

:

## النظام القانوني لعقد الاستخدام البحري

دكتور، لنيل درجة الماجستير  
في القانون البحري

:

:

✍

### أعضاء لجنة المناقشة:

رئيساً

مقرر

مناقشاً

مناقشاً

جامعة وهران

جامعة وهران

جامعة وهران

جامعة وهران

أ.د العربي الشحط عبد القادر

أ.ز عنون فتيحة

أ.د بوخاتمي فاطمة

أ.د حمدان ليلى

السنة الجامعية 2011 / 2012.

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

قال تعالى:

﴿وَأَنَّ الْجَوَارِ الْمُنشَآتُ فِي الْبَحْرِ كَالْأَعْلَامِ﴾

صدق الله العظيم

سورة الرحمن الآية 24

## مقدمة

تعد الملاحة البحرية من أهم النشاطات التي يركز عليها الاقتصاد القومي و كذا الخارجي لأي دولة، لذا اتجهت معظم الدول إلى الاهتمام بهذا النشاط فأولته بحماية كبيرة و الهدف من ذلك، هو حماية مصالح كل من تربطه علاقة بخدمات الرحلة البحرية<sup>1</sup> باعتبارها الركيزة الأساسية للتجارة الداخلية والخارجية. و من ثم، وجب تنظيم شروط القيام بها و التأكد من سلامة الأجهزة التي تقوم عليها.

و أمام ارتفاع الاقتصاد الدولي بالملاحة البحرية ، أصبحت هذه الأخيرة تمتاز بالصبغة الدولية ، مما دفع بسلطة العالم البحريين<sup>2</sup> إلى التفكير في حل المشاكل البحرية و تم ذلك عن طريق تنظيمهم للمؤتمرات ، و الاتقيات الدولية ، للوصول إلى بعض القواعد المساعدة في هذا المجال ، و الجهود الدولية انحصرت على صعيدين:

فعلى الصعيد الدولي ، تعود جذور الاهتمام بالملاحة البحرية إلى تلك النتائج التي خلفتها الحرب العالمية الأولى، أين عولجت مشاكل العمل في معاهدة<sup>3</sup> "فرساي" التي شهدت ميلاد هيئة العمل الدولية سنة 1919 ، فتولت هذه الأخيرة تنظيم الأمور البحرية عن طريق مكاتب أنشئت لها ، يتولى كل مكتب جانبا من النشاط الدولي له

أما على الصعيد العربي ، نظرا لتأثر العرب بالفكر الغربي حاولوا هم كذلك إيجاد ما يوحد صفوفهم البحرية ، فعدوا مؤتمر الغرف التجارية و الزراعية و الصناعة العربيين العربية بالقاهرة سنة 1957 و كان الغرض منه ، تشريع قانون بحري عربي موحد ، يرس على

(1) عقد الاستخدام البحري ، الأصل أن أطرافه - المجهز رب العمل و البحارة العمال- هم الذين يستفيدون منه غير أن الفائدة منه قد تعود للغير الأجنبي عن العقد فقد يكون الركاب إذا كانت الرحلة البحرية لنقل الأشخاص، و قد يكون ذوي الحقوق على البضاعة المشحونة على متن السفينة إذا كان الغرض من الرحلة البحرية هو عقد نقل بضائع.

(2) لا يقتصر الأمر على رجال السياسة فقط، بل كانت من تدفعه الحاجة إلى النشاط البحري من ممثلي الشركات العالمية للملاحة البحرية، النقابات العمالية البحرية..... الخ.

(3) إن معاهدة فرساي سبقتها بوادر الاهتمام بالعمل كان لها الفضل على البحارة مثلا: الجمعية الدولية للحماية القانونية للعمال.

ازدهار الأسطول البحري العربي ، بتمويل من رؤوس أموال<sup>4</sup> عربية، و هذا ما لم يكتب له النجاح لمواجهة العديد من العراقيل أهمها اختلاف البيئة ، و الأعراف البحرية من دولة عربية لأخرى.

هذا و نظرا لأهمية الملاحة البحرية في النشاط الاقتصادي ، فإنه بات من الضروري الاهتمام بعقد الاستخدام البحري بوصفه السبيل الوحيد المعتمد للقيام بهذه العملية - أي الملاحة البحرية، غير أنه عند إبرام هذه العقود ، لا بد من مراعاة تلك الشروط التي نص عليها القانون ، سواء من حيث شروط توظيف البحارة أو تلك المتعلقة بوسيلة الإبحار<sup>5</sup> لأنه في حالة الإخلال بها ، ستواجه ذلك السد المتين و المتمثل في مجموع النصوص القانونية الواردة في هذا الصدد.

تعد عقود الاستخدام البحري من أهم العمليات التي يقوم بها تجهزو السفن - ملاكا كانوا أو مستأجرين- بقصد مساعدة سائلي السفن في نشاطهم الملاحي ، و غالبا ما تبرم هذه العقود بناء على الحاجة تلبية للنشاط الملاحي ، و بالتالي الحاجة إلى طاقم لتسيير أداة الملاحة البحرية، و المجهز عند إبرامه لعقود الاستخدام البحري ، يخضع للعديد من الالتزامات تقابلها من جهة أخرى التزامات الطرف الثاني في العقد و هم البحارة.

و نظرا للبيئة البحرية و ما تشكله من حفاوة المخاطر التي قد تصيب أطراف عقد الاستخدام البحري خاصة العمال منهم<sup>6</sup>، نجد أن الفقه و القضاء قد شادا مسؤلية رب

(1)حمود ولد محمد عبد الله "التزامات المجهز في إطار عقد العمل البحري"مذكرة ماجستير،القانون الاجتماعي،جامعة وهران كلية الحقوق 2001/2000،صفحة11.

(2)حتى لا يكون البحار خطرا عل نفسه و لا على الغير فإن عمله يتطلب توافر مجموعة من الشروط لا يمكن التسامح فيها و التي وضعت من اجل حماية الملاح من المحيط العدوانى للبحر ، هذا المبدأ أقره:

Antoine vialard : droit maritime – presse universitaire de france1992- p183.

(3) يكون البحارة العمال أكثر عرضة لمخاطر البحر مقارنة بالمجهز رب العمل و يرجع هذا إلى ضعف مركزهم في العقد هذا من جهة ، ومن جهة أخرى، أنه قليلا ما يتواجد رب العمل على متن السفينة أو يشرف بنفسه على القيام بالرحلة البحرية.

العمل و هذا بسبب خطورة الوظيفة التي يتولاها أفراد الطاقم البحري ، و بسبب الثقة التي يضعها العمال في رب العمل التي تجعل هؤلاء البحارة مطمئنين إلى سلامة الرحلة البحرية ونجاحها ،بحكم افتراض السلامة في أداة الملاحة البحرية و توفير مستلزمات نجاحها ، كما أنه ينظر إلى نشاط رب العمل بوصفه مختص و ذو احتراف في المجال البحري ،وهذا الوصف يشدد عليه في التزاماته لأسباب أهمها، أن نشاطه يعتمد على الاستعانة بذوي الكفاءة و الخبرة ، و بالتالي فاستعداده في تنفيذ عمله يكون على أكمل وجه ، هذا الاستعداد الذي لا يفترض في غير مختص و لا محترف.

و تشديد التزامات رب العمل راجع كذلك إلى تلك الثقة التي افترضها فيه القانون والتي تجعله يقظا و حريصا على تنفيذ التزاماته خاصة و أن البحار العامل - كما سبقت الإشارة- يشكل الطرف الضعيف في عقد الاستخدام البحري ، و رب العمل بحكم مركزه القوي فإن له القدرة على حماية لهذا طرف الضعيف و اكتساب رب العمل لهذا المركز القوي راجع إلى قوته الاقتصادية القائمة على أساس الاحترافية في المجال البحري<sup>7</sup> و التي أوجب القانون حمايتها هي الأخرى.

لذا، فإن أية علاقة يكون الغرض منها استخدام فئة معينة من الأفراد، لا بد أن تخضع لنظام قانوني معين ، يوفر الحماية الفعالة للخدمة و يمكنه الموازنة بين التزامات المستخدم و الطرف العامل.

و نظرا لازدواجية الحقوق و الواجبات بين الطرفين(المستخدم و المستخدم) ، فبات من البديهي أن تتضمن هذه العلاقة فكرة العقد بمفهومه الواسع ، و نظرا كذلك لطبيعة البيئة و ما يميزها من حفاوة المخاطر، فبات من الضروري توفير الحماية اللازمة للطاقم العامل في هذا المجال و لا يتم ذلك إلا بإيجاد نظام قانوني معين يضمن ذلك.

ومن هنا، يتضح أن عقود الاستخدام البحري لم تأت من العدم و إنما تعتمد على نظام

(1) إن طبيعة نشاط المجهز رب العمل أساسها القوة الاقتصادية الراجعة إلى قوته التجارية و التي تعتبر أصل ملاءته المالية ، هذه القوة تشكل في حد ذاتها قوة تجارية تقوم عليها التجارة الخارجية للدولة و من ثم وجب حمايتها.

قانوني أوجده القانون و أقره الفقه و عمل القضاء على تجسيده و نظرا لما يمليه هذا النظام من مبادئ، كان من الضروري البحث عنه بالنظر إلى أطرافه و الالتزامات التي تحكمهم و كذا ذاتية هذا العقد من حيث التكوين و الآثار و طرق تنفيذه .  
و عليه فإن الإشكال الذي يمكن طرحه في هذا المجال هو:

ما هو عقد الاستخدام البحري ؟ ما هي طبيعته القانونية ؟ و ما هي خصائصه و مميزاته؟  
و ما هو النظام القانوني الذي يقوم عليه هذا العقد ؟ و ما مدى فعاليته في توفير الحماية القانونية لأفراد الطاقم البحري بوجه عام، و فئة العمال البحريين بوجه خاص، باعتبارهم الطرف الضعيف في علاقة الاستخدام البحري؟

هذه المسائل عالجتها في فصلين أساسيين، تناولنا في الفصل الأول أفراد الطاقم البحري و دورهم في علاقة الاستخدام البحري .  
أما الفصل الثاني فخصصناه للطبيعة الخاصة لعقد الاستخدام البحري و أحكامه القانونية.

## الفصل الأول:

### أفراد الطاقم البحري و دورهم في علاقة الاستخدام البحري

تنص المادة 03 من المرسوم التنفيذي 102/05<sup>8</sup> على أنه: " يفهم في مفهوم هذا

المرسوم بما يأتي:

الطاقم مجموعة منظمة من المستخدمين الملاحين المكلفين بالخدمات العامة للإطعام و الفندقية على متن السفن الخاصة بالركاب "

مدلول الطاقم مدلول واسع ، يضم أفراد مختلفي التكوين ، متعددي المهام ، و هذا ما لم توح إليه المادة ، ذلك أن المشرع بتعريفه هذا، قد ضيق من مفهوم الطاقم ، حيث قصره على الأفراد المكلفين بالخدمات العامة على متن السفينة ، بل أكثر من ذلك حصره على الأشخاص المكلفين بهذه الخدمات العامة المبحرين على متن السفن المخصصة للرحلات الخاصة بنقل الركاب فقط.

يكون المشرع بذلك قد استثنى الأشخاص المكلفين بالخدمات الخاصة<sup>9</sup>، كما استثنى فئة العمال الموجودة على متن السفن المخصصة لنقل البضائع . أيا كانت نوعية هذه البضائع.

وبالرجوع إلى الفقرة ز من نفس المادة نرى أن المشرع تدارك النقص فأول تعريف الطاقم من خلال تعريفه للمستخدم الملاح ، و ذلك بقوله: " المستخدم الملاح كل شخص مخصص في سجل رجال البحر و يعمل في خدمة السفينة كما هو منصوص عليه في الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 ."

(1) مرسوم تنفيذي رقم 102/05 مؤرخ في 15 صفر عام 1426 الموافق 26 مارس سنة 2005 ، يحدد النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البري أو التجاري أو الصيد البحري.

(2) الخدمات الخاصة تكون عادة صادرة من أشخاص ذوي التأهيل العالي و نجد من بينهم الربان ، البحارة ، المهندسين ..... الخ.

و هكذا فإن أعضاء الطاقم البحري، هم مجموعة من الأفراد يتطلب فيهم المشرع مجموعة من الشروط و الكفاءات ، ليشكلوا بذلك أطافا في عقد الاستخدام البحري والمؤلفين من رب عمل بحري و عمال بحريون تعود إليهم دائما أصعب الاتهام إذا ما عرفت الرحلة البحرية عراقيل ، كما يرجع لهم الفضل في العديد من الأحيان في إنجاح الرحلة البحرية و هذا بسبب المجهودات المبذولة من طرفهم و التي تتجسد في القيام بوظائفهم وفق ما اكتسبوه من تأهيل و تكوين في الميدان البحري .

و بالنظر إلى أطراف عقد الاستخدام البحري و النتائج المترتبة عن عملهم ارتأينا أن

يكون تقسيم الفصل على النحو التالي:

المبحث الأول: رب العمل البحري.

المبحث الثاني: العمال البحريون.

المبحث الثالث : دور الطاقم في إنجاح علاقة الاستخدام البحري.



:

في مجال الملاحة البحرية ، حيث تكون السفينة عرضة لمخاطر عديدة و متنوعة ، كان لا بد من وجود سيد يترأس العقد ، ويؤتمر بأوامره و يعمل بنصائحه ، كما تكون له السلطة العليا على باقي الأطراف ، و هذا كله ضمانا لسلامة الجميع، و علاقة الاستخدام البحري باعتبارها علاقة عقدية، يمكن القول أن هذا العقد يقوم على طرفين أساسيين هما ، رب العمل و العمال ، غير أن الرب العمل في عقد الاستخدام البحري يأخذ صور عديدة ، فقد يكون مالك للسفينة ، كما قد يكون مستأجرها ، و ينعكس هذا على حقوقه و واجباته بحسب وصفه كمجهز للسفينة .  
وأمام هذا الاختلاف في صور التجهيز في عقد الاستخدام البحري ، المتعلقة برب العمل كان لا بد من تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين التاليين:

تثبت صفة التجهيز للمالك في حالة استغلاله الشخصي العينية ، أي عندما يتولى شخصا تزويدها بكل ما تحتاجه حتى يكتمل وصفها على أنها أداة للملاحة البحرية .

و السفينة باعتبارها مال خاص فقد ترد عليها بعض الحقوق العينية ضمن الملكية الذي يخضع في أسباب اكتسابه للطرق المعمول بها في القواعد العامة و هي التملك عن طريق الهبة ، الوصية ، و الميراث ، أو تلك الطرق المعروفة في القواعد الخاصة<sup>10</sup> و هي الاستيلاء و نزع الملكية .

غير أن الشائع في مواد القانون البحري أن الطريقتين الأساسيتين لاكتساب ملكية السفينة هما

(1)نقصد بالقواعد الخاصة تلك النصوص الواردة في القانون الإداري ، و المعمول بها بشأن طرق تحول الملكية.

البناء و الشراء و اللتين قد تردان في شكل شيوع بحري.

و مهما اختلفت طرق الملكية إلا أن صفة المالك تظل نفسها و يبقى المالك هو رب العمل في عقد الاستخدام البحري و هذا ما سنحاول توضيحه من خلال هذا المطلب الذي قسم كما يلي:

:

إن عقد اكتساب الملاحة يأخذ صور عدة و طرق متنوعة ، و الشائع في مواد القانون البحري أن الطريقتين الأساسيتين لاكتساب ملكية السفينة هما الشراء و البناء.

و يعتبر البناء أحد الطرق المألوفة لاكتساب ملكية السفينة ، هذه الملكية هي التي تحدد رب العمل أو صاحب الشأن على السفينة من خلال عقد الاستخدام الذي يبرمه مع البحارة. فقد يكون المالك هو الباني و بالتالي هو المسمى بالسفينة و منه يكون هو صاحب العمل في عقد الاستخدام الذي تكون السفينة بصدده.

غير أن هذا المالك قد لا يكون هو الباني و إنما يكون شخص آخر تم البناء لصالحه و بناء على طلبه فيتحول هذا الأخير في هذه الحالة إلى رب عمل بحري.

و على غرار باقي التشريعات لم يتحدث المشرع الجزائري على نمط معين لإتباعه في تكوين عقد بناء السفن<sup>11</sup> و على هذا الأساس كان من اللازم الرجوع إلى الإجراءات الواجب إتباعه في تكوين العقود عموماً و التي تستمد أحكامها من الشريعة العامة.

(1) توجد حالات خاصة لبناء السفن سنحاول سردها بإيجاز باعتبار موضوعنا يدور حول البحث عن رب العمل و لا يخص البناء كسبب من أسباب اكتساب ملكية السفينة.

و لما كان الأصل هو الرضائية في العقود، فإن عقد بناء السفن، كسائر العقود يشترط فيه هو الآخر التراضي حتى يقوم صحيحا و مادام هذا العقد قد صنف ضمن عقود البيع عموما ، فهو إذن من عقود الملكية، إلا أن السؤال الذي يثار حول ما إذا كان هذا العقد ناقل للملكية أو منشئ للالتزام بنقلها<sup>12</sup>.

و على الخصوص فهو عقد بيع مستقبلي<sup>13</sup> و انطلاقا من فكرة أن السفينة منقول ذو طبيعة خاصة فملكيتها لا تنتقل إلا بالتسجيل و شرط التسجيل في مظهره هو الاحتجاج بالبيع في مواجهة السر. أما فيما بين المتعاقدين فإن ملكية السفينة تنتقل بمجرد التراضي بين طرفي العقد.

و فيما يخص إثبات عقد بناء السفن فإنه يختلف من قانون لآخر كما يتأثر هذا الإثبات كذلك بطبيعة العقد، فإذا كان تجاريا جاز إثباته بوسائل الإثبات التجارية و التي يكمن أساسها في مبدأ حرية الإثبات، أما إذا كيف على أنه عقد مدني فيكون إثباته بوسائل الإثبات المدنية.

و قد اختلفت المواقف التشريعية العربية بشأن إثبات عقد بناء السفن فالمشروع الفرنسي مثلا اشترط إفراغ العقد في محرر مكتوب و بالنسبة للكتابة هي شرط أساسي لإثبات عقد بناء السفن<sup>14</sup>، أما المشروع المصري اعتبره من بين العقود التي لا تثبت إلا بالكتابة و هذا ما نص عليه في المادة 13 من قانون التجارة البحرية الجديد. غير أن هذا الإشتراط لا يتعارض ومبدأ رضائية العقد ذلك أن الكتابة التي اشترطها المشروع بمصري هي للإثبات و ليس للانعقاد، كما أنه لم يشترط أن تكون هذه الكتابة رسية لكن اشترطها في حالة التعديلات التي قد تطرأ على العقد.<sup>15</sup>

أما المشروع الجزائري فنص على الكتابة في المادة 49 من القانون البحري الجزائري و اعتبرها ركنا للانعقاد و للإثبات، و عليه فإن عقود بناء السفن في نظر المشروع الجزائري هي عقود شكلية و الغرض من ذلك هو تنبيه المتعاقدين إلى أهمية و خطورة

(1) عبد الفتاح مراد - موسوعة القانون البحري- طبعة 2003- صفحة 636 .

(2) المرجع نفسه، صفحة 636.

(3) بوكعبان العربي- الوجيز في القانون البحري الجزائري- دار الغرب للنشر و التوزيع- طبعة 2002- صفحة 75.

(4) هاني دويدار - القانون البحري- المرجع السابق، صفحة 37.

التصرف الذي يقدمان عليه، و في محاولة إبراز المالك و مدى اتصافه برب عمل بحري يجب تحديد الطرق المعتمدة في بناء السفن و هي:

### أولاً: طريقة البناء المباشر

في هذا النوع المعتمد لبناء السفن يكون المجهز هو المالك و الباني منذ البداية ذلك أن المجهز الذي يريد بناء السفينة يتولى عملية البناء بنفسه، بحيث يقوم بشراء كل ما تحتاجه العملية من المواد و وسائل مهمات<sup>16</sup>، ثم يلجأ إلى التعاقد مع الأشخاص الذين يتطلبهم المشروع من مهندسين و تقنيين و عمال صيانة و غيرهم لانجاز العملية.

ونظراً للتطور الفني الحاصل في شتى مجالات الحياة أصبح البناء المباشر للسفن بالموصفات المطلوبة، غير ممكن في الوقت الحالي و هذا بسبب تشعب الإجراءات التي أصبحت تتطلب تقنيات كثيرة، و مواصفات مميزة غالباً ما توصف بالتعقيد إذ أصبحت هذه المهمة تتولاها شركات متخصصة و هي من كبرى، معروفة عالمياً، و الشخص الذي يريد بناء سفينة يقتصر دوره على تلك السفن الصغيرة الخاصة بالحاجيات البسيطة كسفن النزهة و السفن ذات الملاحة الساحلية المحدودة.

و هكذا فإن عقد بناء السفن بالطريق المباشر لا يشير إلى الحال لأنه منذ البداية، يكون المالك و الباني شخص واحد، و بالتالي تكون له إمكانية الاتصاف بصفتي رب العمل إذا ما أبرم عقود استخدام مع البحارة و مع الربان.

### ثانياً: طريقة البناء غير المباشر

اعتمدت هذه الطريقة بعد التأكد من سلبية البناء المباشر وضوح عجز هذه الطريقة عن تلبية الطلبات المتزايدة و المتعلقة بالتقنيات العالية المعتمدة في بناء السفن. و سبب اعتماد هذه الطريقة راجع كذلك إلى عدم مواكبة الطريقة الأولى لمقتضيات التجارة الدولية و المعطيات الحتمية<sup>17</sup> فبات من الضروري التفكير في إحداث البديل،

(1) الدكتور/ كمال طه - أساسيات القانون البحري- منشورات الحلبي الحقوقية - طبعة 2006 - صفحة 86.

فأوجدت شركات ضخمة تخصصت في مجال بناء السفن ، طريقة البناء غير المباشر أو طريقة البناء بالمشروع ، بحيث يقوم المجهز بإبرام العقد مع شخص آخر ، وغالبا ما يكون هذا الشخص إحدى هذه الشركات الضخمة لتقوم ببناء ما يريد من السفن وفق ما يتفق عليه من شروط و مواصفات للسفينة المراد انجازها ، و يكون ذلك مقابل ثمن معلوم يتفق عليه مسبقا .

وهذه الطريقة - أي البناء غير المباشر - هي السبب في تكييف عقد بناء السفن على أنه عقد تجاري ، خاصة بالنسبة للمتعهد بالبناء ، ذلك لأن عنصر التكرار و الاحترافية متوافر في عمله المتمثل في شراء الأدوات و المواد اللازمة للبناء و ذلك إلى جانب عنصر الربح و المتمثل في بيع السفينة بعد تمام بنائها و من هنا ، فإن دور الباني يقتصر على البناء فقط ، و عليه ، فالملكية الحقيقية تنقل إلى طالب البناء بعد إتمام تلك الشروط القانونية ، و عليه لا دخل للباني في هذه الحالة بإبرام عقود استخدام مع بحارة و على هذا الأساس ، فإنه لا يكتسب صفة رب عمل بحري .

يعتبر شراء السفن<sup>18</sup> سببا آخر من أسباب اكتساب ملكيتها و قد عقد بمقتضاه

يلتزم

بائع السفينة بان ينقل للمشتري ملكية السفينة في مقابل ثمن يتم الاتفاق عليه في عقد

الشراء<sup>19</sup> ،

و يكون ذلك بعد استدراك تلك الإجراءات القانونية التي تبناها المشرع البحري الجزائري من

(1) و نقصد بذلك حالة شغور التجارة من وسائل إتمامها و حالة الحاجة إلى السفن لتلبية الطلب في الأسواق العالمية .

(2) يطلق على هذا النوع من العقود اسم بيع السفن غير أن البعض من الكتاب و منهم الجزائريين الدكتور بوكعبان العربي ، اسم عقد الشراء لأنه يرى في هذه التسمية هي الأصح فالشراء هو الذي يكسب الملكية أما البيع فيفقدها و منه يجب أن ينظر إلى العقد من جانب المشتري باعتبار الحديث هنا يدور حول اكتساب ملكية السفينة .

(3) عادل علي المقدادي - القانون البحري - طبعة 2002 ، صفحة 39 .

خلال المادة 50 منه حيث رأى أنه لا يتم ذلك إلا بناء على تصريح من السلطة الإدارية البحرية المختصة في ميناء التسجيل الذي سوف تسجل فيه السفينة و تسلم هذه السلطة رخصة مسبقة.

و عليه فإنه و بمقتضى أحكام قانونية ، فعقد شراء السفن يعتبر من العقود التجارية مادام القصد من ورائه هو تحقيق الربح. أما إذا كانت السفينة المشتراة مخصصة للنزهة فلا يعتبر كذلك ، و هذا بسبب انتفاء معيار الربح<sup>20</sup>.

و عقد شراء السفن كباقي العقود ، يخضع لمجموعة من الشروط يتعين على طرفي العقد استيفاءها، و كمن هذه الشروط في:

#### أولاً: الشرط الموضوعي

عقد شراء السفن من على غرار باقى العقود ، يشترط لتمامه تلك الشروط الموضوعية المعروفة في القواعد العامة و المتمثلة في التراضي، و المحل، و السبب ، فضلاً عن وجود ركن خاص بهذا العقد في هذا المجال:

#### الأهلية في عقد شراء السفن:

ينظر إلى الأهلية في هذا النوع من العقد من خلال أطرافه ، فينظر إليها من جانب البائع و ينظر إليها من جانب المشتري .

أما أهلية البائع، بالرجوع إلى القواعد العامة نجد أن البيع يجب أن يصدر من مالك الشيء المراد بيعه، كما يمكن أن يصدر من وكيل عن المالك الأصلي، أما عقود بيع السفن لا يتم إلا وفق توكيل خاص يصدره مالك السفينة أو المجهز للربان الذي له سلطة الرب على متن السفن، و هذا التوكيل الممنوح للربان لا يختلف عن ذاك التوكيل المعروف في القواعد

(1) الطابع التجاري لا ينحصر فقط في عقد شراء السفينة باعتبارها طريقة لكسب ملكيتها، و إنما يكون العقد كذلك – أي تجارياً أيضاً- بالنسبة لعقد استخدام هذه السفينة المشتراة ، و هذا ما حاولنا توضيحه من خلال حديثنا عن خصائص عقد الاستخدام البحري و هذا في الفصل الثاني من هذا البحث.

العامة و الذي يشترطه صاحب الشأن على الشخص الذي يريد أن يفوضه عنه و يجعله نائبا عنه.

غير أن خصوصية عقد شراء السفن تكمن في أهلية البائع، إذ خول القانون البحري الجزائري للربان حق بيع السفينة دون حصوله على توكيل من المجهز أيا كان هذا المجهز سواء كان مالكا أو مستأجرا ، و تجدر الإشارة هنا إلى أنها جائزة في حالة ما إذا أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة و هذا ما يتولى الخبراء المختصون في هذا المجال إثباته، معنى ذلك أنه في حالة ما إذا ثبت عدم صلاحية السفينة للإبحار جاز للربان بيعها دون حصوله على أي توكيل و يعتبر هذا استثناء للقاعدة الواردة في المادة 585 من القانون البحري الجزائري التي نرى أنه لا يمكن للربان السفينة أن يقوموا بالتزامات أخرى إلا بموجب توكيل صريح من المجهز<sup>21</sup>.

أما أهلية المشتري اعتمدها المادة 571 من القانون البحري الجزائري بقولها: " لا يتم نقل ملكية سفينة جزائرية أو جزء منها إلى شخص أجنبي إلا برخصة مسبقة صادرة عن السلطة البحرية المختصة."

من استقرائنا لنص المادة ، نرى أن المشرع الجزائري في بيع السفن للأجانب و اشترط لتمام ذلك، حصول هذا الأخير على رخصة تمنحها إياه السلطان البحرية المختصة، معنى ذلك أن أهلية المشتري مقيدة بحصوله على تلك الرخصة.

و لعل الغاية التي سعى المشرع إليها، هي حماية الأسطول البحري الجزائري من جهة و من جهة أخرى أن اكتساب الأجنبي للسفينة الجزائرية يؤدي إلى وقوع الخلل في الجنسية الوطنية لهذه السفينة المكتسبة من طرف هذا الأجنبي ذلك أنها تفقد شرط الملكية الوطنية<sup>22</sup>.

## ثانيا: الشرط الشكلي

- (1) هذه المادة تقابلها المادة 124 من قانون التجارة البحرية الأردني بالنص على أنه لا يجوز للربان تحت طائلة بطلان البيع، أن يبيع السفينة بدون تفويض خاص من صاحبها إلا إذا ثبت قانونا و حسب الأصول أن هذه السفينة غير صالحة للملاحة."
- (2) إن شرط الملكية الوطنية اعتمده التقنين البحري الجزائري في المادة 28 منه بحثه على أن السفينة تفقد جنسيتها الجزائرية إذا لم تتوفر في الشخص الطبيعي الجنسية الجزائرية أو أن لا يكون الشخص الاعتباري خاضع للقانون الجزائري.



إن عقد شراء السفينة سواء تم بواسطة المالك الحقيقي لهذه السفينة أو وكيل عنه والربان فيجب أن يصدر في شكل رسمي، ذلك أن هذا التصرف لا يترتب عنه نقل الملكية إلى المشتري إلا إذا تم قيده في دفتر تسجيل السفن<sup>23</sup>.

هذا الإجراء تبناه المشرع البحري الجزائري في المادة 49 منه بقوله: "إن العقود المنشئة أو الناقلات أو المسقطات لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها يجب أن تثبت، تحت طائلة البطلان، بسند رسمي صادر عن الموثق، تضمن نوع السفن وسماتها ومداخلها ومخارجها وأسماء مالكيها السابقين، وبقدر الإمكان، طابع وتاريخ عمليات نقل الملكية المتعاقبة ويكون قيدها إلزاميا في سجل السفينة"<sup>24</sup>.

إن تخلف هذا الركن يؤدي إلى بطلان العقد، وبالتالي يكون لكل ذي مصلحة الحق في التمسك به، والغاية من إخراج شرط الشكالية في هذا الخصوص، هي تنبيه المتصرفين إلى أهمية العمل الذي يقدمان عليه، كما أن هذا الإجراء يتيح الفرصة أمام السلطات البحرية المختصة للإطلاع على هذه السفن ومراقبتها من حيث مدى توافرها على الشروط المطلوبة، كالتأكد من مدى تمتع السفينة بالجنسية الجزائرية وكذلك قصد التصدي لظاهرة أعلام المجاملة التي أصبحت تشكل خطرا على التجارة البحرية العالمية.

و هكذا فإن مشتري السفينة، بعد تنفيذه للالتزامات التي أقرها العقد بها، وتسجيله للسفينة في دفتر تسجيل السفن، يصبح مالكا حقيقيا لها فإذا أراد استغلالها بنفسه يمكنه من هذا العمل الذي أمر إبرام عقد الاستخدام مع الطاقم والربان. أما إذا أراد تأجيرها للغير فينبغي أن يكون أمام حالة المجهز المستأجر والتي سوف نتطرق إليها في المطلب الثاني من هذا المبحث.

(1) علي المقدادي - القانون البحري - المرجع السابق، صفحة 40.

(2) أما المشرع الفرنسي اكتفى أن يفرع عقد بيع السفينة في محرر عرفي وهذا تأكيداً للمادة 10 من القانون الفرنسي الصادر في

1967/01/03.



:

بعد إجماع الفقه على أن السفينة مال ذو طبيعة خاصة فإن هذا التكييف القانوني تترتب عليه نتائج بدتس بملكية السفينة، إذ يمكن أن تكون مملوكة لشخص واحد، أو تكون مملوكة لعدة أشخاص وهو ما يعرف بحالة الشيوخ، كما يمكن أن تكون السفينة ملكا للدولة.

#### أولاً: امتلاك السفينة من شخص واحد

يقصد بهذه الحالة، أن شخصاً واحداً يملك السفينة<sup>25</sup> و تعرف بحالة الملكية

الفردية

للسفينة، و تختلف طرق ملكية الشخص لهذه السفينة فقد تكون بناء على إبرامه لعقود البناء أو الشراء كما سبق القول، كما قد تكون فدية أو هبة أو عن طريق الهبة أو آلت إليه جراء ميراث أو اكتسبها عن طريق وصية أو وصي بها إليه.

و عليه، فإن الملكية الفردية للسفينة لا تثير أي جدل، إذ أن المالك هو المجهز منذ البدء و بالتالي هو الذي يتولى إبرام مجموع العقود من تأمين و بالتالي له إبرام عقود الاستخدام مع الطاقم و كذا الربان و بالتالي يكون رب العمل و المالك شخصاً واحداً منذ البداية.

#### ثانياً الملكية الشائعة للسفينة:

عندما تكون السفينة ملكاً لأكثر من شخص نكون أمام حالة شيوخ، و الشيوخ قد يكون اختيارياً كحالة اتفاق مجموعة من الأشخاص على شراء سفينة فيما بينهم أو بنائها، و قد يكون إجبارياً - و هو في الغالب- عن طريق الإرث.

(1) إن الملكية الشخصية للسفينة لم يعد موجوداً في الوقت الراهن إلا إذا تعلق الأمر بسفن النزهة أو تلك السفن الصغيرة و هذا بسبب الأموال الباهظة التي يتطلبها مشروع الملكية سواء كان بالشراء أو بالبناء.

إن الملكية الشائعة للسفينة تدفع إلى التفكير في إيجاد طريق لتسييرها ذلك، أن السفينة مال ذو طبيعة خاصة لا يقبل التجزئة، إذ أن الحصص فيها تكون غير مفرزة و على هذا الأساس ، عمد المشرع الجزائري إلى تبني قاعدة الأغلبية الواردة في المادة 716 من القانون المدني الجزائري، حيث أوجدت هذه المادة كحل لتحديد طريقة التصرف في السفينة التي تكون في حالة شيوع بحري، و المادة المذكورة نصت على أنه: "يكون ملزما للجميع كل ما يستقر عليه رأي أغلبية الشركاء في أعمال الإدارة المعتادة ، و تحسب الأغلبية على أساس قيمة الأنصاف ، فإن لم توجد أغلبية فللمحكمة بناء على طلب أحد الشركاء ، أن تتخذ التدابير اللازمة ، و لها أن تعين عند الحاجة من يدير المال الشائع ."، و يقصد بالأغلبية الأشخاص الذين يملكون أغلبية الحصص في السفينة، و يذهب الفقه في هذا المجال إلى أن معيار "الأغلبية" يطبق على الحالات المتعلقة بالمصلحة العامة للسفينة<sup>26</sup> كتأجيرها، و التأمين عليها، أما الحالات الخاصة<sup>27</sup> فلا يأخذ فيها بمعيار الأغلبية، و هذا نظرا لما يعكسه هذا التصرف على السفينة. هذا و أن انقضاء الشيوع تتعدد طرقه، فقد يكون بهلاك السفينة، أو انتهاء المدة المتفق عليها، أو تنقص بإجماع الشركاء.

### ثالثا ملكية الدولة للسفينة:

باعتقاد الدول على سياسة الاقتصاد الموجه و دخول الدولة في أغلب مجالات الحياة خاصة التجارية منها ، أصبحت ملكيتها للسفينة ليس بالشيء الجديد كما كان عليه الحال، في الماضي ، حيث كان امتلاك الدولة يقتصر على تلك السفن الحربية و سن الخدمات العامة

و تجدر الإشارة إلى إن اكتساب الدول للسفن التجارية أثار قلق المجتمع الدولي لأن ذلك يثير إشكال تحديد الطريقة التي يجب التعامل بها مع هذه السفن ، هل تعتبر مالا خاصا أو مال عام و هل يمكن اعتبارها امتدادا لحصانة الدولة أم لا؟

هذه التساؤلات حاولت الاتفاقيات الدولية الإجابة عنها فنجد مثلا: معاهدة بروكسل لسنة

(1) بوكعبان العربي - الوجيز في القانون البحري الجزائري- المرجع السابق، صفحة 83.

(2) و يقصد بالحالات الخاصة ، حالة بيع السفينة أو رهنها ، و في هذا المجال وردت الفقرة الثانية من المادة 52 من القانون البحري

الجزائري لتتص على أنه باستطاعة كل مالك شريك رهن حصته المشاعة على السفينة.

1926/04/10 و التي جاءت بنوع من التمييز يكمن فيما يلي:

- السفن التي تستخدمها الدولة للخدمات العامة تتمتع بالحصانة الدولية<sup>28</sup> و ذلك في حالات محددة على سبيل الحصر و هي حالة الحوادث البحرية و التصادم البحري و تلك القضايا الناشئة عن أعمال المساعدة و الإنقاذ و الخسائر البحرية المشتركة و كذا القضايا الخاصة بطلب التعويض أو التوريدات من العقود المتعلقة بالسفن .

- أما السفن التجارية فالدولة تتصرف أثناء استخدامها بصفة الأفراد العاديين و تبرم بشأنها العقود الخاصة ، وعليه فإنها تخضع لنفس القواعد العامة التي تطبق على الخواص.

:

إن التجهيز هو عبارة عن تصليح السفينة و تزويدها بكل ما تحتاجه أثناء رحلتها البحرية و الشخص الذي يتولى هذه المهمة يسمى المجهز (؟)، غير أن المجهز قد يكون المالك السفينة- كما رأينا- و قد يكون شخصا أجنبيا عن السفينة . يتولى استغلالها بإحدى الطرق المعروفة قانونا و هي طريقة الاستئجار .

إن استئجار السفينة هي طريقة قانونية تمنح للشخص الحق في استغلالها إما لحسابه الخاص و إما لحساب الغير ، و الاستئجار يرد على أوجه ثلاثة يتم من خلالها تمتع المستأجر بصفة رب العمل، فقد يكتسبها بصفة مطلقة ، كما تمنح له مع نوع من التحفظ ، هذا ما سنحاول توضيحه في الفروع الثلاثة الآتية:

(1) أن الحصانة تمنع الحجز على هذا النوع من السفن بنوعيه سواء تعلق الأمر بالحجز التحفظي أو الحجز التنفيذي.

(2) يقابل هذا التعريف، التعريف الذي جاءت به المادة 78 من القانون البحري المصري الجديد الذي يعتبر المجهز كل شخص يقوم

باستغلال السفينة لحسابه بوصفه مالكا أو مستأجرا لها ، و يعتبر المالك مجهزا حتى يثبت عكس ذلك.

:

تنص المادة 724 من القانون البحري الجزائري على أنه: " يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة بهيكلها بأن يضع السفينة بدون تسليح أو تجهيز تحت تصرف المستأجر لوقت محدود و يتعهد المستأجر بدوره بدفع الإيجار".

و يفرض التسليح أو التجهيز تهيئة السفينة و إعدادها بوجه عام للاستغلال البحري، و المستأجر هو الذي يتولى أمر تزويدها على الوجه الكامل وفقا لمميزاتها التقنية و تخصيصها العادي تأكيداً لنص المادة 728 من ذات القانون، كما يدخل ضمن اختصاصات المجهز المستأجر في هذا النوع من الإيجار ، مهمة تزويد السفينة بالطاقم و تمكين هذا الأخير بكل ما يحتاجه من مؤونة و ذلك المصاريف الملحقه.

إن استئجار السفينة بالهيكل يدفعنا إلى الحديث عن طرفي العقد ، و ذلك لتحديد رب العمل الحقيقي الذي يمكنه أن يكون كذلك في عقد الاستئجار البحري .

#### **أولاً: المؤجر في عقد الاستئجار بالهيكل**

الأصل أن مالك السفينة هو الذي يتولى تأجيرها للمستأجر ، غير أنه و استناداً إلى قاعدة الإيجار من الباطن ،يصبح المستأجر الأصلي مؤجراً يتولى عملية الإيجار جديدة لمستأجر جديد( مستأجر فرعي) و هذا بعد إتباع بعض الإجراءات القانونية و احترام المواد الواردة في هذا الشأن.

و الإيجار من الباطن صرح به المشرع البحري الجزائري في النص الصريح للمادة 644 منه بقولها: " يمكن لمستأجر السفينة أن يؤجر السفينة من الباطن ، ما لم يتفق على ما يخالف ذلك و لكن يبقى ملتزماً تجاه المؤجر بالواجبات الناتجة عن عقد الاستئجار".

إن الواجبات الملقاة على عاتق المؤجر تختلف من نوع استئجار لآخر ، ففي عقد

الاستئجار بالهيكل تنحصر في مجموع الالتزامات المتعلقة بالسفينة ذلك أن السفينة كما سبق القول، سلمت للمستأجر بالهيكل لا غير، و عليه يتعين على المؤجر القيام بجميع الإصلاحات و الغيارات الخاصة بالعيوب المتعلقة بالسفينة و استهلاكها العادي و يكون هذا خلال مدة عقد الاستئجار<sup>30</sup>، و في حالة عدم القيام بهذه الإصلاحات تقدم مسؤوليته عن جميع الأضرار المتولدة عن إهماله للإصلاح<sup>31</sup>.

## ثانياً: المستأجر في عقد الاستئجار بالهيكل

إن استئجار السفينة عموماً يتولد عنه نوعان من التسيير، تسيير ملاحى و تسيير تجارى غير أنه يثور التساؤل السؤلى يثار حول نوع التسيير الذي يقع على عاتق المستأجر في الاستئجار بالهيكل.

تنص المادة 730 من القانون البحرى الجزائرى على أنه: "يتمتع المستأجر بالتسيير الملاحى و التجارى للسفينة و لهذا الغرض فإنه يكون المسؤول الوحيد عن جميع الالتزامات التى عقدها الربان كخدمة السفينة و من يضمن المؤجر بالنسبة لجميع طلبات الغير".

ما كانت السفينة فى هذا النوع من الإيجار ترجح بهيكلها عظمى تكون غير مجهزة فإن المستأجر هو الذى يتولى عملية التجهيز و بالتالى يكتب بصفة المجهز بكل ما تحمله هذه الصفة من آثار قانونية<sup>32</sup> و هو ما تقضى به المادة السابقة الذكر.

كما يكتب المستأجر فضلاً عن ذلك، نوعى التسيير فىكون له التسيير الملاحى إلى جانب التسيير التجارى.

## 1/ التسيير الملاحى:

- (1) انظر فى هذا الصدد المادة 726 من القانون البحرى الجزائرى.
- (2) ترتب هذه المسؤولية استناداً إلى نص المادة 727 من القانون البحرى الجزائرى و التى ترى أن المؤجر يعد مسؤولاً عن الأضرار المتولدة عن عدم صلاحية السفينة للملاحة إلا إذا أثبت على أنه لا يمكن أن ينسب إليه أى خطأ أو إهمال أو إلى أى شخص يكون مسؤولاً عنه.
- (3) إضافة إلى هذه الآثار هناك آثار قانونية أخرى يكتبها فى مواجهة متلقى خدمات النقل إذ تصبح له صفة الناقل البحرى، فىلتزم فى مواجهتهم بالالتزامات الناشئة عن عقد النقل البحرى بنوعيه، سواء تعلق الأمر بنقل الأشخاص أو نقل البضائع.

تتمحور هذه الإدارة في تلك الأعمال التي يقوم بها المجهز المستأجر و المتعلقة بالسفينة و هيكلها و ملحقاتها و آلاتها و كذا تزويدها بالمؤن و الأدوات التي تحتاجها خلال رحلتها البحرية، وتضمن القانون البحري هذه الإدارة في المادة 731 منه بقولها: " يأخذ المستأجر على عاتقه مايلي:

أ- صيانة السفينة و القيام بالتصليحات و التغييرات الخاصة بها و التي لم يأت ذكرها في

المادة 560 أعلاه،

ب - جمع ما يريف استغلال السفينة ،

ج - مصاريف تأمين السفينة " .

## 2/التسيير التجاري:

و يقصد به تلك العمليات المتعلقة بالاستغلال التجاري للسفينة<sup>33</sup> و يدخل ضمن عمليات الاستغلال التجاري مجموع العقود المبرمة بين المستأجر و الغير، كعقود النقل البحري مثلا، عقود العمل التي يبرمها المستأجر مع البحارة باعتباره هو الذي قام بتعيينهم على متن السفينة إذ خولت له هذه المهمة المادة 729 من ذات القانون بقولها: " يزود المستأجر السفينة بالطاقم و يدفع له الأجر، و المؤن و المصاريف الملحقة." ما يستخلص من خلال هذا كله أن المستأجر في عقد الاستئجار بالهيكل، باكتسابه صفة المجهز، يكون بذلك هو رب العمل و بالتالي يكون ملزوما بكل ما يترتب هذا العقد من آثار كدفع الأجر و تحقيق المتطلبات

(1) هاني دويدار - الوجيز في القانون البحري - دار الجامعة الجديدة للنشر - طبعة 2004 - صفحة 188

:

يلتزم المؤجر في هذا النوع من الاستئجار بوضع سفينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر مقابل أجر و لمدة محددة و هو الأمر الذي أكدته المادة 695 من القانون البحري الجزائري بقوله: " يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة لمدة معينة بأن يضع سفينة مزودة بالتسلح و التجهيز تحت تصرف مستأجر السفينة لمدة معينة و يدفع المستأجر بالمقابل أجرة الحوالة".

يكن هذا الالتزام في أن المؤجر لا يقدم للمستأجر الانتفاع بالسفينة فقط و لكن أيضا يقدم له خدمات أخرى ممثلة في الريان و البحارة الذين يضعهم في خدمة المستأجر و يدفع مرتباتهم و يتحمل نفقاتهم<sup>34</sup>، و بما أن النص ينص على أن رب العمل في هذا النوع من عقود الاستئجار فإنه يكون لزاما علينا البحث عن كل نوع من أنواع الإدارة و على عاتق من تقع هذه الإدارة .

فيما يخص التسيير الملاحي ، فقد نصت المادة 700 من ذات القانون على أنه: " يحتفظ المؤجر بحق التسيير الملاحي للسفينة و على هذا الشكل يبقى الريان و أعضاء الطاقم الآخرون مندوبين عن المؤجر و يتعين عليهم التقيد بتعليماته" و مفاد هذا النص ، أن التسيير الملاحي للسفينة يبقى من اختصاص المؤجر و بالتالي يظل الريان خاضع للمؤجر فيما يتعلق بالشؤون الفنية و الملاحية<sup>35</sup> ، فالمجهز يحتفظ تحت

مسؤوليته بإدارة السفينة عن طريق تبعية الريان له و البحارة ، فهو الذي يعينهم و يدفع أجورهم انطلاقا من قاعدة أنه يتولى تجهيز و تسليح السفينة<sup>36</sup>

(1) مدحت حافظ إبراهيم - شرح قانون التجارة البحرية الجديد - طبعة 1991- المرجع السابق صفحة 63.

(2) من أمثلة تلك الأعمال الفنية التي يتلقاها الريان ، تلك المتعلقة بتعيين خط سير السفينة مثلا.



أما فيما يخص التسيير التجاري، تنص المادة 701 من ذات القانون على أنه:  
" يعود التسيير التجاري للسفينة لمستأجر السفينة و يكون الربان، بحكم القانون، ممثلاً عن  
المستأجر في هذا المجال و يجب عليه التقيّد بتعليمات المستأجر و في حدود أحكام عقد  
استئجار السفينة."

