

اثر قواعد القانون البحري في تحديد المركز القانوني للربان "دراسة مقارنة"

ميسم صلاح عبد الحسين ا.د. محمد جاسم محمد

جامعة ذي قار - كلية القانون

drmohamed75thi@gmail.com

مستخلص البحث:

ان الربان الذي يمثل قائد السفينة له دورا كبيرا في تنفيذ الرحلة البحرية، وان عقد النقل البحري للبضائع يتوقف بدرجة كبيرة على أداء الربان ودقته في تنفيذ الالتزامات الملقاة على عاتقه بموجب القانون او العقد مع الناقل لتنفيذ عقد النقل البحري الذي يربط الناقل بالشاحنين. ان الربان وبسبب مهمته الخطيرة وهو يجوب أعالي البحار ويمخر عباب المحيطات يجد نفسه امام عدة علاقات قانونية ذات اثار متشعبة. ان تحديد المركز القانوني للربان وايضاح الاحكام القانونية المتعلقة بعمله ذو اثر بالغ في حسم الكثير من المنازعات المتعلقة بعقود النقل البحري للبضائع التي تزداد حاليا مع زيادة واتساع النشاط البحري التجاري. وبلا شك فان هذا الاتساع في النشاط التجاري البحري يلقي بظلاله على العراق كبلد ذو اطلالة ساحلية وان كانت ذات مساحة ضيقة الا ان النشاط البحري في اضطراب الا ان هذا النمو لم يقابله معالجات تشريعية ناضجة بمستوى التحديات العالمية. فما زال القضاء العراقي يعتمد على قانون التجارة البحرية العثماني الصادر سنة 1863 في فض المنازعات البحرية على الرغم من الغاء الكثير من مواده الا انه ما زال نافذا. قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1983 وعلى الرغم من تضمنه لقواعد قانونية متطورة لتنظيم أمور النقل، بيد ان مواده ومعالجته للنقل البحري كانت متواضعة قياسا ومقاربة بالتجارب التشريعية للبلاد المجاورة وقياسا بالمنازعات القانونية الناشئة من العمل التجاري البحري وعادة ما يكون الربان قطب الرchy في تلك المنازعات ولذلك جاءت الدراسة لبيان وتبسيط الضوء على هذا الموضوع واختيار القواعد القانونية في قدرتها على تغطية جميع المساحات التي يعمل ضمنها الربان.

الكلمات المفتاحية: الربان، السفينة، الناقل البحري، النقل البحري، الملاحة البحرية.

المقدمة:

أولا: الفكرة الجوهرية للدراسة:

الربان يمثل قائد السفينة وان الأخيرة بدون القائد لا يمكن ان تبحر لتحقيق رسالتها الملاحية البحرية، وان عقد النقل البحري للبضائع يتوقف بدرجة كبيرة على أداء الربان ودقته في تنفيذ الالتزامات الملقاة على عاتقه بموجب القانون او العقد مع الناقل لتنفيذ عقد النقل البحري الذي يربط الناقل بالشاحنين. ان الربان وبسبب مهمته الخطيرة وهو يجوب أعالي البحار ويمخر عباب المحيطات يجد نفسه امام عدة علاقات قانونية ذات اثار متشعبة. ان تحديد المركز القانوني للربان وايضاح الاحكام القانونية المتعلقة بعمله ذو اثر بالغ في حسم الكثير من المنازعات المتعلقة بعقود النقل البحري للبضائع التي تزداد حاليا مع زيادة واتساع النشاط البحري التجاري. وبلا شك فان هذا الاتساع في النشاط التجاري البحري يلقي بظلاله على العراق كبلد ذو اطلالة ساحلية وان كانت ذات مساحة ضيقة الا ان النشاط البحري في اضطراب الا ان هذا النمو لم يقابله معالجات تشريعية ناضجة بمستوى التحديات العالمية. فما زال القضاء العراقي يعتمد على قانون التجارة البحرية العثماني الصادر سنة 1863 في فض المنازعات البحرية على الرغم من الغاء



الكثير من مواده الا انه ما زال نافذا. قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1983 وعلى الرغم من تضمنه لقواعد قانونية متطورة لتنظيم أمور النقل، بيد ان مواده ومعالجته للنقل البحري كانت متواضعة قياسا ومقاربة بالتجارب التشريعية للبلاد المجاورة وقياسا بالمنازعات القانونية الناشئة من العمل التجاري البحري وعادة ما يكون الربان قطب الرchy في تلك المنازعات ولذلك جاءت الدراسة لبيان وتسليط الضوء على هذا الموضوع.

ثانيا: أهمية الدراسة:

تحتل الدراسات البحرية أهمية كبيرة لاسيما ضمن النطاق القانوني، حيث ان النشاط التجاري البحري يمثل نسبة كبيرة جدا من التجارة العالمية وان سبل تحقيق وتنفيذ تلك التجارة عادة ما يكون من خلال النقل البحري للسهولة والرخص والسرعة وبالتالي فان عقود النقل البحري للبضائع تمثل عصب الحياة التجارية العالمية وان الاهتمام بتنظيم علاقاتها ومشاكلها القانونية يمثل مجالا مهما وحيويا يسهم في تحقيق النمو الاقتصادي للدولة ويعطي انطباعا ايجابيا للتجار العالمين بضمان حقوقهم وترويج تجارتهم عندما تكون الدول منظمة لبيئتها القانونية لاسيما البحرية وهو ما نحاول ابرازه ومعالجته في هذه الدراسة.

ثالثا: مشكلة الدراسة:

ان مشكلة البحث الرئيسية تتمثل باثر القواعد القانونية المعنية بالنشاط البحري على عمل الربان. ان الاطار القانوني الذي يحكم المعاملات التجارية البحرية واشخاص الملاحة البحرية يعتمد على قواعد قانونية قديمة من جهة، وغياب التنظيم لمساحات واسعة من عمل الملاحة البحرية من جهة أخرى. ففانون التجارة العثماني لم ينظم عمل الربان الا بنصوص بسيطة باتت قديمة قياسا بالتشريعات الحديثة وكذلك غياب التنظيم القانوني للكثير من المواضيع التي تتعلق بعلاقات الربان مع اطراف عقد النقل البحري للبضائع من جهة، واشخاص الملاحة البحرية من جهة أخرى. وبنفس الوقت فان قانون النقل العراقي لم يولي المركز القانوني للربان العناية الخاصة مما جعل الكثير من المسائل غير معالجة وذات فراغ تشريعي وهو ما يحاول البحث سد نواقصه وملئ فجواته بالقدر المستطاع.

رابعا: منهجية الدراسة:

سيعتمد البحث على المنهج التحليلي المقارن، وسيرتكز على عقد النقل البحري للبضائع وهذا ما يمكن دراسته من خلال القوانين الوطنية سيكون قانون التجارة العثماني وقانون النقل النافذين، عينة البحث عند التحليل وسيكون قانون التجارة البحري المصري رقم (8) لسنة 1990 كتشريع مهما عند المقارنة والاقتباس.

خامسا: منهجية الدراسة:

قسمت الدراسة الى مبحثين سنتناول في المبحث الأول مفهوم الربان وعلاقته بأطراف الملاحة البحرية، والذي قسم الى مطلبين، خصص المطلب الأول لبيان التعريف بالقواعد القانونية للملاحة البحرية وأثرها في تحديد مفهوم الربان، بينما خصص المطلب الثاني لتحديد العلاقات التي تربط الربان بأطراف الملاحة البحرية. اما المبحث الثاني فسيتناول مسؤولية الربان وحالات تحقق تلك المسؤولية، وقد قسم هذا المبحث الى مطلبين، خصص الأول لمبحث مسؤولية الربان واساسها، بينما خصص المطلب الثاني لبيان حالات تحقق المسؤولية.

المبحث الأول

مفهوم الربان وعلاقته بأطراف الملاحة البحرية

من اجل تحديد مفهوم الربان من الناحية القانونية لابد من بيان القواعد القانونية النازمة للملاحة البحرية، فتعد الملاحة عماد القانون البحري ومنها ينبع فهم وتحديد مفهوم الربان. ومن جانب اخر ان أداء الرسالة البحرية وتنفيذ عقودها سواء كانت لنقل الأشخاص او الأشياء (البضائع) لابد من جهات أخرى تكمل حلقة الملاحة ليكون الربان فيها في منتصفها، ولذلك سيقسم هذا المبحث الى مطلبين، خصص المطلب الأول لبيان التعريف بالقواعد القانونية للملاحة البحرية وأثرها في تحديد مفهوم الربان، بينما خصص الثاني لتحديد العلاقات التي تربط الربان بأطراف الملاحة البحرية، على النحو الاتي: -

المطلب الأول

التعريف بالقواعد القانونية للملاحة البحرية وأثرها في تحديد مفهوم الربان

ان القواعد القانونية التي تنظم الملاحة البحرية لها من الخصوصية والاستقلالية بالشكل الذي يرسم مفاهيم واطر المراكز القانونية للأطراف المكونة والفاعلة في الملاحة البحرية لاسيما لما يتعلق بعقد النقل البحري للبضائع. ومن اجل تحديد مفهوم الربان كان لزاما بيان القواعد القانونية البحرية التي تنظم وتحدد حقوق وواجبات الربان وحدود مسؤوليته مع أطراف الملاحة البحرية الاخرين، لذلك سيقسم هذا المطلب الى فرعين سنتناول في الفرع الأول منه التعريف بالقواعد القانونية للملاحة البحرية، بينما خصص الثاني لتحديد مفهوم الربان، على النحو الاتي: -

الفرع الأول

التعريف بالقواعد القانونية النازمة للملاحة البحرية

أولاً: التعريف بقواعد القانون البحري:

ان الملاحة البحرية التي تمثل عماد القانون البحري لم تمثل غرضاً بشرياً معروفاً بقصد التجارة حتى مرور المجتمعات الانسانية بمراحل حياتية متعددة من بينها البحث في البحر عن مستقر، والصيد للغذاء، وصولاً الى مراحل استخراج ما في باطن البحر من الثروات، واستخدامه كوسيلة لنقل اشخاص وبضائع من مكان لآخر. وان هذه المراحل المتأخرة نسبياً والمتمثلة باستخراج ما في باطن البحر واستخدامه كوسيلة نقل ساهمت بتطوير القواعد القانونية التي تحكم هذا النشاط التجاري. واذا كانت هذه الصور من استغلال البيئة البحرية مستمرة لوقتنا الحاضر فان فن الملاحة البحرية التجارية وبفضل التطور التكنولوجي والاكتشافات البحرية العلمية وتنوع صور الاستغلال للبيئة البحرية سواء على المستوى المدني او العسكري قد عزز من تأصيل وتطوير القواعد القانونية المتعلقة بالنشاط البحري في مختلف صورته. ان استغلال البيئة البحرية يجعل من القانون البحري في طور التحول اللازم من قانون الملاحة البحرية الى قانون استغلال البيئة البحرية كي يكون شاملاً لمختلف المسائل المحيطة والداخلية بهذا الحقل، الا انه يجب ان يكون ذلك الاستغلال لأغراض تجارية كي يعنى بها القانون التجاري البحري.¹ جدير بالإشارة الى ان اهمية النشاط التجاري تتباين من دولة الى أخرى حسب موقعها الجغرافي وحدودها السياسية بينما اذا كانت الدولة ساحلية ام غير ساحلية.² ان القانون البحري قد يُنظر اليه من زاوية البحر، فيكون عندئذ قانوناً عاماً يشمل العديد من القواعد القانونية ذات الاصل العام او الخاص، وقد يُنظر اليه من زاوية الملاحة البحرية لتحقيق غرض تجاري، فيكون القانون البحري التجاري وهو مجال دراستنا. فالقانون البحري الذي ينظر اليه او يتعامل معه من زاوية البحر، هو القانون الذي يركز على البحر فقط، وبالتالي فان هذا المفهوم يعتبر موسعاً للقانون البحري ليشمل كل ما يتعلق بالبحر. وكما هو معروف ان



البحر لا يختلف عن اليابسة من حيث تطبيق قواعد القانون الا ان البيئة البحرية تتميز بالخصوصية، فعلى سبيل المثال لدينا قانون العقوبات البحري والقانون الاداري البحري والقانون المالي البحري والدولي، كما لدينا قواعد قانونية من القانون المدني والقانون الدولي الخاص والعمل والتجاري تعنى بالتطبيق في البيئة البحرية. وعند التمعن في هذه القواعد فأننا سنجد مجال تطبيقها في البحر بشكل عام دون اي خصوصية للملاحة البحرية وبالتالي فهي لا تكون القانون البحري الذي نحدد بصدده.

ان القانون البحري ذو الاتجاه الخاص فهو وان كان ينطلق من البحر كما في القانون البحري بصيغته العامة، الا انه يركز على الملاحة البحرية كعنصر جوهري في تطبيق القانون، وهذه الرؤية قد انقسمت في الفقه الى قسمين، فمنهم من يرى ان الملاحة البحرية تتحدد بمكان ممارستها، لا بالوسيلة المستخدمة فيها، ولذلك يعرف بعضهم القانون البحري بانه (مجموعة القواعد القانونية المتعلقة بالملاحة البحرية)³. الا ان هذا التعريف قد يضيق من المساحة التي يفترض ان يعمل بها القانون البحري فبعد ان وجد الفقه ان القانون البحري لا يعالج المسائل المتعلقة بالملاحة البحرية فقط بل يمتد ليعالج جميع مسائل وصور الاستغلال للبيئة البحرية، فلذلك ان حصر نطاق تطبيق القانون حسب ما اشار اليه التعريف اعلاه بالملاحة البحرية فقط هو تضيق لنطاقه الذي من المفترض ان يكون واسعا ليشمل كل نشاط تجاري بحري وبالتالي فان التوسع ليشمل استغلال البيئة البحرية اكثر عملية من ان يتعلق بالملاحة البحرية فقط والتي هي صورة من صور الاستغلال البحري. ويرى بعض من الفقه ان قواعد القانون التجاري البحري قد تمتد لتشمل انواع من الملاحة البحرية الخاصة كالصيد والنزهة ذلك ان قواعد القانون البحري لا تختلف باختلاف كيفية الاستغلال للبحر من خلال السفينة.⁴ وذهب راي اخر قد يكون قريباً من التعريف اعلاه الى ان القانون البحري هو (مجموعة القواعد القانونية التي تنظم العلاقات الناشئة عن استغلال السفن بالملاحة البحرية) بغض النظر عن كون اشخاص العلاقة من القطاع الخاص او العام (سلطة عامة)، طبيعيين ام معنويين فجميعهم يخضعون للقانون التجاري البحري طالما كان استغلال السفينة لنشاط تجاري.⁵ مما تقدم يمكن القول ان القانون التجاري البحري يقف على اركان ثلاث اساسية هي: (السفينة، الملاحة البحرية، استغلال للبيئة البحرية بنشاط تجاري).⁶

ثانياً: نطاق القانون البحري:

اما من حيث نطاق تطبيق القانون البحري فيخرج منه الاستغلال العلمي والحربي للبيئة البحرية، وكذلك فان قواعده لا تسري على الملاحة النهرية الداخلية، ولا تشمل كذلك صور استغلال اعالي البحار ومواضيع الجرف القاري او المياه الاقليمية والتي هي من مختصات القانون الدولي العام. وعلى الرغم من ان الملاحة البحرية هي الاساس والنطاق للقانون البحري فهو لا يعنى بمسائل الانهار والترع الداخلة ضمن الملاحة النهرية ولا يعنى كذلك بوسائل استخدامها كالمراكب، ووفقاً لهذا الاتجاه فان الملاحة البحرية هي تلك التي تقوم بها السفينة فقط بغض النظر عن مواصفات المركب الذي قد يقترب او يتفوق على البناء الهندسي للسفينة طالما ان نطاق عمله يقتصر في اقله على الملاحة الداخلية.⁷ ان النقاش الفقهي كان حول الرحلة الواحدة التي تنطوي على جزئيين (نهري و بحري) وهو ما عرف بالملاحة المختلطة. فلم يكن الفقه متفقاً على راي محدد حيال تلك الملاحة الا ان المعيار الابرز دولياً يركز على طول مسافة الرحلة فان كانت في البحر اطول فهي ملاحة بحرية ويطبق عليها القانون البحري والعكس يطبق القانون النهري. وهناك من ذهب الى تبني فكرة المخاطر فمتى ما كانت الرحلة محفوفة بالمخاطر فهي بحرية وذهب راي ثالث راجح الى تبني مجموعة عناصر لا اعتبار الرحلة بحرية وهي ان تقوم بها سفينة وان تكون الرحلة محفوفة بمخاطر وان تتم بشكل كامل في البحر.⁸ وعند تتبع موقف المشرع



العراقي نجده في المادة (129) من قانون النقل العراقي النافذ رقم (80) لسنة 1983 قد عرف عقد النقل البحري بأنه : (اتفاق يلتزم الناقل بمقتضاه بنقل شخص او شيء بسفينة، او ما شاكلها، بحرا من مكان الى اخر لقاء اجر) ويفهم من هذا التعريف ان النقل يكون بحريا متى ما كان للبحر من حيز في تنفيذ العقد بغض النظر عن طول او قصر المسافة.

