

اسم الباحث: أربوط وسيلة.

الرتبة العلمية: دكتوراه في القانون الخاص.

الهيئة: جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان - ، كلية الحقوق، قسم القانون الخاص.

البريد الإلكتروني: wassila.transport@yahoo.fr

ملخص:

يعتبر الربان أهم أشخاص الملاحة البحرية، و نلمس هذه الأهمية عندما تكون السفينة في عرض البحر في منأى عن سلطات الدولة و رقابة المجهز، هذا ما يخوله مركزا قانونيا فريدا ليس له مثيل في البر، كون علاقات العمل على متن السفينة تختلف عن علاقات العمل البري. ومن هنا المركز الوظيفي الخاص به يجعل من تحديد الإطار القانوني لعقد استخدامه محاطا بالغموض من جهة و من جهة أخرى هذا المركز الوظيفي يجعله يتمتع بسلطات استثنائية كي يتمكن من الوفاء بالالتزامات الملقاة على عاتقه و هذا ما يزيد صعوبة تحديد مركزه القانوني الأمر الذي دفع بنا لتوضيح هذا الغموض في طيات هذا البحث.

الكلمات المفتاحية:

ربان، مجهز، عقد عمل، مركز وظيفي، مركز قانوني.

Abstract :

The capitain is considered the most important navigator , this importance is felt when the vessel is at sea and is not in the hands of the state authorities and the control of the state authorities and the control of the supplier. This gives him a unique legal status that has no parallel in hand, the fact that the ship relationships on the ship are

different from the land_based relationships .Hence his special careers status makes it possible to define the legal framework for holding his use surrounded by ambiguity one the hand, and one the other hand this career status makes him enjoy exceptional powers enabling it to fulfill its obligations this makes it more difficult to determine its legal status. This prompted us to clarify this ambiguity in the folds of this research.

Key words :

Capitain, equipped ,employment , fonctional center ,legal status .

مقال بعنوان : المركز القانوني لربان السفينة.

أربوط وسيلة¹.

مقدمة:

يعد الربان أهم أشخاص الملاحة البحرية على ظهر السفينة، كيف لا وهو من يتولى قيادتها ليس من الناحية الفنية فحسب وإنما من الناحيتين الإدارية والقانونية أيضا. وتظهر أهمية هذا الشخص في الحالة التي تكون فيها السفينة في عرض البحر، بعيدة عن سلطات الدولة والرقابة المباشرة للمجهز. وهذا المركز الخاص للربان ليس له مثيل في البر، ذلك أن قيادة السفينة في عرض البحر يؤدي على خضوع علاقات العمل لقواعد قانونية خاصة تختلف عن القواعد القانونية التي تحكم العمل البري، ذلك لأن الرحلة البحرية قد تطول مما قد يعرض الربان لمشاكل وعقبات هذا جعل الربان يكتسب مركزا قانونيا فريدا ومميزا. وبالتالي المركز الوظيفي الخاص له يجعل من تحديد الإطار القانوني لعقد استخدامه محاطا بالغموض.

كما أنه بحكم سلطاته المتعددة تتولد لديه جملة من الواجبات والالتزامات التي عليه تنفيذها والوفاء بها، خاصة تلك الأعمال التي يقوم بها في حالات الضرورة كالاقتراض من أجل إصلاح السفينة وإبرام عقود لصالح المجهز متى كان الاتصال بهذا الأخير غير ممكن.

و لأنه يقود سفينة محملة ببضائع، من واجبه نحو أصحابها أن يضمن وصولها إلى بر الأمان سالمة، لكن بالمقابل قد يضطر في ظروف استثنائية لرمي جزء منها في البحر لإتمام عمليات الإنقاذ أو بيع جزء منها إذا كان الاتصال بهم غير ممكن.

وعليه فإن انفراد الربان بمركز وظيفي مميز، جعله يتمتع بسلطات استثنائية تمكنه من الوفاء بالالتزامات الملقاة على عاتقه و هذا من أهم المشاكل التي تزيد من صعوبة الوقوف على مركزه القانوني مما دفع بنا لطرح الإشكال التالي:

كيف ينشأ المركز القانوني لربان السفينة و ما هي طبيعة العلاقات التي تترتب على نشوئه؟

سنحاول الإجابة على هذه التساؤلات وفقا للخطة التالية:

المبحث الأول: طبيعة عقد عمل الربان.

المبحث الثاني: طبيعة علاقات الربان.

المبحث الأول: طبيعة عقد عمل الربان.

يرتبط الربان بمالك السفينة أو تجهزها بعلاقة عقدية تطلق عليها تسمية " عقد العمل البحري"، هذا ويعد الربان من البحارة فيما يتعلق بعقد العمل المبرم بينه و بين المجهز، غير أن هذا العقد محاط بكثير من المشاكل و الغموض و ذلك راجع لتداخل سلطات الربان عند تنفيذه لعقد عمله و التي يمارسها بحكم خبرته و كفاءته.

المطلب الأول: عقد استخدام الربان.

لم يتعرض المشرع الجزائري لتعريف عقد العمل البحري ، بل اكتفى بتعريف بعض عناصر العقد حيث عرف رجل البحر على أنه: " كل شخص يعمل في خدمة السفينة و مقيد في سجل رجال البحر"² و عني

بتعريف الريان كونه قائد السفينة و رئيس طاقمها. و أمام سكوت المشرع عن تعريفه نجد الفقه أعطى له تعريفات عديدة.³

و لتحديد طبيعة عقد استخدام الريان لابد من التطرق لعدة عناصر كما سنفصل فيه في الفرعين التاليين.

الفرع الأول: تكييف عقد عمل الريان وشروطه.

