

# المركز القانوني للعامل البحري (دراسة مقارنة)

أ.م.د. راند صيوان عطوان

كلية القانون – جامعة البصرة

## الملخص

هذه الدراسة تبحث في موضوع المركز القانوني للعامل البحري (دراسة مقارنة) وهي تهدف الى وضع قواعد مشتركة يتم من خلالها سد النقص التشريعي الموجود في العراق حول هذا الموضوع وذلك بالاعتماد على القوانين البحرية العربية ولاسيما القانون البحري المصري واللبناني والاردني ، وتحاول هذه الدراسة الاجابة على اهم النقاط التي يثيرها موضوعها وهي ، من هو العامل البحري ، ومن هم الاشخاص الذين يدخلون تحت مسمى العامل البحري ، وماهي شروط ممارسة مهنة العمل البحري ، وما هي التزامات العامل البحري وماهي حقوقه ، وما هي الاسباب التي تؤدي الى انتهاء عمل العامل البحري .

## Abstract:

The Legal Status of the Maritime Employee ( A Comparative Study)

The research aims to establish common rules in order to complete the gap in the Iraqi legislations about this topic by depending on the Arabs legislations especially the maritime laws in the Egypt , Lebanon and Jordan.

This research attempts to find the solutions to the main questions which arising by this topic such as: who is the maritime employee? Who are the persons that enter under the term of " the maritime employee"? what are the obligations and the rights of him? What are the reasons to end the working of him?

### المقدمة:-

يُعد النقل بواسطة السفن ، سواء كان للأشخاص او البضائع ، من اهم الوسائل التي تستخدم بالنقل ، ولربما التطور الحاصل في النقل الجوي وغيرها من وسائل النقل قد جعل نقل الاشخاص في السفن اقل اهمية من السابق ، ولكن لايزال نقل البضائع بالسفن يحتل مرتبة الصدارة على باقي وسائل النقل . والرحلة في السفينة تمتد لايام ، بل قد تمتد لاشهر في عرض البحر ، وبالتالي يجب تنظيم العمل عليها ، حيث ان العامل البحري على السفينة قد يتعرض لاطار ويمر بظروف تختلف عما يتعرض له العامل على البر نظراً لطبيعة بيئة عمله ، وعليه يجب ان يكون للعامل البحري وضع قانوني خاص به ينسجم مع واقع عمله .

وفي مختلف دول العالم يوجد قانون بحري ينظم العمل البحري بشكل عام ويبين الوضع القانوني للعامل البحري ، كما ينظم عقد العمل الذي يربط العامل البحري مع رب العمل(المجهز) . اما في العراق فان القانون المعمول به هو قانون التجارة البحرية العثماني لسنة ١٨٦٣ ، وهو قانون قديم لايتماشى مع التطورات الحديثة الحاصلة في مجال العمل البحري والتجارة البحرية . اضافة الى انه تناول بالتنظيم العاملين البحريين في

الفصل الخامس في المواد من (٦٥) الى (٨٩) تحت عنوان (فيما يخص الملاحين الذين يستخدمون في السفينة واجورهم ) ، وقد تم الغاء المواد من (٥٣) الى (١٤٦) من قانون التجارة البحرية العثمانية لسنة ١٨٦٣ بموجب قانون التجارة رقم (٦٠) لسنة ١٩٤٣ ، وعليه تكون المواد المنظمة لعمل العامل البحري والتي تبين وضعه القانوني قد الغيت . كما تم الغاء قانون التجارة رقم (٦٠) لسنة ١٩٤٣ بموجب قانون التجارة رقم (١٤٩) لسنة ١٩٧٠ . وكذلك تم الغاء قانون التجارة رقم (١٤٩) لسنة ١٩٧٠ بموجب قانون التجارة المعمول به حالياً رقم (٣٠) لسنة ١٩٨٤ ، ولم ينظم قانون التجارة الاخير النافذ عمل العاملين البحريين و لم يبين الوضع القانوني لهم ، وهذا ما يُعد نقص في التشريع ينبغي تلافيه ويوجب على اصحاب الشأن وخاصة السلطة التشريعية في العراق من معالجة هذا الموضوع بتشريع قانون بحري عراقي ينظم مختلف المواضيع المتعلقة بالتجارة البحرية ومن ضمنها العمل البحري وعلى وجه التحديد تنظيم الوضع القانوني للعامل البحري ، ويلغي بالتالي قانون التجارة البحرية العثماني . وما بحثنا في المركز القانوني للعامل البحري الا مساهمة في معالجة هذ النقص التشريعي وخاصة ان المكتبة القانونية في العراق ، وبالتحديد في محافظة البصرة باعتبارها المنفذ البحري الوحيد للعراق ، بحاجة الى هكذا دراسات ، خاصة بعد ازدياد عدد العاملين البحريين بعد الانفتاح التجاري الكبير الذي شهده العراق بعد عام ٢٠٠٣ والذي اعتمد كثيراً على التجارة البحرية .

وعليه امام غياب التنظيم التشريعي للعمل البحري ، فان البحث في المركز القانوني للعامل البحري سيلاقي صعوبة من حيث عدم وجود قانون في العراق ينظمه ، ما عدا بعض التشريعات المتناثره وفيها بعض

الاضاءات التي يمكن ان توضح المركز القانوني للعامل البحري ، كقانون العمل العراقي الجديد رقم (٣٧) لسنة ٢٠١٥ ، وقانون هوية البحار رقم (٩٠) لسنة ١٩٨٦ ، وكذلك تعليمات الموانئ والمرافئ رقم (١) لسنة ١٩٩٨ ، وعليه ستتم الاستعانة بقوانين البلاد العربية التي تتقارب قوانينها مع القوانين العراقية <sup>(١)</sup> ، ولا سيما القوانين المصرية اذ سيتم الاعتماد عليها بالدرجة الاساس ، باعتبار ان القوانين المصرية هي القوانين الاكثر تقارباً مع القوانين العراقية ، وينعكس هذا التقارب في اوضح صوره في ان القانون المدني المصري يُعد مصدراً تاريخياً للقانون المدني العراقي ، لذلك سنعتمد بالدرجة الاساس في دراستنا وفي استخلاص الاحكام ومعالجة مختلف المواضيع على قانون التجارة البحرية المصري ، بالاضافة الى الاستعانة بقوانين بحرية اخرى ياتي على راسها قانون التجارة البحرية اللبناني والاردني وبدرجة اقل القانون البحري الجزائري والسوري .

ان دراستنا للمركز القانوني للعامل البحري اثارت لدينا عدد من التساؤلات التي ستكون الاجابة عليها مضموناً لهذه الدراسة ، ولعل ابرز هذ الاسئلة هي ، من هو العامل البحري ؟ ومن هم الاشخاص الذين يدخلون تحت مسمى العامل البحري ؟ وماهي شروط ممارسة مهنة العمل البحري ؟ وماهي التزامات وحقوق العامل البحري ؟ وماهي اسباب انتهاء عمل العامل البحري ؟ ولبحث هذه الاسئلة والاجابة عنها والتعرف على المركز القانوني للعامل البحري ، رايئاً ان نتبع النمط التحليلي المقارن في دراستنا بين التشريعات البحرية ، مع ايجاد موقف للقانون العراقي بعد ذلك في كل نقطة تثار ، وهذا ما سيساهم في اكتشاف مواطن النقص لدينا في العراق ، وكل ذلك يهدف الى الوقوف على تحديد المركز القانوني للعامل البحري ، وعليه سنوزع دراستنا في هذا الموضوع على ثلاثة مباحث

اما المبحث الاول فقد تم أفراده لبيان مفهوم العامل البحري والذي تم تقسيمه على ثلاثة مطالب ، الاول منها كان للتعريف بالعامل البحري ، اما المطلب الثاني فكان لبيان الاشخاص الذين يدخلون تحت مسمى العامل البحري ، اما المطلب الثالث فقد تناولنا فيه شروط ممارسة مهنة العمل البحري وتم تقسيمه الى فرعين . اما الفرع الاول فقد تناول الشروط العامة المتعلقة بطاقم السفينة ، اما الفرع الثاني فكان في الشروط الخاصة المتعلقة بالعامل البحري .

اما المبحث الثاني فقد تناولنا فيه التزامات وحقوق العامل البحري وتم تقسيمه الى مطلبين ، اما الاول منها فقد بينا فيه التزامات العامل البحري ، اما المطلب الثاني فقد بينا فيه حقوق العامل البحري . اما المبحث الثالث فقد تناولنا فيه اسباب انتهاء عمل العامل البحري وتم تقسيمه الى مطلبين ، الاول منها كان مخصص لبيان الاسباب الخاصة لانتهاء عمل العامل البحري ، اما المطلب الثاني فقد كان لبيان الاسباب العامة لانتهاء عمل العامل البحري .

## المبحث الاول

### مفهوم العامل البحري

تتعدد التسميات التي تطلق على العاملين على ظهر السفينة ، فهناك تشريعات أطلقت عليهم تسمية (الملاحين) كما هو الحال في قانون التجارة البحرية اللبناني<sup>(٢)</sup> وهناك من يطلق عليهم تسمية (البحارة) كما هو الحال في قانون التجارة البحرية المصري الحالي رقم (٨) لسنة ١٩٩٠<sup>(٣)</sup> . كذلك أطلقت الاتفاقيات الدولية الخاصة بالعمل البحري تسمية (البحارة) على العاملين البحريين(٤) . اما قانون التجارة البحرية العثماني لسنة ١٨٦٣ ،

الذي لازال معمول به في العراق ، فيطلق على العاملين البحريين لفظ (الملاحين والطاقم) وكذلك يطلق على العامل البحري لفظ (البحار) وفقا لقانون هوية البحار العراقي رقم (٩٠) لسنة ١٩٨٦ ، وكذلك يطلق لفظ (الطاقم) وفقا لتعليمات الموانئ والمرافئ العراقية رقم (١) لسنة ١٩٩٨<sup>(٥)</sup>. ومهما يكن الامر في تعدد التسميات التي تطلق على العامل البحري سواء كان بحار او ملاح او طاقم ، فهذه المصطلحات مترادفة جرى على استخدامها الفقه والقضاء والقوانين، وقد فضلنا استخدام مصطلح عامل بحري على اساس ان عمل كل بحار او ملاح يقتضي وجود عقد عمل يتضمن طرفين احدهما رب العمل وهو المجهز والاخر العامل البحري وهو البحار او الملاح ، فنظرنا للاساس القانوني لعمل البحار او الملاح وهو عقد العمل والذي سيتم تنفيذه على متن سفينة في البحر ، فاخترنا مصطلح العامل البحري .

ان جميع التشريعات البحرية والاتفاقيات الدولية الخاصة بالعمل البحري تهدف الى حماية العامل البحري والعمل البحري ، فمهنة العامل البحري مهنة مميزة بعدة خصائص تميزها عن غيرها من المهن ، وبالتالي تحتاج الى تشريعات خاصة ومعالجة قانونية من نوع خاص لضمان حقوق العامل البحري والاطراف المرتبطين معه ، بالاضافة الى ان هناك تطورات كثيرة حدثت في مجال العمل البحري ، حيث كان العامل البحري يستخدم من قبل الهيئة التابعة للمجهز بشكل مباشر بينما تغيرت هذه الحالة منذ سنوات عديدة فظهرت شركات متخصصة في استخدام العاملين البحريين في بعض الدول منها الفلبين والهند وباكستان ، حيث تقوم هذه الشركات باعداد العامل البحري وتمنحه تكويناً متكاملأ ومتخصصاً ومن ثم تعرض خدماتها على المجهزين<sup>(٦)</sup>.

وعليه فان معرفة من هو العامل البحري ، ومن هم الاشخاص الذين ينطبق عليهم وصف عامل بحري، ومعرفة الشروط الواجب توافرها فيه ، يُعد امراً في غاية الاهمية ، والذي سيترتب عليه لاحقاً معرفة مدى الالتزامات المكلف بها ، والحقوق التي يستحقها ، ولذلك سوف يقسم هذا المبحث الى ثلاثة مطالب ، المطلب الاول سيكون للتعريف بالعامل البحري ، والمطلب الثاني سيبحث فيه الاشخاص الذين يدخلون تحت مسمى العامل البحري ، اما المطلب الثالث فسيخصص لشروط ممارسة مهنة العمل البحري .

### المطلب الاول

#### التعريف بالعامل البحري

اخذت التشريعات الخاصة بالعمل البحري ، سواء الدولية منها ام الوطنية ، على عاتقها مهمة وضع تعريف للعامل البحري ، ولذلك سنستعرض بعض هذه التعاريف وبيان مايمكن ان يؤخذ عليها محاولين في النهاية وضع تعريف مناسب للعامل البحري .

فعلى صعيد التشريعات الدولية ، عرفت المادة الاولى من المعاهدة رقم (٧٠) لسنة ١٩٤٦ الخاصة بالتأمين الاجتماعي للبشارة العامل البحري بقولها : (البشارة يشملون جميع الاشخاص الذين يعملون على متن السفينة او في خدمة اي سفينة تعمل في اعالي البحار وذلك بخلاف السفن الحربية). ويتبين من هذا التعريف ان العاملين في السفن الحربية لا يشملهم تعريف البشارة (العاملين البحريين) وعليه فالذي يعمل على متن سفينة حربية لايعتبر عامل بحري ، ويؤخذ على هذا التعريف انه يشمل جميع العاملين على متن السفينة حتى الاشخاص الذين ليس لديهم عقد عمل بحري ، وكذلك الاشخاص غير المسجلين في سجل العاملين البحريين .

اما معاهدة عقد العمل البحري رقم (٢٢) لسنة ١٩٢٦ فقد جاء تعريف العامل البحري في المادة(١٢)فقرة (ب)حيث جاء فيها مايلي:(البحارة يشملون جميع الاشخاص الذين يشغلون او يعملون بوظيفة على السفينة وتدون اسمائهم بعقد العمل البحري) ، وبالتالي يلاحظ ان الطلبة البحريين مشمولين بهذا التعريف وكذلك التلاميذ على متن سفن التدريب <sup>(٧)</sup> . كما عرفت (ف ١ و) من المادة الاولى من اتفاقية العمل البحري لسنة ٢٠٠٦ العامل البحري بقولها : ( يعني تعبير البحار كل شخص يكون مستخدماً او مشغلاً او عاملاً بأي صفة كانت على متن السفينة ) ويلاحظ على هذا التعريف انه جاء مطلق ليشمل جميع الاشخاص الذين يعملون في السفينة ، كما يلاحظ على التعريف انه على الرغم من اطلاقه لكلمة السفينة ، الا انه حسب اتفاقية ٢٠٠٦ ليس كل من يعمل على متن السفينة يُعتبر عامل بحري ، بل يشترط ان لا تكون هذه السفينة سفينة حربية او سفينة حربية مساعدة ، ويستوي بعد ذلك ان تكون السفينة مملوكة ملكية عامة او خاصة ، شريطة ان تعمل السفينة في النشاط التجاري (٨).

وفي العراق لم يرد في قانون التجارة البحري العثماني لسنة ١٨٦٣ تعريف للعامل البحري ، ولكن ورد تعريف للعامل البحري في قانون هوية البحار العراقي رقم (٩٠) لسنة ١٩٨٦ حيث جاء في المادة (١) فقرة(خامساً) مايلي: (البحار هو الشخص المكلف بعمل في السفينة بأي صفة كانت)، ويلاحظ على التعريف انه جاء مطلقاً ، ولم يشير الى ضرورة ارتباط العامل البحري بعقد عمل بحري ولا بوجوب تسجيله في سجل العاملين البحريين ، اضافة الى ان هناك اشخاص يعملون بالسفينة بصفة مؤقتة لأجراء بعض الاصلاحات عليها في الميناء ، وهم اشخاص مختصين ، فنيين ومهندسين ، دون ان يطلق عليهم صفة العامل البحري



فهم لا يعملون على ظهر السفينة أثناء الابحار فيها ولا يقومون بأي رحلة بحرية.

اما بخصوص قانون التجارة البحرية المصري فقد جاء في المادة (١٠٩)فقرة (١) منه مايلي : ( يقصد بالبحار كل شخص يرتبط بعقد عمل

بحري ويعتبر الربان من البحارة فيما يتعلق بعقد العمل المبرم بينه وبين المجهز) يتبين من التعريف ان معيار معرفة العامل البحري في القانون المصري هو وجود عقد العمل البحري ، ويخرج من التعريف بناءً على ما جاء في المادة (٢) العاملين على السفن الحربية والسفن المخصصة من قبل الدولة لاغراض المصلحة العامة ولاغراض غير تجارية ، كما يخرج من التعريف كل العاملين على السفن التي تقل حمولتها عن عشرين طن وفقاً للمادة (١١٤)فقرة (٢)، وعليه فان كل من يعمل على سفينة تجارية بحرية بعمل متعلق بالرحلة البحرية ، ومرتبطة بعقد عمل بحري، وبغض النظر عن ماهية العمل المعهود اليه ، فهو بحار (عامل بحري)<sup>(٩)</sup> .

اما قانون التجارة البحرية الاردني رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ فقد عرف العامل البحري في المادة (١٣١) والتي نصت على ما يلي: (الملاح كل شخص استخدم على متن سفينة للقيام برحلة بحرية ) ويؤخذ على هذا التعريف اطلاقه فهو يشمل جميع الاشخاص العاملين على متن السفينة ولو لم يكن لديهم عقد عمل بحري وغير مسجلين في سجل العاملين البحريين<sup>(١٠)</sup> .

اما قانون التجارة البحرية اللبناني لسنة ١٩٤٧ فقد عرف العامل البحري في المادة (١٢٨) والتي جاء فيها : (يعتبر ملاحاً كل شخص

استخدم على متن سفينة للقيام برحلة بحرية)، ويبدو انه ذات التعريف الوارد في القانون الاردني وعليه توجه له ذات الانتقادات<sup>(١١)</sup>. اما القانون البحري الجزائري لسنة ١٩٧٦ فقد نصت المادة (٣٨٤)فقرة (أ) منه على مايلى : (أ- يعني رجل البحر او البحار كل شخص يعمل في خدمة السفينة ويقيد في سجل رجال البحر)، ويؤخذ على هذا التعريف انه لم يشير الى وجوب وجود عقد عمل بحري.

اما القانون الفرنسي فقد عرف العامل البحري في المرسوم رقم ٦٩٠ الصادر في عام ١٩٦٧، فنصت المادة الاولى على : (البحار كل شخص يلتزم بواسطة المجهز او يبحر لحسابه بهدف القيام بعمل دائم على ظهر احدى السفن الفرنسية سواء اكان هذا العمل يتعلق بتسيير او قيادة او صيانة او استغلال السفينة). ويلاحظ ان هذا التعريف عام لايشمل العاملين البحريين فقط ، بل يشمل ايضاً المقاولين البحريين المستقلين وذلك بتوفر ثلاثة شروط:-

١. تأدية عمل على متن السفينة

٢. اداء عمل دائم

٣. العمل يتعلق بالقيادة اوالصيانة اواستغلال السفينة<sup>(١٢)</sup>

ويؤخذ على هذا التعريف انه اشار الى الصيانة بشكل عام ، فيمكن ان تتم صيانة السفينة في ميناء معين ، يكون للشركة او الشخص الطبيعي المالك للسفينة ورشة صيانة خاصة به ، ويكون عمل العاملين في هذه الورشة عمل دائمي وهو صيانة هذه السفينة ، على الرغم من عدم ذهابه في اي رحلة بحرية على متن السفينة وعليه لا يمكن اعتبارهم من العاملين البحريين(البحارة)، اضافة الى ان عمل العامل البحري قد يكون مؤقتاً

وليس دائماً وبحسب طبيعة الرحلة البحرية التي قد تكون ليست طويلة وعمل العامل البحري فيها يكون لمرة واحدة.

وفي فقه القانون ، تعددت كذلك التعاريف التي ذكرت بخصوص العامل البحري وهي لا تختلف عما ذكر من تعاريف تشريعية ، وبعد قرائتها وتمحيصها فهي بمجموعها تتفق على ان العامل البحري هو: (كل من يلتزم بعمل على سفينة تجارية بحرية متصلاً بالرحلة البحرية ومرتبطة بعقد عمل بحري اياً كانت طبيعة العمل ونوعه ومدته وائياً كانت مؤهلات صاحبه)<sup>(١٣)</sup> . ويلاحظ على التعاريف المتقدمة ان الربان مشمول بلفظ العامل البحري ، فهو اهم شخص في السفينة ويتولى قيادتها وهو الآخر مرتبط بعقد عمل بحري مع المجهز، لذا فهو عامل بحري ، ولكن مما لاشك فيه ان الربان له وضعه المميز عن باقي افراد الطاقم ، وله مركزه القانوني الخاص به ،حتى ان كثير من القوانين البحرية تنظم الربان بشكل مستقل عن باقي البحارة وعليه سوف لن نتناول الاحكام الخاصة بالربان في بحثنا فهذا يحتاج الى بحث مستقل لوحده وسنقتصر على الاحكام العامة التي يشترك بها الربان مع باقي العاملين البحريين . ومن الجدير بالذكر ان بعض القوانين ومنها قانون التجارة البحري البريطاني لسنة ١٨٩٤ عندما يعرف البحار في المادة ١١٤ يشير الى انه يشمل كل شخص يتم استخدامه او الارتباط معه باي صفة على متن السفينة عدا الربان والمرشد والمتدربين المسجلين<sup>(١٤)</sup>، ولذلك فهو يستثنى الربان من العاملين البحريين.

وعليه من كل ما تقدم ذكره من تعاريف للعامل البحري ، نجد ان ما يُميز العامل البحري هو عمله الذي يتم على سفينة في رحلة بحرية تجارية بناءً على وجود عقد عمل يربطه بمجهز السفينة ، فاساس التفرقة بين العامل البحري وغيره يكمن من ناحية قانونية في مكان العمل وبغض

النظر عن طبيعة العمل . ولذلك يمكن تعريف العامل البحري بأنه :- كل شخص مكلف بعمل على متن السفينة لغرض القيام برحلة بحرية تجارية ومرتبطة بعقد عمل بحري ومسجل في سجل العاملين البحريين .

## المطلب الثاني

الأشخاص الذين يدخلون تحت مسمى العامل البحري

بالنظر لما يمثله العمل البحري من أهمية تتعلق بالمحافظة على حياة الأشخاص ، سواء العاملين البحريين أو غيرهم ، وكذلك المحافظة على البضائع التي تكون ذات قيمة عالية جداً في المعتاد ، ونتيجة المخاطر التي من الممكن أن تتعرض لها السفينة أثناء الرحلة البحرية ، ونتيجة للتطور الحاصل في الملاحة البحرية ، فكل ذلك يوجب أن يكون العاملين البحريين على درجة عالية من الكفاءة والمهارة ومن ثم يقتضي ذلك التخصص في أعمالهم ، فطاقم السفينة يتميز عادة بوجود فئة تتولى السلطة كالربان وضباط الملاحة وغيرهم ، وفئة أخرى تلتزم بتقديم المساعدة لأصحاب السلطة في السفينة وهم باقي البحارة<sup>(١٥)</sup> كالميكانيكيين ومن يقوم بالخدمة العامة وغيرهم ممن يشملهم مسمى العامل البحري . وعموماً يمكن تقسيم العاملين في السفينة إلى أربعة طوائف :-

الطائفة الأولى :- الربان وضباط الملاحة البحرية :

وهم المسؤولين عن تسيير السفينة وتوجيه الملاحة فيها ويكون الربان مشرف على ضباط الملاحة ويعملون بموجب توجيهاته وقيادته<sup>(١٦)</sup>، وسنبين المقصود بكل واحد بهم وكما يلي(١٧) :-

١- الربان :- وهو أي شخص يتولى قيادة السفينة ويكون مسؤولاً عنها .

٢- كبير الضباط :- هو ضابط الملاحة الذي يأتي مباشرة بعد الربان في المرتبة وتقع عليه مسؤولية قيادة السفينة عند انعدام قدرة الربان وعجزه عن قيادة السفينة .

٣- ضابط الملاحة :- هو شخص ذو مؤهلات فنية تمكنه من القيام بنوبة الملاحة ويكون مسؤولاً عن تسيير السفينة ومناوراتها خلال نوبته <sup>(١٨)</sup> .

الطائفة الثانية :- الضباط غير المختصين في الملاحة البحرية :  
وهم الضباط الذين يكون عملهم مساعد في تسيير السفينة ، والمحافظة على سير العمل داخل السفينة بالشكل المطلوب ، ولذلك فان اعمالهم تتصل بالملاحة البحرية ولكن بشكل غير مباشر ويكون عملهم باشراف الربان ، وهم يشملون ما يلي :-

١ . ضابط اللاسلكي :- وهو الشخص الذي يكون حاصل على شهادة عامل تشغيل تلغراف من الدرجة الاولى او الثانية او حاصل على شهادة عامة لعامل تشغيل الاتصالات اللاسلكي الخاصة بالخدمة البحرية المتحركة ، وهو يعمل في محطة التلغراف اللاسلكي الخاصة بالسفينة <sup>(١٩)</sup> .

٢ . الضابط الاداري :- هو الشخص الذي يقوم بالاشراف على الادارة داخل السفينة ويعمل بتوجيهات واشراف الربان.

٣ . طبيب السفينة :- هو الشخص الذين يكون خاضعاً من الناحية الادارية للربان ويعمل بأمره ، ولكن من الناحية الطبية فهو يقوم بواجبه كطبيب دون الخضوع لرقابة الربان ، فالضرورة هي من اقتضت وجود طبيب او اكثر في السفينة رغم ان عمله لا يتصل

بالملاحه البحرية بشكل مباشر او غير مباشر، فعمله يختلف عن  
اعمال الملاحة البحرية بشكل واضح(٢٠) .

الطائفة الثالثة :- المهندسون البحريون :

وهم الضباط المهندسين المسؤولين عن ادارة القوة الميكانيكية  
المحركة للسفينة

ويتمثل هولاء بما يلي من الاشخاص (٢١) :

١. كبير المهندسين :- هو الشخص الذي يكون اعلى مهندسي السفينة  
رتبة ولديه مؤهلات فنيه تمكنه من تحمل مسؤولية ادارة الالات  
المحركة للسفينة وصيانتها والمحافظة على سلامتها.

٢. المهندس البحري الثاني :- وهو الشخص الذي لديه مؤهلات فنيه  
والذي ياتي بعد كبير المهندسين في الرتبة والذي يتحمل مسؤولية  
ادارة الالات المحركة للسفينة وصيانتها والمحافظة على سلامتها  
وذلك في حالة عدم تمكن كبير المهندسين من القيام بمسؤولياته.

