جامعة العربي التبسي – تبسة– الجزائر
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق

مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر
تخصص قانون أعمال
بعنوان:

النظام القانوني لعقد العمل البحري في التشريع الجزائري

إعداد الطالبتين:
* قويدري إلهام
* سليمي فتيحة

إشراف الأستاذ:
أ/ شعوة هلال

أعضاء لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة في البحث
د/ نويري سعـــــاد	أستاذ محاضر أ	رئيسا
أ/ شعـــــوة هلال	أستاذ مساعد أ	مشرفا ومقررا
أ/ قريـــــد الطيب	أستاذ محاضر ب	ممتحنا

السنة الجامعية: 2018/2017

جامعة العربي التبسي – تبسة– الجزائر
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق

مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر
تخصص قانون أعمال
بعنوان:

النظام القانوني لعقد العمل البحري في التشريع الجزائري

إعداد الطالبتين:
* قويدري إلهام
* سليمي فتيحة

إشراف الأستاذ:
أ/ شعوة هلال

أعضاء لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة في البحث
د/ نويري سعـــــاد	أستاذ محاضر أ	رئيسا
أ/ شعـــــوة هلال	أستاذ مساعد أ	مشرفا ومقررا
أ/ قريـــــد الطيب	أستاذ محاضر ب	ممتحنا

السنة الجامعية: 2018/2017

الكلية لا تتحمل أي مسؤولية

على

ما يرد في هذه المذكرة

من آراء

بسم الله الرحمن الرحيم

" أَلَمْ تَرَ أَنَّ الْفُلْكَ تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِنِعْمَتِ اللَّهِ لِيُرِيَكُم مِّنْ آيَاتِهِ ۚ إِنَّ فِي ذَٰلِكَ لَآيَاتٍ لِّكُلِّ صَبَّارٍ شَكُورٍ."

الآية 31 من سورة لقمان

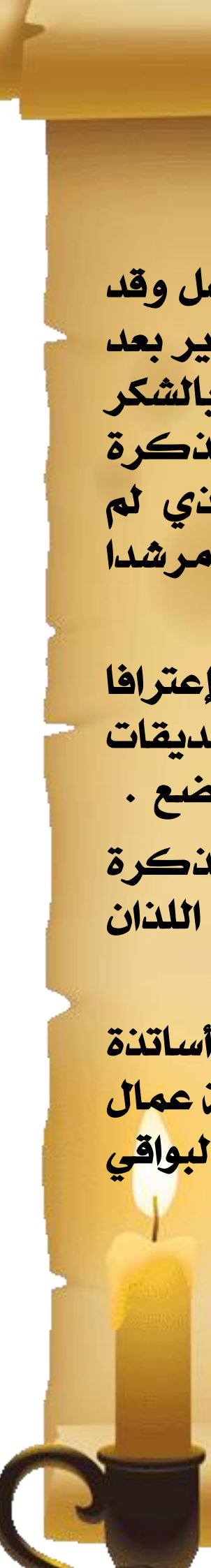
شكر و عرفان

قد يقف المرء عاجزا عن رد الجميل لذوي الفضل وقد تعجز العبارات أحيانا بالتعبير عن معاني التقدير بعد الحمد والشكر لله العظيم لا يسعنا إلا نتوجه بالشكر والتقدير إلى الأستاذ الفاضل المشرف على المذكرة شعوة هلال على حسن إشرافه واهتمامه الذي لم يبخل علينا من وقته رغم إلتزاماته فكان مرشدا وسندا لنا .

❖ نتقدم بالشكر الخاص إلى الوالدين إعترافا بفضلهما علينا وإلى الإخوة والأصدقاء والصديقات والزملاء وإل كل من ساهم في هذا العمل المتواضع .

نتقدم بالشكر المسبق لأعضاء مناقشة هذه المذكرة الأستاذ قريد الطيب والأستاذة نويري سعاد اللذان نتشرف بمناقشتهم .

❖ نتقدم بالشكر للأستاذ زواي حكيم وجميع أساتذة المشوار الدراسي ونتقدم بالشكر أيضا إلى كافة عمال المكتبة الجامعية بتبسة والمكتبة الجامعية أم البواقي لتعاونهم معنا .



إهداء

بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على اشرف المرسلين أما بعد :

أشكر أولا وقبل كل شيء الله الذي منحني القوة على تحمل الصعاب .

أهدي هذا العمل المتواضع إلى والديا الغاليين أطال الله في عمرهما وأمدهما بالصحة والعافية كما أهديه إلى إخوتي وأخواتي وإلى كل الأصدقاء والصديقات وإلى طلبة قانون أعمال ماستر2 و زملائي وزميلاتي في العمل إدارة الموارد المائية وإلى كل من ساهم في هذا العمل المتواضع

<u>سليمي فتيحة</u>

إلى من لا يمكن للكلمات أن توفي حقهما

إلى من لا يمكن للأرقام أن تحصي فضائلها

إلى من زرع في قلبي الطموح والمثابرة

والديا العزيزين أدامهما الله لي

إلى سندي في الحياة أختي وأخواتي وزوجي

إلى قرة عيني أبنائي الأعزاء

إلى كل طلبة قانون الأعمال دفعة 2018

<u>قويدري إلهام</u>

قائمة أهم المختصرات

ق.ب.ج.....القانـــــون البحـــــري الجزائـــــري

ق..م.ج.....القانـــــون المدنـــــــــــي الجزائــري

ق.ع.ج..... .....قانـــــون العمـــــل الجزائـــــري

د.ط.....دون طـــبعـــــــــــــــــــــــة

د.ت.ن.....دون تاريـــــخ نشـــــــــــــــــــــر

ط.....طبعـــــــــــــــــــــــــــــــــــة

د.د.ن.....دون دار نشـــــــــــــــــــــــــــر

مقدمة

ظهر القانون البحري منذ القدم، وقد نظمت في العصور الحديثة وسائل الملاحة وأساليب التجارة البحرية التي هي دائما في تطور وتقدم،الأمر الذي يتطلب ضرورة مواكبة هذا التطور، حيث أن الملاحة البحرية جزء لا يتجزأ من تاريخ الحضارة، إذ لا تدفع الشعوب إلى ركوب البحر إلا حاجتها إلى إستخراج ما فيه تلبية لمطالبها الحيوية، ومن أجل ذلك لا بد من عقد عمل بحري الذي يخضع لقواعد قانونية خاصة بطبيعة الملاحة البحرية، ويستوي في ذلك الشخص الذي يقوم بالعمل إذا كان ربانا أو مهندسا أو ضابطا للملاحة اللاسلكية و كل عون من أعوان الخدمة العامة، وتعددت تعاريف عقد العمل البحري بتعدد الفقهاء الذين حاولوا تعريفه إلا أن المشرع الجزائري لم يعرفه و اكتفى بتعريف بعض المصطلحات ذات العلاقة بالملاحة البحرية غير انه في نفس الوقت نظم هذا العقد نظم هذا العقد بأحكام عديدة و قوانين تظم سير علاقات العمل البحري في التشريع الجزائري وذلك من خلال القانون البحري و المرسوم 05-102 المؤرخ في26 مارس 2005 المحدد للنظام النوعي لعلاقات الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري حيث يعتبر عقد العمل البحري من أهم العقود التي يقوم بها مجهزو السفن.

ونظرا لخصوصية البيئة البحرية التي قد تصيب أطراف عقد العمل البحري خاصة العمال منهم، نجد أن المشرع الجزائري قد سن قوانين تنظم مسؤولية رب العمل بسبب خطورة الوظيفة التي يتولاها أفراد الطاقم البحري، ومن هنا يتضح أن عقد العمل البحري لم يأتي من العدم و إنما يعتمد على نظام قانوني أقره الفقه وعمل القضاء على تجسيده.

وتحظى دراسة موضوع عقد العمل البحري بأهمية بالغة من الناحيتين العلمية والعملية، فهي من الناحية العلمية والقانونية توضح طبيعة عقد العمل البحري و شروط إنعقاده إلى جانب الأسس القانونية التي يقوم عليها، أما من الناحية العملية فإن قيمة

الموضوع تتجلى في الأهمية الحيوية للقطاع البحري الذي يعتبر قطب الرحى في تحريك عجلة التنمية الشاملة في الجزائر.

ولأن لكل موضوع دوافع اختياره ذاتية منها وموضوعية،الدوافع الذاتية تتجلى أساسا في:قناعتنا بقيمة الموضوع في عصرنا الحالي، كما يتمثل الدافع الثاني في التطلع لمعرفة النظام القانوني لعقد العمل البحري .

أما بالنسبة للدوافع الموضوعية فهي: محاولة إثراء المكتبة الجامعية بالمعلومات الخاصة بهذا الموضوع لندرتها من جهة ومن جهة ثانية لكي نشد الانتباه حول هذا الموضوع حتى ينال إهتماما من قبل الباحثين في حقل القانون.

وبناءا على ما تقدم نطرح **الإشكالية** التالية:

كيف نظم المشرع الجزائري أحكام عقد العمل البحري ؟

تتفرع عنها إشكاليات أخرى تتمثل في:

- مامفهوم عقد العمل البحري؟
- ماهي شروط هذا العقد؟
- مامدى تدخل المشرع في تنظيمه مقارنة مع الحرية المتروكة لأطرافه؟
- مامدى تطبيق الاحكام العامة لقانون العمل عليه؟

ومن أجل ذلك اتبعنا منهجا مركبا من عدة مناهج اهمها المنهج الوصفي والتحليلي والمقارن وفق مايقتضيه البحث ،و ذلك لإبراز خصوصيات عقد العمل البحري و دراسة المواضيع القانونية .

و من أهداف دراسة هذا الموضوع هو إبراز مختلف الجوانب القانونية لعقد العمل البحري وكذا توضيح الغموض الذي يغطي بعض أحكامه بغية الاستفادة منها الطلبة والباحثين.

أما الصعوبات البحث: قلة المراجع المتخصصة في موضوع عقد العمل البحري في التشريع الجزائري .

ولأجل ذلك وللإجابة عن الإشكالية ارتأينا تقسيم هذا البحث إلى فصلين:

الفصل الأول: تكوين عقد العمل البحري.

المبحث الأول: مفهوم عقد العمل البحري.

المبحث الثاني:إنعقاد عقد العمل البحري.

الفصل الثاني: أثار عقد العمل البحري.

المبحث الأول : الإلتزامات التي يرتبها عقد العمل البحري.

المبحث الثاني: المسؤوليات الناشئة عن عقد العمل البحري وإنقضائه.

الفصل الأول

يعتبر عقد العمل البحري من العقود البحرية التي تخدم النشاط و الملاحة البحرية و عقد منظم و مقنن في التشريعات البحرية و لهذا العقد أهمية كبيرة في الواقع العلمي.

ومن هذا المنطلق سندرس مفهوم عقد العمل البحري في المبحث الأول، و انعقاده في المبحث الثاني.

المبحث الأول: مفهوم عقد العمل البحري

مادام البحث يتعلق بعقد العمل البحري ،فيقتضي تعريفه وتبيان طبيعته القانونية و خصائصه في المطلب الاول، و كذلك عناصر و أطراف عقد العمل البحري في المطلب الثاني.

المطلب الأول: تعريف عقد العمل البحري وطبيعته القانونية .

تعددت تعاريف عقد العمل البحري من طرف عدة فقهاء، إلا أن المشرع الجزائري لم يعرفه و اكتفى بتعريف بعض المصطلحات المتعلقة به، غير أنه نظم هذا العقد بأحكام عديدة و قوانين عديدة تنظم سير علاقات العمل البحري فستناول تعريف عقد العمل البحري في فرع أول وخصائصه في فرع ثاني، والطبيعة القانونية في فرع ثالث .

الفرع الاول: تعريف عقد العمل البحري

اختلف الفقهاء في تعريف عقد العمل البحري، هناك من عرفه عقد العمل البحري بأنه: ذلك العقد الذي يلتزم بمقتضاه شخص يسمى الملاح بأداء عمل معين على ظهر سفينة لقاء أجر يتعهد المجهز بدفعه،[1] كما عرفه ايضا العقد الذي يلتزم بمقتضاه شخص بالعمل في سفينة مقابل أجر تحت اشراف مجهز أو ربان، و ليس بالضرورة أن يكون هذا العمل متصلا بالملاحة البحرية، بل المهم ان يؤدي العمل على ظهر السفينة و لو

1– محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، سنة 2005، ص 254.

لم يتعلق بالملاحة البحرية، فطبيب السفينة و أفراد الخدمة العامة مثل: الطهاة يرتبطون مع المجهز بعقد عمل بحري و تسري عليهم أحكامه.

أي أن العبرة بمكان العمل لا بنوعه في تحديد طبيعة عقد العمل البحري و اسباغ صفة البحار على الشخص.[1]

الفرع الثاني: خصائص عقد العمل البحري

يتميز عقد العمل البحري بعدة خصائص وهي:

أولا: عقد العمل البحري عقد رضائي

يتم برضاء الطرفين وذلك بتطابق ارادتين دون الاجبار والإلزام ولا بد من خلو إرادة الطرفين من أي عيوب، وكذلك وجوب توافر الأهلية اللازمة لانعقاد العقد و التي لا بد أن تكون خالية من عوارض الاهلية، واذا كانت المادة 115 من قانون التجارة البحرية توجب ان يكون العقد مكتوبا فهذه الكتابة شرط الاثبات و ليس لانعقاد العقد.

ثانيا :عقد العمل البحري عقد من عقود المعاوضة

فكل من طرفي عقد العمل البحري يحصل على مقابل لما يؤديه، فالبحار يحصل على الاجر و رب العمل يتحصل على عمل البحار.[2]

ثالثا :عقد العمل البحري من العقود الملزمة للجانبين

لأنه يرتب التزامات على عاتق طرفي العقد كل منهم قبل الآخر فالبحار يلتزم بأداء العمل المتفق عليه، و من ناحية أخرى يلتزم رب العمل بإعطاء البحار مقابل هذا العمل

[1]– مصطفى كمال طه، القانون البحري: مقدمة– السفينة– أشخاص– الملاحة البحرية– إيجار السفينة والنقل البحري– الحوادث البحرية– التأمين البحري، ط1، مكتبة الوفاء القانونية، الاسكندرية، سنة 2010، ص213.

