

## التزام مجهزة السفينة بضمان سلامة البحار وترحيله

The ship's operator's obligation to ensure the safety of the seafarer and  
return him home

د. أربوط وسيلة (\*)

أستاذة محاضرة قسم ب

معهد الحقوق والعلوم السياسية

المركز الجامعي مغنية

الملخص :

بحكم أن البحار يمارس عمله على متن السفينة، فإن هذا يجعل هذا العمل يتسم بطابع خاص لأنه يتم في بيئة خاصة، وكون محيط ممارسة مهامه محفوف بالمخاطر من جهة ويحتم عليه الابتعاد عن موطنه من جهة أخرى، فإن هذا يلقي على عاتق المجهز التزاما مزدوجا أي ضمان سلامته وكذا ترحيله لموطنه. لهذا نهدف من وراء بحثنا هذا إبراز أهمية هذا الالتزام وضرورته من أجل سيرورة العمل البحري على أكمل وجه، كما نبتغي أن نوضح المدى الذي يصل إليه و خصوصيته متبعين في ذلك منهجا تحليليا.

كلمات مفتاحية: مجهزة، بحار، سفينة، التزام، سلامة، ترحيل.

**. Summary:**

By virtue of the fact that the sailor exercises his work on board the ship, this makes this work of a special character because it takes place in a special environment, and the fact that the environment of carrying out his duties is fraught with dangers on the one hand and necessitates him to move away from his home on the other hand, this places a double obligation on the supplier, i.e. guarantee His safety, as well as his deportation to his homeland. That is why we aim through this research to highlight the importance of this commitment and its necessity for the process of maritime work to the fullest extent, and we also want to clarify the extent to which it reaches and its specificity, following an analytical approach.

**Keywords:**

equipped, sailor, ship, commitment, safety, deportation.

\* - المؤلف المرسل : د. أربوط وسيلة .

## مقدمة

إن ممارسة العمل على متن السفينة يكون بناء على عقد عمل بحري، ولأن هذا العقد يعد من العقود الملزمة للجانبين فإنه يرتب التزامات متقابلة في ذمة طرفيه، هذه الأخيرة نص عليها القانون البحري الجزائري صراحة في الفصل الثاني من الباب الثاني منه والمعنون بالالتزامات المتبادلة لرجال البحر والتجهيز، ومن هنا يجب التقيد بكل حكم خاص وارد في هذا الشأن، على أن يتم الرجوع للقواعد العامة فيما لم يرد فيه.

من هنا يمكن القول أن العمل على متن السفينة ينطوي على جملة من الالتزامات المتقابلة في ذمة كل من المجهز بصفته رب العمل و البحار بصفته عاملا، ومن ثم فإن الالتزامات الملقاة على عاتق المجهز والتي تشكل حقوقا أساسية للعامل البحري، يأتي على رأسها حق هذا الأخير في الحصول على الأجر لقاء العمل المؤدى على متن السفينة، ليس هذا فحسب بل من حقه أيضا أن توفر له الشروط المناسبة التي تخول له حسن أدائه لعمله، كون طبيعة العمل تتميز بطابع خاص لأنه يمارسه في منأى عن عائلته و بيته، وهنا تعد السفينة بيته ومأواه طيلة الرحلة البحرية.

وعلى هذا الأساس يجد المجهز نفسه ملزما بضمان حق البحار في السلامة سواء كانت صحية أي بما يتطلبه الأمر من توفير العلاج اللازم للبحار أو مهنية وهي التقيد بشروط سلامة الرحلة البحرية، كما يعتبر التزام المجهز بترحيل البحار أمرا ضروريا وواجبا نصت عليه مختلف التشريعات والقوانين لما لهذا الأخير من اعتبارات إنسانية وقومية.

إن الخوض في هذا الموضوع يقتضي منا طرح الإشكالية التالية: ما مدى التزام

المجهز بضمان سلامة مستخدميه وترحيلهم؟

هذه الإشكالية يتفرع عنها عدة تساؤلات فرعية لا سيما فيما يخص مضمون الالتزام، طبيعته، نطاقه وتنفيذه.

سنحاول الإجابة عن كل هذا في هذا المقال متبعين منهجا تحليليا مقسمين إياه إلى مبحثين، خصصنا الأول منهما للحدوث عن التزام المجهز بضمان سلامة البحار، أما الثاني فتركناه للتفصيل في التزامه بترحيل هذا الأخير.

**المبحث الأول: التزام مجهزة السفينة بضمان سلامة البحار**

من واجب المجهز بوصفه رب العمل أن يضمن سلامة البحار ويكون ذلك من زاويتين، حيث يجب عليه أن يحرص على توفير سفينة صالحة للملاحة ويتأكد من كفاءة طاقمها

وكفائته العددية من جهة، ومن جهة أخرى عليه أن يضمن للبحار حقه في العلاج حفاظا على صحته.

