

ربان السفينة بين دفتي السلطة والمسؤولية

أربوط وسيلة⁽¹⁾

مقدمة:

السفينة رغم أهميتها كأداة للملاحة البحرية ، إلا أنها تبقى دائما بحاجة لشخص لا غنى عنه في الاستغلال البحري و لا شك أن هذا الشخص هو الربان، و بما أنه قائدها و رئيس طاقمها فإنه بحكم هذه المكانة يشغل العديد من الاختصاصات.⁽²⁾

هذه السلطة الواسعة المخولة للربان و التي تشمل أمورا كثيرة ، نجدها تنصب على السفينة ذاتها و نجدها أحيانا تنصب على البضاعة المشحونة عليها كما أنها تمس حقوق المجهز والسفينة و مالكها. وقد تصل إلى حد السيطرة على الموجودين على متن السفينة و تقيدهم و تمس حقوقهم و هذا لما له من سلطة التوثيق و التحقيق و توقيع العقاب.

و إعمالا لمبدأ تلازم السلطة و المسؤولية فإن الربان يجد نفسه واقعا مابين دفتين، اتساع السلطات من جهة تعدد المسؤولية من جهة أخرى.

هذا ما دفع بنا للبحث في مصدر و منشأ كل سلطة و ضوابطها و متى تضيق و متى تتسع و نبحت في ضمانات ممارسة الربان لسلطاته بكل حرية ، خاصة وأن هذا الأخير يجد نفسه في مواجهة مسؤوليات متعددة : مدنية، تأديبية كانت أو جنائية.

هذا يدفع بنا لطرح الإشكال الآتي: ما هو منشأ سلطة الربان و ضوابطها و ضمانتها و حدودها و إلى أي مدى يمكن أن تثار مسؤولية الربان موازاة بالسلطات الواسعة الممنوحة له؟

سنحاول الإجابة على هذه التساؤلات في هذا البحث وفقا للخطة التالية:

المبحث الأول : سلطات الربان.

المبحث الثاني: مسؤوليات الربان.

المبحث الأول: سلطات الربان.

يعد الربان من أهم أشخاص الملاحة البحرية و ذلك لما يتمتع به من سلطات واسعة على ظهر السفينة، باعتبار أنه يباشر سلطاته بعيدا عن سلطات الدولة ورقابة المجهز.⁽³⁾

1 طالبة دكتوراه مخبر القانون البحري و النقل جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان -

2 - علي رضا، محاضرات في الحقوق التجارية البحرية، دون طبعة، مديرية الكتب و المطبوعات الجامعية، حلب، دون سنة نشر.

3 - عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المركز القانوني للربان و سلطاته، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية،

2005، ص 57.

وهذا ما جعل سلطاته تنقسم إلى عامة و خاصة ، و سنعرض كل نوع في مطلب منفصل لنقف على خصوصية و مميزات كل نوع.

المطلب الأول: السلطات الخاصة للربان.

الربان بوصفه ممثلا للمجهز وظيفتان: وظيفة فنية تتمثل في قيادة السفينة و إدارة الرحلة البحرية المقررة ووظيفة تجارية هي إبرام العقود و التصرفات اللازمة لإدارة السفينة واستغلالها.⁽¹⁾

الفرع الأول: الوظيفة الفنية للربان.

يعتبر الربان قائد السفينة الفني طول الرحلة ، و يتميز في عمله الفني أنه لا يتلقى بشأنه أي تعليمات من المالك و إنما يستمدها من القانون الذي يحدده له.⁽²⁾

إذ تنص المادة 580 من القانون البحري⁽³⁾ على ما يلي: « يتولى قيادة السفينة ربان يعين من بين الأشخاص المؤهلين قانونا».

و يعين على الربان أن يبقى على متن السفينة طيلة الرحلة و أن يتولى شخصيا القيادة إلا في حالات محددة⁽⁴⁾ وحينئذ يعوضه أعلى ضابط السطح رتبة.

و لممارسة الوظيفة الفنية المتمثلة في القيادة يتوجب على الربان مراعاة الأمور التالية:

- مراعاة الأصول الفنية في الملاحة البحرية والاتفاقيات الدولية و العرف البحري و الأحكام المعمول بها في موانئ الدولة التي توجد بها السفينة.⁽⁵⁾
- كما يجب عليه خلال الرحلة البحرية حفظ السفينة في حالة جيدة للملاحة و كذلك المحافظة على أمن الأشخاص المبحرين على متنها و حفظ الحمولة.⁽⁶⁾

و لا يتأتى ذلك إلا من خلال القيام بالأعمال اللازمة لضمان سلامة جسم السفينة و آلتها و الابتعاد عن المناطق التي من شأنها تعريض السفينة للعطب، و كذا عليه أن يضمن كفاية الوقود اللازم لتشغيل المحركات حتى يتسنى لها إكمال رحلتها بالإضافة إلى جميع المواد الأخرى اللازمة لتسيير السفينة.⁽⁷⁾

1 - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، طبعة ثانية، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، 2012 ، ص 137.

