السلطة السلمية التي يعنها المستخدم أثناء ممارسته العادية لسلطته في الإدارة " ¹ .

المشرع بقدر ما اعترف للعامل بحقوق ثابتة بقدر ما اعترف في نفس الوقت لصاحب العمل بصلاحيات مهنية واسعة منها ما يتعلق بالجوانب المهنية و الفنية والتنظيمية ، إلا أن هذا لا يعني أن البحار ملزم بإتباع كل ما يأمر به المجهز أو الربان فعلى هذا الأخير أن يتقيد بنطاق العمل المتفق عليه ، فالبحار ليس لملمزم بإطاعة أوامر لا تتفق مع العمل المتفق عليه ماعدا الحالات التي أوردناها سابقا و التي تتعلق بالحالات الاستثنائية التي يكون فيها لرب العمل تكليف البحار بعمل غير متفق عليه ، كما لا تجب الطاعة إذا كان الأمر مخالفا للنظام العام و الآداب العامة أو كان في إطاعته ما يعرض البحار للخطر ² ، و في هذا الخصوص نصت المادة 02/466 من ق ب ج على " ... غير أن البحار من أفراد الطاقم يجب ألا ينفذ أوامر رؤسائه ، عندما تشكل هذه الأوامر مخالفة واضحة للتشريع و التنظيم الجاري بهما العمل " .

هذه التبعية و إن كانت تشكل قيودا على العامل (البحار) من جهة فإنها من جهة أخرى تحرره من مسؤولية النتائج المترتبة عن أداءه لمهامه بالنسبة لصاحب العمل نفسه (المجهز أو الربان) و للغير كذلك حيث يخضع في هذه الحالة لأحكام المواد 129 – 136 – 127 من القانون المدني الجزائري (مع تفصيل أكثر في المبحث الثاني من هذا الفصل) ³ .

كما أن البحار ملزم بمراعاة قوانين النظام والتأديب الجاري بها العمل وكذلك الإجراءات المقررة في هذا المجال ⁴ ، و إلا تعرض للعزل من الخدمة فضلا عما للمجهز من حق في المطالبة بالتعويض إذا لحقه ضرر من وراء مخالفتها ⁵ .

فطاعة الرؤساء ليس أمرا اتقاقيا أو عرفيا و إنما هو التزام قانوني تحتمه طبيعة العمل البحري والمخاطر التي تحيط به ¹ ، إذ يفرض القانون على البحار جزاءات تأديبية و أخرى جزائية في

¹ أحمية سليمان ، المرجع السابق ، ص 177 .

² كمال حمدي ، القانون البحري ، المرجع السابق ، ص 285 .

³ أحمية سليمان ، المرجع السابق ، ص 179 .

⁴ المادة 415/ب من ق ب ج .

⁵ مصطفى كمال طه ، القانون البحري الجديد ، دار الجامعة الجديدة ، الاسكندرية ، ط 1995 ، ص 165 .

حالة خرق قواعد النظام التأديب على متن السفينة و هو ما سنبينه بالتفصيل في الفصل الثاني من هذا الباب .

وأخيرا تجب الإشارة إلى أن النظام الداخلي يجب أن يحرر باللغة العربية و بلغة أجنبية على الأقل و يكون دائما في حالة تسهل قراءته ² .

المطلب الثالث : التزامات تخص وسيلة الإبحار

حتى السفينة بحد ذاتها لها حق على البحار يتمثل في وجوب هذا الأخير بعدم استغلال السفينة لأغراض خاصة أو نشاطات مشبوهة ، بالإضافة إلى التزام البحار بالمحافظة على السفينة وتجهيزاتها كما سنرى فيما يلي .

الفرع الأول : الالتزام بعدم القيام بنشاطات أخرى ذات ربح و عدم استغلال السفينة

البحارة قد يقعون تحت إغراءات الربح الناشئ عن فرق سعر البضائع بين الموانئ المختلفة فيقومون بشرائها في ميناء معين لإعادة بيعها في ميناء آخر للحصول على فائدة مادية من وراء ذلك لذلك نجد أغلب التشريعات البحرية تمنع البحارة بمن فيهم الربان من القيام بأي نشاط آخر غير عملهم قصد الربح المادي ³ .

¹ عبد القادر العطير – باسم محمد ملحم ، المرجع السابق ، ص 173 .

² المادة 58 من المرسوم التنفيذي 102/05 .

المادة 415 /هـ من ق ب ج ، تقابلها المادة 176 من قانون التجارة البحرية المغربي

³ .

كما أن البحار ممنوع من شحن أي بضائع لحسابه الخاص دون إذن مسبق من المجهز أو الربان، إلا أنه يحق له أن يحمل معه مواد غذائية أو أدوات للاستعمال الشخصي ، ويمنع عليه حيازة السلع والمواد المخصصة للبيع و لو كانت لاستعماله الشخصي أو لحسابه و ذلك بدون رخصة من المجهز ومن شأنها تهديد سلامة السفينة و الأشخاص الموجودين على متنها أو لشحناتها و كذلك الأشياء التي تخضع حيازتها ونقلها على السفينة لأحكام مقيدة من طرف السلطات الجزائرية أو سلطات البلدان التي تتوقف فيها السفينة ¹ .

زد على ذلك يتعين على البحار أن يصرح في كل وقت للربان عن الكميات الحقيقية للمواد الاستهلاكية الشخصية و الأشياء التي تكون بحوزته و هو مسئول عن جميع العواقب التي تنتج عن تصريحاته الكاذبة ، و كل بحار يخالف ذلك مسئول عن جميع الأضرار والغرامات و العقوبات الجبائية التي تتحملها السفينة جراء ذلك ² .

لكن إذا أخذ البحار الإذن من رب العمل بشحن بضاعة خاصة به على متن السفينة فإنه يجوز له الشحن ، و لا يفترض القانون شكل معين في الإذن المأخوذ المهم هو صدور الإذن ³ .

الفرع الثاني : المحافظة على السفينة

يلتزم العامل (البحار) أثناء أدائه لعمله بالمحافظة على وسائل العمل والأدوات الضرورية المسلمة إليه ⁴ ، وهو ما جاءت به المادة 421 من القانون البحري الجزائري بنصها على " يجب على البحار الاعتناء بالآلات و الأدوات و الوسائل الأخرى التي وضعت تحت تصرفه من قبل المجهز والسهر على حفظها . في حالة فقدانها أو إلحاق الضرر بها أو إتلافها بخطأ البحار ، يتعين على هذا الأخير تعويض الضرر للمجهز " .

المبحث الثاني : التزامات المجهز

يقابل التزامات و واجبات البحار حقوق لا بد من تأديتها ، هذه الحقوق تمثل التزامات رب العمل تجاه البحار ، هذه الالتزامات تعتبر من النظام العام لا يجوز الاتفاق على مخالفتها إلا أنه

¹ المادة 423 من ق ب ج .

² المادة 424 و 425 من نفس القانون .

³ إيمان آجميل ، عقد العمل البحري ، المرجع السابق ، ص 25 .

⁴ بشير هدي ، المرجع السابق ، ص 80 ، 81 .

يجوز الاتفاق على تشديد المسؤولية على عاتق المجهز (رب العمل) وذلك لتوفير أكبر حماية و رعاية للبحار¹ .

تجب الإشارة أولاً إلى أن اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 هدفها الأساسي تعزيز العمل اللائق للبحارة بحيث نصت المادة الرابعة 04 من الاتفاقية على ما يلي : " لكل بحار الحق في مكان عمل مأمون و خال من المخاطر ويستوفي معايير السلامة .

— لكل بحار الحق في شروط استخدام عادلة .

— لكل بحار الحق في ظروف عمل و معيشة لائقة على متن السفينة .

— لكل بحار الحق في الحماية الصحية و الرعاية الطبية و التمتع بتدابير الرفاهية و سائر أشكال الحماية الاجتماعية .

— تكفل كل دولة عضو ضمن حدود ولايتها القضائية تنفيذ حقوق الاستخدام و الحقوق الاجتماعية للبحارة الواردة في الفقرات السابقة من هذه المادة تنفيذاً كاملاً وفقاً لاشتراطات هذه الاتفاقية " .

تهدف منظمة العمل الدولية مكن خلال إتفاقية العمل البحري إلى جعل العمل اللائق هدفاً عالمياً تسعى كل الدول إلى تكريسه من خلال تحسين وضع البشر في العالم بالعثور على فرصة مستدامة للعمل لائق و منتج في ظروف توفر لهم الحرية و العدالة و الأمن و الكرامة الإنسانية .

ل للوصول إلى هذا الهدف لا بد للعمل أن يكون كافياً بمعنى أن يتوفر للجميع الإمكانية التامة للوصول إلى فرص كسب الدخل مع الاحتفاظ بكافة الحقوق في العمل و أن يكون منتجا وأن يكون كاملاً و لكي تتمكن الدول من الوصول إلى سياسات اجتماعية تكفل تحقيق مفهوم العمل اللائق بكل أهدافه عليها اتباع مؤشرات حددها مكتب العمل الدولي و الواردة في الاتفاقية² .

حاول المشرع الجزائري من خلال التشريع العمالي تجسيد ما جاء في الانتفاقيات الخاصة بالعمل البحري و التي أقرها إتفاقية 2006 من خلال النص عليها ضمن التزامات التجهيز في القانون البحري في القسم الثاني من الفصل الثاني من الباب الثاني للكتاب الأول المعنون ب : "

¹ إيمان آجميل ، عقد العمل البحري ، المرجع السابق ، ص 26 .

² ماموني فاطمة الزهراء ، اتفاقية العمل البحري 2006 : التوجه نحو عمل بحري لائق ، مجلة مخبر النقل و النشاطات المينائية ، جامعة وهران 02 ، العدد الأول سنة 2014 .

الملاحة البحرية و رجال البحر" وكذا في المرسوم التنفيذي 102/05 المحدد للنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري ، بما يفيد أن هذه الالتزامات مصدرها القانون ، و نظرا لأهميتها و لاعتبارها من النظام العام أكد عليها المشرع في القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 2006/04/18 الذي يحدد نموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين للنقل البحري والتجاري ، وكذا القرار الوزاري المشترك المؤرخ 2006/09/21 المحدد لنموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين للصيد البحري وجعلها بيانات إلزامية في العقد لا يصح هذا الأخير دون ذكرها و بذلك يكون مصدرها العقد المبرم بين البحار و المجهز .

يطرح السؤال : هل تمكن التشريع العمالي الجزائري من الوصول إلى تحقيق مفهوم العمل اللائق لعمال البحر ؟

تتعد التزامات المجهز بتعدد الطرف الأخر في العلاقة ، وما يهمننا في الموضوع هو التزامات المجهز نحو البحارة الذين تربطهم به علاقة عمل مثبتة بعقد عمل مكتوب التي نصت عليها المادة 428 من ق ب ج " يتعين على المجهز :

أ — أن يؤمن صلاحية السفينة للملاحة وسلامتها والجاري استغلالها وذلك عن طريق تسليحها وتجهيزها بمنشآت ملائمة وذلك طبقاً للأنظمة والتطبيقات السليمة.

ب — أن يؤمن على متن السفينة طاقماً كافياً من حيث العدد والكفاءة¹.

ج — أن يؤمن الشروط القانونية لصحة وأمن العمل على متن السفينة.

د — أن يتجنب أي إرهاق للطاقم ويلغي أو ينقص بقدر الإمكان ساعات العمل الإضافية.

ه — أن يشحن أو يكمل كمية كافية وجيدة من المؤن والمشروبات والأدوية.

و — أن يقوم بالتزاماته نحو البحارة طبقاً للأحكام القانونية والنظامية الجاري بها العمل والأعراف.

ز — إعداد عقود توظيف كتابية للبحارة.

ليس هذا فحسب بل هناك التزامات أخرى نص عليها المرسوم التنفيذي 102/05 أهمها الأجر والتأمين الاجتماعي للبحارة ، و عليه سنتناول أهم الالتزامات التي تقع على عاتق المجهز و المتمثلة أساساً فيما يلي :

¹ تقابلها اللائحة 2 – 7 من الباب الثاني من اتفاقية العمل البحري .

— تحرير عقد مكتوب يتضمن بيانات إلزامية محددة في القانون ؛

— أداء أجر البحار ؛

— ضمان الإيواء والغذاء والعلاج والزي البحري والإعادة إلى الوطن ، وكلها التزامات تفرضها

طبيعة العمل البحري ؛

— تأمين صلاحية السفينة للملاحة و تأمين طاقم كاف للسفينة ؛

— التأمين الاجتماعي للبحارة .

يمكن تقسيم هذه الالتزامات إلى التزامات عينية وأخرى مالية كما سنرى في المطلبين التاليين :

المطلب الأول : الالتزامات العينية

تتمثل هذه الالتزامات أساسا في تحرير عقد مكتوب ، و توفير الإقامة و الغذاء والعلاج ، كذا

الزي البحري ، و الإعادة إلى الوطن .

الفرع الأول : الالتزام بتحرير عقد مكتوب يتضمن بيانات إلزامية محددة في القانون

اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 تضمن حصول البحارة على عقود استخدام عادلة ، إذ تلزم

أن تحدد شروط و أحكام استخدام البحارة في اتفاق واضح يصاغ كتابة بطريقة قانونية و يوافق

عليه البحار في ظل ظروف تضمن له فرصة لدراسة الاتفاق و طلب المشورة بشأن الشروط و

الأحكام الواردة في الاتفاق بحيث يقبلها بحرية قبل التوقيع ، و يحتفظ البحار بنسخة من العقد إضافة

إلى المجهز والذي يجب أن يتضمن مجموعة من البيانات بالإضافة إلى المعلومات الشخصية طبعا

يجب أن يتضمن الصفة التي يستخدم بها البحار و مقدار الأجر ، مقدار الإجازة السنوية مدفوعة

الأجر ، إنتهاء الاتفاق و شروطه ، الحق في الرعاية الصحية و الضمان الاجتماعي و الإعادة إلى

الوطن والإشارة إلى اتفاق المفاوضة الجماعية ...¹ .

أدرج المشرع هذا الالتزام في المادة 428/ز من ق ب ج بنصها على " يتعين على المجهز :

ز—إعداد عقود توظيف كتابية للبحارة " ، بمفهوم المخالفة نستنتج أن الإخلال بهذا الالتزام

يترتب عليه جزاء جنائي باعتبار القواعد الواردة في القانون البحري قواعد أمر لا يجوز مخالفتها

أو الاتفاق على مخالفتها .

بالإضافة إلى المادة المذكورة لدينا المادة 08 من المرسوم التنفيذي 102/05 تذكرنا بهذا

الالتزام بنصها على " تبدأ علاقة عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو

¹ اللائحة 2-1 من إتفاقية العمل البحري .

الصيد البحري ابتداء من إبرام عقد توظيف مكتوب " ، بما يفيد أنه لا وجود لعلاقة عمل بدون عقد مكتوب وذلك طبعاً لتوفير حماية أكثر للبحار وضمان حقوقه ، ليس هذا فحسب فقد اشترط المشرع ضرورة وجود مجموعة من البيانات التي تعتبر إلزامية في العقد بموجب المادة 11 و 12 من المرسوم التنفيذي 102/05 ، و بما انه تطرقنا إلى هذه النقطة في الباب الأول الفصل الثاني المبحث الثاني المطلب الثاني من المذكرة تحت عنوان " الأركان الخاصة لإبرام عقد العمل البحري " فلا داعي للتكرار و كان هذا للتذكير لا أكثر .

الفرع الثاني : الالتزام بتوفير الإقامة و الغذاء و العلاج و الزي البحري

هذه الالتزامات التي تقع على عاتق المجهز تفرضها طبيعة العمل البحري بحيث يكون البحار في ظروف عمل مختلفة تماماً عن العمل في البر لذلك و بطبيعة الحال فالالتزامات تختلف لتلائم طبيعة العمل في البحر ، التي تقتضي بأن يؤدي البحار عمله بعيداً عن محل إقامته ذلك أن العمل يكون على متن السفينة و في خدمة الرحلة البحرية مما يعني أنه قد أصبحت للبحار إقامة ثانية محلها ونطاقها السفينة ذاتها ، و من ثمة كان طبيعياً أن يقع على المجهز الالتزام بإعداد إقامة ملائمة للبحار على متن السفينة ، وتوفير غذاء كاف و مناسب طيلة مدة السفر ، وهو ما جرى عليه العرف البحري ، كما يلتزم المجهز بعلاج البحار في حالة المرض و توفير ظروف عمل صحية و ملائمة .

أولاً : الالتزام بتوفير الإقامة : قبل التطرق إلى القانون الوطني و كيفية معالجته لهذه المسألة تجب الإشارة إلى منظمة العمل الدولية و جهودها في توفير حماية للعمال عامة و لعمال البحر خاصة ، عن طريق الاتفاقيات المبرمة في هذا المجال ، و فيما يخص إقامة البحارة على متن السفن لدينا ثلاث اتفاقيات الأولى كانت تحت رقم 75 بشأن إقامة الأطقم على ظهر السفن ، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 06/حزيران/1946 ، بسياتل ، والاتفاقية الثانية تحت رقم 92 بشأن إقامة الأطقم على ظهر السفن (مراجعة للاتفاقية السابقة) ، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 08/حزيران/1949 ، بجنيف ، أما الاتفاقية الثالثة فتخص صيادي الأسماك وهي الاتفاقية رقم 126 بشأن الإقامة على ظهر سفن صيد الأسماك ، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 01/حزيران/1966 ، بجنيف

اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 أولت اهتمام خاص بهذه المسألة تضمن من خلال الأحكام الواردة فيها توفير أماكن إقامة و تسهيلات ترفيه لائقة للبحارة على متن السفن بما يتفق مع صحة البحارة و رفاههم ، بحيث تشترط على السفن التي ترفع علم الدولة العضو فيها أن تستوفي المعايير الدنيا لتوفير أماكن معيشة و تسهيلات ترفيه آمنة و لائقة للبحارة الذين يعملون أو يقيمون على متن السفينة ، و أن تخضع للتفتيش لضمان الالتزام الأولي و المستمر بهذه المعايير وفقا لما هو وارد في الاتفاقية عند تسجيل السفينة أو إعادة تسجيلها ، و عند إجراء تعديل جوهري على أماكن إقامة البحارة على سفينة ما .

يجب على السلطات المختصة وفقا للاتفاقية أن تولي اهتماما خاصا لضمان تنفيذ اشتراطات الاتفاقية لاسيما فيما يتعلق بحجم الغرف و غيرها من أماكن الإقامة ، التدفئة و الهوية ، الضوضاء و الاهتزازات و غيرها من العوامل المحيطة في مكان العمل ، المرافق الصحية ، الإضاءة ، العيادة .¹

عالجت اتفاقية العمل البحري هذه المسائل سابقة الذكر بالتفصيل و في ذلك ضمان أكبر قدر من الحماية للعامل و ضمان معيشة لائقة للبحار في مكان العمل .

المقصود من إقامة الأطقم في مفهوم هذه الاتفاقيات هو قاعات النوم و قاعات الطعام والمرافق الصحية و المستشفى و أماكن الترفيه الموفرة لاستخدام الطاقم² .

أما فيما يخص القانون الوطني فالتشريع البحري الجزائري و تماشيا مع الاتفاقيات الدولية المبرمة في هذا المجال نص على هذا الالتزام صراحة و ذلك في المواد 439 إلى 446 من ق ب ج ، بحيث يتعين على المجهز أن يضع تحت تصرف البحارة على متن السفينة مساكن مهيأة بشكل مناسب و ذات تهوية وإضاءة و تدفئة و ذلك بنسبة عدد الساكنين وهي مخصصة لاستعمالهم فقط³ .

كما أوجب المشرع على المجهز أن يقدم مجانا لكل واحد من أفراد الطاقم وسادة وغطاءين من الصوف و البياض الكامل للسريير و منشفتين ، وإذا كانت السفينة تمر في مناطق استوائية يقدم لهم

¹ للمزيد أنظر اللائحة 1- 3 من الباب الثالث من الاتفاقية .

² المادة 02/ من الاتفاقية رقم 75 بشأن إقامة الأطقم على ظهر السفن الاتفاقية رقم 92 المراجعة لها ، المادة

02/ من الاتفاقية رقم 126 بشأن الإقامة على ظهر سفن صيد الأسماك ، السابق ذكرهما .

³ المادة 439 من ق ب ج .

ناموسية ، على أن توضع أدوات النوم المسلمة من طرف المجهز تحت مسؤولية البحارة الذين هم مسئولين في حالة نقلها الغير العادي أو فقدانها الناتج عن خطئهم ، ويجب أن تغير الأدوات المسلمة إلى البحارة وتغسل وتنظف في الفترات التي يتم تحديدها بموجب النظام الداخلي على نفقة المجهز أما بالنسبة للحجرة وكل مكان للنوم يجب أن يهيأ ويجهز على شكل أحسن بالأثاث المتمثل خصوصا في طاولات أو مكاتب ومقاعد مريحة حسب الحاجة وأن تؤمن للبحارة رفاهية معقولة ويجب أن تكون تحت تصرف كل فرد من أفراد الطاقم خزانة ودرج مزودان بأقفال لحفظ أمتعته الشخصية.

والمشرع أوجب على المجهز أن يوزع الأسرة العاملة بقدر الإمكان ، بحيث يقوم بفصل الخدمات الربعية للسفينة وأن يتفادى بقدر الإمكان أن يقتسم العامل البحار بالنهار، نفس الحجرة مع من يليه في الخدمة الربعية¹ .

نلاحظ بأن المشرع في هذا الخصوص لم يورد أحكاما خاصة بالمرأة العاملة البحارة و لم يلزم الفصل بين أماكن إقامة العمال الذكور و العاملات النساء تاركا بذلك تنظيم هذه المسائل للنظام الداخلي و الاتفاقيات الجماعية للمؤسسة .

حسب المشرع الجزائري فهذا الالتزام هو التزام بتحقيق نتيجة و هو ما تكتشفه من خلال استقراءنا للأحكام المذكورة سابقا ، كإلزامية توافر مسكن البحارة على الأثاث وبعض الأدوات الضرورية ، وعلى المجهز بذل عناية الرجل المعتاد في تنفيذ الالتزام بالإيواء² ، و إذا كانت الأحكام الواردة في القانون البحري لا تكفي لتنظيم هذا الالتزام فعلى المجهز الرجوع إلى العرف البحري والاسترشاد بالأحكام التي تضمنتها الاتفاقيات والتوصيات الدولية الصادرة عن منظمة العمل الخاصة بالعمل البحري .

ثانيا : الالتزام بالغذاء : عالجت هذه المسألة منظمة العمل الدولية في الاتفاقية الدولية رقم 68 بشأن الغذاء وتقديم الوجبات للأطقم على ظهر السفن المنعقدة في 06/حزيران/1946 بسياتل ،

¹ المواد من 440 – 445 من نفس القانون .

كمال حمدي ، القانون البحري – السفينة ، أشخاص الملاحة البحرية ، استغلال السفينة – ، المرجع السابق

²،ص 297 .

دخلت حيز التنفيذ في 1957/03/24 ، والاتفاقية رقم 69 بشأن شهادات كفاءة طباطحي السفن المنعقدة في 06/ حزيران 1946/ بسياتل، دخلت حيز التنفيذ في 1953/04/22 .

أما فيما يخص اتفاقية العمل البحري 2006 تضمن كفالة حصول البحارة على الغذاء و مياه للشرب ذات نوعية جيدة في ظل ظروف صحية منظمة عن طريق إلزام الدول الأعضاء أن تحمل السفن التي ترفع علمها مواد غذائية و مياه للشرب كافة و جيدة النوعية و القيمة الغذائية ، و يوفر الغذاء مجاناً للبحارة خلال فترة التعاقد ، كما يجب أن يكون البحارة المكلفين بإعداد الطعام مؤهلين لذلك¹.

وتماشيا مع الأحكام الدولية ألزم المشرع البحري الجزائري المجهز في المادة 428/هـ بأن يشحن أو يكمل كمية كافية و جيدة من المؤن و المشروبات و الأدوية .

كما يجب على المجهز تزويد البحارة بالمؤونة المجانية حسب صفة و مدة الرحلة و ذلك طيلة مدة قيدهم في دفتر طاقم السفينة ، و يجب أن تكون المؤونة المقدمة إلى البحارة سليمة و بكمية كافية و جيدة و ذات قيمة غذائية غنية و متنوعة بما فيه الكفاية ، إلا أن هذا الالتزام أورد عليه المشرع استثناء بالنسبة للسفن الساحلية و التي فيها المجهز مخير بأن يقدم الغذاء للبحار عينا أو يمكنه دفع المقابل نقداً للبحارة² .

و يجب أن تسلح السفن بالمنشآت و التجهيزات الملائمة لخرن المؤن و معالجتها بما في ذلك الماء و تحضير و خدمة المطبخ و المائدة ، و يجب أن يكون مستخدمو التموين التابعون للمطبخ و المكان المخصص للأكل من ذوي الكفاءات المهنية الضرورية المصادق عليها بشهادات رسمية أو شهادات الكفاءة .

المشرع الجزائري وحرصاً منه على تقديم للبحار الغذاء بصفة سليمة وكمية كافية، وبموجب قرار وزاري مشترك صادر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية ووزير الصحة العمومية حدد ما يلي :

— مقدار الحد الأدنى من الحصص اليومية من المؤونة المقدمة لمختلف أصناف السفن و حسب نوع الملاحة ؛

¹ اللائحة 2-3 من الباب الثالث من اتفاقية العمل البحري .

² المادة 433 من ق ب ج .

_____ المبالغ النقدية المقابلة للغذاء بالنسبة للسفن الساحلية والشروط المطلوبة للاستفادة منها ؛
 _____ نظام مراقبة المؤن و الأرزاق والماء وجميع التجهيزات المستعملة لخرن ومعالجة المواد
 الغذائية وكذلك المطبخ وأي تجهيز آخر مستعمل لتحضير وتقديم وجبات الطعام على متن السفن¹

والمشرع الجزائري أعطى الحق لطاقم السفينة في أن ينتخب مندوباً عنه كي يراقب أثناء
 الرحلة وفي كل توزيع للغذاء كميات ونوعية المواد الغذائية الموزعة ومقدار الحصص اليومية وكيفية
 تحضير وتقديم وجبات الطعام ، وفي حالة ما إذا لاحظ مندوب الطاقم بأن الغذاء المقدم للبحارة غير
 كاف أو ذو نوعية غير جيدة ، يحق له رفع شكوى لدى الربان أو المجهز أو السلطة الإدارية
 البحرية يعبر فيها عن تضرر أفراد الطاقم من عدم تطبيق شروط تموين السفينة وفقاً للأنظمة ، والتي
 يترتب عنها وجوباً فتح تحقيق من طرف الربان والمجهز أو السلطة البحرية المختصة ، وإذا ما
 ثبتت المخالفات تعين على المجهز القيام فوراً بالتسويات الضرورية ، بل أكثر من ذلك أوجب
 المشرع على مجهز السفينة باستثناء سفن الصيد البحري وسفن الملاحة الساحلية ، أن يؤمن على
 ظهر السفينة مخزن للتموين كي يمكن البحارة من المشتريات اليسيرة والخاصة باستعمالهم
 الشخصي، ويسير هذا المخزن وتحدد قائمة البضائع وأسعار بيعها بموجب قرار وزاري مشترك
 صادر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية والوزير المكلف بالمالية² .

ما يكمن قوله أخيراً فيما يخص الغذاء و الإقامة هو أن هذا الالتزام قاصر على فترة السفر ،
 وهو التزام يتعين تنفيذه عينا ، و لا يستطيع رب العمل البحري أن يخصم من أجر البحار مقابل
 الغذاء أو الإقامة هذا من جهة و من جهة أخرى لا يستطيع رب العمل أن يتخلى عن هذا الالتزام
 مقابل أداء مقابل نقدي عنه إلا في الحالات المستثناة قانوناً³ ، كما لا يجوز للبحار أن يطلب دفع
 قيمة الغذاء إليه نقداً على أن يكفل هو بذلك ، و أنه إذا لم يستعمل البحار أدوات النوم أو لم يتناول
 الغذاء الذي اعد له لا يكون له الحق في الحصول على تعويض⁴ .

¹ المادة 434 و 435 من ق ب ج .

² المواد من 436 _____ 438 من نفس القانون .

³ المادة 02/433 من ق ب ج .

كمال حمدي ، القانون البحري - السفينة ، أشخاص الملاحة البحرية - استغلال السفينة- ، المرجع السابق

⁴،ص 297 .

ثالثا : الالتزام بالعلاج :

التزام رب العمل بعلاج البحارة أثناء الرحلة البحرية التزام عتيق جرت عليه الأعراف البحرية منذ القدم فهو التزام يقوم على فكرة مخاطر المهنة "Le risque professionnel" ، وذلك دون أن يتوقف هذا الالتزام على إثبات البحار لخطأ رب العمل ، فهو التزام يفسر بفكرة المشاركة في الرسالة البحرية حيث كان البحار قديما يعتبر شريكا في مخاطر تلك الرسالة و مغانمها إذا أصيب بمرض أو جرح أو عاهة وهو في خدمة السفينة وجب أن يعالج على حساب المجهز¹ .

وقد ظل هذا التقليد عرفا بحريا مقررا إلى أن صدر الأمر الملكي الفرنسي عام 1681 الذي عني بجميع الأعراف و التقاليد البحرية و نص فيه على هذا الالتزام ، الذي انتقل بدوره إلى مجموعة القانون التجاري الفرنسي ثم إلى مجموعة القانون البحري المصري ، و بعدها صدر قانون العمل البحري الفرنسي 1926 الذي ألغى الأحكام الخاصة بالعلاج الواردة في الأمر الملكي و أعاد تنظيم هذه المسألة – حق الملاح في العلاج – في المواد من 79 إلى 86 منه² .

وفي لندن تم إبرام معاهدة سلامة الأرواح في البحار عام 1974 وكذا بروتوكولها في 17 فيفري 1987 نصا على التزام المجهزين باستخدام جراح على ظهر السفن التي تعمل في البحار³ ، كما يجب أن تزود السفن بطبيب مؤهل وكمية من الأدوية والمواد الطبية⁴ ، وهو ما نصت عليه

¹ هاني دويدار ، النظام القانوني للسلامة و الصحة في مجال النقل و خاصة النقل البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الاسكندرية ، ط 2002 ، ص 138 .

² علي حسن يونس ، المرجع السابق ، ص 224 .

³ تمت المصادقة على هذه الاتفاقية بموجب المرسوم رقم 510/83 المؤرخ في 1983/08/27 ، والمتضمن

المصادقة على الاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر ، المنعقدة بلندن بتاريخ 1974/11/01 ، والبروتوكول لسنة 1978 الملحق بالاتفاقية المحرر في لندن بتاريخ 1978/02/17 ، ج ر عدد 36 المؤرخة في 1983/08/20 .

⁴ حسن يوسف غناي ، القانون البحري ، جامعة الإمارات العربية المتحدة ، الإمارات العربية المتحدة ، ط 1990 ، ص 171 .

الاتفاقية الدولية بشأن الحماية الصحية و الرعاية الطبية للبحارة بنصها على ضرورة أن تحمل كل سفينة تحمل علم دولة عضو في هذه الاتفاقية صيدلية على متنها¹ .

بالنسبة لاتفاقية العمل البحري لسنة 2006 تضمن حماية صحة البحار و تضمن حصولهم على الرعاية الطبية في البحر و البر مجانا ، كما جاء في الاتفاقية أن السلطة المختصة في الدول الأعضاء يجب أن تعتمد نموذج طبي موحد يستخدمه ربابنة السفن و المسؤولين المختصين في الرعاية الطبية على البر و على متن السفن و يحافظ على سرية النموذج و مضمونه عند استكماله و لا يستخدم إلا لتسهيل علاج البحارة ، نصت الاتفاقية على ضرورة نص القوانين و اللوائح الوطنية كحد أدنى على الاشتراطات التالية :

-تحمل جميع السفن صيدلية و أجهزة طبية و دليلا طبيا ، و تقرر السلطة المختصة مواصفاتها و تخضع لتفتيش منتظم .

-تحمل السفن التي تنقل 100 شخص أو أكثر و تقوم عادة برحلات دولية مدتها أكثر من ثلاثة أيام طبيا مؤهلا يكون مسؤولا عن تقديم الرعاية الطبية .

-بالنسبة للسفن التي لا تحمل طبيا يجب أن يكون على متنها على الأقل بحارا يكون مسؤولا عن الرعاية الطبية و إعطاء الأدوية كجزء من مهامه العادية ، أو على الأقل توفير الإسعافات الأولية ، على أن يكونو أتمو بنجاح تدريبا عي مجال الرعاية الطبية .

-بل أكثر من ذلك تكفل السلطة المختصة عن طريق نظام معد مسبقا ، أن تتاح المشورة الطبية باللاسلكي أو بالأقمار الصناعية للسفن في البحر بما في ذلك المشورة الطبية المتخصصة و ذلك 24 ساعة في اليوم دون مقابل لجميع السفن بغض النظر عن العلم الذي ترفعه² .

في الجزائر نلاحظ بأنها كانت سباقا في هذه النقطة بالتحديد أي فيما يخص الصيدليات على متن السفن حيث تنص المادة 445 من القانون البحري على³ كل سفينة غير مزودة بطبيب يجب أن تزود بصندوق للأدوية من نوع ملائم ومرفق بتعليمات مفهومة " ، بمعنى أن كل السفن سواء

¹ المادة 05 من الاتفاقية رقم 164 بشأن الحماية الصحية و الرعاية الطبية للبحارة ، الصادرة عن منظمة العمل

الدولية بتاريخ 1987/09/24 بجنيف .

² اللائحة 1-4 من الباب الرابع من الاتفاقية .

³ تقابلها المادة 189 و 190 من قانون التجارة البحرية المغربي .

كانت مخصصة للملاحة أو التجارة أو النزهة أو الخدمات ملزمة بأن تحمل على متنها صيدلية تكون مشتملاتها بمقدار طاقمها و عدد ركابها و نوعية الرحلة و مدتها¹.

وبالرجوع إلى القانون 07/88 المؤرخ في 1988/01/26 المتعلق بالوقاية الصحية والأمن وطب العمل في مادته الثالثة عشر نجده يلقي التزام طب العمل على المؤسسة المستخدمة² ، دون استثناء أي قطاع بما في ذلك العمل في القطاع البحري .

لإحاطة هذا الموضوع من كل جوانبه ينبغي علينا الإجابة على الأسئلة التالية : ما هي شروط الالتزام بالعلاج ؟ و إلى أي حد يلتزم المجهز بالعلاج ؟ و كيف ينقضي هذا الالتزام ؟ و أخيرا من يتحمل في النهاية مصاريف العلاج ؟

1 - شروط الالتزام بالعلاج : نص المشرع في المادة 429 من القانون البحري على " تقع على عاتق المجهز في إطار التنظيم الجاري به العمل ، جميع العلاجات الطبية الضرورية للبحار و ذلك خلال رحلته في البحر و مكوثه في ميناء أجنبي " ، نستخلص من هذه المادة أن المجهز ملزم بالعلاج في حالتين وهما الجرح و المرض ، و يشترط لاستحقاق العلاج في حالة الجرح أن يصاب به الملاح وهو في خدمة السفينة ، بمعنى أن تتوافر رابطة السببية بين الجرح و خدمة السفينة ، سواء جرح الملاح في البر أثناء السفر أو على ظهر السفينة ، ففي الحالة الأولى على الملاح أن يقيم الدليل بأن الجرح إنما كان بسبب خدمة السفينة ، أما في الحالة الثانية فيفترض أن الجرح ناتج عن خدمة السفينة مادام الملاح على متنها ، و للمجهز أن يدحض هذه القرين بالإثبات العكسي ، أما المرض فيشترط أن يصاب به الملاح أثناء السفر بعد قيام السفينة مهما كان نوع المرض أو مصدره و لو لم يكن متعلقا بخدمة السفينة³.

¹ القرار المؤرخ في 1986/04/30 المتعلق بالتدابير الخاصة بالصيدليات الموجودة على متن السفن التي ترفع العلم الوطني و ما تشتمل عليه ، المعدل و المتمم بالقرار المؤرخ في 2001/12/18 .

² المادة 13 من القانون 07/88 المؤرخ في 1988/01/26 المتعلق بالوقاية الصحية و الأمن و طب العمل ، ج ر عدد 04 المؤرخة في 1988/01/27 .

مصطفى كمال طه ، مبادئ القانون البحري ، دار المكتبة القانونية ، الاسكندرية ، ط 03 ، سنة 1989 ، ص

ويستحق الملاح العلاج حتى ولو كان الجرح أو المرض ناشئاً عن خطأه باعتبار أن خطأ الملاح من مخاطر المهنة ، و مع ذلك إذا كان الجرح أو المرض من نتيجة عصيان أو خطأ جسيم أو السكر أو مرض وراثي فعلى مجهز السفينة أن يقدم نفقات العلاج على أن يحسبها من حساب الملاح الجريح أو المريض ¹ .

2 – حدود التزام المجهز بالعلاج : يشمل التزام المجهز بالعلاج جميع رجال الطاقم أيا كانت طريقة استخدامهم سواء كان الملاح مستخدماً بالمشاهدة أو بالرحلة أو بحصة في الأرباح أو في أجرة السفينة ، و بصرف النظر عن نوع الملاحة التي تقوم بها السفينة ، كان هذا من حيث الأشخاص أما من حيث العلاج فالمجهز ملزم بعرض الملاح على الطبيب والقيام بكافة ما يلزم لعلاجهم سواء تعلق ذلك بالكشف عن المرض كعمل أشعة أو تحليل أو بالقضاء عليه كشرء الأدوية و القيام بعملية جراحية في حالة الضرورة وهو ما نستشفه من عبارة " جميع العلاجات الطبية الضرورية " الواردة في نص المادة 429 سابق الذكر ، بل أكثر من ذلك المجهز ملزم بتقديم الطعام الملائم لحالة مرض الملاح ، وفي حالة ما إذا كان الملاح عالج في مستشفى فمصارييف الإقامة والإيواء والإطعام تقع تعتبر من مستلزمات العلاج و تقع على عاتق المجهز ² .

تعد النفقات التي تستدعيها العناية بصحة الملاح من الديون الممتازة لأنها ديون نشأت عن عقد استخدام البحار ³ .

3 – مكان العلاج : الأصل أن يتم علاج الملاح على ظهر السفينة إذا أصيب بمرض أو جرح أثناء الرحلة البحرية أو أثناء المكوث في ميناء أجنبي ، وذلك بسبب أن السفينة سريعة التنقل والملاح يكون دائماً مرتبطاً بها ، الشيء الذي دفع المشرع الجزائري إلى إلزام المجهز بأن يهيئ وسائل العلاج للملاحين المتواجدين على ظهر السفينة ، وذلك بموجب المادة 445 من القانون البحري التي تنص على " كل سفينة غير مزودة بطبيب ، يجب أن تجهز بصندوق للأدوية من نوع ملائم ومرفق بتعليمات مفهومة، ويجب أن يكون طاقم كل سفينة محضراً من طرف المجهز في ميدان الإسعافات الأولى " .

¹ مصطفى كمال طه ، نفس المرجع ، ص 224 .

² علي حسن يونس ، المرجع السابق ، ص 231 .

³ المادة 73/أ من ق ب ج .

أما في حالة ما إذا كان الملاح المريض أو المجروح أو المقطوع أحد أعضائه غير قادر على الاستمرار في الرحلة البحرية فإنه يجب على الربان بمجرد وصول السفينة إلى أول ميناء أجنبي أن يقوم بنقله إلى المستشفى أين يمكن أن يعالج فيه على الوجه اللائق¹ .

4 – انقضاء الالتزام بالعلاج : ينقضي الالتزام بالعلاج في الحالات التالية :

أ – الأصل أن المجهز يلتزم بتقديم العلاج للملاح لحين تمام شفائه ما دام أن الشفاء ممكن و يشمل هذا الالتزام فترة النقاهة متى كانت هذه الفترة لازمة لتمام الشفاء ، إلا أنه ينتهي هذا الالتزام و لو لم يتعافى الملاح في حالة استحالة الشفاء ، إذ من غير المعقول أن يظل المجهز ملزماً بالعلاج إلى ما لا نهاية ما دام أنه معلوم مقدماً أن العلاج غير مجدي .

ب – أن يرفض الملاح الرضوخ لتعليمات الطبيب أو يمتنع عن العلاج أو يقوم بما يضره مما يترتب على ذلك أن تزيد حالته سوءاً ، فهنا يكون الملاح قد تسبب بفعله أو خطئه في النتيجة التي وصل إليها و هنا ليس من العدل إلزام المجهز بالعلاج² .

ج – وفاة الملاح : إذا توفي الملاح ينقضي التزام المجهز بالعلاج و يتولد التزام آخر وهو إعادة جثمان البحار إلى أهله و تحمل مصاريف الجنازة سواء حدثت الوفاة على متن السفينة أو في البر أو في الخارج بشرط أن يكون وقت الوفاة على عاتق المجهز ، أما في حالة عدم إمكانية دفن البحار أو إعادة جثمانه إلى وطنه و جب على الربان الأمر بتغطيس الجثمان في البحر مع مراعاة جميع الأعراف البحرية في هذا الميدان³ .

كان هذا عن التزام المجهز نحو البحار المتوفى أما التزامه تجاه عائلته فيتمثل في أن يدفع المجهز لعائلة البحار التي هي على عاتقه قانوناً أو واقعياً تعويض بعد الوفاة يساوي مبلغ شهر من راتب العمل لكل سنة قضاها في خدمة المجهز ، و ذلك زيادة على تعويضات الضمان الاجتماعي⁴ .

5 – من الذي يتحمل في النهاية مصاريف العلاج : يجب التفرقة بين من يلتزم بتقديم العلاج و من يقع على عاتقه في النهاية تحمل نفقاته و هو ما سنبينه فيما يلي :

¹ علي حسن يونس ، المرجع السابق ، ص 231 .

² علي حسن يونس ، نفس المرجع ، ص 233 – 235 .

³ المادة 431 من ق ب ج .

⁴ المادة 432 من نفس القانون .

أ – الحالات التي يتحمل فيها الملاح نفقات العلاج ابتداء و انتهاء : في هذه الحالات لا يلتزم المجهز بتقديم العلاج للملاح ، و ينحصر ذلك في حالة ما إذا خرج الملاح من السفينة دون إذن و تسبب بفعله أو خطئه في مرضه أو جرحه .

ب – الحالات التي يتحمل فيها المجهز نفقات العلاج ابتداء و يقع عبؤها على الملاح انتهاء : وهي التي يحصل فيها مرض الملاح و هو في غير خدمة السفينة سواء وقع ذلك داخل السفينة أو خارجها أو كان خروج الملاح من السفينة بإذن أو بغير إذن وسواء كان الجرح أو المرض بفعل خطأ الملاح أو بدون خطأ منه ، في هذه الحالات يكون للمجهز مطالبة البحار برد نفقات العلاج .

ج – الحالات التي لا يتحمل فيها الملاح نفقات العلاج لا ابتداء و لا انتهاء : وهي الحالات التي يتعرض فيها الملاح للمرض أو الجرح أو قطع أحد أعضائه و هو في خدمة السفينة يعالج و تضمد جراحه على حساب المجهز ، و يقع عبء إثبات الرابطة السببية بين المرض أو الجرح و خدمة السفينة على البحار مع العلم أن الإثبات يكون سهلا في حالة الجرح عنه في حالة المرض¹ .

تلتزم المادة 426 من القانون البحري الربان بأن يضع كل أغراض البحار المتوفى أو المفقود أو البحار الذي غادر السفينة بسبب مرض أو أسباب أخرى في قائمة الجرد بمحضر اثنين من البحارة حيث تسلم بعد وضع الختم عليها للمجهز ليرسلها بدوره للبحار الذي نزل من السفينة أو ذوي حق البحار المتوفى أو المفقود .

كما يجب على الربان بموجب المادة 427 بأن يقيد في دفتر السفينة جميع الحوادث الهامة المتعلقة بالطاقم من بينها المرض و الجرح .

ما يمكن قوله في ختام هذا الالتزام أي الالتزام بالعلاج هو أن المشرع الجزائري مازال بعيد كل البعد عن تنظيم هذه المسألة بالشكل المناسب و الكافي في مجال العمل البحري ، ذلك أن الأحكام الواردة في القانون 07/88 المتعلق بالوقاية الصحية و الأمن و طب العمل يمكن الاعتماد عليها لكن ليس في كل المسائل نظرا لخصوصية العمل البحري التي تشكل مناط البحث و الدراسة في هذه المذكرة ، فالأحكام الواردة في القانون البحري سطحية جدا و لا يمكن الاعتماد عليها في كثير من الأمور لاسيما مسألة حدود الالتزام بالعلاج و كيفية تقديمه و نطاقه و متى يتحمل المجهز

¹ علي حسن يونس ، المرجع السابق ، ص 235 — 237 .

نفقات العلاج و متى يتحملها البحار ، كل هذا لم ينظمه المشرع الجزائري على العكس من ذلك في التشريعات المقارنة خاصة المشرع الفرنسي¹ و المشرع المصري² .

رابعا : ملابس البحار (الزي البحري)

تضمنت القواعد العامة الخاصة بعلاقات العمل هذا الالتزام في الفقرة الخامسة من المادة الخامسة من القانون 11/90 ضمنا بنصها على " يتمتع العمال بالحقوق الأساسية التالية : — الوقاية الصحية والأمن و طب العمل ... " ، وبالرجوع إلى القانون 07/88 المتعلق بالوقاية الصحية و الأمن و طب العمل ينص على هذا الحق صراحة في المادة السادسة (06) منه بنصها على " يجب أن توفر للعامل الألبسة الخاصة و التجهيزات و المعدات الفردية ذات الفعالية المعترف بها من أجل الحماية ، وذلك حسب طبيعة النشاط و الأخطار " .

هذا الالتزام مكمل لالتزام البحار بارتداء الزي البحري المنصوص عليه في المادة 06 من المرسوم التنفيذي 102/05 سابق الذكر التي تنص على " يتعين على المستخدمين الملاحين العاملين على متن سفن النقل البحري والتجاري أن يرتدوا الزي البحري الذي يقدمه لهم مجهز السفينة " ، ما نلاحظه على هذه المادة أنها تلزم عمال البحر على متن سفن النقل البحري و التجاري بارتداء الزي البحري دون العمال على متن سفن الصيد البحري .

في اعتقادي حتى العمال في مجال الصيد البحري بحاجة إلى لباس معين لتوفير حماية أكثر أثناء العمل علما بأن الصيد حاليا يتم بواسطة آلات يمكن أن تكون خطرا على البحار . يتعين على المجهز أن يقدم مجانا لكل فرد من أفراد الطاقم بدلات للشغل و بدلات للوقاية حسب طابع العمل المتم على متن السفينة³ ، و بمفهوم المخالفة للحكم المتقدم أن هذا الالتزام هو التزام عيني بمعنى أنه لا يجوز تقديم مبلغ مالي يفي بقيمة اللباس .

يتم تحديد تناسق الألبسة و آجال استعمالها وطريقة تسليمها وحفظها والمسؤولية المالية لأفراد الطاقم لارتدائها وتلفها الغير العادي بخطأ من المستعملين بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية ، يلتزم المجهز بتقديم لباس العمل لكل البحار سواء المتعاقدين لمدة محددة أو غير محددة كل سنة ، ويجب أن يكون اللباس موحدا (نفسه لكل أفراد الطاقم) و كاملا (بكل محتوياته الحذاء و

¹ المواد من 79 — 86 من قانون العمل البحري الفرنسي .

² المادتين 126 و 127 من قانون التجارة البحرية المصري .

³ المادة 01/447 من ق ب ج .

السروال ...) ، و ذلك حسب النموذج المحدد بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية ، مقابل دفع البحار نصف المصاريف¹ .

من خلال استقراءنا لنص المادتين 447 و 448 من القانون البحري يبدوا لنا من الوهلة الأولى أن هناك تناقض بين المادتين فالأولى تنص على المجانية أما الثانية فتتص على دفع البحار نصف المصاريف ، لكن بالرجوع إلى نص المادتين باللغة الفرنسية المادة 447 تنص على اللباس بـ : Vêtement de travail أي لباس العمل ، أما المادة 448 فتتص على اللباس بـ : Uniforme و المعبر عنها باللغة العربية بالزّي ، فالمشرع قصد في المادة 448 الزّي الذي يختلف عن ملابس العمل والذي يكون موحدًا كما رأينا.

حسب الفقرة الثانية من المادة 448 فإن المجهز يقوم بتسبيق المصاريف و يستوفي حقه من النصيب الذي يرجع على عاتق البحار بواسطة اقتطاعات تقسط لمدة ستة أشهر على الأكثر من راتب هذا الأخير .

الفرع الثالث : الإعادة إلى الوطن (الترحيل) :

يقصد بهذا الالتزام قيام رب العمل بإعادة البحار إلى الميناء الذي تم تعيينه فيه أو إلى الميناء الذي سافر منه عند بدئ تنفيذ العقد ، و ذلك إذا انقضى العقد وهو في الخارج² .

