وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique

UNIVERSITE
Abdelhamid Ibn Badis
MOSTAGANEM

جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم العلوم السياسية

المرجع: .....

مذكرة نهاية الدراسة لنيل شهادة الماستر

التزامات مجهز السفينة في سفن الصيد البحري

ميدان الحقوق العلوم السياسية

الشعبة: الحقوق

التخصص: قانون خاص

من إعداد الطالب : العجال زكرياء

تحت إشراف الأستاذ: عوايل عبد الصمد

أعضاء لجنة المناقشة

الأستاذ: درعي العربي رئيسا

الأستاذ: حميدة محمد فتح الدين مقررا

الأستاذ: عوايل عبد الصمد مناقشا

السنة الجامعية: **2025/2024**

نوقشت في : 29 /2025/06

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي و البحث العلمي
جامعة عبد الحميد بن باديس-مستغانم

UNIVERSITE
Abdelhamid Ibn Badis
MOSTAGANEM

كلية الحقوق و العلوم السياسية
مصلحة التربصات

تصريح شرفي خاص بالالتزام بقواعد النزاهة العلمية
في إنجاز البحث

أنا الممضي أدناه،

السيد: العجال زكريا ..... الصفة: طالب .....

الحامل لبطاقة التعريف الوطنية رقم: 10.56.30.44 والصادرة بتاريخ: 2023-04-26

المسجل بكلية: الحقوق والعلوم السياسية قسم: القانون العام

والمكلف بإنجاز مذكرة ماستر بعنوان:

التزامات مجهز السفينة خلال سفن العبد البحري

.....

أصرح بشرفي أني ألتزم بمراعاة المعايير العلمية والمنهجية ومعايير الأخلاقيات المهنية والنزاهة الأكاديمية المطلوبة في إنجاز البحث المذكور أعلاه.

التاريخ: .....

إمضاء المعني

ع/ر.م.ش. بناء على تفويض منه
إمضاء: حيدرة محمد
ملحق الإدارة الإقليمية

* ملحق القرار الوزاري رقم 933 المؤرخ في 28 جويلية 2016 الذي يحدد القواعد المتعلقة بالوقاية من السرقة العلمية و مكافحتها

شكر و عرفان

في البداية أشكر الله عز وجل الذي وفقنيلإتمام هذا العمل المتواضعو يشرفني أن أتقدم جزيل الشكر والثناء الخالص الى الأستاذ المشرف

عوايل عبد الصمد

الذي وجهني و ارشدني في كل المطبات و الى اخلاقه التي شهدتها خلال هذا العمل و لي الشرف انني درست لديه

و لا ننسى ان نشكر أعضاء لجنة المناقشة لمجهوداتهم لأجل مناقشة مذكرتي انا و كل الطلبة على حد سواء

و أتقدم بالشكر الى كل الأساتذة الذين ساعدونا على إتمام مسارنا الدراسي خلال كل هذه السنوات الماضية

إهداء

إلى والدي الكريمين الذين لا طالما كانا هما مجد العطاء والوفاء لهما الثناء

فجزاهم الله عني خير الجزاء

وأدام الله لهما نعيم الصحة والعافية

و الى كل من حضر هذه المناقشة

قائمة المختصرات :

ق. ب. ج : القانون البحري الجزائري

د. ط : دون طبعة

ج. ر : الجريدة الرسمية الجزائرية

مقدمة

تعتبر السفينة الأداة الرئيسية للملاحة البحرية و الصيد البحري لذلك فهي تكتسي أهمية كبيرة في القانون البحري، و تزداد اهميتها خاصة وانها تعتبرحلقة الوصل بين مختلف الامم و إلى كونها الوسيلة الرائعة لتطور العلاقاتالاقتصادية بينها.وقد عرفت المادة 13 من القانون البحري الجزائري السفينة بأنها:" كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى".

من خلال هذا التعريف نجد أن أهم ما يميزها عن غيرها من العائمات أنها معدة للملاحة و الصيد البحري، وانطلاقا من هذا السياق يبرز دور مجهز السفينة كعنصر محوري في ضمان سير العمليات البحرية بفعالية و كفاءة، فمجهز السفينة هو كل شخص طبيعي او معنوي يقوم باستغلال السفينة إما بصفته مالك السفينة او بناء على صفات أخرى تعطيه الحق في استعمال السفينة، ويبدو واضحا من هذا النص أن صفة مجهز تنطبق على مستغل السفينة شريطة أن يستغلها على أسمه ولحسابه، وبتعبير آخر هو الذي يعدها للصيد و الاستثمار البحري. فهو من يزودها بما تحتاجه من أدوات ووقود ومؤن وما يلزمها من بحارة يتولون العمل على ظهر السفينة لحساب المجهز.

إذا كان غالبا ما يكون مالك السفينة هو المجهز فإنه لا يوجد في الحقيقة ارتباط حتمي بين صفة المالك وصفة المجهز. إذ قد يستغل شخص آخر السفينة المملوكة لغيرة باسمه ولحسابه بناء على عقد إيجار يخوله حق استغلالها مقابل دفع مبلغ معين محدد في العقد ، ويسمى في هذه الحالة المستأجر المجهز.

قد يكون مالك السفينة هو مجهزها ويسمى بالمالك المجهزو الصورة الشائعة الآن هي أن تقوم شركات الملاحة البحرية باستئجار السفن، سواء بعقد إيجار للسفينة غير مجهزة أو عن طريق المشارطة الزمنية. وعقد إيجار السفينة غير مجهزة هو عقد بمقتضاه يلتزم مالك السفينة بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة غير مجهزة لا بالربان أو المؤون أو الوقود لقاء أجر معين.

و يمكن للمجهز ان يكون مستأجر للسفينة و يتحول هذا المستأجر خلال مدة العقد إلى مالكفعليللسفينة، حيث يتحمل المسؤولية القانونية والتشغيلية الكاملة عنها كما لو كان المالك الأصل و يدفع المستأجر إيجارًا ثابتًا للمالك مقابل الحق الحصري في استخدام الهيكل، بينما يبتعد المالك تمامًا عن أي تدخل في إدارتها.

يتعين على المجهز سواء كان مالكا أو مستأجرا، قبل الشروع في استغلال السفينة أن يصرح بها كتابيا مع الإمضاء المصدق عليه في دفتر تسجيل السفن، وذلك بعد تقديم جميع الوثائق التي يفرضها القانون البحري ونصوصه التطبيقية وحينما يكون المجهز هو شخص غير مالك السفينة ، يجب أن يذكر في التصريح اسم و عنوان مالك السفينة ويبين الصفة التي بموجبها له

حق استعمال السفينة ويرفق نسخة من السند المثبت لتلك الصفة ،وهذه واجبات مقررة عليه

ومهما كانت الصفة التي تستغل السفينة بها ، يجب على مجهزها أن يجعلها تستجيب لقواعد الصلاحية للصيد البحري والأمن والتجهيز والتموين وذلك وفقا لما يحدده التنظيم، وبصفة عامة أنه ملزم بأن تكون السفينة صالحة للاستخدام المخصصة لهفالالتزامات الملقاة على عاتق

المجهز تشكل حقوقا أساسية للعامل البحري ، فالمشرع الجزائري الزم رب العمل (المجهز) بضمان حق البحار في السلامة سواء كانت مهنية و هي التقيد بشروط سلامة الرحلة البحرية او صحية بما يتطلبه الامر من توفير للعلاج، كما القى على عاتق المجهز ترحيل البحار و اعادته الى وطنه.

كما اهتم المشرع الجزائري بمسألة جوهرية الا و هي دفع أجر البحار و قد نظم بدقة الاحكام المتعلقة بحماية أجور البحارة.

و تتجلى أهمية هذه الدراسة في تحديد صفة المجهز و بيان التزاماته نظرا لأهميته المحورية في مجال الملاحة و الصيد البحري التي تترتب من خلال اكتساب هذه الصفة اتجاه من على متن السفينة.

و الهدف من دراستنا لهذا الموضوع هو تبيان مختلف جوانب رب العمل في سفن الصيد البحري و التزاماته التي تأتي مع كونه مسؤولا عليها.

اما سبب اختيار الموضوع هو كون منصب مجهز السفينة منصب حساس في سفن الصيد البحري فهو يتولى اعدادها بكل ما هو لازم لإنجاز الرحلة البحرية ، كما يمكن ان يكون هذا الموضوع مفيدا للرصيد العلمي و جديدا نظرا لنقص معالجته.

اما بالنسبة للصعوبات التي واجهتني في هذا الموضوع نقص في المراجع و الكتب التي تتعمق حول جزئية الالتزامات إذ كمّ المعلومات المتعلقة بها لا يتناسب مع معايير المذكرة.

و من خلال ما درسنا يمكننا ان نطرح الإشكالية الآتية:

كيف يتم اكتساب صفة مجهز السفينة و ما هي الأعباء التي يحملها المجهز نحو الأشخاص المتواجدين على سفينة الصيد البحري ؟

علىحسب موضوعنا المتطرق اليه اقتضت منا الإجابة على هذه الإشكالية التي اثارتها طبيعة موضوع الدراسة الاعتماد علىالمنهج التحليلي في تحليلنا للنصوص القانونية التي تحدد صفة مجهز السفينة و المنهج الوصفي في الكلام حول التزاماته المكلف بها في سفن الصيد البحري و بوجه أخص نحو البحارة الذي يعملون لديه.

و بناءا على ما سبق سنقسم البحث الى فصلين ، الفصل الأول تحت عنوان صفة مجهز السفينة و الذي هو بدوره سنرى المجهز المالك في المبحث الأول و المجهز غير المالك (المستأجر) في المبحث الثاني.

أما الفصل الثاني تحت عنوان التزامات مجهز السفينة و الذي سنقسمه الى الالتزامات العينية في المبحث الأول و الالتزامات المالية في المبحث الثاني.

الفصل الأول

صفة مجهز السفينة

نصت المادة 252 قانون بحري جزائري على ان :" يعتبر مجهزا كل شخص طبيعي او معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا للسفينة و إما بناء على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة".

من خلال هذه المادة يتضح لنا ان مالك السفينة هو ذلك الشخص الطبيعي أو الاعتباري و الذي يقوم باستغلال السفينة لصالحه و اسمه .

و بالتالي فالصفات التي يمكن ان يكون عليها مجهز السفينة هي مالك السفينة او المجهز الغير المالك، حيث يمكن اكتساب ملكية السفينة حسب قواعد القانون البحري و المتمثلة في البناء و الشراء، و يمكن للشخص اكتساب ملكية السفينة عن طريق القواعد العامة و هي الهبة و الإرث و الوصية.

من الصفات التي يمكن ان يكون عليها مجهز السفينة أيضا و الى جانب المجهز المالك هي صفة مستأجر السفينة و ذلك يكون في حالة ايجار السفينة بهيكلها و هي احد صور ايجار السفينة أي انها تكون غير مجهزة و إن كانت مجهزة تكون مزودة بالحد الأدنى من الأدواتاللازمة لسيرها و يقوم المستأجر في هذه الحالة بتجهيزها ماديا كإمدادها بالوقود و المؤونة و غيرها و باستغلالها فنيا بواسطة ابرام عقود استخدام للربان و الطاقم البحري و استغلالها تجاريا.

من هذا المنطلق سنقوم بتقسيم الفصل الأول الى مبحثين ، سنتكلم أولا عن مجهز السفينة بصفته مالكا لها و سيكون عنوانه المجهز المالك (المبحث الأول) و مجهز السفينة بصفته مستأجرا لها لا مالك لذا سيكون المجهز الغير المالك (المبحث الثاني).

المبحث الأول : المجهز المالك

إن أسباب كسب ملكية السفينة كثيرة، فبعض هذه الأسباب تخضع للقواعد العامة وهي لا تختلف عن سائر الأموال الأخرى، كالتملك عن طريق الإرث أو الهبة أو الوصية، وبعضها يكون موضع دراستها في فروع القانون الأخرى من القانون البحري كقاعدة الاستيلاء على السفينة بحكم أنها غنيمة والتي تجد مكانا للدراسة في القانون البحري العام. كما تعتبر السفينة مال منقول ترد عليها تصرفات قانونية مثل جميع الأموال ما عدا قاعدة الحيازة في المنقول سند للملكية و ذلك للطبيعة الخاصة التي تتمتع بها، و من بين هذه التصرفات الحق في الملكية الذي يجب ان يثبت بعقد صادر عن الموثق، و يتم هذا الحق بطرق عديدة، إما أن تكون خاضعة للقواعد العامة كالهبة او الإرث او الوصية، او تخضع لقواعد القانون البحري حسب ما جاء في المادة 21 منه: " ان امتلاك السفينة بطريق الشراء او البناء يجب ان يكون موضوع تصريح يقدم الى السلطة الإدارية البحرية المختصة".و هي التي سنقوم بدراستها في هذا المبحث من خلال المطلب الأول تحت عنوان اكتساب ملكية السفينة حسب القواعد العامة و اكتساب ملكية السفينة حسب قواعد القانون البحري في المطلب الثاني.

المطلب الأول : طرق اكتساب ملكية السفينة حسب القواعد العامة

إن انتقال ملكية السفينة يخضع للقواعد العامة شانها شان العقار حيث يمكن نقل ملكيتها الى الورثة، و ذلك عند حدوث واقعة مادية و التي تتمثل في الوفاة كما يمكن ان تنقل كذلك عن طريق الوصية و التي هي عبارة عن تبرع و تكون بعد وفاة صاحبها، أما الهبة و التي تكون من أهم التصرفات التبرعية الأكثر انتشارا في الحياة العملية، و تقوم على انتقال ملكية الشيء من الواهب الى الموهوب بلا عوض فتكون في حياة مالك الشيء و تخضع كل طريقة أحكام خاصة.[1]

و منه سنتناول من خلال هذا المطلب ثلاث طرق لاكتساب ملكية السفينة، اولا(انتقال ملكية السفينة عن طريق الميراث) الفرع الأول و (عن طريق الوصية) الفرع الثاني و (انتقال ملكية السفينة عن طريق الهبة) الفرع الثالث.

الفرع الأول : انتقال ملكية السفينة عن طريق الميراث

لم يقم المشرع الجزائري بتعريف الميراث و تركه للقضاء و الفقه ، فحسب القرار رقم 24770 و الصادر بتاريخ 1982-04-14 قد عرفه على انه ما يخلفه المورث من أموال جمعها او تملكها في حياته.[2]يتبين لنا من خلال هذا التعريف ان الميراث هي أملاك الهالك و التي تنتقل

---

[1] *جبار جميلة ، قراءة في نص المادة 211 من قانون الاسرة الجزائري بين حرفية النص و حتمية التفسير ، مجلة افاق علمية ، الجزائر ، سنة 2019 ، المجلد 11 ، العدد 04 ، ص355*

[2] *الحكم القضائي رقم 24770 ، الصادر عن المحكمة العليا ، الغرفة المدنية ، المؤرخ في 14-04-1982*

الى ورثته بعد وفاته.

و تكون أسباب الميراث اما القرابة او الزوجية كما يكون بوفاة المورث حقيقةً او بحكم قضائي[1]، كما وضع قانون الاسرة الجزائري من خلال المادة 135 منه موانع انتقال التركة و هي:

- قاتل المورث عمدا سواء كان اصليا او شريكا.
- شاهد الزور اذا أدت شهادته الى الحكم بالإعدام و تنفيذه.
- العالم بالقاتل ، او تدبيره اذا لم يخبر السلطات المعنية.

و منه عند وفاة صاحب السفينة تنتقل هذه الاخيرة الى ذوي الحقوق عن طريق الميراث كما يشترط لنقل ملكيتها الكتابة في سند رسمي صادر عن الموثق و الا عد باطلا، و هذا نظرا لطبيعة السفينة كونها تقترب للعقار اكثر من المنقول، و عليه تطبق عليها احكام العقار فيما يخص نقل ملكيتها.

الفرع الثاني : انتقال ملكية السفينة عن طريق الوصية

لقد عرف فقهاء الشريعة الإسلامية الوصية بعدة تعاريف لكنها تلتقي جميعا في مفهوم واحد يعبر عن فعل يتضمن اما التمليك سواء لمال او لمنفعة[2]، او هي عهد بالتصرف في امر بعد الموت، عن طريق التبرع.

لقد نظم المشرع الجزائري أحكام الوصية في القانون المدني في المواد 775- 776 -777في الفصل الثاني تحت عنوان طرق اكتساب الملكية في القسم الاول تحت عنوان الاستيلاء و التركة[3]بحيث اعتبر الوصية طريقة من طرق انتقال الملكية من الموصي الى الموصى له، حيث نظمها كذلك في قانون الأسرة وذلك من خلال نص 184 التي عرفتها بأن: " الوصية تمليك مضاف إلى ما بعد الموت بطريق التبرع".[4]

حيث يقصد بكلمة " تمليك" هي أن الوصية قد تكون بالأحيان سواء كانت عقار ، أو منقولا أو بالدفع تسكن دار أو زراعة أرض و المراد بعبارة (مضاف إلى ما بعد الموت) هو أن أثر التصرف الذي تم في جل الحياة لا يترتب إلا بعد وفاته. أما المقصود بعبارة (التبرع) هو

---

[1] *المواد 162 و 127 من القانون رقم 84-11 المؤرخ في 9 يونيو 1984 المتضمن قانون الاسرة ، الجريدة الرسمية ، العدد 24*

[2] كمال حمدي، المواريث والهبة والوصية منشأة المعارف مصر، د.ط ، 1991، ص190.

[3] المواد 775-776-777 من الأمر رقم 75-58 المؤرخ 20 رمضان 1395 الموافق 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني المعدل المتمم.

[4] شيخ نسيمة، أحكام الرجوع في التصرفات التبرعية في القانون الجزائري الهبة- الوصية –الوقف- دار هومة ، الجزائر، 2012، ص120-181.

الوصية تتم بدون عوض باعتبارها مال أوجبه الموصي في ماله تطوعا بعد موته، وذلك بإخراج الوصايا التي تبني على بيع أو ايجار لشخص ما و ذلك باعتبار الوصية تم بدون عوض.[1]

الملاحظ أن المشرع الجزائري في تعريف الوصية حصرها في كل ما يعتبر تمليكا فقط، وذلك لأن الوصية تشمل بالمال أو بالمنفعة وتشمل كذلك الإسقاطات لتكاليف معينة كالإبراء من الدين، تأجيله أو الكفالة، كما تشمل جهة من جهات كالوصية للمساجد والمستشفيات والملاجئ وليس الوصية للأشخاص المعنيين بالاسم أو بالوصف فقط.

كما نص قانون الاسرة على ان الوصية تكون في حدود ثلث التركة ، و اذا جاوز الثلث تكون متوقفة على اذن الورثة.إضافة الى ذلك وضع قانون الاسرة الجزائري شروط لصحة الوصية و التي تتمثل في:

- ان يكون الموصي سليم العقل و يبلغ من العمر 19 السنة.
- لا تصح الوصية لقاتل الموصي عمدا.
- يمكن للحمل ان يستحق الوصية بشرط ان يولد حيا.
- كما لا يمكن للوارث ان يستفيد معليه يمكن لمالك السفينة ان ينقل ثلث السفينة الى شخص ليس من الورثة اذا توفر لكلا الأطراف الشروط سالفة الذكر.[2]

الفرع الثالث : انتقال ملكية السفينة عن طريق الهبة

تعتبر الهبة طريق من طرق انتقال الملكية حيث عرفتها المادة 22 من قانون رقم 84-11 المتضمن قانون الأسرة كما يلي: "الهبة تمليك بلا عوض "[3] حيث نلاحظ من خلال نص المادة أن المشرع الجزائري لم يذكر في تعريفه كلمة أو اسم عقد لكن هذا لا يعني إخراج الهبة من طائفة العقود أو نزع صفة العقد منها وهذا ما بينته المادة 206 من نفس القانون (قانون أسرة) كما يلي :" تنعقد الهبة بالإيجاب والقبول، وتتم الحيازة ومراعاة أحكام قانون التوثيق في العقارات والإجراءات الخاصة في المنقولات" وإذا اختل أحد القيود السابقة بطلت الهبة.

حيث نستخلص من نص المادة أن عقد الهبة يكون بموجب تطابق إرادتين وهما الإيجاب والقبول بمعنى أن الهبة عقد يبرم بين الأحياء الواهب والموهوب له وتكون دون عوض مع اقتران العنصر الجوهري وهي نية التبرع حيث أن المشرع الجزائري لم يذكر بصفة صريحة

---

[1] صقر نبيل، تصرفات مريض مرض الموت، الوصية للبيع الهبة موقف الكفالة، دار القهر للنشر والتوزيع، الجزائر، 2008، ص62

[2] *مرجة نور الهدى و صروب حواء ، تحديد صفة المجهز في التشريع الجزائري ، مذكر ة لنيل شهادة الماستر تخصص : قانون النشاطات البحرية و المينائية ، كلية الحقوق و العلوم السياسية قسم الحقوق، جامعة 02 اوت 1955 ، سكيكدة ، 2014 ، ص10*

[3] *المادة 202-206 من قانون رقم 84-11 المؤرخ في 09يونيو 1984 المتضمن قانون الأسرة المعدل والمتمم بالأمر 05-02 المؤرخ في 27 فبراير 2005*

عنصر النية التبرع، إلا أن عقد الهبة لا يقع إلا في حياة الواهب والموهوب له ولا تتعقد إلا بتطابق الإيجاب مع القبول، كما تسري نقل ملكية الشيء الموهوب من الواهب إلى الموهوب له القاعد العامة المتعلقة بنقل ملكية المبيع، وبما أن السفينة من الأموال المنقولة فيجوز ايهابها ونطبق عليها القواعد الخاصة بالهبة.

تقوم الهبة بالإيجاب و القبول من قبل الواهب و الموهوب، و يشترط فيها القبض و الرسمية وذلك في ما يخص العقارات، فهي عبارة عن عقد يتنازل فيها الواهب عن كل او بعض ممتلكاته للموهوب هذا ما يبين لنا خطورة الهبة لأنها تؤثر على الذمة المالية للواهب و على عائلته ، إضافة الى ان يشترط في الواهب بلوغ سن 19 سنة و سلامة العقل، [1]و عليه تنتقل السفينة بالهبة وذلك عند تقديم الواهب السفينة للموهوب و ذلك نظرا للطبيعة الخاصة التي تتميز بها السفينة.

الأصل أن نفقات الهبة هي من مصروفات العقد وتسليم الشيء الموهوب، ونقله إلى الموهوب له، وكذلك الأصل أن هذه المصروفات يتحملها الموهوب له حتى ال يجتمع الواهب بين تقديم مال له دون مقابل وبين تحمل هذه المصروفات، فإذا أراد الواهب أن يتحمل هذه النفقات يجوز الاتفاق بينه وبين الموهوب له في عقد الهبة على مصروفات تسليم الشيء الموهوب ونقله وسواء كان هذا الاتفاق ضمنيا أو صريحا فهو يستخلص من محتوى أو ظروف العقد.

المطلب الثاني : اكتساب ملكية السفينة حسب القانون البحري

إضافة الى طرق اكتساب ملكية السفينة التي قمنا بتناولها سابقا هناك اساليب أخرى منها ما نص عليها المشرع الجزائري و هي عن طريق الشراء، الذي هو عبارة عن عقد بيع يخضع لنفس شروط البيع في القواعد العامة من شروط موضوعية و أخرى شكلية، اما الأسلوب الثاني من اكتساب ملكية السفينة هو بناء السفينة إذ هي الطريقةالمعتادة منذ القدم و التي بدورها تنقسم الى نوعين الأول متمثل في البناء المباشر و الذي يقوم على ان المالك هو الذي يشتري معدات البناء بنفسه و غيرها من الاعمال التي تؤدي الى بناء السفينة الا ان هذا النوع قد اصبح نادرا و يقتصر على سفن الصيد الصغرى فقط، أما النوع الثاني و الأكثر شيوعا من الأول هو البناء الغير مباشر حيث يقوم على الشركات الكبرى و التي تختص ببناء السفن بمواصفات يطلبها المجهزون، و منه سنقسم هذا المطلب الى اكتساب ملكية السفينة عن طريق البناء (الفرع الأول) والى اكتساب ملكية السفينة عن طريق الشراء (الفرع الثاني).

الفرع الأول : اكتساب ملكية السفينة عن طريق البناء

[1]*علي عمارة ، كاملي مراد ، الرجوع في الهبة بين النص و الاجتهاد في التشريع الجزائري ، مجلة الاجتهاد القضائي، الجزائر، المجلد 12 ، ص59*

إن بناء السفن من الطرق المعتادة التي تسمح للشخص باكتساب ملكية السفينة إلا أن القانون البحري لم يتطرق لعقد بناءها وتركه للقواعد العامة على غرارها عقود المقاولة و عقود العمل.

بالرغم من مساعي الجزائر نحو إقامة صناعة بناء السفن إلا انه لازالت هذه الصناعة مشروعا مستقبليا ربما سيسمح للدولة الوفاء بكل احتياجاتها من السفن لتحقيق الاكتفاء الذاتي في مجال النقل عبر البحر. [1]حيث من خلال تجميع بعض المنقولات المتفرقة تولد السفينة كوحدة قانونية جديدة لها ذاتيتها و يمكن أن تكون محلا للملكية ، وتعرضت صناعة السفن لأزمة كبيرة سنة 1974 ساهم في حدوثها عدة أسباب من بينها ازمة البترول.

يخضع بناء السفينة الى اتفاق بين كل من الباني و طالب البناء و الذي يكون عادة مجهز السفينة، حيث يكون هذا العقد من العقود الملزمة للجانبين إذ يترتب عليه التزامات لكلا الطرفين، فتتمثل التزامات الباني في تسليم السفينة وذلك إذا تم بناءها حسب المواصفات و المعايير المتفق عليها في الميعاد و المكان المتفق عليهما، و تسلم السفينة و هي عائمة و يجب تجربتها للتأكد من صلاحيتها للملاحة البحرية و قدرتها على تحمل مخاطر البحر كما يلتزم الباني بضمان العيوب الخفية، أما التزامات طالب البناء فتكمن في تسلم السفينة إضافة الى ذلك له التزام جوهري و هو دفع الثمن المتفق عليه.[2]

تكون طبيعة عقد بناء السفينة تجارية بالنسبة للباني، أما بالنسبة للمشتري فتكون حسب الغرض من بنائها فاذا كان الهدف من ذلك التجارة فتكون طبيعته تجارية، أما إذا كان هدفه النزهة فطبيعته مدنية أما بالنسبة لطريقة اثابته فقد نص المشرع الفرنسي مؤدي تكييف عقد بناء السفينة بأنه بيع تحت التسليم، اعتباره عقدا من شأنه ترتيب أثر ناقل حقعيني على سفينة، مما يلزم معه افراغه في محرر رسمي، ويترتب على ذلك عدم جواز اثبات العقد الا بإحراز المحرر الرسمي، والذى لا يقوم مقامه أي دليل آخر للإثبات مادام العقد يقع باطلا لتخلف الركن الشكلي.

معذلك يلاحظ أن المشرع لم يشترط الرسمية الا فيما يتعلق بالتصرفات الواردة على السفينة، اي متى اصبحت منشأة تامة الصنع، وهو ما لا يتوفر فى السفينة وهى لا تزال في طور البناء و من هذا المنطلق نص المشرع المصري على أن عقد بناء السفينة لا بثبت الا بالكتابة، كما لا يثبت اي تعديل يطرأ على العقد الا بالكتابة و يؤكد الحكم المتقدم رضائية عقد بناء السفينة اذ يتطلب الكتابة للإثبات لا لتكوين العقد، ودون اشتراط تبعا لذلك أن تكون الكتابة رسمية.

---

[1]مرجة نور الهدى و صروب حواء ، مرجع سابق ، ص12

[2]بن حمو فتح الدين ، ملكية السفن في التشريع الجزائري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، الجزائر ، الصادرة في أكتوبر 2019 ، المجلد 06، العدد 01 ، ص 164.