ثالثا: ذاتية القانون البحري:

لقد ثار خلاف فقهي حول ذاتية القانون البحري والخلاف يتمحور حول التفرقة بين استقلال القانون البحري وذاتيته، فالاستقلال يعني ان القانون يتمتع بمبادئ وقواعد وطرق تفسير خاصة، وبالتالي هو مستقل عن أي قانون اخر. اما الذاتية فتعني ان القانون له قواعده وظروفه وصفاته الفنية الخاصة التي تجعل من نصوصه ملائمة للظروف الخاصة التي تحيط بالظاهرة التي ينظمها. فالقانون حسب الاستقلالية غير تابع لأي قانون اخر وهو مستقل بنفسه وقواعده ونظامه. اما الذاتية فان القانون له مبادئه وخصائصه التي تعالج مسائله بشكل فني خاص الا ان ذلك لا يمنع من الاستعانة بالقوانين الاخرى ذات العلاقة والترابط والتي تمثل شريعة عامة وواسعة للقوانين الخاصة.⁹ ان الثمرة العملية المترتبة على هذا النقاش وتلك التفرقة تجد مكانها في ان القاضي يكون ملزما بإيجاد حلول ضمن نطاق القانون الذي يتمتع بالاستقلالية وبالتالي لا يجب عليه الرجوع الى القواعد العامة لحل النزاع. اما ان كان متميزا بذاتيته الخاصة دون الاستقلالية التامة، فان القاضي عندما لا تسعفه القواعد الفنية والموضوعية في الاطار القانوني المحدد، يجب عليه الرجوع الى القواعد والاحكام القانونية العامة التي تتسع لتشمل ما يمكن ان تنطبق على المسائل الجزئية الجديدة، وعادة ما توجد تلك القواعد في القانون المدني ضمن نطاق القانون الخاص. ان اغلب العقود المسماة التي ينظمها المشرع لها خصائص وصفات ذاتية يتميز بها كل عقد بمعزل من باقي العقود الا انه ليس لها قوانين خاصة بها.¹⁰ ان الفقه يشير الى ان القانون البحري قانونا يتمتع بذاتية خاصة، الا انها ليست مستقلة تماما عن المبادئ العامة سواء في القانون المدني او قانون التجارة وغيرهما. ولذلك لا يمكن تصور عدم تطبيق القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية من حيث مفهوم الخطأ او الضرر واثار خطأ المضرور وكيفية تقدير التعويض وغيرها من المواضيع على المسائل البحرية كما هو الحال في تطبيق قواعد المسؤولية العقدية. نعم بلا شك ان البحر والملاحة البحرية واستغلال السفينة كعناصر اساسية في تكوين قواعد القانون البحري هي ذات طبيعة خاصة من حيث المخاطر المتنوعة التي يتعرض لها العاملون في المجال البحري قياسا بباقي أنشطة النقل، وكذلك لطبيعة العمل البحري الذي يستلزم قواعد قانونية خاصة تحكم العلاقات الناشئة من العمل على ظهر السفينة التي تتميز بطبيعة خاصة بسبب طول وقت الرحلة ومرورها بدول متعددة وطبيعة العمل وساعاته وغيرها من الامور التي تساهم في تكوين قواعد قانونية لتنظيم النشاط البحري، الا انها لا يمكن لها ان تستقل عن باقي فروع القانون، وبالتالي فان قواعد القانون البحري بحاجة لتلك القواعد المكملة والمفسرة في القانون المدني او التجاري وحتى في بعض فروع القانون الاخرى كقانون العقوبات والعمل وغيرها.¹¹

واذا اردنا تحديد مصادر القاعدة القانونية للقانون البحري في العراق، وعلى الرغم من كون الاخير بلدا نهريا وله اطلالة بحرية مميزة لاسيما على الخليج مما يجعل ارتباطه بحريا امرا ميسرا، ولديه كذلك موانئ فاعلة اقتصاديا ويتوقع لها ان تكون اكثر فاعلية مستقبلا وعلى نطاق واسع، الا ان تشريعاته البحرية ما زالت ليست بمستوى هذه الاهمية، ومن اجل تسليط الضوء على مصادر القانون البحري لاسيما في المجال التجاري ندرج الاتي:



1- التشريعات البحرية العراقية النافذة

أ- قانون التجارة العثماني المعدل والذي يحمل الرقم (1863) الذي عدل بموجب القانون رقم (60) لسنة 1943 ، حيث تم الغاء الكثير من مواده القانونية وتعديل أخرى، وما زالت الكثير من فصوله سارية المفعول. وبلا شك ان الابقاء على هذا القانون دون تغيير يثير التساؤل حول غاية المشرع العراقي من الابقاء عليه دون اصدار قانونا جديدا شاملا بمعالجات حديثة تنسجم مع التطور التجاري البحري العالمي؟ وللإجابة على هذا التساؤل الواقعي يمكننا ان نلتمس اجابة للمشرع وهي ان اغلب مواد القانون البحري تعالج مواضيع ما زالت راسخة في النشاط التجاري البحري ولم تتغير وان القواعد القانونية التي يتضمنها قانون التجارة العثماني (1863) ما زالت تغطي وتعالج اغلب تلك المواضيع، كما وان النشاط التجاري البحري يتميز بالرسوخ والبطء في الحركة من اجل التغيير، و ان المعاملات البحرية ذات الطابع التجاري ما زالت هي نفسها الى حد ما ولم تتغير وهذا ما يعبر الفقه عنه بان القانون البحري ذو صفة تقليدية، جعلت قواعده ثابتة ومستقرة، وتكاد لا تتأثر بالزمن استناد الى مقولة الفقيه الفرنسي Pardessus : (ان القانون البحري يجتاز القرون دون ان يصيبه الهرم *Il a traversé les âges sans vieillir*) . والسبب في هذا التوجه ان القانون البحري يتعامل بالغالب مع اخطار البحر وان هذه الاخيرة قد اكتشفها النشاط البحري الانساني قبل القوانين الاخرى بفترة زمنية طويلة مما استلزم ان يتعامل معها ويعالج مشاكلها مبكرا و قبل مشاكل الارض او اليابسة، وبالتالي فان اخطار البحر ما زالت هي نفسها ولم تتغير وبالتالي فان معالجتها ما زالت ثابتة كذلك باعتقاد انصار الثبات.¹²

الا ان هذه الاجابة لا تمثل ردا مقنعا لبلدا مثل العراق ذو ميزة بحرية مهمة ونشاطا تجاريا مهما فلا يوجد ما يبرر استناده الى تشريع قد مضى على اصداره اكثر من قرن من الزمن، وهذا الامر لم يكن غائبا عن ذهن المشرع فقد تقدم المعنيون بمشروعين جديدين للقانون البحري الاول عام 1974 والثاني عام 1987 الا ان كلاهما لم يكتب لهما الولادة فضلا عن الحياة التشريعية فلم يصدرا حتى هذه اللحظة ويبقى العمل جاريا مع نصوص قانون التجارة العثماني 1863.¹³

ب- قانون تسجيل السفن رقم (19) لسنة 1942 المعدل الذي نشر بجريدة الوقائع العراقية بالعدد 2021 في 4-5-1942. جدير بالإشارة الى ان العراق قد صدق اتفاقية الامم المتحدة بشأن شروط تسجيل السفن المعقودة في جنيف في 7/نيسان / 1986 بموجب القانون رقم (102) لسنة 1989.

ج- قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1983 في المواد من 129-150 المتعلقة بالنقل البحري. اذا تشير المادة الثالثة منه (تسري احكام هذا القانون على جميع انواع النقل أيا كانت صفة الناقل مع مراعاة احكام الاتفاقيات الدولية التي يكون العراق طرفا فيها).¹⁴

2- المعاهدات والاتفاقيات الدولية:

بموجب نصل المادة الثالثة من قانون النقل العراقي فانه يجب مراعاة احكام الاتفاقيات الدولية التي يكون العراق طرفا فيها وبالتالي متى ما صادقت حكومة العراق على معاهدة معينة تتعلق بالملاحة البحرية في نطاقها التجاري فهي نافذة مالم تعارض نص وطني امر، او اذا تبنت الدولة العراقية معاهدة معينة وصاغت بها تشريع داخلي فهي كذلك تكون ملزمة بلا شك وهذا الامر نابع من السمة الدولية الى تنسج بها قواعد القانون البحري.¹⁵



3- الاعراف والعادات البحرية:

على الرغم من ان للاعراف والعادات البحرية اثرا ملموسا في نشأة و تطور القواعد القانونية المعالجة للمنازعات والمشاكل البحرية الا انها ذات اثر محدود ان لم نقل بانعدامه في نطاق القانون البحري العراقي للأسباب الآتية:

أ- تنص المادة الثالثة من قانون النقل العراقي على (تسري احكام هذا القانون على جميع انواع النقل ايا كانت صفة الناقل ...) والغاية من هذا القانون كما هو واضح من الفقرة الاولى من المادة الثانية من القانون بملمة شتات القواعد القانونية البحرية المبعثرة في تشريع واحد يسهل الرجوع اليه ولم يشر الى الاعراف او العادات البحرية بل ركز على التشريع فقط.

ب- نصت المادة الثانية من قانون النقل بفقرتها الثانية على تغليب العلاقة القانونية على العلاقة العقدية في اطار النقل البحري فضلا عن باقي انواع النقل وتغليب العلاقة القانونية يتمثل بتطبيق نصوص القانون التي حدد المشرع وجهتها واثارها بالتفصيل ولم يتطرق او يفسح مجالا لإرادة المتعاقدين فضلا عن الاعراف او التطبيق العملي أي بعبارة اوضح ان التشريع هو المصدر الرئيس للقانون وان على القضاء الرجوع اليه عند حدوث منازعة او الى القواعد القانونية العامة في القانون التجاري او المدني.¹⁶

ج- لا يختلف الحال في القانون البحري عنه في قانون التجارة العراقي النافذ رقم (30) لسنة 1984 المعدل الذي اعتبر العراف او قواعد التطبيق العملي مصدرا في القانون التجاري متى ما لم يوجد نص يحكم المنازعة في اطار القانون التجاري او القانون المدني استنادا الى الجواز الموجود في القانون المدني وبالتالي فان الاعراف البحرية يمكن ان تقدم حولا للقضاء في هذا النطاق الضيق فقط الذي اشار اليه الفقه في القانون التجاري.¹⁷

4- القضاء والفقه كمصادر تفسيرية او احتياطية للقانون البحري.

الفرع الثاني

التعريف بالربان (قائد السفينة)

يبرز دور الربان بوصفه قائد السفينة عند شروعه السفينة بالملاحة البحرية والعموم في عرض البحار، إذ يكون هو المسؤول الاول عن تسيير السفينة وقيادتها ويتوقف نجاح الرحلة وسلامتها وسلامة من على السفينة وما عليها على مهارة الربان في قيادتها.¹⁸ فيستقل الربان في قيادة السفينة بعيدا عن اشراف مالكيها، إذ تصبح في زمام قيادته، وتسليط الضوء على الربان بوصفه من اهم اشخاص الملاحة البحرية، سنتناول تعريف الربان وبيان الية تعيينه وعزله، على نحو الآتي: -

أولاً: المفهوم القانوني للربان:

تقترب التعريفات الفقهية في بيان مفهوم ربان السفينة بما يتلاءم مع الوظيفة التي يستقلها الربان، فعُرف بأنه الشخص الذي يقوم بقيادة السفينة من النواحي الفنية والملاحية والادارية والقانونية⁽¹⁹⁾، إذ يتضح من هذا التعريف ان ربان السفينة هو الشخص الذي يجب ان يلم بجميع النواحي الفنية والادارية والملاحية التي تتطلبها قيادتها. و عرف أيضا من جانب اخر من الفقه تعريفا مشابها وقريبا من السابق بأنه: " الشخص الذي يتولى قيادة السفينة وادارتها سواء من الناحية الملاحية او التجارية مما يقتضي الاعتراف له بسلطات خاصة على ظهر السفينة، ويرتبط بالمجهز الذي يعد السفينة ويهيئها بعقد عمل يترتب عليه القيام بأعمال مادية وقانونية ⁽²⁰⁾ . اما بالنسبة لتعريف الربان من الناحية التشريعية، فأن الأخيرة قد تطرقت لمفهوم الربان تارة بشكل صريح وتارة أخرى بشكل ضمني من خلال تحديد صلاحياته وواجباته سنبينها تباعا بالآتي:



لم يتطرق قانون التجارة العثماني (1863) لتعريف الربان، الا انه بين المهام المعهودة له ومدى مسؤوليته إذ نص في المادة (35): (كل ربان او اي نوع كان من انواع المراكب محالة ادارته الى عهده يكون مسؤولا عن كل خطأ يفعله في اثناء مأموريته مهما كان طفيفا ويكون مجبورا ايضا على ضمان الاضرار والخسائر) إذ نستطيع التماس معنى الربان من هذه المادة بأنه الشخص الذي تكون ادارة السفن او المراكب محالة الى عهده والذي يكون مسؤول عن كل الاخطاء التي يرتكبها. اما قانون الخدمة المدنية البحرية رقم (201) لسنة 1975 عرف الربان بأنه: (الضابط الذي يتولى امره الوحدة البحرية). فيما عرفت تعليمات الموانئ رقم (1) لسنة 1998 في الفقرة (ز) من المادة الأولى: (الربان كل شخص يتولى امر القيادة والاشراف على السفينة او المركب). ويلاحظ على جميع التعاريف أعلاه على اختلاف المصدر التشريعي، بان الربان هو قائدة الوحدة البحرية المتمثلة بالسفينة ويملك زمام الإدارة فيها من الناحية الفنية او الملاحية المتعلقة بالية إدارة السفينة، ومن الناحية التجارية المتعلقة بالمحافظة على البضائع وإيصالها سالمة الى المرسل اليه او من يخوله الاستلام. وكذلك ركزت التعاريف على كون الربان يتحمل مسؤولية الاضرار التي يسببها للآخرين ولا مناص للتخلص من المسؤولية. الملاحظ على التشريعات العراقية أعلاه ان قانون النقل النافذ قد خلى من الإشارة الى تعريف الربان وبيان مفهومه وهذا الامر وان كان لا يمثل مثلبة كبيرة على التشريع والمشرع الا ان في كثير من الأحيان توضيح المفاهيم مهم جدا لحل الإشكاليات القانونية المتعلقة بأثار المصطلح لاسيما في موضوع تحديد طبيعة علاقته بالمجهز من الناحية التجارية الامر الذي سيتم تناوله لاحقا. اما بالنسبة للمشرع المصري فإنه على الرغم من تخصيص فصل كامل حول الربان من المواد (92-108) من قانون التجارة البحري رقم (8) لسنة 1990 الا انه لم يتناول بيان مفهوم الربان او تعريفه وانما تناول اختصاصاته وصلاحياته وعلاقته بالمجهز ومسؤولياته. وقد احال المشرع المصري في المادة (2/109) من ذات القانون الى باقي القوانين واللوائح والأعراف مهمة تحديد تعريف الربان : (وتحدد القوانين واللوائح والاتفاقيات الدولية النافذة في جمهورية مصر العربية والأعراف البحرية المقصود بالربان ...). وبهذا يمكن القول ان المشرع المصري تناول تفاصيل الاحكام القانونية المتعلقة بالربان باستثناء التعريف وهو ما يمثل تقدم تشريعي قياسا بموقف المشرع العراقي الذي يعتمد على احكام قانون التجارة العثماني لسنة 1863 الذي لم يكن شاملا لكل ما يتعلق بالربان فضلا عن معالجة احكام عمله بشكل دقيق. و من التعريفات السابقة يمكن لنا ان نحدد المقصود بالربان بأنه (الشخص الذي يرتبط مع مجهزة السفينة بعقد عمل يمكنه من ان يكون نائبا قانونيا عنه بما يمتلك من مؤهلات خاصة تتيح له قيادة السفينة وادارتها من النواحي الملاحية والفنية والقانونية). واستناد الى هذا التعريف يمكن ان نستخلص خصائص الربان بالآتي:

- أ- هو شخصا طبيعيا يقود السفينة ويديرها ملاحيا وتجاريا.
- ب- التمتع بمؤهلات معينة قد حدد القانون تفاصيلها كما سنبين ذلك لاحقا.
- ج- يعتبر الربان نائبا قانونيا عن المجهز -لتنفيذ عقد النقل- على ظهر السفينة وخارجها في الأماكن التي لا يتواجد بها المجهز.
- د- تمثيل السلطة العامة (الدولة) على ظهر السفينة.

ثانيا: تعيين الربان وعزله:

لا بد من ان تتوافر في الربان شروط ومؤهلات خاصة حتى يكون يمكن الموافقة عليه لتولي مثل هكذا وظيفة مهمة ، إذ نص المشرع العراقي في قانون الخدمة البحرية المدنية رقم (201) لسنة 1975 في المادة (1/24) في شأن تحديد شروط التعيين بوظيفة الربان على وحدة بحرية تعمل في اعالي البحار :



(أ- حائزا على شهادة ربان اعالي البحار من كلية او معهد معترف به ب- له خبرة وممارسة بحرية تؤهله لتولي قيادة سفينته في اعالي البحار) بالإضافة الى الشروط العامة الواردة في المادة (38) من القانون اعلاه. اما بالنسبة الى المشرع المصري فقد نص في قانون رقم (60) لسنة 1961 الخاص بالربانبة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين في السفن التجارية في المادة (2): (تخول الشهادات البحرية الاتية لحاملها شغل الوظائف المبينة قرين كل منها : أ- شهادة ربان لأعالي البحار : قيادة السفن من أية حمولة ومن أي نوع وفي أي رحلة). اذن لا بد من ان يتم تعيين الربان وفق توافر هذه الشروط نظرا لأهمية قيادة السفينة التي تتسم بمخاطر عديدة تتطلب ان يكون متولي قيادتها شخص كفوء حاصل على شهادة معترف بها وخبرة في ممارسة قيادة السفن. اما فيما يتعلق بمن يمتلك صلاحية او سلطة تعيين الربان فأن قانون التجارة العثماني لم ينص في مواده على الجهة المسؤولة عن تعيين الربان.²¹ الا انه قد أشار الى صلاحية عزله، فقد نص في المادة (32): (صاحب السفينة يمكنه عزل الربان في كل حال حتى ولو تضمنت مفاولته معه شرطا يختص بعدم ابعاده واخراجه منها وبناء على ذلك لا يحق للربان المعزول ان يطلب ضمانا ما من صاحب السفينة الذي عزله ما لم توجد بذلك مقولة محررة على حدثها انما اذا كان الربان قد عزل في محل غير المحل الذي عين به فيكون له الحق ان يحصل على المصاريف اللازمة لرجوعه الى ذلك المحل فقط) ونتيجة لذلك فان من يملك صلاحية العزل حتما يملك صلاحية التعيين بلا شك، ولذلك فان مالك السفينة (او مجهزها)²² له صلاحية واسعة في عزل الربان كما ان له تعيينه.²³ وكذلك ما أشار اليه المشرع المصري في المادة (92) من قانون التجارة البحري على: (يعين مجهز السفينة الربان ويعزله وللربان في حالة عزله الحق في التعويض ان كان له مقتضى وفقا للقواعد العامة). مما تقدم ووفقا للتشريعات ان المسؤول عن تعيين الربان وعزله في السفن التجارية هو المجهز او مستثمر السفينة بعبارة ادق. بيد ان صلاحية التعيين ليست مطلقة بل لا بد ان تتم وفق الضوابط والشروط القانونية لتولي قيادة السفن البحرية.²⁴

المطلب الثاني

العلاقات القانونية للربان مع اطراف الملاحة البحرية

الربان باعتباره قائدة السفينة المتجه لتنفيذ عقد النقل البحري للبضائع الذي يربط الناقل بالمرسل، فانه يرتبط بعلاقات قانونية مع اطراف الملاحة البحرية²⁵ من مجهز وشاحن (مرسل) وافراد الطاقم والمرشد البحري، بالإضافة الى السلطات الحكومية. وليبيان طبيعة هذه العلاقات القانونية قسم هذا المطلب الى فرعين، خصص الأول لبيان طبيعة علاقة الربان بأطراف عقد النقل البحري للبضائع، في حين خصص الفرع الثاني للعلاقة مع السلطات العامة، على النحو الاتي:

الفرع الأول

العلاقة القانونية بين الربان وأطراف عقد النقل البحري

الاصل ان لهذا العقد طرفين، هما الناقل والساحب، فهما اللذان يبرمانه، ومن المتصور كذلك ان تقتصر آثار العقد عليهما، كما لو كان الشاحن ينقل البضاعة الى احد فروعه عبر البحر او الى معرض يقام في بلد اجنبي بحيث يتسلمها هو او وكلاؤه في ميناء الوصول، الا انه يغلب ان تشحن البضاعة الى شخص ثالث هو المرسل اليه. لقد عرف المشرع العراقي عقد النقل البحري وذلك في المادة (١٢٩) من قانون النقل رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣ بأنه: (اتفاق يلتزم الناقل بمقتضاه بنقل شخص او شيء بسفينة او ما شاكلها بحرا من مكان الى اخر لقاء اجر). من هذا التعريف يتبين ان القانون العراقي لم يشترط في عقد النقل الشكلية، بل يكفي لانعقاده مجرد التراضي (اتحاد الايجاب بالقبول). وحدد اطراف عقد النقل البحري بشخصي الناقل



