



جامعة محمد الصديق بن يحيى - جيجل -



كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق

مراقبة شروط عمل و حياة البحارة على متن السفن في إطار اتفاقية

العمل البحري لسنة 2016.

مذكرة مكملة لنيل شهادة ماستر مهني في الحقوق

تخصص القانون البحري والمينائي

تحت إشراف: د. حصايم سميرة

من إعداد الطالب : عيسوس رضوان

المشرف الميداني: لونيس أمين مرشد بحري

- المؤسسة المينائية جن جن -

لجنة المناقشة:

الاسم و اللقب	الرتبة	الجامعة	الصفة
كريمي ريمة	أستاذة محاضرة أ	جامعة جيجل	رئيسة
حصايم سميرة	أستاذة محاضرة أ	جامعة جيجل	مشرفة
ذنايب أسيا	أستاذة محاضرة ب	جامعة جيجل	ممتحنة

السنة الدراسية: 2021-2022

## شكر وتقدير

بداية الحمد لله عز وجل الذي وفقني لاختيار الموضوع وسدد خطاي من أجل اتمامه.

كما أتقدم بشكري الخالص للأستاذة المشرفة حوايم سميرة والمشرف الميداني لونيس أمين، اللذان ساعداني على إتمام هذا العمل.

فجزاهما الله خيرا وأنعم الله عليهما بوافر الصحة والعافية ورفع درجاتهما في الدنيا والآخرة.

أتقدم بالشكر الجزيل أيضا الى الأساتذة الكرام أعضاء لجنة المناقشة، لقبولهم مناقشة المذكرة وما بذلوه من جهد في سبيل ابداء ملاحظاتهم القيمة والتي تصبوا الى تحسين مستوى البحث.

لكم مني أسمى معاني الشكر والتقدير.

## اهداء

الى التي أرضعتني خلقا صانتي من مغريات الزمن .....أمي الغالية.

الى الذي كد، كاح وتعب.....والذي العزيز.

الى خير رفيقة وسند .....زوجتي الغالية.

الى من أرى فيها حياتي.....بنتي فرح.

الى الإخوة والأخوات.....نجمة، عبد الرحيم، رحمة، أمين وميساء.

الى مصدر فخري..... جدي الذي

أرجوا من الله أن يرزقه الشفاء العاجل وجدتي الغاليتان أطال الله في عمرهما.

الى روح جدي .....المجاهد غسمون عمار.

الى كل من ساعدني من قريب أو من بعيد.....ولو بالكلمة الطيبة.

# قائمة المختصرات

---

---

## قائمة المختصرات بالعربية:

ج.ر.ج.ج : الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية.

د.ت.ن : دون تاريخ نشر.

د.ذ.ب.ن : دون ذكر بلد النشر.

ص ص : من الصفحة إلى الصفحة.

ص : صفحة.

ع : عدد.

ق.ب.ج : القانون البحري الجزائري.

## قائمة المختصرات بالفرنسية:

CTM : la Convention International pour le Travail Maritime.

DTM : la Déclaration de Travail Maritime.

CIPN: La Convention internationale pour la Prévention de la Pollution par les Navires.

CISHM : Convention internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer.

CIPBFGM : la Convention Internationale pour les Prescriptions de Base sur la Formation des Gens de Mer.

Éd. : édition.

FIT. : Fédération Internationale des Ouvriers du Transport.

N°. : Numéro.

OIT. : Organisation Internationale de Travail

OMI. : Organisation Maritime Internationale.

---

P. : Page.

PP. : De Page à Page.

R.C.D.S.P. : Revue Critique de Droit et Sciences Politiques.

R.G.D.I.P : Revue Générale de Droit International Public.

SIRENAC. : Système d'Informations Relatives aux Navires Contrôlés.

T : Tome.

Vol : Volume.

قائمة المختصرات بالانجليزية :

MLC : Maritime Labre Convention.

DMLC : Déclaration of Maritime Labre Convention.

MARPOL: Marine Pollution.

SOLAS: La Safety of Life at Sea.

STCW: Standards of Training, Certification and Watch keeping for Seafarers.

IFT: international federation of translators.

ILO: international labor organization.

مقدمة

يعد النقل البحري من أقدم وسائل النقل التي استخدمها الإنسان، خاصة من قبل الدول المجاورة للمسطحات المائية، هذا ما جعله الركيزة الأساسية في المبادلات التجارية بحيث يتحمل مسؤولية نقل تسعين بالمئة من إجمالي حجم التجارة العالمية، فهو بحق شريان الاقتصاد العالمي كان ولا يزال يحتل الصدارة في التجارة الدولية رغم التطور الحاصل في النقل البري والجوي، ذلك لما يحققه هذا النوع من مزايا عديدة في هذا المجال من تخصص<sup>1</sup> و انخفاض التكاليف مقارنة مع وسائل النقل الأخرى .

إن التطور الحاصل في مجال الصناعة البحرية رغم أنه قلل من مخاطر المهنة إلا أنه لم يخرج العمل البحري من الخصوصية التي يتميز بها، مما جعل البحار يخضع لقواعد قانونية خاصة مهما كانت رتبته<sup>2</sup>.

وعليه واعتبارا لهذه الخصوصية وتماشيا مع طبيعة وظروف عمل البحارة أهتم التشريع البحري منذ القرون الوسطى<sup>3</sup> و صولا الى جهود منظمة العمل الدولية<sup>4</sup> في إرساء إطار لنص موحد عالمي يضمن الحدود الدنيا لعمل البحارة على متن السفن.

وتتوجها لهذه الجهود تم اعتماد اتفاقية العمل البحري لسنة 2006<sup>5</sup> بهدف تحديد المعايير الدولية لعمل البحارة على متن السفن على المستوى العالمي، وقد تضمنت هذه

<sup>1</sup> - حيث أصبح النقل بالسفن يقوم على نقل مادة معينة مثل: ناقلات النفط، ناقلات عصير العنب بين الجزائر وفرنسا وسفن نقل الركاب.  
<sup>2</sup> - سواء كان ربانا أو مهندسا أو ضابطا أو عوناً من أعوان الخدمة العامة أو طبيبا مهنيا، لأن هؤلاء يتعرضون لنفس الخطر أثناء تأديتهم لعملهم هذا ما جعل الدول تهتم منذ القدم بتوفير حماية خاصة لرجال البحر، نظرا للطبيعة الخاصة لظروف العمل التي قد تعرضهم لمخاطر لا مثيل لها في البر.

<sup>3</sup> - ظهر أول تقنين بحري في عهد لويس الرابع عشر ووزيره كولبير عام 1861 والذي عرف باسم " أمر البحرية " وقد استمد هذا الأمر أحكامه من العادات البحرية وقواعده لم تقتصر على القانون الخاص البحري بل شملت أيضا قواعد القانون الإداري والقانون الدولي، هذا الأمر تم اعتماده من قبل أغلب الدول أو البلدان البحرية، وذلك لما تحتويه من أعراف ومعاملات بحرية، وإذا بالبلد الذي يطبقه وكأنه يطبق جزءا من المعاملات والأعراف السائدة فيه.

<sup>4</sup> - وقد ساهمت منظمة العمل الدولية (ILO) International Labour Organization وهي إحدى وكالات الأمم المتحدة المتخصصة، وهي المنظمة الوحيدة التي تتميز بتركيبها الثلاثية والتي تضم كل من الحكومات ومنظمات العمال وأصحاب العمل في جهد مشترك، من أجل وضع صك موحد للعمل البحري على الصعيد العلمي، و أنشئت المنظمة في 1919 م كجزء من معاهدة فرساي التي وضعت حدا للحرب العالمية الأولى، وفي العام 1946 م أصبحت المنظمة أول وكالة متخصصة ضمن منظومة الأمم المتحدة الحديثة النشأة و للمنظمة مكتب إقليمي للدول العربية ويقوم هذا المكتب بأنشطة ومشاريع في الدول العربية، وتم تأسيسه في بيروت عام 1976 م وأعيد افتتاحه بعد نهاية الحرب الأهلية اللبنانية عام 1995 م ويوجد مكتب شبه إقليمي تابع للمنظمة في القاهرة ويقوم بتغطية عدد من الدول العربية في القارة الأفريقية بما فيها: مصر والسودان والصومال وليبيا وتونس والجزائر والمغرب.

<sup>5</sup> - العمل الدولية أن هذه الاتفاقية المعروفة على نطاق واسع باسم " ميثاق حقوق البحارة " فريدة من نوعها لتأثيرها على ظروف عمل البحارة وعلى مجهزي السفن في آن واحد. وتشمل هذه الاتفاقية ثلاثة أطراف، حيث جرت العادة على أن الاتفاقيات الدولية ترأسها الحكومات لكن هذه الاتفاقية كانت مميزة باحتوائها لثلاثة أطراف وهي الحكومات وملاك السفن والبحارة وكان هناك ممثلون لهذه الأطراف الثلاثة خلال الاجتماعات



الاتفاقية مجموعة من المبادئ والحقوق الأساسية ولا سيما ما يتعلق منها في حق البحارة في شروط استخدام عادلة مع الإقرار لهم بالحق في العمل في مكان مأمون وخال من المخاطر مستوفي لمعايير السلامة، وكذا حقهم في ظروف عمل ومعيشة لائقة تشمل جميع جوانب عملهم وحياتهم على متن السفينة المبحرين عليها.

عالجت منظمة العمل الدولية العديد من الصعوبات من خلال اعتماد معايير عمالة بحرية شاملة تغطي مجموعة واسعة من قضايا الحماية الاجتماعية و كجزء من تعاون منظمة العمل الدولية مع وكالات الأمم المتحدة الأخرى التي لها علاقة في المجال البحري ، وبالتحديد المنظمة البحرية الدولية (IMO) International Maritime Organization ، تم إنشاء فرق عمل مشتركة بين المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية لمعالجة مختلف القضايا التي تحظى بأهمية بالغة للبحارة وتشمل هذه الفرق كل من الفريق العامل المشترك المعني بالمسؤولية والتعويض فيما يتعلق بمطالبات الموت والإصابة الشخصية وهجر البحارة ، وفريق الخبراء العامل بشأن المعاملة العادلة للبحارة في حالة وقوع حادث بحري ، والفريق العامل المشترك بشأن الامتحانات الطبية وسفن الصيد<sup>6</sup>.

ومن أجل ضمان التصديق على هذه الاتفاقية وتنفيذ أحكامها من قبل الدول الأعضاء فإنه تم تحريرها بكيفية مختلفة عن باقي الاتفاقيات الصادرة في هذا المجال، فهي تتألف من ثلاثة أجزاء مختلفة ولكن مترابطة وهي المواد، اللوائح و المدونة، والتي بموجبها تم وضع الحقوق المبادئ والالتزامات الأساسية للدول الأعضاء المصادقة على الاتفاقية، والتي لا يمكن تغييرها إلا من جانب المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية وذلك في إطار المادة 19 من الدستور منظمة العمل الدولية.

أما المدونة فتتضمن التفاصيل من أجل تنفيذ اللوائح و هي تتكون من جزئين ، الأول و الذي يسمى بالمعيار " أ " تضمن معايير ملزمة ، أما الجزء الثاني من المدونة والذي سمي

التشاورية ، وكل طرف دافع عن حقوقه حتى تم التوصل إلى اتفاقية موحدة تضمن مصالح جميع الأطراف المشاركة ، لذلك تعتبر إنجازا كبيرا جدا لقطاع النقل البحري

<sup>6</sup> - نبيل عبد الله بن عيفان، أثر اتفاقية العمل البحري على صناعة النقل البحري وأسباب امتناع بعض الدول عن التصديق (مصر نموذجاً)، ص 06

بالمعيار "ب" فتنضم معايير توجيهية غير ملزمة و اللوائح و المدونة نظمت في شكل مبادئ عامة تتألف من خمسة 5 أبواب : الباب الأول تضمن الاشتراطات الدنيا لعمل البحارة على متن السفن ، أما الباب الثاني تضمن شروط الاستخدام ، و الباب الثالث تعلق بأماكن الإقامة والترفيه و الغذاء أما الباب الرابع تضمن الحماية الصحية و الرعاية الطبية والضمان الاجتماعي ، و في الأخير فإن الباب الخامس تضمن مسألة التقييد و الإنفاذ.

و من أجل ضمان تنفيذ أحكام هذه الاتفاقية هناك مجالان رئيسان للمرونة في التنفيذ فالأول تمثل في الإمكانية المتاحة لكل دولة عضو ، ليست في وضع يمكنها من تنفيذ الحقوق و المبادئ بالطريقة الواردة في الجزء ألف من المدونة ( ما لم ينص صراحة على خلاف ذلك في هذه الاتفاقية ) تنفذ هذه الحقوق و المبادئ من خلال الأحكام الواردة في قوانينها ولوائحها أو أي تدابير أخرى تعادل في جوهرها أحكام الجزء " 2 " <sup>7</sup> أما المجال الثاني للمرونة في التنفيذ يظهر من خلال صياغة الاشتراطات الملزمة لعدد كبير من أحكام الجزء ألف بطريقة أكثر عمومية ، بحيث يبقى مجال أكبر للتقدير من حيث الإجراءات الدقيقة التي يتعين اتخاذها على المستوى الوطني ، و مثال ذلك عند اشتراط الاتفاقية أن تكون على متن السفن صيدلية ، فلتنفيذ هذا الالتزام يكفي وجود مجرد صيدلية على متن كل سفينة، أما من حيث ضمان حسن تخزين محتويات الصيدلية و استخدامها و استكمال موجوداتها ورد ذكره في المبدأ التوجيهي المقابل غير الملزم<sup>8</sup>.

تغطي الاتفاقية جميع البحارة العاملين<sup>9</sup> على متن سفن ترفع علم دولة صادقت عليها، وأصبحت الاتفاقية سارية فيها بعد مرور عام على تسجيل مصادقتها لدى منظمة العمل الدولية.

<sup>7</sup> - وهذا ما يصطلح عليه بالبديل المكافئ حيث تسمح الاتفاقية بحد ما من المرونة فيما يتعلق بكيفية التطبيق إذا ما استطاعت الدولة صاحبة العلم إثبات أن طريقته تعتمد طريقة مكافئة لمتطلبات اتفاقية العمل البحري، أي تغطي المبادئ الرئيسية ولكن بطريقة مختلفة عن الطريقة المبينة في ال MLC، فإن ذلك يكون مقبولاً لمتطلبات الجزء " أ " المذكورة في العناوين من 1 إلى 4 أما بالنسبة للعنوان 5 فلا يجوز استخدام البديل المكافئ، بل يجب تطبيق معايير المطابقة طبقاً للاتفاقية.

<sup>8</sup> - عبد الصمد عوايل، تنظيم علاقة العمل البحري في الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة وهران، ص 114.

<sup>9</sup> - وتعرف الاتفاقية البحارة بأنهم " جميع الموظفين أو المشاركين أو العاملين بأي صفة كانت على متن سفينة تسري عليها الاتفاقية ". وهذا لا يتضمن الطاقم المشارك في الإبحار أو تشغيل السفينة فحسب ، بل يشمل أيضا العاملين في وظائف فندقية تقدم باقة خدمات للركاب على متن السفن السياحية و كذا عمال النظافة المتواجدين على متن السفينة و طبقاً لنص المادة الثانية من ذات الاتفاقية ، تشمل أحكامها على جميع السفن سواء كانت مملوكة ملكية

رغم الاتفاقيات والتشريعات والقوانين الدولية والوطنية في مجال حماية البحارة من مخاطر المهنة إلا أنها كانت قبل دخول حيز تنفيذ اتفاقية العمل البحري عاجزة في أغلبها على ضمان التقيد وإنفاذ متطلبات التشريعات الدولية على العمل البحري، وعليه فإن أهمية الدراسة تكمن في توضيح الوسائل والأطر التي اعتمدها اتفاقية العمل البحري في ضمان إطار موحد للعمل البحري من جهة وضمان مراقبة شروط عمل البحارة من جهة أخرى ولهذا الاعتبار دعنا للاهتمام بمعالجة الموضوع من خلال الإشكالية التالية:

ما هو الإطار القانون الذي قدمته اتفاقية العمل البحري من أجل ضمان مراقبة متلى لشروط عمل وحياء البحارة على متن السفن.

ومن أجل معالجة هذه الإشكالية اتبعنا المنهج الوصفي والتحليلي من أجل الإحاطة بمختلف ما تقتضيه الإجابة على الإشكالية المطروحة، وهما المنهجان اللذان يعتمدان على وصف وتحليل مختلف القواعد القانونية التي تحكم تنظيم علاقة العمل البحري.

تقتضي الإجابة على الإشكالية التعريف في الفصل الأول بالاشتراطات الدنيا لعمل وحياء البحارة على متن في إطار اتفاقية العمل البحري، أما الفصل الثاني فخصصناه لتحديد مسؤوليات مراقبة شروط عمل وحياء البحارة على متن السفن في إطار اتفاقية العمل البحري، أما الفصل التطبيقي فعرضنا فيه مثال عن حالة لحجز سفينة جزائرية<sup>10</sup> في ميناء أجنبي<sup>11</sup> من جراء مخالفتها للاشتراطات التي تحددها اتفاقية العمل البحري في مجال حماية حقوق البحارة.

وعليه فإن الهدف من هذا البحث هو،

عامة أو خاصة، التي تعمل عادة في الأنشطة التجارية، فاتفاقية العمل البحري 2006 تسري على طائفة واسعة من السفن العاملة في رحلات دولية أو وطنية أو محلية باستثناء السفن العاملة في الصيد و السفن المبنية بناءً تقليدياً مثل السفن العربية أو الصينية القديمة، ولا تنطبق هذه الاتفاقية أيضاً على السفن الحربية و السفن الحربية المساعدة و يستثنى كذلك من أحكام هذه الاتفاقية السفن التي تبحر على وجه الحصر في المياه الداخلية، أو المياه المحمية أو في المياه المتاخمة القريبة منها أو في المناطق التي تطبق عليها قوانين الميناء

<sup>10</sup> وهي سفينة سدراته، المملوكة لشركة كنان شمال، شركة ذات أسهم، وهي شركة عمومية راس مالها مملوك للدولة الجزائرية.

<sup>11</sup> وهو ميناء أن توراب ببلجيكا وهو ثاني أكبر الموانئ في أوروبا.

أولاً: التعريف بالشروط التي أقرتها اتفاقية العمل البحري على ممارسة مهنة البحار والذي يتعلق جزء منها بالبحار والجزء الآخر بصاحب العمل (المجهز) من جل توفير بيئة عمل وحياة ملائمة لأفراد الطاقم من خلال ضبط ظروف الإقامة وتسهيلات الترفيه والغذاء والعلاج على متن السفن.

ثانياً: تسليط الضوء على التطورات ذات الصلة باحترام الانظمة وتطبيقها ويكمن الهدف الرئيسي من ذلك في ضمان تطبيق معايير العمل بفعالية على غرار اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية حول السلامة على متن السفن والأمن من قبل دولة العلم<sup>12</sup> ودول الميناء<sup>13</sup>.

ثالثاً: تبيان الآثار التي يمكن أن تتجر على عدم احترام السفن لاتفاقية العمل البحري وذلك من خلال الفصل التطبيقي.

<sup>12</sup> - المقصود بدولة العلم هو الدولة التي تحمل السفينة علمها وبالتالي جنسيتها.  
<sup>13</sup> - المقصود بدولة الميناء هو الميناء الذي يتم فيه تفتيش السفينة.

# الفصل الأول

الاشتراطات الدنيا لعمل و حياة البحارة على  
 متن السفن في إطار اتفاقية العمل البحري.

يعمل على متن السفينة مجموعة من الأشخاص يطلق عليهم لفظ " بحارة " وهم في مجموعهم يشكلون طاقمها،

ويمكن القول أنهم مجموع الأشخاص الذين يعملون على متن السفينة و يرتبطون مع المجهز بعقد عمل بحري، إذ أن الهدف من إبرامه هو ضبط عمل البحارة على متن السفينة ونجد التسميات التي تطلق على العاملين على متن السفينة تختلف، كما أن التعاريف في شأنهم تباينت، والغاية من إدراج تعريف للبحار هو الوقوف على المعيار المعتمد في إطلاق هذه التسمية عليه ، مما يميزه عن عمال البر لأن من يكتسب هذه الصفة سوف يخضع لأحكام قانونية تختلف عن تلك التي يخضع لها العمال البريون ، و لو أننا نجد البحارة قد يخضعون للقواعد العامة<sup>14</sup> في مواطن عديدة إلا أن عملهم على متن السفينة يبقى يتميز بطبيعته الخاصة ، نظرا لتوزيع المهام على متن السفينة و ذلك حفاظا على سلامة البحار من جهة و نجاح و سلامة الرحلة البحرية من جهة أخرى فإننا نجد البحارة ينقسمون إلى عدة طوائف و يأتي على رأسهم الربان، بحيث يشغل كل واحد منهم وظيفة معينة على متن السفينة ولا توكل إليهم هذه المهام والوظائف عبثا، وإنما انطلاقا من مجموعة من الشروط لا بد من أن تتوفر فيهم، منها ما يتعلق بشخص البحار و منها ما يتعلق بمؤهلاته المهنية، حيث بناء على تلك الشهادات المتحصل عليها يتم إدخال البحار ضمن طائفة معينة من العمال دون غيرهم ورغم توفر هذه الشروط إلا أن السفينة سوف لن يمكنها ممارسة الملاحة البحرية ما لم تتوفر مجموعة من الشروط تتعلق بالإبحار والإقلاع<sup>15</sup>.

دعت هذه الخصائص الى تنظيم شروط عمل البحارة على متن السفن (المبحث الأول) بإحاطته بمجموعة من الضوابط والقواعد كانت في البداية عرفية إلا أنها تحولت عبر مرور الزمن نظرا لحجم التحديات وأهمية النقل البحري في حجم التجارة العالمية الى تقنين العمل

<sup>14</sup> -المقصود بالقواعد العامة هنا هو قانون العمل ، والمنظم في الجزائر من خلال القانون رقم 90-11 مؤرخ في 21 أبريل سنة 1990، يتعلق بعلاقات العمل، ج.ر.ج عدد 17 صادر في 25 أبريل سنة 1990.

<sup>15</sup> - أربوط وسيلة ، النظام القانوني لرجال البحر ، أطروحة دكتوراه ، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان ، السنة الجامعية 2017-2018 ، الصفحة 18.

البحري وتقبيد ممارسته نظرا لما يتسم به من خطورة على الأشخاص البيئة والأموال (السفن والبضائع).

بالإضافة الى القيود التي وضعتها اتفاقية العمل البحري 2006 على ممارسة العمل البحري والمتعلقة أساسا بالكفاءة البدنية وشروط التدريب والتوظيف المتعلقة بالبحارة، ألزمت كذلك صاحب العمل (المجهز) بتوفير بيئة عمل وحياء ملائمة لأفراد الطاقم من خلال ضبط ظروف الإقامة وتسهيلات الترفيه والغذاء على متن السفن (المبحث الثاني).

### المبحث الأول: شروط عمل البحارة على متن السفن.

كما تقدم الذكر فإن العمل البحري بطبيعته يعد أكثر الأعمال صعوبة وخطورة في ذات الوقت، ذلك لأن السفينة بمجرد إبحارها ستكون في معزل عن البر لأيام متتالية، مما يتطلب من البحار أن يبقى في مكان عمله على متن السفينة طيلة الرحلة البحرية بعيدا عن موطنه وأهله وذويه.

إزاء هذه الطبيعة الخطرة لعمل البحارة والظروف الصعبة التي تحيط بالرحلة البحرية، قد حرص المشرع على أن يوليهم قدرا من الرعاية ويظهر ذلك من خلال ضرورة توافر مجموعة من الشروط تهدف إلى صون سلامتهم وصحتهم من المخاطر الخاصة بالمهام المكلفين بأدائها على متن السفينة و عليه ليمارس البحار مهامه على متن السفينة اشترط المشرع ضرورة توافر جملة من الشروط حرصا منه على سلامة البحارة من جهة و سلامة الرحلة البحرية من جهة أخرى<sup>16</sup>.

تنقسم هذه الشروط إلى قسمين: منها ما تتعلق بالبحارة وبالشروط الدنيا لاستخدامهم على متن السفن (المطلب الأول) ومنها ما يتعلق بشروط العقد وحقوق البحارة (المطلب الثاني).

<sup>16</sup> - أربوط وسيلة ، المرجع السابق ، الصفحة 47.

## المطلب الأول: الشروط الدنيا لاستخدام البحارة على متن السفن.

تناولت اتفاقية العمل البحري 2006 الشروط الدنيا لاستخدام البحارة على متن السفن في الباب الأول اللائحة 1-1 وذلك بغرض ضمان عدم تشغيل أي شخص دون الحد الأدنى للسفن على متن أي سفينة (الفرع الأول)، ضمان تمتع جميع البحارة باللياقة الطبية (الشهادات الطبية) لأداء واجباتهم في البحر (الفرع الثاني)، ضمان تدريب البحارة وتأهيلهم لأداء واجباتهم على متن السفينة (الفرع الثالث)، ضمان وصول البحارة إلى نظام تعيين وتوظيف فعال منظم تنظيماً جيداً (الفرع الرابع).

### الفرع الأول: شرط الحد الأدنى للسفن.

لقد نصت الاتفاقية على عدم استخدام أو تشغيل أي شخص دون سن 16 سنة<sup>17</sup> على متن أي سفينة، كما يحظر العمل ليلاً على أي بحار دون سن 18 سنة، يعرف تعبير "ليلاً" وفقاً للقوانين والممارسات الوطنية<sup>18</sup> ويغطي فترة تسع ساعات على الأقل تبدأ في وقت أقصاه منتصف الليل وتنتهي في وقت أدناه الخامسة صباحاً.

يجوز للسلطة المختصة<sup>19</sup> أن تمنح استثناء من التقييد الصارم بالشروط المفروضة على العمل ليلاً عندما:

- يتسبب في إعاقة التدريب الفعلي للبحارة المعنيين، وفقاً للبرامج والجداول المقررة؛
- تقتضي الطبيعة الخاصة للخدمة أو يقتضي برنامج معترف به للتدريب أن يقوم البحارة الذين يشملهم الاستثناء بأداء عمل ليلاً وتحدد السلطة المختصة، بعد التشاور مع

<sup>17</sup> - يجب الإشارة إلى اتفاقية الحد الأدنى للسفن البحري رقم 07 / 1920 واتفاقية الحد الأدنى للسفن البحري مراجعة رقم 1963/58. عدلت وأدمجت أحكامها بموجب اتفاقية العمل البحري 2006.

<sup>18</sup> - القانون 90-11 المتعلق بعلاقات العمل، المؤرخ في 21 أبريل سنة 1990 يعرف العمل الليلي في مادته 27 و 28 بقوله " يعتبر كل عمل ينفذ ما بين الساعة التاسعة ليلاً والساعة الخامسة صباحاً، عملاً ليلياً، لا يجوز تشغيل العمال من كلا الجنسين الذين يقل عمرهم عن تسع عشرة (19) سنة كاملة في أي عمل ليلي، يمنع المستخدم من تشغيل العاملات في أعمال ليلية إلا برخصة خاصة من مفتش العمل المختص إقليمياً.

<sup>19</sup> - تعد الإدارة البحرية في الجزائر ممثلة في أعوانها المؤهلين هي السلطة المختصة في مراقبة صلاحية الشهادات الطبية التي يحملها البحارة، وهو مصطلح يطلق على جهاز الإدارة المسيرة لشؤون رجال البحر والسفن في الجزائر وهي تابعة لدائرة الشؤون البحرية / المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ، نشأ هذا الجهاز سنة 1996 بموجب المرسوم التنفيذي رقم 96-350 ليوم 19 أكتوبر 1996 والمتعلق بالإدارة البحرية المحلية / الجريدة الرسمية رقم 62 بسنة 1996.



منظمات ملاك السفن ومنظمات البحارة المعنية، أن هذا العمل لن يضر بصحتهم أو رفاههم.

- يحظر استخدام أو تشغيل أو عمل البحارة دون سن الثامنة عشرة في العمل المرجح أن يعرض صحتهم أو سلامتهم للخطر و تحدد أنواع مثل هذا العمل في القوانين أو اللوائح الوطنية أو من قبل السلطة المختصة، بعد التشاور مع منظمات ملاك السفن ومنظمات البحارة المعنية، وفقا للمعايير الدولية ذات الصلة<sup>20</sup>.

حدد المشرع الجزائري السن الأدنى الواجب توافره في مستخدم الملاحة البحرية والصيد البحري بـ 18 سنة كاملة عند إبرام العقد، غير أننا نجد المادة 2/7 من القرار الوزاري المشترك<sup>21</sup> الذي يحدد شروط الأهلية البدنية لممارسة وظيفة البحري على متن السفينة ، حين تحدثت عن مدة صلاحية الشهادة الطبية تنص على ما يلي " :تخضع الصلاحية لستة أشهر بالنسبة للبحارة التي تقل أعمارهم عن 16 سنة."

هذا ما يعني أنه يمكن أن يمنح الإذن للبحارة دون 16 سنة لممارسة العمل البحري من قبل السلطات العامة.

يبدو أن السن المحددة للبحار سن منطقية نظرا لخطورة العمل البحري، ومع ذلك هناك من يعتبر البحار الذي بلغ هذه السن ناقص الأهلية بالنسبة للقواعد العامة ومن ثم لا يجوز لصاحب العمل أن يبرم عقد العمل البحري إلا بموافقة وليه الشرعي<sup>22</sup>.

### الفرع الثاني: شرط الشهادات الطبية.

تشتت السلطة المختصة أن يكون في حوزة البحارة، قبل بدء العمل على متن أي سفينة، شهادة طبية صالحة تثبت لياقتهم طبيا لأداء الواجبات المطلوبة منهم في البحر.

لكي يتسنى ضمان أن تعكس الشهادة الطبية الحالة الصحية الحقيقية للبحارة ، في ضوء الواجبات التي يتعين عليهم إنجازها ، تقرر السلطة المختصة ، بعد التشاور مع منظمات

<sup>20</sup> - اتفاقية العمل البحري 2006 الصادرة عن مؤتمر العمل الدولي، مجلس إدارة مكتب العمل الدولي، الدورة الرابعة والتسعون 07-02-2006 ، الباب الأول اللانحة 1.1 الحد الأدنى للسن، ص 17.

<sup>21</sup> - القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 26 صفر 1404/ ل 01 ديسمبر 1983 يحدد شروط الأهلية البدنية لممارسة وظيفة البحري على متن السفن، ( جريدة رسمية رقم 88 لسنة 1988 ).

<sup>22</sup> - أريوط وسيلة ، المرجع السابق، الصفحة 55.

ملاك السفن ومنظمات البحارة المعنية ، مع ايلاء الاعتبار الواجب إلى المبادئ التوجيهية الدولية السارية المشار إليها في الجزء باء من المدونة الخاصة باتفاقية العمل البحري ، طبيعة الفحص الطبي والشهادة الطبية<sup>23</sup>.

ليس في هذا المعيار<sup>24</sup> ما يمس بالاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة و الخفارة المتعلقة بالبحارة 1987 (STCW)<sup>25</sup> ، بصيغتها المعدلة و تقبل السلطة المختصة الشهادة الطبية الصادرة وفقا لاشتراطات الاتفاقية الدولية المذكورة ، لأغراض اللائحة 2.1 بعنوان الشهادات الطبية، وتقبل بالمثل أي شهادة طبية تستوفي مضمون هذه الاشتراطات في حالة البحارة الذين لا تشملهم الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة و الخفارة المتعلقة بالبحارة. يصدر الشهادة الطبية طبيب مؤهل حسب الأصول، أو في حالة الشهادة المتعلقة بالإبصار وحده، أي شخص تعترف به السلطة المختصة باعتباره مؤهلاً لإصدار مثل هذه الشهادة .ويجب أن يتمتع الطبيب بالاستقلال المهني التام في ممارسته لتقديره الطبي عند قيامه بإجراءات الفحص الطبي.

يحق للبحار الذي يُرفض منحه شهادة طبية 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<sup>26</sup>.

