

فاندي سميرة

طالبة دكتوراه بكلية الحقوق والعلوم السياسية

جامعة وهران -2- محمد بن أحمد

عضو بمخبر القانون الاجتماعي

تأثير الأخطار المهنية على سائقي العربات في مجال التقاعد

يقول الرسول صلى الله عليه وسلم "أن السفرَ قطعَةٌ من العذاب"، ولا شك أنّ مهنة أو وظيفة السائق المحترف الذي يشتغل على الطريق دوما معرض في سفره إلى حوادث المرور، وليس هذا فقط بل قد تصيبه حالة من الإرهاق والتعب والشقاء الحاد بسبب الجلوس المستمر لساعات طويلة والسياسة ليلا

لهذا ليس السائق بعيدا عن تلك الظروف التي نصت عليها المادة 7 من قانون التقاعد المدرجة ضمن التعديل الصادر سنة 2016¹، بالرغبة في تصنيف بعض المهن ضمن قوائم يستفيد أصحابها من امتيازات خاصة ومن ذلك أصحاب المهن جد شاقة.

وفي ذلك نطرح التساؤل التالي: هل لمهنة السائق حظ من التصنيف ضمن المهن جد شاقة تؤهله للحصول على وضع قانوني خاص في مجال التقاعد؟

I- الأحكام الخاصة المفترضة في مجال التقاعد لأصحاب المهن جد شاقة: مما لا يدع مجالا للشك أن المشرع الجزائري في طرحه رغبة إصدار قائمة للمهن جد شاقة في المادة 7 من قانون التقاعد ضمن مراجعته لسن التقاعد أن يفيد فئة السائقين إذا ما صنفوا ضمن القائمة من مجموعة من الامتيازات، تخصّ أساسا التالي:

أ- تخفيض السن: تعتبر السن القانونية للتقاعد في الجزائر 60 سنة، وهو شرط جوهري لا يمكن تجاوزه حتى لو اشتغل هذا العامل أكثر من 32 سنة عمل بما يسمح له من الاستفادة من معاش التقاعد الأقصى المقدّر بـ80%، ولا يوجد لهذا استثناء إلا ما تعلق بالتقاعد المسبق المرتبط بوضعية المؤسسة الاقتصادية بعد إلغاء ما يسمى بالتقاعد النسبي والتقاعد بدون شرط السن سنة 2017.

¹- يراجع القانون رقم 15/16 المؤرخ في 31 ديسمبر من سنة 2016 المعدل والمتمم للقانون رقم 12/83 المتعلق بالتقاعد، ج.ر. لـ31-12-2016، عدد 78، ص.3.

إلا أن المقنن حتى يمتص غضب العمال ويستطيع بذلك تمرير التعديل الأخير دون أي اضطرابات اجتماعية، قام بوعده الجمهور بإصدار قائمة المهن جد شاقة.

ما يعني حال ضبطها واعتمادها أن العمال المشتغلون في ظروف جد شاقة سيستفيدون من تخفيض السن ويكون بذلك هناك استثناء آخر دون أن يتحول هذا إلى الأصل أو القاعدة العامة كما حصل مع التقاعد النسبي الذي أصبح تعداد هؤلاء يفوق أصحاب معاشات التقاعد العادية (800.305 مقابل 933222 حتى نهاية سنة 2016)²، ولكن ما هو متوقع؟

بالمقارنة مع تشريعات أجنبية وعلى رأسها فرنسا³، ومنذ 2011 أصبح هؤلاء يستفيدون من تخفيض سنتين فقط، مع شروط مشددة تجعل مسألة الإحالة على التقاعد مع تخفيض السن لا تأتي إلا كمرحلة أخيرة بعد استنفاد عدة وضعيات، فأولا على العامل إن كان يشتكي في عمله من ظروف جد شاقة طلب فتح الرصيد "CPA"، بحيث أن المسألة تكنسي الطابع الفردي وليس الأمر مرتبط بنشاط أو مهنة أو حتى بمناصب، كالقول مثلا أن السائقين المهنيين نشاطهم ذو مشقة.