هذا الالتزام عتيق جدا يعود إلى العادات البحرية القديمة ، بالرغم من ذلك كان أول تنظيم له على مستوى منظمة العمل الدولية سنة 1926 من خلال الاتفاقية الدولية رقم 23 بشأن إعادة البحارة إلى أوطانهم المنعقدة في جنيف في السابع من حزيران ، و التي تمت مراجعتها بالاتفاقية الدولية رقم 166 المنعقدة في جنيف في 24 سبتمبر 1987 ، كما عالجت مسألة العودة إلى الوطن من كل الجوانب اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 التي تضمن للبحارة العودة إلى الوطن دون أي تكلفة مع اشتراطها على الدول الأعضاء أن تقدم ضمانات مالية على متن السفن التي ترفع علمها بغية ضمان إعادة البحارة إلى أوطانهم في الحالات التالية :

-انقضاء أجل اتفاق استخدام البحارة أثناء الرحلة في الخارج .

-انتهاء اتفاق استخدام البحارة سواء من قبل مال السفينة أو من قبل البحارة لأسباب مبررة .

¹ المادة 02/447 و 448 من ق ب ج .

كمال حمدي ، القانون البحري -السفينة ، أشخاص الملاحة البحرية - استغلال السفينة- ، المرجع السابق

²،ص302 .

-في حالة عدم قدرة البحار على الاستمرار في أداء واجباته .
كما حظرت الاتفاقية على الدول الأعضاء فيها مطالبة البحار بدفع تكاليف عودته إلى الوطن سلفا عند بدئ الاستخدام كما لا يجوز استرداد هذه التكاليف من أجر البحار أو استحقاقاته الأخرى إلا في الحالات التي يخل فيها البحار بصورة خطيرة بالتزاماته تجاه عمله .

في حالة امتناع مالك السفينة عن اتخاذ التدابير اللازمة لإعادة البحار إلى وطنه أو إذا لم يدفع تكاليف عودته تقوم السلطة المختصة في الدولة العضو التي ترفع السفينة علمها باتخاذ ترتيبات إعادة البحار المعني إلى وطنه ، و إذا لم تقم بذلك يجوز للدولة التي سيعاد منها البحار إلى وطنه أو الدولة التي يكون فيها البحار من مواطنيها أن تتخذ ترتيبات إعادته إلى وطنه ، و يحق لها استرداد ما تحملته من تكاليف من الدولة العضو التي تحمل السفينة علمها و على هذه الأخيرة أن تسترد من مالك السفينة التكاليف التي تحملتها لإعادة البحار إلى وطنه عن طريق الحجز على السفينة¹ .

فالحكمة من وراء تنظيم هذه المسألة يعود إلى اعتبارات إنسانية تهدف إلى حماية البحار الذي هو في الغالب شخص معسر لا يقوى على تحمل نفقات عودته إلى بلده إذا ترك في الخارج أو انقضى عقده و هو في بلد أجنبي ، بالإضافة إلى المصلحة العامة التي تدعو إلى فرض هذا الالتزام حيث تعتمد الدولة في وقت الأزمات على رجال البحرية التجارية الأمر الذي يقتضي حرصها على إعادة البحارة إلى أراضيها² .

و قد أقر المشرع الجزائري بحق البحار في العودة إلى وطنه في القانون البحري في مادته 449 وما يليها معالجا بذلك مصاريف العودة و مشتملاتها وكذا حالات العودة التي تختلف من البحار الجزائري إلى البحار الأجنبي³ .

لإحاطة هذا الموضوع من كل الجوانب لا بد من التطرق إلى طبيعة الالتزام بالترحيل و حالاته وكيفية تنفيذه .

¹ اللائحة 2- 5 من الباب الثاني من الاتفاقية .

كمال حمدي ، القانون البحري - السفينة ، أشخاص الملاحة البحرية - استغلال السفينة - ، المرجع السابق ، ص304² .

³ أنظر المواد 193 و 194 من قانون التجارة البحرية المغربي .

أولا :طبيعة الالتزام بالترحيل : يتعلق هذا الالتزام بالنظام العام شأنه شأن كل التزامات رب العمل ، فلا يجوز للبحار التنازل عن حقه في العودة ، وأي تنازل من هذا القبيل يعد باطلا ولا أثر له فهو التزام قانوني مفروض على المجهز ولو لم يتم النص عليه في العقد¹ .
والترحيل حق للبحارة جميعا دون تفرقة بين الربان أو ضابط الملاحة أو المهندس البحري أو عمال السطح

يشمل الالتزام بالترحيل نفقات الغذاء والإقامة فضلا عن نفقات النقل وهو ما جاءت به المادة 01/545 من القانون البحري بنصها على " تشمل مصاريف الإعادة إلى الوطن ، جميع النفقات المتعلقة بنقل و إسكان و بإطعام البحار خلال الرحلة و تشمل أيضا مصاريف معيشة البحار حتى الوقت المحدد لذهابه² ، عندما يعاد البحار إلى الوطن كأحد أفراد الطاقم ، فله الحق بالمكافأة للخدمات التي قدمها أثناء الرحلة " ، ما يمكننا استخلاصه من هذه المادة أن المجهز ملزم بنفقات الترحيل سواء تم بواسطة (النقل) سفينته أو بواسطة سفينة أخرى ، أو أي وسيلة نقل كالطائرة مثلا المهم أن الوجهة تكون إلى الميناء المقصود إعادة البحار إليه³ .

بالنسبة لغذاء البحار و إقامته أثناء الترحيل ليس بالضرورة أن يكون التزاما عينيا المهم أن يتحمل المجهز نفقات ذلك ، ولا يتضمن النقل ملابس البحار و إذا قدمت له يعود له البحار بقيمتها .
ولا يضمن الالتزام بالترحيل تقديم العلاج ما لم يثبت البحار أن الجرح أو المرض حدث وهو في خدمة السفينة .

تجب الإشارة إلى أن الترحيل بالشكل المنصوص عليه في القانون البحري الجزائري قاصر على البحارة العاملين على السفن الجزائرية سواء أكان البحار جزائري أو أجنبي ، أما إذا كانت السفينة أجنبية فيطبق قانون الدولة التي تحمل السفينة علمها .

ثانيا :حالات الإعادة إلى الوطن : تختلف حالات الإعادة إلى الوطن باختلاف جنسية البحار من بحار ذو جنسية جزائرية إلى بحار ذو جنسية أجنبية .

كمال حمدي ، القانون البحري - السفينة ، أشخاص الملاحة البحرية - استغلال السفينة- ، المرجع السابق ، ص

304¹.

² انظر الباب الثاني ، اللائحة 2- 5 ، المعيار 2 أ -5 ، المبدأ التوجيهي باء 2 - 5 فقرة 03 من الباب من اتفاقية العمل البحري .

³ انظر الباب الثاني ، اللائحة 2- 5 ، المعيار 2 أ -5 ، المبدأ التوجيهي باء 2 - 5 فقرة 06 من الباب من اتفاقية العمل البحري .

1 – البحار ذو الجنسية الجزائرية : تنص المادة 449 من القانون البحري على : " كل فرد من أفراد الطاقم ينزل إلى البر أو يترك في البلاد الأجنبية لسبب ما ، ويكون من جنسية جزائرية و قاطنا بالجزائر ، يحق له أن يعود إلى الوطن و النزول في الميناء الجزائري الذي أبحر منه " ، هذه المادة واضحة و صريحة فيما يخص حق البحار الجزائري في العودة إلى الوطن أو بالأحرى العودة إلى الميناء الذي أبحر منه أيا كان سبب نزوله إلى البر في البلاد الأجنبية شريطة ألا يكون النزول بإرادة البحار كمرض أو جرح هذا الأخير مما يستوجب علاجه ، أو تعذر مواصلة السفينة لرحلتها ...¹ ، في هذه الأحوال يحمل المجهز مصاريف العودة إلى الوطن و هو ما نصت عليه الفقرة الثانية من نفس المادة " ترجع مصاريف إعادة البحار إلى الوطن في حالة بقاءه في الخارج لأسباب خارجة عن إرادته على عاتق المجهز " ، نستنتج بمفهوم المخالفة أن المجهز غير مسئول عن إعادة البحار إلى الوطن إذا كان سبب النزول من السفينة بإرادة البحار نفسه كأن يقرر بالاتفاق مع رب العمل البقاء في بلاد أجنبية أو أن إنزال البحار من السفينة كان بناء على أمر من السلطة الأجنبية ، كأن يكون البحار قد ارتكب جريمة والسفينة متواجدة في المياه الإقليمية لدولة أجنبية وأمرت تلك الدولة بإنزاله ، في هذه الأحوال يتحمل البحار مسؤولية نزوله من السفينة و بالتالي يتحمل مصاريف عودته إلى الوطن ² .

2 – البحار ذو الجنسية الأجنبية : تنص المادة 450 من القانون البحري على : " للبحار الذي يحمل جنسية أجنبية و ينزل أو يترك في البر أثناء مدة العقد أو في نهايته ، الحق في إرجاعه إما إلى بلده و إما إلى ميناء استخدامه و إما إلى ميناء مغادرة السفينة و ذلك حسب اختياره ، إلا إذا تم تحديد ذلك بوجه آخر في عقد العمل أو اتفاقية لاحقة " .

نلاحظ من خلال هذه المادة أن المشرع ميز بين حالتين الأولى عندما يحدد الميناء الواجب إرجاعه إليه في العقد أو في الاتفاق اللاحق ، و الثانية عندما لا يحدد الميناء وفي هذه الحالة يعاد البحار إلى إحدى الموانئ المذكورة في المادة أعلاه حسب اختياره وهي :

– وطن البحار الأجنبي .

– ميناء استخدام البحار ، أي مكان إبرام عقد العمل .

– ميناء مغادرة السفينة ، أي ميناء الإبحار .

¹أنظر المادة 01/02 من الاتفاقية الدولية رقم 166 بشأن إعادة البحارة إلى أوطانهم .

² كمال حمدي ، عقد العمل البحري ، المرجع السابق ، ص 130 .

هذه الموائى سابقة الذكر هي نفسها الواردة في الاتفاقية الدولية رقم 166 بشأن إعادة البحارة إلى أوطانهم ، إلا أنها لم تفرق في ذلك بين البحار الذي يعمل على سفينة تحمل علم بلده و بين بحار أجنبي¹ .

كما تجب الإشارة إلى حالة فسخ العقد فإذا حدث هذا الأخير دون خطأ البحر يتحمل المجهز مصاريف إعادته إلى وطنه² ، أما إذا حدث بفعل خطأ من البحار كعدم تنفيذه لالتزاماته فيتحمل البحار بنفسه مصاريف عودته إلى وطنه ، و يطبق هذا الحكم على البحار الجزائري والبحار الأجنبي على حد سواء .

ثالثا : تنفيذ الالتزام بالترحيل :

أشرت سابقا أن نطاق الالتزام بالترحيل يشمل غداء و إقامة و نقل البحار ، و ليس بالضرورة أن يكون تنفيذ الالتزام عينا ، و إنما يتحمل المجهز نفقات الترحيل ، لكن في حالة ما إذا امتنع رب العمل عن تنفيذ هذا الالتزام فهنا إما أن يقوم البحار بأداء مصاريف عودته أو تباشر الدولة بترحيله³ ، وقد جرى العرف أن تقوم الدولة بواسطة قناصلها و ممثليها في الخارج بالقيام بهذا الالتزام و الرجوع على البحار أو مستغل السفينة حسب الأحوال بهذه النفقات⁴ .

لا إشكال في رجوع البحار على المجهز بمصاريف الترحيل ، لأن الرجوع في هذه الحالة يتم بواسطة دعوى أساسها العقد الذي يربط البحار برب العمل ، لكن إذا قامت الدولة بالترحيل فنادرا ما نجدها تقاضي البحار مطالبة إياه بنفقات الترحيل لأنه شخص غير قادر عادة ، إلا أنها يكون لها الرجوع على المجهز بتلك النفقات بصفتها دائنة بها للبحار ، أي الالتجاء إلى طريق الدعوى الغير المباشرة L'action indirecte باستعمال حقوق مدينها (البحار) ، لكن يعاب على ذلك أنه يكون لرب العمل في هذه الحالة أن يحتج في مواجهة الدولة بما قد يكون له من دفوع قبل البحار (كالدفع بالمقاصة أو التقادم)⁵ .

¹ المادة 02/03 من الاتفاقية الدولية رقم 166 بشأن إعادة البحارة إلى أوطانهم.

² المادة 02/450 ق ب ج .

³ المادة 05/أ من الاتفاقية الدولية رقم 166 بشأن إعادة البحارة إلى أوطانهم.

كمال حمدي ، القانون البحري - السفينة ، أشخاص الملاحة البحرية - استغلال السفينة - ، المرجع السابق ، ص 306⁴ .

⁵ كمال حمدي ، نفس المرجع ، ص 306 .

و قد قرر القضاء الفرنسي للدولة حقا مباشرا خاصا في مطالبة المجهز بمصاريف الترحيل ، وذلك بموجب قرار النقض الفرنسي للدوائر المجتمعة الصادر في 31 ديسمبر 1979¹ .

مع أنه من الصعب التسليم بهذا الحل قانونا لأن الدولة ليست طرفا في عقد العمل المبرم بين المجهز و البحار حتى تكون لها دعوى مباشرة L'action directe ضد رب العمل ، إلا انه من ناحية أخرى فقد نال تأييد الفقه و سنده في ذلك أن للدولة مصلحة خاصة في أن يعود البحار إلى الوطن ليكون تحت تصرفها ، فالالتزام بالترحيل ليس مجرد التزام تعاقدى يفرضه العقد و إنما هو التزام قانوني يتعلق بالنظام العام ، و لا شك ان الضرورات العملية كانت وراء الحل الذي انتهى إليه القضاء الفرنسي مع ما فيه من تجاوزات للاعتبارات القانونية ، و لهذا التجاوز عدة مزايا نذكر منها ما يلي :

— لا يستطيع المجهز أن يدفع في مواجهة الدولة بالدفع التي كان بإمكانه أن يدفع بها في مواجهة البحار كالدفع بالمقاصة لأنها دعوى مباشرة .

— يمنع على المجهز أن يدفع دعوى الدولة بالتقادم السنوي .

— تستطيع الدولة أن تطالب المجهز بما لا يجوز للبحار المطالبة به كثمن الملابس التي قدمتها له .

— يترتب عن اعتبار الالتزام بالترحيل التزام يتحمله المجهز شخصيا بمقتضى القانون أن يسأل على نفقات الترحيل في كافة أمواله² .

بالنسبة لترحيل الرعايا من البلدان الأجنبية فهو عرف دولي و لم يقره المشرع الجزائري بتنظيم هذه المسألة بموجب نص خاص .

و عموما نلاحظ توافق الأحكام المتعلقة بإعادة البحار إلى وطنه في التشريع الجزائري مع ما هو وارد في اتفاقية العمل البحري إلى حد كبير يضمن عودة البحار إلى وطنه بأي شكل من الأشكال ومهما كانت الجهة المعنية بالترحيل و في ذلك ضمان عودة البحار إلى وطنه ، و بذلك يمكننا أن نقول بأن المشرع الجزائري وفق إلى حد بعيد في معالجة هذه المسألة .

الفرع الرابع : الالتزام بتأمين صلاحية السفينة للملاحة و تأمين طاقم كاف للسفينة

استقراء للأحكام الواردة في القانون البحري نجدها تلزم المجهز بالإضافة إلى الالتزامات السابقة بتأمين صلاحية السفينة للملاحة والأمن والتسليح و التجهيز وذلك بالمطابقة مع الأنظمة

¹ René RODIERE , Droit maritime , op , cit , p . 175 .

² حسين النوزي ، المرجع السابق ، ص 60 .

الجاري بها العمل ، و بصفة عامة أن تكون صالحة للاستخدام المخصصة له بمعنى أنه إذا كانت السفينة خاصة بنقل المسافرين فلا يستخدم لنقل البضائع و العكس صحيح ، وتأمين طاقم كاف للسفينة من حيث العدد و الكفاءة و هو ما جاءت به المادة 428/أ ، ب من القانون البحري و التي تنص على " يتعين على المجهز: أ – أن يؤمن صلاحية السفينة للملاحة و سلامتها و الجاري استغلالها و ذلك عن طريق تسليحها و تجهيزها بمنشآت ملائمة و ذلك طبقاً للأنظمة و التطبيقات البحرية السليمة ؛

ولدينا كذلك المادة 574 من القانون البحري التي تؤكد على هذا الالتزام بنصها على " يتعين على المجهز بأن يؤمن للسفينة التي يقوم باستغلالها جميع قواعد الصلاحية للملاحة والأمن والتسليح والتجهيز والتموين المحددة بموجب الأنظمة الجارية بها العمل وبصفة عامة بأن تكون صالحة للاستخدام المخصصة له " .

فيما يخص تأمين صلاحية السفينة للملاحة فيكون عن طريق حمل السفينة للوثائق التالية:

_____ شهادة الحمولة ، شهادة رتبة السفينة أو شهادة الصلاحية للملاحة ؛

_____ شهادة الأمن فيما يخص السفن التي تنقل أكثر من 12 مسافر ؛

_____ الشهادات النظامية للمعاينات المفروضة ؛

_____ دفتر السفينة ؛

_____ يوميات الماكينة و الراديو ؛

_____ الوثائق الجمركية و الصحية ؛

_____ جميع الوثائق الأخرى المقررة بموجب الأنظمة ¹ .

أما فيما يخص تأمين طاقم كاف من حيث العدد و الكفاءة فإن القانون يوجب على المجهز بأن يكون على متن كل سفينة طاقم ذو كفاءة و بعدد كاف للقيام بالمهام الضرورية على متن السفينة وذلك طبقاً حسب نوع الملاحة التي تقوم بها هذه الأخيرة ، و قد سبق و رأينا أن أعداد العمال على متن السفن يحدد لكل صنف من السفن حسب حمولتها و قوة آلاتها ، و يجب أن يكون على متن كل

¹ أنظر المادة 200 من ق ب ج .

سفينة قرار بتجديد أعداد العاملين على متنها و بذبك بطلب من صاحب السفينة ، كما قد تمنح رخصة لفترة محدد واستثنائية بعمل عمال إضافيين على متن السفينة .

المطلب الثاني : الالتزامات المالية

تتمثل الالتزامات المالية في أداء أجر البحار وهو أهم التزام ملقى على عاتق المجهز ، و في تأمين البحار و ضمانه اجتماعيا .

الفرع الأول : الالتزام بأداء أجر البحار

اهتمت منظمة العمل الدولية بمسألة الأجر في عدة اتفاقيات منها الاتفاقية رقم 76 بشأن الأجور و ساعات العمل و إعداد العاملين على متن السفن المنعقدة بتاريخ 06 حزيران 1946 بسياتل ، الاتفاقية رقم 93 بشأن الأجور و ساعات العمل و إعداد العاملين على متن السفن (مراجعة) والمنعقدة بتاريخ 08 حزيران 1949 بجنيف والاتفاقية رقم 109 بشأن الأجور وساعات العمل و إعداد العاملين على متن السفن (مراجعة) المنعقدة بتاريخ 29 أبريل 1957 بجنيف والتي دخلت حيز التنفيذ في 01 سبتمبر 1965 ، و أخيرا اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 تضمن دفع أجر البحارة مقابل خدماتهم على فترات فاصلة لا تتجاوز شهر وفقا لأي اتفاق جماعي ساري مع إعطاء البحارة بيان شهري بالمدفوعات المستحقة و المبالغ المدفوعة ، إضافة إلى تمكين البحار من وسيلة تكفل لهم تحويل كل مكاسبهم أو جزء منها إلى عائلاتهم إلى المعالين أو المستفيدين قانونا ، كما ألزمت الاتفاقية الجهات المعنية بمراعاة المبادئ التالية :

_____ تطبيق مبدأ الأجر المتساوي عن العمل ذي القيمة المتساوية دون تمييز .

_____ تمكين البحار من الإطلاع على المعلومات المتعلقة بمقدار الأجور .

_____ دفع الأجور بعملة قانونية .

_____ عند إنتهاء التعاقد تدفع جميع الأجور دونما أي تأخير .

_____ حرية التصرف في الأجر و عدم جواز إجراء استقطاعات عليه كقاعدة عامة¹ .

قديمًا كان كل الأشخاص الذين يشاركون في رحلة أو مغامرة بحرية يعتبرون مساهمين فيها فإذا كانت الرحلة غير ناجحة أي لم يتم الحصول على أجرة نقل ، فإنه لا يكون للبحارة المطالبة بأي مكافأة مقابل خدماتهم و كان يعبر عن هذا بعبارة "Freight is the mother of wages" أي أن أجرة النقل هي أم أو مصدر الأجر للبحارة² .

مع تطور قوانين العمل أصبح الأجر أهم التزام ملقى على عاتق المجهز و أهم حق للبحار فالأجر من النظام العام لا يجوز مخالفة الأحكام القانونية المتعلقة به سواء تلك الواردة في قانون العمل أو القانون البحري أو المرسوم التنفيذي 102/05 كما سنرى .

و بما أن الأجر يعد عنصرًا جوهريًا في البناء الفني لعقد العمل ، فالعمل والأجر يرتبطان برابطة سببية متبادلة تعطي — بالإضافة إلى التبعية القانونية — للعلاقة وصف عقد العمل³ ، فهو يحظى بحماية قانونية متشددة في القوانين العمالية المقارنة منها التشريع الجزائري فقد عرفه الفقه بأنه ذلك المبلغ المالي المحدد و المعين الذي يتفق عليه الطرفين مسبقًا و يدفع بوسائل نقدية من طرف صاحب العمل إلى العامل كلما حل موعد أو أجل الدفع مقابل العمل المؤدى⁴ ، تجب الإشارة إلى أن المصطلح الأنسب لما يتقاضاه العامل هو الأجر **Salaire** أما مصطلح الراتب أو المرتب Treatment فهو خاص بالموظفين و هو ما أشار إليه في قانون الوظيفة العمومي⁵ .

المشرع الجزائري لم يتطرق إلى تعريف الأجر و إنما اكتفى بتحديد عناصره على خلاف المشرعين المصري و الفرنسي فالأول عرفه بأنه " كل ما يحصل عليه العامل لقاء عمله ثابتًا كان أو متغيرًا نقدًا أو عينًا " ، أما الثاني فقد عرفه بأنه " كل أجر أو مرتب أساسي أو أدنى ، وكل

¹ اللائحة 2 - 2 من إتفاقية العمل البحري .

² كمال حمدي ، القانون البحري - السفينة ، أشخاص الملاحة البحرية - استغلال السفينة - ، المرجع السابق ، ص

. 287

³ حمدي عبد الرحمن و محمد يحي مطر، قانون العمل ، الدار الجامعية ، الإسكندرية ، ط 1987 ، ص 237 .

⁴ أحمية سليمان ، المرجع السابق ، ص 143 .

⁵ بن عزوز بن صابر ، الوجيز في شرح قانون العمل الجزائري - الكتاب الثاني - نشأة علاقة العمل الفردية و

الآثار المترتبة عنها ، المرجع السابق ، ص 62 .

الامتيازات والملحقات المدفوعة بصورة مباشرة أو غير مباشرة نقداً أو عينا من طرف صاحب العمل إلى العامل بسبب عمل هذا الأخير"¹ .

يحدد الأجر بالتراضي بين الطرفين مع مراعاة الأحكام القانونية المتعلقة بالأجر الوطني الأدنى المضمون² وكذا الاتفاقيات الجماعية ، و يكون الدفع كل شهر أو كل رحلة و في مجال الصيد بالحصة أي حسب طبيعة النشاط ، كما يؤخذ بعين الاعتبار الساعات الإضافية التي قام بها العامل³ .

عند استقرائنا للأحكام الواردة في القانون البحري لا نجد فيها ما ينص صراحة على التزام المجهز بأداء الأجر فهذا الالتزام نستنتجه من حكم المادة 428/ ومن ق ب ج " أن يقوم بالتزاماته نحو البحارة طبقاً للأحكام القانونية والنظامية الجاري بها العمل والأعراف" التي تحيلنا إلى القوانين والأنظمة الجاري العمل بها من بينها القانون 11/90 المتضمن علاقات العمل الذي يلزم صاحب العمل بأداء أجر العامل مقابل عمله .

أما فيما يخص المرسوم التنفيذي 102/05 سابق الذكر فقد نظم مسألة الأجر في الفصل الثاني الفرع الرابع منه تحت عنوان – أجر المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري والتجاري والصيد البحري – الذي يحيلنا في بعض مواده إلى القانون 11/90 باعتباره الشريعة العامة للعمل .
للتعرف على الأحكام القانونية المتعلقة بالأجر ومدى التزام المجهز بها يجب علينا إثارة المسائل التالية : تحديد الأجر ، الوفاء بالأجر ، سلفة البحار ، المبادئ التي يقوم عليها الأجر ، ضمانات الأجر .

أولاً : تحديد الأجر

¹ أحمية سليمان ، المرجع السابق ، ص 212 .

² المرسوم الرئاسي رقم 407/11 المؤرخ في 2011/11/29 ، يحدد الأجر الوطني الأدنى المضمون ، ج ر عدد 66 المؤرخة في 2011/12/04 .

³ Pierre BONASSIES □ Christian SCAPEL , op , cit , p . 212 .

الأصل في تحديد الأجر متروك لإرادة المتعاقدين إذا لم يعرض القانون لتحديده ، فإذا لم ينص في العقد على مقدار الأجر طبق عرف الجهة التي حصل فيها الاستخدام فإذا لم يكن ثمة عرف تولى القضاء تحديده ¹ .

بخصوص المشرع الجزائري فقد حسم الأمر في المرسوم التنفيذي 102/05 بنصه على إلزامية تحديد قيمة الأجر كتابة في العقد (المادة 06/08 من نفس المرسوم) ، وبموجب نفس المرسوم فإن الأجر إما يكون محدد المقدار أو أن يكون دخل يتناسب ونتائج العمل .
يحدد الأجر عادة وفقا للمعايير الثلاثة التالية :

1 - معيار المدة : أي اعتماد مدة زمنية محددة كمعيار وأساس لتحديد قيمة الأجر ، هذه المدة قد تكون قصيرة كالساعة أو اليوم ، و قد تكون متوسطة كالأسبوع ، و قد تكون طويلة نسبيا كالشهر وهي المدة الأكثر استعمالا في أغلب الأحيان ، هذا المعيار يحقق مصلحة العامل أكثر من مصلحة رب العمل و بالمقابل لا يحفز العامل على تحسين الإنتاج و زيادته ، حيث يتحصل هذا الأخير على أجره بحلول أجل الدفع بغض النظر عن مردوبيته و نتيجة عمله.

2 - معيار المردودية : هذا المعيار يربط بين الأجر و نوعية أو كمية الإنتاج ، مما ينتج عنه عدم استقرار الأجر من الناحية الكمية حيث يتغير بتغير المردود ، هذا المعيار على عكس المعيار السابق فهو يحقق مصلحة رب العمل ولا يتناسب مع مصلحة العامل في أغلب الأحيان ، ذلك أن نتائج العمل ترتبط ارتباطا وثيقا بالحالة الصحية والمعنوية للعامل و كذا بتأثيرات المحيط المهني والاجتماعي ، وبالتالي فإن أعمال هذا المعيار في تحديد الأجر ينتج عنه حتما اتجاه الأجر نحو التناقص نتيجة تناقص مردودية العامل مع مرور الزمن و ضعف القدرة على العمل .

لهذه الأسباب ومن أجلها فإن هذا المعيار لا يستعمل عادة لتحديد الأجر وإنما لتحديد بعض المكافآت و الحوافز التشجيعية على تحسين المردودية ، ما يحقق زيادة أجر العمال من جهة و تحقيق أرباح أكثر لصاحب العمل من جهة أخرى ² .

3 - المعيار المزدوج : تعتمد أغلب التشريعات العمالية الحديثة على الأخذ بالمعيارين السابقين معا حيث يحدد الأجر الأساسي و بعض ملحقاته الدائمة و الثابتة وفق المعيار الأول أي على أساس

كمال حمدي ، القانون البحري - السفينة ، أشخاص الملاحة البحرية - استغلال السفينة - ، المرجع السابق ،

¹ص288.

²أحمية سليمان ، المرجع السابق ، ص 215 .

وحدة حساب زمنية معينة و التي تمثل حصانة قانونية و معنوية للعامل ضد مختلف العوائق التي قد تؤثر في مردودية أو نتائج العمل ، أما العلاوات و المكافآت و الحوافز التشجيعية فتحدد أغلبها أو على الأقل البعض منها على أساس المعيار الثاني — معيار المردودية — مما يساعد على تحفيز العامل على المحافظة على مستوى جيد للعمل و الإنتاج و بالتالي تحقيق ربح أكثر يستفيد منه العامل و رب العمل معا ¹ .

بالنسبة للمشرع الجزائري اعتمد طريقتين لتحديد الأجر في مجال العمل البحري وهما :

1 - الطريقة الأولى : الأجر المحدد المقدار أي الأجر المنفق عليه مسبقا بين البحار والمجهز والمكتوب في عقد العمل البحري ، الذي يتكون من أجر قاعدي و علاوات و التعويضات المرتبطة بنتائج العمل ، و هو ما نصت عليه المادة 81 من القانون 11/90 المؤرخ في 1991/04/21 المتضمن علاقات العمل على " يفهم من عبارة مرتب حسب هذا القانون ما يلي :

— الأجر الأساسي الناجم عن التصنيف المهني في الهيئة المستخدمة ؛
— التعويضات المدفوعة بحكم أقدمية العامل أو مقابل الساعات الإضافية بحكم ظروف عمل خاصة ، لاسيما العمل التناوبي و العمل المضمر و الإلزامي بما فيه العمل الليلي و علاوة المنطقة ؛
— العلاوات المرتبطة بإنتاجية العمل و نتائجه ."

ما يمكن استخلاصه من هذه المادة أن الأجر يتكون من عدة عناصر ثابتة و متغيرة وهي :

أ - الأجر الثابت : يتكون الأجر الثابت من العناصر الثلاثة التالية :

1 - الأجر الوطني الأدنى المضمون : هو الحد الأدنى للأجر المطبق على كافة العمال ، و كافة القطاعات و النشاطات دون استثناء (بما في ذلك العمل البحري) ، يتم تحديده من قبل السلطة العامة بمقتضى نصوص تنظيمية منها المرسوم الرئاسي 407/11 سابق الذكر الذي يحدد الأجر الوطني الأدنى المضمون بثمانية عشر ألف دينار (18.000 دج) في الشهر مقابل مدة عمل قانونية قدرها أربعون (40) ساعة ، بالنظر إلى عدة اعتبارات مالية و اقتصادية و اجتماعية ² ، وإلى جانب الأجر الوطني الأدنى المضمون الذي يعفى من الاقتطاع الضريبي و يعتبر مسائل النظام العام ، يوجد نوع آخر من الأجر الأدنى المضمون الذي يحدد بواسطة الاتفاقيات الجماعية للعمل و الذي يتحدد نطاق تطبيقه بنطاق تطبيق هذه الاتفاقية ، مع العلم أن هذا الأجر لا يجب أن يكون أقل من

¹ أحمية سليمان ، نفس المرجع ، ص 217 — 218 .

² المادة 02/87 من القانون 11/90 المتضمن علاقات العمل .

الأجر الوطني الأدنى المضمون على الإطلاق¹ ، و في حالة إعطاء أجر أقل من الأجر الوطني الأدنى المضمون للعامل و لو كان برضا هذا الأخير يعرض صاحب العمل للمتابعة الجزائية² .

2 – الأجر الأساسي : هذه النقطة لها علاقة بتصنيف منصب العمل ، إذ أن تصنيف منصب العمل يعني ترتيب ذلك المنصب ضمن جدول خاص بالأجور ، حيث يمنح لكل منصب عمل مجموعة من النقاط الاستدلالية تختلف من منصب إلى آخر حسب درجة التأهيل و المسؤولية و الجهد المتطلب في المنصب ... ، و يحدد لكل نقطة استدلالية قيمة مالية معينة و بالتالي فإن أجر المنصب أو الأجر الأساسي هو حاصل ضرب الرقم الاستدلالي للمنصب في القيمة النقدية للنقطة الاستدلالية وهو ما يقصده المشرع في المادة 01/81 من ق ع ع سابقة الذكر³ .

3 – التعويضات الثابتة و الملحقة أو المرتبطة بمنصب العمل : كثيرا ما يلحق بالأجر مجموعة من العناصر لاسيما بعض التعويضات المرتبطة بمنصب العمل أو التي تفرضها طبيعة العمل أو الظروف المحيطة به أو الضغوطات و المتطلبات المرتبطة به ، هذه التعويضات نص عليها قانون علاقات العمل في المادة 02/81 المذكورة سابقا وهي :

— تعويض الأقدمية أو الخبرة ؛

— تعويض الضرر أو المخاطر ؛

— تعويض المنطقة ؛

— المنح العائلية ؛

ب – الأجر المتغير : يتكون الأجر المتغير من عدة عناصر متغيرة من حيث القيمة المالية ومن حيث عنصر الديمومة و الاستقرار إذ أنها ليست دائمة و منتظمة ، لخضوعها لعوامل و معطيات وأسباب و شروط قد لا تتحقق بصفة دائمة إما بسبب قدرة العامل ومهاراته أو بسبب تنظيم العمل أو بسبب عدم تحقيق الشروط التي تنشئها أو تبررها ، إلا أنها متى وجدت تعتبر عناصر قانونية تحظى بنفس الحماية التي تحظى بها العناصر الثابتة في الأجر⁴ ، و الأجر المتغير يكون عبارة عن تعويضات أو حوافز ومكافآت كما سنرى .

¹ أحمية سليمان ، المرجع السابق ، ص 230 .

² المادة 149 من القانون 11/90 المتضمن علاقات العمل .

³ أحمية سليمان ، المرجع السابق ، ص 232 .

⁴ أحمية سليمان ، المرجع السابق ، ص 240 .

1 - التعويضات : تمنح للعامل تعويضات مالية في الأحوال التالية¹ :

— تعويض في حالة العمل الإضافي ؛

— تعويض العمل التناوبي ؛

— تعويض العمل الليلي ؛

— تعويض المصاريف الخاصة بالمهام المنجزة خارج مكان العمل² .

2 - الحوافز و المكافآت : هي مبالغ مالية في شكل نقدي أو عيني تمنح للعامل كتعبير من صاحب العمل عن الاعتراف بالخبرة أو المهارة أو كحافز على زيادة بذل الجهد في سبيل تحقيق نتائج أفضل وهي تختلف عن التعويضات السابق الإشارة إليها في كونها ليست مرتبطة بظروف أو شروط أو متطلبات العمل وإنما مرتبطة بشروط خاصة بنوعية وكمية العمل و نتائجه من الناحية الكمية والنوعية³ ، و سنذكر فيما يلي أهم الحوافز و المكافآت التي أخذ بها المشرع الجزائري .

— مكافأة المردود الفردي و الجماعي⁴ ؛

— المنح الخاصة ببعض المناسبات (لا تعتبر حق للعامل و لا التزام لصاحب العمل و إنما هي مجرد تبرعات للعامل في مناسبات معينة) ؛

— المكافآت العينية (كالسكن ، النقل ، اللباس ...).

2 - الطريقة الثانية : الأجر الذي يتناسب و نتائج العمل ، و قد خص المشرع هذا الأجر الغير الثابت في مجال العمل في قطاع الصيد البحري⁵ ، و نجد كذلك إشارة له في المادة 82 من ق ع ع التي تنص على " يفهم من عبارة الدخل المتناسب مع نتائج العمل الأجرة حسب المردود ، لاسيما العمل بالالتزام أو القطعة أو العمل بالحصصة أو حسب رقم الأعمال".

¹ المادة 02/81 من القانون 11/90 المتضمن علاقات العمل.

² المادة 83 من نفس القانون .

³ أحمية سليمان ، المرجع السابق ، ص 244 .

⁴ المادة 03/81 من القانون 11/90 المتضمن علاقات العمل.

⁵ المادة 47/ب من المرسوم التنفيذي 102/05 .

فأجر المستخدمين الملاحين في الصيد البحري يكون إما أجرا ثابتا أو حصصا¹ ، هذه الأخيرة تكون إما في أجرة السفينة أو نصيب في أرباح الرسالة البحرية أو فيهما معا فلا يتقاضى البحار في هذه الحالة أجرا ثابتا و إنما مجرد أجر احتمالي يتوقف تحديده على ظروف السفينة و مدى نجاح الرسالة البحرية ، و قد كان تحديد أجر البحار على بهذا الشكل مبررا في الماضي حيث كانت الرسالة البحرية نوعا من الاشتراك في مغامرة بحرية كما رأينا ، و حاليا يقتصر هذا الأجر على البحارة العاملين على متن سفن الصيد فقط² ، ويتم خصم المصاريف والأعباء المشتركة من حصة البحار³ .

هنا يطرح التساؤل : هل جعل أجر البحارة الصيادين بهذا الشكل أي اعتماد نظام التقاسم فيه إجحاف في حقهم ؟

للإجابة على هذا التساؤل لا بد من النظر إلى الأمر من وجهتين ، بالنسبة للوجهة الأولى فيمكن الإجابة بنعم لأن الأجر على هذا النحو يؤدي إلى تعقيد قضية ضمان حصول العاملين على متن سفن الصيد على حد أدنى للأجر أو على الأقل حد أدنى من مستوى الدخل خلال فترة من الزمن مما يجعل من الصياد في وضع عمل غير مستقر و يكون دائما خاضع لضغوطات جوية واقتصادية فمتى كانت رحلة الصيد موفقة يحصل على أجر مناسب و إلا العكس ، و في هذه الحالة يضطر الصياد للبحث عن عمل آخر لتحقيق الاكتفاء له و لعائلته ، أما من الوجهة الثانية فيمكن القول أن البحار قد يتحصل على أجر يفوق أجره لو كان محددًا في العقد بكثير لو كانت الرحلة البحرية ناجحة جدا وكان الصيد وفير و بالتالي الأرباح كثيرة ، إلا أنها تبقى حالات استثنائية نادرة الحدوث .

أما المشرع المصري فنجده يقسم الأجر إلى ثلاث أنواع على العكس من المشرع الجزائري الذي جعل من أجر البحارة إما أجرا محددًا في العقد أو أجر يتناسب و نتائج العمل ، و الأجر في التشريع المصري يكون إما :

¹ المادة 01/50 من نفس المرسوم التنفيذي .

كمال حمدي ، القانون البحري - السفينة ، أشخاص الملاحة البحرية - استغلال السفينة - ، المرجع السابق ، ص 290² .

³ المادة 02/50 من المرسوم التنفيذي 102/05 .

_____ أجر البحار مشاهرة و هو أجر ثابت لا يتغير إلا وفقا للقانون¹ .

_____ أجر البحار عبارة عن حصة في أجرة السفينة أو في أرباح الرحلة البحرية .

_____ أجر البحار المعين بالرحلة .

من خلال استقرائنا للأحكام الواردة في قانون التجارة البحرية المصري لاسيما المادة 121 منه نجد أنه يؤثر بعض الحالات التي تطرأ على الرحلة البحرية و في نفس الوقت تأثر في الأجر كإلغاء السفر أو إطالته أو تأجيله ، فتقصير السفر يعني اختصاره أي الاكتفاء بتحقيق جزء من أهداف الرحلة البحرية ، وهنا إذا كان التقصير بفعل المجهز أو الربان فإنه لا يجوز تخفيض الأجر بمعنى أن البحار يستحق في هذه الحالة أجره كاملا ، أما فيما يخص تأجيل السفر فنقصد به القيام بالرحلة بعد فترة من الموعد المحدد لها ، أما إطالة السفر فهو امتداد مدته لظروف معينة ، وهنا يحصل البحار علاوة على أجره في الرحلة المتفق عليه على أجر عن مدة الامتداد منسوبا إلى أجر الرحلة ذاتها .

أما المادة 133 من نفس القانون فقد أثارت مسألة القوة القاهرة المانعة من بدئ السفر أو مواصلته ففي هذه الحالة لا يستحق البحار إلا أجرا عن الأيام التي قضاها في خدمة السفينة ولا يجوز له المطالبة بأي مكافأة أو تعويض.

أما المادة 122 من نفس القانون فتثير مسألة الأجر في حالة وفاة البحار أثناء الرحلة البحرية وفي هذا الخصوص تفرق بين الفروض التالية :

_____ إذا كان البحار معيناً بالرحلة للذهاب فقط ، هنا يلتزم المجهز بأداء كامل الأجر إذا توفي البحار بعد بدئ السفر .

_____ أما إذا كان معيناً للذهاب والإياب معا ، فإن المجهز يدفع نصف الأجر إذا توفي البحار أثناء الذهاب أو في ميناء الوصول ، وملزم بدفع الأجر كاملا إذا توفي البحار أثناء الإياب² .

بالمقابل لا نجد في تشريعنا البحري سواء في – القانون البحري أو المرسوم التنفيذي الذي يحدد النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد

¹ المادة 02/119 من قانون التجارة البحرية المصري .

² كمال حمدي ، القانون البحري – السفينة ، أشخاص الملاحة البحرية – استغلال السفينة – ، المرجع السابق ، ص 289 ، 290 .

البحري – ما يشير إلى هذه الحالات وهو ما يمكن اعتباره ثغرة تشريعية لا بد من سدها لتحقيق حماية أكثر للعامل وحمايته من استبداد رب العمل فلا يمكن ترك هذه المسائل بدون تنظيم .

ثانيا : الوفاء بالأجر

يلتزم رب العمل (المجهز) بأداء أجر البحار في المكان و الزمان المحدد في العقد وإن لم يكن اتفاق بهذا الخصوص في المكان و الزمان الذي يقضي بهما العرف البحري ، وقد نظمت هذه المسألة المادة 49 من المرسوم التنفيذي 102/05 بنصها على " يتعين على مجهز السفينة دفع الأجور أو الحصص المستحقة للمستخدمين الملاحين بانتظام عند حلول أجل استحقاقهم طبقا لأحكام المادة 88 من القانون 11/90 المتضمن علاقات العمل " ، المادة 88 بدورها نصت على " يجب على المستخدم دفع الأجور لكل عامل بانتظام عند حلول أجل استحقاقه " .

تجب الإشارة إلى أنه إذا كانت السفينة مملوكة لعدة ملاك ، فكل مالك ملزم بدون تحديد لحصته وبالتضامن بأداء الأجر ¹ .

تشير هذه المسألة التساؤل التالي : لمن يكون الوفاء بالأجر ؟

كقاعدة عامة و كما هو معروف في كل قطاعات العمل فإن الوفاء بالأجر يكون للعامل ، لكن نظرا لخصوصية العمل البحري الذي يكون على متن لسفينة والتي بحكم طبيعتها وإعدادها للاستغلال التجاري تجوب الموانئ المختلفة ، و قد تطول فترة الرحلة البحرية أو قد تضطر السفينة لسبب من الأسباب بأن تترك في ميناء أجنبي ، مما يعرض البحار لاستحالة وفائه للحاجيات المعيشية لأسرته ، و عليه فالاستثناء على هذه القاعدة أن يتقاضى أجر البحار كله أو جزء منه ذوى الحقوق و ذلك ، بطلب من البحار ² .

وهو ما جاءت به المادة 48 من المرسوم التنفيذي 102/05 التي بموجبها تلزم مجهز السفينة ضبط إجراءات سهلة و بسيطة و سريعة و مأمونة ترمي إلى منح تسهيلات في حالات معينة منها تمكين ذوى حقوق المستخدمين الملاحين المبحرين الذين يقومون بملاحة غير محدودة من تقاضي الأجر المستحق كاملا أو جزء منه و ذلك بطلب من المستخدمين الملاحين .

¹ René RODIERRE , Traité général du droit maritime – Roger TAMBU MERLIN , les gens de mer , DALLOZ , 1978 , DMR , p . 136 .

كمال حمدي ، القانون البحري – السفينة ، أشخاص الملاحة البحرية – استغلال السفينة – ، المرجع السابق ،

² ص 292 .

أما في التشريعات الأخرى كالتشريع المصري يجيز للبحار أن يطلب من المجهز أداء أجره كله أو بعضه بالإضافة إلى ذوي حقوقه إلى الدائنين إذا كان مدين ، و هو ما نستشفه من نص المادة 08 من القانون رقم 158 لسنة 1959 بشأن عقد العمل البحري التي تنص على " للملاح أن يطلب من رب العمل صرف ما يستحقه من أجره النقدي كله أو بعضه لمن يعنيه " .

عند استقراءنا للأحكام الواردة بشأن الوفاء بالأجر في المرسوم التنفيذي 102/05 والقانون 11/90 لا نجد فيها كل ما يتعلق بهذه المسألة وهناك ثغرات كثيرة و مسائل عديدة لم يتعرض لها على العكس من ذلك في التشريع المصري الذي أحاط بالمسألة من كل جوانبها و في كل الحالات تقريبا .

أين نجد الإجابة على التساؤلات التالية :

1- هل يمكن أداء أجر البحار بغير العملة الوطنية ؟
2 - في حالة وفاة البحار أو فقدانه لمن يؤدي الأجر و ما هي الإجراءات التي يتبناها المجهز في هذه الحالة ؟

3 - هل يمكن أداء أجر البحارة العاملين في مجال الصيد البحري لذوي الحقوق ؟
بالنسبة للتساؤل الأول ، لا يوجد لا في المرسوم 102/05 و لا في القانون 11/90 ما يلزم أن يكون أجر البحار بالعملة الوطنية مما نستنتج منه بمفهوم المخالفة أن الأجر يمكن أن يكون بالعملة الأجنبية لكن هذا لا يكفي بل لا بد من الإشارة إلى المسألة بوضوح و وضع شروط لذلك كما في التشريع المصري إذ نجده ينظم هذه المسألة و بوضوح في المادة 07 من القانون 157 لسنة 1959 .¹

أما بالنسبة للتساؤل الثاني فلا يوجد ما ينظم هذه المسألة قانونا ، و عليه نرجع إلى الأعراف البحرية في مثل هذه الحالات و هي إعطاء أجر البحار المتوفى أو المفقود إلى ذوي حقوقه أي الورثة ، لكن هذا لا يكفي فهذه المسألة لا بد لها من تنظيم تشريعي يضمن حقوق البحار و الورثة على حد سواء ، بالمقابل المشرع المصري نظم هذه المسألة في المادة 2/182 من قانون التجارة

¹ المادة 07 " تؤدي الأجر و غيرها من المبالغ المستحقة للملاح بالعملة الوطنية ، على انه إذا استحققت و السفينة خارج المياه الإقليمية جاز أدائها بالعملة الأجنبية بشرط قبول الملاح ذلك كتابة " .

البحرية المصري¹ ، إذ تلزم هذه المادة الأخيرة رب العمل البحري بأن يودع أجر البحار المتوفى في خزانة الإدارة البحرية بحيث لا يجوز له تسليم الأجر لمن كان البحار قد عينه لصفه إذ يتعلق الأمر في هذه الحالة بحقوق ورثة البحار ، فإذا ما دفع رب العمل في هذه الحالة أجر البحار لمن كان قد عينه هذا الأخير فإن هذا الوفاء لا يكون مبرراً لزمته و يبقى رب العمل مسئولاً أمام الورثة حيث يعتبر أنه قد دفع خطأ ، و القاعدة تقول " من يفع خطأ يدفع مرتين " ، وكل ما يطبق بشأن البحار المتوفى يطبق بشأن البحار المفقود فيما يخص الأجر² .

أما في ما يخص التساؤل الثالث فإنه و بالرغم من أن مثل هذا الموقف نادر الحدوث إلا أنه متوقع ، ففي الأحوال العادية أي عندما يكون البحار على قيد الحياة فلا يمكننا أن نتصور أنه يطلب من المجهز أن يعطي أجره — أي حصته من الصيد — لذوي حقوقه ، أما في حالة الوفاة أو الفقدان فهنا يمكن لرب العمل أن يحول حصة البحار إلى نقود و من ثمة يعطيها لذوي الحقوق وهو الحل الأنسب.

في نهاية هذه النقطة أشير إلى أن هذه المسائل سابقة الذكر تحتاج إلى تنظيم تشريعي مما يحفظ حقوق البحار و ذوي حقوقه من جهة و يسهل الإجراءات و المعاملات على المجهز من جهة أخرى .

ثالثاً :سلفة البحار

طبيعة العمل البحري و خصوصيته تقتضي السماح للبحار بالاستلاف على أجرته وهو ما يعرف في الأوساط البحرية بسلفة البحار و ذلك استثناء على القاعدة العامة أن أجر الملاح لا يدفع إلا بعد انتهاء السفرة أو حلول أجل الوفاء ، نصت على سلفة البحار المادة 2/48 من المرسوم التنفيذي 102/05 بنصها على " تمكين المستخدمين الملاحين المبحرين الذين يقومون بملاحة محدودة أو غير محدودة من الاستفادة من تسبيقات من أجورهم و ذلك بطلب من المستخدمين الملاحين و في حالة الضرورة المرتبطة بتنظيم العمل " .

¹ المادة 02/128 " على رب العمل أن يودع خزانة الإدارة البحرية المختصة الأجر النقدي و غيره من المبالغ المستحقة للبحار المتوفى خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ الوفاة " .

كمال حمدي ، القانون البحري — السفينة ، أشخاص الملاحة البحرية — استغلال السفينة — ، المرجع السابق ، ص293.