<sup>23</sup> - جاء النص على هذا الشرط صراحة في القانون الجزائري في نص المادة 07 من المرسوم التنفيذي رقم 102/05 الذي يحدد النظام النموذجي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل- البحري و التجاري و الصيد البحري التي جاء فيها " : يخضع المستخدمون الملاحون لسفن النقل البحري و التجاري و الصيد البحري في مجال طب العمل لمراقبة دورية للتأكد من لياقتهم البدنية لممارسة مهنة البحار، طبقاً للتشريع والتنظيم المعمول بهما." وتتمثل الشهادات الطبية على الخصوص في: شهادة طبية لحدة البصر، شهادة طبية للأمراض الجراحية، شهادة طبية للأمراض المفصل والعظام، شهادة طبية للأمراض الجهاز التنفسي، شهادة طبية للأمراض الجهاز الدموي، شهادة طبية للأمراض العقلية والعصبية، شهادة طبية للأمراض الجلدية المزمنة أو غير القابلة للشفاء الشاملة لأجزاء عديدة من الجسم.

<sup>24</sup> - المقصود هنا المعيار 1-2 المتعلق بالشهادات الطبية من الاتفاقية الدولية للعمل البحري 2006، الصفحة 18.

<sup>25</sup> - الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة المتعلقة بالبحارة 1987 (STCW) تهدف إلى تحديد المعايير الدنيا لتأهيل الضباط ومراقبي السفن والتي تعتبر من أهم الركائز في مجال سلامة العمل البحري.

<sup>26</sup> - اتفاقية العمل البحري 2006 الصادرة عن مؤتمر العمل الدولي، مجلس إدارة مكتب العمل الدولي، الدورة الرابعة والتسعون 07-02-2006، الباب الأول، اللاحة 1.2 الشهادات الطبية، ص 17-18.

### الفرع الثالث: شرط التدريب والمؤهلات.

لا يجوز لبحار أن يعمل على متن سفينة ما لم يكن قد تلقى تدريباً أو ما لم يكن حائزاً على شهادة كفاءة أو مؤهلاً لأداء واجباته، كما لا يسمح لبحار بالعمل على متن سفينة ما لم يكن قد اجتاز بنجاح التدريب على السلامة الشخصية على متن السفينة.

يعتبر إصدار الشهادة والتدريب، وفقاً للمذكور، المازمة المعتمدة من قبل المنظمة البحرية الدولية<sup>27</sup> استيفاء لاشتراطات الفقرتين 1 و 2 من اللائحة 3.1 من اتفاقية العمل البحري.

تلتزم كل دولة عضو عند التصديق على هذه الاتفاقية ملزمة بالتصديق على اتفاقية شهادات كفاءة البحارة 1946 رقم 74 ، وتظل ملزمة بتنفيذ التزاماتها بموجب الاتفاقية المذكورة ، ما لم تعتمد المنظمة البحرية الدولية أحكاماً ملزمة تشمل الموضوع المعني وتدخل حيز النفاذ أو إلى حين ذلك ، أو إلى أن تنقضي خمس سنوات على دخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ وفقاً للفقرة 3 من المادة الثامنة ، أيهما كان سابقاً<sup>28</sup>.

### الفرع الرابع: التعيين والتوظيف.

تكفل كل دولة عضو تسيير إدارة عامة لتعيين وتوظيف البحارة أن هذه الإدارة تعمل بطريقة سليمة تحمي حقوق استخدام البحارة وتعززها. كما تنص عليه هذه الاتفاقية في حال وجود إدارات خاصة لتعيين وتوظيف البحارة في أراضي دولة عضو ما، يكون غرضها الأساسي تعيين وتوظيف البحارة أو تقوم بتعيين وتوظيف عدد كبير من البحارة، يتعين ألا تعمل هذه الإدارات إلا بموجب نظام موحد للترخيص أو الاعتماد أو أي شكل آخر من أشكال التنظيم ولا يوضع هذا النظام أو يعدل أو يغير إلا بعد التشاور مع منظمات ملاك السفن ومنظمات البحارة المعنية وفي حال الشك فيما إذا كانت هذه الاتفاقية تنطبق على

<sup>27</sup>- المنظمة البحرية الدولية (IMO) هي منظمة دولية، أسست في سنة 1948، تحت اسم المنظمة البحرية الدولية الاستشارية. دخلت حيز التنفيذ بعد عشر سنوات سنة 1958 يقع مقرها في لندن. من أهدافها: 1- العمل على تحسين الأمان في البحار. 2- مكافحة التلوث البحري. 3- إرساء نظام لتعويض الأشخاص الذين يكابدون خسائر مالية بسبب التلوث البحري. 4- تأسيس نظام دولي لنداءات الاستغاثة وعمليات البحث والإنقاذ. تتخذ المنظمة العالمية للملاحة البحرية سلسلة من التدابير لتحسين الأمان للسفن سواء ببناء الهياكل الثابتة أو تدريب الطواقم. وقد قادت الطريق إلى اعتماد اتفاقية بشأن تدريب البحارة وإصدار شهادات صلاحيتهم للعمل. إن المنظمة العالمية للملاحة البحرية تعمل على إقامة نظم الاتصالات التي تكفل المزيد من الأمان في البحار.

<sup>28</sup>- اتفاقية العمل البحري 2006 الصادرة عن مؤتمر العمل الدولي، مجلس إدارة مكتب العمل الدولي، الدورة الرابعة والتسعون 2006-02-07 ، الباب الأول، اللائحة 3.1 ، المعيار 3.1 ص 19.

إحدى إدارات التعيين والتوظيف، تبت السلطة المختصة في كل دولة عضو في هذه المسألة، بعد التشاور مع منظمات ملاك السفن ومنظمات البحارة المعنية ولا يشجع انتشار الإدارات الخاصة لتعيين وتوظيف البحارة أكثر مما تدعو إليه الحاجة.

تنطبق أحكام الفقرة 2 من هذا المعيار أيضا - إلى الحد الذي تعتبره السلطة المختصة مناسبة بالتشاور مع منظمات ملاك السفن ومنظمات البحارة المعنية - في سياق إدارات التعيين والتوظيف العاملة في أراضي دولة عضو لتوريد البحارة من مواطني الدولة العضو المذكورة إلى السفن التي ترفع علمها والإدارات المشمولة بهذه الفقرة هي تلك التي تستوفي الشروط التالية:

- تعمل إدارة التعيين والتوظيف وفقا لاتفاق مفاوضة جماعية بين المنظمة المذكورة ومالك السفينة؛
- تكون كل من منظمة البحارة ومالك السفينة قائمة في إقليم الدولة العضو؛
- يكون لدى الدولة العضو قوانين أو لوائح وطنية أو إجراءات تجيز أو تسجل اتفاق المفاوضة الجماعية الذي يسمح بعمل إدارة التعيين والتوظيف؛
- تعمل إدارة التعيين والتوظيف بأسلوب منظم ويكون هناك تدابير لحماية وتعزيز حقوق البحارة في مجال الاستخدام على نحو مماثل لتلك المنصوص عليها في الفقرة 5 من هذا المعيار<sup>29</sup>.

### المطلب الثاني: شروط الاستخدام، وحقوق البحارة.

تناولت اتفاقية العمل البحري 2006 الشروط الدنيا لاستخدام البحارة على متن السفن في الباب الأول اللائحة 2-1 وذلك بغرض ضمان حصول البحارة على اتفاق استخدام<sup>30</sup> عادل من خلال تنظيم البنود الرئيسية التي يجب على عقد العمل البحري مراعاتها (الفرع الأول)،

<sup>29</sup> - اتفاقية العمل البحري 2006 الصادرة عن مؤتمر العمل الدولي، مجلس إدارة مكتب العمل الدولي، الدورة الرابعة والتسعون 07-02-2006، الباب الأول، اللائحة 4.1، المعيار 4.1. ص 20

<sup>30</sup> - المقصود باتفاق الاستخدام هنا هو عقد العمل البحري الموقع بين البحار من جهة والمجهز من جهة أخرى، ومن جهتنا نعتز على الترجمة فمصطلح Seafers employment agreement بالإنجليزية المقصود منه هو عقد العمل البحري وليس اتفاق الاستخدام البحري كما هو موجود في الترجمة الأصلية للاتفاقية.

أما (الفرع الثاني) سوف نخصه لحقوق البحارة والتي يعد التقيد بها من أهم الأسباب التي تؤدي الى توفير جو ملائم و آمن للعمل.

### الفرع الأول: شروط الاستخدام.

تحدد شروط وأحكام استخدام البحارة أو يشار إليها في اتفاق واضح يصاغ كتابة بطريقة قانونية ويكون واجب النفاذ، وتكون هذه الشروط والأحكام متفقة مع المعايير الواردة في المدونة. يوافق البحار على اتفاق استخدام البحارة في ظل ظروف تضمن للبحار فرصة لدراسة الاتفاق وطلب المشورة بشأن الشروط والأحكام الواردة في الاتفاق بحيث يقبلها بحرية قبل التوقيع، ويستنتج من اتفاقات استخدام البحارة أنها تشمل أي اتفاقات مفاوضة جماعية سارية ، إلى المدى الذي يتفق مع القوانين والممارسات في الدولة العضو<sup>31</sup>.

وتشمل شروط الاستخدام أيضا أن تنظم ساعات العمل وساعات الاستراحة، والتي ترتبط أساسا بمستوى تزويد السفينة بالأطعم الجاهزة للعمل، فعد تجهيز السفينة بالعدد الكافي من البحارة حسب نوع الرحلة يؤثر مباشرة على نوعية الخدمة المقدمة من طرف البحارة.

### أولا: اتفاقية استخدام البحارة.

تتشرط اتفاقية العمل البحري 2006 وجود اتفاقية استخدام للبحارة وذلك للتأكد من حصول البحارة على اتفاقيات توظيف عادلة<sup>32</sup>.

يحق للبحار في الحصول على اتفاقية توظيف عادلة أو عقد عمل يتضمن بنود وشروط الوظيفة<sup>33</sup> ويجب أن توقع من قبل البحار ومن قبل صاحب العمل، و من الواجب أن تكون

<sup>31</sup> - اتفاقية العمل البحري 2006 الصادرة عن مؤتمر العمل الدولي، مجلس إدارة مكتب العمل الدولي، الدورة الرابعة والتسعون 07-02-2006، الباب الثاني، اللائحة 1.2 ص 24.

<sup>32</sup> - يجب أن تتضمن اتفاقية الاستخدام ما يلي:

- الاسم الكامل، تاريخ الميلاد /العمر ومكان الميلاد.

- اسم مالك السفينة وعنوانه

- مكان وتاريخ توقيع الاتفاقية

- الوظيفة على السفينة مثل مهندس ثالث بحار عادي، طاهي

- مقدار الراتب وطريقة حسابه

- مقدار الراتب أثناء الإجازة السنوية المدفوعة الأجر

الاتفاقية سهلة الفهم وقابلة للتطبيق من ناحية قانونية أما من طرف صاحب العمل فمن الممكن أن يوقع الاتفاقية مالك السفينة، أو ممثل عن مالك السفينة، أو أي شخص ينوب عن مالك السفينة، مثل مدير السفينة، أو وكيل السفينة و يتحمل مالك السفينة مسؤولية التأكد من احترام حقوق البحارة المنصوص عليها في اتفاقية التوظيف أو عقد العمل حتى لو كنت تعمل على متن السفينة لصالح شركة أخرى على سبيل المثال، البحارة الذين يعملون كموظفي فنادق على متن السفن السياحية يجب توفير سهولة الوصول وبحرية لكل من هم على متن السفينة لكل المعلومات المتعلقة ببند و شروط التوظيف وكذلك التفتيش في الموانئ.

وإذا كانت اتفاقية التوظيف أو الاتفاقية الجماعية مكتوبة بلغة غير اللغة الإنجليزية للسفن التي تبحر في مياه دولية، فيجب عند ذلك توفير نسخة باللغة الإنجليزية على متن السفن<sup>34</sup>

ثانياً: ساعات العمل وساعات الراحة.

يجب أن تنظم ساعات العمل وساعات الاستراحة لتجنب الإعياء، وللتأكد من سلامة عمال السفينة، وضعت ساعات العمل الاعتيادية استناداً على أنها ثماني ساعات لكل يوم، ويوم إجازة أسبوعياً، ومن الممكن أن تتغير كيفية التطبيق استناداً إلى الاتفاقية الجماعية أو استناداً لاتفاقية التوظيف.

وللدولة صاحبة العلم أن تقرر أن تكون قاعدة ساعات العمل بناءً على أقصى حد ساعات عمل أو على أساس أقل ساعات استراحة.

#### الحد الأقصى لساعات العمل:

- شروط إنهاء العقد، شاملة فترة الإنذار بالنسبة للاتفاقية ذات الفترات المحددة ويجب ألا تكون فترة الإنذار الممنوحة لمالك السفينة أقصر من الفترة الممنوحة للبحار، أي لا يجوز أن يطلب من البحار الإبلاغ عن رغبتك بترك العمل قبل ذلك بشهرين إذا كانت الفترة الممنوحة لمالك السفينة لإبلاغك بإنهاء عمل البحار هي شهر واحد)  
- تاريخ الانتهاء - إذا كان العقد لفترة محددة فإن للبحار الحق في معرفة متى سيتم تسريحه  
- الميناء الأخير - إذا كان العقد فقط لرحلة بحرية محددة فيجب أن تعرف مدة الفترة التي سيقضيها البحار بعد وصوله ليتم بعدها تسريحه.  
- لمنافع الصحة والضمان الاجتماعي الذي يقدمه مالك السفينة  
- تفاصيل عن الحقوق المتعلقة بإعادة البحار إلى الوطن.  
- مرجعية للاتفاقية الجماعية CBA، إن كان ذلك مناسباً.  
- أي معلومات أخرى تطلبها القوانين الوطنية.  
<sup>34</sup> - دليل الاتحاد الدولي لعمال النقل حول اتفاقية العمل البحري 2006 يتضمن تعديلات 2014, 2016. ص 16.

- يجب ألا يعمل البحار لأكثر من 14 ساعة خلال أي فترة مدتها 24 ساعة.
  - يجب ألا يعمل البحار لأكثر من 72 ساعة خلال أي فترة مدتها سبعة أيام.
- الحد الأدنى لساعات الاستراحة:

- يجب أن يستريح البحار على الأقل 10 ساعات خلال أي فترة مدتها 24 ساعة.
  - يجب يستريح البحار على الأقل 77 ساعة خلال أي فترة مدتها سبعة أيام.
- لا يجوز توزيع مدة الاستراحة على أكثر من فترتين ، على أن تكون إحداها على الأقل 06 ساعات لا يمكنك العمل لأكثر من 14 ساعة دون أخذ استراحة<sup>35</sup>.

ثالثاً: مستويات تزويد السفينة بالأطعم.

يجب أن يكون عدد الطاقم كافي من حيث عدد المؤهلات، وذلك للتأكد من سلامة وأمن السفينة أولئك الذين على متن السفينة وتحت كل الظروف، ويجب عند حساب أعداد البحارة على متن السفن الأخذ بالحسبان تجنب زيادة ساعات العمل، والتأكد من حصول البحارة على ساعات استراحة كافية والحد من الإعياء.

كما يجب عليهم أيضاً الأخذ بالحسبان متطلبات البحارة الذين يعملون في المطاعم وفي خدمات الطعام وعند حساب الأعداد على متن السفن يجب أن يؤخذ بالحسبان طبيعة وظروف الرحلة<sup>36</sup>.

### الفرع الثاني: حقوق البحارة.

أولاً: الحق في الأجر.

للبحارة الحق في استلام راتبهم كاملاً وبشكل منتظم، وعلى الأقل شهرياً، وحسب ما تنص عليه اتفاقية التوظيف أو الاتفاقية الجماعية.

<sup>35</sup>- دليل الاتحاد الدولي لعمال النقل حول اتفاقية العمل البحري 2006 يتضمن تعديلات 2014.2016. ص 20.  
<sup>36</sup>- دليل الاتحاد الدولي لعمال النقل حول اتفاقية العمل البحري 2006 يتضمن تعديلات 2014.2016. ص 25.

يجب أن يقوم المستخدم بتزويد البحارة بكشف حساب شهري يوضح فيه مقدار الدفعات القادمة و المبالغ التي دفعت، شاملاً ذلك الرواتب والدفعات الإضافية وسعر صرف العملة إذا كان الدفع بعملة تختلف عن العملة المنصوص عليها في اتفاقية التوظيف الراتب الأساسي أو الرواتب تعني الدفع بدلاً عن ساعات العمل الاعتيادية ، وعادةً لا تزيد عن 08 ساعات يومياً ولا تزيد عن 48 ساعة أسبوعياً الراتب الأساسي يجب أن لا يكون بأي حال أقل من أدنى راتب موسى به<sup>37</sup>.

في حال طلب من البحار العمل أكثر من ساعات العمل الاعتيادية فيجب أن يدفع له بدلاً عن العمل الإضافي ويجب أن يكون ذلك مغطى بالقانون الوطني أو بالاتفاقية الجماعية التي تشملها، ويجب أن يكون معدل الدفع على الأقل أكثر بمرّة وربع من المعدل الاعتيادي، بعض الاتفاقيات تدمج الراتب الأساسي والإضافي في مبلغ واحد وفي هذه الحالة يتم تطبيق نفس المبدأ ويجب حفظ سجلات العمل الإضافي عند القبطان ويجب إقرارها من قبل البحارة على الأقل مرة واحدة كل شهر وإذا ما توجب علي البحار العمل في يوم خصص للاستراحة أو يوم عطلة رسمية نصت عليه القوانين الوطنية للاتفاقية الجماعية، فعند ذلك تستحق أن يدفع له بدلاً عن ذلك اليوم على أنه عمل إضافي.

#### ثانياً: الحق في الاجازة.

للبحارة الحق في أخذ اجازة مدفوعة الأجر، وفي أخذ اجازة على الشاطئ من أجل الاعتناء بصحتهم وللترفيه عن النفس.

على الدول صاحبة الأعلام تحديد الحد الأدنى لمعايير الإجازات السنوية، آخذةً بعين الاعتبار احتياجات البحارة الخاصة، تحسب الإجازات على أساس 2.5 يوم لكل شهر عمل ميلادي.

<sup>37</sup>- دليل الاتحاد الدولي لعمال النقل حول اتفاقية العمل البحري 2006 يتضمن تعديلات 2014.2016. ص 18.



لا يجوز احتساب الغياب المبرر، مثل الإجازات المرضية أو الغياب بسبب حضور برنامج تدريبي متفق عليه من الإجازات السنوية ويمنع إنكار حق البحارة الإجازات السنوية المدفوعة الأجر<sup>38</sup>.

### ثالثاً: الحق في الاعادة للوطن.

للبحارة الحق في العودة إلى وطنه دون أن يتحمل أي تكلفة في الحالات التالية:

- انتهاء تاريخ الاتفاقية بينما هو على متن السفينة.
  - إنهاء العقد من قبل مالك السفينة.
  - عند قيام البحار بفسخ العقد لأسباب مبررة.
  - عند عدم تمكن البحارة من القيام بالواجبات المنصوص عليها في الاتفاقية لأسباب عائدة إلى المرض، أو الإصابة، أو تحطم السفينة، أو الإبحار في منطقة حرب أو في حال عجز مالك / مالكة السفينة بالإيفاء بالتزاماته القانونية تجاه البحار.
  - في حالة تعرض البحار للهجر من قبل مالك السفينة.
- أطول فترة متوقعة لخدمت البحار على متن السفينة قبل أن تستحق العودة إلى الوطن على نفقة مالك السفينة هي 12 شهر.

لا يجوز لمالكي السفن الطلب من البحارة المساهمة بأي مبلغ ولا يجوز لهم خصم أي مبالغ من رواتبهم بدلاً عن تكاليف العودة إلى الوطن، إلا إذا ما قام البحار جدياً بخرق اتفاقية التوظيف.

وإذا ما عجز مالك السفينة عن دفع تكاليف العودة إلى الوطن، فعند ذلك على الدولة صاحبة العلم أن تتحمل المسؤولية وإذا - لأي سبب - ما عجزت الدولة صاحبة العلم عن القيام بذلك فيتوجب على البحار الاتصال بالاقنصلية أو البعثة الدبلوماسية، يجب أن يتمكنوا من ترتيب عودة البحارة إلى وطنهم ومطالبة الدولة صاحبة العلم فيما بعد بالدفع، والتي بدورها تستطيع مطالبة مالك السفينة. ويتوجب أيضاً على الدولة صاحبة الميناء مساعدة

<sup>38</sup>- دليل الاتحاد الدولي لعمال النقل حول اتفاقية العمل البحري 2006 يتضمن تعديلات 2014.2016، ص 21.

البحار في إيجاد طريقة للعودة إلى الوطن على كل السفن التي ترفع أعلام دول موقعة على الاتفاقية أن تحمل على متنها نسخاً من الشروط الملزمة للدول صاحبة العلم والخاصة بإعادة البحارة إلى أوطانهم وأن تكون جاهزة للاضطلاع عليها من البحارة في أي وقت<sup>39</sup>.

رابعاً: تعويض البحارة في حالة فقد السفينة أو غرقها.

يلتزم ملاك السفن في الدول الموقعة على اتفاقية العمل البحري 2006 بتقديم تعويض للبحارة من جراء فقدان السفينة أو غرقها، ويجب ألا يمنع البحار من امتيازات أخرى تقدمها القوانين الوطنية في هذا الشأن.

تقدر قيمة التعويضات المقدمة للبحارة بنفس المبالغ التي كانت تدفع لهم أثناء سريان العقد بحيث لا تزيد عن مجموع رواتب شهرين.

خامساً: التطور الوظيفي وتنمية المهارات.

تضع كل دولة عضو سياسات وطنية ترمي إلى تعزيز الاستخدام في القطاع البحري وتشجيع التطور الوظيفي وتنمية المهارات وزيادة فرص الاستخدام للبحارة المقيمين في أراضيها<sup>40</sup>.

المبحث الثاني: شروط حياة البحارة على متن السفن.

بالإضافة إلى ضمان شروط العمل لائقة للبحارة أولت اتفاقية العمل البحري اهتماماً خاصاً بظروف حياة البحارة على متن السفن و ذلك أن السفينة بالنسبة للبحار هي مكان عمل و راحة في نفس الوقت، لذلك سوف تطرق على الشروط التي يجب أن تتوفر في أماكن إقامة البحارة و الرعاية الصحية (المطلب الأول) كما سوف نفضل في الحماية الصحية التي يجب أن توفر للبحار باعتباره يعمل في ظروف عمل و بيئة خطيرة تستلزم إحاطته بكل الظروف الملائمة للعمل و كذا توفير خدمة الضمان الاجتماعي في حالة تعرضه للأمراض المهنية أو حوادث العمل (المطلب الثاني).

<sup>39</sup>- دليل الاتحاد الدولي لعمال النقل حول اتفاقية العمل البحري 2006 يتضمن تعديلات 2014.2016. ص 23.  
<sup>40</sup>- اتفاقية العمل البحري 2006 الصادرة عن مؤتمر العمل الدولي، مجلس إدارة مكتب العمل الدولي، الدورة الرابعة والتسعون 2006-02-07، الباب الثاني، اللائحة 7.2 ص 40.

### المطلب الأول: أماكن الإقامة وتسهيلات الترفيه والغذاء.

نطرت الاتفاقية الدولية للعمل البحري لمسألة أماكن إقامة البحارة في الباب الثالث اللائحة 1-2 المعيار ألف 1-3 و ذلك بغرض ضمان توفير أماكن لائقة لإقامة البحارة على متن السفن (الفرع الأول) ، حيث أقرت الاتفاقية قواعد تقنية من حيث التدفئة، الإضاءة ، المجاري المائية، التهوية ، وكذا مساحة و ارتفاع مكان سكن البحارة<sup>41</sup> بالإضافة الى نصت الاتفاقية على وجوب توفر نظام غذائي كاف ومتوازن للبحارة (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: أماكن الإقامة وتسهيلات الترفيه.

للبحارة الحق في الحصول على مستوى حياة آمن ولائق وكذلك وجود مرافق ترفيهية على متن السفينة.

يجب على الدولة صاحبة العلم تمرير قوانين وتشريعات تجبر السفن التي ترفع أعلامها على الالتزام بمجموعة معايير على أن يتم التفقيش عليها من أجل المطابقة أما التفقيشات فيجب أن تتم عند تسجيل السفينة، وعند إعادة التسجيل أو عند عمل أي تغييرات جوهرية على المنشآت على متن السفينة، يجب أن تأخذ القوانين والتشريعات المتعلقة بالسكن بحسبانها متطلبات الاتفاقية الخاصة بالصحة والسلامة ومنع الحوادث.

عند وضع المعايير، يتوجب إعطاء اهتمام خاص ب :

-حجم الغرف ومساحات الإقامة الأخرى.

-التدفئة والتهوية.

-الضوضاء، والاهتزاز والعوامل المحيطة الأخرى.

-مرافق الصرف الصحي.

-الإضاءة.

<sup>41</sup>- تناول المشرع الجزائري مسألة سكن البحارة في المواد 439-444 من القنون الحري الجزائري.

-سكن المستشفى<sup>42</sup>.

أما فيما يتعلق بالترفيه فإن البحار يحتاج إلى أدوات ووسائل للترفيه والتسلية تساعدهم على نمط الحياة الروتينية في العمل والمعيشة على ظهر السفينة ويضع بعض ملاك السفن أو من يديرها ميزانية لتوفير بعض وسائل الترفيه والتسلية وتختلف الميزانية حسب نوع السفينة وحجمها وبالتالي تختلف الوسائل المتاحة من سفينة لأخرى وفي أثناء تواجد السفينة في الموانئ فإن فرصة الحصول على إذن زيارة البر للبحار أمر في غاية الصعوبة لعدة أسباب أهمها زيادة ضغط العمل أثناء تواجد السفينة في الموانئ و انخفاض أعداد الطاقم بالإضافة إلى أن بعض الموانئ تمنع زيارة البر للبحارة بدواعي الأمن وبعض الدول تشترط حصول البحار على تأشيرة للسماح له بزيارة البر، وفي حالة حصول البحار على إذن بزيارة البر فإن مدة الإذن لا تزيد عن ساعات قليلة<sup>43</sup>.

### الفرع الثاني: الغذاء وتقديم الوجبات.

يحتاج البحار إلى نوعيات جيدة من المواد الغذائية التي توفر نظام غذائي كاف ومتوازن يمدّه بالطاقة التي تلزمه يوميا للقيام بكافة أعماله بنشاط وحيوية والوقاية من الأمراض بالغذاء الصحي وقد أظهرت الدراسة الميدانية التي أجراها مركز أبحاث البحارة العالمي (SIRC, 2012) بجامعة كارديف عن الأحوال المعيشية للبحارة على السفن، وعن مستوى نوعية التغذية المقدمة للبحارة على السفن فقد أظهرت الدراسة عن أكثر من 20 % من البحارة لم يهتموا بنوعية التغذية المقدمة لهم لعدم كفايتها. وعن نوعية الغذاء فقد أظهرت الدراسة عن أن 9 % من البحارة يرون أن نوعية الغذاء المقدم لهم جيدة جدا، وأن 35 % يرون أن نوعية الغذاء جيدة، في حين أن 38 % يرون أن نوعية الغذاء مقبولة، وأن 14 % يرون أن نوعية الغذاء سيئة، وأن 4 % يرون أن نوعية الغذاء سيئة جدا.

<sup>42</sup> - دليل الاتحاد الدولي لعمال النقل حول اتفاقية العمل البحري 2006 يتضمن تعديلات 2014.2016. ص 27.  
<sup>43</sup> - الدمرائش عمرو، توحيد ممارسة لاقابة دولة الميناء في ضل اتفاقية العمل البحري. الفصل الثاني، ص 24.

وهل الغذاء صحى أم لا فإن 31% من البحارة يرون أنه غير صحى ويرى 48% من البحارة أن الغذاء غير متوازن فى حين أن 21% من البحارة يرون أن الغذاء متوازن. هذا بالإضافة إلى المعاناة من عدم وجود طباطخين مهرة فى أحيان كثيرة وخاصة على سفن البضائع ومع تعدد جنسيات الطاقم وتتنوع واختلاف العادات الغذائية تزداد معاناة البحارة.<sup>44</sup> واعتبارا لما سبق ذكره فعلى السفن أن تحمل على متنها كميات كافية من الطعام ومياه الشرب الجيدة وأن توفرها مجاناً طوال فترة الرحلة ويجب أن تحتوي الأغذية على مواد غذائية مفيدة ومختلفة وتم إعدادها ضمن مواصفات صحية جيدة ويجب الأخذ بعين الاعتبار الفروق الدينية والثقافية في إعداد وتقديم الطعام.

#### المطلب الثاني: الحماية الصحية والرعاية الطبية والضمان الاجتماعي.

من أجل التأكد من حماية صحة البحارة والتأكد من سرعة وصولهم لمرافق العناية الطبية على متن السفينة وعلى الشاطئ يجب أن تستطيع هذا الأخير و هو على متن السفينة من العناية بصحته وأن تتوفر له إمكانية الحصول على العناية الطبية وبشكل سريع، بما في ذلك العناية بالأسنان عند الحاجة لذلك، الدول صاحبة العلم تتحمل مسؤولية معايير العناية الصحية على السفينة ومسؤولية التشجيع على برامج التثقيف الصحي على متن السفينة ولا يجوز بأي حال أن تكون الرعاية الطبية المقدمة لهم اقل من الرعاية المقدمة لأولئك الذين على الشاطئ وهذا يعني أن تتوفر لهم وبشكل سريع إمكانية الحصول على الأدوية، والأجهزة الطبية وتسهيلات المعاينة والعلاج وكذلك الحصول على المعلومات والخبرات الطبية.

يتوجب على كل الدول التي وقعت على الاتفاقية أن تتمكن من الحصول على العناية الطبية إذا احتاج إليها البحارة بينما هم على أراضيها أو على الشاطئ يجب أن يتمكن البحارة من زيارة الطبيب أو طبيب الأسنان دون أي تأخير ويجب أن يتمكن من الحصول على العناية الطبية مجاناً، ومع ذلك فقد تختلف مستوى الخدمات حسب القانون الوطني:

<sup>44</sup> - الدمراتش عمرو، توحيد ممارسة لاقابة دولة الميناء في ضل اتفاقية العمل البحري. الفصل الثاني، ص 20.

يجب أن يتمكن البحارة من الوصول إلى<sup>45</sup> :

- العيادات الخارجية للعلاج من الأمراض والإصابات.
- العلاج في المستشفيات إن دعت الحاجة إلى ذلك.
- تسهيلات لعلاج الأسنان، وخاصة في حالات الطوارئ.
- المستشفيات والعيادات للعلاج من الأمراض.

#### الفرع الأول: الوقاية من حوادث العمل.

للتأكد من أن البيئة التي يعمل فيها البحارة على متن السفن تشجع على السلامة المهنية والصحية لهم الحق في أن يعيشوا وأن يعملوا في بيئة آمنة ونظيفة يسود فيها التشجيع على ثقافة السلامة والصحة.

يجب تنظيم أمور السلامة والصحة على متن السفن بقوانين تسنها الدول صاحبة الأعلام، آخذة بعين الاعتبار المعايير الدولية يجب توفير التالية على متن السفينة:

- سياسة صحية وبرامج، تشمل على تقييم الأخطار والتدريب.
- احتياطات للحد من الحوادث، والإصابات وانتشار الأمراض، شاملة تأثير التعامل مع المواد الكيماوية واستخدام الآلات والأجهزة على متن السفينة.
- طرقاً لإشراك ممثلي البحارة في برامج تهدف إلى تحسين السلامة المهنية والصحية والوقاية من الحوادث.
- طرقاً للتفتيش، وكتابة التقارير وتصويب الأوضاع غير الآمنة، وللتحقيق وكتابة التقارير في الحوادث التي تحدث على متن السفينة
- الوقاية من الحوادث على متن السفينة في البحر وفي الميناء.
- يجب أن تضمن التحقيقات والتقارير حماية بيانات البحارة الشخصية.

<sup>45</sup> - دليل الاتحاد الدولي لعمال النقل حول اتفاقية العمل البحري 2006 يتضمن تعديلات 2014.2016. ص 39.

- يجب على كل البحارة ومالكي السفن الالتزام بمعايير السلامة المهنية والصحية على متن السفينة، ويجب أن تحدد هذه وبشكل واضح جنباً إلى جنب مع واجبات القبطان أو مع الشخص الذي يخوله القبطان لمسؤولية السلامة والصحة على متن السفينة. ويجب أن يُلفت انتباه البحارة لأي تعليمات خاصة بالسلامة أو لأي إجراءات يتوجب إتباعها على متن السفينة وكذلك يتوجب تعليق المعلومات بوضوح على متن السفينة و يجب أيضاً أن يكون هنالك حملات عامة لتقديم الإرشاد حول الحماية الصحية والوقاية من الحوادث<sup>46</sup>.

