

حقوق العامل البحري

م. مرتجى داود سلمان

كلية القانون/ جامعة البصرة

Email : mmmurtaja9@gmail.com

الملخص

نظر للخصوصية التي يتميز فيها العمل في البحر عن غيره من الاعمال التي تقع على اليابسة لكونه يستلزم ان يكون العامل متواجد على السفينة طوال مدة الرحلة البحرية التي قد تستغرق اشهر، لذا يستلزم ان تنظم امور الاجور التي يستحقها العامل وكيفية احتسابها وحقه في العلاج اذا ما تعرض لطارئ صحي اثناء الرحلة وكذلك حقه في التغذية والطعام وحقه في اعادته الى وطنه، خاصة وان العراق يفتقد الى تشريع ينظم تلك الحقوق بسبب عدم وجود قانون بحري ينظم العمل البحري، فحتى قانون التجارة البحري العثماني وهو قانون قديم تم الغاء المواد التي تنظم عمل العاملين البحريين بموجب قانون التجارة لسنة ١٩٤٣.

الكلمات المفتاحية: العامل ، البحري ، حقوق، السفن، عمال.

Maritime Employee rights

Lect. Murtaja Dawood Salman
College of Law / University of Basrah
Email : mmmurtaja9@gmail.com

Abstract

Considering the privacy in which work at sea is distinguished from other work on land, because it requires that the worker be present on the ship throughout the duration of the sea voyage, which may take months, so it is necessary to regulate the wages that the worker deserves, how to calculate them, and his right to treatment if exposed For a health emergency during the voyage, as well as his right to food and food, and his right to return him to his homeland, especially since Iraq lacks legislation regulating these rights due to the absence of a maritime law regulating maritime work. Even the Ottoman Maritime Trade Law, which is an old law, the articles that regulate the work of maritime workers have been canceled according to Trade Act of 1943.

Keywords: Employee, marine, rights, ships, workers.

المقدمة

ان التطور الكبير الذي اصبح عليه النقل البحري وما يتمتع به من مزايا كثيرة، يستلزم تواجد كادر بشري ذو كفاءة عالية يحمل على عاتقه مهمة الرقي بهذه الوسيلة من وسائل النقل الدولي، ومواجهة المخاطر التي تواجه عملية النقل البحري، ومن ثم أصبح لهذا النوع من النقل قواعده الخاصة التي تميز العاملين في هذا المجال عن غيرهم من العاملين الآخرين على البر، وهذا التمييز والخصوصية مستمدة من المخاطر التي تتعرض لها الرحلة البحرية، وإن المخاطر البحرية هي أحد أسباب خصوصية العمل البحري وأساس تمييز العامل البحري من العامل البري.

تفرض طبيعة العمل البحري على العامل البحري أن يكون متواجداً في مكان عمله طوال مدة الرحلة البحرية، الأمر الذي يستلزم تنظيم أمر غذائه وسكنه وعلاجه وإعادته إلى وطنه، فخصوصية العمل البحري تستلزم بالضرورة خصوصية القواعد القانونية التي تحكمه وتنظمه من أجل سلامة العمال والركاب والرحلة البحرية ذاتها.

وتتبع اشكالية البحث الحالي بانعدام القواعد القانونية التي تنظم حقوق العامل البحري كما هو الحال في العراق لذا نجد ان التنظيم التشريعي الخاص بعمل هؤلاء الاشخاص تمثل بقانون التجارة البحرية العثماني الصادر سنة ١٨٦٣، وهو قانون قديم صدر في زمن لم يكن التطور التكنولوجي على ما هو عليه الآن، وهو قانون يتضمن مصطلحات تُرجمت بطريقة غير واضحة المعنى في الوقت الحاضر، أما تنظيمه للأحكام الخاصة بالعاملين البحريين فكان في الفصل الخامس منه في المواد من (٦٥ إلى ٨٩) وتحت عنوان (فيما يخص الملاحين الذين يُستخدَمون في السفينة وأجورهم)، ولكن أُلغيت المواد من (٥٣ إلى ١٤٦) من قانون التجارة البحرية العثماني عند صدور قانون التجارة رقم (٦٠) لسنة ١٩٤٣، والى اليوم لم ينظم عملهم، الامر الذي يدفعنا القول بعدم وجود تنظيم قانوني خاص بالعمل البحري يمكن أن تستند عليه هذه الشريحة من العاملين غير الموظفين بتنظيم عملهم في العراق. ومن ثم نضطر للرجوع لنصوص قوانين العمل التي تسري على كل من يكتسب صفة عامل دون ان تبرز خصوصية العمل البحري.

لذا يطرح التساؤل الاتي: ما هي حقوق العامل البحري؟ وما هي الخصوصية التي تميز حقوقه عن غيره من العامل؟ لذا نحاول بيان تلك الحقوق والوقوف على النقص التشريعي في تنظيم تلك الحقوق من عدمه.

لذا يستلزم الأمر دراسة هذه الحقوق وبيان موقف التشريعات الوطنية، من خلال تقسيمها الى اربع مطالب، نبحث في الأول حق العامل البحري في الأجر، وفي المطلب الثاني حق العامل البحري في العلاج، أما المطلب الثالث فيكون لحق العامل البحري في التغذية والايواء، بينما نخصص المطلب الرابع لحق العامل البحري بإعادته إلى وطنه.

المطلب الأول/ حق العامل البحري في الأجر

ويُعدُّ الأجر محلَّ التزام صاحب العمل والعامل، وهو بذلك يُعدُّ مقابلَ العمل أو المقدار المالي الذي يدفعه صاحب العمل للعامل مقابل أدائه للعمل المتفق عليه^(١)، ويُعد في الوقت ذاته أحد الحقوق الأساسية التي يستحقها العامل، باعتباره وسيلةً للعيش عند معظم الناس والحق الذي يعمل العامل من أجله وإحدى الوسائل المهمة للتحفيز على العمل^(٢).

وكان قديماً كل الأشخاص المساهمون في رحلة بحرية يُعدون مشاركين فيها، فإذا لم تتجح الرحلة ولم يتم الحصول على أجرة نقل، لا يستطيع العامل البحري المطالبة بأي أجر مقابل خدماته، لذا عُبر عن ذلك بعبارة " أجرة النقل هي مصدر الأجر " بما فيها أجر العامل البحري^(٣). الأمر الذي دفع المشرعين في مختلف الدول إلى الاهتمام بهذا الحق، وذلك بالنص عليه سواء في القواعد العامة أم القواعد الخاصة بالعمل البحري.

ويستلزم تحديد نطاق حق العامل البحري بالأجر أن نتناول بالبحث عدداً من الفروع، منها طرق تحديد الأجر، وأثر تغير ظروف الرحلة البحرية في الأجر، وأحكام الوفاء بالأجر، و ضمانات أجر العامل البحري.

الفرع الأول/ طرق تحديد الأجر

عادةً ما تُحدّد الطريقة التي يُدفع فيها الأجر من قبل أطراف عقد العمل البحري إذا لم يكن القانون قد تناولها بالتحديد، وإذا لم ينص العقد على ذلك طُبق العرف السائد في الجهة التي أنجز فيها العمل، وعند خلو العرف يتولى القضاء مهمة تحديدها^(٤).

وغالباً ما يكون الأجر مشاهرةً (أجر شهري) أو بالرحلة، ويمتاز الوضع في الحالتين بأن الأجر يمكن معرفته مقدماً، ومن ثمّ يمكن تجنّب ما يحصل من خلاف بين العامل وصاحب العمل بخصوص مقدار الأجر^(٥).

وقد يكون الأجر حصة في أجرة السفينة أو في أرباح الرحلة البحرية، فالعامل في هذه الحالة لا يتقاضى أجراً ثابتاً وإنما مجرد أجراً احتمالياً يتوقف تحديده على الظروف التي تتعرض لها السفينة ونجاح الرحلة البحرية من عدمها، وقد كان تحديد الأجر على هذا النحو في الماضي له ما يسوغه؛ إذ كانت الرحلة البحرية نوعاً من الاشتراك في مغامرة بحرية، ومع ذلك اختفى هذا النوع من الاستخدام وأصبح قاصراً على العاملين في سفن الصيد^(٦) الأمر الذي دفع بعض الباحثين^(٧) إلى عدّ هذه الطريقة في دفع الأجر غير مشروعة متى كان العقد خاضعاً لنصوص القوانين التي تشترط أن يكون هناك حد ادنى للأجر، كالمشرع المصري في قانون التجارة البحرية النافذ^(٨).

وفي الوقت الحاضر يُعدُّ الأجر الشهري (المشاهرة) طريقة الدفع الأكثر استعمالاً على متن السفن البحرية سواء أكان العقد محدد المدة أو غير محدد المدة، وحتى في عقود العمل بالرحلة؛ لأنها تُمكن العامل من الحصول على أجره بصورة منتظمة ودورية، وتجنبه ما قد يصيب الرحلة من ظروف تؤثر في أجره. أما طريقة دفع الأجر على أساس الرحلة فكان سبب رواجها في السابق؛ أنها كانت تتلاءم مع الوضعية التقنية والاقتصادية ومقتضيات الملاحة، فبمجرد وصول السفينة لميناء الوصول ينتهي عقد العامل البحري، الأمر الذي يبقيه على الأرض بانتظار عقد جديد بأجر قد يختلف عن سابقه^(٩).