٣. المهندس البحري :- وهو الشخص الذي لديه مؤهلات فنيه تمكنه  
من القيام بتشغيل الالات المحركة للسفينة وصيانتها ويكون  
المسؤول عنها خلال نوبة الملاحظة (٢٢).

٤. مساعد ضابط مهندس:- وهو الشخص الذي يتم تعيينه ووضعه  
تحت التدريب وذلك ليصبح ضابطاً مهندساً (٢٣) .

الطائفة الرابعة :- باقي البحارة المساعدين من غير ما ذكر:-

وهم سائر الاشخاص الذين يقومون بمساعدة الضباط في اعمالهم  
ويقومون بالخدمة على السفينة(٢٤) ، ويمكن تقسيم هذه الطائفة من العاملين  
على اربع فئات وهي كالآتي :-

الفئة الاولى :- وهم البحارة الذين يساعدون الربان وضباط الملاحة للقيام باعمال الملاحة البحرية وتسيير السفينة وتوجيهها ويطلق عليهم طاقم السطح المساعد<sup>(٢٥)</sup>.

الفئة الثانية :- وهم البحارة الذين يساعدون ضابط الالاسلكي والضابط الاداري وطبيب السفينة للقيام باعمالهم كل بحسب اختصاصه.

الفئة الثالثة:- وهم البحارة الميكانيكيون ومشغلو الالات وبحارة التزويد بالوقود المعروفين بالوقادين ، وهؤلاء يعملون جميعاً تحت اشراف مهندسي السفينة ،ويطلق عليهم طاقم الالات <sup>(٢٦)</sup> .

الفئة الرابعة :- وهم البحارة الذين يقومون بتقديم خدمة للركاب والعاملين على متن السفينة ، كالمطهارة وخدم الغرف والمطاعم وعمال النظافة ويطلق عليهم طاقم الخدم .

وقد ثار جدل فقهي حول الفئة الرابعة (بالاضافة الى طبيب السفينة ومعاونيه من البحارة) من حيث امكانية اعتبارهم من الاشخاص الذين يدخلون تحت مسمى العامل البحري من عدمه ، وذلك على اساس ان اعمالهم لا تتصل بالملاحة البحرية لا بشكل مباشر ولا غير مباشر، ولكن الراي الراجح ان هذه الفئة تُعد من العاملين البحريين وذلك لان معيار تحديد العاملين في البحر يكون في مكان تادية العمل وليس في نوع وطبيعة العمل ، وان ظروف ممارسة العمل واحدة لجميع افراد طاقم السفينة فهم يتعرضون لاطار بحرية واحدة ، وهم مرتبطون جميعاً بعقود عمل بحرية ومسجلين في سجل البحارة ، والغرض من عملهم جميعاً القيام برحلة بحرية تجارية<sup>(٢٧)</sup> .

وعليه نخلص من كل ما تقدم ان مصطلح العامل البحري يشمل جميع الاشخاص العاملين في السفينة ، لغرض القيام برحلة بحرية تجارية ايا كانت طبيعة العمل المكلف فيه الشخص ، فهذا المصطلح يشمل الربان وضباط الملاحة البحرية والمهندسين البحريين والاطباء والميكانيكيين وعمال الخدمة العامة وسائر الاشخاص الذين يعملون في نطاق الرحلة البحرية متى ما توفرت فيهم شروط ممارسة مهنة العمل البحري والتي ستبحث في المطلب القادم .

### المطلب الثالث

#### شروط ممارسة مهنة العمل البحري

ان ممارسة العمل في البر لا تحتاج في الغالب الى شروط خاصة ، لذلك قرب العمل حر في اختيار من يستخدمهم ، وحرية غير مقيدة الا في حدود معينة بينما في العمل البحري فالامر مختلف تماماً ، فهناك شروط عامة تتعلق بالكفاية العددية والكفاءة الفنية وجنسية العاملين البحريين يجب التحقق من توافرها في طاقم السفينة ، ويضاف لها شروط خاصة يجب توافرها في العامل البحري كشرط السن واللياقة الصحية ، والتي يؤدي تخلفها الى عدم امكانية ممارسة العمل البحري . وعليه فهناك قيود ترد على حرية رب العمل في اختيار من يستخدمهم في الملاحة البحرية ، ومن هذا المنطلق سنبحث في شروط ممارسة مهنة العمل البحري في هذا المطلب الذي سيقسم على فرعين ، يخصص الاول لبحث الشروط العامة المتعلقة بطاقم السفينة ، بينما يخصص الثاني لبحث الشروط الخاصة المتعلقة بالعامل البحري .



## الفرع الاول

### الشروط العامة المتعلقة بطاقم السفينة

يشترط في الأشخاص العاملين في السفينة شروط أساسية تتعلق بالكفاية العددية والكفاءة الفنية ويضاف لها شرط ثالث يتعلق بجنسية العامل البحري ، وعليه فأن بحث هذه الشروط الثلاثة ستكون موضوعاً لهذا الفرع وسنبحثها تباعاً وكما يلي :-

#### الشرط الاول:- شرط الكفاية العددية :

تمتاز السفن في الوقت الحاضر، ونتيجة التطور ، بسعة حجمها واتساعها ، لذلك يجب ان تتوفر الكثير من الاختصاصات المطلوبه في البحارة الذين يعملون على ظهر السفينة لضمان نجاح الرحلة البحرية . وهذا التنوع في الاختصاصات يستلزم استخدام اعداد كافية من العاملين البحريين في السفينة للقيام بالاعمال اللازمة التي تستدعيها الملاحة ، فلا تصلح السفينة للملاحة اذا لم يتوفر العدد الكافي من العاملين البحريين ، سواء الذين يتطلب عملهم شهادة معينة كالربان والضباط اوغيرهم من اصناف العاملين البحريين الذين تم عرضهم سابقاً(٢٨) .

في مصر فقد نصت المادة (١٠٩ ف٢) بحري بخصوص عدد البحارة على : ( تحدد القوانين واللوائح والاتفاقيات الدولية النافذة في جمهورية مصر العربية والاعراف البحرية المقصود بالربان والضباط والمهندسين البحريين وعدد البحارة الذين يجب وجودهم على السفينة والشروط التي يجب توافرها فيهم ) ، فلم يشأ المشرع البحري المصري تحديد عدد العاملين البحريين في السفينة وانما ترك امر ذلك للقوانين واللوائح الخاصة والاتفاقيات الدولية بالاضافة الى الاعراف البحرية السائدة ، ولعل اهم

القوانين الخاصة في هذا المجال هو القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢ الصادر في مصر بخصوص المؤهلات واعداد الربانبة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين على السفن الذي اشترط توافر الحد الادنى لعدد العاملين البحريين من ضباط ومهندسين وبحسب ما مذكور في الجدولين (أ ، ب ) الملحقين بالقانون ، وهذا العدد الذي يعتبر الحد الادنى يختلف من سفينة الى اخرى تبعاً لعدة عوامل(٢٩) هي:-

١. حمولة السفينة وطبيعة النقل الذي تقوم به هل هو نقل للركاب او للبضائع .

٢. نوع الملاحة اي هل الملاحة في اعالي البحار او ملاحة ساحلية دولية او ملاحة ساحلية قصيرة.

٣. قوة الات السفينة فيما يتعلق بتحديد عدد المهندسين البحريين.

هذا ولما كان عدد العاملين البحريين في القانون المصري يُعد الحد الادنى وقد تقتضي ظروف الرحلة البحرية وطبيعة السفينة من حيث البناء والالات والطاقة المحركة لها استخدام عدد اكبر من الحد الادنى للعاملين البحريين لذلك يتوجب على المجهز ان يوفر العدد الزائد عن الحد الادنى ، وبخلافه يجوز لكل صاحب مصلحة الاعتراض على قدرة وصلاحية السفينة للقيام بالرحلة البحرية (٣٠) .

وقد يحصل اثناء الرحلة البحرية نقص في عدد ونوعية العاملين البحريين لاسباب معينة ، لذلك يجب تعويض هذا النقص في اسرع وقت (٣١). كما ان القانون المصري رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢ نص على فرض جزاءات جنائية في حالة عدم الالتزام بالاحكام الواردة فيه والخاصة بعدد البحارة (٣٢) .

اما في العراق ، فان تعليمات الموانئ والمرافئ رقم (١) لسنة ١٩٩٨ عالجت شرط الكفاية العددية ، فقد اشارت المادة (١٠١) الى ضرورة وجود عدد كافي من الضباط والمهندسين والبحارة على ظهر السفينة الراسية وفي جميع الاوقات ، كما اشارت المادة (١٠٢) من التعليمات على وجوب التعويض من قبل الربان عن النقص الحاصل في افراد الطاقم سواء كان هذا النقص ل وفاة او حادث تصادم او لاي سبب كان . كذلك اشارت المادة (٢٣٣) من التعليمات بوجوب قيام الربان او مالك السفينة أو المركب بتأمين عدد كاف من الضباط والبحارة على ظهر السفينة وفي جميع الاوقات لادارتها ، وقد فرضت المادة (٣٣١) من التعليمات عقوبة الغرامة على كل من يخالف احكام مواد معينة في هذه التعليمات اشارت اليها ومن ضمنها المادة (٢٣٣) التي اشرنا اليها .

وعليه نلاحظ ان القانون العراقي اشترط وجود عدد كافي من العاملين البحريين من الضباط والمهندسين والبحارة وفي جميع الاوقات وسواء كانت السفينة راسية او مبحرة ، ولكن لم يبين ماهو الحد الادنى للعدد المطلوب لكل سفينة سواء من حيث حجم السفينة او حمولتها او قوة الاتها ، كما فعل المشرع المصري ، وعلى المشرع العراقي تدارك هذا النقص بتشريع يوضح الحد الادنى للعاملين البحريين على ظهر السفن مع بيان تفصيلي في الموضوع اخذاً بنظر الاعتبار انواع السفن وحمولتها ونوع الرحلة البحرية التي تقوم بها والاتها ، فكل سفينة تختلف عن الاخرى في احتياجها للعدد الكافي من العاملين البحريين ، حيث ان العدد الكافي الذي ينبغي تواجده في السفينة له اهمية فيما يخص سير الملاحة وصلاحية السفينة للملاحة وكذلك الحفاظ على الارواح البشرية ، وبالنتيجة يهدف وجود العدد الكافي بالمحافظة على سلامة الرحلة والعاملين على متن

السفينة وكذلك امن وسلامة السفن الاخرى والموانئ التي ترسو فيها السفينة<sup>(٣٣)</sup> .

ومن الجدير بالذكر ان عدد العاملين البحريين على السفن في الوقت الحاضر قد قل ، وذلك نتيجة لضخامة حجم السفن ودخول المكننة فيها ، فعلى سبيل المثال ان عدد البحارة في بريطانيا عام ١٩٢٠ كان يقدر بـ(٢٤٥٠٠٠) بحار ، بينما في عام ١٩٧١ قد قل هذا العدد بشكل ملحوظ حيث قدر عددهم بـ(٩٨٠٠٠) بحار . وكذلك الحال بالنسبة للحمولات الطنية فكان عدد البحارة يقدر بـ(٨,٦٨) رجلاً لكل الف طن من الحمولة في عام ١٩٥٥ ، بينما في عام ١٩٦٩ قدر عدد البحارة بـ(٤,٥٧) رجلاً لكل الف طن من الحمولة<sup>(٣٤)</sup> .

الشرط الثاني :- شرط الكفاية الفنية :

تشتري القوانين البحرية توافر خبرات ومؤهلات مؤيدة بشهادات معينة لممارسة مهنة العمل البحري على متن السفينة<sup>(٣٥)</sup> . واذا كان المجهز حر في اختيار افراد الطاقم البحري المكون من الربان والضباط والمهندسين وباقي فئات العاملين البحريين بمختلف اصنافهم ومسمياتهم ، الا ان هذه الحرية ليست مطلقة بل لابد من توافر الشهادات المهنية والمعينة لكل صنف حتى يمكن ممارسة العمل البحري على متن السفينة ، ولذلك يترتب على استخدام اشخاص لا يحملون الشهادات المطلوبة للعمل على متن السفينة ان تعتبر السفينة غير صالحة للملاحة<sup>(٣٦)</sup> .

في مصر فان القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢ والخاص بمؤهلات واعداد الرابانة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين على السفن تكفل ببيان الشهادات الواجب توافرها في طاقم السفينة<sup>(٣٧)</sup> ، وبحسب حمولتها

ونوع الرحلة البحرية التي تقوم بها ، وتصدر هذه الشهادات عادة من الوزير المختص (وزير النقل والمواصلات والنقل البحري ) ولمن يتجاوز بنجاح امتحاناً ينظم لهذا الغرض وفقاً لشروط يحددها الوزير في قرار خاص(٣٨) . وتخضع السفن المصرية المتواجدة في الموانئ المصرية لرقابة السلطة البحرية المختصة للتأكد من توفر اعداد الطاقم ونوعية الشهادات البحرية المنصوص عليها في القانون(٣٩) . ومما تجدر الإشارة اليه ان الشهادات المطلوبه للعاملين في السفينة تشمل جميع الفئات حتى تلك التي ليس لها علاقة مباشرة بطبيعة عمل الملاحة البحرية ، كالطبيب والمرضى ، فهؤلاء ايضاً يجب ان يكونوا حاملين شهادات في اختصاصهم تؤهلهم للعمل على متن السفينة<sup>(٤٠)</sup> .

اما في العراق ، فقد اشارت تعليمات الموانئ والمرافئ رقم (١) لسنة ١٩٩٨ في المادة (١٨٥) فقرة (ز) الى وجوب ان يكون في كل سفينة وافدة الى الميناء مجموعة من الشهادات متوفرة في طاقمها منها: (ز)- شهادة تدريب وتأهيل العاملين في البحر ، شهادة كفاءة الطاقم). وقد جاء في المادة (١٨٦) من التعليمات وجوب ان تكون هذه الشهادة نافذة المفعول وصادره من جهة دولة العلم او الجهة المخولة من دولة العلم لاصدار الشهادة المطلوبه . كما اشارت المادة (١٨٩) من التعليمات على ان قسم التفتيش البحري في المنشأة العامة لموانئ العراق هو المسؤول عن تفتيش وتدقيق الشهادات المطلوبه . وقد ذكرت المواد من (٢١٨) الى (٢٢٢) من التعليمات عدد من انواع الشهادات والشروط الواجب توفرها للحصول عليها وهذه الشهادات هي :-

٢. شهادة ماسك دفة

٣. شهادة رقيب مسطحة او رقيب نهري

٤. شهادة ربان نهري درجة ثانية

٥. شهادة ربان نهري درجة اولى

ومما يمكن ملاحظة على المشرع العراقي انه على الرغم من اشارته الى بعض الشهادات وماهية الشروط الواجب توفرها للحصول عليها الا انها لا تواكب الواقع العالمي الحالي ، فالملاحة البحرية قد تطورت كثيراً وتعقدت بفعل التقدم العلمي ، فلا بد من مراعاة هذا الجانب من التطور وازافة شهادات اخرى معمول بها دولياً ومعترف بها لدى العراق كفاءات في الملاحة البحرية يمكن ان تكون هي النواة الاولى للنهوض بواقع التجارة البحرية العراقي وتكون للعراق سفن تجوب البحار العالمية بكادر عراقي متخصص ، وعليه لابد من تدارك هذا النقص في التشريع العراقي .

الشرط الثالث :- شرط الجنسية الوطنية :

ان الاصل في العمل على السفن الوطنية لاي دولة يكون للعامل البحري الذي يحمل جنسيتها والاستثناء هو عمل الاجانب على السفن الوطنية . وشرط الجنسية الوطنية هو امتياز تمنحه الدولة لرعاياه لاعتبارات استراتيجية<sup>(٤)</sup> ، لذلك فأن معظم تشريعات العالم تعطي لرعاياها الاولوية في العمل على متن السفن التي تحمل جنسيتها وترفع علمها عن طريق فرض نسبة معينة من طاقم السفينة يجب ان يكونوا من مواطنيها ، بل ان بعض الدول لاتقبل ان يعمل اي اجنبي على متن السفن التي تعمل لديها ، كما هو الحال في بلجيكا والتي بموجب قوانين البحرية تفرض ان

يكون جميع افراد طاقم السفينة التي تحمل العلم البلجيكي من التبعية البلجيكية وكذلك نفس الحال نجده ايضاً في اسبانيا وايطاليا والوكسمبورغ . وفي بعض دول العالم تجعل عمل الربان على السفن التي ترفع علمها مقصور على وطنيها ومن هذه الدول الولايات المتحدة الامريكية واليونان والدنمارك وايرلندا وفنلندا وهولندا ، ولعل السبب في ذلك يرجع الى تدويل النشاط البحري من جانب ولاسباب استراتيجية من جانب اخر . مع ملاحظة ان بعض الدول في العالم لا تمنع من استخدام البحارة الاجانب ولكن تعطي نسبة لمواطنيها يجب ان تتوفر على متن السفن التي ترفع علمها ، فمثلاً في اليونان فإن نسبة رعاياها تبلغ ٦٠% من افراد الطاقم بينما في الارجننتين ٧٥% وفي هولندا ٧٠% و ١٠% في بنما و ١١% في الدنمارك وثلثين في بريطانيا(٤٢).

في مصر لم يشترط قانون التجارة البحرية صراحة الجنسية المصرية في من يعمل على متن السفن المصرية ، ولكن المادة (١١٢) ف١ نصت على عدم جواز تشغيل الاجنبي في السفينة التي تقوم بملاحة ساحلية او بالقطر او بالارشاد في داخل الموانئ المصرية الا بناءً على ترخيص من الادارة البحرية المختصة ، كما نصت الفقرة (٢) من ذات المادة على عدم الجواز في السفن المصرية ان يزيد عدد العاملين الاجانب واجورهم على النسب التي يصدر بتحديدتها قرار من الوزير المختص . ويقضي قانون تسجيل السفن المصري رقم ٦٨ لسنة ١٩٤٩ في مادته العاشرة بشطب تسجيل السفينة التي لا تلتزم بالشروط الخاصة بالجنسية المصرية التي يجب ان تتوفر في البحارة وضباط الملاحة والربان والمهندسين البحريين ، وقد تحددت هذه الشروط بالفعل في قرار لوزير النقل والمواصلات المصري رقم ٦٨ لسنة ١٩٨٤ فنصت المادة الاولى

منه على : ( يجب ان لاتقل نسبة عدد المصريين من ربان وضباط الملاحة والمهندسين البحريين ومن في حكمهم كضباط اللاسلكي والاطباء والكتبة والمخزنية وكذا من البحارة ومن في حكمهم كالوقادين والسفريجية والطباخين الذين يعملون بالسفن التجارية المصرية عن ٩٥% من مجموع عددهم في السفينة ولا يقل مجموع مرتباتهم عن ٩٠% من مجموع مرتبات هذه الطوائف ). ومن هنا يلاحظ ان القانون المصري اشترط ان يكون غالبية العاملين البحريين من المصريين بتحديد نسبة مئوية معينة في ذلك يؤدي التجاوز عليها الى فرض جزاء شطب السفينة وذلك لاعتبارات تتعلق بمنح ميزة للعامل الوطني على حساب العامل الاجنبي ، ومع ذلك اجاز المشرع المصري استخدام العمال الاجانب في السفن بقيود وبنسبة مئوية معينة حسب ما نصت عليه القوانين المصرية والتي اشرنا اليها سابقاً<sup>(٤٣)</sup> .

وفي لبنان اشترط قانون التجارة البحرية ، اذا كانت الملاحة ساحلية من مرفأ لبناني الى مرفأ لبناني اخر او اذا كانت الملاحة للصيد في الشواطئ اللبنانية ، ان يكون جميع افراد الطاقم لبناني ، اما اذا كان الابرار في السفن الكبيرة وذلك في اسفار بعيدة او في السفن المعدة للملاحة الساحلية الدولية فانه يجب ان يكون خمس الطاقم من الرعايا اللبنانيين او ان يتم تدريب عدد من البحارة يوازي هذه النسبة بشروط تحدد بقرار من الوزير المختص<sup>(٤٤)</sup> ، وهكذا هو الوضع ايضاً طبقاً لاحكام قانون التجارة البحرية الاردني<sup>(٤٥)</sup> .

وفي الجزائر فان الاصل هو ان الذي يعمل على السفن الجزائرية يجب ان يحمل الجنسية الجزائرية والاستثناء هو الجواز للوزير المكلف



بالبحرية التجارية ان يحدد نسبة معينة من البحارة الاجانب لتشكيل الطاقم وكذلك يجوز في حالة الضرورة للربان وفي حالة الاستعجال وبصفة استثنائية وفي حالة وجوده في ميناء اجنبي ان يعين خلف للبحار او ان يكمل الطاقم ببخارة اجانب ضمن النسب التي تحدد بقرار الوزير المكلف بالبحرية التجارية ولرحلة محددة (٤٦) .

اما في العراق فلا يوجد اشارة الى جنسية الطاقم فيما يخص السفن العراقية وهذا ما يُعد نقصاً في التشريع يجب تداركه . ومع ذلك يمكن القول وتماشيا مع الاتجاه الغالب في القوانين البحرية ان العاملين البحريين على السفن العراقية يجب ان يكونوا عراقيين في الاصل مع امكانية الاستعانة بالاجانب استثناءً عند الضرورة ، فلا مانع من تشغيل الاجانب في العراق طبقاً للقواعد العامة في قانون العمل (٤٧) .

## الفرع الثاني

### الشروط الخاصة المتعلقة بالعامل البحري

في الواقع توجد ستة شروط اساسية يجب توفرها في العامل البحري حتى يستطيع العمل على السفينة ، فيجب ان يسجل في سجل السفينة ، وان يحصل على هوية بحار (جواز بحري) ، وان يحصل على ترخيص عمل من الجهة المختصة ، وان يكون في سن معينة قانوناً ، وان يكون ذو لياقة بدنية وصحية تمكنه من اداء عمله ، وان يكون مرتبطاً بعقد عمل ، وبحث هذه الشروط هو ما سيكون مادة لدراستنا في هذا الفرع وعلى النحو الاتي :

الشرط الاول:- شرط التسجيل في سجل السفينة :

يُعد سجل السفينة وثيقة مهمة يجب على كل ربان ان يحتفظ به لتسجيل كل الحوادث التي تقع اثناء الرحلة البحرية ، وهو يعتبر دليل اثبات

لكل البيانات المسجلة فيه ومن تلك البيانات المطلوبه والتي يجب تسجيلها البيانات المتعلقة بافراد الطاقم والتي تبين صفات وسلوك ومؤهلات كل فرد من افراد الطاقم ومايصيبه اثناء الرحلة من امراض ومايتعرض له من حوادث وكذلك تتضمن رواتب واجور العاملين البحريين وكذلك خصوصيات تغيير الطاقم<sup>(٤٨)</sup> .

وعليه لايمكن لاي عامل بحري ان يعمل على متن السفينة من دون ان يكون مسجل في سجل السفينة وبكل التفاصيل التي تقدم ذكرها ، ففي قانون التجارة البحرية الجزائري تشترط المادة (٣٨٨) منه لكي تثبت للشخص صفة بحار ان يقيد في سجل رجال البحر الذي تمسكه السلطة البحرية المختصة ، كما يشترط في سجل السفينة وجود تأشيرة للسلطة الادارية المختصة بالتأشير على دفتر الطاقم (سجل السفينة) الذي يسجل فيه أفراد الطاقم ، وذلك بعد القيام بمجموعة من التحقيقات المتعلقة بالفحوص الطبية ، والتحقق من شرط الكفاءة للعامل البحري، وكذلك من عقود العمل البحري وصلاحياتها لافراد طاقم السفينة<sup>(٤٩)</sup> .

وفي الحقيقة ان وجود هذا الشرط له اهميته والتي تنبع من اعتبارين اساسيين هما (٥٠) :-

الاعتبار الاول :- اثبات الحقوق والالتزامات

فالسجل وسيلة لاثبات الحقوق والالتزامات التي تقع على عاتق العامل البحري حيث تدون فيه ، كما تقدم ، كل المعلومات المتعلقة بالعامل البحري والتي تتمثل باسمه الكامل وجنسيته وعقد العمل البحري ومدته وشروطه وماهية العمل الذي يقوم به العامل البحري ، وعليه يعتبر سجل

السفينة دليل اثبات ذو حجة قوية من الصعب على من يدعي خلافها ان يردّها.

الاعتبار الثاني :- اعتبار أمني

وهذا الاعتبار يتعلق بامن السفينة ذاتها اذ لابد لكل ربان او مجهزة ان يعرف افراد الطاقم الذين يعملون على متن السفينة وخاصة السفن الكبيرة التي تكون اعداد العاملين البحريين فيها كثير، وعليه فاذا كان هناك شخصاً غير معروف في السفينة يعمل على متنها ، فقد يعمل هذا الشخص الى الاخلال بامن السفينة ومن ثم الهرب منها بدون كشفه على اساس عدم وجود اي معلومات عنه يمكن الوصول اليه من خلالها، كان يقوم بمحاولة لاشعال حريق فيها لأي سبب كان او غير ذلك من الامور التي تؤدي الى الاخلال بأمن السفينة ، هذا من جهة ومن جهة اخرى فان عدم التسجيل في سجل السفينة يؤدي الى الاخلال بامن الدول التي تمر بها السفينة وترسو عندها اثناء رحلاتها البحرية ، حيث يمكن ان يكون لدى هذا الشخص دوافع للاخلال بامن تلك الدولة .

وعليه فان التسجيل في سجل السفينة يعتبر من الشروط المهمة التي يجب توفرها في العامل البحري وهي للتعريف به داخل السفينة وكذلك خارجها اضافة الى ان التسجيل يثبت الحقوق والالتزامات للعامل البحري. ولكن يبقى امر واحد ، وهو احتمال حدوث سهو من الربان او المسؤول عن التسجيل في سجل السفينة في عدم ذكر احد العاملين البحريين الذين يعملون على ظهر السفينة ، وفي هذه الحالة يجب التأكد من كون هذا العامل البحري الذي يعمل على ظهر السفينة هو من ضمن الاشخاص الذي تم التعاقد معهم لاجل العمل على ظهر السفينة وبالتالي تسجيله في سجل السفينة تلافياً للسهو الذي حصل (٥١).

ومما تجدر الاشارة اليه ان القانون البحري اللبناني يعتبر عدم تسجيل العقد في سجل السفينة دليل على عدم وجوده في نظر السلطة ولا يُسمح للعامل البحري بالابحار ، اما بين الاطراف المتنازعه فيبقى العقد قائم ويمكن اثباته بكافة الطرق الممكنة<sup>(٥٢)</sup> .

