

النظام القانوني للمجهز وأثره على عقد الاستخدام البحري

The Legal Regime of the Supplier and its Impact on the Maritime Employment Contract

أ.د. بوكعبان العربي

جرموني زهرة*

جامعة جيلالي ليابس، سيدي بلعباس

جامعة جيلالي ليابس، سيدي بلعباس

larbi_boukabene@yahoo.co.uk

djarmounizahra1983@gmail.com

ملخص:

المجهز، بوجه عام، سواء كان مالك للسفينة، أو مستأجر لها، يعد الركيزة الأساسية في عقد الاستخدام البحري، وهو ما يفسر الاهتمام التشريعي بتنظيم أحكام التجهيز، على الصعيد الداخلي أو الخارجي، فالمجهز يخضع لمجموعة من الالتزامات في مواجهة البحارة، بدءا بدفع الأجرة، والايواء والغذاء، وغيره من المسائل التي تعتبر واجبات على عاتق المجهز. وتهدف هذه الدراسة إلى إبراز أثر نظام التشريع القانوني للتجهيز على عقد الاستخدام البحري الجزائري، مع إظهار نقاط القوة والضعف في هذا النظام. كلمات مفتاحية: مجهز السفينة، الالتزامات التعاقدية، أجرة البحارة، النشاط البحري.

Abstract:

According to the general rules of maritime law, the equipper is one of the maritime staff; a group of individuals, who are required to meet the agreed criteria and competences.

So, they form parties in the maritime use contract. This staff consists of the maritime employer, who is the ship equipper, and maritime employees, who are responsible for any hindrance facing the sea journey. They're also responsible for its success with their efforts, which are figured out in doing their job properly, according to the acquired qualification and formation in the maritime field.

Keywords: ship outfitting, contractual obligations, crew wages, maritime activity.

. مقدمة:

يشكل المجهز، وفقا للقواعد العامة للقانون البحري، أحد أعضاء الطاقم البحري. وهم مجموعة من الأفراد يتطلب فيهم المشرع مجموعة من الشروط والكفاءات المتفق عليها، ليشكلوا بذلك أطرافا في عقد الاستخدام البحري، ويتألف الطاقم البحري من رب عمل بحري وهو مجهز السفينة وعمال بحريون.

والمجهز في عقد الاستخدام البحري يأخذ صور عديدة، ويرجع السبب إلى تلك الصفات التي تربطه بالسفينة، فقد يكون مالك لها، كما قد يكون مستأجرا لها، وينعكس هذا على حقوقه وواجباته باعتباره مجهز من عدمه، فعندما يتولى مالك السفينة شخصا تجهيزها وتزويدها بكل ما تحتاجه حتى يكتمل وصفها على أنها أداة للملاحة البحرية، ذلك ان السفينة وبوصفها مال، تصلح لكي تكون محلا للملكية، بحيث يمكن للأشخاص سواء طبيعيين أو اعتباريين تملك السفن¹، يوصف على انه المالك المجهز. فتبنى المشرع طريقتان أساسيتان لاكتساب ملكية السفينة هما البناء² والشراء³، ويعتبر استئجار السفن الطريقة القانونية التي تمنح للشخص الحق في استغلال السفينة إما لحسابه الخاص وإما لحساب الغير، وهنا يأخذ المجهز مركز المستأجر، فيرد الاستئجار على أوجه ثلاث، تمنح هذه الأوجه للمستأجر الحق في الاتصاف بوصف المجهز، فقد يكتسبها بصفة مطلقة، كما تمنح له مع نوع من الاحترازية، إذ يمكنه أن يأخذ ايجار السفينة بملكها، كما له أن يأخذ الحالة الثانية وهي ايجار السفينة بالرحلة، أو ايجار السفينة لمدة معينة وهي الصورة الثالثة من صور الايجار.

