

النظام القانوني لأفراد طاقم السفينة
دراسة مقارنة بين التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية
د. عوايل عبد الصمد

أستاذ محاضر ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة مستغانم

aouailabdelamed@hotmail.fr

تاريخ النشر: 2025/06/03

تاريخ القبول: 2025/05/10

تاريخ الاستلام: 2025/03/18

الملخص: إن ظروف العمل في البحر و الأخطار التي تحيط بالعاملين على متن السفن تستدعي وضع شروط صارمة على كل من يرغب في ممارسة مهنة بحار و هذا لتحقيق سلامتهم و سلامة الرحلة البحرية ذاتها . مما إستدعى بالمشرع الجزائري التدخل لتنظيم هذه العلاقة من عدة جانب ، مراعيأ في تنظيمه لهذه العلاقة ما يتناسب مع نصوص الإتفاقيات الملزمة المبرمة في هذا الشأن.

الكلمات المفتاحية : البحارة ، طاقم السفينة ، اللياقة البدنية للبحارة ، التأهيل المهني للبحارة ، اتفاقية العمل البحري

Abstract:

The working conditions at sea and the dangers surrounding workers on board ships require that strict conditions on everyone who wishes to practice the profession of a sailor, in order to achieve safety and the safety of the sea voyage itself. Which required the Algerian legislator to intervene to regulate this relationship from several aspects, taking into account in its regulating this relationship what is compatible with the texts of the binding agreements concluded in this regard.

Keywords: *Seafarers, Ship's Crew, Seafarers' Physical Fitness, Seafarers' Vocational Qualification, Maritime Labour Convention*

المؤلف المرسل: عوايل عبد الصمد الايميل aouailabdelamed@hotmail.fr

1. مقدمة:

الملاحة البحرية تستلزم استخدام بحارة للقيام بأعمال مختلفة على ظهر السفينة خلال الرحلة ، وهذا تحت إشراف و رقابة الربان الذي يختار من بين الأشخاص الحائزين على شروط و مؤهلات تم تحديدها بموجب الإتفاقيات الدولية البحرية و القوانين الداخلية لكل دولة .

فبالنسبة للربان هو الشخص الذي يتولى تسير السفينة فنياً و إدارياً أثناء إبحارها وأثناء رسوها بالموانئ ، فلا خلاف على أنه أهم شخص على ظهر السفينة. فهو الذي يتولى قيادتها و وتدير شؤونها والنظر في نظامها التأديبي والجزائي كونه رئيس مجتمع السفينة.¹

و إتفاقية العمل البحري لسنة 2006 لم تخصص الربان بأحكام خاصة، بإعتبار أنه بحار مثل الآخرين يتمتع بكامل حقوقه التي خولتها الإتفاقية للبحارة ، و لقد نصت الإتفاقية كذلك على تدابير تم إتخاذها من أجل أن يتمكن البحارة بما فيهم الربان من الحصول على متن السفينة و بدون عوائق على المعلومات الدقيقة حول شروط إستخدامهم ، و من أجل أن يتمكن موظفي السلطات المختصة حتى داخل الموانئ التي ترسو بها السفينة من الإطلاع على المعلومات بما في ذلك على نسخة من عقد الإستخدام البحري².

و يساعد الربان في المسؤولية الملقاة على عاتقه مجموعة من البحارة الذين يرتبطون مع المالك أوالمجهز بعقد عمل بحري الذين يقومون بتشغيل السفينة وادارتها، ووظائفهم عديدة ومتنوعة، وتتميز فئة من هذه الوظائف بأنها قيادية تشرف على أعمال الآخرين وتوجههم وتصدر إليهم الأوامر وهي فئة ضباط الملاحة والمهندسين البحريين.

¹ مدحت حافظ إبراهيم ، شرح قانون التجارة البحرية الجديد الصادر بالقانون رقم 08 لسنة 1990 و التشريعات و

المعاهدات المكملة له ، دراسة فقهية قضائية ، مكتبة غريب بالقاهرة ، الطبعة الأولى 1990 ص 54.

² F.MANDIN – le statut Du Capitaine et La Convention Du Travail Maritime – Doctrine – D.M.F- N 770 page 485

. إلا أنني و من خلال هذه الدراسة للطرف الثاني في علاقة العمل البحري فإني خصصتها لتسليط الضوء على جانب من الجوانب القانونية المنظمة لعمل البحارة على متن السفينة ، و هذا دون التطرق لدراسة النظام القانوني الذي يحكم الرّبان ، لأن هذا الأخير رغم أنه من البحارة و يرتبط هو أيضاً مع المجهز بعقد عمل بحري إلا أنه يحضى بمركز متميز عن باقي البحارة بالنظر إلى تعدد وظائفه و إلى ما فرضه عليه القانون من واجبات و إلتزامات ، و ما زوده من سلطات و ما قرره من مسؤوليات ، و كلها تختلف في كثير من جوانب تلك التي فرضها القانون على سائر البحارة ، و هذا كله يستدعي تخصيص دراسة خاصة و مستقلة عن دراستنا للبحارة و التي سوف نتناولها فيما بعد .

و البحار هو مصطلح يطلق على كل من يعمل على السفينة ويرتبط بعقد عمل بحري أياً كانت طبيعة العمل ونوعه ومدته وأياً كانت مؤهلات صاحبه. ولهذا فهو يطلق على من يشغلون وظائف مختلفة تماماً في طبيعتها ونوعها ومؤهلاتها. ان وضباط الملاحة والمهندسين البحريين والأطباء و الإداريين والميكانيكيين والطباخين والعاملين كخدم صالوناتها وغرفها وغيرهم¹.