الشرط الثاني :- شرط الحصول على هوية البحار(الجواز البحري) :

بينت المادة (١ ف رابعاً) من قانون هوية البحار العراقي رقم(٩٠) لسنة ١٩٨٦ المقصود بهوية البحار فقد جاء فيها : (هوية البحار المستند الذي تصدره الدولة للبحار لغرض مغادرة العراق والعودة اليه يبين فيه جنسيته وهويته ويتضمن الالتماس الى سلطات الدولة والسلطات الاجنبية ابداء المساعدة لحامله وشموله بالرعاية والحماية عند دخوله او مروره لاغراض الالتحاق او الانفكاك من السفينة).

ومن النص اعلاه يلاحظ ان العامل البحري العراقي لايمكنه مغادرة العراق او العودة اليه بواسطة السفينة التي يعمل عليها الا اذا كان لديه هوية البحار . كذلك يلاحظ ان هوية البحار لا تستخدم لاغراض السفر الاعتيادية (م٧) ، وأنما تستخدم لغرض الابحار في السفن التي تجوب اعالي البحار ويكون ابحارها خارج الحدود البحرية العراقية ، بمعنى انه لاجابة الى هوية البحار اذا كان الابحار داخل الموانئ العراقية . وتمنح الهوية بناءً على طلب تحريري من المؤسسة التي هي الدائرة التي تملك او تدير او تستأجر سفن بحرية مدنية وهذا الطلب التحريري يتضمن عدة امور منها الاسم الكامل للعامل البحري وتاريخ ومحل الولادة وعنوان المهنة (مادة٣)من قانون هوية البحار. وتنفذ صلاحية هوية البحار بمرور اربع سنوات على تاريخ اصدارها ،وهي قابلة للتمديد مرة واحدة لمدة لا

تتجاوز اربع سنوات (مادة ٤) من قانون هوية البحار ،وعليه فالذي يفهم من هذه المادة انه لايمكن ان يستمر العمل بهوية البحار الواحدة لمدة تزيد عن ثمان سنوات ولكن يمكن اصدار هوية جديدة اخرى ، وبالتالي يمكن تجديد هوية البحار في حالة انتهاء مدة صلاحيتها .

ومما تجدر الاشارة اليه ان البحار العراقي يمنح هوية البحار في حالتين هما:-

١. ان يتم منح الهوية بناءً على طلب المؤسسة والتي هي دائرة تمتلك السفينة او تدير او تستأجر سفن بحرية مدنية (٥٣) ، وبالتأكيد ان هذه الدائرة عراقية ، اذ من غير المعقول ان تكون الدائرة المقصودة في القانون هي دائرة اجنبية تابعة لدولة اجنبية ومن المعروف ان الدائرة عادة ترتبط بالدولة اي انها مؤسسه حكومية ولا توجد مؤسسة في القطاع الخاص في القانون العراقي تسمى دائرة .

٢. جواز منح البحار العراقي هوية البحار اذا كان عاملاً على سفينة تابعة لمشروع عربي موحد(٥٤).

وعليه وبناءً على ماتقدم فانه لايجوز منح هوية البحار للعامل البحري العراقي اذا كان يعمل على سفينة اجنبية غير عراقية او غير تابعة لمشروع عربي موحد ، وكذلك لا يمكن منح هوية البحار للعامل البحري العراقي اذا كان مقدم الطلب شركة عراقية تابعة للقطاع الخاص (شخص معنوي خاص) او شخص طبيعي عراقي الا اذا كان تقديم الطلب عن طريق دائرة حكومية . ويبدو ان هذا توجه غير سليم من المشرع فمن الافضل ان يعطي الحرية للبحارة العراقيين ليتمكنوا من العمل على سفن اجنبية وذلك

باعطائهم هوية البحار ، وكذلك منحهم امكانية تقديم الطلب بانفسهم ، كما هو معمول به في دول العالم ، دون حاجة الى توسط دائرة حكومية.

ويمكن ان تجدد هوية البحار او تمدد من قبل القنصل العراقي خارج العراق بعد التأكد من كون حائزها لازال محتفظاً بالصفة التي تخوله حق حملها ، وكذلك في حالة فقدان خارج العراق يمكن تجديد الهوية بعد التأكد من انه لازال يحمل الصفة المطلوبه لحمل الهوية(مادة ١٠). ويترتب على فقدان هوية البحار باهمال من العامل البحري صاحب الهوية عقوبة الغرامة (مادة ١١).

مع ملاحظة ان صلاحية رفض طلب منح الهوية مختص بالوزير الذي هو وزير الداخلية وذلك لامور متعلقة بالسلامة البحرية والامن (م ١ فقرة اولاً وكذلك م ٥ فقرة اولاً).

اما سحب الهوية فيمكن ان يكون في ثلاث حالات :-

١. اذا قام البحار او حاول القيام بعمل معاقب عليه وفق القانون ويمس امن او مصلحة الجمهورية العراقية واقتنع الوزير بذلك فله اصدار قرار بسحب الهوية (م ٥ فقرة ثانياً) .
٢. اذا طلبت المؤسسة سحب هوية البحار لاي سبب كان فللوزير ان يقرر بناءً على ذلك سحب الهوية (م ٥ فقرة ثانياً) .
٣. وهي وجوبية وذلك في حالة زوال الصفة التي كانت تخول البحار منحه الهوية فيجب سحبها وعلى المؤسسة اخبار ضابط الجوازات بذلك (م ٦).

اما في مصر فيطلق على هوية البحار اسم الجواز البحري والذي هو عبارة عن وثيقة رسمية يسمح لصاحبه العمل على السفن البحرية التجارية ، وبهذا الخصوص نصت المادة(١١٠بحري مصري) على ما يلي:(١). لايجوز لمن يتمتعون بالجنسية المصرية ان يقوموا باي عمل في السفن التي تبحر خارج المياه الاقليمية الا بعد الحصول على جواز بحري من الادارة البحرية المختصة ٢. وتسري على الجواز المذكور الاحكام المنصوص عليها في القوانين والقرارات الخاصة بذلك ). وعليه يكون الجواز البحري شرط وواجب على كل مصري يعمل في السفن التي تبحر خارج المياه الاقليمية للدولة المصرية ولا اهمية فيما اذا كان العمل على سفينة اجنبية ام مصرية في منح الجواز البحري . ولا يقوم الجواز البحري مقام جواز السفر وكذلك لا يحل جواز السفر العادي محل الجواز البحري . و صلاحية نفاذ الجواز البحري لمدة اقصاها خمس سنوات ويمكن تجديده بشرط ان يكون طالب التجديد قد قام بخدمة فعلية بحرية على السفن في اعالي البحار لمدة لا تقل عن ستة اشهر وعن سنة ملاحه ساحلية. وفي حالة انتهاء صلاحية الجواز البحري في الخارج فعلى العامل البحري المصري ان يتقدم به الى اقرب قنصلية في الدولة التي يتواجد فيها وذلك لاجل تمديد مدة الجواز البحري لمدة ستة اشهر وتنتهي صلاحية التمديد عند وصول حامل الجواز البحري لاول ميناء مصري<sup>(٥٥)</sup>.

ويشترط المشرع المصري في القانون الخاص بالجواز البحري رقم ٣٢ لسنة ١٩٦١ لاصدار الجواز او تجديده بعض الشروط في طالب الجواز منها مايتعلق بصحته وبصره وحالته الجسمية ،ومنها ما يتعلق بخبرته ومستواه العلمي ،وكذلك حسن سيرته وسلوكه بأن لا يكون مما حكم عليه سابقاً في جناية او جنة مخلة بالشرف (المادة ٢ فقرة ا،ب،ج) .

ويلغى الجواز البحري من قبل ادارة التفتيش البحري متى ما تخلف في صاحبه أي شرط من الشروط المحددة في م/٢ من القانون المصري (المادة ٦).

الشرط الثالث :- شرط الحصول على ترخيص العمل من الجهة المختصة :

تنص المادة(١١١) من قانون التجارة البحرية المصري على ما يلي : (لايجوز لأي شخص ان يقوم بعمل على سفينة مصرية الا بعد الحصول على ترخيص من الجهة الادارية المختصة وفقاً للقوانين والقرارات الخاصة بذلك ) . يتضح من النص ان المشرع المصري يشترط على العامل البحري سواء كان مصري او اجنبي الحصول على ترخيص من الجهة المختصة للعمل على السفن المصرية ،ويمنح الترخيص عادة من مصلحة الموانئ والمناظر المصرية ،اما السفن الاجنبية فان الدولة التي ترفع علمها وتنتمي اليها السفينة بجنسيتها هي من ينظم تراخيص العمل لمن يعمل على متنها (٥٦).

ونصت المادة ( ١١٢ ف١ بحري مصري) على : ( لايجوز لاجنبي ان يعمل في سفينة تقوم بالملاحة الساحلية او بالقطر او بالارشاد في الموانئ المصرية الا بترخيص من الادارة البحرية المختصة ) ، كما تنص المادة (٨ ف١) على: (لا يجوز لغير السفن التي تتمتع بالجنسية المصرية الصيد او القطر او الارشاد في المياه الاقليمية كما لايجوز لها الملاحة الساحلية بين الموانئ المصرية)، كما تنص (المادة٨ ف٢) على: (يجوز بقرار من الوزير المختص الترخيص للسفن التي تحمل جنسية اجنبية في القيام بعمل او اكثر من الاعمال المذكورة في الفقرة ١ وذلك لمدة زمنية محددة )، يتضح من النصوص المصرية فيما يخص العمل في القطر والارشاد والملاحة



الساحلية انه يجب على الاجانب الذين يرغبون العمل في هذه المواقع ان يحصلوا على ترخيص خاص من ادارة التفتيش البحري حيث ان العمل في هذه المواقع مقتصر على البحارة المصريين دون غيرهم ، ولكن يسمح للاجانب على سبيل الاستثناء العمل في هذه الاماكن وذلك للاستفادة من خبراتهم ، لذا يلزم ان يكون لديهم ترخيص خاص من الجهة المختصة<sup>(٥٧)</sup> . ولا يخفى ان المصريين الذين يعملون في القطر والارشاد والملاحة الساحلية لابد ان يكونوا حاصلين على ترخيص لان كل شخص يعمل على سفينة مصرية يجب ان يكون لديه ترخيص سواء كان بحاراً مصرية او غير مصري وحيث ان السفن التي تعمل في هذه الاماكن مقتصرة فقط على السفن المصرية اذا لابد لكل بحار مصري يعمل على هذه السفن ان يكون لديه ترخيص من الجهة المختصة . ولكن يلاحظ انه في حالة الاستثناء الواردة في المادة ٨ ف٢ من قانون التجارة البحري امكانية الترخيص للسفن الاجنبية بقرار من الوزير ان تعمل في الصيد والقطر والارشاد في المياه الاقليمية المصرية والملاحة الساحلية بين الموانئ المصرية ، وعليه فأن الاجانب العاملين على سفن اجنبية مشمولين بالحصول على ترخيص خاص حيث جاءت المادة (١٢ف١) عامة ولم تخصص بالسفن الوطنية او الاجنبية<sup>(٥٨)</sup> .

ويثار التساؤل حول العاملين البحرين المصريين في سفن اجنبية تقوم بالقطر والارشاد في المياه الاقليمية او تعمل بالملاحة الساحلية بين الموانئ المصرية ، فعمل هذه السفن الاجنبية كما ذكرنا استثنائي ولمدة زمنية محدودة ، فهل يشترط حصول العامل المصري على الترخيص ام من الممكن العمل بدون ترخيص ؟ في الواقع لا يوجد نص في قانون التجارة البحرية المصري يعالج هذه الحالة ولكن ولما كان منح الترخيص هو

مسألة مهمة واساسية ولاغراض تنظيمية وامنية وشرطاً لممارسة العمل البحري لذلك يبدو ان الصحيح هو وجوب الحصول ترخيص العمل في هذه الصور من العمل البحري في السفن الاجنبية .

اما في العراق فقد اشارت تعليمات الموانئ والمرافئ رقم (١) لسنة ١٩٩٨ في المواد(٢١٥-٢١٧) الى الاحكام الخاصة بالترخيص حيث جاء في المادة (٢١٥) مايلى : (يجب على كل شخص او كاتب او شركة تقوم بخدمات او اعمال خاصة في داخل الموانئ الحصول على ترخيص من المنشأة) من النص اعلاه يمكن اعتبار عمل العامل البحري العراقي او الاجنبي داخل حدود الموانئ وقيامه بخدمات او اعمال خاصة يجب عليه ان يحصل على ترخيص عمل للقيام بعمله . ولكن هذا النص جاء قاصراً ولم يعالج موضوع عمل العامل البحري ، سواء كان عراقياً او اجنبياً ، على سفينة عراقية تعمل في اعالي البحار، فهل يشترط حصولهم على ترخيص عمل خاص من جهة ادارية مختصة ؟ فيما يتعلق بالعامل البحري الاجنبي فلا بد من حصوله على رخصة العمل وذلك تطبيقاً لحكم القواعد العامة في قانون العمل العراقي رقم ٣٧ لسنة ٢٠١٥ حيث نصت المادة(٣٠) على ذلك بقولها : (يحظر على كافة الادارات واصحاب العمل تشغيل أي عامل اجنبي باي صفة ما لم يكن حاصلاً على اجازة العمل التي تصدرها الوزارة ) ومن الطبيعي ان يسري هذا النص على العامل البحري بغياب النص الخاص . اما فيما يخص العامل البحري العراقي فنتعتقد انه الاخر يجب ان يحصل على ترخيص العمل فهذا الامر يُعد في غاية الاهمية ، حيث ان الترخيص لا يمنح الا بعد التأكد من جملة امور مهمه سواء من ناحية الكفاءة والخبرة او اللياقة البدنية ومختلف الشروط الاخرى المتطلبه في البحارة ، وهو بمثابة شهادة للبحار كل حسب اختصاصه بانه

يمكن العمل كعامل بحري على ظهر السفينة ، وعليه لابد للمشرع العراقي من تلافى هذا النقص في التشريع .

الشرط الرابع :- شرط السن :

بالنظر لخطورة العمل البحري وما يمكن ان يتعرض له العامل البحري من اخطار محتملة لذا كان تحديد سن البحار في التشريعات امر ضروري . في العراق لا يوجد نص خاص في قانون التجارة البحرية العثماني النافذ يحدد سن البحار، وكذلك هو الامر في قانون العمل رقم (٣٧) لسنة ٢٠١٥ اذ لم يحدد صراحة سن العامل ، ولكن لما كان العامل عموماً والعامل البحري خصوصاً مرتبط بعقد عمل لذلك وجب الرجوع الى حكم القواعد العامة في القانون المدني لتحديد سن العامل البحري ، والتي تشترط لصحة العقد ونفاذه ان يكون المتعاقد اتم الثامنة عشر من عمره والا كان العقد موقوفاً على اجازة الولي متى ما كان العاقد مميزاً وكان التصرف دائراً بين النفع والضرر ، وعقد العمل البحري هو من العقود الدائرة بين النفع والضرر ، ويكون العقد باطلاً متى ما كان المتعاقد غير مميز (المواد ٩٣-١١١ مدني عراقي) ، وعليه فإن الاصل في تحديد سن العامل البحري هو ١٨ سنة كاملة حتى يستطيع ابرام عقد عمل صحيح ونافذ وتقدير ما ينطوي عليه من مخاطر وكذلك ما ينجم عنه من التزامات . ولكن استثناءً وبالاستناد الى احكام قانون العمل يجوز تشغيل العامل الحدث ، وهو من بلغ (١٥) الخامسة عشر من العمر ولم يتم (١٨) الثامنة عشر (م/١٨ ف٢٠ عمل عراقي)، وعليه يمكن ان يعمل في السفينة ويكتسب صفة العامل البحري شريطة الحصول على موافقة الولي باعتباره مميزاً وعقده سيكون موقوف وان لا يكون العمل المكلف به في السفينة من الاعمال التي قد تضر

بطبيعتها او ظروف العمل بها بصحتهم او سلامتهم او اخلاقهم(م/٩٥ عمل عراقي).

ومن الجدير بالذكر ان تعليمات الموانئ والمرافئ العراقية رقم (١) لسنة ١٩٩٨ بينت فيما يخص بعض الشهادات المتعلقة بالعمل البحري بوجود توافر شروط معينة لمن يرغب في الحصول عليها ، ومن هذه شروط شرط السن وهي كالتالي :-

١. يشترط فيمن يريد الحصول على شهادة سائق مأكنة ان لا يقل سن المتقدم عن ثمانية عشر سنة(م/٢١٨).
٢. يشترط فيمن يريد الحصول على شهادة ماسك دفة ان لا يقل سن المتقدم عن ثمانية عشر سنة(م/٢١٩).
٣. يشترط فيمن يريد الحصول على شهادة رقيب مسطحة او رقيب نهري ان لا يقل سن المتقدم عن عشرون سنة(م/٢٢٠).
٤. يشترط فيمن يريد الحصول على شهادة ربان نهري درجة ثانية ان لا يقل سن المتقدم عن واحد وعشرون سنة(م/٢٢١).
٥. يشترط فيمن يريد الحصول على شهادة ربان نهري درجة اولى ان لا يقل سن المتقدم عن خمسة وعشرون سنة(م/٢٢٢).

أما في مصرفلم يشير القانون البحري المصري لشرط السن في البحار .لكن المادة (٥) من قانون عقد العمل المصري رقم ١٥٨ لسنة ١٩٥٩ نصت على : ( يشترط فيمن يعمل ملاحاً الا يقل سنه عن ١٨ سنة ميلادية وانه مع ذلك يجوز الحاق من يتراوح سنه بين الثانية عشرة والثامنة عشرة للعمل او التمرين على العمل بالسفن طبقاً للشروط والالوضاع التي يصدر بها قرار وزير الحربية بالاتفاق مع وزير الشؤون

الاجتماعية والعمل) ،وعليه فإن القانون المصري يشترط فيمن يعمل ملاحاً ان لا يقل عمره عن ١٨ سنة ميلادية ،واستثناءً يجوز لمن بلغ ال ١٢ سنة ولم يتم ال ١٨ سنة من عمره ان يعمل او يتمرن على العمل وفقاً لشروط واوضاع تحدد بقرارات تصدر من المختصين ، وهو القرار رقم ٣٣٦٦ لسنة ١٩٦٠ الصادر عن وزير الحربية والذي لم يجيز تشغيل العامل البحري الذي يقل سنه عن ثمانية عشر سنة في حجرة الالات بالسفينة ، ويمكن تشغيل العامل البحري الذي سنه خمسة عشر سنة فاكثراً في السفن في الاعمال الاخرى ، اما العامل البحري الذي يقل سنه عن خمسة عشر سنة فلا يجوز تشغيله على اي سفينة الا اذا كان يشتغل معه على السفينة ذاتها ابوه او اخوه او جده او عمه او خاله ، ويجب الكشف الطبي الدوري للبحار الذي يقل عمره عن ١٥ سنة ، مرة واحدة على الاقل كل ستة اشهر للتأكد من لياقته البدنية للعمل<sup>(٥٩)</sup> .

وفي القانون البحري السوري فقد تم تحديد الحد الأدنى لسن العامل البحري باتمام اربعة عشرة سنة ، واشترط فيمن يرغب في العمل البحري ولم يتم الثامنة عشرة من عمره الحصول على موافقة خطية من ولي العامل البحري او وصيه<sup>(٦٠)</sup> .

وفي قانون التجارة البحرية اللبناني فان الحد الأدنى لسن العامل البحري هي اتمام خمسة عشرة سنة ، ومع ذلك فانه لا يجوز للعامل البحري الذي لم يبلغ سن الرشد القانونية ان يعمل الا بعد الحصول على موافقة خطية من وليه او وصيه<sup>(٦١)</sup> .

وفي الاردن فان القانون البحري الاردني لم يحدد الحد الأدنى للسن القانوني اللازم توفرها في العامل البحري لكن المادة ١٣٧ اشارت الى منع استخدام العاملين البحريين الذين تقل سنهم عن سن الرشد القانوني (ثمانية

عشر سنة ) الا بعد الحصول على موافقة والديهم او وصيهم . ولكن بالرجوع الى قانون العمل الاردني لسنة ١٩٩٦ فانه يمنع استخدام الاحداث دون سن السادسة عشرة وبالتالي يمكن القول ان الحد الادنى لسن العمل البحري في الاردن هو اتمام السادسة عشرة (٦٢) .

الشرط الخامس:- شرط اللياقة البدنية والصحية للعامل البحري :

يمتاز العمل البحري بالحركة المستمرة والمتابعة في مختلف الاختصاصات التي يتولاها البحارة على متن السفينة ، ولذلك فشرط اللياقة البدنية شرط منطقي تقتضيه الضرورة وواقع العمل البحري ، كما يجب ان يكون العامل البحري سليماً من اي اعاقة او اي مرض يؤثر عليه وعلى البحارة الاخرين .

في العراق لا يوجد اشارة الى شرط اللياقة البدنية والصحية الا في تعليمات الموانئ والمرافئ رقم (١) لسنة ١٩٩٨ ، حيث تناولها من ضمن الشروط الواجب توفرها لمن يريد الحصول على شهادات معينه ، وهذه الشهادات هي شهادة سائق ماكينة وشهادة ماسك دفة وشهادة رقيب مسطحة او رقيب نهري وشهادة ربان نهري درجة ثانية وشهادة ربان نهري درجة اولى (٦٣) .

وفي مصر لم يشير قانون التجارة البحرية ولا قانون عقد العمل البحري لشرط اللياقة البدنية والصحية ، ولكن تمت الاشارة اليه في قرار صادر عن وزير النقل رقم ١٤٠ لسنة ١٩٨٦ بخصوص اصدار الجواز البحري وتجديده حيث ألزمت المادة الرابعة منه بضرورة اسفاء شرط اللياقة الصحية المنصوص عليه في الملحق رقم (٢) لاصدار الجواز

البحري لطالبه . وعليه طبقاً لشرط اللياقة الصحية لابد ان يكون جسم الشخص الذي يريد العمل في البحر نامياً نمواً طبيعياً وخالياً من الامراض الوظيفية والعضوية التي تعيقه من العمل ويجب ان يخضع لفحوص لجنة طبية مختصة ويشمل الكشف الطبي مجموعة من الامراض المتعلقة بالبصر والعظام والمفاصل وامراض الجهاز التنفسي والجهاز الدوري والامراض الجلدية المزمنة والامراض العقلية والعصبية وغير ذلك والتي تمنع بجموعها من اللياقة الصحية<sup>(٦٤)</sup> .

الشرط السادس:- وجود عقد عمل بحري :

لايتصور وجود عامل بحري يعمل في سفينة الا اذا كان مرتبط بعقد عمل بحري والذي يُعد الوسيلة القانونية المنظمة للعمل البحري،وقد ضمنت دول العالم قوانينها البحرية فصولاً خاصة بتنظيم احكام عقد العمل البحري لا بل ان جمهورية مصر العربية اصدرت القانون رقم ٥٨ لسنة ١٩٥٩ بشأن عقد العمل البحري ،وهذا الاهتمام بعقد العمل البحري نابع من ان مقتضيات ظروف الرحلة البحرية تجعل من الضروري ان يكون هناك عقد عمل بحري تكون له قواعد قانونية خاصة ، وكذلك ان احد طرفي العقد وهم البحارة يتعرضون لمخاطر بسبب طبيعة عملهم ،يضاف لذلك ان اتصال عملهم ليس مع المتعاقد معهم فقط (المجهر او الربان) وانما يمتد اتصال عملهم مع مصالح اشخاص اخرين ، كالشاحنين والمرسل اليهم . فكل ذلك يوجب ان يكون لعقد العمل البحري قواعد قانونية خاصة تكون امرة لا يجوز للمتعاقدين الاتفاق على خلافها الا اذا اجاز القانون ذلك<sup>(٦٥)</sup> .

ولاجل تامين سلامة البحارة وحفظ حقوقهم حرصت معظم دول العالم على الاشراف على عقود العمل البحري ، ففي بريطانيا يكون ابرام العقد بين

المجهز والبحار بتواجد ممثل عن مجلس التجارة ، وكذلك في الولايات المتحدة يكون ابرام العقد بوجود مفوض ملاحي<sup>(٦٦)</sup> .

وعموماً ان التشريعات تختلف في تنظيم عقد العمل البحري ، ولكن يمكن القول ان الثابت هو ان قانون العلم هو الذي يحكم عقد العمل البحري مهما كانت جنسية العامل البحري ومهما كان المكان الذي ابرم فيه العقد وبالتالي فان عقد العمل البحري محكوم بقانون العلم من حيث اركانه واثاره وحقوق اطرافه والتزاماتهم<sup>(٦٧)</sup> .

ويُعرف عقد العمل البحري بانه عقد يلتزم بمقتضاه شخص ان يعمل على ظهر السفينة مقابل اجر تحت اشراف مجهز او ربان<sup>(٦٨)</sup> ، ومن التعريف يمكن ملاحظة ان اداء العمل يكون على ظهر سفينة ، فلا يدخل في مفهوم عقد العمل البحري العقود المبرمة مع عمال الشحن والتفريغ او مع مقدمي الخدمات البرية . وفي مصر تعتبر القواعد الخاصة بعقد العمل البحري قواعد تتعلق بالنظام العام ، ويستلزم المشرع المصري الكتابة في عقد العمل ولكنها كتابة للاثبات وعليه فان عقد العمل البحري هو عقد رضائي وليس شكلي ، والاثبات بالكتابه متعلق برب العمل دون العامل البحري الذي له الحق في اثبات عقد العمل البحري بكافة طرق الاثبات<sup>(٦٩)</sup> . ويجب ان يكون العمل مقابل اجر وتحت اشراف المجهز او الربان فعلى العامل البحري التقيد بتوجيهاتهم واوامرهم . ومن الواضح ان حرية التعاقد على هذا النحو تبدو محدودة الاثر بالنسبة لعقد العمل البحري حيث ان احكام عقد العمل البحري منظمة وفق القانون وهي من النظام العام ، ولذا فانه بمجرد ان يبرم عقد العمل البحري بين اطرافه يسري عليه نظام قانوني متكامل لادخل لارادة الاطراف فيه<sup>(٧٠)</sup> .



ولعقد العمل البحري عدة خصائص (٧١) يمكن اجمالها بما يأتي :-

١. عقد العمل البحري عقد رضائي .
٢. عقد العمل البحري عقد ملزم للجانبين .
٣. عقد العمل البحري عقد من عقود المعارضة .
٤. عقد العمل البحري عقد تجاري .
٥. عقد العمل البحري عقد من عقود المدة .
٦. عقد العمل البحري عقد يراعي فيه جانب الاعتبار الشخصي .