والمجهز كفاعل اساسي في مجال النشاط البحري، وكطرف في عقد الاستخدام البحري، له ميثاق و تعهد نابع من العقد ذاته الذي أبرمه، وهي من النظام العام لا يجوز مخالفة ما أورده القانون بشأنها من أحكام، إلا إذا كان من شأن هذه المخالفة توفير رعاية وحماية أكبر للبحار⁴. فالالتزامات جاءت لتخفف مشاق العمل على البحار، وعليه فإغفال العقد لأي منها - من هذه الالتزامات - لا يعني المجهز منها⁵.

وفضلا عن الالتزامات المخولة للمجهز بالنظر الى مكانته في عقد الاستخدام البحري ارتأينا دراسة هذه الجزئية وفق الإشكالية

التالية:

- ما هي القواعد التي تحكم النظام التجهيز في القانون الجزائري، سيما تلك المتعلقة بدوره في عقد الاستخدام البحري .

يندرج تحت هذه الإشكالية أسئلة فرعية وهي : كيف يؤثر نظام التجهيز المعتمد في الجزائر على طرفي عقد الاستخدام البحري؟ وما انعكاسات ذلك على الحاجيات اليومية والصحية للبحار. للإجابة على هذه الإشكالية ومختلف التساؤلات الفرعية تم الاعتماد على المنهج الوصفي التحليلي المقارن، وذلك من خلال البحث في القواعد العامة المتمثلة في القانون البحري، وكذا تلك القواعد الخاصة، والمتمثلة في المراسيم المنظمة للمهنة، كما ارتأينا اعتماد التقسيم الثنائي للموضوع: فبيننا في البداية التزامات المجهز على أجرة البحار، ثم قمنا بعدها بإبراز التزامات المجهز نحو الطاقم البحري.

المبحث الأول: التزامات المجهز نحو أجرة البحار:

من الالتزامات الأساسية التي وضعت على عاتق المجهز، هي أجرة البحار وهي أحد العناصر الأساسية في عقد الاستخدام البحري.

ونظرا لأهمية هذا الالتزام نجد المشرع الجزائري أولى عناية قانونية فائقة بالأجر وذلك بتضمينه في النصوص القانونية سواء تلك النصوص التي يكون مرجعها القواعد العامة أو تلك الواردة في النصوص القانون الخاص⁶.

والملاحظ ان الاحكام الواردة في المواد البحرية والتي تناولت الأجرة، نلاحظ انها تسودها فكرتين، الأولى تتعلق بتلك الطرق التي اعتمدها المشرع لتحديد الأجر، والثانية فكرة حماية البحار، ولهذا السبب أحاطه القانون (البحار) بضمانات خاصة لاستيفاء أجره، هما فكرتان سنحاول تفصيلهما على النحو التالي:

المطلب الأول: طرق تحديد الأجر

الأجر باعتباره سيد العناصر في العقد ابقيت أسبقية تحديده للقانون، إلا في حالة ما إذا أغلفه النص القانوني، فإنه يرجع إلى إرادة الأطراف المتعاقدة، فإذا لم ينص في العقد على مقدار الأجر نلجأ الى العرف السائد في الجهة التي ابرم في اختصاصها عقد الاستخدام، فإذا لم يكن هناك عرف، نرجع الى القضاء و ترجيح السلطة التقديرية لقاضي الموضوع في تحديد الأجر⁷.

وغاليا ما يدفع الأجر للمستخدمين الملاحين ،إما بطريقة ثابتة و معروفة سلفا و إما عن طريق الحصص⁸.

معنى هذا أن الأجر يحدد سلفا أي قبل بدء الرحلة البحرية ، وهذا حتى يتجنب كل إجحاف وحرمان من قبل المجهز في حق العامل ، ذلك أن مناصب العمل تكون لها تسعيرات و تصنيفات بناء على معايير و إجراءات محددة قانونا، إذ لا يمكن للمجهز أن يتمسك أو يحدد الثمن الذي يناسبه، بل يجب عليه إتباع تلك الإجراءات و المعايير المعمول بها.

