

**الضمانات القانونية المقررة لعمال في قطاع الصيد البحري**

طالبة الدكتوراه عزيزية حنان

تخصص القانون الاجتماعي و المؤسسة كلية

الحقوق و العلوم السياسية جامعة مستغانم

**الملخص :**

مما لا شك فيه أن العمل البحري بصفة عامة ينطوي على خطورة بالغة تزداد أثناء العمل في ملاحه الصيد البحري مقارنة مع الملاحه قي قطاعي التجارة و النزهة ، لذلك نجد المشرع الجزائري يستثني عقود العمل البحرية من تطبيق أحكام القانون 11/90 المتضمن علاقات العمل بموجب المادة 04 منه وإخضاعها لتنظيم خاص المتمثل في المرسوم التنفيذي 102/05 المحدد للنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري الذي يحيلنا بدوره في بعض أحكامه إلى القانون البحري و القانون 11/90 ، استقراء للأحكام القانونية الواردة في القوانين السابقة نستشف بعض الضمانات التي أقرها المشرع الجزائري للعامل الصياد ، لضمان أكبر قدر من الحماية أثناء العمل .

**الكلمات المفتاحية :**

العمل البحري ، العامل الصياد ، الضمانات القانونية .

**Summary :**

There is no doubt that maritime work in general is very dangerous while working in marine fishing compared with navigation in the trade and tourism sectors. Therefore, the Algerian legislator excludes marine labor contracts from the application of the provisions of Law 90/11 which includes labor relations under Article 04 And to subject them to a special regulation of executive decree 05/102 specified for the specific system of working relations navigational users of shipping or commercial vessels or sea fishing, which in turn refer us in some of its provisions to the maritime law and law 90/11, in extrapolation to the legal provisions contained in the previous laws, Guarantees approved by the Algerian legislator of the fisherman, to ensure maximum protection of the working environment.

**key words :**

Marine labor, Fisherman worker, Legal guarantees

## مقدمة :

العمل كلمة تشغل عقول كل الناس خاصة الفئة الشابة بل وأكثر من ذلك تشغل فكر الدول والحكومات لأنها مصدر للاستقرار وفي نفس الوقت مصدر للانفجار لأن الحصول على منصب شغل أصبح هاجس يهدد الاستقرار الوطني لذلك نرى الأشخاص يبحثون عن العمل في أي قطاع مهما كان خطرا في سبيل الحصول على أجر و من بين هذه القطاعات العمل في قطاع الصيد البحري ، و كما هو معروف العمل البحري بصفة عامة ينطوي على خطورة بالغة نظرا لبيئة العمل و هذه الخطورة تزداد في مجال ملاحه الصيد البحري مقارنة مع الملاحه في مجالي التجارة و النزهة ، و المشرع الجزائري اهتم بعمال البحر بصفة خاصة منذ سنة 1988 بإصداره المرسوم رقم 171/88 المتضمن القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر و كان يحيل في بعض أحكامه إلى القانون البحري و القانون 12/78 المتضمن القانون الأساسي العام للعامل إلى أن لغي هذا الأخير بموجب القانون 11/90 المتضمن علاقات العمل و في سنة 2005 صدر المرسوم التنفيذي 102/05 المتعلق بالنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري الذي يلغي أحكام المرسوم التنفيذي 171/88 و يحيلنا في بعض أحكامه إلى القانون البحري و القانون 11/90 ، نلاحظ بأن المشرع الجزائري اعتبر علاقة العمل البحري ذا خصوصية و هو ما يبرر استثناءها من تطبيق القانون 11/90 بموجب المادة الرابعة منه ، وإخضاعها لتنظيم خاص والمتمثل في المرسوم التنفيذي 102/50.

كما تجب الإشارة إلى الجزائر مؤخرا صادقت على اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 المعروفة على نطاق واسع باسم ميثاق حقوق البحارة المنعقدة بجنيف في 006/02/23 ، بموجب المرسوم الرئاسي رقم 260/15 المؤرخ في 2015/10/07 ، و كانت هذه الخطورة أي المصادقة على الاتفاقية بمثابة إقرار كامل بحقوق

البحارة أثناء العمل بل و أكثر من ذلك جاءت الاتفاقية بإجراءات جديدة تكفل أفضل حماية لحقوق العمال لاسيما إجراء التفتيش .

و عليه و بما أن المشرع اعتبر العمل البحري بصفة عامة و العمل في قطاع الصيد البحري بصفة خاصة من الأعمال التي تتميز بنوع من الخصوصية والخطورة فما هي الضمانات التي أقرها المشرع الجزائري للعاملين في قطاع الصيد البحري ؟  
للإجابة على الإشكالية المطروحة اتبعنا الخطة التالية :

### أولا : تعريف العامل البحري

#### ثانيا : الضمانات المقررة للعمال في قطاع الصيد البحري

1 . على المستوى الدولي

2 . على المستوى الوطني

### أولا : تعريف العامل البحري

المشرع الجزائري في المادة 384 من القانون البحري<sup>1</sup> عرف البحار في الفقرة (أ) بأنه " كل شخص يعمل في خدمة السفينة و مقيد في سجل رجال البحر " ، هذا التعريف ينطبق على الربان كذلك على اعتبار أنه يعمل في خدمة السفينة ومقيد في سجل رجال البحر، غير أن مركزه القانوني يختلف عن باقي البحارة المشكلين للطاقم بحكم نيابته القانونية عن المجهز<sup>2</sup> ، مع التذكير أن هذه النيابة و التبعية تكون في حدود الأعمال التجارية دون الأعمال الفنية كما سبق و أن ذكرنا<sup>3</sup>.

التعريف الذي جاءت به المادة 384 من القانون البحري الجزائري هو نفس التعريف الوارد في المادة 07 من المرسوم 171/81 المتضمن القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر<sup>4</sup> الملغى بموجب المرسوم التنفيذي رقم 102/05 الذي يحدد النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري<sup>5</sup>، حيث أن المادة 03/ز منه جاءت كذلك بنفس التعريف مع فرق

بسيط و المتمثل في التسمية التي تطلق على الشخص العامل على متن السفينة فبعدما كانت التسمية هي "بحار أو رجل بحر" في القانون البحري أصبحت "المستخدم الملاح" في المرسوم التنفيذي 102/05 ، إلا أن هذا يبقى مجرد اختلاف في التسمية ليس له أي معنى لا من الناحية القانونية و لا الناحية الواقعية وتبقى تلك المصطلحات مرادفة لبعضها .

