

الالتزام بترحيل البحار

دراسة في ضوء القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية

*The commitment to repatriate the seafarer - study in the light of
Algerian maritime law and international conventions-*

حريز أسماء *

أستاذة محاضرة – قسراً جامعة وهران 2 محمد بن أحمد، الجزائر

asmahariz@yahoo.fr

تاريخ النشر: 2022/01/30

تاريخ القبول: 2022/01/09

تاريخ الاستلام: 2021/10/22 28

الملخص:

تهدف هذه الدراسة إلى تحديد الالتزام بترحيل البحار باعتباره من الالتزامات الأساسية التي يرتبها عقد العمل البحري على عاتق المجهز، ذلك أن هذا الالتزام تمليه اعتبارات إنسانية تتمثل في مراعاة الظروف الخاصة برجال البحر. كما توصلنا من خلال هذه الدراسة إلى نتائج مهمة تتمثل في حماية مصلحة البحار نظرا لخصوصية العمل على متن السفينة، وهذا يتضح من خلال أحكام النصوص القانونية المنظمة للالتزام بالترحيل سواء على المستوى الوطني أو الدولي.

الكلمات المفتاحية: المجهز؛ رجال البحر؛ الإعادة إلى الوطن؛ الميناء؛ الحماية.

Abstract:

This study aims to define the commitment to repatriate the seafarer, as one of the fundamental obligations of the maritime contract signed with the ship-owner, and dictated by humanitarian considerations such as the special working conditions of seamen. Trough the present study, essential findings arose: Given the specific nature of work on board vessels, greater interest was given to protecting the seafarer's interests, as it clearly appears from the provisions of the various legal texts governing the repatriation commitment issue.

Key words: *The ship-owner; the seafarers; the repatriation commitment; the seaport; the protection.*

المؤلف المرسل: حريز أسماء، الإيميل: asmahariz@yahoo.fr

1. مقدمة:

إن العمل في البحر معرض لحوادث و أخطار غير عادية، لذلك حرصت معظم الدول على تأمين سلامة البحارة و حفظ حقوقهم من خلال الإشراف على عقود استخدامهم، ففي بريطانيا مثلاً يتم إبرام العقد بين البحار والمجهز بوجود ممثل عن مجلس التجارة¹ board of trade وكذا الحال في الولايات المتحدة بوجود مفوض ملاحي shipping commissioner . يمثل البحارة مجموع الأشخاص الذين يعملون على متن السفينة، فهو تعبير عام يشمل الريان وضباط الملاحة والمهندسين البحريين وغيرهم ممن يقومون على خدمة السفينة²، ويرتبط البحارة جميعاً مع المجهز بعقد بحري باعتباره عقد يلتزم بمقتضاه شخص بأن يعمل على ظهر السفينة مقابل أجر يتعهد المجهز بدفعه، ويخضع هذا الشخص لإشراف ريان السفينة وفقاً للعقد المبرم.

في هذا الإطار نصت المادة 4 من المرسوم التنفيذي رقم 102-05³ على أنه: " يجب أن يؤدي المستخدمون الملاحون لسفن النقل البحري والتجاري والصيد البحري عملهم وفقاً للشروط التي تحددها القوانين والتنظيمات المعمول بها وحسب الأعراف البحرية الوطنية والدولية...".

ويعتد بصفة البحار في العقد المبرم مع المجهز بمكان القيام بالعمل المطلوب برتمته وهو على ظهر السفينة⁴.

فالبحار هو الذي يقوم بعمل متصل على السفينة بشكل دائم، ومن ثم فإن هذه الصفة تنطبق على العاملين بالسفينة والطبيب والمرضة⁵.

¹عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2014، ص 167.

²عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، دار الفكر والقانون، المنصورة، ط1، 2011.

³مرسوم تنفيذي رقم 102-05 المؤرخ في 26 مارس 2005، يحدد النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري، ج.ر عدد 22 الصادرة بتاريخ 27 مارس 2005، ص 3.

⁴عبد القادر العطير، نفس المرجع، ص 167.

⁵مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، الإسكندرية، ط3، 1989، ص 152.

كما يراعى في عقد العمل البحري الاعتبار الشخصي لكفاءة البحار وسلوكه عند إبرام العقد بينه وبين مالك السفينة (رب العمل)، لأنه يتعين قيام الربان بنفسه بأداء العمل الذي يتم الاتفاق عليه¹، فلا يجوز أن يعين من ينوب عنه في أداء العمل بالتالي فإن شخص البحار محل اعتبار عند إبرام عقد العمل البحري.

علما أن عقد العمل البحري يرتب التزامات في ذمة في كل البحار و المجهز إلا أننا سوف نخصص دراستنا للالتزام أساسي يقع على عاتق المجهز ألا وهو الالتزام بترحيل البحار، والذي عالجه القانون البحري الجزائري² بموجب المواد من 449 إلى 451 والواردة في القسم السادس تحت عنوان إعادة رجال البحر إلى الوطن من الفصل الثاني الخاص بالالتزامات المتبادلة لرجال البحر والتجهيز، كما عالجه كذلك الاتفاقيات الدولية من أهمها اتفاقية العمل البحري لسنة 2006³ والتي تهدف إلى تحديد المعايير الدولية لعمل البحارة على متن السفن على المستوى العالمي⁴، كما كفلت للبحارة الضمانات القانونية والحماية الصحية وشروط عمل عادية في بيئة بحرية آمنة⁵.