وفي العراق نظم قانون التجارة البحرية العثمانية لسنة ١٨٦٣  
النافذ عقد العمل البحري في المواد من (٦٥-٨٩) في الفصل الخامس  
تحت عنوان (فيما يخص الملاحين الذين يستخدمون في السفينة  
واجورهم) وقد تم الغاء المواد من (٥٣) الى (١٤٦) من قانون التجارة  
البحرية العثمانية لسنة ١٨٦٣ بموجب قانون التجارة رقم (٦٠)  
لسنة ١٩٤٣ وعليه تكون المواد المنظمة لعقد العمل البحري قد الغيت  
ايضاً، والغي قانون التجارة رقم (٦٠) لسنة ١٩٤٣ بموجب قانون  
التجارة رقم (١٤٩) لسنة ١٩٧٠. والغي قانون التجارة رقم (١٤٩)  
لسنة ١٩٧٠ بموجب قانون التجارة المعمول به حالياً رقم (٣٠) لسنة  
١٩٨٤. ولم ينظم قانون التجارة المعمول به حالياً عقد العمل البحري  
وهذا فراغ تشريعي يجب تلافيه لاهمية عقد العمل البحري . ومع ذلك  
يمكن اخضاع عقد العمل البحري لاحكام عقد العمل الواردة في قانون  
العمل رقم ٣٧ لسنة ٢٠١٥ والقانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة  
١٩٥١.

## المبحث الثاني

### التزامات وحقوق العامل البحري

يرتب عقد العمل البحري ، بوصفه عقد ملزم للجانبين ، التزامات وحقوق على اطراف العقد ، وسنتناول الالتزامات والحقوق الخاصة بالعامل البحري في مطلبين ، سنخصص المطلب الاول لالتزامات العامل البحري ونخصص المطلب الثاني لحقوق العامل البحري . مع ملاحظة ان دراسة احكام هذه الالتزامات والحقوق سنعتمد فيها بشكل اساسي على ما جاء في قانون التجارة البحرية المصري ، والقواعد العامة التي تعالج التزامات وحقوق العامل سواء في قانون العمل العراقي او القانون المدني ، وذلك لعدم وجود تنظيم قانوني خاص في العراق لالتزامات العامل البحري وحقوقه .

### المطلب الاول

#### التزامات العامل البحري

يرتب العقد على العامل البحري عدد من الالتزامات يجب الوفاء بها تجاه المجهز او الربان فعليه اولاً القيام بالعمل المتفق عليه ، وطاعة صاحب العمل ، وعدم استغلال السفينة ، والمحافظة على السفينة وتجهيزاتها والعناية بها ، والمشاركة بالانقاذ في حالة الخطر ، والمحافظة على السر المهني ، فهذه الالتزامات الستة ستكون موضوع لدراستنا في هذا المطلب حيث سنخصص لكل التزام فرعاً خاصاً به ، مع ملاحظة ان دراستنا لهذه الالتزامات ستقتصر على بيان الامور الاساسية لكل التزام دون الولوج في التفاصيل والجزئيات لعدم امكانية استيعابها في هذا البحث لان كل التزام من هذه الالتزامات يستحق ان يكون موضوعاً لبحث مستقل بذاته .

## الفرع الاول

### الالتزام بالقيام بالعمل المتفق عليه

يُعد هذا الالتزام هو الالتزام الرئيسي على العامل البحري واهمها وقد نصت عليه صراحة المادة ١١٧ ف ١ من قانون التجارة البحرية المصري بقولها: (يجب على البحار القيام بالعمل المتفق عليه ....) ، وعليه يجب على العامل البحري القيام بالعمل المتفق عليه باشراف الربان وتحت سلطته وان يبذل في عمله من العناية مايبذله الشخص المعتاد ، وان تحديد العمل الذي يقوم به العامل البحري ونوعه وكيفية ادائه يتم بموجب عقد العمل البحري ، فلا يجوز للربان ان يكلف العامل البحري بعمل غير المتفق عليه الا اذا اقتضت الضرورة ذلك<sup>(٧٢)</sup>. وان قام العامل البحري باداء عمل غير المتفق عليه فسيكون بصورة مؤقتة وفي حدود الضرورة الملجئة الى ذلك . وعلى العامل البحري ان يؤدي عمله وفقاً للاصول الفنية ، وبما ان التزام العامل البحري باداء العمل هو التزام ببذل عناية فعلى المجهز ان يقيم الدليل على خطأ العامل البحري في تنفيذ التزامه من اجل مسائلته . كما ان على العامل البحري ان يقوم بالعمل المطلوب منه بشكل يتفق ومبدأ حسن النية<sup>(٧٣)</sup>. ونظراً لخطورة العمل البحري فعلى العامل البحري الالتزام بالبقاء بالسفينة وعدم مغادرتها الا بأذن من الربان(م/١١٧ بحري مصري).

وفي حالة امتناع العامل البحري عن القيام بواجبه او قصر في انجاز العمل المكلف به جاز فصله من العمل مع ثبوت حق المجهز في المطالبه بالتعويض عما لحقه من ضرر<sup>(٧٤)</sup>.

وفي العراق فان قانون العامل النافذ رقم ٣٧ لسنة ٢٠١٥ نظم التزامات العامل في المادة (٤٢) ومن بينها التزام العامل باداء العمل حيث جاء في الفقرة ثانياً: (يلتزم العامل بما يأتي: (أ- ان يؤدي بنفسه الواجبات المنوطة به بدقة وامانة طبقاً لعقد العمل واحكام هذا القانون والتعليمات والقرارات الصادرة لتنفيذه وانظمة العمل بالمنشآت الصادرة عن صاحب العمل وان يبذل في ذلك عناية الشخص المعتاد بما لا يتعارض مع احكام هذا القانون) (٧٥) ، فهذا النص عام يسري على كل من اكتسب صفة العامل ومن ضمنهم العامل البحري ، فعليه ان يلتزم باداء العمل المكلف به بكل دقة وامانة ووفقاً لما هو محدد في العقد وينسجم مع احكام قانون العمل والتعليمات وكافة القرارات الصادرة بشأن تنفيذه وكذلك انظمة العمل الصادرة من اصحاب العمل ، وعلى العامل ان يبذل في اداء العمل عناية الشخص المعتاد ، وان يقوم بنفسه باداء العمل اذ لا يجوز ان ينيب غيره في اداء العمل ، وبخلاف ما تقدم ذكره تتحقق مسؤولية العامل تجاه صاحب العمل .

### الفرع الثاني

#### الالتزام باطاعة الاوامر

من الواجب على العامل البحري اطاعة الاوامر الصادرة اليه من رؤسائه فيما يتعلق بخدمة السفينة ، وهذا ما قضت به المادة ١١٧ ف ١ من القانون البحري المصري (٧٦) . ويُعد التزام العامل البحري بذلك امراً بديهياً نظراً لعلاقة التبعية التي تربطه برب العمل . والتزام العامل البحري بالطاعة لا يعتبر التزاماً تعاقدياً فحسب وانما يعتبر ايضاً التزاماً قانونياً ، وذلك لأن العمل على السفينة يتصل بحفظ الامن والنظام عليها . مع ملاحظة ان العامل البحري له حق رفض اطاعة اوامر المجهز او الربان

التي تتنافى مع احكام عقد العمل البحري او تكون مخالفة للنظام العام او  
الاداب<sup>(٧٧)</sup> .

ويعتبر القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ المصري ، بخصوص الامن  
والنظام والتاديب في السفينة ، عدم الطاعة من قبل العامل البحري لامر  
متعلق بالخدمة من بين المخالفات التي يعاقب عليها بالحجز او بالغرامة وقد  
تفرض عقوبة الجنحة فيما يتعلق في المحافظة على النظام في السفينة او  
ارتكاب اعمال متكررة تنطوي على العصيان او فيما يتعلق بسير العمل  
على السفينة<sup>(٧٨)</sup> .

وفي العراق جاء قانون العمل النافذ لسنة ٢٠١٥ خالياً من النص على  
التزام العامل بطاعة اوامر صاحب العمل ، ويبدو ان المشرع العراقي وجد  
انه ليس من الضروري النص على هذا الالتزام لكونه نتيجة طبيعية تترتب  
على وجود علاقة التبعية التي تربط العامل بصاحب العمل . ومع ذلك نص  
القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ على التزام العامل بالطاعة  
في مادته (٩٠٩ف١/ج) والتي اوجبت على العامل (ان ياتمر بأوامر رب  
العمل الخاصة بتنفيذ العمل المتفق عليه اذا لم يكن في هذه الاوامر ما يخالف  
العقد او القانون او الاداب ولم يكن في اطاعتها ما يعرضه للخطر) ، فهذا  
النص عام يسري على كافة العمال ومنهم بطبيعة الحال العامل البحري  
الذي يلتزم طبقاً لنص القانون المدني باطاعة اوامر المجهز او الربان او  
أي مسؤول اخر في السفينة والا تحققت مسؤوليته تجاههم ، شريطة ان  
تكون تلك الاوامر متعلقة باداء العمل المحدد في العقد وان لاتعارض احكام  
القانون او النظام العام او الاداب العامة وان لا يكون في طاعة تلك  
الاورام ما يترتب عليه تعريض العامل للخطر ، وبخلافه فأن العامل

يستطيع التحلل من تنفيذ تلك الاوامر وعدم طاعتها دون ان تترتب عليه اي مسؤولية .

### الفرع الثالث

#### الالتزام بعدم استغلال السفينة

تنص المادة ١١٨ بحري مصري بخصوص هذا الالتزام على مايلي  
:(لا يجوز للربان او لاحد البحارة شحن بضاعة في السفينة لحسابه الخاص  
الا باذن من رب العمل ويترتب عل مخالفة هذا الحظر الزام المخالف بأن  
يدفع لرب العمل اجرة نقل البضائع التي شحنت مضافاً اليها مبلغ يعادلها  
وللربان ان يأمر بالقاء هذه البضائع في البحر اذا كانت تهدد سلامة السفينة  
او الاشخاص الموجودين عليها او الشحنة او تستلزم اداء غرامات او نفقات  
( ، يتضح من النص ان هذا الالتزام يسري على جميع طاقم السفينة فيشمل  
الربان وغيره من البحارة ، ومضمون هذا الالتزام هو عدم جواز شحن اي  
بضاعة على ظهر السفينة لحساب العامل البحري الخاص الا اذا سمح له  
رب العمل بذلك ، وفي حالة مخالفة العامل البحري لهذا الالتزام يكون  
الجزاء الزام العامل بدفع اجرة نقل البضائع التي شحنت مضافاً لها مبلغ  
يعادلها ، كما يحق للربان القاء البضائع في البحر اذا كانت تشكل خطراً  
على سلامة السفينة او الاشخاص الموجودين عليها او على الشحنة او ان  
وجودها في السفينة يستلزم دفع غرامات او نفقات<sup>(٧٩)</sup> .

وفي لبنان وكذلك الاردن نص قانون التجارة البحرية اللبناني والاردني  
على هذا لالتزام وجعل كل منهما الجزاء على مخالفته هو دفع اعلى اجرة  
اشتراطت في مكان وتاريخ التحميل بالاضافة الى ما قد يترتب من  
تعويضات ، كما منح الربان الحق بالقاء الحمولة المشحونة خلسة في البحر

إذا كانت تهدد سلامة السفينة أو كان شحنها غير قانوني أو أنها ستؤدي إلى دفع غرامات أو نفقات (٨٠) .

ولعل السبب في هذا الالتزام يرجع إلى أن العامل البحري يجب أن يكرس كل وقته لخدمة السفينة ولأن السماح له بالمتاجرة يؤدي إلى الإخلال بشروط عقد العمل البحري ، إضافة إلى أن ذلك يمثل خطراً على سلامة السفينة حيث أن العامل البحري سيعمل بالتجارة وسينصرف وينشغل ببضاعته تاركاً عمله وهذا ما سيؤدي إلى ما لا يحمد عقباه على السفينة وحمولتها<sup>(٨١)</sup> . ومع ذلك يجوز استثناءً للعامل البحري في حالة أخذ الإذن من رب العمل أن يشحن بضاعة على السفينة لحسابه الخاص ، ولا يوجد شكل معين لصدور الإذن من رب العمل وإنما المهم أن يصدر الإذن من رب العمل فقط وباي وسيلة كانت<sup>(٨٢)</sup> .

وفي العراق لا يوجد نص قانوني ينظم التزام العامل البحري بعدم استغلال السفينة<sup>(٨٣)</sup> ، كما لا يوجد في قانون العمل أو القانون المدني التزام مماثل يتعلق بالعامل عموماً ، لكن هذا لا يعني عدم إمكانية فرض الالتزام بعدم استغلال السفينة على العامل البحري في العراق ، بل هو يلتزم شأنه في ذلك شأن باقي العاملين البحريين في الدول التي نصت تشريعاتها على هذا الالتزام صراحة ، ومن الممكن أن نجد أساساً لهذا الالتزام في واجب العامل البحري بإداء العمل المكلف به ، فقيامه باستغلال السفينة بشحن بضاعة فيها لحسابه الخاص وانشغاله بها يُعد من صور الإخلال بالتزامه الرئيسي في أداء عمله . كما أن مبدأ حسن النية المنصوص عليه في المادة (١٥٠) من القانون المدني العراقي يوجب على العامل عدم تعريض مصالح صاحب العمل المادية لكل ما يلحق بها

ضرراً (٨٤) ، وقيام العامل البحري باستغلال السفينة لحسابه الخاص واهمال عمله ، فيه اخلال بمبدأ حسن النية لما ينطوي عليه من اضرار قد تلحق المصالح المادية لصاحب العمل .

#### الفرع الرابع

الالتزام بالمحافظة على السفينة وتجهيزاتها والعناية بها

يلتزم العامل البحري بالمحافظة على السفينة وتجهيزاتها ، ويشمل واجب المحافظة ايضاً الالات والادوات والوسائل التي يستخدمها العامل البحري ، وعليه ان يبذل العناية اللازمة للحفاظ عليها ، وفي حالة اصابة السفينة وتجهيزاتها باي ضرر او تلف نتيجة خطأ العامل البحري وتقصيره في واجب المحافظة فانه يكون مسؤولاً عن ذلك ويلتزم بالتعويض لصالح المجهز ويتفرع عن هذا الالتزام التزام اخر يُعد جزءاً منه وهو التزام العامل البحري بتنظيف مكان النوم وملحقاته وذلك في غير الساعات المخصصة للعمل (٨٥) .

ولا يوجد في العراق ولا في قانون التجارة البحرية المصري نص قانوني ينظم التزام العامل البحري بالمحافظة على السفينة ، ولكن بالرجوع الى احكام قانون العمل العراقي النافذ لسنة ٢٠١٥ وقانون العمل المصري رقم ١٢ لسنة ٢٠٠٣ نجد ان من بين التزامات العامل بالمحافظة على اموال صاحب العمل (٨٦) ، وعليه يسري هذا الالتزام على العامل البحري فيلتزم بالمحافظة على السفينة وعلى كل ما يوجد فيها من تجهيزات ومواد وبضائع والالات وادوات وغيرها من الاشياء والا تحققت مسؤوليته تجاه رب العمل .



## الفرع الخامس

### الالتزام بالمشاركة بالانقاذ في حالة الخطر

نصت المادة ١١٨ ف٢ بحري مصري على ما يلي : ( ويلتزم البحار في حالة الخطر بالعمل على انقاذ السفينة والاشخاص الذين يوجدون عليها والشحنة وفي هذه الحالة يمنح مكافأة عن العمل الاضافي على الا تقل عن الاجر المقابل للساعات التي استغرقها هذا العمل ) ، وعليه يلتزم العامل البحري بالمشاركة بالانقاذ في حالة وقوع خطر يواجه السفينة والاشخاص الذين يوجدون عليها وشحناتها اذ ليس من المنطقي ان يقف العامل البحري ساعة الخطر متفرجاً وغير مبالي وكأن الامر لايعنيه ، ويعطى العامل البحري بناءً على هذا الالتزام في حالة قيامه به مكافئة تشجيعية له على اساس قيامه بعمل اضافي . اما اذا كان هذا الانقاذ متعلق بسفينة اخرى غير السفينة التي يعمل عليها فان مكافئة الانقاذ توزع بين ربان السفينة وبحارتها ومالكها <sup>(٨٧)</sup> .

مع ملاحظة ان التزام العامل البحري بالانقاذ هو التزام قانوني لا يحتاج الى امر خاص لتكليف العامل للقيام به بل عليه ان يبادر اليه تلقائياً دون تأخير . هذا ولما كان الخطر من الممكن ان يلحق السفينة والاشخاص والشحنة في وقت واحد لذا من له الاولوية في الانقاذ ؟ من المؤكد ان الاولوية يجب ان تكون لانقاذ الاشخاص سواء كانوا من افراد الطاقم او من الاشخاص الراكبين على السفينة متى ماكان في اماكن البحار القيام بذلك <sup>(٨٨)</sup> .

وفي العراق لا يوجد نص قانوني ينظم الالتزام بالانقاذ ، ومع ذلك يمكن القول ان الالتزام بالانقاذ هو واجب انساني واخلاقي قبل ان يكون

واجب قانوني ، وهو واجب مطلق يقع على الكافة ومنهم بطبيعة الحال العامل البحري ، مع ملاحظة انه بإمكان المجهز ان يؤكد هذا الالتزام ويضمنه لعقد العمل البحري وبالتالي يتحول هذا الالتزام الى التزام اتفاقي يؤدي الاخلال به الى تحقق مسؤولية العامل البحري .

#### الفرع السادس

##### الالتزام بالمحافظة على اسرار المهنة

ان قيام العامل البحري بالعمل لحساب رب العمل تمكنه من معرفة بعض الامور بحكم عمله والتي تعتبر من اسرار العمل وبالتالي فان تسريبها يضر بمصالح رب العمل ، وعليه فالمحافظة على السرية بالعمل امر بديهي تفرضه القوانين بغض النظر عن طبيعة العمل ونوعه . وقد جاءت القوانين البحرية خالية من الاشارة لهذا الالتزام ولكن نصت عليه قوانين العمل حيث الزمت العمال ، وبغض النظر عن مكان وطبيعة عملهم ، بعدم افشاء الاسرار التي يطلعون عليها بحكم عملهم ، فنصت المادة ٤٢ من قانون العمل العراقي لسنة ٢٠١٥ في ف/ثانيا ج على التزام العامل بعدم افشاء أي اسرار يطلع عليها بحكم عمله . كما نصت على ذلك المادة ٥٦ من قانون العمل المصري لسنة ٢٠٠٣ حيث جعلت من بين واجبات العامل المحافظة على اسرار العمل ، فلا يفشي المعلومات المتعلقة بالعمل متى كانت سرية بطبيعتها او وفقاً للتعليمات الكتابية الصادرة من رب العمل .

## المطلب الثاني

### حقوق العامل البحري

إذا كان عقد العمل البحري يترتب التزامات على العامل البحري فإنه بالمقابل يترتب له حقوق ، وهي تتمثل في التزامات رب العمل بموجب عقد العمل البحري ، وتُعد هذه الالتزامات من النظام العام ، فالإتفاق على مخالفتها باطل ، إلا إذا كان في ذلك توفير لرعاية أكثر وحماية أكبر للعامل البحري ، وبالتالي تكون هناك مسؤولية أكبر على رب العمل (المجهز) . وفي حالة مخالفته هذه الالتزامات من قبل رب العمل فإن بعض التشريعات ، كالتشريع المصري ، يقرر عقوبة جنائية توقع على رب العمل جزاءً لذلك<sup>(٨٩)</sup> . وحقوق العامل البحري ، والتي تتمثل بالتزامات رب العمل تجاه العامل البحري ، هي حقه في الحصول على الأجر ، وحقه في الإيواء والتغذية ، وحقه في العلاج ، وحقه في إعادته إلى الوطن ، وهذه الحقوق ستكون موضوع لدراستنا في هذا المطلب الذي سيقسم على أربع فروع ، وسيختص كل فرع بدراسة حق من حقوق العامل البحري .

### الفرع الأول

#### حق العامل البحري في الأجر

إن دفع أجر العامل البحري يُعد الالتزام الرئيسي الذي يترتب على عاتق رب العمل استناداً إلى القانون وعقد العمل البحري الذي بموجبه يتم تحديد الأجر، فإذا كان العقد ساكتاً عن بيان مقدار الأجر يتم تقدير الأجر بموجب العرف ، فإذا لم يكن هناك عرف تولى القاضي تحديد الأجر<sup>(٩٠)</sup> . وبوصف العامل البحري الطرف الأضعف فقد جرت بعض التشريعات على وضع حد أدنى لأجر العامل البحري وبالتالي لا يجوز الاتفاق على أجر أقل من الحد الأدنى من قبل المتعاقدين ، بينما تشريعات أخرى تركت

تحديد اجر العامل البحري لمطلق ارادة الطرفين ،كما هو الحال في التشريع الاردني واللبناني<sup>(٩١)</sup>. وفي مصر فان المشرع المصري لم يترك لارادة الطرفين مطلق الحرية في تحديد الاجر ، وانما قرر وضع حد ادنى للاجور والمرتبات والعلاوات والمكافئات<sup>(٩٢)</sup> ، فنصت المادة ١١٩ ف٢ من القانون البحري المصري على:(يكون تعيين الحد الادنى لاجور ومرتبات البحارة بالسفن المصرية كما يكون تعيين علاواتهم وبدلاتهم ومكافاتهم وكيفية ادائها وترقاتهم واجازاتهم بقرار يصدر من الوزير المختص ) . وكقاعدة عامة يمنع تخفيض الاجر الاساسي للعامل البحري بسبب نقله من وظيفة الى اخرى على نفس السفينة التي يعمل عليها او بسبب نقله من سفينة الى اخرى تابعة لنفس المالك الا اذا كان ذلك نتيجة عقوبة توجهت اليه او في حالة التعيين المؤقت او تحت الاختبار<sup>(٩٣)</sup> .

ومما تجدر الاشارة انه تسود في احكام القانون البحري الخاصة بالاجر فكرتان ، الاولى تعود في اصلها الى العادات البحرية القديمة وتقضي باعتبار العامل البحري شريكاً في المخاطر البحرية وبالتالي فان اجره يتأثر وفقاً للحوادث التي تطرأ خلال الرحلة البحرية ، اما الفكرة الثانية فهي حماية العامل البحري والتي مضمونها ان للعامل البحري ضمانات خاصة في استيفاء اجره<sup>(٩٤)</sup> .

وفي العراق نص قانون العمل النافذ لسنة ٢٠١٥ على اجر العامل مرتين باعتباره التزاماً على صاحب العمل اولاً وحق للعامل ثانياً ، حيث جاء في المادة ٤١ /ثانياً: (يلتزم صاحب العمل بما يأتي: ج- دفع اجور العامل وفق احكام هذا القانون ) ، كما جاء في المادة ٤٢/اولاً:(يتمتع العامل بالحقوق الاتية : أ- تقاضي الاجر عن العمل الذي اداه) ، كما ان

المشرع العراقي تدخل في وضع حد ادنى لما يستحقه العامل من اجر، فلايجوز ان يقل اجره عن هذا الحد الادنى ،ونصت المادة (٦٢)عمل عراقي)على ذلك بقولها :(...لايجوز ان يقل اجر العامل عن الحد الادنى للأجر المقرر قانوناً)(٩٥)، وهذه النصوص عامة تطبق على جميع انواع العمل ومنها بطبيعة الحال العمل البحري .

ودرستنا لحق العامل في الاجر تقتضي البحث في اربع مسائل جوهرية ، اولها طرق تحديد الاجر، وثانيها التغير في الرحلة البحرية واثره على الاجر ، وثالثها كيفية الوفاء به ، ورابعها حماية الاجر ، وسوف نتناول هذه المسائل تباعاً في فقرات اربعة وكالاتي :-

اولاً : طرق تحديد اجر العامل البحري :

تتعدد طرق تحديد اجر العامل البحري ، فتقدير الاجر اما ان يكون بالمشاهدة او بالرحلة او ان يكون عبارة عن حصة في اجرة السفينة او ارباح الرحلة البحرية. ويمتاز تحديد الاجرة بالمشاهدة او بالرحلة بأنه في كلا الحالتين الاجر يكون معروفاً وبالتالي فلا يحدث نزاع بين الطرفين في شأن مقداره.

وبالنسبة لاجر العامل البحري بالمشاهدة ، فانه يتميز بكون الاجر ثابت لا يتغير الا طبقاً للقانون ، ويستحقه العامل البحري سواء كان على ظهر السفينة او على البر ، ولايؤثر اطالة الرحلة او تقصيرها او الغائها لاي سبب كان على اجر العامل البحري . اما مايخص اجر العامل البحري بالرحلة فانه يتاثر باطالة الرحلة او تقصيرها او تأجيلها والتاثر قد يكون بالزيادة او النقصان(٩٦) .

وفيما يخص كون اجر العامل البحري حصة في اجرة السفينة او ارباح الرحلة البحرية فان الاجر في هذه الحالة يكون احتمالياً يتوقف تحديده على مدى نجاح الرحلة البحرية وظروف السفينة . ولكن يجب ملاحظة اذا كان هذا النوع له مبرر في الماضي باعتبار الرحلة البحرية نوع من الاشتراك في مغامرة بحرية ، فانه في الوقت الحالي يقتصر هذا النوع من الاجر على العمل في سفن الصيد<sup>(٩٧)</sup> .

وفي العراق يترك امر تحديد اجر العامل وطريقته لاتفاق الطرفين والمذكور في عقد العمل الفردي ، شريطة ان لا يقل عن الاجر المحدد لمهنته بموجب الاتفاق الجماعي الملزم لصاحب العمل والذي لايجوز في كل الاحوال ان يقل عن الحد الادنى للاجر المقرر قانوناً (م/٦٢/ف/اولاً) ، وعليه فان العقد هو المرجع الذي يحدد طريقة تحديد اجر العامل البحري سواء كانت بالمشاهدة او بالرحلة اوي طريقة اخرى لا تتعارض مع احكام القانون .

#### ثانياً:- التغيير في ظروف الرحلة البحرية واثره على الاجر:

قد تحيط بالرحلة البحرية بعض من الظروف الغامضة التي لا يمكن التنبؤ بها والتي من الممكن ان تتعلق بالسفينة فتؤدي الى هلاكها ، وقد تتعلق هذه الظروف بالرحلة البحرية ذاتها او تتعلق بالعامل البحري ، وكل هذه الظروف تؤثر على مقدار اجر العامل البحري . وسنتناول فيما يلي هذه الظروف واسبابها وتأثيرها على الاجر وكالاتي :-

١. تعديل الرحلة البحرية يعود الى الربان او المجهز وأثره على

##### الاجرة :

فاذا كان البحار يتقاضى اجره مشاهرة ومددت الرحلة او تم تقصيرها فان استحقاق الاجر يتحدد بنسبة مدة الخدمة الفعلية ، اما اذا كانت الاجرة محددة على اساس الرحلة وتم تمديد الرحلة او تأجيلها بفعل المجهز او

الربان فان الاجرة تزداد بنسبة مدة التمديد او التأجيل . اما اذا تم تقصير الرحلة بسبب الربان او المجهز فان الاجرة تستحق كاملة(٩٨) ، ومثال ذلك ان يأمر الربان بتفريغ حمولة السفينة في مكان اقرب من المكان الذي كانت تقصده السفينة . اما اذا كان الاجر محدد بحصة من الريح او من اجرة السفينة وتم تأجيل الرحلة او تم تمديدھا او تقصيرھا بسبب مجهز السفينة او الربان ، وفي ضوء ذلك لحق بالبحارة ضرر ، فيستحقون في هذه الحالة تعويض يحدد في ضوء الضرر الذي اصابهم من تأجيل الرحلة او تمديدھا او تقصيرھا اضافة الى استحقاقهم لحصتهم من الريح (٩٩) .