**المطلب الأول: التزام المجهز بتوفير بيئة عمل آمنة.**

على المجهز من هذا المنطلق أن يوفر للعامل البحري بيئة عمل آمنة سواء تعلق الأمر بالبنية التحتية من معدات وآلات وأجهزة وماكينات وبدن السفينة، أو تعلق الأمر بالعنصر البشري نظرا لأنه قد يكون سببا من أسباب الحوادث البحرية، ومن ثم لا بد أن يواكب تطورات الشهادات والتأهيل ويتوفر على مهارات تتماشى مع بيئة العمل وأن يكون مكتملا من حيث العدد. يكون

**الفرع الأول: التزام المجهز بتأمين سفينة صالحة للملاحة.**

لقد جاء النص على هذا الالتزام في المادة 428 فقرة "أ" من القانون البحري الجزائري: "يتعين على المجهز أن يؤمن صلاحية السفينة للملاحة وسلامتها والجاري استغلالها وذلك عن طريق تسليحها وتجهيزها بمنشآت ملائمة وذلك طبقا للأنظمة والتطبيقات البحرية السليمة".

وتنص المادة 574 أيضا على أنه: " يتعين على المجهز بأن يؤمن للسفينة التي يقوم باستغلالها جميع قواعد الصلاحية للملاحة والأمن والتسليح والتجهيز والتموين المحدد بموجب الأنظمة الجاري بها العمل وبصفة عامة بأن تكون صالحة للاستخدام المخصصة له".

إذن تخصيص السفينة للملاحة البحرية يفترض بالضرورة صلاحيتها للقيام بالاستخدام الذي خصصت له، وتحقق هذا الشرط يقتضي أن تتوافر في المنشأة المواصفات الكفيلة لجعلها قادرة على ممارسة الملاحة المخصصة لها وأن تكون مهيأة لتحمل المخاطر<sup>1</sup> والمحافظة على الأرواح على متن السفينة أمر تتكفل به الدولة، لهذا الغرض تحرص الدول على ممارسة الرقابة الإدارية الشديدة على سفنها بغية التحقق من توافر الشروط التي تضمن أمن وسلامة الملاحة البحرية، ما يمكن ملاحظته هنا أن الرقابة في مثل هذه الأوضاع أجدى من تحديد المسؤولية بعد وقوع الكارثة، فضلا عن صعوبة إثبات عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية وهي الشروط التي نصت عليها المادة 574 من القانون البحري الجزائري.

يسري قانون سلامة السفن على السفن التي تمارس الملاحة البحرية كما حددتها المادة 162 من القانون البحري الجزائري وهي:

- سفن الملاحة التجارية المتعلقة بنقل البضائع والمسافرين.
- الملاحة المساعدة الخاصة بالإرشاد والقطر.
- الإسعاف والإنقاذ والصنديل البحري والجرف والسبر وكذلك البحث العلمي في البحر.
- الملاحة الخاصة بصيد الأسماك وتربية الحيوانات البحرية واستغلال الموارد المائية وكل ما يتعلق بصيد الأسماك بصورة عامة.
- ملاحاة النزهة بقصد الترفيه.
- ملاحاة الارتفاق الممارسة في البحر والموانئ والفرض بواسطة السفن المخصصة فقط لمصلحة عمومية باستثناء السفن الحربية وسفن البحرية الوطنية وسفن حراسة الشواطئ.

و انطلاقا مما سبق فإنه يجب أن تمنع إدارة التفتيش البحري من السفر كل سفينة لا تراعي الشروط المنصوص عليها فيما يتعلق بسلامة السفن مع ضرورة تبليغ هذه الأوامر إلى السلطات المختصة في الميناء لتقوم بمهامها على أنه يمكن الطعن لدى اللجنة المركزية لسلامة السفن، ويمارس هذا الحق- أي الطعن- ربان السفينة الذي رفضت منحه رخصة الإبحار ويطلب من مالك السفينة أو من غير مالكيها أو من طاقم السفن، ويقدم الطعن كتابيا في أجل لا يتعدى 10 أيام ابتداء من تاريخ التسجيل المقرر في دفتر المحاضر الخاصة بتفتيش السلامة للسفن.<sup>2</sup>

إن الالتزام بتوفير سفينة صالحة للملاحة يضع على عاتق المجهزة احترام جميع القواعد التي تقضي بصلاحية السفينة للملاحة وأمنها والتأكد من ذلك، وأن يجهزها التجهيز الكافي وأن تكون ممونه ومناسبة لنوع النشاط المخصصة له، وفي ذلك بطبيعة الحال ضمان لسلامة الرحلة البحرية ككل. لأن السفينة تنقل بضائع و أشخاصا على متنها من بينهم الطاقم البحري الذي يتكون من بحارة حياتهم دائما معرضة للخطر بحكم طبيعة عملهم، لهذا يكفل لهم هذا الالتزام الحد الأدنى من الحق في الأمن و السلامة على متن السفينة التي يقضون وقتا طويلا على متنها خلال تأديتهم لواجباتهم وتنفيذ مهامهم.

