

خصوصية عقد الاستخدام البحري

SPECIFICITY OF THE MARITIME LABOR CONTRACT

دحماني محمد الصغير

استاذ محاضر

جامعة محمد بن احمد ، وهران 2 - الجزائر

maitredahmani.med@gmail.com

تاريخ النشر : 2019/12/31

تاريخ القبول : 2019/12/16

تاريخ الإرسال : 2019/11/27

الملخص :

عقد الاستخدام البحري هو كأي عقد عمل يخضع للقواعد العامة في قانون العمل رقم 90-11 المؤرخ في 21 افريل 1990 المتعلق بعلاقات العمل . غير ان هذا العقد ينفرد بخصائص معينة جعلته يخضع لبعض القواعد التي لا توجد في عقود العمل الاخرى . و يفضل اطلاق عبارة " استخدام " بدل " عمل " لان الملاح لا يلتزم فقط بأداء العمل الذي تعهد به بل يلتزم ايضا بشخصه . ان هذا الالتزام يختلف عن ذلك الذي يقع على عاتق العمال الآخرين لأنه يتطلب من الملاح التفاني في خدمة السفينة و انقاذها من اي خطر بحري محتمل و كذلك انقاذ كل ما يوجد على متنها من بضائع و بشر ، و البقاء على متنها لمدة قد تطول ، و تنفيذ التعليمات التي يصدرها له الربان . و بالإضافة الى ذلك فان المحيط الذي يمارس فيه رجل البحر عمله و المحفوف بالخطر الدائم هو الذي يعطي لعلاقة الملاح بمجهز السفينة و ربانها طبيعة خاصة و يخضعها لقواعد اضافية لا نجدها في قانون العمل . ان مجموع هذه القواعد التي روعيت فيها طبيعة هذا العمل و التي صدرت بشأنها تشريعات وطنية و دولية هي محل دراسة في هذا العرض الذي تم التركيز

فيه على خصوصية هذا العقد و اختلافه عن كثير من عقود العمل التي يحكمها القانون المشار اليه اعلاه.

الكلمات المفتاحية : عقد استخدام بحري، الخطر البحري، الربان، المجهز، تشريعات دولية، السفينة.

Summary :

Seafarer agreement, like any other labour contracts, is submitted to the Algerian labour law of the 21st of April 1990. The main feature of this agreement lies in the many rules which apply to it and are not found in the others work contracts. It is more suitable to say « contract of engagement » rather than « labour contract » because the duty of the seafarer is not limited to the work he is supposed to do on the ship and for which he was engaged but he engages his own person. This obligation is different from that is upon other workers because the seafarer must dedicate his time to the ship, and to save her from any danger and also prevent any damage to people and goods carried on the ship. On the other hand work at sea is dangerous, that's why the relation between seafarer and the ownership and the captain is particular and for this reason it is governed by additional rules that cannot be found in a normal work relationship. Many of these rules has been incorporated in national and international laws . The purpose of this paper is to show, throw these laws, the specificity of this contract .

Keywords : *seafarer agreement, sea risk, captain, shipowner, international convention, ship.*

مقدمة :

تختلف المؤسسة البحرية عن المؤسسة البرية من حيث خضوعها لمجموعة من الاحكام القانونية الملزمة (1). ان اختلاف ظروف العمل في البحر جعلت من هذه المؤسسة تنفرد بقواعد مميزة عن تلك التي توجد في اليابسة . و كان للخطر البحري الذي يصاحب الرحلة البحرية و الهاجس الامني الذي ينتاب كل فرد من افراد السفينة اثر كبير في وضع اطار قانوني خاص برجال البحر(2). و بدأت البوادر الاولى لهذا الاطار في الظهور منذ العصور الوسطى عندما استقرت الاعراف الدولية على ضرورة الاهتمام بأكل البحارة وبتمكينهم من العلاج في حالة المرض او الجرح و ارجاعهم الى اوطانهم.

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

هذا و شهد القرن الثامن عشر ظهور قوانين اجتماعية بحرية لا تختلف عن القوانين البرية سواء من حيث التعويض عن حوادث العمل او من حيث انتشار التأمين الاجتماعي والعطل المدفوعة الاجر. و قد كان لهذا التداخل عدم وضوح القواعد المطبقة على البحارة (4).

و لم يكن لانتشار هذه القواعد الاجتماعية اي اثر على ظهور قانون للعمل البحري. ان العمل البحري ينظمه عقد له خصوصيته هو العقد البحري الذي كان و ما زال يرتب التزامات على عاتق الاطراف المتعاقدة قد تتجاوز العلاقة الخاصة ما دام ان الشخص يلتزم بشخصه اكثر مما يفعله المتعاقد في عقد العمل البري (5).

على ضوء ما سبق يتم التعرض الى هذا العقد و من خلاله نبين اصالة القانون الذي يطبق على رجال البحر و ذلك وفقا للخطة التالية :

أولا : القواعد المطبقة على نشأة عقد الاستخدام البحري و تنفيذه.

ثانيا: الحماية المقررة للبحار ضمن عقد الاستخدام البحري .

أولا : القواعد المطبقة على نشأة و تنفيذ عقد العمل البحري

إنّ عقد الاستخدام البحري في الجزائر كان ينظمه المرسوم رقم 88-171 المؤرخ في 13 سبتمبر لسنة 1988 المتضمن النظام القانوني لرجال البحر (ص 997 ، جريدة رسمية ليوم 14 سبتمبر 1988). و قد اعتمد هذا المرسوم على القانون البحري رقم 76-80 المؤرخ في 23 اكتوبر 1976 و على القانون الاساسي العام للعامل المؤرخ في 5 أوت 1978 والنصوص التنظيمية اللاحقة. و قد لوحظ فراغ كبير في هذا المرسوم لعدم احتوائه على قواعد تضمن حماية فعلية للملاح يكون من شأنها احداث امل في نفس هذا الاخير و دفعه الى العمل الجدي لرفع المردودية و المساهمة في تطوير الاقتصاد الوطني. و بعد صدور القانون رقم 11-90 المؤرخ في 21 افريل 1990 المتعلق بعلاقات العمل المعدل و المتمم نصت المادة الرابعة منه على ان " تحدد احكام خاصة عند الاقتضاء عن طريق التنظيم ، النظام النوعي لعلاقات العمل التي تعني...مستخدمي الملاحة الجوية و البحرية و مستخدمي السفن التجارية و الصيد البحري..."(6). و لم تصدر هذه الاحكام الا في 26 مارس 2005 بموجب المرسوم التنفيذي رقم 05-102 الذي حدد النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري او التجاري او الصيد البحري (جريدة رسمية رقم 22). الغت المادة 60 منه احكام المرسوم رقم 88-171 المؤرخ في 13 سبتمبر 1988 المتضمن القانون الاساسي النموذجي لرجال البحر. وقد اريد بهذا المرسوم ايجاد حلول للمشاكل التي يواجهها الملاحين.

و نظرا لتشعب هذا الموضوع فان البحث فيه سيقصر على بيان خصوصية القواعد

المطبقة على عقد الاستخدام البحري من حيث نشأته ثم من حيث تنفيذه .

