

جامعة 20 أوت 1955 – سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



المركز القانوني لرجال البحر

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية

تحت اشراف:

من تقديم الطلبة:

د.قنطار كوثر

- سلطان ربيبة ياسمين ريمة

- بوالكرطوس رضا

لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د.طوطاوي محمد أمين	أستاذ محاضر	رئيسا
د.قنطار كوثر	أستاذ محاضر	مشرفا ومقررا
د.بوغازي مريم	أستاذ محاضر	مناقشا

دورة جوان 2025



شكركم يا رب

الحمد لله على ما باركت لنا يا الله في سعيينا

فلك الشكر على نجاحنا ولك الفضل في الأولى والآخرة اللهم إن ما وصلنا إلى نجاح

فهذا من فضلك وكرمك وتوفيقك يا رحيم

أما بعد، نتقدم بأسمى عبارات الشكر والإمتنان إلى أستاذتنا المشرفة الدكتورة قنطار كوثر التي رافقتنا بخبرتها وتوجيهاتها القيّمة وكرّست من وقتها وجهدها لمرافقة هذا العمل خطوة بخطوة، فكان لملاحظاتها وتوصياتها بالغ الأثر في توجيهنا نحو إتمام هذه المذكرة

كما نتوجه بجزيل الشكر والعرفان إلى السادة أعضاء لجنة المناقشة : الدكتور طوطاوي محمد أمين والدكتورة بوغازي مريم على قبولهم مناقشة هذه المذكرة

وتكرّمهم بمنحنا جزءا من وقتهم الثمين لقراءتها

جزاكم الله عنا خير الجزاء

إِهْدَاء

إلى كل من أضاء بعلمه عقل غيره
أو هدى بالجواب الصحيح حيرة سائليه
فأظهر بسماحته تواضع العلماء
وبرحابته سماحة العارفين
إلى روحك الطاهرة يا أمي الغالية نادية
إلى من كانت حضان الأمان' ومصدر الحنان، وسند القلب في كل حين
رغم غيابك الجسدي لا تزالين حاضرة في كل تفاصيل حياتي
أهدي هذه المذكرة الى روحك التي أستنير بها، والى ذكراك التي لا تفارقني رحمك الله بقدر
ما أحببتك، وجعل مثواك الجنة.

إلى أبي العزيز عمر
إلى من كان ولا يزال قدوتي ومصدر قوتي
إلى من علمني أن الإصرار طريق النجاح وأن القيم لا تتغير مهما تغيرت الظروف
أهدي لك هذه المذكرة عرفانا وحباً وتقديراً لكل ما بذلته من أجلي
دمت فخرا لي وضياء لطريقي

إلى أختي الغالية رفيقة الدرب ونبض القلب وملاذ الروح في لحظات الضعف أهدي لكي
أيضا هذا العمل تقديراً لحبك ووجودك الثمين في حياتي
إلى عائلتي الحبيبة بوالكرطوس وبن رابح كل بإسمه ومقامه أنتم الرفقة
التي خففت ثقل الأيام والضحكة التي زينت اللحظات أهدي لكم أيضا هذه المذكرة
عربون وفاء وذكرى لرحلة شاركتهموني فيها بكل إخلاص ومحبة
إلى زميلتي في رحلة هذه المذكرة "ربيلة "
وأصدقائي الذين جعلوا من كل لحظة رحلة لا تنسى وخاصة رؤوف ومحي الدين وأيمن
وخليل وبرهان ورياض وإسماعيل وكل أصدقائي.



إِهْدَاء

إلى من كانوا نبض هذا الإنجاز وروحه

إلى من لا تكفيهم الكلمات، ولا توفيهم الصفحات

إلى من إختصر وجودها معنى الرحمة، والبركة التي تحيط بنا بصمت "جدتي الغالية"

أطال الله في عمرك وحفظك لنا نورا لا ينطفئ وحنانا لا يعوض

إلى نبع الحنان الذي لا يجف ودفء الأيام في كل فصول، لك وحدك الفضل الأكبر في

صمتي، صبري وقوتي أُمي الغالية أطال الله عمرها

إليك يا من كنت السند حين يميل العالم، يا من علمتني الصبر والعزيمة وربيتني على القيم

والمبادئ كل خطوة في طريقي كانت بفضل دعائك وكل نجاح هو إمتداد لتضحياتك

سندي في كل مراحل حياتي أبي حبيبي أطال الله عمره

إلى الحضن الذي ألجأ إليه حين تمتلئ روعي بالتعب والمرأ الذي أرسو فيه عندما تشتد بي

العواصف، إلى أختي الغالية "تنهان"

إلى من كان دائما مصدر دعمي وكان له الفضل الأكبر في إتمام هذه المذكرة

إلى أخي الغالي الذي أفتخر به "ياسر"

إلى من دخل حياتي فأضاءها، صغيري الغالي أراك إبني قبل أن تكون ابن أختي

لك وحدك مكان لا ينافسه أحد في روعي

أسأل الله أن يحفظك ويجعل لك في كل خطوة توفيقا وبركة صغيري وحبيبي "جواد"

إلى تلك الروح البريئة التي دخلت حياتنا فملأتها دفئاً، ونور صغير دخل عائلتنا فابتسمت
معه الأيام وازدهرت معه القلوب، هدية من الله لنا

أسأل الله أن يحفظك ويجعل لك عمرا ناعما كبراءتك إبنة أختي الصغيرة " أناليا "

إلى تلك التي لم تأت بقربة دم، بل بصدق النية ونقاء القلب، إلى صديقتي التي
شاركتني تفاصيل هذا العمل خطوة بخطوة "منار"



مقدمة

تعدّ الملاحة البحرية أحد أبرز النشاطات الإقتصادية التي مارسها الإنسان منذ القدم حيث إرتبطت منذ نشأتها بالحاجة إلى التبادل التجاري والسفر واكتشاف العالم مما جعلها تحظى بأهمية بالغة في دعم التجارة الدولية والمساهمة بشكل كبير في النمو الاقتصادي للعالم، وقد تطور هذا النشاط مع مرور الزمن، لا من حيث الوسائل المستعملة فحسب، بل أيضا من حيث الإطار القانوني والتنظيمي الذي يضبط العلاقات بين مختلف الأطراف المتدخلة فيه.

وقد أولى المشرع الجزائري أهمية بالغة لهذا القطاع وخصّه بتنظيم قانوني شامل ضمن أحكام القانون البحري رقم 76-80¹ وقد عرّف الملاحة البحرية في المادة 161 منه بأنها: " الملاحة التي تمارس في البحر وفي المياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13 من هذا القانون."

وتعتبر السفينة الرّكيزة الأساسية التي تقوم عليها الملاحة البحرية، فهي الوسيلة المادية التي يتم من خلالها تنفيذ هذا النوع من النقل، وعليه فقد أولى المشرع عناية خاصة بتحديد طبيعتها القانونية وشروط إكتسابها لهذه الصفة وقد عرّفها المشرع الجزائري في المادة 13 من القانون البحري الجزائري على النحو التالي: " تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كلّ عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إمّا بوسيلتها الخاصة وإمّا عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة" غير أنّ تشغيل هذه السفينة وتنظيم نشاطها لا يكون ممكنا إلا بوجود طاقم بشري يعمل على متنها يطلق عليهم تسمية "رجال البحر" وهم يمثلون فئة مهنية لها خصوصيتها التي تميزها عن غيرها من المهن الأخرى وقد عرّف المشرع الجزائري البحار أو رجال البحر في الفقرة "أ" من المادة 384 من القانون البحري التي جاءت كالتالي " من أجل تطبيق هذا الأمر، فإن الإصطلاحات التالية تعني ما يلي: يعني " رجل البحر " أو " البحار " كل شخص يعمل في خدمة السفينة ومقيد في سجل رجال البحر. ومنه نستنتج أنّ المعيار المعتمد لمنح صفة رجل بحر للشخص هو المكان الذي يزاول فيه نشاطه، أي على متن السفينة، بناء على ذلك، يعدّ بحارا كل من الريان

¹ الامر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم.

والمهندسين البحريين والضباط وطبيب السفينة وعمال الخدمة العامة، وتجدر الإشارة إلى أنه تم إستثناء الربان من هاته الدراسة نظرا للخصوصية الذي يتمتع بها والذي يستوجب دراسة مستقلة ومفصلة.

أما باقي رجال البحر فهم يشكلون جزءا لا يتجزأ من طاقم السفينة ويساهمون في مختلف مراحل الرحلة البحرية، نظرا للدور الجوهري الذي يقومون به في ضمان سلامة الملاحة وحسن سير الرحلات البحرية، وهذا ما يجعلهم يتمتعون بمركز قانوني يميزهم عن غيرهم من العمال العاديين.

أهمية الموضوع

تتجلى أهمية الموضوع في كونه يتناول نقطة جوهرية تتمثل في المركز القانوني لرجال البحر، باعتبارهم يشكلون أحد الركائز الأساسية في قطاع النقل البحري الذي يعدّ من القطاعات الحيوية الداعمة للإقتصاد الوطني والدولي، ويكتسب هذا الموضوع أهميته كذلك من المكانة الخاصة التي يحظى بها رجال البحر داخل المنظومة القانونية نظرا للدور الحيوي الذي يؤدونه في مجال الملاحة البحرية والتجارة الدولية، وتكمن أهمية هذا الموضوع أيضا في تسليط الضوء على موقع رجل البحر كطرف في علاقة قانونية معقدة تتأثر بعوامل دولية ومحلية، مما يستدعي دراسة معمقة للأنظمة القانونية التي تنظم هذه العلاقة .

أسباب اختيار الموضوع:

تعددت الدوافع والأسباب التي جعلتنا نتناول هذا الموضوع منها ماهي ذاتية ومنها ماهي موضوعية تمثلت الأسباب الذاتية في رغبتنا في التعمق في مجال القانون البحري الذي نراه من المجالات القانونية الثرية والمتجددة، إضافة إلى إهتمامنا الشخصي بالقضايا المرتبطة بحقوق العاملين بالبحر لما تمثله من تحديات قانونية وإنسانية في آن واحد.

أما الأسباب الموضوعية فتمثلت في تمييز رجال البحر بخصوصيات قانونية ومهنية تجعلهم في موقع حساس ضمن المنظومة البحرية نظرا لطبيعة المهام الموكلة لهم وما يفرضه ذلك من تحديات قانونية وعملية، غير أنّ وضعيتهم القانونية لم تنل في كثير من

الأحيان ما تستحقه من الدراسة والإهتمام، ما يبرز الحاجة إلى بحث علمي يتناول مركزهم القانوني بتعمق

أهداف الدراسة

تهدف دراستنا لهذا الموضوع إلى تحديد المركز القانوني لرجال البحر من حيث الحقوق والإلتزامات نظرا لخصوصية المهنة البحرية، وما تفرضه من بيئة عمل إستثنائية تتسم بالمخاطر والصعوبات، وتسعى هذه الدراسة إلى الوقوف على الإطار القانوني المنظم لهذه الفئة داخل التشريع البحري الجزائري.

صعوبات الدراسة

تخلل إعداد هذه الدراسة بعض العراقيل والصعوبات أهمها تشعب النظام القانوني البحري وتداخله بين قواعد القانون العام والخاص وكذا إرتباطه بعدة إتفاقيات دولية مما إستدعى دقة في التحليل والتفريق بين القواعد العامة والإستثناءات الخاصة برجال البحر إضافة إلى صعوبة التواصل مع رجال البحر خلال التبرص وهو ما عرقل عملية جمع البيانات بشكل منتظم وموثق.

إشكالية الدراسة

يختلف العمل البحري عن غيره من الأعمال الأخرى نظرا لطبيعته الخاصة التي تجمع بين البعد المهني من جهة والمخاطر والتحديات التي يفرضها البحر من جهة أخرى وهذا ما يجعل رجال البحر يتمتعون بمركز قانوني خاص، وعليه فإن الإشكالية التي تطرح هنا هي:

هل وفق المشرع الجزائري في تحقيق التوازن بين حقوق رجال البحر وإلتزاماتهم من جهة وخصوصية مهنتهم من جهة أخرى؟

ويتفرع عن هذه الإشكالية الرئيسية تساؤلين فرعيين هما:

فيما تتمثل حقوق رجال البحر؟

وفيما تتمثل التزامات رجال البحر؟

منهج الدراسة

للإجابة عن الإشكالية المذكورة أعلاه إتبعنا كل من المنهج التحليلي كمنهج رئيسي لدراسة النصوص القانونية والاتفاقيات الدولية التي تنظم حقوق والتزامات رجال البحر إضافة إلى المنهج المقارن كمنهج فرعي لمقارنة التشريعات الوطنية المختلفة، بهدف الوصول إلى رؤية متكاملة حول المركز القانوني لرجال البحر.

خطة الدراسة

إتساقا مع منهجية البحث قمنا بتقسيم خطة الدراسة إلى فصلين، تطرقنا في الفصل الأول إلى حقوق رجال البحر ، وذلك من خلال مبحثين، خصصنا (المبحث الأول) للحقوق المرتبطة بأداء العمل البحري، (أما المبحث الثاني) فكان حول الحقوق المتعلقة بضمان سلامة رجال البحر ، في حين يتناول الفصل الثاني إلتزامات و مسؤولية رجال البحر، في مبحثين يتم في (المبحث الأول) منه عرض مضمون إلتزامات رجال البحر ، أما (المبحث الثاني) فيتضمن جزاء إخلال رجال البحر بالتزاماتهم لتنتهي هذه الدراسة بخاتمة تتضمن أهم النتائج المتوصل إليها إضافة إلى مجموعة من الاقتراحات التي يمكن طرحها بهذا الصدد .

الفصل الأول

حقوق رجال البحر

الفصل الأول: حقوق رجال البحر

يعدّ موضوع الحقوق المكفولة لرجال البحر من المواضيع الهامة في مجال العمل البحري حيث تتعلق بحماية مصالح العاملين في القطاع البحري وضمان بيئة عمل آمنة نظرا للعديد من التحديات والمخاطر التي يواجهونها في سبيل تأدية أداء مهامهم، وعلى إعتبار المجهز طرف في عقد العمل البحري فإن هذا يلقي على عاتقه مجموعة من الإلتزامات من أجل سيرورة العمل البحري على أكمل وجه.

ثم إنّ حقوق رجال البحر تعدّ حقوقا أساسية تفرضها طبيعة عملهم وظروفهم، على إختلاف أصنافهم تستوجب ضمان سلامتهم وحمايتهم من خلال مجموعة من الضمانات القانونية التي لا يمكن التغاضي عنها كما أن هذه الحقوق تبقى ثابتة وغير مرتبطة بإرادة الأطراف المتعاقدة اذ تعتبر من النظام العام نظرا لما لها من أهمية في ميدان العمل البحري.

وبالرجوع للنصوص التشريعية وكذا ما جاءت به الإتفاقيات الدولية، ونخص بالذكر إتفاقية العمل البحري لعام 2006¹ نجدها عملت على تكريس هاته الحقوق في بنودها.

وعليه سنتناول في هذا الفصل:

- الحقوق المرتبطة بأداء العمل البحري (المبحث الأول)
- الحقوق المتعلقة بضمان سلامة رجال البحر (المبحث الثاني)

¹ إتفاقية العمل البحري لسنة 2006، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 23 فبراير 2006.

المبحث الأول: الحقوق المرتبطة بأداء العمل البحري

منحت التشريعات الداخلية وكذا الإتفاقيات الدولية عدّة حقوق لرجال البحر كونهم طرفاً في عقد العمل البحري حيث تعتبر هذه الحقوق من النظام العام وبالتالي لا يجوز في كل حال من الأحوال على المجهز مخالفتها أو حتى إغفالها في العقد. وعليه نظّم التشريع الجزائري وكذا الإتفاقيات الدولية مجموعة من الحقوق المرتبطة بأداء العمل البحري لرجال البحر على إختلافها المالية وغير المالية وبالتالي سنتناول في هذا المبحث:

-الحقوق المالية (المطلب الأول)

-الحقوق غير المالية (المطلب الثاني)

المطلب الأول: الحقوق المالية

أضحى أداء العمل البحري مرتبطاً بجملة من الحقوق على إختلافها وفي مقدمتها الحقوق المالية¹ حيث تعد هذه الأخيرة من أهم الحقوق التي رتبها عقد العمل البحري وكفلتها العديد من التشريعات الداخلية كما تم تكريسها من قبل الاتفاقيات الدولية على اعتبارها ضمانات فعالة للبحار لممارسة وظيفته بأريحية وبالتالي سنتناول هاته الحقوق المالية والمتمثلة في الحق في الاجر (الفرع الأول) بالإضافة إلى ضمانات استيفاء حقوق البحارة (الفرع الثاني).

¹ الحقوق المالية هي الحقوق التي يمكن تقويم محل الحق فيها بالنقود وتظم كل من الحقوق الشخصية والحقوق العينية والحقوق المعنوية فأما ما تعلق ما تعلق بالحقوق الشخصية والحقوق العينية تعدان ذات طابع مادي بحت، إلا أن الحقوق المعنوية تختلف عنهما إذ أن لها جانباً جانباً غير مادي أي أدبي وآخر مالي وبالتالي يتولد عنه حق أدبي وآخر مالي. في: سمية بن دريس، حمو فرحات " الحق المالي من حقوق الملكية الفكرية وإمكانية ارتباطه بنظام الوقف وفقاً للشريعة الإسلامية" في: مجلة أبحاث قانونية وسياسية، كلية الحقوق، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، المجلد 5 العدد 2، 2020، ص239.

الفرع الأول: الحق في الأجر

يعدّ الأجر من أبرز الحقوق الأساسية التي تضمن إستمرارية العلاقة التعاقدية بين العامل وصاحب العمل ولرجال البحر يعتبر هذا الحق ذا أهمية خاصة وفي نفس الوقت يعد إلتزام لرب العمل، حيث يلتزم هذا الأخير بأن يدفع للبحار الأجر المتفق عليه حتى آخر يوم عمل له على السفينة ولتوضيح الحق في الأجر سنتطرق إلى مفهومه (أولا) وإلى المبادئ التي تحدده (ثانيا)

أولا: مفهوم الحق في الأجر

عرف مفهوم الأجر عدة تطورات وللوقوف على مفهوم الأجر نتطرق في هذه النقطة لكل من تعريفه (01) وعناصره (02).

01-تعريف الحق في الأجر

لتوضيح تعريف الأجر نتطرق إلى تعريف الحق في الأجر من الناحية القانونية (أ) ومن الناحية الفقهية (ب).

أ-التعريف القانوني للحق في الاجر

أصدرت منظمة العمل الدولية¹ الإتفاقية رقم 95 لسنة 1949 بشأن حماية الأجر تعريفا للأجر و جاء ذلك في نص المادة الأولى منها ما يلي : " في تطبيق الإتفاقية يقصد بالأجر كيفما سمي و كيفما احتسبت قيمته ، ما يقدر نقدا من مرتب أو كسب تحدد قيمته بالتراضي أو التشريع الوطني و يجب أدائه بموجب عقد خدمة مكتوب أو شفهي أبرم بين صاحب العمل و العامل سواء كان العمل قد تمّ أو جار إتمامه أم لخدمات قد أدّيت أو جار أدائها " و قد عرف أيضا المشرع المصري الأجر على أنه " كل ما يحصل عليه العامل

¹ منظمة العمل الدولية هي عبارة عن منظمة حكومية او وكالة متخصصة تابعة لمنظمة اليونسكو وقد تمّ إنشاؤها طبقا لمنظمة عصابة الأمم المتحدة تعنى بوضع معايير العمل الدولية وتعزيز العدالة الاجتماعية وحقوق العمل في جميع أنحاء العالم وقد تم تأسيسها سنة 1919. تم تحميله من الموقع الالكتروني: <http://www.ilo.org> بتاريخ 2025/04/15.

لقاء عمله ثابتا كان أو متغيرا نقدا أو عينا¹ ومن خلال هذا التعريف يتبين أنّ للعامل الحق في الأجر مقابل أدائه لعمله سواء كان ثابتا أو متغيرا و سواء تم دفعه نقدا أو عيننا. وتجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري لم يتطرق إلى تعريف الأجر وإنما إكتفى بذكر عناصره فقط²

ب-التعريف الفقهي للحق في الاجر

يعرّف الأجر فقها بأنه الإلتزام الذي يتعهد به صاحب العمل بدفعه للعامل مقابل أدائه للعمل المتفق عليه بغض النظر عن التسمية التي تطلق عليه سواء كان أجرا أو مرتبا أو ماهية أو كسب عمل³، ويقصد بالأجر أيضا ذلك المقابل الذي يتقاضاه العامل نظير العمل الذي يؤديه ويعتبر الأجر من العناصر الأساسية في عقد العمل إذ لا يمكن تصور قيام هذا العقد دون وجود أجر لأن عقد العمل من عقود المعاوضة حيث يأخذ فيها كلا الطرفين مقابلا لما يعطيه.⁴

وبناء على ذلك يفهم من الأجر أنّه ذلك المبلغ المالي الذي يدفعه صاحب العمل للعامل مقابل الخدمة التي قام بها

02-عناصر الأجر

لا يقتصر الأجر على المبلغ النقدي الذي يتقاضاه العامل فقط بل يشمل مجموعة من العناصر. وبالرجوع إلى القانون الجزائري نجد أن الأجر يقوم على عناصر ثابتة (أ) وأخرى متغيرة (ب).

أ-الأجر الثابت: يشمل الأجر الثابت العناصر التالية:

¹ المادة 01 من قانون العمل المصري، رقم 12، الصادر في 07 أبريل 2003. جريدة رسمية، العدد 14 مكرر (أ)
² المادة 80 من القانون رقم 90- 11 المؤرخ في 21 أبريل 1990، المتضمن علاقات العمل، جريدة رسمية، العدد 17. 1990.
³ أحميه سليمان، التنظيم القانوني لعلاقات العمل في التشريع الجزائري، الجزء الثاني، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون الجزائر، 1998، ص 212.
⁴ هيثم حامد المصورة، المنتقى في شرح قانون العمل، الطبعة الاولى، الحامد للنشر، عمان، 2008 ص93.

- أجر المنصب: وهو الأجر الموافق للعمل ولا يقل عن الحد الوطني المضمون للأجر¹

* الملحقات المتممة لأجر المنصب: تحتوي على مجموعة من التعويضات المتعلقة بمنصب عمل البحار وطبقا للفقرة الثانية من نص المادة 81 من قانون العمل فهي تتكون من:

* تعويض الخبرة: حيث يكافئ البحار عن الخبرة المكتسبة في العمل بتغيير درجته

* التعويضات العائلية: تعطى للعامل البحري بحسب عدد أبنائه الذين يتكفل بهم حتى وصولهم سن الرشد.

* تعويض الضرر: ويتمثل في التعويض عن المتطلبات والضغط الخاصة في العمل بما فيها الجهد والضغط البدنية والمخاطر الناتجة عنه مما يحتم ضرورة التكفل بحماية العامل من المخاطر ويعتبر هذا التعويض مهما للبحار نظرا لخطورة المهنة التي يقوم بها.

إضافة إلى ما سبق وفي إطار التربص الذي قمنا به في المؤسسة المينائية سكيكدة توجد عناصر أخرى ثابتة في الأجر خاصة برجال البحر وأهمها:

* منحة العبور: وهي منحة تمنح للبحار عند الانتقال من رصيف إلى آخر داخل الميناء ومثال على ذلك في حالة مساعدة سفينة في العبور من الرصيف إلى منطقة الإرساء، أو عند التنقل بين الأرصفة.

* منحة الإطعام: تمنح هذه المنحة كعلاوة تقدر ب ستمئة دينار جزائري لليوم الواحد من الأجر القاعدي إلى كافة عمال البحر²

ب- الأجر المتغير: هو مجموعة من التعويضات التي تعطى للعامل البحري وتكون متعلقة ببعض الأسباب والشروط المتغيرة حسب مختلف الحالات المتمثلة في المهارة والقدرة على العمل وحسن تنظيمه وبالرجوع إلى المرسوم التنفيذي 05-102 المنظم لعلاقات عمل

¹ المادة 02 من إتفاقية العمل البحري 2006.

² مقابلة مع السيد مرابط عبد الحليم، رئيس مصلحة الأجور، أجريت بميناء سكيكدة بتاريخ 16 أبريل 2025 على الساعة 11.10 صباحا.

المستخدمين الملاحين¹ نظم الإلتزام بدفع الأجر في عدة مواد حيث نصت المادة 47 منه على أنه " يتقاضى المستخدمون الملاحون مقابل عملهم أجرا قاعديا وعلاوات وتعويضات ومساهمة في النتائج عند الاقتضاء...." ومن هنا يمكننا إستخلاص التعويضات التي تمنح للبحار

- **تعويض العمل الإضافي:** هو التعويض الذي يمنح للبحار عند قيامه بعمل إضافي أو عند تجاوزه المدة القانونية في العمل

- **تعويض المصاريف الخاصة:** فيتمثل في تعويض العامل عن المهام الذي يقوم به خارج أماكن العمل المعتادة

- **الحوافز والمكافآت المختلفة:** وهي تعويضات تعطى لرجل البحر تقديرا لجهوده الفردية أو الجماعية وذلك لتحسين مردودية العمل.

وتجدر الإشارة إلى أنّ في المؤسسة المينائية سكيكدة هناك أجور أخرى متغيرة والمتمثلة فيما يلي:

- **منحة المردودية الفردية:** (prime de rendement individuelle) عبارة عن مكافئة مادية تقدّم للبحار مقابل المجهود الفردي الذي قدمه ومن أجل تحفيزه على بذل مجهود أكبر وتحسب في المؤسسة المينائية سكيكدة على أساس التتقيط الشهري الذي يمنحه المسؤول المباشر إلى البحار ويقدر من 01 إلى غاية 04 والنقاط المتبقية تمنحها إدارة الموارد البشرية.

- **منحة المردودية الجماعية:** (prime de rendement collectif) هي علاوة تقدم إلى كافة عمال البحر وتحتسب على أساس المداخل الشهرية، تقدر هذه العلاوة بمعدل يتم إحتسابه على أساس الفوائد التي تحصلت عليها المؤسسة المينائية.

¹ المرسوم التنفيذي، رقم 05-102، المؤرخ في 26 مارس 2005، المحدد للنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري، الجريدة الرسمية، العدد 22، الصادرة في 24 مارس 2005.

- **منحة العمل التناوبي:** تأتي هذه المنحة من نظام العمل التناوبي وهذا الأخير يسمح للبحار بممارسة عمله ليلا ونهارا لمدة يوم واحد ثم يحصل على ثلاثة أيام راحة حيث تمنح للبحار علاوة قدرها 26% من الأجر القاعدي.

- **منحة الميناء البترولي:** هي منحة مقدمة إلى كافة عمال البحر نظير المجهود المقدم في إطار عملية رسو السفن المخصصة لتصدير النفط والغاز.¹

ثانيا: المبادئ التي تحكم تحديد الأجر

نظرا لأهمية تحديد الأجر ولتطبيق العدالة بين العمال فقد وضعت جملة من المبادئ التي تحكم تحديد الأجر ومن بين هذه المبادئ مبدئين أساسيين هما: مبدأ عدم قابلية الحجز عن الأجور (01) ومبدأ بطلان التنازل عن الأجر (02).

01-مبدأ عدم قابلية الحجز عن الأجور:

لقد جاء في القانون 90-11 المتعلق بعلاقات العمل في نص مادته 90 على أنه " لا يمكن الاعتراض على الأجور المترتبة على المستخدم كما لا يمكن حجزها أو إقتاؤها مهما كان السبب حتى لا يتضرر العمال الذين يستحقونها "فيتبين لنا من خلال نص المادة أنّها قاعدة أمرة ومن النظام العام بمعنى لا يجوز الاتفاق على مخالفتها حتى ولو لم يعترض البحار على هذه المخالفة فلا يمكن الحجز على أجرته لعوامل إنسانية.

غير أنّ المشرع الجزائري خرج عن هذه القاعدة في حالات إستثنائية وأجاز إمكانية توقيع الحجز على الأجور بعد إستيفاء بعض الشروط وأهمها ضرورة الحصول على سند تنفيذي بنسب مبينة ومحددة قانونا وذلك وفقا لما جاء في المادتين 775 و776 من قانون الإجراءات المدنية والادارية² واللّتان نصتا على ما يلي:

" لا يجوز الحجز على الأجور والمداخيل والمرتببات الا بموجب سند تنفيذي وفي حدود النسب المذكورة في المادة 776" والمادة 776 نصت على ما يلي:

¹ مقابلة مع السيد مرابط عبد الحليم، رئيس مصلحة الأجور، أجريت بميناء سكيكدة بتاريخ 16 افريل 2025 على الساعة 11.10 صباحا.