فقد أكدت هذه المادة على اقتصار الإدارة التجارية للسفينة على مستأجرها الأمر الذي  
يترتب عليه نتائج عدة منها خضوع الربان لأوامر المستأجر في خصوص الاستخدام  
التجاري للسفينة، أما إذا اتفق الأطراف على خلاف ذلك أي اتفق المؤجر و المستأجر  
على انتقال الإدارة معاً للمستأجر فتصبح بذلك لهذا الأخير إدارة السفينة من الناحية  
التجارية و الناحية الفنية و تنتقل إليه بالتالي، جميع ما تحمله هذه الأخيرة من التزامات.

و على كل حال، فإن الحث عن رب العمل في هذا النوع من عقود الاستئجار يكون  
أولاً بمعرفة نوع التسيير الذي يتمتع به كل طرف من أطراف هذا العقد و بالتالي معرفة  
الطرف الذي أبرم عقود الاستخدام مع الربان، و على هذا الأساس تمنح صفة رب  
العمل الذي يستحقها.

بموجب عقد استئجار السفن بالرحلة يلتزم المؤجر بوضع السفينة كلياً أو جزئياً و كاملة  
التجهيز و التسليح تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو أكثر و بالمقابل<sup>37</sup> يتعهد المستأجر  
بدفع أجرة السفينة.

(3) إذ يتولى المجهز دفع رواتب الطاقم و لواحق ذلك و هذا بتأكيد النصوص القانونية خصوصاً المادة 697 من القانون البحري  
الجزائري.

(1) إنه التزام احتوته المادة 650 من القانون البحري الجزائري بقولها: "يعهد المؤجر في عقد ايجار السفينة على أساس الرحلة، بأن  
يضع كلياً أو جزئياً سفينة مزودة بالتسليح و التجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو أكثر و بالمقابل يتعهد المستأجر بدفع أجرة  
السفينة".



ويترتب عن ذلك، أن المؤجر يحتفظ بإدارة السفينة سواء من الجانب التجاري أو الملاحي و هذا الموقف أخذ به المشرع البحري الجزائري في المادة 651 بقوله: " يحتفظ المؤجر الذي أبرم عقد استئجار السفينة بالرحلة بالتسيير التجاري و الملاحي للسفينة." و يترتب عن ذلك أن صفة المجهز تظل لاصقة بالمؤجر و بالتالي لا تنتقل إلى المستأجر و تبقى بذلك تبعية الربان و الطاقم للمؤجر بكل ما يتعلق بالسفينة و تسييرها ، تجاريا كان أو ملاحيا.

و نستخلص مما سبق، أنه إذا كان رب العمل في عقد الاستئجار بالهيكل يتمثل في شخص المستأجر بسبب كونه للإدارتين معا التجارية و الملاحية ، فإنه في عقد الاستئجار بالرحلة، هو المؤجر بسبب احتفاظ هذا الأخير بالإدارتين معا و تظل هذه القاعدة العامة سارية بدون استثناء.

تشكل فئة العمال البحريين، الطرف الثاني في عقد الاستخدام البحري، هذه الفئة التي يمكن أن تتوقف بسببها حركة الملاحة البحرية و ذلك في حالة انعدامها، و فئة العمال البحريين هي عبارة عن مجموع رجال البحر البخول لهم قائدنا القيام بتسيير السفينة وهي في عرض البحر و تزويدها بكل ما تحتاجه وهي بصدد الإبحار ، و بما أن موضوع مذكرتنا يتناول النظام القانوني لعقد الاستخدام البحري فسبحنا دراستنا على العمال البحريين فقط ، و بالتالي يخرج عن نطاقنا العمال البريون الذين لهم علاقة بالسفينة.

و انطلاقا من هذه المهام نرى أن العمال البحريين يجب أن يخضعوا لتكوين خاص و عالي ، بغية التصدي لأي عائق بحري أو تقني، قد تتعرض له السفينة، و هو ما نحاول توضيحه في هذا المبحث.

و ما يلاحظ على فئة العمال البحريين أنهم يتفاوتون في الدرجة، فكل بحسب منصبه و رتبته فنأخذ مثلا الربان ، فهو يأتي على رأس العمال ، نظرا لمركزه الحساس ارتأينا تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين ليرد التقسيم على النحو التالي:

:

كما سبقت الإشارة، فإن الربان يحتل الصدارة لدى العمال البحريين بحكم وظائفه المتعددة و سلطاته الواسعة.

و أولون الربان في فئة العمال تستمد وجودها من خلال علاقته المتميزة بالمجهر رب العمل ، فهو يمثل في تلك التصرفات التي تعود في الأصل لهذا الأخير، و لا تتوقف هذه العلاقة عند هذا الحد، بل يمتد إلى أبعد من ذلك إذ أنها تشمل علاقته بالشاحنين أصحاب البضاعة<sup>38</sup> المحمولة على متن السفينة، و في هذا الخصوص وردت العديد من المواقف .

وقد تضمن القانون البحري و تلك النصوص التشريعية و التنظيمية المكملة له ، الكثير من الأحكام الخاصة بالربان و العديد من المواد و نعرض لهذه الأحكام مستعرضين سلطات الربان و مركزه و هذا من خلال التفصيل التالي:

إن السفينة و هي بصدد الإبحار، غالبا ما تكون بعيدة عن سلطة السلطة ورقابيتها، و سلامة الرحلة البحرية تقتضي أن يكون هناك شخص له الكلمة العليا في قيادة السفينة و إدارتها<sup>39</sup>.

و مما لا شك فيه، أن الربان هو أهم أشخاص الملاحة البحرية على متن السفينة، و عرفته المادة 384 فقرة د من القانون البحري الجزائري على أنه: " قائد السفينة ، و رئيس طاقم السفينة" فهو يعد السيد ، له الكلمة في كل ما يتعلق بإدارة السفينة و قيادتها ، إذ يعد الرئيس

(1) و في هذا الصدد نحيل إلى الفرع الثاني من هذا المطلب، من خلال حديثنا عن المركز القانوني للربان وفق عقد الاستخدام البحري

(2) عاطف الفقي - قانون التجارة البحرية - دار الفكر الجامعي طبعة 2008 - صفحة 194 .

السلمي لجميع أفراد الطاقم و يمثل المجهز على متن السفينة،<sup>40</sup> أكثر من ذلك فقد شبه الربان برئيس المجتمع الصغير من البشر الكائن فوق السفينة ، كالجذيرة وسط أمواج البحر<sup>41</sup>.

إن الدولة تحدد عادة الشروط الواجب توافرها في الربان ، و باعتبار هذا الأخير بحار و ضمن أعطاء الطاقم البحري، فسوف نتطرق إلى تحديد هذه الشروط في المطلب الثاني من هذا المبحث من خلال الحديث عن شروط مزاولة مهنة البحار، ذلك لأن المشرع، عند الحديث عن الربان، اكتفى فقط بالقول: "يتولى قيادة السفينة ربان يعين من بين الأشخاص المؤهلين قانونا." و هذا حسب نص المادة 580 من القانون البحري الجزائري ، أما المادة 575 من نفس القانون، فقد بينت الجهة التي لها حق تعيين الربان بقولها: "يحق للمجهز تعيين و عزل ربان السفينة مع مراعاة أحكام الفصل التالي التي تبين بصراحة مجال نشاطه"

و الأرجح أن الربان يرتبط بعقد استخدام على متن السفينة يبرم مع مالك السفينة أو مجهزة غير أن هذا الأخير ليست له الحرية التامة في تعيين البحار بل لا بد من مراعاة تلك الشروط و الكفاءة المحددة سلفا و التي تتناسب و دور الربان في السفينة مع الأخذ بعين الاعتبار خطورة هذا الدور و أهميته ، هذا فيما يتعلق بتعيين الربان.

أما فيما يخص العزل فنجد أن المشرع الجزائري خول الجهة التي تبين في العزل و ذلك في حالة ما إذا تبين أن الربان قد انحرف عن السلوك المعهود له . و سوف يظهر الوجود العملي للربان بوضوح من خلال سلطاته و وظائفه على متن السفينة و التي لا يمكن تصور رحلة بحرية من دونه .

## أولاً: سلطات الربان

(3) هذا ما احتوته المادة 460 بحري جزائري.

(4) علي البارودي - مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف - طبعة 1998- صفحة 96.

لما كانت السفينة امتدادا لإقليم الدولة باعتبارها تحمل علمها و جنسيتها، ومن ثم وجب على كل من هو على متنها احترام هذا الإقليم ، سواء من حيث الانضباط داخلها و بالتالي الحفاظ على النظام ، أو الامتناع عن أي عمل من شأنه زعزعة الأمن ، ففي حالة عدم توفير هذين العنصرين تقوم سلطات الربان باعتباره السيد على متن السفينة و المتمثلة في سلطة التحقيق الماسة بالأمن ، و سلطة التأديب المرتبطة بحفظ النظام ، إلى جانب سلطة التوثيق التي تقوم إذا ما حدث ظرف جديد يتطلب التدوين .

منحت هذه السلطات الثلاث للربان باعتباره ممثلا للسلطة العامة<sup>42</sup> ذلك أن السفينة و هي في عرض البحر تكون بعيدة عن السلطات الحكومية و بالتالي يتولى الربان هذا الدور الذي كان سبب في اعتباره السيد بعد الرب<sup>43</sup> و هذه السلطات مخولة له في مواجهة الأشخاص المبحرين على متن السفينة و كذا أعضاء الطاقم . و نعرض لسلطات الربان التي أوردها التشريع في: سلطة التحقيق، سلطة التوثيق، و سلطة البوليس الإداري.

### 1/ سلطة التحقيق:

بينت نطاق هذه السلطة المادة 456 من القانون البحري الجزائري التي قضت بأنه: "إذا ارتكبت جريمة أو جنحة على متن السفينة أثناء الرحلة يستتبع الربان بعد إجراء تحقيق يتم تسجيله بمحضر....." نلاحظ أن المادة أوردهت كلمة جريمة فأقرب إلى الصواب أن المشرع كان يريد من كلمة جريمة الجنائية هذا من جهة و من جهة أخرى نصت المادة نفسها على عقوبة الحبس الاحتياطي في حين ان الحبس الاحتياطي هو إجراء لا يعد إلى أن يكون عقوبة كما ان الاصطلاح قد تغير و أصبح يستعمل لفظ الحبس المؤقت ، إذا المادة نصت صراحة على سلطة التحقيق التي يتمتع بها الربان ، غير أنها قيدتها نوعا ما إذ منعت توقيع الجزاءات على مرتكب الجريمة بحيث اكتفت بتقييد حريته إلى حين تسليمه إلى

(1) عادل علي المقدادي، القانون البحري- المرجع السابق - صفحة 82 .

(2) كمال حمدي - عقد العمل البحري- الطبعة الثانية 2002 - منشأة دار المعارف بالاسكندرية- صفحة 03 .

السلطات المختصة ، كما وضحت كيفية التسليم التي رأت أنها تتم عن طريق باخرة حربية جزائرية و يكون هذا التسليم في أول ميناء جزائري.

الربان في هذه الحالة تكون صلاحياته تشبه تلك الممنوحة لضباط الشرطة القضائية ، فيما يتعلق بالبضائع التي يحملها أحد أفراد الطاقم إذ منح له حق التفتيش ، و وضع الأشياء المشتبه بها تحت الحراسة أو حفظها، خاصة إذا ما اتضح أن هذه الأشياء محل شبهة تهدد صحة و حياة الأشخاص المبحرين على متن السفينة<sup>44</sup>، أكثر من ذلك نجد أن المادة 454 من القانون البحري الجزائري أجازت للربان أثناء الرحلة أن يقيد من حرية أي شخص ذا سيرة خطيرة على سلامة السفينة و على سلامة الأشخاص المبحرين على متنها أو حمولتها.

غير أن الاختصاصات المحددة للربان نظرا لتأثيرها على حرية الفرد جاءت مقيدة إذ يرى المشرع أنه لا يمكن اللجوء إليها إلا في الحالات التالية<sup>45</sup>:

- حالة عدم نجاعة باقي الوسائل التي يمكن للربان اتخاذها.
- حالة ضخامة خطر سلوك المتهم الذي يعرض للربان في تنفيذ التزاماته.

و من جهة أخرى يرى المشرع الجزائري أن الحبس الاحتياطي يجب أن ينتهي بمجرد وصول السفينة لأول ميناء جزائري أو الميناء الذي ينتمي إليه الشخص ، لأنه بمجرد الوصول يسلم إلى السلطات المختصة مرفقا بتقرير عن الإجراء المتخذ من طرف الربان<sup>46</sup>.

و الربان باعتباره وكيلا عن المجهز بالنسبة للتصرفات القانونية التي يقوم به نيابة عن المجهز فإن هذه النيابة تمتد إلى النيابة القضائية إذ يمكن للربان أن يمثل المجهز أمام القضاء و هذا تكريسا للمادة 588 من القانون البحري الجزائري بقولها: " يقوم الربان بتمثيل المجهز أمام القضاء سواء كان مدعيا أو مدعى عليه..."

(1) المادة 457 من القانون البحري الجزائري

(2) المادة 455 من القانون نفسه.

(3) و تعتبر هذه ضمانات من ضمانات المتهم و هو منعا للتعسف الذي قد يقوم به الربان من خلال الاحتفاظ بالمتهم.

## 2/ سلطة التوثيق:

إن سلطة التوثيق هي سلطة يقررها العرف الدولي و الضرورة العملية و تنص عليها أغلب التشريعات<sup>47</sup> ، فالمشروع الجزائري نص عليها من خلال المادة 596 من القانون البحري إذ ألزم الربان بتسجيل بيانات الأحوال المدنية من ولادة و وفاة على متن السفينة و خلال رحلتها ، و سندات الوكالة و الموافقة و الإذن و أيضا قبول الوصايا هذه المهام هي في الأصل مهام موظف عمومي ، يقوم بها الربان استثناء نظرا للظروف التي حدثت فيها مثلا الولادة التي تتم في عرض البحر فيتولى الربان تدوينها في الدفاتر المخصصة لهذا الغرض و الموجود على متن كل سفينة ، و محدد سلفا طرقا مسكها و أماكن وضعها من قبل تشريع كل دولة ففي الجزائر ألزم المشروع أن تمسك هذه الدفاتر و الوثائق بصفة نظامية<sup>48</sup> و توقع من طرف الربان.

ما يمكن أن يفهم من هذا التوقيع هو اعطاء الحجية لهذه الوثائق ، معنى ذلك أن توقيع الربان دليل على رسمية الوثيقة خاصة إذا كانت هذه التصرفات القانونية تتطلب في الأصل الرسمية ، أي حتى يحتج بها يشترط القانون حضورها من طرف موظف عمومي<sup>49</sup> و من بين الأشياء التي يقوم الربان بتوثيقها تلك الوسائل المستعملة من طرفه في إطار سلطته على متن السفينة، و كذا ما احتوته المادة 24 من المرسوم التنفيذي 102/05 - السالف الذكر- و الخاصة بتلك التغييرات و التعديلات التي تطرأ على ساعات العمل أو راحة العمال أثناء الرحلة البحرية و هم على متن السفينة ، و الأرجح أن الغرض من ذلك هو استفادتهم من العطل و الزيادة في الأجور، بمعنى أشمل أن التوثيق يضم جميع الحوادث الهامة المتعلقة بالطاقم و خاصة الظروف التي احتوتها بعض المواد ، هذه المواد أحالت إليها المادة 427 من القانون البحري الجزائري.

(4) مدحت حافظ إبراهيم - شرح قانون التجارة البحرية الجديد الصادر - دار غريب للطباعة - دون تاريخ للطبع - صفحة 222

(1) هذا ما أكدته المادة 595 من القانون البحري الجزائري.

(2) كالوصية مثلا أو الهبة و نظرا لأنها تتم في عرض البحر و ينعدم الموثق العمومي على متن السفينة و نكون أمام حالة طارئة كالوصية أثناء اللحظات الأخيرة لحياة الفرد ، فلا يمكن الانتظار حتى رجوع السفينة إلى الوطن ، فحالة الاستعجال هذه تتطلب أن يحل الربان محل الموظف العمومي.

### 3/ سلطة البوليس الإداري:

استمدت هذه السلطة تسميتها نظرا لما تحتويه من عناصر توقع على عاتق الربان مسؤولية الإخلال بها و المتمثلة في الحفاظ على النظام العام و ما يتضمنه هذا الأخير من مفاهيم من صحة عمومية و أمن عمومي و سكينة عمومية.

فالصحة العمومية تكمن في مراقبة الربان لكل ما من شأنه أن يشكل خطرا على صحة العمال و الربان على متن السفينة سواء تعلق الأمر بسلع أو بضائع محمولة أو وجود تلوث يضر بصحة من هو على متن السفينة و انتشار أوبئة معدية و غيرها، فالربان يتهم بأسباب الإخلال بالنظام العام خصوصا ما تعلق بالصحة العمومية ، كمخالفة الأحكام المتعلقة بتنظيم العمل و التموين و المنامة و الحماية الصحية على متن السفن ، و هذا حسب ما جاء في الفقرة 470 من قانون البحري الجزائري.

السكينة العمومية و كل ما يشلها من فضوض و شغب و خاصة حالات السكر التي تشهد بشكل مألوف على متن السفن ، كذلك السهر الزائد من طرف العمال و الناتج عن الملل الذي يصيبهم بسبب طول الرحلة البحرية و الذي يولد رغبة العمال في الترويح عن أنفسهم ، فظاهرة السكر اعتبرت في الفقرة 479 من القانون البحري الجزائري من بين المخالفات الماسة بالنظام العام سواء تتم أثناء الخدمة أو خارج السفينة خاصة إذا أنجر عنه فضيحة علنية .

أما الأمن العام و باعتباره كل ما يطمئن الإنسان على نفسه و ماله<sup>50</sup> كالتصدي للظواهر الإجرامية، منها السرقات التي تتم على متن السفن، على الربان السعي لتوفير كل ما يمنع ذلك.

و لردع هذه الأعمال و بغية تحقيق النظام العام منحت للربان سلطة البوليس الإداري إذ تعين عليه تأمين النظام و الأمن العموميين على متن السفينة، و السهر على التنفيذ السليم للرحلة البحرية و لتحقيق هذه الغاية سمح له باستعمال جميع الوسائل التي تساعد

(1) سليمان الطماوي – الوجيز في شرح القانون الإداري - طبعة 2006 - صفحة 626 .



والمندروس عليها في الأحكام التشريعية و النظام الجاري به العمل ، كما نجد أن سلطات الربان تزيد اتساعا إذا تعلق الأمر بمصالح ذوي الحق في الحمولة ، فمكن القانون الربان

من اتخاذ جميع التدابير التحفظية خاصة إذا توفرت حالة الضرورة<sup>51</sup> و نظرا لأهمية هذا

الدور أعطت القوانين للربان حق طلب الاستعانة من الأشخاص المسافرين على متن السفينة لإدراك هذه السلطة<sup>52</sup>.

خولت السلطات الثلاث للربان التحقيق ، التوثيق، و كذا البوليس الإداري استثناءا عن القاعدة العامة و نظرا كذلك لظرف الرحلة البحرية التي يتعذر معها إخضاع السفينة لأي سلطة أخرى غير سلطته كممثل للمجهز.

### ثانيا: وظائف الربان

تستمد هذه الوظائف وجودها انطلاقا من فكرة أن الربان ممثل للمجهز ، خاصة في الوقت الراهن، الذي أصبح فيه للمجهز عدد من السفن و تصورنا أنها أبرحت جميعها في وقت واحد ، فيستحيل وجوده على متن جميع هذه السفن في وقت واحد ، و من هنا خول القانون بعض الوظائف للربان في الحقيقة هي وظائف متصلة عن المجهز سواء كان المجهز مالكا أو مستأجرا، تتسم هذه الوظائف بالحال أي لا تتطلب التأجيل في تنفيذها و قد تكون فنية، إدارية ، كما قد تكون تجارية .

(1) حالة الضرورة هذه خلالها يجوز للربان أن يتخذ جميع التدابير التحفظية خلال الرحلة لحفظ حقوق المجهز و المسافرين و ذوي الحق في الحمولة ، و يعد الربان بالتالي كمسير أعمال المسافرين و ذوي الحق في الحمولة. هذا الاستثناء جاءت به المادة 587 بحري جزائري.

(2) كمال حمدي – عقد العمل البحري – المرجع السابق- صفحة 36 .



## 1/ الوظيفة الفنية :

هناك من يرى أن الربان يتمتع باستقلال تام في أدائه للوظيفة الفنية إذ يمكنه أن يرفض أوامر المجهز إذا خالفت الأصول الفنية<sup>53</sup> ، و بالتالي يتحرر من تلك التبعية التي تربطه بالمجهز و مرجع ذلك أن الربان أعلم بشؤون الملاحة و أدرى بها من المجهز .

أما المجهز فيقتصر دوره على رسم خط سير الرحلة البحرية من ميناء الانطلاق إلى ميناء الوصول فلا يبد عنه الربان إلا في حالة الضرورة ، كتجنب خطر بحري طبيعي أو الفرار من عدو أو خلل طرأ على آلات السفينة يضطره إلى الرسو في ميناء قريب<sup>54</sup> . و الوظيفة الفنية تكمن في قيادة الربان للسفينة و إدارة الرحلة البحرية مع مراعاة الأصول المعمول بها ، وفق الأعراف والاتفاقيات الدولية البحرية . و يتفرع عن الوظيفة الفنية عدة التزامات تقع على عاتق الربان منها:

أ / قبل بدء الرحلة : إلزامه بالكثافة عن السفينة حسب المادة 589 بحري مع حفظ الاستقرار السليم لها و معرفة مدى صلاحيتها للإبحار و تمتعها بالأمان .

ب/ إذا بدأت الرحلة: و أوشكت السفينة على الإبحار يقع على عاتق الربان قيادة السفينة بنفسه ، و في حالة وجود مانع يحول دون ذلك كالوفاة أو المرض، ينافض ضابط الذي يليه مباشرة في الدرجة القيام مقامه حسب ما أورده المادة 582 من القانون البحري الجزائري<sup>55</sup> .

(3) طالب حسن موسى - القانون البحري، دار الثقافة للنشر و التوزيع 2007/1428 ، نفس الأمر قضت به المادة 466 بحري جزائري بقولها: "...غير أن البحار من أفراد الطاقم يجب ألا ينفذ أوامر رؤسائه عندما تشكل هذه الأوامر مخالفة واضحة للتشريع و التنظيم الجاري بهما العمل".

(1) علي البارودي- مبادئ القانون البحري- المرجع السابق ، صفحة 99 و يقصد بميناء القيام هو الميناء الذي تغادر منه السفينة أو تبدأ به الرحلة البحرية .

(2) هناك حالات تمنع الربان من القيام بوظيفة القيادة: كالنزول إلى الموانئ لأغراض المصلحة أو أغراض أخرى مقبولة اعتياديا و التي وردت في المادة 581 من القانون البحري الجزائري .

- مراعاة القواعد و الأعراف البحرية الدولية الجاري بها العمل في قيادة السفينة<sup>56</sup> و كذا الأحكام الوطنية المتعلقة بالمياه الإقليمية و المطبقة من الدولة و هذا تكريسا للمادة

592/فقرة 2 من القانون نفسه.

- يجب على الربان أن يسهر على حفظ السفينة و كذا أمن الأشخاص المبحرين على متنها و حفظ الحمولة (المادة 591) قانون بحري جزائري.

كما تنص المادة 603 من ذات القانون على إلزامية تولي الربان القيادة بنفسه عند دخول السفينة إلى الموانئ و خروجها منها، و سبب هذا الالتزام راجع إلى صعوبة خطر السير و العرّابيل التي قد تواجه السفينة و يضيف المشرع أن الربان ملزم بالقيادة حتى ولو وجد المرشد على متن السفينة لأن وجود هذا الأخير لا يعفي الربان من القيادة الشخصية ، فالاستعانة بمرشد التزم في حقه المادة 601 من القانون البحري الجزائري و ذلك في حالة ما إذا تطلبت الأنظمة من السفينة<sup>57</sup> ذلك أكثر من ذلك فالربان لا

يمكن أن يعفي مسؤوليته بسبب استعانتة بخدمات المرشد فيما يخص تحركات السفينة لأنه رغم وجود المرشد يبقى الربان ملزم ببذل جهده في القيادة و كذا الإرشاد.

كما لا يجوز للربان أن يترك السفينة بل يكون هو آخر من يتركها حيث تقضي المادة 602 من القانون البحري الجزائري ، بأن يسهر بحدود إمكانياته على إنفاذ الأوراق الموجودة على متن السفينة، و دفتر السفينة ، و يومياتها ، و يومية الماكينة، و الأشياء القيمة المعهود بها إليه ، هذا الإلتزام المتمثل في عدم المغادرة أساسه أخلاقيات المهنة

(3) تكمن هذه القاعدة في مراعاة كل ما من شأنه أن يعرقل الرحلة البحرية كالتيارات البحرية و اتجاهات الرياح و كذا خطوط السير المرسومة و غيرها.

(1) هناك مناطق تعرف بمناطق الإرشاد، تكون فيها الاستعانة بمرشد ضرورة حتمية تفرضها طبيعة المياه و البنيات التي تكون السفينة فوقها و هذه الاستعانة إلزامية حتى لو أغفلت عنها القوانين.

و التقاليد البحرية فمن بين البحارة من يظل على ظهر سفينته عند نكبتها حتى يهوي معها إلى قاع البحر<sup>58</sup> .

## 2/الوظيفة التجارية :

كما سبق أن أشرنا، أن هذه الوظيفة هي الأخرى نتيجة لفكرة التبعية التي تربط المجهز و الربان انطلاقا من قاعدة أن الربان هو الممثل القانوني للمجهز، فإذا كانت الوظيفة الفنية تعطى للربان حق رفض أوامر المجهز فإن الوظيفة التجارية تلزمه بإطاعة هذه الأوامر<sup>59</sup>.

و تتمثل الوظيفة التجارية في كل التصرفات و الأعمال اللازمة للرحلة و للسفينة ككل ، فله حق إصلاح السفينة إذا تعرضت لعطب يعرقل سيرها<sup>60</sup> كما له الحق في إتمام أفراد الطاقم و تمويهم بكل ما هو ضروري من أغذية و مؤن لازمة، كما قد يبرم عقود مثل عقد القرض لتغطية النفقات و المصاريف التي أنفقاها في تلك الأعمال من تموين و إصلاح و غيرها.

غير أن هذه الوظيفة الممنوحة للربان يدها المشرع و ضيق منها في حالة تواجد السفينة لدى المجهز، معنى ذلك أنه ليس بإمكان الربان التصرف إلا إذا كان بعيدا عن المجهز و في ذلك تقضي المادة 583 من القانون البحري الجزائري بأنه «يمثل الربان المجهز بحكم القانون خارج الأماكن التي تقع فيها مؤسسته الرئيسية أو الفرع وذلك في إطار الاحتياجات العادية للسفينة».

إذا ضاقت هذه الوظيفة من جهة، فمن جهة أخرى يلاحظ أنها تزيد اتساعا و في حالة الضرورة و الاستعجال التي تمكن الربان من القيام بجميع التدابير التي من شأنها ضمان رحلة بحرية سالمة و تكريسا للمادة 587 من نفس القانون ، يكون الربان بمثابة مسير أعمال

(2) طالب حسن موسى - القانون البحري- المرجع السابق- صفحة79 .

(3) مدحت حافظ إبراهيم - شرح قانون التجارة البحرية الجديد- المرجع السابق- صفحة230.

(1) قد تتعرض السفينة إلى نقص في الوقود أو ضياع إحدى آلاتها مما يؤثر في إتمام رحلتها .

المسافرين و ذوي الحق في الحمولة، و قد قضت محكمة بواتييه في 19 يناير 1977 بأن "الربان يستطيع ، في حالة الضرورة ، أن يتخذ باسم المجهز كل الإجراءات التحفظية لحقوق المجهز و من ثم فان الاستئناف الذي يرفعه الربان حالا محل المجهز"<sup>61</sup>.

و بالرجوع إلى المادة 585 من ذات القانون نلاحظ أنها اشترطت وجوب وجود توكيل صريح من المجهز حتى تصح الأعمال التي يبرمها الربان، و في نظرنا أن المشرع يقصد من تلك الأحكام، التصرفات التي تؤثر مباشرة على شخصية السفينة كالبيع والرهن ، و هدف المشرع من ذلك هو تنبيه الربان إلى خطورة التصرف الذي يقدم عليه<sup>62</sup>.

استنادا إلى نظرية النيابة في التعاقد فإن جميع التصرفات التي ينجزها الربان تتصرف آثارها إلى المجهز طالما أنه تصرفه باسمه الخاص و لحساب المجهز انطلاقا من مبدأ نيابته القانونية لهذا الأخير ، و أصبحت هذه القاعدة القانونية متعارفا عليها بين الجميع، و لا يمكن للغير الاحتجاج بها في مواجهة الربان أو المجهز

و نظرا للتطور الحاصل في الوقت الراهن خاصة في مسائل الاتصال أصبحت الوظيفة التجارية للربان تضعف بسبب وجود ممثلين له<sup>63</sup> في أغلب الموانئ التي ترسو فيه سفينته و أصبح يقتصر دور الربان على الوظيفة الفنية

### 3/ الوظيفة الإدارية :

تتجسد الوظيفة الإدارية في الاهتمام بمجموع الوثائق المتعلقة بالسفينة ، و الشحن و العمال البحريون، و التي نص القانون على وجوب وجودها على متن السفينة .

(2) عادل علي البارودي - مبادئ القانون البحري- المرجع السابق ، صفحة102.

(3) البيع و الرهن هما تصرفان يؤثران على السفينة ، و نظرا لخطورة هذا التصرف فإن تقييد المشرع له كان في محله.

(1) أمين السفينة ، أمين الحمولة هم ممثلون للمجهز أوجدوا لتغطية الوظيفة التجارية ، فأمين السفينة هو ذاك الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يلتزم مقابل أجر و بموجب وكالة من المجهز أو الربان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة و لحسابها أثناء الرحلة و التي لا يقوم بها الربان شخصيا و كذلك بالعمليات المعتادة الأخرى و المرتبطة برسو السفينة في الميناء، أما أمين الحمولة من يلتزم مقابل أجر سواء كان شخص طبيعى أو معنوي و بموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة باستلام البضائع باسم و لحساب موكلية و دفع أجرة الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة و توزيع البضائع بين المرسل إليهم.

ففيما يخص الأوراق المتعلقة بالسفينة يساعد ذلك على معرفة انتساب السفينة للدولة و مدى احترامها للمعطيات الدولية المطلوبة في السفن قبل الإبحار<sup>64</sup> و كذا تبرئتها من

سفن القرصنة، إذ نصت المادة 195 من القانون البحري الجزائري على ذلك في فقرتها أ، ب بقولها: "إن هدف شهادة الملاحة ينصرف إلى ما يلي: السماح للسفينة التي تتوفر فيها جميع أحكام هذا الأمر والنصوص المتخذة لتطبيقه، بالقيام بأعمال الملاحة البحرية المعينة لها، إيضاح هوية السفينة ومالكها وأفراد طاقمها وكذلك نوع و صنف الملاحة الممارسة "

و فيما يخص الوثائق المتعلقة بالشحنة، فهو أمر يساعد عملية الجمركة لدى موانئ الدولة سواء المستقبلية للشحنة أو الدولة التي تمر بها السفينة عند الإبحار، و إن كانت هذه الشحنة مسموح بها أو تشكل خطر أو هي ضمن الشحن المحظورة لدى هذه الدول و هذه الوثائق عددها المادة 200 من القانون البحري الجزائري<sup>65</sup>.

أما فيما يتعلق بالعمال البحريين و وثائقهم، فيساعد الأمر على التأكد من مدى توافر تلك الشروط المطلوبة في الشخص حتى يكون بحارا كج بطاقة التعريف التي نصت عليها المادة 4 في فقرتها الثالثة من المرسوم الرئاسي رقم 90-3<sup>66</sup> و التكوين المطلوب لذلك، حسب المادة 195 من القانون البحري الجزائري التي ترى في الفقرتين ج و د أن

(2) تحدد هذه المعطيات عادة من طرف المجتمع البحري الدولي كتحديدته مثلا لنوعية السفن بناء على ذلك التصنيف الممنوح لها من الشكات العالمية .

(1) و الوثائق هي: شهادة الحمولة، شهادة رتبة السفينة أو شهادة الصلاحية للملاحة، شهادة الأمن بالنسبة للسفن التي تنقل أكثر من 12 مسافرا، الشهادات النظامية للمعينات المفروضة، دفتر السفينة، يوميات الماكينة و الراديو، الوثائق الجمركية و الصحية، جميع الوثائق الأخرى المقررة بموجب الأنظمة.

(2) مرسوم رئاسي رقم 90-38 مؤرخ في 03 رجب عام 1410 الموافق 30 يناير سنة 1990 يتضمن المصادقة على الاتفاقية رقم 108 الخاصة ببطاقة التعريف الوطنية للبحارة التي وافق عليها يوم 13 مايو سنة 1958 المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية في دورته الواحدة و الأربعون.

هذه الوثائق تسهل عملية التحقق من شروط استخدام الطاقم ، و التحقق من نوع و مدة الخدمات التي يمارسها الطاقم و كل ما له علاقة بعمله على متن السفينة ، من التكوين المطلوب لذلك ، كذا دفتر البحارة<sup>67</sup> .

و قد نص المشرع الجزائري في المادة 48 من القانون البحري ، على أن كيفية مسك دفتر التسجيل الخاص بالسفن الجزائرية تحدد من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية، أما المادة 292 من نفس القانون حولت اختصاص مسك دفتر السفينة للربان ، و الغرض من ذلك أن هذا الدفتر تدون فيه كل المستجدات الواقعة خلال الرحلة البحرية<sup>68</sup> و الربان هو أولى بالتدوين انطلاقاً من وظيفة التوثيق التي يتمتع بها.

و دفتر تسجيل السفن يتمتع بالقوة الشبئية لما دون فيه من حوادث و ظروف إلى أن يثبت العكس. و التزام الربان وفقاً لنص المادة 196 من نفس القانون ، بتقديم شهادة الملاحة للسلطات الإدارية البحرية و أعوان المراقبة عند ذلك طلب، ما يبرر الإلتزام على وظيفته الإدارية.

تعتبر علاقة الاستخدام البحري المكان الخصب لبروز المركز القانوني لربان السفينة و الذي تآرجح بين تبعيته للمجهز و تبعيته للشاحنين الأمر الذي أثار العديد من وجهات النظر الفقهية و تباينت معه المواقف التشريعية .

(3) و دفتر البحارة هو شهادة الملاحة تسلّم للسفينة التي تقوم بأعمال ملاحية بحرية مهنية و يكون طاقمها مؤلفاً من رجال البحر.  
(4) و في هذا الصدد تنص المادة 203 من القانون البحري الجزائري على أنه: "يجب أن يتضمن دفتر السفينة سرداً لجميع الحوادث المتعلقة بالملاحة و الحوادث الطارئة على متنها و المقررات المتخذة خلال الرحلة و بيان حالة البحر و الملاحظات اليومية الخاصة بالطرق التي سلكتها السفينة و كشفها العمليات التجارية.

## أولاً: تبعية الربان للمجهز

اتفق الفقه و القضاء على أن علاقة الربان بالمجهز هي علاقة ذات طابع تبعي، غير أن ما اختلفوا فيه هو التكييف القانون لهذه التبعية، و أثير هذا الاختلاف نظرا لازدواجية الأعمال التي يقوم بها الربان و هو بصدد الرحلة البحرية، و المتمثلة في تلك الأعمال القانونية التي تصحب الأعمال المادية.

و من هذا المنطلق كيفت هذه العلاقة على أنها علاقة عمل من طرف البعض، أما البعض الآخر رآوا أنها علاقة وكالة، إلى أن جاء الموقف الوسط و اعتبرها علاقة ذات طابع خاص تحمل مريج بين عقدي الوكالة و العمل.

أما القائلون بعقد العمل، فاستندوا في تأكيد رأيهم إلى القواعد العامة التي تحكم عقد العمل و التي تجعل دور العامل فيها قفصا على تنفيذ الأعمال المادية التي اشتملها عقد العمل المتفق عليه، دون سواها من التصرفات القانونية، ذلك أن الربان عندما يقوم بعمله على متن السفينة يشابه دور العامل في موضوع سلطة رب العمل<sup>69</sup> مثلا فهو ملزم بالرسو في الميناء الذي عينه رب العمل.

أما القائلون بعقد الوكالة فقد نظروا إلى الطبيعة القانونية لعقد الوكالة<sup>70</sup> و التي تنحصر في مجموع التصرفات و الأعمال القانونية التي يجريها الوكيل باسم و لحساب الموكل في حالة غيابه أو شغور منصبه- كشراء المؤونة مثلا- فلا الربان بصفته وكيل عن المجهز يرتب عن ذلك مسؤولية هذا الأخير عن أعمال الربان<sup>71</sup>.

غير أن هذا الرأي يمكن أن يصح إذا ما اختزلت الأعمال المادية، و أبقى فقط على

(1) عادل علي المقدادي - القانون البحري- المرجع السابق، صفحة 83.

(2) يعرف القانون المدني الجزائري عقد الوكالة في المادة 571 منه على أنه: "عقد بمقتضاه يفوض شخص شخصا آخر للقيام بعمل شيء لحساب الموكل و باسمه".

(3) "لا يجوز لربان السفينة أن يقوم بالتزامات أخرى إلا بموجب توكيل صريح من المجهز" المادة 585 بحري جزائري.



الأعمال القانونية، لأنه لا يتصور أن تشمل الوكالة على أعمال مادية.  
و نظرا لكثرة الانتقادات التي وجهت إلى الرأيين حيث لا يمكن أن يقوم عقد العمل إلى جانب الأعمال القانونية، و لا الوكالة لها أن تكون إلى جانب الأعمال المادية، وجد رأي وسط حاول التوفيق بين الموقفين، و يرى أن تبعية الربان بالمجهز هي ذات طبيعة خاصة و هي عبارة عن خليط بين عقدي العمل و الوكالة كما سبق القول.

و الرأي الراجح في اعتقادنا أن تبعية الربان بالمجهز تستمد طبيعتها من الأحكام و النصوص القانونية لا من عقد الاستخدام و هذا ما أكده المشرع البحري الجزائري من خلال المادة 583 بقولها "مثل الربان المجهز بحكم القانون خارج الأماكن التي تقع فيها مؤسسته الرئيسية أو الفرع و ذلك في إطار الاحتياجات العادية للسفينة و الرحلة" و كذا المادة 584 بقولها "يحق للربان في حدود ما ذكر في المادة السابقة، أن يستدين باسم المجهز و أن يعقد باسمه عمليات الفرض"، و المشرع باعتناقه المادتين يكون قد تبنى بذلك قاعدة عرفية تتمثل فيها النيابة القانونية الجزئية، أي أن الربان نائب قانوني للمجهز غير أن هذه النيابة قد تقيد بالنسبة لبعض الأزمات التي يستوجب توكيل صريح من المجهز<sup>72</sup> و قد تقيد بوجود المجهز في المكان الذي يجري فيه العمل القانوني و هذا ما قضى به

المشرع المصري في الطعن رقم 586 سنة 34 و جلسة 10-29-1969 بس 2 صفحة 1145 بقوله "إن تمثيل الربان لمالك السفينة لا يسري إلا حيث لا يوجد مالك السفينة أو من يحل محله، و إذا كانت عقود الطاعن قد أبرمت على الشركة المطعون عليها مالك السفينة - فإن شهادة الربان في شأنها تكون غير ملزمة أو بتقرير الخبير بها له من السلطة التامة في تقدير ما تقدم إليه من أدلة"<sup>73</sup>.

ونفس الموقف تبناه المشرع اللبناني في قضية "فكتوريا" في قرار صادر 11 أدار 1983 عن قاضي الأمور المستعجلة في بيروت جاء فيه "و حيث أن مجهز السفينة يمثل أصحاب

(1) مدحت حافظ إبراهيم - شرح قانون التجارة البحري الجديد - المرجع السابق، صفحة 227.

(2) أحمد محمود حسني - قضاء النقض البحري - منشأة المعارف بالإسكندرية - الطبعة الرابعة 2007 - صفحة 46.

السفينة أمام القضاء في كل ما يختص بالتجهيز و الرحلة، و أن الربان يمثل مجهز السفينة، فيكون الربان الممثل القانوني لأصحاب و مجهزي السفينة ، و استنادا إلى القانون البحري، يحق للربان اتخاذ التدابير النافعة لأجل الرحلة بغياب مجهز السفينة أو ممثله<sup>74</sup>. و عليه يمكن القول، أن هذه النيابة قانونية تحرم طرفاها حرية تعديلها أو تغييرها وفق مشيئتهم<sup>75</sup>. ذلك أنها بمثابة عمل قانوني شرطي لأن القانون قد حددها مبدئيا.

### ثانيا: تبعية الربان للشاحنين

إضافة إلى المركز و النيابة القانونية الخاصة التي يتمتع بها الربان خلال علاقته بالمجهز، فقد يجد نفسه أيضا في مركز قانوني آخر مختلف ، و يكون نائبا أيضا ، و لكن في هذه الحالة تكون النيابة مقتصرة على الشاحنين، أي يجد نفسه نائبا عن الشاحنين أصحاب البضائع دون وجود أي اتفاق أو عقد مسبق بينهما، و يجد الربان نفسه في هذا الموقف في

حالة الخطر الذي قد تتعرض له البضائع المشحونة في معنى ذلك أن السلطات الخاصة بربان تواجها الظروف الطارئة تمنح له بعض السلطات بغية حماية البضائع المشحونة، إذ له القيام بتلك التدابير اللازمة المخولة قانونا لحماية البضائع المعرضة للخطر، فنجد أن القانون قد أمكنه من تأجير سفينة أخرى مثلا لنقل البضائع إلى المحل المعين لها أو بالتضحية ببعض البضائع<sup>76</sup>.

هذه التبعية التي تربط الربان بالشاحنين هي الأخرى أثارت الاختلاف في تعريفها القانوني، حول ما إذا كانت وكالة ضمنية تستنتج من عقد النقل ذاته ذلك أن الربان ملزم بنقل البضائع و حفظ و تأمين سلامتها، و الشاحنون ملزمون بما قدمه الربان لمصلحتهم فعليهم تسديد كل المصروفات التي أنفقت لأجلهم إذا ما طلب منهم ذلك<sup>77</sup>، و إذا ما اعتبرت كذلك

(3) طالب حسن موسى - القانون البحري- المرجع السابق صفحة 80.

(4) عاطف محمد الفقي - قانون التجارة البحرية - المرجع السابق ، صفحة 227.

(1) عادل علي البارودي - مبادئ القانون البحري- المرجع السابق، صفحة 107.

يكون الربان و الشاحنين قد أرغموا على الدخول في عقد جديد و هو عقد وكالة لم تتجه إرادتهما إلى إحداثه و لا إلى التطابق لأجله هذا من جهة.

و من جهة أخرى حول ما إذا كانت هذه العلاقة عبارة عن نيابة قانونية لا تقتصر على الشاحنين فقط و إنما تمثيل قانوني لكل من له مصلحة من خلال الرحلة البحرية و استمد هذا التكييف أساسه من علاقة الربان بالمجهز ذاته، ذلك أن الشاحنين لا يستطيعوا أن ينالوا من الربان بوصفهم أطرافاً في عقد النقل إلا من خلال الناقل، حيث أنه لا علاقة قانونية بينهم و بين الربان<sup>78</sup>. و بالرجوع إلى ما تضي به النصوص القانونية في المجال البحري و ما جرى عليه العرف البحري، فإن علاقة الربان بالشاحنين إذا ما استمدت وجودها من عقد النقل نفسه، فتكون حينئذ تبعية الربان للمجهز لها دوراً كبيراً في تأكيد هذه العلاقة.

لا يمكن تصور عقد استخدام بحري دون خاتم، و لا يمكن تصور الطاقم دون البحارة فمفهوم البحارة يمتد ليشمل كل من يعمل على ظهر السفينة حتى و لو كانت طبيعة عمله لا تمت بصلة للحياة أو الملاحة البحرية كعمال النظافة، و القائمين بالخدمات العامة كأعداد الطعام وتقديمه أو المشروبات أو أعمال الترفيه<sup>79</sup>. و قد وسع المشرع الجزائري من مفهوم البحارة في المادة 384 من القانون البحري في فقرتها أ على أنه: "يعني رجل البحر أو البحار كل شخص يعمل في خدمة السفينة و مقيد في سجل رجال البحر"<sup>80</sup>، هذا المعنى الواسع يرجع إلى طبيعة عقد الاستخدام البحري الذي

(2) عاطف الفقي - قانون التجارة البحرية- المرجع السابق، صفحة209 .

(3) كمال حمدي - عقد العمل البحري- المرجع السابق - صفحة39 .

(1) أحمد بريري- قانون التجارة البحرية دار النهضة العربية القاهرة 1999 - صفحة239 .

يمتاز بطول الرحلة البحرية الأمر الذي يصعب معه تغيير البحار أو تعويضه في حالة وجود مانع يمنعه من أداء مهامه ، خاصة إذا كانت لدى هذا البحار مؤهلات و كفاءات يصعب إيجادها في عرض البحر.

المشروع الجزائري و كغيره من التشريعات اتبع نهج الفقه و القضاء فيما يتعلق باستعماله لبعض الكلمات كمرادفات لمعنى واحد، فصد بالبحار الملاح أو المستخدم إذ نص في الفقرة 03 من المرسوم التنفيذي 102/05 السالف الذكر على أنه : " يقصد بالمستخدم الملاح كل شخص مقيد في سجل رجال البحر و يعمل في خدمة السفينة " 81 و الفقرة ب من نفس المادة ادرجت الأشخاص المكلفون بالإطعام و الفندقة ضمن الطاقم البحري، و سنخصص هذا المطلب لدراسة شروط مزاولة مهنة البحارة و وظائفهم في فرعين.

ان سلامة الرحلة البحرية و سلامة السفينة خلاله ، مسألة أخذت كل اهتمام المجتمع لدولي ، فعالجوها عن طريق وضع معايير و شروط أهمها، حين الدول على أن تعتمد في تشريعاتها الداخلية مجموعة من الشروط الواجب توافرها في الشخص الذي يرغب أن يمنح له لقب البحار أو الربان، و الغرض من ذلك، هو تنبيههم إلى الدور الفعال الذي لاء على متن السفينة.

هؤلاء البحارة هم أشخاص الملاحة البحرية فلا يمكن أن يتم الاستغلال البحري للسفينة بغيرهم<sup>82</sup>، كما لا يمكن تصور رحلة بحرية سالمة بدونهم ، غير أن وجودهم يتوقف على مدى توافرهم على تلك المؤهلات و الشروط التي جاءت بها النصوص القانونية سواء

(2) نفس التعريف احتوته المادة 07 فقرة أ من مرسوم رقم 171/88 المؤرخ في 02 صفر عام 1409 الموافق ل13 سبتمبر سنة 1988 و المتضمن القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر.

(3) كما عيب على المشرع الجزائري في العديد من المرات أنه ضيق من مفهوم الطاقم البحري ، و حاولنا الالتفات إلى هذه النقطة ، و هذا ما نحيل إليه في مقدمة الفصل الأول من هذه المنكرة.

(1) لطيف جبر كوماتي - القانون البحري - مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع عمان- وسط البلد سوق البتراء - صفحة 69.

