

جامعة محمد الصديق بن يحيى - جيل -

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



مذكرة بعنوان:

عقد العمل البحري في القانون الجزائري

مذكرة مكملة لنيل شهادة ماستر مهني في الحقوق

تخصص: قانون بحري ومينائي

تحت إشراف:

مسعودان إلياس - مشرفا أكاديميا -

بونار مفيدة - مشرفا ميدانيا -

إعداد الطالبة:

• بودودة فايزة

لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الجامعة	الصفة
سمار نصر الدين	أستاذ التعليم العالي	محمد الصديق بن يحيى	رئيسا
مسعودان إلياس	أستاذ محاضر ب	محمد الصديق بن يحيى	مشرفا ومقررا
عبد الله ليندة	أستاذ محاضر أ	محمد الصديق بن يحيى	ممتحنا

السنة الجامعية: 2022/2021

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

۱۴۳۸ هـ

شكر وتقدير

الحمد لله والصلاة والسلام على الحبيب المصطفى محمد صلى الله عليه وسلم
الشكر لله عزَّ وجلَّ، عظيم الفضل، وصاحب النعم، على توفيقه لنا في إنجاز هذا العمل
المتواضع، نسأله أن ينفعنا به يوم الدين.

أتوجه بجزيل الشكر والتقدير إلى من أمدني يد العون، ومنحني الثقة لإتمام هذا العمل،
الأستاذ المشرف الأكاديمي: "مسعودان إلياس" على نصائحه وتوجيهاته، ووقوفه معي طيلة
مراحل إنجاز هذا البحث، أدام الله له الصحة والعافية، وللسيدة الفاضلة المشرفة الميدانية:
"بونار مفيدة" على مجهوداتها ونصائحها القيمة وتعاونها الكبير معنا، حفظها الله ورعاها.
كما أتقدم بالشكر الجزيل لأعضاء الطاقم الإداري وأساتذة كلية الحقوق خاصة أعضاء لجنة
المناقشة الدكتور "سماز نصر الدين"، والدكتورة "عبد الله ليندة"، على مجهوداتهم في تقييم
هذا العمل.

إلى كل من ساعدنا من قريب أو من بعيد
إلى كل هؤلاء، ألف شكر يسبقه ألف عذر فجميلكم فاق كل قدر.

إهداء

الحمد لله الذي وقفنا لتثمين هذه الخطوة في مسيرتنا الدراسية بمذكرتنا هذه ثمرة الجهد والنجاح بفضلته تعالى، مهداة إلى:

روح أبي الطاهرة رحمة الله عليه

إلى أعز إنسانة في حياتي، التي أنارت دربي بنصائحها، وكانت بحرا صافيا يجري بفيض الحب والبسمة، إلى من منحنتي القوة والعزيمة لمواصلة الدرب، وكانت سببا في مواصلة دراستي، إلى من علمتني الصبر والإجتهد، إلى الغالية على قلبي.

أمي

إلى إخواني: "خير الدين"، "حمزة"، "مهدي"، "رابح"، "زكرياء"، وعائلاتهم حفظهم الله عز وجل.

إلى أخواتي الغاليات على قلبي: "وسام" وعائلتها حفظهم الله ورعاهم، "فريال" وفقها الله وسدد خطاها.

إلى خطيبي "إبراهيم" وعائلته الكريمة.

إلى كل الأقارب والأصدقاء.

إلى جميع الزملاء ودفعة التخرج "قانون بحري ومينائي" 2022.

إلى كل من كان لهم أثر إيجابي في حياتي، وإلى كل من أحبهم قلبي ونسيهم قلبي.

إليكم جميعا كل الشكر والتقدير والإحترام.

ب. فايضة



قائمة المختصرات

قائمة المختصرات:

ق ب ج: القانون البحري الجزائري.

ق م ج: القانون المدني الجزائري.

ق ت ج: القانون التجاري الجزائري.

ج ر ج ج: الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية.

ص: الصفحة.

ص ص: من الصفحة إلى الصفحة.

مقدمة



مقدمة

تعتبر الملاحة البحرية في أغلبها ملاحا دولية، إذ تعد من أهم النشاطات التي يتركز عليها الإقتصاد الوطني لأي دولة، لذا اتجهت معظم الدول إلى الإهتمام بها وضمان حماية مصالح كل من تربطه علاقة بخدمات الرحلة البحرية بإعتبارها الركيزة الأساسية للتجارة الخارجية. ومن هنا، وجب تنظيم شروط القيام بها والتأكد من سلامة الأجهزة التي تقوم عليها. وكما لا يخفى، أن أية علاقة يكون الغرض منها إستخدام فئة معينة من الأفراد، لابد أن تخضع لنظام قانوني معين يُوفّر الحماية للفئة المستخدمة ويمكنه من الموازنة بين التزامات رب العمل والعامل. ونظراً لإزدواجية الحقوق والواجبات بين هذين الطرفين، بات من البديهي أن تتضمن هذه العلاقة فكرة العقد بمفهومه الواسع، ونظراً كذلك لطبيعة البيئة البحرية وما يميّزها من حفاوة المخاطر، أصبح من الضروري أيضاً توفير الحماية اللازمة للطاقم العامل في هذا المجال ولا يتم ذلك إلا بإيجاد نظام قانوني معين يضمن ذلك. فمن واجب مالك السفينة أو تجهزها أن لا يستخدم طاقماً بحرياً إلا بعد أن يكون مُعتمداً من الجهات الرسمية وحائزاً لدفتر الملاحة البحرية والمؤهلات اللازمة وفقاً لطبيعة عمله، وحتى يكون عمل أفراد الطاقم على متن السفينة صحيحاً لابد من وجود عقد عمل بحري يُنظّم هذه العلاقة، إذ يُعدّ هذا العقد الوسيلة القانونية المنظمة للعمل البحري.

ونظراً لخصوصية العمل البحري وخطورة البيئة البحرية، فإن هذا العقد مُحاط بتشريع من صنع مجموعة من الدول والإتفاقيات الجماعية المبرمة تحت مظلة منظمة العمل الدولية، ومن بين أهم الإتفاقيات المبرمة في هذا الشأن إتفاقية العمل البحري لسنة 2006 المنعقدة بجيف "سويسرا" بتاريخ 23 فيفري 2006، والتي تبنتها منظمة العمل الدولية حيث حُددت من خلالها الشروط الأساسية الخاصة بالعمل في قطاع الملاحة البحرية والتي تعتبر بمثابة تعزيز وتجديد لجميع الإتفاقيات البحرية التي تبنتها منظمة العمل الدولية منذ تاريخ إنشائها سنة 1919.

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فأول ما نظّم هذه العلاقة كان بموجب أحكام خاصة أوردها في القانون البحري، ثم أتبعها بالقانون رقم 88-171 المؤرخ في 13/9/1988 المتضمن



القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر الذي يضبط القواعد المطبقة على العمال الذين يتكون منهم المستخدمون الملاحون في قطاع الملاحة البحرية والذين أسماهم بموجب هذا القانون برجال البحر أو البحارة، إلا أن هذا القانون تم إلغاؤه فيما بعد بإصدار المشرع للمرسوم التنفيذي رقم 05-102 المحدد للنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري.

تتبع أهمية البحث في عقد العمل البحري من أهمية الموضوع الذي يتناوله، إذ لا يمكن أن يخفى على أحد أهمية التجارة البحرية اليوم، التي تعتمد بدورها على النقل بالسفن، وهذا يتطلب إبرام عقود عمل مع من يقوم بإدارة السفينة بدءاً من الربان، الذي يمثل صاحب العمل (مالك السفينة أو تجهزها) ويعمل تحت إدارته وإشرافه على جميع العاملين على متن السفينة، وإنهاءً بالبحار، سواءً أكان ضابطاً أو طبيباً أو مهندساً... الخ. لهذا لا بد من توضيح مفهوم عقد العمل البحري و طبيعة العلاقة التي تربط العاملين على متن السفينة بصاحب العمل، إضافة إلى الإلتزامات التي تقع على طرفي العقد.

وبالتالي فإختيارنا لدراسة هذا الموضوع يرجع لأسباب تتمثل في:

- أهميته العلمية والعملية إذ أن عقد العمل البحري يختلف عن العقود العادية فهو عقد تجاري يمتاز بخصائص فريدة.

- إظهار القواعد والضوابط التي تحكم عقد العمل البحري، وتميزه عن عقود العمل البري.

- بيان أهم الإلتزامات التي تقع على طرفي العقد المجهز والبحار.

غير أنه وخلال تناولنا لموضوع عقد العمل البحري واجهنا بعض الصعوبات التي لها تأثير على مسار البحث، وأهم ما واجهنا ضيق الوقت لأن طبيعة الموضوع نفسه يحتاج إلى تركيز ودقة أكثر خاصة وأن الشق الثاني من المذكرة تطبيقي يتطلب دراسة ميدانية واسعة، كذلك نقص المراجع المتخصصة في موضوع عقد العمل البحري، إن لم نقل أنها منعدمة خاصة في القانون الجزائري ما عدا ما تم تناوله في المراجع العامة، إضافة لقلّة وجود رسائل سابقة تعالج نفس الموضوع.

ومن هذا المنطلق نطرح الإشكالية التالية: فيما يتمثل النظام القانوني لعقد العمل

البحري؟



من خلال هذه الإشكالية يمكن إدراج الأسئلة الفرعية التالية:

- ما المقصود بعقد العمل البحري؟
 - ما هي الطبيعة القانونية لعقد العمل البحري والعناصر المميزة له؟
 - فيما تتمثل الأركان العامة والخاصة لإبرام عقد العمل البحري؟
 - ما هي الآثار القانونية المترتبة عن عقد العمل البحري؟
 - كيف يتم تطبيق أحكام عقد العمل البحري على البحار ضمن مؤسسة ميناء "جن جن"؟.
- بناءً على الإشكالية المطروحة يمكن تحديد الهدف الرئيسي لهذه الدراسة، والمتمثل ببيان ماهية عقد العمل البحري وطبيعته القانونية، وتحديد أطرافه والأركان التي يقوم عليها، وآثاره القانونية، إضافة إلى أحكامه العامة المطبقة على البحار ضمن الدراسة الميدانية التي قمنا بها بالمؤسسة المينائية "جن جن".

فيما يتعلق بدراسة وتحليل مضمون هذا الموضوع، إتبعنا منهجين رئيسيين كحتمية تملينا علينا طبيعة الموضوع محل البحث، هما: المنهج الوصفي بإعتباره منهجاً مناسباً لمثل هذا النوع من الدراسة، والذي تجسّد خصوصاً في إعطاء تعاريف، وتحديد خصائص وعناصر النقاط الرئيسية محل الدراسة وبعض المصطلحات القانونية المستعملة، ونعني بالذكر على سبيل المثال كل من: تعريف عقد العمل البحري، تحديد عناصره وخصائصه، أطرافه... إلخ. إضافة إلى المنهج التحليلي والذي أعتمد بشكل أساسي في تحليل واستقصاء ما جاء في النصوص القانونية الوطنية والإتفاقيات الدولية المتعلقة بالمجال البحري، وتفسير مضمونها وإستخلاص النتائج منها، بما يساعدنا في الإجابة على فحوى الأسئلة السابقة.

للإجابة عن الإشكالية المطروحة، وفق المنهج المعتمد، وتحقيق النتائج المستهدفة من الدراسة إعتدنا على خطة ثنائية مقسمة إلى فصلين جانب نظري وآخر تطبيقي:

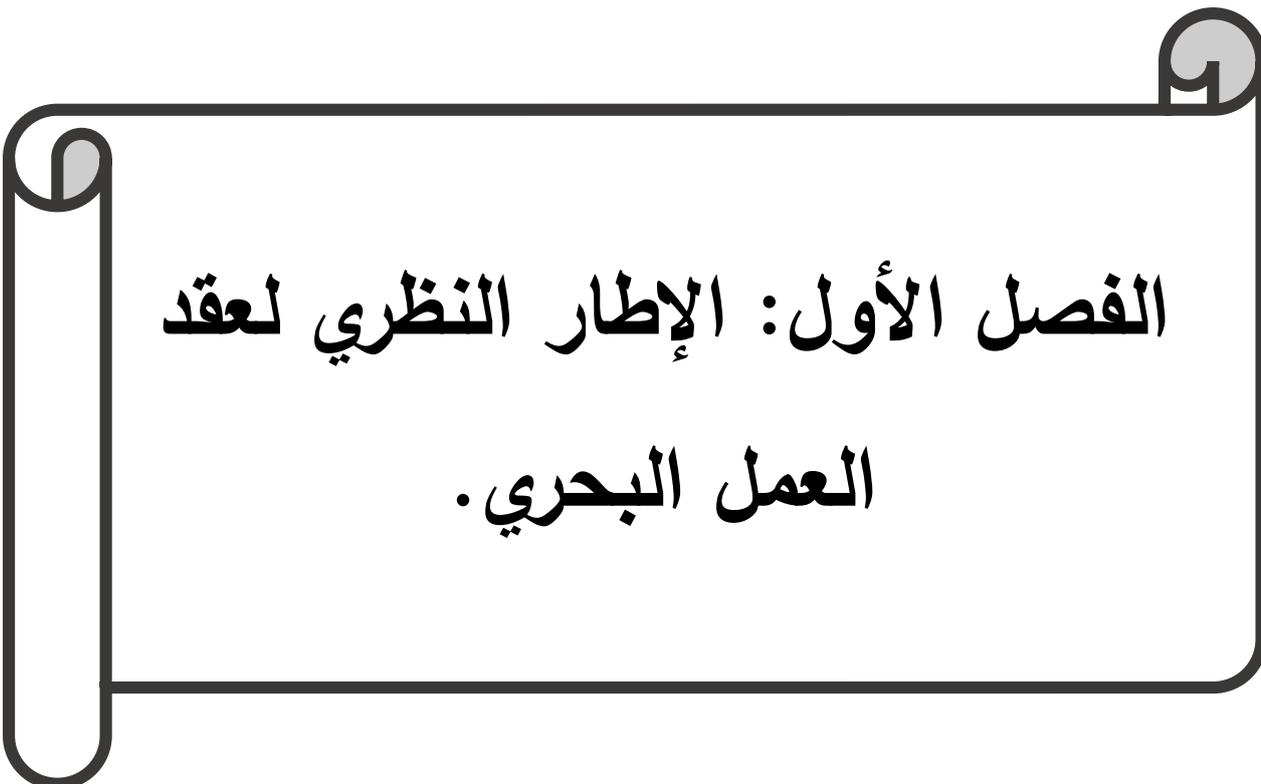
- تطرقنا في الفصل الأول للإطار النظري لعقد العمل البحري، وهو مقسم بدوره إلى مبحثين، خصصنا الأول لمفهوم عقد العمل البحري، من خلال تعريفه فقهاً وتشريعاً، طبيعته القانونية والعناصر المميزة له، إضافة إلى خصائصه وأطرافه، كما تناولنا أيضاً الأركان العامة والخاصة لإبرام عقد العمل البحري، أما الثاني فتم تخصيصه للآثار القانونية المترتبة عن عقد العمل



البحري من حيث الإلتزامات التي تقع على طرفي العقد، وكذا إنقضاء علاقة العمل البحري بأسبابه العامة والخاصة.

- أما الفصل التطبيقي الثاني تناولنا فيه تطبيقات لعقد العمل البحري ضمن ميناء "جن جن"، وهو بدوره مقسم إلى مبحثين، عالجتنا في الأول الإجراءات العملية لإبرام عقد العمل البحري، من خلال الشروط الواجب توافرها في البحار لتوظيفه على متن السفن التجارية بميناء "جن جن" والإجراءات القانونية المتبعة في ذلك، ثم عالجتنا في الثاني تطبيق بعض أحكام عقد العمل البحري على البحار من خلال دراسة ميدانية تمثلت أساساً في التأمين والضمان الإجتماعي لفائدة البحار، وأهم الإجراءات المتخذة في ذلك من طرف المؤسسة المينائية "جن جن" والصندوق الوطني للتأمينات الإجتماعية.

وأخيراً ختام دراستنا بخاتمة درجتنا فيها الخلاصات وأهم النتائج والتوصيات التي تم التوصل إليها من خلال هذه الدراسة.



الفصل الأول: الإطار النظري لعقد
العمل البحري.



الفصل الأول: الإطار النظري لعقد العمل البحري

الفصل الأول: الإطار النظري لعقد العمل البحري.

يؤدي النشاط الملاحي الذي يقوم على عقد العمل البحري دور كبير في إنعاش الإقتصاد الوطني لأي دولة، ويرتبط هذا الدور حسب التكييف القانوني الذي يمنح لعقد العمل البحري والذي يختلف من دولة إلى أخرى.

مهما اختلفت المفاهيم المقدمة لعقد العمل البحري إلا أنها تشترك في أنه يتميز بنوع من الإستقلالية، غير أن هذه الإستقلالية ليست مطلقة، بإعتباره يبقى تابعا للقواعد العامة يستمد بعض أحكامه منها في المسائل التي لا يرد بشأنها قواعد خاصة في القانون البحري. وذاتية عقد العمل البحري تتجاوز إبرام العقد لتشمل آثاره، إذ تنشأ عنه مجموعة من الإلتزامات يترتب عن الإخلال بها قيام المسؤولية، كما أن عقد العمل البحري ينقضي بطرق مختلفة بحسب الظروف المحيطة به.

وعلى هذا الأساس سنتناول مفهوم عقد العمل البحري (المبحث الأول)، ثم الآثار القانونية المترتبة عنه (المبحث الثاني).



الفصل الأول: الإطار النظري لعقد العمل البحري

المبحث الأول: مفهوم عقد العمل البحري.

يتطلب تحديد مفهوم عقد العمل البحري المقصود به أولاً (المطلب الأول)، وتحديد الأركان التي يقوم عليها (المطلب الثاني).

المطلب الأول: المقصود بعقد العمل البحري

لمعرفة المقصود بعقد العمل البحري يجب التطرق أولاً لمختلف الجوانب المحيطة به من خلال تعريفه فقهاً وتشريعاً (الفرع الأول)، ثم إبراز الخصائص التي تكتسيه وتُميّزه عن غيره من العقود (الفرع الثاني)، وأخيراً لطرفي هذا العقد الذين يتولون تسيير السفينة (الفرع الثالث).

الفرع الأول: تعريف عقد العمل البحري

وجد عقد العمل البحري لوجود السفينة وذلك لتنظيم العلاقات بين مالك السفينة والعاملين على متنها، فتعريف عقد العمل البحري يعني التعرض لبعض الجوانب التي لا شك أنها تساعدنا على فهم كثير من الأمور التي نتعرض لها في المراحل التالية للدراسة. وعليه سيظهر لنا من خلال التعريف الفقهي والتشريعي طبيعته القانونية والعناصر المميزة له التي نوضحها فيما يلي:

أولاً: التعريف الفقهي لعقد العمل البحري:

يُعرف بعض الفقهاء عقد العمل البحري على أنه: "عقد يلتزم بمقتضاه شخص بالعمل على السفينة لقاء أجر تحت إشراف المجهز أو الریان ولا يشترط في العمل المطلوب تأديته أن يكون مُتصلاً بأعمال الملاحة البحرية بل يمكن أن يكون موضوعاً لعقد عمل بحري. العمل الذي لا يتصل بهذه الملاحة كأعمال الطهارة أو خدم السفينة أو عمل طبيب السفينة"¹.

وهناك من يعرفه بأنه: "عقد بمقتضاه يلتزم شخص يسمى الملاح بأن يعمل على ظهر سفينة مقابل أجر يتعهد به المجهز"، فمصطلح "الملاح" يشمل ریان السفينة، وضباط الملاحة، والمهندسين البحريين، وطبيب السفينة، وضباط اللاسلكي، والضابط الإداري، والبحارة، والميكانيكيين والوقّادين، وأفراد الخدمة العامة، ويخضع عقد العمل البحري لقواعد قانونية خاصة

¹ جلال وفاء محمدين، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 1997، ص 187.



الفصل الأول: الإطار النظري لعقد العمل البحري

تختلف عن القواعد التي تسري على عقد العمل البري نظرا لطبيعة الملاحة البحرية والظروف الخاصة التي يؤدي فيها العمل البحري¹.

رأي آخر يعرفه على أنه: "العقد الذي يلتزم بمقتضاه شخص بالعمل في سفينة مقابل أجر تحت إشراف مجهز أو ربان، وهو عقد ينظم علاقة العمل بين عامل و رب العمل وإن كان القانون ينظم معظم بنوده وطرفا العقد هما البحار و رب العمل (المجهز)"².
وذهب فريق آخر إلى تعريفه على أنه: "العقد الذي يلتزم بمقتضاه الملاح بأداء عمل معين على ظهر السفينة لقاء أجر معين يتعهد به المجهز"³.

ويصعب في بعض الأحيان إضفاء صفة الملاح على كل من يتواجد على متن السفينة، لذلك يعتبر بعض الفقهاء أن كل ملاح هو رجل بحر *tout marin est un gen de mer* في حين لا يعتبر كل رجال البحر ملاحين *tous les gens de mer ne sont pas marins*، فالعبرة إذن هي بمكان العمل وليس بطبيعته لإضفاء صفة البحار على الشخص الذي يعمل على متن السفينة، فلا يسري عقد العمل البحري على من يعمل في البر على الرغم من تعلق عمله بالسفينة كعامل التفريغ أو نقل البضائع أو بصفة عامة من هو في خدمتها برأ⁴.

ثانيا: التعريف التشريعي لعقد العمل البحري:

قبل التطرق إلى التعريف الذي جاء به المشرع الجزائري لعقد العمل البحري، تجدر الإشارة أولاً إلى أن قواعد القانون 90-11 المتضمن علاقات العمل⁵ أخضعت هذه الفئة من العمال وهم العمال البحريون بمقتضى المادة 04 منه إلى تنظيم خاص والتي تنص على أنه:

¹ مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، السفينة-أشخاص الملاحة البحرية-النقل البحري-الحوادث البحرية-التأمين البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، مصر، 2006، ص 147.

² عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة الخارجية في ضوء الفقه والقضاء، منشأة المعارف، مصر، 1987، ص 124.

³ محمد فريد العريني، محمد سيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2010، ص 254.

⁴ محمد الصغير دحماني، "خصوصية عقد الاستخدام البحري"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بن أحمد، وهران، العدد 01، 2019، ص 31، متاح على: <https://www.asjp.cerist.dz>، تم الإطلاع بتاريخ: 2022/02/14، على الساعة 16:00.

⁵ القانون رقم 90-11، المؤرخ في 21 افريل 1990، يتضمن علاقات العمل، ج ر ج ج، العدد 17، الصادر في 25 افريل 1990.



الفصل الأول: الإطار النظري لعقد العمل البحري

"تحدد عند الإقتضاء أحكام خاصة، تتخذ عن طريق التنظيم، النظام النوعي لعلاقات العمل التي تعني مسيري المؤسسات ومستخدمي الملاحة الجوية والبحرية ومستخدمي السفن التجارية والصيد البحري..."، محيلة بذلك تنظيم هذا النوع من العلاقات (علاقة العمل البحري) إلى تنظيم خاص بهم والمتمثل في المرسوم التنفيذي 05-102 المتعلق بالنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري¹ الذي ألغى الأحكام الواردة في المرسوم التنفيذي 88-171 المتضمن القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر² بموجب المادة 60 منه، وقد أُريد بهذا المرسوم إيجاد حلول للمشاكل التي يواجهها البحارة.

لم يعط المشرع الجزائري تعريفاً صريحاً لعقد العمل البحري، كما أنه لم يتوقف عند تسمية واحدة، فتارة يسميه "عقد توظيف"، كما هو مبين في المادة 428 الفقرة "ز" من القانون البحري وكذا المادة 8 من المرسوم التنفيذي 05-102 سابق الذكر، وتارة أخرى يسميه "عقد عمل" كما هو موضح في المادة 450 الفقرة 2 من القانون البحري، وتجدر الإشارة في هذه النقطة أنه بالرجوع إلى نص المادة باللغة الفرنسية لا يوجد فرق بين مصطلحي "عقد توظيف" و "عقد عمل" بحيث كلاهما يصطلح عليه في اللغة الفرنسية بمصطلح: "contrat d'engagement"، والتي تعني "عقد التزام"، هذه التسمية الأخيرة وردت في المرسوم التنفيذي 88-171 المتضمن القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر الملغى، وهي نفسها كذلك المستعملة من قبل المشرع الفرنسي لكن بإضافة كلمة "بحري" أي "contrat maritime d'engagement"، وفي اعتقادنا التسمية الصحيحة هي "عقد العمل البحري" "contrat du travail maritime"³.

¹ المرسوم التنفيذي رقم 05-102، المؤرخ في 23 مارس 2005، المتعلق بالنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين

الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري، ج ج ج، العدد 22، الصادر في 27 مارس 2005.

² المرسوم التنفيذي رقم 88-171، المؤرخ في 13 سبتمبر 1988، المتضمن القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر، ج

ج ج ج، العدد 37، الصادر في 14 سبتمبر 1988. (ملغى)

³ حنان عزيزية، عقد العمل البحري في التشريع الجزائري والقانون المقارن، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون

الاجتماعي والمؤسسة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، 2016/2017. ص12.



الفصل الأول: الإطار النظري لعقد العمل البحري

وقد إكتفى المشرع الجزائري بتحديد بعض المفاهيم التي تتعلق بعقد العمل البحري تضمنتها المادة 384 من القانون البحري التي تنص على أنه: "من أجل تطبيق هذا الأمر، فإن الإصطلاحات التالية تعني ما يلي :

أ- يعني "رجل البحر" أو "البحار" كل شخص يعمل في خدمة السفينة ومقيد في سجل رجال البحر،

ب- يعني "المجهز" كل شخص طبيعي أو معنوي يستغل السفينة ويستخدم رجال البحر لهذا الغرض،

ج- يعني "أحد أفراد الطاقم" كل شخص مبحر على متن السفينة ومقيد في دفتر،

د- يعني "ربان" قائد السفينة ورئيس طاقم السفينة...¹.

كما نصت المادة 3 من المرسوم التنفيذي 05-102 في الفقرة "د" على أنه: "الخدمة في البحر: قواعد تنظيم العمل المطبقة على الطاقم على متن سفينة النقل البحري أو الصيد في البحر وفي الفرضة وكلما مكثت السفينة أقل من أربع وعشرين (24) ساعة في موانئ التوقف"، وفي الفقرة "ز": "المستخدم الملاح: كل شخص مقيد في سجل رجال البحر ويعمل في خدمة السفينة"².

من خلال المصطلحات التي ذكرها المشرع الجزائري يمكن تعريف عقد العمل البحري على أنه: عقد يلتزم بمقتضاه شخص مقيد في سجل رجال البحر بأن يعمل على ظهر السفينة مقابل أجر يتعهد المجهز أو من يتوب عنه بدفعه، ويكون هذا الشخص تحت إشراف الربان والذي يعتبر هو كذلك بحارا، بحكم عقد العمل الذي يربطه بالمجهز، ويخضع عقده مع المجهز لأحكام عقد العمل البحري بشكل عام³.

¹ المادة 384، من الأمر رقم 76-80، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، ج ر ج ج، العدد 29، الصادر في 10 أبريل 1977، المعدل والمتمم.

² المادة 03، من المرسوم التنفيذي رقم 05-102، المرجع السابق.

³ عبد الصمد عوايل، "خصوصية عقد العمل الذي يربط مجهز السفينة بأفراد طاقمها"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بن أحمد، وهران، العدد 01، 2017، ص71، متاح على:

<https://www.asjp.cerist.dz>، تم الإطلاع بتاريخ: 2022/01/30، على الساعة 12:30.



الفصل الأول: الإطار النظري لعقد العمل البحري

ويُعرّف أيضا على أنه: العقد الذي يُبرم بين مَجْهَرِ السفينة un armateur ومَلَّاح un marin وبموجبه يلتزم هذا الأخير بأن يؤدي عملاً على متن السفينة navire بغرض القيام برحلة بحرية، وذلك مقابل أجر يلتزم بدفعه مَجْهَرُها¹. ويرتبط عمل الملاح أساساً بسير وصيانة واستغلال السفينة، وعلى هذا فإن صفة الملاح لا تلتحق إلا لمن كان يعمل بصفة دائمة على سفينة وليس على مركب.

لِلإِشَارَةِ فَإِنَّ المَشْرَعِ الجَزَائِرِيَّ إِسْتَعْمَلَ مِصْطَلْحِينَ اثْنَيْنِ لِلتَّعْبِيرِ عَنِ الشَّخْصِ الَّذِي يَعْمَلُ عَلَى مَتْنِ السَّفِينَةِ بِمَقْتَضَى عَقْدِ عَمَلٍ بَحْرِيٍّ، وَهُمَا البَحَّارُ وَالمَلَّاحُ، لِذَلِكَ فَالمَقْصُودُ وَاحِدٌ.

ثالثاً: الطبيعة القانونية لعقد العمل البحري والعناصر المميزة له

لعقد العمل البحري طبيعة ذاتية خاصة تبعده على أن يتطابق مع عقد العمل البرّي، هذه الذاتية تتمثل في خطورة العمل البحري "péril de mer"، و خضوعه للمبادئ التي تملّحها المعاهدات الدولية البحرية والتي صادقت عليها الجزائر لاسيما فيما يخص القواعد المتعلقة بساعات العمل والراحة وبشروط العمل والعيش على متن السفن، وكون أن السفينة تعمل في الغالب بعيدة عن مالكتها أو مَجْهَرُها، الأمر الذي دفع المشرع لتنظيم معظم أحكام هذا العقد وهدفه من ذلك عدم إستغلال البحار كونه الطرف الضعيف في العقد من ناحية، وسلامة الرحلة البحرية من ناحية أخرى، فتراه يُحدّد سن البحار ويشترط لياقته البدنية وحصوله على مؤهل علمي بالنسبة لبعض المهن، ويُلزم المَجْهَرُ بِغِذَائِهِ، وَإِيوَاتِهِ، وَعِلاجِهِ، وَكذا إرجاعه إلى أرض الوطن، كما نص المشرع على نُظْم وإجراءات خاصة لحماية الأمن والنظام على متن السفينة وتأديب العاملين عليها، وفرض التزامات معينة على الرّبان وعلى البحار وأخرى على المَجْهَرُ بِصِفَتِهِ رَبِّ العَمَلِ، يَتَعَرَّضُ مِنْ يُخْلُ بِهَذِهِ الإلتزامات لعقوبات تأديبية قد تصل في بعض الأحوال لعقوبات جزائية، إضافة على هذا أورد أحكاماً تتعلق بمكافأة البحار إذا ما

¹ مزبود بصيفي، سارة بن عزوز، "علاقة العمل في القطاع البحري"، مجلة قانون العمل والتشغيل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، العدد 05، 2018، ص206، متاح على: <https://www.asjp.cerist.dz>، تم الإطلاع بتاريخ: 2022/02/02، على الساعة 15:40.



الفصل الأول: الإطار النظري لعقد العمل البحري

اشترك في أعمال تتعلق بإنقاذ السفينة أو حمولتها أثناء سيرها وهذه كلها أوضاع لا تعرفها قوانين العمل البحرية¹.

حتى أن المشرع الجزائري في المادة 12 من المرسوم التنفيذي 05-102 سابق الذكر، نص على أنه سوف يتم تحديد نماذج عقود التوظيف بقرار مشترك بين الوزيرين المكلفين بالبحرية التجارية والعمل وبقرار مشترك بين الوزراء المكلفين بالبحرية التجارية والصيد البحري والعمل بالنسبة للمستخدمين الملاحين الصيادين².

وبالفعل فالمشرع وتبعاً لذلك فإنه وبتاريخ 2006/04/18 وبموجب قرار وزاري مشترك حدّد نموذج عقد توظيف الملاحين للنقل البحري والتجاري³. وقد ألحق هذا القرار بقرار وزاري مشترك آخر مؤرخ في 2006/09/21 والذي حدّد بموجبه نموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين في الصيد البحري⁴، هذا إن دلّ على شيء إنما يدلّ على أن عقود العمل البحري يتم تحريرها من قبل المشرع لا دخل لإرادة الأطراف في ذلك وإنما تكفي الموافقة لنشأة علاقة العمل البحري، ولكن هذا لا يعني بالضرورة أن المشرع عند وضعه لهذه النماذج سوف يتدخل في كل كبيرة وصغيرة تتعلق بعقد العمل، فمثلاً ساعات العمل والأجر ومدة الخروج، فالمشرع نص على الحد الأدنى للأجر وعلى حد أقصى لساعات العمل ومدة الخروج والتي لا يمكن لأطراف العلاقة الاتفاق على مخالفتها وذلك بالنزول تحت هذه الحدود.

أما فيما يتعلق بالعناصر المميزة لعقد العمل البحري يمكن أن نجملها في:

1- أن يكون العمل محل العقد مؤدى على متن السفينة ويكون لازماً للرحلة البحرية تحت إشراف الريان:

¹ كمال حمدي، القانون البحري، السفينة-أشخاص الملاحة البحرية-استغلال السفينة(إيجار السفينة-نقل البضائع والأشخاص-القطر-الإرشاد)، منشأة المعارف، مصر، 2003، ص275.

² المادة 12، من المرسوم التنفيذي رقم 05-102، المرجع السابق.

³ القرار الوزاري المشترك، المؤرخ في 18 افريل 2006، يحدد نموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين للنقل البحري والتجاري، ج ر ج ج العدد 48، الصادر في 30 جويلية 2006.

⁴ القرار الوزاري المشترك، المؤرخ في 21 سبتمبر 2006، يحدد نموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين للصيد البحري، ج ر ج ج العدد 12، الصادر في 18 فيفري 2007.



الفصل الأول: الإطار النظري لعقد العمل البحري

يعني ذلك أن يؤدي العمل على ظهر السفينة à bord ولو لم يكن العمل متعلقاً بالملاحة البحرية ما دام متصلاً بالرحلة البحرية l'expédition maritime ومفيداً لها. فالعمال الذين يسافرون على متن السفن لإنجاز بعض الأعمال، وكذا التجار الذين يقومون بمباشرة تجارتهم على متن السفينة، لا يرتبطون مع المجهز بعقد عمل بحري بإعتبارهم من ركاب السفينة وليسوا من بحارتها، كما لا تسري أحكام عقد العمل البحري على عمال مصانع السفينة وعمال الموانئ بصفة عامة سواء كانوا يعملون في تنظيف السفن أو شحنها أو تفريغها، كذلك لا تسري تلك الأحكام على المرشد في حال تواجده على السفينة لإرشادها والخروج بها من الميناء أو للدخول بها إليه، في حين تسري هذه الأحكام على كل شخص يؤدي خدمة عامة على ظهر السفينة مقابل أجر وهو عنصر مهم من عناصر عقد العمل وبدونه لا يمكن اعتبار الشخص الذي يعمل على متن السفينة ملاحاً¹.

2- أن سريان أحكام عقد العمل البحري قاصر على فترة الرحلة البحرية وحدها:

فالأخطار التي يتعرض لها البحار بسبب العمل في البحر هي التي تستوجب تطبيق قواعد استثنائية خاصة تختلف عن تلك التي تحكم نشاط العمال في البر، وبمجرد عودة البحار إلى البر يخضع لأحكام عقد العمل البري في علاقته بالمجهز إلا إذا تعلق الأمر بوقائع حدثت أثناء الرحلة البحرية².

وقد أخذ المشرع الجزائري بهذا الحكم، فاعتبر مكوث السفينة أقل من 24 ساعة، داخل في إطار مفهوم الرحلة البحرية، أما مكوثها أكثر من 24 ساعة فلا يدخل في إطار الرحلة البحرية، طبقاً لنص المادة 21 من المرسوم التنفيذي رقم 05-102، فالعمل المؤدى أثناء تلك الفترة يخضع للقواعد العامة أي لقانون العمل.

3- تبعية البحار لرب العمل تبعية قانونية:

فعقد العمل البحري يتميز كما هو الحال بالنسبة لعقود العمل عامةً، بوجود عنصر التبعية، أي أن البحار يؤدي عمله تحت إشراف رب العمل أي تحت إشراف المجهز أو الريان.

¹ زهور فليسي، عقد العمل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجزائر 1، بن عكنون، 2008/2007، ص 06.

كمال حمدي، المرجع السابق، ص 277.



الفصل الأول: الإطار النظري لعقد العمل البحري

والتبعية القانونية هي نتيجة حتمية لفكرة الإدارة والإشراف عن طريق القواعد والأنظمة الداخلية التي يضعها رب العمل¹.

الفرع الثاني: خصائص عقد العمل البحري.

يحظى عقد العمل البحري بطبيعة وذاتية خاصة تميزه عن باقي عقود العمل العادية وهذا بسبب طبيعة العمل المؤدى ومكانه والظروف الخاصة التي قد تحيط به، هذه الخاصية التي تميزه أقرتها المحكمة العليا في قرارها الصادر عن الغرفة الاجتماعية بمناسبة معالجتها لنزاع فردي خاص بالعمل البحري، هذا القرار أكدت من خلاله المحكمة العليا أن النزاع المعروف أمامها يختلف عن عقود العمل العادية من خلال طبيعة العمل المؤدى ومدته ومن أجل استحقاق أجرته².

على الرغم من تلك الذاتية التي يتميز بها، إلا أنه لا تنتفي عنه بحال من الأحوال طبيعته الأصلية وهي أنه عقد مثل باقي عقود العمل الأخرى، إذ ينظم علاقة عمل بين عامل والذي يتمثل في "البحار" ورب العمل الذي يتمثل في "المجهر"³. وعلى ضوء هذا، يتميز عقد العمل البحري بمجموعة من الخصائص نبرز أهمها فيما يلي:

أولاً: عقد العمل البحري عقد رضائي:

حيث يقتضي الرضا إرادة واعية وحقيقية للتعاقد، ويتم العقد بمجرد أن يتبادل الطرفان التعبير عن إرادتين متطابقتين وهذا حسب الأحكام العامة الواردة في القانون المدني، وهذا الرضا يمكن أن ينجم عن تبادل شفاهة أو كتابياً، أما في عقود العمل العامة يمكن أن تستخلص الإرادة من التشغيل.