#### الفرع الثاني: الضمان الاجتماعي.

للتأكد من القيام بالإجراءات بغية توفير الضمان الاجتماعي للبحارة. يحق للبحارة وعائلاتهم الحصول على ضمان اجتماعي إذا كان القانون الوطني يجيز ذلك. بعض الدول توفر الضمان الاجتماعي عن طريق فرض الضرائب من قبل الدولة. في دول أخرى فإن ذلك يعود للشخص نفسه كي يقوم بالتأمين أو عمل ترتيبات من خلال نظام الشركة التي يعمل بها وللبحارة الخيار في إتباع قانون الدولة الأم أو قانون الدولة صاحبة العلم، ولا يجوز أن تكون المنافع أقل من تلك التي يحصل عليها العمال على اليابسة في تلك الدولة<sup>47</sup>.

لقد تمّ على الصعيد الدولي إبرام اتفاقية بشأن التزامات مالك السفينة في حالة مرض أو إصابة أو وفاة البحارة المنعقدة بجنيف في 6 أكتوبر 1936 ، التزام المجهز بالتأمين الاجتماعي للبحارة هو ضرورة فرضتها ليس فقط طبيعة العمل الذي يقوم به البحار على ظهر السفينة، و إنما لسبب بسيط هو أن البحار شأنه في ذلك شأن العامل بوجه عام ، الذي يكون بحاجة إلى تأمين اجتماعي عن مرض قد يصيبه ، أو حادث يتعرض له و كذا إلى مصدر رزقٍ عند كبره و إخضاع البحار إلى نظام الضمان الاجتماعي له فائدة كبيرة في الحياة المهنية للبحار، لأن قانون الضمان الاجتماعي يضمن التكفل بحياة العامل بعد

<sup>46</sup>- دليل الاتحاد الدولي لعمال النقل حول اتفاقية العمل البحري 2006 يتضمن تعديلات 2014.2016. ص 44 .

<sup>47</sup>- دليل الاتحاد الدولي لعمال النقل حول اتفاقية العمل البحري 2006 يتضمن تعديلات 2014.2016. ص 48 .

انتهاء علاقة عمله أو انقطاعها لأي سبب من الأسباب العديدة ، وتنظيم كل ما يترتب عنها من حقوق و التزامات بين كل من العامل والهياكل المسيرة للضمان الاجتماعي هذا الأخير الذي أصبح نظاماً قائماً بذاته من مختلف الجوانب القانونية والتنظيمية والهيكلية<sup>48</sup> هذا على الصعيد الدولي أما على الصعيد الوطني فإن المشرع الجزائري أوجب على مجهز السفينة لزوماً وبموجب المادة 430 من القانون البحري أن يؤمن على حياة البحار ضد حوادث العمل وضد فقدانه لكفاءته في ممارسة مهنة بحار على إثر وقوع حادث عمل أو مرض مهني.

و تلخيصاً لما سبق ذكره فقد تطرقنا للاشتراطات الدنيا لعمل وحياء البحارة على متن السفن التي تعمل في رحلات دولية و تزيد حمولتها عن 500 طن كحمولة اجمالية في إطار اتفاقية الدولية للعمل البحري موضحين الاشتراطات الدنيا لعمل البحارة على متن السفن و المتمثلة أساساً في : شرط الحد الأدنى للسّن، شرط الشهادات الطبية، شرط التدريب و المؤهلات، و الشروط المتعلقة بالتعيين و التوظيف ، شروط اتفاق استخدام البحارة، قيمة الأجور، ساعات العمل و الراحة ، الحق في الإجازة شرط الإعادة الى الوطن، مستويات تزويد السفن بالأطعم، التطور الوظيفي و تنمية المهارات و فرص استخدام البحارة، أماكن الإقامة و تسهيلات الغذاء ، الحماية الصحية و الرعاية الطبية، الضمان الاجتماعي.

وفيما يلي سوف نعرض على الإجراءات التي حددتها اتفاقية العمل البحري في مجال تحديد مسؤوليات مراقبة شروط عمل وحياء البحارة على متن السفن، وتتوزع هذه المسؤوليات بين الدولة صاحبة العلم من جهة ودولة الميناء من جهة أخرى.

<sup>48</sup> - عويل عبد الصمد، تنظيم علاقة العمل البحري في الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري، أطروحة دكتوراه، جامعة وهران 2، ص 191.



# الفصل الثاني

الفصل الثاني: مسؤوليات مراقبة شروط

عمل وحياة البحارة على متن السفن في

إطار اتفاقية العمل البحري.

منذ عام 1920 اعتمدت منظمة العمل الدولية حوالي 170 اتفاقية وتوصية لضمان العمل والمعيشة اللائقتين للبحارة في عرض البحر وفي الميناء، لكن رغم حجم هذه الصكوك وتفصيلها إلا ان الواقع اثبت هشاشة الانظمة الاجتماعية<sup>49</sup> للقطاع البحري، مما دفع منظمة العمل الدولية الى مراجعة كل المعايير التي تبنتها و كيفية مراقبة تنفيذها، سعيا منها الى تحديث العديد من الصكوك لكي تعكس التغييرات التكنولوجية و التشغيلية في القطاع من خلال اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 .

شكلت اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 حدثا مهما في تاريخ العمل من خلال هدفها في التوجه نحو عولمة عادلة و عمل لائق لرجال البحر و حمايتهم بموجب معايير دولية للعمل و توفير ظروف العمل اللائق لتكريس منافسة نزيهة وتحقيق فرص متكافئة لمالكي السفن النوعية و حماية عالمية للبحارة في العالم.

فما هي الميكانيزمات والإجراءات الجديدة التي أتت بها اتفاقية العمل البحري حتى تضمن التطبيق الأمثل والأشمل لمواد وبنود الاتفاقية؟

تسلط الاتفاقية الضوء على تطورات مهمة على صلة باحترام الانظمة و تطبيقها، و يكمن الهدف الرئيسي من ذلك في ضمان تطبيق معايير العمل بفعالية على غرار اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية حول السلامة على متن السفن و الامن من قبل دولة العلم و دول الميناء<sup>50</sup>.

حيث تطرقت الاتفاقية في الباب الخامس منها تحت عنوان **التقييد والإنفاذ** الى مسؤولية كل دولة عضو عن تنفيذ والإنفاذ الكاملين للمبادئ والحقوق الواردة في مواد الاتفاقية.

يوجد مستويان من المسؤولية الأول يتمثل في اللائحة 5-1 بعنوان مسؤوليات دولة العلم في مراقبة شروط عمل البحارة (المبحث الأول) مسؤوليات المراقبة في إطار دولة العلم

49 - المقصود بالانظمة الاجتماعية هي ظروف عمل و حياة البحارة على متن السفن من تأمين صحي ، أكل ، سكن البحارة ... الخ  
50- ماموني فاطمة الزهراء، اتفاقية العمل البحري 2006 التوجه نحو عمل بحري لائق، مجلة قانون النقل و النشاطات المينائية، المجلد 01- العدد 01 السنة 2014، ص 99.

والمستوى الثاني (المبحث الثاني) مسؤوليات المراقبة في إطار دولة الميناء يتمثل في اللائحة 2-5 مسؤولية دولة الميناء في مراقبة شروط عمل البحارة.

### المبحث الأول: مسؤوليات المراقبة في إطار دولة العلم.

من المبادئ المستقر عليها في قانون البحار خضوع السفينة لاختصاص دولة العلم، وهذا يعني خضوعها لقوانين وسلطة هذه الدولة والتشريعات الداخلية لدولة العلم هي التي تنظم السفينة ونشاطاتها، فقد أوضحت المادة 94 من اتفاقية مونتي قوبي 1982<sup>51</sup> الواجبات التي تقع على عاتق الدولة في ممارستها لولايتها على السفن التي ترفع علمها.

تمارس كل دولة ممارسة فعلية لولايتها ورقابتها سواء في الشؤون الإدارية أو من خلال الرقابة الاجتماعية التي تمارسها الدولة على سفنها (المطلب الأول) و من المبادئ المستجدة كذلك ما أرسته اتفاقية العمل البحري 2006 في الباب الخامس المتعلق بتقييد الدول الاعضاء لتنفيذ التزاماتها و الحد من مسؤولية دولة العلم بإلزامها بأن تضع نظاما فعالا للتفتيش حول مدى احترام ظروف و شروط عمل البحارة و اصدار شهادة<sup>52</sup> تثبت ذلك.

طبقا لما ورد في الباب الخامس من اتفاقية العمل البحري بعنوان "التقيد و الانفاذ"، تفتش كل دولة عضو السفن التي ترفع علمها يشمل هذا التفتيش التحقق من اتباع التدابير المتعلقة بظروف عمل و معيشة البحارة على متن السفن، على أن تكفل لهذه الاخيرة حيازة شهادة عمل بحري و اعلان بالتقيد بشروط العمل البحري(المطلب الثاني) في حال كان تفتيش دولة العلم مرض، يتمتع المفتش عن اصدار الشهادة او يرفض تأييدها او في اسوأ الحالات و يسحبها، خاصة و أن شهادة العمل البحري المستكملة بإعلان التقييد بشروط العمل البحري بينة ظاهرة على أن السفينة قد تم التفتيش عليها من جانب الدولة العضو التي ترفع علمها و

<sup>51</sup> اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، والمعروفة أيضا باسم اتفاقية قانون البحار أو معاهدة قانون البحار. هي اتفاقية دولية نتجت عن مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار التي وقعت بين 1973 و 1982.

<sup>52</sup> - تتمثل هذه الشهادة في شهادة العمل البحري وإعلان التقيد بشروط العمل البحري حيث يثبت وتوفرهما على متن السفينة ضمانا على ان هذه الاخيرة تطبق معايير الاتفاقية الدولية للعمل البحري حيث تنص اللائحة 1-5-1 تحت عنوان مبادئ عامة على " تعتبر شهادة العمل البحري، المستكملة بإعلان التقيد بشروط العمل البحري، بينة ظاهرة على أن السفينة قد تم التفتيش عليها حسب الأصول من جانب الدولة العضو التي ترفع علمها وأن اشتراطات هذه الاتفاقية بشأن ظروف عمل ومعيشة البحارة قد استوفيت إلى المدى المعتمد على هذا النحو."

ان شروط هذه الاتفاقية في كل ما يتعلق بظروف عمل ومعيشة البحارة قد استوفيت الى يوم منح الشهادة و هذه اكبر سلطة يمكن ان يتمتع بها المفتشون وفق النظام الحالي فضلا عن ذلك تغطي الاتفاقية الرفاه الاجتماعي للبحارة حيث تجيز للمفتشين احتجاز السفينة او منعها من خوض البحر في حال تم انتهاك حقوق العمل او الحقوق الاجتماعية، مثل حالات الاجور غير المدفوعة او سجلات الاستخدام غير المنظمة مثلا كما يتعين على كل دولة عضو ان تتخذ على متن السفينة التي ترفع علمها اجراءات للمعالجة العادلة و الفعالة و السريعة لشكاوى البحارة بدعوى انتهاك حقوق البحارة وفقا لاشتراطات الاتفاقية ، خاصة و أن الاتفاقية تخول للبحار الحق في تقديم شكواه وفقا للنسخ اجراءات الشكاوى و السارية على متن السفينة مباشرة الى الريان و مالك السفينة و السلطات المختصة<sup>53</sup>.

#### المطلب الأول: الرقابة الاجتماعية التي تمارسها الدول على سفنها.

بالموازاة مع الصكوك الدولية الأخرى، التي تهتم السفن فيما يخص معايير تصميمها و تجهيزها، تجدر الإشارة إلى وجود قواعد دولية أخرى تتعلق بسلامة العاملين على متن السفينة و يتعلق الأمر هنا برجال البحر ونقصد بتلك الشروط المعايير التي تخص الكفاءة المهنية واحترام قواعد الشغل بالنسبة للعنصر البشري المكلف بقيادة السفينة أو العمل على متنها.

وسوف نفضل في القواعد الدولية التي تحدد المعايير الدنيا المتعلقة بتشغيل أطقم السفن وتأهيل البحارة وتوفير ظروف أفضل لعمالهم ومعيشتهم (الفرع الأول) إذ أن هذا الطاقم يقضي حوالي ثلثي مدة الرحلة داخل القمرات وأماكن الإعاشة على السفينة، لذلك لا بد من تهيئة هذه القمرات وأماكن الإعاشة ليعيش فيها الطاقم حياة صحية هادئة ومريحة تشبع جميع حاجاته وتتوافر فيها جميع المتطلبات الصحية وذلك تحقيقا لصحة الطاقم وراحته (الفرع الثاني)<sup>54</sup>.

<sup>53</sup> - ماموني فاطمة الزهراء، المرجع السابق 2014، ص 111.  
<sup>54</sup> - مخلوف سامية ، رقابة الدولة على السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة مولود معمري السنة الجامعية 2015، ص 65.

### الفرع الأول: الطاقم وظروف العمل.

لا يمكن للسفينة أن تجوب البحار بسلام إذا لم تتولى مجموعة من الأفراد تسييرها، ويشكل مجموع العاملين على متن السفينة طاقم السفينة الذي يتكون من الريان على رأس الطاقم والبحارة، الذين يرتبطون كلهم بالمجهز بموجب عقد عمل.

#### أولا: طاقم السفينة.

الطاقم هو العنصر الذي يسير السفينة، وملاحة السفينة تتطلب تواجد عدد معين من أفراد الطاقم على ظهرها لتسييرها وصيانتها والمحافظة عليها وعلى أرواح من عليها وما عليها من بضائع.

#### 1-ريان السفينة:

الريان هو الشخص الذي يتولى قيادة السفينة، ولريان السفينة مركز قانوني خاص، إذ يعتبر ممثلا قانونيا للمجهز وللشاحنين وللسلطة العامة ولذلك خصه المشرع بالفصل الثاني من الباب الأول من الكتاب الثاني من القانون البحري الجزائري.

إذ خول القانون ريان السفينة سلطات واسعة ومطلقة لا يباشرها ما دامت سفينته في مينائها الوطني أو في ميناء أجنبي يوجد به تمثيل قنصلي ونظرا لخطورة العمل الفني الذي يقوم به الريان يشترط أن يكون حازا للشهادة التي تؤهله للقيام بعمله المادة 580 ق.ب.ج. للريان نوعان من الاختصاصات:

أ- اختصاصات عامة<sup>55</sup>: يباشرها بوصفه ممثلا للسلطة العامة على ظهر السفينة كالتأديب والتحقيق والتوثيق وكل ما يقتضيه حفظ النظام والأمن على السفينة والأشخاص المسافرين عليها والبضائع المشحونة بها وسلامة الرحلة.

لكن رغم هذه السلطات التي يتمتع بها إلا أنه لا يعتبر موظفا عموميا، بل يظل تابعا وممثلا للمجهز الذي يملك الحق كاملا في تعيينه وعزله مع مراعاة أحكام القانون التي تبين مجال نشاطه.

<sup>55</sup> - انظر المواد 580 الى 591 من الأمر 76-80 المعدل والمتمم بالقانون 98-05 المتضمن القانون البحري الجزائري.

ب- اختصاصات خاصة: التي يباشرها بوصفه ممثلاً للمجهز وتتمثل في الوظيفة التجارية المتعلقة بإبرام العقود والتصرفات القانونية اللازمة لإدارة السفينة واستغلالها... إلخ، والوظيفة الفنية وهي التي تهتمنا في دراستنا.

• الوظيفة الفنية للربان :

تتمثل الوظيفة الفنية<sup>56</sup> للربان في قيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية المقررة، إذ يعتبر الربان مديراً فنياً للرحلة البحرية ويجب عليه:

- أن يخضع سفينة للمعاينة قبل السفر لكي يتأكد من أن السفينة في حالة جيدة للملاحة والأمن وتحتوي على طاقم كافي ومجهزة تجهيزاً جيداً وممونه وقادرة على قبول الحمولة ونقلها وحفظها.

- أن يحمل معه أوراق السفينة ودفتر اليومية وجميع الوثائق الأخرى.

- قيادة السفينة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول وفقاً لخط السير المرسوم.

- أن يكون على ظهر السفينة طيلة الرحلة إلا في الحالات التي ينزل فيها في الموانئ لأغراض المصلحة أو لأغراض أخرى مقبولة اعتيادياً.

- أن يمارس القيادة بنفسه وبصفة شخصية عند دخولها الموانئ وخروجها منها وفي جميع الظروف التي تشكل فيها عملية الملاحة صعوبة خاصة.

- لا يترك السفينة أثناء السفر إلا في حالة الخطر الجدي في البحر على أن يكون آخر من يتركها مع السهر على انقاذ الأوراق ودفتر السفينة ويومياتها ويومية الماكينة وأثنى البضائع المعهود بها إليه.

- أن يتخذ جميع التدابير الضرورية لحماية السفينة والبضائع والأشخاص الموجودين على متنها من الضرر.

كما يجب عليه السهر على تنفيذ المعاينات المفروضة بموجب النظام البحري الجاري به العمل بما في ذلك ظروف النظافة والسلامة المهنية الخاصة بأفراد الطاقم.

<sup>56</sup> - نستخلص الوظيفة الفنية للربان من خلال المواد 589، 594، 595، 581، 593، 602، 598، 599 من ق ب ج.

وتبقى سلامة السفينة وما عليها متوقفاً على حزم الربان واحترامه للقواعد الفنية للملاحة البحرية، ومراعاته للاتفاقيات الدولية النافذة والعرف البحري وكذلك الأحكام المعمول بها في الدول التي توجد بها السفين.

2- البحارة: هم حسب<sup>57</sup> MONTAS Arnaud « Les hommes au sang salé » الذين يقومون على متن السفينة بوظائف مرتبطة بتسيير وقيادة وصيانة أو تشغيل السفينة، أما رجال البحر فهم كل البحارة الذين يمارسون على متن القارب نشاطات مهنية مرتبطة أو متعلقة باستغلال السفينة<sup>58</sup>.

#### أ- الشروط الواجب توافرها في البحارة:

وردت الشروط اللازم توافرها في كل شخص يرغب في ممارسة مهنة بحار ضمن الباب الثاني من الكتاب الأول من القانون البحري الجزائري وتتمثل في:

- شرط التمتع بالجنسية الجزائرية.

- شرط السن : يجب أن يكون الشخص الراغب في ممارسة مهنة البحار بالغا الثامنة عشرة من عمره<sup>59</sup>.

- شروط اللياقة الصحية : حيث تشترط المادة 386 ق.ب.ج .على أنه يجب على الشخص الراغب في ممارسة مهنة بحار أن يكون ذا لياقة بدنية خاصة بممارسة العمل على متن السفن، والتي تحدد شروطها بموجب قرار وزاري مشترك صادر عن وزير الصحة العمومية والوزير المكلف بالبحرية التجارية حسب نص المادة 2/387 ق.ب.ج

- شرط التأهيل المهني : أي أن يكون الشخص مؤهلاً للقيام بمهمة بحار حيث يتم تحديد شروط التأهيل المهني والحصول على الشهادات البحرية المطابقة.

<sup>57</sup> - Maître de conférences HDR Brest et périphérie · Université de Bretagne Occidentale, Droit privé et sciences criminelles. Spécialités : Droit et culture ; Droit des libertés ; Droit pénal et sciences criminelles ; Droit des activités maritimes.

<sup>58</sup> - مخلوف سامية ، رقابة الدولة على السفين، المرجع السابق، ص 86.  
<sup>59</sup> - يجب التنويه أن الاتفاقية الدولية للعمل البحري 2006 حددت السن الأدنى لممارسة العمل البحري ب 16 سنة مع مراعاة عدم العمل ليلا حتى بلوغ سن 18 سنة كاملة.

كما تنص المادة 388 ق.ب.ج. على أنه " تثبت صفة البحار بالقيود في سجل رجال البحر الموجود لدى السلطة الإدارية البحرية المختصة " وذلك بطلب من المعني بالأمر ويمكن رفض التسجيل في ثلاث حالات حسب ما جاء في نص المادة 390 ق.ب.ج. وهي:

- إذا لم يتوفر لدى الطالب شرط من الشروط المذكورة أعلاه.
- إذا تعرض الطالب لعقوبة جزائية تزيد مدتها عن 3 سنوات وبدون إيقاف التنفيذ.
- إذا كان محل تحقيق قضائي متخذ ضده.

هذا ويجوز للمعني بالأمر في حالة رفض طلبه أن يرفع طعنا لدى الوزير المكلف بالبحرية التجارية وذلك خلال الثلاثة أشهر التالية لتبليغ مقرر الإدارة البحرية المختصة كما يجب على كل بحار أن يكتني كراس الملاحة البحرية الذي يعد كبطاقة تعريف للبحار والذي تسلمه الإدارة البحرية المختصة في مكان التسجيل، ويجب أن يتضمن المعلومات المتعلقة بالبحار وكذا المعلومات المتعلقة بالسفينة والميناء والمجهز... إلخ)

ب - التزامات البحارة:

وردت التزامات البحارة في القسم الأول من الباب المخصص لرجال البحر من القانون البحري الجزائري<sup>60</sup>، وبالتالي يمكن أن نتعرض لأهمها حيث يجب على البحار:

- أن يؤدي بنفسه العمل المنفق عليه ضمن نطاق العناية المطلوبة وتحت سلطة الريان وإشرافه.

- أن يكرس نشاطه وعمله لخدمة السفينة، ولا يجوز أن يشحن فيها أية بضاعة لحسابه الخاص بدون إذن المجهز والا فيعد مسئولا عن جميع الأضرار التي تتحملها السفينة من جراء ذلك.

- أن يقوم بجميع الأعمال الإضافية التي يأمر بها الريان في ظروف القوة القاهرة أو تلك التي تصبح فيها سلامة السفينة والأشخاص المبحرين أو الشحنة في خطر، كما يجب عليه المشاركة في عملية إنقاذ السفن الأخرى أو الأشخاص المشرفين على الغرق.

<sup>60</sup> - انظر المواد من 414 الى 427 من الأمر 76-80 المعدل والمتم بالقانون 98-05 المتضمن القانون البحري الجزائري.



-الاعتناء بالآلات والأدوات والوسائل الأخرى التي وضعت تحت تصرفه والحفاظ عليها، حيث يتحمل المسؤولية في حالة أصابها ضرر بخطأ منه.

-مراعاة الأساليب المحددة في عمله لتفادي حوادث العمل بقدر الإمكان.

-أن يقوم خارج أوقات عمله وبدون أن يتقاضى أجراً إضافياً بترتيب حجرته وملحقاتها وأمتعة نومه... إلخ<sup>61</sup>.

### ج -التزامات المجهز:

#### -التزامات المجهز بدفع الأجرة.

إذ يلتزم المجهز بأن يدفع للملاح الأجر المتفق عليه، هذا الأجر الذي يتم تحديده في عقد العمل البحري المبرم بينه وبين المجهز، إذ هناك تشريعات تحدد حداً أدنى لا يجوز أن ينزل عنه أجر البحار كما هو الشأن في القانون المصري وتشريعات لا تشترط أي حد أدنى كالتشريع اللبناني الذي يخضع أجر الملاح للحرية المطلقة للطرفين، فيما يخضعها المشرع الجزائري لأحكام القانون العام.

تعمل نقابة دولية للبحارة، وهي الاتحاد الدولي لعمال النقل<sup>62</sup> (IFT) على توحيد أجور كل البحارة على أساس قواعد محسوبة استناداً إلى الأجور الممنوحة في الدول المتقدمة، وذلك بالضغط الذي يمارسونه على المجهز بالإضراب أو الامتناع عن التحميل... إلخ )

كما تعمل النقابة ضد تحول السفن إلى سفن أعلام مجاملة بهدف التملص من القوانين الوطنية وشروطها وكذلك تجنب الاتحادات العمالية، وتحارب من أجل إيجاد وتأمين على حد أدنى للأجور حيث وقع (IFT) اتفاقية على مدى ثلاث سنوات مع بعض كبار، مشغلي

<sup>61</sup>- مخلوف سامية ، المرجع السابق ، ص 70.

<sup>62</sup>- الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) هو اتحاد ديمقراطي يقود النقابات المنتسبة ومعترف به على أنه السلطة القائمة للنقل في العالم. إذ يناضل بشغف لتحسين حياة العمل، ويشكل روابط متينة بين ما يقارب 700 نقابة عمالية من 150 دولة والتي من دون هذه الروابط والعلاقات سوف تكون معزولة عن بعضها وتساعد أعضائها في ضمان الحقوق والمساواة والعدالة. يمثل الاتحاد صوت لـ 20 مليون عامل من الرجال والنساء في جميع أنحاء العالم. يقع مقره الرئيسي في لندن، ولدينه مكاتب في عمان وبروكسل ونيروبي ونيودلهي وواجاوجو وريودي جانيرو وسنغافورة وسيدني وطوكيو.

سفن أعلام المجاملة تتضمن زيادة رواتب الطواقم على فترة ثلاث سنوات 2012-2013-2014<sup>63</sup>.

#### -الحماية الاجتماعية للبحار:

بغض النظر عن الأجرة فإن المجهز ملزم بإيواء البحار ما دام على متن السفينة وكذلك التكفل بجميع العلاجات الضرورية للبحار وإعادته إلى الوطن مع التكفل بجميع المصاريف.

-إطعام البحار : وذلك بتزويده بالمثونة المجانية حسب طبيعة ومدة الرحلة والتي يجب أن تكون سليمة وبكمية كافية وجيدة وذات قيمة مغذية ومتنوعة بما فيه الكفاية حسب ما ورد في نص المادة 433 ق.ب.ج<sup>64</sup>.

-إيواء البحار : وذلك بأن يضع تحت تصرف البحارة على متن السفينة مساكن مهيأة على شكل مناسب وذات تهوية وإضاءة وتدفئة وذلك بنسبة عدد الساكنين كما يجب عليه أن يزود كل واحد من أفراد الطاقم بوسادة وغطاءين من الصوف والبياض الكامل للسرير ومنشفتين وناموسية<sup>65</sup>.

-التكفل بجميع العلاجات الضرورية : حيث إذا لم تكن السفينة مزودة بطبيب فيجب أن تجهز بصندوق للأدوية من نوع ملائم ومرفق بتعليمات مفهومة<sup>66</sup>.

- ملابس رجال البحر: يتعين على المجهز أن يقدم مجاناً لكل فرد من أفراد الطاقم بدلات للشغل وبدلات وقاية حسب طابع العمل المتم على السفينة<sup>67</sup>.

-إعادة البحار إلى الوطن : حيث يلتزم المجهز بإعادة البحار إلى الوطن والنزول في الميناء الذي أبحر منه إذا اقتضى الأمر إنزال البحار إلى البر أثناء السفر لأي سبب كان، هذا ما تستوجبه المادة 449 ق.ب.ج<sup>68</sup>.

<sup>63</sup> - مخلوف سامية ، المرجع السابق، ص 71.

<sup>64</sup> - لمزيد من التفصيل أنظر القسم الثالث من الفصل الثاني من الباب الثاني من القانون البحري الجزائري المواد 433 الى 438.

<sup>65</sup> - لمزيد من التفصيل أنظر القسم الرابع من الفصل الثاني من الباب الثاني من القانون البحري الجزائري المواد 439 الى 444.

<sup>66</sup> - أنظر القرار المؤرخ في 30 أبريل 1986 يتعلق بالتدابير الخاصة بالصيدليات الموجودة على متن السفن التي ترفع العلم الوطني، وما تشمل عليه المعدل والمتمم في 18 ديسمبر 2001.

<sup>67</sup> - لمزيد من التفصيل أنظر القسم الخامس من الفصل الثاني من الباب الثاني من القانون البحري الجزائري المواد 447 و 448.

<sup>68</sup> - لمزيد من التفصيل أنظر القسم السادس من الفصل الثاني من الباب الثاني من القانون البحري الجزائري المواد 449 - 451.

## ثانيا: ظروف العمل على متن السفينة:

في يومنا هذا، القانون الاجتماعي للبحارة يستند أساسا على القانون الدولي الذي على ضوءه يتم إبرام عقد العمل البحري بين المجهز وكل واحد من أفراد الطاقم.

### 1- المنظمة البحرية الدولية OMI :

انشغلت المنظمة البحرية الدولية<sup>69</sup> لوقت طويل بتحسين الشروط العامة للسلامة البحرية بتركيزها على المعايير التقنية للملاحة لكنها وبالموازاة أشرفت، بالتنسيق مع منظمة العمل الدولية OIT على تبني الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين STCW لعام 1978 المعدلة عام 1995 ثم في عام 2010.

تعتبر هذه الاتفاقية اتفاقية مرجعية كونها أول صك دولي يضع معايير قاعدية لتكوين وتدريب وإجازة البحارة، كما أنها تلزم الدول التي صادقت عليها بضمان وضع معايير الزامية مفصلة للكفاءة وأحكام إلزامية أخرى ضرورية لضمان خضوع جميع الملاحين لتعليم وتدريب مناسبين وتمتعهم بما يلزم من الخيارات والمهارات والكفاءات لأداء واجباتهم على نحو يكفل سلامة الأرواح والممتلكات في البحار وحماية البيئة البحرية.

وتجيز هذه الاتفاقية لدولة العلم إقرار أساليب تكوين تختلف عن الأساليب التي تضمنتها الاتفاقية شرط معادلتها لهذه الأخيرة وإخبار المنظمة البحرية الدولية بذلك كما تخول لدولة الميناء سلطة المراقبة من أجل التحقق من كون رجال البحر العاملين على متن السفن التي تلج موانئها متوفرة على شهادات مطابقة للقواعد أو المعايير الدولية، إذ يحق لها اتخاذ التدابير الضرورية لمنع سفينة من الإبحار إلى حين انضباطها لمقتضيات الاتفاقية وبالشكل الكافي الذي يستبعد الخطر بما في ذلك السفن غير المسجلة في الدول المتعاقدة<sup>70</sup>.

<sup>69</sup> - المنظمة البحرية الدولية : نشنت المنظمة البحرية الدولية عام 1958 تحت مسمى المنظمة البحرية الاستشارية الدولية (IMCO) ، وأصبحت فيما بعد، في عام 1982م، المنظمة البحرية الدولية. وهي وكالة الأمم المتحدة المسؤولة عن إضفاء السلامة والأمن والكفاءة على قطاع الشحن، ومنع التلوث الناجم عن السفن. ويبلغ عدد الدول الأعضاء في المنظمة حالياً 171 دولة وثلاثة أعضاء منتسبين. ويدخل تيسير التجارة والأمن ضمن نطاق عمل المنظمة المتعلق بمعاملات التجارة العابرة للحدود.

<sup>70</sup> - مخلوف سامية ، المرجع السابق ، ص 73.

## 2- اتفاقية العمل البحري:

تم تبني اتفاقية العمل البحري المعروفة بميثاق البحارة في فيفري 2006 وقعت عليها 22 دولة عضو في منظمة العمل الدولية، والتي تمثل (OIT) مع نهاية والتي تمثل 2011 أكثر من نصف الحمولة البحرية التي تنقلها السفن حول العالم خاصة بعد توقيع لكسمبورغ في سبتمبر 2011 والكاربيبي في أكتوبر 2011 وكل من استراليا وهولندا في 22 ديسمبر 2011<sup>71</sup>.

لقد تطرقنا في الفص الأول من هذه المذكرة للشروط الدنيا لعمل البحارة بالتفصيل لذلك لا سوف نذكرها تبعا بدون شرح .

- تحدد الحد الأدنى للمعايير وظروف العمل للبحارة حول العالم.
- تلزم المفتشين في الموانئ القيام بالتحري ومتابعة الشكاوى المقدمة من البحارة أو من ممثليهم وتمنح لهم الصلاحية في حجز السفن في حالة وجود عيوب خطيرة ومتكررة.
- حق البحارة في اتفاقية توظيف تضمن لهم العمل في مكان آمن وسليم وظروف عمل ومعيشة لائقة على متن السفينة توقع بين البحار ومالك السفينة أو ممثل عنه.
- الحق في الحصول على راتب شهري يدفع كاملا ووفقا لاتفاقية التوظيف ووفقا
- لأي اتفاقية جماعية نافذة.
- 14 ساعة عمل كحد أقصى في أي فترة مدتها 24 ساعة أو 72 ساعة عمل
- في أي فترة مدتها 7 أيام.
- الإعادة للوطن في حالة المرض أو الإصابة أو غرق السفينة أو إفلاسها أو بيعها...إلخ.
- متطلبات محددة لغرف السكن ومرافق الترفيه وتدفئة كافية وتهوية ومرافق صحية وإضاءة والسكن للمرضى.
- الحصول الفوري على العناية الطبية على متن السفينة وعند الميناء.

