

جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم
كلية الحقوق و العلوم السياسية
قسم القانون الخاص.
المرجع:

مذكرة نهاية الدراسة لنيل شهادة الماستر

عقد العمل البحري

ميدان الحقوق و العلوم السياسية
الشعبة: الحقوق و العلوم السياسية
التخصص: القانون الخاص.
من إعداد الطالب(ة):
فارسي محمد
تحت إشراف الأستاذ(ة):
الاستاذ بافضل محمد بلخير

أعضاء لجنة المناقشة

الأستاذ(ة) عبد اللاوي جواد..... رئيسا
الأستاذ(ة) بافضل محمد بلخير..... مشرفا مقرر
الأستاذ(ة) بن بدرة عفيف..... مناقشا

السنة الجامعية: 2019/2018

نوقشت يوم: 19/09/2019

مقدمة

الحمد لله أقصى مبلغ الحمد و الشكر لله من قبل ومن بعد الحمد لله عن سمع وعن بصر، الحمد لله عن عقل وعن جسد الحمد لله عن ساق وعن قدم، الحمد لله عن كتفي وعن يدي الحمد لله عن قلبي وعن رئتي، الحمد لله عن كليتي وعن كبدي الحمد لله عن أُمِّي وعن أبتِي، الحمد لله عن أخوات ذا العبد، الحمد لله في سري وفي علني و الحمد لله في حزني وفي سعدي الحمد لله عمّا كنت أعلمه، الحمد لله عمّا غاب عن خلدي الحمد لله من عمت فضائله وأنعم الله أعيت منطق العدد فالحمد لله ثمّ الشكر يتبعه والحمد لله عن شكري وعن حمدي.

فَنِعْمَ اللهُ عز وجل لا تُعَدُّ ولا تُحصى لقوله جل و على ﴿وَإِنْ تَعُدُّوا نِعْمَتَ اللَّهِ لَا تَحْصُوهَا﴾ ولعل من أهم انعم الله عز و جل نعمة الماء التي هي تعتبر منبع للعديد من مصادر أرزاق البشر كونه يعتبر وسط لعيش الكثير من النباتات و الحيوانات و الأسماك فضلا عن كونه مصدر للشراء لما يحتويه من لؤلؤ و مرجان و ياقوت و بترول.

و تمثل البحار ما نسبته 70 بالمائة من مجموع مساحة المعمورة و هنا تظهر أهمية هذا المحيط الهائل في استمرار دورة المياه و من ثمة استمرار الحياة فهو ليس وسيلة للتعارف بين الشعوب فحسب بل هو القلب النابض باعتبار انه الجسر الرابط للتجارة و الصيد و مخزن هائل للموارد الطبيعية لقوله عزّ و جلّ "الله الذي سخر لكم البحر لتجري الفلك فيه بأمره و لتبتغوا من فضله و لعلكم تشكرون" سورة الجاثية الآية 12.

هذا و نظرا لخصوصية العمل في البحر كونه الأكثر عرضة للمخاطر بسبب كثرة الحوادث و اختلافها نتيجة لأسباب مناخية و أخرى جغرافية فضلا عن تلك الناتجة عن الإهمال البشري و التهاون و العصيان و عدم مراعاة التعليمات المتعلقة بالأمن و الصحة و شروط العمل...الخ فانه كان لزاما على الدول أن تعمل على تأمين سلامة البحارة بما يضمن حفظا لحقوقهم و ذلك من خلال الإشراف على عقود استخدامهم.

فالبحارة الذين يقومون بأداء عمل على ظهر السفينة يعملون في ظروف تختلف تماما عن تلك الظروف التي يتم فيها عقد العمل البري مهما كانت طبيعته و المشرع الجزائري كغيره من التشريعات اهتم بهذا النوع من العقود في التقنين البحري علما و إن هذا النوع من العقود يسري فقط على العمال الذين يعملون على ظهر السفينة دون الأشخاص الذين يعملون في الموانئ. ولعل من بين الأسباب التي دفعت بي إلى اختيار هذا الموضوع كعنوان لرسالتي هو قلة العناوين التي تتعلق بعقد العمل البحري بالرغم من أن الجزائر تزخر بشريط ساحلي يقدر طوله ب 1644 كلم مربع و يرجع سبب ذلك إلى تهميش أصحاب الميدان لهذا النوع من المواضيع و عليه قررت انجاز هذا البحث المتواضع في شكل مذكرة عليها تكون شاملة و ملمة بأهم النقاط بهدف الاستفادة منها و تقوية الزاد المعرفي للطلبة سواء عبر مراحل التدرج أو المقبلين على التخرج.

أما عن الإشكالية التي دارت بذهني فكانت كالآتي: ما هو النظام القانوني لعقد العمل البحري. و عليه سوف أحاول معالجة الإشكالية من حيث نشأة عقد العمل البحري و ذلك بتعريفه و تبيان خصائصه و أركانه ووسائل إثباته ثم الخوض في مضمونه من خلال تبيان الالتزامات و الحقوق التي تقع على طرفيه.

و للإجابة عن هذه التساؤلات اعتمدت على المنهج الاستقرائي التحليلي و ذلك عن طريق الاستدلال بالقوانين و المراسيم و الكتب.

لذا قسمت هذا البحث إلى خطة ثنائية كلاسيكية تضمنت فصلين، الأول تطرقت فيه إلى نشأة عقد العمل البحري أما الثاني فتضمن الآثار المترتبة عنه.

الفصل الأول:

عقد العمل البحري و نشأته.

إن التعريف بعقد العمل البحري يعني التعرض لبعض الجوانب التي لا شك أن التعرف عليها سيكون عوناً لنا على تفهم الكثير من الأمور التي سنعرضها في المراحل التالية للدراسة. و أهم هذه الجوانب هي: تعريف العقد البحري و بيان طبيعته القانونية، العناصر المميزة للعقد، خصائص العقد مصادر الأحكام القانونية.

هذا و لا ينشأ عقد العمل البحري إلا إذا كنا على ظهر السفينة و كانت العلاقة يحكمها ريان أو مجهز الذي تتمثل مهمته الأساسية في قيادة الرحلة البحرية. إن عقد العمل البحري كغيره من العقود لا ينعقد إلا بتوافر أركان موضوعية تتمثل في الرضا المحل و السبب و عليه ستكون خطتنا مجزئة إلى مبحثين كالآتي:

المبحث الأول: مفهوم عقد العمل البحري.

المبحث الثاني: أركان عقد العمل البحري و كيفية إثباته.

المبحث الأول:

مفهوم عقد العمل البحري.

عقد العمل البحري هو العقد الذي يلتزم بمقتضاه شخص ما بالعمل في سفينة مقابل أجر تحت إشراف مجهزة أو ريان.

المطلب الأول:

تعريف عقد العمل البحري و خصائصه

التعريف بعقد العمل البحري يعني ضرورة التطرق إلى بعض المفاهيم التي يمكن من خلالها أن تكون نقطة انطلاق للتعرف على العديد من الأمور و التي سنتطرق إليها في بحثنا هذا. و عليه سيظهر لنا من خلال التعريف التشريعي و الفقهي تميزه ببعض المميزات و الخصائص التي سنبينها فيما يلي:

أولاً: التعريف التشريعي

اختلفت التشريعات في تعريفها لعقد العمل البحري و ذلك على غرار التشريع الجزائري الذي لم نجد انه تطرق إلى تعريفه و لكنه تطرق إلى أهم عناصره المرتبطة أو المتعلقة به و هذا ما أورده القانون الحري الجزائري من المصطلحات المنصوص عليها في المادة : 384 و التي من بينها:

أ- يعني رجال البحر أو البحار كل شخص يعمل في خدمة السفينة و مقيد في سجل رجال البحر.

ب- يعني المجهزة كل شخص طبيعي أو معنوي يستغل السفينة و يستخدم رجال البحر لهذا الغرض.

ج- يعني أفراد الطاقم كل شخص مبحر على ظهر السفينة و مقيد في دفتر الطاقم.¹

¹المادة 384 من القانون البحري الجزائري.

و باللجوء إلى المرسوم التنفيذي المحدد للنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين للسفن النقل البحري و التجاري أو الصيد البحري في مادته الثالثة 3 فإنه يقصد في مفهومه بما يأتي:

المستخدم الملاح: كل شخص مقيد في سجل رجال البحر يعمل في خدمة السفينة كما هو منصوص عليه في المادة 384 السالفة الذكر.²

ولقد عرفه المشرع المصري على أنه: " العقد الذي يلتزم بمقتضاه شخص بالعمل في سفينة³ مقابل أجر تحت إشراف مجهزة أو ريان".

و هذا ما أكدته المادة 113 من قانون التجارة البحرية المصري الجديد و منه يتضح أن في عقد العمل البحري يشترط أن يكون العمل في السفينة و يجب أن تكون السفينة تجارية أو صيد أو سفينة ركاب أو سفينة نزهة كما يجب أن يكون العمل متصلاً بالملاحة البحرية، كما يجب أن يسري عقد العمل البحري على الأشخاص الذين يعملون على متن السفينة فقط و يفهم من هذا أن الأشخاص البريون لا يسري عليهم هذا النوع من العقود لعدم وجود علاقة بينهم و بين الريان أو المجهزة، وأن يكون العمل المقدم مقابل أجر فهو ليس عمل تطوعي إذ يجب أن يكون مرتبطاً بعنصر الأجر.⁴

² المادة 3 من المرسوم التنفيذي رقم 102-05 المؤرخ في 15 صفر عام 1426 الموافق 26 مارس 2005 يحدد النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري، المنشور في الجريدة الرسمية العدد 22 المؤرخة في 27 مارس 2005.

³ حسب نص المادة 113 من القانون البحري " تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة أو إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة."

⁴ إيمان الجميل، عقد العمل البحري، دار الكتب و الوثائق القومية ، مصر، وفقاً للتشريع الوطني و الاتفاقيات الدولية الطبعة الأولى، 2014 ص 13/12.

وقد عرفه المشرع الأردني على أنه " عقد يلتزم بمقتضاه شخص يعمل على ظهر السفينة مقابل أجر يتعهد المجهز بدفعه الذي يخضع لإشراف ريان السفينة وفقاً للعقد المبرم معه، و الريان يعتبر بحاراً بحكم عقد العمل البحري الذي يربطه بالمجهز و من ثم يخضع عقده مع المجهز لأحكام عقد العمل البحري بشكل عام.

عادة ما يحدد عقد العمل البحري الصفة التي يقوم على أساسها البحار بالعمل على متن السفينة و إلزامية القيام بعمل في الوقت و المكان المعينين ووجوب طاعة الريان إلى حين انتهاء الرحلة البحرية.

و الصفة التي يعتد بها البحار في عقد العمل البحري تكون بمكان القيام بالعمل المطلوب من البحار و هو على متن السفينة إذ يكون ذلك العمل متصلاً بالسفينة بشكل دائم. و على هذا تعرف المادة 131 من قانون التجارة البحرية بأن الملاح كل شخص استخدم على متن سفينة للقيام برحلة بحرية "

إذ نرى أن المشرع الأردني عالج عقد العمل البحري في المواد 131 إلى 165 من قانون التجارة البحرية من حيث التعريف و لكنه لم يربطه بقانون العمل بالرغم من كونه من العقود التي تستوجب التزامات وواجبات لكلا الأطراف.⁵

على خلاف المشرع الفرنسي الذي عرف عقد العمل البحري في المادة الأولى من القانون البحري على أنه "العقد المبرم بين المجهز أو ممثله و البحار الذي يكون موضوعه أداء خدمة على ظهر السفينة للقيام برحلة بحرية، يعد عقد عمل بحري يخضع لأحكام هذا القانون"⁶

⁵ عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، عمان المملكة الأردنية الهاشمية ، الطبعة الأولى ، 2009 ص 168/167.

⁶ فليسي زهور، عقد العمل البحري ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري، كلية الحقوق بن عكنون ، الجزائر ص

و في غياب التعريف القانوني لعقد العمل البحري في التشريع الجزائري يكون المشرع قد ترك تعريفه في المبادئ العامة الواردة في القانون المدني الجزائري، و ذلك من خلال تعريف العقد بصفة عامة.

هذا ما أوجبه المادة 54 من القانون المدني الجزائري كما يلي: "العقد اتفاق يلتزم بموجبه شخص أو عدة أشخاص نحو شخص أو عدة أشخاص آخرين بمنح أو فعل أو عدم فعل شيء ما".⁷

و بالرجوع أيضاً إلى قانون العمل أين نصت المادة 08 منه على أنه: "تنشأ علاقة العمل بعقد مكتوب أو غير مكتوب و تقوم هذه العلاقة على أية حال، بمجرد العمل لحساب مستخدم ما، و تنشأ عنها حقوق المعنيين وواجباتهم وفق ما يحدده التشريع و التنظيم و الاتفاقيات أو الاتفاقات الجماعية و عقد العمل"⁸ و كذلك المرسوم التنفيذي 05-102 المؤرخ في 26 مارس 2005 المحدد للنظام النوعي لعلاقات العمل للمستخدمين الملاحين في سفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري الذي هو الآخر تطرق لبعض المفاهيم المتعلقة بعقد العمل البحري كما يستوجب كتابة العقد.

ثانياً: التعريف الفقهي

يعرف عقد العمل البحري من قبل بعض الفقهاء على أنه: "عقد بمقتضاه يلتزم شخص يسمى الملاح بأن يعمل على متن سفينة مقابل أجر يتعهد به المجهز"

⁷ المادة 54 من القانون المدني الجزائري.

⁸ مولود ديدان، مدون العمل 2007، قانون رقم 90-11 المتعلق بعلاقات العمل المعدل و المتمم بالقانون رقم 91-29 المعدل بالمرسوم التشريعي رقم 94 - 03 و المعدل و المتمم بالأمر 96-21 المتمم بالأمر 97-02.

و إن العبرة في عقد العمل البحري تكون بمكان العمل لا بنوعه في تحديد طبيعة عقد العمل البحري و إصباغ صفة الملاح على الشخص، و من ثم فإن مصطلح الملاح يتكون من ضابط الملاح، المهندسين البحريين ، ريان السفينة، ضابط اللاسلكي، و طبيب السفينة، و ضابط الإداري، و البحارة، ضباط الملاح، و أفراد الخدمة العامة.

حيث يخضع عقد العمل البحري لقواعد قانونية خاصة تختلف عن القواعد التي تسري على عقد العمل البري نظراً لطبيعة الملاح البحرية و الظروف الخاصة التي يؤدي فيها العمل البحري.⁹ كما تم تعريفه أيضاً على أنه " عبارة عن عقد يلتزم بموجبه البحار، بأن يخدم بصفته عضواً في مجموعة محددة ليس من أجل المصلحة الجماعية للسفينة، و إنما من أجل مجموعة الأشخاص الذين يعيشون على ظهر السفينة، و أهم شيء يميز عقد العمل البحري عن عقد إيجار الخدمة هو الدخول في مجتمع أفراد الطاقم، و هو مجتمع ترابي بالكامل، كما هي الحال في البحرية العسكرية أين يخضع لرقابة قوية من قبل السلطات الإدارية و هذا ما دفع البعض خلال تلك الفترة الطويلة، إلى مقارنة النظام القانوني للبحار بنظام موظفي الدولة بسبب الحقوق و الالتزامات التي تترتب اتجاه السلطة العامة.¹⁰

وذهب فريق آخر إلى تعريفه على أنه العقد " الذي يلتزم بمقتضاه الملاح بأداء عمل معين على ظهر السفينة لقاء أجر معين يتعهد به المجهز"¹¹

⁹ مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بناية الزين، شارع القنطاري ، السفينة – أشخاص الملاح البحرية، النقل البحري ، الحوادث البحرية ، التأمين البحري الطبعة الأولى ، 2006 ، ص 147.

¹⁰ وهيب الأسير، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، لبنان، السفينة أشخاصها، عقد النقل البحري، 2008، ص 109.

¹¹ محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري و الجوي ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت 2010 ، ص 254.

كما يعرف أيضاً على أنه " عقد بمقتضاه يلتزم شخص بالعمل على ظهر السفينة مقابل أجر يتعهد به المجهز، و لا يلزم أن يكون متصلاً بالملاحة البحرية فأفراد الخدمة العامة و طيبب السفينة يرتبطون مع المجهز بعقد عمل بحري و تسري عليهم أحكام هذا العقد و يندرجون ضمن أفراد الطاقم و معنى ذلك أن العبرة في العمل و ليس في تجديد عقد العمل البحري.¹² من خلال التعريفات التشريعية و الفقهية نرى بأن عقد العمل البحري يحظى بطبيعة و ذاتية خاصة إذ أنه ينظم علاقة عمل بين البحار و المجهز. كما قد نجد أن عقد العمل البحري يتشابه مع عقد الشركة بقيام البحار بتأدية عمله مقابل الحصول على نصيب من عمل السفينة، إلا أن البحار لا يعتبر في هذه الحالة شريكاً في شركة و ذلك لعدم وجود نية الاشتراك لديه لأن خدمته غير موجهة لشركة مقصودة و إنما لمن استخدمه، كما لا يعتبر المبلغ الذي يتقاضاه نصيباً من الأرباح و إنما أجراً يخضع للقواعد الخاصة لأجور البحارة كالامتياز و التقادم. و يتبين من التعريفات السابقة أنها تتفق في جوانب و تختلف في بعضها¹³، و من بين التشابه الموجود في عناصر عقد العمل البحري كالاتي:

¹² مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، السفينة- أشخاص الملاحة البحرية- إيجار السفينة و النقل البحري- الحوادث البحرية - التأمين البحري ، 2010 ، ص 213.

¹³ كمال حمدي، عقد العمل البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، الريان - تعيين الريان و عزله و وظائفه و واجباته و سلطاته ومسؤولياته - البحار - تعريف البحار و الشروط الواجب توافرها فيه- عقد العمل البحري - التعريف بالعقد و الالتزامات الناشئة عنه و انقضائه و المنازعات و المسؤوليات الناشئة عنه، الطبعة الثانية ، 2002، ص 213 .

أ - العمل:

يعتبر عنصر العمل عنصراً أساسياً في عقد العمل البحري لكونه يعتبر محل التزام البحار، وسبب التزام المجهز بما أن التزام البحار هو تقديم نشاط إنساني مبذول ويجب أن يكون مادي¹⁴، و من هنا يمكن القول بأن عنصر العمل في عقد العمل البحري هو ذلك النشاط البدني الذي يبذله البحار بصفة شخصية استناداً إلى توجيهات و أوامر المجهز و أن يكون ذلك العمل على ظهر السفينة ، و من ثمة فلا يرتبط مع المجهز بعقد عمل بحري للعمال الذين يسافرون على ظهر السفينة لإنجاز بعض الأشغال، ولا التجار الذين يقومون بمباشرة تجارتهم على ظهر السفينة بما أنهم يعدون من ركاب السفينة لا من بحارتها كونهم لا يقومون بعمل مفيد و لازم للرحلة البحرية.

إذ أنه لا تسري أحكام عقد العمل البحري على عمال مصانع السفن أو عمال الموانئ سواء كانوا يعملون في التنظيف أو الشحن أو التفريغ، كما لا تسري كذلك تلك الأحكام على المرشد في حالة تواجده على ظهر السفينة لإرشادها للخروج أو بالدخول إلى الميناء، إلا أنها تسري تلك الأحكام على أفراد الخدمة العامة كالطباخين و المضيفين للفندقة و كذلك طبيب السفينة إذ ينظموا إلى البحار.¹⁵

ب - عنصر الأجر:

يمثل عنصر الأجر هو سبب التزام رب العمل و هو مقابل العمل المجهود الذي يقدمه العامل.¹⁶

¹⁴ بشير هدي، الوجيز في شرح قانون العمل، دار الريحانة للكتاب، الجزائر، القبة، علاقات العمل الفردية والجماعية، الطبعة الثانية، ص 58.

¹⁵ كمال حميدي، المرجع نفسه، ص 90.

¹⁶ عبد الرحمان خليف، الوجيز في المنازعات العمل و الضمان الاجتماعي، دار العلوم للنشر و التوزيع، عنابة، 2008، ص 17

في عقد العمل البحري سبب التزام البحار و محل التزام و محل المجهز. و هو بذلك يعتبر مقابل العمل الذي يلتزم به المجهز بدفعه للبحار مقابل أدائه للعمل المتفق عليه في العقد. و على العموم أن العلاقة بين عنصر الأجر وعنصر العمل علاقة وطيدة وتكاملية أو بالأحرى شرطية، آذان في حالة تنفيذ العمل المتفق عليه في العقد يستوجب بالضرورة دفع أجر معين، و أن استحقاق الأجر كقاعدة عامة استحقاقه إلا بعد التنفيذ العمل المتفق عليه في العقد يستوجب بالضرورة دفع أجر معين، و أن استحقاق الأجر كقاعدة عامة استحقاقه إلا بعد تنفيذ العمل، و لكن هناك استثناءات واردة نص عليها القانون صراحة على عنصر الأجر رغم عدم تنفيذ العقد أو عدم استكماله.¹⁷

ج- عنصر التبعية:

تنشأ حالة التبعية التي تدعى بالتبعية القانونية في إطار عقد العمل البحري، أي أن البحار يؤدي عمله تحت إشراف المجهز فهذه التبعية تتمثل في سلطة الرقابة و الإشراف و التوجيه للبحار في أدائه للعمل بحيث هذا الأخير يلتزم بالتعليمات التي يصدرها له المجهز¹⁸

إذ تنص المادة 113 من قانون التجارة البحرية على أن يكون عمل البحار تحت إشراف مجهز أو ريان. و مفهوم التبعية في عقد العمل البحري هي تبعية قانونية و ذلك بتأدية البحار العمل لحساب المجهز وانصياع البحار بأوامر المجهز و خضوعه لإشرافه و رقابته و تعرضه لبعض الجزاءات في حالة إهماله في عمله. إذ لا يشترط أن تكون التبعية متصلة إلى حد التوجيه و الإشراف من الناحية الفنية إلا أنه يجب على المجهز أن يكون عالم بما يفعله البحار حين تأدية عمله، و إنما يكفي أن يتوفر الإشراف التنظيمي أو الإداري و المتمثل في تحديد الأوقات و مكان العمل و كمية العمل.¹⁹

¹⁷ ايمان الجميل، عقد العمل البحري، المرجع السابق، ص 12 .

¹⁸ بشير هدي، الوجيز في شرح قانون العمل، المرجع نفسه، ص 59 .

¹⁹ كمال حمدي، عقد العمل البحري، المرجع السابق، ص 92 ، 93 .

أما الاختلاف فتمثل في المدة التي تعتبر عنصراً أساسياً في تكوين العقد، إذ يمثل الزمن في عقد العمل البحري الفترة التي يضعها البحار خلالها جهده في خدمة المجهز، و تكون تلك المدة محددة بين الطرفين و ذلك بمراعاة الأحكام المنصوص عليها في القوانين و التنظيمات و قد تكون المدة محدودة أو غير محدودة و ذلك حسب العمل المطلوب في العقد .²⁰

و من هذا المنطق أردنا أن نقترح تعريفاً يكون شاملاً لعقد العمل البحري " هو اتفاق يلتزم بمقتضاه شخص يسمى الملاح بالقيام بعمل على متن السفينة مقابل أجر يدفعه المجهز لمدة محدودة أو غير محدودة "

الفرع الثاني:

خصائص عقد العمل البحري

يتميز عقد العمل البحري بعدة خصائص من بينها:

أولاً: عقد العمل البحري رضائي.

كقاعدة عامة المشرع الجزائري اشترط في كل العقود الرضائية إذ يتوفر العقد على طرفين فبمجرد تلاقي إرادتين يتم العقد و ذلك بدون اشتراط الكتابة و يستلزم أن يكون الرضا خالياً من أي عيب من عيوب الرضا و كذلك بالنسبة للأهلية فيشترط فيها الخلو من عوارض الأهلية، و لكن في عقد العمل البحري توافر شرط الكتابة، ذلك أن الكتابة ليست شرطاً للانعقاد و إنما هي شرط للإثبات.²¹

²⁰ عبد الرحمان خليفي ، الوجيز في منازعات العمل و الضمان الاجتماعي ، المرجع السابق، ص 17، 18.

²¹ المادة 8 من المرسوم التنفيذي 05-102 النظام النوعي لعلاقات العمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري.

ثانياً: عقد العمل البحري ملزم للجانبين

ما دام أن عقد العمل البحري من العقود الرضائية فإنه يتضمن طرفين متعاقدين و هذا ما أوجبه المادة 57 من قانون المدني الجزائري على أن " يكون العقد تبادلياً متى التزم أحد الطرفين بمنح أو فعل شيء يعتبر معادلاً لما يمنح أو يفعل له" فحينئذ يترتب التزامات على عاتق كلا طرفي العقد ، فالنسبة للعامل فإنه يلتزم بتأدية العمل المتفق عليه في العقد و أما من ناحية المجهز فهو الآخر يلتزم بدفع الأجر المتعهد به مقابل العمل الذي حصل عليه كما أنه ملتزم ببعض الالتزامات المختلفة سنعرض إليها فيما بعد ²².

ثالثاً: عقد العمل البحري من عقود المعاوضة.

يعني عقد المعاوضة هو ذلك العقد يأخذ فيه كل متعاقد مقابل لما يعطيه للطرف الآخر، أي أن لكل من طرفي العقد العمل البحري التزم بما اتفق عليه في العقد ، و لكن بمقابل لأن العقد يكون تبادلي و ذلك بالنسبة للبحار الذي يقوم بالعمل الذي تعهد به و المجهز يقوم بدفع الأجرة المتفق عليها في العقد و في حالة عدم تنفيذ الالتزام يمكن العودة إلى الأحكام العامة المنصوص عليها في القانون المدني الجزائري كطلب الفسخ و إلى الأحكام الخاصة في القانون البحري و التي يترتب عنها جزاءات تأديبية و جزائية.

²² كمال حمدي ، عقد العمل البحري ، المرجع السابق ، ص 94.

رابعاً: عقد العمل البحري من عقود المحددة المدة.

