

خصوصية عقد الاستخدام البحري

Maritime use contract privacy

دحماني محمد الصفيـر

جامعة وهران 2 محمد بن احمد

Maitredahmani.med@gmail.com

تاريخ النشر: 2022/01/30

تاريخ القبول: 2021/12/28

تاريخ الاستلام: 2021/05/06

الملخص: يخضع عقد الاستخدام البحري للقواعد العامة، الا ان هناك نصوص خاصة بهذا العقد فرضتها طبيعة هذا العقد. ان الحياة في البحر يميزها الخطر والعزلة و هو الامر الذي يجعل هذه الحياة صعبة بالنسبة للبحار. و قد كان لهذه الاعتبارات اثر على العقود التي يبرمها البحار مع مالكي او مجهزي السفن و على وضعه بصفة عامة. ان الدولة تعرف الاهمية التي يمثلها البحار بالنسبة للاقتصاد الوطني لذلك تدخلت بفرض نصوص آمرة تتعلق بالشروط التي يجب توافرها فيمن يرغب في الالتحاق بهذه المهنة سواء من حيث اللياقة البدنية او من حيث المؤهلات والشهادات. وقد عمدت الدول عن قصد الى تحسين وضع الملاح بتوفير حماية له لما يمثلته الملاحين من قوة حية يعتمد عليها اقتصاديا. لكل هذه الاسباب تميزت العقود التي يبرمها الملاحين بخصوصية سنحاول ان نفصل فيها في هذا البحث.

الكلمات المفتاحية: عقد الاستخدام البحري، تجهيز السفن ، البحار

Abstract: The maritime employment contract is governed by the rules of ordinary labor law; however, there are special rules that apply to this contract. This is because life at sea is characterized by two traits: danger and isolation. Taken together, these two traits can make life more difficult for the seafarer. That is why contracts concluded between the seafarer and the shipowner must take these two traits into account. The State is aware of the importance that seafarers have in the economic life of the country.

This explains his intervention by mandatory texts relating either to the conditions of recruitment or to physical fitness or to the skills and diplomas that a seafarer must have. The States have on the other hand drawn up special statutes which could have advantages to promote the profession and recruitment. These considerations have largely influenced maritime employment contracts and give them a specificity that we will demonstrate in this article.

Keywords : Marine use contract, ship equipped, seas.

مقدمة

تختلف المؤسسة البحرية عن المؤسسة البرية من حيث خضوعها لمجموعة من الاحكام القانونية الملزمة¹. ان اختلاف ظروف العمل في البحر جعلت من هذه المؤسسة تنفرد بقواعد مميزة عن تلك التي توجد في اليابسة. وكان للخطر البحري الذي يصاحب الرحلة البحرية والهاجس الامني الذي ينتاب كل فرد من افراد السفينة اثر كبير في وضع اطار قانوني خاص برجال البحر² و بدأت البوادر الاولى لهذا الاطار في الظهور منذ العصور الوسطى عندما استقرت الاعراف الدولية على ضرورة الاهتمام بأكل البحارة و بتمكينهم من العلاج في حالة المرض او الجرح و ارجاعهم الى اوطانهم.

ان العمل في اماكن بعيدة وفي ظروف تطغى عليها وحدانية رجال البحر هو الذي جعل المؤرخ آلان كابنتو Alain Cabentous يصف هؤلاء " بالغرباء لأنهم هو وحدهم الذين يرتبطون بعلاقة خاصة بمجالات معينة وضرورية لا يمكن لاشخاص آخرين معرفتها"³.

هذا وشهد القرن الثامن عشر ظهور قوانين اجتماعية بحرية لا تختلف عن القوانين البرية سواء من حيث التعويض عن حوادث العمل وانتشار التأمين الاجتماعي والعطل المدفوعة الاجر. وقد كان لهذا التداخل عدم وضوح القواعد المطبقة على البحارة⁴. ولم يكن لانتشار هذه القواعد الاجتماعية اي اثر على ظهور قانون للعمل البحري. ان العمل البحري ينظمه عقد له خصوصيته هو العقد البحري الذي كان وما زال يرتب التزامات على عاتق الاطراف المتعاقدة قد تتجاوز العلاقة الخاصة ما دام ان الشخص يلتزم بشخصه اكثر مما يفعله المتعاقد في عقد العمل البري.

¹ - Philippe Delebeque, Droit maritime, 13ieme édition, 2014 , Dalloz , Paris , no 359 , p. 237.

² - Patrick Chaumette, Le Droit social des gens de mer, in Droits maritimes, sous la direction de J.P.Beurier , Dalloz, Paris 2008 , no 410.11 , p.544 .

³ - En faisant de leur principal instrument de travail, le bateau, un lien de labeur, un lien d'existence, un intermédiaire matériel et symbolique entre eux et le reste des hommes, les gens de mer étaient les seuls à entretenir une relation particulière et indispensable avec un espace que les autres ignorent ou voulaient ignorer «

V.Alain Cabantous , les citoyens du large, les identités maritimes en France (17ieme-19ieme siècles) Aubier, coll.historique , Paris 1995 , cité par P.Chaumette , op.cit, no 410.11 , p545 .

Arnaud Montas, Droit maritime, E.Vuibert , 2012 , p.88

⁴ Philippe Delebeque , op.cit., no 359, p. 237 -5

على ضوء ما سبق يتم التعرض الى هذا العقد ومن خلاله نبين اصاله القانون الذي يطبق على رجال البحر وذلك وفقا للخطة التالية:

اولا: القواعد المطبقة على نشأة عقد العمل البحري وتنفيذه

ثانيا: الحماية المقررة للبحار ضمن عقد العمل البحري

اولا: القواعد المطبقة على نشأة وتنفيذ عقد العمل البحري

ان عقد العمل البحري في الجزائر كان ينظمه المرسوم رقم 88-171 المؤرخ في 13 سبتمبر 1988 المتضمن النظام القانوني لرجال البحر (ص 997 ، جريدة رسمية ليوم 14 سبتمبر 1988) . و قد اعتمد هذا المرسوم على القانون البحري رقم 76-80 المؤرخ في 23 اكتوبر 1976 و على القانون الاساسي العام للعامل المؤرخ في 5 اوت 1978 و النصوص التنظيمية اللاحقة . وقد لوحظ فراغ كبير في هذا المرسوم لعدم احتوائه على قواعد تضمن حماية فعلية للملاح يكون من شأنها احداث امل في نفس هذا الاخير و دفعه الى العمل الجدي لرفع المردودية و المساهمة في تطوير الاقتصاد الوطني. وبعد صدور القانون رقم 90-11 المؤرخ في 21 افريل 1990 المتعلق بعلاقات العمل المعدل والمتمم نصت المادة الرابعة منه على ان تحدد احكام خاصة عند الاقتضاء تحدد عن طريق التنظيم، النظام النوعي لعلاقات العمل التي تعني...مستخدمي الملاحة الجوية و البحرية و مستخدمي السفن التجارية و الصيد البحري "... (1) ¹ . و لم تصدر هذه الاحكام الا في 26 مارس 2005 بموجب المرسوم التنفيذي رقم 05-102 الذي حدد النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري او التجاري او الصيد البحري(جريدة رسمية رقم 22) . و قد الغت المادة 60 منه احكام المرسوم رقم 88-171 المؤرخ في 13 سبتمبر 1988 المتضمن القانون الاساسي النموذجي لرجال البحر. وقد اريد بهذا المرسوم ايجاد حلول للمشاكل التي يواجهها الملاحين.

ونظرا لتشعب هذا الموضوع فان البحث فيه سيقصر على بيان خصوصية القواعد المطبقة على عقد الاستخدام البحري من حيث نشأته (1) ثم من حيث تنفيذه.

1- خصوصية العقد من حيث نشأته

قبل التعرض الى نشأة هذا العقد يهم التساؤل حول خضوع الرّبان لأحكام عقد العمل البحري من عدمه. ان اصطلاح " رجل بحر " او " ملاح" الذي استعملته المادة 384 من القانون البحري يشمل الرّبان ومن ثم فان هذه الكلمة قد توحى بان هذا الاخير يخضع لنفس القواعد التي تطبق على الملاحين الاخرين. ان

¹ - يختلف الوضع في الجزائر عما هو عليه في فرنسا. في هذا البلد يوجد قانون خاص ينظم علاقات العمل البحرية في حين ان هذه العلاقات تخضع في الجزائر للقانون رقم 90-11 المشار اليه اعلاه (مادة 57 منه) الذي يبقى هو و المراسيم اللاحقة لصدوره المرجع الاساسي لهذه العلاقات .

الامر ليس كذلك وهذا ما سيتضح من خلال بيان الوضع الاستثنائي للربان قبل ان يتم التعرض الى القواعد التي تحكم عقد الاستخدام البحري بالنسبة للملاحين الآخرين.