1- خصوصية العقد من حيث نشأته

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

أ- عدم خضوع الربان لقواعد العمل البحري

إنّ الربان، و إن كان يعتبر بحارا في مفهوم قواعد القانون البحري، إلا أنّ مركزه القانوني يختلف عن باقي البحارة العاملين على السفينة. ان الربان لا يعتبر مرتبطا بعقد عمل بقدر ما هو ممثل قانوني للمجهز، فهو يقوم بأعمال قانونية فضلا عن الاعمال المادية التي يتطلبها عقد العمل(7). ويلاحظ ان القانون الجزائري ركز على ازدواجية وظيفة الربان اذ نجده في المادة 580 من القانون البحري ينص على ان هذا الاخير هو " معين من بين الاشخاص المؤهلين " لقيادة السفينة سواء من طرف مالکها او من مجهزها، و في المادة 585 يعتبر ان العلاقة بينه و بين المجهز تنظمها احكام عقد الوكالة بالنسبة " للالتزامات الاخرى "(8). يظهر من هذين النصين ان علاقة العمل المنوّه عنها في المادة 580 لا تتماشى مع السلطة المخولة للربان بترتيب التزامات على عاتق المجهز بموجب الوكالة التي يتمتع بها وفقا لنص المادة 585. و فضلا عن ذلك فهو يعتبر ممثلا للمجهز امام القضاء كمدع او كمدعى عليه (مادة 588 من القانون البحري) و فضوليا عندما يتخذ التدابير اللازمة لصيانة حقوق كل من المجهز و الراكبين و اصحاب البضائع المشحونة (مادة 587 من القانون البحري).

إنّ اجتماع كل هذه الصفات في الربان : ممثلا و فضوليا و وكيلا و معيننا لقيادة السفينة تتنافى مع اعتباره مجرد عامل بأجر استنادا الى عقد العمل وحده . ان مركزه لا يستمدّه فقط من هذا الاخير ، وإنما ينظمه القانون و العرف(9) ايضا . انه بالنظر الى

السلطات الواسعة (10) التي يتمتع بها الربان والاختصاصات التي تتمثل اساسا في قيادة السفينة و في التصرفات التجارية اللازمة لإدارة السفينة واستغلالها ، يمكن القول ان الربان يستند للقيام بهذه الاعمال مباشرة الى القانون و ليس لإرادة الافراد أي دخل في تعديل ما خوله القانون له ، و الا كيف يمكن تفسير قيام الربان بترتيب التزامات على المجهز حتى في الحالات التي لم يتم تعيينه منه و هو ما يمكن اعتباره في هذه الحالة ممثلا للسفينة اكثر مما هو ممثلا للمجهز (11).

هذا و ان مسألة تحديد الطبيعة القانونية لعلاقة الربان بالمجهز ما زالت تثير الجدل الى يومنا ، ذلك أنّ ما تم عرضه سابقا لا يحدد تماما طبيعة هذه العلاقة. و لا يمكن حسب العميد ريبير تفسير هذه العلاقة بالاستناد الى نظريات في القانون المدني كنظريتي الفضالة أو الوكالة عن مختلف مصالح الرحلة البحرية (12) مثلا. ان هذا المركز لا يمكن ان يفسر الا بأصالة أنظمة القانون البحري التي تقوم على فكرة التمثيل القانوني للربان التي استقرت منذ وقت بعيد و هي التي تعطي له الحق في التصرف باسم المجهز الذي لم يختره في بعض الاحيان . و مع ذلك فان هناك من يرى (13) ان مسألة تحديد هذه الطبيعة ما زال يعترئها التعقيد . و حسبها فاذا كان الربان هو في نفس الوقت ممثلا لمصالح خاصة للمجهز و مكلفا بتسيير الرحلة البحرية ، فانه لا يمكن التسليم بفكرة الشريك او الممثل لمصالح الشاحنين . فاذا كانت فكرة الربان الشريك قد ظهرت قديما في التجارة البحرية عندما كان يقدم عمله (قيادة السفينة) في الشركات المسماة بشركات التوصية *société en commandite* ، فانه لا يمكن التسليم بهذه الفكرة في الوقت الراهن لتخلف ركني عقد الشركة هما نية الاشتراك *affectio societatis* و اقتسام الارباح و الخسائر . و عن فكرة التمثيل لمصالح الشاحنين ، فانه يصعب تفسير ما يقوم به الربان لمصلحتهم بفكرة الفضالة " لان هذه الاخيرة تتطلب تدخلا عفويا *intervention spontanée* في حين ان عمل الربان يقتضي منه مجرد تدخل لمصلحة الشاحنين " (14). و هكذا يظهر مما سبق انه يصعب التسليم بارتباط الربان بعقد عمل ، و لا يمكن تفسير هذه العلاقة الا بأصالة هذا القانون ، و تتداخل فيها

قواعد قانونية مختلفة بالنظر الى طبيعة وظيفة الربان و المحيط الذي تمارس فيه و الخطر الملازم له .

ب-خضوع الملاحين من غير الربان لأحكام عقد الاستخدام البحري

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

1-تعريف عقد العمل البحري

إنّ اصطلاح " عقد العمل " يستعمل عادة في قانون العمل المعروف في القواعد العامة، اما في القانون البحري فيفضل غالبا اطلاق عبارة " عقد الاستخدام البحري" contrat d'engagement maritime (15) للدلالة على الرابطة الموجودة بين الملاح والسفينة والسلطة البحرية . و رغم ذلك فان العقدين يخضعان لكثير من القواعد المشتركة لا سيما تلك الموجودة في قانون العمل رقم 90-11، الا ان خصوصية العمل في البحر جعلت هذا العقد ينفرد بقواعد متميزة نظرا لعلاقة الملاح بسفينة و بالأوامر التي يوجهها الربان واعوانه .

عقد الاستخدام البحري هو العقد الذي يبرم بين مجهز السفينة armateur و ملاح marin وبموجبه يلتزم هذا الاخير بان يؤدي عملا على السفينة مقابل اجر يلتزم بدفعه مجهزها. و يرتبط عمل الملاح اساسا بسير و صيانة و استغلال السفينة. و على هذا فان صفة الملاح لا تلحق الا لمن كان يعمل بصفة دائمة على سفينة (16) و ليس على مركب . و قد اعتبر المشرع في المادة 384 من القانون البحري " كل رجل بحر " " ملاحا" و اطلق عليه وصف البحار و هو الذي "يعمل في خدمة السفينة و مقيد في سجل رجال البحر" gens de mer ou marin . على ضوء هذا التعريف الوارد في هذه المادة يعتبر بحارا كل من كان على متنها و يقوم بخدمة فيها كالربان و الملاحين و ضباط الملاحة و طبيب السفينة و كل من يتولى الادارة الداخلية فيها و المهندسين البحريين و من يقوم بأعمال النظافة والطهي و الخدم .

و يصعب في بعض الاحيان اضافة صفة الملاح على كل من يتواجد على متن السفينة، لذلك يميز بعض الفقه (17) و يعتبر ان كل ملاح هو رجل بحر tout marin est un gen de mer في حين لا يعتبر كل رجال البحر ملاحين tous les gens de mer ne sont pas marins. ان هذه التفرقة لم يعد لها وجود بعد اصدار مرسوم في فرنسا مؤرخ في 27 اكتوبر 1967 يتعلق بالنظام القانوني للسفن الذي اعتبر ان لفظ البحار ينصرف الى الشخص الذي يؤدي عملا يتعلق بسير و صيانة و استغلال السفينة كما ينصرف ايضا الى كل من يؤدي خدمة عامة . ان العبرة اذن هي بمكان العمل و ليس بطبيعته لإضافة صفة البحار على الشخص الذي يعمل على متن السفينة . و على هذا فلا يسري عقد العمل البحري على من يعمل في البر على الرغم من تعلق عمله بالسفينة كعامل التفريغ او نقل البضائع او بصفة عامة من هو في خدمتها برا .

