

# أحكام عقد العمل البحري في النظام السعودي

د. محمد محمد أحمد سويلم

أستاذ القانون الخاص المشارك بكلية الشريعة والدراسات الإسلامية  
جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية- المملكة العربية السعودية  
كلية الشريعة والقانون بدمنهور- جامعة الأزهر- جمهورية مصر العربية

## أحكام عقد العمل البحري في النظام السعودي

د. محمد أحمد سويلم

### الملخص:

حاول الإنسان منذ فجر التاريخ أن يتغلب على الأمواج والمخاطر البحرية وأن يحصّن مركبه ويجهزها لمواجهة جميع الاحتمالات، ومن بين الأمور الهامة جداً في المجال البحري رغم تقدم صناعة السفن وضخامتها، وجود العنصر البشري المدرب الحائز للشروط المطلوبة، وأصبح من الواجب على مالك السفينة أو مجهزها إن لا يستخدم طاقم بحري إلا بعد أن يكون معتمداً من الجهات الرسمية وحائزاً للجواز البحري والمؤهلات اللازمة وفقاً لطبيعة عمله، ولكي يكون عمل أفراد الطاقم على ظهر السفينة صحيحاً فلا بد من وجود عقد عمل ينظم العلاقة بينهم وبين المجهز، حيث يُعدّ هذا العقد الوسيلة القانونية المنظمة للعمل البحري، ومن هنا تأتي أهمية هذا البحث الذي يتناول بالشرح والتوضيح أحكام عقد العمل البحري في القانون السعودي، وبيان خصائصه، وآثاره، وكيفية انقضائه.

**خطة البحث:** يأتي هذا البحث في مقدمة وثلاث مباحث وخاتمة على النحو التالي:

المقدمة تشتمل على أهمية الموضوع وسبب اختياره.

المبحث الأول: تعريف عقد العمل البحري وخصائصه ونطاقه.

وفيه مطلبان: المطلب الأول: تعريف عقد العمل البحري. المطلب الثاني: نطاق عقد

العمل البحري وإثباته. المطلب الثالث: خصائص عقد العمل البحري.

المبحث الثاني: آثار عقد العمل البحري.

وفيه مطلبان: المطلب الأول: التزامات البحار. المطلب الثاني: التزامات المجهز.

المبحث الثالث: انقضاء عقد العمل البحري.

وفيه مطلبان: المطلب الأول: الأسباب الخاصة لانقضاء عقد العمل البحري. المطلب

الثاني: الأسباب العامة لانقضاء عقد العمل البحري.

## **The provisions of the maritime labor contract in Saudi law**

Dr. Mohamed Mohamed Ahmed Sewilam

**Associate Professor of Private Law**

**Faculty of Sharia and Islamic Studies in Al-Ahsa**

**Imam Muhammad Bin Saud Islamic University**

### **Abstract**

Since the dawn of time, man has tried to overcome waves and marine hazards and to fortify his boat and prepare it to face all possibilities. Among the very important matters in the maritime field despite the progress of shipbuilding and the size of ships is the presence of the trained human element who possesses the required conditions, and it is the duty of the ship owner or its provider if A marine crew accredited by the official authorities and possesses the maritime passport and the necessary qualifications according to the nature of its work, and for the work of the crew members on the ship to be correct, there must be a work contract that organizes the relationship between them and the supplier, as this contract is the legal means regulating the marine work, hence the importance comes This research deals with explanation and clarification of the provisions of the maritime labor contract in Saudi law, and its characteristics, effects, and how it ends.

**The research plan:** This research comes in an introduction, three topics and a conclusion as follows:

**The first topic:** defining the maritime work contract and its scope.

**The first requirement:** Definition of the marine contract of employment.

**The second requirement:** the scope and evidence of the maritime labor contract.

**Third requirement:** Characteristics of the maritime labor contract.

**The second topic:** the effects of the maritime labor contract.

**The first requirement:** the obligations of the sailor.

**The second requirement:** the supplier's obligations.

**The third topic:** the expiry of the marine work contract.

**First requirement:** Special reasons for expiry of the maritime labor contract.

**Second requirement:** General reasons for expiry of the maritime labor contract.

**research plan:** This research comes in introduction, three topics, and a conclusion as follows.

**المقدمة:**

الحمد لله وحده والصلاة والسلام على من لا نبي بعده ،،، أما بعد:

فقد ظهرت الحاجة إلى ركوب البحر منذ نشأت الإنسان وظلت الرحلات البحرية وأدواتها في تطور مستمر وعمل دؤوب، وقد حاول الإنسان منذ فجر التاريخ أن يتغلب على الأمواج والمخاطر البحرية وأن يحصن مركبه ويجهزها لمواجهة جميع الاحتمالات، ومن بين الأمور الهامة جداً في المجال البحري رغم تقدم صناعة السفن<sup>(1)</sup> وضخامتها، وجود العنصر البشري المدرب الحائز للشروط المطلوبة ، وأصبح من الواجب على مالك السفينة أو تجهزها إن لا يستخدم طاقم بحري إلا بعد أن يكون معتمداً من الجهات الرسمية وحائزاً للجواز البحري والمؤهلات اللازمة وفقاً لطبيعة عمله، ولكي يكون عمل أفراد الطاقم على ظهر السفينة صحيحاً فلا بد من وجود عقد عمل ينظم العلاقة بينهم وبين المجهز<sup>(2)</sup>، حيث يُعدّ هذا العقد الوسيلة القانونية المنظمة للعمل البحري، وقد ضمنت دول العالم قوانينها البحرية فصولاً خاصة بتنظيم أحكام عقد العمل البحري، كما فعل المنظم السعودي والذي خصص الباب الحادي عشر من نظام العمل<sup>(3)</sup> والفصل الرابع من النظام البحري التجاري الجديد لبيان أحكام عقد العمل

(1) ورد تعريف السفينة في الفقرة رقم (5) من المادة الأولى من النظام البحري التجاري السعودي الجديد الصادر بالمرسوم الملكي رقم (33) وتاريخ 20 / 4 / 1440هـ بأنها: " كل منشأة عائمة معدة للعمل في الملاحة البحرية على وجه الاعتقاد، ولو لم تهدف إلى الريح، وتعد ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزءاً منها". كما ورد تعريف السفينة أيضاً في المادة (168) من نظام العمل السعودي بأنها: "كل منشأة عائمة مسجلة في المملكة العربية السعودية ولا تقل حمولتها عن خمسمائة طن".

(2) ورد تعريف المجهز في الفقرة رقم (10) من المادة الأولى من النظام البحري التجاري السعودي الجديد بأنه: "الشخص الذي يشغل السفينة لحسابه بوصفه مالكا، أو مستأجراً، أو مديراً للشبوع، ويعد المالك مجهزاً ما لم يثبت غير ذلك". كما ورد تعريف مجهز السفينة أيضاً في نظام العمل بأنه: "كل شخص طبيعي، أو منشأة عامة أو خاصة، يجري لحسابه تجهيز السفينة".

(3) صدر نظام العمل السعودي بالمرسوم الملكي رقم (51) وتاريخ 23/8/1426هـ والمعدل بالمرسوم الملكي رقم (46) وتاريخ 5/6/1436هـ.

البحري، بل أكثر من ذلك هناك بعض الدول التي أصدرت قوانين خاصة بعقد العمل البحري<sup>(4)</sup>، وهذا الاهتمام بعقد العمل البحري نابع من أن مقتضيات ظروف الرحلة البحرية تجعل من الضروري أن يكون هناك عقد عمل بحري تكون له قواعد قانونية خاصة، لأن البحارة يقومون بالعمل على ظهر السفينة في ظروف تختلف عن تلك التي يتم فيها تنفيذ عقد العمل البري<sup>(5)</sup>، حيث يتعرضون لمخاطر بسبب طبيعة عملهم. ولأجل تأمين سلامة البحارة وحفظ حقوقهم حرصت معظم دول العالم على الاشراف على عقود العمل البحري.

وعموماً فإن الأنظمة تختلف في تنظيم عقد العمل البحري، ولكن يمكن القول أن الثابت هو تطبيق قانون العلم على عقد العمل البحري مهما كانت جنسية العامل البحري، ومهما كان المكان الذي أبرم فيه العقد. وسوف اتناول في هذا البحث أحكام عقد العمل البحري في النظام السعودي، مع المقارنة كلما استدعى الأمر بالنظام المصري حتى تكتمل الفائدة.

#### أسباب اختيار الموضوع:

- أهم الأسباب التي دفعتني إلى اختيار هذا الموضوع تتمثل في:
- 1- أهميته العلمية والعملية إذ إن عقود العمل البحري تختلف عن العقود العادية فهي عقود تجارية تمتاز بخصائص فريدة.
  - 2- أن المنظم السعودي لم يفرد قانوناً مستقلاً لعقد العمل البحري، مما يستدعي بيان أحكامه وجمعها من الأنظمة ذات الصلة.
  - 3- إظهار القواعد والضوابط التي تحكم عقد العمل البحري، وتميزه عن عقود العمل البري.

(4) كجمهورية مصر العربية التي أصدرت القانون رقم 58 لسنة 1959م والذي ينظم أحكام عقد العمل البحري.

(5) د. محمود سمير الشراوي، القانون البحري، ط. دار النهضة العربية، 2011م، بند رقم 255، ص269.

- 4- إظهار أهم الالتزامات التي تقع على عاتق طاقم السفينة وجزاء الإخلال بها.
- 5- بيان أهم التزامات صاحب السفينة أو تجهزها.
- 6- ما تتمتع به المملكة من سواحل تمتد لمسافات طويلة تزيد على 1500 ميل بحري، وقيامها بإنشاء الموانئ الحديثة وأحواض إصلاح وبناء السفن مما يستدعي كشف النقاب عن العنصر البحري في الملاحة البحرية وعلى رأسه الطاقم.

#### خطة البحث:

يأتي هذا البحث في مقدمة وثلاث مباحث وخاتمة على النحو التالي:

المقدمة تشتمل على أهمية الموضوع وسبب اختياره.

المبحث الأول: تعريف عقد العمل البحري وخصائصه ونطاقه.

وفيه ثلاث مطالب:

المطلب الأول: تعريف عقد العمل البحري.

المطلب الثاني: نطاق عقد العمل البحري وإثباته.

المطلب الثالث: خصائص عقد العمل البحري.

المبحث الثاني: آثار عقد العمل البحري.

وفيه ثلاث مطالب:

المطلب الأول: التزامات البحار.

المطلب الثاني: التزامات المجهز.

المبحث الثالث: انقضاء عقد العمل البحري.

وفيه مطلبان:

المطلب الأول: الأسباب الخاصة لانقضاء عقد العمل البحري.

المطلب الثاني: الأسباب العامة لانقضاء عقد العمل البحري.

## المبحث الأول

### تعريف عقد العمل البحري وخصائصه ونطاقه

سوف ابين في هذا المبحث حقيقة ومفهوم عقد العمل البحري في النظام السعودي، والفقهاء القانوني، كما سأحدد نطاقه وكيفية إثباته، وخصائصه التي تميزه عن غيره من العقود، مما يستدعي تقسيم هذا المبحث إلى ثلاث مطالب على النحو التالي:

### المطلب الأول

#### تعريف عقد العمل البحري

ورد تعريف عقد العمل البحري في المادة (168) من نظام العمل السعودي بأنه: "كل عقد تشغيل بأجر يبرم بين صاحب سفينة أو مجهزة سفينة أو ممثل عن أي منهما وبين بحار للعمل على ظهرها"، كما ورد تعريفه في الفقرة رقم (20) من المادة الأولى من النظام البحري التجاري السعودي الجديد بأنه: "العقد المبرم بين مالك السفينة أو مجهزةا أو ممثل عن أي منهما، وأي شخص للعمل على ظهر السفينة مقابل أجر". كما عرفه الفقهاء القانوني بأنه: هو العقد الذي يلتزم بمقتضاه شخص بالعمل في سفينة مقابل أجر تحت إشراف مجهزة أو ريان<sup>(6)</sup>.

ومن التعريفات السابقة يمكن استخلاص عدة أمور تتمثل فيما يلي:

- 1- أن أداء العمل يكون على ظهر سفينة، فلا يدخل في مفهوم عقد العمل البحري العقود المبرمة مع عمال الشحن والتفريغ أو مع مقدمي الخدمات البرية، لأن هؤلاء لا يعملون تحت إشراف ريان ولا يقومون بأعمال تدخل في إدارة أو ملاحاة السفينة<sup>(7)</sup>.

(6) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، (مقدمة - السفينة-أشخاص الملاحة البحرية- ايجار السفينة- والنقل البحري- الحوادث البحرية- التأمين البحري)، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1995م، بند رقم 225، ص176. والريان هو: " كل شخص مؤهل يعهد إليه مالك السفينة بتولي قيادتها" الفقرة (17) من المادة الأولى من النظام البحري التجاري.

(7) د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، مرجع سابق، بند رقم 256، ص271.

2- لا يشترط في العمل الذي يتم على السفينة أن يكون متصلاً بالملاحة البحرية، فطبيب السفينة وأفراد الخدمة العامة مثل الطهارة يرتبطون مع المجهز بعقد عمل بحري وتسري عليهم أحكام هذا العقد، فالعبرة بمكان العمل لا بنوعه في تحديد طبيعة عقد العمل البحري<sup>(8)</sup>.

3- يرتبط الربان<sup>(9)</sup> مع المجهز بعقد عمل بحري، ويسري عليه ما يسري على باقي أفراد الطاقم، حيث يعتبر الربان بحاراً في حكم قواعد عقد العمل البحري<sup>(10)</sup>.

## المطلب الثاني

### نطاق عقد العمل البحري وإثباته

أولاً: نطاق عقد العمل البحري:

الأصل كما سبق أن كل شخص يعمل على ظهر السفينة يخضع لعقد العمل البحري الذي ينظم العلاقة بين مالك السفينة أو مجهزها وبين العامل البحري، إلا أنه استثناءً من هذا الأصل يخرج من نطاق عقد العمل البحري العاملين على السفن الحربية والسفن المخصصة من قبل الدولة لأغراض المصلحة العامة ولأغراض غير تجارية<sup>(11)</sup>، كما يخرج من نطاق تطبيق أحكام عقد العمل كل العاملين على السفن التي تقل حمولتها عن خمسمائة طن<sup>(12)</sup>.

وبناء عليه فإن كل من يعمل على سفينة تجارية بحرية بعمل متعلق بالرحلة البحرية، ومرتببط بعقد عمل بحري، وبغض النظر عن ماهية العمل المعهود اليه، فهو

(8) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، مرجع سابق، بند رقم 225، ص176.