ومن أهم الطرق المعتمدة في الجزائر لتحديد الأجر طريقتان:

- الطريقة الاولى تتمثل في اعتماد على المدة و هي الأكثر انتشارا من ناحية دفع الأجر ويعتبر الشهر هو مقياس المدة في تحديد الأجرة، فيكون الأجر فيها قاعديا يندرج ضمنه علاوات وتعويضات قد تضاف اليها المشاركة في النتائج المرجوة من العمل ذاته، وهذا بالنسبة للمستخدم الملاح، أما الخدمة على الساحل فيكون أجر البحار موافقا ومناسبا لعمله وما ينجر عنه من نتائج⁹.

- الطريقة الثانية وهي طريقة الاحتساب بالمردودية، فهي تخضع للكمية المحققة للإنتاج في فترة معينة.

والأجر عبارة عن قسمين أجر أساسي + تعويضات، هذه التعويضات نص عليها المشرع الجزائري في العديد من المواد وهي تختلف حسب العامل وحسب المنصب الذي يشغله، فنجد مثلا البحار الذي يكون على متن السفينة وهي مبحرة و يقدم مساعدات ويتدخل لإنقاذ السفينة من كل ما يعترض طريقها وهي عائمة له الحق في مكافأة و منحة زيادة إلى أجره.

كما قد تكون هذه التعويضات عبارة عن مكافأة تعود للبحارة من خلال ذلك العمل المؤدى على ظهر السفينة كالمشاركة في عمليات الإسعاف، أو الإنقاذ وغيرها، وتعطى هذه المنحة والمزية بالتساوي بين الطاقم البحري من عمال بحريون وربان وبين مالك السفينة وهذا بالنسبة للسفن المبحرة والتي تزاوّل نشاطها العادي، أما السفينة المتوقفة عن الإبحار أو تلك التي لا يستعملها مالكيها فتوزيع المكافآت يكون بمنح النصف منها ومناصفة بين مجهز السفينة ومالكها فيأخذ كل من المالك والمجهز أنصبة متساوية، وتجدر الإشارة هنا أن هذه الطريقة الأخيرة تعتمد ما لم ينص عقد إيجار السفينة على طريقة معينة في توزيع المكافآت.

وقد يكون البحار مطالب بالعمل لساعات إضافية أو يجد نفسه يقوم بنشاطات و أعمال أخرى لم يتم النص عليها في العقد الاساسي لعمله، لكنه مضطر للقيام بها، لأن الضرورة الملحة هي من تدفعه اليها، كإبعاد ضرر ما أو أذى يلاحق السفينة، فالباحر هنا له الحق في الحصول عن التعويضات التي أملتتها تلك الساعات الإضافية.

ولمنح تلك التعويضات لا بد من الرجوع إلى البنود التي تضمنتها الاتفاقية أو القانون الذي نظم المهنة أو الذي اعتمد عليه في إبرام العقد.

المطلب الثاني: كيفية حساب التعويضات.

تعددت طرق حساب التعويضات التي تساهم بشكل ما في زيادة أجرة البحار، واختلفت الصيغ في ذلك، ولعل أنجعها تلك

الواردة على النحو التالي:

بالنسبة الساعات 04 الأولى فتكون الزيادة بحوالي خمسين بالمائة من الأجر الأساسي. أما الساعات اللاحقة فتكون نسبة الزيادة فيها بخمسة و سبعون بالمائة من الأجر الأساسي. وعلى خلاف ذلك فإن نسبة الزيادة الخاصة بالعطل القانونية والساعات الإضافية الليلية، فتكون مائة بالمائة من الأجر الأساسي.

المطلب الثالث: أحكام الوفاء بالأجر.

القانون البحري الجزائري، لم يتطرق لكيفية أداء أجور البحارة، ولا لمسألة المبالغ المستحقة للبحار، ومن هذا المنطلق كان لزاما الرجوع إلى القواعد العامة وخصوصا تلك النصوص المتعلقة بالعمال و العمل على إسقاطها على المجال البحري. القاعدة العامة، أن الأجر هو عبارة عن نقود ويشترط في هذه النقود أن يكون لها سعر قانوني سواء كانت أوراق مالية، أو نقود معدنية ويعرض كل شرط يخالف لهذه القاعدة العامة للبطلان¹⁰.