¹ إيمان الجميل، عقد العمل البحري، وفقاً للتشريع الوطني والاتفاقيات الدولية، دار الكتب والوثائق القومية، مصر، 2014، ص12.

² القرار الصادر عن المحكمة العليا، عن الغرفة الاجتماعية، بتاريخ 15 مارس 2015، ملف رقم 0936755، بين ح م و هيبروك للنقل البحري.

³ كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية، المرشد ومجهر القطر في قانون التجارة البحرية، منشأة المعارف، مصر، 1990، ص96.



إلا أن عقد العمل البحري وبالرغم من أنه هو كذلك عقد رضائي لأنه يتم إبرامه بمجرد التعبير عن إرادتين متطابقتين، إلا أنه وعلى عكس ما ذهب إليه بعض التشريعات التي لا تستلزم أية شكلية لانعقاد العقد، فالمشرع الجزائري أكد في المرسوم التنفيذي 05-102 الذي يحدد النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن البحري أو التجاري أو الصيد البحري وفي المادة 08 منه على أنه تبدأ علاقة المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري ابتداءً من إبرام عقد توظيف مكتوب¹، ومعنى ذلك أنه في حالة وقوع نزاع بين المجهز والبحار أو ذوي حقوقه فإنه لا يمكن إثبات هذه العلاقة للمطالبة بالحقوق المكتسبة في ظلها إلا بواسطة عقد مكتوب، وهذا بخلاف علاقة العمل بوجه عام (عقد العمل البري) والتي يمكن إثباتها بأي وسيلة كانت، إذ لم يجعل من الكتابة كشرط أساسي لإبرام علاقة العمل البري وهذا ما أكدته في نص المادة 08 من القانون رقم 90-11 بقوله: "تنشأ علاقة العمل بعقد كتابي أو غير كتابي، وتقوم هذه العلاقة على أية حال بمجرد العمل لحساب مستخدم ما"².

ويمكن إرجاع سبب التفرقة عند تنظيم المشرع الجزائري لعلاقة العمل البري والتي لم يجعل من الكتابة كشرط أساسي لإبرام العقد، وهذا بخلاف عقد العمل البحري جعل فيه الكتابة شرط أساسي لصحة العقد، إلى خصوصية هذا الأخير لما لهذه العلاقة من أهمية وحساسية بسبب خطورة العمل في البحر، والتي لا نجد لها في عقد العمل البري.

ثانياً: عقد العمل البحري من العقود الملزمة لجانبين:

باعتبار عقد العمل البحري عقد رضائي فإنه يتضمن طرفين متعاقدين وهذا ما أوجبه المادة 57 من القانون المدني الجزائري على أن: "يكون العقد تبادلياً متى التزم أحد الطرفين بمنح أو فعل شيء يعتبر معادلاً لما يمنح أو يفعل له"³، فحينئذ يترتب التزامات على عاتق كلا طرفي العقد (العامل البحري وصاحب العمل المجهز)، فالنسبة للبحار فإنه يلتزم بتأدية

¹ المادة 08، من المرسوم التنفيذي رقم 05-102، المرجع السابق.

² المادة 08، من القانون رقم 90-11، المرجع السابق.

³ المادة 57، من الأمر رقم 75-58، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني، ج ر ج ج، العدد 78، الصادر في 30 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم.



الفصل الأول: الإطار النظري لعقد العمل البحري

العمل المتفق عليه في العقد وأما من ناحية المجهز فهو الآخر يلتزم بدفع الأجر المتعهد به مقابل العمل الذي حصل عليه¹، كما أنه ملتزم ببعض الالتزامات المختلفة سنتعرض إليها لاحقاً.

ثالثاً: عقد العمل البحري من عقود المعاوضة:

مادام أن عقد العمل البحري من العقود الملزمة لجانبين، فإنه من البديهي اعتباره من عقود المعاوضة، حيث أن كل التزام يكون له مقابل، فالبحار لا يؤدي العمل إلا إذا اطمئن أن المجهز سوف يؤدي هو الآخر التزامه الأساسي والمتمثل في دفع الأجرة ذلك أنه إذا ما كانت الالتزامات بدون مقابل ومجانية فلا نكون أمام عقد عمل وإنما نكون أمام عقد تبرّعي والذي تعتبر عادة تصرفات ملزمة لجانب واحد.

إن القول بأن عقد العمل البحري من عقود المعاوضة يجُرننا إلى الإقرار بأنه عقد تبادلي فإذا ما نفذ البحار التزامه على الوجه الصحيح وُجب على رب العمل تنفيذ التزاماته هو الآخر، والمتمثلة في إيواء البحار وعلاجه وترحيله إلى وطنه هذا من جهة، ومن جهة أخرى إذا لم ينفذ أحد الطرفين الالتزامات خول القانون الطرف الآخر اللجوء إلى تلك الوسائل المنصوص عليها في القانون المدني، كحق المطالبة بفسخ العقد وهناك أحكام خاصة قد انفرد بها القانون والمتعلقة بالتقصير في تنفيذ الالتزامات متمثلةً في الجزاءات التأديبية التي قد تصل إلى العزل من الخدمة، وأخرى جنائية انحصرت بين الغرامات المالية وعقوبة الحبس لمدد تختلف بحسب نوعية كل إخلال، والظرف الذي أحاط به².

رابعاً: عقد العمل البحري من عقود المدة:

يعتبر عقد العمل البحري من عقود المدة التي يتوقف مقدار ما يؤدي من الإلتزامات الناشئة عنها على الزمن، إذ أن هذه الإلتزامات تضيق في مداها وقد تتسع بحسب قصر أو طول المدة التي ينفذ العقد خلالها، وقد اعتبر المشرع الجزائري عقد العمل البحري من عقود

¹ كمال حمدي، عقد العمل البحري، منشأة المعارف، مصر، 2002، ص94.

² زهرة جرموني، النظام القانوني لعقد الاستخدام البحري، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون البحري، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق، جامعة محمد بن أحمد، وهران، 2، 2009/2010، ص85.



الفصل الأول: الإطار النظري لعقد العمل البحري

المدة إذ يمكن أن يبرم العقد بين المستخدمين الملاحين ومجهز السفينة إما لمدة محددة أو لمدة غير محددة¹، كما يمكن أن تعد علاقة العمل لمدة محددة في شكل رحلة واحدة أو لعدة رحلات معينة، على أن تبدأ مدة الخروج في البحر موضوع العقد في ميناء جزائري وتنتهي فيه².

خامساً: عقد العمل البحري عقد تجاري يقوم على مراعاة الإعتبار الشخصي:

عقد العمل البحري من العقود التجارية وذلك بموجب نص المادة 19/02 من الأمر رقم 59-75 المؤرخ في 1975/09/26 المتضمن ق ت ج التي تنص على: "يعد عملاً تجارياً بحسب موضوعه كل الاتفاقيات والاتفاقات المتعلقة بأجور الطاقم وإيجارهم"³، إضافة إلى هذا يرى بعض الفقهاء بأن عقد العمل البحري يعتبر تجاري إذا كانت السفينة مهيأة للاستغلال التجاري بالنسبة للمجهز ومدنيا بالنسبة للبحار، وذلك تطبيقاً لنظرية الأعمال المختلطة.

- فمن حيث الإختصاص إذا كان العمل مدنياً بالنسبة للمدعى عليه وُجب رفع الدعوى أمام المحكمة المدنية باعتبارها محكمة المدعى عليه، أمّا إذا كان العمل تجارياً للمدعى عليه فالمدعى له الخيار بين رفع الدعوى أمام المحكمة التجارية أو أمام المحكم المدنية.

- ومن حيث الإثبات فتطبق قواعد الإثبات التجارية على كل من يعتبر العمل تجارياً بالنسبة إليه، في حين تطبق قواعد الإثبات المدنية على من يعتبر العمل مدنياً بالنسبة إليه، والفرق بينهما أنّ الإثبات في المواد التجارية يخضع لمبدأ حرية الإثبات، بينما في المواد المدنية فهو مقيد ويخضع للكتابة.

¹ المادة 09، من المرسوم التنفيذي رقم 05-102، المرجع السابق، تنص على: "يمكن أن يكون عقد التوظيف المبرم بين المستخدمين الملاحين ومجهز السفينة إما لمدة محددة وإما لمدة غير محددة".

² المادة 10، من المرسوم التنفيذي رقم 05-102، المرجع نفسه، تنص على: "يمكن أن تعد علاقة العمل لمدة محددة في شكل عقد رحلة أو مدة الخروج في البحر".

³ المادة 19/02، من الأمر رقم 59-75، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون التجاري، ج ر ج ج، العدد 101، الصادر في 19 ديسمبر 1975، المعدل والمتمم.



وعليه فإن عقد العمل البحري لا يقوم إلا على الإعتبار الشخصي وهذا لكفاءة البحار وسلوكه عند إبرام العقد مع المجهز، فالبحار يتعهد شخصياً بتنفيذ العمل المتفق عليه ولا يجوز له أن يكلف شخصاً آخر ينوب عنه في أداء ذلك العمل المتفق عليه في العقد، فمثلاً في حالة وفاة البحار لا يجوز للورثة أن يأخذوا محله، أما المجهز فلا يكون له اعتبار شخصي في العقد لأن المجهز لديه من ينوب عنه، حتى وإن كانت وفاته أو طرأت تغيرات في حالة بيع السفينة أو إنتقال ملكيتها إلى الغير فإنه لا يترتب عنها إنهاء العقد¹.

الفرع الثالث: أطراف عقد العمل البحري.

نتطرق أولاً للطرف الأول والأقوى في العلاقة وهو المستخدم البحري والذي يُصطلح عليه في القانون البحري بإسم المجهز سواء كان مالكا للسفينة أو غير مالك لها، وعلى الطرف الثاني في علاقة العمل البحري وهو العامل والذي يُصطلح عليه في القانون البحري بإسم البحار أو البحارة.

أولاً: مجهز السفينة:

نص المشرع الجزائري على المجهز في المادة 572 من ق ب ج: " يعتبر مجهزاً كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا للسفينة وإما بناءً على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة.²، الملاحظ من هذه المادة أنها أعطت صفة التجهيز للشخص الذي يقوم باستغلال السفينة بإسمه سواء أكان شخص طبيعي أو معنوي (عام أو خاص)، إما بصفة الملكية أو بصفات أخرى تخول الحق بإستعمال السفينة، أي أن المجهز قد يكون مالك أو غير مالك للسفينة.

1- المجهز المالك:

هو من إكتسبها بطرق اكتساب الملكية الواردة في القواعد العامة بيع، ميراث، أو بناء.

¹ إيمان الجميل، المرجع السابق، ص 17.

² المادة 572، من الأمر رقم 76-80، المعدل والمتمم، المرجع السابق.



الفصل الأول: الإطار النظري لعقد العمل البحري

وتثبت صفة التجهيز للمالك عندما يتولى بنفسه تجهيز السفينة وتزويدها بكل ما يلزمها، فيستخدم البحارة ويقوم بتأمينها وغير ذلك من الأعمال اللازمة لتهيئتها للملاحة والاستغلال¹. ويشترط القانون البحري على مالك السفينة أن تثبت ملكية السفينة في سند رسمي تحت طائلة البطلان، وأن يقيدها إلزامياً في سجل السفينة، حيث تنص المادة 49 ق ب ج على أن: "العقود المنشئة أو الناقلة أو المسقطة لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها، يجب أن تثبت تحت طائلة البطلان، بسند رسمي صادر عن الموثق،". حسب المادة نفسها يجب أن يتضمن العقد المعلومات التالية: نوع السفن والذي يُحدد حسب نوع الملاحة البحرية، سعتها، مداخلها، مخارجها، وأسماء مالكيها².

2- المجهز غير المالك:

قد يقوم الشخص غير المالك بتجهيز السفينة تجهيزاً مادياً فيعد مجهزاً لها، وحسب الرأي الغالب المجهز هو كل من يستغل السفينة في الملاحة لحسابه ولو لم يكن هو الذي جهزها، فتغلب فكرة الإستغلال على فكرة التجهيز، إذ يجب الفصل دائماً بين مفهوم الملكية ومضمون التجهيز، فالملكية مضمون قانوني محض، يعبر عن حق يرد على السفينة، بينما التجهيز مفهوم إقتصادي يعبر عن نشاط تجاري معين³.

وتكتسب صفة المجهز في عدة حالات، وذلك حسب التكييف القانوني لعقود الإستغلال الواردة على السفينة والتي تأخذ أشكالاً مختلفة: كأن يكون المجهز شخص من أشخاص القانون العام، وأن تكون هذه الصفة ناتجة عن عقد تسيير، أو بعقد قرض إيجاري *leasing/ Crédit* Bail، أو عقد إيجار *Affrètement*، أو عقد تسيير تقني *Ship management*⁴.

¹ عبد القادر حسن العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2009، ص 89.

² المادة 49، من الأمر رقم 76-80، المعدل والمتمم، المرجع السابق.

³ عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 64.

⁴ زهور فليسي، المرجع السابق، ص 22.



ثانياً: البحار:

ورد تعريف البحار في عدة نصوص دولية، إضافة إلى التشريع الجزائري، من خلال القانون البحري، لذلك سيتم عرض بعض هذه التعريفات كما يلي:

1- تعريف البحار في الاتفاقيات الدولية:

- عرّف ملحق الإتفاقية الدولية لمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر لسنة 1978، البحار في القاعدة 1/1 الفقرة "م" على أنه: "بحار: تعني أحد أفراد طاقم السفينة عدا الريان أو الضابط"¹، الملاحظ من تعريف هذه الاتفاقية أنها أخرجت الريان والضباط من صفة البحارة.

- أما بالنسبة لإتفاقية العمل البحري لسنة 2006، فقد أوردت تعريفاً للبحار في المادة 02 الفقرة "و"، على أنه: "كل شخص يكون مستخدماً أو مشغلاً أو عاملاً، بأي صفة كانت على متن السفينة تنطبق عليها هذه الاتفاقية"²، يلاحظ أن هذا التعريف، جاء واسعاً، بحيث يمكن إطلاق وصف البحار على من يُستخدم للعمل على السفينة، مهما كانت صفته، بما في ذلك الريان.

- أما بشأن الإتفاقية رقم 22 المتعلقة بعقود استخدام البحارة، فقد تناولت مُصطلح البحار في المادة 02 الفقرة "ب" على أنه: "يشمل تعبير "بحار" كل من يُستخدم أو يعمل بأي صفة على ظهر أي سفينة ضمن طاقمها، باستثناء ريان السفينة وقائدها والطلاب البحريين والتلاميذ على ظهر سفينة التدريب، والبحارة تحت التمرين إذا كانوا مرتبطين بعقد خاص للتدريب، ويستثنى

¹ القاعدة 1/1 الفقرة م، من الاتفاقية الدولية الخاصة بمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر، المحررة بلندن يوم 07 جويلية 1978، المصادق عليها بموجب المرسوم رقم 88-88، المؤرخ في 26 أفريل 1988، ج ر ج ج، العدد 17، المؤرخ في 27 أفريل 1988 .

² المادة 2/و، من اتفاقية العمل البحري لسنة 2006، المعتمدة من طرف المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية في دورته ال94، بجنيف يوم 23 فيفري 2006، المصادق عليها بموجب المرسوم الرئاسي رقم 15-260، المؤرخ في 07 أكتوبر 2015، ج ر ج ج، العدد 05، المؤرخ في 31 جانفي 2016.



الفصل الأول: الإطار النظري لعقد العمل البحري

كذلك ملاحو الأسطول الحربي ومن يعملون في خدمة الحكومة بصفة مستديمة.¹، نلاحظ من هذه الإتفاقية أنها إستتنت الريان من وصف البحار والطلبة البحريين والمتدربين بمقتضى عقد خاص، إضافة إلى ملاحي الأسطول البحري. وبالتالي في حكم هذه الإتفاقية لا يعد الريان بحارا.

2- تعريف البحار في القانون الجزائري:

ورد تعريف البحار في المادة 384 ق ب ج سابقة الذكر وذلك في الفقرتين "أ" و "ج"2، على هذا الأساس فإن الريان يعد بحارا، طالما أنه يعمل في خدمة السفينة ومُقيد في سجل رجال البحر إلا أنه يتميز بمركز قانوني مميز عن باقي البحارة، ويظهر ذلك من خلال نص المادة 412 من نفس القانون التي تنص على ما يلي: " يوضع الطاقم تحت السلطة المباشرة لريان السفينة الذي يتم تعيينه من المجهز طبقا لأحكام القانونية الخاصة بالأهلية.³، إذن، فالمعيار المعتمد في إضفاء صفة البحار على الشخص هو مكان العمل الذي يمارس عمله فيه، وهو ظهر السفينة بغض النظر عن نوعها، ودون اعتبار لنوع العمل الذي يقوم به على ظهر السفينة⁴.

وهو ما يؤدي إلى القول بأن صفة البحار تطلق على كل من الريان والمهندسين البحريين والضباط وعمال الخدمة العامة⁵.

¹ المادة 02/ب، من الإتفاقية رقم 22، المتعلقة بعقود استخدام البحارة، 1926، المعتمدة من طرف المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية، بتاريخ 24 جوان 1926، تاريخ الإطلاع 2022/04/10، على الساعة 23:00، متاح على الرابط: <http://www.labor-watch.net>.

² المادة 384، من الأمر رقم 76-80، المعدل والمتمم، المرجع السابق، تنص على: "من أجل تطبيق هذا الأمر، فإن الاصطلاحات التالية تعني مايلي:

أ- يعني "رجل البحر" أو "البحار" كل شخص يعمل في خدمة السفينة ومقيد في سجل رجال البحر،

ج- يعني "أحد أفراد الطاقم" كل شخص مبحر على متن السفينة ومقيد في دفتر الطاقم."

³ المادة 412، من الأمر رقم 76-80، المعدل والمتمم، المرجع نفسه.

⁴ وسيلة أربوط، النظام القانوني لرجال البحر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه، تخصص القانون البحري وقانون النقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2018/2017، ص25.

⁵ ينقسم طاقم البحارة إلى ثلاث فئات:

الفئة الأولى: وتتمثل في طاقم السطح وهم البحارة الذين يقومون بتوجيه السفينة في ملاحتها ويشملون الريان وضباط الملاحه والمهندسين البحريين.



الفصل الأول: الإطار النظري لعقد العمل البحري

المطلب الثاني: أركان عقد العمل البحري

عقد العمل البحري كغيره من العقود يشترط لإنعقاده توافر مجموعة من الأركان وهي نفسها الأركان المطلوبة في كل عقد أي التراضي والمحل والسبب، إلا أنه وبسبب خصوصية هذا العقد وخطورة العمل البحري إشتراط المشرع الجزائري شرط آخر وهو الشكلية.

الفرع الأول: الأركان العامة لإبرام عقد العمل البحري.

لكي ينشأ العقد لابد من وجود الرضا بين طرفيه فهو ركن العقد الأساسي ويجب أن ينصب هذا الرضا على شيء معين وهو محل العقد، بالإضافة إلى الهدف من التعاقد وهو سبب العقد¹.

أولاً: ركن التراضي في عقد العمل البحري:

يتم العقد بمجرد أن يتبادل الطرفان التعبير عن إرادتهما المتطابقتين².

1) وجود الإرادة:

التراضي أو الرضا هو تطابق إرادتين من أجل إحداث أثر قانوني معين هو إنشاء الالتزام³.

والذي يتمثل في الإلتزام للقيام بالعمل من جانب البحار، والإلتزام بدفع الأجر من جانب المجهز.

الفئة الثانية: وتشمل طاقم الآلات ويسمى أيضا بالماكينات وتشمل الميكانيكيين وعمال تشغيل الآلات والتزويد بالوقود أو ما يعرف بالوقادين.

الفئة الثالثة: وتتمثل في طاقم الخدمة العامة تشمل كل من يقدم خدمة عامة على السفينة كالطهاة وعمال النظافة وخدم المطاعم والغرف.

¹ محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني_النظرية العامة للالتزامات، مصادر الالتزام العقد و الإرادة المنفردة، دار الهدى، الجزائر، 2012، ص73.

² المادة 59، من الأمر رقم 75-58، المعدل والمتمم، المرجع السابق.

³ عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2009، ص182.



(2) التعبير عن الإرادة:

التعبير عن الإرادة في عقد العمل لا يختلف عن العقود المدنية ، حيث يتم التعبير عنها أو الموافقة كما هو الحال عليه في مختلف العقود، إما بالتعبير الصريح، سواء أكان في شكل الكتابة أو اللفظ، أو الإشارة الدالة على الموافقة كما هو متفق عليها بين المتعاقدين. أو بالتعبير الضمني حسب الأشكال المتعارف عليها كالكسوت مثلاً، أو الشروع في العمل دون تردد، أو بإتخاذ موقف لا يدع أي شك في دلالاته على مقصود صاحبه¹.

أما بالنسبة لعقد العمل البحري، فإن المشرع يشترط الكتابة في التعبير عن الإرادة كما هو منصوص عليه في المادة 08 من المرسوم التنفيذي 05-102 السابق الذكر والتي تنص: "تبدأ علاقة عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري إبتداء من إبرام عقد توظيف مكتوب."، وكذلك ما هو وارد في نص المادة 428 من ق ب ج والتي تنص على: " يتعين على المجهز: (ز) إعداد عقود توظيف كتابية للبحارة."، وبذلك فإن المشرع الجزائري ونظرا لخطورة العمل البحري وخصوصيته فقد أقر أن علاقة العمل البحري لا تسري إلا بإبرام عقد مكتوب، فالرضا والتعبير عن الإرادة من الطرفين لا يكفي لإنتاج آثار العقد.

فطريقة التعبير عن الإرادة في عقد العمل البحري هي التوقيع في أسفل العقد من الطرفين، علماً أن المشرع الجزائري ألزم أن تفرغ علاقة العمل البحري في نموذج معين محدد قانونا وهو ما نصت عليه المادة 12 من المرسوم التنفيذي رقم 05-102 سابق الذكر.

والأصل في عقد العمل البحري التعبير عن الإرادة لإبرام العقد يتولاه المجهز من جهة والبحار من الجهة المقابلة، فمجهز السفينة بإعتباره رب العمل فإنه هو الذي يقوم بتعيين بحارته بما فيهم ربان السفينة، وهذا بحكم المادة 412 من ق ب ج.

فالربان لا يُعيّنه إلا المجهز أو من يوكله توكيلاً خاصاً، ولهذا فإن وكيل السفينة لا يجوز له تعيين الربان إذا كان توكيله لا يسمح له بهذا التعيين، فيجب أن تكون إرادة التعاقد

¹ المادة 60، من الأمر 75-58، المعدل والمتمم، المرجع السابق.



صادرة من المجهز شخصياً أو بتوكيل خاص صادر منه لهذا الغرض، وما يبزر ذلك خطورة الوظائف والسلطات المخولة للريان والتي تتصرف آثارها مباشرة إلى المجهز¹.

3) شروط صحة التراضي:

يشترط أن يكون عقد العمل البحري صادراً من شخصين حائزين على الأهلية اللازمة لإبرامه، وأن يكون رضا كل منهما سليماً وخالياً ومن العيوب التي يمكن أن تشوب الرضا لكي يقع العقد صحيحاً غير قابل للإبطال.

أ- الأهلية: يقصد بها صلاح الشخص لكسب الحقوق وتحمل الالتزامات ومباشرة التصرفات القانونية. والأهلية نوعان، أهلية وجوب *capacité de jouissance* وهي صلاحية الشخص لكسب الحقوق وتحمل الالتزامات، وأهلية أداء *capacité d'exercice* وهي صلاحية الشخص لأن يباشر بنفسه التصرفات القانونية التي يكون من شأنها أن تكسبه حقاً أو تحمله التزامات على وجه يعتد به القانون².

أ1- أهلية المجهز: يعتبر المجهز كل شخص طبيعي أو معنوي عام أو خاص يقوم باستغلال السفينة باسمه أو بصفته مالكا للسفينة وإما بصفات أخرى تخوّله الحق في استعمال السفينة³. إذا كان المجهز شخصاً طبيعياً فالأهلية يجب أن تكون كاملة تمكنه من الإدارة، أي أن يكون بالغاً لسن 19 سنة كاملة وفقاً للقواعد العامة⁴، أما إذا كان شخصاً معنوياً فيكفي أن يكون متمتعاً بالشخصية القانونية⁵.

والأشخاص المعنوية تباشر حقوقها وتقوم بالتصرفات اللازمة لها عن طريق الأشخاص أو الهيئات التي تمثلها كالمدير، رئيس مجلس الإدارة، الجمعية العامة طبقاً لنظامها وقانونها

¹ مدحت حافظ إبراهيم، شرح قانون التجارة البحرية الجديد، مكتبة غريب للطباعة والنشر والتوزيع، مصر، 1991، ص96.

² محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني، _عقد البيع والمقايضة دراسة مقارنة في القوانين العربية_، دار الهدى للنشر والطباعة والتوزيع، الجزائر، 2008، ص50.

هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2001، ص120.

المادة 40، من الأمر رقم 75-58، المعدل والمتمم، المرجع السابق.

⁵ العربي بلحاج، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، التصرف القانوني-العقد والإرادة المنفردة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1995، ص83.



الأساسي فهم يعبرون عن إرادة الشخص المعنوي، كما يجب أن يكون الشخص أو الهيئة التي أبرمت عقد العمل من ذوي الاختصاص طبقاً للنظام والقوانين الداخلية للهيئة المستخدمة¹.

أ2- أهلية البحار: الأهلية الواجب توافرها في العامل بصفة عامة هي أهلية أداء كاملة التي تمكن الشخص من القيام بكافة التصرفات والأعمال القانونية والمحددة عادة ببلوغ سن الرشد². لكن نظراً لخصوصية العمل البحري وخطورته فإن السن المطلوب للتعاقد لممارسة هذه المهنة هو بلوغ العامل سن 18 سنة أي سن الرشد الجزائري وذلك عملاً بأحكام المادة 386 من ق ب ج التي تنص على: "كل شخص يرغب في ممارسة مهنة بحار، يجب أن تتوفر فيه الشروط المطلوبة، وأن يكون: ب- بالغاً الثمانية عشرة من عمره."³ هذه المادة تسلط الضوء على أهلية البحار للتعاقد وهي صريحة في تحديد السن وهو 18 سنة.

أ3- عوارض الأهلية: هي أمور تدرك البالغ الرشيد، قد تؤدي إلى إعدام الأهلية أو إلى نقصانها، تتمثل في:

الجنون والعتة: آفة تصيب عقل الإنسان تجعله كعديم الأهلية لا يقدر على التمييز وبالتالي لا يستطيع القيام بالتصرفات القانونية سواء كانت في صالحه أو لا، وعليه فإن تصرفاته كلها تعتبر باطلة بطلاناً مطلقاً، والقانون قد ساوى بين المجنون والمعتوه في الحكم، وكلاهما لا بد أن يصدر في حقهما حكم بالحجر⁴.

نلاحظ بأن المشرع الجزائري أعطى للمعتوه حكم وساوى بينه وبين المجنون وذلك في حكم المادة 42 ق م ج⁵.

¹ سليمان أحمية، التنظيم القانوني لعلاقات العمل في التشريع الجزائري، علاقة العمل الفردية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2002، ص38.

² سليمان أحمية، المرجع نفسه، ص40.

³ المادة 386، من الأمر رقم 76-80، المعدل والمتمم، المرجع السابق.

⁴ خليل أحمد حسن قدارة، الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري، مصادر الالتزام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005، ص43.

⁵ المادة 42، من الأمر رقم 75-58، المعدل والمتمم، المرجع السابق، تنص على: "لا يكون أهلاً لمباشرة حقوقه المدنية من كان فاقداً للتمييز لصغر في السن، أو عته، أو جنون....".



الفصل الأول: الإطار النظري لعقد العمل البحري

السفه: هو تبذير المال على غير مقتضى العقل والشرع، سواء كان ذلك في وجه الخير أو الشر، والسفيه كامل العقل، ولكن العلة في تدبير أمره لأنه يسرف في إنفاق ماله¹.

الغفلة: يقصد بالغفلة عدم الخبرة والمعرفة اللازمة للتصرفات المالية، ويعتبر كل من السفيه وذو الغفلة ناقص الأهلية بحكم المادة 43 ق م ج².

ب- سلامة الرضا: لا يكون الرضا صحيحاً إذا كان معيباً بأحد عيوب الإرادة والتي نقصد بها تلك الأمور التي تلحق إرادة المتعاقدين أو كليهما فتفسد الرضا دون أن تزيله، حيث أن الرضا موجود لكن الإرادة غير سليمة، هذه العيوب لم يتحدث عنها المشرع في التقنين البحري الجزائري ولا في أحكام المرسوم التنفيذي 05-102 الذي يحدد النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين، بل اكتفى بالإشارة إلى بعض العقوبات المقررة لها، إلا أننا وبالرجوع إلى القواعد العامة الواردة في القانون المدني نجد أن المشرع أعطى الحق لأي متعاقد كانت إرادته مشوبة بأحد عيوب الإرادة (الغلط، التدليس، الإكراه، الاستغلال) أن يطلب إبطال العقد.

ب1- الغلط: هو عبارة عن وهم تلقائي يقع فيه المتعاقد حين إبرامه للتصرف مما يجعله يتصور الشيء الذي تعاقد عليه على غير حقيقته³، كأن يعتقد المجهز أن البحار له كفاءات عالية، أو أن البحار يعتقد أنه يبرم العقد مع شركة كبيرة ومشهورة والحقيقة غير ذلك. ويجوز للمتعاقد الذي وقع في غلط جوهري وقت إبرام العقد أن يطالب بإبطاله⁴.

ويكون الغلط جوهرياً إذا بلغ حداً من الجسامة بحيث يمتنع معه المتعاقد عن إبرام العقد لو لم يقع في هذا الغلط⁵، كأن يتعاقد بحار جزائري مع سفينة أجنبية دون أن يكون في علمه بأن

¹ محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني، النظرية العامة للالتزامات، مصادر الالتزام العقد والإرادة المنفردة، المرجع السابق، ص 157.

² المادة 43، من الأمر رقم 75-58، المعدل والمتمم، المرجع السابق، تنص على: "كل من بلغ سن التمييز ولم يبلغ سن الرشد وكل من بلغ سن الرشد وكان سفيهاً أو ذا غفلة، يكون ناقص الأهلية...".

³ عبد الرزاق دربال، الوجيز في النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2004، ص 22.

⁴ المادة 81، من الأمر رقم 75-58، المعدل والمتمم، المرجع السابق.

⁵ المادة 82، من الأمر رقم 75-58، المعدل والمتمم، المرجع السابق.



الفصل الأول: الإطار النظري لعقد العمل البحري

هذه الأخيرة تقوم برحلات دورية إلى إسرائيل، فهنا البحار الجزائري لو أنه كان على علم بذلك لما أقدم على إبرام هذا العقد.

ب2- التدليس: هو تضليل المتعاقد بوسائل احتيالية، لإيقاعه في الغلط أو لاستمراره في غلط واقع فيه، ويقترّب التدليس من الغلط فإذا كان هذا الأخير وهماً تلقائياً فإن التدليس وهم بفعل شخص آخر¹. ومن صور التدليس في عقد العمل البحري انتحال عامل شخصية المجهز أو الريان ويتعاقد مع البحارة، أو أنّ البحار يقدم وثائق مزورة تثبت كفاءته المهنية ويتعاقد مع المجهز، ويعتبر تدليسا كذلك التعاقد مع البحار على أساس أن السفينة مخصصة لنقل البضائع في حين أن نشاطها الرئيسي هو التجارة بالمواد الممنوعة، أيضا حالة انتحال المجهز لمهمة القيادة في السفينة حيث قررت لها عقوبة الحبس وكذا الغرامة المالية طبقا لنص المادة 523 ق ب ج²، في حين أن جزاء التدليس في القواعد العامة هو قابلية العقد للبطلان.

ب3- الإكراه: ضغط يقع على أحد المتعاقدين فيولد في نفسه رهبة تدفعه إلى التعاقد، وهذا هو الإكراه المعنوي إذ يكون سببا في جعل رضا المتعاقد غير سليم³.

يجوز إبطال العقد إذا تعاقد شخص تحت تهديد بخطر جسيم قد يصيبه هو أو أحد أقاربه أو شرفه أو ماله، بعثه المتعاقد الآخر في نفسه، كأن يتعاقد بحار مؤهل في تصليح وصيانة الماكينة مع مجهز سفينة أرغمه على التعاقد بعد أن هدده بطرد أحد أقاربه يعمل في نفس السفينة⁴. كذلك يتحقق الإكراه المؤثر على التراضي باستعمال رب العمل سلطته والتعسف في ذلك من خلال حمل المتعاقد الآخر على الرضوخ لأعماله وأوامره بوسائل إكراه كالعنف مثلا

¹ محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني_ النظرية العامة للالتزامات، مصادر الالتزام العقد والإرادة المنفردة، المرجع السابق، ص176.

² المادة 523، من الأمر رقم 76-80، المعدل والمتمم، المرجع السابق، تنص على: "يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى ستة (6) أشهر وبغرامة مالية من 10.000 دج إلى 100.000 دج، كل ريان يساعد برضاه، على انتحال ممارسة القيادة على متن سفينته. وتسلب نفس العقوبة على المجهز الشريك في الانتحال."

³ محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني، النظرية العامة للالتزامات، مصادر الالتزام العقد والإرادة المنفردة، المرجع السابق، ص186.

⁴ عبد الصمد عوايل، تنظيم علاقة العمل البحري في الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه علوم في القانون الخاص، تخصص القانون الاجتماعي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بن أحمد، وهران، 2016/2017، ص140.



الفصل الأول: الإطار النظري لعقد العمل البحري

ونصت على هذه الحالة المادة 524 من ق ب ح والتي قضت عقوبة جزائية تمثلت في الحبس والغرامة المالية¹.

ب4- الاستغلال: وهو في حالة ما إذا كانت التزامات أحد المتعاقدين متفاوتة كثيراً بسبب استغلال أحد المتعاقدين للمتعاقد الآخر، لما به من طيش بيّن أو هوى جامح. ومثال ذلك استغلال المجهز للبحار القاصر وذلك عن طريق تكليفه بأعمال شاقة لا تناسب سنّه ولا صحته، أو أن يستغله بإعطائه أجر زهيد لا يتناسب وحجم العمل الذي قام به. أما فيما يخص الجزاء المترتب عن الاستغلال فهو قابلية العقد للإبطال أو تعديل الالتزامات ويمكن في مجال العمل البحري تعريض المستغل لعقوبات جزائية².

ثانياً: ركن المحل في عقد العمل البحري:

يعرّف المحل بأنه الشيء الذي يلتزم المتعاقدين القيام به تجاه بعضهما البعض، ويختلف في عقد العمل البحري بالنظر إلى طرفي العقد، فيتمثل بالنسبة للبحار في طبيعة أو نوع أو حجم العمل الملتمزم بتقديمه للمجهز، وللمجهز في الأجر أو مقدار المال الذي يقدمه للبحار مقابل ما يحصل منه من عمل.

للمحل شروط لا بد من توفرها فيه حتى يكون العقد صحيح وهي: أن يكون ممكناً، ومعيناً أو قابلاً للتعيين وأن تكون فيه مصلحة للدائن -المجهز- وأن يكون قابلاً للتعامل فيه، وغير مخالف للنظام العام والآداب العامة بالنسبة لمختلف العقود³.

يرتب عقد العمل البحري ثلاث التزامات رئيسية يتحملها أطرافه وتشكل عناصر لركن المحل، تتمثل في الأجر والتبعية القانونية وأن يكون العمل المتفق عليه على متن السفينة.

¹ المادة 524، من الأمر رقم 76-80، المعدل والمتمم، المرجع السابق، تنص على: "يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى خمس (5) سنوات وبغرامة مالية من 10.000 دج إلى 50.000 دج، كل ريان أو ضابط أو كل مسؤول سام آخر يتعسف في سلطته أو يأمر أو يسمح بالتعسف في السلطة تجاه شخص على متن السفينة...".

² حنان عزيزية، المرجع السابق، ص 50.

³ عبد الرزاق أحمد السنهوري، المرجع السابق، ص 210.



1) عنصر الأجر:

الأجر في عقد العمل البحري هو محل إلتزام المجهز، إذ يجب أن يكون قابلاً للتعامل فيه، فالمبدأ يقضي أن يدفع صاحب العمل بالعملة المتداولة قانوناً سواء كان صاحب العمل مواطناً أجنبياً أو جزائرياً¹. وقد تم تنظيمه دولياً بموجب إتفاقية العمل البحري لسنة 2006 بموجب اللائحة 2/2 من الباب الثاني المتعلق بشروط الاستخدام التي أكدت على ضرورة الدفع لجميع البحارة بانتظام وبكامل الأجر مقابل عملهم وفقاً لإتفاقات استخدامهم²، أما المشرع الجزائري فقد نظم كيفية دفع الأجر إلى الملاح بموجب المرسوم التنفيذي رقم 05-102 السالف الذكر، فحسب المواد 47 وما بعدها من هذا المرسوم فإن المستخدمين الملاحين سواء في النقل البحري والتجاري أو الصيد البحري يتقاضون مقابل عملهم إما أجراً قاعدياً ويضاف إليه فيما بعد العلاوات والتعويضات والمساهمة في النتائج عند الإقتضاء. وإما دخلاً يتناسب ونتائج العمل وهذا بالنسبة لملاحة الصيد البحري. ويكون المجهز ملزماً بدفع الأجر أو الحصص المستحقة للملاحين بانتظام عند حلول أجل استحقاقهم³.