أ-عدم خضوع الربان لقواعد العمل البحري

ان الربان، وان كان يعتبر بحارا في مفهوم قواعد القانون البحري، الا ان مركزه القانوني يختلف عن باقي البحارة العاملين على السفينة. فهو لا يعتبر مرتبطا بعقد عمل بقدر ما هو ممثل قانوني للمجهز، لأنه يقوم بأعمال قانونية فضلا عن الاعمال المادية التي يتطلبها عقد العمل¹ و يلاحظ ان القانون الجزائري ركز على ازدواجية وظيفة الربان اذ نجده في المادة 580 من القانون البحري ينص على ان هذا الاخير هو " معين من بين الاشخاص المؤهلين " لقيادة السفينة سواء من طرف مالكها او من مجهزها ، و في المادة 585 يعتبر ان العلاقة بينه و بين المجهز تنظمها احكام عقد الوكالة بالنسبة " للالتزامات الاخرى " ². يظهر من هذين النصين ان علاقة العمل المنوه عنها في المادة 580 لا تتماشى مع السلطة المخولة للربان بترتيب التزامات على عاتق المجهز بموجب الوكالة التي يتمتع بها وفقا لنص المادة 585. و فضلا عن ذلك فهو يعتبر ممثلا للمجهز امام القضاء كمدع او كمدعى عليه (مادة 588 من القانون البحري) و فضوليا عندما يتخذ التدابير اللازمة لصيانة حقوق كل من المجهز والراكبين و اصحاب البضائع المشحونة (مادة 587 من القانون البحري).

ان اجتماع كل هذه الصفات في الربان: ممثلا و فضوليا و وكيلا و معينا لقيادة السفينة تتنافى مع اعتباره مجرد عامل باجر استنادا الى عقد العمل وحده . ان مركزه لا يستمد فقط من هذا الاخير، وانما ينظمه القانون والعرف³ ايضا. انه بالنظر الى السلطات الواسعة⁴ التي يتمتع بها الربان و الاختصاصات التي تتمثل اساسا في قيادة السفينة و في التصرفات التجارية اللازمة لادارة السفينة و استغلالها، يمكن القول ان الربان يستند للقيام بهذه الاعمال مباشرة الى القانون و ليس لارادة الافراد اي دخل في تعديل ما خوله القانون له ، و الا كيف يمكن تفسير قيام الربان بترتيب التزامات على المجهز حتى في الحالات التي لم يتم تعيينه منه و هو ما يمكن اعتباره في هذه الحالة ممثلا للسفينة اكثر مما هو ممثلا للمجهز⁵.

¹ - محمد فريد العربي و محمد السيد الفقي، القانوني البحري ، منشورات الحلبي الحقوقية ، 2011، ص 250.

² -تقابل هاتين المادتين في قانون النقل الفرنسي ليوم 3 نوفمبر 2010 : L.5512-2 و L.5412-8.

³ - مصطفى كمال طه ، اساسيات القانون البحري ، منشورات الحلبي الحقوقية ، 2006، ص 142.

⁴ - اختصاصات السلطة العامة كحفظ النظام العام و الامن داخل السفينة و هي في البحر (مادة 591 بحري)، و ممارسته لوظيفة الضبطية القضائية اذ يجوز له فتح تحقيق مع اي شخص يرتكب جريمة و القبض على مرتكبها (مادة 597) الى حين تسليمه الى وكيل الجمهورية ، و قيامه بدور ضابط الحالة المدنية فيسجل الولادات و الوفيات و يقيد بها في دفتر السفينة (مادة 596)...و هناك اختصاصات اخرى تتعلق بالقيادة الفنية للسفينة (مادة 592) و بالاستغلال التجاري خوله القانون للربان (مواد 586 و 587).

⁵ - Philippe Delebeque, op.cit., no 341, p.226

هذا و ان مسالة تحديد الطبيعة القانونية لعلاقة الريان بالمجهز ما زالت تثير الجدل الى يومنا ، ذلك ان ما تم عرضه سابقا لا يحدد تماما طبيعة هذه العلاقة. و لا يمكن حسب العميد ريبير تفسير هذه العلاقة بالاستناد الى نظريات في القانون المدني كنظريتي الوكالة او التمثيل لمختلف مصالح الرحلة البحرية¹ مثلا. ان هذا المركز لا يمكن ان يفسر الا باصالة انظمة القانون البحري التي تقوم على فكرة التمثيل القانوني للريان التي استقرت مند وقت بعيد و هي التي تعطي للريان الحق في التصرف باسم المجهز الذي لم يختره في بعض الاحيان. و مع ذلك فان هناك من يرى² ان مسالة تحديد هذه الطبيعة ما زال يعتبرها التعقيد. و حسبه فاذا كان الريان هو في نفس الوقت ممثلا لمصالح خاصة للمجهز و مكلفا بتسيير الرحلة البحرية ، فانه لا يمكن التسليم بفكرة الشريك او الممثل لمصالح الشاحنين. فاذا كانت فكرة الريان الشريك قد ظهرت قديما في التجارة البحرية عندما كان يقدم عمله (قيادة السفينة) في الشركات المسماة بشركات التوصية sociétés en commandite ، فانه لا يمكن التسليم بهذه الفكرة في الوقت الراهن لتخلف ركني عقد الشركة هما نية الاشتراك affectio societatis و اقتسام الارباح و الخسائر . و عن فكرة التمثيل لمصالح الشاحنين، يصعب تفسير ما يقوم به الريان لمصلحتهم بفكرة الفضالة لان هذه الاخيرة تتطلب تدخلا عفويا intervention spontanée في حين ان عمل الريان يقتضي منه مجرد تدخل لمصلحة الشاحنين .

و هكذا يظهر مما سبق انه يصعب التسليم بارتباط الريان بعقد عمل، و لا يمكن تفسير هذه العلاقة الا بأصالة هذا القانون ، و تتداخل فيها قواعد قانونية مختلفة بالنظر الى طبيعة وظيفة الريان و المحيط الذي تمارس فيه و الخطر الملازم له .

ب-خضوع الملاحين من غير الريان لأحكام عقد العمل البحري

يجب التعرض بداءة الى تعريف عقد العمل البحري قبل بيان الصفات المميزة له واطرافه لإبراز خصوصيته واختلافه عن كثير من العقود من هذه النواحي.

1-تعريف عقد الاستخدام البحري

ان اصطلاح " عقد العمل " يستعمل عادة في قانون العمل المعروف في القواعد العامة، اما في القانون البحري فيفضل غالبا اطلاق عبارة " عقد الاستخدام البحري " contrat d'engagement maritime³ للدلالة على الرابطة الموجودة بين الملاح و السفينة و السلطة البحرية. و رغم ذلك فان العقدين يخضعان لكثير من

¹ Georges Ripert , droit maritime , 4ieme édition , tome 1 , éditions Rousseau et Cie , Paris , 1950 , no 805 et s. , p. 700 et s.

² Philippe Delebeque , op. cit., no 342-343 , p. 226-227

³ Larbi Rezgallah , droit maritime , Editions de l'Onde , 2018 , p.53

القواعد المشتركة لا سيما تلك الموجودة في قانون العمل رقم 90-11، إلا أن خصوصية العمل في البحر جعلت هذا العقد ينفرد بقواعد متميزة نظرا لعلاقة الملاح بالسفينة و بالأوامر التي يوجهها الربان و اعوانه . عقد الاستخدام البحري هو العقد الذي يبرم بين مجهزة السفينة armateur وملاح marin بموجبه يلتزم هذا الأخير بأن يؤدي عملا على السفينة مقابل اجر يلتزم بدفعه مجهزةا. ويرتبط عمل الملاح اساسا بسير وصيانة واستغلال السفينة. وعلى هذا فان صفة الملاح لا تلحق الا لمن كان يعمل بصفة دائمة على سفينة¹ وليس على مركب. و قد اعتبر المشرع في المادة 384 من القانون البحري " كل رجل بحر " " ملاحا" و اطلق عليه وصف البحار و هو الذي "يعمل في خدمة السفينة و مقيد في سجل رجال البحر" gens de mer ou marin. وعلى ضوء هذا التعريف الوارد في هذه المادة يعتبر بحارا كل من كان على متنها ويقوم بخدمة فيها كالربان والملاحين وضباط الملاحة وطبيب السفينة وكل من يتولى الادارة الداخلية فيها والمهندسين البحريين و من يقوم بأعمال النظافة و الطبي و الخدم.