يعتبر محل عقد العمل البحري هو أداء العمل على ظهر السفينة خلال الرحلة البحرية، فلا يعتبر المرشد البحري عاملاً حال تواجده في السفينة كذلك بالنسبة لعمال التفريغ و الشحن تصورهم أو تواجدهم خلال الرحلة البحرية. إذ لا يشترط في محل عقد العمل البحري أن تكون له علاقة بصناعة الملاحة البحرية ، و إنما يكون متصلاً بالرحلة البحرية و الأشخاص الذين يجب أن يتواجدوا خلال الرحلة البحرية و هم : الطهاة ، عمال التنظيف ، و تحدد المدة لهؤلاء العمال سواء محددة و ذلك بتحديد لها بأجل معين أو رحلات معينة أو غير محددة .²³

خامساً: عقد تجاري يقوم على الاعتبار الشخصي.

يرى بعض الفقهاء بأن عقد العمل البحري يعتبر تجاري إذا كانت السفينة مهيأة للاستغلال التجاري بالنسبة للمجهز و مدنياً بالنسبة للبحار و ذلك تطبيقاً لنظرية الأعمال المختلطة فمن حيث الاختصاص إذا كان العمل مدنياً بالنسبة للمدعى عليه وجب رفع الدعوى أمام المحكمة المدنية باعتبارها محكمة المدعى عليه، أما إذا كان العمل تجارياً للمدعى عليه فالمدعى له الخيار بين رفع الدعوى أمام المحكمة التجارية أو أمام المحكمة المدنية، و من حيث الإثبات تطبق قواعد الإثبات التجارية على من يعتبر العمل تجارياً بالنسبة إليه، في حين تطبق قواعد الإثبات المدنية على من يعتبر العمل مدنياً بالنسبة إليه، و عليه فإن عقد العمل البحري لا يقوم إلا على الاعتبار الشخصي لكفاءة البحار و سلوكه عند إبرام العقد مع المجهز فالباحر يتعهد شخصياً بتنفيذ العمل المتفق عليه و لا يجوز له أن يكلف شخصاً آخر ينوب عنه في أداء ذلك العمل المتفق عليه في العقد فمثلاً في حالة وفاة البحار لا يجوز للورثة أن يأخذوا محله

²³ طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الطبعة الثالثة 2012، ص 113.

أما المجهز فلا يكون له اعتبار شخصي في العقد لأن المجهز لديه من ينوب عنه، و إن كانت وفاته أو طرأت تغيرات في حالة بيع السفينة أو انتقال ملكيتها إلى الغير فإنه لا يترتب عنها إنهاء العقد.²⁴

المطلب الثاني

أطراف عقد العمل البحري

فيما سبق مررنا إلى تعريف عقد العمل البحري بأنه عقد يكون بين طرفين الأول يسمى البحار الذي يلتزم بأداء عمل معين على ظهر السفينة و الثاني يسمى المجهز الذي يدفع الأجر لذا لا نتصور أن تجوب السفينة في البحر ما لم تكن فيها مجموعة من الأشخاص تقوم بتسييرها. لأن الأشخاص الذين على متن السفينة يحتاجون لمن يقدم لهم بعض الخدمات خلال الرحلة البحرية لذا سنوضح كل طرف على حدا في هذا الجزء.

الفرع الأول

البحارة

ذكرنا فيما سبق أن البحار هو كل من يتولى تقديم خدمة أو عمل على ظهر السفينة، إذ يرتبط البحارة بالمجهز بموجب عقد عمل إذ يتعين علينا أن نبين تعريف البحارة و تكوينهم و أهم الشروط الواجب توافرها فيهم.

أولاً: تعريف البحارة.

نظم المشرع الجزائري تعريف البحارة في المادة 384 من القانون البحري الجزائري " من أجل تطبيق هذا الأمر فان الاصطلاحات تعني ما يلي:

أ - يعني رجال البحر أو البحارة كل شخص يعمل في خدمة السفينة و مقيد في سجل رجال البحر.

ب - يعني أحد أفراد الطاقم كل شخص مبحر على متن السفينة و مقيد في دفتر الطاقم."

²⁴ ايمان الجميل، عقد العمل البحري ، المرجع السابق ، ص 15 .

و عليه نستخلص أن كل من يعمل لخدمة السفينة أو يكون مبحر و يكون مقيد في الدفتر يعد بحاراً بما فيهم الريان الذي يعتبر بحاراً ما دام يقوم بتأدية العمل لصالح السفينة فهذه المادة كانت شاملة لكل الأشخاص العاملين لخدمة السفينة و هذا ما يتبين بأنهم يكتسبون صفة البحار إذ يجب أن يكون مجموع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين و يجوز للوزير المكلف بالبحرية التجارية تحديد نسبة من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم أو الترخيص لبحار أجنبي بالإبحار لخدمة سفينة جزائرية.²⁵

كما تنص المادة الثانية من القانون رقم 81-10 المؤرخ في 1981/07/11 على أنه مع مراعاة الأحكام المخالفة التي تنص عليها أية معاهدة أو اتفاقية أبرمتها الجزائر مع دولة أجنبية يجب على كل أجنبي مقبل على ممارسة نشاط مدفوع الأجر في الجزائر أن يكون حائز على جواز أو رخصة عمل مؤقتة تسلمها المصالح المختصة التابعة للسلطة المكلفة بالعمل، فلتشكيل الطاقم أو الترخيص لبحار أجنبي بالإبحار لخدمة السفينة الجزائرية يجب الحصول على رخصة عمل أو وجود جواز عمل .

و بالرجوع إلى نص المادة 412 التي تنص على أنه "يوضع الطاقم تحت السلطة المباشرة لريان السفينة الذي يتم تعيينه من المجهز طبقاً للأحكام القانونية الخاصة بالأهلية " لذا يتبين أن أفراد الطاقم البحري تسري عليهم الأحكام الخاصة بعقد العمل البحري بما فيهم الريان بغض النظر عن التبعية القانونية للريان بالمجهز و هذه الأخيرة لا تختلط بوصف الريان نائباً عن المجهز بتأدية اختصاصاته التجارية و أن تبعية الريان تكون محددة بالأعمال التي يقوم بها في الملاحة البحرية ورئاسة البحارة.²⁶

²⁵ المادة 384 من القانون البحري الجزائري.

²⁶ المادة 412 من القانون البحري الجزائري.

تنص المادة 128 الفقرة 01 من قانون التجارة البحرية المصري على أنه " يقصد بالبحار كل شخص استخدم على متن السفينة للقيام برحلة بحرية و يعتبر الريان من البحارة فيما يتعلق بعقد العمل المبرم بينه و بين المجهز و عليه فإن جميع أفراد الطاقم البحري بما فيهم الريان يخضع للأحكام الخاصة بعقد العمل البحري.²⁷

و يعرفه المشرع الفرنسي هو الآخر على أنه " كل شخص يلتزم لحساب المجهز أو لحساب الخاص لاتخاذ منصب عمل دائم متعلق بالقيادة أو الصيانة أو استغلال السفينة"، إذ يتضح من هذا التعريف حتى يكتسب الشخص صفة البحار أن يتوفر فيه بعض الشروط:

✓ **الشرط الأول:** أن يكون عمله دائم غير مؤقت.

✓ **الشرط الثاني:** العمل الذي يقوم به يجب أن تكون علاقته بالصيانة أو القيادة أو استغلال السفينة.²⁸

و يقصد بالملاحين هم عدة أشخاص يعملون على ظهر السفينة بحيث تربط بينهم علاقة مع المجهز و تعتبر هذه العلاقة **عقد العمل البحري** و تشمل عبارة الملاحين المهندسين، طبيب السفينة، المسؤولين فنياً عن السفينة في إدارتها و صيانتها، و الضباط الإداريين، و ضباط اللاسلكي، و هذا ما أوضحته المادة 131 من قانون التجاري البحري الأردني على أن البحارة هو " كل شخص استخدم على متن السفينة للقيام برحلة بحرية"، ونفس التعريف أوجبه المادة 128 من قانون التجارة البحرية السوري. أما القانون المصري فقد عرفه في المادة 109 الفقرة الأولى من قانون التجارة البحرية المصري الجديد بأنه " كل شخص يربط بعقد العمل البحري و يعتبر الريان من البحارة فيما يتعلق بعقد العمل المبرم بينه و بين المجهز " ومن هذا المنطلق

²⁷ هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع، بيروت، 1997، ص 148 .

²⁸ فليسي زهور ، عقد العمل البحري ، المرجع السابق ، ص 11.

فإنه من يقوم بعمل على متن السفينة يطلق عليه اسم بحارة بما فيهم الربان و كذلك المعاهدة رقم 70 المتعلقة بالتأمين الاجتماعي للبحارة لسنة 1946 التي تعرف البحارة في نص المادة الأولى على أن " البحارة يشملون جميع الأشخاص الذين يعملون على السفينة أو في خدمة أي سفينة تعمل في أعالي البحار و ذلك بخلاف السفن البحرية و عليه يفهم من سياق هذه المادة أنها استثنت الأشخاص الذين يعملون على متن السفينة الحربية إذ لا يطلق عليهم لقب البحارة. وما دام تعريف عقد العمل البحري بأنه ذلك العقد الذي يلتزم بمقتضاه شخص بالعمل على متن السفينة مقابل أجر تحت إشراف مجهزة أو ربان لذا يتبين أن من يقوم بأداء عمل على السفينة يعتبر بحاراً ما دام أنه تحت إشراف المجهزة أو الربان و بغض النظر عن نوع السفينة التي يؤدي عليها ذلك العمل لذا يطلق عليهم لقب البحارة.²⁹

ثانياً: تكوين أفراد الطاقم البحري

يعرف الطاقم على أنه مجموعة من الأفراد الذين يعملون على ظهر السفينة أيا كانت طبيعة عملهم و هذا تطرقت إليه المادة 109 فقرة 02 على أن تحدد القوانين و اللوائح و الاتفاقيات الدولية النافذة في جمهورية مصر العربية و الأعراف البحرية المقصودة بالربان و الضباط، و المهندسين البحريين و عدد البحارة الذين يجب وجودهم على السفينة و المؤهلات و الشروط التي يجب توافرها فيهم.³⁰

²⁹ عادل علي المقدادي، القانون البحري ، دار العلم و الثقافة للنشر و التوزيع ، السفينة - أشخاص الملاحة - النقل البحري - البيوع البحرية - الحوادث البحرية - التأمين البحري - الطبعة الأولى ، 1999 ص 84 .

³⁰ مصطفى كمال طه ، القانون البحري المرجع السابق ، ص 210.

أما المشرع الجزائري فقد نص على تكوين أفراد الطاقم البحري في المادة 411 من القانون البحري الجزائري في الفقرة الأولى على أنه "يتكون طاقم السفينة من الربان و الضابط و البحارة الآخرين و الأشخاص العاملين في خدمة السفينة و يعد المرشد أحد أفراد الطاقم خلال مدة عمله على متن السفينة أما الفقرة الثانية ينقسم طاقم السفينة بصفة عامة إلى مستخدمين على السطح و مستخدمين للمكينات و مستخدمين للخدمة العامة". و عليه نستخلص أن أفراد الطاقم البحري يتكونون من الأشخاص التالية:

أ- الربان: يقصد بالربان الشخص الذي يتولى مهمة قيادة السفينة و قد أطلق هذا الاسم المشرع الجزائري في نص المادة 580 من القانون البحري الجزائري " يتولى قيادة السفينة ربان يعين من بين الأشخاص المؤهلين قانوناً".

غير أن المشرع الجزائري لم يتطرق إلى من له سلطة تعيين الربان و عزله و لكن قد جرى العرف البحري على أن المجهز هو الذي له الحق أو السلطة في التعيين و العزل إلا أن الربان له الحق في طلب التعويض في حالة عزله ذلك أن المجهز له الحرية في العزل متى توافر عنصر فقدان التأهيل القانوني للربان³¹.

حسب نص المادة 575 من القانون البحري الجزائري " يحق للمجهز تعيين و عزل الربان مع مراعاة أحكام الفصل التالي التي تبين بصراحة مجال نشاطه"

يكون المجهز مسؤولاً عن أعماله و أعمال وكلائه في البحر و البر الذين يساعدونه في استغلال السفينة أو السفن وفقاً لأحكام القانون العام ما عدا حالة تحديد المسؤولية المذكورة في المواد 93 إلى 115 من هذا الأمر.³²

³¹ محمود شحماط ، المختصر في القانون البحري ، دار الهدى للطباعة و النشر و التوزيع عين مليلة ، الجزائر ، 2010 ،

ص 43.

³² المادة 575 من القانون البحري الجزائري.

و للمجهز حق عزل الريان في أي وقت و لأن هذا الأخير يتمتع ببعض السلطات لمباشرة أعماله بعيداً عن المجهز لذا منح للمجهز الحق في العزل إذا فقد ثقة الريان و ذلك لأن السفينة تعتبر ثروة كبيرة يجب أن تكون في يد شخص يحميها و صرحت المادة 583 من القانون البحري يمثل الريان المجهز بحكم القانون لذا يعتبر الريان نائباً قانونياً عن المجهز و يسأل هذا الأخير عن أعماله.

إذ يرى بعض الفقه أن العلاقة بين الريان و المجهز علاقة تعاقدية و شرطية و بالتالي فإنه من حق المجهز عزل الريان لأن الأمر يتعلق بالنظام العام و الآداب العامة و لا يجوز الاتفاق على مخالفتها غير أنه في حالة العزل التعسفي يكون للريان الحق في المطالبة بالتعويض و هذا ما نصت عليه التشريعات و انتهجه المشرع الجزائري في القانون البحري .

تنص المادة 412 من القانون البحري الجزائري "يوضع الطاقم تحت السلطة المباشرة لريان السفينة الذي يتم تعيينه من طرف المجهز طبقاً للأحكام القانونية المتعلقة بالأهلية " ذلك أن الريان يقوم بأعمال مادية كقيادة السفينة و على غرار ذلك يقوم تعيين البحارة و إصلاح السفينة و شراء الأغذية و هذه التصرفات قانونية و إن كان يعمل لحسابه الخاص إلا أنه يعتبر نائباً للمجهز ذلك أن كلاهما يربطهما عقد عمل إعمالاً بعنصر التبعية التي تجمعهما.³³

ب- كبير الضباط: هو ذلك الشخص الذي يأتي في المرتبة الثانية بعد الريان و يكون مسؤولاً عن قيادة السفينة في حالة غياب الريان أو عدم قدرته على القيادة و يطلق عليه أيضاً الضابط الأول و قد عرفت الاتفاقية الدولية لسنة 1978 المتعلقة و الخاصة بمستويات التدريب و إصدار الشهادات و أعمال النوبات للعاملين في البحر التي صادقت عليها الجزائر من خلال المرسوم التنفيذي 88-88 المؤرخ في 1988/04/26 على أن الضابط هو أحد الأعضاء من

³³ محمود شحماط ، المختصر في القانون البحري المرجع السابق ، ص 44 و 45 .

غير الريان و المعين بهذه الصفة عملاً و قانوناً بالقواعد الوطنية أو بموجب الاتفاقيات الجماعية أو العرف في حالة غياب أحد هذه القوانين أو القواعد و نجد أن نفس الاتفاقية عرفت كذلك الضابط الأول على أنه "ضابط السطح الذي يلي الريان في المرتبة والذي يقع على عاتقه قيادة السفينة في حالة عجز الريان".³⁴

ج - ضابط الملاحة: هو ذلك الشخص الذي يتولى تسيير السفينة و يكون مؤهلاً فنياً للقيام بمهمة الملاحة.

د - كبير المهندسين: هو ذلك الشخص الذي يملك مؤهلات فنية تختلف عن باقي المهندسين و ذلك لتحمل مسؤولية السفينة في إدارتها و سلامتها³⁵ و قد عرفته الاتفاقية السالفة الذكر على " أنه أقدم ضابط مهندس مسؤول عن قوة الدفع الميكانيكية للسفينة".

هـ - المهندس البحري الثاني: عرفته الاتفاقية الدولية على أنه " ذلك الشخص الذي يأتي بعد كبير المهندسين مباشرة و تكون لديه مؤهلات فنية و في حالة عدم قدرة كبير المهندسين على القيام بمهامه يتولى المهندس البحري الثاني المهام نيابة عنه و يكون مسؤولاً عن إدارة و سلامة الآلات.

و - المهندس البحري: تكمن مهمة هذا الشخص في تشغيل و صيانة المحركات و الآلات التي تحتوي عليها السفينة و يكون مسؤولاً عنها خلال مناوبته و يشترط فيه تمتعه بمجموعة من المؤهلات الفنية.

³⁴ فليسي زهور ، عقد العلم البحري ، المرجع السابق ، ص 18 .

³⁵ هاني دويدار ، موجز القانون البحري ، المرجع السابق ، ص 108، 109.

ز - ضابط الراديو: يعمل هذا الشخص بمحطة التلغراف اللاسلكي في السفينة و ذلك من أجل سلامة الأرواح البشرية من خطورة البحر و حتى يقوم بهذا العمل يجب أن تكون لديه شهادات تشغيل التلغراف من الدرجة الأولى أو الدرجة الثانية كما يشترط أن تكون لديه شهادات الاتصالات اللاسلكية الخاصة بالخدمة البحرية المتحركة و هذه الشهادة تكون صادرة من معاهد الاتصالات اللاسلكية.³⁶

يتضح من المادة السابقة الذكر في فقرتها الثانية أن الطاقم ينقسم بدوره إلى ثلاثة أقسام و هي:

(1) المستخدمين على السطح: و هم الأفراد الذين يعملون على مساعدة الريان و ضابط الملاحة و المهندسين في توجيه السفينة و في ملاحتها.

(2) المستخدمين للمكينات: ويشمل هذا التقسيم عمال التزويد بالوقود و تشغيل الآلات و الماكينات على إدارتها و صيانتها.

(3) المستخدمين لخدمة عامة: وهذا الطاقم يشمل كل من يقدم خدمة على ظهر السفينة كالطهارة و عمال النظافة و خدم الغرف.

و تنص المادة 04 من القانون 90-11 المتعلق بعلاقات العمل التي خصصت مستخدمى الملاحة البحرية بنص قانوني، ذلك أنه و بعد 15 سنة صدر المرسوم التنفيذي رقم 05-102 الذي يحدد النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري و الذي ألغى الأحكام الواردة في المرسوم التنفيذي رقم 88-171 المؤرخ في 02 صفر 1409 الموافق ل 13 سبتمبر 1988 المتضمن القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر و المرسوم التنفيذي رقم 05-102 الذي عرف الطاقم البحري في مادته الثالثة على أنه:

³⁶ فليسي زهور ، عقد العلم البحري المرجع السابق ، ص 19 .

"مجموعة منظمة من المستخدمين الملاحين المكلفين بالخدمات العامة للإطعام و الفندقية على متن السفينة الخاصة بالركاب" و نرى أن المشرع الجزائري في هذه المادة خصص الأشخاص الملاحين الذين يعملون لخدمة عامة و هم الطهاة و عمال النظافة و الفندقية و لكن بعد العودة إلى نص المادة 3 الفقرة الأولى من نفس المرسوم نلاحظ أن المشرع أطلق على المستخدمين الملاحين المكلفين بالملاحة و استغلال سفن النقل البحري و التجاري و الصيد البحري لقب النوتي.

و عليه يتضح من حيث هذه المفاهيم أن المشرع الجزائري في المرسوم 05-102 فرق بين فئتين من البحارة الفئة الأولى تسمى الطاقم و التي تتكون من الأشخاص المكلفين بخدمة عامة كالطباخين، و عمال النظافة، و الفندقية على متن سفينة خاصة بالركاب، و فئة ثانية تسمى بالنوتي و تتكون من الربان و ضابط المهندسين على متن سفن الصيد البحري و السفن التجارية.³⁷

ثالثاً: الشروط الواجب توافرها في أفراد الطاقم البحري:

أ- الشروط الشكلية المتطلبة في البحارة:

يشترط توافر في الشخص البحار عدة شروط لتعيينه بحاراً أو انضمامه لرجال الطاقم البحري لذا صرح المشرع الجزائري في نص المادة 386 من القانون البحري الجزائري على ما يلي " كل شخص يرغب في ممارسة مهنة بحار يجب أن تتوفر فيه الشروط المطلوبة و أن يكون:

³⁷ المادة 3 المرسوم التنفيذي 102-05 المتعلق بالنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو

التجاري أو الصيد البحري المؤرخ في 15 صفر 1426 الموافق ل 26 مارس 2005.

✓ ذا جنسية جزائرية

✓ بالغاً الثمانية عشر من عمره

✓ ذا لياقة بدنية

✓ مؤهلاً للقيام بمهمة بحاراً.

1) أن يكون متمتع بالجنسية الجزائرية: يقصد بالجنسية أنها الأساس في ترجمة رابطة ولاء قانونية و سياسية بين الشخص و دولة معينة، فهي التي تميز المواطن عن الأجنبي و بالتالي تحدد مدى تمتع الشخص بالحقوق الخاصة والسياسية فالجنسية قد تكون إما أصلية أو مكتسبة. الجنسية الجزائرية الأصلية نص عليها قانون الجنسية في المواد من 06 معدلة إلى 08 وتكون هذه الجنسية مبنية على رابطة الدم هذا ما تأكده نص المادة 06 معدلة³⁸، و هناك جنسية مبنية عن طريق رابطة الإقليم المادة 07 معدلة، أما فيما يخص الجنسية الجزائرية المكتسبة فقد نصت عليها المادة 09 مكرر إلى 15 من قانون الجنسية الجزائري ويكون اكتسابها إما بالزواج أو التجنس إلا أن المشرع الجزائري سمح للأجانب العمل في السفن البحرية الجزائرية إذ يجب على أن يتكون طاقم السفينة من بحارة جزائريين، ويجوز للوزير المكلف بالبحرية تحديد نسبة من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم أو الترخيص لبحار أجنبي بالإبحار لخدمة سفينة جزائرية.³⁹ أي أن كقاعدة عامة يجب أن يتكون أفراد الطاقم من جنسية جزائرية إلا أن هذه القاعدة ترد عليها استثناء جواز ترخيص العمل للبحارة لخدمة سفينة جزائرية.

كما يجوز للريان كذلك بصفة استثنائية و في حالة الاستعجال، عند وجود في ميناء أجنبي تعيين خلف لبحار أو تكميل الطاقم ببحارة أجانب و ذلك ضمن النسبة التي تحدد بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية لرحلة محدودة.⁴⁰

³⁸ المادة 06 من قانون الجنسية " الولد المولود من أم جزائرية سواء كان الأب مجهول أو معلوم و سواء كان أجنبي أو جزائري ".

³⁹ المادة 413 من القانون البحري الجزائري.

⁴⁰ المادة 414 من القانون البحري الجزائري.

(2) أن يكون بالغاً الثمانية عشر 18: تنص المادة 386 من القانون البحري الفقرة الثانية على الشرط الثاني يجب على كل شخص يرغب في ممارسة مهنة بحار أن يكون بالغ الثمانية عشر 18 و عليه تعرف الأهلية كل شخص أهل للتعاقد ما لم تسلب أهليته أو يحد منها بحكم القانون.⁴¹

و الأهلية نوعان أهلية وجوب تبدأ من ولادته حتى وفاته. و أهلية الأداء يقصد بها صلاحية الشخص للقيام بالأعمال و التصرفات القانونية.⁴² وأهلية الأداء هي محل دراستنا و شرط السن المطلوب في هذه المادة هو ثمانية عشر 18 سنة عند مزولة العمل على متن السفينة و ليس يوم اجتياز المسابقة و المادة كانت صريحة.

و بالرجوع إلى نص المادة 15 من قانون 90-11 المتعلق بعلاقات العمل تحدثت عن السن القانونية للعمل ، لا يمكن في أي حال من الأحوال، أن يقل العمر الأدنى للتوظيف عن ست عشرة 16 سنة إلا في الحالات التي تدخل في إطار عقود التمهين، التي تعد وفقاً للتشريع و التنظيم المعمول بهما. و لا يجوز توظيف القاصر إلا بناء على رخصة من وصيه الشرعي. كما أنه لا يجوز استخدام العامل القاصر في الأشغال الخطيرة أو التي تتعدى فيها النظافة أو تضر صحته أو تمس بأخلاقياته.

إذ نرى كذلك أن المشرع و الآخر اشترط كذلك سن معينة لمن يرغب في ممارسة مهنة الملاح ألا يقل سنه عن ثمانية عشر 18 كقاعدة عامة و يرتبط هذا الشرط بالسفن التجارية المصرية و لكن منح استثناء عن القاعدة العامة و ذلك بإجازة بعض البحارة التي تتراوح أعمارهم ما بين الثانية عشر و الثامنة عشر 12 و 18 سنة للعمل أو لتمرين طبقاً لأوضاع معينة و كذلك لا يجوز عمل الصبية داخل حجرة آلات السفن و لا يجوز أيضاً تشغيل عمل الملاح الذي يقل

⁴¹ المادة 78 القانون المدني الجزائري.

⁴² بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري ، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، 2004، ص

عمره خمسة عشر 15 سنة على أية سفينة و لكن هناك استثناء أيضاً عن تشغيل أو عمل الملاح الذي يقل عمره 15 سنة إذا كانت السفينة ملك لأبيه أو أخيه أو عمه أو جده ، إذ يشترط كذلك على الشخص الملاح الذي يقل سنه عن 15 سنة يجب توقيع الكشف الطبي عليه مرة على الأقل خلال مدة 6 أشهر و ذلك بصفة دورية و منتظمة و زيادة على ذلك هناك بعض الأحكام المتعلقة⁴³.

كما تشترط اتفاقية عقد العمل البحري 2006 أنه لا يجوز استخدام أو تشغيل أي شخص دون الحد الأدنى للسن على متن أي سفينة و يجب أن يكون الحد الأدنى للسن عند الدخول الأولي لهذه الاتفاقية حيز التنفيذ 16 سنة كما يشترط كذلك رفع الحد الأدنى للسن في الظروف المحددة في القانون.

3) أن تكون له لياقة بدنية : تعرض القانون البحري الجزائري لهذا الشرط في نص المادة 386 على أنه " كل شخص يرغب في ممارسة مهنة بحار يجب أن تتوفر فيه الشروط المطلوبة و أن يكون ذا لياقة بدنية" بحيث لا يمكن استخدام أي ملاح إلا بعد إخضاعه لمعاينة طبية و من الأفضل أن يكون الطبيب ملم بمشاكل الملاحة البحرية و شروط العمل على متن السفن حتى يتحقق من إمكانية ممارسة البحار لهذه المهنة⁴⁴.