٢. تعديل الرحلة البحرية يعود لاسباب خارجة عن ارادة المجهز او الربان واثره على الاجرة :

ويمكن اجمال هذه الاسباب بالقوة القاهرة وفعل الغير او فعل الشاحنين وسيتم بحثهما فيما يلي :-

أ- القوة القاهرة :

قد يتعذر القيام بالرحلة البحرية نتيجة لقوة القاهرة وبالتالي فان العامل البحري الذي تم احتساب اجره على اساس الرحلة أو المشاهدة لا يستحق الا اجر الايام التي قضاها في خدمة السفينة . وفي حالة حدوث القوة القاهرة بعد ابحار السفينة مما يؤدي الى تعذر مواصلة الرحلة البحرية ، ففي هذه الحالة فان العامل البحري الذي يعمل بالمشاهدة او الرحلة يستحق ان يأخذ اجر الى يوم انقطاعه عن العمل . اما اذا كان العامل البحري يعمل على اساس حصة في الريح او من اجرة السفينة فان له حق الحصول على اجر من الريح او اجرة السفينة المتحققة من جراء القيام ببعض الرحلة (١٠٠) .

ب- فعل الغير او فعل الشاحنين :

اذا كان التأجيل او الاطالة او التقصير في الرحلة البحرية ناشئاً عن فعل الغير او فعل الشاحنين ، فالعامل البحري الذي يعمل بالمشاهدة فان أجرته تستحق بتحديد خدمته الفعلية ، اما بالنسبة للعامل البحري الذي يعمل بالرحلة ففي حالة الاطالة او التأجيل فان أجره يزداد بنسبة مدة الاطالة او التأجيل ، اما في حالة التقصير فانه يستحق أجرته كاملة وفي كلتا الحالتين فان للمجهز ان يرجع بالتعويض على الغير او الشاحنين نتيجة الضرر الذي اصابه بسبب الاطالة او التأجيل او التقصير . اما اذا كان العامل البحري لديه حصة في الربح او في اجرة السفينة فانه يستحق حصة من التعويض الذي يحكم به للمجهز يعادل مقدار حصته في الربح او الاجرة (١٠١) .

٣. ضبط السفينة او غرقها او عدم صلاحيتها للملاحة وأثره على الاجرة :

ان ضبط السفينة او غرقها او عدم صلاحيتها للملاحة يمكن ان يتصور له ثلاث حالات فيما يخص تأثيرها على الاجرة:-

أ- اذا كان ضبط السفينة او غرقها او عدم صلاحيتها للملاحة نتيجة لتقصير طاقم السفينة فيجوز، وبناءاً على حكم قضائي ، اعفاء رب العمل من دفع اجور طاقم السفينة كله او بعضه . مع ملاحظة ان هذا الاعفاء يتم اذا أثبت رب العمل اهمال او تقصير طاقم السفينة في عمله اما اذا لم يستطيع اثبات ذلك فلطاقم السفينة ان يأخذ كامل أجره ، وهذا يشمل كل من عقدي الاجر بالرحلة او الاجر بالمشاهدة (١٠٢) .



ب- اذا كان سبب ضبط السفينة او غرقها او عدم صلاحيتها للملاحة يعود لاهمال او تقصير من المجهز او الربان ، فطاقم السفينة الحق في الحصول على اجورهم كاملة مع ثبوت الحق لهم بالمطالبة بالتعويض عن الضرر الذي لحق بهم(١٠٣) .

ج- اما اذا كان ضبط السفينة او غرقها او عدم صلاحيتها للملاحة يعود سببه الى قوة قاهره كالحرب مثلاً ، ففي هذه الحالة تدفع اجور طاقم السفينة الذين يعملون بالمشاهرة او بالرحلة حتى يوم انقطاع عملهم . اما اذا كان العامل البحري له حصة من الربح او اجرة السفينة فله الحق بهذه الحصة الحاصلة من جراء القيام ببعض الرحلة(١٠٤) .

٤. الظروف المتعلقة بالعامل البحري وأثرها على الاجر :

يمكن اجمال هذه الظروف في ظرفين هما وفاة العامل البحري ، ومرضه او اصابته وسنتناولهما فيما يلي :-

أ- وفاة العامل البحري واثره على الاجر :

اذا توفي العامل البحري اثناء مدة العقد وكان أجره مشاهرة استحق الورثة ان يدفع لهم أجره الى يوم وفاته . اما اذا كان أجره بالرحلة في الذهاب فقط فانه في هذه الحالة يستحق كامل أجرته اذا توفي بعد بدء الرحلة ، وكذلك الحال فيما اذا كان أجره حصة من الربح او من أجرة السفينة وكانت الحصة مقدرة للذهاب فقط فانه يستحق كامل حصته في الربح أو اجرة السفينة اذا توفي بعد بدء الرحلة (١٠٥) . اما اذا كان العامل البحري أجره بالرحلة للذهاب والاياب معاً وتوفي اثناء رحلة الذهاب او في ميناء الوصول التزم المجهز باداء نصف الاجر ، اما اذا كانت وفاة العامل البحري اثناء رحلة الاياب فان ورثته يستحقون كامل الاجرة(١٠٦) . واذا كانت وفاة العامل البحري نتيجة الدفاع عن السفينة او شحنتها او المسافرين

فان ورثته يستحقون مبلغاً يعادل أجر ثلاثة اشهر اذا كان أجر العامل البحري مشاهرة ، ويعادل أجر الرحلة اذا كان أجره بالرحلة (١٠٧) .

ب - مرض او اصابة العامل البحري واثره على الاجر :

قد يصاب العامل البحري بمرض او جرح اثناء عمله في السفينة ، او ان يصاب بعاهة تقعهه عن العمل ، ففي هذه الحالة يستحقه اجره كاملا ، ويظل هذا الالتزام قائماً على رب العمل حتى يبرأه العامل البحري او تثبت عاهته المستديمة ، اما بعد انتهاء عقد العمل البحري فانه تسري على استحقاق الاجر او المعونة قوانين العمل التي يعمل بها وهي تختلف من بلد الى اخر. ويجب ملاحظة انه اذا كان المرض او الاصابة التي لحقت العامل البحري كانت بسبب سلوك شائن قام به وأضر به نفسه فانه في هذه الحالة لا يستحق اي أجر او معونه ، وكذلك اذا حدثت الاصابه او الجرح خارج نطاق العمل في خدمة السفينة فانه لا يستحق اي أجر (١٠٨) .

ثالثاً :- احكام الوفاء بالاجر :

ان الوفاء باجر العامل البحري ينظم بموجب عقد العمل ، فهو الذي يعين مكان وزمان الوفاء ، فاذا لم يوجد اتفاق على ذلك يتم الرجوع الى العرف ، فاذا لم يوجد عرف فيتم الرجوع الى قوانين العمل لتحديد مكان ووقت دفع الاجر . وفيما يخص العملة التي يتم بها دفع الاجرة فتكون بالعملة الوطنية ولكن يمكن ان يدفع بالعملة الاجنبية على شرط موافقة العامل البحري كتابة على ذلك (١٠٩) .

ولا بد ان يكون الوفاء بالاجر لشخص العامل البحري ، ويجب على رب العمل ان يثبت استلام العامل البحري لاجره من خلال توقيعه في

سجل خاص يعد لهذا الغرض او في ايصال خاص وينبغي تثبيت ذلك في سجل السفينة . واذا كان الاصل ان يكون الوفاء بالاجر لشخص العامل البحري فانه يجوز استثناءً ان يعين العامل البحري شخص ويطلب من رب العمل اداء اجره كله او بعضه لهذا الشخص ، ولهذا الاستثناء ما يبرره ، وهو ان العامل البحري واثناء رحلته البحرية والتي قد تطول بسبب طبيعة العمل المكلف به او بسبب ظروف اخرى تحدث تؤدي الى اطالة الرحلة البحرية ، وبما ان للعامل البحري عائلة بقيت خلفه فمن غير المنطقي ان تبقى هذه العائلة من غير مال او اجر يمكن الاستعانة به لاستمرار حياتها وتحمل تكاليف المعيشة الى حين عودة معيها من الرحلة البحرية ، مع مراعاة ان يكون الاجر الذي يعطى هو الاجر النقدي اي بمعنى اخر لا يصح ان يعطى اجر عيني متمثل بالغذاء الواجب توفيره من قبل رب العمل للعامل البحري ، فهذا الامر لا شخص معين بالذات وبالتالي يجب ان يسلم الغذاء الى شخص العامل البحري . وكذلك يجب ملاحظة انه في حالة وفاة العامل البحري فيجب ايقاف اعطاء الاجر للشخص الذي عينه العامل البحري ، وذلك لانه في حالة وفاة العامل البحري فان الحق بالاجر الذي يستحقه العامل البحري ينتقل الى ورثته ، وعليه فان رب العمل ملزم طبقاً للقانون البحري المصري ان يودع المبالغ المستحقة للبحار في خزانة الادارة البحرية المختصة تمهيداً لتسليمها للورثة (١١٠) .

ومما تجدر الاشارة اليه ان التشريعات البحرية اجازت للبحار الحصول على سلفة متى ما تقرر سفره وضمن حدود معينة لا تتجاوز ربع الاجر الاصلي ، ويجب تدوين ذلك في دفتر البحارة او دفتر الحوادث الرسمي بحسب الاحوال ويوقعه البحار . وللبحار ان يطلب دفع السلفة لزوجته او اولاده او اصوله او فروعهم ، كذلك يجوز دفعها لمن يقيم معه

وينفق عليه وذلك لتمكين البحار من مواجهة نفقات أسرته . ولا يجوز استرجاع السلفة حتى لو الغي العقد لأي سبب ولو وجد اتفاق على الرد وهذا ما ورد ذكره في (م/١٢٣ بحري مصري)(١١١) .

وفي العراق تدفع الاجور للعمال في نهاية الاسبوع اذا كان الدفع اسبوعياً ، والاصل ان تدفع الاجور النقدية للعامل بالعملة العراقية ما لم ينص في عقد العمل على خلاف ذلك (م/٥٣ عمل عراقي) . ويجب دفع الاجر للعامل نفسه مباشرة ولكن يجوز متى ما وجد اتفاق كتابي تحويل الاجر الى حساب العامل في المصرف ، او ان يسلم لوكيل العامل . وفي حالة وفاة العامل يجب ان تسلم كل مستحقاته لورثته طبقاً للقانون (م/٥٤ عمل عراقي) . وما ذكر من احكام تعتبر عامة تسري ايضاً بحق العامل البحري .

رابعاً :- حماية أجر العامل البحري :

يتمتع اجر العامل البحري بحماية قانونية خاصة نظراً لكون هذا الاجر يُعد المورد الاساسي له ولاسرته ، وتتمثل هذه الحماية بامتياز اجر العامل البحري ، وبمنع الحجز على الاجر ، وسنتناولهما تباعاً فيما يلي :-

١ . امتياز أجر العامل البحري :

يعتبر اجر العامل البحري من الديون الممتازة في القانون البحري المصري والتي تنشأ عن عقد عمل بحري مرتبط بالعمل على سفينة ، ويأتي امتياز اجر العامل البحري في المرتبة الثالثة بعد المصاريف القضائية التي تم انفاقها لبيع السفينة والديون العامة التي تستحق للدولة او الاشخاص العامة<sup>(١١٢)</sup> . وكذلك في التشريع البحري اللبناني والاردني فان

اجر العامل البحري يعتبر من الديون الممتازة ، ولكن يأتي في المرتبة الثانية<sup>(١١٣)</sup>. ويبدو ان السبب في تقرير هذا الامتياز يرجع لاعتبارات انسانية الغاية منها حماية العامل البحري في مصادر رزقه ، بالاضافة الى ان العامل البحري ليس لديه وسيلة لاكماله رب العمل على تقديم ضمانات خاصة . مع ملاحظة عدم جواز تنازل العامل البحري عن حقه بهذا الامتياز في عقد العمل البحري وذلك لتعلقه بالنظام العام<sup>(١١٤)</sup>.

كما اعتبر قانون العمل العراقي النافذ لسنة ٢٠١٥ اجور العمال من الديون الممتازة التي تأتي في المرتبة الاولى ومقدمة على سائر الديون الممتازة الاخرى بما فيها امتياز ديون الدولة ، ولكنه قصر الامتياز فقط على اجور مدة الثلاثة اشهر السابقة لانتهاء الخدمة ، واجور العطل الرسمية خلال سنة انتهاء خدمته والسنة التي سبقتها ، ومكافأة نهاية الخدمة المستحقة للعمال وماعداها يعتبر دين عادي(م/٥٨ عمل عراقي) ، ومما لا شك فيه ان هذه الاحكام تسري على اجور العاملين البحرين في العراق .

## ٢. منع الحجز على أجر العامل البحري :

يُعد منع الحجز على اجر العامل البحري من الضمانات التي قررتها التشريعات البحرية ، ففي مصر نص القانون البحري المصري في مادته ١٢٤ على : (لايجوز الحجز على اجر البحار او النزول عنه الا في الحدود المبينة في قوانين العمل)، ويلاحظ ان المشرع المصري بعد ان قرر عدم جواز الحجز على الاجر احوال لبيان احكامه الى القواعد العامة في قانون العمل ، ووفقاً للقواعد العامة لايحجز الحجز الا على ربع الاجر، ويجوز زيادة نسبة الحجز الى ٥٠% في حالة دين النفقة ، شريطة الحصول على الحصول على موافقة تحريرية من العامل<sup>(١١٥)</sup>.

كما منع القانون البحري اللبناني والاردني الحجز على اجر العامل البحري الا في حالات معينة تم النص عليها على سبيل الحصر، على ان لا

يتجاوز الحجز ربع الاجر ، وتُعد احكام الحجز على الاجر من النظام العام في القانون اللبناني والاردني فلا يجوز مخالفتها حتى لو وافق العامل البحري على ذلك<sup>(١١٦)</sup> .

وفي العراق وبالرجوع الى قانون العمل رقم ٣٧ لسنة ٢٠١٥ فقد نصت المادة (٥٦) على عدم جواز الحجز على اجر العامل المستحق الا بموجب حكم قضائي بات ولاسباب قررهما القانون وبينتها المادة(٥٧/اولاً) منها النفقة الشرعية ، والمبالغ التي بذمة العامل لدائرة التقاعد والضمان الاجتماعي ، واشتراكات النقابة العمالية ، على ان لا تتجاوز نسبة الاستقطاع ، وحسب ما بينته (م/٥٧ثانياً) ، ٢٠% من اجر العامل اذا كان ما يتقاضاه اقل من ثلاث اضعاف الحد الادنى للأجر ، و ٣٠% من اجر العامل اذا زاد اجره عن ذلك الحد ، مع ملاحظة عدم سريان هذه النسب على اقتطاع ديون النفقة الشرعية ، وما ذكر من احكام تسري على اجر العامل البحري العراقي .

## الفرع الثاني

### حق العامل البحري بالتغذية والايواء

يلتزم المجهز بتوفير الغذاء للبحار والاقامة في السفينة اثناء السفر وبدون مقابل واكدت على ذلك الاعراف البحرية اولاً ، ثم التشريعات البحرية ثانياً ، فقد نصت المادة (١٢٥) من قانون التجارة البحرية المصري بهذا الخصوص على: (يلتزم رب العمل اثناء السفر بغذاء البحار واقامته في السفينة دون مقابل وفقاً للقوانين والقرارات الخاصة بذلك) (١١٧) ، ويفهم من النص المصري ان هذا الحق يودى الى العامل البحري وهو يعمل على السفينة في عرض البحر فهو التزام ينشئ كنتيجة طبيعية للعمل

البحري<sup>(١١٨)</sup> ، فيقع على عاتق رب العمل تغذية العامل البحري وإيواءه وذلك بتهيئة الغذاء المناسب والمأوى المناسب . ولابد ان يتم تنفيذ هذا الالتزام عيناً ولايصح دفع بدل نقدي للعامل البحري كبديل عن الطعام والمنام الذي يلزم رب العمل بتوفيره حتى لو طلب العامل البحري ذلك ، بل ان العامل البحري يستحق الغذاء والايواء حتى لو لم تتم الاشارة لذلك في العقد لان هذا الالتزام هو التزام عرفي قبل ان يكون التزام اتفاقي وقانوني . وكذلك لا يجوز لرب العمل ان يطالب بمقابل لما يقدمه من طعام او منام للعامل البحري . وتوفير الطعام او المنام لا يكون كيفما اتفق ، وانما يجب ان يكون هناك حد ادنى يجب توفيره في الطعام وكذلك حد ادنى يجب ان يكون مناسباً للمنام<sup>(١١٩)</sup> .

ويُعد الالتزام بتوفير الغذاء بمثابة اجر عيني يمنح للعامل والسبب في ذلك يعود الى انه لايمكن ان يفرض على العامل البحري تأمين الغذاء لنفسه خاصة في الرحلات الطويلة ، مع ملاحظة ان التزام رب العمل بتقديم الغذاء والايواء يكون قاصراً على فترة السفر ، ويجب عليه ان يبذل في تنفيذه عناية الرجل المعتاد<sup>(١٢٠)</sup> .

### الفرع الثالث

#### حق العامل البحري بالعلاج

من الحقوق الثابتة للعامل البحري على المجهز حقه في الحصول على العلاج اذا ما اصاب بمرض او جرح اثناء الرحلة البحرية ، ويُعد هذا الالتزام من اقدم الالتزامات التي تقع على رب العمل حيث سبق القانون البحري بأشواط التشريعات الاجتماعية البرية ، فلم تكن فكرة حوادث العمل والامراض المهنية معروفة من قبل تشريعات العمل حتى سنة ١٨٩٨ . ومنذ القدم اعتبرت الاعراف البحرية ان تأمين حقوق العامل

البحري في حالة اصابته بامراض او حوادث اثناء خدمة السفينة يعتبر امر مبرر نتيجة الظروف الاستثنائية التي تتعرض لها الرحلة البحرية . لذلك فان مايتعرض له العامل البحري من امراض او اصابات يعتبر نتيجة شبه حتمية لمخاطر الملاحة ، وعليه فان من غير الممكن عدم الاهتمام بالعامل البحري في حالة اصابته او مرضه وهو بعيد عن اهله ووطنه لذلك كانت القواعد البحرية تقضي بوجود طبيب على ظهر كل سفينة تكون مهمته معالجة طاقم السفينة (١٢١) .

في مصر فان قانون التجارة البحرية المصري عالج هذا لاللتزام في المادة ١٢٦ والتي تنص فقرتها الاولى على: ( يلتزم رب العمل بعلاج البحار دون مقابل اذا اصاب بجرح او مرض وهو في خدمة السفينة ، واذا كان الجرح او المرض ناشئاً عن العصيان او السكر او غير ذلك من حالات سوء السلوك وجب على رب العمل اداء نفقات العلاج على ان يكون له خصمها مما يستحقه البحار من اجر ) ،ويقوم هذا الالتزام على اساس فكرة مخاطر المهنة التي بموجبها تكون مسؤولية رب العمل تحقق بمجرد وقوع الضرر بالعامل البحري دون الالتفات الى الخطأ حتى ولو نشأ الضرر عن قوة قاهرة . ويستفيد من هذا الالتزام جميع رجال الطاقم مهما كان نوع السفينة سواء كانت تجارية او سفينة نزهة او سفينة صيد ،وكذلك لايهم نوع الاجرة التي على اساسها تم التعاقد مع العامل البحري فجميع طاقم السفينة مشمول بهذا الالتزام (١٢٢) .

والعامل البحري الذي يصاب او يجرح اثناء خدمته في السفينة ، سواء كانت الاصابه او الجرح على البر او على ظهر السفينة ، فانه يستحق العلاج ويلتزم به المجهز . ولكن اذا اصاب العامل البحري على البر فعليه



يقع عبء اثبات ان اصابته كانت في خدمة السفينة ، اما اذا كانت اصابته على ظهر السفينة فيعتبر ذلك قرينة على ان العامل البحري اصاب وهو في خدمة السفينة ولكنها قرينة قابلة لاثبات العكس(١٢٣) .

ويستحق العامل البحري العلاج حتى لو كان الجرح او الاصابة او المرض بسبب خطأ العامل البحري نفسه ، وذلك لان خطأ العامل البحري يعتبر من مخاطر المهنة ، ولكن في حالة كون الخطأ الذي ادى الى المرض او الاصابة او الجرح ناشئاً عن حالات سوء السلوك ، كالعصيان او السكر او غير ذلك ، فان على رب العمل معالجة العامل البحري ايضاً ولكن ستكون مصاريف العلاج على العامل البحري ويكون لرب العمل عندئذ خصم هذه المصاريف من اجر العامل البحري المستحق(م/١٢٦ ف١بحري مصري) . ويستمر التزام رب العمل بنفقات علاج العامل البحري حتى يتم شفاؤه او يتم اثبات ان الاصابه او الجرح او المرض غير قابل للشفاء ، وهذا مانصت عليه المادة(١٢٦ ف٢) بحري مصري بقولها:(وينقضي التزام رب العمل بعلاج البحار اذا تبين ان الجرح او المرض غير قابل للشفاء )، مع ملاحظة اذا حال مرض البحار او اصابته دون امكانية استمراره بالسفر دون خطر وجب اخراجه للمستشفى في اقرب ميناء او مكان اخر لمعالجته فيه بشكل لائق ، على ان يؤدي رب العمل مصاريف العلاج ايضاً(١٢٤) .

كما نص القانون البحري اللبناني على حق العامل البحري بالعلاج فجعل ذلك من التزامات رب العمل ونظم احكامه بشكل لا يختلف عن تنظيم القانون البحري المصري له ، حيث جاء في المادة (١٤٥) منه ما يلي : (اذا جرح ملاح في خدمة السفينة فعلاجه على نفقة السفينة وهذا شأن من

يمرض بعد مغادرة السفينة مربوطها اما اذا كان العصيان او الخطأ غير الحري بالمعذرة او السكر سبباً او مرجعاً للجرح او للمرض او اذا كان في المر مرض وراثي كلجنون وداء النقطة فعلى مجهز السفينة ان يسلف نفقات العلاج على ان يحسمها من حساب الملاح الجريح او المريض .

وكذلك عالج التشريع البحري الاردني حق العامل البحري بالعلاج وجاء باحكام مطابقة تماماً لاحام القانون البحري المصري واللبناني وذلك في المواد(١٤٧-١٥٤) منه . وفي العراق وبالرغم من عدم وجود نص قانوني خاص ينظم حق العامل البحري بالعلاج ، الا ان ذلك لا يعني عدم امكانية فرضه كالتزام على صاحب العمل بل يمكن ان نقر بوجود هذا الالتزام ويمكن ان نجد له اساساً قانونياً في المادة ٤١ من قانون العمل العراقي لسنة ٢٠١٥ والتي جعلت في فقرتها الثانية من بين التزامات صاحب العمل (د- توفير الظروف الصحية لمكان العمل والاحتياجات اللازمة لوقاية العامل في اثناء العمل )، ومن المؤكد ان من بين هذه الاحتياجات هو توفير العلاج اللازم للعمال من احتمال اصابتهم بمرض او جرح اثناء تأدية العمل وعلى نفقة صاحب العمل ، وهذا مايسري ايضاً على العمل البحري في العراق .

#### الفرع الرابع

##### حق العامل البحري باعادته الى الوطن

قد ينتهي عقد العمل البحري في الخارج من غير ان يكون للعامل البحري يد في ذلك ، كما في حالة بيع السفينة في بلد اجنبي او ان يتم عزل العامل البحري من الخدمة ، او لاي سبب اخر، ففي هذه الحالات يلتزم

رب العمل باعادة العامل البحري الى الوطن او الى الميناء الذي تم تعيينه فيه حسب الاتفاق وذلك لعدة اعتبارات(١٢٥) :-

الاعتبار الاول: اعتبار انساني حيث ان العامل البحري لايمكن ان يترك في بلاد اجنبية وذلك لاحتمال عدم قدرته على تحمل النفقات الى حين رجوعه الى بلده وبالتالي يتعرض للضياع .

الاعتبار الثاني : قد تكون بلده في حاجة اليه في حالة الحرب ليكون في خدمة بلده في تجنيده في السفن الحربية .

الاعتبار الثالث : فيبنى على المصلحة العامة حيث ان العامل البحري يعتبر جزء من القوة العاملة وهو يمتلك خبرة في مجال اختصاصه وبالتالي يجب اعادته الى ارض الوطن وذلك لحاجة الوطن اليه للاستفادة من خبراته والانتفاع به.

وقد نصت المادة ١٢٩ بحري مصري على احكام هذا الالتزام بقولها : (١- يلتزم رب العمل باعادة البحار الى جمهورية مصر العربية اذا حدث اثناء السفر ما يوجب انزاله من السفينة الا اذا كان ذلك بناءً على امر من السلطة الاجنبية او بناءً على اتفاق بين رب العمل والبحار ٢- اذا تم تعيين البحار في احدى الموانئ المصرية اعيد الى هذا الميناء الا اذا اتفق في العقد على ان تكون الاعادة الى ميناء اخر فيها ٣- واذا تم التعيين في ميناء اجنبي اعيد البحار حسب اختياره الى هذا الميناء ا والى ميناء اخر يعينه في جمهورية مصر العربية ٤- ويعاد البحار الاجنبي الى الميناء الذي تم تعيينه فيه الا اذا نص العقد على اعادته الى احد الموانئ المصرية ٥- ويشمل الالتزام باعادة البحار نفقات غذائه واقامته فضلاً عن نقله ) ،وعليه اذا حدث في السفر ما يستلزم نزول البحار من السفينة ، كما لو كان مريضاً او جريحاً وانزل للمعالجة ، فيلتزم رب العمل برده الى مصر

سواء عيّن البحار في ميناء مصري أو اجنبي ، ولكن لا يلزم المجهز بالرد اذا كان انزال البحار بأمر سلطة اجنبية ، كما لو ارتكب جريمة في دولة اجنبية فامرت باحضاره ، كما لا يلزم بالرد اذا كان نزول البحار تم باتفاق بينه وبين رب العمل(١٢٦) .