يعتبر عقد تعيين الريان عملاً تجارياً من جانب المجهز متى كانت السفينة مخصصة للنقل إلا أن هذا العقد يعتبر مدنياً فيما يخص ريان السفينة.⁴

وبغض النظر عن ضرورة توافر بعض الشروط الموضوعية المعروفة والتي لا داعي لذكرها في هذا المقام لا بد بالمقابل أن تتوافر مجموعة من الشروط الشكلية في عقد استخدام الريان، بحيث أوجب القانون أن يكون هذا العقد مكتوباً.⁵

حيث تنص المادة 428 فقرة "ز" من القانون البحري على مايلي: " يتعين على المجهز:

ز- اعداد عقود كتابية للبحارة "

ومن جهتها نصت المادة 8 من المرسوم التنفيذي رقم 102_05 المحدد للنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين⁶ على ما يلي: " تبدأ علاقة عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري ابتداء من إبرام عقد توظيف مكتوب".

وما يستخلص من هذا النص أنه لا وجود لعلاقة عمل دون إبرام عقد توظيف مكتوب ، و بالتالي تعد الكتابة شرطاً لبدأ سريان علاقة العمل أي تعد شرطاً واقفاً لنفاذ العقد.

كما أن المادة 11 من نفس المرسوم التنفيذي 102-05 أوجبت أن يتضمن عقد التوظيف على الخصوص جملة من البيانات وهي:

- اسم مهز السفينة و عنوان شركته وموطنه،
- تعريف المستخدمين،
- الوظيفة الواجب القيام بها على متن السفينة،
- تاريخ التوظيف بالنسبة للعقود ذات مدة محددة وغير محددة، وتاريخ انتهاء العقد بالنسبة للعقود ذات مدة محددة،
- مدة فترة التجربة بالنسبة للعقود ذات مدة غير محددة،

- الأجور و التعويضات المرتبطة به عند الاقتضاء، و في حالة الأجر حسب نظام الحصة حساب الدخل الواجب توزيعه وكذلك حصة المستخدمين الملاحين المعنيين في مستخدمي ملاحين صيادين.

وجاء في نص المادة 12 من ذات المرسوم المذكور أعلاه أن نماذج عقود توظيف المستخدمين الملاحين تحدد بقرار مشترك بين الوزيرين المكلف بالبحرية التجارية و الصيد البحري والعمل بالنسبة للمستخدمين الملاحين الصيادين⁷.

ولا شك أن الحكمة من اشتراط الكتابة في العقد هو تقرير الحماية للبحارة التي يأتي على رأسهم الريان بحيث يحفظ حقوقهم و يضمن له بذلك حسن سير عملهم على متن السفينة على أكمل وجه.

و تجدر الإشارة إلى أن المجهز هو من يقوم بتعيين الريان ، غير أن حريته في تعيينه مقيدة بمبدأ " التأهيل القانوني للربانة " أي كل شخص مؤهل لقيادة السفينة يعد مسؤولا عنها بما في ذلك ضابط الملاحه والمهندسين البحريين الذين يتشكل منهم طاقم السفينة.⁸ وسنفضل في هذه النقطة لاحقا عندما نصل بالحديث عن المؤهلات المهنية للريان طالما أن اكتساب المركز القانوني الخاص له مرهون بهذه الشهادات.

ونظرا لأهمية المركز القانوني للريان لا مناص من التعرض ولو بإيجاز لانقضاء عقد عمله كفرع مستقل الشيء الذي ينفي عنه صفته و ينهي مهامه.

الفرع الثاني: انقضاء عقد عمل الريان.

على العموم فإن عقد عمل الريان قد ينتهي عند توافر أحد الأسباب التالية:

- العزل بواسطة المجهز:

إن كانت سلطة المجهز في تعيين الريان مقيدة فإن له بالمقابل حق عزله في أي وقت، وذلك

راجع إلى أن هذا

الأخير يتمتع بسلطات واسعة في مباشرته لعمله والذي يتم جانبه الأكبر بعيدا عن المجهز ومن ثم كان حق منح هذا الحق للمجهز إذا ما فقد الثقة في الريان.

وعليه بحكم قيادته للسفينة يسيطر سيطرة كاملة على مصالح المجهز، فهو لا يخضع لرقابة فعلية من المجهز لأنه يقود السفينة في عرض البحر بعيدا عن رقابته. لهذا منح له حق العزل و يضاف إلى ذلك

أن السفينة تعد في حد ذاتها ثروة كبيرة لا يصح أن تبقى في يد من لا يأتئمه المجهز، كما أن الريان نائب قانوني للمجهز و يسأل عن أعماله بما لا يتصور معه الإبقاء عليه إذا ما وجد المجهز في أفعاله وتصرفاته ما يخل بتلك النيابة.⁹ فالمادة 583 من القانون البحري صريحة في هذا المجال " يمثل الريان المجهز بحكم القانون".

على أنه إذا كان عزل الريان تعسفا فإنه يكون له الحق في التعويض، وسكوت المشرع الجزائري في تقريره مثل هذا الوضع يؤدي إلى الرجوع للقواعد العامة المتعلقة بالوكالة بأجرة.¹⁰

وعليه إذا اهتزت ثقة المجهز في الريان جاز له إقصاؤه و عزله على هذا الأساس متى صدر منه تصرف يخل بها و يضعف منها.

- استقالة الريان:

تعد الاستقالة طريقة قانونية و شرعية لفسخ العقد و انتهاء علاقة العمل و لكن ممارسة حق الاستقالة ليس مطلقا

ولكن مقيد بعدة قيود تنظيمية ، فهي حق نسبي لا يجوز التعسف في استعماله.¹¹

وعليه إذا كانت سلطة المجهز في عزل الريان على هذا النحو من الإطلاق، ففي المقابل لا يستطيع الريان الاستقالة من عمله في أي وقت يشاء، بمعنى لا يتصور أن يستقيل أثناء الرحلة البحرية، بل لا بد من الانتظار حتى إتمامها إلا إذا كان ذلك راجع لسبب خارج عن إرادته أو لعذر قاهر كالمرض مثلا أو عاهة تجعل منه عاجزا عن إتمام رحلته البحرية.