أي أن البحار يجوز له الحصول على سلفة من أجره ، هذه السلفة له أو لذوي الحقوق بتفويض أو بطلب من البحار و هو ما لم توضحه المادة سابقة الذكر ، كما أنها لم تحدد نسبة السلفة على العكس من ذلك في التشريع المصري¹ الذي حدد نسبق السلفة بربع الأجر الأصلي لكي لا يتصرف البحار في الجزء الأكبر من أجره و لا يبقى له ما يكفيه لمواجهة المصاريف الضرورية عند عودته ، كما أن المشرع المصري يمنع استرداد السلفة و لو ألغي العقد لأي سبب كان ، و هذا الحكم — أي عدم جواز استرداد السلفة — جعله من النظام العام و لو وجد اتفاق على استردادها² .

إشارة المشرع إلى حق البحار في سلفة من أجره في المرسوم 102/05 سابق الذكر غير كافية لتنظيم هذه المسألة إذ أنه لم يحدد نسبة السلفة مما قد يتسبب في إساءة استعمال هذا الحق ، هذا من جهة و لم يجعل منع استردادها من النظام العام من جهة أخرى .

أما في القانون السوري فإن المشرع السوري خشي أن يساء استعمال الاستلاف فأخضعه لشروط وقيود عديدة منها :

- كل سلفة يتقاضاها الملاح على أجرته يجب أن تدون في دفتر البحارة إذا تقاضاها قبل السفر ، ودفتر يومية السفينة إذا تقاضاها أثناء السفر .
 - على الملاح أن يضع توقيعه أو بصمة أصبعه على الدفتر و كل سلفة لم يتوافر فيها الشرطان السابقان لا يعتد بها .
 - لا يجوز أن يتجاوز مجموع الأجرة خمس الأجرة المستحقة عند طلب التسليف .
 - يجوز للملاح أن يفوض زوجته أو أولاده أو أصوله دون غيرهم لتقاضي الأجرة .
- وفي جميع الأحوال فإن السلفة و العلاوات التي تقاضاها الملاح لا تعاد إلى مجهز السفينة ، إلا إذا وقع فسخ لعقد الاستخدام بفعل الملاح و تستثنى من ذلك المبالغ التي يتقاضاها الزوجة أو الأولاد بموجب تفويض فلا تخضع مطلقا للإعادة ، و هذا الحق المكتسب يعتبر من النظام العام لا يجوز الاتفاق على خلافه³ .

رابعا : المبادئ التي يقوم عليها الأجر

¹ المادة 23 من قانون التجارة البحرية المصري .

² كمال حمدي ، القانون البحري — السفينة ، أشخاص الملاحة البحرية — استغلال السفينة — ، المرجع السابق ، ص 293 .

³ هشام فرعون ، المرجع السابق ، ص 143 .

يقوم الأجر على مجموعة من المبادئ الضرورية التي ارتأيت الإشارة إليها لأهميتها في هذه الدراسة و هي :

1 – مبدأ الارتباط الشرطي بين العمل و الأجر

2 – مبدأ المساواة : نصت على هذا المبدأ المادة 07 من القانون 12/78 المؤرخ في 1978/04/29 المتضمن ق أ ع ع ، الجريدة الرسمية عدد 32 المؤرخة في 1978/08/08 الملغى بموجب القانون 11/90 سابق الذكر و كذا المادة 17 من قانون علاقات العمل ، هذه المواد جاءت تطبيقاً لنص المادة 28 من دستور 1989 المنشور بموجب المرسوم الرئاسي رقم 18/89 المؤرخ في 1989/02/28 المتعلق بنشر تعديل الدستور ، الجريدة الرسمية عدد 09 المؤرخة في 1989/03/01¹ .

3 – مبدأ التقدير و الدفع النقدي

هذا المبدأ لا يمكن تطبيقه فيما يخص أجور المستخدمين الملاحين في المجال الصيد البحري نظراً لخصوصية العمل و بالتالي خصوصية الأجر الذي يعتبر عبارة عن حصة من أرباح الرحلة البحرية و يكون مرهون بنتائج العمل و غير ثابت كما فصلناه فيما سبق .

4 – مبدأ الدفع الكلي المنتظم و عدم القابلية للتجزئة أو المقاصة

خامساً : ضمانات الوفاء الأجر

تحظى الأجور في مختلف التشريعات العمالية المعاصرة بحماية قانونية مشددة ، وذلك نظراً لطابعها الاجتماعي الذي أصبحت تتسم به في مختلف النظم السياسية والاقتصادية المعاصرة ، حيث تعتبر القواعد المنظمة لها من بين قواعد النظام العام .

تتجسد هذه الحماية في مجموعة من الضمانات أهمها الامتياز و عدم جواز الحجز على الأجر إلا في أضيق الحدود .

1 — حق الامتياز² : يعتبر أجر البحار من بين الديون المضمونة بامتياز بحري على السفينة حسب ما هو وارد في نص المادة 73 من القانون البحري " تعتبر الديون الآتية مضمونة بامتياز بحري على السفينة :

¹ نص المادة 28 من دستور 1989 " كل المواطنين سواسية أمام القانون ولا يمكن أن يذرع بأي تمييز يعود سببه إلى المولد أو العرق أو الجنس أو الرأي أو أي شرط أو ظرف آخر شخصي أو اجتماعي " .

² يعرف الامتياز بأنه تأمين عيني و قانوني يخول الدائن حق الأفضلية على الدائنين الآخرين نظراً لطبيعة دينه .

أ — الأجور و المبالغ الأخرى الواجبة الأداء لريان السفينة و رجال السفينة بناء على عقد استخدامهم على متنها ؛

ب — رسوم الميناء و القناة و جميع طرق الملاحة بالإضافة إلى مصاريف الإرشاد ؛

ج — الديون المستحقة على مالك السفينة من جراء الموت أو الإصابة الجسمانية والحاصلة برا أو بحرا و التي لها علاقة مباشرة باستغلال السفينة ؛

د — الديون الجنحية أو شبه الجنحية المترتبة على المالك و غير مثبتة بعقد و الناشئة عن فقدان مال أو ضرر لاحق به برا أو بحرا و له علاقة مباشرة باستغلال السفينة ؛

هـ — الديون الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ وسحب حطام السفن أو المساهمة بالخسائر المشتركة ، وكذا المصاريف القضائية و كل المصاريف المتعلقة بحراسة السفينة والمحافظة عليها ابتداء من تاريخ الحجز التنفيذي عليها إلى غاية بيعها و توزيع ثمنها ؛

و — ديون منشئ أو مصلح السفن و الناتجة عن إنشاء و تصليح السفينة ؛

ز — الديون الناتجة عن العقود المبرمة أو العمليات المنفذة من قبل الريان خارج ميناء التسجيل وضمن صلاحياته الشرعية لأجل الاحتياجات الحقيقية لحفظ السفينة أو الاستمرار في الرحلة ؛

ح — الديون التعاقدية الناشئة عن فقدان أو الخسائر التي تلحق بالحمولة و الحقائب " .

تؤكد لنا هذه المادة بأن أجر البحار مضمون بامتياز بحري ليس هذا فحسب و إنما يأتي في المرتبة الأولى من بين كل تلك الديون ماعدا الديون الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ و سحب حطام السفن أو المساهمة بالخسائر المشتركة ، و كذا المصاريف القضائية و كل المصاريف المتعلقة بحراسة السفينة و المحافظة عليها التي تكون لها الأفضلية على جميع الامتيازات البحرية التي تنقل السفينة عند استكمال العمليات التي تولدت عنها هذه الامتيازات¹ .

كما تجب الإشارة إلى أن الامتيازات البحرية المذكورة في المادة 73 الفقرات أ ، ب ، ج ، د هـ ، و ، تكون لها الأفضلية على الرهون البحرية المسجلة قانونا ، غير أن هذه الرهون تسبق الامتيازات البحرية المذكورة في الفقرات ز ، و ، ح من نفس المادة.

كما يجوز للدائنين التمسك بالامتيازات التابعة للقانون العام ، لكن الديون التي ترتب امتيازها على هذا الشكل لا تأخذ مرتبتها إلا بعد الامتيازات و الرهون البحرية .

¹ المادة 77 من ق ب ج .

إن الديون المضمونة بامتياز لكل رحلة تأتي بوجه الأفضلية على ديون الرحلة السابقة ، غير أن الديون الناتجة عن عقد وحيد للاستخدام لعدة رحلات تأتي كلها في نفس الترتيب مع ديون آخر هذه الرحلات ¹ .

يعتبر تاريخ نشوء امتياز أجر البحار هو تاريخ استحقاقه و هو التاريخ المتفق عليه في عقد العمل أو العرف و هو ما جاء في نص المادة 81 من القانون البحري بنصها على : " يعتبر كتاريخ لنشوء الديون المضمونة بامتياز بحري ما يلي :

هـ — الحالات الأخرى يوم استحقاق الدين " ، من بين هذه الحالات الأجر .

الامتياز البحري يبقى تابع للسفينة و لا يتأثر بتغيير الملكية أو التسجيل ² .

يؤدي التنازل عن أحد الديون المضمونة بأحد الامتيازات البحرية أو الحلول في حقوق صاحب ذلك الدين إلى نقل هذا الامتياز بنفس الوقت و ذلك عملاً بأحكام المادة 83 من القانون البحري .

أما فيما يخص انقضاء الامتيازات البحرية فتتقضي بمرور سنة واحدة اعتباراً من نشوء الدين المضمون إلا إذا حجزت السفينة قبل انقضاء هذه المدة و بيعت جبرياً ، علماً أن هذه المدة المذكورة لا تخضع لأي وقف أو انقطاع ، إلا أنه لا يمكن أن يسري مفعول هذه المدة مادام يوجد مانع قانوني يحول دون تمكن الدائن صاحب الامتياز من حجز السفينة على ألا تتعدى هذه المدة ثلاث سنوات منذ نشأة الدين الامتيازي عملاً بأحكام المادة 84 / 01 و المادة 85 من القانون البحري .

كما ينقضي الامتياز (أجر البحار) بصرف النظر عن القواعد العامة لانقضاء الالتزامات

للأسباب المذكورة في المادة 87 من القانون البحري و هي :

— مصادرة السفينة من قبل السلطات المختصة ؛

— البيع الجبري للسفينة على إثر دعوى قضائية ؛

— حالة نقل اختياري لملكية السفينة بعد ثلاثة أشهر من تسجيل عقد النقل .

— في حالة البيع الجبري توقف كل الامتيازات ³ .

¹ المادة 75 ، 76 ، 80 من نفس القانون .

² المادة 81 من ق ب ج .

³ المادة 88 و 68 من نفس القانون .

وقد تبني المشرع الجزائري هذا المبدأ بموجب القانون البحري تماشياً منه مع التشريعات العمالية التي أصدرها في هذا الشأن ، إذ نصت المادة 142 من قانون 78-12 المتضمن القانون الأساسي العام للعامل على أنه : " تدفع الأجور وتسيقات الأجور بالأفضلية على جميع الديون الأخرى ، بما فيها ديون الخزينة والضمان الاجتماعي ، مهما كانت طبيعة علاقة العمل ومدتها وشكلها " .

بينما نصت المادة 89 من قانون 90-11 المتعلق بعلاقات العمل على أنه : " تمنح الأفضلية لدفع الأجور وتسيقاتها على جميع الديون الأخرى ، بما فيها ديون الخزينة والضمان الاجتماعي ، مهما كانت طبيعة علاقة العمل وصحتها وشكلها " .

أما فيما يتعلق بالحالات التطبيقية لمبدأ الأفضلية هذا فإننا نجد في أغلب الأحيان في حالة إفسار المجهز صاحب العمل، وذلك بعدم قدرته على الوفاء بالتزاماته المالية اتجاه الغير بما فيهم البحارة الذين يعملون في سفينته ، حيث يتعدد الدائون له وبالتالي يستوجب عليه إجراء عمليات مفاضلة بينهم ، وهنا تظهر الحاجة إلى ضرورة حماية حقوق البحارة أمام الدائنين الآخرين .

إلا أننا نلاحظ أن هناك تناقضا واضحا بين الأحكام سابقة الذكر من جهة و أحكام المادة 04/993 من القانون المدني الجزائري من جهة أخرى ، حيث انه فيما تنص أحكام قانون العمل على أسبقية دفع أجور العمال عن ديون الخزينة والضمان الاجتماعي تنص المادة المذكورة من القانون المدني على انه " ... تستوفي هذه المبالغ مباشرة بعد المصاريف القضائية و المبالغ المستحقة للخزينة العامة و مصاريف الحفظ والترميم ، أما فيما بينها فتستوفي بنسبة كل منها " ، معنى هذا أن امتياز أجور العمال وفق هذا القانون يأتي في الدرجة الرابعة بعد المصاريف القضائية (المادة 990) و المبالغ المستحقة للخزينة (991المادة) و مصاريف الحفظ و الترميم (المادة 992) وهو ما يستخلص من نصوص الفقرات الثانية للمواد المذكورة ¹ .

إلا انه و تطبيقا لقاعدة الخاص يقيد العام فإن أحكام المادة 89 من قانون علاقات العمل تلغي أحكام المادة 04/993 من القانون المدني ، أو على الأقل تطبيق بالأفضلية عنها في انتظار تعديلها .

¹ أحمية سليمان ، المرجع السابق ، ص 256 .

2 - عدم جواز الحجز على الأجر :

إن حضر الحجز على الأجر ظهر في القانون البحري قبل تبنيه في القواعد العامة ، و ظهوره كان في 1945 حيث أن أول النصوص التي تخص العمل البري لم تظهر إلا في 1845¹ .

بالرجوع إلى الأحكام الواردة في القانون البحري و الأحكام الواردة في المرسوم التنفيذي 102/05 المحدد للنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري لا نجد فيها ما يمنع الحجز على أجر البحار لكن و بما أن هذا الأخير يعتبر عاملا فيطبق عليه القانون 11/90 المتضمن علاقات العمل والذي يعتبر القانون العام الذي ينظم جميع علاقات العمل ، أجد المشرع الجزائري في نص المادة 90 منه ينص على أنه : " لا يمكن الاعتراض على الأجور المترتبة على المستخدم ، كما لا يمكن حجزها أو اقتطاعها مهما كان السبب حتى لا يتضرر العمال الذين يستحقونها " ، ما نلاحظه على هذه المادة أنها جاءت عامة و لا تكفي لمعالجة هذه المسألة ، لأننا بالرجوع إلى الأحكام العامة الواردة في القانون رقم 09/08 المؤرخ في 2008/02/25 المتضمن قانون الإجراءات المدنية و الإدارية نجد أنها تتضمن نفس الحكم الوارد في المادة 90 سابقة الذكر و هو منع الحجز على الأجر مع فرق وحيد وهو أن ق إ م إ يجيز الحجز في بعض الحالات وفي حدود معينة² ، كما أن الحجز لا يكون إلا بسند تنفيذي و في حدود النسب المحددة قانونا³ .

بالرجوع إلى أحكام المادة 776 من ق إ م إ فالنسب المسموح الحجز عليها حددت كما يلي :

_____ 10 % إذا كان المرتب الصافي يساوي أو يقل عن قيمة الأجر الوطني الأدنى المضمون .

_____ 15 % إذا كان المرتب الصافي يفوق قيمة الأجر الوطني الأدنى المضمون و يساوي أو يقل عن ضعف قيمته .

¹ Pierre BONASSIES , Christian SCAPEL , op , cit , p . 212 .

² المادة 639 من ق إ م إ تنص على " لا يجوز الحجز على الأجور و المرتبات و معاشات التقاعد أو العجز

الجسماني ، إلا في الحدود المنصوص عليها في هذا القانون " .

³ المادة 775 من نفس القانون .

_____ 20 % إذا كان المرتب الصافي يفوق ضعف الأجر الوطني الأدنى المضمون ويساوي أو يقل بثلاث (03) مرات عن قيمته .

_____ 25 % إذا كان المرتب الصافي يفوق ثلاث (03) مرات قيمة الأجر الوطني الأدنى المضمون ويساوي أو يقل بأربع (04) مرات عن قيمته .

_____ 30 % إذا كان المرتب الصافي يفوق أربع (04) مرات قيمة الأجر الوطني الأدنى المضمون ويساوي أو يقل بأربع (04) مرات عن قيمته .

_____ 40 % إذا كان المرتب الصافي يفوق خمس (05) مرات قيمة الأجر الوطني الأدنى المضمون ويساوي أو يقل بست (06) مرات عن قيمته .

_____ 50 % إذا كان المرتب الصافي يفوق ست (06) مرات قيمة الأجر الوطني الأدنى المضمون .

وتستثنى من الحجز المنح العائلية عند حساب الدخل الصافي في النسب المذكورة أعلاه.

لكن و بغض النظر عن النسب المذكورة أعلاه فيجوز الحجز على الأجر بقيمة النفقة الغذائية إذا كان الدين المحجوز من أجله يتعلق بنفقة غذائية للقصر أو الوالدين أو الزوجة أو كل من تجب نفقتهم قانوناً¹ .

بعد التطرق لهذه النقاط نطرح التساؤل التالي : هل يمكن تطبيق الأحكام الواردة في قانون الإجراءات المدنية و الإدارية المتعلقة بإمكانية الحجز على الأجور في حدود معينة على البحارة على اعتبار أن ق إ م إ يتضمن قواعد عامة ، أم أنه نطبق نص المادة 90 من القانون 11/90 المتضمن علاقات العمل و التي تعتبر أحكامه قواعد خاصة بالعمل و نعمل بقاعدة العام يقيد الخاص رغم عدم وضوح و عدم كفاية المادة في معالجة هذه المسألة ؟

بالرجوع إلى التشريع المصري في المادة 124 من قانون التجارة البحرية نجها تحيلنا إلى قانون العمل و ذلك بنصها على " لا يجوز الحجز على أجر البحار أو النزول عنه إلى الحدود

¹ المادة 777 من ق إ م إ ج .

المبينة في قوانين العمل " ، نلاحظ على هذه المادة أنها منعت الحجز الأجر و لكن ليس بصفة مطلقة بل وضعت حدا لذلك في المادة 41 من قانون العمل رقم 137 لسنة 1981 المصري¹ ، و بذلك يكون هذا الحكم مماثلا نوعا ما للحكم الوارد في قانون إم إ الجزائر .

أما التشريع الأردني فنجده يحذو حذو المشرع المصري بحكمه في نص المادة 146 بعدم جواز الحجز على أجر البحار إلى في حالات معينة و لغاية الربع و هي:

_____ بسبب دين للدولة .

_____ بسبب ديون ناشئة عن تقديم الغذاء أو الكساء أو الملابس .

_____ بسبب ديون لمجهز السفينة من جراء دفع غير مستوجب يحصل لدى تسديد أجرة سابقة أو من جراء سلفة أو دفعة غير مستوجبتين أو عطل أو ضرر .

_____ بسبب دين مستوجب تنفيذا لحكم قطعي² .

الإجابة على التساؤل المطروح نستنتجها من الأحكام الواردة في التشريعات المقارنة في هذا المجال أي أننا لا بد لنا من الرجوع إلى ق إم إ حتما لأن ق ب ج لم يعالج هذه المسألة و ق ع لم يعالجها بالشكل المناسب و الكافي ، بمعنى أنه يمكن القول بأنه لا يمكن الحجز على أجور البحارة إلا في الحدود المبينة في المادة 776 من ق إم إ إلا إذا تعلق الأمر بنفقة غذائية كما هو منصوص عليه في المادة 777 من نفس القانون .

3 - بطلان التنازل عن الأجر :

بما أن قواعد العمل قواعد أمرة متعلقة بالنظام العام فلا يمكن مخالفتها أو الاتفاق على ذلك ، وأي شيء من هذا القبيل يقع باطلا ما لم تكن المخالفة في صالح الأجير¹ .

¹ المادة 41 " لا يجوز الحجز أو التنازل عن الأجور المستحقة للعامل بالنسبة للتسعة جنيهاً الأولى شهريا أو الثلاثون قرشا يوميا إلا في حدود الربع و ذلك لدين النفقة أو لأداء المبالغ المستحقة عما تم توريده له و لمن يعوله من مأكّل و ملبس ، أما ما زاد على ذلك فيجوز الحجز عليه من أجل أي دين لا يزيد عن الربع ، و عند التزاحم يقدم دين النفقة " .

² عبد القادر العطير ، باسم محمد ملحم ، المرجع السابق ، ص 178 .

فمبدأ البطلان القانوني والتلقائي لأي تنازل من البحار عن كامل أجره أو جزء منه، من المبادئ والقواعد المكرسة لحماية الأجور وملحقاتها، وذلك بغض النظر عن طبيعة هذا التنازل فيما إذا كان برضا البحار أم لا ، وقد سبق وأن نص المشرع الجزائري على هذا المبدأ بصفة صريحة في المادة 172 من الأمر رقم 31/75 المتعلق بالشروط العامة لعلاقات العمل في القطاع الخاص الملغى بالقانون 11/90 المشار إليه سابقا بنصه على : " يعد باطلا وعديم المفعول كل تنازل من العامل عن كل أجره أو جزء منه " ، إلا أن هذا النص لم يتناوله المشرع الجزائري بنفس الصيغة الصريحة في قانون 11/90 إلا أن النص على بطلان أي شرط مخالف للأحكام القانونية والتنظيمية المعمول بها الوارد في المادة 136 من قانون 11-90، ولما كان من بين نصوص هذا القانون وجوب دفع الأجر بانتظام عند حلول الأجل من قبل صاحب العمل إلى العامل المنصوص عليه بموجب المادة 88 منه، وما أكدته في نص المادة 49 من المرسوم التنفيذي رقم 102/05 الذي سبق وأن أشرنا إليه بقوله يتعين على مجهزة السفينة دفع الأجور أو الحصص المستحقة للمستخدمين الملاحين بانتظام عند حلول أجل استحقاقهم ، فإن أي تنازل من البحار لفائدة المجهز عن الأجر يعتبر أمرا وعملا مخالفا للتشريع المعمول به ، وبالتالي يكون باطلا وعديم الأثر ولو كان برضا البحار² .

الفرع الثاني : التأمين و الضمان الاجتماعي للبحارة

يعتبر التأمين الاجتماعي للبحارة من أهم الجوانب الأساسية في العمل اللائق ، و في نفس الوقت هو إحدى أكثر القضايا تعقيدا لاسيما عند التنفيذ خاصة في قطاع يتسم بالعولمة كقطاع العمل البحري ، حيث يكون العمال و أصحاب العمل عادة موجودين في بلدان مختلفة تتباين إلى حد بعيد في النهج التي تتبعها لتوفير الضمان الاجتماعي ، وغالبا ما تتفاوت فيها مستويات التغطية الاقتصادية والاجتماعية .

الطابع المعولم لقطاع العمل البحري و الطبيعة الخطرة بشكل خاص لهذا العمل يطرحان تحديات أمام توفير الضمان الاجتماعي للبحارة لاسيما وأن هذا الأخير أساسي لخلق التماسك

¹ عبد اللطيف خالفي ، الوسيط في مدونة الشغل ، الجزء الأول ، المطبعة و الوراقة الوطنية ، مراكش ، ط 01 ، سنة 2004 ، ص 335 .

² أحمية سليمان ، المرجع السابق ، ص 261 .

الاجتماعي وتعزيز الاندماج السياسي و نشر الديمقراطية ، وهو أداة هامة للوقاية من الفقر والتخفيف من حدته من خلال تعزيز الإنتاجية ، ويشكل الضمان الاجتماعي بالاقتران مع نمو الاقتصاد وسياسات سوق العمل النشطة أداة لتحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية المستدامة .

علما بأن مسألة الضمان الاجتماعي للبحارة نالت قدرا كبيرا من الاهتمام في المحافل الدولية لاسيما منظمة العمل الدولية من خلال الاتفاقيات المبرمة في هذا المجال منها الاتفاقية رقم 70 بشأن الضمان الاجتماعي والاتفاقية رقم 165 (مراجعة للاتفاقية السابقة) والاتفاقية رقم 08 بشأن التعويض عن البطالة في حالة فقد السفينة أو غرقها ، والاتفاقية رقم 71 بشأن معاشات البحارة وأخيرا اتفاقية 2006 بشأن العمل البحري والتي عالجت مسألة الضمان الاجتماعي واعتبرت بمثابة مراجعة للاتفاقيات السابقة فيما يخص هذه النقطة ¹ .

مسألة الضمان الاجتماعي تطرح عدة إشكالات بسبب عولمة العمل في قطاع العمل البحري كما ذكرنا إذ أنه يمكن للبحارة من مختلف البلدان أن يعملوا على متن سفينة مسجلة في بلد آخر ، غير البلدان التي يقيمون فيها أو يحملون جنسيتها ، وتكون مملوكة لشخص من رعايا بلد آخر ، وكثيراً ما يعمل البحارة على متن سفن عديدة ولفترات زمنية متفاوتة وبموجب اتفاقات استخدام مختلفة ، كما يمكن استخدامهم وتوظيفهم من خلال وكالات — طرف ثالث — تعمل في بلد آخر، وبمقتضى القانون الدولي ، فإن البلد ذا المسؤولية القانونية عن الظروف على متن السفن التي ترفع علم البلد المعني ، هو "دولة العلم" بيد أنه في كثير من الحالات، لا يكون البحارة مقيمين في دولة العلم أو لا يكونون من رعاياها ولا علاقة لهم بدولة العلم سوى أنهم يعملون في كثير من الأحيان لفترة وجيزة على متن سفينة ترفع علم تلك الدولة وي طرح هذا الوضع تحديات أمام النظم الوطنية للضمان الاجتماعي أو أمام النظم التي وُضع معظمها لتشمل الأشخاص الذين هم من رعايا البلد المعني أو الذين يعيشون ويعملون أي مقيمون بشكل اعتيادي فيه .

نطرح الإشكال التالي : كيف تعامل التشريع الجزائري مع مسألة التأمين والضمان الاجتماعيين

فيما يخص البحارة ؟ و ما هي المخاطر التي يغطيها ؟

¹ اللائحة 4 - 5 من الباب الرابع من الاتفاقية

تجب الإشارة أولاً إلى أن البحارة وقبل صدور القانون المتعلق بالتأمينات الاجتماعية¹ كانوا يخضعون لمؤسسة الحماية الاجتماعية لعمال البحر التي كانت تتكون من هئتين هما الصندوق الاحتياطي لعمال البحر وصندوق تقاعد البحارة².

فيما يخص التأمين فبالرجوع إلى أحكام القانون البحري نجده يتضمن التزاما يقع على عاتق المجهز يتمثل في تأمين حياة البحار ضد حوادث العمل و ضد فقدانه لكفائه في ممارسة مهنة بحار على إثر وقوع حادث عمل أو مرض مهني ، و ضد أمتعته الشخصية على إثر غرق السفينة أو اشتعال النيران فيها أو في أي حالة طارئة أو قوة قاهرة وذلك خلال الرحلة البحرية³ وهو ما جاءت به اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 التي نصت على ضرورة تعويض البحار في حالة فقد السفينة أو غرقها عن طريق دفع مالك السفينة تعويضا لكل بحار على متنها لمواجهة البطالة الناتجة عن فقد السفينة أو غرقها⁴.

فالتأمين على الأشخاص هو اتفاقية احتياط بين المؤمن له و المؤمن ، يلتزم المؤمن بموجبها بأن يدفع للمكاتب أو للمستفيد المعين مبلغا محددًا رأسمال كان أو ريع ، في حالة تحقق الحادث أو عند حلول الأجل المنصوص عليه في العقد ، و يلتزم المكاتب بدفع الأقساط حسب جدول استحقاق متفق عليه⁵ ، فالمؤمن في عقد العمل البحري هو المجهز والمؤمن له هو البحار أما المستفيد فهم ذوي حقوق البحار ، ففي حالة وقوع حادث للبحار مثلا يحصل البحار على مبلغ التأمين من شركة التأمين بالإضافة إلى التعويض الذي يتوجب على الغير المسئول دفعه للمؤمن له أو ذوي حقوقه .

أما فيما يخص الأخطار التي يمكن تغطيتها في مجال التأمين على الأشخاص فهي :

— الأخطار المرتبطة بمدة الحياة البشرية .

¹ القانون رقم 11/83 المؤرخ في 1983/07/02 المتعلق بالتأمينات الاجتماعية ، ج ر عدد 28 المؤرخة في 1983/07/03 .

² حمود ولد محمد عبد الله ، التزامات المجهز في إطار عقد العمل البحري في التشريعين الجزائري والموريتاني — دراسة مقارنة — ، رسالة ماجستير ، جامعة وهران ، كلية الحقوق — فرع القانون الاجتماعي- ، ص 69 .

³ المادة 430 من ق ب ج .

⁴ اللائحة 2 — 6 من الباب الثاني من اتفاقية العمل البحري .

⁵ المادة 60 من الأمر 07/95 المؤرخ في 1995 /01/25 المتعلق بالتأمينات ، ج ر عدد 13 المؤرخة في 1995/03/08 ، المعدل و المتمم بالأمر 04/06 المؤرخ في 2006/02/20 ، ج ر عدد 15 المؤرخة في

2006/03/12 .

- الوفاة إثر حادث .
 - العجز الدائم الجزئي أو الكلي .
 - العجز المؤقت عن العمل .
 - تعويض المصاريف الطبية و الصيدلانية و الجراحية ¹ .
- أما فيما يخص نظام الضمان الاجتماعي فإن البحارة مشمولين به طبقا لما جاءت به المادة 59 من المرسوم التنفيذي 102/05 سابق الذكر بنصها على " يخضع المستخدمون الملاحون لسفن النقل البحري و التجاري و الصيد البحري لنظام الضمان الاجتماعي طبقا للتشريع و التنظيم المعمول بهما " وبذلك مكن المشرع الجزائري البحارة من الاستفادة من المزايا و الحقوق المقررة في قوانين التأمينات الاجتماعية التي يخضع لها العمل البريون .

فكرة توحيد نظام الضمان الاجتماعي بالنسبة إلى كل العمال بما فيهم البحارة ، تم تكريسها بموجب المادة 187 فقرة 02 من القانون رقم 12/78 المؤرخ في 05 أوت 1978 المتضمن القانون الأساسي العام للعامل ، والتي بموجبها أشار المشرع الجزائري على إرادته في توحيد نظام الضمان الاجتماعي وتوحيد المزايا المقدمة في ميدان الضمان الاجتماعي بين جميع العمال .

وقد تم تجسيد هذه الفكرة بإصدار المشرع الجزائري للقانون رقم 11/83 المؤرخ في 02 جويلية 1983 المعدل والمتمم بالأمر رقم 17/96 المؤرخ في 06 جويلية 1996 ، المنشور بالجريدة الرسمية 42 لسنة 1996 المتعلق بالتأمينات الاجتماعية ، الذي يهدف إلى إنشاء نظام وحيد للتأمينات الاجتماعية ² ، الذي يستفيد منه كل العمال أيا كان قطاع النشاط الذي ينتمون إليه ، وأيا كان النظام الذي كان يسري عليهم قبل تاريخ دخول هذا القانون حيز التطبيق (المادة 03 من القانون 11/83) .

وبموجب هذا القانون ينطوي وجوبا تحت نظام التأمينات الاجتماعية الأشخاص الذين يشتغلون في التراب الوطني مهما كانت جنسيتهم ومهما كان شكل وطبيعة عقد عملهم ³ .

¹ المادة 61 – 63 من نفس الأمر .

² المادة الأولى من القانون 11/83 المتعلق بالتأمينات الاجتماعية .

³ المادة 06 من نفس القانون .

وحسب المادة 02 من قانون التأمينات الاجتماعية فإن المخاطر التي يغطيها الضمان الاجتماعي هي : المرض ، الولادة ، العجز ، الوفاة .

قبل التطرق إلى كل خطر من هذه المخاطر تجب الإشارة أولاً إلى أن اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 حددت المخاطر التي يغطيها الضمان الاجتماعي وهي تسعة : الرعاية الطبية ، إعانة المرض ، إعانة البطالة ، إعانة الشيخوخة ، إعانة إصابات العمل والإعانة العائلية ، إعانة الأمومة ، إعانة العجز وإعانة الورثة ، بحيث تلزم كل دولة عضو في الاتفاقية بتغطية ثلاث مخاطر على الأقل¹ .

1- التأمين على المرض : ميز المشرع الجزائري بين نوعين من التأمين على المرض ، التأمين على المرض العادي و التأمين على المرض المهني ووضع لكل منهما أحكاماً خاصة ، وسنتطرق إلى النوع الأول أولاً تاركين النوع الثاني فيما بعد .

فالتأمين على المرض العادي هو الذي يغطي المخاطر التي تنتج عن المرض الذي لا يتصل بالعمل و لا بظروفه ، و إنما بالتكوين الفسيولوجي للإنسان نفسه ، و يشمل استنفاد الملاح من أداءات عينية و أخرى نقدية² .

أ – الأداءات العينية : تتمثل في تغطية المصاريف الطبية و الجراحية و الصيدلانية و مصاريف الاستشفاء ...³ ، لصالح الملاح أو ذوي حقوقه .

ب – الأداءات النقدية : تترتب الأداءات النقدية مقابل العطل المرضية التي يتحصل عليها الملاح بموافقة هيئة الضمان الاجتماعي نتيجة لعجز بدني أو عقلي يمنعه من مواصلة عمله أو استئنافه ، وبالتالي فالعامل (البحار) له الحق في تعويض يومي عن الأجر الذي كان يتقاضاه و فقده¹ .

المعيار – أ – من اللائحة 04- 05 فقرة 01 من اتفاقية العمل البحري لسنة 2006

1 .

² سماتي طيب ، التأمينات الاجتماعية في مجال الضمان الاجتماعي ، دار الهدى ، الجزائر ، د ط ، ص 74 .

³ المادة 08 من القانون رقم 11/83 المتعلق بالتأمينات الاجتماعية المعدل و المتمم بالقانون رقم 80/11 المؤرخ

في 2011/01/05 .

2 – التأمين على الولادة (الأمومة): تستحق المرأة العاملة (البحارة)² المضمونة اجتماعيا في حالة الولادة بعض الخدمات الطبية اللازمة في فترتي الحمل و الوضع والمدة اللاحقة عليهما ، وبما أن الولادة تؤدي إلى توقف العاملة عن العمل لفترة معينة حتى تستعيد قدراتها على أدائه ، أي أنها تحرم من الأجر بسبب توقفها عن العمل ، لذلك فالمشرع منحها الحق في تعويض عن الأجر في حالة الولادة (الأمومة)³ .

كرس هذا الحق القانون رقم 11/90 المتضمن علاقات العمل⁴ ، و تشمل أداءات التأمين على الولادة أداءات عينية تتمثل في كفالة المصاريف المترتبة عن الحمل والوضع و تبعاته ، و أداءات نقدية تتمثل في دفع تعويضة يومية للمرأة التي تضطر بسبب الولادة إلى الانقطاع عن العمل⁵ .

تجب الإشارة إلى أن المرأة العاملة في المجال البحري كثيرا ما تواجه عقبات بها الخصوص لاسيما عندما يتعلق الأمر بالرضاعة الطبيعية فالتشريع العمالي الجزائري ترك هذه المسائل للاتفاقيات الجماعية و الأنظمة الداخلية للمؤسسة ، لكن نظرا لخصوصية العمل في القطاع البحري و الذي يتم على متن السفينة منطقيا يستحيل منح العاملة البحارة هذا الحق بسبب ظروف العمل فغالبا ما تكون في عرض البحر أو في بلد أجنبي آخر لذلك نلاحظ قلة النساء العاملات في هذا المجال و هذا من الأسباب التي تعيق المرأة من العمل على متن السفينة .

¹ سماتي الطيب ، التأمينات الاجتماعية في مجال الضمان الاجتماعي ، المرجع السابق ، ص 119 .

² قانونا لم يرد نص يمنح المرأة للعمل في قطاع الملاحة البحرية إلا أنني وبالإطلاع على نموذج عقد العمل البحري الذي حدده المشرع الجزائري ، نجد أن هذا الأخير شجع المرأة للعمل فقط في ملاحه الصيد البحري دون ملاحه النقل البحري أو التجاري ، مع العلم أن المرأة تستطيع العمل في قطاع ملاحه النقل البحري و التجاري و ليس العكس نظرا لتكوينها الفسيولوجي كأن تعمل في الخدمة العامة (الفندقة) أو الطهي

³ مصطفى أحمد أبو عمرو ، الأسس العامة للضمان الاجتماعي ، منشورات حلبي الحقوقية ، بيروت ، ط 01 ، سنة 2010 ، ص 219.

⁴ المادة 55 من القانون 11/90 المتضمن علاقات العمل .

⁵ المادة 23 من القانون 11/83 المتعلق بالتأمينات الاجتماعية .

3 – التأمين على العجز : يعتبر الشخص عاجزا عن العمل عاجزا كاملا إذا فقد قدرته عن العمل كليا في مهنته الأصلية حتى و لو كان قادرا على الكسب بوجه عام ، و يعتبر عاجزا عن العمل عاجزا جزئيا كل من فقد القدرة جزئيا على العمل أو الكسب بوجه عام¹ .

لذلك فإن التأمين على العجز يهدف إلى إفادة المؤمن له (البحار) الذي يضطره العجز إلى الانقطاع عن عمله من معاش العجز ، و بالتالي فكل بحار منعه عجزه من ممارسة مهنته الحصول على معاش بشرط ألا يبلغ السن القانونية التي تخول له الحق في الإحالة على التقاعد² ، لأنه في هذه الحالة لا يقبل طلبه المتعلق بمعاش العجز و يتم إحالته مباشرة على نظام التقاعد إذا كان مستوفي لشروط مدة العمل³ .

4 – التأمين على الوفاة : يهدف التأمين على الوفاة إلى حماية أسرة المؤمن له (البحار) في حالة وفاته ، و يختلف الضرر الذي يصيب المتوفى باختلاف الظروف و كذا الأشخاص الذين يعولهم ومدى احتياجات هؤلاء ، و مع ذلك فإنه من الصعب تحديد مقدار التعويض بشكل فردي يتناسب مع كل حالة و تذهب أغلب التعويضات في حالة الوفاة إلى تقرير المعاش للمستحقين⁴ .

تنص المادة 47 من القانون 11/83 أن التأمين على الوفاة يهدف إلى إفادة ذوي حقوق⁵ المؤمن له اجتماعيا المتوفى من منحة الوفاة .

يجب التنويه في هذه المسألة بالتحديد إلى انه لا إشكال يقف في طريق ذوي حقوق المؤمن له اجتماعيا المتوفى وفاة طبيعية أو حقيقية بالعكس من ذلك في حالة الوفاة الحكيمة (المفقود ، الغائب)، وهذا الأخير هو الشخص الذي لا يعرف مكانه و لا يعرف مماته من حياته ، ولا يعتبر ميتا إلا بصدور حكم نهائي بالموت الحكي ، ولا يصدر هذا الحكم إلا بمرور 04 سنوات في

¹ بن عزوز بن صابر ، نشأة علاقة العمل الفردية ، في التشريع الجزائري و المقارن ، دار حامد ، عمان ، ط 01 ، سنة 2011 ، ص 282 .

² المادة 01/34 من القانون 11/83 المتعلق بالتأمينات الاجتماعية .

³ سماتي الطيب ، التأمينات الاجتماعية في مجال الضمان الاجتماعي ، المرجع السابق ، ص 179 .

⁴ أحمية سليمان ، المرجع السابق ، ص 148 .

⁵ المادة 67 من القانون رقم 11/83 المتعلق بالتأمينات الاجتماعية .

الحالات الاستثنائية وفي الحالات الأخرى يكون بمرور مدة زمنية يقدرها القاضي بعد الأربع سنوات¹ .

في الواقع إعمال هذا الحكم في مجال التأمينات الاجتماعية يؤدي إلى إلحاق ضرر مؤكد للمستحقين للمعاش والذي يتمثل في حرمانهم من الحقوق التأمينية الناتجة عن فقدان المؤمن له ، وذلك بسبب أن المدة الفاصلة بين تاريخ صدور الحكم بالوفاة وتاريخ التوقف عن النشاط تكون قد تجاوزت الأجل المنصوص عليه والمشروط لاستحقاق المعاش² .

لذلك نطالب المشرع الجزائري بأن يأخذ مثل هذه الحالة بعين الاعتبار و يسن قواعد قانونية خاصة بها غير تلك المتبعة في حالة الوفاة الطبيعية ، مع تمكين هيئة الضمان الاجتماعي من الاحتفاظ بحق مطالبة ذوي الحقوق برد ما دفعته في حال ظهور المؤمن له الغائب من جديد .

في هذا الإطار صدر منشور (CIRCULAIRE) عن وزارة الشؤون الاجتماعية بتاريخ 1991/06/03 تحت رقم 09/91 المتضمن تقديم منحة الوفاة و معاش التقاعد المنقول إلى ذوي حقوق الصيادون المبحرون المفقودين في البحر و الذي بموجبه تلتزم هيئات الضمان الاجتماعي (CNAS / CNR) بتعويض ذوي حقوق المؤمن لهم اجتماعيا والعاملين في مجال الصيد البحري دون سواهم في حالة تعرضهم لخطر فقدان في البحر ، و ذلك بتمكينهم من منحة الوفاة والحقوق التأمينية الأخرى ، و ذلك وفقا لشروط محددة لا داعي لذكرها³ .

نقترح على المشرع الجزائري تعميم هذه الحالة (الصيادين المفقودين) على كل العمال البحريين بمن فيهم العاملين في قطاع النقل التجاري و البحري و بل وعلى كل العاملين بصفة عامة (العاملين في البر) .

¹ المادة 113 من القانون رقم 11/84 المؤرخ في 1984/07/09 المتضمن قانون الأسرة ، ج ر عدد 24 المؤرخة في 1984/07/12 ، المعدل و المتمم بالأمر رقم 02/05 المؤرخ في 2005/02/27 ، ج ر عدد 15 المؤرخة في 2005/02/27 .

² سماتي الطيب ، التأمينات الاجتماعية في مجال الضمان الاجتماعي ، المرجع السابق ، ص 198 .

³ سماتي الطيب ، التأمينات الاجتماعية في مجال الضمان الاجتماعي ، المرجع السابق ، ص 199 .

يقدر مبلغ منحة الوفاة باثنتي عشرة مرة مبلغ آخر أجر شهري في المنصب ولا يجوز في أي حال من الأحوال أن يقل هذا المبلغ عن اثنتي عشرة مرة قيمة المبلغ الشهري للأجر الوطني الأدنى المضمون و يدفع مبلغ رأسمال الوفاة مرة واحدة فور وفاة المؤمن له ¹ .

بالإضافة إلى هذه المخاطر التي يغطيها القانون 11/83 المتعلق بالتأمينات الاجتماعية هناك مخاطر أخرى وردت في قوانين أخرى صادرة في نفس السنة و هي التأمين ضد الشيخوخة (التقاعد) ² والتأمين ضد حوادث العمل و الأمراض المهنية ³ .

وهذين القانونين أوردهما المشرع الجزائري ليتم فكرة توحيد النظام الاجتماعي بكل أنواعه على جميع العمال أيا كان النشاط الذي ينتمون إليه بمن فيهم البحارة .

1 – التأمين على التقاعد : المشرع الجزائري وبموجب القانون رقم 83-12 المؤرخ في 1983/07/02 أسس نظام وحيد للتقاعد يتعلق خاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بتقدير الحقوق والامتيازات على جميع العمال أيا كان قطاع النشاط الذي ينتمون إليه .

ويعتبر معاش التقاعد حقا ذو طابع مالي وشخصي يستفيد منه المؤمن له في فترة تقاعده مدى حياته ، وتتوقف وجوبا استفادة البحار من معاش التقاعد على توفر الشرطين التاليين :

– بلوغ ستين سنة على الأقل بالنسبة للرجل، وخمس وخمسين سنة بالنسبة للمرأة .

– قضاء خمسة عشرة سنة في العمل على الأقل ⁴ .

¹ المادة 48 من القانون رقم 11/83 المتعلق بالتأمينات الاجتماعية .

² القانون 12/83 المؤرخ في 1983/07/02 المتعلق بالتقاعد ، ج ر عدد 28 المؤرخة في 1983/07/05 ،

المعدل والمتمم بالأمر 18/96 المؤرخ في 1983/07/06 ، ج ر عدد 42 المؤرخة في 1996/07/07 .

³ القانون 13/83 المؤرخ في 1983/07/02 المتعلق بحوادث العمل و الأمراض المهنية ، ج ر عدد 28 المؤرخة

في 1983/07/05 ، المعدل و المتمم بالأمر 19/96 المؤرخ في 1983/07/06 ، ج ر عدد 42 المؤرخة في

1996/07/07 .

⁴ المادة 01 – 02 – 06 من القانون 12/83 المتعلق بالتقاعد .

هذا مع ضرورة قيام البحار بدفع اشتراكات الضمان الاجتماعي حتى يتسنى له الاستفادة من معاش التقاعد .

المشرع الجزائري أعفى من شرط السن الملاح المصاب بالعجز التام والنهائي عن العمل عندما لا يستوفي شروط الاستفادة من معاش العجز في مجال التأمينات الاجتماعية وفي هذه الحالة لا يجوز أن يقل عدد السنوات التي تعتمد لحساب المعاش عن العشرين (20) سنة ، وتجب الإشارة إلى أن الملاح الذي يستوفي الشروط المشار إليها أعلاه الحق في الإحالة على التقاعد ولا يجوز للمجهز أن يقرر وحده إحالة الملاح على التقاعد ما لم يبلغ السن التي تخول له الحق في معاش التقاعد ، ويمكن أن تمتد إلى خمس سنوات إذا كان قد عمل مدة تقل عن خمس عشرة (15) سنة¹

وفي جميع الأحوال لا يجوز الإقرار بالإحالة على التقاعد ما لم يتم منح الحصة الأولى من المعاش والمشرع الجزائري وإلى جانب النظام العام للتقاعد أوجد نظام خاص للتقاعد المسبق نظمه بموجب المرسوم التشريعي رقم 10/94 المؤرخ في 1994/05/26² ، إلا أنه يحدد نطاق تطبيق هذا النظام على العمال الذين ينتمون إلى القطاع الاقتصادي والذين يفقدون عملهم لسبب اقتصادي كالتقليص من عدد العمال أو توقف نشاط المستخدم ، حسب هذا النظام فإن شرط السن هنا 50 سنة على الأقل بالنسبة للرجل و 45 سنة على الأقل بالنسبة للمرأة ، وأن تكون سنوات العمل على الأقل عشرين سنة وسنوات المشاركة في الضمان الاجتماعي 10 سنوات على الأقل.

وإضافة إلى هذا النظام أوجد المشرع الجزائري نظام آخر يتمثل في التقاعد النسبي والذي نظمه بموجب الأمر رقم 13/97 المؤرخ في 1997/05/31 المتعلق بإحداث التقاعد النسبي المعدل والمتمم للقانون رقم 12/83 المتعلق بالتقاعد ، هذا النظام يطبق على جميع العمال أيا كان قطاع النشاط الذي ينتمون إليه وبموجبه فإن شرط السن محدد بـ 50 سنة وسنوات المشاركة في الضمان الاجتماعي يجب أن تكون 20 سنة على الأقل.

¹ المادة 09 – 10 من نفس القانون .

² المرسوم التشريعي رقم 10/94 المؤرخ في 1994/05/26 المتعلق بالتقاعد المسبق ، ج ر عدد 34 المؤرخة في 1994/06/01 .

كما يعفى الملاح من شرط السن شريطة أن يكون قد قدم اشتراكاته في الضمان الاجتماعي لمدة 32 سنة على الأقل .

2 – التأمين على حوادث العمل و الأمراض المهنية : تم التأمين على حوادث العمل والأمراض المهنية بموجب القانون رقم 83-13 المؤرخ في 1983/07/02، الذي يهدف إلى تأسيس نظام وحيد يتعلق بحوادث العمل والأمراض المهنية التي قد يتعرض لها العامل أيا كان قطاع النشاط الذي ينتمي إليه بمن فيهم العاملين في قطاع الملاحة البحرية (النقل بنوعيه ، الصيد البحري) .

أ – حوادث العمل : حادث العمل هو كل حادث انجرت عنه إصابة بدنية ناتجة عن سبب مفاجئ وخارجي و طرأ في إطار علاقة العمل¹، ولاعتبار الحادث حادث عمل لا بد من توافر شرط فجائية وخارجية الحادث و شرط جسمانية الضرر اللاحق بالعامل البحار ، شرط علاقة العمل أي الارتباط العضوي بالعمل بمعنى أن الحادث يحصل في زمان ومكان العمل أو أن يقع بمناسبة العمل أو بسببه² .

و لإثبات حادث العمل لا بد من التصريح به من طرف المصاب أو من ينوب عنه في خلال 24 ساعة ما عدا حالات القوة القاهرة ، وعلى صاحب العمل بدوره أن يصرح بالحادث لهيئة الضمان الاجتماعي في ظرف 48 ساعة ، وعلى هيئة الضمان الاجتماعي أن تصرح بالحادث على الفور إلى مفتش العمل المختص ، وفي حال تقاعس رب العمل عن التصريح فإن التصريح بالحادث يمكن أن يكون من قبل المصاب أو مفتشية العمل أو المنظمة النقابية خلال أجل 04 سنوات من يوم وقوع الحادث³ .