ويتضح من النص المصري ايضاً انه يمكن الاتفاق على اعادة العامل البحري الى ارض الوطن ، او الى الميناء الذي تم تعيينه فيه ، او اي ميناء اخر يتفق عليه وفي حالة عدم وجود اتفاق فيما يخص اعادة العامل البحري ، فتكون اعادته الى الميناء الذي تم تعيينه فيها ، واذا كان البحار اجنبي فيعاد الى الميناء الذي تم تعيينه فيها ما لم يذكر في العقد اعادته الى احد موانئ مصر . ويلاحظ اخيراً ان الالتزام برد البحار يشمل نفقات الغذاء والاقامة والنقل(١٢٧) .

وفي حالة اخلال رب العمل بهذا الالتزام واصبح العامل البحري في بلد اجنبي ولم يستطع العودة الى وطنه ، قامت الدولة المسؤولة عنه بوصفه من رعاياها بترحيله ، ثم تعود بما انفقت على رب العمل على اساس الاثراء بلا سبب باعتبار ان الدولة تقوم بدفع هذه النفقات لحساب رب العمل فلها الرجوع عليه بالمبلغ الذي انفقته ، وذلك بأقامة دعوى عليه لاسترداد ما عاد عليه من فائدة من جراء ذلك(١٢٨) .

والدعوى التي تقيمها الدولة هي الدعوى غير المباشرة ، ولكن القضاء الفرنسي له رأي اخر في الموضوع ، فيذهب الى ان للدولة حق خاص ومباشر في مطالبة رب العمل بمصروفات الاعادة او الترحيل ، ويستند القضاء الفرنسي الى ان الدولة لها مصلحة خاصة في عودة العامل البحري الى الوطن ليكون في خدمتها وتحت تصرفها ، وان الالتزام بالاعادة او

الترحيل هو التزام قانوني يتعلق بالنظام العام وليس التزاماً عقدياً ناشئ عن عقد العمل . ويلاحظ ان الحل الذي انتهى اليه القضاء الفرنسي يصعب التسليم به قانوناً ، فالدولة ليست طرفاً في عقد العمل البحري ولا يكون لها الحق في اقامة دعوى مباشرة قبل رب العمل لاجباره على تنفيذ التزامه قبل العامل البحري . ويبدو ان السبب في اخذ القضاء الفرنسي بهذا الحل يعود الى المزايا العملية العديدة التي ينطوي عليها حيث لا يستطيع رب العمل ان يحتج في مواجهة الدولة بما يملك من دفع قبل العامل البحري ، كالدفع بالمقاصة بسبب استحقاقه من التعويض ، وكذلك لا تستطيع الدولة ان تطالب رب العمل بما لايجوز للعامل البحري ان يطالب به ، مثل ثمن الملابس التي قامت الدولة بتقديمها للعامل البحري ، واخيراً لا يستطيع رب العمل دفع دعوى الدولة بالتقادم<sup>(١٢٩)</sup> .

وفيما يتعلق برجوع العامل البحري بمصاريف الترحيل على رب العمل في حالة امتناع الاخير عن ترحيله او اعادته الى وطنه او المكان الذي تم الاتفاق عليه فهو امر واضح يمكن معالجته بكل سهولة ، حيث ان الرجوع بالمصاريف قائم على اساس عقد العمل البحري الذي يربط العامل البحري برب العمل ، بل ان العامل البحري له الحق بالرجوع بمصاريف الترحيل حتى لو عمل العامل البحري على السفينة التي عاد بها الى الميناء الذي يقصده مقابل مصاريف عودته<sup>(١٣٠)</sup> .

### المبحث الثالث

#### اسباب انتهاء عمل العامل البحري

تتعدد اسباب انتهاء عمل العامل البحري والتي قد تكون اسباب خاصة او اسباب عامة ، وقد نظمت القوانين التجارية البحرية المختلفة هذه الاسباب ، بالاضافة الى قوانين العمل والقوانين المدنية بوصفها الشريعة

العامة المنظمة لعلاقات العمل ، وعليه سوف يتم تناول اسباب الانهاء في مطلبين ، الاول سيخصص للاسباب الخاصة لانهاء عمل العامل البحري ، بينما سنخصص المطلب الثاني للاسباب العامة لانهاء عمل العامل البحري

### المطلب الاول

#### الاسباب الخاصة لانهاء عمل العامل البحري

تتمثل الاسباب الخاصة التي تؤدي الى انهاء عمل العامل البحري بانتهاء عقد العمل سواء كان العقد محدد بالمدة او عقد محدد بالرحلة ، او عقد غير محدد المدة ورغب الطرفان او احدهما انهاءه ، كما يُعد فصل العامل البحري من الاسباب الخاصة التي تؤدي الى انهاء عمله ، وعليه سنبحث هذه الاسباب الخاصة في ثلاثة فروع نخصص الاول الى انتهاء عمل العامل البحري في العقد المحدد المدة او المحدد بالرحلة ، ونخصص الفرع الثاني لدراسة انتهاء عمل العامل البحري في العقد غير المحدد المدة ، بينما سيكون الفرع الثالث في فصل العامل البحري .

#### الفرع الاول

انتهاء عمل العامل البحري في العقد المحدد المدة او العقد المحدد بالرحلة اذا كان عقد العمل البحري محدد بمدة معينة فانه ينتهي بانتهاء هذه المدة ، ومن ثم ينتهي معه عمل العامل البحري . ولكن مما تجدر الاشارة اليه الى ان العقد قد ينتهي والسفينة لازالت تبحر في اعالي البحار ، فما هو الحكم في هذه الحالة ؟ وضع قانون التجارة البحرية المصري حكماً لهذه الحالة فقرر امتداد العقد بحكم القانون الى ان يتم الوصول الى اقرب ميناء مصري او المرور بالميناء الذي يجب اعادة البحار اليه وعند ذلك سينتهي العقد ، وهذا ما نصت عليه (م/١٣٠ بحري مصري ) بقولها : (اذا ابرم عقد

العمل لمدة محددة وانتهت هذه المدة اثناء الرحلة امتد العقد بحكم القانون حتى وصول السفينة الى اول ميناء مصري .فاذا مرت السفينة قبل دخولها احد الموانئ المصرية بالميناء الذي تجب اعادة البحار اليه وفقاً لاحكام المادة ١٢٩ من هذا القانون فلا يمتد العقد الا الى وقت رسو السفينة في هذا الميناء ) . والغاية من امتداد عقد العمل البحري بحكم القانون يرجع الى اعتبارات تتعلق بسلامة السفينة ، وذلك لان وجود البحار على متن السفينة امر ضروري وذات اهمية الى حين الوصول الى الميناء المطلوب ، ولايمكن التصور ان يتم اجبار العامل البحري على ترك السفينة لمجرد انتهاء العقد والسفينة لا تزال في عرض البحر . وفي حالة انتهاء العقد والسفينة في الميناء المطلوب ايصال العامل البحري اليه فان العقد ينتهي ولا حاجة الى ان يمتد ، وان حكم الامتداد هو من النظام العام ولايمكن للاطراف الاتفاق على مخالفته(١٣١) .

اما عقد العمل على اساس الرحلة فان ينتهي بانتهاء الرحلة او الرحلات المتفق عليها ومعه ينقضي عمل العامل البحري(١٣٢) .

وفي القانون البحري اللبناني نص كذلك على انتهاء عمل العامل البحري بانتهاء المدة في عقد العمل المحدد المدة ، وكذلك ينتهي باتمام السفرة في حالة عقد العمل لسفرة محددة، وفي حالة انتهاء المدة في اثناء السفر ، ولم يتضمن العقد بنداً لتمديده ، فيستمر تنفيذه حتى وصول السفينة الى ميناء لبناني(١٣٣) . وكذلك هو الحال طبقاً لقانون التجارة البحري الاردني(١٣٤) .

وفي العراق فأن قانون العمل لسنة ٢٠١٥ نص في المادة (٤٣/اولاً) على:(ينتهي عقد العمل في احدى الحالات الاتية : و- بانتهاء مدة العقد اذا

كان العقد محدد المدة . ز- بتنفيذ العمل او تقديم الخدمة اذا كان العقد لعمل محدد او خدمة معينة ) (١٣٥) ، وعليه طبقاً للنصوص المتقدم ذكرها فان عمل العامل البحري في العراق ينتهي بانتهاء مدة العقد اذا كان من العقود المحددة المدة ، كما ينتهي عقده اذا كان لتنفيذ عمل محدد او خدمة معينة وهو ما ينطبق على عقد العمل البحري على اساس الرحلة والذي ينتهي بانتهاء الرحلة المتفق عليها .

### الفرع الثاني

#### انتهاء عمل العامل البحري في العقد غير محدد المدة

لم يرد في قانون التجارة البحرية المصري نصاً يبين كيفية انتهاء عقد العمل البحري غير المحدد المدة ، ولكن ورد هذا النص في المادة ١٣ من القانون رقم ١٥٨ لسنة ١٩٥٩ بخصوص عقد العمل البحري حيث جاء فيه: (اذا كان العقد غير محدد المدة ولم يكن على اساس الرحلة جاز لكل من طرفيه انهاءه بعد اعلان الطرف الاخر كتابة قبل الانتهاء بثلاثين يوماً فاذا لم يراع احدهما هذه المدة التزم ان يؤدي الى الاخر تعويضاً مساوياً لاجر الملاح عن مدة المهلة او عن الجزء الباقي منها ومع ذلك يجوز للربان استبقاء الملاح في العمل حتى تبلغ السفينة الميناء المشار اليه في المادة ١٥ اذا دعت الضرورة لذلك ) ، وعليه يتضح ان عقد العمل البحري غير محدد المدة والذي لم يكن على اساس الرحلة يمكن انهاءه من قبل احد طرفيه بعد اعلام الطرف الاخر تحريراً برغبته بانهاء العقد مع مراعاة المدة القانونية التي حددتها المادة ١٣ وهي ٣٠ يوماً قبل انتهاء العقد . ويجب ملاحظة ان انهاء العقد بهذه الطريقة يجب ان يستند الى سبب مشروع ، ولذلك يلتزم الطرف الذي ينهي العقد بدون سبب بتعويض الطرف الاخر الذي اصابته اضرار نتيجة انهاء عقد العمل البحري بشكل تعسفي . مع التنويه الى ان



هذا التعويض يستقل عن التعويض الذي يمكن ان يتم الحكم به لاحد الطرفين في حالة عدم مراعاة مهل الاخطار<sup>(١٣٦)</sup>.

ويجب ان يلاحظ انه لا يحق للربان فسخ عقد العمل البحري غير محدد المدة اثناء السفر وذلك حفاظاً على سلامة الرحلة البحرية<sup>(١٣٧)</sup>.

ويعتبر انتهاء العقد من قبل العامل البحري استقالة . ولكن يمكن التساؤل عن ماهو الحكم لو اراد العامل البحري انتهاء عقد العمل البحري المحدد المدة او على اساس الرحلة وذلك بتقديم استقالته قبل ان ينتهي العقد ؟ ان الاستقالة في الحقيقة هي المفهوم الاساسي الذي يبنى عليه حق فسخ العقد بواسطة الارادة المنفردة ، فهي صيغة التعبير عن ارادة العامل البحري في انتهاء علاقة العمل برب العمل ، وهي احدى الحقوق المعترف بها في مختلف التشريعات والاحكام القضائية وما يذهب اليه الفقهاء في الوقت الحاضر ، ومن هذه التشريعات التي تعترف بحق العامل البحري في الاستقالة هو التشريع الجزائري ، ولكن تجدر الاشارة الى ان حق الاستقالة ليس حق مطلق وانما مقيد بعدم التعسف في استخدامه<sup>(١٣٨)</sup>.

وفي القانون البحري اللبناني نص كذلك على امكانية انتهاء عقد العمل البحري وبالتالي انتهاء عمل العامل البحري باتفاق ارادة الطرفين او ارادة احدهما عن طريق الفسخ الاختياري في العقد غير محدد المدة ، وفي حالة الانهاء بارادة احد الطرفين وبدون سبب مقبول جاز للطرف الاخر المطالبة بالتعويض<sup>(١٣٩)</sup> . وعلى ذات الاحكام الواردة في القانون البحري اللبناني نص القانون الاردني فيما يتعلق بانتهاء عقد العمل البحري غير المحدد المدة<sup>(١٤٠)</sup> .

اما في العراق فيجوز في عقد العمل غير محدد المدة انهاءه باتفاق الطرفين او بارادة احدهما ، وذلك طبقاً لاحكام قانون العمل النافذ رقم ٣٧ لسنة ٢٠١٥ حيث نجد ان المادة (٤٣ اولاً ) والتي نظمت حالات انتهاء عقد العمل اجازت الفقرة(هـ) منها انتهاء العقد اذا اتفق الطرفان على ذلك كتابة ، ثم بينت الفقرة(ح) امكانية انتهاء عقد العمل غير المحدد المدة بارادة العامل المنفردة عن طريق الاستقالة ، ولكن بشرط توجيه اخطاراً الى صاحب العمل قبل ثلاثين يوماً في الاقل من تاريخ انتهاء العقد ، وفي حالة ترك العامل العمل بغير توجيه الاخطار او قبل انتهاء المدة المنصوص عليها في العقد ، فانه يلزم بدفع تعويض الى صاحب العمل يعادل اجر مدة الانذار او المتبقي منها(١٤١) .

كما يجوز انتهاء عقد العمل بالارادة المنفردة لصاحب العمل وذلك في عدة حالات ، منها تقليص العمل في المشروع اذا اقتضت ظروف العمل ذلك وشريطة موافقة وزير العمل والشؤون الاجتماعية ، وكذلك بلوغ العامل سن التقاعد ، وارتكاب العامل سلوكاً مخالفاً بواجباته ، وانتحال العامل لشخصية كاذبة او تقديم مستمسكات مزورة ، واذا كان العامل تحت التجربة ولم يظهر الكفاءة المطلوبة منه ، واذا ارتكب العامل خطأ جسيماً نشأت عنه خسارة فادحة اضررت بالعمل او بالعمال او بالانتاج وبقرار قضائي بات (م/٤٣ثانياً عمل عراقي). كذلك يجوز انتهاء عقد العمل في حالة تصفية المشروع حيث اجازت المادة (٤٣ ثالثاً) ذلك لصاحب العمل شرط استحصال موافقة وزير العمل والشؤون الاجتماعية ، مع ملاحظة التزام صاحب العمل عند اتخاذ قرار بانهاء عقد العمل استناداً لاحدى الحالات المنصوص عليها في المادة (٤٣ثانياً) بانذار العامل تحريراً بانتهاء العقد ، وفي حالة عدم انذاره يتم تعويضه بدل هذا الانذار ويجب ان

لا تقل فترة الانذار عن ٣٠ يوماً (م/٤٤ عمل عراقي) . وما تقدم ذكره من احكام تسري ايضاً على انتهاء عقد العمل البحري والتي يترتب عليها انتهاء عمل العامل البحري .

### الفرع الثالث

#### فصل العامل البحري

يُعد الفصل من الاسباب التي تؤدي الى انتهاء عمل العامل البحري . وتمنح القوانين البحرية صلاحية الفصل للمجهز وكذلك للربان بوصفه المسؤول عن سلامة السفينة وسير النظام فيها . وحق فصل العامل والممنوح لكل من المجهز والربان ليس مطلقاً بل مقيد بوجوب ان يستند الى اسباب مشروعة تبرره ، كعدم الطاعة ، وعدم الاهلية للخدمة ، والتعدي على احد في السفينة بضرب اونحوه ، وترك السفينة بدون استحصال اذن من الربان وغيرها من الاسباب . وعند اصدار قرار الفصل يجب اثبات القرار وتاريخه واسبابه في سجل السفينة والا اعتبر الفصل غير مشروع ولكن هذا يعتبر قرينه قابلة لاثبات العكس . اي يجوز للعامل البحري ان يثبت عكس ماورد في سجل السفينة ، وكذلك يجوز للربان ان يثبت ان عدم تثبيت الفصل في سجل السفينة كان لسبب أجنبي<sup>(١٤٢)</sup> .

واذا تم فصل العامل البحري فلايجوز الزامه بترك السفينة اذا كانت راسية في ميناء اجنبي الا باذن كتابي من قنصل الدولة التي تحمل جنسيتها السفينة، وقد نصت المادة ١٣٢ بحري مصري على ما تقدم ذكره من احكام وذلك بقولها: (اذا فصل البحار فلايجوز للربان الزامه بترك السفينة اذا كان في ميناء اجنبي الا بأذن كتابي من القنصل المصري او السلطة البحرية المحلية عند عدم وجود القنصل ويجب اثبات قرار الفصل وتاريخه

واسبابه في دفتر السفينة والا اعتبر الفصل غير مشروع ) . ويثبت التعويض للعامل البحري في حالة اتضاح عدم مشروعية الفصل ، ويمكن تحديد مقدار التعويض بمبلغ مقطوع يحدد مقدماً في العقد ، ولكن يجب ان لا يكون هذا المبلغ قليل الى درجة يمكن القول معها بوجود تنازل من العامل البحري عن حقوقه (١٤٣) .

وفي لبنان اجاز القانون البحري اللبناني طرد العامل(فصله) ، بوجود سبب محق للطرد ، واعتبره المشرع اللبناني من الاسباب التي تؤدي الى انتهاء عقد العمل البحري (م/١٥٣ف٥). ومنح حق الطرد لكل من المجهز والربان ، فاذا تقرر طرد العامل لسبب مشروع فلا يحق للملاح المطالبة بالتعويض ، كما لا يجوز انزال الملاح من السفينة في غير المرافأ اللبنانية في حالة طرده الا بأذن من القنصل اللبناني اذا وجد والا من سلطات المرفأ البحرية ، ويجب تدوين قرار الطرد واسبابه في دفتر البحارة وبخلافه يقدر عدم مشروعيته (م/١٥٦ بحري لبناني). اما اذا كان قرار طرد الملاح بدون سبب مشروع جاز لم له المطالبة بالتعويض والذي يحدد مقداره بالنظر لنوع العمل ومدة العقد وحجم الضرر الحاصل مع امكانية تحديد مقدار التعويض مقدماً بمبلغ مقطوع في العقد (م/١٥٧ بحري لبناني).

وفي القانون البحري الاردني ، فقد جاء بنفس الاحكام الموجودة في القانون البحري اللبناني والتي ذكرناها والخاصة بانتهاء عمل العامل البحري بالطرد او الفصل (المواد ١٥٦ و١٥٩ و١٦٠ بحري اردني).

وفي العراق اجاز قانون العمل النافذ انتهاء عقد العمل عن طريق فصل العامل بوصفه احدى العقوبات الانضباطية المنصوص عليها في المادة(١٣٨ثانياً). ولكن ليس لصاحب العمل سلطة مطلقة في فصل العامل

، وانما تنقيد بوجوب توفر حالة من الحالات التي بينها المادة (١٤١) والتي بمجملها تشكل اخلافاً يصدر من العامل بواجبات عمله والمحددة في القانون او العقد او الانظمة او التعليمات الخاصة بالعمل او غيرها من صور الاخلال التي تستدعي فصل العامل . وعليه يمكن القول بإمكانية انتهاء عمل العامل البحري وذلك بفصله عن العمل اذ لكان لسبب مشروع استناداً لاحكام قانون العمل .

### المطلب الثاني

#### الاسباب العامة لانتهاء عمل العامل البحري

يراد بالاسباب العامة هي اسباب انتهاء عقد العمل البحري بصرف النظر عن طريقة ابرامه ، محدد المدة او غير محدد او على اساس الرحلة البحرية ، وتتمثل هذه الاسباب بالوفاة ، والعجز الكلي او الجزئي عن العمل او فقدان اللياقة الصحية ، والبطلان او الالغاء القانوني ، وهلاك السفينة او بيعها جبراً ، والغاء ترخيص عمل البحار ، وقد ورد ذكر هذه الاسباب في التشريعات البحرية كما يمكن ان نجد لها اساس في قوانين العمل ، وعليه ستكون هذه الاسباب موضوع لدراستنا في هذا المطلب حيث سنخصص لكل سبب فرعاً خاصاً به .

### الفرع الاول

#### الوفاة

مما لا شك فيه ، ان وفاة العامل البحري تؤدي حتماً الى انتهاء عقد العمل البحري ، فلا يستطيع رب العمل الزام ورثة العامل البحري بأن يحلوا محل مورثهم (العامل البحري) في تنفيذ العقد . وينقضي العقد مهما

كان سبب الوفاة ، وسواء كان وفاة العامل البحري حقيقةً او حكماً ، على ان يثبت الموت الحكمي للعامل بمقتضى حكم قضائي بات ، وابل مقابل فان وفاة رب العمل لا تؤدي الى انتهاء عقد العمل البحري لان رب العمل (المجهز) يكون في العادة شخص معنوي (شركة) فلا يتصور وفاته<sup>(١٤٤)</sup>. وبينت المادة (١٢٨) من القانون البحري المصري ما يترتب من التزامات على رب العمل عند وفاة البحار اذ يجب عليه تحمل نفقات الدفن في بلده ايا كان سبب الوفاة ، كما عليه ان يودع خزانة الادارة البحرية المختصة الاجر النقدي وغيره من المبالغ المستحقة للبحار المتوفي خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ الوفاة . كما بينت المادة (٣١١ بحري مصري) حالة وفاة البحار بسبب الدفاع عن السفينة او شحنها او عن المسافرين عليها فنصت على استحقاق الورثة مبلغاً يعادل ثلاثة اشهر او يعادل اجر الرحلة اذا كان معيناً بالرحلة فضلاً عن التعويضات والمكافآت التي يقرها قانون العمل والتأمينات الاجتماعية.

اما في لبنان فقد نص القانون البحري اللبناني صراحة على اعتبار وفاة الملاح سبباً لانتهاء عقد العمل البحري (م/١٥٣ف٣). كما نص على ذلك ايضاً القانون البحري الاردني في المادة (١٥٦) .

وفي العراق فان قانون العمل لسنة ٢٠١٥ في المادة (١٤٣ ا/أ) اعتبر وفاة العامل من الاسباب التي تنهي عقد العمل ، ويلزم صاحب العمل في هذه الحالة بان يصرف لاسرة العامل المتوفي مبلغ نقدي يعادل اجر شهرين كاملين شريطة ان يكون العامل قد قضى في خدمة صاحب العمل مدة سنة على الاقل . ومن الموكد سريان ذلك على العامل البحري في حالة وفاته .

## الفرع الثاني

### العجز الكلي او الجزئي عن العمل او فقدان اللياقة الصحية

لم تتضمن القوانين البحرية نصوصاً صريحة بخصوص عجز العامل واعتباره سبباً لانتهاء عقد العمل البحري ، بل احوالت بشأنه الى قوانين العمل (١) . ففي مصر اعتبر قانون العمل رقم ١٢ لسنة ٢٠٠٣ في المادة (١٢٤) من اسباب انتهاء عقد العمل عجز العامل عن تأدية عمله عجزاً كلياً ، اما اذا كان العجز جزئي فلا تنتهي علاقة العمل الا اذا ثبت عدم وجود عمل اخر لدى صاحب العمل يستطيع العامل القيام به ، ويثبت وجود عدم وجود عمل اخر وفقاً لاحكام قانون التأمين الاجتماعي ، فاذا لم يوجد انتهت علاقة العمل . اما بخصوص فقدان اللياقة الصحية فقد سبق ان بينا ان من شروط منح الجواز البحري للعامل او تجديده توفّر شرط اللياقة الصحية في العامل للقيام بعمله ، وهذا ما تطلبته المادة (٢) من القانون المصري رقم ٣٢ لسنة ١٩٦١ بخصوص الجواز البحري ، وعليه فاذا لم يتوفّر هذا الشرط فلا يجوز منح الجواز البحري كما لا يمكن تجديده وسينتهي عقد العامل البحري<sup>(١٤٥)</sup> .

وفي العراق فان قانون العمل رقم ٣٧ لسنة ٢٠١٥ منح في المادة (٤٣) ثانياً/ب) الحق لصاحب العمل بانتهاء عقد العامل اذا اصاب بعجز اقعه عن العمل وبلغت نسبة العجز ٧٥% فأكثر وثبت ذلك بشهادة طبية رسمية ، وعليه فاذا بلغت نسبة العجز اقل من ٧٥% او لم يثبت العجز بشهادة طبية رسمية فلا يجوز انتهاء عقد العمل . ويعتبر بحكم العاجز العامل المضمون المريض الذي استنفذ استحقاقه من الاجازات المرضية باجر، والبالغة ١٨٠ يوم ، ففي هذه الحالة لا بد من انتهاء عقد العامل ، وستطبق عليه احكام قانون التقاعد والضمان الاجتماعي للعمال (م/٨٠/ثالثاً عمل عراقي) ، ومن

المؤكد ان ما ذكر من احكام بخصوص انتهاء عمل العامل بسبب العجز او المرض الذي يفقده لياقته الصحية ويجعله غير قادر على اداء عمله يسري بحق العامل البحري .

### الفرع الثالث

#### هلاك السفينة وبيعها جبراً

يُعد هلاك السفينة من الاسباب التي تؤدي الى انتهاء عمل العامل البحري وانتهاء عقده ، وبهذا الخصوص نصت المادة(١٣٤)من القانون البحري المصري على:(١- اذا غرقت السفينة او صودرت او فقدت او اصبحت غير صالحة للملاحة جاز للمحكمة ان تأمر باعفاء رب العمل من دفع اجور البحارة كلها او بعضها اذا ثبت ان ما لحق السفينة من ضرر نشأ عن فعلهم او تقصيرهم في انقاذ السفينة او الحطام او المسافرين او الشحنة ٢- ويجوز لرب العمل في الحالة المذكورة في الفقرة السابقة انتهاء عقد العمل البحري دون اخطار سابق ) ، وعليه طبقاً للنص المصري يمكن انتهاء عقد العمل البحري من قبل رب العمل ، ودون اخطار سابق ، في حالة غرق السفينة او مصادرتها او فقدانها او عدم صلاحيتها للملاحة ، ولعل السبب في ذلك يعود لاستحالة تنفيذ العقد ، ولكن هذه الاسباب لا تؤدي الى انتهاء العلاقة العقدية في حالة وجود عدة سفن مملوكة للمجهز الا في حالة النص في عقد العمل البحري على ان يعمل العامل البحري على متن سفينة محددة (١٤٦) .