2) عنصر التبعية القانونية:

يتميز عقد العمل البحري كسائر عقود العمل بوجود عنصر التبعية بمحل العقد، فالبحار يؤدي عمله تحت إدارة وإشراف المجهز أو الريان، وهذا الأخير يعتبر الرئيس السلمي لجميع أفراد الطاقم ويمثل المجهز على متن السفينة. ولهذا الغرض، فهو يسهر على التنفيذ لعقود الاستخدام البحري المبرمة بين المجهز وأفراد الطاقم ويمدهم بالتعليمات الضرورية الخاصة بتنفيذ العمل على متن السفينة⁴.

¹ سليمان أحمية، المرجع السابق، ص252.

² اللائحة 2-2، المتعلقة بالأجر، من الإتفاقية الدولية للعمل البحري لسنة 2006، المرجع السابق.

³ المواد من 47 إلى 51، من المرسوم التنفيذي رقم 05-102، المرجع السابق.

⁴ المادة 460، من الأمر 76-80، المعدل والمتمم، المرجع السابق.



الفصل الأول: الإطار النظري لعقد العمل البحري

وفي حالة غياب الريان أو في حالة وجود مانع له في ممارسته لمهامه على متن السفينة، يستبدل هذا الأخير بريان مساعد وإن لم يوجد بأحد ضباط السطح حسب النظام السلمي لهؤلاء الضباط وذلك إلى غاية وصول تعليمات من المجهز¹.

(3) عنصر مكان العمل:

يعتبر العنصر الأهم الذي من خلال نفرق بين عقد العمل البحري وعقد العمل البحري، فالعبرة في تحديد عقد العمل البحري ليس بنوع العمل المؤدى وإنما بمكان مباشرته، طالما أن العقد وارداً على عمل يؤدي على ظهر السفينة أثناء إبحارها فإننا نكون أمام عقد عمل بحري، وهذا أيضاً كان نوع العمل المؤدى على ظهر السفينة حتى ولو كان لا يتعلق بالملاحة البحرية نفسها، وتبعاً لذلك فإن هذا العنصر يجعل من طبيب السفينة وأفراد الخدمة العامة يعتبرون مرتبطين بعقد عمل بحري مع المجهز، ولا يخضعون لعقد العمل البري ماداموا يمارسون عملهم على ظهر السفينة، وهذا رغم أن طبيعة عملهم ليست لها علاقة بالملاحة البحرية².

ثالثاً: ركن السبب في عقد العمل البحري:

يقصد به الغاية أو الغرض الذي يسعى كل متعاقد إلى تحقيقه من وراء تحمله الالتزام. وسبب التزام كل متعاقد في عقد العمل البحري يتحدد بالتزام المتعاقد الآخر ويضاف إليه الباعث الشخصي الذي دفع كل متعاقد إلى التعاقد، فمعنى ذلك أن سبب التزام البحار بالعمل تحت إدارة وإشراف وتبعية المجهز أو الريان الذي ينوب عنه هو الأجر، وبالمقابل فإن سبب التزام المجهز بالأجر هو عمل البحار³.

وقد أكد المشرع الجزائري على أن السبب في أي عقد بما فيه عقد العمل البحري يجب أن يكون مشروعاً، ومشروعية السبب في عقد العمل البحري تكمن في مكان تنفيذ الأعمال والأشغال وفقاً لما نص عليه القانون، أي يجب أن تكون غاية العمل على متن السفينة هي تأمين سلامة الرحلة البحرية، وكل ما له علاقة بهذه الرحلة، لأنه في حالة مخالفة ذلك يقع

¹ المادة 461، من الأمر 76-80، المعدل والمتمم، المرجع نفسه.

² مدحت حافظ إبراهيم، المرجع السابق، ص 102.

³ مدحت حافظ إبراهيم، المرجع نفسه، ص 94.



الفصل الأول: الإطار النظري لعقد العمل البحري

العقد باطلا لنص المادة 97 من ق م ج التي قررت البطلان إذا تبين أن سبب العقد كان غير مشروع¹.

الفرع الثاني: آلية إبرام عقد العمل البحري.

لعقد العمل البحري ركن خاص وهو الكتابة، حيث تعتبر "ركن" لأنها شرط للانعقاد وليس الإثبات، و "خاص" لأنها تخص عقد العمل البحري دون غيره من عقود العمل الأخرى.

أولاً: اشتراط الشكلية في عقد العمل البحري:

الأصل في العقود الرضا والإستثناء الشكلية، فأحياناً ما يشترط المشرع الكتابة في العقود دون الرسمية، وذلك بهدف توفير الحماية لطرفي العقد كما هو الحال في عقد العمل البحري لاسيما البحار باعتباره الطرف الضعيف في العلاقة.

1- التمييز بين الشكل والإثبات:

إذا اشترط القانون مُحرراً ما لإثبات نوع معين من العقود، فإن المحرر لا يعتبر في هذه الحالة ركناً من أركان العقد، فإذا تم العقد رغم اشتراطه الكتابة للإثبات فإن إقرار المتعاقد يقوم مقام الدليل الكتابي.

أما إذا اشترط القانون شكلاً مُعيناً يفرغ فيه العقد، فهذا الشكل يعتبر ركناً لا يتم بدونه التصرف بالتعاقد، ولا يغني عنه إقرار الشخص بصدور العقد منه².

2- موقف المشرع الجزائري من الشكلية في عقد العمل البحري:

أجاز المشرع إنعقاد عقد العمل البري بطريقة كتابية أو شفوية وهذا ما أكده في نص المادة 08 من القانون 90-11 المتضمن علاقات العمل بنصها على: "تنشأ علاقة العمل بعقد كتابي أو غير كتابي. وتقوم هذه العلاقة على أية حال بمجرد العمل لحساب مستخدم

¹ المادة 97، من الأمر رقم 75-58، المعدل والمتمم، المرجع السابق، تنص على: "إذا التزم المتعاقد لسبب غير مشروع أو لسبب مخالف للنظام العام أو للأداب كان العقد باطلاً".

² زهور فليسي، المرجع السابق، ص 86.



الفصل الأول: الإطار النظري لعقد العمل البحري

ما"، ويمكن أيضاً إثباته بكافة الطرق والوسائل الممكنة كالبيّنة واليمين وشهادة الشهود وغيرها¹.

لكن عند تنظيمه لعلاقة العمل البحري نجده يذهب إلى عكس ما ذهب إليه في تنظيمه لعلاقة العمل البري، فجعل من الكتابة في عقود العمل البحرية شرط لازم لإنعقاد العقد وليس مجرد وسيلة لإثباته، وهذا ثابت بالأحكام الواردة في الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 1976/10/23 المعدل والمتمم والمتضمن القانون البحري، والمرسوم التنفيذي رقم 05-102 المؤرخ في 2005/03/26 الذي يحدد النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري، كما يلي:

- نص المادة 428/ز من ق ب: "يتعين على المجهز: إعداد عقود توظيف كتابية للبحارة." أي أن المشرع جعل شرط الكتابة في العقد إلزاماً يقع على عاتق المجهز أو الريان بإعتباره ممثل عن المجهز هذا من جهة، ومن جهة أخرى نجد المادة 388 من القانون نفسه تنص على: "تثبت صفة البحار بالقيود في سجل رجال البحر الموجود لدى السلطة الإدارية البحرية المختصة."، وقيد رجال البحر هو عبارة عن إجراء يكمن في قيد البحار أو أي شخص آخر يعمل في خدمة السفينة في دفتر الطاقم والذي يجب أن يكون بحوزة كل سفينة على متنها طاقم مأجور وذلك من طرف الإدارة البحرية المختصة، ويجب أن يتضمن دفتر طاقم السفينة على أسماء وألقاب كل فرد من أفراد الطاقم وتاريخ ومكان ولادته وجنسية ورقم ومكان تسجيله وشروط توظيفه ومهنته على متن السفينة، وتجدر الإشارة إلى أنه يجب على الإدارة البحرية المختصة أن تضع تأشيرتها على دفتر الطاقم وذلك بعد القيام بالتحقيقات الضرورية المتعلقة منها خصوصاً بصلاحية عقود العمل البحري والتي يجب أن تكون على متن كل سفينة².

- نص المادة 08 من المرسوم التنفيذي رقم 05-102: "تبدأ علاقة عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري ابتداءً من إبرام عقد توظيف

¹ بشير هدي، الوجيز في شرح قانون العمل الجزائري، علاقات العمل الفردية والجماعية، دار الريحانة للنشر والتوزيع، الجزائر، 2007، ص71.

² المواد 402، 403، 405، من الأمر رقم 76-80، المعدل والمتمم، المرجع السابق. يتم توضيحه والتفصيل فيه أكثر في الجانب التطبيقي.



الفصل الأول: الإطار النظري لعقد العمل البحري

مكتوب.¹، من السند القانوني المذكور يتضح أن الكتابة شرط واقف لفاذ العقد وبدونها لا يمكن القول بوجود علاقة عمل بين المجهز والبحار قبل وضع هذه العلاقة ومعالمتها في الشكل المكتوب المحدد قانونا بالقرار الوزاري المشترك المؤرخ في 18/04/2006 الذي يحدد نموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين للنقل البحري والتجاري، والقرار الوزاري المشترك المؤرخ في 21/09/2006 المحدد لنموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين للصيد البحري.²

يُستخلص من هذه الأحكام القانونية التي أوردها المشرع، أنها ليست سوى تأكيداً منه على أن الكتابة هي شرط أساسي ليست فقط لإثبات العقد وإنما لإنعقاده، فالهدف من إشتراطها هو حماية البحارة بإعتبارهم الطرف الضعيف في العلاقة التي تجمع بينهم وبين المجهز، كما أن إشتراط القيد في دفتر الطاقم هدفه توفير حماية أكثر وذلك لتمكين السلطة البحرية المختصة من المراقبة فيما يخص عقود العمل وشروط التشغيل.³

ثانياً: إثبات عقد العمل البحري في القانون الجزائري:

انطلاقاً من فكرة تجارية عقد العمل البحري المستمدة من نظرية الأعمال المختلطة كما سبق الذكر، فإن طرق إثباته تختلف من المجهز إلى البحار، على اعتبار أن العقد يعتبر تجارياً من طرف المجهز ومدنياً من طرف البحار.

1- إثبات عقد العمل البحري من طرف المجهز:

في العديد من المواقف يوجه المشرع الجزائري للمجهز خطاباً يتعلق بالزامية الكتابة في عقود العمل البحري، واعتبارها التزاماً يقع على عاتقه ومخالفة هذا الالتزام يترتب عليه عقوبة جزائية، والغاية من ذلك حماية مصلحة البحار العامل فصفة هذا الأخير لا تثبت إلا بالقيد في سجل رجال البحر الموجود لدى السلطة الإدارية البحرية المختصة، فهذا القيد يمنح البحار حق الاستفادة من الأحكام الواردة في القانون البحري.⁴

¹ المادة 08، من المرسوم التنفيذي رقم 05-102، المرجع السابق.

² أنظر الملحق رقم 01، ص 84.

³ جلال وفاء محمدين، المبادئ العامة في القانون التجاري والبحري، الدار الجامعية، لبنان، 1991، ص 436.

⁴ المادة 2/389، من الأمر 76-80، المعدل والمتمم، المرجع السابق، تنص على: "وبمجرد التسجيل، يخضع البحار لأحكام هذا الأمر".



الفصل الأول: الإطار النظري لعقد العمل البحري

وعليه فإن عقد العمل البحري لا يجوز إثباته بغير الكتابة لأن العقد يعتبر مدنيا بالنسبة للبحار وبذلك لا يجوز للمجهز إثباته ضد البحار بطرق الإثبات التجارية وذلك خلافا لقاعدة حرية الإثبات في المواد التجارية.

2- إثبات عقد العمل البحري من طرف البحار:

يعتبر عقد العمل البحري مدنيا من جانب البحار، فهو لا يضارب على جهود أحد ولا يتوسط في تبادل أي شيء فهو يحصل على رزقه من مساعيه البدنية¹.
وعليه فإن البحار يسلك في إثباته لعقد العمل البحري تجاه المجهز المسلك التجاري مادام أن العقد تجاريا بالنسبة لهذا الأخير، ومن ثمة فالبحار يعتمد على مبدأ حرية الإثبات في المواد التجارية، أما ضده فتطبق قواعد الإثبات المدنية باعتباره طرف مدني.

ثالثا: البيانات الإلزامية في عقد العمل البحري:

إن عقد العمل البحري مهما كانت طبيعته سواء كان محدد المدة أو غير محدد المدة فهو يخضع في مضمونه لنصوص قانونية وبنود مستمدة من القانون، وكذلك من اتفاق الطرفين وكذا أحكام الاتفاقيات الدولية الصادرة بهذا الشأن، فقد نصت اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 على ضرورة أن يتضمن عقد العمل البحري بعض البيانات الأساسية، أهمها تحديد نوع العمل المؤدى على متن السفينة، حق الملاح في إرجاعه إلى أرض الوطن، التأكيد على الخدمات المتعلقة بحماية الصحة والحماية الاجتماعية التي يجب أن تضمن للملاح من طرف المجهز، وكذا بعض البيانات المتعلقة بالاتفاقيات الجماعية المعتمدة أثناء إبرام العقد².
أما في التشريع الجزائري فقد اشترط المشرع البحري في المادة 11 من المرسوم التنفيذي 05-102 السالف الذكر ضرورة توافر مجموعة من البيانات لا يصح العقد بدونها بحيث نصت على: "يجب أن يتضمن عقد التوظيف على الخصوص البيانات الآتية:
- اسم مجهز السفينة وعنوان شركته وموطنه،

¹ عبد القادر حسن العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة، مكتبة دار ثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2000، ص198.

² زهرة جرموني، المرجع السابق، ص76.



الفصل الأول: الإطار النظري لعقد العمل البحري

- تعريف المستخدمين.
- الوظيفة الواجب القيام بها على متن السفينة،
- تاريخ التوظيف بالنسبة للعقود ذات مدة محددة وغير محددة، وتاريخ انتهاء العقد بالنسبة للعقود ذات مدة محددة،
- مدة فترة التجربة بالنسبة للعقود ذات مدة غير محددة،
- الأجور والتعويضات المرتبطة به، عند الإقتضاء، وفي حالة الأجر حسب نظام الحصة،
- حساب الدخل الواجب توزيعه وكذلك حصة المستخدمين الملاحين المعنيين في حالة مستخدمي ملاحين صيادين¹، هذه البيانات المذكورة منها ما يخص المجهز ومنها ما يخص البحار.

1- البيانات التي تخص المجهز: تتمثل هذه البيانات فيما يلي:

- إذا كان شخص طبيعي يذكر اسمه ولقبه،
 - إذا كان شخص معنوي كالشركة يجب ذكر اسم الشركة،
 - عنوان الشخص الطبيعي أو مقر الشركة.
- ### 2- البيانات التي تخص البحار(الملاح): تتمثل هذه البيانات فيما يلي:

- اسم ولقب المستخدم الملاح،
- صفة البحار،
- تاريخ ومكان الازدياد،
- رقم التسجيل،
- ميناء التسجيل².

3- **الحكم النهائي:** ومعناه تحرير العقد، أي عقد العمل البحري في صورته النهائية موقع من الطرفين ومذكور فيه مكان وتاريخ الإمضاء، وتجب الإشارة إلى أن عدد نسخ العقد يختلف من عقود عمل البحارة على متن سفن النقل البحري أو التجاري إلى عقود عمل البحارة على متن سفن الصيد.

¹ المادة 11، من المرسوم التنفيذي رقم 05-102، المرجع السابق.

² نموذج عقد توظيف، من ملحق القرار الوزاري المشترك المحدد لنموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري والتجاري، المرجع السابق.



الفصل الأول: الإطار النظري لعقد العمل البحري

- فيما يخص عقود العمل على متن سفن النقل البحري أو التجاري، يجب أن يحرر عقد التوظيف في ثلاث (3) نسخ تسلم واحدة للمستخدم البحار¹، وتسلم نسخة أخرى للمجهز وأخرى للإدارة البحرية المختصة.

- فيما يخص عقود العمل على متن سفن الصيد، فيجب أن يحرر العقد في أربعة (4) نسخ تسلم واحدة وجوبا للبحار².

يدخل العقد حيز التنفيذ ابتداءً من تبليغه للإدارات المكلفة بالشؤون البحرية والصيد البحري المختصة إقليمياً.

المبحث الثاني: الآثار القانونية لعقد العمل البحري

يولد عقد العمل البحري آثار بالنسبة لأطرافه تتصل اتصالاً وثيقاً بتنفيذ العقد وهي الإلتزامات المتبادلة بين أطرافه، هذه الإلتزامات تختلف من المجهز إلى البحار إلا أنها تتفق في أن مرجعها القانوني التشريعات الداخلية والاتفاقيات الدولية (المطلب الأول)، والأصل العام أن لكل بداية نهاية، فهذا العقد هو الآخر له نهاية تضع حد لتلك الإلتزامات المتبادلة بين طرفيه مهما كانت طبيعته، فلا يمكن تصور الديمومة له حتى ولو كان غير محدد المدة (المطلب الثاني).

المطلب الأول: الإلتزامات المترتبة عن عقد العمل البحري

عقد العمل البحري من العقود الملزمة للجانبين، يرتب الإلتزامات متقابلة في ذمة طرفيه، نص عليها ق ب ج صراحة في الفصل الثاني من الباب الثاني منه والمعنون بالإلتزامات المتبادلة لرجال البحر والتجهيز، وكذا في المرسوم التنفيذي رقم 05-102 سابق الذكر، بما يفيد أن هذه الإلتزامات مصدرها القانون كما سبق الذكر، ونظراً لأهميتها ولاعتبارها من النظام العام أكد عليها المشرع في القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 18/04/2006 الذي يحدد نموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين للنقل البحري والتجاري، وكذا القرار الوزاري المشترك

¹ المادة 11، من ملحق القرار الوزاري المشترك المحدد لنموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين للنقل البحري والتجاري، المرجع نفسه.

² المادة 09، من ملحق القرار الوزاري المشترك المحدد لنموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين في الصيد البحري، المرجع السابق.



المؤرخ في 21/09/2006 المحدد لنموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين للصيد البحري، وجعلها بيانات إلزامية في العقد لا يصح هذا الأخير دون ذكرها وبذلك يكون مصدرها العقد المبرم بين البحار والمجهز، وفيما يلي نوضحها كلّ في فرع مستقل.

الفرع الأول: إلتزامات مجهزة السفينة.

تقع على عاتق المجهز التزامات نابعة من العقد الذي أبرمه مع البحار، تعتبر من النظام العام لا يجوز مخالفة ماأورده القانون بشأنها إلا إذا كان من شأن هذه المخالفة توفير رعاية وحماية أكبر للبحار¹، فالالتزامات وجدت كي تخفف مشاق العمل على البحار، وعليه فإن إغفال العقد لأي منها لا يعفي المجهز منها²، وتتمثل هذه الإلتزامات أساسا في:

أولا: الإلتزام بدفع أجر البحار:

يلتزم المجهز بأداء أجر البحار في المكان والزمان المحدد في العقد وإن لم يكن اتفاق بهذا الخصوص ففي المكان والزمان الذي يقضي بهما العرف البحري، وقد نظمت هذه المسألة المادة 49 من المرسوم التنفيذي 05-102 بنصها على: "يتعين على مجهزة السفينة دفع الأجر أو الحصة المستحقة للمستخدمين الملاحين بانتظام عند حلول أجل استحقاقهم طبقاً لأحكام المادة 88 من القانون رقم 90-11"³، المادة 88 بدورها نصت على: "يجب على المستخدم دفع الأجر لكل عامل بانتظام عند حلول أجل استحقاقه"⁴.

الأصل في تحديد الأجر متروك لإرادة المتعاقدين إذا لم يتعرض القانون لتحديده، فإذا لم ينص العقد على مقدار الأجر طبق عرف الجهة التي حصل فيها الاستخدام، فإذا لم يكن ثمة عرف تولى القضاء تحديده⁵. بخصوص المشرع الجزائري فقد حسم الأمر في المرسوم التنفيذي 05-102 سالف الذكر بنصه على إلزامية تحديد قيمة الأجر كتابةً في العقد (المادتين 08 و 11

¹ كمال حمدي، عقد العمل البحري، المرجع السابق، ص106،

² حسن موسى طالب، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2007، ص88.

³ المادة 49، من المرسوم التنفيذي رقم 05-102، المرجع السابق.

⁴ المادة 88، من القانون رقم 90-11، المرجع السابق.

⁵ كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص244.



الفصل الأول: الإطار النظري لعقد العمل البحري

من المرسوم)، وبموجب نفس المرسوم فإن الأجر إما أن يكون محدد المقدار أو أن يكون دخل يتناسب ونتائج العمل.

زيادة على هذا فالأجر يدفع للبحار بذاته، ولكن في بعض الحالات قد تفرض بعض الظروف بحكم خصوصية العمل البحري أن تطول الرحلة، أو أن ترسو السفينة في أحد الموانئ الأجنبية مما يحول دون إمكانية تمكن البحار من الوفاء بالاحتياجات المعيشية لأسرته، وبالتالي، يمكن لذوي حقوق البحار (أي أفراد أسرته التي يعيلها مثلا) أن يتقاضوا الأجر بدلا من هذا البحار طبقا لنص المادة 1/48 من المرسوم التنفيذي رقم 05-102، يمكن كذلك للبحار أن يحصل على تسبيق أجره إذا اقتضى الأمر ذلك طبقا لنص المادة 2/48 من نفس المرسوم.

إضافة للحد الوطني الأدنى المضمون للأجر، تقررت بعض المبادئ لتقرير حماية الأجر، أهمها: مبدأ امتياز الأجور عن بقية الديون (المادة 73/أ من القانون البحري)، مبدأ عدم قابلية الحجز على الأجر (المادة 90 من القانون رقم 90-11)، ومبدأ بطلان التنازل عن الأجر (المادة 136 من القانون 90-11).

ثانيا: الإلتزام بتوفير متطلبات العمل البحري (أماكن إقامة البحارة، غذاء البحار، الزي البحري):

يلتزم المجهز بإيجاده أماكن مناسبة لإيواء البحارة تتوفر فيها الشروط الصحية والمعيشية التي تخفف عنهم مشاق العمل البحري وهو أمر بديهي، والالتزام قائم منذ قيام النقل البحري¹. حيث نجد مواد القانون البحري الجزائري نصت على هذا الإلتزام بحيث جاء في نص المادة 439 ما يلي: "يتعين على المجهز أن يضع تحت تصرف البحارة على متن السفينة مساكن مهيأة على شكل مناسب وذات تهوية وإضاءة وتدفئة وذلك بنسبة عدد الساكنين وهي مخصصة لاستعمالهم فقط"².

¹ عبد القادر حسن العطير، باسم محمد ملحم، المرجع السابق، ص181.

² المادة 439، من الأمر رقم 76-80، المعدل والمتمم، المرجع السابق.



الفصل الأول: الإطار النظري لعقد العمل البحري

كذلك يلتزم المجهز أثناء السفر بغذاء البحار في السفينة دون مقابل، وهذا التزام تفرضه طبيعة العمل البحري الذي يؤدي غالباً في السفينة عرض البحر¹. والالتزام رب العمل بغذاء البحار قاصر على فترة السفر، وهو التزام يتعين تنفيذه عينا، ولا يجوز للبحار أن يطلب دفع قيمة الغذاء نقداً على أن يتكفل هو بذلك، وعند عدم تناول البحار للغذاء الذي اعد له لا يكون له الحق في الحصول على تعويض². في هذا الصدد تنص المادة 433 من ق ب ج على وجوب تزويد البحارة بالمؤونة المجانية حسب صفة ومدة الرحلة وذلك طيلة مدة قيدهم في دفتر طاقم السفينة، أما فيما يتعلق بالسفن الساحلية فهنا يستطيع المجهز دفع المقابل نقداً³. ويجب أن تكون هذه المؤونة سليمة وبكمية كافية وجيدة وذات قيمة مغذية ومتنوعة بما فيه الكفاية، على أن تسلم السفن بالمنشآت والتجهيزات الكافية والملائمة لخرن المؤن ومعالجتها وخدمة المطبخ والمائدة على متن السفينة⁴.

إضافة إلى هذا نص المشرع على ضرورة إرتداء البحار للزي البحري في المادة 06 من المرسوم التنفيذي 05-102 المذكور سابقاً، وبالمقابل يتعين على المجهز أن يقدم هذا الزي للبحار إبتداءً، فمن حق البحار أن يحصل على بدلات للشغل وأخرى للوقاية، وبشكل مجاني، وان تتناسب البدلة مع طبيعة العمل، ولا يجوز للمجهز أن يقدم النقود للبحار بدل البدلة بل يجب عليه أن يقدم البدلة عينها⁵. أما بالنسبة للباس الموحد الذي يحق كذلك للبحار أن يحصل عليه كل سنة، فيتحمل البحار نصف مصاريف هذا الزي، والذي يقتطع من راتبه لمدة ستة أشهر على الأكثر⁶.

¹ مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، مصر، 2007، ص 220.

² كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 256.

³ المادة 433، من الأمر رقم 76-80، المعدل والمتمم، المرجع السابق.

⁴ المادة 2/434، من الأمر رقم 76-80، المعدل والمتمم، المرجع نفسه.

⁵ المادة 1/447، من الأمر رقم 76-80، المعدل والمتمم، المرجع نفسه.

⁶ المادة 448، من الأمر رقم 76-80، المعدل والمتمم، المرجع نفسه.



ثالثا: الإلتزام بضمان سلامة البحار:

يكون ذلك من زاويتين، بأن يوفر المجهز سفينة صالحة للملاحة وكفاءة طاقمها وكفايته العددية من جهة وبالحرص على صحته عن طريق ضمان حقه في العلاج من جهة أخرى، وفي هذا حرص على سلامة الطاقم وما على السفينة من أشخاص وحمولة أيضا. طبقا للمادتين 1/428 و 574 من ق ب ج فالمجهز ملزم بتأمين سفينة صالحة للملاحة ومتوفرة على الأمن والتسليح والتجهيز وذلك بالمطابقة مع الأنظمة الجاري العمل بها، وبصفة عامة أن تكون صالحة للاستخدام المخصصة له بمعنى أنه إذا كانت السفينة خاصة بنقل المسافرين فلا يستخدمها لنقل البضائع والعكس صحيح¹.

أما فيما يخص تأمين طاقم كاف من حيث العدد والكفاءة فإن القانون يوجب على المجهز بأن يكون على متن كل سفينة طاقم ذو كفاءة وبعده كاف للقيام بالمهام الضرورية على متن السفينة وذلك طبقا حسب نوع الملاحة التي تقوم بها هذه الأخيرة². إضافة إلى هذا من حق البحار أن يحصل على العلاج في حالة مرضه خلال رحلته في البحر، وهو ما أكدته المادة 429 من ق ب ج ، وقبل ذلك، يكون من التزامات المجهز أن يخضع البحار للفحوصات الطبية الضرورية، أي أن يمرض البحار بمناسبة خدمته في السفينة أثناء رحلتها، وبالتالي يكون المرض بسبب عمله في السفينة، أي أن تتوفر علاقة السببية بين المرض وخدمة السفينة حتى يلتزم المجهز بعلاج البحار المريض وإذا توفي البحار، فيجب على المجهز أن يتحمل مصاريف جنازته وإعادة جثمانه إلى وطنه، سواء أكانت الوفاة على السفينة أو في البر أو في بلد أجنبي، وكان وقت الوفاة على عاتق المجهز طبقا للمادتين 431 و 432 من ق ب ج³.

¹ العربي بوكعبان، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع، الجزائر، 2004، ص 46.

² المادة 428/ب، من الأمر رقم 76-80، المعدل والمتمم، المرجع السابق، تقابلها اللائحة 7/2، المتعلقة بمستويات تزويد السفن بالأطعم، الاتفاقية الدولية للعمل البحري لسنة 2006، المرجع السابق.

³ وسيلة أربوط، المرجع السابق، ص 150.



رابعاً: الإلتزام بإعادة البحار إلى الوطن:

يقصد بهذا الإلتزام قيام المجهز بإعادة البحار إلى الميناء الذي تم تعيينه فيه أو إلى الميناء الذي سافر منه عند بدء تنفيذ العقد، وذلك إذا انقضى العقد وهو في الخارج¹. وقد نص المشرع الجزائري على أن الإلتزام بإعادة البحار للوطن قاصر على البحارة العاملين على السفن الجزائرية، جزائريين كانوا أم أجنب²، وإذا ما التحق بحار جزائري بالعمل على سفينة أجنبية فإنه لا يخضع لأحكام عقد العمل البحري التي وردت في القانون الجزائري وإنما لقانون علم السفينة التي يعمل بها. والترحيل حق للبحارة جميعاً دون تفرقة بين الريان أو ضابط الملاحة أو المهندسين البحريين أو عمال السطح³.

ويرجع سبب ترحيل البحار لموطنه إلى اعتبارين أساسيين: الأول اعتبار إنساني، إذ يجب حماية البحار من ضرر تركه في بلد أجنبي وهو لا يحمل المال اللازم للعودة للوطن، وقد لا يجد عملاً فيه يرتزق منه. أما الثاني فهو اعتبار قومي، فكثيراً ما تستعين الدولة بالبحارة الوطنيين في أوقات الأزمات والحروب مما يقتضي رجوعه وتواجده في أرض الوطن⁴.

خامساً: الإلتزام بالتأمين والضمان الاجتماعي للبحار:

فيما يخص التأمين وبالرجوع إلى أحكام القانون البحري نجده يتضمن إلتزاماً يقع على عاتق المجهز يتمثل في تأمين حياة البحار ضد حوادث العمل وضد فقدانه لكفاءته في ممارسة مهنة بحار على إثر وقوع حادث عمل أو مرض مهني، وضد أمتعته الشخصية على إثر غرق السفينة أو إشتعال النيران فيها أو في أي حالة طارئة أو قوة قاهرة وذلك خلال الرحلة البحرية⁵، وهو ما جاءت به إتفاقية العمل البحري لسنة 2006 التي نصت على ضرورة تعويض البحار

¹ كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص302.

² المادتين 449 و450، من الأمر 76-80، المعدل والمتمم، المرجع السابق.

³ كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص310.

⁴ محمد نعيم علوة، موسوعة القانون الدولي العام (القانون البحري)، مكتبة زين الحقوقية والأدبية، لبنان، 2012، ص147.

⁵ المادة 430، من الأمر 76-80، المعدل والمتمم، المرجع السابق، تقابلها المادة 126، من النظام الداخلي لمؤسسة

المينائية "جن جن"، أنظر الملحق رقم 31، ص119.



الفصل الأول: الإطار النظري لعقد العمل البحري

في حالة فقد السفينة أو غرقها عن طريق دفع مالك السفينة تعويضا لكل بحار على متنها لمواجهة البطالة الناتجة عن فقد السفينة أو غرقها¹.

فالتأمين على الأشخاص هو اتفاقية احتياط بين المؤمن له والمؤمن، يلتزم المؤمن بموجبها بأن يدفع للمكاتب أو للمستفيد المعين مبلغا محددًا رأسمال كان أو ريع، في حالة تحقق الحادث أو عند حلول الأجل المنصوص عليه في العقد، ويلتزم المكتب بدفع الأقساط حسب جدول استحقاق متفق عليه²، فالمؤمن في عقد العمل البحري هو المجهز والمؤمن له هو البحار أما المستفيد فهم ذوي حقوق البحار، ففي حالة وقوع حادث للبحار مثلا يحصل البحار على مبلغ التأمين من شركة التأمين بالإضافة إلى التعويض الذي يتوجب على الغير المسؤول دفعه للمؤمن له أو ذوي حقوقه.

أما فيما يخص نظام الضمان الاجتماعي فإن البحارة مشمولين به طبقا لما جاءت به المادة 59 من المرسوم التنفيذي 05-102 سابق الذكر بنصها على: "يخضع المستخدمون الملاحون لسفن النقل البحري والتجاري والصيد البحري لنظام الضمان الاجتماعي طبقا للتشريع والتنظيم المعمول بهما." وبذلك مكن المشرع الجزائري البحارة من الاستفادة من المزايا والحقوق المقررة في قوانين التأمينات الاجتماعية التي يخضع لها العمال البريون.

الفرع الثاني: التزامات البحار.

في مقابل الحقوق التي يحصل عليها البحار، والتي تعد التزامات تقع على مجهز السفينة، يرتب عقد العمل البحري الذي يبرمه مع هذا الأخير مجموعة من الالتزامات التي تقع على عاتق البحار، والتي يتم توضيحها كما يلي:

¹ اللانحة 2-6، المتعلقة بتعويض البحار في حالة فقد السفينة أو غرقها، من الاتفاقية الدولية للعمل البحري لسنة 2006.

² المادة 60، من الأمر رقم 95-07، المؤرخ في 25 جانفي 1995، يتعلق بالتأمينات، ج ر ج ج، العدد 13، الصادر في 08 مارس 1995، المعدل والمتمم.



أولاً: الإلتزام بأداء العمل المتفق عليه:

يلتزم البحار بأن يؤدي العمل المتفق عليه في عقد العمل البحري وبالكيفية المحددة فيه، فيتعين عليه أن يباشر العمل بنفسه دون أن ينوب عنه غيره في القيام به¹. وفي هذا الإطار تنص المادة 415 الفقرة "أ" من ق ب ج على ما يلي: " يتعين على البحار: - أن يقوم بعمله ضمن نطاق العناية المطلوبة، وذلك رغبة في إنجاز مهام السفينة على الوجه الأفضل...".

هذا ما يعني أنه يتعين على البحار أن يبذل في القيام بعمله عناية الشخص المعتاد، وعلى الربان أن يحدد مضمون العمل الذي يلتزم به كل من البحارة، ويجب أن يكون العمل المذكور على وجه محدد في العقد المبرم مع البحار، كما يجب بيان طبيعة هذا العمل في دفتر أسماء البحارة².

ثانياً: إلتزام البحار بطاعة رؤسائه:

التزام البحار بالطاعة لرؤسائه في العمل ليس أمراً إنفاقياً أو عرفياً وإنما هو التزام قانوني تحتمه طبيعة العمل البحري والمخاطر التي تحيط به³، لهذا نجد المادة 465 من ق ب ج تنص على أنه: "يجب على أفراد الطاقم أن يحترموا رؤسائهم ويثقوا بهم وأن يمتثلوا لتعليماتهم وأن يراعوا بدقة أنظمة الخدمة على متن السفينة".

وبالتالي طاعة المرؤوس لأوامر الرئيس التزم فرضه القانون ولا بد من الرضوخ له إلا إذا كان يتعارض ويخالف مخالفة واضحة للتشريع والتنظيم الجاري بهما العمل، وهذا ما تنص عليه المادة 2/466 من ق ب ج التي جاء فيها: "غير أن البحار من أفراد الطاقم، يجب ألا ينفذ أوامر رؤسائه عندما تشكل هذه الأوامر مخالفة واضحة للتشريع والتنظيم الجاري العمل بهما".

¹ محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية)، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2011، ص 287.

² جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص 200.

³ عبد القادر حسن العطير، باسم محمد ملحم، المرجع السابق، ص 173.



من جهة أخرى فإن رب العمل يتقيد بنطاق العمل المتفق عليه، فلا تجب على البحار إطاعة أوامر لا تتفق مع العمل المتفق عليه فيما عدا الحالات الاستثنائية التي يكون فيها لرب العمل تكليف البحار بعمل غير المتفق عليه، كما لا تجب تلك الطاعة إذا كان الأمر مخالفا للنظام العام والآداب العامة أو كان في إطاعته ما يعرض البحار للخطر¹.

ثالثا: الإلتزام بالمحافظة على السفينة وتجهيزاتها:

يلتزم العامل (البحار) أثناء أدائه لعمله بالمحافظة على وسائل العمل والأدوات الضرورية المسلمة إليه²، نصت عليه المادة 415 فقرة "و" من ق ب ج حيث جاء فيها: "يتعين على البحار... أن يحافظ على السفينة وتجهيزاتها...". إذ يتوجب عليه الاعتناء بالآلات والأدوات والوسائل الأخرى التي وضعت تحت تصرفه من قبل المجهز والسهر على حفظها، وفي حالة فقدانها أو إلحاق الضرر بها أو إتلافها بخطأ البحار، يتعين عليه تعويض الضرر للمجهز³.

رابعا: الإلتزام بالمشاركة في الإنقاذ في حالة خطر:

لا يتضمن عقد العمل البحري في ذاته التزام البحار بالإنقاذ والمساعدة في حالة الخطر سواء السفينة أو الشحنة أو الركاب، وإنما هو التزام قانوني يفرض تلقائيا على البحار دون انتظار تكليف بذلك⁴.

وبهذا الخصوص نصت المادة 420 من التقنين البحري الجزائري على: "يتعين على البحار القيام بجميع الأعمال الإضافية التي أمر بها الريان في ظروف القوة القاهرة أو تلك التي تصبح فيها سلامة السفينة أو الأشخاص المبحرين أو الشحنة في خطر، أو في ظرف يكون فيه للريان وحده حق تقديرها. ويجب على البحار أن يشارك أيضا في عملية إنقاذ السفن الأخرى أو الأشخاص المعرضين للخطر أو المشرفين على الغرق."، كما نصت المادة 334 من نفس القانون على: "يتعين على كل ريان سفينة أن يقدم يد المساعدة لكل شخص موجود

¹ كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 340.

² بشير هدي، المرجع السابق، ص 81.

³ المادة 421، من الأمر رقم 76-80، المعدل والمتمم، المرجع السابق.

⁴ إيمان الجميل، المرجع السابق، ص 24.