والشاحن، ويبدو جليا ان عقد النقل البحري يتضمن نوعين من العقود هما عقد نقل الاشخاص وعقد نقل الاشياء بحرا. ان المشرع العراقي -كبقية التشريعات الأخرى- نجده قد اولى عقد نقل البضائع اهتماما خاصا ومميزا واعطاه حيزاً كبيراً في نصوص قانون النقل النافذ، وذلك تبرره أهمية هذا الصنف من العقود واثره البالغ في تطور التجارة الخارجية ؛ بل ان وجود التجارة هذه متوقف على وجود هذا النوع من النقل لما له من دور بارز في عملية التبادل التجاري بين دول العالم وتنمية الاقتصاد وتطوره بشكل كبير وملحوظ²⁶ ومن اجل تسليط الضوء على علاقة الربان بأطراف عقد النقل البحري للبضائع سنتناولها حسب الاتي:

أولاً: العلاقة القانونية للربان مع المجهز:

عند انطلاق السفينة في اعماق البحار، قد تتعرض الى اخطار واضرار، وقد تقع هذه الاضرار على الاشخاص والاموال المتواجدة فيها، لذا لا بد من معرفة من هو مالك السفينة ومن هو مجهزها، ومن هو المسؤول عن قيادتها والاشراف على كل جزء موجود فيها . فالمالك من حيث الاصل هو الذي يقوم بتجهيز السفينة، أي تهيئتها للقيام بالرحلة البحرية من حيث الطاقم البشري والمؤون اللازمة والوقود واعداد سفينة صالحة للملاحة بالدرجة الاساس. ولذلك عرف مالك السفينة بانه الشخص الذي يتمتع بحق استعمال واستغلال والتصرف في السفينة. والأصل أن يقوم مالك السفينة باستغلالها باسمه ولحسابه.²⁷ و عرف أيضا على انه : (الشخص الذي له حق ملكيتها، ويتولى مهام تجهيزها وتزويدها بالمؤونة والوقود والادوات اللازمة لملاحتها ويستخدم كل من الربان ورجال الطاقم، ويبرم عقد النقل ويؤمن عليها ويهيئوها بوجه الاستغلال البحري)⁽²⁸⁾ . وفي تعريف اخر هو الشخص الذي يتمتع بحق الاستعمال والاستغلال والتصرف في السفينة، فالأصل ان يقوم مالك السفينة باستغلالها باسمه وحسابه⁽²⁹⁾ . اما تعريف مالك السفينة من الناحية التشريعية، فنجد ان قانون موانئ والمرافئ العراقي رقم (1) لسنة 1998 في المادة (1) الفقرة (ح) : (المالك: ويراد به عند وروده في الأمور المتعلقة بالبضائع كل مرسل أو مرسل إليه أو شاحن أو الوكيل الذي يعهد إليه حق التصرف بالبضاعة قانوناً، ويشمل عند وروده فيما يتعلق بالسفينة أو المركب أحد الشركاء أو المستأجرين أو المرسل إليه أو المرتين الذي تكون السفينة أو المركب تحت حيازته)⁽³⁰⁾ . وعليه يمكن القول ان مالك السفينة هو من تثبت له ملكيتها بأحد أسباب كسب الملكية، كالبناء أو الشراء أو الهبة أو الوصية وغير ذلك . وقد جرت العادة منذ القدم على قيام مالك السفينة بتجهيزها سواء بالعدة والعدد، فضلا عن التعاقد مع ربان السفينة وطاقمها، وإبرام عقود النقل أو التأمين وغير ذلك من عقود أو تصرفات. ويطلق على المالك في هذه الحالة تسمية المالك المجهز. بيد ان الأخير من الممكن أن يؤجرها إلى شخص آخر (المستأجر)، فيتولى الأخير تجهيزها للرحلة البحرية، وفي هذه الحالة يطلق على مستأجر السفينة المستأجر المجهز أو الناقل³¹ او مستثمر السفينة بشكل ادق. وفي الماضي كان الوضع الغالب أن مالك السفينة هو الذي يتولى تجهيزها وهذا ما أقرته بعض القوانين القديمة³²، إذ أقامت قرينة مقتضاها أن مالك السفينة هو مجهزها، إلا أن هذه القرينة هي قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس ، إذ ينبغي عدم الخلط بين صفة المالك وصفة المجهز، فقد يكون مجهز السفينة غير مالكها، وقد استأجرها بقصد استغلالها لحسابه الخاص. وهذا هو الوضع الغالب حالياً، إذ يحدث كثيراً أن تلجأ شركات الملاحة - التي لا تمتلك أسطولا كافية لمزاولة نشاطها - إلى استئجار سفن من شركات أخرى وتجهيزها بقصد نقل الأشخاص أو البضائع. لقد ذكرنا فيما سبق ان المجهز هو من يعين الربان ويعزله، اي ان الربان هو تابع للمجهز وانه يقوم بعمله مقابل اجر يدفعه له المجهز بموجب عقد العمل المبرم بينهما، وتكيف العلاقة القانونية بين الربان و المجهز في ان الربان هو نائب عن المجهز وممثل له،



فالعلاقة بين المجهز والربان تقوم على الاعتبار الشخصي بحيث يجب استمرار الثقة المتبادلة بينهما خلال فترة العلاقة⁽³³⁾، فيعتبر الربان نائباً قانونياً عن المجهز رغم أن العلاقة التي تربطهما علاقة عقدية لأن المجهز يعين الربان بموجب عقد عمل. ويرى الفقه أن العقد المبرم بين المجهز والربان يعد بمثابة عمل قانوني شرطي أي يعتبر شرط لتطبيق النظام القانوني الذي وضعه المشرع لتنظيم وظيفة الربان⁽³⁴⁾. ويعد الربان ممثلاً أو نائباً عن المجهز للقيام بالأعمال القانونية التي تتطلبها الملاحة البحرية سواء فيما يتعلق بالسفينة أو البضائع المشحونة، فيستطيع الربان إبرام العقود والتصرفات القانونية التي تتطلبها حاجات السفينة بوصفها وحدة عائمة⁽³⁵⁾. وأن الربان يباشر دوره كممثل قانوني عن المجهز حيث لا يوجد الأخير، فإذا كان الربان في محل وجود المجهز أو من يمثله وجب عليه قبل إبرام التصرف الحصول على إذن منه وإلا يكون قد تجاوز حدود سلطته ويلتزم بتعويض المجهز عما يصيبه من³⁶ وقد أشار المشرع في قانون التجارة العثماني في المادة (47): (لا يجوز للربان في المحل الموجود فيه أصحاب السفينة أو وكلاؤهم أن يباشر تعمير السفينة ولا أن يشتري الأقلعة أو الحبال أو غيرها من الأدوات اللازمة ولا أن يستقرض لحساب السفينة ولا أن يؤجر السفينة ذاتها مالم يكن ذلك بموافقتهم⁽³⁷⁾)، أي أن الربان يمارس دور النائب القانوني على ظهر السفينة حين لا يكون المجهز أو من يقوم مقامه موجوداً، إلا أن قانون التجارة العثماني أجاز للربان بيع السفينة بدون أخذ موافقة أصحابها في حالة الضرورة بعد إثبات عدم صلاحيتها للملاحة بمحضر خاص⁽³⁸⁾.

أما بالنسبة للمشرع المصري في الفقرة الأولى من المادة (99) من قانون التجارة البحري على: (يعتبر الربان النائب القانوني عن المجهز ويمثله أمام القضاء، وتشمل النيابة الأعمال اللازمة للسفينة والرحلة وكل تحديد يرد على هذه النيابة لا يحتج به على الغير حسن النية ويمارس الربان السلطات التي يقرها له القانون قبل من له مصلحة في السفينة أو الشحنة) ونص في الفقرة الثانية من نفس المادة نص على: (ولا يثبت للربان صفة النائب القانوني عن المجهز إلا في المكان الذي لا يوجد فيه المجهز أو وكيل عنه ولا يحتج بوجود المجهز أو وكيله قبل الغير إلا إذا كان هذا الغير يعلم ذلك، ومع ذلك يجوز للربان القيام بالأعمال المعتادة المتعلقة بإدارة السفينة وبالإصلاحات البسيطة وباستخدام البحارة وعزلهم في المكان الذي يوجد به المجهز أو وكيل عنه)³⁹، حسناً فعل المشرع المصري بالنص بشكل صريح على طبيعة العلاقة بين المجهز والربان وهذا ما يقطع النزاع الفقهي في تحديد طبيعة هذه العلاقة.

ثانياً: العلاقة بين الربان والشاحن:

وهو الشخص الذي يطلب من الناقل (مستثمر السفينة) نقل البضاعة الخاصة به أو بغيره من ميناء إلى آخر وعرف كذلك بأنه الشخص الذي يتعاقد مع الناقل لنقل البضائع بحراً أو أنه المتعاقد مع الناقل وتعهده بأبداع البضاعة لدى الأخير ليتولى نقلها من ميناء إلى آخر⁴⁰. ويمكن للشاحن أن يبرم العقد بصفة مباشرة مع الناقل أو مع وكيله الذي يكون مسؤولاً أمامه عن تنفيذ العقد⁴¹. وعلى الرغم من عدم وجود علاقة تعاقدية بين الشاحن والربان إلا أنه ثار جدل في الفقه حول أساس مسؤولية الربان بالمحافظة على مصالح الشاحنين برعاية بضائعهم، هل يعتبر وكلاً عنهم؟ أم مجرد فضولي في رعاية مصالحهم؟ لكن الرأي الراجح ذهب إلى اعتبار الربان ممثلاً قانونياً للشاحنين في تحديد طبيعة العلاقة بينه وبين الشاحنين كما هو الحال في تكييف العلاقة بين الربان والمجهز، لأن الربان في كلتا الحالتين يقوم بهذه الأعمال نيابة عن المجهز وعن الشاحنين تنفيذاً لنصوص القانون التي تضمنت تنظيم وظيفة الربان⁽⁴²⁾، فالربان يتلقى تمثيلاً مباشراً للشاحنين وبما أن السفينة تحت سيطرة الربان الفعلية أثناء الرحلة فهو يتولى مادياً استلام البضائع من الشاحنين ورفضها في السفينة والمحافظة عليها إلى حين تسليمها في ميناء الوصول، إذن



فواجب رعاية البضائع المشحونة والمحافظة عليها طيلة الرحلة من مسؤولية الربان وايضا يتوجب على الربان تنفيذ عقد النقل عن المجهز وهذا اساس مسؤوليته بالمحافظة على البضاعة المشحونة⁽⁴³⁾.

الفرع الثاني

العلاقة القانونية بين الربان و السلطة العامة

ان الضرورة تحتم تفويض الربان اختصاصات لا تكون الا لممثلي السلطة العامة، اي الا للموظفين العموميين، لأنه قائد السفينة والمسؤول عنها في عرض البحر ويصبح هو المسؤول الاول عن السفينة ومستقل عن اشراف ورقابة مجهزة السفينة ، فيكون ممثلا للسلطة العامة في الحالات التي تقتضي فيها وجود السلطة العامة⁽⁴⁴⁾. فله السلطة على من هم على ظهر السفينة من حيث حفظ النظام والامن والاستقرار والمحافظة على سلامة الاشخاص المسافرين والبضائع المشحونة⁽⁴⁵⁾، أي بعبارة اخرى هو المسؤول عن كل ما عليها ومن عليها بوصفه ممثل السلطة العامة. وان سلطات الربان التي يتمتع بها باعتباره ممثلا للسلطة العامة هي :

1. التحقيق في الجرائم: يتمتع الربان بسلطة التحقيق في الجرائم التي ترتكب اثناء الرحلة على ظهر السفينة كاجراء التحريات والقاء القبض على المتهم لحين تسليمه الى سلطات ميناء التسجيل، اي له صفة الضبطية القضائية⁽⁴⁶⁾. وتنص المادة (٧٤) من قانون الخدمة البحرية المدنية رقم (٢٠١) لسنة ١٩٧٥ النافذ: (تقرر العقوبات الواردة في المادة الثالثة والسبعين بعد تسجيل الوقائع والافادات والمعلومات الاخرى المؤيدة لارتكاب العمل المعاقب عليه في سجل السفينة المختص، ويصدر امر اداري يتضمن فرض العقوبة المقررة مع بيان الفعل الذي استوجب فرضها، وتشعر المؤسسة بذلك) .

2. سلطة التأديب، بما أن الربان هو قائد السفينة والمسؤول عنها في اعالي البحار فإنه يكون المسؤول ايضا عن البحارة الذين يعملون في طاقمه او تحت امرته فيكون له الحق في توقيع العقوبة عليهم اذا ارتكب احدهم مخالفة تخل بواجبات ممارسة الوظيفة كالسكر او الشجار في عرض البحر اثناء الخدمة⁽⁴⁷⁾. وتنص المادة (٧٢) من قانون الخدمة البحرية المدنية: (تكون السلطة الانضباطية على الوحدة البحرية العائمة من اختصاص الربان او من يقوم مقامه في حدود ما يخوله المجلس من الصلاحيات) ⁴⁸.

3. سلطة التوثيق، يقصد بسلطة التوثيق التي يقوم بها الربان بوصفه ممثل السلطة العامة تحرير شهادات الميلاد والوفاة وتحرير العقود والتصرفات التي تشترط فيها الرسمية و ابرام عقود الزواج التي تقع على ظهر السفينة، إذ يعد الربان في توثيق هذه الوقائع والتصرفات بمثابة الموظف الرسمي المختص⁽⁴⁹⁾.

تتحقق مسؤولية الربان تأديبيا إذا ارتكب خطأ فنيا يترتب عليه وقوع حادث بحري يتسبب بخطر على الارواح والاموال التي على ظهر السفينة او احتمال وقوع هذا الخطر لم يبين القانون التجاري العثماني العقوبات التأديبية التي توقع على الربان في حالة ارتكابه خطأ فنيا، الا ان المشرع المصري في قانون 167 لسنة 1960 فإنه نص على ان يعاقب لربان تأديبيا لأحد الجزاءات الآتية: " كل ربان او فرد من طاقم السفينة ارتكب خطأ فنيا يترتب عليه وقوع حادث بحري فيه خطر على الارواح او الاموال او كان من شأنه ان يؤدي الى احتمال وقوع مثل هذا الحادث: أ_ الحرمان من العمل بالسفن مدة لا تزيد على ستة اشهر. ب_ تأخير الاقدمية ج_ تأخير الاقدمية وتنزيل الدرجة " ⁽⁵⁰⁾.

اما فيما يخص مسؤولية الربان الجنائية فتتحقق في حالة اذا اساء استعمال السلطة كأن يترك احد افراد طاقمه مريضا او مجروحا دون ان يوفر له وسائل العلاج او دون ببذل العناية اللازمة في معالجته⁽⁵¹⁾، وكذلك تتحقق مسؤولية الربان الجنائية اذا ارتكب اي فعل معاقب عليه قانونا وفق قانون العقوبات، وممكن ان تصل عقوبة الربان الى الاعدام وفق القانون المصري اذا ارتكب فعلا بقصد اغراق السفينة او احراقها او تعطيل سيرها ونشأ عن احد هذه الافعال موت شخص⁽⁵²⁾.

المبحث الثاني

مسؤولية الربان وحالات تحققها

ان مسؤولية الربان ضمن عقد النقل البحري للبضائع من اهم موضوعات القانون البحري، فقد تتعرض البضائع المنقولة الى تلف او هلاك مما يجعل تنفيذ عقد النقل محل نزاعات بين مستثمر السفينة (الناقل) وبين الشاحنين (المرسلين). ولتنفيذ العقد على اتم وجه لابد على الربان ان يلتزم بالقيام بواجباته وفق ما يقتضيه القانون وواجباته الوظيفية وكذلك بموجب العقد المبرم مع مستثمر السفينة. فإذا اخل بواجبه القانوني او العقدي فإنه يكون مسؤولاً مسؤولية مدنية تجاه المستثمر وتجاه الغير، وكذلك يكون مسؤولاً مسؤولية جنائية اذا اساء استعمال سلطته، فنص المشرع في قانون التجارة العثماني (1863) كقاعدة عامة في المادة (35): (كل ربان أو أي نوع كان من انواع المراكب محالة إدارته الى عهده يكون مسؤولاً عن كل خطأ يفعله في أثناء مأموريته مهما كان طفيفاً ويكن مجبوراً ايضاً على ضمان الأضرار و الخسائر). ومن اجل تسليط الضوء على مسؤولية الربان وحالات تحقق تلك المسؤولية، قسم هذا المبحث الى مطلبين، خصص الأول لمبحث مسؤولية الربان واساسها، بينما خصص المطلب الثاني لبيان حالات تحقق المسؤولية، على النحو الاتي:-

المطلب الأول

أساس مسؤولية الربان ونطاقها

يستدعي البحث في مسؤولية الربان المدنية بيان أساس تلك المسؤولية من خلال بيان التزامات الربان وطبيعة تلك الالتزامات ومركز الخطأ في تحقق مسؤولية الربان، وبنفس الاتجاه ان تحديد المسؤولية يقتضي تحديد نطاقها، ولذلك قسم هذا المطلب الى فرعين، خصص الفرع الأول لبيان أساس مسؤولية الربان المدنية، بينما خصص الفرع الثاني لنطاق تلك المسؤولية، على النحو الاتي:-

الفرع الأول

أساس مسؤولية الربان المدنية

الأصل ان مسؤولية الربان تجاه الناقل هي مسؤولية عقدية تخضع للقواعد العامة المقررة بهذا الصدد، في حين ان مسؤوليته تجاه الغير من الشاحنين او غيرهم تخضع لقواعد المسؤولية التقصيرية لعدم وجود الترابط التعاقدي بين الربان وبينهم. الا ان هذا الأصل قد يتعرض الى تغييرات تتمثل بتدخل المشرع لتقرير الكثير من الاحكام وذلك لأهمية عقد النقل البحري للبضائع من جهة ولكثرة المنازعات الناشئة عنه، ولإيجاد نوع من التوازن بين التزامات وحقوق اطراف العقد. ان تقرير مسؤولية الربان تستدعي أولاً بيان الالتزامات الملقة على عاتق الربان لتنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، ومن ثم بيان طبيعة التزام الربان في تنفيذ تلك الوجبات من حيث كونها التزامات بتحقيق نتيجة او ببذل عناية ثانياً، وثالثاً تحديد طبيعة الخطأ المقرر لمسؤولية الربان عند الاخلال بتنفيذ العقد هل هو خطأ مفترض ام واجب الاثبات؟ وكما بينا سلفاً، يعتبر الربان قائد السفينة طوال الرحلة البحرية ولا يتلقى في ممارسته لعمله الفني تعليمات من الناقل، بل يستمد صلاحياته وما يتوجب عليه من القانون، ومن هذه الواجبات الملقة عليه قانوناً أن يقوم بقيادة السفينة بنفسه وأن يكون على متنها لدى دخولها المرفأ وعند خروجها منها. عليه أيضاً ألا يغادر السفينة في أثناء السفر أياً كانت الأسباب أو الأخطار إلا بعد موافقة ضباطها، وقد جرى العرف على أن يكون الربان هو آخر من يغادر السفينة عند إصابتها بخطر محقق.⁵³ وإذا لم يراع الربان واجباته تلك، عُدَّ مسؤولاً عن كل الحوادث تجاه من له مصلحة في السفينة، أو في الشحن، ولا يُعفى من المسؤولية إلا في حالة القوة القاهرة، وعليه إثبات هذه الحالة.⁵⁴ ويتوجب على الربان -إذا طرأت حوادث غير معتادة