وفي لبنان فأن قانون التجارة البحرية لم يصرح باعتبار الهلاك سبباً لانتهاء عقد العمل على الرغم من ان المادة ١٦١ قد تكلمت عن غرق السفينة او اعلان عدم صلاحيتها للملاحة وما يترتب على ذلك من اثر في



الغاء اجر الملاحين او انقاصه اذا ثبت للمحاكم ان خسارة السفينة ناتجة عن خطاهم او اهمالهم او انهم لم يبذلوا الجهد المطلوب لانقاذ السفينة او الركاب او البضائع او التقاط الحطام ، ولكن من الممكن ان يفهم ضمناً ان عقد العمل سينتهي حتماً ما دام ان غرق السفينة او اعلان عدم صلاحيتها للملاحة يعني هلاكها ، وبالتالي لامبرر من استمرار عقد العمل . كذلك اعتبر القانون اللبناني في المادة ١٦٠ تعذر القيام بالسفر لقوة القاهرة سبباً لانتهاء عقد العامل البحري ومن دون ان يثبت للملاح الحق في التعويض . وبنفس الاحكام التي ذكرت في القانون البحري اللبناني جاء بها القانون البحري الاردني في المادتين (١٦٣ و ١٦٤) .

وفي العراق اعتبر قانون العمل لسنة ٢٠١٥ في المادة (٤٣ اولاً/ط) من اسباب انتهاء عقد العمل حالة القوة القاهرة ، ويقصد بالقوة القاهرة في هذا النص هو كل امر يحدث خارج عن ارادة صاحب العمل ويؤدي الى استحالة تنفيذ التزاماته ، مما يضطره الى اغلاق المنشأة ، كتدمير المنشأة بفعل زلزال او فيضان او حريق ، ومما لا شك فيه انتهاء عقد العمل في مثل هذه الحالة بل ان العقد سينفسخ بقوة القانون لاستحالة التنفيذ (١٤٧) . ويسري ما ذكر بحق العامل البحري في العراق .

اما بخصوص بيع السفينة جبراً عن طريق المزايمة العلنية بعد الحجز عليها ، فقد نصت المادة (٧٧) من قانون التجارة البحرية المصري بهذا الخصوص على : (اذا بيعت السفينة نتيجة للحجز عليها فلا يلتزم الراسي عليه المزاد بعقود عمل ربان السفينة او البحارة الذين يعملون عليها)، ويفهم من هذا النص ان من يرسي عليه المزاد لا يكون ملزماً بعقود العمل البحري المبرمة مع طاقم السفينة ولعل السبب في ذلك يعود الى الرغبة في

ان يكون للمشتري الحرية في اختيار العاملين البحرين الذين يحتاج اليهم ، وفي حالة عدم اعطاء هذه الحرية فان ذلك يؤدي الى عزوف المشتريين على الاقبال على المزايدة ومما يؤدي ذلك الى هبوط سعر السفينة . وعليه فلمشتري السفينة المحجوزه انتهاء عقود طاقم السفينة وانتهاء اعمال العاملين البحرين فيها وله ، الا ان ذلك ليس بالنتيجة الحتمية بل يجوز لمشتري السفينة الابقاء على طاقم السفينة اذا ما رغب هو بذلك ، فلا تنتهي عقود عملهم (١٤٨).

اما بخصوص انتقال ملكية السفينة بالبيع الاختياري للغير او باي سبب من اسباب كسب الملكية الاخرى ، او اندماج الشركة المالكة للسفينة في شركة اخرى، فلم يتطرق المشرع البحري المصري لها ولذلك يجب الرجوع الى قواعد قانون العمل رقم ١٢ لسنة ٢٠٠٣ حيث يفهم من نص المادة (٩) انه في مثل هذه الاحوال لا يتم انتهاء عقود طاقم السفينة المبرمة مع المالك السابق بل ان هذه العقود ستستمر مع المالك الجديد وبنفس الشروط التي تتضمنها (١٤٩).

وفي العراق ينتهي كذلك عقد العمل البحري ببيع السفينة جبراً بالمزاد فقد نصت بهذا الخصوص المادة(٢٢)من قانون التجارة البحرية العثماني لسنة ١٨٦٣ النافذ في العراق على:(تنتهي مأمورية الربان عند بيع السفينة بالمزاد)ويلاحظ ان النص جاء خاص بالربان الا ان ذلك لا يمنع من تطبيقه بطريق القياس على باقي البحارة باعتبار ان الربان يعتبر من البحارة ايضاً وبالتالي امكانية انتهاء عقود باقي افراد طاقم السفينة ببيع السفينة جبراً بالمزاد . وفيما يتعلق بالبيع الاختياري وبالرجوع الى قانون العمل لسنة ٢٠١٥ نجد ان المادة (٥٠) لاتعتبر انتقال ملكية المشروع الى الغير، عن طريق البيع او أي سبب اخر لانتقال الملكية كالارث اوالتنازل ،او تاجير المشروع او استثماره او دمجها ، سبباً يؤدي الى انتهاء عقد العمل بل يُعد صاحب العمل الجديد مسؤولاً عن الوفاء بالتزامات صاحب العمل

السابق تجاه العامل وفقاً لأحكام القانون . وعليه فإن انتقال ملكية السفينة في العراق بالبيع الاختياري ونحوه لا تؤدي الى انتهاء عقد عمل العامل البحري .

## الفرع الرابع

### الغاء ترخيص العمل البحري

ذكرنا فيما سبق عند الكلام عن شروط العامل البحري ان التشريعات البحرية تتطلب ضرورة حصول العامل على رخصة من الجهات الادارية المختصة لكي يكتسب صفة البحار وبالتالي ممارسة العمل البحري ، وهذا ما وجدناه في القانون البحري المصري حيث اشترطت المادة ١١٢ ف١ على أي شخص يرغب بالعمل على سفينة مصرية ان يحصل على ترخيص بالعمل البحري من مصلحة الموانئ والمناظر المصرية .

وكذلك هو الحال بالنسبة للبحار الاجنبي الذي يجب ان يحصل على ترخيص العمل من نفس الجهة الادارية للعمل على سفينة تقوم بالملاحة الساحلية او القطر او الارشاد (م/١١١ بحري مصري). وعليه فإن الغاء الترخيص او عدم تجديده طبقاً للقانون المصري يؤدي الى انتهاء عمل العامل البحري وانتهاء عقد عمله (١٥٠) .

## الخاتمة

هناك مجموعة من النتائج والمقترحات التي تم التوصل إليها بعد الانتهاء من كتابة بحثنا في موضوع المركز القانوني للعامل البحري وهي كما يلي :-

### اولاً : النتائج :-

١. تعدد التسميات التي تطلق على العامل البحري وهي البحار والملاح وطاقم السفينة وقد فضلنا استعمال مصطلح عامل بحري نظراً لاساس العمل البحري الذي يكمن بوجود عقد العمل البحري والذي يكون احد اطرافه هو العامل البحري .
٢. تعدد التعاريف التشريعية والفقهية للعامل البحري ولكن التعريف الذي يعتبر الاكثر تحديداً والذي تم التوصل اليه هو ان العامل البحري كل شخص مكلف بعمل على متن سفينة لغرض القيام برحلة بحرية تجارية ومرتبطة بعقد عمل بحري ومسجل في سجل العاملين البحريين (سجل السفينة) .
٣. وجود عدة طوائف تدخل تحت مسمى العامل البحري ومنهم الربان و ضباط الملاحة البحرية والضباط غير المختصين في الملاحة البحرية والمهندسون البحريون والبحارة الذين يقومون بمساعدة الضباط في اعمالهم ويقومون بالخدمة على متن السفينة .
٤. وجود نوعين من الشروط لممارسة مهنة العمل البحري ، الاولى شروط عامة تتعلق بطاقم السفينة والثانية شروط خاصة تتعلق بالعامل البحري . اما الشروط العامة فهي ثلاثة شروط وهي الكفاءة العددية والكفاءة الفنية والشرط الثالث شرط الجنسية .اما

الشروط الخاصة المتعلقة بالعامل البحري فهي ستة شروط ،  
الاول شرط التسجيل في سجل السفينة ، والثاني شرط الحصول  
على هوية البحار، والثالث شرط الحصول على ترخيص العمل  
من الجهة المختصة ، والشرط الرابع شرط السن ، والخامس  
شرط اللياقة البدنية والصحية للعامل البحري ، واخيرا" الشرط  
السادس وجود عقد عمل بحري ، وقد بحثنا تفاصيل هذه الشروط  
في متن البحث كلاً على افراد ، وتختلف احد الشروط العامة  
يعني عدم قدرة السفينة للقيام برحلة بحرية ، اما تختلف احد  
الشروط الخاصة في الشخص لا يمنحه صفة عامل بحري .

٥. تبين وجود عدة التزامات وحقوق للعامل البحري . اما الالتزامات  
فعددها ستة وهي القيام بالعمل المتفق عليه ، والثاني الالتزام  
بالطاعة ، والثالث الالتزام بعدم استغلال السفينة ، والرابع  
الالتزام بالمحافظة على السفينة وتجهيزاتها والاعتناء بها ،  
والخامس الالتزام بالمشاركة في الانقاذ في حالة الخطر اما ،  
الالتزام السادس فالالتزام بالمحافظة على السر المهني ، وقد بينا  
تفاصيل هذه الالتزامات واحكامها .

٦. اما حقوق العامل البحري فهي اربعة ، وهي عبارة عن  
الالتزامات التي يرتبها عقد العمل البحري على المجهز ، اولها  
الالتزام بدفع اجر العامل البحري ، والثاني الالتزام بتغذية وايواء  
العامل البحري ، والثالث الالتزام بعلاج العامل البحري ،  
واخيرا" الالتزام باعادة العامل البحري وقد بينا تفاصيل هذ  
الالتزامات واحكامها في متن البحث .

٧. ان طرق دفع اجر العامل البحري اما ان تكون بالمشاهدة او بالرحلة او بحصة في اجرة السفينة او ارباح الرحلة البحرية ولكل من هذه الطرق احكام خاصة بها .

٨. ان التغير في ظروف الرحلة البحرية له اثره على اجر العامل البحري ، وهذا التغير يختلف بحسب السبب الذي ادى الى التغير، كأن يكون التغير في الرحلة البحرية بسبب الربان او المجهز ، او قد يكون السبب في تغيير الرحلة البحرية خارج عن ارادة الربان او المجهز، وقد يكون التغير بسبب يعود الى السفينة كغرقها او عدم صلاحيتها للملاحة ، وقد يتعلق السبب بالعامل البحري نفسه كوفاته او مرضه ، وقد وضعت التشريعات البحرية حكماً قانونياً خاصاً لكل سبب من هذه الاسباب واثره على اجر العامل .

٩. تبين من خلال البحث كيفية الوفاء بأجر العامل البحري وماهي احكامه . وتبين كذلك ان اجر العامل البحري له حماية من نوع خاص تتمثل بامتياز اجرالعامل البحري وبمنع الحجز على هذا الاجر الا في حدود واسباب بينها القانون .

١٠. تتعدد اسباب انتهاء عمل العامل البحري ،ويمكن تأسيسها جميعاً على نوعين رئيسيين من الاسباب ، اسباب خاصة واسباب عامة . اما الاسباب الخاصة فهي تتمثل بانتهاء مدة العقد اذا كان عقد العمل البحري محدد المدة او بانتهاء الرحلة اذا كان محدد بالرحلة ، وينتهي بارادة الطرفين او ارادة احدهما في العقد غير المحدد المدة ، كما ينتهي بفصل العامل البحري من عمله اذا ارتكب سلوكاً

يُعد اخلالاً بواجبات عمله طبقاً للقانون او العقد ، وقد بينا تفاصيل هذه الاسباب واحكامها في متن البحث .

١١. اما الاسباب العامة لانتهاء عمل العامل البحري ، فهي اربعة اسباب اولها وفاة العامل البحري ، وثانيها العجز الكامل عن العمل او فقدان اللياقة الصحية ، والثالث هلاك السفينة وبيعها جبراً ، والسبب الرابع الغاء ترخيص العمل البحري ، وقد بينا في متن البحث تفاصيل واحكام كل سبب من هذه الاسباب .

١٢. ان قواعد التشريعات البحرية في دول العالم تعتبر من النظام العام وانها تمثل الحد الادنى للمحافظة على حقوق العاملين البحريين ، ولذلك فاي اتفاق على مخالفتها يعتبر باطل الا اذا اباحت القواعد نفسها جواز الاتفاق على خلافها في بعض الموارد . عدم وجود تنظيم قانوني في العراق يلبي الطموح في مجال العمل البحري الا ما ندر في بعض النصوص المتناثرة هنا وهناك وقد اعتمدنا كثيراً في سد النقص التشريعي في العراق لمعالجة موضوع بحثنا على القوانين المقارنة ومن ثم على قانون العمل العراقي والقانون المدني .

ثانياً : المقترحات :-

١. نقترح على المشرع العراقي ان يأخذ على محمل الجد الغاء قانون التجارة البحرية العثماني الذي لايزال ساري المفعول في العراق ، وهو تشريع قديم يعود لعام ١٨٦٣ ولم يعد ينسجم مع واقع المجتمع الحالي ولا مع التطورات التي حدثت في مجال الملاحة البحرية ، وان يحل محله قانون بحري عراقي يشرع من قبل البرلمان ، اذ

اصبح العراق بامس الحاجة اليه بعد التغيرات التجارية والاقتصادية التي حدثت فيه بعد عام ٢٠٠٣ وتوسع النشاط التجاري ولاسيما مرفق التجارة الخارجية التي تعتمد كثيراً على النقل البحري ، او على الاقل ان لم يتم تشريع قانون بحري ، فيشرع قانون للعمل البحري ينظم فيه العلاقة بين اطرافه وحقوق والتزامات كل طرف من اطرافه ، اضافة الى بيان الشروط الواجب توفرها في العامل البحري ، وكيفية انتهاء علاقة العمل وغيرها من التفاصيل الضرورية ، على ان يواكب في كل ذلك التطورات التي حدثت في التجارة البحرية . ويمكن الاستعانة في تشريع هذا القانون باللجوء الى قوانين الدول المجاورة ، وكذلك اللجوء الى البحوث والدراسات التي تبحت في هذا المجال ، مع الاخذ بنظر الاعتبار الواقع العراقي عند تشريع هذا القانون الذي اصبح امراً بالغ الاهمية .

٢. عند تشريع القانون يجب ان يراعى فيه العامل البحري وتثبت حقوقه بالحد الادنى الذي يكفل الحياة الكريمة له باعتباره الطرف الاضعف في عقد العمل البحري ، مع مراعاة حقوق الطرف الاخر بشكل يحقق التوازن وبقدر الامكان بينهما . ويجب ان تكون القواعد الموضوعة في القانون البحري في حالة تشريعه قواعد امرة لايمكن الاتفاق على مخالفتها ولو وقع الاتفاق على مخالفتها فيكون باطل وذلك حرصاً على حماية اطراف علاقة العمل البحري ولا سيما العامل البحري .



## الهوامش :-

(١) انظر المادة ١ ف ٣ من القانون المدني العراقي والتي جاء فيها : (٣)- وتسترشد المحاكم في كل ذلك بالاحكام التي اقرها القضاء والفقهاء في العراق ثم في البلاد الاخرى التي تتقارب قوانينها مع القوانين العراقية ) .

(٢) انظر د. ابراهيم شوقي ، قانون التجارة البحري اللبناني ، ط١ ، المؤسسة الحديثة ، طرابلس ٢٠٠٤ ، ص ١٢٩-١٣٧ وكذلك د. كمال حمدي ، القانون البحري ، ط٣ ، مطبعة المعارف ، الاسكندرية ، ٢٠٠٣ ، ص ٢٦٤ . والمادة (١٢٨) بحري لبناني) واطلق قانون التجارة المصري رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ لفظ ملاح وليس بحار في المادة السادسة منه بقولها: (يعد ايضاً عملاً تجارياً كل ما يتعلق بالملاحة التجارية بحرية كانت او جوية وعلى وجه الخصوص ما يأتي (و) استخدام الملاحين او الطيارين او غيرهم.....) .

(٣) د. كمال حمدي ، القانون البحري ، المصدر السابق ، ص ٢٦٤ ، والمادة (١٠٩) بحري مصري).

(٤) منها معاهدة عقد العمل البحري رقم ٢٢ لسنة ١٩٢٦ في المادة (١٢/ب) ، والمعاهدة الخاصة بالتأمين الاجتماعي للبحارة رقم ٧٠ لسنة ١٩٤٦ في المادة الاولى ، كذلك اتفاقية العمل البحري لعام ٢٠٠٦ (المادة ٢ ف ١/و) والتي نصت على: (البحار كل شخص يكون مستخدماً او مشغلاً او عاملاً باي صفة كانت على متن السفينة). هذه الاتفاقية منشورة على شبكة النت على الموقع [www.ilo.org/Beirut/me](http://www.ilo.org/Beirut/me) تاريخ الزيارة في ٢٤/٨/٢٠١٦

(٥) انظر قانون التجارة البحرية العثماني لسنة ١٨٦٣ المادة (٤٦) على سبيل المثال استخدمت مصطلح ملاح وعنوان الفصل الخامس الملغي تحت عنوان (فيما يخص الملاحين ...) كذلك تعليمات الموانئ والمرافئ العراقية حيث جاء الفرع الثالث من الفصل السادس تحت عنوان (طواقم السفن) وكذلك المادة ١٠٢ ، علماً ان ذات التعليمات استعملت في المادة ٢٣٣ لفظ البحارة .

(٦) انظر الاستاذة فليسي زهور ، عقد العمل البحري ، جامعة الجزائر ، ص ٦ ، بحث منشور على شبكة النت على الموقع biblio.univ-alger.dz تاريخ الزيارة ٢٠١٦/٣/١٧ .

(٧) انظر فليسي زهور ، عقد العمل البحري ، مصدر سابق ، ص ١٠ . ايضاً د. عبد الحميد الشواربي ، قانون التجارة البحرية ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، ٢٠٠٣ ، ص ٢ عبد الحميد المنشاوي ، قانون التجارة البحرية في ضوء الفقه والقضاء ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، ٢٠٠٥٨٢

(٨) انظر نص المادة (٢ ف ٤) من اتفاقية العمل البحري لعام ٢٠٠٦  
(٩) د. عبد الحميد المنشاوي ، قانون التجارة البحرية في ضوء الفقه والقضاء ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، ٢٠٠٥ ، ص ١١

(١٠) انظر د. عبدالقادر حسين العطير ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، دراسة مقارنة ، ط ١ ، مكتبة دار النشر والتوزيع ، عمان ، ١٩٩٩ ، ص ١٨٩

(١١) انظر د. ابراهيم شوقي ، قانون التجارة البحرية اللبناني ، مصدر سابق ، ص ١٢٣

(١٢) انظر د. كيلاني عبدالراضي محمود ، تطور عقد العمل البحري واثره على اجر البحار ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٣ ، ص ١٣

(١٣) انظر د. كمال حمدي ، مصدر سابق ، ص ٢٠٠٣ . كذلك د. مدحت حافظ ابراهيم ، شرح قانون التجارة البحرية الجديد ، ط ١ ، مكتبة غريب ، ١٩٩١ ، ص ٦٦

(١٤) انظر د. عبدالقادر حسين العطير ، مصدر سابق ، ص ١٨٩

(١٥) انظر د. مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، ط ١ ، مكتبة الوفاء القانونية ، ٢٠١٠ ، ص ٢١٠

(١٦) انظر د. محمد محمد هلالية ، الوجيز في شرح القانون الخاص البحري ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، بدون سنة طبع ، ص ٢١١

(١٧) انظر في بيان المقصود بالربان وضباط الملاحة البحرية نص المادة (١) من قانون المؤهلات واعداد الربانة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين المصري رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢

(١٨) انظر د. ايمان فتحي حسن الجميل ، اشخاص الملاحة البحرية ، ط١ ، مكتبة الوفاء القانونية ، الاسكندرية ، ٢٠١٠ ، ص ٢٢١

(١٩) انظر فليسي زهور (مصدر سابق)، ص ١٩ . د. محمد بهجت عبدالله امين قايد ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، ج ١ في في السفينة واشخاصها ، ط١ ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٤ ، ص ٣٨٥

(٢٠) د. محمد محمد هلالية (مصدر سابق) ص ٢١١

(٢١) د. محمد محمد هلالية (مصدر سابق) ص ٢١١ ، انظر ايضاً (م/٨) من قانون المؤهلات المصري رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢

(٢٢) انظر د. ايمان فتحي ، المصدر نفسه ، ص ٢٢١

(٢٣) انظر الاستاذة فليسي زهور ، المصدر نفسه ، ص ١٩

(٢٤) د. محمد محمد هلالية (مصدر سابق) ص ٢١١

(٢٥) انظر د. ايمان فتحي ، المصدر نفسه ، ص ٢٢١ ، و د. محمد محمد هلالية ، ص ٢١١

(٢٦) انظر د. ايمان فتحي ، المصدر نفسه ، ص ٢٢١ ، و د. محمد محمد هلالية ، ص ٢١٢

(٢٧) د. محمد محمد هلالية ، ص ٢١٢ ، و د. ايمان فتحي ، المصدر نفسه ، ص ٢٢٢

(٢٨) د. محمود سمير الشرقاوي ، القانون البحري ، ط٤ ، دار النهضة ، القاهرة ، ١٩٩٣ ، ص ٢٦٦

(٢٩) انظر (٨/م) من القانون المصري رقم ٨ لسنة ١٩٣٢ والتي جاء فيها: (مع مراعاة المادتين ٣ و ٥ يجب الا يقل عدد حملة الشهادات البحرية اللازمين للعمل على سفينة عما هو وارد بالجدولين (أ ، ب ) من هذا القانون ). ايضاً د.محمود الشرقاوي (مصدر سابق) ،ص ٢٦٦

(٣٠) د.كيلاني عبد راضي ،مصدر سابق ،ص ٤١ . د.محمود الشرقاوي ،مصدر سابق ص ٢١٧

(٣١) انظر (٩/م) من القانون المصري رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢ والتي تنص على: (على ربان السفينة ان يعرض في اقرب فرصة النقص الذي يطرأ اثناء الرحلة البحرية بالنسبة لعدد ونوعية ضباط الملاحة او المهندسين البحريين الذين يوجب هذا القانون تواجدهم على كل سفينة ولو كان هذا النقص نتيجة لوفاة او حادث او لاي سبب )، ويلاحظ ان النص خصص معالجة النقص باصحاب الشهادات دون ذكر باقي الاشخاص الاخرين من العاملين البحريين . انظر ايضاً د.عبد الحميد المنشاوي ،مصدر سابق ،ص ١٣٨

(٣٢) انظر (١١/م) من القانون المصري رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢ والتي تنص على: (يعاقب بالحبس مدة لا تزيد عن سنة وبغرامة لا تتجاوز الفي جنيه مصري او باحدى هاتين العقوبتين كل مالك او مستغل او ربان يخالف اي حكم من احكام المواد ٧، ٨، ٩ من هذا القانون )

(٣٣) انظر فليسي زهور ، نفس المصدر ،ص ٦٤ . والمادة (٤١٠) من القانون البحري الجزائري

(٣٤) انظر د.عبد القادر حسين العطير ،مصدر سابق ،ص ١٩٠

(٣٥) انظر د.عبد القادر حسين العطير ،مصدر سابق ،ص ١٩٠

(٣٦) فليسي زهور ، ص ٤٧ . د.كيلاني عبد راضي ،مصدر سابق ،ص ٣٦

(٣٧) انظر م/٣ من القانون المصري رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢ وكذلك م/٥ التي بينت الصلاحيات الممنوحة لمن يحصل على الشهادات المبينة في المادة ٣/

(٣٨) انظر م/٤ من القانون المصري لسنة ١٩٨٢ ، وكذلك قرار وزير النقل المصري رقم ٣ لسنة ١٩٩٤ الخاص بشروط منح الشهادات ، كذلك د.كيلاني ، مصدر سابق ، ص٣٧،

(٣٩) انظر م/١٠ من ذات القانون والتي تنص على : (تقوم السلطة البحرية المختصة بمراقبة استيفاء السفن التي تتواجد في موانئ الدولة للشهادات البحرية ...)، ايضاً د.محمود الشرقاوي، مصدر سابق ، ص ٢٦٦

(٤٠) انظر د. كمال حمدي ، مصدر سابق ، ص ٢٧٠

(٤١) انظر فليسي زهور ، نفس المصدر ، ص ٣٨

(٤٢) د.حمدالله محمد حمدالله ، القانون البحري، ج١، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٦، ص١٣٨

(٤٣) د.محمود الشرقاوي ، نفس المصدر، ص٦٨٢ و د.عبد الحميد المنشاوي، مصدر سابق، ص١٣٩

(٤٤) د.وهيب الاسبر، القانون البحري ، المؤسسة الحديثة للكتاب ، طرابلس ، ٢٠٠٨، ص ١١٣. كذلك (م/١٣٣ بحري لبناني) والتي تنص على: (على مجهز السفينة ان لا يستخدم الا ملاحين لبنانيين للملاحة الساحلية من مرفأ لبناني الى مرفأ لبناني اخر وللصيد في الشواطئ اللبنانية اما السفن الكبيرة المعدة للسفر البعيدة المدى الملحوظة في ف٢ م/٢ فيجب الزام صاحبها ان يستخدم لغاية الخمس من الملاحين اللبنانيين ا وان يدرب على الملاحة عدداً من الاشخاص يوازي هذه النسبة ...)

(٤٥) د.عبد القادر حسين العطير ، مصدر سابق ، ص ١٩٦ و ١٩٧

(٤٦) فليسي زهور ، ص ٣٨ ، والمواد ٤١٣ و ٤١٤ بحري جزائري .