تجدر الاشارة إلى أنه متى كان مال السفينة تخصيصها للملاحة التجارية يعتبر عقد بناء السفينة عملا تجاريا بطبيعته بالنسبة إلى طرفيه، ومع ذلك وخروجا على مبدأ حرية الاثبات في المواد التجارية، يتعين اثبات عقد بناء السفينة في جميع الأحوال، وكذلك كل تعديل يطرأ عليه بالكتابة. [1]

على أنه إذا كانالعقد مكتوب يكون اثباته عن طريق الكتابة الرسمية فقط و في حال عدم افراغ محتواه في عقد جاز اثابته بكل وسائل الاثبات، في حين قيد المشرع الجزائري اثباته بالكتابة الرسمية لأنها شرط من شروط انشاء عقد البناء. [2]

لقد قسم الفقه بناء السفينة الى نوعين من البناء يتمثلان في البناء المباشر و الذي يسمى أيضا بالبناءالاقتصادي و البناء الغير مباشر و الذي يسميه البعض البناء بثمن جزافي.

اولا: البناء المباشر

يقصد بالبناء المباشر قيام المجهز او المالك بهذه العملية تحت اشرافه و ادارته بشراء المعدات و الآلات بنفسه، و إبرام عقود استخدام المهندسين و العمال.

بما أن ملكية السفينة التي تكون في مرحلة البناء تبقى للقائم هنا لا يخلق أي إشكال لأن المالك هو الباني في هذه الحالة، وفي الوقت الحالي أصبحت هناك شركات خاصة ببناء السفن خاصةً السفن الكبرى، إذ اصبح البناء المباشر يختص ببناء السفن الصغيرة فقط.

صورة هذا الأسلوب هو أن يتولى طالب البناء بنفسه عملية بناء السفينة فيقوم بشراء المواد اللازمة و يتعاقد باسمه مع العمال و الفنيين الذين يقومون بتنفيذ عملية البناء تحت إدارته وإشرافه، أو يتعاقد مع مقاول يقوم بشراء الأدوات والمواد لحسابه فيتعاقد هذا الأخير المقاول مع العمال والفنيين باسم المجهز وتحت إشرافه.

لا يثير هذا الأسلوب في بناء السفن أي صعوبات قانونية، لأن الباني والمالك هو نفس الشخص، وعليه تكون الملكية لشخص واحد من بداية البناء إلى الانتهاء منهلكن هذا الأسلوب من البناء أصبح نادرا في الوقت الحاضر إلا بالسفن الصغيرة غير المعقدة كسفن الصيد، حيث أصبحت الشركات المتخصصة لبناء السفن تقوم بالبناء بشكل متطور يعجز أسلوب البناء المباشر على القيام بها. [3]

***ثانيا :* البناء الغير مباشر**

---

[1] هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر ، كلية الحقوق جامعة الإسكندرية، 2002، ص38.

[2] *العربي بوكعبان ، الوافي في القانون البحري ، دون طبعة ، دار هومة للطباعة و النشر ، الجزائر ، 2020 ، ص 98*

[3] *بن حمو فتح الدين ،ملكية السفن في التشريع الجزائري ، مرجع سابق ، ص164.*

صورة الأسلوب الثاني، فهو أسلوب البناء غير المباشر أو بثمن جزافي، حيث يقوم طالب البناء بالتعاقد مع شركة متخصصة ببناء السفن على بناء سفينة وفقا لمواصفات معينة وتسليمها له بعد تمامها لقاء ثمن معينفي الحالة الأخيرة، يظهر علنا إشكال حول تكييف هذا العقد، فاتجاه يرى أنه عقد مقاولة ولكن في عقد المقاولة يتعهد المقاول بالقيام بعمل بناء على طلب رب العمل و لحسابهوبمواد مملوكة لهذا الأخير، كما أن عقد المقاولة يكون بإشراف وتوجيه صاحب العمل. ولا ينجز بناء السفينة بهذه الطريقة، فطالب البناء لا يقوم بالإشراف والتوجيه المعروفين في عقد المقاولة على الرغم من اطلاعه على مراحل الإنجاز وأحيانا يوكل خبراء المعاينة بناء السفينة، ويترتب هنا على تكييف العقد بأنه مقاولة أن السفينة تكون مملوكة لطالب البناء منذ بدء البناء.

لذلك يرى اتجاه آخر وهو الراجح أن عقد بناء السفينة ليس إلا عقد بيع، ولأن محل البيع هو السفينة الجاهزة الصالحة للملاحة فهو عقد بيع الأشياء المستقبلية أو بيعا تحت التسليم.[1]

يترتب على تكييف العقد بأنه عقد بيع أشياء مستقبلية أو بيع تحت التسليم أن الباني يظل مالكا للسفينة حتى تمام بنائها وتسليمها لطالب البناء - وهو الأمر الذي لا يتعارض مع ما جاء به المشرع البحري الجزائري، ويترتب على ذلك عدة آثار أهمها:

- ان الباني يتحمل تبعة هلاك السفينة قبل تسليمها لطالب البناء، فينفسخ البيع ويسترد طالب البناء المبالغ التي سبق له دفعها.

- كذلك إذا أفلس الباني أثناء البناء، فليس لطالب البناء استرداد السفينة من التفليسة لأن ملكيتها مازالت للباني ويقتصر حقه على الدخول في التفليسة بمقدار ما دفعه من مبالغ في هذه الحالة يقوم الباني ببناء السفينة حسب معايير و مواصفات يحددها طالب البناء مقابل دفع هذا الأخير مبلغ نقدي إجمالي، فيتولى الباني شراء المعدات و الأدوات و استخدام العمال حتى يسلم السفينة الى طالب البناء في المعاد المحدد.

لقد اثارت طبيعة هذا العقد جدلا حيث هناك من يصنفه عقد مقاولة و هناك من يعتبره بيع معلق على شرط او بيع لشيء مستقبلي ، لكن اغلبية الفقه و القضاء يعتبرون ان هذا العقد هو بيع تحت التسليم.

يترتب على اعتبار عقد بناء السفينة عقد بيع تحت التسليم الاحكام الخاصة التالية:[2]

- تبقى ملكية السفينة للباني الى غاية تسليمها لطالب البناء.

---

[1] *محمد السيد القفي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، سنة 2007، ص98.*

[2] *بن حمو فتح الدين ، ملكية السفن في التشريع الجزائري ، مرجع سابق ، ص165.*

• الرهون التي ترد على السفينة في مرحلة البناء صحيحة و تنتقل الى طالب البناء بمجرد تسليمها له.

• إذا افلس الباني لا يحق لطالب البناء بطلب استرداد أمواله حيث يخضع لقسمة الغرماء مع الدائنين الاخرين.

• إذا هلكت السفينة وهي في طور البناء يحق لطالب البناء فسخ العقد و استرداد أموالها.

إذا هلكت المواد دون تقصير من الباني، الّتي يتعاقد من خلالها المجهّز مع شخص آخر أيّ مقاول لبنائها كأحد المصانع المتخصّصة في مجال بناء السّفن،باستخدام عمّال متخصّصين، حيث يعهد المجهّز للباني بناء سفينة بأوصاف معيّنة، فيقوم بشراء الأدوات اللازمة، والمعدّات واستخدام العمّال في بناء السّفينة ويراقب ممثّلي المجهّز الباني بخصوص مدى احترامه الشّروط المطلوبة لطريقة صنع السفينة، ويسلّم الباني سفينة عائمة وصالحة للملاحة للمجهّز طالب البناء بمواصفات فنّية وميعاد متّفق عليهما مقابل دفع ثمنه الّذي يحدّد جزافا، مع أنّه يختلف الأجر المدفوع حسب الوقت الّذي تنجز فيه السّفينة، والّذي يختلف بالنّظر الى عمل كلّ فرد من الأفراد العاملين على متن السّفينة، والّذي يعتبر مالكا لها منذ البداية لما يقدّمه من مواد أوّليّةوهذا بعد التأكّد من صلاحيّتها للملاحة من قبل شركات الاشراف وتصنيف السّفن بموجب شهادات مؤقّتة الّتي توصف في علاقتها مع المجهّزين بالنّاصحين التّقنيين بالنّسبة لمختلف للمتدخّلين التي تختصّ في التّسيير التّقني للسّفن، بناءا على عقد الوكالة وهو ما قضت به محكمة استئناف باريس في ويمثّل الخبراء مجهّز السفينة في مكان الورشة وفي العلاقات مع الأطراف المتعاقدة. [1]

الفرع الثاني : اكتساب ملكية السفينة عن طريق الشراء

الى جانب بناء السفينة كصورة لكسب ملكيتها و التي نص عليها القانون البحري الجزائري، هناك طريقة أخرى و التي تتمثل في شراء السفينة إذ يخضع بيع السفينة الى القواعد العامة التي تخضع لها العقارات.

لقد عرفت المادة 351 من القانون المدني الجزائري عقد البيع على أنه عقد يلتزم بمقتضاه البائع بأن ينقل ملكية شيء او حقا ماليا اخر للمشتري مقابل مبلغ مالي. [2]

يتم نقل ملكية السفينة عن طريق الشراء بعد منح السلطة الإدارية البحرية المختصة في

ميناء التسجيل رخصة لمالكها بموجب عقد بينه و بين المشتري، و تكون طبيعة هذا العقد تجاريا لكلا من البائع و المشتري إذا كان هدفهما تحقيق الربح، أما إذا كان غرض المشتري استعمال السفينة للنزهة و البائع قد اكتسب ملكيتها عن طريق الميراث يعد عقد بيع السفينة هنا عملا مدنيا.

---

[1] *بور طال امينة ، العقود الناقلة لملكية السفن البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، العدد الثامن،2018، ص113.*

[2] *المادة 351 من الأمر 75-58 ، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 و المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم، الجريدة الرسمية 78 المؤرخة في 30 سبتمبر 1975.*

لإثبات عقد بيع السفينة فقد نص المشرع الجزائري اشترط أن تثبت التصرفات التي ترد على السفينة بعقد رسمي صادر عن الموثق وذلك حسب المادة 49 من القانون البحري الجزائري الفقرة الأولى منه و التي تنص على : "إن العقود المنشأة او الناقلة أو المسقطة لحق الملكية أو الحقوق العينية المترتبة على السفن أو حصصها يجب أن تثبت تحت طائلة البطلان، بسند رسمي صادر عن الموثق".و الفقرة الثانية من نفس المادة فتنص على يجب شهر ما يرد عليها وذلك بتسجيل أي تغيير يطرا على أحد عناصر السفينة أو في تصرفات القانونية في سجل السفينة. اما فيما يخص أركان عقد بيع السفينة فهي نفس الأركان الواردة في القواعد العامة إلا أن القانون البحري قد اشترط في السفينة توفرها مجموعة من الشروط و المتمثلة في أن تكون المنشأ ذات وصف سفينة و إلا لا تخضع للأحكام الواردة في هذا القانون.

أما بخصوص نقل ملكية السفينة لشخص أجنبي فلا يتم ذلك إلا برخصة مسبقة صادرة عن السلطة البحرية المختصة و هذا حسب المادة 51 من القانون البحري الجزائري. [1]

على ذلك تعتبر عملية بيع السفينة أو شراؤها أعمالا تجارية سواء للبائع أو المشتري ويكون عقد شراء السفينة عندئذ عملا تجاريا، إذا كان القصد منه استغلال السفينة في النشاط التجاري أو كان القصد هو إعادة البيع، أما إذا كان شراء السفن بغرض النزهة أو الصيد فلا يعد عملا تجاريا.

هنا يشترط لكي ينتج عقد البيع آثاره سواء بين المتعاقدين أو بالنسبة للغير أن يتم التسجيل في دفتر تسجيل السفن، فالتسجيل ليس شرطا لانعقاد العقد وإنما يترتب عنه أهم أثر وهو نقل الملكية.

في الحقيقة إن هذه الشروط الموضوعية كلها قواعد لم ينظمها المشرع الجزائري بعكس المشرع البحري الليبي الذي أظهر اهتمامه بالأسطول التجاري. لأن انتقال ملكية السفينة إلى شخص أجنبي يؤدي إلى الإضرار بحجم الأسطول التجاري الذي تهتم الدولة بالمحافظة عليه، حتى أنه يقع باطلا في القانون الليبي مثلا : بيع السفينة المحجوزة أو المرهونة لأجنبي إلا بموافقة السلطات المختصة، ولم يحدد المشرع الليبي هنا من أن السفينة يجب أن تكون ليبية، أم المقصود من النص أي سفينة محجوزة ، بعكس المشرع الجزائري البحري في هذه الحالة الذي منع انتقال ملكية السفن الجزائرية فقط من دون رخصة مسبقة عن السلطة البحرية المختصة.[2]

يعتبر عقد تملّك السّفينة بالشّراء من العقود الرّضائيّة الّذي تتطلّب توافر محلا لانعقاد العقد الَّذي يستلزم ضرورة أن تكون المنشأة محلّ البيع سفينة بحريّة الّتي يجب أن توجد وقت التّعاقد والاوقع العقد تحت طائلة البطلان، بحيث لا يعتبر العقد بيعا اذا فقدت السّفينة صلاحيّتها للملاحة ويمكن

---

[1] *المادة 51 من الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 و المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية 29 المؤرخة في 10 افريل 1977 المعدل و المتمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 غشت 2010 الجريدة الرسمية 46 المؤرخة في 18-08-2010*

[2] *بن حمو فتح الدين،ملكية السفن في التشريع الجزائري، مرجع سابق، ص164.*

أن يرد البيع على حصّة شائعة في السّفينة وان كان نادرا،كما يتطلب الأمر لانعقاد العقد بيع السّفن ، ويشترط أن تباع السَفينة على أساس الاختيار.

كما يتميّز عقد بيع السّفينة بخصوصيّة من حيث الأهليّة لاسيّما فيما يتعلّق بربّان السّفينة فعلى أساس تقمص البائع صفة المالك أو المفوّض أو وكيل عن مالك السّفينة لأجل القيام بعمليّة بيع السّفينة فيجب أن تكون وكالته خاصة تجيز بيع السّفينة، وهو ما ينطبق على الربّان باعتباره وكيل مالك السفينة أو مجهزها الّذي ينوب عنه بموجب نيابة عامّة ممّا يستوجب عليه بيع السفينة بموجب تفويض خاص من مالكها والابطل العقد، بما أنّه لا يتمتّع بسلطة بيع السّفينة، الأمر الّذي يستوجب عليه الحصول على توكيل خاص إذا أراد التصرّف في السّفينةحسبما يتبيّن لنا من خلال المادّة 585 من ق. ب. جالّتي تنصّ على عدم امكانيّة ربّان السفينة القيام بالتزامات أخرى إلا بموجب توكيل صريح من المجهّز.ويجوز البيع بالمزاد العلني حينما لا يوجد تفويض أو تعليمات خاصّة، حينما يثبت عجز بالسّفينة عن الملاحة بل الأكثر من ذلك أنّه لا يعتبر بيع السّفينة من العمليّات المصرّح للربّان القيام بها وهذا باستثناء الحالة التي تباع فيها السّفينة غير صالحة للملاحة بناءا على معاينة بمحضر محرّر من قبل خبراء معيّنين. [1]

الجدير بالإشارة الى أنّه لا يتحقّق اكتساب ملكيّة السّفن البحريّة عن طريق الشّراء الا بعد الحصول على تصريح من قبل السّلطة الإداريّة البحريّة المختصّة في ميناء التّسجيل بموجب رخصة مسبقة طبقا للمادّة 50 من ق. ب. ج بناءا على عقد مبرم بين مالك السّفينة والطَرف الرّاغب في كسب ملكيّتها مقابل ثمن نقدي.

كما يحقّ للأجنبي شراء السّفينة بعد الحصول على تصريح من السلطة البحريّة المختصّة طبقا للمادة 51 من ق.ب.ج إلا أن هذا قد يؤدّي إلى فقدان السّفينة للجنسيّة الوطنيّة نتيجة عدم توافر النّسبة المقرّرة للملكيّة الوطنيّة. ولا يمنعنا هنا الأمر من التّذكير أنّه اذا كان من الجائز شراء السّفن من قبل الأجانب فانّ تسجيل السفن يقتصر على السّفن الوطنية دون السّفن الأجنبيةبحيث ينبغي أن يتمتّع الطّاقم الموجود على متن السفينة بالجنسية الجزائرية أيّ "جزارة السفينة"

وذكر كافّة البيانات في دفتر تسجيل السفن ذلك أنّه إذا تخلّف شرط الملكيّة الوطنيّة تشطب السّفينة من سجّل السّفن، وهو ماوبالرّغم من الطّابع الرّضائي لعقد بيع السّفن الا أنّه يتطلّب الشّكليّة كركن أساسي في العقد بإفراغه في قالب رسمي أو عرفي نظرا لأهمّيتها حسبما تقتضيه المادّة 49 من ق.ب.ج حيث يشترط إفراغ عقد شراء السّفينة في محرّر رسمي، دون اشتراطه لإثبات عقد بيع السّفينة التي لا تلزم الابيع السّفن سواء كانت سفن تجاريّة أم سفن صيد أم نزهة، أيّا كانت طبيعة الملاحة البحريّة، خاصّة لمنح السّلطات إمكانيّة التحقّق من جنسيّة السّفينة أمام المصلحة الوثيقة الّتي تربطها بالملكيّة.

---

[1] *بور طال امينة، مرجع سابق، ص117.*

كما اشترطت ذات المادّة ضرورة تقييد البيع في سجل السّفن أين لا يؤدّي تسجيل السّفينة وظيفته الا للإثبات فقط ممّا يميّزها عن سائر المنقولات والعقارات، الأمر الّذي يترتّب على تخلّف الكتابة البطلان المطلق، ممّا يجوز لكلّ ذي مصلحة أن يتمسّك به، كما يجوز للمحكمة أن تقضي به من تلقاء نفسها.

هذا على خلاف ما هو عليه الحال بخصوص المشرّع الفرنسي الّذي يستوي لديه أن يفرغ عقد الشّراء في محرّر رسمي أو عرفي بموجب المادّة 10 من القانون الفرنسي الصّادر في 03/01/1967 الخاص بالنّظام القانوني للسفن والمنشآت البحرية الأخرى، ليشترط هو الآخر ضرورة تقييد عقد البيع في سجّل السّفن لينتج أثره بالنسبة للغير بما أنّ العقد قد استوفى شروط انعقاده لنقل الملكيّة فيما بين المتعاقدين و بعد توافر هذه الشروط لأجل اكتساب السّفن البحريّة عن طريق الشّراء تلقى على عاتق المشتري بعض الالتزامات كدفع الثّمن، مع تمتّع الباني بضمانات لأجل استيفاء الثّمن من حجز للمبيع وحقّ التتبّع، وفسخ العقد واسترداد السّفينة، كما الشأن عليه في القواعد العامّة يلتزم البائع بتسليم السّفينة المبيعة، وضمان العيوب الخفيّة التي يكشف عنها بالسّفينة، نظرا لما تتمتع به من مواصفات فنّية وتكنولوجيّة، التّي لا يتمّ الكشف عنها الآمن قبل جهات فنّية متخصّصة.[1]

بعد ما تكلمنا عن شراء السفينة و الشروط المتعلقة بها في مختلف القوانين سنتطرق لمعرفة اركان عقد بيع السفينة أولا و ثانيا آثار عقد بيع السفينة فهي تخلف آثار لكل اطراف عقد بيع السفينة.

اولا: اركان عقد بيع السفينة

تتمثل أركان عقد البيع حسب القواعد العامة في أركان موضوعية و هي الرضا و السبب و المحل، وأخرى شكلية حيث إذا تخلف أحد هذه الأركان يعد العقد باطلا ، و بما ان السفينة تعتبر

ذات طبيعة خاصة و تخضع لقواعد العقار في مجال عقد البيع و منه ينطبق على عقد بيعها احكام عقد البيع في القواعد العامة.

1/ الأركان الموضوعية:

أ / الرضا

الرضا هو توافق إرادة كلا الطرفين على نقل ملكية السفينة من البائع الى المشتري مقابل مبلغ نقدي، حيث لا ينعقد العقد إلا بتطابق إرادة كل من البائع و المشتري على إحداث أثر قانوني.

ولكي يكون العقد صحيحا يجب توفر شروط الرضا التي تتمثل في أهلية الأداء أي بلوغ المتعاقدين سن 19 سنة كاملة، وتطابق إرادتهما الايجاب و القبول إضافة الى ذلك توفر شروط

[1] *بور طال امينة ، مرجع سابق، ص119.*

صحة التراضي المتمثلة في خلو إرادة الأطراف من عيوب الرضا و هي التدليس و الاكراه، الاستغلال و الغلط.

إضافة الى أن الدول التي تقوم بالتجارة البحرية لا يمكنها تجاهل خطورة نقل ملكية سفينة من شخص لأخر وهذا يبين لنا الأهمية البالغة لهذا العقد. [1]

ب/ المحل

من الطبيعي أن يكون المحل هنا هو السفينة و حسب القواعد العامة المحل يجب أن يكون ممكنا و موجودا او قابلا للوجود وقت ابرام العقد، فإذا هلكت قبل بيعها عد العقد باطلا. [2]

كما يجب ان يكون معينا او قابلا للتعيين ، كما نصت المادة 92 من القانون المدني على ان:" يجوز ان يكون محل الالتزام شيئا مستقبلا و محققا" و من خلال هذه المادة يتضح لنا ان المشرع قد أجاز بيع الأشياء المستقبلية وينطبق على هذا بيع السفينة قبل بناءها وينصب البيع على منشاة ذات وصف سفينة صالحة للملاحة البحرية و مخصصة لهذهالملاحة على وجه الاعتياد، كما يشمل المحل هيكل السفينة و ملحقاتها الازمة لاستغلالها الملاحي.

ج/ السبب

السبب هو أحد الأركان الموضوعية للعقد وإذا تخلف عد العقد باطلا ، ويقصد به الغرض او الدافع الذي أدى بصاحب السفينة الى بيعها ، ويجب ان يكون السبب مشروعا و لا يخالف النظام العام و الآداب العامة، ويجب توفر في السبب شروط معينة ليكون صحيحا متمثلة في :[3]

- إن التزام كلا الطرفين مرتبط بالأخر حيث يكون سبب نقل البائع ملكية السفينة للمشتري هو الحصول على ثمنها في المقابل المشتري سبب دفع الثمن هو الحصول على الملكية و بالتالي إذا تخلف أحد الالتزامين لا ينشا التزام الاخر.
- أن يكون السبب صحيحا أي أن لا يكون صوريا حيث هنا يقع المتعاقد في الغلط إضافة الى ذلك ان يكون السبب مشروعا، فاذا خالف النظام العام و الآداب العامة عد العقد باطلا بطلانا مطلقا.

2/ الأركان الشكلية:

أما بالنسبة للشكلية في عقد بيع السفينة نص عليها المشرع الجزائري في المادة 324 مكرر (1) قانون مدني على ان يجب، تحت طائلة البطلان، تحرير العقود التي تتضمن نقل ملكية عقار او

---

[1] *حمو فتح الدين، ملكية السفن في التشريع الجزائري، مرجع سابق، ص 165*

[2] *المواد 92 و 94 من الأمر 75-58 السالف ذكره.*

[3] *ريم مراحي ، الشكلية في البيع العقاري في التشريع الجزائري ، مجلة العلوم الاجتماعية و الإنسانية ، العدد الخامس عشر، ص86.*

حقوق عقارية، و بما ان السفينة ذات طبيعة خاصة و تخضع لأحكام العقار فيما يخص عقد البيع بالتالي لانتقال ملكية السفينة لابد من توفر الرسمية.[1]

حيث يجب ان يتم تسجيل أي تصرف قانوني يرد على السفينة كبيعها مثلا في دفتر تسجيل السفن لأنه يترتب عليه نقل ملكيتها لشخص اخر و هذا ما نصت عليه المادة 34 من القانون البحري الجزائري. [2]

كما نصت المادة 49 من نفس القانون على ان :" ان العقود المنشئة او الناقلة او المسقطة لحق الملكية او الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن او حصصها ، يجب ان تثبت تحت طائلة البطلان بسند رسمي صادر عن الموثق ، يتضمن نوع السفن وسعتها و مداخيلها و مخارجها وأسماء مالكيها السابقين ، و بقدر الإمكان ، طابع و تاريخ عمليات نقل الملكية المتعاقبة". و يتضح لنا من خلال هذه المادة ان المشرع الجزائري قد اشترط افراغ إرادة الطرفين في عقد رسمي صادر عن الموثق إلا عدّ العقد باطلا ، و بالتالي ان لإثبات عقد البيع لا يكون الا بالكتابة الرسمية مهما كانت طبيعة البيع اما تجارية او مدنية.

ثانيا: اثار عقد بيع السفينة

لنشأة عقد بيع السفينة اثار تتمثل في التزامات كلا الطرفين وتطبق قواعد القانون المدني بالنسبة لعقد البيع ، حيث يلتزم البائع بتقديم السفينة وكل ملحقاتها او بعضها حسب الاتفاق في الميعاد المتفق عليه و بالحالة المتفق عليها ، و من التزاماته أيضا ضمان العيوب الخفية اذا لم يتم اعفاءه من هذا الالتزام في العقد ، و يكون على البائع ضمان التعرض و الاستحقاق.

اما بالنسبة للمشتري فله التزام جوهري متمثل في دفع ثمن السفينة في مكان و ميعاد تسلمه لها ، و يكون للبائع ضمانات استفاء الثمن و المذكورة في القواعد العامة المتمثلة في حق حبس السفينة او فسخ العقد و استرجاع السفينة[3] و سنقوم بالتكلم عن التزامات كل من البائع و المشتري الذي يصبح مالكا لها ثانيا بالتفصيل.

1/ التزامات البائع:

يلتزم البائع بتسليم البضاعة المباعة المتفق عليها في العقد صنفا وقدرا و إذا أخل البائع بالتزامه تجاه المشتري بأن كانت البضاعة المسلمة من صنف أقل جودة من الصنف المتفق عليه أو كانت كميتها أقل فإنه يكون قد أخل بالتزامه بالتسليم، الامر الذي يمكن المشتري من أن يطلب فسخ البيع، وللقاضي سلطة تقديرية في تلبية طلبه.

وقد جرى القضاء في هذه الحالة على إنقاص الثمن بدال من الحكم بفسخ البيع، وذلك نظرا لما يترتب على الفسخ من إعادة من إعادة نقل البضاعة إلى البائع واضطراب في العلاقات القانونية

---

[1] *المادة 324 من الأمر 75-58 السالف ذكره*
[2] *المادة 34 من الأمر 76-80 السالف ذكره*
[3] *مرجة نور الهدى و صروب حواء ، مرجع سابق ، ص18.*

التي تمتد من المشتري إلى من اشترى منه البضاعة وهكذا، و لأن التاجر يستطيع غالبا تصريف البضاعة و لو كانت مختلفة عن تلك التي تعاقد عليه. [1]

يعد التسليم من التزامات البائع، ويتحقق التسليم عند شحن السلعة ، وبالتالي يكون البائع قد حقق التزامه إذا سلمها الناقل مقابل حصوله على سند الشحن، ويعتبر التسليم في هذه الصورة تسليما حكميا للبضاعة من قبل البائع إلى المشتري، وعندما يسلم البائع سند الشحن للمشتري يتحول التسليم الحكمي إلى تسليم فعلي لبضائع التي يمثلها سند الشحن و مع ذلك فقد يتفق المتعاقدان في عقد البيع على أنه إذا أخل البائع بالتزامه بالتسليم يمكن للمشتري أن يفسخ العقد، ومثل هذا الاتفاق يجعل الفسخ من خيار المشتري، فإذا اختاره أجابه القاضي لذلك، كما يجوز للمشتري كذلك طلب الفسخ إذا كانت البضاعة المسلمة غير صالحة للاستعمال المعدة له.[2]

ويتحقق تسليم البضاعة إلى المشتري بمجرد شحنها على ظهر السفينة في ميناء القيام، ويلجأ البائع عادة عند الشحن إلى الكشف عن البضاعة بمعرفة خبراء متخصصينوالحصول منهم على شهادة حسي نوع البضاعة تسمى شهادة النوعية أو الجودة، وهو يسعى بذلك إلى تفادي منازعة المشتري حول صنف البضاعة عند استلامه لها. غير أن لهذه الشهادة حجية نسبية وليست مطلقة، حيث يجوز للمشتري فحص البضاعة عند الوصول ثبات عكس ما جاء فيها، أي عكس ما تضمنته هذه الشهادة.

من بين الالتزامات كذلك التي تقع على عاتق البائع في عقد بيع سيف، التزام هذا الاخير بإبرامه عقد النقل البحري والتأمين على البضاعة المباعة.