<sup>71</sup> - نشرة البحارة " الاتحاد الدولي لعمال النقل ع 26 ، لندن، 2012 ، ص 09 ، (4) FT . www.itfseafarers.org

- إمكانية اللجوء إلى وكالات تزويد الطاقم التي ينطبق عليها الحد الأدنى من المعايير وتكون منظمة وتقوم بتقديم خدمات فعالة وكافية ويعتمد عليها، والتي من شأنها تعزيز وحماية حقوق البحار الوظيفية.
- كما تمنع الاتفاقية أخذ أي رسوم من البحارة لقاء إيجاد وظائف لهم أو حسم أي مبالغ بشكل غير قانوني من الرواتب أو وضع قائمة سوداء للبحارة<sup>72</sup>.
- وبالنسبة للمشرع الجزائري فإنه اهتم بوضع اشتراطات خاصة، بالنسبة لسكن البحارة، وذلك ما ورد في نص المواد من 439 إلى 446 ق.ب.ج. من بين هذه الاشتراطات نذكر:
  - يجب أن تكون مساكن الطاقم مهيأة على شكل مناسب، كما ذكرنا أعلاه، وذات تهوية وإضاءة وتدفئة وذلك بنسبة عدد الساكنين وتكون مخصصة لاستعمالهم فقط.
  - أن يتوفر عند كل واحد من أفراد الطاقم على وسادة وغطاءين من الصوف والبياض الكامل للسرير ومنشفتين، إحداهما للحمام وناموسية إذا كانت السفينة تمر في مناطق استوائية، مع وجوب تغييرها وتنظيفها في الفترات المحددة.
  - تفادي اقتسام عامل بالنهار نفس الحجرة مع من يليه في الخدمة الربعية.
  - أخذ التدابير الوقائية لحماية مسكن الطاقم بتزويده بالنوافذ وفتح التهوية والأبواب التي تفتح على السطح وبالناموسيات المناسبة<sup>73</sup>.

### الفرع الثاني: المتطلبات الصحية والطبية على متن السفن.

تقتضي طبيعة العمل في البحر أن تبقى السفينة في البحر لمدة قد تطول أو تقصر بعيدا عن اليابسة ولمسافات طويلة، وهو ما يستدعي تنظيم خدمة صحية وطبية على متن السفينة سواء كانت مخصصة لنقل الأشخاص أو كانت مخصصة لنقل البضائع، هذا بالإضافة إلى ضمان الحد الأدنى لمستوى أماكن المعيشة.

<sup>72</sup> - مخلوف سامية ، المرجع السابق ، ص 76.

<sup>73</sup> - مخلوف سامية ، المرجع نفسه، ص 77.

### أولا: ضمان أماكن معيشة لائقة على السفينة:

كان البحارة، في عصر السفن الشراعية، يعيشون في عنبر واحد يقع في مقدمة الصاري الأمامي للسفينة، لكن مع تطور السفن تطورت معها وسائل المحافظة على صحة الطاقم. إذ جاء المجتمع الدولي في سنة 1949 ووضع الاتفاقية رقم 92 لسنة 1949 بشأن إسكان الملاحين على ظهر السفينة والتي عدلت في 1970 ثم في 1987، كما أدرك ملاك السفن أهمية تحسين أماكن السكن وضرورة تزويدها بوسائل التسلية والترفيه التي ترفع من معنويات الطاقم.

وقد وضعت الدول المتقدمة في صناعة السفن قواعد تحدد مواصفات خاصة بأماكن الإعاشة حرصا منها على صحة الطاقم وراحته مع الوضع بعين الاعتبار طبيعة الرحلات التي تقوم بها السفينة.

وبالنسبة للمشرع الجزائري فإنه اهتم بوضع اشتراطات خاصة، بالنسبة لسكن البحارة، وذلك ما ورد في نص المواد من 439 إلى 446 ق.ب.ج. من بين هذه الاشتراطات نذكر: - يجب أن تكون مساكن الطاقم مهياة على شكل مناسب، كما ذكرنا أعلاه، وذات تهوية وإضاءة وتدفئة وذلك بنسبة عدد الساكنين وتكون مخصصة لاستعمالهم فقط.

- أن يتوفر عند كل واحد من أف ا رد الطاقم على وسادة وغطاءين من الصوف والبياض الكامل للسرير ومنشفتين، إحداهما للحمام وناموسية إذا كانت السفينة تمر في مناطق استوائية، مع وجوب تغييرها وتنظيفها في الفت ا رت المحددة.

- تقادي اقتسام عامل بالنهار نفس الحجرة مع من يليه في الخدمة الربعية.

- أخذ التدابير الوقائية لحماية مسكن الطاقم بتزويده بالنوافذ وفتح التهوية والأبواب

التي تفتح على السطح وبالناموسيات المناسبة.

### ثانيا: أحكام الرقابة والتفتيش على أماكن المعيشة:

كما سبق وأن ذكرنا فإن أماكن المعيشة يجب أن تكون نظيفة وصحية بحيث يمكن الإقامة فيها، وهذا ما يتوجب على الريان أن يتأكد منه وذلك بقيامه مصحوبا بواحد أو أكثر من أفراد الطاقم، بالتفتيش على أماكن الإعاشة بالسفينة وتسجيل ذلك في دفتر حوادث

السفينة الرسمي مع تدوين التاريخ والوقت اللذان تم فيهما التفتيش وكذا أسماء الشهود الحاضرين أثناء عملية التفتيش وكتابة تفاصيل المخالفات والتعليمات الصادرة عنه.

كما تقوم إدارة التفتيش البحري بمعاينة أماكن المعيشة في الحالات التالية:

- عند تسجيل السفينة أو إعادة تسجيلها.
- عند تغيير أو إصلاح أماكن المعيشة.
- عند زيادة عدد الأشخاص الذين يستعملون مكان المعيشة عما هو مقرر.
- عندما يقوم الاعتقاد لدى الإدارة بأن التعليمات غير منفذة.
- عندما يطلب ملاك السفن أو ممثليهم أو ممثل البحارة ذلك التفتيش.
- في حالة تقديم شكوى كتابية من شخص واحد من أفراد الطاقم.

ثالثا: الخدمة الطبية على السفينة.

منذ انشغال الجماعة الدولية بسلامة الأرواح في البحار اشترطت دوما وجوب تنظيم خدمة صحية وطبية على متن السفن العاملة في الرحلات الدولية، بل وأكثر من ذلك فمذ قديم الزمان اهتمت الدول المطللة على البحر بتنظيم الخدمة الطبية على السفن القائمة بالملاحة في أعالي البحار.

فمثلا نجد في اللائحة الفرنسية للتجارة البحرية لعام 1681 أحكاما خاصة تشير إلى ضرورة تواجد طبيب وتوافر أدوات طبية وأدوية على متن سفن أعالي البحار، وقد استلهمت جميع القوانين من أحكام هذه اللائحة.<sup>74</sup>

ومن أهم الأحكام بشأن الخدمة الصحية والطبية على السفن نذكر:

### 1-التجهيز الطبي للسفينة:

يجب أن تتوفر كل سفينة على تجهيز طبي 75، يتمثل في الأدوات والأجهزة الطبية من جهة والأدوية من جهة أخرى وذلك سواء كانت سفينة ركاب أو سفينة بضائع بمعنى أنه حتى في حالة اقتصار المجتمع البشري في السفينة على أف ا ر د طاقمها فإنه يجب تأمين الخدمة الصحية والطبية لهم.

<sup>74</sup> - مخلوف سامية ، المرجع السابق ، ص78.

<sup>75</sup> - في الجزائر انظر للقرار المؤرخ في 18-12-2001 يعدل و يتمم القرار المؤرخ في 30/04/1986، المتعلق بالتدابير الخاصة بالصيديات الموجودة على متن السفن التي ترفع العلم الوطني، ج ر ج ج الصادرة بتاريخ 2002/01/23. ع 06.

يختلف نطاق تجهيز السفينة طبيا باختلاف طبيعة الرحلة وعدد الأشخاص المرخص لها بحملهم وكذا مدى ابتعاد السفينة عن اليابسة، فالسفن التي تقوم بملاحة بحرية في أعالي البحار يجب أن يتسع نطاق التجهيز الطبي فيها، نظرا لأن مدة بقاء السفينة بعيدا عن اليابسة قد تطول. عكس السفن التي تقوم بملاحة حدية فقد يكفي فيها توافر وسائل الإسعافات الأولية تقديرا لإمكانية عودة السفينة إلى اليابسة سريعا.

## 2- حفظ الأجهزة والمعدات الطبية:

لا يكفي توافر الأدوات والمعدات الطبية على متن السفينة، إنما يجب اتخاذ كل التدابير اللازمة من أجل المحافظة عليها صالحة للاستعمال عند الحاجة إليها وبشكل دائم وذلك بمراعاة الطبية في حفظ الأجهزة والمعدات الطبية.

والمشروع الجزائري ينص في القرار المؤرخ في 2001/12/18 والمذكور أعلاه أن يتولى طبيب السفينة حفظ الأدوية المصنفة مواد محرقة عقاقيرية نفسية والتي يخضع استعمالها للتنظيم في السفن المخصصة لنقل المسافرين ويتولى قائد السفينة ذلك في السفن الأخرى كما ينص كذلك بوجوب أن تحمل القارورات والأوعية التي توضع فيها الأدوية بشكل تسهل قراءته البيانات التالية: التسمية الدولية المشتركة للمنتجات التي تحتويها، رقم الحصة، تاريخ الإنتاج وانتهاء صلاحية الاستعمال، - التركيب الصيدلي والشكل والمقادير .

كما يجب أن تكون لدى الضابط المكلف بمسك الصيدلية المحمولة على متن السفينة المعارف اللازمة والكافية في مجال الإسعافات الطبية الأولية تثبت بواسطة شهادة الإسعافات الأولية الطبية تسلمها مؤسسة للتكوين البحري يعينها الوزير المكلف بالبحرية التجارية<sup>76</sup>.

المطلب الثاني: متطلبات تسليم شهادة العمل البحري ودور شركات التصنيف في مراقبة

السفن.

تعتبر شهادة العمل البحري وإعلان التقييد بشروط العمل البحري من أهم الوسائل التي قامت باستحداثها اتفاقية العمل البحري في إطار مراقبة ظروف معيشة وعمل البحارة على

<sup>76</sup> - المادة 03 من القرار المؤرخ في 2002/12/18، والمتعلق بالتدابير الخاصة بالصيدليات الموجودة على متن السفن التي ترفع العلم الوطني.



متن السفن التي تقوم برحلات دولية حيث تناولت اتفاقية العمل البحري مسألة متطلبات تسليم شهادة العمل البحري وإعلان التقييد بشروط العمل البحري في اللائحة 3-1-5.

### الفرع الأول: شهادة العمل البحري إعلان التقييد بشروط العمل البحري.

أولاً : شهادة العمل البحري : تم التطرق الى الشروط المتعلقة بإصدار شهادة العمل البحري في اللائحة 3-1-5 من اتفاقية العمل البحري<sup>77</sup> حيث نصت على أن كل سفينة تزيد حمولتها الإجمالية عن 500 طن، وتبحر في المياه الدولية أو بين موانئ مختلفة، أن تحصل على شهادة العمل البحري صادرة عن دولة العلم أو عن منظمة معترف بها تقوم بذلك نيابةً عنها وتكون الشهادة صالحة لمدة لا تزيد عن خمس سنوات. الشهادة تؤكد على مطابقة السفينة لشروط الاتفاقية ويجب التحقق من الآتي:

- الحد الأدنى للعمر.
- الشهادة الطبية.
- مؤهلات البحارة.
- اتفاقيات توظيف البحارة.
- الاستعانة بأي شركات توظيف خاصة مرخصة أو موثقة أو منظمة.
- ساعات العمل وساعات الاستراحة.
- أعداد العاملين على السفينة.
- السكن.
- المرافق الترفيهية على متن السفينة.
- الطعام والمطاعم.
- الصحة والسلامة والوقاية من الحوادث.
- العناية الطبية على متن السفينة.

77 - تنطبق هذه اللائحة على السفن التالية:

(أ) السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية أو تتجاوز 500 طن، وتعمل في رحلات دولية؛  
(ب) السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية أو تتجاوز 500 طن، وترفع علم دولة عضو وتعمل انطلاقاً من ميناء أو بين مينائي بلد آخر. في مفهوم هذه اللائحة، يعني تعبير "رحلة دولية" أي رحلة من بلد إلى ميناء خارج هذا البلد.

- طرق تقديم الشكاوى على متن السفينة.

- دفع الرواتب.

- ضمان مالي من أجل الإعادة إلى الوطن.

- ضمان مالي يتعلق بمسؤولية ملاك السفن<sup>78</sup>.

يجب التفتيش على السفينة للتأكد من صلاحية الشهادة والتأكد من تجديدها عند نهاية فترة الصلاحية إذا كانت الشهادة صالحة لمدة خمس سنوات، فلا بد من إجراء تفتيش في الفترة بين السنة الثانية والثالثة.

ثانياً: إعلان التقيد بشروط العمل البحري DMLC.<sup>79</sup>

مرفقاً مع شهادة العمل البحري لا بد من وجود إعلان المطابقة للعمل البحري وإعلان التقيد بشروط العمل البحري جزآن: الجزء الأول يشتمل على قوائم تبين كيفية توافق تشريعات دولة العلم مع الاتفاقية، الجزء الثاني يوضع من قبل مالك السفينة ليبين توافق السفينة مع الجزء الأول ويجب أن تصدق على إعلان التقيد بشروط العمل البحري من ممثل مخول من قبل دولة العلم أو من قبل منظمة معترف بها نيابة عن دولة العلم، مثل هيئات تنظيم قطاع البحارة<sup>80</sup>.

1- إصدار شهادة العمل البحر والإعلان عن التقيد بشروط العمل البحري.

تصدر السلطة المختصة أو أي منظمة معترف بها معتمدة حسب الأصول لهذا الغرض، شهادة العمل البحري لأي سفينة، لفترة لا تتجاوز خمس سنوات وترد في الملحق ألف -5 أولاً قائمة بالمسائل التي يجب التفتيش عليها<sup>81</sup> والتي يجب أن تستوفي القوانين واللوائح الوطنية أو غيرها من تدابير تنفيذ اشتراطات هذه الاتفاقية فيما يتعلق بظروف عمل ومعيشة البحارة على السفن، قبل إصدار شهادة العمل البحري.

<sup>78</sup> - دليل الاتحاد الدولي لعمال النقل حول اتفاقية العمل البحري 2006 يتضمن تعديلات 2014.2016. ص 52.

<sup>79</sup> - DMLC. means / Déclaration of Maritime Labour Compliance (إعلان التقيد بشروط العمل البحري)

<sup>80</sup> - دليل الاتحاد الدولي لعمال النقل حول اتفاقية العمل البحري 2006 يتضمن تعديلات 2014.2016. ص 53.

<sup>81</sup> - انظر الملحق 5 أولاً من الاتفاقية الدولية للعمل البحري 2006 الصفحة 94 .

تخضع مدة سريان شهادة العمل البحري لتفتيش مرحلي تجريه السلطة المختصة أو أي منظمة معترف بها ومعتمدة حسب الأصول لهذا الغرض، لضمان التقيد المتواصل بالاشتراطات الوطنية لتنفيذ هذه الاتفاقية وإذا أُجري تفتيش مرحلي واحد فقط وكانت مدة سريان الشهادة خمس سنوات، يجري التفتيش خلال الفترة ما بين السنة الثانية والثالثة من تاريخ إصدار الشهادة ويعني تاريخ إصدار الشهادة اليوم والشهر اللذين يقابلان في كل سنة تاريخ انتهاء صلاحية شهادة العمل البحري. ويكون التفتيش المرحلي في نطاقه وعمقه معادلاً لتفتيش يجري من أجل تجديد الشهادة. ويصادق على الشهادة عقب تفتيش مرحلي مرضٍ.

كما يجوز إصدار شهادة العمل البحري على أساس مؤقت:

- لسفينة جديدة فور تسليمها؛
- حينما تغير سفينة ما علمها؛
- حينما يأخذ مالك سفينة ما على عاتقه مسؤولية تشغيل سفينة تعتبر جديدة بالنسبة لمالك السفينة المذكور<sup>82</sup>.

## 2- انتهاء صلاحية الشهادة.

تبطل صلاحية شهادة العمل البحري عندما:

- لا تتم التفتيشات خلال الفترة المحددة.
- لا يصادق على الشهادة من قبل دولة العلم أو المنظمة التي تخولها.
- تقوم السفينة بتغيير علمها.
- يتغير مالك السفينة.
- تحصل تغييرات جوهرية على أجهزة السفينة أو على بنائها<sup>83</sup>.

<sup>82</sup>- اتفاقية العمل البحري 2006 الصادرة عن مؤتمر العمل الدولي، مجلس إدارة مكتب العمل الدولي، الدورة الرابعة والتسعون 2006-02-07 ، الباب الخامس اللانحة 5-1-3 شهادة العمل البحر والإعلان عن التقيد بشروط العمل البحري ،ص 78.  
<sup>83</sup>- دليل الاتحاد الدولي لعمال النقل حول اتفاقية العمل البحري 2006 يتضمن تعديلات 2014.2016. ص 54.

### الفرع الثاني: دور شركات التصنيف في مراقبة السفن وتسليم الشهادات.

تلعب شركات التصنيف أو مكاتب التصنيف أو هيئات التصنيف<sup>84</sup> في أيامنا دوراً أساسياً في منع الأخطار البحرية وذلك بأداء مهمة مزدوجة تتمثل في التصنيف وذلك بإجراء زيارات ومعاينات تقنية للسفن وكذا إصدار الشهادات اللازمة.

يتمثل العمل الأساسي لهذه الشركات في معاينة السفن الجديدة والسفن الموجودة في الخدمة والمنشآت الساحلية، وذلك لضمان توافقها مع القواعد التي وضعتها بصفقتها المستقلة ومع الاتفاقيات الدولية وقوانين وتعليمات السلطات الحكومية المتعلقة بالسلامة في البحر ومنع التلوث البحري تشمل هذه المعاينات جميع مناحي إنشاء السفن وتشغيلها ويتم التنفيذ خلال عمر خدمة السفينة<sup>85</sup>.

حيث تعمل شركات التصنيف بموجب تفويضات اعتماد بإجراء معاينات نيابة عن الهيئات الحكومية بدولة العلم<sup>86</sup>.

### أولاً: الزيارات والمعاينات التقنية للسفن.

معاينة وفحص السفن في السنوات القليلة الماضية، في ازدياد مستمر من ناحية التنوع والتعقيد، زد على ذلك الخطوات المتسارعة للتقنية البحرية والمعاهدات بشأن السفن الجديدة التي أبرمت من أجل نظافة وأمن البحار، لذلك يجب أن تكون المعاينات على أعلى مستوى من الكفاءة.

تتوفر الأنظمة التقنية للمنظمة البحرية الدولية على سبعة أنواع من المعاينات وهي:

- 1- المعاينة الأولية - 2- المعاينة الدورية - 3- معاينة التجديد - 4- المعاينة الوسيطة 5-
- المعاينة السنوية - 6- المعاينة الإضافية - 7- التفتيش غير المتوقع.

<sup>84</sup> - يدل مصطلح هيئة أو شركة أو مكتب تصنيف على نفس المعنى وهو الشخص المعنوي الذي يفوض من قبل السلطة المختصة من أجل القيام بعمليات الفحص والتفتيش على متن السفن وتقديم الشهادات المثبتة لذلك.

<sup>85</sup> - مخلوف سامية، المرجع السابق 2015، ص 50.

<sup>86</sup> - قرار مؤرخ في 9 ذي القعدة عام 1397 الموافق 22 أكتوبر سنة 1977 يتضمن الاعتراف بشركة التصنيف في ميدان القياس البحرية (ص 16 - صادر في ج.ر. رقم 1 المؤرخ في 03\01\1978 وزارة النقل) يتضمن توهل شركة التصنيف "ليود أوف شيبينغ" "المعترف بها بموجب القرار المؤرخ في 2 نوفمبر سنة 1973 كما توجد شركات أخرى معتمدة في الجزائر مثل "أميركان بيرو أوف شيبينغ" "ريجيسسترو إيطاليانو نافالي" "مكتب فيريناس" "... الخ

سنعرض لهذه المعايينات بشيء من التفصيل لاحقا بما أن المشرع الجزائري حدد نفس الأنواع من المعايينات.

### 1- الشهادات الأخرى المكملة لشهادة العمل البحري.

هذه الشهادات تدل على استجابة السفن للمعايير الدولية، وهي متعددة في مجال الأمن والسلامة البحريين ويمكن تقسيمها إلى ثلاثة أصناف:

#### أ- الشهادات الواردة في الاتفاقية الدولية لخطوط الحمولة 1966.

نصت المادة 19 من هذه الاتفاقية على نوعين من الشهادات وهي:

- الشهادة الدولية للحد الأدنى للطفو Certificat International de Franc-bord وتكون صالحة لمدة خمس سنوات ويمكن تمديدها أكثر من 5 أشهر.

- شهادة الإعفاء. Certificat d'exemption.

ب-الشهادات التي تضمنتها اتفاقية سولاس<sup>87</sup> 74/ 78 ، هذه الاتفاقية نصت على مجموعة من الشهادات.

-شهادة سلامة سفينة الركاب صالحة لمدة 12 شهرا.

-شهادة أجهزة السلامة اللاسلكية بالنسبة لسفن البضائع صالحة لمدة 12 شهرا.

-شهادة إنشاءات السلامة في سفينة البضائع صالحة لمدة 5 سنوات.

-شهادة معدات السلامة في سفينة البضائع صالحة لمدة 24 شهرا.

#### ج - الشهادات الواردة في اتفاقية<sup>88</sup> MARPOL.

- الشهادة الدولية لمنع التلوث بالهيدروكربونات.

-الشهادة الدولية لمنع التلوث الناتج عن نقل المواد السائلة الضارة بكميات كبيرة أو شهادة

.NLC

- الشهادة الدولية لمنع التلوث بالنفايات.

<sup>87</sup> - الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS) أم الاتفاقيات وأولى منجزات المنظمة البحرية الدولية، تاريخ اعتماد الاتفاقية: 1 تشرين الثاني/ نوفمبر 1974. تاريخ العمل بالاتفاقية: 25 أيار/ مايو 1980.

<sup>88</sup> - الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن، تاريخ اعتماد الاتفاقية: 2 نوفمبر/ تشرين الثاني 1973 تاريخ العمل بالاتفاقية: 2 تشرين الأول/ أكتوبر 1983.

مدة صلاحية هذه الوثائق لا تتعدى 5 سنوات.

هذا بالإضافة إلى وثائق أخرى مخصصة لأنواع معينة من السفن حسب المواد التي تقوم بنقلها<sup>89</sup>.

### ثانياً: مسؤوليات شركات التصنيف.

إن الاتفاق الموقع بين إدارة دولة العلم وشركة التصنيف يمكن من تأسيس نظام مسؤولية كامل ومتناسق، كفيل بتوقع كل سوء فهم أو اختلاف بين المفوض والمفوض له. فالاتفاق يتضمن عادة بنود تحديد الحد الأعلى للإصلاحات الممكنة، كما يحدد ما إذا كانت المسؤولية تشمل الأضرار المباشرة وغير المباشرة وغالبا ما تشترط هذه الشركات نفي مسؤوليتها إلا في حالة خطأ جسيم من طرف الشركة أو أحد موظفيها.

أما عن علاقة شركات التصنيف مع الغير الذين يطلعون على السجل ولم يتعاملوا مع هذه الشركات، هذه الأخيرة تشير في السجلات بأن المعلومات الممنوحة لا تحمل أي ضمان. لكن المحاكم، رغم هذا البند، تعطي للغير الحرية في إثبات المسؤولية التقصيرية لهذه الشركات، فبنود انتفاء المسؤولية ليس لها أي أثر ولا قوة في المسؤولية التقصيرية وبالتالي فإن مسؤولية شركات التصنيف اتجاه الغير تتوقف على إثبات الخطأ المرتكب من قبلها.

فقد حاولت عدة نصوص توحيد شروط المسؤولية من بينها وثيقة اللجنة البحرية في 1972 ، المنشور الصادر في 1995 عن المنظمة البحرية الدولية الدولية<sup>90</sup>.

### ثالثاً: القواعد العامة لمراقبة السفن في الجزائر.

انضمت الجزائر إلى عدة اتفاقيات بحرية فكان لزاما عليها أن تبين أن العلاقة الجوهرية بينها وبين السفن التي تسمح لها برفع علمها حقيقية وذلك من خلال سلسلة من الاجراءات والنصوص من بينها المرسوم التنفيذي رقم 02-149<sup>91</sup> الذي يحدد قواعد تفتيش على

<sup>89</sup> - مخلوف سامية، المرجع السابق، ص 51.

<sup>90</sup> - مخلوف سامية، المرجع نفسه 2015، ص 52.

<sup>91</sup> - المرسوم التنفيذي رقم 02-149 المؤرخ في 09-05-2002 يحدد قواعد تفتيش السفن، ج.ج.ج. ع 33. الصادرة بتاريخ 2002/05/12.

السفن وكذا المرسوم التنفيذي رقم 04-418<sup>92</sup> الذي جاء لوضع خطة سلامة بحرية تتماشى وتتطابق مع المنشآت المينائية والسفن التي تحمل علمها ومع الأحكام التي جاءت بها المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية ، كذلك فيما يتعلق بسفن الصيد فقد صدر القرار الوزاري مشترك بتاريخ 27 جانفي 2004 يحدد الهيئات المعتمدة لتسليم الوثيقة التي تبرر الحالة الحسنة لملاحة سفن الصيد البحري القديمة التي تم اقتناؤها عن طريق الاستيراد<sup>93</sup>.

يفرض المشرع الجزائري التزاما بضرورة مطابقة السفينة لمعايير السلامة المعمول بها دوليا وعلى جميع السفن بمختلف أشكالها، وأن تتم معايرتها طبقا للقواعد الخاصة وذلك بالاستناد لأحكام الاتفاقيات الدولية التي تكون الجزائر طرفا فيها، هنا يظهر دور شركات التصنيف وكذلك السلطات الإدارية الوطنية، ولذلك فكل سفينة تقوم بالملاحة البحرية يجب أن تكون في حالة صالحة للملاحة ومجهزة تجهيزا مناسباً، وصالحة للاستخدام الذي خصصت له<sup>94</sup>.

كما أنه لا يمكن استخدام السفينة للملاحة البحرية إذا لم تتوفر فيها شروط الأمن المقررة قانونا خاصة فيما يلي:

- أ - بناؤها وعدتها وآلاتها والتجهيزات الموجودة على متنها وكذلك وسائلها الخاصة بالإشارات والإنقاذ والوقاية وإخماد الحريق.
- ب - الطفو والثبات وخطوط الشحن.
- ج - أجزاء الدفع والقيادة.
- د - عدد أفراد الطاقم وأهليتهم المهنية،
- هـ - الشروط الأخرى المطلوبة والخاصة بسلامة الملاحة سلامة الأرواح في لبحار.

<sup>92</sup> - المرسوم التنفيذي رقم 04-418 المؤرخ في 20-12-2004 يتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها، ج.ر.ج. ع 82 الصادرة في 2004/12/22 .

<sup>93</sup> - قرار وزاري مشترك مؤرخ في 27 جانفي 2004 يحدد الهيئات المعتمدة لتسليم الوثيقة التي تبرر الحالة الحسنة لملاحة سفن الصيد البحري القديمة التي تم اقتناؤها عن طريق الاستيراد أو المستأجرة. أفريل 2004 ، ع 23 .

<sup>94</sup> - عملا بنص المادة 222 و223 و227 من الأمر 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم بالقانون 05-98 المؤرخ في 1998/06/25 .

فيجب أن تشمل السفينة على شروط الأمن المقررة خلال جميع مراحل استغلالها إلى غاية انتهاء الخدمة التي وضعت من أجلها، مما يقتضي الأمر إخضاعها لما يعرف بالتفتيش الخاص بسلامة السفن، للتأكد من أنها توجد في حالة مرضية تناسب الملاحة التي عينت للقيام بها وتتوفر فيها شروط الملاحة الجيدة وتستجيب لنصوص الاتفاقيات الدولية الخاصة بسلامة الملاحة سلامة الأرواح وكذلك لأحكام الأمن النظامية، إذ تخضع كل سفينة لتفتيشات ومعاينات تسمى "تفتيش الوضع في الخدمة" أو "التفتيش الدوري" أو "التفتيشات الإضافية عند الاقتضاء" <sup>95</sup>.

كما يجب كذلك، وقبل وضع السفينة في الخدمة، أن يشتمل التفتيش على الفحص الكامل لبنيتها وتمديداتها اللاسلكية الكهربائية وآلات الإنقاذ وماكيناتها ومعدات تجهيزها، ويمكن كذلك أن تخضع أي سفينة لتفتيش يسمى تفتيش السفر قبل مغادرتها أحد الموانئ الجزائرية وذلك بمبادرة من رئيس المنطقة البحرية أو بطلب من مالك السفينة أو من المجهز الغير مالك للسفينة أو من الريان أو من طاقم السفن.

وقد جاء المرسوم التنفيذي رقم 02 - 149 المؤرخ في 2002/05/09 المتعلق بالمعاينات وعمليات التفتيش التي يجب أن تخضع لها السفن التجارية الرافعة للعلم الجزائري وتتمثل في:

1- **المعاينة الأولية** <sup>96</sup>: تتم قبل وضع السفينة في الخدمة من أجل التأكد من أن السفينة صالحة للقيام بالخدمة التي سخرت من أجلها وذلك في الجانب التقني، وبالتالي صالحة للملاحة البحرية دون أخطار، مضمون هذه المعاينة ورد بالتفصيل في الفقرات 2 و 3 و 4 من المادة 4 من المرسوم التنفيذي المذكور سابقا.

هذه المعاينة تتعدى إلى معاينة كافة الوثائق التي تشترطها كل ملاحة بحرية.

<sup>95</sup> وهذا ما تنص عليه المادة 228 من القانون البحري الجزائري.  
<sup>96</sup> انظر المادة 03 من المرسوم رقم رقم 02 - 149 المؤرخ في 2002/05/09 المتعلق بالمعاينات وعمليات التفتيش التي يجب أن تخضع لها السفن التجارية الرافعة للعلم الجزائري.



- 2- المعايينة السنوية : وذلك من أجل التأكد من الحفاظ على حالة السفينة وماكيناتها ومعدات تجهيزها تبعا للأحكام المطبقة وهذا ما ورد في نص المادة 5 من نفس المرسوم.
- 3- المعايينة الوسيطة : تهدف إلى التأكد من أن العناصر المذكورة في الشهادة الخاصة في حالة مرضية وتلاءم الخدمة التي سخرت السفينة من أجلها .ينبغي على شركات التصنيف أن تأخذ بعين الاعتبار النتائج المتوصل إليها عند الفحص المفصل لهيكل السفينة والماكينات في حالة إعادة النظر في التصنيف.
- 4- المعايينة الدورية : تتمثل في التأكد من أن الشهادات والوثائق المذكورة في الأحكام المتعلقة بالشهادة الخاصة موجودة على متن السفينة.
- 5 - معايينة التجديد<sup>97</sup> : تشمل على تفتيش مع إجراء تجارب على البنية والماكينات ومعدات التجهيز، وكذا التأكد من كل الشهادات والسجلات وكتيبات الاستغلال وغيرها من التعليمات والوثائق.
- 6- المعايينة الإضافية : يؤكد هذا المرسوم التنفيذي على أنه في حالة وقوع حادث لسفينة أو وجود عيب على متن السفينة يضر بأمنها فإنه ينبغي على الريان أو مالك السفينة إبلاغ الإدارة أو المفتش المعين أو الهيئة المعترف بها المكلفة بتسليم الشهادة المناسبة.
- وفي حالة إجراء تصليحات فإن معايينة إضافية عامة أو جزئية تكون إلزامية من أجل التأكد أن التصليحات والترميمات المحتملة قد تمت بالفعل.
- 7- تفتيش الوجه الخارجي لقعر السفينة والعناصر المرتبطة بها : وهي معايينة عن طريق التفتيش خاصة بالوجه الخارجي لقعر السفينة الذي غالبا ما يصعب الوصول إليه.
- هذه المعايينة غالبا ما تتم في حوض جاف، حيث تولى السفن التي يبلغ سنها 15 سنة أو أكثر اهتماما خاصا.

