

جامعة 20 أوت 1955 – سكيكدة
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق



النظام القانوني لمهنة البحار

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص قانون النشاطات البحرية المينائية

تحت إشراف:

أ / لحوالة آمال

من تقديم الطلبة:

- مرابط عبد الرحمان
- شاوي فارس
- بولامة فاروق

لجنة المناقشة

الاسم و اللقب	الرتبة العلمية	الصفة
د/ بن جامع حنان	أستاذ محاضر	رئيسا
أ / لحوالة آمال	أستاذ مساعد	مشرفا و مقرا
د/ قليل علاء الدين	أستاذ محاضر	مناقشا

دورة جويلية 2022

شكر و تقدير

بفضل الله وعونه وبعد جهد ومثابرة
تم إنجاز هذا العمل الذي نسأل الله عز وجل
أن يجعله خالماً لوجهه الكريم
وفي هذا الصدد لا يسعنا إلا أن نتقدم بالشكر
لكل من ساعدنا من قريب أو بعيد
على إتمام هذا البحث

وعلى رأسهم الأستاذة المشرفة "لحوالة أمال"
التي رافقتنا بتوجيهاتها ونصائحها القيمة،
حيث وجهتنا حين الخطأ، وشجعتنا حين الصواب،
فكانت بذلك نعم المشرف ونعم الأستاذة،
والشكر أيضاً موصول إلى لجنة المناقشة على قبولهم مناقشة
هذه المذكرة ولكافة أساتذة قسم الحقوق
ونتقدم بشكر خاص للقائمين على صيرورة المكتبة خاصة
السيد سفيان وحمزة وكل الطاقم الإداري الخاص بالكلية
ولا ننسى كل من قدم لنا يد المساعدة
من الزملاء والأصدقاء،

فألف شكر لكل هؤلاء وجزاهم الله كل خير

إهداء

إلى أول من تلفظ لساني إسمها... فنبض قلبي إلى التي أعطتني
الأمل الذي أعيش له... إلى التي وهبت حياتها لي وكانت لنا
المثل الأعلى... إلى التي لو أهديتها حياتي لن تكفي في حقها
...أمي ثم أمي الحبيبة حفظها الله لنا.

إلى الذي لا مثيل له... كان أو سيكون من سيعيش في
أعمق... وكان وراء كل خطوة خطوتها... في طريق
العلم... إلى من علمني مبادئ الحياة... ورباني على الصدق
والإخلاص... أبي العزيز حفظه الله لنا.

إلى بلسم روحي وحياتي... إلى من هم أنس عمري و مخزن
ذكرياتي ومصدر سعادتي... أخواتي كريمة، ومريم، وإيمان.
وشكر خاص إلى عمتي العزيزة نادية
وكل الأهل والأقارب.

وإلى الكنكوتة الصغيرة كنوز

إلى من تشاركوا معي في إنجاز هذا العمل

زملائي في مساري الجامعي...

الذين بفضل الله أولاً... وبفضلهم

لما كان إسمي موجوداً على هذه المذكرة...

فشكراً وألف شكر يا رجال.

إلى صديق الطفولة والسند (أحمد موات) ميدو.

إلى كل من حملته ذاكرتي ولم تحمله مذكرتي.

إهداء

بسم الله الرحمان الرحيم،
والصلاة والسلام على رسول الله.
أشكر الله سبحانه وتعالى
الذي أعانني على إكمال هذه المذكرة.
أقدم ثمرة هذا النجاح
إلى أبي الغالي، ووالدي العزيزة
اللذان رافقاني في جميع مراحل دراستي
أطال الله في عمرها وحفظها
إلى من رحلت عن الدنيا
ولم ترحل من قلوبنا
جدتي رحمة الله
وإلى إخوتي وأخواتي
وجميع الأهل والأقارب.

إهداء

أهدي هذا العمل المتواضع إلى:

الوالدين الكريمين

أطال الله في عمرهما

وحفظهما من كل سوء

وإلى العائلة الكريمة

وإلى كل الأصدقاء

والأحبة

وزملائي في المذاكرة

لكم جميعا أهدي هذا العمل

فاروق

مقدمة

مقدمة:

تعد الملاحة البحرية من أهم النشاطات التي يركز عليها الإقتصاد الداخلي وكذلك الخارجي لأي دولة، لذا اتجهت معظم الدول إلى الإهتمام بهذا النشاط، فأولته حماية كبيرة، والهدف من ذلك هو حماية مصالح كل من تربطه علاقة خدمات بالرحلة البحرية بما يسمى عقد الإستخدام البحري.

وتعتبر السفينة أداة الملاحة البحرية والتي لا يمكنها أن تجوب البحار ما لم تتولى مجموعة من الأفراد تسييرها والسهر على سلامتها وسلامة من يوجد على متنها، وهؤلاء يطلق عليهم تسمية بحار أو رجال البحر أو طاقم السفينة.

ونظرا للظروف الصعبة التي يشتغل فيها هذه الفئة فقد إهتمت منظمة العمل الدولية بتنظيم عملهم من خلال إعتمادها لجملة من الإتفاقيات والتي تهدف لها لحمايتهم على غرار الإتفاقية رقم 58 المؤرخة في أكتوبر 1936 المتعلق بالحد الأدنى لسن التشغيل الأحداث في العمل البحري. والإتفاقية المتعلقة بعقود إستخدام البحارة.

كما إهتم المشرع الجزائري أيضا بفئة البحارة وخصهم بجملة من النصوص التشريعية والتنظيمية أهمها الأمر 80/96، المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم بالقانون 05/98 والمرسوم التنفيذي رقم 12/05 المؤرخ في 26 مارس 2005 الذي يحدد النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري، والذي جاء تعريف البحار في نص المادة الثالثة من بقولها «كل شخص يعمل في خدمة السفينة ومقيد في سجل رجال البحر».

وبالتالي فلفظ بحار ينطبق على كل شخص يعمل على ظهر السفينة بغض النظر عن نوع العمل الذي يقوم به ونوع السفينة مع وجوب توفر شروط معينة. وبموجب هذا المرسوم التنفيذي أخضع المشرع الجزائري البحارة لنص تنظيمي خاص، ولكن رغم ذلك بقيت هذه الفئة تخضع لإزدواجية تشريعية تستمد بعض الأحكام العامة من القانون 11/90 المؤرخ في 21 أبريل 1990 المتعلق بعلاقات العمل.

وبهذا برزت عقود عمل جديدة لم تكن معروفة وهي عقد العمل البحري وهي العقود التي خصها المشرع الجزائري بأحكام خاصة.

أهمية الموضوع:

وتكمن أهمية الموضوع في القضايا والإشكاليات التي يطرحها النظام القانوني لمهنة البحار خاصة فيما يتعلق بمركزهم القانوني وشروط توظيفهم، وسعي الإتفاقات الدولية المتعلقة بالعمل البحري إلى إحاطة البحار بحماية قانونية خاصة، بسبب المخاطر التي يتعرض لها في عرض البحر، هذه الأخطار تستوجب تطبيق قواعد من نوع خاص تختلف عن تلك التي تكون خاصة بنشاط العامل في البر.

أسباب إختيار الموضوع:

أسباب ذاتية:

- الرغبة في معرفة كل ما يتعلق بمهنة البحار حيث تناولت الدراسات خلال المرحلة النظرية أداة الملاحة البحرية وهي السفينة دون التطرق بشكل مفصل إلى طاقم السفينة مما أثار فضولنا للتعلم فيهم.

- قلة الدراسات والأبحاث بخصوص هذا الموضوع.

أسباب موضوعية:

- إعتبار مهنة البحار مهنة فيها مخاطرة ولهذا إشتراط القانون توفر مجموعة من الشروط لأجل الولوج إليها.

نظرا لما لها من تأثير على الإقتصاد الوطني خاصة في مجال الملاحة البحرية.

- إتصال الموضوع بجانب الموضوعين مهم ورئيسي لمواضيع القانون البحري.

أهداف الدراسة:

والهدف من دراستنا لهذا الموضوع يتحدد في دراسة مختلف الجوانب المتعلقة بالنظام القانوني لمهنة البحار والوقوف على أهم النقاط التي تحدد خصوصيته وتميزه عن النظام القانوني الذي يحكم العمل البري.

الصعوبات:

وقد واجهتنا خلال رحلة البحث عدة صعوبات أهمها قلة المراجع المتعلقة بموضوع الدراسة خاصة المتخصصة منها، وفي ضوء هذا الموضوع تم الإعتماد على النصوص القانونية والاجتهاد في تحليلها.

وأيضا ضيق الوقت في إنجاز المذكرة الممنوح من طرف الإدارة.

الإشكالية:

إن مخاطر العمل البحري بالنسبة للتجارة تستوجب إحاطة لحماية قانونية خاصة لازمة وضرورية حتى تتمكن هذه الفئة من أداء عملها على أحسن وجه، وهو ما يدفعنا إلى طرح الإشكالية التالية:

- إلى أي مدى وفق المشرع الجزائري في ضبط المركز القانوني لمهنة البحار؟

إن هذه الإشكالية الرئيسية تستدعي طرح عدة تساؤلات فرعية:

- هل كل من يشتغل على ظهر السفينة يعتبر بحارا، أم أن هناك معايير وضوابط لإكتساب صفة بحار؟

- هل القواعد القانونية التي وضعها المشرع الجزائري كافية لتحقيق الحماية للبحار؟

- كيف ينقضي عقد عمل البحار؟

للإجابة على هذه الإشكالية المطروحة فقد تم إعتماد المنهج الوصفي، نتطرق من خلاله إلى كل ما يتعلق بالبحار من مفهوم وشروط.

واعتمدنا المنهج التحليلي لغرض إستقراء وتحليل النصوص القانونية التي تنظم عمل البحار والوقوف على أهم الجوانب الإيجابية والسلبية فيها وشروط وضوابط ممارسة مهنة البحار.

وبناء على ما سبق فقد تم تقسيم الدراسة إلى فصلين نتناول في الفصل الأول الإطار المفاهيمي لمهنة البحار من خلال مبحثين تطرقنا في المبحث الأول إلى مفهوم البحارة. وفي المبحث الثاني إلى شروط ممارسة مهنة البحارة.

أما الفصل الثاني معنون بالمركز القانوني للبحارة خصصنا المبحث الأول منه للحقوق والتزامات البحارة والمبحث الثاني المسؤولية المترتبة عن ممارسة مهنة البحارة وإنقضاء العمل البحري.

الفصل الأول

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لمهنة البحار:

تعتبر السفينة كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة أو إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى مخصصة لمثل هذه الملاحة¹، ويحمل على متنها مجموعة من الأشخاص يسهرون على إنجاز عمل موكل إليهم بمقتضى عقد عمل البحري يطلق عليها تسمية "بحارة" أو "رجال البحر".

وهؤلاء يرتبطون بالمجهز بعقد العمل البحري والذي يمكن تعريفه بأنه عقد يلتزم بمقتضاه البحار المقيّد في سجل رجال البحر بالعمل على متن السفينة، مقابل أجر يتعهد به المجهز تحت اشراف الربان، والذي يعتبر هو الآخر بحار بموجب عقد يربطه مع المجهز.²

أما الأشخاص الذين يكتسبون صفة بحار هم من تتوفر فيهم معايير وشروط معينة، حيث أنهم يتمتعون بوظائف معينة على متن السفينة بناء على ما يتوفر عليه من تأهيل مهني، وللبحارة دور مهم في نجاح الرحلة البحرية وذلك متى بدلو العناية اللازمة من أجل ذلك فهم يعملون بالتناسق والتكافل بينهم.

بناء على هذا قمنا بتقسيم هذا الفصل إلى مبحثين حيث سنتناول في المبحث الأول مفهوم البحارة، فيما خصصنا في المبحث الثاني شروط ممارسة مهنة البحارة.

المبحث الأول: مفهوم البحارة:

إن مفهوم البحارة لا يقتصر على أصحاب المؤهلات والشهادات التي لها صلة بالملاحة البحرية، وإنما يشمل كل من يعمل على ظهر السفينة حتى ولو كان العمل الذي يقوم به ليس له دخل في الملاحة البحرية مثلا عمال النظافة والقائمين بالخدمات العامة، وهذا ما سوف ندرسه من خلال المطلب الأول "تعريف البحارة" بمفهومه أما المطلب الثاني فنسخره لدراسة "أصناف البحارة".

1 مادة 13 من الأمر 80/76 المعدل والمتمم بالقانون 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998 المعدل والمتمم بالقانون 04/10 المؤرخ في 15 أوت 2010 جريدة رسمية رقم 46 الصادرة في 18 أوت 2010 والمتضمن القانون البحري.

2 عزيرية حنان، عقد العمل البحري في التشريع الجزائري والقانون المقارن، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد ابن باديس، مستغانم، 2016-2017، صفحة 12.

المطلب الأول: تعريف البحارة:

غالبًا ما يترك تعريف البحارة إلى الفقهاء والقانون والإتفاقيات وقد اختلفت التعريفات وتداخلت فيما بينها فالبحث في مفهوم البحارة دفعنا إلى التطرق إلى المفهوم اللغوي والمفهوم الإصطلاحي.

الفرع الأول: التعريف اللغوي:

ورد تعريف لفظ بحار في القاموس المحيط على النحو التالي "البحار هو الملاح وهم البحارة"¹.

كما عرف معجم اللغة المعاصرة كلمة بحار على أنها: بحار (مفرد) جمعه بحارون وبحارة أي كثير السفر بالبحر، كثير ركوب البحر والملاح من يوجه السفينة ويعمل عليها وبحارة السفينة طاقمها مجموع العاملين فيها.²

الفرع الثاني: التعريف الإصطلاحي:

قديمًا كان يطلق على مجموع الأشخاص المكونين لطاقم السفينة تسمية (ملاحين) والملاحظ أن هذه التسمية متداولة في بعض المراجع لحد الآن ولو أن أغلب التشريعات صارت تطلق عليهم اسم (بحارة) فسواء كان المصطلح الدارج هو الملاح أو بحار أو رجل بحر فهي تعبر عن نفس الشخص، بدليل أن المشرع الجزائري استعمل المصطلحين الأخيرين للدلالة على من يعمل على متن السفينة بمقتضى عقد عمل بحري.

وهناك من عرف البحارة على أنهم «الأشخاص الذين يعملون على ظهر السفينة بناءً على عقد عمل بحري جماعي جرى بينهم وبين مجهز السفينة».³

كما يعرف البعض الآخر الملاح أو البحار «بأنه كل شخص أستخدم على متن السفينة

1 الفيروز أبادي، القاموس المحيط، دار الكتب العلمية، بيروت، طبعة ثانية، لبنان، 2007، صفحة 372.

2 أحمد مختار عمر، معجم اللغة العربية المعاصرة، مجلد أول، طبعة أولى، عالم الكتب، دون بلد، 2008، صفحة 163.

3 عادل علي المقدادي، القانون البحري السفينة - أشخاص الملاحة-النقل البحري-البيوع البحرية-الحوادث البحرية-التأمين البحري، مكتبة دار الثقافة، عمان، 2009، صفحة 84.

للقيام برحلة بحرية»¹.

كما نجد أن إتفاقية العمل البحري لسنة 2006 قد أدرجت تعريفا للبحار في المادة الثانية فقرة " و«يعني تعبير البحار على شخص يكون مستخدما أو مستقلا أو عاملا بأي صفة كانت على متن السفينة تنطبق عليها هذه الإتفاقية»².

ونستخلص من خلال هذا المفهوم أنه كل من يرتبط مع المجهز بعقد إستخدام بحري على متن السفينة يعد بحارا بما في ذلك الربان والضباط.

وبالرجوع إلى القانون الجزائري فإننا نجد أن القانون البحري قد أدرج تعريف البحار أو رجال البحر في المادة 384 حيث جاء فيها «من أجل تطبيق هذا الأمر فإن المصطلحات التالية تعني مايلي:

يعني «رجال البحر» أو «البحار» كل شخص يعمل في خدمة السفينة ومقيد في سجل رجال البحر» وهذا ما نصت عليه أيضا «يعني أحد أفراد الطاقم كل شخص مبحر على متن السفينة ومقيد في دفتر الطاقم»³.

كما نصت أيضا المادة 412 من نفس القانون على ما يلي «يوضع الطاقم تحت السلطة المباشرة لربان السفينة الذي يتم تعيينه من المجهز طبقا للأحكام القانونية الخاصة بالأهلية». وعلى هذا الأساس حتى الربان يعد بحارا طالما أنه يعمل في خدمة السفينة ومقيد في سجل رجال البحر.

ولقد عرفت المادة 01/109 من قانون التجارة البحرية المصري الجديد البحار «بأنه كل شخص يرتبط بعقد عمل بحري، ويعتبر الربان من البحارة فيما يتعلق بعقد العمل

1 عبد القادر العطير، شرح قانون التجارة البحرية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2014، صفحة 165.

2 إتفاقية العمل البحري المعتمدة من طرف المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية في دورته الرابعة والتسعين بجنيف في 23 فيفري 2006، صادقت عليها الجزائر بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 15-260 مؤرخ في 23 ذو الحجة 1436

موافق لـ 07 أكتوبر 2015 جريدة رسمية عدد 05 سنة 2016.

3 المادة 384 فقرة 3 من القانون البحري الجزائري.

المبرم بينه وبين المجهز، وعليه فإن كل من يؤدي عملا على ظهر السفينة متصلة برحلة بحرية يعد بحارا»¹.

المطلب الثاني: أصناف البحارة:

نظرا لضخامة وحجم الأخطار التي تعيق الرحلة كان لابد من تجنيد مجموعة من الأشخاص الذين يعملون على التقليل من الأخطار وذلك بالتظافر فيما بينهم والعمل كرجل واحد ويطلق عليهم أيضا مصطلح طاقم السفينة أو أفراد الطاقم البحري.

حيث وردت عدة تعاريف للطاقم فهناك من عرفه بأنه «يطلق على مجموع البحارة الذين يعملون على سفينة ما "الطاقم" و يأتي على رأسهم الربان الذي يعتبر عميد الطاقم»².

كما عرفه القانون الفرنسي «كل شخص يلتزم لحساب المجهز أو لحسابه الخاص لإتخاذ منصب عمل دائم متعلق بالقيادة أو الصيانة أو إستغلال السفينة»³.

وبالتالي يمكننا تصنيف الملاح أو البحارة إلى الربان الذي سنتناوله في الفرع الأول بما أنه قائد البحارة ونظرا للمكانة التي يتمتع بها و سنخصص الفرع الثاني لبقية البحارة.

الفرع الأول: الربان:

«لا خلاف أن أهم شخص في السفينة هو ربانها وهو الذي يتولى قيادتها وإدارتها»⁴ فإن هذا المصطلح الذي يعبر عن الشخص الذي يقوم بقيادة السفينة في إطار قانوني، ويعرف على أنه هو الشخص الذي يوجه السفينة، حيث يتحصل على هذه الرتبة من خلال الشهادة التي بحوزته، ويسمى باللغة الفرنسية CAPITANE.

وجاء تعريف الربان في ملحق الإتفاقية الدولية لسنة 1978 الخاصة بمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر وذلك في القاعدة 1/1 فقرة "ج"

1 إيمان الجميل، عقد العمل البحري، الطبعة الأولى، دار الكتب والوثائق القومية، يناير، 2014، صفحة 75.

2 عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، طبعة أولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007، صفحة 213.

3 فليسي زهور، عقد العمل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق، بن عكنون، جامعة الجزائر، سنة 2011-2012، صفحة 11.

4 محمد السيد الفتاح ترك، التصادم البحري، ودور العنصر البشري في وقوعه، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2003، صفحة 125 .

على أنه «كلمة ربان تعني الشخص الذي يتولى القيادة» وقد جاء نفس التعريف في المادة 580 من القانون البحري الجزائري «يتولى قيادة السفينة ربان يعين من بين الأشخاص المؤهلين قانوناً» فلربان دور هام في حماية المصالح المالية المرتبطة بالرحلة البحرية، ويمتد هذا الحكم إلى الأفراد المتواجدون على متنها.¹ ويظهر ذلك من خلال سنوات القدم حيث أن الربان هو السيد الأول على متن السفينة، حيث يخوله هذا المنصب سلطات واسعة في إتخاذ القرار في شأن إنجاز الرحلة البحرية.

الفرع الثاني: تقسيمات البحارة:

البحارة هم طاقم السفينة الذين يعملون على متنها، ويتكون من مستخدمو السطح وضباط الملاحة والمهندسين البحريين وطاقم الخدمة العامة، ولذلك وجب علينا أن نميز بين من يتولى السلطة على ظهر السفينة وهم الربان وضباط الملاحة والمهندسين البحريين، وبين الملاحة أو البحارة الذين يعملون على مساعدتهم، فنجد من البحارة من يساعدون الربان وضباط الملاحة في الأعمال البحرية، ومنهم من يعمل في إدارة آلات السفينة تحت إشراف المهندسين كالميكانيكيين، ومنهم من يقومون بالخدمة لقضاء حاجات الطاقم.²

أولاً: مستخدمو السطح:

«هم الأفراد الذين يوجهون السفينة في ملاحتها»³ ويتمثل هذا المصطلح في الربان وضباط الملاحة وضباط اللاسلكي وضباط الإداريين والأطباء والممرضين، حيث تحدد كل مرتبة حسب مؤهلاته الفنية وتخصصه.

أ.الربان: وهو قائد السفينة وقد تعرضنا له سابقاً.

1 د. محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دون طبعة، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2016، صفحة 43.

2 أربوط وسيلة، النظام القانوني لرجال البحر، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، سنة 2017-2018، صفحة 28.

3 هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2001، صفحة 107.

ب. كبير الضباط: إن كلمة ضابط وردت في الاتفاقية الدولية لسنة 1978 الخاصة بمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر المقررة في لندن في 07 جويلية 1978.

المصادق عليها من طرف الجزائر بموجب المرسوم 88 مؤرخ في 26 أبريل 1988 إذ عرفته على أنه «أحد أعضاء الطاقم غير الربان والمعين بهذه الصفة عملا بالقانون أو القواعد الوطنية أو بموجب الإتفاقيات الجماعية والعرف في حالة غياب مثل هذه القوانين أو القواعد».

أما في فقرتها "د" عرفت نفس القاعدة 1/1 الضابط الأول على أنه "ضابط السطح الذي يلي الربان في المرتبة والذي تقع على عاتقه قيادة السفينة في حالة عجز الربان. كما أكملت نفس القاعدة 1/1 المذكورة أعلاه في الفقرة "هـ" تعريفها لضابط السطح على أنه: "ذلك الضابط المؤهل في قسم السطح".

ويعرف «كبير الضباط على أنه هو ضابط الملاحة الذي يلي الربان مباشرة في المرتبة والذي عليه مسؤولية قيادة السفينة في حالة عدم قدرة الربان على القيام بمسؤولياته».¹

ج. ضباط الملاحة:

هو الشخص المؤهل فنيا للقيام بنوبة ملاحية ويتولى تسيير السفينة أو مناوالتها خلال تلك النوبة.²

ثانيا: طاقم الآلات:

ويشمل الميكانيكي وعمال تشغيل الآلات والتزويد بالوقود أو ما يعرف بالوقادين وهم بالتحديد الضابط المهندس، كبير المهندسين، مهندس ثان مساعد، والمهندس البحري.

1- كبير المهندسين: أعلى مهندسي السفينة رتبة والمؤهل فنيا لتحمل مسؤولية إدارة

1 إيمان الجميل، عقد العمل البحري، المرجع السابق، صفحة 76.

2 هاني دويدار، المرجع السابق، صفحة 108.

وصيانة وسلامة الآلات المحركة للسفينة»¹، وحسب الاتفاقية الدولية المذكورة سابقا عرف كبير المهندسين على أنه "أقدم ضابط مهندس مسؤول عن قوة الدفع الميكانيكية للسفينة".

2-المهندس البحري الثاني: وهو الشخص المؤهل فنيا والذي يلي كبير المهندسين في الرتبة والذي تقع عليه مسؤولية إدارة وصيانة وسلامة الآلات المحركة في حالة عدم قدرة كبير المهندسين على القيام بمسؤولياته هذا هو التعريف الذي منحتة الإتفاقية.²

3-المهندس البحري: هو الشخص المؤهل فنيا لتولي تشغيل وصيانة الآلات المحركة للسفينة ويكون مسؤولا عنها خلال نوبته.³

4-مساعد ضابط مهندس: يعني الشخص المعين تحت التدريب لكي يصبح ضابط مهندس والمعين بهذه الصفة عملا بالقانون أو بالقواعد الوطنية.⁴

ثالثا: طاقم الإتصالات : وتنقسم هذه الفئة من البحارة إلى :

1- ضابط الاتصالات اللاسلكية:

يعني الشخص الذي يحمل شهادة عامل تشغيل بتلغراف من الدرجة الأولى أو من الدرجة الثانية، أو الشهادة العامة لعامل تشغيل الاتصالات اللاسلكية الخاصة بالخدمة البحرية المتحركة، والصادرة وفقا لأحكام وقواعد الإتصالات اللاسلكية، والذي يعمل بمحطة التلغراف اللاسلكي للسفينة التي يتحتم تزويدها بمثل هذه المحطة تطبيقا لأحكام الإتفاقية الدولية المتعلقة بسلامة الأرواح في البحر.⁵

1 هاني دويدار ، المرجع السابق، صفحة108.

2 ملحق الإتفاقية القاعدة 1/1 من الباب الأول فقرة (ب) و(ز) خاصة بمستويات التدريب واصدار الشهادات وأعمال نوبات العاملين في البحر المحررة في لندن يوم07-07-1978 جريدة رسمية عدد 17 مؤرخة في 27-04-1988.

3 هاني دويدار ، المرجع السابق، صفحة 108.

4 ملحق الإتفاقية القاعدة 1/1 من الباب الأول فقرة (ي).

5 ملحق نفس الإتفاقية القاعدة 1/1 من الباب الأول فقرة (د).

2- عامل تشغيل التلفزيون اللاسلكي: هو الشخص الذي يحمل شهادة مناسبة صادرة وفقا لأحكام قواعد الإتصالات اللاسلكية وقد أضافت الإتفاقية فئة أخرى سميتها بحارة وعرفتها أحد أفراد الطاقم عند الربان أو الضباط¹.

رابعاً: طاقم الخدمة العامة:

يشمل كل من يقدم خدمة على متن السفينة كالقيام بأعمال التنظيف وخدمة الغرف وتحضير الطعام على متن السفينة² وهم:

- الطباخ.
- أعوان الطبخ.
- غاسلوا الأواني.
- النادلون
- مرتبوا الغرف.
- مستقبل المسافرين.
- محافظ الأمن.
- الطبيب.
- الممرض.
- الموسيقي.

المبحث الثاني: شروط ممارسة مهنة البحار:

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

1 ملحق الإتفاقية القاعدة 1/1 من الباب الأول فقرة (ل) و (م).

2 وهيب الأسبر، القانون البحري (السفينة أشخاصها عقد نقل بحري) المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، لبنان، 2001، صفحة 108.

لهذا اهتمت المنظمات الدولية على رأسها منظمة العمل الدولية والقوانين الوضعية بوضع شروط لممارسة هذه المهنة ومعاينة كل من يخالفها سواء كان البحار أو المجهز، جاءت هذه الشروط في مواضع متفرقة فمنها ما نجده في القانون البحري ومنها ما نجده في المراسيم التنفيذية وسنحاول إبرازها بالتفصيل مع العلم أننا ارتأينا تقسيم هذه الشروط إلى ثلاث مطالب، المطلب الأول الشروط المتعلقة بشخص البحار والمطلب الثاني الشروط الخاصة بمؤهلاته المهنية بينما المطلب الثالث يتعلق بشروط الخاصة بالإبحار.

المطلب الأول: الشروط المتعلقة بالشخص البحار:

لقد إشتراط المشرع مجموعة من الشروط المتعلقة بشخص البحار على كل من يريد الإلتحاق بمهنة البحار في القانون البحري الجزائري ونصوص التطبيقية حيث نص المشرع في مادة 386 القانون البحري الجزائري على مايلي: «كل شخص يرغب في ممارسة مهنة البحار، يجب أن تتوفر فيه الشروط المطلوبة، وأن يكون:

- ذا جنسية جزائرية.
- بالغا الثمانية عشر من عمره.
- ذا لياقة بدنية.
- مؤهلا للقيام بمهمة بحار»¹.

الفرع الأول: شرط السن:

حدد المشرع الجزائري السن الأدنى في القرار الوزاري الذي يحدد شروط الأهلية البدنية للممارسة وظيفية البحار على متن السفن والذي يحدد السن الأدنى الواجب توافره في مستخدم الملاحة البحرية والصيد البحري لـ 18 سنة عند إبرام العقد،² غير أن المادة 7 فقرة 2 من القرار الوزاري المشترك الذي يحدد شروط الأهلية البدنية لممارسة وظيفية

1 نص المادة 386 من القانون البحري الجزائري.

2 القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 26 صفر 1404 لـ 01 ديسمبر 1983 الذي يحدد شروط الأهلية البدنية لممارسة وظيفية البحار على متن السفن، جريدة رسمية رقم 56 لسنة 1983.

البحار على متن السفينة حيث تحدد مدة صلاحية الشهادة الطبية تنص على مايلي:
«تخفيض الصلاحية لستة أشهر بالنسبة للبحارة التي تقل أعمارهم عن 18 سنة».

كما نصت المادة 2/15 من القانون 90-11 المتعلق بعلاقات العمل.¹

«لا يجوز توظيف القاصر إلا بناء على رخصة من وصيه الشرعي».

وهذا ما أكدته الإتفاقية الدولية المتعلقة بتحديد السن الأدنى للعمل البحري التي قضت بعدم جواز تشغيل الأحداث الذين تقل أعمارهم عن 15 سنة على ظهر السفينة.

في حين يعتقد الأستاذ بن عزوز بن صابر أن سن 18 سنة يشترط فقط في مستخدم الملاحة البحرية، أما بالنسبة للعمال المكلفين بالخدمة العامة فهم يخضعون للسن الأدنى في قانون العمل أي 16 سنة.

ويقصد بالعمال المكلفين بالخدمة العامة كالإطعام والفندقة والتنظيف على متن السفينة.² وفيما يتعلق بالحد الأقصى لسن البحار، سواء تعلق بالتسجيل أو إعادة التسجيل هو بلوغ سن 38 سنة ويمكن أن يمدد إلى 55 سنة. حيث نصت المادة الأولى من القرار الوزاري المحدد لسن المترشحين لمهنة البحار أو عون الخدمة العامة.³ على «السن الأقصى لمهني البحار أو عون الخدمة العامة» سواء متعلق الأمر بتسجيل أو إعادة التسجيل البحار هي بلوغ سن 38 سنة.

كما تمنح استثناءات بموجب قرار وزاري بعد أخذ الرأي المطابق للجنة الخاصة برجال البحر إلى بحار يمارس الإبحار على متن سفينة أجنبية وإلى بحار التي يمكن له الإستفادة من إعادة تسجيل فيمتد إلى 55 سنة».

1 القانون 90-11 المؤرخ في 26 رمضان 1410 الموافق لـ 21 أبريل 1990 متعلق بعلاقات العمل المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية رقم 17 لسنة، 1990.

2 أربوط وسيلة المرجع السابق، صفحة 56 .

3 قرار وزاري مؤرخ في 16 ماي 1966 المعدل والمتمم بالقرار الوزاري المؤرخ في 15/07/1982 المحدد لسن المترشحين لمهنة بحار أو عون خدمة عامة جريدة رسمية 43 سنة 1966.

الفرع الثاني: شرط الجنسية:

تعتبر الجنسية رابطة إنتماء الشخص بدولته تكسبه حقوقا وتلزمه بواجبات وتختلف طرق إكتسابها من دولة إلى أخرى فقد يتم إكتسابها عن طريق الدم، الإقليم، التجنسة، والزواج وغيرها.

نصت المادة 386 من القانون البحري «كل شخص يرغب في ممارسة مهنة بحار أن تتوفر فيه الشروط المطلوبة وأن يكون ذا جنسية جزائرية». كما ينص أيضا على أنه «يجب أن تكون مجموع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين، ويجوز للوزير المكلف بالبحرية التجارية تحديد نسبة من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم أو ترخيص لبحار أجنبي بالإبحار لخدمة سفينة جزائرية».¹

أولا: تعريف الجنسية:

يعرف جانب من الفقه الجنسية على أنها رابط سياسية التي بمقتضاها يصبح الفرد عنصرا من العناصر المكونة من الدول، وهناك من عرفها بأنها التعبير القانوني على الرابطة بين الفرد والدولة التي منحت جنسيتها إلا أن التعريف الجامع هو إعتبار الجنسية رابطة سياسية وقانونية تربط الفرد بالدولة.² ومن خلال هذه التعريفات يتبين لنا أن للجنسية نوعين:

1) الجنسية الأصلية: هي الجنسية التي تثبت للشخص فور ميلاده وتسمى أيضا جنسية الميلاد، حيث تفرض هذه الجنسية على الأشخاص حكما فور ميلاده، وذلك إستنادا إلى حق الدم أو حق الإقليم أو كلاهما معا، وتتميز هذه الجنسية على أنها جنسية مفروضة فهي لا تحتاج إلى تقديم طلب أو صدور موافقة.³

1 المادة 413 من القانون البحري الجزائري.

2 عزيرية حنان المرجع السابق، صفحة 127.

3 أربوط وسيلة، المرجع السابق صفحة 51.

(أ) إكتساب الجنسية على أساس رابطة الدم:

ويقصد بحق الدم هو أن للشخص حق إكتساب جنسية البلد الذي ينتمي إليها أبويه منذ لحظة ولادته حيا.

ومن هنا تنص المادة 06 المعدلة بأمر 01-05 المؤرخ في 27 فبراير 2005 من قانون الجنسية،¹ يعتبر جزائريا الولد المولود من أب جزائري وأم جزائرية».

(ب) إكتساب الجنسية على أساس رابطة الإقليم:

مضمون هذا الحق في أن الشخص إذا ولد على أرض غير أرض بلده، فيكتسب هنا جنسيتها أي بعبارة أخرى الجنسية الأصلية لهذا البلد وبغض النظر عن جنسية الأب والأم.