وتستحق الأبداءات المتعلقة بالعلاجات التي يستلزمها شفاء المصاب سواء أحصل انقطاع عن العمل أم لا وبدون تحديد للمدة⁴ ، ويكون أجر يوم العمل الذي طرأ فيه الحادث على نفقة المجهز كلية أيا كانت طريقة دفع الأجر، وبعد ذلك تدفع هيئة الضمان الاجتماعي للمصاب تعويضة يومية

¹ المادة 06 من القانون رقم 13/83 المتعلق بحوادث العمل و الأمراض المهنية .

² سماتي الطيب ، حوادث العمل و الأمراض المهنية ، دار الهدى ، الجزائر ، ط 01 ، سنة 2013 ، ص 16 – 26 .

³ المادة 13 من القانون رقم 13/83 المتعلق بحوادث العمل و الأمراض المهنية .

⁴ المادة 29 من نفس القانون .

اعتباراً من اليوم الأول الذي يلي التوقف عن العمل إثر الحادث، وذلك خلال فترة العجز عن العمل التي تسبق إما الشفاء التام أو جبر الجرح أو الوفاة. وإذا حدث التوقف عن العمل بعد تاريخ الحادث في حالة الانتكاس ، تدفع التعويضة اليومية ابتداء من اليوم الأول للتوقف عن العمل .

وفي حالة إصابة البحار بعجز دائم عن العمل له الحق في ريع يحسب على أساس أجر المنصب المتوسط الذي يتقاضاه المصاب خلال 12 شهرا التي تسبق التوقف عن العمل وحسب نسبة العجز اللاحقة به ، ويسدد الريع شهرياً إلى مستحقه في سكناه وعند حلول أجله ، أما بالنسبة للبحارة الأجانب العاملين على متن السفن الجزائرية فإنه في حالة تعرضهم لحادث عمل يحق لهم الحصول على منحة بمثابة تعويض إجمالي قدرها ثلاث مرات المبلغ السنوي لريعهم ما لم يكونوا مشمولين باتفاق التعامل بالمثل مبرم مع الجزائر أو معاهدة دولية صادقت عليها الجزائر .

أما إذا نتجت الوفاة عن حادث العمل تدفع منحة الوفاة لذوي الحقوق والتي تقدر باثنتي عشرة مرة مبلغ الأجر شهري الأكثر نفعاً المتقاضى خلال السنة السابقة لوفاة المؤمن له ، و لا يمكن بأي حال من الأحوال أن يقل هذا المبلغ عن 12 مرة مبلغ الأجر الوطني الأدنى المضمون ، ويدفع مبلغ رأسمال الوفاة دفعة واحدة فور وفاة المؤمن له¹ ، وأذكر بأن المشرع الجزائري بموجب نص المادة 432 من قانون بحري ألزم المجهز في حالة وفاة البحار أن يدفع لعائلته التي هي على عاتقه قانوناً أو واقعياً تعويض بعد الوفاة مساوياً مبلغ شهر من راتب العمل لكل سنة قضاها في خدمة المجهز وهذا بغض النظر عن التعويض الممنوح من قبل هيئة الضمان الاجتماعي².

ولا يمكن لذوي حقوق بحار أجنبي أن يتقاضوا أي تعويض إذا كانوا غير مقيمين بالتراب الوطني وقت الحادث أما في حالة ما إذا كانوا مقيمين بالتراب الوطني وقت وقوع الحادث وأرادوا أن يرحلوا عن القطر الجزائري فإنهم في هذه الحالة لهم الحق في منحة بمثابة تعويض إجمالي قدرها ثلاث مرات المبلغ السنوي لريعهم³ ، ما لم يكونوا مشمولين باتفاق التعامل بالمثل مبرم مع الجزائر أو معاهدة دولية صادقت عليها الجزائر .

¹ المواد 36 – 39 – 50 – 51 – 48 من القانون رقم 13/83 المتعلق بحوادث العمل و الأمراض المهنية .

² أنظر قرار محكمة النقض عدد 38 المؤرخ في 2015/01/08 ، عن محكمة النقد المغربية في الملف

الاجتماعي رقم 1271 / 2013/01/05 .

³ المادة 57 من القانون رقم 13/83 المتعلق بحوادث العمل و الأمراض المهنية.

ب – الأمراض المهنية : لم يعطى تعريفا محددًا للمرض المهني و إنما تم تحديد قائمة الأمراض ذات المصدر المهني المحتمل ، و يعتبر من قبيل الأمراض المهنية كل أمراض التسمم والتعفن والاعتلال التي تعزى إلى مصدر أو تأهيل مهني خاص ¹ .

ويتعين على كل جهاز سفينة يستخدم وسائل عمل من شأنها أن تتسبب في الأمراض المهنية المحددة من قبل المشرع، التصريح بها لدى هيئة الضمان الاجتماعي ولمفتش العمل وكذا للمدير الولائي للصحة والهيئات المكلفة بالنظافة والأمن . ويمكن إثبات عدم التصريح من طرف مفتش العمل أو الموظف الذي يشغل وظائفه وهو ملزم بإطلاع هيئات الضمان الاجتماعي عن ذلك ² .

ويتم تطبيق نفس القواعد المتعلقة بحوادث العمل على الأمراض المهنية ، إلا فيما يخص أجل التصريح بالمرض لدى هيئات الضمان الاجتماعي والتي حددها المشرع في مدة أدناها خمسة عشر (15) يوماً وأقصاها ثلاثة (03) أشهر التي تلي المعاينة الأولى للمرض .

يمكننا القول بأن البحارة الجزائريين و الأجانب يتمتعون بحماية اجتماعية لا بأس بها بالمقارنة مع دول أخرى ، فالمشكل ليس في القانون و إنما في تطبيقه و عدم احترامه فعندما نجد بحارة كثر لاسيما الأجانب منهم غير مستفيدين من مزايا الضمان الاجتماعي فهذا ليس لأنهم ليس لديهم الحق في ذلك وإنما لخرق القانون من قبل رب العمل (المجهر) لأنه لم يصرح بهم لدى هيئات الضمان الاجتماعي ، ولضعف الرقابة من قبل الهيئات المعنية (الإدارة البحرية ، مفتشية العمل).

أخيرا يمكن القول فيما يخص مدى تمكن التشريع العمالي الوطني و الدولي المتمثل خصوصا في اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 من توفير الحماية الاجتماعية للعامل البحري ، نلاحظ من خلال الدراسة التي قمنا أن الاتفاقية المذكورة حققت إلى حد كبير حماية البحار أثناء أدائه لعمله على متن السفينة و حتى بعد انتهاء عقد العمل تستمر في توفير الحماية له ، و قد وفق التشريع العمالي الجزائري نوعا ما في تحقيق هذه الحماية من خلال المصادقة على الاتفاقية و تطابق أغلب

¹ المادة 02/51 – 63 من القانون رقم 13/83 المتعلق بحوادث العمل و الأمراض المهنية .

² عوايل عبد الصمد ، خصوصية علاقة العمل في قطاع الملاحة البحرية ، رسالة ماجستير ، جامعة وهران ، كلية الحقوق – فرع القانون الاجتماعي- ، سنة 2006 – 2007 ، ص 136 .

الأحكام الواردة في القانون البحري و المرسوم التنفيذي 102/05 و قانون العمل مع ما هو وارد في الاتفاقية .

الفصل الثاني : مسؤولية طرفي عقد العمل البحري وانقضاؤه

كما رأينا سابقا عقد العمل البحري يترتب عنه نتيجة رئيسية وهي الالتزامات المترتبة عنه ونتيجة فرعية وهي الاختلال بهذه الالتزامات التي تترتب عنها المسؤولية وبالتالي لا يمكن دراسة موضوع عقد العمل البحري دون التطرق لمسألة المسؤولية ، فهذه الأخيرة تقع على عاتق كل من البحار ورب العمل ، وتجب الإشارة إلى أن مسؤوليات البحار تشمل كل من المسؤولية التأديبية والجزائية والمدنية على خلاف رب العمل فمسؤوليته تنحصر في المسؤولية المدنية و الجنائية فقط ولا نتصور أن تكون مسؤولية رب العمل تأديبية ، وسنخصص المبحث الأول من هذا الفصل إلى دراسة المسؤولية بأنواعها الثلاث بالتفصيل كما سنتطرق لمسألة المنازعات الناشئة عن عقد العمل البحري وآليات حلها ، وكذا مسألة التقادم والمحاكم المختصة ، وذلك لإحاطة الموضوع من كافة الجوانب وإعطاء فكرة واضحة وشاملة عنه .

أما في المبحث الثاني والأخير فسأتطرق لمسألة انقضاء عقد العمل البحري باعتباره مسألة جوهرية لا بد من التطرق إليها لإكمال هذا البحث ، فهناك عدة أسباب تؤدي إلى انتهاء عقد عمل البحار منها ما هو إرادي و منها ما هو غير إرادي لا دخل لإرادة طرفي العقد في انتهائه ، و المشرع البحري لم ينظم مسألة انتهاء عقد عمل البحار في الأمر 80/76 المؤرخ في 1976/10/23 المتضمن القانون البحري إلا ما جاء في المادة 471/ي منه المتعلقة بفقدان صفة الملاح إما مؤقتا أو نهائيا عن طريق سحب شهادة الملاحة ، أما فيما يخص المرسوم التنفيذي

102/05 المؤرخ في 26/03/2005 المتعلق بالنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري ففي مادته 52 فقد أحالنا إلى القواعد العامة الواردة في القانون 11/90 المتضمن علاقات العمل كما سنرى في المبحث الثاني من هذا الفصل .

المبحث الأول : مسؤولية طرفي عقد العمل البحري

كما سبق وأن أشرت المسؤولية ثلاث أنواع تأديبية تترتب على العامل في حالة ارتكابه خطأ تأديبي ومخالفة النظام على متن السفينة و هي تقتصر على العامل إذ لا يمكن مسائلة رب العمل تأديبياً ، ومسؤولية جزائية في حالة ارتكاب فعل معاقب عليه قانوناً و تقع على العامل كما تقع على رب العمل ، و مسؤولية مدنية في حالة عدم الوفاء بالالتزامات التعاقدية أو ارتكاب فعل غير مشروع وهي أيضا تقع على البحار كما تقع على المجهز ، و عليه سنتناول كل نوع من المسؤولية بالتفصيل في المطالب التالية :

المطلب الأول : المسؤولية التأديبية

على خلاف عمال البر فإن البحارة يخضعون لنظام تأديبي وجزائي خاص ، تفسر هذه الخصوصية بالعامل التاريخي حيث كان آنذاك تعايش طويل بين البحرية العسكرية والتجارية تحت ظل وصاية مشتركة ، ويفسر الإبقاء على تلك القواعد وإن كانت قد تم التخفيف من شدتها حالياً ، هو أثر ناتج عن الأخطار البحرية التي تتعرض لها السفينة من جهة ، والحفاظ على أمن وسلامة الأشخاص والبضائع على متن السفينة من جهة أخرى ، مما يستوجب وجود نظام تأديبي صارم¹.

¹ René RODIERE , Traité général du droit maritime ,introduction l'armement ,DZLLOZ , 1976, p .136.

وبما أن التبعية عنصر من العناصر التي تميز عقد العمل فإنها تلزم العامل على قبول وضع نفسه تحت سلطة المستخدم¹ ، الذي يتمتع بسلطة إصدار التعليمات الخاصة بمنصب العمل و قبول العامل بتنفيذها تحت طائلة الجزاءات التأديبية في حالة عدم الالتزام² ، فصاحب العمل (المجهز) بإمكانه اتخاذ كافة الإجراءات التأديبية الضرورية اللازمة ضد العامل (البحار) الذي يرتكب خطأ مهني أثناء أدائه لعمله أو يخالف النظام المعمول به على متن السفينة .

أولا : السلطة السلمية على متن السفينة

كما رأينا سابقا الربان هو من يتولى السلطة على كافة الأشخاص المبحرين على متن السفينة ، وفي حالة عدم وجوده يستخلفه في ذلك البحار الذي يمارس فعلا قيادة السفينة³.

كما انه على الربان أن يؤمن النظام والأمن على متن السفينة وأن يسهر على التنفيذ السليم للرحلة البحرية التي شرع فيها ، وفي سبيل ذلك يستعمل جميع الوسائل الضرورية ، كأن يوقف احتياطيا أي شخص موجود على متن السفينة و يعتبر ذا سيرة خطيرة على سلامة السفينة والأشخاص المبحرين على متنها أو على الحمولة ، أو أن يستعمل الإكراه البدني ضده إذا اتضح أن الوسائل الأخرى غير مجدية كالتوبيخ أو الإنذار ... ، إذا كان التصرف أو السلوك يشكل تهديدا لنظام السفينة و سلامتها أو يعرقل التنفيذ السليم لالتزامات الربان⁴ .

وقد تضمن القانون في شأن الأمن والنظام والتأديب على متن السفن مخالفات ذات طبيعة إدارية قرر لها عقوبات تأديبية ، و جرائم ذات طبيعة مؤثرة على سلامة السفينة والبيئة والأشخاص

عبد السلام ذيب ، قانون العمل الجزائري و التحولات الاقتصادية ، دار القصة ، الجزائر ، ط 2003 ، ص 32

1 .

2 طربيت سعيد ، النظام القانوني لعقد العمل محدد المدة ، دار هومه ، الجزائر ، ط 2012 ، ص 165 .

3 المادة 452 من ق ب ج .

4 المواد 453 ، 454 ، 455 من نفس القانون .

والبضائع على متن السفينة قرر لها عقوبات جنائية ، فالجرائم التي تقع من البحارة تنقسم إلى جرائم خطيرة تختص المحاكم الجنائية بتوقيع العقاب عليها ، ومخالفات تأديبية يختص الربان بتوقيع العقاب على مرتكبيها .

ثانيا : الأخطاء والعقوبات التأديبية

على الرغم من أن الربان هو رئيس السلطة السلمية على متن السفينة و يعتبر نائبا عن المجهز ، إلا انه بالمقابل يبقى بحارا يربطه بالمجهز عقد عمل بحري ، وهو كباقي أعضاء الطاقم معرض لارتكاب الأخطاء ، ولمنع تعسف الربان أو المجهز وجد مبدأ الشرعية ، فكل خطأ تأديبي أو عقوبة تأديبية لا يمكن أن يكون إلا تنفيذا لنص قانوني ، وفي ذلك ضمانا للبحارة بمن فيهم الربان .

يشكل خطأ تأديبي كل إخلال بالقيام بالواجبات التي يقتضيها حسن وانتظام واستمرار العمل داخل المؤسسة ، والامتناع عن كل ما من شأنه إلحاق الضرر بالعمل أو عرقلته ، إذ من أهم المبادئ التي كرسها تشريع العمل الامتناع عن الإخلال بنظام العمل و من ثمة فإن أي خروج عن هذا المبدأ يشكل خطأ تأديبي¹ .

1 — تصنيف المخالفات التأديبية :

تنص المادة 468 من القانون البحري الجزائري على : " يتعرض لعقوبة تأديبية كل عضو من أعضاء الطاقم يرتكب عملا يسيء للسير العادي للخدمات على متن السفينة وعلى اليابسة " ، هناك أعمالا مخالفة يقوم بها كل أفراد الطاقم بمن فيهم الربان ، وهناك من ينربدها الربان لوحده كما سنرى فيما يلي :

أ — المخالفات التأديبية التي يرتكبها الطاقم بمن فيهم الربان : هي أخطاء متعلقة بالوظيفة وإخلال أفراد الطاقم بواجباتهم الوظيفية بحيث تمس بسلامة الرحلة والبضائع والمسافرين² .

¹ بن صاري ياسين ، التسريح التأديبي في تشريع العمل الجزائري ، دار هومه ، الجزائر ، ط 03 ، سنة 2010 ،

ص 12 .

² مدحت عباس خلوصي ، المرجع السابق ، ص 118 .

تتمثل الأخطاء التأديبية فيما يلي ¹ :

- 1 — التهاون في الخدمة الربعية أو الحراسة أو أي خدمة أخرى .
- 2 — العصيان لكل أمر يتعلق بالخدمة و صادر عن موظف أعلى ، إلا أنه لا يجب على البحار أن ينفذ أوامر رؤسائه إذا كان هذا الأمر يشكل مخالفة واضحة للتشريع و التنظيم المعمول به ² .
- 3 — التغيب عن السفينة بدون رخصة .
- 4 — عدم مراعاة التعليمات المتعلقة بالأمن و الصحة و شروط العمل و كذلك الحريق .
- 5 — الإلتلاف المتعمد للمعدات والأدوات والأشياء المفيدة للملاحة و تحميل وتفريغ البضائع أو سلامة السفينة .
- 6 — الإدخال أو القبول المتعمد لأشخاص غير مرخص لهم بالصعود على متن السفينة .
- 7 — الإدخال أو القبول المتعمد على متن السفينة لأشياء أو بضائع مذكورة في المادة 423 من القانون البحري ³ .
- 8 — السكر على متن السفينة أثناء الخدمة والسكر خارج السفينة إذا انجر عنه فضيحة علنية.
- 9 — عدم مراعاة أنظمة التعاون و المساندة و الحياة المشتركة و خاصة عدم الاحترام المتبادل بين أفراد الطاقم و الشتم و كذلك الشجار والخصام على متن السفينة .
- 10 — كل المخالفات الأخرى الماسة بالأنظمة البحرية الجري بها العمل .

¹ المادة 469 من ق ب ج .

² المادة 2/466 من نفس القانون .

³ المادة 423 من ق ب " يحق للبحار أن يحمل معه مواد غذائية أو أدوات للاستعمال الشخصي و يمنع عليه حيازة السلع و الأدوات المخصصة للبيع و لو كانت لاستعماله الشخصي أو لحسابه و ذلك بدون رخصة من المجهز و من شأنها تهديد سلامة السفينة و الأشخاص الموجودين على متنها أو لشحنتها و كذلك الأشياء التي تخضع حيازتها ونقلها على السفينة لأحكام مقيدة من طرف السلطات الجزائرية أو سلطات البلدان التي تتوقف فيها السفينة " .

تقريباً نفس هذه المخالفات نص عليها المشرع المصري في المادة 02 من القانون رقم 167 بشأن الأمن والنظام والتأديب في السفن إلا أنه أضاف مخالفة أخرى لم يوردها المشرع الجزائري وهي حيازة السلاح دون إذن سابق¹ .

ب - المخالفات التأديبية التي تخص الربان فقط : يتعين على الربان بذل العناية اللازمة لحسن تنفيذ التزامه و أي إخلال بهذا الالتزام يثير مسؤولية الربان ، والمخالفات التأديبية التي يرتكبها الربان واردة في نص المادة 470 من القانون البحري " يعد مرتكباً لمخالفة النظام ، كل ربان يكون قد خالف أحكام هذا الأمر والنصوص التطبيقية له وخاصة فيما يتعلق ب :

- 1 — قيد البحارة و إلزامية وجود دفتر الطاقم على متن السفينة .
 - 2 — اكتمال طاقم السفينة عند الضرورة .
 - 3 — الاعتناء بالأشياء التي تركها على متن السفينة أحد أفراد الطاقم المتوفى أو المفقود أو الذي نقل إلى البر بسبب المرض .
 - 4 — نزول أفراد الطاقم إلى البر .
 - 5 — التسجيلات في يومية السفينة .
 - 6 — حماية القصر و أمن العمل على متن السفينة .
 - 7 — تنظيم العمل و التموين و المنامة و الحماية الصحية على متن السفينة .
 - 8 — مراعاة القواعد المنصوص عليها في الأنظمة البحرية " .
- 2 — تصنيف العقوبات التأديبية :

¹ كمال حمدي ، القانون البحري - السفينة ، أشخاص الملاحة البحرية - استغلال السفينة - ، المرجع السابق ، ص319.

تضمنت المادة 471 من القانون البحري العقوبات التأديبية التي يمكن النطق بها دون الإخلال بالمتابعة الجزائية ، وقد قسم المشرع البحري هذه العقوبات إلى ثلاث أنواع وهي :

_____ العقوبات التي ينطق بها أو يوقعها الربان .

_____ العقوبات التي ينطق بها أو يوقعها المجهز .

_____ العقوبات التي يوقعها أو يقررها الوزير المكلف بالبحرية التجارية .

أ _____ العقوبات التي ينطق بها أو يوقعها الربان : تنص المادة 472 / 01 من القانون البحري على " مع مراعاة أحكام التنظيم الجاري به العمل في هذا الشأن ، ينطق ربان السفينة تجاه أعضاء الطاقم بالعقوبات المذكورة في الفقرات أ ، ب ، ج من المادة 471 " ، وتتمثل هذه العقوبات في التوبيخ والإنذار بنوعيه الشفوي و الكتابي .

3 _____ الإبداع على متن السفينة : يقصد به إيقاف البحار عن العمل و منعه من الخروج من السفينة في حال رسوها في الميناء .

ب _____ العقوبات التي ينطق بها أو يوقعها المجهز : تنص المادة 472/02 من نفس القانون على " ينطق مجهز السفينة بالعقوبات المنصوص عليها في الفقرات د ، هـ ، و ، ز ، ح من نفس المادة " و تتمثل هذه العقوبات فيما يلي :

1 _____ التأنيب : كالتوبيخ لكن يوجهه المجهز .

2 _____ المنع من ممارسة وظيفة على متن السفينة لمدة تتراوح بين ثلاث أشهر إلى عام واحد .

3 _____ الإيقاف عن الخدمة لمدة ستة أشهر بدون راتب أثناء هذه المدة ، يقصد به إيقاف المخطئ عن عمله عقابا له ، مع توقيف الأجر خلال تلك المدة ، فهو إجراء أكثر شدة لأنه يمس العامل من الناحيتين المادية والمعنوية ، هذه العقوبة تؤدي إلى تعليق علاقة العمل لمدة محددة ، تتخذ هذه

الإجراءات من طرف اللجنة التأديبية التي يرجع إليها الاختصاص للنظر في موضوع الخطأ تبعا للإجراءات التأديبية المعمول بها¹ .

4 — التنزيل من الرتبة : أي أن ينزل العامل من الرتبة التي يحتلها إلى الرتبة الأقل منها مباشرة ، والتنزيل لا يتجاوز رتبة واحدة .

5 — التسريح : وهي العقوبة الأقصى تؤدي إلى انتهاء علاقة العمل ، وتكون كنتيجة لارتكاب الأخطاء الأشد جسامة² .

ج — العقوبات التي تصدرها الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية بموجب قرار : تنص المادة 03/472 من نفس القانون على " تصدر الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية قرار شطب أو سحب الشهادات ، تحدد حالات وشروط السحب المؤقت أو النهائي و الشطب عن طريق التنظيم " ، بالفعل صدر التنظيم بموجب المرسوم التنفيذي 338/2000 المؤرخ في 2000/10/26 يحدد حالات السحب المؤقت أو النهائي لشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية و الشطب من سجل رجال البحر وشروطهما .

يصرح الوزير المكلف بالبحرية التجارية بالسحب المؤقت والنهائي لشهادة الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية وذلك بناء على تقرير مفصل للإدارة البحرية المحلية³ .

1 — السحب المؤقت : حددت المادة الثالثة 03 من المرسوم التنفيذي 338/2000 حالات السحب المؤقت لشهادات الملاحة البحرية و فرقت بين الربان وباقي الأشخاص الحاملين لهذه الشهادة تبعا لاختلاف المراكز القانونية لكل منهم .

أ — فيما يخص الربان : يصرح حسب طبيعة المخالفة المرتكبة و خطورتها بالسحب المؤقت لشهادة كفاءة الربان الملاحية من شهرين إلى ستة أشهر في الحالات التالية¹ :

¹ بشير هدي ، المرجع السابق ، ص 91 .

² بن صاري ياسين ، التسريح التأديبي في تشريع العمل الجزائري ، المرجع السابق ، ص 12 .

³ المادتين 03 ، 04 من المرسوم التنفيذي 338/2000 المحدد لحالات السحب المؤقت أو النهائي لشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية و الشطب من سجل رجال البحر و شروطهما .

1 (مخالفة الربان لأحكام القانون البحري لاسيما الأحكام المذكورة في المادة 470 من القانون البحري و هي :

_____ قيد البحارة و إلزامية وجود دفتر الطاقم على متن السفينة .

_____ اكتمال طاقم السفينة عند الضرورة .

_____ الاعتناء بالأشياء التي تركها على متن السفينة أحد أفراد الطاقم المتوفى أو المفقود أو الذي نقل إلى البر بسبب المرض .

_____ نزول أفراد الطاقم إلى البر .

_____ التسجيلات في يومية السفينة .

_____ حماية القصر وأمن العمل على متن السفينة .

_____ تنظيم العمل والتموين و المنامة والحماية الصحية على متن السفينة .

_____ مراعاة القواعد المنصوص عليها في الأنظمة البحرية .

2 (ارتكاب الربان لأحدى المخالفات المذكورة في المادة 2/477- 4 ، و المتمثلتين في :

_____ السكر على متن السفينة دون الإخلال بالنظام وخارج الخدمة .

_____ عدم مراعاة قواعد التعاون والمساعدة المتبادلة وقواعد الحياة المشتركة .

¹ المادة 01/03 من نفس المرسوم التنفيذي .

ب — فيما يخص باقي الأشخاص الحاملين لشهادة الملاحة البحرية (باقي أعضاء الطاقم) يصرح حسب طبيعة المخالفة المرتكبة و خطورتها بالسحب المؤقت لشهادة كفاءة باقي الأشخاص (أعضاء الطاقم) من شهر إلى ستة أشهر في الحالات التالية¹ :

1 (المخالفات المذكورة في المادة 469 من القانون البحري :

— التهاون في الخدمة الربعية أو الحراسة أو أي خدمة أخرى .

— العصيان لكل أمر يتعلق بالخدمة و صادر عن موظف أعلى ، إلا أنه لا يجب على البحار أن ينفذ أوامر رؤسائه إذا كان هذا الأمر يشكل مخالفة واضحة للتشريع و التنظيم المعمول به² .

— التغيب عن السفينة بدون رخصة .

— عدم مراعاة التعليمات المتعلقة بالأمن و الصحة و شروط العمل و كذلك الحريق .

— الإلتلاف المتعمد للمعدات و الأدوات والأشياء المفيدة للملاحة و تحميل وتفريغ البضائع أو سلامة السفينة .

— السكر على متن السفينة أثناء الخدمة والسكر خارج السفينة إذا انجر عنه فضيحة علنية... إلى غيره من المخالفات التي رأيناها سابقا .

2 (الحالات التي يكون فيها عضو الطاقم محل عقوبة لارتكابه الأفعال المنصوص عليها في المادة 477 من القانون البحري و المتمثلة في :

— عصيان بسيط لكل أمر يتعلق بالخدمة دون الامتثال لإنذار رسمي صادر عن مسئول من رتبة أعلى.

¹ المادة 02/03 من المرسوم التنفيذي 338/2000 المحدد لحالات السحب المؤقت أو النهائي لشهادات الكفاءة

الخاصة بالملاحة البحرية و الشطب من سجل رجال البحر و شروطهما .

² المادة 2/466 من ق ب ج .

- _____ السكر على متن السفينة دون الإخلال بالنظام و خارج الخدمة .
- _____ غياب غير قانوني على متن السفينة ، يرتكبه إما بحار ليس في الخدمة أو بحار ملحق بمنصب من غير مركز الحراسة أو الأمن .
- _____ عدم مراعاة قواعد التعاون و المساعدة المتبادلة و قواعد الحياة المشتركة .
- وقد عاقب المشرع على هذه الأفعال بالحبس من (10) أيام إلى شهر واحد و بغرامة مالية من 1000 دج إلى 10000 دج و اعتبرها مخالفات من الدرجة الأولى .
- 2 _____ السحب النهائي : حسب المرسوم التنفيذي 338/2000 سابق الذكر يصرح بالسحب النهائي لشهادة الكفاءة بالملاحة البحرية في الحالات التالية :
- _____ حالة العود التي تتعلق بارتكاب المخالفات التي أدت إلى السحب المؤقت لشهادة الكفاءة .
- _____ حالة الحكم على الربان أو أي عضو من الطاقم متحصل على شهادة كفاءة بعقوبة جنحية أو جنائية محددة في القانون البحري و التي سنتطرق إليها لاحقا .
- _____ في حالة فقدان حامل شهادة الكفاءة الجنسية الجزائرية .
- _____ في حالة العجز الدائم الذي يعاينه الطبيب المؤهل من الإدارة البحرية المختصة .
- 3 _____ إجراءات السحب المؤقت و النهائي لشهادة الكفاءة في الملاحة البحرية : يقوم مجهز السفينة بإعداد تقرير مفصل يرسله إلى الإدارة البحرية المحلية والتي تقوم بدورها بإرساله فورا إلى الوزير المكلف بالبحرية التجارية مصحوبا بآرائه و ملاحظاته قصد إصدار عقوبات كما هو منصوص عليه أعلاه .

يتم تبليغ قرار الوزير إلى الإدارة البحرية المحلية و المعني بقرار السحب المؤقت أو النهائي لشهادة الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية ، و ذلك برسالة موصى عليها مع إشعار بالاستلام ، وترسل نسخة من القرار إلى المجهز المعني¹ .

4 — الشطب من سجل رجال البحر : يعتبر الشطب أسوأ عقوبة يمكن أن يتعرض لها البحار بحيث تؤدي إلى فقدان صفة البحار وبالتالي انتهاء عقد عمل البحار، يقوم بإصدار قرار الشطب الوزير المكلف بالبحرية التجارية في حالات التالية² :

— بطلب من البحار .

— في حالة السحب النهائي لشهادة الكفاءة عندما يرد فيها منع ممارسة أي وظيفة على متن السفينة .

— فقدان الجنسية الجزائرية .

— حالة وفاة البحار .

— عدم ممارسة وظيفة فعلية على متن السفينة لمدة 03 سنوات متتالية .

— في حالة العجز الدائم الذي يعاينه الطبيب المؤهل من الإدارة البحرية المختصة .

— الحكم على البحار بجرح و جرائم طبقا للتشريع المعمول به³ .

¹ المادة 05 من المرسوم التنفيذي 338/2000 المحدد لحالات السحب المؤقت أو النهائي لشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية و الشطب من سجل رجال البحر و شروطهما .

² المادة 05 من نفس المرسوم التنفيذي .

³ هذه الحالة الأخيرة التي تستدعي الشطب من سجل رجال البحر ، حسب اعتقادي قصد المشرع من عبارة " جرح و جرائم " عبارة " جرح و جنایات " ، لأن الجرائم تتدرج ضمنها المخالفات و ليس من المعقول أن يشطب البحار من سجل رجال البحر بسبب ارتكابه لمخالفة .

يمكن القول من خلال سردنا لهذه الحالات أن قرار الشطب لا يكون دائما عقوبة ، و إنما قد يكون نتيجة حتمية لوضع أو حالة معينة كوفاة البحار أو عجزه الدائم عن العمل ، أو بطلب من البحار نفسه .

ثالثا : الإجراءات التأديبية

للربان السلطة على كافة الأشخاص الموجودين على متن السفينة سواء أكانوا من أفراد الطاقم أو الركاب ، وهو من بين المميزات التي يتميز بها العمل البحري عن العمل البري ، فرب العمل في عقود العمل البرية تقتصر سلطته السلمية على العاملين تحت إمرته فقط و لا تمتد إلى الغير ، وبما أن الربان هو السيد على متن السفينة وملزم بحفظ النظام والأمن على متنها منحه المشرع كل الوسائل الضرورية لحفظ سلامة السفينة ، والرحلة والأشخاص والحمولة ، على أن تسجل في دفتر السفينة كل تلك الوسائل المستعملة من طرف الربان في إطار سلطته على متن السفينة¹ .

1 — السجل الخاص بالمخالفات : في سبيل حفظ الأمن والنظام على متن السفينة يفرض على الربان مسك سجل خاص يدعى ب: " سجل المخالفات " على متن كل سفينة جزائرية تفوق حمولتها الإجمالية 30 طنا ، يدون فيه طبيعة المخالفات البحرية المرتكبة على متن السفينة و نتيجة التحريات التي أجريت وكذا الإجراءات المتخذة وفقا للقوانين و الأنظمة .

يطلع مرتكب المخالفة على البيانات المدونة في السجل و يوقع عليها و في حالة رفضه التوقيع يسجل ذلك² .

يجب أن يقدم سجل المخالفات في اليومين التاليين لوصول السفينة إلى الميناء إلى إدارة الشؤون البحرية كلما ارتكبت مخالفة بحرية ، و كذا ملف التحريات التمهيدية التي أجريت بخصوص هذه المخالفة³ .

¹ المادة 458 من ق ب ج .

² المادة 559 ، 05/562 من نفس القانون .

³ المادة 560 من ق ب ج .

2 — التحقيق : لا يمكن للربان إصدار عقوبات تأديبية إلا بعد إجراء تحقيق حسب طبيعة وخطورة الفعل المرتكب من أحد أفراد الطاقم ، مع الأخذ بعين الاعتبار أسباب فعله ومزاجه و سلوكه العادي على متن السفينة و كذا الضرر اللاحق في مجال أمن وسلامة السفينة¹ .

ويكون التحقيق عن طريق استجواب الربان لمرتكب المخالفة حول الوقائع المنسوبة إليه ، والاستماع إلى شهود الإثبات و شهود النفي ، و بناء على نتيجة التحقيق باستطاعة الربان إما أن يبرئ ذمة المتهم أو يقوم بتسليط عقوبة تأديبية عليه .

3 — التفتيش : إذا أشتبه في أن احد أفراد الطاقم يحمل سلع أو أدوات للبيع بدون رخصة ، أو من شأنها تهديد سلامة السفينة أو الأشخاص الموجودين على متنها أو لشحنها ، وكذلك الأشياء التي تخضع حيازتها و نقلها على السفينة لأحكام مقيدة من طرف السلطات الجزائرية أو سلطات البلدان التي تتوقف فيها السفينة ، جاز للربان القيام بالتفتيش .

تبعاً لنتائج التفتيش ونوع الأشياء المكتشفة يمكن للربان وضع تلك الأشياء تحت الحراسة أو حفظها بطريقة أو بأخرى ، أما إذا هذه الأشياء تهدد صحة أو حياة الأشخاص المبحرين على متن السفينة أو سلامتها أو حمولتها أو يمكن أن تؤدي لفرض عقوبات على السفينة من طرف السلطات المختصة ، فللربان الحق في إتلافها² .

4 — الإكراه البدني و الحبس الاحتياطي : يجوز للربان أثناء ممارسته لسلطته على متن السفينة أن يوقف احتياطياً أو أن يسلط الإكراه البدني على أي شخص موجود على متن السفينة و يعتبر ذا سيرة خطيرة على سلامة السفينة و الأشخاص أو الحمولة ، أو إذا كان تصرف أو سلوك الشخص المبحر على متن السفينة يشكل تهديداً لنظامها وسلامتها أو يعرقل التنفيذ السليم لالتزامات الربان .

للتذكير فإن الحبس الاحتياطي كما رأينا سابقاً والإكراه البدني لا يرخص بهما إلا في حالة عدم نجاعة الوسائل الأخرى ، كما أن مدة الحبس الاحتياطي لا يمكن أن تتعدى المدة التي تلي وصول

¹ المادة 474 ، 01/562 من نفس القانون .

² المادة 457 من نفس القانون .

السفينة لأول ميناء جزائري أو ميناء البلد الذي ينتمي إليه المحبوس ، كما حدد المشرع طريقة تسليم المحبوس والتي تكون إما تسليمه على متن باخرة حربية جزائرية أو تسليمه إلى السلطات المختصة في أول ميناء جزائري مع إرفاقه بتقرير حبسه¹ .

في تحديد هذه الشروط و طريقة التسليم و ميعاده ضمانه جوهريه للمتهم و حرص على نقل السلطات الاستثنائية لأصحابها و حرصا على عدم تعسف بعض الربانة الذين قد يحتفظون بالمتهمة والمحضر إلى غاية انتهاء الرحلة² .

تجب الإشارة إلى أن الحبس الاحتياطي المنصوص عليه في هذا الصدد ليس هو نفسه المنصوص عليه في قانون الإجراءات الجزائية والذي هو من اختصاص قاضي التحقيق والمسمى بالحبس المؤقت و ليس الاحتياطي ، لأنه مجرد قبض مادي للحفاظ على أمن السفينة وسلامتها . ما لاحظناه من خلال استقراء أحكام القانون البحري فيما يخص التفتيش و الحبس الاحتياطي ، أن التفتيش يقتصر على أفراد الطاقم فقط دون الركاب على عكس الحبس الاحتياطي الذي يمكن اتخاذه ضد أي شخص سواء أكان من الطاقم أو من الركاب ، وربما كان الأجر لو كان إجراء التفتيش كإجراء الحبس يوقع على كل شخص يشتبه فيه.

و في هذا الإطار ينبغي على أفراد الطاقم تقديم المساعدة للربان أو لنوابه إذا طلب منهم ذلك³ .

رابعا : تقادم الملاحقات عن الخطأ التأديبي : حسب المادة 476 من ق ب ج تتقادم الملاحقات عن الخطأ التأديبي بانقضاء ستة 06 أشهر اعتبارا من اليوم الذي ارتكب فيه الخطأ ، إذا لم يتم القيام بأي إجراء تأديبي .

تجب الإشارة أخيرا إلى أنه و في سبيل حماية العامل البحار من تعسف الربان أو المجهز أو حتى الوزير المكلف بالبحرية التجارية في تسليط العقوبات التأديبية وتوفير ضمانات أكثر له

¹ المادة 454 – 455 / 01 و 3 و المادة 456 من ق ب ج .

² مدحت حافظ إبراهيم ، المرجع السابق ، ص 226 .

³ المادة 466 من ق ب ج .

استحدثت لجنة تأديبية بحرية محلية¹ وأخرى وطنية² ، للإطلاع على الأخطاء التي يرتكبها البحارة ، وتلقي الطعون وإعادة النظر في أي قضية تأديبية والفصل فيها ، و التي يكون من بين أعضائها ممثلين لنقابة رجال البحر .

وقد حذا المشرعين الفرنسي والمصري نفس حذو المشرع الجزائري تقريبا فيما يتعلق بالأخطاء التأديبية والعقوبات المقررة لها وأصحاب الاختصاص في ذلك ، لكن المشرع المصري في المادة 06 من القانون رقم 167 سابق الذكر حصر العقوبات التأديبية في ثلاث عقوبات وهي : الحرمان من العمل بالسفن لمدة لا تزيد عن ثلاثة أشهر ، تأخير الأقدمية ، تأخير الأقدمية والتنزيل من الرتبة .³

المطلب الثاني : المسؤولية الجزائية

بالإضافة إلى الأخطاء التأديبية يعاقب القانون على أخطاء أشد خطورة تتمثل في المخالفات والجنح والجنايات وهي تعد جرائم بحرية تمس بسلامة السفينة و البيئة البحرية و سلامة الأشخاص والبضائع على السفينة ولا يكون لربان السفينة سلطة توقيع العقاب على مرتكب هذه الجرائم ، وإنما تكون له فقط سلطة القبض والحبس الاحتياطي وإجراء التحريات الأولية لمساعدة سلطة الضبط القضائي⁴ .

الجريمة الجنائية هي أساس المسؤولية الجنائية والتي تختلف عن الخطأ التأديبي الذي هو أساس المسؤولية التأديبية رغم الطبيعة العقابية للخطأ التأديبي حتى في الأحوال التي يكون فيها الخطأ التأديبي في الوقت ذاته جريمة جنائية ، إلا أنهما يضلان مستقلان من حيث الأركان والوصف والتكليف القانوني و من حيث الجهة القضائية المختصة في النظر في كل منها .

¹ استحدثت بموجب القرار المؤرخ في 1983/09/01 المتضمن إحداث لجنة تأديبية بحرية محلية ، ج ر عدد 49 ، سنة 1983 .

² استحدثت بموجب القرار المؤرخ في 1983/09/01 المتضمن إحداث لجنة تأديبية بحرية وطنية ، ج ر عدد 49 ، سنة 1983 .

كمال حمدي ، القانون البحري - السفينة ، أشخاص الملاحة البحرية - استغلال السفينة - ، المرجع السابق ، ص³319 .

⁴ إيمان آل جميل ، أشخاص الملاحة البحرية ، المرجع السابق ، ص 316 .

هناك جرائم عديدة يمكن أن يرتكبها أطراف علاقة العمل البحري منها ما نجده في القانون العام (قانون العقوبات) كالضرب والجرح و القتل ... ، ومنها ما نجده في القوانين الخاصة القانون الجمركي كجريمة التهريب ... والقانون البحري ، سنركز في دراستنا هذه على الجرائم التي لها علاقة بنظام الملاحة البحرية و السفينة و البيئة البحرية و الأشخاص و الحمولة الموجودين على متن السفينة كما يلي :

الفرع الأول : المخالفات البحرية

قسم المشرع البحري الجزائري المخالفات البحرية حسب مرتبتها و حسب خطورتها إلى نوعين ، مخالفات من الدرجة الأولى و مخالفات من الدرجة الثانية كما يلي :

أولا : المخالفات من الدرجة الأولى

تتمثل المخالفات من الدرجة الأولى في الأفعال التالية :

_____ عصيان بسيط لكل أمر يتعلق بالخدمة دون الامتثال لإنذار رسمي صادر عن مسئول من رتبة أعلى.

_____ السكر على متن السفينة دون الإخلال بالنظام و خارج الخدمة .

_____ غياب غير قانوني على متن السفينة يرتكبه إما بحار ليس في الخدمة أو بحار ملحق بمنصب من غير مركز الحراسة أو الأمن .

_____ عدم مراعاة قواعد التعاون و المساعدة المتبادلة و قواعد الحياة المشتركة .

يعاقب على هذه الأفعال بالحبس من 10 أيام إلى شهر واحد و بغرامة مالية من 1000دج إلى 10000دج ، سواء كان الشخص المرتكب للفعل من أفراد الطاقم أو من الركاب¹.

ثانيا : المخالفات من الدرجة الثانية

تعتبر مخالفات من الدرجة الثانية الأفعال التالية :

_____ كل مخالفة أخرى من الدرجة الأولى ترتكب خلال نفس الإركاب من قبل كل شخص راكب

¹ المادة 477 من ق ب ج .

- _____ كل خطأ يرتكب خلال ممارسة المهنة من شأنه الإضرار بأمن السفينة .
- _____ رفض الامتثال أو عدم الإذعان لكل أمر يتعلق بالخدمة بعد إنذار رسمي من شخص أعلى رتبة إلى بحار أو من طرف الربان إلى أحد الركاب .
- _____ السكر على متن السفينة مع إحداث فوضى .
- _____ عدم احترام من هو أعلى رتبة أو شتم مباشر للمرؤوس على متن السفينة أو على اليابسة .
- _____ الإهمال في النوبة أو الحراسة ، لاسيما النوم خلال الخدمة .
- _____ إشعال النار دون إذن أو التدخين في الأماكن التي يمنع فيها التدخين .
- _____ استعمال غير مرخص به لمركبة تابعة للسفينة دون ضياعها أو إتلافها أو إهمالها .
- _____ غياب بدون رخصة عن المتن لأحد البحارة عندما يكون ملحقا بمركز حراسة أو أمن دون أن يتسبب غيابه في خسائر للسفينة .
- _____ غياب بدون رخصة عن المتن في الموانئ الأجنبية لبحار ليس في الخدمة عندما لا يكون يمنعه هذا الغياب من استئناف خدمته على متن السفينة .
- _____ إتلاف العتاد بصفة غير إرادية .
- _____ تخلي غير مبرر عن الحجر ، لراكب في حالة إيقاف .
- _____ تخلي غير مبرر لعضو الطاقم عن مركز الحراسة .
- _____ الشجار بدون اعتداء .
- يعاقب كل راكب أو أحد أعضاء الطاقم على هذه الأفعال بالحبس من 10 أيام إلى شهرين وبغرامة مالية من 2000 دج إلى 200000 دج¹ .
- تجب الإشارة أن كل الأفعال المذكورة سابقا والتي تمثل مخالفات بحرية سواء كانت من الدرجة الأولى أو الثانية تكون مرتبكة من طرف البحارة أي العامل البحري و ليس رب العمل (المجهز) .

¹ المادة 478 من ق ب ج .

الفرع الثاني : الجنح و الجنايات البحرية

قسم القانون البحري الجنح و الجنايات البحرية إلى ثلاثة أقسام كما يلي :

أولا : الجرائم الماسة بأمن الملاحة البحرية

1 — إبحار الربان بإرادته أو بتهاون منه بسفينة في حالة سيئة للملاحة : كل ربان يبحر بإرادته أو بتهاون منه بسفينة في حالة سيئة للملاحة ، وغير مجهزة بكفاية وغير معدة أو ممونة ، وكل جهاز يضع تحت تصرفه هذه السفينة ، يعاقب بغرامة مالية من 50000 دج إلى 300000 دج .

ويعاقب بالحبس من 03 أشهر إلى سنتين و غرامة مالية من 100000 دج إلى 600000 دج ، إذا كان هذا الفعل المذكور أعلاه يضع السفينة في خطر أو سفن أخرى أو الأشخاص أو الحمولة أو البيئة البحرية .

أما إذا تسبب الفعل في جروح انجر عنها عجز كلي مؤقت يتعرض الفاعل للعقوبة المقررة في المادة 264 من قانون العقوبات¹ و هي الحبس من سنة إلى 05 سنوات وبغرامة مالية من 100000 دج إلى 500000 دج .

و إذا نتج عن هذا الفعل ضياع السفينة أو جروح تؤدي إلى عجز دائم تكون العقوبة السجن من 05 سنوات إلى 10 سنوات ، وفي حالة وفاة شخص أو عدة أشخاص في الوقت الذي كانت فيه العواقب متوقعة تكون العقوبة السجن المؤبد² .

2 — اختلاس أو تخريب أو بيع الأشياء الضرورية على متن السفينة : كل شخص على متن السفينة يعمد إلى اختلاس أو تخريب أو بيع أشياء ضرورية للملاحة أو المناورة أو لأمن السفينة

¹ الأمر 156/66 المؤرخ في 1966/06/08 المتضمن قانون العقوبات ، ج ر عدد 49 المؤرخة في

1966/06/11 المعدل و المتمم بالقانون رقم 01/14 المؤرخ في 2014/02/04 ، ج ر عدد 07 المؤرخة في

.. 2014/02/16

² المادة 479 من ق ب ج .

، أو شحن و تفريغ السفينة أو يتلف أو يبيع المواد الغذائية المشحونة بغرض تموين أشخاص على متن السفينة ، يعاقب بالحبس من 06 أشهر إلى 05 سنوات و بغرامة مالية من 20000 دج إلى 200000 دج¹ .

يعاقب على السرقة على متن السفينة طبقا لأحكام قانون العقوبات² .

3 — الأعمال التي تؤدي إلى جنوح أو هلاك أو إتلاف أي سفينة بقصد إجرامي : يعاقب على هذه الأعمال بالإعدام³ ، وهي أشد عقوبة يمكن أن يتعرض لها المجرم بالرغم من أن تطبيقها مجمد حاليا بسبب توقيع الجزائر على الاتفاقية الدولية فيما يخص حقوق الإنسان .

4 — منع أو إعاقة القيادة أو المناورات ، أو الإخلال بالنظام أو الأمن أو السفينة : يعاقب على هذه المخالفات من شهرين إلى سنة و بغرامة مالية من 20000 دج إلى 100000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين .

إذا كانت هذه المخالفات من شأنها تعريض الأشخاص أو السفينة أو الشحنة أو البيئة البحرية إلى خطر ، تكون العقوبة الحبس من 06 أشهر إلى 05 سنوات و بغرامة مالية من 50000 دج إلى 500000 دج .

أما إذا كانت نتيجة المخالفات هلاك السفينة أو الجروح تؤدي إلى عجز دائم تكون العقوبة الحبس من سنتين إلى خمس سنوات ، أما في حالة وفاة شخص أو عدة أشخاص في الوقت الذي كانت فيه العواقب متوقعة تكون العقوبة السجن من 10 سنوات إلى عشرين سنة و بذلك تتحول المخالفة إلى جنائية⁴ .

تطبق أحكام هذه المخالفات على البحارة الأجانب الموجودين على متن السفينة الأجنبية عند ارتكاب الفعل في المياه الإقليمية الجزائرية حسب المادة 553 من القانون البحري .

¹ المادة 01/480 من نفس القانون .

² المادة 350 وما يليها من ق ع ج .

³ المادة 481 من ق ب ج .

⁴ المادة 482 من نفس القانون .

5 — التسبب في الاصطدام أو الجنوح : كل ربان أو ضابط أو قائد أو أي عضو آخر من الطاقم يتسبب في ارتكاب مخالفة للقواعد التي تنص عليها التنظيمات البحرية أو أي فعل آخر من الإهمال تسبب لسفينته أو لأي سفينة أخرى في اصطدام أو جنوح أو تصادم مع عائق ظاهر أو معروف ، أو تسبب في عطب للسفينة أو لحمولتها أو في مساس بالبيئة ، يعاقب بالحبس من 06 أشهر إلى 05 سنوات و بغرامة مالية من 20000 دج إلى 200000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين .

يعاقب على هذه الأفعال إذا تسببت في جروح انجر عنها عجز كلي مؤقت حسب الحالة وفقا لقانون العقوبات¹ .