تتمثل أهمية هذه الدراسة في الوقوف على تحديد مفهوم الالتزام بالترحيل باعتباره من الالتزامات التي تقع على عاتق المجهز، مع بيان حالاته وكيفية تنفيذه.

أما بخصوص أهداف الدراسة فيمكن إجمالها كالآتي:

¹-إيمان الجميل، عقد العمل البحري وفقا للتشريع الوطني والاتفاقيات الدولية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، ط1، 2014، ص 15.

²-الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم، ج. ر عدد 29 الصادرة بتاريخ 14 أبريل 1977، ص 496.

³- علما أن الجزائر صادقت على هذه الاتفاقية بموجب المرسوم الرئاسي رقم 15-260 المؤرخ في 7 أكتوبر 2015، ج. ر عدد 5 الصادرة بتاريخ 31 يناير 2016، ص 3.

⁴- عوايل عبد الصمد، اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 و أهميتها في تحسين ظروف العمل على متن سفن النقل البحري وموقف المشرع الجزائري منها، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 2، العدد 2، 2015، ص 109.

⁵-جمال دوبي بونوة، الضمانات القانونية والحماية الصحية للعمال البحارة على متن السفن البحرية في ضوء الاتفاقية الدولية للعمل البحري لسنة 2006، مجلة قانون العمل والتشغيل، المجلد السادس، العدد 1، جانفي 2021، ص 84.

- التعرف على مضمون النصوص القانونية الخاصة بالالتزام بالترحيل سواء على المستوى الوطني أو الدولي.

- مراعاة الظروف الخاصة بترحيل البحار.

- حماية مصلحة البحار، وهذا يظهر جليا من خلال أحكام القانون البحري الجزائري واتفاقية العمل الدولية لسنة 2006.

على ضوء ذلك نطرح الإشكالية التالية: ماهي القواعد المنظمة للالتزام بترحيل البحار؟ وهل حققت حماية كافية لرجل البحر؟

لمعالجة هذه الإشكالية ارتأينا أن نتناولها في إطار منهج تحليلي يتناسب وطبيعة الموضوع، وذلك من خلال دراسة ماهية الالتزام بترحيل البحار (أولا)، و نطاق الالتزام بالترحيل (ثانيا).

2. أولا: ماهية الالتزام بترحيل البحار

يعتبر الالتزام بالترحيل قديم جدا بحيث يعود إلى العادات البحرية القديمة، كما نجد هذا الالتزام بالمقررات الملكية الفرنسية الصادرة سنة 1743 و 1784، بالرغم من اختلاف الغاية منه¹ بحيث في السابق كانت هذه الغاية عسكرية طالما أن البحار كان يعمل في البحرية التجارية والعسكرية في آن واحد، أما اليوم فيلزم المجهز بإعادة الملاح إلى وطنه لاعتبارات إنسانية واجتماعية. سوف نقوم من خلال دراسة هذا العنصر الأول بالتطرق إلى مفهوم الالتزام بالترحيل (1.2) مع بيان طبيعة هذا الالتزام (2.2).

1.2 مفهوم الالتزام بالترحيل:

تقتضي دراسة مفهوم الالتزام بالترحيل تحديد تعريفه مع بيان حالاته كالآتي:

¹- وهيب الأسير، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2008، ص 122.

أ- تعريف الالتزام بالترحيل:

يقصد بالترحيل في معناه العام إعادة الملاح إلى وطنه الذي استخدم فيه، ويقصد به في معناه الخاص إعادة الملاح إلى الميناء الذي سافر منه عند بدء تنفيذ العقد¹. في هذا الإطار نصت المادة 449 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: "كل فرد من أفراد الطاقم ينزل إلى البر أو يترك في البلاد الأجنبية لسبب ما ويكون من جنسية جزائرية، يحق له أن يعود إلى الوطن والتزول في الميناء الجزائري الذي أبحر منه".

كما اهتمت منظمة العمل الدولية منذ بداية نشأتها بهذا الموضوع، وذلك بإبرامها للاتفاقية رقم 23 سنة 1926 بجنيف بشأن إعادة البحارة إلى وطنهم المعدلة في سنة 1987 التي نصت على أن ترحيل البحار يكون إلى الميناء الذي استخدم فيه أو إلى الميناء الذي أبحرت منه السفينة وتجعل الخيار بين هذين المينائين للتشريعات الوطنية².

لكن تم مراجعة هذه الاتفاقية بموجب اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 من خلال اللائحة 5-2 من الباب الثاني من الاتفاقية التي نصت على ضرورة أن تضمن كل دولة عضو في الاتفاقية للبحارة العاملين على متن السفن التي ترفع علمها الحق في الإعادة إلى الوطن في الظروف التالية:

- 1- إذا انقضى أجل اتفاق استخدام البحارة أثناء رحلة في الخارج.
- 2- في حالة انتهاء اتفاق استخدام البحارة سواء من قبل مالك السفينة أو من قبل البحار لأسباب مبررة.
- 3- في حال عدم قدرة البحار على الاستمرار في أداء واجباته بموجب اتفاق الاستخدام أو حين لا يمكن أن يتوقع منه القيام بها في ظروف محددة كحالة المرض أو الإصابة أو في أي حالة طبية أخرى تتطلب إعادته إلى الوطن حيثما يكون لائقا طبيا للسفر.