الداخلية الخاصة بكل دولة أو الخارجية المتعارف عليها في المعاهدات و الاتفاقيات الدولية و الصادرة خصوصا لهذا الشأن.

و على هذا الأساس نجد المشرع الجزائري اهتم بهذه المسألة، و أخذ بتوصيات المجتمع الدولي في هذا الشأن ، فحث على الشروط الواجب توافرها في البحار و حصرها في:

### أولاً: الشروط الشكلية

يقصد بالشروط الشكلية تلك الشروط المتعلقة بشخص العامل و تجعل دوره في العقد محل اعتبار و أي:

1/ شرط السن: إذا ما كانت أهلية الأداء<sup>83</sup> هي صلاحية الشخص للتعبير عن إرادته تعبيرا يرتب عليه القانون أثره ، و منافعها سلامة العقل و التصرف دون إكراه مادي أو معنوي<sup>84</sup> ، فإن أهم خاصية لها هي بلوغ سن قانوني معين، هذا السن قد يؤثر على باقي العناصر من إدراك و تمييز و يختلف من تسريع لآخر، بل حتى داخل الدولة الواحدة يختلف من فرع قانوني لآخر.

إن المشرع الجزائري اشترط لبلوغ سن الرشد 19 سنة كاملة، غير أنه بالرجوع إلى القانون البحري الجزائري خصوصا المادة 386 نجد أنها اشترطت في من يرغب في ممارسة مهنة البحار بلوغه الثمانية عشر (18) من عمره ، من هنا يتضح أن المشرع قد تأثر بسن الرشد الجنائي، ففي قانون الإجراءات الجزائية الجزائري نصت المادة 442 منه على أن بلوغ سن الرشد الجنائي يكون في تمام الثامنة عشر، و يرجع سبب ذلك إلى خطورة العقوبات الجنائية و المواضيع التي تعالجها، و عليه ربط المشرع المجال الجنائي بالمجال

(2) تحدثنا عن أهلية الأداء لأن الأهلية نوعان أداء و وجوب، فهذه الأخيرة تثبت للشخص بمجرد ولادته حيا و تكون نسبية بالنسبة للقاصر.

(1) إسحاق إبراهيم منصور – نظريتا الحق و القانون و تطبيقاتهما في القوانين الجزائرية – ديوان المطبوعات الجامعية طبعة 1999-

البحري، و في اعتقادنا، أن سبب هذا الربط راجع إلى طبيعة العمل البحري، و من جهة أخرى، نجد أن المشرع عمد إلى إتاحة فرصة تشغيل القصر في علاقة الاستخدام البحري هو هذا ما يستنتج من الفقرة الثانية من المادة 464 من ذات القانون التي وردت ضمن العلاقات على متن السفينة بقولها: " يجب أن يكون القصر تحت حمايتهم الخاصة و السهر على تكوينهم المهني و التصرف تجاههم كرب الأسرة بشؤون أسرته"<sup>85</sup> .

هذا هو المفهوم الراجح من خلال إدراج المشرع لهذه الفقرة، و إلا فإنه قصد بذلك التلاميذ الذين يكونون في دورات للتدريب على متن السفينة .

هذا و قد حرم عمل الأطفال قديما لقاعدة منع استخدام الأطفال إذا كان سنهم أقل من 08 سنوات مع مراعاة الحالات التالية:

- الأطفال أقل من 12 سنة يمنح عملهم أكثر من 08 ساعات .

- الأطفال أقل من 16 سنة يمنح عملهم أكثر من 12 ساعة .

**2/ شرط الجنسية:**

تعتبر الجنسية رابطة انتماء، ترتبط الشخص بدولته تكسبه حقوقا و تلزمه بواجبات، و تختلف طرق اكتسابها من دولة لأخرى فتدتم اكتسابها عن طريق الدم ، الإقليم ، التجنس والزواج و غيرها .

و التمتع بالجنسية كما سبق القول يرتب آثارا العمليتها تولد رضائف في الدولة ، و المشرع الجزائري اشترط الجنسية الجزائرية في البحار<sup>86</sup> و هو ما فهمه نظيره المصري و أكد عليه في مواقع عديدة<sup>87</sup> .

أكثر من ذلك فالمشرع الجزائري، اعتبر الجنسية أهم خاصية يجب ان تتوفر عليها السفن حتى يمكن لها رفع العلم الجزائري ، فكيف له أن لا يشترطها في من يعمل على متن هذه السفينة ؟ لأنه حتى تكتسب السفينة الجنسية الجزائرية لا بد لها من التوافر على شرط الطاقم و الملكية الجزائرية، و من البديهي أن اشترط الجنسية هو ضمان الولاء الحقيقي

(2) هو التزام وضعته المادة على عاتق الربان و جميع الضباط العاملين على متن السفينة.

(1) المادة 386 فقرة 01 من القانون البحري الجزائري.

(2) كضرورة توافر الجنسية المصرية لدخول امتحان الحصول على شهادة بحار ذي كفاءة و هذا ما جاء به قرار وزير النقل البحري رقم

71 سنة 1968 .



لمجموع الطاقم و هذا ما سوف نحاول توضيحه في البند الثالث من خلال الحديث عن شرط المقدار و الوطنية.

### 3/ شرط اللياقة البدنية:

إن اللياقة البدنية أكثر المواضيع التي عالجها المشرع البحري الجزائري، و يرجع السبب في ذلك إلى البيئة التي ينفذ فيها عقد الاستخدام البحري، فعلاوة على أن المشرع أدرجها ضمن شروط المادة 386 من القانون البحري ، اعتبرها كذلك ظرف إلزامي يعمل المجهز عليه على توفيره على متن السفينة المخصصة لإتمام عقد الاستخدام ، كما اعتبرها بمثابة ظرف دوري يعرض البحار العامل للمراجعة الدورية قصد التأكد من هذه اللياقة ، لأنه إذا كانت اللياقة البدنية شرط لمنح صفة البحار ، فإنها أيضا شرط لاستمرارية هذه الصفة<sup>88</sup>.

أكثر من ذلك نلاحظ أن أغلب المبررات و الامتحانات في مختلف الميادين اعتبرت اللياقة البدنية شرطا لازما واشتراط المادة الطبية المثبتة لذلك ضمن ملفات الترشيح أصبح ضرورة حتمية حتى بالشأن لأبسط الوظائف

### 4/ شرط التأهيل:

تنص المادة 93 الفقرة 03 بند ب من اتفاقية الأمم المتحدة للقانون البحري لسنة 1982 على أنه: " تتخذ كل دولة بالنسبة للسفن التي ترفع علمها ما يلزم من تدابير لتأمين السلامة في البحار و ذلك فيما يتعلق بعدة أمور منها.....تكوين طواقم السفن و شروط العمل الخاصة بهم و تدريبهم آخذة في عين الاعتبار الصكوك الدولية المنطقية".  
إن اشتراط التأهيل فيمن يريد العمل على متن السفن ، خاصة الوظائف العليا منها ، ليس بواجب أدبي أو أخلاقي فحسب، بل هو التزام قد يرتب عليه مسؤولية دولية.

هذه النقطة دفعت بالجزائر إلى اعتماد مدارس لتكوين البحارة و تأهيلهم فنيا و علميا نظرا لما يلعبه هذا التأهيل في إنجاح عقد الاستخدام البحري، و إتمام الرحلة البحرية بسلام.

(3) علي البارودي - مبادئ القانون البحري- المرجع السابق-صفحة 108 .



بل أكثر من ذلك ، فقد حث المشرع الجزائري على التأهيل حتى بالنسبة لمستخدمي التموين التابعون للمطبخ واشترط حصولهم على شهادات رسمية أو شهادات الكفاءة حسب المادة 435 فقرة 02 من القانون البحري الجزائري.

و أخضعت المادة 22 من المرسوم رقم 88-171 المتضمن القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر- السالف الذكر- مناصب التأطير على السفن لكفاءة خاصة وذلك نظرا للمتطلبات اللازمة في قيادة السفن، كما أخضعت هذه الكفاءات لمقاييس تنظيمية يحددها الوزير المكلف بالبحرية التجارية ، و تحيل المادة 387 من القانون البحري الجزائري إلى المراسيم التنظيمية الصادرة عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية لتحديد شروط التأهيل المهني أين أوجبت المادة 05 من المرسوم التنفيذي 102/05 – السالف الذكر- المستخدمين الملاحين لسان النقل البحري و التجاري و الصيد البحري، للاستجابة للمقاييس الوطنية و الدولية على حد سواء في مجال التأهيل، و هذا أثناء قيامهم بوظائفهم على متنها<sup>89</sup>.

### ثانيا: الشروط الإجرائية

لا تكفي الشروط الشكلية وحدها حتى يكتسب الشخص صفة البحار، بل توجد إلى جانب ذلك مجموعة من الإجراءات القانونية لا بد من إتباعها حتى تكتمل الشروط و هي:

#### 1/ القيد في سجل رجال البحر:

يعتبر القيد أول وأهم إجراء يجب على البحار استيفاءه ويتم القيد في سجل رجال البحر<sup>90</sup>، كما يتم في دفتر البحارة و كذا دفتر الطاقم، هذا الأخير الذي تحدثت عنه المادة

406 من القانون البحري الجزائري، و اعتبرته من مكونات شهادة الملاحة و أحالت إلى

(1) نظرا لأهمية الموضوع لم يكتفي المشرع الجزائري بالنص على تلك الشروط في نصوص قانونية بل عمد إلى إنشاء مدارس لتكوين البحارة و تعتبر مدرسة البرج البحري بالعاصمة الجزائرية لدليل على اهتمام المشرع البحري الجزائري بمسألة التأطير.  
(2) قيد رجال البحر هو عبارة عن إجراء يكمن في قيد البحار أو أي شخص آخر يعمل في خدمة السفينة، في دفتر الطاقم، و ذلك من طرف الإدارة البحرية المختصة ، و هذا حسب التعريف الذي جاءت به المادة 402 من القانون البحري الجزائري.

المادة 191 من نفس القانون التي تعرف دفتر البحارة على أنه شهادة الملاحة المسلمة للسفن التي تقوم بأعمال ملاحية بحرية مهنية، و التي يكون طاقمها مؤلفا من رجال البحر. و إجراءات التسجيل وردت في المادة 389 من ذات القانون و هي:

- أ- إيداع ملف يحتوي على جميع الوثائق التي تثبت استيفاء الشروط الشكلية لدى السلطات الإدارية البحرية المختصة.
  - ب- تقديم طلب من طرف المعني بالأمر، و يجب أن يتضمن هذا الطلب إبداء الرغبة في الحصول على صفة البحار.
- غير أن إرفاق الملف بالطلب لا يلزم حتما السلطات البحرية بالتسجيل الفوري إذ يمكنها أن ترفض طلب التسجيل، و ذلك في حالات محددة على سبيل الحصر في المادة 390، من نفس القانون هذه الحالات و هي:

- أ- إذا ما اتضح أن الطالب لا يتوافق عن شروط الشكلية.
- ب- في حالة تعرض الطالب لعقوبة جزائية تزيد عن ثلاث سنوات و بدون إيقاف التنفيذ.
- ج- إذا كان مقدم الطلب محل تحقيق قضائي.

و تجدر الإشارة إلى أن قرار الرفض غير نهائي، إذ يمكن لمقدم الطلب و الذي رفض تسجيله، إيداع طعن لدى الوزير المكلف بالبحرية التجارية خلال ثلاثة أشهر من تاريخ التبليغ بقرار الرفض<sup>91</sup>.

## 2/ اقتناء كراس الملاحة:

تنص المادة 394 من القانون البحري الجزائري على أنه: "يجب على كل ربان أن يقتني كراس الملاحة البحرية الذي يعد كبطاقة تعريف للبحارة".

(1) و هو ما تقضي به المادة 391 من القانون البحري الجزائري.

و بطاقة تعريف البحارة أشارت إليها كذلك الفقرة 02 من المادة 02 من المرسوم الرئاسي رقم 38/90 - السالف الذكر - بقولها: "على كل دولة عضو تسري عليها هذه الاتفاقية أن تسلم بطاقات تعريف البحارة لكل بحار مستخدم على ظهر سفينة مسجلة في إقليمها أو يكون مسجلا في مكتب توظيف في إقليم تلك الدولة بطلب من المعني".

و يتضح من هذين النصين أن كراس الملاحة و بطاقة تعريف البحارة ، هما شهادتان لازمتان لكل جن أجنبي يرغب في العمل على متن السفن الجزائرية، أما الأجنبي الذي يريد العمل على متن سفن الجزائرية، فيمنح له جواز السفر يحدد فيه بأن صاحبه بحار، و هو شرط كرسنه الفقرة الأولى من المادة 02 المذكورة أعلاه ، و لا يقصد بجواز السفر في هذا الخصوص ،جواز السفر العادي الذي يمكن الأفراد من الدخول إلى البلدان الأجنبية، و إنما هو خاص بالبحار فقط.

#### محتويات الشهادتين :

إن كل من بطاقة تعريف البحارة و كراس الملاحة يجب أن يتضمننا مجموعة من البيانات الخاصة بحاملهما و احتوتهما المادة 04 فتر 04 من المرسوم 102/05 - السالف الذكر و كذا المادة 395 من القانون البحري الجزائري وتمثل هذه البيانات في:

- الاسم و اللقب.
- تاريخ و مكان الازدياد.
- الجنسية.
- الأوصاف و الصورة الشمسية.
- مقر السكن.
- توقيع صاحب أو بصمة الإبهام عند استحالة التوقيع.

غير أن كراس الملاحة، إضافة إلى هذه البيانات، اشترط في المادة 396 من نفس

القانون بيانات إضافية و هي متعلقة بالسفينة و أخرى بالحمولة و هي:

- اسم السفينة.
- اسم الميناء.

- تاريخ الإبحار.
- اسم المجهز.
- تاريخ و مكان النزول.
- نموذج الملاحه.
- مهام حامل الكراس على متن السفينة.
- الفحوص الطبية الدورية المتممة.

#### شكل بطاقة التعريف:

تنجز بطاقة التعريف من مادة صلبة و بطريقة تجعل كل تغيير فيها سهل التمييز<sup>92</sup>.

#### جهة التسليم:

- تسلم الشهادات حسب المادة 397 من نفس القانون إما من طرف:
- السلطة الإدارية البحرية المختصة
- السلطة القنصلية في الخارج إذا ما طلب الرضا من هذه السلطة.
- الوزير المكلف بالبحرية التجارية بالنسبة لبعض الأعداد عددهم المادة 399 من نفس القانون<sup>93</sup>.

#### مدة صلاحية الشهادات:

- يمكن أن تحتوي الشهادات على مدة الصلاحية و تذكر هذه العبارة بوضوح.
- تكون صالحة لرحلة واحدة بالنسبة لتلك المسلمة من طرف السلطة القنصلية في الخارج أو تكون صالحة لرحلة واحدة أو لفترة محدودة ، إذا منحت من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية.

(1) المادة 04 فقرة 01 من المرسوم الرئاسي رقم 90-38 الخاص ببطاقة تعريف البحارة- السالف الذكر.

(1) و الأشخاص هم: الاختصاصيون في مادة الملاحة البحرية و البناءات البحرية و الصيد البحري و المنتقلون على متن السفن قصد القيام بالتفتيش أو الأبحاث العلمية، مفتشو التجهيز، المستخدمون من طرف المؤسسات البحرية للموانئ أو الصيد البحري و الموجودون على متن السفن للقيام بتمرين تطبيقي.

و تجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري و رغبة منه في تدارك أي نقص أو مواجهة أي خلل ، ترك سلطة تحديد مدة الصلاحية و كذا شروط الحصول عليها لوزير الملاحة البحرية ليصدر قرارا بشأنها و يظهر ذلك جليا في المادة 400 من القانون البحري الجزائري.

### 3/ البذلة:

لكل بحار هندام يميزه و يختلف هذا الهندام باختلاف الرتبة و الجهة التي يعمل فيها و هذا ما أكدته المادة 393 من ذات القانون بقولها: " يجب على البحار أثناء قيامه بعمله أن يرتدي بذلة تحمل علامات و مميزات المصلحة التي يعمل فيها و التي تحدد مميزاتا بموجب قرار صادر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية".

إن ارتداء بدلات العمل من طرف البحارة لتنفيذ الشغل المخول لهم، هو أمر إلزامي يجب على المجهز العمل على توفيره، غير أن السؤال يثور حول مجانية هذه البدلات من عدمه.

و في هذا الخصوص فإن المادة 447 من نفس القانون ترى أن تقديم البدلات يكون مجانا و هذا بالنص الصريح: " يتعين على المجهز أن يقدم مجانا لكل من أفراد الطاقم بدلات للشغل و بدلات للوقاية حسب طابع العمل المتمم على متن السفينة." في حين ذهبت المادة 448 من نفس القانون إلى النص على ذلك المقابل الذي يدفع من جراء الاستفادة من اللباس و هذا بقولها: " يتعين على المجهز أن يقدم كل سنة و لكل بحار بعمل لمدة غير محدودة أو لمدة محدودة لا تقل عن سنة، لباسا موحدًا و كاملا حسب النموذج المحدد بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية و ذلك مقابل دفع البحار نصف المصاريف." أما تلك الأمور المتعلقة بتناسف الألبسة و حمل استعمالها و طرق تسليمها و حفظها تركت لتحديد من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية كلما تركت له مهمة تحديد المسؤولية المالية الخاصة بأفراد الطاقم في حالة التلف غير العادي لهذه البدلات<sup>1</sup>.

### ثالثا: شرط المقدار و الوطنية

الأصل أن هذا الشرط هو تابع لشرط الجنسية المدرج ضمن الشرط الأساسي إلا أنه و نظرا لأهميته القصوى، ارتأينا تخصيص بند مستقل له، فشرط المقدار يقتضي تحديد العدد اللازم من البحارة على متن السفينة و يختلف هذا العدد حسب صنف السفينة و درجة حمولتها، و نوعية الملاحة ، فتزويد السفن بعدد كاف من البحارة يضمن التنفيذ الصحيح و الناجح للرحلة البحرية التي شرع فيها و كذا السلامة للحياة البشرية في البحر. و في هذا المجال فإن المشرع الجزائري أحالنا في الكثير من مواد القانون البحري إلى

(1) و هذا ما تنص عليه الفقرة الثانية من المادة 447 من القانون البحري الجزائري.

تلك النصوص التنظيمية الصادرة في هذا الشأن ، إذ أصدر سنة 2002 مرسوما 500 طن بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها<sup>2</sup>.

و تجدر الإشارة ، في هذا السياق، هذا التحديد الذي وضعه المشرع يخضع لمعايير أوردتها المادة 04 من نفس المرسوم و التي رأت أنه يكون إما بناء على:

- نوع السفينة : إذ نجد سفن ناقلية للركاب و أخرى ناقلية للبضائع ، وسفن ناقلية للمواد الكيماوية أو المحروقات

- نوع الملاحة : فقد تكون ملاحية قرب الساحل ، و قد تكون ملاحية محدودة ، أو غير محدودة .

- حمولة السفينة .

- صنف السفينة : إذا كانت آلية أو عمادية .

و تقوم السلطة البحرية المختصة بمراقبة السفن<sup>3</sup> و يندرج ضمن المراقبة ، التأكد من أن طاقمها تتوافر فيه الأعداد المنصوص عليها قانونا .

غير أنه تجدر بنا الإشارة إلى أن عدد أفراد الطاقم الذين اشترط القانون وجودهم يمثل الحد الأدنى، معنى ذلك كلما طلب عدد أكبر من ذلك الحد، تعين على المجهز توفير العدد الزائد على الحد الأدنى<sup>4</sup> ، إذ خولت المادة 06 من المرسوم التنفيذي لسنة 2002 - السالف الذكر - حق المجهز في هذا الطاقم بقولها: " يمكن أن يعدل العدد الأدنى من البحارة على متن السفينة التجارية لضمان أمنها المخدم في بعض الأول من هذا المرسوم بطلب من المجهز السفينة في حالة تغيير منطقة الملاحة أو درجة السفينة أو تطبيق قواعد دولية جديدة" ، كما خولت المادة 419 من القانون البحري الجزائري للربان حق تكملة أفراد الطاقم و ذلك عندما يكون النقص من شأنه أن ينجر عنه صعوبات في تسيير السفينة أو إرهاب أعضاء الطاقم ذوي الكفاءة.

(1) انظر الملحق رقم 01 الخاص بالعدد الأدنى من البحارة على متن السفن التجارية لضمان أمنها.

(2) انظر في هذا المجال المادتان 20- 21 من القانون البحري الجزائري.

(3) عاطف الفقي- قانون التجارة البحرية- المرجع السابق- صفحة 215.



كما تكفلت المادة 05 من ذات المرسوم، بتبيان العدد اللازم إضافته من أفراد الطاقم على متن السفينة الناقلة للركاب و الذي حددته بمعدل 06 أشخاص لكل شريحة تتكون من 100 راكب أي ربانين و04 مستخدمين تنفيذ، هذا ما يتعلق بشرط المقدار. أما شرط الوطنية فنعني به ضرورة تمتع البحار بالجنسية الجزائرية حتى يمكنه إبرام عقد استخدام بحري و هذا كأصل عام.

و نظر الاهتمام المشرع بالجنسية اشترطها في السفينة، إذ أن قانون تسجيل السفن يقضي بشطب السفينة من دفتر التسجيل إذا لم تتوافر فيها شروط الجنسية الجزائرية المطلوبة<sup>5</sup>، و لحي تسبب السفينة الجنسية الجزائرية، ينبغي أن تتوافر على شرطي الملكية الوطنية و الطاقم البحري، فشرط الملكية، نصت عليه المادة 28 من القانون البحري الجزائري بقولها أن السفينة تكتسب الجنسية الجزائرية إذا كانت مملوكة لشخص طبيعي ذو جنسية جزائرية أو لشخص اعتباري حاص مع القانون الجزائري.

أما شرط الطاقم فهو الآخر ظاهر من خلال المادة 413 من ذات القانون، غير أن المشرع قيده باستثناءات و هي إمكانية الاستعانة بالأجانب يكونون أعضاء في عقد الاستخدام البحري، و إن كانت غاية المشرع الجزائري من هذا الاستثناء هي إتاحة الفرصة للاستعانة بخبرتهم عند الحاجة<sup>(6)</sup> فإن غيابه من شروط الجنسية الوطنية في الطاقم العامل على متن السفن هو تحقيق أغراض اقتصادية تتعلق بضمان فرص العمل للمواطنين.

:

تنص المادة 19 من المرسوم التنفيذي 105/02 – السالف الذكر- على أنه: "تشكل الخدمة في البحر خدمة دائمة، يوزع المستخدمون الملاحون المبحرون على متن سفن النقل البحري

(1) هذا ما أكدته المادة 37 من القانون البحري الجزائري في الفقرة د.

(2) جلال وفاء محمدين- القانون البحري – دار المطبوعات الجامعية، أمام كلية الحقوق أسكندرية - طبعة 1994 - صفحة 166.

و التجاري و الصيد في عرض و الصيد الكبير إلى نوبات بالنسبة للمستخدمين على السطح و المكناات و إلى فرق بالنسبة لمستخدمي الخدمة العامة.

تتعاقب النوتيات و النوبات في النهار و الليل بدون انقطاع لضمان سير السفينة و قيادتها و صيانتها و سلامتها و سلامة الحمولة و الأشخاص المبحرين على متنها و كذلك ضمان عمليات الصيد البحري، بينما تبقى الفرق في الخدمة خلال اليوم للقيام بأعمال الإطعام و الفندقية<sup>8</sup>

و باستقراءنا لهذا النص، يتضح لنا أن المشرع البحري الجزائري وزع الطاقم البحري إلى فئات ثلاث، فئة أو نوبة<sup>7</sup> تكلف بوظائف على السطح و الماكناات و فئة ثانية تهتم بالخدمة العامة بينما تكلف الفئة الثالثة<sup>8</sup> بأعمال الإطعام و الفندقية خلال اليوم، و هذا التوزيع هو في الأصل توزيع للوظائف بين البحارة، و التي تختلف حسب التأهيل المهني لكل بحار كما أنها تتوقف على الشهادة الممنوحة لكل بحار.

### أولاً: وظيفة القيادة

إن القيادة هي أمر فني يتطلب مهارة كبير، و تكوين عالي لا يتمتع بهما الكافة ذلك أن توافرها يتوقف على الشهادة الممنوحة لكل بحار و هذا شرط<sup>9</sup> لمنح هذه الشهادة، هذه الشروط تركها المشرع الجزائري للتنظيم<sup>8</sup> نظراً لأهميتها في حياة الملاحة البحرية بسبب نجاح الرحلة من عدمه على مهارة قائد السفينة و تكوينه، كما أن بادة السفن تختلف حسب نوع الملاحة المزمع القيام بها فكل نوع من الملاحة تكوين خاص به يتعلق بقيادة

(1) و النوبة كما تعرفها الفقرة ط من المادة 03 من المرسوم التنفيذي 105/02 هي مدة عمل المستخدمين الملاحين خلال أربع (04) ساعات من أجل قيادة مكناات السفينة و صيانتها.

(2) تضمنت هذا المادة 89 من المرسوم 01/02 المؤرخ في 22 شوال 1422 الموافق ل06 يناير سنة 2002 يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها و التي تنص على أنه: "تحدد الشروط و القواعد المتعلقة بممارسة القيادة و تنظيمها و مستحقات القيادة و التأهيلات المهنية للقيادة و تحديد مسؤولية القائد و كذا انقضاء مدة العمليات الناتجة عن القيادة بموجب التشريع و التنظيم المعمول بهما".

السفينة المبحرة، إذ نجد قيادة خاصة بالسفن التجارية، وأخرى مرتبطة بسفن الصيد البحري الأمر نفسه بالنسبة لسفن النزهة.

## 1: قيادة السفن التجارية

تمنح الشهادة للبحار في مجال قيادة السفن التجارية حسب ما إذا كانت الملاحه محدوده أو غير محدوده أو تعلق الأمر بالملاحه قرب السواحل. كما أن وظيفة قيادة السفن التجارية بالنسبة للملاحه غير محدوده أو الملاحه المحدوده ترتبط بنوع السفين، و الحمولة التي تحملها هذه السفينة، معنى ذلك أن شهادة القيادة تمنح حسب درجة حمولة السفينة و تتدرج المراتب بين البحارة انطلاقا من ذلك ، كما تتنوع من ملاح بحري إلى ضابط مكلف بالنوبية، إلى ربان ثان اتصل إلى درجة ربان .

- وظيفة ملاح بحري (و يكون البحار في هذه الحالة عضو فريق نوبة ملاحية على متن سفن تعادل حمولتها الإجمالية المسجلة (5000) طنة أو تفوقها ، و تسلم له الشهادة في الاختصاص بعد ممارسة الملاحات الفعلية لمدة (24) شهرا بصفته عضو في الطاقم على قسم السطح و بعد إجراء امتحان.

- وظيفة ضابط:و قد يكون على متن سفن تقل حمولتها (6000) طنة أو تعادلها أو تفوق هذه النسبة و تسلم له الشهادة بعد إجراء امتحان لذوي رتب ربان ثان و وفقا للشروط المحددة قانونا .

- وظيفة ربان ثان:و قد يكون على متن سفن تقل أو تعادل أو تفوق حمولتها (6000) طنة و يمارس هذه الوظيفة بعد حصوله على درجة ملازم أول و ممارسة فعلية تقدر بـ 12 شهرا.

- وظيفة ربان: يكون على متن سفن تقل أو تفوق أو تعادل حمولتها(6000) طنه و بعد إجراء امتحان لذوي رتب ربان ثان و وفقا للشروط المحددة قانونا يمكن لهم الحصول على شهادات تسمح لهم بممارسة هذه الوظيفة.

## 2: قيادة سفن الصيد

لا تختلف هذه الملاحة عن بقيتها فالقيادة هنا تشترط هي الأخرى حصول البحار على نوع معين من الشهادة يمنح له على أساس مؤهلاته و قدراته و قد تكون هذه الشهادات حسب ما احتوته الفقرة ج من المادة 03 من المرسوم 143/02<sup>9</sup> أما شهادة الأهلية في الصيد البحري.

- وظيفة رئيس سفينة الصيد البحري على السواحل.
  - وظيفة ملازم أول في الصيد البحري.
  - وظيفة رئيس سفينة الصيد البحري.
  - وظيفة نقيب في الصيد البحري.
- هذه الوظائف تقرر بشهادات يجب على صاحب وظيفة أن يحمل شهادة الكفاءة المطلوبة لاختصاصه.

### 3/: قيادة سفن النزهة

أورد المشرع البحري الجزائري ضمن هذه الفئة ثلاث وظائف تشترط حصول أصحابها على رخص، و الوظائف هي<sup>10</sup>

- وظيفة قائد سفينة نزهة من الدرجة الأولى
- وظيفة قائد سفينة نزهة من الدرجة الثانية.
- وظيفة قائد سفينة نزهة من الدرجة الثالثة.

### ثانيا: وظيفة التسيير

إن وظيفة التسيير هي الأخرى من أهم الوظائف الموكلة للبحارة على متن السفن - فكما سبق القول - أن البحارة يوزعون إلى نوبات و من بين هذه الفئات نجد فئة مكلفة بالتسيير ،

فإذا كانت القيادة تشكل شريان الحياة للرحلة البحرية فإن التسيير هو القلب النابض للرحلة

(1) المرسوم التنفيذي 143/02 المؤرخ في صفر عام 1423 الموافق 16 أبريل سنة 2002، يحدد الشهادات و شهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية و شروط إصدارها.

(2) وردت هذه الوظائف في الفقرة د من المادة 03 من المرسوم التنفيذي 143/02 السالف الذكر.

البحرية.

وظيفة التسيير على متن السفينة تشمل نسبة الماكينات و كذا تسيير محطات الاتصالات اللاسلكية.

**1/ تسيير الماكينات**

إذا تعلق الأمر بتسيير الماكينات فإن الوظائف في هذا المجال ترتب من أبسط وظيفة إلى عقدها إن وجد:

- وظيفة تسيير المحركات الخاصة بالسفن التجارية و المحركات الكهربائية الخاصة بسفن الصيد.

- وظيفة ملاح بحري: و يوجد هذا الأخير في غرفة الماكينات للسفن التي تعادل قوة جهاز الدفع الرئيسية لها 750 كيلوواط أو فوقها.

- وظيفة ضابط: وظيفة الضابط تتم بالزينة في غرفة الماكينات و هي أصناف :

أ/ ضابط ميكانيكي: يوجد على متن السفن التي تكون قوة جهاز الدفع الرئيسية فيها 6000 كيلوواط أو فوقها أو تقل عن 6000 كيلوواط.

ب/ ضابط: يوجد على متن السفن التي تكون قوة جهاز الدفع الرئيسية فيها 750 كيلوواط .

- وظيفة ميكانيكي: هذه الوظيفة هي الأخرى تتم بالزينة و تشمل وظيفتين:

**1/ ميكانيكي ثان:** في السفن التي تقل قوة جهاز الدفع الرئيسية فيها إما 3000 كيلوواط أو 6000 كيلوواط ، أو تعادلها أو فوقها.

**2/ ميكانيكي رئيسي:** يوجد على متن السفن التي تكون قوة الدفع الرئيسية فيها تقل عن 6000 أو 3000 كيلوواط ، أو 750 كيلوواط.

**2/ تسيير محطات الاتصالات اللاسلكية:**

تندرج ضمن هذا الاختصاص وظيفتان أساسيتان و تشترط كل وظيفة شهادة صادرة

من الوزير المكلف بالمواصلات السلكية و اللاسلكية و هذا بعد أخذ رأي الوزير المكلف

بالبحرية التجارية و الوظيفتان هما<sup>11</sup>:

أ/ وظيفة بحار مكلف براديو برقي على متن سفن خارج تلك التي احتوتها الاتفاقية الدولية لسنة 1974 و الواردة بشأن إنقاذ الحياة البشرية في البحر.

ب/ وظيفة تشغيل الاتصالات اللاسلكية: ضمن هذه الوظيفة توجد وظائف أخرى فرعية تعتمد على نوعية الاتصالات اللاسلكية الموجودة على متن السفن و هذا كله يجد أساس له في نوع الملاحة المتبع:

1/ ملاحه محدوده: و تقوم هنا وظيفة تشغيل الاتصالات اللاسلكية على متن سفن تدخل في إطار الاتفاقية الدولية لسنة 1974 و الواردة بشأن إنقاذ الحياة البشرية في البحر.

2/ ملاحه دولية: يقوم بها المكلف بوظيفة تشغيل الاتصالات اللاسلكية على متن سفن تدخل في إطار الاتفاقية الدولية لسنة 1974 و الواردة بشأن إنقاذ الحياة البشرية في البحر، و هذه الملاحة تضم هي الأخرى نوعين من الوظائف:

\* وظيفة تشغيل الاتصالات اللاسلكية الالكترونية من الدرجة الأولى على متن سفن تدخل في إطار الاتفاقية الدولية لسنة 1974 و الواردة بشأن إنقاذ الحياة البشرية في البحر.

\* وظيفة تشغيل الاتصالات اللاسلكية الالكترونية من الدرجة الثانية على متن سفن تدخل في إطار الاتفاقية الدولية لسنة 1974 و الواردة بشأن إنقاذ الحياة البشرية في البحر.

:

(1) المادة 04 من المرسوم التنفيذي 143/02 - السالف الذكر - و تشترط المادة بالنسبة لوظيفة القيادة و حتى تسيير الماكينات ، حصول البحار على الشهادة من الوزير المكلف بالبحرية التجارية.

إن العرف الجاري به العمل في المجال البحري يفرض وجود أداة صالحة للملاحة البحرية و مستوفية لجميع المعايير و الشروط التقنية و الفنية و كذا القانونية، كما يحتم وجود طاقم لتسيير هذه الأداة و العمل على إنجاز العمل البحري بكل ما أوتي من كفاءة و خبرة و حتى تكوين في هذا الصدد.

فالطاقم الكفاءة له دور فعال في النشاط البحري لما يقدمه من خدمات سواء تعلقت هذه الخدمات بالجانب الفني و ما تتطلبه الحاجة في هذا المجال ، أو تعلقت بجانب التسيير و الذي لا يمكن أن يتم إلا بوجود ذوي الشأن من أصحاب الاختصاص.

و لا يمكن إنكار دور و فعالية الطاقم البحري من رب العمل و العمال ، في إنجاز علاقة الاستخدام إذا ما راعوا الأنظمة و الفوانين المفروضة عليهم.

و تبرز فعالية الطاقم البحري من خلال تلك الأهمية المتعلقة بالعنصر البشري و الأخرى المتعلقة بالجانب التقني، هذه الأخيرة التي لا يمكن إهمالها في العمل، و هي عبارة عن مجموع ما يوفره هذا الأخير للرحلة البحرية المنزعة عنها.

و من هنا قسم هذا المبحث إلى مطلبين كما يلي:

:

ما يلاحظ اليوم أنه رغم التكنولوجيا المستعملة في ميدان الملاحة البحرية، إلا أن الأخطاء و الحوادث لازالت تسجل بنسب متفاوتة، و يرجع الفقهاء ذلك إلى عوامل أغلبها من صنع الإنسان. فهناك من يرى أن التغيرات المستمرة في شروط استغلال السفن هي التي



شجعت على ارتفاع الحوادث البحرية<sup>12</sup> و بالتالي ، فإن الجانب البشري قد ترك بصمته في هذه الحوادث، إذ سجلت الإحصائيات الحديثة نسبة 75 إلى 90 بالمائة من الأخطاء البحرية أصلها خطأ الطاقم.

غير أنه لا يمكن الإنكار أن هناك عوامل عديدة قد تدفعه إلى ارتكاب مثل هذه الأخطاء ، و هذه العوامل قد تفرضها ضغوطات العمل و هو ما سنحاول توضيحه في الفروع الثلاثة التالية:

:

يجب على المجهز رب العمل السعي إلى التقليل من الأعباء التي تصيب البحار العامل و هو في عرض البحر ، فمن المعروف أن البحار يتعرض لمجموعة من الضغوطات تفرضها عليه في الغالب الطبيعة القاسية التي يوجد بها و من أهم هذه الضغوطات مشكلة العياء التي تمس نفسيته أو ما يعرف بحالة الإرهاق النفسي الذي يعيشه البحار والذي يؤثر سلبا على العمل المراد تنفيذه، هذا الإرهاق النفسي يختلف مصادرهم و يتعدد أسبابه و على كل مجهز التصدي لها .

### أولاً: الإرهاق النفسي

تتفق مختلف التشريعات العمالية على وضع قواعد قانون العمل موثقة، حرس العديد من المسائل و من أهم هذه المسائل تلك القاعدة القانونية التي تفرض على المستخدم توفير بيئة ملائمة للعمال قصد تسهيل العمل الذي أوجدوا من أجله، خاصة إذا ما تعلق الأمر باستخدام عمال في مناطق نائية معزولة عن المناطق العمرانية كعمال المناجم البترولية<sup>13</sup> التي توجد أغلبها في الصحراء ، فهنا يكون من الواجب على المستخدم رب العمل تسهيل و

(1) هذه الإحصائيات وردت في رسالة دكتوراه ل:

تأمتين ظروف العمل ، و إذا ما حاولنا إسقاط هذه القاعدة على علاقة الاستخدام البحري نجد أن هذا الواجب هو أحد الالتزامات الأساسية<sup>14</sup> للمجهز رب العمل.

و لعل أهم غاية تهدف إليها هذه القواعد، هي التصدي لظاهرة الإرهاق النفسي الذي يتعرض له العمال البحريون و الذي غالبا ما يتسبب في الكوارث كالتصادم و غيره من الحوادث البحرية، الأمر الذي كان مرجعه في السابق إلى المجال التقني ، معنى ذلك أن الحوادث البحرية كانت ترجع أغلب أسبابها إلى أداة الملاحة البحرية ، فكان ينظر إليها من خلال صلاحيتها الملاحة تركيزا على إنشائها ، و درجة حمولتها، و تجهيزها مما دفع بالمجتمع الدولي إلى التفكير في إيجاد حلول انصبت كلها حول السفينة فتوالت الاتفاقيات الدولية في هذا الشأن و وضعت العديد من القواعد لتحقيق أمن و سلامة السفن منها الاتفاقية الدولية لمستويات التدريب و الشهادات لسنة 1978، و الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار و التي تضمنت أهم مبدئين ارتكزت عليها الملاحة البحرية الدولية و هما الحد الأدنى للتقييم الأمني، و الثاني يخص تولى إدارة السلامة البحرية.

غير أن التسير الجيد في المجال التقني لم يمنع من وقوع بحوادث البحرية التي يزداد عددها يوما بعد يوم مع الاستعمال المتزايد للرحلات البحرية، و أتى أثبت الواقع العملي فيها ، أن العنصر البشري هو الدافع الأساسي لهذه الحوادث و هو المساهم الأول في تفاقمها<sup>15</sup>

و سعيا للتقليل من هذه الحوادث، أبرمت تشريعات دولية عديدة في هذا الخلد و

حيث ركزت أغلبيتها على الإرهاق النفسي الذي يتعرض له الطاقم البحري.

(1) هاني دويدار – النظام القانوني للسلامة و الصحة في مجال النقل و خاصة النقل البحري - دار الجامعة الجديدة للنشر 2002 ،صفحة134 .

(2) و هذا ما سنحاول توضيحه بالتفصيل في الفصل الثاني من خلال الحديث عن التزامات رب العمل.

(3) محمد عبد الفتاح ترك – التصادم البحري و دور العنصر البشري في وقوعه - دار الجامعة الجديدة للنشر-صفحة149 .

و تعتبر الاتفاقية الدولية لمستويات التدريب و ضباط الوردية من أهم الاتفاقيات التي تعرضت لمشكلة الإرهاب، فعالجتها من خلال تحديدها لساعات الراحة بدل تحديد ساعات العمل- التي يجب أن يخلد لها العامل البحري و هو على متن السفينة.

و هذه الاتفاقية لحقتها بعض التعديلات مست على وجه الخصوص البنود الخاصة بساعات العمل و ساعات الراحة كما هو الشأن في معاهدة "صولاص" و تعرف ب: "solas"<sup>16</sup> و كذا اتفاقية العمل الدولية التي أكدت في قواعدها على العمل بالنسبة للعمال

البحريين، و التي رأيت أنه لا يمكن أن تتحسن هذه الظروف إلا من خلال تنظيم ساعات العمل.

و قضية « world prddinqy » تعتبر أكبر دليل على أهمية سمام العنصر البشري في وقوع الحوادث البحرية حيث جنحت السفينة و قررت بلائ سلامة النزل أنه يحتمل رجوع سبب هذا الحادث إلى ضعف تقدير ربان السفينة الصهرجية الذي أصيب بالإرهاق الشديد مما أفقده الحكمة في اتخاذ القرار و مرجع ذلك هو مكوث الربان ما يزيد عن 10 ساعة بغرفة القيادة.

### ثانيا: أسباب الإرهاب النفسي

قد تتدخل عوامل عديدة تكون سببا لتعرض العامل للإرهاق أو ضعف القدرة على التحكم في التصرفات خاصة تلك المتعلقة بالوظيفة الفنية على متن السفينة، و بالتالي تكون السفينة أكثر عرضة للحوادث البحرية، و هذه الأسباب منها ما هو متعلق بشخص البحار، و منها ما هو خارج عن البحار و عليه يمكن تقسيم هذه الأسباب إلى أسباب نفسية و أخرى

(1) تعتبر هذه المعاهدة الاتفاقية الأكثر أهمية لحماية السفن التجارية و أول نسخة منها كانت عام 1914 بعد غرق التيتانيك ، و تصف هذه المعاهدة عدد قوارب النجاة و معدة الطوارئ و اجراءات السلامة بما فيها الرقابة اللاسلكية المستمرة و تم تبني نسخ معدلة من هذه الاتفاقية في أعوام 1929-1948-1960-1974 و تعد اتفاقية 1960 التي تم تفعيلها عام 1965 أول منجزات منظمات الملاحة الدولية في سنة 1988 و بناء على تعديلا لوائح اللاسلكي الدولية في 1987 تم استبدال شفرة مورس بالنظام الملاحي العالمي لإنذار السلام و بدأ تنفيذها في 1992، و توفر منظمة الملاحة الدولية تقسيم المناطق البحرية حسب نوعها.

خارجية متعلقة بالعمل و ظروفه.

## 1/ الأسباب النفسية:

غالبا ما تنحصر هذه الأسباب في النوم سواء بفقده أو التقليل منه أو النوم في غير أوقاته<sup>17</sup>، ويعتبر هذا السبب من أهم المشاكل التي يعاني منها العمال الذين تعرف ظروف عملهم ما يسمى بالعمل بالمناوبة ، مثلا عمال المستشفيات ، أعوان الأمن و الحراسة لا سيما العمال البحريون باعتبار عملهم المجال الأكثر عرضة للمناوبة فإن عدم أخذ القسط الكافي من النوم يترتب عنها على راحة العامل مما يعرضه إلى الإرهاق الذي تزداد حدته كلما امتدت المدة الزمنية لحاجته إلى النوم، بحيث لا يمكن تعويضها إلا بالخلود التام للراحة لفترة زمنية طويلة.

و يرى الأستاذ "محمد عبد فتاح نرك" أن أسباب فقد النوم لا تكون فقط أثناء العمل إذ أن أوقات راحة الطاقم البحري قد تضيق في الليل و اللعب بحيث تمر ساعات طويلة دون الشعور بمرور الوقت، و من ثم يمضي الوقت مخصص للراحة، فيضطر العامل إلى استئناف عمله مباشرة ، و هو في حالة انزعاج شديد.

و لمعالجة هذا المشكل سعت المنظمة البحرية الدولية إلى توزيع ترات العمل بما يتناسب و فترات النوم للرجل العادي و تبنتها معظم الدول في نظامها البحري الداخلي منها الجزائر، حيث كان التنظيم كما يلي : المدة الفعلية للعمل هي (08) ثمانية ساعات يوميا (06) ساعات متتالية على السطح و أكثر من (05) خمس ساعات متتالية على المكبات، في العهال يمثل الملاح لسنة (06) ساعات متواصلة للراحة، و هذا حسب ما جاءت به المادة 29 من المرسوم التنفيذي 102/05 السالف الذكر.

## 2/ الأسباب الخارجية:

(1) النوم هو من أهم الأسباب التي تؤثر على البحار العامل ، غير أنه ليس بالسبب الوحيد ، إذ أثبتت الدراسات الأخيرة في علم الاجتماع أن ذلك الضغط النفسي الذي يمارس على العامل ، هو الآخر يؤثر على مردودية العمل ، إضافة إلى البعد عن العائلة لأيام قد تطول، الحاجة إلى رفقاء، وكما سبق القول ، أن أغلبية أعضاء الطاقم من جنسيات مختلفة مما تعهد معه لغة التواصل فيما بينهم.

نظرا لطول مدة الرحلة البحرية و ما يستغرقه مكوثها داخل المياه بعيدا عن اليابسة و هو ما يجعل ظروف العمل صعبة و مرهقة ، بحيث تزداد حاجة العامل إلى بعض الخدمات الاجتماعية ، الصحية ، و الطبية مما يعكس صفو النشاط داخل البيئة البحرية و ثم يساهم بقدر كبير في الإرهاق النفسي للعامل، هذا من جهة.

و من جهة أخرى، فإن الطبيعة البحرية القاسية التي تحمل مزيج بين البرودة القاسية - شتاءا- و الحرارة المرتفعة - صيفا- ، تؤدي في الغالب إلى نوع من التكاسل و التماطل في تأدية المهام، و حتى و إن أنجزت هذه المهام إلا أنها تتم بصفة روتينية نظرا للتكرار اليومي لنفس العمل و التعمد التلقائي على ممارسة نفس النشاط التلقائي من قبل العامل، مما يؤثر سلبا على مردودية العمل ، و أمام هذا الوضع يحاول العامل بذل قصارى جهده الذي قد يصل إلى درجة التكلف و الإجهاد ، و هو ما يؤدي في أغلب الأحيان إلى عكس ما هو مرجو<sup>18</sup>.

ولا شك أن هذه الظروف كلها قد تدفع بعض البحري إلى البحث عن مخرج فيضطر إلى استهلاك الخمر و المواد المخدرة ظنا منه أنها مخرجه من الإرهاق<sup>19</sup>.

و كحل لمشكلة الإرهاق ، و مادامت فدية العمل طاعة هم فيجب الإهتمام بها عن طريق تطوير التشريعات المتعلقة بهم لرفع كفاءتهم و مهنتهم و رغبهم في إعطاء المزيد من الجهد و العمل، من أجل تحقيق الأهداف المرجوة<sup>20</sup>، و ذلك ليس أن رحلة بحرية آمنة و سلامة الطاقم و سلامة السفينة و بلوغ الهدف الذي أوجدت لأجله الرحلة ككل.

:

(1) قد يرجو العامل من وراء مضاعفة العمل الزيادة الايجابية في النتيجة لكن ما يلاحظ هو العكس، أي تكليف النفس فوق طاقتها مما ينقلب سلبا على العمل المقدم.

(2) محمد عبد الفتاح ترك - التصادم البحري و دور العنصر البشري في وقوعه- المرجع السابق- صفحة152.

(3) مدحت حافظ إبراهيم -شرح قانون التجارة البحرية الجديد- المرجع السابق-صفحة 06 .