كما لا ينبغي إجراء عمليات تفتيش السفن وهي عائمة إلا إذا كانت الظروف مرضية وتتوفر على أجهزة ملائمة ومستخدمين تلقوا تكوينا مناسباً .هنا يظهر دور شركات التصنيف

<sup>97</sup> - انظر المادة 08 من نفس المرسوم.

المعتمدة التي تسهل الأمور لدولة العلم خاصة أن هذه الشركات تعمل في إطار الأحكام والقواعد الدولية<sup>98</sup>.

### المبحث الثاني: مسؤوليات المراقبة في إطار دولة الميناء.

إن الاهتمام المتزايد بالسلامة والتلوث في المحيط البحري ساهم في تطوير الوظيفة الدولية للموانئ باعتبارها نقطة مرور إجبارية للسفن وبالتالي يمثل المكان الأفضل لممارسة الرقابة.

أمام عجز أو تخاذل دولة العلم في ممارسة واجباتها الرقابية اتجاه السفن التي ترفع علمها، فإن رقابة دولة الميناء تطورت في السنوات الأخيرة لتشمل سلامة الملاحة البحرية. الرقابة التي تمارسها دولة الميناء ليست بديلاً للرقابة التي يجب أن تمارسها دولة العلم على سفنها لكن دورها يزيد في القضاء على السفن التي لا تحترم المعايير. إذ أنه في حالة ما إذا كانت دولة العلم لا تقوم بواجباتها، فيما يتعلق بسلامة الملاحة البحرية، فتكون دولة الميناء مجبرة على القيام بهذا الدور. فإذا كانت الدولة الساحلية ضحية السفن التي لا تستجيب للقواعد والمعايير الدولية، فإن دولة الميناء هي بمثابة دركي بالنسبة لهذه السفن.

إذ أن المرور المتكرر في الموانئ من قبل سفن ترفع أعلام مختلف الجنسيات يمثل مصدر تصادم دائم بين النظام القانوني الوطني وقانون العلم، هذا يقودنا إلى ضرورة تحديد سلطات الهيئات المينائية للتدخل على متن السفن الأجنبية<sup>99</sup>.

فالرقابة التي تمارسها دولة الميناء، تعتمد على تفتيش السفن الأجنبية التي تدخل موانئها والتأكد من احترامها للمعايير الدولية<sup>100</sup>، (المطلب الأول) وكذا مذكرات التفاهم الجهوية (المطلب الثاني).

<sup>98</sup> -BOUTOUCHENT Abdenour, «le renforcement du contrôle sur les navires par l'Etat du pavillon et l'Etat du port», op. cit, p 50.

<sup>99</sup> - مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة مولود معمري، السنة الجامعية 2015، ص 105.

<sup>100</sup> - الاتفاقيات الدولية الأخرى بخلاف اتفاقية العمل البحري التي تكون موضوع تفتيش هي: 1- اتفاقية STCW / 2 - اتفاقية SOLAS. 3/MARPOL - اتفاقية.

### المطلب الأول: الرقابة عن طريق التفتيش في الموانئ

يجوز أن تخضع كل سفينة ترسو، في مسار نشاطها العادي أو لسبب يتعلق بتشغيلها، في ميناء دولة عضو، للتفتيش وفقا للفقرة 4 من المادة الخامسة من اتفاقية العمل البحري بغرض التحقق من التزامها باشتراطات هذه الاتفاقية (بما في ذلك حقوق البحارة) المتعلقة بظروف عمل ومعيشة البحارة على متن السفينة.

تقبل كل دولة عضو شهادة العمل البحري وإعلان النقيد بشروط العمل البحري، المطلوبين بموجب اللائحة 3-1-5 باعتبارهما بينة ظاهرة على الالتزام باشتراطات هذه الاتفاقية بما في ذلك حقوق البحارة بناء على ذلك، يقتصر التفتيش في موانئها على النظر في الشهادة والإعلان، إلا في الظروف المحددة في المدونة.

يقوم موظفون معتمدون بعمليات التفتيش في الموانئ وفقا لأحكام المدونة وغيرها من الترتيبات الدولية السارية التي تنظم عمليات التفتيش التي تجري في الدولة العضو في إطار رقابة دولة الميناء على السفن ويقتصر أي تفتيش من هذا القبيل على التحقق من أن المسألة قيد التفتيش تتفق مع الاشتراطات ذات الصلة الواردة في مواد ولوائح هذه الاتفاقية الدولية للعمل البحري و تستند عمليات التفتيش التي قد تجري وفقا لهذه اللائحة إلى نظام تفتيش ورصد فعال لدولة الميناء للمساعدة على ضمان أن ظروف عمل ومعيشة البحارة على متن السفن التي تدخل ميناء الدولة العضو المعنية تستوفي اشتراطات هذه الاتفاقية بما في ذلك حقوق البحارة<sup>101</sup>.

وعليه سوف نفضل في مضمون التفتيش في الموانئ في (الفرع الأول) أما (الفرع الثاني) سوف نخصصه لإجراءات تقديم الشكاوى عند الشاطئ و على متن السفن.

<sup>101</sup> - اتفاقية العمل البحري 2006 الصادرة عن مؤتمر العمل الدولي، مجلس إدارة مكتب العمل الدولي، الدورة الرابعة والتسعون 02-07-2006 ، الباب الخامس اللائحة 1-2-5 التفتيش في الموانئ ، ص86

### الفرع الأول: مضمون التفتيش في الموانئ.

حتى تكون عملية التفتيش صحيحة ويتحقق التوازن بين مصالح دولة الميناء باعتبارها صاحبة السيادة على إقليمها البحري، وبين مصالح دولة علم السفينة محل المراقبة باعتبارها صاحبة السيادة على السفينة المراد تفتيشها، يجب أن تتوفر بعض الشروط منها ما يتعلق بالسفينة محل التفتيش ومنها ما يتعلق بسلطة الميناء.

#### أولاً- الشروط المتعلقة بالسفينة محل التفتيش:

لكي تكون عملية التفتيش صحيحة ومطابقة للقواعد الدولية يجب:

#### 1- أن تكون السفينة محل التفتيش رافعة علم دولة أجنبية.

فالرقابة التي تمارسها الدولة على السفن التي تحمل علمها تكون بعنوان رقابة دولة العلم، أما التفتيش الذي يكون بعنوان دولة الميناء فيشترط أن تكون السفينة التي تخضع للتفتيش رافعة لعلم دولة أجنبية.

تكمن أهمية هذا الشرط في أنه يحقق مصلحة السفينة نفسها من جهة، ومصلحة دولة الميناء من جهة أخرى، ذلك أن السفينة التي لا ترفع أي علم تعتبر من السفن المخالفة لقواعد قانون البحار الذي يعتبرها سفينة قراصنة، وعلم السفينة دليل على جنسيتها مبدئياً على الأقل<sup>102</sup>.

#### 2- أن تكون السفينة متجهة نحو الميناء للرسو.

لا يحق للدولة أن تتعرض لأي سفينة تمر عبر بحرها الإقليمي إذا لم تكن تقصد الدخول إلى الميناء للرسو، إذ في هذه الحالة الدولة تتصرف باعتبارها دولة ساحلية وعليها احترام حق تلك السفينة في المرور البريء<sup>103</sup>.

<sup>102</sup> -BOUTOUCHENT Abdenour, Les incidences du nouveau droit de la mer sur la navigation et le Transport maritime, op.cit, p 222.

<sup>103</sup> - المادة 24 من اتفاقية مونتني قوباوي 1982 أو اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (بالإنجليزية: United Nations Convention on the Law of the Sea) (UNCLOS)، والمعروفة أيضاً باسم اتفاقية قانون البحار أو معاهدة قانون البحار. هي اتفاقية دولية تتجرت عن مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار (UNCLOS III) التي وقعت بين 1973 و1982. وحددت الاتفاقية حقوق ومسؤوليات الدول فيما يتعلق باستخدامها لمحيطات العالم، ووضع مبادئ توجيهية للأعمال التجارية والبيئة وإدارة الموارد الطبيعية البحرية. حلت الاتفاقية التي أبرمت في 1982 محل المعاهدة الرباعية لسنة 1958 بشأن أعالي البحار.

وبالتالي، فإن تفتيش السفينة الأجنبية لكي يكون مشروعاً يجب أن يتم دخول السفينة إلى الميناء، بحيث تتمكن دولة الميناء من ممارسة رقابتها التي تنتهي بتسليم شهادة لريان السفينة تثبت صلاحية السفينة للإبحار دون مخاطر، وفي هذه الحالة تسمح لها بمغادرة الميناء وإما تتأكد من انتهاك السفينة للقواعد والمعايير الدولية مما يجعلها غير صالحة للإبحار وبالتالي توقف السفينة إلى غاية إصلاحها ولا تسمح لها بالتحرك إلا إلى أقرب حوض مناسب لإصلاح السفن، وبعدها تسمح لها بمواصلة سيرها فوراً بعد إزالة أسباب الانتهاك.

بالإضافة إلى ذلك فإنه يشترط على السفن التي تحمل مواد خطيرة أو ملوثة، من شأنها تهديد ميناء الدولة المستقبلية، أن تقوم بتبني سلطات دولة الميناء حتى تستعد لاتخاذ الإجراءات الاحتياطية في مواجهتها، طبقاً لحقها في حماية منشأتها المينائية.

### 3- أن يكون سبب اتخاذ إجراءات التفتيش المفصل جدي:

إذ أنه لا يحق لدولة الميناء أن تؤخر سفينة أجنبية لفترة أطول مما تستلزمه أغراض التفتيش، إذ يقتصر أي تفتيش لسفينة أجنبية على فحص الشهادات والوثائق للتأكد من صلاحيتها ومطابقتها للحالة الفعلية للسفينة.

يتمثل السبب الجدي الذي يستدعي اتخاذ إجراءات التفتيش المفصل عموماً في حالة عدم تطابق الحالة الحقيقية للسفينة مع ما تحتويه الشهادات والوثائق التي تحملها، أو لا يكون مضمون هذه الوثائق كافياً للتأكد من انتهاك مشتبه فيه، أو لا تكون السفينة تحمل شهادات وسجلات صحيحة كما أنه توجد أسباب أخرى جديّة وهي تلك الموضحة في الملحق الثالث من مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط من بينها - تقرير أو إخطار من سلطة أخرى، - تقرير أو شكوى من الريان أو أحد أفراد الطاقم<sup>104</sup>.

### ثانياً - الشروط المتعلقة بسلطة الميناء:

يتعين على سلطة الميناء أن تحترم، أثناء ممارستها لعملية التفتيش، الشروط التالية:

<sup>104</sup> - مخلوف سامية، المرجع السابق، ص 117 و118.

## 1- أن يكون الموظف المفتش مختصا:

نصت اتفاقية العمل البحري في اللائحة 5-2-1 على وجوب خضوع كل سفينة الى إجراءات تفتيش من طرف موظف مختص، كما اشترطت مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط أن تتم عمليات التفتيش فقط بواسطة شخص يفوض رسميا من قبل السلطة التي يعمل بها ويكون مسئولا أمام تلك السلطة، كما حددت معايير التأهيل والشهادات في الملحق الرابع.

تطبيقا لأحكام المادة 234 من القانون البحري الجزائري التي تنص على أن التفتيشات المتعلقة بسلامة السفن تجري من طرف السلطة الإدارية المختصة، وتنفيذا للمادة 235 من نفس القانون التي تنص على إنشاء لجنة مركزية للسلامة ولجان محلية للتفتيش، وكذا المادة 17 من المرسوم التنفيذي رقم 02-149 صدر القرار المؤرخ في 07 ماي 2003 يحدد كفاءات تنظيم اللجان المحلية لتفتيش السفن وسيرها<sup>105</sup>.

وتجدر الإشارة إلى أنه يمكن للجنة التفتيش المحلية أن تستعين لاحتياجاتها بأي شخص مؤهل أو هيئة من شأنهما أن يقدمتا مساعدتهما<sup>106</sup>.

كما تختص اللجنة المركزية للسلامة، التي تتعد لدى الوزير المكلف بالبحرية التجارية الذي يحدد تكوينها، بالنظر في الطعون ضد القرارات التي تتخذها اللجان المحلية للتفتيش. وتدعيما لرقابة الدولة على السفن من أجل الحفاظ على السلامة البحرية، صدر المرسوم التنفيذي رقم 04-418 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004، يتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية أمنها وإنشاء الهيئات التابعة لها<sup>107</sup>.

## 1- ألا تتسبب سلطة الميناء في الإضرار بالسفينة:

يجب على الموظف القائم بعملية التفتيش ألا يتسبب في الإضرار بالسفينة محل التفتيش، وذلك بأن يتقاضي جعل السفينة تنتظر أكثر من الوقت اللازم لإجراء عملية التفتيش .

<sup>105</sup> - القرار المؤرخ في 07 ماي 2003 يحدد تنظيم اللجان المحلية لتفتيش السفن وسيرها، ج.ر. ع 36. الصادرة بتاريخ 08 جويلية 2003  
<sup>106</sup> - المادة 14/3 من المرسوم التنفيذي رقم 02-149، يحدد النظام العام لاستغلال المواني وأمنها  
<sup>107</sup> - المرسوم التنفيذي رقم 04-418 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004، يتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها. ج.ر. ع 82 الصادرة بتاريخ 22 ديسمبر 2004،

حيث أكد على ذلك البروتوكول المعلن بلندن عام 1988 الخاص بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار في اللائحة 19 تحت عنوان " الرقابة" الفقرة (9) التي تنص على أنه: "... وعند ممارسة الرقابة بمقتضى هذه اللائحة تبذل كل الجهود الممكنة لتجنب أي حجز أو تأخيرها لا داعي له للسفينة و إذا تم حجز السفينة أو تأخيرها بصورة غير مسوغة، فإنها تكتسب حق الحصول على تعويض عن أية خسارة أو ضرر يلحقان بها. نفس المبدأ، أي مبدأ عدم الإضرار بالسفينة محل التفتيش، مكرس أيضا في مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن بمنطقة البحر الأبيض المتوسط في المادة 10 من القسم الثالث من المذكرة .

جاءت هذه الأحكام مطابقة لمبادئ اتفاقية مونتي قوبي لسنة 1982.

## 2- ألا تمارس سلطة الميناء أي تمييز بين السفن الأجنبية.

يجب على سلطة الميناء ألا تقوم بأي تمييز بين السفن الأجنبية الخاضعة لرقابتها، وبصفة عامة كل السفن التي تقوم بزيارة موانئها، بل عليها أن تطبق في تعاملها معها مبدأ المساواة.

هذا المبدأ أكدت عليه اتفاقية مونتي قوبي لسنة 1982 فنصت في المادة 227، على أنه: "لا تميز الدول، في ممارستها لحقوقها وأدائها لواجباتها بموجب هذا الجزء، قانونا أو فعلا، ضد سفن أية دولة أخرى".

حتى عندما يتم اختيار المفتشين للسفن التي تمنح لها الأولوية في التفتيش، فإنهم ملزمون باحترام الحالات المنصوص عليها في القانون. فقد تضمنت المادة 15 من المرسوم التنفيذي رقم 02-149 السفن التي تمنح لها الأولوية والتي يمكن أن نصنفها إلى نوعين:

- السفن التي تظهر لأول مرة في الميناء أو ترسو في الميناء بعد غياب لمدة 12 شهرا؛

- السفن التي تحمل بضائع خطيرة أو ملوثة أو موقوفة إثر التصنيف<sup>108</sup>.

<sup>108</sup> -BOUTOUCHENT Abdenour, « le renforcement du contrôle sur les navires par l'Etat du pavillon et l'Etat du port », op. cit, pp 55-56.

نفس المبدأ تضمنته مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط<sup>109</sup>.

ثالثا: إجراءات التفتيش الذي تخضع له السفن الأجنبية.

التفتيش المفروض على السفن الأجنبية نوعان:

### 1- إجراء التفتيش لضمان الحد الأدنى من الرقابة:

أول ما يقوم به المفتش فور دخول السفينة الأجنبية للميناء هو التأكد من صلاحية الأوراق والشهادات والوثائق الموجودة على متنها ومدى استجابتها للمعايير والمقاييس الدولية، وكذا التحقق من تطابقها مع الحالة الحقيقية للسفينة.

هذا ما تضمنته أحكام اتفاقية مونتري قوبي لسنة 1982 لاسيما المادة 226 منها، التي تحصر رقابة الدولة على السفن الأجنبية في فحص الشهادات والسجلات والوثائق الأخرى، للتأكد مما إذا كانت تستجيب للقواعد والمعايير الدولية المقبولة عموما، واستثناء يمكن للمفتش اللجوء إلى إجراء تفتيش أكثر تفصيلا إذا توفرت حالة من الحالات المنصوص عليها في نفس المادة.

كذلك نفس هذا الإجراء الخاص بالتفتيش لضمان الحد الأدنى من الرقابة، تبنته مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن بمنطقة البحر الأبيض المتوسط، حيث نصت المادة الأولى فقرة 2 من القسم الثالث للمذكرة المعنون " إجراءات التفتيش واستكمال نواحي القصور والاحتجاز أو الإيقاف " على أنه: " تضمن السلطة كحد أدنى قيام المفتش بفحص الشهادات والمستندات الموضحة بالملحق (2)، ومطابقتها للمستوى المنفذ بما يطمئنه شخصيا على قبول الحالة العامة للسفينة بما فيها غرفة الآلات وكذلك ظروف الإقامة والحالة الصحية ". نفس الإجراء كرسه المشرع الجزائري، وهذا ما نجده في نص المادة 14 فقرة 1 من المرسوم التنفيذي رقم 02-149 الذي يحدد قواعد تفتيش السفن حيث نصت على أنه: "ينبغي التأكد أثناء عملية التفتيش المنصوص عليها في المادة السابقة على الأقل من الشهادات والوثائق

<sup>109</sup> - المادة 3 من القسم الخامس من مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط.



المذكورة في الملحق المرفق بهذا المرسوم ومن الحالة العامة للسفينة بما في ذلك غرفة الماكينات وأماكن الإقامة والظروف الصحية...."

هذا فيما يتعلق بالإجراء الأولي، لكن قد يحدث هناك فرق أو اختلاف واضح وجدي بين ما تحتويه الشهادات والوثائق التي يفحصها المفتشون وبين الحالة الفعلية للسفينة الأجنبية محل التفتيش، ومن ثم فإن المفتش المختص يمكنه القيام بعمل تفتيش أكثر تفصيلا<sup>110</sup>.

## 2 - التفتيش المفصل:

يتمثل التفتيش المفصل في إجراء فحص مفصل ومعاينة دقيقة لكل أجزاء السفينة وذلك في حالة وجود لدى المفتشين أسباب واضحة وجدية للاعتقاد أن الحالة الفعلية للسفينة لا تتطابق إلى حد كبير مع تفاصيل الوثائق والشهادات والسجلات التي قاموا بفحصها (1) هذا ما تضمنته اتفاقية مونتي قوبي لعام 1982، وحددت ثلاث أسباب<sup>111</sup> إذا توفرت يمكن اعتبارها جدية وبالتالي اللجوء إلى إجراء التفتيش المفصل وهي:

- حالة ما إذا كانت تتوافر أسباب واضحة للاعتقاد بأن حالة السفينة أو معداتها لا تتطابق إلى حد كبير مع تفاصيل تلك الوثائق؛
- لحالة التي لا يكون فيها مضمون هذه الوثائق كافيا للتأكد أو التحقق من انتهاك مشتبه فيه؛

- عندما لا تكون السفينة تحمل شهادات وسجلات صحيحة

نفس الأسباب تقريبا اعتمدها مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن بمنطقة البحر الأبيض المتوسط، مع إضافة بعض الأسباب الأخرى التي يمكن اعتبارها جدية وبالتالي اللجوء إلى إجراء التفتيش المفصل في حال توفرها، من بين هذه الأسباب تقرير أو إخطار من سلطة أخرى، تقرير أو شكوى من الريان أو أحد أفراد الطاقم...إلخ. كما أنها أعطت السلطة التقديرية للمفتش في تقدير ما إذا كان الأمر يتطلب تفتيشا مفصلا أم لا<sup>112</sup>.

110 - مخلوف سامية ، رقابة الدولة على السفين، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة مولود معمري، السنة الجامعية 2015، ص 120

111 - انظر نص المادة 226 من اتفاقية مونتي قوباى الموقعة بجمايكا 1982.

112 - مخلوف سامية ، المرجع نفسه، ص 121.

### الفرع الثاني: تقديم الشكاوى على متن السفن.

بالإضافة التفتيشات التقنية المفروضة على السفن يمكن للمفتشين المعتمدين المعينين وفق الكيفيات المحددة في اللائحة 4-1-5 من اتفاقية العمل البحري و أثناء مزاوله مهامهم من التحقق من مدى وجود نظام إجرائي فعال يعتمد عليه البحارة في حال رغبوا في تقديم شكوى ضد المجهز من جراء إخلاله بالشروط الدنيا لعمل و معيشة البحارة حيث ألزمت الاتفاقية كل الدول الموقعين عليها بتوقيع عقوبات على أي نوع من الاقتصاص من البحارة بسبب تقديم شكوى إلا أن النقيذ بالإجراءات الواردة في اللائحة 5-1-5 من الاتفاقية لا يعتبر ماسا بحق البحارة في سعيهم إلى الإنصاف عن طريق أي وسائل يعتبرها البحارة ملائمة<sup>113</sup>.

### أولاً: إجراءات تقديم الشكاوى على متن السفينة:

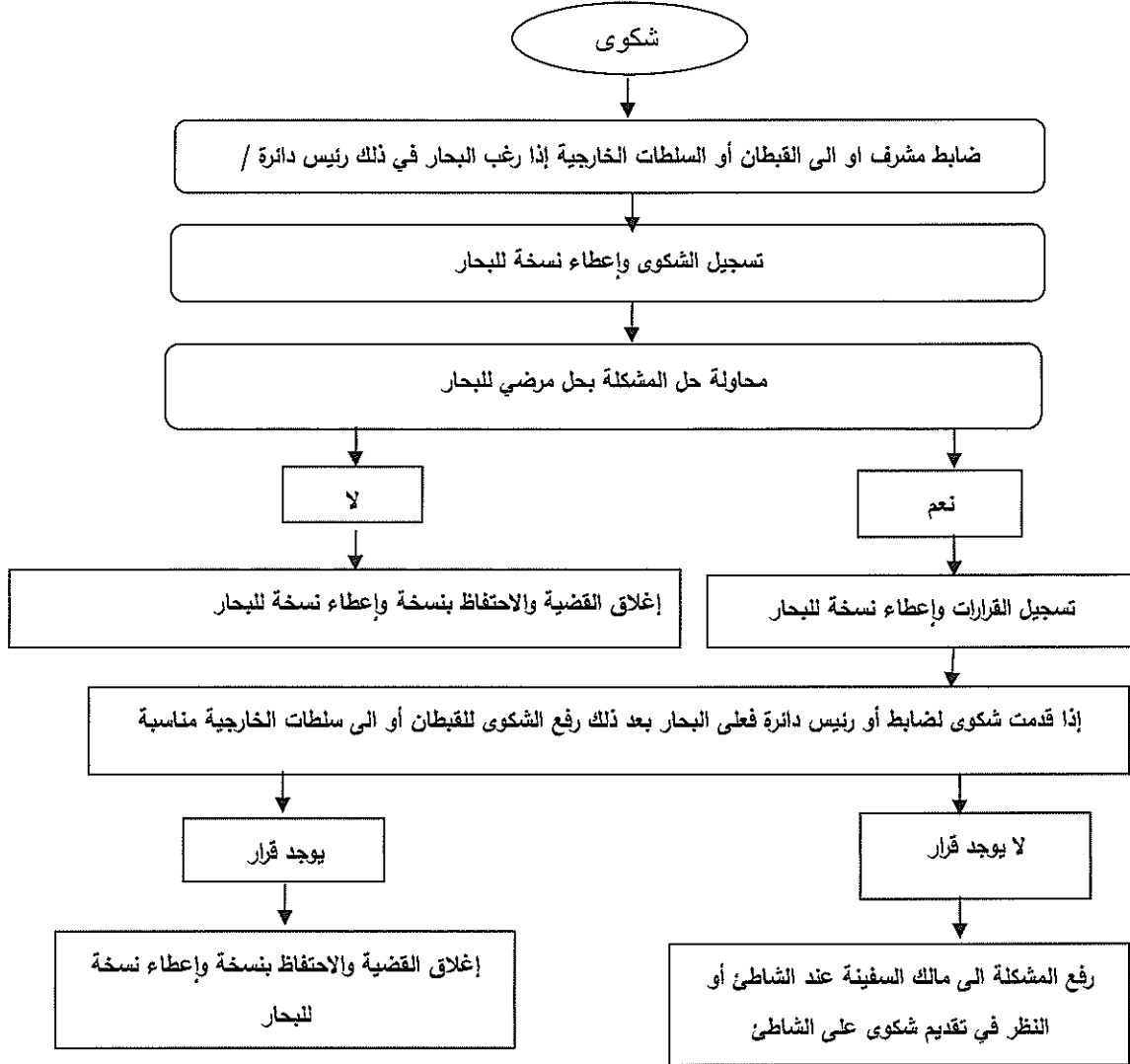
بداية على البحار محاولة حل المشكلة على أدنى المستويات، ولكن له الحق في رفع المشكلة مباشرة إلى القبطان، أو إلى سلطات خارجية مثل ممثل دولة العلم وله الحق في أي وقت أن يصحب ممثلاً أو زميلاً من البحارة ولا يجوز تحت أي ظرف تجريمه لمجرد قيامك بتقديم شكوى وإذا لم تحل المشكلة على متن السفينة فإن عليه رفع المشكلة عند الشاطئ، إما لمالك السفينة أو إلى سلطات دولة العلم، أو لدولة الميناء عند زيارتها لسفينتك أو إلى المسؤولين المختصين في بلهم.

عند انضمام البحار إلى السفينة تقدم له نسخاً من نماذج تقديم الشكاوى على متن السفينة يوفر النموذج للبحارة عناوين الشخص المسؤول في دولة العلم وسوف يحدد النموذج أيضاً الشخص أو الأشخاص على متن السفينة الذين تستطيع مراجعتهم طلباً للنصيحة والمساعدة في تقديم الشكاوى<sup>114</sup>.

<sup>113</sup> - اتفاقية العمل البحري 2006 الصادرة عن مؤتمر العمل الدولي، مجلس إدارة مكتب العمل الدولي، الدورة الرابعة والتسعون 07-02-2006، الباب الخامس اللائحة 4-1-5.

<sup>114</sup> - دليل الاتحاد الدولي لعمال النقل حول اتفاقية العمل البحري 2006 يتضمن تعديلات 2014.2016. ص55.

## إجراءات تقديم شكوى على متن السفينة<sup>115</sup>



<sup>115</sup> - دليل الاتحاد الدولي لعمال النقل حول اتفاقية العمل البحري 2006 يتضمن تعديلات 2014.2016. ص.65.

### ثانيا: إجراءات تقديم الشكوى عند الشاطئ.

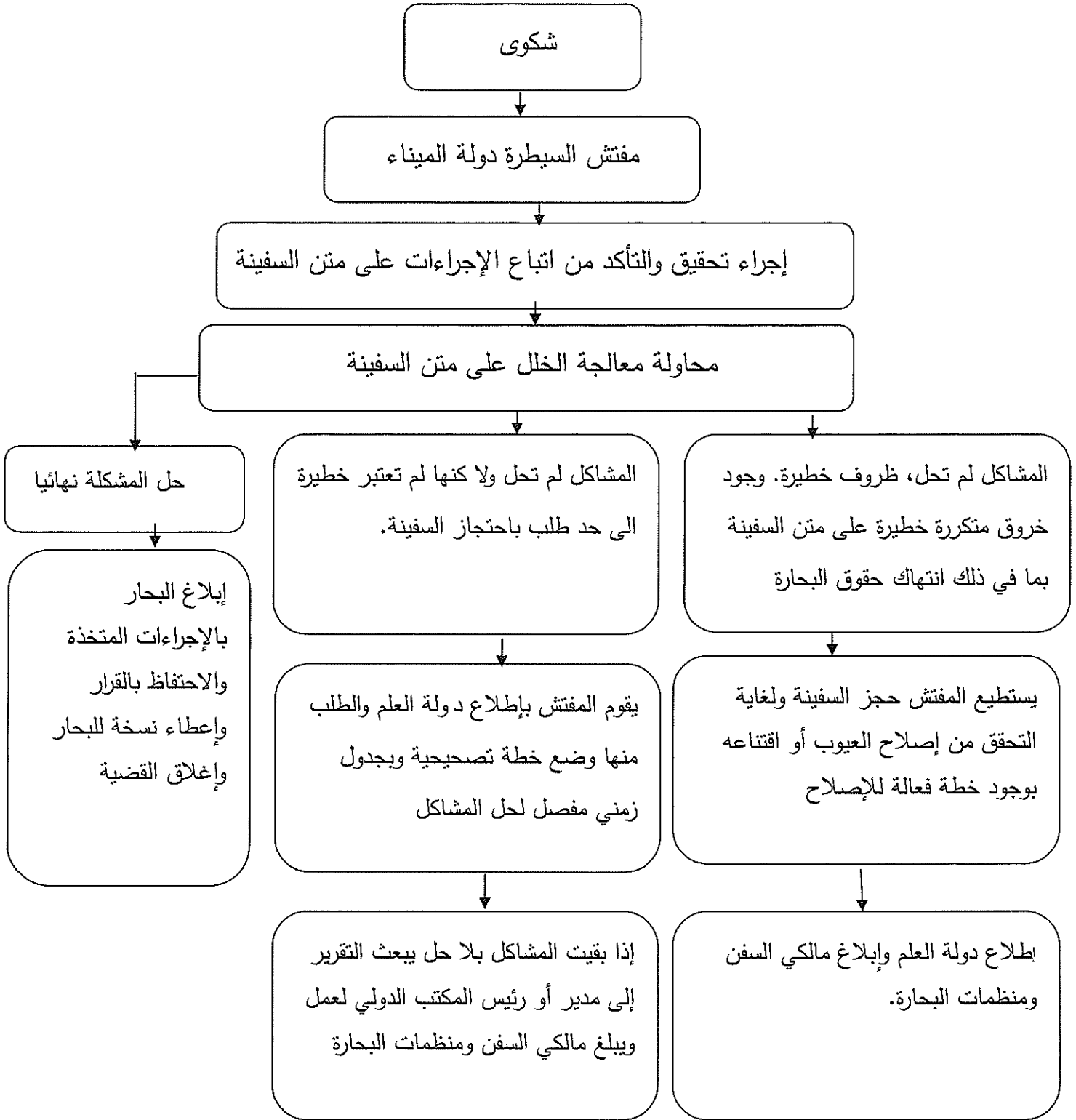
تكفل كل دولة عضو أن يكون للبحارة الموجودين على متن سفينة راسية في ميناء في أراضي دولة عضو، والذين يدعون انتهاك اشتراطات هذه الاتفاقية (بما في ذلك حقوق البحارة)، الحق في تقديم مثل هذه الشكوى توخيا لتسهيل تصحيح الوضع على نحو سريع وعملي<sup>116</sup>.

يجوز تقديم شكوى من بحار بدعوى انتهاك اشتراطات هذه الاتفاقية بما في ذلك حقوق البحارة إلى موظف معتمد في الميناء الذي ترسو فيه سفينة البحار ويجوز في هذه الحالات أن يجري الموظف المعتمد تحقيقا أوليا ويشمل التحقيق الأولي، عند الاقتضاء وحسب طبيعة الشكوى، النظر فيما إذا كانت إجراءات بحث قد استكشفت ويجوز للموظف المعتمد أيضا إجراء تفتيش متعمق وفق المعيار ألف 5-2-1.

ويسعى الموظف المعتمد، عند الاقتضاء، إلى تشجيع تسوية الشكوى على متن السفينة<sup>117</sup>.

<sup>116</sup>- اللائحة 5-2-2 من اتفاقية العمل البحري بعنوان إجراءات معالجة شكوى البحارة على البر. ص 88.  
<sup>117</sup>- المعيار 5-2-2 من اتفاقية العمل البحري بعنوان إجراءات معالجة شكوى البحارة على البر. ص 88.

### إجراءات اقديم مع الشكوى عند الشاطئ<sup>118</sup>



<sup>118</sup> - دليل الاتحاد الدولي لعمال النقل حول اتفاقية العمل البحري 2006 يتضمن تعديلات 2014.2016. ص59.