2 - هشام فرعون، القانون البحري، دون طبعة، مطبعة كرم للنشر، دمشق، 1985، ص 121.

3 - الأمر رقم 76-80 و المتضمن القانون البحري المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق ل 23 أكتوبر 1976 و المتضمن القانون البحري (جريدة رسمية 29 مؤرخة في 10 أبريل 1977) ، المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في أول ربيع الأول عام 1419 الموافق ل 25 يونيو 1998 (جريدة رسمية رقم 47 مؤرخة في 27 يونيو 1998).

4 - إذ يوجد حالات تحتم النزول من السفينة في موانئ لأغراض المصلحة أو لأغراض أخرى مقبولة اعتياديا، حسب ما جاء في نص المادة 581 من القانون البحري الجزائري.

كما أنه في حالة وفاة الربان أو أصابه مرض أو تغيب أو حصل له أي مانع يمنعه من قيادة السفينة خلال السفر يتم تعويضه بأعلى ضابط السطح رتبة حتى يعين ربانا جديدا يحل محله حسب نص المادة 582 من القانون البحري.

5 - هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، بدون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2004 ، ص 88.

6 - و هذا حسب نص المادة 591 من القانون البحري.

7 - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع نفسه، ص 89.

و يتوجب عليه عدم التخلي عن قيادة السفينة أو مغادرتها أو الأمر بتركها إلا بسبب خطر محقق و بعد أخذ رأي ضباطها.⁽¹⁾ على أن يكون آخر من يترك السفينة⁽²⁾، مع ضرورة إنقاذ الأوراق الموجودة على متنها و دفتر السفينة و يومياتها و يومية الماكينة و الأشياء القيمة و المعهود بها إليه.⁽³⁾

و في كل الأحوال يتعين على الربان استعمال خدمات المرشد و القاطرة عندما تتطلب أنظمة و أمن السفينة ذلك، و في حالة الخطر الجدي على السفينة في البحر، يجب على الربان طلب الإسعاف من سفينة أو أكثر.⁽⁴⁾ و لا بد على ربان السفينة أن يحتفظ بالوثائق المطلوبة قانونا و المتعلقة بالسفينة و البحارة و المسافرين و الشحنة .

و يتمتع الربان في أدائه لوظيفته الفنية باستقلال تام عن المجهز بشأن قيادته للسفينة، إذ أن ذلك يدخل في صميم اختصاصاته ، فهو عميد السفينة و السيد عليها و دكتاتورها.⁽⁵⁾

و عليه لا يجوز إملاء أي تعليمات أو أوامر على الربان في هذا الشأن من قبل المجهز ، ذلك لأنه الأعملم بهذا الفن منه إلا إذا كانت الغاية تحقيق مصلحة أو دفع ضرر فلا بد عليه في هذه الحالة إتباعها.

لكن إذا كان من شأن هذه التعليمات إلحاق الضرر بالسفينة أو الحمولة أو الأشخاص أو البضائع المشحونة عليه عدم إتباعها وإلا عد هو المسؤول عن الضرر اللاحق.

« فكل ما يلتزم به الربان في هذا الخصوص هو إتباع خط السير الذي حدده له المجهز بحيث لا يحد منه إلا في حالات الضرورة.»⁽⁶⁾

الفرع الثاني: الوظيفة التجارية للربان.

تقتضي طبيعة النشاط البحري تخويل الربان القيام بأعمال تتعلق باستثمار السفينة، كالتعاقد مع البحارة و التعاقد على إصلاح السفينة و شراء المؤن و الأغذية اللازمة للرحلة و إبرام عقود النقل و تمثيل المجهز أمام القضاء.⁽⁷⁾

و هذه الأعمال و إن كان الربان يبرمها أحيانا باسمه إلا أن الغير يعلم تماما أن الربان يباشرها بوصفه ممثلا للمجهز.⁽⁸⁾

1 - إيمان الجميل، الربان، (المركز القانوني، الحقوق و الالتزامات، المسؤوليات والسلطات)، طبعة أولى المكتب الجامعي للنشر، مصر، سنة 2014، ص 33.

2 - و هذا الأمر أخلاقي أكثر منه قانوني إذ أن مرده للتقاليد البحرية و ضمير الربان.

3 - راجع نص المادة 602 من القانون البحري.

4 - راجع نص المادة 601 من القانون البحري.

5 - عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المركز القانوني للربان و سلطاته، المرجع السابق، ص 61.

6 - عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، نفس المرجع، ص 61.

7 - محمد فريد العريني، هاني دويدار ، مبادئ القانون التجاري و البحري، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، سنة 2000، ص 517.

8 - عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، طبعة أولى، دار الفكر و القانون للنشر، المنصورة، سنة 2011، ص 213.

وقد نصت المادة 583 من القانون البحري على أن: «الربان يمثل المجهز بحكم القانون خارج الأماكن التي تقع فيها مؤسسته الرئيسية أو الفرع و ذلك في إطار الاحتياجات العادية للسفينة و الرحلة».