² القانون 08-09، المؤرخ في 24 فيفري 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري المعدل والمتمم.

" يجوز لمن بيده سند تنفيذي الحجز على الأجور والمداخيل والمرتببات التي يتقاضاها المدين وفقا للإجراءات التالية وفي حدود النسب المبينة أسفله:

- 10% إذا كان المرتب الصافي يساوي أو يقل عن قيمة الأجر الوطني الأدنى المضمون

- 15% إذا كان المرتب الصافي يفوق قيمة الأجر الوطني الأدنى المضمون ويساوي أو يقل بثلاث مرات عن قيمته

- 20% إذا كان المرتب الصافي يفوق ضعف الأجر الوطني الأدنى المضمون ويساوي أو يقل بثلاث مرات عن قيمته

- 25% إذا كان المرتب الصافي يفوق ثلاث مرات قيمة الأجر الوطني الأدنى المضمون ويساوي أو يقل بأربع مرات عن قيمته

- 30% إذا كان المرتب الصافي يفوق أربع مرات قيمة الأجر الوطني الأدنى المضمون ويساوي أو يقل بخمس مرات عن قيمته

- 40% إذا كان المرتب الصافي يفوق خمس مرات قيمة الأجر الوطني الأدنى المضمون ويساوي أو يقل بست مرات عن قيمته

- 50% إذا كان المرتب الصافي يفوق ست مرات قيمة الأجر الوطني الأدنى المضمون

وتستثنى المنح العائلية عند حساب الدخل الصافي في النسب المذكورة أعلاه ولا يجوز الحجز عليها"

02- مبدأ بطلان التنازل عن الأجر

يعد أجر البحار المصدر الأساسي لمعيشته، ولهذا حرص القانون على توفير الحماية الكافية له حيث أوجب على رب العمل دفع الأجر في الأجل المتفق عليه مسبقا في عقد العمل بغض النظر عن طبيعته سواء كان أجرا ثابتا أو متغيرا في حين أنّ المشرع منع البحار من التنازل عن أجره وإعتبر هذا التصرف باطلا حتى لو تمّ برضاه خاصة إذا كان

هذا الأجر هو مصدر دخله الوحيد¹ وقد ورد هذا المنع في القانون 90-11 حيث نصت على أنه: "يعد باطلا وعديم المفعول كل تنازل من العامل عن أجره أو عن جزء منه"² ويعود سبب هذا المنع هو أنّ العامل خلال هذه الفترة يكون تحت رقابة ووصاية رب العمل مما يجعله ضعيفا في مواجهة هذا الأخير.

الفرع الثاني: ضمانات إستيفاء حقوق البحارة

يعتمد البحار كغيره من العمال على أجرته لتأمين متطلبات أسرته لذلك حرص المشرع على توفير أقصى الضمانات في منحه إمتيازاً خاصاً على أجرته (أولاً) ومنحه الحق في الحجز التحفظي على السفينة (ثانياً) لضمان إستيفاء حقوقه المالية.

أولاً: الحق في الامتياز

عرّف القانون المدني الجزائري³ الامتياز في نص المادة 982 بأنه أولوية يقرها القانون لدين معين مراعاة منه لصفته ولا يكون الدين امتيازاً الا بمقتضى نص قانوني ولا يختلف تعريف الامتياز في القانون البحري عن الذي تضمنته القواعد العامة اذ تنص المادة 72 من القانون البحري الجزائري على أن الامتياز البحري هو تأمين عيني وقانوني يخون الدائن حق الأفضلية على الدائنين الآخرين نظراً لطبيعة دينه.

إذا عجز صاحب العمل عن سداد ديونه وأعلن إفلاسه يتزاحم الدائنون لإستفاء حقوقهم وفي هذا السياق يمنح لبعض الدائنين صفة الإمتياز بحيث يصبح لهم الأولوية في إستيفاء ديونهم مقارنة بالدائنين العاديين⁴، وقد حرصت الإتفاقيات الدولية على تقرير إمتياز أجور العمال في حالة إفلاس المؤسسة أو تصفيتها وذلك وفقاً لما تنص عليه المادة 11 من الإتفاقية الدولية رقم 95 التي جاء فيها " يعامل العمال كدائنين ممتازين بالنسبة لما لهم من

¹ جرموني زهرة، النظام القانوني لعقد الاستخدام البحري، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون البحري، كلية الحقوق جامعة وهران، 2012/2011، ص106.

² المادة 80 من القانون 90-11.

³ الامر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني، المعدل والمتمم.

⁴ محي الدين كنزة خيرة، " عقد عمل رجال البحر " في: مجلة قانون العمل والتشغيل، جامعة عبد الحميد ابن باديس مستغانم، المجلد 3 العدد 05، جانفي 2018، ص333.

أجور عن الخدمة التي أديت في الفترة السابقة على الإفلاس أو التصفية القضائية " فطبقا لهذه المادة تعد الأجور دينا ممتازا يستوفى قبل النظر في طلبات الدائنين الآخرين.

وبالرجوع أيضا للقانون البحري الجزائري تعد أجور البحارة من الديون الممتازة حيث أتت في بداية المادة وذلك مع التمييز بين أجور العمال البحريين والعمال البريين اذ تمنح أجور العمال البحريين أولوية ولكنها تأتي في مرتبة لاحقة بعد الامتيازات البحرية التي تشمل تعويضات الإنقاذ والإسعاف ونفقات رفع حطام السفن بالإضافة إلى المساهمة في الخسائر البحرية المشتركة وكما تشمل المصاريف القضائية وتكاليف الحراسة وأيضا مصاريف الحفاظ على السفينة التي تتمتع بالأفضلية على جميع الامتيازات البحرية التي تنقل السفينة عند استكمال العمليات التي نتجت عنها هذه الامتيازات¹ وهذا ما يعني أن أجر البحار يأتي في المرتبة الأولى متقدما على كل الرهون البحرية المسجلة قانونا.

كما نجد أيضا أنه يسمح للدائنين بالتمسك بالامتيازات التابعة للقانون العام ولكن الديون ترتب امتيازها على هذا الشكل لا يتم ترتيبها الا بعد الامتيازات والرهن البحرية². ونجد حسب نص المادة 81 فقرة "هـ" من القانون البحري الجزائري أن تاريخ نشوء أجر إمتياز البحار هو يوم إستحقاق الدين وتبقى الامتيازات البحرية المذكورة في المادة 73 تابعة للسفينة رغم تغيير ملكية السفينة أو التسجيل

ثانيا: الحق في الحجز التحفظي على السفينة

لقد نظم المشرع الجزائري الحجز التحفظي على السفينة في المواد من 150 إلى 159 من القانون البحري الجزائري كما انه استند في ذلك أيضا إلى قانون الإجراءات المدنية والإدارية وكذا المعاهدات الدولية التي صادقة عليها الجزائر من بينها معاهدة بروكسل لعام 1952³ ومعاهدة جنيف لعام 1999⁴.

¹ المادة 73 من القانون البحري الجزائري.

² المادة 76 من القانون البحري الجزائري.

³ معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن البحرية، تم اعتمادها ببروكسل بلجيكا بتاريخ 10 ماي 1952.

⁴ معاهدة جنيف المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن، تم اعتمادها بجنيف، سويسرا بتاريخ 12 مارس 1999.

لتوضيح الحق في الحجز التحفظي على السفينة نتناول تعريف الحجز التحفظي على السفينة (01) وشروط توقيع الحجز التحفظي على السفينة (02).

01-تعريف الحجز التحفظي على السفينة:

يعرف الحجز التحفظي على السفينة حسب ما جاء في القانون البحري الجزائري في مادته رقم 150 على أنه توقيف أو تقييد إبحار سفينة بموجب أمر على عريضة صادر من جهة قضائية ضامانا لدين بحري.

02-شروط توقيع الحجز التحفظي على السفينة:

حتى يتم الحجز التحفظي على السفينة نجد ان اتفاقية بروكسل قد حددت محل الحجز في السفينة من خلال صورتين إما أن تكون السفينة التي يتعلق بها دين طالب الحجز أو أن تكون السفينة التي كان المدين مالكا لها وقت نشوء الدين.¹

وبالرجوع إلى القانون البحري الجزائري فيتضح أن الحجز يقتصر على السفينة المتعلقة بها الدين البحري أو أي سفينة أخرى مملوكة لنفس الشخص عند نشوء الدين.

ومن بين الديون التي يتم فيها الحجز التحفظي على السفينة هي ديون رجال البحر وهذا بالرجوع لنص المادة 151 فقرة "س" من القانون البحري الجزائري التي نصت على " الأجر وغيرها من المبالغ المستحقة لربان السفينة وضباطها وسائر العاملين عليها بمناسبة عملهم على متنتها بما في ذلك نفقات العودة إلى الوطن وإشتراكات الضمان الإجتماعي المستحقة الدفع عنهم."

المطلب الثاني: الحقوق غير المالية

إلى جانب الحقوق المالية التي يربتها عقد العمل البحري هنالك حقوق أخرى تعد من مقتضيات ومتطلبات العمل البحري فهي تعد بمثابة ضمانات غير مالية تكفل للبحار أداء

¹ زهدوز كوثر وفنينخ عبد القادر، "الحجز التحفظي على السفن في التشريع الجزائري والمواثيق الدولية" في: المجلة الجزائرية للعلوم القانونية، السياسية والاقتصادية، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، المجلد 57، العدد، 02، 2020 ص505.

عمله على أكمل وجه ونظرا لأهميتها تمّ النص عليها في التشريعات الداخلية ونخص بالدراسة الحق في الإعادة للوطن الذي يعدّ بمثابة الحق الوحيد الذي يتمتع به رجال البحر.

ولدراسة الحق في الإعادة إلى الوطن نتطرق إلى مفهومه (الفرع الأول) وحالات الحق في الإعادة إلى الوطن (الفرع الثاني) وآثاره (الفرع الثالث).

الفرع الأول: مفهوم الحق في الإعادة إلى الوطن

إنّ الإعادة إلى الوطن من الحقوق الضرورية التي يتمتع بها رجال البحر فهي تعدّ من الضمانات الأساسية لحماية البحارة عند إنتهاء عقودهم فيهدف هذا الحق إلى ضمان عودتهم إلى أوطانهم ولمعرفة مفهوم الحق في الإعادة إلى الوطن سنتطرق إلى تعريفه (أولا) وطبيعته (ثانيا).

أولا: تعريف الحق في الإعادة إلى الوطن

لقد نص المشرع الجزائري على هذا الحق في القانون البحري الجزائري إذ تنص المادة 449 من هذا القانون على أنه: "كل فرد من أفراد الطاقم ينزل إلى البر أو يترك في البلاد الأجنبية لسبب ما ويكون من جنسية جزائرية وقاتنا بالجزائر يحق له أن يعود إلى الوطن والنزول في الميناء الجزائري الذي أبحر منه"

وبذلك يكون المشرع الجزائري قد أقرّ الإلتزام بإعادة البحار إلى وطنه في حال ما إذا كان مقيما بالجزائر وأبحر من أحد الموانئ الجزائرية

وكما نقصد بهذا الحق أن يعيد رب العمل البحار إلى الميناء الأصلي الذي أبحر فيه العقد.

إذن فقد ينتهي عمل البحار خارج وطنه دون أن يكون هو السبب في الإنتهاء كما هو الحال عند بيع السفينة في بلد أجنبي أو إضطراره لمغادرة السفينة بسبب المرض ففي مثل

هاته الحالات يكون صاحب العمل ملزماً بإعادة البحار إلى وطنه أما إذا إختار البحار إنهاء عمله بإرادته فلا يكون صاحب العمل ملزماً بإعادته إلى وطنه¹

كما نشير إلى أنّ المشرع الجزائري لم يفرق بين الترحيل والإعادة إلى الوطن في حين أنّ هناك بعض الفقهاء ميّزوا بين المصطلحين حيث يستخدمون الترحيل كعقوبة في حال مخالفة البحار لالتزاماته في العقد أو القانون كان يتم القبض عليه لإرتكاب جريمة تستوجب محاكمته في الدولة الأجنبية،² فهنا يستبعد وجوب إعادته إلى وطنه وبالتالي لا تقع مصاريف ترحيله على المجهز وإنما يتحملها البحار أما بالنسبة للإعادة إلى الوطن فهو حق مطلق يتمتع به أي بحار.

02- طبيعة الحق في الإعادة إلى الوطن

إنّ حق البحار في الإعادة إلى وطنه يعد التزام يقع على عاتق رب العمل وهو إلتزام يتعلق بالنظام العام مما يعني أنّه لا يجوز الإتفاق على مخالفته ولا يجوز التنازل عليه.³ كما لا يشترط لثبوت هذا الإلتزام النص عليه في العقد فقط بل هو مفروض على رب العمل حتى ولو لم يذكر صراحة في العقد.⁴ كما أنّ هذا الحق يصنّف ضمن الحقوق غير المالية نظراً لارتباطه بحماية البحار وضمن عودته إلى وطنه.

الفرع الثاني: حالات الحق في الإعادة إلى الوطن

لقد حدد المشرع الجزائري حالات الحق في الإعادة إلى الوطن في نص المادتين 449 و450 من القانون البحري الجزائري ومن بين حالات الحق في الإعادة إلى الوطن نتطرق إلى حالة البحار ذو الجنسية الجزائرية (أولاً) وإلى حالة البحار ذو الجنسية الأجنبية (ثانياً).

¹ مرتجى داود سلمان "حقوق العامل البحري" في: مجلة دراسات البصرة، جامعة البصرة، العراق، ملحق العدد 50 السنة الثامنة عشر، كانون الأول، 2023، ص15.

² مرتجى داود سلمان، المرجع السابق، ص 16.

³ حريز أسماء "الالتزام بترحيل البحار دراسة في ضوء القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية" في: مجلة قانون العمل والتشغيل، جامعة محمد بن أحمد، الجزائر، المجلد 7، العدد 1، 2022، ص412.

⁴ كمال حمدي، عقد العمل البحري، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2002، ص365.

أولا: البحار ذو الجنسية الجزائرية

نصت على هذه الحالة المادة 449 من القانون البحري الجزائري على أنه: "كل فرد من أفراد الطاقم ينزل إلى أو يترك في بلاد أجنبية لسبب ما ، و يكون من جنسية جزائرية و قاطنا بالجزائر يحق له أن يعود للوطن و النزول في الميناء الجزائري الذي أبحر منه " فقد يتم إنزال البحار لأسباب خارجة عن إرادته كتعرض السفينة للتوقف عن رحلتها أو بسبب تركه في بلاد أجنبي للعلاج في المستشفى بسبب مرض او جرح و في هذه الحالة و حسب ما جاء في الفقرة الثانية من المادة 449 سألغة الذكر فيكون المجهز ملزما بتحمل نفقات إعادته إلى الوطن إذا بقي في الخارج لأسباب خارجة عن إرادته.

لكن في الحالة التي ينزل فيها البحار بناء على أمر صادر من السلطات الأجنبية كان يتم القبض عليه بسبب ارتكابه جريمة تستوجب محاكمته في تلك الدولة فإنه لا يكون هناك إلزام بإعادته إلى وطنه. وبالتالي لا يتحمل المجهز تكاليف عودته بل يتحملها البحار نفسه.¹

ثانيا: البحار ذو الجنسية الأجنبية

تنص المادة 450 من القانون البحري الجزائري على هذه الحالة حيث جاء فيها: "للبحار الذي يحمل جنسية اجنبية وينزل او يترك في البر اثناء مدة العقد او في نهايته الحق ارجاعه اما إلى بلده واما إلى ميناء استخدامه واما إلى ميناء مغادرة السفينة وذلك حسب اختياره الا إذا تم تحديد ذلك بوجه اخر في عقد العمل او اتفاقية لاحقة"

فيتبين لنا من خلال نص هذه المادة أنّ البحار الأجنبي لديه عدّة خيارات فيما يتعلق بترحيله. ففي حالة وجود إتفاق في العقد بخصوص ميناء معين يكون له الحق في العودة إلى ذلك الميناء. أمّا في حالة عدم وجود أي إتفاق فإنه يعاد إلى أحد الموانئ التالية:

- ميناء بلده الأصلي

- ميناء الاستخدام وهو الميناء الذي تم فيه إبرام عقد العمل البحري

- ميناء مغادرة السفينة

¹ حريز أسماء، المرجع السابق، ص408.

وبذلك يكون البحار الأجنبي في هذه الحالة حراً في إختيار أحد هذه الموانئ.

في حالة وفاة البحار يتحمّل أيضاً المجهز في هذه الحالة مصاريف جنازة البحار وإعادة جثمانه إلى وطنه وهذا نجده طبقاً لنص المادة 431 من القانون البحري الجزائري.

وبناء على ما سبق يتضح أن البحار يعاد إلى الوطن لإعتبارين أساسيين وهما:

* الإعتبار الأول: إعتبار إنساني حيث يجب توفير الحماية لرجل البحر من الأضرار التي قد تصيبه نتيجة تركه في بلد أجنبي قد يكون فيه عاجزاً عن توفير النقود اللازمة للعودة إلى وطنه¹

* الإعتبار الثاني: إعتبار وطني أنّ العمل على السفن يتطلب مهارات وكفاءة خاصة لا تكتسب بسهولة وهو ما يجعل الدولة تعتمد على العمّال الوطنيين في أوقات الأزمات والحروب مما يستلزم تواجدهم على أرض الوطن لذا فإن إلتزام صاحب العمل بإعادة البحار إلى وطنه يتعلق بالنظام العام ولا يجوز للبحار التنازل عنه.²

الفرع الثالث: آثار الحق في الإعادة إلى الوطن

الأصل أنّ رب العمل يضمن حق البحار في العودة إلى وطنه أي يسهّل له الرجوع إلى بلده.³ وفي حال رفض المجهز تنفيذ هذا الإلتزام فإنّه يكون ملزماً بتحمل تكاليف عودته أو قد تتكلف الدولة بذلك مباشرة بواسطة قنصلها أو ممثليها في الخارج. أما فيما يتعلق برجوع البحار على رب العمل بمصاريف العودة فإن ذلك يكون بناء على العقد الذي يربطهما.⁴

ما يمكن ملاحظته أنّ الدولة نادراً ما تقوم برفع دعوى ضدّ البحار وتطالبه بتكاليف إعادته إلى وطنه ولكن يمكنها أن ترجع على رب العمل في ذلك عن طريق دعوى غير

¹ مرتجى داود سليمان، المرجع السابق، ص 16.

² المرجع نفسه، ص 16.

³ اربوط وسيلة، النظام القانوني لرجال البحر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه، تخصص القانون البحري وقانون النقل كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة أبو بكر بالقايد، تلمسان، 2018/2017، ص 158.

⁴ كمال حمدي عقد العمل البحري، المرجع السابق، ص 367.

مباشرة إلا أنه يمكن للمجهز الاعتراض على ذلك والإحتجاج على المبالغ التي دفعها للبحار مسبقاً مثل التعويضات (المقاصة والتقادم) وهذا ما جعل القضاء الفرنسي ويؤيده الفقه الغالب في منح الدولة الحق في مطالبة المجهز في إسترداد النفقات التي أنفقتها الدولة في الترحيل.¹

ولتبرير منح الدولة الحق في رفع دعوى مباشرة ضد رب العمل يعود إلى عدة أسباب منها:

- أن للدولة مصلحة خاصة في ضمان عودة البحار إلى وطنه ليكون تحت سلطتها وإشرافها

- إن الالتزام بإعادة البحار إلى وطنه يعد التزاماً قانونياً وليس تعاقدياً ناشئاً عن اتفاق بين الأطراف بل هو مرتبط بالنظام العام.²

كما تجدر الإشارة إلى انه إذا تم فسخ عقد العمل دون أن يكون البحار مسؤولاً عن ذلك فإن المجهز هو من يتحمل نفقات اعادته إلى وطنه سواء كان البحار وطنياً أو اجنبياً وهذا طبقاً لنص المادة 450 فقرة 02 من القانون البحري الجزائري.

المبحث الثاني: الحقوق المتعلقة بضمان سلامة رجال البحر

تعد سلامة رجال البحر جزءاً أساسياً في إطار العمل البحري الدولي، وعليه يقع على عاتق المجهز توفير بيئة آمنة وحماية قانونية للعاملين في هذا القطاع كما تتعدد المخاطر التي قد يواجهها رجال البحر، مثل الحوادث البحرية، وغيرها من التهديدات التي قد تؤثر على صحتهم وسلامتهم لذلك، تسعى التشريعات الوطنية والدولية، لضمان حقوق هؤلاء العاملين وتوفير بيئة عمل آمنة أثناء وبعد فترة خدمتهم البحرية. يُضاف إلى ذلك ضرورة وجود ضمانات لحقوقهم في التعويضات حال تعرضهم لإصابات أو أمراض ناتجة عن العمل حيث تتعدد هاته الحقوق وتتنوع من حيث الالتزام بها، وبالتالي تعزيز سلامة رجال

¹ كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية والمرشد ومجهز القطر في قانون التجارة البحرية رقم 8، 1990، منشأة المعارف الإسكندرية، 2002 ص 143.

² اربوط وسيلة، المرجع السابق، ص 157.

البحر والحفاظ على حياتهم وصحتهم مما يساهم في تحسين بيئة العمل البحرية بشكل عام وعليه يمكننا تصنيفها إلى الحقوق المتعلقة بمتطلبات العمل البحري (المطلب الأول) وإلى حقوق اجتماعية (المطلب الثاني).

المطلب الأول: الحقوق المتعلقة بمتطلبات العمل البحري

إنّ البحار بحكم طبيعة عمله على متن السفينة، يجعل من هذه الأخيرة بمثابة إقامة ثانية له، خاصة وأن الرحلة قد تستغرق وقتا طويلا وعليه تكفل له قانونا مجموعة من الحقوق الخاصة بمتطلبات العمل البحري من خلال هذا سنتطرق إلى الحق في الغذاء والإيواء (الفرع الأول) والحق في الملابس (الفرع ثاني).

الفرع الأول: الحق في الغذاء والإيواء

يعدّ الحق في الغذاء والإيواء من الحقوق المهمة التي يتمتع بها البحار خلال فترة عمله على متن السفينة فهذا الحق يضمن سلامة البحار أثناء الرحلة البحرية ومن خلال هذا سنتطرق إلى الحق في الغذاء (أولا) والحق في الإيواء (ثانيا).

أولا: الحق في الغذاء

يحق للبحار الحصول على الغذاء أثناء السفر على متن السفينة دون أي مقابل حيث يعدّ هذا الحق ضروريا لطبيعة العمل البحري الذي يتم في الغالب والسفينة في عرض البحر.¹ وحق البحار في الغذاء مقتصر على فترة السفر فقط بحيث يجب تنفيذه بشكل عيني ولا يحق للبحار أن يطلب دفع قيمة الغذاء نقدا على أن يتكفل هو بذلك وفي حالة عدم تناول البحار للوجبة التي خصصت له لا يمكنه المطالبة بالتعويض عن ذلك.²

ولقد ورد إلزام المجهز بالغذاء في القانون البحري الجزائري حيث نصت المادة 428 فقرة "هـ" على أن يتم تزويد السفينة بكمية كافية وجودة مناسبة من المؤن، المشروبات والأدوية الضرورية كما يجب أيضا تموين البحارة مجانا حسب طبيعة ومدة الرحلة وهذا

¹ مصطفى كمال طه، القانون البحري، الطبعة الاولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007، ص 220.

² كمال حمدي، عقد العمل البحري، المرجع السابق، ص 256.

يكون طوال فترة تسجيلهم في دفتر طاقم السفينة في حين إذا تعلق الأمر بالسفن الساحلية فيستطيع المجهز دفع المقابل نقدا ويشترط أن تكون المؤونة سليمة ومتوفرة بكمية كافية ومتنوعة كما يجب تجهيز السفن بالمعدات الكافية لتخزين المؤونة وهذا طبقا لنص المادة 433 فقرة 1-2-3 من القانون البحري الجزائري.

وقد ألزم القانون على المجهز ضمان تسيير مخزن للتموين وذلك لتمكين البحارة من المشتريات البسيطة والخاصة باستعمالهم الشخصي باستثناء سفن الصيد البحري وسفن الملاحة الساحلية ويتم تسيير هذا المخزن وتحديد قائمة البضائع وأسعار بيعها بموجب قرار وزاري مشترك صادر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية والوزير المكلف بالمالية¹، ومن جانب آخر يشترط أن يكون مستخدمو التموين تابعون للمطبخ والمائدة من ذوي الكفاءات الضرورية المصادق عليها بشهادات رسمية أو شهادات الكفاءة حسب نص المادة 434 فقرة 02 من القانون البحري الجزائري.

وبالرجوع إلى إتفاقية العمل البحري لسنة 2006 نجدها أنها قد نصت على وجوب حصول رجال البحر على غذاء وعلى مياه شرب من نوعية جيدة وفي ظروف صحية سليمة كما يجب أن يكون الغذاء مجانا للبحارة الذين يعيشون على متن السفينة طوال مدة التعاقد².

فضمانا لحق البحارة في الغذاء نجد أنّ المشرع من خلال القانون البحري الجزائري قد منح لطاقم السفينة أن ينتخبوا مندوبا عنهم يراقب كيفية توزيع الوجبات وتقديمها كما أنّه في حالة عدم تطبيق شروط تجهيز وتزويد السفينة بالمؤونة فوفقا لما تقتضيه الأنظمة جاز

¹ المادة 438 فقرة 1-2 من القانون البحري الجزائري.

² ينص المعيار الف 3-2 فقرة 1 من إتفاقية العمل البحري على : تعتمد كل دولة عضو تشريعا أو غيره من التدابير لوضع معايير دنيا لكمية و نوعية الغذاء و مياه الشرب و معايير لتقديم الوجبات تنطبق على الوجبات المقدمة للبحارة على متن السفن التي ترفع علمها .و يراعى في ذلك توفير امدادات أغذية و مياه شرب مناسبة من حيث الكمية و القيمة الغذائية والجودة و التنوع و مراعاة عدد البحارة على متنها و متطلباتهم الدينية و عاداتهم الثقافية فيما يتعلق بالداء و مدة الرحلة و طبيعتها ولا بد من ترتيب و تجهيز قسم اعداد و تقديم وجبات مناسبة و متنوعة وذات قيمة غذائية للبحارة .

له تقديم شكوة للربان أو المجهز أو السلطة الإدارية البحرية المختصة حيث يبين في هذه الشكوة إحتجاج الطاقم عن عدم تطبيق شروط تموين السفينة¹.

كما يعدّ الغداء بمثابة أجر عيني مستحق للبحارة حتى وإن لم يتم النص عليه صراحة في العقد حيث لا يمكنهم توفير غذائهم بأنفسهم² ولهذا فإن توفير الغذاء يبقى حقا أساسيا لهم ويبقى هذا الحق يحظى باهتمام دولي³.

ثانيا: الحق في الإيواء

لرجال البحر الحق في الإيواء وهذا نظرا لطبيعة العمل الذي يقومون به والذي يلزم البحار بأن يكون بعيدا عن محل إقامته الأصلي بحيث تصبح السفينة بمثابة المأوى الثاني له وعليه يلتزم المجهز بتوفير إقامة ملائمة على متن السفينة. دون تحمل البحار أي تكاليف بخصوص إقامته. وقد أكدت المادة 440 من القانون البحري الجزائري على إلزامية توفير مكان إقامة مجاني لأفراد الطاقم و التي جاء فيها ما يلي: " يتعين على المجهز أن يقدم مجانا لكل واحد من أفراد الطاقم وسادة و غطاءين من الصوف و البياض الكامل للسرير و منشفتين أحدهما للحمام و ناموسية إذا كانت السفينة تمرّ في مناطق إستوائية " إضافة

¹ جاء في نص المادة 435 من القانون البحري الجزائري ان يحدد بقرار وزاري مشترك صادر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية ووزير الصحة العمومية ما يلي: -مقدار الحد الأدنى من الجراية اليومية من المؤونة المقدمة لمختلف اصناف السفن وحسب نوع الملاحه المتضمنة

-المبالغ النقدية المقابلة والمنصوص عليها عند الاقتضاء والشروط المطلوبة للاستفادة منها
-نظام مراقبة المؤن والارزاق والماء وجميع المحلات والتجهيزات المستعملة لخرن معالجة المواد الغذائية وكذلك المطبخ وأي منشأة لتحضير وتقديم وجبات الطعام على متن السفينة
وحسب ما جاء في الفقرة 7 من المعيار ألف 3-2 من اتفاقية العمل البحري فانه تشترط السلطة المختصة اجراء عمليات تفتيش متكررة موثقة على متن السفن من جانب الربان او تحت اشرافه فيما يتعلق بالأمر التالية: -امدادات الاغذية ومياه الشرب

-جميع الأماكن والتجهيزات المستخدمة لتخزين ومناولة الاغذية ومياه الشرب.
المطابخ وغيرها من التجهيزات المستخدمة لإعداد الوجبات وتقديمها.