كما تنص أيضا على أنه يعتبر من الجنسية الجزائرية بالولادة في الجزائر:

• الولد المولود في الجزائر من أبوين مجهولين:

غير أن الولد المولود في الجزائر من أبوين مجهولين يعد كأنه لم يكن جزائريا قط إذا ثبت خلال قصوره، إنتسابه إلى أجنبي أو أجنبية وكان ينتمي إلى جنسية هذا الأجنبي أو هذه الأجنبية وفقا لقانون جنسية أحدهما إن الولد الحديث الولادة الذي عثر عليه في الجزائر يعد مولودا فيما لم يثبت خلاف ذلك.

• الولد المولود في الجزائر من أب مجهول وأم مسماة في شهادة ميلاده دون بيانات

أخرى تمكن من إثبات جنسيتها.²

1 الأمر رقم 70-86 المؤرخ في 17 شوال عام 1390 الموافق لـ 15 ديسمبر 1970 المتضمن قانون الجنسية الجزائرية جريدة رسمية رقم 105 لسنة 1970 المعدل والمتمم بالأمر 01-05 المؤرخ في 23 فبراير 2005 جريدة رسمية رقم 15 لسنة 2005.

2 نص المادة 07 من قانون الجنسية والمضافة بالأمر 01-05 المؤرخ في 27 فبراير 2005.

(2) الجنسية المكتسبة:

الجنسية المكتسبة هي تلك الجنسية التي تلحق بالفرد في تاريخ لاحق على الميلاد، بناءا على طلب من الشخص وموافقة الدولة وهي تختلف عن الجنسية الأصلية،¹ وطبقا لأحكام قانون الجنسية الجزائرية فإن هذه الأخيرة تكتسب إما بالزواج أو التجنيس.

أ. إكتساب الجنسية بالزواج:

وهذا ما جاء في نص المادة 09 من قانون الجنسية على أنه «يمكن إكتساب الجنسية الجزائرية بالزواج من جزائري أو جزائرية بموجب مرسوم متى توافرت الشروط المذكورة في هذه المادة».²

ب. إكتساب الجنسية عن طريق التجنيس:

حيث نص المادة 10 من قانون الجنسية على أنه يمكن للأجنبي الذي يقدم مطلب لإكتساب الجنسية الجزائرية أن يحصل عليها بشرط:

- أن يكون مقيما في الجزائر مدة سبع سنوات على الأقل بتاريخ تقديم الطلب.
- أن يكون مقيم في الجزائر وقت التوقيع على المرسوم الذي يمنح التجنيس.
- أن يكون بالغاً سن الرشد.
- أن يكون سيرته حسنة ولم يسبق الحكم عليه بعقوبة تخل بالشرف.

الفرع الثالث: شرط اللياقة البدنية:

حيث يعد هذا الشرط من الشروط المهمة والأساسية الواجب توافرها في البحار، لأن اللياقة البدنية تساعد على تحمل تعب ومشاقة المهنة، ومن يريد ممارسة هذه المهنة لابد

1 الجنسية الجزائرية المكتسبة، الميزان، 22 ماي 2022، [https://www.elmigaine.com/2021/01/blog-](https://www.elmigaine.com/2021/01/blog-poste.26.html?m=11:40)

11:40 . الساعة 2022 ماي 24 poste.26.html?m=11:40

2 نص المادة 09 مكرر من قانون الجنسية والمضافة بالأمر 05-01، المؤرخ في 27 فبراير 2005.

من إثبات لياقته البدنية، وهذا ما أقره القانون البحري « كل شخص يرغب في ممارسة مهنة بحار يجب أن تتوفر فيه شرط اللياقة البدنية».¹

وقد جاء هذا الشرط أيضا في نص المادة 07 من المرسوم التنفيذي رقم 102-05 الذي يحدد النظام الموجب لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري والتجاري والصيد البحري التي جاء فيها « يخضع المستخدمون الملاحون لسفن النقل البحري والتجاري والصيد البحري في مجال العمل لمراقبة طبية دورية للتأكد من لياقتهم البدنية لممارسة مهنة البحار، طبقا للتشريع والتنظيم المعمول بهما».

ومن خلال هذا النص يوجب المراقبة الطبية للبحارة لتأكد من سلامتهم وصحتهم. كما نصت المادة 02 من القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 1983/12/01 المحدد لشروط الأهلية البدنية ووظيفة البحري على متن السفن «يجب على كل شخص يرغب في ممارسة بحار أن يتمتع بصحة كاملة، وأن يكون خاليا من جميع الأمراض أو الإصابات التي يمكن أن تجعله عاجزا عن الملاحة أو أن يكون خطرا على أعضاء الطاقم الآخرين على المسافرين».

وإن هذا العجز يحدد درجته طبيب رجال البحر إما أن يكون هذا العجز جزئيا أو كليا وقد يكون مؤقتا أو دائما.²

ومن جهة أخرى نصت المادة 04 من نفس القرار الوزاري المشترك في 1983/12/01 المذكور سابقا على أنه «يقوم بمعاينة الأهلية البدنية حسب الشروط المحددة في المادة 02 أعلاه لأطباء العاملون في الصحة البحرية الممارسون ووظائف طبيب رجال البحر، وفي حالة عدم وجود طبيب تعينه السلطة البحرية».

ويتم إجراء هذا الكشف على البحار من خلال فحصه لبصره من الأمراض الجراحية، أمراض المفاصل والعظام، أمراض الجهاز التنفسي، أمراض الجهاز الدموي، الأمراض العقلية والعصبية، الأمراض الجلدية المزمنة، أو غير القابلة للشفاء والشاملة لأجزاء عديدة

1 المادة 386 فقرة "ج" من القانون البحري الجزائري.

2 المادة 02 من القرار الوزاري المشترك لسنة 1983 محدد لشروط الأهلية البدنية لممارسة وظيفة البحري على متن السفن جريدة رسمية رقم 56 سنة 1983.

من الجسم وغيرها التي تمنع جميعها من اللياقة البدنية الصحية.¹ ويشمل هذا الفحص الطبي حالة الشخص وطبيعة العمل الذي سوف يقوم بتأديته ويجري هذا الفحص في الحالات التالية:

- عند الإلتحاق بالمهنة.
 - عند الإلتحاق بمؤسسة التكوين البحري.
 - تجري فحوص طبية دورية كل ستة أشهر حتى 18 سنة، وكل سنة بعد 18 سنة.
 - بعد التوقف عن العمل عن مدة تزيد عن ثلاثة أسابيع بسبب مرض أو حادث.²
- وكي يقوم البحار بالتسجيل في سجل قيد رجال البحر لابد أن يقدم شهادة طبية التي يسلمها له طبيب رجال البحر وتتضمن الشروط التالية:
- أن المترشح تتوفر فيه شروط الأهلية البدنية المحددة في المادة 02 من القرار الوزاري المشترك للممارسة البحرية.
 - أنه غير مصاب بأي إصابة تجعله غير قادر على ممارسة وظيفة بحار أو تنطوي على أخطار بالنسبة إلى صحة الأشخاص الآخرين الذين تحملهم السفن.
 - كما تشهد أن سمع المترشح البحري وبصره مريضان.³
 - بالنسبة لهذه النقطة التي تخص السمع والبصر والتي تتعلق ببحار المرشح للعمل في مصلحة جسر الباخرة أو ماكنتها بإستثناء بعض العمال المتخصصين الذين يمكن ألا تخضع أهليتهم للعمل الذي يمارسونه بسبب نقص في السمع والبصر.
 - كما أنه وحسب المادة السابعة من القرار الوزاري المشترك والمحدد لشروط الأهلية البدنية، فإن مدة صلاحية الشهادة الطبية هي عام والتي تحسب من يوم تاريخ تسليمها، ويمكن تجديدها في حالة إنقطاع الملاحة لمدة تزيد عن ثلاثة أسابيع بسبب حادث أو مرض.

1 هاني دويدار، المرجع السابق، صفحة 112.

2 المادة 05 من القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 01 ديسمبر 1983 المحدد لشروط الأهلية البدنية لممارسة وظيفة البحري على متن السفن.

3 المادة 06 من نفس القرار الوزاري المشترك المحدد لشروط الأهلية البدنية لممارسة وظيفة البحري.

وإذا تعلق الأمر بالبحارة التي أعمارهم تحت 18 سنة فتخفف مدة الصلاحية لستة أشهر، وإذا كانت الشهادة الطبية تتعلق بإدراك الألوان فإنها تبقى صالحة لمدة 06 سنوات من تاريخ تسليمها.

وعند دراسة المادة الثامنة من نفس القرار المشترك المذكور سابقا فالحالة التي تقتضي في الصلاحية للشهادة الطبية أثناء مدة السفر فالحل حينها أن تبقى صالحة حتى العودة إلى الميناء الأساسي.

أما بالنسبة لقائمة الأمراض الإصابات التي تعيق البحار من أداء عمله أو وظيفته فهي محددة في ملحق القرار الوزاري المشترك.

المؤرخ في الفاتح من ديسمبر 1983 المحدد شروط الأهلية البدنية لممارسة وظيفة البحري على متن السفن السالف الذكر وهي على النحو التالي:

الأمراض المعدية: كل شخص مصاب بمرض معدي يكون غير مؤهل مؤقتا للملاحة لا تستأنف الملاحة عند تناقض مرض مع هذه الأمراض الا بعد إنتهاء مدة الحرمان مع العمل، حيث يكون هذا الحرمان مقررا أو بعد تقديم شهادة طبية تشهد بالشفاء وبعدم وجود خطر العدوى.

السل: مهما كان موقف مع الجسد يتعارض مع ممارسة مهنة البحري لا يقبل في المهنة إلا الأشخاص الذين تكون لهم حساسية ايجابية اكتسبوها بصورة أو بعد التطعيم بلقاح "ب" "س" "ج" وإذا أثبتت السوابق فكرة شفاء حديث العهد مع الإصابة بالسل طلب بإجراء فحص طبي متخصص.¹

أمراض الجهاز الرئوي: تسبب العجز عن الملاحة الاصابات بذات الجنب والرئة التي تتعارض بصورة ملحوظة مع ممارسة المهنة ممارسة عادية لما يصحبها مع نقص وظيفي ملحوظ وامارات بدنية هامة أو نوبات عادة متكررة.

1 ملحق القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 01/12/1983 المحدد لشروط الأهلية البدنية لممارسة وظيفة البحري على متن السفن، السابق الذكر.

أمراض الحساسية: يتقرر العجز الكامل أو جزئي، المؤقت أو الدائم للأشخاص مصابين بحساسيات، وذلك تبعا لتقصيات ضرورية لأمراض الحساسية.

الإصابات بالأمراض الخبيثة: تسبب هذه الإصابات العجز مع حيث المبدأ كيفما كان شكلها.

غير أنه يمكن أن يمنح الأشخاص الذين سبق لهم أن عولجوا أو هم في طور العلاج مع هذه الإصابات رخصة ممارسة المهنة. وذلك مع مراعاة طابع هذه الإصابات والجروح الموجودة. ونوع الملاحاة المزمعة والوظائف الممارسة لأثار سيكولوجية الناجمة على أي رفض.¹

التسممات المزمعة:

1) الإدمان على المخدرات: بصورة عامة ولاسيما المورفينية والكوكاينية والعميونية والكحولية الحقيقية والظاهرة على ذلك يجر على عدم القدرة على الملاحاة، غير أنه من اللاحق أن يقترح على المريض، قبل إتخاذ أي قرار، معالجة التسمم في مؤسسة متخصصة تسمح، إذا ما قبلها وأتبعها كما يجب بإدماجه في الحياة المهنية من جديد وحينئذ يراقب المعني طبيا على ثلاثة أشهر على الأقل.

ويعلن عدم قدرته على الملاحاة في حالة رفض العلاج أو فشله.

يمكن أن تجر التسممات بواسطة مواد صناعية أو علاجية حسب درجتها وشدتها وموقع أعراضها إلى عجز مؤقت أو دائم عن الملاحاة.²

مرض التغذية: يعد النقرس حسب تواتر نوباته أهمية التشوهات الدائمة التي يحدثها، والمهنة حسب أهميتها متعارضين مع الملاحاة عندما يكونان قابلين لا ينعكس بصورة خطيرة على النشاط المهني.

ويجر مرض السكر بصفة عامة إلى العجز عن الملاحاة غير أنه يتخذ بشأنه قرار خاص حسب كل حالة من ظهور مرض السكر أثناء المهنة وإمكان علاجها بالحمية

1 ملحق القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 01 ديسمبر 1983 السابق الذكر.

2 ملحق نفس القرار الوزاري المشترك.

وحدها أو بأدوية تتناول عن طريق الفم، وحينئذ يمكن النظر في إمكانية التأهيل مع مراعاة الملاحظة الممارسة.

أمراض الغدد الدرقية: تتسبب في العجز عن الملاحظة المؤقت أو الدائم غير أنه يمكن بعد الفحص الخاص لكل حالة، أن تعد بعض الأشكال الخفيفة لإختلال الغدد غير متعارض مع الملاحظة.

أمراض الجهاز الهضمي: كل إصابات في الجهاز الهضمي أو ملحقاته تؤدي بصورة عامة إلى العجز عن الملاحظة، أو يمكن لمضاعفاتها المحتملة سواء بكنها أو بتطورها أن تعرض للخطر بعض الأشخاص الذين قد يوجدون من الناحية المهنية بعيدا عن أي إسعاف طبي مستعجل فيتعارض مع الملاحظة بصورة خاصة.

- قرح المرئ وحالات ضيق المرئ.
- الإصابات بقرح المعدة، والإمتهان ذو الأعراض المرضية وضيق فم المعدة.
- الأورام الغدية الكثيرة والتهاب المعي الغليظ.
- التهاب المعي الغليظ النزيفي ذو النوبات المتواترة.
- ضيق المعي المستقيم.
- التهابات المعدة.
- الزحارات.

غير أن الأشخاص المصابين بالقرح المعدية العفجية المعالجة طبيا أو جراحيا مع نتيجة ملائمة يمكن السماح لهم بالملاحظة بعد إستشارة طبيب متخصص، ويجب أن يحظوا حينئذ بمراقبة خاصة.

كما يتعارض مع الملاحظة ما يأتي :

- تشمعات الكبد.
- إرتفاع الضغط.
- الأكياس المائية، والتصلب النخروبي.
- وتغيرات لون الدم.

- الحصوات الصفراوية.
- التهابات البنكرياس المزمنة.

غير أن المرضى الحاملين حصوات صفراوية غير ذات أعراض مرضية، أو المصابين بالتهابات مزمنة في البنكرياس وفي طريق الشفاء منها، يمكن الترخيص لهم بالملاحظة، على أن تكون كل حالة موضوع قرار خاص بها.¹

أمراض القلب و الأوعية الدموية :

تتعارض مع الملاحظة لأمراض الآتية:

- أمراض القلب الوراثية.
- الإصابات العضوية التي تصيب القلب وشفائه.
- حالات العجز القلبية اليمينية والشمالية الشاملة.
- مخلفات تحجر الدم في نسيج القلب.
- اضطرابات دقات القلب إلا إذا أثبت الفحص أن الأمر يتعلق بظواهر وظيفية.
- حالات النقص في الأوردة.
- التهابات الوتين الشرايين وانتفاخات الشرايين.
- تخثر الدم في الأوعية.
- الدوالي الممتدة والكبيرة في الحجم أو المصحوبة باضطرابات غذائية أو وظيفية.

غير أن الجروح الصميمة المتخلفة والقارة التي لا تترك أي أثر، و التهابات الشرايين المعالجة معالجة صحيحة والتي لا تصحبها اضطرابات غذائية لا تعد متعارضة مع الإستمرار في تعاطي المهنة، على أن تكون على حالة موضوع فحص متخصص وقرار خاص.

كما يمكن أن تؤدي إلى العجز عن الملاحظة:

- اضطرابات الضغط الشرياني تبعا لسببها وشدتها ونتائجها.

1 ملحق القرار الوزاري المشترك، السابق الذكر، المؤرخ في 01/12/1983 .

- إتهابات الوريد الحديثة أو القديمة المصحوبة بوزمة مزمنة أو بإضطرابات كبيرة في الجلد.¹

مرض الدم وأعضاء تلوث الدم: تعارض مع الملاحظة الأمراض الآتية:

- أمراض الدم الخبيثة.
- النعورية وأمراض النعورية المزمنة.
- أنواع فقر الدم الوراثية والمكتسبة.
- الفرغريات حسب أنواعها وأشكالها.
- فقر الدم الخبيث غير أن يمكن النظر في إمكانية متابعة الملاحظة عندما يراقب هذا المرض بعلاج ولا تظهر أعراض عصبية.
- يجب أن تفحص حالات تضخم الطحال ومرض الغدد تباعا لأسبابها.

أمراض الكلى والجهاز التناسلي والبولي: يتعارض مع الملاحظة الأمراض الآتية:

- حالات حوول الكلية.
- حصوات الكلى.
- حالات إستقصاء الكلية، والكلى المصابة بأكياس متعددة.
- حصوات قناة البول والمثانة.
- التعفن المزمن لمسالك البراز.
- مرضى غدد موثة (البروستات).
- الفقر الوراثي أو المكتسب للغدد التناسلية وضمور الخصيتين وسلس البول.
- البيلات الأكليلية الغير الإنتقالية.
- البيلات الأكليلية الإنتقالية والبيلات الأكليلية الوقوفية لا تتفق مع الملاحظة إلا بعد فحص طبي في مصلحة متخصصة بينت حقيقة طابعها الإنتقالي أو الوقوفي وكمال النسيج الحشوي للكلية.

1 ملحق القرار الوزاري المشترك السابق الذكر المؤرخ في 01/12/1983.

يمكن أن تتلائم مع الملاحة حصوات الكلى التي تكتسب أثناء المهنة عندما تكون ذات ذات جانب واحد ولا تسبب في آثار على الكلى أو وظيفتها لكلى مع مراعاة نوع الملاحة وإستمرارها.¹

الأمراض العصبية والنفسية: تتعارض مع الملاحة الأمراض الآتية:

- الصرع
- إصابات وجروح النخاع الشوكي في الدماغ واللحاهات.
- تصلب الشريان الدماغي.
- حالات مرضى الشخصية، و العصابية والإختلال العقلي.
- العته والبله، والبكم والأعراض الهستيرية.
- شلل أعصاب الدماغ، غير أن اصابات العصب الوجهي والنخاعي يمكن أن تتلائم مع الملاحة في بعض الحالات، ويجب أن يتخذ قرار خاص بكل حالة من هته الحالات.
- التمتمة المفرطة لا تقبل في المترشحين الضباط وأعوان الخدمة العامة.

الحالة البدنية:

يمكن أن يكون ضعف البنية، حسب درجته سببا في عجز مؤقت أو دائم عن الملاحة يجر عدم توافق الامزجة الجنسية الثانوية مع السن إلى عجز مؤقت أو دائم عن الملاحة. كما أن الإنهاك الفيزيولوجي والوهن البارز في الكفاءات البدنية يؤدي إلى عجز عن الملاحة.

أمراض الجلد وبوارز الجلد:

تتعارض مع الملاحة أمراض الجلد المزمنة التي يستعصي علاجها، أو التي تسبب في عرقلة وظيفة هامة، أو التي يتأذى مع مظهرها من يحيط بالمعني مع الناس.²

1 ملحق القرار الوزاري المشترك السابق الذكر المؤرخ في 01/12/1983.

2 ملحق القرار الوزاري المشترك، السابق الذكر، المؤرخ في 01/12/1983.

الفم والأسنان:

تتطلب القدرة على الملاحة معاملا في المضغ يفوق أو يساوي 40% مع توفر حد أدنى من أسنان سليمة أو معالجة تضم على الأقل ستة أزواج من أسنان متقابلة منها زوجان من الأضراس أو شبه الأضراس وزوجان مع الأنياب أو القواطع.

تعد الأسنان المعالجة أو المعوضة بجهاز تبديل في حالة جيدة للإستعمال ويسمح بوظيفة مضغ عادية كما لو كانت تتوفر فيها شروط المطلوبة.

وأثناء ممارسة المهنة وقبل الإنطلاق في رحلة طويلة من رحلات النقل البحري الدولي أو لرحلة صيد بعيدة، يجب أن تعالج الأسنان المسوسة أو تقتلع، ولا يمكن أن يرفض الركوب على السفينة إذا كان المعني، بعد القيام بالعلاج وحتى مع الإفتقار إلى جهاز تبديل تتوفر فيه الشروط المطلوبة أعلاه.¹

الأذنان والأنف والحنجرة:

لقد حدد شروط حدة السمع في الملحق ولا يقبل جهاز التقديم السمعي كذلك تتعارض مع الملاحة:

- الأمراض التطورية في الأذن الوسطى والأذن الداخلية.
- تزامن أمراض التجويفات.
- إصابات الأنف والحنجرة التي تؤدي بسبب تواترها، أو شدة مضاعفاتها أو آثارها إختلال كبير في وظيفة التنفس أو الصوت.
- النلهة (نتانة الأنف) .

العينان: لقد حددت شروط حدة البصر وحاسة إدراك الألوان المطلوبة في جدول المقاييس تتعارض مع الملاحة تعارضا مؤقتا أو دائما الجروح والإصابات الحادة أو المزمنة في العين وملحقاتها التي لها أو يمكن أن تكون لها تأثير على العمل الوظيفي للعضو.

1 ملحق القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 01/12/1983 السابق الذكر.

يمكن للمصابين بالعمور أو بالكمش في عين واحدة أن يسمح لهم بمتابعة الملاحة في وظيفة لا تتطلب منهم السهر بشرط أن يكون العين سليمة ذات حدة بصرها 10/05 دون تقويم ولا يمكنهم أن يحصلوا على إجازة أو وظائف قيادة يتسبب حول العين في العجز عن القيادة ووظائف ضابط السهر على الجسر.¹

الفتوق والإنبقرات:

لا تقبل الفتوق والإنبقرات في الملاحة إلا بعد شفاء جذري وتكون لجدار البطن غير أن الأشكال البارزة والتي لا تتسبب في أي عرقلة وظيفية يمكن السماح بما في الصيد الساحلي والملاحة الساحلية.

العظام والعضلات والأعصاب المحيطة بالبدن وأعصاب المفاصل :

تتعارض مع الملاحة مؤقتا أو بصورة دائمة إصابات العظام والعضلات والأعصاب المحيطة والمفصلية أو أثارها مع مراعاة طاقتها التطورية وما تجر إليه من إعادة التدريب الوظيفي ونوع الملاحة الممارسة.²

تشوهات الوجه والرقبة:

يمكن أن تسبب تشوهات الوجه والرقبة الشديدة سواء كانت مورثة أم مكتسبة في العجز عن كل ملاحة إذا كانت لها تأثيرات وظيفية هامة، أو عن بعض الوظائف فقط من كانت لها تأثيرات جمالية فقط.

المحور الجمجمي الفقاري:

تتعارض مع الملاحة أثار كسر الجمجمة وجروحها وآثارها واصابة السلسلة الفقرية لما تسببه من تأثيرات وظيفية.

1 ملحق نفس القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 1983/12/01 .

2 ملحق القرار الوزاري المشترك في 1983/12/01 السابق الذكر .

مرض الأعضاء:

(أ) يقتضي الإقصاء عند القبول أو غير القبول مع جديد في الحالات الآتية:

- الأعضاء العليا: إفتقارها الكامل أو الجزئي لوظيفة الأخذ لدى إحدى اليدين وكذلك الشلل العام الذي يصيب العضو.

- الأعضاء السفلى: الإضطرابات الكبيرة في التوازن والسير الناجمة عن إصابة تشريحية قاسية والتي تتسبب في عرقلة وظيفة أو قابلية غير عادية للتعب.

(ب) تتسبب في العجز أثناء ممارسة المهنة:

- الإصابات الآتية التي تصيب الأعضاء العليا: القطع، الشلل، العجز الوظيفي الكامل للذراع، والساعد، واليد والإبهام.

- الإصابات الآتية التي تصيب الأعضاء السفلى، القطع الشلل، العجز الوظيفي الكامل للخذ والساق والقدم.

غير أن الإصابات المذكورة أعلاه ذات الشكل الجزئي ولا سيما ما يهم اليد والقدم منها يمكن أن تتلائم مع بعض الأشكال الملاحة بعد قرار خاص.¹

المطلب الثاني: الشروط المتعلقة بمؤهلات البحار المهنية:

إذا كان المجهز هو الذي يختار الربان إلا أنه ليس حراً في هذا الإختيار، وذلك نظراً لخطورة العمل الفني الذي يقوم به الربان بما يجب معه أن يكون حائزاً على مؤهلات معينة تثبت كفاءته للعمل، ونفس الأمر يصدق على ضابط الملاحة والمهندسين البحريين.² فيشترط القانون إذن على من يريد ممارسة مهنة البحار أن يكون حاصلًا على الشهادات اللازمة لتأهيله لأداء مهنة معينة على السفينة، ولا يجوز إستخدام الأشخاص غير الحاصلين على المؤهلات المطلوبة،³ وإلا عدت السفينة غير صالحة للملاحة البحرية

1 ملحق القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 01/12/1983 السابق الذكر.

2 كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية والمرشد ومجهز في قانون التجارة البحرية رقم 08 لسنة 1990، دون طبعة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1993، صفحة 88.

3 أربوط وسيلة، المرجع السابق، صفحة 66.

مما يوجب مسؤولية المجهز، حيث نجد المرسوم التنفيذي رقم 16-108،¹ وقد أدرج مجموعة من الأحكام المتعلقة بشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية التي تنقسم إلى عدة أنواع بحسب الرحلة وطولها وحسب موضوع الملاحة، لهذا سنتناول في الفرع الأول الشهادات المطلوبة لكل نوع من أنواع الملاحة وفي الفرع الثاني سنتناول إجراءات الإعراف بشهادة الكفاءة ورقابة دولة الميناء وسنتناول في الفرع الثالث شركات التجهيز.

الفرع الأول: الشهادات المطلوبة لكل نوع من أنواع الملاحة:

حيث يوجد هناك شهادات الكفاءة وشهادات الأهلية الخاصة بكل نوع من أنواع الملاحة البحرية.²

أولاً: بالنسبة لقيادة السفن التجارية:³

لابد من توافر شروط التالية لقيادة السفن التجارية

1- الملاحة غير المحدودة والمحدودة: الشهادات المطلوبة هي:

أ- شهادة الكفاءة:

- شهادة كفاءة ضابط مكلف بالنوبة في برج القيادة الملاحية على متن السفن التي تعادل حمولتها الإجمالية 500 طن أو تفوقها.
- شهادة كفاءة ربان ثان على متن سفن تقل حمولتها الإجمالية المسجلة من ثلاثة آلاف طن.
- شهادة كفاءة الربان على متن سفن تعادل حمولتها الإجمالية المسجلة ستة آلاف طن أو تفوقها.
- شهادة كفاءة ربان على متن سفن تقل حمولتها الإجمالية المسجلة عن ثلاثة آلاف طن.
- شهادة كفاءة ربان ثان على متن السفن تعادل حمولتها الإجمالية المسجلة ثلاث آلاف.

1 مرسوم تنفيذي رقم 16-108 المؤرخ في 12 جمادى الثانية عام 1937 الموافق لـ 21 مارس سنة 2016، يحدد شروط المؤهلات المهنية والحصول على الشهادات البحرية المطبقة جريدة رسمية رقم 21 لسنة 2016.

2 أنظر الملحق رقم 1 الذي يبين نموذج عن شهادة الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية، صفحة 124 .

3 أنظر الملحق رقم 1 الذي يبين نموذج عن شهادة الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية، صفحة 124 .

- شهادة كفاءة ربان على متن سفن التي تعادل حمولتها الإجمالية المسجلة عن ثلاثة آلاف طن أو تفوقها.

ب- شهادة الأهلية: شهادة أهلية ملاح عضو فريق النوبة في برج القيادة الملاحية على متن السفن التي تعادل حمولتها الإجمالية 500 مائة طن أو تفوقها.

- شهادة أهلية بحار مؤهل في قسم السطح يعمل على متن السفن التي تعادل حمولتها الإجمالية 500 طن أو تفوقها.

ثانيا: الملاحة قرب السواحل:

لممارسة هذا النوع من الملاحة لابد أن يحوز البحار الشهادات التالية:

أ. شهادة الكفاءة:

- شهادة ضابط مكلف بالنوبة في برج القيادة الملاحة على متن سفن تقل حمولتها الإجمالية المسجلة 500 طن.

- شهادة كفاءة ضابط مكلف بالنوبة في برج القيادة الملاحية على متن السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 3000 آلاف طن.

- شهادة كفاءة ربان يعمل يعمل على متن السفن التي تقل حمولتها الإجمالية المسجلة عن 500 طن.

- شهادة كفاءة ربان يعمل على متن سفن تقل حمولتها الإجمالية عن 3000 طن.

ب. شهادة الأهلية: شهادة أهلية الكفاءة في الملاحة الساحلية:

ثالثا: بالنسبة لتسيير الماكنات السفن التجارية:¹

أ. شهادة الكفاءة:

- شهادة كفاءة ضابط إلكتروني على متن السفن التي تعادل قوة جهاز الدفع الرئيسية فيها 750 كيلوواط أو تفوقها.

1 أنظر الملحق رقم 1 الذي يبين نموذج عن شهادة الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية، صفحة 124 .

- شهادة كفاءة ضابط مكلف بالنوبة في غرفة الماكينات على متن السفن التي تعادل قوة جهاز الدفع الرئيسية فيها 750 كيلو واط أو تفوقها وأقل من 3000 كيلو واط.
- شهادة كفاءة ميكانيكي ثاني على متن السفن التي تقل قوة جهاز الدفع الرئيسية عن 3000 كيلو واط.
- شهادة كفاءة ميكانيكي ثاني على متن السفن التي تعادل قوة جهاز الدفع الرئيسية 750 كيلو واط أو تفوقها.
- شهادة أهلية ملاح بحري إلكتروني على متن السفن التي تعادل قوة جهاز الدفع الرئيسية 750 كيلو واط أو تفوقها.

رابعاً: بالنسبة لقيادة ماكينات سفن الصيد:¹

أ. شهادة الكفاءة:

- شهادة كفاءة ميكانيكي رئيسي على متن سفن الصيد التي تقل قوة جهاز الدفع الرئيسية فيها عن 750 كيلو واط.
- شهادة كفاءة ضابط ميكانيكي مكلف بالنوبة في غرفة الماكينات على متن سفن الصيد التي تقل قوة جهاز الدفع الرئيسية فيها عن 3000 كيلو واط.
- شهادة كفاءة ميكانيكي ثان على متن سفن الصيد التي تقل قوة جهاز الدفع الرئيسية فيها عن 3000 كيلو واط.

ب. شهادة الأهلية:

- شهادة أهلية قيادة المحركات الخاصة بسفن الصيد.
- شهادة أهلية إختصاص في كهرباء المحركات الخاصة بسفن الصيد.

خامساً: بالنسبة لقيادة سفن النزهة:

- رخصة النزهة من الدرجة الأولى.
- رخصة النزهة من الدرجة الثانية.

1 أنظر الملحق رقم 1 الذي يبين نموذج عن شهادة الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية، صفحة 124 .

سادسا: **ضمان خدمة محطات الإتصالات اللاسلكية:** نصت المادة 03 من المرسوم التنفيذي 16-108.

- الشهادة المقيدة لراديو برفي على متن سفن لا تدخل في إطار الإتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية (سولاس 1974).

- الشهادة الخاصة لمشغلي محطات الراديو الكهربائي على متن سفن لا تدخل في إطار الإتفاقية الدولية (سولاس 74) وتقوم برحلات دولية.

- الشهادة المقيدة لمشغلي الإتصالات اللاسلكية على متن سفن تدخل في إطار الإتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحري وتقوم برحلات قرب السواحل.

- الشهادة العامة لمشغلي الإتصالات اللاسلكية على متن سفن تدخل في إطار الإتفاقية الدولية لسنة 1974 والمتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر وتقوم برحلات دولية.

- شهادة الراديو الإلكتروني من الدرجة الأولى على متن سفن تدخل في إطار الإتفاقية الدولية لسنة 1974 والمتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر وتقوم برحلات دولية.

- شهادة الراديو الإلكتروني من الدرجة الثانية على متن سفن تدخل في إطار الإتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر وتقوم برحلات دولية.¹

قد حددت المادة 04 من نفس المرسوم التنفيذي رقم 16-108 الجهة التي تسلم هذه الشهادات،

تلك المتعلقة بقيادة السفن التجارية وقيادة ماكيناتها وسفن الصيد البحري وقيادة سفن النزهة فتسلم من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية، أما تلك المتعلقة بضمان تسيير المحطات والإتصالات اللاسلكية على متن السفن فتسلم من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية. أما تلك المتعلقة بضمان تسيير المحطات والإتصالات اللاسلكية على متن السفن فتسلم من طرف الوزير المكلف بالبريد وتكنولوجيا الإتصال والإعلام بعد أخذ رأي الوزير المكلف بالبحرية التجارية.

1 أنظر الملحق رقم 1 الذي يوضح نموذج عن شهادة الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية صفحة 124 .

الفرع الثاني: إجراءات الاعتراف بشهادة الكفاءة صادرة عن دولة أجنبية :

وسنفضل عنوان هذا الفرع في النقاط التالية:

أولاً: شروط الإعراف بشهادة الكفاءة صادرة عن دولة أجنبية:

كي يعترف الوزير المكلف بالبحرية التجارية بشهادة الكفاءة الصادرة عن دولة أخرى¹ يجب أن تكون تتوافر الشروط التالية:

- يجب أن تكون الشهادات المقدمة قد أصدرتها دولة أخرى طرف في الإتفاقية الدولية لمعايير التدريب وأعمال النوبات للعاملين في البحر.
- أن يكون الطرف المعني مستعداً لتبليغ كل التعديلات الهامة التي أدخلت على الأحكام المنصوص عليها بشأن التكوين وإصدار شهادات الكفاءة.
- إحترام كل المتطلبات المتعلقة بمعايير الكفاءة وإصدار شهادات الكفاءة والإعتراف بها ومسك السجلات وأن يحث نظام لمعايير الجودة مثلما هو منصوص عليه في الإتفاقية الدولية لمعايير التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبة للعاملين في البحر.1

ثانياً: رقابة الإدارة على الميناء:

حسب المادة 91 من المرسوم التنفيذي 86-108 المذكور سابقاً تخضع بعنوان دولة الميناء مهما كانت رايته، عدا تلك التي تم استثناءها بموجب المرسوم رقم 88-88 المؤرخ في 26 أبريل 1988.² السابق الذكر في الموانئ الجزائرية لرقابة المستخدمين التابعين لإدارة الشؤون البحرية المحلية المؤهلين قانوناً للتحقق من أن كل رجال البحر العاملين على متن السفينة يحوزون على شهادة كفاء مطابقة لأحكام الإتفاقية الدولية لمعايير التدريب وإصدار شهادة الكفاءة وأعمال المناوبة للملاحين أو يتوفرون على إعفاء مناسب.