[2]– كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية والمرشد ومجهز القطر في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، (د.ط)، (د.د.ن)، (د.ب.ن)، سنة 1993، ص 100.

و الذي يتمثل في الأجر والغذاء والإيواء والعلاج وترحيله.[1]

رابعا: عقد العمل البحري من عقود المدة

ارتباط عقد العمل البحري بالعمل على ظهر السفينة يجعل العقد المذكور بالضرورة من عقود المدة، و قد تتحدد مدة العقد لرحلة أو رحلات معينة، ومن ثم ينقضي العقد بانتهاء هذه الرحلة أو تلك الرحلات، كما ينعقد العقد لمدة محددة أو لمدة غير محددة.[2]

خامسا :عقد العمل البحري من العقود التجارية

تجارية العقد خاصة بمالك السفينة والبحار إذا كانت السفينة معدة و مخصصة للاستغلال التجاري، أما إذا كانت من سفن النزهة و يكون العقد مدنيا سواء بالنسبة لرب العمل أو البحار، أما إذا كان العمل على سفينة غير تجارية فيكون العقد تجاريا بالنسبة لمالك السفينة و مدنيا بالنسبة للبحار، فأحكام قانون التجارة البحرية هي التي تسري على العقد لأن هذا القانون لا يقتصر تطبيقه على الملاحة البحرية.[3] وهذا ما نصت عليه المادة 2 من الأمر رقم 96 – 27 المؤرخ في 09 ديسمبر 1996 على أنه : " يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه كل مقاولة لصنع أو شراء أو بيع وإعادة بيع السفن للملاحة البحرية، كل شراء وبيع لعتاد أو مؤن للسفن كل تأجير أو إقتراض أو قرض بحري للمغامرة، كل عقود التأمين والعقود الأخرى المتعلقة بالتجارة البحرية كل الإتفاقيات والإتفاقات المتعلقة بأجور الطاقم وإيجارهم كل الرحلات البحرية " كما نصت المادة 3 من نفس القانون " يعد عملا تجاريا بحسب شكله كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية" .

---

[1]– إيمان الجميل، عقد العمل البحري وفق التشريع الوطني والإتفاقيات الدولية، (د. ط)، المكتب الجامعي الحديث، (د ب ن)، 2014، ص14.

[2]– كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية، مرجع سابق، ص 101.

[3]– إيمان الجميل، مرجع سابق، ص 15.

سادسا: جانب الاعتبار الشخصي في عقد العمل البحري

وعلى غرار عقود العمل عامة فإنه يراعى في عقد العمل البحري الاعتبار الشخصي، اذ لكفاءة البحار وسلوكه اعتبار عند تعاقد رب العمل معه، و إن كان اعتبار شخص رب العمل بالنسبة للبحار له أهمية أقل في نظر الأخير.

ويبدوا أن أثر الاعتبار الشخصي في عقد العمل البحري في أنه يتعين أن يقوم البحار بنفسه بالعمل المتفق عليه، فليس له أن ينيب عنه غيره في ذلك، وإن كانت وفاة رب العمل أو تغييره في حالة بيع السفينة وانتقال ملكيتها إلى الغير لا تؤدي بالضرورة إلى إنهاء العقد.[1]

الفرع الثالث: الطبيعة القانونية لعقد العمل البحري

لعقد العمل البحري طبيعة أو ذاتية خاصة تبعده من أن يتطابق مع عقد العمل البري ومرد هذه الطبيعة وتلك الذاتية خطورة العمل البحري و كون أن السفينة تعمل في الغالب بعيدة عن الوطن وعن رقابة السلطة العامة، الأمر الذي كان مدعاة لتدخل المشرع لتنظيم معظم أحكام العقد مستهدفا من ذلك عدم استغلال البحار من ناحية وسلامة الرحلة البحرية من ناحية اخرى.[2]

فنراه يحدد سن البحار و يشترط لياقته الصحية وحصوله على مؤهل علمي بالنسبة لبعض المهن، ويلتزم رب العمل بغذائه وإيوائه وعلاجه وترحيله، وينص على نظم وإجراءات خاصة لحماية الأمن والنظام على السفينة وتأديب العاملين، ويفرض التزامات معينة على الربان وأخرى على البحار وثالثة على رب العمل يتعرض من يخل بها الى الجزاء التأديبي وفي بعض الاحوال للجزاء الجنائي، ويورد أحكام تتعلق

[1]– كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية، مرجع سابق، ص 102.

[2]– كمال حمدي، القانون البحري: السفينة– أشخاص الملاحة البحرية– استغلال السفينة– نقل البضائع والأشخاص– القطر الارشاد، (د.ط)، منشأة المصارف، الإسكندرية، سنة 1997، ص 327.

بمكافاة البحار إذا اشترك في أعمال تتعلق بإنقاذ السفينة أو حمولتها أثناء سيرها، و كلها أوضاع لا تفرقها قوانين العمل.

فمبدأ الحرية التعاقدية يبدو وعلى هذا النحو محدود الأثر بالنسبة لعقد العمل البحري حيث لا يملك المتعاقدان الخروج على الأحكام التي فرضها القانون، وبحيث أنه يكفي أن يتفق البحار ورب العمل على إبرام عقد عمل بحري حتى يسري عليهما نظام قانوني متكامل لا دخل لإرادتهما في بيانه وتحديده.

ورغم أن عقد العمل البحري يحظى بطبيعة وذاتية خاصة فهو عقد عمل، اذ هو ينظم علاقة عمل بين العامل و رب العمل ولا يمنع من ثبوت هذه العلاقة ومن معها بأنها علاقة عمل التدخل التشريعي الحاصل بصدد تنظيمها أو خضوعها لبعض الأحكام المعروفة في عقد العمل عامة.[1]

ويبقى بعد ذلك بعض ما أثير بصدد بعض صور التعاقد الحاصل بين البحار و رب العمل من أن تعد شركة.[2]

ويتأتى اشتباه عقد العمل البحري بعقد الشركة في الحالة التي يكون فيها عمل البحار مقابل الحصول على نصيب من ربح يأتي من عمل السفينة أو من الصيد، وهي حالة لم تعد مألوفة في العقود البحرية، خاصة بالنسبة للاستغلال التجاري لسفن وإن كان قد بقي أثر هذا النظام في حالات سفن الصيد، وواقع الأمر أن البحار لا يعتبر في هذه الاحوال شريكا لعدم وجود نية الإشتراك لديه، إذ أن خدمته ليست موجهة لشركة مقصودة و لكن لمن استخدمه، فضلا عن تبعيته للمجهز و خضوعه لأوامره بما لا يتناسب مع اعتباره شريكا يساهم مع باقي الشركاء وعلى قدم المساواة في الادارة، ولذلك يبقى البحار هنا أجيرا كما لا يعتبر المبلغ الذي يتقاضاه نصيبا بل أجرا يخضع للقواعد الخاصة بأجور البحارة كالامتياز والتقادم.

[1]– كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 328.

[2]– كمال حمدي، القانون البحري، المرجع نفسه، ص 329.

المطلب الثاني: عناصر و أطراف عقد العمل البحري.

لعقد العمل البحري عناصر تميزه عن باقي العقود كما يضم أطرافه، يشكل هؤلاء الأطراف الطاقم البحري الذي لا يمكن أن تقوم رحلة بحرية دونه وهذا ما سنتطرق إليه في فرعين الفرع الأول العناصر المميزة لعقد العمل البحري، والفرع الثاني أطراف عمل العقد البحري.

الفرع الأول : العناصر المميزة لعقد العمل البحري

لعقد العمل البحري عناصر مميزة نجملها فيما يلي :

أولا: أن العمل محل العقد هو ذلك الذي يؤدى على ظهر السفينة و يكون لازما للرحلة البحرية.

ويعني ذلك أن يؤدي العمل على ظهر السفينة ولو لم يكن العمل متعلقا بالملاحة البحرية مادام متصلا بالرحلة البحرية و مفيدا لها.[1]

ومن ثم فلا يرتبط مع المجهز بعقد عمل بحري العمال الذين يسافرون على ظهر السفينة لإنجاز بعض الأشغال، ولا التجار الذين يقومون بمباشرة تجارتهم على ظهر السفينة إذ يعد هؤلاء من ركاب السفينة لا من بحارتها حيث لا يقومون بعمل مفيد و لازم للرحلة البحرية، كذلك لا تسري أحكام عقد العمل البحري على عمال مصانع السفن أو عمال الموانئ بصفة عامة سواء أكانوا يعملون في تنظيف السفن أو شحنها أو تفريغها، كما لا تسري تلك الأحكام على المرشد حال تواجده على ظهر السفينة لإرشادها للخروج بها من الميناء أو للدخول بها إليه في حين انها تسري على طبيب السفينة و أفراد الخدمة العامة بها كالطهاة و إذ يندرجون ضمن البحارة.[2]

[1]– كمال حمدي، عقد العمل البحري، ط2، منشأة المعارف بالإسكندرية،(د.ب.ن)، سنة 2002، ص 89، 90.

[2]– كمال حمدي، عقد العمل البحري، مرجع سابق، ص90.

ثانيا : أن يكون عمل البحار في سفينة لا تقل حمولتها الكلية عن عشرين طنا

و السفينة وفقا لنص المادة 13 من القانون البحري الجزائري: "تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة و إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة"[1]

ووفقا لنص المادة الثانية من قانون التجارة البحرية فان أحكامه لا تسري على السفن الحربية والسفن التي تخصصها الدولة أو الأشخاص العامة لخدمة عامة أو لأغراض غير تجارية.

على أنه لا يهم بعد ذلك نوع السفينة، أي ما إذ كانت شراعية أو ذات محرك آلي، كما لا يهم وجه تخصيصها، أي ما اذا كانت سفينة تجارية أو سفينة صيد أو نزهة.

ووفقا لنص المادة 114، من قانون التجارة البحرية فإن أحكامه لا تسري على الأشخاص الذين يعملون في سفن بحرية تقل حمولتها الكلية عن عشرين طنا.

و استثناء القانون للأشخاص الذين يعملون على السفن الصغيرة التي تقل حمولتها الكلية عن عشرين طنا و عدم اخضاعهم لأحكام عقد العمل البحري، مثل هذه السفن قد تنوء بالالتزامات المفروضة عليها بالإضافة إلى أن من يعمل عليها يكون عادة مالكها أو شريكا في ملكيتها و قلما يستخدم عمالا بحريين، و إذا استخدمهم فالغالب أن يكونوا من طبقة الصبيان.[2]

ثالثا: أن سريان عقد العمل البحري قاصرا على فترة الرحلة البحرية وحدها

و يبين هذا الحكم أن الإخطار التي يتعرض لها البحار بسبب السفر بحرا هي التي تستوجب تطبيق قواعد خاصة تغاير تلك التي تحكم نشاط العمال في البر، و من ثم لا تسري أحكام عقد العمل البحري بعد عودة البحار إلى البر حيث يخضع عندئذ لأحكام عقد العمل البري إذا كان لا يزال في خدمة المجهز، إلا اذا تعلق الأمر بوقائع حدثت اثناء الرحلة البحرية.[3]

---

[1]– أمر رقم 76–80. مؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق ل 23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري الصادر في الجريدة الرسمية المؤرخة في 10 افريل 1977 العدد 29.

[2]– كمال حمدي، عقد العمل البحري، مرجع سابق، ص 91، 92.

[3]– كمال حمدي، عقد العمل البحري، المرجع السابق ،ص 92.

رابعا : كفاية أن تكون تبعية البحار لرب العمل تبعية قانونية

يتميز عقد العمل البحري، كما هو الحال بالنسبة لعقود العمل عامة، بوجود عنصر التبعية، أي أن البحار يؤدي عمله تحت إشراف رب العمل.

والمقصود بالتبعية في عقد العمل البحري هو التبعية القانونية، و مناطها كما هي معروفة في مجال عقد العمل تأدية البحار العمل لحساب رب العمل و امتثال البحار بأوامر رب العمل و خضوعه لإشرافه و رقابته و تعرضه للجزاءات إذا قصر في عمله أو أخطأ، بما يعني قيام الحق لرب العمل في إصدار الأوامر و ثبوت الإلتزام في جانب البحار بإطاعته، ويكفي لتحقق هذه التبعية ظهورها في صورتها التنظيمية أو الادارية، بحيث ينحصر خضوعه لرب العمل في شان الظروف الخارجية التي يتم في ظلها هذا التنفيذ كتحديد أوقاته و مكانه و كمية العمل.[1]

فلا يشترط إذن أن تصل التبعية إلى حد التوجيه و الإشراف من الناحية الفنية بما يوجب أن يكون لرب العمل دراية فنية بعمل البحار، و إنما يكفي أن يتوافر الإشراف الإداري أو التنظيمي، ومن هذا الإطار يسمح لنا بفهم كيف أن الطبيب الذي يعهد إليه بعلاج بحارة السفينة والمسافرين يخضع في أداء عمله لإدارة و إشراف الربان رغم أنه ليس للأخير إشراف فني على عمل الطبيب، إذ يكفي وجود إشراف إداري و تنظيمي من جانب الربان ، و ذات الأمر يصدق بخصوص أداء المهندس و ضابط اللاسلكي و الميكانيكي لعملهم تحت إدارة وإشراف الربان، و أداء هذا الاخير لعمله تحت إدارة و اشراف المجهز.[2]

الفرع الثاني :أطراف عقد العمل البحري

يبرم عقد العمل البحري بين كل من المجهز و البحار و قد ينوب عن المجهز في ابرام عقد العمل البحري الربان كممثل قانوني عنه إذا لم يكن المجهز موجودا.[3]

---

[1]– كمال حمدي، المرجع نفسه، ص 92.

[2]–كمال حمدي، المرجع نفسه، ص 93.