ومن تم يقصد بالملاحين مجموع الأشخاص الذين يعملون على ظهر السفينة بموجب عقود عمل بحرية تبرم بحرية بينهم وبين مجهز السفينة ويطلق عليهم تسمية بحارة أو ملاحين أياً كانت طبيعة العمل الذي يقومون به على ظهر السفينة .

و قد ورد تعريف البحار في الإتفاقية رقم 22 للمؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية المتعلقة بعقود استخدام البحارة في المادة 2 منها بقولها: يشمل تعبير البحار كل من يستخدم يعمل بأي صفة على ظهر أي سفينة ضمن طاقمها، بإستثناء رّبان السفينة و قائدها و الطلاب البحريين و التلاميذ على ظهر سفينة التدريب ، و البحارة تحت التمرين إذا كانوا مرتبطين بعقد خاص للتدريب ، و يستثنى كذلك ملاحوا الأسطول الحربي و من يعملون في خدمة الحكومة بصفة مستديمة . و هو نفس التعريف الذي تم وروده في الإتفاقية رقم 23 المتعلقة بإعادة البحارة إلى وطنهم .

¹ مدحت حافظ إبراهيم ، المرجع السابق ، ص 66 .

في حين أن إتفاقية العمل البحري لسنة 2006 عرفت البحار بأنه كل شخص يكون مستخدماً أو مشتغلاً أو عاملاً بأي صفة كانت على متن سفينة تنطبق عليها أحكام هذه الإتفاقية.

و دائماً في هذا الصدد تجدر الإشارة أنه في قطاع صيد الأسماك تستعمل عبارة مرادفة لكلمة بحار ألا وهي صياد ، و الذي ورد تعريفه في الإتفاقية رقم 188 بشأن العمل في قطاع الأسماك في مادتها الأولى فقرة (هـ) بقولها يعني تعبير صياد كل شخص مستخدم أو عامل بأي صفة أو كل شخص يضطلع بمهنة على متن أي سفينة لصيد الأسماك، بمن في ذلك الأشخاص الذين يعملون على متن السفينة و يتلقون أجرهم على أساس حصة من الصيد ، و لكن باستثناء الربانة و بحارة الأساطيل الحربية الذين يعملون بصفة دائمة في خدمة الحكومة و الأشخاص الذين يعملون عادة على البر و الذين يضطلعون بعمل على متن سفينة صيد و مراقبي مصائد الأسماك.

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فلقد أورد تعريف أوضح فيه مفهوم الملاح ، و الذي أسماه برجل البحر أو البحار و هذا بموجب المادة 384 فقرة أ- من القانون البحري بأنه: "كل شخص يعمل في خدمة السفينة ومقيد في سجل رجال البحر". وهو نفس التعريف الذي أورده في المادة 3 فقرة - ز- من المرسوم التنفيذي رقم 102-05 المؤرخ في 26 مارس 2005 الذي يحدد النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري ، وهذا عند تعريفه للمستخدم الملاح بقوله: "هو كل شخص مقيد في سجل رجال البحر ويعمل في خدمة السفينة".

فحسب هذا التعريف يشمل الملاح كل شخص يعمل على ظهر السفينة ويواجه مخاطر البحر. فالربان وضباط السفينة وجميع العاملين عليها مندرجون تحت إسم بحار والذين كلهم يشكلون طاقم السفينة يتراأسهم الربان .

فالمشرع الجزائري في تعريفه للبحار لم يتماشى مع التعريف الوارد في إتفاقية عقود إستخدام البحارة التي إستثنت الربان من تعبير كلمة بحار، في حين أن تعريفه جاء موافقاً للتعريف الذي أورده إتفاقية العمل البحري لسنة 2006 اللذان عرفا البحار بأنه كل شخص يعمل على ظهر السفينة بأي صفة كانت بما في ذلك الربان .

و عمل الملاح على ظهر السفينة يتطلب توافر شروط لا يمكن التسامح فيها، والتي تم وضعها من أجل حماية الملاح من المحيط العدواني للبحر، وذلك حتى لا يكون خطراً لا على نفسه و لا على الغير¹ و من أجل هذا الغرض فإن منظمة العمل الدولية قامت بتبني عدة إتفاقيات و التي بموجبها حددت الشروط الواجب توافرها في الشخص الذي يرغب في ممارسة مهنة بحار، مثل إتفاقية الحد حد الأدنى لسن تشغيل الأحداث في العمل البحري (مراجعة سنة 1932) و إتفاقية شهادات كفاءة البحارة و كذا إتفاقية العمل البحري لسنة 2006 و التي بموجبها تم تحديد الإشتراطات الدنيا لعمل البحارة على متن السفن بدءاً بالحد الأدنى للسن و كذا إشتراط اللياقة البدنية في من يرغب مزاولة مهنة بحار و كذا وجوب توافر المؤهلات أو المرور بفترة التدريب .

هذا بالإضافة إلى الإتفاقية المتعلقة بالعمل في قطاع الصيد رقم 188 لسنة 2007 التي حددت هي كذلك في الجزء الثالث منها الإشتراطات الدنيا للعمل على متن سفن صيد الأسماك كتحديد السن الأدنى للعمل و كذا حضر العمل ليلاً دون السن 18 إلا إستثناء لبعض الحالات .

أما بالنسبة للمشروع الجزائري فلقد أوجب في نص المادة 386 وما بعدها من القانون البحري توافر شروط معينة في كل شخص يرغب في ممارسة مهنة بحار عدة شروط يجب توافرها في شخصه منها ما يتعلق بحالته المدنية كجنسيته و سنه ومنها ما يتعلق بلياقته البدنية.