1 أنظر الملحق رقم 3 الذي يوضح نموذج من تأشيرة تثبت الإعراف بشهادة الكفاءة صادرة بمقتضى أحكام الإتفاقية الدولية لمعايير التدريب وإصدار شهادات النوبات للعاملين في البحر المعدلة صفحة 127 .

2 حسب المادة 03 من المرسوم 88 المؤرخة في 26 أبريل 1988: السفن الحربية، والسفن الحربية المساعدة والسفن الأخرى التي تمتلكها أو تقوم بتشغيلها الدولة والتي تعمل فقط في خدمات حكومية غير تجارية، سفن الصيد، يخوت النزهة التي لا تعمل في التجارة، السفن الخشبية بدائية الصنع.

حيث تتمثل رقابة الدولة على الميناء التي تقوم بها الإدارة البحرية المحلية فيما يأتي:

التحقق من أن كل رجال البحر العاملين على متن السفن يحوزون وفقا للإتفاقية الدولية لمعايير تدريب رجال البحر وإصدار شهادات الكفاءة وأعمال المناوبة للملاحين، شهادة كفاءة مناسبة أو إعفاء صالح أو قدموا مستندا يثبت أن طلب المصادقة على الإعراف قد رفع إلى سلطات دولة الراية.

- التحقق من أن شهادات الكفاءة لم يتحصل عليها بطريق الغش.
- التحقق من أن الملاحين وشهادات كفاءة رجال البحر العاملين على متن السفينة مطابقة للمتطلبات المتعلقة بالملاحين المكلفين بضمان أمن الراية.
- التحقق عند الإقتضاء من تأهيل رجال البحر للقيام بمهامهم في مواقع العمل طبقا للتعليمات المنصوص عليها في الإتفاقية الدولية لمعايير التدريب وإصدار شهادات الكفاءة وأعمال النوبة لرجال البحر.¹

الفرع الثالث: مسؤولية شركات التجهيز:

أوجب المرسوم 16-108 الذي نحن بصدد دراسة أحكامه والمحدد لشروط المؤهلات المهنية والحصول على الشهادة البحرية المطابقة في مادته 97 أو على شركات الملاحة التي تحمل سفينتها الراية الجزائرية والمسؤولة عن تعيين رجال البحر للخدمة على متن سفنها، التحقق من أنهم يحوزون شهادة كفاءة مناسبة، والسهر على توفر سفينتها على عدد من الملاحين طبقا للتعليمات المطبقة في مجال الملاحين المكلفين بضمان الأمن للسفينة.² وعليها أيضا التحقق من الوثائق والمعلومات المتعلقة بجميع رجال البحر العاملين على متن سفنها مضبوطة وسهلة المنال وتتضمن وثائق³ ومعلومات حول خبرة رجال البحر وتكوينهم ولياقتهم البدنية وكفاءتهم في أداء مهامهم⁴ وأنهم تعودوا على أداء المهام الخاصة

1 المادة 92 من المرسوم التنفيذي 16-108 السابق الذكر.

2 المادة 98 من المرسوم التنفيذي 16-108 السابق الذكر.

3 المادة 99 من نفس المرسوم التنفيذي 16-108.

4 المادة 10 من نفس المرسوم التنفيذي 16-108.

بكل واحد منهم وعلى ترتيبات السفينة وتجهيزاتها ومعداتنا وإجراءاتها وخاصيتها التي تتعلق بالمهام المستتدة إليهم عادة أو في حالة الطوارئ.¹

هكذا نكون قد أبرزنا النقط التي تتعلق بالشروط المهنية لممارسة مهنة البحار وفصل فيها المرسوم 16-108 كما هو موضح، وكى تتمكن السفينة من الإبحار وإقلاع الرحلة البحرية لابد من توافر مجموعة أخرى من الشروط.

المطلب الثالث: الشروط المتعلقة بالرحلة البحرية:

تعتبر الشروط الخاصة بالإبحار أمر ملزم وشرط إجرائي لكل من يريد أن يصبح ملاحا وقد قسمها المشرع البحري الجزائري، فمنها ما يتعلق بضرورة القيد في سجلات معينة أو إمساكها ومنها ما يتعلق ببعض الرخص الإدارية الممنوحة.

الفرع الأول: التقييدات المقررة قانونا:

يكتسب الشخص صفة بحار بقيدته في سجل البحر، ويعتبر إمساكه لكراس الملاحة بمثابة هوية تعريفية له، ويجب قيده أيضا في دفتر الطاقم من طرف السلطة الإدارية البحرية بإعتباره فردا من أفراد الطاقم البحري فهو يعمل في خدمة السفينة.²

أولا: القيد في سجل رجال البحر:

لا يحق لأي شخص حامل للجنسية الجزائرية واللياقة البدنية والشهادات المطلوبة ممارسة أي مهنة على ظهر السفينة إلا إذا كان مقيدا في سجل رجال البحر لدى السلطة الإدارية البحرية المختصة فبمجرد التسجيل في هذا السجل يخضع البحار لأحكام القانون البحري وبالتالي اكتسب صفة بحار.³

حيث جاء في نص المادة 388 من القانون البحري الجزائري مايلي:

تثبت صفة البحار بالقيد في سجل رجال البحر الموجود لدى السلطة البحرية المختصة.

1 المادة 101 من نفس المرسوم التنفيذي 16-108.

2 أربوط وسيلة المرجع السابق، صفحة 75.

3 المادة 389 فقرة 2 من القانون البحري الجزائري.

على أن التسجيل في هذا السجل يكون بطلب من المعني بالأمر بعد أن يودع ملفا يتضمن الأوراق المثبتة لإتمام الشروط المنصوص عليها في المادة 387 من القانون البحري الجزائري، ما يعني أنه لا بد من أن يتضمن ملف طلب التسجيل في سجل رجال البحر على شهادة تثبت التأهيل المهني للبحار والحصول على الشهادات البحرية المطابقة، وشهادة لياقته البدنية الخاصة بممارسة العمل على متن السفن.¹

طبقا لنص المادة 390 من القانون البحري الجزائري يرفض التسجيل في سجل رجال البحر في الأحوال التالية:

إذا لم يتوفر لدى الطالب شرط واحد أو عدة شروط المحددة في المادة 386 من ذات القانون والمذكورة سابقا والتي لا بأس للتذكير بها في هذا المقام وهي:

- توافر الجنسية الجزائرية.
- توافر السن المطلوبة وهي 18 سنة.
- أن يكون حاصلًا على التأهيل المهني التي يخوله لممارسة مهنته على متن السفينة.
- إذا تعرض الطالب لعقوبة جزائية تزيد مدتها عن ثلاث سنوات بدون إيقاف التنفيذ.
- إذا كان محل تحقيق قضائي متخذا ضده.

يتم قيد البحار في سجل رجال البحر الموجود لدى السلطة الإدارية البحرية المختصة إذا لم يكن هناك مانع من موانع التسجيل المدرجة في المادة 390 المذكورة أعلاه ويمكن تعريف السلطة الإدارية البحرية المختصة، إذا لم يكن هناك مانع من موانع التسجيل المدرجة في المادة 390 المذكورة أعلاه والسلطة الإدارية المختصة على المستوى المركزي هي الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية وعلى المستوى المحلي الدائرة البحرية والمحطة البحرية الرئيسية والمحطة البحرية.²

يجوز للمعني بالأمر في حالة رفض تسجيله أن يرفع طعنا لدى المكلف بالبحرية التجارية وذلك من خلال 03 أشهر التالية لتبليغ مقرر الإدارة البحرية المختصة.³

1 المادة 389 من القانون البحري الجزائري.

2 أربوط وسيلة، المرجع السابق، صفحة 76.

3 المادة 391 من القانون البحري الجزائري.

ثانيا: إقتناء كراس الملاحة البحرية

يجب على كل بحار أن يفتني كراس الملاحة البحرية الذي يعد كبطاقة تعريف للبحارة عملا بنص المادة 394 من القانون البحري الجزائري.

أ. تعريف كراس الملاحة:

عرف القرار المتعلق بملزمة الملاحة البحرية كراس الملاحة البحرية على أنه "تعتبر ملزمة الملاحة البحرية وثيقة السفن التي يجب أن يمتلكها كل بحار لممارسة مهنته.¹

ب. البيانات الواردة في كراس الملاحة وشكله:

لابد أن يتضمن كراس الملاحة البحرية مجموعة من البيانات منها ما يتعلق بالبحار ومنها ما يتعلق بالرحلة البحرية والسفينة التي تقوم بها.

بالنسبة للبيانات المتعلقة بالبحار وردت هذه الأخيرة في نص المادة 395 من القانون البحري الجزائري والتي أوجبت أن يتضمن كراس الملاحة البحرية المعلومات المتعلقة بالبحار وخاصة:

- إسم البحار ولقبه.
- تاريخ ومكان ولادته وجنسيته.
- مقر سكناه.
- توقيعه وعند الإقتضاء بصمة أصبعه.

إضافة إلى بعض الشروط التي وردت في المادة 396 من نفس القانون وهي:

- مهام البحار على متن السفينة.
- الفحوص الطبية الدورية المتممة.

كما يجب أن يتضمن كراس الملاحة بيانات تتعلق بالرحلة البحرية والسفينة وهي:

1 المادة الأولى من القرار المؤرخ في 09 شوال 1396 الموافق لـ 20 يونيو 1983 يتعلق بملزمة الملاحة البحرية جريدة رسمية عدد 40 لسنة 1983.

- إسم السفينة.
- الميناء.
- تاريخ الإبحار.
- إسم المجهز.
- تاريخ ومكان النزول.
- نوع ونموذج الملاحة حسب ما جاء في نص المادة 396 من القانون البحري الجزائري السابقة الذكر.

حدد القرار المؤرخ في 20 جويلية لسنة 1983 المتعلقة بملزمة الملاحة البحرية أيضا شكل كراس الملاحة البحرية.¹

إذا تنص المادة الثالثة منه على أنه تكون ملزمة الملاحة البحرية كالاتي:

- الحجم 14 سم على 09 سم.
- غلاف مقوى ذو لون أزرق.
- عدد الصفحات 32.

كما تنص المادة 04 من نفس القرار على أن كراس الملاحة يكون محررا باللغة الوطنية والإنجليزية والفرنسية، وحددت أيضا المعلومات والبيانات الواجب إدراجها في طيات كراس الملاحة وهي نفسها التي ذكرتها المادتين 395 و396 من القانون البحري الجزائري إلا أنها أضافت بالنسبة للمعلومات المتعلقة بالبحار ضرورة ذكر سماته وصورته وهويته.

ج. السلطات التي تعمل على تسليمها:

يسلم كراس الملاحة البحرية من طرف الإدارة البحرية المختصة في مكان التسجيل حسب المادة 1/397 من القانون البحري الجزائري.

1 المادة 02 من القرار المؤرخ في 20 جويلية 1983 والمتعلق بملزمة الملاحة البحرية السابق الذكر تنص على تحديد ملزمة الملاحة البحرية ومميزاتها العامة ومدة صلاحيتها وشروط الحصول عليها وتسليمها وسحبها وفق لأحكام هذا القرار.

بينما أجازت الفقرة الثانية من نفس المادة للسلطة القنصلية في الخارج إصدارها بطلب من الربان.

حيث يتعرض على شخص سلم أو عمل على تسليم كراس الملاحة لشخص يعلم أو لا يعلم أنه ليس له الحق في ذلك العقوبات المنصوص عليها في القانون حسب المادة 11 من القرار المؤرخ في 20 جويلية 1983 والمتعلق بملزمة الملاحة البحرية المذكور سابقا.

د. الأشخاص الذين لهم الحق في تسليمها:

كراس الملاحة حق وواجب على كل بحار لأنها بمثابة بطاقة تعريف له كما ذكرنا سابقا وينص نفس القرار المؤرخ في 20 جويلية 1983 المتعلق بملزمة الملاحة البحرية على أنه تسلم ملزمة الملاحة البحرية للبحارة ذوي الجنسية الجزائرية الذين تتوفر فيهم شروط السن والتأهيل البدني والكفاءة التي يتطلبها القانون والتنظيم المعمول بهما. كما يستطيع الأشخاص الذين ذكرتهم المادة 399 من قانون البحري الجزائري الحصول أيضا على كراس الملاحة البحرية وذلك بعد الحصول على رخصة من الوزير المكلف بالبحرية التجارية وهم:

- الإختصاصيون في مادة الملاحة البحرية والبنائات البحرية والصيد البحري والمنتقلون على متن السفن قصد القيام بالتفتيش والأبحاث العلمية.
- مفتشو التجهيز.
- المستخدمون من طرف المؤسسات البحرية للموانئ أو الصيد البحري والموجودون على متن السفن للقيام بتمرين تطبيقي.¹
- وهم نفس الأشخاص الذين ذكرتهم المادة 06 من القرار المتعلق بملزمة الملاحة البحرية المذكور سابقا.

طبقا لنص المادة 10 من القرار المؤرخ في 10 جويلية 1983 السالف الذكر كل شخص يزور أو يشوه كراس الملاحة البحرية أو يستعمل عدا كراس ملاحة مزيف أو

1 المادة 05 من القرار المؤرخ في 20 جويلية 1983 المتعلق بملزمة الملاحة البحرية السابق الذكر.

مزور أو مشوه يتعرض للعقوبات المنصوص عليها قانونيا: أما في حالة فقدانها أو إتلافها لا بد من إعلام السلطات الإدارية البحرية في الجزائر والسلطة القنصلية لأقرب في الخارج حسب نص المادة 09 من نفس القرار.

هـ) مدة صلاحية كراس الملاحه:

حسب القرار المؤرخ في 20 جويلية 1983 المتعلق بملزمة الملاحه البحرية فإنه تحدد مدة صلاحية كراس الملاحه بخمس سنوات، إلا أنه يمكن تقصير هذه المدة في الحالات التالية:

- يمكن للسلطة القنصلية في الخارج بناء على طلب النقيب أن تعد وثيقة صالحة لمدة دوام السفر إلى غاية وصول السفينة إلى أول ميناء جزائري.¹
- تكون صالحة لسفر واحد لمدة محدودة بناء على ترخيص من كاتب الدولة للنقل والصيد البحري بالنسبة للأشخاص الذين حددتهم المادة 399 من القانون البحري الجزائري والمادة 06 من نفس القرار المذكور أعلاه.

ثالثا: قيد رجال البحر في دفتر الطاقم:

إن قيد رجال البحر هو عبارة عن إجراء يكمن في قيد البحار أو أي شخص آخر يعمل في خدمة السفينة في دفتر الطاقم وذلك من طرف الإدارة البحرية المختصة.² إذا حددت المادة 1/403 من القانون البحري الجزائري السفن المعنية بالقيد في سجل دفتر الطاقم.

وهي كل السفن عدا السفن النزهة التي ليس على متنها طاقم مأجور بمعنى أن كل من السفن التجارية وسفن الصيد البحري وسفن النزهة التي يكون على متنها طاقم مأجور يجب أن يكون بحوزتها دفتر الطاقم ويسجل فيه جميع البحارة والمبحرين على متنها. بينما حددت الفقرة 02 من نص المادة المذكورة أعلاه البيانات التي يجب أن يتضمنها دفتر طاقم السفينة وهي:

1 نص المادة 397 فقرة 2 من القانون البحري الجزائري.

2 المادة 402 من القانون البحري الجزائري.

- أسماء وألقاب كل فرد من أفراد الطاقم البحري.
- تاريخ ومكان ولادته.
- رقم ومكان تسجيله.
- شروط توظيفه.
- مهنة كل فرد على متن السفينة.

بعد أن يتم القيام بالتحقيقات الضرورية الخاصة بالفحوص الطبية الدورية والتأكد من شروط الكفاءة المطلوبة وصلاحيه عقود العمل البحري للبحارة المبحرين وذكر القيد في كراس الملاحة البحرية لكل فرد من أفراد الطاقم يتوجب على الإدارة البحرية المختصة أن تضع تأشيراتها على دفتر طاقم السفينة.¹

كما نصت المادة 407 من القانون البحري الجزائري على أن كل تغير يطرأ على تشكيل الطاقم أو على وظيفة أحد من أفراده أو أكثر خلال مدة تجهيز السفينة لابد من أن يقيد في دفتر طاقم السفينة وفي كراس الملاحة البحرية ولا تؤثر عليه الإدارة البحرية المختصة إلا بعد إجراء التحقيقات اللازمة والضرورية المذكورة في المادة 405 من القانون البحري الجزائري.

أما إذا كانت السفينة في ميناء أجنبي فإن التغييرات التي تطرأ على مهام رجال الطاقم خلال الرحلة البحرية لابد من أن تقيد في دفتر طاقم السفينة وفي كراس الملاحة البحرية للبحار أيضا لكن التأشير عليها يكون من طرف السلطة القنصلية الجزائرية مع ضرورة توافر الشروط المنصوص عليها في المادة 405 المذكور سابقا.²

إذا طرأ التغيير في ميناء لا يوجد فيه تمثيل للسلطة القنصلية هنا تجيز المادة 409 من القانون البحري لربان السفينة وبصفة إستثنائية، أن يقيد التغيير في دفتر السفينة وذلك حتى الوصول إلى ميناء القريب التي توجد فيه ممثليه للإدارة البحرية.

1 المادة 405 من قانون البحري الجزائري.

2 المادة 408 من القانون البحري الجزائري.

الفرع الثاني: شرط الكفاية العددية للطاقم والرخص المنوطة به:

علاوة على أن يكون أفراد الطاقم على قدر كاف من التأهيل والكفاءة مما يخولهم شغل مهام معينة على متن السفينة تحجز لهم على ضوء الشهادات التي بحوزتها، لابد من الكفاية العددية للطاقم بحيث تسمح بتوزيع الأدوار على متن السفينة مما يكفل سلامة وأمن الرحلة البحرية، وإن كان الأصل هو ضرورة تحقق شرط الطاقم الوظيفي وهذا لإعتبارات خاصة إلا أن القانون لا يمنع في حالات معينة. تشغيل الأجانب على متن سفن جزائرية أو العكس بناء على رخص ممنوحة من قبل السلطات المختصة وفي حالات معينة.

أولاً: شرط الكفاية العددية للطاقم:

لما كانت السفينة أداة ميكانيكية تحتاج لتسييرها عددا من الأشخاص يعاونون المجهز في تشغيلها فقد علق المشرع صلاحية السفينة للملاحة على عدد مناسب من البحارة للعمل عليها.¹

ويظهر ذلك من خلال نص المادة 41 من القانون البحري الجزائري التي جاءت فيميلي « يجب أن يكون على متن السفينة طاقم كفاء وبعده كاف للقيام بالمهام التالية:

أ. سلامة الحياة البشرية في البحر.

ب. شرط الأمن والصحة والعمل على متن السفينة.

ج. وبصفة عامة التنفيذ السليم للرحلة».

وفي نفس السياق تنص المادة 02 من المرسوم التنفيذي 02-02² المحدد للقواعد المتعلقة بالإحتفاظ على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طن من بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها. على أنها «العدد الأدنى من البحارة على متن السفن التجارية

1 إيمان الجميل عقد العمل البحري، المرجع السابق، صفحة78.

2 المرسوم التنفيذي 02-02 مؤرخ في 22 شوال عام 1422 موافق لـ 06 جانفي 2022 يحدد القواعد المتعلقة بالإحتفاظ على متن السفن تجارية حمولتها 500 طن بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها. الجريدة الرسمية رقم 01 سنة 2002.

لضمان أمنها هو ذلك العدد الوارد في الشهادة التي تحدد العدد الأدنى من البحارة لضمان الأمن التي تسلمها الإدارة البحرية المختصة».

ويحدد العدد الأدنى من البحارة على متن السفن التجارية لضمان أمنها طبقاً للجدول المرفق بالملحق الأول من هذا المرسوم.¹

تحدد الإدارة البحرية الوطنية عدد البحارة حسب المعايير التالية:

- نوع السفن (ناقلة الركاب، البضائع العامة، المواد الكيماوية والمحروقات).
- نوع الملاحة الممارسة (الملاحة قرب السواحل، الملاحة المحدودة والملاحة غير المحدودة).
- حمولة السفينة.
- صنف السفينة آلية أم عادية.²

كما تقر المادة 06 من نفس المرسوم التنفيذي المذكور أعلاه تعديل العدد الأدنى من البحارة على متن السفن التجارية لضمان أمنها، وبطلب من المجهز السفينة وذلك في حالة تغير منطقة الملاحة أو درجة تألية السفينة أو تطبيق قواعد دولية جديدة.

وفي هذه الحالة تسلم الإدارة البحرية المختصة شهادة جديدة.³

وتحرر شهادة لأمن باللغة الوطنية أو الإنجليزية ويجب الإحتفاظ بها بشكل دائم على متن السفن.⁴ وتسلم لمدة اقصاها سنة واحدة قابلة للتجديد.⁵ أن ضرورة الكفاية العددية للطاقم هو أمر مسلم به وضروري لتسيير الرحلة، حيث يلعب كل فرد من أفراد الطاقم دوراً مهماً وأساسياً على متن السفينة.

1 الملحق رقم 4 المحدد للعدد الأدنى للبحارة على متن السفن التجارية لضمان أمنها صفحة 128.

2 المادة 04 من المرسوم تنفيذي 02-02 محدد لقواعد المتعلقة بالإحتفاظ بعدد أدنى من بحارة على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طن لضمان أمنها السابق الذكر لجريدة رسمية 01 لسنة 2002.

3 الملحق رقم 5 يوضح نموذج عن شهادات الحد الأدنى لسلامة التشغيل من صفحة 130.

4 المادة 07 من المرسوم التنفيذي 02-02 السابق الذكر.

5 المادة 08 من نفس المرسوم التنفيذي 02-02.

ثانيا: الرخص الإدارية المنوطة بالطاقم:

حيث يتعلق الأمر هنا بالبحارة الأجانب سواء يتعلق بالملاح الجزائري الذي يرغب في ممارسة وظيفته على متن السفن التي تحمل الراية الأجنبية. أو عكس ذلك وبمعنى آخر تشغيل الأجانب على متن سفن جزائرية وذلك عن طريق ترخيص مقدم من طرف السلطات المختصة.¹

1/ رخصة ممارسة الجزائريين وظيفة بحار على متن السفن التي تحمل راية أجنبية:

لقد نصت المادة الأولى من القرار المؤرخ في نوفمبر 1989 المحدد لممارسة أشخاص ذوي جنسية جزائرية لوظيفة بحار على متن سفينة تحمل راية أجنبية وذلك بناء على رخصة ممنوحة من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية. كما وضحت المادة الثانية من نفس القرار المجالات التي يمكن أن تمنح فيها هذه الرخصة للبحارة الجزائريين الملتزمين اتجاه التجهيز الوطني على النحو التالي:

- العمل في إطار إتفاقيات في مجال العمل البحريين فبموجب هذه الأخيرة تقدم التراخيص للبحارة الجزائريين للعمل على متن سفن تحمل راية الدول الأجنبية الطرف في هذه الإتفاقية.
- القيام بالتمارين التطبيقية على متن سفن أجنبية ويتعلق الأمر هنا بالبحار الذي يحضر لشهادة بحرية، فتقدم له رخصة على هذا الأساس أي لإجراء تمرين تطبيقي على متن سفن أجنبية.

2/ تشمل الأجانب على متن السفن الجزائرية:

الأجنبي هو كل من لا يتمتع بالجنسية الجزائرية أو يكون عديم الجنسية أصلا والأصل ألا يسمح للأجنبي بالعمل على متن السفينة التي تحمل الراية الجزائرية بدليل أن المادة 413 من قانون البحري الجزائري تنص على مايلي: «يجب أن يتكون أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين».

1 أربوط وسيلة، المرجع السابق، صفحة 84.

الأمر هنا منطقي لأن المبدأ يقضي بتوفير الحماية القانونية لليد العاملة الوطنية من منافسة اليد العاملة الأجنبية، وبالتالي القضاء على البطالة لأنه من باب أولى أن توفر الدولة مناصب شغل لمواطنيها بدل الأجانب.

لكن عند مواصلتنا لقراءة نص المادة السابقة فإن المشرع أورد إستثناء بقول «يجوز للمشرع المكلف بالبحرية التجارية تحديد ستة من بحارة الأجانب لتشغيل الطاقم أو الترخيص لبحار أجنبي بالإبحار لخدمة سفينة جزائرية».

كما يجوز للربان وبصفة إستثنائية وفي حالة الإستعجال عند وجوده في ميناء أجنبي تعين خلف لبحار أو تكميل الطاقم ببحارة أجنبية وذلك ضمن هيئة وذلك ضمن النسبة التي تحدد بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية لرحلة محدودة.¹

عند تصفحنا للقانون 81-10 المتعلق بشروط تشغيل الأجانب.² نجد في نص المادة الثانية منه على أنه «مع مراعاة الاحكام المخالفة التي تنص عليها أي معاهدة أو إتفاقية أبرمتها الجزائر مع دولة أجنبية، ويجب على كل أجنبي مقبل على ممارسة نشاط مدفوع الأجر بالجزائر، أن يكون حائزا جواز أو رخصة للعمل المؤقت تسلمها المصالح المختصة التابعة للسلطة المكلفة بالعمل طبقا لأحكام هذا القانون».

كما نص القانون 81 10 على أنه «يمنع على كل هيئة صاحبة عمل منعا باتا أن تشغل ولو بصفة مؤقتة عمالا أجنب لا يتمتعون بمستوى تأهيلي يساوي على الأقل مستوى تقني ما عدا حالة رعايا دولة أبرمت معها الجزائر معاهدة أو إتفاقية كما نصت عليها المادة الثانية من نفس القانون والمذكور سابقا».³

من هنا يمكن القول إذا كان البحار الأجنبي ينتمي إلى دولة عضو في الإتفاقية الدولية الخاصة بمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر لسنة 1976 فلا بد أن يكون مستوى التأهيل نفس المطلوب في الجزائر ما دام كلا الدولتين مصادقتين على الإتفاقية.

1 المادة 414 من القانون البحري الجزائري.

2 القانون رقم 81-10 مؤرخ في 09 رمضان 1410 الموافق لـ 11 يوليو يتعلق بشروط تشغيل الأجانب الجريدة الرسمية رقم 28 لسنة 1981.

3 المادة 03 من القانون 81-10 المتعلق بشروط تشغيل الأجانب السابق الذكر.

كما أن التشغيل مرهون برخصة أو جواز عمل لا يمنح للأجنبي إلا عند توافر الشروط التالية:

- إذا كان منصب العمل لا يمكن أن يشغل عامل جزائري سواء كان عن طريق الترقية الداخلية أو عن طريق التوظيف الخارجي بما في ذلك اليد العاملة الوطنية المغتربة.
- إذا كان العامل الأجنبي حائزا على الشهادات والمؤهلات المهنية اللازمة للوظيفة الواجب شغلها.
- إذا أثبتت المراقبة الصحية أن المعني بالأمر تتوافر فيه الشروط المحددة في التنظيم المعمول به.¹
- عند منح هذه الرخصة أو جواز العمل «لابد أن لا تتجاوز مدته سنتين على أن يتم تجديده وفق نفس الشروط والأشكال المنصوص عليها والمذكورة سابقا»².
- أما عند سحب جواز العمل من العامل الأجنبي فيكون عند مخالفة التشريع المعمول به ولا سيما:
- عندما يتبين أن المعلومات والوثائق غير صحيحة.
- عندما يخالف العامل الأجنبي لأحكام المادة 04 والمادة 05 من نفس القانون.³

1 المادة 05 من نفس القانون 81-10 المتعلق بشروط تشغيل الأجانب.

2 المادة 10 القانون 81-10 السابق الذكر.

3 تنص المادة 04 من القانون 81-10 على أنه حتى يمنح جواز أو رخصة العمل المؤقت للمستفيد أن يمارس نشاطا معيناً مدفوع الأجر لمدة محدودة ولدى هيئة صاحب العمل واحدة دون سواها.

الفصل الثاني

الفصل الثاني: المركز القانوني للبحارة:

تعد دراسة الوضع القانوني للبحارة أمراً مهماً لأنه يميز هذا الأخير عن غيره من العمال البريون من جهة ومن بين موقعه بين قرائنه من عمال البحر من جهة أخرى، حيث أن دراسة الوضع القانوني للبحارة تستدعي دراسته من جوانب عديدة فبعد أن تناولنا في الفصل الأول الإطار المفاهيمي لمهنة البحار من تعاريف وشروط ممارسة هذه المهنة سنتطرق في هذا الفصل إلى دراسة حقوق وإلتزامات البحارة في المبحث الأول، أما في المبحث الثاني سندرس المسؤولية المترتبة عن إخلال طرفي عقد العمل البحري وإنقضاءه.

المبحث الأول: إلتزامات وحقوق البحارة:

إن عقد العمل البحري هو عبارة عن عقد يلتزم فيه البحار بالقيام بالعمل أو الخدمة المتفق عليها وهي ما تسمى بإلتزامات البحارة وهذا ما سنتطرق إليه في مطلب أول وبما أن هناك إلتزامات فيجب أن تكون هناك حقوق للبحارة لسلامتهم وحمايتهم وضمان عيش حياة كريمة لهم وهذا ما سندرسه في المطلب الثاني.

المطلب الأول: إلتزامات البحارة:

يرتب عقد العمل البحري على رجال البحر مجموعة من الإلتزامات التي يجب تطبيقها اتجاه البحارة بمن فيهم الربان وكذلك المجهز، حيث يمكننا جمعها أو إجمالها في ست إلتزامات رئيسية وهي: القيام بالعمل المتفق عليه وإطاعة صاحب العمل وعدم استغلال السفينة، والمحافظة على السفينة وتجهيزاتها والعناية بها، والمشاركة بالإنقاذ في حالة الخطر، والمحافظة على السر المهني.

الفرع الأول: الإلتزام بأداء العمل المتفق عليه:

يجب على البحارة ممارسة أداء العمل المتفق عليه الذي يكلفه به المجهز بإشراف الربان وتحت سلطته وأن يبذل كل ما لديه من طاقة وجهد لإتمام هذا العمل»¹.

وهذا ما أعدته المادة 416 من قانون البحري الجزائري «يجب على البحار أن يقوم بعمله طبقاً للشروط المحددة في القوانين والأنظمة الجاري بها والعمل وكذلك وفقاً للأعراف، غير أن الربان يستطيع في حالة الإستعجال، إعطاء الأمر للبحار للقيام بعمل غير العمل المخصص له، وفي هذه الحالة، يحتفظ البحار بحقه في الأجور إلا إذا كانت المهام التي مارسها بالفعل تفوق عمله»².

أما المادة 417 من القانون البحري تنص على أنه «يجب على البحارة الدائمين أو التابعين إلى الإحتياط:

أ. أن يكونوا خلال الأربع وعشرين ساعة من التبليغ تحت تصرف سفينتهم المجهزة، إستعداد لكل إبحار.

ب. أن يقبلوا العمل على متن أي سفينة تابعة للتجهيز، وذلك حسب أهليتهم أو رتبهم.

ج. أن يمارسوا عند الإقتضاء في البر أو على متن السفن التي نزع تجهيزها، الإستخدامات المتطابقة لسنفهم المهني وذلك بين فترات الإبحار.

د. أن يخبروا التجهيز في 72 ساعة على أي مرض أو جرح أصابهم عندما كانوا في البر حيث يرسلون له في أقرب وقت الأوراق تثبت حالتهم الصحية.

أما عند الإمتناع البحارة عن القيام بأداء عملهم يجوز الفصل من الخدمة، ومطالبته بالتعويض عن الأضرار التي تلحق.

1 محمد أحمد سويلم، أحكام عقد العمل البحري، مجلة متخصصة في الدراسات والبحوث القانونية، كلية

الشرعية والدراسات الإسلامية، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، المملكة العربية السعودية، صفحة 16.

2 المادة 416 من القانون البحري الجزائري.

الفرع الثاني: الإلتزام بالطاعة:

في هذا الإلتزام يجب على البحارة إطاعة الأوامر الصادرة إليه من رؤسائه والخاصة بالعمل المتفق عليه.

ويستند هذا الإلتزام إلى التبعية التي تميز عقد العمل، وللربان حق السلطة بموجب القانون بإيقاع الجزاء عليه عند مخالفته البحارة.¹

وهذا ما جاء في نص المادة 465 من قانون البحري الجزائري «يجب على كل أفراد الطاقم أن يحترموا رؤسائهم ويتقوا بهم وأن يمتثلوا لتعليماتهم وأن يراعوا بدقة أنظمة الخدمة على متن السفينة.

في حين أن احترام أوامر الرؤساء يجب أن لا يتعارض مع أحكام عقد العمل ولا يخالف النظام العام، حيث نصت المادة 466 فقرة 02 من القانون البحري على أنه «غير أن البحار من أفراد الطاقم يجب أن لا ينفذ أوامر رؤسائه عندما تشكل هذه الأوامر مخالفة واضحة للتشريع والتنظيم الجاري بهما العمل».

ويعتبر عدم إطاعة أي فرد من أفراد الطاقم البحارة لأمر يتعلق بالخدمة من بين المخالفات التي يعاقب على بالحجر يوما إلى أربعة أيام وبغرامة تتراوح بين مرتب أو أجر يوم إلى أربعة أيام.²

الفرع الثالث: الإلتزام بعدم إستغلال السفينة:

يلتزم البحار بأن يكرس نشاطه وعمله لخدمة السفينة، حيث لا يجوز له شحن أي بضائع لحسابه الخاص على السفينة، وهذا الحظر، مفروض على البحارة والربان وعلى كل من يعمل على ظهر السفينة من رجال الطاقم البحري، حيث نصت المادة 118 من قانون تجارة البحرية على أنه «لا يجوز للربان أو لأحد البحارة شحن بضاعة في السفينة

1 طالب حسن موسى، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2004، صفحة 85.