و قد استفاد المشرع الجزائري من هذا التطور بتسويته للقوى العاملة في السفينة تحقيقا لتوحيد المهنة البحرية. غير ان ما يؤخذ عليه هو عدم تركيزه على ديمومة العمل على السفينة و من ثم فان صفة الملاح قد يكتسبها كل من يتولى على السفينة و لو لفترة محدودة اعمال الصيانة و يخضع تبعا لذلك للأحكام الخاصة بالملاحين (18).

2-تميز عقد الاستخدام البحري بصفات معينة

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

إنّ أول ما يميز عقد الاستخدام البحري هو أنه عمل تجاري بطبيعته (مادة 3 من القانون التجاري) ، في حين ان القواعد العامة لا تعتبر العقد عملا تجاريا الا بالنظر الى طرفي العقد و الغرض المتوخى منه ، فاذا كان احد طرفيه تاجرا فان العقد يعتبر تجاريا بصفة اصلية او بحسب التبعية عملا بنص المادتين الثانية و الرابعة من القانون التجاري . و عليه فان العقد هو دائما تجاريا بالنسبة للمجهز الذي يقوم بالتجارة البحرية و مدنيا بالنسبة للملاح. و يترتب على ذلك خضوع العقد لقواعد اختصاص وقواعد اثبات خاصة تختلف عن تلك المألوفة في القواعد العامة .

و يختلف من جهة اخرى عن سائر العقود من حيث انه من عقود الصعود (19) *c'est un contrat d'embarquement* و يترتب عن ذلك ان قواعد العمل البحري لا تطبق الا خلال المدة التي يكون فيها الملاح داخل السفينة ، فلا تطبق اذا كان في البر و يظل خاضعا للقواعد العامة . كما ان تواجد الملاح عن متن السفينة يخضعه لقواعد الانضباط (مادة 469 و ما بعدها من القانون البحري) التي لا مثيل لها في عقد العمل البري اذ هو ملزم بتنفيذ الأوامر التي يصدرها الربان له (20)، و توجد جرائم خاصة (مادة 477 وما بعدها من القانون البحري) تتولى امر فضها هيئات خاصة هي السلطة البحرية و اللجان التأديبية ، ويتطلب في هذه الاخيرة معرفة دقيقة بالملاحة البحرية .

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

و إذا كانت عقود العمل بصفة عامة تتميز بتبعية المستخدم لرب العمل فان هذه الاخيرة تخفي في بعض عقود الاستخدام البحري التي يشترط فيها الملاح الحصول على حصة *engagement à la part* و في هذه الحالة تتحقق المساواة بين الطرفين لقيام شركة

بينهما هي شركة المحاصة المنشرة اساسا في ملاحه الصيد التي يقدم فيها كل من الطرفين حصة نقدية و حصة العمل يكون غرضهما تحقيق الربح وترك الحرية لهما في تحديد الشروط الاخرى عملا بمبدأ العقد شريعة المتعاقدين (21).

و أخيرا فان عقد الاستخدام البحري لا يعتبر مجرد عقد عمل بسيط ، إنه تصرف قانوني ذو طبيعة معقدة ، فهو يخول للملاح مركزا مهنيا متميزا (22) statut professionnel، و يفسر هذا بالأحكام الكثيرة التي تهدف الى حماية الملاح و توفير الحد الأدنى من الامتيازات الاجتماعية نظرا للظروف الصعبة التي يمارس فيها عمله . و قد استطاع الملاحون بعد مطالبات متكررة ان يفرضوا تطبيق القواعد العمالية في الميدان البحري بعد ان كانوا لسنوات عديدة محرومين منها.

3 -اطراف عقد الاستخدام البحري- ظهور شركات العمل البحري sociétés de

manning

من خلال التعريف السابق لعقد العمل البحري يظهر لأول وهلة ان هذا العقد ينظم علاقة بين شخصين هما المجهز و الملاح و الربان في بعض الأحيان . الا ان القانون البحري ينفرد بقواعد اصيلة في مجال الاستخدام البحري تختلف عما هو موجود في البر . و مرد ذلك الى تنوع مهنة التجهيز fonction d'armateur diversifiée . ان المجهز لم يعد ، بالمفهوم التقليدي ، هو ذلك الشخص الذي يستغل تجاريا السفينة سواء كان مالكا ام لا . ظهرت شركات الاستخدام البحري في بعض الدول منذ سنة 1980 entreprises de travail maritime ou sociétés de manning . ان هذه الشركات قد تكون مجهزة لحساب الغير (23) ، و قد كيفت علاقتها على اساس احكام الوكالة و عقد المقاولة . و تتمثل مهمتها في التوسط في توفير ملاحين (24) و قد تتدخل في تسييرهم مع ما يترتب عن ذلك من تحمل كل الالتزامات تجاههم من دفع الاجور و الاعداء الى بلدانهم و دفع تعويضات في حالة المرض و الجروح . و لا تعتبر هذه الشركات طرفا في العقد الا بعد حصولها على اعتماد من الدولة التي تتخذ فيها مركزا ، و لا يمنع في حالة غيابه من ممارسة عملية التوسط

بشرط احترامها لما توجبه اتفاقية العمل الدولية في مجال تشغيل العمال البحريين (25). هذا وقد تترتب مسؤولية تضامنية بين هذه الشركات و المجهزين (26).

2 - خصوصية عقد الاستخدام البحري من حيث تنفيذه

يرتب عقد الاستخدام البحري التزامات على عاتق كل من الملاح و المجهز.

أ-التزامات الملاح

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

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

- تنفيذ اوامر الربان للقيام بأعمال لا تدخل في اختصاصه و لكن تقتضيها اما ظروف استثنائية او التي يطلب القيام بها تنفيذا لأمر صادر من الربان وفق مل تقتضي به المادة 416 من القانون البحري حتى و لو كانت خارجة عن اختصاص الملاح (27) . و يعرف ذلك بالالتزام بالانضباط . على انه اذا قام بهذه الاعمال و تجاوز الحجم الساعي المتفق عليه فانه

يستفيد من فترة راحة اضافية .و يعتبر الالتزام الملقى على عاتق الملاح في الظروف الاستثنائية مفروضا ايضا على الركاب.

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

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

ب-التزامات المجهز

-الالتزام بدفع الاجر يعتبر اهم التزام يقع على عاتق المجهز. و لم ينص المشرع في المادة 428 من القانون البحري على هذا الالتزام الا انه يستفاد ضمينا من الفقرة (و) منها والتي يجري نصها كما يلي : " ان يقوم بالتزامه نحو البحارة طبقا للأحكام القانونية والنظامية الجاري بها العمل و الاعراف ". و بالرجوع الى هذه الاحكام يظهر ان هذه الاخيرة تشتترط بوضوح على المجهز دفع الاجر للملاح مقابل ما يؤديه من عمل (مادتان 6 و 84 من قانون العمل رقم 90-11 المؤرخ في 21 افريل 1990 المتعلق بعلاقات العمل ، والمادة 48 من المرسوم رقم 05-102). و قد بين القانون كيفية دفع الاجر للملاح و لو انه فضل ترك هذه المسألة لاتفاق الطرفين في المادة 51 من المرسوم المشار اليه اعلاه (28). و من بين هذه الطرق دفع الاجر عند اجل الاستحقاق عملا بنص المادة 88 من قانون العمل رقم 90-11 كالشهر مثلا (مادة 49 من المرسوم رقم 02-102) ، و لا يمنع من ان يتفق على دفع الاجرة بحسب اجرة ثابتة تدفع في اليوم او الشهر او بالرحلة او تدفع على اساس

حصة من اجرة السفينة او في الارباح التي تحققها . الا ان اللجوء الى هذه الطرق في دفع الاجرة نادرة و لا يلجأ اليها الا في ملاحه الصيد البحري (مادة 50 من المرسوم رقم 05-102) .