¹- فليسي زهور، عقد العمل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، جامعة الجزائر 1، 2010 - 2011، ص 131.

²- عوايل عبد الصمد، تنظيم علاقة العمل البحري في الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري، أطروحة لنيل درجة دكتوراه علوم في القانون الخاص، جامعة وهران 2، 2016-2017، ص 198.

4- في حالة عدم قدرة مالك السفينة على مواصلة الوفاء بالتزاماته القانونية أو التعاقدية كصاحب عمل للبحار بسبب إعساره أو بيع السفينة أو تغيير تسجيلها أو لأي سبب مماثل آخر. كما أنه طبقاً للمبدأ التوجيهي بـ 2-5-2 الخاص بالتنفيذ من جانب الدول الأعضاء في الفقرة الأولى فقد نصت على أنه: "ينبغي تقديم كل مساعدة عملية ممكنة للبحارة المتروكين في موانئ أجنبية إلى حين إعادتهم إلى وطنهم، وفي حالة تأخر إعادة البحارة إلى أوطانهم تكفل السلطة المختصة في الميناء الأجنبي إخطار الممثل القنصلي أو المحلي لدولة العلم والدولة التي يحمل البحار جنسيتها أو الدولة التي يقيم فيها عند الاقتضاء بذلك على الفور.

وطبقاً للفقرة الثانية تراعي كل دولة عضو ما إذا كانت هناك أحكام مناسبة بشأن:

(أ) إعادة البحار المستخدم على سفينة ترفع علم بلد أجنبي والذي ينزل في ميناء أجنبي لأسباب هو غير مسؤول عنها إلى:

(1) الميناء الذي تعاقد فيه البحار المعني.

(2) ميناء في الدولة التي يحمل البحار جنسيتها أو في الدولة التي يقيم فيها البحار حسب مقتضى الحال.

(3) أي ميناء آخر يتفق عليه بين البحار وربان السفينة أو مالكيها بموافقة السلطة المختصة أو بموجب أي ضمانات مناسبة أخرى.

(ب) الرعاية الطبية وكفالة معيشة البحار المستخدم على سفينة ترفع علم بلد أجنبي ينزل إلى الشاطئ في ميناء أجنبي نتيجة مرض أو إصابة أمت به أثناء الخدمة على السفينة.

ب- حالات الالتزام بالترحيل:

لقد عالج القانون البحري الجزائري حالات الالتزام بالترحيل في نص المادتين 449 و450 منه بحيث فرق بين حالة البحار الوطني وحالة البحار الأجنبي، وذلك كالآتي:

- الحالة الأولى: بالنسبة للبحار الحامل للجنسية الجزائرية

تنص المادة 449 من القانون البحري الجزائري على أنه: " كل فرد من أفراد الطاقم ينزل إلى البر ويترك في البلاد الأجنبية لسبب ما أو يكون من جنسية جزائرية وقاطنا بالجزائر يحق له أن يعود إلى الوطن والنزول في الميناء الجزائري الذي أبحر منه".

ففي هذه الحالة التي يحصل فيها ما يوجب إنزال البحار الجزائري من السفينة أثناء السفر يلتزم المجهز بإعادة البحار إلى الميناء الذي أبحر منه¹، ووجوب إنزال البحار من السفينة قد يكون مرجعه تعذر استمرار السفينة في رحلتها أو كان البحار جريحا أو مريضا يتعين علاجه في مستشفى²، فالسبب خارج عن إرادة البحار وذلك طبقا للفقرة 2 من المادة 449 من القانون البحري الجزائري التي نصت على أنه: " ترجع مصاريف إعادة البحار إلى الوطن في حالة بقائه في الخارج لأسباب خارجة عن إرادته على عاتق المجهز".

كما أن التزام رب العمل بإعادة البحار ينتفي إذا ما كان إنزال البحار من السفينة بناء على أمر من السلطة الأجنبية كأن يكون البحار قد ارتكب جريمة والسفينة في المياه الإقليمية للدولة الأجنبية وأمرت تلك الدولة بإنزاله، أو أن يكون إنزال البحار من السفينة قد حصل بناء على اتفاق بينه وبين رب العمل مرجعه رغبة البحار نفسه الذي يقدر أن مصلحته في ذلك³.

- الحالة الثانية: بالنسبة للبحار الأجنبي

لقد نصت المادة 450 من القانون البحري الجزائري على أنه: " للبحار الذي يحمل جنسية أجنبية وينزل أو يترك في البر أثناء مدة العقد أو في نهايته الحق في إرجاعه إما إلى بلده و إما إلى ميناء استخدامه و إما إلى ميناء مغادرة السفينة وذلك حسب اختياره إلا إذا تم تحديد ذلك بوجه آخر في

¹ -فليسبي زهور، المرجع السابق، ص 133.

² -كمال حمدي، المرجع السابق، ص 335.