(9) الربان هو: "كل بحار مؤهل لقيادة السفينة ويتحمل مسؤولياتها" (المادة 168 من نظام العمل السعودي، والمادة 17/1 من النظام البحري التجاري السعودي الجديد).

(10) د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، مرجع سابق، بند رقم 256، ص271.

(11) كما تعفى ذات السفن من الالتزام بالإرشاد الواجب في موانئ المملكة، ينظر المادة (26) من لائحة نظام الموانئ والمرافئ والمنائر.

(12) المادة السابعة من نظام العمل السعودي، عدلت بالمرسوم الملكي رقم (م/46) وتاريخ 1436/6/5هـ. ويقابلها المادة (114) فقرة (2) من قانون التجارة البحرية المصري ولكنها حددت حمولة السفينة بالا تقل عن عشرين طن.



بحار<sup>(13)</sup> (عامل بحري)، ويخضع لأحكام عقد العمل البحري، بغض النظر عن الغاية من ملاحه السفينة ما دامت لا تدخل في عداد السفن الحربية ولا السفن التي تخصصها الدولة أو أحد الأشخاص العامة لخدمة عامة ولأغراض غير تجارية، أي ولو كانت غاية السفينة الصيد أو النزهة ما دامت السفينة لا تقل حمولتها عن عشرين طناً<sup>(14)</sup> في النظام المصري وخمسمائة طن في النظام السعودي<sup>(15)</sup>.

وقد وضع المنظم السعودي معياراً دقيقاً لنطاق عقد العمل البحري حيث نص في الفقرة الأولى من المادة (125) من النظام البحري التجاري الجديد بقوله: "تسري أحكام عقد العمل البحري الواردة في النظام على الأشخاص الذين يعملون على السفن التي تقوم برحلات دولية"، وبذلك يتحدد نطاق عقد العمل البحري بالنسبة للسفن، بالاقصر على السفن التي تقوم بالرحلات الدولية فقط ومن ثم فإن الملاحه الداخلية التي تقوم بها السفن لا يخضع العاملين فيها لأحكام عقد العمل البحري.

#### ثانياً: إثبات عقد العمل البحري:

القواعد الخاصة بعقد العمل البحري تتعلق بالنظام العام، ويستلزم النظام الكتابة في عقد العمل، ولكنها كتابة للإثبات، وعليه فإن عقد العمل البحري هو عقد رضائي وليس شكلي، والإثبات بالكتابة متعلق برب العمل دون العامل البحري الذي له الحق في إثبات عقد العمل البحري بكافة طرق الإثبات<sup>(16)</sup>.

(13) البحار هو: "كل شخص يعمل على ظهر السفينة بعقد عمل بحري" (المادة 168 من نظام العمل

السعودي)، وعرفته الفقرة (18) من المادة الأولى من النظام البحري السعودي بأنه: "الشخص الذي

يرتبط بعقد عمل بحري، ويعد الربان من البحارة فيما يتعلق بعقد العمل المبرم بينه وبين المجهز".

(14) د. محمود سمير الشراوي، القانون البحري، مرجع سابق، بند رقم 257، ص 272.

(15) ينظر المادة السابعة، والمادة (168) من نظام العمل السعودي.

(16) وهذا ما أكدته المادة الحادية والخمسين من نظام العمل السعودي بقولها: "يجب أن يكتب عقد

العمل من نسختين، يحتفظ كل من طرفيه بنسخة. ويعد العقد قائماً ولو كان غير مكتوب، وفي

هذه الحالة يجوز للعامل وحده إثبات العقد وحقوقه التي نشأت عنه بجميع طرق الإثبات. ويكون

لكل من الطرفين أن يطلب كتابة العقد في أي وقت. أما عمال الحكومة والمؤسسات العامة فيقوم

قرار أو أمر التعيين الصادر من الجهة المختصة مقام العقد".

وبالتالي إذا لم يتم كتابة عقد العمل البحري فلا يترتب على ذلك بطلانه، وإنما يؤدي إلى تعرض المجهز للعقاب المقرر، مع حق البحار في إثباته بكافة وسائل الإثبات بما فيها البينة والقرائن، وذلك حرصاً من المنظم على حماية حقوق البحارة باعتبار أنهم الطرف الضعيف في العقد<sup>(17)</sup>. خاصة وأن عدم كتابة العقد يكون مرجعه غالباً تقصير المجهز لا تقصير البحار<sup>(18)</sup>.

وقد أوجب نظام العمل السعودي أن تسجل في سجلات السفينة أو أن تلحق بها جميع عقود عمل البحارة العاملين عليها<sup>(19)</sup>، وأن تكون هذه العقود محررة بصيغة واضحة. ويجب أن ينص في العقد على ما إذا كان معقوداً لمدة محددة أو لسفرة، فإذا كان معقوداً لمدة محددة حددت المدة بصورة واضحة، وإذا كان لسفرة حددت المدينة أو المرفأ البحري الذي تنتهي عنده السفرة، وفي أي مرحلة من مراحل تفرغ السفينة أو تحميلها في هذا المرفأ ينتهي العقد<sup>(20)</sup>.

ويجب أن يكون العمل مقابل أجر وتحت إشراف المجهز أو الريان فعلي العامل البحري التقيد بتوجيهاتهم وأوامرهم<sup>(21)</sup>، وبمجرد أن يبرم عقد العمل البحري بين أطرافه يسري عليه نظام قانوني متكامل لا دخل لإرادة الأطراف فيه. ومن ثم يقع باطلاً كل شرط في العقد يخالف أحكام عقد العمل البحري، والقرارات الصادرة تنفيذاً له، مالم

(17) د. إيهاب حسن إسماعيل، وجيز قانون العمل والتأمينات الاجتماعية، القاهرة، مطبعة جامعة القاهرة، 1976م، ص181، ود. السيد عيد نايل، الوسيط في شرح نظامي العمل والتأمينات الاجتماعية في المملكة العربية السعودية، الكتاب الأول، نظام العمل السعودي الجديد، الطبعة الثانية، مكتبة الرشد 1435هـ، 2014م، ص34.

(18) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، مرجع سابق، بند رقم 229، ص178.

(19) وهذا ما أكدت عليه المادة (109) من النظام البحري التجاري السعودي حيث أوجبت على الريان أن يحتفظ على السفينة أثناء الرحلة بالوثائق والأوراق التي يتطلبها القانون وتتعلق بالسفينة والبحارة والمسافرين.

(20) ينظر: المادة (170) من نظام العمل السعودي.

(21) وهذا ما نصت عليه المادة (169) من نظام العمل السعودي بقولها: "يخضع جميع من يعمل على ظهر السفينة لسلطة ربانها وأوامره".

يكن الشرط أكثر فائدة للبحار<sup>(22)</sup>، فقواعد عقد العمل البحري قواعد آمرة حمائية شرعت لمصلحة البحار ولا يجوز مخالفتها إلا إذا كانت لمصلحته.

وقد حرص المنظم السعودي على ضرورة أن يكون عقد العمل البحري واضحاً ومحددًا بالسبب للبحار فأوجب أن ينص فيه على تاريخ إبرامه ومكانه، واسم المجهز، واسم البحار ولقبه وسنه وجنسيته وموطنه، ونوع العمل المكلف به، وكيفية أدائه، والشهادة التي تتيح له العمل في الملاحة البحرية، والتذكرة الشخصية البحرية، ومقدار الأجر، ومدة العقد، وإذا كان العقد لسفرة واحدة فيجب تحديد المدينة أو المرفأ البحري الذي تنتهي عنده الرحلة، وفي أي مرحلة من مراحل تغريغ السفينة أو تحميلها في هذا المرفأ ينتهي العمل، وغير ذلك من تفاصيل العقد<sup>(23)</sup>.

ولم يكتف المنظم بذلك بل اشترط لصحة العقد أن يكون من ثلاث نسخ، نسخة لمجهز السفينة، ونسخة للريان للاحتفاظ بها على ظهر السفينة، ونسخة للبحار، وذلك من أجل أن تكون التزامات البحار وحقوقه وطبيعة عمله معلومة للجميع وموثقة.

### المطلب الثالث

#### خصائص عقد العمل البحري

يتميز عقد العمل البحري بعدة خصائص يمكن اجمالها فيما يلي<sup>(24)</sup>:

أولاً: **عقد العمل البحري عقد تجاري**: تنقسم العقود من حيث القواعد التي تحكمها إلى

(22) د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، مرجع سابق، بند رقم 258، ص 273.

(23) ينظر: المادة (171) من نظام العمل السعودي.

(24) لكي يكون عقد العمل البحري صحيحاً فلا بد من توافر الأركان اللازمة لقيام أي عقد من توافر الرضا الصحيح والمحل والسبب، كما يجب أن يكون التراضي صادراً من ذي أهلية والأهلية في المملكة تعني بلوغ الشخص 18 عام هجرية دون أن يصبه عارض من عوارض الأهلية التي تعدم الأهلية كالجنون والعتة، أو العوارض التي تنقص الأهلية كالفقه والغفلة وقد تحدد سن الرشد في المملكة ببلوغ الشخص 18 سنة هجرية بموجب قرار مجلس الشورى رقم 114 وتاريخ 5/ 11/ 1374هـ. كما يجب أن يكون غير مشوب بعيب من عيوب الرضا كالغلط والإكراه والتدليس، فإذا كان البحار قاصراً وجب أن يكون مأذوناً من وليه أو وصيه، د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، مرجع سابق، بند رقم 260، ص 274.

عقود مدنية وعقود تجارية. إلا أن اصطلاح العقود التجارية، وإن كان ذائع الاستعمال فهو يفنقر إلى الدقة والتحديد، ذلك أنه لا توجد عقود تجارية بالمعنى المفهوم من هذا الاصطلاح،<sup>(25)</sup> حيث إنه لا يوجد اختلافات جوهرية ما بين العقد المدني والعقد التجاري من حيث الأركان والشروط اللازمة لصحة العقد، وإنما يتحدد هذا التقسيم على أساس القواعد النظامية التي يخضع لها العقد. فالعقد التجاري يخضع لقواعد القانون التجاري، وحيث إن عقد العمل البحري يتعلق بالملاحة البحرية فهو يدخل في تعداد الأعمال التجارية الأصلية حيث نصت المادة الثانية من نظام المحكمة التجارية على أنه يعتبر من الأعمال التجارية كل ما هو آت، وجاء في الفقرة رقم (هـ) منها: "كل عمل يتعلق بأنشاء سفن تجارية .... وأجرة عمالها ورواتب ملاحيتها وخدمها...".

ويفهم من هذا النص أن عقد العمل البحري يعد عقداً تجارياً لدخوله في عداد الأعمال التجارية الأصلية المنفردة (المادة الثانية من نظام المحكمة التجارية).

وقد أيدت هيئة النظر بديوان المظالم هذا الأمر عندما نقضت حكم الدائرة التجارية عندما قضت: "بعدم اختصاص الديوان بنظر القضية لأن محل الدعوى ليس عملاً تجارياً بالنسبة للمدعى عليها إذ هو تأمين أطعمة ومواد غذائية لاستعمال منسوبي المدعى عليها وأن هذا ليس عملاً تجارياً"، وجاء في قرار هيئة النظر: "تلاحظ الهيئة أن ما بنت عليه الدائرة حكمها بعدم اختصاص الديوان بنظر الدعوى وهو عدم تجارية العمل بالنسبة للمدعى عليها لا يتفق مع ما نص عليه نظام المحكمة التجارية إذ أن العلاقة محل النزاع هي توريد مواد غذائية من قبل المدعية لعمال سفن المدعى عليها، ومن المقرر أن مثل ذلك حينما يتعلق بالسفن والتجارة البحرية يعد تجارياً بالنسبة للمورد له وفقاً لما تقضي به الفقرة (د) من المادة (443) من نظام المحكمة التجارية"<sup>(26)</sup>.

ثانياً: **عقد العمل البحري عقد رضائي**. الأصل أن يتم العقد مدنياً كان أو تجارياً، بمجرد تبادل إرادتين متطابقتين مع مراعاة ما يقرره القانون فوق ذلك من أوضاع معينة

(25) د. أكثم الخولي: دروس في القانون التجاري، القاهرة، 1961، ص 03، د. مصطفى كمال طه،

الوجيز في القانون التجاري، دار المعارف، الإسكندرية، 1973، ص: 260.

(26) ينظر قرار هيئة التدقيق بديوان المظالم رقم: 2/ت/ 4 لعام 1416هـ.

لانعقاد العقد. فقد تقتضي حماية المتعاقد المدني أن يشترط المنظم أشكالاً خاصة للانعقاد أو شروطاً خاصة بالنسبة للمتعاقدين أو أحدهما. وهذه الأوضاع المعينة لحماية المتعاقد تنحسر في ميدان العقود التجارية. فهي حرة من الشكليات ومن القيود. فهي رضائية بمعنى أن القانون لا يتطلب أن تفرغ في شكل معين حيث تنعقد بمجرد تبادل الطرفين التعبير عن إرادتين متطابقتين، فلا يشترط لانعقادها شكل معين، ويدخل فيها عقد العمل البحري الذي يكفي مجرد الرضا لانعقاده<sup>(27)</sup>.

ومع أن عقد العمل البحري هو عقد رضائي إلا أن كتابته لها أهمية بالغة لأنها تدرأ كل نزاع لاحق حول تكوين العقد وتفسيره وشروطه، وهي تسمح بمعرفة طبيعة العقد ومضمونه بمجرد الاطلاع على الشكل الذي يفرغ فيه<sup>(28)</sup>.

ولذا فإن النظام السعودي لم يجعل الكتابة ركناً في العقد ولكنه جعلها شرطاً لإثبات العقد من قبل صاحب العمل ومن ثم إذا كان عقد العمل غير مكتوب وأنكره العامل فليس لصاحب العمل إثبات وجوده بأي طريقة أخرى. ويرجع السبب في ذلك إلى أن عدم كتابة العقد يرجع في أغلب الحالات إلى تقصير أصحاب الأعمال<sup>(29)</sup>. بخلاف العامل الذي يكون له وحده إثبات وجود عقد العمل بكافة طرق الإثبات<sup>(30)</sup>.