بإبرامه عقد الصيد مع الناقل البحري، فيقع على عاتقه شحن البضاعة المباعة ودفع أجرة نقلها، ويجب أن يتم الشحن في الميعاد المحدد في العقد وعلى ظهر السفينة التي يختارها البائع بنفسه في ميناء القيام. ويحصل البائع من الناقل بمجرد إذا أخل البائع شحن البضاعة على سند شحن يثبت واقعة الشحن في الميعاد المحدد. و إذا أخل البائع بالتزامه بالشحن في الميعاد المحدد كان للمشتري فسخ العقد والمطالبة بالتعويض عما أصابه من ضرر دون الحاجة لإعذار البائع بتنفيذ التزامه.[3]

إضافة إلى هذا يلتزم البائع سيف بالتأمين على البضاعة المباعة والذي يصدر به وثيقة تتضمن الشروط والبيانات المتفق عليها بينه وبين المشتري.

تجب الاشارة إلى أن التزامات البائع تنتهي إذا قام بمجرد شحن البضاعة المباعة على السفينة، بإرسال الوثائق والمستندات الخاصة بالبضاعة إلى المشتري، وتتضمن هذه المستندات

---

[1] *محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، مصر، 2011، ص378.*

[2] *عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة والدار الدولية للتوزيع والنشر، د.ط، 2002، ص168.*

[3] *قلوش الطيب، محاضرة حول أنواع البيوع البحرية لطلبة السنة أولى ماستر-تخصص قانون بحري، جامعة حسيبة بن بوعلي كلية الحقوق و العلوم السياسية ، الشلف،2019-2020، ص3.*

أساسا سند الشحن البحري، الذي يسمح للمشتري المرسل إليه بتسلم البضاعة لدى الوصول ومساءلة الناقل عما يصيبها أثناء النقل من هالك أو تلف، ووثيقة التأمين التي تمكن المشتري بوصفه المؤمن له من مطالبة المؤمن، أي شركة التأمين، بضمان الاخطار المؤمن عليها، زيادة على هذه الوثائق هناك كذلك فاتورة البضاعة والمستندات الجمركية.

كما قد يتفق في عقد البيع على إلزام البائع بأن يقدم مستندات أخرى مثل شهادة الخبرة التي ذكرناها، التي تثبت نوع البضاعة المشحونة على السفينة، وشهادة المنشأ التي تثبت أسم الدولة المنتجة للبضاعة المشحونة ولهذه الشهادة الاخيرة أهميتها في الحالات التي تشتهر فيها دولة المنشأ بجودة البضاعة المباعة و لعل استحقاق البائع ثمن البضاعة بمجرد إرساله هذه المستندات إلى المشتري هو الذي جعل البعض يعتبرون البيع سيف بمثابة بيع للمستندات، وهو ليس صحيح كما رأينا.

يستتبع قيام البائع بشحن البضاعة على السفينة في ميناء القيام انتقال ملكيتها إلى المشتري منذ الشحن. ويفترض نقل الملكية هنا إفراز البضاعة المباعة على نحو تتحول معه من منقولات بنوعها إلى منقولات بذاتها ، وتجرى عملية إفراز وتعيين هذه البضاعة بشحنها على ظهر السفينة ويثبت الافراز بسند الشحن الذي يتضمن سائر البيانات المتعلقة بالبضاعة.

ويتزامن انتقال مخاطر الطريق إلى المشتري مع انتقال ملكية البضاعة المباعة إليه، ومنه فبمجرد شحن البضاعة تقع تبعة هالكها أو تلفها أثناء الطريق على المشتري بوصفه مالك لها. ذلك أن الاصل في الهالك أن يقع على عاتق المالك، فهو الذي يتحمل الغرم ذا كان البائع قد التزم

بالشحن في الميعاد المحدد، فإن المشتري هو الذي يتحملويكسبه، و يتحمل مخاطر التأخر في وصول البضاعة، على أنه ليس ثمة ما يمنع المشتري بطبيعة الحال من الرجوع على الناقل بالتعويض أو على المؤمن بمبلغ التأمين.

واذا كانت ملكية البضاعة ومخاطر الطريق تنتقل إلى المشتري كما تطرقنا إليه من قبل بمجرد إفرازها، إلا أنه قد تكون البضاعة المشحونة صبا على السفينة- كالبترول والمحاصيل... ومباعة لأكثر من مستورد في مثل هذه الحالة، حيث يصعب إجراء الافراز وتعيين البضاعة هند الشحن، يذهب الفقه والقضاء إلى أن ملكية البضاعة المشحونة تكون شائعة بين المشترين منذ الشحن على أن توزع عليهم هند الوصول بحسب حصة كل منهم، و بالنسبة لهذه الحصة أيضا فإنهم يشتركون في تحمل مخاطر الطريق. [1]

الآن بعد ما تكلمنا عن البائع و ما يختص به من شحن للبضاعة و اكتسابه لصفة الشاحن و تأمينه على البضاعة المباعة بالإضافة الى التزامات اخرى سنتكلم حول التزامات المشتري و الذي يكتسب صفة المالك فيما بعد.

---

[1] *قلوش الطيب، مرجع سابق، ص5-6.*

2/ التزامات المشتري:

كأي عقد بيع أخر فإن أهم التزام يقع على عاتق المشتري بمقتضي بيع سيف هو دفع الثمن المتفق عليه للبضاعة المقتناة ، حيث يشمل هذا الالتزام الوفاء بقيمة البضاعة وأجرة النقل وقسط التأمين. ويكون الثمن مستحق الوفاء بمجرد إرسال المستندات الخاصة بالبضاعة إلى المشتري دون انتظار لوصول البضاعة ذاتها إلى ميناء الوصول.

الملاحظ أنه في مثل هذه البيوع تكاد أن تكون الثقة بين أطرافه مفقودة، نظرا لان كليهما من بلدين مختلفين يفصل بينهما البحر، الامر الذي يثير قلق الواحد منهما من عدم تنفيذ الآخرلالتزامه. لذا فقد جرى العمل على وجود وسيط يحوز ثقتهما معا. هذا الوسيط هو البنك الذي يقوم بدور هام في عملية الاعتماد المستندي. حيث يطلب المشتري من بنكه أن يفتح اعتمادا في حدود مبلغ معين الذي هو قيمة البضاعة، وأن يتعهد بالوفاء بالسفتجة التي يسحبها عليه البائع مقابل تقديم المستندات التي تمثل البضاعة إليه، فيرسل البنك إلى البائع خطاب فتح اعتماد لصالحه في حدود مبلغ معين ويتعهد فيه بالوفاء بالسفتجة لدى تقديمها. وبمجرد وصول هذا الخطاب إلى البائع يقوم بسحب سفتجة مستندية على البنك يرفق بها المستندات المطلوبة ويقوم بخصمها لدى بنكه- بنك البائع- فيحصل على ثمن البضاعة فورا، ثم يتقدم بنك البائع بالسفتجة والوثائق المرفقة بها إلى بنك المشتري مطالبابالوفاء عند حلول الاستحقاق، فيقوم بنك المشتري بالوفاء بعد فحص الوثائق والتأكد من مطابقتها لتعليمات عميله، وعندئذ يكون بنك المشتري حائزا للمستندات التي تمثل البضاعة، فيقوم بتسليمها لعميله مقابل قيمة السفتجة والمصاريف زائد العمولة التي يتقاضاها البنك.[1]

و سنتطرق الان الى مطلبنا الأخير في هذا المبحث و الذي يدور حول ملكية السفينة سواء كانت للصيد البحري او للاستغلال التجاري او لغرض النقل البحري و صورها.

المطلب الثالث : صور ملكية السفينة

تطورت صور ملكية السفينة بتطور قيمة السفن، فقد كانت هذه الأخيرة قديما بدائية وقليلة القيمة، لذلك كانت أهم صور ملكيتها هي أن تكون مملوكة ملكية كاملة للأفراد، إذ كان الفرد يستطيع أن يملك أكثر من سفينة. ومع ارتفاع قيمة السفن لم يعد بمقدور كل فرد تملك السفينة فازدادت أهمية الملكية على الشيوع، حيث يشترك عدة أفراد في تملك سفينة واحدة، ثم أصبحت الشركات هي الأقدر على شراء السفن وتملكها وبنائها، وتجهيزها للملاحة و الصيد البحري، وأصبحت بذلك الصورة الأخير هي الشائعة أو المألوفة في نطاق الاستغلال البحري منذ نهاية القرن التاسع عشرلكن ملكية السفن واستغلالها، لم تعد وقفا على الأشخاص الطبيعية أو الاعتبارية الخاصة، ولم يعد نشاط الدولة أيضا قاصرا على تسيير سفن الخدمات العامة والسفن الحربية، بل توسع نشاطها أيضا لأغراض الاستغلال التجاري والصيد.

[1] *قلوش الطيب، مرجع سابق، ص7-8.*

هذه الصور جميعها موجودة في الوقت الحاضر، ولكنها تتفاوت في الأهمية فقد انحصر مجال السفن المملوكة للأفراد أو على الشيوع بالملاحة الساحلية أو بملاحة الصيد، بينما تبرز أهمية تملك الدولة والشركات للسفن اكثر فاكثر.[1]

لقد كانت السفن في القديم تمتلك من قبل الافراد هذا راجع الى صغر السفن و مع تطور السفن حيث أصبحت ضخمة ازداد معها راس مالها الامر الذي أدى الى عدم قدرة الفرد لامتلاكها وحده لذلك ظهرت صور أخرى تتمثل في الملكية الشائعة حيث ان المشرع الجزائري لم يتطرق لها في القانون البحري وتركها للقواعد العامة، لكن يمكن استنتاجها من خلال نص المادة 28 من القانون البحري الجزائري و المتعلقة بمنح الجنسية الجزائرية للسفن حيث نصت على يمكن امتلاك السفينة من قبل شخص طبيعي ذو جنسية جزائرية او شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري.[2]

يمكن للدولة ان تمتلك السفن سواء كانت سفن عمومية او سفن تجارية و هذا بسبب تطور التجارة الدولية. ومنه سنحصر دراستنا حول الملكية على الشيوع (الفرع الأول) وملكية الشركات للسفن (الفرع الثاني).

الفرع الأول : الملكية على الشيوع

ان الشيوع البحري احد اقدم صور ملكية السفينة و إن مخاطر البحر هي اهم أسباب ظهور هذه الصورة و لقد تطرق المشرع الجزائري الى الملكية الشائعة في نص المادة 713 من القانون المدني و التي نصت على :" اذا ملك اثنان او اكثر شيئا وكانت حصت كل منهم فيه غير مقررة فهم شركاء على الشيوع وتعتبر الحصص متساوية اذا لم يقم دليل على غير ذلك ". ويتضح لنا من خلال نص المادة أن الملكية الشائعة اشتراك عدة اشخاص في ملكية الشيء دون أن تكون لهم حصص مفرزة و تكون هذه الحصص متساوية بين الشركاء.كما يحق لكل شريك التصرف في حصصه و الاستثمار فيها كبيعها او رهنها مع عدم إلحاق الضرر بحقوق شركائه. [3]

و تكون الملكية الشائعة للسفينة اختيارية اذا كان انتقالها عن طريق الشراء، و تكون اجبارية اذا انتقلت عن طريق الميراث. [4]و لم يتطرق المشرع الجزائري الى الملكية الشائعة لكن أشار اليها في المادة 59 من القانون البحري و التي تنص على : " في حالة الملكية المشتركة على السفينة

---

[1] بن حمو فتح الدين ، *ملكية السفن في التشريع الجزائري*، مرجع سابق، ص166.

[2] *المادة 28 من الامر 76-80 السالف ذكره.*

[3] *المادة 714 من الأمر 75-58 السالف ذكره.*

[4] *العربي بوكعبان ، مرجع سابق ، ص106.*

يجب ان توافق على الرهن أكثرية المالكين الشركاء، غير أن كل مالك شريك يستطيع رهن حصته المشاعة على السفينة ".

لهذا يستدعي الامر التطرق الى النقاط التالية:

أولا: طبيعة الملكية الشائعة في السفينة

لقد ثار خلاف فقهي حول طبيعة الشيوع البحري، حيث أن بعض الفقه كان يرى أن الشيوع البحري هو في الحقيقة شركة ذات شخصية معنوية، وكان يستند إلى تمييز هذا الشيوع الذي يستند الى مبدأ الأغلبية، و الشيوع المدني الذي كان يشترط إجماع الشركاء على الشيوع

ولكن بعد أن أصبح الشيوع المدني هو الاخر يأخذ بمبدأ الأغلبية في الادارة تحولت الغالبية العظمى من أراء الفقه لتؤكد أن الشيوع البحري ليس إلا صورة من صور الشيوع المدني لا تختلف عنها إلا في بعض التفصيلات، أي عند نقص النصوص البحرية ينبغي الرجوع إلى القواعد العامة في الشيوع المدني، و لا يجوز الرجوع إلى قواعد الشركة.

هذا و نجد أن المشرع الجزائري أخذ بالرأي الثاني، حيث أخذ في ادارة الشيوع العادي بقاعدة الأغلبية، حيث يمكن ترجيح تكييف الشيوع البحري في الجزائر باعتباره شيوعا عاديا مما يستتبع اخضاعه، فيما لا يريد بشأنه نص خاص، لأحكام الشيوع العادي الواردة في التقنين المدني باعتباره الشريعة العامة.

ثانيا: تسيير الشيوع البحري

تدار السفينة بأغلبية الشركاء على الشيوع، و يعتمد في تحديد الأغلبية بالأغلبية القيمية لا بالأغلبية العددية [1]مالم يتفق الملاك على الشيوع كتابة على ذلك، اذ أن قاعدة الأغلبية في ادارة الشيوع ليست من النظام العام، وقد توكل إدارة الشيوع البحري إلى الأقلية متى وجد اتفاق بين الشركاء كما أجاز المشرع للمشاعين تعيين مدير للشيوع.[2]

نصت المادة 716 من القانون المدني على أنه:" يكون ملزما للجميع كل ما يستقر عليه رأي أغلبية الشركاء في أعمال الادارة المعتادة، وتحسب الأغلبية على أساس قيمة الانصباء" وتتوافر الأغلبية بموافقة المالكين لأكثر من نصف الحصص في السفينة أي ثلاثة أرباع المال الشائع".

على هذا النحو فإن المشرع قرر قاعدة الأغلبية في رأس المال السفينة وليس الاغلبية العددية والقاعدة ليست من النظام العام، فقد يجوز الاتفاق على أن يكون القرار بالإجماع، كما أنه

[1]عبد الحكيم محمد عثمان، تأملات قانونية في السفينة و أشخاص الملاحة البحرية، مكتبة سيد عبد الله وهبة، القاهرة، 1985، ص48

[2] *محمود شحماط ، المختصر في القانون البحري الجزائري ، بدون طبعة ، دار العلوم للنشر و التوزيع ، عنابة ، ص54*

يجوز أن يكون بالأغلبية العددية و ذلك باتفاق الملاك على اتخاذ قرارات، أما بالنسبة لبيع السفينة فلا يجوز بيعها إلا بقرار يصدر بموافقة أكثرية المالكين الشركاء، أي المالكين الحائزين على ثلاثة أرباع الحصص على الأقل، وقد استدرك المشرع أن يكون هناك اجحاف الأغلبية في حق الأقلية من الشركاء على الشيوع فأجاز لكل مالك شريك رهن حصته المشاعة على السفينة.

و قد تعرض المشرع الجزائري الى الشيوع البحري المتعلق بالرهن، حيث نص في المادة 59 منه على أنه:"في حالة الملكية المشتركة على السفينة يجب أن توافق على الرهن أكثرية المالكين الشركاء، غير أن كل شريك يستطيع رهن حصته المشاعة على السفينة ". هذا و قد أكدت الفقرة (د) من المادة 35 من نفس القانون بأنه" يكون لكل سفينة سجل تدرج فيه القيود التالية:

اسم مالك السفينة و محل اقامته أو مقره وكذلك مجهز السفينة و اذا وجد عدة مالكين شركاء ادرجت أسمائهم و محلات اقامتهم أو مقارهم مع بيان مقدار حصصهم أو حصتهم النسبية.

ويلاحظ ان المشرع الجزائري لم يعرض للشيوع البحري بطريقة مفصلة بالقانون البحري الحالي و هذا راجع كما سبق لنا التأكيد عليه، ان المشرع الجزائري اعتبر الشيوع البحري شيوعا عاديا مما يستتبع اخضاعه فيما لا يرد بشأنه نص خاص لأحكام الشيوع الواردة في التقنين المدني.[1]

ثالثا: انقضاء الشيوع البحري

ينقضي الشيوع البحري بهلاك محله أي السفينة هلاكا ماديا كما لو تحطمت، أو قانونا كما لو صودرت، كما ينقضي أيضا بانتهاء المدة المحددة له أو بإجماع المشاعين على انهائه، وهذا وفقا للقواعد العامة ، هذا و تنص بعض التشريعات صراحة على أسباب انقضاء الشيوع كبيع السفينة بيعا اختياريا أو اجباريا وكذلك باتفاق المالكين على انقضائه لعارض شخصي.[2]

كما لا ينقضي الشيوع البحري بوفاة أحد المالكين أو الحجز عليه أو شهر إفلاسه لأن الحصة يمكن أن تنتقل من شخص إلى آخر، وإنما ينقضي الشيوع بانقضاء حق الملكية سواء بهلاك السفينة ذاتها أو باتفاق المشاعين على بيعها.[3]

إن القانون البحري الجزائري الحالي لم يعرض إلى هذه المسألة تاركا أمرها للقواعد العامة.

الفرع الثاني : امتلاكها من قبل الأشخاص المعنوية

في هذه الحالة تكون السفينة إما ملكا للشركات او ملكا للدولة.[4]

---

[1] *مريم حملاوي، نبيلة قرفي ، النظام القانوني للسفينة-دراسة على ضوء القانون الجزائري ، مذكرة لنيل شهادة الماستر في قانون الاعمال ، تخصص : قانون اعمال، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة 5 ماي 1945 قالمة ، 2017-2018، ص81*

[2] *كمال حمدي ، القانون البحري ، د.ط ، منشأة المعارف ، مصر ، 2000، ص115*

قين حمو فتح الدين،ملكية السفن في التشريع الجزائري، مرجع سابق، ص168

[4] *مرجة نور الهدى و صروب حواء ، مرجع سابق ، ص21*

***أولا* : ملكية السفن من طرف الشركات**

بما أن السفن الضخمة تحتاج الى رأس مال ضخم، لذلك تم إنشاء شركات ذات رؤوس أموال كبيرة، حيث ان هذه الشركات تمثل الآن اساطيل من السفن الكبرى، و تتمثل أغلبية الشركات في شركات مساهمة لتمتعها بقدرة على جمع رأس المال الضخم و استثماره في ملكية العديد من السفن، وتخضع هذه الشركات الى القواعد التي تقررها قوانين الشركات في مجال نشاطها و ادارتها.

***ثانيا* : ملكية الدولة للسفن**

بعد انتشار النظام الاشتراكي و الاقتصاد الموجه أصبحت الدول تهتم بالتجارة البحرية

الشيء الذي جعلها تتجه لتملك السفن التجارية الى جانب السفن الحربية و الخدماتية.

تتمتع سفن الدولة التجارية من حصانة تمنع الحجز عليها و مقاضاتها وذلك وفقا لمبدأ السيادة إلا أن هذا يثير إشكالات و صعوبات قانونية.

فجاءت معاهدة بروكسل لسنة 1926 تتعلق بتوحيد بعض القواعد الخاصة بحصانة السفن المملوكة للدولة، و وضعت مجموعة من الاحكام لتنظيم هذا الموضوع و تتمثل في:

- ان السفن المملوكة للدولة و التي تستغل في مجال التجارة تخضع لنفس احكام الالتزامات والمسؤولية التي تخضع لها السفن الخاصة، كقواعد تحديد مسؤولية الناقل واحكام التصادم و الإنقاذ و غيرها.

- تخضع الدولة التي تقوم بالاستغلال التجاري للسفن الى نفس القواعد التي يخضع له الافراد فيما يخص إجراءات الدعوى و الاختصاص، كما يمكن الحجز على سفن تجارية تابعة لدولة في دولة اجنبية في المقابل لا يمكن الحجز عليها في دولتها.[1]

المبحث الثاني : المجهز الغير المالك

كما يمكن مناداته بالمستأجر و يعد مستأجر السفينة مجهزا في حالة ما اذا تم تأجير السفينة و هي عارية أي غير مجهزة حيث يقوم بتجهيزها بكل وسائل التجهيز و التسليح ، كما يتمتع عقد ايجار السفينة بخصائص متعددة و يتم اثباته بالكتابة الرسمية في حالات معينة و مع انه لا يشترط في عقد ايجار السفينة شكل معين الا انه ظهرت نماذج مشارطات معروفة دوليا مثل مشارطة البلطيق و مشارطة جنكون كما يمكن استئجار السفينة بالمدة او بالرحلة لأجل الصيد البحري

[1] *العربي بوكعبان ، مرجع سابق ، ص109*

ولكل نوع من مشارطة الايجار احكام واثار خاصة بها و للتفصيل اكثرسنتطرق لمفهوم عقد ايجار السفينة (المطلب الأول) والى صور عقد ايجار السفينة (المطلب الثاني). [1]

المطلب الأول : مفهوم عقد ايجار السفينة

يعد عقد ايجار السفينة من العقود المهمة في التجارة البحرية نظرا لأهمية السفينة من جهة و التعقيدات و التفاصيل المتنوعة و المتعددة فيه من جهة أخرى و يتمثل عقد ايجار السفينة في اتفاق يتم بين مالك او مجهز السفينة و المستأجر على ان يام المجهز سفينة معينة و صالحة للملاحة البحرية للمستأجر إما ان تكون مجهزة او غير مجهزة كما لهذا العقد خصائص تتمثل في

الرضائية و التجارية كما يعتبر من عقود المعاوضة و هو أرضا من عقود ايجار الاشياء، و بما انه من اهم العقود في مجال استغلال السفن فمن اللازم اثباته ، وعليه سنقوم بالتطرق الى تعريف عقد ايجار السفينة (الفرع الأول) والى خصائصه (الفرع الثاني) و أخيرا نتطرق الى اثباته (الفرع الثالث).

الفرع الأول: التعريف بعقد ايجار السفينة

تم تعريف ايجار السفينة على انه عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر مقابل اجرة بان يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة او جزء منها ، فالمقصود بإيجار السفينة هو تأجيرها للغير ، إذ يقوم المستأجر باستغلالها لحسابه على عكس ما كان سائدا في السابق أين كان مالك السفينة يشتغل بالتجارة، فالناقل هو الشاحن وفي الوقت نفسه المرسل إليه، لم تكن هذه الصورة من الاستغلال تثير اية مشكلة خاصة في النقل البحري للبضائع، و يكون الإشكال حين يؤجرها المالك لشخص اخر اذ ان هذا الأخير يقوم باستغلالها لحسابه الشخصي.[2]

هناك من عرفه على انه ذلك الاتفاق الذي يجري بين مالك السفينة والمستأجر وبمقتضاه يتعهد الاول بان يضع سفينة معينة تحت تصرف الثاني، مقابل اجرة يتم الاتفاق عليها في العقد.

***ثانيا :* التعريف القانوني لعقد ايجار السفينة**

نصت المادة 640 من القانون البحري الجزائري على ان : "يتم عقد استئجار السفينة بموجب اتفاقية يلتزم بموجبها مؤجر السفينة بان يضع سفينة تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل اجر و يمكن ان يتم استئجار السفينة على أساس الرحلة او لمدة معينة او بهيكلها".

يتضح لنا من خلال التعريف ان عقد ايجار السفينة يختلف عن عقد النقل البحري و ان هذا الأخير لا يضع الناقل السفينة تحت تصرف الشاحن و انما يقتصر التزام الناقل في نقل البضاعة بحرا من ميناء لآخر.

---

[1] *مرجة نور الهدى و صروب حواء ، مرجع سابق ، ص43*

[2] *محمود شحماط ، مرجع سابق ، ص125*

يخضع عقد ايجار السفينة للحرية التعاقدية و احكامه عبارة عن قواعد مكملة و مفسرة لإرادة المتعاقدين حيث لا تنطبق الا في حالة عدم الاتفاق على احكام أخرى ، و هذا راجعالى ان المستأجر و المؤجر يكونان في نفس القوة الاقتصادية مما يسمح ذلك للمستأجر مناقشة شروط العقد.

من خلال هذه التعريفات يمكننا القول بأن ايجار السفينة لمدة محددة لا يعتبر مجرد ايجار لشيء بل يشمل أيضا تقديم خدمات الربان والبحارة. مما يجعله عملا يقدم بالإضافة الى ايجار السفينة ذاتها.

لكي يكون عقد ايجار السفينة صحيحا يجب ان يتوفر فيه الأركان اللازمة و المتمثلة في أهلية الأداء أي قدرة الطرفين على التعبير عن ارادتهم و كذلك توفر الايجاب و القبول بينهما و ان يكون الهدف من ايجارها مشروعا و غير مخالف للآداب العامة ، كما يجب على المؤجر ان يسلم السفينة و التي تكون صالحة للملاحة البحرية للمستأجر في المكان و الميعاد المتفق عليه لكي يتمكن المستأجر من الانتفاع بالسفينة طيلة مدة استئجارها.[1]

الفرع الثاني : خصائص عقد ايجار السفينة

سنقوم بالتطرق لخصائص عقد ايجار السفينة على النحو التالي:

أولا: عقد ايجار السفينة عقد رضائي

حيث نصت المادة 641 من القانون البحري الجزائري على :" تحدد التزامات و شروط و اثار الاستئجار بين الأطراف عن طريق عقد يتفق عليه بكل حرية " ، أي ان العقد ينعقد بموجب اتفاق الطرفين كما يقومان بوضع شروطه بكل حرية و لا يوجد هناك اذعان بينهم.[2]عقد تأجير السفينة لمدة محددة هو عقد رضائي يتم توقيعه بناء على رغبة المؤجر والمستأجر، ولا يحتاج الى اية شكلية لانعقاده، ولا يتعارض الرضا بالعقد مع وجوب أن يكون بالكتابة، إذ الكتابة اما تكون لغرض الاثبات وليس لإبرام عقد كما ورد في اثبات العقد.

الرضا ضروري لسريان العقد، و في حالة لم يكن للصيد البحري فإن تم تحميل البضائع على السفينة دون علم المجهز او الربان، جاز للربان مع عدم الاخلال بحقوقه ان يخرج البضاعة من السفينة او ان يتقاضى اجرا مضاعفا ما دامت البضاعة في مكان الشحن إذا كانت البضاعة يتم

---

[1] *محمد غريب عبد العزيز ، النظام القانوني للنقل البحري و الحاويات ، دون طبعة ، دار منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 2004 ، ص87*

[2] *الغنيمي حمدي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، محاضرات في القانون البحري الجزائري ، 1988 ، ص67*

اكتشافها أثناء الرحلة[1]والتي قد تسبب طبيعتها ضررا للسفينة، ويمكن للربان أن يرميها في البحر، ويجب على الربان أن يمارس المراقبة التفصيلية في هذا الصدد.

المبدأ الأساسي هو أن شروط العقد هي موضوع الدراسة والمناقشة بين الطرفين، في ميثاق عقد ايجار السفينة لمدة محددة على عكس عقد الشحن البحري، لا يمكن للشاحن مناقشة الشروط التي يفرضها الناقل، وبعد ذلك أجبر على تسجيل لأن الشاحن كان يتمتع باحتكار فعلي.

ثانيا: ايجار السفينة عقد معاوضة و ملزم لجانبين

عقد المعاوضة هو عقد يتم فيه تعويض جميع المتعاقدين عما قدموه[2]أي أن عقد الايجار يشير الى مصلحة في شيء لا حق له، فيعوض كل من المؤجر والمستأجر عن كل ما يعطيانه،

وتبقى ملكية الشيء المؤجر ولا تنتقل الى المستأجر بموجب العقد و عليه فإن عقد استئجار السفن لمدة زمنية محددة يعتبر من عقود المعاوضة أي عقدا مدفوع الاجر ، لأن المؤجر لا يؤجر السفينة للمستأجر مجانا، بل يتقاضى أجرا معينا.

هذا لان العقد يقوم على ان يضع المؤجر سفينة صالحة للملاحة البحرية سواء كانت مجهزة ام لا تحت تصرف المستأجر الذي بدوره ينتفع بها مقابل دفع هذا الأخير الأجرة.