و المقصود باللياقة البدنية أن يكون جسمه نامياً نمواً طبيعياً و خالياً من الأمراض العضوية و الوظيفية التي تمنعه من ممارسة المهنة و تنص المادة 07 من المرسوم التنفيذي السابق الذكر "يخضع المستخدمون الملاحون لسفن النقل البحري و التجاري و الصيد البحري في مجال طب العمل لمراقبة طبية دورية للتأكد من لياقتهم البدنية لممارسة مهنة البحر، طبقاً للتشريع و التنظيم المعمول بهما.

⁴³ هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، 2002، ص 111.

⁴⁴ وهيب الأسير، القانون البحري، المرجع السابق . ص 114.

و عليه فعملية إجراء الكشف الطبي على الملاح تشمل اختبار البصر أمراض الجهاز الرئوي و أمراض الجراحية و أمراض العظام و المفاصل، أمراض الجهاز التنفسي، الأمراض العقلية العصبية، أمراض الجلدية المزمنة و غيرها من الأمراض بحيث يجوز للجنة الطبية اعتبار الملاح غير لائق حتى و لو كان غير مصاب بالأمراض السالفة الذكر و لأن إصابته تؤثر في مؤهلاته و في عمله.⁴⁵

إذ لا يجوز أن يعمل أي بحار على متن السفينة ما لم يقدم شهادات طبية تثبت سلامة لياقته لأداء واجباته هذا ما نصت عليه اتفاقية عقد العمل البحري.

و تنص المادة 387 من القانون البحري الجزائري كذلك في الفقرة الثانية على ما يلي " إذ تحدد شروط اللياقة البدنية الخاصة بممارسة العمل على متن السفن بموجب قرار وزاري مشترك صادر عن وزير الصحة العمومية و الوزير المكلف بالبحرية التجارية." ⁴⁶

كما تشترط الاتفاقيات الجماعية لمختلف المؤسسات المستخدمة أن يقدم المترشح ببعض الملفات التي تتضمن شهادات طبية تبين سلامته و قدرته على القيام بالعمل المطلوب منه ⁴⁷

4) أن تكون له مؤهلات فنية : تعتبر المؤهلات الفنية من أهم الشهادات و الكفاءات التي

يجب أن يتمتع بها البحار بحيث لا يجوز استخدام أشخاص غير حاملين على المؤهلات المطلوبة و تعد السفينة في هذه الحالة غير صالحة للملاحة البحرية مما يثير مسؤولية المجهز. و تحدد شروط التأهيل المهني، و الحصول على الشهادات البحرية المطابقة، بموجب مرسوم يتخذ بناء على تقرير الوزير المكلف بالبحرية التجارية. كما يشترط على عمال المطبخ أن تكون لهم شهادات رسمية أو شهادات الكفاءة الضرورية.⁴⁸

⁴⁵ هاني دويدار، المرجع نفسه، ص 97.

⁴⁶ المادة 387 من القانون البحري الجزائري.

⁴⁷ بن عزوز بن صابر، الوجيز في شرح قانون العمل الجزائري ، دار الخلدونية للنشر و التوزيع، الجزائر، نشأة علاقة العمل

الفردية و الآثار المترتبة عنها، 2010، ص 10.

⁴⁸ المادة 387 من القانون البحري الجزائري.

ب- الشروط الإجرائية لعمل البحارة :

أقر المشرع الجزائري بعدة شروط على البحار قبل ممارسة المهنة على متن السفينة لهذا سنحاول استبيان الشروط الإجرائية الواجب توافرها في البحارة.

(1) القيد في سجل رجال البحر : هذا الشرط هو عبارة عن إجراء قانوني يكمن في قيد البحار في سجل رجال البحر و هذا ما تطرقت عليه نص المادة 388 قانون البحري الجزائري " تثبت صفة البحار بالقيد في سجل رجال البحر الموجود لدى السلطة الإدارية البحرية المختصة". و معنى ذلك الشروط التي تطرقنا إليها في السابق شرط الجنسية، و السن، و اللياقة البدنية، و المؤهلات الفنية غير كافية بل يجب أن تكون بجانبها شروط قانونية أو بالأحرى إجراءات قانونية حتى يكتسب الشخص الراغب في مزاوله المهنة صفة البحار و أول إجراء يقوم به هو التسجيل و يكون بطلب من المعني بالأمر و ذلك بعد إيداع ملف يحتوي بعض الأوراق المثبتة إلى جانب الشروط المنصوص عليها في المادة 387 من القانون البحري.

و بحكم التسجيل يصبح البحار خاضع لأحكام هذا الأمر. و في حالة عدم توفر الشروط المطلوبة في البحار و المنصوص عليها في نص المادة 386 من القانون البحري الجزائري شرط الجنسية ، شرط السن، شرط اللياقة البدنية، المؤهلات الفنية، يرفض التسجيل في سجل رجال البحر إذا كان محكوم عليه بعقوبة جزائية أكثر من 3 سنوات دون إيقاف التنفيذ و إذا كان محل تحقيق قضائي متخذ ضده.⁴⁹ و في حالة الرفض يجوز للمعني بالأمر و ذلك خلال 3 أشهر رفع الطعن أمام الوزير المكلف بالبحرية.⁵⁰

⁴⁹ المادة 390، القانون البحري الجزائري.

⁵⁰ المادة 391، القانون البحري الجزائري.

(2) **كراسة الملاحه** : يشترط على من يرغب في ممارسة مهنة البحار أن يكون له كراس الملاحه البحرية و الذي يعتبر بطاقة تعريف للبحارة إذ يبين هذا الأخير هويته الشخصية و هذا ما أكدته نص المادة 394 القانون البحري الجزائري " يجب على كل بحار أن يفتتي كراس الملاحه البحرية الذي يعد كبطاقة تعريف للبحار " و المكان الذي يعمل فيه، إذ أن كراس الملاحه يجب أن يتضمن عدة بيانات أو معلومات متعلقة بالبحار و يقصد بها البيانات الشخصية للبحار و المادة 395 عددت هذه البيانات : اسمه و لقبه، تاريخ و مكان ولادته و جنسيته، مقر سكناه، و توقيعه و عند الاقتضاء بصمة أصبعه ، بالإضافة على ذلك يشترط كراس الملاحه البحرية بيانات إضافية و المتمثلة في : اسم السفينة و الميناء، و تاريخ الإبحار و اسم المجهز و تاريخ و مكان النزول و نوع النموذج الملاحه و مهامه على متن السفينة و كذلك الفحوص الطبية الدورية المتممة.⁵¹

و تسليم كراس الملاحه البحرية يكون من قبل الجهات التالية التي عددها القانون البحري الجزائري : يسلم كراس الملاحه البحرية من قبل الإدارة البحرية في مكان التسجيل و كذلك لها القدرة على تحديد مدة صلاحية هذا الكراس و هذا ما صرحت به المادة 397 فقرة من نفس القانون.

*يسلم كذلك من قبل السلطة القنصلية في الخارج و ذلك بطلب من الريان و تكون فترة صلاحيته خلال مدة الرحلة و وصول السفينة على ميناء جزائري و ذلك طبقاً لنص إعادة 397 فقرة 2.

*و قد يسلم من طرف وزير المكلف بالبحرية التجارية و ذلك عن طريق ترخيص لبعض الأشخاص المنصوص عليهم في نص إعادة 399 قانون البحري.

(أ)الاختصاصيون في مادة الملاحه البحرية و البناءات البحرية و الصيد البحري المنتقلون على متن السفن قصد القيام بالتفتيش أو الأبحاث العلمية.

⁵¹ المادة 396 من القانون البحري الجزائري.

ب) مفتشوا التجهيز.

ج) المستخدمون من طرف المؤسسات البحرية للموانئ و الصيد البحري و الموجودون على متن السفن للقيام بتمرين تطبيقي.⁵²

و تكون مدة صلاحية هذا الكراس الممنوح لهؤلاء الأشخاص لفترة محدودة أو لرحلة واحدة. كما يمكن للإدارة البحرية المختصة أن تسلم لمدة محدودة كرايس الملاحة البحرية للمدربين و تلاميذ مدارس التكوين البحري و ذلك بطلب من مدير المدرسة.⁵³ في حين نرى أن شكل كراس الملاحة البحرية و مدة صلاحيته يكون أو يتم تحديده بقرار من الوزير المكلف بالملاحة البحرية و هذا ما أوصته نص إعادة 400 من نفس القانون السالف الذكر.

(3) الهندام (البدلة) : اشترطت نص المادة 393 من القانون البحري الجزائري على أنه " يجب على البحار أثناء قيامه بعمله أن يرتدي بدلة تحصل علامات و ميزات المصلحة التي يعمل فيها و التي تحدد مميزاتها بموجب قرار صادر من الوزير المكلف بالبحرية التجارية". و عليه فإن قرار الوزير المكلف بالبحرية التجارية هو الذي يحدد مميزات أو صفات البدلة على أساس الخدمة أو المصلحة التي يعمل لصالحها .

و بالرجوع إلى الباب الثاني تحت عنوان رجال البحر نجد أنه خصص في القسم الخامس عنوان ملابس رجال البحر و ذلك في المادة 447 " يتعين على المجهز أن يقدم مجاناً لكل من أفراد الطاقم بدلات للشغل و بدلات للوقاية حسب طابع العمل المتمم على متن السفينة " - أن تناسق الألبسة و أجال استعمالها و طريقة تسليمها و حفظها و المسؤولية المالية لأفراد الطاقم لارتدائها و تلفها غير الاعتيادي بخطأ من المستعملين تحدد بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية"

⁵² المادة 397 و 399 من القانون البحري الجزائري.

⁵³ المادة 398 من القانون البحري الجزائري.

*و نرى في المادة التي تليها أنه على المجهز أن يقدم كل سنة و لكل بحار العمل لمدة محددة أو غير محددة بدله موجودة و كاملة حسب النموذج الذي يحدده قرار الوزير المكلف بالبحرية التجارية و ذلك بمقابل يدفعه البحار (نصف المصاريف) و ذلك تطبيقاً لنص المادة 448 قانون البحري الجزائري.

(4) قيد رجال البحر: يقصد بقيد رجال البحر هو تسجيل البحار أو أي شخص يقوم بتأدية عمل على متن سفينة في دفتر الطاقم، و يكون هذا التقييد من قبل الإدارة البحرية المختصة 402 من القانون البحري الجزائري، إذ يشترط إجراء التقييد أن يكون على كل السفن سواء كانت سفينة مخصصة للصيد البحري، أو كانت سفينة مخصصة للنزهة و لكن اشترط المشرع في هذه السفينة بالأخص أن يكون على متنها طاقم مأجور يتم إجراء التقييد فإذا لم تحتوي على الطاقم المأجور فلا يكون هناك إجراء التقييد.⁵⁴ يتضمن دفتر الطاقم البحري بعض البيانات من بينها :

أسماء و ألقاب كل فرد من أفراد الطاقم البحري، تاريخ و مكان ولادته و جنسيته، و رقم و مكان تسجيله و شروط وظيفته و مهنته على السفينة.⁵⁵ و النماذج و المميزات العامة لدفتر الطاقم و بطاقة السير و مدة صلاحيتها و البيانات و القيود و الشطب الواجب إدراجها في هذه الوثائق تكون محددة بقرار من قبل وزير المكلف بالبحرية التجارية هذا ما أكدت عليه نص المادة 404 من نفس القانون، يشترط على الإدارة البحرية المختصة أن تضع تأشيرتها على دفتر طاقم السفينة و ذلك بعد القيام بالتحقيقات الضرورية والخاصة بالفحوص الطبية الدورية و شروط المؤهلات الفنية المطلوبة و صلاحية عقود العمل البحري للبحارة و كذلك ذكر التقييد في كراس الملاحة البحرية لكل فرد من أفراد الطاقم⁵⁶

⁵⁴ المادة 403، الفقرة الأولى من القانون البحري الجزائري.

⁵⁵ المادة 403، الفقرة الثانية من القانون البحري الجزائري.

⁵⁶ المادة 405 من القانون البحري الجزائري.

رابعاً: التغييرات الطارئة على تشكيل الطاقم :

هناك 3 حالات تكون في حالة تغيير تشكيل الطاقم و المتمثلة في:

- في حالة وجود تغيير طارئ في تشكيل الطاقم أو على مهمة أو أكثر من أفرادهم و ذلك خلال مدة تجهيز السفينة، يجب أن يقيد في دفتر طاقم السفينة و في كراس الملاحة البحرية للبحار، و يتم التأشير عليه من قبل الإدارة البحرية و ذلك ضمن الشروط الواردة في نص المادة 405 و هذه الحالة منصوص عليها في المادة 407 من نفس القانون.
- أما في حالة وجود تغيير في تشكيل طاقم السفينة خلال الرحلة في ميناء أجنبي يكون نفس الإجراء الأول و لكن التأشيرة تكون من قبل السلطة القنصلية الجزائرية و تكون بنفس الشروط المنصوص عليها كذلك في المادة 405 طبقاً لنص المادة 408.
- و في حالة عدم وجود سلطة القنصلية الجزائرية في الميناء الذي طرأ فيه التغيير المنصوص 408 يجوز للربان السفينة و بصفة استثنائية قيد التغيير في دفتر السفينة حتى الوصول إلى ميناء قريب يوجد فيه ممثليه للإدارة البحرية حتى يتسنى لهم القيام بالتسويات الضرورية و هذا ما صرحت به المادة 409 من نفس القانون. إذ يشترط المشرع الجزائري في كل سفينة طاقم معين و محدود و ذلك لتأدية الأعمال أو الخدمات المتمثلة في:
 - سلامة الحياة البشرية في البحر
 - شروط الأمن و الصحة و العمل على متن السفينة.
 - مدة العمل القانونية.
 - التنفيذ السليم للرحلة التي شرع فيها⁵⁷

⁵⁷ المادة 410، قانون البحري الجزائري.

الفرع الثاني :

المجهز

يعتبر المجهز مجهزاً كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكاً للسفينة و إما بناء على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة.⁵⁸

و يتضح من ذلك أن المجهز هو مستغل السفينة، على أن يكون هذا الاستغلال لحسابه الخاص أي أنه هو الذي يتولى مشروع الاستغلال البحري، وإذا كان الغالب أن يكون المجهز هو مالك السفينة التي يتولى استغلالها بنفسه، إلا أنه ليس هناك ارتباط حتمي بين صفتي المالك و المجهز، ففي بعض الفروض يختلف شخص مالك السفينة عن شخص المجهز كما في فرض إيجار السفينة غير مجهزة، إذ أن المستأجر هو الذي يستغل السفينة لحسابه مقابل أداء الأجرة إلى مؤجر السفينة، و هو بالتالي من يتولى إعداد السفينة للرحلات التي يقوم بها فيكتسب وحده دون المالك وصف المجهز، و قد يظهر المجهز بمظهر الوكيل عن مالك السفينة و يبقى مع ذلك خاضع للأحكام الخاصة بالمجهز .⁵⁹

كما يشترط المشرع الجزائري على المجهز قبل البدء في استغلال السفينة أن يصرح بها كتابياً مع الإمضاء المصادق عليه في دفتر تسجيل السفن بعد تقديم جميع الوثائق المفروضة بموجب القانون البحري، و عند استغلال السفينة من قبل شخص لا يملكها يجب أن يحتوي تصريح المجهز على اسم و عنوان المالك مع بيان الصفة التي تخوله حق استعمال السفينة كما يجب أن يرفق نسخة رسمية من السند الذي يخوله الحق باستعمال السفينة مع التصريح⁶⁰

⁵⁸ المادة 572 من القانون البحري الجزائري.

⁵⁹ هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، المرجع السابق ، ص 119.

⁶⁰ المادة 573، من القانون البحري الجزائري.

و إذا كان المجهز هو الذي يتولى إعداد السفينة و تجهيزها بكل ما هو لازم للقيام بالملاحة البحرية إلا أنه يجب عليه مراعاة ما قد تفرضه القوانين و اللوائح من أحكام و قيود في هذا الشأن، نظراً للمخاطر الجسيمة التي تتعرض لها السفينة و التي قد تنتج عنها أضرار بشرية و مادية بالغة. و يترتب على ذلك أنه لا يجوز للمجهز تعيين ربان و ضابط ملاح و بحارة لا تتوافر فيهم المؤهلات الفنية التي تشترطها هذه الأحكام، و كذلك يجب مراعاة الأحكام الخاصة بسلامة السفن، و يفيد العرف البحري فيما لا يتم تنظيمه بنصوص خاصة في تحديد ما يجب توافره في السفينة من اشتراطات خاصة بتجهيزها سواء على ضوء نوع السفينة و طرازها أو وجه تخصصها في نقل بضائع محددة أو مدى طول الرحلة التي تريد القيام بها، و إذا كان المجهز يتولى استغلال السفينة لحسابه الخاص فإنه يتحمل مخاطر المشروع البحري، و لقد اختلفت النظم القانونية فيما بينها حول الأساس أو الوسيلة التي يتحقق بها تحديد مسؤولية مالك السفينة، و يمكن ردها إلى ثلاثة: الترك، التقدير الجزافي، الثروة البحرية.

***الترك :** و مفاده أن المالك يكون مسؤولاً عن أفعال الطاقم البحري و لكنه يستطيع أن يتخلص من هذه المسؤولية إذا ترك للدائنين سفينته بالإضافة إلى أجره النقل، و كان هذا النظام محل خلاف حول عدالته .

***التقدير الجزافي:** و معناه أن يتم وضع حد أقصى لمبالغ التعويض التي يلتزم مالك السفينة دفعها للمضرورين.

***الثروة البحرية:** إذ تأخذ بفكرة تخصيص ذمة مالية لغرض محدد أو نشاط معين، و كان مؤدى تطبيق ذلك في المجال البحري الاعتداد بذمة تخصيص القائم على مشروع بحري تتمثل عناصره الإيجابية فيما يعرف بالثروة البحرية التي تتكون من السفينة و أجرتها و تمثل الضمان المخصص لدائني الرسالة البحرية و بالتالي تتعدد ذمم الشخص الواحد بتعدد السفن التي يملكها.⁶¹

⁶¹ هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، المرجع نفسه، ص 119 و 120 .

كما يتعين على المجهز بأن يؤمن للسفينة التي يقوم باستغلالها جميع قواعد الصلاحية للملاحة و الأمن و التسليح و التجهيز و التموين المحددة بموجب الأنظمة الجاري المعمول بها العمل و بصفة عامة بأن تكون صالحة للاستخدام المخصصة له، و يحق للمجهز تعيين و عزل ربان السفينة، و قد يكون المجهز مسؤولاً عن أعماله و أعمال تابعيه في البر و البحر الذين يساعدونه في استغلال السفينة أو السفن.⁶²

المبحث الثاني :

أركان عقد العمل البحري و إثباته

يعتبر عقد العمل البحري كسائر العقود و ذلك من حيث تطبيق عليه القواعد العامة مثله مثل بقية العقود إذ يشترط لانعقاده أركان عامة و هي كالاتي الرضا، المحل و السبب، إضافة على الأركان يشترط المشرع الجزائري كذلك إفراغه في قالب معين و إن كانت الكتابة فهي للإثبات وليس للانعقاد لذا سنحاول في هذا المبحث دراسة أو تطبيق القواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني الجزائري و النظرية العامة للالتزامات المدنية أساساً نظراً لعدم وجود أحكام خاصة لعقد العمل البحري ، و عليه خصصت المطلب الأول أركان عقد العمل البحري، و المطلب الثاني إثبات عقد العمل البحري.

المطلب الأول :

أركان عقد العمل البحري

عقد العمل البحري هو اتفاق بين شخصين بحيث يلتزم بمقتضاه شخص يسمى الملاح بالقيام بعمل في سفينة مقابل أجر تحت إشراف مجهز أو ربان، و عليه فإن العقد يركز على ثلاثة أركان فأول ركن أساسي هو التراضي الحاصل عن اتفاق المجهز و البحار، و ذلك بتوافر عنصرين وهما الإيجاب و القبول على موضوع معين ألا و هو المحل و سبب التعاقد .

⁶² المادة 574 و 575 و 577، من القانون البحري الجزائري.

الفرع الأول :

الرضا

حسب نص المادة 59 من القانون المدني الجزائري "يتم العقد بمجرد أن يتبادل الطرفان التعبير عن إرادتهما المتطابقتين دون الإخلال بالنصوص القانونية" إذ يعتبر التراضي من الأركان الأساسية في قيام العقد و يفهم من سياق المادة السالفة الذكر أنه يوجد التراضي بوجود إرادتين متوافقتين، و إذا كان وجود هاتين الإرادتين يكفي لوجود العقد فالتراضي إذن هو تطابق إرادتين و يقصد بالإرادة هنا هي تلك التي تتجه إلى إحداث أثر قانوني معين ألا وهو إنشاء الالتزام.⁶³

إن عقد العمل البحري ككل العقود الأخرى التي تبرم بين الطرفين، فهذا الأخير مادام أنه يتضمن أو يحتوي على إرادتين إرادة البحار و إرادة المجهز، فالتعبير عن الإرادة في عقد العمل البحري لا يختلف عنه بالنسبة للعقود عن العقود المدنية الأخرى، حيث يتم التعبير عن الإرادة أو الموافقة كما هو الحال في مختلف العقود الأخرى إما بالتعبير الصريح أو الضمني و هذا ما تجدر إليه نص المادة 60 من القانون المدني الجزائري على أنه " التعبير عن الإرادة يكون باللفظ أو بالكتابة أو بالإشارة المتداولة عرفاً كما يكون باتخاذ موقف لا يدع أي شك في دلالاته على مقصود صاحبه و يجوز التعبير عن الإرادة ضمناً إذ لم ينص القانون أو يتفق الطرفان على أن يكون صريحاً"، فالتعبير الصريح سواء أكان على شكل اللفظ أي الكلام أو بالكتابة أو الإشارة يكون متعارف عليها و هذه الطريقة تكون إما مباشرة أي حسب اتفاق الطرفان المتعاقدان، إما التعبير الضمني فإذا كان المظهر الذي اتخذته ليس في ذاته موضوعاً للكشف عن الإرادة و لكنه من ذلك لا يمكن تفسيره دون أن يفترض وجود هذه الإرادة إذ يعتبر السكوت تعبيراً ضمناً للإرادة.⁶⁴

⁶³ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، نظرية الالتزام به على وجه عام - مصادر الالتزام، الطبعة 3، 2009، ص 182/183.

⁶⁴ علي فيلاي، الالتزامات النظرية العامة للعقد، موفم للنشر، الجزائر، الطبعة معدلة منقحة، 2008 ص 96، 97.

و بالرجوع إلى نص المادة 8 من قانون 90-11 المتعلق بعلاقات العمل نجد أن هذه المادة صريحة إذ تنص على ما يلي " تنشأ علاقة العمل بعقد كتابي أو غير كتابي و تكون هذه العلاقة على أي حال بمجرد العمل لحساب مستخدم ما و تنشأ عنها حقوق المعنيين و واجباتهم وفق ما يحدده التشريع و التنظيم و الاتفاقية الجماعية و عقد العمل "، و لكن باللجوء إلى نص المادة 8 من المرسوم التنفيذي 05-102 على أنه " تبدأ علاقة عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري ابتداء من إبرام عقد توظيف. " إذ يفهم من سياق هذه المادة على أن رضائية الأطراف لا تكفي بل على كل من المتعاقدين القيام بأول إجراء و هو كتابة عقد توظيف مكتوب حتى نقول عن هذا العقد بأنه عقد عمل بحري و يمكن أن يكون عقد التوظيف المبرم بين المستخدمين الملاحين و مجهز السفينة إما لمدة محددة أو لمدة غير محددة.⁶⁵ و هذا عكس ما جاء به قانون 90-11 المتعلق بعلاقات العمل. كما يفترض القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 18 أفريل 2006 الذي يحدد نموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين للنقل البحري والتجاري و القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 21 سبتمبر 2006 المحدد لنموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين للصيد البحري أن يكون النموذج متضمن إمضاء الأطراف وذلك باعتبار أن الإمضاء هو السبيل الوحيد في التعبير عن الإرادة. كما يستلزم لعقد العمل البحري أن يكون خالياً من أي عيب من عيوب الرضا و التي تشمل أربعة عيوب من بينها الغلط، و الإكراه، و الغبن، و الاستغلال، و التدليس، فالغلط هو وهم تلقائي يقوم في ذهن الشخص و يحمله على اعتقاد غير الواقع، أو يتصور له أمر على غير حقيقته إذ يدفع المتعاقد إلى التعاقد.⁶⁶

⁶⁵ المادة 9 من المرسوم التنفيذي 05-102.

⁶⁶ محفوظ لشعب، المبادئ العامة للقانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر، الطبعة الثالثة، 2006 ص

فالغلط الذي يعتد به هو الغلط الجوهرى المنصوص عليه فى القانون المدنى الجزائرى المادة 81 إذ أنه من المقرر قانوناً يجوز للمتعاقد الذى وقع فى غلط جوهرى وقت إبرام العقد و ذلك فى حالة اعتقاد البحار على أن المجهز من أهم الشخصيات الكبيرة و هذا الاعتقاد غير موجود أو العكس كاعتقاد المجهز على أن للبحار كفاءات أو مؤهلات تخص مهنته أن يطلب إبطال العقد و من المقرر أيضاً أنه يعتبر الغلط جوهرياً إذا وقع فى ذات الشخص المتعاقد أو فى صفة من صفاته وكانت تلك الصفة أو الذات السبب فى التعاقد معناه انتحال الشخصية.⁶⁷ و يجوز إبطال العقد فى حالة وجود تدليس و ذلك باستعمال وسائل احتيالية " إذا كانت الحيل التى لجأ إليها أحد المتعاقدين أو النائب عنه بلغت من الجسامة بحيث لولاها لما أبرم الطرف الثانى العقد، و يعتبر تدليساً السكوت عمداً على واقعة أو ملابسة إذا ثبت أن المدلس عليه ما كان ليبرم العقد لولا علم بتلك الواقعة أو هذه الملابسة" و هذا ما أوجبه نص المادة 86 من القانون المدنى الجزائرى. و عليه فالمشرع الجزائرى يشترط العقوبة بالحبس من شهرين 2 إلى ستة أشهر و بغرامة مالية من 10000 دج إلى 100000، كل ريان يساعد برضاه على انتحال ممارسة القيادة على متن سفينة، و تسلط نفس العقوبة على المجهز الشريك فى الانتحال.⁶⁸

كما تطرقت المادة 87 على أنه " لا يجوز إبطال العقد فى حالة صدور التدليس من غير المتعاقدين المجهز و البحارة ما لم يثبت أن المتعاقد الآخر كان يعلم أو من المفروض العلم."