[3]– عبد القادر العطير، د. باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية– دراسة مقارنة، ط 1 ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، 2009 ، ص 170.

اولا : المجهز

المجهز هو من يقوم باستغلال السفينة لحسابه بوصفه مالكا او مستأجرا لها و يعتبر المالك مجهزا حتى يثبت غير ذلك[1] وذلك وفق ما نصت عليه المادة 572 من الأمر رقم 76 – 80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري بقولها :"يعتبر مجهزا كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم بإستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا و إما بناءا على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة".

يقوم مالك السفينة بتجهيزها بالوقود والمؤونة و الملاحين و يسمى عندئذ المالك المجهز، وهي الصورة الشائعة في العمل حيث يبرم المالك عقودا مع الربان و الملاحين و يسأل عنهم و قد يستغل السفينة شخص غير المالك، كأن يكون مستأجرا السفينة، و يدعى هذا الشخص المجهز[2]، كما نصت المادة 573 من القانون البحري الجزائري: "يجب على المجهز قبل البدء في استغلال السفينة أن يصرح بها كتابي مع الإمضاء المصدق عليه في دفتر تسجيل السفن بعد تقديم جميع الوثائق المفروضة بموجب هذا القانون و نصوصه التطبيقية .

و عند استغلال السفينة من قبل شخص لا يملكها يجب أن يحتوي تصريح المجهز على إسم و عنوان المالك مع بيان الصفة التي تخوله حق استعمال السفينة."

تعبر الملكية عن مفهوم قانوني قوامه تخويل صاحبها سلطات مباشرة على الشيء تمكنه من استعماله و استغلاله و التصرف فيه، أما التجهيز فيعبر عن مفهوم اقتصادي قوامه اعداد السفينة لممارسة الملاحة البحرية، و على هذا فإن مالك السفينة هو صاحب حق الملكية عليها، أما مجهز السفينة فهو الشخص الذي يتولى اعدادها للاستغلال البحري بتزويدها بالمؤن و الوقود و المعدات، فضلا عن تزويدها بالعدد الكافي من البحارة الأكفاء.

---

[1]– عبد الفتاح مراد، موسوعة القانون البحري، شرح مقارن للقانون البحري المصري الجديد رقم 08 لسنة 1990 والقوانين المكملة له بالمقارنة بأحكام الشريعة الإسلامية، (د.ط)، جمهورية مصر العربية، (د.ت.ن) ص 104.

[2]– لطيف جبر كوماني، القانون البحري، السفينة– اشخاص الملاحة– النقل– التأمين، ط2، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع ودار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الأردن، سنة 2003، ص 70.

و كثيرا ما يستقل الشخص المالك عن شخص المجهز، و يحدث هذا عندما يؤجر مالك السفينة سفينته غير المجهزة إلى شخص آخر يقوم باستغلالها لحسابه الخاص و في هذه الحالة يطلق على هذا الشخص المستأجر المجهز و على هذا فإن مجهز السفينة قد يكون مالكها و قد يكون مستأجرا لها.[1]

كما يتعين على المجهز أن يؤمن للسفينة التي يقوم باستغلالها جميع قواعد الصلاحية للملاحة والأمن و التصليح و التجهيز و التموين، و هذا بموجب الأنظمة المعمول بها، اي تكون صالحة للاستخدام المخصصة له.[2]

وللمجهز انشاء فروع في التراب الوطني أو في الخارج أو تعيين وكلاء السفن لتمثيله لدى السلطات الإدارية المحلية و للقيام باسمه بالعمليات المعتادة و المرتبطة بالرحلات البحرية التي لم يتممها ربان السفينة.[3]

كما يكون المجهز مسؤولا عن أعماله و أعمال وكلائه في البر و البحر الذين ساعدوه في استغلال السفينة أو السفن حسب المادة 577 من القانون البحري الجزائري.[4]

كما يلتزم المجهز بما يلي :

أ- أن يؤمن صلاحية السفينة للملاحة وسلامتها والجاري استغلالها وذلك طبقا للأنظمة والتطبيقات البحرية السليمة،

ب- أن يؤمن على متن السفينة طاقما كافيا من حيث العدد و الكفاءة ،

ج- أن يؤمن الشروط القانونية لصحة و أمن العمل على متن السفينة ،

---

[1]- عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، ط1، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، سنة 2008، ص168.

[2]- المادة 544 من القانون البحري الجزائري.

[3]- المادة 578 من نفس القانون.

[4]- قاضي صخري، القانون البحري، مدعم بإجتهاد المحكمة العليا، الأمر 76-80 منقح ومعدل بالقانون رقم 98-05 ومدعم بالإجتهادات القضائية للمحكمة العليا، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع سنة 2005، ص 141.

د- أن يتجنب أي ارهاق للطاقم و يلغى أو ينقص بقدر الامكان ساعات العمل الإضافية ،

و- أن يشحن أو يكمل كمية كافية و جيدة من المؤونة و المشروبات و الأدوية ،

و/ أن يقوم بالتزاماته نحو البحارة طبقا للأحكام القانونية و النظامية الجاري بها العمل و الأعراف.

تقع على عاتق المجز في اطار التنظيم الجاري به العمل ، جميع العلاجات الطبية الضرورية للبحار و ذلك خلال رحلته في البحر و مكوثه في ميناء أجنبي.

يتعين على المجهر أن يؤمن حياة البحار ضد حوادث العمل و ضد فقدانه لكفاءته في ممارسة مهنة بحار على إثر وقوع حادث عمل أو مرض مهني و ضد أمتعته الشخصية على إثر غرق السفينة او اشتعال النيران فيها أو في حالة طارئة أو قوة قاهرة و ذلك خلال الرحلة البحرية و ذلك دون المساس بالتنظيم الجاري به العمل.

تحدد بقرار وزاري مشترك صادر من الوزير المكلف بالبحرية التجارية و الوزير المكلف بالمالية عند الحاجة الشروط المطلوبة للاستفادة من هذا التأمين و مبالغ و كيفيات التسديد.[1]

ثانيا: الربان

يعد الربان أهم أشخاص الملاحة البحرية على السفينة إذ أنه يتمتع بصلاحيات واسعة، باعتباره ممثلا قانوني للمالك، كما يباشر أيضا سلطات كالتي تباشرها السلطة العامة ذلك لأن السفينة غالب ما تكون بعيدة عن سلطة الدولة ورقابتها، الأمر الذي يقتضي أن يكون هناك شخص مماثل كالربان يتمتع بسلطات للمحافظة على سلامة

[1]- المواد 428، 429 و 430 من القانون البحري الجزائري.

الرحلة البحرية، على أن يكون مسؤولا عن نتائج أعماله وتصرفاته، فالربان يعد سيد السفينة، فله الكلمة في كل ما يتعلق بإدارة السفينة وقيادتها.[1]

1- تعيين الربان وعزله

يتولى مجهز السفينة تعيين الربان، وعلى المجهز عند تعيينه للربان أن يراعي الشروط التي يتطلبها القانون وذلك وفق ما نصت عليه المادة 580 من القانون البحري الجزائري:

" يتولى قيادة السفينة ربان يعين من بين الأشخاص المؤهلين قانونا".

كما نصت المادة 581 من نفس القانون على أنه: " يتعين على ربان السفينة أن يكون على متنها طيلة رحلتها وأن يمارس شخصيا قيادة السفينة ما عدا الحالات التي ينزل فيها من السفينة في الموانئ لأغراض المصلحة أو لأغراض أخرى مقبولة اعتياديا".

يعتبر الربان ممثلا لمجهز السفينة وهو يشبه نوعا من الوكيل الذي يمثل الموكل، فيحق للمجهز أن يقوم بعزله متى شاء، لا سيما وأن الربان يتمتع بصلاحيات واسعة وخطيرة ويعمل بعيدا عن رقابة المجهز وأن هذا الأخير مسؤول عن أخطائه وأنه لا يعقل أن يبقيه في خدمته رغم فقدان ثقته به مثلا.[2]

للمجهز الحق المطلق في عزل الربان وهذا الحق يتعلق بالنظام العام فلا يجوز الإتفاق على حرمان المجهز منه، والحكمة من ذلك ترجع إلى أن الربان يتمتع بسلطات واسعة في مباشرته لعمله، وهي سلطات دقيقة وخطيرة مبناها الثقة.

---

[1]- عادل علي المقداوي، القانون البحري: السفينة- أشخاص الملاحة- النقل البحري- بيوع البحرية- الحوادث البحرية- التأمين البحري، ط1، دار الثقافة ، سنة والتوزيع، سنة 2011، ص 79.

[2]- إيلي صفا، أحكام التجارة البحرية، ط1 دار المنشورات الحقوقية، مطبعة صادرا لبنان، سنة 1993، ص 102.

2-إلتزامات الربان:

- على الربان أن يعلم المجهز بجميع الحالات التي تحول دون ممارسة المهنة.[1]
- يجب أن يعلم المجهز فورا بجميع الحالات التي تحول دون ممارسة الربان قيادة السفينة .[2]
- يجوز لربان في حالة الإستعجال أن يتخذ جميع التدابير التحفظية خلال الرحلة لحفظ حقوق المجهز والمسافرين وذوي الحق في الحمولة، ويعد الربان بالتالي كمسير أعمال المسافرين وذوي الحق في الحمولة.[3]
- يجب على ربان سفينة قبل بدء السفر أن يتأكد من أن السفينة في حالة جيدة للملاحة والأمن وتحتوي على طاقم كاف ومجهزة تجهيزا جيدا وممونة وقادرة
- على قبول الحمولة ونقلها وحفظها.[4]
- إذا حصل نزاع يتعلق بالسفينة والرحلة خارج الأمكنة التي تقع فيها المؤسسة الرئيسية للمجهز أو يقع فيها فرع الحق، يقوم الربان بتمثيل المجهز أمام القضاء سواء كان مدعيا أو مدعي عليه إلا إذا عين المجهز لهذا الغرض ممثلا آخر عنه.

على ربان السفينة أن يلتزم بالسهر على تحميل البضاعة وتفريغها مع المحافظة على السفينة.[5]

كما أن يلتزم أيضا خلال الرحلة عن أن تكون السفينة في حالة جيدة للملاحة.[6]

يقوم الربان بإثبات كافة العقود والإجراءات القانونية التي يبرمها البحارة والمسافرون على ظهر السفينة كما يكون به اتخاذ الإجراءات التي يقتضيها حفظ النظام وأمن

---

[1]- عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 195.

[2]- المادة 582 ف 2 من القانون البحري الجزائري.

[3]- المادة 587 من القانون البحري الجزائري.

[4]- المادة 589 من القانون من القانون نفسه.

[5]- المادة 590 من القانون من القانون نفسه.

[6]- المادة 591 من القانون من القانون نفسه.

السفينة. وله ممارسة تدابير البوليس الإداري والضبطية الإدارية بالنسبة للموجودين على السفينة محافظة على النظام والأمن العام ومنع الجرائم.[1]

ثالثا: البحارة

يقصد بالبحارة مجموع الأشخاص الذين يعملون على السفينة ويرتبطون مع المجهز لعقد عمل بحري ويطلق على مجموع البحارة الذين يعملون على متن سفينة ما، الطاقم، ويأتي على رأسهم الربان الذي يعتبر عميد الطاقم.[2]

كما يشمل لفظ البحارة الملاحة الذين يتولون تسيير السفينة أو مناورتها تحت قيادة الربان والمهندسين البحريين الذين يتولون إدارة آلات السفينة وصيانتها، وأطباء السفينة وضباط اللاسلكي والضابط الإداري الذي يتولى الإشراف على الإدارة الداخلية لسفينة.[3]

ومن خلال نص المادة 384 من القانون البحري الجزائري من أجل تطبيق هذا الأمر، فإن اصطلاحات التالية تعني:

أ- يعني"رجل البحر" أو " البحار": كل شخص يعمل في خدمة السفينة ومقيد في سجل رجال البحر،

ب- يعني" المجهز" كل شخص طبيعي أو معنوي يستغل السفينة ويستخدم رجال البحر لهذا الغرض.

ت- يعني أحد " أفراد الطاقم" كل شخص مبحر على متن السفينة ومقيد في دفتر الطاقم.

ث- يعني " ربان" قائد السفينة ورئيس طاقم السفينة.

---

[1]- عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية: رقم 8 لسنة 1990 في ضوء الفقه والقضاء والتشريع، منشأة المعارف، (د.ط) ، بالاسكندرية، سنة 1990، ص 72.

[2]- عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 213.

[3]- عاطف محمد الفقي، مرجع نفسه، ص 213.

المبحث الثاني: إنعقاد عقد العمل البحري.

ينعقد عقد العمل البحري بتوافر شروط عامة وخاصة شأنه في ذلك شأن سائر العقود وعليه، سندرس الشروط العامة في المطلب الأول، والشروط الخاصة في المطلب الثاني.

المطلب الأول: الشروط العامة لإنعقاد عقد العمل البحري

عقد العمل البحري كغيره من العقود الرضائية له شروط عامة هي التراضي، المحل والسبب، وسنتطرق في الفرع الأول إلى التراضي، وفي الفرع الثاني إلى المحل، والسبب في فرع ثالث .

الفرع الأول: التراضي في عقد العمل البحري

نصت المادة 59 من القانون المدني الجزائري :"يتم العقد بمجرد أن يتبادل الطرفان التعبير من إرادتهما المتطابقتين دون الإخلال بالنصوص القانونية ".[1] وبالتالي فالارادة وحدها تكفي لإنشاء العقد القانوني.

والرضا يقتضي وجود الإرادة و التعبير عنها، فعقد العمل البحري يستلزم توافق إرادة رب العمل و إرادة البحار لإحداث آثار قانونية، والتعبير من الإرادة قد يكون باللفظ أو الكتابة أو الإشارة و يجوز أن يكون ضمنيا.