أما العقد الملزم لكلا الطرفين، فإنه ينص على أن التزامات الطرفين متبادلة، فيلتزم مؤجر السفينة بوضع السفينة وكامل السفينة الصالحة للملاحة والمجهزة بطاقمها تحت تصرف المؤجر ويلتزم المؤجر بدفع الأجرة، وهذان الالتزامان متضادان ومترابطان في العقد.

ذكره المشرع الجزائري من خلال أحكام المادة 55 م ق م ج التي تنص على أنه: "يكون العقد ملزم للطرفين، متى تبادل المتعاقدين الالتزام بعضهما بعضا" و ذلك فإن عقد استئجار السفينة لمدة معينة هو عقد معاوض، ملزم للطرفين، والوقت عنصر أساسي فيه، لأنه يحدد مقدار المنفعة في العقد.

ثالثا: ايجار السفينة عقد تجاري

نصت المادة 03 من القانون التجاري الجزائري على : " يعد عملا تجاريا بحسب الشكل كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية و الجوية " و بما ان عقد ايجار السفينة من العقود البحرية فانه عقد تجاري بحسب الشكل.[3]

ولقد نص عليه القانون التجاري الجزائري في المادة الثانية فقرة 18 على أنه:" يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه كل عقود التأمين والعقود الأخرى المتعلقة بالتجارة البحرية" [1]

---

[1] *مصطفى كمال طه. اساسيات القانون البحري. (دراسة مقارنة) منشورات الحلبي الحقوقية. لبنان، 2006، ص190*

[2] *اسعيد محمد صبري، شرح القانون المدني. النظرية العامة للالتزام الجزء 01،ب.ط، الجزائر، 1993، ص65*

[3] *الغنيمي حمدي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، محاضرات في القانون البحري الجزائري ، 1988 ، ص68*

فلا يعتبر عقد ايجار السفينة لمدة معينة سواء للمؤجر او المستأجر عقدا تجاريا الا إذا أبرمة تاجر وكان متعلقا بأنشطة تجارية، أما إذا كان متعلقا بشؤونه الخاصة أو المدنية، على الرغم من المعنى الحرفي والعمومي، من النص انها مسألة مدنية.

لذلك إذا ابرم عقد الايجار من شخص غير التاجر لأغراضه الخاصة وليس للمضاربة فهذا هو الحال بالنسبة للمؤجر مادام عقد الايجار لا يستوفي المعايير المطلوبة للعمل التجاري او استئجار القوارب للرياضة والرحلات او اجراء البحوث العلمية، او نقل المحاصيل من أراضيهم عليها لبيعها، بالإضافة الى ذلك يعتبر نقل الأشخاص نشاطا تجاريا للناقلين والموردين ويعتبر مدنيا للمسافرين نفسهم، وهذا الحال يطابق تماما حال النقل البري.

رابعا: ايجار السفينة عقد ايجار الأشياء وخدمات

ان ايجار السفينة يعتبر من عقود ايجار الأشياء، و هذا على أساس ان محله هو الانتفاع بالسفينة و هي عبارة عن شيء ، كما يعتبر مزيج بين ايجار الشيء و ايجار العمل، لان المؤجر لا يضع تحت تصرف المستأجر السفينة فقط، بل يضع أيضا تحت تصرفه خدمات الربان والبحارة.[2]

عقد ايجار السفينة لمدة معينة هو العقد الأقرب الى عقد ايجار المنقول، وعلى الرغم من ان هنالك راي بأن تأجير السفينة هو نوع من اجارة العمل لأنه لا يزال يخضع في الأساس لأحكام القانون المدني فيما ان الزمن عنصر جوهري فيه بمعنى أن الزمن يعد هو المعيار المستخدم لتحديد محل العقد، حيث تحدد الأجرة على أساس مدة الايجار المتفق عليه يتعلق بعقود الايجار، باعتبار ان جهر عملية النقل هو ضمان حركة الأشخاص او الأشياء من مكان لأخر والا وبغض النظر عن وسيلة النقل فإن معظم التشريعات في قوانينها البحرية تذكر استئجار السفينة كوسيلة للصيد.

وتأجير السفن هو نوع من التجارة البحرية يتم فيه تأجير سفينة كاملة أو جزء من السفينة لرحلة واحدة أو أكثر مما يشير الى ان المشرعين يفضلون النظر الى تأجير السفن على أنه ايجار لشيء ما بدلا مشكل من أشكال اجارة العمل.

ان استئجار السفينة هو مزيج من تأجير العناصر وأعمال التأجير، حيث لا يقوم المؤجر بتقديم الخدمات لمستأجر السفينة فحسب، بل يوفر للمستأجر أيضا خدمات الربان والبحارة.[3]

الفرع الثالث : اثبات عقد ايجار السفينة

يمكن اثبات عقد ايجار السفينة اما عن طريق مشارطة الايجار او عن طريق سند الشحن كما يمكن اثباته بواسطة المراسلات و هذا ما سنفصل فيه من خلال هذا الفرع.

---

[a]- الامر رقم 59-75 المتضمن القانون التجاري الجزائري مؤرخ في 26 سبتمبر 1975 الصادر في ج. ر ، معدل و متمم.

[2] مرجة نور الهدى و صروب حواء ، مرجع سابق ، ص49.

[3] شلابي عمار و بخوش الياس ، عقد ايجار السفينة لمدة معينة مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون النشاطات البحرية والمينائية، جامعة 20 أوث 1955_ سكيكدة كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2024، ص9.

***أولا :* اثبات عقد ايجار السفينة بمشارطة الايجار**

نصت المادة 642 من القانون البحري الجزائري على: " يجب ان يثبت عقد الاستئجار بالكتابة وان عقد ايجار السفينة هو العقد الذي يتضمن التزامات الأطراف و لا تطبق قاعدة الاثبات هذه على السفن التي تقل حمولتها الاجمالية عن 10 أطنان ".

من خلال نص المادة يتضح لنا ان المشرع الجزائري قد فرق بين نوعين من السفن بالنسبة لأحكام عقد ايجار السفينة.

إذأن السفن التي تكون حمولتها من 10 طن فما فوق يجب اثبات عقد ايجارها بالكتابة ، أي ان اثبات التصرفات القانونية التي ترد على السفينة لا يكون الا بالكتابة الرسمية. أما النوع الثاني فهو يخص السفن التي تقل حمولتها عن 10 طن إذأن في هذه الحالة لا يشترط الكتابة فبالتالي اثبات عقد ايجارها ويتم اثباته بكامل الطرق القانونية وترجع التفرقة بين السفن من حيث الحمولة بالنسبة لعقد ايجار السفينة الى ان السفن التي تقل عن 10 طن عادة ما تستعمل لغرض الصيد البحري و بعض سفن القطر و الارشاد ولا تعمل كأداة للتجارة البحرية على عكس السفن التي تكون حمولتها اكثر من 10 طن غالبا ما تقوم بالتجارة البحرية كالنقل البحري للبضائع والمسافرين. [1]

وعادة يتم تفريغ إرادة الطرفين في صك او ورقة يطلق عليها " مشارطة الايجار " و لا يفرض القانون شكل معين لهذا المحرر ، الا ان ابتدع العمل أنواع من مشارطات الايجار النموذجية كالمشارطات الزمنية النموذجية لمؤتمر البلطيق عام 1939 ، و مشارطات البحر المتوسط لخدمات المعادن ، كما ان هناك نماذج أخرى وضعت خصيصا لنوع معين من البضائع كالخشب و الفحم و الحبوب ، ويمكن لأطراف العقد ان يعدلوا في الشروط الموجودة في المشارطة حتى تتماشى مع مصالحهم ، و مع ان القانون لا ينص على نموذج معين لمشارطة ايجار السفينة الا انه يجب ان تنص هذه الأخيرة على مجموعة من البيانات كما نصت المادة 643 من القانون البحري الجزائري:" يجب ان يتضمن عقد ايجار السفينة ما يلي:

أ_ العناصر الفردية للسفينة :

ب_ اسم و عنوان المؤجر و المستأجر

ج_ النسبة المئوية للأجر الخاص باستئجار السفينة

د_ مدة العقد او بيان الرحلات التي يجب القيام بها".

أما بالنسبة لمسألة الكتابة الالكترونيةلم يتناول المشرع الجزائري في القانون البحري مسألة الكتابة الإلكترونية والتوقيع الإلكتروني، ولا المحررات الإلكترونية كوسيلة لإثبات عقد ايجار الفينة لمدة معينة، ولكن مع تطور التجارة والمعاملات الدولية فقد منح للكتابة الإلكترونية نفس

[1] *هاني دويدار ، مرجع سابق ، ص197.*

الحجية المقررة للكتابة الورقية، كما هو موضح في المادة 323 مكرر 1 من القانون البحري الجزائري التي تنص على ان " الاثبات في الكتابة في الشكل الالكتروني يعادل الاثبات بالكتابة على الورق، بشرط إمكانية التأكد من هوية الشخص الذي أصدرها، وان تكون معدة ومحفوظة في ظروف تضمن سلامتها.[1]

ولقد عرف المشرع الجزائري الكتابة الالكترونية بأنها تتكون من تسلسل من الحروف أو الاوصاف او أي علامات او رموز تحمل معنى واضحا ومفهوما، ومهما كانت الوسيلة التي تتضمنها وطرق إرسالها، وتشمل المعلومات والبيانات المخزنة علي الأقراص الصلبة او المرنة او تلك التي تكتب بواسطة الكمبيوتر وترسل عبر شبكة الأنترنت، ولضمان الغرض من الكتابة الإلكترونية، يجب ان تكون غير قابلة للتعديل أي عدم تغيير محتوي السند، حيث تتطلب السلامة المادية عدم المحو او التعديل، علي الرغم من ان المحررات الالكترونية تفتقر الى هذه الخاصية الا ان التطور التكنلوجي قد عالج هذا الإشكال باستخدام برامج حاسوبية تحول النص القابل للتعديل الى صورة ثابتت غير قابلة للتغيير او المحو.[2]

يمكن للأطراف تقديم الكتابة الإلكترونية كدليل إثبات على وجود التصرفات التي تقل قيمتها على النصاب القانوني، ما لم يكن هنالك اتفاق صريح ينص على خلاف ذلك، وفى الحالات التي يشترط فيها القانون وجوب الاثبات بالكتابة لصرف النظر عن قيمة التصرف، يتمتع القاضي بسلطة تقديرية لتحديد مدى قيمة الكتابة الإلكترونية، ويأخذ القاضي في الاعتبار الوسيلة المستخدمة في إنشاء المحرر الإلكتروني وتوقيعه.

***ثانيا :* اثبات عقد ايجار السفينة بسند الشحن**

ان وثيقة الشحن او بما تعرف بسند الشحن ظهرت عند تطور التجارة البحرية، اذ انها تلعب دورا هاما في التجارة العالمية، فهي أداة اثبات عقد النقل البحري، وتثبت استلام البضائع وشحنها، وتمثل البضائع المشحونة،اما عقد النقل المبرم في مرحلة تلي عقد ايجار السفينة هو عقد مستقل، يوقع بين المرسل اليه و اطراف عقد الايجار، و تسمى هذه الوثيقة بسند الشحن لمشارطة الايجار.

وفي جميع الحالات التي يتم فيها النقل بموجب مشارطات إيجار يتم إصدار سندات الشحن الا ان سند الشحن في هذه الحالة لا يثبت في الواقع الا استلام الربان لكمية البضاعة الثابتة به فهذا السند هو الذي يعطي الحق للشاحن (الطرف في المشارطة) أن يتقدم في ميناء الوصول مطالبا الربان

---

[1] *اكلي ليندة. النظام القانوني لعقد ايجار السفينة. رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم. تخصص قانون. كلية الحقوق والعلوم السياسية. قسم الحقوق. جامعة مولود معمري. تيزي وزو. 2021، ص123.*

[2] *عمار فيصل، وثيقة النقل البحري في ظل القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، فرع قانون خاص تخصص القانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بالقايد، تلمسان، 2018، ص162*

بتسليم البضاعة، فإذا تعلق الامر بإيجار السفينة للصيد البحري يحرر سند الايجار كوثيقة مثبتة للعقد، أما إذا تعلق الامر بعقد النقل البحري فلا يحرر الا سند شحن مثبت للعقد والشحن معا.[1]

***ثالثا :* المراسلات كأداة لإثبات عقد ايجار السفينة**

يمكن اعتبار الرسائل و البرقيات المتبادلة و التي تحمل الايجاب و القبول من الطرفين طريقة من طرق اثبات عقد ايجار السفينة، وذلك كون ان المشرع الجزائري لم يشترط شكلا محددا في اثبات عقد ايجار السفينة، اذ امنه يشترط ان يكون في محرر تتوفر فيه جميع البيانات اللازمة، كما لا يشترط ان يكون العقد كله محرر في وثيقة واحدة، و عليه يمكن اعتبار الرسائل والبرقيات و الخطابات دليل اثبات خاصة اذا كانت تتضمن جميع البيانات الأساسية.

بعد ان تطرقنا الى التعريف القانوني لعقد ايجار السفينة و طرق اثباته سندخل الآن الى صور ايجار السفينة المتعددة لاكتساب صفة المالك المستأجر.

المطلب الثاني : صور ايجار السفينة

تتعدد صور ايجار السفينة فهناك ايجار السفينة و هي مجهزة و هي بدورها تنقسم الى ايجار السفينة بالمدة و يقصد به وضع المجهز سفينة مجهزة تحت يد المستأجر لفترة معينة و يكون في هذه الحالة المؤجر محتفظا بالتسيير الملاحي للسفينة على عكس ايجار السفينة على أساس الرحلة يحتفظ المؤجر بالتسيير الملاحي و التجاري معا ، تما الصورة الأخيرة وهي ايجار السفينة بهيكلها ففي هذه الحالة تنتقل كلا الادارتين الملاحية و التجارية الى المستأجر حيث يعتبر هو مجهز السفينة ولقد حرص المشرع في التعريف المتقدم على أن يكون من العمومية بحيث يشمل كافة صور إيجار السفينة.[2] ويتضح من التعريف أن العقد يحتوى على بعض عناصر عقد الإيجار بوجه عام من وضع سفينة تحت تصرف المستأجر للصيد البحري وعلى عنصر الأجرة و عليه سنتطرق الى ايجار السفينة المجهزة (الفرع الأول) و ايجار السفينة الغير مجهزة (الفرع الثاني) و إلى المسؤولية الشخصية للمالك المستأجرللسفينة أو مجهزها (الفرع الثالث).

الفرع الأول : ايجار السفينة المجهزة

تنص المادة 168 من قانون التجارة البحرية على أن إيجار السفينة مجهزة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع سفينة معينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر وذلك لمدة محددة أو للقيام برحلة أو برحلات معينة.

---

[1] *ملزي عبد الرحمن، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، رسالة لنيل شهادة دكتوراه الدولة في القانون الخاص، كلية الحقوق، بن يوسف بن خدة، جامعة الجزائر، 2007 ، ص128*

[2] *مرجة نور الهدى و صروب حواء ، مرجع سابق ، ص52*

ويتضح من ذلك أن المؤجر هو الذى يتولى تجهيز السفينة تجهيزا كاملا، و بالتالي يقوم بتعيين الربان وأفراد الطاقم البحري وتزويد السفينة بكل ما هو لازم لإنجاز الرحلات البحرية التي يعتزم المستأجر القيام بها.

ويترتب على ذلك أن المؤجر يحتفظ بصفة المجهز التي لا تنتقل بأي حال من الأحوال

إلى مستأجر السفينة، وذلك سواء كان التأجير بالمدة أو بالرحلة و بما أن المؤجّر يقوم بتعيين الربان وأفراد الطاقم الذي يتبعونه بوصفه رب العمل من خلال عقود العمل البحريالتي يبرمها معهم، فإن إدارة السفينة ملاحيا يحتفظ بها المؤجر.[1]

تتقسم صورة ايجار السفينة المجهزة الى ايجار السفينة لمدة معينة و الى ايجار السفينة على أساس الرحلة.

***أولا :* ايجار السفينة لمدة معينة**

نصت المادة 695 من القانون البحري على ان : " يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة لمدة معينة بان يضع سفينة مزودة بالتسليح و التجهيز تحت تصرف مستأجر السفينة لمدة معينة ويدفع المستأجر بالمقابل اجرة الحمولة " ويتضح لنا من خلال هذه المادة ان عقد ايجار السفينة لمدة معينة هو عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بان يضع سفينة مجهزة تجهيزا كاملا تحت تصرف المستأجر و ذلك في مدة محددة يتفق عليها الأطراف و في المقابل يقوم المستأجر بدفع الأجرة.

بموجب عقد إيجار السفينة بالمدة يلتزم المؤجر بوضع سفينة معينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر وذلك لمدة محددة ومقابل أجرة و بالتالي يظل المستأجر حرا فياستعمال السفينة واستغلالها طوال مدة الإيجار.

ويترتب على ذلك انتقال الإدارة التجارية للمستأجر وهو ما تؤكده المادة 174 منالفقرة ثانية من قانون التجارة البحرية بقولها أن:" الإدارة التجارية للسفينة تنتقل إلى المستأجر الذي يتحمل نفقاتها وعلى وجه الخصوص تزويد السفينة بالوقود والزيوت والشحوم وأداء رسوم الموانئ والإرشاد وغير ذلك من المصروفات، ويلتزم الربان بتنفيذ تعليماته المتعلقة بهذه الإدارة"

ويترتب على ذلك أن المستأجر إذا قام بنقل بضائع للغير أو أبرم عقود صيد بحري او نقل بحري للأشخاص فإنه يكتسب في مواجهة متلقى خدمة النقل صفة الناقل البحري. [2]

***ثانيا :* ايجار السفينة على أساس الرحلة**

يعتبر عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة من بين صور عقد ايجار السفينة حيث نصت المادة 650 من القانون البحري الجزائري على ان :" يتعهد المؤجر في عقد استئجار السفينة على أساس

---

[1] *هاني دويدار، مرجع سابق، ص189*

[2] *هاني دويدار، مرجع سابق، ص190*

الرحلة ، بان يضع كليا او جزئيا سفينة مزودة بالتسليح و التجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة او اكثر و بالمقابل يتعهد المستأجر بدفع اجرة السفينة".

من خلال نص المادة يتضح لنا الفرق بين عقد ايجار السفينة لمدة معينة و عقد ايجار السفينة بالرحلة حيث في الحالة الأولى يكون الايجار على كامل السفينة دون تجزئتها على عكس ايجار السفينة بالرحلة يمكن ان يتم الايجار على جزء من السفينة الا انهما يتفقان على ان المؤجر هو من يقوم بتجهيز السفينة في مقابل دفع المستأجر للأجرة.[1]

يحتفظ مؤجر السفينة في هذه الصورة بالتسيير الملاحي و التجاري للسفينة و هذا ما نص عليه القانون البحري الجزائري و عليه فان الربان و الطاقم البحري يكونوا تابعين للمؤجر وتكون للصيد البحري و في حالة نقل البضائع مسؤولية الاضرار التي تصيب البضائع على عاتقه الا اذا اثبت انه قام بالتزاماته على اكمل وجه.[2]

كما يعتبر عقد ايجار السفينة بالرحلة عقدا مختلطا حيث انه عقد ايجار الأشياء و الذي يقصد بها السفينة كما انه عقد ايجار للخدمات و المتمثلة في خدمات الربان و الطاقم البحري التابعين للمؤجر ، ويكون هذا النوع من ايجار السفينة منتشرا في السفن الجوالة حيث يقوم المستأجر اما شخص طبيعي او معنوي بالتعاقد مع المؤجر لاستئجار السفينة سواء لمدة محددة او بالرحلة للصيد البحري او لنقل البضائع و هذا نظرا لما يحققه ذلك من فوائد اقتصادية للمتاجر من خلال تخفيض اجرة النقل و كذلك السرعة في توصيل البضاعة.

وغالبا ما يتم استئجار السفينة للقيام برحلة أو برحلات مجددة لشغل سعة السفينة بأكملها في نقل البضائع وكان مؤدى احتفاظ المؤجر بالإدارة التجارية للسفينة أن يكون في مقدوره شحن بضائع للغير إذا لم تستغرق بضائعُ المستأجر بالكامل سعة السفينة، و يثير هذا الوضع إشكالات عديدة: فإذا أصدر الربان سند شحن لأحد الشاحنين يكون مؤدى احتفاظ المؤجر بالإدارة التجارية وتبعية الربان له اكتساب المؤجر صفة الناقل البحريفي مواجهة الشاحن.

ويترتب على ذلك إمكانية إثارة مسئولتيه وفقاً لأحكام مسئولية الناقل البحري. ويصعب في الآن ذاته رجوع المؤجر على المستأجر لأن مشارطه الإيجار المبرمة بينهما لا تفضى إلى نقل الإدارة التجارية إلى المستأجر مما يتعذر معه تحميله بأعباء المسئولية.

---

[1] *عبد القادر العطير ،باسم محمد ملحم ، شرح قانون التجارة البحرية ، الطبعة الأولى،الإصدار الأول ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، 2009 ، ص209-*210

[2] *الامر رقم 59_75. مؤرخ في 26 سبتمبر 1975: يتضمن القانون الجزائري. ج. ر. ج. ج. محدد 101 صادر بتاريخ 19 ديسمبر 1975، معدل و متمم.*

المؤجر إلى المستأجر سند شحن فلا يمكن اعتباره مجرد إيصال باستلام البضاعةإن مسئولية المؤجر تصير محكومة بقواعد مسئولية الناقل البحريابتداء من الوقت الذى ينظم فيه السند العلاقة بين حامله والناقل.[1]

الفرع الثاني : ايجار السفينة الغير مجهزة (بهيكلها)

تنص المادة 723 من القانون البحري الجزائري على ان :" يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة بهيكلها ، بأن يضع السفينة بدون تسليح او تجهيز تحت تصرف المستأجر لوقت محدود ويتعهد المستأجر بدوره بدفع الايجار ".

يتبين لنا من خلال نص المادة انه يتم عقد ايجار السفينة بهيكلها عندما يسلم المؤجر سفينة غير مجهزة لا بالربان و لا بأشخاصالملاحة البحرية و لا تحتوي لا على الوقود و لا على المؤونة للمستأجر مقابل دفع هذا الأخير الأجرة.

كما نص المشرع الفرنسي في القانون الصادر سنة 1966 على ان : " يلتزم المؤجر في عقد استئجار الهيكل العاري بأن يضع بتصرف المستأجر لوقت محدد و مقابل دفع بدل الايجار سفينة معينة دون تجهيز و لا اعداد او بتجهيز و اعداد غير كاملين".[2]

من خلال التعريفين نستنتج ان في هذه الحالة المستأجر هو من يقوم بتجهيز السفينة فيتعاقد مع الربان و الطاقم البحري و يزودها بالمؤن و الوقود فيكون المستأجر مجهزا بدلا عن مالك السفينة.

يقصد بالتجهيز كما ذكرنا سابقا انه تهيئة السفينة بوجه عام للاستغلال البحري من خلال تزويدها بالمؤن و الوقود و الأدوات و الآلات اللازمة لملاحتها البحرية كما يقوم بعقود الاستخدام مع الربان و البحارة ، وليس بالضرورة ان يكون المستأجر هو من يجهز السفينة بالكامل في عقد ايجار السفينة بهيكلها حيث يمكن ان يتفقا الأطراف على ان يقوم المؤجر بتجهيزها جزئيا بالمؤن و الوقود مثلا.[3]

يتمتع المستأجر بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة أي يكون هو المسؤول الوحيد عن الالتزامات التي عقدها الربان لخدمة السفينة ، و عليه يترتب عن هذا التأجير انتقال الإدارتين الملاحية و التجارية للمستأجر، حيث يقوم المستأجر عادة باختيار الربان و الطاقم البحري ويلتزمون باتباع التعليمات التي يعطيها المستأجر في كل ما يتعلق باستغلال السفينة خلال فترة

---

[1] *هاني دويدار ، مرجع سابق، ص192*

[2] *حريز أسماء ، قواعد استئجار السفن بهيكلها دراسة على ضوء القانون البحري الجزائري و القانون الفرنسي ، مجلة الدراسات القانونية ، المجلد 08 ، العدد 1 ، جامعة يحيى فارس بالمدية ، الجزائر ، 2022 ، ص208*

[3] *كراش ليلى ، مرجع سابق ، ص209*

التأجير كما يقوم بإبرام عقود النقل بموجب سندات شحن مع الشاحنين وبالتالي يعتبر هو الناقل في مواجهتهم، وتطبق عليه الاحكام القانونية الخاصة بعقد النقلالبحري و عليه يكتسب مستأجر السفينة غير مجهزة صفة المجهز بكل ما يرتبط بهذا الوصف من آثار قانونية، كما أنه يكتسب في موجهة الشاحن صفة الناقل البحري.[1]

وعليه يتم التفرقة بين الادارتين الملاحية و التجارية ، فيقصد بالأولى كلما يتعلق بصيانة هيكل السفينة والاتها و ملحقاتها وتزويدها بالوقود و المؤن إضافة الى التسيير الفني للسفينة اما الإدارة التجارية يقصد بها تولي جميع العمليات الخاصة بالاستغلال التجاري للسفينة من ابرام العقود و تنفيذها و استلام و تسليم البضاعة وشحنها ورصها و تفريغها الى غير ذلك.

لا يلزم لكى نكون بصدد إيجار سفينة غير مجهزة أن يتولى المستأجر تجهيزها بالكامل، بل يمكن الاتفاق على أن يتولى المؤجر جانبا من التجهيز كتزويد السفينة ببعض المؤن أو الأدوات الملاحية وقد يحتفظ المؤجر بحق تعيين الربان أو أحد أفراد الطاقم من ذي المهام الجسيمة، ذلك أن المؤجر يحتفظ بملكية السفينة طوال مدة الإيجار ويهدف من وراء تعيين الربان أو البحار إلى ضمان رعاية مصالحه ولذلك يتم استئجار السفينة غير مجهزة من قبل من يحترف النشاط البحري عادة، أياً كانت صورة هذا النشاط. ويمكن تفضيل استئجار السفن على شرائها نظرا للارتفاع المضطرد في أثمانها. ويمكن أيضا أن يندرج إيجار السفينة غير مجهزة في إطار ما يعرف بالتأجير التمويليأو وفيه يقوم وسيط مالي بشراء السفينة أو تمويل بنائها من طلب شخص يبغى استغلالها.

يحتفظ الوسيط بملكية السفينة إلى أن يقوم طالب التمويل بأداء ما هو مستحق للوسيط المالي والذى يتم سداده على أقساط يحددها الطرفانوطوال مدة الوفاء يستطيع طالب التمويل استغلال السفينة بموجب عقد إيجار بيرم بين الطرفين، وبما أن دور الوسيط يقتصر على التمويل لا شأن له باستغلال السفينة أو تجهيزها، فيتم تأجيرها غير مجهزة.[2]

ويترتب على تأجير السفينة غير مجهزة انتقال إدارتها إلى المستأجرويجب التمييز في هذا الصدد بين نوعين من الإدارة: الإدارة الملاحية والإدارة التجارية.

1/ الإدارة الملاحية:

يقصد بالإدارة الملاحية كل ما يتعلق بصيانة هيكل السفينة وآلاتها وملحقاتها وتزويدها بالأدوات والمؤن بالإضافة إلى إدارة تسيير السفينة من الوجهة الملاحية الفنية.

2/ الإدارة التجارية:

---

[1] *حريز أسماء ، مرجع سابق ، ص150*

[2] *هاني دويدار، مرجع سابق، ص187*

أما الإدارة التجارية فيقصد بها تولى جميع العمليات المتعلقة بالاستغلالالتجاري للسفينة من إبرام عقود الصيد البحري وتنفيذها و القياماستلام البضائع وشحنها ورصها والمحافظة عليها وتسليمها في ميناء الوصول، أو استقبال المسافرين وضيافتهم على متن السفينة وتوصيلهم إلى جهة الوصول.

ويترتب على تأجير السفينة غير مجهزة أن تنتقل الإدارتان الملاحية والتجارية إلى المستأجر. فهو الذى يتولى مشروع النقل البحري بما يقتضيه من نفقات سواء من حيث إبرام وتنفيذ عقود العمل البحري أو من حيث تزويد السفينة بكل ما هو لازم لإنجاز الرحلة البحرية.

ويتضح ذلك من نص المادة 164 من قانون التجارة البحرية التي تقضى بأن المستأجر هو الذي يعين البحارة و يبرم معهم عقود العمل ويلتزم بأداء أجورهم وغيرها من الالتزاماتالتي تقع على عائق رب العمل، ويتحمل مصروفات استغلال السفينة ونفقات التأمين عليها.