و لم يحدد القانون البحري الحد الادنى للأجرة و في هذه الحالة يطبق الحد الادنى للأجور المنصوص عليه في المادة 87 من قانون العمل .

و في الاحوال التي يساهم فيها الملاح في انقاذ السفينة تمنح له ، زيادة عن اجره ، نسبة من المكافئة التي يحصل عليها كل من الربان و المجهز ، و الا حددتها المحكمة (المادة 253 من قانون التجارة البحرية الاردني) (29). و اذا انتدب لتأدية عمل يفوق اجره المتفق عليه في عقد العمل، فإن القانون الفرنسي يقرر له الحق في الحصول على اجره الاصلي مضاف اليه الفرق بينه و بين اجرة العمل المؤدى (مادة 37-5544 L. من قانون النقل الفرنسي) (30).

و قد تقتضي ظروف الملاحة البحرية تأجيل الرحلات او تقع قوة القاهرة تحول دون قيام هذه الرحلات . في الحالة الاولى يزداد اجر البحار بقدر مدة التمديد (مادة 140 من قانون التجارة البحرية الاردني)، و اذا وقع التمديد بخطأ الربان لا يطبق هذا الحكم عليه (مادة 168 من قانون التجارة البحرية الاردني) (31). اما في حالة القوة القاهرة فان بعض القوانين تميز بين امرين :

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

- و هناك حالات اخرى لم يتناولها المشرع الجزائري و المرتبطة بالأجر و بتغيير ظروف الرحلة البحرية، و قد عولجت في قوانين اخرى ، كما لو كان العقد بالرحلة و وقع تقصير فيها، او تعذر اتمام الرحلة بعد انطلاقها بقوة القاهرة، فما مدى تأثير كل هذه الحوادث

على اجر البحار . و هي كلها مسائل عولجت في قوانين أخرى فنحيل بصدد ها الى المؤلفات المتخصصة (32).

-الالتزام بالاعتناء بالملاح : و تندرج ضمنه الالتزامات العامة و التي ترمي كلها الى توفير الراحة البدنية والنفسية للملاح كالسكن اللائق و الاكل الصحي (مادتان 428 و 43 من القانون البحري) من قبل طباط مؤهل . ان هذه الامور جميعها تخفف من مشاق العمل البحري . و الالتزام بتوفير السكن والغذاء يكون بدون مقابل . و ينهض حقه في قبض تعويض اذا تنازل عن الغذاء طوال الفترة التي يكون مسجل في دفتر البحارة (33). ويندرج ضمن هذا الالتزام توفير الراحة اثناء النوم بتوفير الوسادة وغطائين من الصوف والبياض الكامل للسريير و منشفتين احدهما للحمام و ناموسية اذا كانت السفينة تمر بمناطق استوائية (مادة 440 من القانون البحري) تفاديا للأمراض التي قد تسببها لسعات الحشرات الضارة . وبقصد الاطمئنان على استجابة المجهز لهذا الالتزام اجاز المشرع لطاقم السفينة تعيين مندوب تنحصر مهمته في مراقبة نوعية الخدمات المقدمة على متن السفينة من ملابس و مأكلا و التبليغ بموجب شكوى عن اي مخالفة لربان السفينة و تجهزها او السلطة البحرية (مادة 436 من القانون البحري) و بعدها يباشر التحقيق في هذه الشكاوى (مادة 437 من القانون البحري).

-التزام المجهز بالعلاج في حالة الجرح او المرض و بدفع نفقات الوفاة :ان هذه المصاريف تقع كلها على عاتق المجهز (مواد من 429 الى 432 من القانون البحري) . وتعتبر كلها عن اصابة القانون البحري. ان ظروف عمل البحار تقتضي الا يعامل كالعامل البري. ان هذا الاخير عندما يصاب يدخل اما الى بيته او يوجه الى المستشفى . اما الملاح فتختلف وضعيته اذ يجب ان يعالج و هو على متن السفينة الى ان يصل الى محطة مقبلة ، و تعتبر هذه المعالجة ضرورية (34) له تجنباً لتفاقم اضراره . و لا يعتبر الحق في علاج الملاح مطلقاً ذلك ان هذا الاخير يفقد حقه فيه اذا تسبب بخطأه الجسيم في الحاق الاذى بنفسه

كما في حالة السكر او العصيان . ويفترض ان المرض او الجرح كانا بسبب خدمة السفينة وعلى مجهزها اثبات العكس (35).

و يستحق الملاح تعويضا حتى و لو وقعت له اضرار في اليابسة بشرط ان يكون العمل المؤدى في خدمة السفينة و في زمان و مكان العمل . و يختلف الامر لو ان الحادثة لم تكن بسبب الخدمة او كان الملاح قد اخفى المرض و قت التعاقد (36). و يحتفظ باجره طوال الفترة التي يتكفل فيها المجهز بعلاجه . و بذلك فان معظم القوانين تسير في هذا الاتجاه الذي رسمته اتفاقيات منظمة العمل الدولية . ومن بعدها اتفاقية 2006 المتعلقة بالعمل الدولي MCL.

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

-التزام المجهز بتوفير شروط السلامة و الامن في السفينة : كتوفير سفينة صالحة للملاحة البحرية و قابلة للسكن و صيانة الحياة في البحر الذي تنظمه اتفاقية 1 نوفمبر 1974 المعدلة ببروتوكول 1978 و الخاصة بانقاذ الحياة البشرية في البحر المعروفة بـ (37) SOLAS المبرمة في لندن في 17 فبراير 1978 ، التي انضمت اليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 83-510 المؤرخ في 27 أوت 1983 (جريدة رسمية رقم 2154). و احتوى القانون البحري على ترتيب الزامات قصد بها تحقيق السلامة البحرية عن طريق التأكيد على ما يضمن الراحة التامة للملاحين و منها ان السفينة يجب ان تتوفر على طاقم كفاء قادر على القيام بالمهام المحددة في المادة 410 من القانون البحري و على رأسها ضمان سلامة الحياة في البحر .

-الالتزام برد البحار إلى وطنه: هناك اسباب كثيرة تنهض التزام المجهز برد البحار الى وطنه كبيع السفينة او العزل غير المؤسس للملاح . و ينطوي هذا الالتزام على حماية

كبيرة للملاح و هو ذو طابع انساني (38) ذلك ان ترك الملاح في بلد غريب قد يسبب له الكثير من الازى . و يعتبر هذا الالتزام من النظام العام اذا تعلق الامر بملاح وطني . و جعل المشرع من العودة الى ارض الوطن حقاً لكل فرد من افراد الطاقم (مادة 449 من القانون البحري). و تكون نفقة ارجاعه على عاتق المجهز . اما بالنسبة للبحار الاجنبي فله ان يختار بين الرجوع الى بلده او الى ميناء مغادرة السفينة او ميناء استخدامه (مادة 450 من القانون البحري). و لم يعالج المشرع حالة رفض المجهز اعادة البحار الى وطنه ، على ان هناك من يرى ان الدولة هي التي تتكفل بإرجاعه عن طريق قنصلها و يكون لها بعد ذلك الرجوع على المجهز بما دفعته (39). و تعفى كل من الدولة و المجهز بتحمل نفقات الارجاع في حالات معينة كمطالبة السلطة القضائية بنزوله لليابسة على اثر جريمة ارتكبها او كان نزوله بسبب مرض او جرح لا يمت بصلة الى خدمة السفينة و لا يوجد لهما دواء على متنها (40).