وإن انعدام التراضي يؤدي حتما إلى بطلان العقد ويشترط في العقد أن يكون صادرا من شخصين حائزين على الأهلية اللازمة لإبرامه، فالأهلية التي يجب أن تتوفر في العامل هي أهلية الأداء الكاملة التي تمكن الشخص من القيام بكافة التصرفات والأعمال القانونية والتي تحدد عادة ببلوغ سن الرشد،[2] أما أهلية التعاقد للبحار فيجب، أن يكون بالغ السن18 فكل شخص يرغب في ممارسة مهنة بحار يجب أن يكون قد بلغ 18 سنة

[1]– الأمر رقم 75–58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني الجزائري، المعدل والمتمم، الصادر في الجريدة الرسمية المؤرخة في 1975/09/30، العدد 78.

[2]– أحمية سليمان، الشرح في علاقة العمل في التشريع الجزائري– علاقة العمل الفردية– الجزء الثاني، ديوان المطبوعات الجامعية، سنة 2002، ص 38.

عند التعاقد،[1] إضافة إلى اشتراط خلوها من العوارض كالجنون و العته و السفه وغيرها.

أما رب العمل إذا كان شخصا طبيعيا فالأهلية يجب أن تكون كاملة تمكنه من الإدارة،[2] أي أن يكون قد بلغ سن 19 سنة،[3] وفقا للقواعد العامة وأن تكون الأهلية خالية من العوارض، أما إذا كان المجهز شخصا معنويا فيكفي أن يكون متمتعا بالشخصية القانونية[4] و الأشخاص المعنوية تباشر حقوقها وتقوم بالتصرفات اللازمة عن طريق الأشخاص أو الهيئات التي تمثلها.

وفي حالة نقص الأهلية فالأفعال الضارة ضررا محضا تكون باطلة بطلانا مطلقا والأفعال الدائرة بين الضرر والنفع تكون قابلة للإبطال لمصلحة من اعتلت أهليته، ويزول إبطالها بإجازتها أو بعد رفع الحجر بالنسبة للمحجور عليهم، أما النافعة نفعا محضا فتكون جائزة.

وحتى لو سلمت الأهلية فإن ذلك غير كافي فلا بد أن تحدد هذه السلامة عند التراضي وبالتالي ضمان خلوه من عيوب التراضي التي تتجلى في الغلط والإكراه والتدليس والاستغلال التي قد تقع على العامل أو رب العمل.

---

[1]– المادة 386 من القانون البحري الجزائري.

[2]– أحمية سليمان، المرجع السابق، ص 39.

[3]– المادة 40 من القانون المدني الجزائري.

[4]– بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء الأول، التصرف القانوني– العقد والإرادة المنفردة، (د.ط)، المطبوعات الجامعية، 1995، ص 83.

الفرع الثاني: المحل في عقد العمل البحري

يقصد بالمحل في النصوص المتعلقة به محل الالتزام.[1]

و يعد المحل ركنا من أركان العقد فإما أن يكون إعطاء شيء أو نقل حق عيني، وإما أداء عمل أو الامتناع عنه.[2]

وعن الواجب القانوني الذي يحتم على العامل القيام بعمله بعد الاتفاق في عقد العمل البحري هو ذلك الأجر الذي يتلقاه من رب العمل، والأجر ينظر إليه من عدة زوايا، فمن زاوية القانون يكون مقابل العمل المقدم بإعتبار عقد العمل البحري من عقود المعاوضة، كما ينظرإليه من الزاوية الإجتماعية فهو أساس معيشة الأسرة، وكذلك فإن العامل خلال تأديته لعمله يكون، لحساب رب العمل، فهو يأتمر بأوامره متى كانت هذه الأوامر في إطار قانوني[3] أما إذا جاءت هذه الأوامر وفق ما نص عليه القانون ورفض العامل تنفيذها فإنه يتعرض بذلك إلى عقوبات قررها القانون البحري.

الفرع الثالث: السبب في عقد العمل البحري

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

وحتى يكون عقد العمل البحري صحيحا وجائزا يجب أن تمتد هذه الصحة لركن السبب في العقد. فالسبب لا يكون صحيحا وجائزا إلا إذا كان موجودا أوقابلا للوجود وكان مشروعا.

---

[1]– دربال عبد الرزاق، الوجيز في النظرية العامة للالتزام مصادر الالتزام، (د.ط)، دار العلوم نشر والتوزيع،عنابة، سنة 2004، ص 29.

[2]– المادة 67 من القانون البحري الجزائري.

[3]– المادة 466 من القانون نفسه.

ومشروعية العمل في عقد العمل البحري تكمن في مكان تنفيذ الأعمال والأشغال وفقا لما نص عليه القانون، أي أن تكون غاية العمل على متن السفينة هي تأمين سلامة الرحلة البحرية وكل ما له علاقة بهذه الرحلة.

لأنه في حالة مخالفة ذلك يقع العقد باطلا استنادا إلى المادة 97 من القانون المدني الجزائري التي قررت البطلان إذا تبين أن سبب العقد كان غير مشروع.

المطلب الثاني: الشروط الخاصة لإنعقاد العمل البحري .

البحارة هم أشخاص الملاحة البحرية فلا يمكن أن يتم الإستغلال البحري بغيرهم، كما لا يمكن تصور رحلة بحرية سالمة من دونهم، غير أن وجودهم يتوقف على مدى توافرهم على الشروط الموضوعية والشكلية لإكتسابهم صفة البحار سندرس في الفرع الأول الشروط الموضوعية لإكتساب صفة البحار، وفي الفرع الثاني الشروط الشكلية لإكتساب صفة البحار .

الفرع الأول: الشروط الموضوعية لإكتساب صفة البحار

يقصد بالشروط الموضوعية تلك الشروط المتعلقة بشخص العامل وتجعل دوره في العقد محل إعتبار وهي :

أولا: السن

كل شخص يرغب في ممارسة مهنة بحار، يجب أن تتوفر فيه الشروط المطلوبة وأن يكون:

أ- ذا جنسية جزائرية،

ب- بالغا الثمانية عشر من سنه،

ج- ذا لياقة بدنية،

د- مؤهل للقيام بمهنة بحار.[1]

وبالتالي لا بد من بلوغ سن قانوني معين حيث أن المشرع المدني إشترط لبلوغ سن الرشد 19 سنة كاملة، إلا أنه بالرجوع إلى القانون البحري فإن المادة 386 منه تكفي لممارسة مهنة البحار بلوغه 18 (الثمانية عشر) من العمر.

إلا أنه ومن جهة أخرى نرى أن المشرع الجزائري أتاح فرصة لتشغيل القصر من أجل تدريسهم وتكوينهم المهني، وهذا من خلال نص المادة 464 من القانون البحري الجزائري في:" يجب على الربان وجميع الضباط العاملين على متن السفينة الآخرين معاملة مرؤوسهم وأعضاء الطاقم بصفة عادلة ومنصفة ودائما طبقا للقوانين الجاري به العمل.

ويجب أن يكون القصر تحت حمايتهم الخاصة والسهر على تكوينهم المهني والتصرف تجاههم كرب الأسرة المعني بشؤون أسرته".

ثانيا: الجنسية

اشترط أيضا المشرع الجزائري لممارسة مهنة البحار الجنسية فهي خاصية مهمة جدا. فالجنسية نظام قانوني تستقل الدولة وحدها بوضع ضوابطه وحدوده بما لها من سلطة الإختصاص التشريعي المعترف به في القانون الدولي،[2] كما أنه للجنسية أهمية كبيرة وذلك لإكتساب السفينة الجنسية الجزائرية ورفع العلم الجزائري على السفينة، فقد نصت المادة 386 من ق.ب.ج على أنه : " كل شخص يرغب في ممارسة مهنة بحار يجب أن تتوفر فيه الشروط المطلوبة وأن يكون ذا جنسية جزائرية"

ثالثا: شرط اللياقة البدنية

ولقد نص المشرع الجزائري على توفر اللياقة البدنية لممارسة المهنة في المادة 7 من المرسوم التنفيذي رقم 05- 102 المؤرخ في 26 مارس 2005 الذي يحدد النظام النموذجي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري والتجاري أو الصيد البحري على أنه: " يخضع المستخدمون الملاحون لسفن النقل البحري والتجاري

---

[1]- المادة 386 من القانون البحري الجزائري.

[2]- الطيب زروقي، الوسيط في الجنسية الجزائرية- دراسة تحليلية مقارنة بالقوانين العربية والقانون الفرنسي-، (د.ط) ، (د.د.ن)الجزائر، سنة 2002، ص 27.

والصيد البحري في مجال العمل لمراقبة دورية للتأكد من لياقتهم البدنية لممارسة مهنة البحار طبق التشريع والتنظيم المعمول بهم".

رابعا: شرط التأهيل

من خلال المادة 386 من القانون البحري التي تم ذكرها سابقا فإنه ولممارسة مهنة البحار يجب أن يكون الشخص مؤهلا للقيام بمهنة البحار وذلك بحصوله على شهادات رسمية أو شهادات الكفاءة كما نصت المادة 435 من القانون البحري الجزائري فقرة 2 على : " يجب على مستخدموا التموين التابعون للمطبخ والمائدة من ذوي الكفاءات المهنية الضرورية المصادق عليها بشهادات رسمية أو بشهادات الكفاءة " ..

الفرع الثاني: الشروط الشكلية لإكتساب صفة البحار

تتمثل في مجموعة من الإجراءات القانونية وهي كالآتي:

1-القيد في سجل رجال البحر،

2-إقتناء كراس الملاحة،

3-القيد في دفتر الطاقم من طرف الإدارة،

4-وجود طاقم وعدد كاف من البحارة.

أولا: القيد في سجل رجال البحر

إن دفتر طاقم السفينة وبطاقة سير السفينة المؤشر عليهما والمسجلين من طرف الإدارة البحرية المختصة، يكونان شهادات الملاحة كما تم تحديدها في المواد 191 و193 و194 من هذا الأمر.[1]

يعتبر القيد في سجل رجال البحر من أهم الإجراءات القانونية يجب على البحار إتباعها والالتزام بها كما يتم القيد في سجل رجال البحر ودفتر البحارة.

[1]- المادة 406 من القانون البحري الجزائري.

يجرى التسجيل بطلب من المعني بالأمر وذلك بعد إيداع ملف يتضمن الأوراق المثبتة لإتمام الشروط المنصوص عليها في المادة 387.[1] من القانون البحري الجزائري .

ثانيا: إقتناء كراس الملاحة

يجب علة كل بحار أن يقتني كراس الملاحة البحرية الذي يعيد كبطاقة تعريف للبحار.[2]

- يجب أن يتضمن كراس الملاحة البحرية المعلومات المتعلقة بالبحار وخاصة:

أ- إسمه ولقبه.

ب- تاريخ ومكان ولادته وجنسيته.

ج- مقر سكناه.

د- توقيعه وعند الإقتضاء بصمة أصبعه.[3]

يجب أن يتضمن كراس الملاحة البحرية أيضا إسم السفينة والميناء وتاريخ الإبحار وإسم المجهز وتاريخ ومكان النزول ونوع نموذج الملاحة ومهامه كل من على متن كل السفينة وكذلك الفحوص الطبية الدورية المتممة.[4]

ثالثا: القيد في دفتر الطاقم من طرف الإدارة

يكون قيد رجال البحر من طرف السلطة الإدارية البحرية، كما يسلم كراس الملاحة من طرف الإدارة البحرية المختصة في مكان التسجيل، وتستطيع هذه السلطة أيضا وعند الاقتضاء، تحديد فترة صلاحية الكراس وذكر هذه العبارة بكل وضوح.[5]

---

[1]- المادة 389 من القانون البحري الجزائري.

[2]- المادة 394 من القانون نفسه.

[3]- المادة 395 من القانون نفسه.

[4]- المادة 396 من القانون نفسه.

[5]- المادة 397 من القانون نفسه.

رابعا: وجود طاقم وعدد كاف من البحارة

يجب أن يكون على متن كل سفينة طاقم كفء وبعدد كاف للقيام بالمهام التالية:

أ- سلامة الحياة البشرية في البحر،

ب- شروط الأمن والصحة والعمل على متن السفينة،

ج- مدة العمل القانونية،

د- وبصفة عامة التنفيذ السليم للرحلة التي شرع فيها.[1]

[1]/ المادة 410 من القانون البحري الجزائري.

خلاصة الفصل الأول :

في خلاصة هذا الفصل إستخلصنا أن عقد العمل البحري له أهمية كبيرة في الواقع العملي، وذلك بالنظر إلى الدور الذي يقوم به أشخاص الملاحة البحرية من مجهز وربان وسائر البحارة، كما يعد الربان من أهم اشخاص الملاحة البحرية على السفينة إذ أنه يتمتع بصلاحيات واسعة ولعقد العمل البحري عناصر تميزه عن غيره من العقود إذ ان محل العقد هو ذلك الذي يؤدى على ظهر السفينة ويكون لازما للرحلة البحرية، وأن سريان العقد يكن قاصرا على فترة الرحلة وحدها كما أن تبعية البحار لرب العمل تبعية قانونية ولعقد العمل البحري خصائص يتميز بها من رضائية، عقد معاوضة وعقد مدة كما أنه من العقود التجارية ولكي ينعقد عقد العمل صحيحا لابد من توافر الشروط العامة من تراضي ومحل وسبب شانه في ذلك شأن سائر العقود ولإكتمال انعقاده يجب توافر شروط خاصة أيضا وهي شروط لإكتساب صفة البحار تمثلت في شروط موضوعية وشكلية فالموضوعية منها تمثلت في شرط السن والجنسية واللياقة البدنية وشرط التأهيل أما الشكلية هي القيد سجل رجال البحر وقتناء كراس الملاحة والقيد في دفتر الطاقم من طرف الإدارة .

الفصل الثاني

يرتب عقد العمل البحري آثار بالنسبة لأطرافه منها ما يتصل إتصالا وثيقا بتنفيذ العقد ونقصد هنا الإلتزامات المتبادلة بين أطرافه، ومنها ما هو ناتج عن تنفيذ هذه الإلتزامات ونقصد بها المسؤوليات المترتبة عن هذه الإلتزامات، سواء من حيث التنفيذ أو لما يشوب هذه الإلتزامات نقص أو عيب خلال تنفيذها وهذا ما سنتناوله في المبحث الأول الإلتزامات التي يرتبها عقد العمل البحري، وفي المبحث الثاني المسؤوليات الناشئة عن عقد العمل البحري وإنقضائه .