إن الحديث عن رحلة بحرية آمنة و سالمة، يقتضي حتما التطرق إلى جنسية البحار و العمال البحريون الساهرون على إنجاز هذه الرحلة. لما لها من دور هام في عقد الاستخدام البحري و الملفت للانتباه أن موضوع جنسية البحار هو مثار جدل بين ما هو منصوص عليه في القانون، و ما هو ملحوظ في أرض الواقع العملي، ذلك أن الدول تتدخل عن طريق تنظيمها لجنسية البحار في عقد الاستخدام البحري ، و تعتبرها شرطا أساسيا و ضروريا للعمل على السفينة التي تحمل رايتها بمقتضى قواعد قانونية آمرة بغرض تحقيق خدمة بحرية جيدة. غير أنه من جهة أخرى تعمل على تقييد حرية المستخدم رب العمل من أي تدخل لضبط نظام الجنسية داخل السفينة لتحسين ظروفه التجارية.

غير أن الواقع العملي، قد أثبت أن الاقتصاد الوطني لأي دولة، أصبح يقاس بالنظر إلى ميزانها التجاري الذي أصبح يقوم أساسا على تبادلات تجارية خارجية غالبا ما تتم عن طريق البحر، و بالتالي أصبح الجانب يبراز على البحارة، خاصة الأجانب بحكم أجرهم الزهيد، و هؤلاء الأجانب قد لا تتوفر فيهم أدنى مستويات التدريب أو التأهيل سواء العلمي أو الفني.<sup>21</sup>

و هذا الاختلاف يشمل العادات ، التقاليد، التفكير و بالتالي التكوين الشخصي للإنسان مما يصعب معه التعامل فيما بينهم نظرا لاختلاف وسيلة التواصل المنتمية إلى اللغة ، الأمر الذي يولد السبب الأساسي لتحقيق التباين و الاختلاف في تسيير السفينة، و الوصول بها إلى الوجهة المرجوة، و أمام انعدام الانسجام بين الكفاءات المهنية للعمال ، يبقى السبيل الوحيد أمامهم هو الانشغال بأمور اللهو و اللعب و بجانب التسلية الشخصية مما يولد الانطوائية

التي يعتمدها كل بحار تاركا وراءه أمور العمل.

(1) أغلب هؤلاء البحارة الأجانب هم من أصل إفريقي ، و هذا بسبب سوء معيشتهم في الوطن الأم و الذي يقابله الحاجة إلى العمل بأي ثمن يعرض عليهم.

ومن هنا تفضل الدول عادة منح وظائف من درجة متدنية و بتعويض زهيد لعمال أغليبتهم ذات كفاءات عالية<sup>22</sup>.

و المجهز- رب العمل- بإيرامه عقود استخدام مع بحارة مختلفي الجنسية أغليبتهم من دول العالم الثالث بقصد استخدامهم على متن سفينته ، يراعي في ذلك مصلحته الشخصية و المتمثلة في تطوير نشاطه على مستوى السفينة دون مراعاته لما قد ينجم عن هذه الطريقة من مخاطر قد تصافى الرحلة البحرية.

:

قبل سرد بعض الأمثلة من نيك الأخطاء التي يرتكبها أشخاص علاقة الاستخدام البحري لا بد من الإشارة إلى أن هذه الأخطاء قد ترتكب من طرف رب العمل ، أو من يحل محله في حالة غيابه أو في حالة التفويض ، كما قد ترتكب من طرف العمال.

والخطأ كما عرفته القواعد العامة هو ذلك الإخلال بواجب يفرضه القانون و العدالة المهنية، و القانون البحري قد فرض على رب العمل و العمال البحريون مجموعة من الواجبات القانونية يتعين عليهم الالتزام بها عند إبرام عقد لاستخدام البحري. وبالإسقاط القواعد العامة التي عرفت الخطأ نرى أنه لا يمكن أن ننسب لأحد من أفراد الطاقم خطأ إلا عند إخلاله بواجبه و التزامه القانوني الذي جاء في شكل قواعد قانونية أمرة كان الغرض منها تقييد حرية المستخدم رب العمل في فرض بعض القواعد التي تسائر مصلحته الخاصة متجاهلا بذلك مصلحة العمال ، و مصلحة الرحلة ككل ، و هو ما

يتضح جليا من خلال نصوص القانون البحري الجزائري إذ نجد مثلا المواد - من 415 حتى

(1) بوكلي حسين شكيب "المرونة في عقد العمل كوسيلة لتحقيق الشغل الكامل" دراسة مقارنة بين القانون الجزائري و الفرنسي و

المصري- رسالة دكتوراه جامعة الجليلي ليايس سيدي بلعباس - السنة الجامعية 2009/2008 .

(2) أغلب القوانين تركت للمجهز إمكانية أن يفوض شخصا آخر يحل محله في بعض الحالات و المشرع البحري الجزائري أجاز إمكانية

هذا التصرف من خلال ورود المادة 588 في تشريعه البحري.



427 المتعلقة بالتزامات رجال البحر و كذا المواد 428 حتى 432 الخاصة بالمجهز - فأغلبها عبارة عن قواعد أمره و الإخلال بها يعتبر خطأ بل إخلالا بالتزام قانوني يترتب عنه جزاء قانونيا وفقا للقواعد العامة.

- و تجدر الإشارة إلى أن التزامات البحارة هي عبارة عن قواعد يتعين الالتزام بها أثناء الرحلة البحرية وفي حالة مخالفتها يقوم الخطأ كما قد يقوم الخطأ في حالة التطبيق غير الصائب لهذه القواعد و من جهة أخرى، يلاحظ أن أغلب الحوادث البحرية كالتصادم مثلا تكون نتيجة لأخطاء سواء كانت أخطاء نية ق بها الأفراد<sup>24</sup> ، أو أخطاء تقنية متعلقة بأداة الإبحار و هي السفينة<sup>25</sup>.

و من بين هذه الأخطاء نجد تعيين بحار لا يتوافر على الأهلية المطلوبة ، أو تكليف بحار بعمل غير ذلك الذي كونه فيه أي منصب يخالف اختصاصه دون توافر حالة الضرورة أو حالة الاستعجال التي نصت عليها المادة 4.6.6 من القانون البحري الجزائري، كما أن تكليف الطاقم بعمل يفوق ساعات العمل العادية يعتبر خطأ كذلك لأنه يساهم في إرهاقه البدني و النفسي.

هذا و إذا ما رفض البحار العمل الذي يقدم إليه يكون قد ارتكب خطأ ، و هذه المسألة يمكن القول أنها قاعدة عامة تخص جميع مجالات الحياة فإذا رفض قاضي الحكم في نزاع

(1) اخطاء الأفراد قد تكون من العمال كما قد تكون من المجهز و من أمثلة أخطاء هذا الأخير عدم اعتماده على عقد كتابي لاستخدام البحارة ، كما يمكن للربان الاعتماد على خبرته الشخصية و عدم الاستعانة بالمرشد و هنا يسجل على أنه خطأ من طرفه.  
(2) في هذا الشأن ورد حكم

cour d appel de rennes (ch .soc) 04 janvier 1984 « contrat de travail maritime » :

"en l'espèce la demande étant formée par un second capitaine en raison de son licenciement pour fautes professionnelles la juridiction prud'homme est incompétente l'armateur n'ayant ni son siège social ni une agence dans un port l'administrateur des affaires maritimes et le tribunal d'instance compétents sont donc ceux du port d'attache du navire".

عرض عليه يكون أمام خطأ و جريمة إنكار العدالة نفس الأمر بالنسبة للمجال البحري إذ تقضي المادة 418 فقرة ب من القانون البحري الجزائري أنه على البحار أن يقبل العمل على متن أي سفينة تابعة للمجهز و ذلك حسب أهليته و رتبته.

:

يمكن دور الطاقم البحري في إنجاح علاقة الاستخدام البحري، في الأحكام الخاصة المجال التقني الذي يحرص رب العمل على توفيره من خلال الوسائل التقنية خاصة ما تعلق

منها بأداة الملاحة البحرية<sup>26</sup>، من حيث العمل على التأكد من صلاحيتها عن طريق المراقبة

الدورية لها و المراقبة حتى قبل البدء في الرحلة وكذا من خلال تجهيز هذه الأداة من تلك المستلزمات الضرورية خاصة ما تعلق منها بجانب الصحي و الذي يحتاجه الطاقم البحري و كل ما يكون على متن السفينة، و لقد سبقت التكنولوجيا المتطورة كل تلك الأخطار العشوائية المتوقعة في الملاحة البحرية و لم يبقى ما ريب العمل سوى العمل على تطبيق هذه التكنولوجيا و التقنيات التي جاءت بها لضمان رحله بحرية آمنة.

و من هنا، وجب على رب العمل البحري أن يهتم على وجه الخصوص بالمجال التقني و ينحصر هذا المجال في عنصرين أساسيين و هما: صلاحية السفينة الإبحار (الفرع الأول) و تجهيز السفن طبيا (الفرع الثاني).

:

إن ضمان تحقيق رحلة بحرية آمنة، أصبح ضرورة حتمية تنادي بها جل الدول حتى تضمن السلام للأشخاص، و الحمولات التي تكون على متن إحدى سفنها خلال رحلاتها

(1) إن التركيز كل التركيز على السفينة فهي بمثابة القلب للرحلة البحرية، فإذا عطلت، عطلت الرحلة ككل، حتى و لو توافرت على الطاقم الكافي، فالرحلة تشل إذا شلت أدواتها.

## البحرية .

و الأمان المطلوب لا يمكن أن يتحقق إلا من خلال الموازنة بين الجانب البشري و ما يتطلبه من كفاية عددية و تأهيل فني منصوص عليهما قانوناً<sup>27</sup> ، و الجانب التقني الذي يتطلب هو الآخر تقنيات و معايير معترف بها عالمياً.

كما أصبحت القاعدة العامة لصلاحيحة السفينة للإبحار لا تكمن في استيفائها لتلك الشروط الأساسية المطلوبة للسفن انطلاقاً من تعريفها وصولاً إلى اللوازم المادية<sup>28</sup> و إنما في درجة التصنيف ، حيث باتت الدول تفضل شهادات من درجات مختلفة تمنح من طرف شركات عالمية مخصصة لهذا الغرض، و ذلك لإعفاؤها من مسؤوليتها إذا ما وقع خلل.

وفي هذا الخصوص، فإن شركات التصنيف تمنح هذه الشهادات انطلاقاً من لمراقبة التقنية التي يقوم بها خبراء مختصون في هذا المجال و يعملون لصالح هذه الشركات، و تكمن مهامهم في المراقبة التقنية للطريقة بناء السفن و التأكد من الصيانة و التجهيز المناسب للإبحار. و يعتبر هذا الشرط أساسياً في الحرائر إذا ما أمر به الوزير المكلف بالبحرية التجارية ، كما تمنح الشهادات استناداً إلى معايير عديدة فقد تمنح للسفن الناقلة للمسافرين كما تمنح لطريقة بناء السفن ، هنالك أيضاً شهادات السلامة خاصة بمعدات التجهيز و أجهزة المواصلات البرقية اللاسلكية و أجهزة المواصلات الهاتفية اللاسلكية لسفن الحمولة و يتم هذا كله كما سبق القول وفق شروط يحددها الوزير المكلف بالبحرية التجارية<sup>29</sup>.

والجدير بالملاحظة أن شهادات الصلاحية لا تكفي لوحدها لاعتبار السفينة جاهزة للإبحار بل يجب أن تتوافر على مجموعة أخرى من الشروط إلى جانب تلك الشهادات ،

(1) يختلف ذلك حسب قانون كل دولة ، أما الجانب البشري فنقصد به الطاقم البحري الذي يعمل على متن السفينة و الذي سبق شرحه بإطناب في الفصل الأول من هذا البحث.

(2) نغني باللوازم المادية تلك الشروط الواجب توافرها في السفينة و التي شملتها المادة 13 من القانون البحري الجزائري

(3) وهي شروط و مبادئ احتوتها المادتان 226-246 من القانون البحري الجزائري.

و هذه الشروط عددها المادة 223 من القانون البحري الجزائري بقولها: "لا يمكن استخدام السفينة للملاحة البحرية إذا لم تتوفر فيها شروط الأمن المقررة خاصة فيما يلي:

أ- بناؤها و عدتها و آلتها و التجهيزات الموجودة على متنها و كذلك وسائلها الخاصة بالإشارات و الإنقاذ و إخماد الحريق

ب- الطفو و الثبات و خطوط الشحن

ج- أجزاء الدفع و القيادة

د- عدد أفراد الطاقم و أهليتهم المهنية

هـ- الشروط الأخرى الخاصة بسلامة الملاحة و سلامة الأرواح في البحار"

واستنادا إلى قاعدة أن لكل شرط استثناء، فقد تعفى بعض السفن من إحدى الشهادات كشهادة سلامة التجهيز إذا ما توافرت على باقي الشروط اللازمة للإبحار و كما أن هذه الشهادات لا تمنح بصفة أولية بل هي مبنية بصفة زمنية تختلف حسب اختلاف كل شهادة ، كما يمكن تمديد بصفة قانونية استثناء ذلك في حالة انتهاء الرحلة و السفينة لازالت في عرض البحر .

نظرا للطبيعة الخاصة للرحلة البحرية و ما يميزها من حفاوة المخاطر و طول أمدتها مقارنة بتلك الرحلات التي تتم في اليابس، فإن هذه الظروف تتطلب احتياطات خاصة لا سيما فيما يتعلق بأمن المبحرين و صحتهم، مما يستوجب توفير سفن مجهزة طبيا و ذلك لضمان سلامة الأشخاص الموجودين على متنها، مسافرين كانوا أو أفراد الطاقم العامل عليها.

و تجهيز السفن طبيا يقاس بمدى فعالية الطاقم في إنجاح الرحلة البحرية لأن السفن غير مجهزة بالعتاد الطبي أو تلك التي لا تحتوي على العناصر المختصة في المجال الصحي من أطباء و أدوية و إسعافات أولية، يعول عليها لضمان رحلة بحرية آمنة .

و الاهتمام بالصحة البحرية قديم قدم الرحلات البحرية إذ يعتبر أهم مسألة اهتمت بها

التشريعات القديمة، إن اللائحة الفرنسية للتجارة البحرية لعام 1681 تضمنت أحكاماً خاصة تشير إلى ضرورة تواجد طبيب و توافر أدوات طبية و أدوية على متن سفن أعالي البحار<sup>30</sup> - القانون الفرنسي باعتباره مصدر اقتباس أغلب التشريعات الدولية و منها التشريع البحري الجزائري الذي تأثر كثيراً بمبدأ الصحة البحرية قد عالج المسألة في أكثر من مادة إذ أنه خول اختصاص مراقبة مدى توافر الصحة من عدمه و كل ما له علاقة بسلامة الأرواح<sup>31</sup> البحرية إلى لجنة مركزية للسلامة و كذلك لجان محلية للتفتيش، كما نلاحظ أيضاً أن المشرع الجزائري وضع على عاتق المجهز مسؤولية اتخاذ جميع العلاجات الطبية الضرورية لبحار سواء كان ذلك على متن السفينة و هي بصدد الرحلة أو مكوثها في الموانئ الأجنبية و هذا حسب ما جاءت به المادة 429 من القانون البحري الجزائري هذا و يقصد بالزامية المجهز بعلاج البحار خلال الرحلة البحرية، أنه لا بد من توافر وسائل العلاج على متن السفينة أي يميزها طبيياً و ما المادة 445 من القانون البحري الجزائري إلا تأكيد على ما سبق قوله ففصحت بأن "كل سفينة غير مزودة بطبيب، يجب أن تجهز بصندوق للأدوية من نوع ملائم و مرفق بتعليمات مفصلة" و يجب أن يكون طاقم كل سفينة مخصصاً من طرف المجهز في ميدان الإسعافات الأولية".

و مفاد ذلك أن المشرع الجزائري، كبيراً من أسس بحوث الدولية اهتم بسلامة الأشخاص على متن السفن عن طريق تأكيده على ضمان الصحة البدنية و التي لا يمكن أن تتم إلا عن طريق تجهيز السفن طبيياً. غير ما يلاحظ على المشرع الجزائري أنه لم يشترط إقامة مستشفى على متن السفن على غرار بعض التشريعات، وإنما اكتفى بوجود طبيب على متن السفينة، و في حالة غيابه يعوض بصندوق الأدوية أو ما يعرف بالإسعافات الأولية، و هو ما عيب على المشرع الجزائري لأنه فتح الباب أمام المشاكل الطبية ذلك أن وجود

(1) هاني دويدار- النظام القانوني للسلامة و الصحة في مجال النقل خاصة النقل البحري- المرجع السابق- صفحة 101.

(2) نص القانون البحري الجزائري على ذلك في المادة 235 منه بقوله "من أجل تطبيق أحكام هذا الأمر و الاتفاقيات الدولية الخاصة

بسلامة الملاحة البحرية و المحافظة على الأرواح في البحر و الصحة و صلاحية السكن و ظروف العمل على متن السفن، تنشأ لجنة

مركزية للسلامة و كذلك لجان محلية للتفتيش".

الأدوات دون مسيرها في أي مجال لا يجدي نفعا إذ أن تقديم العلاج من طرف أشخاص لا تتوافر فيهم صفة طبيب، لا تخلو من الإهمال و التقصير، و من ثم لا يحقق الأهداف المرجوة من العلاج.

و صفوى القول أن، أفراد الطاقم البحري يلعبون دورا أساسيا في إنجاح الرحلة البحرية للوصول بالسفينة إلى بر الأمان، أما رب العمل و انطلاقا مما توصلنا إليه ، نرى أن مركزه ليس ثابتا بل يتغير و صفته تتبلور من مجهز مالك إلى مجهز مستأجر، و السبب في هذا التغيير من أنه تقل كاهله بالمسؤولية الملقاة على عاتقه و التي تترتب عليها عقوبات متعددة و متنوعة تكون مخففة حيناً و مشددة في أحيان كثيرة .

أما العمال البحريون فهم أصحاب المركز الضعيف، غير أن هذا الضعف لا يبرر أي خطأ أو تهاون منهم فقد فُرت في حقهم أحكام صارمة في حالة الإهمال و التقصير .

ثم أكدنا على أهمية العلاقة التي تربط أعضاء الطاقم بأداة إبحارهم و من على متنها ركابا كانوا أو بضائع و مدى قدرتهم في الحفاظ عليها و صيانتها.

:

يؤدي النشاط الملاحي الذي يقوم على عقد الاستخدام البحري دور كبير في إنعاش الاقتصاد القومي لأي دولة ، و يرتبط هذا الدور حسب التكييف القانوني الذي يمنح لعقد الاستخدام البحري و الذي يختلف من دولة إلى أخرى<sup>32</sup>

مهما اختلفت التعريفات المقدمة لعقد الاستخدام البحري إلا أنها تشترك في أنه يمتاز بنوع من الاستقلالية ، غير أن هذه الاستقلالية ليست مطلقة ، إذ أنه يبقى تابعا للقواعد العامة يستمد بعض أحكامه منها في المسائل التي لا يرد بشأنها قواعد خاصة في القانون البحري. و ذاتية عقد الاستخدام البحري تتجاوز إبرام العقد لتشمل آثاره، إذ تنشأ عنه مجموعة من الالتزامات يترتب عن الإخلال بها قيام المسؤولية، كما أن عقد الاستخدام البحري ينقضي بطرق مختلفة بحسب الظروف المحيطة به.

و هو ما نحاول توضيحه في المباحث الثلاثة الواردة على الشكل التالي:

المبحث الأول: ذاتية عقد الاستخدام البحري.

المبحث الثاني: آثار عقد الاستخدام البحري.

المبحث الثالث: انقضاء عقد الاستخدام البحري.

:

---

(1) لكل دولة تعريف خاص بها يتعلق بعقد العمل البحري و هذا ما قال به :



رغم أن عقد الاستخدام البحري هو في الأصل عقد عمل إلا أنه يمتاز بنوع من الذاتية خصته عن باقي عقود العمل البرية، وتشمل هذه الذاتية نشأته وطريقة إبرامه و محتوياته و كذا خصوصية أطرافه.

كما تتمثل الذاتية أيضا في نفاذ هذا العقد سواء من حيث نطاق تطبيقه أو طرق إثباته.

:

إن تكوين عقد الاستخدام البحري لا يخرج عن القواعد العامة الخاصة بتكوين العقد بوجه عام أو تكوين عقود العمل البرية بوجه خاص. أما من حيث النشأة، فإن عقد الاستخدام البحري له ذاتية خاصة في هذا المجال نفس الأمر بالنسبة للخصائص.

و يرجع الفقهاء ذاتية هذا العقد من حيث نشأته إلى عدم اعتماده على البحر كان وسيلة التواصل بين المجتمعات منذ القدم، و هو ليس ذاتية عقد الاستخدام البحري و تمييزه عن بقية العقود.

أما من حيث الخصائص فمرجعها طبيعة و نوعية المعاملات التي يقو لأجلها العقد و يبرم تنفيذها لها.

و لتوضيح هذه الأمور اعتمدنا التقسيم التالي:

الفرع الأول: نشأة عقد الاستخدام البحري.

الفرع الثاني: أركان عقد الاستخدام البحري.

:

إن عقد الاستخدام البحري ، كما سبق القول ، يعتبر من أقدم العقود عموما فهو قديم قدم الإنسانية ، اعتمدت عليه التجارة الدولية سابقا<sup>33</sup> ثم بدأت تتخلى عنه إلى أن ظهرت سلبيات القطاعات الأخرى كعقود العمل البرية و الاعتماد على الملاحة الجوية ، فتم الرجوع إلى طريق البحري بسبب الآليات و الميكانيزمات المستعملة لضمان أمن بحري.

على أن نكن عقد الاستخدام البحري بدأ يأخذ لنفسه وجهة خاصة ميزته عن تلك العقود البحرية السابقة فتكمن له نشأة من نوع معين ، سواء تعلق الأمر بقواعد المطبقة عليه أو الطرق المعتادة فيها ، فإلى أي مدى تبرز نشأة عقد الاستخدام البحري؟ محاولة منا الإجابة على هذا التساؤل ، اعتدنا التفصيل التالي:

#### أولاً: تعريف عقد الاستخدام البحري

إن غالبية التشريعات الحديثة لم تنص على تعريف عقد الاستخدام البحري، فتولى هذه المهمة الفقه و القضاء إذ قهما تعريفات مختلفة ، انتقدت حيناً و أخذ بها في أحيان أخرى.

فعرّفه المشرع الفرنسي على أنه اتفاق يتعهد بمقتضاه أحد الأطراف بانجاز أعمال

مادية ذات طبيعة حرفية على العموم لصالح طرف آخر و تحبب إشرافه بمقابل نحو بعض.

(1) لا يمكن لأي كاتب الحديث عن العقود عموماً - ومنها عقد الاستخدام البحري باعتباره يقوم على فكرة العقد- دون التلميح إلى تلك العلاقة الوثيقة بينه و بين الازدهار الاقتصادي للدولة ، و هو الأمر الذي أشار إليه الدكتور محمد قبطان في رسالة دكتوراه " النظام القانوني للعقود في القطاع العام " دراسة مقارنة بين القانون الفرنسي و القانون الجزائري " حيث يبرز الكاتب هذه العلاقة قائلاً: "إن الأعمال التعاقدية داخل القطاع العام في الجزائر تزداد أهمية يوماً بعد يوم خصوصاً في الجانب الاقتصادي منها ، دون تهميش الجانب القانوني". و هاهو النص الأصلي:

« l activité contractuelle du secteur public en algerie est devenue de plus en plus importante non seulement du point du économique mais également par son impact juridique..... » page03.

كما عرفه المشرع المصري على أنه ذلك العقد الذي يتعهد بمقتضاه العامل، القيام بالعمل تحت سلطة صاحب العمل أو تحت إشرافه مقابل أجر<sup>34</sup>.

أما المشرع الجزائري فإنه لم يعط تعريفاً لا لعقد الاستخدام البري و لا لعقد الاستخدام البحري بل اكتفى بتبيان مصدر علاقة العمل الفردية إذ اعتبرها تنشأ بموجب عقد<sup>35</sup>. و انطلاقاً من فكرة أن علاقة العمل كان يحكمها في القديم، القانون المدني حيث سميت بإيجار الخدمات<sup>36</sup> يتعين علينا الرجوع إلى ذلك القانون لنستمد منه تعريفاً لعقد الاستخدام البحري وبالرجوع إلى المادة 54 من القانون المدني الجزائري نجد أنها عرفت العقد على أنه: "عقد يلتزم بموجبه شخص أو عدة أشخاص آخرين بمنح أو فعل أو عدم فعل شيء ما".

و يؤخذ على هذا التعريف، ناصت عند محاولة إسقاطه على تلك العلاقة التي تحكم المجهز بالعمال، فيلاحظ أنه جاء خالياً من العناصر الأساسية المميزة لعقود الاستخدام و هي عنصر الأجر الذي يكون مماثل أداء العمل و عنصر العمل الذي يكون حسب تأهيل كل بحار، و كذا عنصر التبعية الذي يجعل البحار العامل خاضعاً لسلطة و إشراف المجهز متى ضببت هذه السلطة في إطارها المشرعي.

كما أن عقد الاستخدام البحري يخضع لقواعد خاصة تتميز عن القواعد المنظمة لعقد الاستخدام البري نظراً لطبيعة الملاحة البحرية و الظروف الخاصة التي يؤدي فيها العمل البحري<sup>37</sup>.

وهذه الظروف تحول دون إخضاع عقد الاستخدام البحري كلياً لأحكام عقد العمل

(1) بجاوي المدني- التفرقة بين عقد العمل و عقد المقاولة- دار هومة للطباعة و النشر و التوزيع - دون ذكر تاريخ الطبعة- صفحة 27

(2) المادة الثانية من الأمر 1975 المتعلق بالشروط العامة لعلاقات العمل الفردية.

(3) عرفت هذه التسمية العديد من الانتقادات أساسها أنها تذهب إلى عمال الزراعة بل أنها تشبه عمل الإنسان بالسلعة، الأمر الذي يمس بكرامته لذا بدأ التفكير في التخلي عنها.

(4) عبد الصمد عوايل " خصوصية علاقة العمل في قطاع الملاحة البحرية" مذكرة ماجستير جامعة وهران كلية الحقوق -

سنة 2007/2008- صفحة 103.

### كيفية إبرام عقد الاستخدام البحري:

يمكن القول، أن عقد الاستخدام البحري قد يبرم لمدة محددة، أو لمدة غير محددة ، و العقد المحدد المدة يمكن أن يكون في شكل عقد لرحلة أو مدة الخروج في البحر، و هو ما نحاول توضيحه من خلال تبيان كيفية انقضاء عقد الاستخدام البحري .

### ثانيا: محتويات العقد

إن عقد الاستخدام البحري مهما كانت طبيعته سواء كان محدد المدة أو غير محدد المدة فهو يخضع في مضمونه لنصوص قانونية و بنود مستمدة من القانون، و كذلك من اتفاق الطرفين و كذا أحكام الاتفاقيات الدولية الصادرة بهذا الشأن .

نجد الاتفاقية الدولية البحرية لسنة 2006 التي تنص على ضرورة أن يتضمن عقد الاستخدام البحري بعض البيانات الأساسية، و من أهمها تحديد نوع العمل المؤدى على ظهر السفينة ، حق الملاح في إرجاعه إلى أرض الوطن، و التأكيد على الخدمات المتعلقة بحماية الصحة و الحماية الاجتماعية التي يجب أن تضمن للملاح من قبل المجهز ، و كذا بعض البيانات المتعلقة بالاتفاقيات الجماعية المعتمدة أثناء إبرام العقد .  
أما البيانات المستمدة من القانون الداخلي فنجد في التشريع الجزائري المادة 11 من مرسوم التنفيذي 102/05-السالف الذكر- التي تنص على إلزامية أن يتضمن عقد التوظيف على البيانات التالية و هي:

(1) عمد المشرع الجزائري إلى تنظيم أحكامه من خلال تبيان شروط العمل في هذا المجال، و تبيان التزامات كل من يكون طرف في هذا العقد مع توضيح الآثار الناجمة عن الإخلال بهذه الالتزامات، كما عمد كذلك إلى تبيان طريقة إبرام العقد لمنع أي تعسف من جانب المجهز باعتبار مركزه هو الأكثر قوة مقارنة بمركز البحار العامل الذي أصبح دوره يقتصر على مجرد الرضوخ للعقد الذي يحدد سلفا، دون حق مناقشة تلك المواد الواردة فيه.

(2) أصبحت تحدد نماذج عقود التوظيف الخاصة بالمستخدمين الملاحين للنقل البحري و التجاري و الصيد البحري بقرار مشترك بين الوزيرين المكلفين بالبحرية التجارية و العمل و بقرار مشترك بين الوزراء المكلفين بالبحرية التجارية و الصيد البحري و العمل بالنسبة للمستخدمين الملاحين الصيادين و هذا حسب المادة 12 من المرسوم التنفيذي 102/05.

- اسم مجهز السفينة و عنوان شركته و موطنه.
- تعريف المستخدمين.
- الوظيفة الواجب القيام بها على متن السفينة.
- تاريخ التوظيف بالنسبة للعقود ذات مدة محددة و غير محددة، تاريخ انتهاء العقد بالنسبة للعقود ذات مدة محددة.
- مدة فترة التجربة بالنسبة للعقود ذات مدة غير محددة.
- الأجر و التعويضات المرتبطة به ، عند الاقتضاء و في حالة الأجر حسب نظام الحصة.
- حساب الدخل الواجب توزيعه و كذلك حصة المستخدمين الملاحين المعيّنين في حالة مستخدمي ملاحين صيادين.

و تؤكد المادة 13 من ذات المرسوم على تقييد هوية كل مستخدم ملاح تم توظيفه في دفتر الطاقم و في هذا المجال نصت المادة 395 من القانون البحري الجزائري على أن يتضمن العقد هذه المعلومات المتعلقة بهوي العامل في كراس الملاح و انحصرت هذه البيانات في:

- اسمه و لقبه.
- تاريخ و مكان ولادته و جنسيته.
- أوصافه و صورته الشمسية.
- مقر سكناه.
- توقيعه و عند الاقتضاء بصمة أصبعه.

كما اشترط المشرع بعض البيانات الخاصة بالمجهز باعتباره طرفا في عقد

الاستخدام يجب أن يحتويها العقد كذلك<sup>40</sup>.

(1) اشترط المشرع أن يحتوي عقد العمل ببيانات محددة منها اسم مجهز السفينة و عنوانه شركته، موطنه، الوظيفة الواجب القيام بها على متن السفينة، تاريخ التوظيف بالنسبة للعقود ذات المدة المحددة أو غير المحددة ، تاريخ العقود ذات المدة المحددة إلى جانب ذلك ألزم المشرع صاحب العمل بتحديد أجر العامل في العقد و طريقة تحديده.

و انطلاقاً من مبدأ الحرية في التعاقد فيمكن للأطراف أن يحملوا عقودهم ببيانات إضافية يرونها مناسبة أو يرون أن تحميلها ضرورة لهم ، فنقص أحد البيانات ، لا يرتب عليه بطلان العقد و كل ما هناك أن العقد لا يمكن أن يؤدي وظيفته في الإثبات إلا في حدود ما اشتمل عليه من بيانات<sup>41</sup> و هذا ما هو متعارف عليه.

و منذ لحظة اليوم بمجيء المكاتب الخاصة بالتشغيل و المعروفة بمكاتب اليد العاملة التي أصبحت تخصص وحدها بالتشغيل، أصبحت عقود العمل تحتوي على كل البيانات المنصوص عليها قانوناً و تعتبر هذه كرقابة فرضها المشرع على أرباب العمل عند إبرامهم لعقود العمل . إذ أصبح مكتب اليد العاملة<sup>42</sup> يقوم مقام العامل لدى صاحب العمل فكل عامل يبحث عن عمل يلجأ إلى المكتب لتسجيل طلبه<sup>43</sup> ، في نفس الوقت يبلغ رب العمل المكتب بالمناصب الشاغرة، مثلاً المجهز يبلغ المكتب بعدد البحار الذين تتطلبهم عملية الملاحة البحرية و من الأخير هو الذي يتولى إقامة علاقة بين البحار طالب العمل و المجهز رب العمل، و بعد الهدف من إنشاء هذه المكاتب ، هو مراقبة عملية التوظيف و مدى احترام المهنة المستحقة لهذه الإجراءات ، و إتاحة فرص العمل للجميع.

:

:

(2) جلال و فاء محمدين- القانون البحري- المرجع السابق- صفحة 169 .

(3) أصبحت هذه المكاتب تعرف بالوكالة الوطنية للتشغيل بموجب قانون رقم 19/04 .

(4) بجاوي المدني- التفرقة بين عقد العمل و عقد المقاوله- المرجع السابق- صفحة 33.

طبقاً للقواعد العامة لتكوين العقد ، فإن عقد الاستخدام البحري يشترط لقيامه<sup>44</sup> توافر الأركان من تراضي الطرفين ، و محل، و سبب ،والركيزة الأساسية في التكوين العقد هي ركن التراضي الذي يجب توافره بين الطرفين.

و إلى جانب قيام ركن التراضي ،يجب توافر سبب لهذا العقد و هذا السبب، يجب أن يكون هو الآخر مستوفياً لجميع شروطه.<sup>45</sup> فهو الغاية التي تدفع المتعاقدان إلى إبرام العقد ، كما أن التراضي بين الطرفين ينصب على موضوع العقد ، فإن يتصور وجود عقد دون محل يمثل موضوعه و يشترط أن يرد هذا الأخير ، على شيء معين و مشروع و مباح قانوناً.

و من خلال دراستنا لأركان عقد الاستخدام البحري يتعين تحديد الحالات التي يكون فيها العقد صحيحاً و الحالات التي يعتبر فيها العقد باطلاً ، إذا ما شابها عيب من العيوب العيب ، استناداً إلى الطبيعة القانونية لهذا النوع من العقود، و من هنا نجد:

#### أولاً : ركن التراضي

نصت المادة 59 من القانون المدني الجزائري، أن التراضي هو تبادل الطرفان التعبير عن إرادتهما المتطابقتين دون الإخلال بالخصوص التنونية، تنطبق الإرادتين هو إحداث لأثر قانوني نص عليه القانون و رتب عن الإخلال به التراضيات، و التناهي يكون بتوافق الإيجاب و القبول، أما الإيجاب فهو صدور العرض الأول من أحد الطرفين للطرف الآخر بغية التعاقد معه ، و القبول فهو تلك الإرادة الثانية الصادرة من الطرف

الآخر و التي تعبر عن الموافقة ، و المطابقة للإرادة الأولى .

(1) عبد القادر حسين العطير- الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية- دراسة مقارنة- طبعة 1999 - صفحة 194 .

(2) نحاول توضيح ذلك عند الحديث عن ركن السبب في عقد الاستخدام البحري.



و عليه فإن انعدام التراضي يؤدي حتما إلى بطلان العقد ، أما إذا كان رضا أحد الطرفين معيبا فإن العقد يعتبر قابلا للإبطال لصالح و يكون ، إلا إذا صدر من شخص ذي أهلية ناقصة أو معيبة هي الأخرى. و الأهلية في عقد الاستخدام البحري نتحدث عنها من خلال التطرق إلى الأهلية في القواعد العامة و التي تتوقف على نوع العقد المبرم، ففي حالة نقص الأهلية من طرف رب العمل فإن العقد يعتبر باطلا إذا كان ضارا ضررا محضا، و صحيحا إذا كان نافعا نفعيا محضا ، أما إذا كان دائرا بين النفع و الضرر فإن العقد يكون قابلا للإبطال لصالح من كانت إرادته معيبة ، هذا فيما يخص الأهلية في التعاقد.

أما الأهلية المقررة في القانون فهي تلك السن القانونية المشترطة لتشغيل العمال البحريين على متن السفن، ذلك أن المشرع وضع حدا للسن و هو 19 سنة - كما سبقت الإشارة- لمن أراد أن يكون بحارا وفي حالة المخالفة لهذا الحد يعتبر العقد باطلا بطلانا مطلقا بسبب القيد الذي وضعه المشرع على أهلية التعاقد<sup>46</sup>، إضافة إلى اشتراط سلامتها من العوارض كالجنون و العجز و السه و غيرها<sup>47</sup> و حتى و لو سلمت الأهلية فإن ذلك غير كافي لإثبات أن تمتد هذه السلامة إلى التراضي و بالتالي ضمان خلوه من العيوب و عيوب التراضي تتجلى في الغلط و الإكراه و التدليس و كذا الاستغلال ، هذه العيوب لم يتحدث عنها المشرع في التقنين البحري الجزائري ، بل اكتفى بالإشارة إلى بعض الاحتمالات المقررة له و ما بقي علينا إلا الرجوع إلى القواعد العامة لتطبيقها في هذا المجال.

القانون البحري الجزائري نص على بعض صور التدليس التي تقع من العامل أو رب العمل، كحالة انتحال المجهز لمهمة القيادة في السفينة فقررت عقوبة الحبس و كذا الغرامة المالية طبقا لنص المادة 523 التي سبق ذكرها، في حين أن جزاء التدليس في القواعد العامة هو قابلية العقد للإبطال.

(1) و في هذا الصدد نحيل إلى الشروط الشكلية المتعلقة بتوظيف البحار.

(2) الأصل أن هذه الأهلية مفترضة في كل شخص إلى أن يثبت خلاف ذلك، و هذا بدليل المادة 78 من القانون المدني الجزائري التي تؤكد على ذلك بقولها: "كل شخص أهل للتعاقد ما لم يظراً على أهليته عارض يجعله ناقص الأهلية أو فاقدها بحكم القانون".

أما الإكراه المؤثر على التراضي فيتحقق باستعمال رب العمل سلطته و التعسف في ذلك من خلال حمل المتعاقد الآخر على الرضوخ لأعماله و أوامره بوسائل إكراه كالعنف مثلا و وجدت هذه الحالة في المادة 524 من القانون البحري الجزائري و التي قضت عقوبة جزائية تمثلت في الحبس والغرامة المالية ، أما العقوبة المقررة في المسائل المدنية هي إبطال العقد .

و تظهر صور الاستغلال في عقد الاستخدام البحري إذا ما استغل أحد العمال وجوده على متن السفينة، و هدد باستعمال القوة لمنع رئيسه من استخدام الوسائل القانونية لحفظ الأمن للطاقم<sup>48</sup> .

و ما نحاول قوله هو أن النتائج المقررة في حالة ثبوت عيوب الإرادة ، هي تختلف عن تلك المقررة في القواعد العامة ، فالأولى تمس الشخص المدلس أو المكره ، أو المستغل ، أما الثانية فهي تمس العقد فقد تبطله أو تعرضه لقبولية الإبطال .

## ثانيا: ركن المحل

إن محل العقد هو العملية القانونية التي تراضي الطرفان على تحقيقها و التي ولدت التزامات ثلاث خاصة بعقد الاستخدام البحري و هي التزامات رئيسية يتحملها أطرافه و تشكل عناصر لركن المحل و تتمثل في الأجر و التبعية و مكان العمل و هذا الأخير ارتأينا إرجاء الحديث إلى حين التطرق لنطاق تطبيق عقد الاستخدام البحري و نكتفي هنا بعرض الالتزامين الآخرين .

### 1/ الأجر :

إن الواجب القانوني الذي يحتم على العامل القيام بعمله بعد الاتفاق على عقد الاستخدام هو ذلك الأجر الذي يتلقاه من رب العمل و الأجر ينظر إليه من عدة زوايا فمن زاوية القانون يكون مقابل العمل المقدم ، باعتبار عقد الاستخدام من عقود المعاوضة،

(1) المادة 538 من القانون البحري الجزائري.

كما ينظر إليه من الزاوية الاجتماعية فهو أساس معيشة الأسرة.

إن استحقاق العامل للأجر مقابل عمله ، ما هو إلا تأكيداً على اعتبار الأجر أحد العناصر الأساسية في عقد الاستخدام ، إضافة إلى أنه أحد الالتزامات الأساسية التي تقع على رب العمل ولهذا سنتناول أحكام الأجر عند دراسة التزامات رب العمل خاصة التزامه بدفع أجره البحار العامل.

و نكتفي هنا بالإشارة إلى أن محكمة النقض المصرية قد اشترطت لاستحقاق الأجر أن يكون عدد العمل دائماً على اعتبار أن الأجر التزام من التزامات المترتبة عنه<sup>49</sup>.

## 2/ التبعية القانونية:

رغم أن أغلب عقود الأجر لا يذكر صراحة أثناء انعقادها عنصر التبعية الذي يميزها عن باقي العقود إلا أنه يعتبر العنصر الحساس في العقد ، فالعامل خلال تأديته لعمله يكون ذلك لحساب رب العمل ، فهو يؤمر بأوامره متى كانت هذه الأوامر في إطارها القانوني إذ تنص المادة 466 من القانون البحري الجزائري على أن :  
أوامر الرئيس لا ينبغي أن تنفذ إذا شكك في مخالفته واطرحه للتشريع والتنظيم الجاري بهما العمل. " أما إذا جاءت هذه الأوامر وفق لهما نص عليه القانون ورفض العامل تنفيذها فإنه يتعرض بذلك إلى عقوبات قررها القانون ذاته<sup>50</sup>.

غير أن هذه التبعية يشترط الفقه أن تقتصر على الجانب التنظيمي والإداري ولا تتعداها إلى الجانب الفني ، حيث لا يتصور أن يكون رب العمل على دراية بمسائل الفنية للعامل كالطبيب الموجود على متن السفينة أو الضابط اللاسلكي ، و غيرهم من أعمال ذوي الكفاءات.

(1) مدحت حافظ إبراهيم - شرح قانون التجارة البحري الجديد- المرجع السابق - مأخوذة عن منجلة النقض المدني بتاريخ 01-19-1980 لسنة 21 صفحة 211 .

(2) تنص المادة 536 من القانون البحري الجزائري على عقوبة الحبس من شهرين إلى ستة أشهر و بغرامة مالية من 10.000 دج إلى 50.000 دج أما إذا تهاون في التنفيذ فتكون العقوبة حسب المادة 537 من نفس القانون ، الحبس من ستة أشهر إلى سنتين و بغرامة مالية من 50.000 دج إلى 200.000 دج.

### ثالثا : ركن السبب

يعرف السبب طبقا للقواعد العامة على أنه الدافع و الباعث إلى التعاقد و بالتالي فهو يقتصر على الالتزامات التعاقدية ، فالتزام رب العمل بدفع الأجر غايته هو في الحصول على تلك الأعمال التي تعهد العامل بتنفيذها.

و حتى يكون عقد الاستخدام البحري صحيحا و جائز يجب أن تمتد هذه الصحة لركن السبب في العقد ، فالسبب لا يكون صحيحا إلا إذا كان موجودا أو قابلا للوجود و كان مشروعاً ، و في هذا الخصوص يشترط فقهاء الشريعة الإسلامية في السبب أن يكون موجودا مباحا ، و صحيحا و من هنا قيل أن نظرية السبب في الشريعة الإسلامية هي نظرية معنوية تعتمد على تحري الإرادة، هي الغرض و القصد<sup>51</sup> .

و مشروعية السبب في عقد الاستخدام البحري تكمن في مكان تنفيذ الأعمال و الأشغال وفقا لما نص عليه القانون، أي يجب أن تكون غاية العمل على متن السفينة هي تأمين سلامة الرحلة البحرية، و كل ما له علاقة بهندم الرحلة، لأنه في حالة مخالفة ذلك يقع العقد باطلا استنادا إلى المادة 91 من القانون المدني الجزائري التي قررت البطلان إذا تبين أن سبب العقد كان غير مشروع.

:

إذا ما اختلف الفقه و القضاء حول تلك التعريفات المقدمة لعقد الاستخدام البحري فإن هذا الاختلاف لم يمتد إلى خصائص العقد، إذ نجد أن جل التشريعات اجمعت على

(1) بلحاج العربي - النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري - ديوان المطبوعات الجامعية- الجزء الأول- طبعة 2001-

وحدة هذه الخصائص ،لعقود الاستخدام عموما و عقد الاستخدام البحري خصوصا .  
و نظرا لانضمام موضوع بحثنا ضمن الدراسات التقنية ،ارتأينا تجنب ذلك التفصيل  
المطنب لخصائص العقود ، و هذا لتجنب الخوض في مآهات تاريخية يستعسر علينا  
الخروج منها .

### أولاً: عقد الاستخدام عقد رضائي و دوري التنفيذ

تتضح خاصية الرضائية لعقد الاستخدام البحري ، من خلال تلك النصوص الواردة  
بشأن ركن لكتابية ، و الذي أجمع الفقه و القضاء على أن المشرع البحري الجزائري  
قد أدرجها كشرط لإثباته . ليس للانعقاد<sup>52</sup>، بمعنى أن الشكلية في عقد الاستخدام  
البحري مستبعدة كليا بالعقد يبرم بمجرد تبادل الطرفان التعبير عن إرادتهما المتطابقتين .  
غير أن هذا التطابق لا يكفي وحده ، لأن مبدأ الحرية التعاقدية ذو أثر محدود بالنسبة لعقد  
لاستخدام البحري هذا من جهة .

و من جهة أخرى ،وجدت هذه النسبة آثارا لكثرة النصوص القانونية الواردة بشأن عقد  
الاستخدام و تنظيمه كتدخل المشرع في العديد من الأمور لضبط المبادئ التي يقوم عليها  
هذا العقد<sup>53</sup> .

إن الأداءات في عقد الاستخدام البحري تكون زمنية الإجاز و على الأخص أداءات

العامل<sup>54</sup>، ذلك أن محيط عمله هو ظهر السفينة ، و هي بصدد إنجاز رحلته البحرية ،  
إذ يمكن أن تكون رحلتها محددة برحلة أو برحلات، كما يمكن أن يكون الغرض الذي  
نظمها محددًا أو غير محدد المدة والالتزامات الناشئة عنه يتوقف مداها حسب مدة  
المدة، فقد تضيق كما قد تتسع. أما عقد الاستخدام البحري ، باعتباره عقدا زمنيا

(1) يظهر ذلك بوضوح من خلال تطرقنا لطرق إثبات عقد الاستخدام البحري .

(2) من أمثلة التدخل ،كتحديده لشروط مزاوله مهنة البحار، تحديده للالتزامات رب العمل و العامل، هذه التدخلات حدثت من رضائية العقد و  
حرية الأطراف في وضع تلك الشروط التي تملئها إدارتهما، و لعل الغاية من تدخل المشرع هي محاولة منه في تكافؤ المراكز القانونية عن  
طرق منع المستخدم من وضع شروط جانرة و قواعد مجحفة في حق العامل.

(1) بجاوي المدني- التفرقة بين عقد العمل و عقد المقاوله - المرجع السابق-صفحة 28 .

فالالتزامات تتقابل فيه، تقابلا تاما و ذلك ليس من حيث الوجود فحسب بل أيضا في التنفيذ فما تم منها في جانب يتم ما يقابله في الجانب الآخر<sup>55</sup>.

### ثانيا: عقد الاستخدام من عقود المعاوضة الملزمة للجانبين

ما دام أن عقد الاستخدام البحري من العقود الملزمة للجانبين ، فإنه من البديهي اعتباره من عقود المعاوضة ، حيث أن كل التزام يكون له مقابل، فالبحار لا يؤدي العمل إلا إذا اطمئن إلى أن ربح العمل سوف يؤدي هو الآخر التزامه الأساسي و المتمثل في دفع الأجرة<sup>56</sup> ذلك لأنه إذا ما كانت الالتزامات بدون مقابل و مجانية فلا نكون أمام

عقد استخدام وإنما نكون أمام عقد تبرعي و الذي تعتبر عادة تصرفات ملزمة لجانب واحد.