ومن هنا نلاحظ أن سلطات الربان التجارية تضيق عندما تكون السفينة في الأماكن التي تتواجد فيها المؤسسة الرئيسية أو الفرع وفي إطار الاحتياجات العادية للسفينة والرحلة إذ خارج هذا الإطار يصعب حصوله على توكيل صريح من المجهز ضرورة حتمية حسب نص المادة 585 من القانون البحري التي جاء فيها: « لا يمكن لربان السفينة أن يقوم بالتزامات أخرى إلا بموجب توكيل صريح من المجهز».

لكن من جهة أخرى نجد السلطات التجارية للربان تتسع في الحالات الطارئة بحيث يتم فيها الخروج عن هذه القاعدة، أي إذا طرأت ضرورة مفاجئة أثناء الرحلة ، يجوز له لاستدانة باسم المجهز و أن يعقد باسمه عمليات القرض ما دام ذلك يعد ضرورة حتمية لتغطية مصاريف تصليح السفينة و إتمام عدد أفراد الطاقم أو التموين و كذا حماية الحمولة و لاستثمار الرحلة بصفة عامة.

كما يمكنه فعل ذلك إذا علم المجهز و لم يقدم الوسائل و التعليمات اللازمة أو صار الاتصال مع المجهز غير ممكن.⁽¹⁾

وعلى كل الأحوال يتعين على الربان إتباع تعليمات المجهز، و هذا الأمر مشترك بين التزامات العامل و التزامات الوكيل، كذلك يجب عليه إخطار المجهز بكل أمر يتعلق بالسفينة و البضائع المشحونة.⁽²⁾

المطلب الثاني: السلطات العامة للربان.

يزود القانون الربان بسلطة عامة تتناول التأديب والتحقيق والتوثيق لتعذر إخضاع السفينة لسلطة أخرى غير سلطته و أثناء مباشرته لهذه الاختصاصات يعد ممثلا للسلطة العامة على ظهر السفينة باعتبارها مجتمعا عامًا.

الفرع الأول: سلطات الربان كضابط شرطة قضائية.

مما لا شك فيه أن المشرع عهد بوظيفة الضبط القضائي إلى مجموعة من الأفراد حددهم حصرا، وخولهم مجموعة من السلطات بقدر ما يمكنهم من كشف حقيقة الجريمة و مرتكبها بغية حفظ الأمن و السلم بالمجتمع ، حيث يعتبر قانون الاجراءات الجزائية هو الشريعة العامة في تحديد هؤلاء الأشخاص.

غير أن مقتضيات الحال تبيح لربان السفينة ممارسة هذه السلطة ، بحيث يعتبر هذا الأخير مساعد النائب العام في إجراء وظائف الضبط القضائي ، وبالتالي له بهذا الوصف أن يقوم بضبط الجرائم المرتكبة على

1 - راجع نص المادة 584 من القانون البحري.

2 - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري ، المرجع السابق، ص 101، إذ ذكر في الهامش أن الفقه كان يذهب إلى القول أن الاختصاصات التجارية للربان تؤسس على تبعيته للمجهز بموجب عقد العمل البحري فيما يتعلق بالأعمال المادية و على وكالة منه فيما يتعلق بالأعمال القانونية ، إلا أنه منذ صدور حكم محكمة النقض الفرنسية الصادر عن الغرفة التجارية في 30 مارس 1965 ، تم هجر هذه التفرقة بين الأعمال المادية و الأعمال القانونية.

ظهر السفينة و أن يتولى لتحقيق فيها.⁽¹⁾

و تجد هذه السلطة سندها في نص المادة 557 من القانون البحري التي جاء فيها: « زيادة على ضباط الشرطة القضائية و الأشخاص المذكورين في التشريع المعمول به ، فإن الأشخاص المؤهلين لبحث ومعاينة مخالفات أحكام هذا الكتاب هم:

- ربابنة السفينة التي ارتكبت على متنها المخالفات.....»

وتواصل المادة 566 من نفس القانون على نصها على هذه السلطة بحيث جاء فيها: « يقوم الأشخاص المؤهلون المشار إليهم في المادة 577 أعلاه ، بجميع المعاينات و الاستماع أو المواجهات التي قد تساعد على إظهار الحقيقة ، و يعدون محضرا بها طبقا لأحكام قانون الإجراءات الجزائية.»

و يستفاد مما سبق أن القانون البحري منح للربان سلطة جمع الاستدلالات حول الجريمة و مرتكبها بغية كشف الحقيقة و ذلك على نحو يضمن حفظ النظام و الأمن على متن السفينة طيلة الرحلة البحرية. كما اشترطت هذه المادة إعداد الربان لمحضر يدون فيه ما تم وفقا لأحكام قانون الإجراءات الجزائية.

وعليه خول القانون البحري للربان و في حالة و وقوع جريمة على ظهر السفينة ، وإلى حين وصول السلطات المختصة، جمع الاستدلالات و إجراء التحريات التي لا تحتتمل التأخير، وله عند الاقتضاء أن يأمر بالتحفظ على المتهم و أن يتخذ التدابير اللازمة للمحافظة على الأشياء التي قد تفيد في إثبات الجريمة.⁽²⁾

ومن هذا المنطلق يتميز الربان بسلطة الضبط القضائي و سلطة إجراء التحريات الأولية و سلطة القبض و التفتيش⁽³⁾ و سلطة الحبس الاحتياطي للمتهم⁽⁴⁾ لحين وصول السلطة المختصة.