المبحث الأول: الإلتزامات التي يرتبها عقد العمل البحري

عقد العمل البحري كما رأينا عقد ملزم للجانبين فهو يرتب إلتزامات على طرفيه وهما البحار ورب العمل فستنطرق للإلتزامات التي تقع على عاتق البحار في مطلب أول، وإلتزامات رب العمل في مطلب ثاني.

المطلب الأول: إلتزامات البحار

يرتب عقد العمل البحري التزامات تقع على عاتق البحار سنعرضها في هذا المطلب في فروع الفرع الأول التزام البحار بأداء العمل المتفق عليه والطاعة، والفرع الثاني الالتزام بالإنقاذ في حالة الخطر، والفرع الثالث إلتزام البحار بعدم إستغلال السفينة لحسابه أما الفرع الرابع نتطرق فيه إلى التزام البحار على المحافظة على السر المهني.

الفرع الأول:إلتزام البحار بأداء العمل المتفق عليه وبالطاعة

يتضمن العقد تحديد العمل الذي يلتزم البحار بأدائه على متن السفينة ويمكن أن يعهد إليه عمل آخر يدخل في حدود الطائفة التي ينتمي إليها البحار.[1]

وإلتزام البحار في هذا الصدد إلتزام ببذل عناية، ويعني ذلك أنه يجب على البحار بذل عناية الشخص المعتاد.[2]

[1]– طالب حسن موسى، القانون البحري، (د.ط)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، (د.ب.ن)، سنة 2007، ص 85.

[2]– كمال حمدي، عقد العمل البحري ، مرجع سابق، ص 11.

وإذا كان الاصل أن البحار لا يلتزم إلا بأداء العمل الذي يكلف به إلا أنه يجوز أن يعهد إلى البحار بأداء عمل غير المتفق عليه في العقد، وذلك في حالة الضرورة كما لو حدث خطر يهدد السفينة والأشخاص الموجودين عليها والبضائع المشحونة فيها،[1] وهذا ما نصت عليه المادة 416 من القانون البحري الجزائري بقولها :

"يجب على البحار أن يقوم بعمله طبقا للشروط المحددة في القوانين والأنظمة الجاري بها العمل وكذلك وفقا للأطراف.

غير أن الربان يستطيع في حالة الإستعجال إعطاء الأمر للبحار للقيام بعمل غير العمل المخصص له .وفي هذه الحالة يحتفظ البحار بحقه في الأجور إلا إذا كانت هذه المهام التي مارسها بالفعل تفوق عمله".

فبالإضافة إلى إلتزام البحار بأداء العمل المنوط به فيلتزم البحار أيضا بالطاعة.

فلا يتمتع البحار في قيامه بعمله على السفينة بسلطة مطلقة بل أن تبعيته للمجهز تجعل عمله خاضعا لإشراف الربان ممثل المجهز لذا يفرض المشرع على البحار الطاعة الكاملة للمجهز أو الربان وتنفيذ أوامرهما.[2]

وهذا ما نصت عليه المادة 465 من القانون البحري الجزائري على أن" يجب على أفراد الطاقم أن يحترموا رؤساءهم ويثقوا بهم وأن يمتثلوا لتعليماتهم وأن يراعو بدقة أنظمة الخدمة على متن السفينة ".

بيد أن البحار غير ملزم بإطاعة هذه الأوامر إذا كانت تتعارض مع أحكام عقد عمله أو كان من شأنها مخالفة النظام العام والآداب أو تعريض البحار للخطر.[3]

1- عاطف محمد الفقي، مرجع سابق، ص 223.

2- محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 257.

3- محمد العريني، د. محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص258.

وهذا ما نصت عليه المادة 466 من القانون البحري الجزائري في الفقرة 2 على أنه: " ... غير أن البحار من أفراد الطاقم، يجب أن لا ينفذ أوامر رؤسائه عندما تشكل هذه الأوامر مخالفة واضحة لتشريع والتنظيم الجاري بهما العمل.

ويعتبر إلتزام البحار وحسن السلوك إلتزاما قانونيا هاما وليس مجرد إلتزام تعاقدي كما هو الحال بصدد الإلتزام بالطاعة وحسن السلوك في العمل البري، وذلك لأن الأمر يتصل بحفظ الأمن والنظام على السفينة.[1]

الفرع الثاني: الإلتزام بالإنقاذ في حالة الخطر

يتعين على البحار القيام بجميع الأعمال الإضافية التي أمر بها الربان في ظروف القوة القاهرة أو تلك التي تصبح فيها سلامة السفينة والأشخاص المبحرين أو الشحنة في خطر أو في ظرف يكون فيه للربان وحده حق تقديرها.

ويجب على البحار أن يشارك أيضا في عملية إنقاذ السفن الأخرى أو الأشخاص المعرضين للخطر أو المشرفين على الغرق.[2]

والأصل أنه لا يجوز للربان أن يفرض على البحار بالقيام بعمل آخر غير ذلك المتفق عليه في العقد، ومع ذلك يلتزم دون قيد أو شرط وقتما تتعرض السفينة للخطر بالعمل على إنقاذها وركابها أو البضاعة المشحونة عليها.[3]

ويترتب على الإنقاذ أو الإسعاف مكافأة، يتم تقديرها مقابل عمل البحار لحثه على إنقاذ السفينة والأرواح والبضائع في حالة الخطر.[4] وتطبق الأحكام التالية بالنسبة للمكافأة:

- يترتب على كل إسعاف مثمر وناجح، مكافأة عادلة تستحق بالنسبة لإنقاذ الحمولة وثمن الرحلة، فلا تدفع المكافأة إذا كان الإنقاذ دون جدوى.

---

[1]– إيمان الجميل، المرجع السابق، ص 23.

2– المادة 420 من القانون البحري الجزائري.

3– محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 245.

4– هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، الجزء الأول، (د. ط) ، مكتبة ومطبعة الاشعاع الفنية، (د.ب.ن)، سنة 1993، ص 349.

- تستحق بالنسبة للقاطرة إذا قامت بأعمال إستثنائية لا تعتبر إتماما لعملية القطر.[1]
- لا تستحق أية مكافأة عن الأشخاص الذين تم إنقاذهم .[2]

وتحدد قيمة المكافأة بموجب إتفاقية تبرم بين الأطراف وفي حالة عدم وجودها فتحدد قيمتها من طرف المحكمة.[3]

- كل إتفاقية تمت عند وقوع الحادث وتحت تأثير الخطر يمكن إلغاؤها أو تعديلها من طرف المحكمة، بناءا على طلب أحد الأطراف إذا اتضح للمحكمة أن الشروط المتفق عليها غير عادلة نظرا للخدمة التي تم أداؤها، ولا يمكن أن تتعدى المكافأة في كل الأحوال قيمة الأموال التي تم إنقاذها بما فيها الحمولة وأجرة الرحلة بعد خصم للرسوم العامة.[4]
- يتم تقدير المكافأة من طرف المحكمة بناء على الأسس المحددة في المادة 345 من القانون البحري.
- توزع المكافأة مناصفة بين المالك للسفينة والطاقم بعد إقتطاع النفقات المترتبة على الإنقاذ.
- يستفيد أفراد الطاقم الذين تحلو بالالتزام والتفاني خلال عمليات الإنقاذ من مكافأة إضافية.

ويستفيد مرشد السفينة المسعفة من حصة في المكافأة بنفس حصة أعضاء الطاقم.[5]

- يتم توزيع المكافأة من طرف المالك أو المجهز غير المالك بعد موافقة السلطة البحرية المختصة في هذا التوزيع تطبيقا للمادة 350 من القانون البحري.

1- المواد 336 و337، 339، 141 من القانون البحري الجزائري.

2- المادة 342 من القانون نفسه.

3- المادة 343 من القانون نفسه.

4- المادة 344 من القانون نفسه.

5- المادة 349 من القانون نفسه.

ويتم تحديد معدلات وكيفيات توزيع مكافأة الإسعاف المتعلقة بالربان وأفراد الطاقم والأعوان التابعين للسفن البحرية الوطنية وسفن حراسة الشواطئ والسفن المخصصة للمصلحة العمومية بموجب قرار وزاري مشترك صادر عن وزير الدفاع الوطني والوزير المكلف بالبحرية التجارية.[1]

الفرع الثالث: إلتزام البحار بعدم إستغلال السفينة لحسابه

لا يجوز للبحار شحن أي بضائع لحسابه الخاص على السفينة وهذا الحظر مفروض على البحارة والربان ،وكل من يعمل على ظهر السفينة من رجال الطاقم البحري .[2]

ولكن إذا أخذ البحار الإذن من رب العمل بشحن بضاعة خاصة به على متن السفينة فإنه يجوز له الشحن طبقا للمادة 423 ق.ب.ج التي نصها: "يحق للبحار أن يحمل معه مواد غذائية أو أدوات للاستعمال الشخصي ويمنع عليه حيازة السلع والأدوات المخصصة للبيع ولو كانت لاستعماله الشخصي أو لحسابه وذلك بدون رخصة من المجهز ومن شانها تهديد سلامة السفينة والأشخاص الموجودين على متنها أو لشحنتها وكذلك الأشياء التى تخضع حيازتها ونقلها على السفينة لأحكام مقيدة من طرف السلطات الجزائرية أو سلطات البلدان التي تتوقف فيها السفينة ".

يعد البحار الذي يخالف أحكام المادة 423 أعلاه مسؤولا عن جميع الأضرار والغرامات أو العقوبات الجبائية التي تتحملها السفينة من جراء ذلك هذا وفق ما نصت عليه المادة 425 ق.ب.ج.

كما يلتزم البحار بأن يصرح في كل وقت للربان لكل الكميات الحقيقية للمواد الاستهلاكية الشخصية والأشياء التي تكون بحوزته ، ويكون مسؤولا عن جميع

العواقب التي تنتج عن تصريحاته الكاذبة.[3]

1- المادة 353، من القانون البحري الجزائري.

2- إيمان الجميل، مرجع سابق، ص 25.

3- المادة 424 من القانون البحري الجزائري.

الفرع الرابع : إلتزام البحار بالمحافظة على السر المهني.

تتفق التشريعات العمالية المقارنة على ضرورة الالتزام العامل، بحفظ أسرار العمل، أو المعلومات والوثائق التي يطلع عليها أثناء تنفيذه للعمل و عدم تمكين الغير من الإطلاع عليها أو حيازتها.

لذلك فإن هذا الإلتزام نتيجة طبيعية لمبدأ حسن النية الواجب توافره في علاقات العمل. لا سيما بالنسبة للمهن الصناعية والتجارية التي يؤدي إفشاء أسرارها إلى إلحاق أضرار جسمية بصاحب العمل[1] وهو ما أشار إليه القانون المدني[2] الذي تضمن بعض الأحكام والمبادئ المؤكدة على السر المهني.

وهو ما يجب على البحار الإلتزام به أيضا تطبيقا لأحكام المادة 415 من القانون البحري بأن يحافظ على شرف وسمعة الراية الجزائرية وأن يحفظ السر المهني وأن يكون أهلا لتمثيل الشهرة الحسنة للبحار الجزائري والمحافظة عليها.

المطلب الثاني: التزامات رب العمل

في هذا المطلب سنتطرق إلى الإلتزامات التي ألقاها المشرع على عاتق رب العمل وهي تتمثل في الإلتزام بدفع الأجرة في الفرع الأول، والإلتزام بالغذاء والإيواء في الفرع الثاني، والإلتزام بالعلاج في فرع ثالث، والإلتزام بالترحيل في فرع رابع.

الفرع الأول: التزام رب العمل بدفع الأجر

تنص المادة 49 من المرسوم التنفيذي رقم 05- 102 المؤرخ في 26 مارس سنة 2005 يحدد النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري على أنه " يتعين على مجهز السفينة دفع الأجور والحصص المستحقة للمستخدمين الملاحين بانتظام عند حلول أجل استحقاقها طبقا لأحكام المادة

1- بشير هدفي، الوجيز في شرح قانون العمل، علاقات العمل الفردية والجماعية(د.ط)، جسور للنشر والتوزيع، 2006.

2- المادة 172 ، من القانون المدني الجزائري.

88 من القانون 90-11المؤرخ في 21 أفريل 1990 المتعلق بعلاقة العمل ويكون الأجر عبارة عن نقود أو وسائل نقدية محضة".[1]

- يتعين على مجهز السفينة أن يمنح تسهيلات لتمكين ذوي حقوق المستخدمين الملاحين المبحرين، الذين يقومون بملاحة غير محدودة من تقاضي الأجر المستحق كامل أو جزء منه وذلك بطلب من المستخدمين.[2]

ويجوز للبحار الحصول على سلفة من أجره أو تسبيقات دون تحديد لنسبة التسبيق أو السلفة وهذا ما نصت عليه المادة 48 من المرسوم 05-102 ".....إلى منح تسهيلات تمكن المستخدمين الملاحين المبحرين الذين يقومون بملاحة محدودة أو غير محدودة من الاستفادة من تسبيقات من أجرهم وذلك بطلب من المستخدمين الملاحين وفي حالة الضرورة المرتبطة بتنظيم العمل".

كما يتعين على المجهز في حالة وفاة البحار أن يدفع تعويضا لعائلة هذا الأخير بعد الوفاة مساويا لمبلغ شهر من راتب العمل لكل سنة قضاها في خدمة المجهز زيادة على تعويضات الضمان الاجتماعي.[3]

1- المادة 85 من القانون 90-11 المؤرخ في 21 أفريل 1990 المتعلق بعلاقات العمل المعدل والمتمم بالقانون رقم 91 – 22 المؤرخ في 21 ديسمبر 1991 الصادر بالجريدة الرسمية رقم 68 سنة 1991 .

2- المادة 48 من المرسوم التنفيذي 05-102 المؤرخ في 26 مارس 2005 يحدد النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري، جريدة رسمية عدد 22، 2005.