أن القول بعقد الاستخدام البحري من عقود المعاوضة يجرنا إلى للإقرار بأنه عقد تبادلي فإذا ما نفذ البحار التزامه على الوجه الصحيح يجب على المستخدم تنفيذ التزاماته هو الآخر، و المتمثلة في إيواء البحار و علاجه و نقله إلى وطنه هذا من جهة<sup>57</sup>.

و من جهة أخرى إذا لم ينفذ أحد الطرفين لالتزامه قبل القانون الطرف الآخر اللجوء إلى تلك الوسائل المنصوص عليها في القانون المدني، كحق المطالبة بفسخ العقد و هناك أحكام خاصة قد انفرد بها القانون البحري و المتعلقة بالتقدير في تنفيذ الالتزامات و المتمثلة في الجزاءات التأديبية التي قد تصل إلى العمل من الخدمة،

(2) إذا ما كيف عقد الاستخدام البحري على أنه عقد مستمر و زمني فإن ذلك يستدعي تطبيق الآثار التي تنفرد بها العقود المستمرة و أهم هذه آثار هي: خضوع العقد لنظرية الظروف الطارئة، وقف التنفيذ القهري قد يترتب عنه انتهاء العقد، إذا استحالت تنفيذ العقد لسبب قاهر مؤقت فإن ذلك يوقف العقد و لا يفسخه، لا مجال للحديث عن الأثر الرجعي كنتيجة لفسخ العقد المستمر.

(3) "dont le contrat de travail les parties conviennent da changer deux prestations: le salarie fournit son travail a l'employeur et celui-ci lui verse ، en contrepartie un salaire.-" le droit et l'entreprise –droit du travail et droit social – page 261.

(4) حمود ولد محمد عبد الله "التزامات المجهز في إطار عقد العمل البحري في التشريع الجزائري و الموريتاني" مذكرة ماجستير المرجع السابق - صفحة 13.

و أخرى جنائية انحصرت بين الغرامات المالية و عقوبة الحبس لمدد تختلف بحسب نوعية كل إخلال، و الظرف الذي أحاط به.

### ثالثاً: عقد الاستخدام البحري بين شخصية و تجاري العقود

إن شخصية البحار العامل محل اعتبار في عقد الاستخدام البحري فهو ملزم بتنفيذ ما تعهد به شخصياً دون أن يكلف شخصاً آخر في تنفيذها نيابة منه، إلا إذا حالت دون ذلك ظروف تمنعه من التنفيذ الشخصي للالتزامات<sup>58</sup>، فالمستخدم عند إبرامه للعقد راعي بعض المؤهلات و الخصوصيات التي يتفرد بها هذا البحار عن غيره، و خير دليل على ذلك هو أن وفاة هذا الأخير تعتبر كسبب لانقضاء العقد و بالتالي لا مجال لحلول الورثة محل مورثهم في تنفيذ ما التزم به.

أما شخصية رب العمل فهي ليست محل اعتبار إذ يمكن أن يتولى نائبه إبرام العقود مع البحارة و تنفيذ التزاماته، و في الغالب فإن المجهز هو الذي ينوب عن المالك، و الربان ينوب عن المجهز في إبرام بعض الصفقات التي خولها إياه القانون صراحة. كما يعتبر عقد الاستخدام البحري من العقود التجارية و يدل على هذه الخاصية من زاوية للنزعة، و يذكرنا هذا بالأعمال التجارية المختلطة<sup>59</sup>.

و هنا ينظر إلى الأعمال بمنظارين<sup>60</sup>:

إذا كانت الرحلة التي تكون السفينة بصدد القيام بها تجارية، فالعمل يكون تجارياً بالنسبة للمستخدم رب العمل و مدني بالنسبة للبحار العامل.

(1) يتعرض البحار إلى بعض الظروف تمنعه من القيام بواجبه و من أهمها المرض الذي يستدعي إنزاله إلى اليابس لتلقي العلاج و أحيانا بقاؤه في المستشفى و مكوثه فيه.

(2) إن العمل التجاري المختلط لا يكمن في صفة القائم به و إنما في صفة العامل ذاته و هذا وفقاً لما تقوم عليه نظرية الأعمال التجارية المختلطة.

(1) يعد العمل تجارياً بحسب الموضوع الأعمال التجارية المتعلقة بالتجارة البحرية و هذا ما نصت عليه المادة الثانية في فقراتها من 16 إلى 20 و قد ورد هذا التعداد على سبيل المثال.



أما إذا كانت الرحلة للنزهة ، يكون العقد مدنيا بالنسبة لطرفيه .

:

تعرض القانون البحري لتنظيم الظواهر الاقتصادية تنظيما قانونيا خاصة ما تعلق منها بعمليات التبادل التجاري الذي يتم عن طريق البحر، و ذلك لما يوفر من حماية تتطلبها خصوصية هذه التبادلات و هي السرعة و الائتمان، لذلك كانت معظم المواضيع التي يتناولها القانون بحري، متداخلة فيما بينها، كتلك المتعلقة بالسفينة باعتبارها أداة الملاحة البحرية و طرق استغلال هذه الأداة و ضبط النظام القانوني الذي يخضع له مسيري و مستخدمي هذه الأداة و غير ذلك من المواضيع.

نظرا لشمول القانون البحري لكافة هذه المواضيع، كان لزاما علينا البحث عن طرق نفاذه انطلاقا من فكرة أنه ذو طبيعة خاصة تستمد هذه الخصوصية من البيئة التي تتم فيها هذه المبادلات، و لخوض غمار البحث في مجال نفاذ عقد الاستخدام البحري، استوجب الأمر منا اللجوء إلى نطاق تطبيقه، هو المبدأ الذي اضلدم بفكرة مبدأ عمومية القوانين التي مؤداها أن القانون يطبق على جميع الأشخاص المخاطبين به<sup>61</sup> التي حاولنا توضيحها في الفرع الأول، ثم تطرقنا كذلك إلى طرق إثباته في الفرع الثاني .

:

نستعرض من خلال هذا الفرع المكان الذي تطبق فيه الأحكام القانونية الخاصة بعقد الاستخدام البحري و نتطرق إلى القانون الواجب التطبيق في حالة ما إذا نشب نزاع

(2) المبدأ العام أن القانون يسري على جميع المسائل التي يتناولها و يدخل في إطار المسائل، الوقائع و الأشخاص المخاطبين بالنصوص القانونية.

بين أطراف هذا العقد.

أما فيما يخص نطاق تطبيق العقد من حيث الأشخاص فسبق الحديث عنهم من خلال التطرق إلى طرفي علاقة الاستخدام البحري و هما المستخدم رب العمل و البحار العامل و الذي تضاربت الآراء بشأنه، ذلك أن صفة البحرية تقتضي أداء العمل على ظهر السفينة ، إذ لا يعتبر التعاقد مع عمال الشحن أو التفريغ أو حتى مقدمي الخدمات البرية مكونا للعقد العمل البحري<sup>62</sup> و هذا ما ذهب إليه بعض الفقهاء خاصة الفقهاء المصريين ، أما الفقه الجزائري فموقفه سوف نتطرق إليه لاحقا<sup>63</sup>.

#### أولاً: نطاق تطبيق عقد الاستخدام البحري من حيث المكان

إن معيار العمل في البحر هو السفينة و تلك المخاطر التي تهددها ، هذه المخاطر هو ما وضعه المشرع نصب عينيه عند صياغة عقد الاستخدام البحري أين منع استغلال لعامل البحري<sup>64</sup> ، من خلال تحديد جغرافيته و واجباته ، و كذا سلامة الملاحة البحرية.

و يتحدد مدلول السفينة في القانون البحري الجزائري في التعريف الوارد في المادة

13 منه و التي تنص على أنه: "تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عماره بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة و إما عن طريق غيرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة".

فمناطق تقصير أحكام عقد الاستخدام البحري على العاملين في السفن ، ليس هو

(1) محمود مختار البريري- قانون التجارة البحرية- دار النهضة العربية- طبعة 1999- صفحة 241 .

(2) تم توضيح ذلك في البند الأول من هذا الفرع و الخاص بنطاق تطبيق عقد الاستخدام البحري من حيث المكان.

(3) حمود ولد محمد عبد الله "التزامات المجهز في إطار عقد العمل البحري في التشريع الجزائري و الموريتاني" مذكرة ماجستير

المرجع السابق - صفحة 21 .

العمل و إنما مكان مباشرته المتمثل في ظهر السفينة غير أن المادة 18 من المرسوم التنفيذي 102/05 السالف الذكر، وسعت من هذا النطاق و أصبحت تشمل الخدمات البحرية و حتى الخدمات في الميناء ،إذا ما تعلق الأمر بسفن النقل البحري ، أو التجاري أو الصيد البحري.

وما يفهم من خلال نص المادة أن الخدمة في الميناء يجب أن تكون بسبب الرحلة البحرية و مناسبتها ، رغم أن هذه الخدمات مرتبطة بفترة زمنية محدودة و هي مدة تواجد السفينة في الميناء و مكوثها فيه إلا أن المشرع أخضعها لأحكام العقد.

و تشمل الخدمة في الميناء حسب نص المادة 22 من المرسوم التنفيذي - السالف لذكر - المساعدة في العمليات التجارية لسفينة و أشغال صيانتها و مختلف مهمات الخدمة العامة أثناء مكوث السفينة في الميناء و كذلك جميع المهمات التي لها صلة بأمنها.

و يلاحظ أن المشرع استثنى من خصمات الميناء، البحارة الذين يعملون على متن سفن الصيد البحري على السواحل، و بدون أن يكونوا قد أجروا في حقهم لأنهم يتعرضون لنفس الأخطار و لو أنه يوجد نوع من التفاوت في درجة الخطر، رغم أن النتيجة هي واحدة.

و بذلك يكون المشرع قد أخذ لنفسه موقفا مغايرا لما أخذت به بعض التشريعات في شأن تطبيق أحكام عقد الاستخدام البحري من حيث المكان ، فالمشرع لمصري مثلا اقتصر على تلك الخدمات المقدمة على ظهر السفينة و مادونا فهو خاضع لسور العمل

البري إذ رأى أنه لا تسري أحكام عقد العمل البحري على عمال الموانئ<sup>65</sup> ،

و عمال الموانئ هم من يعملون في الغالب على تقديم الخدمات التي تحتاجها السفينة و هي ماكثة

في الميناء كالإرشاد.

(1) كمال حمدي- عقد العمل البحري- المرجع السابق- صفحة 90

كما استثنى المشرع الجزائري العمال الموجودين على متن سفن النزهة من الأجر<sup>66</sup>

و بهذا فهم لا يشكلون أفراد طاقم لانعدام أهم عنصر في عقد الاستخدام و هو الأجر.

## ثانيا: القانون الواجب التطبيق

كثيرا ما تحدث المشرع الجزائري عن السفينة و جنسيتها من خلال نصوص القانون البحري. أولى اهتمام كبير بشأن هذه المسألة و ما يعرضها من جرائم و مشاكل ، أوقفت المجمع الدواي حائرا بشأنها و حاول التصدي لها و هي مشكلة أعلام المجاملة هذه الأخيرة أصبحت الشغل الشاغل لفقهاء القانون البحري ذلك أنها توقع بين الدول من خلال عدم مراعاتها لأبني من التاهيل سواء من حيث السفينة ذاتها ، كعدم الصيانة و الصلاحية للإبحار ، أو من حيث الطاقم الموجود على متنها إذ في الأغلب لا يستوفي على الشروط القانونية المطلوبة في العمل ، كما أنها أصبحت تهدد البيئة البحرية من خلال ما تحدثه من تلوث و التهرب من المسؤولية. ولعل العبرة من إثارة مشكلة الجنسية تكمن في تحديد القانون الواجب التطبيق على عقد الاستخدام البحري، فمن المتفق عليه أنه يستند إلى جنسية السفينة.

وجنسية السفينة تستمد وجودها من جنسية المالك و ينسب اليهم أن عقد الاستخدام البحري يخضع لجنسية المالك أو المجهز رب العمل، فإذ كانت الجنسية جزائرية فإن عقد الاستخدام البحري يكون جزائريا يخضع للقواعد الجزائرية المقررة في هذا الشأن<sup>67</sup>، أما إذا كان رب العمل أجنبي فإن قانون المالك أو المجهز هو الواجب التطبيق على العقد.

و لا يمكن الحديث عن نطاق تطبيق أحكام عقد الاستخدام البحري من حيث القانون

(2) المشرع الجزائري بإقصانه لهذه الفئة يكون قد أبعدهم سفن النزهة من نطاق تطبيق أحكام عقد الاستخدام البحري.

(3) حتى و إن كانت السفينة ملكة في الخارج إلا أن المشرع خول للسلطة القنصلية الجزائرية أن تمنحها الجنسية الجزائرية ، إذا كان المالك شخص اعتباري خاضع للجنسية الجزائرية أو شخص طبيعي من جنسية جزائرية ، غير أن هذه الجنسية تكون صالحة لمدة سنة واحدة و هي مدة وصول السفينة إلى الموانئ الجزائرية.

الواجب التطبيق دون المرور على مسألة الملاحة في المياه الإقليمية ، هذه الأخيرة التي تخضع لسيادة الدولة الساحلية حسب القانون الدولي للبحار، فهي مخصصة للسفن الجزائرية و بالتالي تطبق عليها أحكام عقد الاستخدام البحري، أما بالنسبة للسفن الأجنبية فإن الملاحة في المياه الإقليمية تتوقف على إجازة السلطة البحرية الجزائرية من خلال رخصة تمنح من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية مراعيًا بذلك الاتفاقيات المتبادلة بهذا الخصوص و هذا ما تبنته المادة 169 من القانون البحري الجزائري، ومخالفة ذلك تؤدي إلى العقوبة المقررة في المادة 170 من نفس القانون و هي السجن من 15 يوما إلى سنة (06) أشهر و غرامة تتراوح ما بين 10.000 دج إلى 100.000 دج.

و بما أن العبرة بجنسية السفينة فإن عقد الاستخدام البحري الذي يبرمه جزائري للعمل على السفن الأجنبية غير مرخص لها بالعمل في هذا المجال يكون باطلا بطلانا مطلقا لتعلقه بقاعدة من قواعد النظام العام، تعتبر مخالفتها جريمة<sup>68</sup>.

تنص المادة 428 فقرة 2 من القانون البحري الجزائري على أنه: "يتعين على المجهز ... إعداد عقود توظيف كتابية للبحارة".

و تنص المادة 08 من المرسوم التنفيذي 102/05 السالف الذكر على أنه: "لا يبدأ علاقة عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري ابتداء من إبرام عقد توظيف مكتوب".

يلاحظ أنه في كلا النصين اشترط المشرع الكتابة، غير أن هذه الكتابة كما سبق القول أنها شرط إثبات و ليست شرط لصحة العقد، إذ أن تخلفها لا يؤدي إلى بطلان

(1) مدحت حافظ إبراهيم - شرح قانون التجارة البحري الجديد-المرجع السابق- صفحة 61.

العقد، و ذلك حماية لحقوق العامل، ذلك أن تخلفها يكون مرجعه في الغالب تقصير من المجهز لا البحار<sup>69</sup>.

و انطلاقا من فكرة تجارية عقد الاستخدام البحري المستمد من نظرية الأعمال المختلطة فإن طرق اثباته تختلف من رب العمل إلى العامل.

#### 1/ إثبات عقد الاستخدام البحري من طرف رب العمل:

وحدّ المشرع خطايا للمجهز رب العمل و المتعلق بالكتابة اللازمة في عقد الاستخدام البحري في العديد من المواقف و اعتبرها التزام يقع على عاتقه يرتب على مخالفتها جزاء جندي<sup>70</sup>، و يدل غاية المشرع من وراء ذلك هي حماية مصلحة البحار العامل، فصفة هذا الأخير لا تثبت إلا إذا تم قيده في سجل رجال البحر الموجود لدى

السلطة الإدارية المختصة فيمنحه هذا الترخيص الاستفادة من أحكام القانون البحري خاصة ما تعلق منها بالامتيازات الممنوحة للبحار بعد انتهاء عقد عمله و ما تعلق أيضا بعقود الاستخدام حسب الفقرة الثانية من المادة 320 من القانون البحري الجزائري. ما التأشير الذي أوجبه المشرع على الإدارة البحرية المختصة على دفتر طاقم السفينة للتأكد من صلاحية عقود العمل البحرية للبحارة و ذكر القيود في راس الملاحه البحرية إلا تأكيدا على إلزامية الكتابة الخاصة بعقود الاستخدام البحري.

و تجارية عقد الاستخدام بالنسبة لرب العمل تمكنه من التمسك بته المدعي إثبات المقررة في القانون المدني اتجاه العامل باعتبار العقد مدني قبل هذا الأخير و هي ما

جاءت به المادة 333 الفقرة الأولى من القانون المدني الجزائري بقولها: "في غير المواد التجارية، إذا كان التصرف القانوني تزيد قيمته عن 100.000 دينار جزائري أو كان غير محدد القيمة، فلا يجوز الإثبات بالشهود في وجوده أو انقضائه ما لم يوجد نص

(1) علي البارودي- مبادئ القانون البحري- المرجع السابق- 501 .

(2) عاطف محمود الفقي- قانون التجارة البحرية- المرجع السابق- صفحة 231 .

يقضي بغير ذلك" ، غير أن هذا المبدأ يخضع لاستثناءات ، بحيث أن بعض التصرفات القانونية تتطلب الكتابة و نظرا لأهميتها منها عقد الشركة و عقد العمل البحري فخلافا لقاعدة حرية الإثبات في المسائل التجارية ، يجوز أن يكون الإثبات بالكتابة لعدم تعلق قواعد الإثبات بالنظام العام و في هذه الحالة لا يقبل الإثبات بغير الكتابة.

## 2/ إثبات عقد الاستخدام البحري من طرف العامل:

يعد عقد الاستخدام البحري مدنيا من جانب البحار، فهو لا يضارب على جهود أحد و لا يتوسل في جادل أي شيء فهو يحصل على رزقه من مساعيه البدنية<sup>71</sup>، و عليه أن يسلك في إثباته لعقد الاستخدام البحري اتجاه رب العمل المسلك التجاري ما دام أن العقد تجاريا بالنسبة لهذا الأخير و هو مبدأ حرية الإثبات المقررة في المواد التجارية، أما ضده فتطبق قواعد الإثبات المدنية باعتباره طرف مدني.

و مادام أن عقد الاستخدام البحري يجمع بين الصيغة المدنية و التجارية فإن هذا الجمع يشمل الاختصاص القضائي و كذا القابض الموجب للإثبات.

ففيما يخص الاختصاص فإنه يتوقف على الظروف المدعى عليه إذا ما كان المدعى عليه رب العمل فتكون المحكمة المختصة هي المحكمة المدنية باعتبار المدعي طرف مدني، كما يجوز له اللجوء إلى المحاكم التجارية ، فالمرجع منحه هذا لخيار نظر الضعف مركزه لأن المشرع يسعى دائما إلى حماية الطرف الضعيف في العقد على حسب أشكالها ، هذه الحماية تحدث عنها المشرع المصري صراحة في نص المادة 115 من قانون التجارة البحري الجديد بقوله: " لا يثبت عقد العمل البحري... إلا بالكتابة، ومع ذلك يجوز للبحار وحده إثباته بجميع طرق الإثبات."<sup>72</sup>

أما إذا كان المدعى عليه هو العامل فإن القانون أوجب على رب العمل اللجوء إلى المحاكم المدنية باعتبارها محكمة المدعى عليه.

(1) عبد القادر حسين العطير- الوسيط ف-ي شرح قانون التجارة البحري- المرجع السابق- صفحة198.

(2) عبد الفتاح مراد - موسوعة القانون البحري - دون ذكر لدار النشر و دون ذكر لتاريخ الطبعة - صفحة113 .



## المبحث الثاني:

### آثار عقد الاستخدام البحري

يولد عقد الاستخدام آثار بالنسبة لأطرافه منها ما يتصل اتصالاً وثيقاً بتنفيذ العقد و نقصد هنا الالتزامات المتبادلة بين أطرافه ومنها ما هو ناتج عن تنفيذ هذه الالتزامات و نقصد بها المسؤولية المترتبة على هذه الالتزامات سواء من حيث التنفيذ أو لما يشوب هذه الالتزامات من نقص أو عيب خلال تنفيذها.

هذه الالتزامات تختلج من رب عمل بحري إلى عامل بحري إلا أنها تتفق في أن مرجعها القانوني هو التشريعات الداخلية و الاتفاقيات الدولية ، لذا نجد أنها تمتاز بنوع من الصرامة في حالة الإخلال بها تقوم حينئذ المسؤولية ، هذه الأخيرة التي ترتب جزاءات تتنوع هذه الجزاءات من إجراءات جنائية إلى غرامات مالية، و عقوبات تأديبية و حتى التزامات مدنية، و يتوقف هذا كله على الخط المرتكب و نوعه و حسب الإخلال بالالتزام و درجة هذا الإخلال ، و من هنا نرى أن آثار عقد الاستخدام البحري تقوم على مبدئين هما: التزامات الطاقم البحري (المطلب الأول) و مسؤولية الطاقم البحري (المطلب الثاني).

كما سبق ، أن أشرنا فإن عقد الاستخدام البحري يضم أطرافاً هما المجهز و رب العمل و البحار العامل، يشكل هؤلاء الأطراف الطاقم البحري الذي لا يمكن أن تقوم رحلة بحرية بدونه.

فإلى جانب تلك الشروط التي تشترطها جل القوانين في هذا الطاقم حتى يقدم نشاطه على الوجه الأكمل ، أوجدت كذلك مجموعة من الأعمال و النشاطات نصت على ضرورة أن تتبع من طرف هذا الطاقم ، و أن تطبق وفق لما وردت سواء في العقد المبرم بين أعضائه أو

في القانون البحري لكل دولة و تلك التشريعات و التنظيمات المكملة له والواردة في هذا الشأن.

و سميت هذه الأعمال و النشاطات بالالتزامات الطاقم البحري و توزعت بين رب العمل والعمال و هو ما نحاول تحليله في الفرعين التاليين:

:

إن رب العمل كطرف في عقد الاستخدام البحري، له التزامات عقدية نابعة من العقد ذاته الذي أبرمه مع العمال، هي من النظام العام لا يجوز مخالفة ما أورده القانون بشأنها من أحكام إلا إذا كان من شأن هذه المخالفة توفير رعاية و حماية أكبر للبحار<sup>73</sup>، فالالتزامات وجدت كي تخفف مشاق العمل على البحار و عليه فإن إغفال العقد لأي منها - من هذه الالتزامات- لا يعفي رب العمل منها<sup>74</sup>، و على ضوء أحكام عقد الاستخدام البحري، تقع على عاتق المجهز رب العمل التزامات نحاول تحليلها من خلال التقسيم الآتي:

#### أولاً: واجبات تخص البحار العامل

يولد عقد الاستخدام البحري مجموعة من الحقوق للبحار تعتبر التزامات على رب العمل أوجب القانون الحرص على تنفيذها و تتمحور هذه الالتزامات حول الالتزام بالخدمة

و الإيواء،الالتزام بالعلاج، الالتزام بالترحيل، أما الالتزام بدفع الأجرة، ارتأينا تخصيصه في بند مستقل و ذلك باعتبار الأجرة أهم عنصر في عقد الاستخدام بل هي أساسه.

(1) كمال حمدي- عقد العمل البحري- المرجع السابق- صفحة106 .

(2) طالب حسن موسى - القانون البحري- المرجع السابق- صفحة 88.

## 1/ الالتزام بالغذاء و الإيواء:

إن مصدر هذا الالتزام العرف البحري و أساسه دوليا هو مجموع الاتفاقيات الدولية الواردة بهذا الشأن و التي يمكن حصرها كالآتي:

أ/ الاتفاقية الدولية لسنة 1946 رقم 68 بشأن إطعام البحارة و التي أنشأت هيئة مختصة لمراقبة تغذية البحارة و العمل على رفع المستوى الفني لطهاة السفن.

ب/ الاتفاقية الدولية رقم 69 لسنة 1946 بشأن مؤهلات طهاة السفن و التي تشترط ضرورة حصول هؤلاء المهة على شهادة تخول لهم حق مزاولة هذه المهنة.

ج/ الاتفاقية رقم 75 لسنة 1946 الخاصة بتهيئة إقامة ملائمة للبحار على السفينة و تنظيم إشراف السلطة المختصة على السفن للتأكد من ذلك<sup>75</sup>.

أما أساس الالتزام بالغذاء و الإيواء في الجزاء هو مجموع المواد الواردة في القانون البحري و التي قسمها المشرع إلى قسمين:

- القسم الأول المواد من 499 حتى 438 و جاءت تحت عنوان "تموين رجال البحر على متن السفن".

- القسم الثاني المواد من 439 حتى 444 و عنونت بـ "سكن البحارة".

يلاحظ من خلال هذه المواد أن المشرع كان حريصا على مصلحة البحار العامل من حيث المأوى و الغذاء انطلاقا من فكرة أن السفينة هي مأوى البحار فنص في المادة 430 من القانون البحري الجزائري على ضرورة تزويدها بالمنشآت و التهيئات و التجهيزات

(1) مدحت حافظ إبراهيم- شرح قانون التجارة البحري الجديد- المرجع السابق- صفحة 300.

الملائمة لخرن المؤن و معالجتها و كذلك الماء و تحضير و خدمة المطبخ و المائدة ،  
كما خولت المادة 435 من نفس القانون لوزيرى البحرية التجارية و الصحة العمومية  
مسألة تحديد الأمور المتعلقة بالأكل و خاصة ما تعلق منها بالأمور التالية:

- تحديد مقدار الحد الأدنى من الجراية اليومية من المؤنة المقدمة لمختلف أصناف السفن  
وحسب نوع الملاحة المتممة<sup>76</sup>.

- نظام مراقبة المؤن و الأرزاق و الماء و جميع المحلات و التجهيزات المستعملة لحزم  
و معالجة المواد الغذائية و كذلك المطبخ و أي منشأة أخرى مستعملة لتحضير و تقديم  
وجبات الطعام على متن السفن.

ويفهم من هذه النصوص القانونية المنظمة لالتزام رب العمل المتعلق بغذاء البحار،  
أن تنفيذها يتم عينا و مجانياً لا يمكنه أن يغطي البحار بدلا نقديا يدبر به أمور غذائه<sup>77</sup>  
إلا

إذا تعلق الأمر بالسفن الساحلية حيث كانت المادة 433 من القانون-السالف الذكر – للمجهز  
دفع المقابل نقدا لشراء ما يلزمه من تلك المشتريات اليسيرة و الخاصة باستعماله الشخصي  
الموجودة داخل المخازن و المحدد ثمنها بموجب قرار و زاري مشترك بين وزير البحرية  
و وزير المالية، أكثر من ذلك خول المشرع للبحارة حسب المادة 436 من ذات القانون،  
حق انتخاب مندوب عنهم لمراقبة مدى احترام المجهز لهذا الالتزام و منهم من رفع شكوى  
في حالة عدم مراعاة الشروط المطلوبة في التموين و هذه الشكوى ترفع إلى الجهات المعنية

و المتمثلة في الربان أو المجهز أو السلطة الإدارية المختصة التي لها أن تفتح تحقيق لتناول  
الشكاوى المرفوعة و يكون ذلك وجوبا، و النتيجة في غالب تكون تسوية الأوضاع إذا ما

(1) تزويد السفن بالأكل و المؤونة يختلف من سفينة لأخرى، و يتوقف هذا الاختلاف على نوع الملاحة البحرية و حجم السفينة و ما  
تحتويه من طاقم بحري، بمعنى حسب صفة و مدة الرحلة.

(2) عاطف محمود الفقي- قانون التجارة البحرية- المرجع السابق- صفحة 235.

ثبتت المخالفات ، هذا فيما يخص الغذاء .

أما فيما يخص مأوى البحار، و هو بصدد تنفيذ عمله يكون بعيدا عن محل إقامته الأصلي ، فتصبح السفينة هي المأوى الثاني له ، و عليه كان لزاما على المجهز رب العمل تأمين إقامة لائقة على متن السفينة ، و يكون هذا دون تقديم بدل نقدي من البحار و دون أن يخضع جزءا من أجرته في سبيل هذا الإيواء<sup>78</sup>، والمجانية الإيواء كرسها المادة 440 من نفس القانون بقولها: " يتعين على المجهز أن يقدم مجانا لكل واحد من أفراد الطاقم وسادة و غطاءين من الصوف و البياض الكامل للسريير و للمنشفتين إحداهما للحمام و ناموسية إذا كانت السفينة تترجى مناطق استوائية".

و عليه فإن إسكان البحارة هو أمر بديهي ، يتعين على المجهز توفيره بشكل مهيا و ملائم<sup>79</sup>، و تتمثل التهيئة في رويد الغرف بالأثاث المتمثل في خزانة و درج مزودين بإقفال لحفظ أمتعة البحار الشخصية ، و كذا المنضدات أو مكاتب و مقاعد مريحة حسب الحاجة<sup>80</sup>.

نصت المادة 441 من القانون البحري الجزائري على أنه: " توضع أدوات النوم المسلمة من طرف المجهز تحت مسؤولية البحارة الذين تقع عليهم مسؤولية تلفها الغير العادي أو فقدانها الناتج عن خطئهم"، معني ذلك أن الوسائل الممنوحة للبحارة ليست ملك نهائي لهم و إنما يرجعونها و تدخل ضمن طرق المحافظة عليها تنظيفها غسلها الذي يتم بناء على النظام الداخلي للسفينة و يكون هذا على نفقات المجهز حسب الفقرة 02 من نفس المادة، و مسؤولية تدهور العتاد تدخل ضمن النظام الداخلي على متن السفينة.

## 2/ الالتزام بالعلاج:

إن هذا الالتزام أولاه المشرع البحري الجزائري بالحماية القانونية ، و يستند هذا

(1) جلال وفاء محمدين- القانون البحري -المرجع السابق- صفحة181 .

(2) كما تتمثل الملازمة في التهوية التي تكون عن طريق فتح الأبواب على السطح و الإضاءة و تدفئة الغرف المخصصة لاستعمال البحارة و توفيرها بوسائل الرفاهية ، كما يجب على البحار العمل على فصل الخدمات الربيعية للسفينة و تفادي اقتسام عامل بالنهار نفس الحجرة مع من يليه في الخدمة الربيعية.

(3) المادتان 442 و 443 من القانون البحري الجزائري.

الالتزام إلى اعتبارات إنسانية مردها أن البحار يقدم خدمته للسفينة و يتحمل مخاطر الرحلة البحرية فلا اقل من مشاركة المجهز في تقديم العلاج له<sup>81</sup> ، كما تبني كذلك على فكرة المخاطر التي يتعرض لها العامل و التي توجب مسؤولية رب العمل في العلاج ، فالبحار قديما اعتبر شريكا في المخاطر البحرية فإذا أصيب بمرض أو جرح أو عاهة و هو في خدمة السفينة و يجب أن يعالج و تضمد جروحه.

وتقرر المادة 429 من القانون البحري الجزائري هذا الالتزام صراحة، إذ توقع على عاتق المجرر جميع العلاجات الطبية الضرورية للبحار و ذلك خلال الرحلة في البحر و مكوثه في ميناء أحبي ، ولا يقتصر الأمر على العلاج فحسب و إنما يستحق البحار التأمين على حياته ضد الأمراض المهنية التي تحصل خلال الرحلة البحرية ، إذ نصت على ذلك المادة 430 من القانون ، إضافة إلى نفقات العلاج التي يتحملها المجهز، فإن مرض البحار على متن السفينة يجوز له حق النزول إلى اليابسة لتلقي العلاج إذ نصت المادة 07 من المرسوم الرئاسي رقم 08/10<sup>82</sup> على ذلك بقولها: "يسمح لأي عضو من طاقم أي طرف متعاقد، لأسباب صحية، النزول في ميناء الطرف المتعاقد الآخر للحصول على العناية الطبية أو لدخوله المستشفى وفقا للقوانين و الأنظمة البرارية في إقليم الطرف المتعاقد الآخر"، غالبا ما يكون الغرض من هذا النزول هو حثورة المرض أو الإصابة التي تلقاها البحار و عدم

(1) جلال و فاء محمدين - القانون البحري - المرجع السابق - صفحة 181

(2) مرسوم رئاسي رقم 08/10 المؤرخ في 25 محرم عام 1431 الموافق ل 11 يناير سنة 2010 ، يتضمن التصديق على الاتفاق بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية و حكومة الجمهورية الفيدرالية للبرازيل في ميدان النقل البحري التجاري الموقع بالجزائر في 08 فبراير سنة 2006 .

امكانية طبيب السفينة التكفل بها لوحدة ، و مبالغ العلاج تشكل امتيازات بحرية و هذا بالنص الصريح للفقرات أ، ب، ج للمادة 81 من القانون البحري الجزائري.

### 3/ الالتزام بالإعادة إلى الوطن:

إنه التزام تملكه اعتبارات إنسانية مردها حماية البحار و إنقاذه من الغربة في البلاد الأجنبية<sup>1</sup>، و يقصد به إعادة البحار إلى وطنه أو إلى الميناء إذا حدث أثناء السفر ما يوجب إنزاله<sup>2</sup>، و المشاع الجزائري ميز بين البحار ذو الجنسية الجزائرية و البحار الأجنبي فيما يتعلق بمكان الرد البحار الجزائري: يعود إلى الوطن، و ينزل في الميناء الذي أبحر منه و هذا بالنص الصريح الذي أورده المادة 449 من القانون ذاته بقولها: " كل فرد من أفراد الطاقم ينزل إلى البر أو يترك في البلاد الأجنبية لسبب ما، و يكون من جنسية جزائرية و قاطنا بالجزائر، يحق له أن يعود إلى الوطن و النزول إلى الميناء الجزائري الذي أبحر منه".

البحار الأجنبي : تنص على هذه الحالة المادة 450 من نفس القانون بقولها: " للبحار الذي يحمل جنسية أجنبية و ينزل أو يترك في البر أثناء مدة العقد نهائيه ، الحق في إرجاعه إما إلى بلده و إما إلى ميناء استخدامه و إما إلى ميناء مغارة السفينة و ذلك حسب اختياره ، إلا إذا تم تحديد ذلك بوجه آخر في عقد العمل أو اتفاقية الرحلة". و من هذه المادة مكان الرد إلى مبدأ العقد شريعة المتعاقدين و التي استمدت وجودها من الأنفاية الدولية رقم 23 المبرمة بجنيف 1926 الواردة بشأن إعادة البحارة إلى أوطانهم ، و التي تركت للتشبيعات الوطنية الخيار بين ميناء الاستخدام أو الموطن الأصلي للبحار.

غير أن مصاريف الرد تبقى دائما على عاتق المجهز<sup>3</sup> سواء بالنسبة للبحار الجزائري

(1) مصطفى كمال طه - أساسيات القانون البحري - دون ذكر لدار النشر و دون ذكر لسنة الطبعة - صفحة 159 .

(2) محمود مختار البريري - قانون التجارة البحرية - المرجع السابق - صفحة 250.

(3) و تشمل مصاريف الرد حسب المادة 451 من القانون البحري الجزائري جميع النفقات المتعلقة بالنقل و الإسكان و الإطعام و كل ما له علاقة بمعيشة البحار حتى الوقت المحدد لذهابه



أو لبحار الأجنبي ، بشرط أن تكون أسباب الإنزال خارج عن إرادة البحار المراد رده إلى وطنه ، و الشرط الثاني هو حالة فسخ العقد دون خطأ البحار .

## ثانياً: واجبات تخص أجرة البحار

تعتبر أجرة البحار أحد الالتزامات الأساسية التي وضعت على عاتق المجهز رب العمل، و أحد العناصر الأساسية في عقد الاستخدام البحري و هذا ما سبق تبيانه<sup>4</sup>. و الأجر باجبار و وسيلة للتعويض عند معظم الناس ، درج المشرع إلى الاهتمام به و ذلك بتضمينه في النصوص القانونية سواء تلك النصوص التي يكون مرجعها القواعد العامة أو تلك الواردة في النصوص القانونية الخاص<sup>5</sup>.

بالرجوع إلى النصوص التي نلقت بالأجر في التشريع البحري نرى أن هذه الأحكام تسودها فكرتان ، الأولى تتعلق بالعرق التي اعتمدها المشرع لتحديد الأجر، و الثانية فكرة حماية البحار، و الضمانات المدونة له قانوناً لاستيفاء أجره ، هما فكرتان سنحاول تفصيلهما:

### 1/ طرق تحديد الأجر:

باعتبار عقد الاستخدام البحري من العقود الرضائية، فالأصل أن أي شيء يترك لإرادة أطرافه قصد الاتفاق عليه، و الأجر باعتباره سبب العناصر في العقد تركت أولوية تحديده للقانون ، إلا في حالة ما إذا لم يتعرض له القانون يرجع إلى إرادة الأطراف المتعاقدة ، فإذا لم ينص في العقد على مقدار الأجر طبق عرف الجهة التي حصل فيها الاستخدام، فإذا لم يكن ثمة عرف ، تولى القضاء تحديده<sup>6</sup>.

تنص المادة 50 من المرسوم التنفيذي 102/05 – السالف الذكر- على أنه: " يدفع

(1) هذا ما أشرنا إليه من خلال حديثنا عن عنصر الأجر باعتباره أحد العناصر المكونة لركن المحل في عقد الاستخدام البحري.

(2) نعني هنا بالقانون العام ، تلك النصوص التي أصدرت بشأن العمال عموماً باختلاف مناصبهم و طبيعة عملهم ، أما نصوص القانون الخاص ، فنقصد به القانون البحري و تلك القواعد الواردة في هذا المجال من أوامر ، مراسيم ، قرارات و حتى اتفاقيات....الخ

(3) كمال حمدي – قانون العمل البحري- المرجع السابق ، صفحة 107.

للمستخدمين الملاحيين في الصيد البحري إما اجرا ثابتا و إما حصصا".  
نلاحظ أن المشرع الجزائري يرى أن الأجر يحدد سلفا أي قبل بدء الرحلة البحرية و هذا لتجنب تعسف رب العمل إذ لا يمكن لهذا الأخير ، أن يدفع الثمن الذي يروق له بل لابد من الاعتماد على معايير و الرجوع إلى قواعد قانونية صريحة في هذا المجال ، و هو الأمر الذي أكدته المادة 68 من المرسوم 171/88 بقولها: " عملا بالمادة 114 من القانون رقم 12/78 المؤرخ في 5 غشت سنة 1978 المذكور أعلاه تسعر مناصب العمل و تصنف وفقا للإجراءات التي يحددها التنظيم المعمول به".

و من أهم الطرق المعتمدة لتحديد الأجر عندنا ، الاحتساب بطريقة المدة و الاحتساب بطريقة المردودية ، و هما طريقتان تتدعجان في الجزائر بتأكيد المادة 47 من المرسوم التنفيذي 102/05 -السالف الذكر : يتقاسم المستخدمون الملاحون مقابل عملهم إما:  
أ- اجرا قاعديا و علاوات و تعويضات و مساهمة في النتائج عند الاقتضاء  
ب- أما بالنسبة لملاحة الصيد البحري على الأرحل ، دخلا يتناسب و نتائج العمل.<sup>7</sup>  
طريقة الاحتساب بالمدة ، هي الأجر يسوعا . و نبيها بلجا إلى دفع الأجر على أساس المدة و المدة المعتمدة هي الشهر.

أما طريقة الاحتساب بالمردودية ، فهي تخضع للكمية المفقدة للإنتاج في فترة معينة<sup>8</sup>.  
و الأجر عبارة عن قسمين أجر أساسي + تعويضات ، هذه التعويضات نص عليها المشرع الجزائري في العديد من المواد و هي تختلف حسب العامل و حسب المصعب الذي يشغله، فتتص المادة 348 من القانون البحري الجزائري على ذلك بقولها: "يسد في بعض

الطاقم الذين تحلوا خلال عمليات الإنقاذ بالالتزام و التفاني أو الذين تعرضوا إلى الخطر من مكافأة إضافية ."، كما قد تكون هذه التعويضات عبارة عن مكافأة تعود للبحارة نظرا

(1) إنه مبدأ كرسته كذلك المادة 72 من المرسوم رقم 171/88 - السالف الذكر- بقولها: "يتلقى البحار مقابل عمله إما اجرا أساسيا كما هو منصوص عليه في المادة 69 أعلاه ، و علاوات ، و تعويضات ، و مساهمة في النتائج أن اقتضى الأمر، و أما بالنسبة إلى ملاحة الصيد البحري الساحلي و عملا بالمادة 20 من القانون رقم 12/78 المؤرخ في 5 غشت سنة 1978 المذكور أعلاه ، دخلا يتناسب و نتائج العمل.  
(2) بجاوي المدني - الفرقة بين عقد العمل و عقد المقاوله- المرجع السابق ، صفحة 35 .

لا اعتبارات كالمشاركة في عمليات الإسعاف، أو الإنقاذ و غيرها و هذا ما أكدته المادتان 348 من ذات القانون بقولها: "توزع المكافأة التي تعود إلى السفينة من جراء عملية الإسعاف أو الإنقاذ مناصفة ، بين مالك السفينة و طاقمها "، و كذا المادة 349: "إذا كانت السفينة المسعفة غير مستغلة من قبل مالكيها، توزع نصف المكافأة الصافية المحددة في المادة 348 أعلاه و العائدة إلى المالك، بين المالك و المجهز بحصص متساوية ، في غياب صيغة توزيع أخرى ينص عليها عقد استئجار السفينة"<sup>9</sup>.

### كيفية حساب التعويضات:

تكفلت النصوص التوجيهية بمسألة حساب التعويضات التي تدخل في أجور البحارة فرأت المادة 75 من المرسوم 171/88 أن الطريقة المثلى لحساب التعويض الناتج عن الساعات الإضافية هي الطريقة التالية:

تمنح زيادة بنسبة 50% من الأجر الأساسي في الساعة بالنسبة إلى الساعات الأربع الأولى.

تمنح زيادة بنسبة 75% من الأجر الأساسي في الساعة بالنسبة إلى الساعات اللاحقة.

تمنح زيادة بنسبة 100% من الأجر الأساسي في الساعة بالنسبة إلى الساعات الإضافية التي تتم في الليل أو في يوم عطلة قانونية.

### أحكام الوفاء بالأجر:

لم يتعرض القانون البحري الجزائري لكيفية أداء أجور البحار من مسألة المبالغ المستحقة للبحار و من هذا المنطلق كان لزاما الرجوع إلى القواعد العامة و خاصة بتلك النصوص المتعلقة بالعمال للاقتباس منها.

وجد المادة 149 من الأمر 31/75<sup>10</sup> رأت أن كل مبلغ يستحقه العمال أو العمال المنتدبون ،

(1) تمنح التعويضات كذلك على أساس تلك الساعات الإضافية التي يطلب من البحار القيام بها و مرجع ذلك هو المادة 76 من المرسوم 171/88 التي ترى أن الحق في التعويض عن الساعات الإضافية هي مسألة تتولاها القوانين الأساسية الخاصة و الإتفاقيات الجماعية التي تبرمها الهيئات المستخدمة ، و يدخل في هذا الصدد كذلك الأشغال الإضافية الأخرى.

(1) الأمر 31/75 المؤرخ في 29/04/1975 المتعلق بالشروط العامة لعلاقات العمل في القطاع الخاص الملغى بقانون 11/90 المؤرخ في 26/04/1990.

يجب أن يدفع لهم بنقود معدنية أو ورقية لها سعرها القانوني رغم كل شرط مخالف، و ذلك تحت طائلة البطلان.

هو الأمر نفسه أكدته المادة 137 من القانون رقم 12/78<sup>11</sup> بقولها: " يعبر عن الأجر بمبالغ نقدية فقط ، و يدفع بوسائل نقدية فقط". ما جاء به قانون 11/90 لم يكن بالجديد ، بل هو تأكيد لما سبق ، حيث نصت المادة 85 منه على أن الأجر تحدد بعبارات نقدية محضة و تدفع عن طريق وسائل نقدية محضة.

و تولت المادة 40 من المرسوم التنفيذي 102/05 – السالف الذكر- تبيان الجهة التي تدفع الأجر و هو جهاز السفينة و ألزمته بدفع الأجر عند حلول أجل استحقاقها.

### لمن يكون الوفاء؟

الأصل أن البحار العامل من الذي يستحق أجر عمله و بالتالي الوفاء يكون له شخصيا، و جدت بعض الاستثناءات<sup>12</sup> ، و خول من خلالها الأشخاص آخرين حق الحصول

على أجر هذا البحار، و لقد تعرضت المادة 8، فقرة 01 من المرسوم التنفيذي 102/05 – السالف الذكر- لهذه الاستثناءات بقولها: "تعين على جهاز السفينة ضبط إجراءات بسيطة و سريعة و مأمونة ترمي إلى منح تسهيلات في الحالات التالية ، تمكين ذوي حقوق المستخدمين الملاحين المبحرين الذين يقومون بملاحة غير محدودة من تقاضي الأجر المستحق كاملا أو جزء منه و ذلك بطلب من المستخدمين الملاحين".

فإذا كان يحق لذوي حقوق البحار الاستفادة من أجرة و أن يوفى بها إليهم ، فإن القانون

منح للبحار مقابل ذلك وسيلة أخرى تلبى حاجياته و هي حصوله على تسبيقات أي يتلقى مبلغا ماليا قبل حلول أجل الوفاء بالأجر و هذا الحق تم تضمينه في نص الفقرة الثانية من

(2) القانون رقم 12/78 المؤرخ في 05/08/1978 المنشور بالجريدة الرسمية لسنة 1978 العدد 32.

(1) نظرا لظروف عمل البحار القاسية و المحفوفة بالمخاطر فغالبا ما تطول الرحلة البحرية و تزداد أثناءها الحاجيات الأسرية للبحار

، و جدت هذه الاستثناءات قصد سد هذه المتطلبات اليومية و نجد مرجع هذه الاستثناءات كذلك في المادة 73 من المرسوم 171/88

، السالف الذكر.

المادة 73 من المرسوم 171/88- السالف الذكر- بقولها: " تمكين البحار لملاحة الساحلة أو لرحلة طويلة المدى من الاستفادة تسبيقات من أجوره، و هذا بطلب من البحار و في حالة ضرورات يقتضيها نظام العمل".<sup>13</sup>

غير أن هذه التسبيقات لا يأتي من العدم ، و إنما لا بد من استيفاء مجموعة من الشروط و هي:

- اقتصار الرحلة البحرية لملاحة ساحلية أو رحلة طويلة المدى: المادة 48 من المرسوم التنفيذي 102/05 السالف الذكر- لا تميز بين الرحلة المحدودة أو غير محدودة المدة.
- أن يكون الحصول على التسبيقات بطلب من البحار.
- لا تدفع التسبيقات إلا وفق ظروف و تفرضا ضرورات نظام العمل.