³ -إن اتفاق البحار ورب العمل على ذلك والذي إنما يقع بعد حدوث ما يوجب على البحار ترك السفينة في ميناء أجنبي يغاير كلية الاتفاق الذي قد يرد ابتداء بعقد العمل للبحري على عدم عودة البحار إلى الوطن وهو أمر غير جائز إذ حق البحار في العودة إلى الوطن أمر متعلق بالنظام العام لا يجوز للبحار النزول عنه مقدما في عقد استخدامه.

عقد العمل أو اتفاقية لاحقا. وإذا وقع فسخ عقد العمل دون خطأ البحار تحمل المجهز مصاريف إعادة البحار إلى وطنه".

طبقا لهذا النص، فإن للبحار الأجنبي عدة خيارات بشأن ترحيله، ففي حالة وجود اتفاق على ميناء معين في العقد أو اتفاق لاحق بينه وبين المجهز، فهنا له الحق في إعادته إلى هذا الميناء¹، وفي حالة عدم وجود اتفاق ففي هذه الحالة يتم إعادته إلى إحدى الموانئ التالية:

- ميناء بلد البحار.

- ميناء استخدامه وهو الميناء الذي أبرم فيه عقد العمل البحري.

- ميناء مغادرة السفينة أو ما يعرف بميناء إبحار الرحلة.

والبحار الأجنبي في هذه الحالة حر في اختياره لأحد هذه الموانئ.

أما في حالة فسخ العقد، فإذا وقع فسخ عقد العمل البحري دون خطأ البحار، تحمل المجهز مصاريف إعادة البحار إلى وطنه، أما إذا وقع الفسخ نتيجة لخطأ البحار كعدم تنفيذه لالتزاماته فلا يتحمل المجهز مصاريف إعادته إلى الوطن²، هذا الحكم يصدق بالنسبة للبحار الأجنبي أو البحار ذو جنسية جزائرية.

بهدف تحقيق حماية للبحارة، قام مجلس المنظمة البحرية الدولية بما يلي:

حث دول الميناء ودول العلم على ضمان رفاه البحارة، وخصوصا حفظ حقهم في الأجور والإجازات على البر والإجازات المرضية والحصول على المساعدة الطبية والغذاء والعودة إلى الوطن³.

¹-أربوط وسيلة، النظام القانوني لرجال البحر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه تخصص القانون البحري وقانون النقل، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2017-2018، ص 158.

²- فليسي زهور، المرجع السابق، ص 134.

³- موجز قطاعي لمنظمة العمل الدولية، أزمة كوفيد-19، والشحن البحري وصيد الأسماك، وارد بالموقع الإلكتروني: www.ilo.org، 17 أبريل 2020، تاريخ الإطلاع عليه 2021/01/04، على الساعة 10.00 صباحا.

وفي ظل الأزمة الصحية الحالية لمواجهة جائحة كوفيد-19، نجد أن بعض شركات الشحن لديها خطة رفيعة المستوى لمعالجة كوفيد-19، و الخطوة الأولى التي يتخذها فرد الطاقم المعين لتولي مسؤولية الرعاية الطبية على متن السفينة هي تحديد ما إذا كانت الحالة خطيرة¹ وتستلزم الحصول فوراً على دعم طبي و مشورة من على اليابسة، أو ما إذا كان يمكن أن تنتظر حتى تصل السفينة إلى ميناء التوقف المقبل، وبناء على الولاية القضائية يشجع مدير الحركة أو الريان أو عضو الطاقم المعين بوصفه مسؤولاً عن الرعاية الطبية على السفينة على طلب المساعدة الطبية عن بعد أو المساعدة الطبية اللاسلكية على اليابسة عند فرز الحالات المشتبه فيها و تحديد الخطوات التالية، وإذا كانت الحالة تعتبر معتدلة أو شديدة أو حرجة، فإن الهدف الأساسي هو الحفاظ على استقرار المريض حتى تتوفر مساعدة طبية إضافية.

بخصوص المرسوم الرئاسي رقم 15-260²، فقد أكد في المادة 4 الفقرة 4 منه أن لكل بحار الحق في الحماية الصحية والرعاية الطبية والتمتع بتدابير الرفاهة وسائر أشكال الحماية الاجتماعية بما في ذلك الحصول على الأدوية والأجهزة الطبية وخدمات التشخيص والعلاج اللازمة وعلى المعلومات والخبرة الطبية.

كما نص نفس المرسوم على بعض الإجراءات المتبعة على متن السفن أهمها ما يلي:
- تشترط السلطة المختصة عند تحديدها مستوى التدريب الطبي الذي يتعين توفيره على متن السفن التي لا يطلب منه حمل طبيب على متنها ما يلي:

¹- تقرير منظمة الصحة العالمية، تعزيز تدابير الصحة العمومية لمواجهة جائحة كوفيد-19، على متن سفن البضائع وسفن الصيد، واردة بالموقع الإلكتروني: who.int، 25 أغسطس 2020، تاريخ الاطلاع عليه 2021/01/04، على الساعة 10.00 صباحاً.

²- المرسوم الرئاسي رقم 15-260 المؤرخ في 7 أكتوبر 2015 يتضمن التصديق على اتفاقية العمل البحري المعتمدة من طرف المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية في دورته الرابعة والتسعين بجنيف في 23 أكتوبر 2006، ج.ر عدد 5 الصادرة بتاريخ 31 يناير 2016، ص 3.