ألحقت أضراراً أو أذى بالسفينة أو الحمولة أو الأشخاص الموجودين على السفينة- أن يرفع إلى السلطات نفسها تقريراً يبين فيه زمن انطلاقه ومكانه والطريق الذي اتبعه وحالة الطوارئ التي تعرضت لها الرحلة البحرية.⁵⁵ ونظراً لتعدد علاقات واختصاصات الربان فإنه يجد نفسه أمام جملة من الالتزامات التعاقدية المقسمة ما بين قبل بدء الرحلة البحرية واثناؤها وبعد الوصول إلى ميناء التسليم، وعلى الرغم من أن الربان تكون مهمته وواجباته أثناء الرحلة البحرية أكبر منها ما قبل ذلك لكن سنبين مواطن واجباته باختصار على النحو الآتي: -

أولاً: التزامات الربان قبل البدء بالرحلة: ومن أبرز الالتزامات خلال المرحلة التمهيدية لانطلاق الرحلة البحرية الالتزامات الآتية:

1- الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة خلال الرحلة البحرية: إن الالتزام بإعداد سفينة صالحة يقصد منه ملائمتها من حيث التصميم والهيكل والمعدات لمواجهة مخاطر الرحلة الاعتيادية بما لديها من طاقم وربان اكفاء لمواجهة مخاطر الرحلة البحرية أو صلاحية السفينة من الجوانب كافة لمواجهة مخاطر البحر الاعتيادية والتي من الممكن أن تتعرض لها أثناء الرحلة وتسليم الحمولة سالمه إلى مقصدها.⁵⁶ وهذا الالتزام من حيث الأصل يقع على عاتق مستثمر السفينة الناقل من أجل تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، واستناد إلى طبيعة تلك البضائع والمكان المقصود أن يأخذ بنظر الاعتبار ماكنة السفينة وعناصرها وانابيتها وخزائن الوقود. لذا فالناقل يتوجب عليه قبل أن تبحر سفينته أن يضمن بأنها مناسبة وملائمة للقيام بالرحلة وعليه أن يثبت أنه قد نفذ التزامه بعناية.⁵⁷ وعلى الرغم من كون الالتزام بإعداد سفينة صالحة ملقى على عاتق الناقل بشكل أساسي، إلا أن الربان معني به من جانب آخر⁵⁸، فلقد اشارت المادة (40) من قانون التجارة العثماني على : (أن يكون الربان مجبوراً على كشف ومعاينة مركبه بمعرفة اهل الخبرة.... فلا يمكن للربان أن يستحصل تذكرة المرور مالم تبرز مضبطة الكشف المذكورة) واستناد إلى هذه المادة، يتعين على الربان أن يتخذ جميع الاجراءات الضرورية لإعداد السفينة للسفر، بأن يتأكد من صلاحية السفينة للقيام برحلتها، وعليه أن يجري ما قد يكون لازماً من إصلاحات وتزويدها بما تحتاجه من مهمات وشراء المؤن الضرورية. لذلك أستوجب على الربان أن يطلب الكشف على سفينته قبل سفرها لمعاينتها وفحصها بمعرفة خبراء يعينهم رئيس الميناء للتحقق من صلاحية السفينة للسفر، وتحرر شهادة بنتيجة الكشف على السفينة تودع لدى رئيس الميناء وتسلم للربان نسخة منها مصدق عليها. ولا يستطيع الربان أن يحصل على ترخيص الملاحة إلا اذا قدم شهادة الكشف سالف الذكر وثبت منها أن السفينة صالحة للقيام بالرحلة. وتشير المادة (45) من قانون التجارة العثماني: (لا يقدر الربان أن يتخلص من المسؤولية ما لم يثبت مانعا بسبب مجبر).⁵⁹

2- تسلم وشحن البضاعة:

عملية تسلم البضائع هي بداية سريان مسؤولية الناقل ومن هم في عهده لاسيما ربان السفينة، وهي بداية تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، ويتم التسليم للناقل في الزمان و المكان المتفق عليه او الذي يقضي بهما العرف السائد في ميناء الشحن، كما قد يكون تسلم البضائع خارج ميناء الشحن او في مخازن الشاحن وفي جميع الأحوال يتوجب على الناقل عند التسلم اصدار وثيقة شحن اذا طلب الشاحن ذلك وفق قانون النقل العراقي النافذ، اذ نصت المادة 131(أولاً/تبدا مسؤولية الناقل عند دخول الشئ في عهده وتنتهي بتسليمه الى المرسل اليه في محل الوصول او وضعه تحت تصرفه وفقاً للعقد او القانون او عند تسليمه الى جهة المخولة) وحيث أن موقف المشرع أعلاه يشير الى ما عرفه بعض الفقه بفكرة (العهد) وهي تقوم بمعنى مسؤولية الناقل تتقرر مادام الشئ او الشخص تحت سيطرته او رقابة او توجيه الناقل



60. ان من واجب الشاحن استكمالاً لالتزامه بتسليم البضاعة إعطاء التعليمات الضرورية والخاصة بشحن البضاعة وكيفية تنسيقها وحرصها حسب طبيعتها لأن معرفته الدقيقة بالبضاعة

3- تجله في مركز افضل للقيام بهذه الاعمال. والأصل أن توضع البضائع في عابرة السفينة، لكن قد يلجأ الناقل إلى وضعها على سطح السفينة وهو الاستثناء الذي لا تأخذ به أغلب التشريعات. حيث يعتبر الشحن في عابرة السفينة أكثر تكلفة من الشحن على سطح السفينة وحيث تكون في مأمن من التأثير بالأحوال الجوية والظروف الطبيعية. وحيث لا يتم الشحن على سطح السفينة إلا بشروط إذا حصل اتفاق بين الأطراف على الشحن على سطح السفينة ويلزم أن يثبت هذا الاتفاق كتابة سواء على سند الشحن ذاته أو على سند مستقل عنه.⁶¹ وإذا اقتضت طبيعة الشحنة أو جرى العرف في ميناء الشحن على الشحن على سطح السفينة، كما هو الحال في شحن الأخشاب والسيارات، وغير ذلك من الأشياء ذات الأحجام الكبيرة. وتختلف التشريعات حول من هو المسؤول عن عملية الشحن فمنها من يلقي العبء على عاتق الشاحن مع إباحة الاتفاق على خلاف ذلك ومنهم من يلقي العبء على الناقل ولها الاتفاق على خلاف ذلك أيضاً وهذا ما نصت عليه المادة (٣٠) من قانون النقل العراقي بالنص: «أولاً يلتزم الناقل بشحن الشيء وحرصه ودفع المصروفات بمقتضاه ما لم يتم بذلك المرسل أو شخص آخر بمقتضى اتفاق أو قانون أو تعليمات وعندئذ يكون هذا الأخير مسؤولاً عن الأضرار التي تنجم عن ذلك». ما تقدم يمثل التزامات مهمة ملقاة على عاتق الناقل متعلقة بتسلم وشحن البضاعة وبحسب اتفاقه مع الطرف الآخر من عقد النقل البحري وهو الشاحن، إلا أن الربان ليس ببعيد عن تلك الالتزامات لاسيما ما تعلق منها بشحن البضاعة. نعم قد يكون الربان بعيد عن موضوع تسلم البضاعة، إلا أن موضوع الشحن يمثل مرحلة مهمة من مراحل الرحلة البحرية يجب على الربان أن يكون له دوراً فيها. وبغض النظر عن الاتفاق بين الناقل والشاحن عمن هو مسؤول عن الشحن إلا أن طريقة حفظ البضاعة على متن السفينة سواء كانت على سطحها أو داخلها في العنابر التزاماً مهماً على الربان يجب أن يؤديه بعناية. هذا الالتزام بالعناية ينبع من التزامات وصلاحيات أخرى ملقاة على عاتق الربان، فإن التزامه بالحفاظ على البضائع خلال تنفيذ الرحلة يستلزم منه أن يكون شحن البضاعة بشكل ينسجم وأصول الحفظ على البضاعة بما يتفق وطبيعتها وإمكانات السفينة. أي أن الربان يكون ملزماً بأداء واجبه على أتم عناية حتى وإن كان الشحن بأمر الناقل أو الشاحن وبالتالي متى ما صدر منهم خطأ في طريقة الشحن سيؤدي إلى تلف أو هلاك البضاعة، يجب على الربان أن لا ينساق وراء ذلك الخطأ بما يملك من خبرة فنية وملاحية⁶² وعليه إبلاغ الناقل بأن شحن البضاعة كان بطريقة خاطئة كان يجب عليه إبلاغ الناقل بأن البضاعة يجب أن تحفظ داخل العنابر أو أن البضاعة لا تسجم طبيعتها من حفظها داخل العنابر أو أن شحنها على سطح السفينة سيعرضها للتلف أو أن طريقة توزيع البضاعة على سطح السفينة سيعرضها للغرق أو عدم السير البحري الصحيح.⁶³ مما تقدم يمكن القول أن التزام الربان في متابعة شحن البضاعة بالشكل الصحيح التزاماً بتحقيق نتيجة وليس ببذل عناية إذا كان الشحن سيؤدي إلى الأضرار بالسفينة وبملاحيتها وملاحيتها وهذا ما لا يسمح به القانون ولا يجب على الربان غض الطرف عنه ويتحمل مسؤولية الإبحار تحت هذا الطرف المهدد الناجم من سوء الشحن كتركز شحن البضاعة بجانب من السفينة دون الآخر مما سيعرضها لعدم التوازن والغرق أمام أبسط مخاطر بحرية. أما إذا كان الأضرار بالبضاعة فقط فعليه التزاماً ببذل عناية بتصحيح طريقة الشحن بعد إبلاغ من يقع عليه الالتزام الأصلي بذلك.



ثانياً: التزامات الربان بعد البدء بالرحلة:

1. **نقل البضاعة:** هو عبارة عن إحدى الالتزامات التي ترتب مسؤولية الناقل من حيث الأصل و الربان جراء الاخطاء التي يرتكبها اثناء فترة نقل البضاعة.⁶⁴ فعلى ربان السفينة ان وجد خلل في المحركات الرئيسة للسفينة او معدات القيادة او في البوصلة او الصفارة وغيرها فهنا اوجب القانون على ربان السفينة ان لا يتحرك دون اذن مسبق من ضابط السيطرة.⁽⁶⁵⁾

2. **خط السير:** على الربان ان يتبع في رحلته خط السير المتفق عليه في عقد النقل بين الناقل والشاحن أي يجب عليه الالتزام بتعليمات الناقل المتعلقة بخط السير ما لم تخالف الأصول المرعية في القيادة الملاحية فهنا يجب ابلاغ الناقل بضرورة عدم اتباع ذلك الخط لوجود المخاطر. فاذا لم يتم الاتفاق على خط سير السفينة وجب اتباع خط السير المعتاد، أي الطريق الملاحي الذي تسلكه السفن عادة في رحلتها بين ميناء القيام الى ميناء الوصول.⁽⁶⁶⁾ والى هذا المبدأ قد اشارت المادة (31) من قانون النقل العراقي بنصها: (على الناقل ان يسلك الطريق المتفق عليه، والا وجب اتباع اقصر الطرق وله ان يحدد عن الطريق او يسلك طريقاً أطول اذا وجدت ضرورة لذلك). ويدخل في معنى الطريق المعتاد على هذا النحو الطريق الذي جرت السفينة على اتباعه في خطها المنتظم. اما اذا كان للرحلة طريقان للربان ان يختار أيهما الأقصر الذي لا ينطوي على خطورة ملاحية.⁶⁷

3. **تغيير السفينة في الطريق:** الأصل ان الربان ليس له ان يغير السفينة في الطريق، بمعنى ان ليس له ان يفرغ البضاعة من السفينة التي شحنت عليها الى سفينة أخرى، ذلك لان السفينة محل اعتبار في العقد، الا انه يجوز تغيير السفينة على سبيل الاستثناء وذلك في حالتين: الحالة الأولى: اذا أجاز الاتفاق ذلك، و الحالة الثانية: اذا أصبحت السفينة اثناء الرحلة غير صالحة للملاحة البحرية، فيكون عندئذ على الربان ان يقوم بنقل البضاعة الى سفينة أخرى، ويكون مسؤولاً عن المحافظة على البضاعة اثناء عملية نقلها الى السفينة الثانية وأيضاً عن سلامة توصيلها الى المكان المعين.⁽⁶⁸⁾

4. **المحافظة على البضاعة** من خلال استخدام مجموعة تدابير حسب طبيعة البضاعة فلكل بضاعة الأسلوب الخاص للحفاظ عليها من المؤثرات الخارجية او حسب طبيعتها الذاتية (69). وعلى الربان ان يتخذ من التدابير الاخرى للمحافظة على البضاعة اثناء النقل من اعادة حزم او رص البضاعة او اصلاح الاغلفة او زيادتها او تخفيفها او اي تدابير يراها ضرورية⁷⁰، وهو يبذل في سبيل ذلك من التدابير المعتادة(71).

5. **الاستعانة بمرشد بحري** عند دخوله الموانئ والخروج منها، أو عبور القنوات الملاحية إذا كان هذا الإرشاد إجبارياً ، و تقديم تقرير لسلطات الميناء عن الحالة الصحية للأشخاص الذين يكونون على ظهر السفينة ، والحالة الصحية في البلاد التي رست فيها السفينة، ولا يسمح لأحد بالنزول منها إلا بعد موافقة سلطات الحجر الصحي في الميناء الذي ترسو به حسب المادة (٤) من تعليمات الموانئ والمرافئ رقم 1 لسنة 1998(على ربان السفينة المتوجهة الى موانئ العراق ابلاغ مسؤول صحة الميناء قبل وصول السفينة الى موقع محطة الارشاد بأربع وعشرين ساعة طلب الحصول على البراءة الصحية مبيناً الحالة الصحية للعاملين على ظهر السفينة واخر ميناء غادرته .)

ان جميع الالتزامات أعلاه هي التزام بتحقيق نتيجة ولا يمكن للربان التخلص منها الا باثبات السبب الأجنبي، نعم قد يكون للوهلة الأولى إمكانية القول ان على الربان ان يثبت ان قد بذل العناية اللازمة في تنفيذ تلك الالتزامات الا انه عند تدقيق النظر في مالات عدم التنفيذ فانها ستؤدي الى انتفاء الغرض المقصود من ابرام عقد النقل فضلاً عن تحقق حالات المسؤولية وبالتالي فان أي خلل في أي نوع من



الالتزامات سيحقق حالة من حالات تحقق المسؤولية وهو ما يعني ان تنفيذ تكل الالتزامات هو بتحقيق نتيجة بلا شك.

ثالثاً: الالتزامات عند وصول السفينة لميناء الوصول: ان واجبات ومسؤولية الربان أثناء تواجد السفينة على رصيف الميناء تتمثل بالاتي:

1- تفريغ البضاعة: وهي انزال البضاعة من السفينة ووضعها على رصيف الميناء او على الجنيبة بحسب الاحوال⁷² و الأصل ان الالتزام يقع على عاتق الناقل ومن يمثله في ميناء الوصول هو الربان ، ولذلك يسأل الربان كما الناقل عن الهلاك والتلف الذي يصيب البضاعة في اثناء عملية التفريغ⁷³، الا ان ذلك لا يمنع من الاتفاق على خلافه وهذا ما اشارت اليه المادة 34 من قانون النقل العراقي⁷⁴ . والتفريغ يجري من وقت اعلان الربان بان السفينة مستعدة للتفريغ. و يمهّد لتنزيل البضاعة بفك رصها في داخل العنابر ثم إخراجها بعد ذلك من السفينة بواسطة رافعاتها او رافعات الرصيف الى خارج السفينة.⁷⁵ ويجب ان يتم التفريغ في ميناء الوصول المبين في سند الشحن الا انه اذا تعذر وصول السفينة الى ميناء التفريغ لاي سبب كالحرب او انتشار وباء او بسبب منع السلطات وما شابه ذلك فانه يحق للربان ان يقوم بتنزيل الحمولة في اقرب ميناء مجاور.⁷⁶

2- تسليم البضاعة: يقصد بالتسليم تلك العملية القانونية التي يتم بمقتضاها وضع البضائع تحت تصرف المرسل إليه أو نائبه في ميناء الوصول.⁷⁷ ويقع الالتزام بالتسليم على عاتق الناقل من خلال الربان ، وبالتالي من الناحية العملية فان هذا الالتزام يقع على عاتق الربان بصفته نائباً عن الناقل إلا أن العادة قد جرت على أن يقوم أمين السفينة بصفته ممثلاً للناقل باستلام البضائع من الربان ثم يتولى توزيعها على أصحابها ، وذلك حتى لا تظل السفينة راسية في الميناء وقتاً طويلاً في انتظار المرسل إليهم . والتسليم اما ان يكون فعلياً بان يكون تسليم الشيء الى المرسل اليه نفسه او الى وكيله و اما ان يكون حكماً بان يكون تسليم الشيء الى الجهات المختصة او الحارس الذي تعينه المحكمة . والى ذلك اشارت المادة (35) من قانون النقل العراقي.⁷⁸

3- مكان وزمان التسليم : وقد عالجتها المادة (66) من قانون النقل بنصها (على المرسل اليه تسلم الشيء بعد ان يضعه الناقل تحت تصرفه في الميعاد الذي عينه له و الا التزم بمصروفات الخزن وللناقل بعد انقضاء هذا الميعاد ان ينقل الشيء الى محل المرسل اليه مقابل اجرة إضافية) . يتضح من المادة ان الأصل هو ان يكون تسليم البضاعة في محطة الوصول. لذلك يجب على المرسل اليه التوجه الى هذا المحل لاستلام البضاعة والاستثناء هو ان يكون تسليم البضاعة في محل المرسل اليه وذلك بمقابل اجرة إضافية تدفع للناقل.⁷⁹ اما بالنسبة الى صاحب الحق في استلام البضائع فقد يقوم الشاحن بأرسال بضاعة لنفسه وقد يكون للمرسل اليه وهو الحامل الشرعي لسند الشحن،⁸⁰ اذ يجب على الربان تسليم البضائع عند وصولها الى الحامل الشرعي لسند الشحن او من ينوب عنه في تسلمها . ويتحدد الحامل لسند الشحن او المرسل اليه طبقاً لنوع السند : فاذا كان السند اسماً وجب على الربان تسليم البضاعة لمن حرر السند باسمه واذا كان سند الشحن اذنياً وجب على الربان تسليم البضاعة لمن حرر السند لاذنه او لأمره او لمن ظهر اليه السند بعد التأكد من سلسلة التظاهرات الواردة عليه اما اذا كان سند الشحن لحامله وجب على الربان تسليم البضاعة لمن يحمل السند دون النظر الى كيفية انتقاله اليه وفي جميع الأحوال ينبغي على الربان التحقق من شخصية مستلم البضاعة⁸¹ . وقد يحصل ان يمتنع المرسل اليه عن تسلم البضاعة لاي سبب فق نص في المادة (55 \ أ ولا) من قانون النقل العراقي بقوله (على الناقل عند توقف النقل اثناء تنفيذه او عدم حضور المرسل اليه لتسلم الشيء او حضوره وامتناعه عن تسلمه او عن دفع اجرة النقل او



المصروفات المستحقة عليه ان يبادر الى اخطار المرسل بذلك مع طلب تعليماته (. وتسري القواعد التي نصت عليها المادة (55) من القانون في علاقة الناقل بالمرسل او المرسل اليه او المؤمن في حالة الامتناع عن تسلم البضاعة او حصول نزاع على تسليمها ولكنها لا تنطبق في غير ذلك من الحالات كما لو ثار النزاع بين المرسل والمرسل اليه على حالة البضاعة . وكذلك اذا لم يحضر صاحب الحق في تسلم البضائع جاز للناقل ان يطلب من المحكمة وضعها تحت اشراف حارس قضائي.⁸²