### المطلب الثاني: مذكرات التفاهم الجهوية.

كما سبق وأن ذكرنا فإنه تم إلقاء المسؤولية الخاصة بسلامة البحار والمحيطات على عاتق المنظمة البحرية الدولية OMI بالتعاون مع المنظمات الأخرى، وقد تطرقنا إلى الجهود التي بذلتها في إطار الاتفاقيات الدولية، ففي السنوات الأخيرة تزايد الاهتمام والسعي من أجل تبني نظام متقدم ومتجانس لتفعيل القواعد المتعلقة بالرقابة، تتمثل في التوصل إلى التطبيق الفعلي لهذه القواعد وضرورة تعاون دول الميناء لإنشاء شبكة عالمية للرقابة تتمكن من القضاء على السفن دون المستوى .

تطورت رقابة دولة الميناء بفضل جهود المنظمة البحرية الدولية، التي قامت بتشجيع الدول على توقيع مذكرات تفاهم حول الرقابة على السفن من طرف دولة الميناء إذ أن الرقابة التي تمارسها دولة الميناء لا تعوض الرقابة التي تمارسها دولة العلم، لكن دورها مهم في القضاء على السفن التي لا تتوفر على المقاييس الدولية.

تم التوقيع على عدة مذكرات تفاهم جهوية في أوروبا، وفي البحر الأبيض فريقيا الغربية، وفي آسيا والمحيط المتوسط، والمحيط الهندي، والمحيط الهادئ، وفي أمريكا اللاتينية والكارييب، اخترنا أن نتعرض لمذكرة تفاهم باريس 1982 باعتبارها أولى المذكرات الموقعة (الفرع الأول)، مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط (الفرع الثاني) <sup>119</sup> .

<sup>119</sup> - مخلوف سامية ، المرجع السابق، ص 122.

## الفرع الأول: مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من طرف دولة الميناء الموقعة في باريس سنة 1982 مذكرة باريس.

بسعي من فرنسا تم التوقيع على مذكرة تفاهم حول الرقابة على السفن من طرف دولة الميناء Paris Mémorandum of Understanding on Port State Control في باريس بتاريخ 26 جانفي 1982 ودخل حيز التنفيذ في 01 جويلية 1982.

لقد سبقت، إن صح التعبير، القاعدة الواردة بعد بضعة أشهر في اتفاقية مونتي قوبي لسنة 1982 في المادة 219 من الجزء الثاني عشر المتضمن حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، تنظم المذكرة التنسيق بين الدول فيما يتعلق بالرقابة على السفن الأجنبية التي تدخل الموانئ الأوروبية<sup>120</sup>.

### أولا: الدول الأعضاء في المذكرة.

كانت المذكرة في البداية تربط 14 دولة وأصبحت إلى غاية 2010 تضم 27 دولة هي : ألمانيا، بلجيكا، قبرص، بلغاريا، كندا، كرواتيا، الدنمارك، اسبانيا، استونيا، فنلندا، فرنسا، اليونان ، إيرلندا أيسلندا، ايطاليا، لاتفيا ( Lettonie ) لتوانيا، مالطا، النرويج، هولندا، بولونيا، البرتغال، رومانيا، المملكة المتحدة، روسيا، سلوفينيا، السويد فالمذكرة مفتوحة لانضمام دول خارجة عن المنطقة الأصلية التي تنطبق عليها، كما يوضحه انضمام كندا<sup>121</sup>.

<sup>120</sup> - مخلوف سامية ، المرجع السابق، ص 123.

<sup>121</sup> PANCRACIO Jean-Paul, Droit de la mer, édition dalloz, Paris, 2010, p 141.

ثانياً: أهداف مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من طرف دولة الميناء الموقعة في باريس.

تهدف المذكرة إلى تحقيق الانسجام والتناغم في عمليات التفتيش التي تقوم بها السلطات المحلية وتعجل التصديق على الوثائق المتعلقة بسلامة السفن والحفاظ على المحيط البحري، وذلك بفرض بعض الشروط والالتزامات على الدول الأطراف من أهمها ما يلي:

- يجب على كل دولة عضو بالمذكرة أن تمارس الرقابة على 25% على الأقل من السفن الأجنبية التي تدخل موانئها .
- يجب ألا تقتصر عمليات التفتيش على احترام المعايير التقنية الخاصة بالسلامة، مثلما كانت سابقاً، بل ومنذ سنة 1992 أصبحت تشمل أيضاً التحقق من شهادات وتأهيل الطاقم بمعنى احترام أحكام اتفاقية STCW للمنظمة البحرية الدولية لسنة 1978 والمعدلة سنة 1995 .
- يجب على الدول الأعضاء أن تحترم مبدأ عدم التمييز ومبدأ المساواة في المعاملة حسب علم السفينة.
- يجب على كل دولة موقعة على المذكرة أن تلتزم بوضع نظام رقابة تضمن من خلاله أن السفن الأجنبية، حتى تلك التي تحمل علم دولة ليست طرفاً، تتوفر على المعايير والمقاييس الدولية تبعاً للقائمة التي تتضمنها المذكرة<sup>122</sup> .

ما يمكن التوصل إليه في الأخير أن المذكرة، على عكس الاتفاقيات المبرمة في ظل المنظمات الدولية، لا تعلن قواعد السلامة ولكنها تتمسك بتعزيز تطبيقه.

<sup>122</sup> - القائمة تتضمن جميع الاتفاقيات المتعلقة بالسلامة البحرية وسلامة السفن وتضاف إليها اتفاقية المنظمة العالمية للعمل بما في ذلك اتفاقية العمل البحري 2006.



### ثالثا: الإجراءات التي يتخذها المفتشون في إطار المذكرة.

قبل أن نتعرض للإجراءات التي يتخذها المفتشون، يجب أن نشير إلى أن المذكرة تؤكد وتشرط أن تقوم كل دولة عضو بتوفير كل الإجراءات الضرورية لممارسة عملية الرقابة على السفن، وبالأخص أن تضع تحت تصرف السلطات المختصة مفتشين مؤهلين. يقوم المفتشون المؤهلون باتخاذ الإجراءات التالية:

- معاينة عدم وجود أي انتهاك يذكر أو عدم مطابقة للوثائق .
- تقديم وصف في شكل طلب من أجل إزالة أسباب الانتهاك وذلك قبل مغادرة السفينة للميناء. حيث تقع على المجهز مسؤولية إزالة أسباب الانتهاك قبل مغادرة الميناء، أو عند أول ميناء يقصده والمفتش ملزم من التأكد من ذلك، في كل الحالات، الملاحظة تسجل في برنامج المعلومات وسيعاد فحصها خلال المرور المقبل بالميناء.
- الوقف أو الاحتجاز: يتمثل في قيام المفتش بوقف أو منع السفينة من الإبحار بسبب الانتهاكات التي عاينها والتي تجعل السفينة غير صالحة للإبحار، هذا المنع يصرح به المفتش المختص اعتمادا على تقديره وحكمه المهني مع احترام الخطوط العريضة لمذكرة باريس.

في حالة ما إذا كانت الانتهاكات تشكل خطرا جديا على السلامة أو على الصحة أو على البيئة البحرية، يجب على المفتش أن يتخذ كافة الإجراءات اللازمة من أجل منع السفينة من الإبحار ووقف استغلالها وذلك إلى غاية إزالة الانتهاكات وتؤكد المفتش من أن إبحار السفينة لم يعد يشكل أي من الأخطار المذكورة<sup>123</sup> .

<sup>123</sup> - مخلوف سامية، المرجع السابق، ص 126.

## الفرع الثاني: مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط.

نظرا للحاجة الملحة لتعزيز السلامة البحرية وحماية البيئة البحرية وأهمية تحسين ظروف المعيشة والعمل على ظهر السفن، ووعيا من الدول بمسئوليتها في اتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع تشغيل السفن دون المستوى خاصة الدول التي تقع بها الموانئ، قامت السلطات البحرية لعدد من الدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط بالسعي من أجل إيجاد نظام متقدم ومتجانس لرقابة دولة الميناء وتعزيز التعاون وكذا تبادل المعلومات في هذا المجال.

فتوصلت إلى مذكرة تفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط الموقعة في مالطا بتاريخ 11 جويلية 1997، انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 2000-58 المؤرخ في 13 مارس 2000<sup>124</sup>.

### أولا: الدول الأعضاء في المذكرة.

على عكس مذكرة باريس التي تتكون من مجموعة من الدول فإن هذه المذكرة تتكون من السلطات البحرية لمجموعة من الدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط وهي: الجزائر، قبرص، مصر، إسرائيل، لبنان، مالطا، المغرب، تونس، تركيا، والسلطة الفلسطينية أعدت المذكرة قائمة بمختلف الإدارات البحرية الوطنية التي سوف تقوم بالعمل من أجل تنفيذها وكذا عناوينها، تحت عنوان السلطات البحرية.

كما أن المذكرة مفتوحة لأية سلطة بحرية لأية دولة، تتوافق مع المعايير المحددة بالملحق (9)، بشرط أن توافق جميع السلطات التي قبلت المذكرة.

وتتص أيضا المذكرة على إمكانية مشاركة أية سلطة أو منظمة بحرية كمراقب<sup>125</sup>.

<sup>124</sup>- لمرسوم الرئاسي رقم 2000-58 مؤرخ في 13 مارس 2000 يتضمن التصديق على مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط، الموقعة في مالطا بتاريخ 11 جويلية 1997، ج ر ع. 13. بتاريخ 15 مارس 2000،  
<sup>125</sup>- مخلوف سامية، المرجع السابق، ص 134.

## ثانيا: أهداف مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط.

تهدف المذكرة إلى محاولة إيجاد نظام متقدم ومتجانس لرقابة الدولة على السفن الأجنبية في الموانئ، وكذا تعزيز التعاون وتبادل المعلومات في هذا المجال من أجل التوصل إلى تعزيز السلامة البحرية وحماية البيئة البحرية وتحسين ظروف المعيشة والعمل على ظهر السفن، مع ضرورة عدم الإخلال بمبدأ المنافسة بين الموانئ ولتحقيق ذلك تفرض المذكرة مجموعة من الالتزامات تتعهد السلطات البحرية الموقعة على المذكرة بتنفيذها، تكمن أهم هذه الالتزامات فيما يلي:

- يجب على كل سلطة بحرية أن تقوم بتنفيذ أحكام المذكرة وملحقاتها، وأن تتخذ كافة الخطوات اللازمة للتصديق على الوثائق ذات الصلة بأغراض المذكرة.
- تلتزم كل سلطة بإنشاء نظام فعال لرقابة الدولة على الميناء والحفاظ عليه.
- يجب على كل سلطة أن تحترم مبدأ عدم التمييز فيما يتعلق بعلم السفينة وهو نفس المبدأ الذي تبنته مذكرة باريس.
- أن تلتزم بضمان تطبيق السفن التجارية الأجنبية المترددة على موانئها للمستويات القياسية الموضحة بالوثائق ذات الصلة، وبالتالي يمكن أن نستنتج أن المذكرة تستهدف السفن التجارية الأجنبية.
- تلتزم كل سلطة بتنفيذ إجمالي سنوي من المعايينات يناظر 15 % من الرقم التقديري للسفن التي دخلت موانئ الدولة خلال فترة الإثني عشرة شهرا الأخيرة، بينما تلتزم مذكرة باريس الدول الأطراف فيها بتحقيق معدل سنوي بـ 25 % على الأقل من المعايينات على السفن الأجنبية التي تدخل موانئها.

- يجب على كل سلطة أن تقوم بالتشاور والتعاون وتبادل المعلومات مع السلطات الأخرى<sup>126</sup>.

ثالثا: إجراءات التفتيش في إطار المذكرة.

### 1 - اختيار السفن التي تخضع للأولوية في التفتيش:

تعطي السلطة، بموجب المذكرة، الأولوية لحالات السفن الآتية:

- السفن التي تزور ميناء دولة تكون السلطة فيها موقعة على المذكرة، سواء للمرة الأولى أو بعد غياب لمدة 12 شهرا أو أكثر.
- السفن التي صرح لها بمغادرة ميناء، تكون السلطة بها هي إحدى السلطات الموقعة على المذكرة، بعد أن اشترطت عليها القيام بإصلاح العيوب وتلافي أوجه القصور التي تمت ملاحظتها.
- السفن التي أبلغ المرشدون عنها أو هيئات الميناء لوجود قصور قد يؤثر على الملاحة الآمنة
- السفن التي تكون شهاداتها الخاصة بالبناء والمعدات غير معتمدة
- السفن التي تحمل بضائع خطيرة أو ملوثة .
- السفن التي تم استبعادها من التصنيف أو التي فقدت تصنيفها لأسباب السلامة على مدى الستة أشهر السابقة.

### 2 - الشروط الواجب توافرها في التفتيش.

- يجب أن يكون المفتش شخص مفوض رسميا من قبل السلطة التي يعمل بها ويكون مسئولا أمامها

<sup>126</sup> - مخلوف سامية، المرجع السابق، ص 135

- يجب أن يحمل كل مفتش بطاقة شخصية تصدرها السلطة التي يعمل لديها، توضح تفويض المفتش للقيام بالتفتيش
- يمكن للمفتش أن يستعين بشخص لديه الخبرة المطلوبة عندما لا تستطيع السلطة أن توفرها، عكس ما ورد في مذكرة باريس التي تلزم الدول الأطراف فيها لتوفير مفتشين مؤهلين.
- يجب ألا تكون للمفتش الذي يقوم بالرقابة على ميناء الدولة أو الشخص الذي يساعده، أية مصالح تجارية سواء بميناء المعاينة أو بالسفن التي يتم معاينتها، كما لا يجب أن يعمل المفتش أو يضطلع بعمل نيابة عن المؤسسات غير الحكومية سواء التي تصدر شهادات التصنيف أو الشهادات القانونية أو التي تقوم بعمليات المعاينة من أجل إصدار هذه الشهادات<sup>127</sup>.

### 3- أنواع التفتيش التي تضمنتها المذكرة:

نصت المذكرة على غرار ما تضمنته مذكرة باريس بوجوب إجراء تفتيش أولي يتضمن معاينة الشهادات والتطبيق والتحقق من مدى مطابقتها للحالة الفعلية للسفينة محل التفتيش، وفي حالة ما إذا كانت هناك أسباب واضحة لإجراء تفتيش أكثر تفصيلاً ناء على الحكم المهني للمفتش، فعلى خبير المعاينة أن يراعي، عند قيامه بالتفتيش، الاعتبار الموضحة في إجراءات رقابة الميناء، وأحكام القانون البحري الدولي بشأن البضائع الخطرة وكذلك الأحكام الخاصة بظروف العمل والمعيشة على متن السفينة.

عند الانتهاء من التفتيش يقدم المفتش إلى الريان مستنداً<sup>128</sup> يوضح فيه نتائج التفتيش وتفاصيل أي قرار اتخذته المفتش والإجراءات التصحيحية التي يجب أن يقوم بها الريان أو المالك أو المجهز.

<sup>127</sup>- لمزيد من المعلومات انظر القسم الثالث من المذكرة بعنوان إجراءات التفتيش والتصحيح والاحتجاز.  
<sup>128</sup>- المستند الذي يجب على المفتش أن يقدمه للريان بعد نهاية التفتيش، وهو في شكل تقرير ورد نموذجين عنه في المذكرة بالملحق (6).

ففي حالة وجود عيوب أو أوجه قصور فيجب على السلطة أن تتأكد من أنه قد تم إصلاحها قبل أن تسمح للسفينة بالإبحار.

أما إذا تبين أن أوجه القصور تشكل خطراً على السلامة أو الصحة أو البيئة تقوم السلطة باحتجاز السفينة أو إيقاف تشغيلها بمجرد اكتشافها، ولا يرفع أمر الاحتجاز أو إيقاف التشغيل إلا بعد إزالة الخطر أو يمكن السماح لها بالإبحار إلى ميناء آخر أو أقرب ترسانة إصلاح وذلك فقط في حالة صعوبة تلافى أو علاج أوجه القصور في الميناء الذي تم فيه التفتيش، مع ضمان إمكانية سير السفينة بدون خطر على السلامة أو الصحة أو البيئة، وإخطار السلطة المختصة للدولة التي ستتجه إليها السفينة وكذا دولة العلم<sup>129</sup>.

<sup>129</sup> - مخلوف سامية، المرجع السابق، ص 137.

# الفصل التطبيقي

دراسة حالة للسفينة جزائرية المسماة

سدراة

MV/ SEDRATA

### الفصل الثالث: الفصل التطبيقي.

يتمثل الفصل التطبيقي في دراسة حالة واقعية للسفينة الجزائرية المسماة سدراتة MV/ SEDRAT و التي هي حتى اليوم بتاريخ 2022/06/12 تحت الحجز عليها بسبب ارتكابها عدة مخالفات متعلقة بالاتفاقيات الدولية التالية:

1-الاتفاقية الدولية لسلامة الحياة في البحر SOLAS<sup>130</sup> الموقعة في أو نسخة سنة 1914 و التي تهدف الى تحديد للحد الأدنى من معايير بناء وتجهيز وتشغيل السفن، بما يتوافق مع سلامتها .

2-الاتفاقية الدولية الحد من إلقاء النفايات والتسرب النفطي وعوادم الاحتراق MARPOL<sup>131</sup> الموقعة سنة 1973 وتم تعديلها في سنة 1978 وهدفها المعلن هو: الحفاظ على البيئة البحرية عن طريق القضاء التام على التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى وتقليل التصريف العرضي لهذه المواد .

3-اتفاقية العمل البحري MLC 2006 و المعدلة في 2016 و 2018 و التي تهدف كما سبق و أن ذكرنا الى تحديد المعايير الدنيا لعمل البحارة على متن السفن.

وفيما يلي سوف نحاول الإحاطة بالحالات التي يمكن أن تكون موضوع تفتيش وذلك وفقا لاتفاقية العمل البحري دون التطرق الى الاتفاقيتين الأخرين ماريبول و سولاس لأنها ليست ضمن إطار دراستنا هذه.

<sup>130</sup> - الاتفاقية الدولية لسلامة الحياة في البحر SOLAS وهي الاتفاقية الأكثر أهمية لحماية السفن التجارية، وأول نسخة منها كانت عام 1914 بعد غرق التايتانيك، وتصف هذه الاتفاقية عدد قوارب النجاة ومعدات الطوارئ وإجراءات السلامة بما فيها الرقابة اللاسلكية المستمرة. وتم تبني نسخاً معدلة من هذه الاتفاقية في الأعوام الأخيرة.

<sup>131</sup> - MARPOL / Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires



المطلب الأول: أمثلة عن الحالات التي تستدعي الحجز في إطار اتفاقية العمل البحري.

أخذت القائمة التالية من توجيهات ضباط سيطرة دولة الميناء الذين يقومون بتفتيشات بناءً على اتفاقية العمل البحري لعام 2006 وهي أمثلة عن الحالات التي تستدعي إصدار مذكرة لحجز السفينة في الميناء، وهي بسبب خطورة أو تكرار حادثة معينة.

- وجود أي بحار على متن السفينة دون سن 16 عام.

- توظيف أي بحار دون سن 18 عام للقيام بعمل من المرجح أن يعرض صحته أو سلامته للخطر.

- وجود عدد غير كافي على متن السفينة (بعد إبعاد البحارة دون السن القانونية).

- أي مخالفات أخرى تشكل انتهاكاً للحقوق والمبادئ الأساسية أو انتهاكاً لحقوق

الضمان الاجتماعي للبحارة.

- وجود عدم مطابقة بحيث تؤدي إلى انتهاك تلك الحقوق (على سبيل المثال تأمين سكن

دون المستوى بناءً على عرق أو جنس أو النشاط النقابي للبحار).

- تكرار حالات وجود بحارة بدون وجود شهادة تثبت لياقتهم الطبية للقيام بواجباتهم.

- تكرار وجود بحارة على نفس السفينة بدون اتفاقية توظيف البحارة أو وجود بحارة لديهم

اتفاقية توظيف ولكنها تحتوي على شروط تنكر حقوق البحار.

- تكرار عمل البحار لأكثر من الحد الأقصى لساعات العمل أو حصوله على ساعات

استراحة أقل من الحد الأدنى.

- عدم عمل التهوية و /أو التبريد و /أو التدفئة بشكل كافي.

- وجود سكن غير صحي شامل المطاعم والمرافق الصحية أو فقدان الأجهزة أو إنها لا

تعمل.

- كمية ونوعية الطعام ومياه الشرب غير مناسبة لطبيعة الرحلة.

- عدم وجود دليل طبي أو أجهزة طبية على متن السفينة وكما هو مطلوب.

- عدم وجود طبيب على متن سفن نقل الركاب التي تقوم برحلات دولية لأكثر من ثلاثة أيام وتحمل 100 مسافر أو أكثر على متنها، أو عدم وجود بحار مسؤول عن الرعاية الطبية على متن السفينة.

- تكرار حالات عدم دفع الرواتب أو عدم دفع الرواتب لفترة محددة من الزمن أو تزوير حسابات الرواتب أو وجود أكثر من كشف لحسابات الرواتب.

- عدم وجود إثبات لتوفر الضمان المالي للعودة إلى الوطن .

المطلب الثاني: حالة احتجاز سفينة جزائرية في ميناء انتوارب بلجيكا.

الفرع الأول: التعريف بالسفينة المحتجزة.

Name of ship	SEDRATA	سدراتة	اسم السفينة
Distinctive number or later	7THC		الحروف و الأرقام المميزة
Port of registry	Alger	الجزائر	ميناء التسجيل
Date of registry	14 octobre 2014	14 أكتوبر 2014	تاريخ التسجيل
Gross tonnage	8116		الحمولة الاجمالية
IMO number	9557795		رقم المنظمة البحرية الدولية
Type of ship	General Cargo	نقل البضائع	نوع لسفينة
Name and address ship-owner: CNAN NORD SPA 74 bd Mohamed V Algiers- Algeria.	اسم وعنوان مالك السفينة: كنان شمال ش ذ أ 74 شارع محمد الخامس - الجزائر.		



أولاً: إعلان التقيد بشروط العمل البحري الجزء الأول (DMLC1) <sup>132</sup>.

تتكون وثيقة إعلان التقيد بشروط العمل، الجزء الأول والتي تشتمل على قوائم تبين كيفية توافق تشريعات دولة العلم مع الاتفاقية من صفحتين تحصلت عليها السفينة بتاريخ 22 جانفي 2017 ممضية من طرف مالك السفينة كنان شمال ش ذ أ، و المفوض بالإمضاء السيد جاري لخضر بصفته مديرا تقنيا للشركة.

تتكون هذه الوثيقة من صفحتين، الأولى تحتوي بقائمة شروط العمل البحري التي يتعهد المجهز باحترامها وهي نفسها الشروط المذكورة في الاتفاقية الدولية للعمل البحري وفق.

• الباب الأول بعنوان الاشتراطات الدنيا لعمل البحارة، اللائحة 1-1، اللائحة 1-2، اللائحة 1-3، اللائحة 1-4.

• الباب الثاني، بعنوان شروط الاستخدام، اللائحة 1-2، اللائحة 2-2، اللائحة 2-3، اللائحة 2-4، اللائحة 2-5، اللائحة 2-6، اللائحة 2-7، اللائحة 2-8.

• الباب الثالث، بعنوان أماكن الإقامة و تسهيلات الترفيه و الغذاء و تقديم الوجبات، اللائحة 1-3، اللائحة 2-3.

• الباب الرابع، الحماية الصحية والرعاية الطبية و الرفاهة و حماية الضمان الاجتماعي بعنوان شروط الاستخدام اللائحة 1-5، اللائحة 2-5، اللائحة 3-5، اللائحة 4-5، اللائحة 5-5.

و الصفحة الثانية مخصصة للإمضاءات الأولى من طرف المدير التقني للشركة المالكة للباخرة و الإمضاء الثاني من السلطة المختصة بمتابعة التفتيش المصلحة الوطنية لحراسة السواحل (المحطة البحرية الرئيسية بالجزائر)، موقع لصالحها السيد مدير عام الشؤون البحرية.

<sup>132</sup> - انظر الملحق رقم 01.

ثانيا: إعلان التقييد بشروط العمل البحري الجزء الثاني ( DMLC2)<sup>133</sup>.

تتكون وثيقة إعلان التقييد بشروط العمل الجزء الثاني والتي تشتمل على قوائم تبين كيفية توافق تشريعات دولة العلم مع الاتفاقية الدولية للعمل البحري أيضا مع بعض التفاصيل يؤشر على إعلان التقييد بشروط العمل البحري الجزء الثاني من طرف وزارة النقل مديرية البحرية التجارية ليبين توافق السفينة مع متطلبات العمل البحري الوارد في الاتفاقية الدولية للعمل البحري تحصلت عليها السفينة بتاريخ 30 جانفي 2017.

ثالثا : شهادة العمل البحري<sup>134</sup>.

بحصول السفينة على إعلان التقييد بشروط العمل، الجزء الأول و الثاني تكون مؤهلة للحصول على شهادة العمل البحري و التي تتكون من ثلاث صفحات، موقعة من طرف كل من مدير البحرية التجارية و الموانئ بتاريخ 21 مارس 2017 و المصلحة الوطنية لحراسة السواحل (المحطة البحرية الرئيسية بالجزائر) ممثلة السيد مدير عام الشؤون البحرية، مع تاريخ و مكان إعداد الوثيقة.

الفرع الثالث: تقرير مفتشي رقابة دولة الميناء<sup>135</sup>.

يتكون التقرير من 9 صفحات مؤشر عليها وممضية من طرف مفتشي رقابة دولة الميناء بتاريخ 20022/02/22، وأعد هذا التقرير وفق مقتضيات مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من طرف دولة الميناء الموقعة في باريس سنة 1982 و المسماة اختصارا ( PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT ) PARIS MOU (STATE CONTROL)، والتي تطرقنا لها في الفصل الثاني تحت عنوان، مسؤوليات مراقبة شروط عمل و حياة البحارة على متن السفن في إطار اتفاقية العمل البحري، المبحث الثاني: مسؤوليات المراقبة في إطار دولة الميناء، المطلب الثاني مذكرات التفاهم الجهوية، الفرع

<sup>133</sup> - انظر الملحق رقم 02

<sup>134</sup> - انظر الملحق رقم 03.

<sup>135</sup> - انظر الملحق رقم 04.

الأول مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من طرف دولة الميناء الموقعة في باريس سنة 1982 مذكرة باريس.

على الرغم من الوثائق المتحصل عليها من طرف السلطات المختصة، إعلان التقيد بشروط العمل البحري الجزء الأول و الثاني مرفقا بشهادة العمل البحري، إلا أن تقرير التفتيش عدد خمسة و ثلاثون (35) مخالفة أو عدم تطابق مع مضامين الاتفاقيات الدولية منها عشرة (10) مخالفات متعلقة بالاتفاقية الدولية للعمل البحري.

هذا وتقع سفن أخرى وهي : "الساورة" و "تمنراست" و "قسنطينة" و "خراطة" و "تين زيران" و "طارق بن زياد" التي وضعت في المزاد العلني بعد شيخوختها وإهمال صيانتها، في موانئ اوروبية أخرى لنفس الأسباب (عدم تطبيق الاتفاقيات الدولية).

و عليه نلاحظ

يتضمن التقرير ما يلي:

اسم السفينة	الرمز	العنصر الخطأ	سدراته	رقم / م / د <sup>1</sup>	نوع الخطأ	رقم / م / د <sup>1</sup>	رقم / م / د <sup>2</sup>	تاريخ التقرير	مكان التفتيش	ميناؤ انتوارب / بلجيكا
06	01308	التسجيل اليومي لساعات العمل والراحة	مغطيات خاطئة	الباب رقم 2 الباب رقم 2 اللائحة 3.2	استنادا الى: ب.ع. 2	ب.ع. 2	9557795	2022/02/22	التعليقات والملاحظات الإضافية	ب.ع. 2
08	18204	عدم تسديد الأجور	عدم تسديد الأجور	الباب رقم 2 الباب رقم 2 اللائحة 2.2	عدم تسديد الأجور	الباب رقم 2 الباب رقم 2 اللائحة 2.2	9557795	2022/02/22	التعليقات والملاحظات الإضافية	ب.ع. 2
10	01220	عقد العمل البحري	محرر بلغة غير مطابقة	الباب رقم 2	محرر بلغة غير مطابقة	الباب رقم 2	9557795	2022/02/22	التعليقات والملاحظات الإضافية	ب.ع. 2
11	01220	عقد العمل البحري	منتهى الصلاحية	الباب رقم 2 الباب رقم 2 اللائحة 1.2	منتهى الصلاحية	الباب رقم 2 الباب رقم 2 اللائحة 1.2	9557795	2022/02/22	التعليقات والملاحظات الإضافية	ب.ع. 2
13	18142	تجهيزات شخصية	مفقودة	الباب رقم 4 الباب رقم 4 اللائحة 4	مفقودة	الباب رقم 4 الباب رقم 4 اللائحة 4	9557795	2022/02/22	التعليقات والملاحظات الإضافية	ب.ع. 2
14	18418	الرافعة وأدوات الرفع	ليست في حالة	الباب رقم 4	ليست في حالة	الباب رقم 4	9557795	2022/02/22	التعليقات والملاحظات الإضافية	ب.ع. 2

1- رقم م ب د / الرقم التسلسلي الذي تمنحه المنظمة البحرية الدولية لكل باخرة.  
2- استنادا الى ب.ع. ب / استنادا الى اتفاقية العمل البحري 2006.

			ملائمة			
		الباب رقم 4 اللاحة رقم 3.4	الحاجز الحديدي المشي في مقدمة السفينة أمام الرافعة في حطة سينة.	الباب رقم 3 اللائحة رقم 1.3	المطبخ وقاعة الأكل (أعمال صيانة)	18312
		رقم 3	المطبخ مجهز بزوج من مجاري مياه واحد منها به تسريب والأخر بدون حاجز لمنع الروائح الكريهة من الصعود. العثور على أكل والأغذية في اللاحة غير مغلقة وغير معبئة.	الباب رقم 3 اللائحة رقم 2.3	غرفة تبريد الأغذية نظافة غرفة تبريد الأغذية درجة حرارة غرفة التبريد	18324
		رقم 3	العثور على بعض الخضروات فاسدة اللحم في غرفة التجميد غير مغلقة (تاريخ التجميد غير موجود) وبعض اللحم غير معبئ. الصفائح الأرضية وإطارات باب غرفة التجميد في حالة سينة.			22

● **ملاحظة:** (هذه الملاحظة محررة من طرف ضباط المراقبة والتفتيش التابعين لوكالة الميناء الذي تم فيه التفتيش بالتاريخ المذكور أعلاه)

- هذا التفتيش لا يعتبر بأية حالة من الحالات مسح كامل لجميع المخالفات الموجودة على متن السفينة. وفي حالة تقرر حجز السفينة، فمن اللازم القيام بمسح كامل.
- لا تأخذ أوجه القصور التي تم تحديدها على أنها أضرار عرضية في الاعتبار عند أداء الشركة وبيان مخاطر السفن.

الخاتمة



## الخاتمة

رغم الجهود التي بذلتها منظمة العمل الدولية والمنظمة البحرية الدولية في إرساء الدعامات الرابعة للعمل البحري بعد كل من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS) والتي تهدف الى تحديد الحد الأدنى من معايير بناء وتجهيز وتشغيل السفن، الاتفاقية الدولية لمعايير الاجازة و الخفارة للملاحين (STCW) التي تهدف الى تحديد المعايير الدنيا لتأهيل الضباط ومراقبي السفن، الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (MARPOL) وهدفها المعلن هو الحفاظ على البيئة البحرية عن طريق القضاء التام على التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى وتقليل التصريف العرضي لهذه المواد، أتى الدور على الاتفاقية الدولية للعمل البحري (MLC) لإكمال بناء الاتفاقيات الدولية التي تهتم بأمن الملاحة البحرية من جميع الجوانب.

و من خلال دراستنا لموضوع مراقبة شروط عمل و حياة البحارة على متن السفن في إطار اتفاقية العمل البحري نستنتج أنه رغم الجهود الدولية في إرساء بيئة ونظام عمل أمن بالنسبة للبحارة والبيئة البحرية وكذا سلامة السفن والبضائع من مخاطر البحر إلا أن هذه القواعد لم تتلق الاحترام الضروري من أجل ضمان مجال عمل امن فهناك بعض الدول التي تتهاون في ممارسة رقابتها على السفن التي ترفع علمها، رغم توفرها على كل الإمكانيات المادية والبشرية اللازمة، بينما تعجز دول أخرى عن فرض رقابتها على السفن التي تحمل علمها بسبب نقص إمكانياتها سواء المادية أو البشرية فعملية التفتيش تحتاج إلى وسائل وأجهزة متطورة وغالبا ما تكون باهظة الثمن وفي غير متناول جميع الدول لاسيما الدول الفقيرة، كما تحتاج إلى أشخاص مكونين ومؤهلين تأهيلا خاصا حسب احدث التكنولوجيات.