أكثر من ذلك فالقانون أوجب أن الأجر يدفع بوسائل نقدية وحرص على أن كل إشارة إلى أجر لا بد أن تكون بعبارات صريحة توحى أنها عبارات نقدية¹¹.

ما جاء به قانون 11/90¹² لم يكن بالجديد، بل هو توضيح وتنبهه لسابقه، حيث نصت المادة 85 منه على أن الأجور تحدد بعبارات نقدية محضة وتدفع عن طريق وسائل نقدية.

ويمثل مجهز السفينة الجهة الملزمة قانونا بدفع الأجر، إذ الزمه التنظيم التشريعي بضرورة دفع أجور البحارة ورب عملهم - الربان - ويكون الوفاء بالأجور عندما تكون مستحقة الأداء والتي غالبا ما تكون خلال الأيام الأخيرة من كل شهر.

المطلب الرابع: لمن يكون الوفاء؟

الأصل أن البحار العامل هو الذي يستحق أجر عمله وبالتالي الوفاء يكون له شخصيا، غير أنه ونظرا لظروف عمل البحار القاسية والمحفوفة بالمخاطر¹³ وجدت بعض الاستثناءات، خول من خلالها لأشخاص آخرين حق الحصول على أجر هذا البحار.

فيمكن لذوي حقوق البحار بصفة خاصة، و أفراد الطاقم البحري عموما والذين يزاولون نشاطهم البحري بطريقة غير محدودة، أن يتقاضوا الأجر، وهذا بطلب من صاحب الشأن، فمكثهم القانون من المطالبة بجزء من الأجر أو تلقي الأجر كاملا، وعلى مجهز السفينة العمل على تسهيل ذلك، وهذا باتخاذ جميع السبل والإجراءات وكذا منح كل التسهيلات لصالح ذوي الحقوق¹⁴.

فإذا كانت استفادة ذوي حقوق البحار من الأجرة، ناتج عن الحاجة والظروف المحيطة بهم وبالبحار في حد ذاته، فإن لهذا الأخير ولذات الأسباب طلب الحصول على مبالغ مالية قبل حلول أجل استحقاقها وهي ما تعرف بالتسيقات المالية.

وحصول البحار في التسيق المالي يكون حق محول للبحار الذي يعمل لرحلة طويلة المدى أو البحار الذي يعمل بالساحل أو قد تدفعه الى ذلك، وكما سبقت الإشارة إما مقتضيات النظام ، أو الظروف التي يمر بها عمله¹⁵.

المبحث الثاني: التزامات المجهز خاصة بالحاجيات اليومية للبحار وصحته.

يترتب عن عقد الاستخدام البحري العديد من التزامات تقع على عاتق المجهز، وتعتبر حقوق للطرف الثاني في عقد الاستخدام البحري، أوجب القانون العمل والحرص على تنفيذها.

وتتمحور هذه الالتزامات في الالتزام بالغذاء، والإيواء، الالتزام بالعلاج، والالتزام بالترحيل.

المطلب الأول: الالتزام بالغذاء والإيواء.

البحار وهو متواجد على متن السفينة، فإنه يكون بعيدا عن منزله الذي هو محل إقامته الأصلي، فمأواه الثاني هو السفينة، ومن هذا المنطلق ألزم القانون المجهز على العمل بتوفير إقامة للبحار وهو على متن السفينة، بل أكثر من ذلك اشترط القانون الملائمة لهذه

الإقامة فلا بد أن تكون لاثقة بالبحار وبالمجان، فإن هذا الأخير - أي البحار - غير ملزم، بل معفى، من تسديد مقابل هذه الإقامة، كما يبطل كل شرط يجعل مقابل إيواء البحار خاضع للخصم من الأجرة¹⁶.