الفصل الأول: الإطار النظري لعقد العمل البحري

في البحر ويوشك على الهلاك وبذلك بدون أن يعرض سفينته وطاقمه ومسافريه لخطر جدي..."، هاتين المادتين سابقتي الذكر تؤكدان على أن المساعدة والإنقاذ في البحر هي واجب والتزام قانوني يترتب على مخالفته جزاء جنائي¹.

خامسا: الإلتزام بالمحافظة على السر المهني:

وجب على البحار العامل في سفينة معينة أن يحفظ أسرارها سواء ما تعلق بكيفية العمل أو بوسائله...وَألا يقوم بإطلاع الغير عليها إلا بإذن من صاحب العمل (المجهر، الريان) وفي حالات خاصة كالتفتيش والرقابة والتحقيق من قبل مفتشية العمل مثلا، وإلا عرض صاحب العمل لخسارة سواء كانت مادية أو معنوية²، هذا الإلتزام نصت عليه المادة 415 الفقرة "ج" من ق ب ج بقولها: "يتعين على البحار...أن يحفظ السر المهني..."، إذن فالسر المهني من بين أهم الإلتزامات التي تقع على العامل في أي مستوى مهني أو وظيفي كان، لذلك نجد بعض القوانين تمدد مفعول هذا الإلتزام بالنسبة لبعض الفئات العمالية إلى الفترة التي تلي نهاية علاقة العمل نظرا لقيمة وأهمية المعلومات التي يحتفظ بها العامل كالتي تتعلق بالأمن أو بطريقة تكنولوجياية متطورة في العمل يحتفظ صاحب العمل بحق ملكيتها أو احتكارها أو استغلالها³.

المطلب الثاني: انقضاء علاقة العمل البحري.

نص المشرع الجزائري بموجب المادة 52 من المرسوم التنفيذي رقم 05-102 السالف الذكر أن علاقة العمل البحري تنتهي في الحالات المنصوص عليها في المادة 66 من القانون رقم 90-11 المتعلق بعلاقات العمل وهي الحالات العامة لانتهاء عقود العمل بوجه عام(الفرع الأول)، كما قد تنتهي في حالة فقدان صفة المستخدمين الملاحين أو هلاك السفينة أو البيع الجبري لها والتي تمثل الحالات الخاصة لانتهاء علاقة العمل البحري(الفرع الثاني).

¹ المادة 486، من الأمر 76-80، المعدل والمتمم، المرجع السابق.

² حنان عزيرية، المرجع السابق، ص168.

³ سليمان أحمية، المرجع السابق، ص183.



الفرع الأول: الأسباب العامة لإنهاء علاقة العمل البحري.

يقصد بهذا النوع من الأسباب تلك الحالات التي يجيز فيها القانون أو النظم المعمول بها احد أطراف العلاقة في المبادرة بإنهاء علاقة العمل مع الالتزام بإتباع الإجراءات القانونية المقررة لذلك، وما قد ينتج عن ذلك من حقوق للطرف الآخر. تتمثل في:

أولاً: إستقالة البحار:

هي إبداء الرغبة من جانب البحار في إنهاء عقد العمل الذي يربطه بالمجهاز، وقيد قيدها القانون بشروط، وهي أن تكون مكتوبة فلا تقبل الاستقالة الشفوية مع ضرورة أن يكون نصها مختصراً لا يحتوي على تفاصيل عديدة، وأن يغادر البحار منصب عمله بعد فترة إشعار مسبق، مع ضرورة وفاء المستخدمين الضباط بكل الإلتزامات المفروضة عليهم والتي التزموا بها عند توظيفهم قبل إنهاء علاقة عملهم عن طريق الاستقالة¹.

ثانياً: العزل أو التسريح التأديبي للبحار:

العزل أو التسريح هو ذلك التصرف الصادر من رب العمل ضد العامل، ويكون إمّا بسبب تعسف المستخدم أو نتيجة تصرف غير مشروع من العامل، وقد نص القانون 90-11 في المادة 1/73 منه: "يتم العزل في حالة ارتكاب العامل لأخطاء جسيمة حسب الشروط المحددة في النظام الداخلي".²، وعزل أو تسريح البحار من عمله هو حق مخول لكل من المجهاز والريان بوصفه المسؤول عن سلامة السفينة وسير النظام فيها، ولكن هذا الحق ليس مطلقاً بل مقيد بوجود أن يستند إلى أسباب مشروعة تبرره نص عليها المشرع قانوناً³.

ثالثاً: وفاة البحار:

ويقصد بها البحار فقط، وليس وفاة المجهاز بإعتباره شخص معنوي (مؤسسة) فلا يتصور وفاته، وبمجرد وفاة البحار لا يجوز للمجهاز إلزام ورثة البحار بتنفيذ عقد العمل البحري، و بالمقابل لا يجوز لهؤلاء الورثة إلزام المجهاز بإحلال أحدهم محل موروثهم، وينقضي العقد

¹ زهرة جرموني، المرجع السابق، ص 137.

² المادة 1/73، من القانون 90-11، المعدل والمتمم، المرجع السابق.

³ المادة 469، من الأمر 76-80، المعدل والمتمم، المرجع السابق.



الفصل الأول: الإطار النظري لعقد العمل البحري

مهما كان سبب الوفاة سواء كان العقد محدد المدة ولم تنتهي بعد مدته، أو غير محدد المدة¹. أما إذا كان البحار وقت الوفاة على عائق المجهز وتوفي على متن السفينة أو بالبر أو في الخارج، فإنه يتعين على المجهز تحمل مصاريف الجنازة وإعادة جثمانه إلى أرض وطنه. وفي حالة وفاة البحار على متن السفينة خلال الرحلة البحرية ولم يمكن دفنه أو إعادة جثمانه إلى وطنه، وجب على الريان بصفته نائبا عن المجهز أن يأمر بتغطيس الجثمان في البحر مع مراعاة جميع الأعراف البحرية في هذا الميدان².

رابعاً: العجز عن العمل:

يسمى كذلك بفقدان الأهلية البدنية للبحار أو عدم لياقته الصحية، ويقصد بالعجز في هذا السياق الضعف الدائم الذي يصيب العامل في قدرته على العمل فيشكل مانعا يحول دون أداء العامل للعمل المتفق عليه، فالبحار إذا أصيب بعارض يجعله غير مؤهل بدنياً لهذه المهنة، لا يمكنه الإبحار على متن أي سفينة وينقضي عقد العمل البحري الخاص به بثبوت عدم لياقته صحياً³.

خامساً: تقاعد البحار:

وهو حالة انتهاء علاقة العمل بسبب وصول العامل إلى سن معينة يستفيد فيها من الضمانات الاجتماعية التي تخول له الحق في تقاضي منحة مقابل للاشتراكات التي دفعها طيلة حياته المهنية⁴. فالتقاعد هو النهاية المهنية للبحار إذا ما توافرت فيه شروط معينة وهي بلوغ سن 60 وقضاء 15 سنة على الأقل في مجال العمل، وقد يستمر عقد العمل البحري وجوباً رغم توافر شرط السن إلا أن شرط المدة يكون غير متوافر، في هذه الظروف يستمر البحار في العمل حتى بلوغ 65 سنة⁵.

¹ محمد محمد احمد سويلم، "أحكام عقد العمل البحري في النظام السعودي"، المجلة القانونية، كلية الشريعة والقانون، جامعة الأزهر، مصر، العدد 02، 2007، ص43.

² المادة 431، من الأمر 76-80، المعدل والمتمم، المرجع السابق.

³ كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص330.

⁴ عبد السلام ذيب، قانون العمل الجزائري والتحويلات الاقتصادية، دار القصة للنشر، الجزائر، 2003، ص405.

⁵ زهرة جرموني، المرجع السابق، ص138.



سادسا: إنتهاء المدة المحددة أو الرحلة البحرية:

تنتهي علاقة العمل البحري بصفة قانونية عادية إما بانتهاء المدة المقررة أو بانتهاء الرحلة المتفق عليها في العقد، دون أن يترتب عن ذلك أي التزام على عاتق أحد الطرفين، إلا فيما يخص ضرورة إعلام أحدهما الآخر (المجهز) بنيته في عدم تجديد العقد، لأن انتهاء المدة أو الرحلة لا يترتب عليه بالضرورة وجوب انتهاء هذه العلاقة، إذ يمكن أن تجدد بمبادرة من أحد الطرفين، أي أن هذه العلاقة يمكن تجديدها ضمنيا من خلال استمرار كل طرف في القيام بالتزاماته المعتادة. وفي هذه الحالة تتحول هذه العلاقة إلى علاقة غير محددة المدة¹.

الفرع الثاني: الأسباب الخاصة لإنهاء علاقة العمل البحري.

نظرا للطبيعة الخاصة التي يتميز بها عقد العمل البحري فإنه ينفرد بأسباب خاصة في إنهائه لا نجدها في باقي العقود بوجه عام، منها ما هو متعلق بعوارض تصيب البحار، وأخرى متعلقة بالسفينة نفسها، تتمثل هذه الأسباب في:

أولا: فقدان صفة البحار:

فقدان صفة البحار يكون ناتج عن عقوبة تأديبية وبالتالي ينجر عنه انتهاء علاقة عمل البحار، تنص المادة 52 من المرسوم التنفيذي 05-102 سابق الذكر على: "تنتهي علاقة العمل... في حالة فقدان صفة المستخدمين الملاحين كما هو منصوص عليه في المادة 471 من الأمر رقم 76-80"، وقد نصت المادة 471 على حالتين يفقد فيهما البحار هذه الصفة وهما: إما بصفة مؤقتة وذلك إذا تعرض للعقوبة التأديبية الواردة في الفقرة "ي" وهي السحب المؤقت لشهادة الملاح، وإما بصفة نهائية كما هو منصوص في الفقرة "ط" وهي الشطب من سجل رجال البحر، وهذا ما نص عليه المرسوم التنفيذي رقم 2000-338².

¹ عبد الصمد عوايل، تنظيم علاقة العمل البحري في الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري، المرجع السابق، ص 218.
² المرسوم التنفيذي رقم 2000-338، المؤرخ في 26 أكتوبر 2000، يحدد حالات السحب المؤقت أو النهائي لشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية والشطب من سجل رجال البحر وشروطهما، ج ر ج ج، العدد 64، الصادر في 31 أكتوبر 2000.



ثانياً: البيع الجبري للسفينة:

لم يتحدث المشرع الجزائري عن هذه الحالة، بل اكتفى بالقول في الفقرة الأخيرة من المادة 37 من ق ب ج أن السفينة تشطب من دفتر التسجيل إذا بيعت إلى الخارج، كذلك تطرق إلى أن البيع الجبري للسفينة يوقف الرهون البحرية واشتراط أن هذا البيع لا يتم إلا بإبلاغ أصحاب الرهون والامتيازات¹، نتيجة لذلك تعتبر أجور البحارة العمال ورجال السفينة بناء على عقد عملهم على متن السفينة المبيعة امتيازات بحرية تخول لأصحابها حق الأولوية في استقائها حسب الفقرة "أ" من المادة 73 من نفس القانون، وهذا ما أكدته المادة 80 بنصها على: "بيد أن الديون الناتجة عن عقد وحيد للاستخدام لعدة رحلات تأتي كلها في نفس الترتيب مع ديون آخر هذه الرحلات"².

ثالثاً: هلاك السفينة:

في حالة ما إذا غرقت السفينة أو فقدت أو أصبحت غير صالحة للملاحة في هذه الحالة يجوز للمجهز إنهاء العقود التي أبرمها مع البحارة وهذا دون أي إشعار مسبق ودون أي تعويض، وهلاك السفينة سواء كان مادياً أو حكماً سواء بالغرق أو المصادرة أو الفقد أو عدم الصلاحية للملاحة، فإن ذلك يجعل تنفيذ عقد العمل البحري مستحيلاً مما يستلزم طبقاً للقواعد العامة انفساخ العقد³.

¹ المادة 68، من الأمر رقم 76-80، المعدل والمتمم، المرجع السابق، تنص على: "في حالة البيع الجبري للسفينة توقف جميع الرهون البحرية التي تثقل السفينة...".

² المادة 80، من الأمر رقم 76-80، المعدل والمتمم، المرجع نفسه.

³ زهرة جرموني، المرجع السابق، ص 145.

الفصل الثاني: تطبيقات لعقد العمل البحري
ضمن مؤسسة ميناء "جن جن".



الفصل الثاني: تطبيقات لعقد العمل البحري ضمن مؤسسة ميناء "جن جن".

الفصل الثاني: تطبيقات لعقد العمل البحري ضمن مؤسسة ميناء "جن جن".

يعتبر ميناء "جن جن" من أكبر موانئ الجزائر يقع بدائرة الطاهير ولاية جيجل، تقدر طاقته الإستيعابية بـ 4,5 مليون طن سنويا، حيث يستجيب لكل التقنيات الحديثة في مجال النقل البحري للبضائع، ويتوفّر على مساحات واسعة جداً ومراكز أرصفة يبلغ بها غاطس السفينة حتى 18.20 متراً، إضافة إلى تفرّعات سكك متصلة بشبكة السكة الحديدية الوطنية. وبترقية منطقة "بلّارة الصناعية" يمثل الميناء حتماً رابطاً بين إفريقيا وأوروبا والشرق الأوسط، بهذا فهو مدعوٌ في المستقبل القريب للقيام بدور هام في حوض البحر المتوسط وذلك في إطار شحن الحاويات وهذا بعد نهاية إنجاز مشروع محطة الشحن المقدر عملها بحوالي 2.000.000 EVP سنوياً¹. وفي إطار دراستنا التطبيقية بالميناء تمحور موضوع البحث حول عقد العمل البحري، من حيث الإجراءات القانونية المتخذة لإبرامه وطريقة تطبيق أحكامه على البحار.

¹ مجلة مؤسسة ميناء "جن جن"، متاحة على الموقع الرسمي للميناء: www.djendjen-port.com.dz تم الإطلاع بتاريخ: 25 فيفري 2022، على الساعة 20:45.



الفصل الثاني: تطبيقات لعقد العمل البحري ضمن مؤسسة ميناء "جن جن".

المبحث الأول: الإجراءات العملية لإبرام وتنفيذ عقد العمل البحري.

يتم إبرام عقد العمل البحري بين المجهز والبحار وفق شروط وأحكام نظمتها إتفاقية العمل البحري لسنة 2006¹، وهذا في إتفاق واضح وصريح يُصاغ كتابةً وبطريقة قانونية بينهما، حيث يوافق البحار على الإتفاق في ظروف تضمن له الفرصة لدراسته وطلب المشورة بشأن الشروط والأحكام الواردة فيه، ثم يقبلها بإرادته وبحرية قبل التوقيع، بعدما يتم التوقيع على العقد الذي يجب أن يتضمن مجموعة من البيانات تتمثل في المعلومات الشخصية المتعلقة بالبحار وأهم الأحكام المتعلقة بمدة العقد، مكان العمل، مقدار الأجر، الإعادة إلى الوطن، الرعاية الصحية والضمان الإجتماعي... الخ²، يحتفظ كل من البحار والمجهز بنسخة منه، وقبل هذا نُنوّه بأنه يجب على البحار أن تتوافر فيه جملة من الشروط منها ما يتعلق بشخصه وأخرى تخص مؤهلاته المهنية إضافة إلى شروط وإجراءات تتعلق بالرحلة البحرية، وهذا حتى يستطيع إبرام عقده مع المجهز والتمكن من الإلتحاق وتوظيفه بإحدى السفن التجارية التابعة للشركات البحرية الجزائرية، وقد تم التركيز في دراستنا التطبيقية على البحار بإعتباره الطرف الأساسي في هذه العلاقة التعاقدية، وبدونه لا يتم إبرام العقد.

المطلب الأول: توظيف البحار على متن السفن التجارية.

للالتحاق بمهنة بحار على متن السفن التجارية بإحدى الشركات البحرية الجزائرية تشترط الإدارة البحرية المتواجدة بالميناء "جن جن" مجموعة من الشروط الواجب توافرها في الشخص الذي يريد الإلتحاق بالمهنة، هذه الشروط مستوحاة من القانون البحري وبعض المراسيم التنفيذية، إضافة إلى بعض الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالمجال البحري التي صادقت عليها الجزائر.

الفرع الأول: الشروط الشكلية المتعلقة بالبحار:

وهي الشروط المتعلقة بشخص العامل وتجعل دوره في العقد محل اعتبار، تتمثل في:

¹ اللائحة 1/2، المتعلقة بإتفاقيات إستخدام البحارة، من الإتفاقية الدولية للعمل البحري لسنة 2006، المرجع السابق.

² أنظر الملحق رقم: 2، ص ص 86-88.



أولاً: التأهيل القانوني:

من بين ما يجب أن يحتوي عليه طلب من يرغب في ممارسة مهنة بحار أن يكون جزائري الجنسية، وأن يكون بالغاً سن الثامن عشر¹.

فالطاقم البحري الذي يعمل على متن السفن الجزائرية يجب أن يكون ذو جنسية جزائرية، ويمكن للوزير المكلف بالبحرية الترخيص لغير الجزائريين بالعمل في خدمة سفينة وطنية، هذا ما أكدته المادة 413 من ق ب ج بنصها على: "يجب أن يتكون مجموع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين، ويجوز للوزير المكلف بالبحرية التجارية تحديد نسبة من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم أو الترخيص لبحار أجنبي بالإبحار لخدمة سفينة جزائرية"².

إضافة إلى هذا يحدد السن الأدنى للبحار بـ 18 سنة كاملة عند ممارسة العمل، ويمكن أن نقابل أيضاً على متن السفينة أولاد "نوتيين" سنهم 16 يطلق عليهم تسمية "novices"³، وطلاب سنهم ما بين 12 و 18 سنة يتمنون ليصبحوا ضباط على متن السفينة.

وقد أكد المشرع على هذين الشرطين بموجب المادة 386 من ق ب ج التي تنص على: "كل شخص يرغب في ممارسة مهنة بحار، يجب أن تتوفر فيه الشروط المطلوبة، وأن يكون: أ- ذا جنسية جزائرية،

ب- بالغاً الثمانية عشرة من عمره،..."⁴.

ثانياً: التأهيل البدني:

لكي يتمكن المترشح من مزاوله مهنة بحار، يجب عليه أن يتمتع بصحة جيدة تمكنه من أداء المهام الموكلة إليه وذلك عن طريق إجرائه لفحص طبي بالصحة البحرية من طرف طبيب رجال البحر لتقييم حالة المترشح الصحية، وفي حالة عدم تواجد الطبيب أو غيابه تقوم السلطة البحرية بتعيين طبيب آخر وفقاً لشروط طب العمل، حيث يقوم بالفحص الطبي

¹ أنظر الملحق رقم: 3، ص 89.

² المادة 413، من الأمر رقم 76-80، المعدل والمتمم المرجع السابق.

³ المادة 3/أ، من المرسوم 05-102، المرجع السابق، تنص على: "النوتي: مجموعة منظمة من المستخدمين الملاحين

المكلفين بالملاحة البحرية وإستغلال سفن النقل البحري والتجاري والصيد البحري".

⁴ المادة 386، من الأمر رقم 76-80، المعدل والمتمم، المرجع السابق.



الفصل الثاني: تطبيقات لعقد العمل البحري ضمن مؤسسة ميناء "جن جن".

المطلوب لحالة الشخص وطبيعة العمل الذي سيقوم بتنفيذه، ويشمل هذا الفحص: طب العيون، طب الأذن، الأنف والحنجرة، وغيرها من الأمراض التي يمكنها أن تحول دون قدرة البحار على مزاوله هذه المهنة.

بعد إجراء المعني جميع الفحوص الطبية اللازمة يتلقى شهادة طبية تثبت لياقته البدنية، تسلم له من طرف واحدة من مؤسسات الصحة المكلفة بتسليم الشهادة الطبية لرجال البحر بولاية جيجل وهي:

- المؤسسة العمومية للصحة الجوارية بولاية منصورية.

- المؤسسة العمومية للصحة الجوارية بجيجل.

- أو المؤسسة العمومية للإستشفائية بجيجل.

هذه الشهادة تكون صالحة لمدة:

- سنتين من تاريخ تسليمها للبحار البالغ من العمر 18 سنة أو أكثر.

- سنة واحدة للذين تقل أعمارهم عن 18 سنة.

- 6 سنوات بالنسبة للشهادة الطبية الخاصة بحدّة الإبصار و تمييز الألوان¹.

يجوز في حالة الضرورة القصوى أن تسمح السلطة البحرية بالعمل دون شهادة طبية صالحة إلى أن يصل إلى الميناء التالي حتى يستطيع الحصول على الشهادة الطبية من طبيب مؤهل، بشرط:

- ألا تتجاوز الفترة التي يسمح له فيها بذلك مدة ثلاثة أشهر.

- أن يكون في حوزة البحار المعني شهادة طبية منتهية الصلاحية منذ فترة وجيزة².

ويكون الفحص الطبي الذي يجريه الأطباء في الصحة البحرية دوريا ليس فقط عند الترشح، حيث نصت المادة 07 من المرسوم التنفيذي رقم 05-102 السالف الذكر على: "يخضع المستخدمون الملاحون لسفن النقل البحري والتجاري والصيد البحري في مجال طب العمل لمراقبة دورية للتأكد من لياقتهم البدنية لممارسة مهنة بحار، طبقا للتشريع والتنظيم المعمول

¹ انظر الملحق رقم: 4، ص90.

² اللائحة 1-2، المتعلقة بالشهادة الطبية، من الاتفاقية الدولية للعمل البحري لسنة 2006، المرجع السابق.



الفصل الثاني: تطبيقات لعقد العمل البحري ضمن مؤسسة ميناء "جن جن".

بهما.¹، وفي نفس السياق أكدت كذلك المادة 02 من القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 2018/08/16 المحدد لمعايير اللياقة البدنية لرجال البحر، على أنه: "يجب على كل شخص يرغب في ممارسة مهنة رجال البحر أن يتمتع بصحة جيدة، وأن يكون سالما من كل الأمراض أو الإصابات التي من شأنها أن تجلعه غير مؤهل للقيام بالملاحة أو أن يشكل خطرا على أعضاء الطاقم الآخرين والركاب."².

ثالثا: التأهيل المهني:

تتشرط الإدارة البحرية على من يريد ممارسة مهنة بحار أن يكون حاصلا على الشهادات اللازمة لتأهيله من أجل أداء مهنة معينة على متن السفينة، يتحصل المعني على الشهادات عن طريق التسجيل في إحدى التكوينات البحرية طويلة المدى على مستوى إحدى المدارس البحرية وهذا بعد اجتياز مسابقة وفق الإعلان وشروط القبول (بحار مؤهل، CNC، OM2، LC، PNC... الخ) ، هذه المدارس أحدثها المشرع الجزائري بموجب المرسوم التنفيذي رقم 90-166³، إذ تعتبر مؤسسات عمومية ذات طابع إداري، تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي تابعة لوزارة النقل، موجودة على مستوى 3 ولايات وطنية وهي:

- المدرسة الوطنية العليا البحرية لبوسماعيل (تيزابزة).
- المدرسة التقنية للتدريب والتكوين البحريين لجاية⁴.
- المدرسة التقنية للتدريب والتكوين البحريين لمستغانم⁵.

¹ المادة 07، من المرسوم التنفيذي رقم 05-102، المرجع السابق.

² المادة 02، من القرار الوزاري المشترك، المؤرخ في 16 أوت 2018، يحدد معايير اللياقة البدنية لرجال البحر، ج ر ج ج، العدد 11، الصادر في 20 فيفري 2019.

³ المرسوم التنفيذي رقم 90-166، المؤرخ في 02 جوان 1990، يتضمن القانون الأساسي النموذجي للمدارس التقنية للتكوين والتدريب البحريين، ج ر ج ج، العدد 23، الصادر في 06 جوان 1990.

⁴ المرسوم التنفيذي رقم 90-167، المؤرخ في 02 جوان 1990، يتضمن تحويل مدرسة التكوين التقني لصيادي البحر في بجاية ونقل الوصاية عليها، ج ر ج ج، العدد 23، الصادر في 06 جوان 1990.

⁵ المرسوم التنفيذي رقم 90-168، المؤرخ في 02 جوان 1990، يتضمن تحويل مدرسة التكوين التقني لصيادي البحر في مستغانم ونقل الوصاية عليها، ج ر ج ج، العدد 23، الصادر في 06 جوان 1990.



الفصل الثاني: تطبيقات لعقد العمل البحري ضمن مؤسسة ميناء "جن جن".

تتكفل هذه المدارس الثلاث بتكوين رجال البحر والمستخدمين التقنيين البحريين والمينائيين، وتسهر على تحسين مستوياتهم وتجديد معارفهم وذلك من أجل تأهيل المستخدمين البحارة، ليضمن مجهزي السفن (شركات النقل البحري والتجاري) إمكانية استغلال وتسيير سفنهم في أحسن الظروف، أيضا تتكفل بتوفير الوثائق المتعلقة بالتكوين الذي تقدمه ويُختتم هذا التكوين والتدريب بالشهادات والمؤهلات الآتية:

- شهادة الكفاءة في الملاحة الساحلية¹.

- شهادة ربان الملاحة الساحلية².

- شهادة نجاح لمهندس دولة في البحرية التجارية متعدد التخصصات³.

وغيرها من الشهادات التي تؤهل البحار لممارسة مختلف الوظائف على متن السفن التجارية كلٌ حسب تخصصه.

الفرع الثاني: مؤهلات المهنية المطلوبة لقيادة السفن التجارية:

تتجسد هذه المؤهلات المهنية في شهادات الكفاءة وشهادات الأهلية التي يتحصل عليها البحار، فبالرجوع للمرسوم التنفيذي رقم 16-108 المؤرخ في 21/03/2016⁴ نجد أنه قد أدرج مجموعة من الأحكام المتعلقة بشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية التي تنقسم لعدة أنواع بحسب الرحلة وطولها وحسب موضوع الملاحة، فبعد أن حدد المرسوم المذكور المقصود بكل نوع من أنواع الملاحة وحدد مجالها قام بتحديد الشهادات المطلوبة لكل نوع من أنواع الملاحة⁵، ونظم أهم الوظائف المرتبطة بشهادات الكفاءة وشهادات الأهلية الخاصة بالملاحة البحرية التجارية (قيادة السفن التجارية) في كل من:

¹ أنظر الملحق رقم: 5، ص 91.

² أنظر الملحق رقم: 6، ص 92.

³ أنظر الملحق رقم: 7، ص 93.

⁴ المرسوم التنفيذي رقم 16-108، المؤرخ في 21 مارس 2016، يحدد شروط المؤهلات المهنية والحصول على الشهادات البحرية المطابقة، ج ر ج ج، العدد 21، الصادر في 3 أبريل 2016.

⁵ لقد قسم المرسوم التنفيذي رقم 16-108 المذكور في التمهيش أعلاه الملاحة إلى:

أ- الملاحة التجارية: التي تمارس في مختلف المناطق التالية: (الملاحة غير المحدودة، الملاحة المحدودة، الملاحة قرب السواحل).



الفصل الثاني: تطبيقات لعقد العمل البحري ضمن مؤسسة ميناء "جن جن".

1) الملاحة المحدودة وغير المحدودة.

2) الملاحة بالقرب من السواحل.

3) قيادة ماكينات السفن التجارية¹.

زيادة على هذا توجد شهادات أخرى صادرة بمقتضى أحكام الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب ومنح الشهادات وأعمال النوبة للعاملين بالبحر لعام 1978 في صيغتها المعدلة، لا بد أن تكون بحوزة فئة من البحارة كل حسب صفته كالريان، كبير المهندسين، رئيس ميكانيكي... إلخ، نظرا لخطورة وحساسية المنصب الذي يشغله، فنجد على سبيل المثال "كبير المهندسين" والتي تتمثل وظيفته في: الهندسة البحرية، الهندسة الكهربائية والالكترونية وهندسة التحكم، إضافة إلى التحكم في تشغيل السفينة ورعاية الأفراد الموجودين على متنها، يجب أن يكون حائزا على:

- شهادة التكوين الأساسي المتعلق بالسلامة الصادرة وفقا لأحكام الاتفاقية الدولية لمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال المناوبة للملاحين لعام 1978 في صيغتها المعدلة².
- شهادة الأمن³ security awareness.
- شهادة التدريب على إدارة غرفة المحركات⁴.
- شهادة مكافحة الحرائق⁵.

تنتهي مدة صلاحية مختلف الشهادات المذكورة بمرور 05 سنوات كحد أقصى وقد تنتهي كذلك إما بشكل مؤقت أو نهائي حسب الحالات الواردة في المرسوم التنفيذي رقم 2000-

ب- ملاحة الصيد البحري: وهي التي تمارس في إحدى المناطق التالية: (ملاحة الصيد البحري في السواحل، في عرض البحار، وكذا ملاحة الصيد البحري الكبير).

ج- ملاحة النزهة.

د- الاتصالات اللاسلكية: وتصنف إلى أربع أصناف.

¹ أنظر الملحق رقم: 8، ص ص 94-95.

² أنظر الملحق رقم: 9، ص 96.

³ أنظر الملحق رقم: 10، ص 97.

⁴ أنظر الملحق رقم: 11، ص 98.

⁵ أنظر الملحق رقم: 12، ص 99.



الفصل الثاني: تطبيقات لعقد العمل البحري ضمن مؤسسة ميناء "جن جن".

338 المؤرخ في 26/10/2000¹، هذه الشهادات والمصادقات التي انتهت صلاحياتها والتي تم تمديد صلاحيتها أو تعليقها أو إلغائها أو الإبلاغ عن فقدانها أو إتلافها وكذا الإعفاءات الممنوحة تقيد في سجلات تمسكها الإدارة المكلفة بالبحرية التجارية. بعد حصول رجال البحر على كافة مؤهلاتهم المهنية، يكون المجهز أو مالك السفينة مسؤولاً عن تعيينهم للخدمة على متن سفينته، وتقع على عاتق الضباط المينائيين المتواجدين بمقر القيادة المينائية (ميناء جن جن) مسؤولية الرقابة إذ يتم التحقق من أن كل بحار مُعين للخدمة أو مُبحر على متن السفينة يحوز على شهادة كفاءة تتناسب مع طبيعة عمله، و أن جميع الوثائق والمعلومات المتعلقة بالبحارة العاملين مضبوطة، وفي حالة وجود أي قصور يجب على الضابط المكلف بالرقابة أن يخطر كل من المجهز وحرس السواحل كتابيا للقيام بالإجراء المناسب إزاء القصور في الشهادات.

المطلب الثاني: الإجراءات المتعلقة بالإبحار على متن السفن التجارية.

لا تكفي الشروط الشكلية وحدها حتى يكتسب الشخص صفة البحار، بل توجد إلى جانب ذلك مجموعة من الإجراءات القانونية فرضها المشرع الجزائري لابد من إتباعها حتى تكتمل الشروط الخاصة بممارسة مهنة بحار.

الفرع الأول: الشروط المتعلقة بالرحلة البحرية.

وهي تقييدات مقرررة قانونا تتمثل في:

أولاً: القيد في سجل رجال البحر:

يعتبر إجراء أولي يجب أن يقوم به كل شخص يرغب في مزاوله مهنة بحار، وهذا بعد إستقائه الشروط الشكلية المذكورة سابقا، إذ يتقدم المعني بطلب التسجيل وإيداع ملف لدى المحطة البحرية الرئيسية الأقرب لمقر إقامته يتضمن ما يثبت أنه مستوفي كل الشروط اللازمة، حيث أن صفة البحار تثبت للشخص بمجرد التسجيل والقيد في هذا السجل²، والغرض من

¹ المرسوم التنفيذي رقم 2000-338، المؤرخ في 26 أكتوبر 2000، يحدد حالات السحب المؤقت أو النهائي لشهادات

الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية والشطب من سجل رجال البحر وشروطها، ج ر ج ج، العدد 64، الصادر في 31 أكتوبر 2000.

² انظر الملحق رقم: 13، ص100.



الفصل الثاني: تطبيقات لعقد العمل البحري ضمن مؤسسة ميناء "جن جن".

هذا الإجراء هو تسهيل عملية إحصاء كل دولة للبحارة الذين يحملون جنسيتها وكذا مراقبتهم من حيث توافرهم على اللياقة المطلوبة والتأهيل المناسب لكل وظيفة على متن السفينة.

قد يرفض تسجيل المعني بالأمر في سجل رجال البحر في الحالات التالية:

- إذا لم يتوفر في الطالب شرط واحد أو عدة شروط المحددة في المادة 386 من ق ب ج.
- إذا تعرض الطالب لعقوبة جزائية تزيد مدتها على ثلاثة سنوات وبدون إيقاف التنفيذ.
- إذا كان محل تحقيق قضائي متخذ ضده¹.

وفي حالة رفض تسجيله يجوز له أن يرفع طعنا لدى الوزير المكلف بالبحرية التجارية وذلك خلال 3 أشهر التالية لتبليغ مقرر الإدارة البحرية المختصة².

ثانيا: إقتناء دفتر الملاحة البحرية:

يجب على كل بحار أن يفتني دفتر الملاحة البحرية الذي يعد كبطاقة تعريف له، ويعتبر كإجراء ثان يتحصل عليه البحار بعد أن يتم تقييده في سجل رجال البحر. يمكن للمعني الحصول على الدفتر Fascicule de navigation بطريقتين:

- الطريقة الأولى: بالتسجيل في إحدى التكوينات البحرية على مستوى المدارس البحرية التابعة لوزارة النقل، وبعد الحصول على الشهادة يمكن التوجه لإحدى المحطات البحرية الرئيسية أو المحطات البحرية التابعة للمصلحة الوطنية لحراس السواحل (الإدارة البحرية)، والموجودة على مستوى كل الموانئ الجزائرية على غرار ميناء "جن جن" مرفوقا بالشهادة وملف إداري كامل، وبعد دراسة الملف يتم إصدار "دفتر مؤقت (مسجل مؤقت IP)"³ أو "دفتر دائم (مسجل دائم ID)" للشخص المعني⁴.

بالنسبة لمعظم التكوينات طويلة المدى تتكفل المدرسة بالتنسيق مع المحطات البحرية القريبة منها لإصدار دفتر الملاحة البحرية التجاري وفي بعض الأحيان قبل التخرج، وهذا من أجل

¹ المادة 390، من الأمر رقم 76-80، المعدل والمتمم، المرجع السابق.

² المادة 391، من الأمر رقم 76-80، المعدل والمتمم، المرجع نفسه.

³ أنظر الملحق رقم: 14، ص 101.

⁴ أنظر الملحق رقم: 15، ص 102.



الفصل الثاني: تطبيقات لعقد العمل البحري ضمن مؤسسة ميناء "جن جن".

Stage pratique بعض الخرجات الميدانية والتطبيقية على متن السفن التجارية خلال التكوين
abord d'un navire ، وغالبا ما تكون على سفن نقل المسافرين.

تجدر الإشارة إلى أن المحطات البحرية التابعة للمصلحة الوطنية لحراس السواحل يجب أن تكون قريبة من مكان إقامة الشخص المعني بالنسبة لسكان الولايات الساحلية، ونفس الشيء بالنسبة لسكان الولايات الداخلية، حيث يجب أن يختار الولاية الساحلية التي توجد بها الإدارة البحرية القريبة من ولاية إقامته.

- الطريقة الثانية: بالحصول على وثيقة عقد التزام¹ Contrat d'engagement، والتي يتم الحصول عليها بعد التقرب من مصلحة التجهيز بإحدى الشركات البحرية (هيبروك، كنان...) ، هذه الوثيقة تمكن الشخص المعني من الحصول على دفتر الملاحة البحرية التجاري بعد دفعها على مستوى المحطة البحرية الرئيسية أو المحطة البحرية التابعة لمقر إقامته وهذا بعد تكوين الملف الإداري المطلوب.

يتضمن دفتر الملاحة البحرية مجموعة من المعلومات خاصة بالبحار، نص عليها المشرع في المادة 395 من ق ب ج وهي:

- اسم ولقب البحار.
- تاريخ ومكان ولادته وجنسيته.
- مقر سكناه.
- توقيعه وعند الاقتضاء بصمة أصبعه².
- كما يجب أن يتضمن بيانات تتعلق بالرحلة البحرية والسفينة، وهي:
 - اسم السفينة والميناء.
 - تاريخ الإبحار.
 - اسم المجهز.
 - تاريخ ومكان النزول.

¹ أنظر الملحق رقم: 16، ص103.

² المادة 395، من الأمر رقم 76-80، المعدل والمتمم، المرجع السابق.



الفصل الثاني: تطبيقات لعقد العمل البحري ضمن مؤسسة ميناء "جن جن".

-نوع ونموذج الملاحه.

- إضافة إلى مهام البحار على متن السفينة، والفحوص الطبية الدورية المتممة¹.

يحرر الدفتر باللغة الوطنية والانجليزية والفرنسية، وتحدد مدة صلاحيته ب 5 سنوات، أما عن شكله الخارجي فيكون كالآتي:

- الحجم 14 سم على 09 سم.

- عدد الصفحات 32.

- غلاف مقوى ذو لون أزرق.

ثالثا: القيد في دفتر الطاقم البحري:

وهو آخر إجراء، يتمثل في قيد البحار أو أي شخص يعمل في خدمة السفينة في دفتر الطاقم Role d'equipage وذلك من طرف الإدارة البحرية المختصة، إذ يجب على كل السفن التجارية التي يكون على متنها طاقم مأجور أن تكون بحوزتها دفتر طاقم يسجل فيه جميع البحارة المبحرين على متنها، ويحتوي هذا الدفتر على بيانات تتمثل في:

- أسماء وألقاب كل فرد من أفراد الطاقم البحري.

- تاريخ ومكان ولادته وجنسيته.

- رقم ومكان تسجيله.

- شروط توظيفه.

- مهنة كل فرد على متن السفينة².