#### الفرع الثاني: تأمين الطاقم الكافي من حيث العدد والكفاءة.

يشرف على تسيير السفينة مجموعة من الأشخاص يشكلون طاقمها، ويأتي على رأسهم الربان لهذا لا بد من أن يكون مكونا من عدد كاف من البحارة وعلى درجة من الكفاءة مما يضمن سلامة وأمن الرحلة البحرية. هذا الالتزام على عاتق المجهزة بنصه على أنه: "

يتعين على المجهز... أن يؤمن على متن السفينة طاقما كافيا من حيث العدد والكفاءة"<sup>3</sup>، لهذا يتوجب على المجهز احترام عدة معايير عند اختيار طاقم السفينة، ليس من حيث العدد فحسب وإنما من حيث الكفاءة والتأهيل أيضا.

ضمانا لسلامة البحار قد يجد المجهز نفسه ملزما أيضا بتوفير الشروط القانونية لصحة وأمن العمل على متن السفينة وهو ما يعرف بحق البحار في العلاج وهذا موضوع المطلب الثاني.

#### المطلب الثاني: التزام المجهز بعلاج البحار.

تقرر التزام المجهز بعلاج البحار منذ زمن بعيد وحتى قبل أن يتقرر التزام رب العمل البري بعلاج العامل، نظرا للظروف والطبيعة الخاصة التي تتم فيها الرحلات البحرية.<sup>4</sup> فمنذ العصور الوسطى نجد العرف البحري يقر التزام رب العمل بعلاج البحار وإيفائه أجره إذا مرض أو أصيب وهو في خدمة السفينة، دون أن يتوقف ذلك على إثبات البحار لخطأ رب العمل، وهو التزام كان يفسر بفكرة المشاركة في الرسالة البحرية حيث كان البحار قديما يعتبر شريكا في مخاطر تلك الرسالة ومغانمها فإذا أصيب بمرض أو جرح أو عاهة وهو في خدمة السفينة وجب أن يعالج وتضمد جراحه ويعوض وكل ذلك على نفقة السفينة أو على حساب المجهز.<sup>5</sup>

#### الفرع الأول: ماهية الالتزام بالعلاج وشروطه.

يلتزم المجهز بعلاج البحار الذي يجرح أو يمرض وهو في خدمة السفينة، وهذا الالتزام فرضه القانون البحري منذ القدم، وهو يقوم على فكرة مخاطر الحرفة التي توجب مسؤولية رب العمل لمجرد وقوع ضرر للعامل دون الالتفات لشرط الخطأ، وحتى لو كان الضرر ناشئا عن قوة قاهرة.<sup>6</sup>

نظرا لأهمية الحماية الصحية القصوى بالنسبة إلى طرفي علاقة العمل، فقد عمد المشرع إلى وضع الأسس والترتيبات التي من شأنها حماية صحة العامل بالحفاظ على قدراته البدنية والمعنوية ضمانا لزيادة فعاليته من خلال تأسيس طب العمل وتحديد المدة القانونية للعمل والنص على التمتع بالعطل والراحات.<sup>7</sup>

رسخ القانون البحري الجزائري هذا الالتزام صراحة في المادة 428 منه التي جاء فيها: "يتعين على المجهز... أن يؤمن الشروط القانونية لصحة وأمن العمل على متن السفينة".

كما ينص نفس القانون على ما يلي: " يقع على عاتق المجهز، في إطار التنظيم الجاري به العمل، جميع العلاجات الطبية الضرورية للبحار وذلك خلال رحلته في البحر ومكوثه في ميناء أجنبي".<sup>8</sup>

إذن من شروط أمن وصحة العمل على متن السفينة أن يخضع المجهز البحار قبل استخدامه ونزوله إلى السفينة لمعاينة طبية على أن يقيد ذلك في دفتر البحارة بعد حصوله على شهادة طبية تمكنه من ممارسة المهنة، وتثبت خلوه من الأمراض التي تتعارض مع وظيفته على متن السفينة، ومن جهة ثانية يلتزم المجهز بعد استخدامه للبحار بأن يوفر له العلاج في حالتي المرض أو الجرح وهو في خدمة السفينة. إذن من خلال نص المادة 429 السابقة الذكر فإنه يمكن استخلاص الشروط الواجب توافرها ليقع الالتزام بالعلاج على عاتق المجهز على النحو التالي:

- أن يصاب البحار بالمرض أو الجرح وهو في خدمة السفينة، أيا كان نوعه أو مصدره وسواء أصيب على ظهر السفينة أو على البر، فإذا أصيب على متن السفينة فيفترض أن الإصابة ناشئة عن خدمة السفينة وعلى المجهز إثبات العكس، أما إذا أصيب وهو على البر، فعلى البحار أن يثبت أنه أصيب بسبب خدمة السفينة. وإمعانا في حماية البحار فإن القضاء الفرنسي ذهب إلى افتراض أن الإصابة أو المرض قد حدث بسبب السفينة أو نزوله في أحد الموانئ كان لخدمة السفينة.<sup>9</sup>

- لا بد أن يكون الحادث حادث عمل أو مرض مهني، بحيث ورد تعريف حادث العمل في المادة السادسة من القانون 83-13 المتعلق بالأمر المتعلق بحوادث العمل والأمراض المهنية المتمم بالأمر 96-19 على أنه: " يعتبر كحادث عمل كل حادث انجرت عنه إصابة بدنية ناتجة عن سبب مفاجئ و خارجي و طرأ في إطار علاقة العمل".<sup>10</sup> أما المرض المهني فقد جاء تعريفه في المادة 63 من القانون 83-13 السابق الذكر على أنه: " تعتبر كأمراض مهنية كل أعراض التسمم والتعفن والاعتلال التي تعزى إلى مصدر أو تأهيل مهني خاص".

- توافر علاقة السببية بين الجرح وخدمة السفينة حتى يقع التزام علاج البحار على المجهز، أي لا بد من إصابة البحار خلال الرحلة البحرية أو أثناء مكوث السفينة في البر أثناء السفر أو على ظهر السفينة. أما بالنسبة للمرض فيشترط أن يصاب به البحار أثناء السفر بعد قيام الرحلة البحرية مهما كان نوع المرض أو مصدره ولو لم يكن متعلقا بخدمة السفينة.

لكن ما نلاحظه أن نص المادة 429 لم يفرق بين الجروح التي تصيب البحار بسبب العمل وتلك الجروح المترتبة عن العصيان أو سوء السلوك حيث جاء النص عاما، وكان من المفروض أن تتم التفرقة بين الحالتين حيث إن كان من المنطقي أن يلتزم المجهز بعلاج البحار إذا أصيب وهو في خدمة السفينة، فإنه في الحالة المعاكسة من المنطقي استبعاد هذا الالتزام، أي في حالة ما كان سبب الإصابة سكر أو عصيان، فهنا وإن وجب على المجهز أداء نفقات العلاج فإنه يحق له بالمقابل خصم تلك النفقات من أجر البحار.

الفرع الثاني: نطاق الالتزام بالعلاج.

يشمل التزام المجهز بالعلاج جميع البحارة مهما كان وجه استخدامهم، أي كان نوع الملاحية التي تقوم بها السفينة، ويتضمن هذا الالتزام كافة مصروفات العلاج، أي أتعاب الأطباء وما يلزم من عمل أشعة أو تحاليل وثمان الأدوية اللازمة ونفقات إجراء العمليات الجراحية لو تطلب الأمر ذلك. ويلتزم رب العمل بتقديم الغذاء الملائم للبحار لحالة مرضه ومصروفات الإقامة في المستشفى من إيواء وغذاء باعتبارهما من مستلزمات العلاج، وكذا مصروفات النقاهاة إذا كان لا غنى عنها.<sup>11</sup>

للبحار الحق في تقاضي أجره كاملا في الفترة التي يكون فيها مصابا أو مريضا مما يجعله غير قادر على العمل على متن السفينة، إذ لا يمكن تخفيض أجره خلال الرحلة المعينة.<sup>12</sup> وحسب نص المادة 73 فقرة "أ" من القانون البحري الجزائري فإن الأجور والمبالغ الأخرى الواجبة الأداء لريان السفينة ورجال السفينة بناء على عقد استخدامهم على متنها، تعد من الديون الممتازة ومن هنا فإن نفقات العلاج تعتبر من الديون الممتازة طالما نشأت بناء على عقد استخدام البحار.