المبحث الأول : شرط الجنسية و السن

فهذان الشرطان متعلقان بالحالة المدنية للشخص الذي يرغب في ممارسة مهنة بحار و اللذان سوف تناولهما فيما يلي :

المطلب الأول : شرط الجنسية

سوف نحاول من خلال هذه الدراسة التطرق إلى موقف المجتمع الدولي من مسألة الجنسية الواجب توافرها في البحار الذي يرغب في العمل على ظهر أي سفينة ، فهل يشترط على مجهزة السفينة أن يستخدم فقط البحارة الذين يحملون جنسية السفينة أم يمكن له استخدام بحارة أجنبية عن

¹ A.VIALARD – Droit Maritime - Presse Universitaires de France – p – 125 .

الجنسية التي تحملها السفينة ، و من ثم سوف نتطرق أولاً لدراسة الموقف الدولي من هذه المسألة أولاً ، ثم بعد ذلك نتطرق إلى الموقف الذي إعتمده المشرع الجزائري :

أولاً: بالنسبة للموقف الدولي

جميع الإتفاقيات الدولية الخاصة بعلاقة العمل البحري لم تدرج هذا الشرط ضمن بنودها ، فاتحة المجال للدول الأعضاء في هذه الإتفاقيات إلى حرية إدراج هذا الشرط في قوانينها الداخلية بالكيفية التي تتلائم و إحتياجاتها لليد العاملة سواء الوطنية أو الأجنبية .

ثانياً: أما بالنسبة لموقف المشرع الجزائري

إشترط على كل من يرغب في ممارسة مهنة بحار ليمثل الرالاية الجزائرية أن يكون جزائرياً و هو الشئ الذي أكد عليه في المادة الثانية من القرار الصادر عن وزارة النقل بتاريخ 06 جوان من سنة 2000 الذي يحدد شروط تنظيم الإمتحانات المهنية من أجل الحصول على شهادات الخاصة بالملاحة التجارية و كفياته .¹ إذ إشترط أن يكون المترشحون لهذه الإمتحانات من جنسية جزائرية مع إمكانية المشاركة في هذه الإمتحانات المترشحون الأجانب المقبولون على أساس الإتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر.

هذا بالإضافة إلى أن المشرع الجزائري أوجب بموجب نص المادة 413 من القانون البحري أن يتكون مجموع أفراد طاقم السفينة التي تحمل الراية الجزائرية من بحارة جزائريين ، إلا أنه أجاز و في نفس المادة للوزير المكلف بالبحرية التجارية تحديد نسبة من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم أو الترخيص لبحار أجنبي بالإبحار لخدمة سفينة جزائرية.

كما أجاز أيضاً للربان وبصفة استثنائية وفي حالة الإستعجال عند تواجده في ميناء بلد أجنبي أن يعين بحار أجنبي خلفاً لبحار جزائري أو يقوم بتكميل طاقم السفينة ببحارة أجنبي شريطة أن تكون هذه التعيينات ضمن النسبة التي تحدد بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية لرحلة محدودة².

¹ المنشور بالجريدة الرسمية الجزائرية ، العدد 57 ، الصادر بتاريخ 24 سبتمبر 2000 ص 17 .

² المادة الثانية من القرار مؤرخ في 5 نوفمبر 1989 المتعلق بتحديد شروط ممارسة أشخاص ذوي الجنسية الجزائرية لوظيفة بحار على متن سفن تحمل راية أجنبية ، المنشور بالجريدة الرسمية العدد 5 لسنة 1990.

وقد إتخذ المشرع هذه التدابير رغبة منه بتشجيع وحماية البحارة الجزائريين وذلك بتخصيص لهم فرص شغل على متن السفن الجزائرية .

أما إذا كان هناك بحار جزائري يرغب في ممارسة وظيفة بحار على متن سفينة تحمل راية أجنبية، فإن المشرع وبموجب القرار الصادر بتاريخ 5 نوفمبر 1989 حدد شروط في هذا الصدد تخص البحارة الضباط والبحارة المستخدمين والحاملون لكراسي الملاحة البحرية .

فبالنسبة للضباط ذوي الجنسية الجزائرية يشترط عليهم رخصة مسبقة يسلمها لهم الوزير المكلف بالملاحة البحرية لممارسة وظيفة بحار على متن السفن الحاملة للراية الأجنبية، وتسلم هذه الرخصة بطلب من المعني خاصة إذا كان الطلب يتعلق بالعمل في إطار إتفاقيات التعاون أو من أجل القيام بتمرين تطبيقي على متن سفينة أجنبية أو عندما تلبى حاجيات التجهيز الوطني بالبحارة الضباط ، هذا مع الإشارة إلى أن هذه الرخصة تسلم لمدة محدودة¹.

أما بالنسبة للبحارة الأعضاء (غير الضباط) ذوي الجنسية الجزائرية المستخدمين والحاملون لكراسي الملاحة البحرية والذين يجب أن يكونوا أحرار من كل إلزام ، يمكنهم القيام بكل حرية بوظيفة بحار على متن السفن الحاملة لراية أجنبية، ولكن شريطة أن يتقدموا فقط بتصريح مسبق للإدارة البحرية المختصة قبل كل إبحار على متن سفينة تحمل راية أجنبية، دون أن يحتاجوا إلى رخصة مسبقة كما هو الأمر بالنسبة للبحارة الضباط².