بعد أن يتم القيام بالتحقيقات الضرورية الخاصة بالفحوص الطبية الدورية والتأكد من شروط الكفاءة المطلوبة وصلاحية عقود العمل البحري للبحارة المبحرين وذكر القيد في كراس الملاحة البحرية لكل فرد من أفراد الطاقم يتوجب على الإدارة البحرية المختصة أن تضع تأشيرتها على دفتر طاقم السفينة³، وفي حالة ما إذا طرأ تغيير على تشكيل الطاقم أو على وظيفة أحد من أفراداه خلال فترة تجهيز السفينة، لا بد من أن يقيد هذا في دفتر الطاقم وفي

¹ المادة 396، من الأمر رقم 76-80، المعدل والمتمم، المرجع نفسه.

² أنظر الملحق رقم: 17، ص104.

³ المادة 405، من الأمر رقم 76-80، المعدل والمتمم، المرجع السابق.



الفصل الثاني: تطبيقات لعقد العمل البحري ضمن مؤسسة ميناء "جن جن".

كراس الملاحة البحرية أيضا، ولا يمكن للإدارة البحرية المختصة التأشير عليه إلا بعد إجراء التحقيقات اللازمة والضرورية لذلك¹.

الفرع الثاني: الكفاية العددية للطاقم البحري على متن السفن التجارية.

يجب أن يكون على متن كل سفينة تجارية طاقم كفاء وبعده كاف للقيام بالمهام التالية:
أ- سلامة الحياة البشرية في البحر.

ب- شروط الأمن والصحة والعمل على متن السفينة.

ج- مدة العمل القانونية.

د- وبصفة عامة التنفيذ السليم للرحلة².

يحدد عدد البحارة الواجب توافره على متن السفينة حسب الصنف الذي تنتمي إليه السفينة إن كانت آلية أم عادية وحسب نوع السفن (ناقلة للبضائع العامة، الركاب، المحروقات..)، وتحديد حمولتها، وقوة آلاتها، ودرجة آلياتها، ونوع الملاحة الممارسة، ويكون هذا بطلب من مجهز السفينة، فمثلا في السفن التجارية الناقلة للبضائع العامة و التي تعادل أو تفوق حمولتها 3000 طن يجب أن يكون مجموع طاقمها 21 بحارا موزعون كل حسب مهامه³، أما بالنسبة للسفن التي تعادل أو تفوق حمولتها الإجمالية 500 طن فيكون عدد طاقمها 11 بحارا⁴.

بالرجوع للمرسوم التنفيذي رقم 02-02 المؤرخ في 06/01/2002، وحسب المادة 02 منه يتضح العدد الأدنى للبحارة على متن السفن التجارية أنه ذلك العدد الوارد على الشهادة التي تحدد العدد الأدنى من البحارة لضمان الأمن Minimum Safe Manning والتي تسلمها الإدارة البحرية المختصة⁵، يقصد بهذه الأخيرة وثيقة تحرر باللغة الوطنية والإنجليزية، يجب على

¹ المادة 407، من الأمر رقم 76-80، المعدل والمتمم، المرجع نفسه.

² المادة 410، من الأمر رقم 76-80، المعدل والمتمم، المرجع نفسه.

³ أنظر الملحق رقم: 18، ص 105.

⁴ أنظر الملحق رقم: 19، ص ص 106-107.

⁵ المادة 02، من المرسوم التنفيذي رقم 02-02، المؤرخ في 06 جانفي 2002، يحدد القواعد المتعلقة بالاحتفاظ على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طن بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها، ج ر ج ج، العدد 01، الصادر في 06 جانفي 2002.



الفصل الثاني: تطبيقات لعقد العمل البحري ضمن مؤسسة ميناء "جن جن".

الربان مراعاة وجودها والاحتفاظ بها بشكل دائم على متن السفينة فهي بمثابة بطاقة تعريف للسفينة، إذ على إثرها تضمن الرحلة البحرية باعتبارها تضمن سلامة السفينة من العيوب التي تعرقل الرحلة البحرية، ومن أهم المعلومات التي تشملها: نوع السفينة وصنفها، درجة حمولتها، رقم تسجيلها...، تسلم هذه الشهادة لمدة أقصاها سنة واحدة قابلة للتجديد¹.

يعتبر العدد الأدنى للبحارة غير ثابت حيث يمكن أن يُعدل بناءً على طلب المجهز وهذا في الحالات التالية:

- تغيير منطقة الملاحة.

- تغيير درجة السفينة.

- تطبيق قواعد دولية جديدة.

في هذه الحالات الثلاث تسلم الإدارة البحرية المختصة شهادة جديدة².

أما بالنسبة للرخص الإدارية المتعلقة بالطاقم ففي حالة نقص أو عدم الكفاية العددية في أفراد طاقم السفينة، يتوجب على إدارة المؤسسة المينائية دفع طلب رخصة للمديرية البحرية التجارية والموانئ *direction de la marine marchande et des ports* وذلك للتمكن من مزاوله المهن التي تكون محل عدم كفاية.

مثال 1: فيما يخص مزاوله مهنة الرؤساء الميكانيكيين على متن السفن يتوجب على ممتنها حمل شهادة الكفاءة "رئيس ميكانيكي" *brevet de chef mécanicien* واستثناءً، يمكن مزاوله هذه المهنة في حالة عدم تحصل هذا الأخير للشهادة المطلوبة ويكون هذا بشروط تتمثل في:

- يجب أن يكون المعني بالرخصة حاصلًا على شهادة الكفاءة "مهندس ثاني" *second mécanicien*³.

- يجب أن يزاول المعني بالرخصة مهنته كمهندس ثاني لمدة 6 أشهر على الأقل.

¹ أنظر الملحق رقم: 20، ص 108.

² المادة 06، من المرسوم التنفيذي رقم 02-02، المرجع السابق.

³ أنظر الملحق رقم: 21، ص 109.



الفصل الثاني: تطبيقات لعقد العمل البحري ضمن مؤسسة ميناء "جن جن".

مثال 2: في حالة إحالة البحار على التقاعد، يمكن للإدارة البحرية دفع طلب "رخصة السن" Dérogation d'age للمديرية البحرية سابقة الذكر، كما يمكنها دفع طلب "رخصة توظيف" dérogation de recrutement¹.

إضافة إلى هذا يستطيع ربان السفينة أن يكمل عدد الطاقم، أو أن يطلب من كل بحار أن يقوم بعمل إضافي في حالة ما إذا تعرض الطاقم إلى نقص في عدد أفرادهم، وهذا بنص المادة 120، من الفصل الثاني المعنون بالالتزامات رجال البحر والمجهز، من القسم الأول للالتزامات رجال البحر، من النظام الداخلي للمؤسسة المينائية "جن جن"، تنص على: "إذا تعرض الطاقم إلى نقص في عدد أفرادهم، يتعين على كل بحار أن يقوم بعمل إضافي وذلك بطلب من الربان. يجب على الربان أن يكمل عدد أفراد الطاقم، وذلك عندما يكون هذا النقص في عدد أفراد الطاقم من شأنه أن تتجر عنه صعوبات في تسيير السفينة أو إرهاق أعضاء الطاقم ذوي الكفاءة."².

المبحث الثاني: تطبيق بعض أحكام عقد العمل البحري على البحار

من خلال هذا المبحث ارتأينا القيام بدراسة ميدانية بالميناء حول حوادث العمل وموضوع التأمين والضمان الاجتماعي وما مدى تطبيقها وتطابقها مع الأحكام الواردة في العقد المبرم بين المجهز والبحار، وهذا من خلال التطرق لبعض الحالات التي وقعت للعامل البحار على متن السفن التجارية الراسية بميناء "جن جن" وأهم الإجراءات التي تم إتخاذها من طرف المؤسسة المينائية والصندوق الوطني للتأمينات الإجتماعية، حيث قمنا بدراسة حالتين مختلفتين (حالة العجز الجزئي - حالة الوفاة).

وقبل ذلك لا بد أن نشير إلى بعض الإلتزامات القانونية للتصريح بالبحار الجديد بالمؤسسة، فعند التحاق أي بحار وتوظيفه بالميناء، يتوجب على مصلحة المستخدمين التصريح به لدى هيئة الضمان الاجتماعي في أجل لا يتعدى (10) أيام من دخوله، وذلك بدفع الوثائق التالية:

¹ أنظر الملحق رقم: 22، ص110.

² أنظر الملحق رقم: 31، ص119.



الفصل الثاني: تطبيقات لعقد العمل البحري ضمن مؤسسة ميناء "جن جن".

- شهادة ميلاد أصلية، وذلك للتأكد من جميع المعلومات الخاصة بالبحار بشكل صحيح، لأن أي خطأ ولو في حرف واحد قد يؤدي إلى مشاكل فيما بعد.
 - شهادة الحالة المدنية للعزاب، أو العائلية بالنسبة للمتزوجين.
 - وثيقة التصريح وطلب الانتساب لهيئة الضمان الاجتماعي¹.
- وأي تأخير عن التصريح بهذا البحار تتعرض المؤسسة لعقوبة مالية تحددها هيئة الضمان الاجتماعي على حسب عدد الأيام.

المطلب الأول: إجراءات التأمين عن حالة عجز جزئي للبحار ناتج عن حادث عمل

في يوم 2010/02/09، على الساعة 23:00 ليلا تعرض البحار (س) لحادث عمل أثناء ممارسته لمهامه على متن السفينة التجارية المسماة "طاسيلي TASSILI2"، والمتمثلة في الصيانة والإصلاح داخل قسم الماكينات، وأثناء ذلك انزلت إحدى الأنابيب الحديدية مما أدى إلى كسر رجله اليسرى.

قام أحد زملاء البحار المتعرض للحادث بإخبار طبيب رجال البحر، وبعد القيام بالمعاينة تبين أن رجله قد كُسرت، فتم استدعاء وكيل السفينة² الذي قام بالتواصل مع المؤسسة فتم استدعاء سيارة الإسعاف ونُقل إثر ذلك للمستشفى (مجدوب السعيد بالطاهير) حيث تمت معالجته.

وفي اليوم الموالي تقدم أخ البحار إلى مكتب المراسل الاجتماعي بمصلحة المستخدمين بالمؤسسة المينائية مرفوقاً بشهادة طبية تثبت عجز البحار لمدة 30 يوماً، وأثناءها قام المراسل الاجتماعي بتكوين ملف الحادث.

¹ أنظر الملحق رقم: 23، ص111.

² عرّفته المادة 609، من الأمر رقم 76-80، المرجع السابق، على أنه: "يعتبر وكيلاً للسفينة كل شخص طبيعى أو معنوي يلتزم مقابل أجر، وبموجب وكالة من المجهز أو الريان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة وطاقمها والتي لايقوم بها الريان شخصياً، وكذلك العمليات المعتادة الأخرى المرتبطة برسو السفينة في الميناء".



الفصل الثاني: تطبيقات لعقد العمل البحري ضمن مؤسسة ميناء "جن جن".

الفرع الأول: الإجراءات القانونية المتبعة من طرف مؤسسة ميناء "جن جن"

طبقاً للقانون 83-13 المؤرخ في 02/07/1983 المتعلق بحوادث العمل والأمراض المهنية¹، فإن مديرية الموارد البشرية وتحديدًا مصلحة المستخدمين، هي الجهة الوحيدة والمسؤولة قانوناً عن إتخاذ الإجراءات اللازمة مع الصندوق الوطني للتأمينات الاجتماعية، حيث تقوم بإصدار ملف خاص بحادث العمل والذي يجب أن يُدفع هذا الأخير في ظرف 48 ساعة على الأقل من يوم وقوع الحادث، ويتكون هذا الملف من الوثائق التالية:

أولاً: وثيقة التصريح بحادث العمل

وهي عبارة عن مطبوعة تقدمها هيئة الضمان الاجتماعي لمصلحة المستخدمين لإظهارها وملئها بدقة في حالة وقوع حوادث، تحتوي هذه الوثيقة على بيانات خاصة بالمستخدم (اسم المؤسسة، رقم انخراط المؤسسة في صندوق الضمان الاجتماعي، رقم صندوق البريد)، وبيانات أخرى خاصة بالبحار (الاسم واللقب، تاريخ الميلاد، رقم الضمان الاجتماعي، تاريخ وساعة وقوع الحادث، كيفية وقوع الحادث والنتائج المترتبة عنه، المستشفى الذي نقل إليه، الشهود، إضافة إلى عدد ساعات العمل والأجر الذي تقاضاه في الشهر السابق لوقوع الحادث)².

ثانياً: الشهادة الطبية الأولية أو التمديدية

تحرر هذه الشهادة من طرف الطبيب في نسختين، نسخة تُسَلَّم إلى المصاب، ونسخة تُدفع إلى الصندوق الوطني للتأمينات الاجتماعية، تحتوي هذه الشهادة على معلومات خاصة بالطرفين المستخدم والعامل كما تبين كذلك الإصابة التي تعرض لها العامل البحار ومدة التوقف عن العمل³.

إضافة إلى هذا يقوم المراسل الاجتماعي بتسجيل الحادث في سجل حوادث العمل الخاص بالمؤسسة، وهو سجل مُرقم ومصادق عليه من طرف رئيس مفتشية العمل ويمنع تمزيق أي

¹ القانون رقم 83-13، المؤرخ في 02 جويلية 1983، يتعلق بحوادث العمل والأمراض المهنية، ج ر ج ج، العدد 28،

الصادر في 05 جويلية 1983، المعدل والمتمم.

² ملحق رقم: 24، ص 112.

³ أنظر الملحق رقم: 25، ص 113.



الفصل الثاني: تطبيقات لعقد العمل البحري ضمن مؤسسة ميناء "جن جن".

ورقة منه، حيث يسجل فيه: اسم ولقب العامل المصاب، تاريخ وقوع الحادث، الإصابة التي تعرض لها العامل البحار، مدة التوقف عن العمل... ويتم مراقبة هذا السجل دوريا من طرف مفتشية العمل حيث تقوم هذه الأخيرة وبصفة مفاجئة بزيارة المؤسسة المينائية ومراقبة كل السجلات وأي نقص فيها تتعرض المؤسسة إلى إنذارات.

الفرع الثاني: الإجراءات القانونية المتخذة من طرف الصندوق الوطني للتأمينات الإجتماعية

بعد إيداع الملف لدى صندوق الضمان الاجتماعي تقوم مصلحة حوادث العمل بمراقبة الملف والتأكد من مدى صحته وتطابقه مع القواعد المعمول بها، وعدم وجود أخطاء أو نقائص فيه، بعد قبول الملف يقوم الصندوق بدفع التعويضات اليومية المتعلقة بالشهادة الطبية المتضمنة التوقف عن العمل والمقدرة في هذه الحالة ب 30 يوما.

بعد انقضاء مدة التوقف عن العمل يعود العامل البحار إلى الطبيب المعالج الذي بدوره يمنح له شهادة الشفاء، من أجل دفعها لصندوق الضمان الاجتماعي، هذه الشهادة تحتوي على مجموعة من البيانات توضح أن العامل قد شفي، نوضح كذلك تاريخ مباشرة العمل ونسبة العجز الأولية، وقد قدم الطبيب لهذا العامل 6% كنسبة أولية للعجز¹.

يحضر العامل صورة طبق الأصل لشهادة الشفاء المقدمة له من طرف الطبيب إلى مصلحة المستخدمين بالمؤسسة ليقوم المراسل الاجتماعي بإصدار ملف جديد وإرساله لهيئة الضمان الاجتماعي وتقوم هذه الأخيرة بتعويض العامل، يتكون هذا الملف من:

أولا: شهادة العمل والأجر

تكون محررة وممضاة من طرف المستخدم، إضافة إلى المعلومات الخاصة بالعامل ورب العمل تحتوي كذلك على بيانات ضرورية لدراسة الحقوق والأجور الخاضعة لاشتراكات الضمان الاجتماعي خلال الثلاث أشهر الأخيرة التي تسبق الحادث².

¹ أنظر الملحق رقم: 26، ص 114.

² أنظر الملحق رقم: 27، ص 115.



الفصل الثاني: تطبيقات لعقد العمل البحري ضمن مؤسسة ميناء "جن جن".

ثانياً: شهادة التصريح بمباشرة العمل

وهي وثيقة تُملأ من طرف المراسل الاجتماعي بمصلحة المستخدمين، تحتوي على اسم ولقب العامل، تاريخ ومكان الميلاد، رقم الضمان الاجتماعي، تاريخ الحادث، تاريخ مباشرة العمل.

ثالثاً: شهادة كشف الراتب

لشهر الذي سبق وقوع الحادث أي شهر جانفي 2010، لأنه على أساسه تم حساب التعويض الذي قدم للبحار (س)، مع العلم أن اليوم الذي وقع فيه الحادث تدفع أجره مؤسسة ميناء - جن جن -.

رابعاً: صك بريدي مشطوب

يتم إحضاره من طرف المعني على حسب اختياره سواء بنكي أو بريدي من أجل تحويل المبلغ إليه.

تقوم هيئة الضمان الاجتماعي بحساب التعويض عن الحادث بنسبة 100% من أجره الصافي بالاعتماد على المعلومات المقدمة من المؤسسة (شهادة الأجر والعمل + كشف الراتب)، ويُحوَّل مبلغ التعويض إلى بريد العامل.

بعد قيام الطبيب المعالج بإجراء فحص عام للعامل البحار (س) اجتمعت لجنة الأطباء وقررت إعطائه 3% كنسبة للعجز، ترسل للعامل الوثيقة التي تبين له نسبة عجزه¹.

وبالتالي يتم حساب تعويض نسبة العجز على أساس الأجر الوطني الأدنى المضمون.

- يتم حساب منحة العجز بالطريقة التالية:

180000.00 دج = 15000.00 دج (الأجر الوطني الأدنى المضمون) × 12 شهر.

ومنه 180000.00 × 3% (نسبة العجز) = 5400.00 دج.

¹ أنظر الملحق رقم: 28، ص 116.



الفصل الثاني: تطبيقات لعقد العمل البحري ضمن مؤسسة ميناء "جن جن".

لدى هيئة الضمان الاجتماعي جدول تقوم على أساسه بحساب مبلغ التعويض ويتعلق بالسن، حيث نجد في هذه الحالة سن العامل هو 44 سنة وهو يوافق مبلغ 14201 دج، ومنه نحصل على:

$$14201 \times 5400.00 = 76685.40 \text{ دج، وهو مبلغ نسبة العجز } 13\%.$$

يتضح من خلال هذا التحليل أن السبب الرئيسي للحادث يعود للإرهاق والتعب الذي تعرض له البحار نتيجة عمله لساعات إضافية خارج الإطار المتفق عليه في العقد الذي يربطه مع المجهز، إضافة إلى صعوبة وخطورة العمل في قسم الماكينات خصوصاً في رفع الأثقال والأنابيب الحديدية، فأى خطأ بسيط أو تهاون سيؤدي حتماً إلى حوادث أليمة.

المطلب الثاني: إجراءات التأمين عن حالة وفاة بحار ناتجة عن حادث عمل

يوم 2009/02/23 على الساعة 18:45 مساءً تعرض البحار (ع) الذي يشغل منصب عامل يدوي لحادث عمل أثناء قيامه بعمله، حيث سقط من سلم السفينة من علو 11 متراً، نُقل على إثره مباشرة إلى المستشفى، لكن الأطباء لم يتمكنوا من إنقاذه فتوفى مباشرة في الصباح الباكر لليوم الموالي، بعد ذلك تم الإتصال بعائلته لإستلام الجثة، ثم باشرت مصلحة المستخدمين بالمؤسسة عملها من أجل تعويض العائلة.

الفرع الأول: الإجراءات القانونية المتخذة من طرف مؤسسة ميناء "جن جن"

تقوم مصلحة المستخدمين بالمؤسسة بالإجراءات اللازمة وذلك بإصدار ملف فيما يخص حادث العمل وتقديمه للصندوق الوطني للتأمينات الاجتماعية في ظرف 48 ساعة والذي يتكون من:

- شهادة التصريح بالحادث (تحتوي على معلومات خاصة بالمستخدم وأخرى خاصة بالعامل).
- شهادة إثبات الوفاة الصادرة من المستشفى.
- نسخة من سجلات الوفاة.

¹ أنظر الملحق رقم: 29، ص117.



الفصل الثاني: تطبيقات لعقد العمل البحري ضمن مؤسسة ميناء "جن جن".

الفرع الثاني: تعويضات الأجر لمصلحة عائلة البحار.

بعد التصريح بالحادث يتم تقديم ملف خاص بتعويضات تُمنح من طرف مؤسسة ميناء

- جن جن - لفائدة عائلة البحار، يتكون هذا الملف من:

- نسخة من بطاقة التعريف الوطنية للأرملة المؤمن.

- شهادة عائلية للمؤمن.

- نسخة من سجلات عقود الزواج.

- نسخة من سجلات الوفاة للمؤمن.

- شهادة فريضة للمتوفى.

- تصريح شرفي للأرملة يثبت أنه لا يوجد ذوي حقوق آخرون سواها وأولادها.

- صك بريدي مشطوب خاص بالأرملة.

أولاً: كيفية حساب التعويض الممنوح من طرف مؤسسة ميناء "جن جن"

تنص المادة 06 من الاتفاقية الجماعية للعمل الخاصة بمؤسسة ميناء "جن جن"

المؤرخة في 2008/03/23 على منحة الوفاة والتي تحدد بأجرة 24 شهرا على أساس 12/1

من الأجر السنوي الصافي.

المبلغ الممنوح للعامل المذكور في هذه الحالة هو:

- الأجر الصافي = الأجر القاعدي + كل المنح والعلاوات - الاقتطاعات.

- الأجر الصافي = الأجر القاعدي + تعويض الأقدمية + علاوة الضرر والأوساخ + علاوة

العمل التناوبي + المردود الفردي + المردود الجماعي + علاوة السنة + علاوة النقل + منحة الزوجة

الماكثة بالبيت - (اقتطاع الضمان الاجتماعي + الضريبة على الدخل).

- الأجر الصافي = 10997.93 دج + 1339.55 دج + 1607.39 دج + 1099.97 دج +

768.00 دج + 790.00 دج + 1800.00 دج + 458.00 دج + 900.00 دج

(1495.85 دج + 476.00 دج) = 17806.81 دج.



الفصل الثاني: تطبيقات لعقد العمل البحري ضمن مؤسسة ميناء "جن".

إذن تعويض الوفاة الممنوح من طرف مؤسسة ميناء "جن" يساوي 17806.81 دج×24 مرة، ومنه تكون منحة الوفاة مساوية لـ 427363.44 دج، هذا المبلغ يقدم إلى زوجة المتوفى.

ثانيا: مساعدات من طرف هيئة الخدمات الاجتماعية لمصلحة عائلة البحار

تمنح مساعدات إستعجالية من طرف هيئة الخدمات الاجتماعية لمؤسسة ميناء "جن" جن" تتمثل في قيمة مالية تقدر بـ 30000.00 دج، تمنح حسب طلب عائلة المتوفى سواء نقدا أو على شكل مواد غذائية سميد، زيت، سكر، قهوة...

ثالثا: ملف خاص بالتعويضات التي تمنح من طرف الصندوق الوطني للتأمينات الاجتماعية

يتمثل في ملف منحة الوفاة، والذي يتكون من:

- شهادة الوفاة.
- شهادة عقد الزواج.
- شهادة عائلية.
- بطاقة التسجيل للضمان الاجتماعي.
- شهادة كشف الراتب، من الأحسن لـ 12 شهرا الأخيرة.
- شهادة العمل والأجر لـ 12 شهرا الأخيرة.
- شهادة فريضة المؤمن.
- نسخة من بطاقة التعريف الوطنية للأرملة.
- طلب منحة الوفاة¹.

بعد دفع الملف ودراسته، تقدم منحة الوفاة لفائدة عائلة المتوفى وتسدد وفق اختيارهم إما بواسطة شيك يقدم للمستفيدين مباشرة، وإما بواسطة حوالة أو بتقديم دفعات على الحساب، تقدم إلى الجهات التي يتوجه إليها المعني ويصرفها منها مباشرة.

¹ أنظر الملحق رقم: 30، ص118.



الفصل الثاني: تطبيقات لعقد العمل البحري ضمن مؤسسة ميناء "جن جن".

رابعاً: منحة حادث العمل الشهرية المدفوعة للعائلة

تمنح لعائلة المتوفى منحة شهرية تحسب على أساس الأجر الخاضع لإشتراكات الضمان الاجتماعي خلال 12 شهراً الأخيرة تدفع نهاية كل شهر من طرف الصندوق الوطني للتأمينات الاجتماعية مصلحة حوادث العمل، إلى أن تبلغ أرملة المؤمن له سن التقاعد (55 سنة)، حينها يحول ملفه إلى الصندوق الوطني للتقاعد، وذلك من أجل التكفل بمنحة التقاعد التي تسدد لذوي الحقوق شهرياً.

الخاتمة



من خلال هذه الدراسة التي قمنا بها حول عقد العمل البحري توصلنا إلى أنه عقد مُبرم بين مُجهز سفينة أو من يُمثّله وبحار، موضوعه هو خدمة مؤداة على متن سفينة بغرض القيام برحلة بحرية، إذ يعتبر من أهم المواضيع، نظراً لإتسامه بخصوصية تميّزه عن باقي عقود العمل البرية بسبب خطورة العمل البحري، يتجلّى هذا التّمييز من خلال ذاتيته من حيث التكوين وكذا النفاذ، هذه الخصوصية تستمد وجودها من البيئة البحرية التي ينفذ فيها العقد وكذا من طبيعة الأفراد المُنفّذين لهذا العقد، وهذا بسبب التكوين الخاص بهم، كذلك بسبب الإلتزامات الواقعة على عاتقهم.

نظراً لهذه الخصوصية أولى المشرّع الجزائري لعلاقة العمل البحري التي تربط المجهز بالبحار أهمية كبيرة، إذ يمكن حصر النصوص التي بموجبها يمكن تحديد موقفه من تنظيمه لهذه العلاقة حيث تطرّق إليها بموجب الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23/10/1976 المعدل والمتمم والمتضمن القانون البحري، وهذا في الباب الثاني من الكتاب الأول في المواد 384 وما بعدها، حيث تطرق في الفصل الأول إلى التعريف وشروط ممارسة مهنة بحار، أمّا الإلتزامات المتبادلة بين رجال البحر والمجهز جعلها في الفصل الثاني، ثم قام بتنظيم هذه العلاقة بإصداره للقانون رقم 88-171 المؤرخ في 13/09/1988 المتضمن القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر الذي يضبط القواعد المطبقة على العمال الذين يتكون منهم المستخدمون الملاحون في قطاع الملاحة البحرية والذين أسماهم بموجب هذا القانون برجال البحر أو البحارة، إلّا أنّ هذا القانون تم إلغاؤه فيما بعد بإصدار المشرع للمرسوم التنفيذي رقم 05-102 المؤرخ في 26/03/2005 والذي بموجبه حدّد النظام النوعي لعلاقات عمل المُستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري.

وما يمكن الإشارة إليه فيما يخص هذا المرسوم أنه جاء مُكملاً للأمر 76-80 المعدل والمتمم، إذ أنه وبموجب هذا المرسوم توسع المشرّع في تنظيم علاقة عمل المستخدمين الملاحين في قطاع الملاحة البحرية، إبتداءً من إبرام عقد العمل مروراً بتنظيم مدة العمل والأجر إلى كيفية إنهاء علاقة عملهم. هذا مع الإشارة إلى أن المشرع إختتم هذا المرسوم



بإخضاع النظام الداخلي وكذا إنضباط المستخدمين الملاحين لأحكام الأمر رقم 76-80، المعدل والمتمم، والقانون رقم 90-11 المؤرخ في 21/04/1990، المتعلق بعلاقات العمل. إضافة إلى هذا فإن القواعد المنظمة لعلاقة العمل البحري ومسائل البحارة بوجه عام حُظيت باهتمام دولي متزايد من جانب مؤتمر العمل الدولي، إذ نظمت مؤتمرات عديدة خاصة بهذا الشأن، أصدرت إتفاقيات أهمها: الإتفاقية الخاصة بمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر، المصادق عليها بموجب المرسوم رقم 88-88 المؤرخ في 26/04/1988، وكذا إتفاقية العمل البحري لسنة 2006، والمصادق عليها بموجب المرسوم الرئاسي رقم 15-260 المؤرخ في 2015.

إن إستغلال السفينة والقيام بالعمل على متنها لإنجاز الرحلة البحرية يتطلب تضافر جهود مجموعة من الأشخاص يعمل كل شخص في مجاله، من أجل إنجاز المهمة الإقتصادية المرجوة من السفينة، وتختلف علاقة كل منهم بالسفينة بإختلاف الرابطة التي تربطه بها، فهناك المُجهز الذي قد يكون مالكاً أو مُستأجراً للسفينة، الذي يمثل الطرف الأول في علاقة العمل البحري، أما الطرف الثاني يتمثل في الربان والبحارة، ففيما يخص الربان رأينا أنه يشغل مركزاً فريداً في السفينة والذي يتم تعيينه من قبل المجهز، وكما سبق الذكر بأنه يرتبط بمالك السفينة أو مجهزها بعقد عمل بحري شأنه في ذلك شأن سائر البحارة، غير أنه إنفرد بأحكام خاصة بسبب تعدد صفاته القانونية تبعاً لتعدد وظائفه، أما الطرف الأخير والذي يعتبر الطرف الأساسي في علاقة العمل البحري هم البحارة، والذين سبق وأن حاولنا تعريفهم بأنهم مجموع الأشخاص الذين يعملون على ظهر السفينة بموجب عقود عمل بحرية تُبرم بينهم وبين مجهز السفينة أو من ينوب عنه، والذين تُطلق عليهم تسمية بحارة أو ملاحين أيّاً كانت طبيعة العمل الذين يقومون به على متن السفينة خلال الرحلة البحرية، وهذا تحت إشراف ورقابة الرُّبان الذي يُختار من بين الأشخاص الحائزين على شروط ومؤهلات تم تحديدها بموجب الإتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية لكل دولة.

وبهذا فعقد العمل البحري من العقود الملزمة للجانبين، ولكي يثبت لابد أن يتوفر على الأركان التي لا يمكن لأي عقد القيام بدونها والتي تتمثل في الرضا والمحل والسبب، لكن هذه الأركان غير كافية لقيام العقد فقد أكد المشرع على الكتابة باعتبارها شرط أساسي ليست فقط



لإثبات العقد وإنما لإنعقاده، وينصبُ هذا في عقد توظيف مكتوب، فالهدف من اشتراطها هو حماية البحارة بإعتبارهم الطرف الضعيف في العلاقة التي تجمع بينهم وبين المجهز، فإذا ما توافرت الأركان المذكورة قام العقد وأنتج آثاره، والتي تتمثل في إلزامية تطبيق ما جاء فيه وذلك بتنفيذ الإلتزامات التي أنشأها في ذمة طرفيه، إذن فالإلتزامات المترتبة في ذمة البحار والمجهز مصدرها عقد العمل البحري بالدرجة الأولى الذي يحتوي خصوصاً على حقوق مقررة للبحار بموجب نصوص تشريعية أوجبت إدراجها ضمن بنود العقد.

ويمكن للطرفين في عقد العمل البحري أن يتفقا على ما يشاء من الإلتزامات والحقوق ما دامت لا تخالف النصوص القانونية الآمرة أو النظام العام والآداب العامة، فعقد العمل البحري يُرتب إلتزامات على عاتق المجهز وأخرى على البحار، فيلتزم المجهز بدفع الأجر وتوفير متطلبات العمل البحري من لباس وغذاء وإيواء للبحار، وعلاجه عند مرضه والتأمين عليه، وترحيله عند إنتهاء العقد، وفي المقابل يلتزم البحار بأداء العمل المتفق عليه، والطاعة وحسن السلوك، كذلك المحافظة على السفينة وتجهيزاتها، والمشاركة بالإنقاذ في حالة الخطر، وأخيراً إلتزامه بالمحافظة على السر المهني، كما سبق تبيانه في المبحث الثاني من الفصل الأول لهذا البحث.

ومن جهة أخرى تثار مسألة إنتهاء علاقة العمل البحري، هذا الإنتهاء الذي يرجع في أصله إلى الطرق المعروفة في القواعد العامة، إلا أن تكييفها في المجال البحري يكون بنوع من التَّحَقُّط بإعتبار العقد يدور في البحر ويعتمد على أشخاص يقومون بتنفيذه وبالتالي فإن إنتهائه يُعالج بنوع من الحساسية، فقد نص المشرع الجزائري في هذا الصدد بموجب المادة 52 من المرسوم التنفيذي رقم 05-102 السالف الذكر، أن علاقة العمل البحري تنتهي في الحالات المنصوص عليها في المادة 66 من القانون رقم 90-11 المتعلق بعلاقات العمل وهي الحالات العامة لإنهاء عقود العمل بوجه عام، كما قد تنتهي في حالة فقدان صفة المستخدمين الملاحين أو هلاك السفينة أو البيع الجبري لها والتي تمثل الحالات الخاصة لإنهاء علاقة العمل البحري، وعلى هذا الأساس صُنِّفت أسباب وحالات إنهاء علاقة العمل البحري إلى نوعين من الأسباب، الأسباب القانونية العامة والأسباب القانونية الخاصة لإنهاء



هذه العلاقة، بحيث تختلف مُلابسات وشروط كل صنف، إلى جانب إختلافهما من حيث الإجراءات والآثار المترتبة عنها كما سبق تبيانهُ من خلال دراستنا لحالات إنهاء هذه العلاقة. أما في الشق التطبيقي الثاني لهذه الدراسة، وضمن الدراسة الميدانية التي قمنا بها بالمؤسسة المينائية "جن جن"، نقول أن العمل البحري هو عمل يتطلب مؤهلات وكفاءات خاصة به، فعلى أي بحار يريد ممارسة المهنة على متن السفن التجارية يجب أن تتوفر فيه الشروط المطلوبة والمنصوص عليها في القانون البحري والإتفاقيات الدولية المصادق عليها، وذلك من حيث التأهيل القانوني، البدني، وحتى المهني، لكي يتمكن من إبرام عقده مع المجهز، إضافة إلى هذا توجد شروط متعلقة بالإبحار تقع على عاتق البحار، وتدخل ضمن نطاق تنفيذ عقد العمل البحري تتمثل في القيد في سجل رجال البحر، إقتناء دفتر الملاحة البحرية، والقيد في دفتر الطاقم.

في إطار تطبيق بعض أحكام عقد العمل البحري على البحار، قمنا بإعطاء صورة واقعية عن سير عملية التأمينات الإجتماعية الخاصة بحوادث العمل داخل مؤسسة ميناء "جن جن"، وقد تم التركيز على عرض السياسة العامة للتأمين الإجتماعي من خلال الأهمية التي يحظى بها داخل المؤسسة والأهداف التي يسعى لتحقيقها، وللتوضيح أكثر قمنا بتدعيم دراستنا الميدانية بدراسة حالتين إبتداءً من وقوع الحادث إلى نهاية الإجراءات التي يتم إتخاذها. من خلال ملاحظتنا اليومية وإجابات الأطراف المعنية التي وضّحت لنا الإجراءات المتخذة من طرف المؤسسة في مجال التأمينات الإجتماعية الخاصة بحوادث العمل، تم التوصل إلى أن المؤسسة تسعى إلى توفير الحماية الإجتماعية لكل عامل بحار لديها مهما كانت نسبة الخطورة، سواء كان السبب مباشراً أم غير مباشر، أو كان ذلك داخل المؤسسة أو خارجها(رحلة بحرية على متن السفينة التي أبحرت من الميناء)، وعليه فإن نظام التأمين الإجتماعي يتحقق من خلال اتخاذ المؤسسة لإجراءات اللازمة اتجاه البحارة العاملين لديها. وعلى هذا نخلص إلى بعض الإقتراحات والتوصيات التي نرى أنه من الضروري أخذها بعين الإعتبار، ومنها:

- عقد العمل البحري يخضع في غالبه للقواعد المعمول بها في الأحكام العامة وبما أن البحار يمثل المركز الأكثر حساسية مقارنة بنظيره العامل البرّي، كان لابد من ضرورة حماية هذا



الأخير، وهذا بوضع قواعد قانونية تحكم أطراف العلاقة في عقد العمل البحري تكون أكثر صرامة من جانب المجهز رب العمل وتمتاز بليوننة أكثر من جانب البحار العامل.

- فيما يخص النظام القانوني لعقد العمل البحري، يظهر لنا بكل دقة أن المجال البحري هو مجال خاص، لذا لا بد أن يكون تأطيره بقواعد قانونية أكثر دقة عكس ما هو عليه، فهناك قوانين متفرقة هنا وهناك تحكم علاقة العمل البحري.

- القواعد التي تحكم عقد العمل البحري ترتبط ارتباطاً وثيقاً بمعظم قواعد القانون البحري ككل، لذا نناشد المشرع الجزائري بضرورة مراجعة بعضها خاصة ما تعلق منها بشروط توظيف البحارة، كشرط السن ذلك أن موقفه كان مُتذبذباً، ففي المادة 386 من ق ب ج تنص على سن 18 سنة، بينما تنص اتفاقية العمل البحري على سن 16 سنة، لذا نوصي بتعديل المادة 386 وذلك بتخفيض الحد الأدنى للسن من 18 إلى 16 حسب ما هو وارد في الإتفاقية وجعله القاعدة العامة بينما الإستثناء رفع الحد الأدنى إلى سن 18 في الأعمال الخطيرة كما هو وارد في الإتفاقية.

- ضرورة ضبط تسمية بعض المصطلحات: فيما يخص عقد العمل أو عقد التوظيف يفضل إطلاق عبارة "إستخدام" بدل "عمل" لأن البحار لا يلتزم فقط بأداء العمل الذي تعهد به، بل يلتزم أيضاً بالتفاني في خدمة السفينة وإنقاذها من أي خطر بحري محتمل، كذلك البقاء على متنها لمدة قد تطول، وتنفيذ التعليمات التي يصدرها له الريان.. إلخ، إضافة إلى مصطلح "بحار" و "ملاح" بالرغم من اشتراكهما في المعنى، إلا أن المشرع تارة يستخدم مصطلح بحار، وتارة أخرى مصطلح ملاح.