في حين أن المشرع الفرنسي عرف البحار في المادة 03 من قانون العمل البحري الفرنسي بأنه كل شخص يقوم اتجاه المجهز أو ممثله بأداء خدمة على متن السفينة<sup>6</sup>. هذا التعريف يشمل كل عمال البحري بمن فيهم العاملين في قطاع الصيد البحري

**ثانيا : الضمانات المقررة للعمال في قطاع الصيد البحري**

### 1 . على المستوى الدولي

اهتمت منظمة العمل الدولية منذ إنشائها بتنظيم عمل البحارة من خلال اعتمادها جملة من الاتفاقيات عالجت فيها كل ما يخص البحارة من عقود العمل و الحقوق و الضمان الاجتماعي ... ، هناك بعض الاتفاقيات تخص البحارة العاملين في قطاع الصيد و اتفاقيات أخرى تخص عمال البحر بصفة عامة من بينهم العاملين في قطاع الصيد البحري ، تعتبر هذه الاتفاقيات بمثابة ضمان للعاملين من بينها : الاتفاقية رقم 53 بشأن الحد الأدنى للكفاءة المهنية الواجب توافرها لدى ربانة و ضباط السفن التجارية ، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 1936/10/02 ، بجنيف ، دخلت حيز التنفيذ في 1939/03/29 ، الاتفاقية رقم 22 بشأن عقود استخدام البحارة ، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 1926/07/07 ، جنيف ، . الاتفاقية رقم 70 بشأن الضمان الاجتماعي للبحارة ، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 1946/02/02 حزيران/سياتل، الاتفاقية رقم 165 بشأن الضمان الاجتماعي للبحارة (مراجعة) الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 1987/09/24 ، جنيف .

الاتفاقية رقم 58 بشأن الحد الأدنى لسن تشغيل الأحداث في العمل البحري (مراجعة)، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 22 أكتوبر 1936 ، الاتفاقية رقم 112 بشأن الحد الأدنى لسن استخدام صيادي الأسماك (1)، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 03 حزيران 1959 ، الاتفاقية رقم 15 بشأن الحد الأدنى للسن التي يجوز فيها تشغيل الأحداث وقادين أو مساعدي وقادين (1)، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 25 أكتوبر 1921 ، الاتفاقية رقم 114 بشأن عقود استخدام صيادي الأسماك ، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 03/حزيران . يونيه ، بجنيف، الاتفاقية رقم 57 بشأن ساعات العمل و إعداد العاملين على متن السفن الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 06 أكتوبر 1936 بجنيف ، الاتفاقية رقم 76 بشأن الأجور و ساعات العمل و إعداد العاملين على متن السفن الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 06 حزيران 1946 بسياتل، الاتفاقية رقم 93 بشأن الأجور و ساعات العمل و إعداد العاملين على متن السفن (مراجعة) الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 08 حزيران 1949 بجنيف ، الاتفاقية رقم 109 بشأن الأجور و ساعات العمل و إعداد العاملين على متن السفن (مراجعة) الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 29 أبريل 1957 بجنيف ، دخلت حيز التنفيذ في 01 سبتمبر 1965 ، الاتفاقية رقم 180 بشأن ساعات العمل و تزويد السفن بالأطعم الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 08 أكتوبر 1996 بجنيف ، الاتفاقية رقم 188 بشأن العمل في قطاع صيد الأسماك ، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 2007/05/30 بجنيف ، الاتفاقية رقم 75 بشأن إقامة الأطقم على ظهر السفن ، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 06/حزيران/1946 بسياتل ، الاتفاقية الثانية تحت رقم 92 بشأن إقامة الأطقم على ظهر السفن (مراجعة للاتفاقية السابقة ) ، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 08/حزيران/ 1949 ، بجنيف . . الاتفاقية رقم 126 بشأن الإقامة على ظهر سفن صيد الأسماك ، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 01/حزيران/ 1966 ، بجنيف .

الاتفاقية الدولية رقم 68 بشأن الغذاء و تقديم الوجبات للأطقم على ظهر السفن ،  
الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 06/حزيران/1946 بسياتل ، دخلت حيز  
التنفيذ في 24/03/1957 ، الاتفاقية رقم 69 بشأن شهادات كفاءة طباحي السفن ،  
الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 06/حزيران/1946 بسياتل ، دخلت حيز  
التنفيذ في 22/04/1953 ، الاتفاقية رقم 73 بشأن الفحص الطبي للبحارة ، الصادرة  
عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 06/حزيران/1946 ، سياتل ، الاتفاقية رقم 113 بشأن  
الفحص الطبي لصيادي الأسماك ، الصادرة عن منظمة العمل الدولية ، بتاريخ  
03/حزيران/1959 ، جنيف ، الاتفاقية رقم 164 بشأن الحماية الصحية و الرعاية  
الطبية للبحارة ، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 24/09/1987 بجنيف ، .  
الاتفاقية رقم 23 بشأن إعادة البحارة إلى أوطانهم ، الصادرة عن منظمة العمل الدولية  
بتاريخ 07/حزيران/1926 بجنيف ،. الاتفاقية رقم 166 بشأن إعادة البحارة إلى  
أوطانهم (مراجعة للاتفاقية رقم 23)، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 24  
/سبتمبر/ 1987 بجنيف ، اتفاقية العمل البحري ، الصادرة عن منظمة العمل الدولية  
بتاريخ 23/02/2006 ، الدورة 94 بجنيف .

## 2- على المستوى الوطني :

كما سبق وأن أشرنا اهتم المشرع الجزائري بعمال البحر عامة وعمال الصيد  
البحري خاصة ، بإقراره ضمانات عديدة تتلاءم مع خصوصية وخطورة العمل في  
قطاع الملاحة البحرية تتمثل في ما يلي :

### أ . إبرام عقود عمل كتابية للبحارة

أولا تجب الإشارة إلى أن المشرع الجزائري لم يعطي تعريفا صريحا لعقد العمل  
البحري وإنما اكتفى بتعريف بعض المصطلحات المرتبطة به و المتمثلة فيما ورد في  
المادة 03 من الرسوم التنفيذي 102/05 في الفقرتين التاليتين :

د . الخدمة في البحر: " قواعد تنظيم العمل المطبقة على الطاقم على متن سفينة النقل البحري أو الصيد في البحر و في الفرضة و كلما مكثت السفينة أقل من أربع وعشرين (24) ساعة في موانئ التوقف .