إذ لا يجوز للربان استعمال السلطة المخولة له على أفراد خارج النطاق المكاني و الزمني المحددين للرحلة البحرية التي يقودها.⁽⁵⁾ ومفاد هذا القول أن هذه السلطة محددة بنطاق زمني محدد بالزمن الذي تستغرقه السفينة حتى تصل إلى ميناء الوصول ، ونطاق مكاني محدد بظهر السفينة.

الفرع الثاني : سلطة التوثيق.

نظرا لأن الرحلة البحرية قد تطول و في غضونهما تكون السفينة في منأى عن إقليم الدولة و سلطاتها و ساعتها قد تحدث أحداثا لا بد من إثباتها بوثائق رسمية ، فإنه قد خولت للربان على هذا الأساس سلطة التوثيق.

وتجد هذه السلطة سندها في نص المادة 596 من القانون البحري التي جاء فيها: « يحق للربان ، كما يجب عليه تسجيل بيانات الأحوال المدنية من ولادة و وفاة على متن السفينة و خلال رحلتها و سندات

1 - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص 137.

2 - إيمان الجميل، الربان، المرجع السابق، ص 68.

3 - ووردت هذه السلطة في نص المادة 457 من القانون البحري.

4 - حسب نص المادة 454 من القانون البحري.

5 - عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المركز القانوني للرباني و سلطاته، المرجع السابق، ص 119.

الوكالة و الموافقة و الإذن و أيضا قبول الوصايا.

وعليه فإن الربان يقوم بدور ضابط الأحوال المدنية و ذلك بتسجيل الولادات و الوفيات و عقود الزواج التي قد تقع على ظهر السفينة ، كما أن له صلاحية توثيق العقود التي اشترط القانون توثيقها.

لكن بخصوص هذه النقطة لا بد أن نتساءل عما إذا كان الربان القائم بالأعمال المدنية المذكورة موظفا عاما أم لا و بالتالي هدى اعتبار تلك المحررات رسمية من عدمه. خاصة و أن في معظم التشريعات لم يرد تعريف منظم يحدد

المقصود بالموظف العام⁽¹⁾ ومرد ذلك إلى اختلاف الوضع القانوني للموظف العام بين دولة و أخرى ، وإلى صفة التجدد المضطرد للقانون الإداري.⁽²⁾

وعليه عند تحديد الطبيعة القانونية لعمل الربان يتبين لنا أنه ليس بموظف عام وإنما هو تابع للمجهز بموجب عقد عمل بحري، فردي.

كما أننا نجد أيضا أن تلك المحررات التي يقوم بتحريرها ليست رسمية ، بدليل وجوب تبليغ ما يتم تحريره من شهادات و أوراق على السفينة للسلطات الإدارية المختصة في الدولة عند العودة إليها.⁽³⁾

فالربان كان معترفا له بهذه السلطة بل إن الاعتراف له بها واجب دائما و مفروض و لا يمكن القول بالعكس ذلك لأن الضرورة التي تملي هذا الوضع و توجب إسناده هذه السلطة له.⁽⁴⁾

المبحث الثاني: مسؤوليات الربان.

نظرا لتعدد اختصاصات الربان يجد نفسه قد دخل في علاقات مع أشخاص عديدين ، مما قد يرتب عن سلوكه الإضرار بالغير مما يقيم مسؤوليته المدنية.⁽⁵⁾

كما أن مخالفة الربان لالتزاماته المقررة بموجب عقد العمل البحري تجعل منه مسؤولا تأديبيا أمام صاحب العمل و إذا خالف القواعد الآمرة المقررة في قانون العقوبات و القوانين المكملة له كان مسؤولا جنائيا.

المطلب الأول: المسؤولية المدنية للربان.

مسؤولية الربان المدنية تكون إما عقدية و إما تقصيرية كما سيتم التفصيل فيه في طيات هذا المطلب وفقا لفرعين مستقلين.

1 - حيث يعرف الموظف العام من الناحية الإدارية على أنه ذلك الشخص يساهم في عمل دائم في مرفق عام تديره الدولة و غيرها من الوحدات الإدارية بأسلوب الاستغلال المباشر ، وتكون مساهمته في ذلك العمل عن طريق إسناد مشروع للتوظيف ينطوي على قرار التعيين من جانب الإدارة و قبول هذا التعيين من صاحب الشأن-. في شأن هذا التعريف راجع التعريف الوارد في الموقع droit7.blogspot.com

2 - في شأن هذا التعريف راجع الموقع www.Staralgeria.net

3 - عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المركز القانوني للربان و سلطاته، المرجع السابق، ص 184.

4 - علاء الدين زكي، المسؤولية الجنائية لربان السفينة في القانون البحري، (دراسة مقارنة)، طبعة أولى، دار الفكر الجامعي للنشر، الاسكندرية، 2015، ص 653.