**ثالثاً: عقد العمل البحري عقد ملزم للجانبين:** تتنوع العقود بحسب الالتزامات الملقاة على عاتق أطرافها ، فإذا كان العقد يرتب التزامات متقابلة على عاتق كلا الطرفين فإنه عقد ملزم للجانبين ، أما إذا كان العقد ملزم لأحد الأطراف فقط فهو عقد ملزم لجانب واحد، وحيث إن عقد العمل البحري يرتب التزامات متبادلة على عاتق كل من طرفيه (العامل البحري وصاحب العمل المجهز)، حيث يلتزم البحار بأداء

(27) ينظر المادة (51) من نظام العمل السعودي.

(28) د. سمير جميل حسين الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية، ديوان المطبوعات الجامعية، 1994م، ص:10.

(29) د. محمد لبيب شنب، شرح قانون العمل، المكتب الشرقي للنشر والتوزيع، ط. 1969م، ص177.

(30) حيث نصت المادة (51) من نظام العمل السعودي، " .. ويعد العقد قائماً ولو كان غير مكتوب، وفي هذه الحالة يجوز للعامل وحده إثبات العقد وحقوقه التي نشأت عنه بجميع طرق الإثبات".

العمل المتفق عليه، ويلتزم المجهز بدفع الأجر وإيواء البحار وإطعامه، وعلاجه وغيرها من الالتزامات<sup>(31)</sup>، فهو من العقود الملزمة للطرفين.

**رابعاً: عقد العمل البحري من عقود المعاوضة:** يعتبر عقد العمل بصفة عامة من عقود المعاوضة، حيث يحصل كل طرف من أطرافه على مقابل لما يعطي، فالعامل البحري يقدم العمل ويحصل على الأجر، وصاحب العمل يقدم الأجر ويستفيد من العمل، وبالتالي إذا انعدم المقابل، فلا يكون هناك عقد عمل أصلاً<sup>(32)</sup>.

ويسري على عقد العمل البحري في هذا الخصوص ما يسري على عقد العمل العادي حيث يقدم العامل البحري العمل، ويحصل على الأجر ويقدم المجهز الأجر ويستفيد من العامل فكل طرف منهما يأخذ مقابلًا لما يعطي.

**خامساً: عقد العمل البحري عقداً زمنياً بحسب الأصل:** والعقد الزمني هو العقد الذي يكون الزمن عنصراً جوهرياً فيه، بحيث يكون الزمن هو المقياس الذي يقدر به الالتزامات المتقابلة بين أطرافه، أما العقد الفوري فهو العقد الذي لا يكون الزمن عنصراً جوهرياً فيه<sup>(33)</sup>.

وحيث إن العامل البحري يقوم بتنفيذ التزاماته على ظهر السفينة خلال الرحلة البحرية فإن العقد الذي يبرمه مع المجهز يراعى فيه بحسب الأصل مقدار هذه الرحلة، فمن الممكن أن يتضمن العقد رحلة واحدة أو عدة رحلات، وفي جميع الأحوال فإن أجر العامل يقدر على هذا الأساس، وبالتالي فإن مفهوم العقد الزمني أو محدد المدة يجد تطبيقه الأمثل في عقد العمل البحري.

**سادساً: عقد العمل البحري يراعى فيه جانب الاعتبار الشخصي:** يخضع العامل البحري لمجموعة من الشروط والالتزامات التي تجعل شخصيته محل اعتبار لدى

(31) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، مرجع سابق، بند رقم 230، ص 179.

(32) د. السيد عيد نايل، قانون العمل "ملحق به مشروع قانون العمل الموحد"، الناشر دار النهضة العربية، ص 86، د. محمد لبيب شنب، شرح قانون العمل اللبناني، ج 1 لسنة 1969م، المكتب الشرقي للنشر والتوزيع، ص 66.

(33) راجع: د. عبد الحي حجازي، عقد المدة، ص 15 وما بعدها.

- صاحب العمل<sup>(34)</sup>، فالعامل البحري أو البحار بصفة عامة لا يمكنه مزاوله عمله إلا بعد حصوله على الجواز البحري<sup>(35)</sup>.
- وبالتالي فإن شخصية العامل البحري تكون محل اعتبار لدى المجهز عند إبرام عقد العمل، لما قد يتمتع به هذا العامل من خبرة ودراية فنية وحياسة للشروط اللازمة لمزاولة المهنة والتي تؤهله للحصول على الجواز البحري وقد حددها النظام السعودي بما يلي:
- 1- أن تكون قوة إبصار الطالب وصحته وحالته الجسمية تؤهله لنوع الحرفة التي سيعمل بها في السفينة في مختلف حالات الجو، وبناء على تقرير طبي.
  - 2- أن لا يكون قد سبق الحكم عليه في جنائية أو جنحة أو أي جريمة مخلة بالشرف مالم يكن قد رد إليه اعتباره.
  - 3- أن يتوافر في طالب الجواز الشروط الخاصة بالمستويات العلمية والخبرات الفنية اللازمة للمهنة التي يمنح الجواز البحري لمزاومتها.
  - 4- ألا يقل سن الطالب عن ثمانية عشر عاماً<sup>(36)</sup>.

ولا شك أن كون شخصية العامل محل اعتبار في عقد العمل البحري هي مسألة هامة وملحة نظراً لطبيعة العمل الذي يقوم به والحاجة إلى كفاءة عالية ودراية كبيرة تجنباً للمخاطر التي تحيط بالملاحة البحرية، وبالتالي لا يجوز للعامل البحري أن يقوم بإحلال غيره محله دون موافقة المجهز أو الريان لأن شخصية العامل البحري دائماً محل اعتبار، مما دفع المنظم السعودي أن يهتم بوضع الشروط اللازمة لمزاولة المهنة البحرية بطريقة دقيقة تضمن سلامة السفن وما تحمله من أموال أو أنفس<sup>(37)</sup>.

(34) وهذا ما أكدت عليه المادة (173) من نظام العمل السعودي بقولها: "يشترط فيمن يعمل بحاراً:

1- أن يكون قد أتم من العمر ثماني عشرة سنة. 2- أن يكون حاصلاً على شهادة تتيح له العمل في الخدمة البحرية. 3- أن يكون لائقاً طبياً."

(35) وهذا ما أكدت عليه المادة (336) من لائحة نظام الموانئ والمرافئ والمناشر بقولها: "لا يجوز لأي شخص أن يزاول أية مهنة في السفن السعودية التي تقوم برحلات بحرية خارج المياه الإقليمية للمملكة إلا بعد الحصول على جواز بحري".

(36) وردت هذه الشروط في المادة (339) من لائحة نظام الموانئ والمرافئ والمناشر.

(37) راجع الباب الرابع عشر من لائحة نظام الموانئ والمرافئ والمناشر المواد من 350 وحتى 364.

## المبحث الثاني

### آثار عقد العمل البحري

يرتب عقد العمل البحري، باعتباره عقداً ملزماً للجانبين، التزامات وحقوق على عاتق كل من طرفيه، وفيما يلي نبين التزامات البحار، والتزامات المجهز كل في مطلب مستقل.

### المطلب الأول

#### التزامات البحار

يرتب عقد العمل البحري على عاتق العامل البحري مجموعة من الالتزامات التي يجب الوفاء بها تجاه المجهز أو الريان، ويمكن إجمالها في ست التزامات رئيسية وهي: القيام بالعمل المتفق عليه، وطاعة صاحب العمل، وعدم استغلال السفينة، والمحافظة على السفينة وتجهيزاتها والعناية بها، والمشاركة بالإنقاذ في حالة الخطر، والمحافظة على السر المهني.

1- **الالتزام بأداء العمل:** يجب على البحار أداء العمل الذي يكلفه به المجهز بإشراف الريان وتحت سلطته وان يبذل في عمله من العناية ما يبذله الشخص المعتاد<sup>(38)</sup>، ويتم تحديد العمل الذي يقوم به البحار ونوعه وكيفية أدائه من خلال عقد العمل البحري ، ولا يجوز للريان أن يكلف العامل البحري بعمل غير المتفق عليه إلا إذا اقتضت الضرورة ذلك<sup>(39)</sup>.

وهذا ما أكدت عليه المادة 356 من لائحة نظام الموانئ بقولها: "لا يجوز أن يحل شخص غير مؤهل محل شخص مؤهل في استلام النوبة إلا لظروف قاهرة". وإذا قام البحار بأداء عمل غير المتفق عليه فيكون بصورة مؤقتة وفي حدود الضرورة كإنقاذ السفينة والأشخاص الموجودين عليها أو البضائع عند حدوث الخطر،

(38) د. محمود سمير الشراوي، القانون البحري، مرجع سابق، بند رقم 264، ص276.

(39) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، 2010م، ص216، 217.



وفي هذه الحالة يمنح مكافأة عن العمل الإضافي على أن لا تقل عن الأجر المقابل للساعات التي استغرقها هذا العمل<sup>(40)</sup>.

وعلى البحار أن يؤدي عمله وفقاً للأصول الفنية، وبما أن التزام البحار بأداء العمل هو التزام ببذل عناية فعلى المجهز أن يقيم الدليل على خطأ البحار في تنفيذ التزامه من أجل مسأئلته. كما يجب على البحار أن يقوم بالعمل المطلوب منه بشكل يتفق ومبدأ حسن النية<sup>(41)</sup>. ونظراً لخطورة العمل البحري فعلى البحارة جميعاً الالتزام بالبقاء بالسفينة وعدم مغادرتها إلا بأذن من الربان<sup>(42)</sup>، كما أن الربان أيضاً ملتزم بالبقاء في السفينة بنفسه منذ بداية الرحلة البحرية وحتى وصول السفينة إلى ميناء آمن، وهذا ما أكدت عليه المادة (102) من النظام البحري التجاري الجديد حيث قررت بأنه لا يسوغ للربان أن يترك السفينة أو أن يأمر بتركها إلا بسبب خطر محقق وبعد أخذ رأي ضباطها، وفي هذه الحالة يجب عليه إنقاذ النقود وأوراق السفينة وأثمن البضائع ما أمكن ذلك، وإذا لم يتم بهذا الواجب كان مسؤولاً عما يضيع ويتلف منها. وقد جرت التقاليد البحرية على أن ربان السفينة هو آخر من يغادرها بعد أن يتأكد من إنقاذ ركابها وبجارتها، بل إن بعض الربانبة يبقى على ظهر سفينته حتى ينال نفس المصير الذي ينتظرها<sup>(43)</sup>.

(40) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، مرجع سابق، بند رقم 231، ص179، د. محمود

سمير الشرقاوي، القانون البحري، مرجع سابق، بند رقم 264، ص276.

(41) د. محمد محمد هلالية، الوجيز في شرح القانون الخاص البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، بدون، ص211.

(42) ينظر المادة 117 من قانون التجارة البحرية المصري،.

(43) وذلك كما حدث مع ربان السفينة الفرنسية "أفريقيا" حيث فضل الغرق مع سفينته عندما ابتلعها البحر مع العديد من ركابها وبجارتها في يناير سنة 1920، ينظر: د. محمود سميير الشرقاوي، القانون البحري، مرجع سابق، بند رقم 244، ص 259.

وفي حالة امتناع البحار عن القيام بواجبه أو قصر في انجاز العمل المكلف به جاز عزله من الخدمة<sup>(44)</sup>، مع ثبوت حق المجهز في المطالبة بالتعويض عما لحقه من ضرر نتيجة ذلك<sup>(45)</sup>.

وهناك بعض التشريعات التي تفرض على البحار جزاء جنائي إذا ترتب على إهمال عمله تعطيل الرحلة البحرية أو تعرض السفينة للخطر<sup>(46)</sup>.

2- الالتزام بحسن السلوك وإطاعة الأوامر: يجب على البحار إطاعة الأوامر الصادرة إليه من رؤسائه والخاصة بالعمل المتفق عليه أو العمل الذي يدخل في حدود وظيفته<sup>(47)</sup>.

ويُعدّ التزام العامل البحري بذلك أمراً بديهياً نظراً لعلاقة التبعية التي تربطه برب العمل، والتزام العامل البحري بالطاعة لا يعتبر التزاماً تعاقدياً فحسب وإنما يعتبر أيضاً التزاماً قانونياً يفرضه القانون على البحارة، وعلى الركاب أيضاً<sup>(48)</sup>، وذلك لأن العمل على السفينة يتصل بحفظ الأمن والنظام عليها. مع ملاحظة أن العامل البحري له حق رفض إطاعة أوامر المجهز أو الريان التي تتنافى مع أحكام عقد العمل البحري أو تكون مخالفة للنظام العام أو الآداب العامة<sup>(49)</sup>.

(44) ينظر: المادة (137) من النظام البحري التجاري.

(45) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، مرجع سابق، بند رقم 231، ص 179. د. ايمان فتحي حسن الجميل، أشخاص الملاحة البحرية، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الاسكندرية، 2010م، ص 287.

(46) مثل القانون المصري رقم 167 لسنة 1960م بشأن النظام والامن والتأديب في السفن، راجع في ذلك: د. محمد بهجت عبدالله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزء الأول في السفينة وأشخاصها، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004م، ص 399.

(47) ينظر المادة 169 من نظام العمل السعودي والمادة 1/117 من قانون التجارة البحرية المصري.

(48) د. محمود سمير الشراوي، القانون البحري، مرجع سابق، بند رقم 267، ص 278. د. مصطفى كمال طه، أصول القانون البحري، ط. دار النهضة العربية، القاهرة، 1971م، بند رقم 288.

(49) د. محمود سمير الشراوي، القانون البحري، مرجع سابق، بند رقم 267، ص 278. ود. محمد كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الاسكندرية، عام 2000م، ص 284، ود. ابراهيم مكي، الوسيط في القانون البحري الكويتي، الجزء الأول، دار القبس، 1975م، ص 175.

وتعتبر بعض القوانين<sup>(50)</sup>، عدم الطاعة من قبل العامل البحري لأمر متعلق بالخدمة من بين المخالفات التي يعاقب عليها بالحجز أو بالغرامة وقد تفرض عقوبة الجنحة فيما يتعلق بالمحافظة على النظام في السفينة أو ارتكاب أعمال متكررة تنطوي على العصيان أو فيما يتعلق بسير العمل على السفينة<sup>(51)</sup>، وتشدد العقوبة إذا ارتكب المخالفة أكثر من ثلاثة بحارة بعد اتفاق سابق بينهم.

يجب على البحار بصفة عامة أن يكون مثلاً يحتذى به في الأخلاق وحسن السلوك داخل نطاق العمل سواء مع زملائه، أو الجمهور أو رؤسائه أو أصحاب العمل، وهذا ما أكدت عليه المادة (3/65) من نظام العمل السعودي حيث أوجبت على العامل: "أن يلتزم حسن السلوك والأخلاق أثناء العمل". كما جعل النظام البحري التجاري السعودي قيام البحار بفعل فيه عصيان أو سوء سلوك مبرراً لحرمانه من الأجر<sup>(52)</sup>.

