

جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



دور ربان السفينة في حماية البضائع خلال
الرحلة البحرية

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون النشاطات البحرية والمينائية

من تقديم الطالبتين:

تحت إشراف:

– نسرين بوسنان

– د. طارق بودينار

– نور الهدى بوشبشب

لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
أ/ بركات قيسمون رامي	أستاذ مساعد – أ	رئيسا
د/ طارق بودينار	أستاذ محاضر – أ	مشرفا ومقررا
د/ خطابي فارس	أستاذ محاضر – ب	مناقشا

دورة جوان 2026

الشكر والعرفان

"لَئِنْ شَكَرْتُمْ لَأَزِيدَنَّكُمْ"

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات، وبفضله وتوفيقه تذلل الصعاب، والصلاة والسلام على معلم البشرية وهادي الأمة، وعلى آله وصحبه أجمعين. وبعد، نتقدم بجزيل الشكر وعظيم الامتنان إلى كل من أضاء لنا طريق العلم، وساندنا لتخرج هذه المذكرة إلى النور.

ونخص بالشكر والتقدير الدكتور الفاضل طارق بودينار، على قبوله الإشراف على هذا العمل، وعلى متابعته وتوجيهاته القيمة طوال فترة إنجاز المذكرة، فجزاه الله عنا كل خير.

كما نتقدم بخالص الشكر إلى أساتذتنا الأفاضل، ونخص الأجلاء أعضاء لجنة المناقشة الموقرين، لتفضلهم بقبول تقييم هذا العمل، وثقتنا كبيرة في أن ملاحظاتهم السديدة ستثري قيمته العلمية.

ولا يفوتنا شكر الأصدقاء والزملاء الأوفياء، الذين قاسمونا تعب الأيام وسهر الليالي، وشجعونا بدعمهم اللامحدود، فكنتم السند وجعلتم من رحلة الماستر ذكرى جميلة لا تُنسى.

وفي الختام، نشكر كل من ساعدنا من قريب أو بعيد، ولو بدعاء في ظهر الغيب، سائلين الله العلي القدير أن يوفقنا جميعًا، وأن يجعل هذا العمل خالصًا لوجهه الكريم ونافعًا.

إهداء

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ
(فَرَحِينَ بِمَا آتَاهُمُ اللَّهُ مِنْ فَضْلِهِ)

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات، وبه تحتّم الرحلات وتحقق الأمنيات. الحمد لله على لحظة حصد سنوات من الجد والاجتهاد، فرحة العمر التي أراها اليوم حقيقة ملموسة بعد رحلة لم تكن سهلة، لكنها صنعت منا أشخاصاً أقوى وأكثر ثباتاً وعزيمة. أهدي ثمرة جهدي وتخرجي هذا إلى نبع العطاء والعمود الثابت في عثرات أيامي، إلى من بذل جهد السنين من أجلي، وأضاء لي طريق النجاح بدعواتهما النقيّة ويقينهما الصادق بي، أبي وأمي حفظهما الله ورعاهما وأدام عليهما الصحة والعافية. كما أهدي نجاحي إلى السند الحقيقي وعزوتي في الحياة، إلى أَخَوَيَّ العزيزين مَنْ وقفوا بجاني في السراء والضراء، وكانا لي دائماً طاقة إيجابية ملهمة، ودرعاً يستند عليه قلبي ويقوى به في كل خطوة.

والشكر موصول إلى كل من آمن بي وساندني بالدعاء أو المحبة الصادقة طوال مسيرتي، وإلى زميلتي في المذاكرة التي قاسمتني لحظات السهر والضغط وكان لتعاوننا معاً أجمل الأثر في إتمام هذا العمل.

وفي الختام أتوجه بالشكر والتقدير إلى أساتذتي الأفاضل وكل من علمني حرفاً، تقديراً لجهودكم وتوجيهاتكم النيرة، ونصائحكم القيمة طوال دربي الأكاديمي، لكم مني كل الشاء والامتنان.

نسرين بوسنان

إهداء

الحمد لله حباً وشكراً وامتناناً على البدء والختام، (وآخر دعواهم أن الحمد لله رب العالمين).

إلى نفسي أولاً:

بعد سنوات من الجهد والسهر والتحديات، أقف اليوم بفخر أمام إنجاز لطالما حلمت به. لقد آمنت بقدرتي رغم التعب، ورغم ثقل الطريق، ورغم كل الصعاب التي واجهتها.

إلى الذي زين اسمي بأجمل الألقاب، ومن دعمني بلا حدود وأعطاني بلا مقابل... من علمني أن الدنيا كفاح وسلاحها العلم والمعرفة. داعمي الأول في مسيرتي، وسندي وقوتي وملاذي بعد الله، إلى فخري واعتزازي.. أبي الغالي.

إلى من جعل الله الجنة تحت أقدامها، واحتضنتني بقلبها قبل يديها، وسهّلت لي الشدائد بدعائها. إلى القلب الحنون والشمعة المضيئة التي كانت لي في الليالي المظلمة سر قوتي ونجاحي.. أُمي الحبيبة.

إلى من حالت المسافات والبحار بيننا وبين عناق فرحته في هذا اليوم، لكن طيفه ودعمه كانا حاضرين في كل خطوة. إلى أخي الذي غادر الوطن طالباً للعلا ولم يغادر الوجدان قط؛ سائلة المولى عز وجل أن يجمعنا على خير.. أخي محمد.