ونظرا لأهمية الالتزام بالإيواء والغذاء، وانعكاساتها في أداء عمل البحار، عملت المنظومة البحرية على إبرام العديد من الاتفاقيات والتي اهتمت بالموضوع سواء على المستوى الدولي أو المستوى الداخلي.

فعلى المستوى الدولي نجد:

- (1) الاتفاقية التي عملت على رفع مستوى الطهارة على متن السفن وإنشاء جهات مراقبة التغذية¹⁷.
 - (2) الاتفاقية التي اشترطت الشهادات لكل من يريد أن يكون طاهيا على متن السفينة¹⁸.
 - (3) الاتفاقية التي نصت على ضرورة مراقبة و تنظيم السلطات المختصة لمدى ملائمة إقامة البحارة على متن السفن¹⁹.
- أما على المستوى الداخلي: ففي الجزائر نجد مجموع من النصوص القانونية الواردة في القانون البحري الجزائري والتي وردت ضمن مجموعتين وعلى النحو التالي:

- المجموعة الأولى خصها المشرع بكيفية تزويد البحارة بالمؤونة وهم على ظهر السفينة²⁰.

- المجموعة الثانية وخصها بإيواء البحارة سكنهم على متن السفينة²¹.

إن تتبع وتفحص هذه النصوص القانونية المتعلقة بغذاء البحار، نلاحظ أنه، على المجهز أن ينفذها نقدا وبدون مقابل، ولا يمكنه أن يمنح أي من افراد الطاقم البحري بحارا كان او ربانا للسفينة، بدلا عينيا للنقود حتى يدبر به أمور غذائه²² ويستثنى من ذلك السفن الساحلية، إذ يمكن للمجهز ان يمكن البحار من مبلغ مالي ويدفعه له نقدا لقضاء احتياجاته ومستلزماته القليلة والتي يحتاجها في عمله اليومي وتتم عملية الشراء من داخل المخازن الموجودة على متن السفن، وهو أمر ضروري لأن سعرها محدد سلفا من قبل الجهات المختصة²³، والجدير بالإشارة أنه لا وجود لمثل هذه المخازن على متن السفن الصيد، ولا على سفن الملاحة الساحلية، ويرجع سبب ذلك إلى قصر الرحلة البحرية.

كما يعمل المجهز على توفير سكن للبحارة بشكل مهيا وملائم، يضمن راحتهم إذ عليه تزويد الغرف بالأثاث المتمثل في خزانة ودرج مزودان بإقفال لحفظ أمتعة البحار الشخصية، وكذا المنضدات أو مكاتب ومقاعد مريحة حسب الحاجة.

المطلب الثاني: الالتزام بالعلاج.

إن الالتزام بعلاج البحار، يرجع إلى اعتبارات إنسانية أحاطها المشرع البحري الجزائري بنوع من الأولوية والحرص القانوني، ويرجع سبب ذلك إلى أن البحار يقوم بعمله على متن السفينة وما تحمله هذه الأخيرة من مخاطر ومتاعب خلال الرحلة البحرية، كما أن جملة المخاطر التي تحيط بالبحار وهو بصدد تنفيذ عمله تتطلب ضرورة العمل على توفير العلاج له، بل أكثر من ذلك، فإنها تقرر مسؤولية رب العمل، فكل ضرر يصيب البحار وهو على متن السفينة يستوجب علاجه، ذلك أن البحار اعتبر قديما شريكا في المخاطر البحرية. وتماشيا مع ما تم ذكره، فعلى مجهز السفينة توفير التامين الضروري على حياة البحار فعليه القيام بجميع العمليات الطبية وتوفير العلاج الذي يحتاجه البحار أثناء الرحلة البحرية، وتوفير الحماية لمواجهة جميع الأضرار المهنية التي يسببها البحر، ففي حالة ما إذا تعرض البحار لأي مرض واستعصى علاجه، يجب إنزاله للعلاج وتلقي الإسعافات حتى وإن دعت الحالة إلى المكوث في المستشفى، بل حتى والمكوث في الميناء الأجنبي او المستشفى الأجنبي²⁴.