² كمال حمدي، عقد العمل البحري المرجع السابق ص 355.

³ إن الحق في الغذاء هو حق معترف به في العديد من الصكوك الدولية العالمية والإقليمية مثل العهد الدولي للحقوق الاقتصادية والاجتماعية والثقافية، والميثاق الافريقي لحقوق الانسان والشعوب. ويعتبر أساسا للتمتع بجميع الحقوق بما فيه الحق في الصحة والعلاج تم تحميله من الموقع الالكتروني: <http://www.ohchr.org> بتاريخ 20/04/2025.

إلى ذلك يلتزم المجهز بتوفير إقامة مناسبة للبحارة بحيث تكون مجهزة بطريقة ملائمة و مريحة و يشمل ذلك تزويد الغرف بالأثاث مثل الخزانة و الأدرج المزودة بأقفال لحفظ الأمتعة الشخصية بالإضافة إلى توفير تجهيزات أخرى مثل الطاولات للكتابة و مكاتب و مقاعد مريحة و ذلك وفقا لحاجة البحارة.¹ و قد فصلت إتفاقية العمل البحري في بعض المعايير الواجب إحترامها فيما يخص غرف البحارة حيث نصّت على ضرورة أن يكون إرتفاع أماكن الإقامة ملائما و يمنع أن يكون الحد الأدنى المسموح به لارتفاع الغرف أقل من 203 سنتمرا لضمان الحركة بارتياح داخل الغرفة ، و مع ذلك يمكن للسلطة المختصة أن تسمح بتقليل هذا الارتفاع في بعض أماكن الإقامة و يكون هذا التخفيض مقبولا و معقولا بحيث لا يزعج البحارة.²

ونجد أيضا أنّ إتفاقية العمل البحري منعت وجود فتحات مباشرة تربط غرف النوم بأماكن الشحن أو مواقع تخزين المعدات والآلات وكذلك المطبخ والمخازن أو غرف التجفيف ودورات المياه العامة.

أما بالنسبة لتهوية الغرف والتدفئة فقد نصت نفس الإتفاقية على ضرورة توفير تهوية كافية داخل غرف النوم وقاعات الطعام مع تزويد السفن بأجهزة تكييف بإستثناء تلك التي تعمل بانتظام في أماكن ذات ظروف مناخية معتدلة، أما فيما يخص التدفئة فقد إشتطت الإتفاقية أن يكون نظامها مناسبا بإستثناء السفن التي لا تعمل إلا في الرحلات المخصصة للمناطق الاستوائية.³

الفرع الثاني: الحق في الملابس

يعدّ الحق في الملابس أحد الحقوق الأساسية لرجال البحر نظرا لطبيعة عملهم التي تتطلب ظروف خاصة ولهذا يستوجب توفير ملابس ملائمة لحمايتهم.

¹ المادتين 442 و443 من القانون البحري الجزائري.

² المعيار ألف 1-3 من إتفاقية العمل البحري 2006.

³ المعيار ألف 3-8 من اللائحة 1-3 من إتفاقية العمل البحري 2006.

فقد نص المشرع الجزائري على وجوب إرتداء رجال البحر للباس البحري في نص المادة السادسة من المرسوم التنفيذي 05-102 والتي تضمنت على أنه يتعين على افراد طاقم السفينة البحرية التجارية الالتزام بإرتداء الزي الرسمي الذي تضعه تحت تصرفهم الشركة المالكة للسفينة، وذلك اثناء مزاولتهم على متنها. وفي المقابل يجب على المجهز أن يوفر الالباس للبحارة، حيث يحق للبحارة الحصول على بدلات مخصصة للعمل وأخرى للوقاية وذلك مجانا كما يجب أن تكون البدلة مناسبة لطبيعة العمل ولا يحوز للمجهز أن يستبدل اللباس بمقابل مالي بل يقع على عاتقه تقديم البدلة عينها وذلك حسب ما جاء في نص المادة 447 فقرة 1 من القانون البحري الجزائري. أما فيما يتعلق باللباس الموحد الذي يحق للبحار الحصول عليه سنويا فيتحمل البحار نصف تكاليف هذه البدلة.¹

وما يمكن ملاحظته أنّ المادة 448 من القانون البحري الجزائري تنص على إلزام البحار بتحمل نصف تكاليف اللباس بينما المادة 447 من نفس القانون والتي تستوجب على المجهز تقديمه مجانا.

بالرجوع إلى النص باللغة الفرنسية نجد أنّ المادة 447 إستخدمت مصطلح "vêtement de travail" أي "بدلات الشغل" أو "لباس العمل" في حين أشارت المادة 448 إلى مصطلح "uniforme" وهو ما يترجم إلى اللباس الموحد.

وهذا ما يوضح أن هناك إختلافا بين نوعي اللباس حيث تمنح بدلات الشغل للبحار دون مقابل بينما يتحمل البحار نصف تكلفة اللباس الموحد، ووفقا للفقرة الثانية من المادة 448 من القانون البحري الجزائري يتم خصم قيمة هذا الزي من أجر البحار على شكل إقتطاعات تقسط لمدة ستة أشهر على الأكثر.

¹ المادة 448 فقرة 1 من القانون البحري الجزائري التي جاء فيها ما يلي: يتعين على المجهز أن يقدم كل سنة ولكل بحار يعمل لمدة غير محدودة او لمدة محدودة لا تقل عن سنة لباسا موحدًا وكاملا حسب النموذج المحدد بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية وذلك مقابل دفع البحار نصف المصاريف.

وتجدر الإشارة إلى أنّ المؤسسة المينائية سكيكدة تتكفل بكافة النفقات المتعلقة بلباس العمل الخاص برجال البحر دون تحميلهم أي أعباء مالية في هذا الخصوص، وذلك ضمانا لسلامتهم توفيراً لظروف عمل ملائمة.¹

المطلب الثاني: الحقوق الاجتماعية

لا تكفي الحقوق المتعلقة بمتطلبات العمل البحري كما رأينا بل يقع على عاتق المجهز كذلك توفير ضمانات أخرى تتمثل في الحقوق الاجتماعية داخل السفينة حيث يستفيد البحار من عدّة حقوق، ولدراسة الحقوق الاجتماعية سنتطرق إلى الحق في العلاج (الفرع الأول) والحق في التأمين والضمان الاجتماعي (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الحق في العلاج

يعتبر العلاج من الحقوق الأساسية ومن الضمانات التي يستفيد منها البحار وذلك نظراً لطبيعة عمله في مواجهة مخاطر البحر. فسيتم تقسيم هذا الفرع إلى تعريف الحق في العلاج (أولاً) وإلى نطاق الحق في العلاج (ثانياً).

أولاً: تعريف بالحق في العلاج

يعدّ العلاج حق من الحقوق المقررة للبحار حيث أقر القانون إلزام المجهز بعلاج البحار الذي يصاب بجروح أو بمرض أثناء خدمته على متن السفينة وهذا الإلتزام أقره القانون البحري منذ القدم وهو يقوم على فكرة مخاطر المهنة.²

ولقد نصّ المشرع الجزائري على هذا الإلتزام في نص المادة 428 فقرة "ج" من القانون البحري الجزائري على النحو التالي: "أن يلتزم المجهز بتوفير الشروط القانونية اللازمة لضمان صحة وسلامة العمل على متن السفينة" حيث فرض القانون أيضاً على المجهز إجراء الفحوصات الطبية للبحار من قبل الطبيب المختص في الميناء وفي حال ثبوت

¹ مقابلة مع السيد بابوري سفيان، رئيس مصلحة ربط البواخر، مقابلة أجريت في ميناء سكيكدة، بتاريخ 20 أبريل على الساعة 14.30 مساءً.

² مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، الطبعة الثانية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2012، ص157.

الإصابة فيتم منع البحار من مزاوله عمله ويكون رب العمل معرضا للغرامة عند مخالفته لهذا الإجراء، وتكمن هذه الفحوصات في ضمان قدرة العامل البحري على أداء عمله¹.

ثانيا: نطاق الحق في العلاج

إنّ نطاق هذا الحق يختلف باختلاف السبب الذي أدّى إلى مرض أو إصابة العامل لذلك من الضروري التمييز بين حالتين، الحالة الأولى إذا كان المرض أو الإصابة ناتجة عن خطأ العامل البحري (01) والحالة الثانية إذا كان الجرح أو المرض دون خطأ العامل (02).

01- إذا كان المرض أو الإصابة ناتجة عن خطأ البحار

إذا كان المرض أو الإصابة ناتجة عن خطأ رجل البحر كعدم إمتثاله لأوامر الربان أو إرتكابه لخطأ جسيم مثل تعاطي المخدرات أو شرب الكحول ففي هذه الحالة يجوز لصاحب العمل أن يقوم باقتطاع نفقات العلاج من أجر البحار المصاب أو المريض² وقد تمّ فرض هذا الالتزام على صاحب العمل نظرا لطبيعة العمل البحري التي تفرض ضرورة توفير الرعاية الصحية للعامل أثناء السفر، فرجل البحر يختلف عن العمال البريين إذ لا يستطيع مغادرة السفينة والتوجه إلى المستشفى أو طبيب خاص للعلاج مما يجعل توفير العلاج على متن السفينة أمرا ضروريا³.

ومع ذلك إذا أثبت صاحب العمل أنّ البحار هو المسؤول عن إصابته نتيجة خطأ جسيم فائز هذا الأخير هو من يتحمل تكاليف العلاج بنفسه⁴

¹ طالب حسن موسى، القانون البحري، الطبعة الاولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2004، ص92.

² مرتجى داود سليمان، المرجع السابق، ص 11.

³ علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1975، ص107.

⁴ مرتجى داود سلمان، المرجع السابق، ص 11.

02- إذا كان الجرح أو المرض دون خطأ البحار

في هذه الحالة يتحمل صاحب العمل نفقات علاج البحار بشرط أن تتوفر علاقة سببية بين الإصابة أو المرض وعمل البحار على ظهر السفينة. فوجود هذه العلاقة تلزم صاحب العمل بتحمل تكاليف علاج البحار إلا في حالة إثبات صاحب العمل عكس ذلك بمعنى أن يثبت أنّ الإصابة وقعت أثناء السفر لكن دون إرتباط بخدمة السفينة فهنا ليس على هذا الأخير أن يتحمل مصاريف علاج البحار، وفي حال ما إذا أصيب البحار بعد مغادرته للسفينة فهنا تنقطع علاقة إصابته بالعمل الذي يقوم به وبالتالي في هذه الحالة أيضا لا يتحمل صاحب العمل نفقات علاجه¹.

فمن خلال ما سبق يمكننا إستخلاص بعض شروط إلتزام المجهز بعلاج البحار والتمثلة فيما يلي:

- يكون المجهز ملتزما بعلاج البحار إذا أصيب بمرض أو تعرّض لجرح أثناء عمله على السفينة بغضّ النظر عن نوع الإصابة ومصدرها سواء وقعت على ظهر السفينة أو على البر فإذا أصيب وهو على متن السفينة يفترض أن تكون الإصابة مرتبطة بخدمة السفينة، أما إذا أصيب وهو في البر فعلى البحار إثبات أن الإصابة وقعت بسبب خدمته على السفينة² وفي إطار حماية البحار ذهب القضاء الفرنسي إلى إفتراض أنّ الإصابة أو المرض قد حدث بسبب السفينة أو نزوله في أحد الموانئ كان لخدمة السفينة³.

- يجب أن يكون المرض أو الحادث الذي يتعرض له البحار حادث عمل أو مرض مهني حيث جاء تعريف حادث العمل في القانون 83-13 بأنه " يعتبر كحادث عمل كل حادث ينجرّ عنه إصابة بدنية ناتجة عن سبب مفاجئ وخارجي وطراً في إطار علاقة العمل"⁴ أما بالنسبة للمرض المهني فيعتبر كذلك إذا كان ناتجا عن التعرض لعوامل ضارة

¹ كمال حمدي، عقد العمل البحري، المرجع السابق، ص 124.

² المادة 429 من القانون البحري الجزائري.

³ اربوط وسيلة، المرجع السابق، ص 150.

⁴ المادة 06 من القانون رقم 83-13 المؤرخ في 02 جويلية 1983 المتعلق بحوادث العمل والامراض المهنية المعدل والتمتم.

مرتبطة بالمهنة مثل: التسمم، التعفن والإعتلال التي تعزى إلى مصدر أو تأهيل مهني خاص وذلك حسب نص المادة 63 من القانون 83-13.

- يجب أن تكون هناك علاقة سببية بين الجرح وخدمة السفينة حتى يتحمل المجهز مسؤولية علاجه للبحار أي لا بدّ أن تكون الإصابة التي يتعرض لها البحار خلال الرحلة البحرية وأثناء وجود السفينة في الميناء وسواء كان ذلك على مئتها أو خلال فترة تواجده على البر.

الفرع الثاني: الحق في التأمين والضمان الاجتماعي

يعدّ التأمين¹ والضمان الاجتماعي من أهم الحقوق التي يتمتع بها البحارة حيث حرص المشرع الجزائري على تمكينهم من الحماية الاجتماعية شأنهم في ذلك شأن باقي فئات العمال

فبموجب المادة 5 من القانون رقم 05-102 فأن البحار يخضع لنظام الضمان الاجتماعي² وفقا للتشريع والتنظيم المعمول بهما وهو ما يضمن لهم الحماية الاجتماعية في حياتهم المهنية.

كما كرّس القانون رقم 12-78 مبدأ توحيد نظام الضمان الاجتماعي ليشمل كافة العمال بما في ذلك البحارة مما يضمن لهم نفس الحقوق بمعنى حقوق مماثلة لتلك التي يتمتع بها باقي العمال الأجراء³.

¹ التأمين عبارة عن عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال أو ايراد مرتب أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد وذلك في نظير قسط أو اية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن. في: دليلة مغني "مفاهيم أساسية للتأمين" في: مجلة القانون والمجتمع جامعة أحمد دراية، أدرار، المجلد 1، العدد 1، 2013، ص262.

² الضمان الاجتماعي هو مؤسسة أو مجموعة من المؤسسات التي تضمن للأفراد الموارد من أجل التصدي لأي خطر اجتماعي. في: بن سعدة كريمة "واقع الضمان الاجتماعي في الجزائر" في: مجلة الاقتصاد والتنمية، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، المجلد 3، العدد 2، 2015، ص6.

³ المادة 187 فقرة 02 من القانون رقم 12-78 المؤرخ في 05 غشت 1978، المتضمن القانون الأساسي للعمال.

كما جاءت المادة 59 من المرسوم التنفيذي 05-102 بنصها على أنه يخضع المستخدمون الملاحون لسفن النقل البحري والتجاري والصيد البحري لنظام الضمان الإجتماعي طبقا للتشريع والتنظيم المعمول بهما.

أمّا فيما يتعلق بالتأمين فان المشرع فرض إلتراما على المجهز البحري يتمثل في تأمين حياة البحار ضد حوادث العمل وضد فقدانه لكفاءته المهنية بسبب غرق السفينة أو إشتعال النار فيها أو في أي حالة طارئة قد تحدث أثناء الرحلة البحرية¹ وقد تم التأكيد على ضرورة تعويض البحار في مثل هذه الحالات من خلال إتفاقية العمل البحري لسنة 2006 التي نصت على مسؤولية صاحب السفينة في ضمان الحماية المالية للبحارة وتعويضهم عند الضرورة².

ففي إطار عقد العمل البحري يكون المؤمن هو المجهز بينما يعد البحار هو المؤمن له في حين يكون المستفيد من التأمين هم ذوي حقوق البحار فعلى سبيل المثال في حال وقوع حادث للبحار يحق له الحصول على تعويض مالي من قبل شركة التأمين بالإضافة إلى التعويض الذي يلتزم غير المسؤول بدفعه للبحار أو لذوي حقوقه وعليه يعد التأمين على الأشخاص إتفاقا إحتياطيا بين المؤمن والمؤمن له حيث يلتزم المؤمن بموجب هذا الإتفاق بدفع مبلغ مالي محدد مسبقا للمكاتب أو مستفيد معين سواء كان دفعة واحدة أو على أقساط ويصبح هذا المبلغ مستحق الدفع عند وقوع الحادث المؤمن عليه أو عند بلوغ الأجل المحدد في العقد³.

¹ المادة 430 من القانون البحري الجزائري التي نصت على ما يلي: "يتعين على المجهز أن يؤمن حياة البحار ضد حوادث العمل وضد فقدانه لكفاءته في ممارسة مهنة بحار على أثر وقوع حادث عمل أو مرض مهني وضد أمتعته الشخصية على أثر غرق السفينة أو إشتعال النيران فيها أو في حالة طارئة أو قوة قاهرة وذلك خلال الرحلة البحرية وذلك دون المساس بالتنظيم الجاري به العمل.

² اللائحة 2-6 من الإتفاقية الدولية للعمل البحري 2006.

³ المادة 60 من الامر رقم 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المتعلق بالتأمينات، جريدة رسمية، العدد 13، الصادر في 08 مارس 1995 المعدل والمتمم.

تجدر الإشارة في الأخير إلى أن البحارة وقبل صدور القانون المتعلق بالتأمينات الإجتماعية كانوا يخضعون لمؤسسة الحماية الإجتماعية لعمال البحر التي كانت تتكون من هيئتين وهما: الصندوق الإحتياطي لعمال البحر وصندوق تقاعد البحارة¹.

وكما يتضح من خلال ما سبق أن المشرع قد منح أهمية كبيرة لحماية البحارة من المخاطر التي تواجههم أثناء عملهم كما مكنت القوانين الوطنية والدولية البحارة من الإستفادة من نفس الحقوق التي يتمتع بها باقي العمال.

¹ عزيريه حنان، " الضمانات القانونية المقررة للعمال في قطاع الصيد البحري "في: مجلة قانون العمل والتشغيل، المجلد 2 العدد 2، جوان 2017، ص 184.

الفصل الثاني

التوامات رجال البحر

الفصل الثاني: التزامات رجال البحر

من أجل ضمان سلامة الملاحة البحرية وحسن سير العمل على متن السفينة يتم فرض التزامات على رجال البحر حيث ينتظر من كل من يعمل في هذا المجال أن يتحلّى بدرجة عالية من الانضباط والمسؤولية نظرا لحساسية وطبيعة النشاط البحري وباعتبارهم جزءا لا يتجزأ من طاقم السفينة، فإن رجال البحر يلتزمون بمجموعة من الواجبات المهنية والقانونية التي تهدف إلى تأمين سلامة الأشخاص والبضائع على متن السفينة غير أنّ إخلال رجال البحر بهذه الإلتزامات قد يؤدي إلى نتائج قانونية خطيرة تستدعي ترتيب جزاءات تختلف باختلاف طبيعة الخطأ المرتكب وأثاره فقد يتعرض رجل البحر للمساءلة المدنية إذا أخلّ بالتزاماته التعاقدية أو إلتزاماته التقصيرية، كما يمكن مساءلته تأديبيا عند مخالفة قواعد العمل والانضباط المهني. وقد تصل المسؤولية إلى درجة من الخطورة لتأخذ طابعا جزائيا إذا شكّلت الأفعال المرتكبة جرائم يعاقب عليها القانون. وإنطلاقا مما سبق يتم تقسيم هذا الفصل إلى قسمين رئيسيين:

- مضمون إلتزامات رجال البحر (المبحث الأول)
- جزاء إخلال رجال البحر بالتزاماتهم (المبحث الثاني)

المبحث الأول: مضمون إلتزامات رجال البحر

تشكل إلتزامات رجال البحر الجانب الأساسي الذي يجسد طبيعة العلاقة القانونية التي تربطهم سواء من حيث تنفيذ القواعد المرتبطة بعقد العمل البحري أو من حيث الإلتزام بقواعد السلوك والانضباط، وتهدف كل هذه الإلتزامات إلى ضمان حسن سير العمل على ظهر السفينة والحفاظ على النظام العام البحري. وبناء على ذلك يمكن تناول مضمون هذه الإلتزامات من خلال مطلبين رئيسيين:

- الإلتزامات المرتبطة بتنفيذ عقد العمل البحري (المطلب الأول)
- الإلتزامات المرتبطة بأخلاقيات العمل البحري (المطلب الثاني)

المطلب الأول: الإلتزامات المرتبطة بتنفيذ عقد العمل البحري

يعتبر تنفيذ العمل البحري من المهام الجوهرية التي يقوم بها رجال البحر وهو إلتزام لا يقتصر فقط على الأداء المهني بل يصل إلى إلتزام قانوني وأخلاقي تفرضه الطبيعة الخاصة للملاحة البحرية فتتطلب درجة عالية من الانضباط والإمتثال للتعليمات والتعاون لضمان سلامة الأشخاص وكذا حسن سير الرحلة البحرية.

ولتوضيح الإلتزامات المرتبطة بتنفيذ عقد العمل البحري سنتطرق إلى الإلتزام بأداء العمل المتفق عليه (الفرع الأول)، الإلتزام بالحفاظ على السفينة (الفرع الثاني) والإلتزام بالطاعة (الفرع الثالث).

الفرع الأول: الإلتزام بأداء العمل المتفق عليه

يتوجب على البحار أداء العمل المتفق عليه في عقد العمل البحري وبالكيفية المحددة فيه ويجب عليه أن يباشر العمل بنفسه دون أن ينوب عنه أحد آخر في القيام به¹ وهذا ما أعدته المادة 415 فقرة (أ) من القانون البحري الجزائري بقولها يجب على البحار

¹ محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري، الطبعة الاولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2011ص287.

القيام بعمله ضمن نطاق العناية المطلوبة وذلك رغبة في إنجاز مهام السفينة على الوجه الأفضل.

وعليه يتعين على البحار أن يبذل عناية الشخص المعتاد وهو يقوم بعمله مع تحديد الربان لمضمون العمل الذي يلتزم به كل من البحارة بحيث يجب أن يكون العمل المذكورا على وجه محدد في العقد المبرم مع البحار كما يجب تحديد طبيعة العمل في دفتر أسماء البحارة.¹

ولدراسة الالتزام بأداء العمل المتفق عليه سنتطرق إلى شروط تنفيذ العمل المتفق عليه (أولا) وتوزيع العمل المتفق عليه (ثانيا)

أولا: شروط تنفيذ العمل المتفق عليه

حتى يعدّ البحار قد أوفى بهذا الإلتزام أي أداء العمل المتفق عليه لأبد من توافر مجموعة من الشروط التالية:

- يتعين على البحار مباشرة العمل بنفسه بمعنى تنفيذ العمل المتفق عليه شخصا لأن شخصية البحار محل إعتبار، كونه تم الإلتحاق معه على أداء هذا العمل وهذا نظرا لكفاءته وقدرته على القيام بالمهام الموكلة له تبعا للوظيفة التي يباشرها على متن السفينة

- يجب على البحار تنفيذ عمله وفقا لمستوى العناية المطلوبة، مما يضمن إنجاز المهام على متن السفينة على أكمل وجه.

- الإمتناع عن الإضرار بوسائل العمل أو إهمال صيانتها اذ يعد هذا الشرط ضروريا لضمان الحفاظ على إستمرار وسلامة بيئة العمل.²

- يتعين على البحار أن يقوم بعمله وفقا للشروط المحددة في الأنظمة والقوانين الجاري بها العمل وكذلك طبقا للأعراف.³

- كما يجب على البحارة خلال أربعة وعشرون ساعة من التبليغ تحت تصرف سفينتهم المجهزة إستعدادا لكل إبحار

¹ جلال وفاء محمدين، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 1997، ص 181.

² اربوط وسيلة، المرجع السابق، ص 92.

³ المادة 416 فقرة 1 من القانون البحري الجزائري.

- أن يقبلوا العمل على متن أي سفينة تابعة للتجهيز وذلك حسب أهليتهم أو رتبهم
- أن يمارسوا عند الإقتضاء في البر أو على متن السفينة التي نزع تجهيزها الإستخدامات المطابقة لسنفهم المهني وذلك بين فترات الإبحار
- أن يخبروا التجهيز في الاثني والسبعون الساعة عن أي مرض أو جرح أصابهم عندما كانوا في البر حيث يرسلون للمجهز في أقرب وقت الأوراق التي تثبت حالتهم الصحية وهذا ما نجده في نص المادة 417 من القانون البحري الجزائري.
- فبعد إبرام عقد العمل البحري نجد أن البحار يلتزم بمباشرة العمل لدى أول طلب يصدر إليه من الربان والنزول إلى السفينة والعمل على متنها ونجد أن طبيعة عمل البحار على متن السفينة تختلف.¹
- حيث أنّ عمل البحار الذي يتوجب عليه القيام به يكون محدد في العقد المكتوب لأنه يعتبر من البيانات الأساسية التي إشتراطها المشرع أن تكون مدونة في العقد² و عليه نجد المادة 11 من المرسوم التنفيذي 05-102 نصت على أنه يجب أن يتضمن عقد التوظيف على الخصوص البيانات التالية ... الوظيفة الواجب القيام بها على متن السفينة ... إذا نستنتج أنّ العقد يحدد نوع العمل المطلوب الذي يلتزم البحار بأدائه و تنفيذه على الوجه المحدد ولا يجوز لربان السفينة أن يكلف البحار بعمل آخر غير ذلك العمل المتفق عليه إلاّ في حالة القوة القاهرة.³
- ونجد أنّ نوع العمل الموكّل للبحار يكون بناء على جملة من المقاييس الوطنية والدولية على حد سواء في مجال التأهيل.⁴

¹أربوط وسيلة، المرجع السابق، ص93. نقلا عن علي رضا، محاضرات في الحقوق التجارية البحرية، مديرية الكتب والمطبوعات الجامعية، حلب، ص312.

²أربوط وسيلة، المرجع السابق، ص93.

³مصطفى كمال طه، اساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص150.

⁴المادة 5 من المرسوم التنفيذي 05-102.

ثانياً: توزيع العمل المتفق عليه.

نظّم المرسوم التنفيذي 05-102 في المادة 16 منه توزيع عمل رجال البحر على متن سفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري وهذا التوزيع ينقسم ما بين الخدمة في البحر (01) والخدمة في الميناء (02).

01-الخدمة في البحر

تعدّ الخدمة في البحر خدمة دائمة حيث يوزع المستخدمون الملاحون المبحرين على متن سفن النقل البحري والتجاري وكذلك على سفن الصيد في عرض البحر والصيد الساحلي ويوزعون على نوبات عمل حسب طبيعة إستخدامهم سواء على السطح أو في الآلات بالإضافة إلى توزيعهم على الفرق الخاصة بمستخدمي المرافق العامة¹

وتتعاقد النوبات على مدار اليوم والليل دون إنقطاع لضمان إستمرارية الملاحة البحرية وسير السفينة بشكل أمن بما يشمل قيادتها وصيانتها وضمان سلامة الحمولة والأشخاص الموجودين على متنها كما يشمل ذلك تأمين إستمرارية عمليات الصيد البحري في حين تبقى الفرق في الخدمة خلال اليوم للقيام بأعمال الإطعام والفندقة.²

تطبق قواعد الخدمة في البحر بإستثناء الصيد البحري على السواحل على السفينة وهي راسية وكلّما مكثت أقل من أربعة وعشرون ساعة في موانئ التوقف. وعند مكوث السفينة في الميناء لفترة تفوق الأربع والعشرون ساعة تنتهي الخدمة في البحر أربع ساعات على الأكثر من رسو السفينة وتستأنف قبل أربع ساعات من إبحارها.³

02-الخدمة في الميناء

وفقا للمادة 22 من المرسوم التنفيذي 05-102 فإن الخدمة في الميناء بإستثناء الصيد على السواحل تشمل المهام المساعدة في العمليات التجارية للسفينة وأشغال صيانتها

¹ اربوط وسيلة، المرجع السابق، ص94.

² المادة 19 من المرسوم التنفيذي 05-102.

³ المادة 21 من المرسوم التنفيذي 05-102.

إضافة إلى مختلف المهام العامة أثناء تواجد السفينة في الميناء لما في ذلك جميع الأنشطة المرتبطة بها.

ويشترط ألا تتجاوز هذه الخدمة مدة الإبحار الفعلي وألا يكون هناك إنقطاع للمستخدمين العاملين على متن السفينة من مختلف الأنواع. وتحدد مدة هذه الخدمة ب ستة أشهر كحد أقصى بإستثناء السفن المخصصة للصيد البحري على السواحل مع إمكانية تمديد هذه المدة في حالة القوة القاهرة وهذا حسب ما جاء في نص المادة 23 من المرسوم التنفيذي 05-102.