المطلب الثاني : شرط السن

إن العمل في البحر يتطلب القدرة على أداء العمل في ظروف الطقس السيئة و التي تتطلب قدرة بدنية معينة كالأعمال المتعلقة برباط السفينة و ذلك بسحب الحبال أو إرسالها إلى قاع البحر ، كما أن هذا العمل قد يتم في المناطق الشديدة البرودة كما قد يتم في أماكن وفي أوقات ذات درجة حرارة عالية جدا ، و من ثم كان من الضروري سواء على المستوى الدولي أو الداخلي تحديد سن معينة للعمل على

¹ المادة الأولى من القرار المؤرخ في 5 نوفمبر 1989 ، المرجع السابق .

² لامادة 413 و 414 من القانون البحري .

متن السفينة . و لذى فالسؤال الذي يطرح ما موقف الدول مجتمعة حول هذه المسألة و كذا موقف المشرع الجزائري منها؟.

أولاً: موقف المجتمع الدولي

المجتمع الدولي و في إطار منظمة العمل الدولية أبرم عدة إتفاقيات تناولت هذه المسألة ، كانت من أولاهها إتفاقية الحد الأدنى للسن التي لا يجوز فيها تشغيل الأحداث كوقادين أو مساعدي وقادين ، المبرمة في جنيف في الخامس و العشرين من شهر أكتوبر عام و 1921 و التي راجعت إتفاقية الحد الأدنى للسن في العمل البحري المبرمة سنة 1920 ، إذ نصت في مادتها الثانية على أنه : لا يجوز تشغيل الأحداث دون السن الثامنة عشر على ظهر السفن كوقادين أو مساعدي وقادين .

إلا أن المادة 2 المذكورة أعلاه ورد عليها إستثناءات بموجب المادة 3 و 4 من نفس الإتفاقية تتمثل فيما يلي:

1/ العمل الذي يؤديه الأحداث على ظهر سفن تعليمية أو سفن تدريبية ، إذا ما أقرت السلطة العامة هذا العمل و أشرفت عليه.

2/ إستخدام الأحداث على ظهر سفن تسييرها أساساً و سيلة دفع أخرى غير البخار.

3/ إستخدام من لا تقل سنهم عن السادسة عشرة كوقادين أو كمساعدي وقادين على سفن لا تعمل إلا في التجارة الساحلية في الهند و اليابان ، و ذلك إذا تقررت لياقتهم بعد فحصهم طبياً و رهناً بلوائح توضع بعد التشاور مع أكثر المنظمات تمثيلاً لأصحاب العمل و للعمال في هذين البلدين.

4/ يجوز إذا ظهرت الحاجة إلى تعيين وقاد أو مساعد وقاد في ميناء لا يوجد فيه سوى عمال (بحارة) تقل سنهم عن الثامنة عشرة ، أن يستخدم مثل هؤلاء الأحداث و يكون من الضروري في هذه الحالة إستخدام اثنين منهما للعمل مكان وقاد أو مساعد وقاد مطلوب ، على أن لا يكون هؤلاء الأحداث دون السادسة عشر من عمرهم.

هذا مع الإشارة إلى أن منظمة العمل الدولية و بموجب إتفاقية الحد الأدنى لسن تشغيل الأحداث في العمل البحري المبرمة بجنيف في 1932/10/22 كانت قد حددت الحد الأدنى لتشغيل الأحداث على ظهر أي سفينة ب 15 سنة و هذا بإستثناء السفن التي لا يعمل عليها سوى أفراد من نفس الأسرة¹. إلا أن هذه الإتفاقية تمت مراجعتها بموجب إتفاقية العمل البحري لسنة 2006 المبرمة في جنيف في 07 فيفري 2006 و التي منعت إستخدام أو تشغيل أو عمل أي شخص دون سن 16 سنة على متن أي سفينة . و بذلك فإن المجتمع الدولي و بموجب هذه الإتفاقية رفع الحد الأدنى للسن من 15 سنة إلى 16 سنة، على أن لا يتم تشغيله في العمل الليلي إذا كان يقل سنه عن 18 سنة .

هذا بالإضافة إلى أن إتفاقية العمل البحري لسنة 2006 منعت العمل ليلاً على أي بحار دون سن 18 سنة على يتم تعريف تعبير ليلاً وفقاً للقوانين و الممارسات الوطنية على أن يغطي فترة تسع ساعات على الأقل تبدأ في وقت أقصاه منتصف الليل و تنتهي في وقت أدناه الخامسة صباحاً . إلا أن هذه الإتفاقية أجازت للسلطة المختصة أن تمنح إستثناء من التقيد الصارم بالشروط المفروضة على العمل ليلاً في الأحوال التالية :

أ. عندما يتسبب في إعاقة التدريب الفعلي للبحارة المعنيين وفقاً للبرامج و الجداول المقررة .
ب/ لما تقتضي الطبيعة الخاصة للخدمة أو يقتضي برنامج معترف به للتدريب أن يقوم البحارة الذين يشملهم الإستثناء بأداء عمل ليلاً و تحدد السلطة المختصة ، بعد التشاور مع منظمات ملاك السفن و منظمات البحارة المعنية أن هذا العمل لن يضر بصحتهم² .

أما في مجال الصيد البحري فإنه بالنظر إلى الطبيعة المحفوفة بالمخاطر لكثير من عمليات صيد الأسماك ، تصبح مسألة الحد الأدنى لسن العمل على متن سفن الصيد لها أهمية خاصة و قد تكون هذه المسألة صعبة أيضاً ، إذ أن الكثيرين من صيادي الأسماك تعلموا مهنتهم عادة بالعمل إلى جانب الأب في البحر. و قد لوحظ وجود بعض أسوأ أشكال عمل لأطفال في قطاع صيد الأسماك .