- بالنسبة للسفن التي تستطيع عادة الحصول على الرعاية الطبية المؤهلة والتجهيزات الطبية خلال ثماني ساعات ينبغي على الأقل وجود بحار محدد تلقى التدريب المعتمد على الإسعافات الطبية الأولية وفق ما تشترطه الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة المتعلقة بالبحارة مما يمكن مثل هؤلاء الأشخاص من اتخاذ إجراءات فورية وفعالة في حالة الحوادث أو الأمراض التي يحتمل أن تحدث على متن السفينة، ومن الاستخدام الجيد للمشورة الطبية باللاسلكي أو بالأقمار الصناعية¹.

- بالنسبة لجميع السفن الأخرى، ينبغي على الأقل وجود بحار محدد تلقى التدريب المعتمد على الرعاية الطبية وفق ما تشترطه الاتفاقية لمعايير التدريب والإجازة المتعلقة بالبحارة بما في ذلك التدريب العملي والتدريب على تقنيات الإنقاذ مثل العلاج بالحقن في الوريد، مما يمكن الأشخاص المعنيين من المشاركة بصورة فعالة في برامج منسقة للمساعدة الطبية لسفن في البحر وتزويد المريض والمصاب بمستوى مرض من الرعاية الطبية خلال المدة التي قد يقضيها على متن السفينة.

كما يتولى أشخاص تعيينهم السلطة المختصة مسؤولية صيانة الصيدلية و محتوياتها فضلا عن الأجهزة الطبية والدليل الطبي على متن السفينة صيانة كافية وإجراء التفتيش عليها في فترات منتظمة لا تتجاوز 12 شهرا و يقوم هؤلاء الأشخاص بالتحقق من بطاقات التعريف، وتاريخ انتهاء الصلاحية وظروف تخزين كل الأدوية و التعليمات المتعلقة باستخدامها ومن مطابقة تشغيل كل الأجهزة وفقا لما هو مطلوب، وتراعي السلطة المختصة عند اعتماد أو مراجعة الدليل الطبي للسفن المستخدم على الصعيد الوطني و عند تحديد مستوى الصيدلية و الأجهزة الطبية التوصيات الدولية في هذا المجال و لاسيما أحدث طبعة من الدليل الطبي الدولي للسفن.

وبالرجوع إلى القرار المؤرخ في 2001/12/18²، نجد المادة 6 منه حددت البيانات التي توضع

فيها الأدوية مثل:

¹-المبدأ التوجيهي بآء 1/1/4 الخاص بتوفير الرعاية الطبية.

²- القرار المؤرخ في 2001-12-18 يعدل ويتمم القرار المؤرخ في 1986/04/30 والمتعلق بالتدابير الخاصة بالصيدليات الموجودة على متن السفن التي ترفع العلم الوطني، وما تشتمل عليه، ج.ر عدد 6 الصادرة بتاريخ 2002/01/23، ص

- التسمية الدولية المشتركة للمنتوجات التي تحتويها.

- رقم الحصة.

- تاريخ الانتاج وانتهاء صلاحية الاستعمال.

- التركيب الصيدلي والشكل والمقادير.

يجب أن تكون لدى الضابط المكلف بمسك الصيدلية المحمولة على متن السفينة المعارف اللازمة والكافية في مجال الاسعافات الطبية الأولية تثبت بواسطة شهادة الاسعافات الأولية الطبية، تسلمها مؤسسة للتكوين البحري يعينها الوزير المكلف بالبحرية التجارية¹.

إن الهدف من هذه الأحكام حماية الجانب الضعيف في عقد الاستخدام وهو البحار، ذلك أنه لا يملك أثناء الرحلة الوسائل التي تكفل له العناية بصحته سواء كانت هذه الوسائل مادية أو معنوية لعدم وجوده بين أهله وذويه للعناية به والإشراف عليه².

2.2 طبيعة الالتزام بالترحيل:

يتعلق الالتزام بالترحيل بالنظام العام شأنه شأن كل التزامات رب العمل، فلا يجوز للبحار التنازل عن حقه في العودة، وأي تنازل من هذا القبيل يعد باطلا لا أثر له، كما لا يتوقف ثبوت هذا الالتزام على النص عليه في العقد بل هو مفروض على رب العمل ولو أغفل المتعاقدان الإشارة إليه، كذلك فإنه لا يعتد بأي اتفاق بين البحار ورب العمل على إعادة البحار إلى أي ميناء ليس من الموانئ المنصوص عليها في المادة 450 من القانون البحري الجزائري.

3. ثانيا: نطاق الالتزام بالترحيل

تقتضي دراسة نطاق الالتزام بالترحيل تحديد مضمون هذا الالتزام مع بيان كيفية تنفيذه.

¹- المادة 10 من نفس القرار.

²- حريز أسماء، حماية صحة البحارة، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الخامس، 2017، ص 46.

1.3 مضمون الالتزام بالترحيل:

طبقا لنص المادتين 449 و450 من القانون البحري الجزائري فإن الالتزام بالترحيل قاصر على البحارة العاملين على السفن الجزائرية، جزائريين كانوا أم أجنبيا وإذا ما إلتحق بحار جزائري بالعمل على سفينة أجنبية فإنه لا يخضع لأحكام عقد العمل البحري التي وردت في القانون الجزائري وإنما لقانون علم السفينة التي يعمل عليها¹.