## 2/ الضمانات القانونية للحصول على الأجر:

أقام المشرع الجزائري مداحا من السمات تستهدف حماية الأجر و بالتالي تمكين البحار من الحصول عليه ، و تكمن هذه الضمانات في تلك الحماية القانونية ذات الوجوه الثلاث و هي الحماية من البحار نفسه و تشمل هذه الحماية فكرة عدم تنازل البحار عن أجره و الحماية من المجهز رب العمل<sup>14</sup> و نقصد بذلك اعتبار أجر البحار من الديون

المتأزة و كذلك الحماية من دائني البحار و نقصد بها فكرة منع الحر عن الأجر، هذه الضمانات سنحاول توضيحها فيما يلي:

### أ/ حماية الأجر من البحار نفسه: "عدم التنازل عن الأجر"

(1) نفس الاستثناءات وردت في المادة 48 من المرسوم التنفيذي 102/05 بقولها: " تمكين المستخدمين الملاحين البحريين الذين يقومون بملاحة محدودة أو غير محدودة من الاستفادة من تسبيقات من أجورهم و ذلك بطلب من المستخدمين الملاحين و في حالة الضرورة المرتبطة بتنظيم العمل."

(2) طالب حسن موسى -القانون البحري- المرجع السابق، صفحة 90.

إن أجر البحار هو أساس معيشتته و على هذا الأساس أو لاه القانون بالحماية الكافية حيث ألزام رب العمل بدفع الأجر عند حلول أجلها، و تحديدها مسبقا في عقد التوظيف ، كيف ما كانت طبيعة هذا الأجر سواء كان أجرا ثابتا أو الحصة ، هذا من جهة . و من جهة أخرى منع المشرع البحار من التنازل عن أجره و اعتبره تصرف باطل حتى و لو كان هذا التنازل برضاه ، خصوصا إذا كان هذا الأجر هو الدخل الوحيد للعائلة ، و هذا المنع احتوته المادة 172 من قانون رقم 31/75 المتضمن الشروط العامة لعلاقات العمال في القطاع الخاص و الملغى بقانون 11/90 بقولها: " يعد باطلا و عديم المفعول كل تنازل عن العامل عن كل أجره أو جزء منه" و لعل العلة من وراء هذا المنع أن العامل خلال هذه المدة يحزن تحت وصاية رب العمل مما يجعله ضعيفا في مواجهته<sup>15</sup>.

### ب/ حماية الأجر من داني البحار: "منع الحجز على الأجر"

تنص المادة 90 من قانون 11/90 على أن: " لا يمكن الاعتراض على الأجر المترتبة على المستخدم كما لا يمكن حجزها أو اقتطاعها مهما كان السبب حتى لا يتضرر العمال الذين يستحقونها"، و هي من النظام العام، فلا يجوز مخالفتها حتى و لو وافق البحار على هذه المخالفة ، فلا يجوز الحجز على أجرته لأسباب شخصية غير أنه و بالرجوع إلى قانون الإجراءات المدنية و الإدارية الجزئي نجد أنه المشرع قد تراجع على هذا الموقف فأجاز إمكانية توقيع الحجز على الأجر و المرتبات بعد استيفاء شروط أهمها الحصول على سند تنفيذي و بنسب محددة قانونا<sup>16</sup>.

### 3/ حماية الأجر من المجهز: " الأجر دين ممتاز "

(1) أقر هذا المبدأ الدكتور جلال و فاء محمدين و يضيف قائلا: "إن العامل يكون مقبلا على فترة تعطل تجعله محتاجا إلى أي قدر من المال مما قد يدفعه إلى قبول حصوله على حقه في الأجر منقوصا بصفة معجلة على الحصول عليها كاملة مؤجلة." القانون البحري - المرجع السابق صفحة 178

(2) نحيل في هذا الصدد الى المادتان 775،776 من قانون الاجراءات المدنية و الادارية الجزائري رقم 09-08 المؤرخ في 25 فبراير 2008.



اعتبر المشرع البحري أجر الربان و البحارة من الديون الممتازة حيث وضعها في المرتبة الأولى و منحها الأولوية على باقي الديون، و يتضح هذا الترتيب جليا من خلال استقراء نص المادة 73 من القانون البحري الجزائري<sup>17</sup> .

و حق الأولوية هذا كرسته القواعد العامة إذ ورد له نفس المضمون سواء في المادة 142 من القانون رقم 12/78 المتضمن القانون الأساسي للعمال أو سواء في نص المادة 89 من القانون 11/90 حيث جاء المضمون في المادتان على النحو التالي: "تمنح الأفضلية لدفع الأجور و نسبتيها على جميع الديون الأخرى بما فيها ديون الخزينة و الضمان الاجتماعي مهما كانت طبيعة علاقة العمل و صحتها شكلها".

كما لا يجوز للمجهز رب العمل التمسك بنظام المسؤولية المحدودة تجاه أجور البحارة المترتبة في ذمته و هو مبدأ فرت المادة 94 من القانون البحري الجزائري في الفقرتين ب، ج: " - الديون الخاصة بطاقم السفينة المتولدة عن عقد الاستخدام - ديون كل شخص ذكر عامر في خدمة السفينة بموجب عقد عمل"

### ثالثا: واجبات تخص وسيلة الإبحار

كما سبقت الإشارة في العديد من محطات هذا البحث أن السفينة هي الأداة و الوسيلة الأساسية في علاقة الاستخدام البحري فلا تقوم هذه العلاقة إلا يكتب لها النجاح إلا إذا أدى كل من رب العمل و العمال البحريون التزاماتهم نحو هذه الأداة فانتهت التزامات رب العمل اتجاه السفينة تكون منذ عقد العزم على الرحلة البحرية، فإذا كان مالكا و جب عليه التصريح بهذه السفينة و التصديق عليها في دفتر تسجيل السفن و ذلك بعد تقديم جميع الوثائق المفروضة هذا حسب المادة 573 من القانون البحري الجزائري.

إذا كان رب العمل مجهز، تقع عليه -إضافة إلى تلك الالتزامات التي تقع على المالك-،

مجموعة من الإجراءات و هي ما وردت في الفقرة الثانية من نفس المادة و المتمثلة في

(1) و سبب تقرير هذا الامتياز يرجع إلى تلك الاعتبارات الإنسانية التي مردها حماية البحار في مصادر رزقه.



التصريح باسم و عنوان المالك الحقيقي للسفينة مع تبيان الصفة التي خولت له حق استعمالها<sup>18</sup> ، عن طريق إرفاقه للسند المخول له هذه الصفة.

أما إذا أوشكت السفينة على الإبحار فإن المادة 574 من نفس القانون ألزمت المجهز بتأمين السفينة بجميع قواعد الصلاحية للملاحة و الأمن ، التسليم ، التجهيز، و التموين .

:

إن أساس التزامات أعمال هي تلك الإرادة السليمة و الصحيحة الصادرة من العامل و المتجهة لإبرام العقد، فالالتزامات البحارة لا يمكن أن تخرج عن نطاق عملهم إذ لا يمكن أن يجبر بحار على القيام بأعمال لم ينم الاتفاق عليها في عقد الاستخدام الذي أبرمه مع المجهز رب العمل<sup>19</sup> ، و أساس ذلك هو تلك القاعدة، أن الإرادة لا يمكن أن تطبق إلا حيث يكون الاتفاق في نطاقه القانوني ذلك أن إرادة الشخص لا يمكن أن تمتد إلى خارج إطار العقد و هي مقيدة بحدود العقد الإلهي القانوني.

و بما أن عقد الاستخدام البحري هو عقد معاوضة، فإن الالتزامات فيه تكون متبادلة ، فإلى جانب التزامات رب العمل توجد كذلك التزامات العامل، استناداً إلى قاعدة أن التزام أحد المتعاقدين هو سبب التزام المتعاقد الآخر، و عليه فإن الرعايات العال تنحصر في مبادئ ثلاثة هي:

### أولاً: واجبات تخص العمل المتفق عليه

يتضمن عقد الاستخدام البحري تحديد مضمون العمل الذي يلتزم به كل بحار على

(1) توجد طرق عدة لاستغلال السفينة منها الاستئجار و النقل فقد يكون المجهز مالك، أو مجهز مستأجر و هذا ما حاولنا تفصيله في المبحث الأول من خلال الحديث عن رب العمل في عقد الاستخدام البحري.

(2) ما عدا تلك الأعمال الإضافية التي تتطلبها ضرورة الخدمة و التي لا يمكن للبحار العامل الدفع بعدم تنفيذها لعدم اشتغالها في العقد الأصلي الذي جمعه برب العمل ، و يمكن الإحالة في هذا المجال إلى التزامات البحار نحو العمل المتفق عليه.

السفينة إذ يحدد نوع العمل المطلوب و يلتزم العامل بتنفيذ هذا العمل على الوجه المحدد<sup>20</sup>، فالغاية من التحديد هي تمييز الفئة أو الطائفة التي ينتمي إليها البحار إذ الوظائف على متن السفن مختلفة و متعددة حيث يوجد الطباخين، المهندسين، الربابنة، غيرهم لذا كان التحديد حتمية تفرضها متطلبات العمل.

و قد يصبح نطاق عمل البحار غير محدد<sup>21</sup> في الأحوال الضرورية، فيكلف بعمل إضافي و العمل الإضافي في التشريع البحري إلزامي<sup>22</sup> قضت به المادة 419 من القانون البحري الجزائري و ألزمت البحار القيام بعمل إضافي متى طلب منه الربان ذلك، و تعتبر هذه المادة خروجاً من مبدأ تنفيذ العقد وفقاً لما اشتمل عليه، فالمشرع قيد هذا الاستثناء بحالة الضرورة و القوة القاهرة، يظهر هذا في المادة 420 من نفس القانون بقولها: " يتعين على البحار القيام بجميع الأعمال الإضافية التي أمر بها الربان في ظرف القوة القاهرة أو تلك التي تصبح فيها سلامة السفين و الأشخاص البحريين أو الشحن في خطر و في ظرف يكون فيه الربان وحده حق تقديرها".

أكثر من ذلك فالعمل الإضافي المفروض على البحار، لا ينحصر على السفينة التي يكون على متنها بل يتعداها إلى تلك السفن الأخرى الخاضعة لعملية الإيواء و كذا الأشخاص المعرضين للخطر أو المشرفين على الغرق<sup>23</sup> استناداً إلى قاعدة أن الضرورة تقدر بقدرها،

و في هذا المجال خولت المادة 35 من مرسوم التنفيذ 102/05 - السالف الذكر - مكانية

(1) محمود مختار البريري - قانون التجارة البحرية - المرجع السابق - صفحة 244.

(2) هاني دويدار - الوجيز في القانون البحري - دار الجامعة الجديدة للنشر طبعة 2004 - صفحة 118.

(3) و العمل الإضافي قد يكون إلزامياً كما قد يكرن اختيارياً حسب القواعد العامة، أما الإلزامي العامل مجبر على تنفيذه و يرجع هذا حسب أصول العمل أو الميدان الذي يوجد فيه أما الاختياري، فتترك للعامل سلطة الاختيار بين التنفيذ من عدمه.

(4) الفقرة الثانية من المادة 420 من القانون البحري الجزائري.

استدعاء المستخدمون للعمل حتى و هم في العطل و ذلك لضرورة المصلحة التي راعاها  
المشرع الجزائري و اعتبرها ظرف استعجالي أين عمد إلى تخصيص بحارة لهذه الظروف  
و اعتبرهم بحارة احتياطيين يتم استدعاءهم عند الضرورة<sup>24</sup>.

و يلتزم البحار أثناء تأدية العمل المتفق عليه و كذا العمل الإضافي بالأصول الفنية  
مراعي معايير مختلفة تضمنتها الأعراف البحرية و كذا القوانين و الأنظمة الجاري بها  
العمل وفقا للمادة 422 من القانون البحري الجزائري، إذ الغاية من هذه المراعاة هي تجنب  
حوادث العمل بكل ما من شأنه عرقلة الرحلة البحرية، و يدخل ضمن التزامات البحار نحو  
العمل المتفق عليه قبوله العمل على متن أي سفينة تابعة للمجهز الذي تعاقد معه ، و تكون  
تأدية المهام وفق الصنف المهني . الرتبة و هذا حسب المادة 417 من نفس القانون.

### ثانيا: واجبات تخص رب العمل

يتمحور التزام البحار نحو رب العمل في واجب الطاعة و الذي يعتبر تجسيدا لعنصر  
التبعية التي تميز عقد الاستخدام عن باقي العقود . فالتبعية هي في الأصل ضرورة تأمر  
العامل بأوامر رب العمل<sup>25</sup> و هذا ما عكسه المادة 464 من القانون البحري الجزائري من  
خلال قولها: " يجب على الربان و جميع الضباط العاملين على متن السفن الآخرين معاملة  
مرؤوسيهم أعضاء الطاقم بصفة عادلة و منصفة و دائما طبقا للقوانين الجاري به العمل".

واجب الطاعة لا يقتصر حسب هذه المادة على رب العمل فحسب بل هو واجب حتى  
على باقي الموظفون الذين يعلنون البحار العامل في الرتبة و في هذا الصدد وردت المادة  
462 من القانون البحري الجزائري و التي رأت أن الضباط المسؤولين بالسطح و الماكينات

(1) تنص الفقرتان 4، أ من المادة 417 من القانون نفسه على ذلك بقولها: " يجب على البحارة الدانمين و التابعين للاحتياط أن يكونوا خلال  
الأربع و العشرين ساعة من التبليغ تحت تصرف سفينتهم المجهزة استعدادا لكل إبحار، أن يخبروا التجهيز في الاثني عشر و سبعين ساعة  
عن أي مرض أو جرح أصابهم عندما كانوا في البر حيث يرسلون له في أقرب وقت الأوراق تثبت حالتهم الصحية".

(2) مصطفى كمال طه - أساسيات القانون البحري- المرجع السابق- صفحة 151.

و بالخدمة العامة ،رؤساء لكل أفراد الطاقم العاملين بأصنافهم، إذن إطاعة أوامر المرؤوسين تتم وفق النظام السلمي لهؤلاء العمال و كأن البحار تلقى الأمر من رب العمل مباشرة استنادا إلى قاعدة النيابة في العمل<sup>26</sup>، إطاعة هذه الأوامر تكون في نطاق ضيق أي متى كانت

مشروعة ، إذ ألزم القانون أفراد الطاقم باحترام رؤساءهم و الوثوق بهم و كذا الامتثال لتعليماتهم و لا يتم هذا كله إلا بعد مراعاة أنظمة الخدمة على متن السفينة.

و تجدر الإشارة هنا، إلى أن واجب الطاعة هو واجب قانوني أكثر مما هو عقدي فإن كان مصدره هو عقد الاستخدام الذي أبرمه البحار مع المجهز فإن الأصل الحقيقي له هو القانون و القواعد العامة، إذ نص المادة 129 من القانون المدني الجزائري على هذه الطاعة بقولها: "لا يكون الموظفون و الأعران العموميون مسؤولين شخصيا عن أفعالهم التي أضرت بالغير إذا قاموا بها تنفيذاً لأمر صدرت إليهم من رئيس."، و انطلاقاً من هنا قيد المشرع خضوع العامل لرب العمل فممنوع له من رفض تنفيذ هذه الأوامر إذا كانت تتنافى أحكام عقد عمله و ما عدا تلك الحالات الاستثنائية التي يكون عليها لرب العمل تكليف البحار بعمل إضافي و التي سبق الحديث عنها، كما أن الطاعة تشمل و تصبح غير جائزة إذا ما كان يربو منها تنفيذ أوامر تشكل مخالقات في حد ذاتها للتشريع و التنظيم البحري بهما العمل حسب المادة 466 من القانون البحري الجزائري التي منعت ذلك صراحة بقولها "ينبغي على أفراد الطاقم في الحالات المنصوص عليها في المواد 452 و 453 و 455 و 456 أعلاه ، تقديم المساعدة للربان أو لنوابه إذا طلب منهم ذلك، غير أن البحار من أفراد الطاقم ، يجب ألا ينفذ أوامر رؤسائه عندما تشكل هذه الأوامر مخالفة واضحة للتشريع و التنظيم البحري بهما العمل."

### ثالثاً: واجبات تخص وسيلة الإبحار

تنص الفقرة زمن المادة 415 من القانون البحري على أنه: " يتعين على البحار أن يحافظ على السفينة و تجهيزاتها"، و تتجسد هذه المحافظة في تكريس البحار نشاطه لخدمة

(1) خصوصاً إذا كان هذا الأمر الموجه للبحار من طرف الربان فوجب على هذا البحار الاتساق له لأن الربان يمثل المجهز و بالتالي هو بمثابة رب العمل في العديد من المرات.

السفينة و العمل على إنقاذها إذا ما تعرضت لحالة الخطر، لأن إنقاذ السفينة ذاتها هو بمثابة إنقاذ للأرواح و الأموال الموجودة على متنها هذا ما تبنته المادة 599 من نفس القانون بحثها على وجوب اتخاذ الربان جميع التدابير الضرورية لحماية السفينة و البضائع و الأشخاص الموجودين على متنها من الضرر.

و يتضمن الحفاظ على السفينة الاعتناء بالآلات و الأدوات و الوسائل الأخرى التي وضعت تحت تصرف البحار و العمل على عدم إلحاق الأذى بها<sup>27</sup> و كذا الاعتناء الشحنات التي تكون على متنها و كذا المسافرين و كل ما له علاقة بالرحلة البحرية.

و الالتزام بالإنقاذ أوردته المادة 11 من المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة و الإنقاذ الموقعة في بروكسل بتاريخ 1910/09/23 بقولها: " يجب على ربان كل سفينة بقدر ما يكون ذلك في استطاعته بدون أن يعرض سفينته أو طاقمها أو ركابها لخطر جدي أن يقدم مساعدته لكل شخص يوجد في البحر تحت خطر الهلاك حتى و لو كان من الأعداء.<sup>28</sup>

- في الفرض الذي يكون فيه البحار مخبر بين إنقاذ الركاب أو الأمتعة أو أفراد الطاقم أو السفينة و منشآتها فإن القانون البحري الجزائري تطرق إلى المسألة من خلال ترتيبه لذلك حسب الأولويات ، و ذلك من خلال ماورد في المادة 02 منة التي رأت أن إنقاذ الأرواح يكون في المقام الأول ثم تليه السفينة و منشآتها و كذا الشحنات التي هي على متنها.

- ففي إنقاذ الأرواح تكون الأولوية للمسافرين أولا ثم أفراد الطاقم و الربان يأتي في المرتبة السفلى إذ يفترض به أنه آخر من يترك السفينة ، أما فيما يتعلق بالوسائل المادية فرأت

(1) في حالة فقدان هذه الآلات أو إلحاق الضرر بها أو إتلافها بخطأ البحار يوجب التعويض من طرف هذا الأخير و هذا تكريسا لنص المادة 421 من القانون البحري الجزائري.

(2) رتب القانون البحري الجزائري عقوبات جزائية على هذه الحالة تمثلت في الحبس من شهرين (02) إلى ستة (06) أشهر و هذا في المادة 486 منة.

المادة 600 من ذات القانون أن للربان حق التضحية بمنشآت السفينة أولاً ثم حمولتها إذا ما تأكدت حالة الضرورة، غير أنه قيد هذه الحالة بإلزامية تقديم تقرير مدقق من السلطة المختصة.

يدخل في التزامات البحار نحو السفينة، التزامه بعدم استغلالها لحسابه الخاص، بحيث لا يمكنه شحن بضائع ممنوعة أو تفوق تلك التي نصت عليها المادة 423 من القانون البحري فيعتبر ذلك مخالفة لما هو جاري به العمل، و البضائع التي سمح بشحنها من طرف البحار هي بعض المواد الغذائية و بعض الأدوات المخصصة للاستعمال الشخصي، غير أن هناك بعض الأشياء غير أنها تشكل مخالفة قانونية و لا يسمح بحيازتها إلا للاستعمال الشخصي نظراً لخطورتها على السنين و على الأشخاص الموجودين على متنها و صرح بها المجهز<sup>29</sup>.

إذا ما اتجهت إرادة الأشخاص إلى الاتفاق على إحداث أثر قانوني يصح نفاذه قانوناً وقضاءً، و عليه فإن هذه الإرادة تتحمل كل ما ينبج عنها من آثار سواء كانت ضارة أو نافعة و لا سيما الآثار التي يترتب عليها قيام المسؤولية أمام القضاء من ثم الإلتزام بالتعويض على المتسبب في إحداث الخلل الذي أوجد الضرر. و إذا كانت أغلب أحكام المسؤولية التي يتعرض لها الأشخاص، تستمد وجودها من الشريعة العامة، فإن مسؤولية الطاقم البحري تقررت لها أحكام خاصة استمدت وجودها من النظام القانوني الذي تخضع له العلاقة التي تحكم أطرافها، و أوجدتها الأعراف البحرية الدولية و كذا الاتفاقيات الواردة بهذا الشأن.

(1) يشمل هذا الخطر جميع أفراد الطاقم، و يرتب عن مخالفة المادة 423 من القانون البحري الجزائري خضوع البحار الحائز على هذه الأشياء إلى التفتيش الذي قد يؤدي إلى وضع هذه الأشياء المحظورة تحت الحراسة، و مرد هذا الحظر هو ضرورة اقتصار البحار على خدمة السفينة و تكريس كافة جهوده للقيام بعمله و كذا خشية تفضيل المصالح الخاصة على المصلحة العامة المتمثلة في حماية السفينة من الخطر.

و أمام مختلف الأخطار و المصاعب التي تعترض الرحلات البحرية، كان لا بد من توفير الحماية القانونية لضمان أمن و سلامة الرحلة ، و عليه يجب تنظيم قواعد المسؤولية التي يجب أن تتحملها كل الأطراف المساهمة في سبيل تحقيق رحلة بحرية آمنة تنتهي بسلام<sup>30</sup>

:

إن المسؤولية رب العمل تحتل الصدارة في المسائل التي عالجه القانون البحري عموما و عقد الاستخدام البحري خصوصا ، و نظرا لمركز رب العمل القوي في عقد الاستخدام ، فإن التزامه بتوفير كل ما يؤمن الرحلة البحرية يجعله مسؤولا عن عدم تحقيق هذه النتيجة و هي سلامة الرحلة، و لا تقوم هذه المسؤولية إلا إذا ثبت التقصير في جانب هذا الأخير - رب العمل - في تنفيذ التزاماته.

و نظرا لطبيعة الظروف التي ينفذ فيها هذا الاستخدام البحري فقد عمد الفقه والتشريع إلى تقرير مسؤولية رب العمل من وجهتين ، فالوجه الأولى تقرر المسؤولية المدنية لرب العمل و التي تندرج في إطار المسؤولية العقدية إذا كان منها ما التزم عقدي، كما تندرج ضمن أحكام المسؤولية التقصيرية إذا كان مصدرها الفعل البصر<sup>31</sup> .  
و الوجهة الثانية هي المسؤولية الجنائية ، و تقوم في حاله ما إذا ارتكب رب العمل عمل منع القانون ارتكابه أو امتنع عن ما أمر القانون بتنفيذه.

### أولا: المسؤولية المدنية لرب العمل

إن رب العمل تقوم مسؤوليته المدنية إما انطلاقا من عقد الاستخدام الذي أبرمه مع البحارة و يكون في هذه الحالة أمام أحكام المسؤولية العقدية ، أو انطلاقا من تلك الأخطاء

(1) عبد القادر حسين العطير - الوسيط في شرح قانون التجارة البحري- المرجع السابق-صفحة189.

(2) عبد الحميد الشواربي و الدكتور عز الدين الدناصوري- المسؤولية المدنية في ضوء الفقه و القضاء - الجزء الثاني - منشأة المعارف بالإسكندرية- طبعة2004- صفحة3178 .



التي يرتكبها هو شخصيا أو من يمثله نتيجة إهماله للسفينة و يكون أمام أحكام المسؤولية التقصيرية و عناصرها.

## 1/ المسؤولية العقدية لرب العمل:

أن أساس هذه المسؤولية النيابة القانونية للربان عن المجهز، و لقيام المسؤولية العقدية يشترط القانون المدني قيام ركنان أولهما وجود عقد صحيح واجب التنفيذ و الثاني هو عدم تنفيذ هذا الواجب بسبب خطأ المدين ، و بإسقاط هذه القاعدة على عقد الاستخدام البحري تتجسد بر ضريح مسؤولية رب العمل في هذا المجال .

فإذا نشأ عقد الاستخدام البحري صحيحا ، و لا يتم ذلك إلا إذا استوفى جميع الشروط المطلوبة سواء تعلقت بأركان العقد أو بتلك الشروط الواجب توافرها في الطاقم البحري فإنه ينشئ بذلك التزامات بين رب العمل و العمال، أما عدم التنفيذ فيتجسد بإخلال المجهز رب العمل لتلك الالتزامات التي ولدها العقد الصحيح.

وإذا ما توافر هذان الركنان قامت المسؤولية الحقيقية لرب العمل و التي تخول للعامل المضرور حق اللجوء إلى القضاء لاستيفاء حقه و المطالبة بالتعويض<sup>32</sup> وفق القواعد العامة. و طبقا لنص المادة 182 من القانون المدني الجزائري فإن التعويض إن لم يكن مقدرًا في العقد أو في القانون ، فالقاضي هو الذي يقدره، و يشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة و ما فاته من كسب ، بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو التأخر في الوفاء به من جانب المجهز رب العمل، و يعتبر الضرر نتيجة إذا لم يكن في استطاعة الدائن أن يتوقاه ببذل جهد معقول، غير أنه إذا كان الالتزام مصدره العقد ، فلا يلتزم المدين الذي لم

(1) غالبا ما تكون دعوى التعويض التي يرفعها العامل ضد رب العمل نتيجة لإنهاء عقد العمل لسبب غير مشروع ، كما أن التعويض واجب مهما كانت طبيعة الضرر سواء كان ماديا أو معنويا.

يرتكب غشا أو خطأ جسيماً إلا بتعويض الضر الذي كان يمكن توقعه عادة وقت التعاقد وأساس هذا كله انصراف التصرفات التي يقوم بها النائب إلى الأصيل<sup>33</sup>.

## 2/ المسؤولية التقصيرية لرب العمل:

إذا تعلق الأمر بالمسؤولية التقصيرية كما سبق القول لها عناصر قد تكون شخصية نابعة عن الأعمال الشخصية لرب العمل وقد تكون عن عمل الغير خصوصاً أعمال المتبوع، كما قد تكون ناشئة عن الأشياء و نخص بالذكر مسؤولية متولي حراسة الأشياء.

### أ/ مسؤولية رب العمل عن عمله الشخصي:

يكون رب العمل مسؤولاً شخصياً عن أفعاله التي قد تؤثر على السير الحسن لعقد الاستخدام البحري و بالتالي يؤثر على عمل البحار كترك السفينة تبحر و هي في حالة لا تسمح لها بالملاحة، أو عدم تجهيزها، أي خطأ يثبت من جانب رب العمل يرتب مسؤوليته التي توجب التعويض مع مراعاة جواد رابطة السببية بين الخطأ رب العمل والضرر الذي تولد عنه، لأنه في حالة انقطاع هذه الرابطة قد يفر رب العمل من المسؤولية و بالتالي من تقديم التعويض إذا كان الضرر خارجاً عن فعله الشخصي<sup>34</sup>. عبء إثبات هذا الخطأ الصادر من الغير يقع على عاتق رب العمل كل يثبت المجهز أن عدم كتابة المؤونة كانت بسبب التصريح الكاذب الذي قدمه العامل المبحر على متن السفينة.

### ب/ مسؤولية رب العمل عن أعمال تابعيه:

إذا كان الربان الممثل القانوني للمجهز بمناسبة عقد الاستخدام البحري، فإنه يكون بذلك تابعا له و بالتالي كل الأخطاء التي يرتكبها الربان و تسبب ضرراً يلتزم المجهز رب العمل

(1) و في هذا الصدد وردت المادة 74 من القانون المدني الجزائري، حيث رأت أن ما يبرمه النائب في حدود نيابته باسم الأصيل فإن كل ما ينشأ من حقوق و التزامات من هذا العقد تضاف إلى الأصيل

(2) يكون ذلك طبقاً للمادة 127 من القانون المدني الجزائري التي عدت الحالات التي تقطع هذه السببية بقولها: "إذا أثبت الشخص الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ أو قوة قاهرة أو خطأ صدر من المضرور أو خطأ من الغير، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ما لم يوجد نص قانوني يخالف ذلك"

التعويض عنها انطلاقاً من فكرة أنه مسؤولاً عن الربان فمسؤولية المتبوع تظل قائمة عن الضرر الذي يحدثه تابعه متى وقع هذا الضرر بصدد تأدية الوظيفة. وأساس هذه المسؤولية هي عنصر التبعية التي تعتبر المعيار الأشد وقعا في عقد الاستخدام البحري، لأنه من خلالها يضع شخص شخصيته تحت سلطة وإشراف شخص آخر و يعمل وفق ما يقرره هذا الأخير متى ورد ذلك في إطار قانوني.

ج/ مسؤولية رب العمل عن حراسة الأشياء:

تنص المادة 136 من القانون المدني الجزائري على أنه: "كل من يتولى حراسة شيء و كانت له قدرة الاستعمال و التسيير و الرقابة يعتبر مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه الشيء".

إن السفينة باعتبارها من الأشياء المنقولة المزودة بالمحركات و آلات ميكانيكية<sup>35</sup>،

فهي

معرضة للأضرار نظراً لعملها في ظرف خاصة و باعتبارها كذلك ضمن الأشياء المحروسة لدى رب العمل، فيكون هنا مسؤولاً عن هذه الأضرار خاصة إذا ما مست الغير و ثبت أن لها علاقة مباشرة بالسفينة و بإحقاتها، كما أن هذه المسؤولية تشترط أن تكون حراسة رب العمل هي التي أحدثت هذه الأضرار بمعنى أن وقت الحادث لم يقم بالعمل المنوط له<sup>36</sup>.

غير أن هذه الحالة تطبق قواعدها إذا ما كان رب العمل هو المالك الأصلي للسفينة أما إذا كان هذا الأخير مجرد مجهز فلا تطبق عليه، انطلاقاً من قاعدة أن المجهز هو نائب عن المالك، فلا تقع عليه مسؤولية الأضرار التي تحدثها السفينة ما لم يتبين أن الحرر الذي أوقعته السفينة كان بفعل هذا النائب أو بسببه، فتطبق في هذه الظروف أحكام المسؤولية العقدية على أساس أن هناك عقد في الغالب هو عقد استئجار بين هذا المجهز و مالك السفينة.

(1) مدحت حافظ إبراهيم- شرح قانون التجارة البحري الجديد- المرجع السابق- صفحة 333.

(2) الفقرة الثانية من المادة المذكورة أعلاه تعفي حارس الأشياء من هذه المسؤولية إذا تدخلت عوامل أخرى في إحداث الضرر كالقوة

القاهرة .... الخ

و هذا كله يؤثر على دعوى المطالبة بالتعويض و كذا المحكمة المختصة فقد ذهبت محكمة النقض المصرية في غرقها المدنية إلى الاستقرار على هذا الرأي و ذلك بقولها: " فإن الحكم الذي يصدر برفض هذه الدعوى لا يحول دون مطالبة المضرور لرب العمل باعتباره مسئولاً عن خطئه الشخصي المفترض، بوصفه حارساً للشيء الذي وقع به الحادث و ذلك كتغيير صفة المدعى عليه"

**ثانياً : المسؤولية الجزائية لرب العمل**

### **1/ الجرائم الواردة على السفن:**

رب العمل في الكثير من الأحيان يكون هو المجهز فقد يرتكب أفعال تؤثر على الرحلة البحرية و هي تلك الماسة بالسفينة و التي تشمل عقد الاستخدام البحري و هذه الجرائم هي:  
أ/ جريمة تسيير سفينة بناء على شهادة انتهت صلاحيتها:

تنص على هذه الجريمة المادة 88 من القانون البحري الجزائري بقولها: "يعاقب بالحبس من شهرين (02) إلى سنتين و بغرامة مائة مائة من 20.000 دج إلى 150.000 دج أو بإحدى العقوبتين ، كل مجهز أو مالك سفينة أو ربان يبحر سفينة أو يحاول إبحارها ، و قد انتهت صلاحية لسند أمنها أو سحب منه أو أوقف العمل بها ، لم تنبئ هذه المادة سوى للتأكيد على إلزامية العمل على تأمين سفينة صالحة للملاحة البحرية<sup>37</sup> و من إجراءات هذا التأمين هو التأكد من مدى سريان تلك الشهادات الممنوحة للسفينة خاصة شهادة السلامة

### **ب/ الجريمة الواردة على بيانات السفينة:**

لكل سفينة دفتر تسجيل تدون فيه كل التغييرات التي تطرأ على السفينة من بيع أو شطب ، أو حجز و غيرها ، و يعتبر المالك هو المكلف بتدوين هذه المعلومات و في حالة استئجاره للسفينة يتولى المجهز رب العمل التدوين، و في حالة ما إذا سها عن ذلك يعاقب

(1) سبقت الإشارة إلى ذلك ضمن الحديث عن التزامات رب العمل.

بغرامة مالية من 20.000 دج إلى 50.000 دج حسب ما نصت عليه المادة 511 من القانون البحري الجزائري ، و تقرر نفس العقوبة كذلك إذا سها عن إعلام السلطات المختصة في الوقت المناسب، بالتغيرات التي شملت السفينة و ملكيتها و استعمالها في الأجل المنصوص عليها.

## 2/ الجرائم الناتجة عن مخالفة الأنظمة :

عقد الاستخدام البحري احتوى على مجموعة من النصوص القانونية اعتبرت من النظام العام فلا يجوز لرب العمل مخالفتها ، كما لا يمكن للعمال الانحراف عنها و من بين الأنظمة التي تترتب العقوبة لرب العمل إذا ما خالفها نجد:

أ/ جريمة انتحال مهمة القيادة .  
عند حديثنا عن الوظيف الفني للربان قلنا أنه يتولى شخصيا قيادة السفينة إلا إذا وجد مانع يحول دون أداء هذه الوظيفة ، غير أنه إذا ما كان هذا المانع راجع لرب العمل عن طريق استعماله كل ما من شأنه العمل على انتحال ممارسة القيادة على متن السفينة فإن المادة 523 من القانون - السالف الذكر - سادت عليه عقوبة الحبس من شهرين (02) إلى ستة (06) أشهر و بغرامة مالية من 10.000 دج إلى 100.000 دج و أقر المشرع العقوبة ذاتها للربان إذا ما مارس هو الآخر جريمة الانتحال.

ب/ جريمة حمل كميات زائدة من الكحول :

تنص المادة 531 الفقرة 02 من نفس القانون على أنه: يعاقب بالحس من شهر واحد إلى ستة (06) أشهر و بغرامة مالية من 20.000 دج إلى 200.000 دج كل ربان أو مجهزة يركب أو يساعد على إركاب الكحول أو المشروبات الكحولية الموجهة للاستهلاك من طرف الطاقم بكميات تفوق الكميات المرخصة و رخص نقلها. "من خلال استقراء النص نرى أن المشرع قد نص صراحة على إمكانية حمل الكحول على متن السفينة غير أن هذا التسريح مقيد إذ لا يمكن أن يتجاوز الكميات التي يسمح بنقلها في حالة المخالفة فإن النص صريح.

ج/ جريمة مخالفة أحكام التوظيف :

إن أحكام القانون البحري الجزائري ، بينت بوضوح شروط استخدام البحارة و كذا عدد البحارة الذي يختلف حسب نوع الملاحة و حسب كل سفينة و عليه فإن كل رب عمل يخالف هذه النصوص يعاقب وفقا لنص المادة 547 من ذات القانون ، بغرامة مالية تتراوح من 20.000 دج إلى 100.000 دج .

:

إن المدعى يستمد قوته من القانون الذي رتب آثاره الملزمة ، و المستمدة من المصلحة الاجتماعية التي تقتضي تبييد مبدأ سلطان الإرادة على أساس مصلحة المجتمع<sup>38</sup>، فالقوة الإلزامية للعقد المتمثلة في تطابق الإرادتين لتحديد الالتزامات ، وتحديد الآثار المترتبة عن هذه الالتزامات، توجب المسؤولية في حالة الإخلال أو العبث بهذه الآثار .

العمال البحريون إذا ما تضح احراهم عن الخطوط التي رسمها لهم عقد الاستخدام البحري تقوم حينئذ مسؤوليتهم ، و هذه المسؤولية تراجع أصولها للعقد ذاته ، كما لها علاقة بالواجب المهني المرتبط بالجانب الأخلاقي للبحار .

و لا تختلف مسؤولية العمال البحريون عن مسؤولية رب عملهم ، فإلى جانب المسؤولية المدنية و الجنائية المقررة لهم ، يضاف نوع جديد و أهمي المسؤولية التأديبية التي تقررت حفاظا على المصلحة العامة و مراعاة للمصلحة الخاصة بالرحلة و هي احترام الوظيفة الفنية التي تقوم عليها الرحلة البحرية و من هذه النقاط تقرر تفصيل هذا الفرع إلى

### أولا: المسؤولية المدنية للعمال

إن البحارة كأحد أطراف عقد الاستخدام البحري تترتب عنهم مسؤولية أعظم إذ يعتبر ارتكابهم عملا من الأعمال المنافية لما اشتمل عليه عقد استخدامهم ، سببا في توقيع المسؤولية المدنية خاصة العقدية منها ، و الربان كرئيس للبحارة على متن السفينة تكون

(1) بلحاج العربي- النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري- المرجع السابق- صفحة 27.

المسؤولية المترتبة في حقه أكثر وضوحاً ، لذا يجدر الحديث عن مسؤولية الربان المدنية باعتبارها رئيس لجميع العمال الآخرين .

إن المسؤولية المدنية للربان قد تكون عقدية تقوم عند إخلاله بالالتزامات التي يفرضها عليه عقد الاستخدام الذي يربطه برب العمل مالكا كان أو مجهزاً، إذ تنص المادة 592 من القانون البحري الجزائري على هذه المسؤولية بقولها: " يعتبر الربان المسؤول الوحيد عن سير و حركات السفينة في المياه التي تمر بها و في أماكن الرسو و الاقتراب " نجد من أهم البنود التي صر عليها العقد ، هي ضرورة إتباع خط السير ، كما تقوم هذه المسؤولية أيضا أمام المجهز إذا وقع خلل في تنفيذ التزامات الربان التي تربطه بالمجهز باعتباره ممثله القانوني ، كإبرامه لبعض التصرفات القانونية دون أن يكون بحوزته توكيل خاص يبرر و يبيح هذه الحيازة .

و قد تكون المسؤولية تقصيرية إذا ما توافرت على أركانها من خطأ، ضرر، علاقة سببية تربط هذا الخطأ بالضرر الحاصل . و تكون هذه المسؤولية التقصيرية قبل الغير إذ تنص المادة 425 من القانون البحري الجزائري على مسؤولية البحار عن الأضرار و الغرامات و كذا العقوبات الجزائية التي تنجم عنها نتيجة من جراء مخالفة أحكام المادة 423 من القانون السالف الذكر و التي تنص هي الآخرى على ضرورة حصول هؤلاء البحارة على رخص من قبل المجهز تسمح لهم بحيازة بعض السلع و الأدوات التي يحتاجونها خلال الرحلة البحرية و التي تؤدي إلى شك في سلامة السفينة و سلامة الرحلة كما هو بتحليل هذه المادة نرى أركان المسؤولية التقصيرية للبحار تتضح فيما يلي:

- يتجسد خطأ البحار في عدم مراعاة الأنظمة القانونية الجاري بها العمل و التي يفرض

حصوله على رخصة من المجهز قصد حيازة تلك الأشياء المنصوص عنها بالمادة السابقة.

- أما الضرر فهو تهديد سلامة السفينة و الأشخاص الموجودين على متنها و كذا الشحنات.

(1) علي البارودي - مبادئ القانون البحري - لمرجع السابق - صفحة 104 .



- أما العلاقة السببية فهي تسبب خطأ البحارة في وقوع الضرر للسفينة و العلاقة السببية المباشرة بينهما .

و بهذا تكون المسؤولية التقصيرية للبحارة في هذه الحالة مستوفية لأركانها القانونية و بالتالي على الربان أن يبذل في أداءه لوظيفته الفنية و التجارية عناية الرجل المعتاد<sup>(40)</sup>، و المقصود بذلك الربان النزيه و هذا حسب التعبير الذي أورده المشرع البحري الجزائري في المادة 608 منه، والتي رتبت مسؤولية الربان عن كل خطأ يرتكبه عند ممارسته لمهامه و ليست تلك الأخطاء التي يرتكبها باقي البحارة لأن علاقته بهم تقتصر على مجرد تمثيله للمجهز فهم في الأصل تابعون لهذا الأخير ، غير أنه و في حالة ما إذا ثبت خطأ الربان في الرقابة على البحارة و تقديره في الإشراف عليهم ، ترتب حينئذ مسؤوليته التقصيرية اتجاههم.

و أخطاء الربان في تنفيذ مهامه ترتب مسؤوليته أيضا اتجاه الغير و يقصد بالغير إما المسافرين أو أصحاب الحق في الشحنة و قدما يخص المسافرين، يقوم ركن الخطأ نحوهم إذا ثبت عدم استخدام الربان لسلطته التأديبية ، فهو بالتالي المسؤولية عن الخطأ الشخصي في الرقابة و الإشراف<sup>41</sup> ، لكن جرت العادة على أن لا يمكن لهؤلاء الغير الرجوع على الربان

للمطالبة بالتعويض نظرا لثقل عبء الأخطاء ، و بسبب ضخامة الأضرار الناجمة عن هذه الأخطاء ، و لهم الرجوع على المجهز انطلاقا من قواعد مسؤولية التابعين عن أعمال تابعيه إذ أن، المجهز أكثر ملاءة من الربان و أقدر على الدفع منه.

## ثانيا: المسؤولية الجزائية للعمال

إن الملاحظ للمواد الواردة بشأن المسؤولية الجنائية في التقنين البحري الجزائري يرى

أن المشرع اتبع منهاج سردي بتعداده لهذه المواد ، و نرى نحن أنه من الأفضل لو أدرج ضمن كل فئة الجرائم الخاصة بها ، و عليه ارتأينا أن يكون التقسيم كالآتي:

(1) كمال حمدي- عقد العمل البحري- المرجع السابق- صفحة 40.

(2) عاطف محمد الفقي قانون التجارة البحرية- المرجع السابق- صفحة 211.

## 1/ الجرائم الواردة على السفينة:

في الماضي كانت القرصنة أهم جريمة تتعرض لها السفينة ، لكن في الآونة الأخيرة تعددت الجرائم الماسة بالسفينة قصد شل حركة الملاحة ، فالقرصنة كانت تأتي من طرف أجنبي عن السفينة أما الجرائم المعاصرة مرتكبيها هو أعضاء الطاقم البحري ، و الذين يربطهم عقد استخدام مع رب العمل ونجد من بين هذه الجرائم:

### أ/ جريمة الإبحار على متن سفينة غير صالحة للملاحة:

كما سبق أن أوضحنا بأن أهم التزام يقع على عاتق رب العمل هو تأمين سفينة سالمة و مهيأة للرحلة البحرية، غير أن الإخلال بهذا الالتزام الذي يؤدي حتما إلى تعرض السفينة المبحرة لخطر و تهديد السفن الأخرى بهذا الخطر، و كذا الأشخاص أو الحمولة أو البيئة البحرية ، فإنه يعاقب بما هو مقرر في نص المادة 479 من القانون البحري الجزائري و المتمثلة في الحبس من ثلاث (03) أشهر إلى سنتين و غرامة مالية من 100.000 دج إلى 600.000 دج إضافة إلى عقوبات الحبس من سنة (01) إلى خمس (05) سنوات و بغرامة من 100.000 دج إلى 500.000 دج ، بالإضافة عن هذه الأنواع من العنف ، مرض أو عجز كلي عن العمل لمدة تزيد عن خمس عشر (15) يوما ، و يجوز علاوة على ذلك أن يحرم الفاعل من الحقوق الواردة في المادة 14 من قانون العقوبات من سنة (01) على الأقل إلى خمس (05) سنوات على الأكثر<sup>42</sup> و يستفيد الربان من نفس العقوبة بشرط التأكيد من صلاحية وسيلة الإبحار و الذي هو في الأصل من أهم التزاماته.

### ب/ جريمة ضياع السفينة:

قد تتضاعف العقوبة التي نص عليها في المادة السابقة إلى السجن من خمس (05)

(1) هذه العقوبات قررتها المادة 264 من قانون العقوبات الجزائري و الواردة بشأن أعمال العنف العمدية و التي أحالت إليها المادة 479 من القانون البحري الجزائري

سنوات إلى (10) سنوات و ذلك في حالة ضياع السفينة و أدى هذا الضياع إلى عجز دائم. أما إذا تسبب ضياع السفينة في وفاة الأشخاص بسبب إهمال الربان و تهاون المجهز فإن العقوبة قد تصل إلى السجن المؤبد بل إلى الإعدام في حالة الاستعانة بوسائل و أدى ذلك إلى جنوح السفينة أو هلاكها حسب المادة 481 من نفس القانون.

#### ج/ جريمة الاصطدام:

إذا كان الاصطدام من بين الحوادث البحرية التي لا يمكن ردها لأمر طبيعي خارج عن نطاق الطاق و جرت عن نطاق رب العمل، ففي العديد من المرات، الاصطدام يكون سببه راجع إلى الربان نتيجة عدم استعانتها بوسائل الإنقاذ لما يكون في حاجة إليها، و التي هي بحوزته فرأت المادة 484 من القانون السالف الذكر، أن عقوبة الحبس من ستة (06) أشهر إلى خمس (05) سنوات و غرامة 200.000 دج إلى 100.000 دج هي الأنسب في هذه الحالة أما المادة 493 فخفضت العقوبة حيث أصبحت تتراوح ما بين شهرين (02) إلى سنتين و غرامة 10.000 دج إلى 100.000 دج. إن الاصطدام بسبب مخالفة الربان لقواعد الحركة البحرية الخاصة بالوقاية من الاصطدامات البحرية و التي تضمنتها الاتفاقيات الدولية الخاصة بهذا الشأن و قد تنخفض العقوبة إلى الحبس من ستة (06) أيام إلى ثلاثة أشهر و لغرامة مالية من 10.000 دج إلى 100.000 دج أو إحدى العقوبتين، ربان كل سفينة مصدومة كان باستطاعته، دون تعريض سفينته أو أعضائه طاقمه أو المرافقين للخطر، أن يطلع ربان السفينة الأخرى على أسماء سفينته و ميناء الإرساء و ميناء الانطلاق و الاتجاه ولم يفعل.

#### د/ جريمة المغادرة:

تحدثنا فيما سبق - فيما يتعلق بالوظيفة الفنية للربان - أن أخلاقيات المهنة تفرض عليه أنه آخر من عليه مغادرة السفينة إذا ما تعرضت لحادث بحري و بالتالي فتخلي الربان عن مكان الحادث دون أن تمنعه قوة القاهرة و قبل تأكده من أن عمليات الإسعاف و كذا الإنقاذ لن تجدي نفعاً، يكون قد خالف هذه الأخلاقية و بالتالي يتعرض لعقوبة السجن المنصوص

عنها في الفقرة الثانية من المادة 484 من القانون البحري الجزائري و التي تتراوح من عشر (10) سنوات إلى 20 سنة إذا تسببت المغادرة في هلاك شخص أو عدة أشخاص<sup>43</sup>.