المطلب الثالث: الالتزام بالإعادة إلى الوطن.

إن الالتزام بإرجاع البحار الى الوطن، هو التزام تمليه اعتبارات إنسانية مردها حماية البحار، وإنقاذه من الغربة في البلاد الأجنبية²⁵، ويقصد به إعادة البحار إلى وطنه أو إلى الميناء إذا حدث أثناء السفر ما يوجب إنزاله²⁶.

والمشرع البحري الجزائري ميز بين حالتين البحار ذو الجنسية الجزائرية والبحار الأجنبي فيما يتعلق بمكان الرد.

(1) البحار الجزائري: أوجب التشريع الجزائري على إلزامية إرجاع كل بحار يتمتع بالجنسية الجزائرية، و كان فرد من أفراد الطاقم البحري، ومقيما بالجزائر، إلى أرض الوطن، و أكد على حق البحار في النزول في الميناء الذي أبحر منه والتابع للإقليم الجزائري، ولا يمكن ان يترك في الدولة الأجنبية مهما كانت الظروف²⁷.

(2) البحار الأجنبي: يترك للبحار الأجنبي والحامل للجنسية الأجنبية، حق الخيار بين إرجاعه الى موطنه الأصلي، أو تركه بالميناء الذي استخدم فيه، كما يمكنه أن يختار البقاء في الميناء الذي غادرت منه السفينة، وللبحار الأجنبي أن يتمسك بهذه الاختيارات سواء خلال مدة عمله او بعد انتهاء عقد عمله، لكن شريطة أن لا يكون عقد العمل قد حدد سلفا مكان نزول وإعادة البحار الأجنبي، وهذا تكرسا للقواعد العامة وعملا بمبدأ العقد شريعة المتعاقدين، فالأصل ان البحار الأجنبي يعاد إلى وطنه الأم²⁸.

ويبقى المجهز متحملا لكافة النفقات والمصاريف التي تستغرقها عملية إعادة البحار إلى وطنه سواء كان جزائريا أو أجنبيا، وهذا ما لم تكن إرادة البحار خارجة عن إيجاب إنزاله بوطنه بمعنى لا دخل للبحار بالإنزال في الوطن الأم، وأن يكون السبب أجنبي خارج عن رغبة البحار والحالة الثانية وهي الحالة المتعلقة بفسخ العقد مع البحار دون أن يكون لهذا الأخير يد في الفسخ، فيشترط أن تكون أسباب الفسخ خارجة عن إرادة البحار²⁹.

خاتمة:

من خلال ما تقدم، نصل في هذه الدراسة الى أن المجهز هو أهم الركائز التي يعتمد عليها عقد الاستخدام البحري، ذلك انه همزة وصل بين النشاط البحري والمتطلبات البشرية لهذا النشاط البحري، بما في ذلك المجهز وعقد الاستخدام البحري، وانتهاء الرحلة البحرية بأمان، اذ أنه يساهم وبشكل فعال في انجاح الرحلة البحرية اذا ما وفى المجهز بالتزاماته التي يستمدّها من النصوص الداخلية، أو تلك المعتمدة في العرف البحري الدولي. بحرصه على تنفيذ الالتزامات كتزويد السفينة بالمنشآت والتجهيزات الملائمة وكذا الاهتمام بالعنصر البشري والحرص على حقوقه بما في ذلك أجرته، ومأواه، وغذاء انطلاقا من فكرة أن السفينة هي مأوى البحار، وتحديد مقدار الحد الأدنى من الخدمات حسب نوع الملاحة ضمانا لرحلة بحرة آمنة وسالمة.