2 إيمان فتحي حسن الجميل، أشخاص ملاحه البحرية، طبعة أولى، مكتبة الوفاء القانونية، مصر، الإسكندرية، 2010، صفحة 288.

لحسابه الخاص إلا بإذن من رب العمل ويترتب على مخالفة هذا الحظر إلزام المخالف بأن يدفع لرب العمل أجره نقل البضائع التي شحنت مضافا إليها مبلغ يعادلها، وللربان أن يأمر بإلقاء هذه البضائع في البحر إذا كانت تهدد ملاحاة السفينة أو الأشخاص الموجودين عليها أو الشحنة أو تستلزم أداء غرامات أو نفقات»¹.

حيث يتضح أن الإلتزام بعدم إستغلال السفينة يسري على جميع أفراد طاقم السفينة، حيث يشمل الربان وغيره من البحارة، حيث أن مضمون هذا الإلتزام هو عدم جواز شحن أي بضاعة على ظهر السفينة لحساب البحارة، إلا إذا سمح له رب العمل بذلك، كما في حالة مخالفة البحارة لهذا الأمر أو الإلتزام فيكون العقاب إلزام البحارة بدفع أجره نقل البضائع، كما يجوز للربان إلقاء البضائع في البحر إذا كانت تشكل خطرا على الأشخاص والسفينة.

الفرع الرابع: إلتزام البحار بالمحافظة على السفينة وتجهيزاتها والعناية بها:

يلتزم البحار بالمحافظة على السفينة وتجهيزاتها، كما يجب عليه الإعتناء بالآلات والأدوات والوسائل التي يستخدمها أو التي وضعت تحت تصرفه من قبل المجهز.² وعليه أن يبذل العناية اللازمة للحفاظ عليها، وفي حالة إصابة السفينة وتجهيزاتها بأي ضرر أو تلف نتيجة خطأ العامل البحري وتقصيره في واجب المحافظة فإنه يكون مسؤولا عن ذلك ويلتزم بالتعويض لصالح المجهز.³

الفرع الخامس: الإلتزام بالمشاركة بالإنقاذ في حالة الخطر:

يلتزم البحار في حالة الخطر بإنقاذ السفن والأشخاص والبضائع والمشرفين على الفرق، وتنص المادة 420 قانون البحري على أنه «يتعين على البحار القيام بجميع الأعمال الإضافية التي أمر بها الربان في ظروف القوة القاهرة أو تلك التي تصبح فيها

1 إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، صفحة 290.

2 المادة 415 فقرة (و) والمادة 421 من القانون البحري الجزائري.

3 محمد محمد أحمد سويلم، المرجع السابق، صفحة 20.

سلامة السفينة والأشخاص المجرمين أو الشحنة في خطر أو في الظروف يكون لربان وحدة حق تقديرها ويجب على البحار أن يشارك أيضا في عملية إنقاذ السفن الأخرى أو الأشخاص المعرضين للخطر أو المشرفين على الغرق.»

مع العلم أن هذا الإلتزام هو إلتزام قانوني لا يحتاج إلى أمر خاص للقيام به، ومن المؤكد أن الأولوية يجب أن تكون للإنقاذ الأشخاص سواء كانوا من أفراد الطاقم أو من الأشخاص الركاب على ظهر أو متن السفينة متى كان في إمكان البحار القيام بذلك.¹

الفرع السادس: الإلتزام بالمحافظة على أسرار العمل:

ويعد هذا الإلتزام من الإلتزامات العامة التي تقتضي على جميع العمال وجميع الأعمال والمهن، فهو من مستلزمات عقد العمل حيث يسري على المهن التجارية أو غيرها، فالإلزام بالسرية وعدم إفشاء أسرار العمل إلتزام لصيق بعلاقة العمل، بغض النظر عن طبيعة العمل ونوعيته.²

وقد أوجبت المادة 06/65 من نظام العمل السعودي على العامل «أن يحفظ الأسرار الفنية والتجارية والصناعية. للمواد التي ينتجها أو التي أسهم في إنتاجها بصورة مباشرة أو غير مباشرة، وجميع الأسرار المهنية المتعلقة بالعمل أو المنشأة التي من شأن إفشاءها الإضرار بمصلحة صاحب العمل».

وحول نطاق تطبيق إلتزام عدم إفشاء الأسرار فقد استقر الفقه القانوني على أن إلتزام العامل بعدم إفشاء أسرار صاحب العمل لا يقتصر على مدة تنفيذ عقد العمل، بل قد يمتد إلى مرحلة ما بعد إنقضاء العقد، بحيث يكون بمقدور العامل أن يلحق الضرر بصاحب العمل من خلال بيع الأسرار التي أطلع عليها بحكم عمله إلى صاحب عمل منافس.³

1 إيمان فتحي حسن الجميل المرجع السابق، صفحة 289.

2 محمد محمد أحمد سويلم، المرجع السابق، صفحة 22.

3 المرجع نفسه، صفحة 22.

المطلب الثاني: حقوق البحارة:

حقوق البحارة هي مجموعة من حقوق القانونية تتصل بالعلاقات التي تحكم البحارة بأصحاب العمل، وتتعلق تلك الحقوق بالحق في الأجر والحوافز وظروف العمل الملائمة، وتعد هذه الحقوق من النظام العام ولا يجوز الإتفاق على مخالفتها، وسنعرض في هذا المطلب الفروع التالية: الحق في الأجرة والحق في الغذاء والإيواء وأيضا الحق في العلاج والحق في الترحيل.

الفرع الأول: الحق في الأجرة:

يعتبر الحق في الأجرة بين أهم الحقوق التي يتمسك بها البحارة، فهو من الإلتزامات الأساسية التي يفرضها القانون على رب العمل وهو الإلتزام بدفع الأجرة للبحار، حيث أن الأجرة يكون بإتفاق الطرفين، ويلتزم رب العمل بدفع الأجرة للبحار حتي آخر يوم عمل له على السفينة، إلا أنه ونظرا لأهمية الملاحة البحرية فعادة ما تتدخل الدولة في تحديد الحد الأدنى للأجور وكل ما يتعلق بالمبالغ التي يستحقونها.¹

وهذا ما يثير أداء الأجر للبحار عدة أحكام يقتضي التطرق إليها منها: كيفية تحديد الأجر، والوفاء بالأجر وامتيازته والحجر على الأجر والتنازل عنه.

أولا: تحديد الأجر:

إن الأصل في تحديد الأجر يكون بإتفاق المتعاقدين، إذا لم يتعرض القانون لذلك، فإذا لم يذكر مقدار الأجر في العقد، فإن لم يوجد تولى القضاء وتحديده.²

حيث نص المشرع الجزائري في المادتين 08 و 11 من المرسوم 108/05 المنظم لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين على وجوب الإتفاق على الأجر في العقد ويجب كتابته في عقد العمل البحري.

1 إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، صفحة 292.

2 كمال حمدي، المرجع السابق، صفحة 344.

وحسب المرسوم 102/05 ينقسم الأجر إلى نوعين: أجر محدد مقدار ودخل يتناسب ونتاج العمل وهناك طريقتان لتحديد الأجر:

1- تحديد الأجر وفق وحدة معينة:

بإتباع الطريقة الأولى يحسب الأجر على أساس وحدة زمنية، ساعة يوم، أسبوع، شهر، وأحسنها هي تحديد الأجر بالشهر فالعامل يتحصل على أجره على أساس المدة الزمنية التي إشتغل فيها سواء أنتج الكثير أو القليل، وهذه الطريقة لا تحفز العامل على حسن الإنتاج وزيادته.¹

2- تحديد الأجر حسب الإنتاج:

تقوم هذه الطريقة على أساس إرتباط الأجور بمعدل إنتاج العامل، أو متوسط إنتاج العمال، ويكون تطبيق هذه الطريقة في صناعة الأعمال التي يسهل فيها قياس كمية إنتاج العامل أو مجموعة من العمال بدقة، وتعتبر هذه الطريقة هي الأحسن لتحفيز على زيادة وبالتالي يزيد أجر العامل.²

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فقد اعتمد طريقتين لتحديد الأجر:

أ- الطريقة الأولى:

الأجر المتفق على مقداره مسبقا هو الأجر المحدد المقدار، ويتكون من أجر قاعدي وعلاوات وتعويضات ومساهمة في النتائج، وقد عرفت المادة 81 من القانون 90-11

1 فليسي زهور المرجع السابق ، صفحة 112.

2 المرجع نفسه، صفحة 112.

المتعلق بعلاقات العمل الأجر القاعدي والتعويضات والعلاوات.¹

ب- الطريقة الثانية:

وقد خص المشرع هذا النوع من الدخل بملاحة الصيد البحري فقط دون غيرها وهو الدخل الذي يتناسب ونتاج العمل، وقد عرفته المادة 82 من القانون 90-11 والسابق الذكر بأنه: "الأجرة حسب المردود لاسيما العمل بالالتزام أو بالقطعة أو العمل بالحصّة حسب رقم الأعمال".

فقد يكون أجر البحارة عبارة عن حصة في أجرة السفينة أو في أرباح الرحلة البحرية أو فيهما معا، فلا يتقاضى البحار أجرا ثابتا، ويتوقف تحديده على عروض السفينة، ومدى نجاح الرسالة البحرية، وقد كان تحديد أجر البحار على هذا النحو مبررا في ماضي، حيث كانت الرسالة البحرية نوع من الإشتراك في المغامرة البحرية كما بيناه سابقا وقد إتضح إستخدام البحارة على هذا النحو قاصر على العمل في سفن الصيد،² ويتم خصم المصاريف والأعباء المشتركة من حصة البحار.³

ثانيا: الوفاء بالأجر:

يلتزم رب العمل بأداء الأجور في الزمان والمكان المعينين في العقد، وإن لم يوجد إتفاق في الزمان والمكان اللذين يقضي بهما العرف البحري.

تنص المادة 49 من المرسوم 05-102 السابق الذكر على أنه "يتعين على مجهز السفينة دفع الأجور والحصص المستحقة للمستخدمين الملاحين بانتظام عند حلول أجل

1 نصت المادة 81 على أنه «يفهم من عبارة مرتب حسب هذا القانون ما يلي:

- الأجر الأساسي الناجم عن التصنيف المهني في الهيئة المستخدمة.

- التعويضات المدفوعة بحكم أقدمية العامل أو مقابل الساعات الإضافية العمل الخاصة، لاسيما العمل التناوبي والعمل المفروض والإلزامي بما فيه العمل الليلي وعلاوة المنطقة.

- العلاوة المرتبطة بإنتاجية العمل ونتائجه.

2 كمال حمدي، المرجع السابق، صفحة 347.

3 المادة 50 من المرسوم 05-102.

إستحقاقها طبقاً لأحكام المادة 88 من القانون 90-11 المؤرخ في 21 أبريل 1990 متعلق بعلاقة العمل.

وتنص المادة 88 من القانون 90-11 على أنه يجب على المستخدم دفع الأجور كل عامل بانتظام عند حلول أجل استحقاقه".

ويجب أن يكون الوفاء بالأجر لشخص البحار، وكان المشرع الجزائري يراعي أن البحار يعمل على السفينة التي بحكم طبيعتها وإعدادها للإستغلال التجاري تجوب الموانئ المختلفة، وقد تطول فترة الرحلة البحرية أو تركز السفينة بعض الوقت في ميناء أجنبي لسبب أو لآخر، مما يعرض البحار لإستحالة وفائه للحاجيات الإجتماعية والمعيشية لأسرته.¹

ولهذه الإعتبارات نصت المادة 48 من المرسوم 05-102 المتعلق بتنظيم علاقات العمل المستخدمين الملاحين على أنه "يتعين على مجهز السفينة ضبط إجراءات بسيطة وسريعة ومأمونة ترمي إلى منح تسهيلات لتمكين ذوي حقوق المستخدمين الملاحين المبحرين، الذين يقومون بملاحة غير محدودة من تقاضي الأجر كاملاً أو جزء منه وذلك بطلب من المستخدمين الملاحين.

ثالثاً: سلطة البحار:

إن طبيعة عمل الملاح تقتضي السماح له بالإستلاف على أجرته فنصت المادة 48 من المرسوم 05-108 السابق الذكر على أنه: "يتعين على مجهز السفينة ضبط إجراءات بسيطة وسريعة ومأمونة ترمي إلى منح تسهيلات تمكن المستخدمين الملاحين المبحرين، الذين يقومون بملاحة محدودة أو غير محدودة من الإستفادة من تسبيقات من أجورهم، وذلك بطلب من المستخدمين الملاحين، وفي حالة الضرورة المرتبطة بتنظيم العمل".

فيجوز للبحار الحصول على سلفة من أجره أو تسبيقات دون تحديد لنسبة التسبيقات أو السلفة، وهذا ما لا نجده في التشريعات الأخرى كالتشريع المصري، الذي قرر سلفة من

1 كمال حمدي، المرجع السابق، صفحة 349.

أجر البحار ولكن في إطار ضيق فتقدر بربع الأجر الأصلي،¹ وهذا لكي لا يصرف البحار الجزء الأكبر من أجره، ولا يبقى له ما يكفي لمواجهة نفقاته الضرورية عند عودته.²

رابعاً: ضمانات الوفاء بالأجر:

يعتبر البحار مثل باقي العمال فيعتمد على أجرته لتأمين حاجيات أسرته، لذلك وفر له المشرع أقصى الضمانات التي تكفل سلامتها وإستيفائها هذه الضمانات تتمثل في الإمتياز وعدم جواز الحجز على الأجر إلا في أضيق الحدود.

1- الإمتياز البحري لدين الأجر:

إن الديون الناشئة عن عقد عمل الربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة تعتبر حقوق ممتازة على السفينة وتأتي في المرتبة الثالثة.³

وترتب حقوق الإمتياز المنصوص عليها في المادة 29 من هذا القانون على السفينة وأجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الدين وعلى ملحقات كل من السفينة وأجرة النقل المكتسبة من بدء الرحلة.⁴

ومع ذلك يترتب الإمتياز المنصوص عليه في البند 03 من المادة 29 من أجور النقل المستحقة على جميع الرحلات التي تتم خلال عقد عمل واحد.

وسبب تقرير هذا الإمتياز يرجع إلى إعتبارات إنسانية من أهمها حماية أجر البحار وإذا تعددت ديون البحارة فإنها تعتبر في درجة واحدة بحيث تشترك جميعها في التوزيع بنسبة كل منها، كما أن دين الأجرة يعتبر ديناً ممتازاً أي كانت الوسيلة المتخذة لحساب الأجرة أي سواء كانت الأجرة مشاهدة أو بالرحلة وحق الإمتياز ينصب على السفينة وملحقاتها

1 المادة 123 من قانون التجارة المصرية.

2 كمال حمدي، المرجع السابق، صفحة 351.

3 إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، صفحة 297.

4 المرجع نفسه صفحة 297 .

وتنقضي حقوق الإمتياز على السفينة بمضي سنة من يوم إستحقاق الدين إلى أنه لا يترتب على تسليم الربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل في السفينة مبلغ مقدما أو على الحساب إعتبار ديونهم المشار إليها في البند 03 من المادة 29 مستحقة الدفع قبل حلول الأجل المعين لها، هذا ولا يجوز للبحارة أن ينزل عن هذا الإمتياز في عقد الإستخدام لتعلقه بالنظام العام.¹

2- منع الحجز على الأجر:

أحالت المادة 124 من قانون التجارة البحرية الحجز عن أجر البحار إلى القواعد العامة، إذ لا مبرر لتقرير معاملة إستثنائية للعمال البحريين في هذا المجال. القواعد العامة تقرر بأنه لا يجوز الحجز إلا على ربع أجر، ويجوز رفع الخصم إلى 50% في حالة دين النفقة، ويشترط لصحة النزول عن الأجر في حدود النسبة المقدرة أن تصدر به موافقة مكتوبة من العامل.

وأنه لا يجوز التنازل عن الأجر بإعتباره من الحقوق التي تنشأ للبحار عن عقد العمل البحري إلا في الحدود التي يقضي بها قانون العمل وهو نصت عليه المادة 01/02 من قانون العمل الموحد بأنه يقع باطلا كل مصالحة أو إبرام عن الحقوق الناشئة عن عقد العمل خلال سريانه أو خلال شهر من تاريخ إنهائه إذ تخالف أحكام هذا القانون. ولا يوجد محل لإعمال نص المادة 43 من قانون العمل في نطاق عقد العمل البحري وهذه المادة تنص على أنه لا يجوز لصاحب العمل أن يقطع من أجر العامل أكثر من 10% لما يكون قد أقرضه من مال أثناء سريان العقد أو أن يتقاضى أية فائدة عن هذه القروض ويسرى ذلك الحكم على الأجور المدفوعة مقدما.²

1 إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، صفحة، 298.

2 المرجع نفسه، صفحة 298-299.

الفرع الثاني: الحق في الغذاء والإيواء:

يقع على عاتق مجهزة السفينة الإلتزام بغذاء البحارة وتوفير إقامتهم على متن السفينة ويكون ذلك بدون أي مقابل نقدي، وهذا ما نص عليه العرف البحري بأن السفينة هي التي تتكفل بإطعام وإيواء البحارة، وذلك وفقا لما نصت عليه القوانين والقرارات الخاصة.¹

ولا يحق للبحار أن يطالب بتعويض عن عدم إستعماله للوازم النوم وعن عدم تناوله الغذاء.

وهذا ما نصت عليه المادة 428 من القانون البحري الجزائري في فقرتها (05) على أنه يتعين على المجهز:

بأن يشحن أو يكمل كمية كافية وجيدة من المؤن والمشروبات والأدوية.

كما يجب أن تسلح السفن بالمنشآت والهيئات والتجهيزات الملائمة لخرن المؤن ومعالجتها وكذلك الماء لتحضير وخدمة المطبخ والمائدة على متن السفينة.²

وعلى المجهز أن يؤمن تسير مخزن للتموين، كما يمكن للبحارة من أداء المشتريات اليسيرة والخاصة بإستعمالهم الشخصي وذلك بإستثناء سفن الصيد البحري وسفن الملاحة الساحلية.³

كما فرض المشرع أن يكون مستخدموا التموين التابعين للمطبخ والمائدة من ذوي الكفاءات المهنية الضرورية المصادق عليها بشهادات رسمية أو شهادات الكفاءة.⁴

كما يتعين على المجهز أن يضع تحت تصرف البحارة على متن السفينة مساكن مهيأة على شكل مناسب وذات تقوية وإضاءة وتدفئة، وذلك بسبب عدد الساكنين وهي مخصصة

1 إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، صفحة 300.

2 المادة 434 من القانون البحري الجزائري.

3 المادة 438 من القانون البحري الجزائري.

4 المادة 434 فقرة 02 من القانون البحري الجزائري.

لإستعمالهم فقط.¹

كما يلزم رب العمل أو المجهز أن يعطي لكل بحارة أو فرد من أفراد الطاقم، وسادة وأغطية مصنوعة من الصوف والبياض الكامل للسرير، وإعطائهم منشفتين لكل من الحمام والأخرى للحشرات، وتوضع هذه الأدوات تحت مسؤولية البحارة إذا فقدت، ويجب أن تغير الأدوات المذكورة أعلاه وتغسل وتنظف في الفترات التي تحدد بموجب النظام الداخلي على نفقة المجهز.²

وقد نصت المادة 444 في القانون البحري على «يجب أن توزع الأسرة بقدر الإمكان بحيث يتم فصل الخدمات الربعية للسفينة وتفادي أقتسام عامل بالنهار، نفس الحجرة من يليه في الخدمة الربعية، ويجب أن يأخذ المجهز التدابير الوقائية لحماية مسكن الطاقم وتزويده بالنوافذ وفتح التهوية والأبواب التي تفتح على سطح البحر وبالناموسيات المناسبة وهذا على متن البواخر الراسية على الموانئ التي يجتاحها البعوض.

ويرى المشرع الجزائري في هذا الإلتزام بأنه إلتزام بتحقيق نتيجة، حيث أنه فرض على رب العمل بتوفير بعض الآثاث والأدوات الضرورية واللازمة.

الفرع الثالث: الحق في العلاج:

يلزم القانون المجهز بإجراء الفحوصات الطبية من قبل الطبيب الموجود في الميناء، فإن تبين الإصابة فيمنع من إستخدامه ويكون رب العمل تحت طائلة الغرامة عند مخالفته، حيث تتجلى أهمية هذه المعاينة فيما يصيب البحار بعد تنفيذ عقد العمل، فكل ما يصيبه من مرض أو جروح يعني أنه أصيب أثناء تأدية مهامه على السفينة فنقع نفقات العلاج على رب العمل.³

1 المادة 439 من القانون البحري الجزائري.

2 المادة 440-441 من القانون البحري الجزائري.

3 طالب حسن موسى، المرجع السابق، صفحة 92.

ويعد هذا الإلتزام من أقدم الإلتزامات التي تقع على المجهز أو رب العمل، وهذا حسب ما جاء في نص المادة 130 من النظام البحري التجاري السعودي الذي ينص «يلتزم صاحب العمل بعلاج البحار دون مقابل إذا أصيب بجرح أو مرض وهو في خدمة السفينة، وإذا كان الجرح أو المرض ناشئاً عن العصيان أو غير ذلك من حالات سوء السلوك وجب على صاحب العمل أداء نفقات العلاج، على أن يكون له خصمها مما يستحقه البحار من أجر، وينقضي إلتزام صاحب العمل علاج البحار إذا تبين أن الجرح أو المرض غير قابل للشفاء.

نطاق الإلتزام بالعلاج من طرف المجهز: حيث يشمل هذا الحق جميع رجال الطاقم مهما كانت نوع السفينة التي يؤدون مهامهم عليها سواء كانت سفينة تجارية أو سفينة نزهة أو سفينة صيد، ولا يهم مقدار الأجرة التي على أساسها تم التعاقد مع البحار، فجميع طاقم السفينة مشمول بهذا الإلتزام.¹

شرط الإلتزام في العلاج:

لقد نص المشرع في المادة 429 من القانون البحري الجزائري على «تقع على المجهز في إطار التنظيم الجاري به العمل، جميع العلاجات الطبية الضرورية للبحار وذلك من خلال رحلته في البحر مكوثه في ميناء أجنبي، حيث نستنتج من خلال تحليلي لهذه المادة أن للمجهز ملزم بالعلاج في حالة المرض والجرح وذلك أثناء تأدية مهامه.

مكان العلاج: يتم علاج البحار على ظهر السفينة إذا أصيب بجروح أو مرض أثناء الرحلة البحرية وأثناء المكوث في ميناء أجنبي، وهذا ما أعده المشرع الجزائري في إلزامية المجهز بتوفير وتهيئة وسائل العلاج للبحارة المتواجدين على ظهر السفينة. وهذا ما جاء في نص المادة 445 من القانون البحري.²

1 محمد محمد أحمد سويلم، المرجع السابق، صفحة 36.

2 المادة 445 من القانون البحري الجزائري.

إنقضاء الإلتزام بالعلاج:

ينقضي الإلتزام بالعلاج في الحالات التالية:

(أ) أن يرفض البحار الرضوخ إلى تعليمات الطبيب ويمتنع عن العلاج وهذا ما يزيد حالته سوءا.

(ب) وفاة الملاح أو هذا ما نصت عليه المادة 431 في فقرتها الأولى والثانية التي تخض بدفن وإعادة الجثة إلى الوطن.¹

أما في حالة وفاة البحارة في أثناء الخدمة يتعين على المجهز أن يدفع لعائلة الوفاة وهذا ما نص عليه المادة 432 من قانون البحري الجزائري «يتعين على المجهز في حالة وفاة البحار أن يدفع لعائلة هذا الأخير التي هي على عاتقه قانونيا أو واقعا تعويض بعد الوفاة مساويا مبلغ شهر من راتب العمل لكل سنة قضاها في خدمة المجهز، ويترتب دفع تعويض لعائلة البحار زيادة على تعويضات الضمان الإجتماعي».

الفرع الرابع: الحق في الترحيل:

ويقصد به إعادة البحار إلى الميناء الذي تم تعيينه فيه أو إلى الميناء المنفق عليه، وليس إعادة البحار إلى موطنه.²

حيث تنص المادة 445 من القانون البحري الجزائري على أنه «كل فرد من أفراد الطاقم ينزل إلى البر أو يترك في البلاد الأجنبية لسبب ما، ويكون من جنسية جزائرية الذي وقاطن بالجزائر، يحق له أن يعود إلى الوطن والنزول في الميناء الجزائري الذي أبحر منه» وبهذا النص الصريح يكون المشرع الجزائري نص على ضرورة الإلتزام بإعادة البحار إلى بلده بالنسبة للجزائري والسكان بالجزائر وأنه قد أبحر من ميناء جزائري.

ويعد إلتزام رب العمل بإعادة البحار إلى بلده الأصلي إلى إعتبارين.

1 المادة 431 من القانون البحري الجزائري.

2 محمد محمد أحمد سويلم، المرجع السابق، صفحة 37.

وهما الإعتبار الإنساني إذ يجب حماية البحار من كل ضرر يصيبه أو عدم تركه في بلد أجنبي والذي قد لا يجد فيه ما يرتزق من عمل.

أما الإعتبار القومي ويرجع ذلك إلى الإستعانة بهم في وقت الأزمات والحروب.

نطاق الإلتزام بالترحيل:

الإلتزام بالترحيل يكون قاصرا على البحارة العاملين على متن السفن الجزائرية. سواء

كانوا جزائريين أم أجنب.¹

وحسب المادة 450 من القانون البحري الجزائري «تشمل مصاريف الإعادة إلى الوطن جميع النفقات المتعلقة بنقل وإسكان وإطعام البحارة خلال الرحلة، وتسمى أيضا مصاريف معيشة البحار حتى الوقت المحدد لذهابه.

حالات الإعادة إلى الوطن:

وتختلف حالات الإعادة إلى الوطن باختلاف جنسية البحار.

1) البحار جنسية جزائرية: تنص المادة 449 من قانون البحري على «كل فرد من أفراد الطاقم ينزل إلى البر أو يترك في البلاد الأجنبية ويكون من جنسية جزائرية وقاطنا بالجزائر، يحق له أن يعود إلى الوطن والنزول في الميناء الجزائري الذي أبحر منه».

فهذه المادة جاءت صريحة وواضحة فيما يخص حق البحار في العودة إلى الوطن، ويتكفل المجهز بمصاريف العودة إلى الوطن.

2) البحار وجنسيته الأجنبية:

وتنص عليه المادة 450 ن قانون البحري على أنه «للبحار الذي يحمل جنسية أجنبية وينزل ويترك في البر مدة العقد أو في نهايته، الحق في إرجاعه إما إلى بلده وإما إلى

1 المادة 449 من القانون البحري الجزائري.

ميناء مغادرة السفينة وذلك حسب إختياره، إلا أنه تم تحديد ذلك بوجه آخر في عقد العمل أو إتفاقية لاحقة».

ومن خلال تحليلنا لنص المادة تبين أنه لا يوجد حالتين الحالة الأولى وهي عندما يحدد الميناء الواجب إرجاعه، والحالة الثانية عندما لا يحدد الميناء، إذن يكون إعادة البحار إلى أحد الموانئ التالية:

- وطن البحار الأجنبي.
- ميناء إبرام عقد العمل.
- ميناء الإبحار.

وإذا وقع فسخ عقد العمل دون خطأ البحار، تحمل المجهز مصاريف إعادة البحار إلى وطنه.¹

المبحث الثاني: المسؤولية المترتبة عن ممارسة مهنة البحار وإنقضاء عقد

العمل البحري:

أثناء ممارسة البحارة لمهامهم يترتب عن ذلك، إلتزامات يقومون بها وهذا ما تطرقنا إليه سابقا. غير أنه أثناء قيام البحارة بمهامهم قد يرتكبون أخطاء مما يستوجب قيام بمسؤولية وهذه الأخيرة تقع على عاتق البحار ورب العمل وسنتناول مسؤولية تأديبية وجزائية وهذا ما سنتطرق له في المطلب الأول ولأن علاقة العمل لا تعترها صفة الأبدية بمعنى أنه لا بد أن يأتي اليوم الذي تنتهي فيه هذه العلاقة فإن المشرع قد نظم الحالات التي تؤدي إلى نهاية الحياة المهنية للبحار والتي تتمثل في أسباب إرادية وأسباب لا إرادية، ومن هذه التسمية يتضح لنا أن الطائفة الأولى هي التي يكون لأحد أطرافها دخل في وضع حد لعلاقة العمل أما الثانية هي التي لا دخل لأطرافها في ذلك وهذا ما سنتطرق إليه في المطلب الثاني.

1 المادة 450 فقرة 2 من القانون البحري الجزائري.

وبغية دراسة كل هذه الأمور التي تقدم ذكرها قمنا بتقسيم هذا المبحث إلى مطلبين، خصصنا المطلب الأول لدراسة النظام التأديبي والجزائي للبحارة في حين خصصنا المطلب الثاني لدراسة الأسباب المؤدية لإنقضاء علاقة العمل البحري.

المطلب الأول: المسؤولية المترتبة عن ممارسة مهنة البحار:

يترتب على إرتكاب البحارة لمخالفة أو خطأ تأديبي على متن السفينة مسؤولية تأديبية، في هذه الحالة لا يمكن مسائلة رب العمل تأديبياً بل تقتصر على العامل فقط، ومسؤولية جزائية تقع على العامل ورب العمل أيضاً في حالة إرتكاب فعل معاقب عليه قانوناً، وعليه سنتناول في الفرع الأول المسؤولية التأديبية وفي الفرع الثاني سنتناول المسؤولية الجزائية.

الفرع الأول: المسؤولية التأديبية:

تعد السلطة التأديبية من الأدوات التي وفرتها مختلف الصلاحيات والتشريعات العالمية لصاحب العمل لمواجهة العامل، حيث تمكنه من إتخاذ كافة الإجراءات التأديبية الضرورية اللازمة ضد العامل الذي يرتكب خطأ تأديبي مهني أثناء أدائه لعمله، أو يخالف بأي تصرف من تصرفاته النظام المعمول به في مكان العمل أو المؤسسة.¹

أولاً: السلطة السلمية على متن السفينة:

كما رأينا سابقاً الربان هما من يتولى السلطة على كافة الأشخاص البحريين على متن السفينة، وفي حالة عدم وجوده يستخلفه في ذلك البحار الذي يمارس فعلاً قيادة السفينة.² كما أنه على الربان أن يؤمن النظام والأمن على متن السفينة وأن يسهر على التنفيذ السليم للرحلة البحرية التي شرع فيها وفي سبيل ذلك يستعمل جميع الوسائل الضرورية.

1 فليسي زهور، المرجع السابق صفحة 155 .

2 المادة 452 من القانون البحري الجزائري.

كأن يوقف إحتياطيا أي شخص موجود على متن السفينة ويعتبر ذا سيرة خطيرة على سلامة السفينة والأشخاص المبحرين على متنها أو على الحمولة، أو أن يستعمل الإكراه البدني ضده إذا اتضح أن الوسائل الأخرى غير مجدية كالتوبيخ أو الإنذار، إذا كان التصرف أو السلوك يشكل تهديد النظام السفينة وسلامتها أو يعرقل التنفيذ السليم لإلتزامات الربان.¹

وقد تضمن القانون في شأن الأمن والنظام والتأديب على متن السفن مخالفات ذات طبيعة إدارية قرر لها عقوبة تأديبية، وجرائم ذات طبيعة مؤثرة على سلامة السفينة والبيئة والأشخاص والبضائع على متن السفينة قرر لها عقوبات جنائية، فالجرائم التي تقع من البحارة تنقسم إلى جرائم خطيرة تخص المحاكم الجنائية يتوقع العقاب عليها، ومخالفات تأديبية يختص الربان بتوقيع العقاب على مرتكبيها.²

ثانيا: الأخطاء والعقوبات التأديبية:

على الرغم من أن الربان هو رئيس السلطة على متن السفينة ويعتبر نائبا عن المجهز، إلا أنه بالمقابل يبقى بحارا يربطه بالمجهز عقد بحري وهو كباقي أعضاء الطاقم معرض لإرتكاب الأخطاء، ولمنع تعسف الربان، أو المجهز وجد مبدأ الشرعية، فكل خطأ تأديبي أو عقوبة تأديبية لا يمكن أن يكون إلا تنفيذا لنص قانوني، وفي ذلك ضمانة للبحارة بما فيهم الربان.³

يعتبر خطأ تأديبي كل إخلال بالقيام بالواجبات التي يلزمها حسن وانتظام واستمرارية العمل داخل المؤسسة، والتوقف على كل ما يلحق الضرر بالعمل أو عرقلته، إذ من أهم المبادئ التي أبرزها تشريع العمل الإمتناع عن الإخلال بنظام العمل، فالخروج من هذا المبدأ يعتبر خطأ تأديبي.

1 المواد 453، 454، 455 من القانون البحري الجزائري.

2 عزيرية حنان، المرجع السابق، صفحة 161.

3 المرجع نفسه، صفحة 162.

1- تصنيف المخالفات التأديبية:

نصت المادة 468 من القانون البحري الجزائري على: يتعرض لعقوبة تأديبية كل عضو من أعضاء الطاقم يرتكب عملا يسيء للسير العادي للخدمات على متن السفينة وعلى اليابسة، تختلف أعمال المخالفة منها ما يقوم بها كل أفراد الطاقم وهناك منها ما يقوم بها كل أفراد الطاقم وهناك منها ما يقوم بها الربان لوحده، سنرى فيما يلي:

المخالفات التأديبية التي يرتكبها الطاقم بما فيهم الربان: تتعلق هذه الأخطاء بالوظيفة وعدم قيام أفراد الطاقم بواجباتهم بحيث تمس بسلامة البضائع والمسافرين والرحلة بشكل عام. وتتمثل هذه الأخطاء التأديبية فيما يلي:¹

- 1- التهاون في الخدمة الريفية أو الحراسة أو أي خدمة أخرى.
- 2- العصيان لكل أمر يتعلق بالخدمة وصادر عن موظف أعلى، إلى أنه لا يجب على البحار أن ينفذ أوامر رؤسائه إذا كان هذا الأمر يشكل مخالفة واضحة للتشريع والتنظيم المعمول به.
- 3- التغيب عن السفينة بدون رخصة.
- 4- عدم مراعاة التعليمات المتعلقة بالأمر والصحة وشروط العمل وكذلك الحريق.
- 5- الإتلاف المعتمد للمعدات والأدوات والأشياء المفيدة للملاحة وتحميل وتفريغ البضائع أو سلامة السفينة.
- 6- الإدخال أو القبول المتعمد لأشخاص غير مرخص لهم بالصعود على متن السفينة.
- 7- الإدخال أو القبول المتعمد على متن السفينة لأشياء أو بضائع مذكورة في المادة 423 من القانون البحري.
- 8- السكرُ على متن السفينة أثناء الخدمة والسكر خارج السفينة إذا إنجر عنه فضيحة علنية.