وعلى ذلك يكتسب مستأجر السفينة غير مجهزة صفة المجهز بكل ما يرتبط بهذا الوصف من آثار قانونية كما أنه يكتسب في مواجهة متلقى خدمة النقل البحري فيلتزمفي مواجهتهم بالالتزامات الناشئة عن عقد الصيدالبحريو للبضائع أو الناشئة عن عقد النقل البحري للأشخاص بحسب الأحوال.[1]

و يرتب عقد إيجار السفينة غير مجهزة على عاتق المستأجر الالتزامات الآتية:

أولا: الالتزام بالمحافظة على السفينة

نصت على هذا الالتزام المادة 728 من ق.ب.ج كالآتي: " يجب على المستأجر بعد أن يزود السفينة بالتسليح والتجهيز على الوجه الكامل، أن يستعملها بما يتفق مع مميزاتها التقنية وتخصيصها العادي".

طبقا لهذا النص فإن استغلال المستأجر يكون في الغرض المتفق عليه، فإذا كان عقد

إيجار السفينة يحظر عليه نقل بضاعة معينة التزم بذلك، وهو مقيد أيضا بأن يكون استعماله للسفينة وفقا لخصائصها الفنية التي يحددها ترخيص الملاحة ، وهو مقيد بعد ذلك بما يقضي به العرف البحري في شأن استعمال السفينة.

وإذا تعطلت السفينة فعليه إصلاحها واستبدال ما يتلف من قطع الغيار أو الآلات أو الأجهزة ، إلا إذا أثبت أن التلف ناشئ عن عيب ذاتي في السفينة أو عن قوة قاهرة أو عن الاستعمال العادي لها في الغرض المتفق عليه ، وهذا يعني حصر التزام المستأجر بالإصلاح والصيانة في نطاق ضيق يقتصر عمليا على الحالات التي يخرج فيها عن استعمال السفينة في دائرة الغرض المهيئة له أو ثبوت خطأ تابعيه وأن الضرر الذي لحق السفينة نتج عن هذا الخطأ.[2]

---

[1] *هاني دويدار، مرجع سابق، ص188-189*

[2] *حريز أسماء ، مرجع سابق ، ص214-216*

ثانيا: الالتزام برد السفينة

نصت على هذا الالتزام المادة 735 من القانون البحري الجزائري كما يلي: " يجب على المستأجر أن يرد السفينة بانتهاء مدة العقد في التاريخ والمكان المبينين في العقد وفي نفس الحالة التي استلمها فيها باستثناء الاستهلاك العادي".

طبقا لهذا النص، فإن التزام المستأجر هو التزام بتحقيق نتيجة، والحالة التي كانت عليها السفينة وقت استلام المستأجر لها تكون ثابتة بالمعاينة الحضورية ، فإذا ثبت من المعاينة وقت الرد أن ثمة تلف بالسفينة كان المستأجر مسؤولا عنه، إلا إذا أثبت أن التلف يرجع إلى سبب أجنبي عنه كأن يكون نتيجة فعل الغير أو قوة قاهرة، ذلك أن الأمر في هذا الصدد لا يتعلق بضمان وإن كان لأطراف المشارطة تعديل هذه الأحكام بجعل التزام المستأجر التزاما بالضمان.

ويكون رد السفينة في ميناء التسليم إلا إذا اتفق على غير ذلك، أما في حالة تأخر المستأجر عن رد السفينة بسبب يرجع إليه عند انتهاء عقد الإيجار وجب عليه تعويض محسوب على أساس ضعف بدل الإيجار للمدة الزائدة عن مدة العقد وهو تعويض حدده القانون إلا إذا كان التأخير عرضيا ولا يتعدى 1/10 من مدة العقد.

الفرع الثالث:المسؤولية الشخصية للمالك المستأجرللسفينة أو مجهزها

مالك السفينة أو مجهزها يسأل عن أخطائه الشخصية في مواجهة الغير وأساس هذه المسؤولية "قواعد المسؤولية التقصيرية والمسؤولية التعاقدية التي تقع من الربان وغيره من التابعين البحريين والبريين.

وتطبيقا للقواعد العامة في مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه ومسؤولية الموكل عن التصرفات التي يبرمها وكيله, ومسؤولية مالك السفينة ومجهزها بحسب الأصل "مسؤولية

شخصية غير محددة" تنصب على كل أمواله بحيث تكون جميع الأموال ضامنة للوفاء بالديون.

وخروجا على الأصل المقرر وهو التعويض عن جميع الأضرار كاملة يجيز القانون البحري تحديد مسؤولية مالك السفينة، وهو مبدأ يتميز به التشريع البحري ويعد من أهم مبادئه، ويعرف بنظام الترك.

وقد استقر القضاء الفرنسي على اعتبار المالك مسؤولا عما تحدثه السفينة من ضرر للغير، بوصفه حارسا للسفينة تطبيقا للقاعدة العامة الخاصة بالمسؤولية الناشئة عن الأشياء على السفينة لأن السفينة هي من الأشياء التي تتطلب حراستها عناية خاصة بسبب الخطر الملازم لها.[1]

---

[1] بوجحيلة علي ، موجز محاضرات القانون البحري (أداة الملاحة البحرية ـ أشخاص الملاحة البحريون) ، ألقيت على طلبة السنة الرابعة (النظام الكلاسيكي) في السداسي الثامن خلال السنة الجامعية 2012 /2013 كلية الحقوق 2013 جامعة قسنطينة ـ 1 ، ص77

ومما لاشك فيه أن هناك العديد من الأضرار التي تنشأ نتيجة استغلال السفينة في الملاحة البحرية وما يترتب على ذلك من تعويضات في ذمة مجهز السفينة، يحيط مالك السفينة أو مجهزها من مخاطر، لذلك كان يجب على المشرع البحري أن يوازن بين مصالح المتضررين نتيجة الاستغلال البحري وبين تشجيع هذا المرفق والعمل على تخفيف عبء المسئولية عن كاهل المجهز، الأمر الذي دفع المشرع لتقرير مبدأ المسئولية المحدود لمالك السفينة ومجهزها.[1]

أولا: مسؤولية المستأجر عن أخطاء التبعية

يكون المجهز المستأجرللسفينة أو مجهزها مسؤولا عن التي تقع من ربان وتابعية أثناء العمل أو بسببه وذلك وفقا لأحكام القانون العام ماعدا حالة تحديد المسؤولية المذكورة في المواد من 93 إلى 115 من ق. ب. ج.

ثانيا: المسؤولية المحدودة لمستأجر السفينة ومجهزها

يستطيع مستأجر السفينة أو مجهزها تحديد مسئوليته اتجاه من تعاقد معه أو اتجاه الغير لأجل الديون الناتجة من أحد الأسباب المنصوص عليها في المادة 93 من ق.ب.ج إلاّ إذا ثبت بأنّ الخطأ المرتكب كان متعلقا به شخصيا.

رابعا: أسباب تحديد مسؤولية لمستأجر السفينة ومجهزها

الأسباب التي تعطي مالك السفينة أو مجهزها الحق بتحديد مسئوليته هي:

- الموت أو الإصابة الجسمانية لكل شخص يوجد على متن السفينة لأجل نقله والفقدان والأضرار التي تتناول جميع الأموال الموجودة على متنها.

- الموت أو الإصابة الجسمانية لأي آخر في البحر او البر والفقدان والأضرار بالأموال الأخرى أو الحقوق المسببة بفعل أو إهمال أو خطأ كل شخص آخر لا يوجد على متنها ويكون المالك مسؤولا عنه على أن يكون في هذه الحالة الأخيرة الفعل والإهمال أو الخطأ يتعلق بالملاحة أو بإدارة السفينة أو الشحن أوالنقل أو تفريغ الحمولة وصعود ونزول ونقل المسافرين.

-كل مسؤولية والتزام يتعلق برفع حطام السفن أو تعويمها، وإصعادها وتدميرها وفي حالة الغرق أو الجنوح أو الترك (بما في ذلك كل ما يوجد على متنها.

- كل التزام أو مسؤولية تنتج عن الأضرار المسببة من السفينة واللاحقة بمنشآت الموانئ وأحواض السفن والخطوط الملاحية.[2]

---

[2]بوجحيلة علي ، مرجع سابق، ص78

خامسا: المستفيدون من أحكام المسؤولية المحدودة لمجهز السفينة

يسأل مستأجر السفينة مدنياً عن أخطاء الربان والبحارة والمرشد وأي شخص في خدمة السفينة متى وقعت منهم أثناء تأدية وظائفهم أوبسببها وللمالك أن يرجع على المخطئ بعد ذلك، كما يسأل المالك عن التزامات الربان الناشئة عن التصرفات التي يقوم بها والعقود التي يبرمها في حدود سلطته القانونية. و مع ذلك يجوز لمالك السفينة أن يحدد مسئوليته أيا كان نوعها بالمبالغ الواردة في القانون.

ويستثنى من هذا المبدأ أخطاء المالك الشخصية فلا تطبق أحكام تحديد المسئولية، ويكون مسؤول عن الأضرار الناجمة عنها مسؤولية غير محدودة في كل ذمته المالية.[1]

سادسا: الديون المستثناة من تحديد المسؤولية

أخرجت المادة 94 من ق.ب.ج من نطاق تحديد المسؤولية بعض الديون لتظل المسؤولية عنها مطلقة وهذه الديون هي:

أ ـ الديون الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ والمساهمة بالخسائر المشتركة

ب ـ الديون الخاصة بطاقم السفينة المتولدة عن عقد الاستخدام

جـ ـ ديون كل شخص آخر عامل في خدمة السفينة بموجب عقد عمل

سابعا: حدود المسؤولية

يحدد المبلغ الذي يمكن للمالك أن يحدد مسئوليته على أساسه في كل حالة، حسب قواعد الاتفاقية الدولية الخاصة بتحديد مسئوليته مالكي السفن والتي تكون الجزائر طرفا فيها.

ويطبق تحديد المسؤولية هذا على جميع الديون الناتجة عن الأضرار الجسمانية أو الأضرار المادية المتولدة عن نفس الحادث، دون النظر إلى الديون الناشئة أو التي يمكن أن تنشأ من حادث.

مستأجر السفينة أو مجهزها يسأل عن أخطائه الشخصية في مواجهة الغير وأساس هذه المسؤولية " قواعد المسؤولية التقصيرية والمسؤولية التعاقدية التي تقع من الربان وغيره من التابعين البحريين والبريين"، و تطبيقا للقواعد العامة في مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه ومسؤولية الموكل عن التصرفات التي يبرمها وكيله ومسؤولية مالك السفينة ومجهزها بحسب الأصل "مسؤولية شخصية غير محددة" تنصب على كل أمواله بحيث تكون جميع الأموال ضامنة للوفاء بالديون.

[1] بوجحيلة علي ، مرجع سابق ، ص79

وخروجا عن الأصل المقرر وهو التعويض عن جميع الأضرار كاملة يجيز القانون البحري تحديد مسؤولية مالك السفينة، وهو مبدأ يتميز به التشريع البحري ويعد من أهم مبادئه، ويعرف بنظام الترك.

و يقتصر هذا الحق على:

ـ مالك السفينة ويستوي أن يكون فرد أو شركة أو شركاء في الشيوع.

- للدولة أن تباشر هذا الحق فيما يختص بالسفن التجارية التي تقوم باستغلالها عن طريق مؤسساتها أو الشركات العامة.

- الربان الشريك في ملكية سفينة يجوز له تحديد مسؤوليته بقدر حصته في السفينة فيما يختص بالتزاماته التعاقدية فقط.

و لا يكون حق الترك:

- لربان السفينة يسأل عن أخطائه الشخصية مسؤولية غير محدودة, فإن الربان المالك للسفينة ليس له أن يحدد مسؤوليته عن طريق الترك.

- للربان الشريك في ملكية سفينة فيما يتعلق الالتزامات الناشئة عن أخطائهالتقصيرية فيظل مسؤولا عنها مسؤولية غير محدودة.

- أما المجهز المستأجر فليس له أن يحدد مسؤوليته عن طريق ترك السفينة أو أجرتها.[1]

1/ لا يجيز القانون لمالك السفينة تحديد مسؤوليته عن طريق الترك إلا بالنسبة لمسؤوليته الناشئة عن التزامات الربان وغيره من التابعين البحريين. سواء كان مصدر هذه الالتزامات التعاقد أو الفعل الضار أو القانون، طالما كان سببها استغلال السفينة استغلالا بحريا.

2/ للمستأجر أن يترك السفينة ليحدد مسؤوليته عن الالتزامات التعاقدية المترتبة على العقود التي يبرمها الربان فيما يختص بسير السفينة وسفرها, أي العقود التي تبرم من أجل إتمام الرحلة البحرية واستغلال السفينة.

3/ وللمجهز رخصة الترك حتى بالنسبة للالتزامات الناشئة عن العقود التي لا يقوم الربان بإبرامها طالما يعهد إليه بتنفيذها ويستوي أن يبرم الربان العقد بنفسه أم يتولى هو تنفيذه, ورغم أن هذا الحل لا يتماشى مع حرفية المادة30 من القانون البحري إلا أن الاعتبارات العملية تتغلب على جمود النص وقصورها.

4/ يجوز للمالك أن يترك السفينة للدائنين إذا كان القانون هو مصدر الالتزام، كمكافأة المساعدة والإنقاذ والخسائر المشتركة ورسوم الإرشاد.[2]

[1] بوجحيلة علي، مرجع سابق، ص85

[2] بوجحيلة علي، مرجع سابق، ص85

الفصل الثاني

التزامات مجهز السفينة

إن ممارسة العمل على متن السفينة يكون بناء على عقد عمل بحري، و يعد هذا العقد من العقود الملزمة للجانبين و عليه يرتب التزامات متقابلة في ذمة طرفيه، منها ما تقع على المجهز بصفته رب العمل و أخرى تقع على البحار بصفته عاملا، فهذه الالتزامات الملقاة على عاتق المجهز تشكل حقوق أساسية للعامل البحري، حيث تعد السفينة مأواه طيلة الرحلة البحرية.

و على هذا الأساس فالمجهز يكون ملزم بضمان توفير سفينة صالحة للمالحة البحرية و توفير بيئة آمنة للموجودين داخل السفينة مع توفير العلاج للبحار، فقد حرص المشرع الجزائري كذلك ان يدفع له أجره و يعتبر التزام المجهز بترحيل البحار أمر ضروريا و واجب و قد نصت عليه بعض التشريعات والقوانين ومع وجود التزام بدفع الأجر الذي يعتبر التزام جوهري ،

كما انه المجهز مسؤول شخصيا عن الأخطاء التي تقع منه وفقا للقواعد العامة؛ كأن لم يجهز السفينة تجهيزا كافيا أو تركها تقوم بالملاحة وهي غير صالحة لها و توفير معدات خاصة للصيد البحري بكل أريحية.

لذلك سنقوم بالتفصيل اكثر بتقسيم هذا الفصل الى مبحثين،أولا سنقوم بتصنيف التزامات المجهز الى صنفين هما الالتزامات العينية والمالية لمجهز السفينة (سواء كان المالك أو المستأجر) فهي تُعد ركيزة أساسية في سفن الصيد البحري، سنتكلم أولا عن الالتزامات العينية للمجهز السفينة (المبحث الأول) و سنترك الالتزامات المالية على عاتقه ثانيا (المبحث الثاني).

المبحث الأول: الالتزامات العينية لمجهز السفينة

تتعد التزامات المجهز بتعدد الطرف الأخر في العلاقة ، وما يهمنا في الموضوع هو التزامات المجهز نحو البحارة الذين تربطهم به علاقة عمل مثبتة بعقد عمل مكتوبفالمشرع اشترط بيانات الزامية خاصة في سفن الصيد البحري تختلف عن القوانين الأخرى و هذا كضمان للبحار ليعرف واجباته و حقوقه التي هي التزامات أساسية على عاتق المجهز، بالإضافة الى ما بعد العقد كون طبيعة العمل للبحارة تتميز بطابع خاص لأنه يمارسه في منأى عن عائلته و بيته وهنا تعد السفينة بيته ومأواه طيلة الرحلة البحرية و على هذا الأساس يجد المجهز نفسه ملزما بضمان حق البحار في السلامة سواء كانت صحية أي بما يتطلبه الأمر من توفير العلاج اللازم للبحار أو مهنية وهي التقيد بشروط سلامة الرحلة البحرية، كما يعتبر التزام المجهز بترحيل البحار أمرا ضروريا وواجبا نصت عليه مختلف التشريعات والقوانين. لذا سنتكلم في هذا المبحث عن التزامات مجهز السفينة العينية و التي سنقسمها إلى ثلاث مطالب ، الأول سيكون حول التزامه بضمان سلامة البحار و الثاني سيكون عن ترحيل البحار، اما المطلب الأخير سيكون حول التزامات متعلقة بالإبحار و تحرير عقد مكتوب يتضمن بيانات الزامية.

المطلب الأول: التزام المجهز بتوفير بيئة عمل آمنة

على المجهز من هذا المنطلق أن يوفر للعامل البحري بيئة عمل آمنة سواء تعلق الأمر بالبنية التحتية من معدات وآلات وأجهزة وماكينات و أزياء عمل لكل البحارة و العاملين على متن السفينة ، أو تعلق الأمر بالعنصر البشري نظرا لأنه قد يكون سببا من أسباب الحوادث البحرية.

الفرع الأول: التزام المجهز بتأمين سفينة صالحة للملاحة و توفير الزي البحري

أولا: تأمين سفينة صالحة للملاحة

لقد جاء النص على هذا الالتزام في المادة 428 فقرة "أ" من القانون البحري الجزائري:" يتعين على المجهز أن يؤمن صلاحية السفينة للملاحة وسلامتها والجاري استغلالها وذلك عن طريق تسليحها وتجهيزها بمنشآت ملائمة وذلك طبقا للأنظمة والتطبيقات البحرية السليمة

وتنص المادة 574 أيضا على أنه: " يتعين على المجهز بأن يؤمن للسفينة التي يقوم باستغلالها جميع قواعد الصلاحية للملاحة والأمن والتسليح والتجهيز والتموين المحدد بموجب الأنظمة الجاري بها العمل وبصفة عامة بأن تكون صالحة للاستخدام المخصصة له".[1]

إذن تخصيص السفينة للملاحة البحرية يفترض بالضرورة صلاحيتها للقيام بالاستخدام الذي خصصت له، وتحقق هذا الشرط يقتضي أن تتوافر في المنشأة المواصفات الكفيلة لجعلها قادرة على ممارسة الملاحة المخصصة لها وأنتكون مهيأة لتحمل المخاطر[2]والمحافظة على الأرواح على متن السفينة أمر تتكفل به الدولة، لهذاالغرض تحرص الدول على ممارسة الرقابة الإدارية الشديدة على سفنها بغية التحقق من توافرالشروط التي تضمن أمن وسلامة الملاحة البحرية، ما يمكن ملاحظته هنا أن الرقابة في مثل هذهالأوضاع أجدى من تحديد المسؤولية بعد

وقوع الكارثة، فضلا عن صعوبة إثبات عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية وهي الشروط التي نصت عليها المادة 574 من القانون البحري الجزائري.

يسري قانون سلامة السفن على السفن التي تمارس الملاحة البحرية كما حددتها المادة 162 من القانون البحري الجزائري وهي:

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

وانطلاقا مما سبق فإنه يجب أن تمنع إدارة التفتيش البحري من السفر كل سفينة لا تراعي الشروط المنصوص عليها فيما يتعلق بسلامة السفن مع ضرورة تبليغ هذه الأوامر إلى السلطات المختصة في الميناء لتقوم بمهامها ،يمكن الطعن لدى اللجنة المركزية لسلامة السفن، ويمارس هذا الحق- أي الطعن- ربان السفينة الذي رفضت منحه رخصة الإبحار وبطلب من مالك السفينة

---

[1] *أربوط وسيلة ، التزام المجهز بضمان سلامة البحار و ترحيله ، مجلة دفاتر الحقوق و العلوم السياسية ، المجلد 2 ، العدد 1 ، السنة 2022 ، ص8.*

[2] *العربي بوكعبان ، مرجع سابق، ص46.*

أو من غير مالكها أو من طاقم السفن، ويقدم الطعن كتابيا في أجل لا يتعدى 10 أيام ابتداء من تاريخ التسجيل المقرر في دفتر المحاضر الخاصة بتفتيش السلامة للسفن.[1]

إن الالتزام بتوفير سفينة صالحة للملاحة يضع على عاتق المجهز احترام جميع القواعد التي تقضي بصلاحية السفينة للملاحة وأمنها والتأكد من ذلك، وأن يجهزها التجهيز الكافي وأن تكون ممونه ومناسبة لنوع النشاط المخصصة له، وفي ذلك بطبيعة الحال ضمان لسلامة الرحلة البحرية ككل. لأن السفينة تنقل بضائع و أشخاصا على متنها من بينهم الطاقم البحري الذي يتكون من بحارة حياتهم دائما معرضة للخطر بحكم طبيعة عملهم، لهذا يكفل لهم هذا الالتزام الحد الأدنى من الحق في الأمن و السلامة على متن السفينة التي يقضون وقتا طويلا على متنها خلال تأديتهم لواجباتهم وتنفيذ مهامهم.

يشرف على تسيير السفينة مجموعة من الأشخاص يشكلون طاقمها، ويأتي على رأسهم الربان لهذا لا بد من أن يكون مكونا من عدد كاف من البحارة وعلى درجة من الكفاءة مما يضمن سلامة وأمن الرحلة البحرية[2]. هذا الالتزام على عاتق المجهز بنصه على أنه:

"يتعين على المجهز... أن يؤمن على متن السفينة طاقما كافيا من حيث العدد والكفاءة".[3]

لهذا يتوجب على المجهز احترام عدة معايير عند اختيار طاقم السفينة، ليس من حيث العدد فحسب وإنما من حيث الكفاءة والتأهيل.

ثانيا: ملابس البحار

يجب أن توفر للعامل الألبسة الخاصة و التجهيزات والمعدات الفردية ذات الفعالية المعترف بها من أجل الحماية ، وذلك حسب طبيعة النشاط و الأخطار.

هذا الالتزام مكمل لالتزام البحار بارتداء الزي البحري بحيث يتعين على المستخدمين الملاحين العاملين على متن سفن النقل البحري والتجاري أن يرتدوا الزي البحري الذي يقدمه لهم مجهز لسفينة ، ما نلاحظه أنه يتلزم عمال البحر على متن سفن النقل البحري و التجاري بارتداء الزي البحري على متن سفن الصيد البحري. 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.

---

[1] *محمود شحماط ، مرجع سابق، ص42.*

[2] *أربوط وسيلة ، التزام المجهز بضمان سلامة البحار و ترحيله ، مرجع سابق ، ص9.*

[3] *المادة 428 فقرة ب من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري (جريدة رسمية رقم 29 المؤرخة في 10 أبريل 1977).*

يتعين على المجهز أن يقدم مجانا لكل فرد من أفراد الطاقم بدلات للشغل و بدلات للوقاية حسب طابع العمل المتمم على متن السفينة، وبمفهوم المخالفة للحكم المتقدم أن هذا الالتزام هو التزام عيني بمعنى أنه لا يجوز تقديم مبلغ مالي يفي بقيمة اللباس.

يتم تحديد تناسق الألبسة وآجال 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).

ثالثا: الالتزام بالغذاء

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 لسفن التي ترفع علمها مواد غذائية و مياه للشرب كافة و جيدة النوعية و القيمة الغذائية ، و يوفر الغذاء مجانا للبحارة خلال فترة التعاقد ، كما يجب أن يكون البحارة المكلفين بإعداد الطعام مؤهلين لذلك و تماشيا مع الأحكام الدولية ألزم المشرع البحري الجزائري المجهزبأن يشحن أو يكمل كمية كافية و جيدة من المؤن و المشروبات و الأدوية.[1]

كما يجب على المجهز تزويد البحارة بالمئونة المجانية حسب صفة ومدة الرحلة وذلك طيلة مدة قيدهم في دفتر طاقم السفينة ، ويجب أن تكون المئونة المقدمة إلى البحارة سليمة وبكمية كافية وجيدة وذات قيمة غذائية غنية ومتنوعة بما فيه الكفاية ، إلا أن هذا الالتزام أورد عليه المشرع استثناء بالنسبة للسفن الساحلية والتي فيها المجهز مخير بأن يقدم الغذاء للبحار عيناً أو يمكنه دفع المقابل نقداً للبحارةويجب أن تسلح السفن بالمنشآت والتهييئات والتجهيزات الملائمة لخزن المؤمن ومعالجتها بما في ذلك الماء و تحضير و خدمة المطبخ و المائدة ، ويجب أن يكون مستخدمو التموين التابعون للمطبخ والمكان المخصص للأكل من ذوي الكفاءات المهنية الضرورية المصادق عليها بشهادات رسمية أو شهادات الكفاءة.

المشرع الجزائري أعطى الحق لطاقم السفينة في أن ينتخب مندوباً عنه كي يراقب أثناء الرحلة وفي كل توزيع للغذاء كميات ونوعية المواد الغذائية الموزعة ومقدار الحصة 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 تذمر أفراد الطاقم من عدم تطبيق شروط تموين السفينة وفقاً للأنظمة ، والتي يترتب عنها وجوبا فتح تحقيق من طرف الربان والمجهز أو السلطة البحرية المختصة ،

---

[1] *عزيرية حنان ، عقد العمل البحري في التشريع الجزائري و القانون المقارن ، أطروحة دكتوراه في القانون الاجتماعي و المؤسسة، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مستغانم، 2016-2017 ، ص187.*

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 بالمالية.[1]

ما يكمن قوله أخيرا 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 قانونا ، كما لا يجوز للبحار أن يطلب دفع قيمة الغذاء إليه نقدا 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 تعويض.[2]

يجب على المجهز تأمين تسيير مخزن للتموين كي يمكن البحارة من المشتريات اليسيرة و الخاصة باستعمالهم شخصي و ذلك باستثناء سفن الصيد البحري و سفن الملاحة البحرية.

إن سير و تحديد قائمة البضائع و الأسعار يتم بموجب قرار وزاري مشترك بين الوزير المكلف بالبحرية التجارية و وزير المالية.

تظهر أهمية قيام المجهز بالتموين و في تقديم المؤونة اللازمة للبحارة من خلال وضع

رقابة على مدى قيام هذا الأخير بهذا المهام، إذ يحق لطاقم السفينة أن ينتخب مندوبا عنه كي يراقب أثناء الرحلة و في كل توزيع، كميات و نوعية المواد الغذائية الموزعة و مقدار الجراية اليومية و تحضير و تقديم و تحضير وجبات الطعام.[3]

إن هذا المندوب لديه الحق في رفع شكوى لدى الربان أو المجهز أو السلطة الإدارية البحرية يعبر فيها عن تذمر أفراد الطاقم من عدم تطبيق شروط تموين السفينة وفقا للأنظمة.

و بموجب هذه الشكوى، يتم فتح تحقيق من طرف الربان و المجهز أو السلطة الإدارية البحرية المختصة يتناول وجوبا الشكاوى المرفوعة، و في حالة ثبوت المخالفات تعين على المجهز القيام فورا بالتسويات الضرورية.

على المجهز أن يؤمن تسيير مخزن للتموين حتى يمكن البحارة من المشتريات اليسيرة و الخاصة باستعمالهم الشخصي باستثناء سفن الصيد البحري و سفن الملاحة الساحلية. و إن تسيير المخزن،

---

[1] *عزيرية حنان ، ، عقد العمل البحري في التشريع الجزائري و القانون المقارن،مرجع سابق، ص179.*

[2] كمال حمدي، مرجع سابق، ص297.

[3] مدحت حافظ إبراهيم، مرجع سابق، ص54

تحديد قائمة و أسعار بيع البضائع يتم بموجب قرار وزاري مشترك صادر من الوزير المكلف بالبحرية التجارية و الوزير المكلف بالمالية.