الفرع الثاني: الإلتزام بالحفاظ على السفينة

يعد الإلتزام بالحفاظ على السفينة من الإلتزامات الجوهرية التي تفرضها طبيعة العمل البحري باعتبارها الوسيلة الأساسية للملاحة البحرية وضمان إستمرارية النشاط البحري في ظروف ملائمة فيترتب عن هذا الإلتزام. الإلتزام بتجهيز السفينة والإعتناء بها (أولا) والإلتزام المتعلق بالامتناع عن استغلال السفينة للمصلحة الخاصة (ثانيا)

أولا: الإلتزام بالمحافظة على تجهيز السفينة والإعتناء بها

يعدّ تجهيز السفينة والإعتناء بها إلتزاما يقع على عاتق البحار نصّت عليه المادة 415 فقرة (و) من القانون البحري الجزائري حيث جاء فيها " يتعين على البحار ... أن يحافظ على السفينة وتجهيزاتها " إذ يلتزم البحار أثناء أدائه لعمله بالمحافظة على وسائل العمل والأدوات الضرورية المسلمة اليه.¹

فيتوجب على هذا الأخير الإعتناء بالآلات والأدوات والوسائل الأخرى التي تم وضعها تحت رقابته وتصرفه من قبل رب العمل والسهر على حفظها. وفي حالة فقدانها أو إلحاق الضرر بها أو اتلافها و هذا بخطء من البحار يلتزم هذا الأخير بتعويض الضرر للمجهز.²

¹ بشير هدفي، الوجيز في شرح قانون العمل الجزائري، علاقات العمل الفردية والجماعية، دار الريحانة للنشر والتوزيع 2009، ص81.

² المادة 421 من القانون البحري الجزائري.

ويتضمن هذا الإلتزام أيضا قيام البحار بترتيب حجراته وملحقاتها وأمتعة نومه بما يشمل أيضا عند الضرورة أدوات المطبخ، خارج أوقات عمله دون أن يطالب بأي أجر مقابل ذلك وهذا وفقا لما ورد في نص المادة 422 من القانون البحري الجزائري.

ثانيا: الإلتزام المتعلق بالإمتناع عن إستغلال السفينة للمصلحة الخاصة

من المؤكد أنّ وجود البحار على ظهر السفينة يعود لكونه مستخدم من قبل المجهز أو من ينوب عنه من أجل تنفيذ المهام المرتبطة بالعقد وبالتالي لا يحق للبحار إستغلال وجوده على متن السفينة لتحقيق مصالحه الشخصية فقد جرى العمل على منع البحار من إستخدام السفينة لأغراضه الخاصة أي لا يجوز له تحميل بضائع على متنها لحسابه حتى وإن كانت هذه البضائع تخص البحار شخصيا.¹

ويسري الإلتزام بعدم إستغلال السفينة للمصلحة الخاصة على الرّبان وسائر البحارة إذ لا يجوز لأحد البحارة أو الرّبان بشحن بضائع في السفينة لحسابهم الخاص إلاّ بإذن من رب العمل، وعليه يجب على البحار أن يخصص عمله ونشاطه لخدمة السفينة² وقد أجاز المشرع الجزائري للبحار أن يحمل معه مواد غذائية أو أدوات للإستعمال الشخصي بينما نجده أنّه منع عليه حيازة السلع والأدوات المخصصة للبيع حتى ولو كانت للاستعمال الشخصي او لحسابه وذلك دون رخصة من المجهز ومن شأنها تهديد أمن وسلامة السفينة والأشخاص الموجودين على متنها وهذا ما ورد في نص المادة 423 من القانون البحري الجزائري.

كما يتعين على البحار القيام بالتصريح في كل وقت للرّبان عن الكميات الحقيقية للمواد والأشياء التي تكون بحوزته. وفي حالة ما إذا كان التصريح الذي قام به مزيف أو خاطئ يعدّ مسؤولا عن جميع العواقب التي قد تترتب عن ذلك.³

¹ هاني دويدار، القانون البحري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1995، ص149.

² محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، الطبعة الاولى منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت 2010 ص258.

³ المادة 424 من القانون البحري الجزائري.

الفرع الثالث: الإلتزام بالطاعة

إلتزام البحار بالطاعة أمر بديهي فهو يعبر عن علاقة التبعية بين البحار ورب العمل ونجد أن من العناصر الأساسية المميزة لعقد العمل هو أن يخضع البحار لأوامر رب العمل. إذ تستلزم علاقة التبعية في عقد العمل خضوع العامل في مختلف أوجه نشاطه لإشراف وتوجيه صاحب العمل، الذي يتولى إصدار التعليمات والأوامر إليه بصورة مباشرة أو غير مباشرة، شفاهة أو كتابة أو كانت في شكل أوامر عامة يتضمنها النظام الداخلي للهيئة المستخدمة، ولا يقتصر التزام العامل على تنفيذ أوامر صاحب العمل فحسب بل يشمل كذلك طاعته لرؤسائه الذين يكلفون بمهمة الاشراف على العمل ومتابعة العمال.¹

فإن إلتزام البحار بطاعة رؤسائه في العمل ليس بالأمر الذي يخضع للإتفاق أو للعرف بل هو إلتزام قانوني تفرضه طبيعة العمل والمخاطر التي تحيط به.² حيث نجد أنّ المادة 466 من القانون البحري الجزائري تنص على أنّه واجب على أفراد الطاقم أن يظهروا الإحترام لرؤسائهم وأن يلتزموا بتنفيذ تعليماتهم مع مراعاة دقيقة للأنظمة المتعلقة بالخدمة على ظهر السفينة.

وبالتالي فإن طاعة البحار لأوامر رب العمل يعد إلتزاماً قانونياً لا بد بالإلتزام به ومع ذلك لا يجوز للبحار تنفيذ أوامر رؤسائه إذا كانت تلك الأوامر تخالف بشكل صريح التشريعات والأنظمة المعمول بها وهذا ما نصت عليه المادة 466 فقرة 2 من القانون البحري الجزائري حيث ورد فيها: "غير أنّ البحار من افراد الطاقم يجب الا ينفذ أوامر رؤسائه إذا كانت تلك الأوامر تشكل مخالفة واضحة للتشريع والتنظيم الجاري بهما العمل" ومن جهة أخرى لا يجوز للبحار تنفيذ وطاعة أوامر تخالف طبيعة العمل المتفق عليه، إلاّ في حالات إستثنائية التي يكون فيها لرب العمل الحق بتكليف البحار بعمل آخر غير ذلك العمل المتفق عليه.

¹ كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق ص340.

² عبد القادر حسن العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الاولى، دار الثقافة للنشر الأردن، 2009، ص173.

كما لا يفترض طاعة تلك الأوامر إذا كانت مخالفة للنظام العام والآداب العامة أو إذا كانت تلك الأوامر تعرض البحار للخطر.¹

المطلب الثاني: الإلتزامات المرتبطة بأخلاقيات العمل البحري

تعد الإلتزامات المرتبطة بأخلاقيات العمل البحري من بين الإلتزامات القانونية التي يتحملها رجل البحر أثناء تأديته لمهامه على متن السفينة وبالنظر إلى خصوصية البيئة التي يعمل فيها والتي تقوم على الانضباط والتعيش الجماعي. وتكتسي هذه الإلتزامات طابعا معنويا لكنها ضرورية لضمان السير الحسن للمهنة. وفي هذا الإطار يمكن التمييز بين أبرز هذه الإلتزامات من خلال الإلتزام بالحفاظ على السر المهني (الفرع الأول) والإلتزام بالمشاركة في الإنقاذ البحري (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الإلتزام بالحفاظ على السر المهني

يعدّ الإلتزام بالحفاظ على السر المهني من الإلتزامات العامة التي يجب أن يتحلّى بها جميع العمال وجميع أصحاب المهن إذ يعتبر من مقتضيات عقد العمل، سواء تعلق الأمر بالمهن التجارية أو غيرها، فالحفاظ على السرية وعدم إفشاء أسرار العمل يعدّ إلتزاما لصيقا بعلاقة العمل بغض النظر عن طبيعة العمل او نوعه.²

وحتى يتم تحديد المقصود بأسرار العمل لا بد من الإشارة إلى أنه ليس كل ما يصل إلى العامل من معلومات أثناء عمله يعد من أسرار العمل وإنما يجب أن تكون هذه المعلومات غير معروفة لدى البقية، ويترتب على ذلك أن إذاعة المعلومات بأية طريقة من الطرق ينفي عنها صفة السرية.³

إنطلاقا مما سبق يعرف السر المهني على أنه كل ما يطلع عليه العامل أثناء أداءه لعمله أو بمناسبته ويتعين عليه الحفاظ عليه لما فيه مصلحة المؤسسة وسيرها الحسن ويشمل ذلك على وجه الخصوص ظروف الإنتاج وأساليب العمل والمواد المستعملة وكمياتها

¹ كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق ص340.

² المادة 7 من القانون رقم 90-11.

³ عبد السلام ذيب، قانون العمل الجزائري والتحويلات الاقتصادية، دار القصة للنشر، الجزائر، 2003، ص167.

ومصادرها إضافة إلى معاملات المحل وعملائه سواء كانت هذه المعلومات سرّية أم علنية أو بناء على تعليمات صاحب العمل.¹

وبالرجوع إلى أغلبية التشريعات العالمية الحديثة نجد أنها تحرص على إلزام العمال بالمحافظة على الأسرار المهنية على إختلاف أنواعها والتي يطلعون عليها بحكم قيامهم بأعمالهم ووظائفهم في مختلف المؤسسات، سواء كانت هذه الأسرار المهنية عامة أو خاصة مع منع إطلاع الغير عليها إلا بإذن من صاحب العمل أو في حالات إستثنائية خاصة جدا.² وقد نصت المادة 7 فقرة 8 من القانون 90-11 على ما يلي: "يخضع العمال في إطار علاقات العمل للواجبات الأساسية التالية... لا يفشون المعلومات المهنية المتعلقة بالتقنيات والتكنولوجيا و طرق التصنيع ولا يكشفون محتوى الوثائق الداخلية الخاصة بالهيئة المستخدمة إلا إذا إقتضى القانون ذلك أو طلبتها السلطات المختصة"

ورغم أنّ القواعد العامة وحدها تفرض هذا الإلتزام فأنّ هناك نصوصا خاصة في هذا الصدد وهو ماورد في المادة 415 فقرة (ج) من القانون البحري الجزائري بقولها: "يتعين على البحار... أن يحفظ السر المهني". ويفهم من خلال نص هاته المادة أنّ المشرع الجزائري لم يكتفي بالإشارة العامة إلى واجب الحفاظ على السر المهني بل خص فئة البحارة بنص صريح نظرا لطبيعة عملهم الخاصة وما يطلّعون عليه من معلومات قد تمس بشكل مباشر أمن المؤسسة وتعرض صاحب العمل لأضرار وخسائر.

إذن يتعين على البحار أن يكون أميناً وكتوما فيما يتعلق بكل ما يتوجب عليه كتمانها. والذي يؤدي تسريبه أو إفشائه إلى الإضرار بالمجهز إلا في حالات إستثنائية معينة يفرضها القانون أو بطلب من السلطة المختصة وعليه فأنّ العامل قد يجد نفسه ملزماً بإفشاء السر المهني في حالات معينة. نذكر منها على سبيل المثال الحالات التالية:³

¹ بن عزوز بن صابر، الوجيز في شرح قانون العمل الجزائري، مدخل إلى قانون العمل الجزائري، الكتاب الأول، الطبعة الأولى، دار الخلدونية للنشر، الجزائر، 2009، ص133.

² احمية سليمان المرجع السابق، ص180.

³ جمال سيد خليفة محمد "افشاء السر المهني بين الضوابط القانونية واعتبارات المصلحة الأولى بالرعاية " في: مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، جامعة المنصورة، مصر، المجلد، 10 العدد73، سبتمبر 2020، ص440.

- إفشاء سر المهنة تحقيقا للمصلحة العامة: الأصل هو كتمان السر المهني، إلا أنّ القانون يجيز إفشاؤه إذا إقتضت المصلحة العامة ذلك، فتقدم المصلحة العامة والإجتماعية على مصلحة الفرد لذلك يلزم المهني بإبلاغ الجهات الرسمية المختصة باي امر قد يلحق ضررا بالمصلحة العامة حتى لو كان ذلك يشكل افشاء لأحد الأسرار المؤتمن عليها.

- الإعتراف بارتكاب جريمة اتهم فيها شخص آخر: قد يعترف العميل أنّه إرتكب جريمة إتهم بها شخص آخر، فإذا تأكد المهني أنّ هذا الإعتراف مطابق للواقع، فمع أنّه مأمور بحفظ السر وكتمانها إلا أنّه في هذه الحالة يترتب على كتمان السر ضرر بالغ وهو أن يعاقب بريء على جرم لم يرتكبه.

- إذا تبين وجود مرض عند أحد المقبلين على الزواج: عند إجراء الفحص قبل الزواج وإذا تم إكتشاف مرض معين لدى أحد الطرفين قد يؤدي إلى إحتمال إنجاب طفل مشوه أو إنتقال المرض للطرف الآخر فإن في هذه الحالة تكون مصلحة الطرف السليم أولى بالعناية والرعاية من مصلحة الطرف المصاب.

وفي الأخير نستنتج أنه على البحار المحافظة على السر المهني سواء نص العقد المبرم بينه وبين رب العمل على ذلك أم لم ينص.

الفرع الثاني: الإلتزام بالمشاركة في الإنقاذ البحري

يلتزم البحار في حالة الخطر بإنقاذ السفن والأشخاص والبضائع حيث نص القانون البحري الجزائري¹ على أنّه "يتعين على البحار القيام بجميع الاعمال الإضافية التي أمر بها الربان في ظروف القوة القاهرة أو تلك التي تصبح فيها سلامة السفينة والأشخاص المبحرين أو الشحنة في خطر أو في ظرف يكون فيه للربان وحده حق تقديرها"

ويجب على البحار أن يشارك أيضا في عملية انقاذ السفن الأخرى أو الأشخاص المعرضين للخطر أو المشرفين على الفرق. وذلك حسب ما جاء في المادة 420 فقرة 02

¹ المادة 420 من القانون البحري الجزائري

من القانون البحري الجزائري. ولدراسة الإلتزام بالمشاركة في الإنقاذ البحري نتطرق إلى مفهومه (أولا) وشروط الإنقاذ البحري (ثانيا) ومكافأة الإنقاذ البحري (ثالثا).

أولا: مفهوم الإلتزام بالمشاركة في الإنقاذ البحري.

نصت المادة 334 من القانون البحري الجزائري على الإلتزام بالمشاركة في الإنقاذ البحري حيث جاء فيها ما يلي: "يتعين على ربان سفينة أن يقدم يد المساعدة لكل شخص موجود في البحر ويوشك على الهلاك وذلك بدون أن يعرض سفينته وطاقمه ومسافريه لخطر جدي"

فيفهم من خلال نص المادة أنه على ربان السفينة تقديم المساعدة لكل شخص يوجد في البحر معرضا للهلاك شريطة ألا يؤدي ذلك إلى تعريض سفينته أو طاقمه أو المسافرين الذين على متنها لخطر جسيم. وفي هذا الإطار يلتزم الربان ببذل كل جهد ممكن لإنقاذ الأرواح قبل التفكير في إنقاذ السفينة أو البضائع المحمولة على متنها.

ويتضح من خلال نص هذه المادة أن الإنقاذ البحري يقصد به المساعدة أو المعونة التي تقدمها سفينة إلى سفينة أخرى والتي تكون بين سفينة وإحدى مراكب الملاحة الداخلية التي تكون معرضة لخطر الهلاك بغض النظر عن موقع حدوثها أي بغض النظر عن المياه التي فيها الإنقاذ¹ وكذلك بغض النظر عن نوع المنشأة البحرية المعرضة للخطر، بل يكفي لتحقيق الإنقاذ أن تكون المنشأة سفينة بحرية أو مركب ملاحية بحرية. وقد عرف المشرع الجزائري السفينة في المادة 13 من القانون البحري الجزائري على أنها "تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى مخصصة لمثل هذه الملاحة."

وبالرجوع إلى المادة 302 من قانون التجارة البحرية المصري نصت على أنه تسري أحكام هذا الفصل على إنقاذ السفن البحرية التي تكون في خطر وعلى الخدمات من النوع ذاته التي تؤدي بين السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية وذلك دون إعتبار للمياه التي

¹ مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص341.

يحصل فيها الإنقاذ أو تقدم فيها الخدمة، وتعد كل عائمة في حكم هذه المادة سفينة بحرية أو مركب ملاحية داخلية بحسب الأحوال.¹

ثانيا: شروط الإنقاذ البحري

من خلال تعريف الإنقاذ البحري يمكن إستخلاص مجموعة من الشروط التي يتطلبها القانون من أجل القيام بعملية الإنقاذ كما يمكن إستنتاجها من نص المادة 332 من القانون البحري الجزائري والتي ورد فيها تعريف الإسعاف البحري، وتتمثل هذه الشروط فيما يلي:

- يجب أن يكون أطراف عملية الإنقاذ سفينتين أو سفينة أو إحدى وسائل الملاحية الداخلية.

- كما أنه لا عبء للمياه التي جرت فيها النجدة، إذ لا يختلف الأمر سواء تم الإنقاذ في البحر أو في المياه الداخلية ولا يعتبر من قبيل الإنقاذ الخدمات التي تقدم بين مراكب الملاحية الداخلية ولو تمت هذه الخدمة في البحر.²

- خدمة الإنقاذ لا تقتصر على إنقاذ السفن فقط بل تمتد إلى الأشخاص والأموال والشحنة الموجودة على متنها.

- كما يشترط أن تكون السفينة وما عليها في خطر الهلاك، حتى تصبح المساعدة المقدمة اليها من قبيل الإنقاذ، إذ لا وجود للمساعدة أو الإنقاذ دون تحقق الخطر لان معيار وجوده خاص بالتوقيت الذي تتدخل فيه السفينة المقدمة للمعونة، بمعنى أن تكون حالة الخطر بسبب هيجان البحر، ولكن وقت القيام بعملية الإنقاذ وتقديم المعونة قد تكون حالة الجو قد هدأت وبالتالي لا يصبح هناك مبرر لتطبيق أحكام الإنقاذ.³

- لابد من أن يؤدي الإنقاذ إلى إحداث نتيجة مثمرة ومفيدة يستحق عنها مكافئة وهذا حسب ما ورد في نص المادة 336 من القانون البحري الجزائري حيث جاء فيها ما يلي: " يترتب على كل إسعاف مثمر أداء مكافئة عادلة.."

¹ المادة 302 من قانون التجارة البحرية المصري، رقم 8، جريدة رسمية، العدد 18، الصادر في 03 ماي 1990.

² ايمان الجميل، الحوادث البحرية، الطبعة الأولى، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2013، ص 48.

³ ايمان الجميل، الحوادث البحرية، المرجع السابق، ص 49.

ثالثا: مكافأة الإنقاذ البحري

تعد مكافأة الإنقاذ البحري من المبادئ الأساسية التي كرّسها القانون البحري، إذ تهدف إلى تحفيز القائمين بعمليات الإنقاذ على بذل الجهود اللازمة لمساعدة السفن أو الأشخاص المعرضين للأخطار البحرية.¹ ومن ثم فائن المشرع إشتراط لاستحقاق هذه المكافأة توافر عدة شروط أهمها أن تكون المساعدة قد وصلت إلى نتيجة إيجابية مع ضرورة أن تكون أعمال الإنقاذ قد أنجزت طوعا دون وجود إلتزام قانوني مسبق.

وفي هذا السياق أوضح القانون أن المكافأة لا تستحق إذا كانت المساعدات المقدمة تدخل ضمن الإلتزامات التعاقدية أو الوظائف الرسمية مثلما هو الحال بالنسبة لريان السفينة وعلى العكس إذا قدمت المساعدة خارج نطاق الإلتزام فائن صاحبها يستحق مكافأة عادلة تحدد وفق معايير مختلفة.²

وبالانتقال إلى تحديد مقدار المكافأة نجد أن القانون نص على أن الإلتفاق بين الأطراف يحدد قيمتها وإن تعذر الإلتفاق قامت المحكمة بتقديرها بناء على معايير منها مدى الخطر الذي تعرضت له السفينة او الأشخاص، والجهود المبذولة من طرف المنقذين والقيمة الاقتصادية للسفينة والأموال المنقذة وعلاوة على ذلك قد توزع المكافأة بين أطراف عملية الإنقاذ وفقا لمساهماتهم النسبية بعد موافقة السلطة البحرية المختصة.³

من ناحية أخرى لا يقتصر الحق في المكافأة على مالك السفينة فحسب بل يمتد أيضا إلى طاقمها الذين ساهموا في عملية الإنقاذ، إذ يحق لهم المطالبة بنصيب من المكافأة وقد يتم حجز الأموال المنقذة لضمان دفع مستحقاتهم.⁴

¹ ايمان الجميل، المساعدة البحرية، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2011، ص42.

² ايمان الجميل، الحوادث البحرية، المرجع السابق، ص36.

³ المادة 343 من القانون البحري الجزائري.

⁴ المادة 348 من القانون البحري الجزائري.

المبحث الثاني: جزاء اخلال رجال البحر بالتزامات

إنّ الإلتزامات التي تقع على عاتق رجال البحر ليست مجرد واجبات نظرية بل تمثل التزامات فعلية تقتضي احتراماً دقيقاً لمقتضيات القانون والأنظمة الداخلية للسفينة لما لها من أثر مباشر على سلامة الملاحة وحسن سير العمل البحري غير ان الواقع العملي قد يشهد أحيانا حالات إخلال من طرف رجال البحر بهذه الإلتزامات، سواء تعلق الامر في إخلالهم للالتزامات التعاقدية، أو مخالفة التعليمات أو الإضرار بمصالح السفينة أو غيرها من الأشخاص ولهذا نجد أنّ المشرع الجزائري قد وضع اليات قانونية لتأطير هذا الإخلال وتحديد الجزاءات المناسبة بحسب طبيعة كل مخالفة وبناء على ذلك سيتم التطرق إلى هذه الجزاءات من خلال ثلاثة مطالب رئيسية:

- المسؤولية التأديبية لرجال البحر (المطلب الأول)
- المسؤولية المدنية لرجال البحر (المطلب الثاني)
- المسؤولية الجزائية لرجال البحر (المطلب الثالث)

المطلب الاول: المسؤولية التأديبية لرجال البحر

تعد المسؤولية التأديبية من أبرز الآليات التي تعتمدها السلطة البحرية لضمان الإنضباط داخل السفينة، باعتبار أنّ الحفاظ على النظام الداخلي يعد شرطاً أساسياً لاستمرار النشاط البحري في ظروف آمنة ومنظمة ويخضع رجال البحر شأنهم شأن باقي الفئات الخاضعة لنظام العمل لمجموعة من القواعد التأديبية التي تحدد الأفعال الممنوعة والعقوبات المترتبة عنها وذلك في إطار ما يسمح به القانون البحري والأنظمة المعمول بها على متن السفينة ولتوضيح المسؤولية التأديبية لرجال البحر سنتطرق إلى المخالفات التأديبية (الفرع الأول) والعقوبات التأديبية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: المخالفات التأديبية

بالرجوع إلى قانون العمل نجد أنّ المشرع الجزائري لم يعرف المخالفة التأديبية ولكن من خلال عودتنا إلى الأمر رقم 03-06¹ وبالتحديد المادة 160 منه نجد أنّ المشرع الجزائري قد عرف المخالفة التأديبية على أنها: "يشكل كل تخل عن الواجبات المهنية أو مساس بالانضباط و كل خطأ أو مخالفة من طرف الموظف أثناء أو بمناسبة تأدية مهامه خطأ مهنيا دون المساس عند الاقتضاء بالمتابعات الجزائية" وعليه تعرّف المخالفة التأديبية لرجال البحر على أنها كل تصرف أو إهمال يصدر عنه يخل بالواجبات المفروضة عليه، أو يعرض أمن السفينة و الأشخاص الذين على متنها للخطر، يعد مخالفة تأديبية تستوجب المساءلة ولتبيين هذه المخالفة التأديبية نتطرق إلى مفهوم الخطأ التأديبي (أولا) وتصنيف المخالفات التأديبية (ثانيا).

أولا: مفهوم الخطأ التأديبي

لتبيين مفهوم الخطأ التأديبي نتطرق إلى تعريفه (1) وشروط الخطأ التأديبي (2).

01-تعريف الخطأ التأديبي

يعد كل إخلال بأداء الواجبات التي تفرضها متطلبات حسن سير العمل وانتظامه وإستمراريته داخل المؤسسة خطأ تأديبي، وكذلك الامتناع عن كل ما من شأنه التسبب في ضرر لسير العمل أو عرقلته ويعتبر هذا من المبادئ الأساسية التي كرسها تشريع العمل، إذ أن الامتناع عن أداء العمل أو الإخلال بنظامه يعد خروجاً عن هذا المبدأ مما يشكل خطأ تأديبي.²

ويعرف أيضا على أنه كل إهمال يؤدي إلى مخالفة القواعد المتعلقة بالنظام والأمن وبصفة عامة كل إخلال بالواجبات المهنية وقواعد الانضباط.³

¹ الأمر رقم 03-06 المؤرخ في 19 جمادى الثانية عام 1427، الموافق ل 15 يوليو 2006، المتضمن القانون الأساسي العام للوظيفة العمومية.

² بن صاري ياسين، التسريح التأديبي في تشريع العمل الجزائري، دار هومة، الجزائر، الطبعة الثالثة، 2010، ص12

³ سعيد طريبت، سلطة المستخدم في تسريح العمال تأديبيا، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2001ص04.

02- شروط الخطأ التأديبي

لتحقق الخطأ التأديبي يستدعي توفر مجموعة من الشروط تتمثل فيما يلي: وقوع الخطأ في مكن العمل (أ)، أن يكون الخطأ منصوصا عليه في القانون أو التنظيم (ب) وصدور الخطأ من طرف العامل (ج).

أ- وقوع الخطأ في مكان العمل: يشترط أن يحدث الخطأ في مكان العمل غير أنه قد يقع خارجه شريطة ان تكون له علاقة مباشرة بالعمل مثلا إذا قام البحار بإفشاء اسرار العمل على متن السفينة فان ذلك يشكل خطأ متعلقا بالعمل.¹

ب- أن يكون الخطأ منصوصا عليه في القانون أو التنظيم: فيجب أن يكون الفعل الموصوف كخطأ مؤسسا عليه بنص قانوني او تنظيمي أو مستندا إلى النظام الداخلي للجهة المستخدمة وبذلك لا يجوز توقيع عقوبة تأديبية على فعل لم ينص عليه ضمن تلك النصوص

ج- صدور الخطأ من طرف العامل: لا بد أن يكون الخطأ التأديبي قد صدر من العامل سواء كان ذلك بفعل إيجابي كقيامه بعمل مخالف أو سلبي كالامتناع عن أداء العمل الذي يدخل ضمن نطاق مسؤولياته

يجب أن يكون الخطأ التأديبي ناتجا عن قصد أو إهمال يمس بالنظام المعتمد لدى الجهة المستخدمة مما قد يؤثر سلبا على مصلحة المؤسسة والعاملين بها

ثانيا: تصنيف المخالفات التأديبية

بعد أن عرفنا مفهوم الخطأ التأديبي وعرفنا مختلف شروطه سنتطرق إلى تصنيف المخالفات التأديبية لرجال البحر أخطاء متعلقة بالوظيفة وإخلال أفراد الطاقم بواجباتهم الوظيفية بحيث تمس بسلامة الرحلة والبضائع والمسافرين حيث تم النص على هذه المخالفات في المادة 469 من القانون البحري الجزائري وتتمثل في:

- التهاون في الخدمة الربعية أو الحراسة او أي خدمة أخرى

¹ عزيريه حنان، عقد العمل البحري في التشريع الجزائري والقانون المقارن، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الاجتماعي والمؤسسة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مستغانم، 2016/2017 ص231.