¹ المادة 1 من إتفاقية الحد الأدنى لسن تشغيل الأحداث في العمل البحري المبرمة بجنيف في 1932/10/22 .

² اللائحة 1-1 من الباب الأول من إتفاقية العمل البحري لسنة 2006 .

ففي عام 1959 إعتمدت منظمة العمل الدولية الإتفاقية رقم 112 المتعلقة بالحد الأدنى للسن الخاصة بصيادي الأسماك ، التي نصت على أنه لا يجوز أن يستخدم أو يعمل الأحداث الذين لم يبلغوا سن 15 سنة على سطح سفن الصيد . و في عام 1973 إعتمدت المنظمة إتفاقية رقم 138 المتعلقة بالحد الأدنى للسن ، و حددت هذه الإتفاقية الحد الأدنى للسن بأنه لا يجوز أن يكون أدنى من سن إنهاء الدراسة الإلزامية ، و لا يجوز بأي حال أن يقل عن 15 سنة .

و تشمل جهود منظمة العمل الدولية للقضاء على عمل الأطفال بالترويج للإتفاقية رقم 138 التي صادقت عليها 120 دولة عضوا و هذا حتى 15 أكتوبر 2002 . و أدى إعتتماد معيار حديث شامل وفقاً للحد الأدنى العام للسن إلى النقص الآلي للإتفاقية الأكثر تحديدا رقم 112 وفقاً للحكم المتصل بذلك في الإتفاقية رقم 138 . هذا مع الإشارة إلى أن إن الإتفاقية رقم 112 المتعلقة بالحد الأدنى لسن صيادي الأسماك صادقت عليها 29 دولة طرفاً فقط و إنسحبت منها 20 دولة حتى 15 أكتوبر 2002 و بناءً على ذلك فإن جميع البلدان التي إنسحبت من الإتفاقية رقم 112 صادقت على الإتفاقية رقم 138 ، و مع ذلك فإن ثلاثة من البلدان التي صادقت على الإتفاقية الأخيرة ظلت ملتزمة بإتفاقية صيادو الأسماك رقم 112 المتعلقة بالحد الأدنى للسن لأن الحد الأدنى للسن في تلك الإتفاقية أعلى من الحد الذي قبلته بموجب الإتفاقية رقم 138¹.

ثانياً : موقف المشرع الجزائري

أما بالنسبة لموقف المشرع الجزائري من هذه المسألة فإنه أوجب فيمن يرغب في ممارسة مهنة بحار ألا يقل سنه عن ثماني عشرة سنة ميلادية² . و قد أكد المشرع على هذا السن في أكثر من موضع بموجب المرسوم التنفيذي رقم 16-108 المؤرخ في 21 مارس 2016 الذي يحدد شروط المؤهلات المهنية و الحصول على الشهادات البحرية المطابقة³ . إذ أوجب في نص المادة 11 منه أن يكون المترشح بالغ من العمر 18 سنة حتى يمكن له تسلم رخصة قيادة سفن النزهة من الصنف 1-2-3 . وفي نص المادة 86 من

¹ الإتفاقية رقم 188 بشأن العمل في قطاع صيد الأسماك لسنة 2007 ، ظروف العمل في قطاع صيد الأسماك ص 30 .

² المادة 386 من القانون البحري الجزائري فقرة ب .

³ منشور بالجريدة الرسمية العدد 21 لسنة 2016 ص 10 .

نفس المرسوم إشتراط على المترشحين لشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية ألا تقل أعمارهم عن 18 سنة وهذا عند الترشح لأول شهادة كفاءة ضابط مكلف بالنوبة في قسم السطح أو قسم الماكينات .
والمشرع حدد هذا السن وذلك طبقاً لما كانت تقضي به الإتفاقيات الدولية ، حيث أن العمل في البحر يتطلب القدرة على أداء العمل في ظروف الطقس السيئة والتي تتطلب مقدرة بدنية معينة كالأعمال المتعلقة برباط السفينة بسحب الحبال أو إرسالها إلى قاع البحر، وهذا العمل قد يتم في المناطق الشديدة البرودة، كما قد يتم في درجات حرارة عالية جد .

إلا أن المشرع الجزائري و بموجب المرسوم التنفيذي رقم 96 – 121 المرخ في 06 أفريل 1996 الذي يحدد شروط ممارسة الصيد البحري و يضبط كفياتها في المادة 15 فقرة 2 منه أجاز لإدارة الصيد البحري أن تمنح الأشخاص البالغين من العمر 16 سنة كاملة رخصة بصفتهم بحارين أحداث أو مبتدئين إذا تابعوا مدة تكوين في الصيد البحري أو كانوا منحدرين من أقارب يشتغلون في تجهيز سفن أو بواخر الصيد البحري التجاري و يملكونها .

المبحث الثاني : شرط اللياقة البدنية والتأهيل المهني

فهذان الشرطان متعلقان بالحالة البدنية و الذهنية للشخص الذي يرغب في ممارسة مهنة بحار و يتمثلان فيما يلي:

المطلب الأول : شرط اللياقة البدنية

بالنسبة لهذا الشرط يعتبر ضروري هو أيضاً تفرضه الطبيعة الخاصة للعمل المؤدى على ظهر السفينة ، و سوف نحاول تبينه من تطور موقف الدولي منه عبر مختلف الإتفاقيات المبرمة في هذا الشأن ، ثم بعد ذلك نتطرق إلى موقف المشرع الجزائري.