3- الالتزام بعدم استغلال السفينة: يلتزم البحار بأن يكرس نشاطه وعمله لخدمة السفينة، فلا يجوز له أن يشحن فيها شيئاً من البضائع لحسابه الخاص بدون إذن المجهز<sup>(53)</sup>، وهذا ما نصت عليه المادة (114) من النظام البحري التجاري السعودي بقولها: "لا يجوز للربان أو لأحد البحارة شحن بضاعة في السفينة لحسابه الخاص إلا بإذن من المجهز، ويترتب على مخالفة هذا الحظر إلزام المخالف بأن يدفع للمجهز ضعف أجرة نقل البضائع التي شحنت. وللربان أن يأمر بإلقاء هذه البضاعة في البحر إذا كانت تهدد سلامة السفينة أو الأشخاص الذين عليها أو الشحنة، أو تستلزم أداء غرامات أو نفقات بعد أن يكون قد أبلغه البحار بضرورة إخراجها".

(50) ينظر المادة 13 من القانون المصري رقم 167 لسنة 1960م، بخصوص الأمن والنظام والتأديب في السفينة.

(51) د. ايمان فتحي حسن الجميل، أشخاص الملاحة البحرية، مرجع سابق، ص 288.

(52) راجع المادة (3/131) من النظام البحري التجاري.

(53) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، مرجع سابق، بند رقم 231، ص 180.

ويتضح من هذا النص أن الالتزام بعدم استغلال السفينة يسري على جميع طاقم السفينة فيشمل الريان وغيره من البحارة ، ومضمون هذا الالتزام هو عدم جواز شحن أي بضاعة على ظهر السفينة لحساب البحارة الخاص إلا إذا سمح له رب العمل بذلك، وفي حالة مخالفة البحارة لهذا الالتزام يكون الجزاء الزام البحار بدفع أجرة نقل البضائع التي شحنت مضافاً لها مبلغ يعادلها ، فإذا خالفوا ذلك جاز أن يتم مصادرة البضائع لحساب رب العمل، كما يحق للريان إلقاء البضائع في البحر إذا كانت تشكل خطراً على سلامة السفينة أو الأشخاص الموجودين عليها أو على الشحنة أو كان وجودها في السفينة يستلزم دفع غرامات أو نفقات<sup>(54)</sup>.

4- الالتزام بالمحافظة على السفينة وتجهيزاتها والعناية بها: يلتزم البحار بالمحافظة على السفينة وتجهيزاتها، ويشمل واجب المحافظة أيضاً الآلات والأدوات والوسائل التي يستخدمها البحار، وعليه أن يبذل العناية اللازمة للحفاظ عليها، وفي حالة إصابة السفينة وتجهيزاتها بأي ضرر أو تلف نتيجة خطأ العامل البحري وتقصيره في واجب المحافظة فإنه يكون مسؤولاً عن ذلك ويلتزم بالتعويض لصالح المجهز<sup>(55)</sup>.

(54) د. كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 285، 286.

(55) وهذا ما أكدت عليه المادة (1/91) من نظام العمل السعودي حيث نصت علي: "إذا تسبب عامل في فقد أو إتلاف أو تدمير آلات أو منتجات يملكها صاحب العمل أو هي في عهده وكان ذلك ناشئاً عن خطأ العامل أو مخالفته تعليمات صاحب العمل ولم يكن نتيجة لخطأ الغير أو ناشئاً عن قوة قاهرة ، فلصاحب العمل أن يقتطع من أجر العامل المبلغ اللازم للإصلاح أو لإعادة الوضع إلى ما كان عليه على ألا يزيد ما يقتطع لهذا الغرض على أجر خمسة أيام في كل شهر ، ولصاحب العمل الحق في التظلم عند الاقتضاء، وذلك بطلب ما هو أكثر من ذلك إذا كان للعامل مال آخر يمكن الاستيفاء منه. وللعامل أن يتظلم مما نسب إليه أو من تقدير صاحب العمل للتعويض أمام هيئة تسوية الخلافات العمالية فإذا حكمت بعدم أحقية صاحب العمل في الرجوع على العامل بما اقتطعه منه أو حكمت بأقل منه وجب على صاحب العمل أن يرد إلى العامل ما اقتطع منه دون وجه حق خلال سبعة أيام من تاريخ صدور الحكم".

وهذا الالتزام مستمد أيضاً من نصوص نظام العمل حيث ورد النص عليه في المادة (2/65) والتي أوجبت على العامل "أن يعتني عناية كافية بالألات والأدوات والمهمات والخامات المملوكة لصاحب العمل الموضوعة تحت تصرفه، أو التي تكون في عهده، وأن يُعيد إلى صاحب العمل المواد غير المستهلكة".

ويتفرع عن هذا الالتزام التزام آخر يُعدّ جزءاً منه وهو التزام العامل البحري بتنظيف مكان النوم وملحقاته وذلك في غير الساعات المخصصة للعمل<sup>(56)</sup>.

5- الالتزام بالمشاركة بالإنقاذ في حالة الخطر: يلتزم البحار في حالة الخطر بالعمل على إنقاذ السفينة والأشخاص الذين يوجدون عليها والشحنة، وفي هذه الحالة يمنح مكافأة عن العمل الإضافي على أن لا تقل عن الأجر المقابل للساعات التي استغرقها هذا العمل<sup>(57)</sup>، والتزام البحار بالمشاركة بالإنقاذ في حالة وقوع خطر يواجه السفينة والأشخاص الذين يوجدون عليها وشحنتها أمراً طبيعياً إذ ليس من المنطقي أن يقف البحار ساعة الخطر متفرجاً وغير مبالي وكأن الأمر لا يعنيه، ويعطى البحار بناءً على هذا الالتزام في حالة قيامه به مكافئة تشجيعية له على أساس قيامه بعمل إضافي. أما إذا كان هذا الإنقاذ متعلق بسفينة أخرى غير السفينة التي يعمل عليها فإن مكافئة الإنقاذ توزع بين ربان السفينة وبحارتها ومالكها<sup>(58)</sup>.

مع ملاحظة أن التزام البحار بالإنقاذ هو التزام قانوني لا يحتاج إلى أمر خاص لتكليف العامل للقيام به بل عليه أن يبادر إليه تلقائياً دون تأخير. هذا ولما كان الخطر من الممكن أن يلحق السفينة والأشخاص والشحنة في وقت واحد، فهناك سؤال على قدر كبير من الأهمية وهو من له الأولوية في الإنقاذ؟<sup>(59)</sup> من المؤكد أن الأولوية يجب أن

(56) د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1969م، ص183.

(57) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، مرجع سابق، بند رقم 231، ص179، د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، مرجع سابق، بند رقم 264، ص276.

(58) د. كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص285.

(59) ينظر: د. رائد صيوان عطوان، المركز القانوني للعامل البحري، "دراسة مقارنة"، بدون، ص31.

تكون لإنقاذ الأشخاص سواء كانوا من أفراد الطاقم أو من الأشخاص الركاب على السفينة متى ما كان في إمكان البحار القيام بذلك<sup>(60)</sup>.

6- الالتزام بالمحافظة على أسرار العمل: وهذا الالتزام يعتبر من الالتزامات العامة التي تفرض على جميع العمال وجميع الأعمال والمهن، فهو من مستلزمات عقد العمل، فيسري على المهن التجارية، أو غيرها، فالالتزام بالسرية وعدم إفشاء أسرار العمل التزام لصيق بعلاقة العمل بغض النظر عن نوع العمل وطبيعته<sup>(61)</sup>.

ولا يخفى على بصير أن قيام البحار بالعمل لحساب رب العمل تمكنه من معرفة بعض الأعمال التي تشتمل على أسرار فنية، ومعلومات سرية، قد يترتب على إفشائها زعزعة الثقة بصاحب العمل أو الإضرار به، وبالتالي يجب على العامل الالتزام بعدم إفشائها<sup>(62)</sup>.

وحول نطاق تطبيق التزام عدم إفشاء أسرار العمل فقد استقر الفقه القانوني على أن التزام العامل بعدم إفشاء أسرار صاحب العمل لا يقتصر على مدة تنفيذ عقد العمل، بل قد يمتد إلى مرحلة ما بعد انقضاء الرابطة العقدية إذ يكون بمقدور العامل أن يلحق الضرر بصاحب العمل من خلال بيع الأسرار التي أطلع عليها بحكم عمله إلى صاحب عمل منافس<sup>(63)</sup>.

(60) د. إيمان فتحي حسن الجميل، أشخاص الملاحة البحرية، مرجع سابق، ص 289.

(61) د. إيهاب حسن إسماعيل، وجيز قانون العمل، مرجع سابق، ص 203، د. السيد نايل، شرح قانون العمل رقم 137 لسنة 1981م ومشروع القانون الجديد - 1999 - 2000م، الناشر دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية، ص 122، د. عبدالودود يحيى، شرح قانون العمل، دار النهضة العربية 1989م، ص 185، د. محمد لبيب شنب، شرح قانون العمل، مرجع سابق، ص 201.

(62) وقد أوجبت المادة (6/65) من نظام العمل السعودي علي العامل: "أن يحفظ الأسرار الفنية والتجارية والصناعية للمواد التي ينتجها، أو التي أسهم في إنتاجها بصورة مباشرة أو غير مباشرة، وجميع الأسرار المهنية المتعلقة بالعمل أو المنشأة التي من شأن إفشائها الأضرار بمصلحة صاحب العمل".

(63) د. عبدالودود يحيى، شرح قانون العمل، مرجع سابق، ص 186.

وقد أجاز نظام العمل السعودي لصاحب العمل أن يحمي مصالحه وأسراره من خلال تقييد العامل بعدم إفشاء الأسرار حتى بعد انقضاء عقد العمل فنصت المادة (2/83)<sup>(64)</sup> من نظام العمل علي: " إذا كان العمل المنوط بالعامل يسمح له بالاطلاع على أسرار عمله، جاز لصاحب العمل -حمايةً لمصالحه المشروعة- أن يشترط على العامل ألا يقوم بعد انتهاء العقد بإفشاء أسراره، ويجب لصحة هذا الشرط أن يكون محرراً ومحددًا، من حيث الزمان والمكان ونوع العمل".

## المطلب الثاني

### التزامات المجهز

سبق أن بينا أن عقد العمل البحري يرتب التزامات متقابلة على عاتق طرفيه، وسنوضح هنا الالتزامات التي تقع على المجهز باعتباره الطرف الآخر في مواجهة البحارة مع الأخذ في الاعتبار أن هذه الالتزامات تُعد من النظام العام، فلا يجوز الاتفاق على مخالفتها، إلا إذا كانت في مصلحة البحار، وبالتالي تكون هناك مسؤولية أكبر على رب العمل (المجهز)، في حالة مخالفته هذه الالتزامات<sup>(65)</sup>. وتتمثل التزامات المجهز في مواجهة البحارة في حقهم في الحصول على الأجر، وحقهم في الإيواء والتغذية، وحقهم في العلاج، وحقهم في إعادتهم إلى الوطن، ونبينها فيما يلي:

1- **الالتزام بدفع الأجر:** يعتبر التزام المجهز بدفع أجر البحار المتفق عليه أهم الالتزامات التي تنشأ عن عقد العمل البحري<sup>(66)</sup>، فإذا كان العقد ساكتاً عن بيان مقدار الأجر فيتم تقديره بموجب العرف وذلك في الزمان والمكان المحددين في العقد، أو

(64) عدلت بالمرسوم الملكي رقم (م/46) وتاريخ 5/ 6/ 1436 هـ.

(65) وهو ما حدا ببعض القوانين كالتشريع المصري، إلى تقرير عقوبة جنائية توقع على رب العمل جزاء لمخالفة هذه الالتزامات. (م/136 بحري مصري) ينظر: د. إيمان فتحي حسن الجميل،

أشخاص الملاحة البحرية، مرجع سابق، ص288

(66) د. محمود سمير الشرفاوي، القانون البحري، مرجع سابق، بند رقم 268، ص279.

الذين يقضي بهما العرف البحري<sup>(67)</sup>، فإذا لم يكن هناك عرف تولى القاضي تحديد الأجر<sup>(68)</sup>.

ونظراً لأن البحارة يعتبروا 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، كما فعل التشريع المصري<sup>(69)</sup>، بينما تشريعات أخرى تركت تحديد أجر العامل البحري لمطلق إرادة الطرفين، كما هو الحال في التشريع الأردني واللبناني<sup>(70)</sup>.

وكقاعدة عامة يمنع تخفيض الأجر الأساسي للعامل البحري بسبب نقله من وظيفة إلى أخرى على نفس السفينة التي يعمل عليها أو بسبب نقله من سفينة إلى أخرى تابعة لنفس المالك إلا إذا كان ذلك نتيجة عقوبة توجهت إليه أو في حالة التعيين المؤقت أو تحت الاختبار<sup>(71)</sup>. كما يمنع تخفيض الأجر أيضاً إذا كان معيناً بالرحلة في حالة تقصير السفر بفعل المجهز أو الربان<sup>(72)</sup>.

(67) وهذا ما نصت عليه المادة (126) من النظام البحري السعودي بقولها: "يلتزم صاحب العمل بأداء

أجور البحارة في الزمان والمكان المحددين في العقد، أو الذين يقضي بهما العرف البحري".

(68) د. طالب حسن موسى، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2004م، ص88.

(69) حيث لم يترك لإرادة الطرفين مطلق الحرية في تحديد الأجر، وإنما قرر وضع حد أدنى للأجور والمرتبات والعلاوات والمكافئات. فنصت المادة (2/119) من القانون البحري المصري على: (يكون تعين الحد الأدنى لأجور ومرتبات البحارة بالسفن المصرية كما يكون تعين علاواتهم وبدلاتهم ومكافاتهم وكيفية ادائها وترقياتهم واجازاتهم بقرار يصدر من الوزير المختص) ينظر: د.محمود مختار أحمد بريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999م، ص245، 246.

(70) د. محمد فريد العريني ود. محمد السيد الفقي، القانون البحري، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي، 2011م، ص259.

(71) د.محمد محمد هلالية، الوجيز في شرح القانون الخاص البحري، مرجع سابق، ص223.