والترحيل حق للبحارة جميعا دون تفرقة بين الربان أو ضباط الملاحة أو المهندسين البحريين أو عمال السطح².

يشمل الالتزام بإعادة البحار نفقات غذائه فضلا عن نقله، بحيث تنص المادة 451 من القانون البحري الجزائري على أنه: "تشمل مصاريف الإعادة إلى الوطن جميع النفقات المتعلقة بنقل وإسكان وإطعام البحار خلال الرحلة وتشمل أيضا مصاريف معيشة البحار في الوقت المحدد وعندما يعاد البحار إلى الوطن كأحد أفراد الطاقم فله الحق بمكافأة للخدمات التي قدمها أثناء الرحلة".

يتضح من خلال نص هذه المادة أن الحق في الرد إلى الوطن يشمل مصاريف النقل بمعنى أن يوفر المجهز سفينة لنقل البحار الوطني سواء كانت سفينته أو سفينة أخرى تقصد الميناء الذي أبحر منه مع تحمل مصاريف النقل، وعليه أن يوفر الغذاء والإيواء للبحار عينا إذا كان يقل البحار على سفينته أو يتكفل بنفقاته إذا كان النقل على سفينة أخرى³.

ولا يتضمن الالتزام بالترحيل تقديم الملابس للبحار، على أنه يجب على رب العمل عند الضرورة صرف الملابس اللازمة للبحار على أن يعود عليه بقيمتها⁴، كما لا يتضمن هذا الالتزام تقديم العلاج إلى البحار ما لم يثبت أن الجرح أو المرض قد أصاب البحار وهو في خدمة السفينة.

¹- أربوط وسيلة، المرجع السابق، ص 155.

²- كمال حمدي، المرجع السابق، ص 336.

³- أربوط وسيلة، المرجع السابق، ص 155.

⁴- كمال حمدي، المرجع السابق، ص 337.

كما أن الالتزام بالترحيل واقع على عاتق المجهز حتى في حالة وفاة البحار حيث تنص المادة 431 من القانون البحري الجزائري على ضرورة تحمل المجهز مصاريف جنازة البحار وإعادة جثمانه إلى وطنه إذا توفي على متن السفينة أو بالبر أو بالخارج إذا كان وقت الوفاة على عاتق المجهز، وفي حالة وفاته على متن السفينة خلال الرحلة البحرية ولم يتم دفنه أو إعادة جثمانه إلى وطنه وجب على الربان الأمر بتغطيس الجثمان في البحر مع مراعاة الأعراف البحرية في هذا الميدان.

أما من ناحية الاتفاقيات الدولية، فإنه طبقاً للمعاهدة الدولية رقم 23 (جنيف 1966) تضمنت المادة الأولى منها على أنه: "تشمل نفقات الإعادة إلى الوطن مصروفات السفر والإقامة والغذاء إلى الوقت المحدد للسفر".

كما نصت المادة الرابعة من هذه الاتفاقية على أنه يجب ألا يتحمل البحار نفقات ترحيله إلى وطنه إذا كانت السفينة قد تركته وراءها لأحد الأسباب الآتية:

أ- إصابة أثناء خدمة في السفينة.

ب- غرق السفينة.

ج- مرض لا يرجع إلى فعل متعمد أو خطأ من جانبه.

د- إذا فصل من الخدمة لأسباب غير مسؤول عنها.

بخصوص اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 فقد حددت الفقرة 3 من المبدأ التوجيهي بـ 5-2 الخاص بالإعادة إلى الوطن ما يلي: "تشمل التكاليف التي يتحملها مالك السفينة لإعادة البحارة إلى أوطانهم بموجب المعيار أ/2-5 على الأقل ما يلي:

(أ) الرحلة إلى الجهة المختارة للإعادة إلى الوطن وفقاً للفقرة 6 من هذا المبدأ التوجيهي.

(ب) الإقامة والغذاء من لحظة مغادرة البحار السفينة إلى حين وصوله إلى جهة الإعادة.

(ت) الأجور والعلاوات من لحظة مغادرة البحار السفينة إلى حين وصوله إلى جهة الإعادة إذا

نصت القوانين واللوائح الوطنية أو الاتفاقيات الجماعية على ذلك.

(ث) نقل 30 كيلو غراماً من أمتعة البحار الشخصية إلى جهة الإعادة.

(ج) العلاج الطبي عند الضرورة إلى أن يكون البحار لائقاً طبياً للسفر إلى جهة الإعادة.

2.3 تنفيذ الالتزام بالترحيل:

الأصل أن يقوم رب العمل بتنفيذ التزامه عينا، بمعنى أن يبرئ للبحار الرجوع على سفينته أو على سفينة أخرى متجهة إلى الميناء الواجب ترحيل البحار إليه¹، وإذا عمل البحار على السفينة في رحلة العودة فليس لرب العمل أن يشاركه فيما يتحصل عليه من أجر. فإذا امتنع رب العمل عن القيام بتنفيذ التزامه بالترحيل للبحار أن يقوم بأداء مصاريف الترحيل أو أن تباشر الدولة القيام بعملية الترحيل² أو قنصلها في الخارج. للدولة أن ترجع على المجهز بالمصروفات التي أنفقتها في هذا السبيل بطريق الدعوى المباشرة باستعمال حقوق البحار³ على أن القضاء الفرنسي يقرر للدولة حقا خاصا مباشرا في مطالبة المجهز بمصروفات الترحيل وذلك بموجب قرار النقض الفرنسي للدوائر المجتمعة الصادر في 31 ديسمبر 1879⁴.