ز . المستخدم الملاح : " كل شخص مقيد في سجل رجال البحر و يعمل في خدمة السفينة ...".

و كذلك ما ورد في المادة 384 من القانون البحري الجزائري التي تنص على أنه " من أجل تطبيق هذا الأمر فإن الاصطلاحات التالية تعني ما يلي:

أ . يعني "رجل البحر" أو "البحار" كل شخص يعمل في خدمة السفينة و مقيد 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 الطاقم ، د . يعني "الريان" قائد السفينة و رئيس طاقم السفينة ...".

من خلال هذه التعريفات يمكن القول بأن عقد العمل البحري هو العقد الذي يلتزم بمقتضاه البحار المقيد في سجل رجال البحر بالعمل على متن السفينة مقابل أجر يتعهد به المجهز تحت إشراف الريان و الذي يعتبر هو الآخر بحارا بموجب عقد يربطه مع المجهز<sup>7</sup>.

هذا وتجب الإشارة إلى أن المشرع الجزائري لم يستقر على مصطلح واحد في وصف علاقة العمل البحري فنجدده يطلق عليه مصطلح عقد توظيف كما ورد في المادة 428 من ق ب ج و التي تنص على " يتعين على المجهز :

ز . إعداد عقود توظيف كتابية للبحارة "، وكذلك ما ورد في المادة 08 من المرسوم التنفيذي 102/05 بنصها على " تبدأ علاقة عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري ابتداء من إبرام عقد توظيف مكتوب " و تارة أخرى يطلق عليه مصطلح عقد عمل كما ورد المادة 2/450 من ق ب بنصها على "

إذا وقع فسخ عقد العمل دون خطأ البحار تحمل المجهز مصاريف إعادة البحار إلى وطنه ."

تجب الإشارة في هذه النقطة أنه بالرجوع إلى نص المادة باللغة الفرنسية لا يوجد فرق بين مصطلح " عقد توظيف " ومصطلح "عقد عمل " بحيث كلاهما يصطلح عليه في اللغة الفرنسية بـ : " contrat d'engagement " و التي تعني عقد التزام ، هذه التسمية الأخيرة وردت في المرسوم التنفيذي 171/88 المتضمن القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر الملغى ، و هي نفسها كذلك المستعملة قبل المشرع الفرنسي لكن بإضافة كلمة " بحري " أي " contrat d'engagement maritime " ، و في اعتقادنا التسمية الصحيحة هي " عقد عمل بحري " Contrat du travail maritime ."

على العكس من ذلك فالمشرع الفرنسي وضع تعريف واضح و صريح لعقد العمل البحري و ذلك في القانون الصادر في 1926/12/13 المتضمن قانون العمل البحري في مادته الأولى نجده قد عرف عقد العمل البحري بأنه " كل عقد مبرم بين المجهز أو من يمثله و بحار موضوعه خدمة مؤداه على ظهر السفينة بغرض القيام برحلة بحرية يعتبر عقد عمل بحري يخضع لأحكام هذا القانون " <sup>8</sup> ، و كذلك نجد تعريفا له في قانون النقل الفرنسي في مادته 1-5542 L. بحيث تعرفه بأنه " كل عقد مبرم بين البحار و المجهز أو أي مستخدم آخر ، يكون موضوعه أداء خدمة على متن السفينة بغرض القيام برحلة بحرية " <sup>9</sup> .

كما اعتبر المشرع الفرنسي عقد العمل البحري عقد إيجار الخدمات في المادة 04 منه بنصها على " عقد إيجار الخدمات المبرم بين المجهز أو من يمثله و البحار يخضع خارج فترات إقلاع البحار لأحكام قانون العمل " <sup>10</sup> .



تتشرط الكتابة لانعقاد عقد العمل البحري و هو ما نصت عليه المادة 428 الفقرة ز من القانون البحري الجزائري على أنه " يتعين على المجهز .....إعداد عقود توظيف كتابية للبحارة " ، هذا من جهة و من جهة أخرى تنص المادة 08 من المرسوم التنفيذي 102/05 على أنه " تبدأ علاقة عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو الصيد البحري ابتداء من إبرام عقد توظيف مكتوب " .

بمفهوم المخالفة لمفهوم المادة 08 من المرسوم 102/05 سابق الذكر نستنتج أنه لا وجود لعلاقة عمل بدون عقد مكتوب بحيث جعل الكتابة شرط لبدأ سريان علاقة العمل و لكن في الحقيقة و الهدف من إدراج هذا الشرط ليس الانعقاد و إنما الإثبات و ذلك لضمان حقوق العمال البحارة على أكمل وجه ، ليس هذا فحسب بل أن المشرع اشترط مجموعة من البيانات الإلزامية التي أوجب توافرها في عقد العمل البحري <sup>11</sup> .

كما اشترط كذلك أن يكون عقد العمل البحري محررا وفقا للنموذج المنصوص عليه في القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 18/04/2006 المحدد لنموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين للنقل البحري و التجاري <sup>12</sup> و القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 21/09/2006 المحدد لنموذج عقد توظيف المستخدمين الملاحين للصيد البحري <sup>13</sup> .

بالرغم من الحماية التي أقرها المشرع عن طريق اشتراط الكتابة في عقد العمل إلا أنها حماية قاصرة و غير شاملة لأنها تستبعد صيادي الأسماك العاملين لحسابهم الخاص و العمال المستخدمين في شركات الأسماك الصغيرة التي تستخدم صياد أو أكثر على أساس عرضي أو منتظم و قد يؤدي هذا الاستبعاد إلى صعوبات في الحصول على التأمين على البطالة و الرعاية الصحية و الإعانات الأخرى التي يتمتع بها العمال .

تجب الإشارة إلى انه هناك عدة طرق يحصل بها صيادو الأسماك على عمل في سفن الصيد ، فالبعض يوظفهم ربان السفينة مباشرة و هناك من يوظفهم مالك السفينة و البعض يجدون وظائف من خلال النقابات ، و قد يجد بعض صيادي الأسماك المهاجرين عملا من خلال وكالات التعيين و التوظيف<sup>14</sup>.