(72) وهذا ما نصت عليه المادة (127) من النظام البحري السعودي بقولها: "إذا كان الأجر معيناً بالرحلة فلا يجوز تخفيضه في حالة تقصير السفر بفعل المجهز أو الربان".



ومما تجدر الإشارة أنه تسود في أحكام القانون البحري الخاصة بالأجر فكرتان، الأولى تعود في أصلها إلى العادات البحرية القديمة، وتقضي باعتبار البحار شريكاً في المخاطر البحرية، وبالتالي فإن أجره يتأثر وفقاً للحوادث التي تطرأ خلال الرحلة البحرية، أما الفكرة الثانية فهي حماية البحار والتي مضمونها أن للبحار ضمانات خاصة في استيفاء أجره<sup>(73)</sup>.

### طرق تحديد الأجر:

قد يكون أجر البحار ثابتاً بحسب اليوم أو الشهر أو بالرحلة، وقد يكون بتحديد نسبة معينة في أرباح الرسالة<sup>(74)</sup>.

وبخصوص تحديد الأجر باليوم أو الشهر أو الرحلة فإنه يمتاز بأنه يكون معروفاً وبالتالي فلا يحدث نزاع بين الطرفين في شأن مقداره، فإذا كان باليوم أو الشهر فيتميز بكون الأجر ثابت لا يتغير إلا طبقاً للقانون، ويستحقه العامل البحري سواء كان على ظهر السفينة أو على البر، ولا يؤثر فيه إطالة الرحلة أو تقصيرها أو إلغائها لأي سبب كان<sup>(75)</sup>. أما ما يخص أجر البحار بالرحلة فإنه يتأثر بإطالة الرحلة أو تقصيرها أو تأجيلها والتأثر قد يكون بالزيادة أو النقصان<sup>(76)</sup>.

وفيما يخص كون أجر البحار حصة في أجرة السفينة أو أرباح الرحلة البحرية فإن الأجر في هذه الحالة يكون احتمالياً يتوقف تحديده على مدى نجاح الرحلة البحرية وظروف السفينة، وقد عالج المنظم السعودي هذا الأمر فبين أنه إذا حدد الأجر بحصة من الأرباح أو أجر السفينة فإن البحار لا يستحق تعويضاً في حالة إلغاء الرحلة، ولا

(73) د. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، "دراسة مقارنة" منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، الطبعة الأولى، 2006م، ص152.

(74) د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، مرجع سابق، بند رقم 269، ص280.

(75) وهذا ما أكدت عليه المادة (175) من نظام العمل السعودي بقولها: "، إذا أختصر السفر لأي سبب من الأسباب، سواء كان ذلك إختيارياً أم قهرياً، فلا يترتب على ذلك نقص أجر البحار المشغل بعقد عمل بحري، لمدة رحلة بحرية واحدة".

(76) د. كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص288.

يستحق أيضاً زيادة في الأجر عند تأخير الرحلة أو إطالتها، إلا إذا كان التأخير ناشئاً عن فعل الشاحنين فيستحق البحار في هذه الحالة تعويضاً من قبل المجهز<sup>(77)</sup>.

وقد زال هذا النوع في الوقت الحالي ولا يكاد يوجد إلا في ملاحه الصيد الصغيرة<sup>(78)</sup>، بل إن البعض يعتبره غير مشروع متى كان العقد خاضعاً لنصوص القانون البحري الذي يفرض أن يكون هناك حداً أدنى للأجر<sup>(79)</sup>.

#### أثر تغير ظروف الرحلة البحرية على الأجر:

قد تلحق بالرحلة البحرية بعض من الظروف الطارئة التي لا يمكن التنبؤ بها سواء كانت تتعلق بالسفينة أو بظروف الرحلة البحرية ذاتها أو بالبحارة، وتؤدي إلى إلغاء الرحلة البحرية أو إطالتها أو تقصيرها، وكل هذه الظروف تؤثر على مقدار أجر البحار. وسنتناول فيما يلي هذه الظروف وتأثيرها على الأجر.

#### تعديل الرحلة البحرية بسبب الريان أو المجهز وأثره على الأجرة:

إذا تم تقصير الرحلة بسبب الريان أو المجهز، فلا يجوز تخفيض الأجر، أي أن البحار يستحق الأجر كاملاً في هذه الحالة<sup>(80)</sup>، ومثال ذلك أن يأمر الريان بتفريغ حمولة السفينة في مكان أقرب من المكان الذي كانت تقصده السفينة، وهذا ما أكدت عليه المادة (127) من النظام البحري السعودي والتي نصت علي: " إذا كان الأجر معيناً بالرحلة فلا يجوز تخفيضه في حالة تقصير السفر بفعل المجهز أو الريان".

وفي حالة إطالة السفر أو تأجيله بفعل المجهز أو الريان فإن الأجرة تزداد على قدر الإطالة أي بنسبة مدة التمديد أو التأجيل، وإذا كانت إطالة السفر أو تأجيله ناشئة عن خطأ الريان، فلا يستحق الريان أي زيادة في الأجر عن مدة الامتداد<sup>(81)</sup>.

(77) ينظر: المادة (176) من نظام العمل السعودي.

(78) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص 218.

(79) د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، مرجع سابق، بند رقم 269، ص 280.

(80) وهذا ما أكدت عليه المادة (175) من نظام العمل السعودي، والمادة (127) من النظام البحري السعودي.

(81) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، مرجع سابق، بند رقم 233، ص 181. والمادة

(127) من النظام البحري والتي قررت أنه إذا نشأ عن فعل المجهز أو الريان إطالة السفر أو

وإذا لحق بالبحارة ضرر نتيجة هذا التأجيل، فيستحقون في هذه الحالة تعويض يحدد في ضوء الضرر الذي أصابهم من تأجيل الرحلة أو تمديدتها أو تقصيرها إضافة إلى استحقاقهم لحصتهم من الربح<sup>(82)</sup>. وهذا ما نصت عليه المادة (127) من النظام البحري التجاري<sup>(83)</sup> والمادة (176) من نظام العمل السعودي<sup>(84)</sup>.

**تعديل الرحلة البحرية لأسباب خارجة عن إرادة المجهز أو الريان وأثره على الأجرة:**

قد يكون تأجيل الرحلة البحرية راجعاً لسبب أجنبي لا يد للمجهز أو الريان فيه ويمكن إجمال حالات السبب الأجنبي في القوة القاهرة، وفعل الغير أو فعل الشاحنين وسنبينهم فيما يلي:

أ- القوة القاهرة:

قد يتعذر القيام بالرحلة البحرية، أو يتعذر استكمالها نتيجة لقوة القاهرة، وبالتالي فإن البحار الذي تم احتساب أجره على أساس الرحلة أو بالشهر لا يستحق إلا أجر الأيام التي قضاها في خدمة السفينة حتى يوم وقوع الحادث<sup>(85)</sup>، ولا يجوز له المطالبة بأي مكافأة أو تعويض<sup>(86)</sup>. وهذا ما أكدت عليه المادة (136) من النظام البحري التجاري السعودي بقولها: "إذا حالت قوة القاهرة دون البدء في السفر أو دون مواصلته

تأجيله فيزداد الأجر بنسبة امتداد المدة، ولا يسري هذا الحكم الأخير على الريان إذا كان تأجيل السفر أو إطالته ناشئاً عن خطئه.

(82) د. هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، 1975م، ص135.

(83) حيث نصت على: "إذا كان الأجر معيناً بالرحلة فلا يجوز تخفيضه في حالة تقصير السفر بفعل المجهز أو الريان، أما إذا نشأ عن الفعل المذكور إطالة السفر أو تأجيله فيزداد الأجر بنسبة امتداد المدة، ولا يسري هذا الحكم الأخير على الريان إذا كان تأجيل السفر أو إطالته ناشئاً عن خطئه".

(84) والتي جاء فيها: "... أما إذا كان التأخير أو الإطالة ناشئاً عن فعل الشاحنين يستحق البحار تعويضاً من المجهز".

(85) وهذا ما نصت عليه المادة 177 من نظام العمل السعودي بقولها: "يستحق البحار أجره إذا أسرت السفينة أو غرقت أو أصبحت غير صالحة للملاحة، وذلك حتى يوم وقوع الحادث".

(86) د. محمود سمير الشرفاوي، القانون البحري، مرجع سابق، بند رقم 271، ص282.

استحق البحار المعين بالرحلة أجره عن الأيام التي قضاها فعلاً في خدمة السفينة، ولا يجوز له المطالبة بأي مكافأة أو تعويض".

أما إذا كان البحار يعمل على أساس حصة في الربح أو من أجره السفينة فإن له حق الحصول على أجر من الربح أو أجره السفينة المتحققة من جراء القيام ببعض الرحلة<sup>(87)</sup>.

#### ب- فعل الغير أو فعل الشاحنين:

إذا كان التأجيل أو الاطالة أو التقصير في الرحلة البحرية ناشئاً عن فعل الغير أو فعل الشاحنين، فالبحار الذي يعمل بالشهر تستحق أجرته بتحديد خدمته الفعلية، أما بالنسبة للبحار الذي يعمل بالرحلة ففي حالة الاطالة أو التأجيل فإن أجره يزداد بنسبة مدة الاطالة أو التأجيل، أما في حالة التقصير فإنه يستحق أجرته كاملة، وفي كلتا الحالتين فإن للمجهز أن يرجع بالتعويض على الغير أو الشاحنين نتيجة الضرر الذي أصابه بسبب الاطالة أو التأجيل أو التقصير.

أما إذا كان البحار يعمل بحصة في الربح أو في أجره السفينة فإنه يستحق حصة من التعويض الذي يحكم به للمجهز تعادل مقدار حصته في الربح أو الأجره<sup>(88)</sup>.  
أثر هلاك السفينة على الأجرة:

إذا صودرت السفينة أو غرقت أو أصبحت عدم صالحة للملاحة، أو فقدت، فإن ذلك يؤثر على الأجر والفقهاء القانوني يفرق بين ثلاث حالات على الوجه التالي:  
الحالة الأولى: إذا كانت مصادرة السفينة أو غرقها أو عدم صلاحيتها للملاحة نتيجة لتقصير طاقم السفينة فيجوز للمحكمة أن تأمر بإعفاء رب العمل من دفع أجر طاقم السفينة كله أو بعضه. إذا ثبت أن ما لحق بالسفينة من ضرر نشأ نتيجة إهمال أو تقصير طاقم السفينة في عمله<sup>(89)</sup>، ويقع الإثبات على عاتق المجهز فإذا لم يستطيع إثبات ذلك فلطاقم السفينة أن يأخذ كامل أجره ، وهذا يشمل كل من

(87) د. محمد فريد العريني ود. محمد السيد الفقي ، القانون البحري، مرجع سابق، ص 260.

(88) د. مصطفى كمال طه ، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص 152.

(89) د. محمود سمير الشرفاوي، القانون البحري، مرجع سابق، بند رقم 273، ص 283.

بحار حدد أجره بالرحلة أو بالشهر، وقد أجاز النظام البحري التجاري السعودي الجديد في حالة إثبات صاحب العمل تقصير الطاقم وتسببه في غرق السفينة أو مصادرتها أن يقوم بإنهاء عقد العمل البحري دون إبلاغ سابق وبغير تعويض، ما لم ينص في العقد على غير ذلك<sup>(90)</sup>.

**الحالة الثانية:** إذا كان سبب مصادرة السفينة أو غرقها أو عدم صلاحيتها للملاحة يعود لإهمال أو تقصير من المجهز أو الريان، فلطاقم السفينة الحق في الحصول على أجورهم كاملة مع ثبوت حقهم في التعويض عن الضرر الذي لحق بهم<sup>(91)</sup>.

**الحالة الثالثة:** إذا كان مصادرة السفينة أو غرقها أو عدم صلاحيتها للملاحة يعود إلى قوة قاهره كالحرب مثلاً، ففي هذه الحالة تدفع أجور طاقم السفينة الذين يعملون بالشهر أو بالرحلة حتى يوم انقطاع عملهم. أما إذا كان العامل البحري له حصة من الربح أو أجرة السفينة فله الحق بهذه الحصة الحاصلة من جراء القيام ببعض الرحلة<sup>(92)</sup>.

**أما الوضع في المملكة العربية السعودية:** فقد حسمته المادة (137) من النظام البحري التجاري الجديد والتي نصت على: " إذا غرقت السفينة، أو صودرت، أو فقدت، أو أصبحت غير صالحة للملاحة؛ جاز للمحكمة أن تأمر بإعفاء صاحب العمل من دفع أجور البحارة كلها أو بعضها إذا ثبت أن ما لحق السفينة من ضرر نشأ عن فعلهم أو تقصيرهم في إنقاذ السفينة أو الركاب أو الشحنة. ولصاحب العمل في هذه الحالة إنهاء عقد العمل البحري دون إبلاغ سابق وبغير تعويض، ما لم ينص في العقد على غير ذلك."

ووفقاً لهذه المادة ففي حالة مصادرة السفينة أو هلكها فلا يستحق البحارة أي أجرة إلا ما تم تسليمه لهم سلفاً، وقد أكد على هذا المعنى المادة (177) من نظام العمل

(90) المادة (137) من النظام البحري التجاري السعودي.

(91) د. محمود مختار أحمد بربري، قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص 247، 248.

(92) د. هشام فرعون، القانون البحري، مرجع سابق، ص 137.

السعودي التي بينت أن البحار يستحق أجره إذا أسرت السفينة أو غرقت أو أصبحت غير صالحة للملاحة، وذلك حتى يوم وقوع الحادث.

**أثر الظروف التي تطرأ على البحار على الأجر:**

قد يمرض البحار أو يجرح أو يموت أثناء الرحلة البحرية، وتؤثر هذه الظروف على الأجر، على النحو التالي:

**أ- وفاة البحار وأثره على الأجر:**

عالجت المادة (181) من نظام العمل السعودي حالة وفاة البحار أثناء الرحلة فنصت على: " إذا توفي أحد البحارة أثناء الرحلة فيكون لورثته الحق في الحصول على أجره إلى يوم وفاته إذا كان الأجر بحسب الشهر. أما إذا كان أجره يحسب بالرحلة فيحق للورثة تسلم أجره عن الرحلة كاملة. وإذا كان الأجر حصة في الأرباح، فإنها تستحق بأكملها. وتودع المبالغ المستحقة للبحار المتوفى، أو المفقود، أو الذي يتعذر عليه التسلم، لدى مكتب العمل في ميناء الوصول في المملكة".