أما إذا أدى الفعل المذكور إلى فقدان السفينة أو أدى إلى جروح انجر عنها عجز دائم تكون العقوبة الحبس من سنتين إلى 05 سنوات ، و في حالة الوفاة يتحول الفعل إلى جناية معاقب عليها بالسجن من 10 سنوات إلى 20 سنة² .

أما إذا حدث الاصطدام و كان في مقدور الربان إنقاذ السفينة وأفراد الطاقم والركاب دون تعريضهم للخطر ولم يستعمل الوسائل اللازمة لذلك يعاقب بالحبس من 06 أشهر إلى 05 سنوات وبغرامة مالية من 20000 دج إلى 100000 دج ، و تطبق نفس العقوبة على الربان الذي ترك مكان الحادث دون أن تمنعه قوة القاهرة و قبل التأكد من أن مواصلة الإسعاف لن تجدي نفعاً للسفينة الأخرى و طاقمها وركابها أو دون استئذان مسير عمليات تنسيق البحث و الإنقاذ البحريين .

وإذا هلك شخص أو عدة أشخاص نتيجة لعدم تنفيذ الالتزامات المشار إليها تكون العقوبة السجن مكن 10 سنوات إلى 20 سنة .

يعاقب ربان كل سفينة مصدومة بالحبس من 06 أيام إلى 03 أشهر و بغرامة مالية من 10000 دج إلى 100000 دج أو بإحدهما ، إذا كان باستطاعته دون تعريض سفينته وأعضاء

¹ المادتين 264 و 442 من ق ع ج .

² المادة 483 من ق ب ج .

الطاقم والركاب للخطر ، أن يطلع ربان السفينة الأخرى على أسماء سفينته وميناء الإرساء و ميناء الانطلاق و الاتجاه و لم يفعل¹.

6 — الامتناع عن الإنقاذ : كل ربان باستطاعته أن يقدم المساعدة لكل شخص عثر عليه في حالة خطر الضياع أو الموت في البحر ، دون تعريض أعضاء طاقمه والمسافرين إلى الخطر و لم يفعل ، يعاقب بالحبس من سنتين إلى 05 سنوات وبغرامة مالية من 20000 دج إلى 200000 دج أو بإحداهما ، و تكون العقوبة السجن من 05 سنوات إلى 10 سنوات و بغرامة مالية من 50000 دج إلى 200000 دج إذا توفي الشخص الذي عثر عليه بسبب عدم تنفيذ الالتزام بالإنقاذ².

7 — ترك السفينة في حالة خطر : كل ربان يترك السفينة أثناء الرحلة و هي في حالة خطر دون ضرورة أو دون استشارة ضباطه ، يعاقب بالحبس من شهرين إلى 06 أشهر ، كما يتعرض لنفس العقوبة إذا اضطر لترك السفينة و لم يكن الأخير على متنها ، أو الربان الذي يهمل قبل ترك السفينة القيام بما يلي :

أ — تنظيم إنقاذ الطاقم و الركاب .

ب — إنقاذ الوثائق الموجودة على متن السفينة و كذا الأشياء و البضائع الثمينة .

أما أفراد الطاقم فيعاقبون على ترك السفينة في خطر دون إذن الربان بالحبس من سنتين إلى 05 سنوات و بغرامة مالية من 10000 دج إلى 50000 دج³.

8 — مخالفة القواعد المتعلقة بالاتجاه الملاحي : حسب المادة 487 من القانون البحري ، مراعاة القواعد المتعلقة بالاتجاه الملاحي للسفينة والطريق الذي تتبعه والقواعد التي تضبط أمن الملاحة البحرية يشكل التزام لكل ربان أو ضابط أو أي قائد أو أي عضو من الطاقم و مخالفته يعاقب عليها بغرامة مالية من 10000 دج إلى 50000 دج ، أما إذا ارتكبت المخالفة ليلا أو في

¹ المادة 484 من نفس القانون .

² المادة 485 من ق ب ج .

³ المادة 486 من نفس القانون .

ظروف جوية سيئة تكون العقوبة الحبس من شهرين إلى سنتين و بغرامة مالية من 20000 دج إلى 100000 دج .

9 — عدم مراعاة صلاحية وثائق السلامة : حسب المادة 488 من القانون البحري كل مجهز أو مالك سفينة أو ربان يبحر بسفينته أو يحاول إحارها وقد انقضت صلاحية سند أمنها أو سحب منه أو أوقف العمل به ، يعاقب بالحبس من شهرين إلى سنتين و بغرامة مالية من 20000 دج إلى 100000 دج .

يطبق هذا الحكم على البحارة الأجانب الموجودين على متن سفينة أجنبية عندما يرتكب الفعل في المياه الإقليمية الجزائرية¹ .

10 — الجرائم المتعلقة بحطام السفينة : يعاقب بالحبس من شهرين إلى 06 أشهر وبغرامة مالية من 10000 دج إلى 20000 دج كل مالك حطام ينذر من أجل القيام بعمليات رفع الحطام ويرفض رفعه ، وترتفع العقوبة إلى الحبس من شهرين إلى سنتين و بغرامة مالية من 20000 دج إلى 100000 دج ، إذا شكل هذا الحطام كله أو جزء منه خطرا على الملاحة أو الصيد البحري أو البيئة أو الدخول إلى الميناء و الإقامة به .

وتحكم السلطة القضائية على المالك بدفع جميع النفقات التي قامت بها السلطة البحرية المختصة لتنفيذ عمليات الرفع أو إصلاح الأضرار الناتجة عن هذه العمليات .

كما يعاقب بغرامة مالية من 5000 دج إلى 150000 دج كل شخص اكتشف أو أنقذ حطاما بحريا ولم يصرح به إلى السلطة الإدارية البحرية خلال 48 ساعة من اكتشافه على الساحل أو عند الوصول إلى أول ميناء جزائري عندما يكتشف الحطام أو ينقذه في البحر .

ويعاقب بالحبس من شهرين إلى 06 أشهر و بغرامة مالية من 15000 دج إلى 150000 دج كل شخص يدلي بتصريح مزيف يتعلق بزمان و مكان و ظروف اكتشاف الحطام وإنقاذه ، أما من

¹ المادة 553 من ق ب ج .

يختلس حطام ذا طابع تاريخي يعاقب بالحبس من 06 أشهر إلى سنتين و بغرامة مالية من 100000 دج إلى 500000 دج¹ .

11 — عدم الإخطار بوجود خطر أو وجود وفاة : كل شخص موجود على متن السفينة يعلم بواقعة أو خطر من شأنه أن يمس بأمن الملاحة أو الأشخاص الراكبين أو الحمولة ولا يخطر فورا السلطة السلمية أو السلطات ، يعتبر مرتكب لجريمة و يعاقب بالحبس من سنة واحدة إلى 05 سنوات و بغرامة مالية من 10000 دج إلى 100000 دج .

ويعاقب بالحبس من شهرين إلى 06 أشهر و بغرامة من 200000 دج إلى 500000 دج كل شخص يعلم بوفاة أو بجرح شخص أو عدة أشخاص على متن السفينة أو ضياع عتاد أو أي شيء في البحر أو إتلاف عتاد يؤثر على السفينة في المياه الخاضعة للقضاء الوطني أو سفينة جزائرية حيثما وجدت ، أو أي ضرر يصيب البيئة البحرية ولم يخطر السلطات البحرية الجزائرية المختصة² .

12 — الجرائم الخاصة بمخالفة قواعد الملاحة في المياه الإقليمية :

يعاقب بالحبس من شهرين إلى سنتين و بغرامة مالية من 10000 دج إلى 100000 دج أو بإحدى العقوبتين ربان أي سفينة جزائرية أو أجنبية يخالف في المياه الإقليمية أو الداخلية الجزائرية :

— أي قاعدة من قواعد الحركة البحرية تطبيقا للاتفاقية الدولية حول الوقاية من الاصطدام في البحر ؛

— كل التزام تقره الأحكام القانونية التي تحدد ممرات الدخول إلى الميناء و الخروج منه وتلك التي تعين المناطق المخصصة للرسو ؛

— كل التزام تقره السلطة البحرية المختصة فيما يتعلق بالمسافات الدنيا للمرور بصفاف السواحل الجزائرية .

¹ يراجع المواد 489 ، 359 ، 490 من نفس القانون .

² المادة 491 ، 492 من ق ب ج .

وترفع الغرامة إلى 5000000 دج عندما ترتكب هذه المخالفة من ربان سفينة جزائرية أو أجنبية تنقل محروقات أو مواد خطيرة أخرى ، و تطبق نفس العقوبات على ربان كل سفينة جزائرية يخالف خارج المياه الإقليمية أو الداخلية الجزائرية أية قاعدة من قواعد الحركة البحرية الصادرة تطبيقا للاتفاقية الدولية للوقاية من الاصطدام في البحر ، وتكون العقوبة السجن من 05 سنوات إلى 10 سنوات إذا ارتكبت هذه المخالفات في وقت الحرب¹.

13 — **عدم التصريح بالبيانات الخاصة بالسفينة :** حسب المادة 494 يعاقب بغرامة مالية من 100000 دج إلى 600000 دج كل ربان سفينة جزائرية أو أجنبية يفوق طولها 24 متر أو تفوق حمولتها 50 طنا خاما ، لا يخبر السلطات المختصة 24 ساعة قبل دخوله المياه الداخلية الجزائرية باسم سفينته و علمها وميناء إرسائها و اتجاهها و عن طبيعة الحمولة المنقولة ، و إذا كانت الرحلة تقل عن 24 ساعة تقلص المدة المذكورة إلى 12 ساعة .

14 — **الجرائم المتعلقة بنقل المواد الخطيرة و المواد الغذائية :** حسب الأحكام الواردة في القانون البحري يعاقب كما يلي مرتكب هذه الجرائم :

— كل ربان سفينة جزائرية أو أجنبية تنقل حمولة محروقات أو مواد خطيرة أخرى تدخل المياه الإقليمية الجزائرية دون إخطار السلطات المختصة بتاريخ ووقت دخولها و موقعها والطريق المتبع و سرعتها وكذا طبيعة و أهمية الحمولة ، بالحبس من 06 أشهر إلى سنتين و بغرامة مالية من 600000 دج إلى 3000000 دج أو بإحداهما .

— في حالة وقوع حادث يؤثر على البيئة يعاقب الربان بالسجن من 05 سنوات إلى 10 سنوات وبغرامة مالية من 3000000 دج إلى 6000000 دج أو بإحدى العقوبتين .

— مخالفة الربان لقواعد نقل المواد الخطيرة حسب ما هو وارد في القانون البحري يعرضه للعقاب بغرامة مالية مكن 100000 دج إلى 600000 دج .

— كل شخص يحمل أو يركب أو ينزل في الحصن المينائي مواد خطيرة دون أن يلصق مسبقا العلامات والرموز القانونية على تغليف هذه المواد يعاقب بغرامة مالية من 10000 دج إلى 100000 دج .

¹ المادة 493 من نفس القانون .

— و في حالة وقوع حادث يعاقب المذنوب بالحبس من سنتين إلى 03 أشهر وبغرامة مالية من 500000 دج إلى 500000 دج .

— كل ربان سفينة جزائرية أو أجنبية ،موجودة في المياه الإقليمية الجزائرية ، ساعد أو جر السفينة تسير بالقوة النووية أو أية سفينة أخرى تنقل حمولة محروقات أو مواد خطيرة أخرى محددة عن طريق التنظيم دون أن يخطر فورا السلطات المختصة عن موقع السفينة الموجودة في خطر وطبيعة عطبها ، يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى عشر (10) سنوات وبغرامة مالية من 600.000 دج إلى 3.000.000 دج أو بإحدى العقوبتين¹ .

— كل ربان سفينة جزائرية أو أجنبية تنقل مواد مشعة أو مزودة بوسائل دفع نووي دخلت المياه الإقليمية الجزائرية ، دون إخطار السلطات المختصة بتاريخ و وقت دخولها وموقعها و طريق وسرعة السفينة وكذا طبيعة و أهمية الحمولة ، يعاقب بالسجن من عشر (10) سنوات إلى عشرين(20) سنة وبغرامة مالية من 3.000.000 دج إلى 6.000.000 دج .

— وفي حالة وقوع حادث لمثل هذه السفينة ، يعاقب ربانها بالسجن المؤبد .

— و تكون العقوبة الإعدام إذا ألقى الربان عمدا نفايات مشعة في المياه التابعة للقضاء الوطني² .

ثانيا : الجرائم الماسة بنظام الملاحة البحرية

تتمثل المخالفات الماسة بنظام الملاحة البحرية فيما يلي :

1 — الجرائم المتعلقة برفع العلم :

— كل ربان سفينة يمارس الملاحة في المياه الخاضعة للقضاء الوطني تحت أعلام عدة دول يعاقب بالحبس من ستة 06 أشهر إلى خمس 05 سنوات وبغرامة مالية من 200000 دج إلى 1000000 دج ، وعلى الجهة القضائية التي تصدر الحكم أن تأمر علاوة على ذلك بمصادرة السفينة³ .

¹ يراجع المواد 495 ، 01/801 ، 496 ، 498 من ق ب ج .

² المادة 499 ، 500 من ق ب ج .

³ المادة 501 ، 502 ، 503 نفس القانون.

— كل ربان سفينة أجنبية ترفع في المياه الإقليمية أو في ميناء جزائري، علما غير علم دولة ميناء الترقيم ، يعاقب بالحبس من سنة واحدة إلى سنتين و بغرامة مالية من 20000 دج إلى 200000 دج وتصدر الجهة القضائية المختصة ، زيادة على ذلك حكم مصادرة السفينة التي تحمل العلم المزيف .

— كل شخص يرفع في البحر علما جزائريا على سفينة غير مسجلة في الدفتر الجزائري لترقيم السفن ، يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى خمس سنوات وبغرامة من 20000 دج إلى 100.000 دج .

— كل ربان سفينة جزائرية لا يرفع في البحر العلم الجزائري فوق هذه السفينة أو يرفع على سفينته علما أجنبيا ، يعاقب بالحبس من ستة 06 أشهر إلى خمس 05 سنوات وبغرامة مالية من 20000 دج إلى 100000 دج .

— كل ربان سفينة جزائرية لا يضع أو لا يرفع على هذه السفينة العلم الجزائري حسب النموذج والطريقة المنصوص عليها بالنسبة لكل صنف من السفن الجزائرية ، يعاقب بغرامة مالية من 20000 دج إلى 100000 دج .

— يعاقب بغرامة مالية 20000 دج إلى 40000 دج ، كل ربان سفينة يخالف القواعد المتعلقة بالالتزام بما يأتي :

* تقديم العلم إلى الوحدات العائمة للقوات البحرية وحراس الشواطئ .

* رفع العلم عند دخول السفينة في المياه الإقليمية وفي الموانئ .

* مسك الوثائق و الشهادات القانونية و الاحتفاظ بها على متن السفينة .

— يعاقب بغرامة مالية 20000 دج إلى 100000 دج ، ربان السفينة الأجنبية الذي ، عند دخول هذه السفينة في المياه الإقليمية لا يرفع إضافة إلى علمه الوطني العلم الجزائري بصفة ملائمة طبقا للممارسة البحرية الدولية ¹ .

2 — الجرائم المتعلقة بهوية السفينة ووثائقها :

¹ يراجع المواد 504 ، 505 ، 506 ، 507 من ق ب ج .

— يعاقب بالحبس من ستة 06 أشهر إلى سنتين وبغرامة مالية من 10000 دج إلى 50000 دج ، كل شخص لا يمتلك ، نتيجة إهمال ، للأحكام القانونية المتعلقة بالعلامات الخارجية لهوية السفن ، أو يمحي أو يطمس أو يغطي أو يخفي بأية وسيلة ، الأسماء والحروف والأرقام المكتوبة على سفينه أو لواحقها .

وإذا ارتكبت الأفعال المذكورة أعلاه عمدا ، يعاقب المذنب بالحبس من ستة 06 أشهر إلى سنتين وبغرامة مالية من 20000 دج إلى 100000 دج¹ .

— يعاقب بالسجن من عشر 10 سنوات إلى عشرين 20 سنة ، كل شخص يقدم وثائق مزورة مكنت من الحصول على عقد الجنسية الجزائرية لسفينته ، يتعرض لنفس العقوبة ، كل شريك في هذا الفعل ، يجب أن ينطق حكم العقوبة مع مراعاة حقوق الغير بمصادرة هذه السفينة .

— يعاقب بغرامة مالية من 20000 دج إلى 50000 دج ، كل مالك أو مجهز غير مالك لسفينة يسهى بوجه خاص على ما يلي :

* تسجيل السفينة في دفتر ترقيم السفن أو شطبها من هذا الدفتر في الآجال المنصوص عليها ؛

* تقديم البيانات والوثائق المطلوبة لترقيم أو شطب السفينة من دفتر الترقيم ،

* إعلام السلطة البحرية المختصة في الوقت المناسب بجميع التغييرات في الملكية السفينة أو في استعمالها في الآجال المنصوص عليها .

— يعاقب بغرامة مالية من 10000 دج إلى 50000 دج ، كل ربان لا يقدم ، في غير الحالات القاهرة قائمة الطاقم ودفتر المخالفات للسلطة البحرية المختصة خلال 48 ساعة التي تلي وصوله إلى ميناء جزائري أو إلى الممثلة القنصلية أو الدبلوماسية الجزائرية المقيمة في الحدود الإدارية التي يتبع لها الميناء الأجنبي .

— كل شخص يمارس الملاحة البحرية دون أن يكون حائزا ، حسب الحالة ، إما على سجل طاقم ، وإما على رخصة أو بطاقة تنقل أو لا يستظهر بتلك الوثائق عند أول تفتيش تقوم به السلطات المكلفة بالمراقبة ، يعاقب بغرامة :

¹ المادة 508 من نفس القانون .

* من 20000 دج إلى 50000 دج ، بالنسبة للسفن التي تفوق حمولتها الخام 25 طنا .

* من 5000 دج إلى 20000 دج ، بالنسبة للسفن التي تقل حمولتها الخام عن 25 طنا أو تعادلها .

كما تفرض عقوبة الحبس من شهرين 02 إلى ستة 06 أشهر ، إذا تسلم المذنب رخصة أو بطاقة تنقل عوض سجل الطاقم أو إذا أبحر بوثائق انقضت صلاحيتها ، وفي جميع الحالات ينبغي أن تحجز السفينة من قبل العون المحضر في الميناء إلى أن تتم تسوية وضعيتها الإدارية .

وتكون تكاليف حراسة السفينة على عاتق مرتكب المخالفة¹ .

3 - الجرائم المتعلقة بنقل ملكية السفينة² :

— كل مالك ينقل ملكية سفينة جزائرية أو حصته في هذه السفينة إلى شخص أجنبي خرقا لأحكام القانون البحري ، يعاقب بغرامة مالية من 100000 دج إلى 500000 دج .

— كل ربان يبيع بدون ترخيص السفينة التي يتولى قيادتها ، أو يحول عمدا لفائدته أو لفائدة شخص آخر السفينة التي أوكلت إليه قيادتها ، أو الذي ينحرف عمدا بنية الانحراف عن الطريق ، يعاقب بالحبس من ستة 06 أشهر إلى خمس 05 سنوات وبغرامة مالية من 100000 دج إلى 500000 دج.

4 — الجرائم المتعلقة بإتلاف الحمولة :

— كل ربان يتلف بدون ضرورة جزءا من الحمولة أو كلها أو المؤونة أو عتاد المتن أو يقوم بالتفريغ التدايسي ، يعاقب بالحبس من ستة 06 أشهر إلى سنتين و بغرامة مالية من 20000 دج إلى 200000 دج³ .

5 — عدم الالتحاق بباخرة حربية :

¹ يراجع المواد 510 ، 511 ، 515 ، 517 من ق ب ج .

² المادتين 512 ، 513 من نفس القانون .

³ المادة 514 من ق ب ج .

— كل ريان سفينة جزائرية يوجد في الرّحب أو في ميناء أجنبي يمتنع دون سبب شرعي عن الالتحاق بمتن باخرة حربية جزائرية استدعي إليها ، يعاقب بغرامة مالية من 10000 إلى 50000 دج .

6 — الجرائم المتعلقة بالإرشاد :

حسب المادة 172 من القانون البحري الإرشاد هو إجراء إجباري لكل السفن الجزائرية و الأجنبية باستثناء السفن المذكورة في المادة 178 من نفس القانون¹ و ذلك في الحدود الإدارية لكل ميناء .

— يعاقب بغرامة مالية من 10000 دج إلى 500000 دج كل ريان :

* يدخل سفينته إلى ميناء جزائري أو يخرجها منه دون مرشد .

* يعيق إركاب وإنزال المرشد .

* يرفض دفع مصاريف الإرشاد .

وتسلط نفس العقوبة على مسئول الهيئة المكلفة بالإرشاد التي تضع مرشدا في خدمة ريان السفينة الملزمة بالإرشاد² .

7 — القرصنة :

— تعتبر أعمال القرصنة :

* كل فعل غير قانوني يتعلق بالعنف أو الحيازة أو كل خسائر يتسبب فيها الطاقم أو الركاب والموجهة :

¹ نص المادة 178 " تعفى السفن الآتية من إجبارية الإرشاد و هي :

— السفن الشراعية بحمولة أقل من 100 طن .

— السفن ذات الدفع الآلي بحمولة صافية تقل عن 100 طن .

— السفن ذات الدفع الآلي و المخصصة فقط لتحسين و صيانة و مراقبة الموانئ و مداخلها كالمقاطرات و الناقلات و الجرافات و الصنادل البحرية .

² المادة 518 من ق ب ج .

_____ ضد كل سفينة أو ضد الأشخاص و الأملاك الموجودة على متنها في أعالي البحار .

_____ ضد كل سفينة أو ضد الأشخاص أو الأملاك في مكان لا يخضع لقضاء أية دولة .

* كل مشاركة إرادية في استعمال سفينة ، عندما يكون صاحبه على علم بوقائع يعرف منها أن السفينة المذكورة سفينة قرصنة .

يعاقب بالسجن من عشر 10 سنوات إلى عشرين 20 سنة ، مع مصادرة السفينة وكذا الأملاك والوسائل الموجودة على متنها ، كل شخص ارتكب أو حاول القيام بأعمال القرصنة ، أو شارك فيها .¹

حسب المادة 521 من نفس القانون يتعرض لدفع غرامة مالية من 200000 دج إلى 600000 دج ، ربان السفينة التي يرفض الامتثال لأوامر السلطة البحرية في البحر .

8 — الجرائم المتعلقة بالاستعمال الغير شرعي للسفينة :

_____ كل شخص يقوم دون إذن ، انطلاقا من سفينة أو منشأة ، حتى و إن كانت موجودة في أعالي البحار ، ببث إذاعي أو تلفيزيوني موجه للجمهور الجزائري العريض أو من شأنه تشويش الإرسالات الراديو سلكية المرخص بها ، يعاقب بالحبس من سنتين 02 إلى خمس 05 سنوات ، و إذا تم هذا البث في حلة طوارئ أو في حالة حرب ، يعاقب بالحبس من عشر (10) سنوات إلى عشرين (20) سنة و في جميع الحالات ، تصادر السفينة وعتاد البث² .

ثالثا : الجرائم الماسة بالنظام و الانضباط على متن السفن

1 — الجرائم المتعلقة بالقيادة :

_____ يعاقب بالحبس من السنة واحدة إلى خمس 05 سنوات وبغرامة مالية من 10000 دج إلى 100000 دج ، كل شخص يمارس على متن سفينة جزائرية ، دون رخصة من السلطة الإدارية البحرية المختصة ، وخارج الحالات القاهرة ، إما قيادة السفينة أو كل مهمة أخرى خاصة بالمتن .

¹ المادة 519 من ق ب ج .

² المادة 520 من نفس القانون .

— يعاقب بالحبس من شهرين إلى ستة أشهر وبغرامة مالية من 10000 دج إلى 100000 دج كل ربان يساعد برضاه ، على انتحال ممارسة القيادة على متن سفينته ، وتسلب نفس العقوبة على المجهز الشريك في الانتحال .

— كل ربان ، فيما عدا حالات القوة القاهرة ، يوقف التزامه أو يهمل عمدا تعهده بقيادة سفينته أو يتركها قبل استخلافه ، يعاقب بما يأتي :

* الحبس من ستة 06 أشهر إلى إذا كانت السفينة في مأمن داخل الميناء .

* الحبس من ستة 06 أشهر إلى خمس 05 سنوات و بغرامة مالية من 50000 دج إلى 200000 دج إذا كانت السفينة في الرحب أو في البحر .

— يعاقب بغرامة مالية من 20000 دج إلى 100000 دج ، كل ربان لا يمكث شخصا في مركز قيادة سفينته عند دخولها إلى الموانئ و خروجها منها ¹ .

2 — التعسف في استعمال السلطة :

— كل ربان أو ضابط أو كل مسئول سام آخر يتعسف في سلطته أو يأمر أو يسمح بالتعسف في السلطة تجاه شخص على متن السفينة ، يعاقب بالحبس من ستة 06 أشهر إلى خمس 05 سنوات وبغرامة مالية من 10000 دج إلى 50000 دج ، ويعاقب بالنفس العقوبة ، كل عضو من أعضاء الطاقم يهين عضوا آخر .

يعاقب طبقا لأحكام قانون العقوبات ، كل ربان أو عضو من أعضاء الطاقم ، يستعمل العنف بدون أسباب شرعية أو يأمر باستعماله في ممارسة وظائفه ، أو بناسبة ممارستها و تضاعف العقوبة إذا كان الضحية بحارا جديدا أو نوتيا ² .

3 — التغيب عن الخدمة :

¹ يراجع المواد 522، 523، 525 ، 526 من ق ب ج .

² المادة 524 من نفس القانون .

— يعاقب بالحبس من ستة 06 أشهر إلى خمس 05 سنوات و بغرامة مالية 10000دج إلى 50000دج ، كل عضو طاقم يغيب بصفة غير منتظمة عن متن السفينة عندما يكون معينا في مركز حراسة أو أمن ، عندما تنجر عن هذا الغياب نتائج ضارة ، يعاقب كل الربان يبقى بحاراً غصبا عنه و دون سبب مقبول ، بعد نهاية مهلة إركابه ، بالحبس من شهرين 02 إلى ستة 06 أشهر وبغرامة مالية من 10000دج إلى 50000دج ، يعاقب بالحبس من شهرين 02 إلى ستة 06 أشهر وبغرامة مالية 10000دج إلى 500.000دج ، كل عضو طاقم سفينة جزائرية ينাম خلال الخدمة ، أو يغيب دون سبب من على متن السفينة خلال إعداد السفينة للإبحار أو عندما يكون في الخدمة وأدت هذه التصرفات إلى نتائج مضرة حسب المادة 527 من القانون البحري .

4 — الجرائم المتعلقة بالتزوير و التدليس و التهريب :

— كل ربان أو ضابط أو أي عضو آخر من الطاقم ، يسجل على وثائق السفينة أحداثا مزورة أو مخالفة للحقيقة ، يعاقب بالحبس من ستة 06 أشهر إلى ثلاث 03 سنوات وبغرامة مالية من 15000دج إلى 150000دج.

— كل شخص راكب يقوم أو يحاول القيام من غير علم المجهز ، بفعل تدليس أو التهريب دون المساس بأحكام قانون الجمارك ، يعاقب بالحبس من ثلاثة 03 أشهر إلى سنتين وبغرامة مالية من 5000دج إلى 50000دج ، تضاعف العقوبة إذا كان الربان أو الضابط هو المذنب¹ .

— يعاقب بالحبس من شهرين 02 إلى سنة واحدة وبغرامة مالية من 20.000دج إلى 200.000دج، كل شخص راكب ، يدخل إلى متن السفينة بهدف نقل بضائع غير مسجلة في البيان² .

— و حسب المادة 531 يعاقب بالحبس من ستة 06 أيام إلى شهر واحد و بغرامة مالية من 2000دج إلى 20000دج ، كل شخص راكب قام بإدخال الكحول أو المشروبات الكحولية أو ساهم في إدخالها إلى السفينة ، بدون ترخيص من الربان ، يعاقب بالحبس من شهر احد إلى ستة 06 أشهر وبغرامة مالية من 20000دج إلى 200000دج ، كل ربان أو مجهز مركب أو يساعد

¹ المادة 528 ، 529 من ق ب ج .

² المادة 530 من نفس القانون .

على إركاب الكحول والمشروبات الحولية الموجهة للاستهلاك من طرف الطاقم بكميات تفوق الكميات المرخصة أو رخص بنقلها .

— وحسب نص المادة 546 من القانون البحري يعاقب كل شخص يبرم أو يحاول إبرام تعهد بحري ، ويعمد إلى تقديم أوراق هوية أو وثائق مزورة طبقاً لأحكام المادة 222 من قانون العقوبات الجزائري¹ .

5 — الجرائم المتعلقة بإفساد المؤونة أو الحمولة :

— كل ربان أو ضابط أو عضو من الطاقم يفسد البضائع التابعة للحمولة يعاقب بالحبس من 02 إلى 05 سنوات و بغرامة مالية من 10000 دج إلى 100000 دج² .

— يعاقب بالحبس من ستة 06 أشهر إلى سنتين وبغرامة مالية من 100000 دج إلى 500000 دج كل شخص مبحر على متن السفينة يفسد عمدا المواد الغذائية أو المشروبات أو مواد الاستهلاكية الأخرى عن خلطها بمواد تفسد نوعيتها ، وإذا تسبب هذا الفعل في مرض شخص أو عدة أشخاص أو عجزهم أو وفاتهم ، تطبق حسب الحالة ، أحكام المادة 432³ من قانون العقوبات .

¹ نص المادة 222 من ق ع ج " كل من قلد أو زور أو زيف رخصا أو شهادات أو كتابات أو بطاقات أو نشرات أو إيصالات أو جوازات سفر أو أوامر خدمة أو وثائق سفر أو تصاريح مرور أو غيرها من الوثائق التي تصدرها الإدارات العمومية بغرض إثبات حق أو شخصية أو صفة أو منح إذن يعاقب بالحبس من 06 أشهر إلى 03 سنوات وبغرامة مالية من 1500 دج إلى 15000 دج ، و يجوز علاوة على ذلك أن يحكم على الجاني بالحرمان من حق أو أكثر من الحقوق الواردة في المادة 14 من سنة على الأقل إلى 05 سنوات على الأكثر ، و يعاقب على الشروع بمثل ما يعاقب به على الجريمة التامة ، و تطبق العقوبات ذاتها على :

— من استعمل الوثائق المقلدة أو المزورة أو المزيفة المذكورة مع علمه بذلك .

— من استعمل إحدى الوثائق المشار إليها في الفقرة الأولى مع علمه أن البيانات المدونة بها أصبحت غير كاملة أو غير صحيحة " .

² المادة 03/531 من ق ب ج .

³ نص المادة 432 من ق ع ج " إذا ألحقت المادة الغذائية أو الطبية المغشوشة أو الفاسدة بالشخص الذي تناولها أو الذي قدمت له مرضا أو عجزا عن العمل ، يعاقب مرتكب الغش و كذا الذي عرض أو وضع للبيع أو باع تلك المادة و هو يعلم أنها مغشوشة أو فاسدة أو سامة بالحبس من 05 سنوات إلى 10 سنوات و بغرامة من

6 — إهمال الربان لالتزاماته المتعلقة بالتوثيق ، الترحيل ، العلاج :

— يعاقب بالنسبة لكل مخالفة مشار إليها فيما يأتي بغرامة مالية من 25.000 دج إلى 50.000 دج ، كل ربان يرفض أو يهمل دون سبب شرعي :

* إجراء المعاينات المطلوبة في حالة وقوع جناية أو جنحة أو مخالفة بحرية أو خطأ تأديبي ارتكب على متن السفينة .

* تحرير إما عقود الحالة المدنية أو محاضر فقدان ، أو الوصايا أو عقود الوكيل أو القبول أو الترخيص والتقارير حول الأمراض والجروح و الوفاة .

* مسك دفتر المخالفات بانتظام و المحافظة عليه على متن السفينة و كل وثائق أخرى ينص عليها التنظيم المعمول به.

— كل ربان يرفض بدون سبب شرعي ، الامتثال إلى ترخيص الممثلات الدبلوماسية أو القنصليات الجزائرية بهدف إعادة المواطنين الجزائريين إلى الوطن ، يعاقب بالحبس من ستة 06 أشهر إلى خمس 05 سنوات و بغرامة مالية من 10000 دج إلى 50000 دج¹ .

— و يعاقب بغرامة مالية من 50000 دج إلى 100000 دج كل شخص تم إركابه أو إنزاله بصفة غير قانونية من طرف السلطة البحرية ، كل ربان أركب شخصا من أعضاء الطاقم أو أنزله بدون أن يذكر هذا الإركاب أو الإنزال في جدول الطاقم ، ويتعرض لنفس العقوبة كل راكب يقبل على متن السفينة بدون أن يسجل على متن الطاقم الملحق² .

— و حسب المادة 548 يعاقب بالحبس من 06 أشهر إلى 05 سنوات و بغرامة مالية تتراوح من 20000 دج إلى 100000 دج كل ربان ترك بدون سبب خطير عضوا أو عدة أعضاء من الطاقم في بلد أجنبي بدون إذن من السلطة الإدارية البحرية المختصة.

500000 دج إلى 1000000 دج ، و يعاقب الجناة بالسجن المؤقت من 10 إلى 20 سنة و بغرامة مالية من 1000000 دج إلى 2000000 دج إذا تسببت تلك المادة في مرض غير قابل للشفاء أو في فقد استعمال عضو أو عاهة مستديمة ، و يعاقب بالسجن المؤبد إذا تسببت تلك المادة في موت إنسان " .

¹ المادة 532 ، 533 ، 535 من ق ب ج .

² المادة 543 من نفس القانون .

— كل ربان ترك على اليابسة في ميناء لا يوجد فيه تمثيل للسلطة الإدارية البحرية الجزائرية عضوا من الطاقم مريضا أو معطوبا و لم يوفر له وسائل العلاج و العودة إلى الوطن ، يعاقب بالحبس من 06 أشهر إلى 05 سنوات و بغرامة مالية من 50000 دج إلى 200000 دج ، و يتعرض لنفس العقوبة الربان الذي ترك على اليابسة راكبا مريضا أو معطوبا قبل أن يصل إلى المكان المقصود ، ولم يبلغ هذا الإجراء إلى السلطة القنصلية للبلد الذي ينتمي إليه الراكب الذي تم إنزاله أو على الأقل السلطة المحلية¹ .

7 — السكر :

— حسب المادة 534 من القانون البحري يعاقب بالحبس من شهرين إلى سنة واحدة وبغرامة مالية من 5000 دج إلى 20000 دج ، كل ربان يضبط في حالة سكر على متن سفينته ، وكل عضو طاقم آخر متعود على السكر² ، أو يضبط في حالة سكر أثناء نوبة الحراسة ، وتضاعف هذه العقوبة بالنسبة للربان في حالة العود .

8 — الجرائم المتعلقة بالأمن :

— كل عضو من الطاقم يرفض بعد تلقي إنذار من الربان أو أحد ضباط الخدمة الإذعان لأمر يتعلق بالخدمة لتأمين سلامة السفينة والملاحة و الأشخاص المبحرين أو الحمولة وكذا بحفظ النظام على متن السفينة ، عندما يكون تنفيذ هذا الأمر من شأنه أن يفضي إلى نتائج مضرة ، يعاقب بالحبس من شهرين إلى ستة أشهر و بغرامة مالية من 10000 دج إلى 50000 دج³ .

— وحسب المادة 537 يعاقب بالحبس من 06 أشهر إلى سنتين و بغرامة مالية من 50000 دج إلى 200000 دج كل عضو من الطاقم ينفذ بتهاون أوامر رؤسائه ويعرض بذلك أمن السفينة و الأشخاص المبحرين و الحمولة إلى الخطر .

¹ المادة 549 من ق ب ج .

² عبارة " كل عضو طاقم آخر متعود على السكر " الواردة في نص المادة 534 المذكور أعلاه ، من وجهة نظرنا ليست في محلها ، فالتعود على السكر لا يرتب المسؤولية الجنائية أي أن التعود ليس في حد ذاته جريمة ، فمثلا يكون أحد أعضاء الطاقم متعودا على السكر إلا أنه لا يسكر على متن السفينة .

³ المادة 536 من ق ب ج .

— ويعاقب بالحبس من 06 أشهر إلى 05 سنوات و بغرامة مالية من 10000 دج إلى 100000 دج كل عضو من الطاقم يتمتع بإصرار عن استخدام الوسائل القانونية لحفظ الأمن و النظام على متن السفينة أو يهدد باستعمال القوة لمنع رئيسته من استخدامها أو يعتدي عليه أثناء ممارسته لمهامه ، وتسلب نفس العقوبة على كل عضو يعتدي على عضو آخر من الطاقم يساعد رئيسته خلال ممارسة مهامه على متن السفينة ، و تكون العقوبة السجن من 05 سنوات إلى 10 سنوات و بغرامة مالية من 20000 دج إلى 200000 دج إذا ارتكب فعل الاعتداء عضوان أو عدة أعضاء من الطاقم بالتواطؤ بينهم¹ .

9 — الجرائم المتعلقة بأعمال العنف :

— يعاقب حسب الرتبة أعضاء الطاقم والأشخاص المبحرون بصفة جماعية سواء حملوا السلاح أو لا ، إذا أقدموا على ارتكاب أعمال العنف على متن السفينة أو أثاروا ضد سلطة الربان و رفضوا العودة للنظام بعد الإنذار الرسمي :

* السجن من 10 سنوات إلى 20 سنة بالنسبة للضباط ؛

* السجن من خمس سنوات إلى 10 سنوات بالنسبة لأعضاء الطاقم و الأشخاص الآخرين المبحرين ؛

* و يعاقب مثل الضباط الأشخاص المبحرين الذين لا يمارسون وظيفة مقابل أجره إذا كانوا محرضين على التمرد .

— يعاقب بالحبس من شهر إلى 03 سنوات و بغرامة مالية من 5000 دج إلى 25000 دج ، كل شخص مبحر على متن السفينة يعتدي على الربان و انجر عن ذلك عجز عن العمل يقل عن 15 يوما ، و يعاقب المذنب بالحبس من شهرين إلى خمس سنوات و بغرامة مالية من 10000 دج إلى 50000 دج إذا انجر عن الاعتداء عجز عن العمل يزيد عن 15 يوما .

— وحسب المادة 541 يعاقب بالسجن من 10 سنوات إلى 20 سنة كل شخص متورط في مؤامرة أو في اعتداء على سلامة و حرية أو سلطة الربان ، ألحقت أضرارا بالسفينة و

¹ المادة 538 من ق ب ج .

حمولتها أو إصابة الربان بجروح أو كل شخص على متن السفينة ، وتسلبت نفس العقوبة في حالة المحاولة ، وتعتبر المؤامرة مكتملة بمجرد اتفاق شخصين أو أكثر على التصميم على ارتكابها .

— تعد مقاومة الربان و الأشخاص الذين بقوا أوفياء له بمثابة دفاع شرعي في جميع الحالات المذكورة أعلاه بسبب الاعتداء الجسدي ضد الربان و سلطته على متن السفينة¹ .

10 — الجرائم المتعلقة بالصعود إلى السفينة و النزول منها :

— يعاقب بغرامة مالية من 50000 دج إلى 100000 دج كل شخص تم إركابه أو إنزاله بصفة غير قانونية من طرف السلطة البحرية ، كل ربان أركب شخصا من أعضاء الطاقم أو أنزله بدون أن يذكر هذا الإركاب أو الإنزال في جدول الطاقم ، و يتعرض لنفس العقوبة كل راكب يقبل على متن السفينة بدون أن يسجل على متن الطاقم الملحق .

— كل شخص من غير أعوان الدولة المؤهلين يدخل إلى متن السفينة بدون تذكرة أو بدون رخصة من الربان أو المجهز أو بدون أن يكون دخوله لتلبية حاجات الخدمة ، يعاقب بغرامة مالية من 10000 دج إلى 50000 دج ، و في حالة العود تكون العقوبة الحبس من شهرين إلى ستة أشهر وبغرامة مالية من 20000 دج إلى 100000 دج² .

— وحسب المادة 546 من القانون البحري يعاقب بالحبس من 06 أشهر إلى 05 سنوات و بغرامة مالية من 10000 دج إلى 50000 دج ، كل شخص يتسرب خلصة إلى السفينة بغرض القيام برحلة ، و تطبق نفس العقوبة على أي عضو من الطاقم أو أي موظف ، يساعد على متن السفينة أو على اليابسة على إركاب أو إنزال راكب خفي أو أخفاه أو زوده بالمتونة ، كما تطبق نفس العقوبة على الأشخاص الذين تنظموا بأي شكل لتسهيل الركوب الخفي ، تتحمل السفينة التي حدثت على متنها الجنحة مصاريف الطرد إلى خارج القطر للركاب الأجانب الذين ركبوا خفية .

11 — مخالفة أوامر السلطة الجزائرية :

— كل شخص تم إركابه على متن سفينة جزائرية أو أجنبية ولم يمتثل للنظم القانونية أو لم يذعن للأوامر الصادرة عن السلطات البحرية المختصة وذلك في حدود المياه الإقليمية الجزائرية ،

¹ يراجع المواد 539 ، 541 ، 442 من ق ب ج .

² المادة 543 ، 544 من نفس القانون .

يعاقب بالحبس من 06 أشهر إلى 05 سنوات و بغرامة مالية من 10000 دج إلى 50000 دج ، ويتعرض لنفس العقوبة كل شخص تم إركابه على متن سفينة جزائرية ، ولم يمتثل خارج المياه الإقليمية إلى الأوامر التي تصدرها قانونيا السلطة القنصلية الجزائرية¹ .

12 — مخالفة أنظمة التوظيف :

— كل مجهز سفن يخالف أحكام القانون البحري و النصوص المعتمدة لتطبيقه ، فيمال يتعلق بتشغيل الربان أو ضابط أو بحارة آخرين مؤهلين بالنوعية المطلوبة و بالنسب المقررة على متن السفينة ، يعاقب بغرامة مالية من 20000 دج إلى 100000 دج² .

13 — العود في المخالفات من الدرجة الثانية :

— حسب المادة 551 من القانون البحري يعد مرتكب جنحة كل شخص راكب اقتترف للمرة الثالثة إحدى المخالفات المذكورة في المادة 478 (المذكورة سابقا) من نفس القانون ، ويعاقب بالحبس من 06 أيام إلى 06 أشهر وبغرامة مالية من 10000 دج إلى 100000 دج.

رابعا : العقوبات التكميلية :

حسب المادة 552 من القانون البحري ، في حالة الحكم على البحار بعقوبة السجن خصوصا بسبب الإبحار بالسفينة في حالة ملاحية سيئة ، أو التخلي عن السفينة في خطر في البحر ، أو عدم تنفيذ الأوامر ، أو التخلي الغير مبرر عن مركز هام لأمن السفينة أو الملاحة ، أو لأسباب أخرى ، ارتأت الجهة القضائية خطورتها ، يمكن لهذه الجهة أن تسلط على البحار عقوبة تكميلية تتمثل في منعه أو توقيفه من ممارسة الوظائف على متن السفن أو حرمانه مؤقتا أو نهائيا من ممارسة مهنة البحار .

خامسا : تطبيق أحكام قانون العقوبات

تطبق أحكام قانون العقوبات بالنسبة للجنايات الغير منصوص عليها في القانون البحري ، والمرتكبة على متن السفينة أو اليابسة من طرف البحارة و الأشخاص الراكبين³ .

¹ المادة 550 من ق ب ج .

² المادة 547 من نفس القانون .

³ المادة 555 من نفس القانون .

وتطبق الأحكام العامة لقانون الإجراءات الجزائية على الجرح و الجنایات المنصوص عليها في القانون البحري ، و خصوصا فيما يتعلق بإجراءات تقادم الدعوى العمومية ¹ .

وحسب المادة 554 من نفس القانون كل شخص طبيعي ارتكب الأفعال المنصوص عليها سابقا تطبق عليه نفس العقوبات المقررة حتى و لو تصرف لفائدة أو مصلحة شخص اعتباري .

الفرع الثالث : الاختصاص و الإجراءات :

إذا وقعت جريمة على متن السفينة يتولى الربان جمع الاستدلالات وإجراء التحريات التي لا تحتمل التأخير و تحرير محضر بذلك ² .

وبما أن الفقه والقضاء يجمعان على أن الربان هو السيد على متن السفينة والمسؤول عن حفظ النظام والأمن والاستقرار على متنها ، سواء كانت راسية أو في عرض البحر ، و بناء على ما تقدم أضاف المشرع صفة الضبطية القضائية على الربان بالنسبة للجرائم التي ترتكب على ظهر السفينة في عرض البحر ، سواء كان مرتكبها من الطاقم أو من المسافرين ³ ، فلربان السفينة جميع الصلاحيات التي يتمتع بها ضابط شرطة قضائية ، و التي قد تساعد على إظهار الحقيقة ⁴ .

عند استقراءنا للأحكام الواردة في القانون البحري نجده يبين لنا إجراءات المعاينة والتحقيق في المخالفات البحرية كما يلي :

أولا : الأشخاص المؤهلين لبحث و معاينة المخالفات الواردة في القانون البحري

زيادة على ضباط الشرطة القضائية والأشخاص المذكورين في التشريع المعمول به فإن الأشخاص المؤهلين لبحث و معاينة مخالفات المنصوص عليها في القانون البحري هم :

_____ ربانة السفن التي ارتكبت على متنها المخالفات.

_____ المتصرفون في الشؤون البحرية و مفتشو الملاحة والعمل البحري .

_____ الأعوان المحلفون التابعون للمصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ .

¹ المادة 556 من ق ب ج .

² عاطف محمد الفقي ، المرجع السابق ، ص 197 .

³ علي عبد الرحيم ، المرجع السابق ، ص 253 .

⁴ عاطف محمد الفقي ، المرجع السابق ، ص 198 .

تؤدي الفئتان المهنتان الأوليان المشار إليهما أعلاه ، اليمين الشرعية أمام الجهات القضائية المختصة الموجودة في مكان إقامتها¹ .

ثانيا : مسك سجلات خاصة

1 – سجل المخالفات : هو سجل خاص يجب أن يتواجد على متن كل سفينة جزائرية تفوق حمولتها الإجمالية 30 طنا ،يمسك من طرف الربان وعلى هذا الأخير أن يدون فيه ما يلي :

— طبيعة المخالفات البحرية المرتكبة على متن السفينة ؛

— نتيجة التحريات التي أجريت بخصوصها ؛

— الإجراءات المتخذة وفقا للقوانين و الأنظمة .

يجب أن يقدم هذا السجل في اليومين التاليين لوصول السفينة إلى الميناء ، إلى إدارة الشؤون البحرية ، كلما ارتكبت مخالفة بحرية ، وكذا ملف التحريات التمهيدية التي أجريت بخصوص هذه المخالفة² .

2 — سجل المتابعات القضائية : هو سجل خاص يمسك من طرف متصرف الشؤون البحرية تدون فيه العقوبات التي نطقت بها الجهة القضائية المختصة ، و تسجل العقوبات بالاستناد إلى البطاقة القضائية رقم 02 في بطاقة ترقيم البحار المعني حسب المادة 561 من القانون البحري .

ثالثا : إجراءات معاينة المخالفات

1 — إجراء التحقيق : عندما يعلم الربان بمخالفة ارتكبت على متن السفينة يقوم فوراً بإجراء تحقيق ، فيستجوب الربان مرتكب المخالفة حول الوقائع المنسوبة إليه ، ويستمع إلى شهود الإثبات وشهود النفي ، وحسب نتائج التحقيق ، باستطاعة الربان ، إما أن يبرئ ذمة المتهم أو يسلط عليه عقوبة تأديبية ، يدون الربان على الفور ، في سجل المخالفات ، طبيعة المخالفة و الإجراءات

¹ المادة 557 من ق ب ج .

² المادتين 559 ، 560 من نفس القانون .

المتخذة ويطلع مرتكب المخالفة على هذه البيانات ويطلب منه توقيعها ، وإن رفض ذلك يسجل رفضه¹ .

2 — **الوضع تحت الرقابة :** في حالة ارتكاب مخالفة أو جنحة أو جناية ، يجور للربان أن يضع مرتكبها تحت المراقبة على متن السفينة طوال الرحلة ، وإذا كان المجرم الموضوع تحت الرقابة سواء كان من الطاقم أو من الركاب وكانت لديه حجرة شخصية فهو ملزم بالبقاء فيها ، وإلا فإنه يوضع في مركز التأديب الخاضع لموافقة السلطة القضائية المختصة ، يجب أن يكون مركز التأديب متميزا عن المكان الذي يقيم فيه أعضاء الطاقم كلما سمحت بذلك الترتيبات المادية على متن السفينة ، كما أنه يجب أن يقاد المجرم الموضوع تحت الرقابة إلى سطح السفينة مرتين في اليوم على الأقل لمدة ساعة في كل مرة ، إلا أنه لا يطبق إجراء الرقابة إلا في البحر وموانئ التوقف الأجنبية ، وينتهي هذا الإجراء بقوة القانون بمجرد رسو السفينة في ربح الميناء الجزائري² .