- (٤٧) انظر (٣٠/م) من قانون العمل العراقي الجديد رقم ٣٧ لسنة ٢٠١٥
- (٤٨) انظر د. مجيد حميد العنكي، القانون البحري العراقي، ط١، بيت الحكمة، بغداد، ٢٠٠٢، ص ٩٠
- (٤٩) فليسي زهور ، ص ٦٣ . والمادتين /٤٠٥ و ٤٠٦ بحري جزائري .
- (٥٠) د.حسن النوزي ،التنظيم القانوني للانقضاء عقد العمل ،مجلة المحاماة المصرية ،العدد ٣ ، سنة ١٩٧٦ ، ص ٥١
- (٥١) د.حسن النوزي ، نفس المصدر ، ص ٥٢
- (٥٢) د. ابراهيم شوقي ، مصدر سابق ، ص ١٣٠ . والمادة ١٢٣ بحري لبناني .
- (٥٣) انظر (٣/م و ١ ف٢) من قانون هوية البحار العراقي رقم ٩٠ لسنة ١٩٨٦
- (٥٤) انظر (٩/م) من نفس القانون .
- (٥٥) د.كمال حمدي ، مصدر سابق ، ص ٢٦٨ و ٢٦٩
- (٥٦) د.كيلاني عبد الرزاق، مصدر سابق ، ص ٣٤
- (٥٧) د.عبد الحميد المنشاوي ، ص ١٤١ .
- (٥٨) د.كيلاني عبد الرزاق ، ص ٣٤ و ٣٥
- (٥٩) د.كمال حمدي ، مصدر سابق ، ص ٢٦٧
- (٦٠) د.هشام فرعون ، القانون البحري ، مطبعة مكرم ، دمشق ، ١٩٧٥، ص ١٣٢ المادة(١٣٤) من القانون البحري السوري .
- (٦١) د. ابراهيم شوقي ، مصدر سابق ، ص ١٣١ . والمادة ١٣٤ بحري لبناني
- (٦٢) د.عبد القادر حسين العطير ، ص ١٩٥

(٦٣) انظر المواد ٢١٨-٢٢٢ من تعليمات الموانئ والمرافئ العراقية رقم ١ لسنة ١٩٩٨

(٦٤) د.كمال حمدي، ص ٢٧٠، د. كيلاني عبد الراضي، ٢٨. وكذلك اشترط قانون التجارة البحرية الاردني شرط اللياقة الصحية حيث نصت عليه المادة ١٤٧ بقولها: (لا يمكن استخدام اي ملاح الا بعد اخضاعه لمعاينة طبية يقوم بها طبيب تنتدبه دائرة الميناء وان استخدام المصابين بامراض سارية ممنوع ولا مفعول له ويذكر في دفتر البحارة اتمام هذه المعاملة مع الاجازة الطبية ...)

(٦٥) د.ابراهيم مكي، الوسيط في القانون البحري الكويتي، ج ١، دار القبس ١٩٧٥، ص ١٦٧،

(٦٦) د.عبدالقادر حسين العطير، مصدر سابق، ص ١٩٢

(٦٧) د. مصطفى كمال طه، مصدر سابق، ص ٢١٥

(٦٨) ( د.عبدالقادر حسين العطير، مصدر سابق، ص ١٩٢

(٦٩) د.محمود مختار احمد بريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٩، ص ٢٤١-٢٤٣

(٧٠) د.كمال حمدي، مصدر سابق، ص ٢٧٥

(٧١) د.ايمان فتحي حسن الجميل، مصدر سابق، ص ٢٧٦ و ٢٧٧

(٧٢) انظر د. مصطفى كمال طه، مصدر سابق، ص ٢١٦ و ٢١٧

(٧٣) د. محمد محمد هلالية، مصدر سابق، ص ٢٢١

(٧٤) د.ايمان فتحي حسن الجميل، مصدر سابق، ص ٢٨٧، وبالإضافة الى الفصل والتعويض اجاز القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ المصري بشأن النظام والامن والتاديب في السفن امكانية فرض جزاء جنائي على البحار اذا ترتب على اهمال عمله تعطيل

الرحلة البحرية او تعرض السفينة للخطر . انظر ايضاً د.محمد بهجت عبدالله ، مصدر سابق ، ص ٣٩٩

(٧٥) انظر ايضاً (م/٩٠٩ مدني عراقي ) والتي تنص على : (يجب على العامل :- أ- ان يؤدي العمل بنفسه ويبذل في تأديته من العناية ما يبذله الشخص المعتاد ) .

(٧٦) انظر كذلك من التشريعات التي نصت على الالتزام بالطاعة القانون البحري اللبناني في المادة ١٣١ والتي تنص على: (على الملاح ان يتقدم للنزول في السفينة عند اول طلب من الربان وهو على متن السفينة كما على اليايسة ملزم بالرضوخ لاوامر رؤوسائه فيما يختص بخدمة السفينة ) انظر ايضاً (م/١٣٤ بحري اردني ) وهي مطابقة تماماً للنص اللبناني .

(٧٧) د.كمال حمدي، ص ٢٨٤، د.ابراهيم مكي ، مصدر سابق، ص ١٧٥، د.ايمان فتحي، ص ٢٨٨

(٧٨) د.ايمان فتحي الجميل ، ص ٢٨٨

(٧٩) وتاكيداً للالتزام العامل بعدم استغلال السفينة انظر (م/٣٢٥ بحري مصري ). د.كمال حمدي ، ص ٢٨٥ و ٢٨٦

(٨٠) انظر (م/١٣٢ بحري لبناني ) التي تنص على : (ليس للربان ولا الملاح ان يشحنا في السفينة اية بضاعة لحسابهما الخاص الا بأذن من مجهزها واذا حصلت مخالفة بهذا الخصوص فيلزم المخالفون بان يدفعوا عن بضاعتهم اقصى اجرة اشترطت في مكان التحميل وتاريخه ما عدا التعويضات التي تستوجب عليهم وللربان ان يأمر بالقاء البضائع في البحر اذا كان شحنها غير قانوني وكان من شأنها ان تهدد سلامة السفينة ا وان تؤدي الى دفع غرامات او نفقات

(كذلك المادة (١٣٥) من القانون البحري الاردني وهي مطابقة تماماً للنص اللبناني .

(٨١) د.عبدالقادر حسين العطير ، ص ٢٠٢

(٨٢) د.ايمان فتحي الجميل ، مصدر سابق ، ص ٢٩١



(٨٣) ما عدا نص المادة ٦٦ الملغاة من قانون التجارة البحرية العثماني والتي تنص على: (لا يمكن للربان والضباط والملاحين ان يحملوا في السفينة لحسابهم الخاص بضائع وامتعة باي نوع كان من الاعذار والاسباب ما لم يستحصلوا رضا اصحاب السفينة او مستاجريها...)

(٨٤) انظر د.عدنان العابد و د. يوسف الياس، شرح احكام قانون العمل العراقي ، مطبعة العمال المركزية ، بغداد ، ١٩٨٩ ، ص ٢٦٧

(٨٥) فليسي زهور، ص ١٠٥ والمادة (٤١٥ ف و) بحري جزائري ، ايضاً د.جمال الدين عوض القانون البحري ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٦٩ ، ص ١٨٣

(٨٦) انظر (م/٤٢ عمل عراقي ) اذ جعلت ف ثانياً/ب من بين التزامات العامل الحفاظ على ممتلكات صاحب العمل . كذلك (م/٥٦ عمل مصري ) التي اوجبت على العامل المحافظة على مايسلمه له رب العمل من ادوات واجهزة او مستندات او اشياء اخرى وان يقوم بجميع الاعمال اللازمة لسلامتها ويلزم بأن يبذل في ذلك عناية الشخص المعتاد .

(٨٧) د.كمال حمدي ، القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ٢٨٥ والمادة ٣١٠ بحري مصري .

(٨٨) انظر د.ايمان فتحي ، مصدر سابق ، ٢٨٩ .

(٨٩) انظر (م/١٣٦ بحري مصري) ود. ايمان فتحي الجميل ، ص ٢٩١

(٩٠) د.طالب حسن موسى، القانون البحري ، ط١، دار الثقافة للنشر ، ٢٠٠٤ ، ص ٨٨. وينظر كذلك نص المادة (١١٩ ف ١ بحري مصري).

(٩١) د.محمد فريد العريني ود.محمد السيد الفقي ، القانون البحري ، ط١، منشورات الحلبي ، ٢٠١١ ، ص ٢٥٩ . د.عبدالقادر حسين العطير ، ص ٢٠٣

(٩٢) د.محمود مختار بريري ، قانون التجارة البحرية ، مصدر سابق ، ص ٢٤٥ و ٢٤٦

(٩٣) د.محمد محمد هلالية ، مصدر سابق ص ٢٢٣

(٩٤) د.مصطفى كمال طه ، اساسيات القانون البحري ، ط٢، منشورات الحلبي  
١٥٢، ٢٠١٢، ص ١٥٢

(٩٥) ويقصد بالحد الأدنى للاجر هو الاجر المقرر قانوناً او الاجر المقرر في مشروع  
صاحب العمل وفقاً لعقد العمل الفردي او الجماعي ايهما اكثر (م/٦٢ ف ثانياً عمل  
عراقي )

(٩٦) د.كمال حمدي ، مصدر سابق ، ص ٢٨٨

(٩٧) د.مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، ص ٢١٨

(٩٨) انظر المادة (١٣٩ بحري اردني ) التي جاء فيها: (في حال تمديد السفرة او  
اختصارها يقبض الملاحون اجرة بنسبة خدمتهم الفعلية اذا كانت اجورهم تدفع لهم  
مشاهرة ) ونصت (م/١٤٠ بحري اردني) على: (اذا كانت اجرة الملاحين مرتبطة  
بالسفرة فلا يتناولها اي تنزيل من اجراء اختصار السفرة عن قصد مهما كان سبب هذا  
الاختصار . واذا مددت السفرة او تأجلت عن قصد فتزداد الاجور بنسبة مدة التمديد او  
التأجيل) وبنفس المضمون تماماً جاءت المادة ١٣٦ و ١٣٧ بحري لبناني . انظر ايضاً  
م(١٢١ بحري مصري ) التي جاء فيها : (اذا كان الاجر معيناً بالرحلة فلا يجوز  
تخفيضه في حالة تقصير السفر بفعل المجهز او الربان اما اذا نشأ عن الفعل المذكور  
اطالة السفر او تأجيله فيزداد الاجر بنسبة امتداد المدة ولايسري هذا الحكم الاخير على  
الربان اذا كان تأجيل السفر او اطالته ناشئاً عن خطئه ) .

(٩٩) د. هشام فرعون ، القانون البحري ، مصدر سابق ، ص ١٣٥ ، وانظر (م/١٣٨ بحري  
لبناني ) و (م/١٤١ بحري اردني )

(١٠٠) انظر د.محمد فريد العربي ود.محمد السيد الفقي ، مصدر سابق ، ص ٢٦٠  
، و (م/١٣٣ بحري مصري ) والتي تنص على: (اذا حالت قوة القاهرة دون البدء في السفر  
او دون مواصلته استحق البحار المعين بالرحلة اجره عن الايام التي قضاها فعلاً في

خدمة السفينة ولايجوز له المطالبة باي مكافاة او تعويض (ايضاً المادتين ١٦٣ و١٦٤ بحري اردني والمادتين ١٦٠ و١٦١ بحري لبناني .

(١٠١) د.مصطفى كمال طه ،اساسيات القانون البحري ،ص ١٥٢

(١٠٢) انظر المادة (١٣٤ ف ١) من قانون التجارة البحرية المصري .

(١٠٣) د.محمود مختار بريري ، مصدر سابق ، ص ٢٤٧ و ٢٤٨

(١٠٤) د.هشام فرعون ، القانون البحري ، ص ١٣٧

(١٠٥) انظر (م/١٢٢ ف ١ بحري مصري )التي تنص على:(اذا كان البحار معيناً بالرحلة وحده التزم رب العمل باداء كامل اجره اذا توفي بعد بدء السفر...)،ايضاً د.محمد فريد العربي ود.الفاقي ،مصدر سابق ، ص ٢٦١

(١٠٦) انظر(م/١٢٢ ف ٢ بحري مصري )والتي تنص على : (اذا كان البحار معيناً للذهاب والاياب معا التزم رب العمل باداء نصف اجره اذا توفي اثناء الذهاب او في ميناء الوصول وباداء كامل الاجر اذا توفي اثناء الاياب ) كذلك (م/١٥٥ بحري لبناني)و(م/١٥٨ بحري اردني)

(١٠٧) انظر (م/١٣١ بحري مصري ) والتي تنص على : (اذا توفي البحار بسبب الدفاع عن السفينة او شحناتها او عن المسافرين عليها استحق ورثته مبلغاً يعادل ثلاثة اشهر او يعادل اجر الرحلة اذا كان معيناً بالرحلة فضلاً عن التعويضات والمكافآت التي يقررها هذا القانون وقوانين العمل والتأمينات الاجتماعية )وايضاً(م/١٥٨ بحري اردني ).

(١٠٨) انظر(م/١٢٧ بحري مصري )والتي تنص على:(١- يستحق البحار الذي يصاب بجرح او مرض وهو في خدمة السفينة اجره كاملاً اثناء الرحلة ٢- وتسري فيما يتعلق باستحقاق الاجر والمعونة بعد انتهاء الرحلة الاحكام الواردة في قانون العمل ٣- ولايستحق البحاري اجر او معونة اذا كان الجرح او المرض ناشئاً عن العصيان او السكر او غير ذلك من احوال سوء السلوك )

(١٠٩) انظر د. محمد بهجت قايد، مصدر سابق ، ص ٤٠٦ . والمادة (١١٩ ف١ بحري مصري) التي تنص على : (يلزم رب العمل باداء اجور البحارة في الزمان والمكان المعينين في العقد او اللذين يقضي بهما العرف البحري )

(١١٠) انظر د. كمال حمدي ، مصدر سابق ، ص ٢٩٢ والمادة (١٢٨ ف٢ بحري مصري ) .

(١١١) ايضاً انظر بخصوص سلفة العامل البحري المواد (٤٠ و٤١ و٤٢ بحري لبناني) والمواد (٤٣ و٤٤ و٤٥ و٤٦ بحري اردني) .

(١١٢) د. محمد هلالية ، ص ٢٢٧ ، والمادة ٢٩ بحري مصري والتي تنص على : (الديون الناشئة عن عقد عمل الربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة تعتبر حقوقاً ممتازة على السفينة وتأتي في المرتبة الثالثة ) .

(١١٣) د. طالب حسن موسى ، مصدر سابق ، ص ٩١ ، وم/٥٠ بحري اردني وم/٤٨ بحري لبناني

(١١٤) انظر د. محمد هلالية ، مصدر سابق ، ص ٢٢٧

(١١٥) د. ايمان فتحي ، مصدر سابق ، ص ٢٩٨

(١١٦) د. ابراهيم شوقي ، ص ١٣٥ ود. عبدالقادر حسين ، ص ٢٠٦ والمواد ١٤٣ بحري لبناني و١٤٦ بحري اردني .

(١١٧) كما اكد هذا الالتزام القانون المصري رقم ١٥٨ لسنة ١٩٥٩ بخصوص عقد العمل البحري اذ نصت م/١١ منه على : (غذاء الملاحين ونومهم على نفقة رب العمل دون ان يلتزم باداء بدل نقدي عن ذلك ويكون تنظيم غذائهم ونومهم بقرارات يصدرها وزير الحربية بالتفاه مع وزير الشؤون الاجتماعية والعمل) وقد صدر بهذا الخصوص عدد من القرارات كان اخرها القرار ١٦٦ لسنة ١٩٦١ بشأن تنظيم غذاء الملاحين في البواخر التي تقل حمولتها عن ٥٠٠ طن وقد تضمن تحديد الحد الأدنى لمقادير الاصناف

التي يقدر استهلاكها لكل عامل بحري اسبوعياً انظر د. كمال حمدي ،مصدر سابق ،  
ص ٢٩٧

(١١٨) د.مصطفى كمال طه ، القانون البحري ،ص ٢٢٠

(١١٩) د.ايمان فتحي ،مصدر سابق ،ص ٣٠٠ و ٣٠١

(١٢٠) انظر د. كمال حمدي ،مصدر سابق ، ص ٢٩٦ و ٢٩٧

(١٢١) د.وهيب الاسبر ،مصدر سابق ،ص ص ١٢٠

(١٢٢) د.محمود الشرقاوي ،مصدر سابق،ص ٢٩٠ ود.كمال حمدي،مصدر سابق ،ص  
٣٠٠

(١٢٣) د.ايمان فتحي ،مصدر سابق ،ص ٣٠٦

(١٢٤) د.مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، ص ٢٢٢

(١٢٥) د.عبدالقادر العطير،مصدر سابق،ص ٢١٢ ود.محمد هلالية ،مصدر سابق،ص ٢  
٢٣

(١٢٦) د.مصطفى كمال طه ،القانون البحري ،ص ٢٢٣

(١٢٧) انظر د.محمود احمد بريري ،مصدر سابق،ص ٢٥٠. كما نص على هذا  
الالتزام (م/١٥٢بحري لبناني ) بقولها:(على مجهز السفينة ان يرد الى الوطن الملاحين  
الذين ينقلون في اثناء السفر الى اليابسة لاي سبب كان خلا من كان منهم قد نقل اليها  
لسبب مشروع بناءً على امر السلطة الاجنبية او لسبب جرح او مرض لا يمتان بصلة  
الى خدمة السفينة وفي حالة فسخ عقد الاستخدام بالتراضي تكون نفقات الرد على عاتق  
الجهة التي تعينها اتفاقية الفسخ هذا وفيما يخص الملاحين الاجانب يقتصر حقهم بالرد  
على اعلدتهم الى ميناء الذي استخدموا فيه مالم يكن قد اشترط ان يعاد الملاح الى مرفأ  
لبناني والحق في الرد الى الوطن يشمل المسكن والغذاء فضلاً عن النقل ) ونصت كذلك  
عليه م/١٥٥بحري اردني وهي مطابقة تماماً للنص اللبناني .

(١٢٨) د.عبدالقادر العطير، مصدر سابق ، ص ٢١٣

(١٢٩) د.مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، ص ٢٢٤ و٢٢٥

(١٣٠) انظر د. كمال حمدي ،مصدر سابق ، ص ٣٠٦

(١٣١) د.إيمان فتحي ،مصدر سابق ، ص ٣٣٣ و٣٣٤

(١٣٢) د.محمود الشرقاوي ، ص ٢٩٤

(١٣٣) انظر (م/١٥٣ بحري لبناني )التي تنص على : (يتقضي عقد الاستخدام:١- بانقضاء المدة المحددة له في حال عقده لمدة محددة ٢- باتمام السفرة او بفسخها الاختياري في حال عقده لمدة السفرة ) ونصت م/١٥٤على: ( اذا كان عقد الاستخدام قد انشئ لمدة محدودة وكان قد حل اجله في اثناء سفره وليس فيه نص لتمديده فيستمر تنفيذه على متن السفينة التجارية او سفينة الصيد حتى وصولها الى ميناء لبناني )

(١٣٤) انظر المادتين(١٥٦و١٥٧بحري اردني) وهما مطابقتين للنصين اللبنايين في اعلاه

(١٣٥)انظر ايضاً م/ ٩١٥ ف١مدني عراقي والمادتين ١٠٤و١٠٧ عمل مصري .

(١٣٦) د.عبد الحميد المنشاوي ،مصدر سابق ،ص ١٦٦

(١٣٧) د.مصطفى كمال طه، اساسيات القانون البحري ، ص ١٦١

(١٣٨) فليسي زهور ،عقد العمل البحري ،ص ١٩٧و١٩٨

(١٣٩) انظر المواد ١٥٣ ف٢ و١٥٧ و١٥٨ بحري لبناني .

(١٤٠) انظر المواد ١٥٦ و١٦٠ و١٦١ بحري اردني .

(١٤١) ولكن توجد ثلاث حالات نص عليها قانون العمل العراقي النافذ رقم ٣٧ لسنة ٢٠١٥ منحت للعامل الحق في انتهاء عقد العمل البحري دون سابق انذار وقد تضمنتها المادة ١٤٩ اولاً وهي :أ- اذا اخل صاحب العمل باحد التزاماته المقررة في القانون او

النظام الداخلي للعمل او عقد العمل الفردي ب- اذا ارتكب صاحب العمل جناية او جنحة ضد العامل او احد افراد أسرته في اثناء العمل او خارجه ج- اذا وجد خطر جسيم يهدد سلامة العامل او صحته بشرط ان يكون صاحب العمل على علم بوجود الخطر ولم يعمل على ازالته .

(١٤٢) د.مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، ص ٢٢٦ و٢٢٧

(١٤٣) د.محمدالعريني ود.محمد الفقي ، القانون البحري ،مصدر سابق ،ص ٢٦٨

(١٤٤) د.محمد محمد هلالية ،ص ٢٣٥ و د.مدحت حافظ ابراهيم ،مصدر سابق ،ص ١٢٥ كذلك م/ ١٢٣ من قانون العمل المصري رقم ١٢ لسنة ٢٠٠٣ التي جاء فيها :).ينتهي عقد العمل بوفاة العامل حقيقةً او حكماً طبقاً للقواعد القانونية المقررة ولا ينتهي العقد بوفاة صاحب العمل (

(١٤٥)انظر على سبيل المثال م/١٥١بحري لبناني و م/١٥٤بحري اردني وم/١٣بحري مصري

(١٤٦)انظر د.وهيب الاسبر ، القانون البحري ، ص ١٢٧ و١٢٨

(١٤٧) انظر د. عدنان العابد ود. يوسف الياس ،مصدر سابق ، ص ٣٢٤

(١٤٨) انظر د.كمال حمدي ، مصدر سابق ، ص ٣١٢

(١٤٩) انظر م/٩ عمل مصري والتي تنص على : ( ولا يترتب على ادماج المنشأة في غيرها او انتقالها بالارث او الوصية او الهبة او البيع ولو كان بالمزاد العلني او النزول عنها او الايجار او غير ذلك من التصرفات انتهاء عقود استخدام عمال المنشأة ) .

(١٥٠) انظر د.كمال حمدي،ص ٣١٤ و د.مدحت حافظ ابراهيم ، ص ١٣٥

## قائمة المصادر :-

### اولاً : الكتب والبحوث القانونية:

١. الدكتور ابراهيم شوقي ، قانون التجارة البحري اللبناني ، الطبعة الاولى ، طرابلس - لبنان ، المؤسسة الحديثة للكتاب ، ٢٠٠٤ .
٢. الدكتور ابراهيم مكي ، الوسيط في القانون البحري الكويتي ، الجزء الاول ، دار القبس للطباعة والطباعة والنشر ، ١٩٧٥ .
٣. الدكتورة ايمان فتحي حسن الجميل ، اشخاص الملاحة البحرية ، الطبعة الاولى ، مكتبة الوفاء القانونية ، الاسكندرية ، ٢٠٠٤ .
٤. الدكتور جمال الدين عوض ، القانون البحري ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٦٩ .
٥. الدكتور حسن النوزي ، التنظيم القانوني لانقضاء عقد العمل ، مجلة المحاماة المصرية ، العدد ٣ ، ١٩٧٦ .
٦. الدكتور طالب حسن موسى ، القانون البحري ، الطبعة الاولى ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، ٢٠٠٤ .
٧. الدكتور عبد الحميد الشواربي ، قانون التجارة البحرية ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، ٢٠٠٣ .
٨. المستشار عبد الحميد المنشاوي ، قانون التجارة البحرية في ضوء الفقه والقضاء ، منشأة المعارف بالاسكندرية ، ٢٠٠٥ .
٩. الدكتور عبد القادر حسين العطير ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية دراسة مقارنة ، الطبعة الاولى ، عمان - الاردن ، مكتبت دار الثقافة للنشر والتوزيع ١٩٩٩ .
١٠. الدكتور عدنان العابد والدكتور يوسف الياس ، شرح احكام قانون العمل العراقي ، مطبعة العمال المركزية ، بغداد ، ١٩٨٩ .



١١. الاستاذة فليسي زهور ، عقد العمل البحري ، جامعة الجزائر-  
كلية الحقوق بنعكون ، بحث مسحوب من النت من الموقع  
الالكتروني biblio.univ-alger.dz
١٢. المستشار الدكتور كمال حمدي ، القانون البحري ، الطبعة الثالثة ،  
منشأة المعارف بالاسكندرية ، ٢٠٠٣ .
١٣. الدكتور كيلاني عبد راضي محمود ، تطور عقد العمل البحري  
واثره على اجر البحار، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٣
١٤. الدكتور مجيد حميد العنكي ، القانون البحري العراقي ،  
الطبعة الاولى ، بغداد ، بيت الحكمة ، ٢٠٠٢ .
١٥. الدكتور محمد بهجت عبدالله امين قايد ، الوسيط في شرح قانون  
التجارة البحرية ، الجزء الاول ، الطبعة الاولى ، دار النهضة العربية ،  
القاهرة ، ٢٠٠٣-٢٠٠٤ .
١٦. الدكتور محمد فريد العريني والدكتور محمد السيد الفقي ، القانون  
البحري ، الطبعة الاولى ، منشورات الحلبي الحقوقية ، ٢٠١١ .
١٧. الدكتور محمد محمد هلالية ، الوجيز في القانون الخاص بالبحري ،  
دار النهضة العربية .
١٨. الدكتور محمود مختار احمد بري ، قانون التجارة البحرية ،  
دار النهضة العربية ، ١٩٩٩ .
١٩. الدكتور مصطفى كمال طه ، اساسيات القانون البحري (دراسة  
مقارنة) ، الطبعة الثانية ، منشورات الحلبي الحقوقية ، ٢٠١٢ .
٢٠. الدكتور مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، الطبعة الاولى ، مكتبة  
الوفاء القانونية ، الاسكندرية ، ٢٠١٠ .

٢١. الدكتور هشام فرعون ، القانون البحري ، مطبعة كرم ، دمشق ، ١٩٧٥-١٩٧٦.

٢٢. الدكتور وهيب الاسبر ، القانون البحري ، طرابلس - لبنان ، المؤسسة الحديثة للكتاب ، ٢٠٠٨ .

ثانياً : القوانين والتعليمات والقرارات والاتفاقيات

١. قانون التجارة البحرية العثمانية لسنة ١٨٦٣ .

٢. قانون التجارة البحرية اللبناني لسنة ١٩٤٧ .

٣. القانون المدني العراقي رقم (٤٠) لسنة ١٩٥١ .

٤. قانون عقد العمل المصري رقم ١٥٨ لسنة ١٩٥٩ .

٥. القانون المصري رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ بشأن النظام والامن والتأديب في السفينة .

٦. قانون رقم ٣٢ لسنة ١٩٦١ المصري بشأن الجواز البحري .

٧. قانون التجارة البحرية الاردني رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ .

٨. القانون البحري الجزائري الصادر بالامر ٧٦-٨٠ في ١٩٧٦ .

٩. قانون المؤهلات واعداد الربانة وضباط الملاحة والمهندسين المصري رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢ .

١٠. قانون هوية البحار رقم (٩٠) لسنة ١٩٨٦ .

١١. قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

١٢. قرار وزير النقل المصري رقم ٣ لسنة ١٩٩٤ بشأن منح الشهادات .

١٣. تعليمات الموانئ والمرافئ العراقية رقم ١ لسنة ١٩٨٩ .

١٤. قانون التجارة المصري رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ .

١٥. قانون العمل المصري رقم ١٢ لسنة ٢٠٠٣ .

١٦. قانون التجارة البحرية السوري رقم ٤٦ لسنة ٢٠٠٦ .

١٧. اتفاقية العمل البحري لعام ٢٠٠٦ منشورة على الموقع الالكتروني :

Beirut/me [www.ilo.org/](http://www.ilo.org/)

١٨. قانون العمل العراقي رقم ٣٧ لسنة ٢٠١٥ .