- وفاة الريان:

تعد الوفاة سببا لا إراديا لإنهاء علاقة عمل الريان، وعليه إذا توفي الريان خلال الرحلة البحرية يحل محله أعلى

ضباط السطح رتبة حتى يعين ريان جديد للسفينة محله مع ضرورة إعلام المجهز.¹²

هذه هي الأسباب التي تؤدي في الغالب إلى انتهاء العلاقة العقدية بين الريان و المجهز و التي تؤدي إلى زوال مركزه القانوني كريان. ولا يفوتنا أن نتحدث عن المؤهلات والشهادات التي على أساسها يتم تعيين الريان كقائد للسفينة و الإقدام على التعاقد معه لمنحه الثقة الكاملة و الاطمئنان على الرحلة البحرية التي يديرها.

المطلب الثاني: مؤهلات الريان.

لا بد أن يكون الريان مؤهلاً بدنياً و مهنيًا حتى يستأمن على السفينة وما تحمله من أشخاص و بضائع و ثروات هائلة، لأنه على هذا الأساس يتم تعيينه و التعاقد معه و ساعته ينشأ مركزه القانوني المميز .

الفرع الأول: المؤهلات البدنية للريان.

في مجال العمل البحري، مقاييس اللياقة البدنية ثابتة بموجب نص قانوني خاص بحيث لا تخضع للسلطة التقديرية لرب العمل أو لطبيب العمل. ومن منطلق أن العمل البحري محفوف بمخاطر عديدة مما يتطلب توفير الأمن للأشخاص و البضائع المنقولة على متن السفينة، فإنه لا يجوز إبرام عقد عمل بحري مع الريان إلا إذا توافرت فيه مجموعة من شروط اللياقة البدنية والعقلية التي يحددها القانون. حيث تنص أحكام القانون البحري على أنه: " كل شخص يرغب في ممارسة مهنة بحار، يجب أن تتوفر الشروط المطلوبة و أن يكون:.... ذا لياقة بدنية...."¹³ بمعنى أن يكون نموه طبيعياً و أن يكون معافى من الأمراض العضوية و الوظيفية التي تمنعه أو تعيقه من القيام بمهامه أثناء أدائه لقيادة السفينة.

وعلى هذا الأساس يجري له كشف طبي يشمل اختبار البصر، أمراض العظام و المفاصل، أمراض الجهاز التنفسي و إلى غير ذلك من الأمراض التي تعرقل أداء مهمته. وقد حدد الملحق الوزاري المشترك المتضمن شروط الأهلية البدنية لممارسة وظيفة البحري على متن السفن قائمة الأمراض و الإصابات التي تتعارض مع وظائف البحري على متن السفن.¹⁴ نذكر من بين هذه الأمراض: الأمراض المعدية، مرض السل، أمراض الجهاز الرئوي، أمراض الحساسية، الإصابات بالأورام الخبيثة، التسممات المزمنة...إلخ. والقائمة محددة بالتفصيل في ملحق القرار المهمش أدناه.¹⁵

و في نفس الصدد نجد المادة 07 من المرسوم التنفيذي 05-102 المحدد للنظام النموذجي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين تنص على ما يلي: " يخضع المستخدمون الملاحون لسفن النقل البحري و

التجاري و الصيد البحري في مجال العمل، لمراقبة طبية دورية للتأكد من لياقتهم البدنية لممارسة مهنة البحار طبقاً للتشريع و التنظيم المعمول بهما".

و ما يستشف من هذه المادة أنه بالإضافة لضرورة توافر شروط اللياقة البدنية المطلوبة عند الترشح لوظيفة بحار و الأمر يمس الربان بالطبع كونه من البحارة، فإنه هناك رقابة دورية الهدف منها التأكد من استمرار هذه اللياقة أننا القيام بالوظائف و ممارسة المهنة،

كما ند المادة 2 من القرار الوزاري المشترك السابق ذكره على أنه " يجب على كل شخص يرغب في ممارسة مهنة بحار أن يتمتع بصحة كاملة و أن يكون خالياً من جميع الأمراض و الإصابات التي يمكن أن تجعله عاجزاً عن الملاحة أو أن يكون خطراً على أعضاء الطاقم الآخرين والمسافرين".

و يفضل أن يكون الطبيب كلما بمشاكل كل الملاحة البحرية و شروط العمل على متن السفن للتحقق من إمكانية ممارسة البحار لهذا العمل.¹⁶

إذن الأهلية البدنية شرط لا بد من توافره حتى يتمكن الربان من ممارسة مهنته على متن السفينة ناهيك عن شرط الجنسية وبلوغه سن الثامنة عشرة من عمره. ولا بد عليه أن يكون مؤهلاً للقيام بمهمة بحار، وله من الشهادات والكفاءة التي تخوله قيادة السفينة و استئمانه عما فيها من بضائع و أشخاص.

الفرع الثاني: المؤهلات المهنية للربان.

إن تتعين المجهز للربان ليس مطلقاً بل هو مقيد بضرورة حصول هذا الأخير على مؤهلات معينة تثبت كفاءته للعمل.