## 2/ الجرائم الناتجة عن مخالفة التنظيم البحري:

إن أساس القانون البحري هو مجموعة من القواعد التي يتعين إتباعها من قبل العمال البحريين وكذا رب عملهم، ففي مخالفة هذه التنظيمات نتائج وخيمة قد تمس السفينة ذاتها أو المبحرين على متنها وقد تتعداها إلى تلك الماسة بالبيئة البحرية، و بالتالي تعددت فقد تكون الحبس من عشرة (10) أيام على الأقل إلى شهرين على الأكثر و بغرامة من 8.000 دج إلى 16.000 دج و هذا انحصاراً إلى قانون العقوبات الجزائري وبالضبط إلى نص المادة 442 منه و الواردة بشأن المخالفات المتعلقة بالأشخاص، كما قد تكون الحبس من سنتين (02) إلى (05) سنوات إذا انجر عنه عجز دائم عن العمل أو السجن من عشر (10) سنوات إلى عشرين (20) سنة إذا أدى إلى الوفاة و تعتبر كذلك من قبيل مخالفة التنظيم البحري جرمي الاختلاس و كذا إعاقة القيادة.

### أ/ جريمة الاختلاس البحري:

الاختلاس سواء كان برياً أو بحرياً فهو فعل منافي للقانون و الأخلاق غير أن الاختلاس البحري يكون ذا ظرف خاص، فهو يتم في عرض البحر حيث يكون الشخص بحاجة ماسة إلى تلك الأشياء التي اختلست منه، و عدم إمكانيته من استيفائها و تشدد العقوبة نظراً للظرف المكاني الذي توجد به السفينة، فالمادة 480 من القانون البحري الجزائري، نصت على العقوبة المقررة و هي الحبس من ستة (06) أشهر إلى خمس (05) سنوات و غرامة مالية من 20.000 دج إلى 200.000 دج إضافة إلى الإحالة إلى قانون العقوبات و بالتالي تقرير العقوبة المقررة للسرقة على متن السفن.

وتطبق هذه العقوبات كذلك على عمليات التخزين و بيع الأشياء الضرورية للملاحة أو

(1) المادة 486 من ذات القانون، ترى أن تكون العقوبة الأنسب هي الحبس من شهرين (02) إلى ستة (06) أشهر إذا كان الترك دون ضرورة أو دون استشارة الطاقم

المنارة ، الموضوعة لضمان أمن السفن ، و كذا الشحن و تفريغ السفينة ، و بيع المواد الغذائية المشحونة بغرض تموين الأشخاص المبحرين.

ب/ جريمة إعاقة القيادة:

إذا كان أساس الرحلة البحرية هي السفينة فإن أساس هذه السفينة هي قيادتها والجديّة ، و عليه فإن أي حركة أو فعل من شأنه عرقلة هذه المهمة يعد إخلالا بالنظام البحري، فالعقوبة حسب المادة 482 من القانون البحري الجزائري، هي الحبس من شهرين (02) إلى سنة أو الحبس من ستة (06) أشهر إلى خمس (05) سنوات و ذلك حسب النتيجة المترتبة عن هذه الإعاقة<sup>44</sup>.

3/ الجرائم الواردة على الغير:

و يقصد بالغير الأشخاص الأجانب عن السفينة و هنا نجد جريمتين أساسيتين هما:

أ/ جريمة عدم تقديم المساعدة:

تنص المادة 485 من القانون البحري الجزائري ، على أنه: " يعاقب بالحبس من سنتين (02) إلى خمس (05) سنوات و بغرامة مالية من 10.000 دج إلى 200.000 دج أو بإحدى العقوبتين كل ربان باستطاعته أن يقدم المساعدة لكل شخص عثر عليه في حالة خطر اضياع أو الموت في البحر دون تعريض أعضاء طاقمه و المسافرين إلى الخطر باسم فعل".

اشترطت هذه المادة لتطبيق العقوبة أن تكون عملية تقديم المساعدة لا تلحق ضررا بالطاقم أو المسافرين على متن السفينة المبحرة التي كان عليها تقديم المساعدة ، بمفهوم المخالفة أنه إذا تسببت عملية الإنقاذ المقدمة، في خطر للطاقم أو المسافرين فلا داعي

(1) أما الغرامة المالية فقد تتراوح ما بين 20.000 دج إلى 100.000 دج أو من 50.000 دج إلى 500.000 دج ، و تشير هنا أنه يمكن أن تطبق العقوبتين معاً الحبس و الغرامة المالية.

ب/ جريمة التخلي عن الإنقاذ:

إن الإنقاذ قد يشمل الركاب، المسافرين، الطاقم البحري، البضائع المشحونة خاصة الثمينة منها، و الوثائق الموجودة على متن السفينة ، فالعقوبة تكون الحبس من شهرين (02) إلى ستة (06) أشهر حسب المادة 486 من القانون البحري الجزائري.

4/ الجرائم الواردة على الحمولة:

إن التصريح بصحبة حمولة المنقولة هو واجب عرفي تبنته مختلف التشريعات فإن التعمد في إخفاء ذلك عن السلطات البحرية المختصة أو التصريح الكاذب ، يؤدي بصاحبه إلى عقوبات مالية و تكون من 100.000 دج إلى 600.000 دج حسب المادة 494 من ذات القانون، و هذه العقوبات معرضة للتضاعف حسب نوع الحمولة إذ نجد:

أ/ الجرائم الواقعة على السفن الناقلة المحروقات:  
نظرا لحساسية المادة المنقولة و المتوفرة في المحروقات فإن أي إخفاء عن السلطات البحرية المختصة لتاريخ ، و وقت دخول هذه السفن الناقلة للمحروقات يعرض الربان إلى العقوبة المقررة في المادة 495 من نفس القانون و المتمثلة في حبس من ستة (06) أشهر إلى سنتين (02) و بغرامة مالية تقدر من 600.000 دج إلى 2.000.000 دج ، حتى العقوبتين معا.

ب/ الجرائم الواقعة على السفن الناقلة للمواد الخطرة:

إن نقل المواد الخطرة يستدعي اتخاذ مجموعة من التدابير مثل: تغليف هذه المواد إلصاق العلامات الخاصة بها، وضع الرموز القانونية و ذلك لتجنب أي حادث ، و في حالة

(1) إذا لم تقدم المساعدة و توفي من كان في حاجة إليها يعاقب الربان بالحبس من خمس (05) سنوات إلى عشر (10) سنوات و بغرامة مالية من 50.000 دج إلى 200.000 دج.



عدم مراعاة هذه المبادئ تكون العقوبة مالية تقدر من 10.000 دج إلى 100.000 دج و يمكن أن تدخل في ذلك عملية التشوين التي ترتب مسؤولية العمال إذا ما خالفوا ذلك

### 3/ الجرائم الواقعة على السفن الناقلة للمواد الغذائية:

تنص المادة 801 في فقرتها الثانية من القانون البحري الجزائري: " أنه يجري نقل المواد الغذائية الموجهة للاستهلاك البشري أو الحيواني وفقا لمقاييس و الاستعمالات و الممارسات البحرية الدولية الموصى بها. " ، و عليه فإن أي مخالفة يرتكبها الربان أو أعضاء الطاقم لهذه المقاييس ، و عدم الامتثال للقواعد الواردة بهذا الشأن، و تكون العقوبة وفقا لما احتوته المادة 197 من القانون البحري الجزائري و هي الغرامة من 100.000 دج إلى 600.000 دج

### ثالثا : المسؤولية التأديبية للعمال

إذا كانت الغاية من المسؤولية التأديبية هي جبر الضرر ، فإن ردع العقوبة و جزر العقاب هي الغاية الأسمى من وجود المسؤولية التأديبية ، هذه المسؤولية التي ارتبط وجودها بالوظيفة الفنية للبحارة ، ففي حالة ما إذا لم يثبت ذم الموظف بعبث أو خطأ في التنفيذ قامت المسؤولية التأديبية ، أو إذا ما تعدى خطأ التنفيذ إلى المساس بالنظام العام و الأمن على متن السفينة.

و المشرع الجزائري عند حديثه عن المسؤولية التأديبية ضمن باب أربعة من تلك المخالفات التي تشكل إخلال بالوظيفة الفنية للبحارة و كذا المساس بالنظام العام ، متن السفينة ثم كرس الجزاء المقرر ، و أحيانا أخرى ترك السلطة التأديبية في توقيع العقوبة ، لواجبات الوظيفة الفنية و مقتضياتها ، إذ نص صراحة في المادة 474 من القانون البحري الجزائري على مراعاة الظروف التي دفعت بالعامل إلى ارتكاب هذه الأخطاء و ذلك بقولها: " لا تصدر العقوبات التأديبية إلا بعد إجراء التحقيق المنصوص عليه أدناه و حسب طبيعة و خطورة التأكد من نص المادة المرتكب من أحد أفراد الطاقم مع الأخذ بعين الاعتبار و أسباب فعله و مزاجه و سلوكه العادي على متن السفينة و كذلك الضرر اللاحق في مجال نظام أمن السفينة".



## 1/ المسؤولية التأديبية الواردة بشأن الوظيفة الفنية :

يظهر نظام التأديب في عقد الاستخدام البحري من خلال المسؤولية التأديبية الواردة بشأن الوظيفة الفنية ، و هذا بالنظر إلى أهمية هذه الوظيفة و انعكاساتها على العقد ككل، كرسست هذه المسؤولية المادة 468 من القانون البحري الجزائري و سلطتها على كل أعضاء الطاقم<sup>46</sup>، إذا عرقلوا السير العادي لخدمات السفينة سواء كانت مبحرة أو على اليابس.

إضافة إلى عدد المخالفات التي تعتبر إخلال بالتزامات الوظيفة الفنية هناك ما يدخل في هذا المجال و هو ما عدته المادة 469 من ذات القانون بقولها: " تعتبر مخالفات لنظام الخدمة على متن السفينة و في البر: التهان في الخدمة الربيعية أو الحراسة أو أي خدمة أخرى، العصيان لكل أمر يتعلق بالخدمة صادر عن موظف أعلى، التغيب عن السفينة بدون رخصة عدم مراعاة التعليمات المتعلقة بالأمن و الصحة و شروط العمل و كذلك الحرق، الإتياف المعتمد للمعدات و الأدوات و الأثليات المنية للملاحة ، و تحميل و تفريغ البضائع أو سلامة السفينة ، الإدخال أو القبول المعتمد على متن السفينة لأشياء أو بضائع مذكورة في المادة 423 من هذا الأمر، السكر على متن السفينة أثناء الحمت و السكر خارج السفينة إذا أنجر عنه فضيحة علنية، عدم مراعاة أنظمة التعاون و المساعدة و الحيا المشتركة و خاصة عدم الاحترام المتبادل بين أفراد الطاقم و الشتم و كذلك التجار و الخصام على متن السفينة ، كل المخالفات الأخرى الماسة بالأنظمة البحرية الجاري بها العمل".

## 2/ المسؤولية الواردة بشأن الإخلال بالنظام العام:

حصرت هذه المسؤولية على الربان دون سواه من باقي البحارة و ذلك نظرا لسلطة البوليس الإداري الممنوحة له<sup>47</sup>، و كما فعل المشرع في المسؤولية عن الوظيفة الفنية، عدد

(1) نحيل هنا إلى سلطة البوليس الإداري و التي وردت في البند 3 من سلطات الربان و ما سبق بيانه في هذا الصدد.

(1) هناك من يرى أن المشرع يقصد من وراء عبارة "كل عضو من أفراد الطاقم" جميع الأفراد عدا الربان ، و هذا ما ذهب إليه الفقه المصري ، أما نحن فنرى خلاف ذلك لأن المشرع لو قصد ذلك لنص عليه صراحة مثلما فعل في المادة 470 و التي خصها للربان دون سواه من باقي البحارة.

كذلك في هذه الحالة الأمور التي تشكل عرقلة للنظام العام على متن السفن من خلال المادة 470 من القانون البحري الجزائري بقولها: "يعد مرتكبا لمخالفة النظام، كل ربان يكون قد خالف أحكام هذا الأمر و النصوص التطبيقية و خاصة فيما يتعلق ب: قيد البحارة و إلزامية وجود دفتر الطاقم على متن السفينة، اكتمال طاقم السفينة عند الضرورة ، الاعتناء بالأشياء التي تركها على متن السفينة أحد أفراد الطاقم المتوفى أو المفقود أو الذي نقل إلى البر بسبب مرض ، نزول أفراد الطاقم إلى البر، التسجيلات في يومية السفينة، حماية القصر أمن العمل على متن السفينة، تنظيم العمل و التموين و المنامة و الحماية الصحية على متن السفينة ، مراعاة القواعد الخاصة بالبحر و غيرها في الأنظمة البحرية".

#### العقوبات المقررة لمخالفات:

عمد المشرع البحري الجزائري إلى تكريس العقوبات من خلال النص عليها في المادة 471 منه و التي بدأها من التوبيخ لتصل إلى سحب الشهادة ، و العقوبات هي:

التوبيخ،

الإنذار الشفوي أو الكتابي،

الإيداع على متن السفينة،

التأنيب،

المنع من ممارسة وظيفة على متن السفينة لمدة تتراوح بين ثلاثة أشهر إلى عام واحد،  
الإيقاف عن الخدمة لمدة ستة أشهر بدون راتب أثناء هذه المدة،

التنزيل من الرتبة،

العزل،

الشطب من سجل رجال البحر،

السحب المؤقت أو النهائي لشهادة الملاحة".

غير أن ما يلاحظ أن المشرع قد أورد العقوبات الجزائية إلى جانب العقوبات التأديبية

:

بمرور الزمن يسقط حق رفع كل دعوى خاصة بعقد الاستخدام، و من أهم الدعاوى المتعلقة بعقد الاستخدام البحري<sup>48</sup>، ما يخص دين الأجرة مهما اختلفت نوعية الإيجار، فخص المشرع البحري الجزائري، نوع كل إيجار بمدة زمنية لانقضاء الدعاوى الناشئة عنه فنجد استئجار السفن على أساس الرحلة اعتبارا من يوم التفريغ الكامل للسفينة أو الحادث الذي وضع نهاية للرحلة.

أما للإيجار بالمدة فنصت عليه المادة 722 من القانون البحري الجزائري بالقول أن مدة التقادم تسري ابتداء من انقضاء العقد أو إيقاف تنفيذه نهائيا. و الإيجار بالهيكل تسري مدة تقادم الدعاوى الناتجة عنه، اعتبارا من انقضاء العقد حسب المادة 737 من ذات القانون.

إن ربط تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد الاستخدام البحري بزمن تقادم دعاوى الإيجار فيه نوع من الصواب لأن انقضاء الإيجار يؤدي حتما إلى انقضاء العقد خصوصا فيما يتعلق بانقضاء العقود المحددة المدة، التي يكون أساسها في الغالب طريقة الاستئجار<sup>49</sup> ويظهر هذا التكييف جليا في مسألة التقادم للإيجار خلال رحلة إذ زعم المشرع أن انقضاء العقد يرتبط بتلك

الحادثة التي تضع حدا لنهاية الرحلة و غالبا ما تكون أجرة عقد الاستخدام البحري. أما فيما يخص التقادم الخاص بالخطأ التأديبي فنصت المادة 476 من نفس القانون على أن تتقادم الدعاوى الخاصة بذلك بمضي ستة (06) أشهر اعتبارا من اليوم الذي ارتكب فيه الخطأ، و يلاحظ أن هذه المدة قصيرة و لعل غاية المشرع من هذا التقصير راجع إلى طبيعة عقد الاستخدام البحري باعتباره عقد تجاري<sup>50</sup>

(1) عبد القادر حسين العطير - الوسيط في شرح قانون التجارة البحري - المرجع السابق - صفحة 216.  
(2) لخير دليل على الصلة التي تجمع مدد التقادم بين الدعويان هو ما جاءت به المادة 648 من القانون البحري الجزائري بنصها على أنه: "تتقادم الدعاوى الناجمة عن عقد استئجار السفينة في مدة سنة واحدة و ينقطع التقادم أو يعطل أو ينتج آثاره وفقا للقانون العام".  
(1) كما هو معروف أن التجار تمتاز بسرعة المعاملات لضمان استقرار المعاملات و الحفاظ على المراكز القانونية الناتجة عن استخدام البحار.

:

الأصل العام أن لكل بداية نهاية، فعقد الاستخدام البحري هو الآخر له نهاية تضع حد لتلك الالتزامات المتبادلة بين طرفيه مهما كانت طبيعة هذا العقد، فلا يمكن تصور الديمومة له حتى ولو كان غير محدد المدة ، ذلك أن نهاية العقود قد تدخل فيها عوامل إرادية<sup>51</sup> ، تعتبر تعبير عن رغبة الطرفين في وضع حد للعقد المبرم بينهما كالاتقالية، و الإضراب و التسريح لتأثيري

و انقضاء عقد الاستخدام البحري لم يأت من العدم ، و إنما تبنته التشريعات البحرية و نظمت قواعده كما بيئت الملاح التي يلجا فيها إليه ، و الإجراءات الواجب إتباعها في تقرير الانقضاء ، و نظرا لتعدد دوافع انقضاء عقد الاستخدام البحري صنفت هذه الدوافع بطرق عديدة و عليه ارتأينا التصنيف التالي:

من المتفق عليه فقها و قضاء ، أن البحار هو أساس عقد الاستخدام البحري فكل تأثير

يطرأ على هذا البحار و شخصيته ، ينقلب على العقد ككل.

و نظرا لأهمية هذه الشخصية ، حثت التشريعات البحرية و الاتفاقيات الدولية و ألزمت رب العمل البحري على توفير الرعاية الخاصة للبحار العامل ، و كل ما يحتاجه لأداء عمله نظرا لصعوبة النشاط البحري و بسبب المحيط الذي يمارس فيه عمله.

ففي حالة تجاهل رب العمل لهذه الحماية ، أو قصر في توفيرها ، فإن هذا يؤثر حتما على مرد ودية العمل المقدم من طرف البحار العامل بل أحيانا أخرى قد يؤدي هذا التقصير في

(2) فبالى جانب هذه العوامل الإرادية ، توجد كذلك عوامل لا إرادية كالوفاة ، و تلك الأسباب المتعلقة بهلاك السفينة.

التعجيل بنهاية عقد الاستخدام المبرم.

و نهاية عقد الاستخدام البحري بسبب شخصية البحار قد يكون بفعل إرادي كما قد يكون بفعل لإرادي و انطلاقاً من هذه الأسباب تقرر تقسيم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع على النحو التالي:

:

إن عقد الاستخدام البحري و على غرار عقود الاستخدام الأخرى تكون فيه شخصية العامل محل اعتبار، معنى ذلك أن المستخدم إذا أبرم عقد الاستخدام مع العامل فإن ذلك يتم على معايير و اعتبارات شخصية تتوفر في هذا العامل دون سواه ، و قد تكون هذه الاعتبارات أساساً متعلقة بالخبرة ، و الكفاءة ، و التأهيل العلمي، و غيرها من تلك المعايير التي تجعل العامل ذو مركز «جاس في الاستخدام».

هذه الخاصية في عقود الاستخدام البحري خصت بال عقود العمل عموماً ، جعلت شخصية البحار محل اعتبار في هذه العقود ، فهو يصبح على عامل مقدم من طرف الشخص و ليس شيئاً مادياً ملموساً إذ يقول الفقيه جورج ريبير في هذا الخصوص: "إن شخصية الإنسان هي في الحقيقة موضوع عقد و هي في نفس الوقت طرف فيه"<sup>52</sup> ، إذ كانت المؤهلات الشخصية هي الدافع الأساسي إلى إبرام العقد مع البحار ، فإنه بوفاته منذ الأخير تزول هذه المؤهلات الشخصية و من ثم يزول معه العقد.

### أثر الوفاة :

إذا ما كانت الوفاة أحد الأسباب الأساسية لانقضاء عقد الاستخدام البحري ، فإنها تنهيه

(1) بجاوي المدني- التفرقة بين عقد العمل و عقد المقاوله -المرجع السابق- صفحة 28.

من تاريخ وقوعها سواء كانت حكومية أو حقيقية<sup>53</sup>، و مهما كان نوع عقد الاستخدام المبرم

يبين

الأطراف سواء محدد أو غير محدد المدة، فإذا أقر بوفاة البحار العامل فإن ذلك يولد آثار قانونية تعتبر التزامات تقع على عاتق المجهز رب العمل.

نصت المادة 431 من القانون البحري الجزائري على أنه: "يتحمل المجهز مصاريف جنازة البحار وإعادة جثمانه إلى وطنه إذا توفي على متن السفينة أو بالبر أو الخارج إذا كان وقت الوفاة على عاتق المجهز، وفي حالة وفاة البحار على متن السفينة خلال الرحلة و لم يمكن دفنه أو إعادة جثمانه إلى وطنه، وجب على الربان، الأمر بتغطيس الجثمان في البحر مع مراعاة جميع الأعراف البحرية في هذا الميدان."

و تنص المادة 432 من نفس القانون على أنه: "يتعين على المجهز في حالة وفاة البحار، أن يدفع لعائلة هذا الأخير التي هي على رأسه خانة أو واقعيًا تعويض بعد وفاة مساويا مبلغ شهر من راتب العمل لكل سنة قضتها في خدمة المجهز و يترتب دفع تعويض بعد الوفاة لعائلة البحار زيادة على تعويضات النصين الاجتياز".

يتضح من هذين النصين أن المشرع الجزائري جعل من المجهز رب العمل المسؤول

الأساسي لتنفيذ تلك الآثار المتولدة عن وفاة البحار العامل و التي يمكن توضيحها على النحو التالي:

**أولاً:** أن تحمل المجهز مصاريف الجنازة تشمل جميع المبالغ التي تنفق عادة في إثمه و واجب العزاء كنفقات التجهيز، نفقات إعادة الجثة إلى أرض الوطن، و يضيف المشرع عبارة ".... إذا كان وقت الوفاة على عاتق المجهز...." يرجو من ذلك أن البحار المتوفى لا يستفيد

(2) الوفاة تنص عليها القواعد العامة قد تكون حكومية كما قد تكون حقيقية أما الوفاة الحكومية ذلك الحكم الذي يقرره القاضي بالنسبة للشخص المفقود الذي مرت مدة زمنية على فقدانه و لم تعرف خلالها حياته من مماته و هذا ما تضمنته المادة 113 من قانون الأسرة الجزائري بقولها: "يجوز الحكم بموت المفقود في الحروب و الحالات الاستثنائية بمضي أربع سنوات بعد التحري، و الحالات التي تغلب فيها السلامة يفوض الأمر إلى القاضي بعد مضي أربع سنوات". أما الوفاة الحقيقية و التي تؤدي إلى وضع حد لحياة الفرد و بالتالي نهاية الشخصية القانونية له فهي كما يعرفها الفقهاء، توقف القلب و الرئتين توقفا تاما و دانما.

من هذا الحق إذا كان في عطل أو خارج ميدان العمل عند وقوع حادثة الوفاة.

**ثانياً:** إن حرمة الجثة استناداً إلى اعتبارات إنسانية مستمدة من أعراف و شرائع سماوية و معتقدات دينية فالمجهز وجب عليه اتخاذ جميع التدابير لإعادة جثة العامل المتوفى إلى وطنه إذا ما كانت الوفاة خارج الوطن، أي إذا حصلت واقعة الوفاة و السفينة لازالت تبهر و استحالة عملية الدفن، و جب على الربان- باعتباره ممثل للمجهز- العمل على تغطيس الجثة في البحر وفق الأصول المعمول بها في هذا المجال، كما يجب إعلام المجهز بجميع الحالات التي تحول دون ممارسة الربان لقيادة السفينة خاصة إذا تعلق الأمر بالوفاة<sup>54</sup>.

**ثالثاً:** يلتزم المجهز كذلك بأداء تعويض لعائلة البحار المتوفى و يرى بعض الفقهاء أن الغرض من دفع هذا التعويض هو مواجهة ما قد يحدث من اضطرابات في شؤون أسرة العامل بسبب وفاته حتى يتم ربح المعاش المستحق<sup>55</sup>.

**رابعاً:** و قد يشمل التعويض أيضاً التعويضات المتعلقة بالضمان الاجتماعي ذلك أن المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري، و التجاري، و الصيد البحري، يخضعون لنظام الضمان الاجتماعي طبقاً للتشريع و التنظيم المعمول بهما<sup>56</sup>.

**خامساً:** من أهم الآثار الناجمة عن الوفاة نجد كذلك، استنفاد وريثة البحار العطل في من عطلة تساوي ثلاث أيام مدفوعة الأجر إذا ما كانوا هم كذلك عمال هذا من جهة و من جهة أخرى يستفيد البحار كذلك من هذه العطلة إذا ما حصلت الوفاة لأحد أصوله أو الفروع من الدرجة الثانية و هذا حسب ما جاءت به المادة 08 من الأمر رقم 96-21 المتعلق بعلاقات العمل<sup>57</sup>.

- و هناك حالة وفاة البحار دفاعاً عن السفينة أو المسافرين أو الشحنة التي تكون على متنها

(1) أنظر في هذا الصدد المادة 582 من القانون البحري الجزائري.

(2) مدحت حافظ إبراهيم- شرح قانون التجارة البحري الجديد- المرجع السابق- صفحة 127 .

(3) المادة 59 من المرسوم التنفيذي 05-102 السالف الذكر.

(1) أمر رقم 96-21 مؤرخ في 23 صفر عام 1417 الموافق 09 يوليو سنة 1996 يعدل و يتمم القانون رقم 90-77 المؤرخ في 26 رمضان

عام 1410 الموافق 21 أبريل سنة 1990 و المتعلق بعلاقات العمل.



و هي حالة تمكن ذوي الحقوق من الاستفادة من تعويضات و ذلك اعترافا بالجهد الذي بذله البحار و الذي تسبب في وفاة<sup>58</sup>.

:

مهما كانت طبيعة عقد الاستخدام البحري إلا أنه معرض للزوال و بالتالي الانقضاء، و انقضاء عقد الاستخدام البحري إذا ما نظر إليه من جانب شخصية البحار فأسباب انقضائه متنوعة فقد تكون الوفاة كما قد تكون بسبب العجز عن العمل و قد يكون راجعا إلى رغبة البحار العامل في إهاء العمل، تتجسد هذه الحالة في تقديمه للاستقالة، كما قد يكون سبب الانقضاء هو بلوغ البحار سن معين بعد استيفاء شروط معينة و التي تؤدي به إلى الاستفادة من حق التقاعد.

و عليه فإن الاستقالة و التقاعد، سريان ينتهي بموجبهما عقد الاستخدام البحري و هما مرتبطين بشخصية البحار و هما ميدان تركزت تنظيمهما التشريعات البحرية و كذا القواعد العامة المندرجة ضمن عقود العمل خصوصا إذا بالنظر إلى أهميتهم، فإذا كانت الاستقالة هي مبدأ يبرز حرية العامل في وضع نهاية لعقده و أنه يمكن التقاعد أن يكون ضمان للعامل بعد نهاية عمله<sup>60</sup>.

أولاً: الاستقالة

(2) هي حالة لم ترد في التقنين البحري الجزائري و لافي تلك النصوص المتعلقة بهذا الخصوص أما المشرع المصري تناولها في المادة 131 من التشريع البحري بقوله: "إذا توفي البحار بسبب الدفاع عن السفينة أو سحنتها أو المسافرين عليها استحق ورثته مبلغا يعادل أجر ثلاثة أشهر أو ما يعادل أجر الرحلة إذا كان معين بالرحلة و ذلك فضلا عن التعويضات و المكافآت التي يقرها هذا القانون و قانون العمل و التأمينات الاجتماعية."

(1) و لا يتم ذلك إلا بعد استيفاء الشروط القانونية التي سوف نشير إليها في حينها.

(2) كحق الاستفادة من الضمان الاجتماعي و حصوله على منحة المعاش لتأمين متطلبات الحياة.

نظرا للطبيعة الخاصة لعقد الاستخدام نرى أنه خول للمستخدم الحق في وضع حد لعلاقته بالبحار العامل<sup>61</sup>، كما أن خول للعامل الحق في أن يقرر هو الآخر نهاية عقد الاستخدام الذي هو بصدد تنفيذه، فمنح له ما يعرف بحق تقديم الاستقالة، و التي تؤدي إلى إنهاء هذا العقد، الاستقالة إذن هي إبداء الرغبة من جانب العامل في إنهاء عقد الاستخدام، نص عليها المشرع الجزائري في العديد من النصوص و قيدها بمجموعة من الشروط :

### 1/ أن يقدم الطلب مكتوبا

على العامل الذي يرغب في الاستقالة أن يقدمها كتابيا إلى الهيئة المستخدمة التي غالبا ما تتمثل في شخص من المجهز هذا الأخير يتعين عليه إبلاغ مقدم الطلب - أي العامل المستقيل- بالإشعار بالاستسلام حسب المادة 64 من مرسوم رقم 88-171 المتضمن القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر السالف الذكر، أما البحار الذي يحوز على رتبة ضابط فلا يمكنه تقديم الاستقالة إلا عند الوفاء التام بالتزاماته.

### 2/ احترام المدد القانونية:

تنص الفقرة الثالثة من المادة 53 من المرسوم التنفيذي 102/05 - السالف الذكر- على أنه: "يبلغ مجهز السفينة بواسطة رسالة الاستقالة بالإشعار مسبقا من خمس عشر (15) يوما تصبح على إثرها الاستقالة فعلية." إذا أراد العامل أن يستقيل عليه أن يقدم مهلة معينة بين تاريخ إعلان الرغبة في الاستقالة و بين تاريخ التخلي الفعلي عن العمل أي عن تاريخ سريان الاستقالة، و حدد المشرع هذه المهلة ب(15) يوما و (24) ساعة بالسبب لملاحية الصيد على السواحل، وهي قابلة للتخفيض سواء حسب اتفاق طرفا عقد الاستخدام أو حسب ما جاءت به القوانين الأساسية أو الاتفاقيات الجماعية<sup>62</sup>.

### 3/ عدم مغادرة منصب العمل:

(3) إنه حق مستمد من النصوص القانونية إذ يمكن للمستخدم المجهز أن يضع حد لعمل البحار كعزله مثلا و هذا ما نصت عليه المادة 575 من القانون البحري الجزائري.

(1) وفي هذا المجال وردت الفقرة 01 من المادة 55 مرسوم 102/05: "تبدأ مهلة الإشعار من تاريخ استلام مجهز السفينة رسالة الاستقالة."

يمنع على العامل المستقيل مغادرة منصب عمله مباشرة عند تقديمه الاستقالة دون أن يراعي المدة القانونية التي سبق أن تحدثنا عنها ، ذلك أن التخلي عن المنصب قد يسبب أضراراً للمستخدم ، و الغرض من المنع ، هو تمكين رب العمل من إيجاد من يخلف العامل المستقيل في منصبه .

### آثار تقديم الاستقالة:

باعتبار الاستقالة حق أساسي للعامل فلا يمكن للمستخدم التدخل في أسبابها كما أن موقفه لا يورث فيها إلا إذا جرت مفاوضات بينهما و اقتنع العامل بسحبها و استمر في العمل . و ما يمكن قوله هو أن عند نهاية المدة القانونية تصبح الاستقالة فعلية و بالتالي ينقضي عقد الاستخدام البحري الذي جمع بين البحار العامل و المجهز المستخدم هذا الأخير الذي ألزمه القانون أن يقدم قراره بشأن الاستقالة قبل إنهاء مهلة الإشعار مهما كان قراره سواء جاء بالرفض أو القبول و في حالة عدم الرد تعتبر الاستقالة مكتسبة حسب المادة 55 فقرة 03 من المرسوم التنفيذي 05-102 السالف الذكر .

### ثانياً : التقاعد

لم تتطرق النصوص القانونية الواردة في مجال عقد الاستخدام البحري للتقاعد كسبب من أسباب انقضاء علاقة الاستخدام و بالتعمين في المادة 63 من مرسوم رقم 171/88 المتضمن القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر - السالف الذكر - و ينحى إلى القواعد العامة المتعلقة بعقود العمل يمكن أن نعتبر التقاعد كأحد أسباب انقضاء عقد الاستخدام البحري .

و التقاعد هو النهاية المهنية للبحار إذا ما توافرت فيه شروط معينة و هي بلوغ سن 60 سنة وقضاء (15) سنة على الأقل في مجال العمل<sup>63</sup> ، غير أن بمجرد توافر الشرطين لا يحيل مباشرة إلى التقاعد بل لا بد من إتباع إجراءات معينة .

(1) نصت المادة 06 من قانون 12/83 على أنه: " تتوقف وجوب استفادة العامل من معاش التقاعد على استيفاء الشرطين التاليين بلوغ سن 60 سنة بالنسبة للرجل و 55 سنة بالنسبة للمرأة و يكون قد قضى 15 سنة في العمل على الأقل " .

و قد يستمر عقد الاستخدام البحري وجوبا رغم توافر شرط السن إلا أن شرط المدة يكون غير متوافر في هذه الظروف يستمر البحار في العمل حتى بلوغ 65 سنة. نفس الأمر أكدته المادة 10 فقرة 02 من قانون 12/83 المتعلق بالتقاعد بقولها: " لا يجوز لصاحب العمل أن يقرر وحده إحالة عامل على التقاعد ما لم يبلغ العامل السن التي تخول له الحق في المعاش التقاعد مزيد بخمس(05) سنوات إذا كان قد عمل مدة تقل عن خمس عشرة(15) سنة."

:

كما سبق القول فإن لانقضاء عقد الاستخدام البحري أسباب متعددة منها العجز عن العمل الذي قد يرجع إلى أسباب صحية أو بسبب فقدان صفة البحار، هذه الأخيرة و التي تدخل فيها أسباب من أشهرها عدم قبول البحار من طرف الإدارة البحرية المختصة خاصة خلال فترة التجربة، وتعرف به-ال- انتهاء العقد خلال فترة التجربة.

فالعجز عن العمل مهما تعددت أسبابه فإن النتيجة واحدة و هي زوال صفة البحار في العقد الذي أبرمه مع المجهز، هذه الصفة التي كانت في البداية هي الدافع الذي أدى برب العمل إلى إبرام العقد .

#### أولاً: العجز عن العمل لأسباب صحية

إذا ما اعتبرت اللياقة البدنية أحد الأسباب التي تمنح صاحبها حق الوصول على صفة البحار بل أكثر من ذلك فهي شرط أساسي لاكتساب هذه الصفة ، و مادام أنها شرط لمنح رخصة العمل فإنها أيضا شرط لاستمرارية هذه الرخصة، فإذا أصيب البحار بمرض قد يمنعه ذلك من أداء عمله بالوجه السليم.

و يقصد بالمرض كل مرض عادي يصيب الإنسان العامل و الغير العامل ، فإذا كان مؤقت أو عرضي فإنه يؤدي إلى التوقف المؤقت عن العمل كما يعرف في القواعد العامة "بقطع علاقة الاستخدام بسبب المرض" و لا يكون ذلك إلا نتيجة لقرار صادر عن مركز خبرة طبية معتمدة من طرف وزارة البحرية التجارية و وزارة الصيد البحري ، و هنا يحال

البحار المريض إلى عطلة مرضية ، حسب شروط و مدد زمنية يحددها القرار الوزاري المشترك و هذا حسب ما تضمنته المادة 80 من المرسوم رقم 171/88 المتضمن القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر - السالف الذكر - ، كما قد يكون المرض لفترات طويلة تؤدي بالمجهز إلى التفكير في الاستغناء عن خدمات هذا البحار المريض، و بالتالي انقضاء عقد الاستخدام البحري بالنسبة له.

### آثار انقضاء العقد بسبب المرض:

إن انهاء خدمة البحار لعدم قدرته الصحية على أداء العمل المنوط له يعتبر تكريسا للقواعد العامة المتضمنة انسخ العقد باعتباره من العقود الملزمة للجانبين<sup>64</sup>، فعقد الاستخدام

البحري يتفرد بآثار انقضائه خاصة إذا ما جاء هذا الانقضاء نتيجة أسباب صحية إذ تقضي المادة 81 من المرسوم رقم 171/88 المتضمن القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر - السالف الذكر- على وجوب حصول البحار الداخلي عن العمل بسبب المرض على تعويض، و من شروط الحصول على التعويض توافق طرفي تناوله لجنة متمثلة في مركز خبرة طبية. و يكون هذا التعويض انطلاقا من تلك المعنوية و الاميازات المخولة لأي عامل سواء كان

بحري أو بري، و التي غالبا ما تتمثل في الاستفادة من نظام الضمان الاجتماعي الذي يخضع له كافة العمال الأجراء ، و الموظفون لا سيما قانون التأمينات الاجتماعية و بعد ادث العمل و الأمراض المهنية<sup>65</sup>، إذ تنص المادة 79 من القانون البحري الجزائري على أنه: "يتمتع البحار بالتأمينات الاجتماعية كما ينص عليها التشريع و التنظيم الجاري بهما العمل"، نفس الأمر أكدته المادة 59 من المرسوم التنفيذي 102/05 - السالف الذكر- بقولها: " يخضع المستخدمون الملاحون لسفن النقل البحري و الصيد البحري لنظام الضمان الاجتماعي طبقا للتشريع و التنظيم المعمول بهما." هذا فيما يخص التعويض و الاستفادة من الضمان

(1) إن الفسخ في عقود المدة أو العقود الزمنية لا يحدث أثره إلا من وقت تقريره، بحيث لا يمكن إلغاء الزمن و اعتباره كأن لم يكن.

(1) بن عزوز بن صابر- الوجيز في شرح قانون العمل الجزائري-الكتاب الأول- مدخل إلى قانون العمل الجزائري- دار الخلدونية- دون

ذكر تاريخ النشر و لا دار الطباعة.

الاجتماعي.

أما فيما يخص أجره العامل ، فإن المشرع الجزائري اعتبرها حق أساسي لا يمكن للمستخدم أن يدفع بعدم أدائها و كما لا يمكن العبث بها كتخفيضها مثلا ، و إنما تدفع كاملة لكن خلال الرحلة التي تعرض فيها للمرض فقد نصت المادة 419 من القانون البحري الجزائري على أنه: ".....و في حالة عدم القدرة..."<sup>66</sup>.

### ثانيا: الانقضاء خلال فترة التجربة

لم يتعرض القانون البحري الجزائري لكيفية انقضاء عقد الاستخدام البحري خلال فترة التجربة و من ثم لزم الأمر في هذا الصدد الرجوع إلى المرسوم التنفيذي رقم 102/05 السالف الذكر الذي احتوى هذه الحالة في المواد 14-16-17 منه، أي لحالة انقضاء العقد خلال فترة التجربة.

كل بحار أريد استخدامه لانجاز أعمال بحرية يخضع لفترة تجربة و خلال هذه المدة يمكن للمستخدم أن يلجأ إلى فسخ عقد الاستخدام المبرم بينه و بين البحار، و وجدت فترة

التجربة كاختبار<sup>67</sup> يحدد صلاحية البحار للعمل، فإذا تأكدت كفاءته المهنية وجب على المجهز

رب العمل تثبيته، أما إذا تبين العكس، أي عدم نجاح البحار في الاختبار فالمجهز اتخاذ قرار عدم تثبيته، غير أن قرار التثبيت من عدمه يجب أن يبلغ إلى الهيئة المسخر له أنه إذا كان سلبيا فهو يضع حدا لعقد الاستخدام البحري و نظرا لأهمية الأثر الناجم عن اشتراط اشتراط الجزائي في المادة 17 من المرسوم التنفيذي 102/05 السالف الذكر، وجوب تقييم إشعار مسبق<sup>68</sup> بشأن وضع حد لعقد الاستخدام بحيث لا تتجاوز مدة القرار 15 يوما ، كما اشترط

(2) نظرا لأهمية أجره العامل باعتبارها أهم التزام كثر الحديث عنه في عقود الاستخدام عموما و عقود الاستخدام البحري خصوصا ، ارتأينا أن نخصص له جزء مستقل ، و في هذا المجال نحيل إلى التزامات رب العمل البحري ما تعلق منها بالتزامه نحو أجره البحار العامل.

(1) الاختبار ليس تلك المسابقة التي يجريها للدخول إلى مدرسة تكوين البحارة بل لازلنا بصدد فترة التجربة.

المشروع كذلك أنه لا يمكن أن يحصل انقطاع علاقة العمل إلا في الميناء الجزائري عدا تلك الأحكام التعاقدية الخاصة.

و فترة التجربة ليست مدة موحدة بين جميع العقود فهي تختلف حسب طبيعة الملاحة و نوعية العمل الذي يقوم به البحار فطبقا للمادة 15 من المرسوم التنفيذي 102/05- السالف الذكر - تكون كالآتي:

- ثلاثة (03) أشهر من الملاحة الفعلية و بدون انقطاع بالنسبة للمستخدمين الملاحين المنفذين و مستخدمين الشارة.  
- ستة (06) أشهر من الملاحة الفعلية و بدون انقطاع بالنسبة للمستخدمين الضباط.

و فترة التجربة إذا تجاوزت المدة المحددة لها قانونا و جب على رب العامل تثبيت العامل و تثبيته و جوباب هذا ما تحت به المحكمة العليا بقولها: " و لما كان من الثابت - في قضية الحال - أن الطاعن احتل منصب عمله منذ أكثر من أربع سنوات دون أن يرسم فيه و أن قضاة الاستئناف برفضهم لدعوى الرأية إلى تثبيته بالمنصب الذي كان منتدبا له على أساس غياب قرار انتداب صادر عن المديرية - عادة يعين الطاعن في المنصب الذي يحتله يكونوا بقضائهم كما فعلوا قد حملوا الطاعن من اختيار الإدارة، و خالفوا القانون، و متى كان كذلك استوجب نقض القرار المطعون فيه".<sup>70</sup>

مثلما تعلب شخصية البحار دور في انقضاء عقد الاستخدام البحري. فإن لهذا العقد أسباب أخرى لانقضائه تعتبر حتميات تفرضها ضرورة التعامل في الميدان البحري<sup>70</sup>.  
غير أن انقضاء العقد ينظر إليه من جوانب عديدة ، فقد نجد الانقضاء بالنظر إلى طبيعة العقد ذلك أن العقود أنواع و لكل نوع طريقة خاصة لوضع حد له.

(2): "من المقرر قانونا أنه لا يمكن لكلا طرفي عقد العمل طوال فترة التجريب إنهاء علاقة العمل بدون إشعار مسبق و لا تعويض و من ثم فإن النعي على القرار المطعون فيه بمخالفة القانون غير مبرر". قرار المحكمة العليا الصادر بتاريخ 03-04-1989 ملف رقم 49289.  
(3) قرار المحكمة العليا الصادر في 11-09-1991 ملف رقم 66312 قضية بين (ق.إ.م) و المؤسسة الوطنية للنقل البحري بالجزائر.  
(1) إن هذه الحتميات تدعو إلى القضاء بنهاية العقد و بالتالي الإقرار و الاعتراف بهذه الأسباب المؤدية إلى الانقضاء.



كما قد نجد الانقضاء بسبب السفينة و كل ما يؤثر عليها كبيعها أو هلاكها نتيجة تعرضها لأحد الحوادث البحرية و التي تجعل صلاحيتها مردود عليها.

و قد يكون الانقضاء كذلك بالنظر إلى ظروف العمل التي تجعل انقضاؤه أمرا محتما، و تكمن هذه الظروف في التسريح التأديبي، و الإضراب أو سحب شهادة كفاءة البحار من طرف الإدارة البحرية المختصة، و حسب هذه الأسباب ورد التوضيح على النحو التالي:

:

تنص المادة 50 من القانون الأساسي العام للعمال لسنة 1978 على أنه: " تكون علاقة العمل لمدة غير محددة كقاعدة عامة، غير أنه يمكن بصفة استثنائية تعيين مستخدمين مؤقتين للعمل خلال مدة محددة و يمكن تشغيل مستخدمين موسميين ضمن الشروط المحددة في القانون إذا اقتضت ذلك ضرورة النشاط و بوجه " يتضح من خلال استقراء نص المادة، أن المشرع الجزائري أوجد استثناء تمثل في إمكانية إبرام عقود عمل محددة المدة، فإصل العقود غير محددة المدة و هذه العقود المحددة المدة لا يمكن اللجوء إليها إلا وفق حالات حددها شريع العمل الجزائري على سبيل الحصر<sup>71</sup> فالخروج عنها يعتبر مخالفة قانونية تعرض صاحبها للجزاء الذي أورده المادة 21 من الأمر رقم 96/21<sup>72</sup>(2) و المتممة للمادة 146 مكرر بقولها: " يعاقب كل خالفة لأحكام

هذا القانون المتعلقة باللجوء إلى عقد العمل ذي المدة المحدودة خارج الحالات والشروط المنصوص عليها صراحة في المادتين 12 و 12 مكرر من هذا القانون، بغرامة مالية من

(1) و هذه الحالات الخمس احتوتها المادة 12 من قانون 11/90 المؤرخ في 12/04/1990 المكملة بالمادة 02 من الأمر 6/21 وهي: تنفيذ أعمال مرتبطة بعقود أشغال و خدمات غير متجددة، استخلاف عامل مثبت، أشغال دورية ذات طابع متقطع، تزايد العمل و أسباب موسمية، نشاطات أو أعمال ذات مدة محددة أو ذات طبيعة مؤقتة.

(2) الأمر رقم 21/96 المؤرخ في 23 صفر عام 1417 الموافق ل 09 يوليو سنة 1996 يعدل و يتمم القانون رقم 11/90 المؤرخ في 26 رمضان عام 1410 الموافق ل 21 أبريل سنة 1990 و المتعلق بعلاقات العمل .

1000 دج إلى 2000 دج مطبقة حسب عدد المخالفات".

و يعتبر عقد الاستخدام البحري من بين الحالات التي أدرجا القانون و التي سمح بإبرامها لمدة محددة و ذلك بسبب أنها تتضمن نشاطات ذات طبيعة مؤقتة، أكثر من ذلك فالمرشع الفرنسي حصرها تحت عنوان " عقود الاستخدام" فهي تبرم لشغل بعض المناصب لأنه جرت العادة على عدم إبرام عقود غير محددة المدة بحكم النشاط المنجز و تابعه المؤقت<sup>73</sup>، غير أنه و بسبب انفتاح الجزائر على العالم الخارجي و محاولتها دخول اقتصاد السوق، راجعت عن موقفها إذ تبنت موقف مغاير في المادة 24 من المرسوم رقم 171/88 – السالف الذكر. قولها: " يمكن عقد الالتزام المنصوص عليه في المادة السابقة أن يكون وفقا للمادة 50 من قانون 12/78 المؤرخ في 05 غشت سنة 1975 المذكورة أعلاه إما لمدة غير محدودة إما لمدة محددة "

إن تبني عقود استخدام لمدة محددة يعتبر من الشائع في الوقت الراهن غير أنه اصطدم بحالة الانقضاء، فإذا كان الأصل أن المدة المحددة تمت تنقضي بانقضاء تلك المدة، فإن المبدأ واجه عراقيل تمثلت في انتهاء المدة قبل انتهاء الأتمتة، و في هذا الصدد قضت محكمة

النقض المصرية: " بأن عقد العمل البحري المبرم على أساس رحلة أو رحلات معينة ينتهي حتما بانتهائها ما لم يستبق مجهز السفينة العامل لفترة أخرى أو يتعلق الأمر بوقائع حدثت أثناء الرحلة<sup>74</sup> .