1 المادة 469 من القانون البحري الجزائري.

- 9- وعدم مراعاة أنظمة التعاون والمساعدة والحياة المشتركة وخاصة عدم الإحترام المتبادل بين أفراد الطاقم والشتم وكذلك الشجار والخصام على متن السفينة.
- 10- كل المخالفات الأخرى الماسة بالأنظمة البحرية الجاري العمل بها.

تقريبا نفس هذه المخالفات نص عليها المشرع المصري في المادة 02 من القانون رقم 167 بشأن الأمن والنظام والتأديب في السفن إلا أنه أضاف مخالفة أخرى لم يوردها المشرع الجزائري وهي حيازة السلاح دون إذن سابق.¹

أ- المخالفات التأديبية التي تخص الربان فقط: يتعين على الربان بذل العناية اللازمة لحسن تنفيذ التزامه وأي إخلال بهذا الإلتزام مسؤولية الربان، والمخالفات التأديبية التي يرتكبها الربان واردة في نص المادة 470 من القانون البحري "يعد مرتكبا لمخالفة النظام، كل ربان يكون قد خالف أحكام هذا الأمر والنصوص التطبيقية وخاصة فيما يتعلق

بـ:

- قيد البحارة وإلزامية وجود دفتر الطاقم على متن السفينة.
 - الإعتناء بالأشياء التي تركها على متن السفينة أحد أفراد الطاقم المتوفي أو العقود أو الذي نقل إلى البر بسبب المرض.
 - نزول أفراد الطاقم إلى البر.
 - التسجيلات في يومية السفينة.
 - حماية القصر وأمن العمل على متن السفينة.
 - تنظيم العمل والتموين والمنامة والحماية الصحية على متن السفينة.
 - مراعاة القواعد المنصوص عليها في الأنظمة البحرية.
- 2- تصنيف العقوبات التأديبية:**

حسب المادة 472 من القانون البحري الجزائري فإن العقوبة التأديبية تنقسم إلى ثلاث أصناف:

1 كمال حمدي، المرجع السابق، صفحة 319 .

- عقوبات ينطق بها الربان تجاه رجال الطاقم.
- عقوبات ينطق بها المجهز.
- عقوبات تصدرها الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية.

(أ) **العقوبات التي ينطق بها أو يوقعها الربان:** تنص المادة 01/472 من القانون البحري على "مع مراعاة أحكام التنظيم الجاري به العمل في هذا الشأن، ينطق به ربان السفينة تجاه أعضاء الطاقم بالعقوبات المذكورة في الفقرات أ، ب، ج من المادة 471" وتتمثل هذه العقوبات في:

التوبيخ: وهو لوم المخطئ على الأخطاء المرتكبة من قبله، وهي عقوبة ليس لها أثر مالي، لهجته أشد من الإنذار.

الإنذار: هو تنبيه العامل على خطأ ارتكبه، والطلب منه بعدم تكراره وغالبا ما تكون المخالفة في حالة الإنذار بسيطة.¹

الإيداع على متن السفينة: ومعناه أن يتم توقيف البحار وأن يمنع من مغادرة السفينة عند رسوها في الميناء وطبعا يتم وقفه عن العمل أيضا.

ب-العقوبات التي ينطق بها المجهز:

ينطق المجهز بالعقوبات المنصوص عليها في الفقرات "د"، "ه"، "و"، "ز"، "ح" من المادة 471 من القانون البحري الجزائري والتي أحالت إليها المادة 472 المذكورة سابقا وهي:

التأنيب: وهو ذلك التوبيخ الصادر من المجهز يلوم فيه البحار عن الأخطاء المرتكبة.

- المنع من ممارسة وظيفة على متن السفينة لمدة تتراوح بين ثلاثة أشهر إلى عام واحد.

1 محمد الفوزان، نظام العمل السعودي الجديد، دون طبعة، مكتبة الإقتصاد والقانون للنشر، الرياض، دون سنة، نشر، صفحة 129.

- الإيقاف عن الخدمة لمدة 06 أشهر دون راتب أثناء هذه المدة، بمعنى أن هذه العقوبة هنا تكون أكثر شدة من سابقتها حيث تشمل تأديب العامل من ناحيتين ماديا ومعنويا.
- التنزيل من الرتبة، يعني من رتبته التي يشغلها إلى رتبة أقل.
- العزل: ويكون نتيجة تنحية العامل عن العمل ويكون نتيجة ارتكابه خطأ جسيما، وهي أقصى العقوبات وأشدّها.

3- العقوبات التي تنطق بها الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية:

حسب المادة 472 فقرة 03 من القانون البحري الجزائري فإنه تصدر الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية قرار شطب أو سحب الشهادات على أن يتم تحديد حالات السحب المؤقت أو النهائي للشهادات والشطب عن طريق التنظيم.

صدر في هذا الشأن المرسوم التنفيذي رقم 2000-338¹ المحدد لحالات السحب المؤقت أو النهائي لشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية والشطب من سجل رجال البحر وشروطهما. حيث جاء في المادة الأولى منه مايلي "عملا بأحكام المادة 472 من الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976.

يحدد هذا المرسوم حالات السحب المؤقت أو النهائي لشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية والشطب من سجل رجال البحر وشروطهما.

ويمكن أن تكون شهادات كفاءة الملاحة المسلمة في إطار التنظيم المعمول به في موضوع سحب مؤقت أو نهائي حسب الشروط المحددة في هذا المرسوم² على النحو التالي:

1 المرسوم التنفيذي رقم 2000-338 المؤرخ في 28 رجب عام 1421 الموافق لـ 26 أكتوبر سنة 2006، يحدد حالات السحب المؤقت أو النهائي لشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية أو الشطب من سجل رجال البحر وشروطهما جريدة رسمية رقم 64 لسنة 2000.

2 المادة 02 من المرسوم التنفيذي 2000-338، السابق الذكر.

أ. السحب المؤقت:

بناء على التقرير المفصل للإدارة البحرية المحلية فإنه يصرح بالسحب المؤقت لشهادة الكفاءة الخاصة بالملاحة البحري الوزير المكلف بالبحرية التجارية إتجاه:

الربان: وذلك لمدة شهرين إلى ستة أشهر وذلك حسب طبيعة المخالفة المرتكبة وخطورتها، عند ارتكابه إحدى المخالفات المنصوص عليها في المادة 470 من القانون البحري الجزائري وهي:

- قيد البحارة وإلزامية وجود دفتر الطاقم على متن السفينة.
- إكمال طاقم السفينة عند الضرورة.
- الإعتناء بالأشياء التي تركها على متن السفينة أحد أفراد الطاقم المتوفي أو المفقود أو الذي نقل إلى البر بسبب المرض.
- نزول أحد أفراد الطاقم إلى البر.
- التسجيلات في يومية السفينة.
- حماية القصر وأمن العمل على متن السفينة.
- تنظيم العمل والتموين والمنامة والحماية الصحية على متن السفينة.
- مراعاة القواعد المنصوص عليها في الأنظمة البحرية.

كما تسحب من الربان شهادة الكفاءة مؤقتا إذا كان محلا للعقوبة في الحالات المذكورة في النقطتين الثانية والرابعة من المادة 477 من القانون البحري الجزائري وهما:

- السكر على متن السفينة دون الإخلال بالنظام وخارج الخدمة.
- عدم مراعاة قواعد التعاون والمساعدة المتبادلة وقواعد الحياة المشتركة.¹

حسب الفقرة الثالثة من المادة الثالثة من نفس المرسوم فإنه تسحب شهادة الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية من البحارة الآخرين لمدة شهر واحد إلى ستة أشهر حسب

1 المادة 03 من فقرة 01 من المرسوم التنفيذي 2000-338، السابق الذكر.

طبيعة المخالفة وخطورتها أما عند ارتكابهم لإحدى المخالفات المحددة في المادة 469 من القانون البحري الجزائري هي:

- التهاون في الخدمة الريعية أو الحراسة أو أي خدمة أخرى.
 - العصيان لكل أمر يتعلق بالخدمة وصادر عن موظف أعلى.
 - التغيب عن السفينة بدون رخصة.
 - عدم مراعاة التعليمات المتعلقة بالأمن والصحة وشروط العمل وكذلك الحريق.
 - الإتلاف المتعمد للمعدات والأدوات والأشياء المفيدة للملاحة وتحميل وتفريغ البضائع وسلامة السفينة.
 - الإدخال أو القبول المؤقت المتعمد للأشخاص على متن السفينة.
 - الإدخال أو القبول المتعمد على متن السفينة السلع والأدوات المخصصة للبيع ولو كانت لإستعماله الشخصي أو لحسابه وذلك بدون رخصة من المجهز والتي من شأنها تهديد سلامة السفينة والأشخاص الموجودين على متنها أو لشحنها وكذلك الأشياء التي تخضع حيازتها ونقلها على السفينة لأحكام مقيدة من طرف السلطات الجزائرية أو السلطات التي تتوقف فيها السفينة.
 - السكر على متن السفينة أثناء الخدمة أو السكر خارج السفينة إذا انجر عنه فضيحة علنية.
 - عدم مراعاة أنظمة التعاون والمساندة والحياة المشتركة وخاصة عدم الإحترام والشتم والشجار والخصام على متن السفينة.
 - كل المخالفات الأخرى الماسة بالأنظمة البحرية الجاري بها العمل.
- كما يتم سحب هذه الشهادات مؤقتا من باقي البحارة في حالة تعرضهم لإحدى العقوبات المنصوص عليها في المادة 477 من القانون البحري أي بالحبس من 10 أيام إلى شهر واحد وبغرامة من 1000 دج إلى 10000 دج عند ارتكابه:
- العصيان البسيط لكل أمر يتعلق بالخدمة دون الإمتثال لإنذار رسمي صادر عن مسؤول من رتبة أعلى.

- السكر على متن السفينة دون الإخلال بالنظام وخارج الخدمة.
 - غياب غير قانوني على متن السفينة، يرتكبه إما بحار ليس في الخدمة أو بحار ملحق بمنصب غير مركز الحراسة والأمن.
 - عدم مراعاة قواعد التعاون والمساعدة المتبادلة وقواعد الحياة المشتركة.
- في الحالات السابقة الذكر يكون البحار عرضة للسحب المؤقت لشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية كما يمكن أن يكون محلا للسحب النهائي لشهادات الملاحة في حالات أخرى.

ب) السحب النهائي:

يتعرض البحار للسحب النهائي للشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية بناء على التقرير المفصل للإدارة البحرية المحلية وبتصريح من الوزير الملحق بالبحرية التجارية في الحالات التالية:

- حالة العود إلى ارتكاب المخالفات التي أفضت إلى السحب المؤقت لشهادة الكفاءة.
- حالة الحكم على الربان أو أي عضو في الطاقم متحصل على شهادة الكفاءة بعقوبة جنحية أو جنائية محددة في أحكام القانون البحري.
- حالة فقدان حامل الشهادة الجنسية الجزائرية.
- حالة العجز الدائم الذي يعانیه الطبيب المؤهل من الإدارة البحرية المختصة.¹

أما بشأن إجراءات السحب سواء كان نهائيا أو مؤقتا للشهادات فإنه بناء على نص المادة 05 من المرسوم 2000-338 يقوم المجهز سفينة لإصدار قرار مفصل للإدارة البحرية المحلية التي يتعين عليها، إرساله فوراً إلى الوزير الملحق بالبحرية التجارية، مدعماً بأرائه وملاحظته بغية إصدار العقوبات المنصوص عليها في ذات المرسوم.

1 المادة 04 من المرسوم التنفيذي 2000-338، السابق الذكر.

ويتم تبليغ الإدارة البحرية المحلية والمعني بأمر مقرر السحب المؤقت أو النهائي لشهادة الكفاءة برسالة موص عليها مع إشعار بالإستسلام، ونرسل نسخة منه إلى المجهز المعني.

ج. الشطب من سجل رجال البحر:

إن الشطب من سجل رجال البحر يؤدي إلى فقدان صفة البحار، ويصدر الوزير المكلف بالبحرية التجارية قرار الشطب في الحالات التالية:

- بطلب من البحار.
 - في حالة السحب النهائي لشهادة الكفاءة ولما يرد فيها مع ممارسة أي وظيفة أخرى على متن السفينة.
 - عند فقدان الجنسية الجزائرية.
 - عند وفاة البحار.
 - في حالة عدم ممارسة وظيفة فعلية على متن السفينة أكثر من ثلاث سنوات متتالية.
 - في حالة العجز الدائم للبحار الذي يعانیه الطبيب المؤهل من الإدارة البحرية المختصة.
 - في حالة الحكم على البحار بجرح وجرائم في إطار التشريع المعمول به.¹
- ويعد الشطب في سجل رجال البحر من أقصى العقوبات التي توقع على البحار كونها تنفي هذه الصفة عنه وتؤدي إلى فقدانها.

3- الإجراءات التأديبية:

بعد أن تطرقنا إلى تصنيف العقوبات التأديبية التي توقع على البحار سندرس مختلف الإجراءات المتبعة لتأديبه في حال ارتكابه للمخالفة.

1 المادة 06 المرسوم التنفيذي 338-2000، السابق الذكر.

أ. السجل الخاص بالمخالفات:

يفرض المشرع على الربان أن يمسك سجلا يدعى سجل خاص بالمخالفات على متن السفن الجزائرية التي تفوق حمولتها الإجمالية 30 طنا، فيُدَوِّنُ الربان في هذا السجل، طبيعة المخالفات البحرية المرتكبة على متن السفينة ونتيجة التحريات التي أجريت وكذا الإجراءات المتخذة وفقا للقوانين والأنظمة.¹

ويطلع مرتكب المخالفة على هذه البيانات ويطلب منه التوقيع، فإذا رفض التوقيع يسجل رفضه.²

يقدم سجل المخالفات في اليومين التاليين لوصول السفينة إلى الميناء إلى إدارة الشؤون البحرية كلما مخالفة، وتدون فيه التحريات والتحقيق الذي أجري بخصوص هذه المخالفة.³

الفرع الثاني: المسؤولية الجزائية:

بالإضافة إلى الأخطاء التأديبية التي يعاقب عليها القانون بصفة عامة والتي تتمثل في المخالفات والجرح البحرية والتي تمس بأمن وسلامة السفينة والبيئة البحرية. وتمس أيضا سلامة الأشخاص والبضائع التي توضع على ظهر السفينة، حيث أستثنى على الربان السفينة سلطة التوقيع العقاب على مرتكب الجريمة، وإنما تكون له سلطة القبض والحبس والقيام بالإجراءات التي تساعد سلطة الضبط القضائي.

وتعد الجريمة الجنائية هي أساس قيام المسؤولية الجنائية والتي تختلف عن الخطأ التأديبي والذي هو أساس المسؤولية التأديبية، ونجد إختلاف من حيث الأركان والوصف والتكييف القانوني ومن الجهة القضائية المختصة في النظر في كل منها.

وهناك جرائم كثيرة يمكن أن يرتكبها البحارة كالضرب والجرح والقتل وهذا ما نجده في القانون العام أي قانون العقوبات، وهناك جرائم أخرى كجريمة التهريب مثلا نجدها

1 المادة 559 من القانون البحري الجزائري.

2 المادة 562 فقرة 05 من القانون البحري الجزائري.

3 المادة 560 من القانون البحري الجزائري.

في القانون الخاص أي القانون البحري. وهذا ما سنعرضه من خلال هذا الفرع وعلى هذه الجرائم التي لها صلة بنظام الملاحة البحرية.

أولاً: المخالفات البحرية:

لقد قسم المشرع البحري الجزائري المخالفات البحرية، ولقد قسمها حسب مرتبتها وحسب خطورتها إلى نوعين مخالفات من الدرجة الأولى ومخالفات من الدرجة الثانية.

1/ المخالفات من الدرجة الأولى: ¹

حيث تتمثل هذه المخالفات في الأفعال التالية:

- عصيان بسيط لكل أمر يتعلق بالخدمة دون الإمتثال لإنذار رسمي صادر عن المسؤول من رتبة أعلى.
- السكر على متن السفينة دون إخلال بالنظام وخارج الخدمة.
- غياب غير قانوني على متن السفينة، يرتكبه إما بحار ليس في الخدمة أو بحار ملحق بمنصب من غير مركز الحراسة.
- عدم مراعاة قواعد التعاون والمساعدة المتبادلة وقواعد الحياة المشتركة.
- حيث يعاقب على كل هذه الأفعال بالحبس من 10 أيام إلى شهر واحد وبغرامة مالية من 1000 دج إلى 10.000 دج، سواء كان الشخص المرتكب لهذا الفعل من أفراد الطاقم أو من الركاب.

2/ المخالفات من الدرجة الثانية: حيث نجد هذه المخالفات في الأفعال التالية:

- 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.

1 المادة 477 من القانون البحري الجزائري.

- رفض الاصغاء والإمتثال أو الإذعان لكل أمر يتعلق بالخدمة بعد إنذار رسمي من شخص أعلى رتبة إلى بحار أو من طرف الربان إلى أحد الركاب.
- السُّكْرُ على متن السفينة مع إحداث فوضى.
- عدم إحترام ما هو أعلى رتبة أو قسم مباشر للمرؤوس على متن السفينة أو على اليابسة.
- الأعمال في النوبة أو الحراسة لاسيما النوم خلال الخدمة.
- إشعال النار دون إذن أو التدخين في الأماكن التي يمنع فيها التدخين.
- الإستعمال الغير مرخص لمركبة تابعة للسفينة دون ضياعها أو إتلافها أو اهمالها.
- غياب بدون رخصة عن المتن في الموانئ الأجنبية لبحار ليس في الخدمة عندما لا يمنعه هذا الغياب من استئناف خدمة على متن السفينة.
- إتلاف العتاد بصفة غير إرادية.
- تخلي غير مبرر عن الحجرة لراكب في حالة إيقاف.
- تخلي الغير مبرر لعضو الطاقم عن مركز الحراسة.
- الشجار بدون إعتداء.

حيث يعاقب على كل راكب أو أحد أعضاء الطاقم على هذه الأفعال بالحبس من 10 أيام إلى شهرين وبغرامة مالية من 2000 دج إلى 20.000 دج.¹

ونذكر أن هذه الأفعال المذكورة والتي تتمثل في المخالفات البحرية سواء كانت من الدرجة الثانية حيث تكون مرتكبة من طرف البحارة وليس رب العمل.

ثانيا: الجنح والجنايات البحرية:

حيث قسم المشرع الجزائري الجنح والجنايات البحرية إلى ثلاثة أقسام كمايلي:

1 المادة 478 من القانون البحري الجزائري.

1/ الجرائم التي تمس بأمن الملاحة البحرية:

- كل ربان يبحر بإرادته أو بتهاون منه بسفينة في حالة سيئة للملاحة، وغير مجهزة بكفاية، أو غير معدة وممونة، وعلى جهاز يضع تحت تصرفه مثل هذه السفينة، يعاقب بغرامة مالية من 50.000 دج إلى 300.000 دج ويعاقب بالحبس من 03 أشهر إلى سنتين وغرامة مالية من 100.000 دج إلى 600.000 دج إلى كان الفعل المذكور أعلاه يضع السفينة في خطر أو سفن أخرى أو على الحمولة أو البيئة البحرية.
- وإذا تسبب الفعل في جروح انجر عنها عجز كلي مؤقت يتعرض الفاعل لعقوبة المذكورة في المادة 264 من قانون العقوبات.¹ وهي الحبس من سنة إلى 05 سنوات وبغرامة مالية من 100.000 دج إلى 500.000 دج.
- أما إذا تسبب هذا الفعل عن ضياع السفينة أو الجروح التي تؤدي إلى العجز الدائم حيث يعاقب بالسجن من 05 سنوات إلى 10 سنوات، وفي حالة وفاة شخص أو عدة أشخاص في الوقت الذي كانت فيه العواقب متوقعة، حيث تكون بالسجن المؤبد.²
- كل شخص على متن السفينة يعمد إلى إختلاس أو التخريب أو بيع أشياء ضرورية للملاحة أو للمنارة أو لأمن السفينة أو شحن وتفريغ السفينة، أو الإلتلاف أو بيع المواد الغذائية المشحونة وذلك بغرض تموين أشخاص على متن السفينة.
- ويعاقب بالحبس من ستة (06) أشهر إلى (05) سنوات وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 200.000 دج.³

ويعاقب على السرقة أيضا على متن السفينة طبقا لأحكام قانون العقوبات.⁴

1 الأمر 156/66 المؤرخ في 05/06/1966 المتضمن قانون العقوبات، جريدة رسمية عدد 49 المؤرخة في 16/02/2014.

2 المادة 479 من القانون البحري الجزائري.

3 المادة 480 فقرة 01 من القانون البحري الجزائري.

4 المادة 352 من قانون العقوبات الجزائري.

يعاقب بالإعدام كل شخص يعمد بأية وسيلة كانت جنوح أو هلاك أو إتلاف أي سفينة بقصد إجرامي.¹

وهي أشد عقوبة يتعرض لها المجرم بالرغم أن تطبيقها مجمد بسبب توقيع الجزائر على الإتفاقية الدولية لحقوق الإنسان.

• إن كل شخص يمنع أو يعيق القيادة أو المناورات البحرية للسفينة، أو يخل بالنظام أو الأمن على متن السفينة، يعاقب على هذه المخالفات من شهرين إلى سنة وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 100.000 دج.

وإذا كانت هذه المخالفات من شأنها تعرض الأشخاص أو السفينة أو الشحنة أو البيئة البحرية إلى خطر، حيث تكون عقوبته الحبس من 06 أشهر إلى 05 سنوات وبغرامة من 50.000 دج إلى 500.000 دج وإذا نتج عن الفعل المذكور في الفقرة الأولى هلاك السفينة أو جروح تؤدي إلى عجز دائم، وتكون عقوبته بالحبس من سنتين (02) إلى خمس (5) سنوات أما في حالة وفاة شخص أو عدة أشخاص في الوقت الذي كانت فيه العواقب متوقعة، وتكون العقوبة بالسجن من عشر (10) سنوات إلى عشرون (20) سنة.²

• إن كل ربان أو ضابط أو قائد أو أي عضو آخر من الطاقم قد ارتكب مخالفة للقواعد التي تنص عليها التنظيمات البحرية، أو أي فعل آخر من الأعمال تسبب لسفينة أو سفينة أخرى في الإصطدام والجنوح أو تسبب عطب للسفينة أو لحمولتها، أو قد مس بالبيئة.

حيث يعاقب بالحبس من ستة (06) أشهر إلى خمس (05) سنوات وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 200.000 دج أو بإحدى العقوبتين.

1 المادة 481 من القانون البحري الجزائري.

2 المادة 482 من القانون البحري الجزائري .

وقد يعاقب إذا تسبب في جروح إنجر عنها عجز كلي أو مؤقت حسب الحالة وفقا لقانون العقوبات.¹

وفي حالة فقدان السفينة أو أدى إلى جروح إنجر عنها عجز دائم فتكون العقوبة المسلطة بالحبس من سنتين (02) إلى (05) سنوات.

وإنجر عن حالة فقدان السفينة وفاة شخص أو عدة أشخاص. فتكون عقوبة إدانته بالسجن من عشر (10) سنوات إلى عشرون (20) سنة.²

وفي حالة الإصطدام السفينة وكان في مقدور الربان إنقاذ السفينة وأفراد الطاقم والركاب دون تعريضهم للهلاك ولم يستغل الوسائل اللازمة فقد يعاقب بالحبس من (06) أشهر إلى (05) سنوات ويغرم من 20.000 دج إلى 100.000 دج وفي حالة ترك الربان مكان وقوع الحادث دون أن تمنعه قوة قاهرة، حيث تطبق عليه نفس العقوبة.

وإذا هلك شخص أو عدة أشخاص نتيجة لعدم تنفيذ الإلتزامات المشار إليها فتكون عقوبته بالسجن من 10 سنوات إلى 20 سنة.

يعاقب على ربان السفينة بالحبس من (06) أيام إلى (03) وبغرامة مالية من 10.000 دج إلى 100.000 دج أو بإحدهما.

وإذا كان بإستطاعة الربان دون تعريض السفينة والأعضاء الطاقم والركاب للخطر، وأن يطلع ربان السفينة الأخرى على أسماء سفينته وميناء الإرساء وميناء الإنطلاق والإتجاه ولم يفعل.³

إن كل ربان بإستطاعته أن يقدم المساعدة لكل شخص عثر عليه في حالة الخطر والضياع أو الموت في البحر، دون تعريض أعضاء الطاقم والمسافرين إلى الخطر ولم يفعل. فيعاقب على ذلك بالحبس من سنتين (02) إلى (05) سنوات وبغرامة مالية من

1 المادتين 264 و 442 من قانون العقوبات.

2 المادة 483 من القانون البحري الجزائري.

3 المادة 484 من القانون البحري الجزائري.

20.000 دج إلى 200.000 دج أو بإحداهما. وإذا توفي الشخص الذي عثر عليه بسبب عدم تطبيق الإلتزام بالإنقاذ بالسجن من (05) سنوات إلى (10) سنوات وبغرامة مالية من 50.000 دج إلى 200.000 دج.¹

- إن كل ربان سفينة يترك سفينة في حالة خطر دون ضرر أو إستشارة ضباطه، فيعاقب بالحبس من شهرين (02) إلى (06) أشهر، كما يعاقب بنفس العقوبة إذا ترك السفينة ولم يكن على ظهرها أو الربان الذي يهمل:
- تنظيم إنقاذ الطاقم والركاب.
- إنقاذ الوثائق الموجودة والضرورية على السفينة، وكذلك البضائع الثمينة.

ويعاقبون أفراد الطاقم على ترك السفينة دون طلب الإذن من الربان بالحبس من سنتين (02) إلى (05) سنوات وبغرامة مالية من 10.000 دج إلى 50.000 دج.²

أ. مخالفة القواعد المتعلقة بالإتجاه الملاحي:

حسب المادة 487 من القانون البحري الجزائري «يعاقب بغرامة مالية من 10.000 دج إلى 50.000 دج على ربان أو ضابط أو قائد أو أي عضو من أعضاء الطاقم لا يراعي القواعد المتعلقة بالإتجاه الملاحي للسفينة، والطريق الذي تتبعه والقواعد التي تضبط أمن الملاحة البحرية.

وإذا ارتكبت الأفعال المسيئة في الفقرة الأولى أعلاه ليلا أو في الظروف الجوية السيئة، تكون العقوبة بالحبس من شهرين (02) إلى سنتين (02) وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 100.000 دج.

ب. عدم مراعاة صلاحية وثائق السفينة:

حسب المادة 488 من القانون البحري يعاقب بالحبس من شهرين (02) إلى سنتين (02) وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 150.000 دج أو بإحدى العقوبتين على مجهز

1 المادة 485 القانون البحري الجزائري.

2 المادة 486 القانون البحري الجزائري.

أو مالك السفينة أو ربان يبحر بسفينته أو يحاول إحارها وقد إنتقضت صلاحية سند أمنها أو سحب منه أو أوقف العمل به.

يطبق هذا الحكم على البحارة الأجانب الموجودين على متن السفينة أجنبية عندما يرتكب الفعل في المياه الإقليمية الجزائرية.¹

ج. جرائم متعلقة بحطام السفينة:

على كل مالك حطام ينذر من أجل القيام بعمليات رفع الحطام ويرفض رفعه، وعندما يكون جزء من هذا الحطام أو كله يشكل خطرا على الملاحة والصيد البحري أو البيئة أو الدخول إلى الميناء والإقامة به، تكون العقوبة بالحبس من شهرين (02) إلى سنتين (02) وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 100.000 دج.²

وتحكم السلطة القضائية أيضا على المالك بدفع النفقات التي قامت بها السلطة البحرية المختصة لتنفيذ عمليات الرفع أو إصلاح الأضرار الناتجة عن هذه العمليات.

كما يعاقب بغرامة مالية من 5.000 دج إلى 150.000 دج على شخص أو أنقذ حطاما بحريا ولم يصرح بها إلى السلطة الإدارية البحرية خلال 48 ساعة من إكتشافه على الساحل أو عند الوصول إلى أول ميناء جزائري.

ويعاقب بالحبس من شهرين (02) إلى ستة (06) أشهر وبغرامة مالية من 15.000 دج إلى 150.000 دج على من أدلى بتصريح مزيف يتعلق بزمان ومكان وظروف إكتشاف الحطام وإنقاذه.³

د. عدم الإخطار بوجود خطر أو وجود وفاة:

كل شخص موجود على السفينة يعلم واقعة أو خطر من شأنه أن يمس بأمن ملاحه البحرية أو سلامة الأشخاص أو الحمولة ولا يخطر السلطات السليمة، فيعتبر هنا مرتكبي

1 المادة 553 من القانون البحري الجزائري.

2 المادة 489 من القانون البحري الجزائري.

3 المادة 490 فقرة 2 من القانون البحري الجزائري.

لجريمة ويعاقب بالحبس من سنة (01) إلى (05) سنوات وبغرامة مالية من 10.000 دج إلى 100.000 دج.

ويعاقب بالحبس من شهرين (02) إلى (06) أشهر وبغرامة مالية من 200.000 دج إلى 500.000 دج. كل شخص يعلم بوفاة أو جرح شخص أو عدة أشخاص على متن السفينة أو ضياع عتاد أو أي شيء في البحر أو إتلاف يؤثر على السفينة في المياه الخاضعة للقضاء الوطني وسفينة جزائرية حيثما وجدت أو أي ضرر يصيب البيئة البحرية ولم يخطر السلطات البحرية الجزائرية المختصة.¹

هـ. الجرائم الخاصة بمخالفة قواعد الملاحة في المياه الإقليمية:

يعاقب بالحبس من شهرين إلى سنتين وبغرامة مالية من 10.000 دج إلى 100.000 دج ، أو بإحدى العقوبتين، ربان أي سفينة جزائرية أو أجنبية يخالف في المياه الإقليمية أو الداخلية الجزائرية.

- أي قاعدة من القواعد الحركة البحرية تطبيق للإتفاقية الدولية حول الرقابة من الإصطدام في البحر.

- كل إلتزام تقره الأحكام القانونية التي تحدد ممرات الدخول إلى المياه والخروج من وتلك التي تعين المناطق المخصصة للرسو.

- كل إلتزام تقره السلطة البحرية المتخصصة فيما يتعلق بالمسافات الدنيا للمرور بصفاف السواحل الجزائرية.

- وترفع الغرامة إلى 500.000 دج عندما ترتكب هذه المخالفة من ربان السفينة الجزائرية أو أجنبية تنقل المحروقات أو مواد خطيرة أخرى، وتطبق نفس العقوبة على ربان كل السفينة جزائرية يخالف خارج المياه الإقليمية أو الداخلية الجزائرية، أي قاعدة من قواعد الحركة البحرية الصادرة تطبيقا للإتفاقية الدولية للوقاية من الإصطدام في البحر

1 المادة 491، 492 من القانون البحري الجزائري.

وتكون العقوبة السجن من (05) إلى (10) سنوات إذا ارتكب هذه المخالفات في وقت الحرب.¹

- إن عدم التصريح بالبيانات الخاصة بالسفينة وذلك حسب المادة 294 من قانون البحري يعاقب بغرامة مالية من 100.000 دج إلى 600.000 دج كل ربان سفينة سواء كانت جزائرية أو أجنبية، بحيث يفوت طولها 24 مترا أو تفوق حمولتها 50 طنا خاما ، لا يخبر السلطات المختصة، 24 ساعة قيد دخول المياه الداخلية الجزائرية باسم سفينه وعلمها وميناء إرسائها وإتجاهها عن طبيعة الحمولة المنقولة وإذا كانت تقل عن 24 ساعة تقلص المهلة المذكورة إلى 12 ساعة.

و. الجرائم المتعلقة بنقل المواد الخطيرة والمواد الغذائية:

حسب أحكام الواردة في قانون البحري الجزائري يعاقب كمايلي على الجرائم التالية:

- كل ربان سفينة جزائرية أو أجنبية نقل محروقات لمواد خطيرة تدخل المياه الإقليمية الجزائرية دون إخطار السلطات المختصة بتاريخ ووقت دخولها وموقعها والطريق المتبع وسرعتها وكذا طبيعة وأهمية حمولة بالحبس من (06) أشهر إلى سنتين (02) وغرامة من 600.000 دج إلى 3000.000 دج.

- في حالة وقوع حادث يؤثر على البيئة يعاقب الربان من (05) سنوات إلى (10) سنوات وبغرامة مالية من 300.000 دج إلى 600.000 دج.

- مخالفة الربان لقواعد النقل المواد الخطيرة حسب ما هو وارد في القانون البحري يعرضه للعقاب بغرامة مالية من 100.000 إلى 600.000 دج.

- كل شخص يحمل أو يركب أو ينزل في الحصن المينائي مواد خطيرة دون أن يلصق مسبقا العلامات والرموز القانونية على تغليف هذه المواد يعاقب بغرامة مالية من 10.000 دج إلى 100.000 دج.

- وفي حالة وقوع حادث يعاقب المذنب بالحبس من سنتين إلى (03) أشهر وبغرامة مالية من 50.000 دج إلى 500.000 دج.

1 المادة 493 من القانون البحري الجزائري.

- كل ربان سفينة جزائرية أو أجنبية، موجودة في المياه الإقليمية الجزائرية، ساعد أو جر سفينة تسير بالقوة النووية أو أية سفينة أخرى تنقل حمولة محروقات أو مواد خطيرة أخرى محددة عن طريق التنظيم دون أن يخطر فورا السلطات المختصة عن موقع السفينة الموجودة في خطر وطبيعة عطبها، يعاقب بالحبس من (06) أشهر إلى (10) سنوات وبغرامة مالية من 600.000 دج إلى 3.000.000 دج أو بإحدى العقوبتين.¹

- على ربان سفينة جزائرية أو أجنبية تنقل مواد مشعة أو مزودة بوسائل دفع نووي دخلت المياه الإقليمية الجزائرية، دون إخطار السلطات المختصة بتاريخ وقت دخولها وموقعها، وطريق وسرعة السفينة وكذا طبيعة وأهمية الحمولة يعاقب السجن من عشر (10) سنوات إلى عشرون (20) سنة وبغرامة مالية من 3.000.000 دج إلى 6.000.000 دج.