3 — **اختصاص المتصرف في الشؤون البحرية والسلطة القنصلية :** عندما ترتكب المخالفة البحرية من طرف ربان السفينة أو بمشاركته يجري المتصرف في الشؤون البحرية أو السلطة القنصلية حسب الحالة تحريا تمهيدا ، و قد يوضع الربان تحت الرقابة إذا استلزمت خطورة الوقائع ذلك ، ويشرع على الفور في استخلاف الربان ، وفي كل الأحوال يجب إبلاغ وكيل الجمهورية المختص .

وحسب المادة 565 من القانون البحري بعد فقدان السفينة أو اصطدامها أو جنوحها وبعد كل حادث بحري أو كل مخالفة منصوص عليها في القانون البحري ، يجب على الربان أو المرشد أن يرفع تقريرا بالوقائع إلى المتصرف الأول للشؤون البحرية الذي يمكنه الاتصال به وعلى هذا الأخير أن يبلغ فورا وكيل الجمهورية المختص إقليميا .

وحسب المادة 566 من نفس القانون يقوم الأشخاص المؤهلين بجميع المعاينات والاستماع أو المواجهات التي قد تساعد على إظهار الحقيقة و يعدون محضرا بها طبقا لأحكام قانون الإجراءات الجزائرية .

¹ المادة 562 من نفس القانون .

² المادة 06/562 ، 563 من ق ب ج .

ترسل المحاضر المتعلقة بتحريرات ومعاينات المخالفات الموقعة حسب الأصول والمعدة وفقا لأحكام قانون الإجراءات الجزائية من طرف الأشخاص المؤهلين إلى وكيل الجمهورية وتكون حجيتها صالحة إلى أن يثبت العكس ولا تخضع المحاضر إلى التأكيد¹.

أما فيما يخص المحكمة المختصة فنرجع إلى الأحكام العامة الواردة في قانون الإجراءات الجزائية فإذا كانت الجريمة مخالفة أو جنحة فإن القسم المختص هو قسم الجرح و المخالفات للمحكمة المختصة ، أما إذا وصف الجرم جناية فإن الاختصاص ينعقد لمحكمة الجنايات ، ونفس الشيء بالنسبة لتقادم الدعاوى².

المطلب الثالث : المسؤولية المدنية

سنتناول في هذا المطلب المسؤولية المدنية لكل من طرفي العقد و ذلك لأهميتها في الدراسة القانونية وبالرغم من تشعبها ، إلا أننا سنحاول التطرق إليها باختصار فيما يلي :

الفرع الأول : المسؤولية المدنية لرب العمل (مالك السفينة أو المجهز)

إن مالك السفينة في علاقته مع الأشخاص البريين أو البحريين الذين يتعاملون مع سفينته في نشاطها الملاحي أو التجاري ، تترتب عليه عدة مسؤوليات ، فقد يسأل عن أخطائه الشخصية، كما قد يخل بالتزاماته العقدية أو القانونية ، و كما قد يسأل باعتباره متبوعا عن أخطاء تابعيه الربان والبحار ، و سنتناول ذلك باختصار في ما يلي :

أولا : مسؤولية مالك السفينة عن أخطائه الشخصية

يكون مالك السفينة مسؤولا مدنيا قبل الغير عن أفعاله وتصرفاته الشخصية طبقاً للقواعد العامة للمسؤولية المدنية المقررة في أحكام القانون المدني ، فمالك السفينة يكون مسؤولا شخصيا عن العقود التي يبرمها بنفسه ، سواء فيما يتعلق بالرحلة أو غيرها ، وتكون مسؤوليته في حالة إخلاله بالتزاماته الناشئة عن العقد مسؤولية عقدية ، وهي لا تنثار إلا عند عدم تنفيذ المالك لالتزاماته التعاقدية ، و قد تكون مسؤوليته مسؤولية تقصيرية أساسها الفعل الغير المشروع .

¹ المادة 564 ، 558 من نفس القانون .

² المادة 07 و ما يليها من ق إ ج ج .

ولقيام المسؤولية العقدية يجب توافر شرطين أساسيين أولهما وجوب تواجد عقد صحيح ينشئ التزاماً بين المالك المسؤول والمضروب، وثانيهما أن يكون الضرر ناتجاً عن الإخلال بذلك الالتزام

فوفقاً للقواعد العامة الواردة في القانون المدني فإن المسؤولية عن الأعمال الشخصية ، أي عن كل عمل شخصي يصدر من المسؤول نفسه ، هي مسؤولية تقوم على خطأ واجب الإثبات فالخطأ هنا غير مفروض ، بل يكلف الدائن - المتضرر - إثباته في جانب المدين ، فهذه هي القاعدة العامة في المسؤولية التقصيرية لم يخرج المشرع عنها إلى مسؤولية تقوم على خطأ مفترض إلا في حالات معينة حصرتها النصوص¹ .

المسؤولية في قاعدتها العامة لها أركان إذا توافرت ترتبت على المسؤولية آثارها فلقد نص المشرع الجزائري في نص المادة 124 من القانون المدني : " كل عمل أيا كان ، يرتكبه المرء ويسبب ضرراً للغير يلزم من كان سبباً في حدوثه بالتعويض " ، ومن هذا النص يتضح بأن مسؤولية مالك السفينة عن أخطائه الشخصية تكون قائمة بتوافر أركان ثلاثة وهي : الخطأ والضرر والعلاقة السببية بينهما² .

ومن تم فإن مالك السفينة مسؤول عن الأخطاء الشخصية التي تقع أثناء الرسالة البحرية وهذا وفقاً للقواعد العامة ، والواقع أنه من الصعب أن يثبت خطأ شخصي للمجهز ، لأن السفينة تخرج من سلطاته بمجرد إبحارها ، وكل ما يمكن أن ينسب إلى المجهز أو المالك من خطأ شخصي أنه لم يجهز السفينة تجهيزاً كافياً أو أنه جعل السفينة تبحر وهي غير صالحة للملاحة .

وقد استقر القضاء الفرنسي على اعتبار المالك مسئولاً عما تحدثه السفينة من ضرر للغير بوصفه حارساً للسفينة ، تطبيقاً للقاعدة العامة المنصوص عليها في المادة 1384 مدني فرنسي والتي تقابلها المادة 138 مدني جزائري الخاصة بالمسؤولية الناشئة عن الجوامد لأن السفينة هي من الجوامد التي تتطلب حراسة خاصة بسبب الخطر الملازم لها ، وتقوم هذه المسؤولية على أساس الخطأ المفترض في جانب المالك في الحراسة ، وهو خطأ لا يكلف المضروب بإثباته ، على

¹ عبد الرزاق أحمد الصنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني - نظرية الالتزام بوجه عام ، الإثبات ، آثار الالتزام - ، الجزء الثاني ، المرجع السابق ، ص 775 .

² محمد صبري السعدي ، الواضح في شرح القانون المدني - النظرية العامة للالتزامات ، مصادر الالتزام العقد والإرادة المنفردة - ، المرجع السابق ، ص 311 .

أن للحارس أن يدفع هذه المسؤولية بأن يثبت أن وقوع الضرر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه كقوة قاهرة أو خطأ المضرور نفسه ولا يكفي أن يثبت الحارس أنه لم يرتكب أي خطأ¹ .

والسفينة هي من الأشياء المنقولة المزودة بمحركات وآلات ميكانيكية وبقوة دافعة غير يد الإنسان ، وهي تعمل في البحر في ظروف وملابسات تسمح عادة بأن يحدث عنها الضرر ويلزم لقيام المسؤولية المفترضة لمالك السفينة عن الأضرار التي تحدثها سفينته توافر شرطين وهما أن يقع الضرر بسبب السفينة و أن يكون المالك هو الحارس لها² .

ثانيا : مسؤولية مالك السفينة عن أخطاء تابعيه

يسأل مالك السفينة عن الأخطاء التي تقع من الربان والبحارة أو شخص يقوم على خدمة السفينة أثناء تأديتهم لوظيفتهم أو بسببها وسواء أكانت أخطاءهم عقدية أم تقصيرية وهذا تطبيقا للقواعد العامة التي تحكم مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعية³ ، فإذا أثبت خطأهم أثناء تأديتهم لوظائفهم اعتبر المالك مسؤولاً عن أعمالهم على أساس خضوعهم لرقابته وتوجيهه .

وقد جاءت نص المادة 93 فقرة ب من القانون البحري الجزائري بهذا المعنى عندما جعل المشرع الجزائري الأضرار الناتجة بفعل أو إهمال أو خطأ كل شخص يوجد على متن السفينة ويكون المالك مسؤولاً عنه من الأسباب التي تعطي مالك السفينة الحق بتحديد مسؤوليته.

ويراعى أن مالك السفينة لا يسأل عن كل الأخطاء التي تقع من الربان وتابعيه ، بل يلزم لقيام هذه المسؤولية أن تكون هذه الأخطاء قد وقعت منهم أثناء تأديتهم العمل وبسببه ، وقد قضي تطبيقا لذلك بمسؤولية مالك السفينة إذا لم يقدم الربان مساعدته لضحايا التصادم الذي وقع بخطئه ، وبمسؤولية المالك عن جرائم التهريب التي يرتكبها الربان لأن الوظيفة التي يشغلها هي التي هيئت له الطريق لارتكاب هذه الجرائم. وإذا قضي بمسؤولية المالك عن أخطاء تابعيه، كان له حق الرجوع عن ما دفعه من تعويض على التابع⁴ .

¹ مصطفى كمال طه ، مبادئ القانون البحري ، المرجع السابق ، ص 111 .

² مدحت حافظ إبراهيم ، المرجع السابق ، ص 333 .

³ المادة 136 من ق م ج .

⁴ مصطفى كمال طه ، مبادئ القانون البحري ، المرجع السابق ، ص 113 .

وتجب الإشارة إلى أن مسؤولية مالك السفينة إما أن تكون مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه وهنا نكون في إطار المسؤولية التقصيرية ، وإما أن تكون مسؤولية الأصيل عن التصرفات والعقود التي يبرمها نائبه باسمه وهنا نكون في إطار المسؤولية العقدية .

فبالنسبة للمسؤولية التقصيرية عن أفعال الربان والبحارة والمرشد أو أي شخص آخر في خدمة السفينة ، فمن الضروري حتى تتوافر مسؤولية المالك أن تتوافر مسؤولية الربان أو البحارة أو المرشد التقصيرية الشخصية بأركانها الثلاثة : الخطأ والضرر والعلاقة السببية بينهما ، وأن تقع الأفعال الضارة أثناء تأديتهم لوظائفهم أو بسببها ، أما بالنسبة لمسؤولية المالك العقدية فأساسها النيابة القانونية للربان عن المالك للعقود التي يبرمها في حدود سلطاته القانونية ، فوفقاً للقواعد العامة إذا أبرم النائب في حدود نيابته عقداً باسم الأصيل ، فإن ما ينشأ عن هذا العقد من حقوق والتزامات يضاف إلى الأصيل¹ .

الفرع الثاني : المسؤولية المدنية للعامل (الربان والبحارة)

الربان مسؤول مدنياً عن خطئه الشخصي فقط ، وقد تكون هذه المسؤولية عقدية وقد تكون تقصيرية ، ولقد نصت المادة 608 من القانون البحري الجزائري على أنه يتعين على الربان ممارسة نشاطاته المهنية بعناية الربان النزيه ويكون مسؤولاً عن كل خطأ من خلال ممارسته لمهامه ومعنى هذا النص أن الربان تتم مساءلته عن أي خطأ يرتكبه أثناء ممارسته مهامه حتى ولو كان ذلك الخطأ يسيراً، والذي يعتبر خطأً مدنياً موجبا للتعويض فالخطأ المدني يتمثل في أي عمل غير مشروع ينشأ عنه ضرر للغير ، بمعنى أنه كل ما يقع من إخلال بالواجب القانوني العام الذي يقضي بعدم الإضرار بالغير ومن ثم فليس هناك حاجة إلى حصر الأعمال الغير المشروعة التي تولد المسؤولية المدنية وللقضاء الحرية في إضفاء أوصاف الخطأ على الانحراف الذي يمكن أن يكون محلاً للمسائلة المدنية² .

والربان مسؤول مسؤولية تعاقدية عن إخلاله بالالتزامات التي يفرضها عليه عقد العمل الذي يرتبط به مع المالك أو المجهز، ومسؤول عن إخلاله بالالتزامات التي تفرضها عليه نيابته القانونية عن المجهز ، إذ أن الربان ووفقاً لأحكام القانون البحري نائب قانوني عن المجهز ، وهذا كما سبق الذكر خارج الأماكن التي تقع فيها مؤسسته الرئيسية أو الفرع وذلك في إطار الاحتياجات

¹ مدحت حافظ إبراهيم ، المرجع السابق ، 337 .

² مدحت حافظ إبراهيم ، نفس المرجع ، ص 257 .

العادية للسفينة والرحلة¹ ، فإذا قام الربان بإبرام عقد بصفته نائباً عن مالك السفينة أو تجهزها فإنه يكون أيضاً مسؤولاً عن أخطائه الشخصية في إبرام العقد أو تنفيذه ، لهذا يجب على الربان أن يبذل في أدائه لوظيفته الفنية والتجارية عناية الربان النزيه ، والمقصود بها عناية الرجل العادي ، ولإثبات المسؤولية على الربان ، يقع على عاتق المالك أو المجهز في هذا الصدد إثبات خطأ الربان وهذا طبقاً لقواعد القانون العام .

الربان مسؤول أيضاً مسؤولية تقصيرية عن أخطائه الشخصية قبل الغير، ويعد من الغير أصحاب البضائع المنقولة إذ لا علاقة تعاقدية مباشرة بينهم وبين الربان ، ومن ثم يكون لهم حق الرجوع على الربان بدعوى المسؤولية التقصيرية بشرط أن يثبتوا خطأ شخصياً من جانبه ، ولا يسأل الربان عن أخطاء البحارة لأنهم يعتبرون تابعين للمجهز لا للربان ، إلا إذا كان خطأ البحار راجعاً إلى إهمال الربان فيسأل عن هذا الإهمال² .

كذلك لا يسأل الربان شخصياً عن أخطاء المسافرين على ظهر السفينة ، إلا إذا كان هذا الخطأ المرتكب منهم يرجع إلى عدم كفاية الإشراف من جانبه وإهماله في المحافظة على الأمن والنظام. وعلى من أصابه الضرر إثبات وقوع الخطأ من جانب الربان - كعدم الإشراف- و إثبات الضرر والعلاقة السببية بينهما³ .

ومسؤولية الربان المدنية ليست مسؤولية مفترضة بل هي مسؤولية واجبة للإثبات ، إذ يقع على عاتق المتضرر من خطأ الربان إقامة الدليل على ذلك الخطأ وإثبات الضرر الذي لحق به والعلاقة السببية بين خطأ الربان والضرر، وللربان بعد ذلك الحق في نفي مسؤوليته وهذا وفقاً للقواعد العامة ، ومتى ثبتت مسؤولية الربان التقصيرية فإنه يمكن للمتضرر أن يرجع على المالك أو المجهز دون الربان على أساس مسؤولية المتبوع على فعل تابعه طبقاً لنص المادة 136 من القانون المدني ، أو على أساس المادة 93 من القانون البحري التي تجعل المالك أو المجهز مسؤولاً مدنياً عن أفعال الربان أو البحارة متى وقعت منهم أثناء تأديتهم وظائفهم أو بسببها .

تجب الإشارة إلى أن ما سبق ذكره كان قاصراً على الربان و لكنه ينطبق على جميع البحارة من ضباط و مهندسين بحريين و غيرهم لأنه مجرد تطبيق للقواعد العامة .

¹ المادة 583 من ق ب ج .

² مدحت حافظ إبراهيم ، المرجع السابق ، ص 257 .

³ سميحة القليوبي ، موجز القانون البحري ، مكتبة القاهرة الحديثة ، القاهرة ، ط 01 ، سنة 1969 ، ص 162 .

الفرع الثالث : المنازعات الناشئة عن عقد العمل البحري

إن عقد العمل البحري عقد ملزم للجانبين فهو يرتب التزامات على عاتق طرفيه البحار من جهة والمجهز من جهة أخرى كما سبق و أشرت سابقا ، وعادة ما تنشأ المنازعات بين الطرفين عن الإخلال بهذه الالتزامات ، تخضع هذه المنازعات في تسويتها للقانون 11/90 المتعلق بتسوية المنازعات الفردية في العمل¹ .

لقد عرف المشرع النزاع الفردي في العمل أنه : " كل خلاف في العمل قائم بين عامل أجير ومستخدم بشأن تنفيذ علاقة العمل التي تربط الطرفين إذا لم يتم حله في إطار عمليات تسوية داخل الهيئة المستخدمة " ² ، ومن أمثلة المنازعات الفردية التي تقع بين البحار و المجهز تسريح البحار تسريحا تعسفيا أو تسريحه دون ارتكابه لخطأ مهني جسيم ، أو عند عدم تسديد الأجر و مختلف المنح والتعويضات في الزمان و المكان المتفق عليه ، و استقراء أحكام القانون 04/90 و القانون 03/90 المتعلق بمفتشية العمل³ نجد أن المشرع الجزائي ميز بين نوعين من النزاعات الفردية ، أحدهما قانوني و الثاني مصلي الذي أطلق عليه المشرع اسم منازعات العمل الفردية⁴ .

يقصد بالنزاع القانوني النزاع الذي يتعلق بخرق القواعد الأمرة المرتبطة بالنظام العام الاجتماعي ، كمنح البحار أجر أقل من الأجر الوطني الأدنى المضمون ، أو تشغيل بحار لا يتوفر فيه شرط السن القانوني ، فمثل هذه النزاعات لا تمر بإجراءات تسوية النزاع الفردي المنصوص عليه في القانون 04/90 بل تخضع للأحكام الواردة في القانون 03/90 المتعلق بمفتشية العمل ، بحيث إذا اكتشف مفتش العمل خرقا سافرا للأحكام الأمرة ، يلزم صاحب العمل بتسوية الوضع في أجل 08 أيام وإذا امتنع هذا الأخير عن تنفيذ الالتزام خلال الأجل المحدد له يحرر مفتش العمل

¹ القانون 04/90 المؤرخ في 06/11/1990 المتعلق بتسوية النزاعات الفردية في العمل ، ج ر عدد 06 المؤرخة في 07/02/1990 ، المعدل و المتمم بالقانون 28/91 المؤرخ في 21/12/1991 ، ج ر عدد 68 المؤرخة في 25/12/1991 .

² المادة 02 من القانون 04/90 المتعلق بتسوية النزاعات الفردية في العمل .
القانون 03/90 المؤرخ في 06/02/1990 المتعلق بمفتشية العمل ، ج ر عدد 06 المؤرخة في 07/02/1990 .

³ .

⁴ بن عزوز بن صابر ، عقد العمل البحري و المنازعات الناشئة عنه ، مجلة مخبر قانون النقل و النشاطات المينائية ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة وهران 02 ، دون عدد ، 2009 .

محضرا و يخطر بذلك الجهة القضائية المختصة التي تبت خلال جلستها الأولى بحكم قابل للتنفيذ بصرف النظر عن الاعتراض و الاستئناف¹ ، كما تجب الإشارة إلى أن مصالح الشرطة البحرية لديها صلاحيات التفتيش على ظروف العمل و بالتالي عند اكتشافها خرقا للأحكام القانونية المتعلقة بالعمل البحري تحرر هي الأخرى محضر مخالفة ترسل نسخة منه لوكيل الجمهورية المختص إقليميا و نسخة لمفتش العمل المختص إقليميا كذلك .

أولا : التسوية الودية للمنازعات الناشئة بين البحارة والمجهز

كما رأينا سابقا يتولى السلطة على متن السفينة الربان أو البحار الذي يمارس فعلا القيادة لأنه نائب عن المجهز و يمثله و لذلك فهو يسهر على التنفيذ السليم لعقود العمل المبرمة بين المجهز و أفراد الطاقم ، و على هذا الأخير احترام رؤسائهم و الامتثال للتعليمات ، غير أنه لكل قاعدة عامة استثناء و الاستثناء هنا الأوامر المخالفة صراحة للنصوص التشريعية و التنظيمية الجاري بها العمل كما أنه قد يرتكب البحارة أخطاء مهنية جسيمة من شأنها الإضرار بالسير الحسن للرحلة ، كل هذا قد ينشأ عنه منازعة عمل و التي يتم تسويتها على مستويين ، مستوى داخلي وفق إجراءات محددة قانونا ، و في حالة فشلها ينتقل الأطراف إلى المستوى الخارجي بواسطة مكاتب المصالحة .

1 - التسوية الداخلية للنزاع بين البحار و المجهز : القاعدة العامة هي أن تحدد لاتفاقيات الجماعية الإجراءات المتبعة لتسوية المنازعات الفردية ، و في حالة عدم وجود اتفاقية جماعية كما هو الشأن بالنسبة لمستخدمي الملاحة البحرية ، على البحار أن يلتزم باحترام الإجراءات المنصوص عليها قانونا ، إذ يجب أن يقدم تظلما إلى رئيسه المباشر وهو الربان و على هذا الأخير الرد على التظلم في أجل لا يتجاوز 08 أيام من تاريخ إخطاره و في حالة عدم الرد أو عدم رضا العامل بمضمونه يرفع تظلمه إلى المستخدم وهو المجهز الذي يتعين عليه الرد كتابيا في أجل لا يتجاوز 15 يوما من تاريخ إخطاره² .

2 - التسوية الخارجية للنزاع : في حالة فشل إجراءات التسوية الودية التي تتم داخل الهيئة المستخدمة يمكن للبحار إخطار مفتش العمل المختص إقليميا بواسطة عريضة مكتوبة أو بحضوره شخصيا ، و في هذه الحالة الأخيرة يقوم مفتش العمل بإعداد محضر وفقا لتصريحاته ، كما يتعين عليه خلال 03 أيام من إخطاره تقديم شكوى إلى مكتب المصالحة قصد استدعاء أطراف النزاع إلى

¹ المادة 12 من القانون 03/90 المتعلق بمفتشية العمل .

² المادتين 03 ، 04 من القانون 04/90 المتعلق بتسوية النزاعات الفردية في العمل .

أول جلسة ولمكتب المصالحة أن يشطب الدعوى في حالة عدم حضور المدعي أو ممثله المؤهل قانونا في التاريخ المحدد في الاستدعاء ما لم يوجد مانع جدي وشرعي ، و في حالة عدم حضور المدعي عليه أو ممثله المؤهل في التاريخ المحدد يتم استدعاءه للجلسة الثانية التي تعقد في أجل أقصاه 08 أيام من تاريخ الاستدعاء ، وفي حالة غياب المدعي لجلستي الصلح يحرر مكتب المصالحة محضر عدم الصلح بعدم حضور المدعي عليه ، على أن تسلم نسخة من المحضر لهذا الأخير أثناء الجلسة¹ .

أما إذا حضر الطرفان إلى جلسة المصالحة و اتفقا على كل أو جزء من موضوع الخلاف يحرر مكتب المصالحة محضرا للصلح يتضمن ما اتفقت عله إدارتها مع تحديد شروط و كيفيات التنفيذ ، أما إذا لم يحدد أجلا للتنفيذ فلها أجل لا يتجاوز 30 يوما من تاريخ التوقيع على محضر الصلح لتنفيذ ما ورد فيه حسب ما جاء في المادة 33 من القانون 04/90 المتعلق بالنزاعات الفردية في العمل ، وحسب المادة 32 من نفس القانون يعتبر محضر الصلح حجة إثبات ما لم يطعن فيه بالتزوير، ولا يجوز أن يتضمن شروطا تتنافى مع النصوص التشريعية و التنظيمية سارية المفعول .

ثانيا : التسوية القضائية للنزاع

حسب المادة 36 من القانون 04/90 ، في حالة عدم اتفاق الطرفين يحرر مكتب المصالحة محضر عدم الصلح ، والذي بموجبه يمكن للبحار رفع دعوى قضائية أمام القسم الاجتماعي المختص إقليميا ، ويؤول الاختصاص الإقليمي إلى محكمة القسم الاجتماعي التي تم في دائرة اختصاصها إبرام عقد العمل أو تنفيذه أو التي يوجد بها موطن المدعي عليه² .

1 — الإجراءات المتبعة أمام القسم الاجتماعي :

¹ المواد من 05 — 26 و المواد من 27 — 30 من القانون 04/90 المتعلق بتسوية النزاعات الفردية في العمل .

² المادة 01/20 من القانون 04/90 من نفس القانون ، و المادة 02/05 من ق إ م إ .

أ — لم يتطرق القانون 04/90 لآجال رفع الدعوى أمام القسم الاجتماعي ، لذلك نرجع إلى ق إ م إ الذي حدد في مادته 504 المدة بـ : 06 أشهر من تاريخ تسليم محضر عدم الصلح¹ ، علما أن آجال رفع الدعوى من النظام العام يترتب على عدم احترامه عدم قبول الدعوى من حيث الشكل .

ب — وجوب إرفاق العريضة بمحضر عدم الصلح ، ذلك أن الغرفة الاجتماعية اعتبرت إجراء الصلح من النظام العام و عدم إرفاق العريضة بهذا المحضر يؤدي إلى رفض الدوى شكلا² .

2 — **طبيعة الأحكام الصادرة عن القسم الاجتماعي** : طبقا للقواعد العامة الواردة في قانون الإجراءات المدنية والإدارية تصدر الأحكام في المواد الاجتماعية بصفة ابتدائية قابلة للاستئناف أمام الغرفة الاجتماعية بالمجلس القضائي ، غير أنه نظرا لطبيعة وخصوصية المنازعات العمالية خرج المشرع الجزائري عن القاعدة العامة و خص بعض هذه المنازعات بأحكام ابتدائية نهائية و البعض الآخر بالنفاذ المعجل .

أ — المنازعات التي تصدر بشأنها أحكاما ابتدائية نهائية : حسب المادة 21 من القانون 04/90 سابق الذكر باستثناء الاختصاص الأصلي تبت المحاكم عند النظر في المسائل الاجتماعية ابتدائيا و نهائيا عندما تتعلق الدعوى أساسا بـ :

- * إلغاء العقوبات التأديبية التي قررها المستخدم (المجهز أو الريان) ضد المدعي دون تطبيق الإجراءات التأديبية و /أو الاتفاقية الإجبارية .
- * تسليم شهادات العمل و كشوفات الرواتب أو الوثائق الأخرى المنصوص عليها قانونا لإثبات النشاط المهني للمدعي³ .

بالنسبة لإلغاء العقوبات التأديبية ، يجب أن تنحصر الدعوى المقدمة من البحار في طلبها الأصلي على إلغاء العقوبة التأديبية ، أما إذا كان هذا الطلب غير أصلي فإن المحكمة في هذه الحالة ستصدر حكما ابتدائيا قابلا للاستئناف أمام المجلس القضائي .

بحيث يتضمن الحكم الابتدائي النهائي الصادر عن المحكمة إما إعادة إدماج العامل إلى منصبه مع احتفاظه بجميع الامتيازات المكتسبة ، و في حالة رفض أحد الطرفين إعادة الإدماج يمنح العامل

¹ نص المادة 504 من ق إ م إ " يجب رفع الدعوى أمام القسم الاجتماعي في أجل لا يتجاوز 06 أشهر من تاريخ

تسليم محضر عدم الصلح ، و ذلك تحت طائلة سقوط الحق في رفع الدعوى " .

² المادة 01/19 من القانون 04/90 المتعلقة بتسوية النزاعات الفردية في العمل .

³ الطيب بلولة ، جمال . ح . بلولة ، انقطاع علاقة العمل ، منشورات بارتي ، الجزائر ، ط 2007 ، ص 143 .

تعويضاً مالياً لا يقل عن الأجر الذي يتقاضاه العامل عن مدة 06 أشهر من العمل دون الإخلال بالتعويضات المحتملة ، والرفض هنا يكون في صالح المجهز و ليس البحار إلا أن سلطة المجهز في الرفض ليست مطلقة بل يمكن أن يصدر الحكم النهائي بإعادة إدماج العامل في منصب عمله إذا لم يتمسك المجهز بالطلب خلال سريان الدعوى¹.

ب — المنازعات التي تصدر بشأنها أحكاماً مشمولة بالتنفيذ المؤقت بقوة القانون :

* القضايا المتعلقة بتطبيق أو تفسير اتفاقية أو اتفاق جماعي : يحق للبحارة المنظمين لاتفاقية جماعية أن يرفعوا دعاوى تتعلق بتنفيذ وتطبيق الأحكام الواردة فيها عند خرقها من قبل المجهز أو العكس².

كما يحق للمنظمة النقابية التمثيلية للبحارة أن تقيم دعوى باسمها ضد المجهز الذي أخل بتنفيذ الأحكام الواردة في الاتفاقية أو الاتفاق الجماعي³.

* القضايا المتعلقة بتطبيق محضر المصالحة في إطار المنازعات الفردية : يعتبر محضر الصلح المحرر من قبل مكتب المصالحة محضراً تنفيذياً ، ومتى رفض صاحب العمل تنفيذ الاتفاق الوارد فيه أمكن للعامل اللجوء إلى قاضي القسم الاجتماعي بغية التماس التنفيذ المعجل مع تحديد غرامة تهديدية يومية لا تقل عن 25 بالمائة من الأجر الوطني الأدنى المضمون بعد انقضاء مهلة الوفاء المحددة بـ : 15 يوماً من تاريخ استصدار الأمر ، ويكون لهذا الأمر صفة التنفيذ المعجل رغم المعارضة والاستئناف .

الفرع الرابع : تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد العمل البحري

بمرور زمن محدد يسقط الحق في رفع أي دعوى قضائية تتعلق بعقد العمل البحري ومن أهم هذه الدعاوى تلك المتعلقة بدين الأجرة مهما اختلف نوع الإيجار⁴ ، بحيث تقادم الدعاوى الناشئة

¹ بن عزوز بن صابر ، عقد العمل البحري و المنازعات الناشئة عنه ، المرجع السابق .

² نص المادة 128 من القانون 11/90 : " يجوز للأشخاص الذين يربطهم اتفاق جماعي أن يرفعوا أي دعوى تستهدف الحصول على الالتزامات المتعاقد عليها دون المساس بالتعويضات التي قد يطلبونها بسبب خرق الاتفاق المذكور " .

³ المادة 129 من نفس القانون .

⁴ عبد القادر حسين العطير ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، المرجع السابق ، ص 216 .

عن عقد استئجار السفينة بمرور سنة واحدة¹ ، يبدأ سريانها حسب نوع الإيجار ففي استئجار السفينة بالرحلة اعتباراً من يوم التفريغ الكامل للسفينة أو الحادث الذي وضع نهاية للرحلة ، ويكون سريان المدة ابتداء من انقضاء العقد أو إيقاف تنفيذه نهائياً عندما يكون استئجار السفينة لمدة معينة ، أما إذا كان الاستئجار بالهيكل فالمدة تسري اعتباراً من انقضاء العقد (عقد الإيجار)² .

مدة التقادم نفسها حددتها المادة 312 من القانون المدني الجزائري بنصها على " تتقادم بسنة واحدة الحقوق التالية : ... المبالغ المستحقة للعمال و الأجراء الآخرون مقابل عملهم ... " .

بالنسبة للتشريعات المقارنة في هذا المجال نجد أن المشرع المصري في قانون التجارة البحرية في مادته 135 ينص على " تنقضي جميع الدعاوى الناشئة عن عقد العمل البحري بمضي سنة من تاريخ انتهاء العقد "³ ، ما يمكن ملاحظته أن سريان التقادم يبدأ من تاريخ انتهاء عقد العمل البحري أما في التشريع الجزائري من تاريخ انتهاء عقد الإيجار ، وهذا نفس الشيء لأن انتهاء عقد الإيجار يترتب عنه انتهاء عقد العمل .

أما المشرع الفرنسي فجعل دعاوى المطالبة بالوفاء بالأجور تتقادم بمضي 05 سنوات طبقاً للمادتين 01/433 من التقنين التجاري الفرنسي المعدلة بالقانون 1971/07/16 والمادة 2277 من القانون المدني الفرنسي⁴ .

المبحث الثاني : انقضاء عقد العمل البحري

الأصل أنه لكل بداية نهاية و عقد العمل البحري هو الآخر له نهاية تضع حداً لتلك الالتزامات المتبادلة بين طرفيه مهما كانت طبيعة هذا العقد ، فلا يمكن تصور الديمومة له حتى ولو كان غير محدد المدة ، ذلك أن نهاية عقد العمل البحري تدخل فيها عوامل إرادية و عوامل غير إرادية و هو ما سنتناوله في المطلبين التاليين على التوالي .

وفي مجال دراستنا لانقضاء عقد العمل البحري علينا الرجوع لأحكام القانون 11/90 المتضمن علاقات العمل وهذا تطبيقاً لحكم المادة 52 من المرسوم التنفيذي 102/05 الذي يحدد النظام

¹ المادة 648 من ق ب ج .

² يراجع المواد 694 ، 722 ، 737 من نفس القانون .

³ كمال حمدي ، القانون البحري - السفينة ، أشخاص الملاحة البحرية - استغلال السفينة - ، المرجع السابق ، ص 322 .

⁴ إيمان آل جميل ، عقد العمل البحري ، المرجع السابق ، ص 53 .

النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري السابق ذكرها والتي تحليلنا إلى المادة 66 من القانون 11/90 المذكور أعلاه و المادة 471 من القانون البحري ، نلاحظ بأن المرسوم التنفيذي 201/05 لم يولي اهتمام خاص بهذه المسألة فيما عدا الاستقالة كسبب لانتهاء العقد مركزا على كل شروطها و مهلة الإشعار المسبق لقبولها و في ذلك فراغ قانوني يضر بمصالح عمال البحر ، خاصة المتعاقدين بموجب عقد محدد المدة ، و قد وسع المشرع من حرية المستخدم في إنهاء علاقة العمل بالإرادة المنفردة عن طريق العزل و التسريح للتقليص من عدد العمال و انتهاء النشاء القانوني للهيئة المستخدمة كلما تعرض المستخدم لصعوبات مالية و تقنية و إدخال تعديلا هيكلية و تنظيمية على المؤسسة بهدف تطويرها و رفع مردوديتها و فعاليتها ، مما يؤدي حتما إلى الإستغناء عن جزء كبير من العمال خاصة أمام المناداة بخصوصية الموانئ الجزائرية و إنقاص خمس العمال ¹ .

و قد أورد قانون التجارة البحرية المغربي أسباب انقضاء عقد العمل البحري في المادة 195² منه وهي تقريبا نفس الحالات التي أقرها التشريع العمالي الجزائري كما سنرى فيما يلي .

أما المشرع الفرنسي فقد خصص ثلاث فصول في هذا المجال تتناول الأحكام المشتركة بين كل العقود ، أحكام خاصة بانتهاء عقد العمل محدد المدة و عقود الرحلة ³ .

بالرجوع إلى نص المادة 66 من القانون 11/90 نجد أنها تنص على مجموعة من الأسباب تؤدي إلى انقضاء عقد العمل و تتمثل في :

_____ البطلان أو الإلغاء القانوني .

_____ انقضاء أجل عقد العمل محدد المدة .

¹ ماموني فاطمة الزهراء ، اتفاقية العمل البحري 2006 : التوجه نحو عمل بحري لائق ، المرجع السابق .

²Article 195 : " Le contrat d'engagement prend fin s'il a été conclu pour une durée déterminée, par l'expiration du temps pour lequel il a été conclu. Si le contrat a été conclu pour la durée du voyage, il prend fin soit par l'accomplissement du voyage, soit par sa rupture volontaire ou forcée. Il prend fin, quelle que soit la durée prévue, par le décès du marin, par la résiliation ou la rupture dans les conditions et les circonstances prévues aux articles 78 et 82 ci-dessus, par la résiliation prononcée par justice au cas où une des parties n'aurait pas satisfait à son engagement " .

³ أ نظر المواد من 103 إلى 123 من قانون العمل البحري رقم 2006/10 .

_____ الاستقالة .

_____ العزل .

_____ العجز الكامل عن العمل ، كما ورد تحديده في التشريع .

_____ التسريح للتقليص من عدد العمال .

_____ انتهاء النشاط القانوني للهيئة المستخدمة .

_____ التقاعد .

_____ الوفاة .

وتنص المادة 471 من القانون البحري على حالتين يفقد فيهما البحار صفته كبحار وهي :

_____ الشطب من سجل رجال البحر .

_____ السحب النهائي أو المؤقت لشهادة الملاحة البحرية .

وعليه يمكن تقسيم أسباب انقضاء عقد العمل البحري إلى أسباب إرادية وأسباب لإرادية وهو

الآتي بيانه في المطلبين التاليين :

المطلب الأول : الأسباب الإرادية لانتهاء علاقة العمل

الأسباب الإرادية لانتهاء العقد تتمثل في الاستقالة و العزل أو التسريح التأديبي ، وسميت كذلك لتدخل إرادة أحد طرفي العقد في إنهاء علاقة العمل ، فالاستقالة تقدم من العامل البحار رغبة منه في إنهاء علاقة عمله مع رب العمل (المجهز) وهذا الأخير أيضا له يد في أن ينهي عقد عمل أحد البحارة عن طريق عزله من العمل أي تسريحه تأديبيا لارتكابه خطأ مهني جسيم كما سبق وأن رأينا وسنتناول كل من هذين السببين فيما يلي :

الفرع الأول : الاستقالة

الاستقالة هي المفهوم الأساسي لحق فسخ العقد بالإرادة المنفردة¹ ، فبواسطة الاستقالة يعبر العامل البحار عن إرادته بإنهاء علاقة عمله مع المستخدم ، فهي حق معترف به للعامل في كل

¹ René Rodière , Traité général du droit maritime , introduction l'armement , op , cit , p . 106 .

القوانين والأحكام القضائية والآراء الفقهية المعاصرة¹ ، وقد اعترف المشرع الجزائري بحق العامل في الاستقالة في المادة 03/66 من القانون 11/90 المذكورة أعلاه و المادة 68 من نفس القانون التي نصت على " الاستقالة حق معترف به للعامل ، على العامل الذي يبدي رغبته في إنهاء علاقة العمل مع الهيئة المستخدمة أن يقدم استقالته كتابة ، ويغادر منصب عمله بعد فترة إشعار مسبق وفقا للشروط التي تحددها الاتفاقيات أو الاتفاقيات الجماعية " ، و هو ما جاءت به محكمة النقد المغربية في قرارها عدد 631 تطبيقا لأحكام المادة 34 من مدونة الشغل المغربي² فالاستقالة بهذا الشكل طريقة قانونية وشرعية لإنهاء علاقة العمل ، ولكن ممارسة هذا الحق ليس على إطلاقه وإنما مقيد بعدة قيود تنظيمية فهي حق نسبي لا يجوز التعسف في استعماله³ .

أولا : شروط الاستقالة طبقا للقانون 11 /90 المتضمن علاقات العمل

- 1 — أن تكون رسالة الاستقالة مكتوبة موجهة من العامل إلى رب العمل .
- 2 — وجوب منح العامل مهلة فاصلة بين تاريخ إعلان الرغبة في الاستقالة و تاريخ بداية سريانها وهو ما يعرف بمدة الإشعار أو الإخطار المسبق ، وذلك من أجل أن يتمكن رب العمل من اتخاذ التدابير التي تمكنه من تعويض العامل المستقيل وعدم تعريض مصالحه للضياع نتيجة مغادرة العامل لمنصب عمله⁴ .

تختلف مدة الإخطار هذه من قطاع إلى آخر ومن مؤسسة إلى أخرى و حسب منصب العامل المستقيل ، هذا عن الأحكام العامة أما فيما يخص عقد العمل البحري فإن المشرع الجزائري خص موضوع الاستقالة بأحكام متميزة تختلف عما هو وارد في الأحكام العامة⁵ .

¹ أحمية سليمان ، المرجع السابق ، ص 336 .

² القرار عدد 631 الصادر بتاريخ 2012/03/29 عن محكمة النقد المغربية في الملف الاجتماعي عدد 1712/05/2010 .

³ جلال مصطفى القرشي ، شرح قانون العمل الجزائري ، الجزء الأول ، علاقة العمل الفردية ، دون دار النشر ، ط 1984 ، ص 312 .

⁴ أحمية سليمان ، المرجع السابق ، ص 337 .

⁵ المادة 53 و ما يليها من المرسوم التنفيذي 102/05 .

ثانيا : شروط الاستقالة طبقا للمرسوم التنفيذي 102/05 المحدد للنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري

1 — أن يقدم البحار الاستقالة كتابيا إلى المجهز : حسب المادة 01/ 53 من المرسوم التنفيذي 102/05 يمكن لأي بحار أن يقدم استقالته بشرط أن تكون مكتوبة وأن تسلم إلى المجهز الذي يشعر باستلامها ، والتسليم يكون إما برسالة موصى عليها أو بواسطة محضر قضائي ، أو يسلمها بنفسه للمجهز .

إلا أنه في الفقرة الثانية من نفس المادة نجد المشرع يستثني الضباط بحكم خاص وهو أنهم لا يمكنهم المطالبة بإنهاء علاقة العمل عن طريق الاستقالة إلا بعد الوفاء بكل الالتزامات التي التزموا بها عند توظيفهم .

يبدو هذا الحكم غامضا نوعا ما فماذا يقصد المشرع بعبارة " الوفاء بكل الالتزامات " ولماذا الضباط دون غيرهم ؟ ، من وجهة نظري أرى بأن المشرع يقصد بالالتزامات أثناء الرحلة البحرية فقط فليس من المعقول أن يلتزموا طوال حياتهم ، وأخص الضباط بهذا الحكم ربما لحساسية وأهمية منصب الضابط البحري ، ومع ذلك أرى أن كل عمل يقوم به أي بحار له قيمة و درجة من الأهمية لا يمكن تجاهلها خلال الرحلة البحرية .

2 — الإشعار المسبق : حدد المشرع الجزائري مهلة الإشعار المسبق في قطاع العمل البحري — : 15 يوما و بعدها تصبح الاستقالة فعلية¹ .

إلا أنه بالنسبة للمستخدمين الملاحين في قطاع الصيد البحري على السواحل فلا يمكن أن تقل مدة الإشعار المسبق عن 24 ساعة ، وفي جميع الأحوال يمكن تخفيض مدة الإشعار المسبق باتفاق صريح بين الطرفين .

تبدأ مهلة الإشعار المسبق من تاريخ استلام مجهز السفينة رسالة الاستقالة ، ويتعين على المجهز أن يقوم قبل انقضاء المدة بإبلاغ قراره إما بقبول استقالة المستخدمين الملاحين وإما برفضها ، وتعد الاستقالة مكتسبة إذا لم يتم الرد² .

¹ المادة 03/53 من المرسوم التنفيذي 102/05 .

² المادة 55 من نفس المرسوم التنفيذي .

الفرع الثاني : التسريح التأديبي

يسرح العامل (البحار) تأديبيا من طرف رب العمل (المجهز) بسبب ارتكابه لخطأ جسيم أو نتيجة تعسف رب العمل ، مما يؤدي إلى انتهاء علاقة العمل بينهما ، لذا يتطلب الأمر معرفة الأخطاء التي تستوجب التسريح التأديبي ، وعليه فبالرجوع إلى القانون البحري نجده يحدد الأخطاء التأديبية والعقوبات التأديبية كما رأينا سابقا لكن بدون تنسيق و بدون تحديد العقوبة المناسبة لكل خطأ منها عقوبة التسريح وهذا يشكل فراغ قانوني يؤدي إلى تعسف أرباب العمل و سوء تطبيق القضاة للقانون ، لذا كان لا لنا من الرجوع إلى أحكام القانون 11/90 المتضمن علاقات العمل المعدل والمتمم بالقانون 29/91 المؤرخ في 1991/12/21 بحيث نصت المادة 73 منه على : " يتم التسريح التأديبي في حالة ارتكاب العامل أخطاء جسيمة .

وعلاوة على الأخطاء الجسيمة التي يعاقب عليها التشريع الجزائي والتي ترتكب أثناء العمل ، تعتبر على الخصوص أخطاء جسيمة ، يحتمل أن ينجر عنها التسريح بدون مهلة العطلة و بدون علاوات الأفعال الآتية :

1 — إذا رفض العامل بدون عذر مقبول تنفيذ التعليمات المرتبطة بالتزاماته المهنية أو التي قد تلحق أضرار بالمؤسسة ، والصادرة من السلطة السلمية التي يعينها المستخدم أثناء الممارسة العادية لسلطاته.

2 — إذا أفضى معلومات مهنية تتعلق بالتقنيات والتكنولوجيا وطرق الصنع والتنظيم أو وثائق داخلية للهيئة المستخدمة ، إلا إذا أذنت السلطة السلمية بها أو أجازها القانون .

3 — إذا شارك في توقف جماعي أو تشاوري عن العمل خرقا للأحكام التشريعية الجاري بها العمل في هذا المجال .

4 — إذا قام بأعمال عنف .

5 — إذا تسبب عمدا في أضرار مادية تصيب البنايات والمنشآت والآلات والأدوات والمواد الأولية والأشياء الأخرى التي لها علاقة بالعمل .

6 — إذا رفض تنفيذ أمر التسخير الذي تم تبليغه وفقا لأحكام التشريع المعمول به .

7 — إذا تناول الكحول و المخدرات داخل أماكن العمل " ¹ .

بالرجوع إلى المادتين 469 و 470 من القانون البحري نجده يحدد لنا المخالفات التأديبية في الفقرتين الأخيرتين من المادتين سابقتي الذكر ونلاحظ من قوله " كل المخالفات الأخرى الماسة بالأنظمة البحرية الجاري بها العمل " أنه ترك المجال واسع للأخطاء التأديبية ، و تقدير جسامة الخطأ من عدمه و بالتالي تسريح البحار أو لا راجع للسلطة التقديرية للمحكمة الفاصلة في النزاع .

أما عن عزل الربان فإنه وكما سبق و أن رأينا في الباب الأول من المذكرة أنه يمكن للمجهز عزل الربان في أي وقت وفي أي مكان متى رأى ضرورة لذلك وهو ما أجمعت عليه مختلف التشريعات منها التشريع البحري الجزائري ² ، وإذا كان العزل تعسفا يحق للربان المطالبة بالتعويض وفقا للقواعد العامة .

إن المشرع الجزائري وفي الوقت الذي قام فيه بتحديد الأخطاء المهنية الجسيمة التي تمكن صاحب العمل أو المجهز من عزل العامل أو الملاح دون تعويض ودون إخطار مسبق، فإنه وفي نفس الوقت أقر للعامل بما في ذلك الملاح على وسائل وضمانات ضد تعسف صاحب العمل في استعمال حقه في العزل ، وذلك بتقييد عملية التسريح التأديبي بإجراءات يجب على رب العمل أن يتبعها وإلا كان التسريح الذي غير قانوني يمكن إلغاؤه بموجب حكم قضائي ، وهذه الإجراءات يمكن حصرها فيما يلي:

1 — يجب على المستخدم أن يأخذ بعين الاعتبار ظروف وملابسات ارتكاب التصرف المكيف على انه خطأ جسيم ، وبحث الدوافع والمبررات التي أدت به إلى ارتكاب ذلك الفعل .

2 — أن يتم قرار التسريح التأديبي باقتراح لجنة التأديب وهذا بعد تأكدها من ثبوت الخطأ الجسيم في حقه وفق للأحكام والإجراءات التي يتضمنها النظام الداخلي في مجال التأديب، ويجب على هذه اللجنة أن تستمع لدفع وحجج العامل المعني ، هذا الأخير الذي يمكنه أن يصطحب معه عاملا يختاره من بقية عمال الهيئة المستخدمة للدفاع عنه هذا مع التزام المجهز -المستخدم- بإبلاغ الملاح عن قرار التسريح بصفة رسمية وكتابية .

¹ سعيد طربيت ، سلطة المستخدم في تسريح العمال تأديبيا ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، ط 06 ، سنة 2001 ، ص 22 .

² المادة 557 من ق ب ج .

يجدر بنا أن أشير إلى أن هذه الإجراءات جوهرية ولازمة ، ويستوجب على صاحب العمل احترامها وإلا اعتبر الفصل تعسفياً ولو كان مبرراً .

في حالة ما إذا كان التسريح تعسفياً هذه يمكن للبحار أن يطعن في قرار الفصل أمام الجهات القضائية المختصة الفاصلة في المسائل الاجتماعية ، والتي تفصل ابتدائياً ونهائياً إما بإعادة إدماج الملاح في منصب عمله مع الاحتفاظ بامتيازاته المكتسبة ، وفي حالة رفض أحد الطرفين إعادة الإدماج يمنح الملاح تعويضاً مالياً لا يقل عن الأجر الذي كان يتقاضاه عن مدة ستة (06) أشهر من العمل وهذا دون الإخلال بالتعويضات المحتملة¹ .

الفرع الثالث : فقدان صفة البحار نتيجة لعقوبة تأديبية

تجب الإشارة أولاً إلى فقدان صفة البحار يكون ناتج عن عقوبة تأديبية و بالتالي ينجر عنه انتهاء علاقة عمل البحار لتتحية هذه الصفة الأخيرة عن العامل .