أولاً/ موقف المجتمع الدولي من شرط اللياقة البدنية :

سوف نحاول التطرق إلى موقف المشرع الدولي من هذه المسألة من خلال الإتفاقيات الدولية المبرمة في هذا الشأن و هذا من خلال ما يلي - :

1 / موقفه من خلال الإتفاقية رقم 73 المتعلقة بالفحص الطبي للبحارة :

فلقد تبنى المجتمع الدولي في إطار المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية المنعقد في سياتل خلال دورته الثامنة و العشرين في السادس من جوان 1946 الإتفاقية رقم 73 المتعلقة بالفحص الطبي للبحارة ، و التي نصت في المادة 3 منها أنه لا يجوز إستخدام أي شخص تنطبق عليه هذه الإتفاقية في سفينة تنطبق عليها هذه الإتفاقية ما لم يقدم شهادة تثبت لياقته للعمل الذي يستخدم فيه في البحر موقّعة من ممارس طبي ، أو من شخص تخوله السلطة المختصة حق إصدار مثل هذه الشهادة بالنسبة للشهادة المتعلقة ببصره و حذتها . على أنه يجوز لفترة عامين من تاريخ بدء نفاذ هذه الإتفاقية¹ ، في الإقليم المعني إستخدام شخص ما إذا قدم ما يثبت أنه قد إستخدم في سفينة بحرية تنطبق عليها هذه الإتفاقية لفترة طويلة خلال العامين السابقين.

2 / موقفه من خلال الإتفاقية رقم 11 المتعلقة بالفحص لصيادو الأسماك :

أما بشأن العمل في مجال صيد الأسماك ، ففي عام 1959 إعتمدت منظمة العمل الدولية الإتفاقية رقم 113 المتعلقة بالفحص الطبي لصيادو الأسماك ، التي نصت على أنه لا يجوز تشغيل أي شخص بأي صفة كانت على سطح سفينة صيد ما لم يبرز شهادة تؤكد لياقته للعمل الذي سيستخدم لأدائه في البحر ، على أن تحمل هذه الشهادة توقيع طبيب ممارس معتمد من السلطة المختصة . و تحدد السلطة المختصة طبيعة الفحص الطبي و التفاصيل التي يجب أن ترد في الشهادة الطبية. و هناك شروط صلاحية خاصة للشهادة الطبية للأشخاص الذين لم يبلغوا سن 21 سنة، و إشتراط إجراء فحص آخر يقوم به حكم طبي في حالة رفض منح شهادة طبية إلى أحد الصيادين . و حتى 15 سبتمبر 2002 صادقت على هذه الإتفاقية 29 دول عضواً .

¹ بدأ نفاذ هذه الإتفاقية في 17 أوت 1955 .

3/ موقفه من خلال إتفاقية المنظمة البحرية الدولية لمعايير التدريب للعاملين في البحر على سفن. و تتصل الصيد :

تتضمنت هذه الإتفاقية شروطاً تتعلق باللياقة الطبية للعاملين على سفن الصيد و تتصل هذه الأحكام بالشروط الدنيا لشهادات الربانة و الضباط و الضباط المهندسين و عاملي اللاسلكي العاملين على متن السفن التي يبلغ طولها 24 متراً أو أكثر، أو في حالة المهندسين على سفن يحركها محرك دفع أساسي قوة 750 كيلو واط فأكثر .

و يطلب من المترشحين إلى الشهادة تلبية مطلب الطرف في الإتفاقية بشأن اللياقة الطبية، خاصة ما يتعلق بالإبصار و السمع. و هناك أيضاً أحكام يطلب من الربانة و الضباط بمن فيهم الضباط المهندسون تلبيةها للإدارة على فترات منتظمة لا تتجاوز خمس سنوات و ذلك فيما يتعلق باللياقة الطبية و خاصة ما يتصل بالإبصار و السمع ، و توجد أحكام أيضاً مماثلة لعاملي اللاسلكي¹

4 / موقفه من خلال إتفاقية العمل البحري لسنة 2006 :

فلقد تم التأكيد على هذا الشرط (اللياقة البدنية) و بإعادة صياغته بموجب إتفاقية العمل البحري لسنة 2006 ، و التي ألزمت السلطة المختصة أن تشترط في البحارة أن يكون بحوزتهم قبل بدء العمل على متن أي سفينة ، شهادة طبية صالحة تثبت لياقتهم طبياً لأداء الواجبات المطلوبة منهم في البحر.

و لكي يتسنى ضمان أن تعكس الشهادة الطبية الحالة الصحية الحقيقية للبحارة، في ضوء الواجبات التي يتعين عليهم إنجازها ، تقرر السلطة المختصة بعد التشاور مع ملاك السفن و منظمات البحارة المعنية طبيعة الفحص الطبي و الشهادة الطبية. و يجب على السلطة المختصة أن تقبل الشهادة الطبية الصادرة وفقاً للشروط الإتفاقية الدولية المذكورة ، كما يجب أن تقبل بالمثل أي شهادة طبية تستوفي مضمون هذه الإشتراطات في حالة البحارة الذين لا تشملهم الإتفاقية الدولية لمعايير التدريب و الإجازة و الخبرة المتعلقة بالبحارة .

¹ إتفاقية المنظمة البحرية الدولية لمعايير التدريب و الإجازة و الخبرة للعاملين على سفن الصيد .