3- المادة 432 ، من القانون البحري الجزائري.

الفرع الثاني: إلتزام رب العمل بالغذاء و الإيواء

يؤدي البحار عمله بعيدا عن محل إقامته، و عمله على السفينة في خدمة الرحلة البحرية مما يعني أنه قد أصبحت له إقامة ثانية محلها ونطاقها السفينة ذاتها و من ثم كان طبيعيا أن يقع على مجهز السفينة أو مستغلها الإلتزام بإعداد مؤن ملائمة للبحار على ظهر السفينة و توفير غذاء له كاف و مناسب طيلة مدة السفر و هو ما جرى عليه العرف البحري .

ويعتبر الغذاء بمثابة أجر عيني و هو يستحق و لو لم ينص عليه العقد، حيث لا يمكن أن يفرض على البحارة، خاصة في الرحالات الطويلة أن يأمنوا لأنفسهم غذائهم.[1]

و توجد إتفاقية دولية بهذا الشأن من أجل التكفل في رفع المستوى الفني للطهاة في السفن و إقامة ملائمة للبحارة في السفينة، و لا يجوز للبحار أن يطلب أجرا نقديا مقابل أن يتكفل بغذائه بنفسه، و لا يحق له أن يطلب بتعويض بحجة عدم إستعماله أدوات النوم و عدم تناوله الغذاء.[2]

وعليه فإن المادة 433 من القانون البحري الجزائري تنص على ما يلي: " يجب على المجهز أن يزود البحارة بالمؤونة المجانية حسب صفة و مدة الرحلة و ذلك طيلة مدة قيدهم في دفتر طاقم السفينة".

وفيما يتعلق بالسفن الساحلية يستطيع المجهز دفع المقابل نقدا البحارة ويجب أن تكون المؤونة المقدرة للبحارة سليمة وبكمية كافية و جيدة وذات قيمة غذائية ومتنوعة بما فيه كفاية.

و تنص المادة 439 ق. ب. ج أيضا: " يتعين عل المجهز أن يضع تحت تصرف البحارة على متن السفينة مساكن مهيأة على شكل مناسب وذات تهوية وإضاءة وتدفئة وذلك بنفسية عدد الساكنين وهي مخصصة لاستعمالهم فقط".

1- كمال حمدي، المرجع السابق، ص119.

2- طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص 120.

وأيضا المادة 440: " يتعين على المجهز أن يقدم مجانا لكل واحد من أفراد الطاقم وسادة وغطائين من الصوف والبياض للكامل للسرير ومنشفتين. إحداهما للحمام وناموسية إذا كانت السفينة تمر في مناطق إستوائية.

الفرع الثالث: إلتزام رب العمل بالترحيل

يلتزم المجهز بإعادة التجار إلى الوطن إذا حدث أثناء السفر ما يوجب إنزاله من السفينة ويفسر هذا الالتزام بإعتبارات إنسانية تتركز في حماية البحار من مخاطر الغربة في بلد أجنبي وقد لا يملك حينئذ من النقود ما يعيده إلى وطنه وعائلته.[1]

وهذا ما نصت عليه المادة 449 من القانون البحري الجزائري :" كل فرد من أفراد الطاقم ينزل إلى البر أو يترك في البلاد الأجنبية يحق له أن يعود إلى الوطن والنزول في الميناء الجزائري الذي أبحر منه.

وترجع مصاريف إعادة البحار إلى الوطن في حالة إبقائه في الخارج لأسباب خارجة إرادته على عاتق المجهز"

وتقتضي الإتتفاقية الدولية رقم 23 المبرمة في (جنيف) سنة 1926 بشأن إعادة البحارة إلى أوطانهم بأن يكون ترحيل البحار إلى الميناء الذي إستخدم فيه، أو إلى الميناء الذي أبحرت منه السفينة.

وتجعل الخيار بين هذين الميناءين للتشريع الوطني.[2]

ويعاد البحار الأجنبي إما إلى بلده وإما إلى ميناء إستخدامه وإما إلى ميناء مغادرة السفينة وذلك حسب إختياره إلا إذا تم تحديد ذلك بوجه آخر في عقد العمل أو إتفاقية لاحقة.[3]

1- محمد السيد الفقي، القانون البحري- السفينة- أشخاص الملاحة البحرية- إيجار السفينة- النقل البحري،(د.ط)، دار الجامعة الجديدة، جامعة الاسكندرية، سنة 2007، ص 252.

2- كمال حمدي، عقد العمل البحري ، المرجع السابق، ص 129.

3- المادة 450 من القانون البحري الجزائري.

الفرع الرابع: إلتزام رب العمل بالعلاج

الحق في العلاج حق من حقوق المقررة للبحار ولقد نصت على هذا الحق المعاهدات الدولية في هذا الشأن.[1]

وهذا الإلتزام يفرضه القانون البحري من قديم وهو يقوم على فكرة مخاطر المهنة التي يتوجب مسؤولية صاحب العمل لمجرد أن يلحق ضرر بالعامل دون الإلتفات إلى الخطأ حتى ولو كان الضرر ناشئا عن قوة قاهرة.

وهذا ما نصت عليه المادة 429 من القانون البحري الجزائري على أنه " تقع على عاتق المجهز، في التنظيم الجاري به العمل، جميع العلاجات الطبية الضرورية للبحار وذلك خلال رحلته في البحر ومكوثه في ميناء أجنبي"

1- مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 321.

المبحث الثاني: المسؤوليات الناشئة عن عقد العمل البحري وانقضاءه

يترتب عن إنعقاد العمل البحري نشوء مسؤوليات تقع على عاتق رب العمل و العامل كما أن له أسبابا ينقضي بها، وعليه سنتعرض لكل من المسؤوليات الناشئة عن عقد العمل البحري في مطلب أول، وأسباب انقضاءه في مطلب ثاني

المطلب الأول: المسؤوليات الناشئة عن عقد العمل البحري

تقع مسؤوليات على عاتق كل من البحار ورب العمل فمسؤولية البحار قد تكون مدينة أو تأديبية أو جنائية، ومسؤولية رب العمل لا يصور أن تكون تأديبية، ومن ثم فهي إما أن تكون مدنية أو جنائية، وعليه سندرس هذه المسؤوليات في ثلاث فروع الفرع الأول المسؤولية المدنية، والفرع الثاني المسؤولية التأديبية،أما الفرع الثالث فسنتطرق فيه للمسؤولية الجنائية.

الفرع الأول: المسؤولية المدنية

يرتب عقد العمل البحري وقانون التجارة البحرية التزامات على عاتق طرفي العقد، فهي تتمثل في التزامات رب العمل بآداء نفقات العلاج ومصاريف الترحيل والتزامه بالغذاء وإيواء البحار كما سبق أن ذكرنا. وكذلك التزامات البحار التي تتمثل في أدائه العمل المفروض والذي تم الاتفاق عليه في العقد المبرم بينه وبين رب العمل والتزامه بالطاعة لأوامر صاحب العمل والقيام بتنفيذها أيضا. فجميع هذه الالتزامات تتركز في المسؤولية العقدية إلا أن الأحكام الآمرة التي يتميز بها عقد العمل البحري قد يكون أساسها الخطأ التقصيري.[1]

وعليه فإن حق كل من طرفي العقد في التعويض قد يستند في بعض الأحوال إلى حكم القواعد العامة.

1- إيمان الجميل، المرجع السابق، ص 43.

ومثال ذلك التعويض المستحق للبحار في حالة فصله بغير مسوغ قانوني.[1]

الفرع الثاني: المسؤولية التأديبية

إن مبدأ الشرعية يحمي كل من هم تحت سلطة الربان فكل خطأ تأديبي وكل عقوبة تأديبية لا يمكن أن تكون إلا تنفيذ لنص قانوني، فالربان في حد ذاته يخضع لرقابة الإدارة المكلفة بالشؤون البحرية.

وإن مفهوم الخطأ التأديبي يمكن تحديده بصورة ضيقة في كونه خرق العامل الإلتزامات المهنية، كما يمكن تحديده بصورة عامة وواسعة على أنه مخالفة للقوانين والنظم المعمول بها في المؤسسة المستخدمة في المجالين المهني والتنظيمي.[2]

أولا: تصنيف المخالفات التأديبية

1-المخالفات التأديبية التي يرتكبها الطاقم بما فيهم الربان.

هي أخطاء متعلقة بالوظيفة وإخلال أفراد الطاقم بواجباتهم الوظيفية، حيث تمس بسلامة الرحلة والبضائع المشحونة وأمن الأشخاص والمسافرين.[3]

وتتمثل الأخطاء التأديبية فيما يلي:

أ- التهاون في الخدمة الربيعية أو الحراسة أو أي خدمة أخرى.

ب- العصيان لكل أمر يتعلق بالخدمة وصادر عن موظف أعلى، غير أن البحار أو أي من أفراد الطاقم يجب أن لا ينفذو أوامر رؤسائهم عندما تشكل هذه الأوامر مخالفة واضحة للتشريع والتنظيم الجاري بهما العمل.[4]

ج- التغيب عن السفينة بدون رخصة.

د- عدم مراعاة التعليمات المتعلقة بالأمن والصحة وشروط العمل وكذلك الحريق.

ه- الإتلاف المتعمد للمعدات والأشياء المفيدة للملاحة ولتحميل وتفريغ البضائع أو سلامة السفينة.

1- كمال حمدي، عقد العمل البحري ، المرجع السابق، ص 152.

2- أحمية سليمان، المرجع السابق، ص 200.

3- المادة 67، من القانون البحري الجزائري.

4- المادة 468 فقرة 2 من القانون نفسه.

و- الإدخال أو القبول المتعمد لأشخاص غير مرخص لهم بالصعود على متن السفينة.

ز- الإدخال أو القبول المتعمد على متن السفينة الأشياء أو البضائع المذكورة في المادة 123 من القانون البحري الجزائري.

ج-السكر على متن السفينة أثناء الخدمة والسكر خارج السفينة إذا إنجرت عنه فضيحة علنية.

ط- كل المخالفات الأخرى الماسة بالأنظمة البحرية الجاري بها العمل.

ثانيا: المخالفات التأديبية التي تخص الربان فقط

يرتبط الربان مع المجهز بموجب عقد عمل بحري، وهو فوق ذلك نائب قانوني عنه في كل ما يتعلق بالأعمال اللازمة للسفينة والرحلة البحرية ويتعين عليه بذل العناية الواجبة لحسن تنفيذ التزامه، وأي إخلال بهذه العناية يثير مسؤولية الربان.

و تنص المادة 470 من القانون البحري الجزائري على أنه " يعد مرتكبا لمخالفة النظام كل ربان يكون قد خالف أحكام هذا الأمر والنصوص التطبيقية وخاصة فيما تعلق ب:

أ- قيد البحارة وإلزامية وجود دفتر الطاقم على متن السفينة.

ب- اكتمال طاقم السفينة عند الضرورة.[1]

ج- الاعتناء بالأشياء التي تركها على متن السفينة أحد أفراد الطاقة المتوفي أو المفقود الذي نقل إلى البر بسبب مرض.

ح-نزول أفراد الطاقم إلى البر.

ه- التسجيلات في يومية السفينة.

و- حماية القصر وأمن العمل على متن السفينة.

ز- تنظيم العمل والتموين والمنامة والحماية الصحية على متن السفينة.

ج- مراعاة القواعد المنصوص عليها في الأنظمة البحرية.

1- المادة 470 ،من القانون البحري الجزائري.

ثانيا: تصنيف العقوبات التأديبية

لقد قسم المشرع في المواد 472 من القانون البحري الجزائري وما يليها العقوبات التأديبية إلى قسمان :

- العقوبات التي ينطق بها أو يوقعها الربان.
- العقوبات التي ينطق بها أو يوقعها المجهز.

1-العقوبات التي ينطق بها الربان

تنص المادة 472 فقرة 1 على أنه مع مراعاة أحكام التنظيم الجاري به العمل في هذا الشأن ينطق الربان اتجاه أعضاء الطاقم بالعقوبات المذكورة في الفقرات.

أ- ب. ج من المادة 471 من القانون البحري.[1]

وتتمثل هذه العقوبات في:

الإنذار الشفوي، الإنذار الكتابي، التوبيخ.

2-العقوبات التي يوقعها أو ينطق بها المجهز

تنص المادة 472 فقرة 2 من القانون البحري على أنه: " ينطق المجهز بالعقوبات في الفقرات د، ه، و، ز من نفس المادة تتمثل في:

- التأنيب،
- المنع من ممارسة وظيفة على متن السفينة تتراوح من 3 اشهر إلى عام واحد،
- الإيقاف عن العمل: الإيقاف عن خدمة لمدة 6 أشهر بدون راتب،
- التنزيل من الرتبة،
- العزل وهي إنهاء علاقة العمل.

الفرع الثالث المسؤولية الجزائية .

يعاقب القانون على الجرائم البحرية المتمثلة في المخالفات والجنح والجنايات وهي تمس بسلامة السفينة والأشخاص والبضائع المشحونة ولا يكون للربان سلطة توقيع

1- المادة 471 من القانون البحري الجزائري.

العقاب على مرتكبي هذه الجرائم وإنما له سلطة القبض والحبس الإحتياطي وإجراء التحريات الأولية.[1]

ونص المشرع على الجرائم البحرية المواد 477 إلى 566 من القانون البحري الجزائري وقسمها إلى مخالفات ،وجنح وجنايات.