تنص المادة 52 من المرسوم التنفيذي 102/05 على " تنتهي علاقة العمل ...في حالة فقدان صفة المستخدمين الملاحين كما هو منصوص عليه في المادة 471 من الأمر 80/76" ، وقد نصت المادة 471 على حالتين يفقد فيهما البحار هذه الصفة وهما إما مؤقتاً أو نهائياً .

أولاً : فقدان صفة البحار مؤقتاً

يفقد العامل البحار هذه الصفة الأخيرة بصفة مؤقتة إذا تعرض للعقوبة التأديبية الواردة في نص المادة 471/ي من القانون البحري و هي السحب المؤقت لشهادة الملاحة ، و كما رأينا فإن السحب المؤقت تنطبق عليه أحكام المرسوم التنفيذي 338/2000 المؤرخ في 26/10/2000 يحدد حالات السحب المؤقت أو النهائي لشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية والشطب من سجل رجال البحر وشروطهما وهو ما يؤدي إلى إنهاء علاقة العمل.

ثانياً : فقدان صفة البحار نهائياً

يفقد العامل البحار هذه الصفة الأخيرة بصفة نهائية إذا تعرض للعقوبة التأديبية الواردة في نص المادة 471/ط ، ي من القانون البحري وهي السحب النهائي لشهادة الملاحة والشطب من سجل رجال البحر ، كما هو منصوص عليه في المرسوم التنفيذي 338/2000 ، وهما يؤديا إلى إنهاء

¹ المادة 73 / 01 ، 02 ، 04 من القانون 29/91 المعدل والمتمم للقانون 11/90 المتضمن علاقات العمل .

علاقة العمل ، ولا داعي للإطالة أكثر في الشرح لأنه سبق و تطرقنا إليها بالتفصيل في المبحث الأول من هذا الفصل .

قبل الانتقال لدراسة الأسباب اللاإرادية لانتهااء عقد العمل تجب الإشارة إلى سبب آخر من الأسباب الإرادية ألا وهو الذهاب الإرادي للأجراء بحيث يشكل هذا الأسلوب قطع رضائي أو ودي لعلاقة العمل يلجأ إليه الأجير طمعا في الحصول على تعويض أعلى من ذلك التعويض الذي قد يمنح له جراء التسريح الجماعي و يتطلب هذا الأسلوب اقتران إرادة الأجير مع إرادة الهيئة المستخدمة مما يجعله أسلوب يختلف عن الإستقالة والتسريح بل حالة خاصة لقطع علاقة العمل حيث يعتبر الذهاب الإرادي إجراء تفاوضي و له مقابل يتمثل في التعويض ، الملاحظ أن هذا الأسلوب لم تدرجه المادة 66 من القانون 11/90 المتضمن علاقات العمل ضمن وسائل إنهاء عقد العمل الأمر الذي دفع بالبعض في التشكيك في مشروعيته و بكونه مخالف للنظام العام الاجتماعي إلا أن هذا غير صحيح من جهتين :

— من الوجهة القانونية يتلاءم مع أحكام المرسوم التشريعي 09/94 المؤرخ في 1994/05/26 المتعلق بالحفاظ على الشغل وحماية الأجراء الذين يفقدون عملهم بصفة لا إرادية ولأسباب اقتصادية الذي يجيز للمستخدمين الحق في إعادة تسوية الشغل والأجور شريطة إدراجها ضمن الجانب الاجتماعي المؤطر .

— من الوجهة العملية يعتبر هذا الإجراء كتدبير لتخفيض عدد العمال وهو ما يجعله يتلاءم مع سياسات المؤسسة بشأن إعادة ضبط مستويات الشغل ، يشترط لتنفيذ هذا الإجراء استشارة لجنة المشاركة كما تقضي بذلك المادة 04/94 من القانون 11/90 المتعلق بعلاقات العمل¹ .

المطلب الثاني : الأسباب اللاإرادية لانتهااء علاقة العمل

قد ينتهي عقد العمل البحري دون تدخل أي من طرفيه سواء البحار أو المجهز وذلك لظروف خارجة عن إرادة كل منهما منها ما يتعلق بالعامل (البحار) ومنها ما يتعلق بالهيئة المستخدمة ومنها ما لها علاقة بعقد العمل البحري بحد ذاته وهو القسيم الذي ارتأيته مناسبة لهذه الدراسة وسنتطرق لكل من هذه الأسباب في الفروع التالية :

¹ عجة الجيلالي ، الوجيز في قانون العمل و الحماية الاجتماعية ، دار الخلدونية ، الجزائر ، د ط ، ص 252 .

الفرع الأول : أسباب لها علاقة بالعامل (البحار) .

الأسباب اللاإرادية التي تؤدي إلى انتهاء علاقة العمل البحري والتي لها علاقة بالعامل هي ثلاث : الوفاة ، العجز الكامل عن العمل أو فقدان الأهلية البدنية و التقاعد .

أولاً : الوفاة

تعتبر الوفاة من الأسباب القانونية والشرعية لإنهاء علاقة العمل ، والمعني بالوفاة هنا هو العامل وليس رب العمل لأن شخصية العامل تعتبر في عقد العمل من العناصر الجوهرية في العقد ، بينما وفاة صاحب العمل لا تنهي من الناحية المبدئية علاقة العمل ، بحيث تنتقل الالتزامات الناتجة عن هذه العلاقة إلى ورثته الذين يحلون محله و ذلك تطبيقاً لأحكام المادة 74 من ق ع ع التي تنص على : " إذا حدث تغير في الوضعية القانونية للهيئة المستخدمة ، تبقى جميع علاقات العمل المعمول بها يوم التغيير قائمة بين المستخدم الجديد و العمال " ، أما إذا تبعت الوفاة حل المؤسسة واستحالة استمرار نشاطها فهنا يمكن القول بأنها سبب لانتهاء علاقة العمل لكن تطبق عليها الأحكام الخاصة بالانتهاء القانوني للنشاط أو المؤسسة الواردة في المادة 07/66 من نفس القانون¹ .

وتنتهي علاقة عمل البحار بوفاة هذا الأخير حقيقة أو حكماً و يتم تقرير الوفاة حكماً بموجب حكم قضائي نهائي .

يمكن أن تكون وفاة العامل (البحار) واقعة طبيعية ليس لها علاقة بالعمل و بالتالي فلا يترتب عنها أي التزام في ذمة صاحب العمل إلا ما تقرره قوانين الضمان الاجتماعي فيما يخص منحة الوفاة² .

أما إذا كانت الوفاة ناتجة عن حادث عمل أو مرض مهني ، هنا تبقى آثار علاقة العمل المادية المتمثلة في معاش أو ريع الوفاة سارية ومستمرة لصالح ذوي حقوق العامل وفقاً للأحكام القانونية 13/83 المتعلق بحوادث العمل و الأمراض المهنية¹ .

¹ أحمية سليمان ، المرجع السابق ، ص 339 .

² المواد من 47 إلى 51 من القانون 11/83 المتعلق بالتأمينات الاجتماعية .

بالإضافة إلى هذه الآثار الواردة في القواعد العامة هناك آثار أخرى رتبها المشرع البحري عند وفاة الملاح و هي :

- 1 – يتعين على الربان أن يسجل الوفاة في بيانات الأحوال المدنية .
- 2 – يتعين على الربان أو مساعده أن يضع الأشياء والأمتعة المتروكة على متن السفينة من البحار المتوفى أو المفقود في قائمة جرد السفينة و ذلك بحضور اثنين من البحارة ليرسلها لذوي حقوق البحار المتوفى أو المفقود .
- 3 – يتحمل المجهز مصاريف جنازة البحار وإعادة جثمانه إلى وطنه إذا توفي على متن السفينة أو بالبر أو بالخارج ، وفي حالة وفاة البحار على متن السفينة ولم يمكن دفنه أو إعادة جثمانه إلى وطنه ، وجب على الربان الأمر بتغطيس الجثمان في البحر مع مراعاة الأعراف البحرية في هذا المجال .
- 4 – يتعين على المجهز أن يدفع لعائلة البحار التي على عاتقه قانونا أو واقعا ، تعويضا بعد الوفاة مساويا لمبلغ شهر من راتب العمل لكل سنة قضاها في خدمة المجهز بالإضافة إلى تعويضات الضمان الاجتماعي² .

ثانيا : العجز الكامل عن العمل أو فقدان الأهلية البدنية

يعتبر عجز العامل عن أداء عمله بصفة كلية سبب جدي و حقيقي يمنح لصاحب العمل حق المبادرة بإنهاء العقد الذي يربطه مع العامل ، مع الالتزام بتحمل كافة الالتزامات التي تقررها القوانين والأعراف و النظم المهنية المعمول بها .

فإذا كان الأجر هو الالتزام الرئيسي على المجهز فإن العمل بالمقابل هو الالتزام الرئيسي للبحار فإذا عجز البحار عن القيام بالعمل المنوط به فقد فقد العمل البحري مبرره وانتفى الغرض من العقد ، ولخطورة هذا السبب والذي قد يؤدي إلى انتهاء علاقة العمل تلزم معظم القوانين بالتأمين على العجز إضافة إلى الشيخوخة والوفاة³ .

¹ أحمية سليمان ، المرجع السابق ، ص 340 .

² المواد 596 ، 426 ، 431 ، 432 من ق ب ج .

³ مدحت حافظ إبراهيم ، المرجع السابق ، ص 132 .

و قد سبق وأن حددنا الشروط اللازمة لممارسة مهنة البحار والتي من بينها أن يكون ذا لياقة صحية وهو شرط ابتداء وبقاء في العمل .

وإذا كانت بعض حالات العجز الكامل عن العمل يمكن إثباتها بمختلف وسائل الإثبات القانونية والعملية ، كشهادة الطبيب المختص بعجز الملاح وعدم لياقته البدنية على أداء العمل الموكل إليه بسبب حادث عمل أو مرض مهني أو عجز خارج عن هذين السببين، كإصابة الملاح بنقص البصر، أو كإصابته بحالات الدوران وخاصة إذا كان يعمل في أماكن عالية في السفينة ، فإن هناك من الحالات الأخرى ما يصعب إثباتها بصفة دقيقة ومحددة مثل حالة إداء المجهز أو الربان الذي ينوب عنه بعدم الكفاءة المهنية للملاح، أي عجزه عن أداء عمله على الوجه الذي يريده أو يحدده المجهز بسبب نقص الكفاءة المهنية أو المهارة أو الخبرة ، هذه الأسباب والإدعاءات والمبررات والتي كثيرا ما يلجأ إليها أصحاب العمل عموما ليبرروا رغبتهم وقراراتهم في إنهاء عقود العمال أو البحارة الذين يريدون التخلص منهم بدون أسباب موضوعية وحقيقية ، حتى لا تكتسي أعمالهم هذه طابع الفصل التعسفي الذي يلزمهم بتحمل مسؤوليات التعويض ، هذه الحالات التي كثيرا ما يواجه فيها القضاء عدة صعوبات لإثبات صحة هذه الإدعاءات ، ذلك أن صاحب العمل أو الخبير هما الوحيدان اللذان بإمكانهما قياس درجات الكفاءة والتأهيل للملاح في ممارسة مهامه على ظهر السفينة ، وبالتالي يصعب على الملاح من ناحية والقاضي من ناحية أخرى تقدير مدى صحة حجة صاحب العمل (المجهز)، هذه الأسباب والتي كثيرا ما تكون غطاء وحجة للعديد من حالات التسريح الفردي والتي يصعب بل يستحيل أحيانا على العامل أو القاضي إثبات جديته وصحته على عكس الحالات والأسباب السابقة¹ .

كما تجب الإشارة إلى أن هذه الحالات يدرجها المشرع الجزائري ضمن حالات العزل دون أن يشير إليها أو يحددها أو يبين أسبابها و طبيعتها بل اكتفى بما أشار إليه في المادة 05/66 من القانون 11/90 على عكس التشريعات المقارنة الأخرى .

مفهوم العجز في عقد العمل البحري يختلف عنه في العقود البرية لأنه يشترط في البحار لممارسة هذه المهنة أن يكون ذا لياقة بدنية تتميز بالدقة ومحددة في نصوص قانونية وليس مجرد عجزه عن العمل عجز كلي أو عجز جزئي دائم ، فإذا أصيب البحار بعارض يجعله غير مؤهل

¹ أحمية سليمان ، المرجع السابق ، ص 346 .

بدنيا لمهنة البحار ، فلا يبحر على متن أي سفينة و من ثمة ينقضي عقد العمل البحري الخاص به بثبوت عدم لياقته صحيا ¹ .

ويتولى تقرير اللياقة البدنية للملاح طبيب مؤهل من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية ، وانتهاء خدمة البحار لعدم اللياقة الصحية يعتبر تطبيقا للقاعدة العامة في إنساح العقود الملزمة للجانبين لاستحالة تنفيذها إذ يصبح البحار عاجزا عن أداء عمله وبمجرد ثبوت عدم لياقة البحار صحيا لأداء العمل ، انتهت خدمته بقوة القانون من تاريخ القرار الصادر بذلك من الجهة الطبية المختصة ² .

ثالثا : التقاعد

التقاعد هو حالة انتهاء علاقة العمل بسبب وصول العامل إلى سن معينة يستفيد فيها من الضمانات الاجتماعية التي تخول له الحق في تقاضي منحة مقابلة للاشتراكات التي دفعها طيلة حياته المهنية ³ .

يحكم التقاعد القانون 12/83 المؤرخ في 1983/07/02 وحدد شرطين لاستفادة العامل من التقاعد و هما :

— بلوغ سن الستين من العمر للرجال و 55 سنة للنساء .

— قضاء 15 سنة من العمل على الأقل .

وإذا تخلف شرط المدة تضاف 05 سنوات إلى المدة إلى المدة المنصوص عليها في الشرط الأول وقد يفضل بعض العمال الإحالة على التقاعد المسبق كما قد يلجأ إليه المستخدم في بعض الحالات ¹ .

¹ كمال حمدي ، القانون البحري — السفينة ، أشخاص الملاحة البحرية — استغلال السفينة — ، المرجع السابق ، ص 313 .

² مدحت حافظ إبراهيم ، المرجع السابق ، ص 134 .

³ عبد السلام ذيب ، قانون العمل الجزائري والتحويلات الاقتصادية ، دار القصة للنشر ، ط2003، ص 405 ، ص 406 .

تحديد السن القانوني للتقاعد ببلوغ الملاح سن معينة لا يعني إلزامه بترك منصب عمله بمجرد بلوغه ذلك السن حتى أن كافة القوانين الاجتماعية المتعلقة بتحديد سن التقاعد وكيفيات الاستفادة منه تنص فقط على السن الذي يصبح فيه للعامل - بما في ذلك الملاح - الحق في طلب الإحالة على التقاعد ولم يتضمن أي نص أو حكم يفرض أو يجبر العامل على مغادرة عمله بمجرد بلوغه السن التي تخوله الحق في الإحالة على التقاعد ، وهو ما أدى بالفقه الفرنسي وحتى القضاء الفرنسي إلى الاختلاف حول تفسير وتكييف هذه النصوص القانونية، حيث ذهب فريق منهم مدعمين ببعض الأحكام القضائية إلى اعتبار إحالة العامل على التقاعد وفق هذه القوانين هو نوع من الفصل التعسفي رغم أنه مبني على سبب جدي وحقيقي ألا وهو بلوغ العامل سن التقاعد ، في حين ذهب فريق آخر أن الإحالة على التقاعد هي النهاية الطبيعية لعلاقة العمل ، وبالتالي لا يعتبر إنهاء عقد العمل بسبب الإحالة على التقاعد عمل تعسفي² .

أما بالنسبة للتشريع الجزائري فقد جاءت أحكام القانون رقم 12/83 المتعلق بالتقاعد عامة ولم يتطرق من خلالها المشرع إلى الجانب العملي إذ نستنتج من خلال أحكام هذا القانون أن المشرع الجزائري قد أخذ بالرأي الأول ، حيث منع على صاحب العمل أن يحيل عاملا على التقاعد حتى ولو بلغ سن التقاعد إذا لم يكن قد استوفى شرط العمل لمدة لا تقل عن 15 سنة وهو ما يعني بصورة واضحة بان بلوغ سن التقاعد وفقا للقانون الجزائري إذا لم يكن الملاح قد عمل المدة القانونية للتقاعد لا يعد سببا جديا وحقيقيا ولا قانونيا لإنهاء علاقة العمل من قبل المجهز .

وما يمكن الإشارة إليه إلى أن الرأي الغالب لدى الفقه والقضاء ، هو أن بلوغ العامل بما في ذلك الملاح سن التقاعد ، لا يترتب عنه بالضرورة إنهاء علاقة العمل ، وإلا أجبر صاحب العمل على منح العامل كافة حقوقه المترتبة على إنهاء علاقة العمل دون خطأ من العامل وهو الرأي الذي أخذت به محكمة النقض الفرنسية في حكمها الصادر في 02 أبريل 1968³ .

أما بالنسبة للتقاعد المسبق اعتبرته السلطة من الصيغ الخاصة لإنهاء عقد العمل ضمن إطار قانوني خاص تمت تسميته بالجانب الاجتماعي ، بحيث يجب على كل مؤسسة ترغب في اللجوء

1. مصطفى قويدري ، عقد العمل بين النظرية و الممارسة ، دار هوميه ، الجزائر ، ط 02 ، سنة 2011 ، ص 240

2. أحمية سليمان ، المرجع السابق ، ص 341 .

3. أحمية سليمان ، نفس المرجع ، ص 344 .

إليه إلى تطبيق تدابير خاصة و آليات تعويضية¹ ، و قد عرف المرسوم التشريعي رقم 10/94 التقاعد المسبق بأنه إجراء يسمح للأجير بالاستفادة من الإحالة على التقاعد بصفة تسببية خلال فترة قد تصل إلى عشر سنوات قبل السن القانونية للإحالة على التقاعد² .

الفرع الثاني : أسباب لها علاقة بالهيئة المستخدمة

الأسباب اللارادية التي تؤدي إلى انتهاء علاقة العمل البحري و التي لها علاقة بالهيئة المستخدمة هي : انتهاء النشاط القانوني للهيئة المستخدمة ، أو عندما تتعرض هذه الأخيرة لصعوبات اقتصادية فتلجأ إلى التسريح لهذا السبب (التسريح لسبب اقتصادي) .

أولا : انتهاء النشاط القانوني للهيئة المستخدمة

انتهاء النشاط القانوني للهيئة المستخدمة حالة من الحالات الواردة في نص المادة 66 من القانون 11/90 ، و الهيئة المستخدمة في عقد العمل البحري هو المجهز ، و ينتهي النشاط القانوني للهيئة المستخدمة لسببين هما :

— انتهاء الأجل المحدد لها : وفقا للقواعد العامة تنتهي الشركة بانتهاء الميعاد الذي حدد لها أو بتحقيق الغاية التي أنشأت لأجلها³ ، و قد حدد المشرع مدة الشركة ب : 99 سنة في القانون التجاري ، و هذا كحد أقصى تطبيقا للمبدأ العام الذي ينص بأن الشخص لا يلتزم مدى الحياة ، و هذا معمول به في قانون العمل فينتهي عقد العمل البحري بانتهاء الشركة التي يعمل بها البحار ولفظ الشركة هو ذو طبيعة تجارية و تنطبق تماما على عقد العمل البحري .

قد تنور منازعة بين العامل والمستخدم بهذا الشأن لذا يجب على هذا الأخير أن يثبت بأن التوقف عن النشاط شرعي كأن يثبت مثلا أنه وقع شطب للمؤسسة من السجل التجاري ، كما تجب الإشارة إلى أن انتهاء النشاط القانوني يختلف عن حالة تغيير وضعية الشركة ففي هذه الحالة تبقى حقوق العامل قائمة من بينها احتفاظه بحقه في الأقدمية⁴ .

¹ عجة الجيلالي ، الوجيز في قانون العمل و الحماية الاجتماعية ، المرجع السابق ، ص 251 .

² المواد 05 ، 06 ، 07 من القانون 12/83 المتعلق بالتقاعد .

³ المادة 437 من ق م ج .

⁴ مصطفى قويدري ، المرجع السابق ، ص 246 .

— انتهاء الغرض الذي أنشأت من أجله : يقصد بانتهاء الغرض الذي أنشأ من أجله الشخص المعنوي ، هو انتهاء تنفيذ العمل الذي أنشأ من أجله ، مثل إنشاء شركة أو مؤسسة لنقل البضائع بواسطة البحر فتنتهي الشركة بانتهاء العمل الذي أنشأت من أجله و بالتالي تنتهي عقود العمل المبرمة لتحقيق ذلك العمل (أي أن العقد في هذه الحالة يكون محدد المدة كما سنرى لاحقا) .

كما أنه تجب الإشارة إلى أن نشاط المؤسسة قد ينتهي إما بالحل أو الإدماج أو التحويل و بهذا الخصوص نجد القانون 11/90 في مادته 74 يضمن حماية للأجراء في حالة تغيير النظام القانوني للهيئة المستخدمة بحيث نصت صراحة على بقاء العلاقات المهنية (الحقوق والواجبات) قائمة وتتحول للهيئة المستخدمة الجديدة¹ .

وفي هذا السياق تجب الإشارة إلى أن هلاك السفينة لا يؤدي إلى انتهاء عقد العمل البحري في حالة تعدد السفن التي تخص المجهز إلا إذا اقتصر عمل البحار على سفينة بعينها و تم تحديد ذلك في عقد عمله لأنه في هذه الحالة ينتهي العقد لاستحالة تنفيذه والحكم ذاته إذا كان المجهز يشتغل بسفينة واحدة ، و في كل الأحوال لا يتحمل البحار تبعة هلاك السفينة الذي لا يد له فيه فيستحق أجره كاملا² .

ثانيا : انتهاء علاقة العمل لأسباب اقتصادية

قد تنتهي علاقة العمل لأسباب اقتصادية عن طريق التسريح الجماعي وهو فصل أو تسريح أكثر من عاملين دفعة واحدة أو وفق جدول زمني محدد بصفة متلاحقة نظرا لأسباب اقتصادية ، وهو إجراء يتخذ لمواجهة الصعوبات المالية أو التجارية أو التقنية للمؤسسة التي تفرض على رب العمل التقليل من عدد العمال كحل وحيد لإعادة توائمه الاقتصادي و المادي³ .

نصت المادة 69 من القانون 11/90 على أنه " يجوز للمستخدم تقليص عدد المستخدمين إذا بررت ذلك أسباب اقتصادية ، و إذا كان تقليص العدد يبنى على إجراء التسريح الجماعي فإن ترجمته تتم في شكل تسريحات فردية مترامنة و يتخذ قراره بعد تفاوض جماعي " ، والأسباب

¹ خليفي عبد الرحمان ، الوجيز في منازعات العمل و الضمان الاجتماعي ، دار العلوم للنشر و التوزيع ، الجزائر ، دط ، ص 35 .

² هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، المرجع السابق ، ص 370 .

³ أحمية سليمان ، المرجع السابق ، ص 366 .

الاقتصادية المؤدية إلى التقليل من عدد العمال نوعان الأولى ظرفية لا دخل لرب العمل فيها كالأزمات الاقتصادية ، أما النوع الثاني فهو يتعلق بإعادة تنظيم العمل أو إعادة هيكلة المؤسسة مثل إدماج المؤسسات أو إدخال وسائل ذات آلية أحدث لزيادة الإنتاج والتقليل من التكاليف مما يترتب عنه الاستغناء عن العديد من العمال¹ .

نظرا لخطورة إجراء التسريح لأسباب اقتصادية وضع المشرع شروط وإجراءات لا بد من إتباعها واحترامها حماية للعامل (البحار) .

أولا : شروط التسريح الاقتصادي

1 — ضرورة وجود عقد غير محدد المدة : ذلك أن رب العمل إذا أنهى علاقة العمل التي تربطه بالعامل الذي أبرم معه عقد عمل محدد المدة نكون أمام فسخ العقد ولا تطبق عليه القواعد المتعلقة بالتسريح .

2 — أن يكون السبب الاقتصادي حقيقيا وجديا : لم يحدد المشرع الجزائري المقصود بالسبب الاقتصادي أو الدافع الاقتصادي بل ذكر بعض الحالات دون أن يبين مواصفاتها ويكون السبب حقيقيا عندما يكون موجودا فعلا أي ملموس وعندما يكون صحيحا أيضا، أما عن جدية السبب فيكون السبب جديا عندما يكتسي درجة من الخطورة تجعل استمرارية العمل مستحيلة والتسريح ضروريا² .

ثانيا : إجراءات التسريح الاقتصادي

نصت المادتين 69 و 70 من القانون 11/90 و المادة 07 وما يليها من المرسوم التشريعي 09/94 على إجراءات التسريح الجماعي كما يلي :

1 — المرحلة الأولى : تتضمن المرحلة الأولى اللجوء إلى جميع الوسائل التي من شأنها التقليل من عدد التسريحات كتكليف النظام التعويضي ولاسيما العلامات و التعويضات المرتبطة بنتائج العمل ، إعادة دراسة أشكال مرتب العمل و مستوياته ، الإلغاء التدريجي للجوء إلى العمل

¹ مصطفى قويدري ، المرجع السابق ، 248 ، 249 .

² عطاء الله بوحميده ، التسريح لسبب إقتصادي ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، ط 02 ، سنة 2009 ، ص 124 ، 129 .

بالساعات الإضافية، إحالة العمال الذين بلغوا السن القانوني على التقاعد ، عدم تجديد عقود العمل لمدة معينة ...¹ .

2 — المرحلة الثانية : تتضمن المرحلة الثانية إحدى العمليتين التاليتين أو كلاهما :

— تنظيم المستخدم عمليات إعادة التوزيع للأجراء المعنيين بالاتصال مع الفرع أو قطاع النشاط التابع له والمصالح العمومية للشغل والعمل والتكوين المهني والإدارات القطعية المختصة ، إنشاء أنشطة تدعمها الدولة إذا اقتضى الأمر ذلك لصالح الأجراء المعنيين بإعادة التوزيع .

يجب أن يتضمن الجانب الاجتماعي لكل هيئة مستخدمة في إطار هذه المرحلة ما يلي:

— تحديد المعايير والمقاييس التي ينبغي أن تسمح بتحديد الأجراء الذين يستفيدون بتدابير الحماية .

— شروط إعداد القوائم الاسمية للأجراء الموزعين حسب أماكن العمل و كفياتها عند الاقتضاء ويجب أن يستفيد هؤلاء الأجراء بما يأتي :

*الإحالة على التقاعد .

*الإحالة على التقاعد المسبق .

*أداءات التأمين على البطالة .

*التوظيف التعويضي عن طريق إعادة التوزيع² .

يعرض الملف الاجتماعي على لجنة المشاركة التي يجب أن تبدي رأيها في خلال 15 يوما ، ويعد رأي هذه اللجنة رأيا استشاريا ، و في حالة عدم وجودها يعرض الملف على النقابيين و في حالة عدم وجودهم يعرض على ممثلي العمال المنتخبين ، هذا الإجراء إلزامي يؤدي عدم احترامه إلى بطلان التسريح و يعتبر تسريحا تعسفيا يخضع لأحكام المادة 04/73 من القانون 11/90 سابق الذكر³ .

¹ مصطفى قويدري ، المرجع السابق ، ص 251 .

² مصطفى قويدري ، المرجع السابق ، ص 252 .

³ أحمية سليمان ، المرجع السابق ، ص 376 ، 377 .

يجب أن يتمحور التفاوض حول المسائل التالية :

- _____ أسباب التسريح و دوافعه .
- _____ برنامج التسريح .
- _____ الإجراءات المتخذة من طرف المستخدم لتفادي إجراء التسريح أو التقليل منه .
- _____ جدول التسريح الفردي المتعاقب .
- _____ الضمانات المقررة للعمال المسرحين و الحقوق المقررة لهم .

يترتب على هذه المفاوضات تحرير محضر يوقع عليه الطرفان ويثبت نقاط الاتفاق وعند الاقتضاء مسائل الاختلاف أو التحفظ ، وفي حالة استمرار الخلاف حول بعض المسائل يمكن اللجوء إلى المصالحة أو التحكيم أو كلاهما ¹ .

ثالثا : آثار التسريح الاقتصادي (الضمانات المقررة للعمال المسرحين)

- 1 _____ منح العمال المعنيين مهلة إخطار مسبقة تقدر بحسب المستوى المهني لكل فئة عمالية والمحددة في نظام المؤسسة الاقتصادية أو الإدارية وتكون هذه المهلة مدفوعة الأجر .
- 2 _____ منح العمال المسرحين أسبقية التوظيف في المؤسسة في حالة إعادة توظيف عمال جدد .
- 3 _____ منح العمال المسرحين شهادات عمل تتضمن كافة البيانات والمعلومات الخاصة بحياتهم المهنية .
- 4 _____ الاستفادة من العطلة مدفوعة الأجر والمنح العائلية و أداءات الضمان الاجتماعي والخدمات الاجتماعية لمدة لا تقل عن سنة ² .

تجب الإشارة في هذا الصدد إلى حالة خاصة لا إرادية أخرى لانتهاء عقد العمل وهي الإحالة على نظام البطالة بحيث استحدث هذا النظام لأول مرة بمقتضى المرسوم التشريعي رقم 09/94 المتعلق بالحفاظ على الشغل وحماية الأجراء الذين يفقدون عملهم بصفة لا إرادية ولأسباب اقتصادية حيث أدمجته المادة 03 منه ضمن المرحلة الثانية لتنفيذ الجانب الاجتماعي لمخطط إعادة

¹ مصطفى قويدري ، المرجع السابق ، ص 254 .

² مصطفى قويدري ، نفس المرجع ، ص 255 .

ضبط المستويات الشغل في إطار الترتيبات القانونية لحماية الأجراء المعرضين لفقدان مناصب عملهم بصفة لا إرادية ولأسباب اقتصادية وتماشيا مع هذا التصور أصدر المشرع المرسوم التشريعي رقم 11/94 المؤرخ في 1994/05/26 المتعلق بالتأمين على البطالة ، بحيث يمس هذا النظام الأجراء المنتمين إلى القطاع الاقتصادي الذين يفقدون عملهم جراء عمليات التقليل أو نتيجة حل الهيئة المستخدمة¹.

يستفيد العامل المحال على نظام التأمين على البطالة من تعويض يساوي 03 أشهر يتحملها المستخدم عند التسريح ، ويستفيد بعدها من أداءات التأمين على البطالة بعد شهرين من تاريخ تسريحه بالإضافة إلى استفادته من بعض الأداءات العينية².

الفرع الثالث : أسباب لها علاقة بعقد العمل البحري

أولا : البطلان أو الإلغاء القانوني

يتضمن هذا العنصر سببين لانتهاء عقد العمل وهما البطلان والإلغاء القانوني وهما يختلفان عن بعضهما فالإلغاء يتعلق بصدور قانون جديد يلغي حكما ما كأن يرفع من العمر الأدنى للتوظيف وبذلك يؤدي إلى إنهاء علاقة العمل للعمال الذين لا تتوفر فيهم السن الجديدة ، أما البطلان فينصب أساسا على مخالفة أحكام القانون و مثال ذلك تشغيل القصر دون السن القانونية ففي هذه الحالة يبطل العقد³.

ويكون عقد العمل البحري باطلا إذا خالف الأحكام القانونية الواردة في القانون البحري وكذا المرسوم التنفيذي 102/05 و القانون 11/90 ومختلف المراسيم التشريعية التي تعرضنا إليها فيما سبق فيما يخص شروط التشغيل كالسن والأهلية وكذلك عمل الأجانب ... وهذا عملا بنص المادة 01/135 التي تنص على : " تعد باطلة وعديمة الأثر كل علاقة عمل غير مطابقة لأحكام التشريع المعمول به " .

¹ عجة الجيلالي ، الوجيز في قانون العمل و الحماية الاجتماعية ، المرجع السابق ، ص 268 .

² المادة 22 من المرسوم التشريعي 09/94 المتعلق بالحفاظ على الشغل و حماية الأجراء الذين يفقدون عملهم بصفة لا إرادية و لأسباب اقتصادية .

³ مصطفى قويدري ، المرجع السابق ، ص 232 .

وحسب القواعد العامة للبطلان فإن العقد المبطل لا ينتج عنه أي أثر ويترتب على إبطاله إرجاع الأطراف إلى الحالة التي كانوا عليها قبل إبرامه ، لكن نظرا للطبيعة الخاصة لعقد العمل فإن هذا الأخير لا يبطل بأثر رجعي فعقد العمل الذي تم إلغائه بعد الشروع في تنفيذه يترتب عليه استحقاق العامل لرواتبه المختلفة مقابل العمل الذي قام بتأديته ذلك أن العمل طبعا غير قابل للاسترداد¹ وهو ما نصت عليه المادة 02/135 " غير أنه لا يمكن أن يؤدي بطلان العمل إلى ضياع الأجر المستحق عن عمل تم أدائه " إلا أنه من المفروض كان يجب صياغة هذا النص كما يلي " غير أنه لا يمكن أن يؤدي بطلان عقد العمل إلى ضياع الأجر المستحق عن عمل تم أدائه " فالإلغاء هنا ينصب على العقد و ليس العمل في حد ذاته .

ثانيا : انتهاء مدة عقد العمل محدد المدة أو انتهاء الرحلة

فيما مضى كان عقد العمل البحري يبرم لرحلة واحدة و الرحلة كانت تدوم أشهر أو سنوات ، ولكن حاليا أصبح عقد العمل البحري بالرحلة نادرا مما أدى إلى استقرار البحار في منصب عمله فأصبح هذا الأخير في خدمة المجهز و ليس السفينة ، و بذلك أصبحت عقود العمل غير محددة المدة هي الأصل والعقود محددة المدة هي الاستثناء² .

ينتهي عقد العمل محدد المدة من بينها عقود العمل البحرية بصفة قانونية وبدون إجراءات أو تعويضات من أي طرف في حالة انتهاء الأجل المحدد لها أو انتهاء العمل الذي أبرمت من أجله ، بشرط أن تحدد هذه المدة منذ البداية بصفة واضحة و صريحة في عقد العمل وأن يحدد حجم ونسبة العمل المتعاقد عليه إلا أن انتهاء المدة لا يعني بالضرورة وجوب انتهاء هذه العلاقة إذ يمكن أن تجدد أو تمتد بمبادرة من أحد الطرفين (البحار ، المجهز) أو بعدم مبادرة كل منها بإنهائها ، أي التجديد الضمني للعقد الذي يترجم من خلال استمرار كل طرف في القيام بالتزاماته العادية ، و في هذه الحالة تتحول هذه العلاقة إلى علاقة غير محددة المدة تسري عليها كافة إجراءات انتهاء علاقة العمل التي سبق بيانها³ .

¹ مصطفى قويدري ، نفس المرجع ، ص 233 .

² Pierre BONASSIES , Christian SCAPEL, op , cit , p . 209 .

³ أحمية سليمان ، المرجع السابق ، ص 349 .

عندما يبرم عقد العمل البحري لرحلة معينة هنا نعمل أحكام القانون البحري الذي ينظم مدة إقلاع البحار والتسجيل في سجل الطاقم ، لهذا يوجد نوع من اللبس في بين عقد العمل البحري ومدة الإبحار ، فعقد العمل البحري ينتهي للأسباب نفسها التي تنتهي بها عقود العمل البرية ، إلا أنه نظرا لطبيعة العمل البحري فإنه لا بد من التفرقة بين البر والبحر إذ انه خارج فترات الإبحار أو الإقلاع العقد الذي يربط المجهز والبحار يخضع لأحكام قانون العمل البري أما في فترة الإبحار فتطبق أحكام القانون البحري¹ ، نظرا لهذه الخصوصية ولما كان العقد المحدد المدة يتوقع أن تنتهي مدته أثناء إحدى الرحلات البحرية وتقاديا لأية منازعات في هذا الخصوص فإن المشرع الجزائري وبموجب المرسوم التنفيذي رقم 102/05 المشار إليه سابقا أقر القاعدة التي ستقر عليها العرف الدولي بنصه في المادة 10 منه على أنه " يمكن أن تعد علاقة العمل لمدة محددة في شكل عقد رحلة أو مدة الخروج في البحر ، تبدأ الرحلة موضوع العقد المبرم بين مجهز السفينة والمستخدم الملاح للقيام برحلة بحرية ، من ميناء جزائري أو أجنبي حسب الحالة ، وتنتهي في جميع الحالات وجوبا في ميناء جزائري ، إلا إذا كان هناك استثناء صريح من الإدارة البحرية المختصة وفي حالات القوة القاهرة " ، بما يفيد أن عقد العمل البحري محدد المدة عندما ينتهي أثناء الرحلة يمدد إلى غاية وصول السفينة إلى ميناء جزائري و هو أمر يقتضيه سلامة السفينة و الأشخاص و الحمولة و هذا الحكم أكدته كذلك المادة 56 من نفس المرسوم .

أما إذا بادر أحد الطرفين (البحار ، المجهز) إلى إنهاء عقد العمل قبل انتهاء المدة أو الرحلة أو العمل المتفق عليه فإنه يفرض على صاحب المبادرة بالإنهاء الالتزام ببعض الإجراءات التي أقرتها القوانين والنظم المعمول بها حماية لحقوق ومصالح الطرف الآخر ، كما في حالة التسريح بدون خطأ من العامل (البحار) إلى جانب التزام صاحب العمل (المجهز) بمنح العامل في هذه الحالة تعويض عن التسريح التعسفي ، أما في حالة ارتكاب العامل (البحار) لخطأ جسيم والذي كان يتم تحديده في الاتفاقية الجماعية أو النظام الداخلي وتم تحديده فيما بعد من قبل المشرع ، وتم التسريح وفقا للإجراءات القانونية أو التنظيمية ، فإن المجهز صاحب العمل ليس ملزم لا بمهلة الإخطار ولا بدفع أي تعويض عن التسريح² .

¹ René RODIERE , Droit maritime , op , cit , p . 392 .

² أحمية سليمان ، المرجع السابق ، ص 350 .

كانت هذه الأسباب السابقة من أهم الأسباب التي يمكن أن تؤدي إلى انتهاء علاقة العمل والمنصوص عليها في المادة 66 من القانون 11/90 و بعضها في المرسوم التنفيذي 102/05 سابق الذكر ، يجب أن أشير في الأخير إلى أسباب أخرى تؤدي إلى إنهاء عقد العمل رغم عدم النص عليها قانونا و هي :

1 — انتهاء عقود عمل الريان و البحارة ببيع السفينة جبريا : ذلك انه إذا بيعت السفينة نتيجة الحجز عليها فلا يلتزم الراسي عليه المزارد بعقود عمل البحارة الذين يعملون عليها، بعكس ما إذا كان البيع اختياريا أو كتقديم السفينة حصة في شركة أو اندماج الشركة المالكة لها في شركة أخرى كما أشرت سابقا ¹ .

2 — القوة القاهرة : قد يؤدي عدم صلاحية السفينة للملاحة أو غرقها أو صدور قرار سياسي بعدم إبحار السفينة لاندلاع حرب ما مثلا إلى إنهاء المجهز لعقود عمل البحارة وذلك لاستحالة تنفيذ العقد وبالتالي انفساخه بسبب القوة القاهرة ، ورغم أن المشرع الجزائري لم ينص على هذه الحالة في التشريع البحري أو القانون العمل إلا أنه نجد حلا لها في القواعد العامة الواردة في القانون المدني بتطبيق المادة 121 و ما يليها من القانون المدني المتعلقة بالانفساخ ² .

3 — رفض الجهة الإدارية المختصة تجديد الترخيص للبحار و هو يعتبر صورة من صور انفساخ العقد بالقوة القاهرة ³ .

4 — عدم ثبوت صلاحية البحار خلال فترة التجربة طبقا للمادة 16 و 17 من المرسوم التنفيذي 102/05 سابق الذكر .

5 — اتفاق الطرفين على إنهاء العقد : رغم عدم ورود هذه الحالة في قانون العمل أو التشريع البحري إلا أنه و تطبيقا للقاعدة المقررة في المادة 106 من القانون المدني التي تنص على أن " العقد شريعة المتعاقدين فلا يجوز نقضه ولا تعديله إلا باتفاق الطرفين أو للأسباب التي يقررها القانون " يمكن للبحار والمجهز الاتفاق على فسخ العقد ووضع حد لعلاقتهم وبهذا الاتفاق يرتفع عنهما أي التزام بمراعاة الشكليات التي رسمها القانون .

¹ مدحت حافظ إبراهيم ، المرجع السابق ، ص 129 .

² نص المادة 121 من القانون المدني " في العقود الملزمة للجانبين ، إذا انقضى الالتزام بسبب استحالة تنفيذه انقضت معه الالتزامات المقابلة له و يفسخ العقد بحكم القانون " .

³ مدحت حافظ إبراهيم ، المرجع السابق ، ص 135 .

و في الأخير تجب الإشارة إلى أنه إذا تم فصل البحار أو انتهى عقد عمله المحدد المدة أو طرأ عجز عن العمل أو غيرها من الأسباب سابقة الذكر و التي تؤدي إلى انتهاء علاقة العمل البحرية ، فلا يجوز إنهاء هذه العلاقة و السفينة خارج الميناء الجزائري وهذا تطبيقا للقاعدة الواردة في نص المادة 56 من المرسوم التنفيذي 102/05 المذكور سابقا و التي نصت على : " لا يجوز بأي حال من الأحوال أن تنتهي علاقة العمل خارج التراب الوطني " ، فإذا صادف وانتهت مهلة الإشعار المسبق والسفينة خارج التراب الوطني فلا تنتهي علاقة العمل إلا بعد رسو السفينة في ميناء جزائري .

أما عن موقف التشريعات المقارنة فيما يخص انتهاء أو انقضاء عقد العمل البحري فالمشرع المصري يقر بنفس الأسباب التي أقرها المشرع الجزائري وتخضع هذه الأسباب لقانون التجارة البحرية والتشريعات البحرية الخاصة كالقانون رقم 158 لسنة 1959 في شأن عقد العمل البحري وكذلك تخضع لقانون العمل رقم 12 لسنة 2003 باعتباره القانون العام الذي ينظم علاقات العمل¹ ، أما المشرع الفرنسي فيقر هو الآخر بنفس الأسباب التي أقرها المشرع الجزائري و المصري .

الفرع الرابع : آثار انتهاء عقد العمل البحري

لا تنتهي التزامات طرفي العلاقة المهنية بانحلال وانتهاء رابطة العمل ، بل مع الانتهاء تقوم التزامات مقررة بموجب قواعد أمره ، وقد استقر الفقه والقضاء والتشريع على هذه الواجبات سواء بالنسبة للعامل (البحار) أو المستخدم (المجهز) فهذه الآثار هامة في حياة العامل و حتى ورثته ومن يعولهم عندما تنتهي علاقة العمل بسبب الوفاة كما رأينا سابقا ، وهناك آثار أخرى تنطبق على جميع أسباب انقضاء عقد العمل البحري وهي :

أولا : شهادة العمل Le certificat travail : عند انتهاء علاقة العمل يلزم المستخدم بتسليم العامل شهادة عمل ممضاة و مختومة من طرفه و إن لم يكن له ختما بإمضاء مصادق عليه ، وشهادة عمل نهاية الخدمة تختلف عن شهادة العمل أثناء الخدمة L'attestation de travail ، تحتوي هذه الشهادة على معلومات مهنية كتاريخ التشغيل و تاريخ انتهاء علاقة العمل و المناصب التي شغلها لاسيما المنصب الأخير .

¹ إيمان آل جميل ، عقد العمل البحري ، المرجع السابق ، ص 58 .

ثانيا : وجوب تسليم المهام Passation de consigne : يتعين على العامل الذي تنتهي علاقة عمله بتسليم المهام حتى يستمر عمل الهيئة المستخدمة ولا تتأثر بانتهاء العلاقة لاسيما إذا تعلق الأمر بالاستقالة¹ .

ثالثا : منحة التقاعد : سبق و أن درسنا هذه النقطة بالتفصيل لذا ارتأينا عدم التكرار .

رابعا : انقضاء الدعوى التأديبية بانتهاء الخدمة

خامسا : تقادم الحقوق الناشئة عن العقد (أنظر المبحث الأول من الفصل الثاني من الباب الثاني)² .

¹ خليفي عبد الرحمان ، المرجع السابق ، ص 35 ، 36 .

² مدحت حافظ إبراهيم ، المرجع السابق ، ص 137 ——— 142 .

أكدت لنا الدراسة المتعلقة بعقد العمل البحري أن هذا الأخير فعلا ذا خصوصية تميزه عن باقي عقود العمل البرية بسبب خطورة العمل ومخاطر الملاحة البحرية ، وهو الأمر الذي استوعبه المشرع الجزائري بدليل إخضاعه لتنظيم خاص المتمثل في المرسوم التنفيذي 102/05 المحدد للنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري إلى جانب القانون 11/90 المتضمن علاقات العمل بموجب المادة الرابعة منه ، بحيث كانت تداعيات هذه الخصوصية المميزات التي يتمتع بها هذا النوع من العقود والتي اكتشفناها من خلال الدراسة ، والتي توصلنا من خلالها لنتائج مهمة تبرر لنا هذه الخصوصية و هي :

— مقارنة مع عقود العمل البرية والتي يكون فيها طرفي العقد اثنان لا ثالث لهما (العامل ، رب العمل) ، في عقود العمل البحرية نجد طرف ثالث له دور كبير في العمل البحري وهو الربان و ذلك بقوة القانون وبسبب ظروف الرحلة البحرية ، فهو نائب عن المجهز (رب العمل) ، إضافة إلى البحارة طبعا .

— محل عقد العمل البحري هو العمل المؤدى على متن السفينة خلال الرحلة البحرية ، و لو لم يكن العمل المؤدى متعلقا بها المهم أنه بسببها أو لفائدتها .

— أحكام عقد العمل البحري تسري على البحار عندما يكون على متن السفينة خلال الرحلة البحرية و أثناء رسو السفينة في الميناء قبل انقضاء مدة 24 ساعة من الرسو ، أما بعد نزوله إلى البر فتطبق عليه قواعد عقد العمل البري .

— عقد العمل البحري من العقود التجارية و ذلك بموجب نص المادة 19/02 من القانون التجاري التي تنص على " يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه كل الاتفاقيات والاتفاقات المتعلقة بأجور الطاقم وإبحارهم "

— أهم ما يميز عقد العمل البحري عن عقود العمل البرية هو أنه من العقود المنظمة تشريعا ، أي أن المشرع لم يترك لطرفي العقد الحرية المطلقة في التعاقد بل قيدها بضوابط قانونية و ذلك حماية للبحار الذي يعتبر الطرف الضعيف في علاقة العمل ، فنجد المشرع الجزائري يتدخل بتحديد التزامات طرفي العقد وجعلها من النظام العام الاجتماعي التي لا يجوز مخالفتها أو الاتفاق على ذلك ما لم يكن في ذلك مصلحة وفائدة أكثر للعامل البحار ، وقد وصل الأمر بالمشرع إلى وضع

نموذج لعقود العمل البحرية كما سبق وأن أشرت ، حرصا منه على مصلحة البحار و حماية له مما يمكن أن يتعرض له من استغلال من طرف المجهز الذي لولا هذا النظام القانوني الخاص بالعمل البحري لوجد عدة ثغرات يستغل بها البحار دون مساءلة .

حاول المشرع الجزائري أخذ هذه الخصوصيات بعين الاعتبار من خلال استثناء هذا النوع من العقود من تطبيق القانون 11/90 وإخضاعه لتنظيم خاص المتمثل في المرسوم التنفيذي 102/05 ، و كذا من خلال الأحكام القانونية الواردة في القانون البحري ، و كذلك من خلال مصادقته سنة 2015 على اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 المعروفة على نطاق واسع باسم ميثاق حقوق البحارة لاسيما فيما يتعلق بحقوق البحارة والتفتيش على ظروف عمل و معيشة البحارة التي تضمن حماية أكبر للعامل البحري حتى في البلاد الأجنبية ، لأن الغرض من هذه الاتفاقية ضمان أمن و سلامة وصحة العمال البحريين على نطاق واسع و محاولة توحيد تشريع العمل البحري و إعطائه الصبغة الدولية بحكم ظروف و أماكن العمل .

لكن هذا لم يكن كافي لتنظيم مسألة العمل البحري بشكل كامل وواضح المعالم مقارنة بالمشرعين المصري والفرنسي ، بحيث اكتشفت من خلال الدراسة المقارنة التي قمت بها أن كلا التشريعين يخصصان تشريع خاص بالعمل البحري بشكل منفصل عن قانون العمل والقانون البحري وهذا يحسب لهما ، بينما المشرع الجزائري عالج هذه المسألة في نصوص متفرقة بين القانون البحري و قانون العمل و المرسوم 102/05 وحتى القانون المدني والتجاري ، مما يصعب الأمر على الباحثين في هذا المجال بل وأكثر من ذلك يصعب الأمر على القاضي الفاصل في المواد الاجتماعية ، وعليه وبناء على ما سبق خلصنا إلى بعض التوصيات ومنها:

— ضبط التسمية الصحيحة فيما يخص : على علاقة الاستخدام البحري – توظيف أو عمل بالرغم من أنها تصب في معنى واحد و هو عقد الاستخدام *contrat d'engagement* ، قائد السفينة فمصطلح الريان له مدلول عسكري ، العامل البحري (بحار ، ملاح) بالرغم من أنه مجرد اختلاف في التسمية لا معنى له من الناحية القانونية ولا الواقعية ، الدخل الذي يتقاضاه البحار ، فالمشرع تارة يستخدم مصطلح "أجر" وتارة أخرى مصطلح "راتب" ، وفي اعتقادي الأنسب هو مصطلح الأجر لأن الراتب عادة يطلق على الدخل الذي يتقاضاه العاملين في قطاع الوظيفة العمومية .