لذا يُشير المشرع الأردني والجزائري والفرنسي صراحةً إلى طرق دفع الأجر، فيلزم أن يذكر في عقد العمل طريقة إيفاء الأجر المتفق عليه بين المتعاقدين، والتي قد تكون مبلغاً ثابتاً أو حصة من الأرباح المحتملة، ويُوجب تحديد الأجر سلفاً أي قبل بدء الرحلة البحرية^(١٠). وذلك لتجنب تعسف صاحب العمل، إذ لا يمكن لهذا الأخير أن يدفع الأجر الذي يروق له، بل لا بد من الاعتماد على معايير معينة والرجوع إلى القواعد القانونية الصريحة في هذا الشأن، كما نلاحظ أنهم لم يعتمدوا طريقة دفع الأجر على أساس الرحلة بشكل صريح، ومع ذلك يُقرّون بها حين يتناولون بالتوضيح أثر تغيير ظروف الرحلة في الأجر كما سنرى.

وهناك قوانين لم تتضمن نصاً يُشير إلى طريقة معينة ومحددة لدفع الأجر، ومن ثم نعتقد أن يُترك أمر تحديد ذلك لاتفاق الطرفين أو عرف الجهة التي استخدم فيها العامل البحري عند عدم الاتفاق. وهو ذات النهج الذي اتبعه المشرع العراقي إذ لم يحدد الطريقة التي يتم فيها دفع الأجر، لذا نقترح على المشرع العراقي أن يعتمد طريقة دفع الأجر على أساس المشاهرة أو الرحلة نظراً للمزايا التي تُوفرها هاتان الطريقتان للعامل البحري مقارنة مع غيرها من طرق دفع الأجر.

الفرع الثاني/ أثر تغيير ظروف الرحلة البحرية في مقدار الأجر

قد تحيط الرحلة البحرية بعض الظروف الغامضة التي لا يمكن التنبؤ بها ابتداءً، والتي يمكن أن تؤدي إلى تقصير الرحلة أو إلغائها أو إطالة مدتها. وهذه الظروف قد تكون بسبب صاحب العمل (المجهز) أو الريان، أو لأسباب خارجة عن إرادتهما، والتي قد تؤثر في مقدار أجر العامل البحري. وسنتناول في ما يأتي هذه الظروف وأسبابها وتأثيرها في الأجر.

أولاً: تعديل الرحلة لسبب يعود لصاحب العمل أو لريان السفينة

إذا كان الأجر معيناً بالرحلة وقُصرت مدة الرحلة بفعل صاحب العمل (المجهز) أو الريان فلا يجوز تخفيضه، أما إذا نشأ عن الفعل المذكور إطالة الرحلة أو تأجيلها هنا تزداد الأجور بنسبة امتداد

المدة، ولا يسري هذا الحكم الأخير على الربان إذا كان تأجيل الرحلة أو إطالتها ناشئاً عن خطئه. أما إذا كان الأجر مشاهرة ومُدِّدَت الرحلة أو اختُصرت فيستحق العاملون أجرهم بنسبة خدمتهم الفعلية^(١١).

نعنقد أنّ القول باستحقاق العاملين للأجر وإن أُجِّلَت الرحلة بفعل صاحب العمل (المجَّهز) والربان، يكون بمنزلة تعويض لهم عن الأيام التي قضوها من أجل إعداد السفينة للرحلة، منعاً لإثراء صاحب العمل على حساب العاملين، أما إذا لم يكونوا قد أسهموا في إعداد السفينة فيكون حقهم بالتعويض قاصراً على الضرر الذي قد يصيبهم نتيجة إلغاء الرحلة.

أما إذا كان الأجر محدداً بحصة من الربح أو من أجرة السفينة وعُدلت الرحلة بالتأجيل أو مُدِّدَت أو قصرت بسبب صاحب العمل أو ربان السفينة، ونتيجة لذلك لحق بالعاملين ضرر، فيستحقون في هذه الحالة تعويضاً يُحدِّد في ضوء الضرر الذي أصابهم من تأجيل الرحلة أو تمديداتها أو تقصيرها إضافةً إلى استحقاقهم لحصتهم من الربح^(١٢)، ومع ذلك فهذا الأمر مُقيد بضرورة أن لا تزيد الأجرة والتعويضات في أي حال من الأحوال عن مقدار المبلغ الذي يستحقونه لو تم ذلك السفر^(١٣).

ولم يُعالج المشرع الجزائري والعراقي هذه الحالة، وهذا نقص نتمنى من المشرعين تداركُه.

ثانياً: تعديل الرحلة البحرية لأسباب خارجة عن إرادة صاحب العمل أو الربان

هذه الأسباب قد تكون ناتجة عن قوة قاهرة أو فعل الغير، وسُبيحَتان على النحو الآتي:

أ- القوة القاهرة

إذا كانت القوة القاهرة سبباً في عدم بدء الرحلة أو عدم مواصلتها، كوقوع حادث للسفينة أو صدور قرارات سيادية تمنع السفر أو اندلاع حرب في المنطقة أو غير ذلك من الأسباب التي تمنع السفينة من البدء في الرحلة أو استكمالها بسبب أجني عن صاحب العمل^(١٤)، فإنَّ لعامل البحري الذي احتسب أجره على أساس الرحلة لا يستحق من الأجر المتفق عليه لتلك الرحلة إلاَّ الجزء الذي يقابل الأيام التي قضاها فعلاً في خدمة السفينة، أما مَنْ يعمل بالمشاهرة فيستحق أن يأخذ أجره إلى يوم انقطاعه عن العمل^(١٥).

وإذا كان العامل البحري يعمل على أساس حصة من الربح أو من أجرة السفينة فلا يحق له المطالبة بأي تعويض من جراء تأجيل الرحلة أو تمديداتها أو اختصارها بسبب قوة قاهرة ، ولكن يشترك العامل مع صاحب العمل بمبالغ التأمين إذا كان قد دفع أقساط التأمين منذ بدء الرحلة أو التعويضات بالقدر الباقي من أجره ما لم يشترط خلاف ذلك^(١٦).

ب- فعل الغير

إذ نشأ عن فعل الغير تأجيل أو إطالة أو تقصير للرحلة، كما لو كان ذلك بسبب الشاحنين، فالأجر الذي يستحقه العامل البحري الذي يعمل بالمشاهدة يُحدّد بحدود خدمته الفعلية، أما بالنسبة للعامل البحري الذي يعمل بالرحلة ففي حالة الإطالة يزداد أجره بنسبة مدة الإطالة، ويستحق أجرته كاملة في حالة تقصير الرحلة^(١٧).

وفي الحالتين كليهما فإن لصاحب العمل أن يرجع بالتعويض على الغير نتيجة الضرر الذي أصابه بسبب إطالة الرحلة أو تأجيلها أو اختصارها^(١٨).

أما إذا كان أجر العامل البحري يمثل حصة في الربح أو في أجرة السفينة فإنه يستحق حصة من التعويض الذي يحكم به لصاحب العمل يعادل مقدار حصته في الربح أو الأجرة^(١٩).

الفرع الثالث/ أحكام الوفاء بالأجر

يلتزم صاحب العمل أن يؤدي للعاملين أجورهم في الزمان والمكان المتفق عليهما في العقد، والذي قد يكون مكان بدء الرحلة البحرية وزمانها، أو مكان وزمان نهايتها أو في نهاية الشهر إذا كان الأجر بالمشاهدة، وإذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق فيكون الرجوع إلى العرف البحري السائد في هذا الخصوص^(٢٠).

وإذا نزل العامل البحري بشكل منفصل قبل استلامه لأجره، وجب دفع أجره وقت نزوله^(٢١).

أما كيفية أداء الأجر للعاملين، فيذهب المشرع الفرنسي في قانون العمل البحري للنص على وجوب أن تُدفع الأجر والحصص بحضور ممثل السلطة البحرية ويجب ذكره في سجل العاملين وسجل السفينة، ولا يمكن للعامل أن يتقاضى أي مبلغ مستحق له إلا بالعملة المعدنية أو الورقية، وإذا سُدد في الخارج بعملة أجنبية تُسدد بسعر صرف مكان السداد تحت مراقبة السلطة الفرنسية^(٢٢).

لذا نرى من الأفضل أن تتبع التشريعات العربية نهج المشرع الفرنسي في كيفية معالجته لمسألة أداء الأجر وخاصة مراقبة السلطة البحرية على ذلك، للإسراع في تسوية حق العامل في الأجر ومنع صاحب العمل من المماطلة في أدائه.

أما في العراق فلا يوجد نص خاص بالعامل البحري ينظم أحكام هذا الموضوع، الأمر الذي يجعلنا نعود لأحكام قانون العمل النافذ، الذي ينص على أن تُدفع الأجر للعامل في نهاية الأسبوع إذا كان الدفع أسبوعياً، والأصل أن تُدفع الأجر النقدية للعامل بالعملة العراقية ما لم ينص في عقد العمل على خلاف ذلك، ويجب دفع الأجر للعامل نفسه مباشرة، ولكن يجوز متى وجد اتفاق كتابي

تحويل الأجر إلى حساب العامل في المصرف، أو يسلم لوكيل العامل. وفي حالة وفاة العامل يجب أن تسلم كلُّ مستحقاته لورثته طبقاً للقانون^(٢٣). وهذه الأحكام وإن لم تكن خاصة بالعامل البحري إلا أنها تسري عليه لعدم وجود نصٍّ خاصٍ به.