تجهيز السفينة بالمنشآت و -أما بالنسبة للسفن الساحلية، يستطيع المجهز دفع المقابل نقدا للبحارة التجهيزات و التهييئات اللازمة و الملائمة لخزن المؤن و معالجتها و كذلك الماء و تحضير و خدمة المطبخ و المائدة على متن السفينة. كما يجب أن يكون مستخدمو التموين التابعيون للمطبخ و المائدة من ذوي الكفاءات المهنية الضرورية المصادق عليها بشهادات رسمية أو شهادات مع العلم أنه يتم بموجب قرار وزاري مشترك صادر عن الوزير المكلف بالبحرية .الكفاءة التجارية و وزير الصحة العمومية تحديد كل من مقدار الحدا الأدنى من الجالية اليومية من المؤونة

و تظهر أهمية قيام المجهز بالتموين و في تقديم المؤونة اللازمة للبحارة من خلال وضع ر قابة على مدى قيام هذا الاخير بهذا المهام، إذ يحق لطاقم السفينة أن ينتخب مندوبا عنه كي يراقب أثناء الرحلة و في كل توزيع، كميات و نوعية المواد الغذائية الموزعة و مقدار الجراية اليومية و تحضير و تقديم و تحضير وجبات الطعام و ان إن هذا المندوب لديه الحق في رفع شكوى لدى الربان أو المجهز أو السلطة الادارية البحرية يعبر فيها عن تذمر أفراد الطاقم من عدم تطبيق و بموجب هذه الشكوى، يتم فتح تحقيق من طرف الربان و .شروط تموين السفينة وفقا للأنظمة المجهز أو السلطة الادارية البحرية المختصة يتناول وجوبا الشكاوى المرفوعة، و في حالة ثبوت المخالفات تعين على المجهز القيام فورا بالتسويات الضرورية.[1]

أيضا لسلامة البحار على سطح سفينة الصيد البحري قد يجد المجهز نفسه ملزما أيضا بتوفير . الشروط القانونية لصحة وأمن العمل على متن السفينة وهو ما يعرف بحق البحار في العلاج وهذا موضوع الفرع الثاني.

الفرع الثاني : التزام المجهز بعلاج البحار

تقرر التزام المجهز بعلاج البحار منذ زمن بعيد وحتى قبل أن يتقرر التزام رب العمل الحري بعلاج العامل، نظرا للظروف والطبيعة الخاصة التي تتم فيها الرحلات البحرية. فمنذ العصور الوسطى نجد العرف البحري يقر التزام رب العمل بعلاج البحار و إيفائه أجره إذا مرض أوأصيبوهو في خدمة السفينة، دون أن يتوقف ذلك على إثبات البحار لخطأ رب العمل، وهو التزام كان يفسر بفكرة المشاركة في الرسالة البحرية حيث كان البحار قديما يعتبر شريكا في مخاطر تلك الرسالة ومغانمها فإذا أصيب بمرض أو جرح أو عاهة وهو في خدمة السفينة وجب أن يعالج وتضمد جراحه ويعوض وكل ذلك على نفقة السفينة أو على حساب المجهز.[2]

---

[1]مدحت حافظ إبراهيم، مرجع سابق، ص55

[2]*كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية والمرشد ومجهز القطر في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، د.ط ، منشاة المعارف، الاسكندرية، 1993، ص 132.*

أولا: ماهية الالتزام بالعلاج وشروطه

يلتزم المجهز بعلاج البحار الذي يجرح أو يمرض وهو في خدمة السفينة، وهذا الالتزام فرضه القانون البحري منذ القدم، وهو يقوم على فكرة مخاطر الحرفة التي توجب مسؤولية رب العمل لمجرد وقوع ضرر للعامل دون الالتفات لشرط الخطأ، وحتى لو كان الضرر ناشئا عن قوة قاهرة. [1]

نظرا لأهمية الحماية الصحية القصوى بالنسبة إلى طرفي علاقة العمل، فقد عمد المشرع إلى وضع الأسس والترتيبات التي من شأنها حماية صحة العامل بالحفاظ على قدراته البدنية والمعنوية ضمانا لزيادة فعاليته من خلال تأسيس طب العمل وتحديد المدة القانونية للعمل والنص على التمتع بالعطل والراحات.[2]

رسخ القانون البحري الجزائري هذا الالتزام صراحة في المادة 428 منه التي جاء فيها:" يتعين على المجهز أن يؤمن الشروط القانونية لصحة وأمن العمل على متن السفينة".

كما تنص المادة 429 على ما يلي: " يقع على عاتق المجهز، في إطار التنظيم الجاري به العمل، جميع العلاجات الطبية الضرورية للبحار وذلك خلال رحلته في البحر ومكوثه في ميناء أجنبي".إذن من شروط أمن وصحة العمل على متن السفينة أن يخضع المجهز البحار قبل استخدامه ونزوله إلى السفينة لمعاينة طبية على أن يقيد ذلك في دفتر البحارة بعد حصوله على شهادة طبية تمكنه من ممارسة المهنة، وتثبت خلوه من الأمراض التي تتعارض مع وظيفته على متن السفينة ، ومن جهة ثانية يلتزم المجهز بعد استخدامه للبحار بأن يوفر له العلاج في حالتي المرض أو الجرح وهو في خدمة السفينة.

إذن من خلال نص المادة 429 السابقة الذكر فإنه يمكن استخلاص الشروط الواجب توافرها ليقع الالتزام بالعلاج على عاتق المجهز على النحو التالي:

أن يصاب البحار بالمرض أو الجرح وهو في خدمة السفينة، أيا كان نوعه أو مصدره وسواء أصيب على ظهر السفينة أو على البر، فإذا أصيب على متن السفينة فيفترض أن الإصابة ناشئة عن خدمة السفينة وعلى المجهز إثبات العكس، أما إذا أصيب وهو على البر، فعلى البحار أن يثبت أنه أصيب بسبب خدمة السفينة.[3]

---

[1] *مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، الطبعة الثانية، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2012 صفحة 157*

[2] *محمد الصغير بعلي، تشريع العمل في الجزائر، د.ط ، مطبعة ولاية قالمة، الجزائر، 1992، صفحة 64*

[β] *القانون 83-13 المؤرخ في 21 رمضان 1403 الموافق ل 02 جويلية 1983 المتعلق بحوادث العمل والأمراض المهنية المتمم بالأمر 96-19 المؤرخ في 20 صفر 1417 الموافق ل 06 جويلية 1996، جريدة رسمية رقم 42 لسنة 1996*

لا بد أن يكون الحادث حادث عمل أو مرض مهني، بحيث ورد تعريف حادث العمل في المادة السادسة من القانون 83-13 المتعلق بالأمر المتعلق بحوادث العمل والأمراض

المهنية المتمم بالأمر 96-19 على أنه:" يعتبر كحادث عمل كل حادث انجرت عنه إصابة بدنية ناتجة عن سبب مفاجئ وخارجي وطرأ في إطار علاقة العمل" أما المرض المهني فقد جاء تعريفه في المادة 63 من القانون 83-13 السابق الذكر على أنه: " تعتبر كأمراض مهنية كل أعراض التسمم والتعفن والاعتلال التي تعزى إلى مصدر أو تأهيل مني خاص".

توافر علاقة السببية بين الجرح وخدمة السفينة حتى يقع التزام علاج البحار على المجهز، أي لا بد من إصابة البحار خلال الرحلة البحرية أو أثناء مكوث السفينة في البر أثناء السفر أو على ظهر السفينة.

أما بالنسبة للمرض فيشترط أن يصاب به البحار أثناء السفر بعد قيام الرحلة البحرية مهما كان نوع المرض أو مصدره ولو لم يكن متعلقا بخدمة السفينة.

لكن ما نلاحظه أن نص المادة 429 لم يفرق بين الجروح التي تصيب البحار بسبب العمل وتلك الجروح المترتبة عن العصيان أو سوء السلوك حيث جاء النص عاما، وكان من المفروض أن تتم التفرقة بين الحالتين حيث إن كان من المنطقي أن يلتزم المجهز بعلاج البحار إذا أصيب وهو في خدمة السفينة، فإنه في الحالة المعاكسة من المنطقي استبعاد هذا الالتزام، أي في حالة ما كان سبب الإصابة سكر أو عصيان، فهنا وإن وجب على المجهز أداء نفقات العلاج فإنه يحق له بالمقابل خصم تلك النفقات من أجر البحار.[1]

ثانيا : نطاق الالتزام بالعلاج

يشمل التزام المجهز بالعلاج جميع البحارة مهما كان وجه استخدامهم، أيا كان نوع الملاحة التي تقوم بها السفينة، ويتضمن هذا الالتزام كافة مصروفات العلاج، أي أتعاب الأطباء وما يلزم من عمل أشعة أو تحاليل وثمن الأدوية اللازمة ونفقات إجراء العمليات الجراحية لو تطلب الأمر ذلك. ويلتزم رب العمل بتقديم الغذاء الملائم للبحار لحالة مرضه ومصروفات الإقامة في المستشفى من إيواء وغذاء باعتبارهما من مستلزمات العلاج.

للبحار الحق في تقاضي أجره كاملا في الفترة التي يكون فيها مصابا أو مريضا مما يجعله غير قادر على العمل على متن السفينة، إذ لا يمكن تخفيض أجره خلال الرحلة المعينة.

وبالرجوع إلى القرار المؤرخ في 12-1-2001 نجد المادة 6 منه حددت البيانات التي توضع فيها الأدوية[2]مثل:

---

[1] *أربيوط وسيلة ، التزام المجهز بضمان سلامة البحار و ترحيله ، مرجع سابق ، ص12.*

[2] *القرار المؤرخ في 18-12-2001 يعدل ويتمم الأمر المؤرخ في 30-04-1986 و المتعلق بالتدابير الخاصة بالصيدليات*

- التسمية الدولية المشتركة للمنتوجات التي تحتويها.

- رقم الصحة.

- تاريخ الإنتاج وانتهاء صلاحية الاستعمال.

- التركيب الصيدلي والشكل والمقادير.

يجب أن تحتوي صيدليات السفن وصناديق الأدوية على دفتر للتعليمات الطبية او دليل طبي توافق عليه قانونا مصلحة الصحة.[1]

حسب نص المادة 73فقرة "أ" من القانون البحري الجزائري فإن الأجور والمبالغ الأخرى الواجبة الأداء لربان السفينة ورجال السفينة بناء على عقد استخدامهم على متنها، تعد من الديون الممتازة ومن هنا فإن نفقات العلاج تعتبر من الديون الممتازة طالما نشأت بناء على عقد استخدام البحار.جميع الحوادث الهامة المتعلقة بالطاقم وطبعا حوادث العمل أو المرض الذي يصاب به البحار يتم تقييدها من قبل الربان في دفتر السفينة حسب ما جاء في نص المادة 427 من القانون البحري.[2]

كما يجب أن تحفظ أغراض البحار المتوفي أو المفقود أو الذي غادر السفينة بسبب المرض أو لأسباب أخرى وتقيد في قائمة جرد من قبل الربان أو مساعده ومعية اثنين من البحارة، ويتم تسليمها بعد وضع الختم عليها للمجهز كي يرسلها إلى البحار الذي نزل من السفينة أو ذوي حق البحار المتوفي أو المفقود. على أنه يبقى من باب أولى أن يقوم المجهز بجميع الإجراءات الوقائية المطلوبة ليحول دون مرض البحار أو إصابته -كأن يتجنب أي إرهاق للطاقم ويعمل قدر الإمكان علىتقليص ساعات العمل الإضافية- وهذا ما جاء في نص المادة 428 فقرة "د" من القانون البحري الجزائري.

إذا حدث وتوفي البحار على متن السفينة، وقعت على المجهز مصاريف الجنازة وأن يدفع لعائلة هذا الأخير تعويضا بعد الوفاة يساوي مبلغ شهر من راتب البحار لكل سنة قضاها في خدمة المجهز، ويترتب دفع تعويض بعد الوفاة لعائلة البحار زيادة على تعويضات الضمان الاجتماعي عملا بنص المادة 432 من القانون البحري الجزائري.

الموجودة على متن السفن التي ترفع العلم الوطني ، ج.ر عدد 6 الصادرة بتاريخ 23-01-2002

[1] *حريز أسماء ، حماية صحة البحارة ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، العدد الخامس ، السنة 2017 ، ص47.*

[2] *نص المادة 427 من القانون البحري الجزائري : يتعين على المجهز تسجيل جميع ما يحصل من احداث مهمة في سجل السفينة البحارة و خاصة الظروف المنصوص عليها في المواد 416، 418، 419، 420، 424، 426 منه*

كما أن القانون فرض على المجهز أن يؤمن حياة البحار ضد حوادث العمل وضد فقدانه لكفاءته في ممارسة مهنته بسبب وقوع حادث عمل أو مرض مني وذلك خلال الرحلة البحرية دون المساس بالتنظيم الجاري العمل به.[1]

وبرجوعنا لنص المادة 63 من الأمر رقم 95-07 المعدل والمتمم بالقانون 06-04 المتعلق بالتأمينات نجدها قد عددت الأخطار التي يمكن تغطيتها في تأمينات الأشخاص وهي:

- الاخطار المرتبطة بمدة الحياة البشرية.
- الوفاة إثر حادث.
- العجز الدائم الجزئي أو الكلي.
- تعويض المصاريف الطبية والصيدلانية و الجراحية.

كما بينت المادة 67 من الأمر 95 -07 على أنّه:" تهدف التأمينات من الحوادث الجسمانية إلى ضمان تعويض يدفع في شكل رأسمال أو ريع للمؤمن له أو للمستفيد في حالة وقوع حادث طارئ محدد في العقد".[2]

بالإضافة الى المادة 549 من القانون البحري الجزائري بنصها على ما يلي:" يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 50.000 إلى 200.000 د.ج كل ربان ترك على اليابسة في ميناء لا يوجد فيه تمثيل للسلطة الإدارية البحرية الجزائرية عضوا من الطاقم مريضا أو معطوبا ولم يوفر له وسائل العلاج والعودة إلى الوطن.

ويتعرض 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 المحلية". [3]

علاوة على تعويضات الضمان الاجتماعي يقع على عاتق المجهز دفع تعويض بعد وفاة البحار يكون مساويا مبلغ شهر من راتب العمل لكل سنة قضاها في خدمة المجهز، بالتالي يمكن الجمع بين التعويض المتحصل عليه من طرف شركة التأمين والتعويض الواجب دفعه من قبل الغير المسؤول إما للمؤمن له أو لذوي حقوقه في حالة وفاته هذه مختلف الجوانب المتعلقة بحق البحار في السلامة، إذ يتعين على المجهز كما رأينا أن يحفظ سلامة البحار من كل النواحي، مما يحول دون تعرض صحته وحياته للخطر، ولأن هذا الأخير له عائلة ومقر فلا بد أن يوفي المجهز اتجاهه بالتزامه بترحيله.

---

[1] *حريز أسماء ، حماية صحة البحارة، مرجع سابق، ص48.*

[2] *قانون رقم رقم95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المتعلق بالتأمينات، ج.ر عدد 13.*

[3] *عزيرية حنان ، عقد العمل البحري في التشريع الجزائري و القانون المقارن، مرجع سابق ، ص175.*

بالإضافة إلى انه تبدأ علاقة عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أوالصيد البحري ابتداء من إبرام عقد توظيف مكتوب ، بما يفيد أنه لا وجود لعلاقة عمل بدون عقد مكتوب وذلك طبعا لتوفير حماية أكثر للبحار وضمان حقوقه ، ليس هذا فحسب فقد اشترط المشرع ضرورة وجود مجموعة من البيانات التي تعتبر الزامية.

بعد ان تكلمنا عن علاج البحار و حقه في ذلك و هذا يبين مدى اهتمام المشرع و القوانين الأخرى بصحة البحارة في سفن الصيد البحري ، بحيث جعله الزاما على المستخدم البحري (المجهز) و بهذا يضمن احد حقوقه بالإضافة الى حقوقه الأخرى كالترحيل الى موطنه حتى و ان انتهى عقد عمله في بلد آخر.

المطلب الثاني : التزام مجهز السفينة بترحيل البحار

يقع على عاتق المجهز الالتزام بترحيل البحار، ونجد بعض التشريعات استعلمت مصطلح الالتزام بالرد إلى الوطن، وقد استخدم المشرع الجزائري قد نحى منحاها في القسم السادس من الفصل الثاني من الباب الثاني المعنون برجال البحر.

الفرع الأول : المقصود بالالتزامبالترحيل

سنحاول هنا التعريف بهذا الالتزام والتعرض لدواعيه ومبرراته، تحديد طبيعته القانونية وحصر نطاقه.

أولا: تعريف الالتزام بالترحيل ومبرراته

يرى البعض أن المقصود بالترحيل إعادة البحار إلى الميناء الذي استخدم فيه أي الذي أبرم فيه عقد العمل البحري وذلك عند انتهاء عقد العمل، وعلى هذا فإن هذا الالتزام لا يعني إعادة البحار إلى وطنه.[1]

لكن نجد القانون البحري الجزائري في المادة 449 ينص على أنه: " كل فرد من أفراد الطاقم ينزل إلى البر أو يترك في البلاد الأجنبية لسبب ما ويكون من جنسية جزائرية وقاطنا بالجزائر، يحق له أن يعود إلى الوطن والنزول في الميناء الجزائري الذي أبحر منه"، ويعود لينص في المادة 450 منه على حالة البحار الأجنبي ليعطي له الحق في إرجاعه لبلده أو لميناء استخدامه أو ميناء مغادرة السفينة على الخيار.

من هنا يكون القانون الجزائري قد نص على الالتزام بإعادة البحار للوطن بالنسبة للجزائري القاطن بالجزائر والذي أبحر من ميناء جزائري، وأعطى الخيار للبحار الأجنبي على النحو المتقدم ذكره، وعلى هذا الأساس فإن الالتزام بالترحيل حسب القانون الجزائري يعني إعادة البحار الجزائري إلى الوطن، دون أن يجرد البحار الأجنبي من حق عودته لوطنه إن اختار ذلك.

[1] أريوط وسيلة ، التزام مجهز السفينة بضمان سلامة البحار و ترحيله ، مرجع سابق ، ص14.

تجدر الإشارة إلى أن التزام المجهز بترحيل البحار يرجع إلى اعتبارين أساسيين:

الأول: اعتبار إنساني، إذ يجب حماية البحار من الضرر الذي قد يلحقه من جراء تركه في بلد أجنبي تعوزه فيه النقود اللازمة للعودة للوطن وقد لا يجد عملا فيه يرتزق منه.

الثاني: اعتبار قومي، إذ كثيرا ما تستعين الدولة بالبحارة الوطنيين في أوقات الأزمات والحروب مما يقتضي رجوعه وتواجده في أرض الوطن.[1]

في حالة عدم قدرة مالك السفينة على مواصلة الوفاء بالتزاماته القانونية أو التعاقدية كصاحب عمل للبحار بسبب إعساره أو بيع السفينة أو تغيير تسجيلها أو لأي سبب مماثل أخر.

كما أنه طبقا للمبدأ التوجيهي باء 2-5-2 الخاص بالتنفيذ من جانب الدول الأعضاء في الفقرة الأولى فقد نصت على أنه: "ينبغي تقديم كل مساعدة عملية ممكنة للبحارة المتروكين في موانئ أجنبية إلى حين إعادتهم إلى وطنهم، وفي حالة تأخر إعادة البحارة إلى أوطانهم تكفل السلطة المختصة في الميناء الأجنبي إخطار الممثل القنصلي أو المحلي لدولة العلم والدولة التي يحمل البحار جنسيتها أو الدولة التي يقيم فيها عند الاقتضاء بذلك على الفور".

طبقا للفقرة الثانية تراعي كل دولة عضو ما إذا كانت هناك أحكام مناسبة بشأن إعادة البحار المستخدم على سفينة ترفع علم بلد أجنبي والذي ينزل في ميناء أجنبي لأسباب هو غير مسؤول عنها إلى:

- الميناء الذي تعاقد فيه البحار المعني.
- ميناء في الدولة التي يحمل البحار جنسيتها أو في الدولة التي يقيم فيها البحار حسب مقتضى الحال.
- أي ميناء أخر يتفق عليه بين البحار وربان السفينة أو مالكها بموافقة السلطة المختصة أو بموجب أي ضمانات مناسبة أخرى.[2]

ثانيا: طبيعة الالتزام بالترحيل ونطاقه

إن التزام المجهز بترحيل البحار يتعلق بالنظام العام، لا يجوز للبحار النزول عنه شأنه في ذلك شأن كل التزامات رب العمل، كما لا يتوقف ثبوت هذا الالتزام على النص عليه في العقد بل هو مفروض على رب العمل ولو أغفل المتعاقدان الإشارة إليه ، كما أن هذا الالتزام قاصر على البحارة العاملين على السفن الجزائرية، جزائريين كانوا أم أجانب .

---

[1] محمد نعيم علوة، موسوعة القانون الدولي العام (القانون البحري)، الجزء الخامس، طبعة أولى، مكتبة زين الحقوقية والأدبية ، لبنان، 2012، صفحة، 148،147.

[2] *حريز أسماء ، الالتزام ترحيل البحار دراسة في ضوء القانون البحري الجزائري و المعاهدات الدولية ، المجلد 07 ، العدد 01 ، سنة 2022 ، ص407.*

أما بالنسبة للبحار الجزائري الذي يلتحق بالعمل على سفينة أجنبية فإنه لا يخضع لأحكام عقد العمل البحري التي وردت في القانون الجزائري وإنما لقانون علم السفينة التي يعمل عليها، وهذا الالتزام بطبيعة الحال يعد حقا للبحارة جميعا دون تفرقة بينهم مهما كان رتبة البحار.

لكن لا يتضمن هذا الالتزام تقديم العلاج إلى البحار ما لم يثبت أن الجرح أو المرض قد لحقه في خدمة السفينة، كما لا يشمل تقديم الملابس للبحار وإذا حدث وقدمها للبحار يعود بقيمتها عليه.

الفرع الثاني: تنفيذ الالتزام بالترحيل وحالاته

كما هو واضح من عنوان هذا المطلب فإنه سيتم الحديث عن مسألة تنفيذ المجهز لالتزامه بترحيل البحار في نقطة أولى، وعن حالات هذا الالتزام كنقطة ثانية.

أولا: تنفيذ الالتزام بترحيل البحار

الأصل أن يقوم رب العمل بتنفيذ التزامه بالترحيل عينا، و معنى ذلك أن يقومالبحاربالرجوع على سفينته أو على سفينة أخرى متجهة إلى الميناء الواجب ترحيل البحار إليه، وإذا عمل البحار على السفينة ورحلة العودة فليس لرب العمل أن يشاركه فيما يتحصل عليه من أجر.

على هذا الأساس إذا امتنع المجهز عن تنفيذ هذا الالتزام فإما أن يقوم البحار بأداء مصاريف الترحيل أو تباشر الدولة ذلك، وقد جرى العرف الدولي على أن تقوم الدولة بواسطة قناصلها وممثليها في الخارج بالقيام بهذا الالتزام والرجوع على البحار أومستغل السفينة حسب الأحوال بهذه النفقات.

أما فيما يتعلق برجوع البحار على رب العمل بمصاريف الترحيل يكون على أساس العقد الذي يربطهما، وللبحار الرجوع بمصاريف الترحيل حتى ولو عمل البحار على السفينة التي يعود بها إلى الميناء المقصود مقابل مصاريف عودته. ما يمكن ملاحظته أنه نادرا ما نجد الدولة القائمة بالترحيل تقاضي البحار مطالبة إياه بنفقات الترحيل لإعساره، ولها أن ترجع على رب العمل بتلك النفقات بصفتها دائنة للبحار عن طريق الدعوى غير المباشرة، لكن هذاالحل يعاب عليه أنه يمكن للمجهز في هذه الحالة الاحتجاج في مواجهة الدولة بما له من دفوع قبل البحار (المقاصة والتقادم)، هذا ما جعل القضاء الفرنسي ويؤيده الفقه الغالب إلى تقرير حق خاص للدولة ومباشر في مطالبة رب العمل بالمصاريف التي أنفقتها الدولة لترحيل البحار، بما لا يكون له معها التمسك في مواجهتها بالدفوع التي له قبل البحار.[1]

ما يبرر هذا الحل أي تقرير الحق للدولة في رفع دعوى مباشرة قبل رب العمل هو:

- ان للدولة مصلحة خاصة في عودة البحار إلى الوطن ليكون تحت تصرفها.

[1] *أربيوط وسيلة* ،التزام مجهز السفينة بضمان سلامة البحار و ترحيله ، *مرجع سابق ، ص15.*

٠كون الالتزام بالترحيل التزام قانوني وليس تعاقديا ناشئا عن عقد، وهو التزام متعلق بالنظام العام.

٠ الضرورات العملية التي انتهى إليها القضاء مع ما فيه من تجاوزات

للاعتباراتالقانونية.

تجدر الإشارة إلى أنه إذا وقع فسخ عقد العمل دونما وقوع خطأ من قبل البحار، هنا يتحمل المجهز مصاريف إعادة البحار إلى وطنه و العكس صحيح سواء تعلق الأمر ببحار وطني أو أجنبي. و مصاريف الترحيل تعتبر من الديون الممتازة وتأتي في المرتبة الأولى باعتبار أنها من الديون الناشئة عن عقد العمل البحري.

ثانيا: حالات الالتزام بالترحيل

لقد عالج القانون البحري الجزائري حالات الالتزام بالترحيل في نص المادتين 449 و450 منه بحيث فرق بين حالة البحار الوطني وحالة البحار الأجنبي، وذلك كالآتي: [1]

1/ الحالة الأولى: للبحار الحامل للجنسية الجزائرية

تنص المادة 449 من القانون البحري الجزائري على أنه: " كل فرد من أفراد الطاقم ينزل إلى البر ويترك في البلاد الأجنبية لسبب ما أو يكون من جنسية جزائرية وقاطنا بالجزائر يحق له أن يعود إلى الوطن والنزول في الميناء الجزائري الذي أبحر منه".

ففي هذه الحالة التي يحصل فيها ما يوجب إنزال البحار الجزائري من السفينة أثناء السفر يلتزم المجهز بإعادة البحار إلى الميناء الذي أبحر منه ، ووجوب إنزال البحار من السفينة قد يكون مرجعه تعذر استمرار السفينة في رحلتها أو كان البحار جريحا أو مريضا يتعين علاجه في مستشفى ، فالسبب خارج عن إرادة البحار وذلك طبقا للفقرة 2 من المادة 449 من القانون البحري الجزائري التي نصت على أنه: " ترجع مصاريف إعادة البحار إلى الوطن في حالة بقائه في الخارج لأسباب خارجة عن إرادته على عاتق المجهز".[2]

كما أن التزام رب العمل بإعادة البحار ينتفي إذا ما كان إنزال البحار من السفينة بناء على أمر من السلطة الأجنبية كأن يكون البحار قد ارتكب جريمة والسفينة في المياه الإقليمية للدولة الاجنبية وأمرت تلك الدولة بإنزاله، أو أن يكون إنزال البحار من السفينة قد حصل بناء على اتفاق بينه وبين رب العمل مرجعه رغبة البحار نفسه الذي يقدر أن مصلحته في ذلك.[3]

---

[1] *أريوط وسيلة* ،التزام مجهز السفينة بضمان سلامة البحار و ترحيله ، مرجع *سابق* ، *ص16.*

[2] *فليسي زهور* ، *عقد العمل البحري* ، *مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص* ، *جامعة الجزائر 1* ، *2010-2011* ، *ص133.*

[3] *حريز أسماء* ،*الالتزام ترحيل البحار دراسة في ضوء القانون البحري الجزائري و المعاهدات الدولية* ، *مرجع سابق* ، *ص408.*

2/ الحالة الثانية: للبحار الأجنبي

لقد نصت المادة 450 من القانون البحري الجزائري على أنه: " للبحار الذي يحمل جنسية أجنبية وينزل أو يترك في البر أثناء مدة العقد أو في نهايته الحق في إرجاعه إما إلى بلده و إما إلى ميناء استخدامه وإما إلى ميناء مغادرة السفينة وذلك حسب اختباره إلا إذا تم تحديد ذلك بوجه أخر فيعقد العمل أو اتفاقية لاحقا. وإذا وقع فسخ عقد العمل دون خطأ البحار تحمل المجهز مصاريف إعادة البحار إلى وطنه".

طبقا لهذا النص، فإن للبحار الأجنبي عدة خيارات بشان ترحيله، ففي حالة وجود اتفاق على ميناء معين في العقد أو اتفاق لاحق بينه وبين المجهز، فهنا له الحق في إعادته إلى هذا الميناء[1]، وفي حالة عدم وجود اتفاق ففي هذه الحالة يتم إعادته إلى إحدى الموانئ التالية:

- ميناء بلد البحار.
- ميناء استخدامه وهو الميناء الذي أبرم فيه عقد العمل البحري.
- ميناء مغادرة السفينة أو ما يعرف بميناء إبحار الرحلة.