ثانياً: خصوصية عقد الاستخدام البحري فيما يتعلق بشروط الالتحاق بالمهنة وبالحماية المقررة للبحار.

1- فيما يتعلق بشروط الالتحاق بالمهنة

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

أشـرط الكتابة و الرقابة الادارية

يتميز عقد العمل البحري من حيث ان الشكلية تعتبر الزامية فيه (مادة 8 من المرسوم رقم 102-05) ، و هي مشترطة للإثبات (41) و في ذلك حماية كبيرة للملاح بالنظر الى طبيعة هذا العقد الذي يستغرق تنفيذه وقتاً طويلاً و من ثم فلا يمكن الاستناد الى شهادة الشهود لاحتمال اختفائهم بل و حتى الى ذاكرة المتعاقدين بحكم الجزئيات الكثيرة التي يمكن ان يحتوي عليها العقد . و قد يقع التزام اعداد عقود توظيف كتابية للبحارة على عاتق المجهز (مادة 428 فقرة 2 من القانون البحري). و يستفاد من المادة 2/403 من القانون

البحري تأكيد المشرع على الكتابة و لو لم ينص عليها صراحة عندما اوجب ان يتضمن دقتر البحارة " شروط توظيفه و مهنته على متن السفينة " فضلا عن بيانات اخرى . والمقصود من شروط التوظيف هو ما اتفق عليه طرفي العقد فيما يتعلق بالأجر و تابعه والحق في العطل وأداءات الضمان الاجتماعي و مدة العقد و غيرها من الشروط التي تكون حتما متبوعة بتوقيع الملاح و المجهز. قلنا ان الكتابة هي الزامية لأنها تحمي حقوق الملاح وان عدم الكتابة لا يكون الا بتقصير من المجهز (42). يثور السؤال في الحالة التي يتخلف ركن الشكلية في عقد الاستخدام البحري ، ونرى في هذا الخصوص امكانية تطبيق البطلان النسبي بالنظر الى صياغة المادة التي توحى بان الامر يتعلق بقاعدة أمره و من ثم فلا مناص من السماح للملاح بإنهاء العلاقة عن طريق البطلان لان في ذلك تحقيقا لمصلحته وهو ما يتماشى مع ارادة المشرع الرامية الى حمايته . و قد قال بهذا من قبل الاستاذ دالبالك Delebeque (43) الذي يرى بان العقد يتعرض للبطلان النسبي على الرغم من ان المشرع لم يرتب اي جزاء على عدم كتابته. وقد برر ذلك بالحماية التي توفرها الكتابة للملاح لما يتضمنه هذا العقد من شروط يتعذر على هذا الاخير تقديم الدليل بشأنها خاصة وان هذه العقود تمتد مع الزمن مما يجعل من الصعب الاحتكام الى الشهود او الى ذاكرتهم. صحيح ان هذه العقود هي تجارية بالنسبة للمجهز و هي كسائر العقود التجارية تخضع لمبدأ حرية الاثبات عملا بنص المادة 30 من القانون التجاري، الا ان هذه الوسائل قد لا تجدي الملاح في حالة غيابها، و قد لا يتوافر لديه الدليل مما ينجر عنه حتما ضياع حقوقه.

و قد روعي التزام الكتابة في عقد الاستخدام البحري في الامر الملكي لسنة 1681 الذي وضع في عهد الملك لويس الرابع عشر من طرف وزيره الاول كولبير Colbert. وقد انتقل الى القانون البحري الحالي في فرنسا و الى قوانين اخرى و من بينها القانون الجزائري .

و من خصائص هذا العقد اخضاعه لمراقبة السلطة البحرية المختصة (مادة 388 من القانون البحري). ان هذه الاخيرة تستطيع دائما ان ترفض تسجيل الملاح في سجل رجال

البحر بعد التحقق من عدم استيفائه لشروط التأهيل المهني و الشهادات البحرية المطابقة وكذا شروط الكفاية البدنية الخاصة بممارسة العمل على متن السفينة ، الكل وفق ما تنص عليه المادة 387 من القانون البحري. ان التسجيل في دفتر البحارة يتوقف على اذن السلطة البحرية التي خولها القانون رفض ذلك اذا تخلفت حالة من الحالات المنصوص عليها في المادة 390 و من بينها شرطا التأهيل و اللياقة البدنية المنصوص عليها في المادتين 386 و 387 من القانون البحري. و يتوقف القبول على التأشيرة التي تمنحها هذه السلطات بعد التحقق من استيفاء كل الشروط المتطلبة قانونا (مادة 405 من القانون البحري).

و يعتبر رفض الاذن بالتسجيل تصرفا اداريا يوجب تسببيه حتى يفسح المجال لطالب التسجيل من اجراء الطعن الذي يكون في خلال ثلاثة اشهر من تبليغ مقرر الرفض امام الوزير المكلف بالبحرية التجارية (مادة 391 من القانون البحري) و بعد ذلك امام المحكمة الادارية في حالة الرفض او السكوت عن الرد طبقا للقواعد العامة .

ب-شروط الالتحاق بمهنة البحار

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

- شرط السن: يجب ان يكون البحار بالغاً لسن الثامنة عشر من عمره . و يعني ذلك انه لا يجوز استخدام من لم يبلغ هذا السن . و لم ينص القانون البحري على جواز استخدام اشخاص دون هذا السن . و امام ذلك لا مانع من تطبيق احكام قانون العمل في هذا الشأن ومنها اعتماد سن التوظيف المحدد ب 16 سنة في المادة 15 فقرة 1 من قانون العمل . و اذا كان السن اقل من 16 سنة لا يجوز الاستخدام الا بناء على رخصة من الوصي الشرعي . ولم يحدد المشرع هذا السن الا اننا نرى وجوب الاحتكام الى المادة 42 من القانون المدني

التي تعتبر الشخص مميزا متى بلغ سن الثالثة عشر و ما دون ذلك يعتبر غير مميز. وتحظى هذه الطائفة بمعاملة خاصة من قبل المشرع الذي لم يجز توظيفهم في الاشغال الشاقة والخطيرة او التي تنعدم فيها النظافة او تضر صحته او تمس بأخلاقه (مادة 15 فقرة 2 من قانون العمل). كما لا يجوز تشغيلهم في أي عمل ليلي (مادة 28 من قانون العمل). هذا واتخذت تدابير إضافية في فرنسا لحماية القصر في قانون العمل و قانون الضمان الاجتماعي. و لا يفوتنا في هذا المجال ان نشير الى ان الاتفاقية الدولية للعمل المؤرخة في 07 فبراير 2006 دخلت حيز التنفيذ بتاريخ 20 اوت 2013 بعد تصديق اكثر من 30 دولة عليها، و بذلك أصبحت احدى الركائز الأساسية للقانون البحري بعد الاتفاقيات الأخرى التي وضعت من طرف المنظمة الدولية البحرية و منها اتفاقية صولاس SOLAS المتعلقة بالسلامة البحرية و انقاذ الحياة في البحر ، و اتفاقية ماربول MARPOL حول الوقاية من التلوث في البحر ، و اتفاقية STCW الخاصة بالشهادات البحرية لسنة 1978 المعدلة في 1995 ثم في مانيليا في سنة 2010 . وصادقت عليها الجزائر بالمرسوم رقم 15-260 بتاريخ 7 أكتوبر 2015 (جريدة رسمية رقم 05 ليوم 31 جانفي 2016) و بذلك أصبحت جزء من التشريع الوطني و واجبة التطبيق . و حددت السن الأدنى للالتحاق بمهنة البحار ب 16 سنة (قاعدة 1.1) و لم تجز لمن لم يبلغ هذا السن ابرام عقد العمل البحري، كما لم تجز للأشخاص الذين تقل أعمارهم عن 18 سنة تشغيلهم في الاعمال الليلية حفاظا على صحتهم و سلامتهم .