- العصيان لكل امر يتعلق بالخدمة وصادر عن موظف أعلى
- التغيب عن السفينة بدون رخصة
- عدم مراعاة التعليمات المتعلقة بالأمن والصحة وشروط العمل وكذلك الحريق
- الاتلاف المتعمد للمعدات والآلات والأشياء المقيدة للملاحة وتحميل وتفريغ البضائع أو سلامة السفينة
- الإدخال أو القبول المتعمد لأشخاص غير مرخص لهم بالصعود على متن السفينة
- الإدخال أو القبول المتعمد على متن السفينة لأشياء أو بضائع مذكورة في المادة 423 من هذا القانون¹
- السكر على متن السفينة اثناء الخدمة والسكر خارج السفينة إذا انجر عنه فضيحة علنية
- عدم مراعاة أنظمة التعاون والمساندة والحياة المشتركة وخاصة عدم الاحترام المتبادل بين أطراف الطاقم والشتم وكذلك الشجار والخصام على متن السفينة
- كل المخالفات الأخرى الماسة بالأنظمة البحرية الجاري بها العمل

الفرع الثاني: العقوبات التأديبية

لكل مخالفة تأديبية جزاء تأديبي وهو ما يعرف بالعقوبة التأديبية وتلك العقوبة تكون متناسبة مع الخطأ المرتكب ولتوضيح العقوبات التأديبية نتطرق إلى مفهوم العقوبة التأديبية (أولاً) وإلى تصنيف العقوبات التأديبية (ثانياً)

أولاً: مفهوم العقوبة التأديبية

لم يرد هناك تعريف للعقوبة التأديبية في التشريع الجزائري ولا في القانون رقم 90-11 المتعلق بعلاقات العمل ولا في القانون البحري الجزائري لكن في المقابل نجد بعض الفقهاء أعطوا تعريفاً للعقوبة التأديبية.

¹ المادة 423 من القانون البحري الجزائري حيث منعت على البحار حيازة السلع والأدوات المخصصة للبيع ولو كانت لاستعماله الشخصي أو لحسابه وذلك بدون رخصة من المجهز ومن شأنها تهديد سلامة السفينة والأشخاص الموجودين على متنها أو لشحناتها وكذلك الأشياء التي تخضع حيازتها ونقلها على السفينة لأحكام مقيدة من طرف السلطات الجزائرية أو سلطات البلدان التي تتوقف فيها السفينة

فجاء تعريف العقوبة التأديبية بأنها الإجراء الذي يلجأ إليه صاحب العمل ضد العامل المخطئ سواء كان هذا الاجراء ذا طابع معنوي أو تأديبي مثل التنبيه أو الإنذار أو التوبيخ وغيره من الجزاءات المعنوية او كان ذا طابع مالي يترجم إلى عقوبة مالية كحرمان العامل من بعض المكافئات أو الإمتيازات المالية أو إقتطاع جزء من أجره¹.
 فيتضح من خلال هذا التعريف أن العقوبة التأديبية هي وسيلة قانونية يملكها صاحب العمل لغرض الانضباط داخل المؤسسة وتشمل نوعين من العقوبة: عقوبة معنوية مثل التوبيخ والإنذار وعقوبة مالية مثل الاقتطاع من الأجر أو الحرمان من الامتيازات وذلك ليس لغرض الاضرار بالعامل بل لتصحيح سلوكه والمحافظة على النظام داخل بيئة العمل.
 وهناك من يعرفها أيضا على أنها إجراء عقابي تتخذه السلطة التأديبية ضد الموظف المخطئ مجازاة لفعله².

ثانيا: تصنيف العقوبات التأديبية

حسب ما جاء في نص المادة 472 من القانون البحري الجزائري فان العقوبة التأديبية تنقسم إلى ثلاثة اقسام وهي: عقوبات ينطق بها الربان اتجاه الطاقم (1)، عقوبات ينطق بها المجهز (2) وعقوبات تصدرها الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية (3).
01-العقوبات التي ينطق بها الربان: حددت المادة 472 من القانون البحري الجزائري في فقرتها الأولى العقوبات التي ينطق بها الربان اتجاه الطاقم حيث جاء فيها ما يلي: " مع مراعاة أحكام التنظيم المعمول به والجاري به العمل في هذا الشأن ينطق ربان السفينة اتجاه الطاقم بالعقوبات المذكورة في الفقرات (أ)، (ب)، (ج) من المادة 471 من القانون البحري الجزائري. وعليه بالرجوع إلى المادة 471 نجد أنها بينت العقوبات التي ينطق بها الربان وتتمثل هذه العقوبات في: التوبيخ (أ) والإنذار (ب) والإيداع على متن السفينة(ج).
أ-التوبيخ: وهو عبارة عن عقوبة تأديبية من الدرجة الخفيفة توجه إلى العامل أو الموظف بسبب ارتكابه مخالفة مهنية غير جسيمة وهو عبارة عن اجراء كتابي يبلغ فيه العامل بأن سلوكه أو تصرفه غير مقبول³.

¹ احميه سليمان، المرجع السابق، ص202.

² سعيد بوشعير، النظام التأديبي للموظف العمومي في الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1991، ص94.

ب-الإذار: هو إجراء تأديبي يتخذ ضد العامل عند إرتكابه مخالفة مهنية يهدف إلى تنبيهه

وتحذيره من تكرار السلوك المخالف دون أن يترتب عليه آثار مالية مثل الخصم من الراتب¹

ج- الإيداع على متن السفينة: وهو إجراء تأديبي يقصد به عزل البحار المخالف مؤقتا في

مكان خاص داخل السفينة مثل عزله في غرفة الحجز المؤقت²

02-العقوبات التي ينطق بها المجهز: حددت المادة 472 من القانون البحري الجزائري في

فقرتها الثانية العقوبات التي ينطق بها المجهز وحددتها في الفقرات (د)، (هـ)، (و)، (ز)

(ج) من المادة 471 من نفس القانون وبالرجوع إلى نص هاده المادة نجد هذه العقوبات

كالتالي: التأييب، المنع من ممارسة وظيفة على متن السفينة لمدة تتراوح بين ثلاثة أشهر

إلى عام واحد، الإيقاف عن الخدمة لمدة ستة أشهر بدون راتب أثناء هذه المدة، التنزيل في

الرتبة، العزل.

03-العقوبات التي تنطق بها الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية: حسب نص المادة 472

فقرة 3 من القانون البحري الجزائري فإنه: " تصدر الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية قرار

شطب أو سحب الشهادات وتحدد حالات وشروط السحب المؤقت أو النهائي للشهادات

والشطب عن طريق التنظيم " ونجد هذه الحالات منصوص عليها في المرسوم التنفيذي رقم

2000 - 338 المحدد لحالات السحب المؤقت أو النهائي لشهادات الكفاءة الخاصة

بالملاحة البحرية والشطب من سجل رجال البحر وشروطها³ وتكون على النحو التالي:

السحب المؤقت (أ)، السحب النهائي (ب)، الشطب من سجل رجال البحر (ج).

أ-السحب المؤقت: تنص المادة 03 فقرة 03 من المرسوم التنفيذي 2000-338 على أن

تسحب شهادة الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية من البحارة من مدة شهر إلى ستة أشهر

³ خيضاوي نعيم باية فتيحة، "الجزء التأديبي للموظف العام في قانون الوظيفة العامة الجزائري" في: المجلة الافريقية

للدراستات القانونية والسياسية، جامعة أحمد درارية، أدرار، الجزائر، المجلد 04، العدد 01، جوان 2020، ص 46.

¹ المرجع نفسه، ص 46.

² عزيرية حنان، عقد العمل البحري في التشريع الجزائري والقانون المقارن، المرجع السابق، ص 234.

³ المرسوم التنفيذي رقم 2000-338، المؤرخ في 26 أكتوبر سنة 2000، المحدد لحالات السحب المؤقت أو النهائي

لشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية والشطب من سجل رجال البحر وشروطهما، الجريدة الرسمية، العدد 64 الصادرة

في 31 أكتوبر 2000.

حسب طبيعة المخالفة وخطورتها وذلك عند ارتكابهم لأحدى المخالفات المحددة والمذكورة في المادة 469 من القانون البحري الجزائري.

كما يتم سحب هذه الشهادات أيضا مؤقتا من باقي البحارة وذلك في حالة تعرضهم لأحدى العقوبات المنصوص عليها في المادة 477 من القانون البحري الجزائري. والتي تنص على انه يعاقب بالحبس من عشرة (10) أيام إلى شهر واحد وبغرامة مالية من 1.000 دج، إلى 10.000 دج، كل شخص راكب أو عضو طاقم يرتكب أحد الأفعال الآتية:

- عصيان بسيط لكل أمر يتعلق بالخدمة دون الامتثال لإنذار رسمي صادر عن مسؤول من رتبة اعلى.

- السكر على متن السفينة دون إخلال بالنظام وخارج الخدمة.

- غياب غير قانوني على متن السفينة، يرتكبه اما بحار ليس في الخدمة أو بحار ملحق بمنصب من غير مركز الحراسة أو الامن.

- عدم مراعاة قواعد التعاون والمساعدة المتبادلة وقواعد الحياة المشتركة.

ب- **السحب النهائي:** تسحب شهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية من البحارة نهائيا بناء على التقرير الصادر من الإدارة البحرية المحلية وبتصريح من الوزير المكلف بالبحرية التجارية في الحالات التالية¹:

- في حالة العود إلى ارتكاب المخالفات التي أفضت إلى السحب المؤقت لشهادة الكفاءة
- الحكم على عضو من الطاقم متحصل على شهادة بعقوبة جنحيه أو جنائية محددة في أحكام القانون البحري.

- العجز الدائم الذي يعاينه الطبيب المؤهل من الإدارة البحرية المختصة

- في حالة فقدان حامل شهادة الكفاءة الجنسية الجزائرية

ج- **الشطب من سجل رجال البحر:** الشطب من سجل رجال البحر يفقد البحار صفته يصدره الوزير المكلف بالبحرية التجارية في الحالات الآتية²: بطلب من البحار، في حالة فقدان البحار الجنسية الجزائرية، في حالة وفاة البحار، في حالة عدم ممارسة وظيفة فعلية على

¹ المادة 4 من المرسوم التنفيذي رقم 2000-338.

² المادة 6 من المرسوم التنفيذي لرقم 2000-338.

متن السفينة أكثر من ثلاثة سنوات متتالية، في حالة السحب النهائي لشهادة الكفاءة ولما يرد فيها منع ممارسة أي وظيفة أخرى على متن السفينة، في حالة الحكم عليه بجرح وجرائم في إطار التشريع المعمول به، في حالة فقدان الجنسية الجزائرية.

إذن يعتبر شطب البحار من سجل رجال البحر من اشد العقوبات المفروضة، لما يترتب عليه من زوال صفته كبحار وفقدانه النهائي لهذه الصفة.

المطلب الثاني: المسؤولية المدنية لرجال البحر

تعدّ المسؤولية المدنية من أهم صور المسؤولية القانونية التي تترتب عن الإخلال بالالتزامات وهي تهدف أساسا إلى جبر الضرر الذي يصيب الغير نتيجة تصرف غير مشروع. وفي المجال البحري قد يصدر عن رجل البحر سلوك يؤدي إلى الحاق ضرر بالسفينة او البضائع أو حتى بأشخاص آخرين سواء كان ذلك بسبب الإهمال أو التقصير أو سوء التصرف أثناء أدائه لمهامه. ولدراسة المسؤولية المدنية لرجال البحر سنتناول أنواعها (الفرع الأول) وآثارها (الفرع الثاني).

الفرع الأول: أنواع المسؤولية المدنية لرجال البحر

لم تتضمن التشريعات البحرية أو تشريعات العمل تنظيما خاصا بمسؤولية العامل المدني مما يلزمنا بتطبيق قواعد المسؤولية المدنية بشكل عام والمنصوص عليها في القانون المدني وتكييفها مع حالة رجل البحر عند إخلاله بأحد التزاماته. حيث تعد مسؤولية عقدية (أولا) إذا نتج الضرر عن إخلال بالعقد وتقصيرية (ثانيا) إذا نتج الضرر خارج العلاقة التعاقدية.

أولا: المسؤولية العقدية لرجال البحر

تعتبر المسؤولية العقدية لرجال البحر هي الأصل وهذا لارتباطهم بعقد العمل البحري وتعرف المسؤولية العقدية على أنها واجب تعويض الضرر الذي نتج عن إخلال بالتزام

عقدي.¹ وعليه إذا تعرّض صاحب العمل لضرر بسبب عدم تنفيذ رجل البحر لإلتزاماته التعاقدية أو تأخره فيها فإن رجل البحر يكون مسؤولاً مسؤولية عقدية ويتم تحديد طبيعة هذه المسؤولية من خلال مضمون العقد ونصوص القوانين ذات العلاقة.

وتقوم المسؤولية العقدية على فكرة الخطأ التعاقدية الذي يتطلب ثلاثة أركان وهي الخطأ والضرر العلاقة السببية بينهما بذلك. وسنتناول في هذا العنصر الخطأ التعاقدية فقط بينما نترك باقي الأركان إلى العنصر المولي والمعنون بالمسؤولية التقصيرية للخطأ التعاقدية لإختلافه عن ركن الخطأ التقصيري، بينما باقي الأركان متشابهة.

يقصد بالخطأ التعاقدية عدم تنفيذ المدين لإلتزاماته الناشئة عن العقد إذ يكون ملزم بتنفيذه طبقاً لقاعدة العقد شريعة المتعاقدين وسواء كان هذا الإخلال كلياً أو جزئياً ويتحقق هذا الإخلال حين يمتنع المدين عن تنفيذ إلتزامه أو بتنقيده بصورة مخالفة لما تم الإلتفاق عليه.²

ومن ثم فإن الخطأ التعاقدية قد يتمثل في عدم قيام رجل البحر بتنفيذ العمل المتفق عليه أو في عدم إلتزامه وطاعته لرؤسائه في العمل، أو إذا لم يظهر من العناية ما يظهره الشخص المعتاد وعليه لا يمكن أن يتحمل رجل البحر المسؤولية التعاقدية إلا إذا توافرت شروط هذه المسؤولية والمتمثلة في وجود عقد صحيح بين العامل وصاحب العمل وأن يكون الضرر ناتجاً عن إخلال البحار بإلتزاماته التعاقدية.³

¹ نادية محمد مصطفى قزمار، "حدود المسؤولية العقدية في إطار الإلتزام ببذل عناية وتحقيق نتيجة" في : مجلة بحوث الشرق الأوسط ، جامعة عين شمس، مصر، المجلد 07، العدد 48، 2019، ص 375.

² عزيز الخفاجي "المسؤولية المدنية للعامل وإمكانية التخفيف منها" في: مجلة العلوم القانونية، كلية القانون، جامعة بغداد، المجلد 20، العدد 1، 2005 ص 53.

³ رائد صيوان عطوان، مرتجى داود سليمان، "المسؤولية المدنية للعامل البحري"، في: مجلة دراسات البصرة، كلية القانون جامعة البصرة، العدد 30، 2017، ص 125 .

ثانياً: المسؤولية التقصيرية لرجال البحر

تعرف المسؤولية التقصيرية على أنها إلتزام شخص بتعويض الضرر الذي سببه لشخص آخر.¹ وعليه إذا تسبب رجل البحر في إلحاق ضرر بشخص لا يرتبط معه بعلاقة تعاقدية فإنه يكون مسؤولاً أمام هذا الغير مسؤولية تقصيرية. وتنتج هذه المسؤولية عن الإخلال بالتزام قانوني محله الإضرار بالغير سواء كان الغير أحد الركاب أو الشاحنين أو أي شخص آخر تعرض لضرر من طرف رجل البحر.² كما وسبقت الإشارة إليه أعلاه لتقوم المسؤولية التقصيرية لرجال يشترط توافر ثلاثة أركان أساسية: ركن الخطأ (1) ركن الضرر (2) ركن العلاقة السببية (3).

1- ركن الخطأ: يعد الخطأ أحد الأركان الأساسية للمسؤولية المدنية ويعرف الخطأ التقصيري بأنه الإخلال بالتزام قانوني يتمثل في الإضرار بالغير³ وقد اختلف الفقهاء حول تعريفه إلا أنهم إتفقوا على أنّ الإخلال بالواجب القانوني يعدّ خطأ يترتب عليه إلتزام بالتعويض و ينصرف الخطأ إلى معنيين: الأول مادي يتمثل بانحراف رجال البحر عن السلوك المعتاد و الثاني معنوي يتجلى في الإدراك أو التمييز أي قدرة البحار على التمييز بين السلوك الصحيح و الخاطئ، ويفترض عادة أن رجال البحر ملزمون برعاية الغير ولا يطلب من الغير إثبات خطئ البحار إلا إذا نص القانون على خلاف ذلك.⁴ وقد يكون الخطأ التقصيري إيجابياً بقيام البحار بفعل محظور مثل الإعتداء على الركاب أو حمل أسلحة ممنوعة اثناء الرحلة او سلبياً بالامتناع عن اتخاذ الاحتياطات الأزمة كعدم المشاركة في إنقاذ السفينة أو الإبلاغ عن وجود أخطار⁵

¹ بسيم خليل سكرانه، فعل المضرور وأثره في المسؤولية التقصيرية، دار وائل للنشر والتوزيع، عمان، الطبعة الأولى 2013، ص16.

² زكرياء سرايش، الوجيز في مصادر الإلتزام، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2024، ص21.

³ خنوف حضرية، تطور فكرة الخطأ في المسؤولية والعقدية، رسالة ماجستير، كلية الحقوق ابن عكنون، جامعة الجزائر، 2010، ص33.

⁴ حسن علي الذنون، المبسوط في شرح القانون المدني، الخطأ، الجزء الثاني، الطبعة الاولى، دار وائل للنشر، عمان 2006، ص127.

⁵ اياد محمد جاد الحق "مدى لزوم الخطأ كركن من اركان المسؤولية التقصيرية" في: مجلة الجامعة الإسلامية للدراسات الإسلامية، غزة، فلسطين، المجلد 20، العدد الأول، 2012، ص223.

2- ركن الضرر: يعتبر الضرر من أهم أركان المسؤولية المدنية فإذا إنعدم الضرر إنعدمت المسؤولية وإذا وجد الضرر وجد حق المطالبة بالتعويض، شريطة أن يكون الضرر ناتجا عن الفعل الضار، ويقصد بالضرر الأذى الذي يصيب الشخص نتيجة المساس بحقوقه أو بمصالحه المشروعة سواء كانت هذه المصالح ذات طابع مادي أو معنوي¹ وينبغي أن يتوافر في ركن الضرر الشروط اللازمة وهي كالتالي:²

- أن يكون الضرر مباشرا: ويقصد به أن يكون الضرر ناتجا بصورة حتمية عن فعل رجل البحر، بحيث ترتبط الخسارة إرتباطا وثيقا بالخطأ المرتكب

- أن يكون الضرر محققا: يشترط أن يكون الضرر قد وقع فعلا او من المؤكد وقوعه في المستقبل

- ألا يكون الضرر قد تم التعويض عنه سابقا: إذا كان المتضرر قد حصل على تعويض عن الضرر فلا يجوز له المطالبة بتعويض إضافي الا إذا ظهر ضرر جديد لم يكن محسوبا من قبل.

3- ركن العلاقة السببية: يقصد بها وجود علاقة مباشرة بين الخطأ الذي إرتكبه رجل البحر والضرر الذي أصاب المتضرر وتعد هذه الرابطة ضرورية لقيام المسؤولية المدنية، وإذا كان الضرر نتيجة سبب أجنبي لا صلة للبحار به كالقوة القاهرة فتنتفي العلاقة السببية ولا يلزم هذا الأخير بالتعويض.³

الفرع الثاني: اثار تحقق المسؤولية المدنية لرجال البحر

عندما تتحقق أركان المسؤولية المدنية سواء كانت ناتجة عن خطأ عمدي أو تفسيري فان ذلك ينتج آثار قانونية تترتب على رجل البحر بسبب الاخلال بما يجب عليه من إلتزام وهذه الآثار تعد نتائج قانونية تنشأ عن ثبوت المسؤولية سواء كانت مسؤولية عقدية أو

¹ زكرياء سرايش، المرجع السابق، ص 29.

² عدنان إبراهيم السرحان، نوري حمد خاطر، شرح القانون المدني مصادر الحقوق الشخصية، دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان، الطبعة الأولى، 2005 ص 313.

³ ايمن احمد الدلوع، المسؤولية المدنية ، الطبعة الأولى، دار الأيام للنشر والتوزيع، عمان، 2018، ص 86.

تقصيرية وهي تختلف من حالة إلى أخرى تبعا لتوفر أو غياب شروط تحقق المسؤولية ولذلك ممكن أن نكون أمام حالة تثبت فيها المسؤولية.¹

ولتوضيح اثار تحقق مسؤولية البحار المدنية فسنتناول حكم تحقق المسؤولية المدنية أي التعويض بنوعيه التعويض العيني (أولا) والتعويض بمقابل (ثانيا).

أولا: التعويض العيني

يراد بالتعويض العيني أن يلزم المدين بإعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع الضرر وذلك عن طريق إزالة الأثر الضار الذي لحق بالمضرور وإرجاع الأمور إلى ما كانت عليه سابقا كما لو لم يقع ضرر أصلا ويعد هذا النوع من أقدم أشكال التعويض حيث يركز على إصلاح الضرر ذاته بدلا من دفع مقابل مادي فيعاد للمتضرر حقه كما كان قبل الاخلال بالالتزام.²

ويعتبر هذا التعويض بحسب جانب من الفقه أكثر انسجاما مع طبيعة المسؤولية العقدية منه مع المسؤولية التقصيرية، لان الأولى تنشأ نتيجة إخلال بالتزام قائم، في حين أن الثانية تقوم على ارتكاب فعل ضار، وفي آثار المسؤولية تقصيرية يكون الالتزام القانوني هو عدم التسبب في الاضرار بالغير ومع ذلك يرى البعض ان تطبيق التعويض العيني ممكن في هذه الحالة أيضا إذا كان الضرر قابل للإصلاح فعليا فإمكانية تطبيق التعويض العيني تعتمد على طبيعة الضرر هل هو قابل للإزالة ام لا ومدى واقعية إصلاحه، أما إذا كان الضرر غير قابل للإزالة كما في حالة افشاء العامل البحري لأسرار صاحب العمل أو اتلافه للبضائع او أدوات لا يمكن استرجاعها بحالتها الاصلية فان تنفيذ التعويض العيني يصبح مستحيلا.³

¹ أيمن أحمد الدلوع، المرجع السابق ص126.

² بيطار صابرينة، التعويض في نطاق المسؤولية المدنية في القانون البحري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع القانون الخاص الأساسي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أحمد دراية، أدرار، 2015، ص45.

³ بيطار صابرينة، المرجع السابق، ص46.

وفيما يتعلق بالإلتزامات السلبية فإن الإخلال بها يتحقق بمجرد القيام بفعل يخالف العقد أو القانون دون الحاجة إلى إثبات إمكانية إعادة الوضع إلى مكان عليه¹

ثانياً: التعويض المالي

يعتبر التعويض بمقابل كحل بديل عندما يكون تنفيذ التعويض العيني غير ممكن من قبل المدين وقد يكون التنفيذ مستحيلاً لكن المتضرر لا يشترط عليه المطالبة به أو أن يتعرض لضرر لاعتباره كذلك، وإنما يكفي أن يصبح التنفيذ العيني غير قابل للتحقيق ومن ثم يعد من غير الممكن اجبار البحار على تنفيذ التزامه إذا كان تنفيذ ذلك الإلتزام يتعارض مع حريته الشخصية كما في حالة إفشاء أسرار العمل من قبل العامل، حيث لا يمكن إلزامه بالكتمان بعد وقوع الفعل الضار.²

ويكون التعويض المالي أيضاً إما في حالة عدم التنفيذ بالالتزام أو في حالة التأخير في تنفيذه فإذا أخفق رجل البحر في تنفيذ ما التزم به، سواء كلياً أو جزئياً يمكن في هذه الحالة المطالبة بتعويض مالي يقدر بحسب طبيعة الإخلال، أما إذا كان عدم التنفيذ بسبب ظرف خاص بالمدين لا يعد إخلالاً بالالتزام، مثل عدم استغلال السفينة لأسباب خارجية فلا يمكن اعتبار التأخير سبباً للتعويض، توفر شروط الخطأ أو التقصير من جانب المدين.³

أما التعويض المالي القائم على الاتفاق، فهو ذلك الذي تتفق فيه الأطراف سلفاً على مبلغ معين يدفع في حال عدم تنفيذ الإلتزام أو التأخير فيه. وهذا النوع يسمى بالتعويض الاتفاقي، ولا يشترط فيه أن يكون الضرر قد وقع فعلاً، بل يكفي بتوفر الإخلال بالالتزام شريطة ألا يخالف ذلك النظام العام أو القواعد القانونية الأخرى⁴

¹ رائد صيوان عطوان، مرتجى داود سليمان، المرجع السابق، ص128.

² بيطار صابرينة، المرجع السابق، ص64.

³ المرجع نفسه، ص65.

⁴ طارق محمد مطلق أبو ليلي، التعويض الاتفاقي في القانون المدني، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، كلية الدراسات العليا، جامعة النجاح الوطنية، في نابلس فلسطين، 2007، ص8.

يشترط في التعويض أن يكون مرتبطا بإخلال تعاقدى بمعنى ألا يتعدى أثره إلى المسؤولية التصيرية والتي لا يمكن فيها تحديد مبلغ التعويض مسبقا لأنها تقوم على فعل ضار غير متفق عليه.

وفي النهاية، إن مسألة تقدير التعويض في هذه الحالة ترتبط بمدى تضرر الدائن فعليا، وبان امتناع المدين عن التنفيذ أو تأخيره يجب ان يكون قد ألحق ضررا حقيقيا، كما أن توجيه الإنذار يعتبر شرطا جوهريا للحصول على هذا النوع من التعويض.¹

المطلب الثالث: المسؤولية الجزائية لرجال البحر

تعدّ المسؤولية الجزائية من أخطر صور المسؤولية القانونية كونها ترتب عقوبات تمس حرية الفرد او ذمته المالية ويخضع لها رجل البحر متى ارتكب افعالا تشكل جرائم يعاقب عليها يعاقب عليها القانون. ويكتسي هذا النوع من المسؤولية أهمية خاصة في المجال البحري لما قد ينجم عن بعض التصرفات من تهديد لأمن السفينة وسلامة الملاحة البحرية وقد حرص المشرع البحري على تحديد المخالفات التي يمكن ان تسند إلى رجال البحر وتصنيفها بحسب جسامتها وانطلاقا من ذلك سيتم تناول المسؤولية الجزائية لرجال البحر من خلال تصنيف المخالفات البحرية (الفرع الأول) والجنح والجنيات البحرية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تصنيف المخالفات البحرية

صنّف المشرع الجزائري في القانون البحري الجزائري المخالفة البحرية إلى مخالفات البحرية من الدرجة الأولى (أولا) ومخالفات بحرية من الدرجة الثانية (ثانيا).

¹ حسن علي الذنون، محمد سعيد الرحو، الوجيز في النظرية العامة للالتزام، الجزء الثاني، دار وائل للنشر عمان الأردن، 2004، ص 99.

أولاً: المخالفات من الدرجة الأولى:

- بالرجوع إلى القانون البحري الجزائري نجد أن المخالفات من الدرجة الأولى تتمثل فيما يلي:¹
- العصيان البسيط لكل امر يتعلق بالخدمة دون الامتثال لإنذار رسمي صادر عن مسؤول من رتبة أعلى
 - السكر على متن السفينة دون اخلال بالنظام وخارج الخدمة
 - غياب غير قانوني على متن السفينة يرتكبه اما بحار ليس في الخدمة او بحار ملحق بمنصب من غير مركز الحراسة او الامن
 - عدم مراعاة قواعد التعاون والمساعدة المتبادلة وقواعد الحياة المشتركة
 - إذ يعاقب كل عضو من الطاقم المرتكبون لهذه الأعمال من عشرة أيام إلى شهر واحد وبغرامة مالية من 1000 دج إلى 10000 دج.

ثانياً: المخالفات من الدرجة الثانية:

- تعد مخالفة من الدرجة الثانية الاعمال التالية:²
- كل مخالفة أخرى من الدرجة الأولى ترتكب خلال نفس الإركاب من قبل كل شخص راكب
 - كل خطأ يرتكب خلال ممارسة المهنة من شأنه الإضرار بأمن السفينة
 - رفض الامتثال أو عدم الإذعان لكل أمر يتعلق بالخدمة بعد إنذار رسمي من شخص أعلى رتبة إلى بحار أو من طرف الربان إلى أحد الرّكاب
 - السكر على متن السفينة مع احداث فوضى
 - عدم احترام من هو أعلى رتبة او شتم مباشر للمرؤوس على متن السفينة أو على اليابسة
 - الإهمال في النوبة أو الحراسة لاسيما النوم خلال الخدمة
 - إشعال النار دون إذن او التدخين في الإمكان التي يمنع فيها التدخين

¹ المادة 477 من القانون البحري الجزائري

² المادة 478 من القانون البحري الجزائري.