جميع الحوادث الهامة المتعلقة بالطاقم وطبعا حوادث العمل أو المرض الذي يصاب به البحار يتم تقييدها من قبل الريان في دفتر السفينة حسب ما جاء في نص المادة 427 من القانون البحري. كما يجب أن تحفظ أغراض البحار المتوفي أو المفقود أو الذي غادر السفينة بسبب المرض أو لأسباب أخرى وتفيد في قائمة جرد من قبل الريان أو مساعده ومعية اثنين من البحارة، ويتم تسليمها بعد وضع الختم عليها للمجهز كي يرسلها إلى البحار الذي نزل من السفينة أو ذوي حق البحار المتوفي أو المفقود.<sup>13</sup>

على أنه يبقى من باب أولى أن يقوم المجهز بجميع الإجراءات الوقائية المطلوبة ليحول دون مرض البحار أو إصابته -كأن يتجنب أي إرهاب للطاقم ويعمل قدر الإمكان على

تقليص ساعات العمل الإضافية- وهذا ما جاء في نص المادة 428 فقرة "د" من القانون البحري الجزائري.

إذا حدث وتوفي البحار على متن السفينة، وقعت على المجهز مصاريف الجنائز وأُن يدفع لعائلة هذا الأخير تعويضا بعد الوفاة يساوي مبلغ شهر من راتب البحار لكل سنة قضاها في خدمة المجهز، ويترتب دفع تعويض بعد الوفاة لعائلة البحار زيادة على تعويضات الضمان الاجتماعي عملا بنص المادة 432 من القانون البحري الجزائري.

كما أن القانون فرض على المجهز أن يؤمن حياة البحار ضد حوادث العمل وضد فقدانه لكفاءته في ممارسة مهنته بسبب وقوع حادث عمل أو مرض مهني وذلك خلال الرحلة البحرية دون المساس بالتنظيم الجاري العمل به.<sup>14</sup> و برجعنا لنص المادة 63 من الأمر رقم 07-95 المعدل والمتمم بالقانون 04-06 المتعلق بالتأمينات<sup>15</sup> نجدها قد عدت الأخطار التي يمكن تغطيتها في تأمينات الأشخاص وهي:

- الأخطار المرتبطة بمدة الحياة البشرية.

- الوفاة إثر حادث.

- العجز الدائم الجزئي أو الكلي.

- تعويض المصاريف الطبية والصيدلانية والجراحية.

كما أنه حسب المادة 67 من نفس الأمر 07-95 المذكور أعلاه فإن التأمين من الحوادث الجسمانية تهدف إلى ضمان تعويض يدفع في شكل رأسمال أو ريع للمؤمن له أو المستفيد في حالة وقوع حادث طارئ محدد في العقد.

علاوة على تعويضات الضمان الاجتماعي يقع على عاتق المجهز دفع تعويض بعد وفاة البحار يكون مساويا لمبلغ شهر من راتب العمل لكل سنة قضاها في خدمة المجهز، بالتالي يمكن الجمع بين التعويض المتحصل عليه من طرف شركة التأمين والتعويض الواجب دفعه من قبل الغير المسؤول إما للمؤمن له أو لذوي حقوقه في حالة وفاته

هذه مختلف الجوانب المتعلقة بحق البحار في السلامة، إذ يتعين على المجهز كما رأينا أن يحفظ سلامة البحار من كل النواحي، مما يحول دون تعرض صحته وحياته للخطر، ولأن هذا الأخير له عائلة ومقر فلا بد أن يوفي المجهز اتجاهه بالتزامه بترحيله.

المبحث الثاني: التزام مجهزة السفينة بترحيل البحار.

يقع على عاتق المجهز الالتزام بترحيل البحار، ونجد بعض التشريعات<sup>16</sup> استعملت مصطلح الالتزام بالرد إلى الوطن، وقد استخدم المشرع الجزائري قد نعى منحها في القسم السادس من الفصل الثاني من الباب الثاني المعنون برجال البحر. **المطلب الأول: المقصود بالالتزام بالترحيل.**

سنحاول هنا التعريف بهذا الالتزام والتعرض لدواعيه ومبرراته، تحديد طبيعته القانونية وحصر نطاقه.

#### الفرع الأول: تعريف الالتزام بالترحيل ومبرراته:

يرى البعض أن المقصود بالترحيل إعادة البحار إلى الميناء الذي استخدم فيه أي الذي أبرم فيه عقد العمل البحري وذلك عند انتهاء عقد العمل، وعلى هذا فإن هذا الالتزام لا يعني إعادة البحار إلى وطنه،<sup>17</sup> وإنما إلى الميناء الذي أبحر منه. لكن نجد القانون البحري الجزائري في المادة 449 ينص على أنه: " كل فرد من أفراد الطاقم ينزل إلى البر أو يترك في البلاد الأجنبية لسبب ما ويكون من جنسية جزائرية وقاطنا بالجزائر، يحق له أن يعود إلى الوطن والنزول في الميناء الجزائري الذي أبحر منه"، ويعود لينص في المادة 450 منه على حالة البحار الأجنبي ليعطي له الحق في إرجاعه لبلده أو لميناء استخدامه أو ميناء مغادرة السفينة على الخيار.