⁶⁷ احمد لعور و نبيل صقر، القانون المدنى نصاً و تطبيقاً طبقاً لأحداث التعديلات بالقانون 07-05، دار الهدى، الجزائر،

2007، ص 97.

⁶⁸ المادة 523 من القانون البحرى الجزائرى.

أما فيما يتعلق بالإكراه فهو ضغط تتأثر به إدارة الفرد فيدفعه إلى إبرام عقد لا يرغب فيه و في الحقيقة ليست وسائل الإكراه هي التي تفسد الرضاء ، و إنما الرهبة و الخوف و عليه تنص المادة 88 من نفس القانون يجوز إبطال العقد للإكراه إذا تعاقد شخص تحت سلطان رهبة بينة بعثها المتعاقد الآخر في نفسه دون حق و لا يجوز إبطاله إلا إذا كان عالم أو من المفروض العلم بهذا الإكراه، و تعتبر الرهبة القائمة على البيئة إذا كانت مصدراً خطراً جسيماً محدقاً يهدد المتعاقد نفسه أو أحد أفراده و ذلك في النفس و الجسم أو الشرف ، المال .⁶⁹

كذلك المشرع الجزائري يشترط عقوبة على الذي يمارس الإكراه بالحبس من ستة أشهر إلى خمس سنوات و بغرامة مالية من 10000 دج إلى 50000 كل ريان أو ضابط أو كل مسؤول سام آخر يتعسف في سلطته أو يأمر أو يسمح بالتعسف في السلطة تجاه الشخص على متن السفينة، يعاقب بنفس العقوبة كل عضو من أعضاء الطاقم يهين عضواً آخر يعاقب طبقاً لأحكام قانون العقوبات كل ريان أو عضو من أعضاء الطاقم يستعمل العنف بدون أسباب شرعية أو يأمر باستعماله في ممارسة وظائفه أو بمناسبة ممارسته، و في الحالات المذكورة في الفقرتين السابقتين يمكن مضاعفة العقوبة إذا كان الضحية بحاراً جديداً أو نوتياً.⁷⁰

فيما يخص الغبن فهو يتمثل في عدم توازن الالتزامات المتفق عليها في العقد هذا ما تطرقت إليه المادة 90 معدلة بالقانون 05-10 إذا كانت التزامات أحد المتعاقدين متفاوتة كثيراً في النسبة مع ما حصل عليه هذا المتعاقد من فائدة بموجب العقد أو مع التزامات المتعاقد الآخر و يتبين أن المتعاقد المغبون لم يبرم العقد إلا لأن المتعاقد الآخر قد استغل فيه طيشاً بيناً أو هوى جامح جاز للقاضي بناء على طلب المتعاقد المغبون أن يبطل العقد أو ينقص التزامات هذا التعاقد و يجب أن يرفع الدعوى و ذلك خلال سنة من تاريخ العقد و إلا كانت

⁶⁹ علي فيلالي، الالتزامات، المرجع السابق، ص 186 .

⁷⁰ سخري بويكر، القانون البحري، مدعم باجتهادات قضائية المحكمة العليا، الجزائر، 2006 المادة 524، ص 80.

غير مقبولة و يجوز في عقود المعاوضة أن يتوقى الطرف الآخر دعوى الإبطال إذا عرض ما يراه القاضي كافياً لرفع الغبن أما الاستغلال فهو ذلك الغبن المصحوب بالجانب النفسي أي بمعنى أن الغبن يعتبر المظهر المادي و الاستغلال هو الجانب النفسي بالإضافة إلى الجانب المادي ألا و هو الغبن.⁷¹

أولاً: توافق إرادتين

التوافق هو اتجاه إرادتين إلى إحداث أثر قانوني معين⁷² أو بمفهوم آخر اقتران الإيجاب بالقبول لأنه من المقرر قانوناً أن العقد يتم بمجرد أن يتبادل الطرفان التعبير عن إرادتهما المطابقتين دون الإخلال بالنصوص القانونية و ذلك تطبيقاً لنص المادة 59 السالفة الذكر.

أ - عناصر توافق إرادتين :

- **الإيجاب :** هو ذلك العرض الذي يتقدم به الشخص ليعبر به عن إرادته في إبرام عقد معين.
 - **القبول:** فيقصد به ذلك التعبير عن الإرادة الصادرة ممن وجه إليه الإيجاب و المتضمن موافقته على الإيجاب الصادر إليه بكل عناصره و بطريقة صريحة و ضمنية.⁷³
- فبالنسبة لعقد العمل البحري المجهر يصدر عرض تقديم عمل للبحار وهذا الأخير في حالة قبوله لهذا العمل يعد قبولاً وموافقاً للإيجاب، وإذا عرض الطلب ولم يكن هناك قبول مطابق للإيجاب يسقط الإيجاب خلال تلك الفترة و إذا اتفق الطرفان على جميع المسائل الجوهرية في العقد و احتفظا بالمسائل التفصيلية يتفقان عليها فيما بعد و لم يشترط أن لا أثر للعقد عند عدم الاتفاق عليها اعتبر العقد منبرماً وإذا قام خلافاً على المسائل التي لم يتم الاتفاق عليها فإن المحكمة هي التي تقضي فيها و ذلك تطبيقاً لطبيعة المعاملات و الأحكام القانون و العرف و العدالة.⁷⁴

⁷¹ محفوظ لشعب، المبادئ العامة للقانون المدني، المرجع السابق، ص 184.

⁷² سليمان مرقص، الوافي في شرح القانون المدني، الالتزامات، مطبعة السلام، 1987، ص 171.

⁷³ امجد محمد منصور، النظرية العامة للالتزامات، مصادر الالتزام، دار الثقافة للنشر، و التوزيع، عمان، الطبعة الأولى، 2006، ص 68، 69 .

⁷⁴ المادة 64 من القانون المدني الجزائري.

ولكن فيما سبق ذكرنا أن عقد العمل البحري لا يكتفي الرضائية بل يجب أن يكون هناك عقد توظيف مكتوب حتى تنشأ علاقة عمل المستخدمين و هذا العقد يجب أن يتضمن بعض المعلومات أو البيانات و المنصوص عليها في المادة 11 من المرسوم التنفيذي السابق الذكر على ما يلي:

* اسم مجهز و عنوان شركته و موطنه

* تعريف المستخدمين

* الوظيفة الواجب القيام بها و تاريخ التوظيف و ذلك بالنسبة للعقود المحددة المدة أو غير المحددة و تاريخ * انتهاء المدة المحددة و فترة التجربة بالنسبة للعقود غير محددة المدة.
* الأجور و التعويضات .

ثانياً : شروط صحة التراضي في عقد العمل البحري

يشترط المشرع الجزائري في العقد اقتران إرادتين متطابقتين و هذا ما سبق و عرفناه لأجل إحداث أثر قانوني معين كما أن الرضا يجب أن يصدر صحيحاً و خالياً من أي عيب من عيوب الرضا أي أن العقد يستلزم اكتمال أهلية التعاقد و هي المسالة التي سوف أتعرض إليها بالتفصيل في هذا الجزء.

أ- الأهلية في عقد العمل البحري :

تستلزم الأهلية في عقد العمل البحري التمييز بين أهلية البحار و أهلية المجهز، و قبل التطرق إلى أهلية كلا الطرفين يجب أن نوضح معنى الأهلية بحيث تعتبر من أهم الأمور التي تهم النظام العام، إذ هي التي تحدد صلاحية الفرد في اكتساب الحقوق و تحمل الالتزامات، و صلاحية الفرد في مباشرة حقوقه بنفسه المادة 40 القانون المدني الجزائري، كما يقسم الفقه الأهلية إلى نوعين أهلية الوجوب تبدأ من ولادته و تنتهي حتى وفاته، أما أهلية الأداء هي التي تعطي قدرة للشخص على أن تصدر منه تصرفات قانونية صحيحة على وجه يعتد به شرعاً.⁷⁵

⁷⁵ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، المرجع السابق، ص 266

هذه الأخيرة هي محل دراستنا في عقد العمل البحري.

1) **أهلية البحار:** الأهلية الواجب توافرها في العقد كقاعدة عامة أهلية أداء كاملة و ذلك ما نصت عليه المادة 40 قانون المدني الجزائري كل شخص بلغ سن الرشد متمتعاً بكامل قواه العقلية و لم يحجر عليه يكون كامل الأهلية لمباشرة حقوقه المدنية، و سن الرشد 19 سنة كاملة.

و تجدر الإشارة إلى أن الأهلية المطلوبة في عقد العمل في التشريع الجزائري 16 سنة و ذلك طبقاً للمادة 15 من القانون 90-11 المتضمن علاقات العمل على أنه " لا يمكن في أي حال من الأحوال أن يخل العمل الأدنى للتوظيف عن 16 سنة، إلا في الحالات التي تدخل إطار عقود التمهين ، أما بالنسبة للسن الأدنى الواجب توافرها في البحار عند إبرام عقد العمل البحري هي 18 سنة كاملة مع تمتعه بكامل قواه العقلية و اللياقة البدنية و يكون مؤهلاً للقيام بمهمة البحار.⁷⁶

2) **أهلية المجهز:** يعتبر المجهز هو رب العمل المتعاقد مع البحار و المجهز قد يكون مالك السفينة أو بناء على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة⁷⁷، كما قد يكون المجهز شخص طبيعي أو معنوي فالأهلية المطلوبة في المجهز إذا كان شخص طبيعي 19 سنة حسب نص المادة 40 السالفة الذكر، أما إذا كان شخص معنوي أن يكون مكتسب الشخصية المعنوية و هذه الأهلية تحدد ضمن ما يخولها له القانون و التنظيمات و القوانين الأساسية و الداخلية.

⁷⁶ المادة 386 قانون البحري الجزائري

⁷⁷ عبد القادر العطير و باسم محمد ملحم، القانون البحري و الجوي، المرجع السابق ، ص 135 .

ثالثاً : عوارض الأهلية

اشتراط المشرع الجزائري حسب نص المادة 386 من القانون البحري على كل شخص يرغب في ممارسة مهنة البحار يجب أن تتوفر فيه الشروط التالية:

*أن يتمتع بالجنسية الجزائرية.

*بالغ الثمانية عشر من عمره.

*ذا لياقة بدنية.

*مؤهلاً للقيام بمهمة البحار.

و بالإضافة على تلك الشروط السالفة الذكر أن تكون الأهلية خالية من أي عارض من العوارض المتمثلة في الجنون ، العته، السفه، ذو الغفلة، و بالرجوع إلى المرسوم التنفيذي نص المادة 7 على أنه " يخضع المستخدمون الملاحون لسفن النقل البحري و التجاري و الصيد البحري في مجال طب العمل لمراقبة طبية دورية للتأكد من لياقتهم البدنية لممارسة مهنة البحار طبقاً للتشريع و التنظيم المعمول بهما و في حالة وجود عارض من هذه العوارض فالعقد يعتبر باطلاً بطلان مطلق.⁷⁸

الفرع الثاني :

المحل و السبب

فيما مضى تطرقت للركن الأول الذي يقوم به العقد ألا و هو التراضي و نتطرق لركنان التاليين المحل و السبب و تناولهما المشرع الجزائري في المواد التالية من 92 على 98.

أولاً: المحل

يقصد بمحل العقد (محل الالتزام) و هو الشيء الذي يلتزم المدين القيام به و هو ركن في الالتزام كما هو ركن في العقد ، فمحل الالتزام منصوص عليه في المادة 54 من القانون المدني الجزائري يكون إما بنقل حق عيني أو الامتناع عن عمل أو إعطاء شيء ما.

⁷⁸ لعربي بلحاج، النظرية العامة للعقد، المرجع السابق، ص 97.

أما محل العقد هو العملية القانونية التي يهدف على تحقيقها، إذ يخضع محل العقد لأحكام مغايرة لتلك التي يخضع لها محل الالتزام.⁷⁹

فبالنسبة لعقد العمل البحري محل العقد يختلف من البحار إلى المجهز، فالبحار يكون محله في العقد تأدية العمل المتفق عليه في العقد و المجهز هو الآخر بدفع الأجر، و محل عقد العمل البحري يجب أن يكون في عقد توظيف مكتوب.⁸⁰

لذا يشترط في محل العقد أن يكون موجوداً و ممكناً قبل نشوء الالتزام أو أثنائه حتى ينعقد العقد فإذا كان محل الالتزام مستحيلاً في ذاته كان العقد باطلاً بطلان مطلقاً، كما يجب أن يكون معيناً و هو أمر ضروري و طبيعي لوجود الالتزام فإذا لم يكن محل الالتزام معيناً بذاته، وجب أن يكون معيناً بنوعه أو مقداره و إلا كان العقد باطلاً و هناك شرط آخر أن يكون قابلاً للتعامل فيه و غير مخالف للنظام العام و الآداب العامة، فإذا التزم المتعاقد لسبب غير مشروع أو لسبب مخالف للنظام العام أو للآداب كان العقد باطلاً.⁸¹

ثانياً : السبب

يعرف السبب على أنه الهدف المباشر الذي يقصد الملتزم الوصول إليه من وراء التزامه و يعتبر الدافع و الباعث للتعاقد هذا نص عليه المشرع الجزائري في القانون المدني الجزائري في المادتين 97 و 98 فسبب التزام البحار في عقد العمل البحري هو الحصول على الأجر، أما فيما يخص المجهز فسببه معروف هو الحصول على العمل الذي التزم به البحار.

⁷⁹ محفوظ لشعب المبادئ العامة للقانون المدني الجديد، المرجع السابق ، ص 109.

⁸⁰ المادة 11 من المرسوم التنفيذي 05-102 الفقرة 3 و الفقرة 6 .

⁸¹ علي فيلالي، الالتزامات، المرجع السابق ، ص 219.

و من شروط السبب الواجب توافرها أن يكون السبب موجوداً و صحيحاً إذ يعتبر السبب المذكور في العقد هو السبب الحقيقي حتى يقوم الدليل على ما يخالف ذلك فإذا قام الدليل على صورية السبب فعلى من يدعي أن لالتزام سبب آخر مشروعاً أن يثبت ما يدعيه ، و أن يكون غير مخالف للنظام و الآداب العامة هذا ما أكدته نص المادة 97 من قانون المدني الجزائري على أنه " إذا التزم المتعاقد لسبب غير مشروع أو لسبب مخالف للنظام العام و الآداب العامة كان العقد باطلاً.⁸²

المطلب الثاني:

إثبات عقد العمل البحري

فيما سبق تطرقنا لتعريف عقد العمل البحري على أنه اتفاق يلتزم بموجبه شخص بالقيام بعمل على ظهر السفينة مقابل أجر تحت إشراف المجهز، إذ أن هذا العقد لا يقوم إلا بتوافر الأركان العامة للعقد و التي تتمثل في الرضا، و المحل و السبب، إلا أن هذا الأخير لا تكفي لقيامه إلا بإفراغه في قالب معين و يجب أن يتضمن هذا العقد على بعض البيانات المستلزمة في عقد توظيف. لذا سأحاول إلى استبيان الكتابة في عقد العمل البحري في الفرع الأول و خصصت الفرع الثاني لأهم البيانات الواجب توافرها في عقد توظيف.

⁸² علي سليمان، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر،

الطبعة 3 ، ص 75.

الفرع الأول :

الكتابة في عقد العمل البحري

اشتطرت بعض التشرلعات أن يكون عقد العمل البحري لا يثبت إلا بالكتابة فهذه الأخيرة تتمثل في مجموعة متسلسلة من الحروف أو الأوصاف أو أرقام أو رموز..... الخ، و الهدف من هذه العناصر هو التعبير عن شيء معين، فهذه المجموعة من الحروف أو الأرقام أو العلامات ذات دلالة، فهي تحمل معنى، و الكتابة تعتبر وسيلة للتعبير عن الإرادة، و قد تكون الكتابة رسمية أو عرفية.⁸³

فبالنسبة للقانون الجزائري فقد نص في المادة 8 من المرسوم التنفيذي للنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري على أنه تبدأ علاقة عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري ابتداء من إبرام عقد التوظيف المبرم بين المستخدمين الملاحين و مجهز السفينة إما لمدة محددة أو لمدة غير محددة.

إذ أن المشرع الجزائري فرض على المجهز الجزائري بأن يتولى إعداد عقود التوظيف و ذلك بالرجوع إلى نص المادة 428 من القانون البحري الجزائري يجب على المجهز إعداد عقود توظيف كتابية للبحار.

فبالنسبة للمشرع الأردني ميز بين عقود العمل البحري على السفن الصغيرة و عقود العمل على متن السفن الكبيرة، فإذا كانت حمولة السفينة 5 أطنان فأقل و تم إبرام عقد العمل البحري كتابة أو شفاهة دون إجراء شكلي فالعقد يثبت بكافة الوسائل و تطبق عليه القواعد العامة و قانون العمل.

⁸³ المادة 323 من القانون المدني الجزائري.

أما إذا كان يتعدى محمول السفينة 5 أطنان فبموجب المادة 132 الفقرة الأولى قانون التجارة البحرية كتابة بنود و شروط العقد في دفتر الطاقم و كذلك أن يتضمن العقد بصمة الأصبع أو التوقيع، و لهذا يتضح أن الكتابة في عقد العمل البحري للإثبات و ليس للانعقاد الهدف منها هو حماية البحار.⁸⁴

أما فيما يخص القانون الفرنسي فقد اعتبر الكتابة ركناً في عقد العمل البحري و إلا كان العقد باطلاً بطلان مطلق إذ تنص المادة 10 من قانون العمل البحري الفرنسي على أن عقد العمل البحري يجب أن يحرر بألفاظ واضحة و أن لا يترك أي مجال للشك بالنسبة للأطراف فيما يخص التزاماتهم و حقوقهم المتبادلة.

و النسخ المحررة في عقد العمل البحري يشترط القانون الفرنسي توقيع البحار و استلامه نسخة منه قبل إقلاعه و يبلغ المجهز في نفس الوقت إلى مفتشية العمل البحري لتسجيله و هذا ما أكدته المادة 9 قانون العمل البحري الفرنسي. بحيث أوردت المادة 10 الفقرة الأولى و المادة 11 من قانون العمل الفرنسي تعداداً لما أن يتضمنه عقد العمل البحري من بيانات و هي تاريخ التوظيف بالنسبة للعقود المحددة و غير المحددة، الوظيفة أو العمل المطلوب القيام به من طرف البحارة، و الأجر الذي يدفعه المجهز للحصول على العمل المتفق عليه.⁸⁵

أما التشريع المصري فقد اشترط الكتابة للإثبات و ليس لصحة العقد و ذلك حسب نص المادة 115 من قانون التجارة البحرية التي نصت على أنه " لا يثبت عقد العمل لبحري إلا بالكتابة و مع ذلك يجوز للبحار وحده إثباته بجميع طرق الإثبات إذ لاحظ المشرع أن الأمر قد يقتضي استخدام البحارة على وجه السرعة دون أن يكون هناك متسع من الوقت لتحرير العقد لذا يجوز للبحار إثباته بكافة الطرق و ذلك حماية لحقوقه لأن عقد العمل البحري فبالنسبة إلى رب العمل المجهز يكون تجارياً و إثباته يكون بكافة الوسائل أما بالنسبة إلى البحار فيعتبر العقد مدنياً و لا يثبت إلا بالقواعد العامة للإثبات.

⁸⁴ عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، المرجع السابق، ص 171، 170 .

⁸⁵ فليسي زهور، عقد العمل البحري المرجع السابق، ص 99، 98.

و تجدر الإشارة إلى أن عقد العمل البحري يجب أن يحزر من 3 نسخ تسلر إحداهما لرب العمل و تودع الثانية بالإدارة البحرية المختصة و تسلر الثالثة إلى البحار إلا إذا كان العقد مشتركاً فيحتفظ رب العمل بهذه النسخة الأخيرة و للبحار أن يحصل على مستخرج بما يخصه فيها من البيانات.

إذ يجب أن يتضمن العقد البيانات التالية: تاريخ و مكان انعقاده، مدة العقد واسم البحار و سنه و جنسيته، و نوع العمل، و أجرة البحار، و رقم و مكان إصدار الجواز البحري و الترخيص البحري، تاريخ السفر، الميناء الذي تبدأ فيه الرحلة و الميناء الذي تنتهي فيه إذا كان العقد بالرحلة.

إذا لم يتعرض المصري للجزاء في حالة تخلف أحد البيانات السالفة الذكر إلا أن تخلف هذه البيانات لا يؤدي إلى البطلان لأن الكتابة ليست لانعقاده و إنما للإثبات فقط.⁸⁶

الفرع الثاني:

مكونات عقد العمل البحري

مادام أن المشرع الجزائري اشترط الكتابة للإثبات في عقد العمل البحري و ذلك بموجب المرسوم التنفيذي 102-05 السالف الذكر إلا أنه نص كذلك على بعض البيانات الواجب توافرها في عقد توظيف و تتمثل في :

*اسم مجهز السفينة عنوان شركته و موطنه.

*تعريف المستخدمين.

*الوظيفة الواجب القيام بها على متن السفينة.

*تاريخ التوظيف بالنسبة للعقود ذات المدة المحددة و الغير محددة و تاريخ انتهاء العقد بالنسبة للعقود ذات المدة المحددة.

⁸⁶ إيمان الجميل، عقد العمل البحري، المرجع السابق، ص 17 .

و مدة فترة التجربة بالنسبة للعقود ذات المدة الغير محددة المنصوص عليها في الفرع الثاني تحت عنوان علاقة العمل من المرسوم التنفيذي 102-05 نص المادة 14 على أنه يخضع المستخدمون الملاحون الذين تم توظيفهم بموجب عقد توظيف لمدة غير محددة لفترة تجريبية باستثناء ملاحه الصيد البحري على السواحل يعبر عن الفترة التجريبية التي يخضع لها المستخدمون الملاحون بزمان الملاحه كما يأتي:

*3 أشهر من الملاحه الفعلية و بدون انقطاع بالنسبة للمستخدمين الملاحين المنفذين و مستخدمي المهارة.

*6 أشهر من الملاحه الفعلية و بدون انقطاع بالنسبة للمستخدمين الضباط.

كما يمكن لمجهز السفينة عقب الفترة التجريبية إما أن يثبت المستخدمين الملاحين و إما ينهي علاقة العمل التي تربطهما.

غير أنه يجب على مجهز السفينة أن يبلغ قرار التثبيت أو إنهاء علاقة عمل المستخدمين الملاحين غير المثبتين في منصب عملهم أن يلتمسوا الحصول على أي تعويض يرتبط بإنهاء علاقة عمل.⁸⁷

كما يجوز لمجهز السفينة أو المستخدمين الملاحين خلال الفترة التجريبية أن يضعوا حداً لعلاقة العمل لا تتجاوز 15 يوماً عن طريق تقديم إشعار مسبق و هذا ما أكدت عليه المادة 17 من المرسوم التنفيذي ، إذ يحتوي كذلك عقد توظيف على الأجور و التعويضات المرتبطة به عند الاقتضاء و في حالة الأجر حسب نظام الحصة، حساب الدخل الواجب توزيعه و كذلك حصة المستخدمين الملاحين المعنيين في حالة مستخدمي ملاحين الصيادين.

⁸⁷ المادة 16 من المرسوم التنفيذي 102 - 05 .

و لكن نماذج عقود توظيف المستخدمين الملاحين لنقل البحري و التجاري و الصيد البحري تكون محددة بقرار مشترك بين المكلفين بالبحرية التجارية و العمل بقرار مشترك بين الوزراء المكلفين بالبحرية التجارية والصيد البحري و العمل بالنسبة للمستخدمين الملاحين الصيادين.⁸⁸

الفصل الثاني :

الآثار المترتبة عن عقد العمل البحري

بما أن عقد العمل البحري عقد رضائي و ملزم لجانبين، فإنه يترتب في ذمة كل من طرفي العقد البحارة و المجهز التزامات معينة فبالنسبة للبحارة يجب أن يلتزم بما طلب منه بموجب عقد العمل إما المجهز إذ يلتزم بما تعهد به تجاه البحار للحصول على العمل المتفق عليه في العقد.

و لكن في بعض الحالات قد ينشأ عن عقد العمل البحري مسؤوليات تقع على عاتق طرفي العقد و هذه الأخيرة تختلف من البحارة إلى المجهز، فالبحارة تقع على عاتقه المسؤوليات التالية مدنية، تأديبية، جنائية، أما المجهز فتقع على عاتقه مسؤوليتين مدنية و جنائية. و علماً أن عقد العمل البحري يكون إبرامه على أساس الرحلة أو لرحلات معينة إلا أنه قد تعترضه بعض المشاكل تمنع من تنفيذ العقد و تؤدي إلى انقضائه.

و عليه سنقسم هذا الفصل إلى مبحثين: نخصص المبحث الأول للالتزامات و المسؤوليات الناشئة عن عقد العمل البحري، و في المبحث الثاني نتحدث عن عوارض تنفيذ عقد العمل البحري أو بمفهوم آخر انقضاء عقد العمل البحري.

⁸⁸ المادة 12 من المرسوم التنفيذي 05-102.

المبحث الأول :

الالتزامات و المسؤوليات الناشئة عن عقد العمل البحري

كما سبقنا القول بأن عقد العمل البحري اتفاق يلتزم بمقتضاه شخص الملاح بأداء عمل معين على ظهر السفينة مقابل أجر يتعهد به المجهز و مادام أن عقد العمل البحري من العقود الملزمة لجانبين إلا أنه قد يفرض التزامات على طرفي العقد و تلك الالتزامات تكون مقيدة في العقد إما في حالة الإخلال بأحد الالتزامات من قبل الأطراف تترتب حينئذ مسؤوليات على عاتقهم لذا ارتأينا إلى تقسيم المبحث إلى مطلبين.