الهوامش:

- 1- بوكعبان العربي، الوافي في القانون البحري، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، 2020.
- 2- قد يكون المالك هو الباني ومسير السفينة وبالتالي مجهزا لها والبناء عموما يأخذ صورتين البناء المباشر والبناء الغير مباشر والحالة الأخيرة نجد شركات ضخمة متخصصة في مجال بناء السفن، وهنا، يقوم المجهز بإبرام عقد مع إحدى هذه الشركات وفقا لشروط ومواصفات وثمن متفق عليه مسبقا.
- 3- وضع المشرع الجزائري قيودا على شراء السفن، وهو ما تناولته المادة 50 من القانون البحري الجزائري، والتي اوجبت الحصول على رخصة مسبقة من السلطة.
- 4- حمدي كمال، عقد العمل البحري، ط4، منشأة المعارف، سنة 2007، ص 106.
- 5- طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2007/1428، ص 88.
- 6- نعني هنا بالقانون العام، تلك النصوص التي أصدرت بشأن العمال عموما باختلاف مناصبهم وطبيعة عملهم، أما نصوص القانون الخاص، نقصد به القانون البحري وتلك القواعد الواردة في هذا المجال من أوامر، مراسيم، قرارات وحتى اتفاقيات.... إلخ.
- 7- حمدي كمال، عقد العمل البحري، المرجع السابق، ص 107.
- 8- المادة 50 من المرسوم التنفيذي 05/102 المحدد للنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البري أو التجاري أو الصيد البحري.
- 9- إنه مبدأ كرسه كذلك المادة 72 من المرسوم رقم 171/88 - السالف الذكر- بقولها: "يتلقى البحار مقابل عمله إما أجرا أساسيا كما هو منصوص عليه في المادة 69 أعلاه، وعلاوات، وتعويضات، ومساهمة في النتائج أن اقتضى الأمر، وأما بالنسبة إلى ملاحه الصيد البحري الساحلي وعملا بالمادة 20 من القانون رقم 12/78 المؤرخ في غشت سنة 1978 المذكور أعلاه، دخلا يتناسب ونتائج العمل.

- 10- المادة 149 من الأمر 31/75 المؤرخ في 1975/04/29، المتعلق بالشروط العامة لعلاقات العمل في القطاع الخاص، الملغى بقانون 11/90 المؤرخ في 1990/04/26 الصادر بالجريدة الرسمية رقم 39 في 16 ماي 1975.
- 11- المادة 137 من القانون رقم 12/78 المؤرخ في 1978/08/05، المنشور بالجريدة الرسمية لسنة 1978 العدد 32.
- 12- الأمر رقم 97/02 المؤرخ في 11 يناير 1997، يتم القانون رقم 11/09 المؤرخ في 21 أبريل 1990، المتعلق بعلاقات العمل، الصادر بالجريدة الرسمية رقم 17 مؤرخة في 25 أبريل 1990.
- 13- غالبا ما تطول الرحلة البحرية وتزداد أثناءها الحاجيات الأسرية البحار فوجدت هذه الاستثناءات قصد سد هذه المتطلبات اليومية.
- 14- المادتين : 73 من المرسوم 171/88 و 48 فقرة 01 من المرسوم التنفيذي 102/05 .
- 15- نفس الاستثناءات وردت في المادة 48 من المرسوم التنفيذي 102/05 بقولها: "تمكين المستخدمين الملاحين والبحرين الذين يقومون بملاحة محدودة أو غير محدودة من الاستفادة من تسهيلات من أجورهم وذلك بطلب من المستخدمين الملاحين وفي حالة الضرورة المرتبطة بتنظيم العمل".
- 16- د. جلال وفاء محمد، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، 1994، ص 181.
- 17- وهي ما يعرف بالاتفاقية الدولية لسنة 1946 رقم 68 بشأن إطعام البحارة والتي أنشأت هيئة مختصة لمراقبة تغذية البحارة والعمل على رفع المستوى الفني لطهارة السفن
- 18- الاتفاقية الدولية لسنة 1946 رقم 68 بشأن إطعام البحارة والتي أنشأت هيئة مختصة لمراقبة تغذية البحارة والعمل على رفع المستوى الفني لطهارة السفن.
- 19- مدحت حافظ إبراهيم، شرح قانون التجارة البحري الجديد، الصادر بقانون رقم 08 لسنة 1990 والتشريعات والمعاهدات المكمل له، دراسة فقهية وقضائية، دار غريب للطباعة، دون ذكر سنة النشر، ص 300.
- 20- وتضمنتها المواد من 433 حتى المادة 438 من القانون البحري الجزائري.
- 21- ووردت ضمن المواد من 439 حتى المادة 444 من القانون البحري الجزائري.
- 22- عاطف محمود الفقي، قانون التجارة البحرية، أشخاص الملاحة البحرية، عقد النقل البحري للبضائع، عقد النقل البحري للأشخاص، مشارطات إيجار السفن، دار الفكر الجامعي، 2008، ص 235.
- 23- يحدد ثمنها بموجب قرار وزاري مشترك بين وزير المالية و وزير البحرية.
- 24- المادة 07 من المرسوم الرئاسي رقم 08/10 المؤرخ في 25 محرم عام 1431 الموافق لـ 11 يناير سنة 2010، يتضمن التصديق على الاتفاق بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة الجمهورية الفيدرالية للبرازيل في ميدان النقل البحري التجاري، الموقع بالجزائر في 08 فبراير سنة 2006.
- 25- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بدون ذكر لسنة النشر، ص 159.
- 26- محمود مختار البريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، 1999، ص 250.
- 27- المادة 449 من القانون البحري الجزائري.
- 28- وهو ما أورده الاتفاقية الدولية رقم 23 المبرمة بجنيف 1926 الواردة بشأن إعادة البحارة إلى أوطانهم.
- 29- الفقرتان الأخيرتان من المادتين 549 و 450 من القانون البحري الجزائري، على التوالي.