أولا :مسؤولية الربان الجزائية

نصت المواد 477. 478. 482. 483. 484 من قانون البحري الجزائري على أنه يعاقب الربان بالحبس من 3 أشهر إلى 5 سنوات وبغرامة من500 إلى 20.000 دج في شأن سلامة وأمن الملاحة

نصت المواد 489. 490. 491. 492. 494. 496. 507. 500.من القانون الجزائري البحري: بالحبس من 3 أشهر إلى 5 سنوات وبغرامة من 500 إلى20.000 دج في شأن المساس بالنظام والانضباط على متن السفينة المتمثلة في:

- إهمال الربان عمدا قيادة السفينة.
- تجاوز الربان في السلطة .
- ترك السفينة قبل إبدال غيره.
- إفساد بضائع تابعة لحمولة السفينة
- وتنص المواد 511، 512 ،513، 514 من القانون البحري الجزائري على أنه: يعاقب الربان 3 أشهر إلى 5 سنوات بالحبس وبغرامة مالية من 500 إلى 20.000 دج في شأن المساس بنظام الملاحة البحرية المتمثلة في .
- عدم رفع الراية الجزائرية على السفينة الوطنية .
- إقدام الربان على إخراج السفينة من ميناء جزائري بالرغم من الخطر المفروض من طرف السلطة الإدارية.

1- المادة 532 من القانون البحري الجزائري.

ثانيا : مسؤولية البحار الجزائية.

تنص 482، 487 من القانون البحري الجزائري يعاقب بالحبس من 3 أشهر إلى 5 سنوات وبغرامة من500 إلى 20.000 د.ج في شأن المساس بسلامة الملاحة المتعلقة بارتكاب مخالفة ماسة بالقواعد المنصوص عليها في الأنظمة البحرية.

- التهاون في مراعاة القواعد المتعلقة باتجاه الملاحة.

وتنص المادة 498. 499. 500 من القانون البحري: يعاقب بالحبس من 3 أشهر إلى 5 سنوات.

وبغرامة من 500 إلى 3000 كل بحار يخل بالنظام والانضباط على متن السفينة عند ارتكابه أحدى الأفعال.

– عندما يتهاون في تنفيذ أوامر رؤسائه.

– إمتناعه بقوة ويهدد بإستعمال القوة لمنع رئيسه من إستخدام الوسائل النظامية لحفظ الأمن على متن السفينة.

ثالثا: مسؤولية المجهز الجزائية

يعاقب بغرامة من 500 إلى 20.000 دج كل مجهز يخالف الأنظمة الجاري بها العمل والتي تكون تهديد ا جسميا للصحة.[1]

ويعاقب بغرامة من 500 إلى 20.000 دج كل مجهز يخالف أحكام هذا القانون والنصوص المتخذة لتطبيقه.[2]

1– المادة 506 من القانون البحري الجزائري.

2– المادة 505 من القانون البحري الجزائري.

المطلب الثاني : إنقضاء عقد العمل البحري

إن عقد العمل البحري له أسباب تؤدي إلى إنهاء علاقة العمل وتضع حدا للإلتزامات المتبادلة بين طرفيه وتتمثل تلك الأسباب في نوعين أسباب عادية ندرسها في فرع أول، أما الأسباب غير العادية فسنتناولها في الفرع الثاني تؤدي إلى إنهاء علاقة العمل وتضع حدا للإلتزامات المتبادلة بين طرفيه.

الفرع الأول : الأسباب العادية لإنهاء عقد العمل البحري.

ويقصد بها تلك الحالات والأسباب المشتركة التى يمكن فيها لأحد طرفي العمل طلب إنهاء عقد العمل وفقا للإجراءات المحددة في تشريع العمل .

وهي: الإستقالة، العجز الكلي عن العمل ، وإنتهاء مدة العقد.

أولا : الإستقالة

تعتبر الإستقالة من الحالات القانونية لإنهاء العقد والتي أقرها التشريع الجزائري في قانون علاقات العمل.[1]

فالإستقالة حق معترف به للعامل شريطة أن يقدمها لصاحب العمل في وثيقة مكتوبة ويغادر منصب عمله بعد إنتهاء فترة الأخطار المسبق وفقا للشروط التي تحددها الأتفاقيات الجماعية.[2]

والإستقالة بهذا الشكل طريقة قانونية وشرعية لفسخ وإنهاء علاقة العمل.[3]

والملاحظ في هذا الشأن أن المشرع الجزائري قيد الاستقالة بمهلة الأخطار أو الإشعار المسبق حيث يبدأ سريانها منذ إبداء الموافقة عليها من طرف صاحب العمل وفقا للمدة المحددة في الإتفاقيات الجماعية.[4]

1- بشير هدفي، المرجع السابق، ص 109.

2- المادة 66 من قانون العمل الجزائري.

3- أحمية سليمان، المرجع السابق، ص336.

4- بشير هدفي، المرجع السابق. ص 110

أما في عقد العمل البحري وحسب المادة 53 من المرسوم 05-102 المذكور سابقا يمكن لأي بحار تقديم إستقالته شرط أن تكون مكتوبة وأن تقدم للمجهز وأن يشعر المجهز بإستلامها، وتكون إما رسالة موصى عليها أو بواسطة محضر قضائي أو يسلمها بنفسه للمجهز مع الإشارة على الصورة طبق الأصل بالوصول.

ولقد حدد المشرع مهلة الإشعار المسبق بالنسبة للبحارة ب 15 يوم إذ تصبح على إثرها الإستقالة فعلية، هذا حسب المادة 53 فقرة 3 من المرسوم 05- 102 السابق الذكر، ففي هذه الحالة يبلغ مجهز السفينة بواسطة رسالة الإستقالة بإشعار مسبق من 15 يوم، تصبح على إثرها الإستقالة فعلية.

ثانيا : إستحالة التنفيذ

استنادا للأحكام والمبادئ العامة الواردة في القانون المدني وأحكام تشريع العمل يصبح الإستمرار في تنفيذ علاقة العمل مستحيلا وذلك في حالة الوفاة والعجز الكلي عن العمل وعند الاحالة على التقاعد[1].

الوفاة :

تعتبر وفاة العامل من الأسباب القانونية التي تؤدي إلى إنتهاء علاقة العمل لأن شخصية العامل محل إعتبار في العقد أما وفاة صاحب العمل فلا يترتب عليها بالأساس إنتهاء علاقة العمل حيث تنتقل إلى ورثته أو من يحلون محله.[2] وهذا ما نصت عليه المادة 74 من قانون 09-11...إذا حدث تغير في الوضعية القانونية للهيئة المستخدمة تبقى جميع علاقات العمل المعمول بها يوم التغير قائمة بالنسبة للمستخدم الجديد، ومع ذلك يمكن أن تؤدي وفاة صاحب العمل إلى إنتهاء علاقة العمل في حالة حل المؤسسة بعد الوفاة وفقا لما أشارت إليه المادة 66 فقرة 7 من قانون علاقات العمل.

وبالتالي تنتهي علاقة العمل البحري بوفاة البحار حقيقة أوحكما سواء كان عضوا من الطاقم أو الربان.

---

1 – المادة 176 من القانون البحري الجزائري.

2– بشير هدفي، المرجع السابق، ص 111.

- العجز الكلي من العمل:

يؤدي العجز الكلي عن العمل بسبب المرض إلى إنهاء عقد العمل مع تحمل صاحب العمل لكافة النتائج التي ترتبها القوانين والتنظيمات المهنية المعمول بها.

ويمكن إثبات نسبة العجز الكلي عن العمل بكل طرق الإثبات كالشهادة الطبية الصادرة عن الطبيب المتخصص.[1]

فمفهوم العجز في عقد العمل البحري يختلف عن العجز في العمل البري لأنه يشترط في البحار لممارسة هذه المهنة اللياقة البدنية.[2] فإذا فصل وأصيب البحار بعارض يجعله غير مؤهل بدنيا ينقضي عقد العمل .

البحري وتنتهي خدمة البحار بثبوت عدم لياقته الصحية.[3]

3-الإحالة على التقاعد.

لقد أعتبرت الفقرة الثامنة من المادة 66 لقانون علاقات العمل،الإحالة على التقاعد ، أحد الاسباب الطبيعية لإنتهاء علاقة العمل، سواء كانت بطلب من العامل أو بمبادرة من طرف صاحب العمل لأن العبرة في ذلك يكون بتوفير الشروط القانونية والمهنية المطلوبة.[4]

1- بشير هدفي، المرجع نفسه، ص 112.

2- المادة 386 من القانون البحري الجزائري.

3- كمال حمدي، عقد العمل البحري، المرجع السلبق، ص 145.

4- بشير هدفي، المرجع السابق، ص 113.

أما بالنسبة للمستخدمين الملاحين في الصيد على السواحل فلا يمكن أن يقل أجل الإشعار المسبق عن أربع وعشرين ساعة.[1]

وفي جميع الأحوال فإنه يمكن تخفيض مهلة الإشعار المسبق بإتفاق صريح بين الطرفين.[2]

ثالثا: إنتهاء مدة العقد.

ينصب عقد المحدد المدة على إنجاز أعمال ذات طبيعية مؤقتة أو موسمية وهي الأعمال التي تقتضي مدة محدودة لإنجازه[3] وبالتالي ينتهي العقد أصلا وطبقا للمبادئ العامة لعقود المدة بإنتهاء المدة المتفق عليها.[4]

فعقد العمل البحري ينتهي بأسباب عقود العمل كما ينتهي بإنتهاء مدته، أو بإنتهاء الرحلة المقصودة وإذا كان العقد مبرما على اساس الرحلة.

فلا يجوز بأي حال من الأحوال أن تنتهي علاقة العمل خارج التراب الوطني، فإذا صادف وإن إنتهت مدة عقد العمل البحري المحدد المدة أثناء الرحلة، فيمتد العقد (مدته) بحكم القانون حتى وصول السفينة إلى أول ميناء جزائري وهذا الإمتداد القانوني لعقد العمل البحري المحدد المدة.[5]

الفرع الثاني: الأسباب غير العادية لإنهاء عقد العمل البحري

ينتهي عقد العمل البحري بالبطلان أو الإلغاء القانوني كما ورد في قانون علاقات العمل أو بالعزل أو لأسباب إقتصادية.

أولا: البطلان أو الإلغاء القانوني

ينتج عن تخلف أحد شروط عقد العمل، كإنعدام حرية الرضى والسبب غير المشروع[6] وهذا ما نصت عليه المادة 135 من القانون 90-11 المذكور سابقا والتي تنص على أنه: " تعد باطلة وعديمة الأثر كل علاقة عمل غير مطابقة لأحكام التشريع

1- المادة 55 فقرة اخيرة من المرسوم 05-102 السابق الذكر.

2- المادة 55 فقرة 4 من المرسوم نفسه.

3- المادة 12 من قانون العمل الجزائري.

4- بشير هدفي، المرجع السابق.

5- المادة 56 من المرسوم 05-102، السابق الذكر.

6- بشير هدفي، المرجع السابق، ص 116.

المعمول به، غير أنه لا يمكن أن يؤدي بطلان العمل إلى ضياع الأجر المستحق عن عمل تم أداؤه".

ثانيا:التسريح (العزل)

يستند العزل أو تسريح العامل بسبب إرتكابه لخطأ جسم أثناء العمل، وقد نص القانون 90-11 في المادة 73 منه أنه " يتم العزل في حالة إرتكاب العامل لأخطاء جسيمة حسب الشروط المحدد في النظام الداخلي ".

وقد تم تعديل هذه المادة بالقانون 91-29 المؤرخ في 21 /12/ 1991.

وقد صدر الأمر 96-21 المؤرخ في 09 يوليو 1996 المعدل والمتمم للمادة 73 فقرة 4 من القانون 90-11 والمتعلق بعلاقة العمل وأضاف الأخطاء التالية:

- إذا قام العامل بأعمال العنف،
- إذا تسبب عمدا في أضرار مادية تصيب البنايات و المنشات والأدوات والآلات والمواد الأولية و الأشياء الأخرى التي لها علاقة العمل.
- إذا رفض تنفيذ أمرا التسخير الذي تم تبليغه وفقا لأحكام التشريع المعمول به.
- إذا تناول الكحول أو المخدرات داخل العمل،

إلا أنه في المواد 469 و470 من القانون البحري ترك المجال واسع لأخطاء التأديبية، كما أن المشرع الجزائري ،فإنه يسلم بحق المجهز في عزل الربان وعن إستحقاقه للتعويض في حالة التسريح التعسفي.

ثالثا: التسريح لأسباب إقتصادية

إن التسريح لأسباب اقتصادية يعد سببا من أسباب إنهاء عقد العمل البحري وهو فصل أكثر من عاملين دفعة واحدة، أو وفق جدول زمني محدد بصفة متلاحقة نظرا لأسباب إقتصادية، وهو إجراء يتخذ عند مواجهة صعوبات مالية أو تجارية تعرض التقليل من عدد العمال.[1]

1- أحمية سليمان، المرجع السابق، ص 306.

وهذا ما نصت عليه المادة 69 من القانون 90-11 المذكور سابقا:"يجور للمستخدم تقليص عدد المستخدمين إذا بررت ذلك أسباب إقتصادية."

خلاصة الفصل الثاني :

نستخلص من هذا الفصل أنه بعد تكوين عقد العمل البحري يكون له وجود قانوني، هذا الوجود يرتب على عاتق كل من البحار ورب العمل (المجهز) التزامات.

أما التزامات البحار فهي أداء العمل المتفق عليه والتزامه بعدم استغلال السفينة لمصلحتة الشخصية و التزامه بإنقاذ السفينة في حالة تعرضها لخطر ما، وهذا الالتزام هو التزام قانوني يفرض تلقائيا على البحار حتى ولو لم يكن منصوص عليه في العقد.

وفي مقابل ذلك رتب المشرع الجزائري على المجهز مجموعة من الالتزامات نحو البحارتتمثل في الالتزام بآداء الأجرة المتفق عليها ومن الالتزامات الأخرى الملقاة على عاتق المجهر هو التزام هذا الأخير بإيواء البحارة وإطعامهم وهذا الالتزام تفرضه طبيعة الشغل البحري الذي يؤدي إلى انعزال شبه تام عن اليابسة إضافة إلى ذلك يلزم المجهز و طبقا لما ينص عليه القانون البحري بعلاج البحار المصاب حيث ألزم المشرع المجهز بأن يتحمل نفقات علاج البحار المصاب بمرض أو حادث وقع له أثناء تأدية مهامه على ظهر السفينة فضلا عن التأمين على حوادث العمل.