5 - هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، المرجع السابق، ص102.

الفرع الأول: المسؤولية العقدية.

بما أن الربان نائب قانوني عن المجهز و يربط بينهما عقد عمل بحري في كل مل يتعلق بالأعمال اللازمة في تنفيذ للسفينة و الرحلة البحرية ، فإنه لا بد عليه بذل العناية اللازمة في تنفيذ التزاماته و أي إخلال بهذه العناية يجعل منه مسؤولا مسؤولية تعاقدية اتجاه المجهز.⁽¹⁾

و عليه فإنه يسأل مدنيا عن الأخطاء التي تقع منه خلافا لعقد عمله على أساس المسؤولية العقدية فضلا على أنه يسأل عن إخلاله بالتزامات التي يفرضها عليه عقد العمل الذي يرتبط به مع المالك أو المجهز عن إخلاله بالتزامات التي تفرضها عليه نيابته عن المجهز كونه نائبا عنه.⁽²⁾ وهذا وفقا لما جاء في نص المادة 583 و 584 من القانون البحري.

كما نجد المادة 586 من القانون البحري تنص على ما يلي: « يتعين على الربان خلال الرحلة ان يعمل على حماية مصالح ذوي الحق في الحمولة والتصرف في هذا الميدان طبقا لتعليمات المجهز».

كما توصل المادة 582 في فقرتها الثانية من القانون البحري توجب على الربان إعلام المجهز فورا بجميع الحالات التي تحول دون ممارسة الربان قيادة السفينة .

ومفاد هذا القول أن الربان يقع على عاتقه تنفيذ الواجبات الملقاة على عاتقه بموجب عقد العمل المبرم بينه وبين المجهز و من هذه الالتزامات اتباعه للتعليمات وإخطاره بكل امر يتعلق بالسفينة أو الشحنة ، ومخالفته لهذه الالتزامات القانونية توجب مسؤوليته المدنية اتجاه رب عمله. فضلا على جواز مساءلته مدنيا وفقا لقواعد المسؤولية المدنية إذا أخل بالتزام تعاقدية.

ومن الملاحظ أيضا أن مسؤولية الربان تنعقد اتجاه المجهز إذا انحرف عن خط سير السفينة في غير الأحوال التي يبيح فيها القانون ذلك، كما يسأل أمامه إذا لم يراعي كفاية الوقود اللازم لإتمام الرحلة البحرية و كذا عند عدم المحافظة على سلامة الشحنة للملاحة البحرية.⁽³⁾

الفرع الثاني: المسؤولية التقصيرية.

يعد الربان مسؤولا مسؤولية تقصيرية عن أخطائه الشخصية قبل الغير⁽⁴⁾ و عليه فمن المؤكد أن مسؤولية الربان تجاه الركاب على ظهر السفينة تندرج في نطاق المسؤولية التقصيرية لا العقدية.

كما أن القواعد العامة في المسؤولية تؤكد أن الربان مسؤول عن أخطائه تجاه الركاب الموجودين على ظهر السفينة، « إذ يتعين عليه أن يتخذ جميع التدابير الضرورية لحماية السفينة و البضائع و الأشخاص الموجودين على متنها من الضرر».⁽⁵⁾

1 - إيمان الجميل، الربان، المرجع السابق ص 54 .

2 - عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المركز القانوني للربان وسلطاته، المرجع السابق، ص 204.

3 - عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، نفس المرجع، ص 209.

4 - إيمان الجميل، الربان، المرجع السابق، ص 54.

5 - نص المادة 599 من القانون البحري.

و عليه فإن الربان مسؤول قبل ركاب السفينة مدنيا عن كافة الأفعال التي قد تضر بهم بناء على قواعد المسؤولية التقصيرية المنصوص عليها في طيات القانون المدني.

لكن قد تثور مسؤولية الربان التقصيرية و لو كان الخطأ صادرا من البحارة و يرجع ذلك مثلا إلى سوء اختيار الربان لأفراد الطاقم أو لخطأ في الإشراف عليهم، و عندها يسأل الربان شخصا عن هذه الأخطاء لا على أساس مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه.

و هنا على المضرور إقامة الدليل على خطأ الربان و إثبات علاقة السببية بين الخطأ و الضرر الذي أصابه و للربان بعد ذلك نفي مسؤوليته بإثبات السبب الأجنبي.

أما فيما يخص مسؤولية الربان اتجاه الشاحنين فهي و إن كانت مسؤولية عقدية في مواجهة مالك السفينة أو تجهزها منبعها عقد النقل البحري، إلا أنها لا تتعدى كونها مسؤولية تقصيرية في مواجهة ربان السفينة.

ذلك لعدم وجود علاقة تعاقدية مباشرة بينهم وبين الربان إلا أنهم يستطيعون الرجوع عليه بدعوى المسؤولية التقصيرية لكن شريطة إثبات الخطأ الشخصي من جانب الربان.