المطلب الأول : التزامات طرفي عقد العمل البحري.

المطلب الثاني: المسؤوليات الناشئة عن عقد العمل البحري.

المطلب الأول :

التزامات طرفي عقد العمل البحري

عقد العمل البحري ملزم لجانبين إذ يفرض على عاتق طرفيه التزامات متبادلة بين البحار و المجهز و هذا ما سنحاول دراسته في هذا المطلب.

الفرع الأول :

التزامات البحار

يقع على عاتق البحار طبقاً لأحكام عقد العمل البحري التزامات أساسية نص عليها القانون البحري تحت عنوان التزامات رجال البحر في القسم الأول من الفصل الثاني و المتمثلة في أداء العمل المتفق عليه و طاعة أوامر رؤسائه و العمل على الإنقاذ في حالة الخطر و عدم استغلال السفينة.¹ و هذا ما سنتعرض له في هذا الفرع.

¹ المادة 415، من القانون البحري الجزائري.

أولاً : الالتزام بأداء العمل المتفق عليه

نصت المادة 416 من القانون البحري الجزائري على أنه " يجب على البحار أن يقوم بعمله طبقاً للشروط المحددة في القوانين و الأنظمة الجاري بها العمل و كذلك وفقاً للأعراف غير أن الريان يستطيع في حالة الاستعجال إعطاء الأمر للبحار للقيام بعمل غير العمل المخصص له و في هذه الحالة يحتفظ البحار بحقه في الأجور إلا إذا كانت المهام التي مارسها بالفعل تفوق عمله"

و عليه فالبحارة يجب أن يلتزم بأن يؤدي العمل المتفق عليه في العقد و بالكيفية المحددة فيه و يتعين عليه أن يباشر العمل بنفسه دون أن يتعين نائب ينوب عنه في القيام بذلك العمل المطلوب منه لأن عمل البحارة هو المحل الأساسي لعقد العمل البحري و التزامه بالقيام بهذا العمل و هو التزام ببذل عناية معناه عناية الشخص المعتاد و المقصود بها عناية البحار المعتاد.²

كما يجب على البحار الدائمين أو التابعين للاحتياط :

- أن يكونوا خلال 24 ساعة من التبليغ تحت تصرف سفينتهم المجهزة استعداد لكل إبحار
- أن يقبلوا العمل على متن أي سفينة تابعة للتجهيز و ذلك حسب أهليتهم أو رتبهم
- أن يمارسوا عند الاقتضاء في البر أو على متن السفن التي نزع تجهيزها الاستخدامات المطابقة ل تصنيفهم المهني بين فترات الإبحار
- أن يخبروا التجهيز في 72 ساعة عن أي مرض أو جرح أصابهم عندما كانوا في البر حيث يرسلون له في أقرب وقت الأوراق تثبت حالتهم الصحية.³

² محمد الفريد العريني و محمد السيد الفقي، القانون البحري و الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2010، ص 257 .

³ المادة 417 من القانون البحري الجزائري.

كما تنص المادة 4 من المرسوم التنفيذي 102-05 على أنه " يجب أن يؤدي المستخدمون الملاحون لسفن النقل البحري و التجاري و الصيد البحري عملهم وفقاً للشروط التي تحددها القوانين و التنظيمات المعمول بها و حسب الأعراف البحرية الوطنية و الدولية غير أنه يمكن ريان السفينة أن يأمر مستخدميه الملاحين في حالة طارئة أو ضرورة خدمة قصوى بأداء عمل غير العمل المخصص له ". و لا سيما أن المشرع الجزائري اشترط في عقد العمل البحري إفراغه في قالب رسمي و ذلك بتحديد الوظيفة الواجب القيام بها على متن السفينة في عقد توظيف مكتوب ⁴.

و عليه إذ يستلزم تحديد مضمون العمل الذي التزم به كل بحار على سفينة و ذلك سواء كان تعيينه من قبل المجهز أو بواسطة الريان و يجب ذكر العمل في وثيقة عقد العمل البحري مع بيانه في دفتر البحارة. إذ يترتب على ذلك وجوب إثبات ارتكاب البحار لخطأ يتمثل في عدم بدل العناية الواجبة عند تأدية عمله إذ ما أراد إثارة مسؤوليته ، لأن العلاقة التي تربط المجهز بالبحارة علاقة تبعية مما قد ينجز عنها وجوب التزام البحار على الوجه المطلوب إلا أن في بعض الأحيان قد يقوم بعمل آخر دون العمل المتفق عليه في العقد و ذلك بطلب من أحد رؤسائه و على رأسهم الريان و تكون تلك التعليمات عند الضرورة فمثلاً في حالة تعرض السفينة لخطر أو في حالة وفاة أو مرض أحد البحارة فيجوز تكليف البحار بالقيام بعمل آخر دون ذلك العمل المتفق عليه في العقد. لذا يصبح نطاق عمل البحار غير محدود في بعض الأحوال و تبقى للبحار كل الحقوق المكتسبة له من خلال تعاقدته على القيام بالعمل الأصلي. ⁵

و تنص المادة 418 من القانون البحري الجزائري في حالة ما تبين خلال الرحلة البحرية عدم توفر الأهلية المطلوبة من البحار للقيام بالعمل الذي خصص له، فإنه يجوز إلزامه للقيام بأي عمل آخر يرى الريان أن يعهد به إليه.

⁴ المادة 8 و 11 من المرسوم التنفيذي 102-05.

⁵ هاني دويدار، القانون البحري، دار النهضة العربية، بيروت، في ضوء القانون اللبناني و الاتفاقيات الدولية، 1995، ص

في هذه الحالة يتقاضى البحار أجرته حسب الأجر المطابق لعمله الجديد. و في حالة عدم القدرة على العمل على متن السفينة إثر حادث أو حالة سيئة لصحة البحار، فإن أجور هذا الأخير لا يمكن تخفيضها خلال مدة الرحلة المعينة. و يشمل عمل البحارة على متن السفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري نوعين من الخدمة : الخدمة في البحر و الخدمة في الميناء، إذ أن الخدمة في البحر تكون خدمة دائمة. باستثناء الصيد البحري على السواحل، بحيث يوزع المستخدمون الملاحون المبحرون على سفن النقل البحري و التجاري و الصيد في عرض البحر و الصيد الكبير إلى نوبات بالنسبة للمستخدمين على السطح و المكناات و إلى فرق بالنسبة لمستخدمي الخدمة العامة. و 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.

و هذه الخدمة تطبق على السفينة التي تكون راسية في الفرضة و يكون مكوثها أقل من 24 ساعة في موانئ التوقف، و في حالة السفينة التي يفوق مكوثها أكثر من 24 ساعة تنتهي الخدمة في البحر خلال 4 ساعات على الأكثر في فترة المكوث و تستأنف هذه الأخيرة قبل 4 ساعات من إبحارها.⁶

أما الخدمة في الميناء تكمن في المساعدة في العمليات التجارية للسفينة و أشغال صيانتها و مختلف مهمات الخدمة العامة أثناء مكوث السفينة في الميناء و كذلك جميع المهمات، باستثناء الصيد البحري على السواحل، كما تختلف مدة العمل على متن سفن النقل البحري و التجاري عن الصيد البحري، فالسفن النقل البحري و التجاري يمكن أن تنظم الخدمة على متن السفن المذكورة في المادة 23 بواقع النونية ملاحدة واحدة على السطح أو على الماكينات شريطة الامتثال في كل فترة 24 للشروط التالية:

⁶ المادة 18 و 19 و 21 من المرسوم التنفيذي 102-05.

- يجب أن لا تتجاوز المدة الكلية للعمل الفعلي 8 ساعات
- يجب ألا تفوق الخدمة على متن السفينة خلال 8 ساعات هذه، 6 ساعات متتالية على السطح و أكثر من 5 ساعات متتالية على الماكينات
- يجب أن يستفيد المستخدمون الملاحون من راحة لا تقل عن 6 ساعات متواصلة.⁷
- كما أوجبت المادة على 30 من المرسوم التنفيذي 05-102 على الضابط و الملاح اللذان يقومان بالنوبة أن يستفيد 10 ساعات من الراحة على الأقل خلال كل فترة 24 ساعة من الخدمة. و يمكن أن توزع ساعات الراحة هذه إلى فترتين على أن تبلغ أحدهما 6 ساعات متتالية على الأقل.

أما بالنسبة لمدة العمل على متن سفن الصيد البحري إذ تنظم الخدمة خلال مدة الخروج في البحر إلى نوبتين على الأقل و يمنح المستخدمون الملاحون الصيادون عقد مدة الخروج في البحر تفوق 6 أيام و 24 ساعة من الراحة الفعلية،و لا يمكن أن تمتد فترة العمل لأكثر من 8 ساعات إلا إذا تعلق الأمر بتفرغ السمك في الميناء أو في الفرضة.⁸

ثانياً : الالتزام بطاعة أوامر رؤسائه

هذا الالتزام يستند إلى التبعية القانونية التي يتميز بها عقد العمل البحري لذا يترتب على تبعية البحار للمجهز وجوب قيامه بالعمل المتفق عليه في العقد و يكون تحت إشراف الريان و رؤسائه لذلك يتعين على البحار إطاعة الأوامر الصادرة إليه منهم و احترامهم، إلا أن هناك حدود يجب أن لا تتعارض مع الأحكام العامة لعقد عمله، فهذه التبعية تستلزم أن يأتمر البحار بأوامر المجهز و ذلك أن يكن حسن السير و السلوك.⁹

⁷ المادة 22 و 23 من المرسوم التنفيذي 05 - 102 .

⁸ المادة 39 و 40 و 41 المرسوم نفسه.

⁹ هاني دويدار، القانون البحري، ص 153.

و هذا ما نصت عليه المادة 465 من القانون البحري على أنه يجب على أفراد الطاقم أن يحترموا رؤسائهم و يثقوا بهم و أن يمثلوا لتعليماتهم و أن يراعوا بدقة أنظمة الخدمة على متن السفينة، و لكن المشرع الجزائري يشترط تنفيذ البحار أوامر رؤسائه كقاعدة عامة إلا أن يرد استثناء عنها لا يستجيب لأوامره في حالة إذا كانت تلك الأوامر مخالفة للنظام و الآداب العامة أو كان في إطاعة أوامره ما يعرض البحار إلى الخطر.¹⁰

إذ تنص المادتين 57 و 58 على أن النظام الداخلي و انضباط المستخدمين الملاحين يخضع لأحكام الأمر 76-80 المؤرخ في 28 أكتوبر 1976 و إلى قانون 90-11 المتعلق بعلاقات العمل. كما يجب أن تكون وثيقة النظام الداخلي للمستخدمين الملاحين مكتوبة باللغة العربية أو الأجنبية مما يسهل قراءتها و تسلم تلك الوثيقة لكل بحار و تعلق في الأماكن التي يسهل الوصول إليها.

ثالثاً : الالتزام بالإنقاذ في حالة الخطر

كقاعدة عامة لا يفرض على البحار أن يقوم بتأدية عمل آخر غير مذكور في العقد أو المتفق عليه و لكن استثناء عن القاعدة يلتزم دون شرط أن يقوم بعمل آخر حينما تتعرض السفينة للخطر بالعمل على إنقاذها و إنقاذ ركابها أو البضاعة المشحونة عليها. و هذا ما أوجبه المادة 420 من القانون البحري يتعين على البحار القيام بجميع الأعمال الإضافية التي أمر بها الربان في الظروف القوة القاهرة أو تلك التي تصبح فيها سلامة السفينة و الأشخاص المبحرين أو الشحنة في خطر، أو في ظرف يكون فيه للربان وحده حق تقديرها، و يجب أيضاً على البحار أن يشارك في عملية الإنقاذ الفن الأخرى أو الأشخاص المعرضين للخطر أو المشرفين على الغرق. إن الالتزام بالإنقاذ في حالة الخطر يعتبر التزام قانوني يفرض تلقائي

¹⁰ المادة 465 و 466 من القانون البحري الجزائري.

على البحار دون انتظار تكليف له بذلك حتى لا يبقى واقفاً وقت المحنة متفرجاً غير مكترث وكان أمر لا يعنيه إلا أن هذا العمل الإضافي يكون بمقابل مكافأة مالية وذلك تشجيعاً له على القيام بذلك العمل. إذ على البحار يكون مخير بين إنقاذ الركاب وأمتعتهم أو البضاعة المشحونة في السفينة وبين إنقاذ أحد أفراد الطاقم البحري و لكن يكون على البحار إنقاذ الأرواح البشرية أو لا.¹¹

نص المشرع الجزائري على كل إسعاف مثمر يترتب عليه أداء مكافأة عادلة. و إذا كانت عملية الإنقاذ دون جدوى فلا تدفع المكافأة هذا ما أكدت عليه نص المادة 337 من القانون البحري الجزائري.

رابعاً : الالتزام بعدم استغلال السفينة

نص صراحة المشرع الجزائري في المادة 415 من القانون البحري الجزائري على أن لا يقوم البحار بنشاطات أخرى ذات ربح، كما يحق له أن يحمل معه مواد غذائية أو أدوات للاستعمال الشخصي و يمنع عليه حيازة السلع و الأدوات المخصصة للبيع و لو كانت لاستعماله الشخصي أو لحسابه و ذلك بدون رخصة من المجهز و من شأنها تهديد سلامة السفينة و الأشخاص الموجودين على متنها أو لشحنها و كذلك الأشياء التي تخضع حيازتها و نقلها على السفينة لأحكام مقيدة من طرف السلطات الجزائرية أو السلطات البلدان التي تتوقف فيها السفينة.

¹¹ محمد الفريد العريني و محمد السيد الفقي، القانون البحري و الجوي، المرجع السابق، ص 258 .

كما تنص المادة 424 من القانون البحري الجزائري على أن يصرح البحار في أي وقت للربان عن الأشياء أو المواد الاستهلاكية التي تكون في حسابه و بحوزته و كل تصريح كاذب يكون مسؤولاً شخصياً عن جميع الأضرار أو الغرامات أو العقوبات الجنائية التي تتحملها السفينة من جراء ذلك و هذا طبقاً لنص 425 من القانون البحري الجزائري و لكن إذا أخذ البحار إذن من المجهز بشحن بضاعة خاصة به على ظهر السفينة فإنه يجوز له الشحن ولا يفترض القانون شكل معين في الإذن المأخوذ و لكن الأهم هو صدور الإذن.

إن السبب الوحيد لتواجد البحارة على متن السفينة هو كونه مستخدماً من جانب المجهز أو ممثله لتأدية العمل المتفق عليه في العقد إذ لا يجوز للبحار أن يستغل فرصة تواجده على السفينة لتحقيق مصلحة شخصية لنفسه. هذا ما قضت به المادة 118 من قانون التجارة البحرية المصري على أنه "ليس للربان و لا الملاح أن يشحنا في السفينة أية بضاعة لحسابهما الخاص إلا بإذن من مجهزها".¹²

خامساً : الالتزام بالمحافظة على السفينة و تجهيزاتها

يتعين على البحار أن يحافظ على السفينة و تجهيزاتها¹³ إذ يكون البحار حريصاً على المحافظة على وسائل و الآلات التي تكون تحت تصرفه و هذا ما تؤكد نص المادة 421 من القانون البحري يجب على البحار الاعتناء بالآلات و الأدوات و الوسائل الأخرى التي وضعت تحت تصرفه من طرف المجهز و السهر على حفظها. و في حالة فقدانها أو إلحاق الضرر بها أو إتلافها بخطأ البحار. يتعين على هذا الأخير تعويض الضرر للمجهز.

¹² إيمان الجميل، عقد العمل البحري، المرجع السابق، ص 25.

¹³ المادة 415 فقرة ج من القانون البحري الجزائري.

إذ يجب على البحار أن يقوم خارج أوقات عمله و بدون أن يتقاضى أجراً إضافياً بترتيب حجرته و ملحقاته و أمتعة نومه و عند الاقتضاء أدوات المطبخ. إلا أن صيانة الأماكن تجري بالميناء خلال أوقات العمل العادية.¹⁴

سادساً : الالتزام بالمحافظة على السر المهني

إن علاقة عقد العمل البحري يفترض فيها أن تقوم على أساس الثقة المتبادلة بين البحارة و المجهز و يقصد بالسر المهني كل المعلومات أو الأسرار المهنية التي تتصل بميدان العمل و التي لو ذاع خبرها تزعزعت الثقة¹⁵ ، حيث نص المشرع على السر المهني في قانون 11-90 في المادة السابعة الفقرة 8 على أن لا يفشوا المعلومات المهنية المتعلقة بالتقنيات و التكنولوجيا و أساليب الصنع و طرق التنظيم و بصفة عامة أن لا يكشفوا مضمون الوثائق الداخلية الخاصة بالهيئة المستخدمة إلا إذا فرضها القانون أو طلبتها سلطاتهم السلمية. فعلى البحارة الالتزام بالسر المهني، و المحافظة على شرف و سمعة الراية الجزائرية و أن يكون أهلاً لتمثيل الشهرة الحسنة للبحار و المحافظة عليها. و ذلك طبقاً لنص المادة 415 من القانون البحري الجزائري.

الفرع الثاني :

التزامات المجهز

كما للبحار من التزامات و واجبات تقع على عاتقه فله أيضاً حقوق لا بد أن يتمتع بها و هذه الحقوق تمثل التزامات المجهز تجاه البحار إذ يلتزم أساساً بأن يدفع له الأجر المتفق عليه كما يلتزم أيضاً بإيوائه و تغذيته و علاجه و إعادته إلى الوطن كما هناك للمجهز التزام آخر ألا و هو إعداد عقود التوظيف هذا ما أوضحتها المادة 428 شملت كل الالتزامات التي تقع على المجهز و هذا ما سنتطرق إليه.

¹⁴ المادة 422 من القانون البحري الجزائري.

¹⁵ بشير هدي، الوجيز في شرح قانون العمل، المرجع السابق، ص 84.

أولاً : الالتزام بدفع الأجرة

يعتبر الالتزام بدفع الأجر هو الالتزام الأساسي الذي يقع على عاتق المجهز و ذلك وفقاً لعقد العمل البحري، إذ أن هناك بعض التشريعات على وضع حد أدنى لأجر الملاحين و ذلك حماية لهم باعتبارهم الطرف الأضعف في العقد.¹⁶

و عموماً فإن العلاقة بين عنصر الأجر و عنصر العمل في عقد العمل البحري علاقة تكاملية و شرطية إذ أن تنفيذ العمل يستلزم بالضرورة إلى دفع أجر معين و أن استحقاق الأجر لا يتم إلا بعد أن ينفذ العمل كقاعدة عامة.¹⁷

فالمشرع الجزائري لم يتطرق مباشرة في القانون البحري على التزام المجهز بدفع الأجرة للبحار إلا أنه يفهم من سياق المادة 428 على أنه يتعين على المجهز أن يقوم بالتزاماته نحو البحارة طبقاً للأحكام القانونية و النظامية الجاري بها العمل و الأعراف معناه أن المجهز ملتزم بما اتفق عليه في عقد العمل البحري و مادام أن هذا العقد يستوجب كتابة عقد توظيف بين البحارة و المجهز و احتوائه على بعض البيانات الأساسية و التي من بينها الأجور و التعويضات المرتبطة به عند الاقتضاء و في حالة الأجر حسب نظام الحصة، حساب الدخل الواجب توزيعه و كذلك حصة المستخدمين الملاحين المعنيين في حالة مستخدمي ملاحين صيادين.¹⁸

¹⁶ طالب حسن موسى، القانون البحري المرجع السابق، ص 117.

¹⁷ بشير هدي، الوجيز في شرح القانون البحري، المرجع السابق، ص 59.

¹⁸ المادة 11 من المرسوم التنفيذي 05 - 102 .

كما أن المرسوم التنفيذي 05-102 تحدث عن عنصر الأجر في الفصل الثاني تحت عنوان علاقة العمل في الفرع الرابع أجر المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري و التجاري و الصيد البحري. إلا أن الأصل العام لتحديد الأجر أنه متروك لإرادة الطرفين و يستحق البحار الأجر حتى آخر يوم عمل له في السفينة، و قد يكون أجر الملاح ثابتاً بحسب اليوم و الشهر أو بالرحلة و قد يكون بحصة في أجرة السفينة أو الأرباح على أن تحديد الأجر على هذا لا يكون إلا في ملاحه الصيد و إذا حدد الأجر بحصة في أجرة السفينة أو في الأرباح فيجب أن يحدد العقد المصاريف و التكاليف التي تخصم من الربح القائم للحصول على الربح الصافي.

أ- تغيير ظروف الرحلة البحرية و أثره على الأجر المعين بالرحلة:

هناك بعض الظروف تطرأ في تغيير الرحلة البحرية إذ تأثر على الأجر المستحق للبحار المعين بالرحلة و من بين هذه الظروف تأجيل الرحلة بفعل المجهز أو الريان أو وفاة البحار أو إلغاء الرحلة و تقصيرها أو إطالتها أو فقد السفينة.

ففي حالة الإطالة أو التأجيل بفعل المجهز أو الريان كان يأمر المجهز الريان بالمرور على مسار لم يكن مدرج في خط السير المرسوم في البداية فيزداد الأجر على قدر الإطالة، و إذا كانت بسبب خطأ من الريان فلا يستحق الريان أي زيادة في الأجر خلال تلك الفترة الممتدة. أما في حالة وفاة البحارة أثناء السفر و كان معيناً بالرحلة للذهاب فقط، التزم المجهز بأداء الأجر كاملاً، أما إذا كان معيناً للذهاب و الإياب معاً التزم المجهز بأداء نصف الأجر إذا توفي أثناء الذهاب أو في ميناء الوصول و بأداء كامل الأجر إذا توفي أثناء الإياب، و يلتزم كذلك المجهز بنفقات دفن البحار في بلده أياً كانت الأسباب في وفاته . أما في حالة تقصير الرحلة أو فقد السفينة على المجهز دفع الأجرة كاملة للبحار.¹⁹

¹⁹ مصطفى كمال طه، القانون البحري الجزائري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2002 ص 218 .

ب- مكان و زمان الوفاء بالأجر:

على العموم يلتزم المجهز بدفع الأجر للبحارة في الزمان و المكان المتفق عليه في العقد و لكن في حالة عدم الاتفاق يرجع ما يقضي به العرف البحري إذ يجب على المستخدم دفع الأجر لكل عامل بانتظام عند حلول أجل استحقاقه²⁰

و تنص المادة 47 من المرسوم التنفيذي 05-102 يتقاضى المستخدمون الملاحون مقابل عملهم إما أجراً قاعدياً هو الأجر الأساسي الناجم عن التصنيف المهني في الهيئة المستخدمة و التعويضات المدفوعة بحكم ظروف عمل خاصة، لاسيما العمل الليلي و علاوة المنطقة. أما فيما يخص العلاوات المرتبطة بإنتاجية العمل و نتائجه و يفهم من عبارة الدخل يتناسب مع نتائج عمل الأجرة حسب المردود، لاسيما العمل بالالتزام أو القطعة أو العمل بالحصّة أو حسب رقم الأعمال كما يتعين على مجهز السفينة ضبط إجراءات بسيطة و سريعة و مأمونة ترمي إلى منح تسهيلات في الحالات التالية:

تمكين ذوي الحقوق المستخدمين الملاحين البحريين الذين يقومون بملاحة غير محدودة من الاستفادة من تسبيقات من أجورهم و ذلك بطلب من المستخدمين الملاحين و في حالة الضرورة المرتبطة بتنظيم العمل.²¹

ج- حماية أجر الملاح :

يتميز أجر الملاح بحماية خاصة لأن الأجر يعتبر المصدر الرئيسي الذي يتعيش منه البحار و عائلته، و هذه الحماية تتمثل في 3 أنواع :

²⁰ كمال حمدي، عقد العمل البحري، المرجع السابق، ص 112 .

²¹ مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص 153 .

1. حماية أجر الملاح من الملاح نفسه :

إن أجر البحار هو أساس معيشتة على هذا الأساس أولاه القانون بالحماية الكافية حيث ألزم رب العمل بدفع الأجر عند حلول أجلها و تحديدها مسبقاً في عقد التوظيف كيف ما كانت طبيعة هذا الأجر سواء كان ثابتاً أو حصة، و من جهة أخرى منع المشرع البحار من التنازل عنه و اعتبره تصرف باطل حتى و لو كان هذا التنازل برضاه خصوصاً إذا كان هذا الأجر هو الدخل الوحيد للعائلة وهذا ما أكدته نص المادة 172 من قانون 75-31 المتضمن الشروط العامة لعلاقات العمل في القطاع الخاص و الذي ألغي بالقانون رقم 90-11 " يعد باطلاً و عديم المفعول كل تنازل عن العامل عن كل أجره أو جزء منه" ²²

تتمثل هذه الحماية في وضع القيود على تسليف البحار أثناء السفر، كي لا ينفق البحار أجرته كلها عندما تمر السفينة بموانئ متعددة، فيجب تدوين السلفة في دفتر البحارة إذا تقاضها البحار قبل بدء السفر و تدوينها في دفتر اليومية إذا تقاضها أثناء السفر، و يجب توقيعه أو أخذ بصمة أصبعه على كل سلفة يتقاضها، و كل سلفة لا تحتوي على الشروط فلا يعتد بها، إذ يجوز للملاح تفويض زوجته و فروعه و أصوله دون غيرهم بقبض سلفة البحار إذ لا تعاد السلفة إلى مجهز السفينة إلا إذا وقع فسخ العقد بفعل الملاح و لا تعفى إعادتها من العقوبات التأديبية و التعويض عن العطل و الضرر.