فالقانون اشترط على كل من يمارس هذه المهنة أن يكون حاصلاً للشهادات اللازمة لتأهيله لأداء وظيفته على السفينة، على أنه لا يجوز استخدام أشخاص غير مؤهلين و إلا عدت السفينة حينئذ غير صالحة للملاحة البحرية مما يوجب مسؤولية المجهز.¹⁷

حيث جاء النص على شرط المؤهل المهني في نص المادة 386 / د من قانون البحري المذكورة آنفاً، على أن يتم تحديد شروط التأهيل المهني و الحصول على الشهادات البحرية المطابقة، بموجب مرسوم يتخذ بناءً على تقرير الوزير المكلف بالبحرية التجارية،¹⁸ وحتى تكون السفينة صالحة للملاحة البحرية لا بد من توافر شرط الكفاية الفنية في بحارتها.¹⁹

على نفس النسق صدر المرسوم التنفيذي رقم 02-143 المحدد للشهادات و شهادة الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية و شروط إصدارها²⁰ جاء على ضوء الاتفاقية الدولية لسنة 1978 الخاصة بمستويات التدريب و إصدار الشهادات و أعمال النوبات للعاملين في البحر²¹ حيث حدد شروط الحصول على الشهادات و ذلك بتحديد أنواع الملاحة البحرية سواء كانت تجارية أو خاصة بالصيد البحري أو نزهة و كذا الاتصالات اللاسلكية.

ومن هنا تظهر الخصوصية التي يتميز بها العمل البحري، كون القانون وضع مجموعة من القيود و الشروط لممارسة مهنة البحار على وجه العموم والريان على وجه الخصوص كون هذا الأخير يرأس طاقم السفينة و يتولى قيادتها و إدارتها، لذا موازاة مع خطورة المهمة التي يتولاها قائد السفينة أوجب حصوله على شهادات تؤهله للقيام بهذا العمل.²²

بعد أن ألقينا الضوء على الإطار القانوني لعقد استخدام الریان و تأصيل هذا الإطار وبيان سنده التشريعي، و كذا الوقوف على شروطه الشكلية دون التطرق لشروطه الموضوعية، وكذا الأسباب التي تؤدي في الغالب إلى انقضائه و بالتالي زوال المركز القانوني للريان الذي ينشأ بنشوء العقد في حد ذاته. وبعد أن عرجنا على الشروط البدنية و المهنية والتي تعد قيدا على سلطة المجهز في تعيين الریان و التعاقد معه و بالتالي منح الضوء الأخضر لنشوء المركز القانوني للريان ما يرتبه من سلطات و اختصاصات ليس هذا فقط بل تتجر عنه جملة من الروابط والعلاقات، هذا ما دفع بنا للبحث في طبيعة علاقة الریان بالمجهز و الشاحنين في المبحث الثاني.

المبحث الثاني: طبيعة علاقات الریان.

إن المركز القانوني و الوظيفي للريان يعتره الغموض و عدم الوضوح في علاقته مع المجهز و الشاحنين خصوصا، لهذا سنعرض المبحث علاقة الریان بالمجهز كمطلب أول و علاقته بالشاحنين كمطلب ثان.

المطلب الأول: علاقة الریان بالمجهز.

على الرغم من أن الریان يرتبط بالمجهز بواسطة علاقة تعاقدية إلا أنها من نوع خاص، ففي بعض المرات نجده تابعا له تبعية غير مطلقة و في مرات أخرى نجده ممثلا قانونيا له، لكن الغموض الذي

يعتري هذه العلاقة يدفعنا للتعرض لمختلف الآراء الفقهية حول المسألة في فرع أول وموقف المشرع الجزائري من هذه المسألة في فرع ثان.

الفرع الأول: الاختلاف الفقهي حول طبيعة علاقة الربان بالمجهز.

أثار تحديد الطبيعة القانونية لعلاقة الربان بالمجهز جدلاً كبيراً لا يزال محتتماً حتى اليوم،²³ ومرد هذا الجدل إلى مواطن عديدة، إذ نجد الربان بالرغم من أنه يمثل السلطة العامة في أدق اختصاصاتها²⁴، إلا أنه لا يمكن الجزم بالقول أنه موظف عام أو سلطة عامة لأن هذا القول لا يتفق مع صفته كتابع للمجهز ووكيل عنه، كما أنه لا يمكن أن يكون هناك موظف عام يعينه المجهز أو يعزله، و من جهة أخرى فإن الربان وإن كان تابعاً للمجهز فإن هذه التبعية غير مطلقة إذ لا سلطة لهذا الأخير عليه فيما يتعلق بقيادة السفينة.

والخلاف القائم يدور حول مسألة طبيعة العلاقة التي تربط الربان بالمجهز هل هي عقد عمل أو عقد وكالة. خاصة و نحن نجد الربان أحياناً يقوم بدور النائب القانوني للمجهز في بعض الاختصاصات التجارية. بل أكثر من ذلك فإنه يجد نفسه في مركز النائب عن المجهز و عن أصحاب البضائع و الشاحنين دون وجود أي اتفاق و ذلك عندما تتعرض السفينة للخطر أثناء الرحلة البحرية للخطر، فإنه ملزم بإنقاذ ما يمكن إنقاذه من البضائع المشحونة. مما يتطلب منه إنفاق مصروفات لأجل ذلك يحق له أن يطالبهم بها.²⁵

كما أنه تحقيقاً لمصالح المجهز والشاحنين و عند وجود خطر، فقد يتم التضحية ببضائع أثنى و كذا السفينة طبقاً لقواعد الخسائر المشتركة.²⁶

وأمام كل هذه الخلافات و الجدل لا مفر من عرض مختلف هذه الآراء الفقهية للخلوص لأرجحها و أصحابها.

_ الرأي الأول: علاقة الربان بالمجهز علاقة عمل.

من أبرز الآراء التي قيلت بخصوص تلك المسألة ما ذهب إلى أن الربان يرتبط مع المجهز بعقد عمل²⁷ فيكون بمثابة أجير لدى المجهز تربطه به علاقة تبعية، بمعنى أنه حين يقوم بعمله على متن السفينة يكون مشابهاً لدور العامل حين يخضع لسلطة رب العمل.