- إستعمال غير مرخص به لمركبة تابعة للسفينة دون ضياعها أو إتلافها أو إهمالها
- غياب بدون رخصة على المتن لاحد البحارة عندما يكون ملحقا بمركز حراسة أو أمن دون أن يتسبب غيابه في خسائر للسفينة
- غياب بدون رخصة عن المتن في الموانئ الأجنبية لبحار ليس في الخدمة عندما لا يمنعه هذا الغياب من استئناف خدمته على متن السفينة
- إتلاف العتاد بصفة غير إرادية
- تخلي غير مبرر عن الحجره لراكب في حالة إيقاف
- تخلي غير مبرر لعضو الطاقم عن مركز الحراسة
- الشجار بدون اعتداء

يعاقب بالحبس من عشرة أيام إلى شهرين وبغرامة مالية من 2000 دج إلى 20000 دج كل شخص راكب على متن السفينة او عضو الطاقم يرتكب أحد الاعمال هذه الاعمال

الفرع الثاني: الجرح والجنايات البحرية

تتمثل الجرح والجنايات البحرية في المساس بأمن ونظام الملاحة البحرية (أولاً) والمساس بالنظام والانضباط على متن السفن (ثانياً).

أولاً: المساس بأمن ونظام الملاحة البحرية

تندرج ضمن هذه الفئة جميع الأفعال الجنائية والجرحية التي من شأنها المساس بأمن الملاحة البحرية (1) والمساس بنظام الملاحة البحرية (2).

1- المساس بأمن الملاحة البحرية: تتمثل جرائم المساس بأمن الملاحة في جرائم الاختلاس او بيع الأشياء الضرورية للملاحة (أ)، الأفعال التي تؤدي إلى جنوح أو هلاك أو إتلاف السفينة بقصد اجرامي (ب)، اعاقه القيادة او المناورات البحرية للسفينة او الاخلال بالنظام والامن على متن السفينة (ج)، مخالفة التنظيمات البحرية او الإهمال المؤدي إلى الاصطدام او الجنوح (د)، ترك السفينة في حالة خطر(هـ)، مخالفة القواعد المتعلقة بالاتجاه الملاحي (و)، الجرائم المتعلقة بالحطام (ز) وعدم الإبلاغ عن الوقائع التي تشكل خطر على أمن الملاحة (ح).

أ- جرائم الاختلاس أو بيع الأشياء الضرورية للملاحة: تقوم جرائم الاختلاس¹ أو بيع الأشياء الضرورية حسب القانون البحري عندما يعمد كل فرد على متن السفينة إلى اختلاس أو تخريب أو بيع أشياء ضرورية للملاحة أو المناورة أو لأمن السفينة أو شحن وتفريغ السفينة أو يتلف أو يبيع المواد الغذائية المشحونة بغرض تمويل اشخاص على متن السفينة ويعاقب عليها بالحبس من ستة أشهر إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 20000 دج إلى 200000 دج²

ب - الأفعال التي تؤدي إلى جنوح أو هلاك أو اتلاف السفينة بقصد إجرامي: فيعاقب بالإعدام كل شخص يعمد باي وسيلة كانت إلى جنوح أو هلاك أو اتلاف أي سفينة بقصد إجرامي وهذا حسب ما نجده في نص المادة 481 من القانون البحري الجزائري

ج- إعاقة القيادة أو المناورات البحرية للسفينة أو الاخلال بالنظام والامن على متن السفينة: يعاقب بالحبس من شهرين إلى سنة وبغرامة مالية من 20000 دج إلى 100000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين كل شخص يمنع أو يعيق القيادة أو المناورات البحرية للسفينة أو يخلّ بالنظام أو الأمن على متن السفينة³ وإذا كان من شأن هذه الأفعال تعريض الأشخاص أو السفينة أو الشحنة أو البيئة للخطر تكون العقوبة الحبس من ستة أشهر إلى خمس سنوات وغرامة مالية من 50000 دج إلى 500000 دج وهذا حسب ما ورد في الفقرة 2 من المادة 482 من القانون البحري الجزائري. وإذا نتج عن الفعل المذكور في الفقرة الأولى من المادة من نفس المادة هلاك السفينة أو جروح تؤدي إلى عجز دائم تكون العقوبة بالحبس من سنتين إلى خمس سنوات، وفي حالة وفاة شخص أو عدة أشخاص في الوقت الذي كانت فيه العواقب متوقعة تكون العقوبة بالسجن من عشر سنوات إلى عشرين سنة.

د- مخالفة التنظيمات البحرية أو الإهمال المؤدي إلى الإصطدام أو الجنوح: كل ربان أو ضابط أو قائد أو عضو آخر من أعضاء الطاقم تسبب في إرتكاب مخالفة للقواعد التي

¹ جريمة الاختلاس تعرف بأنها إستيلاء الموظف العام، أو من في حكمه على المال المسلم إليه بسبب أو بمقتضى وظيفته. في غرداين خديجة "جريمة الاختلاس في القانون الجزائري" في: مجلة العلوم القانونية والسياسية، المجلد 09 العدد 3، ص 590.

² المادة 480 من القانون البحري الجزائري.

³ المادة 482 فقرة "1" من القانون البحري الجزائري.

تتص عليها التنظيمات البحرية أو فعل آخر من الإهمال تسبب لسفينته أو سفينة أخرى في إصطدام أو جنوح أو تصادم¹ مع عائق ظاهر أو معروف أو تسبب في عطب للسفينة أو لحمولتها أو في مساس البيئة فيعاقب في هذه الحالة بالحبس من ستة أشهر إلى خمس سنوات أو بغرامة مالية من 20000 دج إلى 200000 دج²

هـ-ترك السفينة في حالة خطر: يعاقب بالحبس من سنتين إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 10000 دج إلى 500000 دج عضو الطاقم الذي يتخلى عن السفينة في حالة خطر دون اذن من الربان³

و-مخالفة القواعد المتعلقة بالاتجاه الملاحي: كل ربان أو ضابط أو قائد أو عضو من أعضاء الطاقم لا يراعي القواعد المتعلقة بالاتجاه الملاحي للسفينة والطريق الذي تتبعه أو القواعد التي تضبط أمن الملاحة البحرية فإنه يعاقب بغرامة 10000 دج إلى 50000 دج وإذا ارتكبت هذه الأفعال ليلا أو في الظروف الجوية السيئة تكون العقوبة بالحبس من شهرين إلى سنتين وبغرامة مالية من 20000 دج إلى 100000 دج.⁴

ز- الجرائم المتعلقة بالحطام: عند مصادفة رجال البحر لحطام⁵ هذا الأخير قد يشكل خطرا على الملاحة أو الصيد البحري أو البيئة أو الدخول إلى الميناء أو الإقامة به أو تكون له قيمة تاريخية، يكونوا ملزمين بالتصريح به طبقا لما نص عليه المشرع الجزائري في القانون

¹ التصادم البحري يعرف على انه التصادم الذي يحصل بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة بحرية ومركب ملاحية داخلية بغض النظر عن المياه التي يقع فيها الاصطدام. في: علي صادق هشام، تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفن، الطبعة الاولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2000 ص67.

² المادة 483 من القانون البحري الجزائري.

³ المادة 486 فقرة"3" من القانون البحري الجزائري.

⁴ المادة 487 من القانون البحري الجزائري.

⁵ حطام السفينة عبارة عن تعديل جوهري للاتساق المادي للسفينة أو الحالة الناتجة عن عدم القدرة على الإبحار بسبب غياب المعدات وعدم وجود تدابير الحراسة والمناورة. في: سامي محمد عبد العال "الوضع القانوني لحطام السفن التاريخية في ضوء قواعد القانون الدولي للبحار" في: مجلة روح القوانين، كلية الحقوق، جامعة طنطا، المجلد36، العدد105 سنة2024، ص 39.

البحري.¹ وفي حالة الإخلال بهذا الإلتزام المتمثل في الإلتزام في التصريح يعاقبون رجال البحر المخالفين بغرامة مالية من 5000 دج إلى 150000 دج.

وفي حالة التصريح المزيف المتعلق بزمان ومكان وظروف إكتشاف الحطام وإنقاذه يعاقبون من شهرين إلى ستة أشهر وبغرامة مالية من 15000 دج إلى 150000 دج. أما في حالة إختلاس حطام ذات طابع تاريخي تكون العقوبة بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين وبغرامة مالية من 100000 دج إلى 5000000 دج.²

ح- عدم الإبلاغ عن الوقائع التي تشكل خطرا على امن الملاحة: كل شخص موجود على متن السفينة يعلم بحدوث وقائع أو خطر من شأنه المساس بأمن الملاحة أو الركاب أو الحمولة ولا يبلغ فورا السلطات السلمية يعاقب بالحبس من سنة واحدة إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 10000 دج إلى 1000000 دج أو بإحدى العقوبتين³

كما تنص المادة 492 من نفس القانون على ان كل شخص يعلم بوفاة او جرح شخص او عدة اشخاص على متن السفينة او ضياع أو إتلاف عتاد يؤثر على السفينة في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري أو سفينة جزائرية حيثما وجدت أو أي ضرر يصيب البيئة البحرية ولم يخطر السلطات المختصة فإنه يعاقب بالحبس من شهرين إلى ستة أشهر وبغرامة مالية من 200000 دج إلى 500000 دج.

2- المساس بنظام الملاحة البحرية: تتمثل جرائم المساس بنظام الملاحة البحرية في اهمال الاحكام القانونية المتعلقة بهوية السفن ووثائقها (أ)، مخالفة الاحكام المتعلقة بالإرشاد (ب)، اعمال القرصنة (ج) واستعمال أجهزة السفينة دون إذن (د).

أ- إهمال الاحكام القانونية المتعلقة بهوية السفن ووثائقها: يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين وبغرامة مالية من 10000 دج إلى 50000 دج كل شخص لا يمثل نتيجة اهمال للأحكام القانونية المتعلقة بالعلامات الخارجية لهوية السفن، أو يحمي أو يغطي بأي وسيلة الأسماء والحروف والأرقام المكتوبة أو لواحقها وإذا ارتكبت هذه الأفعال عمدا فيتعاقب المذنب بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين وبغرامة مالية من 20000 دج إلى 100000

¹ المادة 359 من القانون البحري الجزائري.

² المادة 490 من القانون البحري الجزائري.

³ المادة 491 من القانون البحري الجزائري.

دج. وكل شخص يقدم وثائق مزورة مكنت من الحصول على عقد الجنسية الجزائرية لسفينته يعاقب بالسجن من عشر سنوات إلى عشرون سنة وذلك حسب ما جاء في المادة 510 من القانون البحري الجزائري.

ب- **مخالفة الاحكام المتعلقة بالإرشاد:** تعرف الملاحة على أنها المكان الذي تتم فيه إرشاد السفن¹ وإذا كانت السفينة هي الأداة الرئيسية التي تقوم بهذه الملاحة فإن المشرع الجزائري قد خصص أنواع من السفن اثناء الدخول إلى الموانئ الجزائرية أو الخروج منها بنظام يسمى الارشاد البحري اذ يعد هذا الأخير اجباريا لكل السفن الجزائرية والأجنبية إلى أن المشرع الجزائري إستثنى السفن التي جاءت في نص المادة 178 من القانون البحري الجزائري.

ج- **أعمال القرصنة:** تعتبر أعمال قرصنة² كل:

- كل فعل غير قانوني يتعلق بالعنف أو الحيازة أو كل خسائر يتسبب فيها الطاقم أو الركاب والموجهة ضد كل سفينة أو ضد الأشخاص والأموال الموجودة على متنها في أعالي البحار وضد كل سفينة أو ضد الأشخاص والأموال في مكان لا يخضع لقضاء أي دولة.

- وكل مشاركة إرادية في إستعمال سفينة عندما يكون صاحبها على علم بوقائع يعرف منها أن السفينة المذكورة سفينة قرصنة.

يعاقب بالسجن من عشر سنوات إلى عشرين سنة مع مصادرة السفينة وكذا الأملاك والوسائل الموجودة على متنها كل شخص ارتكب او حاول القيام بهذه الأفعال.

د- **استعمال أجهزة السفينة دون اذن:** نصت المادة 520 من القانون البحري الجزائري على ما يلي: " يعاقب بالحبس من سنتين إلى خمس سنوات كل شخص يقوم دون اذن انطلاقا من سفينة او منشأة وان كانت موجودة في أعالي البحار بث إيداعي أو تلفزيوني موجه للجمهور الجزائري من شأنه تشويش الإرسالات، الراديو سلكيا المرخص بها وتشدد العقوبة

¹ الارشاد البحري وهو عبارة عن تلك المساعدة التي تقدم لريابنة السفن عند الدخول او الخروج من الميناء من قبل مستخدمين مرخصين. في سالم عبد الكريم، "الإطار القانوني لعملية الارشاد البحري بين الالتزامات والمسؤولية" في: "المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل"، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، المجلد5، العدد2، 2018 ص227.

² القرصنة البحرية تعرف على انها أفعال يتم ارتكابها بدافع المكاسب الخاصة، وهي موجهة ضد الأشخاص بذواتهم ومن اجل سلب أموالهم في أماكن لا تخضع لسيادة أي دولة معينة، ومن شان هذه الأفعال الاخلال بسلامة هذه الأماكن والمساس بأمنها. في عمرانى نادية، "القرصنة البحرية وتمييزها عن الاعمال المشابهة لها"، في: مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، جامعة لونيبي علي، البليدة، المجلد3، العدد2، 2013 ص135.

إذا ارتكب هذا الفعل في حالة الطوارئ او الحرب بحيث تصبح العقوبة بالسجن من 10 سنوات إلى 20 سنة مع مصادرة السفينة وعتاد البث.

ثانيا: المساس بالنظام والانضباط على متن السفن

يعد البحار مرتكبا لجريمة تمس بالنظام والانضباط على متن السفينة إذا قام بارتكاب أحد الأفعال التالية الغياب على متن السفينة (1)، جرائم التزوير والتدليس والتهريب (2)، افساد المؤونة او الحمولة (3)، السكر (4)، رفض الالتزام بطاعة بالأوامر المتعلقة بتأمين سلامة الرحلة (5)، ارتكاب اعمال العنف (6)، مخالفة الاحكام المتعلقة بصعود ونزول الركاب على متن السفينة (7) وحالات العود (8).

1-الغياب على متن السفينة: كل شخص او عضو من الطاقم يغيب بصفة غير منتظمة عن متن السفينة عندما يكون معينا في مركز الحراسة او الامن وخاصة عندما ينجر عن هذا الغياب نتائج ضارة فانه يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 10000 دج إلى 50000 دج.¹

2-جرائم التزوير والتدليس والتهريب: كل عضو من الطاقم يسجل على وثائق السفينة احداث مزورة² او مخالفة للحقيقة فانه يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى ثلاثة سنوات وبغرامة مالية من 1500 دج إلى 150000 دج وهذا حسب ما ورد في المادة 528 من القانون البحري الجزائري.

3-افساد المؤونة او الحمولة: كل بحار يفسد البضائع التابعة للحمولة فانه يعاقب بالحبس من سنتين إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 10000 دج إلى 100000 دج وهذا ما نجده في نص المادة 531 فقرة 2 من القانون البحري الجزائري وكل شخص مبحر على متن السفينة يفسد عمدا المواد الغذائية أو المشروبات أو المواد الاستهلاكية الأخرى عن طريق

¹ المادة 527 من القانون البحري الجزائري.

² التزوير يعني التعريف المتعمد للحقيقة في الوقائع والبيانات التي يثبتها محرر او مخطوط، ويشكل مستندا بدافع احداث ضرر مادي او معنوي او اجتماعي كما ان التزوير يعتبر جريمة مقصودة يتخذ فيها الركن المادي صورة القصد الجنائي بوجهيه العام والخاص. في اسية دعاس، " المسؤولية الجزائية للموثق في القانون الجزائري -جريمة التزوير نموذجاً-": في: مجلة الدراسات القانونية المقارنة، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، المجلد 07، العدد 02، 2021، ص1043.

خلطها بمواد تفسد نوعيتها فانه يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين وبغرامة مالية من 100000 دج إلى 500000 دج

4- السكر: كل عضو طاقم متعود على السكر او يضبط في حالة السكر أثناء نوبة الحراسة يعاقب بالحبس من شهرين إلى سنة وبغرامة مالية من 500 دج إلى 20000 دج¹

5- رفض الالتزام بطاعة الأوامر المتعلقة بتأمين سلامة الرحلة: كل بحار يرفض بعد تلقي الإنذار من الربان او أحد ضباط الخدمة الامتثال لأمر يتعلق بالخدمة لتأمين سلامة السفينة والملاحة والأشخاص المبحرين والحمولة وكذا بحفض النظام على متن السفينة عندما يكون عدم تنفيذ هذا الامر من شأنه ان يفضي إلى نتائج مضرّة فيعاقب بالحبس من شهرين إلى ستة أشهر وبغرامة مالية 10000 دج إلى 50000 دج.

6- ارتكاب اعمال العنف: يعاقب حسب رتبة أعضاء الطاقم والأشخاص المبحرين سواء حملوا السلاح أم لا إذ أقدموا على إرتكاب أعمال العنف على متن السفينة أو أثاروا ضد سلطة الربان ورفضوا العودة للنظام بعد إنذار رسمي بالعقوبات التالية:

- السجن من عشر سنوات إلى عشرين سنة بالنسبة للضباط
- من خمس سنوات إلى عشر سنوات بالنسبة لأعضاء الطاقم والأشخاص المبحرين
- يعاقب مثل الضباط الأشخاص المبحرين الذين لا يمارسون وظيفه مقابل أجره إذا كانوا محرضين على التمرد

- يعاقب بالحبس من شهر إلى ثلاثة سنوات وبغرامة مالية من 5000 دج إلى 25000 دج كل شخص مبحر على متن السفينة يعتدي على الربان وانجر على هذا الاعتداء العجز عن العمل يقل عن 15 يوم اما إذا زادت مدة العجز عن العمل عن 15 يوم فتزداد العقوبة إلى الحبس من شهرين إلى خمسة سنوات وبغرامة مالية من 10000 دج إلى 50000 دج.²

7- مخالفة الاحكام المتعلقة بصعود و نزول الركاب على متن السفينة : كل عضو من أعضاء الطاقم أو أي موظف ساعد في إركاب شخص خلصة إلى سفينة بنية القيام برحلة أو زوّد شخص بمؤونة يعاقب بنفس عقوبة الشخص المرتكب للفعل و بنفس العقوبة يعاقب الأشخاص الذين نظموا بأي شكل لتسهيل ركوب خفي على متن السفينة و تتمثل العقوبة في

¹ المادة 534 من القانون البحري الجزائري.

² المادة 540 من القانون البحري الجزائري.

الحبس من ستة اشهر إلى خمس سنوات و غرامة مالية من 10000 دج إلى 50000 دج و تتحمل السفينة التي حدثت على متنها الجنحة مصاريف الطرد إلى خارج القطر للركاب الأجانب الذين ركبوا خفية و هذا حسب ما جاء في نص المادة 545 من القانون البحري الجزائري .

8- حالات العود: حسب نص المادة 551 من القانون البحري الجزائري يعد مرتكبا جنحة كل شخص راكب إقترف للمرة الثانية إحدى المخالفات المذكورة في المادة 478 من القانون البحري الجزائري ويعاقب بالحبس من ستة أيام إلى ستة أشهر او بغرامة مالية من 10000 دج إلى 100000 دج.

وتجدر الإشارة إلى أنه في حالة الحكم على بحار بعقوبة السجن خصوصا بسبب الإبحار بسفينة في حالة ملاحية سيئة أو التخلي عن سفينة في حالة خطر في البحر، أو عدم تنفيذ أوامر، أو التخلي غير المبرر عن مركز هام لأمن السفينة أو الملاحة، أو لأسباب أخرى ارتأت الجهة القضائية خطورتها. فيمكن لهذه الجهة القضائية أن تسلط على البحار عقوبة تكميلية تتمثل في منعه أو توقيفه من ممارسة الوظائف على متن السفن أو حرمانه مؤقتا أو نهائيا من ممارسة مهنة بحار¹

¹ المادة 552 من القانون البحري الجزائري.

خاتمة

في ختام هذه الدراسة، نخلص إلى أنّ المركز القانوني لرجال البحر يعد من المواضيع ذات الأهمية البالغة في القانون البحري، بالنظر إلى ما يتمتع به هؤلاء من مكانة خاصة داخل المنظومة البحرية على إعتبارهم فئة مهنية تكتسي وضعية قانونية، تفرضها طبيعة المهام التي يقومون بها والبيئة التي يمارسون فيها نشاطهم، كما تبرز الحاجة إلى تنظيم مركزهم القانوني بشكل دقيق بما يكفل لهم التوازن بين الحقوق والإلتزامات وتوفير الحماية القانونية اللازمة لهم في مواجهة ما قد يتعرضون له من مخاطر وصعوبات، ثم إنّ الإعتراف بالمركز القانوني لرجال البحر لا يجب أن يقتصر فقط على مجموع النصوص القانونية النظرية، بل يجب أن يترجم عمليا من خلال تطبيق آليات تضمن توازن العلاقة بينهم وبين أصحاب السفن.

ومما سبق نخلص إلى مجموعة من النتائج والمتمثلة فيما يلي:

- إهتم المشرع الجزائري بتنظيم المركز القانوني لرجال البحر نظرا لخصوصية مهنتهم وطبيعة المهام التي يؤدونها على متن السفينة.
- يحقق المركز القانوني لرجال البحر بنسبة كبيرة التوازن بين حماية حقوقهم وتأمين إنتظام المرفق البحري بما ينسجم مع القواعد العامة للقانون البحري ومتطلبات السلامة الدولية.
- منح المشرع الجزائري لرجال البحر الحق في الأجر نظير قيامهم بالعمل البحري كما وفر لهم ضمانات لاستيفاء هذا الحق مثل الحق في الامتياز وحق الحجز التحفظي على السفينة.
- حق البحار في العودة إلى الوطن من الحقوق الضرورية المكفولة له ويعد في نفس الوقت إلتزام يقع على عاتق رب العمل وهو التزم من النظام العام لا يجوز الإلتفاق على مخالفته أو التنازل عليه.
- تشكل الحقوق الإجتماعية لرجال البحر ضمانات أساسية تكفل لهم الحماية من المخاطر المهنية وهذه الحقوق تلعب دورا بارزا في تحفيز رجال البحر على الإستمرار في مهنتهم رغم كل المخاطر التي قد تواجههم.
- تلعب المسؤولية التأديبية لرجال البحر دورا أساسيا في تنظيم سلوكهم على متن السفينة.

- يتحمل رجال البحر المسؤولية العقدية في حال إخلالهم بالتزام متفق عليه في العقد وهو الالتزام التعاقدى
- يتحمل رجال البحر المسؤولية التقصيرية إذا تسببوا بأضرار للغير خارج إطار العلاقة التعاقدية
- إن رجال البحر يسألون جزائياً عن أفعال جرّمها القانون تقع أثناء ممارسة مهنتهم وتتنوع هذه الأفعال بين المخالفات، الجنح والجنايات.
- أما بخصوص الإقتراحات فتتمثل فيما يلي:
- توسيع الحماية القانونية لرجال البحر عند إنتهاء عقد العمل البحري خصوصا في حالة العودة إلى الوطن
- مراجعة الأطر القانونية المنظمة لحقوق رجال البحر خاصة فيما يتعلق بالجانب المتعلق بالضمانات الإجتماعية والتأمين لتتلائم أكثر مع خصوصية المهنة البحرية
- تدعيم الرقابة على ظروف العمل والإقامة على متن السفن.
- إدراج برامج ودورات تكوينية مستمرة لرجال البحر في شتى المجالات خاصة فيما يتعلق بمجال الإسعافات الأولية.
- إنشاء محكمة بحرية متخصصة تتكفل بجميع المسائل المتعلقة بالقضايا البحرية سواء كانت تتعلق بمنازعات رجال البحر أو منازعات بحرية.
- مراجعة نظام التقاعد لرجال البحر من خلال تقليص عدد سنوات الخدمة المطلوبة بالنظر إلى خصوصية مهنتهم التي تتطلب جهدا بدنيا عاليا مما يجعل من الصعب عليهم الإستمرار في أداء مهامهم حتى نهاية المدة.

قائمة الملاحق



Agence : SKIKDA

Déclaration et demande d'affiliation d'un assuré social

N°2521511353000002

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'EMPLOYEUR OU L'ORGANISME ASSIMILE

Numéro de l'employeur :	21511353 65
Nom/Prénom ou Raison sociale	الاسم / اللقب أو اسم الشركة
ENT PORTUAIRE DE SKIKDA MANUT.PERSONNEL PERMANENT BP 65 SKIKDA 21	

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ASSURE SOCIAL

Numéro d'immatriculation : 9009670012 49		
Nom :	الاسم	
Prénom :	اللقب	
Date de naissance : 07 MARS 1990	Numéro d'acte de naissance : 00967	
Sexe : Masculin	Situation familiale : Marié(e)	Groupe sanguin : A-
Prénom du père :	اسم الأب	
Nom de la mère :	لقب الأم	
Prénom de la mère :	اسم الأم	
Nationalité : ALGERIE		
Pays de naissance : ALGERIE		
Wilaya de naissance : SKIKDA		
Commune de naissance : SKIKDA		
Numéro d'identification national :	RIP/RIB :	
Adresse complète	العنوان الكامل	
CITÉ 176 LOGEMENT BT D03 N 07 HAMADI KROUMA SKIKDA, SKIKDA - SKIKDA	حي سكيكدة	

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'AFFILIATION

Date de recrutement : 26 JANVIER 2025	Date de déclaration : 10 MARS 2025
Poste occupé : Aspirant Pilote	

ملحق رقم (2)

Entreprise Portuaire de Skikda
Direction des ressources humaines

Fiche de présence du mois de : 06/2023

Structure : Direction de la capitainerie

Matricule : 10359

Nom et prénom :

~~XXXXXXXXXX~~

System de travail : 24 Heurs/72 Heurs

Fonction :

CHAUFFEUR

01			16						Nbr de P.Panier à attribué:
02			17						Nbr de P.lait à attribué:
03			18						Variable à déduire
04			19						
05			20						
06			21						
07			22						
08			23						
09			24						
10			25						Ventilation des heures Supp
11			26			50%	75%	100%	
12			27			-	-	-	
13			28						PRI
14			29						Qualité : 00 - 01 - 02 - 03
15			30						Quantité : 00 - 01 - 02 - 03
-	-	-	31						

<<< Nous vous informons que c'est tous ce que nous avons reçu comme cas disciplinaires, maladies et congés >>>

AI : Absence irrégulière
AT : Accident de travail
CE : Congé exceptionnel
RUP : Rupture de contrat

CM : Congé de Maladie
AA : Absence autorisée
REC : Congé de récupération
RT : Retard

MAP : Mise à pied
CA : Congé Annuel
P : Présent

Chef de service

Chef de Département

Directeur

ENTREPRISE PORTUAIRE SKIKDA

ENTREPRISE PORTUAIRE SKIKDA

PETITE ZONE INDUSTRIELLE SKIKDA PRES EBOUCHURE OUED SAFSAF

PETITE ZONE INDUSTRIELLE SKIKDA PRES EBOUCHURE



BP 65 SKIKDA

BP 65 SKIKDA

N° ADHERENT 2151135365

BULLETIN DE PAIE

AVRIL 2025

BULLETIN DE PAIE

S.GESTION: A13

NOM & PRENOM:

MATRICULE:

FONCTION:

CONDUCTEUR CANOT

DATE ENT:

AFFECTATION:

Direction De La Capitainerie

N° SS:

N° COMPTE:

SALAIRE DE BASE:

61 938,00

CODE	LIBELLE	N/BASE	TAUX	GAIN IMPOSABLE	GAIN NON IMPOSABLE	RETENUE
R030	SALAIRE DE BASE	30,00		61 938,00		
R420	HEURES SUPP 50%	4,00	536,01	2 144,05		
R425	HEURES SUPP 75%	30,00	625,35	18 760,43		
R430	HEURES SUPP 100%	8,00	714,68	5 717,46		
R514	INDEMNITE DE NOURRITURE	16 900,00		16 900,00		
R518	INDEMNITE DE TRAJET 1	2 765,00		2 765,00		
R405	PRI ✓		9,00	4 797,34		
R410	PRC		174,00	18 659,44		
R270	INDEMNITE DE NUISANCE	61 938,00	33,00	20 439,54		
R280	TRAVAIL POSTE	61 938,00	26,00	16 103,88		
R295	L.E.P	61 938,00	37,73	23 369,21		
R300	AVANCEMENT DE CARRIERE	27 272,97		27 272,97		
R310	INDEMNITE DE ZONE INDUSTRIELLE	1 400,00		1 400,00		
R315	PRIME COMPLEMENTAIRE	5 223,60		5 223,60		
R330	PRIME PORT PETROLIER	1 100,00		1 100,00		
R325	PRIME DE TRAVERSEE	1 500,00		1 500,00		
R640	RETENUE SECU. SLE.	208 425,92	9,00			18 758,33
R660	RETENUE IRG	209 332,59				54 178,90
R706	SALAIRE UNIQUE				5 000,00	
R674	REMBOURSEMENT AVANCE SUR SALAIRE					12 000,00
R683	PRÉT LOGEMENT (SOCIAL)					5 000,00
	TOTAL			228 090,92	5 000,00	89 937,23

NET A PAYER

143 153,69

ENTREPRISE PORTUAIRE SKIKDA

ENTREPRISE PORTUAIRE SKIKDA



PETITE ZONE INDUSTRIELLE SKIKDA PRES EBOUCHURE OUED SAFSAF

PETITE ZONE INDUSTRIELLE SKIKDA PRES EBOUCHURE

BP 65 SKIKDA

BP 65 SKIKDA

N° ADHERENT 2151135365

BULLETIN DE PAIE

AVRIL 2025

BULLETIN DE PAIE

S.GESTION: B01

NOM & PRENOM:

MATRICULE:

FONCTION:

CAPITAINE DE REMORQUEUR

DATE ENT:

AFFECTATION:

Direction Du Remorquage

N° SS:

N° COMPTE:

SALAIRE DE BASE:

98 524,00

CODE	LIBELLE	N/BASE	TAUX	GAIN IMPOSABLE	GAIN NON IMPOSABLE	RETENUE
R030	SALAIRE DE BASE	30,00		99 174,00		
R420	HEURES SUPP 50%	4,00	858,25	3 433,01		
R425	HEURES SUPP 75%	15,00	1 001,30	15 019,43		
R430	HEURES SUPP 100%	8,00	1 144,34	9 154,70		
R514	INDEMNITE DE NOURRITURE	16 900,00		16 900,00		
R475	PRIME DE VEILLE	1,00	3 000,00	3 000,00		
R524	INDEMNITE DE VEHICULE	5 390,00		5 390,00		
R405	PRI		9,00	7 681,42		
R410	PRC		174,00	29 877,16		
R270	INDEMNITE DE NUISANCE	99 174,00	31,00	30 743,94		
R280	TRAVAIL POSTE	99 174,00	26,00	25 785,24		
R295	I.E.P	99 174,00	62,22	61 706,06		
R300	AVANCEMENT DE CARRIERE	48 435,85		48 435,85		
R310	INDEMNITE DE ZONE INDUSTRIELLE	1 400,00		1 400,00		
R315	PRIME COMPLEMENTAIRE	5 223,60		5 223,60		
R330	PRIME PORT PETROLIER	1 100,00		1 100,00		
R325	PRIME DE TRAVERSEE	1 500,00		1 500,00		
R365	PRERETRAITE 55 ANS	1 000,00		1 000,00		
R370	PRERETRAITE 56 ANS	13 884,36		13 884,36		
R630	ASSURANCE GROUPE					1 460,00
T630	ASSURANCE GROUPE (R-)					120,00
	21-A REPORTER			380 408,77	0,00	1 580,00
			TOTAL	380 408,77	5 000,00	156 370,19

NET A PAYER

229 038,58

ملحق رقم (5)

09

Entreprise Portuaire de Skikda



المؤسسة المينائية لسكيكدة

09

09 AOUT 2020

المرجع / م.م.ب.ق.م.ب.رقم. 131.0.