2. حماية أجر الملاح من دائنيه :

حيث أوجبت المادة 90 من قانون 90-11 على أنه " لا يمكن الاعتراض على الأجر المترتبة على المستخدم كما لا يمكن حجزها أو اقتطاعها مهما كان السبب حتى لا يتضرر العمال الذين يستحقونها "

²² جرموني زهرة، النظام القانوني لعقد العمل البحري، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون البحري . جامعة وهران،

و الأصل العام لا يجوز الحجز على أجرة البحار إلا في الحالات التالية و ذلك لغاية ربع الأجرة إذا كان الحجز بسبب دين للدولة، أو سبب ديون ناشئة عن تقديم الغذاء أو الملابس أو السكن، كما قد يكون السبب دين المجهز ناتج من جراء دفع غير واجب الأداء، أو بسبب دين ناتج بموجب قرار قضائي مبرم ، إذ لا يجوز الحجز على أجرته لدين غير الديون المذكورة .

3. حماية أجر الملاح من دائني المجهز :

تشمل هذه الحماية في ضوء القانوني البحري الجزائري عن أجرة البحارة من الحقوق الممتازة و يمكن استخلاص هذا الامتياز من خلال ما يلي:

-نص المشرع الجزائري في المادة 73 الفقرة الأولى على أنه تعتبر الديون المضمونة بامتياز بحري على السفينة:

أ- الأجور و المبالغ الأخرى الواجبة الأداء لربان السفينة و رجال السفينة بناء على عقد استخدامهم على متنها.

-يقتضي هذا الالتزام بمرور سنة و ذلك من مدة نشوء الدين المضمون المادة 84 القانون البحري الجزائري.

-لا يجوز للمجهز التمسك بنظام المسؤولية المحدودة تجاه أجور البحارة المترتبة في ذمته، و هذا ما نصت عليه 94 القانون البحري الفقرة ب/ت.²³

ثانياً : الالتزام بالإيواء و الغذاء

تنص المادة 428 يتعين على المجهز أن يشحن أو يكمل كمية كافية و جيدة من المؤن و المشروبات و الأدوية إذ يلتزم المجهز أثناء السفر بغذاء البحار و إقامته في السفينة دون مقابل و ذلك وفقاً للقوانين و القرارات الخاصة و هذا الالتزام تفرضه طبيعة العمل البحري الذي يؤدي في الغالب على متن السفينة في عرض البحر.²⁴

²³ طالب حسن موسى، القانون البحري، المرجع السابق ص 118، 119 .

²⁴ مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 220 .

تنص المادة 439 من القانون البحري على أنه يتعين على المجهز أن يضع تحت تصرف البحارة على متن السفينة مساكن مهيأة على شكل مناسب و ذات تهوية و إضاءة و تدفئة و ذلك بنسبة عدد الساكنين و هي مخصصة لاستعمالهم فقط.

كما يجب على المجهز تقديم وسادة و غطاءين من الصوف و البياض الكامل للسريـر و منشفتين إحداهما للحمام و ناموسية إذا كانت السفينة تمر بمناطق استوائية مجاناً و لكل واحد من أفراد الطاقم.²⁵ على أنه كل واحد من أفراد الطاقم²⁶ مسؤولاً عن تلك الأشياء المسلمة له من قبل المجهز و ذلك في حالة تلفها أو فقدانها إذ أن الإيواء يعتبر أجراً عينياً يستحقه البحار حتى و لو لم يكن منصوص عليه في العقد بحيث لا يمكن للبحار تأمين الغذاء والإيواء لنفسه.

كما يجب أن يهيأ و يجهز كل حجرة و مكان نوم على شكل حسن الأثاث و أن تؤمن للساكنين رفاهية معقولة، و يجب أن تكون تحت تصرف كل فرد من أفراد الطاقم خزانة و درج مزودان بإقفال لحفظ أمتعتهم. و ذلك طبقاً لنص المادة 439 من نفس القانون.

و تنص المادة الوالية على أنه يجب أن توزع الأسرة بقدر الإمكان بحيث يتم فصل الخدمات الربعية للسفينة و تفادي اقتسام عامل بالنهار، نفس الحجرة مع من يليه في الخدمة الربعية إذ يجب على المجهز أخذ الحيطة و التدابير الوقائية لحماية مسكن الطاقم.²⁷

²⁶ المادة 440 و 441 و 442 من القانون البحري الجزائري

ب - الغذاء :

يؤدي البحار عمله بعيداً عن محل إقامته و عمله على السفينة في خدمة الرحلة البحرية معناه أنه قد أصبح له بيتاً ثانياً محله السفينة و من الطبيعي أن يقع مجهز السفينة الالتزام بتوفير الغذاء الكافي للبحارة طيلة فترة السفر إذ يعتبر الغذاء بمثابة أجر عيني و هو يستحق حتى و لو لم ينص عليه في العقد بحيث لا يكمن للبحارة أن يؤمنوا لأنفسهم غذائهم خاصة. إذا كانت الرحلة لفترة طويلة.²⁸

لذا يجب على المجهز أن يزود البحارة بالمئونة المجانية حسب صفة و مدة الرحلة و ذلك طيلة مدة قيدهم في دفتر طاقم السفينة، و فيما يتعلق بالسفن الساحلية يستطيع المجهز دفع المقابل نقداً للبحارة. و يجب أن تكون المئونة المقدمة للبحارة سليمة و بكمية كافية و جيدة و ذات قيمة مغذية و متنوعة بما فيه الكفاية.²⁹

كما يحدد الوزير المكلف بالبحرية التجارية و وزير الصحة العمومية بقرار مشترك على ما يلي:
-مقدار الحد الأدنى من الجراية اليومية من المئونة المقدمة لمختلف أصناف السفن و حسب نوع الملاحه المتممة.

-المبالغ النقدية المقابلة و المنصوص عليها عند الاقتضاء نظام مراقبة المؤن و الأرزاق و الماء و جميع المحلات و التجهيزات المستعملة لخرن و معالجة المواد الغذائية و كذلك المطبخ و أي منشأة مستعملة لتحضير و تقديم وجبات الطعام على متن السفن.³⁰

²⁸ كمال حمدي، عقد العمل البحري، المرجع السابق، ص119.

²⁹ المادة 433 من القانون البحري الجزائري

³⁰ المادة 335 من القانون البحري الجزائري.

و يحق لأفراد الطاقم البحري انتخاب مندوباً لكي يراقب في كل توزيع كميات و نوعية المواد الغذائية الموزعة أثناء الرحلة إذ يحق للمندوب رفع شكوى لدى الريان أو المجهز أو السلطة الإدارية البحرية يعبر فيها عن تضرر أفراد الطاقم من عدم تطبيق شروط تموين السفينة وفقاً للأنظمة فحين رفع الشكوى يفتح تحقيق من الأطراف المقدمة أمامهم الشكوى و في حالة ثبوت المخالفة تعين على المجهز القيام فوراً بالتسويات الضرورية³¹

ثالثاً : التزام المجهز بعلاج البحارة

يفرض المشرع البحري على مجهز السفينة التزاماً بعلاج البحار إذا جرح و هو في خدمة السفينة أو مرض أثناء ركوبه البحر و قد أشارت المادة 145 قانون التجارة البحرية على أنه " إذا جرح ملاح في خدمة السفينة فعلاجه على نفقة السفينة و هذا شأن من يمرض بعد مغادرة السفينة مربطها "

و مفاد هذا الالتزام قانوني نشأ منذ القدم و يرجع أساسه إلى فكرة المشاركة في الرسالة البحرية و مغانمها فإذا أصيب بجرح أو مرض في خدمة السفينة صار لزاماً على المجهز التكفل بعلاجه.³²

إذ تنص المادة 428 من القانون البحري الجزائري على أنه " يتعين على المجهز أن يشحن أو يكمل كمية كافية و جيدة من المؤن و المشروبات و الأدوية.³³ كما تقع على عاتقه جميع العلاجات الطبية الضرورية للبحار و ذلك خلال رحلته في البحر و مكوثه في ميناء أجنبي.³⁴

³¹ المادة 437 من القانون البحري الجزائري.

³² محمد الفريد العريني و محمد السيد الفقي، القانون البحري و الجوي، المرجع السابق ص 264.

³³ المادة 428 من القانون البحري الجزائري.

³⁴ مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 158، 157.

أ - شروط الالتزام بالعلاج :

يلتزم المجهز بعلاج الملاح في حالة الجرح أو المرض و يشترط لاستحقاق العلاج في حالة الجرح أن يصاب به الملاح و هو في خدمة السفينة و المقصود منه هو أن تتواجد العلاقة السببية بين الجرح و خدمة السفينة و قد يكون جرح الملاح على البر أثناء السفر فعلى الملاح أن يقيم الدليل أن الجرح كان في خدمة السفينة، أما في حالة جرح البحار على ظهر السفينة فمن الطبيعي أن الجرح كان ناتج عن خدمة السفينة و للمجهز أن يقيم الدليل على عكس ذلك. أما في حالة المرض فيجب أن يكون الملاح قد أصيب أثناء السفر بالمرض بعد قيام السفينة مهما كان نوع المرض أو مصدره و لو لم يكن متعلقاً بخدمة السفينة. و عليه نلاحظ أن الملاح لا يستحق العلاج إلا في حالة المرض أو الجرح أثناء تأدية عمله لأن عمله عبارة عن مخاطر، و معنى ذلك يجب توفر العلاقة السببية، و لكن إذا كان مرضه وراثي كالصرع فيستلزم على المجهز بعلاجه و بعد ذلك يخصمها من حسابه الشخصي (أجرته).

ب - مدى الالتزام :

كما يلزم المشرع الجزائري على المجهز أن يؤمن حياة البحار ضد حوادث العمل و ضد فقدانه لكفاءته في ممارسة مهنة بحار على أثر وقوع حادث عمل أو مرض مهني و ضد أمتعته الشخصية على أثر غرق السفينة أو اشتعال النيران فيها أو في حالة طارئة أو قوة قاهرة و ذلك خلال الرحلة البحرية و ذلك دون المساس بالتنظيم الجاري به العمل. طبقاً لنص المادة 430 من القانون البحري الجزائري.

كما يلتزم المجهز بنفقات الملاح حتى يتم شفاؤه أو يثبت أن الجرح أو المرض غير قابل للشفاء و إذا كان البحار المريض أو الجريح لا يمكنه الاستمرار في السفر دون خطر وجب على الربان أن يخرج به إلى المستشفى في أقرب ميناء و إلى محل آخر حتى يتمكن من معالجته و يجب أن يتلقى كل المصاريف لعلاج³⁵.

³⁵ هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري دار الجامعة الجديدة الإسكندرية 2001 ص 222.

ج - استحقاق البحار للأجر في حالة جرحه أو مرض :

حسب نص المادة 128 قانون التجارة البحرية على أنه: يستحق البحار الذي يصاب بجرح أو بمرض و هو في خدمة السفينة أجر كاملاً أثناء الرحلة. و تسري فيما يتعلق باستحقاق الأجر أو المعونة بعد انتهاء الرحلة للأحكام الواردة في قانون العمل. لا يستحق البحار أي أجر أو معونة إذا كان الجرح أو المرض ناشئاً عن العصيان أو السكر أو غير ذلك من أحوال سوء السلوك هذه المادة تطرقت إلى حالتين:

الحالة الأولى: في حالة ما أصيب الملاح بمرض أو جرح و هو في خدمة السفينة و هذا الجرح أو عرض لم يكن ناشئ عن سوء السلوك إذا فهو يستحق الأجر كاملاً أثناء الرحلة.

الحالة الثانية : في حالة ما إذا كان جرح البحار أو مرضه كان سببه العصيان أو السكر و ذلك في حالة سوء سلوكه لا يستحق الملاح أي أجر. و هذا الالتزام ينقضي في بعض الحالات المتمثلة في:

- إذا شفي البحار من مرضه أو جرحه، أو كان ذلك المرض من المستحيل الشفاء منه و على المجهز إثبات ذلك بكافة طرق الإثبات.
- إذا رفض البحار العلاج و لم يستمع لتعليمات الطبيب
- وفاة البحار تؤدي إلى انقضاء الالتزام و لكن المجهز ملتزم بكافة مصاريف الدفن في بلده مهما كان سبب الوفاة.³⁶

³⁶ إيمان الجميل، عقد العمل البحري، المرجع السابق، ص 32، 33

رابعاً : التزام المجهز بمنح اللباس البحري

يقصد بهذا الالتزام قيام المجهز بمنح البحار الزي البحري إذ يقدم هذا الزي مجاناً لكل من أفراد الطاقم البحري بدلات للشغل و بدلات للوقاية حسب طابع العمل المتمم على متن السفينة، إن تناسق الألبسة و أجال استعمالها و طريقة تسليمها و حفظها و المسؤولية المالية لأفراد الطاقم لارتدائها و تلفها غير الاعتيادي بخطأ من المستعملين، تحدد بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية .³⁷

و هذا الزي يمنح كل فترة سنة لكل بحار يعمل لمدة غير محددة لا تقل عن سنة، و يكون اللباس موحداً و كاملاً حسب النموذج المحدد بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية و ذلك مقابل نصف المصاريف و هذه المصاريف تدفع عن طريق الخصم من راتب البحار لمدة 6 أشهر على الأكثر.³⁸ كذلك المرسوم التنفيذي يلزم على المستخدمين الملاحين العاملين على متن السفن النقل البحري و التجاري أن يرتدوا الزي الذي يقدمه لهم المجهز.

خامساً : إعادة رجال البحر إلى الوطن (الترحيل)

يقصد بإعادة البحار إلى الميناء الذي استخدم فيه و يقصد به مكان التعاقد أو المكان الذي بدأ منه العقد، و الترحيل لا يقصد به إعادة البحار إلى وطنه و إنما إعادته إلى الميناء الذي تم تعيينه فيه و إلى الميناء الذي سافر منه عند بدء تنفيذ العقد و ذلك في حالة انقضاء العقد و هو في الخارج.³⁹

³⁷ المادة 447 من القانون البحري الجزائري.

³⁸ المادة 6 من المرسوم التنفيذي 05 - 102 .

³⁹ المادة 448 من القانون البحري الجزائري.

إلا أن إعادة رجال البحر إلى الوطن تشمل وضعيتين، الوضعية الأولى و المتمثلة في إعادة البحار الجزائري و التي أوجبتها المادة 449 من القانون البحري الجزائري على أنه " كل من أفراد الطاقم ينزل إلى البر أو يترك في البلاد الأجنبية لسبب ما و يكون من جنسية جزائرية و قاطناً بالجزائر، يحق له أن يعود إلى الوطن و النزول في الميناء الجزائري الذي أبحر فيه، و ترجع مصاريف إعادة البحار إلى الوطن في حالة بقاءه في الخارج لأسباب خارجة عن إرادته، على عاتق المجهز.

أما الوضعية الثانية و التي تشمل في إعادة البحار الأجنبي إلى وطنه و المنصوص عليها في المادة 450 البحار الأجنبي الذي يحمل جنسية أجنبية و ينزل أو يترك في البر أثناء مدة العقد أو في نهايته، الحق في إرجاعه إما إلى بلده و إما إلى ميناء مغادرة السفينة و ذلك حسب اختياره، إلا إذا تم تحديد ذلك بوجه آخر في عقد العمل أو اتفاقية لاحقة. و إذا وقع فسخ عقد العمل دون خطأ البحار، يتحمل المجهز مصاريف إعادة البحار إلى وطنه.

حينئذ تشمل مصاريف الإعادة إلى الوطن جميع النفقات المتعلقة بنقل وإسكان و بإطعام البحار خلال الرحلة و تشمل أيضاً مصاريف معيشة البحار حتى الوقت المحدد لذهابه، و عندما يعاد البحار إلى الوطن كأحد أفراد الطاقم فله الحق في المكافأة على الخدمات التي قدمها أثناء تأدية عمله لخدمة السفينة⁴⁰

سادساً : الالتزام بإعداد عقود توظيف كتابية للبحار

يتعين على المجهز إعداد عقود توظيف كتابية للبحارة.⁴¹ حتى يتمكن البحار من البدء بالعمل و هذا ما أكدت عليه نص المادة 8 من المرسوم التنفيذي 05-102 تبدأ علاقة عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري ابتداء من إبرام عقد توظيف مكتوب.

⁴⁰ إيمان الجميل، عقد العمل البحري، المرجع السابق، ص 129.

⁴¹ المادة 451 من القانون البحري الجزائري.

و ما دام أن عقد العمل البحري يستوجب الكتابة إلا أنه يجب أن يتضمن على بعض البيانات الواجب توافرها في هذا العقد. و المذكورة في المادة 11 من المرسوم التنفيذي السالف الذكر.

المطلب الثاني :

المسؤوليات الناشئة عن عقد العمل البحري

ما دام أن عقد العمل البحري اتفاق يلتزم بمقتضاه الملاح بالقيام بعمل على متن السفينة مقابل أجر يدفعه المجهز، و عليه يترتب عن هذا العقد الجميع من الالتزامات التي تقع على عاتق كلا من البحار و المجهز إلا أنه في حالة الإخلال بهذه الالتزامات يترتب عنه مسؤوليات لذا سنخصص هذا المطلب لتوضيح هذه المسؤوليات .

الفرع الأول :

أنواع المسؤوليات الناشئة عن عقد العمل البحري

تقع على عاتق كلا من البحار و المجهز التزامات كما تقع عليهم مسؤوليات و لكن هذه المسؤوليات تختلف من البحار إلى المجهز فبالنسبة للبحار فتقع عليه المسؤولية المدنية و التأديبية و الجنائية، أما فيما يخص مسؤولية المجهز فقد تقع عليه مسؤولية مدنية و جنائية لا يمكن توقع أن تقع عليه مسؤولية تأديبية، و عليه نوضح كل مسؤولية على حدا.

أولاً : المسؤولية المدنية

يرتب على عقد العمل البحري التزامات على عاتق كل طرفي العقد فهي تتمثل في التزامات البحار بأداء العمل المتفق عليه و الالتزام بالطاعة و التنفيذ لأوامره و إنقاذ الأرواح و البضائع في حالة قوة قاهرة و الالتزامات التي تقع على المجهز كأداء نفقات العلاج و الأجر و مصاريف إعادة على الوطن و الالتزام بالغذاء و الإيواء، و كل هذه الالتزامات تتمثل في المسؤوليات العقدية أي أنها تكون على أساس العقد المبرم بينه و بين المجهز، إلا أن هذا العقد قد ينجر عليه أخطاء تقصيري و عليه فقد تترتب عليه مسؤوليات تقصيري إذا توفرت الأركان الثلاثة الخطأ و الضرر و العلاقة السببية، كما يترتب عن هذه المسؤولية التعويض الذي يدفعه

المجهز للبحار في حالة فصله بدون قرار قانوني و هذا التعويض نص عليه المشرع الجزائري في القانون المدني الجزائري المادة 182.⁴²

ثانياً : المسؤولية التأديبية

نص المشرع الجزائري في القانون البحري على المسؤولية التأديبية و ذلك في الفصل الثالث تحت عنوان النظام التأديبي لرجال البحر و عليه يفهم أن كل بحار يرتكب أي مخالفة يترتب عليها مسؤولية تأديبية.

أ - التأديب على متن السفينة :

التأديب على متن السفينة يشمل عنصرين العنصر الأول يتمثل في السلطة التأديبية و العنصر الثاني يشمل العلاقات التي تكون على متن السفينة.

1. السلطة على متن السفينة: إذ يتولى السلطة على متن السفينة الربان على كافة

الأشخاص المبحرين على متن السفينة، و في حالة عدم وجوده البحار هو الذي يمارس فعلاً قيادة السفينة، كما يجب على هذا الأخير أن يؤمن النظام و الأمن على ظهر السفينة و أن يسهر على التنفيذ السليم للرحلة.⁴³

و تنص كذلك المادة 454 من القانون البحري الجزائري على أنه يجوز للربان حين ممارسته للسلطة أثناء الرحلة أن يوقف احتياطياً أي شخص موجود على متن السفينة و يعتبر ذا سيرة خطيرة على سلامة السفينة و الأشخاص المبحرين على متنها أو على الحمولة، كما يستطيع الربان في حالة ارتكاب جريمة أو جنحة على متن السفينة و ذلك بعد إجراء التحقيق يتم تسجيله بمحضر حبس المتهم بصفة احتياطية و تسليمه على متن باخرة حربية جزائرية أو وضعه تحت تصرف السلطة المختصة في أول ميناء جزائري، كما له سلطة التفتيش في

⁴² صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، الوجيز في مبادئ القانون البحري دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان دراسة تحليلية موازنة لقوانين التجارة البحرية في الأردن و سوريا و لبنان و الجزائر، 1996، ص 164.

⁴³ المادة 452 و 453 من القانون البحري الجزائري.

حالة اشتباه في أحد أفراد الطاقم لحمله البضائع الممنوعة على متن السفينة المنصوص عليها في المادة 423 من نفس القانون و يجوز له تبعاً لنتائج التفتيش و نوع الأشياء المكتشفة، وضع تلك الأشياء تحت الحراسة أو حفظها بطريقة أو بأخرى، و إذا كانت تلك الأشياء تهدد الصحة أو حياة الأشخاص المبحرين على متن السفينة أو سلامتها أو حمولتها أو يمكن أن تؤدي لفرض عقوبات على السفينة من طرف السلطات المختصة، فللريان الحق في إتلافها.⁴⁴ ما دام للريان كل هذه السلطات الممنوحة له فيجب عليه أن يسجل في دفتر السفينة جميع الوسائل المستعملة من طرف الریان في إطار سلطته على متن السفينة و ذلك طبقاً لنص المادة 458 من نفس القانون.

2. العلاقات على متن السفينة: يجب أن تكون العلاقات بين أفراد الطاقم علاقة تكافل و تعاون على متن السفينة و ذلك لرعاية أنظمة التعاون و السهر على حفظ الأمن و النظام الداخلي في السفينة و أن يكون بينهم الاحترام و الثقة المتبادلة و الغاية من ذلك هو تحقيق مهمتهم.⁴⁵

مادام أن الریان هو الرئيس السلمي لجميع أفراد الطاقم ويمثل كذلك المجهز على متن السفينة، و لهذا الغرض فهو يسهر على التنفيذ السليم لعقود الاستخدام البحري المبرم بين المجهز و أفراد الطاقم و في حالة غياب الریان يستبدل هذا الأخير بریان مساعد و في حالة غياب هذا الأخير كذلك يكون أحد ضباط السطح محله هذا ما تطرقت إليه نص المادة 460 و 461 من القانون البحري الجزائري.

⁴⁴ المادة 456 و 455 من القانون البحري الجزائري.

⁴⁵ المادة 459 من القانون البحري الجزائري.

ب - المخالفات و العقوبات التأديبية :

1. المخالفات التأديبية : هناك نوعين من المخالفات التأديبية و التي تتمثل في :

***المخالفات التي تقع على نظام الخدمة على متن السفينة و في البر:** تعتبر مخالفات لنظام الخدمة على متن السفينة و في البر كل تهاون في الخدمة الربعية أو الحراسة أو أي خدمة أخرى، العصيان لكل أمر يتعلق بالخدمة وصادر عن موظف أعلى، التغيب عن السفينة بدون رخصة، عدم مراعاة التعليمات المتعلقة بالأمن و الصحة و شروط العمل و كذلك الحريق الإتلاف المتعمد للمعدات و الأدوات و الأشياء المفيدة للملاحة و تحميل و تفريغ البضائع أو سلامة السفينة، الإدخال أو القبول المتعمد للأشخاص غير المرخص لهم بالصعود على متن السفينة ، كذلك الإدخال أو القبول المتعمد على متن السفينة للأشياء أو البضائع المذكورة في المادة 423 من نفس القانون، و السكر على متن السفينة أثناء الخدمة أو السكر خارج السفينة إذا انجر عنه فضيحة علنية، عدم مراعاة أنظمة التعاون و المساعدة و الحياة المشتركة و خاصة عدم الاحترام المتبادل بين أفراد الطاقم و الشتم و كذلك الشجار و الخصام على متن السفينة، و كل مخالفة أخرى تمس بالأنظمة البحرية الجاري المعمول بها.⁴⁶

***مخالفة النظام التي يوقعها الريان :** يعد مرتكباً لمخالفة النظام، كل ريان يكون قد خالف أحكام هذا الأمر و النصوص التطبيقية الأخرى و خاصة فيما يتعلق ب : قيد البحارة و إلزامية وجود دفتر الطاقم على متن السفينة، اكتمال طاقم السفينة عند الضرورة، نزول أفراد الطاقم إلى البر، الاعتناء بالأشياء التي تركها على متن السفينة أحد أفراد الطاقم المتوفى أو المفقود أو الذي نقل إلى البر بسبب مرض، كذلك التسجيلات في يومية السفينة، حماية القصر و أمن العمل على متن السفينة، تنظيم العمل و التموين و المنامة و الحماية الصحية على ظهر السفينة ، مراعاة القواعد المنصوص عليها في الأنظمة البحرية.⁴⁷

⁴⁶ المادة 469 من القانون البحري الجزائري.

⁴⁷ المادة 470 من القانون البحري الجزائري.

2. العقوبات التأديبية: يتعرض لعقوبة تأديبية كل عضو من أعضاء الطاقم، يرتكب

عملاً يسيء للسير العادي للخدمات على متن السفينة أو على اليابسة.⁴⁸

حسب نص المادة 471 من القانون البحري الجزائري أنه دون الإخلال بالمتابعة الجزائية، يعاقب عن خطأ تأديبي بإحدى العقوبات المنصوص عليها في المادة 472 و التي تخصص العقوبات التي ينطق بها ربان السفينة و العقوبات التي ينطق بها مجهزة السفينة، و تصدر الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية قرار الشطب أو السحب، كما تحدد حالات و شروط السحب المؤقت أو النهائي للشهادات و الشطب عن طريق التنظيم. لذا سنبين كل عقوبة على حدا.

***العقوبات التي ينطق بها الربان تجاه أفراد الطاقم :** التوبيخ، و الإنذار بنوعيه الشفوي أو الكتابي، الإيداع على متن السفينة.

***العقوبات التي ينطق بها مجهزة السفينة:** التأنيب، المنع من ممارسة وظيفة على متن السفينة لمدة تتراوح بين 3 أشهر إلى عام، الإيقاف عن الخدمة لمدة 6 أشهر بدون راتب أثناء هذه المدة، التنزيل من الرتبة، العزل.

***العقوبات التي تصدرها الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية:** قرار أو سحب الشهادات و تحدد هذه الحالات و الشروط عن طريق التنظيم المعمول به.