قائمة المراجع:

- بوكعبان العربي، الوافي في القانون البحري، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، 2020.
- جلال وفاء محمد، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، 1994.
- حمدي كمال، عقد العمل البحري، الطبعة الرابعة، منشأة المعارف، سنة 2007.
- طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2007/1428.
- عاطف محمود الفقي، قانون التجارة البحرية، أشخاص الملاحة البحرية، عقد النقل البحري للبضائع، عقد النقل البحري للأشخاص، مشارطات إيجار السفن، دار الفكر الجامعي، طبعة 2008.
- مدحت حافظ إبراهيم، شرح قانون التجارة البحري الجديد، الصادر بقانون رقم 08 لسنة 1990 والتشريعات والمعاهدات المكمل له، دراسة فقهية وقضائية، دار غريب للطباعة، دون ذكر سنة النشر.

- محمود مختار البريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، طبعة 1999.
- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بدون ذكر لسنة النشر.
- القانون رقم 12/78 المؤرخ في 05/08/1978، المنشور بالجريدة الرسمية لسنة 1978 العدد 32.
- مرسوم رئاسي رقم 08/10 المؤرخ في 25 محرم عام 1431 الموافق لـ 11 يناير سنة 2010، يتضمن التصديق على الاتفاق بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة الجمهورية الفيدرالية للبرازيل في ميدان النقل البحري التجاري الموقع بالجزائر في 08 فبراير سنة 2006.
- المرسوم 171/88، المحدد للقانون الأساسي النموذجي لرجال البحر، الجريدة الرسمية عدد 37 الصادرة بتاريخ 14 سبتمبر 1988.
- مرسوم تنفيذي رقم 102/05 مؤرخ في 15 صفر عام 1426 الموافق 26 مارس سنة 2005، يحدد النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البري أو التجاري أو الصيد البحري.
- الأمر 31/75 المؤرخ في 29/04/1975، المتعلق بالشروط العامة لعلاقات العمل في القطاع الخاص الملغى بقانون 11/90 المؤرخ في 26/04/1990، الصادر بالجريدة الرسمية رقم 39 في 16 ماي 1975.
- الأمر رقم 97/02 المؤرخ في 11 يناير 1997 يتمم القانون رقم 11/09 المؤرخ في 21 أبريل 1990، المتعلق بعلاقات العمل، الصادر بالجريدة الرسمية رقم 17 مؤرخة في 25 أبريل 1990.