**ب - الأجر :** يعتبر الأجر من أهم حقوق العامل و يعرف بأنه المقابل المالي الذي يدفع للعامل مقابل العمل الذي قدمه لصاحب العمل<sup>15</sup> و الأجر حسب ما ورد في المرسوم 102/05 سابق الذكر ينقسم إلى نوعين : أجر محدد بمقدار و دخل يتناسب و نتائج العمل و هذا الأخير خصه المشرع في الملاحه بالصيد البحري فقط دون غيرها و عرفه قانون العمل بأنه الأجرة حسب المردود لاسيما العمل بالالتزام أو بالقطعة أو العمل بالحصة أو حسب رقم الأعمال<sup>16</sup> . هنا يطرح السؤال هل الأجر بالتقاسم أو الأجر حسب المردود يحقق عدالة اجتماعية للعامل الصياد ؟

الإجابة على هذا السؤال تكون طبعاً بالنفي لأن نتائج الصيد غير مضمونة و غالباً ما يكون الصيد موسمياً أي أن الصياد لا يحقق الاكتفاء الذاتي من وراء عمله كصياد ما يدفعه إلى البحث عن مهنة أخرى لتحقيق الاكتفاء المطلوب له و لأسرته . في هذا السياق نلاحظ بأن منظمة العمل الدولية حاولت معالجة هذا الموضوع من خلال اتفاقية تحديد الحد الأدنى للأجور سنة 1970 رقم 131 و نصت الاتفاقية على أن تتعهد دول الأعضاء المصادقة عليها بوضع نظام للأجور يغطي كل فئات العاملين بالأجر الذي تقتضي شروط استخدامهم هذه التغطية ، فضلاً عن اتفاقية حماية الأجور 1949 رقم 95 و التي تعتبر أول صك دولي تناول بطريقة شاملة كل الجوانب العملية لأجر الأيدي العاملة بمن فيهم عمال الصيد البحري .

**ج - العطل :** تنظم الخدمة خلال مدة الخروج إلى الصيد إلى نوبتين على الأقل ، و يمنح الصيادون عقب مدة الخروج في البحر مدة 24 ساعة من الراحة الفعلية كما أن فترة العمل لا يمكن أن تتجاوز 08 ساعات إلا إذا تعلق الأمر بتفريغ السمك ، و خلال مدة الخروج للصيد تفوق 24 ساعة من الإبحار يستفيد البحارة من 06 ساعات

راحة دون أن يقل المجموع عن 80 ساعة خلال 10 أيام متتالية من العمل على متن السفينة ، كما يحق للملاحين المبحرين على متن الصيد البحري على السواحل المتمتع بـ 24 ساعة راحة غير مدفوعة الأجر بعد 06 أيام عمل متتالية من العمل ، ويستفيد المستخدمون الملاحون في الصيد في عرض البحر و الصيد الكبير من 07 أيام عطلة مدفوعة الأجر في كل 30 يوما من الإبحار مع 70 يوما في السنة كحد أقصى فيما يخص منظمة العمل الدولية و فيما يخص الإجازة السنوية مدفوعة الأجر فلا توجد أي إشارة لها في اتفاقية عقود استخدام صيادي الأسماك 1959 رقم 114 ، أما اتفاقية الإجازات مدفوعة الأجر للبحارة 1949 رقم 91 فاستثنت السفن المخصصة للصيد البحري.

**د - الإعادة إلى الوطن :** يقصد بالترحيل في معناه العام إعادة الملاح إلى وطنه الذي استخدم فيه ، و يقصد به في معناه الخاص إعادة الملاح إلى الميناء الذي سافر منه عند بدء تنفيذ العقد<sup>17</sup> ، و هذا المفهوم الأخير هو المفهوم المعتمد في القانون البحري الذي جاء في أحكامه أن كل فرد من أفراد الطاقم ينزل إلى البر أو يترك في البلاد الأجنبية لسبب ما و يكون من جنسية جزائرية يحق له أن يعود إلى الوطن و النزول في الميناء الجزائري الذي أبحر منه ، و ترجع مصاريف إعادة البحار في حالة ما إذا كانت الأسباب خارجة عن إرادة البحار على عاتق المجهز<sup>18</sup> كان هذا عن البحار الجزائري أما عن البحار ذو جنسية أجنبية الذي يترك أو ينزل في البر أثناء مدة العقد أو في نهايته فان إرجاعه يكون إما على بلده الأصلي وإلى ميناء استخدامه أو إلى ميناء مغادرة السفينة حسب اختياره ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك في العقد أو في اتفاقية لاحقة ، و في حالة ما إذا تم فسخ العقد بدون خطأ من البحار فان مصاريف العودة تكون على حساب المجهز و تشمل كل مصاريف الإعادة إلى الوطن<sup>19</sup> .

كان هذا فيما يخص العمال البحريون بصفة عامة و هو نفسه ما ينطبق على عمال الصيد البحري .

و فيما يخص منظمة العمل الدولية فعالجت هذا الموضوع بموجب اتفاقية إعادة البحارة إلى أوطانهم 1987 رقم 166 و تطبق هذه الاتفاقية على كل سفينة تعمل في الملاحة البحرية و تورد الاتفاقية الشروط التي يحق بموجبها إعادة البحار إلى وطنه .

هـ . الإقامة والغذاء : تشكل مرافق الإقامة قضية هامة بالنسبة للعاملين في الصيد البحري ذلك أنه يتعين عليهم أن يأكلوا و يبيتوا في البحر لفترة معينة مهما طالت أو قصرت ، ربما هذه القضية لا تثير أي إشكالات إذا كنا بصدد الحديث عن الإقامة في مجال الملاحة التجارية و الملاحة من أجل النزهة و لكن الأمر يختلف في ملاحة الصيد البحري إذ غالبا ما تكون أماكن الإقامة ضيقة و غير صحية .

فيما يخص إقامة البحار فإن توفير هذه الأخيرة يقع على عاتق المجهز بحيث يلتزم اتجاههم بتوفير مساكن مهيئة بشكل مناسب و ذات مواصفات محدودة من تهوية و إضاءة و كل ما يلزم للنوم مجانا وفقا للمعايير التي أوردها القانون<sup>20</sup>.

أما عن غذاء البحارة فهذا الأخير هو كذلك يقع على عاتق المجهز بموجب المادة 428 من القانون البحري الفقرة (هـ) بنصها " يتعين على المجهز : . أن يشحن و يكمل كمية كافية و جيدة من المؤن و المشروبات والأدوية " ، إذ يجب على المجهز أن يزود البحارة بالمؤونة المجانية حسب صفة و مدة الرحلة و ذلك طيلة قيدهم في دفتر طاقم السفينة ، كما يمكن أن يدفع المجهز المقابل نقدا للبحارة إذا تعلق الأمر بالسفن الساحلية ، كما يجب أن تكون المؤونة وفقا للمواصفات المحددة قانونا<sup>21</sup>.