ان الغاية العملية من عرض الالتزامات الملقاة على عاتق الربان والتي منها ما كان التزامات عامة بموجب القانون⁸³، ومنها ما كان بموجب العقد مع الناقل، ومنها ما كان بموجب القانون تجسيدا لصفته نائبا قانونيا عن الناقل، هي توضيح الصورة قدر المستطاع حول أساس تحقق مسؤولية الربان وطبيعة التزامه. فهل ان أساس مسؤولية الربان تقوم على الخطأ المفترض، ام انه خطأ قابل لأثبات العكس ام كونه خطأ واجب الاثبات من طرف المتضرر ؟ بعبارة أوضح، هل ان طبيعة التزام الربان بتحقيق نتيجة تتمثل بإيصال البضاعة المشحونة سالمة الى ميناء الوصول ام ببذل عناية بالقدر المعتاد؟

اذا اردنا ان نتفحص موقف المشرع العراقي في قانون النقل سنجدته يركز على مسؤولية الناقل فقط ولم يشر الى الربان الا بالنزاع اليسير وعليه يمكن لنا ان نستنتج النصوص المتعلقة بالناقل لإيضاح أساس مسؤولية الربان. اذ اشارت المادة (46) من قانون النقل الى ان التزام الناقل بشكل عام هي بتحقيق نتيجة ولا يمكن له التخلص من المسؤولية الا بأثبات السبب الأجنبي. وهو موقف حازم من المشرع وجاء تطبيقا للقواعد العامة. اما فيما يتعلق بالناقل البحري فقد خففت المادة (132) من ذلك الحزم واعتبرت ان التزام الناقل البحري والربان الذي يمثلها عمليا وميدانيا التزاما ببذل عناية وان الخطأ هو مفترض قابل لإثبات العكس بأثباتهم اتخاذ التدابير المعتادة. ونجد ان موقف المشرع أعلاه لم يكن تفصيليا كما ينبغي فلا بد من تدقيق الالتزامات الملقاة على عاتق الربان بشكل منفصل، اذ من غير الصحيح ان نجمل الجواب بإجابة واحدة في كون خطأ الربان مفترض ام قابل لإثبات العكس⁸⁴. واذا اردنا تفحص تلك الالتزامات فيجب علينا تقسيمها الى قسمين، منها ما يتعلق بالجانب الملاحي ومنها ما يتعلق بالجانب التجاري المتعلق بالبضاعة. بعبارة أخرى، ان اعمال الربان تقسم الى اعمال مادية تتعلق بقيادة وإدارة السفينة من الناحية الملاحية، واعمال تجارية تتعلق بالعقود التي يمكن ان يبرمها الربان نيابة عن الناقل لإتمام عقد النقل البحري للبضائع. وتبعاً لذلك ما يتعلق بالأعمال المادية المتعلقة بالإدارة الملاحية للسفينة يكون التزام الربان فيها بتحقيق نتيجة وعليه فان أساس مسؤوليته تقوم على خطأ مفترض لا يمكن التحلل منه الا بأثبات وقوع السبب الأجنبي الذي يقطع العلاقة السببية بين الخطأ والضرر الذي حدث للبضاعة. ومن تلك الالتزامات ما تعلق بالابحار بسفينة صالحة وحفظ البضاعة بشكل جيد ورصها وخزنها بشكل منسجم مع الأصول والأعراف الفنية المرعية لدى أصحاب الحرفة والتمسك بالقواعد الملاحية الخاصة بطرق السير والتوقف والتزود بالوقود والابحار الهادئ وغيرها من الأمور الملاحية فالخطأ هنا مفترض من جانب الربان حتى يثبت تدخل السبب الأجنبي بأحداث الضرر. اما الاعمال التجارية التي يؤديها الربان نيابة عن الناقل فيكفي ان يثبت انه بذل العناية اللازمة بأدائها مما يجعلنا امام خطأ قابل لأثبات العكس متى ما اثبت انه اتخذ الاحتياطات المطلوبة.⁸⁵ وبكل الأحوال وحسب ما نصت عليه المادة (45) من قانون التجارة العثماني، حيث: (لا يقدر الربان ان يتخلص من المسؤولية مالم يثبت مانعا بسبب مجبر).

الفرع الثاني نطاق مسؤولية الربان

ان تحديد نطاق مسؤولية الربان يحتل أهمية خاصة في تحديد مسؤوليته عن الضرر الذي يمكن ان يلحق البضاعة المنقولة من حيث الزمن ومن حيث الأشخاص الذين هم تحت اشرافه. الربان عادة يعمل بالبحر والسفينة هي الأداة لإنجاز عقد النقل البحري للبضائع ولذلك فمن حيث الأصل فان نطاق مسؤولية الربان تبدأ من ميناء القيام الى ميناء الوصول حين تسليم البضاعة للمرسل اليه او وضعها تحت تصرفه او تصرف من يخوله او وضعها تحت يد الحارس القضائي.⁸⁶ ويمكن الاتفاق على خلاف ذلك كان يبدأ التزام الربان بتسلم البضاعة وحفظها بالسفينة او قد يبدأ التزامه من وقت نقلها من المخازن الى السفينة. و بشكل عام اذا اردنا ان نكون اكثر دقة فيجب تقسيم الواجبات الملقاة على عاتق الربان فالأعمال المادية يكون نطاق المسؤولية من حين الإبحار لحين التسليم كون ما قبل الإبحار عادة يكون على الناقل اما الاعمال التجارية فيمكن تطبيق نظرية العهدة فمتى ما دخلت البضاعة بعهدة الربان فيجب عليه المحافظة عليها لحين التسليم. و لتحديد نطاق مسؤولية الربان بشكل دقيق يفترض بنا ان نتطرق الى النطاق الزمني والشخصي لمسؤولية الربان:

1. النطاق الزمني لمسؤولية الربان:

نقصد بالنطاق الزمني هو الفترة الزمنية التي تبدأ بها مسؤولية الربان وتنتهي بانتهائها، اي الفترة المحددة التي يكون الربان مسؤول خلالها عن الهلاك او التلف او اي ضرر اخر يصيب البضاعة. بالرجوع الى قانون النقل العراقي نجد انه فصل في تحديد نطاق المسؤولية بشكل عام في المادة (27) : (اولاً - تبدأ مسؤولية الناقل عند تسلمه الشيء وتنتهي بتسليمه الى المرسل اليه وفق احكام القانون) وبخصوص النقل البحري في المادة (131). ان هاتين المادتين تحددان وتتناولان مسؤولية الناقل الا انها من الناحية الميدانية هي مسؤولية الربان، كونه هو من يباشر عملية تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، وحيث لم يتضمن قانون النقل نصوص صريحة بخصوص مسؤولية الربان فيمكن استنتاج نصوص القانون المتعلقة بالناقل لتطبيقها على الربان ويتجه المشرع الى هذا النهج على اعتبار ان الخطأ الذي يصدر من الربان يتحمل مسؤوليته الناقل بشكل مباشر تطبيقاً لإحكام المسؤولية العقدية عن فعل الغير ومن ثم هو يستطيع الرجوع على من احدث الضرر من تابعيه كالربان. فمن حيث الزمان إذ نصت المادة (131) على: " أولاً: تبدأ مسؤولية الناقل عند دخول الشيء في عهده وتنتهي بتسليمه الى المرسل اليه في محل الوصول او وضعه تحت تصرفه وفقاً للعقد او القانون او عند تسليمه الى جهة مخولة ثانياً: يقصد بدخول الشيء عهدة الناقل لأغراض الفقرة أولاً من هذه المادة وضع الشيء تحت سيطرة الناقل ورقابته". يتضح من نصوص المواد اعلاه وفيما يتعلق بمسؤولية الربان ان وقت سريانها يبدأ من لحظة دخول الشيء في عهده اي من وقت تسلم الشيء و شحنه على السفينة، فلا يمكن تصور قيام مسؤولية الربان الا من وقت التسلم الفعلي للبضائع وهو يتجسد في شحنها على متن السفينة على اعتبار ان الربان من اشخاص الملاحة البحريون.⁸⁷ أما عن وقت انتهاء مسؤولية الناقل البحري فقد نصت الفقرة الاولى من المادة (131) في شقها الثاني على " تنتهي بتسليمه الى المرسل اليه في محل الوصول او وضعه تحت تصرفه وفقاً للعقد او القانون او عند تسليمه الى جهة مخولة"، اي ان وقت انتهاء مسؤولية الربان يتحقق في ثلاثة صور: تسليم الشيء الى المرسل اليه. او وضع الشيء تحت تصرف المرسل اليه. او تسليمه الى الجهة المخولة بالتسليم. وبالتالي فان مسؤولية الربان من حيث الزمان تكون محصورة من وقت تسلمه الشيء على الى وقت تسليمه الى المرسل اليه او من يخوله العقد او القانون.⁸⁸



2. النطاق الشخصي لمسؤولية الربان:

فيما يتعلق بمسؤولية الربان عن أخطائه تجاه مستثمر السفينة أو مجهزها فيكون الربان مسؤولاً شخصياً قبل المجهز عن الأخطاء التي تقع منه في أدائه وظيفته ولو كانت يسيرة. كما يسأل الربان عن أخطائه الشخصية في مواجهة غيره وهم كل من أصابه ضرر من جراء تصرفاته على أساس المسؤولية التقصيرية، ولكن لا يسأل الربان عن الأخطاء التي يرتكبها بسبب أوامر المجهز إذا تعلق الأمر بأفعال لا تدخل في وظيفة الربان الملاحية. وكذلك لا يسأل الربان عن أخطاء البحارة، لأنه ليس متبوعاً لهم، ولو كان هو الذي تولى تعيينهم، إذ أنه يفعل ذلك باعتباره ممثلاً للمجهز، إلا أنه يمكن مساءلة الربان عن أفعال البحارة إذا ثبت أن الخطأ الصادر منهم يرجع إلى تقصير الربان في اختيار البحارة أو خطئه في الإشراف عليه ولكن لا تعد المسؤولية في هذا الفرض من قبيل مسؤولية المتبوع عن أفعال تابعه، وإنما مسؤولية أساسها الخطأ الشخصي الصادر من الربان. وعليه فإنه يسأل مدنياً عن الأخطاء التي تقع منه خلافاً لعقد عمله على أساس المسؤولية العقدية، فضلاً على أنه يسأل عن إخلاله بالالتزامات التي يفرضها عليه عقد العمل الذي يرتبط به مع المالك أو المجهز عن إخلاله بالالتزامات التي تفرضها عليه نيابته عن المجهز كونه نائباً عنه⁸⁹. أما عن مسؤولية الربان عن أخطائه تجاه الغير، فيعد الربان مسؤولاً مسؤولية تقصيرية عن أخطائه الشخصية قبل الغير⁹⁰. وقد يسأل الربان مسؤولية تقصيرية ولو كان الخطأ صادراً من البحارة ويرجع ذلك مثلاً إلى سوء اختياره لأفراد الطاقم أو لخطأ في الإشراف عليهم، وعلى المضرور هنا إقامة الدليل على خطأ الربان وإثبات علاقة السببية بين الخطأ والضرر الذي أصابه وللربان بعد ذلك نفي مسؤوليته بإثبات السبب الاجنبي⁹¹. ويسأل الربان اتجاه الشاحنين، وهذه المسؤولية وإن كانت مسؤولية عقدية في مواجهة مالك السفينة أو مجهزها منبعها عقد النقل البحري، إلا أنها لا تتعدى كونها مسؤولية تقصيرية في مواجهة ربان السفينة، وذلك لعدم وجود علاقة تعاقدية مباشرة بينهم وبين الربان إلا أنهم يستطيعون الرجوع عليه بدعوى المسؤولية التقصيرية لكن شريطة إثبات الخطأ الشخصي من جانب الربان.⁹²

المطلب الثاني

حالات تحقق مسؤولية الربان

من حيث الأصل، فإن الناقل هو المسؤول عن أفعال الربان وتابعيه إذا كانت في أثناء تأديتهم لوظائفهم، كما أن الناقل يكون مسؤولاً عن العقود التي يبرمها الربان بصفته نائباً قانونياً عنه طبقاً لنص المادة (30) من قانون التجارة البحرية العثماني إذ نصت على: "كل صاحب سفينة يكون مسؤولاً عن حركات ربانها ومعاملاته الحقوقية ويلزم بضمان الأضرار والخسائر التي تنشأ من حركات الربان ومعاملاته وعلى إيفاء المقاولات العقود والتعهدات التي انشأها فيما يخص سير السفينة". إلا أن المفهوم المخالف لنص المادة أعلاه يقضي بأن الربان يكون مسؤولاً عن أخطاءه الشخصية والتي ينتج عنها ضرر للبضاعة على ظهر السفينة قد يؤدي إلى تلفها أو هلاكها بالكلفة. وفي أحوال نادرة قد يكون ربان السفينة هو مالكها وبالتالي يكون هو المسؤول عن وقوع الأضرار على البضاعة خلال الرحلة البحرية⁹³.

إن حالات تحقق مسؤولية الربان، والتي هي منبثقة من القواعد المقررة بموجب القانون، قد نص عليها قانون التجارة العثماني لسنة 1863 في المادة (35) (كل ربان أو أي نوع كان من أنواع المراكب محالة إدارته إلى عهده يكون مسؤولاً عن كل خطأ يفعله في أثناء مأموريته مهما كان طفيفاً ويكون مجبوراً على ضمان الأضرار والخسائر) و المادة (36) من قانون التجارة البحرية العثماني (يكون الربان مسؤولاً من جهة ضياع أو تلف أو خراب الأشياء والبضائع التي يتعهد بنقلها ومجبوراً بأن يعطي سنداً



لقبضها او استلامها وهذا السند يسمى بوصيلة الشحن او سند الحمولة) وكذلك ما نصت عليه المادة (٤٦) من قانون النقل العراقي: (اولا - يضمن الناقل سلامة الشيء اثناء تنفيذه عقد النقل ويكون مسؤولا عن الاضرار التي تصيبه، ولا يجوز له ان ينفي مسؤوليته عن هلاك الشيء او تلفه او التأخير في تسليمه الا بأثبات القوة القاهرة او العيب الذاتي في الشيء او خطأ المرسل او المرسل اليه. ثانيا - يبطل كل شرط يقضي باعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك الشيء كلياً او جزئياً او تلفه...) وكذلك المادة (١٣٢) : (يسال الناقل عن هلاك الشيء او تلفه وعن التأخير في تسليمه...) وليبان حالات تحقق مسؤولية الرابن طبقاً للنصوص أعلاه، قسم هذا المطلب الى فرعين، خصص الأول لبيان الهلاك والتلف، في حين خصص الفرع الثاني للتأخير، على النحو الآتي:-

الفرع الأول

تحقق مسؤولية الرابن نتيجة هلاك او تلف البضاعة

1- هلاك البضاعة: الهلاك زوال الشيء ويمكن ان يكون الهلاك كلياً كحالة فقدان البضاعة كاملة او جزئياً كما لو فقد جزء من البضاعة، كما يمكن ان يكون الهلاك مادياً كحالة احتراق البضاعة او حكماً عند عدم العثور على البضائع، وهناك نقص في البضائع يمكن التسامح فيه ويسمى هذا النقص ب(عجز الطريق).⁹⁴ وقد نصت المادة (36) من قانون التجارة البحري العثماني (يكون الرابن مسؤولاً من جهة ضياع او تلف او خراب الاشياء و البضائع التي يتعهد بنقلها ومجبوراً بان يعطي سنداً لقبضها او استلامها وهذا السند يسمى بوصيلة الشحن او سند الحمولة) وللتوضيح اكثر فان الرابن يسال إذا إستحال عليه تسليم البضاعة في مكان الوصول إلى المرسل إليه او من له حق تسلم البضاعة، ويقصد بالهلاك هو زوال الشيء او تدميره او عدم العثور عليه بحيث يتعذر على الرابن تسليم الشيء الى المرسل اليه حسب الالتزامات الملقاة على عاتقه سواء بالعقد مع الناقل او بموجب القانون. والهلاك اما يكون جزئياً او يكون كلياً، والهلاك الكلي هو عدم إمكان الرابن القيام بتسليم الأشياء إلى المرسل اليه بشكل كلي، اما الهلاك الجزئي يتمثل في حالة تسليم جزء من الأشياء كما لو وصلت البضاعة ولكن بها عجز او نقص، وهذه الحالات يطلق عليها بالهلاك الفعلي. بيد ان هناك حالات يفترض فيها هلاك الأشياء ويطلق عليها بالهلاك الحكمي ويتحقق هذا الهلاك في حال مرور المدة الزمنية المحددة على تاريخ التسليم المتفق عليه صراحة او ضمناً، و لم يسلم الرابن الشيء الى المرسل اليه. ان قانون النقل العراقي النافذ حدد المدة الزمنية التي يعد بها الشيء هالك حكماً في نطاق المادة ٣٦ بفقرتها الثانية. الا ان نص المادة ليس كما هو فيما يتعلق بالنقل بحراً، اذ أن المشرع أورد استثناءً يتعلق بنقل الاشياء بحراً، اذ اعتبر القانون ان الشيء بحكم الهالك في هذه الحالة اذا لم يقم الناقل بتسليمه إلى المرسل اليه او إخطاره بالحضور لتسليمه الشيء خلال (ستين يوماً) من انقضاء موعد التسليم.⁹⁵ فضلاً عما تقدم هناك حالتين أثارت خلافاً فقهيّاً وهما: حالة استبدال الأشياء، وحالة النقص اليسير في البضائع الذي يحدث أثناء النقل، فالحالة الأولى، من الممكن تصور الفرض بها بأن الرابن قد يسلم للمرسل اليه بضاعة غير تلك التي تعاقدها عليها فقد اختلف الفقه بشأن ذلك فهناك من ذهب الى المرسل اليه قد تسلم البضاعة ومن الممكن ان يتعين عليه فحص البضاعة وملاحظة النقص وحينها يعد ذلك هلاكاً جزئياً، بينما ذهب الرأي الآخر الى ان ذلك يعد من مصاديق التلف⁽⁹⁶⁾. أما في حالة النقص اليسير الحاصل في البضاعة المنقولة فقد جرى التسامح فيه ولا يسأل عنه الرابن، كالنقص الحاصل في وزن الحبوب او اللحوم المنقولة او النقص في بعض السوائل وهذا ما أشار إليه قانون النقل في المادة 44/ أولاً.



ومن ناحية إثبات الهلاك، فالربان يلتزم بأن يسلم للمرسل إليه البضاعة بالوصف والقدر الذي أستمها عند الشحن على متن السفينة، فإن لم يتم ذلك كلياً أو جزئياً يكون من قبيل الهلاك الكلي أو الجزئي على حسب الأحوال، ولذلك يحرص الربان عادةً عند تسليم البضاعة إلى المرسل إليه على أن يسترد وثيقة النقل موقعاً عليها منه بما يفيد حصول التسليم⁽⁹⁷⁾. أما إذا كان بيد المرسل إليه وثيقة نقل نظيفة، أي خالية من أي تحفظات⁹⁸ فبإمكانه أن يثبت هلاك البضاعة بيسر فيمكن للمرسل إليه أن يبرز وثيقة النقل للناقل عند تسليم الشيء ليثبت من خلالها حصول الهلاك الكلي أو الجزئي. وإذا ما كان بيد المرسل إليه وثيقة نقل غير نظيفة و تفيد بأن الربان قد تسلم البضاعة بالوصف الذي تم به التسليم، فيتطلب حينها من المرسل إليه اثبات أن البضاعة قد سلمت إلى الناقل أو الربان بغير الوصف الذي سلمت فيه⁽⁹⁹⁾.