ومن هنا يكون القانون الجزائري قد نص على الالتزام بإعادة البحار للوطن بالنسبة للجزائري القاطن بالجزائر والذي أبحر من ميناء جزائري، وأعطى الخيار للبحار الأجنبي على النحو المتقدم ذكره، وعلى هذا الأساس فإن الالتزام بالترحيل حسب القانون الجزائري يعني إعادة البحار الجزائري إلى الوطن، دون أن يجرد البحار الأجنبي من حق عودته لوطنه إن اختار ذلك.

تجدر الإشارة إلى أن التزام المجهز بترحيل البحار يرجع إلى اعتبارين أساسيين:

- الأول: اعتبار إنساني، إذ يجب حماية البحار من الضرر الذي قد يلحقه من جراء تركه في بلد أجنبي تعوزه فيه النقود اللازمة للعودة للوطن وقد لا يجد عملا فيه يرتزق منه.
- الثاني: اعتبار قومي، إذ كثيرا ما تستعين الدولة بالبحارة الوطنيين في أوقات الأزمات والحروب مما يقتضي رجوعه وتواجده في أرض الوطن.<sup>18</sup>

### الفرع الثاني: طبيعة الالتزام بالترحيل ونطاقه.

إن التزام المجهز بترحيل البحار يتعلق بالنظام العام، لا يجوز للبحار النزول عنه<sup>19</sup> شأنه في ذلك شأن كل التزامات رب العمل، كما لا يتوقف ثبوت هذا الالتزام على النص عليه في العقد بل هو مفروض على رب العمل ولو أغفل المتعاقدان الإشارة إليه.<sup>20</sup> كما أن هذا الالتزام قاصر على البحارة العاملين على السفن الجزائرية، جزائريين كانوا أم أجانب<sup>21</sup> أما بالنسبة للبحار الجزائري الذي يلتحق بالعمل على سفينة أجنبية فإنه لا يخضع لأحكام عقد العمل البحري التي وردت في القانون الجزائري وإنما لقانون علم السفينة التي يعمل عليها. وهذا الالتزام بطبيعة الحال يعد حقا للبحارة جميعا دون تفرقة بينهم مهما كان رتبة البحار.<sup>22</sup>

حسب المادة 451 من القانون البحري فإن 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 أخرى.

لكن لا يتضمن هذا الالتزام تقديم العلاج إلى البحار ما لم يثبت أن الجرح أو المرض قد لحقه في خدمة السفينة، كما لا يشمل تقديم الملابس للبحار<sup>23</sup> وإذا حدث وقدمها للبحار يعود بقيمتها عليه.

### المطلب الثاني: تنفيذ الالتزام بالترحيل وحالاته.

كما هو واضح من عنوان هذا المطلب فإنه سيتم الحديث عن مسألة تنفيذ المجهز لالتزامه بترحيل البحار في نقطة أولى، وعن حالات هذا الالتزام كنقطة ثانية.

### الفرع الأول: تنفيذ الالتزام بالترحيل البحار.

الأصل أن يقوم رب العمل بتنفيذ التزامه بالترحيل عينا، ومعنى ذلك أن يهوى للبحار الرجوع على سفينته أو على سفينة أخرى متجهة إلى الميناء الواجب ترحيل البحار إليه، وإذا عمل البحار على السفينة ورحلة العودة فليس لرب العمل أن يشاركه فيما يتحصل عليه من أجر.

على هذا الأساس إذا امتنع المجهز عن تنفيذ هذا الالتزام فيما أن يقوم البحار بأداء مصاريف الترحيل أو تباشر الدولة ذلك، وقد جرى العرف الدولي على أن تقوم الدولة بواسطة قناصلها وممثلها في الخارج بالقيام بهذا الالتزام والرجوع على البحار أو

مستغل السفينة حسب الأحوال بهذه النفقات. أما فيما يتعلق برجوع البحار على رب العمل بمصاريف الترحيل يكون على أساس العقد الذي يربطهما، وللبحار الرجوع بمصاريف الترحيل حتى ولو عمل البحار على السفينة التي يعود بها إلى الميناء المقصود مقابل مصاريف عودته.<sup>24</sup>

ما يمكن ملاحظته أنه ناذرا ما نجد الدولة القائمة بالترحيل تقاضي البحار مطالبة إياه بنفقات الترحيل لإعساره، ولها أن ترجع على رب العمل بتلك النفقات بصفتها دائنة للبحار عن طريق الدعوى غير المباشرة، لكن هذا الحل يعاب عليه أنه يمكن للمجهز في هذه الحالة الاحتجاج في مواجهة الدولة بما له من دفوع قبل البحار ( المقاصة والتقدم)، هذا ما جعل القضاء الفرنسي ويؤيده الفقه الغالب إلى تقرير حق خاص للدولة و مباشر في مطالبة رب العمل بالمصاريف التي أنفقتها الدولة لترحيل البحار، بما لا يكون له معها التمسك في مواجهتها بالدفوع التي له قبل البحار.<sup>25</sup>

ما يبرر هذا الحل أي تقرير الحق للدولة في رفع دعوى مباشرة قبل رب العمل هو:  
- أن للدولة مصلحة خاصة في عودة البحار إلى الوطن ليكون تحت تصرفها.  
- كون الالتزام بالترحيل التزام قانوني وليس تعاقديا ناشئا عن عقد، وهو التزام متعلق بالنظام العام.