و يصعب في بعض الاحيان اضافة صفة الملاح على كل من يتواجد على متن السفينة، لذلك يميز بعض الفقه² و يعتبر ان كل ملاح هو رجل بحر tout marin est un gen de mer في حين لا يعتبر كل رجال البحر ملاحين tous les gens de mer ne sont pas marins. هذه التفرقة لم يعد لها وجود بعد اصدار مرسوم في فرنسا مؤرخ في 27 اكتوبر 1967 يتعلق بالنظام القانوني للسفن الذي اعتبر ان لفظ البحار ينصرف الى الشخص الذي يؤدي عملا يتعلق بسير و صيانة و استغلال السفينة كما ينصرف ايضا الى كل من يؤدي خدمة عامة . ان العبرة اذن هي بمكان العمل وليس بطبيعته لإضافة صفة البحار على الشخص الذي يعمل على متن السفينة. وعلى هذا فلا يسري عقد العمل البحري على من يعمل في البر على الرغم من تعلق عمله بالسفينة كعامل التفرغ او نقل البضائع او بصفة عامة من هو في خدمتها برا.

وقد استفاد المشرع الجزائري من هذا التطور بتسويته للقوى العاملة في السفينة تحقيقا لتوحيد المهنة البحرية. غير ان ما يؤخذ عليه هو عدم تركيزه على ديمومة العمل على السفينة ومن ثم فان صفة الملاح قد يكتسبها من يتولى على السفينة ولو لفترة محدودة اعمال الصيانة ويخضع تبعا لذلك للأحكام الخاصة بالملاحين³.

¹ - لمزيد من التفصيل حول تعريف السفينة و تمييزها عن الآليات الأخرى، راجع دحماني محمد الصغير، النظام القانوني للسفينة في القانون الجزائري و المقارن ، اطروحة لنيل شهادة الدكتوراه بجامعة وهران 2 محمد بن احمد ، سنة 2017-2018 ، ص 67 و ما بعدها.

² - Philippe Delebeque , op.cit.,no356 , p.235

³ -Pierre Bonassies et Christian Scapel, droit maritime ,Lextenso édition,2ieme édition ,Paris 2010, p.218-3

2- تمييز عقد الاستخدام البحري بصفات معينة

ان عقد الاستخدام البحري هو كسائر العقود يتطلب لإبرامه توافر شرط الاهلية والاركان المعروفة في النظرية العامة للالتزامات من ضرورة توافر الرضا الصحيح الخالي من العيوب كالغلط والتدليس والاكراه والغبن وان يكون للعقد محل وسبب. ومتى استوفى العقد هذه الاوضاع فانه يصبح ملزما للجانبين، ذلك ان اداء العمل من جانب الملاح يقابله التزام المجهز بدفع الاجر، وهو من عقود المعاوضة حتى ولو كان الاجر لا يرقى الى مستوى معين، و من ثم فلا يعتبر عقدا اذا كان العمل المؤدى بدون اجر. ونحيل بخصوص هذه الشروط والاركان الى المؤلفات المتخصصة في القواعد العامة.

ان اول ما يميز عقد الاستخدام البحري هو انه عمل تجاري بطبيعته (المادة 3 من القانون التجاري) ، في حين ان القواعد العامة لا تعتبر العقد عملا تجاريا الا بالنظر الى طرفي العقد والغرض المتوخى منه ، فاذا كان طرفاه تاجرين فان العقد يعتبر تجاريا بصفة اصلية او بحسب التبعية عملا بنص المادة الرابعة من القانون التجاري . و عليه فان العقد هو دائما تجاريا بالنسبة للمجهز الذي يقوم بالتجارة البحرية و مدنيا بالنسبة للملاح. و يترتب ذلك خضوع العقد لقواعد اختصاص وقواعد اثبات خاصة تختلف عن تلك المألوفة في القواعد العامة.

و يختلف من جهة اخرى عن سائر العقود من حيث انه من عقود الصعود 'est un contrat d'embarquement¹ و يترتب عن ذلك ان قواعد العمل البحري لا تطبق الا خلال المدة التي يكون فيها الملاح داخل السفينة ، فلا تطبق اذا كان في البر و يظل خاضعا للقواعد العامة . كما ان تواجد الملاح عن متن السفينة يخضعه لقواعد الانضباط (مادة 469 و ما بعدها من القانون البحري) لا مثيل لها في عقد العمل البري اذ هو ملزم بتنفيذ الاوامر التي يصدرها الربان له² ، و توجد جرائم خاصة (مادة 477 و ما بعدها من القانون البحري) تتولى امر فضها هيئات خاصة هي السلطة البحرية و اللجان التأديبية ، و يقتضي في هذه الاخيرة معرفة دقيقة بقواعد الملاحة البحرية.

ان الاحكام المتعلقة بالتأديب الواردة في القانون البحري تفسر الى حد كبير الطابع العام لعقد الاستخدام البحري ذلك ان الملاح ، و على خلاف العامل ، هو لا يسعى لتحقيق مصلحة خاصة فحسب و انما يهدف مع الآخرين الى تحقيق مصلحة السفينة و من يتواجد على متنها ، اذ الكل يكون متضامنا للسير الحسن للسفينة و امنها و تحقيق النظام الذي بدونه يستحيل ضمان نجاح الرحلة البحرية.

¹ Larbi Rezgallah , op.cit., p.65 . v.aussi Phillipe Delebeque , op. cit., no367 , p. 241

² - يتولى الربان سلطات واسعة في التأديب و حق في الاكراه البدني و الحبس الاحتياطي (مادة 412 و 452 و ما بعدها من القانون البحري).

و اذا كانت عقود العمل بصفة عامة تتميز بتبعية المستخدم لرب العمل فان هذه الاخيرة تختفي في بعض عقود الاستخدام البحري التي يشترط فيها الملاح الحصول على حصة engagement à la part و في هذه الحالة تتحقق المساواة بين الطرفين لقيام شركة بينهما هي شركة المحاصة المنشأة اساسا في ملاحه الصيد التي يقدم فيها كل من الطرفين حصة نقدية و حصة العمل يكون غرضهما تحقيق الربح وترك الحرية لهما في تحديد الشروط الاخرى عملا بمبدأ العقد شريعة المتعافدين¹.

و اخيرا فان عقد الاستخدام البحري لا يعتبر مجرد عقد عمل بسيط ، انه تصرف قانوني ذو طبيعة معقدة ، فهو يخول للملاح مركزا مهنيا متميزا statut professionnel ، و يفسر هذا بالأحكام الكثيرة التي تهدف الى حماية الملاح و توفير الحد الأدنى من الامتيازات الاجتماعية نظرا للظروف الصعبة التي يمارس فيها عمله . و قد استطاع الملاحون بعد مطالبات متكررة ان يفرضوا تطبيق القواعد العمالية في الميدان البحري بعد ان كانوا لسنوات عديدة محرومين منها .

3- اطراف عقد الاستخدام البحري

ظهور شركات العمل البحري sociétés de manning من خلال التعريف السابق لعقد العمل البحري يظهر لأول وهلة ان هذا العقد ينظم علاقة بين شخصين هما المجهز و الملاح و الربان في بعض الاحيان. الا ان القانون البحري ينفرد بقواعد اصيلة في مجال الاستخدام البحري تختلف عما هو موجود في البر. و مرد ذلك الى تنوع مهنة التجهيز fonction d'armateur diversifiée. ان المجهز لم يعد ، بالمفهوم التقليدي ، هو ذلك الشخص الذي يستغل تجاريا السفينة سواء كان مالكا ام لا ، اذ ظهرت شركات الاستخدام البحري في بعض الدول منذ سنة 1980 entreprises de travail maritime ou sociétés de manning. ان هذه الشركات قد تكون مجهزة لحساب الغير² ، و قد كيفت علاقتها على اساس احكام الوكالة و عقد المقاوله.

وتتمثل مهمتها في التوسط في توفير ملاحين³ وقد تتدخل في تسييرهم مع ما يترتب عن ذلك من تحمل كل الالتزامات تجاههم من دفع الاجور والاعادة الى بلدانهم ودفع تعويضات في حالة المرض والجروح. ولا تعتبر هذه الشركات طرفا في العقد الا بعد حصولها على اعتماد من الدولة التي تتخذ فيها مركزا، و لا

¹ - هناك من يرى ان مثل هذه الشركات تتضمن شرطا ضمينا مفادة عدم تحمل افراد الطاقم لاية مسؤولية غير محدودة عن الخسائر التي تمق بها هذه الشركات. انظر Larbi Rezgallah , op. cit., p. 63

² Patrick Chaumette, op.cit, no412-12 , p.574 .

³ - ان المادة 8 من قانون 3 ماي 2005 الخاص بإنشاء السجل الدولي الفرنسي للسفن (RIF) Registre International Français تنص على جواز تأسيس هذه الشركات وفق ما تنص عليه الاتفاقية رقم 179 لمنظمة العمل الدولية (OIT) المتعلقة بتشغيل رجال البحر.

يمنع في حالة غيابه من ممارسة عملية التوسط بشرط احترامها لما توجبه اتفاقية العمل الدولية في مجال تشغيل العمال البحريين . هذا وقد تترتب مسؤولية تضامنية بين هذه الشركات و المجهزين.