- شرط الكفاءة و الحصول على الشهادات : ان خصوصيات العمل البحري تقتضي

من القائم به ان يكون حاصلا على شهادات و لديه الكفاءة التي تؤهله للقيام به على احسن وجه (مادة 410 من القانون البحري). و تأكد ذلك بصدور المرسوم التنفيذي رقم 02-143 بتاريخ 16 افريل 2002 الذي يحدد الشهادات و شهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية و شروط اصدارها (44). و حدد كيفية اصدار هذه الشهادات و شروط الاعتراف بها و رقابة الدولة على الميناء و مسؤولية سلطة التجهيز من التحقق من ان رجال البحر المعينين في السفن المملوكة لها يحوزون على شهادات الكفاءة المناسبة . هذا و صدر قرار مؤرخ

في 20 مارس 2014 (جريدة رسمية رقم 18 ليوم 30 يوليو 2015) يحدد نظام الدراسات من اجل الحصول على شهادات ملاح بحري ، كما صدر قرار آخر مؤرخ في 12 افريل 2018 يحدد كفايات و شروط اصدار شهادة ملاح بحري الكترونتقي (جريدة رسمية رقم 20 ليوم 16 ماي 2018).

- شرط اللياقة البدنية : لا يصح الاستخدام و بالتالي ابرام عقد العمل البحري الا اذا اثبت الشخص لياقته البدنية و العقلية عن طريق فحص طبي تقوم به مصالح السلطة البحرية (45) . و تسجل هذه اللياقة في دفتر البحارة و يسمح له بعد ذلك بالعمل على متن السفينة. و اذا تمت مخالفة هذا الشرط فان عقد العمل يبطل ، كما في حالة كتمان البحار لمرض او حصل على اجازة لم تكن متطابقة مع الواقع الصحي للملاح . ان صحة الملاح مرتبطة بشكل كبير بالسلامة البحرية لذلك فان هذه المسالة تحظى بتنظيم قانوني في غالبية الدول و منها الجزائر الذي صدر فيها قرار وزاري مشترك في 01 ديسمبر 1983 يحدد شروط الاهلية البدنية لممارسة وظيفة الملاح البحري على السفن. وتطلب هذا القرار ضمن احكامه ضرورة قيام طبيب رجال البحر بالفحص المطلوب تجنباً للمجاملة في تسليم الشهادات الطبية. كما حدد هذا القرار قائمة طويلة من الامراض التي تتنافى مع عمل البحار. و يظهر منها تشدد وصرامة في اجراء الفحوصات المختلفة و التي توجب خلو المترشح من اية اصابة بدنية او عقلية.

- شرط الجنسية : من بين ما يجب ان يحتوي عليه طلب من يرغب في ممارسة مهنة البحار ان يكون ذا جنسية جزائرية (مادتان 386 و 413 من القانون البحري). الا ان المشرع و لاعتبارات معينة، اجاز ان يستخدم بحارة اجانب تحدد نسبتهم عن طريق الوزير المكلف بالبحرية التجارية او يرخص لبحار اجنبي بالإبحار لخدمة سفينة جزائرية (مادة 413 من القانون البحري). وفي الغالب يسمح لبحارة اجانب حاصلين على مؤهلات معينة يثبتونها بموجب شهادات و اجازات. و لم يميز المشرع الجزائري بين انواع الملاحة التي يستخدم فيها هؤلاء البحارة (46).

2-تميز عقد الاستخدام البحري بتوفير حماية خاصة للملاح

حرصت التشريعات على توفير حماية كبيرة للملاح لأنه هو الطرف الضعيف في العلاقة التعاقدية، وايضا بالنظر الى الظروف الصعبة التي يباشر فيها عمله لصالح المجهز. وتظهر هذه الحماية من خلال احكام اخرى يمكن استخلاص بعضها من القانون البحري والبعض الآخر من التشريعات العمالية.

أ- الحماية المقررة للبحار في القانون البحري

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

-امتياز المبالغ الواجبة للربان و لرجال السفينة (مادة 1/73 من القانون البحري) (47). وتنشأ هذه المبالغ عن عقود العمل التي يبرمها المجهز مع الربان او اي بحار على متن السفينة. و قد رتب القانون امتيازاً لهذه الديون على السفينة . و يفسر امتياز هذه الديون برأفة وشفقة المشرع بهذه الطائفة التي تتكبد مشاقا كبيرة في تسيير و استغلال السفينة. وزيادة على هذه الديون اعتبر المشرع ان كل " المبالغ الاخرى " يكون لها امتياز على السفينة و يعتبر من هذا القبيل : اشتراكات الضمان الاجتماعي ، التعويضات المستحقة على المجهز في حالة انتهاء عقد العمل ، التعويض على البطالة (48). ان هذه المبالغ تجد مصدرها في عقد العمل لذلك فإنها تخضع لنفس الاحكام الخاصة بهذا الاخير.

و يجب التدقيق في صفة المستخدمين على متن السفينة لإقرار الامتياز المنصوص عليه قانونا لصالحهم اذ ليس كل من يوجد على متن السفينة يكتسب هذه الصفة اذا لم تكن تربطه علاقة ناتجة عن عقد عمل و في ذلك يرى العميد روديوار(49) ان من يقوم بإصلاح على متن السفينة و هو تابع لشركة اخرى لا يمكن اعتباره عاملا و كذلك الامر بالنسبة لمن كان يعمل في شركة أخرى كشركة فيريطاس Véritas للتصنيف. و بالنسبة للآخرين فانه يجب دائما البحث عن العلاقة التي تربطهم بالمجهز.

-عدم جواز الاحتجاج في مواجهة البحار بالمسؤولية المحدودة للمجهز -و في ذلك تنص المادة 94 من القانون البحري على عدم امكانية احتجاج مالك السفينة بتحديد مسؤوليته فيما يتعلق ب: " الديون الخاصة بطاقم السفينة و المتولدة عن عقد الاستخدام " .

ان المبدأ في القانون البحري يقوم على تحديد مسؤولية مالك السفينة و هذا نظرا للأخطار التي تحيط بممارسة الاستغلال البحري . ولأنّ مسألة تحديد المسؤولية لها اهمية كبيرة في مجال الدراسات البحرية فانه ابرمت اتفاقيات دولية كان هدفها هو درء التنازع بين القوانين و توحيد أحكامها المتعلقة بتحديد التعويضات التي تدفع لمن تضرر من سفينة ، و لعل ابرزها اتفاقيات 1924 و 1957 و 1976.

و قد استثنت معظم التشريعات و من بينها التشريع الجزائري الديون التي لا تخضع لتحديد المسؤولية و قد شددت على ان يكون تعويض الديون المستحقة للبحارة كاملا ، و قد راعى عند تقريره لهذه القاعدة حماية البحارة لكونهم من ذوي المداخل المحدودة و اعتبر ان مصلحتهم فوق مصلحة المجهز.