وبالتالي على السائق إن كان يشعر أنه تحيط به عوامل جد شاقة مباشرة أو غير مباشرة (مثل سائق شاحنة الإطفاء فلا يقتصر عمله على الجلوس في مقعد الشاحنة والسياسة، بل له مهام أخرى هو غير مخير بالقيام بها وعلى رأسها التدخل في عمليات الإطفاء إن كان التهديد وصل الشاحنة أو بأحد الأشخاص من رجال الحماية المدنية أو غيرهم يحتاج المساعدة، وفي هذا قد لا يتعرض فقط إلى الأخطار المهنية المعتاد عليها لكل سائق بل يضاف إلى ذلك الحريق والتعرض لمواد كيميائية والدخان وخطر الانفجار...). فعلى السائق أن يتوجه بنفسه لإثارة هذه الظروف، وإذا ما أثبت ذلك تمنح له نقاط حسب عدد العوامل جد شاقة.

كما أنّ منح هذه النقاط يمكن أن يضاعف بمدة العمل التي يقضيها مع تلك الظروف. ولكن دائما بضرورة الالتزام بقواعد تطبيق ووسائل الوقاية الصحية والأمنية أثناء ممارسة العمل.

²- يراجع الإحصائيات المنشورة على مستوى موقع الصندوق الوطني للتقاعد:

<http://cnr-dz.com/chiffres-caracteristiques>

³- Cf. Le Cleiss (Centre des liaisons européennes et internationales de sécurité sociale), Retraite en France, <http://www.cleiss.fr>.

فإذا حصل على 20 نقطة (وهو الحد الأدنى يصبح ذا أولوية وأفضلية في الحصول على فرصة التكوين المهني وتعلم مهنة جديدة).

1- لأنّ الإجراء الأول الذي يفترض مرور السائق صاحب الرصيد الأدنى أن يبحث له عن منصب آخر ذو ظروف أحسن (يعني إعادة إدماجه في منصب جديد بعد إعادة تأهيله لهذا المنصب). كرجل الحماية المدنية السائق ورجل الحماية المدنية المتدخل، فيتم تبادل المناصب بينهم عند مرور فترة زمنية معينة.

2- الإجراء الثاني، لأكثر من 20 نقطة، يمكن أن يستفيد السائق من تخفيض مدة العمل ويشغل بالتوقيت الجزئي مع الاحتفاظ بنفس قيمة الأجر.

3- وكإجراء أخير، عند امتلاء الرصيد أكثر فأكثر، حينها يمكن له الاستفادة من تخفيض سن التقاعد وإنهاء علاقة عمله. مع الحصول على امتيازات أخرى⁴.

ب- امتيازات أخرى ترتبط بحساب معاش التقاعد:

وهنا قياسا بالتشريعات المقارنة، لعدم صدور القائمة المتعلقة بالمهن جد شاقة، قد يستفيد السائق حال صدور الأحكام، من:

1- **زيادة في سنوات التأمين:** تضاف لتلك السنوات التي اشتغلها السائق كسنوات عمل فعلية أو سنوات عمل مماثلة كان خلالها مريضا أو مصابا بحادث مهني....

وهذه الحالة موجودة في قانون التقاعد الجزائري ضمن المادة 10، ولكن ترتبط فقط بمن لم يكمل شرط العمل في حده الأدنى المقدر بـ 15 سنة وقد بلغ ستين (60) سنة، إذ يمكن للعامل أن يستفيد من شراء سنوات تأمين إضافية في حدود أقصاها خمس (05) سنوات يتحمل عبئها المستخدم.

2- **إمكانية تخفيض الحد الأدنى إلى أقل من 15 سنة عمل، والذي يخول الاستفادة من معاش التقاعد بقيمته الدنيا (37.5% من متوسط أجر خمس سنوات)،**

3- **تقليص الحد الأقصى لسنوات العمل المساوي لـ 80%، لمن اشتغل 32 سنة عمل، وهنا نذكر بعض المطالب النقابية لأساتذة التعليم الثانوي في إنزالها إلى 25 سنة عمل كحد أقصى.**

⁴- Cf. Revue de "Annexe à la lettre de l'Observatoire des Retraites -OR-, Mai 2013, N°19, p13.