— ضرورة تأهيل الموظفين المعتمدين للتفتيش في مجال العمل البحري تماشيا و إتفاقية العمل البحري .

— ضرورة مراجعة التشريع الخاص بالأجور على نحو يكفل عدم تخلفها عن أداء وظيفتها الاجتماعية .

— ضرورة سن قواعد قانونية تتعلق بعلاج البحارة لاسيما مسألة حدود الالتزام بالعلاج وكيفية تقديمه ونطاقه ومتى يتحمل المجهز نفقات العلاج ومتى يتحملها البحار

— إشارة المشرع إلى حق البحار في سلفة من أجره في المرسوم 102/05 المحدد للنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري و التجاري و الصيد البحري غير كافي لتنظيم هذه المسألة إذ لم يحدد نسبة السلفة من جهة و لم يجعل منع استردادها من النظام العام من جهة أخرى .

— تعديل القانون البحري بما يتلاءم و الإتفاقية الدولية للعمل البحري لسنة 2006 على اعتبار أن الإتفاقيات الدولية تسمو على التشريع الداخلي في حالة المصادقة عليها لاسيما فيما يتعلق ببعض المسائل المهمة و المتعلقة على وجه الخصوص بالعامل البحري كمسألة الحد الأدنى للسن في العمل البحري ففي المادة 386 من القانون البحري الجزائري تنص على سن 18 سنة و بالمقابل تنص إتفاقية العمل البحري على سن 16 سنة ، لذا نوصي بتعديل المادة 386 و ذلك بخفض الحد الأدنى للسن من 18 إلى 16 سنة حسب ما هو وارد في الإتفاقية و جعله القاعدة العامة بينما الاستثناء رفع الحد الأدنى إلى سن 18 في الأعمال الخطيرة كما هو وارد في الإتفاقية .

— هناك توصيات لها علاقة بالضمان الاجتماعي نذكر منها :

* ضرورة النص على حالة الوفاة الحكمية لدى الغائب و المفقود إلى جانب الوفاة الطبيعية .

* تفعيل دور النقابات العمالية في مجال التأمين الاجتماعي .

* تضافر الجهود العربية لإنشاء صندوق للضمان الاجتماعي المشترك .

— عقد الإتفاقيات الثنائية لأنها أكثر فعالية و ضمانا للالتزام بحماية عمال البحر .

— ضرورة إعادة النظر من طرف المشرع الجزائري في إصدار قانون العمل البحري .

قائمة المصادر و المراجع

أولا : المؤلفات باللغة العربية

أ — المؤلفات المتخصصة

- 1 — إيمان آجميل ، عقد العمل البحري ، المكتب الجامعي الحديث ، مصر ، ط 2014 .
- 2 — كمال حمدي ، عقد العمل البحري ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، ط 2002 .

ب — المؤلفات العامة

- 1 — أحمد حيتي ، قضاء النقض البحري ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، ط 02 ، دون سنة نشر .
- 2 — أحمية سليمان ، التنظيم القانوني لعلاقات العمل في التشريع الجزائري — علاقة العمل الفردية — الجزء الثاني ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، ط 06 ، سنة 2002 .
- 3 — إيمان آجميل ، أشخاص الملاحة البحرية ، مكتبة الوفاء القانونية ، الإسكندرية ، ط 01 ، سنة 2010.
- 4 — إيمان آجميل ، الريان — المركز القانوني ، الحقوق والالتزامات ، المسؤوليات و السلطات — ، المكتب الجامعي الحديث ، الاسكندرية ، ط 01 ، سنة 2013 .
- 5 — بشير هدفي ، الوجيز في شرح قانون علاقات العمل الفردية و الجماعية ، جسور للنشر والتوزيع، الجزائر ، ط 2006 .
- 6 — بلحاج العربي ، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري ، الجزء الأول ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، ط 2001 .
- 7 — بن صاري ياسين ، التسريح التأديبي في تشريع العمل الجزائري ، دار هومه ، الجزائر ، ط 03، 2010 سنة 2010 .

- 8 — بن عزوز بن صابر ، الوجيز في شرح قانون العمل الجزائري — الكتاب الثاني — نشأة علاقة العمل الفردية والآثار المترتبة عنها ، دار الخلدونية ، الجزائر ، ط 2010 .
- 9 — بن عزوز بن صابر ، نشأة علاقة العمل الفردية ، في التشريع الجزائري والمقارن ، دار حامد ، عمان ، ط 01 ، سنة 2011 .
- 10 — بوكعبان العربي ، الوجيز في القانون البحري الجزائري ، دار غريب للنشر والتوزيع ، الجزائر ، ط 2002 .
- 11 — جلال مصطفى القريشي ، شرح قانون العمل الجزائري ، الجزء الأول ، علاقة العمل الفردية ، بدون دار النشر ، ط 1984 .
- 12 — جلال وفاء محمدين ، المبادئ العامة في القانون التجاري و البحري ، الدار الجامعية ، بيروت ، ط 1991 .
- 13 — جلال وفاء محمدين ، قانون التجارة البحرية ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، ط 1997 .
- 14 — جلال وفاء محمدين ، جنسية السفينة ، منشأة دار المعارف ، الإسكندرية ، ط 1997 .
- 15 — علي جمال الدين عوض ، القانون البحري — دراسة القانون المصري و قوانين البلاد العربية مقارنة بالقانون الفرنسي والإنجليزي — ، دار النهضة العربية ، مصر ، ط 1969 .
- 16 — جمال الدين عوض ، القانون البحري ، منشأة دار المعارف ، الإسكندرية ، ط 1998 .
- 17 — حسام الأهواني ، شرح قانون العمل ، مطبعة أبناء وهبة و حسان ، القاهرة ، ط 1991 .
- 18 — حسن يوسف غناي ، القانون البحري ، جامعة الإمارات العربية المتحدة ، الإمارات العربية المتحدة ، ط 1990 .
- 19 — حمدي عبد الرحمن ومحمد يحيى مطر ، قانون العمل ، الدار الجامعية ، الإسكندرية ، ط 1987 .

- 20 — حمدي الغنيمي ، محاضرات في القانون البحري الجزائري ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، ط 02 ، سنة 1988 .
- 21 — خليفي عبد الرحمان ، الوجيز في منازعات العمل والضمان الاجتماعي ، دار العلوم للنشر والتوزيع ، الجزائر ، د ط .
- 22 — خليل أحمد حسن قعادة ، الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري — الجزء الاول — مصادر الالتزام — ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، ط 02 ، سنة 2005 .
- 23 — دربال عبد الرزاق ، الوجيز في النظرية العامة للالتزام — مصادر الالتزام — ، دار العلوم للنشر والتوزيع ، الجزائر ، د ط .
- 24 — سعيد طربيت ، سلطة المستخدم في تسريح العمال تأديبيا ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، ط 06 ، سنة 2001
- 25 — سعيد طربيت ، النظام القانوني لعقد العمل محدد المدة ، دار هومه ، الجزائر ، ط 2012 .
- 26 — سليمان الطماوي ، الوجيز في شرح القانون الإداري ، بدون دار نشر ، ط 2006 .
- 27 — سليمان مرقس ، الوافي في شرح القانون المدني — الالتزامات — ، المجلد رقم 01 ، نظرية العقد والإرادة المنفردة ، بدون دار النشر ، ط 1978 .
- 28 — سماتي الطيب ، حوادث العمل والأمراض المهنية ، دار الهدى ، الجزائر ، ط 01 ، سنة 2013 . — سماتي الطيب ، التأمينات الاجتماعية في مجال الضمان الاجتماعي ، دار الهدى ، الجزائر ، د ط .
- 29 — سميحة القليوبي ، موجز القانون البحري ، مكتبة القاهرة الحديثة ، القاهرة ، ط 01 ، سنة 1969 .
- 30 — صالح الزهاوي ، القانون البحري — شرح أحكام القانون البحري — ، بدون دار النشر ، د ط .
- 31 — صلاح الدين عبد اللطيف الناهي ، الوجيز في مبادئ القانون البحري ، دار المهيد للنشر والتوزيع ، عمان ، ط 01 ، سنة 1986 .

32 — طالب حسن موسى ، القانون البحري ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، عمان ، ط2007

33 — الطيب بلوله ، جمال .ح. بلوله ، انقطاع علاقة العمل ، منشورات بارتي، الجزائر، ط 2007 .

34 — عادل علي المقدادي ، القانون البحري ————— السفينة ، أشخاص الملاحة ، النقل البحري ، الحوادث البحرية ، التأمين البحري ——— ، مكتبة دار الثقافة ، عمان ، 1999.

35 — عادل علي المقدادي ، القانون البحري ، بدون دار نشر ، ط 2002 .

36 — عاطف محمد الفقي ، قانون التجارة البحرية ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، ط 2007 .

37 — عبد الحميد الشواربي ، قانون التجارة البحرية في ضوء الفقه و القضاء ، منشأة دار المعارف ، الإسكندرية ، ط 1989.

38 — عبد الرزاق أحمد السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني ——— نظرية الالتزام بوجه عام ——— دار النشر للجامعات المصرية ، الاسكندرية ، ط 1956 .

39 — عبد الرزاق أحمد الصنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني ——— مصادر الالتزام ——— ، الجزء الأول، دار النهضة العربية ، مصر، ط 02 ، سنة 1994.

40 — عبد الرزاق أحمد السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني ——— نظرية الالتزام بوجه عام ، الإثبات ، آثار الالتزام ——— ، الجزء الثاني ، دار إحياء التراث العربي ، بيروت — لبنان ، د ط .

41 — عبد الرزاق أحمد السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني ——— نظرية الالتزام بوجه عام ، مصادر الالتزام ——— ، الجزء الأول ، دار إحياء التراث العربي ، بيروت — لبنان ، د ط .

- 42 — عبد السلام ذيب ، قانون العمل الجزائري والتحويلات الاقتصادية ، دار القصبية ، الجزائر، ط 2003.
- 43 — عبد السلام ذيب ، قانون العمل الجزائري والتحويلات الاقتصادية ، دار القصبية للنشر ، طبعة 2003.
- 44 — عبد الفتاح مراد ، موسوعة القانون البحري ، بدون دار نشر ، ط 2003 .
- 45 — عبد القادر العطير ، باسم محمد ملحم ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الأردن ، ط 01 ، سنة 2009.
- 46 — عبد القادر حسين العطير ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية — دراسة مقارنة ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الأردن ، د ط .
- 47 — عبد الكريم عوض خليفة ، القانون الدولي للبحار ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، ط 2013 .
- 48 — عبد اللطيف خالفي ، الوسيط في مدونة الشغل ، الجزء الأول ، المطبعة و الوراقة الوطنية ، مراكش ، ط 01 ، سنة 2004 .
- 49 — عجة الجيلالي ، مدخل للعلوم القانونية — نظرية القانون بين التقليد و الحداثة — ، دار الخلدونية ، الجزائر ، د ط .
- 50 — عجة الجيلالي ، الوجيز في قانون العمل والحماية الاجتماعية ، دار الخلدونية ، الجزائر ، د ط .
- 51 — عصام القيسي ، قانون العمل اللبناني ، منشورات عشتار ، لبنان ، ط 03 ، سنة 1997.
- 52 — عطاء الله بوحميذة ، التسريح لسبب اقتصادي ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر، ط 02 ، سنة 2009 .

- 53 — علي البارودي ، مبادئ القانون البحري ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، ط 1998.
- 54 — علي حسن يونس ، العقود البحرية ، دار الفكر العربي ، الكويت ، د ط .
- 55 — كمال حمدي ، أشخاص الملاحة البحرية ، منشأة المعارف للنشر ، الإسكندرية ، ط 1993 .
- 56 — كمال حمدي ، القانون البحري — السفينة ، أشخاص الملاحة البحرية ، استغلال السفينة — ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، ط 03 ، سنة 2003 .
- 57 — لحسين بن شيخ آث ملويا ، قانون الجنسية الجزائرية — دراسة نظرية وتطبيقية مقارنة — ، دار الخلدونية ، الجزائر ، ط 01 ، سنة 2010 .
- 58 — محمد رياض دغمان ، النظام العام في علاقات العمل ، — دراسة مقارنة — ، المؤسسة الحديثة للكتاب ، لبنان ، ط 01 ، سنة 2015 .
- 59 — محمد صبري السعدي ، الواضح في شرح القانون المدني — النظرية العامة للالتزامات ، مصادر الالتزام العقد و الإرادة المنفردة — دار الهدى ، الجزائر ، طبعة 2012 .
- 60 — محمد صبري السعدي ، الواضح في شرح القانون المدني — عقد البيع و المقايضة دراسة مقارنة في القوانين العربية — ، دار الهدى للنشر و الطباعة و التوزيع ، الجزائر ، د ط .
- 61 — محمد فريد العريني ، هاني دويدار ، مبادئ القانون التجاري و القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة ، الاسكندرية ، ط 2000.
- 62 — محمد كامل أمين ملش ، محاضرات في تشريع العمل البحري وتوحيده في البلاد العربية ، مطابع دار الكتاب العربي ، مصر ، ط 1958 — 1959 .
- 63 — محمود جمال الدين زكي ، قانون العمل مطبعة جامعة القاهرة ، ط 03 ، سنة 1982.
- 64 — محمود سمير الشرقاوي ، القانون البحري ، منشورات الحلبي ، بيروت ، ط 2001 .
- 65 — محمود شحماط ، القانون البحري الجزائري ، دار الهدى ، الجزائر ، ط 2010 .

- 66 ——— محمود شحماط ، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر و التوزيع ، الجزائر، د ط .
- 67 ——— محمود مختار أحمد بريري ، قانون التجارة البحرية ، دار النهضة العربية ، مصر، طبعة 1999 .
- 68 ——— مدحت حافظ إبراهيم ، شرح قانون التجارة البحرية الجديد ، مكتبة غريب ، مصر ، ط 1 ، سنة 1991 .
- 69 ——— مصطفى أحمد أبو عمرو ، الأسس العامة للضمان الاجتماعي ، منشورات حلبي الحقوقية ، بيروت ، ط 01 ، سنة 2010 .
- 70 ——— مصطفى قويدري ، عقد العمل بين النظرية والممارسة ، دار هومه ، الجزائر ، ط 02 سنة 2011.
- 71 ——— مصطفى كمال طه ، مبادئ القانون البحري ، دار المكتبة القانونية ، الإسكندرية ، ط 03 ، سنة 1989 .
- 72 ——— مصطفى كمال طه ، القانون البحري الجديد ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، ط 1995 .
- 73 ——— مصطفى كمال طه ، أساسيات القانون البحري ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، ط 01 ، سنة 2006 .
- 74 ——— هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، الجزء الأول ، مكتبة و مطبعة الإشعاع الفنية ، مصر ، ط 1993.
- 75 ——— هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، ط 2001 .

76 — هاني دويدار ، النظام القانوني للسلامة و الصحة في مجال النقل و خاصة النقل البحري ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، ط 2002 .

77 — هشام فرعون ، القانون البحري ، مطبعة كرم ، دمشق ، ط 1975 – 1976 .

78 — همام محمد محمود زهران ، قانون العمل — عقد العمل الفردي — ، دار الجامعة الجديدة ، الاسكندرية، ط 2003 .

79 — وهيب الأسير ، القانون البحري — السفينة، أشخاصها ، عقد النقل البحري — ، المؤسسة الحديثة للكتاب ، طرابلس ، لبنان ، ط 2001 .

ج — الرسائل

1 — حمود ولد محمد عبد الله ، التزامات المجهز في إطار عقد العمل البحري في التشريعين الجزائري والموريتاني — دراسة مقارنة — ، رسالة ماجستير ، جامعة وهران ، كلية الحقوق — فرع القانون الاجتماعي — .

2 — عوايل عبد الصمد ، خصوصية علاقة العمل في قطاع الملاحة البحرية ، رسالة ماجستير ، جامعة وهران ، كلية الحقوق — فرع القانون الاجتماعي - ، سنة 2006 – 2007 .

د — المقالات

1 — بن عزوز بن صابر، عقد العمل البحري والمنازعات الناشئة عنه ، مجلة مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية ، كلية الحقوق و العلوم السياسية ، جامعة وهران 02 ، دون عدد ، سنة 2009.

2 — حسين النوزي ، التنظيم القانوني لانقضاء عقد العمل البحري ، مجلة المحاماة المصرية ، العدد 03 ، سنة 1976 .

3 — ماموني فاطمة الزهراء ، اتفاقية العمل البحري 2006 : التوجه نحو عمل بحري لائق ، مجلة مخبر النقل و النشاطات المينائية ، جامعة وهران 02 ، العدد الأول سنة 2014 .

ثانيا : المراجع باللغة الفرنسية

1 LES AUVRAGES

1- Arnaud MONTAS , Droit maritime , droit maritime , Vuibert , France , 2012 .

2-Chao F , navigation , encyclopedic , Dalloz ,1974 .

3-Geoge RIPERT, droit maritime, tome 1, réimpression photomécanique, les précédés dorel, paris 1950.

4-P. Chauveau , précis du droit maritime, 5eme éd .

18Rodier .j □ Traitement Général de droit maritime □ paris □ 1979 .

5-PH .J.Hesse / J.P. Beurier /P. CHaummette /Y .Tassel / A.H .Mesnard / R .Rezenthel , Droit maritime ,Tome (01) –Mer, Navire , Marins – Les Edition Juris Service , 1995.

6-Pierre BONASSIES □ Christian SCAPEL □ TRAITE DU DROIT MARITIME - DROIT MARITIME LGDJ 2006.

7-René RODIERE , traité général du droit maritime ,introduction l’armement ,Daloz 1976.

8-René RODIERE , traité général du droit maritime – Roger TAMBU MERLIN , les gens de mer , DALLOZ 1978 , DMR .

9- René RODIERE , Droit maritime , DALLOZ , 7 éme Edition.

2 LES REVUES

1-Said KHENISSA , la mondialisation et la protection sociale des gens de mer, le phare N°57, décembre 2003 .

2-Said KHENISSA , la mondialisation et la protection sociale des gens de mer, le phare N°57, Janvier 2004 .

ثالثا : التشريعات الدولية و الداخلية

أ — الاتفاقيات الدولية

- 1 — الاتفاقية رقم 15 بشأن الحد الأدنى للسفن التي يجوز فيها تشغيل الأحداث وقادين أو مساعدي وقادين (1)، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 25 /10/ 1921 بجنيف .
- 2 — الاتفاقية رقم 22 بشأن عقود استخدام البحارة ، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 07/حزيران/1926 بجنيف .
- 3 — الاتفاقية رقم 23 بشأن إعادة البحارة إلى أوطانهم ، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 07/حزيران /1926 بجنيف .
- 4 — الاتفاقية رقم 53 بشأن الحد الأدنى للكفاءة المهنية الواجب توافرها لدى ربانة و ضباط السفن التجارية ، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 02/10/1936 ، بجنيف ، دخلت حيز التنفيذ في 29/03/1939 .

- 5 — الاتفاقية رقم 57 بشأن ساعات العمل و إعداد العاملين على متن السفن الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 06/10/1936 بجنيف .
- 6 — الاتفاقية رقم 58 بشأن الحد الأدنى لسن تشغيل الأحداث في العمل البحري (مراجعة)، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 22/10/1936 .
- 7 — الاتفاقية الدولية رقم 68 بشأن الغذاء و تقديم الوجبات للأطقم على ظهر السفن ، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 06/حزيران/1946 بسياتل ، دخلت حيز التنفيذ في 1957/03/24 .
- 8 — الاتفاقية رقم 69 بشأن شهادات كفاءة طبأخي السفن ، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 06/حزيران/1946 بسياتل ، دخلت حيز التنفيذ في 1953/04/22 .
- 9 — الاتفاقية رقم 70 بشأن الضمان الاجتماعي للبحارة ، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 02/حزيران/1946 ، سياتل .
- 10 — الاتفاقية رقم 73 بشأن الفحص الطبي للبحارة ، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 06/حزيران/1946 ، سياتل .
- 11 — الاتفاقية رقم 75 بشأن إقامة الأطقم على ظهر السفن ، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 06/حزيران/1946 بسياتل .
- 12 — الاتفاقية رقم 76 بشأن الأجور و ساعات العمل و إعداد العاملين على متن السفن الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 06/حزيران/1946 بسياتل .
- 13 — الاتفاقية رقم 92 بشأن إقامة الأطقم على ظهر السفن (مراجعة للاتفاقية السابقة) ، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 08/حزيران/1949 ، بجنيف .
- 14 — الاتفاقية رقم 93 بشأن الأجور وساعات العمل وإعداد العاملين على متن السفن (مراجعة) الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 08/حزيران/1949 بجنيف .
- 15 — الاتفاقية رقم 109 بشأن الأجور وساعات العمل وإعداد العاملين على متن السفن (مراجعة) الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 29/04/1957 بجنيف ، دخلت حيز التنفيذ في 01 سبتمبر 1965 .

- 16 — الاتفاقية رقم 112 بشأن الحد الأدنى لسن استخدام صيادي الأسماك (1)، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 03 حزيران 1959 .
- 17 — الاتفاقية 113 بشأن الفحص الطبي لصيادي الأسماك ، الصادرة عن منظمة العمل الدولية ، بتاريخ 03/حزيران/1959 ، جنيف .
- 18 — الاتفاقية رقم 114 بشأن عقود استخدام صيادي الأسماك ، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 03/حزيران /1959 ، بجنيف .
- 19 — الاتفاقية رقم 126 بشأن الإقامة على ظهر سفن صيد الأسماك ، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 01/حزيران /1966 ، بجنيف .
- 20 — الاتفاقية رقم 164 بشأن الحماية الصحية و الرعاية الطبية للبحارة ، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 24/09/1987 بجنيف .
- 21 — الاتفاقية رقم 165 بشأن الضمان الاجتماعي للبحارة (مراجعة) ، الصادرة عن منظمة العمل الدولية ، بتاريخ 24/09/1987 ، جنيف .
- 22 — الاتفاقية رقم 166 بشأن إعادة البحارة إلى أوطانهم (مراجعة للاتفاقية رقم 23)، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 24 /سبتمبر/ 1987 بجنيف .
- 23 — الاتفاقية رقم 180 بشأن ساعات العمل و تزويد السفن بالأطعم الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 08/10/1996 بجنيف .
- 24 — اتفاقية العمل البحري ، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 23/02/2006 ، الدورة 94 بجنيف .
- 25 — الاتفاقية رقم 188 بشأن العمل في قطاع صيد الأسماك ، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 30/05/2007 بجنيف .

ب — التشريعات المقارنة

- 1 — قانون التجارة البحرية المغربي المؤرخ في 26/05/1919 .
- 2 — قانون العمل البحري الفرنسي الصادر في 13/12/1926 ، المعدل بالقانون رقم 10/06 المؤرخ في 05/01/2006 .

3 — القانون رقم 157 لسنة 1959 المتضمن قانون التجارة البحرية المصري .

4 — القانون رقم 1.03.194 المؤرخ في 11/09/2003 المتعلق بتنفيذ القانون رقم 65.99 المتعلق بمدونة الشغل ، الجريدة الرسمية عدد 5167 المؤرخة في 08 ديسمبر 2003 .

ج — الدساتير

1 — الدستور الجزائري لسنة 1989 المنشور بموجب المرسوم الرئاسي رقم 18/89 المؤرخ في 1989/02/28 المتعلق بنشر تعديل الدستور ، ج ر عدد 09 المؤرخة في 1989/03/01 ، المعدل بالقانون رقم 01/16 المؤرخ في 2016/03/06 المتضمن التعديل الدستوري ، ج ر عدد 3 المؤرخة في 2016/03/07 .

د — النصوص التشريعية و التنظيمية

د-أ — الإجتهاادات القضائية

1 — القرار المؤرخ في 1994\11\22 ملف رقم 119766 منشور بالاجتهاد القضائي للغرفة التجارية البحرية عدد خاص .

2 — أنظر قرار محكمة النقض عدد 38 المؤرخ في 2015/01/08 ، عن محكمة النقد المغربية في الملف الاجتماعي رقم 1271 / 2013/01/05 .

3 — قرار عدد 741 الصادر بتاريخ 2015/03/19 عن محكمة النقد المغربية في الملف الاجتماعي عدد 298 / 2014/1/5 .

د-ب — الأوامر و القوانين

1 — الأمر رقم 66 / 155 المؤرخ في 1966/07/08 المتضمن قانون الإجراءات الجزائية ، ج ر عدد 48 المؤرخة في 1966/06/10 ، المعدل والمتمم بالأمر رقم 02/15 المؤرخ في 2015 / 07/23 ، ج ر عدد 40 المؤرخة في 2015/07/23 .

2 — الأمر 66/156 المؤرخ في 1966/06/08 المتضمن قانون العقوبات ، ج ر عدد 49 المؤرخة في 1966/06/11 ، المعدل و المتمم بالقانون رقم 01/14 المؤرخ في 2014/02/04 ، ج ر عدد 07 المؤرخة في 2014/02/16 .

- 3 — الأمر 86/70 المؤرخ في 15 /12/ 1970 المتضمن قانون الجنسية الجزائرية ، ج ر عدد 105 المؤرخة في 18/12/1970 ، المعدل و المتمم بالأمر 01/05 المؤرخ في 27 /02/ 2005 ، ج ر عدد 15 المؤرخة في 28/02/2005 .
- 4 — الأمر رقم 31/75 المؤرخ في 29/04/1975 المتعلق بالشروط العامة لعلاقات العمل في القطاع الخاص ، الجريدة الرسمية عدد 39 المؤرخة في 16/05/1975 .
- 5 — الأمر رقم 58/75 المؤرخ في 26/09/1975 المتضمن القانون المدني ، ج ر عدد 78 المؤرخة في 30/09/1975 ، المعدل و المتمم بالقانون رقم 05/07 المؤرخ في 13/05/2007 ، ج ر عدد 31 المؤرخة في 13/05/2007 .
- 6 — الأمر 80/76 المؤرخ في 23/10/1976 المتضمن القانون البحري ج ر عدد 29 المؤرخة 10/04/1977 المعدل و المتمم بالقانون رقم 05/98 المؤرخ في 25/06/1998 ، ج ر عدد 47 المؤرخة في 27/06/1998 ، المعدل و المتمم بالقانون 04/10 المؤرخ في 15/08/2010 ، ج ر عدد 46 المؤرخة في 18/08/2010 .
- 7 — القانون 12/78 المؤرخ في 29/04/1978 المتضمن القانون الأساسي العام للعامل ، ج ر عدد 32 المؤرخة في 08/08/1978 ، الملغى بموجب القانون رقم 11/90 المؤرخ في 21/04/1990 المتضمن علاقات العمل ، ج ر عدد 17 المؤرخة في 25/04/1990 .
- 8 — القانون 07/79 المؤرخ في 21/07/1979 المتضمن قانون الجمارك ، ج ر عدد 30 المؤرخة في 24/07/1979 ، المعدل و المتمم بالقانون 10/98 المؤرخ في 22/08/1998 ، ج ر عدد 61 المؤرخة في 23/08/1998 .
- 9 — القانون 10/81 المؤرخ في 11/07/1981 المتعلق بشروط تشغيل الأجانب ، ج ر عدد 28 المؤرخة في 14/07/1981 ، المعدل و المتمم بالقانون 11/08 المؤرخ في 25/06/2008 ، ج ر عدد 36 المؤرخة في 02/07/2008 .
- 10 — القانون رقم 11/83 المؤرخ في 02/07/1983 المتعلق بالتأمينات الاجتماعية ، ج ر عدد 28 المؤرخة في 03/07/1983 .
- 11 — القانون 12/83 المؤرخ في 02/07/1983 المتعلق بالتقاعد ، ج ر عدد 28 المؤرخة في 05/07/1983 ، المعدل و المتمم بالأمر 18/96 المؤرخ في 06/07/1996 ، ج ر عدد 42 المؤرخة في 07/07/1996 .

12 — القانون 13/83 المؤرخ في 1983/07/02 المتعلق بحوادث العمل و الأمراض المهنية، ج ر عدد 28 المؤرخة في 1983/07/05 ، المعدل و المتمم بالأمر 19/96 المؤرخ في 1983/07/06 ، ج ر عدد 42 لسنة 1996/07/07.

13 — القانون رقم 11/84 المؤرخ في 1984/07/09 المتضمن قانون الأسرة ، ج ر عدد 24 المؤرخة في 1984/07/12 ، المعدل و المتمم بالأمر رقم 02/05 المؤرخ في 2005/02/27 ، ج ر عدد 15 المؤرخة في 2005/ 02/27 .

14 — القانون 07/88 المؤرخ في 1988/01/26 المتعلق بالوقاية الصحية و الأمن و طب العمل ، ج ر عدد 04 المؤرخة في 1988/01/27 .

15 — القانون 03/90 المؤرخ في 1990/02/06 المتعلق بمفتشية العمل ، ج ر عدد 06 المؤرخة في 1990/02/07 .

16 — القانون 04/90 المؤرخ في 1990/11/06 المتعلق بتسوية النزاعات الفردية في العمل، ج ر عدد 06 المؤرخة في 1990/02/07 ، المعدل و المتمم بالقانون 28/91 المؤرخ في 1991/12/21 ، ج ر عدد 68 المؤرخة في 1991/12/25 .

17 — الأمر 07/95 المؤرخ في 1995 /01/25 المتعلق بالتأمينات ، ج ر عدد 13 المؤرخة في 1995/03/08 ، المعدل و المتمم بالأمر 04/06 المؤرخ في 2006/02/20 ، ج ر عدد 15 المؤرخة في 2006/03/12 .

18 — القانون رقم 19/04 المؤرخ في 2004/12/25 المتعلق بتنصيب العمال و مراقبة التشغيل ، ج ر عدد 83 المؤرخة في 2004/12/26 .

19 — القانون رقم 09/08 المؤرخ في 2008/02/25 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية ، ج ر عدد 21 المؤرخة في 2008/04/23 .

د-ج — المراسيم

1 — المرسوم الرئاسي رقم 407/11 المؤرخ في 2011/11/29 ، يحدد الأجر الوطني الأدنى المضمون ، ج ر عدد 66 المؤرخة في 2011/12/04 .

2 — المرسوم الرئاسي رقم 260/15 المؤرخ في 2015/10/07 ، المتضمن التصديق على اتفاقية العمل البحري المنعقدة بجنيف في 2006/02/23 ، ج ر عدد 05 المؤرخة في 2016/01/31 .

3 — المرسوم 510/82 المحدد لكيفيات منح جواز أو رخصة العمل المؤقت للعمال الأجانب المؤرخ في 1982/12/25 ، ج ر عدد 56 المؤرخة في 1982/12/28 .

4 — المرسوم التنفيذي 510/83 المؤرخ في 1983/08/27 المتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ حياة البشرية في البحر ، المنعقدة بلندن بتاريخ 1974/11/01 ، وبروتوكول سنة 1978 الملحق باتفاقية 1974 المتعلقة بإنقاذ حياة البشرية في البحر المحرر في لندن بتاريخ 1978/02/17 ، ج ر عدد 36 المؤرخة في 1983 /08/30 .

5 — المرسوم رقم 88/88 المؤرخ في 1988/04/26 ، يتضمن الانضمام إلى الاتفاقية الدولية لسنة 1978 الخاصة بمستويات التدريب و إصدار الشهادات و أعمال النوبات للعاملين في البحر المحررة في لندن يوم 1978 /07/07 ، ج ر عدد 17 المؤرخة في 1988/04/27 .

6 — المرسوم التنفيذي 171/88 المؤرخ في 1988/09/13 المتضمن القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر ، ج ر عدد 37 المؤرخة في 1988/09/14 .

7 — المرسوم التنفيذي 166/90 المؤرخ في 1990/06/02 المتضمن القانون الأساسي النموذجي للمدارس التقنية للتكوين والتدريب البحريين ، ج ر عدد 23 المؤرخة في 1990/06/06 .

8 — المرسوم التشريعي 09/94 المؤرخ في 1994/05/26 المتعلق بالحفاظ على الشغل وحماية الأجراء الذين يفقدون عملهم بصفة لا إرادية و لأسباب اقتصادية ، ج ر عدد 34 المؤرخة في 1994/06/01 .

9 — المرسوم التشريعي رقم 10/94 المؤرخ في 1994/05/26 المتعلق بالتقاعد المسبق ، ج ر عدد 34 المؤرخة في 1994/06/01 .

10 — المرسوم التشريعي رقم 11/94 المؤرخ في 1994/05/26 المتعلق بالتأمين على البطالة لفائدة الأجراء الذين يفقدون عملهم بصفة لا إرادية لأسباب اقتصادية ، ج ر عدد 34 المؤرخة في 1994/06/01 .

11 — المرسوم التنفيذي رقم 81/2000 المؤرخ في 2000/04/09 ، يحدد شروط استغلال خدمات النقل البحري و كفاءاته ، ج ر عدد 21 المؤرخة في 2000/04/12 .

12 — المرسوم التنفيذي 338/2000 المؤرخ في 2000/10/26 يحدد حالات السحب المؤقت أو النهائي لشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية و الشطب من سجل رجال البحر و شروطهما ، ج ر عدد 64 المؤرخة في 2000/10/31 .

13 — المرسوم التنفيذي 02/02 المؤرخ في 2002/01/06 المحدد للقواعد المتعلقة بالاحتفاظ على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طنة بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها ، ج ر عدد 01 المؤرخة في 2002/01/06 .

14 — المرسوم التنفيذي رقم 143/02 المؤرخ في 2002/04/16 ، يحدد الشهادات و شهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية و شروط إصدارها ، ج ر عدد 29 المؤرخة في 2002/04/24 ، يلغي أحكام المرسوم رقم 86/75 المؤرخ في 1975/06/24 المتضمن تحديد الشهادات و شهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة التجارية .

15 — المرسوم التنفيذي رقم 261/02 المؤرخ في 2002/08/17 ، المعدل و المتمم للمرسوم التنفيذي 81/2000 المؤرخ في 2000/04/09 ، يحدد شروط استغلال خدمات النقل البحري و كفاءاته ، ج ر عدد 56 المؤرخة في 2002/08/18 .

16 — المرسوم التنفيذي 102/05 المؤرخ في 2005/03/26 المتعلق بالنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري ، ج ر عدد 22 المؤرخة في 2005/03/27 .

17 — المرسوم التنفيذي رقم 57/08 المؤرخ في 2008/02/13 ، يحدد شروط منح امتياز خدمات النقل البحري و كفاءاته ، ج ر عدد 09 المؤرخة في 2008/02/24 .

د-د — القرارات

1 — القرار المؤرخ في 1966 /05/16 المحدد للسفن الأقصى للمترشحين لمهنة بحار أو عون الخدمة العامة ، ج ر عدد 43 ، سنة 1966 .

- 2 — القرار المؤرخ في 15/07/1982 يتم القرار المؤرخ في 16/05/1966 الذي يحدد حدود السن للمرشحين لمهنة بحار وعون الخدمة العامة ، ج ر عدد 55 المؤرخة في 25/12/1982 .
- 3 — القرار المؤرخ في 20/07/1983 المتعلق بملزمة الملاحة البحرية ، ج ر عدد 40 المؤرخة في 27/09/1983 .
- 4 — القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 01 ديسمبر 1983 يحدد شروط الأهلية البدنية لممارسة وظيفة البحري على متن السفن ، ج ر عدد 56 المؤرخة في 31/12/1983 .
- 5 — القرار المؤرخ في 01/09/1983 يتضمن إحداث اللجنة التأديبية البحرية المحلية ، ج ر عدد 49 ، سنة 1983 .
- 6 — القرار المؤرخ في 01/09/1983 المتضمن يتضمن إحداث اللجنة التأديبية البحرية الوطنية ، ج ر عدد 49 ، سنة 1983 .
- 7 — القرار المؤرخ في 30/04/1986 المتعلق بالتدابير الخاصة بالصيدليات الموجودة على متن السفن التي ترفع العلم الوطني وما تشتمل عليه ، المعدل و المتمم بالقرار المؤرخ في 18/12/2001 .
- 8 — القرار الوزاري المؤرخ في 10/05/1987 المتعلق بأعداد العمال على متن السفن التجارية ، مجلد رقم 02 ، سنة 1987 ، ص 1685 .
- 9 — القرار المؤرخ في 05/11/1989 المحدد لشروط ممارسة أشخاص ذوي جنسية جزائرية لوظيفة بحار على متن سفن تحمل راية أجنبية ، ج ر عدد 05 ، سنة 1989 .
- 10 — القرار المؤرخ في 06/06/2000 يحدد شروط تنظيم الامتحانات المهنية من أجل الحصول على شهادات الكفاءة والشهادات الخاصة بالملاحة التجارية وكفاياته ، ج ر العدد 57 المؤرخة في 24/09/2000 .
- 11 — القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 18/04/2006 الذي يحدد نموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين للنقل البحري و التجاري ، ج ر عدد 48 المؤرخة في 30/07/2006 .
- 12 — القرار الوزاري المشترك المؤرخ 21/09/2006 المحدد لنموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين للصيد البحري ، ج ر عدد 12 المؤرخة في 18/04/2007 .

الملاحق

- 1 - نموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين للنقل البحري والتجاري .
- 2 - نموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين في الصيد البحري .
- 3 - دفتر الملاحة البحرية .
- 4 - شهادة العمل البحري .
- 5 - إعلان التقيد بشروط العمل البحري .

العنوان

الصفحة

01.....	مقدمة
08.....	الباب الأول : الإطار النظري لعقد العمل البحري
09.....	الفصل الأول : الأحكام العامة لعقد العمل البحري
10.....	المبحث الأول : ماهية عقد العمل البحري
10.....	المطلب الأول : مفهوم عقد العمل البحري
11.....	الفرع الأول : التعريف بعقد العمل البحري
11.....	أولاً : التعريف التشريعي
13.....	ثانياً : التعريف الفقهي
16.....	الفرع الثاني : خصائص عقد العمل البحري
19.....	المطلب الثاني : مكان تنفيذ عقد العمل البحري
19.....	الفرع الأول : تعريف السفينة
20.....	الفرع الثاني : الطبيعة القانونية للسفينة
22.....	الفرع الثالث : الحالة المدنية للسفينة
28.....	المبحث الثاني : أركان عقد العمل البحري
28.....	المطلب الأول : الأركان العامة لإبرام عقد العمل البحري
28.....	الفرع الأول : أركان عقد العمل البحري

- أولا : الرضا 28.....
- ثانيا : المحل 34.....
- ثالثا : السبب 40.....
- الفرع الثاني : شروط صحة عقد العمل البحري 41.....
- أولا : الأهلية 41.....
- ثانيا : سلامة الرضا..... 46.....
- المطلب الثاني : الأركان الخاصة لإبرام عقد العمل البحري..... 49.....
- الفرع الأول : اشتراط الشكلية في عقد العمل البحري 50.....
- أولا : التمييز بين الشكل و الإثبات 50.....
- ثانيا : موقف التشريعات من الشكلية في عقد العمل البحري..... 50.....
- ثالثا : إثبات عقد العمل البحري في القانون الجزائري 58.....
- رابعا:الاختصاص القضائي والقانون واجب التطبيق على عقد العمل
البحري..... 59.....
- الفرع الثاني : البيانات الإلزامية في العقد 61.....
- أولا : البيانات التي تخص المجهز..... 62.....
- ثانيا : البيانات التي تخص البحار 62.....
- ثالثا : البيانات التي تخص العقد و سير علاقة العمل 62.....
- رابعا : الحكم النهائي 68.....

70.....	الفصل الثاني : أطراف عقد العمل البحري
70.....	المبحث الأول : المستخدم البحري (المجهز)
71.....	المطلب الأول : المجهز المالك
71.....	الفرع الأول : أسباب اكتساب ملكية السفينة
72.....	أولا : الملكية بالبناء
75.....	ثانيا : الملكية بالشراء
78.....	الفرع الثاني : صور اكتساب الملكية السفينة
78.....	أولا : امتلاك السفينة من شخص واحد
78.....	ثانيا : الملكية الشائعة في السفينة
80.....	ثالثا : ملكية الدولة للسفينة
81.....	المطلب الثاني : المجهز غير مالك
81.....	الفرع الأول : بعض عقود الاستغلال الواردة على السفينة
82.....	الفرع الثاني : عقد الإيجار
83.....	أولا : استئجار السفينة على أساس الرحلة
84.....	ثانيا : استئجار السفينة لمدة معينة
85.....	ثالثا : استئجار السفينة بالهيكل
87.....	المبحث الثاني : العمال البحريون
88.....	المطلب الأول : الربان
88.....	الفرع الأول : المركز القانوني للربان
88.....	أولا : تعريف الربان
90.....	ثانيا : طبيعة العلاقة بين الربان و المجهز

- 92..... ثالثا : تعيين الربان
- 93..... رابعا : عزل الربان
- 94..... الفرع الثاني : واجبات الربان
- 95..... أولا : واجبات الربان الإدارية
- 98..... ثانيا : واجبات الربان قبل ذوي الشأن في الرحلة البحرية.
- 100..... ثالثا : واجبات الربان تجاه الغير
- 102..... الفرع الثالث : وظائف وسلطات الربان
- 102..... أولا : وظائف الربان
- 108..... ثانيا : سلطات الربان
- 114..... المطلوب الثاني : البحارة – أعضاء الطاقم –
- 115..... الفرع الأول : تعريف البحارة.
- 118..... الفرع الثاني : أعضاء الطاقم
- 120..... الفرع الثالث : تقسيم البحارة.
- 120..... أولا : طاقم السطح.
- 121..... ثانيا : طاقم الآلات
- 121..... ثالثا : عمال اللاسلكي
- 122..... رابعا : طاقم الخدمة العامة
- 122..... الفرع الرابع : شروط ممارسة مهنة البحار
- 122..... أولا : الشروط الخاصة بشخص البحار
- 132..... ثانيا : الشروط الخاصة بمؤهلات البحار المهنية.

139.....	ثالثا : الشروط الخاصة بالإبحار
150.....	الباب الثاني: الآثار المترتبة عن عقد العمل البحري
152.....	الفصل الأول : الالتزامات المترتبة عن عقد العمل البحري
153.....	المبحث الأول : التزامات البحار
155.....	المطلب الأول : التزامات تخص العمل
155.....	الفرع الأول : القيام بالعمل المتفق عليه
155.....	أولا : شروط تنفيذ العمل البحري
156.....	ثانيا : مضمون عمل البحار
159.....	ثالثا : مدة العمل
165.....	الفرع الثاني : المشاركة في الإنقاذ في حالة خطر
167.....	الفرع الثالث : المحافظة على السر المهني
169.....	المطلب الثاني : التزامات تخص رب العمل
169.....	الفرع الأول : إطاعة البحار لأوامر رؤسائه
171.....	المطلب الثالث : التزامات تخص وسيلة الإبحار
171.....	الفرع الأول : الالتزام بعدم القيام بنشاطات أخرى ذات ربح و عدم استغلال السفينة
172.....	الفرع الثاني : المحافظة على السفينة
171.....	المبحث الثاني : التزامات المجهز

- المطلب الأول : الالتزامات العينية 174.....
- الفرع الأول : تحرير عقد مكتوب يتضمن بيانات إلزامية محددة في القانون..... 174.....
- الفرع الثاني : الالتزام بتوفير الإقامة والغذاء و العلاج و الزي البحري..... 175.....
- أولا : الالتزام بتوفير الإقامة 176.....
- ثانيا : الالتزام بتوفير الغذاء 178.....
- ثالثا : الالتزام بالعلاج 180.....
- رابعا : ملابس البحار 186.....
- الفرع الثالث : الإعادة إلى الوطن..... 187.....
- الفرع الرابع : تأمين صلاحية السفينة للملاحة وتأمين طاقم كاف للسفينة..... 192.....
- المطلب الثاني : الالتزامات المالية 194.....
- الفرع الأول : أداء أجر البحار..... 194.....
- الفرع الثاني : التأمين و الضمان الاجتماعي للبحارة 213.....
- الفصل الثاني : مسؤولية طرفي عقد العمل البحري و انقضاؤه 226.....
- المبحث الأول : مسؤولية طرفي عقد العمل البحري..... 227.....
- المطلب الأول : المسؤولية التأديبية..... 227.....
- أولا : السلطة السلمية على متن السفينة 228.....
- ثانيا : الأخطاء و العقوبات التأديبية 228.....

- 237..... ثالثا : الإجراءات التأديبية
- 239..... رابعا : تقادم الملاحقات عن الخطأ التأديبي
- 240..... المطلب الثاني : المسؤولية الجزائية
- 241..... الفرع الأول : المخالفات البحرية
- 243..... الفرع الثاني : الجنح و الجنايات البحرية
- 263..... الفرع الثالث : الاختصاص و الإجراءات
- 266..... المطلب الثالث : المسؤولية المدنية
- 266..... الفرع الأول : المسؤولية المدنية لرب العمل (المجهز)
- 269..... الفرع الثاني : المسؤولية المدنية للعامل (الربان ، البحارة)
- 270..... الفرع الثالث : المنازعات الناشئة عن عقد العمل البحري
- 272..... أولا : التسوية الودية للنزاعات
- 273..... ثانيا : التسوية القضائية للنزاع
- 175..... الفرع الرابع : تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد العمل البحري
- 276..... المبحث الثاني : انقضاء عقد العمل البحري
- 278..... المطلب الأول : الأسباب الإرادية لانتهاء علاقة العمل
- 278..... الفرع الأول : الاستقالة
- 280..... الفرع الثاني : التسريح التأديبي
- 283..... الفرع الثالث : فقدان صفة البحار نتيجة لعقوبة تأديبية

284.....	المطلب الثاني : الأسباب اللاإرادية لانتهاء علاقة العمل
284.....	الفرع الأول : أسباب لها علاقة بالعامل (البحار)
285.....	أولا : الوفاة
286.....	ثانيا : العجز الكامل عن العمل أو فقدان الأهلية البدنية
288.....	ثالثا : التقاعد.....
289.....	الفرع الثاني : أسباب لها علاقة بالهيئة المستخدمة.....
290.....	أولا : انتهاء النشاط القانوني للهيئة المستخدمة.....
291.....	ثانيا : انتهاء علاقة العمل لأسباب اقتصادية.....
295.....	الفرع الثالث : أسباب لها علاقة بعقد العمل.....
295.....	أولا : البطلان أو الإلغاء القانوني
296.....	ثانيا : انتهاء مدة عقد العمل محدد المدة أو انتهاء الرحلة.....
299.....	الفرع الرابع : آثار انتهاء عقد العمل البحري
300.....	الخاتمة
303.....	قائمة المصادر و المراجع
320.....	الملاحق
343.....	الفهرس

عقد العمل البحري في التشريع الجزائري و القانون المقارن

ملخص:

عقد العمل البحري من العقود التي تتميز بخصوصية يمنحها له الطابع البحري ، لأن مهنة البحار مهنة صعبة بسبب ظروف العمل و المخاطر الفريدة التي يتعرض لها البحار أثناء تأدية عمله .

نظرا لهذه الخطورة اهتمت المحافل الدولية بتنظيم هذا النوع من العقود وإعطاءه أهمية خاصة تتناسب مع ظروف العمل ، أما على المستوى الوطني فالمشرع الجزائري استثناه من تطبيق القانون 11/90 المتضمن علاقات العمل وأخضعه لتنظيم خاص المتمثل في المرسوم التنفيذي 102/05 المحدد للنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري .

كلمات مفتاحية :

عقد العمل البحري ، التشريع الجزائري ،الربان ، السفينة ، القانون المقارن.

contrat de travail maritime dans la législation algérienne et droit comparé.

Résumé :

Le contrat de travail maritime reste un contrat spécifique caractérisé par son caractère maritime, car la profession du Marin est une profession rude en raison des conditions de travail et les risques particuliers qui lui sont confrontés, durant l'accomplissement de son travail. Compte tenu de cette spécificité les instances internationales ont donné à ce type de contrat une importance place particulière, que ce soit au niveau national ou le législateur algérienne a dérogé l'application de la loi 90/11 contenant les relations de travail à ce type de contrat et a prévu une réglementation spéciale, à savoir le décret exécutif No 05/102 spécifique du système qualitative des relations de travail des employés des équipages des navires de transport maritime ou commercial ou de pêche.

Mots clés: le contrat de travail maritime, la législation algérienne, capitaine, navire, droit comparé.

Maritime labor contract in Algerian legislation and comparative law

Abstract :

The maritime labor contract remains a specific contract characterized by its maritime character, because the profession of the Marin is a harsh profession because of the conditions of work and the specific risks that are faced, during the performance of his work. Given this specificity international bodies have given to this type of contract A importance special place, either at national level or the Algerian legislature has derogated from the application of the Act 90/11 containing the labor relations in this type of contract and has planned a special regulation, namely Executive Decree No. 05/102 specific to the qualitative system of labor relations of the employees of the crews of ships of Maritime transport commercial or fishing.

Key words: Maritime labor contract, Algerian legislation, Captain, ship, comparative law.