ومن خلال هذه المادة يتضح لنا أنه إذا توفي البحار أثناء الرحلة البحرية فإن من حق الورثة الحصول على أجره إلى يوم وفاته إذا كان أجره معيناً لمدة كالشهر أو الأسبوع<sup>(93)</sup>. وهذا ما أكدت عليه المادة (1/128) من النظام البحري التجاري السعودي بقولها: " إذا كان أجر البحار يحسب بالشهر وتوفي أثناء الرحلة، فيكون لورثته الحق في الحصول على أجره إلى يوم وفاته".

أما إذا كان أجره بالرحلة في الذهاب فقط فإنه في هذه الحالة يستحق كامل أجرته إذا توفي بعد بدء الرحلة، وكذلك الحال فيما إذا كان أجره حصة من الربح أو من أجرة السفينة وكانت الحصة مقدرة للذهاب فقط فإنه يستحق كامل حصته في الربح أو أجرة السفينة إذا توفي بعد بدء الرحلة<sup>(94)</sup>. وقد ألزم النظام البحري السعودي صاحب العمل أن

(93) د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، مرجع سابق، بند رقم 276، ص286.

(94) د. محمد فريد العريني ود. محمد السيد الفقي، القانون البحري، مرجع سابق، ص261. وينظر

المادة (128) من النظام البحري التجاري السعودي.

يودع لدى الجهة المختصة الأجر النقدي وغيره من المبالغ المستحقة خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ الوفاة أو فقدان أو تعذر تسليم البحار<sup>(95)</sup>.

أما إذا كانت أجرة البحار بالرحلة للذهاب والإياب معاً وتوفي أثناء رحلة الذهاب أو في ميناء الوصول التزم المجهز بأداء نصف الأجر، فإذا كانت وفاة البحار أثناء رحلة الإياب فإن ورثته يستحقون كامل الأجرة<sup>(96)</sup>. وإذا كانت وفاة البحار نتيجة الدفاع عن السفينة أو شحنها أو المسافرين فإن ورثته يستحقون مكافأة بمبلغ يعادل أجر ثلاثة أشهر، أو ما يعادل أجر الرحلة إذا كان معيناً بالرحلة، إضافة إلى التعويضات المقررة نظاماً<sup>(97)</sup>.

#### ب- مرض أو إصابة البحار وأثره على الأجر:

قد يصاب البحار بمرض أو جرح أثناء عمله في السفينة، أو أن يصاب بعاهة تقعه عن العمل، ففي هذه الحالة يستحق أجره كاملاً<sup>(98)</sup>، ويظل هذا الالتزام قائماً على رب العمل حتى يبرأ البحار أو تثبت عاهته المستديمة، أما بعد انتهاء عقد العمل البحري فإنه تسري على استحقاق الأجر أو المعونة الأحكام الواردة بقوانين العمل<sup>(99)</sup>.

وإذا كان المرض أو الإصابة التي لحقت البحار بسبب سلوك شائن قام به وأضر به نفسه فإنه في هذه الحالة لا يستحق أي أجر أو معونة، وكذلك إذا حدثت الإصابة أو الجرح خارج نطاق العمل وليس في خدمة السفينة فإنه لا يستحق أي أجر<sup>(100)</sup>.

(95) ينظر المادة (2/132) من النظام البحري التجاري السعودي.

(96) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، مرجع سابق، بند رقم 233، ص 181.

(97) ينظر: المادة (134) من النظام البحري التجاري السعودي.

(98) ينظر: المادة (1/131) من النظام البحري التجاري السعودي.

(99) د. محمود سمير الشرفاوي، القانون البحري، مرجع سابق، بند رقم 274، ص 284.

(100) وهذا ما أكدت عليه المادة (3/131) من النظام البحري التجاري بقولها: "لا يستحق البحار أي أجر أو منحة إذا كان الجرح أو المرض ناشئاً عن العصيان أو غير ذلك من حالات سوء السلوك".

### أحكام الوفاء بالأجر:

يلتزم المجهز بأداء أجور البحارة في الزمان والمكان المعينين في العقد، فإذا لم يوجد اتفاق على ذلك يتم الرجوع الى العرف<sup>(101)</sup>، فإذا لم يوجد عرف فيتم الرجوع الى قوانين العمل لتحديد مكان ووقت دفع الأجر. وفيما يخص العملة التي يتم بها دفع الأجرة فتكون بالعملة الوطنية ولكن يمكن أن يدفع بالعملة الأجنبية بشرط موافقة البحار كتابة على ذلك<sup>(102)</sup>.

وهذا ما نصت عليه المادة (174) من نظام العمل السعودي بقولها: "تدفع جميع استحقاقات البحار بالعملة الرسمية، ويجوز أداؤها بالعملة الأجنبية إذا أستحقت والسفينة خارج المياه الإقليمية وقبل البحار ذلك".

ولا بد أن يكون الوفاء بالأجر لشخص البحار، ويجب على رب العمل أن يثبت استلام البحار لأجره من خلال توقيعه في سجل خاص يعد لهذا الغرض أو في إيصال خاص وينبغي تثبيت ذلك في سجل السفينة<sup>(103)</sup>.

ويجوز للبحار الحصول على سلفة لا تتجاوز ربع أجره الأصلي، كما يجوز له أن يطلب أداء السلفة لزوجته أو أولاده أو أصوله أو فروعه، وكذلك الأشخاص الذين يقيمون معه ويتولى الإنفاق عليهم<sup>(104)</sup>، وذلك لتمكين البحار من مواجهة نفقات أسرته، ولا يجوز استرداد هذه السلفة في حالة إلغاء العقد لأي سبب كان ولو وجد اتفاق على الاسترداد<sup>(105)</sup>.

(101) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، مرجع سابق، بند رقم 234، ص182. وينظر المادة: (126) من النظام البحري التجاري السعودي.

(102) د. محمد بهجت قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مرجع سابق ص406.

(103) ينظر: د. رائد صيوان عطوان، المركز القانوني للعامل البحري، مرجع سابق، ص36.

(104) وهذا ما نصت عليه المادة 174 من نظام العمل السعودي بقولها: "وللبحار أن يطلب من صاحب العمل صرف ما يستحقه من أجره النقدي لمن يعينه".

(105) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، مرجع سابق، بند رقم 234، ص182.



### ضمانات استيفاء الأجر:

يتمتع أجر البحار بحماية قانونية خاصة نظراً لكون هذا الأجر هو المورد الأساسي له ولأسرته، وتتمثل هذه الحماية من وجهين: الأول حماية البحار من دائني المجهز بتقرير امتياز للأجر، والثاني: بحماية البحار من دائنيه بتقرير عدم جواز الحجز على الأجر، وسنبينهما فيما يلي:

#### أ- امتياز أجر البحار:

يعتبر أجر البحار من الديون الممتازة في القانون البحري، والتي تنشأ عن عقد عمل بحري مرتبط بالعمل على سفينة، ويأتي امتياز أجر البحار في المرتبة الثانية بعد المصاريف القضائية التي تم انفاقها لبيع السفينة أو حفظها<sup>(106)</sup>.

وتعتبر هذه الديون في مرتبة واحدة إذا تعددت بحيث تشترك في التوزيع بنسبة كل دين<sup>(107)</sup>. ويترتب حق الامتياز على السفينة وملحقاتها سواء أكان المجهز مالكاً للسفينة أو غير مالك وعلى مجموع أجرة النقل المستحقة على الرحلات التي تتم خلال عقد عمل واحد، ولا يجوز للبحار أن يتنازل عن هذا الامتياز في عقد العمل لتعلقه بالنظام العام<sup>(108)</sup>. ويشمل الامتياز اشتراكات التأمينات الاجتماعية، حيث أعتبر القضاء الفرنسي أن قسط التأمينات الاجتماعية تعد إحدى ملحقات الأجر، ومن ثم تسري عليها ذات الامتياز الذي يستفيد منه<sup>(109)</sup>.

#### ب- عدم جواز الحجز على أجر البحار.

نصت المادة (129) من النظام البحري التجاري السعودي على أنه: "لا يجوز الحجز على أجر البحار أو أو التنازل عنه إلا في الحدود المبينة في نظام العمل"، وبالرجوع إلى نظام العمل السعودي نجد أنه وضع الضوابط التي تكفل حصول العامل

(106) ينظر: المادة (2/46) من النظام البحري التجاري السعودي، ود. محمد محمد هلالية ، الوجيز في شرح القانون الخاص البحري، مرجع سابق، ص 227.

(107) د. محمود سمير الشرفاوي، القانون البحري، مرجع سابق، بند رقم 274، ص 284.

(108) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، مرجع سابق، بند رقم 236، ص 183.

(109) د. محمد السيد الفقي، القانون البحري ، مرجع سابق، ص 138.

على أجره كاملاً، دون أن يتم حسم أي مبالغ أو مستحقات منه إلا في حالات محددة أوردتها على سبيل الحصر، في المادة (92) من نظام العمل<sup>(110)</sup>.

كما وضعت المادة (93) من النظام حداً أقصى للمبالغ التي يتم حسمها من العامل في الحالات السابقة فنصت علي: "لا يجوز -في جميع الأحوال- أن تزيد نسبة المبالغ المحسومة على نصف أجر العامل المستحق، ما لم يثبت لدى هيئة تسوية الخلافات العمالية إمكان الزيادة في الحسم على تلك النسبة، أو يثبت لديها حاجة العامل إلى أكثر من نصف أجره، وفي هذه الحالة الأخيرة لا يعطى العامل أكثر من ثلاثة أرباع أجره، مهما كان الأمر".

## 2- الالتزام بغذاء وإيواء البحار.

يلتزم المجهز أثناء السفر بتوفير الغذاء للبحار والاقامة في السفينة وبدون مقابل، وهذا الالتزام تفرضه طبيعة العمل البحري الذي يؤدي في الغالب والسفينة في عرض البحر<sup>(111)</sup>، وبالتالي يقع على عاتق رب العمل تغذية العامل البحري وإيواءه وذلك بتهيئة الغذاء المناسب والمأوى المناسب. ولا بد أن يتم تنفيذ هذا الالتزام عيناً ولا يصح دفع بدل نقدي للعامل البحري كبديل عن الطعام والمنام الذي يلزم رب العمل بتوفيره حتى لو

(110) والتي نصت علي: "لا يجوز حسم أي مبلغ من أجور العامل لقاء حقوق خاصة دون موافقة خطية منه، إلا في الحالات الآتية:

- 1- استرداد قروض صاحب العمل، بشرط ألا يزيد ما يحسم من العامل في هذه الحالة على 10 % من أجره.
  - 2- اشتراكات التأمينات الاجتماعية، وأي اشتراكات أخرى مستحقة على العامل ومقررة نظاماً.
  - 3- اشتراكات العامل في صندوق الادخار والقروض المستحقة للصندوق.
  - 4- أقساط أي مشروع يقوم به صاحب العمل لبناء المساكن بقصد تملكها للعمال أو أي مزية أخرى.
  - 5- الغرامات التي توقع على العامل بسبب المخالفات التي يرتكبها، وكذلك المبلغ الذي يقتطع منه مقابل ما أتلغه.
  - 6- استيفاء دين إنفاذاً لأي حكم قضائي، على ألا يزيد ما يحسم شهرياً لقاء ذلك على ربع الأجر المستحق للعامل ما لم يتضمن الحكم خلاف ذلك. ويستوفى دين النفقة أولاً، ثم دين المأكل والملبس والمسكن قبل الديون الأخرى".
- (111) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، مرجع سابق، ص220.

طلب العامل البحري ذلك، لأن المقصود من ذلك ضمان حد أدنى من التغذية للبحار، دون أن يكون هناك سبيل إلى النزول عنه<sup>(112)</sup>، والتزام رب العمل بتقديم الغذاء والايواء يكون قاصراً على فترة السفر، ويجب عليه أن يبذل في تنفيذه عناية الرجل المعتاد<sup>(113)</sup>. وقد وقعت سنة 1946م ثلاث اتفاقيات دولية الأولى: بشأن إطعام البحارة، والثانية بشأن مؤهلات طهاة السفينة، والثالثة بتهيئة إقامة ملائمة للبحارة على السفينة<sup>(114)</sup>، وتمشياً مع ما أوردته هذه الاتفاقيات نصت المادة (178) من نظام العمل السعودي علي: "غذاء البحارة ونومهم على نفقة مجهز السفينة، وينظم ذلك قرار يصدره الوزير".

### 3- الالتزام بعلاج البحار.

يلتزم المجهز بعلاج البحار دون مقابل إذا أصيب أو مرض وهو في خدمة السفينة، وبناء عليه فإن البحار الذي يصاب أو يجرح أثناء خدمته في السفينة، سواء كانت الإصابة أو الجرح على البر أو على ظهر السفينة، فإنه يستحق العلاج ويلتزم به المجهز، وهذا ما أكدت عليه المادة (130) من النظام البحري التجاري السعودي<sup>(115)</sup>. ويُعدّ هذا الالتزام من أقدم الالتزامات التي تقع على رب العمل حيث سبق القانون البحري بأشواط التشريعات الاجتماعية البرية في هذا الشأن، فمنذ القدم اعتبرت الاعراف البحرية أن تأمين حقوق العامل البحري في حالة إصابته بأمراض أو حوادث أثناء خدمة السفينة يعتبر نتيجة شبه حتمية لمخاطر المهنة، والتي توجب مسؤولية صاحب العمل لمجرد وقوع ضرر بالعامل دون النفقات إلى شرط الخطأ حتى ولو كان الضرر ناشئاً عن قوة قاهرة لأن البحار قديماً كان يعتبر شريكاً في مخاطر الرحلة البحرية ومغانمها، فإذا

(112) د. علي جمال الدين، القانون البحري، مرجع سابق، بند رقم 211.

(113) د. كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 296.

(114) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، مرجع سابق، بند رقم 238، ص 183.

(115) حيث نصت علي: "يلتزم صاحب العمل بعلاج البحار دون مقابل إذا أصيب بجرح أو مرض وهو في خدمة السفينة. وإذا كان الجرح أو المرض ناشئاً عن العصيان أو غير ذلك من حالات سوء السلوك وجب على صاحب العمل أداء نفقات العلاج، على أن يكون له خصمها مما يستحقه البحار من أجر. وينقضي التزام صاحب العمل بعلاج البحار إذا تبين أن الجرح أو المرض غير قابل للشفاء".