لكن يؤخذ على هذا الرأي أن اعتبار الريان مجرد عامل تربطه علاقة عمل مع المجهز هو تكييف قاصر، لأنه لا يقوم بأعمال مادية فحسب بل يقوم بأعمال قانونية، في حين أن عقد العمل لا يكون إلا في الأعمال المادية دون القانونية.²⁸

بدليل أن الريان يقوم بأعمال قانونية تخرج عن نطاق عقد العمل حيث أنه يمكنه التعاقد مع البحارة في الظروف الاستثنائية، كما أنه يمارس الوظيفة التجارية لحساب المجهز.

ـ الرأي الثاني: علاقة الريان بالمجهز هي علاقة وكالة.

اتجه أنصار هذا الرأي إلى الاعتقاد بأن الريان يرتبط مع المجهز بعقد وكالة²⁹، حيث يعد وكيلا للمجهز ونائباً عنه و يمثله أمام القضاء، و حسب هذا الرأي لا يعد الريان عاملاً لدي المجهز وإنما يرتبط معه بعلاقة وكالة.

إلا أنه يعاب على هذا الرأي أنه يتجاهل ما يقوم به الريان أعمال مادية لا يمكن اعتبارها ملحقة باختصاصاته وتابعة لها، كما أن الوكالة لا تتعقد إلا باتفاق أطرافها، إلا أن الريان يستمد سلطته في تمثيل المجهز من القانون دون الحاجة لاتفاق على ذلك في عقد العمل البحري.

ـ الرأي الثالث: علاقة الريان بالمجهز عمل قانوني شرطي (الرأي الراجح).

يذهب أصحاب هذا الرأي إلى أن الريان لا يعتبر ممثلاً للمجهز إلا بعد إبرام عقد العمل، و من هنا هو مرتبط معه بعلاقة قانونية شرطية، أي أن إبرام عقد عمل الريان يعتبر بمثابة شرط يؤدي تحقيقه إلى إسناد مركز قانوني معين للريان.

بحيث لا يترتب على العقد المبرم سوى إسناد مركز قانوني موضوعي محدد ابتداء و هو إسناد مركز الريان إلى شخص معين.

ومن هنا و حسب هذا الرأي فإن الريان يعد نائباً قانونياً للمجهز بحيث يستمد نيابته من القانون مباشرة لا العقد المبرم بينهما. من منطلق أن العقد المبرم بينهما ما هو إلا " عقد قانوني شرطي " لتطبيق نظام تكفل القانون بتحديد مسبقاً لا يملك الأفراد أي حرية في تعديله.

و ما يؤخذ على هذا الرأي أنه أخرج الرابطة بين الريان و المجهز عن طبيعتها القانونية الصحيحة، كونها علاقة تعاقدية تقوم على الرضا لكن لها أحكام خاصة لأن الريان يمثل المجهز و ينفذ أوامره.³⁰

الفرع الثاني: موقف المشرع الجزائري من علاقة الريان بالمجهاز.

أمام الاختلافات و التضاربات الفقهية حول المسألة ارتأينا أن نوضح و نعرض موقف المشرع من هذه العلاقة.

حيث بتصفحنا للمواد القانونية نجد أن المشرع منح للريان صفتين أولاهما كمستخدم لدى المجهاز عندما يمارس أعمالا مادية يرتبها عقد العمل في ذمته، ويعد من جهة أخرى وكيلا للمجهاز و ممثلا له و مناط نيابته القانون لا عقد العمل.

هناك عدة نصوص قانونية تثبت الصفة الأولى للريان أي كونه مستخدم لدى المجهاز، حيث نجد نص المادة 384 من القانون البحري حين عرفت البحار فإنها اعتبرت كل شخص يعمل في خدمة السفينة و مقيد في سجل البحر، و اعتبرت الريان قائد الطاقم ورئيسه .

كما نجد نص المادة 411 من نفس القانون تثبت هذه العلاقة حيث نصت على أن طاقم السفينة يتكون من الريان و الضباط و البحارة الآخرين و الأشخاص العاملين في خدمة البحر.

و برجوعنا لنص المادة 412 من القانون البحري نجدها تدل أيضا على أن الريان مستخدم لدى المجهاز حيث نصت على ما يلي: "يوضع الطاقم تحت السلطة المباشرة لريان السفينة الذي يتم تعيينه من المجهاز طبقا للأحكام الخاصة بالأهلية.

وفي نفس الصدد تنص المادة 428 من نفس القانون التي ألزمت المجهاز بإعداد عقود توظيف كتابية للبحارة الذي يأتي الريان على رأسهم.

و نجد المرسوم التنفيذي 05-102 المذكور سابقا الذي جاء ليحدد النظام النوعي لعلاقات عمل لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري يبرز أن العلاقة هي علاقة عمل.

من المواد المذكورة نستنتج أن المشرع استخدم مصطلح علاقة عمل طاقم السفينة المكون بالطبع من البحارة و الريان.

زيادة على كون الريان عامل بحري مستخدما من قبل الريان تجمع بينهما علاقة عمل فإنه يعد وكيلا عن المجهاز و ممثلا له و هذه صفته الثانية التي أضفاها عليه القانون، و قد استقر الرأي بين جميع الفقهاء على اعتبار الريان ممثل أو نائب قانوني للمجهاز.³¹

فبتصفحا لأحكام القانون البحري و بدءا بالمادة 460 منه نجدها جاءت صريحة بنصها على أنه: " يعد الريان الرئيس السلمي لجميع أفراد الطاقم و يمثل المجهز على متن السفينة".

و يمكن أن نستشف صفة الوكيل من خلال نص المادة 577 من ذات القانون التي جاء فيها: " يكون المجهز مسؤولا عن أعماله و أعمال و كلائه في البر والبحر الذين يساعده في استغلال السفينة...."