والغالب أن أجر العامل البحري لا يُدفع إلا بعد انتهاء السفرة أو الرحلة، إذا كان الأجر يستحق بالرحلة، أو بانقضاء الفترة المحددة لاستحقاقه، سواء أُحدد بالأسبوع أو بالشهر، ولكن نظراً لطبيعة العمل البحري، إذ يترك العامل البحري أسرته ويتغيب عنها مدة قد تصل إلى أشهر بحسب طول الرحلة، وهذا من شأنه أن يؤدي إلى عدم اطمئنان العامل على أسرته في غيابه، وقد يمنعه ذلك عن أداء عمله بكفاءة عالية ويشتت تفكيره^(٢٤). لذا تنص أغلب القوانين على إمكانية أن يحصل العامل البحري على سلفة تُحسم من الأجر تُدفع له قبل بدء الرحلة، وهذه السلفة تُسلم للعامل في الأصل، ويجوز له أن يفوض غيره في استلامها ممن تجب عليه نفقتهم، وأغلب القوانين تُحدّد مقدارها بما لا يتجاوز الربع إلا المشرع الجزائري لم يحدد نسبة هذه السلفة من مجموع الأجور وإنما جعلها مسألة تقديرية ترتبط بالضرورة، كما لم تُجز التشريعات استرداد السلفة في حالة إلغاء العقد لأي سبب كان ولو كان الإلغاء راجعاً للعامل نفسه^(٢٥)؛ لأنها تكون في الغالب قد صُرفت أثناء غياب العامل عن أسرته، وحكم عدم الاسترداد متعلق بالنظام العام فلا يجوز الاتفاق على مخالفته^(٢٦).

ولا نرى ضرورة للنص على تقرير سلفة للعامل في التشريع العراقي؛ لأنها قد تُثقل كاهل صاحب العمل ويكون غير قادر على دفعها، كما لو طلب عدد من العاملين سلفة مقدمة على أجورهم، إضافةً للتطور الحاصل في وسائل التحويل المالي التي تُتيح للعامل البحري أن ينقل ما يريد من أموال لعائلته وهو في الخارج ومن ثم تنتفي الغاية التي من أجلها قُدر هذا الاستثناء.

الفرع الرابع/ ضمانات استيفاء العامل البحري لأجره

تحرص أغلب التشريعات على توفير حماية للعامل البحري بعدّه الطرف الضعيف في العلاقة العقدية، لذا تحيط الأجر بحماية خاصة ضماناً لاستيفائه؛ لكونه مصدر إعالة العامل وأسرته، وهذه الحماية ذات وجهين: حماية العامل البحري من دائني صاحب العمل من خلال تقرير امتياز لأجره، أما الوجه الآخر فهو حماية العامل من دائنيه عن طريق منع الحجز على الأجر إلا في حدود وشروط معينة^(٢٧)، لذا سيُدرس هذين الضمانين تباعاً.

أولاً: امتياز أجر العامل البحري

إذا كان العامل لا يستطيع إلزام صاحب العمل على تقديم ضمان خاص، وهو الذي أسهم في الرسالة البحرية وفي صيانة السفينة وبفضل ما قدمه من مجهودات عادت السفينة سالمة، فمن العدل

أن يكون دَيْنُهُ ممتازاً^(٢٨)، وعلى الرغم من أن مصدر الأجر تعاقدى إلا أنه يُعدّ ديناً ممتازاً؛ لاعتبارات انسانية هي الرأفة بالعامل البحري^(٢٩). ولا يضمن هذا الامتياز الأجر المعين بالرحلة أو المشاهدة فقط، وإنما أجره إذا كان حصة في أجرة السفينة أو نصيباً في أرباح الرسالة البحرية^(٣٠). والملحقات التي لها صفة الأجر، كالأجور الاضافية وما يعطى للعامل على سبيل الهبة نظير قيامه بالمحافظة على البضائع والعناية بها وغيرها، ويستفيد علاوة على ذلك من الامتياز المقرّر في قوانين العمل^(٣١). وتُعدّ الديون الناجمة عن العمل البحري دائماً كأنها ديون الرحلة الأخيرة التي تكون لها الأولوية على ديون الرحلات الأخرى، والديون الناشئة عن عقد العمل البحري إذا استغرق تنفيذه عدة رحلات، اعتُبرت هذه الديون كما لو كانت قد نشأت بمناسبة الرحلة الأخيرة^(٣٢). وهذا الحق متعلق بالنظام العام ولا يجوز النزول عنه^(٣٣).

وتُقرر القوانين محل المقارنة امتيازاً للدين الناشئ عن عقد العمل البحري، وإن اختلفت درجة امتيازته بالنسبة للديون الأخرى، فالمشرّع المصري يجعلها في المرتبة الثالثة من بين الديون الممتازة^(٣٤)، وهذا الامتياز يسبق الديون الممتازة والديون العادية ويولي المصاريف القضائية التي أنفقت في بيع السفينة والرسوم والضرائب المستحقة للدولة أو لأحد أشخاص القانون العام أو رسوم الحمولة والموانئ والإرشاد والقطر^(٣٥)، أما المشرّع الأردني فقد جعلها في المرتبة الثانية بين الامتيازات الواردة على السفينة^(٣٦). وهي امتيازات تقع على السفينة وعلى مجموع أجور السفينة الواجبة الأداء على الرحلات الجارية كلها أثناء عقد العمل نفسه، وكذلك يمتد هذا الامتياز لتفرعات السفينة، ويسقط بعد مرور سنة من تاريخ استحقاقه^(٣٧).

في حين جعل المشرّع الجزائري أجور العاملين في المرتبة الأولى من بين الديون الممتازة، إذ نص القانون البحري الجزائري على أنه: (تعتبر الديون الآتية مضمونة بامتياز بحري على السفينة: أ- الأجور والمبالغ الأخرى الواجبة الأداء لريان السفينة ورجال السفينة بناءً على عقد استخدامهم...)^(٣٨).

ولم يُبين قانون العمل الفرنسي درجة امتياز الديون الناشئة عن عقد العمل البحري.

أما في العراق، فإن قانون العمل العراقي قدم للعاملين حماية أكبر من الحماية التي قدمتها القوانين السابقة، إذ جعل أجور العمال من الديون الممتازة وجعلها في المرتبة الأولى ومقدّمة على سائر الديون، بما فيها ديون الدولة والمصرفيات القضائية، وهذا أمر يُحسب للمشرّع العراقي؛ لكون هذه الفئة من الأشخاص أولى بالرعاية من غيرها من الدائنين، لكنّ هذا الامتياز محدّد بأجر ثلاثة أشهر سابقة لانتهاؤ الخدمة، وأجور العطل الرسمية خلال سنة انتهاء خدمته والسنة التي سبقتها، ومكافأة نهاية الخدمة المستحقة للعمال وما عداها يُعدّ ديناً عادياً^(٣٩)، وهذا ما أكدّه القضاء العراقي

حين أعطى المبالغ المستحقة للعامل أو من يخلفه في حقوقه الناشئة عن علاقات العمل أعلى درجات الامتياز على جميع أموال صاحب العمل المنقولة وغير المنقولة بما فيها ديون الدولة^(٤٠)، وهذه الأحكام تسري على العامل البحري.

مع ذلك نرى أنّ الحماية التي يقدمها قانون العمل العراقي لا تكفي لحماية العامل وإن كانت أفضل مما تقدمه القوانين الأخرى من حماية؛ لأنها محدّدة بأجر ثلاثة أشهر، وكان من الأفضل أن تمتد هذه الحماية على طول مدة العقد.

ثانياً: منع الحجز على أجر العامل البحري

لم تقتصر حماية المشرعين لأجر العامل بتقرير امتياز له، وإنما امتدت لحمايته في مواجهة دائنيه من خلال وضع قيود تحدّد الحد الأعلى الذي يجوز الحجز عليه من أجر العامل وفاءً لدائنيه^(٤١).

فينص قانون التجارة البحرية الأردني وقانون العمل البحري الفرنسي، على أنّ أجر العاملين البحريين وأرباحهم لا تقبل الحجز ولا يمكن التنازل عنها إلا بسبب دين للدولة أو بسبب ديون ناشئة عن تقديم الغذاء والكساء أو الملابس أو بسبب ديون لصاحب العمل (مجهز السفينة) من جراء دفع غير مستحق يحصل لدى تسديد أجرة سابقة أو من جراء سلفة أو دفعة غير مستوجبة أو عطل أو ضرر أو بسبب دين مستحق تنفيذاً لحكم قطعي ولغاية الربع^(٤٢)، إلا في حالة الديون المتعلقة بالنفقة وإسهام الزوجين في الشؤون المنزلية فإنها تصل للنصف^(٤٣).

أما التشريعات البحرية الأخرى محل المقارنة فلا تُجيز الحجز على أجر العامل البحري أو النزول عنه^(٤٤)، وتُحيل أمر تنظيم حدود ذلك لقوانين العمل وقوانين الإجراءات المدنية^(٤٥).

ويرى بعض الباحثين أنه لا مبرر لتقرير معاملة استثنائية للعمال البحريين في هذا المجال^(٤٦).

أما في العراق فقد عالج هذا الأمر قانون العمل النافذ في المادة (٥٦) منه التي منعت الحجز على أجر العامل المستحق إلا بموجب حكم قضائي باتٍ ولأسباب قررها القانون، وهذه الأسباب بينتها المادة (٥٧/أولاً) منها النفقة الشرعية، والمبالغ التي بذمة العامل لدائرة التقاعد والضمان الاجتماعي، واشتراكات النقابة العمالية، ومع ذلك يجب أن لا تتجاوز نسبة الاستقطاع ٢٠% من أجر العامل إذا كان ما يتقاضاه أقل من ثلاثة أضعاف الحد الأدنى للأجر و ٣٠% من أجر العامل إذا زاد أجره عن ذلك الحد، ويُستثنى من تلك النسب ديون النفقة الشرعية. وعليه فإن أحكام قانون العمل العراقي تشمل كل من يكتسب صفة عاملٍ سواء أكان عاملاً برياً أم بحرياً لأن أحكامه عامة تسري على العاملين جميعهم.