- وفي حالة وقوع حادث لمثل هذه السفينة، يعاقب ربانها بالسجن المؤبد.

- وتكون العقوبة الإعدام إذا ألقى الربان عمدا نفايات مشعة في المياه التابعة للقضاء الوطني.²

2/ الجرائم الماسة بنظام الملاحة البحرية:

تتمثل المخالفات الماسة بنظام الملاحة البحرية فيما يلي:

أ- الجرائم المتعلقة برفع العلم:

- كل ربان سفينة يمارس الملاحة في المياه الخاضعة للقضاء الوطني تحت أعلام عدة دول يعاقب بالحبس من ستة (06) أشهر إلى خمس (05) سنوات وبغرامة مالية من 200.000 دج إلى 1.000.000 دج. وعلى الجهة القضائية التي تصدر الحكم أن تأمر علاوة على ذلك بمصادرة السفينة.³

1 المواد 495، 801 فقرة 1، 496، 498 من القانون البحري الجزائري.

2 المواد 499، 500 من القانون البحري الجزائري.

3 المواد 501، 502، 503 من القانون البحري الجزائري

- كل ربان سفينة أجنبية ترفع في المياه الإقليمية أو ميناء جزائري علما غير علما دولة ميناء الترقيم، يعاقب بالحبس من سنة واحدة إلى سنتين، وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 200.000 دج وتصدر الجهة القضائية المختصة زيادة على ذلك حكم مصادرة السفينة التي تحمل العلم المزيف.

- كل شخص يرفع في البحر علما جزائريا على سفينة غير مسجلة في الدفتر الجزائري لترقيم السفن، يعاقب بالحبس من ستة (06) أشهر إلى خمس سنوات وبغرامة من 20.000 دج إلى 100.000 دج.

- كل ربان سفينة جزائرية لا يرفع في البحر العلم الجزائري فوق هذه السفينة، أو يرفع على سفينته علما أجنبيا، يعاقب بالحبس من ستة (06) أشهر إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 100.000 دج.

- كل ربان سفينة جزائرية لا يضع أو لا يرفع على هذه السفينة العلم الجزائري حسب النموذج والطريقة المنصوص عليها بالنسبة لكل صنف من السفن الجزائرية، يعاقب بغرامة مالية من 20.000 دج إلى 100.000 دج.

- يعاقب بغرامة مالية من 20.000 دج إلى 40.000 دج على كل ربان سفينة يخالف القواعد المتعلقة بالالتزام بما يأتي:

- تقديم العلم إلى الوحدات العائمة للقوات البحرية وحراس الشواطئ.
- رفع العلم عند دخول السفينة في المياه الإقليمية وفي الموانئ.
- مسك الوثائق والشهادات القانونية والإحتفاظ بها على متن السفينة.

يعاقب بغرامة مالية 20.000 دج إلى 100.000 دج ربان السفينة الأجنبية الذي عند دخول هذه السفينة في المياه الإقليمية لا يرفع إضافة إلى علمه الوطني العلم الجزائري بصفة ملائمة طبقا للممارسة البحرية الدولية.¹

ب- الجرائم المتعلقة بهوية السفينة ووثائقها:

بالنسبة لهذه الجرائم نصت المادة 508 من القانون البحري على أنه «يعاقب بالحبس من (06) أشهر إلى سنتين (02) وبغرامة مالية من 10.000 دج إلى 50.000 دج كل

1 المواد 504، 505، 506، 507 من القانون البحري الجزائري.

شخص لا يمتثل نتيجة إهمال للأحكام القانونية المتعلقة بالعلامات الخارجية لهوية السفن، أو يمحي أو يطمس أو يغطي أو يخفي بأية وسيلة، الأسماء والحروف والأرقام المكتوبة على سفينة أو لواحقها».

وقد نصت الفقرة 02 من المادة 508 على أنه إذا ارتكب الأفعال المذكورة أعلاه عمداً، ويعاقب المذنب بالحبس من (06) ستة أشهر إلى سنتين (02) وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 100.000 دج .

يعاقب بالسجن من 10 سنوات إلى عشرون (20) سنة، كل شخص يقدم وثائق مزورة مكنت من الحصول على عقد الجنسية الجزائرية لسفينته، يتعرض لنفس العقوبة كل شريك في هذا الفعل، يجب أن ينطق حكم العقوبة مع مراعاة حقوق الغير بمصادرة هذه السفينة.¹

كما نصت المادة 511 من قانون البحري على أنه يعاقب بغرامة مالية من 20.000 دج إلى 50.000 دج، كل مالك أو مجهز غير مالك لسفينة يسمى بوجه خاص مايلي:

- تسجيل السفينة في دفتر ترقيم السفن أو شطبها من هذا الدفتر في الأجل المنصوص عليها.

- تقديم البيانات والوثائق المطلوبة لترقيم أو شطب السفينة من دفتر الترقيم.
- إعلام السلطة البحرية المختصة في الوقت المناسب بجميع التغيرات في الملكية السفينة أو في الأجل المنصوص عليها.

- كما يعاقب بغرامة مالية من 10.000 دج إلى 50.000 دج كل ربان لا يقدم في غير الحالات القاهرة قائمة الطاقم ودفتر المخالفات للسلطة البحرية المختصة خلال 48 ساعة التي تلي وصوله إلى ميناء جزائري أو إلى الممثلة القنصلية أو الدبلوماسية الجزائرية المقيمة في الحدود الإدارية التي يتبع لها الميناء الأجنبي.²

1 المادة 510 من القانون البحري الجزائري.

2 المادة 515 من القانون البحري الجزائري.

- كل شخص يمارس الملاحة البحرية دون أن يكون حائزا حسب الحالة، إما على سجل الطاقم، إما على رخصة أو بطاقة تنقل أو لا يستظهر بتلك الوثائق عند أول تفتيش تقوم به السلطات المكلفة بالمراقبة يعاقب بغرامة :

- من 20.000 دج إلى 50.000 دج بالنسبة للسفن التي تفوق حمولتها الخام 25 طنا.

- من 5000 دج إلى 20.000 دج بالنسبة للسفن التي تقل حمولتها الخام عن 25 طنا أو تعادلها.

كما تفرض عقوبة بالحبس من شهرين (02) إلى ستة (06) أشهر، إذا إستلم المذنب رخصة أو بطاقة نقل عوض سجل الطاقم أو إذا أبحر بوثائق إنقضت صلاحيتها، وفي جميع الحالات ينبغي أن تحجز السفينة من قبل العون المحضر في الميناء إلى أن تتم تسوية وضعيتها الإدارية.

وتكون التكاليف حراسة السفينة على عاتق مرتكب المخالفة.¹

ج- الجرائم المتعلقة بنقل ملكية السفينة:²

- كل مالك ينقل ملكية سفينة جزائرية أو أجنبية في هذه السفينة إلى شخص أجنبي خرق لأحكام القانون البحري، يعاقب بغرامة مالية من 100.000 دج إلى 500.000 دج.

- كل ربان يبيع بدون ترخيص السفينة التي يتولى قيادتها، أو يحول عمدا لفائدته أو لفائدة شخص آخر السفينة التي أوكلت إليه قيادتها، أو الذي ينحرف عمدا بنية الإنحراف عن الطريق، يعاقب بالحبس من ستة (06) أشهر إلى خمس (05) سنوات وبغرامة مالية من 100.000 دج إلى 500.000 دج.

د- الجرائم المتعلقة بإتلاف الحمولة:

- كل ربان يتلف بدون ضرورة جزءا من الحمولة أو كلها أو المؤونة أو عتاد المتن أو يقوم بالتفريغ التديليسي، يعاقب بالحبس من ستة (06) أشهر إلى سنتين وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 200.000 دج.³

1 المادة 517 من القانون البحري الجزائري.

2 المادة 512، 513 من القانون البحري الجزائري

3 المادة 514 من القانون البحري الجزائري.

ه- عدم الإلتحاق بباخرة حربية:

- كل ربان سفينة جزائرية يوجد في الرحب أو في ميناء أجنبي يمتنع دون سبب شرعي عن الإلتحاق بمتن باخرة حربية جزائرية استدعى إليها، يعاقب بغرامة مالية من 10.000 دج إلى 50.000 دج.

و- الجرائم المتعلقة بالإرشاد:

حسب المادة 172 من القانون البحري لإرشاد هو إجراء إجباري لكل السفن الجزائرية والأجنبية بإستثناء السفن المذكورة في المادة 178 من نفس القانون.¹ وذلك في الحدود الإدارية لكل ميناء.

يعاقب بغرامة مالية من 10.000 دج إلى 500.000 دج كل ربان:

- يدخل سفينته إلى ميناء جزائري أو يخرجها منه دون مرشد.
- يعيق إركاب وإنزال المرشد.
- يرفض دفع مصاريف الإرشاد.

وتسلط نفس العقوبة على مسؤول الهيئة المتعلقة بالإرشاد التي تضع مرشدا في خدمة ربان السفينة الملزمة بالإرشاد.²

ز- القرصنة:

تعتبر أعمال القرصنة:

○ على 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.
- ضد كل سفينة أو ضد الأشخاص أو الأملاك في مكان لا يخضع لقضاء أي دولة.

1 نص المادة 178 تعفي السفن الآتية من الإرشاد.

- السفن الشراعية بحمولة أقل من 100 طن

- السفن ذات الدفع الألي بحمولة صافية تقل عن 100 طن.

- السفن ذات الدفع الألي والمخصصة فقط لتحسن وصيانة ومراقبة الموانئ ومداخلها كالمقاطرات والناقلات والجرافات.

2 المادة 518 من القانون البحري الجزائري.

○ كل مشاركة إرادية في أعمال السفينة، عندما يكون صاحبه على علم بوقائع يعرف منها أن السفينة المذكورة سفينة قرصنة.

فيعاقب من (10) عشر سنوات إلى عشرون (20) سنة مع مصادرة السفينة وكذا الأملاك والوسائل الموجودة على متنها، كل شخص ارتكب أو حاول القيام بأعمال القرصنة أو شارك فيها.¹

ز- الجرائم المتعلقة بالإستعمال الغير شرعي للسفينة:

كل شخص يقوم دون إذن، إنطلاقا من سفينة أو منشأة حتى وإن كانت موجودة في أعالي البحار ببث إذاعي أو تلفزيوني موجه للجمهور الجزائري العريض، أو من شأنه تشويش الإرسالات الراديوسلكية المرخص بما يعاقب سنتين (02) إلى 05 سنوات.

وإذا تم هذا البث في حالة طوارئ أو في حالة حرب يعاقب بالسجن من عشر (10) سنوات إلى عشرين (20) سنة وفي جميع الحالات، تصدر السفينة وعتاد البث.²

3) الجرائم الماسة بالنظام والإضطراب:

أ. الجرائم التي تنص على القيادة:

- يعاقب بالحبس من سنة إلى سنة واحدة (01) إلى خمس (05) سنوات وبغرامة مالية من 10.000 دج إلى 100.000 دج، كل شخص يمارس على متن سفينة جزائرية دون رخصة من السلطة الإدارية البحرية المختصة، وخارج الحالات القاهرة، إما قيادة السفينة أو كل مهمة أخرى خاصة بالمتن.

- ويعاقب أيضا بالحبس من شهرين (02) إلى ستة (06) أشهر وبغرامة مالية من 10.000 دج إلى 100.000 دج كل ربان يساعد برضاه، على إنتحال ممارسة القيادة على متن سفينته، وتسلب نفس العقوبة على المجهز الشريك في الإنتحال.

1 المادة 519 من القانون البحري الجزائري.

2 المادة 520 من القانون البحري الجزائري.

- كل ربان، فما عدا حالات القوة القاهرة، يوظف إلتزامه أو يهمل عمدا تعمدته قيادة سفينته أو يتركها قبل إستخلافه، يعاقب بما يأتي:

- الحبس من ستة (06) أشهر إلى سنتين (02) وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 100.000 دج، إذا كانت السفينة في الرحب أو في البحر.
- يعاقب بغرامة مالية من 20.000 دج إلى 100.000 دج كل ربان لا يمكث شخصيا في مركز قيادة سفينته عند دخولها إلى الموانئ و خروجها منها.¹

ب. التعسف في إستعمال السلطة:

يعاقب بالحبس من سنة (06) أشهر إلى خمس (05) سنوات وبغرامة مالية 10.000 دج من إلى 50.000 دج، على كل ربان أو ضابط أو كل مسؤول سام آخر يتعسف في سلطته أو يأمر أو يسمح بالتعسف في السلطة تجاه شخص على متن السفينة. ويعاقب بنفس العقوبة كل عضو من أعضاء الطاقم، يستعمل العنف بدون أسباب شرعية أو يأمر بإستعماله في ممارسة وظائفه، أو بمناسبة ممارستها، وتضاعف العقوبة إذا كان الضحية بحارا جديدا أو نوتيا.²

ج. التغيب عن الخدمة:

يعاقب بالحبس من ستة (06) أشهر إلى خمس (05) سنوات وبغرامة مالية من 10.000 دج إلى 50.000 دج على كل عضو طاقم يغيب بصفة غير منتظمة عن متن السفينة عندما يكون معنيا في مركز حراسة أو أمن، وعندما تتجر عن هذا الغياب نتائج خسارة.

ويعاقب كل ربان يبقى بحارا غصبا عنه ودون سبب مقبول بعد نهاية مهلة إركابه بالحبس من شهرين (02) إلى (06) أشهر وبغرامة مالية من 10.000 دج إلى 50.000 دج، يعاقب بالحبس من شهرين (02) إلى ستة (06) أشهر وبغرامة مالية من 10.000 دج إلى 500.000 دج، كل عضو طاقم سفينة جزائرية ينام خلال الخدمة، أو يغيب دون

1 المواد 522، 523، 525، 526 من القانون البحري الجزائري

2 المادة 524 من القانون البحري الجزائري.

سبب من على متن السفينة خلال إعداد السفينة للإبحار أو عندما يكون في الخدمة وأدت هذه التصرفات إلى نتائج مضرّة. حسب المادة 527 من القانون البحري.

د. الجرائم المتعلقة بالتزوير والتدليس والتهريب:

- كل ربان أو ضابط أو أي عضو آخر من الطاقم، يسجل في وثائق السفينة أحداثا مزورة أو مخالفة للحقيقة، يعاقب بالحبس من (06) أشهر إلى ثلاث (03) سنوات وبغرامة مالية من 15.000 دج إلى 150.000 دج.

- كل شخص راكب يقوم أو يحاول القيام من غير علم المجهز بفعل تدليس أو تهريب دون المساس بأحكام قانون الجمارك، ويعاقب بالحبس من ثلاثة (03) أشهر إلى سنتين وبغرامة مالية من 5.000 دج إلى 50.000 دج، تضاعف العقوبة إذا كان الربان أو الضابط هو المذنب.¹

- يعاقب بالحبس من شهرين (02) إلى سنة واحدة وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 200.000 دج كل شخص راكب، يدخل إلى متن السفينة بهدف نقل البضائع غير مسجلة في البيان.²

- وهذا ما أكدته المادة 531 يعاقب بالحبس من ستة (06) أيام إلى شهر واحد وبغرامة مالية من 2000 دج إلى 20.000 دج كل شخص راكب قام بإدخال الكحول أو المشروبات الكحولية أو ساهم في إدخالها إلى السفينة، وبدون ترخيص من الربان يعاقب بالحبس من شهر إلى ستة (06) أشهر وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 200.000 دج كل ربان أو مجهز مركب أو يساعد على إركاب الكحول أو المشروبات الكحولية المجهزة للإستهلاك من طرف الطاقم بكميات تفوق الكميات المرخصة أو رخص نقلها.

1 المادة 529 من القانون البحري الجزائري

2 المادة 530 من القانون البحري الجزائري.

- وحسب نص المادة 546 من القانون البحري يعاقب كل شخص يبرم أو يحاول إبرام تعهد بحري، ويعمد إلى تقديم أوراق هوية أو وثائق مزورة طبقاً للأحكام المادة 222 من قانون العقوبات الجزائري.

ه. الجرائم المتعلقة بإفساد المؤونة أو الحمولة:

- كل ربان أو ضابط أو عضو من الطاقم يفسد البضائع التابعة للحمولة يعاقب بالحبس من (02) إلى (05) سنوات وبغرامة مالية من 10.000 دج إلى 100.000 دج.¹

- يعاقب بالحبس من ستة (06) أشهر وبغرامة مالية من 100.000 دج إلى 500.000 دج كل شخص مبحر على متن السفينة يفسد عمدا المواد الغذائية أو المشروبات أو مواد الإستهلاكية الأخرى عن خلطها بمواد تفسد نوعيتها، وإذا تسبب هذا الفعل في مرض شخص أو عدة أشخاص أو عجزهم أو وفاتهم، تطبق حسب الحالة أحكام المادة 432² من قانون العقوبات.

و. إهمال الربان لإلتزاماته المتعلقة بالترحيل والعلاج والتوثيق:

- يعاقب بالنسبة لكل مخالفة مشار إليها بغرامة مالية من 25.000 دج إلى 50.000 دج كل ربان يرفض أو يهمل دون سبب شرعي:

* إجراء المعاينات المطلوبة في حالة وقوع جناية أو جنحة أو مخالفة بحرية أو خطأ تأديبي ارتكب على متن السفينة.

1 المادة 531 فقرة 03 من القانون البحري الجزائري

2 نص المادة 432 من قانون عقوبات جزائري « إذا إلحقت المادة الغذائية أو الطبية المغشوشة أو الفاسدة بالشخص الذي تناولها أو الذي قدمت له مرضاً أو عجزاً عن العمل، يعاقب مرتكب الغش وكذا الذي عرض أو وضع للبيع أو باع تلك المادة وهو يعلم أنها مغشوشة أو فاسدة أو سامة بالحبس من 05 سنوات إلى 10 سنوات وبغرامة مالية 500.000 دج إلى 1000.000 دج، ويعاقب الجناة بالسجن المؤقت من 10 إلى 20 سنة وبغرامة مالية من 1000.000 إلى 2000.000 دج إذا تسببت تلك المادة في مرض غير قابل للشفاء أو فقد إستعمال عضو أو عاهة مستديمة، ويعاقب بالمؤبد إذا تسببت المادة في موت إنسان.

* تحرير إما عقود الحالة المدنية أو محاضر فقدان، أو الوصايا وعقود الوكيل والقبول أو الترخيص والتقارير حول الأمراض والجروح والوفاة.

* مسك دفتر المخالفات بانتظام والمحافظة على متن السفينة وكل وثائق أخرى ينص عليها التنظيم المعمول به.

- كل ربان يرفض بدون سبب شرعي الإمتثال إلى ترخيص الممثلات الدبلوماسية أو القنصليات الجزائرية بهدف إعادة المواطنين الجزائريين إلى الوطن يعاقب بالحبس من 06 أشهر إلى خمس 05 سنوات وبغرامة مالية من 10.000 دج إلى 50.000 دج.¹

- ويعاقب بغرامة مالية من 50.000 دج إلى 1000.000 دج كل شخص تم إركابه أو إنزاله بصفة غير قانونية من طرف السلطة البحرية، كل ربان أركب شخص من أعضاء الطاقم وأنزل بدون أن يذكر هذا الإركاب أو الإنزال في جدول الطاقم، ويتعرض لنفس العقوبة كل راكب يقبل على متن سفينة بدون أن يسجل على متن الطاقم الملحق.²

- وحسب المادة 548 يعاقب بالحبس من (06) إلى (05) سنوات وبغرامة مالية تراوح من 20.000 دج إلى 100.000 دج كل ربان ترك بدون سبب خطير عضوا أو عدة أعضاء من الطاقم في بلد أجنبي من السلطة الإدارية البحرية المختصة.

- ويعاقب بالحبس من ستة (06) أشهر إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 50.000 دج إلى 200.000 دج كل ربان ترك على اليابسة، في ميناء لا يوجد فيه تمثيل للسلطة الإدارية البحرية الجزائرية عضوا من الطاقم مريضا أو معطوبا ولم يوفر له الوسائل العلاج والعودة إلى الوطن.

1 المواد 532، 533، 535 من القانون البحري الجزائري.

2 المادة 543 من القانون البحري الجزائري

ويتعرض لنفس العقوبة الربان الذي ترك على اليابسة راكب مريض أو معطوبا، قبل أن يصل إلى المكان المقصود، ولم يبلغ هذا الإجراء إلى السلطة القنصلية للبلد الذي ينتمي إليه الراكب الذي تم إنزاله أو على الأقل السلطة المحلية.¹

ز. السكر:

- وحسب المادة 534 من القانون البحري يعاقب بالحبس من شهرين إلى سنة واحدة وبغرامة مالية من 5000 دج إلى 20.000 دج، كل ربان يضبط في حالة سكر على متن السفينة وكل عضو طاقم آخر متعود على السكر، أو يضبط في حالة سكر أثناء نوبة الحراسة، وتضاعف هذه العقوبة بالنسبة للربان في حالة العود.

ح. الجرائم المتعلقة بالأمن:

- كل عضو من الطاقم يرفض بعد تلقي من الربان أو أحد الضباط لإذعان أمر يتعلق بالخدمة لتأمين سلامة السفينة والملاحة والأشخاص المبحرين أو الحمولة وكذا يحفظ النظام على متن السفينة، عندما يكون تنفيذا هذا لأمر من شأنه أن يفضي إلى نتائج مضرة، يعاقب بالحبس من شهرين إلى ستة أشهر وبغرامة مالية من 10.000 دج إلى 500.000 دج.²

- وهذا ما جاء حسب المادة 537 التي تنص بأن يعاقب بالحبس من 06 أشهر إلى سنتين وبغرامة مالية من 50.000 دج إلى 200.000 دج على عضو من الطاقم ينفذ يتهاون أوامر رؤسائه ويعرض بذلك أمن السفينة والأشخاص المبحرين والحمولة إلى الخطر.

- ويعاقب بالحبس من 06 أشهر إلى 05 سنوات وبغرامة مالية من 10.000 دج إلى 100.000 دج كل عضو من الطاقم يمتنع بإصرار عن إستخدام الوسائل القانونية لحفظ الأمن والنظام على متن السفينة أو يهدد بإستعمال القوة لمنع رئيسه من إستخدامها أو يتعدى على أثناء ممارسة مهامه.

1 المادة 549 من القانون البحري الجزائري.

2 المادة 536 من القانون البحري الجزائري

وتسلط نفس العقوبة على كل عضو يعتدي على عضو آخر من الطاقم يساعد رئيسته خلال ممارسة مهامه على متن السفينة. وتكون العقوبة السجن من 05 سنوات وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 200.000 دج إذا ارتكب فعل الإعتداء عضوان أو عدة أعضاء من الطاقم بالتواطؤ بينهم.¹

ط. الجرائم المتعلقة بأعمال العنف:

يعاقب حسب الرتبة أعضاء الطاقم والأشخاص المبحرون بصفة جماعية سواء حملوا السلاح أول، إذا أقدموا على ارتكاب أعمال العنف على متن السفينة أو ثاروا ضد سلطة الربان ورفضوا العودة للنظام بعد الإنذار الرسمي:

- بالسجن من 10 سنوات إلى 20 سنة بالنسبة للضباط.
- السجن من خمس سنوات إلى 10 سنوات بالنسبة لأعضاء الطاقم والأشخاص الآخرين المبحرين.

ويعاقب مثل الضباط والأشخاص المبحرين الذين لا يمارسون وظيفة مقابل أجر إذا كانوا محرضين على التمرد.²

وحسب المادة 540 من القانون البحري تنص على «يعاقب بالحبس من شهر (01) إلى ثلاث سنوات وبغرامة مالية من 5000 دج إلى 2500 دج كل شخص مبحر على متن السفينة يعتدي على الربان وأنجر عن ذلك عجز عن العمل يقل عن 15 يوما.

ويعاقب المدني بالحبس من شهرين (02) إلى خمس (05) سنوات وبغرامة مالية من 10.000 دج إلى 50.000 دج إذا أنجر عن الإعتداء عجز عن العمل يزيد 15 يوم.

أما نص المادة 541 على أنه يعاقب بالسجن من (10) سنوات إلى عشرون (20) سنة كل شخص مورط في مؤامرة أو في إعتداء على سلامة وحرية أو سلطة الربان، ألحقت أضرار بالسفينة وحمولتها أو إصابة الربان بجروح أو كل شخص على متن السفينة،

1 مادة 538 من القانون البحري الجزائري.

2 مادة 539 من القانون البحري الجزائري.

وتسلط نفس العقوبة على كل محاولة مؤامرة أو إنتهاك سلامة الربان أو حريته أو سلطته، وتكتمل المؤامرة بمجرد إتفاق شخصين أو أكثر على تصميم إرتكابها.

ي. الجرائم المتعلقة الصعود والنزول من السفينة:

يعاقب بغرامة مالية من 50.000 دج إلى 10.000 دج كل شخص تم إركابه أو إنزاله بصفة غير قانونية من طرف السلطة البحرية، كل ربان أركب شخص من أعضاء الطاقم أو إنزاله بدون أن يذكر هذا الإركاب أو الإنزال في جدول الطاقم. ويتعرض لنفس العقوبة كل راكب يقبل على متن السفينة بدون رخصة من الربان أو المجهز أو بدون أن يكون دخوله لتلبية حاجات الخدمة، يعاقب بغرامة مالية من 10.000 دج إلى 50.000 دج كل شخص يتسرب خلصة إلى السفينة بغرض القيام برحلة، وتطبق نفس العقوبة على أي عضو من الطاقم أو أي موظف يساعد على متن السفينة أو على اليابسة على إركاب أو إنزال راكب خفي أو زوده بالمؤونة، كما تطبق نفس العقوبة على الأشخاص الذي تنظموا بأي شكل لتسهيل الركوب الخفي، تتحمل السفينة التي حدثت على متنها الجنحة مصاريف الطرد خارج القطر للركاب الأجانب الذين ركبوا خفية.

ك. مخالفة أمر السلطة الجزائرية:

يعاقب بالحبس من ستة (06) أشهر إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 10.000 دج إلى 50.000 دج كل شخص تم إركابه على متن السفينة جزائرية أو أجنبية لم يمتثل للنظم القانونية أو لم يذعن للأوامر الصادرة عن السلطات البحرية المختصة. وذلك في حدود المياه الإقليمية الجزائرية، ويتعرض لنفس العقوبة، كل شخص تم إركابه على متن السفينة الجزائرية ولم يمتثل خارج المياه الإقليمية، إلى الأوامر التي تصدرها قانونيا السلطة القنصلية الجزائرية.¹

1 المادة 550 من القانون البحري الجزائري

ل. مخالفة أنظمة التوظيف:

كل مجهز سفن يخالف أحكام القانون البحري والنصوص المعتمدة لتطبيقه، يتعلق بتشغيل الربان أو ضابط أو بحارة آخرين مؤهلين بالنوبة المطلوبة وبالنسبة للمقررة على متن السفينة، يعاقب بغرامة مالية من 20.000 دج إلى 100.000 دج.

م. العود في المخالفات من الدرجة الثانية:

حسب المادة 551 من القانون البحري يعد مرتكب جنحة كل شخص راكب إقترف للمرة الثالثة إحدى المخالفات المذكورة في المادة 478 التي (ذكرناها سابقا) من نفس القانون حيث يعاقب من (06) أيام إلى (06) أشهر وبغرامة مالية من 10.000 دج إلى 100.000 دج.

ن. العقوبات التكميلية:

حسب المادة 552 من القانون البحري، في حالة الحكم على البحار بعقوبة السجن خصوصا بسبب الإبحار بالسفينة في حالة ملاحه سيئة، أو التخلي عن السفينة في خطر في البحر، أو عدم تنفيذ الأوامر أو التخلي عن السفينة أو الملاحه أو لأسباب أخرى أرتأت الجهة القضائية خطورتها يمكن لهذه الجهة 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 البحار.

ثالثا: تطبيق أحكام قانون العقوبات:

تطبق أحكام قانون العقوبات بالنسبة للجنح والجنايات الغير منصوص عليها في القانون البحري، المرتكبة على متن السفينة أو اليابسة من طرف البحارة والأشخاص الراكبين.¹

وتطبق الأحكام العامة لقانون الإجراءات الجزائية على الجنح والجنايات المنصوص عليها في القانون البحري وخصوصا فيما يتعلق بإجراءات تقادم الدعوى العمومية.

1 المادة 555 من القانون البحري الجزائري.

وأما حسب المادة 554 من نفس القانون كل شخص طبيعي ارتكب الأفعال المنصوص عليها سابقا تطبق عليه نفس العقوبات المقررة حتى ولو تصرف لفائدة أو مصلحة شخص إعتباري.

1/ الإختصاص والإجراءات:

إن في الأصل عند حدوث جريمة على أمن السفينة يتولى بطبيعة الحال الربان في جمع الإستدلالات والقيام بإجراءات التحري التي لا تحتل التأخير في ذلك وتحرير محضر.

فلربان السفينة جميع الصلاحيات التي يتمتع بها ضابط الشرطة القضائية والتي قد تساعد على إظهار النتيجة وهي الحقيقة، فقد أضفي المشرع صفة الضبطية القضائية على الربان بالنسبة للجرائم التي ترتكب على ظهر السفينة في عرض البحر، سواء كان مرتكبها من الطاقم أو من المسافرين.¹

وعند قرائتنا وتمعننا للأحكام الواردة في القانون البحري نجده يبين لنا الإجراءات المعاينة والتحقيق في المخالفات البحرية فيما يلي:

أ) الأشخاص المؤهلين للبحث ومعاينة المخالفات:

زيادة على ضباط الشرطة القضائية والأشخاص المذكورين في التشريع المعمول به، فإن الأشخاص المؤهلين للبحث ومعاينة مخالفات أحكام هذا الكتاب هم:

- ربابنة السفن التي ارتكبت على متنها المخالفات.
- المتصرفون في الشؤون البحرية ومفتشو الملاحة والعمل البحري.
- الأعوان المحلفون التابعون للمصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ.

تؤدي الفئتان المهنيتان الأوليان المشار إليهما أعلاه، اليمين الشرعية أمام الجهات القضائية المختصة الموجودة في مكان إقامتهما.²

1 عزيرية حنان، المرجع السابق، صفحة 267.

2 المادة 557 من القانون البحري الجزائري.

ب) مسك سجلات خاصة:

○ **سجل المخالفات:** وهو سجل خاص يجب أن يتواجد على متن كل سفينة جزائرية تفوق حمولتها الإجمالية 30 طنا، يمك من طرف الربان وعلى هذا الأخير أن يدون فيه مايلي:

- طبيعة المخالفات البحرية المرتكبة على متن السفينة.
- نتيجة التحريات التي أجريت بخصوصها.
- الإجراءات المتخذة وفقا للقوانين والأنظمة.

يجب أن يقدم هذا السجل في اليومين التاليين لوصول السفينة في الميناء، إلى إدارة الشؤون البحرية كلما إرتكبت مخالفة بحرية، وكذا ملف التحريات التمهيدية التي أجريت بخصوص هذه المخالفة.¹

○ **سجل المتابعات القضائية:** وهو سجل خاص يمك من طرف متصرف الشؤون البحرية فيه العقوبات التي نطقت بها الجهة القضائية المختصة، وتسجل العقوبات بالإستناد إلى البطاقة القضائية رقم 02 في بطاقة ترقيم البحار المعني حسب المادة 561 من القانون البحري.

ج) إجراءات معايمة المخالفات:

○ **إجراء التحقيق:** عندما يعلم الربان بمخالفة إرتكبت على متن السفينة يقوم فوراً بإجراء تحقيق، فيستجوب الربان مرتكب المخالفة حول الوقائع المتسربة إليه ويستمع إلى شهود الإثبات وشهود النفي، وحسب نتائج التحقيق، بإستطاعة الربان، إما أن يبرئ ذمة المتهم أو يسلط عليه عقوبة تأديبية.

ويدون الربان على الفور، في سجل المخالفات طبيعة المخالفة والإجراءات المتخذة ويطلع مرتكب المخالفة على هذه البيانات ويطلب منه توقيعها، وإن رفض ذلك يسجل رفضه.²

1 المادة 559، 560 من القانون البحري الجزائري.

2 المادة 562 من القانون البحري الجزائري.

○ **الوضع تحت الرقابة:** في حالة إرتكاب مخالفته أو جناية، يجوز للربان أن يضع مرتكبها تحت المراقبة على متن السفينة طوال الرحلة، وإذا كان المجرم الموضوع تحت الرقابة سواء كان من الطاقم أو من الركاب وكانت لديه حجرة شخصية فهو ملزم بالبقاء فيها، وإلا فإنه يوضع في مركز التأديب الخاضع لموافقة السلطة القضائية المختصة، يجب أن يكون مركز التأديب متميزا عن المكان الذي يقيم فيه أعضاء الطاقم كما سمحت بذلك الترتيبات المادية على متن السفينة، كما أنه يجب أن بقاء المجرم الموضوع تحت الرقابة إلى سطح السفينة مرتين في اليوم على الأقل في اليوم على الأقل لمدة ساعة في كل مرة، إلا أنه لا يطبق إجراء الرقابة إلا في البحر وموانئ التوقف الأجنبية، وينتهي هذا الإجراء بقوة القانون بمجرد رسو السفينة في ربح الميناء الجزائري.¹

2/ إختصاص المتصرف في الشؤون البحرية والسلطة القنصلية:

عند إرتكاب المخالفة البحرية من طرف الربان أو بمشاركته، يجري المتصرف في الشؤون البحرية أو السلطة القنصلية تحريا تمهيديا، فيوضع الربان تحت الرقابة ويشرع على الفور في إستخلافه بإذن من وكيل الجمهورية المختص.

وحسب المادة 565 من قانون البحري بعد فقدان السفينة أو إصطدامها أو جنوحها وبعد كل حادث بحري أو كل مخالفة منصوص عليها في القانون البحري يجب على الربان أو المرشد أن يرفع تقريرا بالوقائع إلى المتصرف الأول للشؤون البحرية الذي يمكنه الإتصال به وعلى هذا الأخير أن يبلغ فورا وكيل الجمهورية المختص إقليميا.