و إذا ربطنا النص الثاني بالأول نجده يقصد الريان بهذه المادة و يدخله ضمن ممثلي المجهز.

وقد جاء نص المادة 583 صريحا أيضا في اعتباره الريان ممثلا للمجهز حيث نصت المادة على أنه يمثل الريان المجهز بحكم القانون خارج الأماكن التي تقع فيها مؤسسته الرئيسية أو الفرع و ذلك في إطار الاحتياجات العادية للسفينة والرحلة.

كما أعطت المادة 584 من ذات القانون الحق للريان أن يستدين باسم المجهز، و أن يعقد باسمه عمليات القرض على أن يكون ذلك في الحالة التي تكون فيها هذه العمليات حتمية لتغطية و حماية الحمولة و لاستمرار الرحلة بصفة عامة، و إذا علم المجهز و لم يقدم الوسائل والتعليمات اللازمة أو عندما يتضح بأن الاتصالات مع المجهز غير ممكنة.

وفي حالة حصول نزاع يتعلق بالسفينة و الرحلة خارج الأمكنة التي تقع فيها المؤسسة الرئيسية للمجهز أو يقع فيها فرع لها، يقوم بتمثيل المجهز أمام القضاء سواء أكان مدعيا أو مدعى عليه، إلا إذا عين المجهز لهذا الغرض ممثلا آخر عنه.³²

إذن كلما تعلق الأمر بالأعمال الفنية كقيادة السفينة مثلا هي علاقة عمل بموجب عقد العمل البحري، أما بالنسبة للاختصاصات الإدارية و التجارية كإبرام عقود النقل مثلا تعد وكالة قانونية نص عليها القانون صراحة وفقا لشروط و حدود معينة.

المطلب الثاني: علاقة الريان بالشاحنين.

من واجب الريان أن يعتني بشكل مناسب بالبضائع التي في عهده و أن يفعل ما هو ضروري من أجل المحافظة عليها و هي على ظهر السفينة أثناء الرحلة.³³ إذ قد تستدعي بعض الريان إلى القيام ببعض التصرفات لصالح الشاحنين³⁴ و هذا ما جعل البعض يتساءل عن طبيعة العلاقة التي تربطه بهم.

الفرع الأول: الاختلاف الفقهي حول علاقة الريان بالشاحنين.

عند تعرض السفينة للخطر يكون لريان السفينة الحق في اتخاذ أي إجراء من أجل المحافظة على السفينة و البضائع، فمثلا عند نقل البضائع الخطيرة وجد الريان أنه أثناء الرحلة أن أحد العبوات الخطرة يصدر عنها دخان، فهنا عليه إلقاؤها في البحر. و عند انقطاع رباط الشحنة هنا يتعين عليه اللجوء إلى أحد الموانئ من أجل تفادي الرياح و إصلاح الرباط من أجل استكمال الرحلة.

ونظرا لما للريان من سلطات استثنائية على الشحنة اختلف الفقه حول هذه المسألة أي حول تحديد الطبيعة القانونية لعلاقة الريان بالشاحنين و ونجد الفقهاء عبروا عن آرائهم على النحو التالي:

- ذهب رأي أول إلى اعتبار وجود وكالة ضمنية صادرة من الشاحنين للريان مفادها التزام هذا الأخير باتخاذ كافة الإجراءات التي تقتضيها المحافظة على حقوق ذوي الشحنة.

و ما يؤخذ على هذا الرأي أنه لا يمكن تحميل إرادة المتعاقدين قصدا لم تتصرف إليه³⁵ و يعد هذا الرد منطوقيا و صحيحا لحد ما.

- في حين ذهب رأي ثان إلى القول بأنه لا علاقة قانونية بين كل من الريان والشاحنين، لكن الأول مسؤول أمام المجهز و الأخير مسؤول أمام الشاحنين استنادا لعقد الشحن المبرم بينهما.

- و يذهب رأي ثالث و هو الراجح من بين الآراء الفقهية إلى اعتبار الريان نائب عن الشاحنين بنص القانون.

و أيا كانت طبيعة العلاقة القانونية التي تربط الريان بالشاحن فالنتيجة واحدة و هي أنه ملزم قانونا بالمحافظة على الشحنة البحرية و ملزم أيضا أمام أصحابها استنادا إلى قواعد المسؤولية التقصيرية فضلا عن مسؤولية مالك السفينة أو مجهزها طبقا لقواعد المسؤولية التعاقدية.³⁶

وتفريعا على ذلك فإن الشاحنين يلتزمون بنتائج الأعمال التي يقوم بها الريان لصالحهم ، ويحق للريان أن يطالبهم بكل المصروفات التي أنفقتها ، كما يجوز له أن يتقاضى باسمه كونه ممثلا لهم.

والواقع أن تمثيل الريان للشاحنين ضرورة لا مناص منها إذا روعي أن سندات الشحن تتضمن عادة شرط الإذن مما يتعذر معه معرفة أصحاب البضائع المستحقين لها و الرجوع إليهم في كل أمر يتعلق بها.³⁷

الفرع الثاني: السند القانوني لعلاقة الريان بالشاحنين.

لقد أملى القانون على الريان عدة التزامات تجاه الشاحنين ، فمن واجبه أن يعتني بالبضائع التي بعهدته و عليه أيضا أن يقوم بكل الأعمال الضرورية مثل التهوية ، كما أن من واجبه أيضا أن يتخذ الإجراءات المعقولة لمنع وقوع خسائر أو تلف البضائع، إذا ما وقع حادث و التي لا يكون مالك السفينة مسؤولا عنها في الأصل بموجب سند الشحن.