2- خصوصية عقد الاستخدام البحري من حيث تنفيذه

يرتب عقد الاستخدام البحري التزامات على عاتق كل من الملاح والمجهز. و هي مبينة في القانون البحري .

أ-التزامات الملاح

حددها المادة 415 و ما بعدها من القانون البحري ، و لم يفرق فيها المشرع بين العقود المحددة المدة و العقود غير المحددة المدة . الا ان هذه التفرقة تبدو واضحة في المادة 9 من المرسوم التنفيذي رقم 05-102 المؤرخ في 26 مارس 2005 المحدد للنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري او التجاري او الصيد البحري. و تتمثل التزامات الملاح اساس فيما يلي :

- القيام بالعمل بما يعود بالفائدة على السفينة مع بذل كل العناية اللازمة لإتمامه وبالزي الذي يقدمه له مجهز السفينة (مادة 6 من الامر رقم 03-102) . و يقتضي ذلك ضرورة تواجد الملاح على متن السفينة و في الاوقات المحددة من قبل المجهز. و يقصد بالعمل ذلك الذي اتفق عليه في العقد و الذي يدخل في اختصاصه، فاذا كان خارجا عن اختصاصه فلا يلزم القيام به الا اذا تعلق الامر ببعض الاعمال التي توجها فكرة التضامن السائدة في المجال الدولي كتقديم المساعدة للأشخاص و انقاذ السفينة في حالة خطر ناتج عن قوة قاهرة .

- تنفيذ اوامر الربان للقيام بأعمال لا تدخل في اختصاصه و لكن تقتضيها سواء ظروف استثنائية او التي يتطلب القيام بها تنفيذا لامر صادر من الربان وفق ما تقضي به المادة 416 من القانون البحري حتى و لو كانت خارجة عن اختصاص الملاح¹ . ويعرف ذلك بالالتزام بالانضباط. على انه اذا قام بهذه الاعمال و تجاوز الحجم الساعي المتفق عليه فانه يستفيد من فترة راحة اضافية. ويعتبر الالتزام الملقى على عاتق الملاح في الظروف الاستثنائية مفروض ايضا على الركاب.

- يجب على الملاح ان يخصص كل وقته لخدمة السفينة فلا يجوز له ان يشحن بضاعة مملوكة له على متنها بدون موافقة المجهز و الا تعرض اما للإلقاء من قبل الربان في البحر او لتعويض المجهز عن اي ضرر يصيبه من جراء هذا الشحن و ان اقتضى الامر دفع اجرة نقل تشتت في مكان الشحن .

¹ - ان هذا الالتزام رتبته ايضا المادة 4 من المرسوم التنفيذي رقم 05-102 . ان الطاعة و الانضباط واجب و التزام على عاتق الملاح (مادة 465 من القانون البحري)، و يترتب على عدم مراعاته جزاءات تأديبية (مادة 471 ن ت القانون البحري) و جزائية (مادة 477 من القانون البحري).

- المحافظة على الآلات و الادوات و كل الوسائل التي توجد تحت تصرفه، و يعتبر هذا الالتزام مهم لارتباطه بسلامة السفينة و بالأمن على متنها . و قد يؤدي الاخلال به الى امكانية تعرضها الى مخاطر قد تترتب عن تهاون البحار في اصلاح ما يجب اصلاحه او عدم القيام بواجب الصيانة المطلوبة التي تساعد على التشغيل العادي للآلات و الماكينات الموجودة في السفينة.

ب- التزامات المجهز

- الالتزام بدفع الاجر يعتبر اهم التزام يقع على عاتق المجهز. و لم ينص المشرع في المادة 428 من القانون البحري على هذا الالتزام الا انه يستفاد ضمناً من الفقرة (و) منها و التي يجري نصها كما يلي : " ان يقوم بالتزامه نحو البحارة طبقاً للأحكام القانونية و النظامية الجاري بها العمل و الاعراف ". و بالرجوع الى هذه الاحكام يظهر ان هذه الاخيرة تشترط بوضوح على المجهز دفع الاجر للملاح مقابل ما يؤديه من عمل (المادتان 6 و 84 من قانون العمل رقم 90-11 المؤرخ في 21 افريل 1990 المتعلق بعلاقات العمل ، و المادة 48 من المرسوم رقم 05-102). و قد بين القانون كيفية دفع الاجر للملاح و لو انه فضل ترك هذه المسألة لاتفاق الطرفين في المادة 51 من المرسوم المشار اليه اعلاه ¹.

و من بين هذه الطرق دفع الاجر عند اجل الاستحقاق عملاً بنص المادة 88 من قانون العمل رقم 90-11 كالشهر مثلاً (مادة 49 من المرسوم رقم 02-102) ، و لا يمنع من ان يتفق على دفع الاجرة بحسب اجرة ثابتة تدفع في اليوم او الشهر او بالرحلة او تدفع على اساس حصة من اجرة السفينة او في الارباح التي تحققها ، الا ان اللجوء الى هذه الطرق في دفع الاجرة نادرة و لا يلجأ اليها الا في ملاحه الصيد البحري (مادة 50 من المرسوم رقم 05-102) .

ولم يحدد القانون البحري الحد الأدنى للأجر و في هذه الحالة يطبق الحد الأدنى للأجور المنصوص عليه في المادة 87 من قانون العمل و في الاحوال التي يساهم فيها الملاح في انقاذ السفينة، تمنح له زيادة عن اجره ، نسبة من المكافئة التي يحصل عليها كل من الريان و المجهز، و الا حددتها المحكمة (المادة 253 من قانون التجارة البحرية الاردن) ². و اذا انتدب لتأدية عمل يفوق اجره المتفق عليه في عقد العمل، فان القانون الفرنسي يقرر له الحق في الحصول على اجره الاصلي مضاف اليه الفرق بينه و بين اجرة العمل المؤدى (مادة 37-5544.L من قانون النقل الفرنسي) (2).

¹ - ان المادة 34-5544.L من قانون النقل الفرنسي لسنة 2010 تنص على ان " الملاح يأخذ اجرة اما وفق اجرة ثابتة (قد تكون شهرية او باليوم) او وفق ربح محتمل و قد يكون دفع الاجرة وفقاً للطريقتين السابقتين ... و بالنسبة لعقود العمل بالرحلة فان الاجر يمكن تحديده جزائياً". انظر. Philippe Delebeque , op. cit., no 386 , p. 249.

² - عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، الاردن، 1999، ص 204.
Philippe Delebeque , op.cit.no 286, p.249-2

و قد تقتضي ظروف الملاحة البحرية تأجيل الرحلات او تقع قوة القاهرة تحول دون قيام هذه الرحلات. في الحالة الاولى يزداد اجر البحار بقدر مدة التحديد (مادة 140 من قانون التجارة البحرية الاردني)، و اذا وقع التمديد بخطأ الربان لا يطبق هذا الحكم عليه(مادة 168 من قانون التجارة البحرية الاردني)¹. اما في حالة القوة القاهرة فان بعض القوانين تميز بين امرين :

اذا كان اجر العامل معيناً على اساس حصة من الربح، لا يستحق اي تعويض و اما اذا كان بسبب التأجيل بفعل الغير فانه يستحق نصيب من التعويضات التي يحكم بها للمجهز، و يكون له نصيب في التعويض اذا تسبب كل من المجهز و الربان في هذا التأجيل و اصاب الملاح ضرر من جراء ذلك (مادة 141 من قانون التجارة البحرية الاردني).

و هناك حالات اخرى لم يتناولها المشرع الجزائري و المرتبطة بالأجر و بتغير ظروف الرحلة البحرية ، و قد عولجت في قوانين اخرى ، كما لو كان العقد بالرحلة و وقع تقصير فيها ، او تعذر اتمام الرحلة بعد انطلاقتها بقوة القاهرة فما مدى تأثير كل هذه الحوادث على اجر البحار. ونحيل بصدد كل هذه المسائل الى المؤلفات المتخصصة².

- الالتزام بالاعتناء بالملاح: و تندرج ضمنه الالتزامات العامة و التي ترمي كلها الى توفير الراحة البدنية و النفسية للملاح كالسكن اللائق و الاكل الصحي (مادتان 428 و 439 من القانون البحري) من قبل طباق مؤهل . و غني عن البيان ان هذه الامور جميعها تخفف من مشاق العمل البحري . و الالتزام بتوفير السكن و الغذاء يكون بدون مقابل . و ينهض حقه في قبض تعويض اذا تنازل عن الغذاء طوال الفترة التي يكون مسجل في دفتر البحارة³. و يندرج ضمن هذا الالتزام توفير الراحة اثناء النوم بتوفير الوسادة و غطاءين من الصوف و البياض الكامل للسرير و منشفتين احدهما للحمام و ناموسية اذا كانت السفينة تمر بمناطق استوائية (مادة 440 من القانون البحري) تفاديا للأمراض التي قد تسببها لسعات الحشرات الضارة . و بقصد الاطمئنان على استجابة المجهز لهذا الالتزام اجاز المشرع لطاقم السفينة تعيين مندوب تنحصر مهمته في مراقبة نوعية الخدمات المقدمة على متن السفينة من ملابس و مأكل و التبليغ بموجب شكوى عن اي مخالفة لربان السفينة و تجهزها او السلطة البحرية (مادة 436 من القانون البحري) و بعدها يباشر التحقيق في هذه الشكاوى (مادة 437 من القانون البحري).