و حسب هذه الإتفاقية فإن الشهادة الطبية يصدرها طبيب مؤهل حسب الأصول ، و في حالة الشهادة المتعلقة بالإبصار و حدته ، فيصدرها أي شخص تعترف به السلطة المختصة بإعتباره مؤهلاً لإصدار مثل هذه الشهادة . و يجب أن يتمتع الطبيب بالإستقلال المهني التام في ممارسته لتقديره الطبي عند قيامه بإجراءات الفحص الطبي . غير أنه يحق للبحار الذي يرفض منحه الشهادة الطبية أو تفرض قيود على قدرته على العمل ، و لا سيما فيما يخص الوقت أو مجال العمل أو منطقة العمل ، أن يخضع لفحص آخر من قبل طبيب مستقل آخر أو حكم طبي مستقل .

ثانياً/ موقف المشرع الجزائري من شرط اللياقة:

أما بالنسبة لموقف المشرع الجزائري من هذه المسألة فلقد أوجب هو الآخر في كل شخص يرغب في ممارسة مهنة بحار أن يكون يتمتع بلياقة بدنية خاصة التي تسمح له بالعمل على متن السفينة، على أنه سوف تحدد شروط هذه اللياقة بموجب قرار وزاري مشترك صادر عن وزير الصحة العمومية والوزير المكلف بالبحرية التجارية .

وقد أوجب المشرع الجزائري وبموجب نص المادة 11 من المرسوم التنفيذي رقم 16-108 الذي يحدد شروط المؤهلات المهنية و الحصول على الشهادات البحرية المطابقة : أنه يجب أن تتوفر في المترشح لشهادة الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية ، معايير اللياقة البدنية المحددة عن طريق التنظيم ، و خاصةً فيما يتعلق بحدة البصر وقوة السمع ، وأن يكون المترشح حاملاً لشهادة صالحة التاريخ تثبت لياقته البدنية على أن تكون صادرة عن طبيب كفىء ومؤهل من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية.

كما أوجب المشرع الجزائري في المادة 93 من نفس المرسوم أنه يجب على كل ضابط حائز على شهادة الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية يقوم بالملاحة أو له نية العمل في البحر بعد فترة قضائها على الأرض، وحتى يستمر الإعتراف بتأهيله للعمل في البحر، أن يثبت للإدارة المكلفة بالبحرية التجارية ولفترات منتظمة لا تتجاوز 5 سنوات لياقته البدنية لاسيما ما يتعلق بحدة بصره و سمعه، وكفاءته المهنية .

المطلب الثاني : شرط التأهيل المهني

إذا كان مجهز السفينة هو الذي يختار الربان إلا أنه و كما سبق وأن ذكرنا فهو ليس حراً في هذا الاختيار و ذلك نظراً لأهمية العمل الذي يؤديه الربان . الشيء الذي يستوجب معه أن يكون حائزاً على مؤهلات معينة تثبت كفاءته لشغل هذا المنصب، وهو نفس الأمر الذي يجب أن يتوافر على ضباط الملاحة البحرية والمهندسين البحريين وكل شخص يمارس مهنة بحار. ولقد أظهرت إحصائيات المنظمة البحرية الدولية أن 80 % من الحوادث البحرية تحدث نتيجة خطأ مباشر من العنصر البشري، وتعود أسباب غالب هذه الحوادث ليس لتعمد فعل الخطأ ، بل بسبب سوء تعليم وتدريب ضباط الملاحة البحرية أو بسبب تجاهل تطبيق القواعد من قبل العاملين على متن السفن والعاملين في تلك الصناعة(صناعة السفن) بشكل عام..

أولاً/ موقف المجتمع الدولي من شرط التأهيل المهني :

لقد تطور موقف المجتمع الدولي حول معالجته لهذه المسألة من خلال إيماده عدة إتفاقيات حدد من خلالها موقفه نذكر منها

1 / موقفه من خلال الإتفاقية رقم 74 المتعلقة بشهادات كفاءة البحارة : لقد إهتم المجتمع الدولي بهذه المسألة من خلال إبرامه للإتفاقية رقم 74 بشأن شهادات كفاءة البحارة ، هذه الإتفاقية التي تم إبرامها في إطار المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية المنعقد في سياتل خلال دورته الثامنة و العشرين في السادس من جوان 1946 ، و التي نصت في على أنه لا يجوز إستخدام شخص في أي سفينة بصفته بحاراً مؤهلاً ما لم يكن يعتبر بحكم القوانين أو اللوائح الوطنية قادراً على أداء أي واجب يطلبه منه عضو الطاقم الذي يعمل على ظهر السفينة و هذا بغض النظر عن الضباط أو البحارة المتخصصين و ما لم يكن حائزاً على شهادة كفاءة كبشار .

2/- موقفه في إطار المنظمة البحرية الدولية OMI :

أولت المنظمة البحرية الدولية OMI إهتماماً كبيراً بالتهوض بمستويات تعليم وتدريب أفراد تلك الصناعة ، فسنت العديد من المعاهدات والمدونات الدولية وجعلت من أهم أولويات عملها دراسة سبل رفع كفاءة ضباط البحرية باستخدام أحدث التقنيات العالمية، وتسخير العقول والخبرات لإصدار