- ضرورة تفعيل دور النقابات العمالية بمؤسسة ميناء "جن جن" في مجال التأمين الإجتماعي. وأخيراً ندعو الله عزّ وجلّ أن نكون قد نجحنا ولو نسبياً في إزالة الغموض عن هذا الموضوع، ونتمنى أن تكون هذه الدراسة ثمرة تنير طريق الباحثين في نفس الموضوع من أجل إستكمال ما عجزنا عنه في هذه المذكرة، فالباحث مهما قدّم فلن يبلغ الكمال.



قائمة الملاحق

قائمة الملاحق

- *ملحق رقم 1: نموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري والتجاري، نموذج عقد توظيف الملاح في الصيد البحري.
- *ملحق رقم 2: نموذج عقد عمل بحري محدد المدة بالشركة البحرية التجارية "هيبروك".
- *ملحق رقم 3: بطاقة إصدار دفتر الملاحة البحرية.
- *ملحق رقم 4: الشهادة الطبية لرجال البحر (بيان طبيب رجال البحر).
- *ملحق رقم 5: شهادة الكفاءة في الملاحة الساحلية.
- *ملحق رقم 6: شهادة ريان الملاحة الساحلية.
- *ملحق رقم 7: شهادة نجاح لمهندس دولة في البحرية التجارية متعدد التخصصات.
- *ملحق رقم 8: الوظائف المرتبطة بشهادات الكفاءة وشهادات الأهلية الخاصة بالملاحة البحرية التجارية.
- *ملحق رقم 9: شهادة التكوين الأساسي المتعلق بالسلامة.
- *ملحق رقم 10: شهادة الأمن.
- *ملحق رقم 11: شهادة التدريب على إدارة غرفة المحركات.
- *ملحق رقم 12: شهادة مكافحة الحرائق.
- *ملحق رقم 13: سجل رجال البحر.
- *ملحق رقم 14: دفتر مؤقت للملاحة البحرية.
- *ملحق رقم 15: دفتر دائم للملاحة البحرية.
- *ملحق رقم 16: وثيقة عقد التزام بحري.
- *ملحق رقم 17: دفتر الطاقم البحري.
- *ملحق رقم 18: عدد البحارة في سفينة تجارية تعادل أو تفوق حمولتها 3000 طن.
- *ملحق رقم 19: عدد البحارة في سفينة تجارية تعادل أو تفوق حمولتها 500 طن.
- *ملحق رقم 20: شهادة الحد الأدنى لسلامة التشغيل.
- *ملحق رقم 21: شهادة الكفاءة في الملاحة البحرية بصفة "مهندس ثاني".

- *ملحق رقم 22: طلب رخصة السن ورخصة التوظيف للبحار.
- *ملحق رقم 23: شهادة التصريح بالعامل البحار وطلب الإنتساب لهيئة الضمان الإجتماعي.
- *ملحق رقم 24: وثيقة التصريح بحادث العمل.
- *ملحق رقم 25: الشهادة الطبية للبحار.
- *ملحق رقم 26: شهادة الشفاء الممنوحة من طرف الطبيب للبحار.
- *ملحق رقم 27: شهادة العمل والأجر الخاصة بالبحار.
- *ملحق رقم 28: شهادة نسبة العجز المقدرة من طرف الطبيب للبحار.
- *ملحق رقم 29: وثيقة حساب تعويض نسبة العجز على أساس الأجر الوطني الأدنى المضمون.
- *ملحق رقم 30: طلب منحة الوفاة.
- *ملحق رقم 31: النظام الداخلي لمؤسسة ميناء "جن جن".

***ملحق رقم 1: نموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري والتجاري، نموذج عقد توظيف الملاح في الصيد البحري.**

19 **الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية / العدد 48** 4 رجب عام 1427 هـ
30 يوليوز سنة 2006 م

المادة 6 : المدة السنوية للدفع الأجر
يستفيد المستخدم الملاح في كل شهر من الملاح، من عطلة استراحة وراحة فترية تصب كالتالي:

المادة 7 : الأجر
تحدد العناصر المكونة للأجر الشهري للمستخدم الملاح كما يأتي:
- الأجر القاعدي
- تعويضات عن القدرة الممنوعة
- علاوات وتعويضات أخرى مرتبطة بالصلاحية
مطبق للتصنيف/ قسم من سلم الأجر المعمول به.

المادة 8 : اشتراكات الضمان الاجتماعي
يلتزم مظهر السفينة بتسديد اشتراكات الضمان الاجتماعي للمستخدم الملاح طبقا للتشريع والموظف المعمول بهما.

المادة 9 : التأمين
بالإضافة إلى اشتراكات الضمان الاجتماعي المنصوص عليها في المادة السابقة، يلتزم مظهر السفينة بكتابة تأمين لغاية المستخدم الملاح طبقا لأحكام المادة 430 من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 25 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري، العمل والتشم.

المادة 10 : الإقامة إلى الوطن
يلتزم المظهر بإسداء المستخدم الملاح إلى الوطن طبقا لأحكام المواد من 449 إلى 451 من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 25 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري، العمل والتشم.

المادة 11 : حكم نهائي
يحرر عقد التوظيف هذا في ثلاث (3) نسخ تسلّم واحدة منها إلى المستخدم الملاح
حرر بـ في

مظهر السفينة (توقيع يمسف اللقب والاسم)
مستخدم الملاح (توقيع يمسف اللقب والاسم وإشارة قري، ومدن عليه)

تم الاتفاق على ما يأتي :
المادة الأولى : التوظيف والوظيفة
يوظف المستخدم الملاح :
ابتداء من / / وصفته (الوظيفة) :
على متن السفينة : رقم التسجيل :
مينا، التسجيل : ميناء في :

المادة 2 : مدة العقد
يبرم العقد :
- بموجب عقد في رحلة يشتمل بوصول السفينة المعنية أعلاه بميناء
- بموجب عقد ذي مدة محددة من شهر/ الشهر يوم/ أيام بسبب
- بموجب عقد ذي مدة غير محددة (3)

المادة 3 : فترة تدريبية
يخضع المستخدم الملاح الذي توظيفه لفترة تدريبية من شهر/ شهر.

المادة 4 : الإشعار المسبق
في حالة فسخ هذا العقد من طريق استقالة المستخدم الملاح الذي توظيفه، يترجم هذا الأخير بأحترام مهلة الإشعار المسبق من خمسة عشر (15) يوما كما هو منصوص عليها في المرسوم التأسيسي رقم 05-102 المؤرخ في 15 صفر عام 1426 الموافق 26 مارس سنة 2005 الذي يحدد النظام القوي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري أو الصيد البحري.

غير أن استقالة المستخدم الملاح الصافية لا تصبح فعالية إلا بعد وقياء هذا الأخير بالتزاماته المكتتية عند توظيفه.

المادة 5 : أجل المدة
عندما يستعمل المظهر فسخ هذا العقد، يتعين عليه في هذه الحالة، تسليمه إلى المستخدم الملاح، وعليه بالإضافة إلى ذلك، احترام أجل المدة طبقا للتقارير رقم 90-11 المؤرخ في 21 أبريل سنة 1990 والمتعلق بعلاقات العمل في هذا المجال، وفي هذه الحالة، لا يكون فسخ العقد فعليا إلا بعد أجل يوم/ أيام من التبليغ دون أن يقل ذلك عن خمسة عشر (15) يوما.

(3) شطب الإشارات غير المفيدة.

18 **الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية / العدد 48** 4 رجب عام 1427 هـ
30 يوليوز سنة 2006 م

3 - أجسام العريبات البرية (الأخرى غير المستعملة عبر الشبكة المديوية).
4 - أجسام عريبات الشبكة الحديدية.
5 - أجسام العريبات الجوية.
6 - أجسام العريبات البحرية والبحرية.
7 - البضائع المنقولة.
8 - العريق والانجمار والعناصر الطبيعية.
9 - لقرار أخرى لاحقة بالأمر.
10 - المسؤولية المدنية للقرابات البحرية غير المعركة ذاتها.
11 - المسؤولية المدنية للقرابات الجوية.
12 - المسؤولية المدنية للقرابات البحرية والبحرية والبحرية.
13 - المسؤولية المدنية العامة.
14 - الغروخ.
15 - الكفالة.
16 - المسائل المالية المختلفة.
17 - الصلابة القانونية.
18 - المساعدة (مساعدة الأشخاص المعرضين للضرورات- لاسيما خلال ثلاثتهم).
19 - الصيلة - الوفاة.
20 - الزواج - الوفاة.
21 - تامينات متعلقة بأموال الاستثمار.
22 - الرسالة.
23 - تسديد الأموال الجماعية.
24 - الاحتياط الصافي.
يخضع كل تعديل لأحد العناصر المكونة لمف طلب الاعتماد إلى الموافقة المسبقة لإدارة رقابة التامينات.

وزارة النقل

توار وزير النقل مختار مؤرخ في 20 ربيع الأول عام 1427 الموافق 18 أبريل سنة 2006، يحدد نموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين للنقل البحري والتجاري.

إن وزير النقل
ووزير العمل والضمان الاجتماعي:

المادة الأولى : تطبيق أحكام المادة 12 من المرسوم التأسيسي رقم 05-102 المؤرخ في 15 صفر عام 1426 الموافق 26 مارس سنة 2005 والمذكور أعلاه، يحدد هذا القرار نموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين للنقل البحري والتجاري.

المادة 2 : يرفق بقرار نموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين للنقل البحري والتجاري في ملحق هذا القرار.

المادة 3 : ينشر هذا القرار في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

حرر بالجزائر في 20 ربيع الأول عام 1427 الموافق 18 أبريل سنة 2006

وزير النقل
محمد مفلاوي

وزير العمل والضمان الاجتماعي
الطيب لوح

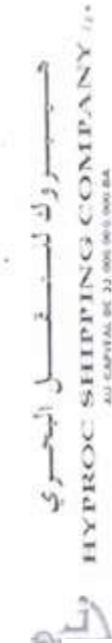
الملحق
نموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري والتجاري

بين مظهر السفينة (اللقب والاسم أو اسم الشركة) :
العنوان أو مقر الشركة :

من جهة:
.....
والمستخدم الملاح (اللقب والاسم) :
المسفة :
تاريخ ومكان الإزديك :
رقم التسجيل : ميناء التسجيل :

من جهة أخرى

*ملحق رقم 2: نموذج عقد عمل بحري محدد المدة بالشركة البحرية التجارية "هيبروك".



**MARITIME EMPLOYMENT CONTRACT FOR A LIMITED PERIOD
CONTRAT D'ENGAGEMENT MARITIME A DUREE DETERMINEE**

N° 538/2016

BETWEEN THE UNDERSIGNED/ Entre les soussigné(s),

HYPROC SHIPPING COMPANY Spa, by abbreviation HYPROC SC, a company under the laws of Algeria, with a registered capital of 33.000.000.000 DA, subscribed under the trade register N°B99 010 3669, whose head-office is at Oran, ZHUN USTO-BP 7200 Es-Seddikia 31025, duly represented by the Company's Manning Manager having full power as to the effect of the present contract, or his duly nominated representative.
HYPROC SHIPPING COMPANY Spa, par abréviation HYPROC SC, société de droit Algérien, au capital social de 33.000.000.000 DA, inscrite au registre de commerce sous le numéro B99 010 3669, dont le siège est à Oran, ZHUN USTO-BP 7200 Es Seddikia 31025, représentée par son Manning Manager ayant tous pouvoirs à l'effet du présent contrat, ou son représentant dûment mandaté.

Being the Company, on the one hand/ L'Armateur, d'une part;

And/ Et,

Ms. Mrs. Mr. (Family-name, / Name)/M^{lle}, Mme, M. (nom, prénom): MERIKHI MEROWAN

Date and place of birth / Date et lieu de naissance : 09/05/1994 à FERDJOUA W MILA

Nationality / Nationalité : ALGERIENNE

Identification Number (seaman's book)/ Numéro d'identification (fascicule): JJ 1079 IP

Place of Identification/ Lieu d'identification : JIJEL

Whose address is/ Demeurant à: CITE 20 LOGTS DJIMLA EL MAAD JIJEL

Street Nr/ Rue N°

City/Ville : JIJEL Postal Code/Code postal : 18031

Phone /Téléphone : 0671 25 65 23

E-mail address/ Adresse E-mail:

Recruited on/ Recruté (e) le: DIDOUCHE MOURAD

Rank/Qualité: MATELOT

Being the Seafarer, on the other hand/ Le Marin, d'autre part;

It has been mutually agreed/ Il est convenu ce qui suit:

ARTICLE 1. WORK RELATIONSHIP/OBJET DU CONTRAT

Entre Souss: ZHUN USTO - BP 7200 Es-Seddikia 31025 Oran - ALGERIE - Tél: 213 41 82 15 13 / 82 16 16
E-mail: 213 41 82 15 13 / 82 16 16
Tél: 213 41 82 15 13 / 82 16 16
Domicile Opérationnel: BP 69 Zone Industrielle Aïssa - Oran 31206 - ALGERIE - Tél: 213 41 79 38 55
E-mail: 213 41 79 38 55 / 38 56
E.C. 010 3669 / 99 - E-mail: hyproc@hyproc.com



**MARITIME EMPLOYMENT CONTRACT FOR A LIMITED PERIOD
CONTRAT D'ENGAGEMENT MARITIME A DUREE DETERMINEE**

The present job contract shall determine the contractual relationship as agreed between the parties on the basis of the following:

- Provisions of the law 90/11 dated 21/04/90 regarding job relationship, as amended and completed and statutory rules set for its execution, particularly, the executive order N° 05-102 dated March 26, 2005, whereby a specific system is fixed for the job relationship for seagoing personnel for commercial and fishing maritime transport vessels.
 - Provisions of the Company's Collective bargaining agreement for seagoing personnel and the internal rules in force in the Company.
- Le présent contrat de travail a pour objet de définir les relations contractuelles liant entre les deux parties sur la base des:
- Dispositions de la loi 90/11 du 21/04/90 relative aux relations de travail, modifiée et complétée et les textes réglementaires pour son application notamment le décret exécutif N° 05-102 du 26 Mars 2005 fixant le régime spécifique des relations de travail des personnels navigants des navires de transports maritimes de commerce ou de pêche.
 - Dispositions de la convention collective et du règlement intérieur en vigueur dans l'entreprise.

ARTICLE 2. WORK PREMISES/ LIEU DE TRAVAIL

Ms. Mrs. Mr. Mlle, Mme, Mr. MERIKHI MEROWAN
is entitled to work on board vessel/ est affecté (e) pour exercer à bord du navire DIDOUCHE MOURAD
As/ en qualité de MATELOT

Boarding will take place at the port of / L'embarquement aura lieu au port de BETHIOUA

The seafarer will exercise his duties on board the vessel mentioned above. However, Manning Division has the right at its sole discretion to appoint the seafarer to work on another vessel belonging to the Company's fleet if necessary.
Le marin exercera ses fonctions principalement sur le navire sus nommé. Toutefois, le Manning se réserve le droit de l'affecter sur d'autres navires de la flotte de l'Armateur en cas de nécessité.

ARTICLE 3. REMUNERATION/ REMUNERATION

In compensation of any work executed by Ms. Mrs. Mr. En contre partie du travail fourni par Mlle, Mme, Mr. MERIKHI MEROWAN

the seafarer will get a basic wage corresponding to the category le Marin perçoit un salaire de base correspondant à la catégorie JJ... Section: Section 01, as set in the Company's scale of salaries being in force for seagoing personnel/ de la grille des salaires du personnel navigant en vigueur.

Added to the salary, any premiums and allowances linked to the job and eventually overtime payment pursuant to the provisions as set in Title III of the Company's Collective bargaining agreement for seagoing personnel / Ajouté à la prime et indemnités liées au poste de travail et éventuellement le paiement des heures supplémentaires conformément aux dispositions du titre III de la convention collective du Personnel Navigant.

In the event of a change of rank, the seafarer receives the difference from the rank occupied. The amendment to the contract must be signed by the seafarer and the vessel's Captain. The Manning department must be notified.

Entre Souss: ZHUN USTO - BP 7200 Es-Seddikia 31025 Oran - ALGERIE - Tél: 213 41 82 15 13 / 82 16 16
E-mail: 213 41 82 15 13 / 82 16 16
Tél: 213 41 82 15 13 / 82 16 16
Domicile Opérationnel: BP 69 Zone Industrielle Aïssa - Oran 31206 - ALGERIE - Tél: 213 41 79 38 55
E-mail: 213 41 79 38 55 / 38 56
E.C. 010 3669 / 99 - E-mail: hyproc@hyproc.com

En cas de changement de poste le marin reçoit la différence par rapport au poste occupé. L'amendement lié au contrat doit être signé par le marin et le Capitaine du navire. La structure Manning doit être avisée par le bord.

ARTICLE 4. WORK & REST HOURS/HORAIRE DE TRAVAIL & DE REPOS

The work and rest hours for the whole seafarers are set according to the article 39 of the Company's Collective bargaining agreement for seagoing personnel. Works arrangement, together with work and rest hours, are clearly posted at the common places on board Vessel.

Les heures de travail et de repos de l'ensemble des marins sont fixées par l'article 39 de la convention collective du Personnel Navigant. L'organisation du travail à bord et les heures de travail et de repos sont clairement affichés dans les lieux communs à bord.

ARTICLE 5. CONTRACT PERIOD/DUREE DU CONTRAT

The present job contract is concluded for a period of 11 weeks taking effect on/ Ce Contrat de travail est conclu pour une durée de 11 semaines qui prend effet à compter du ... 27/05/2018 ... and expiring on / et expire le ... 12/12/2018 ...

This period might be extended pursuant to the following cases:

- For a period of one (01) month by the Company's sole initiative.
- For another period of one (01) month as agreed by both parties in case of absolute work necessity.
- The agreement shall necessarily occur before the second month of extension. In this case, vessel's Captain shall put the seafarer at medical check-up certifying the physical and mental aptitudes of the seafarer to pursue the navigation.
- In case of need, the seafarer might claim to disembark in an Algerian port after the first month of extension.
- At the end of the second month of extension, disembarkment might take place in a foreign port.

Embarkation on a vessel might be defined as follows:

- The effective time spent by the seafarer on board vessel exercising all duties related to the job assigned to him.
- Embarkation starts from the date the seafarer signs on board the vessel at any Algerian or foreign port and ends at vessel's call of any Algerian port.
- In case the job contract comes to the end and the vessel on board which the seafarer works is still on a sea passage or the vessel is performing a commercial operation in a foreign port, then, the contract period is extended till vessel's berthing at an Algerian port.

Cette période peut être prolongée dans les cas suivants

- D'un (01) mois à l'initiative de l'armateur.
- D'un (01) autre mois lorsque les deux parties en conviennent en cas de nécessité absolue de service.

L'accord doit nécessairement intervenir avant le 2ème mois de prolongation. Dans ce cas le capitaine devra soumettre le marin à une visite médicale attestant de ses aptitudes physiques et mentales à continuer la navigation.

- Le cas échéant le personnel navigant concerné peut prétendre à un débarquement dans un port algérien à l'expiration du 1^{er} mois de prolongation.
- A l'issue de 2ème mois de prolongation le débarquement peut avoir lieu dans un port étranger
- L'embarquement est défini comme suit :

Siège Social : ZHOUN USTO - BP 7208 Es-Sakhia 31025 Oran - ALGERIE - Tél : 213 41 82 15 15 / 82 16 16
 Fax : 213 41 82 16 16 Téléc : 214 24 / 214 25 / 214 27 / 214 28
 Direction Opérationnelle : BP 69 Zone Industrielle Azzou - Oran 31240 - ALGERIE - Tél : 213 41 79 34 55
 Fax : 213 41 79 34 45 Téléc : 12553 / 12553 / 12554 / 12554 / 12584
 E-mail : hyproc@hyproc.com

« Le temps passé effectivement par le marin à bord du navire en assumant les tâches liées à son poste d'affectation. L'embarquement débute depuis la date de sa montée à bord du navire à partir d'un port algérien ou étranger et termine lors de l'excuse du navire dans un port algérien. »

- Dans le cas où le contrat arrive à terme et le navire sur lequel le marin est toujours en traversée (Mer) ou pendant une opération commerciale dans un port étranger, la durée du contrat est prorogée jusqu'à l'accostage du navire dans un port algérien.

ARTICLE 6. REASON OF RECRUITMENT (MOTIF DE RECRUTEMENT)

The seafarer has been recruited because of the following reason: to make up for extra work. Le marin est recruté pour le motif suivant : Pallier à un surcroît de travail.

ARTICLE 7. COMPENSATORY VACATION/CONGE DE RECUPERATION

The seafarer shall benefit from compensatory vacation equal to the period spent on board. Le marin bénéficie d'un congé de récupération égal à la durée d'embarquement.

ARTICLE 8. RIGHTS AND OBLIGATIONS/DROITS & OBLIGATIONS

- During the whole period of the limited-period of job contract, and as determined in the present contract, the seafarer shall take advantage of all rights and shall fulfill all obligations pursuant to the provisions of articles 15 & 16 of the Company's Collective bargaining agreement for seagoing personnel.
- The seafarer is entitled for a strict respect of the provisions as stated in the National and International Maritime regulations ruling the seafarer job and any other internal regulation in force as per articles 16 & 17 of the Company's Collective bargaining agreement for seagoing personnel.
- Durant toute la période du contrat à durée déterminée et telle que définie dans ce contrat, le marin bénéficie de tous les droits et est soumis aux obligations conformément aux dispositions des articles 15 et 16 de la convention collective du Personnel Navigant.
- Le marin est tenu au strict respect des dispositions contenues dans la réglementation maritime nationale et internationale régissant la fonction de marin ainsi que toute réglementation interne en vigueur (articles 16 et 17 de la convention collective du Personnel Navigant).

ARTICLE 9. TRAVELLING EXPENSES/FRAIS DE DEPLACEMENT

The seafarer shall be refunded of the whole travelling expenses incurred due to his moving from his home to the direct destination of the place (port) of embarkation pursuant to the provisions of Article 50 of the Company's Collective bargaining agreement for seagoing personnel.

Le marin bénéficie du remboursement de la totalité des frais de déplacement qu'il a engagés depuis son domicile à destination directe du lieu de son embarquement conformément aux dispositions de l'article 50 de la convention collective du personnel navigant.

ARTICLE 10. MEDICAL ASSISTANCE (ASSISTANCE MEDICALE)

- The seafarer has the right for immediate medical assistance following a disease or body accident during the period of his embarkation.
- The seafarer having disembarked due to a disease or a body accident has the right for medical assistance including hospitalization. Incurred fees will be for Company's account.
- The Company ensures to seafarer a medical protection in term of social security.
- In case of the seafarer's death on board the vessel, his interested party shall benefit from a posthumous allowance in accordance with the provisions of Article 98 of the Company's Collective bargaining agreement for seagoing personnel.

Siège Social : ZHOUN USTO - BP 7208 Es-Sakhia 31025 Oran - ALGERIE - Tél : 213 41 82 15 15 / 82 16 16
 Fax : 213 41 82 16 16 Téléc : 214 24 / 214 25 / 214 27 / 214 28
 Direction Opérationnelle : BP 69 Zone Industrielle Azzou - Oran 31240 - ALGERIE - Tél : 213 41 79 34 55
 Fax : 213 41 79 34 45 Téléc : 12553 / 12553 / 12554 / 12554 / 12584
 E-mail : hyproc@hyproc.com

ARTICLE 13. BALANCE IN FULL SETTLEMENT/SOLDE DE TOUT COMPTE

At the end of the embarkation duration (real period spent on board), the enrolled seafarer shall get his balance in full settlement including his rights for vacation together with the refunding of all expenses he incurred for embarkation pursuant to the provisions of the Company's Collective bargaining agreement for seagoing personnel.

A la fin de la durée d'embarquement (durée effective du contrat), le marin employé aura son solde de tout compte comprenant ses droits aux congés et récupération ainsi que le remboursement de tous les frais qu'il a engagés à l'embarquement, et ce, conformément aux dispositions de la convention collective du personnel navigant.

At / à. ARZENN,
ont le 26/09/2018,

This contract is established in duplicate originals, one of which is for the Seafarer and the other is for the Company. Ce contrat est établi en deux exemplaires originaux. Un pour le marin et un pour l'armateur.

The Seafarer/Le Marin

*Read and approved *
* Lu et approuvé *

MERIKHI
MEROWAN



The Company/ l'Armateur

AMHADDUCHE YAKH
المصطفى العمري




- Le marin a le droit de l'existence médicale immédiate mise à une maladie ou un accident corporel dûment la période de son embarquement.
- Le marin débarqué noté à une maladie ou un accident corporel a le droit de l'existence médicale inchangée l'hopitalisation. Les frais engagés sont à la charge de l'armateur.
- L'armateur assure au marin une protection en matière de sécurité sociale.
- En cas de décès du marin à bord du navire, ses ayants droit bénéficieront de l'indemnité posthume conformément aux dispositions de l'article 98 de la convention collective du personnel navigant.

ARTICLE 11. REPARATION/RAPATRIEMENT

- The seafarer that has been disembarked abroad for any reason has the right for repatriation and leading to the Algerian boarding port.
- The Company shall take care of repatriation expenses incurred by the seafarer's disembarkation till the selected destination of repatriation.
- The repatriation expenses shall include all costs regarding transport, accommodation and food during the trip. This shall include as well the fees of the seafarer's servicing until the moment settled for his departure to home.
- The seafarer has also the right for payment of all services rendered during his embarkation.
- Le marin débarqué à l'étranger pour une cause quelconque a droit au rapatriement et à la conduite au port algérien d'embarquement.
- L'armateur prend en charge Les frais de rapatriement engagés depuis le débarquement du marin jusqu'à la destination choisie pour le rapatriement.
- Les frais de rapatriement comprennent toutes les dépenses relatives au transport, au logement et à la nourriture pendant le voyage. Ils comprennent également les frais d'entretien du marin jusqu'au moment fixé pour son départ à son domicile.
- Le marin a droit également à la rétribution des services rendus pendant l'embarquement.

ARTICLE 12. CONTRACT TERMINATION/RESILIATION DU CONTRAT

- In addition to legal causes of termination, this contract termination shall occur in the following cases:
 - When the enrolled seafarer does not attend the designated vessel for embarkation at the time and date stated on his notice.
 - When the enrolled seafarer disembarks for disciplinary reasons.
 - When the enrolled seafarer disembarks without being allowed.
 - When the seafarer misses the departure in an Algerian or foreign port.
- In case the seafarer decides for an anticipated termination of the contract, then he shall submit a seven-day term notice. Same shall be brought to Company's attention in writing.
- En plus des causes de résiliation légales, la résiliation de ce contrat interviendra dans les cas suivants :
 - Quand le marin employé ne se présente pas au navire désigné pour son embarquement le jour et à l'heure indiqués dans la convocation pour son embarquement.
 - Quand le marin employé débarque par manque disciplinaire.
 - Quand le marin employé débarque sans autorisation.
 - Lorsque le marin rate la partance dans un port algérien ou étranger.
- Dans le cas où le marin décide la cessation anticipée du contrat, il est soumis au respect d'un préavis de 07 jours. Le préavis doit être notifié par écrit à l'armateur.

*ملحق رقم 3: بطاقة إصدار دفتر الملاحة البحرية.

FICHE DE DELIVRANCE DU FASCICULE DE LA NAVIGATION MARITIME

بطاقة إصدار دفتر الملاحة البحرية

01- RENSEIGNEMENTS DU DEMANDEUR

NOM : PRENOM :
 DATE ET LIEU DE NAISSANCE : 14/05/1988 HOCIN DAY
 ALGER
 ADRESSE: RUE LES FRERES HARICHE - JIJEL
 DATE DU DEPOT DU DOSSIER: 03/04 /2022.....

01 - هوية صاحب الطلب

اللقب .. الاسم:
 تاريخ و مكان الازدياد: 14/05/1988 بحسين داي
 الجزائر
 العنوان شارع الإخوة حريش - جيجل
 تاريخ إيداع الملف: 2022/04/03.....

02 - CONTENU DU DOSSIER

- IMPRIME.
- CERTIFICAT DE NATIONALITE.
- CASIER JUDICIAIRE.
- EXTRAIT DE L ACTE DE NAISSANCE.
- CERTIFICAT DE RESIDENCE.
- CERTIFICAT MEDICAL DELIVRE PAR MEDECIN
 GENS DE MER OU MEDECIN ASSERMENTE.
- 06 PHOTOS.
- TIMBRE FISCAL.

X
X
X
X
X
X
X
X
X

02 - محتوى الملف :

- إستمارة
- شهادة الجنسية
- شهادة السوابق العدلية
- مستخرج من شهادة الميلاد رقم 12.
- شهادة الإقامة
- شهادة طبية مقدمة من طرف طبيب رجال البحر أو
 طبيب محلف
- 06 صور شمسية
- طابع جبالي

TITRES ET DIPLOMES: CONTRAT D'ENGAGEMENT

SOUS N° : 28/AA/BMMM/2022
 TYPE DE NAVIGATION : COMMERCE .

الشهادات : عند إلتزام بالعمل

تحت رقم : 28/AA/BMMM/2022

نوع الملاحة : تجارة

قرار رئيس المحطة البحرية الرئيسية جيجل

*ملحق رقم 5: شهادة الكفاءة في الملاحة الساحلية.

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC OF ALGERIA

شهادة كفاءة صادرة بمقتضى أحكام الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب و منح الشهادات وأعمال التوبة 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 الحكومة الجزائرية الديمقراطية الشعبية أن السيد بوعبد الله رشيد المولود بتاريخ 04-04-1970 في جيجل (الجزائر) مؤهل طبقاً لأحكام اللائحة 3/III من الاتفاقية المذكورة أعلاه، في صيغتها المعدلة و أنه يتمتع بالكفاءة لأداء الوظائف التالية في المستويات المحددة، طبقاً لأية قيود مشار إليها حتى 13-07-2026.

The Government of People's Democratic Republic of Algeria certifies that Mr **BOUABDALLAH Rachid** born on 04-04-1970 at Jijel (Algeria) has been found duly qualified in accordance with the provisions of regulation III 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 13-07-2026.

الوظيفة FUNCTION	المستوى LEVEL	القيود المقررة (إن وجدت) LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)
إدارة السفينة Management of the ship	إداري Management	
إدارة أنظمة التحكم الكهربائي والتحكم الإلكتروني Electrical, electronic and control engineering	إداري Management	
الصيانة والإصلاح Maintenance and repair	إداري Management	
التحكم في تشغيل المحرك و رعاية الأفراد Controlling the operation of the ship and care for persons on board	إداري Management	

يمكن لحامل هذه الشهادة الشرعي أن يعمل بأصناف أو الصناعات التالية المحددة في متطلبات التقييم الأمن المقلدة 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 المقررة (إن وجدت) LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)
مهندس كبير Chief Engineer	على متن السفن المجهزة بأكثر من 3000 كيلو واط On ships powered by main propulsion of less than 3 000 kW

رقم الشهادة DZ001994 الصادرة في 14-07-2021 Certificate N°DZ001994 issued on 14-07-2021

توقيع وإسم الموظف المفوض حسب الإقتضاء
Signature and Name of duty authorized official

مكسدة أونييا
MOKDAD DOUNIA

توقيع صاحب الشهادة
Signature of the holder of the certificate

DE SERIE N° 0003134

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC OF ALGERIA

شهادة كفاءة صادرة بمقتضى أحكام الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب و منح الشهادات وأعمال التوبة 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 الحكومة الجزائرية الديمقراطية الشعبية أن السيد رياض ياسين المولود بتاريخ 26-05-1987 في جيجل (الجزائر) مؤهل طبقاً لأحكام اللائحة 3/III من الاتفاقية المذكورة أعلاه، في صيغتها المعدلة و أنه يتمتع بالكفاءة لأداء الوظائف التالية في المستويات المحددة، طبقاً لأية قيود مشار إليها حتى 14-03-2023.

The Government of People's Democratic Republic of Algeria certifies that Mr **RIAH Yassine** born on 26-05-1987 at Jijel (Algeria) has been found duly qualified in accordance with the provisions of regulation III 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 14-03-2023.

الوظيفة FUNCTION	المستوى LEVEL	القيود المقررة (إن وجدت) LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)
الملاحة Navigation	إداري Management	Valid only as non-coastal voyages
تحميل وتفريغ البضائع Cargo handling and stowage	إداري Management	Valid only as near-coastal voyages
التحكم في تشغيل المحرك و رعاية الأفراد Controlling the operation of the ship and care for persons on board	إداري Management	Valid only as non-coastal voyages

يمكن لحامل هذه الشهادة الشرعي أن يعمل بأصناف أو الصناعات التالية المحددة في متطلبات التقييم الأمن المقلدة 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 المقررة (إن وجدت) LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)
رئيس Master	على متن السفن ذات حمولة كلية مسجلة تقل عن 500 On ships less than 500

رقم الشهادة DZ002027 الصادرة في 15-03-2018 Certificate N°DZ002027 issued on 15-03-2018

توقيع وإسم الموظف المفوض حسب الإقتضاء
Signature and Name of duty authorized official

سعيد كبريتيما كجاريما ونونين
The Magellan Marine and Ports Director
عبد الكريم ززال
Abdelkrim REZAL

توقيع صاحب الشهادة
Signature of the holder of the certificate

يجب الاحتفاظ بأصل هذه الشهادة كالتالي في أي وقت أثناء الخدمة على متن السفينة طبقاً للقانون رقم 11 من 1978
The Original of this Certificate must be kept available in accordance with regulation 11, Paragraph 11 of the Convention while serving on a ship.

*ملحق رقم 6: شهادة ربان الملاحة الساحلية.


ETFM
ECOLE TECHNIQUE DE FORMATION
ET D'INSTRUCTION MARITIMES
MOSTAGANEM

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
MINISTRE DES TRANSPORTS

N° 106 PNE 2021

DIPLOME

OPU le décret n° 90-168 du 02 juin 1990 portant transformation de l'Ecole de Formation Technique de Pêche de Mostaganem en Ecole Technique de Formation et d'Instruction Maritimes de Mostaganem ;
 OPU le décret n° 90-166 du 02 juin 1990 portant statut type des Ecoles Techniques de Formation et d'Instruction Maritimes modifié et complété ;
 OPU le décret n° 16-108 du 21 Mars 2016 modifié et complété fixant les conditions de qualification professionnelles et d'obtention des titres maritimes correspondants ;
 OPU l'arrêté du 19 avril 2018 fixant les modalités et les conditions de délivrance du diplôme de Patron à la Navigation Côtière (PNC) ;
 OPU la décision n° 059/ETFM/D/19 du 11/12/2019 portant ouverture d'une session pour l'obtention du diplôme de Patron à la Navigation Côtière l'année scolaire 2020 / 2021 ;
 OPU les résultats obtenus aux examens et contrôles :

Le Diplôme de : **Patron à la Navigation Côtière**
 est délivré conformément aux textes sus-visés à :
Monsieur : ... LOUCIF Oualid né le **11 Mars 1991** à **W - CONSTANTINE**

Enregistrée auprès de l'Administration Maritime
 Sous le numéro **D.34.1844.1** du **08/01/2021**

Mostaganem le 21 OCT. 2021



Scanné avec CamScanner

*ملحق رقم 7: شهادة نجاح لمهندس دولة في البحرية التجارية متعدد التخصصات.

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
République Algérienne Démocratique et Populaire

وزارة النقل
Ministère des Transports

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
Ministère de l'Enseignement Supérieur
et de la Recherche Scientifique


المعهد البحري العالي
Institut Supérieur Maritime
Branche Régionale de l'Université Maritime Mondiale

شهادة نجاح لمهندس دولة في البحرية التجارية متعدد التخصصات
Attestation de Succès d'Ingénieur d'Etat
Polyvalent de la Marine Marchande

رقم: 3601.....

Il est décerné à :

M: CHABOU MOHAMED

Né le : 24 Octobre 1977

à : Jijel

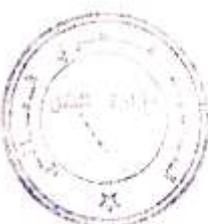
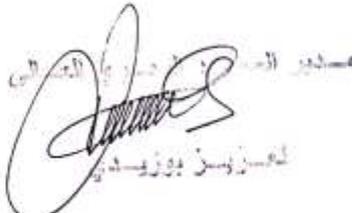
Une Attestation de Succès d'Ingénieur
d'Etat Polyvalent de la Marine Marchande

تمنح
للمسيد: شابو محمد
المولود في: 24 أكتوبر 1977
ب: جيجل
شهادة نجاح لمهندس دولة في البحرية
التجارية متعدد التخصصات

01 MARS 2005
Bou-Ismaïl, le

Le Titulaire

Le Directeur de l'ISM

NB/ Il n'est délivré qu'un seul exemplaire de cette attestation

Scanné avec CamScanner

قائمة الملاحق

*ملحق رقم 8: الوظائف المرتبطة بشهادات الكفاءة وشهادات الأهلية الخاصة بالملاحة البحرية التجارية.