و لا يكفي الشاحنين إثبات إهمال الربان في تنفيذ التزاماته الناشئة عن عقد استخدامه ، لأنهم حينئذ يتمسكون بعقد ليسوا أطرافا فيه و هو ما لا يجوز ولو كان ذات العقد يفرض عليه الالتزام بالمحافظة على الأرواح و الشحنة.⁽¹⁾

كما تظهر مسؤولية الربان التقصيرية في مواجهة البحارة ، و ذلك عن كل الأضرار التي قد تلحق بهم من جراء تصرفاته و من أمثلة ذلك امتناعه عن تقديم العلاج للبحار المريض أو انزاله لتلقي العلاج مما يضره.

المطلب الثاني: المسؤولية التأديبية و الجنائية للربان.

قد يجد الربان نفسه أمام عقوبة تأديبية إذا ارتكب خطأ مهني مما يقيم مسؤوليته ، و يعد مخالفته للقواعد الآمرة المقررة في قانون العقوبات أو القوانين المكملة له سببا في مساءلته جنائيا.

الفرع الأول: المسؤولية التأديبية للربان.

يعني التأديب بصفة عامة تقويم عوجاج سلوك الفرد وأن يزود بالقيم الأخلاقية التي تكفل له أداء الواجبات الملقاة على عاتقه.⁽²⁾

و من هنا فإن إخلال الشخص الذي ينتمي إلى إحدى الهيئات بالواجبات الوظيفية و مقتضياتها يعد مرتكبا لجريمة تأديبية.

و يعرف الفقه الجريمة التأديبية على أنها معاقبة الموظف أو العامل إذا ما ثبت قبله فعل أو امتناع لا

1 - إيمان حسن الجميل، الربان، المرجع السابق، ص 54.

2 - عبد الرحيم محمد بن عبد الله عوض العمودي، المرجع السابق، ص 234.

يتفق و مقتضيات وظيفته.⁽¹⁾

و من هنا يمكن القول أن المسؤولية التأديبية للربان تقوم عند ارتكابه خطأ مهني و ذلك بمخالفته للقوانين التي من شأنها ردع مثل هذه الأخطاء.

و في مجال العمل البحري فإن الربان يعد مسؤولاً تأديبياً إذا أخل بواجباته المهنية، حيث نجد المادة 468 من القانون البحري تنص على ما يلي:

« يتعرض لعقوبة تأديبية كل عضو من اعضاء الطاقم، يرتكب عملاً يسيء للسير العادي للخدمات على متن السفينة أو على اليابسة.» ولا شك أن الربان يأتي على رأسهم.

و بالتالي يعد الربان مخالفا للنظام إذا حاد عن أحكام القانون البحري و النصوص التطبيقية الأخرى و خاصة الحالات الواردة في نص المادة 470 من القانون البحري.⁽²⁾

و تجدر الإشارة إلى أن الجريمة التأديبية ليست في الحالات الواردة في نص المادة 470 من القانون البحري، بل هذه الحالات وردت على سبيل المثال فقط، ذلك لأن الجريمة التأديبية ليست محددة في القوانين على سبيل الحصر و إنما هي كل فعل يرتكبه الموظف أو العامل و يكون من شأنه الإخلال بواجبات وظيفته أو مخالفة القوانين في هذا الشأن.

الفرع الثاني: المسؤولية الجنائية لربان السفينة.

نجد القانون البحري والقوانين المكملة له، حددت الأخطاء التي يرتكبها ربان السفينة عند ممارسة مهامه. سواء نتج عن ذلك ضرراً لجسم السفينة أو الأموال الموجودة عليها أو الأشخاص المبحرين على متنها أم لا.

على اعتبار أن الجرائم البحرية مرتبطة أساساً بالملاحة البحرية و لا يمكن أن تقع إلا بمناسبة ممارسة النشاط البحري، بغض النظر عن الجرائم التي يمكن أن يرتكبها الربان المقررة في قانون العقوبات بصفة عامة.⁽³⁾

1 - عبد الرحيم العمودي، نفس المرجع، ص 236.

2 - على الربان ألا يخالف النقط التالية حسب المادة 470 المذكورة في المتن:

- قيد البحارة و الزامية وجود دفتر الطاقم على متن السفينة.

- اكمال طاقم السفينة عند الضرورة.

- الاعتناء بالاشياء التي تركها على متن السفينة أحد أفراد الطاقم المتوفي أو المفقود أو الذي نقل للبر بسبب مرض.

- نزول أحد أفراد الطاقم على البر.

- التسجيلات في اليومية.

- حماية القصر و امن العمل على متن السفينة .

- تنظيم العمل و التموين و المنامة و الحماية الصحية على متن السفينة.

- مراعاة القواعد المنصوص عليها في الأنظمة البحرية.

3 - قماز ليلي ن بعض مظاهر المسؤولية الجنائية لربان السفينة، مجلة العلوم القانونية و الادارية و السياسية، العدد السابع، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، سنة 2009، ص 100.