أما فيما يخص معايير منظمة العمل الدولية في هذا المجال لدينا اتفاقية إقامة الأطقم على ظهر سفن الصيد 1966 رقم 126 تحدد معايير لتخطيط مرافق إقامة الأطقم و متطلبات الإقامة للطاقم ، كما تنص على كيفية تطبيق هذه المتطلبات على السفن و مراكب الصيد ، كما تعالج مواضيع أخرى متعلقة بالإقامة كالتهوية و الإضاءة و حجم قاعات النوم و قاعات الطعام و المرافق الصحية و عيادة المرضى و المطبخ ... .

و . العلاج : تولي التشريعات العمالية المقارنة عامة و التشريع الجزائري خاصة أهمية بالغة لصحة البحار و ذلك حتى قبل استخدامه عن طريق إخضاعه للمعاينة الطبية كما ذكرت سابقا ، و بعد استخدامه كذلك وعلى اعتبار أن البحار شريك في مخاطر الرحلة البحرية فإن هذا الالتزام يقع على عاتق المجهز بموجب المادة 429 من القانون البحري بنصها على " تقع على عاتق المجهز في إطار التنظيم الجاري به العمل ، جميع العلاجات الطبية الضرورية للبحار و ذلك خلال رحلته في البحر و مكوثه في ميناء أجنبي " بمفهوم المخالفة لنص المادة العلاجات الغير ضرورية لا تقع على عاتق المجهز و إنما البحار و على أي أساس أو معيار نحدد ما إذا كان العلاج ضروري أو غير ضروري ، برأيي كل العلاجات ضرورية و لم يكن هناك داعي لإضافة عبارة " ضرورية " في نص المادة .

كما أن للبحار الحق في التأمين على حياته ضد الأمراض المهنية التي يصاب بها خلال الرحلة البحرية<sup>22</sup>، إضافة إلى نفقات العلاج و التي يتحملها المجهز ، كما أن للبحار الذي يصاب بمرض على متن السفينة حق النزول إلى اليابسة لتلقي العلاج و هو ما نصت عليه المادة 07 من المرسوم الرئاسي 08/10<sup>23</sup> " يسمح لأي عضو من طاقم أي طرف متعاقد ، لأسباب صحية النزول في ميناء الطرف الأخر للحصول على العناية الطبية أو لدخوله المستشفى ... " و عادة ما يكون هذا النزول لخطورة المرض أو الإصابة التي تلقاها البحار و عدم إمكانية طبيب السفينة التكفل بها لوحده ، و نفقات العلاج تشكل امتيازات بحرية كما هو وارد في أحكام القانون البحري<sup>24</sup> .

و رأي منظمة العمل الدولية في هذا المجال مجسد في الاتفاقية الدولية لسنة 1966 رقم 126 و المتعلقة بالإقامة على ظهر سفن الصيد السابق ذكرها .

أريد أن أشير أخيرا لنقطة أعتبرها مهمة في نظري و هي مسألة الزي البحري و الذي يعتبر التزاما يقع على عاتق المجهز و في نفس الوقت حق للبحار لأنه يساهم بشكل أو بآخر في حماية البحار من أخطار المهنة التي يمارسها ، الإشكال المثار هنا لماذا المشرع البحري الجزائري في المرسوم التنفيذي 102/05 في المادة 06 منه استثنى الصيادين من الزامية ارتداء الزي البحري علما بأن الخطورة تزداد في ملاحه الصيد البحري مقارنة مع الملاحه في مجال النقل البحري و التجاري .

في اعتقادي حتى العمال في مجال الصيد البحري بحاجة إلى لباس معين لتوفير حماية أكثر أثناء العمل علما بأن الصيد حاليا يتم بواسطة آلات و تجهيزات يمكن أن تكون خطرا على البحار .

**ز . الضمان الاجتماعي :** إفادة عامل البحار من امتيازات الضمان الاجتماعي أكبر يشكل أهم ضمانه للعامل البحري ، تجب الإشارة أولا إلى أن البحارة وقبل صدور القانون المتعلق بالتأمينات الاجتماعية<sup>25</sup> كانوا يخضعون لمؤسسة الحماية الاجتماعية لعمال البحر التي كانت تتكون من هئتين هما الصندوق الاحتياطي لعمال البحر وصندوق تقاعد البحارة<sup>26</sup> .

فيما يخص التأمين فبالرجوع إلى أحكام القانون البحري نجده يتضمن التزاما يقع على عاتق المجهز يتمثل في تأمين حياة البحار ضد حوادث العمل و ضد فقده لکفاءته في ممارسة مهنة بحار على إثر وقوع حادث عمل أو مرض مهني ، و ضد أمتعته الشخصية على إثر غرق السفينة أو اشتعال النيران فيها أو في أي حالة طارئة أو قوة قاهرة وذلك خلال الرحلة البحرية<sup>27</sup> ، أما نظام الضمان الاجتماعي فإن البحارة مشمولين به طبقا ملا جاءت به المادة 59 من المرسوم التنفيذي 102/05 سابق الذكر بنصها على " يخضع المستخدمون الملاحون لسفن النقل البحري و التجاري و الصيد البحري لنظام الضمان الاجتماعي طبقا للتشريع و التنظيم المعمول بهما " ، و بذلك مكن المشرع الجزائري البحارة من الاستفادة من المزايا و الحقوق المقررة في قوانين التأمينات الاجتماعية التي يخضع لها العمل البريون .

\* كانت هذه أهم الضمانات التي يتمتع بها العاملون في قطاع الصيد البحري ، بالإضافة إلى ضمانات أخرى لا تقل أهمية ، و هي أن تكون السفينة مؤمنة وصالحة للملاحة<sup>28</sup> كي تتم الملاحة بأمان و في ظروف صحية ، و هناك ضمانات أخرى منصوص عليها في القانون 11/90 المتضمن علاقات العمل كالحق في ممارسة الحق النقابي و التفاوض الجماعي و الحق في الإضراب و الكرامة<sup>29</sup> .