- الضرورات العملية التي انتهى إليها القضاء مع ما فيه من تجاوزات للاعتبارات القانونية.<sup>26</sup>

تجدد الإشارة إلى أنه إذا وقع فسخ عقد العمل دونما وقوع خطأ من قبل البحار، هنا يتحمل المجهز مصاريف إعادة البحار إلى وطنه عملا بنص المادة 450 فقرة 2 من القانون البحري الجزائري والعكس صحيح سواء تعلق الأمر ببحار وطني أو أجنبي. وعملا بنص المادة 73 فقرة أولى نفس القانون فإن مصاريف الترحيل تعتبر من الديون الممتازة وتأتي في المرتبة الأولى باعتبار أنها من الديون الناشئة عن عقد العمل البحري.  
الفرع الثاني: حالات الالتزام بالترحيل.

لقد وردت هذه الحالات في نص المادتين 449 و 450 من القانون البحري ويتعلق الأمر بحالة البحار الوطني وحالة البحار الأجنبي.

#### 1- البحار الحامل للجنسية الجزائرية.

نجد هذه الحالة المادة 449 من القانون البحري الجزائري التي تنص على ما يلي: " كل فرد من أفراد الطاقم ينزل إلى أو يترك في بلاد أجنبية لسبب ما، ويكون من جنسية

جزائرية وقاطنا بالجزائر، يحق له أن يعود للوطن و النزول في الميناء الجزائري الذي أبحر منه".

و معنى هذا أنه قد يتم إنزال البحار لسبب خارج عن إرادته، كتوقف السفينة عن رحلتها لعذر ما، أو تركه في بلد أجنبي للعلاج في المستشفى جراء مرض أو جرح يستوجب علاجه، ففي هذه الحالة وعملا بما جاء في الفقرة الثانية من المادة 449 المذكورة سابقا فإن المجهز يتحمل مصاريف إعادته إلى الوطن في حالة بقاءه في الخارج لأسباب خارجة عن إرادته.

لكن الحالة التي يتم فيها إنزال البحار بناء على أمر من السلطة الأجنبية، كأن يتم القبض عليه لارتكابه جريمة تستوجب محاكمته في الدولة الأجنبية، فهنا يستبعد وجوب إعادته إلى بلده،<sup>27</sup> وبالتالي لا تقع المصاريف على عاتق المجهز وإنما يتحملها البحار بنفسه.

## 2- البحار الأجنبي.

وردت هذه الحالة في المادة 450 من القانون البحري الجزائري حيث جاء فيها: " للبحار الذي يحمل جنسية أجنبية وينزل أو يترك في البر أثناء مدة العقد أو في نهايته الحق في إرجاعه إما إلى بلده وإما إلى ميناء استخدامه، وإما إلى ميناء مغادرة السفينة وذلك حسب اختياره إلا إذا تم تحديد ذلك بوجه آخر في عقد العمل أو اتفاقية لاحقة". ما يستشف من هذا النص أن 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 الميناء. وفي حالة عدم وجود اتفاق ففي هذه الحالة يتم إعادته إلى إحدى الموانئ التالية:

- ميناء بلد البحار.
  - ميناء استخدامه والمقصود هنا الميناء الذي أبرم فيه عقد العمل البحري.
  - ميناء مغادرة السفينة أو ما يعرف بميناء إبحار الرحلة.
- من ثم فإن للبحار الأجنبي في هذه الحالة الحرية في اختياره لأحد هذه الموانئ.

كما أن الالتزام بالترحيل واقع على عاتق المجهز حتى في حالة وفاة البحار، وهذا ما توضحه المادة 431 فقرة 1 من القانون البحري الجزائري التي تنص 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.<sup>28</sup>

خاتمة:

رغم أن عقد استخدام البحار يعد عقدا ملزما للجانبين، يرتب التزامات متقابلة على طرفيه ورغم كونه عقدا رضائيا، إلا أن حرية الأطراف في تحديد الالتزامات تبدو ضئيلة بسبب تدخل المشرع في تحديدها، ومن ثم فإن هذا العقد يدخل طرفيه في علاقة قانونية محددة سلفا ولا يجوز لهما الخروج عنها، وبالتالي يقع لزاما على المجهز ضمان سلامة البحار وترحيله بمقتضى نص القانون، ومن ثم لا يتوقف ثبوت هذا الالتزام على النص عليه في العقد بل هو مفروض على رب العمل ولو أغفل المتعاقدان الإشارة إليه.