كما لا تصدر العقوبات التأديبية المنصوص عليها في المادة 471 السالفة الذكر إلا بعد إجراء التحقيق المنصوص عليه أدناه و حسب طبيعة و خطورة الخطأ المرتكب من أحد أفراد الطاقم مع الأخذ بعين الاعتبار لأسباب فعله و مزاجه و سلوكه العادي على متن السفينة و كذلك الضرر اللاحق في مجال نظام و أمن السفينة. و تتقادم ملاحقة الخطأ التأديبي، بانقضاء 6 أشهر اعتباراً من اليوم الذي ارتكب فيه الخطأ.⁴⁹

⁴⁸ المادة 468 من القانون البحري الجزائري.

⁴⁹ المادة 476 من القانون البحري الجزائري.

ثالثاً : المسؤولية الجزائية

تعرف الجرائم الجزائية بأنها التي تمس سلامة السفينة و البيئة البحرية و سلامة الأشخاص و البضائع على السفينة و لا يكون لريان السفينة سلطة توقيع العقاب على مرتكب هذه السفينة، و إنما تكون له فقط سلطة القبض و الحبس الاحتياطي و إجراء التحقيقات الأولية لمساعدة سلطة الضبط القضائي و نصت عليها المواد من 477 إلى 556 من القانون البحري الجزائري.⁵⁰

أ - تصنيف المخالفات و الجنح و الجنايات البحرية:

*تصنيف المخالفات البحرية و العقوبات الواردة عنها: كل مخالفة تصنف على حسب درجتها.

1) **المخالفات من الدرجة الأولى:** و تشمل هذه المخالفات العصيان البسيط لكل أمر يتعلق بالخدمة دون امتثال لإنذار رسمي صادر عن مسؤول من رتبة أعلى، كذلك الغياب الغير قانوني على متن السفينة، يرتكبه إما بحار ليس في الخدمة أو بحار ملحق بمنصب من غير مركز الحراسة أو الأمن، و عدم مراعاة قواعد التعاون و المساعدة المتبادلة و قواعد الحياة المشتركة. إذ يعاقب بالحبس من 10 أيام إلى شهر واحد و غرامة مالية من 1.000 دج إلى 10.000 دج كل شخص مرتكب هذه المخالفات.⁵¹

⁵⁰ إيمان الجميل، عقد العمل البحري، المرجع السابق، ص 44 .

⁵¹ المادة 477 من القانون البحري الجزائري.

(2) المخالفات من الدرجة الثانية: و تتمثل في كل مخالفة من الدرجة الأولى ترتكب خلال نفس الارتكاب من قبل كل شخص راكب، و كل خطأ يرتكب خلال ممارسة المهنة من شأنه الأضرار بأمن السفينة، كذلك رفض الامتثال أو عدم الإذعان لكل أمر يتعلق بالخدمة بعد إنذار رسمي من شخص أعلى رتبة إلى بحار أو من طرف الربان إلى أحد الركاب، السكر على متن السفينة مع إحداث فوضى، الإهمال في النوبة أو الحراسة لا سيما النوم خلال الخدمة، إشعال النار دون إذن أو التدخين في الأماكن التي يمنع فيها التدخين، استعمال غير مرخص به لمركبة تابعة للسفينة دون ضياعها، الغياب بدون رخصة عن السفينة، إتلاف العتاد بصفة غير إرادية، التخلي الغير مبرر عن الحجرة لراكب في حالة إيقاف، كذلك التخلي غير مبرر لعضو الطاقم عن مركز الحراسة، و الغياب بدون رخصة عن المتن في الموانئ الأجنبية لبحار ليس في الخدمة عندما لا يمنعه هذا الغياب من استئناف خدمته على متن السفينة، كما يعاقب بالحبس من 10 أيام إلى شهرين و غرامة مالية من 2.000 دج إلى 20.000 دج كل شخص مرتكب إحدى هذه المخالفات.⁵²

ب - تصنيف الجنج و الجنايات البحرية و العقوبات المقررة: إذ تشمل الجنج و الجنايات المساس بأمن الملاحة البحرية و المساس بنظام الملاحة البحرية و كذلك المساس بالنظام و الانضباط على متن السفن.

(1) المساس بأمن الملاحة البحرية :

1. حالة تهاون ربان بسفينة في حالة سيئة و غير جاهزة بالمعدات أو المئونة: تكون العقوبة بغرامة مالية من 50.000 إلى 300.000 دج.
- إذا وضع سفينة غير مجهزة و في حالة سيئة من قبل الربان في خطر، يعاقب بالحبس من 3 أشهر إلى سنتين و غرامة مالية من 10.000 دج إلى 600.00 دج.

⁵² المادة 478 من القانون البحري الجزائري.

-إذا تسبب إهمال الريان بسفينة بحالة سيئة في جروح انجر عنها عجز كلي تكون العقوبات المقررة لها تلك المنصوص عليها في المادة 264 من قانون العقوبات.

-إذا كان ضياع السفينة أو الجرح أدى إلى العجز الدائم بسبب إهمال من الريان تكون العقوبة المقررة في هذه الحالة بالسجن من 5 سنوات على 10 سنوات، و في حالة وفاة شخص أو عدة أشخاص يكون السجن المؤبد هو العقوبة المقررة.⁵³

2. حالة الاختلاس أو بيع أشياء ضرورية للملاحة و تخريب: فالعقوبة المقررة في هذه الحالة 6 أشهر إلى 5 سنوات و غرامة مالية من 20.000 دج إلى 200.000.

-إذا كانت السرقة على متن السفينة، و تكون تلك العقوبات المنصوص عليها العقوبات.⁵⁴

3. حالة الإخلال بالنظام و الأمن على متن السفينة: يعاقب بالحبس من شهرين إلى سنة و غرامة مالية من 20.000 إلى 100.000 دج

-إذا كان الإخلال بالنظام و الأمن يؤدي إلى الأشخاص أو السفينة إلى خطر تكون العقوبة بالحبس من 6 أشهر إلى 5 سنوات و غرامة مالية من 50.000 إلى 500.000 دج.

-إذا كان هناك إخلال بالنظام و الأمن أدى إلى العجز الدائم العقوبة المقررة له الحبس من سنتين إلى 5 سنوات، أو أدى إلى وفاة شخص أو عدة أشخاص تكون العقوبة من 10 سنوات إلى 20 سنة.⁵⁵

4. حالة ارتكاب مخالفة للقواعد المنصوص عليها في التنظيمات البحرية من قبل الريان أو ضابط: يعاقب بالحبس من 6 أشهر إلى 5 سنوات و غرامة مالية من 20.000 دج إلى 200.000 دج.

⁵³ المادة 479 من القانون البحري الجزائري.

⁵⁴ المادة 480 من القانون البحري الجزائري.

⁵⁵ المادة 483 من القانون البحري الجزائري.

-إذا كانت هذه الحالة أدت إلى العجز الكلي تطبق عليه العقوبات المنصوص عليها في المادة 264 و 442 من قانون العقوبات.

-إذا كانت تلك الحالة أدت إلى فقدان السفينة أو إلى العجز الدائم ، فتكون العقوبة بالحبس من 2 سنتين إلى 5 سنوات، و في حالة وفاة شخص أو عدة أشخاص تكون العقوبة بالسجن من 10 سنوات إلى 20 سنة.⁵⁶

5. حالة ترك الربان سفينته في خطر دون القيام بالاستشارات الواجب القيام بها: إذ يقوم بالحبس من شهرين إلى 6 أشهر، و تكون نفس العقوبة في حالة الإهمال و الذي يتمثل في تنظيم إنقاذ الطاقم أو الركاب، إنقاذ الوثائق الموجودة على متن السفينة، و البضائع الثمينة.

-إذا تخلى عضو من أعضاء الطاقم عن السفينة و هي في خطر ذلك دون إذن الربان، فيعاقب بالحبس من 2 سنتين إلى 5 سنوات و غرامة مالية من 10.000 دج إلى 50.000 دج.⁵⁷

(2)المساس بنظام الملاحة البحرية :

-في حالة ممارسة الربان للملاحة في المياه الخاضعة للقضاء الوطني تحت إعلام عدة دول إذ يعاقب بالحبس من 6 أشهر إلى 5 سنوات و غرامة مالية من 200.000 دج إلى 1.000.000 دج.

-في حالة رفع علم من طرف ربان أجنبي في المياه الإقليمية أو في ميناء جزائري و ذلك العلم ليس لدولة ميناء الترقيم، و هذا ما أكدت عليه نص المادة 502 من نفس القانون.

-في حالة رفع العلم على سفينة جزائرية غير مسجلة في الدفتر الجزائري لترقيم السفن، أو لا يرفع العلم الجزائري، و يرفع على السفينة علم أجنبي.⁵⁸

⁵⁶ المادة 483 من القانون البحري الجزائري.

⁵⁷ المادة 486 من القانون البحري الجزائري.

⁵⁸ المادة 503 و 504 من القانون البحري الجزائري.

-في حالة عدم رفع العلم على متن السفينة طبقاً للنموذج و الطرق المنصوص عليها لكل صنف من السفن الجزائرية.

-في حالة مخالفة القواعد المتعلقة بالالتزام: رفع العلم عند دخول السفينة في المياه الإقليمية و في الموانئ، و مسك الوثائق و الشهادات القانونية، تقديم العلم إلى الوحدات القائمة للقوات البحرية و حراس الشواطئ.⁵⁹

-في حالة القيام بأعمال القرصنة أو المشاركة فيها،و تعتبر هذه الأخيرة كل فعل غير قانوني يتعلق بالعنف أو الحيازة أو كل خسائر يتسبب فيها الطاقم أو الركاب و الموجهة ضد كل سفينة أو ضد الأشخاص و الأملاك الموجودة على متنها في أعالي البحار، و كل مشاركة إرادية في استعمال سفينة عندما يكون صاحبها على علم بوقائع يعرف منها أن السفينة المذكورة سفينة قرصنة، إذ يعاقب القانون على هذا الفعل الغير قانوني بالسجن من 10 سنوات إلى 20 سنة.⁶⁰

(3)المساس بالنظام و الانضباط على متن السفن:

-في حالة القيام بأعمال على متن سفينة جزائرية دون الرخص الممنوحة من طرف السلطة الإدارية البحرية المختصة، و ذلك خارج الحالات القاهرة، إما قيادة السفينة أو مهمة أخرى، يعاقب بالحبس من سنة إلى 5 سنوات و غرامة مالية من 10.000 دج إلى 100.000 دج.

-في حالة انتحال ممارسة القيادة من طرف المجهز و الريان فتكون العقوبة بالحبس من شهرين إلى 6 أشهر و غرامة مالية من 10.000 دج إلى 100.000 دج.⁶¹

⁵⁹ المادة 405 و 406 من القانون البحري الجزائري.

⁶⁰ المادة 519 من القانون البحري الجزائري.

⁶¹ المادة 522 و 523 من القانون البحري الجزائري.

-في حالة استعمال التعسف أو إهانة شخص على متن السفينة من طرف ريان أو ضابط أو مسؤول سام، يعاقب بالحبس من 6 أشهر إلى 5 سنوات و غرامة مالية من 10.000 دج إلى 50.000 دج، و يعاقب كذلك كل ريان أو أحد من أعضاء الطاقم باستعمال العنف و بأسباب غير شرعية يطبق عليه أحكام قانون العقوبات.⁶²

و حسب نص المادة 552 من القانون البحري على أنه في حالة الحكم على بحار بعقوبة السجن خصوصاً بسبب الإبحار بسفينة في حالة ملاحه سيئة أو التخلي عن سفينة في خطر في البحر أو عدم تنفيذ أوامر أو الملاحه أو لأسباب أخرى ارتأت الجهة القضائية خطورتها إذ يمكن لهذه الجهة أن تسلط على البحار عقوبة تكميلية تتمثل في منعه أو توقيفه من ممارسة الوظائف على متن السفن أو حرمانه مؤقتاً أو نهائياً من ممارسة مهنة بحار، و كل شخص طبيعي ارتكب هذه الأفعال السالفة الذكر تطبق عليه نفس العقوبات المقررة حتى و لو تصرف لمصلحة شخص اعتباري، أما بالنسبة لعقوبات الجنح و الجنايات التي لم يتم النص عليها و التي تكون مرتكبة على متن السفن أو على اليابسة من طرف البحارة أو الركابين.⁶³

⁶² المادة 524 من القانون البحري الجزائري.

⁶³ المادة 554 و 555 من القانون البحري الجزائري.

الفرع الثاني:

تقديم الدعاوى الناشئة عن عقد العمل البحري

يقصد بالتقديم هو سقوط الحق و بالتالي لا يمكن المطالبة به و يستند التقديم إلى عدة اعتبارات منها المصلحة العامة و غير ذلك، فالتقديم هو جزاء تهاون الشخص الذي امتنع مدة من الزمن عن التمسك بحقه، كما يستدعي استقرار المعاملات أيضاً إبقاء الأوضاع القانونية المكتسبة منذ مدة و التي لم يبادر صاحب الحق إلى إنهاؤها، إذ أن التقديم المسقط يختلف عن مواعيد السقوط و ذلك من حيث الغرض، فإن التقديم المسقط هو تأكيد أو انقضاء مركز واقعي أو قانوني، أما مواعيد السقوط فهي مواعيد يجب أن يباشر صاحب الحق دعواه خلالها و عن لم يفعل سقط حقه في رفعها، أما من حيث الأحكام فالانقطاع و الوقف يردان على ميعاد التقديم دون ميعاد السقوط إذ يسري ميعاد التقديم من يوم اكتشاف العيب بينما يسري ميعاد الإسقاط من يوم إبرام العقد كما تضمنت المادة 101 من القانون المدني الجزائري على أنه " يسقط الحق في إبطال العقد إذا لم يتمسك به صاحبه خلال خمس سنوات...".

إذ لا يجوز للمحكمة أن تقضي بالتقديم تلقائياً، بينما يستطيع المتعاقد المعني بالأمر أن يتمسك به في أي حالة من حالات الدعوى و لا يمكن التنازل عنه إلا بعد ثبوت الحق فيه. و مدة التقديم حددها المشرع بخمس سنوات و قيد هذا الأجل بشرط، و هو عدم تجاوز مدة عشر سنوات من يوم إبرام العقد.⁶⁴

فبالنسبة لتقديم عقد العمل البحري فالتقديم يبدأ عند وصول السفينة إلى هذا الميناء إذ يعتبر ذلك هو وقت انتهاء العقد. و أخيراً فإن تقديم الدعاوى الناشئة عن عقد العمل البحري هو تقديم مسقط تسري في شأنه أحوال انقطاع و وقف التقديم المسقط الواردة في أحكام القانون المدني.

⁶⁴ علي فيلالي، الالتزامات، موفم للنشر، النظرية العامة للعقد، طبعة منقحة و معدلة، الجزائر، 2008، ص 338، 339 .

أما المشرع المصري فقد اقتصر التقادم السنوي على دين الأجرة في حين كانت دعاوى المجهز قبل البحار تخضع للتقادم الطويل و مدته 15 سنة بما كان يعني محاباة المجهز، إذ عدل المشرع المصري في قانون التجارة البحرية و أكد أن يكون التقادم القصير لمدة سنة تنقضي به كافة الدعاوى الناشئة عن عقد العمل البحري سواء أكانت هذه الدعاوى موجهة من البحار ضد المجهز أو المجهز ضد البحار.⁶⁵

و نص أيضاً في المادة 135 من قانون التجارة البحرية على أنه " تنقضي جميع الدعاوى الناشئة عن عقد العمل البحري بمضي سنة من تاريخ انتهاء العقد". و هذا الحكم يحقق مصلحة المجهز و البحار في ذات الوقت، و هذا التقادم السنوي يسري على دين الأجرة مهما كانت كيفية استئجار البحار أو سواء كان مستأجراً بالمشاهرة أو بالرحلة أو بحصة في السفينة أو أرباح الرحلة البحرية، و كذلك يسري على جميع ما يستحقه البحار قبل المجهز كالتعويضات أو نفقات العلاج و مصاريف الترحيل.⁶⁶

المبحث الثاني:

انقضاء عقد العمل البحري

ينقضي عقد العمل البحري ببعض الأحداث التي يمكن أن تؤدي إلى انتهاءه فمثلاً عقد العمل البحري المبرم بين البحار و المجهز قد يكون على أساس الرحلة أو لرحلات معينة قد يؤدي حتماً إلى انتهاءه و عليه يجب تطبيق أحكام الانقضاء العامة المنصوص عليها في قانون 90-11 المتعلق بقانون علاقات العمل و المرسوم التنفيذي 05-102 و من هنا سأوضح الأسباب التي أدت إلى انقضاء عقد العمل البحري و المتمثلة في الأسباب القانونية العادية و الأسباب القانونية الغير عادية.

⁶⁵ هاني دويدار، القانون البحري، دار الاشعاع، الإسكندرية، طبعة 1993، ص 391.

⁶⁶ كمال طه، عقد العمل البحري، المرجع السابق، ص 158، 159 .

لذا ارتأيت في هذا المبحث إلى تخصيص المطلب الأول إلى الأسباب القانونية العادية
و المطلب الثاني إلى الأسباب القانونية الغير عادية.

المطلب الأول:

الأسباب القانونية العادية

نص المشرع الجزائري في المادة 66 من قانون 90-11 على الأسباب القانونية العادية
التي تعترض **عدم** تنفيذ العقد و هي كالآتي: انتهاء مدة العقد، الاستقالة، و استحالة تنفيذ العقد
(وفاة، التقاعد) و العجز الكامل عن العمل، كذلك المرسوم التنفيذي 05-102 لذا سوف أوضح
كل سبب قانوني أدى إلى انقضاء عقد العمل البحري.

الفرع الأول :

انتهاء مدة العقد

قد يبرم عقد العمل البحري لمدة زمنية محددة فينقضي العقد بمضي هذه المدة و قد
يحدث أن تنتهي المدة المحددة للعقد أثناء الرحلة البحرية و لا يتصور معه أن يجبر البحار إلى
ترك السفينة خاصة إذا كانت في عرض البحر لمجرد انتهاء مدة عقده⁶⁷
و ينقضي عقد العمل البحري في الحالات التالية:

أولاً : العقد المحدد المدة :

إذا أبرم عقد العمل البحري لمدة محددة و انتهت هذه المدة أثناء الرحلة امتد العقد بحكم القانون
حتى وصول السفينة إلى أول ميناء فإذا مرت السفينة قبل دخولها أحد الموانئ بالميناء الذي
تجب إعادة البحار إليه فلا يمتد العقد إلا وقت رسو السفينة في هذا الميناء.

⁶⁷ هاني دويدار، موجز القانون البحري، دار النشر و التوزيع الإسكندرية، 1997، ص 161 .

ثانياً: العقد غير محدد المدة :

إذا كان العقد غير محدد المدة و لم يكن على أساس الرحلة جاز لكل من طرفيه إنهاؤه بعد إعلان الطرف الآخر كتابة قبل الانتهاء بثلاثين يوماً، فإذا لم يراعي أحدهما هذه المدة التزم أن يؤدي إلى الآخر تعويضاً مساوياً لأجر الملاح عن مدة المهلة أو عن الجزء الباقي، و قد ينتهي عقد العمل البحري غير محدد المدة في حالة غرق أو مصادرة أو فقد أو عدم صلاحية السفينة رخصة للمجهز بغية التخفيف عن عاتقه في الأحوال التي يتعرض لها للخسارة لأسباب خارجة عن إرادته، و من ثمة يكون له إنهاء العقد دون إخطار سابق و لا يستحق البحارة في هذه الحالة إلا أجر الأيام التي قضاها في الخدمة.

ثالثاً: العقد على أساس الرحلة :

إذا كان عقد العمل البحري على أساس الرحلة فإنه ينقضي بانقضاء الرحلة أو الرحلات المتفق عليه.⁶⁸

كما تنص المادة 66 من قانون 90-11 المتعلق بعلاقات العمل بعنوان انقضاء أجل العقد المحدد المدة فبطبيعة الحال كل القوانين العمل تجعل من انتهاء مدة العقد المبرم بين الطرفين هو انتهاء لعلاقة العمل بحكم القانون باعتبار أن العقد شريعة المتعاقدين و هذا إذا كان العقد مبرماً على أساس الرحلة.⁶⁹

و إن حلّ أجل أثناء السفر و لا يتضمن العقد على تمديده فإنه يستمر لحين وصول السفينة إلى ميناء العقبة، و إذا كان العقد غير محدد المدة فإنه يجب أن يقع إخطار قبل الإنهاء و ذلك طبقاً للقواعد العامة.⁷⁰ و تنص المادة 56 من المرسوم التنفيذي على أنه لا يجوز أي حال من الأحوال أن تنهي علاقة العمل خارج التراب الوطني.

⁶⁸ كمال حمدي، عقد العمل البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، 2002 الطبعة 2، ص 140، 141 .

⁶⁹ عبد الرحمن خليف، المرجع السابق، ص 33 .

⁷⁰ طالب حسن موسى، القانون البحري، المرجع السابق، ص 121 .

الفرع الثاني:

الاستقالة

تعتبر الاستقالة من الحالات القانونية لإنهاء العقد و التي أقرها المشرع الجزائري في قانون علاقات العمل 90-11 و هي حق من حقوق العامل يمارسها عند الاقتضاء، و تكون في وثيقة مكتوبة و أن لا يترك منصب عمله إلا بعد انتهاء فترة الإخطار المسبق، إذ أن المشرع الجزائري قيد الاستقالة بمهلة الإخطار أو الإشعار المسبق، حيث يبدأ سريانها منذ إبداء الموافقة عليها من طرف صاحب العمل وفقاً للمدة المحددة في الاتفاقيات الجماعية و ذلك بهدف المحافظة على مصلحة العمل، و عليه يتضح أن الإجراءات المتبعة في تقديم الاستقالة إلزامية بالنسبة للعامل، إذ يتوجب عليه تحريرها في وثيقة تتضمن ذكر أسباب و دوافع الاستقالة من منصب العمل و أن يحترم مهلة الإخطار المحددة في التنظيم المعمول به، لذلك يعتبر كل إخلال بهذه الإجراءات تعسفاً من جانب العامل في استعمال حقه يمكن أن يؤدي إلى مطالبته بالتعويض عن الأضرار التي قد تلحق صاحب العمل نتيجة مغادرة العامل لمنصب العمل دون احترام الإجراءات السابقة.⁷¹

أما بالنسبة لعقد العمل البحري فيجب أن يقدم المستخدمون الملاحون الذين يعتزمون استقالتهم كتابياً إلى مجهز السفينة الذي يشعرهم بالاستلام، غير أن المستخدمين الملاحين الضباط لا يمكنهم المطالبة بإنهاء علاقة العمل عن طريق الاستقالة إلا بعد الوفاء بكل الالتزامات التي التزموا بها عند توظيفهم، و في هذه الحالة يبلغ مجهز السفينة بواسطة رسالة الاستقالة بإشعار مسبق من 15 يوماً تصبح على أثرها الاستقالة فعلية. لا يمكن المستخدمين الملاحين المستقلين أن يتركوا منصب عملهم ما لم تراعى مهلة الإشعار المسبق.⁷²

⁷¹ هدي بشير، المرجع السابق، ص 109 ، 110 .

⁷² المادة 53 و 54 من المرسوم التنفيذي 05-102 .

كما تنص كذلك المادة 55 من نفس المرسوم تبدأ مهلة الإشعار المسبق من تاريخ استلام مجهز السفينة رسالة استقالة و يتعين على مجهز تلك السفينة بأن يقوم قبل انقضاء مهلة الإشعار المسبق، بإبلاغ قراره إما بقبول استقالة المستخدمين الملاحين و إما بالرفض، و تعد الاستقالة مكتسبة إذا لم يصدر رد، كما يمكن تخفيض مهلة الإشعار المسبق باتفاق صريح بين الطرفين و بالنسبة للمستخدمين الملاحين في الصيد على السواحل ، و لا يمكن أن يقل أجل الإشعار المسبق ع 24 ساعة.

الفرع الثالث:

استحالة التنفيذ و العجز الكلي عن العمل

بالرجوع إلى القواعد العامة في القانون المدني الجزائري و قانون العمل 90-11 نجد أن المشرع الجزائري أوجد استحالة تنفيذ عقد العمل بصفة عامة و قد تكون الاستحالة مطلقة أو نسبية، و ذلك في الحالات التالية: التقاعد، الوفاة، العجز الكلي عن العمل.

أولاً : التقاعد

التقاعد هو حالة إنهاء العمل بسبب وصول العامل إلى سن معينة يستفيد فيها الضمانات التي تخول له الحق في تقاضي منحة مقابلة لاشتراكات دفعها طيلة حياته المهنية، إذ ينص المشرع الجزائري على أن التقاعد بعد حالة قانونية لإنهاء عقد العمل في المادة 66 فقرة 8 من مدونة العمل تنتهي علاقة العمل في الحالات التالية: التقاعد، إما المادة 6 من قانون التقاعد تنص على شروطه و إجراءاته و تتوقف وجوباً استفادة العامل من معاش التقاعد على استيفاء الشرطين:

*بلوغ سن 60 عاماً بالنسبة للرجال و 55 سنة للنساء.

*قضاء 15 سنة في العمل على الأقل.⁷³

⁷³ عبد الرحمن خليف، المرجع السابق، ص 33.

ثانياً: الوفاة

تعتبر حالة الوفاة من أهم الأسباب القانونية التي تؤدي إلى عدم تنفيذ العقد هذا مل أكدت عليه نص المادة 66 من القانون السالف الذكر، و ذلك لأن شخصية العامل تعتبر محل اعتبار في العقد و لا يترتب على واقعة الوفاة الطبيعية أي التزام في ذمة صاحب العمل، إلا فيما يتقرر بموجب أحكام قوانين الضمان الاجتماعي بمنحة الوفاة، و في حالة الوفاة بسبب حادث عمل أو مرض مهني تبقى آثار علاقة العمل سارية لصالح ذوي الحقوق، أما بالنسبة لوفاة صاحب العمل، فلا يترتب عليها بالأساس انتهاء علاقة العمل حين تنتقل التزاماته إلى ورثته أو من يحلون محله.⁷⁴

أما بالنسبة لعقد العمل البحري فشخصية البحار محل اعتبار في العقد فمن الطبيعي أن ينتهي العقد بوفاة سواء كانت هذه الوفاة حكومية أو حقيقة، و يكون تقرير وفاة البحار حكماً بموجب حكم قضائي نهائي.