عقد عمل غير محدد المدة

بين المستخدم : المؤسسة المينائية لسكيكدة (م.م.ب.ق.م.ب.شركة ذات أسهم و الممثلة من طرف السيد المدير العام و الكائن مقرها الاجتماعي بالمنطقة الصناعية الصغرى قرب مصب واد الصفصاف (دومين الأسود سابقا) ص ب : 65 سكيكدة.

من جهة

والأجير:

السيد (ة): ~~XXXXXXXXXX~~ المولود (ة) في : 1985/09/02 ب : سيدي أحمد ولاية الجزائر

الساكن (ة) ب : رقم 02 شارع محمد يوسف سيدي أحمد - الجزائر

من جهة أخرى

حيث اتفقا الطرفان على ما يلي:

(1) موضوع العقد

المادة (1): يندرج هذا العقد في إطار تنفيذ وإتمام مختلف الأشغال والخدمات التي تقوم بها المؤسسة بصفة اعتيادية وكذا الأشغال والخدمات الأخرى الملحقة سيما عملية الشحن والتفريغ للبضائع من وإلى السفن والأشغال الأخرى المتعلقة بالغرض الاجتماعي للمستخدم تطبيقا للأسس التشريعية والقانونية السارية المفعول سيما:

1) القانون رقم 11/90 المؤرخ في 1990/04/21 المتعلق بعلاقات العمل المعدل والمتمم ولا سيما المادة 11 منه.

2) الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 1973/10/23 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/98 ليوم 1998/06/25 المتضمن القانون البحري.

3) أحكام الاتفاقية الجماعية للمؤسسة وملحقاتها.

4) أحكام النظام الداخلي للمؤسسة

(2) مدة وصلاحيات العقد

المادة (2): تحت تحفظات نتائج الفحص الطبي والفترة التجريبية التي يخضع لها العامل حسب المستويات المحددة ضمن الاتفاقية الجماعية للمؤسسة، يشغل:

السيد (ة): ~~XXXXXXXXXX~~ الحامل لرقم التسجيل : 05508

في منصب عمل : مرشد بحري مستوى 01 بمديرية : قيادة الميناء

ابتداء من : 2020/02/23

الحجم الساعي الشهري محدد ب : 173.33 ساعة لتقدير الأجرة

(3) فترة التجربة

المادة (3): يخضع العامل الجديد عند تشغيله لفترة تجريبية مدتها القصوى 96 يوما حسب أحكام الاتفاقية الجماعية للعمل للمؤسسة السارية المفعول.

حيث يمكن لكل طرف أن يفسخ علاقة العمل خلال الفترة التجريبية بدون إشعار مسبق وبدون أي تعويض مادي.

المادة (4): بانتهاء الفترة التجريبية يقبل العامل في منصب عمله دو المدة الغير المحددة إذا كانت النتائج مرضية وفي الحالة الأخرى (نتائج غير مرضية) تفسخ علاقة العمل بصفة تلقائية دون أي تعويض. غير أنه يمكن للمؤسسة تجديد فترة التجربة مرة واحدة ولمدة أقصاها 96 يوما.

1/2



ملحق رقم (6)

٥٤

4) واجبات خاصة
المادة (5) يلتزم العامل ~~بالتزامات~~ بالوفاء في خدمة المؤسسة لمدة عشر (10) سنوات متتالية ابتداء من 2018/01/04.

5) التعيين
المادة (6) يعين العامل ~~على~~ على مستوى مديرية قيادة العيناء ويحق للمؤسسة إعادة تعيين العامل على مستوى أي مكان عمل آخر تابع لها، أو على مستوى أماكن العمل الملحقة للمؤسسة مع احترام موضوع ومدة صلاحية العقد.

6) الأجرة
المادة (7): يخضع العامل ~~للموافقة~~ المصنف في مجموعة الإسناد التقني لشبكة الأجور المحددة في الاتفاقية الجماعية للمؤسسة السارية المفعول؛ ويتقاضى مقابل ذلك اجرا في الحالات العادية يتكون من العناصر التالية:

الأجر القاعدي الخام	75 109.00	(د ج)
- تعويض المنطقة	1400.00	(د ج)
- تعويض العبور	1500.00	(د ج)
- تعويض النفط	1100.00	(د ج)
- تعويض المنحة التكميلية	5223.60	(د ج)
- تعويض التقدم المهني	3943.22	(د ج)
- تعويض التجربة المهنية	03.50%	
- تعويض الضرر	25%	
- تعويض العمل التابع للمنصب	26%	
منحة أو عقوبة المرادوية الفردية و الجماعية (متغيرة)		
- تعويض الأجرة الوحيدة	5000.00	(د ج /شهريا)
- تعويض السلة	11700.00	(د ج /شهريا)
- تعويض النقل	3454.18	(د ج /شهريا)

7) فسخ عقد العمل
المادة (8): دون الإخلال بالأحكام التشريعية المعمول بها وما يتضمنه النظام الداخلي للمؤسسة يمكن فسخ عقد العمل ذو المدة الغير المحددة قبل الأجل المتفق عليها في الحالات التالية:

1. حالات الإخلال بالانضباط العام المحددة في النظام الداخلي للمؤسسة.
2. عدم احترام القواعد و التدابير المتعلقة بالوقاية الصحية و الأمن وطب العمل.
3. الغيابات المتكررة و الغير مخصص بها و حالات العود و التي ينجر عنها بصفة تلقائية تطبيق عقوبة المرادوية الفردية حسب المقاييس المحددة في الاتفاقية الجماعية للمؤسسة.

8) تطبيق علاقة العمل
المادة (9): تعلق علاقة العمل في حالات العطل المرضية و عطل حوادث العمل أو أي حدث آخر.

9) تسوية النزاعات
المادة (10): تلتزم الأطراف المتعاقدة في حالة وقوع نزاع حول تنفيذ بنود هذا العقد باحترام إجراءات التسوية الداخلية كمرحلة أولى قبل عرضه على الجهات الإدارية والقضائية المختصة.

المادة (11): يصرح العامل بأنه استلم نسخة من هذا العقد، وأنه اطلع على جميع بنود التعاقدية.

حرر هذا العقد بثلاث (03) نسخ بتاريخ:

المستخدم

مصر الله عبد الوهاب
مدير الموارد البشرية



قرئ و صدق عليه

ENTREPRISE PORTUAIRE SKIKDA

ENTREPRISE PORTUAIRE SKIKDA



PETITE ZONE INDUSTRIELLE SKIKDA PRES EBOUCHURE OUED SAFSAF

PETITE ZONE INDUSTRIELLE SKIKDA PRES EBOUCHURE

BP 65 SKIKDA

BP 65 SKIKDA

N° ADHERENT 2151135365

BULLETIN DE PAIE

AVRIL 2025

BULLETIN DE PAIE

S.GESTION: A12

NOM & PRENOM:

MATRICULE:

FONCTION:

PILOTE NIVEAU 3

DATE ENT:

AFFECTATION:

Direction De La Capitainerie

N° SS:

N° COMPTE:

SALAIRE DE BASE:

187 417,00

CODE	LIBELLE	N/BASE	TAUX	GAIN IMPOSABLE	GAIN NON IMPOSABLE	RETENUE
R030	SALAIRE DE BASE	30,00		187 417,00		
R420	HEURES SUPP 50%	4,00	1 621,91	6 487,64		
R425	HEURES SUPP 75%	6,00	1 892,23	11 353,36		
R430	HEURES SUPP 100%	8,00	2 162,55	17 300,36		
R514	INDEMNITE DE NOURRITURE	16 900,00		16 900,00		
R524	INDEMNITE DE VEHICULE	5 390,00		5 390,00		
R405	PRI		9,00	14 516,19		
R410	PRC		174,00	56 461,25		
R270	INDEMNITE DE NUISANCE	187 417,00	31,00	58 099,27		
R280	TRAVAIL POSTE	187 417,00	26,00	48 728,42		
R295	I.E.P	187 417,00	46,56	87 261,36		
R300	AVANCEMENT DE CARRIERE	97 396,50		97 396,50		
R310	INDEMNITE DE ZONE INDUSTRIELLE	1 400,00		1 400,00		
R315	PRIME COMPLEMENTAIRE	5 223,60		5 223,60		
R330	PRIME PORT PETROLIER	1 100,00		1 100,00		
R325	PRIME DE TRAVERSEE	1 500,00		1 500,00		
R640	RETENUE SECU. SLE.	594 244,95	9,00			53 482,05
R660	RETENUE IRG	563 052,90				175 767,50
	TOTAL			616 534,95	0,00	229 249,55

NET A PAYER

387 285,40

ENTREPRISE PORTUAIRE SKIKDA

ENTREPRISE PORTUAIRE SKIKDA



PETITE ZONE INDUSTRIELLE SKIKDA PRES EBOUCHURE OUED SAFSAF

PETITE ZONE INDUSTRIELLE SKIKDA PRES EBOUCHURE

BP 65 SKIKDA

BP 65 SKIKDA

N° ADHERENT 2151135365

BULLETIN DE PAIE

AVRIL 2025

BULLETIN DE PAIE

S.GESTION: B01

NOM & PRENOM:

MATRICULE:

FONCTION:

CHEF MECANICIEN DE REMORQUEUR

DATE ENT:

AFFECTATION:

Direction Du Remorquage

N° SS:

N° COMPTE:

SALAIRE DE BASE:

90 748,00

CODE	LIBELLE	N/BASE	TAUX	GAIN IMPOSABLE	GAIN NON IMPOSABLE	RETENUE
R030	SALAIRE DE BASE	30,00		91 398,00		
R420	HEURES SUPP 50%	4,00	790,96	3 163,84		
R425	HEURES SUPP 75%	30,00	922,79	27 683,58		
R430	HEURES SUPP 100%	8,00	1 054,61	8 436,90		
R514	INDEMNITE DE NOURRITURE	16 900,00		16 900,00		
R475	PRIME DE VELLE	1,00	3 000,00	3 000,00		
R524	INDEMNITE DE VEHICULE	5 390,00		5 390,00		
R405	PRI		9,00	7 079,14		
R410	PRC		174,00	27 534,56		
R270	INDEMNITE DE NUISANCE	91 398,00	33,00	30 161,34		
R280	TRAVAIL POSTE	91 398,00	26,00	23 763,48		
R295	I.E.P	91 398,00	52,19	47 703,66		
R300	AVANCEMENT DE CARRIERE	38 520,46		38 520,46		
R310	INDEMNITE DE ZONE INDUSTRIELLE	1 400,00		1 400,00		
R315	PRIME COMPLEMENTAIRE	5 223,60		5 223,60		
R330	PRIME PORT PETROLIER	1 100,00		1 100,00		
R325	PRIME DE TRAVERSEE	1 500,00		1 500,00		
R365	PRERETRAITE 55 ANS	1 000,00		1 000,00		
R370	PRERETRAITE 56 ANS	12 795,72		12 795,72		
R630	ASSURANCE GROUPE					1 460,00
T630	ASSURANCE GROUPE (R-)					120,00
	21-A REPORTER					1 580,00
				353 754,28	0,00	
		TOTAL		353 754,28	5 000,00	123 483,79

NET A PAYER

235 270,49



المرجع: م.م.ب/رقم 4.4.7/2024

عقد عمل محدد المدة



بين المستخدم: المؤسسة المينائية لسكيكدة (م.م.ب)؛ شركة ذات أسهم والممثلة من طرف السيد المدير العام والكائن مقرها الاجتماعي بالمنطقة الصناعية الصغرى قرب مصب واد الصفصاف (دومين الأسود سابقا) ص ب: 65 سكيكدة من جهة

من جهة أخرى

والأجير: السيد ~~XXXXXXXXXX~~ المولود في 1975/10/14 ب سكيكدة الساكن ب: حي 1700 مسكن فلقة عمارة 26 رقم 04 ولاية: سكيكدة

حيث اتفق الطرفان على ما يلي:

مدة وصلاحيّة العقد

المادة 01: في إطار تنفيذ بنود عقد العمل المحدد المدة والمتعلقة بتنفيذ وإتمام مختلف الأشغال والخدمات التي تقوم بها المؤسسة وكذلك الأشغال والخدمات الأخرى، تحت تحفظات نتائج الفحص الطبي يشغل: السيد ~~XXXXXXXXXX~~ الحامل لرقم التسجيل 10483 في منصب عمل سائق زورق ابتداءً من 2024/08/07 إلى غاية 2025/08/06 مدجة لمدة محدودة بـ 12 شهرا. الحجم الساعي الشهري محدد بـ 173.33 ساعة لتقدير الأجرة. تتضمن المدة المحددة في العقد كل فترات تعليق علاقة العمل المقررة قانونا وينتهي العقد بحلول الأجل المحدد فيه مهما كانت مدة تعليق علاقة العمل وحتى أثناء تواجد المتعاقد في حالة سريان تعليق علاقة العمل.

سبب المدة المحددة في العقد

المادة 02: تقرر مدة العقد ذو المدة المحددة بتنفيذ الأشغال والخدمات إتمامها في الآجال المحددة والتي تبقى قائمة وهذا لمدة مساوية تطبيقا لأحكام المادة 12 الفقرة 04 و 05 من القانون رقم 11/90 المؤرخ في 1990/04/21 والمتعلق بعلاقات العمل المعدل والمنتم والتي تستند عليها الأطراف المتعاقدة بسبب:

- تنفيذ نشاطات أو أشغال ذات مدة محدودة أو مؤقتة بطبيعتها.
- الزيادة في حجم العمل.

التعيين

المادة 03: يعين العامل ~~XXXXXXXXXX~~ على مستوى مديرية قيادة الميناء ويحق للمؤسسة إعادة تعيينه على مستوى أي مكان عمل آخر تابع لها، أو على مستوى أماكن العمل الملحقة للمؤسسة مع احترام موضوع ومدة صلاحية العقد.

الأجرة

المادة 04: يخضع العامل ~~XXXXXXXXXX~~ المصنف ضمن مجموعة الإسناد التقني لشبكة الأجور المحددة في الاتفاقية الجماعية للمؤسسة السارية المفعول، بعد أن اطلع على عناصر الأجرة ومنصب عمله وقبل بمهما، يتقاضى مقابل ذلك أجرا في الحالات العادية يتكون من العناصر التالية:

- الأجر القاعدي الخام	59 460.00 (د ج)
- تعويض التجربة المهنية	11.30 %
- تعويض المنطقة	1 400.00 (د ج)
- تعويض التقدم المهني	9 622.65 (د ج)
- تعويض المنحة التكميلية	5 223.60 (د ج)

-	تعويض منحة الميناء البترولي	1 100.00	(د ج)
-	تعويض منحة العبور	1 500.00	(د ج)
-	تعويض الضرر	33	%
-	تعويض العمل التناوبي	26	%
-	منحة أو عقوبة المردودية الفردية والجماعية (متغيرة)		
-	تعويض منحة الأجر الوحيد	5000.00	(د ج / شهريا)
-	تعويض الإطعام	16 900.00	(د ج / شهريا)
-	تعويض النقل	3 800.00	(د ج / شهريا)

تعليق علاقة العمل

المادة 05: تعلق علاقة العمل في حالات العطل المرضية وعطل حوادث العمل أو أي حدث آخر طبقا لما ينص عليه القانون لكن إذا كانت نهاية مدة المرض أو الحدث بعد التاريخ المحدد لنهاية عقد العمل فلا يحق للعامل إعادة إدماجه إلا إذا وافق المستخدم على تشغيله من جديد ويعقد عمل جديد.

فسخ عقد العمل

المادة 06: دون الإخلال بالأحكام التشريعية المعمول بها وما يتضمنه النظام الداخلي للمؤسسة المينائية لسكيكدة يمكن فسخ عقد العمل ذو المدة المحددة قبل الأجل المتفق عليها في الحالات التالية:

- حالات الإخلال بالانضباط العام المحددة في النظام الداخلي للمؤسسة.
- عدم احترام القواعد والتدابير المتعلقة بالوقاية الصحية والأمن وطب العمل.
- الغيابات المتكررة والغيور مرخص بها وحالات العود والتي ينجر عنها بصفة تلقائية تطبيق عقوبة المردودية الفردية حسب المقاييس المحددة في الاتفاقية الجماعية للمؤسسة.

- إذا ثبت أن العامل قد قام أثناء سريان عقد عمله مع المؤسسة المينائية لسكيكدة بالإبحار على متن سفينة ملك لمجهز آخر بأجرة أو بدون أجرة.

تسوية النزاعات

المادة 07: تلتزم الأطراف المتعاقدة في حالة وقوع نزاع حول تنفيذ بنود هذا العقد باحترام إجراءات التسوية الداخلية كمرحلة أولى قبل عرضه على الجهات الإدارية والقضائية المختصة.

المادة 08: يصرح العامل بأنه استلم نسخة من هذا العقد، وأنه اطلع على جميع بنود التعاقدية.

قرئ وصدق عليه

13 AOUT 2024 حرر هذا العقد بثلاث (03) نسخ بتاريخ:

المستخدم
عبد الحامد
مدير الموارد البشرية

ميناوية سكيكدة
مديريته
السوارد
الشرقية

ملحق رقم (11)

ENTREPRISE NATIONALE DE TRANSPORT MARITIME DE VOYAGEURS

ALGERIE - FERRIES

SPA. AU CAPITAL DE 17.503.900.000 DA



algérie ferries

CONVENTION COLLECTIVE

2011

SOMMAIRE

TITRE I : OBJET ET CHAMP D'APPLICATION	8
TITRE II : DROITS ET OBLIGATIONS DES TRAVAILLEURS	9
CHAPITRE 1 : Droits des travailleurs	9
CHAPITRE 2 : Obligations des travailleurs	10
CHAPITRE 3 : Obligations de l'armateur	12
TITRE III : ENGAGEMENT DU TRAVAILLEUR	14
CHAPITRE 1 : LE CONTRAT DE TRAVAIL	14
- Le contrat de travail à durée indéterminée.....	14
- Le contrat de travail à durée déterminée.....	14
CHAPITRE 2 : CONDITIONS ET MODALITES DE RECRUTEMENT	15
SECTION I : Age minimum requis	15
SECTION II : Autres conditions de recrutement	15
- Période d'essai.....	16
- Confirmation du travailleur.....	17
TITRE IV : CONDITIONS DE TRAVAIL	17
CHAPITRE 1 : DUREE DE TRAVAIL	17
SECTION I : Durée et horaires de travail	17
SECTION II : Travail de nuit	18
SECTION III : Heures supplémentaires	19
CHAPITRE 2 : REPOS LEGAUX CONGES ET ABSENCES SPECIALES	20
SECTION I : Repos légaux	20
SECTION II : Congé annuel	21
SECTION III: Absences spéciales payées	25
SECTION IV : Absences spéciales impayées	27

3- SERVICE CABINE			
3.1 CHEF CABINIER/ CABINIER			
- Costume noir- ruban	01/AN		
- Chemise blanche	02/AN		
- Chaussure noire	01/AN	01/AN	
- Pantalon noir - ruban		01/AN	
- Chemisette blanche avec épaulettes		02/AN	
- Veste en toile bleu- roi		01/AN	
- Ensemble/ combinaison			02/AN
3.2 NETTOYEURS HOTELLERIE/ AIDE-CAMBUSIER/AIDE- LINGER			
- Ensemble/ combinaison (kaki)			04/AN
- Chaussures noires			02/AN
- Chandails			02/AN
3.3 CAMBUSIERS/ CHEF- LINGER			
- Ensemble / combinaison (kaki)			04/AN
- Chaussures noires			02/AN
- Chandails			02/AN
F- SERVICE CUISINE			
- Pantalons cuisines			03/AN
- Vestes cuisines			02/AN
- Tricorts			02/AN
- Chaussure spéciale cuisine			02/AN
- Tablier cuisine			04/AN
- Bonnets de cuisines			02/AN
G- SERVICE SECURITE			
1- AGENT DE SECURITE			
- Pantalon gris- ruban	01/AN	01/AN	
- Vareuse grise	01/AN	01/AN	
- Chemise bleu ciel	02/AN	02/AN	
- Chaussure noire	01/AN	01/AN	
- Cravate	02/AN		
2- SURVEILLANTS			
- Idm agent de sécurité couleur beige			

2- OUVRIER/ GRAISSEUR/ AIDE-ELECTRICIEN/ NETTOYEUR MACHINE			
- Ensemble/ combinaison (vert olive)			04/AN
- Chaussure de sécurité			01/AN
- Chandails bleu marine			02/AN
- Bonnet loup de mer			01/AN
D- SERVICE GENERAL (ECRIVAINS-INFIRMIERS)			
- Pantalon bleu marine	01/AN	01/AN	
- Veste blouson (vareuse)	01/AN		
- Caban type marine	01/AN		
- Chemises blanches	02/AN		
- Chaussure noire	01/AN	01/AN	
- Chemisttes blanche/ épauettes		02/AN	
- Vareuse (veste légère)		01/AN	
- Combinaison/ emseble (kaki)			02/AN
E- PERSONNEL HOTELIER			
1- CHEF DE RECEPTION- INTENDANT			
- Pantalon bleu marine	01/AN	01/AN	
- Veste croisée boutons argentés	01/AN		
- Chemise blanche	02/AN		
- Chaussure noire	01/AN	01/AN	
- Chemisette blanche avec épauette		02/AN	
- Combinaison / ensemble (kaki)			02/AN
2- SERVICE RESTAURANT			
2.1 1^{er} MAITRE D'HOTAL ET MAITRE D'HOTEL COMANDANT			
- Smorang noir			02/AN
- Chemise blanche			02/AN
- Chaussure noire			02/AN
- Ensemble/ combinaison (kaki)			02/AN
- Cravate papillon			02/AN
- Gant blanc			01/AN

ANNEXES

- ANNEXE 01** : Effectif d'exploitation d'un navire nécessaire à la réalisation d'une expédition.
- ANNEXE 02** : Tenues de travail et habillement du personnel navigant.
- ANNEXE 03** : Grille des salaires du personnel sédentaire.
- ANNEXE 04** : Grille des salaires du personnel navigant.
- ANNEXE 05**: Document d'engagement du travailleur détaché à l'étranger.
- ANNEXE 06**: Barème des indemnités horaires attribuées au formateur vacataire.
- ANNEXE 07**: Barème des indemnités unitaires attribuées aux personnels chargés de la correction d'épreuves écrites, tests et examens professionnels.
- ANNEXE 08** : Nomenclature des emplois navigants et leur cotation.
- ANNEXE 09** : Nomenclature des emplois sédentaires, conditions requises pour chaque poste et cotation.
- ANNEXE 10**: Taux de l'indemnité de nuisances attribué aux personnels sédentaires.
- ANNEXE 11** : Taux de l'indemnité de nuisances attribués aux personnels navigants.
- ANNEXE 12** : Liste des fonctions et grades bénéficiant de L'I.V.P.
- ANNEXE 13** : Classification des agences de voyage en «A» et «B».
- ANNEXE 14** : Barème des taux de la prime de rendement collectif.
- ANNEXE 15** : Barème allocation devises.
- ANNEXE 16** : Liste des postes de travail sédentaire nécessitant le port d'une tenue de travail.
- ANNEXE 17**: Barème des éléments de rémunération dus au personnel navigant, durant l'embarquement, la récupération et la disponibilité.
- ANNEXE 18**: Nomenclature et cotation des postes de travail du personnel recruté localement à l'étranger.
- ANNEXE 19**: Grille des salaires du personnel recruté localement à l'étranger

CHAPITRE 1 : PROCEDURES CONVENTIONNELLES DE PREVENTION ET DE REGLEMENT DES CONFLITS DE TRAVAIL.....	67
A - La prévention	67
B - La conciliation.....	67
C - La médiation.....	68
D - L'arbitrage	68
CHAPITRE 2 : EXERCICE DU DROIT DE GREVE.....	68
SECTION I : Modalités d'exercice du droit de grève.....	69
SECTION II: Limitation du droit de grève.....	70
TITRE VIII : DISPOSITIONS FINALES.....	71
CHAPITRE 1 : DUREE DE LA CONVENTION COLLECTIVE.....	71
CHAPITRE 2 : MODALITES DE REVISION ET DE DENONCIATION.....	71
CHAPITRE 3 : FORMALITES LEGALES DE LA PUBLICITE.....	72

CHAPITRE 3 : CARRIERE DU TRAVAILLEUR.....	29
SECTION I : Remplacement provisoire (intérim)	29
SECTION II : Avancement et promotions du travailleur.....	31
A - Avancement automatique (ou à l'ancienneté).....	31
B - Promotions.....	33
SECTION III : Mutation du travailleur	35
Dispositions particulières applicables aux mutations et nominations des travailleurs à l'étranger.....	36
SECTION IV : Réaffectation en cas d'incapacité.....	37
SECTION V : Rétrogradation du travailleur.....	39
 CHAPITRE 4 : LA FORMATION EN ENTREPRISE.....	 39
SECTION I: Définition et objet de la formation.....	39
SECTION II : Modalités pratiques de mise en œuvre de la formation en Entreprise	41
SECTION III: Conditions de prise en charge des travailleurs formés par l'Entreprise.....	42
SECTION IV: La formation du travailleur à l'étranger.....	44
SECTION V: Le formateur en Entreprise.....	45
A - Bonifications accordées au travailleur de l'Entreprise Formateur.....	46
B - Conditions de recrutement d'un formateur étranger à l'Entreprise.....	47
SECTION VI : L'Apprentissage.....	49
SECTION VII : Sanction de la formation.....	50
 CHAPITRE 5 : PROTECTIONS ET AVANTAGES SOCIAUX DU TRAVAILLEUR.....	 51
SECTION I : Les œuvres sociales.....	51
SECTION II: Gratuité de passage.....	52
SECTION III : Indemnité de fin de carrière.....	52

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

باسم الشعب الجزائري

وزارة العدل

جلس قضاء : سكيكدة

مكمة الجنايات الإستئنافية

حكم جنائي

بالجلسة العلنية لمحكمة الجنايات الإستئنافية المنعقدة بمقر مجلس قضاء سكيكدة

م القيد العام: 22/00007

م الجدول: 22/00007

م الفهرس: 22/00075

يخ الجلسة: 22/11/22

يخ الحكم: 22/11/22

بتاريخ الثاني والعشرون من شهر نوفمبر سنة ألفين و اثنان و عشرون

رئيسا
عضوا
عضوا
نائب عام
أمين الضبط

تحت رئاسة السيد(ة): دهيمي شفيق برتبة رئيس غرفة

وبعضوية السيد (ة): زويد توفيق مستشار

وبعضوية السيد (ة): بن غناية فطيمة مستشار

وبحضور السيد (ة): شرفي عبد الرحمان

وبمساعدة السيد (ة): كشوط رشدي

بعد الإطلاع على القرار الصادر بتاريخ 2022/02/21 بمجلس قضاء سكيكدة

غرفة الإتهام و القاضي بتوجيه الإتهام النهائي ضد المتهم:

صدر الحكم الآتي بيانه

1 : (الميلي محمد متهم مستأنف حاضر موقوف

ب: 1971/09/30 سوسة تونس

إبن: الهادي وزربوط أمنة ريان سفينة

السكان: حي 500 مسكن سكيكدة وبالخارج دولة تونس نهج رياض المهديّة ولاية المهديّة

دفاعه الأستاذ (ة): /صيافة نورة و بوراس فوزي نيابة عن أستاذة علاظ ريمة

المتهم ب: // جنائية تهريب المهاجرين من طرف أكثر من شخص

طبقا للمواد: المادة 303 مكرر 30؛ المادة 303 مكرر 32 من قانون العقوبات.