حيث نجد القانون قرر المسؤولية الجنائية للربان متى صدر منه خطأ أو فعل من شأنه المساس بأمن الملاحة البحرية، إذ تثار مسؤولية هذا الأخير عند ارتكابه خطأ في ممارسته لقيادة السفينة مما قد يتسبب في حادث بحري أو يؤدي على تلوث البيئة البحرية الذي بدوره قد يكون نتيجة حادث ملاحي.

و في كلا الفرضين هناك مساس بالسلامة البحرية لذلك أملى القانون على الربان كما رأينا سابقا مجموعة من الواجبات والالتزامات تنفيذا وإعمالا لاستقلاليتها في ممارسة سلطة قيادة السفينة و وظيفته الفنية.⁽¹⁾ و بالتالي إبحار الربان إما بإرادته أو تهاون منه بسفينة غير صالحة للملاحة أو غير مجهزة كفاية أو غير معدة أو ممونة يجد نفسه عرضة للمساءلة الجنائية.

و إذا تسبب هذا الإهمال في حوادث تختلف العقوبة باختلاف جسامة الضرر الناتج حسب ما هو مفصل فيه في أحكام القانون البحري.⁽²⁾

كما يسأل الربان جنائيا إذا أبحر أو حاول الإبحار بسفينة انقضت صلاحية شهادة سلامتها أو سحبت منه لعدم توافر الشروط القانونية.⁽³⁾

و يسأل الربان أيضا عن تركه للسفينة أثناء الرحلة وهي في حالة خطر بدون ضرورة و دونما استشارة لضباطه.⁽⁴⁾

كما أنه يكون عرضة للمساءلة الجنائية إذا ما وقع حادث ملاحي و أخل بواجبه في الإنقاذ متى أمكنه ذلك حسب ما فصلت فيه أحكام المادة 484 من القانون البحري.

و هذا الالتزام يقع على عاتق الربان حتى في غير حالات التصادم ، بمعنى أن كل ربان خارج حالة التصادم ملزم بإنقاذ الأشخاص المعثور عليهم في حالة خطر متى استطاع ذلك. دون تعريض طاقمه والمسافرين للخطر و إلا تعرض لمساءلة جنائية.⁽⁵⁾

كما يعد تسبب الربان في تلوث البيئة البحرية مظهرا من مظاهر المسؤولية الجنائية للربان، سواء كان هذا التلوث ناتج عن حادث ملاحي أو عن صب مواد ملوثة في البحر خارج الحالات المصرح بها قانونا.⁽⁶⁾ من جهة أخرى نجد ربان السفينة مسؤولا عن المساس بنظام الملاحة والانضباط على متن السفن.

ومن هذا المنطلق يعد ربان السفينة قد مس بنظام الملاحة البحرية إذا أخل بالقواعد المتعلقة برفع

1 - إذ نجد المادة 228 من القانون البحري تلمزه بإخضاع السفينة للتفتيش و المعاينات «الوضع في الخدمة» أو التفتيش الإضافي عند الاقتضاء. و كذلك المادة 229 التي وضحت كيفية التفتيش و على ماذا يجب أن يشتمل. و نصت على نفس الالتزام المادتين 241 و 255 من القانون البحري.

2 - راجع في هذا الصدد نص المادة 479 من القانون البحري.

3 - راجع نص المادة 262 من القانون البحري.

4 - راجع نص المادة 486 من القانون البحري.

5 - راجع نص المادة 485 من القانون البحري.

6 - راجع في هذا الصدد نص المادتين 210 و 214 من القانون البحري.

العلم المنصوص عليها في المواد من 501 إلى 507 من القانون البحري و تطبق عليه العقوبات المقررة فيها حسب الأحوال.

ومن مظاهر المساس بنظام الملاحة تجاوزه للاختصاصات التجارية المخولة له، وذلك بتصرفه في السفينة دون توكيل خاص من مالكةها.⁽¹⁾

كما أن ضبطه في حالة سكر تعرضه للمساءلة الجنائية وتضاعف العقوبة في حالة العود حسب نص المادة 434 من القانون البحري.

أما عن بعض مظاهر مسؤولية الربان عن الجرائم الماسة بالنظام على متن السفينة فيمكن أن نذكر في هذا المقام بعض الجرائم، كجنحة تسجيل وقائع مزورة حسب ما جاء في نص المادة 528 من القانون البحري.

كما أن شحن الربان للكحول أو مساعدته على شحن كميات منه موجهة للاستهلاك من قبل الطاقم فوق ما هو مرخص به يعد مساسا بالنظام على متن السفينة ويعرضه للمساءلة الجنائية وفقا لما هو منصوص عليه في المادة 531 من القانون البحري حسب الأحوال.

ويعد قيام الربان بتزك عضو أو عدة أعضاء من الطاقم في بلد أجنبي دون سبب خطير و دونما إذن من السلطة الإدارية البحرية المختصة سواء ترك مريضا أو معطوبا على اليابسة في ميناء لا يوجد فيه تمثيل قنصلي دون توفير علاج له أو عودة للوطن من قبيل الجريمة البحرية، و يعاقب بالعقوبة المنصوص عليها في ثانيا المادة 449 من القانون البحري.