ونعتقد أنه من الأفضل أن يأتي المشرع العراقي بنصٍ خاصٍ يتناول هذا الموضوع بالتنظيم.

المطلب الثاني/حق العامل البحري في العلاج

تفرض طبيعة العمل البحري والظروف التي تحيط بالرحلة البحرية على صاحب العمل التزاماً محله علاج العامل البحري الذي يمرض أو يُجرح أثناء الرحلة البحرية، وتمتد جذور هذا الالتزام لزمان بعيد سابق لإقرار التزام صاحب العمل البري بعلاج عماله^(٤٧)، ويقابل هذا الالتزام حق العامل في العلاج، وهو يقوم على فكرة مخاطر المهنة التي تُوجب مسؤولية صاحب العمل عن ضرر العامل من غير اعتبار لشرط الخطأ وإن كان الضرر ناشئاً عن قوة قاهرة^(٤٨)، أما تفسير هذا الالتزام فيمكن إرجاعه لفكرة المشاركة في الرحلة البحرية، إذ يُعدُّ العامل البحري قديماً شريكاً في مخاطر الرحلة البحرية ومغانمها، فإذا أصيب بمرضٍ أو جرحٍ أثناء الرحلة وجبَّ علاجه وتضميد جروحه على نفقة مستغل السفينة^(٤٩)، وهذا الحق يشمل العاملين البحريين جميعهم أياً كان عملهم سواء أكانوا مستخدمين مشاهرة أو بالرحلة أو بحصة في أجرة السفينة أو نصيب في الأرباح ولا يهم نوع الملاحة التي تقوم بها السفينة^(٥٠).

وللإحاطة بما يتضمنه هذا الحق من تفاصيل، نقسم الكلام فيه على فرعين، نتناول في الفرع الأول نطاق الحق في العلاج، أما الفرع الثاني فننتاول فيها وسائل استيفاء هذا الحق.

الفرع الأول/ نطاق الحق في العلاج

إنَّ نطاق هذه الحق يختلف باختلاف سبب المرض أو الجرح الذي يقع على العامل، لذا يجب أن نفرق بين حالتين:

الحالة الأولى: إذا كان المرض أو الجرح نتيجة لخطأ العامل البحري

كالعصيان والتمرد على أوامر الربان أو الخطأ غير المسوّغ أو بسبب شرب الكحول والسُّكر، فعلى صاحب العمل أن يسلف العامل البحري نفقات العلاج على أن يستقطعها من أجر العامل الجريح أو المريض^(٥١).

إنَّ سبب فرض هذا الالتزام على صاحب العمل أثناء السفر؛ للضرورة العملية والمادية ولاعتبارات إنسانية، إذ يتعذر علاج العامل عند غير طبيب السفينة^(٥٢)، فالعامل البحري ليس كمن يعمل على الأرض الذي يستطيع أن يغادر عمله فوراً إلى المستشفى أو لبيته بمجرد إصابته^(٥٣)، فعلاجه واجب مع خصم نفقات العلاج من حسابه، وهو حل مقبول إذ يفترض أن إصابة العامل تكون بحسب الأصل بسبب خدمة السفينة وعلى صاحب العمل إثبات العكس^(٥٤)، ويثور التساؤل، ما الحل

إذا كان أجره لدى صاحب العمل لا يفي بنفقات العلاج التي تكبدها الأخير؟ نذهب مع من يرى أنّ لصاحب العمل عن طريق القضاء مطالبة العامل برد ما زاد من نفقات العلاج على ما له من أجر لديه^(٥٥).

الحالة الثانية: إذا كان الجرح أو المرض دون خطأ العامل

في هذه الحالة يكون علاج العامل على حساب صاحب العمل الذي يتولى استغلال السفينة^(٥٦) بشرط توافر رابطة سببية بين الجرح أو المرض وأن يكون العامل متواجداً على ظهر السفينة لقيامه بأداء عمله وإن لم تكن الرحلة قد بدأت أو بعد وصول السفينة وقبل أي خروج آخر، فوجود هذه الرابطة تُلزم صاحب العمل بعلاج العامل إلا إذا أثبت صاحب العمل عكس ذلك، فله أن يحض هذه القرينة بإثبات أنّ الإصابة قد حدثت قبل السفر أو أثناء السفر ولكن في غير خدمة السفينة. أما إذا أصيب العامل وهو على البر أثناء السفر، فعليه أن يثبت أنّ الإصابة إنما كانت في خدمة السفينة^(٥٧)، أما المرض الذي تظهر أعراضه قبل بدء الرحلة فلا يلتزم صاحب العمل بعلاجه؛ لانقطاع علاقة السببية بين الإصابة والقيام بالعمل^(٥٨).

نعتقد أنّه من الواجب أن يُعالج العامل الذي يمرض أثناء تواجده على ظهر السفينة بغض النظر عن زمان وسبب المرض، مع ثبوت حق رجوع صاحب العمل بالنفقات على العامل؛ وتسوية ذلك أنّ المشرّع يلزم صاحب العمل بعلاج العامل وإن كان جرحه أو إصابته بخطأ منه، فمن العدل أن يحظى العامل المصاب غير المخطئ بذات الأحكام المقررة للعامل المخطئ.

الفرع الثاني/وسائل استيفاء هذا الحق وانتهائه.

الأصل أنّ المعالجة تكون على ظهر السفينة، لذا يجب على صاحب العمل أن يهيئ وسائل العلاج في السفينة، وأن تنظم على ظهر كل سفينة خدمة طبية وصحية سواء من حيث الأطباء أو من حيث الأمكنة أو الأدوات^(٥٩). أما إذا كان المرض أو الجرح يمنع العامل من إكمال السفر من غير خطر وجب إخراجه إلى المستشفى في أقرب ميناء أو إلى محل آخر يمكن معالجته فيه على الوجه اللائق، وأن يؤدي المصاريف التي يستلزمها العلاج بعد استشارة طبيب السفينة أو أي طبيب آخر مخول من السلطة البحرية، ولصاحب العمل (المجهز) أن يكلف طبيباً يقوم بمراقبة حالته الصحية خلال مدة إنزاله من السفينة^(٦٠)، وإذا أهمل صاحب العمل القيام بواجب الإنفاق على العامل البحري لعلاجه فيكون لهذا الأخير الرجوع إليه في جميع المصاريف التي انفقها، سواء أكان في العلاج أو دخول المستشفى أو إذا أُجريت له عملية جراحية، كما يكون للمستشفى الذي تولى علاجه

حق الرجوع على صاحب العمل بنفقات العلاج إذا لم يدفعها العامل البحري وذلك عن طريق الدعوى غير المباشرة^(٦١).

ولكي لا يبقى التزام صاحب العمل بعلاج العامل البحري قائماً مدة طويلة إذا لم يبرأ الأخير من جرحه أو مرضه، فقد أعفاه المشرع في القوانين محل المقارنة من دفع نفقات العلاج إذا ثبت عدم قابلية المرض أو الجرح للشفاء^(٦٢). أما إذا نتج عن المرض أو الجرح عجزاً كلياً أو جزئياً جرى تطبيق أحكام قوانين العمل فيما يتعلق بذلك، إذا لحقته الإصابة وهو في خدمة السفينة^(٦٣). والادعاء بأن العامل البحري قد شفي من مرضه أو أن شفاؤه أصبح مستحيلاً مسألة تهم صاحب العمل، إذ يترتب عليها انقضاء التزامه بتقديم العلاج، لذا عليه أن يُقيم الدليل على ما يدعيه وهو يستطيع ذلك بطرق الأثبات كافة كتقارير الطبيب المعالج أو شهادات من أخصائيين تثبت أن العامل قد شفي أو أن شفاؤه مستحيلاً^(٦٤).

ويُعدُّ سبباً مشروعاً لانقضاء هذا الحق متى رفض العامل الإذعان لتعليمات الطبيب أو امتنع عن تعاطي العلاج أو أتى من الأفعال ما يضر به، وترتب على ذلك ازدياد خطورة المرض بما يكون معه قد تسبب بفعله أو بخطئه في النتيجة التي وصل إليها، ومن ثمَّ يكون من العدل أن ينقضي التزام صاحب العمل بالعلاج^(٦٥).

وان تنظم المشرع العراقي لحق العامل البحري بالعلاج تنظيم يشوبه القصور، فهناك الكثير من المواد في قانون العمل النافذ التي تركز على اتخاذ الإجراءات اللازمة لتوفير الوقاية للعمال أثناء العمل من مخاطر المهنة ومخاطر العمل والآلات التي تضر بصحتهم، فيلزم صاحب العمل أن يوفر للعمال وسائل الإسعافات الطبية في محل العمل إذا زاد عدد عماله على (٥٠) عاملاً، وأن يستخدم ممرضاً مُلماً في شؤون الإسعاف الأولي، وأن يتعاقد مع طبيب خاص بمعالجة عماله في عيادة تخصص في مكان العمل لهذا الغرض وأن يقدم لهم الأدوية والعلاجات التي يحتاجونها في أثناء العمل من غير مقابل^(٦٦).