ومن صور قيام مسؤولية الربان حالة تخليه عن قيادة السفينة أثناء الرحلة بلا عذر فإنه يكون مسؤولاً عما ينتج عن ذلك من ضرر سواء للمالك أو الشاحن، كحصول هلاك جزئي أو كلي. (100) أيضاً من صور المسؤولية، حالة انحراف الربان عن الطريق المتفق عليه أو الطريق المعتاد، ويكون مسؤولاً عما يحدث للبضاعة من هلاك أو تلف أو تأخير حتى لو اثبت أن هذه الأضرار حدثت بسبب قوة قاهرة، مادام الشاحن قد اثبت أن هذه الأضرار لم تكن لتحدث وتصيب البضاعة لولا هذا الانحراف عن خط السير. إلا أن المسؤولية تنتفي عن الربان ويكون انحرافه عن خط السير مشروعاً ولا يكون مسؤولاً عن هلاك البضاعة أو تلفها أو حتى التأخير في وصولها عند تحقق حالتين: الأولى: إذا وقع الانحراف بسبب انقاذ أو محاولة انقاذ الأرواح في البحر، أو بسبب التدابير المعقولة التي يتخذها لإنقاذ الأموال في البحر. الثانية: إذا تضمن عقد النقل شرط الانحراف، وبمقتضى هذا الشرط يكون للربان كامل الحرية في الرسو في الموانئ والمرافئ التي يراها⁽¹⁰¹⁾ ونصت المادة (17) من قانون النقل العراقي رقم 80 لسنة 1983 إذ نصت على: (لا يسأل الناقل عن تعويض الضرر الناشئ عن تعطيل النقل أو الانحراف عن الطريق المعين له بسبب الاضطراب إلى تقديم المساعدة لأي شخص مريض أو مصاب أو في خطر.).

2- التلف: عرف التلف بان عطب في ماله الشيء يوثر على قيمته بحسب الاستعمال الذي اعده له ويقع عبء اثباته على المرسل إليه باعتباره دائناً بالبضائع ولأن التلف صورة من صور الضرر يكون لسند الشحن اهمية في عملية الاثبات فحيث يكون سند الشحن نظيفاً فإن اثبات حصول التلف سيكون يسيراً وقد بينت المادة (36) من القانون العثماني مسؤولية الربان عن التلف (يكون الربان مسؤولاً من جهة ضياع وتلف وخراب الاشياء) ومن صور مسؤولية الربان التي قد تؤدي إلى تلف البضاعة حالة تخليه عن قيادة السفينة أثناء الرحلة بلا عذر و حالة انحراف الربان عن الطريق المتفق عليه أو الطريق المعتاد بلا مبرر كما تم الإشارة إلى هذه الصور في موضوع الهلاك أعلاه. ويكون الربان مسؤولاً عن الاشراف على عملية تفريغ البضاعة، ويتحمل كل خسارة أو ضرر يحصل في البضاعة أثناء هذه العملية وذلك طبقاً لنص المادة (261) من تعليمات الموانئ والمرافئ رقم 1 لسنة 1998: (لا يجوز تفريغ البضاعة من السفينة أو المركب إلا بإيعاز وتحت اشراف ربانها أو مالكيها الموجودين على ظهرها أو متعهد الشحن والتفريغ المجاز من المنشأة للقيام بتلك الاعمال ويكون هؤلاء متضامنين عن كل خسارة أو ضرر حصل بالبضاعة). ويتوجب على الربان كذلك أن يتواجد بذاته داخل السفينة منذ شروعه بالسفر وحتى وصوله، وإذا اقتضى الأمر إلى أن يدخل الربان إلى ميناء أو خليج لم يدخله لا هو ولا أحد ملاحيه وكان يوجد هناك ادلاء عارفين بالدخول فالربان مكلف بان يستخدم دليلاً على حساب السفينة⁽¹⁰²⁾ وإذا اخل الربان في التزامه باتخاذ دفتر اليومية ولم يستعن بأهل الخبرة عندما يتطلب الأمر ذلك، ولم يجلب معه المستندات الضرورية لعملية الشحن، فإنه يكون مسؤولاً عن كل الأضرار التي تنجم عن ذلك، وتصيب السفينة أو

البضاعة المشحونة بضرر⁽¹⁰³⁾ وقد يقوم الربان بشحن بضائع على ظهر السفينة دون رضا الشاحن فيترتب على ذلك مزاحمة بضائع الشاحن مما قد ينجم عنه ضرر، فيكون الربان مسؤولاً عن كل أنواع الخسائر التي تصيب البضاعة بسبب ذلك، على أن يكون عدم رضا الشاحن مثبت خطياً، لكي تتحقق مسؤولية الربان في حال أصر على شحن البضاعة دون رضا الشاحن⁽¹⁰⁴⁾

الفرع الثاني

التأخير

التأخير هو وصول تسليم البضاعة في وقت يلي الوقت المحدد في سند الشحن للتسليم أو الوقت الذي يفترض فيه التسليم . فيسأل الربان عن الأضرار التي يتسبب بها وقد بين قانون التجارة العثماني في المادة (117) (كذلك إذا توقفت السفينة أو تأخرت حين قيامها أو أثناء سفرها أو في محل تفريغها بسبب خطأ أو تكاسل المؤجر أو الربان فيكونان مجبورين على ضمان الأضرار والخسائر التي تترتب على ذلك ومقدار هذا الضمان يحدده أهل الخبرة) وقد بينت ذلك أيضاً المادة (36) من قانون النقل العراقي: (أولاً يعتبر تأخيراً في تسليم الشيء إذا لم يتم في الموعد المحدد وعند عدم تحديد موعد فمن تاريخ انقضاء الوقت الذي تستغرقه عملية النقل التي يقوم بها الناقل الحريص في الظروف ذاتها ثانياً . يعتبر الشيء بحكم الهالك إذا لم يتم الناقل بتسليمه إلى المرسل إليه أو إخطاره بالحضور لتسلمه خلال خمسة وأربعين يوماً من انقضاء موعد التسليم) في الواقع يعتبر الربان مسؤولاً عن أخطائه الشخصية لكنه غير مسؤول عن أفعال البحارة ما لم تكن نتيجة لسوء اختياره أو خطئه في الإشراف عليهم ومن صور قيام مسؤولية الربان التي تنتج التأخير هي حالة تخليه عن قيادة السفينة أثناء الرحلة بلا عذر⁽¹⁰⁵⁾ . أيضاً من صور المسؤولية التي تؤدي إلى التأخير بالتسليم ، حالة انحراف الربان عن الطريق المتفق عليه أو الطريق المعتاد بلا مبرر مشروع⁽¹⁰⁶⁾ كوجود عاصفة شديدة أو لإنقاذ إنسان أو سفينة مشرفة على الغرق، أو لمعالجة خلل طارئ في آلات السفينة، استناداً إلى نص المادة (17) من قانون النقل العراقي: (لا يسأل الناقل عن تعويض الضرر الناشئ عن تعطيل النقل أو الانحراف عن الطريق المعين له بسبب الاضطراب إلى تقديم المساعدة لأي شخص مريض أو مصاب أو في خطر .).

وقد يثور تساؤل حول مدى مسؤولية الربان في حال قيامه بتغيير السفينة في الطريق، مما يترتب على هذا العمل تفريغ البضاعة من السفينة التي شحنت عليها إلى سفينة أخرى، وطبيعي أنه قد يترتب على هذا العمل تأخير في وصول البضاعة أو قد تصاب بالضرر نتيجة تفريغها وإعادة تحميلها على متن السفينة الثانية، مع الإشارة إلى أن السفينة محل اعتبار في العقد، فما هو حكم ذلك؟ والجواب أنه ومن حيث الأصل لا يجوز للربان أن يغير السفينة في الطريق لكن يجوز ذلك على سبيل الاستثناء في حالتين: الحالة الأولى: إذا أجاز الاتفاق ذلك الحالة الثانية: إذا أصبحت السفينة أثناء الرحلة غير صالحة للملاحة البحرية¹⁰⁷ ومن صور التأخير كذلك، التزام الربان بالوصول إلى الميناء المحدد في سند الشحن وانتظار تعليمات الشاحن وبخلاف ذلك يتحمل الربان المسؤولية الناتجة عن مخالفته لتلك التعليمات، وعلى العكس قد يتم الاتفاق في سند الشحن على حق الربان في اختيار ميناء آخر عند تعذر وصول السفينة للميناء المتفق عليه، على أن يكون ذلك لأسباب جدية دعت إليه، كأن يكون بسبب قوة القاهرة أو لتعذر دخول السفينة إلى الميناء المتفق عليه بسبب أبعادها⁽¹⁰⁸⁾ ويتوجب على الربان أن يتواجد بذاته داخل السفينة حتى تسليم البضاعة (109) وتجدر الإشارة في هذا المقام إلى أن عبء إثبات خطأ الربان يقع على مدعيه، فإذا ادعى الناقل عليه أن يثبت خطأ الربان وذلك طبقاً للقواعد العامة في المسؤولية العقدية ويتم الإثبات بكافة

طرق الاثبات، وكذلك الحال بالنسبة الى الشاحن، فإذا ادعى صدور خطأ من الربان ترتب عليه هلاك او تلف في البضاعة، فعليه اثبات ذلك، اما بالنسبة الى الغير فيجب عليه اثبات خطأ الربان بطريق اثبات تحقق اركان المسؤولية التقصيرية من خطأ وضرر وعلاقة سببية بينهما.⁽¹¹⁰⁾

اما عن تحديد مسؤولية الربان فعند الرجوع الى نص المادة 150 من قانون النقل العراقي نجد النص : (اولاً - يكون تحديد مسؤولية الناقل عن هلاك الشيء او تلفه او التأخير في تسليمه في النقل بين العراق والخارج وفقاً للجدول الملحق بهذا القانون. ثانياً - لا يجوز للناقل التمسك بتحديد المسؤولية في الحالتين الاتيتين: أ - التصريح بقيمة الشيء في سند الشحن. ب - ثبوت صدور غش او خطأ جسيم منه او من تابعيه)⁽¹¹¹⁾. وإذا كانت المادة أعلاه لم تجوز للناقل بالإعفاء من المسؤولية في حالتي الهلاك والتلف وقيدتها في حالة التأخير فيكون الربان من باب أولى غير مسموح له بان يضع شروطاً في عقده مع الناقل تحدد من مسؤوليته كون مسؤوليته هي تتوازي مع تنفيذ عقد النقل البحري للبضائع واي اعفاء من أي التزام او مسؤولية سيضرر بتنفيذ العقد.

الخاتمة

بعد محاولة بيان مفهوم الربان وعلاقته بأطراف الملاحة البحرية، وباستخدام المنهج التحليلي المقارن، خلصت الدراسة إلى جملة من الاستنتاجات والمقترحات نجملها بما يأتي:-

أولاً: الاستنتاجات:-

1. على الرغم من الطبيعة الخاصة التي تتسم بها قواعد القانون البحري، إلا أنه لا يمكن لها أن تستقل عن باقي فروع القانون لاسيما الخاص، ومن ثم فهي بحاجة إلى قواعد مكملة ومفسرة من القانون المدني والقانون التجاري، وحتى في بعض فروع القوانين الأخرى كقانون العقوبات والعمل.
2. خلص البحث الى أن المشرع المصري قد نظم عمل الربان وباقي الجزئيات القانونية المتعلقة به بشكل تفصيلي، على خلاف المشرع العراقي الذي ما زال يعتمد على أحكام قانون التجارة العثماني لسنة 1863 والذي لم يكن شاملاً لكل ما يتعلق بالربان.
3. نظراً لأهمية قيادة السفينة وما تنسم به من مخاطر عدة، اشترطت القوانين الوطنية ومنها قانون الخدمة المدنية العراقي رقم (201) لسنة 1975 في المادة (1/24) شروط عديدة وحازمة في الربان منها أن يكون قائد السفينة شخص كفوء حاصل على شهادة ربان أعالي البحار من كلية أو معهد معترف به.
4. أن المشرع العراقي و على الرغم من إشارته بشكل صريح في المادة (302) من قانون التجارة البحري العثماني إلى من يمتلك صلاحية عزل الربان، إلا أنه لم يتطرق إلى الشخص المسؤول عن تعيين الربان، ومما لا شك فيه أن مجهز السفينة هو من يمتلك صلاحية تعيين الربان، لأن له حق في عزل الربان، ومن يمتلك صلاحية العزل يمتلك حق التعيين.
5. تبين أن الربان يعد نائباً قانونياً عن المجهز (الناقل- مستثمر السفينة)، إذ يباشر دوره كممثل قانوني عن المجهز عندما لا يوجد الأخير، وعليه يستطيع الربان إبرام العقود والتصرفات القانونية التي تطلبها حاجات السفينة بوصفها وحدة عائمة. أما في حالة وجود المجهز فيتوجب على الربان قبل إبرام أي تصرف الحصول على إذن من المجهز وإلا كان الربان متجاوزاً لحدود سلطته ويلزم بتعويض المجهز.
6. من أجل المحافظة على سلامة السفينة وسلامة الأشخاص المتواجدين على متنها، أجازت السلطة العامة أن يمثلها الربان فيما يتعلق في التحقيق في الجرائم التي ترتكب على متن السفينة، فضلاً عن توقيع العقوبات على البحارة الذين يعملون على ظهرها إذا ارتكب أحدهم مخالفة تخل بواجباته أثناء الخدمة البحرية.



7. لوحظ أن الربان ملزم قبل البدء في الرحلة البحرية بأن يتخذ جميع الإجراءات الضرورية للتأكد من كون السفينة صالحة للملاحة حتى وإن كان الالتزام الأصلي ملقى على عاتق الناقل. وعلى الربان تحرير شهادة بنتيجة الفحص تودع لدى رئيس الميناء، فضلاً عن ذلك فإن الربان ملزم قبل بدء الرحلة بمتابعة عملية شحن البضاعة بشكل صحيح.

8. تبين أن أعمال الربان تنقسم إلى أعمال مادية تتعلق بقيادة السفينة من الناحية الفنية والملاحية، وأعمال تجارية تتعلق بالعقود التي يبرمها الربان من أجل إتمام عملية النقل البحري والمحافظة على البضاعة والسفينة، وعليه فإن طبيعة التزام الربان في الأعمال المادية هو التزام بتحقيق نتيجة، وأساس المسؤولية تقوم على خطأ مفترض، وبذلك لا يمكن التحلل من المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي. أما الأعمال التجارية فهو التزام ببذل عناية يقوم على أساس خطأ قابل لإثبات العكس.

9. توصلت الدراسة إلى أن الربان يسأل مسؤولية تعاقدية قبال المجهز عن أخطائه الشخصية وأخطاء البحارة في حالة لو كان خطئهم يرجع إلى تقصير الربان في اختيارهم، أو خطأ الربان في الإشراف عليهم، وفي الوقت ذاته يسأل الربان مسؤولية تقصيرية تجاه الغير عن أخطائه الشخصية أو أخطاء البحارة نتيجة لسوء اختياره لهم.

10. بينت الدراسة أن الربان من حيث الأصل لا يجوز له أن يغير طريق السفينة إلا في حالتين استثنائيتين وهما الاتفاق على ذلك، وعندما تصبح السفينة أثناء الرحلة البحرية غير صالحة للملاحة، عندها يحق للربان أن يغير مسار السفينة.

ثانياً: المقترحات:-

1- على الرغم من أن العراق لديه نشاط تجاري بحري واسع، إلا أنه لم يشرع قانوناً بحرياً يعنى بتنظيم تفاصيل العملية البحرية، لذلك ندعو المشرع العراقي إلى الإسراع بتشريع قانون بحري ينسجم بمعالجاته الحديثة مع التطور التجاري والبحري العالمي ونؤكد على أن مشروع القانوني البحري المعد سنة 1987 مشروعا جيدا مع حاجته لبعض التعديلات.

2- على المشرع العراقي أن يسير على النهج ذاته المتخذ من المشرع المصري من خلال التنظيم الشامل للأحكام القانونية المتعلقة بالربان عن طريق تشريع نصوص قانونية جديدة أو الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية البحرية علماً أن قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1983 لم يعالج الكثير من الأمور المتعلقة بالنقل البحري لاسيما تنظيم المركز القانوني للربان.

3- من أجل تسوية المراكز القانونية بين الربان والمجهز نقترح على المشرع العراقي أن يحذو حذو المشرع المصري من خلال النص بشكل صريح على طبيعة العلاقة بين الربان والمجهز بإضافة نص في قانون النقل على النحو الآتي: "يعد الربان نائباً قانونياً عن المجهز ويمثله أمام القضاء..."