كما أن إهماله لممارسة سلطتي التوثيق والتحقيق يجعل منه مسؤولا جنائيا.⁽²⁾

و تجدر الإشارة في الأخير إلى أنه سواء كانت الجريمة المرتكبة تمس بأمن الملاحة أو نظامها والانضباط على متن السفن فإن المتصرف في الشؤون البحرية أو السلطة القنصلية يجري تحقيقا تمهيدا حسب الأحوال ووضع الربان تحت الرقابة، و لا بد من استخلاف هذا الأخير أي الربان على أن يتم إبلاغ وكيل الجمهورية المختص حسب نص المادة 564 من القانون البحري.

الخاتمة:

في نهاية هذا البحث يمكن الخروج بالنتائج التالية:

- إن الربان في وظيفته الفنية يتميز باستقلال تام عن المجهز ما عدا فيما يتعلق بإتباع خط السير الذي حدده هذا الأخير، بحيث لا يحمده عنه الربان إلا في حالة الضرورة، و تعد استقلاليته هذه أحسن ضمان لأداء وظيفته الفنية.
- إن السلطات التجارية للربان تضيق كلما كانت السفينة في الأماكن التي تتواجد فيها المؤسسة الرئيسية

1 - حسب ما هو منصوص عليه في المادة 513 من القانون البحري.

2 - تفصيل هذه الجرائم و العقوبات منصوص عليها في المادة 533 من القانون البحري.

- للمجهز أو الفرع و تحصر في إطار الاحتياجات العادية للسفينة والرحلة ، بينما نجدتها تتسع في الحالات الطارئة.
- لا يجز للربان استعمال سلطاته كضابط شرطة قضائية خارج النطاق المكاني و الزمني للرحلة البحرية و هما ظهر السفينة و مدة الرحلة البحرية.
 - الربان أثناء ممارسته لسلطة التوثيق لا يعد موظفا عاما و لا توصف محرراته بال رسمية و إنما يعترف له بهذه السلطة لأن الضرورة هي التي تملي عليه هذا الوضع و توجب إسناد هذه السلطة له، كما أن المجهز هو من يعين الربان لا الدولة.
 - يعد الربان مسؤولا مسؤولية عقدية اتجاه المجهز و تقصيرية اتجاه الغير،الأولى لوجود مخالفة أحكام عقد العمل البحري والثانية لصدور خطأ شخصي من الربان يتوجب إثباته في هذه الحالة.
 - من خلال دراستنا للجريمة التأديبية و الجنائية للربان يمكننا الخروج بالمقارنة التالي:
_ في الجريمة الجنائية عدوان على المجتمع في حين نجد أن في الجريمة التأديبية عدوان على الهيئة المستخدمة.
 - _ الأفعال التي يصح فيها التأديب غير محصورة و غير محددة بعكس الجريمة الجنائية التي وردت على سبيل الحصر.
 - _ كما أن الجزاءات المقررة للجريمة التأديبية مختلفة في طبيعتها عن العقوبات الجنائية.
 - _ كما أن الهيئات والمجالس المختصة بالمحاكمة التأديبية تختلف في تشكيله و قواعد التحقيق التي تتبعها عن القضاء الجنائي.

قائمة المراجع:

أولا -المؤلفات:

1) الكتب:

- 1- إيمان الجميل، الربان، (المركز القانوني ، الحقوق والالتزامات، المسؤوليات و السلطات)، طبعة أولى، المكتب الجامعي للنشر، مصر، سنة 2014.
- 2- عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المركز القانوني للربان وسلطاته، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، سنة 2005.
- 3- عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، طبعة أولى، دار الفكر والقانون للنشر، المنصورة، سنة 2011.
- 4- علاء الدين زكي، المسؤولية الجنائية لربان السفينة في القانون البحري، (دراسة مقارنة)، طبعة أولى، دار الفكر الجامعي للنشر، الاسكندرية، سنة 2015 .
- 5- علي رضا ، محاضرات في الحقوق التجارية البحرية، دون طبعة، مديرية الكتب و المطبوعات الجامعية، حلب ، دون سنة نشر.
- 6- محمد فريد العريني ، هاني دويدار، مبادئ القانون التجاري والبحري، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة

للنشر، الاسكندرية سنة 2000.

- 7- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، طبعة ثانية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2012.
- 8- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، بدون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، سنة 2004.
- 9- هشام فرعون، القانون البحري، دون طبعة، مطبعة كرم للنشر، دمشق ن سنة 1985.
- (2) **المجلات العلمية:**

_ قماز ليلي، بعض مظاهر المسؤولية الجنائية لربان السفينة، مجلة العلوم القانونية والإدارية والسياسية، العدد السابع، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، سنة 2009.

ثانيا: **المواقع الالكترونية:**

- www.droit7blogpost.com
- www.staralgeria.net

ثالثا: **التشريعات والقوانين:**

- الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق ل 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري، (جريدة رسمية 29 مؤرخة في 10 أبريل 1977) ، المعدل و المتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في اول ربيع الأول الموافق ل 25 يونيو سنة 1998 (جريدة رسمية 47 المؤرخة 27 يونيو 1998).