نستخلص مما تقدم أنَّ كل عامل بحري له الحق بالعلاج على الوجه اللائق وإن كان السبب في ذلك خطأه، ولكن في الحالة الأخيرة يكون لصاحب العمل الحق في خصم مقابل نفقات العلاج من أجره، ولا ينتهي التزام صاحب العمل ما لم يثبت أن العامل المصاب قد شفي أو ان شفاؤه أصبح مستحيلاً.

المطلب الثالث/ حق العامل البحري في التغذية والإيواء

لما كان العامل البحري يؤدي عمله بعيداً عن محل إقامته، وعمله على السفينة وفي خدمة صاحب العمل يعني أنه قد أصبح له إقامة ثانية يُحدّد محلّها ونطاقها بالسفينة ذاتها، فينقطع اتصاله باليابسة، فإذا احتاج الغذاء لن يستطيع النزول من السفينة للبحث عن طعام أو مأوى، لذا كان من الطبيعي أن يلتزم صاحب العمل أو ربان السفينة بإعداد مأوى ملائماً للعاملين على ظهر السفينة وتوفير غذاء كافٍ ومناسب طيلة مدة السفرة وهو حق تقرره الاعراف البحرية كذلك^(٦٧)؛ لأن الغذاء لا يتوفر إلا على ظهر السفينة أثناء الرحلة البحرية^(٦٨).

وهذا الحق قاصر على فترة السفر فيلتزم صاحب العمل بتنفيذه عيناً دون مقابل، ولا تعني عبارة "دون مقابل" - في بعض النصوص التشريعية- مجرد عدم خصم صاحب العمل شيئاً من أجر العامل مقابل الغذاء والإقامة، وإنما تعني كذلك أنّ صاحب العمل لا يستطيع أن يتخلى عن هذا الالتزام مقابل أداء بدل نقدي عنه^(٦٩)، إذ يُعدّ الغذاء بمنزلة أجر عيني يُستحق سواء اتفق عليه المتعاقدان أم لم يتفقا؛ لأنه من الصعب أن يفرض على العمال خاصة في الرحلات الطويلة أن يؤمنوا لأنفسهم أمر غذائهم^(٧٠).

ولا يجوز أن يطلب العامل أن تُدفع قيمة الغذاء إليه نقداً على أن يتكفل هو بذلك، وأنه إذا لم يتناول الغذاء الذي أُعدّ له ولم يستعمل أدوات النوم لا يكون له الحق في الحصول على مقابل عن ذلك، وعلى صاحب العمل أن يبذل عناية الرجل المعتاد في تنفيذ الالتزام بالتغذية والإيواء، وإذا لم تكن ثمة نصوص قانونية تنظم ذلك الالتزام يرجع في ذلك للعرف البحري، ويمكن الاسترشاد كذلك بالأحكام التي تتضمنها الاتفاقات والتوصيات الصادرة عن منظمة العمل الدولية والخاصة بالعمل البحري^(٧١).

أما موقف القوانين المقارنة من هذا الحق فيمكن أن تُقسّم على اتجاهين:

الاتجاه الأول: يمثل القوانين التي أقرت بهذا الحق صراحة، كالمشرع المصري الذي يلزم صاحب العمل (المجهز) أثناء السفر بتقديم الطعام للعامل وتوفير إقامة له في السفينة من غير مقابل، ويكون تنظيم ذلك بقرار يصدر من السلطة المختصة في مصر^(٧٢)، وكان آخر قرار صدر بهذا الشأن هو القرار رقم (١٦٦) لسنة ١٩٦١ في شأن تنظيم غذاء العاملين في السفن التي لا تقل حمولتها الكلية عن (٥٠٠) طن، وبين الحد الأدنى لمقادير الأصناف التي يُتوقع أن يستهلكها كل فرد من أفراد الطاقم أسبوعياً؛ والسبب في صدور هذه القرارات هو معالجة المشاكل التي تواجه الربان والشكوى الدائمة من الغذاء وكميته المقدمة، فلا بد من مراعاة جودة الطعام وقيّمته الغذائية وكميته المناسبة

والتنوع فيه مع مراعاة عدد العاملين ومدة الرحلة وطبيعتها، حرصاً على سلامة العاملين من الناحية الصحية والجسدية^(٧٣).

أما القانون البحري الجزائري وقانون العمل الفرنسي فقد أتيا بنصوص عديدة تنظم هذا الحق، وتُلزم صاحب العمل بأن يشحن أو يكمل كمية كافية وجيدة من المؤن والمشروبات والأدوية المجانية وحسب طبيعة الرحلة ومدتها وذلك طيلة مدة قيدهم في دفتن طاقم السفينة^(٧٤)، وإذا كان الطاقم يتكون من عشرين شخصاً فلا يمكن أن يُصرَف الطاهي عن وظيفته ليُكلف بخدمة أخرى على متن السفينة^(٧٥).

كما أُلزمَ صاحب العمل (المَجْهَز) بأن يضع تحت تصرف العامل على متن السفينة مساكن مهيأة على شكل مناسب وذات تهوية وإضاءة وتدفئة، وذلك بنسبة عدد الساكنين، ومخصّصة لاستعمالهم فقط، وأن يحافظوا على الأشياء المتعلقة بسكناهم وإلاّ التزموا بتعويض صاحب العمل عند إتلافها^(٧٦).

أما الاتجاه الثاني: ما ذهب إليه مَشْرَع قانون التجارة البحرية الأردني، إذ لم ينص على هذا الحق صراحةً، ولكن يمكن الوصول إليه بطريقة غير مباشرة من المواد التي تنص على حق العامل البحري في الغذاء والعلاج مادام على متن السفينة. وكذلك ينص على أن الحق بالرد إلى الوطن يشمل المسكن والغذاء فضلاً عن النقل^(٧٧). ومن ثم نستنتج من هذه المواد إلى أن للعامل الحق بالغذاء والايواء مادام على ظهر السفينة سواء أكان متواجداً للقيام بعمله أو لترحيله إلى وطنه^(٧٨).

ونعتقد أنه كان من الأفضل أن يأتي المَشْرَع الأردني بنصٍ صريح ينظم هذا الحق بكامل تفاصيله على غرار المَشْرَعين الجزائري والفرنسي؛ لأهمية هذا الحق وضرورته بالنسبة للعامل البحري.

أما المَشْرَع العراقي فلم يأتِ بتنظيم لهذا الحق في التشريعات التي تُنظم مسائل بحرية أو قوانين العمل بصورة عامة، وهو نقصٌ تشريعيٌّ من الأفضل تلافيه.

المطلب الرابع/حق العامل البحري في الإعادة إلى الوطن

يُقصد بهذا الحق أن يُعيد صاحبُ العملَ البحري إلى الميناء الأصلي الذي تعاقد فيه معه على العمل فوق ظهر السفينة وهو ما يسمى بالالتزام بالترحيل^(٧٩).

إذ من الممكن أن ينتهي عمل العامل البحري خارج وطنه دون أن يكون هو سبب هذا الانتهاء، كما لو بيعت السفينة في بلد أجنبي أو عُزل من العمل بدون مسوّغ قانوني أو حالة خروج العامل من السفينة بسبب مرضه أو إصابته، ففي مثل هذه الحالات يلتزم صاحب العمل بإرجاع العامل إلى

وطنه، أمّا إذا اختار العامل بإرادته ترك العمل بالسفينة فلا يُلزم المالك بترحيله^(٨٠). ويُعدُّ هذا الحق من الحقوق السائدة قديماً إذ يعود للعادات البحرية القديمة، ويُرد هذا الحق إلى اعتبارين أساسيين^(٨١):
الاعتبار الأول: إنساني، إذ يجب حماية العامل البحري من الضرر الذي قد يصيبه بسبب تركه في بلد أجنبي تعوزه فيه النفود اللازمة للعودة إلى وطنه وقد لا يجد هناك عملاً يرتزق منه.

الاعتبار الثاني: وطني، لما كان العمل على السفن من المهن التي تتطلب كفاءة خاصة وخبرات لا تُكتسب بسهولة، لذا غالباً ما تستعين الدولة بالعمالين الوطنيين في أوقات الأزمات والحروب، مما يقتضي تواجدهم في أرض الوطن، لذا قيل إنَّ التزام صاحب العمل بإعادة العامل البحري إلى وطنه يتعلق بالنظام العام فلا يجوز للعامل النزول عنه^(٨٢).

ويضيف بعض الباحثين تمييزاً مفاده أنّ السبب في حرص التشريعات الدولية والوطنية على الالتزام بالترحيل فضلاً عن الاعتبارات أعلاه؛ هو القضاء على المشاكل التي تواجه العاملين من دول العالم الثالث على غير سفن بلدانهم وهم يفتقرون إلى القوة التفاوضية، ففي كثير من الأحيان يبغون على متن السفن لفترات طويلة جداً قبل أن يتمكنوا من العودة إلى أوطانهم^(٨٣).

وعليه من الضروري الوقوف على موقف التشريعات من هذا الحق ووسائل استيفائه، لذا سنقسم هذا الفرع على فرعين، نتناول في الفرع الأول موقف التشريعات من حق العامل في الاعادة الى وطنه، وفي الفرع الثاني نتناول وسائل استيفاء حق العامل في الاعادة الى وطنه.

الفرع الأول/موقف التشريعات من حق العامل في الاعادة الى وطنه.