وسنده في ذلك أن للدولة مصلحة خاصة في أن يعود البحار إلى الوطن ليكون تحت تصرفها وأن الالتزام بالترحيل ليس التزاما تعاقديا ناشئا عن عقد العمل⁵، بل هو التزام قانوني يتعلق بالنظام العام، وهذا الحل الذي انتهى إليه القضاء الفرنسي من الصعب التسليم به قانونا، ذلك أن الدولة ليست طرفا في عقد العمل البحري، حتى يكون لها دعوى مباشرة قبل المجهز لإجباره على تنفيذ التزامه قبل البحار، ولا شك أن الضرورات العملية كانت وراء الحل الذي انتهى إليه القضاء الفرنسي

¹-أربوط وسيلة، المرجع السابق، ص 156.

²-في هذا الإطار تنص المادة 6 من الاتفاقية الدولية رقم 23 (جنيف سنة 1926) على أنه: "تكون للسلطة العامة في الدولة التي سحبت فيها السفينة مسؤولية عن مراقبة إعادة أي فرد من طاقم السفينة إلى وطنه في الحالات التي تنطبق عليها أحكام الاتفاقية، بغض النظر عن جنسية البحار، كما تكون هذه السلطات مسؤولة عند الاقتضاء عن منحة نفقات إعادته إلى وطنه مقدما".

³-إيمان فتحي حسن الجميل، أشخاص الملاحة البحرية، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، ط1، 2010، ص 313.

⁴-René Rodière, Emmanuel du Pontavice, droit maritime, 12 e édition, Dalloz, 1997, p 197.

⁵-إيمان فتحي حسن الجميل، نفس المرجع، ص 313.

مع ما فيه من تجاوز للاعتبارات القانونية¹ فذلك لما ينطوي عليه من مزايا عديدة، فلا يستطيع المجهز في ظل هذا الرأي أن يحتج بما عسى أن يكون له من دفوع قبل البحار كالدفع بالمقاصة بسبب ما يستحقه من تعويض².

أما فيما يتعلق برجوع البحار على رب العمل في هذه الحالة بمصاريف الترحيل فهو رجوع لا يثير أية صعوبة، إذ هو رجوع يتم بدعوى أساسها العقد الذي يربط البحار برب العمل وللبحار الرجوع على رب العمل بمصاريف الترحيل حتى لو عمل البحار على السفينة التي يعود بها إلى الميناء المقصود مقابل مصاريف عودته³، علما أن مصاريف الترحيل تعتبر من الديون الممتازة وتأتي في المرتبة الأولى باعتبار أنها من الديون الناشئة عن عقد العمل البحري⁴. ويبنى امتياز الديون الناشئة عن عقد عمل الريان والبحارة ممن يرتبطون بعقد عمل مع السفينة على اعتبارات انسانية وهي الرأفة بالملاح والبحارة لما ساهموا بجهدهم في الرحلة البحرية وصيانة السفينة، ويكون عملهم أو جهدهم عاملا أساسيا في رجوع السفينة إلى الميناء فلا بد أن يكون لهم دينا ممتازا⁵.

¹ - كمال حمدي، المرجع السابق، ص 339.

² - إيمان فتحي حسن الجميل، عقد العمل البحري وفقا للتشريع الوطني والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص 42.

³ - علما أن التشريع الإنجليزي Merchant shipping act 1906 ينص في المادة 28 منه و ما بعدها على أن المجهز يتحمل من التزامه بالترحيل إذا تمكن من إلحاق البحار بمثل وظيفة على أحد السفن الإنجليزية المسافرة إلى ميناء إنجليزي.

⁴ - هذا طبقا للمادة 73 فقرة أولى من ق.ب.ج.

⁵ - إيمان فتحي حسن الجميل، النظام القانوني للسفينة، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، الطبعة الأولى،

4. الخاتمة:

توصلنا من خلال هذه الدراسة إلى مدى فاعلية الالتزام بترحيل البحار، وهذا يظهر جليا من خلال الإطار القانوني المنظم له بحيث سعى من خلاله القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية إلى تحقيق حماية قانونية خاصة للبحار نظرا لطبيعة العمل البحري.

لذلك تمثلت نتائج الدراسة فيما يلي:

- وضع اجراءات مناسبة أثناء تنفيذ الالتزام بالترحيل وهذا يتضح من خلال نص المادتين 449 و450 من القانون البحري الجزائري وأحكام اتفاقية العمل البحري لسنة 2006.
- تقديم الرعاية الطبية والمساعدة اللازمة للبحار.
- مراعاة الجانب الانساني للبحار باعتباره الشخص الذي يعمل في خدمة السفينة.
- أما بخصوص التوصيات المقترحة فيمكن اجمالها كالآتي:
- توفير بيئة عمل مناسبة للبحارة.
- العمل على تنفيذ النصوص القانونية سواء الوطنية أو الدولية الخاصة بالالتزام بالترحيل.
- التأهيل المستمر للبحارة بهدف تطوير كفاءتهم أثناء تأدية مهامهم باعتبارهم المحرك الأساسي لنشاط الملاحة البحرية.
- إتباع التعليمات الصحية اللازمة على متن السفينة.
- اتخاذ التدابير الضرورية اللازمة الخاصة بمصاريف الإعادة إلى الوطن.