وحسب المادة 566 من نفس القانون يقوم الأشخاص المؤهلين بجميع المعايينات والإستماع أو المواجهات التي قد تساعد على إظهار الحقيقة، ويعدون محضرا بها طبقا لأحكام القانون الإجراءات الجزائية. ترسل المحاضر المتعلقة بتحريرات ومعاينات ومخالفات الموقعة حسب الأصول والمعدة وفقا لأحكام القانون الإجراءات الجزائية من

1 المادة 562 فقرة 06، 563 من القانون البحري الجزائري

طرف الأشخاص المؤهلين إلى وكيل الجمهورية وتكون حجتها صالحة إلى أن يثبت العكس ولا تخضع المحاضر إلى التأكيد.¹

أما فيما يخص المحكمة المختصة فترجع إلى الأحكام العامة الواردة في قانون الإجراءات الجزائية فإذا كانت الجريمة مخالفة أو جنحة فإن القسم المختص هو الجرح والمخالفات للمحكمة المختصة، أما إذا وصف الجرم جنائية فإن الإختصاص ينعقد لمحكمة الجنايات، ونفس الشيء بالنسبة لتقادم الدعاوي.²

المطلب الثاني: إنقضاء عقد العمل البحري:

عقد العمل البحري شأنه شأن أي عقد من عقود العمل. فكما لكل عقد بداية هو الآخر له نهاية. تضع حدا لتلك الإلتزامات المتبادلة بين طرفيه مهما كانت طبيعة هذا العقد، فلا يمكن تصور أن العقد دائم حتى لو كان غير محدد المدة. ذلك أن نهاية عقد العمل البحري تدخل فيها عوامل إرادية وهذا ما سنوضحه في الفرع الأول وعوامل غير إرادية وهو ما سنوضحه في الفرع الثاني.

الفرع الأول: الأسباب الإرادية لإنهاء علاقة العمل:

تمثل الأسباب الإرادية لإنهاء العقد في الإستقالة والعزل والتسريح التأديبي فالإستقالة تقدم من العامل البحار رغبة منه في إنهاء علاقة عمله مع الرب العمل (المنجز) وهذا الأخير أيضا له يد في أن ينهي عقد عمل أحد البحارة عن طريق عزله من العمل أي تسريحه تأديبيا لإرتكابه خطأ مهني جسيم وسنتناول هذا فيما يلي:

1 المادة 558 من القانون البحري الجزائري.

2 المواد من 07 الى 10، من قانون الإجراءات الجزائية.

أولاً: الإستقالة:

الإستقالة هي المفهوم الأساسي لحق فسخ العقد بالإرادة المنفردة فبواسطة الإستقالة يعبر العامل البحار عن إرادته بإنهاء علاقة عمله مع المستخدم. فهي حق معترف به للعامل في كل القوانين والأحكام القضائية والأراء الفقهية.¹

وقد إعترف المشرع الجزائري بحق العامل في الإستقالة في المادة 03/66 من القانون 11/90 والمادة 68 من نفس القانون التي نصت على «الإستقالة حق معترف به للعامل، على العامل الذي يبدي رغبته في إنهاء علاقة العمل مع الهيئة المستخدمة أن يقدم إستقالته كتابة». «ويغادر منصب عمله بعد فترة إشهار مسبق وفقاً للشروط التي تحددها الإتفاقيات أو الإتفاقيات الجماعية». وهو ما جاءت به محكمة النقد المغربية في قرارها عدد 631 تطبيقاً لأحكام المادة 34 من مدونة الشغل المغربي. فالإستقالة بهذا الشكل طريقة قانونية وشرعية لإنهاء علاقة العمل وأن ممارسة هذا الحق ليس على إطلاقه وإنما مقيد بعدة قيود تنظيمية فهي حق نسبي لا يجوز التعسف في إستعماله.²

1- شروط الإستقالة طبقاً للقانون 11/90 المتضمن علاقات العمل:

بناء على ما جاء في القانون 11/90 توجد عدة شروط وهي:

1. أن تكون رسالة الإستقالة مكتوبة موجهة من العامل إلى رب العمل.
2. وجوب منح العامل مهلة فاصلة بين تاريخ إعلان الرغبة في الإستقالة وتاريخ بداية سريانها وهو ما يعرف بمدة الإشهار أو الإخطار المسبق، وذلك من أجل أن يتمكن رب العمل من إتخاذ التدابير التي تمكنه من تعويض العامل المستقيل وعدم تعريض مصالحه للضياع نتيجة مغادرة العامل لمنصب عمله.³

1 أحمية سليمان، التنظيم القانوني لعلاقات العمل في التشريع الجزائري، علاقة العمل فردية، جزء ثاني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، سنة 2008، صفحة 336.

1 عزيرية حنان. المرجع السابق. صفحة 283.

3 أحمية سليمان، المرجع السابق، صفحة 337.

تختلف مدة الإخطار هذه من قطاع إلى آخر ومن مؤسسة إلى أخرى وحسب منصب العامل المستقيل وهذا عن الأحكام العامة أما فيما يخص عقد العمل البحري فإن المشرع الجزائري خص موضوع الإستقالة بأحكام متميزة تختلف عما هو وارد في الأحكام العامة.¹

2- شروط الإستقالة طبقا للمرسوم التنفيذي 05-102 للنظام الفرعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري.

أ- أن يقدم البحار الإستقالة كتابيا إلى المجهز حسب المادة 01/53 من المرسوم التنفيذي 05-102 يمكن لأي بحار أن يقدم إستقالة بشرط أن تكون مكتوبة وأن تسلّم إلى المجهز الذي يشهر بإستلامها، والتسليم يكون إما برسالة موص عليها بواسطة محضر قضائي، أو يسلمها بنفسه للمجهز.

إلا أنه في الفقرة الثانية من نفس المادة نجد المشرع يستثني الضابط بحكم خاص وهو أنهم لا يمكنهم المطالبة بإنهاء علاقة العمل عن طريق الإستقالة إلا بعد الوفاء بكل الإلتزامات التي إلتزموا بها عند توظيفهم.

ب- **الإشهار المسبق:** حدد المشرع الجزائري مهلة الإشهار المسبق في قطاع العمل البحري بـ 15 يوما وبعدها تصبح الإستقالة فعلية.²

إلا أنه بالنسبة للمستخدمين الملاحين في قطاع الصيد البحري على السواحل فلا يمكن أن تقل مدة الإشهار المسبق من 24 ساعة وفي جميع الأحوال يمكن تخفيض مدة الإشهار المسبق باتفاق صريح بين الطرفين.

تبدأ مهلة الإشهار المسبق من تاريخ إستلام مجهز السفينة رسالة الإستقالة، ويتعين على المجهز أن يقوم قبل إنقضاء المدة بإبلاغ قراره إما بقبول إستقالة المستخدمين الملاحين وإما برفضها، وتعد الإستقالة مكتسبة إذا لم يتم الرد:³

1 المواد 53، 54، 55، 56 من المرسوم التنفيذي 05-102، السابق الذكر.

2 المادة 53 فقرة 03 من المرسوم التنفيذي 05-102.

3 المادة 55 من المرسوم التنفيذي 05-102.

ثانيا: التسريح التأديبي:

يصرح العامل (البحار) تأديبيا من طرف رب العمل (المجهز) بسبب إرتكابه لخطأ جسيم أو نتيجة تعسف رب العمل. مما يؤدي إلى إنتهاء علاقة العمل بينهما. لذا يتطلب الأمر معرفة الأخطاء التي تستوجب التسريح التأديبي وعليه، فالبرجوع إلى القانون البحري نجده يحدد الأخطاء التأديبية والعقوبات التأديبية كما رأينا سابقا لكن بدون تنسيق وبدون تحديد العقوبة المناسبة لكل خطأ منها عقوبة التسريح وهذا يشكل فراغ قانوني يؤدي إلى تعسف أرباب العمل وسوء تطبيق القضاة للقانون.¹ لذا كان لابد من الرجوع إلى أحكام القانون 11/90 المتضمن علاقات العمل المعدل والمتمم بالقانون 29/91 المؤرخ في 1991/12/21 بحيث نصت المادة 73 منه على يتم التسريح التأديبي في حالة إرتكاب العامل أخطاء جسيمة.

وعلاوة عن الأخطاء الجسيمة التي يعاقب عليها التشريع الجزائي والتي ترتكب أثناء العمل تعتبر على الخصوص أخطاء جسيمة، يحتمل أن ينجر عنها التسريح بدون مهلة العطلة وبدون علاوات الأفعال الآتية:²

- 1) إذا رفض العامل بدون عذر مقبول تنفيذ التعليمات المرتبطة بالتزاماته المهنية والتي قد تلحق أضرار بالمؤسسة، والصادرة من السلطة السلمية التي يعينها المستخدم أثناء الممارسة العادية لسلطاته.
- 2) إذا أفض معلومات مهنية تتعلق بالتقنيات والتكنولوجيا وطرق الصنع والتنظيم أو وثائق داخلية للهيئة المستخدمة إلا إذا أذنت السلطة السلمية بها أو أجازها القانون.
- 3) إذا شارك في توقف جماعي أو تشاوري عن العمل خرق للأحكام التشريعية الجاري بها العمل في هذا المجال.
- 4) إذا قام بأعمال عنف.

1 عزيرية حنان، المرجع السابق. صفحة 528.

2 سعيد طربيت، سلسلة المستخدم في تسريح العمال التأديبي، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، طبعة 06، سنة 2001، صفحة 22.

- (5) إذا تسبب عمدا في أضرار مادية تصيب البنايات والمنشآت والآلات والأدوات والمواد الأولية والأشياء الأخرى التي لها علاقة بالعمل.
- (6) إذا رفض تنفيذ أمر التسخير الذي تم تبليغه وفقا لأحكام التشريع المعمول بها.
- (7) إذا تناول الكحول والمخدرات داخل أماكن العمل.

بالرجوع إلى المادتين 469 و470 من القانون البحري نجده يحدد لنا المخالفات التأديبية في الفقرتين الأخيرتين من المادتين سابقتي الذكر ونلاحظ من قوله "كل المخالفات الأخرى الماسة بالأنظمة البحرية" "الجاري بها العمل" أنه ترك المجال واسع للأخطاء التأديبية، وتقدير جسامة الخطأ من عدمه وبالتالي تسريح البحار أولا راجع للسلطة التقديرية للمحكمة الفاصلة في النزاع.

أما عن عزل الربان فإنه يمكن للمجهر ذلك في أي وقت وفي أي مكان من رأى ضرورة ذلك ما أجمعت عليه مختلف التشريعات منها التشريع الجزائري¹ وإذا كان العزل تعسفا يحق للربان المطالبة بالتعويض وفقا للقواعد العامة.

إن المشرع الجزائري وفي الوقت الذي قام فيه بتحديد الأخطاء المهنية الجسيمة التي يمكن صاحب العمل أو المجهز من عزل العامل أو الملاح دون تعويض ودون إخطار مسبق فإنه وفي نفس الوقت أقر للعامل بما في ذلك الملاح على وسائل وضمانات ضد تعسف صاحب العمل في استعمال حقه في العزل، وذلك بتقييد عملية التسريح التأديبي بإجراءات يجب على رب العمل أن يتبعها وإلا كان التسريح الذي غير قانوني يمكن إلغائه بموجب حكم قضائي²، وهذه الإجراءات يمكن حصرها فيما يلي:

- (1) يجب على المستخدم أن يأخذ بعين الاعتبار ظروف وملابسات ارتكاب التصرف المكيف على أنه خطأ جسيم، وبحث الدوافع والمبررات التي أدت به إلى ارتكاب ذلك الفعل.

1 المادة 557 من القانون البحري الجزائري.

2 عزيزية حنان، المرجع السابق، صفحة 286.

2) أن يتم قرار التسريح التأديبي بإقتراح لجنة التأديب وهذا بعد ما تأكدها من ثبوت الخطأ الجسيم في حقه وفق للأحكام والإجراءات التي يتضمنها النظام الداخلي في مجال التأديب ويجب على هذه اللجنة أن تستمع لدفوع و حجج العامل المهني، هذا الأخير الذي يمكنه أن يصطحب معه عاملا يختاره من بقية عمال الهيئة المستخدمة للدفاع عنه هذا ما إلترزم المجهز المستخدم بإبلاغ الملاح عن قرار التسريح بصفة رسمية وكتابية.

يجدر بنا أن نشير إلى أن هذه الإجراءات جوهرية ولازمة، ويستوجب على صاحب العمل إحترامها وإلا أعتبر تعسفيا ولو كان مبررًا.

في حالة إذا كان التسريح تعسفيا يمكن أن يطعن في قرار الفصل أمام الجهات القضائية المختصة الفاصلة في المسائل الإجتماعية، والتي تفصل إبتدائيا ونهائيا إما بإعادة إدماج الملاح في منصب عمله مع الإحتفاظ بإمتهادات المكتسبة، وفي حالة رفض أحد الطرفين إعادة الإدماج يمنح الملاح تعويضا ماليا لا يقل عن الأجر الذي كان يتقاضاه عن مدة ستة (06) أشهر عن العمل وهذا دون الإخلال بالتعويضات المحتملة.¹

ثالثا: فقدان صفة البحار نتيجة لعقوبة تأديبية:

تجب الإشارة أولا إلى فقدان صفة البحار يكون ناتج عن عقوبة تأديبية وبالتالي ينجر عنه إنتهاء علاقة عمل البحار لتتحية هذه الصفة الأخيرة عن العامل.

تنص المادة 52 من المرسوم التنفيذي 102/05 على "تنتهي علاقة العمل...في حالة فقدان صفة المستخدمين الملاحين كما هو منصوص عليه في المادة 471 من الأمر 80/76" وقد نصت المادة 471 على حالتين يفقد فيها البحار هذه الصفة وهما إما مؤقتا أو نهائيا.

أ- فقدان صفة البحار مؤقتا:

يفقد العامل البحار هذه الصفة الأخيرة بصفة مؤقتة إن تعرض للعقوبة التأديبية الواردة في نص المادة 471 أي من القانون البحري وهي السحب المؤقت لشهادة الملاحة، وكما

1 المادة 73 فقرة 01، 02، 04 من القانون 91 / 29 المعدل والمتمم للقانون 90/11 المتضمن علاقات العمل.

رأينا فإن السحب المؤقت تنطبق عليه أحكام المرسوم التنفيذي 338/2000 المؤرخ في 26/10/2000 يحدد حالات السحب المؤقت أو النهائي لشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية والشطب من سجل رجال البحر وشروطهما وهو ما يؤدي إلى إنهاء علاقة العمل.

ب- فقدان صفة البحار نهائياً:

يفقد العامل البحار هذه الصفة الأخيرة نهائية إذا تعرض للعقوبة التأديبية الواردة في نص المادة 471 فقرة ط . ي من القانون البحري وهي السحب النهائي لشهادة الملاحة والشطب من سجل رجال البحر. كما هو منصوص عليه في المرسوم التنفيذي 338/2000 وهما يؤديان إلى إنهاء علاقة العمل.

قبل الانتقال لدراسة الأسباب اللاإرادية لإنهاء عقد العمل تجب الإشارة إلى سبب آخر من الأسباب الإرادية ألا وهو الذهاب الإرادي للأجراء، بحيث يشكل هذا الأسلوب قطع رضائي أو ودي لعلاقة العمل يلجأ إليه الأجير طمعا في الحصول على تعويض أعلى من ذلك التعويض الذي قد يمنح له جراء التسريح الجماعي، ويتطلب هذا الأسلوب إقتران إرادة الأجير مع إرادة الهيئة المستخدمة مما يجعله أسلوب يختلف عن الإستقالة والتسريح بل حالة خاصة لقطع علاقة العمل حيث يعتبر الذهاب الإرادي إجراء تفاوضي وله مقابل يتمثل في التعويض.¹

الفرع الثاني: الأسباب اللاإرادية لإنهاء عقد العمل البحري:

سنستعرض في هذا المطلب الأسباب اللاإرادية التي تؤدي إلى إنهاء علاقة العمل، والتي لا دخل لإدارة المستخدم أو العامل في حدوثها وهي الوفاة، العجز الكامل عن العمل فقدان الأهلية البدنية، التقاعد، والبطلان، أو الإلغاء القانوني، إنتهاء مدة العقد المحدد المدة إنتهاء النشاط القانوني للهيئة المستخدمة وإنتهاء علاقة العمل لأسباب إقتصادية.

1 عزيرية حنان، المرجع السابق، صفحة 288.

أولاً: الوفاة:

تعتبر الوفاة من الأسباب القانونية والشرعية لإنهاء علاقة العمل، والمعني بالوفاة هنا هو العامل وليس رب العمل لأن شخصية العامل تعتبر في عقد العمل من العناصر الجوهرية في العقد، بينما وفاة صاحب العمل لا تنتهي من الناحية المبدئية علاقة العمل، بحيث تنتقل الإلتزامات الناتجة عن هذه العلاقة إلى ورثته الذين يحلون محله وذلك تطبيقاً لأحكام المادة 74 من قانون علاقات العمل المعمول بها يوم التغيير قائمة بين المستخدم الجديد والعمال"، أما إذا تبعت الوفاة حل المؤسسة وإستحالة إستمرار نشاطها فهذا يمكن القول بأنها سبب لإنهاء علاقة العمل يمكن تطبيق عليها الأحكام الخاصة بالإنهاء القانوني للنشاط أو المؤسسة الواردة في المادة 07/66 من نفس القانون.¹

وتنتهي علاقة عمل البحار بوفاة هذا الأخير حقيقة أو حكماً ويتم تقرير الوفاة حكماً بموجب حكم قضائي نهائي.

يمكن أن تكون لوفاة العامل (البحار) واقعة طبيعية ليس لها علاقة بالعمل وبالتالي فلا يترتب عنها أي إلتزام في ذمة صاحب العمل إلا ما تقرره قوانين الضمان الإجتماعي فيما يخص منحة الوفاة.²

أما إذا كانت الوفاة ناتجة عن حادث عمل أو مرض مهني، هنا تبقى آثار علاقة العمل المادية المتمثلة في معاش أو ريع الوفاة سارية ومستمرة لصالح ذوي حقوق العامل وفقاً لأحكام القانون 13/83 المتعلق بحوادث العمل والأمراض المهنية.

بالإضافة إلى هذه الآثار الواردة في القواعد العامة هناك آثار أخرى رتبها المشرع البحري عند وفاة الملاح وهي:

1- يتعين على الربان أن يسجل الوفاة في بيانات الأحوال المدنية.

1 أحمية سليمان، المرجع السابق، صفحة 339.

2 المواد من 47 إلى 51 من القانون 11/83 المتعلق بالتأمينات الإجتماعية.

- 2- يتعين على الربان أو مساعدة أن يضع الأشياء والأمتعة المتروكة على متن السفينة من البحار المتوفي أو المفقود في قائمة جرد السفينة وذلك بحضور إثنين من البحارة ليرسلها لذوي الحقوق البحار المتوفي أو المفقود.
- 3- يتحمل المجهز مصاريف جنازة البحار وإعادة جثمانه إلى وطنه إذا توفي على متن السفينة. أو البر بالخارج، وفي حالة وفاة البحار على متن السفينة ولم يمكن دفنه أو إعادة جثمانه إلى وطنه، وجب على الربان بتغطيس الجثمان في البحر مع مراعاة الأعراف البحرية في هذا المجال.
- 4- يتعين على المجهز أن يدفع لفائدة البحار على عاتقه قانونا أو واقعا ، تعويضا بعد الوفاة مساويا لمبلغ شهر من راتب العمل، كل سنة قضاها في خدمة المجهز بالإضافة إلى تعويضات الضمان الإجتماعي.¹

ثانيا: العجز الكامل عن العمل أو فقدان الأهلية البدنية:

بعد العجز الكامل بمثابة إنهاء لا إرادي لعلاقة العمل، ويعد من الأسباب الجديدة التي تمنح للمستخدم حق المبادرة بإنهاء علاقة العمل، مع الإلتزام بتحمل كافة الإلتزامات يقررها القانون والأعراف والنظم المهنية المعمول بها وإن كانت بعض الحالات يمكن إثباتها بمختلف الوسائل الإثبات، كشهادة الطبيب المختص الذي يقر بمجهز العمل كليا بسبب حادث عمل أو مرض مهني يمنعه عن العمل...إلخ، إلا أن هناك حالات يصعب إثباتها بصفة دقيقة، ومحددة، مثل إدعاء المستخدم بعدم كفاءة العامل مهنيا أي عجز العامل عن أداء عمله على الوجه الذي يريده المستخدم، بسبب نقص الكفاءة المهنية أو المهارة، الخبرة والإستعداد، هذه الأسباب كثيرا ما يلجأ إليها المستخدمين ليبرروا رغبتهم وقراراتهم لإنهاء علاقة العمل بدون أسباب موضوعية أو حقيقية، حتى لا تتخذ تصرفاتهم طابع الفصل التعسفي الذي يلزمهم تحمل مسؤوليات التعويض أو إعادة إدماج العامل، حيث أن المستخدم والخبير هما الوحيدان اللذان يمكنهما إثبات وقياس درجة عدم الكفاءة والتأهيل في مجال أو وظائف معينة وبالتالي يصعب على العامل من ناحية والقاضي من

1 المواد 426، 431، 432 من القانون البحري الجزائري.

ناحية أخرى تقدير مدى صحة حجة صاحب العمل، وهذه الحالات قد أدرجها المشرع الجزائري ضمن حالات العزل دون أن يحددها أو يبين أسبابها وطبيعتها على عكس التشريعات المقارنة.¹ وإكتفى المشرع بالإشارة إلى هذا السبب في المادة 66 الفقرة الخامسة من القانون 90-11.

أما عقد العمل البحري فمفهوم العجز يختلف عنه في عقد العمل البري، لأنه يشترط في البحار لممارسة هذه المهنة مجموعة من الشروط تتعلق باللياقة البدنية، تتميز بالدقة ومحددة في نصوص قانونية، فإذا حصل وأصيب البحار بعارض يحمله غير مؤهلات بدنيا طبيعة البحار فلا يتم إقلاعه في أية سفينة ومن تم ينقضي عقد العمل البحري وتنتهي خدمة البحار بثبوت عدم لياقته الصحية.²

فلا يشترط العجز الكامل عن العمل بل يكفي أن لا يلبي شروط اللياقة البدنية مع الإشارة أن عدم القدرة على الإبحار يجب أن تكون كلية ودائمة فإذا كانت مؤقتة فلا تؤدي حتما إلى العزل وبالتالي إنقضاء عقد العمل البحري.

ثالثا: التقاعد:

أ/ الحكمة من التقاعد:

1- الهدف الإجتماعي:

يقصد بالتقاعد إجتماعيا هو مكافأة العامل الذي أدى مهمته إتجاه وطنه وبلده وبالتالي لا بد لهذا العامل أن يستريح ويأخذ أجره وفقا للتنظيم والقوانين المعمول بها، ولا ننسى بأن قانون العمل يوصف بأنه قانون إجتماعي.

1 أحمية سليمان، المرجع السابق، صفحة 346 صفحة 347.

2 كمال حمدي، المرجع السابق، صفحة 376.

2- الهدف الإقتصادي:

وهو أن العامل لما يصل مرحلة من مراحل حياته لا يستطيع فيها أداء عمله تجاه المؤسسة المستخدمة، والتي من بين العناصر الأساسية التي يركز عليها الإقتصاد، فيستبدل العامل الأول نشاطا بعامل أكثر نشاطا وهذا لمواصلة المسيرة الإقتصادية اتجاه الوطن.

ب/ أنواع التقاعد:

والتقاعد نوعان: التقاعد العادي والتقاعد المسبق وكلاهما يلجأ إليه في حالة توفر الشروط المحددة في القانون، فلا يمكن للمستخدم أو العامل إنهاء علاقة العمل بسبب التقاعد دون تحقق شرطي السن والأقدمية، والمحدد بـ 60 سنة بالنسبة للرجل و 55 سنة بالنسبة للمرأة و15 سنة أقدمية لكليهما، إلى في حالة التسريح الجماعي واللجوء إلى التقاعد المسبق.¹

رابعا: البطلان أو الإنهاء القانوني:

تنتهي علاقة العمل قانونيا في حالة قيام وضع تصبح بموجبه علاقة العمل باطلة بطلانا مطلقا، أو ملغاة قانونيا وذلك لقيامها على أسس غير شرعية أو لوجود العامل في مركز لا يسمح له بمواصلة العمل فعلاقة العمل تقوم على أساس العقد فإذا كان العقد منعما من أحد أركانه الأساسية كان باطلا بطلانا مطلقا، كما قد يكون مشوبا من العيوب فيكون باطلا بطلانا نسبيا، وقد نصت التشريعات العالمية على وجوب احترام أحكام القوانين، والنظم والعمل بها، وإلا عدت علاقة عمل باطلة أو عديمة الأثر وذلك دون المساس بحقوق العمال المكتسبة، وهذا ما نصت عليه المادة 135 من القانون 90-11 والتي تنص على "تعد باطلة وعديمة الأثر كل علاقة عمل غير مطابقة لأحكام التشريع المعمول به، غير أنه لا يمكن أن يؤدي بطلان العمل إلى ضياع الأجر المستحق من عمل تم أداءه".

1 المرسوم التشريعي، رقم 94-10 المؤرخ في 26 ماي 1994 المحدد للتقاعد المسبق.

خامسا: إنتهاء مدة عقد العمل المحدد المدة:

لقد مر عقد العمل البحري بمرحلتين، الأولى تخص عقد إبحار منظم بقانون خاص والثانية تخص عقد عمل من نوع خاص ينظم كافة العلاقات التعاقدية بين المجهز والبحار.

كأن يبرم عقد العمل البحري لرحلة واحدة وكانت الرحلة الواحدة تدوم عدة أشهر، أو عدة سنوات ولكن حاليا أصبح عقد العمل بالرحلة نادرا مما أدى إلى إستقرار البحار في منصبه، فأصبح هذا الأخير في خدمة المجهز وليس في خدمة السفينة، وللبحار المرسم والمنصب الأفضلية في الإقلاع أو الإبحار، فأصبحت عقود العمل غير محددة المدة هي الأصل عقود العمل البحرية محددة المدة هي الإستثناء.

قد يتفق الطرفان بصفة مباشرة على تحديد علاقة العمل بمدة معينة كأسبوع، شهر أو سنة... الخ.

كما يمكن أن يتفقا على تحديدها بصفة غير مباشرة، كإتفاق الطرفان على إبرام علاقة العمل لإنجاز عمل معين فبالنسبة للعمل البحري قد يتفق في العقد على مدة معينة أو يكون العقد لرحلة معينة، فتعتبر علاقة العمل عندئذ محددة المدة وتنتهي بإنتهاء المدة أو بإتمام العمل المتفق عليه أو بإنهاء الرحلة المعينة، ويمكن أن تحدد صراحة أو ضمنا، في كلتا الحالتين تعتبر علاقة عمل جديدة يبدأ سريانها بعد إنتهاء العلاقة الأصلية، والتجديد الصريح هو يتفق الطرفان صراحة على التجديد، إما التجديد الضمني فيستدل عليه من الظروف، كإستمرار العامل في أداء العمل وإستيفاء الأجر رغم إنتهاء علاقة العمل الأصلية، دون إعتراض من المستخدم.¹

يبرم عقد العمل البحري في إطار رحلة بحرية فهو يبرم أساسا بالرحلة، فأحكام العمل البحري تنظم مدة إقلاع البحار وتسجيله في سجل الطاقم، لهذا يوجد نوع من اللبس بين عقد العمل البحري ومدة الإبحار، فعقد العمل البحري ينتهي بأسباب إنتهاء عقود العمل،

1 فليسي زهور، المرجع السابق، صفحة 209.

فإستقلالية قانون العمل البحري تستوجب التفرقة بين البر والبحر، فهي نتيجة حتمية لطبيعة عقد العمل البحري، فخارج فترات الإبحار أو الإقلاع، فالعقد الذي يربط المجهز والبحار يخضع لأحكام قانون العمل البري، أما في فترة الإبحار فتطبق أحكام قانون العمل البحري.

ينتهي عقد العمل البحري بإنهاء مدته، إذا كان الملاح مستأجرا لمدة معينة أو بإنهاء الرحلات المقصودة، إذا كان العقد مبرما على أساس الرحلة.

وحسب المادة 56 من المرسوم 05-102 المذكور سابقا فلا يجوز بأي حال من الأحوال أن تنتهي علاقة العمل خارج التراب الوطني. فإذا صادف وأن إنتهت مدة عقد العمل البحري المحدد المدة أثناء الرحلة البحرية فيمتد العقد بحكم القانون حتى وصول السفينة إلى أول ميناء جزائري وهذا الإمتداد القانوني لعقد العمل البحري المحدد المدة مرجعه طبيعة العمل البحري، وحتى لا يسبب إنهاء عقد عمل البحار خلال الرحلة الحرج للربان، الذي قد يتعذر عليه إستبدال بحار آخر بالبحار الذي إنتهى عقده.¹

سادسا: إنتهاء النشاط القانوني للهيئة المستخدمة:

ونذكر من الأسباب التي تؤدي إلى إنهاء علاقة العمل والمذكورة في المادة 66 من القانون 90-11 في الفقرة (07) هو إنتهاء النشاط القانوني للهيئة المستخدمة والهيئة المستخدمة في عقد العمل البحري هو المجهز وينتهي النشاط القانوني للهيئة المستخدمة لسببين:

أ- إنتهاء الأجل المحدد:

ذكر في المادة 437 من القانون المدني على أنه "تنتهي الشركة بإنهاء الميعاد الذي عين لها أو بتحقيق الغاية التي أنشأت من أجلها". وقد حدد المشرع مدة الشركة في 99 سنة في القانون التجاري، وهذا كحد أقصى تطبيقا للمبدأ العام الذي ينص بأن الشخص لا يلتزم مدى حياته، وهذا معمول به في قانون العمل، فينتهي عقد العمل البحري بإنهاء

1 كمال حمدي، المرجع السابق، صفحة 237.

الشركة التي يعمل بها البحار، ولفظ الشركة هو وطبيعته التجارية وتنطبق تماما على عقد العمل البحري.

ب- إنتهاء الفرص التي أنشأت لأجله:

ويقصد به إنتهاء تنفيذ العمل الذي أنشأ من أجله مثل إنشاء شركة أو مؤسسة لنقل كمية معينة من البضائع بواسطة النقل البحري، فتنتهي بإنتهاء الغرض الذي أنشأت من أجله، وينتهي بذلك عقد العمل البحري.

وتجدر الإشارة إلى أن هلاك السفينة لا يؤدي إلى إنقضاء عقد العمل البحري في حالة تعدد السفن التي تخص المجهز، إلا إذا إقتصرت عمل البحار على سفينة بعينها وتم تحديد ذلك في عقد عمله فإن هلاك السفينة يؤدي إلى إنقضاء عقد العمل البحري لإستحالة تنفيذه، والحكم ذاته إذا كان المجهز يشتغل بسفينة واحدة، وفي كل الأحوال لا يتحمل البحار تبعة هلاك السفينة الذي لا يد له فيه فيستحق أجره كاملاً.¹

سابعاً: إنتهاء علاقة العمل لأسباب إقتصادية:

وهو فصل أكثر من عامين دفعة واحدة، أو وفق جدول زمني محدد بصفة متلاحقة نظراً للأسباب الإقتصادية، وهو إجراء يتخذ عند مواجهة صعوبات مالية أو تجارية أو تقنية للمؤسسة التي تفرض على رب العمل التقليل من عدد العمال، وهو الحل الوحيد لإعادة التوازن المالي والإقتصادي في المؤسسة.² والفائدة من فعل تسريح جماعي لأسباب إقتصادية تكون في إشتراك العمال المسرحين في السبب وقد نصت المادة 69 من القانون 90-11 المذكور سابقاً "يجوز للمستخدم تقليص عدد المستخدمين إذا بررت ذلك أسباب إقتصادية".

أ- إجراءات التسريح الجماعي:

وهي ما نصت عليه المادتين 69 و70 من القانون 90-11 السابق الذكر.

1 هاني دويدار، المرجع السابق، صفحة 370.

2 أحمية سليمان، المرجع السابق، صفحة 336.

1- المرحلة الأولى:

وهي التي تتمثل في الإعتماد على جميع الوسائل التي قد تقلل من عدد التسريحات، كتخفيض ساعات العمل الجزئي، الإحالة على التقاعد وفقا للقانون ودراسة إمكانية تحويل المستخدمين إلى أنشطة أخرى يمكن للمستخدم تطويرها، كتوقيف التوظيف الجديد بالنسبة للفئات العمالية وتوقيف الساعات الإضافية.

ويجب ترتيب العمال المعنيين بالتسريح فيتحتم على المستخدم مراعاة بعض الجوانب والظروف الإجتماعية والمهنية. حيث يبدأ رب العمل بالعمال الأقل أقدمية والأقل تجربة في المؤسسة.

2- المرحلة الثانية:

وبالإنتهاء من الإجراءات الأولية على المستخدم أن يحرر تقريرا مفصلا من الأسباب الداعية إلى هذه الإجراءات ويقدمه لجنة المشاركة في المؤسسة، وفي حالة عدم وجودها يعرض التقرير على النقابيين، وفي حالة عدم وجودهم يعرض الأمر على الممثلين، وهذا الإجراء ملزم، يؤدي عدم إحترامه إلى بطلان إجراء التسريح.¹ بعد ذلك يتم عرض الأسباب والتفاوض عليها والذي يجب أن يشمل النقاط التالية:

- أسباب التسريح ودوافعه.
- برنامج التسريح
- الإجراءات المتخذة من طرف المستخدم لتقادي إجراء التسريح أو التقليل منه.
- جدول التسريح الفردي المتعاقب.
- الضمانات المقررة للعمال المسرحين والحقوق المقررة لهم.

ب- آثار التسريح الجماعي:

عند إتمام الإجراءات السابقة، يتم الشروع في التسريح الذي يترتب آثار لصالح المعنيين بالتسريح، وهي تعد حقوق للعمال أهمها:

1 أحمية سليمان، المرجع السابق، صفحة 376 صفحة 377.