1 - قيادة السفن التجارية
1 - الملاحة المدونة وغير المدونة

المؤهلات	الوظائف					شهادات الكفاءة وشهادات الأهلية
	ضابط مكلف بالنوبة في قسم السطح على متن السفن التي تعادل حمولتها الإجمالية خمسمائة (500) أو تفوقها.	ربان على متن السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن ثلاثة آلاف (3000).	ربان على متن السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن ثلاثة آلاف (3000).	ربان ثان على متن السفن التي تعادل حمولتها الإجمالية ثلاثة آلاف (3000) أو تفوقها.	ربان على متن السفن التي تعادل حمولتها الإجمالية ثلاثة آلاف (3000) أو تفوقها.	
قاعدة 2/II والقسم A - 2/II من مدونة STCW في صيغتها المعدلة	X	X	X	X	X	ربان على متن السفن التي تعادل حمولتها الإجمالية ثلاثة آلاف (3000) أو تفوقها.
	X	X	-	X	-	ربان ثان على متن السفن التي تعادل حمولتها الإجمالية ثلاثة آلاف (3000) أو تفوقها.
	X	X	X	-	-	ربان على متن السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن ثلاثة آلاف (3000).
	X	X	-	-	-	ربان ثان على متن السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن ثلاثة آلاف (3000).
قاعدة 1/II والقسم A - 1/II من مدونة STCW في صيغتها المعدلة	X	-	-	-	-	ضابط مكلف بالنوبة في قسم السطح على متن السفن التي تعادل حمولتها الإجمالية خمسمائة (500) أو تفوقها.

ب - الملاحة بالقرب من السواحل

المؤهلات	الوظائف				شهادات الكفاءة وشهادات الأهلية
	ضابط مكلف بالنوبة في قسم السطح على متن السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن خمسمائة (500).	ربان على متن السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن خمسمائة (500).	ضابط مكلف بالنوبة في قسم السطح على متن السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن ثلاثة آلاف (3000).	ربان على متن السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن ثلاثة آلاف (3000).	
القاعدة 2/II الفقرة 4 القسم A - 2/II الفقرة 8 من مدونة الاتفاقية	X	X	X	X	ربان على متن السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن ثلاثة آلاف (3000).
القاعدة 1/II الفقرة 2 القسم A - 1/II الفقرة 7 من مدونة الاتفاقية	X	-	X	-	ضابط مكلف بالنوبة في قسم السطح على متن السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن ثلاثة آلاف (3000).
القاعدة 3/II من القسم A - 3/II من مدونة الاتفاقية في صيغتها المعدلة	X	X	-	-	ربان على متن السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن خمسمائة (500).
	X	-	-	-	ضابط مكلف بالنوبة في قسم السطح على متن السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن خمسمائة (500).

قائمة الملاحق

ج - قيادة ماكينات السفن التجارية

المؤهلات	الوظائف						شهادات الكفاءة وشهادات الأهلية
	ضابط إلكترونتقني 750 ≤ كيلوواط	ضابط مكلف بالنبوية 750 ≤ كيلوواط	ميكانيكي ثان 3000 > كيلوواط	ميكانيكي رئيسي 3000 > كيلوواط	ميكانيكي ثان 3000 ≤ كيلوواط	ميكانيكي رئيسي 3000 ≤ كيلوواط	
قاعدة الاتفاقية الدولية لسنة 1978 الخاصة بمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر في صيغتها المعدلة							
القاعدة 2/III من القسم A - 2/III من مدونة STCW المعدلة	-	X	X	X	X	X	ميكانيكي رئيسي على متن السفن التي تعادل قوة جهاز الدفع الرئيسية فيها ثلاثة آلاف (3000) كيلوواط أو تفوقها.
	-	X	X	-	X	-	ميكانيكي ثان على متن السفن التي تعادل قوة جهاز الدفع الرئيسية فيها ثلاثة آلاف (3000) كيلوواط أو تفوقها.
	-	X	X	X	-	-	ميكانيكي رئيسي على متن السفن التي تقل قوة جهاز الدفع الرئيسية فيها عن ثلاثة آلاف (3000) كيلوواط.
	-	X	X	-	-	-	ميكانيكي ثان على متن السفن التي تقل قوة جهاز الدفع الرئيسية فيها عن ثلاثة آلاف (3000) كيلوواط.
القاعدة 1/III من القسم A - 1/III من مدونة STCW المعدلة	-	X	-	-	-	-	ضابط مكلف بالنبوية في غرفة الماكينات على متن السفن التي تعادل قوة جهاز الدفع الرئيسية فيها سبععائة وخمسين (750) كيلوواط أو تفوقها
القاعدة 6/III من القسم A - 6/III من مدونة STCW المعدلة	X	-	-	-	-	-	ضابط إلكترونتقني على متن السفن التي تعادل قوة جهاز الدفع الرئيسية فيها سبععائة وخمسين (750) كيلوواط أو تفوقها

*ملحق رقم 9: شهادة التكوين الأساسي المتعلق بالسلامة.

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة الأشغال العمومية
و النقل
المدرسة الوطنية العليا البحرية
فرع جيجي للجامعة البحرية العالمية

شهادة التكوين الأساسي المتعلق بالسلامة الصادرة وفقا لأحكام
الاتفاقية الدولية لمستويات التدريب و إصدار الشهادات و أعمال
المناوبة للملاحين لعام 1978 في صيغتها المعدلة

يشهد مدير المدرسة الوطنية العليا البحرية بأن السيد: **بوعبدالله رشيد**

المولود بتاريخ: **1970/04/07** في: **جيجل**

قد تم تمديد شهادته للتدريب الأساسي رقم **2305/12** الصادرة بعد نجاح تام طبقا لأحكام اللانحة VI/1
من الإتفاقية المذكورة أعلاه، التكوين الأساسي المتعلق بالسلامة.

تكوين مصادق عليه من طرف مدير البحرية التجارية و الموانئ .

تقنيات الخلاص الفردي (الجدول ألف - VI-1-1)
منع و مكافحة الحرائق (الجدول ألف -VI-1-2)
الإسعافات الأولية البسيطة (الجدول ألف -VI-1-3)
السلامة الفردية والمسؤوليات الإجتماعية (الجدول ألف VI-1-4)

رقم الشهادة **3738** 17/ لم و ع ب

هذه الشهادة صالحة إلى غاية: **2022/12/11**
الصادرة بالجزائريوم: **2017/12/12**

توقيع صاحب الشهادة

المدير
عز الدين كرملة

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

المدرسة الوطنية العليا البحرية - عن ب 61 بوسماعيل نهارة الجزائر الهاتف: 213-24-32-62-20/21 الفاكس: 213-24-32-62-26 البريد الإلكتروني: dg@ensm.edu.dz

People's Democratic Republic of Algeria
Ministry of Public Works
and Transports
High National Maritime School

N°: 5641 /20/ ENSM

This is to certify that Mr:
BOUABDALLAH Rachid
Born on : **07/04/1970**
at: **JUEL**

Has satisfactorily attended and completed an approved training on :

SECURITY AWARENESS

In accordance with provisions of regulations VI/6.1 and VI/6.2 as specified in A-VI/6.4 of the International convention on Standards of Training, certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended.

Course approved by the Merchant Marine and Ports Directorate.

This certificate valid until: **25/02/2025**
Issued on: **26/02/2020**

Signature of the holder




Director

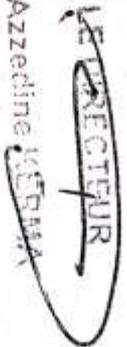




Scanned avec CamScanner

*ملحق رقم 11: شهادة التدريب على إدارة غرفة المحركات.

ENSM BP 61 Bou-Ismaïl TIPAZA ALGERIE / TEL: 213.24.32.62.20/21 FAX: 213.24.32.62.26 E-mail : dg@ensm.edu.dz

People's Democratic Republic of Algeria Ministry of Publics Works and Transports High National Maritime School World Maritime University Branch	N° : 584 /18/ENSM
<h1>CERTIFICATE</h1>	
This is to certify that Mr.: BOUABDALLAH Rachid Born on: 07/04/1970 at: JIJEL	
Has satisfactorily attended an approved training and completed course on: TRAINING ON ENGINE - ROOM RESSOURCES MANAGEMENT	
in accordance with provision of Section A-VIII / 2 part (4,2) of the International convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended.	
Course approved by the Merchant Marine and Ports Director.	
This certificate is valid until: 19/11/2023	Director
Issued on: 20/11/2018	
Signature of holder	Azzedine KEDAMA
ENSM BP 61 Bou-Ismaïl TIPAZA ALGERIE / TEL: 213.24.32.62.20/21 FAX: 213.24.32.62.26 E-mail: dg@ensm.edu.dz	

Scanné avec CamScanner

*ملحق رقم 12: شهادة مكافحة الحرائق.

People's Democratic Republic of Algeria
Ministry of Publics Works
and Transports
High National Maritime School
World Maritime University Branch

N° 6459 /17/ ENSM



CERTIFICATE

This is to certify that Mr.: **BOUABDELLAH Rachid**
Born: **07/04/1970** at: **JJEL**
Has revalidated his certificate of :

ADVANCED FIREFIGHTING

N° : **4848/12** accordance with provisions of regulation VI -3 of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended

Course approved by the Merchant Marine and Ports Director.

This certificate is valid until: **27/11/2022**

Issued on: **28/11/2017**

Signature of holder

Director
ALGERIE
KERRA

ENSM BP 61 Bou-Ismaïl TIPASA ALGERIE / TEL: 213.24.32.62.20/21 FAX: 213.24.32.62.26 E-mail : dg@ensm.edu.dz

*ملحق رقم 13: سجل رجال البحر.

HSN	DATE	NOM	DATE ET LIEU	REMARQUES
رقم	التاريخ	الاسم	التاريخ والمكان	ملاحظات
575	05.12.2001	ALOUANE TAHAR	05.12.1985 à 2001	فيلد / جيجل (ex) 07.2001
576	04.10.2001	ABDEL KAMAL	03.07.1981 à CONSTANTINE	(ex) 23.08.01
577	03.06.2001	ABDIAZIZ	19.12.1981 à 2001	فيلد / جيجل (ex) 23.08.01
578	05.03.2001	ABDERRAHMAN FACHRETT	18.12.1964 à 2001	فيلد / جيجل (ex) 23.08.01
579	06.02.2001	STAB LUTFI	24.05.1977 à 2001	فيلد / جيجل (ex) 23.08.01
580	18.12.01	ABDERRAHMAN ABDOU	14.01.1975 à 2001	فيلد / جيجل (ex) 23.08.01
581	06.08.03	ZEHOURI ATHANE	07.05.1977	فيلد / جيجل (ex) 23.08.01
582	16.05.2001	FEKROUJI BACHO	08.10.2003	فيلد / جيجل (ex) 23.08.01
583	19.02.01	MEROUANE MOUMEN	20.02.1977	فيلد / جيجل (ex) 23.08.01
584	10.02.2001	AGACHE MERRACHE	11.07.1970	فيلد / جيجل (ex) 23.08.01
585	18.06.00	ABDERRAHMAN MOUAD	04.06.1986	فيلد / جيجل (ex) 23.08.01
586	02.09.2001	ABDERRAHMAN MOUAD	09.11.1981	فيلد / جيجل (ex) 23.08.01
587	13.03.1999	ABDERRAHMAN MOUAD	04.01.1986	فيلد / جيجل (ex) 23.08.01
588	03.06.2001	ABDERRAHMAN MOUAD	07.02.1981	فيلد / جيجل (ex) 23.08.01
589	08.09.2001	ABDERRAHMAN MOUAD	01.11.1978	فيلد / جيجل (ex) 23.08.01
590	11.01.2001	ABDERRAHMAN MOUAD	01.01.1980	فيلد / جيجل (ex) 23.08.01
591	15.07.2001	ABDERRAHMAN MOUAD	04.07.1982	فيلد / جيجل (ex) 23.08.01
592	02.02.2001	ABDERRAHMAN MOUAD	24.01.1979	فيلد / جيجل (ex) 23.08.01
593	01.01.2001	ABDERRAHMAN MOUAD	20.01.1982	فيلد / جيجل (ex) 23.08.01
594	01.01.2001	ABDERRAHMAN MOUAD	24.05.1981	فيلد / جيجل (ex) 23.08.01
595	01.01.2001	ABDERRAHMAN MOUAD	24.05.1981	فيلد / جيجل (ex) 23.08.01
596	01.01.2001	ABDERRAHMAN MOUAD	24.05.1981	فيلد / جيجل (ex) 23.08.01
597	01.01.2001	ABDERRAHMAN MOUAD	24.05.1981	فيلد / جيجل (ex) 23.08.01
598	01.01.2001	ABDERRAHMAN MOUAD	24.05.1981	فيلد / جيجل (ex) 23.08.01
599	01.01.2001	ABDERRAHMAN MOUAD	24.05.1981	فيلد / جيجل (ex) 23.08.01
600	01.01.2001	ABDERRAHMAN MOUAD	24.05.1981	فيلد / جيجل (ex) 23.08.01
601	01.01.2001	ABDERRAHMAN MOUAD	24.05.1981	فيلد / جيجل (ex) 23.08.01
602	01.01.2001	ABDERRAHMAN MOUAD	24.05.1981	فيلد / جيجل (ex) 23.08.01
603	01.01.2001	ABDERRAHMAN MOUAD	24.05.1981	فيلد / جيجل (ex) 23.08.01
604	01.01.2001	ABDERRAHMAN MOUAD	24.05.1981	فيلد / جيجل (ex) 23.08.01
605	01.01.2001	ABDERRAHMAN MOUAD	24.05.1981	فيلد / جيجل (ex) 23.08.01
606	01.01.2001	ABDERRAHMAN MOUAD	24.05.1981	فيلد / جيجل (ex) 23.08.01
607	01.01.2001	ABDERRAHMAN MOUAD	24.05.1981	فيلد / جيجل (ex) 23.08.01
608	01.01.2001	ABDERRAHMAN MOUAD	24.05.1981	فيلد / جيجل (ex) 23.08.01
609	01.01.2001	ABDERRAHMAN MOUAD	24.05.1981	فيلد / جيجل (ex) 23.08.01
610	01.01.2001	ABDERRAHMAN MOUAD	24.05.1981	فيلد / جيجل (ex) 23.08.01
611	01.01.2001	ABDERRAHMAN MOUAD	24.05.1981	فيلد / جيجل (ex) 23.08.01
612	01.01.2001	ABDERRAHMAN MOUAD	24.05.1981	فيلد / جيجل (ex) 23.08.01
613	01.01.2001	ABDERRAHMAN MOUAD	24.05.1981	فيلد / جيجل (ex) 23.08.01
614	01.01.2001	ABDERRAHMAN MOUAD	24.05.1981	فيلد / جيجل (ex) 23.08.01
615	01.01.2001	ABDERRAHMAN MOUAD	24.05.1981	فيلد / جيجل (ex) 23.08.01
616	01.01.2001	ABDERRAHMAN MOUAD	24.05.1981	فيلد / جيجل (ex) 23.08.01
617	01.01.2001	ABDERRAHMAN MOUAD	24.05.1981	فيلد / جيجل (ex) 23.08.01
618	01.01.2001	ABDERRAHMAN MOUAD	24.05.1981	فيلد / جيجل (ex) 23.08.01
619	01.01.2001	ABDERRAHMAN MOUAD	24.05.1981	فيلد / جيجل (ex) 23.08.01
620	01.01.2001	ABDERRAHMAN MOUAD	24.05.1981	فيلد / جيجل (ex) 23.08.01



*ملحق رقم 14: دفتر مؤقت للملاحة البحرية.



تنبيه هام

- 1- المحافظة على الدفتر و ضبطه يوميا
على البحار أن يحافظ على الدفتر و يسهر على ضبطه يوميا
أن يعرضه على السلطة البحرية عند كل إبحار و نزول
ويبدله من طرف السلطة كلما غير مكان إقامته
من صالح البحار أن يدع دفتره دوريا للمركز الذي
سجل فيه من أجل ضبطه و مقابلته مع رقم تسجيله
- 2- في حالة ما إذا فقد هذا الدفتر ، لا تسلم نسخة منه إلا
بعد البحث في أسباب فقدانه و بعد طلب يقدمه البحار
لرئيس السلطة البحرية التابعة لمركز تسجيله
- إن مدة صلاحية الدفتر القصوي هي 18 شهرا من
الملاحة الفعلية (تسجيل مؤقت) بعد هذا الأجل ، يتقدم
البحار الذي يصبح مسجلا نهائيا ، إلى السلطة
الإدارية البحرية

*ملحق رقم 16: وثيقة عقد التزام بحري.

NAVIGATION MARITIME



مديترانيان للأشغال البحرية
MÉDITERRANÉENNE DES TRAVAUX MARITIMES
MEDITRAM مديترام
E.P.E / S.P.A. au Capital Social de : 4.950.000.000,00 DA

DIRECTION BASE MAINTENANCE ET MARITIME
ARMEMENT Réghaia, le

REF/N° 28/AA/BMMM/2022

CONTRAT D'ENGAGEMENT

L'entreprise Méditerranéenne de Travaux Maritimes MEDITRAM, sise voie C zone industrielle BP 143 Réghaia Wilaya d'Alger, représenté par son Directeur d'Armement Monsieur ABERKANE Abdelkrim dument habilité à cet effet.

D'une part,,
Monsieur.....MEDDAHI SALIM.....
Date de naissance.....14/05/1988 à ALGER.....
Nationalité :.....Algérienne.....

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

ARTICLE 1 : ENGAGEMENT ET FONCTION

Le personnel naviguant :-
Est engagé à la date de l'obtention du fascicule, des certificats obligatoires et selon la disponibilité du poste en cette date, en qualité de Nettoyeur
Sur le navire.....N° d'immatriculation.....
Port d'immatriculation.....Armé au.....

ARTICLE 2 :

Un contrat de travail définitif sera établi entre le représentant de l'entreprise et le personnel, une fois l'intéressé présentera son fascicule, selon la disponibilité du poste en cette date.



Etétabli à Alger le 17/03/2022
A. ABERKANE
رئيس من المنطقة الصناعية - B.P. 143 - REGHAIA - Wilaya d'ALGER
Director of the Base Maintenance and Maritime Materiel
Tél : 023 86 40 29 - 023 86 40 33 - Fax : 023 86 40 36 - 023 86 40 45
R.C. N° : 00140301900 - N° Identif. Fisc. : (DGE) 000016001403077

*ملحق رقم 17: دفتر الطاقم البحري.

Bureaux (Bord) Feuille n°

APOSTILLES ET MOUVEMENTS CONSTATÉS PAR LES ADMINISTRATEURS DE L'INSCRIPTION MARITIME ET LES CONSULS

N° 73

NOM et Prénoms: **MEKHEH MEPOURANE** Inscrit à 53
 Né le: 25/09/1974 à FAR Brevet: Classement 20
 Domicile: Mobilisation

NOM du navire: **WILIS II ISSERVI IGIGILI II**

Genre de navire	FONCTIONS	Catégorie	EMBARQUEMENT (Date et Lieu)	DÉBARQUEMENT (Date et Lieu)	M	J	SALAIRES Soins & Cotisation	MONTANT DES COTISATIONS					
								Armateur	Matre	Congé	Autre		
WIL	MAI	4	13/10/2021										
TOTAL													

N° 74 (Case du ROR)

NOM et Prénoms: **LAHEMAL SARABE** Inscrit à 33
 Né le: 04/10/1965 à FAR Brevet: Classement 1
 Domicile: Mobilisation
 NOM du navire: **WILIS II ISSERVI IGIGILI II**

Genre de navire	FONCTIONS	Catégorie	EMBARQUEMENT (Date et Lieu)	DÉBARQUEMENT (Date et Lieu)	M	J	SALAIRES Soins & Cotisation	MONTANT DES COTISATIONS					
								Armateur	Matre	Congé	Autre		
WIL	MAI	4	13/10/2021										
TOTAL													

N° 75 (Case du ROR)

NOM et Prénoms: **Bouchamal Bouvina** Inscrit à 33
 Né le: 28/04/1955 à FAR Brevet: Classement 10
 Domicile: Mobilisation
 NOM du navire: **WILIS II ISSERVI IGIGILI II**

Genre de navire	FONCTIONS	Catégorie	EMBARQUEMENT (Date et Lieu)	DÉBARQUEMENT (Date et Lieu)	M	J	SALAIRES Soins & Cotisation	MONTANT DES COTISATIONS					
								Armateur	Matre	Congé	Autre		
WIL	MAI	4	13/10/2021										
TOTAL													

الجمهورية الجزائرية
MARINE MARCHANDE

DESARME

REFERENCES aux conditions générales de l'engagement

RÔLE D'EQUIPAGE

- Loi n° 98-05 du 04 mai 1998 relative à la navigation maritime
 correspondant au 25 juin 1998 modifiant et complétant l'arrêté n° 78-00 du 23 octobre 1978 portant code maritime.

- Arrêté du 2 décembre 1988, relatif aux titres de navigation délivrés aux navires pratiquant une navigation maritime professionnelle ou une navigation de plaisance avec équipage salarié.

NAVIRE

Les Remorqueurs **WILIS II ISSERVI IGIGILI II**
 immatriculé à **Jijel** n° **JJ406,447,330 Lett. 2126.**

Construit en 19... de... tonneaux de jauge

Propriété en tout et de... tonneaux de jauge

équipé... par une machine de... chevaux

appartenant à: **Entreprise Portuaire Djen Djen**

armé par: **deux Sains**

adresse: **ACHOUAT TAHER BP 87 W. Jijel.**

pour une durée de: **Une (01) année**

Navire assuré auprès de... date et n° de la police d'assurance

ARMEMENT **WILIS II ISSERVI IGIGILI II** Proximité du littoral
 en date du **13/10/2021**

*ملحق رقم 18: عدد البحارة في سفينة تجارية تعادل أو تفوق حمولتها 3000 طن.

SHIP'S PARTICULARS

Vessel Name	FRATERNELLE	EX NAME	TRADE PROSPERITY
Nationality	MARSHALL ISLANDS		
Call Sign	V7KX6		
Official Number	6234		
IMO Number	9693422		
Class	DET NORSKE VERITAS (DNV-GL)		
Gross Tonnage	44,192 Tons		
Net Tonnage	27,845 Tons		
Length Over-All	229.00 m		
Length Between Perpendiculars	225.30 m		
Breadth Moulded	32.26 m		
Depth Moulded	20.50 m		
Lightship	13,375.39 MT		
Main Engine	MAN B&W 8S90ME-ME-C8.2-T11 9,801 kW X 90.3 RPM (100% MCR) 7,448 Kw X 82.4 RPM (76% MCR) NCR		
Registered Owners	NORTH ENGLAND		
Registered Owners	SILVERMIST MANAGEMENT INC		
Technical Managers	PAVIMAR S.A. - ATHENS, GREECE		
Builder	JIANGSU NEW YANGZI SHIPBUILDING COMPANY, LTD. (BUILT (DELIVERED): MARCH 30, 2016)		
Date Keel Laid	SEPTEMBER 15, 2015		
Ship's Hull Color	BLACK / RED		
Communication Equipments:	E-mail	FDD Telex No.	+463 841 944 / +463 841 945
Telephone	FBB : +30 211 1980733 / +881 677 778 814		
Email	fraternelle@pavimarship.com		
MMSI:	538006234		

LOADLINE	DRAFT	FREEBOARD	DWT	DISPLACEMENT
Tropical Fresh Water	15.083 m	4.929 m	84,205 MT	87,581 MT
Fresh Water	14.782 m	5.23 m	82,090 MT	85,465 MT
Tropical	14.751 m	5.261 m	84,253 MT	87,629 MT
Summer	14.450 m	5.562 m	82,086 MT	85,463 MT
Winter	14.149 m	5.863 m	79,921 MT	83,287 MT

HOLD CAPACITY	100M = 36.910CBFT
COMPARTMENT	FULL CAPACITY (y)
GRAIN	
No.1 Cargo Hold	12,628.50
No.2 Cargo Hold	13,825.40
No.3 Cargo Hold	14,363.00
No.4 Cargo Hold	13,080.30
No.5 Cargo Hold	13,705.20
No.6 Cargo Hold	13,750.50
No.7 Cargo Hold	15,836.90
TOTAL	87,249.80



IMO CREW LIST										
1. Name of ship		2. Port of origin		3. Date of Arrival		4. Date of Departure		5. Date of Arrival		6. Page No
FRATERNELLE		MARSHALL ISLANDS		MARSHALL ISLANDS		MARSHALL ISLANDS		MARSHALL ISLANDS		1 of 1
7. No.	8. Family Name, given name	9. Rank or rating	10. Sex	11. Nationality	12. Date and Place of Birth	13. Date and Place of Issuance	14. Date and Place of Expiry	15. Date and Place of Issue	16. Date and Place of Expiry	17. Date and Place of Birth
1	GHITESCU IONUT-CATALIN	Master	Male	Romania	28-Feb-53	09/23/1988	24/01/21	25-Dec-71		
2	RODOLFA JOSEPH SAR MADAWAY	Ch Off	Male	Philippines	04-Jan-21	08/23/1988	03/06/19	4-Jan-79		
3	ALDERVA RICH RICHTO JR. MINDO	3rd Off	Male	Philippines	23-Feb-22	22/05/2018	13/01/2023	2-Mar-81		
4	CONTINO CHRISTIAN MARLO MINGUETA	3rd Off	Male	Philippines	23-Feb-22	22/05/2018	13/01/2023	2-Mar-81		
5	LAVENDIA ROGELIO JR. DELOS SANTOS	Ch Eng	Male	Philippines	22-Feb-22	22/05/2018	13/01/2023	2-Mar-81		
6	TAMSAIC EISEL PAMPELO	2nd Eng	Male	Philippines	28-Jan-22	28/01/2022	24-Oct-2026	24-Feb-71		
7	SUMBEOL LIDUNTO CHIEADA	3rd Eng	Male	Philippines	28-Jan-22	28/01/2022	24-Oct-2026	24-Feb-71		
8	GEJERA MARIANTO ESPERILLO	4th Eng	Male	Philippines	22-Feb-22	22/05/2018	13/01/2023	2-Mar-81		
9	VALMINTO RAYMUNDO JR. ELVIRA	Steward	Male	Philippines	22-Feb-22	22/05/2018	13/01/2023	2-Mar-81		
10	HUGARIN GERRY GARCER	Steward	Male	Philippines	04-Jan-21	04/01/2021	23-May-2028	27-Jan-78		
11	DALAYAN JIM KEITHLY JEMBEVILLA	AB	Male	Philippines	04-Jan-21	04/01/2021	23-May-2028	27-Jan-78		
12	MANUCCO RAYMOND SOLIMAN	AB	Male	Philippines	23-Feb-22	23/02/2022	19-Sep-2028	04-Jan-85		
13	EWALD BERNARD MURELO	AB	Male	Philippines	04-Jan-21	04/01/2021	23-May-2028	04-Jan-76		
14	ANA YO JEFFREY LAZARO	OS	Male	Philippines	23-Feb-22	23/02/2022	19-Sep-2028	04-Jan-85		
15	PANES RO KYLE AQUILSCA	OS	Male	Philippines	04-Jan-21	04/01/2021	23-May-2028	04-Jan-76		
16	PAUNTALAN JEFFREY JIDASAR	Filter	Male	Philippines	22-Feb-22	22/02/2022	20-Apr-2029	24-Mar-67		
17	FABELLA JOHN DEL GREG TAYTAY	Off	Male	Philippines	22-Feb-22	22/02/2022	20-Apr-2029	24-Mar-67		
18	SRELA CRUZ BONNIE BALBALOMA	Off	Female	Philippines	04-Jan-21	04/01/2021	23-May-2028	04-Jan-76		
19	GURINDA MARK DICKSON MELLISA	Wtr	Male	Philippines	28-Jan-22	28/01/2022	18-Aug-2030	18-Aug-88		
20	PILI LAURO LADARAN	Ch Cook	Male	Philippines	04-Jan-21	04/01/2021	23-May-2028	04-Jan-76		
21	CAPAREO RAYMOND LACSON	Steward	Male	Philippines	22-Feb-22	22/02/2022	20-Apr-2029	24-Mar-67		



*ملحق رقم 19: عدد البحارة في سفينة تجارية تعادل أو تفوق حمولتها 500 طن.

SHIP'S PARTICULARS

NAME OF THE SHIP	M/V DIAMANT
TYPE	GENERAL CARGO
FLAG	COMOROS
CALL SIGN	D6A2681
PORT OF REGISTRY	MORONI
REGISTRY NO	1300746
OWNER	B&B SHIPPING AND TRADING INC
IMO NO	8411669
MMSI NO	620651000
IMMARSAT CALL NUMBERS	462065110
MOB/EMAIL	+905462900386/diamant@efeships.com
BUILDING YEAR	1985-NETHERLANDS
GRT	998 RT
NRT	553 RT
L.O.A.	78,02 m
L.B.P.	75,00 m
BREADTH	9,95 M
MOULDED DEAPH/DECK LINE	4,20 m / 3,939 m
SUMMER DRAUGHT	3,19 m
WINTER DRAUGHT	3,124 m
FW ALLOWANCE	72 mm
DEADWEIGHT S/W	1497 MT/1428 MT
AIR DRAUGHT	25,09 m
LIGHT SHIP	627,1 MT
MAX. MAN. SPEED	7,0 knt
PROPELLER	RIGHT HANDWD FIXED PITCH
MAIN ENGINE	DEUTZ SBA SM528-749 KW
BOW THRUSTER	140 KW /M 187,6 H.P.
CARGO HOLD DIMENSION	54,0 X 9,5 X 4,22 m box like double skinned
HATCH COVERS	1-4/26,04 X 7,8 5-8/25,13 X 7,8 m
HOLD CAPACITY GRAIN/BALE	2073,5 / 2010,0 m ³
Max permissible load on cargo deck	5 t/m ²
Max permissible load on hatch covers	1,35 t/m ²
BALLAST CAPACITY	587,96 m ³
BUNKER CAPACITY	64,88 m ³
FW CAPACITY	25 MT

MASTER OF M/V DIAMANT



IMO CREW LIST

1. NAME OF SHIP ITIDAL		2. IMO NO: 8003058		3. CALL SIGN : 5VBU4		
4. NATIONALITY OF SHIP : TOGO		5. PORT OF ARRIVAL : DJEN DJEN		6. DATE OF ARRIVAL		
7. VOYAG NO :		8. PORT ARRIVAL FROM : ISKENDERUN		9. EXP DATE		
7. NO	8. NAME ,	9. RANK	10. NATIONALTY	11. DATE AND PLACE OF BIRTH	12. PASS NO. EXP DATE	SEAMANS NO. EXP DATE
01	MUSTAFA HAJ HUSSIN	MASTER	SYRIAN	01/01/1981 LATAKIA	N 012915312 04/11/2024	000038871 05/11/2024
02	SHHADI ASHSHI	Chief Officer	SYRIAN	05/11/1977 TARTOUS	N 011159665 09/08/2022	000026899 13/08/2022
03	YOUSSEF AMMAR	CHIEF ENGINEER	SYRIAN	04/01/1977 TARTOUS	N 012162902 15/01/2024	000028519 26/11/2022
04	MALEK HADDAD	2nd Engineer	SYRIAN	09/01/1967 LATAKIA	N 012248052 03/01/2024	000042516 17/08/2025
05	ALSAIYD HUSSIN AJAN	A/B 1	SYRIAN	02/01/1978 LATAKIA	N 014562863 08/04/2027	000035231 31/01/2024
06	MOHAMAD MARIE	A/B 2	SYRIAN	01/02/1973 TARTOUS	N 013610156 19/10/2025	000036751 08/07/2024
07	OSMAN OSTA	A/B 3	SYRIAN	04/02/2001 TARTOUS	N 014761997 24/08/2023	000036926 18/07/2024
08	ALI TAMAH	A/B 4	SYRIAN	01/01/1995 TARTOUS	N 014595057 29/06/2027	000026895 13/08/2022
09	JAFFAR ALHAFFAF	OILER 1	SYRIAN	20/09/2002 TARTOUS	N 014176346 08/11/2022	000050729 09/11/2026
10	WASEM HALEMA	OILER 2	SYRIAN	23/08/1995 LATAKIA	N 014272785 10/11/2022	000030532 10/04/2023
11	JAMIL DAYOUB	COOK	SYRIAN	14/07/1976 TARTOUSS	N 012160410 15/11/2023	000034563 18/11/2023

13. DATE AND SIGNATURE BY MASTER, AUTHORIZED AGENT OR OFFICERS

MASTER OF M/V ITIDAL



*ملحق رقم 20: شهادة الحد الأدنى لسلامة التشغيل.

MERCHANT MARINE

البحرية التجارية

شهادة الحد الأدنى لسلامة التشغيل
MINIMUM SAFE MANNING CERTIFICATE

صدرت وفقا لاحكام اللائحة 13 (ب من الباب V)
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 المميّز أو الأحرف المميّزة

IMO NUMBER رقم المنظمة البحرية الدولية

PORT OF REGISTRY ميناء التسجيل

GROSS TONNAGE الحمولة الإجمالية

INTERNATIONAL CONVENTION ON اتفاقية الحمولة الدولية للسفن (1969)
TONNAGE MEASUREMENT OF SHIPS (1969)

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

TYPE OF SHIP نوع السفينة

UNMANED MACHINERY SPACES

غرفة محركات غير خاضعة لإشراف دائم

YES / نعم NO / لا

*ملحق رقم 21: شهادة الكفاءة في الملاحة البحرية بصفة "مهندس ثاني".

الجمهورية الديمقراطية الشعبية
PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC OF ALGERIA

شهادة كفاءة صادرة بمقتضى أحكام الإتفاقية 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 الحكومة الجزائرية الديمقراطية الشعبية أن السيد كيموش عدنان المولود بتاريخ 03-02-1991 في جيجل (الجزائر) مؤهل طبقاً لأحكام اللائحة 3/III من الإتفاقية المذكورة أعلاه، في صيغتها المعدلة و أنه يتمتع بالكفاءة لأداء الوظائف التالية في المستويات المحددة، طبقاً لأية قيود مشار إليها حتى 05-04-2026.

The Government of People's Democratic Republic of Algeria certifies that Mr **KIMOUCHE Adnan** born on **03-02-1991** at **Jijel (Algeria)** has been found duly qualified in accordance with the provisions of regulation III/3 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 **05-04-2026**.

الوظيفة FUNCTION	المستوى LEVEL	القيود المفروضة (إن وجدت) LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)
Marine engineering الهندسة البحرية	Management الإداري	/
Electrical, electronic and control engineering الهندسة الكهربائية والإلكترونية و هندسة التحكم	Management الإداري	
Maintenance and repair الصيانة و الإصلاح	Management الإداري	
Controlling the operation of the ship and care for persons on board. التحكم في تشغيل السفينة و رعاية الأفراد الموجودين على متنها	Management الإداري	

يمكن لحامل هذه الشهادة الشرعي أن يعمل بالصفة أو الصفات التالية المحددة في متطلبات التطبيق الأمن المنفذة و التي 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)
مهندس ثاني Second Engineer	على متن السفن المجهزة بالآلات دفع رئيسي قدرتها تقل عن 3000 كياواط On ships powered by main propulsion machinery of less than 3 000 kw propulsion power

رقم الشهادة DZ001887 الصادرة في 06-04-2021
Certificate N°DZ001887 issued on 06-04-2021

توقيع و إسم الموظف المفوض حسب الإقتضاء
Signature and Name of duly authorized official

مفوض
MOKDAD DOUNIA



توقيع صاحب الشهادة
Signature of the holder of the certificate

موقع صاحب الشهادة

يجب الاحتفاظ بأصل هذه الشهادة لتقديمها في أي وقت أثناء الخدمة على متن السفينة طبقاً للفقرة رقم 11 من المادة رقم 11.2
The Original of this Certificate must be kept available in accordance with regulation 11.2, Paragraph 11 of the Convention while serving on a ship

N° DE SERIE N° 0002156

*ملحق رقم 22: طلب رخصة السن ورخصة التوظيف للبحار.

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
 REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

وزارة النقل
 مجمع الخدمات المينائية ش.م.د.
 المؤسسة المينائية من جن. ش.م.د.

TRANSPORTS
 PORTUAIRES - SEBPORT - SPA
 ENTREPRISE PORTUAIRE DE DJEN DJEN - SPA

Djen Djen le :
 05/03/2022 / DM/DC/22

Direction Générale de la Marine Marchande et des Ports
Ministère des Transports

A/S Dérégation d'âge des pilotes maritimes:

Dans l'honneur de solliciter votre bienveillance de bien vouloir nous accorder le renouvellement des dérogations d'âge de Messieurs **ORIMES Messaoud** et **BOUABDOUZE Boualem** (pilotes maritimes) qui arrivent à échéance en date du 02/03/2022.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.

BERKAOUI MAJID
 Président Directeur Général

021 94 54 02 02
 021 94 54 03 02
 021 94 54 04 02
 021 94 54 05 02
 021 94 54 06 02
 021 94 54 07 02
 021 94 54 08 02
 021 94 54 09 02
 021 94 54 10 02
 021 94 54 11 02
 021 94 54 12 02
 021 94 54 13 02
 021 94 54 14 02
 021 94 54 15 02
 021 94 54 16 02
 021 94 54 17 02
 021 94 54 18 02
 021 94 54 19 02
 021 94 54 20 02
 021 94 54 21 02
 021 94 54 22 02
 021 94 54 23 02
 021 94 54 24 02
 021 94 54 25 02
 021 94 54 26 02
 021 94 54 27 02
 021 94 54 28 02
 021 94 54 29 02
 021 94 54 30 02

SPA au capital social de 4 000 000 000 Dinars
 Adresse: BP 9791 ALGERIA (Avenue Bab el Bhar) - ALGER
 Téléphone: 021 94 54 02 02
 Fax: 021 94 54 03 02
 Courriel: info@spa.dz

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
 REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

وزارة النقل
 مجمع الخدمات المينائية ش.م.د.
 المؤسسة المينائية من جن. ش.م.د.