أصيب بمرض أو جرح في خدمة السفينة، وجب أن يعالج وتضمد جروحه على نفقة السفينة أي على حساب المجهز<sup>(116)</sup>، وعليه فإن من غير الممكن عدم الاهتمام بالبحار في حالة إصابته أو مرضه وهو بعيد عن أهله ووطنه، لذلك كانت القواعد البحرية تقضي بوجود طبيب على ظهر كل سفينة تكون مهمته معالجة طاقم السفينة<sup>(117)</sup>.

**نطاق الالتزام بالعلاج:** يشمل هذا الالتزام جميع رجال الطاقم أياً كانت نوع السفينة التي يعملون عليها سواء كانت تجارية أو سفينة نزهة أو سفينة صيد، وكذلك لا يهم نوع الأجرة التي على أساسها تم التعاقد مع البحار فجميع طاقم السفينة مشمول بهذا الالتزام<sup>(118)</sup>.

ويستمر التزام المجهز بنفقات علاج العامل البحري حتى يتم شفاؤه أو يتم إثبات أن الإصابة أو الجرح أو المرض غير قابل للشفاء، وتشمل نفقات العلاج أتعاب الأطباء وثمان الأدوية ونفقات إجراء عملية جراحية إذا تطلب الأمر ذلك<sup>(119)</sup>.

وإذا تبين أن البحار المريض أو المصاب لا يمكنه الاستمرار في السفر دون خطر وجب إخراجه للمستشفى في أقرب ميناء أو مكان آخر لمعالجته فيه بشكل لائق، على أن يؤدي رب العمل مصاريف العلاج أيضاً<sup>(120)</sup>.

**شروط الالتزام بالعلاج:** يلتزم المجهز بعلاج البحار في حالة المرض أو الجرح ويشترط لاستحقاق العلاج أن يصاب البحار بالمرض أو الجرح وهو في خدمة السفينة، بحيث تتوافر رابطة السببية بين المرض أو الجرح وخدمة السفينة<sup>(121)</sup>، وسواء كانت الإصابة أو الجرح على البر أو على ظهر السفينة، فإنه يستحق العلاج ويلتزم به المجهز، ولكن إذا أصيب العامل البحري على البر فعليه يقع عبء

(116) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، مرجع سابق، بند رقم 239، ص184.

(117) د. وهيب الأسبر، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، ليبيا، 2008م، ص120.

(118) د. كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص300.

(119) د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، مرجع سابق، بند رقم 283، ص291.

(120) ينظر المادة (130) من النظام البحري التجاري.

(121) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، مرجع سابق، بند رقم 241، ص184.

إثبات أن إصابته كانت في خدمة السفينة، أما إذا كانت إصابته على ظهر السفينة فيعتبر ذلك قرينة على أن البحار أصيب وهو في خدمة السفينة ولكنها قرينة قابلة لإثبات العكس<sup>(122)</sup>.

ويستحق البحار العلاج حتى لو كان الجرح أو الإصابة أو المرض بسبب خطأ شخصي صادراً منه، وذلك لأن خطأ البحار يعتبر من مخاطر المهنة، إلا إذا كان المرض أو الإصابة أو الجرح ناشئاً عن حالات سوء السلوك، كالعصيان أو السكر أو غير ذلك، فيكون للمجهز خصم نفقات العلاج مما يستحقه البحار من أجر<sup>(123)</sup>. وهذا ما أكدت عليه المادة (130) من النظام البحري التجاري السعودي.

#### 4- الالتزام بترحيل البحار.

يقصد بهذا الالتزام: إعادة البحار إلى الميناء الذي تم تعيينه فيه أو إلى الميناء المتفق عليه وليس إعادة البحار إلى موطنه<sup>(124)</sup>.

وقد وضعت المادة (183) من نظام العمل السعودي هذا الالتزام على عاتق صاحب العمل فنصت علي: "يلتزم صاحب العمل في حالة انقضاء العقد أو فسخة بما يأتي: 1- أن يعيد البحار إلى الميناء الذي سافر منه عند بدء تنفيذ العقد". ووفقاً لنص هذه المادة فإنه إذا انتهى عقد العمل البحري في الخارج من غير أن يكون للبحار يد في ذلك، كما في حالة بيع السفينة في بلد أجنبي أو حالة عزل البحار من الخدمة، أو لأي سبب آخر، ففي هذه الحالات يلتزم المجهز بإعادة البحار إلى الوطن أو إلى الميناء الذي تم تعيينه فيه حسب الاتفاق وذلك لعدة اعتبارات<sup>(125)</sup>:

(122) د. إيمان فتحي حسن الجميل، أشخاص الملاحة البحرية، مرجع سابق، ص306.

(123) د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، مرجع سابق، بند رقم 283، ص292.

(124) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، مرجع سابق، بند رقم 243، ص185.

(125) ينظر: د. محمد محمد هلالية، الوجيز في شرح القانون الخاص البحري، مرجع سابق، ص232، ود. عبدالقادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 1999م. ص212.

**الاعتبار الأول:** اعتبار إنساني حيث إن العامل البحري لا يمكن أن يترك في بلاد أجنبية، وذلك لاحتمال عدم قدرته على تحمل النفقات الى حين رجوعه الى بلده، مما يستدعي حمايته وإنقاذه من الغربة والبطالة في البلاد الأجنبية.

**الاعتبار الثاني:** قد تكون بلده في حاجة إليه في حالة الحرب ليكون في خدمة بلده حيث يتم الاستعانة برجال البحرية التجارية في الأسطول الحربي.

**الاعتبار الثالث:** فيبنى على المصلحة العامة حيث إن العامل البحري يعتبر جزء من القوة العاملة، وهو يمتلك خبرة في مجال اختصاصه، وبالتالي يجب إعادته إلى أرض الوطن وذلك لحاجة الوطن إليه للاستفادة من خبراته والانتفاع به. ولا يلتزم المجهز برد البحار وإعادته في حالتين:

الحالة الأولى: إذا كان إنزال البحار بأمر سلطة أجنبية، كما لو ارتكب البحار جريمة في دولة أجنبية فأمرت بإحضاره.

الحالة الثانية: إذا كان نزول البحار قد تم باتفاق بينه وبين رب العمل<sup>(126)</sup>.

وعلى كل الأحوال فقد حدد المنظم السعودي الحالات التي يلتزم فيها المجهز بترحيل البحار إلى بلده وتتمثل في<sup>(127)</sup>:

- 1- إذا ألغي السفر بفعل مجهز السفينة بعد قيام السفينة.
- 2- إذا ألغي السفر بعد إبحار السفينة، بسبب منع التجارة مع الجهة التي عينت لسفرتها.
- 3- إذا أخرج البحار من السفينة بسبب إصابته بمرض، أو جرح أو عاهة.
- 4- إذا بيعت السفينة في بلد أجنبي.
- 5- إذا عزل البحار من الخدمة أثناء السفر من غير مسوغ نظامي.
- 6- إذا إنتهى العقد مع البحار في ميناء غير الميناء الذي نص عليه في العقد.

(126) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري ، مرجع سابق، ص 223.

(127) ينظر المادة (184) من نظام العمل السعودي.

### المبحث الثالث

#### انقضاء عقد العمل البحري

عقد العمل البحري شأنه شأن أي عقد من عقود العمل، وبالتالي يخضع لأسباب الإنهاء العامة المتعارف عليها، وفيما يلي نبين الأسباب العامة والخاصة لانقضاء عقد العمل البحري كل في مطلب مستقل.

#### المطلب الأول

##### الأسباب الخاصة لانقضاء عقد العمل البحري

ينقضي عقد العمل البحري بانقضاء مدته إذا كان محدد المدة، أو بانتهاء الرحلة إذا كان مبرماً على أساس الرحلة، كما يجوز لأي أحد من أطرافه إنهائه بالإرادة المنفردة إذا كان غير محدد المدة، أو فصل العامل لأي سبب من الأسباب التي تبيح الفصل وفيما يلي نبين هذه الأسباب:

1- انتهاء عقد العمل البحري المحدد المدة أو المحدد بالرحلة: إذا كان عقد العمل البحري محدد بمدة معينة فإنه ينتهي بانتهاء هذه المدة، ومن ثم ينتهي معه عمل البحار، وفي حالة انتهاء عقد العمل البحري والسفينة لازالت تبحر في أعالي البحار أي لم تنتهي الرحلة البحرية فيمتد العقد بحكم القانون حتى وصول السفينة إلى أول ميناء سعودي أو إلى الميناء الذي يجب إعادة البحار إليه، وفي هذه الحالة لا يمتد العقد إلا إلى وقت رسو السفينة في هذا الميناء<sup>(128)</sup>. وهذا ما أكدت عليه المادة (133) من النظام البحري التجاري السعودي بقولها: " إذا أبرم عقد العمل البحري لمدة محددة، وانتهت هذه المدة أثناء الرحلة امتد العقد حتى وصول السفينة إلى أول ميناء بالمملكة فإذا مرت السفينة- قبل دخولها أحد موانئ المملكة- بالميناء الذي تجب إعادة البحار إليه؛ فلا يمتد العقد إلا إلى وقت رسو السفينة في هذا الميناء".

(128) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، مرجع سابق، بند رقم 246، ص 188.

والحكمة من امتداد عقد العمل البحري بحكم القانون يرجع إلى اعتبارات تتعلق بسلامة السفينة، وذلك لأن وجود البحار على متن السفينة أمر ضروري وهام من أجل وصول السفينة إلى الميناء المطلوب، ولا يتصور أن يتم إجبار البحار على ترك السفينة بمجرد انتهاء العقد والسفينة لا تزال في عرض البحر. وحكم الامتداد هذا من النظام العام ولا يمكن للأطراف الاتفاق على مخالفته<sup>(129)</sup>.

ويخصوص عقد العمل المحدد على أساس الرحلة فإنه ينتهي بانتهاء الرحلة أو الرحلات المتفق عليها ومعه ينقضي عمل البحار، كما ينتهي أيضاً إذا ألغيت الرحلة قبل بدء السفر أو بعد بدئها لسبب أجنبي لا يد لرب العمل فيه ، وهنا يجوز للمجهز إنهاء العقد دون سابق إعلان للبحار وبغير مكافأة أو تعويض<sup>(130)</sup>.  
أما إذا كان سبب إلغاء الرحلة مما يسأل عنه المجهز فإن العقد ينتهي أيضاً، ولكن يحق للبحار المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي أصابه<sup>(131)</sup>.

2- **انتهاء عقد العمل البحري غير محدد المدة:** عقد العمل غير محدد المدة: هو ذلك العقد الذي لم يتفق طرفاه على تحديد أجل لنهايته لا صراحةً ولا دلالة<sup>(132)</sup>.

فإذا كان عقد العمل البحري غير محدد المدة، جاز لكل من طرفيه إنهاؤه بشرط أن يخطر الطرف الآخر كتابة قبل الإنهاء، ولا يجوز للمجهز أن ينهي هذا العقد إلا في حالة ثبوت عدم كفاءة البحار طبقاً لما تنص عليه اللوائح المعتمدة، كما يجب أن يستند البحار في الإنهاء إلى مبرر مشروع وكاف يتعلق بظروفه الصحية أو الاجتماعية أو الاقتصادية، ويراعي في جميع الأحوال أن يتم الإنهاء في وقت مناسب لظروف العمل.

(129) د. إيمان فتحي حسن الجميل، أشخاص الملاحة البحرية، مرجع سابق، ص 333، 334.

(130) ينظر المادة (136) من النظام البحري التجاري.

(131) د. محمود سمير الشراوي، القانون البحري، مرجع سابق، بند رقم 289، ص 294.

(132) د. محمد لبيب شنب ، شرح قانون العمل ، مرجع سابق ص 507 .



وهذا ما قررته عليه المادة (75)<sup>(133)</sup> من نظام العمل السعودي بقولها: "إذا كان العقد غير محدد المدة، جاز لأي من طرفيه إنهاؤه بناءً على سبب مشروع يجب بيانه بموجب إشعار يوجه إلى الطرف الآخر كتابة قبل الإنهاء بمدة تحدد في العقد، على ألا تقل عن ستين يوماً إذا كان أجر العامل يدفع شهرياً، ولا تقل عن ثلاثين يوماً بالنسبة إلى غيره".

ونستخلص من النص السابق أن إنهاء العقد بهذه الطريقة يجب أن يستند إلى سبب مشروع، ولذلك يلتزم الطرف الذي ينهي العقد بدون سبب بتعويض الطرف الآخر الذي أصابته أضرار نتيجة إنهاء عقد العمل البحري بشكل تعسفي. مع ملاحظة أن هذا التعويض يختلف عن التعويض الذي يمكن أن يتم الحكم به لأحد الطرفين في حالة عدم مراعاة مهل الإشعار<sup>(134)</sup>.

ويجب أن يلاحظ أنه لا يحق للريان فسخ عقد العمل البحري غير محدد المدة أثناء السفر وذلك حفاظاً على سلامة الرحلة البحرية<sup>(135)</sup>.

3- **انتهاء عقد العمل البحري بفصل العامل:** يُعدّ فصل البحار من الأسباب التي تؤدي إلى إنهاء عمل العامل البحري. وحق الفصل مخول للمجهز، وكذلك للريان بوصفه المسؤول عن سلامة السفينة وسير النظام فيها. ولكن هذا الحق ليس مطلقاً بل مقيد بوجود أن يستند إلى أسباب مشروعة تبرره، كعدم الطاعة، وعدم الأهلية للخدمة، أو ترك السفينة بدون إذن من الریان وغيرها من الأسباب التي وردت في النظام. وعند إصدار قرار الفصل يجب إثباته وتاريخه وأسبابه في سجل السفينة وإلا اعتبر الفصل غير مشروع، وهذه قرينه قابلة لإثبات العكس. أي يجوز للعامل البحري أن

(133) عدلت بالمرسوم الملكي رقم (م/46) وتاريخ 5/ 6/ 1436 هـ.

(134) د. عبد الحميد المنشاوي، قانون التجارة البحرية في ضوء الفقه والقضاء، منشأة المعارف، الاسكندرية، 2005م، ص166.

(135) د. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص161.