فإذا توفي أثناء مدة العقد و كان قد استخدم بالمشاهرة فأجرته مستوجبة إلى يوم الوفاة، أما إذا كان مستخدماً لمدة السفرة في الذهاب وحده و كانت أجرته مبلغاً مقطوعاً و إما حصة من الربح أو من أجرة السفينة فيستوجب له كامل أجرته أو كامل حصته إن توفي بعد بدء السفرة، و إذا كان مستخدماً لسفرة في الذهاب و الإياب معاً فيستوجب له نصف أجرته و نصف حصته إن توفي أثناء الإياب من السفرة، و عليه يستنتج أن بانتهاء العقد لا يستطيع المجهز إلزام ورثة البحار بالحلول محله في العقد لأن شخصية البحار كما سبق أن ذكرت تكون محل اعتبار في العقد فينقضي العقد بوفاة حتى و لو كان سبب الوفاة الانتحار. كما يستحق ورثة البحار التعويض إذا حدثت وفاة البحار أثناء دفاعه عن السفينة أو الشحنة و المبلغ يعادل أجر 3 أشهر أو يعادل أجر الرحلة إذا كان معين بالرحلة بالإضافة إلى التعويضات و المكافآت.⁷⁵

⁷⁴ بشير هدي، المرجع السابق، ص 111

⁷⁵ وهيب الاسبر، القانون البحري، السفينة أشخاصها، عقد النقل البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2008، ص 125

ثالثاً: العجز الكامل عن العمل

إصابة العامل بعجز كامل من العمل يجعل من مبرر استمرار العلاقة قد زال بزوال موضوع العقد الالتزام بتنفيذ عقد متفق عليه و من ثمة قد يصاب العامل سواء بسبب حادث عمل أو سبب مرض مهني أو سبب خارجي يجعل من استحالة التنفيذ قائمة، فمع التزام المستخدم بالتكفل بهذا العامل صحياً أو اجتماعياً.

و قد نص المشرع الجزائري على العجز كحالة من حالات انتهاء علاقة العمل في المادة 66 فقرة من قانون 90-11 تنتهي علاقة العمل في الأحوال التالية: العجز الكامل عن العمل كما ورد تحديده في التشريع.⁷⁶

المطلب الثاني:

الأسباب القانونية الغير عادية

ما دام أن المشرع الجزائري نص على الأسباب القانونية العادية والمتمثلة في الاستقالة واستحالة التنفيذ وانتهاء المدة، كما ينص كذلك على الأسباب القانونية الغير العادية و التي تشمل البطلان و الإلغاء القانوني، و التسريح و هذا ما تطرقت إليه القواعد العامة في القانون المدني الجزائري و قانون العمل.

الفرع الأول :

البطلان و فسخ العقد

ينتهي عقد العمل بصفة عامة بإحدى هاتين الحالتين المنصوص عليهما في المادة 66 من القانون 90-11 كما ينتهي بالفسخ الانفرادي و الذي يكون الفسخ بإرادة واحدة من طرف أحد المتعاقدين.

⁷⁶ عبد الرحمن خليفي، المرجع السابق، ص 33 .

أولاً: البطلان

هو ذلك الجزاء الذي يترتب عنه تخلف أو عدم صحة أحد أركان عقد العمل البحري كانهدام الرضا و السبب الغير مشروع، بطلان العقد و ذلك طبقاً للقواعد العامة للقانون المدني الجزائري و هذه الأركان تعتبر من الأركان الجوهرية للعقد، إذ تنص المادة 103 من قانون المدني الجزائري على أنه يعاد المتعاقدين إلى الحالة التي كان عليها قبل العقد في حالة البطلان أو الإبطال فإذا كان من يحميه جاز الحكم بالتعويض العادل.⁷⁷

أما فيما يخص عقد العمل تعد باطللة و عديمة الأثر كل علاقة عمل غير مطابقة لأحكام التشريع المعمول به غير أنه لا يمكن أن يؤدي بطلان العمل إلى ضياع الأجر المستحق عن عمل تم أدائه.⁷⁸

ثانياً: الفسخ الانفرادي

الفسخ الانفرادي يكون بالإرادة الحرة لأحد الطرفين و يكون عن نوعين من الفسخ و هما :

أ - الفسخ الاتفاقي :

فيما سبق ارتأيت على أن عقد العمل البحري من العقود الملزمة لجانبين. إذ يمكن للمجهز أو البحار المبادرة بفسخ العقد و التحرر من الالتزامات و المسؤوليات التي تقع عليه، و ذلك في حالة الفسخ لاتفاقي و هذا الفسخ يجب أن يكون عن طريق إثبات السبب المشروع الذي يبرر الفسخ و الإجراءات المتبعة في الاستقالة السالفة الذكر هي نفسها التي تطبق على الفسخ الاتفاقي.

⁷⁷ محفوظ لشعب، المرجع السابق، ص 130 .

⁷⁸ المادة 135 من قانون علاقات العمل.

ب - الفسخ التعسفي:

فقد أخذ المشرع الجزائري في أحكام قانون علاقات العمل بفكرة الإنهاء المبرر، والفسخ التعسفي يكون نادراً من قبل البحار و ذلك في حالة تغيير أو تعديل بند من بنود العقد في حالة استعمال هذا التعسف يجوز رفع دعوى قضائية للمطالبة إما بإلغاء قرار التسريح أو التعويض عن الأضرار الناجمة عن هذا التعويض.

الفرع الثاني:

العزل أو التسريح

يستند العزل أو التسريح العامل بسبب ارتكابه لخطأ جسيم أثناء العمل أو بمناسبته، على حماية مصالح صاحب العمل و عدم الإخلال بالقواعد التي تحكم و تنظم العمل بالمؤسسة المستخدمة و لقد نص المشرع الجزائري على حماية مصالح صاحب العمل و عدم الإخلال بالقواعد التي تحكم و تنظم العمل بالمؤسسة المستخدمة و لقد نص المشرع الجزائري على العزل أو التسريح و ذلك في نص المادة 66 الفقرة 4 كما بين الحالات التي تمثل الأخطاء الجسيمة يمكن أن يترتب عليها التسريح و تشمل ما يلي:

*إذا رفض العامل دون عذر مقبول تنفيذ الأوامر المرتبطة بالعمل.

*إذا شاع دون إذن صاحب العمل طرق الصنع و التنظيم أو وثائق داخلية.

*ارتكاب أعمال تتسبب في توقيف جماعي عن العمل القيام بأعمال العنف.

*التسبب عمداً في إلحاق أضرار بنايات و أجهزة العمل.

*تناول الكحول و المخدرات أثناء العمل.

*عدم تنفيذ أمر التسخير المبلغ للعامل لإنجاز عمل معين.⁷⁹ أما فيما يخص عقد العمل البحري فينقضي بفصل البحار، و فصل البحار يكون مقرر من قبل المجهز و لريان السفينة إذ أن الریان هو المسؤول عن نظام السفينة و سلامتها، و لا بد لكل من المجهز أو الریان أن يستند إلى مسوغ شرعي و قانوني في حالة عزل البحار لأن هذا الحق ليس مطلقاً أن يقوم بعزله أو فصله لأي سبب فلا بد من وجود سبب قوي يوجب فصله و الأسباب المسوغة قانوناً لعزل البحار تتمثل في: عدم الأهلية، و الكفاءة للخدمة، الاعتیاد للسكر، التعدي على أحد من أفراد الطاقم بالضرب... الخ⁸⁰.

⁷⁹ بشير هدي، المرجع السابق، ص 120

⁸⁰ إيمان الجمیل، المرجع السابق، ص 62

الخاتمة

يتجلى لي بعد الانتهاء من دراستي لموضوع عقد العمل البحري أنه يعتبر من أهم العقود و ذلك بالرغم من أن المشرع الجزائري لم يتطرق إليه بصفة مباشرة، و إنما تطرق إلى بعض العناصر المرتبطة المتعلقة به كرجال البحر و الخدمة في البحر و الالتزامات و المسؤوليات الناشئة عن هذا العقد، إذ تعتبر الملاحة البحرية من أهم الأنشطة التي يركز عليها هذا العقد و التي يقوم بها عدة أشخاص على متن السفينة، و لكن لا بد أن يخضع هؤلاء الأشخاص إلى نظام قانوني معين حتى يوفر لهم الحماية الكافية لهم.

لذا أوضحت من خلال دراستي لعقد العمل البحري في فصلين: ففي أول وهلة تطرقت إلى نشأة عقد العمل البحري و ذلك بتعريفه من قبل التشريع و الفقه، و بعد ذلك إلى أهم الخصائص التي يتميز بها و إلى أطرافه المتمثلة في البحار و المجهز، كما خلصت إلى أن البحار لا يمارس أي عمل على متن السفينة حتى تتوفر فيه الشروط المنصوص عليها في القانون البحري و ذلك من حيث السن و الجنسية المؤهلات الفنية و كذلك اللياقة البدنية، و استنتجت أيضاً بأن للبحار فئتين فئة تسمى الطاقم و التي تتكون من الأشخاص المكلفين بخدمة عامة و المتمثلة في الطهارة و عمال النظافة، و الفندقية و تكون على متن سفينة خاصة بالركاب، أما بالنسبة للفئة الأخرى فتسمى بالنوتي و تتكون من الريان و ضابط المهندسين و يكون على متن سفن الصيد البحري و السفن التجارية.

حتى يثبت عقد العمل البحري لا بد أن يتوفر على الأركان التي لا يمكن لأي عقد القيام بدونها و التي تتمثل في الرضا و المحل و السبب و لكن هذه الأركان غير كافية لقيام عقد العمل البحري لهذا اشترط المشرع الجزائري إثبات العقد في عقد توظيف مكتوب فحينئذ تترتب عن ذلك آثار قانونية تتمثل في الالتزامات الملقاة على عاتق كل من البحارة و المجهز، باعتبار أن عقد العمل البحري من العقود الملزمة لجانبين، و يتمتع كل من طرفيها بضمانات خاصة تؤمن حقوقهم في مواجهة الآخر.

أما فيما يخص الفصل الثاني فتطرقت إلى الآثار المترتبة عن عقد العمل البحري و المتمثلة في التزامات طرفي عقد العمل البحري و التي تختلف من المجهز على البحار و تكون هذه الالتزامات متقابلة، فبالنسبة للبحار فيجب أن يلتزم بأداء العمل المتفق عليه، و طاعة رؤسائه و الالتزام بالإنفاذ في حالة الخطر، الالتزام بعدم الاستغلال السفينة و المحافظة عليها، و الالتزام الأخير هو الالتزام بالسفر المهني، كما يجب على المجهز أن يلتزم كذلك هو الآخر في العقد بدفع الأجرة، الغذاء و الإيواء و إعداد عقود توظيف، منح الزبي البحري إعادة رجال البحر إلى الوطن.....الخ.

بالإضافة إلى المسؤوليات الناشئة عن تلك الالتزامات و التي تقع على عاتق طرفي العقد و المتمثلة في المسؤولية المدنية و الجزائية و التأديبية و لكن هذه المسؤوليات تختلف كذلك من المجهز إلى البحار، فالبحار تقع عليه المسؤوليات الثلاثة، أما المجهز فتقع عليه مسؤولية مدنية و جزائية ، و لكن لا نتصور أن تكون مسؤولية جزائية، و في المبحث الثاني في الفصل الأول تطرقت إلى انقضاء عقد العمل البحري أو بمعنى آخر العوارض التي تعترض أو تمنع عن تنفيذ العقد و التي استنتجتها من قانون علاقات العمل 90-11 و المتمثلة في الأسباب القانونية العادية منها انتهاء مدة العقد، الاستقالة و استحالة التنفيذ و العجز الكلي عن العمل أما بالنسبة للأسباب القانونية الغير عادية و المتمثلة في البطلان و فسخ العقد، و العزل أو التسريح.

و على ضوء ما توصلت إليه في دراستي من استنتاجات وجدت بأن عقد العمل البحري تحكمه قواعد عامة من بينها القانون المدني و قانون العمل 90-11، و لكن بالرغم من أن عقد العمل البحري أهمية كبيرة من الناحية الاقتصادية و القانونية، إلا أن المشرع الجزائري لم ينظم عقد العمل البحري و عدم إيجاد النص الصريح الذي يعبر عن عقد العمل البحري، هذا هو النقص الوحيد لذا نرجو أن تكون محل اعتبار المشرع و نأمل منه في تنظيم أحكام عقد العمل البحري، و إما أن يخلق نصوص و مواد تتضمن تنظيم جامع و شامل أو أن يضع له فصل تحت عنوان أحكام عقد العمل البحري أو النظام القانوني لعقد العمل البحري.

و أخيراً أرجو أن أكون قد أجبت على الإشكالية المطروحة و أن أكون قد أملت بنواحي الموضوع.

قائمة المراجع

أولاً : باللغة العربية

ا. المصادر

- سورة الأنبياء الآية 30

- سورة إبراهيم الآية 32

- سورة الملك الآية 15

اا. المؤلفات

أ - الكتب العامة

(1) أحمد لعور و نبيل صقر القانون المدني نصاً و تطبيقاً طبقاً لأحداث التعديلات بالقانون 07-05، دار الهدى، الجزائر 2007 .

(2) أمجد محمد منصور، النظرية العامة للالتزامات، مصادر الالتزام. دار الثقافة للنشر والتوزيع الطبعة الثالثة، 2006.

(3) بشير هدي، الوجيز في شرح قانون العمل، علاقات العمل الفردية و الجماعية، دار الريحانة الجزائر، الطبعة الثانية 2003.

(4) بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء الأول، التصرف القانوني العقد - و الإرادة المنفردة - ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، 2004.

(5) بن عزوز بن صابر، الوجيز في شرح قانون العمل الجزائري، نشأة علاقة العمل الفردية و الآثار المترتبة عنها دار الخلدونية للنشر و التوزيع، الجزائر، الطبعة 2010.

(6) سخري بوبكر، القانون البحري، مدعم باجتهادات قضائية المحكمة العليا، الجزائر، 2006.

(7) سليمان مرقص، الوافي في شرح القانون المدني، الالتزامات، مطبعة السلام، 1987.

- (8) صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، الوجيز في مبادئ القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 1996.
- (9) طالب حسن موسى، القانون البحري، الطبعة الثالثة، دار الثقافة للنشر و التوزيع، الأردن، 2012.
- (10) عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار العلم و الثقافة للنشر و التوزيع، السفينة - أشخاص الملاحة - النقل البحري - البيوع البحرية - الحوادث البحرية - التأمين البحري، الطبعة الأولى، 1999.
- (11) عبد الرحمان خليفي، الوجيز في المنازعات العمل و الضمان الاجتماعي، دار العلوم للنشر و التوزيع، عنابة، 2008.
- (12) عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد نظرية الالتزام به على وجه عام مصادر الالتزام، الطبعة الثالثة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2009.
- (13) عبد القادر العطير و باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2009.
- (14) علي سليمان، النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائرية، الطبعة 3، 1997.
- (15) علي فيلاي، الالتزامات، النظرية العامة للعقد، موفم للنشر، الجزائر الطبعة معدلة منقحة، 2008.
- (16) محفوظ لشعب، المبادئ العامة للقانون المدني الجزائري، الطبعة 3، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، 2006.
- (17) محمد الفريد العريني و محمد السيد الفقي، القانون البحري و الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية 2010.

(18) محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار الهدى، الجزائر عين مليلة، 2010.

(19) مصطفى كمال طه، القانون البحري، مقدمة - السفينة أشخاص الملاحة البحرية - إيجار السفينة - و النقل البحري الحوادث البحرية - التأمين البحري، دار المطبوعات الجامعية إيسكندرية، 2002.

(20) مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري دراسة مقارنة، السفينة أشخاص الملاحة البحرية - النقل البحري - الحوادث البحرية - الضمان البحري الطبعة الأولى منشورات الحلبي الحقوقية بيروت 2006.

(21) مولود ديدان. مدونة العمل الطبعة 2007 دار بلقيس الجزائر. 2007.

(22) هاني دويدار، القانون البحري، في ضوء القانون اللبناني و الاتفاقيات الدولية، دار النهضة 1995.

(23) هادي دويدار الموجز في القانون البحري، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع، بيروت، 1997.

(24) وهيب الأسبر، القانون البحري، السفينة - أشخاصها عقد النقل البحري، طرابلس، لبنان، 2008.

ب - بالكتب المتخصصة:

(1) إيمان الجميل، عقد العمل البحري، وفقاً للتشريع و الاتفاقيات الدولية الطبعة الأولى، المكتب الجامعي الحديث 2014.

(2) كمال حمدي، عقد العمل البحري، الطبعة الثانية، منشأة المعارف بالإسكندرية، 2002.

III. المذكرات و الرسائل :

(1) جرموني زهرة النظام القانوني لعقد الاستخدام البحري مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون البحري جامعة وهران 2011 - 2012

(2) فليسي زهور، عقد العمل البحري، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في القانون البحري، كلية الحقوق، بن عكنون، الجزائر.

IV. النصوص القانونية :

أ - الاتفاقيات الدولية:

اتفاقية الدولية سنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر المبرمة في لندن و البرتول سنة 1978.

اتفاقية الدولية عقد العمل البحري سنة 2006 .

ب - النصوص التشريعية :

1 - القوانين :

قانون رقم 81- 10 المؤرخ في 11 يوليو المتعلق بشروط تشغيل العمال الأجانب جريدة الرسمية عدد 28 1981.

قانون رقم 83 - 12 المؤرخ في 21 رمضان 1403 الموافق 2 يوليو سنة 1983 المتعلق بالتقاعد.

قانون 90 - 11 المعدل و المتمم بالقانون رقم 91 - 29 المعدل بالمرسوم التشريعي رقم 94 - 03 المعدل و المتمم بالأمر رقم 96 - 21 المتمم بالأمر 97- 02 المتعلق بعلاقات العمل.

قانون رقم 07 - 05 المؤرخ في 13 ماي 2007 المتمم و المعدل بالقانون رقم 75 - 58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 و المتضمن القانون المدني.

القانون رقم 10 - 04 المؤرخ في 15 أوت 2010 المعدل و المتمم لأمر رقم 76 - 80 المتضمن القانون البحري.

2 - الأوامر:

الأمر رقم 76 - 80 و المتضمن القانون البحري الجزائري الجريدة الرسمية 29 المؤرخة في 10 ابريل 1977 المعدل و المتمم بالقانون رقم 98 - 05 الجريدة الرسمية 47 المؤرخة في 27 يونيو 1998.

الأمر 05 - 01 المؤرخ في 27 فبراير 2005 المعدل و المتمم الأمر رقم 70 - 86 المؤرخ في 17 شوال عام 1390 الموافق ل 15 ديسمبر 1970 المتضمن قانون الجنسية الجزائري الجريدة رسمية عدد 15 - 2007 .

3 - المراسيم :

المرسوم التنفيذي رقم 88 - 171 المؤرخ في 13 سبتمبر 1988 المتضمن القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر هذا المرسوم ألغي بالمرسوم التنفيذي 05 - 102 الجريدة الرسمية 37. المرسوم التنفيذي 05 - 102 المتضمن النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري. المؤرخ في 15 صفر 1426 الموافق 26 مارس 2005 الجريدة الرسمية 22 المؤرخة في 27 مارس 2005.

المرسوم الرئاسي رقم 15 - 260 المؤرخ في 23 ذي الحجة عام 1436 الموافق ل 07 أكتوبر 2015 الذي تضمن التصديق على اتفاقية العمل البحري المعتمدة من طرف المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية في دورتها 94 بجنيف في 23 فبراير 2006 العدد 05.

الفهرس

مقدمة.....	ص 1.
الفصل الأول: نشأة عقد العمل البحري.....	ص 3.
المبحث الأول: مفهوم عقد العمل البحري.....	ص 4.
المطلب الأول: تعريف عقد العمل البحري و خصائصه.....	ص 4.
أولاً: التعريف التشريعي.....	ص 4.
ثانياً: التعريف الفقهي.....	ص 7.
الفرع الثاني: خصائص عقد العمل البحري.....	ص 12.
أولاً: عقد العمل البحري عقد رضائي.....	ص 12.
ثانياً: عقد العمل البحري من العقود الملزمة لجانبين.....	ص 13.
ثالثاً: عقد العمل البحري من العقود المعاوضة.....	ص 13.
رابعاً: عقد العمل البحري من العقود المدة.....	ص 14.
خامساً: عقد تجاري يقوم على الاعتبار الشخصي.....	ص 14.
المطلب الثاني: أطراف عقد العمل البحري.....	ص 15.
الفرع الأول: البحارة.....	ص 15.
أولاً: تعريف البحارة.....	ص 15.
ثانياً: تكوين أفراد الطاقم البحري.....	ص 18.
ثالثاً: الشروط الواجب توافرها في الطاقم البحري.....	ص 23.
رابعاً: التغييرات الطارئة على تشكيل الطاقم البحري.....	ص 32.
الفرع الثاني: المجهز.....	ص 33.
المبحث الثاني: أركان عقد العمل البحري و إثباته.....	ص 35.
المطلب الأول: أركان عقد العمل البحري.....	ص 35.

الفرع الأول: الرضا.....	ص36.
أولاً: توافق إرادتين.....	ص 40.
ثانياً: شروط صحة التراضي في عقد العمل البحري.....	ص41.
ثالثاً: عوارض الأهلية.....	ص43.
الفرع الثاني: المحل و السبب.....	ص43.
أولاً: المحل.....	ص43.
ثانياً: السبب.....	ص44.
المطلب الثاني: إثبات عقد العمل البحري.....	ص45.
الفرع الأول: الكتابة في عقد العمل البحري.....	ص46.
الفرع الثاني: مكونات عقد العمل البحري.....	ص48.
الفصل الثاني: الآثار المترتبة عن عقد العمل البحري.....	ص50.
المبحث الأول: الالتزامات و المسؤوليات الناشئة عن عقد العمل البحري.....	ص51.
المطلب الأول: التزامات طرفي عقد العمل البحري.....	ص51.
الفرع الأول: التزامات البحار.....	ص51.
أولاً: الالتزام بأداء العمل المتفق عليه.....	ص52.
ثانياً: الالتزام بطاعة أوامر رؤسائه.....	ص55.
ثالثاً: الالتزام بالإنقاذ في حالة الخطر.....	ص56.
رابعاً: الالتزام بعدم استغلال السفينة.....	ص57.
خامساً: الالتزام بالمحافظة على السفينة و تجهيزاتها.....	ص58.
سادساً: الالتزام بالمحافظة على السر المهني.....	ص59.
الفرع الثاني: التزامات المجهز.....	ص59.
أولاً: الالتزام بدفع الأجرة.....	ص60.

ثانياً: الالتزام بالإيواء و الغذاء.....	ص64.
ثالثاً: الالتزام بعلاج البحارة.....	ص67.
رابعاً: الالتزام بمنح اللباس البحري.....	ص70.
خامساً: إعادة رجال البحر إلى الوطن.....	ص70.
سادساً: الالتزام بإعداد عقود توظيف مكتوبة.....	ص71.
المطلب الثاني: المسؤوليات الناشئة عن عقد العمل البحري.....	ص72.
الفرع الأول: أنواع المسؤوليات الناشئة عن عقد العمل البحري.....	ص72.
أولاً: المسؤولية المدنية.....	ص72.
ثانياً: المسؤولية التأديبية.....	ص73.
ثالثاً: المسؤولية الجزائية.....	ص77.
الفرع الثاني: تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد العمل البحري.....	ص83.
المبحث الثاني: انقضاء عقد العمل البحري.....	ص84.
المطلب الأول: الأسباب القانونية العادية لعقد العمل البحري.....	ص85.
الفرع الأول: انتهاء مدة العقد.....	ص85.
أولاً: العقد محدد المدة.....	ص85.
ثانياً: العقد الغير محدد المدة.....	ص86.
ثالثاً: العقد المحدد على أساس الرحلة.....	ص86.
الفرع الثاني: الاستقالة.....	ص87.
الفرع الثالث: استحالة التنفيذ و العجز الكلي عن العمل.....	ص88.
أولاً: التقاعد.....	ص88.
ثانياً: الوفاة.....	ص89.
ثالثاً: العجز الكامل عن العمل.....	ص90.

المطلب الثاني: الأسباب القانونية الغير عادية.....	ص90.
الفرع الأول: البطلان و فسخ العقد.....	ص90.
أولاً: البطلان.....	ص90.
ثانياً: فسخ العقد.....	ص91.
الفرع الثاني: العزل أو التسريح.....	ص92.
الخاتمة.....	ص94.
قائمة المراجع.....	ص97.
فهرس.....	ص102.

ملخص

عنوان المذكرة عقد العمل البحري و من ثمة فإن هذه المذكرة تتحدث عن نشأة عقد العمل البحري و ذلك بتعريفه من قبل التشريع و الفقه و إبراز أهم الخصائص التي يتميز بها هذا العقد مع التركيز على أطراف المبرمة للعقد ألا و هي البحارة و المجهز كما يجب أن يتوفر لقيام هذا العقد الأركان العامة للعقد و المتمثلة في الرضا و المحل و السبب بالرغم من أن هذه الأركان غير كافية لقيامه يشترط المشرع كتابته في عقد توظيف مكتوب.

كما تتحدث أيضاً عن الآثار المترتبة عن عقد العمل البحري و المتمثلة في التزامات البحارة و المجهز مع تحديد المسؤوليات التي تقع على كل من الأطراف من بينها المسؤولية المدنية و الجزائية التأديبية، كما قد يعتري عقد العمل البحري على مجموعة من الأسباب التي تعيق أو تمنع من تنفيذه و المتمثلة في الأسباب القانونية العادية و التي تشمل انتهاء مدة العقد و الاستقالة و استحالة التنفيذ و العجز الكلي عن العمل أما فيما يخص الأسباب القانونية الغير عادية فهي تتمثل في البطلان و الفسخ و العزل و التسريح .

الكلمات المفتاحية : البحارة ، المجهز ، السفينة.