والبحار الأجنبي في هذه الحالة حر في اختياره لأحد هذه الموانئ.

أما في حالة فسخ العقد، فإذا وقع فسخ عقد العمل البحري دون خطأ البحار، تحمل المجهز مصاريف إعادة البحار إلى وطنه، أما إذا وقع الفسخ نتيجة لخطأ البحار كعدم تنفيذه لالتزاماته فلا يتحمل المجهز مصاريف إعادته إلى الوطن، هذا الحكم يصدق بالنسبة للبحار الأجنبي أو البحار ذو جنسية جزائرية بهدف تحقيق حماية البحارة قام مجلس المنظمة البحرية بحثّ دول الميناء ودول العلم على ضماننا البحارة، وخصوصا حفظ حقهم في الأجور والإجازات على البر والإجازات المرضية والحصول على المساعدة الطبية والغذاء والعودة إلى الوطن.

الآن بعد ما تطرقنا الى حق البحار في الترحيل[2]الى بلده حتى لو كان ذو جنسية مختلفة و حالات الترحيل و المقصود به، سنتكلم عن التزامات خاصة على عاتق المجهز و هي التزامه بتحرير عقود مكتوبة للبحارة وفق ما حددته التشريعات.

المطلب الثالث: 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 الاتفاقكما نعلم الأصل في العقود

---

[1] *أريوط وسيلة، النظام القانوني لرجال البحر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه تخصص القانون البحري وقانون النقل، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان 2 ، 2017-2018 ، ص158.*

[2] *فليسي زهور، المرجع السابق، ص 134.*

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 ، فنجد المشرع أحيانا يشترط الكتابة فيالعقود دون الرسمية وعليه وجب علينا التمييز بين الشكل الذي يعتبر ركن ضروري للانعقادوبين المحرر المكتوب المشترط للإثبات وهو ما سنتناوله فيما يلي ، كما سنبين موقف التشريعات من الشكلية في عقد العمل البحري.

الفرع الأول: 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 معينا يفرغ فيه العقد ، فهذا الشكل يعتبر ركنا لا يتم بدونه التصرف بالتعاقد ، و لا يغني عنه إقرار الشخص بصدور العقد منه.يشير إلى المتطلبات الشكلية والإجرائية التي يجب أن يستوفيها العقد ليكون صحيحًا وقابلًا للتنفيذ قانونًا، وفقًا للمعايير الدولية والمحلية.

الفرع الثاني: موقف التشريعات من الشكلية في عقد العمل البحري

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 طبعا من خلال الاتفاقيات المبرمة في هذا المجال من بينها الاتفاقية الدولية رقم 22 لسنة 1926 المنعقدة بجنيف و المذكورة سابقا ، و التي تنص في المادة 03 منها على:

- يوقع عقد الاستخدام كل من مالك السفينة أو من يمثله و البحار ، وتوفر للبحار و لمستشاره تسهيلات معقولة لبحث شروط الاستخدام قبل توقيع العقد.

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

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".[1]

[1] *مدحت حافظ ابراهيم ، شرح قانون التجارة البحرية الجديد ، مكتبة غريب ، مصر ، الطبعة الاولى ، سنة 1991 ، ص108.*

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.[1]

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 30/3 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.[2]

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 فيتطلب 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.

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

ولا يقتصر تطبيق ذلك العرف على حالة انتفاء الكتابة بل تسري أحكامه ليبالنسبة إلى الشروط التي لم يتفق عليها المتعاقدان كتابة.وعليه فالبحار يمكن له أن يثبت عقد العمل البحري بالأدلة المطلقة للإثبات وهي الكتابة و ما يقوم مقامها وهما الإقرار و اليمين ، كما يجوز له إثبات العقد بالأدلة المقيدة و هي البينة 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.

---

[1] *الاتفاقية رقم 114 بشأن عقود استخدام صيادي الأسماك ، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 03/حزيران. يونيه ، بجنيف*

[2] *كمال حمدي ، مرجع سابق، ص281.*

أما بالنسبة لعدد النسخ التي يحرر بها العقد فقد نصت المادة 112/1 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 وكيفية تحديده رقم ومكان و كيفيةإصدار 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 استخدام ملاحيها 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 .

- لابد من أن تتلى شروط العقد ويستنطق المتعاقدان للتأكد من معرفتهم مضمونه و قبولهم به ويذكر إتمام هذه المعاملة في هامش الدفتر.[2]

في حالة ما إذا لم يدون عقد الاستخدام في دفتر البحارة يمكن إثباته بجميع الطرق الإثبات 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.

أما فيما يخص السفن التي تقل حمولتها عن خمسة براميل ، فليس الزاميا وجود دفتر للبحارة ، وبالتالي فإن عقود استخدامهم يمكن إثباتها بجميع طرق الإثبات.

حسب القانون السوري فإن عقد استخدام المالحين 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 ، وسبب ذلك أن حرية الإثبات التي قررتها المادة 337 من القانون البحري السوري لا تقتصر على إثبات العقود و إنما تشمل أيضا

---

[1] *مدحت حافظ إبراهيم ، مرجع سابق، ص109.*

[2] *محمد كامل أمين ملش ، محاضرات في تشريع العمل البحري وتوحيده في البلاد العربية ، مطابع دار الكتاب العربى، مصر ، طبعة 1959 ، ص22.*

إثبات عكس ما هو ثابت بسند مكتوب ، وفي هذا حماية للعامل بحيث يستطيع أن يثبت أن الاتفاق[1] الحقيقي و بين المجهز يختلف عما هو مدون في دفتر البحارة ، و يمكن أن يجري ذلك مختلف طرق الإثبات التجارية.

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 ومكانه و لحماية العامل البحري و تجنبا للمنافسة الغير المشروعة بين المجهزين اشترط المشرع السوري لصحة انعقاد العقد أن يكون الملاح طليقا من أي استخدام أخر.

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 شفاهية دون إجراء شكلي ويثبت بكافة الطرق و تطبق عليه القواعد العامة وقانون العمل.[2]

أما إذا تعدى محمول السفينة خمسة أطنان فيوجب قانون التجارة البحرية الأردني كتابة بنود وشروط العقد في دفتر البحارة ويعبر الملاح عن موافقته بتوقيعه على الدفتر أو ببصمة الأصبعيتضح مما سبق أن المشرع الاردني 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 وهو ما قضت به المادة 123/2 من قانون التجارة البحرية

الأردني و يثبت 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 قواعدالقانون 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 انطلاقا من الصفة التجارية لعقد العمل

البحري الواردة في المادة 07/02 من قانون التجارة البرية الأردني رقم 12 لعام 1966 ، فهو عقد تجاري مختلط تجاري من جانب المجهز ومدني من جانب البحار.

كما نص القانون على ضرورة أن يتضمن العقد مجموعة من البيانات الإلزامية والمسائل الجوهرية دون الحاجة إلى ذكر المسائل الأمور الفرعية التفصيلية وفي هذا السياق تنص المادة

---

[1] *هشام فرعون ، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، طبعة 1975-1976، ص130.*

[2] *عبد القادر العطير ، باسم محمد ملحم ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، الأردن ، الطبعة الاولى ، سنة 2009، ص198.*

133 من قانون التجارة البحرية على مجموعة من البيانات كخدمة الملاح و تاريخ بدايتها ونهايتها ، طريقة إيفاء الأجرة و مبلغها ، تاريخ إنشاء العقد ومكانه كما أنه يشير إلا أن العقد لا يعتبر صحيحا إلا إذا كان الملاح طليق من أي استخدام أخر.[1]

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

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 وحقوقهم المتبادلة ".

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"

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

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 شفهية 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.[2]

---

[1] *صلاح الدين عبد اللطيف الناهي ، الوجيز في مبادئ القانون البحري ، دار المهد للنشر و التوزيع، عمان ، الطبعة الأولى، 1986، ص132.*

[2] *بشير هدفي ، الوجيز في شرح قانون علاقات العمل الفردية و الجماعية ، جسور للنشر و التوزيع، الجزائر، طبعة 2006،ص71.*

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 76/80 المؤرخ في 23/10/1976، لمعدل والمتمم بالقانون رقم 98/05/المؤرخ في 25/06/1998 والمتضمن القانون البحري والمرسوم التنفيذي رقم 05/102 المؤرخ في 26/03/2005 الذي يحدد النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري كما يلي:" 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 بالقيد 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 سفينة.

نص المادة 08 من المرسوم التنفيذي 05/102 " 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 لعمل 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 البحري.

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 توفيرحماية

أكثر وذلك لتمكين السلطة البحرية المختصة من المراقبة فيما يخص عقود العمل وشروط التشغيل.[1]

من وجهة نظري و بناءعلى ما قمت بتحليله توصلت إلى أن المشرع الجزائري موقفه في جعل الكتابة ركن للانعقاد و ليس مجرد الإثبات يوفر حماية أكثر للبحار من التشريعات الأخرى التي تجعل من الكتابة شرط للإثبات و ليس للانعقاد ، 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 شفهية 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 ولو 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 للانعقاد 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.

المبحث الثاني: الالتزامات المالية لمجهز السفينة

يلتزم المجهز بأداء أجر البحار في المكان و الزمان المحدد في العقد وإن لم يكن اتفاق بهذا الخصوص ففي المكان و الزمان الذي يقضي بهما العرف البحري ، وقد نظمت هذه المسألة المادة 49 من المرسوم التنفيذي 05/102 بنصها على:" يتعين على مجهز السفينة دفع الأجور أو الحصص المستحقة للمستخدمين الملاحين بانتظام عند حلول أجل استحقاقهم "، و هذا يبين مدى اهتمام المشرع الجزائري بحماية أجر الملاح.

لهذا سنقوم بتقسيم هذا المبحث الى مطلبين، الأول سيكون حول تحديد أجر البحار و اما المطلب الثاني حول الضمانات الممنوحة لأجر البحار.

المطلب الأول: تحديد أجر البحار

[1] *جلال وفاء محمدين ، المبادئ العامة في القانون التجاري و البحري ، الدار الجامعية ، بيروت ، طبعة 1991 ، ص436.*

قبل توضيح طرق تحديد أجر البحار وفق أحكام عقد العمل البحري لا بأس بنا أن نشير إلى طرق تحديد الأجر وفق أحكام قانون العمل الجزائري، ذلك أنّه طبقا لهذا الأخير نجد ثلاث طرق لتحديد الأجر تتمثل في: تحديد الاجر وفق وحدة معينة، وتحديد الاجور حسب الإنتاج، والثالثة طريقة مزدوجة في تحديد الأجور.

فبالنسبة لطريقة تحديد الأجر وفق وحدة زمنية معينة، فلما كان عقد العمل البحري من العقود الزمنية، فإنّ أجر العامل يحسب على أساس وحدة زمنية معينة كالساعة أو اليوم أو الأسبوع أو الشهر وأفضل هذه الصور للعامل هو تحديد الأجر بالشهر، لأنّها تحقق له استقرار الدخل .[1]

أما بالنسبة لطريقة تحديد الأجور حسب الإنتاج فتقوم هذه الطريقة على أساس ارتباط الأجر ارتباطا وثيقا بمعدل إنتاج العامل، أو بمتوسط إنتاج مجموعة من العمال.

تطبق هذه الطريقة عادة في الصناعات والأعمال التي يسهل فيها قياس كمية إنتاج العامل أو مجموعة من العمال بدقة، وأمّا بخصوص الطريقة المزدوجة ذلك أنّه أمام الانتقادات الموجهة لكل منالطريقتين (تحديد الأجر وفق وحدة معينة وتحديد الأجر حسب كمية الإنتاج) لجأت

بعض التشريعات إلى طريقة ثالثة تجمع بين الطريقتين أطلق عليها المشرع المصري" الأجر بالطريحة" بمقتضى هذه الطريقة يكون للعامل جزء ثابت من الأجر على أساس من الزمن ثم يزداد هذا الأجر تبعا لمساهمة العامل في الإنتاج.

ما يمكن استخلاصه من اعتماد هذه الطريقة، هي أنّ المشرع الجزائري قد قصد بذلك منح أكبر ضمان وأكبر حماية للعامل من أجل الحصول على أكبر قدر ممكن من الدخل، حيث تقضي هذه الطريقة على المساواة الشكلية للعمال بالنسبة للأجور. [2]

كما أنّ هذه الطريقة تجنب صاحب العمل دفع علاوات ومكافآت وزيادات في الأجور دون مقابل إنتاجي يغطي هذه الكتلة الأجرية.

بالرجوع إلى أحكام عقد العمل البحري، فلم يحدد القانون البحري الجزائري طرق تحديد الأجر، وإنّما حددها المرسوم التنفيذي 102-05 ، إذ بين المشرع الجزائري من خلال نص المادة 47 منه حالتان لتحديد الأجر هما: الأجر المحدد المقدار، والدخل الذي يتناسب ونتائج العمل.

الفرع الأول: الأجر المحدد المقدار

---

[1] *حريز أسماء ، دفع أجور البحارة ، مجلة قانون النقل و النشاطات المينائية ، المجلد 04 ، العدد 01 ، سنة 2017 ، ص33.*

[2] *أحمية سليمان ، التنظيم القانوني لعلاقات العمل في التشريع الجزائري (علاقات العمل الفردية)، الجزء الثاني ، ديوان المطبوعات الجامعية ، سنة 2012 ، ص218.*

أي الأجر المتعلق على مقداره مسبقا ويتكون من أجر قاعدي وعلاوات وتعويضات ومساهمة في النتائج، والتعويضات والعلاوات. فبخصوص الأجر القاعدي فهو الأجر الناجم عن التصنيف المهني في الهيئة المستخدمة.

وقد أكد المرسوم الرئاسي رقم 15-260 [1]على أنّه لا يجوز أن يقل الراتب أو الأجر الأساسي عن شهر تقويمي من الخدمة لبحار مؤهل عن مبلغ تحدده دوريا اللجنة البحرية المشتركة أو أي هيئة أخرى مخولة من قبل مجلس إدارة مكتب العمل الدولي وبناء على قرار يصدر عن مجلس الإدارة يبلغ المدير العام الدول الأعضاء في المنظمة بأي تعديل لهذا المبلغ. وأمّا بخصوص التعويضات، فهي التعويضات المدفوعة بحكم أقدمية العامل، الساعات الإضافية، العمل التناوبي، والعمل المضر والإلزامي، بما فيه العمل الليلي وعلاوة المنطقة.

وبالرجوع إلى أحكام المرسوم الرئاسي رقم 15-260 فقد أكد على أنّه بالنسبة للبحارة الذين تشمل أجورهم تعويضا مستقلا عن ساعات العمل الإضافية الفعلية، يتم مراعاة العناصر التالية:

أ- لأغراض حساب الأجور، لا تتجاوز ساعات العمل العادية في البحر وفي الميناء، ثماني ساعات يوميا.

ب- لأغراض حساب ساعات العمل الإضافية، ينبغي أن يكون عدد ساعات العمل العادية الأسبوعية، الذي يغطيه الأجر أو الراتب الأساسي، محددا في التشريعات الوطنية، إن لم يكن محددا في الاتفاقيات الجماعية أن تنص على معاملة مختلفة على ألا تكون أقل مواتاة.

ج- يحدد التشريع الوطني أو الاتفاقيات الجماعية معدل أو معدلات التعويض على ساعات العمل الإضافية أن تكون في جميع الحالات، أكثر من 25٪ على الأقل من الأجر أو الراتب الأساسي عن ساعة، عند الاقتضاء.

د- يحوز الربان أو أي شخص يكلفه الربان على سجل لجميع ساعات العمل الإضافية الفعلية، ويوقع عليه البحارة على فترات فاصلة لا تتجاوز الشهر وأمّا بخصوص العلاوات فهي العلاوات المرتبطة بإنتاجية العمل ونتائجه.[2]

الفرع الثاني: الدخل الذي يتناسب و نتائج العمل

---

[1] *مرسوم رئاسي رقم 15-260 المؤرخ في 7 أكتوبر 2015، يتضمن التصديق على اتفاقية العمل البحري المعتمدة من طرف المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية في دورته الرابعة والتسعين بجنيف في 23 أكتوبر 2006، ج. ر، عدد 05 المؤرخة في 31 يناير 2016.*

[2] *حريز أسماء ،دفع أجور البحارة ، مرجع سابق ، ص35.*

لقد عرفت المادة 82 من قانون 90-11 هذا الدخلبأنّه:" الأجر حسب المردود لاسيما العمل بالالتزام أو بالقطعة أو العمل بالحصة حسب رقم الأعمال".

فقد يكون أجر البحار محدد بحصة في أجرة السفينة أو في أرباحها في الرّحلة، فإنّه يكون مجرد أجر احتمالي يتوقف تحديده على ظروف السفينة وعلى مدى نجاح الرحلة. وكانت هذه الطريقة هي الشائعة في السابق، عندما كانت تعد الرحلة البحرية نوعا من الاشتراك في المغامرة البحرية، وأمّا في الوقت الحاضر فقد أصبح استخدامها قاصرا في الغالب على العمل في سفن الصيد وهذا ما أكده المشرع الجزائري في المرسوم التنفيذي 102- 05. [1]

أولا: كيفية الوفاء بالأجر

لقد بين المرسوم التنفيذي 05-102 كيفية الوفاء بالأجر وذلك في المادة 49 منه بنصها على ما يلي: "يتعين على مجهز السفينة دفع الأجور والحصص المستحقة للمستخدمين الملاحين بانتظام عند حلول أجل استحقاقها". و طبقا لأحكام المادة 88 من القانون 90-11 ذلك أنّ هذه الاخيرة نصت على انّه: "يجب على المستخدم دفع الأجور لكل عامل بانتظام عند حلول أجل استحقاقه".

ثانيا: سلفة البحار

من حق البحار الحصول على سلفة من أجره، لذلك استحدثت المادة 48 من المرسوم التنفيذي رقم 05-102 حكما مقتضاه ما يلي:" يتعين على مجهز السفينة ضبط إجراءات بسيطة وسريعةترمي إلى منح تسهيلات تمكن المستخدمين الملاحين المبحرين، الذين يقومون بملاحة

محدودة أو غيرمحدودة من الاستفادة من تسبيقات من أجورهم وذلك بطلب من المستخدمين الملاحين وفي حالة الضرورة المرتبطة بتنظيم العمل".

يلاحظ من خلال نص هذه المادة أنّ المشرع الجزائري لم يحدد نسبة التسبيقات بخلاف المشرع المصري ، ذلك أنّه لم يجز الحصول على السلفة إلا في حدود ربع الأجر الأصلي، وتبرير هذا القيد هو عدم تصرف البحار مقدما فيالجزء الأكبر من أجره ولا يبقى له ما يكفيه لمواجهة نفقاته الضرورية عند عودته ويصرف مرتب البحار إلى عائلته في حالة وفاة البحار أو فقده أو إذا تعذر عليه استلام أجره فيتعين على رب العمل أن يودع خزانة إدارة التفتيش البحري الأجر النقدي وغيره من المبالغ المستحقة.

---

[1] *تنص المادة 50 من المرسوم التنفيذي 102- 05 على أنّه:" يدفع للمستخدمين الملاحين في الصيد البحري إمّا أجرا وإمّا حصصا، يحتسب مبلغ حصص المستخدمين الملاحين بعد خصم المصاريف والأعباء المشتركة" .*

مع الملاحظة أنه يجوز بتفويض من البحار أداء السلفة لزوجته أو أولاده أو أصوله أو فروعه وكذلك الأشخاص الذين يقيمون معه ، ويتولى الإنفاق عليهم وذلك رعاية لمصلحة هؤلاء.[1]

المطلب الثاني: الضمانات الممنوحة لأجر البحار

لما كان الأجر هو المورد الأساسي الذي يعتمد عليه البحار في معيشته هو وأسرته فإنّ المشرع الجزائري قد أحاطه بضمانات تكفل للبحار حصوله عليه.[2]هذه الضمانات تتمثل في تقرير امتياز بحري لدين الأجر وعدم جواز الحجز عليه أو التنازل عنه.

الفرع الأول: الامتياز البحري لدين الأجر

اعتبر القانون البحري الجزائري أجور الرّبان والبحارة ديونا ممتازة، فقد نصت المادة 73 من القانون البحري الجزائري على أنّه:" تعتبر الديون الآتية مضمونة بامتياز بحري على السفينة:

أ- الأجور والمبالغ الأخرى الواجبة الأداء لربان السفينة ورجال السفينة، بناء على عقد استخدامهم على متنها.

ب- رسوم الميناء والقناة وجميع طرق الملاحة، بالإضافة إلى مصاريف الإرشاد.

ج- الديون المستحقة على مالك السفينة من جراء الموت أو الإصابة الجسمانية

والحاصلة برا أو بحرا ولها علاقة مباشرة باستغلال السفينة.

د- الديوان الجنحية أو شبه الجنحية المترتبة على المالك وغير مثبتة بعقد والناشئة عن فقدان مال أو ضرر لاحق به برا أو بحرا وله علاقة مباشرة باستغلال السفينة.

ه- الديون الناشئة عن الإسعاف والإنقاذ وسحب حطام السفن أو المساهمة بالخسائر المشتركة، وكذا المصاريف القضائية وكل المصاريف المتعلقة بحراسة السفينة والمحافظة عليها ابتداء من تاريخ الحجز التنفيذية عليها إلى غاية بيعها وتوزيع ثمنها.

و- ديون المنشأ أو مصلح السفن والناتجة عن إنشاء وتصليح السفينة.

ز- الديون الناتجة عن العقود المبرمة أو العمليات المنفذة من قبل الرّبان خارج ميناء التسجيل وضمن الصلاحيات الشرعية لأجل الاحتياجات الحقيقية لحفظ السّفينة أو للاستمرار في الرحلة.

ح- الديون التعاقدية الناشئة عن الفقدان أو الخسائر التي تلحق بالحمولة والحقائب".[3]

---

[1] *حريز أسماء ، دفع أجور البحارة، مرجع سابق ، ص36-37.*

[2] *محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، الطبعة الأولى، 2008، ص232.*

[3] *محمود شمحاط ، مرجع سابق ، ص145.*

يلاحظ من خلال الفقرة أ من المادة 73 السابقة الذكر أنّ هذه الديون ولو أن مصدرها تعاقدي، إلا أنّه روعي في خلع الامتياز عليها اعتبارات إنسانية هي الرّأفة بالملاح فضلا عن أنّ هذا الأخير لا يملك إكراه المجهز على تقديم ضمان إنفاقي خاص ويضمن الامتياز كل ما يستحقه البحار نظير عمله من أجر ومصروفات العلاج والعودة إلى الوطن والتعويضات المستحقة للملاح في حالة الفصل التعسفي مثلا.

إلا أنّه بالرجوع إلى أحكام المادة 77 من القانون البحري الجزائري فقد اكدت على ان الامتيازات البحرية الضامنة لتعويضات الإسعاف والإنقاذ ومصاريف رفع حطام السفن والمساهمة بالخسائر المشتركة.

وكذا المصاريف القضائية وتكاليف الحراسة ومصاريف الحفاظ على السفينة تكون لهما الأفضلية على جميع الامتيازات البحرية التي تثقل السفينة عند استكمال العمليات التي تولدت عنها هذه الامتيازات.

الأصل أن ترتيب حقوق الامتياز يخضع للقانون دون اعتبار لذوي الشأن على أن يكون الرهن في كل الأحوال تاليا في المرتبة للامتياز و من أثاره أنه يقرر لصاحب الامتياز حق الأفضلية و التقدم والتتبع.

فضلا عن ذلك فإنّ ديون الامتياز لكل رحلة تفضل على ديون الرحلة السابقة والحكمة من ذلك هو التشجيع على تظهير السفينة من ما عليها من امتياز الرحلة السابقة ولجذب الإئتمانات الجديدة التي قد تحتاجها.

وبالرجوع إلى أحكام قانون العمل، نجد المادة 89 منه نصت على ما يلي: " تمنح الأفضلية لدفع الأجور وتسبيقاتها على جميع الديون الأخرى، بما فيها ديون الخزينة، والضمان الاجتماعي، مهما كانت طبيعة علاقة العمل وصحتها وشكلها".

أمّا بخصوص انقضاء الامتياز فلما كانت حقوق الامتياز ذات صفة تبعية فإنّه من الطبيعي أن تسقط كغيرها من الضمانات بانقضاء الدين أو بمرور سنة واحدة اعتبارا من نشوء الدين المضمون إلا إذا تم حجز السفينة قبل انقضاء المهلة وبيعت جبريا أو اختياريا أو بمصادرة السفينة من قبل السلطات المختصة. لا تخضع مدة سنة لأية وقف أو انقطاع، بيد أنّه لا يمكن أن يسري مفعول هذه المدة ما دام يوجد مانع قانوني يحول دون تمكن الدائن صاحب الامتياز من حجز السفينة، على ألا تتعدى هذه المدة ثلاث سنوات منذ نشأة الدين الامتيازي.[1]

إضافة إلى ذلك فقط تنقضي الامتيازات البحرية (أجر البحار) بصرف النظر عن القواعد العامة لانقضاء الامتيازات:

---

[1] *حريز أسماء ، دفع أجور البحارة، مرجع سابق ، ص38-40.*

أ- بمصادرة السفينة من قبل السلطات المختصة.

ب- بالبيع الجبري للسفينة على إثر دعوى قضائية.

ج- في حالة نقل اختياري لملكية السفينة، بعد ثلاثة أشهر من تسجيل عقد النقل.

الفرع الثاني: عدم جواز الحجز على الأجر أو التنازل عنه

من بين المبادئ المكرسة لحماية الأجور مبدأ عدم جواز الحجز على الأجر، ومبدأ عدم جواز التنازل عن الأجر.

أولا: عدم جواز الحجز على الأجر

أول ملاحظة نشير إليها هي أنّ عدم جواز الحجز على الأجر ظهر في القانون البحري وذلك في سنة 1745، وذلك بخلاف النصوص الخاصة بالعمل البري والتي لم تنظمه إلا في سنة 1845.

لم توضح أحكام القانون البحري الجزائري ولا حتى المرسوم التنفيذي 05-102 مسألة عدم جواز الحجز على الأجر، لكن بالرجوع إلى أحكام قانون 11- 90 نجد المادة 90 منه والتي نصت على ما يلي:" لا يمكن الاعتراض على الأجور المترتبة على المستخدم، كما لا يمكن حجزها أو اقتطاعها مهما كان السبب حتى لا يتضرر العمال الذين يستحقونها".

كذلك الأمر بالنسبة لقانون الإجراءات المدنية والإدارية[1]وذلك في نصوص المواد 775 إلى 826 منه حيث يستفاد منها أن المشرع الجزائري سمح بالحجز على الأجور ولكن قيد هذا الحجز بعدة شروط أهمها:

- ان يتم الحجز بموجب سند تنفيذي وفي حدود النسب المذكورة في المادة 776.
- ألا يجوز على المنح العائلية.
- لا يجوز أن يتجاوز الحجز نصف الأجر.

كما أنه سمح أن يكون الحجز على الأجر بقيمة النفقة الغذائية إذ تعلق الأمر بنفقة غذائية للقصر ، أو الوالدين أو الزوجة أو كل من تجب نفقتهم قانونا.

بخصوص النسب المحددة للحجز على الأجر، نجد المادة 776 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية نصت على ما يلي:

10% اذا كانت المرتب الصافي يساوي أو أقل عن قيمة الأجر الأدنى المضمون.

إذا كان المرتب الصافي يفوق قيمة الأجر الأدنى المضمون ويساوي أو يقل عن ضعف قيمته.

---

[1] *القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فيفري 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج. ر عدد 21 المؤرخة في 23 أبريل 2008.*

20% اذا كان المرتب الصافي يفوق ضعف الأجر الأدنى المضمون ويساوي أو يقل بثلاث مرات عن قيمته.

25% اذا كان المرتب الصافي يفوق ثلاث مرات قيمة الأجر الأدنى المضمون ويساوي أو يقل باربع مرات عن قيمته.

30% اذا كان المرتب الصافي يفوق أربع مرات قيمة الأجر الأدنى المضمون ويساوي أو يقل بخمس مرات عن قيمته.

40%اذا كان المرتب الصافي يفوق خمس مرات قيمة الأجر الوطني الأدنى المضمون ويساوي أو يقل بست مرات عن قيمته.