1. منح العمال المعنيين مهلة إخطار مسبقة تقدر بحسب المستوى المهني لكل فئة عمالية والمحددة في نظام المؤسسة الإقتصادية أو الإدارية، وتكون هذه المهلة مدفوعة الأجر.
2. منح العمال المسرحين شهادات عمل تتضمن كافة البيانات والمعلومات الخاصة بحياتهم المهنية.
3. منح العمال المسرحين أسبقية التوظيف في المؤسسة في حالة إعادة توظيف عمال جدد.

وتتمتع هذه الحقوق بحماية قانونية، وتكون محل عون دعوى قضائية إستعجالية أمام الغرفة الإجتماعية إذا ما أدخل للمستخدم بأحدها أو بعضها.¹

نجد أن المشرع إستحدث نظاما بموجب المرسوم التشريعي 94-09 المؤرخ في 26 ماي 1994 المتضمن الحفاظ على الشغل وحماية الأجراء الذين يفقدون عملهم بصفة لا إرادية، وهو نظام التأمين على البطالة لصالح الأجراء الذين يفقدون عملهم ولأسباب إقتصادية إن يمول هذا النظام بإشتراكات تتكفل بها الهيئة المستخدمة.²

وإذا إسفاد العامل من نظام التأمين على البطالة، فله الحق في تعويض يساوي 03 أشهر يتحملها المستخدم عند التسريح، ويستفيد بعدها بأداءات التأمين على البطالة بعد شهرين من تاريخ تسريحه.³

أما الأجراء الذين يجب إنهاء علاقة عملهم في إطار تقليص عدد العمال، والذين يستفيدون كتعويض عن ذلك، إما من شغل أو من الإحالة على التقاعد المسبق. فلا يستفيد ومن أي تعويض غيرها يستحقونه من حقوق في العطلة المدفوعة الأجر.⁴

1 فليسي زهور، المرجع السابق، صفحة 273.

2 المادة 04 من المرسوم التشريعي رقم 94-10 المؤرخ في 26 ماي 1994 المحدد للتقاعد المسبق.

3 المادة 22 من المرسوم التشريعي 94-10 السابق الذكر.

4 المادة 21 من المرسوم التشريعي 94-09 السابق الذكر.

وفي النهاية يجب التنبيه إلى أنه إذا إنتهت مدة العقد المحدد لمدة أو تم فصل البحار بسبب خطأ تأديبي أو طراً عجز عن العمل أو تحقق أحد الأسباب السابقة لإنهاء عقد العمل البحري، فلا يجوز إنهاء العلاقة والسفينة خارج ميناء جزائري، طبقاً للقاعدة العامة التي أرساها المشرع في المادة 56 من المرسوم 05-102 المذكور سابقاً التي تنص على "لا يجوز بأي حال من الأحوال أن تنص علاقة العمل خارج التراب الوطني فإذا صادف وأن إنتهت مهلة الإشعار المسبق والسفينة خارج التراب الوطني فلا تنتهي علاقة العمل إلا فور رسو السفينة في ميناء جزائري".

وفي المقابل تبقى للربان السلطات التأديبية بالرغم من فصل البحار لأن سلطة الربان تمتد إلى جميع الموجودين على السفينة.

الخاتمة

الخاتمة:

تعتبر مهنة البحار من أهم المهن وأصعبها نظرا للظروف الخطيرة التي يشتغل فيها البحارة خاصة وأنهم يبقون في عرض البحر لمدة طويلة ولهذا وفرت لهم حماية خاصة وتنظيم قانوني خاص بهم، ومن خلال دراستنا لموضوع النظام القانوني لمهنة البحار توصلنا إلى العديد من النتائج وكذلك بعض التوصيات.

النتائج:

- السبب المعتمد في إضفاء صفة البحار على الشخص هو مكان العمل الذي يمارس عمله فيه وهو ظهر السفينة بغض النظر عن نوعها، ودون إعتبار لنوع العمل الذي يقوم به البحار على ظهر السفينة.
- حتى يستطيع الشخص مزاولة مهنة البحار يجب أن تتوفر فيه مجموعة من الشروط منها ما يتعلق بالشخص البحار، ومنها ما يتعلق بمؤهلاته المهنية، ومنها ما يتعلق بالرحلة البحرية.
- يعد عقد العمل البحري من العقود التبادلية الذي يلقي إلتزامات على عاتق كل من طرفي العلاقة التعاقدية، حيث يلزم البحار بأداء العمل المتفق عليه وطاعة صاحب العمل والإلتزام بعدم إستغلال السفينة والمشاركة في الإنقاذ في حالة الخطر وكذلك بالمحافظة على السر المهني. في حين يقع على عاتق المجهز الإلتزام بأن يدفع للبحار مقابل ما يقوم به من أعمال وأن يوفر الغذاء والإيواء له وأن يقوم بعلاج البحار في حالة مرضه وأن يقوم بترحيله بمعنى إرجاعه لوطنه.
- تمتع الربان بسلطة تأديبية عن طريق إتخاذ كافة الإجراءات التأديبية ضد من يرتكب خطأ مهني أثناء عمله من البحارة أو يخالف النظام الساري على متن السفينة كذلك يعاقب القانون على أخطاء أشد خطورة والتي تتمثل في الجنح والجنايات فلا يحق

- للربان توقيع العقاب على مرتكبي هذه الجرائم وإنما يحق له إلقاء القبض عليهم ووضعهم في الحبس الاحتياطي وإجراء تحريات أولية لهم.
- كما ينقضي عقد العمل البحري إذا تعرض لعارض من العوارض التي تعيق طريق سريانه أو التي تؤدي إلى إنهائه.

المقترحات:

- نرى أن من الضروري على المشرع مراجعة السن القانوني للممارسة مهنة البحار والمحدد 18 سنة بحيث يعتبر مبكرا لممارسة مهنة متعبة كمهنة البحار تتطلب قدرات بدنية عالية.
- من المستحسن مراجعة التشريع الخاص بالأجور على نحو يكفل عدم تخلفها عن أداء وظيفتها.
- ضرورة سن قواعد قانونية تتعلق بعلاج البحارة لاسيما مسألة حدود الإلتزام بالعلاج وكيفية تقديمه ونطاقه ومتى يتحمل المجهز نفقات العلاج ومتى يتحملها البحار.
- بالنسبة لخضوع البحار لقانونين وهما القانون البحري وقانون العمل 11/90 نرى أنه من المستحسن إستقلالية القانون الذي يحكم مهنة البحار ألا وهو قانون العمل البحري.

الملاحق

الملحق رقم (01)

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC OF ALGERIA



شهادة كفاءة صادرة بمقتضى أحكام الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب و منح
الشهادات وأعمال النوبة للعمالين بالبحر لعام 1978 في صيغتها المعدلة

CERTIFICATE OF COMPETENCY ISSUED UNDER THE PROVISIONS OF THE
INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION
AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS 1978 AS AMENDED

تشهد حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية أن السيد المولود بتاريخ
في مذهب طبقا لأحكام اللائحة من الاتفاقية المذكورة أعلاه، في صيغتها المعدلة وأنه
يشتمع بالكفاءة لأداء الوظائف التالية في المستويات المحددة، طبقا لأي قيود مشار إليها حتى

The Government of People's Democratic Republic of Algeria certifies that Mr..... born on..... at has been
found duly qualified in accordance with the provisions of regulation of the above Convention, as
amended, and has been found competent to perform the following functions, at the levels specified, subject to any
limitations indicated until

الوظيفة FUNCTION	المستوى LEVEL	القيود المفروضة (إن وجدت) LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)

يمكن لحامل هذه الشهادة الشرعي أن يعمل بالصفة أو الصفات التالية المحددة في متطلبات التطعيم الأمن المنفذة والتي
تشرطها الإدارة.

The lawful holder of this certificate may serve in the following capacity or capacities specified in the applicable safe manning
requirements of the Administration.

الصفة CAPACITY	القيود المفروضة (إن وجدت) LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)

رقم الشهادة Certificate N°.....

الصادرة في issued on

توقيع واسم الموظف المفوض حسب الاقتضاء

Signature and Name of duly authorized official

.....

توقيع صاحب الشهادة

Signature of the holder of the certificate

.....

يجب الاحتفاظ بأصل هذه الشهادة لتقديمها في أي وقت أثناء الخدمة على متن السفينة طبقا للفقرة 11 من القاعدة رقم 1/2.

The Original of this Certificate must be kept available in accordance with regulation 1/2, Paragraph 11 of the Convention while serving on a ship .

الملحق رقم (02)

النسخة العربية

عقد عمل

إنه في يوم ١ من شهر ٢٠٠٧

تحرر هذا العقد بين كل من :

١- شركة (شركة ذات مسئولية محدودة) باعتبارها مالكة السفينة ، و

الكالئة في ، و المسماة فيما بعد بـ (صاحب العمل) .

٢- السيد /

المقيم في و يحمل جواز سفر رقم

و المسمى فيما بعد بـ (مستخدم)

و قد اتفقا الطرفان بموجب هذا العقد على ما يلي :

١- وافق الطرف الأول (الشركة) على توظيف الطرف الثاني (المستخدم) بموجب هذا العقد

للمعمل لدي الشركة بوظيفة (.....) على ظهر السفينة المسماة (.....) .

يحق للطرف الأول (الشركة) نقل الطرف الثاني (المستخدم) للمعمل إلى أي سفينة أخرى .

مدة هذا العقد ١٢ شهر ، تبدأ من تاريخ انضمام المستخدم للسفينة و تستمر في حالة موافقة

الطرفين على سريان مدة العقد بعد انتهاء مدته الأصلية .

٢- يدفع الطرف الأول (الشركة) للطرف الثاني راتباً شهرياً مقداره دولار ، و

تكون طريقة دفع الراتب على النحو التالي :

١- وافق الطرف الثاني (المستخدم) على إيداع راتب الشهرين الأولين في مكتب الشركة

كضمان لها ، على أن يدفع الطرف الأول (الشركة) الراتب المودع لديها بعد إتمام العقد .

ب- يدفع الراتب للطرف الثاني (المستخدم) كل أول شهر بصفة مباشرة من الطرف الأول

(الشركة) بعد اجتياز الطرف الثاني (المستخدم) فترة ثلاثة شهور من العمل لدى الطرف

الأول .

٣- يلتزم الطرف الثاني (المستخدم) بأداء مهام محمله المسندة إليه بعناية من قبل الطرف الأول

(الشركة) . نو الوكيل ، أوريان السفينة .

٤- في حالة ترك الطرف الثاني (المستخدم) العمل على ظهر السفينة قبل انتهاء مدة العقد

و ذلك بالتراضي مع الطرف الأول (الشركة) ، فإنه في هذه الحالة يتحمل الطرف الطالب إنهاء

العقد قبل مدته المتفق عليها كافة المصروفات المتعلقة بالنقل و المصروفات المتعلقة بالعودة إلى

الميناء الذي تم فيه التعاقد .

أما في حالة اقرار الطرف الثاني (المستخدم) أعمال قتال ، أو سرقة ، أو تحريض على العصيان ، أو السلوك غير المسنول ، أو التخريب والإهمال ، وعدم الكفاءة ، أو عدم الامتثال لتعليمات ريان السفينة أو الشركة ، أو الوكيل ، أو غيرها من الأفعال التي من شأنها تؤثر على سلامة أو كفاءة سير السفينة . فإنه في هذه الحالة يتحمل الطرف الثاني (المستخدم) كافة النفقات المتعلقة بالإعادة إلى الوطن .

٥- يلتزم الطرف الأول (الشركة) بإعادة الطرف الثاني (المستخدم) إلى ميناء التعاقد بعد انتهاء مدة العقد ، و سيكون ميناء التعاقد هو

٦- يلتزم الطرف الأول (الشركة) بدفع تعويض إلى الطرف الثاني (المستخدم) في حالة وفاة الطرف الثاني (المستخدم) أو في حالة العجز التام عن أداء مهام عمله الناتج عن عمله لدى الطرف الأول (الشركة) .

٧- بصرف النظر عما جاء بنص هذا العقد ، فإن الطرف الثاني (المستخدم) يلتزم بالتقيد بالقوانين و اللوائح المحلية المتعلقة بحظر استيراد المشروبات الروحية ، أو ارتكاب أعمال السرقة ... إلخ ، وفي هذه الحالة يخضع الطرف الثاني (المستخدم) إلى إجراءات الطرد الفوري علاوة على أي عقوبة تفرض عليه من قبل السلطات المحلية . و أيضا يكون الطرف الثاني (المستخدم) مسئولاً عن أية عمليات تهريب يقوم بها أو تهريب مواد مخدرة أو محظورة و يتحمل الطرف الثاني (المستخدم) كافة النتائج المترتبة على اقراره هذه الأفعال السالفة الذكر .

٨- للطرف الأول (الشركة) الحق في إنهاء هذا العقد . في حالة العجز عن الاستمرار في العقد قبل انقضاء مدة العقد الأصلية المتفق عليها لأس سبب من الأسباب ،

الطرف الثاني (المستخدم)

الطرف الأول (الشركة)

الملحق رقم (03)



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC OF ALGERIA

شهادة كفاءة صادرة بمقتضى أحكام الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب و منح الشهادات وأعمال النوبة للعاملين بالبحر لعام 1978 في صيغتها المعدلة

CERTIFICATE OF COMPETENCY ISSUED UNDER THE PROVISIONS OF THE INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS 1978 AS AMENDED

تشهد حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية أن السيد المولود بتاريخ في مذهب طبقا لأحكام اللائحة من الاتفاقية المذكورة أعلاه، في صيغتها المعدلة وأنه يتمتع بالكفاءة لأداء الوظائف التالية في المستويات المحددة، طبقا لأي قيود مشار إليها حتى

The Government of People's Democratic Republic of Algeria certifies that Mr..... born on..... at has been found duly qualified in accordance with the provisions of regulation of the above Convention, as amended, and has been found competent to perform the following functions, at the levels specified, subject to any limitations indicated until

الوظيفة FUNCTION	المستوى LEVEL	القيود المفروضة (إن وجدت) LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)

يمكن لحامل هذه الشهادة الشرعي أن يعمل بالصفة أو الصفات التالية المحددة في مستحبات التطعيم الأمن المنفذة والتي تشترطها الإدارة

The lawful holder of this certificate may serve in the following capacity or capacities specified in the applicable safe manning requirements of the Administration.

الصفة CAPACITY	القيود المفروضة (إن وجدت) LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)

رقم الشهادة Certificate N°.....
 الصادرة في issued on

توقيع واسم الموظف المفوض حسب الاقتضاء
 Signature and Name of duly authorized official

توقيع صاحب الشهادة
 Signature of the holder of the certificate

يجب الاحتفاظ بأصل هذه الشهادة لتقديمها في أي وقت أثناء الخدمة على متن السفينة طبقا للفقرة 11 من القاعدة رقم 2/1 .
 The Original of this Certificate must be kept available in accordance with regulation 1/2, Paragraph 11 of the Convention while serving on a ship .

مستخدمو التحكم التشغيلي	مستخدمو التحكم		صباط الماكينات		مستخدمو التحكم التشغيلي				صباط السطح				نوع الملاحة	صنف السفينة				
	وعان	رئيس	ميكانيكا	رئيس	ملاح	صباح	رئيس	رئيس	رئيس	صاحب	صاحب	صاحب			صاحب	صاحب	نوع السفينة	
13	0	1	1	1	3	1	0	1	0	0	2	1	1	عابية	3000	عابية	ملاحة	السفن
12	1	0	1	1	3	1	0	1	0	0	2	1	1	التيبة	3000	التيبة	عابية	السفن
16	2	1	2	1	3	1	0	1	0	0	2	1	1	عابية	3000	عابية	عابية	السفن
14	2	1	0	1	3	1	0	1	0	0	2	1	1	التيبة	6000	التيبة	عابية	السفن
17	2	1	2	1	4	1	0	1	0	0	2	1	1	عابية	6000	عابية	عابية	السفن
18	2	0	2	1	4	1	0	1	0	0	2	1	1	التيبة	3000	التيبة	عابية	السفن
13	0	1	1	1	3	1	0	1	0	0	2	1	1	عابية	3000	عابية	عابية	السفن
12	1	0	0	1	3	1	0	1	0	0	2	1	1	التيبة	3000	التيبة	عابية	السفن
16	2	1	2	1	3	1	0	1	0	0	2	1	1	عابية	3000	عابية	عابية	السفن
14	2	1	0	1	3	1	0	1	0	0	2	1	1	التيبة	6000	التيبة	عابية	السفن
17	2	1	2	1	4	1	0	1	0	0	2	1	1	عابية	6000	عابية	عابية	السفن
18	2	0	2	1	4	1	0	1	0	0	2	1	1	التيبة	3000	التيبة	عابية	السفن
13	0	1	1	1	2	1	0	1	0	0	2	1	1	عابية	3000	عابية	عابية	السفن
12	1	0	0	1	3	1	0	1	0	0	2	1	1	التيبة	3000	التيبة	عابية	السفن
16	2	1	2	1	3	1	0	1	0	0	2	1	1	عابية	3000	عابية	عابية	السفن
14	2	1	0	1	3	1	0	1	0	0	2	1	1	التيبة	6000	التيبة	عابية	السفن
17	2	1	2	1	4	1	0	1	0	0	2	1	1	عابية	6000	عابية	عابية	السفن
18	2	0	2	1	4	1	0	1	0	0	2	1	1	التيبة	3000	التيبة	عابية	السفن
13	0	1	1	1	2	1	0	1	0	0	2	1	1	عابية	3000	عابية	عابية	السفن
12	1	0	0	1	2	1	0	1	0	0	2	1	1	التيبة	3000	التيبة	عابية	السفن
17	1	1	2	1	3	1	0	1	0	1	1	2	1	عابية	3000	عابية	عابية	السفن
14	1	0	0	1	3	1	0	1	0	1	1	2	1	التيبة	3000	التيبة	عابية	السفن

ش ٢٢ / الملاحة : صباط مكلف بالمتابعة في برج القيادة الملاحية.
ش ٢٢ / الماكينات : صباط مكلف بالمتابعة في برج غرفة الماكينات.

ملاحظة عامة :

- 1 - لا يتعين على الصباط الميكانيكي أو أي عضو آخر من أعضاء مستخدمي الماكينات أن يتولى وحدة المتابعة في أماكن تواجد الماكينات أو يدخل وحدة في غرفة الدفع الرئيسي ما لم يتحقق من أمن هذا الشخص من برج القيادة بمصافح منقارية بواسطة نظام إنذار الموقفية أو بطريقة أخرى تراها الإدارة مملوكة
- 2 - على متن السفن الناقله للغاز والمواد الكيميائية، يتولى الشخص أمد الصباط المكلفين بالمتابعة على برج القيادة
- 3 - على متن السفن الناقله للغاز ،وقلات والغاز والمواد الكيميائية التي تكرر من ملاحة ،معدومة ، يتولى الشخص أمد صباط السطح المكلفين بال اوبة على برج القيادة

الملحق رقم (05)

شهادة الحد الأدنى لسلامة التشغيل
MINIMUM SAFE MANNING CERTIFICATE

صدرت وفقا لاحكام اللانحة 13 (ب من الباب ٧)
للاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر
لعام 1974، في صيغتها المنقحة

ISSUED IN ACCORDANCE WITH THE PROVISION OF REGULATION
V 13 b) OF THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA,
1974, AS AMENDED.

PARTICULARS OF SHIP

تفاصيل السفينة

SHIP'S NAME اسم السفينة

DISTINCTIVE NUMBER OR LETTERS الرقم المميز أو الأحرف المميزة

IMO NUMBER رقم المنظمة البحرية الدولية

PORT OF REGISTRY ميناء التسجيل

GROSS TONNAGE الحمولة الإجمالية

INTERNATIONAL CONVENTION ON (1969)
TONNAGE MEASUREMENT OF SHIPS (1969)

MAIN PROPULSION MACHINERY (KW) قوة الدفع الرئيسية (كيلواط)

TYPE OF SHIP نوع السفينة

UNMANED MACHINERY SPACES

غرفة محركات غير خاضعة لإشراف دائم

YES / نعم NO / Y

TRADING AREA

المناطق الملاحية

THE ABOVE MENTIONED SHIP IS CONSIDERED TO BE SAFETY MANNED IF WHENEVER IT PROCEEDS TO ANY CONDITIONS STATED IT CARRIES NO LESS THAN THE NUMBER, RANK/CAPACITY OF PERSONNEL SHOWN BELLOW, SUBJECT TO ANY CONDITIONS STATED HEREUNDER.

تعتبر السفينة المذكورة أملاء مأمونة التشغيل للعمل بعرض البحر (ما لم تدون أي شروط) وهي تحمل الحد الكافي من المزهلين كما هو مدون أدناه.

RANK/CAPACITY الرتبة / الصفة	CERTIFICATE OF COMPETENCY (STCW RULE) شهادة الكفاءة	NUMBER OF PERSONS عدد الأشخاص
CAPTAIN رهاق	MASTER CERTIFICATE (II / 2) شهادة رهاق	
DECK OFFICER ضابط سطح	MASTER 1st and 2nd Can (II-1/II-2) شهادة رهاق أول/ثان	
CHIEF ENGINEER رئيس ميكانيكي	CHIEF ENGINEER CERTIFICATE (III-5/III-2) رئيس المهندسين	
ENGINE OFFICER ضابط مهندس	ENGINE OFFICER CERTIFICATE (III-1/III-2) شهادة مهندسين م أول م ثان	
RADIO OFFICER ضابط راديو	RADIO OFFICER CERTIFICATE شهادة راديو	
DOCTOR طبيب		
BOSUN رئيس بحارة		
CHIEF COOK طباق		
ASSISTANT ENGINEER مساعد مهندس		
ABLE SEAMAN بحار سطح		
ORDINARY SEAMAN بحارة عاديين		
GRAISSEUR دهان		
TOTAL المجموع		

PRESCRIPTIONS OR SPECIAL CONDITIONS, IF ANY

شروط أو استلزامات إضافية

RADIO OFFICER MAY BE OMITTED IF VESSEL IS EQUIPED AND CERTIFIED IN ACCORDANCE WITH GMDSS, AND AT LEAST TWO (2) OF THE CREW ARE HOLDERS OF GMDSS OPERATOR'S CERTIFICATE (G.O.C)

يستغنى عن خدمات ضابط راديو في حالة تجهيز السفينة بههاز GMDSS وضابطان (2) من ضباط السطح على الأقل يجب أن يكونا متحصلين على شهادة G.O.C

ISSUED AT DATE

صدر في

تاريخ الإصدار

EXPIRY DATE

Error! Bookmark not defined

تاريخ انتهاء الصلاحية

SEAL OR STAMP OF THE ISSUING AUTHORITY
ADMINISTRATOR OF MARINE AFFAIRS

متصرف الشؤون البحرية

شعار أو ختم السلطة المسؤولة عن إصدار السجل

قائمة المراجع

قائمة المصادر والمراجع :

أولاً: المصادر

أ. الإتفاقيات:

- ❖ ملحق الإتفاقية القاعدة 1/1 من الباب الأول فقرة (ب) و(ز) خاصة بمستويات التدريب واصدار الشهادات وأعمال نوبات العاملين في البحر المحررة في لندن يوم 07-07-1978 جريدة رسمية عدد 17 مؤرخة في 27-04-1988.
- ❖ إتفاقية العمل البحري المعتمدة من طرف المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية في دورته 94 بجنيف في 23 فيفري 2006، صادقت عليها الجزائر بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 15-260 مؤرخ في 23 ذو الحجة 1436 موافق لـ 07 أكتوبر 2015 (جريدة رسمية عدد 05 سنة 2016).

ب. القوانين والأوامر:

- ❖ القانون 157 سنة 1959 المتضمن قانون التجارة البحرية المصرية.
- ❖ القانون رقم 81-10 مؤرخ في 09 رمضان 1401 الموافق لـ 11 جويلية 1981 يتعلق بشروط تشغيل الأجانب الجريدة الرسمية رقم 28 لسنة 1981.
- ❖ القانون 83-11 مؤرخ في 21 رمضان عام 1403 الموافق لـ 02 يوليو سنة 1983 المتعلق بالتأمينات الإجتماعية.
- ❖ القانون 90-11 المؤرخ في 26 رمضان 1410 الموافق لـ 21 أبريل 1990 متعلق بعلاقات العمل المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية رقم 17 لسنة، 1990.
- ❖ الأمر 66/156 المؤرخ في 05/06/1966 المتضمن قانون العقوبات، جريدة رسمية عدد 49 المؤرخة في 11/06/1966 المعدل والمتمم بالقانون رقم 14/01 المؤرخ في 04/02/2014 جريدة رسمية عدد 07 المؤرخة في 16/02/2014.
- ❖ الأمر 66/155 المؤرخ في 8 جويلية 1966 المتضمن قانون الإجراءات الجزائية الجريدة الرسمية عدد 48 مؤرخة في 10 جوان 1966، المعدل و المتمم بالأمر رقم

02/15 المؤرخ في 23 جويلية 2015 الجريدة الرسمية العدد 40 المؤرخة في 2015/07/23.

❖ الأمر رقم 70-86 المؤرخ في 17 شوال عام 1390 الموافق لـ 15 ديسمبر 1970 المتضمن قانون الجنسية الجزائرية (جريدة رسمية رقم 105 لسنة 1970) المعدل والمتمم بالأمر 05-01 المؤرخ في 23 فبراير 2005 (جريدة رسمية رقم 15 لسنة 2005).

❖ الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري جريدة رسمية رقم 29 المؤرخة في 10 أبريل 1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ 01 ربيع الأول عام 1419 الموافق لـ 25 جوان 1998، جريدة رسمية رقم 47 المؤرخة في 27 جوان 1998، والمعدل بالقانون 10-04 المؤرخ في 05 عام 1431 الموافق لـ 15 أوت 2010.

ج. المراسيم:

❖ المرسوم رقم 88-88 مؤرخ في 09 رمضان عام 1408 الموافق 26 أبريل سنة 1988 يتضمن لإنضمام إلى الإتفاقية الدولية لسنة 1978 الخاصة بمستويات التدريب و إصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر المحررة بلندن يوم 07 يوليو سنة 1978.

❖ المرسوم التنفيذي رقم 2000-338 المؤرخ في 28 رجب عام 1421 الموافق لـ 26 أكتوبر سنة 2000، يحدد حالات السحب المؤقت أو النهائي لشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية أو الشطب من سجل رجال البحر وشروطهما (جريدة رسمية رقم 64 لسنة 2000).

❖ المرسوم التنفيذي 02-02 مؤرخ في 22 شوال عام 1422 موافق لـ 06 جانفي 2002 يحدد القواعد المتعلقة بالإحتفاظ على متن السفن تجارية حمولتها 500 طن بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها. (الجريدة الرسمية عدد 01 سنة 2002).

❖ المرسوم تنفيذي 05-102 يحدد النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري، الجريدة الرسمية، رقم 22، سنة 2005.

❖ المرسوم تنفيذي رقم 16-108 المؤرخ في 12 جمادى الثانية عام 1437 الموافق لـ 21 مارس سنة 2016، يحدد شروط المؤهلات المهنية والحصول على الشهادات البحرية المطبقة (جريدة رسمية رقم 21 لسنة 2016).

❖ المرسوم التشريعي، رقم 94-10 المؤرخ في 26 ماي 1994 المحدد للتقاعد المسبق، الجريدة الرسمية عدد 34 سنة 1994.

د. القرارات

❖ القرار الوزاري المؤرخ في 20 جويلية 1983 المتعلق بملزمة الملاحة البحرية، جريدة رسمية، المؤرخة في 27 سبتمبر 1983.

❖ قرار وزاري مؤرخ في 16 ماي 1966 المعدل والمتمم بالقرار الوزاري المؤرخ في 15/07/1982 المحدد لسن المترشحين لمهنة بحار أو عون خدمة عامة (جريدة رسمية 43 سنة 1966).

❖ القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 26 صفر 1404 لـ 01 ديسمبر 1983 الذي يحدد شروط الأهلية البدنية لممارسة وظيفة البحري على متن السفن، جريدة رسمية رقم 56 لسنة 1983.

ه. المعاجم والقواميس:

❖ أحمد مختار عمر، معجم اللغة العربية المعاصرة، مجلد أول، طبعة أولى، عالم الكتب، دون بلد، 2008.

❖ لفيروز أبادي، القاموس المحيط، دار الكتب العلمية، بيروت، طبعة ثانية، لبنان، 2007.

ثانياً: المراجع

أ. الكتب والمؤلفات:

- ❖ أحمية سليمان، التنظيم القانوني لعلاقات العمل في التشريع الجزائري، علاقة العمل فردية، جزء ثاني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، سنة 2008.
- ❖ إيمان الجميل، عقد العمل البحري، الطبعة الأولى، دار الكتب والوثائق القومية، يناير، 2014.
- ❖ إيمان فتحي حسن الجميل، أشخاص ملاحه البحرية، طبعة أولى، مكتبة الوفاء القانونية، مصر، الإسكندرية، 2010.
- ❖ سعيد طربيت، سلسلة المستخدم في تسريح العمال التأديبي، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، طبعة 06، سنة 2001.
- ❖ طالب حسن موسى، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2004.
- ❖ عادل علي المقدادي، القانون البحري (السفينة - أشخاص الملاحه-النقل البحري-البيوع البحرية-الحوادث البحرية-التأمين البحري، مكتبة دار الثقافة، عمان، 2009.
- ❖ عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، طبعة أولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007.
- ❖ عبد القادر العطير، (شرح قانون التجارة البحرية)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2014.
- ❖ كمال حمدي، أشخاص الملاحه البحرية والمرشد ومجهز في قانون التجارة البحرية رقم 08 لسنة 1990، دون طبعة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1993.
- ❖ محمد السيد الفتاح ترك، التصادم البحري، ودور العنصر البشري في وقوعه، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2003.
- ❖ محمد الفوزان، نظام العمل السعودي الجديد، دون طبعة، مكتبة الإقتصاد والقانون للنشر، الرياض، دون سنة، نشر.

- ❖ محمد محمد أحمد سويلم، أحكام عقد العمل البحري، مجلة متخصصة في الدراسات والبحوث القانونية، كلية الشريعة والدراسات الإسلامية، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، المملكة العربية السعودية.
- ❖ محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دون طبعة، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2016.
- ❖ هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2001.
- ❖ وهيب الأمير، القانون البحري (السفينة أشخاصها عقد نقل بحري) المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، لبنان، 2001.

ب. الرسائل والمذكرات:

- ❖ أربوط وسيلة، النظام القانوني لرجال البحر، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، سنة 2017-2018.
- ❖ عزيزية حنان، عقد العمل البحري في التشريع الجزائري والقانون المقارن، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد ابن باديس، مستغانم، 2016-2017.
- ❖ فليسي زهور، عقد العمل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق، بن عكنون، جامعة الجزائر، 2011-2012.

ج. المجالات :

- ❖ محمد محمد أحمد سويلم أحكام عقد العمل البحري مجلة متخصصة في الدراسات والبحوث القانونية كلية الشريعة و الدراسات الاسلامية جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية المملكة العربية السعودية.

الأنترنت:

❖ الجنسية الجزائرية المكتسبة، الميزان، 22 ماي 2022،

[https://www.elmigaine.com/2021/01/blog-poste.26.html?m=1.](https://www.elmigaine.com/2021/01/blog-poste.26.html?m=1)

24 ماي 2022 الساعة 11:40

فهرس المحتويات

فهرس المحتويات

الشكر	
الإهداء	
04-02	مقدمة
05	الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لمهنة البحار
06	الفصل الأول: الإطار المفاهيمي لمهنة البحار
06	المبحث الأول: مفهوم البحارة
07	المطلب الأول: تعريف البحارة
07	الفرع الأول: التعريف اللغوي
07	الفرع الثاني: التعريف الإصطلاحي
09	المطلب الثاني: أصناف البحارة
09	الفرع الأول: الربان
10	الفرع الثاني: تقسيمات البحارة
13	المبحث الثاني: شروط ممارسة مهنة البحار
14	المطلب الأول: الشروط المتعلقة بالشخص البحار
14	الفرع الأول: شرط السن
15	الفرع الثاني: شرط الجنسية
18	الفرع الثالث: شرط اللياقة البدنية
29	المطلب الثاني: الشروط المتعلقة بمؤهلات البحار المهنية
29	الفرع الأول: الشهادات المطلوبة لكل نوع من أنواع الملاحة
34	الفرع الثاني: إجراءات الإعراف بشهادة الكفاءة ورقابة دولة الميناء
35	الفرع الثالث: مسؤولية شركات التجهيز

36	المطلب الثالث: الشروط المتعلقة بالرحلة البحرية
36	الفرع الأول: التقييدات المقررة قانونا
43	الفرع الثاني: شرط الكفاية العددية للطاقم والرخص المنوطة به
48	الفصل الثاني: المركز القانوني للبحارة
49	الفصل الثاني: المركز القانوني للبحارة
49	المبحث الأول: إلتزامات وحقوق البحارة
49	المطلب الأول: إلتزامات البحارة
50	الفرع الأول: الإلتزام بأداء العمل المتفق عليه
51	الفرع الثاني: الإلتزام بالطاعة
51	الفرع الثالث: الإلتزام بعدم إستغلال السفينة
52	الفرع الرابع: إلتزام البحار بالمحافظة على السفينة وتجهيزاتها والعناية بها
52	الفرع الخامس: الإلتزام بالمشاركة بالإنقاذ في حالة الخطر
53	الفرع السادس: الإلتزام بالمحافظة على أسرار العمل
54	المطلب الثاني: حقوق البحارة
54	الفرع الأول: الحق في الأجرة
60	الفرع الثاني: الحق في الغذاء والإيواء
61	الفرع الثالث: الحق في العلاج
63	الفرع الرابع: الحق في الترحيل
65	المبحث الثاني: المسؤولية المترتبة عن ممارسة مهنة البحار وإنقضاء عقد العمل البحري
66	المطلب الأول: المسؤولية المترتبة عن ممارسة مهنة البحار
66	الفرع الأول: المسؤولية التأديبية

76	الفرع الثاني: المسؤولية الجزائية
103	المطلب الثاني: إنقضاء عقد العمل البحري
103	الفرع الأول: الأسباب الإرادية لإنهاء عقد العمل البحري
109	الفرع الثاني: الأسباب اللاإرادية لإنهاء عقد العمل البحري
121	الخاتمة
124	قائمة الملاحق
132	قائمة المراجع