\* هناك ضمانات أخرى في الحقيقة هي عبارة عن شروط العمل على متن سفن الصيد البحري ، إلا أنها من وجهة نظري تعتبر ضمانات للعامل حتى قبل التحاقه بمنصب العمل ليتم العمل في ظروف ملائمة و صحية و هي :

أ . الحد الأدنى للسِّن :

بالنظر إلى الطبيعة المحفوفة بالمخاطر لكثير من عمليات صيد الأسماك ، تصبح مسألة الحد الأدنى لسِّن العمل على متن سفن الصيد لها أهمية خاصة السِّن الأدنى للتشغيل هو سن 18 سنة و هو ما نصت عليه المادة 386 فقرة ب بنصها " كل شخص يرغب في ممارسة مهنة البحار يجب أن تتوفر فيه الشروط المطلوبة و أن يكون...بالغا من العمر 18 سنة..." ، إلا أنه و حسب القرار الوزاري المشترك الذي يحدد شروط الأهلية البدنية لممارسة وظيفة البحري<sup>30</sup> ، يبين لنا بأن قاعدة السِّن المطلوب لممارسة مهنة البحار (الصيد) ليست على إطلاقها بل يمكن الترخيص لغير البالغ سن 18 سنة بممارسة العمل البحري من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية أو السلطة الإدارية البحرية<sup>31</sup>.

فيما يخص المحافل الدولية فإن منظمة العمل الدولية أظهرت اهتمام خاص بفئة عمال البحر القصر و ذلك من خلال الاتفاقيات المبرمة في هذا المجال ، من هذه الاتفاقيات لدينا اتفاقية الحد الأدنى لسِّن تشغيل الأحداث في العمل البحري بحيث نصت في مادتها الثانية (02) على الحد الأدنى لسِّن التشغيل في البحر وهو سن الخامسة عشر (15) على ظهر أي سفينة باستثناء السفن التي يعمل عليها نفس أفراد الأسرة ، كما أن شرط سن الخامسة عشر ليس على إطلاقه بل يمكن استثناء تشغيل

الأحداث دون سن الرابعة عشر (14) إذا كان العمل يعود بالفائدة على الحدث و لا يضر بصحته<sup>32</sup> ، نفس الشيء نصت عليه اتفاقية 1959 المتعلقة بالحد الأدنى لاستخدام صيادي الأسماك في مادتها الثانية<sup>33</sup>، أما اتفاقية 2007 المتعلقة بالعمل في قطاع صيد الأسماك في مادتها التاسعة (09)<sup>34</sup> فقد جعلت الحد الأدنى (16) سنة و بناء على ترخيص يخفض إلى (15) سنة لا أقل في بعض الأحوال المنصوص عليها في الاتفاقية ، إلا أنه و على خلاف الاتفاقيتين السابقتين اشترطت اتفاقية الحد الأدنى لسن تشغيل الأحداث وقادين أو مساعدي وقادين (1) في مادتها الأولى (01) اشترطت سن الثامنة عشر (18) لتشغيل الحدث كوقاد أو مساعد وقاد على متن السفن<sup>35</sup> نظرا لخطورة العمل ، فقد أجازت المحافل الدولية عمل الأشخاص غير بالغين على السفن التجارية و لكن بشروط خاصة فهم أولى بالرعاية من البحارة البالغين<sup>36</sup> .

إذا حاولنا مقارنة ما جاء في قانوننا الوطني فيما يخص السن الأدنى لتشغيل في مهنة الصيد البحري مع ما جاء في الاتفاقيات الصادرة عن منظمة العمل الدولية نلاحظ بأن التشريع الجزائري يوفر حماية أكثر للقصر و ذلك برفع الحد الأدنى للسن إلى 18 سنة .

#### ب . الفحص الطبي : (معايير اللياقة)

مقاييس اللياقة البدنية في العمل البحري عامة و الصيد البحري خاصة ثابتة بموجب نص قانوني و ذلك نظرا للأخطار البحرية و متطلبات أمن الأشخاص و البضائع على متن السفينة بحيث لا يجوز لأي شخص بأن يصبح بحارا إلا إذا توفر على مجموعة من شروط اللياقة البدنية و العقلية المحددة في القانون ، وهو ما نصت عليه المادة 386 من القانون البحري " ...أن يكون ذا لياقة بدنية "، و يتم ذلك عن طريق إجراء الكشف الطبي على الملاح ، ليس هذا فحسب بل هناك رقابة دورية لاستمرار هذه اللياقة أثناء ممارسة المهنة<sup>37</sup>، فضلا عن المادة 02 من القرار الوزاري



المشترك لسنة 1983 سابق الذكر و التي تحدد كذلك شروط الأهلية البدنية لممارسة وظيفة البحار<sup>38</sup> .

نقصد بشرط اللياقة البدنية أن يكون المترشح للمنصب يتمتع بصحة جيدة تمكنه من أداء مهام وظيفته وذلك عن طريق خضوعه للفحص الطبي لتقييم حالته الصحية وهو شرط لازم تشترطه كل الاتفاقيات الجماعية لمختلف الهيئات المستخدمة ، تثبت حالة المترشح الصحية عن طريق التقارير الطبية المدرجة في الملف و التي تثبت سلامته و صحته و قدرته على العمل<sup>39</sup> ، و يتعرض كل مستخدم يخالف هذا الالتزام إلى متابعة جزائية<sup>40</sup> ، وبموجب هذه الشروط تنفذ الدولة مهمتها في حفظ النظام العام و الأمن العام و حماية المجتمع على متن السفينة<sup>41</sup> .

أما فيما يخص المعايير الدولية في هذا المجال فنجد منظمة العمل الدولية في عام 1959 اعتمدت اتفاقية الفحص الطبي لصيادي الأسماك رقم 113 بحيث تمنع تشغيل أي شخص على متن السفينة بدون إبراز شهادة تؤكد لياقته للعمل تحمل توقيع طبيب ممارس معتمد من السلطة المختصة ، و لدينا كذلك المنظمة البحرية الدولية لمعايير التدريب و الإجازة و الخفارة للعاملين على سفن الصيد تتضمن شروطا تتعلق باللياقة الطبية لهم<sup>42</sup> .

### ج . شهادات الكفاءة و التدريب المهني :

مهنة الصيد البحري كما أشرت سابقا مهنة خطيرة في كثير من الأحيان كما أنها مهنة أصبحت معقدة تكنولوجيا بشكل متزايد في كثير من مصائد الأسماك ، و عليه فإن التدريب مهم لضمان أداء صيادي الأسماك واجباتهم بأمان و كفاءة ، كما أن التدريب يوفر المهارات اللازمة المطلوبة لتحسين أمن الدخل و التقدم المهني ، و قد يسهم أيضا التدريب على الصيد الرشيد في حفظ الرصيد السمكي و حماية البيئة البحرية .