تعديلات دورية للمعاهدات والاتفاقيات والمدونات ذات الصلة. وقد قامت المنظمة البحرية الدولية عام 1995 بعمل مراجعة شاملة للاتفاقية الدولية لمعايير التدريب و إصدار الشهادات و أعمال النوبات للعاملين في البحر الموقع عليها في لندن في 07 جويلية 1978 والتي كانت تعاني من ضعف وفقد للمصداقية ويرجع هذا الضعف لأسباب تقنية وسياسية، إلا أن تك الحوادث البحرية جعل المجتمع البحري بمختلف اهتماماته يطالب بالتغيير وإيجاد الحلول المناسبة ليس بتعديل ومراجعة تلك المعاهدة فحسب ولكن بمراجعة المعاهدات الرئيسية المتحكمة بكفاءة صناعة السفن والزام البلدان للعمل بمضمونها. لذا جاءت تعديلات سنة 1995 للإتفاقية المشار إليها أعلاه ، و أعقب ذلك العديد من القرارات و التعديلات لنفس الإتفاقية مع إصدار عدد من المدونات ذات العلاقة بإدارة السلامة وتأهيل الأفراد مثل مدونة إدارة السلامة الدولية التابعة لمعاهدة سلامة الأرواح بالبحار، بالإضافة إلى قرارات عديدة تصدر بشكل دوري بالتعاون مع جهات متخصصة أخرى مثل منظمة العمل الدولية ومنظمة الصحة العالمية وغيرها من المنظمات والهيئات الدولية، ولعل آخر تلك الإصدارات هو قرار المنظمة الخاص بمستويات ومصطلحات اللغة الإنجليزية للعاملين بالبحر .

و لقد تطرقت هذه الإتفاقية إلى شرح الحد الأدنى لمستويات تعليم وتأهيل وتدريب الضباط البحريين على متن السفن التجارية بحمولاتها المختلفة والتي يتوجب على كافة الدول الأعضاء في تلك المعاهدة تحقيقها عند تأهيل وتدريب ضباط البحرية.

3/ موقفه من خلال إتفاقية العمل البحري لسنة 2006 :

التي أكدت بأنه يجب على رجال البحر أن يكونوا مؤهلين لممارسة مهامهم على متن السفينة . والتي لم تجيز للبحار أن يعمل على متن سفينة ما لم يكن قد تلقى تدريباً وفقاً لما هو منصوص عليه في الإتفاقية رقم 74 لسنة 1946 بشأن شهادات كفاءة البحارة المذكورة أعلاه أو مؤهلاً لأداء واجباته . كما أن هذه الإتفاقية لم تسمح للبحار بالعمل على متن السفينة ما لم يكن قد اجتاز بنجاح التدريب على السلامة الشخصية على متن السفينة.

ثانياً/ موقف المشرع الجزائري من شرط التأهيل المهني :

أما المشرع الجزائري و تماشياً منه مع الموقف الذي تبناه المجتمع الدولي، فيما يتعلق بضرورة تمتع البحار بالكفاءة اللازمة لممارسة مهامه فإنه و بموجب المادة 86 فقرة " د" من القانون البحري أوجب على كل شخص يرغب في ممارسة مهنة بحار أن يكون مؤهلاً للقيام بذلك ، وقد نص في المادة 387 من نفس القانون على أنه سوف يتم تحديد شروط التأهيل المهني والحصول على الشهادات البحرية المطابقة بموجب مرسوم بناءً على تقرير الوزير المكلف بالبحرية التجارية.

وتجدر الإشارة إلى أن المشرع ومن أجل تأهيل البحار، أحدث مدارس تقنية لتكوين وتدريب البحريين، وهذه المدارس هي مؤسسات عمومية ذات طابع إداري، تتمتع بالشخصية المعنوية والإستقلال المالي وتخضع لوصاية وزير النقل. وتتكفل هذه المدارس بتكوين رجال البحر والمستخدمون التقنيين البحريين والمينائيين، و تسهر على تحسين مستوياتهم وتجديد معارفهم من أجل تأهيل المستخدمين البحارة، ليضمن للمواطنين مجهزي السفن إمكانية إستغلال سفنهم في أحسن الظروف، وتتكفل هذه المدارس بتوفير الوثائق المتعلقة بالتكوين الذي تقدمه¹.

و يختتم هذا التكوين والتدريب بالشهادات والمؤهلات الآتية - :الكفاءة في الملاحة الساحلية - .
ربان الملاحة الساحلية - . ملازم في الملاحة الساحلية - . اختصاصي في المحركات من أجل الملاحة التجارية - .
الضباط الميكانيكيون من الدرجة الثالثة .

الخاتمة :

و في الأخير و ما يمكن استخلاصه من هذه الدراسة أن المشرع الجزائري لم يتهاون في مسألة الجنسية كشرط أساسي أوجبها على مجهز السفينة التي تحمل الجنسية الجزائرية عند استخدامه للبحارة للعمل على متنها ، إذ أوجب عليه أن يكون طاقمها متكون من بحارة جزائريين ، فاسحاً المجال له بإستخدام بحارة أجنبية وفقاً لشروط حددها له مسبقاً .

¹ المرسوم التنفيذي رقم 166/90 المؤرخ في 02 جوان 1990 المنشور بالجريدة الرسمية لسنة 1990 عدد 23 .

و من جهة ثانية فإن المشرع إشتراط و شدد أيضاً في مسألة التأهيل و اللياقة البدنية كشرط أساسي لممارسة مهنة بحار على متن السفينة و ذلك لما تتعرض له السفينة من مخاطر أثناء الرحلة البحرية و هذه المخاطر التي لا يمكن مواجهتها إلا من قبل بحارة مؤهلين و متمتعين باللياقة البدنية اللازمة لمثل هذا العمل . و في هذا كله فإن المشرع الجزائري نجده قد ساير في أحكامه هذه الإتفاقيات الدولية المبرمة في هذا الصدد و لا سيما إتفاقية العمل البحري لسنة 2006 ، هذه الإتفاقية التي شملت و جمعت في أحكامها كل الإتفاقيات التي سبقتها .