TRANSPORTS
 PORTUAIRES - SEBPORT - SPA
 ENTREPRISE PORTUAIRE DE DJEN DJEN - SPA

Djen Djen le :
 05/03/2022 / DM/DC/22

Direction Générale de la Marine Marchande et des Ports
Ministère des Transports

A/S Dérégation de recrutement de Monsieur BERKAOUI Majid

Nous avons l'honneur de solliciter votre bienveillance de bien vouloir nous accorder le renouvellement de la dérogation de recrutement de Monsieur **BERKAOUI Majid** - **Chef Mécanicien retraité** - qui arrivera à échéance le 10/03/2022 et ce, pour son embarquement à bord des unités ayant un appareil de propulsion principale d'une puissance supérieure à trois mille (3000) Kilowatts. Sachant que le mentionné ci-dessus détient les documents nécessaires à l'embarquement : Diplôme, brevet en cours de validité, certificats STCW en cours de validité, certificat médical des gens de mer en cours de validité et le fascicule de navigation en cours de validité.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.

BOUABDOUZE Boualem
 Président Directeur Général

021 94 54 02 02
 021 94 54 03 02
 021 94 54 04 02
 021 94 54 05 02
 021 94 54 06 02
 021 94 54 07 02
 021 94 54 08 02
 021 94 54 09 02
 021 94 54 10 02
 021 94 54 11 02
 021 94 54 12 02
 021 94 54 13 02
 021 94 54 14 02
 021 94 54 15 02
 021 94 54 16 02
 021 94 54 17 02
 021 94 54 18 02
 021 94 54 19 02
 021 94 54 20 02
 021 94 54 21 02
 021 94 54 22 02
 021 94 54 23 02
 021 94 54 24 02
 021 94 54 25 02
 021 94 54 26 02
 021 94 54 27 02
 021 94 54 28 02
 021 94 54 29 02
 021 94 54 30 02

SPA au capital social de 4 000 000 000 Dinars
 Adresse: BP 9791 ALGERIA (Avenue Bab el Bhar) - ALGER
 Téléphone: 021 94 54 02 02
 Fax: 021 94 54 03 02
 Courriel: info@spa.dz

*ملحق رقم 23: شهادة التصريح بالعامل البحار وطلب الإنتساب لهيئة الضمان الإجتماعي.

RENDREZ-VOUS

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LES ENFANTS AYANTS DROIT

NOM	PRENOM	DATE DE NAISSANCE Jour Mois Année	CADRE RESERVE		
			Sexe	P. Et	Stat. Mariage
01 Zouaoui	Youssef	15/07/2009			
02 Zouaoui	Youssef	15/07/2009			
03					
04					
05					
06					
07					
08					
09					
10					
11					
12					
13					
14					
15					

REMARQUE

- Inscrire ci-dessus, les enfants (légitimes ou recueillis) à la charge de l'assuré ou de son conjoint.
- Enfants âgés de moins de 18 ans.
- Enfants âgés de 18 à 20 ans, lorsqu'ils sont en apprentissage ou scolarisés.
- Sans limitation d'âge, lorsque l'enfant est infirme ou atteint de maladie incurable.
- Sans limitation d'âge, lorsque l'enfant de sexe féminin n'a pas de ressources et vit sous le toit de l'assuré.
- Pour l'assuré de sexe féminin, ses enfants doivent être inscrits dans le cas où le père n'aure pas droit à l'assurance ou à une

Securite Sociale

ملحق رقم (01)

الاجتماعي

DECLARATION ET DEMANDE D'AFFILIATION D'UN ASSURE SOCIAL

NUMERO D'IMMATRICULATION
07 0000 0000 43

Numéro à recopier à partir de la carte nationale d'immatriculation pour tout assuré déjà souscrit à la Sécurité Sociale

DECLARATION DE L'EMPLOYEUR OU DE L'ORGANISME ASSIMILE

ABISATOU Youssef
N° de l'employeur E.P. 02 - 02 - 01 01 J.

L'employeur ou l'organisme assimilé soussigné (Nom, Prénom ou adresse sociale)

Je déclare que l'assuré mentionné ci-dessus est employé à compter du 15/07/2009
En qualité de (indiquer la situation de l'assuré) C.A.B. 05 "Contractuel"
Né le 15/07/2009

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ASSURE

Nom: Zouaoui
Prénom: Youssef
Sexe: M
Date de naissance: 15/07/2009
Lieu de naissance: Tunisie
Commune de naissance: Tunis
Ville de naissance: Tunis
Nom de père: MOHAMMED
Prénom de mère: ZOUAOU
Sexe: Masculin - Féminin
Qualité de femme: Célibataire - Marié - Veuf - Divorcé - (Indiquer)

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE(S) CONJOINT(S) AYANTS DROIT

NOM	PRENOM	DATE DE NAISSANCE Jour Mois Année	CADRE RESERVE		
			Sexe	P. Et	Stat. Mariage
00					
01					
02					
03					

REMARQUE

- Inscrire ci-dessus, le conjoint lorsqu'il n'est pas lui-même assuré social, et il a le droit de faire valoir ses droits sur le conjoint, une situation sur l'ensemble de son activité professionnelle.

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LES ASCENDANTS AYANTS DROIT

NOM	PRENOM	DATE DE NAISSANCE Jour Mois Année	CADRE RESERVE		
			Sexe	P. Et	Stat. Mariage
00					
01					
02					
03					

DECLARATION DE L'ASSURE

L'assuré soussigné (Nom et Prénom de l'assuré) ZOUAOU Youssef

Je déclare que les renseignements figurés sur la présente demande d'affiliation sont exactes et complets.

En outre, je m'engage à informer immédiatement la caisse de tout changement pouvant intervenir dans ma situation familiale ou dans la situation socio-professionnelle de l'un de mes ayants droit.

Né le 15/07/2009

Signature de l'assuré

ACCUSE DE RECEPTION N° 01
DEMANDE D'AFFILIATION
SECURITE SOCIALE

Prénom: Youssef

Sexe: M

Date de naissance: 15/07/2009

Adresse: Tunis

Signature de l'assuré

Signature de l'employeur

REMARQUE

1 - Toute demande d'affiliation doit être accompagnée des pièces suivantes:

- Une photocopie de la carte nationale d'immatriculation pour tout assuré âgé (inscrivant à la Sécurité Sociale).
- Un certificat d'âge en référence à l'acte de naissance ou à l'acte de mariage, ou un acte de naissance ou un acte de mariage.
- Une photo d'identité en couleur de 3x4 cm.
- Une photo d'identité en noir et blanc de 3x4 cm.
- Une photo d'identité en noir et blanc de 3x4 cm.
- Une photo d'identité en noir et blanc de 3x4 cm.

2 - Toute demande d'affiliation doit être accompagnée des pièces suivantes:

- Une photocopie de la carte nationale d'immatriculation pour tout assuré âgé (inscrivant à la Sécurité Sociale).
- Un certificat d'âge en référence à l'acte de naissance ou à l'acte de mariage, ou un acte de naissance ou un acte de mariage.
- Une photo d'identité en couleur de 3x4 cm.
- Une photo d'identité en noir et blanc de 3x4 cm.
- Une photo d'identité en noir et blanc de 3x4 cm.
- Une photo d'identité en noir et blanc de 3x4 cm.

ملحق رقم (01)

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE(S) CONJOINT(S) AYANTS DROIT

NOM	PRENOM	DATE DE NAISSANCE Jour Mois Année	CADRE RESERVE		
			Sexe	P. Et	Stat. Mariage
00					
01					
02					
03					

REMARQUE

- Inscrire ci-dessus, le conjoint lorsqu'il n'est pas lui-même assuré social, et il a le droit de faire valoir ses droits sur le conjoint, une situation sur l'ensemble de son activité professionnelle.

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LES ASCENDANTS AYANTS DROIT

NOM	PRENOM	DATE DE NAISSANCE Jour Mois Année	CADRE RESERVE		
			Sexe	P. Et	Stat. Mariage
00					
01					
02					
03					

DECLARATION DE L'ASSURE

L'assuré soussigné (Nom et Prénom de l'assuré) ZOUAOU Youssef

Je déclare que les renseignements figurés sur la présente demande d'affiliation sont exactes et complets.

En outre, je m'engage à informer immédiatement la caisse de tout changement pouvant intervenir dans ma situation familiale ou dans la situation socio-professionnelle de l'un de mes ayants droit.

Né le 15/07/2009

Signature de l'assuré

*ملحق رقم 25: الشهادة الطبية للبحار.

SECURITE SOCIALE

Agence
Centre de paiement

Accidents du Travail
**CERTIFICAT MEDICAL
INITIAL OU DE PROLONGATION**

à établir en 3 exemplaires :
- Original destiné à la Sécurité Sociale
- Double à remettre à la victime.

Je soussigné, Docteur (en lettres d'imprimerie)
Gradé et Spécialité
Adresse
après avoir examiné M. الطاهر (أبو) (en lettres d'imprimerie)
né le 14/01/1974
demeurant à :
lequel m'a déclaré avoir été victime d'un accident du travail le
à heures au service de :
Nom et raison sociale :
Numéro d'immatriculation

D. MATMED.M
Chirurgie
& Traumatologie

D. MATMED.M
Chirurgie
& Traumatologie

constate et certifie ce qui suit :

a) siège des lésions : Pied gauche

b) nature des lésions : Fracture non déplacée

c) pronostic : Du tibia gauche

En conséquence de quoi je lui prescris.

(1) un arrêt de travail de 30 jours, à compter du 09/02/19

(1) de prolonger de jours l'arrêt de travail prescrit par le certificat du du

(1) de continuer le travail avec soins pendant jours

(1) il y a lieu de prévoir une incapacité permanente.

(1) il n'y a pas lieu de prévoir une incapacité permanente.

Fait à Tripoli, le 09.02.19

D. MATMED.M
Chirurgie
& Traumatologie

Signature du Médecin.

Imp. CAS 12.92 - AT 03

(1) Mettre une croix dans le case correspondant.

*ملحق رقم 26: شهادة الشفاء الممنوحة من طرف الطبيب للبحار.

ملحق رقم (4)

SECURITE SOCIALE ACCIDENTS DU TRAVAIL
CERTIFICAT DESCRIPTIF

Agence
 Centre de paiement

de guérison
 de consolidation
 à établir en deux exemplaires
 - Original destiné à la caisse de Sécurité sociale
 - double à remettre à la victime

Référence :
 Je soussigné, Docteur
 (En lettres d'imprimerie)

Grade et spécialité :
 Adresse :
 après avoir examiné M. العامل (نس)
 (Nom en lettres d'imprimerie)

Victime d'un accident de travail le 09-10-2010
 né(e) le 1090368 N° d'inscription

constate et certifie ce qui suit :
Consolidé

En conséquence de quoi, je déclare que :
 L'intéressé(e) est guéri(e) le 10/03/10
 L'intéressé(e) peut reprendre son travail le 10/03/10
 (si l'état de l'intéressé(e) a été considéré consolidé le)
 La blessure de l'intéressé(e) entraîne une incapacité partielle ou totale évaluée
 à 61 % (à titre indicatif)

Fait à 09-10-2010
 Cachet et Signature du médecin
Abix ouf
Centre

(1) Mettre une croix dans le case correspondante. Imp. CNAS 12 - 82 - AT 4

*ملحق رقم 28: شهادة نسبة العجز المقدرة من طرف الطبيب للبحار.

ملحق رقم

CNAS
CAISSE NATIONALE DES ASSURANCES SOCIALES
DES TRAVAILLEURS SALARIES

Accidents du Travail et Maladies Professionnelles

Agence تيسر
Centre de paiement

NOTIFICATION DE DECISION
RELATIVE A LA FIXATION
AL REVISION D'UN TAUX
D'INCAPACITE PERMANENTE

Référence : ..G.R. 10.....

66 0179 04339
n° d'immatriculation

Accident du : 09/04/10

34. 2010. 11801
N° Dossier

M. القامل (د)
EP 5 BP 21
تيسر

Nous vous informons que lors de l'examen médical que vous avez subi le 18/03/10 il a été estimé que vous restez atteint d'une incapacité permanente partielle évaluée à 003 % (2)

Ce taux se compose comme suit :

a) Taux médical : 003 % avec majoration pour tierce personne (40 %)
 sans majoration pour tierce personne

Déterminé en application d'un barème établi par voie réglementaire

b) Taux social: 1 %
Déterminé compte tenu de votre âge, aptitudes, qualification professionnelle et situation de famille.

Cette décision étant relative à l'état d'incapacité permanente, totale ou partielle du à un accident de travail ou à une maladie professionnelle, vous avez la possibilité de saisir la commission d'invalidité de wilaya qualifiée sise dans un délai de 30 jours à compter de la date de réception de la présente notification par lettre recommandée avec accusé de réception accompagnée du rapport du médecin traitant ou déposée au secrétariat de la commission contre récépissé de dépôt (article 83 de la loi n°08/08 du 23 février 2008 relative au contentieux en matière de sécurité sociale).

Fait à تيسر le 29 AUG 2010
DIRECTEUR
[Signature]

(1) En cas de changement d'adresse, prière de nous informer dans les meilleurs délais.
(2) Ce taux d'incapacité permanente peut faire ultérieurement l'objet d'une révision.

*ملحق رقم 29: وثيقة حساب تعويض نسبة العجز على أساس الأجر الوطني الأدنى المضمون.

ملحق رقم (10)

Accidents de Travail et Maladies Professionnelles

**NOTIFICATION D'UNE DÉCISION
D'ATTRIBUTION D'UN CAPITAL
REPRÉSENTATIF DE RENTE**

Agence de la Wilaya de : تيزت
 Centre de Paiement : تيزت

Résidence : 62 10 1163
66 0179 0779 39
 N° d'immatriculation

Accident du : 09/02/10
 Maladie professionnelle constatée le : 1

N° Dossier : 34.1000.11009

Nous vous informons que, compte tenu de l'incapacité permanente entraînée
 par L'accident dont vous avez été victime le 09/02/10 consolidé le 10/03/10
 La maladie constatée le 1 stabilisée le 1 et qui a été évaluée à 03

vous n'ouvrez pas droit au bénéfice d'une rente, du fait que le taux est inférieur à 10 %

Cependant, il vous sera versé un capital représentatif de rente calculé tel qu'indiqué ci-après :

- Une rente calculée pour ordre, sur la base du salaire national minimum garanti à la date de la capitalisation et du taux d'incapacité
 Soit : 180 000.00 DA X 03 % = 5400.00
- Un coefficient fixé par arrêté ministériel, compte tenu de l'âge (...44...ans) que vous avez atteint à la date de consolidation
 Soit : 14201
- Le montant du capital représentatif de rente est donc égal à :
5400.00 DA X 14201 = 76685.40

Harmonisé au maximum prévu par la réglementation, égal à 2.300 fois le montant horaire du salaire national minimum garanti,
 Soit : 1 DA

Si vous désirez contester cette décision, vous avez la possibilité de saisir la commission locale de recours préalable qualifiée
 s'élevant auprès de l'agence par lettre recommandée avec accusé de réception ou par requête déposée au secrétariat de la
 Commission contre un récépissé de dépôt dans un délai de 15 jours à compter de la date de réception de la présente notification
 (article 103 de la loi n° 08/08 du 23 février 2008 relative au contentieux en matière de sécurité sociale).

Fait à تيزت, le 24/03/2010
 P/ Le Directeur
مكلف بإجراءات
ع / كمونة

(1) Vérifier l'adresse exacte du destinataire
 (2) Mettre une croix dans la case correspondante

CamScanner

ملحق رقم 31: النظام الداخلي لمؤسسة ميناء "جن جن".

الرمز: RIN-6	المؤسسة المينائية لجن جن
تاريخ إصدار: 2019	النظام الداخلي
الصفحة 39 من 43	

الرمز: RIN-6	المؤسسة المينائية لجن جن
تاريخ الإصدار: 2019	النظام الداخلي
الصفحة 43 من 43	

الفصل الثالث : التزامات رجال البحر والمجهز

المادة الأولى : التزامات رجال البحر

المادة 118 : التزامات عامة

يتعين على البحار:

- أن يقوم بعمله ضمن نطاق الحماية المطلوبة وذلك رغبة في إنجاز مهام السفينة على الوجه الأفضل،
- أن يراعي قوانين النظام والتأديب الجاري بها العمل وكذلك الإجراءات المقررة في هذا الشأن،
- أن يحفظ السر المهني،
- أن يراعي قواعد التعاون والتعاقد والحيطة المشتركة،
- ألا يقوم بنشاطات أخرى ذات ربح،
- أن يحافظ على السفينة وتجهيزاتها،
- أن يحافظ على شرف وسعة الرتبة الجزئية.

- أن يقل العمل على متن أي سفينة تابعة للتجهيز وذلك حسب أهليته أو رتبته،

- أن يمارس عند الاقتضاء في البر أو على متن السفن التي تزج تجهيزها، الاستخدامات المطابقة لصفه المهني.

- أن يخبر في الاثني وسبعين (72) ساعة عن أي مرض أو جرح أصابه عندما كان في البر حيث يرسل للمجهز في أقرب وقت الأوراق التي تثبت حالته المسجلة.

المادة 119 : احترام القوانين ، الأنظمة و التعليمات

يجب على البحار أن يقوم بعمله طبقاً للشروط المحددة في القوانين والأنظمة الجاري بها العمل وكذلك وفقاً للأعراف.

يستطيع الريان في حالة الاستعجال 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.

المادة 120 : حثه شخص أفراد الطاقم

إذا تعرض الطاقم إلى نقص في عدد أفراد، يتعين على كل بحار أن يقوم بعمل إضافي وذلك بطلب من الريان.

يجب على الريان أن يكمل عدد أفراد الطاقم، وذلك عندما يكون هذا النقص في عدد أفراد الطاقم من شأنه أن تتجر عنه صعوبات في تسيير السفينة أو إرهاب أعضاء الطاقم ذوي الكفاءة.

- أن يضمن للشروط القانونية لراحة وأمن العمل على متن السفينة.
- أن يتجنب أي إرهاب للطاقم وينبغي أو ينقص بغير الإمكان ساعات العمل الإضافية.
- أن يشحن أو يكمل كمية كافية وجيدة من المؤن والمشروبات والأدوية.
- أن يقوم بالتزامته نحو البحارة طبقاً للأحكام القانونية والتنظيمية الجاري بها العمل والأعراف.

المادة 125 : علاج رجال البحر

تقع على عاتق المجهز، في إطار التنظيم الجاري به العمل، توفير جميع العلاجات الطبية الأولية للبحار وذلك خلال تواجد على متن السفينة.

المادة 126 : تأمين رجال البحر

يتعين على المجهز أن يضمن حياة البحار ضد حوادث العمل وضد فقدانته لكفائه في ممارسة مهنة بحار على اثر وقوع حادث عمل أو مرض مهني وضد أمتهته الشخصية على اثر حرق السفينة أو اشتعال التيران فيها أو في حالة طارئة أو قوة القاهرة وذلك خلال فترة إركابه دون المساس بالتنظيم الجاري به العمل.

المادة 127 : سكن رجال البحر

يتعين على المجهز أن يبيع تحت تصرف البحارة على متن السفينة مساكن مهيأة على شكل مناسبات وذات تهوية وإضاءة ونظافة وذلك بنسبة عدد السالكين وهي مخصصة لاستعمالهم فقط.

- كل حجرة وكل مكان للنوم، يجب أن يهيأ ويجهز على شكل حسن بالأثاث وان تؤمن للسالكين راحة معقولة.

- يجب أن تكون تحت تصرف كل فرد من أفراد الطاقم خزنة ومدراج مزودان بأقفال لحفظ الأمتعة الشخصية.

- يجب أن تزود الحجزات وأماكن النوم بمتاحات أو مكاتب ومقاعد مريحة حسب الحاجة.

المادة 128 : ملابس رجال البحر

يتعين على المجهز أن يقدم مجاناً لكل من أفراد الطاقم بدلات للشتاء وبدلات للوقاية حسب طابع العمل المتم على متن السفينة.

يتعين على المجهز أن يقدم كل سنة ولكل بحار يعمل لمدة غير محدودة أو لمدة محدودة لا تقل عن سنة، لباساً موحداً.

قائمة المراجع

قائمة المراجع:

أولاً: الكتب:

- 1) العربي بلحاج، النظرية العامة للإلتزام في القانون المدني الجزائري، التصرف القانوني- العقد والإرادة المنفردة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1995.
- 2) العربي بوكعبان، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع، 2004.
- 3) إيمان الجميل، عقد العمل البحري، وفقا للتشريع الوطني والاتفاقيات الدولية، دار الكتب والوثائق القومية، مصر، 2014.
- 4) بشير هدفي، الوجيز في شرح قانون العمل الجزائري، علاقات العمل الفردية والجماعية، دار الريحانة للنشر والتوزيع، الجزائر، 2007.
- 5) جلال وفاء محمد، المبادئ العامة في القانون التجاري والبحري، الدار الجامعية، لبنان، 1991.
- 6) جلال وفاء محمد، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 1997.
- 7) حسن موسى طالب، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2007.
- 8) خليل أحمد حسن قعادة، الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري، -مصادر الإلتزام-، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2004.
- 9) سليمان أحمية، التنظيم القانوني لعلاقات العمل في التشريع الجزائري، علاقة العمل الفردية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2002.
- 10) عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة الخارجية في ضوء الفقه والقضاء، منشأة المعارف، مصر، 1987.
- 11) عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2009.
- 12) عبد الرزاق دربال، الوجيز في النظرية العامة للإلتزام، -مصادر الإلتزام-، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2004.

- 13) عبد السلام ديب، قانون العمل الجزائري والتحويلات الإقتصادية، دار القصبه للنشر، الجزائر، 2003.
- 14) عبد القادر حسن العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، -دراسة مقارنة-، مكتبة دار ثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2000.
- 15) عبد القادر حسن العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2009.
- 16) كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية، -المرشد ومجهز القطر في ظل قانون التجارة البحرية-، منشأة المعارف، مصر، 1990.
- 17) كمال حمدي، عقد العمل البحري، منشأة المعارف، مصر، 2002.
- 18) كمال حمدي، القانون البحري، السفينة- أشخاص الملاحة البحرية- إستغلال السفينة (إيجار السفينة، نقل البضائع والأشخاص، القطر، الإرشاد)، منشأة المعارف، مصر، 2003.
- 19) محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني، -عقد البيع والمقايضة دراسة مقارنة في القوانين العربية-، دار الهدى للنشر والتوزيع، الجزائر، 2008.
- 20) محمد صبري السعدي، الواضح في شرح القانون المدني، -النظرية العامة للإلتزامات، مصادر الإلتزام العقد والإرادة المنفردة-، دار الهدى للنشر والتوزيع، الجزائر، 2012.
- 21) محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2010.
- 22) محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري، (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية)، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2011.
- 23) محمد نعيم علوة، موسوعة القانون الدولي العام، (القانون البحري)، مكتبة زين الحقوقية والأدبية، لبنان، 2012.
- 24) محمود شحات، المختصر في القانون البحري، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2010.
- 25) مدحت حافظ إبراهيم، شرح قانون التجارة البحرية الجديد، مكتبة غريب للطباعة والنشر والتوزيع، مصر، 1991.

26) مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، -دراسة مقارنة-، (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، منشورات الحلبي الحقوقية، مصر، 2006.

27) مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، مصر، 2007.

28) هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2001.

ثانيا: الرسائل والمذكرات الجامعية:

1) رسائل الدكتوراه:

أ- حنان عزيزية، عقد العمل البحري في التشريع الجزائري والقانون المقارن، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الإجتماعي والمؤسسة، كلية الحقوق والعلوم الساسية، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، 2017/2016.

ب- عبد الصمد عوايل، تنظيم علاقة العمل البحري في الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، تخصص القانون الإجتماعي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بن أحمد، وهران، 2017/2016.

ج- وسيلة أربوط، النظام القانوني لرجال البحر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، تخصص القانون البحري وقانون النقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2018/2017.

2) مذكرات الماجستير:

أ- زهرة جرموني، النظام القانوني لعقد الإستخدام البحري، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون البحري، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بن أحمد، وهران، 2010/2009.

ب- زهور فليسي، عقد العمل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجزائر 1، بن عكنون، 2008/2007.

ثالثا: المقالات العلمية:

1) عبد الصمد عوايل، " خصوصية عقد الإستخدام البحري "، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بن أحمد، وهران، العدد 01، 2019.

(2) محمد الصغير دحماني، " خصوصية عقد الإستخدام البحري "، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بن أحمد، وهران، العدد 01، 2019.

(3) محمد محمد أحمد سويلم، " أحكام عقد العمل البحري في النظام السعودي "، المجلة القانونية، كلية الشريعة والقانون، جامعة الأزهر، مصر، العدد 02، 2007.

رابعاً: النصوص القانونية:

(1) الإتفاقيات الدولية:

أ- الإتفاقية الدولية رقم 22، المتعلقة بعقود إستخدام البحارة 1926، المعتمدة من طرف المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية، بتاريخ 24 جوان 1926.

ب- الإتفاقية الدولية الخاصة بمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر، المحررة بلندن يوم 07 جويلية 1978، المصادق عليها بموجب المرسوم رقم 88-88، المؤرخ في 26 أفريل 1968، ج ر ج ج، العدد 17، الصادر في 17 أفريل 1988.

ج- الإتفاقية الدولية للعمل البحري لسنة 2006، المعتمدة من طرف المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية في دورته ال94، بجنيف يوم 23 فيفري 2006، المصادق عليها بكوجب المرسوم الرئاسي رقم 15-260، المؤرخ في 07 أكتوبر 2015، ج ر ج ج، العدد 05، الصادر في 31 جانفي 2016.

(2) النصوص التشريعية:

أ- القوانين:

أ1- القانون رقم 83-13، المؤرخ في 02 جويلية 1983، يتعلق بحوادث العمل والأخطاء المهنية ج ر ج ج، العدد 17، الصادر في 25 أفريل 1990.

أ2- القانون رقم 90-11، المؤرخ في 21 أفريل 1990، يتضمن علاقات العمل، ج ر ج ج، العدد 17، الصادر في 25 أفريل 1990.

ب- الأوامر:

ب1- الأمر رقم 75-58، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني، ج ر ج ج، العدد 78، الصادر في 30 سبتمبر 1976، المعدل والمتمم.

ب2- الأمر رقم 75-59، المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون التجاري، ج ر ج ج، العدد 101، الصادر في 19 ديسمبر 1975، المعدل والمتمم.

ب3- الأمر رقم 76-80، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، ج ر ج ج، العدد 29، الصادر في 10 أبريل 1977، المعدل والمتمم.

ب4- الأمر رقم 95-07، المؤرخ في 25 جانفي 1995، يتعلق بالتأمينات، ج ر ج ج، العدد 13، الصادر في 08 مارس 1995، المعدل والمتمم.

3) النصوص التنظيمية:

أ- المراسيم:

أ1- المرسوم التنفيذي رقم 88-171، المؤرخ في 13 سبتمبر 1988، المتضمن القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر، ج ر ج ج، العدد 37، الصادر في 14 سبتمبر 1998. (ملغى)

أ2- المرسوم التنفيذي رقم 90-166، المؤرخ في 02 جوان 1990، يتضمن القانون الأساسي النموذجي للمدارس التقنية للتكوين والتدريب البحريين، ج ر ج ج، العدد 23، الصادر في 06 جوان 1990.

أ3- المرسوم التنفيذي رقم 90-167، المؤرخ في 02 جوان 1990، يتضمن تحويل مدرسة التكوين التقني لصيادي البحر في بجاية ونقل الوصاية عليها، ج ر ج ج، العدد 23، الصادر في 06 جوان 1990.

أ4- المرسوم التنفيذي رقم 90-168، المؤرخ في 02 جوان 1990، يتضمن تحويل مدرسة التكوين التقني لصيادي البحر في مستغانم ونقل الوصاية عليها، ج ر ج ج، العدد 23، الصادر في 06 جوان 1990.

أ5- المرسوم التنفيذي رقم 2000-338، المؤرخ في 26 أكتوبر 2000، يحدد حالات السحب المؤقت أو النهائي لشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية والشطب من سجل رجال البحر وشروطهما، ج ر ج ج، العدد 64، الصادر في 31 أكتوبر 2000.

أ6- المرسوم التنفيذي رقم 02-02، المؤرخ في 06 جانفي 2002، يحدد القواعد المتعلقة بالإحتفاظ على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طن بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها، ج ر ج ج، العدد 01، الصادر في 06 جانفي 2002.

أ7- المرسوم التنفيذي رقم 05-102، المؤرخ في 23 مارس 2005، يتعلق بالنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري، ج ر ج ج، العدد 22، الصادر في 27 مارس 2005.

أ8- المرسوم التنفيذي رقم 16-108، المؤرخ في 21 مارس 2016، يحدد شروط المؤهلات المهنية والحصول على الشهادات البحرية المطابقة، ج ر ج ج، العدد 21، الصادر في 03 أبريل 2016.

ب- القرارات الوزارية:

ب1- القرار الوزاري المشترك، المؤرخ في 18 أبريل 2006، يحدد نموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين للنقل البحري والتجاري، ج ر ج ج، العدد 48، الصادر في 30 جويلية 2006.

ب2- القرار الوزاري المشترك، المؤرخ في 21 سبتمبر 2006، يحدد نموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين للصيد البحري، ج ر ج ج، العدد 12، الصادر في 18 فيفري 2007.

ب3- القرار الوزاري المشترك، المؤرخ في 16 أوت 2018، يحدد معايير اللياقة البدنية لرجال البحر، ج ر ج ج، العدد 11، الصادر في 20 فيفري 2019.

خامسا: المواقع الإلكترونية:

1) مجلة مؤسسة ميناء "جن جن"، متاحة على الموقع الرسمي للميناء: www.djendjen-port.com.dz



فهرس المحتويات

فهرس المحتويات

/ شكر وتقدير /

/ إهداء /

/ قائمة المختصرات /

1 مقدمة.....

6 الفصل الأول: الإطار النظري لعقد العمل البحري.

7 المبحث الأول: مفهوم عقد العمل البحري.

7 المطلب الأول: المقصود بعقد العمل البحري 7

7 الفرع الأول: تعريف عقد العمل البحري..... 7

7 أولاً: التعريف الفقهي لعقد العمل البحري 7

8 ثانياً: التعريف التشريعي لعقد العمل البحري..... 8

11 ثالثاً: الطبيعة القانونية لعقد العمل البحري والعناصر المميزة له 11

14 الفرع الثاني: خصائص عقد العمل البحري. 14

14 أولاً: عقد العمل البحري عقد رضائي 14

15 ثانياً: عقد العمل البحري من العقود الملزمة لجانبين 15

16 ثالثاً: عقد العمل البحري من عقود المعاوضة 16

16 رابعاً: عقد العمل البحري من عقود المدة..... 16

17 خامساً: عقد العمل البحري عقد تجاري يقوم على مراعاة الإعتبار الشخصي: 17

18 الفرع الثالث: أطراف عقد العمل البحري. 18

18 أولاً: مجهز السفينة 18

20 ثانياً: البحار 20

- 22المطلب الثاني: أركان عقد العمل البحري
- 22الفرع الأول: الأركان العامة لإبرام عقد العمل البحري.
- 22أولا: ركن التراضي في عقد العمل البحري
- 28ثانيا: ركن المحل في عقد العمل البحري
- 30ثالثا: ركن السبب في عقد العمل البحري
- 31الفرع الثاني: آلية إبرام عقد العمل البحري.
- 31أولا: اشتراط الشكالية في عقد العمل البحري
- 33ثانيا: إثبات عقد العمل البحري في القانون الجزائري
- 34ثالثا: البيانات الإلزامية في عقد العمل البحري
- 36المبحث الثاني: الآثار القانونية لعقد العمل البحري
- 36المطلب الأول: الإلتزامات المترتبة عن عقد العمل البحري
- 37الفرع الأول: إلتزامات مجهزة السفينة.
- 37أولا: الإلتزام بدفع أجر البحار
- ثانيا: الإلتزام بتوفير متطلبات العمل البحري (أماكن إقامة البحارة، غذاء البحار،
الزي البحري)
- 38ثالثا: الإلتزام بضمان سلامة البحار
- 40رابعا: الإلتزام بإعادة البحار إلى الوطن
- 41خامسا: الإلتزام بالتأمين والضمان الاجتماعي للبحار
- 41الفرع الثاني: التزامات البحار
- 42أولا: الإلتزام بأداء العمل المتفق عليه
- 43ثانيا: إلتزام البحار بطاعة رؤسائه

- 44..... ثالثا: الإلتزام بالمحافظة على السفينة وتجهيزاتها
- 44..... رابعا: الإلتزام بالمشاركة في الإنقاذ في حالة خطر
- 45..... خامسا: الإلتزام بالمحافظة على السر المهني
- 45..... المطلب الثاني: انقضاء علاقة العمل البحري
- 46..... الفرع الأول: الأسباب العامة لإنهاء علاقة العمل البحري
- 46..... أولا: إستقالة البحار
- 46..... ثانيا: العزل أو التسريح التأديبي للبحار
- 46..... ثالثا: وفاة البحار
- 47..... رابعا: العجز عن العمل
- 47..... خامسا: تقاعد البحار
- 48..... سادسا: إنتهاء المدة المحددة أو الرحلة البحرية
- 48..... الفرع الثاني: الأسباب الخاصة لإنهاء علاقة العمل البحري
- 48..... أولا: فقدان صفة البحار
- 49..... ثانيا: البيع الجبري للسفينة
- 49..... ثالثا: هلاك السفينة
- 51..... الفصل الثاني: تطبيقات لعقد العمل البحري ضمن مؤسسة ميناء "جن جن"**
- 52..... المبحث الأول: الإجراءات العملية لإبرام وتنفيذ عقد العمل البحري
- 52..... المطلب الأول: توظيف البحار على متن السفن التجارية
- 52..... الفرع الأول: الشروط الشكلية المتعلقة بالبحار
- 53..... أولا: التأهيل القانوني
- 53..... ثانيا: التأهيل البدني

- 55..... ثالثا: التأهيل المهني
- 56..... الفرع الثاني: مؤهلات المهنية المطلوبة لقيادة السفن التجارية
- 58..... المطلب الثاني: الإجراءات المتعلقة بالإبحار على متن السفن التجارية.
- 58..... الفرع الأول: الشروط المتعلقة بالرحلة البحرية.
- 58..... أولا: القيد في سجل رجال البحر
- 59..... ثانيا: إقتناء دفتر الملاحة البحرية
- 61..... ثالثا: القيد في دفتر الطاقم البحري
- 62..... الفرع الثاني: الكفاية العددية للطاقم البحري على متن السفن التجارية.
- 64..... المبحث الثاني: تطبيق بعض أحكام عقد العمل البحري على البحار
- المطلب الأول: إجراءات التأمين عن حالة عجز جزئي للبحار ناتج عن حادث عمل
- 65.....
- 66..... الفرع الأول: الإجراءات القانونية المتبعة من طرف مؤسسة ميناء "جن جن".
- 66..... أولا: وثيقة التصريح بحادث العمل
- 66..... ثانيا: الشهادة الطبية الأولية أو التمديدية.
- الفرع الثاني: الإجراءات القانونية المتخذة من طرف الصندوق الوطني للتأمينات
- 67..... الإجتماعية.
- 67..... أولا: شهادة العمل والأجر
- 68..... ثانيا: شهادة التصريح بمباشرة العمل
- 68..... ثالثا: شهادة كشف الراتب
- 68..... رابعا: صك بريدي مشطوب
- 69..... المطلب الثاني: إجراءات التأمين عن حالة وفاة بحار ناتجة عن حادث عمل

69	الفرع الأول: الإجراءات القانونية المتخذة من طرف مؤسسة ميناء "جن جن"
70	الفرع الثاني: تعويضات الأجر لمصلحة عائلة البحار.....
70	أولا: كيفية حساب التعويض الممنوح من طرف مؤسسة ميناء "جن جن"
71	ثانيا: مساعدات من طرف هيئة الخدمات الاجتماعية لمصلحة عائلة البحار .
	ثالثا: ملف خاص بالتعويضات التي تمنح من طرف الصندوق الوطني للتأمينات الاجتماعية
71	الاجتماعية
72	رابعا: منحة حادث العمل الشهرية المدفوعة للعائلة
74	الخاتمة
80	قائمة الملاحق
119	قائمة المراجع
126	فهرس المحتويات
131	الملخص

الملخص:

عقد العمل البحري من العقود الملزمة لجانبين، يُرتب إلتزامات متقابلة في ذمة طرفي العقد، يتميز بطبيعة ذاتية خاصة تبعده على أن يتطابق مع عقد العمل البري، هذه الذاتية تتمثل في طبيعة الملاحة البحرية وخطورة الظروف الخاصة التي يؤدي فيها العمل البحري. ونظرا لهذه الخصوصية، إهتمت المحافل الدولية بتنظيم هذا النوع من العقود وإعطاءه أهمية خاصة تتناسب مع ظروف العمل، أما على المستوى الوطني فالمشعر الجزائري إستثناه من تطبيق القانون 90-11 المتضمن علاقات العمل وأخضعه لتنظيم خاص المتمثل في المرسوم التنفيذي 05-102 المحدد للنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري، وهدفه من ذلك عدم إستغلال البحار كونه الطرف الضعيف في العقد من ناحية، وسلامة الرحلة البحرية من ناحية أخرى.

كلمات مفتاحية:

عقد العمل البحري، مجهز السفينة، البحار، الربان، الإستخدام البحري.

Abstract:

The maritime labor contract is a contract binding on both parties, it has a special nature that distinguishes it from the land labor contract. Given this specificity international bodies have given to this type of contract A importance special place, either at national level or the Algerian legislature has derogated from the application of the Act 90-11 containing the labor relations in this type of contract and has planned a special regulation, namely Executive Decree No. 05-102 specific to the qualitative system of labor relations of the employees of the crews of ships of Maritime transport commercial or fishing, this feature is represented in the nature of maritime navigation and the seriousness of the special circumstances in maritime work.

Key words:

Maritime labor contract, Shipowner, Sailor, Master, Marine use.