و قد نصت الجزائر في قانونها البحري على شرط التأهيل المهني في المادة 386/د " كل شخص يرغب في ممارسة مهنة بحار يجب أن تتوفر فيه الشروط المطلوبة و أن يكون ... مؤهلا للقيام بمهنة بحار " ، في هذا المجال صدر المرسوم التنفيذي رقم 143/02 المؤرخ في 16/04/2002 الذي يحدد الشهادات و شهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية و شروط إصدارها على ضوء الاتفاقية الدولية لسنة 1978 الخاصة بمستويات التدريب و إصدار شهادات و أعمال النوبات للعاملين في البحر المحررة في لندن 1978/07/07 و المعدلة سنة 1995 التي انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 88/88<sup>43</sup>.

تجب الإشارة أولا إلى أن المشرع ومن أجل تأهيل البحار، أحدث مدارس تقنية لتكوين وتدريب البحريين<sup>44</sup>، أما فيما يخص شروط تنظيم الامتحانات المهنية من أجل الحصول على شهادات الكفاءة والشهادات الخاصة بالملاحة التجارية وكفاياته فقد أصدر بشأنها المشرع قراره المؤرخ في 6 جوان 2000<sup>45</sup>.

و في هذا الصدد وضعت منظمة العمل الدولية معايير للمؤهلات اللازمة لشهادات الكفاءة التي تخول لشخص ما أداء واجبات ربان أو ضابط...مجسدة في اتفاقية شهادة كفاءة صيادي الأسماك 1966 رقم 125 و نفس المعايير كذلك اعتمدها الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب و الإجازة و الخفارة للعاملين على سفن الصيد في عام 1995 في مؤتمر للمنظمة البحرية الدولية .

### الخاتمة :

توصلت من خلال الدراسة التي أجريتها عن العمل في قطاع الصيد البحري أن العمل في هذا المجال يتميز بنوع من الخطورة مقارنة مع الملاحة التجارية و الملاحة من أجل النزهة ، و ذلك نظرا لظروف و طبيعة العمل في هذا المجال فغالبا ما يكون العمل في ظروف جوية قاسية أو يكون الصيد موسميا مما يدفع بالبحار إلى البحث عن عمل آخر خارج فترات الصيد و عدم ثبات الأجر و البعد عن العائلة و الوطن ، كل هذه العقبات تجعل من العمل في قطاع الصيد البحري عمل غير مستقر و

محفوف بالمخاطر و ذلك بالرغم من التحقيقات التي تجرى في هذا القطاع بخصوص الظروف المهنية و الاجتماعية للبحارة و كذا مشاريع المؤسسات المصغرة في هذا المجال ، و بالرغم من الضمانات المقررة في التشريع الجزائري سواء في القانون البحري أو المرسوم التنفيذي 102/05 أو قانون العمل ، و بالرغم من مصادقة الجزائر على اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 سنة 2015 و بالرغم من الضمانات التي جاءت بها الاتفاقية فهي غير كافية لتحقيق الحماية المطلوبة للعامل البحري عامة والصيد خاصة ، و عليه نوصي بما يلي :

- تعزيز و تشديد الرقابة على العمل في قطاع الصيد البحري من الجهات المعنية سواء الإدارة البحرية أو مفتشية العمل .

- ضبط التسميات التي تطلق على العامل البحري بصفة عامة و البحار الصيد بصفة خاصة .

- الاهتمام أكثر بمسألة الأجر و ذلك بإثارة بعض المسائل القانونية المتعلقة به و التي لها آثار هامة عليه كزيادته أو الانتقاص منه كالإطالة في الرحلة ، التقصير ، التأجيل ، الوفاة ، فيما يخص العامل البحار بصفة عامة و الصيد بصفة خاصة .

- الاهتمام أكثر بمسألة الأجر فيما يخص الصيادين فالأجر حسب نتائج العمل غير عادل في نظري و لا يجعل من العمل في مجال الصيد البحري عمل لائق .

- تفعيل دور النقابات العمالية للقيام بالدور الفعال و المطلوب .

- إصدار قانون خاص بالعمل البحري بالتنظيم غير كاف لمعالجة كل المسائل المتعلقة به .

- الهوامش :

<sup>1</sup> الأمر 80/76 المؤرخ في 1976/10/23 المتضمن القانون البحري ، ج ر 29 المؤرخة 1977/04/10 المعدل و المتمم بالقانون رقم 98 /05 المؤرخ في 2005/06/25 .

<sup>2</sup> أنظر المادة 583 من نفس القانون .

محمد فريد العريني ، هاني دويدار ، مبادئ القانون التجاري و القانون البحري ، دار الجامعة الجديدة ، الاسكندرية ، ط 2000 ، ص 521 .

<sup>3</sup> المرسوم التنفيذي 171/88 المؤرخ في 1988/09/13 المتضمن القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر ، ج ر عدد 37 المؤرخة في 1988/09/14

<sup>4</sup> المرسوم التنفيذي 102/05 المؤرخ في 2005/03/26 المتعلق بالنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري ، ج ر عدد 22 المؤرخة في 2005/03/27 .

<sup>5</sup> ART.03 . " Est considéré comme marin pour l'application de présente loi , quiconque s'engage , envers l'armateur ou son représentant , pour servir à bord d'un navire " .

<sup>6</sup> عادل علي المقدادي ، القانون البحري . السفينة . أشخاص الملاحة . النقل البحري . الحوادث البحرية . التأمين البحري ، مكتبة دار الثقافة ، عمان ، ط 1999 ، ص 84 .

<sup>7</sup> ART.1" Tout contrat d'engagement conclu entre un armateur ou son représentant et un marin , et ayant pour objet un service à accomplir a abord d'un navire en vue d'une expédition maritime , est un contrat d'engagement maritime régi par les disposition de la présente loi " .

<sup>8</sup> ART. 1 .5542 -1 " Conclu entre un marin et un armateur ou un autre employeur , ayant pour objet un service à accomplir a abord d'un navire en vue d'une expédition maritime " .

<sup>9</sup> ART .4 " Le contrat de louage de services conclu entre un armateur ou son représentant et un marin et régi , en dehors des période d'embarquement du marin , par les disposition du code de travail " .

<sup>10</sup> المادة 110 من المرسوم التنفيذي 102/05 سابق الذكر .