وعليه فقد خلصنا الى أنه لا يمكن للاتفاقيات الدولية أن تحقق أهدافها إلا إذا كانت هناك تشريعات داخلية للدول صارمة تكملها، و لذا نقترح تدعيم الترسانات القانونية للدول بوضع عقوبات صارمة وردعية من أجل الحد من هذه الانتهاكات ، زيادة على ذلك يجب رفع قيمة العقوبات ذات الطابع المالي التي يدفعها المالك أو المجهز من الأرباح التي يجنيها من استغلال سفن دون المستوى المحدد في بنود الاتفاقيات الدولية.

# قائمة الملاحق

قائمة الملاحق.

الملحق رقم 01: إعلان التقيد بشروط العمل البحري الجزء الأول (DMLC1).

الملحق رقم 02: إعلان التقيد بشروط العمل البحري الجزء الثاني (DMLC2).

الملحق رقم 03: شهادة العمل البحري.

الملحق رقم 04: تقرير مفتشي رقابة دولة الميناء.

الملحق رقم 05: التسجيل اليومي لساعات العمل والراحة.

**الملحق رقم 01: إعلان التقيد بشروط العمل البحري الجزء الأول (DMLC1).**

**PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC OF ALGERIA  
MINISTRY OF PUBLIC WORKS AND TRANSPORT  
MERCHANT MARINE AND PORTS DIRECTORATE  
MARITIME LABOUR CONVENTION, 2006**



**DECLARATION OF MARITIME LABOUR COMPLIANCE - PART I**

(Note: This Declaration must be attached to the ship's Maritime Labour Certificate)

Issued under the authority of: **MINISTRY OF PUBLIC WORKS AND TRANSPORT /  
MERCHANT MARINE AND PORTS DIRECTORATE**

With respect to the provisions of the Maritime Labour Convention, 2006, the following referenced ship:

NAME OF SHIP	IMO NUMBER	GROSS TONNAGE
SEDRATA	9557795	8161

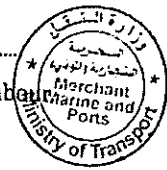
Is maintained in accordance with Standard A5.1.3 of the Convention.

The undersigned declares, on behalf of the abovementioned competent authority, that:

- The provisions of the Maritime Labour Convention are fully embodied in the national requirements referred to below;
- These national requirements are contained in the national provisions referenced below; explanations concerning the content of those provisions are provided where necessary;
- The details of any substantial equivalencies under Article VI, paragraphs 3 and 4, are provided under the corresponding national requirement listed below;
- Any exemptions granted by the competent authority in accordance with Title 3 are clearly indicated in the section provided for this purpose below; and
- Any ship-type specific requirements under national legislation are also referenced under the requirements concerned.

1/4

الصفحة الأولى



**Minimum age (Regulation 1.1)**.....

- ✓ Article 15 of the Law n°90-11 of April 21<sup>st</sup>, 1990 relating to the labour relations;
- ✓ Article 386 of the Maritime Code.

**2. Medical certification (Regulation 1.2)**.....

- ✓ Article 386 of the Maritime Code;
- ✓ Inter-ministerial order of December 1<sup>st</sup>, 1983 setting the physical conditions of seafarers;
- ✓ Circular n°1928/SG/14 of June 30<sup>th</sup>, 2014 laying down the model of the medical certificate for seafarers and the terms of his issue.

**3. Qualifications of seafarers (Regulation 1.3)**.....

- ✓ Article 386 of the Maritime Code;
- ✓ Executive decree n°16-108 of March 31<sup>th</sup>, 2016 laying down the professional qualification requirements and obtaining the corresponding maritime entitlement;
- ✓ Inter-ministerial order of June 15<sup>th</sup>, 1993 establishing a certificate of professional competence of cooker onboard of ships;
- ✓ Order of March 26<sup>th</sup>, 2006 fixing the regime of studies for obtaining the Seamen's degree.

**4. Seafarers' employment agreements (Regulation 2.1)**.....

- ✓ Article 428 paragraph 7 of the Maritime Code;
- ✓ Article 04 of the law n° 90-11 of April 21<sup>st</sup>, 1990 relating to labour relations;
- ✓ Executive Decree No. 05-102 of March 26<sup>th</sup>, 2005 laying down the specific regime of labor relations for seafarers staff (Chapter II Section I);
- ✓ Inter-ministerial Order of April 18<sup>th</sup>, 2006 laying down the employment agreement model of seafarers staff of maritime transport and trade;
- ✓ Company internal regulation.

**5. Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service (Regulation 1.4)**.....

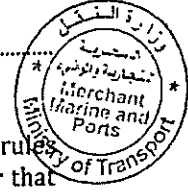
- ✓ Article 2, paragraph 2 of the presidential decree n° 06-61 of February 11<sup>th</sup>, 2006 relating to the ratification of the convention 181 concerning the private employment agencies, adopted at Geneva on June 19<sup>th</sup>, 1997.
- No private recruitment and placement service in our country.

**6. Hours of work or rest (Regulation 2.3)**.....

- ✓ Executive decree n° 05-102 of March 26<sup>th</sup>, 2005 laying down the specific regime of labor relations for seafarers staff (section 3 (subsections 1 and 2));
- ✓ Collective convention;
- ✓ Record of hours of work or hours of the rest of seafarers.

**Manning levels for the ship (Regulation 2.7).....**

- ✓ Articles 223 paragraph 4 of the Maritime Code;
- ✓ Executive decree n° 02-02 of January 6<sup>th</sup>, 2002 laying down the rules maintains the minimum safe manning onboard of commercial ship over that 500 Tx.



**8. Accommodation (Regulation 3.1).....**

- ✓ Articles 439 to 446 of the Maritime Code;
- ✓ Arrangements of title 3 of the Maritime Labour Convention.

**9. On-board recreational facilities (Regulation 3.1).....**

- ✓ Arrangements of the Maritime Labour Convention;
- ✓ Collective convention.

**10. Food and catering (Regulation 3.2).....**

- ✓ Articles 433-435 of the Maritime Code
- ✓ Inter-ministerial order of Moharram 14<sup>th</sup>, 1437 corresponding to October 28<sup>th</sup>, 2015 relating to the composition of the daily ration of food provided to seafarers and the control system of the provisions, food, water and all local amenities used for the storage and handling of food, cooking, and the facilities used for serving meals on board ships.

**11. Health and safety and accident prevention (Regulation 4.3).....**

- ✓ Law n°83-13 of July 02<sup>nd</sup>, 1983, relating to the accidents at work and occupational diseases;
- ✓ Law n°88-07 of January 02<sup>nd</sup>, 1988 relating to the hygiene, safety and labour medicine;
- ✓ Law n°85-05 of February 16<sup>th</sup>, 1985 relating to the protection and promotion of health;
- ✓ Presidential decree n°06-59 of February 11<sup>th</sup>, 2006 relating to ratification of the convention n°55 concerning Occupational Safety and Health and the Working Environment, adopted at Geneva on Jun 22<sup>nd</sup>, 1981;
- ✓ Executive decree n°91-05 of January 19<sup>th</sup>, 1991 relating to the general requirements applicable to hygiene and safety on working environment;
- ✓ Executive decree n°97-424 of November 11<sup>th</sup>, 1997 setting the conditions for application of title V of the Law n°83-13;
- ✓ Executive decree n°02-427 of December 7<sup>th</sup>, 2002 relating to the conditions of organization of education, information and training for workers in the field of prevention of occupational hazards;
- ✓ Executive decree n°05-08 of January 8<sup>th</sup>, 2005 relating to the particulars requirements for substances, products or hazardous preparations on the working environment.

3/4

الصفحة الثالثة

On-board medical care (regulation 4.1).....

- ✓ Article 429 of the maritime code;
- ✓ Order of December 18<sup>th</sup>, 2001 amending and supplementing the order of April 30<sup>th</sup>, 1986 relating to dispositions and content of medicine chest of ships that fly national flag ;
- ✓ Inter-ministerial instruction of February 6<sup>th</sup>, 2014 setting the list of products and equipments of medicine chest of ships that fly national flag;

13. On-board complaint procedures (regulation 5.1.5).....

- ✓ Law n°90-02 of February 6<sup>th</sup>, 1990 relating to the prevention and to settlement of collective labor conflicts and the exercise of the right to strike;
- ✓ Law n°90-03 of February 6<sup>th</sup>, 1990 relating to the labour inspection;
- ✓ Law n°90-04 of February 6<sup>th</sup>, 1990 relating to settlement of individual labour conflicts ;
- ✓ Collective convention.

14. Payment of wages (regulation 2.2).....

- ✓ Articles 6 and 80 to 90 of the Law n°90-11 of April 21<sup>st</sup>, 1990 relating to the labour relations;
- ✓ Executive decree n°05-102 of March 26<sup>th</sup>, 2005 laying down the specific regime of labor relations for seafarers' staff (section 4).

15. Financial security for repatriation (Regulation 2.5).....

- ✓ Articles 431,432, 449, 450 and 451 of the maritime code;
- ✓ Arrangements of the Maritime Labour Convention as amended;
- ✓ Collective convention.

16. Financial security relating to ship owners' liability (Regulation 4.2).....

- ✓ Arrangements of the Maritime Labour Convention as amended;
- ✓ Collective convention.

DIRECTOR OF THE MERCHANT  
MARINE AND PORTS



Place: Algiers

Date: 22 January 2017

4/4

الصفحة الرابعة

الملحق رقم 02: إعلان التقيد بشروط العمل البحري الجزء الثاني (DMLC2).



Maritime Labour Convention, 2006

Declaration of Maritime Labour Compliance – Part II

Measures adopted to ensure ongoing compliance between inspections

Name of Ship	IMO Number	Gross tonnage
SEDRATA	9557795	8161

The following measures have been drawn up by the shipowner, named in the Maritime Labour Certificate to which this Declaration is attached, to ensure ongoing compliance between inspections:  
(State below the measures drawn up to ensure compliance with each of the items in Part I)

1.	Minimum age (Regulation 1.1) MANUAL MLC - MLC01 - Algerian Law 90-11 (21/04/1990) - SMS (ISM.PRO/19 Rev 01 Code maritime section 2 art 386.	<input type="checkbox"/>
2.	Medical certification (Regulation 1.2) MANUAL MLC - MLC02 - Algerian Law 98-05 (25/06/1998) - SMS (ISM.PRO/02 Rev 01	<input type="checkbox"/>
3.	Qualifications of seafarers (Regulation 1.3) MANUAL MLC - MLC03 - Executive Decree N°2 - 143 (16/04/2002) - SMS (ISM.PRO/03 Rev00)	<input type="checkbox"/>
4.	Seafarers' employment agreements (Regulation 2.1) MANUAL MLC - MLC04 - Executive Decree No. 05-102, march 26 <sup>th</sup> 2005 Standard type of SEA.	<input type="checkbox"/>
5.	Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service (Regulation 1.4) MANUAL MLC - MLC05- Executive Decree No. 88-171, march 26 <sup>th</sup> 2005 Standard type of SEA	<input type="checkbox"/>
6.	Hours of work or rest (Regulation 2.3) MANUAL MLC - MLC06 - Executive Decree No. 05-102, march 26 <sup>th</sup> 2005	<input type="checkbox"/>
7.	Manning levels for the ship (Regulation 2.7) MANUAL MLC - MLC07- Executive Decree No. 02-02, January 06 <sup>th</sup> 2002	<input type="checkbox"/>
8.	Accommodation (Regulation 3.1) MANUAL MLC - MLC08 - Algerian Maritime Code Title III section IV, Art. 439-446	<input type="checkbox"/>
9.	On-board recreational facilities (Regulation 3.1) MANUAL MLC - MLC09 - Maritime Code Title III section IV, Art. 439-446	<input type="checkbox"/>
10.	Food and catering (Regulation 3.2) MANUAL MLC - MLC10 - Algerian Maritime Code : Title II section IV Seafarer Food & catering, Art. 433-435,	<input type="checkbox"/>
11.	Health and safety and accident prevention (Regulation 4.3) MANUAL MLC - MLC11- Title II section II fleet management Obligation ISM.OB/14 Rev 00 Maritime Code Title II section II, Art. 428-430	<input type="checkbox"/>
12.	On-board medical care (Regulation 4.1) MANUAL MLC - MLC12 - Executive decree of April 30 <sup>th</sup> 1986 - Ministry Instruction 06/02/14	<input type="checkbox"/>
13.	On-board complaint procedures (Regulation 5.1.5) MANUAL MLC - MLC13 - SMS - ISM.PRO/23 Rev 00	<input type="checkbox"/>
14.	Payment of wages (Regulation 2.2) MANUAL MLC - MLC14, Algerian Law 90-11 (21/04/1990), Title IV, Chapter II Art. 87, Chapter III, Art. 88 to 90	<input type="checkbox"/>

Page 1 of 2

الصفحة الأولى



15	Financial security for repatriation ( Regulation 2.5) MANUAL MLC 15. Algerian maritime code title IV, art 431-432-449-450-451 Arrangement of the maritime labour convention as amended Collective convention.	<input type="checkbox"/>
16	Financial security relating to ship owner's liability (Regulation 4.2) Manual MLC 16. Arrangement of the maritime labour convention as amended Collective convention.	<input type="checkbox"/>

I hereby certify that the above measures have been drawn up to ensure ongoing compliance, between inspections, with the requirements listed in Part I.

Name of Shipowner CNAN NORD spa.

Company Address 74 Bd Mohamed V, Alger-Algerie .....

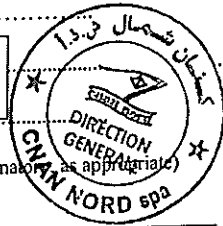
Name of the authorized signatory:

Title: DGA Technique .....

Signature of the authorized signatory:

Date: 30/01/2017 .....

(Seal or stamp of the Signatory as appropriate)

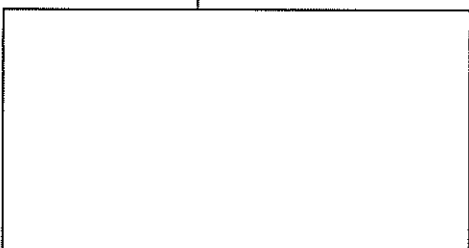


The above measures have been reviewed by \_\_\_\_\_  
(insert name of competent authority or duly recognized organization)

and, following inspection of the ship, have been determined as meeting the purposes set out under Standards A5.1.3, paragraph 10(b), regarding measures to ensure initial and ongoing compliance with the requirements set out in Part I of this Declaration.

Name:

Title:



(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Place:

Date: 08/03/2017 .....

الصفحة الثانية

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC OF ALGERIA



شهادة العمل البحري  
MARITIME LABOUR CERTIFICATE

(ملحوظة: يرافق هذه الشهادة إعلان التقييد بشروط العمل البحري)  
الصادرة بموجب أحكام المادة الخامسة والباب الخامس من اتفاقية العمل البحري، 2006 (المشار إليها أدناه بتعبير "الاتفاقية")

(Note: This Certificate shall have a Declaration of Maritime Labour Compliance attached)  
Issued under the provisions of Article V and Title 5 of the Maritime Labour Convention, 2006  
(referred to below as "the Convention")

بتصريح من حكومة:  
under the authority of the Government of:  
الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC OF ALGERIA

من طرف: وزارة الأشغال العمومية والنقل/ مديرية البحرية التجارية والموانئ  
By: Ministry of Public Works and Transport / Merchant Marine and Ports Directorate

Particulars of the ship		بيانات السفينة	
Name of ship	SEDRATA	اسم السفينة	سدراتة
Distinctive number or letters	7THC	الحروف أو الأرقام المميزة	7THC
Port of registry	Alger	ميناء التسجيل	الجزائر
Date of registry	14 October 2014	تاريخ التسجيل	14 أكتوبر 2014
Gross tonnage <sup>1</sup>	8161	الحمولة الإجمالية <sup>1</sup>	8161
IMO number	9557795	رقم المنظمة البحرية الدولية	9557795
Type of ship	General Cargo	نوع السفينة	نقل البضائع
Name and address of the shipowner <sup>2</sup> : CNAN NORD Spa 74 Bd Mohamed V Algiers-Algeria		اسم وعنوان مالك السفينة <sup>2</sup> : شارع محمد الخامس- الجزائر	كنان شمال ش ذ أ 74

1. تكون الحمولة الإجمالية للمسن المشمولة بالنظام المؤقت لقياس الحمولة، الذي اعتمده المنظمة البحرية الدولية، هي الحمولة الواردة في العمود "الملاحظات" في الشهادة الدولية للحمولة (1969). انظر الفقرة 1 (ج) من المادة الثانية من الاتفاقية.
2. تعني كلمة مالك السفينة، مالك السفينة أو أي منظمة أخرى أو أي شخص آخر، مثل مدير السفينة أو وكيلها أو مستأجرها فارغة، يتولى مسؤولية تشغيل السفينة من مالكا ويوافق، في سباق تحمله هذه المسؤولية، على تحمل الواجبات والمسؤوليات المفروضة على ملاك السفن وفقا لهذه الاتفاقية، بصرف النظر عما إذا كانت أي منظمة أخرى أو شخص آخر يتولى بعض الواجبات أو المسؤوليات بالنيابة عن مالك السفينة. انظر الفقرة 1 (ي) من المادة الثانية من الاتفاقية.
2. Ship-owner means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on ship-owners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfill certain of the duties or responsibilities on behalf of the ship-owner. See Article II (1) (j) of the Convention.

This is to certify:

يشهد بان :

1. هذه السفينة تم تفتيشها والتأكد من أنها تتقيد بشروط الاتفاقية والأحكام الواردة في الإعلان المرفق بشأن التقييد بشروط العمل البحري
- 1- That this ship has been inspected and verified to be in compliance with the requirements of the Convention, and the provisions of the attached Declaration of Maritime Labour Compliance.
2. ظروف عمل ومعيشة البحارة المحددة في الملحق ألف 1-5 من الاتفاقية وجدت مطابقة للشروط الوطنية المعتمدة في البلد سابق الذكر، التي تكفل تطبيق الاتفاقية، والمذكورة باختصار في إعلان التقييد بشروط العمل البحري، الجزء الأول.
- 2- That the seafarers' working and living conditions specified in Appendix A5-1 of the Convention were found to correspond to the abovementioned country's national requirements implementing the Convention. These national requirements are summarized in the Declaration of Maritime Labour Compliance, Part I.

هذه الشهادة سارية المفعول إلى غاية 07 مارس 2022 رهنا بالتفتيش وفقا للمعايير ألف 3-1-5 وألف 4-1-5 من الاتفاقية.

This Certificate is valid until 07 mars 2022 subject to inspections accordance with Standards in A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention.

تعتبر هذه الشهادة سارية المفعول فقط حينما يرفق بها إعلان التقييد بشروط العمل البحري الصادر في الجزائر بتاريخ 22 جانفي 2017

This Certificate is valid only when the Declaration of Maritime Labour Compliance issued at Algiers on 22 January 2017, is attached

تاريخ إتمام التفتيش الذي تستند إليه هذه الشهادة 08 مارس 2017

Completion date of the inspection on which this Certificate is based was 08 mars 2017

Issued at Algiers on 21 mars 2017

الصادرة في الجزائر بتاريخ 21 مارس 2017

ختم أو دمغة السلطة التي أصدرت الشهادة، حسب الحالة

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

DIRECTOR OF THE MERCHANT  
MARINE AND PORTS



مصافقة على التفتيش الإلزامي المرحلي، أو عند الاقتضاء، أي تفتيش إضافي

Endorsements for mandatory intermediate inspection and, if required, any additional inspection

نشهد بان السفينة تم تفتيشها وفقا للمعايير ألف 3-1-5 وألف 4-1-5 من الاتفاقية وبان ظروف عمل ومعيشة البحارة كما هي محددة في الملحق ألف 1-5 من الاتفاقية وجدة مطابقة للشروط الوطنية المعتمدة في البلد سابق الذكر، التي تكفل تنفيذ الاتفاقية.

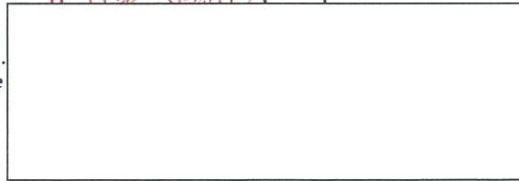
This is to certify that the ship was inspected in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention and that the seafarers' working and living conditions specified in Appendix A5-1 of the Convention were found to correspond to the above-mentioned country's national requirements implementing the Convention.

Intermediate inspection:

(to be completed between the second and third anniversary dates)

Signed....

(Signature)



التفتيش المرحلي:

لجزء التفتيش المرحلي بين السنة الثانية والثالثة من تاريخ إصدار الشهادة)

Place: ALGER الجزائر

Date: 10.06.2020 التاريخ:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

(ختم أو دمغة السلطة التي أصدرت الشهادة، حسب الحالة)

2/3

الصفحة الثانية



Additional endorsements (if required)

مصادقة إضافية (عند الاقتضاء)

نشهد بان السفينة خضعت لتفتيش إضافي بهدف التحقق من أنها تواصل الالتزام بالشروط الوطنية التي تكفل تنفيذ الاتفاقية، وفقا لما يقضي به المعيار ألف 1-3، الفقرة 3، من الاتفاقية (إعادة التسجيل أو تعديل جوهري في أماكن الإقامة) أو لأسباب أخرى

This is to certify that the ship was the subject of an additional inspection for the purpose of verifying that the ship continued to be in compliance with the national requirements implementing the Convention, as required by Standard A3.1, paragraph 3, of the Convention (re-registration or substantial alteration of accommodation) or for other reasons.

Additional inspection:  
(if required)

Signed.....التوقيع  
(Signature of authorized official) (توقيع الموظف المعتمد)

تفتيش إضافي:  
(عند الاقتضاء)

Place:.....المكان

Date:.....التاريخ  
(Seal or stamp of the authority, as appropriate) (ختم أو دمغة السلطة التي أصدرت الشهادة، حسب الحالة)

Additional inspection:  
(if required)

Signed.....التوقيع  
(Signature of authorized official) (توقيع الموظف المعتمد)

تفتيش إضافي:  
(عند الاقتضاء)

Place:.....المكان

Date:.....التاريخ  
(Seal or stamp of the authority, as appropriate) (ختم أو دمغة السلطة التي أصدرت الشهادة، حسب الحالة)

Additional inspection:  
(if required)

Signed.....التوقيع  
(Signature of authorized official) (توقيع الموظف المعتمد)

تفتيش إضافي:  
(عند الاقتضاء)

Place:.....المكان

Date:.....التاريخ  
(Seal or stamp of the authority, as appropriate) (ختم أو دمغة السلطة التي أصدرت الشهادة، حسب الحالة)

3/3

الصفحة الثالثة

Name Of Ship	SEDRA TA	IMO Number	9557795	Date Of Report	22/02/2022	Place Of Inspection	Antwerpen
--------------	----------	------------	---------	----------------	------------	---------------------	-----------

**DEFICIENCIES FOUND AND FOLLOW UP ACTIONS**

Nr.	Code	Defective Item	Nature Of Defect*	Convention Reference	Action Taken	Due Date	Ground For Detention	Accidental Damage**	RO resp.	ISM Related	Additional Comments
1	01306	Shipboard working arrangements	Not as required	MLC 2006 Title 2 - MLC 2006 / Title 2 / Regulation 2.3	17 - To be rectified before departure	22/02/2022	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	The submitted 'table of shipboard working arrangements' refers to positions on board for which no crewmembers are available and some crewmembers on board are not listed in the mentioned table.
2	11104	Rescue boats	Damaged	SOLAS ch. III - SOLAS 2006 Amend / Chapter III / Reg. 31	17 - To be rectified before departure	22/02/2022	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Found R/B with damages: (small) defects in the polyester hull; the windshield is broken and partly missing; the self-righting system (top buoyancy) is damaged, doubtful repairs have been carried out.
3	14615	Fuel change-over procedure	Not as required	MARPOL Annex VI - MARPOL 19 Amend / VI / Reg. 14	17 - To be rectified before departure	22/02/2022	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Recording of the change over is not as per requirement, e.g. volume of L.S.F.O in each tank are not recorded in the record book at completion of the procedure.
4	10199	Other (navigation)	Other	SOLAS - STCW Convention & Codes, 2010 Manila Amendments / STCW Code Part A / Part 4-1	99 - Master instructed to ...	22/02/2022	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	According to the records of work and rest, during the second half of January, no look out was performed between 19:00 and 00:00. In June, cadets have been performing look out duties instead of the certified/qualified ratings. Master instructed to comply as from today.
5	01140	Declaration of Maritime Labour Compliance (Part I and II)	Invalid	MLC 2006 Title 5 - MLC 2006 / Title 5 / Regulation 5.1.3	17 - To be rectified before departure	22/02/2022	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	The MLC certificate is only valid when DMLC II issued on 22/01/2017 is attached. The DMLC II found on board was issued 30/01/2017.

\* This inspection was not a full survey and deficiencies listed may not be exhaustive. In the event of a detention, it is recommended that a full survey is carried out. All deficiencies should be rectified before an application for re-inspection is made.

\*\* Deficiencies marked as Accidental Damage are not taken into account for calculating the company performance and Ship Risk Profile.

REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL  
FORM B

Name Of Ship		SEDRATA		IMO Number		9557795		Date Of Report		22/02/2022		Place Of Inspection		Antwerpen	
Nr.	Code	Defective Item	Nature Of Defect*	Convention Reference	Action Taken	Due Date	Ground For Detention	Accidental Damage**	RO resp.	ISM Related	Additional Comments				
6	01308	Records of seafarers' daily hours of work or rest	Incorrect entries	MLC 2006 Title 2 - MLC 2006 / Title 2 / Regulation 2.3	17 - To be rectified before departure	22/02/2022	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	As per submitted records, the resting hours are not as per 1. submitted table of shipboard working arrangements, 2. not correct with the worked hours in engine room (e.g. F.O. change over conducted or missing safety round in the evening and no alarms during night recorded), 3. as per submitted 'additional performed overtime' record book (officers and crew only perform 8 hr duties acc. rest hour				
7	01137	Civil liability for Bunker oil pollution damage cert	Missing	Bunker 2001 - MARPOL 2004 Amend (Oct.) / Annex 1 / Reg. 7	17 - To be rectified before departure	22/02/2022	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	No Civil liability for Bunker oil pollution damage certificate could be shown during inspection. (By the end of the inspection, the bunker convention blue card could be shown).				
8	18204	Non-payment of wages	Non-payment of wages	MLC 2006 Title 2 - MLC 2006 / Title 2 / Regulation 2.2	17 - To be rectified before departure	22/02/2022	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Monthly payslips could not be shown during inspection, as a result, it could not be verified whether the crew received their wages or not. Several crew members stated their wages have been paid incorrectly.				
9	11112	Launching arrangements for survival craft	Inoperative	SOLAS ch. III - SOLAS 2016 Amend (96th) / Chapter III / Reg. 20	17 - To be rectified before departure	22/02/2022	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Life raft davit could not be slewed during inspection.				



\* This inspection was not a full survey and deficiencies listed may not be exhaustive. In the event of a detention, it is recommended that a full survey is carried out. All deficiencies should be rectified before an application for re-inspection is made.

\*\* Deficiencies marked as Accidental Damage are not taken into account for calculating the company performance and Ship Risk Profile.

## REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL

FORM B

Name Of Ship		SEDRATA		IMD Number		9557795		Date Of Report		22/02/2022		Place Of Inspection		Antwerpen	
Nr.	Code	Defective Item	Nature Of Defect*	Convention Reference	Action Taken	Due Date	Ground For Detention	Accidental Damage**	RO resp.	ISM Related	Additional Comments				
10	01220	Seafarers' employment agreement (SEA)	Incorrect language	MLC 2006 Title 2 - MLC 2006 ** / MLC 2018 Amendment / Standard A2.1	17 - To be rectified before departure	22/02/2022	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	The SEA are composed in French, most paragraphs are translated to English. However, some paragraphs are only available in French.				
11	01220	Seafarers' employment agreement (SEA)	Expired	MLC 2006 Title 2 - MLC 2006 / Title 2 / Regulation 2.1	17 - To be rectified before departure	22/02/2022	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Found 5 sailors serving on board for a longer period than agreed in the SEA.				
12	01209	Manning specified by the minimum safe manning doc	Not as required	SOLAS ch. V - SOLAS 2012 Amend / Chapter V / Reg. 14	17 - To be rectified before departure	22/02/2022	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	The MSMMD indicates engine room as unmanned; due to remarks on the proper functioning of the aux. eng's, the notation AUT was (temporarily) suspended. No information to the Flag state administration was sighted.				
13	18412	Personal equipment	Missing	MLC 2006 Title 4 - MLC 2006 / Title 4 / Regulation 4	17 - To be rectified before departure	22/02/2022	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	At least one sailor has not been provided with a boiler suit and safety shoes (the concerned crew member is on board since June 2021). Three other crew members busy in E/R whitout wearing safety shoes.				
14	18418	Winches & capstans	Not as required	MLC 2006 Title 4 - MLC 2006 / Title 4 / Regulation 4.3	89 - Master instructed to ...	22/02/2022	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	- AFT mooring ropas are secured on the winch drums (no use of bollards). - Found gratings on FWD mooring winches in poor condition.				

\* ) This inspection was not a full survey and deficiencies listed may not be exhaustive. In the event of a detention, it is recommended that a full survey is carried out. All deficiencies should be rectified before an application for re-inspection is made.

\*\* ) Deficiencies marked as Accidental Damage are not taken into account for calculating the company performance and Ship Risk Profile.

**REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL**

FORM B

Name Of Ship		SEDRATA	IMO Number	9557795	Date Of Report		22/02/2022		Place Of Inspection		Antwerpen
Nr.	Code	Defective Item	Nature Of Defect*	Convention Reference	Action Taken	Due Date	Ground For Detention	Accidental Damage**	RO resp.	ISM Related	Additional Comments
15	04102	Emergency fire pump and its pipes	Not properly maintained	SOLAS ch. II-2 - SOLAS 1999/2010 Amend / Chapter II-2 / Reg. 14.1	17 - To be rectified before departure	22/02/2022	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Observed small leakage on the emergency fire pump.
16	02108	Electrical installations in general	Not as required	SOLAS ch. II-1 Parts C, D, E, F - SOLAS 1996-1998 Amend / Chapter II-1 / Reg. 41	17 - To be rectified before departure	22/02/2022	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Available electric power on board is not in compliance. Aux. eng no 1 can not start, Aux. eng. no 2 and 3: Issues with shutdown safety devices noted when tested (e.g. circuit breakers reverse power, L.O. low pressure, Overspeed safety device)
17	02101	Closing devices/watertight doors	Not as required	Load Lines - ICLL 2003 Amend / ANNEX 1 / Reg. 18	17 - To be rectified before departure	22/02/2022	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- The entrance hatch to cargo hold number one could not be closed watertight due to frozen handwheel.</li> <li>- At the upper deck level, both entrance doors to the accommodation could not be closed watertight due to frozen locking mechanism.</li> <li>- One accommodation door could not be closed due to a television cable which is lead through this door.</li> <li>- Entrance hatch to engine room (next to CO2 room) is obstructed by a grating and could not be closed.</li> <li>- Manhole covers for fore peak tank (BSN store) improperly secured.</li> </ul>



\*) This inspection was not a full survey and deficiencies listed may not be exhaustive. In the event of a detention, it is recommended that a full survey is carried out. All deficiencies should be rectified before an application for re-inspection is made.

\*\*\*) Deficiencies marked as Accidental Damage are not taken into account for calculating the company performance and Ship Risk Profile.



**REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL**

**FORM B**

Name Of Ship		SEDRATA		IMO Number		9557795		Date Of Report		22/02/2022		Place Of Inspection		Antwerpen	
Nr.	Code	Defective Item	Nature Of Defect*	Convention Reference	Action Taken	Due Date	Ground For Detention	Accidental Damage**	RO resp.	ISM Related	Additional Comments				
18	04102	Emergency fire pump and its pipes	Not properly maintained	SOLAS ch. II-2 - SOLAS 1999/2000 Amend / Chapter II-2 / Reg. 10	17 - To be rectified before departure	22/02/2022	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	The deck isolation valve on the fire line could not be shut during inspection.				
19	18312	Galley, handlingroom (maintenance)	Not as required	MLC 2006 Title 3 - Regulations and the Code / Regulation 3.1	17 - To be rectified before departure	22/02/2022	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	The galley is equipped with two sinks. One of them is leaking, for the other one the odor trap is missing. Food found in the freezer is not labeled.				
20	02133	Asbestos containing materials	Not as required	SOLAS ch. II-1 Parts A, A-1, B, B-1, B-2, B-3, B-4 - SOLAS 09 Amend / II-1 / Reg. 3-5	17 - To be rectified before departure	22/02/2022	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	The inventory of Hazardous Materials, dated 24/11/2020, indicates that asbestos was found in piping system. During the ongoing inspection an exemption issued by the Flemish Administration was received on board. The conditions mentioned in the exemption certificate could not be verified as the requirements in the condition were not fulfilled. No plan was sighted for removal of the asbestos prior expiry of the exemption certificate, no specific PPE or other equipment for removal of asbestos is available on board. Furthermore, ACM are not marked.				



\* ) This inspection was not a full survey and deficiencies listed may not be exhaustive. In the event of a detention, it is recommended that a full survey is carried out. All deficiencies should be rectified before an application for re-inspection is made.

\*\* ) Deficiencies marked as Accidental; Damage are not taken into account for calculating the company performance and Ship Risk Profile.

**REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL**  
**FORM B**



Name Of Ship		SEDRA TA	IMO Number	9557795	Date Of Report	22/02/2022	Place Of Inspection	Antwerpen			
Nr.	Code	Defective Item	Nature Of Defect*	Convention Reference	Action Taken	Due Date	Ground For Detention	Accidental Damage**	RO resp.	ISM Related	Additional Comments
21	13104	Blige pumping arrangements	Missing	SOLAS ch. II-1 Parts C, D, E, F - SOLAS 2005 Amend / Chapter II-1 / Reg. 35-1	17 - To be rectified before departure	22/02/2022	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Priming/vacuum units, installed on the PS and SB main fire pumps (connected to the E.R. bilge pumping system), have been removed. The priming/vacuum units installed on the Bilge/ballast pumps (connected to the E.R. bilge pumping system) Inoperational and/or partly dismantled.
22	18324	Cold room, cold room cleanliness, cold room temperature	Not as required	MLC 2006 Title 3 - MLC 2006 / Title 3 / Regulation 3.2	17 - To be rectified before departure	22/02/2022	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	- Found some vegetables spoiled. - Meat in the freezer is not labeled (no freezing date), some meat is unpacked. - Floor plates and door frames in the provision rooms are in poor condition. - ...
23	14108	15 PPM Alarm arrangements.	Not as required	MARPOL Annex I - MARPOL 15 Amend / I / Reg. 14	17 - To be rectified before departure	22/02/2022	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	15 ppm measuring unit: when starting up the unit, the unit is always starting up with the initial factory settings: i.e. date and time have to be adjusted after start up.
24	02105	Steering gear	Not properly maintained	SOLAS ch. II-1 Parts C, D, E, F - SOLAS 2014 Amend / Chapter II-1 / Reg. 29	17 - To be rectified before departure	22/02/2022	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Steering gear (vane type unit): oil leaking at top of the steering gear.
25	02107	Ballast, fuel and other tanks	Cracked	SOLAS ch. II-1 Parts A, A-1, B, B-1, B-2, B-3, B-4 - SOLAS 2006 Amend / Chapter II-1 / Reg. 10	17 - To be rectified before departure	22/02/2022	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	FW tank bulkhead i/wo incherator room: crack observed i.w.o horizontal stiffener, connected to the aft bulkhead.

\* This inspection was not a full survey and deficiencies listed may not be exhaustive. In the event of a detention, it is recommended that a full survey is carried out. All deficiencies should be rectified before an application for re-inspection is made.

\*\* Deficiencies marked as Accidental, Damage are not taken into account for calculating the company performance and Ship Risk Profile.

## REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL

FORM B

Name Of Ship	SEDRA TA	IMO Number	9557795	Date Of Report	22/02/2022	Place Of Inspection	Antwerpen			
Nr.	Defective Item	Nature Of Defect*	Convention Reference	Action Taken	Due Date	Ground For Detention	Accidental Damage**	RO resp.	ISM Related	Additional Comments
26	Fire-dampers	Not as required	SOLAS ch. II-2 - SOLAS 1999/2000 Amend / Chapter II-2 / Reg. 14.1	17 - To be rectified before departure	22/02/2022	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Fire dampers not properly closing when tested. e.g. PS lower E.R. ventilation.
27	Lifeboats	Not ready for use	SOLAS ch. III - SOLAS 2016 Amend (96th) / Chapter III / Reg. 20	17 - To be rectified before departure	22/02/2022	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	During inspection, service for FFLB was going on. According to the service provider, the service certificates for the FFLB could not be issued due to a defect found on one of the batteries.
28	Engine International Air Pollution Prev. Cert.	Missing	MARPOL Annex VI - MARPOL *** / MARPOL 2019 Amendment (74th) / Reg. 13	17 - To be rectified before departure	22/02/2022	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	The Engine International Air Pollution Statement of compliance for DG with SN 10225 is missing. For DG with SN 10224 the CoC EAPP is referring to a different engine approval number.
29	Closing devices/watertight doors	Malfunctioning	SOLAS ch. II-1 Parts A, A-1, B, B-1, B-2, B-3, B-4 - SOLAS 2006 Amend / Chapter II-1 / Reg. 13-1	17 - To be rectified before departure	22/02/2022	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Watertight door, installed in the WTBulkhead in engine room, remote operation not (fully) functional when tested.
30	Insulation wetted through (oil)	Insufficient	SOLAS ch. II-1 Parts C, D, E, F - SOLAS 96/98 Amend / II-1 / Reg. 26	17 - To be rectified before departure	22/02/2022	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Insulation on piping in the engine room (e.g. purifier room, area on E.R. floor at ... (B, ...)) soaked with (fuel) oil, deteriorated (partly) missing.

\* ) This inspection was not a full survey and deficiencies listed may not be exhaustive. In the event of a detention, it is recommended that a full survey is carried out. All deficiencies should be rectified before an application for re-inspection is made.

\*\* ) Deficiencies marked as Accidental Damage are not taken into account for calculating the company performance and Ship Risk Profile.


REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL  
FORM B

Name Of Ship		SEDRA TA		IMO Number		9557795		Date Of Report		22/02/2022		Place Of Inspection		Antwerpen	
Nr.	Code	Defective Item	Nature Of Defect*	Convention Reference	Action Taken	Due Date	Ground For Detention	Accidental Damage**	RO resp.	ISM Related	Additional Comments				
31	15150	ISM	Not as required	ISM Code - SOLAS 9900 Amend / IX / Reg. 3	17 - To be rectified before departure	22/02/2022	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Safety management audit by the Administration is required before departure of the ship. Deficiency(s) marked ISM is (are) objective evidence of a serious failure, or lack of effectiveness, of implementation of the ISM Code.				
32	01101	Cargo Ship Safety Equipment (including exemption)	Not properly filled	SOLAS ch. I - SOLAS 1988 Amend / Chapter I (HSSC) / Reg. 12	17 - To be rectified before departure	22/02/2022	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	The supplement to the CSSE does not define whether the vessel uses charts or ECDIS				
33	02109	Permanent means of access	Not properly maintained	SOLAS ch. II-1 Parts A, A-1, B, B-1, B-2, B-3, B-4 - SOLAS 2008 Amend / Chapter II-1 / Reg. 3-9	17 - To be rectified before departure	22/02/2022	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Midship accommodation ladder PS: cracks in ladder and very poor repairs noted on the steps. Accommodation ladder at SB: poor repairs noted in the structure of the ladder				
34	02108	Electrical installations in general	Not properly maintained	SOLAS ch. II-1 Parts C, D, E, F - SOLAS 81 Amend / II-1 / Reg. 40	17 - To be rectified before departure	22/02/2022	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	On several places, found electric installations in poor condition: - Missing wall outlets (sockets). - Loose electric cables on deck. - Electric cables and connections isolated by tape, - Loose light casings (deck, provision rooms). - Light casings hung up with tie wraps. - ...				

\*) This inspection was not a full survey and deficiencies listed may not be exhaustive. In the event of a detention, it is recommended that a full survey is carried out. All deficiencies should be rectified before an application for re-inspection is made.

\*\*) Deficiencies marked as Accidental Damage are not taken into account for calculating the company performance and Ship Risk Profile.

**REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL**  
**FORM B**

Name Of Ship		SEDRATA	IMO Number	955795	Date Of Report	22/02/2022	Piece Of Inspection	Antwerpen			
Nr.	Code	Defective Item	Nature Of Defect*	Conventional Reference	Action Taken	Due Date	Ground For Detention	Accidental Damage**	RO resp.	ISM Related	Additional Comments
35	02107	Ballast, fuel and other tanks	Not as required	SOLAS ch. II-2 - SOLAS 98/00 Amend / II-2 / Reg. 4.2	17 - To be rectified before departure	22/02/2022	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Automatic closing devices, installed on the sounding pipes, situated in the engine room: some of the closing devices are hard to handle (and kept in open position), some are open although the weight is in the closed position.
											
Visit Date 22/02/2022 22/02/2022											

الصفحة التاسعة

\*) This inspection was not a full survey and deficiencies listed may not be exhaustive. In the event of a detention, it is recommended that a full survey is carried out. All deficiencies should be rectified before an application for re-inspection is made.

\*\*\*) Deficiencies marked as Accidental Damage are not taken into account for calculating the company performance and Ship Risk Profile.

الملحق رقم 05: التسجيل اليومي لساعات العمل والراحة.



ANNEX A (I)

Gestion des heures de repos et/ou de travail

N° ISM. ER6. P/31 R N°: 1  
Page 01 de 03

Name of Ship: SEDRATA

Flag of Ship: ALGERIA

IMO number (if any): 9557795

Latest update of table: 23/02/2022 (01) of (01) page

The maximum hours of work or minimum hours of rest are applicable in accordance with the executive decree of 26/03/2005 No.05-102 Issued in conformity with ILO's Seafarer's Hours of Work and the Manning of Ships Convention 1996 (No 180) and with any applicable collective Agreement registered or authorized in accordance with that Convention and with the International Convention on Standards of Training, Certification and Watch keeping for Seafarers 1978, as amended, (STCW) (2).

Minimum hours of rest: 13hours

Other requirements:

Position/rank (3)	Scheduled daily work hours at sea		Scheduled daily work hours in port		Comments	Total daily rest hours	
	Watch keeping (from-to)	Non watch keeping dates(from-to) (4)	Watch keeping (from-to)	Non watch keeping Dates(from-to)		At sea	In ports
DIOUDER MO	09h-12h/19h-00h	08h-09h/14h-16h	09h-12h/19h-00h	08h-09h/14h-16h	/	13h	13h
LALOUICHE ZINEDDINE	04h-09h/16h-19h	09h-10h	4h-09h/16h-19h	09h-10h/14h-16h	/	15h	13h
OUARTI FATSAH	00h-04h/12h-16h	16h-17h	00h-04h/12h-16h	16h-17h	/	15h	13h
KHALFOUN BOUALEM	08h-12h/16h-18h	/	08h-12h/16h-18h	/	/	16h	16h
20h-22h	/	/	20h-22h	/	/	16h	16h
BRAHIMI MOHAMMED	CHENG	08h-12h/14h-18h	/	08h-12h/14h-18h	/	16h	16h
TOUAZI BILAL	CHENG	08h-12h/14h-18h	/	08h-12h/14h-18h	/	16h	16h
LAMBARAKIA M.WASSIM	2 <sup>nd</sup> ENGINEER	08h-12h/14h-18h	/	08h-12h/14h-18h	/	16h	16h
RAI ALMEN HOUSSSEM	3 <sup>rd</sup> ENGINEER	08h-12h/14h-18h	/	08h-12h/14h-18h	/	16h	16h
BOULARAS KHEIREDDINE	EOP	/	/	08h-12h/14h-18h	/	16h	16h
BOUBEKKA MOUSSA	EOM	08h-12h/14h-18h	/	08h-12h/14h-18h	/	16h	16h
BOUSBA AYMEN	EOM	08h-12h/14h-18h	/	08h-12h/14h-18h	/	16h	16h
DEROUCH MOUCHTAR	BOSUN	08h-12h/14h-18h	/	08h-12h/14h-18h	/	16h	16h
TIMZAR RABAH	A/B	09h-12h/19h-00h	09h-12h/19h-00h	/	/	16h	16h
DIDEL MAHDI	A/B	04h-09h/16h-19h	04h-09h/16h-19h	/	/	16h	16h
KHODJA MOUSSA	A/B	00h-04h/12h-16h	00h-04h/12h-16h	/	/	16h	16h
SELMANE HAMID	O/S	08h-12h/14h-18h	/	08h-12h/14h-18h	/	16h	16h
OUDHANE YOUNES	O/S	08h-12h/14h-18h	/	08h-12h/14h-18h	/	16h	16h
IFENE YOUNES	OLIER	08h-12h/14h-18h	/	08h-12h/14h-18h	/	16h	16h
HAMA RABAH	WIPER	08h-12h/14h-18h	/	08h-12h/14h-18h	/	16h	16h
RABAHALLAH HAMID	CHSTEWARD	06h-09h/11h-13h/ 15h30-16h30/18h-20h	06h-09h/11h-13h/ 15h30-16h30/18h-20h	/	/	16h	16h
AFEROUN ABDELHAKIM	COOK	08h-13h/16h-19h	08h-13h/16h-19h	/	/	16h	16h
BOUBERTAKH RADDHA	STEWARD	06h-09h/11h-13h/ 15h30-16h30/18h-20h	06h-09h/11h-13h/ 15h30-16h30/18h-20h	/	/	16h	16h

- (1) The terms used in this model table are to appear in the working language or languages of the ship and in English.
- (2) See overleaf for selected extracts from ILO Convention No 180 and the STCW Convention.
- (3) For those positions/ranks that are also listed in the ship's safe manning document, the terminology used should be the same as in that document.
- (4) For watch keeping personnel, the comment section may be used to indicate the anticipated number of hours to be devoted to unscheduled work and any such hours should be included in the appropriate total daily work hours

Signature of master:



## قائمة المراجع باللغة العربية:

### 1- الكتب:

- علي البارودي وهاني دويدار، مبادئ القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2003 .
- محمد سلامة مسلم الدويك، البحر في القانون الدولي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، د.ت.ن.

### 2- الرسائل و المذكرات الجامعية:

- عويل عبد الصمد، تنظيم علاقة العمل البحري في الاتفاقيات الدولية و التشريع الجزائري، أطروحة دكتوراه ، جامعة وهران 2 ، السنة الجامعية 2016-2017 ،
- أربوط وسيلة ، النظام القانوني لرجال البحر ، أطروحة دكتوراه ، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان ، السنة الجامعية 2017-2018 ،
- مخلوف سامية ، رقابة الدولة على السفن ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة مولود معمري السنة الجامعية 2015 .

### 3- المقالات:

- ماموني فاطمة الزهراء، اتفاقية العمل البحري 2006 التوجه نحو عمل بحري لائق، مجلة قانون النقل و النشاطات المينائية، المجلد 01- العدد 01 السنة 2014 .
- عبد الصمد عويل، اتفاقية العمل البحري و أهميتها في تحسين ظروف العمل على متن سفن النقل البحري و موقف المشرع الجزائري منها، مجلة قانون النقل و النشاطات المينائية، المجلد 02- العدد 02 السنة 2015 .(ص ص 109-131).
- جمال دوبي بونوة، الضمانات القانونية و الحماية الصحية للعمال البحارة على متن السفن، البحرية في ضوء الاتفاقية الدولية للعمل البحري لسنة 2006. مجلة قانون العمل و التشغيل، المجلد 06/العدد 01 جانفي 2021 ، ص ص 73-89.

- محمدي محمد الأمين ، العمل البحري في ظل اتفاقات منظمة العمل الدولية ، مجلة البحوث في الحقوق و العلوم السياسية، المجلد 07/العدد01/السنة2021، ص ص 45-34.

- نبيل عبدالله سالم بن عيفان، أثر اتفاقية العمل البحري على صناعة النقل البحري وأسباب امتناع بعض الدول عن التصديق (مصر نموذجا)،الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، المركز الديمقراطي العربي.

- كتيب، إرشادات بشأن تنفيذ اتفاقية العمل البحري 2006 ، الضمان الاجتماعي للبحارة ، مكتب العمل الدولي جنيف.

- مزبود بصيفي، أبن عزوز سارة، علاقة العمل في القطاع البحري، مجلة قانون العمل و التشغيل، العدد الخامس جانفي 2018،

#### 4- الوثائق والتقارير:

- دليل الاتحاد الدولي لعمال النقل حول اتفاقية العمل البحري 2006 يتضمن تعديلات . 2016.2014

#### 5-النصوص القانونية:

- المرسوم الرئاسي رقم81-02 المؤرخ في 17 جانفي 1981 المتضمن المصادقة على بروتوكول برشلونة لعام 1976 الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات، ج.ج.ج.ج. الصادرة سنة1981 ، ع 01.

- مرسوم رقم83 - 676 مؤرخ في 14 صفر عام 1404 الموافق 19 نوفمبر سنة 1983يتعلق بتنسيق مراقبة السفن) .ص) (2992 صادر في ج.ر. رقم 48 المؤرخ في 1983،\11\22\1983 كتابة الدولة للنقل والصيد البحري).

- المرسوم رقم 88-108 المؤرخ في 31 ماي 1988 المتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن سنة 1973.ج ر ع 02.



- المرسوم الرئاسي رقم 96-53 المؤرخ في 22 جانفي 1996 يتضمن التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ج.ر.ج.ج، الصادرة بتاريخ 24 جانفي 1996 ، ع 6 (لم ينشر مضمون الاتفاقية).
- المرسوم الرئاسي رقم 2000-448 المؤرخ في 23 ديسمبر 2000 يتضمن التصديق على البروتوكول المعد بلندن الخاص بالاتفاقية الدولية لخطوط الشحن ج ر ع 03.
- المرسوم الرئاسي رقم 2000-49 بتاريخ 23 ديسمبر 2000 ، يتضمن التصديق على البروتوكول المعد بلندن في 11 نوفمبر سنة 1988 ، الخاص بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار المبرمة بلندن في أول نوفمبر، ج.ر.ج.ج، الصادرة بتاريخ 10 جانفي 2001 ، ع 03 .
- المرسوم الرئاسي رقم 2000-58 مؤرخ في 13 مارس 2000 يتضمن التصديق على مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط، الموقعة في مالطا بتاريخ 11 جويلية 1997 ، ج.ر.ج.ج، الصادرة بتاريخ 15 مارس 2000 ، ع 13 .
- مرسوم رئاسي رقم 15 - 260 مؤرخ في 23 ذي الحجة عام 1436 الموافق 7 أكتوبر سنة 2015، يتضمن التصديق على اتفاقية العمل البحري، المعتمدة من طرف المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية في دورته الرابعة والتسعين، بجنيف في 23 فبراير سنة 2006. (ص 3) (صادر في ج ر رقم 5 المؤرخ في 31\01\2016).
- الأمر رقم 76-85 المؤرخ في 28 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري ج.ر.ج.ج، الصادرة بتاريخ 10 أبريل 1977 ، ع 29 .
- القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25-06-1998 يعدل ويتم الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري الصادر بتاريخ 27 جوان 1998 ع 47.
- المرسوم التنفيذي رقم 02-149 يحدد قواعد تفتيش السفن الصادر بتاريخ 12-05-2002 ع 33.

- المرسوم التنفيذي رقم 04-418 يتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها، ج ر الصادرة بتاريخ 22-12-2004. ع 82.

- القرار المؤرخ في 18-12-2001 يعدل و يتم القرار المؤرخ في 30-04-1986 و المتعلق بالتدابير الخاصة بالصيديات الموجودة على متن السفن التي ترفع العلم الوطني ج ر رقم 6 الصادرة بتاريخ 13-01-2002.

- القرار المؤرخ في 07 ماي 2003 يحدد تنظيم اللجان المحلية لتفتيش السفن وسيرها ج ر ع 36 الصادرة بتاريخ 2003.

#### 6-النصوص الدولية:

-اتفاقيات جنيف لعام 1958 لقانون البحار، الوثيقة الختامية لمؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار في 29 أبريل 1958 A  
/conf.13/L.58,1958,UNCLOS,off.Rec.vol. 2,146

-اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 ، المنشأة بموجب المؤتمر الثالث للأمم المتحدة بتاريخ - الذي عقد من 1973 ، (UNCLOS III) المتحدة لقانون البحار 10 ديسمبر 1982 بمونتي قوبي جامايكا، دخلت حيز النفاذ في 16 نوفمبر 1994.

- اتفاقية العمل البحري 2006 الصادرة عن مؤتمر العمل الدولي، مجلس إدارة مكتب العمل الدولي، الدورة الرابعة والتسعون 07-02-2006، بصيغتها المعدلة وافق مؤتمر العمل الدولي على التعديلات في دورته الثالثة بعد المائة 2014، وافق مؤتمر العمل الدولي على التعديلات في دورته الخامسة بعد المائة 2016، وافق مؤتمر العمل الدولي على التعديلات في دورته السابعة بعد المائة 2018.

- الاتفاقية الدولية للحد من التلوث الناتج عن السفن 27 سبتمبر 2003.

- مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط، الموقعة في مالطا بتاريخ 11 جويلية 1997.

قائمة المراجع باللغة الفرنسية:

### 1-OUVRAGE :

- Pancraccio Jean-Paul, Droit de la mer, édition dalloz, Paris, 2010,

### 2-THESES :

- BLANCO-BAZAN Agustin, «L'organisation maritime internationale et le renforcement de l'application par l'Etat du pavillon de traites en matière de sécurité de la navigation et de prévention du milieu marin», in le pavillon, colloque tenu à l'institut océanographique de Paris, éd. A. pédone, 2008, pp 227- 232.
- BLAVEC André, «La formation aux métiers de la mer : Les conventions STCW et STCW-F», la revue maritime, institut français de la mer, N°467, janvier 2004, [www.ilo.org/publns](http://www.ilo.org/publns).

### 3-ARTICLES :

- Boutouchent Abdenour, « le renforcement du contrôle sur les navires par l'Etat du pavillon et l'Etat du port »,
- MOMTAZ Djamchid, « La convention des nations unies sur les conditions de l'immatriculation des navires », annuaire français de droit international, volume 32, 1986. pp. 715.735. (<http://www.persee.fr>).

#### **4-CONVENTIONS :**

- la convention internationale pour le travail maritime en date du 07/02/2006.
- La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires 2003/09/23
- Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer adopté en 1974.
- la convention internationale pour les prescriptions de base sur la formation des gens de mer adopté en 1978.
- La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer adopté en 1982.

#### **5-RAPPORTS :**

- directives pour les gents charges du contrôle par l'état du port, bureau internationale de travail Genève.
- directives pour les inspections des états du pavillon, bureau internationale de travail Genève.

# الفهرس

01	قائمة المختصرات.....
03	المقدمة: .....
08	الفصل الأول: الاشتراطات الدنيا لعمل وحياء البحارة على متن في إطار اتفاقية العمل البحري 2006... ..
09	المبحث الأول: شروط عمل البحارة على متن السفن.....
10	المطلب الأول: الشروط الدنيا لعمل البحارة على متن السفن.....
10	الفرع الأول: شرط الحد الأدنى للسفن.....
11	الفرع الثاني: شرط الشهادات الطبية.....
13	الفرع الثالث: شرط التدريب والمؤهلات.....
13	الفرع الرابع: التعيين والتوظيف.....
14	المطلب الثاني: شروط الاستخدام، وحقوق البحارة.....
15	الفرع الأول: شروط الاستخدام.....
15	أولاً: اتفاقية استخدام البحارة.....
16	ثانياً: ساعات العمل وساعات الراحة.....
17	ثالثاً: مستويات تزويد السفينة بالأطعم.....
17	الفرع الثاني: حقوق البحارة.....
17	أولاً: الحق في الأجر.....
18	ثانياً: الحق في الاجازة.....
19	ثالثاً: الحق في الاعادة للوطن.....
20	رابعاً: تعويض البحارة في حالة فقد السفينة أو غرقها.....

20	.....خامسا: التطور الوظيفي وتنمية المهارات
20	.....المبحث الثاني: شروط حياة البحارة على متن السفن
21	.....المطلب الأول: أماكن الإقامة وتسهيلات الترفيه والغذاء
21	.....الفرع الأول: أماكن الإقامة وتسهيلات الترفيه
22	.....الفرع الثاني: الغذاء وتقديم الوجبات
23	.....المطلب الثاني: الحماية الصحية والرعاية الطبية والضمان الاجتماعي
24	.....الفرع الأول: الوقاية من حوادث العمل
25	.....الفرع الثاني: الضمان الاجتماعي
	.....الفصل الثاني: مسؤوليات مراقبة شروط عمل وحياة البحارة على متن السفن في إطار اتفاقية العمل
27	.....البحري
28	.....المبحث الأول: مسؤوليات المراقبة في إطار دولة العلم
29	.....المطلب الأول: الرقابة الاجتماعية التي تمارسها الدولة على سفنها
30	.....الفرع الأول: الطاقم وظروف العمل
30	.....أولا: طاقم السفينة
30	.....1- ربان السفينة
32	.....2- البحارة
36	.....ثانيا: ظروف العمل على متن السفينة
36	.....1- المنظمة البحرية الدولية
37	.....2- اتفاقية العمل البحري
38	.....الفرع الثاني: المتطلبات الصحية والطبية على متن السفن

- 39.....أولا :ضمان أماكن معيشة لائقة على السفينة.
- 39.....ثانيا :أحكام الرقابة والتفتيش على أماكن المعيشة.
- 40.....ثالثا :الخدمة الطبية على السفينة.
- 40.....1- التجهيز الطبي للسفينة.
- 41.....2- حفظ الأجهزة و المعدات الطبية.
- 41.....المطلب الثاني: متطلبات تسليم شهادة العمل البحري ودور شركات التصنيف في مراقبة السفن.
- 42.....الفرع الأول: شهادة العمل البحري إعلان التقيد بشروط العمل البحري.
- 42.....أولا: شهادة العمل البحري.
- 43.....ثانيا : إعلان التقيد بشروط العمل البحري.
- 43.....1- إصدار شهادة العمل البحر والإعلان عن التقيد بشروط العمل البحري.
- 44 .....2- انتهاء صلاحية الشهادة.
- 45.....الفرع الثاني: دور شركات التصنيف في مراقبة السفن وتسليم الشهادات.
- 45.....أولا: الزيارات والمعاينات التقنية للسفن.
- 46.....1- الشهادات الأخرى المكملة لشهادة العمل البحري.
- 47.....ثانيا: مسؤوليات شركات التصنيف.
- 47.....ثالثا: القواعد العامة لمراقبة السفن في الجزائر.
- 49.....1- المعاينة الأولية.
- 50.....2- المعاينة السنوية.
- 52.....3- المعاينة الوسيطة.
- 50.....4- المعاينة الدورية.
- 50.....5- معاينة التجديد.
- 50.....6- المعاينة الإضافية.



- 7- تفتيش الوجه الخارجي لقرع السفينة والعناصر المرتبطة بها.....50
- المبحث الثاني: مسؤوليات المراقبة في إطار دولة الميناء.....51
- المطلب الأول: الرقابة عن طريق التفتيش في الموانئ.....52
- الفرع الأول: مضمون التفتيش في الموانئ.....53
- أولاً- الشروط المتعلقة بالسفينة محل التفتيش.....53
- ثانياً - الشروط المتعلقة بسلطة الميناء.....54
- ثالثاً : إجراءات التفتيش الذي تخضع له السفن الأجنبية.....57
- الفرع الثاني: تقديم الشكاوى على متن السفن.....59
- أولاً: إجراءات تقديم الشكاوى على متن السفينة.....59
- ثانياً: إجراءات تقديم مع الشكاوى عند الشاطئ.....61
- المطلب الثاني: مذكرات التفاهم الجهوية.....63
- الفرع الأول: مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من طرف دولة الميناء الموقعة في باريس سنة 1982 مذكرة باريس.....64
- أولاً: الدول الأعضاء في المذكرة.....64
- ثانياً: أهداف مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من طرف دولة الميناء الموقعة في باريس سنة 1982 مذكرة باريس.....65
- ثالثاً: الإجراءات التي يتخذها المفتشون في إطار المذكرة.....66
- الفرع الثاني: مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط.....67
- أولاً: الدول الأعضاء في المذكرة.....67

ثانيا: أهداف مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط.....	68
ثالثا: إجراءات التفتيش في إطار المذكرة.....	69
1 - اختيار السفن التي تخضع للأولوية في التفتيش.....	69
2 - الشروط الواجب توافرها في التفتيش.....	69
3- أنواع التفتيش التي تضمنتها المذكرة.....	70
<b>الفصل الثالث: الفصل التطبيقي.....</b>	<b>72</b>
المطلب الأول: أمثلة عن الحالات التي تستدعي الحجز في إطار اتفاقية العمل البحري.....	73
المطلب الثاني: حالة احتجاز سفينة جزائرية في ميناء أنتوارب بلجيكا.....	74
الفرع الأول: التعريف بالسفينة.....	74
الفرع الثاني: الشهادات التي تحصلت عليها إطار اتفاقية العمل البحري.....	75
أولا: إعلان التقيد بشروط العمل البحري الجزء الأول.....	75
ثانيا: إعلان التقيد بشروط العمل البحري الجزء الثاني.....	76
ثالثا: شهادة العمل البحري.....	76
الفرع الثالث: تقرير مفتشي رقابة دولة الميناء.....	76
<b>الخاتمة.....</b>	<b>80</b>
قائمة الملاحق.....	81
الملحق 01.....	82
الملحق 02.....	84
الملحق 03.....	88

91.....	الملحق 04
100.....	الملحق 05
100.....	قائمة المراجع
107.....	الفهرس

## ملخص :

يعتبر موضوع الرقابة على حياة و عمل البحارة على متن السفن في إطار الاتفاقات الدولية موضوعا هاما تناولته العديد من الاتفاقيات و تخصصت فيه الاتفاقية الدولية للعمل البحري، حيث أن البحارة يعملون في بيئة خطيرة بشكل خاص، و ذلك لأن السفينة تمثل مكان عمل متنقل في بيئة متحركة (البحار و المحيطات) حيث لا يتعرضون فقط الى أخطار بيئة العمل بل يواجهون هته الأخطار و هم معزولون تقريبا عن أية مساعدة ممكنة.

فنظرا للمخاطر التي ينطوي عليها عملهم تعد السلامة مطلبا دائما و مصدر للانضباط و التضامن و لهذا أقر المشرع البحري منذ القديم و الاتفاقيات الدولية حديثا مجموعة من الضوابط و الأنظمة يجب على مجهز السفينة مراعاتها ، كما يجب على دولة علم السفينة مراقبة المجهز حول مدى احترامه لهذه الأنظمة و تأكيدا لمبدأ الرقابة أقرت الاتفاقية الدولية للعمل البحري مبدأ رقابة دولة الميناء لمنع تشغيل السفن دون المستوى المحدد في إطار الاتفاقية الدولية للعمل البحري و كذا مذكرات التفاهم الجهوية.

## Résumé :

La question du contrôle de la vie et du travail des gens de mer à bord des navires dans le cadre des accords internationaux est un sujet important traité par de nombreuses conventions, et la Convention internationale du travail maritime s'y est spécialisée, car les gens de mer travaillent dans un environnement particulièrement dangereux, parce que le navire représente un lieu de travail mobile dans un environnement mobile (mers et océans) où ils sont non seulement exposés aux dangers de l'environnement de travail, mais ils sont également confrontés à ces dangers et ils sont presque isolés de toute assistance possible.

Compte tenu des risques liés à leur travail, la sécurité est une exigence constante et une source de discipline et de solidarité. C'est pourquoi le législateur maritime depuis l'Antiquité et les conventions internationales ont récemment approuvé un ensemble de contrôles et de réglementations que l'armateur doit respecter, et l'État du pavillon du navire doit surveiller le l'armateur quant à la mesure dans laquelle il respecte ces réglementations Et en confirmation du principe de contrôle, la Convention internationale du travail maritime a approuvé le principe du contrôle par l'État du port pour empêcher les navires d'opérer en dessous du niveau spécifiées dans le cadre de la convention internationale du travail maritime, ainsi que des protocoles d'accord régionaux.