4- ندعو المشرع العراقي أن يسير على المنوال ذاته المتخذ من قبل المشرع المصري من خلال النص على العقوبة التأديبية لربان السفينة، ويتحقق ذلك من خلال إضافة نص جديد في قانون النقل على النحو الآتي: "كل ربان أو فرد من طاقم السفينة ارتكب خطأً فنياً يترتب عليه وقوع حادث بحري فيه خطر على الأرواح أو الأموال وكان من شأنه أن يؤدي إلى احتمال وقوع مثل هذا الحادث أ- يحرم من العمل في السفن لمدة لا تزيد على ستة أشهر ب- تأخير الأقدمية ج- تأخير الأقدمية وتنزيل الدرجة"

الهوامش

- ¹ د. هاني محمد دويدار، القانون البحري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقات الدولية، دار النهضة العربية، بيروت، 1995، ص 8
- ² يعتبر الخليج المنفذ البحري الوحيد للعراق على العالم ، حيث يبلغ طول الساحل البحري للعراق حوالي 65- 58 كم، ويعد ميناء أم قصر في البصرة من أهم الموانئ العراقية المطلة على الخليج. د. هشام صالح محسن، الموانئ العراقية ودورها في حركة النقل البحري (ميناء ام قصر الواقع والافاق المستقبلية -) دراسة حالة، مجلة كلية التربية الأساسية- الجامعة المستنصرية، العدد 73 لسنة 2012، ص 358-361.
- ³ د. هاني محمد دويدار، مصدر سابق، ص 9.
- ⁴ د. علي البارودي، مبادئ القانون الدولي البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٧٥، ص 8
- ⁵ د. فاروق إبراهيم جاسم، مبادئ القانون البحري، المكتبة القانونية، الطبعة الأولى، 2021، ص 9.
- ⁶ جدير بالإشارة الى ان الملاحة البحرية هي ذات طبيعة دولية نظرا لان السفينة قد تمر عبر عاب مختلف الاقاليم البحرية لدول عديدة وصولا لميناء الوصول مما يجعل قواعد ذات سمة دولية الامر الذي حدى بالمعنيين الى محاولة تبني توحيد تلك القواعد المنظمة للعلاقات المنبثقة من استغلال السفينة. فعلى الرغم من ان القانون البحري قد نشأ استناداً الى اعراف وعادات بحرية نشأت منذ اقدم العصور الا ان لهذه الاعراف دور هام في تكوين التشريعات البحرية الحديثة التي دُونت فيها تلك الاعراف. وهذه الاعراف والعادات لم تنشأ اعتباطاً بل هي تعكس مدى تحضر الانسان والمجتمع الذي عاش فيها ويعيش خلال مراحل حياته المتعاقبة التي تعبر عن درجة تطوره وتحضره ، فقد تضمنت شريعة حمورابي مواد تنظم النشاط البحري المواد (236-240 ، 275-277) ، وكان لقضاء المصريين نشاط تجاري في البحر الاحمر، ومارس الفينيقيون نشاط في البحر الابيض المتوسط وتطورت الاعراف بفضل نشاط اليونانيين. ولما ظهر الاسلام واعلن حرية التجارة والملاحة والسعي في مناكب الارض براً وبحراً طلبا للرزق والتجارة دون بغي وفساد في الارض . وقد هدّب الفقهاء مبادئ التجارة البحرية على ضوء التشريع الاسلامي. ثم تطورت التجارة البحرية تطورا على مستوى الوسائل وانماطها والعقود ، فالاستغلال البحري ادى الى تقريب المسافات بين الامم الذي جعل من قواعد تميل للتوحيد وتصطبغ بالصيغة الدولية خاصة بعد القرن الثامن عشر . هذا التوجه المميز لتوحيد قواعد القانون البحري القى بظلاله على سرعة نشوء قانون التجارة البحرية الدولي ، والذي بدى متوسعا لياخذ دور المشرع الوطني نسبياً ، والذي انقسم الى ثلاث اتجاهات :- 1- وضع قواعد اتفاقية موحدة دولية لتنظيم بعض المسائل الا انها لا تكون ملزمة الا اذا اتفق اطراف العقد عليها 2- معاهدات واتفاقيات دولية تتميز بالقوة الملزمة وتطغى على القانون الوطني. 3- وضع قوانين وطنية بشكل مُنسجم مع الاتفاقيات الدولية مثل قانون التجارة،
- ⁷ د. علي البارودي، مصدر سابق، ص 21.
- ⁸ د. فاروق إبراهيم جاسم، مصدر سابق، ص 23
- ⁹ د. هاني دويدار، مصدر سابق، 19.
- ¹⁰ د. هاني دويدار، مصدر سابق، 19.
- ¹¹ د. فاروق إبراهيم جاسم، مصدر سابق، ص 18
- ¹² د. علي البارودي، مبادئ القانون البحري ، ص 10.
- ¹³ د. مجيد حميد العنبيكي، القانون البحري العراقي، بيت الحكمة ، بغداد، 2002، ص 6



- ¹⁴ وكذلك : قانون الوكالات البحرية رقم (56) لسنة 1985 المعدل المنشور بالعدد 3055 في 22-7-1985. و قانون الموانئ رقم (٢١) لسنة ١٩٩٥ المعدل والمنشور بالعدد 3590 في 20/11/1995 و قانون الهيئة البحرية العراقية العليا رقم (18) لسنة 2019 المنشور بالعدد 4554 في 9/9/2019.
- ¹⁵ د. فاروق ابراهيم جاسم ، مصدر سابق، ص 12
- ¹⁶ د. باسم محمد صالح، القانون التجاري- القسم الاول، منشورات دار الحكمة، مطبعة جامعة بغداد، بغداد، 1987، ص 22.
- ¹⁷ د. باسم محمد صالح، مصدر سابق، ص 23.
- ¹⁸ د. علي بابكر ابراهيم بابكر، مفهوم الربان كأحد اشخاص الملاحة البحرية في بعض التشريعات العربية، مجلة بحوث ودراسات العالم الإسلامي، جامعة ام درمان الإسلامية، العدد العاشر لسنة 2013، ص 174
- ⁽¹⁹⁾ د. هاني محمد دويدار، مصدر سابق، ص 128.
- ⁽²⁰⁾ د. مجيد حميد العنبيكي، مصدر سابق، ص 81.
- ²¹ لقد اشار مشروع القانون البحري العراقي لسنة 1987 في المادة (99) : (ان الشخص الذي يمتلك سلطة او صلاحية تعيين الربان او عزله هو المجهز)
- ²² ان قانون موانئ والمرافئ العراقي رقم (1) لسنة 1998 في المادة (1) الفقرة (ح) : (المالك: ويراد به عند وروده في الأمور المتعلقة بالبضائع كل مرسل أو مرسل إليه أو شاحن أو الوكيل الذي يعهد إليه حق التصرف بالبضاعة قانوناً، ويشمل عند وروده فيما يتعلق بالسفينة أو المركب أحد الشركاء أو المستأجرين أو المرسل إليه أو المرتتهن الذي تكون السفينة أو المركب تحت حيازته) المادة 1 الفقرة ح من قانون موانئ والمرافئ العراقي رقم (1) لسنة 1998. وفي هذا الصدد لا بد من الإشارة الى انه لم نجد مفهوم لمالك السفينة في قانون التجارة البحري العثماني لسنة 1863، ولا في قانون تسجيل السفن العراقي رقم 19 لسنة 1942، بل اكتفى بالإشارة الى صاحب السفينة او وكيله المفوض في المادة 7 الخاصة بأصحاب السفن. وعليه يمكن القول ان مالك السفينة هو من تثبت له ملكيتها بأحد أسباب كسب الملكية، كالبناء أو الشراء أو الهبة أو الوصية وغير ذلك. والاصل ان يقوم مالك السفينة بتجهيزها سواء بالعدد أو المعدات أو المؤن والأدوات اللازمة للملاحة البحرية، فضلاً عن التعاقد مع ربان السفينة وطاقمها، وإبرام عقود النقل أو التأمين وغير ذلك من عقود أو تصرفات. ويطلق على المالك في هذه الحالة تسمية المالك المجهز - ومن الممكن أن يؤجر المالك سفينته عارية إلى شخص آخر (المستأجر) فيتولى الأخير تجهيزها للرحلة البحرية، وفي هذه الحالة يطلق على مستأجر السفينة المستأجر المجهز او (مستثمر السفينة) . اما بالنسبة للمشرع المصري فقد نص في المادة (٧٨) من قانون التجارة البحري على: " المجهز هو من يقوم باستغلال السفينة لحسابه بوصفه مالك أو مستأجر لها، ويعتبر المالك مجهزاً حتى يثبت غير ذلك"
- ²³ جدير بالإشارة الى ان قانون النقل العراقي النافذ رقم (80) لسنة 1980 لم يبين فيما يتعلق بعقد النقل البحري في المواد (129-150) لما يتعلق بصلاحية تعيين الربان او عزله.
- ²⁴ د. علي بابكر ابراهيم بابكر، مصدر سابق، ص 176
- ²⁵ لا يمكن للسفينة ان تسير بدون اشخاص يعملون على تسيرها وقيادتها وخدمتها، واشخاص السفينة هم كل من :مالكها او مستثمرها الذي يقوم بتجهيزها للرحلة البحرية، وربانها الذي يقودها ، وطاقم السفينة من ضباط وملاحين يتولون تسييرها تحت قيادة الربان وكذلك المرشد البحري وهم ما يسمون بالبحريين. والى جانب هؤلاء يوجد اشخاص بربون أي يعملون في الموانئ لا على ظهر السفينة ولكنهم يعملون من



اجلها وفي خدمتها كمقاولي الشحن والتفريغ ووكلاء الناقل وغيرهم. و مما لا شك فيه أن السفينة بوصفها أداة ميكانيكية لا تستطيع الحركة بل هي بحاجة إلى تدخل عدة أشخاص لكي تكون قادرة على الحركة والعمل، ويطلق على هؤلاء الأشخاص بأشخاص الملاحة البحرية، وهم ليسوا طائفة واحدة من الأشخاص، وإنما هم مجموعة من الأشخاص تختلف باختلاف طبيعة الوظيفة المسندة إليهم، وطبيعة العلاقة التي تربطهم بالسفينة ويأتي في مقدمة هؤلاء مالك السفينة الذي يطلب بناؤها أو تؤول إليه بأي سبب من أسباب كسب الملكية، وهو يسعى إما إلى تجهيزها بنفسه، أو بتأجيرها إلى شخص آخر يتولى مهمة تجهيزها.

²⁶ وعرف قانون التجارة البحري المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ عقد النقل البحري في المادة ١٩٦ بانه: (عقد يلتزم الناقل بمقتضاه بنقل البضائع أو الأشخاص بالبحر مقابل اجرة). ولا يشترط ان يكون الناقل هو المالك للسفينة؛ اذ يكفي ان يكون هو المجهز والقائم على مشروع النقل وان كان مستأجراً للسفينة، ويطلق على الناقل في هذه الصورة (المجهز المستأجر). د. علي البارودي، مصدر سابق، ص ١٣٨.

٢٤) عبدالرحمن السيد قرمان، الوجيز في قانون التجارة البحري الجديد، مطبعة حماده الحديثة، مصر، ص 219

(²⁸) قارة وليد، مسؤولية مالك السفينة وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، مجلة الندوة للدراسات القانونية، العدد 12، سنة 2017، ص 134.

(²⁹) محمد اوزبان، عقد النقل البحري، مجلة الحقوق، العدد 39، 2016، ص 192.

(³⁰) المادة (1/ح) من قانون موانئ والمرافئ العراقي رقم (1) لسنة 1998. وفي هذا الصدد لابد من الإشارة الى انه لم نجد مفهوم لمالك السفينة في قانون التجارة البحري العثماني لسنة 1863، ولا في قانون تسجيل السفن العراقي رقم 19 لسنة 1942، بل اكتفى بالإشارة الى صاحب السفينة او وكيله المفوض في المادة (7) الخاصة بأصحاب السفن.

³¹ ان قانون النقل العراقي النافذ لسنة ١٩٨٣ لم يعرف الناقل، واكتفى بتعريف عقد النقل البحري في المادة ١٢٩ بانه: (اتفاق يلتزم الناقل بمقتضاه بنقل شخص او شيء بسفينة او ما شاكلها بحراً من مكان الى اخر لقاء اجر)، وكذلك قانون التجارة البحري المصري في المادة ١٩٦: (عقد يلتزم الناقل بمقتضاه بنقل البضائع او الاشخاص بالبحر مقابل اجرة).

³² تشير المادة (٣٠) من قانون التجارة العثماني: (كل صاحب سفينة يكون مسؤولاً عن حركات ربانها ومعاملاته الحقوقية يعني يكون مجبوراً على ضمان الاضرار والخسائر التي تنشأ من حركات الربان ومعاملاته وعلى ايفاء المقاولات والتعهدات التي عملها فيما يخص سير السفينة وسفرها...)

(³³) عبد الرحمن السيد قرمان، مصدر سابق، ص 263.

(³⁴) عبد الرحمن السيد قرمان، مصدر السابق، ص 263

(³⁵) د. مجيد العنبيكي، مصدر سابق، ص 83.

³⁶ د. فاروق إبراهيم جاسم، مصدر سابق، ص 108

(³⁷) (المادة 47) من قانون التجارة العثماني: "لا يجوز للربان في المحل الموجود فيه اصحاب السفينة او وكلاؤهم ان يباشروا تعمير السفينة ولا ان يشتري الاقلعة او الحبال او غيرها من الادوات اللازمة ولا ان يستقرض لحساب السفينة ولا ان يؤجر السفينة ذاتها مالم يكن ذلك بموافقتهم"

(³⁸) المادة (49) من قانون التجارة العثماني لسنة 1863 النافذ

³⁹ المادة (99) من قانون التجارة البحري رقم (8) لسنة 1999

⁴⁰ لمزيد من التفصيل انظر: د. فاروق إبراهيم جاسم، مصدر سابق، ص 190

- ⁴¹ عبد القادر حسن العطير، الحاويات وشرحها في تنفيذ عقد النقل البحري، ١٩٨٣، ص ١١٦.
- ⁽⁴²⁾ عبد الرحمن السيد قرمان، مصدر سابق، ص 264.
- ⁽⁴³⁾ د. مجيد العنبيكي، مصدر سابق، ص 84.
- ⁽⁴⁴⁾ د. علي البارودي، مصدر سابق، ص 101.
- ⁽⁴⁵⁾ د. مجيد العنبيكي، مصدر سابق، ص 48.
- ⁽⁴⁶⁾ د. علي البارودي، مصدر السابق، 101. وينظر ايضا : عبد الرحمن السيد قرمان، مصدر سابق، ص 255. وينظر ايضا: د. هاني محمد دويدار، مصدر سابق، ص 136.
- ⁽⁴⁷⁾ د. مجيد العنبيكي، مصدر سابق، ص 84.
- ⁴⁸ المادة (٧٣) من قانون الخدمة المدنية البحرية العراقي النافذ تنص على : (يعاقب الضابط والبحار بالعقوبات المبينة فيما يلي، اذا ثبت ارتكابه اي من الاعمال المعاقب عليها بهذه العقوبات، على ان تدون في سجل خاص لهذا الغرض : 1- الامتناع عن العمل يعاقب عليه بقطع الراتب او الاجر لمدة لا تزيد على ضعفي مدة الامتناع عن العمل، وتضاعف لعقوبة عند العود 2- مغادرة الوحدة البحرية القائمة بدون اذن او اجازة يعاقب عليه بقطع الراتب او الاجر لمدة لا تزيد على ضعفي مدة التغيب عن السفينة، وتضاعف العقوبة عند العود 3- عدم اطاعة الاوامر يعاقب عليه بالحجز لمدة لا تزيد على اسبوعين، وقطع الراتب او الاجر لمدة لا تزيد على ثلاثة ايام او باحداهما، وتضاعف العقوبة عند العود 4- اهانة الربان او الضابط يعاقب عليه بالحجز لمدة لا تزيد على ستة اسابيع، وقطع الراتب او الاجر لمدة لا تزيد على اسبوعين او باحداهما، وللمؤسسة ان تنزل درجة الضابط او البحار المعاقب بهذه العقوبة، وتضاعف عقوبة الحجز او قطع الراتب او الاجر عند العود 5- القيام باعمال من شأنها فقدان النظام على الوحدة البحرية واثارة الفوضى وعرقلة الملاحة يعاقب عليه بالحجز لمدة لا تزيد على ستة اسابيع، وقطع الراتب او الاجر لمدة لا تزيد على اسبوعين او باحداهما، وللمؤسسة ان تبديل عقوبة قطع الراتب او الاجر بتنزيل الدرجة، وتضاعف عقوبة الحجز وقطع الراتب او الاجر عند العود او تنزل درجة العائد 6- القيام بأعمال تخريبية مقصودة تستهدف السفينة او الحمولة او المخازن يعاقب علي بالفصل او العزل، ويحجز الفاعل على السفينة الى حين وصولها الى اول ميناء عراقي لتسليمه الى السلطات المختصة لإجراء التعقيبات القانونية بحقه، وفق القوانين العقابية 7 - الاختلاس والتزوير والسرقة يعاقب عليه بالفصل او العزل، ويحجز الفاعل على السفينة لحين وصولها الى اول ميناء عراقي لتسليمه الى السلطات المختصة لإجراء التعقيبات القانونية بحقه، وفق القوانين العقابية 8 - التهيب وحياسة المخدرات وتعاطيها على السفينة يعاقب عليه بقطع الراتب او الاجر لمدة لا تزيد على الشهر الواحد، وتضمنين الفاعل مبالغ الغرامات التي يحكم بها السفينة، وحجزه على السفينة الى حين وصولها الى اول ميناء عراقي لتسليمه الى السلطات المختصة لإجراء التعقيبات القانونية بحقه، وفق القوانين العقابية 9 - السكر اثناء الواجب او حيازة الاسلحة النارية او الجارحة على السفينة او عدم كتمان اسرار السفينة او المؤسسة يعاقب مرتكب الاعمال المذكورة في هذه الفقرة بقطع الراتب او الاجر مدة لا تزيد على الاسبوع الواحد، وتضاعف العقوبة عند العود 10- المساعدة على الهروب والتسلل يعاقب الفاعل بعقوبة الفصل او العزل، ويحجز على السفينة الى حين وصولها الى اول ميناء عراقي لتسليمه الى السلطات المختصة لإجراء التعقيبات القانونية بحقه، وفق القوانين العقابية .
- ⁽⁴⁹⁾ د. هاني دويدار ، مصدر سابق، ص 137.
- ⁽⁵⁰⁾ عبد الرحمن السيد قرمان، مصدر سابق، ص 266.

- (51) د. مجيد العنبيكي، مصدر سابق، ص 85.
- (52) المادة (18) من قانون رقم (167) لسنة 1960 اشار اليها : د.علي البارودي، مصدر سابق، ص 104.
- 53 انظر المادة (٤٢) من قانون التجارة العثماني النافذ : (الربان مجبور على ان يكون موجودا بذاته داخل السفينة منذ شروعه بالسفر لحين وصوله الى ساحل السلامة او احدى الموانئ الامينة واذا اقتضى الامر للدخول الى الميناء او خليج او نهر لم يدخله قبلا لا هو ولا احد من ملاحيه اصلا وكان يوجد هناك ادلاء عارفين بالدخول فالربان مكلف بان يستخدم دليلا على حساب المركب).
- 54 انظر المادة (٤3) من قانون التجارة العثماني: (اذا صدر من ربان السفينة احوال مغايرة لإحكام المواد الخمسة المذكورة أنفاً يكون مسؤولاً عن كل الاضرار التي تنجم عن ذلك سواء للسفينة او شحنتها).
- 55 بينت المادة (٣٨) من قانون التجارة العثماني في ان ربان السفينة ملزم باتخاذ دفتر يومية يذكر فيه مجموعة أمور منها : احوال الهواء و حركة المركب في تقدمه أو تأخره كل يوم و درجات الطول والعرض التي يوجد المركب بها في كل يوم و الاضرار والخسائر التي تقع للمركب وحمولته واسبابها و التفاصيل بقدر الامكان عما يقع من التلف او ما يقطع ويترك من الأشياء و الطريق التي يسلكها المركب واسباب حيادة عن تلك الطريق طوعا او كرها وغيرها.
- 56 د. وليد خالد عطية، الجوانب القانونية والسياسية- العدد الأول- السنة الخامسة، ص 261-263. مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية- العدد الأول- السنة الخامسة، ص 261-263.
- 57 د. أحمد حسني، قضاء النقص البحري، منشأه المعارف، الطبعة الثانية، الإسكندرية، ص ٩٥ – ٩٦. كذلك فان الصلاحية المادية للسفينة تعتمد وبدرجه كبيره على مختلف الظروف التي تحيط بالرحلة اذ يعد الموسم خلال السنه عاملاً مهماً جداً لتحديد صلاحية السفينة للملاحة فاذا كانت السفينة صالحه للملاحة لرحله بحريه اثناء الصيف فأنها قد لا تكون صالحه لرحله بحريه اثناء الشتاء والجدير بالذكر ان الصلاحية المادية للسفينة تتأثر ايضاً بنوع المياه الملاحية سواء كانت هذه المياه عذبه ام مالحة ام مياه محيطات ام انهار فالسفينة التي تكون صالحه للملاحة في مياه داخلية قد لا تكون صالحه في مياه البحار والمحيطات. د. وليد خالد عطية، مصدر سابق، ص 261-263.
- 58 اربوط وسيلة، ربان السفينة بين دفتي السلطة والمسؤولية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الخامس، ص 422
- 59 المادة (٤٩) من قانون التجارة العثماني نصت على : (اذا مست الضرورة لتعمير السفينة اثناء سفرها او لمشتري اقلعة او حبال او اوائل او تجهيزات او غير ذلك من الاشياء اللازمة وكان لا يمكن للربان نظراً للوقت والحال او بعد محل اقامة اصحاب السفينة والوسق ان يستحصل امرا منهم بذلك جاز له بعد ان يحرر محضرا موقعا او مختوما منه هو ذاته ومن معتبري الملاحين تصديقا لشدة هذه الاضطرار ان يجري استقراضا بحريا باذن من المحكمة...)
- 60 د. مجيد العنبيكي، مصدر سابق، 222 وما بعدها.
- 61 د. فاروق إبراهيم جاسم، مصدر سابق، ص 217-218.
- 62 ففي قضية (33) 1924 standard oil co. of new york v. clan line steamers ltd. إذ بينت المحكمة انه وبسبب بنية السفينة فانه بتطلب إبقاء الماء في صهاريجها وعندما تم شحن الحمولات على سطحها فأن مالك السفينة لم يقم بنقل المعلومات إلى الربان فيما يتعلق بالمياه الباقية في صهاريج السفينة وأبحرت السفينة من ميناء نيويورك في الولايات

المتحدة ، بعدها أمر الربان بتفريغ الصهاريج من المياه مما نتج عنه إن غرقت السفينة في المياه الهادئة ، المحكمة وضحت هنا أن الربان غير كفوء ، وقد وقع في جهل لعدم التعامل والتصرف مع سفينته بسبب خصوصيات بنيتها واستناد لذلك فالمحكمة قررت عدم إمكانية التمييز من حيث الأثر بين نقص الكفاءة ونقص العلم فالاثنتان متساويان وبجعلان الربان غير كفوء وغير مؤهل للقيادة . مشار إليها لدى . د. وليد خالد عطية، مصدر سابق، ص 275.