إن مسألة ضمان المجهز سلامة الطاقم البحري يبدأ بتوفير سفينة صالحة للملاحة كون هذه الأخيرة هي مكان العمل، ولا يتحقق هذا إلا إذا توافر في هذه المنشأة المواصفات الكفيلة لجعلها قادرة على ممارسة الملاحة البحرية، ومن ثم فإن الرقابة الإدارية الشديدة على السفن للوقوف على مدى توافر هذا الشرط أجدى من تحديد المسؤولية بعد وقوع الكارثة.

هوامش الدراسة:

- <sup>1</sup> - بوكعبان العربي، الوافي في القانون البحري، دون طبعة دار هومة للنشر والتوزيع، الجزائر، 2020، صفحة 46.
- <sup>2</sup> - محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، بدون طبعة، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2010، صفحة 42.
- <sup>33</sup> - المادة 428 فقرة ب من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 و المتضمن القانون البحري ( جريدة رسمية رقم 29 المؤرخة في 10 أبريل 1977)، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-98 المؤرخ أول ربيع الأول عام 1419 الموافق ل 25 يونيو سنة 1998، ( جريدة رسمية رقم 47 المؤرخة في 27 يونيو 1998).
- <sup>4</sup> - عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، طبعة أولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998، صفحة 248.
- <sup>5</sup> - كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية والمرشد و مجهزة القطر في قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990، دون طبعة، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1993، صفحة 132.
- <sup>6</sup> - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، الطبعة الثانية، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2012، صفحة 157.
- <sup>7</sup> - محمد الصغير بعلي، تشريع العمل في الجزائر، دون طبعة، مطبعة ولاية قالمة، الجزائر، 1992، صفحة 64.
- <sup>8</sup> - أنظر المادة 129 من القانون البحري.
- <sup>9</sup> - عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، صفحة 249.
- <sup>10</sup> - القانون 83-13 المؤرخ في 21 رمضان 1403 الموافق ل 02 جويلية 1983 المتعلق بحوادث العمل والأمراض المهنية المتمم بالأمر 96-19 المؤرخ في 20 صفر 1417 الموافق ل 06 جويلية 1996 ( جريدة رسمية رقم 42 لسنة 1996).
- <sup>11</sup> - كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية، المرجع السابق، صفحة 135، 136.
- <sup>12</sup> - وهذا ما نصت عليه المادة 418 فقرة 2 من القانون البحري الجزائري.
- <sup>13</sup> - حسب ما جاء في نص المادة 426 من القانون البحري الجزائري.
- <sup>14</sup> - أنظر المادة 430 من القانون البحري.
- <sup>15</sup> - الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995، المعدل والمتمم بالقانون 06-04 المؤرخ في 20 فبراير 2006 والأمر 10-01 المؤرخ في 26 أوت 2010 ( ج ر 49 لسنة 2010)، و القانون 11-11 المؤرخ في 18 جويلية 2011 ( ج ر 40 لسنة 2011) و القانون 13-08 المؤرخ في 30 ديسمبر 2013 ( ج ر 68 لسنة 2013) المتضمن قانون التأمينات.
- <sup>16</sup> - قانون التجارة البحرية الأردني مثلا.
- <sup>17</sup> - عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، صفحة 250.
- <sup>18</sup> - محمد نعيم علوة، موسوعة القانون الدولي العام ( القانون البحري)، الجزء الخامس، طبعة أولى، مكتبة زين الحقوقية والأدبية، لبنان، 2012، صفحة 147، 148.
- <sup>19</sup> - نفس المرجع، صفحة 148.
- <sup>20</sup> - كمال حمدي، عقد العمل البحري، طبعة ثانية، منشأة المعارف للنشر، الإسكندرية، 2002، صفحة 365.
- <sup>21</sup> - المادة 449، 450 من القانون البحري الجزائري.
- <sup>22</sup> - كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية، المرجع السابق، صفحة 365.

<sup>23</sup> - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، صفحة 159.

<sup>24</sup> - كمال حمدي، عقد العمل البحري، المرجع السابق، صفحة 367.

<sup>25</sup> - كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية، المرجع السابق، صفحة 143.

<sup>26</sup> - نفس المرجع، 143، 144.

<sup>27</sup> - محمد نعيم علوة، المرجع السابق، صفحة 148.

<sup>28</sup> - المادة 431 فقرة 2 من القانون البحري.