¹ - عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 203

² - Philippe Delebeque , op. cit.,no385, p.248

³ - المرجع السابق ص رقم 252

- التزام المجهز بالعلاج في حالة الجرح او المرض و بدفع نفقات الوفاة: ان هذه المصاريف تقع كلها على عاتق المجهز (مواد من 429 الى 432 من القانون البحري) . و تعبر كلها عن اصاله القانون البحري. ان ظروف عمل البحار تقتضي الا يعامل كالعامل البري. ان هذا الاخير عندما يصاب يدخل اما الى بيته او يوجه الى المستشفى . اما الملاح فتختلف وضعيته اذ يجب ان يعالج و هو على متن السفينة الى ان يصل الى محطة مقبلة ، و تعتبر هذه المعالجة ضرورية¹. لهم تجنباً لتفاقم اضرارهم . و لا يعتبر الحق في علاج الملاح مطلقاً ذلك ان هذا الاخير يفقد حقه فيه اذا تسبب بخطأه الجسيم في الحاق الاذى بنفسه كما في حالة السكر او العصيان. و يفترض ان المرض او الجرح كانا بسبب خدمة السفينة و على تجهيزها اثبات العكس².

و يستحق الملاح تعويضاً حتى و لو وقعت له اضرار في اليابسة بشرط ان يكون العمل المؤدى في خدمة السفينة و في زمان و مكان العمل. و يختلف الامر لو ان الحادثة لم تكن بسبب الخدمة او كان الملاح قد اخفى المرض و قت التعاقد³. و يحتفظ باجره طوال الفترة التي يتكفل فيها المجهز بعلاجه ، و بذلك فان معظم القوانين تسير في هذا الاتجاه الذي رسمته اتفاقيات منظمة العمل الدولية و من بعدها اتفاقية 2006 المتعلقة بالعمل الدولي.

و يلزم المجهز ايضاً بدفع نفقات الجنازة عند وفاة البحار(مادة 431 من القانون البحري) اذا كانت الوفاة حصلت من جراء مرض او جرح اثناء خدمة السفينة. و اذا وقع عجز على اثر ذلك تطبق احكام القانون المنظم لحوادث العمل (مادة 430 من القانون البحري)

- التزام المجهز بتوفير شروط السلامة و الامن في السفينة : كتوفير سفينة صالحة للملاحة البحرية و قابلة للسكن و صيانة الحياة في البحر الذي تنظمه اتفاقية 1 نوفمبر 1974 المعدلة ببروتوكول 1978 و الخاصة بانقاذ الحياة البشرية في البحر المعروفة ب SOLAS (safety of life at sea) المبرمة في لندن في 17 فبراير 1978 ، التي انضمت اليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 83-510 المؤرخ في 27 اوت 1983 (جريدة رسمية رقم 2154). و احتوى القانون البحري على ترتيب الزامات قصد بها تحقيق السلامة البحرية عن طريق التأكيد على ما يضمن الراحة التامة للملاحين و منها ان السفينة يجب ان تتوفر على طاقم كفاء قادر على القيام بالمهام المحددة في المادة 410 من القانون البحري و على رأسها ضمان سلامة الحياة في البحر .

¹ - عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق ، ص 250.

² - مصطفى كمال طه، المرجع السابق ، ص 152 و ما بعدها ، انظر كذلك عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق ، ص 206 و ما بعدها .

³ - Arnaud Montas , op.cit., droit maritime, Vinbet, 2012, p.93 .

يمكن تطبيق احكام الكتمان المعروفة في نظرية التدليس في القواعد العامة و التي تجيز لمن كان ضحية كتمان طلب ابطال العقد.

-الالتزام برد البحار إلى وطنه: هناك اسباب كثيرة تهض التزام المجهز برد البحار الى وطنه كبيع السفينة او العزل الغير المؤسس للملاح . و ينطوي هذا الالتزام على حماية كبيرة للملاح و هو ذو طابع انساني ¹ . ان ترك الملاح في بلد غريب قد يسبب له الكثير من الازى .و يعتبر هذا الالتزام من النظام العام اذا تعلق الامر بملاح وطني. و جعل المشرع هذه العودة الى ارض الوطن حقا لكل فرد من افراد الطاقم (مادة 449 قانون بحري). و تكون نفقة ارجاعه على عاتق المجهز .اما بالنسبة للبحار الاجنبي فله ان يختار بين الرجوع الى بلده او الى ميناء مغادرة السفينة او ميناء استخدامه (مادة 450 قانون بحري). و لم يعالج المشرع حالة رفض اعادة البحار الى وطنه ، على ان هناك من يرى ان الدولة هي التي تتكفل بارجاعه عن طريق قنصلها و يكون لها بعد ذلك الرجوع على المجهز بما دفعته ² و تعفى كل من الدولة و المجهز بتحمل نفقات الارجاع في حالات معينة كمطالبة السلطة القضائية بنزوله لليابسة على اثر جريمة ارتكها او كان نزوله بسبب مرض او جرح لا يمت بصله الى خدمة و لا يوجد لهما دواء على متنها ³.

ثانيا: خصوصية عقد الاستخدام الخاصة بالشروط والحماية المقررة للبحار

1- الخصوصية فيما يتعلق بشروط الالتحاق بالمهنة

يتميز عقد الاستخدام البحري بانه عقد مكتوب و مراقب من طرف الادارة و بضرورة احتوائه على الشروط التي يجب ان تتوافر في الراغب بالالتحاق بمهنة البحار.

أ- شرط الكتابة والرقابة الادارية

يتميز عقد العمل البحري بان الشكلية تعتبر الزامية فيه (مادة 8 من المرسوم رقم 102-05) و هي مشترطة للاثبات ⁴ . و في ذلك حماية كبيرة للملاح بالنظر الى طبيعة هذا العقد الذي يستغرق تنفيذه وقتا طويلا . و استنادا الى ذلك لا يمكن الاعتماد على شهادة الشهود لاحتمال اختفائهم بل و حتى الى ذاكرة المتعاقدين بحكم الجزئيات الكثيرة التي يحتوي عليها العقد. و يقع التزام اعداد عقود توظيف كتابية للبحارة على عاتق المجهز (مادة 428 فقرة 2 من القانون البحري). هذا و يستفاد من المادة 2/403 من القانون البحري تأكيد المشرع على الكتابة و لو لم ينص عليها صراحة عندما اوجب ان يتضمن دفتر البحارة "شروط توظيفه و مهنته على متن السفينة" فضلا عن بيانات اخرى . والمقصود من شروط التوظيف هو ما اتفق عليه طرفي العقد فيما يتعلق بالأجر و توابعه و الحق في العطل و اداءات الضمان الاجتماعي و مدة العقد و غيرها من الشروط التي تكون حتما متبوعة بتوقيع الملاح و المجهز.

¹ - مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، رقم 196 ، ص 159.

² Phippe Delebeque ,op.cit., no400 , p.253

³ - مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، ص 213.

⁴ - اجاز المشرع في المادة 11 من قانون العمل رقم 90-11 اثبات عقد العمل البري بكل الوسائل.

قلنا ان الكتابة هي الزامية لأنها تحمي حقوق الملاح و ان عدم الكتابة لا يكون الا بتقصير من المجهز¹. و يثور السؤال في الحالة التي يتخلف ركن الشكلية في عقد الاستخدام البحري . و نرى في هذا الخصوص امكانية تطبيق البطلان النسبي بالنظر الى صياغة المادة التي توجي بان الامر يتعلق بقاعدة أمرة و من ثم فلا مناص من السماح للملاح بانتهاء العلاقة عن طريق البطلان لان في ذلك تحقيق لمصلحته و هو ما يتماشى مع ارادة المشرع الرامية الى حمايته . و قد قال بهذا من قبل الاستاذ دالباك². الذي يرى بان العقد يتعرض للبطلان النسبي على الرغم من ان المشرع لم يرتب اي جزاء على عدم كتابته .