أما المرشع الجزائري و تحسبا لهذه الحالة نص في الماد 25 من المرسوم رقم 171/88 -السالف الذكر- على أنه: "يمكن أن تعد علاقة العمل لمدة محددة في شكل عقد رحلة.....تبدأ الرحلة موضوع العقد المبرم بين ربان السفينة و البحار للقيام برحلة بحرية من ميناء جزائري أو في الخارج حسب الحالة و تنتهي وجوبا في ميناء جزائري إلا إذا كان هناك استثناء صريح من الإدارة البحرية و في ظروف قاهرة".

(3) مقال عبد السلام ديب المجلة القضائية للمحكمة العليا- لسنة 2001-صفحة 20.

(1) أحمد محمود حسني- قضاء النقض البحري- منشأة المعارف بالإسكندرية الطبعة الرابعة 2007 – صفحة 46.

و امتداد العقد بالكيفية الواردة أمر تقتضيه بالبداية سلامة السفينة و هو موافق لنص المادة 23 فقرة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 102/05 – السالف الذكر التي تنص على أنه: " يمكن تمديد هذه المدة في حالات القوة القاهرة " إن هذا الامتداد الراجع إلى القوة القاهرة هو أمر تفرضه ضرورة التعامل و المستمدة من النصوص القانونية.

:

إذا كان أساس عقد الاستخدام البحري وجود سفينة بحرية فإن استمرارية هذا العقد تشترط الاستمرارية في صلاحية هذه السفينة.

غير أن هذه الصلاحية لوحد ما غير كافية بل يجب أن تصاحبها الاستمرارية في الملكية فالأصل أن أي تغيير يطرأ على أحد أطراف العقد يؤثر حتما على الطرف الآخر و عليه فإذا حدث ما يخل أو يغير من ملكية السفينة بل هذا حتما ينعكس سلبا على عقد الاستخدام الذي ربط المجهز رب العمل و البحار العامل ، بل قد يؤدي ذلك إلى انقضاء العقد.

و السفينة باعتبارها الأداة الأساسية للصلاحية البحرية فإنها تلعب دور في عقد الاستخدام و عليه فإنها تؤثر عليه ، و على انقضائه من خلال بيعها ، أو هلاكها .

#### أولا: هلاك السفينة

إذا كانت السفينة الأداة الأساسية للملاحة البحرية فإن أي حادث يطرأ على هذه الأداة ينعكس سلبا على الملاحة سواء بالنسبة للأشخاص الذين يديرون هذه الملاحة ، أو العقد الذي أبرم لتنفيذها.

و هلاك السفينة سواء كان ماديا أو حكما و سواء كان نتيجة الغرق أو المصادرة أو فقدان ، أو عدم الصلاحية للملاحة فإنه يجعل تنفيذ عقد العمل مستحيلا مما يستلزم طبقا للقواعد العامة انفساخ العقد، و هلاك السفينة يؤدي حتما إلى شطبها من دفتر التسجيل هذا الشطب في الحقيقة اعتراف بعدم الصلاحية و تأكيدا على فقدان خاصية السفينة التي قصدها المادة 13 من القانون البحري الجزائري.

و إعمالاً بنص المادة 37 من نفس القانون فإن حالات شطب السفينة من دفتر التسجيل هي:

-إذا غرقت أو تحطمت أو تُلقت.

-إذا فقدت أو اعتبرت مفقودة.

-إذا كانت غير قابلة للتصليح أو لا تستأهل التصليح.

-إذا لم تعد تتوفر فيها شروط الجنسية الجزائرية المطلوبة.

-إذا فقدت خاصية السفينة.

-إذا بيعت إلى الخارج.

## ثانياً: بيع السفينة

إن مدى انقضاء عقد الاستخدام البحري نتيجة بيع السفينة ، هي حالة لم يتحدث عنها المشرع الجزائري ، بل اكتفى بالقول في الفقرة الأخيرة من المادة 37 من القانون البحري الجزائري أن السفينة تشطب من دفتر السجل إذا بيعت إلى الخارج و هذا على غرار المشرع المصري الذي يرى أن البيع الجبري يؤدي إلى انقضاء عقد الاستخدام كأصل عام و للمالك الجديد الحرية في الإبقاء على العمال أو الإتيان بعمال جدد و هذا ما احتوته المادة 77 من قانون التجارة البحرية الجديد بقوله "إذا بيعت السفينة نتيجة للحجز عليها فلا يلتزم الراسي عليه المزارد بعقود عمل ربان السفينة أو البحارة الذين يعملون عليها"<sup>75</sup>.

المشرع الجزائري اكتفى فقط بالقول أن البيع الجبري للسفينة يرفع من رهن البحرية واشترط أن هذا البيع لا يتم إلا بإبلاغ أصحاب الرهون و الامتيازات<sup>76</sup> ، نتيجة لذلك تعتبر أجور البحارة العمال و رجال السفينة بناء على عقد استخدامهم على متن السفينة المباعة امتيازات بحرية تخول لأصحابها حق الأولوية في استيفاءها حسب الفقرة "أ" من المادة 73 من نفس القانون، نفس الأمر تأكده المادة 80 بقولها: "بيد أن الديون الناتجة عن عقد وحيد للاستخدام لعدة رحلات تأتي كلها في نفس الترتيب مع ديون آخر هذه الرحلات".

(1) كمال حمدي - عقد العمل البحري- المرجع السابق- صفحة 143.

(2) تنص المادة 68 بحري جزائري على ذلك بقولها: "في حالة البيع الجبري للسفينة توقف جميع الرهون البحرية التي تثقل السفينة."

:

يقصد بظروف العمل تلك الأحداث التي تعرفها الحياة العملية و التي تزعزع كيان النشاط المهني المقدم من طرف البحار، و ظروف العمل هذه ، لا يتفرد بها عقد الاستخدام البحري لوحده و إنما توجد كذلك في عقود العمل البرية .

و الأسباب المتعلقة بظروف العمل قد تكون التسريح الذي يتمثل في ذلك الموقف السلبي الذي يخضع له بحال العمل بحال العامل في حالة ما إذا ارتكب هذا الأخير ما من شأنه أن يؤدي إلى تسريحه عن العمل.

و قد يكون بسبب سحب شهادة الكفاءة للبحار و هي إجراء تتخذه السلطات البحرية المختصة اتجاه البحار، بعد التأكد من توافر تلك الشروط القانونية. كما قد يكون الظرف العملي راجع إلى السارك الجماعي للعمال و الذي يعرف بالإضراب في حالة المساس بحقوقهم .

#### أولاً: التسريح التأديبي

لا يختلف اثنان في أن البحار يعد بشراً، و البشر خالعون و وجدت العقوبة لردع تلك الأخطاء ، غير أن هذه العقوبات متفاوتة حسب الخطأ و درجته من هذا المنطلق فعلى العمال البحريون جميعاً احترام النصوص القانونية و التنظيمية المعتمدة من طرف الهيئة المستخدمة، لأنه في حالة انعدام هذا الاحترام ينعكس ذلك سلباً على علاقة الاستخدام البحري و ما تحويه من أطراف و يتجلى هذا الانعكاس في:

1/ انقضاء عقد الاستخدام البحري بسبب التسريح.

2/ تعرض البحار المصروح إلى عقوبة الطرد.

و من المتفق عليه أن التسريح شرعي إذ شبه الفقيه الفرنسي الشهير " ريبير " رخصة الطرد بحق الدولة في إبعاد الأجنبي الغير المرغوب فيه من إقليمها ، و الشرعية موجودة في جميع القوانين مهما اختلفت مصادرها و مهما اختلف النظام الذي تتبعه، لأنه أمام وجود

المكافآت المهنية تقابلها العقوبات التأديبية ، غير أن الاختلاف يثار حول نوعية الخطأ الذي يؤدي بتسريح العامل.

وجد هذا الاختلاف نظرا لطبيعة عقد الاستخدام الذي يحتوي على أطراف غير متكافئة المراكز فالى جانب سلطة رب العمل الذي يسعى دائما إلى التوسيع من هذه الأخطاء و الزيادة فيها<sup>77</sup> وجد العمال الذين يريدون التقليل من هذه الأخطاء، فسلطة رب العمل التي تكمن في التسريح و العزل و الفصل مستمدة من النصوص القانونية: " يحق للمجهز تعيين و عزل ربان السفينة... "، كما يفترض في الطرد أن يحصل بناء على سبب مشروع و للملاح أن يقدم الدليل على العكس<sup>78</sup> و خولت المادة 472 من القانون البحري الجزائري للمجهز حق النطن بعقوبة العزل.

وحتى لا تبقى الأخطاء تتأرجح بين التكيف الذي يمنحه إياها رب العمل و بين التكيف الذي يمنحه العمال<sup>79</sup> عمد الفقه و القضاء إلى تضيق مفهوم الخطأ الذي يؤدي بتسريح العامل.

المشرع الجزائري و محاولة منه في التنازل من حرية رب العمل عدد الأخطاء التي يمكن أن تعتبر مخالفات تؤدي بمرتكبها إلى - فوج العزل من الخدمة، و قصد من وراء هذا التعداد أن المخالفات التي جاء بها ، جاءت على سبيل تحذير لا المثال، و الغرض من ذلك هو توفير الحماية القانونية للبحار، لأن فصل البحار لسبب خارج عن تلك الأسباب التي وردت في المادتين 469 و 470 من القانون البحري الجزائري يعتبر طردا تعسفي خارق للنصوص القانونية يعرض صاحبه إلى اللجوء إلى القضاء قصد استيفاء حقه يقول الأستاذ عبد السلام ديب: "..... إذا ثبت أن التسريح تعسفي ، يستفيد العامل المـسـرح من أحكام نص المادة 4/73 من قانون 11/90 ...."<sup>80</sup>.

(1) إذا كانت القواعد العامة تقوم على مبدأ البينة على من ادعى ، فإن قانون العمل يخضع لقاعدة البينة على رب العمل و ليس على من ادعى.

(2) مصطفى كمال طه - أساسيات القانون البحري - المرجع السابق، صفحة 162.

(1) ما يعتبر خطأ في نظر رب العمل قد لا يعتبر كذلك في نظر العامل و بالتالي لا يعتبره سببا كافيا لتسريحه، أكثر من ذلك بل يعتبر تسريحه جاء تعسفيا انطلاقا من نظرتة لجسامه هذا الخطأ .

(2) عبد السلام ديب - مقال حول عقد العمل المحدد المدة - المرجع السابق.

و المادة 4/73 ترى أنه: "إذا وقع تسريح العامل مخالفة للإجراءات القانونية و- الاتفاقية الملزمة- تلغي المحكمة المختصة ابتدائيا و نهائيا قرار التسريح بعدم احترام الإجراءات و تلزم المستخدم بالقيام بالإجراء المعمول به و تمنح العامل تعويض مالي على نفقة المستخدم لا يقل عن الأجر الذي يتقاضاه كما لو استمر في عمله " فهي توضح الإجراءات القانونية التي يجب اعتمادها في قرار التسريح ذلك أن قرار التسريح هذا حتى يكون صحيحا يجب أن يرد في الإطار القانوني الذي رسم له كما يجب أن يأتي وفق الإجراءات القانونية إذ ألغت المحكمة العليا حكم نهائي عل أساس أن الهيئة المستخدمة لم تراعي عنصر التسبب الذي دفع بها إلى اتخاذ قرار التسريح ضد العامل و ذلك بقولها: "متى كان من المقرر قانونا، أن القرار الذي لا نحون أسبابه كافية لمواجهة ما قدم من أدلة في الدعوى و ما أبدى من طلبات و دفوع فإن هذا القرار يكون مشوبا بالقصور في التسبب..... فإن التعليل الذي استند إليه قاضي الدرجة الأولى يمتاز بعدم التثبت و عدم مراجعة حجج الأطراف كما أن قضاة الاستئناف أصدروا قرارهم و التفتوا بمجرد تأكيدات دون إعطاء أدنى تأسيس



القرار و مما يجعل نعي الطاعن بشأنه مؤسسا و متى كان كذلك استوجب نقض و إلغاء القرار المطعون فيه"<sup>1</sup>.

## ثانيا: الإضراب

إن حق الإضراب من الحقوق الماسة بالحريات العامة، و هو مبدأ نابع من تقاليد الثورة الفرنسية و تبنىته مختلف التشريعات إذ وضعوا نظاما قانونيا لتحديده لأنه إذا لم تراعى العناصر اندكوته اعتبر عمل من أعمال الشغب و عدم الانضباط المعاقب عليها قانونا، نظرا لما يخلف من نتائج وخيمة من الأغلب تكون سبب لفسخ عقد الاستخدام الذي يربط بين العمال المضربين و الهيئة المستندمة.

الإضراب في الجزائر حق مكجرس دستوريا<sup>2</sup> معترف به لجميع الفئات العمالية خاصة إذا ما جاء في الإطار القانوني سابقا لتلك الفئات المستثناة<sup>3</sup>، غير أنه لم يرد نص قانوني يعرف الإضراب، و إنما اكتفى بذلك النصوص القانونية المتعلقة بالعمال و نشاطهم بتحديد شروط الإضراب و تبيان كيفية ممارستها أهمها قانون 02/90 المؤرخ في 1990/02/06 الخاص بالوقاية من النزاعات الجماعية للعمال، و تسويتها و ممارسة حق الإضراب و كذا قانون 27/91 المؤرخ في 1991/12/21 المعدل و المتمم لقانون 02/90 الخاص بحق الإضراب.

في علاقة الاستخدام البحري يكمن الإضراب في امتناع البحارة امتناعا جماعيا عن

(1) حكم المحكمة العليا ملف رقم 35348 صادر بتاريخ: 1984/07/05.

(2) احتوت هذا الحق جميع الدساتير الجزائرية بما فيها دستور 1996 حيث نصت المادة 57 منه على هذا الحق بقولها: "الحق في الإضراب معترف به و يمارس في إطار القانون، يمكن أن يمنع القانون ممارسة هذا الحق أو يجعل حدودا لممارسته في ميادين الدفاع الوطني و الأمن، أو في جميع الخدمات أو الأعمال العمومية ذات المنفعة الحيوية للمجتمع"

(3) و الفئات المستثناة هي الفئات الاجتماعية العامة في ميادين الدفاع الوطني و الأمن و الخدمات العمومية ذات المنفعة الحيوية للمجتمع.

القيام بالعمل المنوط بهم بمقتضى العقد<sup>4</sup>، و بامتناع البحار عن عمله يكون قد أخل بالتزامه التعاقدى الأمر الذي يقابله عدم وفاء المستخدم بالأجرة تطبيقاً لفكرة السببية .

و لما كان البحار ملزماً بأداء العمل المتفق عليه و إطاعة رؤسائه فيما يتعلق بخدمة السفينة ، و ممنوع من مغادرتها إلا بإذن، فإن حظر مغادرة السفينة المفروض على البحار هو حظر مطلق ، فالمادة 477 من القانون البحري الجزائري الواردة ضمن الأحكام الجزائية المتعلقة بالمخالفات البحرية تعاقب بالحبس من عشرة (10) أيام إلى شهر واحد و بغرامة مالية من 10.000 دج إلى 20.000 دج في حالة : "غياب غير قانوني على متن السفينة، يرتكبه إما بحار ليس في الخدمة أو بحار ملحق بمنصب من غير مركز الحراسة أو الأمن" و تزيد مدة الحبس إلى شهرين و مبلغ الغرامة من 2.000 دج إلى 20.000 دج في حالتي:

- 1/ الغياب بدون رخصة على متن لأحد البحارة عندما يكون ملحقاً بمركز الحراسة أو أمن دون أن يتسبب غيابه في خسائر السفينة.
- 2/ غياب بدون رخصة على متن في الموانئ الأجنبية لبحار ليس في الخدمة عندما لا يمنعه هذا الغياب من استئناف خدمته على متن السفينة.

يفهم من ذلك أنه إذا ما لوحظ غياب البحار عن السفينة سواء كان هذا الغياب غير قانوني أو دون رخصة يؤدي بصاحبه إلى العقوبات المذكورة آنفاً و لا يبرأ عنه إنهاء عقد الاستخدام البحري، بل توقفه أي عقد الاستخدام - عن السريان طيلة مدة عقوبته

هذه النقطة أثارت الخلاف حول مدى مساهمة الإضراب في انقضاء عقد الاستخدام و يرجع هذا الخلاف إلى الخلاف في الرأي حول مشروعية الإضراب من عدمه ، فهناك من ذهب إلى مشروعيته و اعتبره مجرد وقف للعقد، و من قال بعدم المشروعية اعتبره بمثابة إنهاء للعقد.

المشرع الجزائري لم يتحدث عن أثر الإضراب في عقد الاستخدام البحري ، و كان

(1) كمال حمدي - عقد العمل البحري- المرجع السابق- صفحة 145. غير انه يمكن للإضراب أن يكون فردياً أي من جانب بحار واحد

لزاما الرجوع إلى القواعد العامة، التي ترى أنه مادام الإضراب هو تلك الوسيلة التي يلجأ إليها العمال للضغط على رب العمل قصد الاستجابة لمطالبهم ، و متى ورد في هذا الإطار لا يمكن أن يوقف عقد الاستخدام ، و هذا تأكيدا لنص المادة 32/فقرة 02 من قانون 02/90 بقولها: "لا يقطع الإضراب الذي شرع فيه علاقة العمل." إذن الإضراب متى كان قانوني فهو لا يقضي على عقد الاستخدام بل يوقفه كما يوقف بعض الآثار المتولدة عنه<sup>5</sup>: "يوقف الإضراب آثار علاقة العمل طوال مدة التوقف الجماعي عن العمل..."<sup>6</sup>

بل أكثر من ذلك نرى أن المشرع المصري اعتبر الإضراب سبب عادي في عقد الاستخدام البحري ، لا يمكن إعفاء الناقل من المسؤولية بحجة الإضراب و هذا تكريسا لما أورده المادة 04 فقرة 02 بندي من قواعد هامبورغ لسنة 1978 بقولها: "لا يعتبر الإضراب في ذاته قوة قاهرة يعفي الناقل من المسؤولية عنه طبقا للقواعد العامة إلا إذا كان عاما يجعل تنفيذ عقد النقل مستحيلا".

### ثالثا: سحب شهادة الكفاءة

إن سحب شهادة الكفاءة يعتبر سبب من الأسباب المتعلقة بظروف العمل و التي تفرضها طبيعة العمل البحري فإذا كانت شهادة الكفاءة شرط للتوظيف تمنح لحاملها الحق في إبرام عقد استخدام بحري و بالتالي تمنحه لقب البحار، فإن استهتارية هذه الشهادة هي الأخرى شرط لازم للإبقاء على العقد المبرم فإذا زال العقد.

و إمكانية سحب شهادة الكفاءة مقرر قانونا بنص المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 338<sup>7</sup>/2000 غير أن هذا السحب قد يكون مؤقت كما قد يكون نهائيا. ، كما ما أشارت إليه المادة 472 من القانون البحري الجزائري في فقرتها الأخيرة و التي تركت مهمة تحديد

(1) من بين الآثار القانونية نجد: الاستفادة من السكن، الاستفادة من الأقدمية و التأمينات الاجتماعية، و التمثيل النقابي، فهي كلها حقوق تمنح للعامل بمجرد إبرامه لعقد الاستخدام مع رب العمل و توافر عنصر التبعية الذي يربطه بهذا الأخير، و رغم هذا إلا أن بعض الأحكام القضائية رأت أن الأجر هو أحد الالتزامات التي لا يمكن أن تقطع بالإضراب بل على عكس ذلك فالإضراب يقوم في الغالب بسبب الأجر سواء للمطالبة برفعه أو بسبب التماطل في دفعه من خلال تجاوز المدد القانونية المحددة للدفع .

(2) و هو النص الصريح الذي أكدته الفقرة الثالثة للمادة 32 من قانون 02/90

(3) مرسوم تنفيذي رقم 338/2000 مؤرخ في 28 رجب عام 1421 الموافق 26 أكتوبر سنة 2000 الخاص بحالات السحب المؤقت أو النهائي لشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية و الشطب من سجل رجال البحر و شروطهما.

شروط السحب للتنظيم.

## 1/ سحب شهادة الكفاءة بصفة مؤقتة

يصرح بالسحب المؤقت لشهادة الكفاءة الوزير المكلف بالبحرية التجارية بناء على تقرير الإدارة البحرية المحلية ، و السحب المؤقت تختلف مدته حسب الشخص المرتكب للمخالفة كما تتوقف حالته على إحدى المخالفات المرتكبة و المحددة حصرا في القانون فقد يكون:

- سحب خاص بالربان و تكون مدته من (02) شهرين إلى (06) ستة أشهر.
- سحب خاص بالبحارة و تكون مدته من شهر واحد إلى ستة (06) أشهر.

و تجدر بنا الإشارة إلى أن هذه المدة تحدد بالنظر إلى نوع المخالفات فإذا تعلق الأمر بالربان ، المخالفات عددها المادة 470 من الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 أو كان محل عقوبة .

أما إذا تعلق الأمر بباقي البحارة فسحب الشهادة يتبع إلى المادة 469 من الأمر 80/76 - السالف الذكر- أو كان البحار المراد سحب شهادته هو البحار محل عقوبة.

## 2/ سحب شهادة الكفاءة بصفة نهائية

هي حالة أخرى تتوقف على تصريح الوزير المكلف بالبحرية التجارية بناء على تقرير الإدارة البحرية المحلية و تطبق على الجميع سواء كان ربان أو أحد أفراد الطاقم و الحالات عددها المادة 04 من المرسوم التنفيذي 338/2000 - السالف الذكر- وهي :

أ/ حالة العود إلى ارتكاب المخالفات التي أفضت إلى السحب المؤقت لشهادة الكفاءة.

ب/ حالة الحكم على الربان أو أي عضو في الطاقم متحصل على شهادة الكفاءة ، بعقوبة جنحية أو جنائية.

آثار سحب شهادة الكفاءة :

يتعين على الإدارة البحرية المحلية إبلاغ قرار السحب - كيف ما كان سواء كان سحب مؤقت أو سحب نهائي - إلى المجهز المعني ، و يتم التبليغ بناء على رسالة موصى عليها مع الإشعار بالاستلام و لا يبلغ مجهز السفينة إلا بعد إرسال تقرير إلى الوزير المكلف بالبحرية التجارية و يكون هذا التقرير مصحوبا بآراء و ملاحظات<sup>8</sup>.

و قد يؤدي السحب إلى زوال صفة البحار بصفة مؤقتة إذا سحبت شهادة الكفاءة مؤقتا كما قد يؤدي إلى الشطب من سجل رجال البحر إذا سحبت الشهادة بصفة نهائية ، و الشطب الذي يصدره الوزير المكلف بالبحرية التجارية قد يؤدي إلى فقدان صفة البحار و ورد ذلك في عدة حالات احتوتها المادة 06 من نفس المرسوم و هي:

- حالة السحب النهائي لشهادة الكفاءة عندما يبرد فيها منع ممارسة أي وظيفة أخرى على متن السفينة.
- حالة فقدان الجنسية الجزائرية.
- حالة وفاة البحار.
- حالة عم ممارسة وظيفة فعلية على متن السفينة أكثر من ثلاث (03) سنوات متتالية.
- حالة العجز الدائم للبحار الذي يعاينه الطبيب المعالج من الإدارة البحرية المختصة.
- حالة الحكم على البحار بجرح و جرائم في إطار التشريع المعمول به.

## الخاتمة

(1) المادة 05 من المرسوم التنفيذي رقم 338/2000 - المؤرخ في 28 رجب عام 1421 الموافق 26 أكتوبر سنة 2000 - الخاص بحالات السحب المؤقت أو النهائي لشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية و الشطب من سجل رجال البحر و شروطهما.

تركزت دراستنا كما تجلى ذلك من خلال الفصلين الأساسيين لهذا البحث حول النظام القانوني لعقد الاستخدام البحري ، و قد تطرقنا في الفصل الأول منه للطاغم البحري فلا شك أن أفراد الطاقم البحري هم العنصر الأساسي في عقد الاستخدام البحري نظرا للخدمات الجلية و المفيدة التي يقدمها للرحلة البحرية .

إلا أن الأحكام التي تضبطهم تختلف من رب عمل بحري إلى عمال بحريين فالأحكام هذه تشدد بالتسلسل لرب العمل بحسب تغير صفته من طريقة استغلال لأخرى ، فقد يكون رب العمل هو مالك السفينة ، مهما اختلف طرق الملكية سواء امتلاكها بالبناء أو بالشراء أو ورجت هذه المانية في صورة شيوع بحري كما قد يكون رب العمل مجرد مستأجر للسفينة و بالتالي يكون هو المجهز المستأجر و يكتسب وصف رب العمل باختلاف صور الاستئجار التي يعتمد عليها .

و تشدد الأحكام اتجاهه كذلك بالنظر لمركزه القوي في العقد .

و فيما يخص تصدينا للعمال البحريين بناهنا المسألة وفقا لما تقتضيه حتميات الموضوع لأن العمال يترأسهم ربان، تكون له بعض الامتيازات ، منحت له على أساس دوره الفعال على متن السفينة ، و تظهر امتيازاته من خلال وظائفه التي تتوزع بين الوظيفة الفنية ، و التجارية و كذا الإدارية و من خلال سبلته المستمدة من ظروف العمل البحري فإلى جانب سلطة التحقيق التي يقوم بها الربان أوجدت سلطة التوثيق التي فرضتها مستجدات الحياة في عرض البحر إضافة إلى سلطة البوليس الإداري التي دعت إليها بعد السفينة عن سلطات الدولة الموجودة على اليابس ، و بالتالي الحتمية الاجتماعية هي التي نادى بمنح هذه الأخيرة - سلطة البوليس الإداري- إلى الربان .

وإلى جانب الربان توجد كذلك ، فئة البحارة هذه الفئة التي لا يمكن الاستغناء عنها إلا أن المشرع نظم بعض القواعد المتضمنة مجموعة من الشروط لا بد من توافرها في هؤلاء الأفراد حتى تكتمل صفتهم ، و الشروط هي الأخرى دارت بين الشكلية منها و الإجرائية هذان الشرطان اللذان يكملهما شرط أساسي و هو شرط المقدار و الوطنية و الذي اعتبره

المشروع الجزائري ضمن مميزات الدولة ، و بالتالي امتداد لشخصيتها على متن السفينة.

كما أن وجود البحارة على متن السفينة لم يكن بالطريقة العشوائية ، وإنما وزعوا إلى فئات و صنفوا إلى مجموعات تتولى كل مجموعة الوظيفة المسندة إليها سواء كانت وظيفة تسيير أو وظيفة فنية.

و خلجنا أيضا إلى أن أفراد الطاقم البحري إذا ما استوفوا الشروط القانونية فإنهم يفلحون في إبرام عقد الاستخدام البحري ، كما قد ينسب لهم عدم نجاح العقد إذا ما ثبتت زعزعتهم لواجباتهم.

أما في الفصل الثاني فقد نظرنا إلى الطبيعة الخاصة لعقد الاستخدام البحري و أحكامه و آثاره القانونية و الطرق المختلفة لإثباته. وتميز عقد الاستخدام البحري عن عقود الاستخدام البرية تظهر من خلال ذاتيته من حيث التكوين و كذا النفاذ ، وهذه الخصائص به تستمد وجودها من البيئة البحرية التي ينفذ فيها العقد و كذا من طبيعة الأفراد المنفذين لهذا العقد ، وهذا بسبب التكوين الخاص بهم، وبسبب كذلك الالتزامات الناشئة عن العقد الواقعة على عاتقهم ، كما أن المشروع أخضعهم لمجموعة من الجزاءات أثبتتها البيئة بحسبهم ، هذه الجزاءات تتمثل في المسؤولية المدنية، عقودية إذا خالفوا أحد الالتزامات الواردة في العقد أو تأخروا في تنفيذها، كما قد يسألون على أساس المسؤولية التقصيرية إذا وقع منهم إخلال بالتزام قانوني، كما قد تكون جزاءات تأديبية التي تقوم حين مخالفة قاعدة ماسة بما أملتة ظروف المسألة، كما قد تكون عبارة عن جزاءات جنائية وغرامات مالية بسبب تلك الجرائم الواردة على متن السفينة و أثناء الرحلة البحرية.

و من جهة أخرى تنثور مسألة انقضاء عقد الاستخدام البحري ، هذا الانقضاء الذي يرجع في أصله إلى الطرق المعروفة في القواعد العامة ، إلا أن تكييفها في المجال البحري يكون بنوع من التحفظ باعتبار العقد يدور في البحر و يعتمد على أشخاص يقومون بتنفيذه و بالتالي فإن انقضائه يعالج بنوع من الحساسية .



و توصلنا من خلال ما تقدم إلى النتائج التالية:

**أولاً :** فيما يخص النظام القانوني لعقد الاستخدام البحري ، يظهر لنا بكل دقة أن المجال البحري هو مجال خاص ، لذا لا بد أن يكون تأطيره بقواعد قانونية أكثر دقة بصور تحقق أمن المبادلات التجارية الداخلي و الخارجي مما يجعله عنصراً فعالاً في التنمية.

**ثانياً :** إن هود الاستخدام البحري تخضع في أغلبها للقواعد المعمول بها في الأحكام العامة و بما أن البحار يمثل المركز الأكثر حساسية مقارنة بنظيره العامل البري ، كان لا بد من ضرورة حمايته هذا الأخير ، و هذا بوضع قواعد قانونية تحكم أطراف العلاقة في عقد الاستخدام البحري تكون أكثر صرامة من جانب المجهز رب العمل و تمتاز بليوننة أكثر من جانب البحار العامل.

**ثالثاً :** إن القواعد التي تحكم عقد الاستخدام البحري ترتبط ارتباطاً وثيقاً بمعظم قواعد القانون البحري ككل ، لذا نناشد المشرع الجزلي للمراجعة بعضها خاصة ما تعلق منها بشروط توظيف البحارة - كشرط السن - ذلك أن موقف المشرع كان متذبذباً .

نرجو أن نكون قد وفقنا في الوقوف على أهم المشاكل التي عروحة بشأن الموضوع.

- تم - بحول الله وحمده.

# الملاحق

الملحق الأول: الحد الأدنى من البحارة على متن السفن التجارية لضمان أمنها.

الملحق الثاني: شهادة الحد الأدنى لسلامة التشغيل.

الملحق الثالث: قرارات قضائية.

## الملحق الأول:

العدد الأدنى من البحارة على متن السفن التجارية لضمان أمنها.

يتضمن هذا الملحق العدد الواجب توافره على السفينة من بحارة ، و يتوقف هذا العدد حسب الصنف الذي تنتمي إليه السفينة ، هذا الأخير الذي بدوره يكون حسب نوع الملاحة الواجب القيام بها .  
و عدد البحارة يكون حسب مركز و وظيفة كل واحد ، إذ يجب أن يتوافر بحار واحد على الأقل على ظهر السفينة من كل صنف .

## الملحق الثاني:

### شهادة الحد الأدنى لسلامة التشغيل

يقصد بشهادة الحد الأدنى لسلامة التشغيل، تلك لوثيقة الواجب على الربان مراعاة وجودها على ظهر السفينة وهي بمثابة بطاقة تعريف للسفينة، إذ على إثرها تضمن الرحلة البحرية لأنها تضمن سلامة السفينة من العيوب التي تعرقل الرحلة البحرية .  
و من أهم النقاط والمعلومات التي يجب أن تشتملها: نوع السفينة و صنفها، درجة حمولتها رقم تسجيلها.... الخ.

## الملحق الثالث :

### قرارات قضائية

هي مجموع الأحكام و القرارات الصادرة على الجهات القضائية و الفاصلة في موضوع المنازعات المتعلقة بشؤون الموظفين و العمال خاصة البحريين منهم .

# فائمة المراجع و المصادر

PDF Created by Trial Version  
www.nuance.com

: \_\_\_\_\_ 1

أ/ المراجع العامة :

- 01 أحمد محمود حسني: النقل الدولي للبضائع- منشأة المعارف الإسكندرية – الطبعة الثانية.
- 02 - : الحوادث البحرية ، التصادم و الإنقاذ - منشأة المعارف الإسكندرية - 1997 .
- 03 - : قضاء النقض البحري - منشأة المعارف بالإسكندرية- الطبعة الرابعة 2007 .
- 04 - إسحاق بن إهيم منصور: نظريتا القانون و الحق و تطبيقاتهما في القوانين الجزائرية – ديوان المطبوعات الجامعية - طبعة 1999 .
- 05 - بجاوي المدني: التفرقة بين عقد العمل و عقد المقاوله – دار هومة للنشر و الطباعة و التوزيع دور سنة النشر.
- 06 - بلحاج العربي: النظرية العامة للاختزام في القانون المدني الجزائري – ديوان المطبوعات الجامعية بن عكنون – الجزائر- الجزء الأول طبعة 2001 .
- 07 - بوكعبان العربي: الوجيز في القانون البحري الجزائري- دار الغرب للنشر و التوزيع طبعة 2002 .
- 08 - جلال وفاء محمدين: القانون البحري- دار المطبوعات الجامعية طبعة 1994 .
- 09 - سليمان الطماوي: الوجيز في القانون الإداري - طبعة 2006 .
- 10 - طالب حسن موسى: القانون البحري – دار النفاذ للنشر و التوزيع طبعة 1428- 2007 .
- 11 - عادل علي المقدادي: القانون البحري، السفينة ، أشخاص الملاحة ، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري- طبعة 2002
- 12 - عاطف محمد الفقي: قانون التجارة البحرية ، أشخاص الملاحة البحرية ، عقد النقل البحري للبضائع، عقد النقل البحري للأشخاص، مشارطات إيجار السفن- دار الفكر الجامعي- طبعة 2008.
- 13- عبد الفتاح مراد: موسوعة القانون البحري- دون ذكر دار النشر طبعة 2003.



- 14- عبد القادر حسين العطير: الوسيط في شرح قانون التجارة البحري- دراسة مقارنة- طبعة1999.
- 15- عز الدين الدناصوري، عبد الحميد الشواربي: المسؤولية المدنية في ضوء الفقه والقضاء - الجزء الثاني- منشأة المعارف بالإسكندرية- طبعة 2004.
- 16- علي البارودي: مبادئ القانون البحري- منشأة المعارف- طبعة 1998.
- 17 - عمار عمورة: الوجيز في شرح القانون التجاري الجزائري- دار المعرفة- طبعة2008
- 18- لطيفة بن كومياني: القانون البحري- السفينة، أشخاص الملاحة، النقل، البيوع، التأمين، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع- طبعة 2001.
- 19- محمد عبد الفلاح تروك: التصادم البحري و دور العنصر البشري في وقوعه- دار جامعة الجديد للنشر- طبعة2003.
- 20- محمود مختار البيريري: قانون التجارة البحرية - دار النهضة العربية- طبعة1999 .
- 21- محمود مسعد محمود: دور منظمة العمل الدولية في خلق و تطبيق قانون دولي للعمل - دار النهضة العربية- قانون تاريخ النشر.
- 22 - مدحت حافظ إبراهيم: شرح قانون التجارة البحرية الجديد - الصادر بقانون رقم 08 لسنة 1990 و التشريعات و الملاحظات المكملة له- دراسة فقهية قضائية- دار غريب للطباعة، طبعة1991 .
- 23 - مصطفى كمال طه: أساسيات القانون البحري- منشورات الحلبي الحقوقية- طبعة2006
- 24 - هاني دويدار: النظام القانوني للسلامة و الصحة في مجال النقل و خاصة النقل البحري- دار الجامعة الجديدة للنشر - طبعة 2002 .
- 25: هاني دويدار: الوجيز في القانون البحري- دار الجامعة الجديدة للنشر - طبعة 2004.

#### ب / المراجع الخاصة :

- كعاد حمدي: عقد العمل البحري- منشأة المعارف الإسكندرية- الطبعة الرابعة2007.

#### المذكرات و الرسائل الجامعية :

**01- حمود ولد محمد عبد الله:** التزامات المجهز في اطار عقد العمل البحري في التشريع الجزائري و الموريتاني- رسالة ماجستير في فرع القانون الاجتماعي- جامعة وهران كلية الحقوق -2000- 2001 .

**02- بوكلي حسين شكيب:** المرونة في عقد العمل كوسيلة لتحقيق الشغل الكامل -دراسة مقارنة بين القانون الجزائري و الفرنسي و المصري رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص- جامعة الجبلالي ليابس سيدي بلعباس كلية الحقوق – 2009/2008 .

**03- عبد الصمد عوايل:** خصوصية علاقة العمل في قطاع الملاحة البحرية – مذكرة ماجستير في القانون الاجتماعي- جامعة وهران كلية الحقوق – سنة 2008/2007.

**04- دريسي أمنة .** حالات دفع مسؤولية الناقل البحري مذكرة ماجستير في قانون الأعمال جامعة وهران كلية الحقوق- 2006/2005 .

### قرارات و أحكام

- قرار رقم 35348 المؤرخ بتاريخ 07/05/1989 المحكمة العليا- مجلة قضائية 1989 العدد الثالث.

- قرار رقم 49289 المؤرخ بتاريخ 03/04/1989 المحكمة العليا- مجلة قضائية 1991 العدد الثاني.

- قرار رقم 470969 المؤرخ بتاريخ 14/11/1988 المحكمة العليا- مجلة قضائية 1993 العدد الأول.

- قرار رقم 66312 المؤرخ بتاريخ 01/01/1991 المحكمة العليا- مجلة قضائية 1993 العدد الثاني.

### المقالات:

**01 - عبد السلام ديب:** عقد العمل المحدد المدة - مجلة المحكمة العليا- سنة 2001 .

**02 - بن عزوز بن صابر:** عقد العمل البحري، مجلة أشغال الملتقى الدولي في المنازعات البحرية، منشورات الألفية الثالثة ، مخبر قانون النقل و النشاطات المينائية - طبعة

**الاتفاقيات:**

- اتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 1964/08/25.

- الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب و إصدار الشهادات و أعمال النوبات للعاملين في البحر الموقعة بانين في 1978/07/07 المعدلة في 1995.

- اتفاقية العمل لدرى 2006 المتبناة من طرف منظمة العمل الدولية في 2006/02/23 الدورة 1994 بجنيف

**النصوص القانونية أو الترابية****القوانين :**

- القانون رقم 83-12 المؤرخ في 02-جويلية 1983 المتعلق بالتقاعد ، المنشور بالجريدة الرسمية العدد 28 الصادر بتاريخ 05 جويلية 1983.

- القانون رقم 90-11 المؤرخ في 21 أبريل 1990 المتعلق بالعلاقات العمل ، المنشور بالجريدة الرسمية العدد 17 الصادر بتاريخ 25 أفريل 1990 المعدل و المتمم بقانون رقم 21-29 المؤرخ في 21 ديسمبر 1991 المنشور بالجريدة الرسمية العدد 68 الصادر بتاريخ 25 ديسمبر 1991.

- القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 المعدل و المتمم بالأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري ، المنشور بالجريدة الرسمية العدد 47 لسنة 1998.

**الأوامر :**

- الأمر رقم 96-18 المؤرخ في 06 جويلية 1996 المعدل و المتمم لقانون 83/12 المؤرخ في 02 جويلية 1983 المتعلق بالتقاعد ، المنشور بالجريدة الرسمية العدد 42 الصادر بتاريخ 07 جويلية 1996.

- الأمر رقم 96-21 المؤرخ في 09 جويلية 1996 المعدل و المتمم لقانون 90-11 المتعلق بالعلاقات العمل ، المنشور بالجريدة الرسمية العدد 43 الصادر بتاريخ 10 جويلية 1996.

- الأمر رقم 02-97 المؤرخ في 11 يناير 1997 يتم القانون رقم 90-11 المؤرخ في 21 أبريل 1990 و المتعلق بعلاقات العمل.

### المراسيم :

- المرسوم رقم 83-510 المؤرخ في 27 أوت 1983 ، و المتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية لسنة 1974 ، المتعلق بإنقاذ الحياة البشرية في البحر و المبرمة في لندن في أول نوفمبر 1974 ، و بروتوكول سنة 1978 ، المتعلق بالاتفاقية الدولية لسنة 1974 ، المتعلق بإنقاذ الحياة الرسمية في البحر المبرم في لندن في 17 فبراير 1978.

- المرسوم رقم 38-171 المؤرخ في 13 سبتمبر 1988 ، المتضمن القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر، المنشور بالجريدة الرسمية ، الصادر بتاريخ 15 سبتمبر 1988 .  
- المرسوم الرئاسي رقم 90-29 المؤرخ في 03 رجب عام 1410 الموافق 30 يناير سنة 1990 يتضمن المصادقة على الاتفاقية رقم 108 الخاصة ببطاقة التعريف الوطنية للبحارة التي وافقت عليها يوم 13 مايو سنة 1958 ، بمنعصر العام لمنظمة العمل الدولية في دورته الواحدة و الأربعون.

- المرسوم رقم 2000-338 المؤرخ في 20 أكتوبر 2000 ، الذي يحدد حالات السحب المؤقت أو النهائي لشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية و اشطب من سجل رجال البحر و شروطهما ، المنشور بالجريدة الرسمية ، العدد 64 ، الصادر بتاريخ 31 أكتوبر 2000 .

- المرسوم رقم 02-143 المؤرخ في 16 أبريل 2001 ، الذي يحدد الشهادات و شهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية و شروط إصدارها ، المنشور بالجريدة الرسمية ، العدد 29 الصادر بتاريخ 31 أبريل 2002 .

- المرسوم رقم 05-102 المؤرخ في 26 مارس 2005 ، الذي يحدد النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري المنشور بالجريدة الرسمية ، العدد 22 ، الصادر بتاريخ 27 مارس 2005 .

أ/ المراجع العامة :

1/ **Mohamed kobtan** le régime juridique des contras du secteur public(étude de droit compare algérien et français)-office des publication universitaire – algerie1983.

2/ **Robert rezenthel** navire transport maritime –gens de mer- page2007

3/ **Antoine vialard** – droit maritime – presse universitaires de France 1992.

ب / المراجع الخاصة :

**Patrick Chaumette**: contrat d engagement maritime – droit social des gens de mer- c n r s droit.paris 2005

المذكرات و الرسائل الجامعية :

L élément humain au cœur de la sécurité maritime – amandine le francois – doctorant : université de Nantes – novembre 2009.

المقالات :

Belhier n. kache Contrat de travail maritime-04 janvier1984

« le contra d engagement maritime » le phare n27 juill. 2001

الفهرس

PDF Creator! 5 Trial  
www.nuance.com

1.....

- 05..... : \_\_\_\_\_
- 07..... : \_\_\_\_\_
- 07..... : \_\_\_\_\_
- 08..... :1- \_\_\_\_
- 10..... :
- 10..... :
- 11..... :2- \_\_\_\_
- 12..... :
- 14..... :
- 15..... :3- \_\_\_\_
- 15..... :
- 15..... :
- 16..... :
- 17..... : \_\_\_\_\_
- 18..... :1 - \_\_\_\_
- 18..... :
- 19..... :
- 20..... /1
- 20..... /2
- 20..... :2 - \_\_\_\_
- 22..... :3 - \_\_\_\_
- 23..... : \_\_\_\_\_
- 23..... : \_\_\_\_\_
- 24..... :1- \_\_\_\_
- 25..... :



26.....	/1
27.....	/2
28.....	/3
30.....	:
30.....	/1
32.....	/2
34.....	/3
36.....	:2 -
36.....	:
38.....	:
40.....	_____
41.....	:1 -
41.....	:
41.....	/1
43.....	/2
43.....	/3
44.....	/4
45.....	:
45.....	/1
46.....	/2
47.....	-
47.....	-
48.....	-
48.....	-
48.....	/3
49.....	:

- 51..... :2 - \_\_\_
- 52..... :
- 53..... /1
- 54..... /2
- 54..... /3
- 54..... :
- 55..... /1
- 55..... /2
- 57..... : \_\_\_\_\_
- 57..... : \_\_\_\_\_
- 58..... :1 - \_\_\_
- 58..... :
- 60..... :
- 61..... :
- 62..... :
- 63..... :2 - \_\_\_
- 64..... : 3-
- 66..... : \_\_\_\_\_
- 66..... :1 - \_\_\_
- 68..... :1 - \_\_\_
- 71..... : \_\_\_\_\_
- 72..... : \_\_\_\_\_
- 72..... : \_\_\_\_\_
- 73..... :1- \_\_\_
- 73..... :

75.....	-
75.....	:
78.....	:2 - _
78.....	:
80.....	:
81.....	/1
81.....	/2
82.....	:
83.....	:3- _
83.....	:
84.....	:
85.....	:
86.....	: _
87.....	:1 - _
87.....	:
89.....	:
90.....	:2 - _
93.....	: _
93.....	: _
94.....	:1- _
94.....	:
95.....	/1
98.....	/2
99.....	/3
100.....	:
100.....	/1

102.....	-
102.....	-
103.....	-
104.....	/2
105....."	-
105....."	-
106....."	-
106.....	:
107.....	:2
108.....	:
109.....	:
110.....	:
112.....	:_____
113.....	:1 - _____
113.....	:
114.....	/1
115.....	/2
117.....	:
117.....	/1
118.....	/2
119.....	:2 - _____
119.....	:
121.....	:
122.....	/1
124.....	/2
125.....	/3

126.....	/4
127.....	:
128.....	/1
129.....	/2
129.....	-
130.....	3-
131.....	:
131.....	_____
132.....	:1 - ___
133.....	-
135.....	:2 - ___
136.....	:
137.....	:
138.....	:3-
139.....	:
139.....	-
140.....	:
142.....	:_____
142.....	:1 - ___
144.....	:2 - ___
145.....	:
145.....	:
146.....	:3 - ___
147.....	:
149.....	:

151.....	:
152.....	1
152.....	2
153.....	3
154.....	الخاتمة
157.....	الملاحق
177.....	قائمة المراجع والمصادر
185.....	الفهرس

## الملخص

تعد الملاحة البحرية من أهم النشاطات التي يركز عليها الاقتصاد القومي و كذا الخارجي لأي دولة، لذا اتجهت معظم الدول إلى الاهتمام به و من ثم ضمان حماية مصالح كل من تربطه علاقة بخدمات الرحلة البحرية باعتبارها الركيزة الأساسية للتجارة الداخلية والخارجية. و من هنا، وجب تنظيم شروط القيام بها و التأكد من سلامة الأجهزة التي تقوم عليها.

و كما لا يخفى عنا، أن أية علاقة يكون الغرض منها استخدام فئة معينة من الأفراد، لا بد أن تخضع لنظام قانوني معين ، يوفر الحماية للفئة المستخدمة و يمكنه الموازنة بين التزامات المستخدم و الطرف العامل.و نظرا لازدواجية الحقوق و الواجبات بين الطرفين(المستخدم و المستخدم) ، فبات من البديهي أن تتضمن هذه العلاقة فكرة العقد بمفهومه الواسع، و نظرا كذلك لطبيعة البيئة البحرية و ما يميزها من حفاوة المخاطر، فبات من الضروري كذلك توفير الحماية اللازمة للطاقم العامل في هذا المجال و لا يتم ذلك إلا بإيجاد نظام قانوني معين يضمن ذلك. و عليه فإن الإشكال الذي يمكن طرحه في هذا المجال هو: ما هو عقد الاستخدام البحري ؟ ما هي طبيعته القانونية ؟ و ما هي خصائصه و مميزاته؟

## الكلمات المفتاحية

الربان؛ رب العمل البحري؛ البحارة؛ أداة الملاحة؛ عقد الاستخدام؛ الرحلة البحرية؛ الملاح؛ المجهز؛ المستأجر؛ المؤجر.