تذهب جل التشريعات محل المقارنة، إلى جعل حق العامل البحري في العودة إلى وطنه حقاً أساسياً أياً كانت الظروف والأحوال، سواء أكانت السفينة تقوم بالملاحة الساحلية أم في أعالي البحار، على أن يسقط هذا الحق في حالتين^(٨٤):

الحالة الأولى: إذا كان إنزال العامل من السفينة بناءً على أمر من السلطة الأجنبية، كما لو ارتكب جريمة في دولة اجنبية وأمرت بإنزاله.

الحالة الثانية: إذا كان إنزال العامل من السفينة بناءً على اتفاق بين صاحب العمل والعامل البحري.

ومما تجدر الإشارة إليه بخصوص حق العامل بإعادته الى وطنه، أنه يجب التفرقة بين كون العامل وطنياً أو أجنبياً، فبالنسبة للعامل الوطني، إذا عُيِّن في أحد الموانئ الوطنية التزم صاحب العمل بإعادته إلى هذا الميناء أو إلى ميناء وطني آخر يُتفق عليه في العقد، أما إذا عُيِّن في ميناء

أجنبي التزم صاحب العمل بحسب اختيار العامل بإعادته إلى هذا الميناء أو إلى ميناء وطني يعينه العامل البحري^(٨٥).

أما بخصوص العامل الأجنبي، فيلتزم صاحب العمل بإعادته إلى الميناء الذي عُيِّنَ فيه إلا إذا نصَّ في العقد على إعادته إلى أحد الموانئ الوطنية. فإذا حدث أثناء السفر ما يوجب إنزال العامل من السفينة كما إذا كان مريضاً أو جريحاً واستلزم إنزاله من السفينة لمعالجته التزم صاحب العمل بعد انتهاء علاجه بإعادته إلى وطنه سواء عُيِّنَ في ميناء وطني أو ميناء أجنبي، ويشمل هذا الحق فضلاً عن نقل العامل نفقات غذائه وإقامته^(٨٦). على أن يتحمل العامل تكاليف إعادته إلى وطنه إذا كان لأسباب تأديبية، وتتحمل الدولة تكاليف إعادة العاملين الذين أنزلوا لغرض محاكمتهم أو لخضوعهم لعقوبة السجن^(٨٧).

يتضح من كل ما سبق أن تسمية هذا الحق بحق الإعادة إلى الوطن تسمية عامة، فحين يتعلق الأمر بالعاملين الأجانب فإنه يأخذ معنى آخر ويعني العودة إلى الميناء الذي تم فيه الشروع بالرحلة^(٨٨)، وكذلك أن نطاق هذا الحق قاصرٌ على العاملين في السفن الوطنية (وطنيين كانوا أم أجنبين)، أما إذا التحق عامل وطني بسفينة أجنبية فإنه لا يخضع لأحكام هذه القوانين بل لأحكام قانون دولة علم السفينة^(٨٩)؛ لأن قانون كل دولة يسري على إقليمها فقط، وبغض النظر عن جنسية الشخص المتواجد على إقليم الدولة سواء أكان من جنسية الدولة أو من جنسية دولة أخرى، ولما كانت السفينة تُعد جزءاً من إقليم الدولة فيسري عليها قانون هذه الدولة^(٩٠).

ولم يتضمن التشريع العراقي نصاً يمكن الاستناد إليه لإقرار هذا الحق.

إن الغاية من تحديد الحالات التي يسقط فيها هذا الحق هي منع بقاء التزام صاحب العمل التزاماً مطلقاً غير محدد بنطاق زمني ينتهي بانتهائه إذ نرى أن مدة عشرة أيام مدة كافية ليأخذ العامل البحري قراره بالعودة إلى وطنه أو البقاء في الخارج، كما يسقط هذا الحق متى انتفتت الغاية من منح هذا الحق؛ هي بقاء العامل بلا عمل في بلد أجنبي.

الفرع الثاني/ وسائل استيفاء حق العامل في الإعادة إلى وطنه.

الأصل أن يقوم صاحب العمل بتنفيذ التزامه عيناً، بمعنى أن يُهيئ للعامل البحري وسيلة للعودة، وتكون أما على سفينته أو على سفينة أخرى ذاهبة للجهة التي يروم إعادة العامل إليها، فإذا امتنع عن ذلك، نكون أمام فرضيتين. الأولى: أن يقوم العامل البحري بتحمل مصاريف العودة، والثانية: أن تقوم الدولة بترحيله^(٩١).

أما وسائل رجوع العامل على صاحب العمل بمصاريف العودة التي أنفقها فلا يثير صعوبة؛ لأنَّ الأساس القانوني لذلك هو الدعوى الناشئة عن العقد الذي يربط العامل بصاحب العمل، وهذا الحق بمصاريف الترحيل لا يسقط حتى لو عمل العامل على السفينة التي يعود بها إلى الميناء المقصود إعادته إليه مقابل مصاريف عودته^(٩٢). فإذا أُخِلَّ صاحب العمل بهذا الالتزام ولم يستطع العامل العودة إلى وطنه قامت الدولة عن طريق قنصلها في الخارج بترحيله، وللدولة حق الرجوع على صاحب العمل بهذه التكاليف^(٩٣)، ولكن ما هو الأساس القانوني الذي تُطالب على أساسه الدولة صاحب العمل بمصاريف الترحيل؟ هناك اتجاهين:

الاتجاه الأول: ذهب إليه القضاء الفرنسي بموجب قرار محكمة النقض الفرنسية^(٩٤)، بالقول أنَّ أساس ذلك الدعوى المباشرة والناجمة عن التزام الدولة بإعادة العامل إلى وطنه، فهي ليست دعوى غير مباشرة ضد صاحب العمل. وتبرير هذا الحكم أنَّ الدولة حين تتدخل لترحيل العاملين البحريين إنما تتدخل لحماية مصلحة عامة متعلقة بالنظام العام هي مصلحة مواطنيها وليس مصلحة خاصة بالعامل البحري فقط^(٩٥).

أما الاتجاه الثاني: فقد ذهب للقول إنَّ أساس هذا الحق هو فكرة الإثراء بلا سبب، فيكون رجوع الدولة عن طريق الدعوى غير المباشرة؛ نتيجة للاستفادة التي عادت على صاحب العمل من ذلك^(٩٦). مسيوغين ذلك بالقول: إنَّ ما ذهب إليه القضاء الفرنسي من الصعب التسليم به قانوناً، إذ إن الدولة ليست طرفاً في عقد العمل البحري لكي يكون لها دعوى مباشرة تجاه صاحب العمل لإجباره على تنفيذ التزامه تجاه العامل، وإذا كان القضاء الفرنسي قد أخذ به مع ما فيه من تجاوز للاعتبارات القانونية، فذلك لما ينطوي عليه من مزايا عملية عديدة، فلا يستطيع صاحب العمل في ظل هذا الرأي أن يحتج في مواجهة الدولة بما عسى أن يكون له من دفع في مواجهة العامل، كالدفع بالمقاصة بسبب ما يستحقه صاحب العمل من تعويض ناتج عن أضرار سببها له العامل، وكذلك تستطيع الدولة أن تُطالب صاحب العمل بما لا يجوز للعامل أن يطالب به، كثمان الملابس التي قدمتها للعامل عندما أعادته إذا لم يكن للعامل مال لشرائها^(٩٧). ونرى أنَّ الاتجاه الثاني هو الراجح نظراً لانسجامه مع الاعتبارات القانونية المذكورة أعلاه.

الخاتمة

تبين لنا من خلال بحث حقوق العامل البحري الآتي:

- ١- ان العامل البحري يتمتع بالعديد من الحقوق منها ما يشترك بها مع العاملين العاديين كالحق في الاجر والعلاج ومنها ما يتميز بها العامل البحري كالحق الاعادة الى الوطن والتغذية والايواء .
- ٢- يعد حق العامل البحري بالأجر من اهم الحقوق ويتم تحديده اما شهريا او ما يسمى مشاهرة او بالرحلة، وإذا حدث تغير بسبب الريان او المجهز فيستحق تعويضا عن مدة التأخير، اما اذا كان لأسباب خارجة عن الارادة فلا يستحق شيئا .
- ٣- يلتزم صاحب العمل أن يؤدي للعاملين أجورهم في الزمان والمكان المنفق عليهما في العقد، والذي قد يكون مكان بدء الرحلة البحرية وزمانها، أو مكان وزمان نهايتها أو في نهاية الشهر إذا كان الأجر بالمشاهرة، وإذا لم يوجد مثل هذا الاتفاق فيكون الرجوع إلى العرف البحري السائد في هذا الخصوص .
- ٤- تفرض طبيعة العمل البحري والظروف التي تحيط بالرحلة البحرية على صاحب العمل التزاماً محله علاج العامل البحري الذي يمرض أو يُجرح أثناء الرحلة البحرية، حتى وانا كان الممرض او الجرح بخطئه، الا انه في الحالة الاخير يرجع المجهز على العامل بمصروفات العلاج .
- ٥- يلتزم صاحب العمل أو ربان السفينة بإعداد مأوى ملائماً للعاملين على ظهر السفينة وتوفير غذاء كافٍ ومناسب طيلة مدة السفرة؛ لأن الغذاء لا يتوفر إلا على ظهر السفينة أثناء الرحلة البحرية .
- ٦- أن يُعيد صاحبُ العمل العاملَ البحري إلى الميناء الأصلي الذي تعاقد فيه معه على العمل فوق ظهر السفينة ، وذلك لاعتبارات انسانية او وطنية؛ لأنه من الصعب ان يتمكن العامل من الرجوع لوطنه بمفرده .