5. قائمة المراجع:

أولا: القوانين

- اتفاقية العمل البحري لسنة 2006.
- اتفاقية جنيف رقم 23 لسنة 1926 الخاصة بإعادة البحارة إلى أوطانهم.

- المرسوم الرئاسي رقم 15-260 المؤرخ في 7 أكتوبر 2015 يتضمن التصديق على اتفاقية العمل البحري المعتمدة من طرف المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية في دورته الرابعة والتسعين بجنيف في 23 أكتوبر 2006، ج.ر عدد 5 الصادرة بتاريخ 31 يناير 2016، ص 3.
- المرسوم التنفيذي رقم 05-102 المؤرخ في 26 مارس 2005، يحدد النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري، ج.ر عدد 22 الصادرة بتاريخ 27 مارس 2005، ص 3.
- الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم، ج.ر عدد 29 الصادرة بتاريخ 14 أبريل 1977، ص 496.
- القرار المؤرخ في 18/12/2001 يعدل ويتمم القرار المؤرخ في 30/04/1986، والمتعلق بالتدابير الخاصة بالصيدليات الموجودة على متن السفن التي ترفع العلم الوطني، وما تشتمل عليه، ج.ر عدد 6، الصادرة بتاريخ 23/01/2002، ص 16.

ثانيا: المؤلفات

1- باللغة العربية:

أ- الكتب:

- إيمان فتحي حسن الجميل، أشخاص الملاحة البحرية، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، ط1، 2010.
- إيمان فتحي حسن الجميل، عقد العمل البحري وفقا للتشريع الوطني والاتفاقيات الدولية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2014.
- إيمان فتحي حسن الجميل، النظام القانوني للسفينة، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، الطبعة الأولى، 2010.
- صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، الوجيز في مبادئ القانون البحري، دار المهدي للنشر والتوزيع، الأردن، ط 1، 1982.

- طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2007.
 - عبد الوهيب الأسبر، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2008.
 - عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، دار الفكر والقانون، المنصورة، ط1، 2011.
 - عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2014.
 - عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2008.
 - كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، الطبعة الثانية، 2000.
 - كمال حمدي، عقد العمل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، الطبعة الثانية، 2002.
 - مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، الإسكندرية، الطبعة الثالثة، 1989.
 - محمود مختار أحمد بريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999.
 - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001.
- ب- الرسائل والمذكرات:

- أربوط وسيلة، النظام القانوني لرجال البحر، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه تخصص القانون البحري وقانون النقل، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2017 – 2018.
- عوايل عبد الصمد، تنظيم علاقة العمل البحري في الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري، أطروحة لنيل درجة دكتوراه علوم في القانون الخاص، جامعة وهران 2، 2016-2017.
- فليسي زهور، عقد العمل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، جامعة الجزائر 1، 2011-2012.

ج- المقالات العلمية:

- جمال دوبي بونوة، الضمانات القانونية والحماية الصحية للعمال البحارة على متن سفن البحرية في ضوء الاتفاقية الدولية للعمل البحري لسنة 2006، مجلة قانون العمل والتشغيل، المجلد السادس، العدد 1، جانفي 2021.
- حريز أسماء، حماية صحة البحارة، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الخامس، 2017.
- دناي نور الدين، عقد العمل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السادس، 2017.
- عوايل عبد الصمد، خصوصية عقد العمل الذي يربط مجهزة السفينة بأفراد طاقمها، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 4، العدد 1، 2017.
- عوايل عبد الصمد، اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 وأهميتها في تحسين ظروف العمل على متن سفن النقل البحري وموقف المشرع الجزائري منها، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 2، العدد 2، 2015.

د- التقارير الدولية:

- 1- تقرير منظمة الصحة العالمية، تعزيز تدابير الصحة العمومية لمواجهة جائحة كوفيد-19، على متن سفن البضائع وسفن الصيد، وارد بالموقع الإلكتروني: who.int، 25 أغسطس 2020.
- 2- موجز قطاعي لمنظمة العمل الدولية، أزمة كوفيد-19، والشحن البحري وصيد الأسماك، وارد بالموقع الإلكتروني: www.ilo.org، 17 أبريل 2020.

2- باللغة الفرنسية:

A- Ouvrage:

- Antoine vialard, Droit maritime, PUF, 1 édition 1997.
- Martine Remond-Gouilloud, Droit maritime, édition A pedone 1988.
- René Rodière, Emmanuel du pontavice, droit maritime, 12édition Dalloz, 1997.

B- Article:

- Belkheir Ikkache, le contrat d'engagement maritime (contrat d'embarquement ou véritable contrat de travail, le phare, n 27, juillet 2001.
- Nicolas Cooper, les droits du marin, le phare, n 83, mars 2006.