⁶³ ففي قضية A .E Read and company limited V. Page son and east limited and another 1927

محكمة الاستئناف في هذه القضية بينت حقيقة مفادها إن هذا المركب الكبير الذي غرق كان قد حمل أكثر من طاقته وأصبح غير صالح للملاحة حتى وإن كان هو في ذاته صالحاً للملاحة عند بدء عملية التحميل . مشار إليها لدى . د. وليد خالد عطية، مصدر سابق، ص 287.

⁶⁴ د. فاروق إبراهيم جاسم ، مصدر سابق، ص 263.

⁽⁶⁵⁾ المادة (20) من تعليمات الموانئ والمرافئ رقم (1) لسنة 1998 .

⁽⁶⁶⁾ د. عاطف محمد الفقي، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، ط1، 1997، ص83.

⁶⁷ د. فاروق إبراهيم جاسم ، مصدر سابق، ص 264

⁽⁶⁸⁾ د. مجيد العنبيكي، قانون النقل العراقي- المبادئ والأحكام، منشورات مركز البحوث القانونية- وزارة العدل، بغداد، 1984، ص 192.

⁽⁶⁹⁾ إذ قد تتطلب طبيعة البضاعة تبريدها والمحافظة على درجة حرارة معينة لها طيلة فترة الرحلة البحرية ، كما قد تتطلب الى تهوية من حين لآخر كالفواكه والحيوانات الحية أو قد تكون عرضة للتلف اذا تعرضت للشمس مما يتطلب تغطيتها أو تخزينها في عابرة بعيدة عن الحرارة . د. عبد القادر حسين، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عُمان، ط1، 1999، ص354

⁷⁰ د. محمد مصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفق الأنظمة المقارنة، مكتبة القانون والاقتصاد،

الرياض، 2012، ص 224

⁽⁷¹⁾ المادة (33) من قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1983.

⁷² د. مجيد العنبيكي، القانون البحري ، مصدر سابق، ص 187

⁷³ د. مجيد حميد العنبيكي ، القانون البحري، مصدر سابق ، ص 187 .

⁷⁴ (يلتزم الناقل بتفريغ الشيء عند وصوله و دفع المصروفات المترتبة عليه مالم يتم بذلك المرسل اليه او شخص اخر بمقتضى اتفاق او قانون او تعليمات وعندئذ يكون هذا الأخير مسؤولاً عن الاضرار التي تقع اثناء التفريغ)

⁷⁵ د. مجيد حميد العنبيكي ، القانون البحري، مصدر سابق، ص 187 .

⁷⁶ مجيد حميد العنبيكي ، قانون النقل العراقي ، مصدر سابق، ص 197 .

⁷⁷ عدلي امير خالد، عقد النقل البحري - قواعد وأحكام، دار الجامعة الجديدة للطبع والنشر والتوزيع، القاهرة، 2006، ص 68

⁷⁸ (أولاً : يلتزم الناقل بتسليم الشيء الى المرسل اليه فعلاً او حكماً في المحل المتفق عليه ، ويعد التسليم الى الجهات المختصة او الى الحارس الذي عينته المحكمة تسليمياً حكماً) . و بالجمع بين هذه المادة والمادة (89) من قانون النقل العراقي التي تنص (ويعتبر تسليم الشيء الى المرسل اليه واقعا حكماً اذا سلم



الى السلطات الكمركية او الى الحارس القضائي الذي عينته المحكمة) . يتضح ان (الجهات المختصة) التي وردة في المادة (35) من قانون النقل العراقي حددت ب (السلطات الكمركية) . من ذلك يتبين ان التسليم الى وكيل الناقل كما لو سلم الناقل البحري البضاعة الى الشركة العامة للوكالات البحرية باعتبارها وكيله في النقل عنه فان ذلك لا يعد تسليمًا حكميًا بل لا بعد من التسليم الفعلي للمرسل اليه .

⁷⁹ وقد نصت المادة (35) من قانون النقل العراقي (ثانيا : على الناقل ان يخطر المرسل اليه بوصول الشئ وبالميعاد الذي يستطيع خلاله الحضور لتسلمه اذ لم يكن التسليم واجبا في محله . ويبدو من هذا النص ان المشرع العراقي يميز بين حالتى التسليم لواجب في محل المرسل اليه والتسليم الواجب في محطة الوصول او مكان اخر معين في سند النقل . فواجب الاخطار في الحالة الأخيرة فقط باعتبار ان البضاعة ستكون بين يدي المرسل اليه في الحالة الأولى فلا حاجة لخطاره بوصولها . هذا وان الاخطار الذي نص عليه المشرع جاء بصيغة الامر لانه استعمل عبارة (على الناقل) .

⁸⁰ اذا حدث التزاحم بعد تسليم البضاعة فاننا نكون بين امرين : الأول : ان يكون الشخص الذي تسلم البضاعة هو صاحب النسخة الاقدم في تاريخ التظهير وهنا لا صعوبة في هذا الامر حيث يكون مستلم البضاعة هو صاحب الحق في استلامها وتبقى في حيازته . الثاني : ان يكون الشخص الذي تسلم البضاعة بالفعل هو شخص اخر غير حامل السند الاقدم في التظهير وفي هذا الفرض نكون بصدد حيازتين للبضائع ، حيازة فعلية لدى من تسلم البضاعة رغم انه لا يحمل سند الشحن الاقدم في تاريخ التظهير وحيازة رمزية للبضاعة من قبل حامل السند الاقدم تظهيرا وهنا يفترض ان كلا الحائزين حسني النية ولحل هذا التزاحم فانه متى كان من تسلم البضائع حاملا حسن النية لإحدى النسخ سند الشحن كانت له الأفضلية على حملة النسخ الأخرى ولو كانت تظهيراتها اسبق تاريخا أي تفضل الحيازة الفعلية على الحيازة الرمزية . د. فاروق إبراهيم جاسم، مصدر سابق، ص 274.

⁸¹ د. عاطف محمد الفقي، مصدر سابق، ص 92. د. مجيد حميد العنبيكي، القانون البحري، مصدر سابق،

195

⁸² د. فاروق إبراهيم جاسم ، مصدر سابق، ص 275.

⁸³ من تعليمات الموانئ والمرافئ لسنة 1998: لقد بينت المادة 20 وفقاً لهذه التعليمات على ربان أية سفينة بها عيب أو أكثر من العيوب المذكورة أدناه أن لا يحرك سفينته دون إذن مسبق من ضابط السيطرة: أ - خلل في المحركات الرئيسية أو معدات القيادة أو الآلات المساعدة تؤثر في قدرتها على المناورة . ب - المعدات المعطلة مثل البوصلة، الصفارة، الدفة وجهاز الهاتف اللاسلكي . ج - مرابط الحبال المثبتة على سطح السفينة وأوناشي لربط المراسي المعطلة أو غير الجاهزة للعمل د - ميناء عرضي أو طولي يزيد على الحد المسموح به وفق أحكام المادة (38)، (39) من هذه التعليمات وقد بينت المادة (3) على ربان السفينة المتوجهة إلى موانئ العراق إبلاغ (ضابط السيطرة) قبل وصول السفينة بثمان وأربعين ساعة إذا كانت تحمل بضائع خطيرة وقد بينت المادة 70 يسأل مالك أو ربان السفينة عن الهلاك والأضرار التي تلحق بالغير بسبب الأخطاء التي تقع من المرشد عند قيامه بعملية الإرشاد و قد بينت المادة 91 يكون ربان السفينة مسؤولاً عن سلوك وتصرف طاقم السفينة طيلة مدة إقامتهم في العراق . وقد بينت مادة 94 يكون ربان السفينة مسؤولاً عن إرساء السفينة بجانب الرصيف ومغادرته منه ويعتبر مسؤولاً عن أي ضرر يصيب ممتلكات الميناء أثناء عمليات المغادرة والإرساء والسحب والدفع والقطر وغيرها، أو أثناء قيام السفينة بالملاحة في حدود الميناء . وبينت المادة 104 يعتبر مالك السفينة أو ربانها مسؤولاً عن سلوك وتصرفات أفراد الطاقم أثناء تواجد السفينة في الميناء .



- ⁸⁴ د. مجيد حميد العنبيكي، القانون البحري، مصدر سابق، 215.
- ⁸⁵ ان الربان نائب قانوني عن المجهز ويربط بينهما عقد عمل بحري في كل ما يتعلق بالأعمال اللازمة في تنفيذ للسفينة والرحلة البحرية، فإنه لا بد عليه بذلك العناية اللازمة في تنفيذ التزاماته وأي إخلال بهذه العناية تجعل منه مسؤولاً ومسؤولية تعاقدية اتجاه المجهز ينظر: إيمان الجميل، الربان (المركز القانوني، الحقوق والالتزامات، المسؤوليات والسلطات)، ط1، المكتب الجامعي للنشر، مصر، 2014، ص54.
- ⁸⁶ انظر المادة (55/رابعاً) من قانون النقل العراقي النافذ.
- ⁸⁷ المادة (٢٨) من قانون النقل العراقي اشارت: (تسلم الناقل الشيء المطلوب نقله دون تحفظ يدل على انه تسلمه بحالة جيدة ومطابقة للبيانات المذكورة في وثيقة النقل. فاذا ادعى العكس فعليه الاثبات) .
- ⁸⁸ للأحكام المتعلقة بالناقل والتي يمكن تطبيقها على الربان : د. مجيد حميد العنبيكي، قانون النقل العراقي، مصدر سابق، ص 227.
- ⁽⁸⁹⁾ عبد الرحيم العمودي، المركز القانوني للربان وسلطاته، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2005، ص204.
- ⁽⁹⁰⁾ إيمان الجميل، مصدر سابق، ص54.
- ⁽⁹¹⁾ إيمان الجميل، مصدر سابق ، ص420.
- ⁹² د. علي بابكر إبراهيم بابكر، مصدر سابق، ص 192.
- ⁹³ د. لطيف جبر كومان، مسؤولية الناقل البحري، ط1، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان، 2001 ، 137 وما بعدها.
- ⁹⁴ د. فاروق إبراهيم جاسم، مصدر سابق، ص 288.
- ⁹⁵ المادة (133) من قانون النقل العراقي.
- ⁹⁶ د. مجيد حميد العنبيكي، القانون البحري، مصدر سابق، ص173.
- ⁹⁷ د.علي البارودي، مصدر سابق، ص239.
- ⁹⁸ المادة (145) من قانون النقل: (على الناقل او من ينوب عنه ادراج تحفظ في سند الشحن، الذي يتضمن تفاصيل تتعلق بالطبيع العامة للشيء او علاماته الرئيسية او وزنه او كميته او عدد الطرود او القطع، يبين فيه عدم صحة تلك التفاصيل او الاسباب التي حملته على الاشتباه في عدم مطابقتها للشيء...) .
- ⁹⁹ د. هاني دويدار، مصدر سابق، ص253.
- ⁽¹⁰⁰⁾ د. مجيد حميد العنبيكي، القانون البحري العراقي، مصدر سابق، ص87.
- ⁽¹⁰¹⁾ د. عمر فؤاد عمر، اعفاء الناقل البحري من المسؤولية: دراسة مقارنة في عقد النقل البحري للبضائع ، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000، ص 554. و د. عاطف محمد الفقي، مصدر سابق، ص84.
- ⁽¹⁰²⁾ المادة (42) من قانون التجارة العثماني لسنة 1963.
- ⁽¹⁰³⁾ المادة (43) من قانون التجارة العثماني لسنة 1863.
- ⁽¹⁰⁴⁾ المادة (44) من قانون التجارة العثماني لسنة 1863.
- ⁽¹⁰⁵⁾ د. مجيد حميد العنبيكي، القانون البحري العراقي، مصدر سابق، ص87.
- ⁽¹⁰⁶⁾ د. عاطف محمد الفقي، مصدر سابق، ص84.
- ¹⁰⁷ د. فاروق إبراهيم جاسم، مصدر سابق، 263.
- ⁽¹⁰⁸⁾ د. عاطف محمد الفقي، مصدر سابق، ص86.

- (109) المادة (42) من قانون التجارة العثماني لسنة 1963.
- (110) د. مجيد حميد العنبيكي، القانون البحري العراقي، مصدر سابق، ص 90.
- (111) المادة (150) من قانون النقل العراقي نافذ.
- المصادر**
- أولاً: الكتب القانونية**
- 1- إيمان الجميل، الربان (المركز القانوني، الحقوق والالتزامات، المسؤوليات والسلطات)، ط1، المكتب الجامعي للنشر، مصر، 2014.
 - 2- د. أحمد حسني، قضاء النقص البحري، منشأة المعارف، الطبعة الثانية، الإسكندرية.
 - 3- د. باسم محمد صالح، القانون التجاري- القسم الاول، منشورات دار الحكمة، مطبعة جامعة بغداد، بغداد، 1987.
 - 4- د. عاطف محمد الفقي، النقل البحري للبضائع، دار النهضة العربية، القاهرة، ط1، 1997.
 - 5- عبد الرحيم العمودي، المركز القانوني للربان وسلطاته، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2005.
 - 6- د. عبد القادر حسين، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عُمان، ط1، 1999.
 - 7- عبد القادر حسن العطير، الحاويات وشرحها في تنفيذ عقد النقل البحري، ١٩٨٣.
 - 8- عبد الرحمن السيد قرمان، الوجيز في قانون التجارة البحري الجديد، مطبعة حماده الحديثة، مصر.
 - 9- عدلي امير خالد، عقد النقل البحري - قواعد وأحكام، دار الجامعة الجديدة للطبع والنشر والتوزيع، القاهرة، 2006.
 - 10- د. علي البارودي، مبادئ القانون الدولي البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٧٥.
 - 11- د. عمر فؤاد عمر، اعفاء الناقل البحري من المسؤولية: دراسة مقارنة في عقد النقل البحري للبضائع، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000.
 - 12- د. فاروق إبراهيم جاسم، مبادئ القانون البحري، المكتبة القانونية، الطبعة الأولى، 2021.
 - 13- د. لطيف جبر كومان، مسؤولية الناقل البحري، ط1، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع، عمان، 2001.
 - 14- د. مجيد حميد العنبيكي، القانون البحري العراقي، بيت الحكمة، بغداد، 2002.
 - 15- د. مجيد حميد العنبيكي، قانون النقل العراقي- المبادئ والاحكام، منشورات مركز البحوث القانونية- وزارة العدل، بغداد، 1984.
 - 16- د. محمد مصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفق الأنظمة المقارنة، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، 2012.
 - 17- د. هاني محمد دويدار، القانون البحري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقات الدولية، دار النهضة العربية، بيروت، 1995.

ثانياً: البحوث والمقالات

- 1- اربوط وسيلة، ربان السفينة بين دفتي السلطة والمسؤولية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الخامس.



- 2- د. علي بابكر إبراهيم بابكر، مفهوم الربان كأحد اشخاص الملاحة البحرية في بعض التشريعات العربية، مجلة بحوث ودراسات العالم الإسلامي، جامعة ام درمان الإسلامية، العدد العاشر لسنة 2013.
- 3- قارة وليد، مسؤولية مالك السفينة وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، مجلة الندوة للدراسات القانونية، العدد 12، سنة 2017
- 4- محمد اوزبان، عقد النقل البحري، مجلة الحقوق، العدد 39، 2016
- 5- د. هشام صالح محسن، الموانئ العراقية ودورها في حركة النقل البحري (ميناء ام قصر الواقع والافاق المستقبل - دراسة حالة، مجلة كلية التربية الأساسية- الجامعة المستنصرية، العدد 73 لسنة 2012.
- 6- د. وليد خالد عطية، الجوانب القانونية لالتزام الناقل البحري بأعداد سفينة صالحة للملاحة، مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية- العدد الأول- السنة الخامسة.

ثالثا: التشريعات والتعليمات

- 1- قانون التجارة العثماني النافذ لسنة 1863
- 2- قانون تسجيل السفن رقم (19) لسنة 1942
- 3- القانون المدني العراقي رقم (40) لسنة 1951 م.
- 4- قانون الخدمة البحرية المدنية رقم (٢٠١) لسنة ١٩٧٥ النافذ
- 5- قانون النقل العراقي رقم (80) لسنة 1983
- 6- قانون التجارة العراقي رقم (30) لسنة 1984 م.
- 7- قانون الموانئ رقم (٢١) لسنة ١٩٩٥ المعدل
- 8- قانون التجارة البحري المصري رقم (8) لسنة 1990
- 9- قانون الربان المصري رقم (60) لسنة 1961
- 10- تعليمات قانون الموانئ والمرافئ العراقي رقم (1) لسنة 1998.

The Impact of Rules of The Maritime Law for Determining the Legal Status of The Captain " A Comparative Study"

Maysam Salah Abd al Hussein Prof. Dr. Mohammed Jassem Mohammed

University of Thi-Qar / College of Law

drmohamed75thi@gmail.com

Abstract

The captain, who represents the captain of the ship, has a major role in executing the cruise. The contract of maritime transport of goods depends to a large extent on the accuracy of the captain in the implementation of the obligations imposed on him under the law, or the contract with the carrier, to implement the contract of maritime transport. The captain, because of his dangerous mission, as he roams the high seas, finds himself in front of several legal relationships with complex effects. Determining the legal status of the captain has a great impact in resolving many disputes related to contracts for the maritime transport of goods. These disputes are currently increasing with the increase and expansion of commercial maritime activity. Undoubtedly, this expansion of maritime trade activity casts a shadow over Iraq as a country with a narrow coastal view. Maritime activity is on the rise, but this economic growth has not been matched by legislative solutions at the level of global challenges in this sector. The Iraqi judiciary still relies on the Ottoman Maritime Trade Law in force 1863 in resolving maritime disputes. Iraqi Transport Law No. (80) of 1983, although it includes advanced legal rules for regulating transport contracts, its articles and treatment of maritime transport are simple compared to the legislative experiences of neighboring countries, and legal disputes arising from maritime commercial work. The captain is usually the pivotal point in these disputes, and therefore this study aims to shed light on this subject ‘ and to test the maritime legal rules in their ability to cover all the areas within which the captain works.

Keywords: Captain, Ship, Marine Carrier, Maritime Transport, Maritime Navigation.