و قد برر ذلك بالحماية التي توفرها الكتابة للملاح لما يتضمنه هذا العقد من شروط يتعذر على هذا الاخير تقديم الدليل بشأنها خاصة و ان مثل هذه العقود تمتد مع الزمن مما يجعل من الصعب الاحتكام الى شهادة الشهود او الى ذاكرتهم. صحيح ان هذه العقود هي تجارية بالنسبة للمجهز و هي كسائر العقود التجارية تخضع لمبدأ حرية الاثبات المنصوص عليها في المادة 30 من القانون التجاري ، الا ان هذه الوسائل قد لا تجدي الملاح في حالة غيابها ، و قد لا يتوفر لديه الدليل مما ينجر عنه حتما ضياع حقوقه. و روعي التزام الكتابة في عقد الاستخدام البحري في الامر الملكي لسنة 1681 الذي وضع في عهد لويس الرابع عشر من طرف وزيره الاول كولبير Colbert و انتقل الى القانون البحري الحالي في فرنسا و الى قوانين اخرى و منها القانون البحري الجزائري .

و من خصائص هذا العقد اخضاعه لمراقبة السلطة البحرية المختصة (مادة 388 قانون بحري). ان هذه السلطة تستطيع دائما ان ترفض تسجيل الملاح في سجل رجال البحر بعد التحقق من عدم استيفاءه لشروط التأهيل المهني و الشهادات البحرية المطابقة و كذا شروط الكفاية البدنية الخاصة بممارسة العمل على متن السفينة ، كل ذلك وفق ما جاء في المادة 387 من القانون البحري . ان التسجيل في دفتر البحارة يتوقف على اذن السلطة البحرية التي خولها القانون رفض ذلك اذا تخلفت حالة من الحالات المنصوص عليها في المادة 390 من القانون البحري و من بينها شرطا التأهيل و اللياقة البدنية المنصوص عليها في المادتين 386 و 387 من القانون البحري . و يتوقف القبول على التأشيرة التي تمنحها هذه السلطة بعد التحقق من استيفاء كل الشروط المتطلبة قانونا (مادة 405 قانون بحري). و يعتبر رفض الاذن بالتسجيل تصرفا اداريا يوجب تسببه حتى يفسح المجال لطالب التسجيل من

¹ - مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، ص 213. و هناك من يرى ان دفتر البحارة يحتوي على كل البيانات المنصوص عليها قانونا لذلك فهو يعتبر عقدا مكتوبا. انظر Patrick Chaumette , op.cit., note no 1, p.243.

² -Philippe Delebeque , op. cit., note no1, p.243

اجراء الطعن الذي يكون في خلال ثلاثة اشهر من تبليغ مقرر الرفض امام الوزير المكلف بالبحرية التجارية (مادة 391 قانون بحري) و بعد ذلك امام المحكمة الادارية في حالة الرفض او السكوت عن الرد طبقا للقواعد العامة .

ب- خصوصية العقد من حيث شروط الالتحاق بمهنة البحار

ان الرضا في عقد الاستخدام البحري ، و ان كان لوحده كاف لابرامه و انعقاده ، الا ان ذلك لا يكون كافيا لتنفيذه . و يرجع هذا الى الظروف الصعبة التي تمارس فيها مهنة البحار و الاخطار الكثيرة التي تواجهه في القيام بهذا العمل .. لذا تتطلب معظم التشريعات جملة من الشروط في البحار تحت طائلة تعرضه لرفض طلب تسجيله في دفتر البحارة في حالة عدم استيفائها . و فيما يلي عرض موجز لاهم هذه الشروط :

- شرط السن : يجب ان يكون البحار بالغاً لسن الثامنة عشر من عمره . و يعني ذلك انه لا يجوز استخدام من لم يبلغ هذا السن . و لم ينص القانون البحري على جواز استخدام اشخاص دون هذا السن . و امام ذلك لا مانع من تطبيق احكام قانون العمل في هذا الشأن و منها اعتماد سن التوظيف المحدد بستة عشر سنة (16 سنة) في المادة 15 فقرة 1 من قانون العمل .

و اذا كان السن اقل من ستة عشر سنة فانه لا يجوز الاستخدام الا بناء على رخصة من الوصي الشرعي . و لم يحدد المشرع هذا السن الا اننا نرى امكانية تطبيق المادة 42 من القانون المدني التي تعتبر الشخص مميزاً متى بلغ سن الثالثة عشر سنة و ما دون ذلك يعتبر غير مميز . و تحظى هذه الطائفة بمعاملة خاصة من قبل المشرع الذي لم يجز توظيفهم في الاشغال الشاقة و الخطيرة او التي تنعدم فيها النظافة او تضر صحته او تمس بأخلاقه (مادة 15 فقرة 2 من قانون العمل) . كما لا يجوز تشغيلهم في اي عمل ليلي (المادة 28 من قانون العمل) . هذا و قد اتخذت تدابير إضافية في فرنسا لحماية القصر في قانون العمل و قانون الضمان الاجتماعي . و لا يفوتنا في هذا المجال ان نشير الى ان الاتفاقية الدولية للعمل المؤرخة في 07 فبراير 2006 دخلت حيز التنفيذ بتاريخ 20 اوت 2013 بعد تصديق اكثر من 30 دولة عليها ، و بذلك أصبحت احدى الركائز الاساسية للقانون البحري بعد الاتفاقيات الاخرى التي وضعت من طرف المنظمة الدولية البحرية (OMI) و منها اتفاقية صولاس المتعلقة بالسلامة البحرية و انقاذ الحياة في البحر ، و اتفاقية ماربول حول الوقاية من التلوث البحري ، و الاتفاقية الخاصة بالشهادات البحرية لسنة 1978 المعدلة في سنة 1995 ثم في مانيلا في سنة 2010 .

و قد صادقت الجزائر على اتفاقية العمل الدولية بموجب المرسوم رقم 15-260 المؤرخ في 7 اكتوبر 2015 (جريدة رسمية رقم 05 ليوم 31 جانفي 2016) و بذلك أصبحت جزء من التشريع الوطني و اوجة التطبيق . و حددت الاتفاقية السن الادنى للالتحاق بمهنة البحار بـ 16 سنة (قاعدة 1.1) و لم تجز

لمن لم يبلغ هذا السن ابرام عقد عمل بحري ، كما لم تجز للأشخاص الذين تقل اعمارهم عن 18 سنة تشغيلهم في الاعمال الليلية حفاظا على صحتهم و سلامتهم.

- شرط الكفاءة والحصول على الشهادات: ان خصوصيات العمل البحري تقتضي من القائم به ان يكون حاصلًا على شهادات و لديه الكفاءة التي تؤهله للقيام به على احسن وجه (المادة 410 من القانون البحري). و قد تأكد ذلك بصدور المرسوم التنفيذي رقم 02-143 بتاريخ 16 افريل 2002 الذي يحدد الشهادات و شهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية و شروط اصدارها (1). و حدد كيفية اصدار هذه الشهادات و شروط الاعتراف بها و رقابة الدولة على الميناء و مسؤولية سلطة التجهيز من التحقق من ان رجال البحر المعينين في السفن المملوكة لها يحوزون على شهادات الكفاءة المناسبة. هذا و صدر قرار مؤرخ في 20 مارس 2014 (جريدة رسمية رقم 18 ليوم 30 يوليو 2015) يحدد نظام الدراسات من اجل الحصول على شهادات ملاح بحري ، كما صدر قرار آخر مؤرخ في 12 افريل 2018 يحدد كفاءات و شروط اصدار شهادة ملاح بحري الكتروني (جريدة رسمية رقم 20 ليوم 16 ماي 2018).

- شرط اللياقة البدنية : لا يصح الاستخدام البحري و بالتالي ابرام عقد العمل البحري الا اذا اثبت الشخص لياقته البدنية و العقلية عن طريق فحص طبي تقوم به مصالح السلطة البحرية .¹ و تسجل هذه اللياقة في دفتر البحارة و يسمح له بعد ذلك بالعمل على متن السفينة. و اذا تمت مخالفة هذا الشرط فان عقد العمل يبطل ، كما في حالة كتمان البحار لمرض او حصل على اجازة لم تكن متطابقة مع الواقع الصحي للملاح. ان صحة الملاح مرتبطة بشكل كبير بالسلامة البحرية ، لذلك فان هذه المسألة تحظى بتنظيم قانوني في غالبية الدول و منها الجزائر التي صدر فيها قرار وزاري مشترك في 01 ديسمبر 1983 يحدد شروط الاهلية البدنية لممارسة وظيفة الملاح البحري على السفن . و تطلب هذا القرار ضمن احكامه ضرورة قيام طبيب رجال البحر بالفحص المطلوب تجنبًا للمجاملة في تسليم الشهادات الطبية . كما حدد قائمة طويلة من الامراض التي تتنافى مع عمل البحار . و يظهر منها تشدد و صرامة في اجراء الفحوصات المختلفة و التي توجب خلو المترشح من اية اصابة بدنية او عقلية .