4- مراجعة نسبة تقدير كل سنة عمل، والمساوية حاليا 2.5%، برفعها إلى نسبة أكبر بما يسمح بالوصول إلى نسبة 80% مع سنوات عمل أقل من 32 سنة. سيما إذا علمنا أن التصنيف المهني للسائقين متدني خصوصا لدى قطاع الوظيف العمومي (ما بين المرتبة 2 و3 حتى المرتبة 10 في القوانين الأساسية كرتبة المساعد ضمن سلك الحماية المدنية، ويراجع في هذا المرسوم التنفيذي رقم 08-05 المؤرخ في 19 يناير 2008 والمتضمن القانون الأساسي الخاص بالعمال المهنيين وسائقي السيّارات...).

ولكن مع كل هذه الامتيازات المتوقعة، هل حقا ستصدر هذه القائمة بعد انتظار لها دام 35 سنة؟

II- إصدار القائمة من عدمها؟

ما دفعنا إلى طرح هذا التساؤل أن المقنن الجزائري جاء على ذكر إصداره هذه القائمة منذ 1983، وبموجب التنظيم أو بمرسوم تنفيذي، إلا أنه ليومنا هذا نجده يكرر المادة مع كل تعديل ويغير فقط اسم القائمة،

أ- استعمال مسميات مختلفة للإشارة إلى فئة العمال ذات المهن جد شاقة:

سماها أولا سنة 1983، بقائمة المهن التي هي على قدر خاص من الضرر، وثانيا في 1996 بقائمة المهن بالغة الخطورة وأخير في سنة 2016 بقائمة المهن جد شاقة،

ولعلّ المصطلح الأخير جاء تماشيا مع التعديلات الأخيرة التي أقرها المشرع الفرنسي منذ 2011، وقد يفهم من الشقاء ذاك العمل الذي يرهق العامل ويجعله غير قادر على القيام به بعد مرور سنوات من العمل دون أن يتعرض لأيّ ضرر أو خطر.

ب- استبدال مصطلح القائمة بمصطلح منصب العمل:

ولكن الريبة والشك تزداد أكثر بعدم صدور القائمة من الأصل، عند المشكل الذي يواجهه صندوق التقاعد والمتعلق بالحفاظ على توازنه المالي، وتعويض ذلك وهو الأقرب للتحقيق بتحديد مناصب عمل معينة ضمن كل مهنة أو نشاط.

فلا يمكن على الإطلاق تصور انضمام مهنة كاملة كالتعليم ضمن القائمة وعدد الموظفين فيها دون العمال يزيد عن نصف المليون كما جاء ضمن إحصائيات المديرية العامة للتوظيف العمومي. ضف إلى هذا أن تصريحات أدليت في هذا الإطار بضم كل من قطاع المحروقات والمناجم والجماعات المحلية والنقل.... إلى هذه القائمة.

هذا ما قد يرهق صندوق التقاعد مالياً، والعودة إلى نقطة الصفر، مثل الحال الذي كان عليه قبل إلغاء نظام التقاعد النسبي في 2017.

وبدل أن يفكر السائق أن يكون متقاعد في سن الستين الأخرى به أن يموت جالسا (مُت جالس) على وزن مُتقاعد. على اعتبار أن متوسط العمر لدى هذه الفئة كما تشير التقارير الطبية والعلمية أنها تقل بـ16 سنة عن متوسط العمر العادي الذي وصل في الجزائر عام 2015 بـ76 سنة، وبالتالي قد تجد فئات قليلة من السائقين في الجزائر من تصل إلى مرحلة التقاعد بسن الستين.

ملاحظة: كآخر ما أختتم به هذا البحث أقول بأن القضاء الجزائري أقر مبدأ الأخذ بمعاش التقاعد كأساس مرجعي في تقدير تعويض حوادث المرور الجسمانية حتى ولو كان للعامل السائق أكثر من معاش تقاعد وحتى لو كان المعاش يدفع بالعملة الصعبة.