<sup>11</sup> منشور في الجريدة الرسمية عدد 48 المؤرخة في 2006/07/30

<sup>12</sup> منشور في الجريدة الرسمية عدد 12 المؤرخة في 2007/04/18

<sup>13</sup> [WWW.CHAINA.ORG.CN features /photos/ index .htm](http://WWW.CHAINA.ORG.CN/features/photos/index.htm)

<sup>14</sup> أحمية سليمان ، التنظيم القانوني لعلاقات العمل في التشريع الجزائري . علاقة العمل الفردية . ، المرجع السابق ، ص 212 .

<sup>15</sup> المادة 82 من القانون 11/90 المؤرخ في 1990/04/21 المتضمن علاقات العمل ، جريدة رسمية عدد 17 ، المؤرخة في 1990/04/25 .

- <sup>17</sup> أنظر المواد
- من 39 . 46 من المرسوم التنفيذي 102/05 .
- <sup>18</sup> أنظر المادة 449 من القانون البحري الجزائري .
- <sup>19</sup> انظر المواد من 449 . 451 من القانون البحري
- <sup>20</sup> أنظر المواد 439 . 444 من القانون البحري
- <sup>21</sup> أنظر المواد من 433 . 435 من القانون البحري .
- <sup>22</sup> أنظر المادة 430 من القانون البحري .
- <sup>23</sup> المرسوم الرئاسي رقم 08/10 المؤرخ في 11/يناير 2010 يتضمن التصديق على إتفاق بين الجزائر و البرازيل في ميدان النقل البحري التجاري .
- <sup>24</sup> أنظر المادة 81 / أ . ب . ج .
- القانون رقم 11/83 المؤرخ في 02/07/1983 المتعلق بالتأمينات الاجتماعية ، ج ر عدد 28
- <sup>25</sup> المؤرخة في 03/07/1983 .
- <sup>26</sup> حمود ولد محمد عبد الله ، التزامات المجهز في إطار عقد العمل البحري في التشريع الجزائري والموريتاني . دراسة مقارنة . رسالة ماجستير ، جامعة وهران ، كلية الحقوق . فرع القانون الاجتماعي - ، ص 69 .
- <sup>27</sup> المادة 430 من ق ب ج .
- <sup>28</sup> المادة 428 فقرة أ من القانون البحري .
- <sup>29</sup> أنظر المادة 05 و 06 من القانون 11/90 .
- القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 01 ديسمبر 1983 يحدد شروط الأهلية البدنية لممارسة وظيفة البحري على متن السفن ، ج ر عدد 56 . 1983 .
- <sup>31</sup> المادة 02/07 من نفس القرار " تخفض مدة الصلاحية لستة أشهر بالنسبة للبحارة الذين تقل أعمارهم عن 18 سنة ... " ، يقصد بمدة الصلاحية صلاحية الشهادة الطبية .
- <sup>32</sup> الاتفاقية رقم 58 بشأن الحد الأدنى لسن تشغيل الأحداث في العمل البحري (مراجعة)، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 22 أكتوبر 1936 ، جنيف .
- الاتفاقية رقم 112 بشأن الحد الأدنى لسن استخدام صيادي الأسماك (1)، الصادرة عن منظمة حيزران 1959 بجنيف . العمل الدولية بتاريخ 03
- رقم 188 بشأن العمل في قطاع صيد الأسماك ، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ
- <sup>34</sup> 2007/05/30 بجنيف .
- <sup>35</sup> الاتفاقية رقم 15 بشأن الحد الأدنى للسن التي يجوز فيها تشغيل الأحداث وقادين أو مساعدي وقادين (1)، الصادرة عن منظمة العمل الدولية بتاريخ 25 أكتوبر 1921 .
- <sup>36</sup> هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، الجزء الأول ، مكتبة و مطبعة الإشعاع الفنية ، ط 1993 ، ص 332 .

- <sup>37</sup> المادة 07 من المرسوم التنفيذي 102/05 سابق الذكر " يخضع المستخدمون الملاحون لسفن النقل البحري و التجاري و الصيد البحري في مجال طب العمل لمراقبة طبية دورية للتأكد من لياقتهم البدنية لممارسة مهنة البحار طبقا للتشريع و التنظيم المعمول به "
- <sup>38</sup> المادة 02 " يجب على كل شخص يرغب في ممارسة مهنة البحار أن يتمتع بصحة كاملة و أن يكون خاليا من جميع الأمراض و الإصابات التي يمكن أن تجعله عاجزا عن الملاحة أو أن يكون خطرا على أعضاء الطاقم الآخرين و المسافرين " .
- <sup>39</sup> بن عزوز بن صابر ، الوجيز في شرح قانون العمل الجزائري . نشأة علاقة العمل الفردية و الآثار المترتبة عنها . ، دار الخلدونية ، الجزائر ، طبعة 2010 ، ص 10 .
- أنظر المادة 38 من القانون رقم 07/88 المؤرخ في 26 /01/1988 المتعلق بالوقاية الصحية و .<sup>40</sup> الأمن و طب العمل ، ج ر عدد 04 ، المؤرخة في 27/01/1988 .
- <sup>41</sup> PH .J.Hesse , Droit maritime , Tome (01) –Mer, Navire , Marins – Les Edition Juris Service , 1995, p 393
- التقرير الخامس من جدول أعمال مؤتمر العمل الدولي ، بشأن ظروف
- <sup>42</sup> العمل في قطاع صيد الأسماك ، سابق الذكر ، ص 36 . 37 .
- المرسوم رقم 88/88 المؤرخ في 26/04/1988 يتضمن الانضمام إلى الاتفاقية الدولية لسنة 1978 الخاصة بمستويات التدريب و إصدار الشهادات و أعمال النوبات للعاملين في البحر المحررة في لندن يوم 07/07/1978 ، ج ر عدد 17 المؤرخة في
- <sup>43</sup> 27/04/1988 .
- <sup>44</sup> المرسوم التنفيذي 166/90 المؤرخ في 02/06/1990 المتضمن القانون الأساسي النموذجي للمدارس التقنية للتكوين و التدريب البحريين ، ج ر عدد 23 المؤرخة في 06/06/1990
- <sup>45</sup> القرار المؤرخ في 06/06/2000 يحدد شروط تنظيم الامتحانات المهنية من أجل الحصول على شهادات الكفاءة و الشهادات الخاصة بالملاحة التجارية و كفاياته ، ج ر العدد 57 المؤرخة في
- 24 /09/2000 .