- شرط الجنسية : من بين ما يجب ان يحتوي عليه طلب الراغب في ممارسة مهنة البحار ان يكون ذا جنسية جزائرية (مادتان 386 و 413 قانون بحري). الا ان المشرع ، و لاعتبارات معينة ، اجاز ان يستخدم بحارة اجانب تحدد نسبتهم عن طريق الوزير المكلف بالبحرية التجارية او يرخص لبحار اجنبي بالابحار لخدمة سفينة جزائرية (مادة 413 قانون بحري). و في الغالب يسمح لبحارة اجانب حاصلين على مؤهلات معينة

¹ - الغي هذا المرسوم بالمرسوم رقم 16-108 المؤرخ في 21 مارس 2016 (جريدة رسمية رقم 06 ليوم 13 افريل 2016).

يثبتونها بموجب شهادات و اجازات . هذا و لم يبين المشرع الجزائري بين انواع الملاحة التي يستخدم فيها هؤلاء البحارة.¹

2-توفير عقد الاستخدام البحري حماية خاصة للملاح

يتميز عقد الاستخدام البحري عن سائر العقود الاخرى باهتمامه الشديد بالبحار . و لهذا حرصت معظم التشريعات على توفير حماية كبيرة للملاح لانه هو الطرف الضعيف في العلاقة التعاقدية ، و ايضا لاعتبارات تتعلق بالظروف الصعبة التي يباشر فيها عمله لصالح المجهز. و تظهر هذه الحماية من خلال احكام اخرى يمكن استخلاص بعضها من القانون البحري و البعض الاخر من تشريعات العمل.

أ-الحماية المقررة للبحار في القانون البحري.

ان الحماية المقررة في القانون البحري هي حماية مزدوجة ، و تظهر من خلال ما يلي :

-امتياز المبالغ الواجبة للربان ولرجال السفينة (مادة 1/73 من القانون البحري)²

- تنشأ هذه المبالغ عن عقد العمل التي يبرمه المجهز مع الرّبان او اي بحار على متن السفينة. و قد رتب القانون امتيازاً لهذه الديون على السفينة. و يفسر امتياز هذه الديون برأفة و شفقة المشرع بهذه الطائفة التي تتكبد مشاقاً كبيرة في تسيير و استغلال السفينة. و زيادة على هذه الديون اعتبر المشرع ان كل " المبالغ الاخرى " يكون لها امتياز على السفينة و يعتبر من هذا القبيل : اشتراكات الضمان الاجتماعي ، التعويضات المستحقة على المجهز في حالة انتهاء عقد العمل ، التعويض على البطالة.³ ان هذه المبالغ تجد مصدرها في عقد العمل لذلك فانها تخضع لنفس الاحكام الخاصة بهذا الاخير.

ويجب التدقيق في صفة المستخدمين على متن السفينة لإقرار الامتياز المنصوص عليه قانوناً لصالحهم اذ ليس كل من يوجد على متن السفينة يكتسب هذه الصفة اذا لم تكن تربطه علاقة ناتجة عن عقد العمل و في ذلك يرى العميد روديار⁴ ان من يقوم بإصلاح على متن السفينة وهو تابع لشركة اخرى لا يمكن اعتباره عاملاً و كذلك الامر بالنسبة لمن كان يعمل في شركة اخرى كشركة فيريطاس Véritas للتصنيف. وبالنسبة للآخرين فانه يجب دائماً البحث عن العلاقة التي تربطهم بالمجهز.

¹ - بعض القوانين ، كالقانون الاردني ، لا تسمح باستخدام الاجانب الا في اعالي البحار دون الملاحة الساحلية و ملاحة الصيد التي خصصها للملاحين الوطنيين ، هدفه من ذلك هو التقليل من البطالة . انظر عبد القادر حسين العطير ، المرجع السابق ، ص 196

² - دحماني محمد الصغير ، المرجع السابق ، ص 303..

³ - حكم محكمة استئناف رين بتاريخ 1963/03/20 ، نقض تجاري فرنسي ليم 07 افريل 1987 مشار اليه في Philippe Delebeque, hypothèques et privilèges maritimes, rep.com.Dalloz , février 2005, no 137 , p.175 –

⁴ - René Rodière , le navire ,Paris Dalloz, 1980 , no 144 , p.175.

-عدم جواز الاحتجاج في مواجهة البحار بالمسؤولية المحدودة للمجهز-

و في ذلك تنص المادة 94 من القانون البحري على عدم امكانية احتجاج مالك السفينة بتحديد مسؤوليته فيما يتعلق ب :

وقد استثنت معظم التشريعات " الديون الخاصة بطاقم السفينة والمتولدة عن عقد الاستخدام ".
ان المبدأ في القانون البحري يقوم على تحديد مسؤولية مالك السفينة وهذا نظرا للأخطار التي تحيط بممارسة الاستغلال البحري. و لان مسألة تحديد المسؤولية لها اهمية كبيرة في مجال الدراسات البحرية فانه ابرمت اتفاقيات دولية كان هدفها هو درء التنازع بين القوانين و توحيد احكامها المتعلقة بتحديد التعويضات التي تدفع لمن تضرر من سفينة، و لعل ابرزها اتفاقيات 1924 و 1957 و 1976 . و قد استثنت معظم التشريعات ت و منها التشريع الجزائري الديون التي لا تخضع لتحديد المسؤولية و شددت على ان يكون تعويض الديون المستحقة للبحارة كاملا ، و قد روعي عند تقرير هذه القاعدة حماية البحارة لكونهم من ذوي المداخل المحدودة و اعتبر ان مصلحتهم فوق مصلحة المجهز.

ب-الحماية المقررة للبحار في القواعد العامة

تتجلى هذه الحماية اساسا في ضمان الاجر للملاح و في الاستفادة من اوقات الراحة. ان اجر البحار في القانون البحري كان دائما محل حماية بموجب احكام أمة . و ترجع هذه الحماية الى سنة 1745 و لم تتقرر في التشريعات البرية الا في سنة 1845 بظهور النصوص القانونية¹. و قد تناول المرسوم رقم 102-05 المؤرخ في 26 مارس 2005 موضوع الاجر في المادة 47 و ما بعدها ، و يظهر منها حرص المشرع على ضمان اجر للملاح و ترك حرية كبيرة للطرفين في تحديده بمبلغ ثابت مع توابعه اذا تعلق الامر بملاحة تجارية . و قد يكون المجهز ملزما بدفع اجر ثابت عند حلول استحقاقه وفق ما تنص عليه المادة 88 من القانون رقم 90-11 المتضمن قانون العمل (مادة 49 من المرسوم رقم 102-05) ، او تحديده بنسبة معينة او حصصا على ضوء نتائج العمل اذا تعلق الامر بملاحة الصيد (مادتان 47 و 50 من المرسوم رقم 102-05).

و اقتداء بما فعلته بعض التشريعات نص المشرع على التسبيقات و المدفوعات التي يطلمها البحار

اثناء الرحلة البحرية.

و قد فعل ذلك تسهيلا على البحار الذي قد تدوم رحلته وقتا طويلا. الا ان ما يجب ان يلاحظ في هذا الخصوص هو ان طلب دفع التسبيقات قد يكون من ذوي الملاحين و قد اجيز لهم تقاضيا كاملا او جزئيا (مادة 2/48 من المرسوم رقم 102-05). غير ان استيفائها كاملا قد لا يكون مفيدا خاصة و انه قد يستغرق كل الاجر مما يحول بينه و بين ايجاد ما ينفق به على نفسه و على افراد عائلته عند عودته من السفر .

¹ - Pierre Bonassies et Christian Scapel , op.cit., no 313 , p.224

لذلك فانه تقرر في بعض التشريعات على ان الاجر لا يدفع الا بعد الانتهاء من الرحلة البحرية . و لا يؤخذ هذا الحكم على اطلاقه اذ يجيز بعضها للبحاران يجري سلفة acompte في حدود خمس الاجرة المستحقة عند طلب التسليف(مادة 140 من القانون البحري اللبناني) ، و يجوز له في القانون الفرنسي ان يطلب سلفة على ان يكون ذلك تحت مراقبة السلطة البحرية. (مادة 58 من قانون العمل البحري الفرنسي) و بدون ان تتجاوز شهرا واحدا.

و تقرر في القانون البحري مبدأ عدم قابلية اجر عمال البحر للحجز . و لا يعتبر ذلك الا تطبيقا للقاعدة المنصوص عليها في قانون العمل التي لا تجيز " الاعتراض على الاجور المترتبة على المستخدم كما لا يمكن حجزها او اقتطاعها مهما كان السبب حتى لا يتضرر العمال الذين يستحقونها" (مادة 90 من قانون العمل رقم 90-11).