50% اذا كان المرتب الصافي يفوق ست مرات قيمة الأجر الوطني الأدنى المضمون. [1]

ثانيا: عدم جواز التنازل عن الأجر

من بين المبادئ الأساسية لحماية الأجور مبدأ البطلان القانوني والتلقائي لأي تنازل من العامل عن كامل أجره أو جزء منه، وذلك بغض النظر عن طبيعة هذا التنازل فيما إذا كان برضا أو بدون رضا العامل وهذا يظهر جليا من خلال نص المادة 136 من قانون 11- 90 : "يكون باطلا وعديم الأثر كل بند في عقد العمل مخالف للأحكام التشريعية والتنظيمية المعمول بها وتحل محله أحكام هذا القانون بقوة القانون".

ولمّا كان من بين نصوص هذا القانون وجوب دفع الأجر بانتظام عند حلول الأجل من قبل صاحب العمل إلى العامل ، فإن أي تنازل من هذاالأخيرلفائدة الطرف الأول فيما يخص الأجر يعتبر عملا مخالفا لهذا القانون، وبالتالي باطلا وعديم الاثر ولو كان برضا العامل، او لقاء اي منفعة أو مصلحة وهذا ما ينطبق على أجر البحار باعتباره مصدرا أساسيا له.

لكن مبدأ عدم جواز التنازل عن الاجر ترد عليه استثناءات أهمها:

- يمكن اقتطاع جزئي للأجر ودفعه على مراحل مثل حالة العمل المؤقت.
- يمكن إجراء مقاصة على الأجر، وذلك عند وجود دين على العامل لصاحب العمل.[2]

بعد ان تكلمنا حول عن الاجر في سفن الصيد البحري و عدم جواز التنازل عنه او حجزه سنتكلم حول حمايته سواء من البحار نفسه او احد دائنيه او دائني المجهز.

ثالثا: حماية أجر الملاح

---

[1] *حريز أسماء ، دفع أجور البحارة، مرجع سابق ، ص41.*

[2] *عين قو أمال، الحماية القانونية للأجر في ظل التشريع الجزائري، مجلة مخبر القانون الاجتماعي ، العدد 04 ، 2013 ، ص14.*

يحيط قانون التجارة البحرية أجرة البحار بحماية خاصة فهي المصدر الذي يتعيش منه البحار وأسرته فجعله التزام أساسي على عاتق مجهز السفينة في ان يحمي اجره من كل ما قد يقع من مسائل بحرية.

وهذه الحماية هي من ثلاثة أنواع هي، من الملاح نفسه، ومن دائنيه، ومن دائني المجهز (رب العمل).[1]

1/ حماية أجر الملاح من الملاح نفسه:

تتمثل هذه الحماية في وضع القيود على تسليف البحار أثناء السفر، كي لا ينفق البحار أجرته كلها عندما تمر السفينة بموانئ متعددة، وكذلك في وضع الشروط الشكلية عند طلب السلفة على أجرته والحد الأعلى لمثل هذه السلفة. فيجب تدوين السلفة في دفتر البحارة إذا تقاضاها البحار قبل بدء السفر وتدوينها في دفتر اليومية إذا تقاضاها أثناء السفر.

ويجب توقيعه أو أخذ بصمة إصبعه على كل سلفة يتقاضاها. وكل سلفة لا تستوف هذه الشروط، فإنها لا يعتد بها. ولا يجوز أن يتجاوز مجموع السلف خمس الأجرة المستحقة (المادة 143) من القانون.

ويجوز للملاح تفويض زوجه وفروعه وأصوله دون غيرهم بقبض السلف التي يوافق عليها صاحب السفينة (المادة 144) من القانون، ويقصد بها إعالة أهله، فلا تعاد إلى مجهز السفينة بالرغم من كل اتفاق مخالف، أما السلف غير المفوض بها، فلا تعاد إلى المجهز أيضا، ولكنها تعاد إليه إذا وقع فسخ الاستخدام بفعل الملاح وإن إعادتها لا تعفيه من العقوبات التأديبية والتعويض عن الضرر الواقع للمجهز (المادة 145) من القانون.

2/ حماية أجر الملاح من دائنيه:

يقضي القانون بعدم جواز الحجز على أجرة البحار إلا في الحالات التي نص عليها، ولغاية ربع الأجرة وكما يلي:

- إذا كان الحجز بسبب دين للدولة.

- أو بسبب ديون ناشئة عن تقديم الغذاء أو الكساء أو المسكن.

- أو بسبب دين لرب العمل ناتج من جراء دفع غير واجب الأداء.

- أو بسبب دين ناتج بموجب قرار قضائي مبرم (المادة 146) من القانون.

إن أحكام هذه المادة تتعلق بالنظام العام. فلا يجوز مخالفتها ولو وافق البحار على هذه

[1] طالب حسن موسى ، القانون البحري-السفينة-اشخاص السفينة-عقد النقل البحري- البيوع البحرية- الطوارئ البحرية-عقد التأمين البحري- العقود البحرية المساعدة، جامعة باريس- جامعة العلوم التطبيقية الخاصة، عمان، د.ط، 2004، ص90.

المخالفة فلا يجوز إيقاع الحجز على أجرته لدين غير الديون المذكورة آنفا.

3/ حماية الأجرة من دائني المجهز:

تتمثل هذه الحماية في ضوء اعتبار القانون أجرة الملاح من الحقوق الممتازة، ويمكن تلخيص مظاهر هذا الامتياز من خلال ما يلي:

أ- جعلتها المادة (50/ب) في المرتبة الثانية من الديون الممتازة.

ب- ووضع لها تقادما خاصا لهذا الامتياز، فحدده بسنة: أي ضعف التقادم المنصوص عليه بالنسبة لحقوق التوريد والتجهيز المعقود أثناء الرحلة وأن التقادم لا يسري إلا عند انقضاء الرحلة و لو قام البحار باستلاف قسم من أجرته أثناء السفر.[1]من القانون 59

ج- لا يجوز للمجهز التمسك بنظام المسؤولية المحدودة تجاه أجور البحارة المترتبة في ذمته.

د- تتمتع أجرة البحار بالأفضلية في الوفاء ولو كانت متعلقة بسفرة سابقة مادامت ناشئة عن عقد واحد باستخدام الملاح (المادة 51) من القانون.

رابعا: التأمين

فبالإضافة إلى اشتراكات الضمان الاجتماعي المنصوص عليهما في المادة السابقة، يلتزم مجهز 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 أمتهته 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 ".[2]

تجب الإشارة إلى أن هذا الحكم وارد في النموذج خاص بالمستخدمين الملاحين على سفن النقل البحري و التجاري دون المستخدمين الملاحين على 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 النموذجين السابقين

---

[1] *طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص91.*

[2] *المادة 09 من ملحق القرار الوزاري المشترك رقم (1947) بتاريخ 20 يونيو 2022 المُحدد لنموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين في النقل البحري والتجاري.*

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. [1]

خاتمة

[1] *عزيرية حنان ، عقد العمل البحري في التشريع الجزائري و القانون المقارن، مرجع سابق، ص68.*

ان المستخدم البحري ليس كالعامل البري فهذا المركز لا ينظمه العقد فقط و انما يخضع لمجموعة من القواعد الغير المعروفة في المجال البري. و يرجع هذا الاختلاف الى البيئة التي يمارس فيها هذا العمل و الى المحيط الذي ينشط فيه البحار و المحفوف بالخطر الدائم كما ان القانون حدد عدة صفات للمجهز في سفن الصيد البحري فقد لا يكون المالك هو الشخص الذي يقوم بتجهيز السفينة ماديا بل شخص آخر و في الغالب المجهز هو من يستغل السفينة في الملاحة لحسابه و لو لم يكن هو الذي جهزها، أي ان فكرة الاستغلال تغلب على فكرة التجهيز و رغم ذلك تثبت صفة التجهيز للمالك عندما يتولى بنفسه تجهيز السفينة و تزويدها بكل ما يلزمها فيستخدم البحارة و يقوم بتأمينها و غير ذلك من الاعمال اللازمة لتهيئتها للملاحة و الصيد.

يلتزم المجهز قبل البدء في استغلال السفينة أن يصرح بها كتابة مع الإمضاء المصادق عليه في دفتر تسجيل السفينة بعد تقديم جميع الوثائق اللزمة و المفروضة بموجب القانون البحري ونصوصهاالتطبيقية فجعله ملزم بتوفير الامن والتجهيز والتموين وذلك وفقا لما يحدده التنظيم وبصفة عامة أنه ملزم بأن تكون السفينة صالحة للاستخدام المخصصة له سواء كان للصيد البحري، و جعلت القوانين بصفة عامة حقوق البحارة على متن السفينة التزامات في الجهة الأخرى على ظهر المجهز فيما يتعلق بدفع اجورهم وفقا لما حدده القانون و ترحيلهم الى وطنهم سواء كان اجنبي، و لحماية صحة البحارة على سفن الصيد البحري نجد ان المشرع اعطى اهتمام خاص في الحق في العلاج في حال الإصابة وقت خدمة السفينة وجب أن يعالج وتضمد جراحه ويعوض وكل ذلك على نفقة السفينة أو على حساب المجهز.

النتائج:

قد يكون مالك السفينة هو مجهزها ويسمى بالمالك المجهز و يمكن لشخص آخر ان يقوم باستئجارها و يسمى بالمجهز غير المالك، و الصورة الشائعة الآن أن تقوم شركات الملاحة البحرية باستئجار السفن.

تكتسب ملكية السفينة اما عن طريق الهبة و الوصية و الميراث و هذا ما جاء في القواعد العامة، كما يمكن اكتسابها حسب قواعد القانون البحري اما عن طريق الشراء او البناء.

يمكن لمستأجر السفينة اكتساب صفة مجهز السفينة في حالة ايجارها بهيكلها، وعليه ينتقل التسيير الملاحي و التجاري ليد المستأجر.

المشرع الجزائري حرص على مصلحة البحار ذلك أنه أحاطه بحماية قانونية خاصة نظرا لخصوصية العمل على متن السفينة، وهذا يظهر جليا من خلال أحكام النصوص القانونية المنظمة للأجر إلا أنّ هذه الأخيرة بحاجة إلى تنظيم مستمر ومتجدد من أجل ضمان ظروف عمل ومعيشة لائقة على متن السفينة وتطوير كفاءة البحار.

يتعين على المجهز سواء كان مالكا أو مستأجرا، قبل الشروع في استغلال السفينة أن يصرح بها كتابيا مع الإمضاء المصدق عليه في دفتر تسجيل السفنو أن يقوم بتحرير عقود عمل للبحارة.

ينبغي الاعتناء بصحة البحار وهذا لا يتأتى إلا من خلال إتباع التعليمات الصحية اللازمة على متن السفينة مع اتخاذ جميع التدابير اللازمة لذلك.

ركز المشرع على مسألة الأجر فهو المورد الأساسي الذي يعتمد عليه البحار في معيشته هو وأسرته لذا قد أحاطه بضمانات تكفل للبحار حصوله عليه.

يتحمل المجهز مصاريف إعادة البحار إلى وطنه، أما إذا وقع الفسخ نتيجة لخطأ البحار كعدم تنفيذه لالتزاماته فلا يتحمل المجهز مصاريف إعادته إلى الوطن ،هذا الحكم يصدق بالنسبة للبحار الأجنبي أو البحار ذو جنسية جزائرية.

التوصيات:

نحن بحاجة إلى إصدار المزيد من القوانين المنظمة لمهنة البحار باعتباره العامل الإنساني والمحرك الأساسي لنشاط الملاحة البحرية.

من التزامات المجهز اعداد طاقم بحري كافي من حيث العدد و الكفاءة و لكن ما يلاحظ عمليا عدم معرفة البحارة لكل حقوقهم في سفن الصيد البحري لذا يجب توعية العمال البحريون لما لهم و عليهم.

على مجهزي السفن الاستثمار في أنظمة ملاحية حديثة لتسهيل العمل البحري على كل طاقم العمل و الصيد و جلب كل المعدات اللازمة للسفينة دون تناسي أي شيء و توفير ما يحتاج كل شخص ابتداء من الربان الى العامل فحبذا لو ان المشرع الجزائري يكون اكثر صرامة في هذه المسألة حتى يسهل على كل من على متن السفينة القيام بعمله.

قائمة المصادر و المراجع

أولا: الكتب

[1]- أحمية سليمان ، التنظيم القانوني لعلاقات العمل في التشريع الجزائري (علاقات العمل الفردية)، الجزء الثاني ، ديوان المطبوعات الجامعية ، سنة 2012.

[2]- اسعيد محمد صبري، شرح القانون المدني. النظرية العامة للالتزام الجزء 01،ب.ط، الجزائر، 1993.

[3]- العربي بوكعبان ، الوافي في القانون البحري ، دون طبعة ، دار هومة للطباعة و النشر ، الجزائر ، 2020.

[4]- الغنيمي حمدي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، محاضرات في القانون البحري الجزائري ، 1988.

[5]- بشير هدفي ، الوجيز في شرح قانون علاقات العمل الفردية و الجماعية ، جسور للنشر و التوزيع، الجزائر، طبعة 2006.

[6]- جلال وفاء محمدين ، المبادئ العامة في القانون التجاري و البحري ، الدار الجامعية ، بيروت ، طبعة 1991.

[7]- شيخ نسيمة، أحكام الرجوع في التصرفات التبرعية في القانون الجزائري الهبة- الوصية – الوقف، د.ط ، دار هومة ، الجزائر، 2012.

[8]- صلاح الدين عبد اللطيف الناهي ، الوجيز في مبادئ القانون البحري ، دار المهد للنشر و التوزيع، عمان ، الطبعة الأولى، 1986.

[9]- صقر نبيل، تصرفات مريض مرض الموت، الوصية للبيع الهبة موقف الكفالة، دار القهر للنشر والتوزيع، الجزائر، 2008.

[10]- طالب حسن موسى ، القانون البحري-السفينة-اشخاص السفينة-عقد النقل البحري- البيوع البحرية- الطوارئ البحرية-عقد التأمين البحري- العقود البحرية المساعدة، جامعة باريس- جامعة العلوم التطبيقية الخاصة، عمان، د.ط، 2004.

[11]- عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة والدار الدولية للتوزيع والنشر، د.ط ، 2002.

[12]- عبد الحكيم محمد عثمان، تأملات قانونية في السفينة و أشخاص الملاحة البحرية، مكتبة سيد عبد الله وهبة، القاهرة، 1985.

[13]- عبد القادر العطير ،باسم محمد ملحم ، شرح قانون التجارة البحرية ، الطبعة الأولى،الإصدار الأول ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، 2009.

[14]- علي عمارة ، كاملي مراد ، الرجوع في الهبة بين النص و الاجتهاد في التشريع الجزائري ، مجلة الاجتهاد القضائي، الجزائر، المجلد 12.

[15]- كمال حمدي، الموازين والهبة والوصية منشأة المعارف، مصر، د.ط ، 1991.

[16]- كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية والمرشد ومجهز القطر في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، د.ط ، منشاة المعارف، الاسكندرية، 1993.

[17]- محمد السيد القفي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، سنة 2007.

[18]- محمد الصغير بعلي، تشريع العمل في الجزائر، د.ط ، مطبعة ولاية قالمة، الجزائر، 1992.

[19]- محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، الطبعة الأولى، 2008.

[20]- محمد غريب عبد العزيز ، النظام القانوني للنقل البحري و الحاويات ، دون طبعة ، دار منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 2004.

[21]- محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، مصر، 2011.

[22]- محمد كامل أمين ملش ، محاضرات في تشريع العمل البحري وتوحيده في البلاد العربية ، مطابع دار الكتاب العربى، مصر ، طبعة 1959.

[23]- محمد نعيم علوة، موسوعة القانون الدولي العام (القانون البحري)، الجزء الخامس، طبعة أولى، مكتبة زين الحقوقية والأدبية ، لبنان، 2012.

[24]- محمود شمحاط ، المختصر في القانون البحري الجزائري ، دار العلوم للنشر و التوزيع ، عنابة.

[25]- مدحت حافظ إبراهيم ، شرح قانون التجارة البحرية الجديد ، مكتبة غريب ، مصر ، الطبعة الاولى ، سنة 1991.

[26]- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، الطبعة الثانية، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2012.

[27]- هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، كلية الحقوق جامعة الإسكندرية، 2002.

[28]- هشام فرعون ، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، طبعة 1975-1976.

ثانيا: الرسائل الجامعية

[1]- ملزي عبد الرحمن ، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري ، رسالة لنيل شهادة دكتوراه الدولة في القانون الخاص، كلية الحقوق ، بن يوسف بن خدة ، جامعة الجزائر ، 2007.

[2]- عزيرية حنان ، عقد العمل البحري في التشريع الجزائري و القانون المقارن ، أطروحة دكتوراه في القانون الاجتماعي و المؤسسة، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مستغانم، 2016-2017.

[3]- أريوط وسيلة، النظام القانوني لرجال البحر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه تخصص القانون البحري وقانون النقل، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان 2 ، 2017-2018.

[4]- عمار فيصل، وثيقة النقل البحري في ظل القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، فرع قانون خاص تخصص القانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بالقايد، تلمسان، 2018.

[5]كلي ليندة ، النظام القانوني لعقد ايجار السفينة، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص قانون. كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة مولود معمري. تيزي وزو، 2021.

[6]- فليسي زهور ، عقد العمل البحري ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص ، جامعة الجزائر 1 ، 2010-2011.

[7]- شلابي عمار و بخوش الياس ، عقد ايجار السفينة لمدة معينة مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون النشاطات البحرية والمينائية، جامعة 20 أوث 1955_ سكيكدة كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2024.

[8]- قلوش الطيب، محاضرة حول أنواع البيوع البحرية لطلبة السنة أولى ماستر-تخصص قانون بحري، جامعة حسيبة بن بوعلي كلية الحقوق و العلوم السياسية ، الشلف،2019-2020.

[9]- مرجة نور الهدى و صروب حواء ، تحديد صفة المجهز في التشريع الجزائري ، مذكر ة لنيل شهادة الماستر تخصص : قانون النشاطات البحرية و المينائية ، كلية الحقوق و العلوم السياسية قسم الحقوق، جامعة 02 اوت 1955 ، سكيكدة ، 2014.

[10]-مريم حملاوي، نبيلة قرفي ، النظام القانوني للسفينة-دراسة على ضوء القانون الجزائري ، مذكرة لنيل شهادة الماستر في قانون الاعمال ، تخصص : قانون اعمال، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة 5 ماي 1945 قالمة ، 2017-2018.

ثالثا: المجلات و الملتقيات

[1]- أريوط وسيلة ، التزام المجهز بضمان سلامة البحار و ترحيله ، مجلة دفاتر الحقوق و العلوم السياسية ، المجلد 2 ، العدد 1 ، السنة 2022.

[2]-بن حمو فتح الدين ، ملكية السفن في التشريع الجزائري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، الجزائر ، الصادرة في أكتوبر 2019 ، المجلد 06، العدد 01.

[3]- بن قو أمال، الحماية القانونية للأجر في ظل التشريع الجزائري، مجلة مخبر القانون الاجتماعي ، العدد 04 ، 2013.

[4]- بور طال امينة ، العقود الناقلة لملكية السفن البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، العدد الثامن.

[5]- جبار جميلة ، قراءة في نص المادة 211 من قانون الاسرة الجزائري بين حرفية النص و حتمية التفسير ، مجلة افاق علمية ، الجزائر ، سنة 2019 ، المجلد 11 ، العدد 04.

[6]- حريز أسماء ، حماية صحة البحارة ، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، العدد الخامس ، السنة 2017.

[7]- حريز أسماء ، دفع أجور البحارة ، مجلة قانون النقل و النشاطات المينائية ، المجلد 04 ، العدد 01 ، سنة 2017.

[8]- حريز أسماء ، قواعد استئجار السفن بهيكلها دراسة على ضوء القانون البحري الجزائري و القانون الفرنسي ، مجلة الدراسات القانونية ، المجلد 08 ، العدد 1 ، جامعة يحيى فارس بالمدية ، الجزائر ، 2022.

[9]- ريم مراحي ، الشكلية في البيع العقاري في التشريع الجزائري ، مجلة العلوم الاجتماعية و الإنسانية ، العدد الخامس عشر.

رابعا: القوانين و الأوامر و المراسيم

[1]- القانون 83-13 المؤرخ في 21 رمضان 1403 الموافق ل 02 جويلية 1983 المتعلق بحوادث العمل والأمراض المهنية المتمم بالأمر 96-19 المؤرخ في 20 صفر 1417 الموافق ل 06 جويلية 1996، الجريدة الرسمية رقم 42 لسنة 1996.

[2]-القانون رقم 95-07 المتعلق بالتأمينات المؤرخ في 23 شعبان 1395 الموافق 25 جانفي 1995، ج. رالعدد 15.

[3]- القانون رقم 08-09 المؤرخ في 25 فيفري 2008 المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج. رعدد 21 المؤرخة في 23 أبريل 2008.

[4]- المادة 202-206 من قانون رقم 84-11 المؤرخ في 09يونيو 1984 المتضمن قانون الأسرة المعدل والمتمم بالأمر 05-02 المؤرخ في 27 فبراير 2005

[5]- المواد 162 و 127 من القانون رقم 84-11 المؤرخ في 9 يونيو 1984 المتضمن قانون الاسرة ، الجريدة الرسمية ، العدد 24.

[6]- الامر رقم 59-75المتضمن القانون التجاري الجزائري مؤرخ في 26 سبتمبر 1975 الصادر في ج. ر، معدل و متمم.

[7]-المواد 92-94-324-351 من الأمر 75-58 ، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 و المتضمن القانون البحري المعدل و المتمم ، الجريدة الرسمية 78 المؤرخة في 30 سبتمبر 1975.

[8]-المواد 775-776-777 من الأمر رقم 75-58 المؤرخ 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني، معدل و متمم.

[9]-المواد 28-34-51-651 من الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 و المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية 29 المؤرخة في 10 افريل 1977 المعدل و المتمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 غشت 2010 الجريدة الرسمية 46 المؤرخة في 18-08-2010.

[10]- المادة09 من ملحق القرار الوزاري المشترك رقم (1947) بتاريخ 20 يونيو 2022 المُحدد لنموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين في النقل البحري والتجاري

[11]-نص المادة 50 من المرسوم التنفيذي 102- 05 المتعلق بالنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدم الملاحي لسفن النقل البحري او التجاري او الصيد البحري الصادر بتاريخ 26 مارس 2005.

خامسا: الاتفاقيات و القرارات القضائية

[1]- الاتفاقية رقم 114 بشأن عقود استخدام صيادي الأسماك ، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 03/حزيران، يونيه بجنيف.

[2]- الحكم القضائي رقم 24770 ، الصادر عن المحكمة العليا ، الغرفة المدنية ، المؤرخ في 14-04-1982.

[3]- القرار المؤرخ في 18-12-2001 يعدل ويتمم الأمر المؤرخ في 30-04-1986 و المتعلق بالتدابير الخاصة بالصيدليات الموجودة على متن السفن التي ترفع العلم الوطني ، ج.ر عدد 6 الصادرة بتاريخ 23-01-2002.

الفهرس

مقدمة: 1

الفصل الأول: صفة مجهز السفينة..... 5

المبحث الأول: المجهز المالك..... 6

المطلب الأول : طرق اكتساب ملكية السفينة حسب القواعد العامة..... 6

الفرع الأول : انتقال ملكية السفينة عن طريق الميراث..... 6

الفرع الثاني : انتقال ملكية السفينة عن طريق الوصية..... 7

الفرع الثالث : انتقال ملكية السفينة عن طريق الهبة..... 8

المطلب الثاني : اكتساب ملكية السفينة حسب القانون البحري..... 9

الفرع الأول : اكتساب ملكية السفينة عن طريق البناء..... 10

الفرع الثاني : اكتساب ملكية السفينة عن طريق الشراء..... 13
المطلب الثالث : صور ملكية السفينة..... 22
الفرع الأول : الملكية على الشيوع..... 23
الفرع الثاني : امتلاكها من قبل الأشخاص المعنوية..... 25
المبحث الثاني: المجهز غير المالك.....26
المطلب الأول : مفهوم عقد ايجار السفينة..... 26
الفرع الأول: التعريف بعقد ايجار السفينة..... 27
الفرع الثاني : خصائص عقد ايجار السفينة..... 28
الفرع الثالث : اثبات عقد ايجار السفينة..... 30
المطلب الثاني : صور ايجار السفينة..... 33
الفرع الأول : ايجار السفينة المجهزة..... 34
الفرع الثاني : ايجار السفينة الغير مجهزة (بهيكلها) 36
الفرع الثالث:المسؤولية الشخصية للمالك المستأجرللسفينة أو مجهزها 39

الفصل الثاني: التزامات مجهز السفينة..... 43
المبحث الأول: الالتزامات العينية لمجهز السفينة..... 45
المطلب الأول: التزام المجهز بتوفير بيئة عمل آمنة..... 45
الفرع الأول: التزام المجهز بتأمين سفينة صالحة للملاحة و توفير الزي البحري..... 45
الفرع الثاني : التزام المجهز بعلاج البحار..... 50
المطلب الثاني : التزام مجهز السفينة بترحيل البحار.....55
الفرع الأول : المقصود بالالتزام بالترحيل..... 55
الفرع الثاني: تنفيذ الالتزام بالترحيل وحالاته..... 57
المطلب الثالث: الالتزام بتحرير عقد مكتوب يتضمن بيانات إلزامية محددة في القانون. 60
الفرع الأول: التمييز بين الشكل و الإثبات..... 60
الفرع الثاني: موقف التشريعات من الشكلية في عقد العمل البحري.....60

المبحث الثاني: الالتزامات المالية لمجهز السفينة..... 67
المطلب الأول: تحديد أجر البحار..... 67
الفرع الأول: الأجر المحدد المقدار..... 68
الفرع الثاني: الدخل الذي يتناسب و نتائج العمل..... 69
المطلب الثاني: الضمانات الممنوحة لأجر البحار..... 70
الفرع الأول: الامتياز البحري لدين الأجر..... 70
الفرع الثاني: عدم جواز الحجز على الأجر أو التنازل عنه..... 72
خاتمة.....78
قائمة المصادر و المراجع..... 82
فهرس المحتويات.....87
ملخص البحث 89

ملخص مذكرة الماستر

مجهز السفينة يلعب دورا حيويا في سفن الصيد البحري فهو الذي يقوم باستغلال السفينة لحسابه الخاص سواء كان ذلك بصفته مالكا او مستأجرا لها و حاليا نرى ان ملكية السفن من طرف الشركات توجد بكثرة، وتشمل التزامات المجهز توفير سفينة صالحة للملاحةوضمان كفاءة الطاقم و لتوفير معدات جديدة لتسهيل الصيد البحري، وتنفيذ القوانين واللوائح البحريةيتحمل المجهز مسؤولية تجهيز السفينة وإدارتها، وضمان سلامة البحارة وترحيلهموتنفيذ الالتزامات القانونية المتعلقة بالسفينة و بالأشخاص على متن السفينة من تحرير عقود لعملهم على متنها، و نجد ان التشريعات قد ركزت بصفة خاصة على البحارة و جعلت حقوقهم ركيزة أساسية على عاتق المجهز بدءا من تلقي العلاج و ضمانات أخرى تتعلق بأجره الذي يعتبر رزقا له و لعائلته.

الكلمات المفتاحية

1/ المجهز المالك 2/ المجهز المستأجر 3/ حق البحار
4/ سفن الصيد البحري 3/ أجرة البحار 4/ التزام المجهز

Abstract of the master thesis

The ship's outfitter plays a vital role in fishing vessels. He operates the vessel for his own account, whether as the owner or charterer. Currently, ship ownership by companies is widespread. The outfitter's obligations include providing a seaworthy vessel, ensuring the crew's competency, providing new equipment to facilitate fishing, and implementing maritime laws and regulations. The outfitter is responsible for outfitting and managing the vessel, ensuring the safety and transportation of seafarers, and fulfilling legal obligations related to the vessel and the people on board, including drafting employment contracts. Legislation has focused specifically on seafarers, making their rights a fundamental pillar of the outfitter's responsibility, starting with medical care and other guarantees related to their wages, which provide a livelihood for them and their families.

Keywords

1/ Outfitter-owner 2/ Outfitter-charter 3/ Seafarer's rights
4/ Fishing vessels 3/ Seafarer's wages 4/ Outfitter's obligations