الهوامش

- (١) بشير هدي، الوجيز في شرح قانون العمل، جسر للنشر والتوزيع، الجزائر، ٢٠٠٦، ص ٥٩.
- (٢) اسماعيل صالح حمزة، أجر العامل في الفقه الاسلامي، رسالة ماجستير، كلية الدراسات العليا، جامعة النجاح الوطنية، نابلس، فلسطين، ٢٠١٠، ص ٣٤.
- (٣) د. ثروت علي عبد الرحيم، القانون البحري العراقي، ج ١، مطبعة حداد، البصرة، العراق، ١٩٦٩، ص ٢٥٩؛ د. كمال حمدي، القانون البحري، ط ٣، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٣، ص ٢٨٧.
- (٤) د. طالب حسن موسى، القانون البحري، ط ٣، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الاردن، ٢٠١٢، ص ١١٧؛ د. ابراهيم مكي، الوسيط في القانون البحري الكويتي، ج ١، دار القبس للطباعة والنشر، الكويت، ١٩٧٠، ص ١٧٦.
- (٥) د. كمال حمدي، اشخاص الملاحة البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٤، ص ١١٥.
- (6) Rene Rodiere & Emmanuel du Pontavice, Droit maritime , Droit maritime, 11' edition, dallaz, 1991 ,p.150.
- (٧) د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٨، ص ٢٨٠.
- (٨) تنص المادة (٢/١١٩) من قانون التجارة البحرية المصري على ما يلي: (ويكون تعيين الحد الأدنى لأجور ومرتببات البحارة بالسفن المصرية، كما يكون تعيين علاوتهم وبدلاتهم ومكافآتهم وكيفية ادائهما وترقياتهم وإجازاتهم بقرار يصدر من الوزير المختص). ولم يصدر هذا القرار بعد، ومن ثم يُطبق حتى صدوره القرار رقم (١١٨) لسنة ١٩٨٤ والمعدل بالقرار رقم (١٠٠) لسنة ١٩٨٨ بشأن وظائف وأجور العاملين على السفن التجارية البحرية.
- (٩) د. وهيب الأسبر، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، لبنان، ٢٠٠٨، ص ١١٥؛ محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، ط ١، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٣/٢٠٠٤، ص ٤٠٣.
- (١٠) يُنظر نص المادة (١٣٣) من قانون التجارة البحرية الأردني؛ المادة (٥٠) من المرسوم التنفيذي الجزائري رقم (١٠٢-٠٥)؛ المادة (٣١) من قانون العمل البحري الفرنسي.
- (١١) يُنظر نص المادة (١٣٩ و ١٤٠) من قانون التجارة البحرية الأردني؛ المادة (١٢١) من قانون التجارة البحرية المصري؛ المادة (١،٢/٣٩) من قانون العمل البحري الفرنسي، أما المشرع الجزائري والعراقي

فأنهما لم يتطرقا لهذه الحالات، ونعتقد أنه من الأفضل الرجوع في ذلك للأعراف البحرية السائدة في هذا الشأن؛ لأن هذه الاعراف تُعدّ مصدراً للعديد من القواعد القانونية في أغلب التشريعات الدولية والوطنية. (١٢) يُنظر نص المادة (١٤١) من قانون التجارة البحرية الأردني؛ المادة (٣٧) من قانون العمل البحري الفرنسي.

(١٣) د. سميحة القليوبي، موجز القانون البحري، ط١، مكتبة القاهرة الحديثة، القاهرة، ١٩٦٩، ص ٢٦٥. (١٤) د. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، ط٣، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، بدون سنة طبع، ص ١٥٨.

(١٥) يُنظر نص المادة (١٦٣ و ١٦٤) من قانون التجارة البحرية الأردني؛ المادة (١٣٣) من قانون التجارة البحرية المصري؛ المادة (٤١) من قانون العمل البحري الفرنسي.

(١٦) يُنظر نص المادة (١٤١) من قانون التجارة البحرية الأردني؛ المادة (٤٢) من قانون العمل البحري الفرنسي.

(١٧) ينظر نص المادة (١٤١) من قانون التجارة البحرية الأردني؛ المادة (٣٧) من قانون العمل البحري الفرنسي.

(١٨) د. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، ط١، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠٠٦، ص ١٥٢؛ د. محمد كامل أمين ملش، محاضرات في تشريع العمل البحري وتوحيده في البلاد العربية، مطابع دار الكتاب العربي، القاهرة، ١٩٥٨-١٩٥٩، ص ٣٦.

(١٩) ينظر نص المادة (١٤١) من قانون التجارة البحرية الأردني؛ المادة (٢/٣٧) من قانون العمل البحري الفرنسي، ولم يشير المشرعان المصري والجزائري لهذه الحالة.

(٢٠) نص المادة (٤٩) من المرسوم التنفيذي الجزائري رقم (١٠٢-٠٥) التي جاء فيها: (يتعين على مجهزة السفينة دفع الأجور والحصص المستحقة للمستخدمين الملاحين بانتظام عند حلول اجل استحقاقها)؛ ونصت المادة (١/١١٩) من قانون التجارة البحرية المصري على أن: (يلتزم رب العمل بأداء أجور البحارة في الزمان والمكان المعيين في العقد أو اللذين يقضي بهما العرف)؛ المادة (١/٥١) من قانون العمل البحري الفرنسي التي تنص على:

(La liquidation des salaires est effectuée lorsque navire arrive au port où il termine son voyage).

(٢١) ينظر نص المادة (٣/٥١) من قانون العمل البحري الفرنسي.

- (٢٢) ينظر نص المادة (٥٤) من قانون العمل البحري الفرنسي.
- (٢٣) ينظر نص المادة (٥٣ و ٥٤) من قانون العمل العراقي النافذ.
- (٢٤) مدحت عباس خلوصي، السفينة والقانون البحري، الشنهابي لصناعة الكتب، الإسكندرية، ١٩٩٩، ص١٥٣-١٥٤؛ د. جلال وفاء محمدين، مصدر سابق، ص ١٨٠.
- (٢٥) يُنظر نص المادة (١٤٣ و ١٤٤ و ١٤٥) من قانون التجارة البحرية الأردني؛ المادة (٤٩) من المرسوم التنفيذي الجزائري رقم (١٠٢-٠٥)؛ المواد (٥٨، ٥٩، ٦٠، ٦١، ٦٤) من قانون العمل البحري الفرنسي؛ المادة (١٢٣) من قانون التجارة البحرية المصري.
- (٢٦) د. محمد كامل أمين ملش، محاضرات عن مبادئ التشريع العربي الموحد، بدون دار نشر، ١٩٥٨، ص٥٨.
- (٢٧) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري اللبناني، ط١، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت، ١٩٦٨، ص١٥٩؛ د. عبد الحميد الشواربي، مصدر سابق، ص ٢٩٣.
- (٢٨) د. كمال حمدي، اشخاص الملاحة البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٤، ص١٢٧.
- (٢٩) د. فائز ذنون جاسم، الامتيازات والرهون على السفينة، بحث منشور في مجلة كلية الحقوق، جامعة النهرين، المجلد (١٧)، العدد (١)، ٢٠١٥، ص٣١٣؛ إيمان فتحي حسن الجميل، النظام القانوني للسفينة، ط١، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، ٢٠١٠، ص ١٨٣.
- (٣٠) انطوان افندي شماس، دروس التجارة البحرية، مطبعة دار السلام، بغداد، ١٩٢١، ص٦٢.
- (٣١) د. كمال حمدي، القانون البحري، مصدر سابق، ص٢٩٥؛ د. محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقاً للأنظمة المقارنة، ط١، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، ٢٠١٢، ص ١٧١.
- (٣٢) يُنظر نص المادة (٩٦/ثالثاً) من قانون التجارة البحرية الأردني؛ المادة (٢/٣٥) من قانون التجارة البحرية المصري.
- (٣٣) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، مصدر سابق، ص ٢٢٠.
- (٣٤) يُنظر نص المادة (٢٩) من قانون التجارة البحرية المصري.
- (٣٥) ايمان فتحي حسن الجميل، اشخاص الملاحة البحرية، ط١، مكتبة الوفاء القانونية، الاسكندرية، ٢٠١٠، ص ١٨٣.
- (٣٦) يُنظر نص المادة (٥٠/ب) من قانون التجارة البحرية الأردني.