و الى جانب حماية اجر البحار جاء القانون البحري بقواعد خرج بها عن الاحكام المنظمة لعلاقات العمل البرية . و قد راعى في ذلك ظروف و طبيعة العمل البحري ، فوفر حماية خاصة قصد بها تجنب انهماك البحار و استنزاف قوته. و يظهر ذلك جليا من خلال الاحكام التي جاء بها المرسوم التنفيذي رقم 05-102 التي حدد فيها مدة العمل بالنسبة لسفن النقل البحري و التجاري و الصيد البحري و التي تقتصر على ذكر بعضها فيما يلي :

- عدم تجاوز الساعات الاضافية ب28 ساعة في الاسبوع (مادة 25)،
 - زيادة في العطلة الرئيسية وفقا للشروط و الكيفيات المحددة بقرار مشترك بين الوزراء المكلفين بالبحرية التجارية و الصيد البحري و العمل(مادة 26)،
 - لا يجوز ان تفوق مدة الابرار 6 اشهر بدون انقطاع ،
 - يستفيد البحار من راحة فعلية تقدر ب 2 ساعة عن كل مدة خروج في البحر تفوق 6 ايام (مادة 40)،
 - يستفيد الملاحون في الصيد البحري من عطلة 70 يوم مدفوعة الاجر في السنة كحد اقصى (مادة 46) و يستفيد كل من الملاحين و الضباط من 10 ساعات راحة خلال كل فترة 24 ساعة من الخدمة (مادة 30).
- هذه كانت بعض الاحكام التي تضمنها المرسوم رقم 05-102 و هناك احكام اخرى تظهر منها كلها الحماية التي يحظى بها المستخدم على متن السفينة. ان هذه الحماية ضرورية لانها تسمح للملاح برفع مردوديته في العمل . و لا تكفي وحدها لتحقيق هذه الغاية بدون منح الحق للملاح للدفاع عن حقوقه في اطار القانون المنظم لرجال البحر لسنة 2005 و الذي يبدو انه ينطوي على نقائص في معالجة المشاكل التي تطرح للملاحين .

ولا يفوتنا قبل الانتهاء من هذا الموضوع الإشارة الى ان الملاح يستفيد من الحماية التي تقررها القواعد العامة في حالة افلاس مالك السفينة او مجهزها. ان المادة 294 من القانون التجاري تعتبر اجور العمال ديونا ممتازة، و نتيجة لذلك فان هذه الاخيرة تحتل مكان الصدارة في الترتيب عند توزيع اموال المفلس. و لا تنازعها في هذه المرتبة ديون الخزينة العامة التي اجاز المشرع المطالبة بها في اجل شهر من الحكم بشهر الافلاس (مادة 349 من القانون التجاري). و قد قصد المشرع بهذا الحكم حماية الطبقة الشغيلة التي تعتمد اساسا على اجورها لاعالة اسرها و ايضا تجنب الاضطرابات الاجتماعية في حالة عدم استيفائها لأجورها في وقتها.

و قد يتعرض العمال البريين الى مشكلة عدم وجود الاموال الكافية التي تمكنهم من ممارسة امتيازهم. ان التمتع بهذا الامتياز يتوقف على شرط توفر الاموال. و في حالة عدم توفرها يلزم العمال بالانتظار لمدة قد تطول للحصول على حقوقهم بسبب اجراء يعرف في نظام الافلاس هو قفل التفليسة لعدم كفاية الاموال (مادة 355 من القانون التجاري).

ان الملاح لا يتعرض الى خطر عدم وجود الاموال، و من هذه الناحية يتفوق على العامل البري. ان الامتياز المخول له في المادة 73 من القانون البحري يمنحه دعوى عينية Action in Rem¹ بموجها يمارس حقه على السفينة دون غيرها من الاموال الاخرى التي يملكها المدين المفلس، و يتمتع بالتالي بحق التتبع و حق الافضلية. و يظهر من ذلك ان حقه هو اقوى من حق العامل البري الذي يتعرض الى الضياع بسبب عدم كفاية الاموال.

الخاتمة

ان المستخدم البحري ليس كالعامل البري. ان مركزه لا ينظمه العقد فقط و انما يخضع لمجموعة من القواعد الغير المعروفة في المجال البري. و يرجع هذا الاختلاف الى البيئة التي يمارس فيها هذا العمل و الى المحيط الذي ينشط فيه البحار المحفوف بالخطر الدائم. و نتج عن هذا الاختلاف تباين في القواعد التي يخضع لها العقدين سواء تلك المطبقة على نشأة و تنفيذ عقد الاستخدام البحري او سواء تلك الخاصة بشروط الالتحاق بالمهنة او بالحماية المقررة للبحار مقارنة بتلك التي يتمتع بها العامل البري. فمن حيث النشأة رايانا في العقد، و ان كان انه يخضع من حيث نشأته الى نفس القواعد التي تحكم العقد البري، الا ان هناك اعتبارات معينة مرتبطة بالبحر جعلت اشخاصا اخرين من غير المجهز او الربان يشتركون التعاقد مع الملاحين مع انصراف اثار العقد المهم. و فيما يتعلق بتنفيذ العقد لوحظ بروز التزامات خاصة في المجال البحري لا نجدها في البر عند ابرام العقود، و منها ان الملاح يلتزم بشخصه و يتجلى ذلك في سهره الدائم على

¹ Katell Oilleau ,le crédit tiré du navire,de France, 2010, p.206 .

حسن سير السفينة ما دام على متنها . لذلك فانه يقع عليه التزام بالصيانة و الانقاذ و بمراعاة قواعد الانضباط . و في مقابل ذلك يلتزم مجهز السفينة بالتزامات عديدة تعتبر في حقيقة الامر مزايا يتمتع بها العامل البحري كحقه في الماكل و السكن اللائق و في التعويضات و العطل و فضلا عن ذلك يستفيد من القواعد التي توفر له حماية كبيرة كقاعدة الامتياز و عدم الاحتجاج في مواجهته بالمسؤولية المحدودة و عدم الحجز على اجره و استفادته من قاعدة امتياز دينه في حالة افلاس المجهز . كل هذه القواعد تجعل من هذا العقد يمتاز بخصوصية اقتضتها ظروف العمل و المحيط الذي يمارس فيه الملاح مهنته.

قائمة المراجع

اولا: المؤلفات

1-باللغة العربية

- محمد فريد العربي و محمد السيد الفقي ، القانون البحري ، منشورات الحلبي الحقوقية ، 2011.
- مصطفى كمال طه ، اساسيات القانون البحري ، منشورات الحلبي الحقوقية ، 2006.
- عبد القادر حسين العطير ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، مطبعة دار الثقافة للنشر و التوزيع ، عمان الاردن ، 1999.

2-باللغة الفرنسية

- Philippe Delebeque, droit maritime, 13ieme édition, Dalloz, Paris , 2014-
- Patrick Chaumette, le droit social des gens de mer, in droits maritimes sous- la dirction de J.P Beurrier, Dalloz, Paris, 2008
- Arnaud Montas, droit maritime, édition Vuibert, 2012-
- Pierre Bonassies et Christian Scapel, droit maritime , Lextenso édition, 2ieme édition, Paris 2010
- Larbi Rezgalla, droit maritime, édition de l'Onde , 2018-
- Georges Ripert, droit maritime, 4ieme édition, tome1 , édition Rousseau et cie , Paris, 1950
- Katell Oilleau, le crédit tiré du navire , Presses Universitaires de France, 2010

ثانيا: اوامر ومراسيم وقرارات

- الامر رقم 76-80 المؤرخ في 23 اكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم بالامر رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998.
- الامر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري المعدل و المتمم بالمرسوم التشريعي رقم 93-08 المؤرخ في 25 افريل 1993 و بالأمر رقم 96-27 المؤرخ في 9 ديسمبر 1996 و القانون رقم 05-02 المؤرخ في 6 فبراير 2005.
- القانون رقم 90-11 المؤرخ في 21 افريل 1990 المتعلق بعلاقات العمل.

-المرسوم التنفيذي رقم 02-05 المؤرخ في 26 مارس 2005 المحدد للنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري او التجاري او الصيد البحري .

-المرسوم التنفيذي رقم 02-143 المؤرخ في 16 افريل 2006 الذي يحدد الشهادات و شهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية و شروط اصدارها، الملغى بالمرسوم التنفيذي رقم 16-108 المؤرخ في 21 مارس 2016 (جريدة رسمية رقم 06 ليوم 13 افريل 2016).

-قرار مؤرخ في 20 مارس 2014 يحدد نظام الدراسات من اجل الحصول على شهادات ملاح بحري (جريدة رسمية رقم 18 ليوم 30 يوليو 2015).

-قرار مؤرخ في 12 افريل 2018 يحدد كفايات و شروط اصدار شهادة ملاح بحري الكتروني (جريدة رسمية رقم 20 ليوم 16 ماي 2018).

-قرار وزاري مشترك مؤرخ في 01 ديسمبر 1983 يحدد شروط الاهلية البدنية لممارسة وظيفة ملاح بحري على السفن.

ثالثا: المقالات

-Philippe Delebeque, hypothèques et privileges maritimes, rep.com.Dalloz, février 2005 ,no 137.