ب- الحماية المقررة للبحار في القواعد العامة

تتجلى هذه الحماية اساسا في ضمان الاجر للملاح و في الاستفادة من أوقات للراحة .

إنّ أجر البحار في القانون البحري كان دائما محل حماية بموجب احكام آمرة . وترجع هذه الحماية الى سنة 1745 و لم تنقرر في التشريعات البرية الا في سنة 1845 بظهور النصوص القانونية (50). و قد تناول المرسوم رقم 05-102 المؤرخ في 26 مارس 2005 موضوع الاجر في المادة 47 و ما بعدما و يظهر منها حرص المشرع على ضمان اجر للملاح و قد ترك حرية كبيرة للطرفين في تحديده بمبلغ ثابت مع توابعه اذا تعلق الامر بملاحة تجارية و قد يكون المجهز ملزما بدفع اجر ثابت عند حلول استحقاقه وفق ما تنص عليه المادة 88 من القانون رقم 90-11 المتضمن قانون العمل (مادة 49 من المرسوم رقم

102-05) ، أو تحديده بنسبة معينة أو حصصا على ضوء نتائج العمل اذا تعلق الامر بملاحة الصيد (مادتان 47 و 50 المرسوم رقم 102-05).

و اقتداء بما فعلته بعض التشريعات، نص المشرع على التسبيقات و المدفوعات التي يطلبها البحار اثناء الرحلة البحرية. و قد فعل ذلك تسهيلا على البحار الذي قد تدوم رحلته وقتا طويلا . الا ان ما يجب ان يلاحظ في هذا الخصوص هو ان طلب دفع التسبيقات قد يكون من ذوي الملاحين و قد ايجز لهم تقاضيتها كاملا او جزئيا (مادة 2/48 من المرسوم رقم 102-05) . غير ان استيفائها كاملا قد لا يكون مفيدا خاصة و انه قد يستغرق كل الاجر مما يحول بينه و بين ايجاد ما ينفق على نفسه و على افراد عائلته عند عودته من السفر . لذلك فانه تقرر في بعض التشريعات على ان الاجر لا يدفع الا بعد الانتهاء من الرحلة البحرية . و لا يؤخذ هذا الحكم على اطلاقه اذا ييجز بعضها للبحار ان يجري سلفة acomptes في حدود خمس الاجرة المستحقة عند طلب التسليف (مادة 140 من القانون البحري اللبناني) ، و يجوز له في القانون الفرنسي ان يطلب سلفة على ان يكون ذلك تحت مراقبة السلطة البحرية (مادة 58 من قانون العمل البحري) و بدون ان تتجاوز شهرا واحدا.

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

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

- عدم تجاوز الساعات الاضافية ب 28 ساعة في الاسبوع (مادة 25 من الامر رقم

102-05)،

- زيادة في العطلة الرئيسية و فقا للشروط و الكيفيات المحددة بقرار مشترك بين

الوزراء المكلفين بالبحرية التجارية و الصيد البحري و العمل (مادة 26 من المرسوم رقم

102-02) .

- لا يجوز ان تفوق مدة الابرار 6 اشهر بدون انقطاع .

- يستفيد اابرار من راحة فعلية تقدر ب 24 ساعة عن كل مدة خروج في اابرار تفوق 6

ايام (مادة 40 من المرسوم 102-05)،

- يستفيد الملاحون في الصيد البحري من عطلة 70 يوم مدفوعة الاجر في السنة

كحد اقصى (مادة 46 من المرسوم رقم 102-05) ويستفيد كل من الملاحين و الضباط من

10 ساعات راحة خلال كل فترة 24 ساعة من الخدمة (مادة 30) .

هذه بعض الاحكام التي تضمنها المرسوم رقم 102-05 و هناك احكام اخرى يظهر

منها كلها مدى الحماية التي يحظى بها المستخدم على متن السفينة . ان هذه الحماية

ضرورية، لأنها تسمح للملاح برفع مردوديته في العمل ، و لا تكفي وحدها لتحقيق هذه

الغاية بدون منح الحق للملاح للدفاع عن حقوقه في اطار القانون المنظم لرجال اابرار لسنة

2005 والذي يبدو ان فيه نقائص في معالجة المشاكل التي تطرح للملاحين .

و لا يفوتنا قبل الانتهاء من هذا الموضوع الاشارة الى ان الملاح يستفيد من الحماية

التي تقرها القواعد العامة في حالة افلاس مالك السفينة او مجهزها . ان المادة 294 من

القانون التجاري تعتبر اجور العمال ديونا ممتازة و نتيجة لذلك فان هذه الاخيرة تحتل مكان

الصدارة في الترتيب عند توزيع اموال المفلس ، و لا تنازعها في هذه المرتبة ديون الخزينة

العامة التي اجاز القانون المطالبة بها في اجل شهر من الحكم بشهر الافلاس (مادة 349 من

القانون التجاري) . و قد قصد المشرع بهذا الحكم حماية الطبقة الشغيلة التي تعتمد اساسا

على أجورها لإعالة أسرها و ايضا تجنب الاضطرابات الاجتماعية في حالة عدم استيفائها لأجورها في وقتها مما يهدد الامن والاستقرار الاجتماعي.

غير أنّ العمال البريين قد يتعرضون الى مشكلة عدم وجود الاموال الكافية التي تمكنهم من ممارسة امتيازهم . ان التمتع بهذا الامتياز يتوقف على شرط توفر الاموال اللازمة. و في حالة عدم توافرها يلزم العمال بالانتظار لمدة قد تطول للحصول على حقوقهم بسبب أجراء يعرف في نظام الإفلاس هو قفل التفليسة لعدم كفاية الأموال (مادة 355 من القانون التجاري).

إنّ الملاح لا يمكن ان يتعرض الى خطر عدم وجود الاموال ، و من هذه الناحية يتفوق على العامل البري . إنّ الامتياز المخول له في المادة 73 من القانون البحري يمنحه دعوى عينية (51) Action in rem بموجبها يمارس حقه على السفينة دون غيرها من الاموال الأخرى التي يملكها المدين المفلس، و يتمتع نتيجة ذلك بحق التتبع و حق الافضلية . يظهر من ذلك ان حقه اقوى من حق العامل البري الذي قد يتعرض الى الضياع بسبب عدم كفاية الاموال .

الخاتمة :

إنّ المستخدم البحري ليس كالعامل البري . ان هذا المركز لا ينظمه العقد فقط و انما يخضع لمجموعة من القواعد الغير المعروفة في المجال البري . و يرجع هذا الاختلاف الى البيئة التي يمارس فيها هذا العمل و الى المحيط الذي ينشط فيه البحار و المحفوف بالخطر الدائم . و قد نجم عن هذا الاختلاف تباين في القواعد التي يخضع لها العقدين سواء من حيث تلك المطبقة على نشأة و تنفيذ عقد الاستخدام البحري او من حيث شروط الالتحاق بالمهنة او الحماية المقررة للبحار مقارنة بتلك التي يتمتع بها العامل البري . فمن حيث النشأة راينا ان العقد ، و ان كان يخضع من حيث نشأته الى نفس القواعد التي تحكم العقد البري، الا ان هناك اعتبارات معينة مرتبطة بالبحر ، جعلت اشخاص آخرين من غير المجهز أو الربان يشتركون في التعاقد مع الملاحين مع انصراف آثار العقد اليهم. وفيما يتعلق بتنفيذ العقد

لوحظ بروز التزامات خاصة في المجال البحري لا نجدها في اليابسة عند ابرام العقود ، ومنها ان الملاح يلتزم بشخصه و يتجلى ذلك في سهره الدائم على حسن سير السفينة ما دام على متنها ، لذا يقع عليه التزام بالصيانة و الانقاذ و بمراعاة قواعد الانضباط ، و في مقابل ذلك يلتزم قبله مجهزة السفينة بالتزامات عديدة هي تعتبر في حقيقة الامر مزايا يتمتع بها العامل البحري كحقه في المأكل و السكن اللائق و في التعويضات و العطل هذا بالإضافة الى القواعد التي توفر له حماية كبيرة كقاعدة الامتياز و عدم الاحتجاج في مواجهته بالمسؤولية المحدودة و عدم الحجز على أجره و استفادته من قاعدة امتياز دينه في حالة افلاس المجهز. كل هذه القواعد تجعل من هذا العقد يمتاز بخصوصية اقتضتها ظروف العمل و المحيط الذي يمارس فيه هذا العمل .