يثبت عكس ما ورد في سجل السفينة، وكذلك يجوز للربان أن يثبت أن عدم تثبيت الفصل في سجل السفينة كان لسبب أجنبي<sup>(136)</sup>.  
ومن الأسباب التي جاءت في النظام البحري التجاري وأجازات صاحب العمل إنهاء عقد العمل البحري دون إبلاغ سابق وبدون تعويض للبحار حالة إذا حدث من البحار أفعال أو تقصير ترتب عليه إلحاق ضرر بالسفينة أو غرقها<sup>(137)</sup>.  
ومتى تم فصل البحار لهذا السبب فلا يحق له المطالبة بالتعويض، أما إذا وقع الفصل تعسفياً بدون سبب مشروع فيثبت حق البحار في الحصول على التعويض، وقد ألزم النظام البحري التجاري صاحب العمل في حالة فصل البحار أن يقوم بإثبات قرار الفصل وتاريخه وأسبابه في دفتر يومية السفينة، وإلا عُد الفصل غير مشروع<sup>(138)</sup>، وفي هذه الحالة يستحق البحار تعويض عن الفصل التعسفي، ويمكن تحديد مقدار التعويض بمبلغ مقطوع يحدد مقدماً في العقد، ولكن يجب أن لا يكون هذا المبلغ قليل إلى درجة يمكن القول معها بوجود تنازل من البحار عن حقوقه<sup>(139)</sup>.

## المطلب الثاني

### الأسباب العامة لانقضاء عقد العمل البحري

يقصد بالأسباب العامة لانقضاء عقد العمل البحري الأسباب التي تؤدي إلى انتهاء العقد بصرف النظر عن طريقة إبرامه، محدد المدة أو غير محدد أو على أساس الرحلة البحرية، وتتمثل هذه الأسباب بالوفاء، والعجز الكلي أو الجزئي عن العمل أو فقدان اللياقة الصحية، وهلاك السفينة، وإلغاء ترخيص عمل البحار، أو إلغاء الرحلة، وفيما يلي نعرض لهذه الأسباب بشيء من التفصيل المناسب:

(136) د. مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، مرجع سابق ، ص 226 ، 227.

(137) ينظر المادة (137) من النظام البحري التجاري.

(138) ينظر المادة (135) من النظام البحري التجاري.

(139) د. محمد العريني ود. محمد الفقي، القانون البحري، مرجع سابق ، ص 268.

1- **وفاة البحار:** مما لا شك فيه أن شخصية البحار محل اعتبار في عقد العمل البحري، وبالتالي فإن وفاته تؤدي حتماً إلى انقضاء عقد العمل وانتهائه<sup>(140)</sup>، ولا يستطيع المجهز إجبار ورثة البحار بأن يحلوا محله في تنفيذ العقد. وينقضي العقد مهما كان سبب الوفاة، وسواء كان وفاة البحار حقيقةً أو حكماً، على أن يثبت الموت الحكمي للعامل بمقتضى حكم قضائي بات، وبالمقابل فإن وفاة المجهز لا تؤدي إلى إنهاء عقد العمل البحري لأن المجهز يكون في العادة شخص معنوي (شركة) فلا يتصور وفاته<sup>(141)</sup>.

2- **عجز البحار الكلي أو الجزئي عن العمل أو عدم قابليته للخدمة:** لا شك أن سلامة العامل الصحية أمر هام جداً فإذا تعرض لإصابة شديدة ترتب عليها عجز دائم عن العمل أو بصفة عامة عدم القابلية للخدمة، فإن ذلك يؤدي حتماً إلى انتهاء عقد العمل البحري، وقد أشار نظام العمل السعودي إلى هذه الحالة فنص في المادة (79) على أن عقد العمل ينقضي بعجز العامل عن أداء عمله، وذلك بموجب شهادة طبية معتمدة من الجهات الصحية المخولة أو من الطبيب المخول الذي يعينه صاحب العمل.

وبصفة عامة ينتهي عقد العمل البحري لعدم توافر اللياقة الصحية للبحار، وعلى أي حال فإن فقد اللياقة الصحية سيؤدي إلى عدم حصول البحار على الجواز البحري كما يؤدي إلى عدم تجديده ومن ثم انتهاء عقد العامل البحري.

3- **هلاك السفينة:** يجوز للمجهز إنهاء عقد العمل البحري دون إخطار سابق في حالة غرق السفينة أو مصادرتها أو فقدانها أو عدم صلاحيتها للملاحة<sup>(142)</sup>، ولعل السبب في ذلك يعود لاستحالة تنفيذ العقد، ولكن هذه الأسباب لا تؤدي إلى انتهاء

(140) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، مرجع سابق، بند رقم 246، ص 188.

(141) د. محمد محمد هلالية، الوجيز، مرجع سابق، ص 235، ود. مدحت حافظ إبراهيم، شرح

قانون التجارة البحري الجديد، الطبعة الأولى، مكتبة غريب، 1991م، ص 125.

(142) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، مرجع سابق، بند رقم 246، ص 188.

العلاقة العقدية في حالة وجود عدة سفن مملوكة للمجهز إلا في حالة النص في عقد العمل البحري على أن يعمل العامل البحري على متن سفينة محددة<sup>(143)</sup>. ويعتبر هلاك السفينة بمثابة سبب من الأسباب العامة لانتهاء عقود العمل الواردة في نظام العمل والذي يرجع لاستحالة تنفيذ العقد من جانب صاحب العمل، وهذا ما قرره المادة (74) في الفقرة الخامسة والسادسة، حيث قررت أن عقد العمل ينتهي في حالة القوة القاهرة وإغلاق المنشأة نهائياً. ويعتبر من قبيل الإغلاق هلاك المنشأة من باب أولى.

ومع ذلك لم يترك نظام العمل السعودي هذه الحالة دون تنظيم فنص في المادة (182) من نظام العمل على: "يجوز لصاحب العمل إنهاء العقد دون سبق إعلان وبغير تعويض في الحالات الآتية: 1- إذا غرقت السفينة أو صودرت أو فقدت أو أصبحت غير صالحة للاستعمال".

ومع وضوح هذا النص فيكون من حق المجهز إنهاء عقد العامل البحري دون إعلان أو تعويض في حالة هلاك السفينة.

4- إلغاء ترخيص عمل البحار: يحصل البحار على ترخيص بمزاولة عمله البحري من الجهات المختصة وذلك تمهيداً لتسجيله في سجل الخدمة للعاملين في السفن والذي ورد تعريفه في المادة (10/1) من نظام رسوم تسجيل السفن والوحدات العائمة بأنه: "وثيقة تصدرها الوزارة تثبت هوية أفراد طاقم السفينة ومهنتهم وخدماتهم البحرية"، ولا يمكن للبحار أن يسجل في هذا السجل إلا بعد الحصول على الترخيص بالعمل وفي حالة إلغاء الترخيص أو انتهائه يترتب على ذلك فقد البحار لصفته، وبالتالي انتهاء عقد العمل البحري.

وكذلك هو الحال بالنسبة للبحار الأجنبي الذي يجب أن يحصل على ترخيص العمل من نفس الجهة الإدارية للعمل على سفينة تقوم بالملاحة الساحلية أو القطر أو

(143) ينظر: د. وهيب الأسبر، القانون البحري، مرجع سابق، ص 127، 128.

الإرشاد، وعليه فإن إلغاء الترخيص أو عدم تجديده طبقاً للنظام يؤدي إلى انتهاء عمل العامل البحري وانتهاء عقد عمل البحار<sup>(144)</sup>.

5- **إلغاء الرحلة:** يجوز لمجهز السفينة أو مالكها إنهاء عقد العمل مع البحار دون سبق إعلان وبغير تعويض إذا تم إلغاء الرحلة البحرية، في بدايتها إذا كان سبب الإنهاء خارج عن إرادة مجهزة السفينة كما لو كان بسبب قوة القاهرة، وبشرط أن يكون الأجر محدد على أساس الرحلة الواحدة، ولم يكن عقد العمل المبرم بين المجهز والعامل البحري ينص على خلاف ذلك<sup>(145)</sup>.

### أهم النتائج والتوصيات

لقد توصلت في هذا البحث إلى مجموعة من النتائج والتوصيات وأهها:  
**أولاً: النتائج:**

- 1- أن عقد العمل البحري يقتصر على العاملين على ظهر السفينة فقط، ولا يدخل فيه عمال الشحن والتفريغ أو مع مقدمي الخدمات البرية، لأن هؤلاء لا يعملون تحت إشراف ربان ولا يقومون بأعمال تدخل في إدارة أو ملاحاة السفينة.
- 2- لا يشترط في العمل الذي يتم على السفينة أن يكون متصلاً بالملاحاة البحرية، فطبيب السفينة وأفراد الخدمة العامة مثل الطهاة يخضعون لعقد العمل البحري وتسري عليهم أحكامه.
- 3- أن عقد العمل البحري يطبق فقط على السفن التجارية التي تزيد حمولتها عن خمسمائة طن، ولا يطبق على السفن الحربية والسفن المخصصة من قبل الدولة لأغراض المصلحة العامة ولأغراض غير تجارية.
- 4- للبحار الحق في إثبات عقد العمل البحري بكافة وسائل الإثبات بما فيها البيينة والقرائن، ويجب على مالك السفينة أو المجهز كتابة العقد وإلا تعرض للمسؤولية.

(144) د. كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 314 ، د. مدحت حافظ إبراهيم، شرح قانون التجارة، مرجع سابق، ص 135.

(145) ينظر الفقرة الثانية من المادة (182) من نظام العمل السعودي.

5- عقد العمل البحري من العقود التجارية، ويقوم على الاعتبار الشخصي من جانب العامل.

6- عقد العمل البحري عقد ملزم للجانبين ويرتب التزامات متقابلة على أطرافه:

أ- فيلتزم البحار : بالقيام بالعمل المنتق عليه، وطاعة صاحب العمل، وعدم استغلال السفينة، والمحافظة على السفينة وتجهيزاتها والعناية بها، والمشاركة بالإنقاذ في حالة الخطر، والمحافظة على السر المهني.

ب- ويلتزم المجهز: بإعطاء البحارة الأجر، وحقهم في الايواء والتغذية، وحقهم في العلاج، وحقهم في اعادتهم إلى الوطن.

7- ينقضي عقد العمل البحري بانقضاء مدته إذا كان محدد المدة، أو بانتهاء الرحلة إذا كان مبرماً على أساس الرحلة، كما يجوز لأي أحد من أطرافه إنهائه بالإرادة المنفردة إذا كان غير محدد المدة، أو فصل العامل لأي سبب من الأسباب التي تبيح الفصل.

8- كما ينقضي عقد العمل البحري بالأسباب العامة لانقضاء العقود ومنها: الوفاة، والعجز الكلي أو الجزئي عن العمل أو فقدان اللياقة الصحية، وهلاك السفينة، وإلغاء ترخيص عمل البحار، أو إلغاء الرحلة.

#### ثانياً: أهم التوصيات:

- 1- سن نظام عمل بحري مستقل يجمع جميع الأحكام الخاصة بعقد العمل البحري.
- 2- إنشاء أكاديمية بحرية سعودية، تعنى بتدريب وتأهيل البحارة للارتقاء بالأسطول البحري السعودي.
- 3- وضع حد أدنى لأجور البحارة بحيث لا يجوز الاتفاق على مبلغ يقل عنه بأي حال من الأحوال.
- 4- عمل رابطة للبحارة السعوديين تعنى بشؤونهم ورفع كفاءتهم، وتعمل على مشاكلهم في مواجهة المجهزين.

### فهرس المصادر والمراجع

- 1- د. ابراهيم مكى، الوسيط في القانون البحري الكويتي، الجزء الأول، دار القبس، 1975م.
- 2- د. أكثم الخولي: دروس في القانون التجاري، القاهرة، 1961م.
- 3- د. السيد عيد نايل، الوسيط في شرح نظامي العمل والتأمينات الاجتماعية في المملكة العربية السعودية، الكتاب الأول، نظام العمل السعودي الجديد، الطبعة الثانية، مكتبة الرشد 1435هـ، 2014م.
- 4- د. السيد عيد نايل، قانون العمل "ملحق به مشروع قانون العمل الموحد"، الناشر دار النهضة العربية.
- 5- د. السيد نايل، شرح قانون العمل رقم 137 لسنة 1981م ومشروع القانون الجديد، الناشر دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية، 1999م/2000م.
- 6- د. إيمان فتحي حسن الجميل، أشخاص الملاحة البحرية، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الاسكندرية، 2010م.
- 7- د. إيهاب حسن إسماعيل، وجيز قانون العمل والتأمينات الاجتماعية، القاهرة، مطبعة جامعة القاهرة، 1976م.
- 8- د. رائد صيوان عطوان، المركز القانوني للعامل البحري "دراسة مقارنة"، بدون.
- 9- د. سمير جميل حسين الفتلاوي، العقود التجارية الجزائرية، ديوان المطبوعات الجامعية، 1994م.
- 10- د. طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع. الطبعة الأولى، عمان، 2004م.
- 11- د. عبد الحميد المنشاوي، قانون التجارة البحرية في ضوء الفقه والقضاء، منشأة المعارف، الاسكندرية، 2005م.
- 12- د. عبدالقادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان ، الأردن، 1999م.
- 13- د. عبدالودود يحيى، شرح قانون العمل، دار النهضة العربية 1989م.
- 14- د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية ، القاهرة، 1969م.
- 15- د. محمد بهجت عبدالله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزء الأول

- في السفينة وأشخاصها ، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية ، القاهرة، 2004م.
- 16- د. محمد فريد العريني ود. محمد السيد الفقي، القانون البحري ، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي، 2011م.
- 17- د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري ، دار النهضة العربية ، 2011م.
- 18- د. محمود مختار أحمد البريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999م.
- 19- د. مدحت حافظ إبراهيم، شرح قانون التجارة البحري الجديد، الطبعة الأولى، مكتبة غريب، 1991م.
- 20- د. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، "دراسة مقارنة" منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت ، لبنان، الطبعة الأولى، 2006م.
- 21- د. مصطفى كمال طه، أصول القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1971م.
- 22- د. مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، (مقدمة - السفينة-أشخاص الملاحة البحرية- ايجار السفينة- والنقل البحري- الحوادث البحرية- التأمين البحري)، دار الجامعة الجديدة للنشر ، 1995م.
- 23- د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، 2010م.
- 24- د. مصطفى كمال طه، الوجيز في القانون التجاري، دار المعارف، الإسكندرية، 1973م.
- 25- د. هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، سوريا، 1975م.
- 26- د. وهيب الأسبر، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، ليبيا، 2008م.
- 27- د. محمد كمال حمدي، القانون البحري، منشأه المعارف، الاسكندرية، عام 2000م.
- 28- د. محمد لبيب شنب، شرح قانون العمل اللبناني، ج 1 لسنة 1969م، المكتب الشرقي للنشر والتوزيع.
- 29- د. محمد محمد هلالية، الوجيز في شرح القانون الخاص البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، بدون سنة طبع.