وكالتزام آخر يلقى على عاتق المجهز ترحيل البحار إلى وطنه، ولقد انصبت النقطة ما قبل الأخيرة في هذا الفصل على المسؤوليات الناشئة عن هذا العقد المتمثل في المسؤولية المدنية والتأديبية والجنائية لأطراف العقد، و التي أوجبتها نصوص القانون البحري الجزائري.

وكما هو معلوم فعقد العمل البحري هو عقد من نوع خاص إلا أنه له مسار يقطعه ثم يكون مآله إلى الإنقضاء شأنه شأن بقية العقود لذا فقد نص المشرع الجزائري على مجموعة من الأسباب العادية وغير العادية بتحققها تنهي علاقة العمل القائمة بين المجهز والبحار، وعليه فهو ينتهي بالإستقالة ووفاة البحار فعقد العمل البحري يبنى على الإعتبار الشخصي، كما ينتهي بالفسخ بين المجهز لسبب غير مشروع والتقاعد وكذلك بإنتهاء مدة العقد كونه من عقود المدة وبحلول أجله.

الخاتمـــــة

بعد دراستنا لموضوع البحث وتطرقنا إلى تكوين عقد العمل البحري وآثاره القانونية وأسباب إنقضائه إستخلصنا أنه: عقد يتميز عن عقود العمل البرية ويتجلى ذلك من خلال ذاتيته ومن حيث تكوينه وهذا ما حاولنا إبرازه من خلال دراستنا، فتناولنا في البداية التعريف بعقد العمل البحري وخصائصه، ثم تطرقنا بالتعريف بأطرافه المتمثلين في البحار والمجهز وبعدها بينا الشروط العامة والخاصة لإنعقاده أما العامة فهي الرضا والمحل والسبب والخاصة تمثلت في شروط موضوعية وشكلية وذلك لإكتساب صفة البحار.

كما خلصنا أيضا للإلتزامات الناشئة عن هذا العقد والواقعة على عاتق طرفي العقد، كما أخضعهم المشرع إلى مجموعة من الجزاءات تتمثل في المسؤولية المدنية فتكون عقدية إذا خالفوا أحد الإلتزامات الواردة في العقد أو تأخروا في تنفيذها، كما قد يسألون على المسؤولية التقصيرية إذا وقع منهم إخلال بإلتزام قانوني كما قد تكون جزاءات تأديبية التي تقوم حين مخالفة قاعدة ماسة لما أملته ظروف العمل، أو تكون عبارة على جزاءات جنائية وغرامات مالية بسبب تلك الجرائم الواردة على متن السفينة وأثناء الرحلة البحرية، كما تناولنا في آخر هذا البحث الأسباب العادية وغير العادية لإنقضاء عقد العمل البحري وعليه فقد توصلنا إلى النتائج التالية :

- تميز عقد العمل البحري بعدة خصائص من رضائية وكونه من العقود التجارية ومن عقود المدة .
- عقد العمل البحري عند إبرامه يخضع إلى القواعد العامة الواردة في القانون المدني .
- تبعية البحار لرب العمل تبعية قانونية فيتميز عقد العمل كما هو الحال بالنسبة لعقود العمل عامة بوجود عنصر التبعية أي أن البحار يؤدي عمله تحت إشراف المجهز أو الربان .

- حرص المشرع على شرط الجنسية الجزائرية لإعطاء الأولوية في التشغيل للبحارة الجزائريين وذلك لإعتبارات تتعلق بالإقتصاد الوطنين وحماية لليد العاملة الوطنية من مزاحمة اليد العاملة الأجنبية .

- اشترط المشرع الجزائري شروط موضوعية على كل من يرغب في الولوج إلى مهنة البحار فيعتبر التأهيل أهم شرط .

- القواعد المنظمة لعقد العمل البحري قواعد آمرة لا يجوز للمتعاقدين مخالفتها إلا في الأحوال التي يجيز فيها القانون ذلك.

- التزامات أطراف عقد العمل البحري هي عبارة عن قوانين يتعين الإلتزام بها أثناء الرحلة البحرية وفي حالة مخالفتها يترتب الجزاء.

- التزامات رب العمل البحري تختلف عن تلك المقررة لرب العمل البري إذ أن المجهز يلتزم بغذاء وإيواء وعلاج البحار وهذه إلتزامات لا يمكن إسقاطها أو الإتفاق على خلافها وهذا نتيجة لإنعزال السفينة وسط مياه البحر بعيدا عن البر .

- عقد العمل البحري ينقضي بنفس أسباب إنقضاء عقود العمل المنصوص عليها في القانون 90 – 11 المتعلق بعلاقات العمل، وذلك تطبيقا لأحكام المادة 52 من المرسوم 05 – 102 المحدد للنظام النوعي لعلاقات المستخدمين الملاحين لسفن الشغل البحري أو التجاري أو الصيد البحري .

أما بالنسبة للتوصيات في :

- بما أن النظام القانوني لعقد العمل البحري أظهر لنا بكل دقة أن المجال البحري هو مجال مختلف عن عقد العمل البري مما يتطلب أن يكون تأطيره بأحكام نوعية تكون أكثر دقة وتتماشى مع هذه الخصوصية .

- إن القواعد التي تحكم عقد العمل البحري ترتبط إرتباطا وثيقا بمعظم قواعد القانون البري فنناشد المشرع الجزائري بمراجعة بعضها خاصة ما تعلق منها بشروط توظيف البحارة كشرط السن، ذلك أن موقف المشرع كان متذبذبا .

- نظرا لخطورة العمل على السفن في الملاحة البحرية كان لابد من إمتيازات وترقيات أكثر لمن يعمل على متن السفينة وذلك لتحفيزهم على العمل البحري .

- نظرا لطول عمل الرحلة البحرية وابتعاد أشخاص الملاحة البحرية على أهلهم نناشد المشرع الجزائري بأن تكون إجازتهم تتسم بطول المدة.

قائمة المصادر والمراجع

أولا : قائمة المصادر

***النصوص القانونية :**

1 – القانون 90–11 المؤرخ في 21 أفريل 1990 المتعلق بعلاقات العمل المعدل والمتمم بالقانون رقم 91 – 22 المؤرخ في 21 ديسمبر 1991 الصادر بالجريدة الرسمية رقم 68 سنة 1991 .

2 – أمر رقم 76–80. مؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق ل 23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري الصادر في الجريدة الرسمية المؤرخة في 10 افريل 1977 العدد 29 .

3 – الأمر رقم 75 – 58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني الجزائري ، المعدل والمتمم الصادر في الجريدة الرسمية المؤرخة في 30 سبتمبر 1975 العدد 78 .

4 – الأمر رقم 75 – 59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري الجزائري ، المعدل والمتمم بالقانون 05–02 المؤرخ في 06 افريل 2005 الصادر في الجريدة الرسمية العدد 11 .

***النص التنظيمي :**

1 – المرسوم التنفيذي 05–102 المؤرخ في 26 مارس 2005 يحدد النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري، جريدة رسمية عدد 22.

ثانيا المؤلفات :

1 – أحمية سليمان، التنظيم في علاقات العمل في التشريع الجزائري– علاقة العمل الفردية– الجزء الثاني، ديوان المطبوعات الجامعية، سنة 2002.

2 – الطيب زروقي، الوسيط في الجنسية الجزائرية– دراسة تحليلية مقارنة بالقوانين العربية والقانون الفرنسي– ، (د.ن) ، (د.د.ن)الجزائر، سنة 2002.

3 – إيلي صفا، أحكام التجارة البحرية، ط1 دار المنشورات الحقوقية، مطبعة صادرا لبنان، سنة 1993.

4 – إيمان الجميل، عقد العمل البحري وفق التشريع الوطني والإتفاقيات الدولية، (د. ط)، (د.ب.ن)، المكتب الجامعي الحديث، سنة 2014.

5 – بشير هدفي، الوجيز في شرح قانون العمل، علاقات العمل الفردية والجماعية، جسور للنشر والتوزيع، .2006

6 – بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، الجزء الأول، التصرف القانوني– العقد والإرادة المنفردة، (د.ط)، المطبوعات الجامعية، 1995.

6 – دربال عبد الرزاق، الوجيز في النظرية العامة للالتزام مصادر الالتزام، (د.ط) دار العلوم نشر والتوزيع، عنابة، سنة 2004.

7 – كمال حمدي، عقد العمل البحري، ط2، منشأة المعارف بالإسكندرية، (د.ب.ن)، سنة 2002.

8 – كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية والمرشد ومجهز القطر في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، (د.ط)، (د.د.ن)، (د.ب.ن)، سنة 1993.

9 – كمال حمدي، القانون البحري: السفينة– أشخاص الملاحة البحرية– استغلال السفينة– نقل البضائع والأشخاص– القطر الارشاد، (د.ط)، منشأة المصارف، الإسكندرية، سنة 1997.

10 – لطيف جبر كوماني، القانون البحري، السفينة– اشخاص الملاحة– النقل– التأمين، ط2، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع ودار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الأردن، سنة 2003.

11 – محمد السيد الفقي، القانون البحري– السفينة– أشخاص الملاحة البحرية– إيجار السفينة– النقل البحري،(د.ط)، دار الجامعة الجديدة، جامعة الاسكندرية، سنة 2007.

12 – محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، سنة 2005.

13 – مصطفى كمال طه، القانون البحري: مقدمة– السفينة– أشخاص– الملاحة البحرية– إيجار السفينة والنقل البحري– الحوادث البحرية– التأمين البحري، ط1، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، سنة 2010.

14 – عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية: رقم 8 لسنة 1990 في ضوء الفقه والقضاء والتشريع، (د.ن) منشأة المعارف بالاسكندرية، سنة 1990.

15 – عادل علي المقداوي، القانون البحري: السفينة– أشخاص الملاحة– النقل البحري– بيوع البحرية– الحوادث البحرية– التأمين البحري، ط1، دار الثقافة ، سنة والتوزيع، سنة 2011.

16 – عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، ط1، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، سنة 2008.

17 – عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية– دراسة مقارنة، طبعة 1 ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، 2009 .

18 – قاضي صخري، القانون البحري، مدعم بإجتهاد المحكمة العليا، الأمر 76–80 منقح ومعدل بالقانون رقم 98–05 ومدعم بالإجتهادات القضائية للمحكمة العليا، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع سنة 2005.

19 – طالب حسن موسى، القانون البحري، (د.ط)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، (د.ب.ن)، سنة 2007.

20 – هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، الجزء الأول، السفينة مكتبة ومطبعة الاشعاع الفنية، (د.ب.ن)، سنة 1993.

ثالثا : الموسوعات :

عبد الفتاح مراد، موسوعة القانون البحري، شرح مقارن للقانون البحري المصري الجديد رقم 08 لسنة 1990 والقوانين المكملة له بالمقارنة بأحكام الشريعة الإسلامية، جمهورية مصر العربية.

الفهرس

الفهـــــــــــــــــــــــــــــــــرس

المحتوى	رقم الصفحة
شـــــــــــــــكر وعـــــــــــــــرفان الإهـــــــــــــــــــــــــــــــــــداء قائمـــــــــــــــة المختصـــــــــــــرات	
مقدمـــــــــــــــــــــــــــــــــــــة	01
الفصل الأول: تكوين عقد العمل البحري.	05
المبحث الأول: مفهوم عقد العمل البحري.	05
المطلب الأول: تعريف عقد العمل طبيعته القانونية.	05
الفرع الأول: تعريف عقد العمل البحري	05
الفرع الثاني: خصائص عقد العمل البحري.	06
الفرع الثالث: الطبيعة القانونية لعقد العمل البحري.	08
المطلب الثاني: عناصر وأطراف عقد العمل البحري.	10
الفرع الأول: عناصر عقد العمل البحري.	10
الفرع الثاني: أطراف عقد العمل البحري.	13
المبحث الثاني: انعقاد عقد العمل البحري.	19
المطلب الأول: الشروط العامة لانعقاد عقد العمل البحري.	19
الفرع الأول: التراضي في عقد العمل البحري.	19
الفرع الثاني: المحل في عقد العمل البحري.	21
الفرع الثالث: السبب في عقد العمل البحري.	21
المطلب الثاني: الشروط الخاصة لانعقاد عقد العمل البحري.	22
الفرع الأول: الشروط الموضوعية لاكتساب صفة البحار.	22
الفرع الثاني: الشروط الشكلية لاكتساب صفة البحار.	24

خلاصة الفصل الأول.	27
الفصل الثاني: أثار عقد العمل البحري.	29
المبحث الأول: الالتزامات التي يرتبها عقد العمل البحري.	29
المطلب الأول: التزامات البحار.	29
الفرع الأول: إلتزام البحار بأداء العمل المتفق عليه وبالطاعة	29
الفرع الثاني: الالتزام بالانقاذ في حالة الخطر.	31
الفرع الثالث: التزام البحار بعدم إستغلال السفينة لحسابه	33
الفرع الرابع : التزام البحار بالمحافظة على السر المهنة.	34
المطلب الثاني: التزامات رب العمل.	34
الفرع الأول: التزام رب العمل بدفع الأجر	34
الفرع الثاني: التزام رب العمل بالغذاء و الإيواء	36
الفرع الثالث: إلتزام رب العمل بالترحيل	37
الفرع الرابع: الإلتزام رب العمل بالعلاج	38
المبحث الثاني: المسؤوليات الناشئة عن عقد العمل البحري و انقضائه.	39
المطلب الأول: المسؤوليات الناشئة عن عقد العمل البحري.	39
الفرع الأول: المسؤولية المدنية.	39
الفرع الثاني: المسؤولية التاديبية.	40
الفرع الثالث: المسؤولية الجزائية.	42
المطلب الثاني: أسباب انقضاء عقد العمل البحري.	45

الفرع الأول : الأسباب العادية لإنهاء عقد العمل البحري.	45
الفرع الثاني: الأسباب غير العادية لإنهاء عقد العمل	48
خلاصة الفصل الثاني.	51
الخاتمـــــــــــــــــــــــــــــة.	53
قائمة المصادر والمراجع.	55
الفهـــــــــــــــــــــــــــــــرس.	60