وعليه أن يراعي قواعد التستيف المتعارف عليها حفاظا منه على البضائع و مراعيًا توازن السفينة و أن يفصل بين البضائع التي إذا شحنت متلاصقة أو في نفس القطاع تتسبب في فساد البضائع الأخرى أو تتأثر برائحتها أو قد تتفاعل معها و تشتعل.³⁸

وبرجوعنا لأحكام القانون البحري نجد المادة 591 تنص على ما يلي: " يجب أن بسهر الريان خلال الرحلة البحرية على حفظ السفينة في حالة جيدة للملاحة و كذلك أمن الأشخاص المبحرين على متنها و حفظ الحمولة".

و من نص المادة السابقة نجد أن المشرع ألزم الريان اتخاذ كافة الإجراءات الضرورية و العاجلة التي تتطلبها مصلحة أصحاب الحق في البضاعة.

إذ قد تشمل تثبيت البضائع و حزمها كي يحول دون حركتها أثناء الرحلة البحرية ، ووضع خشب تستيف فواصل بين البضائع لتماسكها و توزيع الأحمال و السماح بمرور تيارات الهواء لتهويتها.³⁹

و المادة 587 من القانون البحري تعزز ما قيل سابقا و توضح واجب الريان تجاه الشاحنين العلاقة التي تربطه بهم حيث جاء فيها: " يجوز للريان في حالة الاستعجال أن يتخذ جميع التدابير التحفظية خلال الرحلة لحفظ حقوق المجهز و المسافرين و ذوي الحق في الحمولة ، و يعد الريان بالتالي كمسير أعمال المسافرين و ذوي الحقوق في الحمولة.

كما أن المادة 590 من ذات القانون جاءت تنص على واجب الربان في حفظ الحمولة و تفرغها إذ ألزمه بالسهر على أن يكون تحميل البضاعة و رصها و تفرغها متممة مع حفظ الاستقرار السليم للسفينة و قابليتها للملاحة وأمنها. و في هذا حفظ لبدن السفينة و طاقمها و الأشخاص المبحرين على متنها و حمولتها و البيئة البحرية.

كما نجد المادة 599 من القانون البحري على ما يلي: " يتعين على الربان أن يتخذ جميع التدابير الضرورية لحماية السفينة و البضائع و الأشخاص المبحرين على متنها من الضرر".

و ما يمكن قوله حول هذه المسألة أن المشرع عندما يلزم الربان بالتزامات قانونية، فهو يخاطبه بوصفه " النائب القانوني عن المجهز الذي يمثله أمام القضاء" و لا شك أن كافة الالتزامات الخاصة بالمحافظة على الرسالة البحرية هي التزامات تنقل أصلا ومباشرة على عاتق المجهز و بالتالي الربان لتمتعه بصفة النيابة القانونية التي أضفاها عليه المشرع.⁴⁰

و يمكن إجمال ما قيل سابقا في أن هناك بعض الظروف تدفع الربان كي يقوم ببعض التصرفات الشاحنين، فمثلا عندما تصبح السفينة غير صالحة للملاحة أثناء السفرة تعذر عليه إصلاحها و يجب عليه استئجار سفينة أخرى لنقل البضائع إلى المكان المقصود، لهذا يذهب الرأي الغالب إلى اعتبار الربان ممثل قانوني لكل من له مصلحة من الرحلة البحرية ، ولو تطلب منه الأمر القيام بعمل مستقل لصالح الشاحنين و نيابة عنهم.

خاتمة:

في الأخير يمكننا الخروج بالنتائج التالية:

- يرتبط الربان في تنفيذه لعقد عمله المبرم بينه و بين المجهز و ما يتبع ذلك من ممارسة سلطاته الاستثنائية بعيدين ، أحدهما زمني يتمثل في الوقت الذي تستغرقه السفينة لتبلغ ميناء الوصول و الآخر مكاني هو ظهر السفينة.
- عقد العمل المبرم بين المجهز و الربان يجعل من الأول رب عمل للثاني غلا أن تبعية الثاني للأول ليست مطلقة.

- إن القانون منح للريان صفتين في علاقته مع المجهز و هما صفة المستخدم لدى المجهز و حينها سيمارس أعمالا مادية يرتبها عقد العمل في ذمته، و صفة الوكيل مصدرها القانون لا العقد.
- يذهب الرأي الغالب إلى اعتبار الریان ممثل قانوني للشاحنين و ذلك من منطلق الواجبات المفروضة عليه من اجل حماية الشحنة و الرحلة البحرية ككل.

الهوامش:

- ¹متصلة على شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، تخصص قانون بحري و النقل، جامعة أبو بكر بلقايد ، تلمسان(مخبر القانون البحري والنقل).
- ²- الأمر رقم 76- 80 المؤرخ في 29 شوال عام 1936 الموافق ل 23 أكتوبر 1976 و المتضمن القانون البحري (جريدة رسمية رقم 29 المؤرخة في 10 أبريل 1977)، المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 1 ربيع الأول 1419 الموافق ل 25 يونيو 1998 (جريدة رسمية رقم 47 مؤرخة في 27 يونيو 1998).
- ³- إذ عرفه الدكتور جمال الدين عوض مثلاً على أنه: " كل عقد بين المجهز و الریان و كل عقد بين المجهز و العامل يكون موضوعه العمل على ظهر السفينة تحت إدارة الریان.
- ⁴- إيمان الجميل، الریان (المركز القانوني، حقوق و التزامات ، مسؤوليات و سلطات)، طبعة أولى،المكتب الجامعي الحديث للنشر، مصر، 2013، ص 13.
- ⁵- هذا بخلاف عقد العمل البري الذي يجوز انعقاده بطريقة كتابية أو شفوية و من ثم يمكن إثباته بكافة الطرق و الوسائل الممكنة كالبينة و اليمين و شهادة الشهود إلى ما ذلك.
- ⁶- مرسوم تنفيذي رقم 05-102 يحدد النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري المؤرخ في 15 صفر عام 1426 الموافق ل 26 مارس 2005 (جريدة رسمية رقم 22 المؤرخة في 18 أبريل 2006).
- ⁷- راجع بهذا الشأن القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 18 أبريل 2006 المحدد لنموذج عقد توظيف المستخدمين للنقل البحري و التجاري و القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 21 سبتمبر 2006 المحدد لنموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين للصيد البحري.
- ⁸- محمود شحماط ، المختصر في القانون البحري الجزائري، دون طبعة، دار العلوم للنشر و التوزيع، عنابة، 2010، ص 43، 44.
- ⁹- عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المركز القانوني للريان و سلطاته، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005، ص 31، 32.
- ¹⁰- محمود شحماط، المرجع السابق، ص 44.
- ¹¹- أحمية سليمان، التنظيم القانوني لعلاقات العمل في التشريع الجزائري(علاقة العمل الفردية)، الجزء الثاني، دون طبعة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2002، ص 337، 336.
- ¹²- هذا حسب نص المادة 582 من القانون البحري.
- ¹³- المادة 386 ج/ من القانون البحري.
- ¹⁴- هو القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 26 صفر عام 1404 الموافق ل 01 ديسمبر 1983 المحدد لشروط الأهلية البدنية لممارسة وظيفة البحري على متن السفن.
- ¹⁶- وهيب الأسير، القانون البحري(السفينة، أشخاصها، عقد النقل البحري)، بدون طبعة، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2008، ص 113.
- ¹⁷- عبد الفضيل محمد أحمد، القانون البحري الخاص، طبعة أولى، دار الفكر و القانون، المنصورة، 2011، ص 202.
- ¹⁸- حسب نص المادة 387 من القانون البحري.
- ¹⁹- إيمان الجميل، أشخاص الملاحة البحرية، طبعة أولى، مكتبة الوفاء القانونية للنشر، الإسكندرية، 2010، ص 225.
- ²⁰- المرسوم التنفيذي رقم 02-143 المؤرخ في 3 صفر عام 1423 / ل 16 أبريل 2002
- ²¹- حررت هذه الاتفاقية في لندن في 07 جويلية 1978 و عدلت سنة 1995 و انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم 88-88 المؤرخ في 09 رمضان 1408 الموافق ل 26 أبريل 1988، (جريدة رسمية عدد 17 لسنة 1988).
- ²²- جلال و فاء محمدين ، قانون التجارة البحرية، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1997، ص 175، 176.
- ²³- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري،(دراسة مقارنة)، طبعة ثانية، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2012، ص 141.
- ²⁴- و يظهر ذلك من خلال سلطتي التوثيق و التحقيق الممنوحتين للريان حيث تكون السفينة في عرض البحر بعيدة عن سلطات الدولة و هذا ليستطيع أن ينفذ التزامه بحفظ النظام و الأمن على متن السفينة.
- ²⁵- هذا ما جاء في نص المادة 587 من القانون البحري .

²⁶- حسب ما نصت عليه المادة من القانون البحري.

²⁷- محمد فريد العريبي، محمد سيد الفقي، القانون البحري و الجوي، طبعة أولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2005، ص 250.

²⁸- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 141.

- 29- محمد فريد العريني ، محمد سيد الفقي، نفس المرجع، ص 250.
- 30- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص141.
- 31- إيمان الجميل، الربان، المرجع السابق، ص20.
- 32- المادة 588 من القانون البحري.
- 33- عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المرجع السابق، ص 109.
- 34- مصطفى كمال طه، المرجع السابق ، 143.
- 35- عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المرجع السابق، ص 111.
- 36- عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، نفس المرجع، نفس الصفحة.
- 37- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 143.
- 38- عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المرجع السابق ، ص 109،110.
- 39- عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، نفس المرجع، ص 109.
- 40- إيمان الجميل، الربان، المرجع السابق، ص22

قائمة المراجع:

الكتب:

- أحمية سليمان، التنظيم القانوني لعلاقات العمل في التشريع الجزائري، (علاقة العمل الفردية)، الجزء الثاني، دون طبعة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2002.
- إيمان الجميل، الربان (مركز قانوني، حقوق والتزامات، مسؤوليات وسلطات) ، طبعة أولى، المكتب الجامعي الحديث للنشر، مصر، 2013.
- إيمان الجميل، أشخاص الملاحة البحرية، طبعة أولى، مكتبة الوفاء القانونية للنشر، الإسكندرية، 2010.
- عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المركز القانوني للربان وسلطاته، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005.
- عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، طبعة أولى، مكتبة الوفاء القانونية للنشر، المنصورة 2011.
- محمد فريد العريني، محمد سيد الفقي، القانون البحري و الجوي، طبعة أولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2005.
- محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، دون طبعة، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2010.
- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، (دراسة مقارنة) ، طبعة ثانية، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2012.
- وهيب الأسبر، القانون البحري، (السفينة، أشخاصها، عقد النقل البحري)، بدون طبعة، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2008.

النصوص القانونية:

-
- الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1336 الموافق ل 23 أكتوبر 1976 و المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في فاتح ربيع الأول 1419 الموافق ل 25 يونيو 1998 .
 - مرسوم تنفيذي رقم 05-102 يحدد النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري المؤرخ في 15 صفر 1426 الموافق ل 26 مارس 2005 .
 - المرسوم التنفيذي رقم 02-143 المؤرخ في 03 صفر 1423 الموافق ل 16 أبريل 2002.
 - القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 18 أبريل 2006 المحدد لنموذج عقد توظيف المستخدمين للنقل البحري و التجاري القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 21 سبتمبر المحدد لنموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين للصيد البحري.