2 : (بولبنان سفيان متهم غير مستأنف حاضر موقوف

ب: 1994/01/08 القل

إبن: عمار و قريبع مشاطية بحري

السكان: حي علي بوشبش بلدية كركرة سكيكدة

دفاعه الأستاذ (ة): / علاظ عبد الرزاق متأسسا و / موات بشير في إبطار التعيين التلقائي

المتهم ب: // جنائية تهريب المهاجرين من طرف أكثر من شخص

طبقا للمواد: المادة 303 مكرر 30؛ المادة 303 مكرر 32 من قانون العقوبات.

3 : (بودخانة رؤوف متهم غير مستأنف حاضر موقوف

ب: 1985/06/07 الحروش

إبن: مولود و بوشامة دليلة ضابط ميكيني بالسفينة

السكان: مفرزة رقم 03 منزل رقم 12 بلدية صالح بوالشعور سكيكدة

دفاعه الأستاذ (ة): / بومايلة حسين و / العالم أمين في إبطار التعيين التلقائي

المتهم ب: // جنائية تهريب المهاجرين من طرف أكثر من شخص

طبقا للمواد: المادة 303 مكرر 30؛ المادة 303 مكرر 32 من قانون العقوبات.

4 : (بودبزة أحمد متهم غير مستأنف حاضر غير موقوف

ب: 1974/10/11 سكيكدة

إبن: عيسى و بودبزة فطيمة بحار

السكان: 06 جيش التحرير الوطني سكيكدة

دفاعه الأستاذ (ة): / ميبروك محفوظ و / بوناموس هند في إبطار التعيين التلقائي

المتهم ب: // جنائية تهريب المهاجرين من طرف أكثر من شخص

طبقا للمواد: المادة 303 مكرر 30؛ المادة 303 مكرر 32 من قانون العقوبات.

5 : (جقريف زهير متهم غير مستأنف حاضر غير موقوف

ب: 1982/11/16 سكيكدة

إبن: عمار و كحلوش هدبة سائق سيارة أجرة

السكان: حي 1000 مسكن عمارة ب 02 b2 رقم 02 مسيون سكيكدة

دفاعه الأستاذ (ة): / صيافة نورة و بوراس فوزي نيابة عن / علاظ ريمة و / محمد تيش تيش هشام في

إبطار التعيين التلقائي .

المتهم ب: // جنائية تهريب المهاجرين من طرف أكثر من شخص

السؤال: 1

هل أن المتهم الملي محمد المولود بتاريخ 30/09/1971 بسوسة تونس ابن الهادي وزربوط أمنة متزوج يعمل ريان سفينة ، الساكن بحي 500 مسكن سكيكدة و نهج رياض المهديّة تونس مذنب بارتكابه بتاريخ 26/09/2021 منذ زمن لم يدركه امد التقادم بعد بدائرة اختصاص محكمة الجنائيات الإستئنافية بمجلس قضاء سكيكدة جناية تهريب المهاجرين و ذلك بتدبير الخروج غير المشروع من التراب الوطني لشخص او عدة أشخاص من أجل الحصول على منفعة مالية ؟.

الجواب: 1

نعم بالأغلبية .

السؤال: 2

هل أن واقعة تهريب المهاجرين المذكورة بالسؤال رقم 1 ارتكبت من طرف أكثر من شخص ؟

الجواب: 2

نعم بالأغلبية

السؤال: 3

هل أن المتهم بولبنان سفيان المولود بتاريخ 08/01/1994 بالقل ابن عمار و قريبع مشاطية ، أعزب ، العامل كبحري الساكن بحي علي بوشبشيب بلدية كركرة سكيكدة مذنب بارتكابه بتاريخ 26/09/2021 و في نفس الظروف الزمانية و المكانية المذكورة بالسؤال رقم 1 جناية تهريب المهاجرين و ذلك بتدبير الخروج غير المشروع من التراب الوطني لشخص أو عدة أشخاص من أجل الحصول على منفعة مالية ؟ .

الجواب: 3

نعم بالأغلبية .

السؤال: 4

هل أن واقعة تهريب المهاجرين المذكورة بالسؤال رقم 3 ارتكبت من طرف أكثر من شخص ؟

الجواب: 4

نعم بالأغلبية .

السؤال: 5

هل أن المتهم بودخانة رؤوف المولود بتاريخ: 07/06/1985 بالحروش ابن مولود و بوشامة دليلا يعمل ضابط ميكانيكي بالسفينة ، الساكن بمفرزة رقم 03 منزل رقم 12 بلدية صالح بوالشعور سكيكدة مذنب بارتكابه في نفس الظروف الزمانية و المكانية المذكورة في السؤال رقم 4 جناية تهريب المهاجرين بتدبير الخروج غير المشروع من التراب الوطني لشخص أو لعدة أشخاص من أجل الحصول على منفعة مالية ؟ .

الجواب: 5

نعم بالأغلبية .

السؤال: 6

هل أن واقعة تهريب المهاجرين المذكورة في السؤال رقم 5 ارتكبت من طرف أكثر من شخص ؟ .

الجواب: 6

نعم بالأغلبية .

السؤال: 7

هل أن المتهم بودبزة أحمد مولود في 11/10/1974 بسكيكدة ابن عيسى و امه بودبزة فطيمة متزوج يعمل بحار ، الساكن بحي جيش التحرير الوطني سكيكدة مذنب بارتكابه في نفس الظروف الزمانية و المكانية المذكورة في السؤال رقم 1 جناية تهريب المهاجرين بتدبير الخروج غير المشروع من التراب الوطني لشخص أو لعدة أشخاص من أجل الحصول على منفعة مالية ؟.

الجواب: 7

لا بالأغلبية .

السؤال: 8

هل أن واقعة تهريب المهاجرين المذكورة في السؤال رقم 7 ارتكبت من طرف أكثر من شخص؟

الجواب: 8

لا بالأغلبية .

السؤال: 9

هل أن المتهم جقريف زهير المولود في 16/11/1982 بسكيكدة ابن عمار و كحلوش هدية متزوج يعمل سائق سيارة أجرة الساكن بحي 1000 مسكن عمارة 2 رقم 2 مسيون سكيكدة ، مذنب بإرتكابه في نفس الظروف الزمانية و المكانية المذكورة في السؤال رقم 1 جنائية تهريب المهاجرين بتدبير الخروج غير المشروع من التراب الوطني لشخص أو لعدة أشخاص من أجل الحصول على منفعة مالية؟

الجواب: 9

لا بالأغلبية .

السؤال: 10

هل أن واقعة تهريب المهاجرين المذكورة في السؤال رقم 9 ارتكبت من طرف أكثر من شخص؟

الجواب: 10

لا بالأغلبية .

أسئلة طرحت من الرئيس بقاعة المداولات يتعلق بظروف التخفيف .

السؤال: 11

هل أن المتهم الميلي محمد يستفيد بظروف التخفيف طبقا للمادة 53 ق ع .؟

الجواب: 11

لا بالأغلبية .

السؤال: 12

هل ان المتهم بولبنان سفيان يستفيد بظروف التخفيف طبقا للمادة 53 ق ع .؟

الجواب: 12

نعم بالأغلبية .

السؤال: 13

هل أن المتهم بودخانة رؤوف يسفيد بظروف التخفيف طبقا للمادة 53 ق ع .؟

الجواب: 13

نعم بالأغلبية .

وقائع المرافعات

- بعد المناداة على الأطراف
- بعد تلاوة قرار غرفة الإتهام من قبل أمين الجلسة
- بعد إستجواب المتهمين
- بعد الإستماع إلى الشاهد
- بعد الإستماع إلى ممثل النيابة العامة في طلباته و الذي التمس (20) عشرون سنة سجنا و 02 مليون د ج لكل واحد من المتهمين .
- بعد الإستماع إلى دفاع المتهم الميلي محمد الذي التمس أساسا البراءة و إحتياطيا اسعافه بأقصى ظروف التخفيف .
- بعد الإستماع إلى دفاع المتهم جقريف زهير الذي التمس أفادته بالبراءة
- بعد الإستماع إلى دفاع المتهم بودبزة أحمد الذي التمس أفادته بالبراءة
- بعد الإستماع إلى دفاع المتهم بودخانة رؤوف الذي التمس أفادته بالبراءة
- بعد الإستماع إلى دفاع المتهم بولبنان سفيان الذي التمس أفادته بالبراءة

- بعد اعطاء الكلمة الأخيرة للمتهمين و دفاعه
- بعد الإطلاع على المواد: 280-284-285-286-287-289-292-294-298-304-305-306-
- 307-310-311-313-314-300-602- ق ا ج .
- بعد الإطلاع على المواد : 303 مكرر ، 30 مكرر ، 32 من قانون العقوبات .
- بعد الإطلاع على المواد : 53 - 09 - 09 مكرر فقرة 01 من ق ع .
- بعد الإجابة على الأسئلة المطروحة و التي كانت بالأغلبية .
- بعد مداولة قانوننا .

*****لهذه الأسباب*****

حكمت محكمة الجنايات الإستئنافية علنيا حضوريا نهائيا بإدانة المتهمين الميلي محمد و بولبنان سفيان و بودخانة رؤوف بجناية تهريب المهاجرين لأكثر من شخص طبقا لنص المادة 303 مكرر 30 و 303 مكرر 32 من قانون العقوبات ، و معاقبة المتهم الميلي محمد بعشر (10) سنوات سجنا و 1.000.000 د ج غرامة نافذة و معاقبة المتهمين بولبنان سفيان و بودخانة رؤوف بثلاث (03) سنوات حبسا نافذا و غرامة 200.000 د ج غرامة نافذة لكل واحد منهما .

مع الأمر بالحجر القانوني على المتهم الميلي محمد و منعه من الإقامة في التراب الوطني لمدة (05) سنوات تسري ابتداء من تاريخ انقضاء العقوبة .

و ببراءة المتهمين بودبزة أحمد و جقريف زهير

تحميل المحكوم عليهم المصاريف القضائية المقدرة بستة آلاف و خمسمائة دينار جزائري (6500دج)

تحديد مدة الإكراه البدني بحدها الأقصى

نيهنا المحكوم عليهم بأن لهم مهلة ثمانية أيام (08) حق الطعن بالنقض في هذا الحكم ابتداء من اليوم الموالي .

أمين الضبط

الرئيس (ة)

2025

قائمة المصادر والعراجع

أولاً: المصادر

1. المصادر المكتبية

1- الاتفاقيات والمعاهدات

- ❖ اتفاقية العمل البحري لسنة 2006، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 23 فبراير 2006.
- ❖ معاهدة جنيف المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن، تم اعتمادها بجنيف، سويسرا بتاريخ 12 مارس 1999.
- ❖ معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن البحرية، تم اعتمادها ببروكسل، بلجيكا بتاريخ 10 ماي 1952.

2-القوانين الداخلية

أ- القوانين الجزائرية

✓ القوانين العادية والأوامر

- ❖ القانون 08-09، المؤرخ في 24 فيفري 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري المعدل والمتمم.
- ❖ الامر رقم 06-03 المؤرخ في 19 جمادى الثانية عام 1427، الموافق ل 15 يوليو 2006، المتضمن القانون الأساسي العام للوظيفة العمومية.
- ❖ الامر رقم 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المتعلق بالتأمينات، جريدة رسمية، العدد 13، الصادر في 08 مارس 1995 المعدل والمتمم.
- ❖ القانون رقم 90-11 المؤرخ في 21 أبريل 1990، المتضمن علاقات العمل، جريدة رسمية، العدد 17 1990.
- ❖ القانون رقم 83-13 المؤرخ في 02 جويلية 1983 المتعلق بحوادث العمل والأمراض المهنية المعدل والمتمم.
- ❖ القانون رقم 78-12 مؤرخ في 05 غشت 1978، المتضمن القانون الأساسي للعامل.

قائمة المصادر والمراجع:

❖ الامر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم.

❖ القانون 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم

✓ المراسيم التنفيذية

❖ المرسوم التنفيذي، رقم 05-102، المؤرخ في 26 مارس 2005، المحدد للنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري، الجريدة الرسمية، العدد 22، الصادرة في 24 مارس 2005.

❖ المرسوم التنفيذي رقم 2000-338، المؤرخ في 26 أكتوبر سنة 2000، المحدد لحالات السحب المؤقت أو النهائي لشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية والشطب من سجل رجال البحر وشروطهما، الجريدة الرسمية، العدد 64، الصادرة في 31 أكتوبر 2000.

ب- القوانين العربية

❖ المادة 01 من قانون العمل المصري، رقم 12، الصادر في 07 أبريل 2003. جريدة رسمية، العدد 14 مكرر (أ)

❖ قانون التجارة البحرية المصري، رقم 8، جريدة رسمية، العدد 18، الصادر في 03 ماي 1990.

II المصادر الميدانية

❖ مقابلة مع السيد مرابط عبد الحليم، رئيس مصلحة الأجور، أجريت بميناء سكيكدة بتاريخ 16 افريل 2025 على الساعة 11.10 صباحا.

❖ مقابلة مع السيد بابوري سفيان، رئيس مصلحة ربط البواخر، مقابلة أجريت في ميناء سكيكدة، بتاريخ 20 أفريل على الساعة 14.30 مساء.

ثانيا: المراجع

I- المؤلفات

- ❖ ايمن احمد الدلوع، المسؤولية المدنية، الطبعة الأولى، دار الأيام للنشر والتوزيع، عمان، 2018
- ❖ أحيمه سليمان، التنظيم القانوني لعلاقات العمل في التشريع الجزائري، الجزء الثاني ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون الجزائر، 1998
- ❖ إيمان الجميل، الحوادث البحرية، الطبعة الأولى، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2013
- ❖ إيمان الجميل، المساعدة البحرية، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية، 2011
- ❖ بسيم خليل سكرانه، فعل المضور وأثره في المسؤولية التقصيرية، دار وائل للنشر والتوزيع، عمان، الطبعة الأولى 2013
- ❖ بن صاري ياسين، التسريح التأديبي في تشريع العمل الجزائري، دار هومة، الجزائر الطبعة الثالثة، 2010
- ❖ بشير هدفي، الوجيز في شرح قانون العمل الجزائري، علاقات العمل الفردية والجماعية دار الريحانة للنشر والتوزيع 2009
- ❖ بن عزوز بن صابر، الوجيز في شرح قانون العمل الجزائري، مدخل الى قانون العمل الجزائري، الكتاب الأول، الطبعة الاولى، دار الخلدونية للنشر، الجزائر، 2009
- ❖ جلال وفاء محمددين، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 1997
- ❖ حسن علي الذنون، المبسوط في شرح القانون المدني، الخطأ، الجزء الثاني، الطبعة الاولى، دار وائل للنشر عمان، 2006

قائمة المصادر والمراجع:

- ❖ حسن علي الذنون، محمد سعيد الرحو، الوجيز في النظرية العامة للالتزام، الجزء الثاني دار وائل، عمان، 2004
- ❖ هيثم حامد المصورة، المنتقى في شرح قانون العمل، الطبعة الاولى، الحامد للنشر عمان، 2008
- ❖ هاني دويدار، القانون البحري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1995
- ❖ كمال حمدي، عقد العمل البحري، الطبعة الثانية، منشاة المعارف، الإسكندرية، 2002
- ❖ كمال حمدي، اشخاص الملاحة البحرية والمرشد ومجهز القطر في قانون التجارة البحرية رقم 8، 1990، منشاة المعارف، الإسكندرية، 2002
- ❖ مصطفى كمال طه، اساسيات القانون البحري، الطبعة الثانية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2012
- ❖ محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري، الطبعة الاولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2011
- ❖ محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، الطبعة الاولى منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2010
- ❖ مصطفى كمال طه، القانون البحري، الطبعة الاولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية 2007
- ❖ سعيد طربيت، سلطة المستخدم في تسريح العمال تأديبيا، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر، 2001
- ❖ سعيد بوشعير، النظام التأديبي للموظف العمومي في الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1991
- ❖ طالب حسن موسى، القانون البحري، الطبعة الاولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع الأردن، 2004

- ❖ عبد القادر حسن العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية الطبعة الاولى، دار الثقافة للنشر الأردن، 2009
- ❖ عدنان إبراهيم السرحان، نوري حمد خاطر، شرح القانون المدني مصادر الحقوق الشخصية، دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان، الطبعة الأولى، 2005
- ❖ عبد السلام ذيب، قانون العمل الجزائري والتحويلات الاقتصادية، دار القصة للنشر الجزائر، 2003
- ❖ علي صادق هشام، تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفن، الطبعة الاولى، دار الفكر الجامعي الإسكندرية، 2000
- ❖ علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1975
- ❖ زكرياء سرايش، الوجيز في مصادر الالتزام، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2024-

II المقالات

- ❖ اسية دعاس، "المسؤولية الجزائية للموثق في القانون الجزائري - جريمة التزوير نموذجاً-" في: مجلة الدراسات القانونية المقارنة، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، المجلد 07 العدد 02، 2021
- ❖ اياد محمد جاد الحق، "مدى لزوم الخطأ كركن من أركان المسؤولية التقصيرية" في: مجلة الجامعة الإسلامية للدراسات الإسلامية، غزة، فلسطين، المجلد 20، العدد الأول، 2012
- ❖ بن سعدة كريمة، "واقع الضمان الاجتماعي في الجزائر" في: مجلة الاقتصاد والتنمية، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، المجلد 3، العدد 2، 2015
- ❖ جمال سيد خليفة محمد، "إفشاء السر المهني بين الضوابط القانونية واعتبارات المصلحة الأولى بالرعاية" في: مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، جامعة المنصورة، مصر، المجلد 10، العدد 73، سبتمبر 2020

- ❖ حريز أسماء، "الالتزام بترحيل البحار دراسة في ضوء القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية" في: مجلة قانون العمل والتشغيل، جامعة محمد بن أحمد، الجزائر، المجلد 7، العدد 1، 2022
- ❖ خيضاوي نعيم باية فتيحة، "الجزء التأديبي للموظف العام في قانون الوظيفة العامة الجزائري" في: المجلة الأفريقية للدراسات القانونية والسياسية، جامعة أحمد درارية أدرار، الجزائر، المجلد 04، العدد 01، جوان 2020
- ❖ سامي محمد عبد العال، "الوضع القانوني لحطام السفن التاريخية في ضوء قواعد القانون الدولي للبحار" في: مجلة روح القوانين، كلية الحقوق، جامعة طنطا، المجلد 36، العدد 105، سنة 2024
- ❖ سمية بن دريس، حمو فرحات، "الحق المالي من حقوق الملكية الفكرية وإمكانية ارتباطه بنظام الوقف وفقا للشريعة الإسلامية" في: مجلة أبحاث قانونية وسياسية كلية الحقوق جامعة مستغانم، الجزائر، المجلد 5، العدد 2، 2020
- ❖ سالم عبد الكريم، "الإطار القانوني لعملية الإرشاد البحري بين الالتزامات والمسؤولية" في: المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، المجلد 5، العدد 2، 2018
- ❖ عزيزه حنان، "الضمانات القانونية المقررة للعمال في قطاع الصيد البحري" في: مجلة قانون العمل والتشغيل، المجلد 2، العدد 2، جوان 2017
- ❖ عمراني نادية، "القرصنة البحرية وتمييزها عن الأعمال المشابهة لها"، في: مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، جامعة لونيبي علي، البليدة، المجلد 3، العدد 2، 2013
- ❖ عزيز الخفاجي، "المسؤولية المدنية للعامل وإمكانية التخفيف منها" في: مجلة العلوم القانونية، كلية القانون، جامعة بغداد، المجلد 20، العدد 1، 2005
- ❖ دليلة مغني، "مفاهيم أساسية للتأمين" في: مجلة القانون والمجتمع جامعة أحمد دراية أدرار، المجلد 1، العدد 1، 2013

- ❖ رائد صيوان عطوان، مرتجى داود سليمان، "المسؤولية المدنية للعامل البحري"، في: مجلة دراسات البصرة، كلية القانون، جامعة البصرة، العدد 30، 2017
- ❖ زهدوز كوثر وفنينخ عبد القادر، "الحجز التحفظي على السفن في التشريع الجزائري والمواثيق الدولية" في: المجلة الجزائرية للعلوم القانونية، السياسية والاقتصادية جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، المجلد 57، العدد 02، 2020
- ❖ محي الدين كنزة خيرة، "عقد عمل رجال البحر" في: مجلة قانون العمل والتشغيل جامعة عبد الحميد ابن باديس مستغانم، المجلد 3 العدد 05، جانفي 2018
- ❖ نادية محمد مصطفى قزمار، "حدود المسؤولية العقدية في إطار الإلتزام ببذل عناية وبتحقيق نتيجة" في : مجلة بحوث الشرق الأوسط ، جامعة عين شمس، مصر، المجلد 07، العدد 48، 2019

III الرسائل والمذكرات

1- الرسائل

- ❖ اربوط وسيلة، النظام القانوني لرجال البحر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه تخصص القانون البحري وقانون النقل كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة أبو بكر بالقايد، تلمسان، 2018/2017
- ❖ عزيزيه حنان، عقد العمل البحري في التشريع الجزائري والقانون المقارن، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الاجتماعي والمؤسسة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مستغانم، 2017/2016
- ❖ طارق محمد مطلق أبو ليلي، التعويض الاتفاقي في القانون المدني، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، كلية الدراسات العليا، جامعة النجاح الوطنية، في نابلس فلسطين، 2007

2- المذكرات

- ❖ بيطار صابرينة، التعويض في نطاق المسؤولية المدنية في القانون البحري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع القانون الخاص الأساسي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أحمد دراية، أدرار، 2015
- ❖ جرموني زهرة، النظام القانوني لعقد الاستخدام البحري، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون البحري، كلية الحقوق جامعة وهران، 2012/2011
- ❖ خنوف حضرية، تطور فكرة الخطأ في المسؤولية والعقدية، رسالة ماجستير، كلية الحقوق ابن عكنون، جامعة الجزائر، 2010

ثالثاً: المواقع الالكترونية

[Http://www.ilo.org](http://www.ilo.org)

[www.ohchr.org http://](http://www.ohchr.org)

فهرس المحتويات

شكر وتقدير

اهداء

مقدمة:..... 5-1

المبحث الأول: الحقوق المرتبطة بأداء العمل البحري..... 8

المطلب الأول: الحقوق المالية..... 8

الفرع الأول: الحق في الأجر..... 8

الفرع الثاني: ضمانات استيفاء حقوق البحارة..... 15

المطلب الثاني: الحقوق غير المالية..... 17

الفرع الأول: مفهوم الحق في الإعادة إلى الوطن..... 18

الفرع الثاني: حالات الحق في الإعادة إلى الوطن..... 19

الفرع الثالث: اثار الحق في الإعادة إلى الوطن..... 21

المبحث الثاني: الحقوق المتعلقة بضمان سلامة رجال البحر..... 22

المطلب الأول: الحقوق المتعلقة بمتطلبات العمل البحري..... 23

الفرع الأول: الحق في الغذاء والايواء..... 23

الفرع الثاني: الحق في الملابس..... 26

المطلب الثاني: الحقوق الاجتماعية..... 28

الفرع الأول: الحق في العلاج..... 28

الفرع الثاني: الحق في التأمين والضمان الاجتماعي..... 31

34	الفصل الثاني: التزامات رجال البحر
34	المبحث الأول: مضمون التزامات رجال البحر
35	المطلب الأول: الالتزامات المرتبطة بتنفيذ عقد العمل البحري
35	الفرع الأول: الالتزام بأداء العمل المتفق عليه
39	الفرع الثاني: الالتزام بالحفاظ على السفينة
41	الفرع الثالث: الالتزام بالطاعة
42	المطلب الثاني: الالتزامات المرتبطة بأخلاقيات العمل البحري
42	الفرع الأول: الالتزام بالحفاظ على السر المهني
44	الفرع الثاني: الالتزام بالمشاركة في الإنقاذ البحري
47	المبحث الثاني: جزاء اخلال رجال البحر بالتزامات
48	المطلب الأول: المسؤولية التأديبية لرجال البحر
48	الفرع الأول: المخالفات التأديبية
51	الفرع الثاني: العقوبات التأديبية
55	المطلب الثاني: المسؤولية المدنية لرجال البحر
55	الفرع الأول: أنواع المسؤولية المدنية لرجال البحر
58	الفرع الثاني: آثار تحقق المسؤولية المدنية لرجال البحر
61	المطلب الثالث: المسؤولية الجزائية لرجال البحر
61	الفرع الأول: تصنيف المخالفات البحرية
63	الفرع الثاني: الجنح والجنايات البحرية
72	خاتمة

74.....	الملاحق
95.....	قائمة المصادر والمراجع
104.....	الفهرس

الملخص

يتمتع رجال البحر بمركز قانوني خاص يعكس الوضعية القانونية التي تميزهم نظرا لطبيعة نشاطهم، ويستفيد هؤلاء من جملة من الحقوق التي تشمل الجوانب المالية، كالأجر، إضافة إلى الجوانب المهنية والاجتماعية.

وفي المقابل، يلتزم رجال البحر بأداء مهامهم وفقا لما يفرضه عليهم عقد العمل البحري مع احترام قواعد الانضباط داخل السفينة والحفاظ على ممتلكاتها، ويترتب عن أي إخلال بهذه الالتزامات قيام مسؤولية قانونية تختلف حسب طبيعة الخطأ المرتكب.

وعليه، فإن المركز القانوني يعمل على تحقيق التوازن بين حقوق رجال البحر وواجباتهم بما يضمن لهم الحماية القانونية من جهة وحسن سير المهنة البحرية من جهة أخرى.

الكلمات المفتاحية

رجال البحر، المركز القانوني، عقد العمل البحري، الحقوق، الإلتزامات.

Abstract

Seafarers enjoy a special legal status that reflects their specific legal position, due to the nature of their work they benefit from a set of rights that include financial aspects, such as wages, in addition to professional and social aspects.

In return, seafarers are required to perform the tasks assigned to them under the maritime employment contract, while respecting the rules of discipline on board and preserving the ships property any breach of these obligations gives rise to legal liability, depending on the nature of the misconduct

Accordingly, the legal status of seafarers works to achieve a balance between their rights and duties, ensuring their legal protection on one hand, and the continuity of the maritime profession on the other.

Key words

Seafarers, legal status, maritime employment contract, rights, obligati