الهوامش :

- 1- Philippe Delebeque , Droit maritime , 13ieme édition ,Paris, Dalloz,2014, no 359 , p. 237.
- 2- Patrick Chaumette , Le Droit social des gens de mer , in Droits maritimes , sous la direction de J.P. Beurier ,Paris, Dalloz, 2008 , no410.11 , p.544 .
- 3- « En faisant de leur principal instrument de travail , le bateau, un lien de labeur , un lien d'existence , un intermédiaire matériel et symbolique entre eux et le reste des hommes , les gens de mer étaient les seuls à entretenir une relation particulière et indispensable avec un espace que les autres ignorent ou voulaient ignorer."V.Alain Cabantous , les citoyens du large, les identités maritimes en France (17ieme-19ieme siècles) Aubier, coll. historique , Paris, 1995 , cité par P. Chaumette , op.cit, no 410.11 , p545 .
- 4- Arnaud Montas, Droit maritime, E. Vuibert ,Paris , 2012 , p.88
- 5- Philippe Delebeque ,op.cit., no 359, p. 237 -5.

6- يختلف الوضع في الجزائر عما هو عليه الامر في فرنسا . في هذا البلد يوجد قانون خاص ينظم علاقات العمل البحرية في حين ان هذه العلاقات في الجزائر تخضع للقانون رقم 90-11 المشار اليه اعلاه (مادة 57) الذي يبقى هو المرجع الاساسي لها كما تخضع للمراسيم اللاحقة لصدور هذا القانون.

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

8- تقابل هاتين المادتين في قانون النقل الفرنسي ليوم 3 نوفمبر 2010 : L.5512-2 و L.5412-1.

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

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

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

12- المرجع السابق ، ص 252.

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

14- Arnaud Montas , op.cit., p.93 . يمكن تطبيق احكام الكتمان المعروفة في نظرية التدليس في القواعد العامة و التي تجيز لمن كان ضحية كتمان طلب ابطال العقد. انظر عبد الرزاق السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني، نظرية الالتزام بوجه عام ، مصادر الالتزام ، الجزء الأول ، دار احياء التراث العربي ، بيروت ، 1952 ، رقم 181، ص 322.

15- Safety of life at sea

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

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

18- المرجع السابق .

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

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

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

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

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

24- يتولى الربان سلطات واسعة في التأديب و حتى في الاكراه البدني و الحبس الاحتياطي (مادة 412 و 452 و ما بعدما من القانون البحري).

25- هناك من يرى ان مثل هذه الشركات تتضمن شرطا ضمنيا مفادة عدم تحمل افراد الطاقم لأية مسؤولية غير محدودة عن الخسائر التي تمنى بها هذه الشركات .انظر . Larbi Rezgallah , op. cit., p. 63

26- المرجع السابق .

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

28- P. Bonassies et Christian Scapel ,op.cit,no306,p.221

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

30- مصطفى كمال طه، المرجع السابق ، رقم 183 ، ص 52.

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

32- ان المادة L.5544-34 من قانون النفل الفرنسي لسنة 2010 تنص على ان " الملاح يأخذ اجرة اما وفق اجرة ثابتة (قد تكون شهرية او باليوم) او وفق ربح محتمل و قد يكون دفع الاجرة وفقا

للطريقتين السابقتين ... و بالنسبة لعقود العمل بالرحلة فان الاجر يمكن تحديده جزافيا". انظر

Philippe Delebeque , op. cit., no 386 , p. 249

33- عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الاردن، 1999، ص 204.

34- Philippe Delebeque , op.cit.no 286, p.249

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

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

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

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

39- Philippe Delebeque ,op.cit.,no 400, p.253

40- مصطفى كمال طه، المرجع السابق ن ص 213 .

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

42- مصطفى كمال طه، المرجع السابق ، ص 213.و هناك من يرى ان دفتر البحارة يحتوي على كل البيانات المنصوص عليها قانونا لذلك فهو يعتبر عقدا مكتوبا.انظر Patick Chaumette, op. cit., no 412-30, p.585

43- Philippe Delebeque , op. cit., note no 1, p.243

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

45- و من ثم فلا مجال لأية مجاملة في منح الشهادات الطبية .

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

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

48- حكم محكمة استئناف رين بتاريخ 1963/03/20 ، نقض تجاري فرنسي ليوم 07 افريل 1987
M. Philippe Delebeque, hypothèques et privilèges maritimes ,
rep.com.Dalloz , fevrier 2005 , no 137 , p.11

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

50- Pierre Bonassies et Christian Scapel , op.cit., no 313 , p. 224-50

51- Katell Oilleau, le crédit tiré du navire, Presses Universitaires de
France ,2010,no168 ,p 20.

المراجع :

-الامر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري المعدل
و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998.

-الامر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري
المعدل و المتمم بالمرسوم التشريعي رقم 93-08 المؤرخ في 25 افريل 1993 و بالامر رقم
96-27 المؤرخ في 9 ديسمبر 1996 و القانون رقم 05-02 المؤرخ في 6 فبراير 2005.

-القانون رقم 90-11 المؤرخ في 21 افريل 1990 المتعلق بعلاقات العمل .

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

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

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

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

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

-محمد فريد العريبي و محمد السيد الفقي ، القانون البحري ، منشورات الحلبي الحقوقية ، 2011.

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

-عبد الله حسين العطير ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، مطبعة دار الثقافة للنشر و التوزيع ، عمان ، الأردن ، 1999.

-عبد الرزاق السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني ، نظرية الالتزام بوجه عام ، مصادر الالتزام ، الجزء الأول ، دار احياء التراث العربي ، بيروت ، 1952.

-Philippe Delebeque ,droit maritime , 13ieme édition, Dalloz , Paris 2014

-Patrick Chaumette , le droit social des gens de mer, in droits maritimes sous la direction de J.P. Beurier , Dalloz , Paris, 2008-

-Arnaud Montas, droit maritime , édition Vuibert, 2012-
Pierre Bonassies et Christian Scapel, droit maritime , Lextenso-édition, 2ieme édition, Paris, 2010.

-Larbi Rezgallah , droit maritime ,édition de l'Onde , 2018 –

-Georges Ripert , droit maritime ,4ieme édition , tome 1, édition
Rousseau et -cie, Paris , 1950.

للإحالة لهذا المقال :

دحماني محمد الصغير: "خصوصية عقد الاستخدام البحري"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية،
المجلد 06، العدد 01، السنة 2019، ص ص (24 - 55).