- (٣٧) يُنظر المادة (٣٨ و٣١) من قانون التجارة البحرية المصري؛ المادة (٥٦، ٥٩) من قانون التجارة البحرية الأردني.
- (٣٨) المادة (٧٣) من القانون البحري الجزائري.
- (٣٩) المادة (٥٨) من قانون العمل العراقي النافذ والتي تنص: (أولاً: عند افلاس المشروع او تصفيته وفق قرار قضائي بات يُعامل العمال كدائنين ممتازين ويستحقون عند ذلك الامتيازات الاتية: أ- الاجور عن الثلاثة اشهر السابقة لانتهاؤ خدمته...).
- (٤٠) قرار محكمة التمييز الاتحادية العراقية رقم (١٢٤٧)، الهيئة المدنية، منقول، ٢٠١٠، بتاريخ ٢٠١٠/٩/٦، منشور على موقع قاعدة التشريعات العراقية.
- (٤١) د. محمد انور حامد علي، حقوق وواجبات العمال في ظل قانون العمل، ط١، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٢، ص ٩٤.
- (٤٢) يُنظر نص المادة (١٤٦) من قانون التجارة البحرية الأردني؛ المادة (٦٧) من قانون العمل البحري الفرنسي.
- (٤٣) يُنظر نص المادة (٦٨) من قانون العمل البحري الفرنسي.
- (٤٤) يُنظر نص المادة (١٢٤) من قانون التجارة البحرية المصري.
- (٤٥) المادة (٤٤) من قانون العمل المصري النافذ؛ المادة (٧٧٦) من قانون الإجراءات المدنية والادارية الجزائري رقم (٠٨-٠٩) لسنة ٢٠٠٨.
- (٤٦) د. إيمان فتحي حسن الجميل، اشخاص الملاحة البحرية، مصدر سابق، ص ٢٩٨.
- (٤٧) د. علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٧٥، ص ١١٠؛ د. مصطفى الجمال، دروس في القانون البحري، المكتب المصري الحديث للطباعة والنشر، الإسكندرية، ١٩٦٨، ص ١٦١.
- (٤٨) د. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، مصدر سابق، ص ١٦٢.
- (٤٩) د. محمد فريد العريني ود. محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠١١، ص ٢٤٦.
- (٥٠) د. ثروت علي عبد الرحيم، مصدر سابق، ص ٢٧٥.
- (٥١) يُنظر نص المادة (١٤٨) من قانون التجارة البحرية الاردني؛ المادة (٤٢٩) من القانون البحري الجزائري؛ المادة (١/١٢٦) من قانون التجارة البحرية المصري، ولم نجد اشارة صريحة لذلك في القانون

العراقي ولكن نعتقد بانه من الافضل تطبيق القواعد العامة التي تقضي بان يتحمل الشخص المخطئ نتائج عمله الضار.

(٥٢) د. علي البارودي، مصدر سابق، ص ١٠٧.

(53) Rene Rodiere & Emmanuel du Pontavice, Droit maritime, op.cit, p.151.

(٥٤) د. يعقوب يوسف صرخوه، الوسيط في شرح القانون البحري الكويتي، ج ١، ط ١، بدون دار نشر، الكويت، ١٩٨٥، ص ٢٣٠.

(٥٥) د. كمال حمدي، اشخاص الملاحة البحرية، مصدر سابق، ص ١٣٥.

(٥٦) يُنظر نص المادة (١٤٨) من قانون التجارة البحرية الأردني؛ المادة (٤٢٩) من القانون البحري الجزائري؛ المادة (١/١٢٦) من قانون التجارة البحرية المصري؛ المادة (٧٩) من قانون العمل البحري الفرنسي.

(٥٧) د. كمال حمدي، عقد العمل البحري، مصدر سابق، ص ١٢٤.

(٥٨) د. سميحة القليوبي، مصدر سابق، ص ٣٦٩؛ د. ثروت علي عبد الرحيم، مصدر سابق، ص ٢٧٥.

(٥٩) د. علي حسن يونس، اصول القانون البحري، دار المحامي، بيروت، ١٩٥٩، ص ٢٣٦.

(٦٠) يُنظر نص المادة (٨١، ٨٢) من قانون العمل البحري الفرنسي.

(٦١) إيمان فتحي الجميل، أشخاص الملاحة البحرية، مصدر سابق، ص ٣٠٦-٣٠٨؛ انطوان أفندي شماس، مصدر سابق، ص ٧٥.

(٦٢) يُنظر نص المادة (١٤٩) من قانون التجارة البحرية الأردني؛ المادة (٢/١٢٦) من قانون التجارة البحرية المصري؛ المادة (٨٠) من قانون العمل البحري الفرنسي.

(٦٣) يُنظر نص المادة (١٥٤) من قانون التجارة البحرية الأردني؛ المادة (٤٣/ثانيا) من قانون العمل العراقي النافذ.

(٦٤) د. علي حسن يونس، مصدر سابق، ص ٢٣٧.

(٦٥) د. محمد كمال، عقد العمل البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ١٩٨٩، ص ٩٩.

(٦٦) المادة (١٢١/أولاً) من قانون العمل العراقي النافذ.

(٦٧) د. محمد كمال، عقد العمل البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ١٩٨٩، ص ٨٦.

(٦٨) د. عبد القادر حسين العطير، مصدر سابق، ص ٢١٢.

(٦٩) د. إبراهيم مكي، مصدر سابق، ص ١٨٠؛ د. كمال حمدي، عقد العمل البحري، مصدر سابق، ص ١٢١.

(٧٠) وليد عبد العاطي ابراهيم محمد، أحكام عقد العمل البحري في الفقه الاسلامي والقانون الوضعي، رسالة ماجستير (غير منشورة)، معهد بحوث ودراسات العالم الاسلامي، جامعة أم درمان الاسلامية، السودان، ٢٠٠٨، ص ١٠٦.

(٧١) د. محمد كمال، المصدر نفسه، ص ٨٩-٩٠.

(٧٢) يُنظر نص المادة (١٢٥) من قانون التجارة البحرية المصري.

(٧٣) إيمان فتحي حسن الجميل، أشخاص الملاحة البحرية، مصدر سابق، ص ٣٠١؛ مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري- تيزي وزو، ٢٠١٥، ص ٧٢. منشورة على الرابط:

<https://dl.ummtto.dz/handle/ummtto/1086?show=full> تاريخ الزيارة ٢٢/١٢/٢٠١٧.

(٧٤) يُنظر نص المواد (٤٢٨، ٤٣٣) من القانون البحري الجزائري؛ والمواد (٧٢، ٧٣، ٧٤) من القانون العمل البحري الفرنسي.

(٧٥) المادة (٢/٧٣) من قانون العمل البحري الفرنسي التي تنص على:

(Si l'équipage comprend plus de vingt hommes, le cuisinier ne peut être distrait de son emploi pour être affecté à un autre service du bord.)

(٧٦) يُنظر نص المادة (٤٣٩) من القانون البحري الجزائري؛ المادة (٧٨) من قانون العمل البحري الفرنسي.

(٧٧) تنص المادة (١٥٢) من قانون التجارة البحرية الاردني على أنه: (إذا كان جرح الملاح أو مرضه مسبباً عن العصيان أو السكر أو مرجعه الوراثة أو الزهري فللملاح الحق بالمعالجة والغذاء ما دام على متن السفينة ولا حق له بالأجرة والعطاء). اما المادة (١٥٥) تنص (على مَجْهَز السفينة أن يرد إلى الوطن الملاحين الذين ينقلون أثناء السفر إلى اليابسة... أن الحق بالرد إلى الوطن يشمل المسكن والغذاء فضلاً عن النقل).

(٧٨) د. عبد القادر حسين العطير، مصدر سابق، ص ٢١٢.

(٧٩) د. سميحة القليوبي، مصدر سابق، ص ٢٧٩.

(٨٠) د. عبد القادر حسين العطير، مصدر سابق، ص ٢١٢.

(٨١) محمد نعيم علوه، مصدر سابق، ص ١٤٧؛ د. محمد نصر محمد، مصدر سابق، ص ١٧٢.

- (٨٢) د. ابراهيم مكي، مصدر سابق، ص ١٨٣؛ د. محمد كمال، مصدر سابق، ص ١٠٢.
- (83) Dr. Iliana Christodoulou–Varotsi & Dmitry A. Pentsov, op.cit, p.142.
- (٨٤) ينظر نص المادة (١٥٥) من قانون التجارة البحرية الاردني؛ المادة (١٢٩) من قانون التجارة البحرية المصري.
- (٨٥) يُنظر نص المادة (١٥٥) من قانون التجارة البحرية الأردني؛ المادة (٤٤٩) من القانون البحري الجزائري؛ المادة (٢/١٢٩) من قانون التجارة البحرية المصري؛ المادة (٨٧) من قانون العمل البحري الفرنسي.
- (٨٦) يُنظر نص المادة (١٥٥) من القانون التجارة البحرية الأردني؛ المادة (٤٥٠، ٤٥١) من القانون البحري الجزائري؛ المادة (٣/١٢٩) من قانون التجارة البحرية المصري، المادة (٨٨) من قانون العمل البحري الفرنسي.
- (٨٧) يُنظر نص المادة (٨٩) من قانون العمل البحري الفرنسي.
- (88) Rene Rodiere & Emmanuel du Pontavice, Droit maritime, op.cit, p.155.
- (٨٩) د. كمال حمدي، القانون البحري، مصدر سابق، ص ٣٠٥.
- (٩٠) المادة (٧٥٦) من قانون العقوبات العراقي رقم ١١١ لسنة ١٩٦٩ المعدل والمنشور بالوقائع العراقية بالعدد رقم (١٧٧٨) بتاريخ ١٥/١٢/١٩٦٩.
- (٩١) د. محمد كمال، مصدر سابق، ص ١٠٤.
- (٩٢) د. كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية، مصدر سابق، ص ١٤٢.
- (٩٣) د. علي حسن يونس، مصدر سابق، ص ٢٤٨.
- (94) Cass. Civ., 31 dec 1879, D. 1880.1.133,S,1880.1.124.
- مشار اليه لدى د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، مصدر سابق، ص ٢٢٤.
- (95) Rene Rodiere, droit maritime, op.cit, p.156.
- (٩٦) د. سميحة القليوبي، مصدر سابق، ص ٢٨١-٢٨٣؛ د. فايز نعيم رضوان، مصدر سابق، ص ٢٥٩؛ د. عبد القادر حسين العطير، مصدر سابق، ص ٢١٣.
- (٩٧) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري اللبناني، مصدر سابق، ص ١٦٦.