إلى بقية إخوتي

من كانوا ضلعي الثابت، وأملِي وأمانِي.

إلى توأم الروح وبهجة الأيام، إلى من كنّ السند أوقات الضعف، وشاركني التعب والفرح طيلة المشوار.. سيرين، زينب، رانيا، وأسيل.

إلى روح جدي الطاهر التي لم تشهد هذا اليوم بعينيها. إلى الرجل الصالح الذي كان يرى في العلم نوراً، وطالما تمنى أن يمتد به العمر ليشهد يوم تخرجي ويرى حفيدته في هذا المقام، راجية المولى عز وجل أن يتغمذك بواسع رحمته ويسكنك فسيح جناته.

وبهذا، يشرفني أن أتوجه بخالص الشكر والامتنان إلى أستاذي ومشرفي الفاضل طارق بودينار، كما لا أنسى زميلتي في العمل نسرين التي وقفت بجانبتي خطوة بخطوة، وشاركتني الجد والاجتهاد في هذا البحث.

شكراً لكم جميعاً.

نور الهدى بوشبش

مقدمة

تعد الملاحة البحرية الشريان النابض للتجارة الدولية والركيزة الأساسية لنمو الاقتصاد العالمي، إذ تتدفق عبر البحار والمحيطات حركة هائلة وعابرة للقارات من البضائع والسلع والمواد الاستراتيجية والمدخلات الصناعية التي تؤمن الاحتياجات الاقتصادية والاجتماعية الحيوية لمختلف دول العالم، وترتبط بين أسواق الإنتاج والاستهلاك من خلال منظومات لوجستية معقدة، ونظرا للمخاطر الاستثنائية والأخطار الطبيعية والمفاجآت الملاحية التي تحيط بالرحلة البحرية وتجعلها مشروعا ماليا وقانونيا قائما بذاته، فقد أفردت التشريعات الوطنية، وفي مقدمتها الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 والقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010، إلى جانب الاتفاقيات والمعاهدات الدولية المنظمة للنقل البحري، نظاما قانونيا خاصا ومتميزا يهدف إلى إرساء قواعد قانونية تضمن سلامة السفينة باعتبارها منشأة عائمة، وحماية البضائع المشحونة على متنها من مخاطر الهلاك الكلي أو الجزئي والتلف المادي والعجز الكمي طوال الرحلة البحرية.

وفي قلب هذه المنظومة القانونية واللوجستية المتشابكة يبرز ربان السفينة، لا باعتباره مجرد عنصر بشري ضمن طاقم الملاحة، وإنما بوصفه أحد أهم أشخاص الملاحة البحرية وأكثرهم تأثيرا في تسيير المشروع البحري، فالربان، وفقا للأعراف البحرية والنصوص القانونية المنظمة للملاحة، لا يقتصر دوره على القيادة الفنية للسفينة وتوجيه مسارها وضمان سلامة الإبحار، بل يتجاوز ذلك ليجمع بين اختصاصات متعددة ذات طبيعة فنية وقانونية وتجارية، فهو يمثل الدولة على متن السفينة في بعض الحالات التي يحددها القانون، ويمارس صلاحيات تتعلق بحفظ النظام والأمن وتوثيق بعض الوقائع القانونية، كما يمثل الناقل أو المجهز في إدارة شؤون الرحلة البحرية، ويضطلع بمهام تجارية وقانونية واسعة تتصل بتنفيذ عقد النقل البحري والمحافظة على المصالح المرتبطة به.

وتتجلى أهمية هذا المركز القانوني المتميز في الدور المحوري الذي يؤديه الربان في حماية البضائع المنقولة بحرا والمحافظة عليها، فهذه الحماية تبدأ منذ لحظة تسلمه للبضائع في ميناء الشحن وفحصها وإثبات حالتها الظاهرة عند إصدار سندات الشحن، ثم تمتد إلى مراحل الرص والتثبيت والتوزيع السليم للأوزان داخل السفينة بما يضمن توازنها وسلامة إبحارها، كما تشمل إدارة المخاطر البحرية والتعامل مع الظروف الطارئة التي قد تواجه الرحلة أثناء عبورها البحار والمحيطات، وقد تفرض هذه

الظروف على الربان اتخاذ قرارات استثنائية تمليها مقتضيات السلامة البحرية، كالتضحية بجزء من البضائع في إطار نظام الخسارات البحرية المشتركة حفاظا على السفينة وحمولتها والأرواح الموجودة على متنها.

ولا تنتهي مسؤولية الربان في مجال حماية البضائع إلا عند وصول السفينة إلى ميناء الوصول، حيث يشرف على عمليات التفريغ والتسليم، ويتابع حالة البضائع من حيث الكمية والنوعية، ويحرر التقارير البحرية والتحفظات القانونية اللازمة لإثبات الوقائع وتحديد المسؤوليات عند الاقتضاء، ويؤدي هذا الامتداد الزمني والعملي لوظائف الربان إلى تداخل مستمر بين مهامه المهنية وأحكام المسؤولية القانونية بمختلف صورها، سواء تعلق الأمر بالمسؤولية العقدية الناشئة عن عقد النقل البحري أو عقد العمل البحري، أم بالمسؤولية التقصيرية تجاه الغير، فضلا عن ارتباطها بأنظمة الإعفاء من المسؤولية المقررة بموجب التشريعات والاتفاقيات البحرية، كالإعفاء الناجم عن الخطأ الملاحي أو الانحراف المشروع، ومن ثم فإن دراسة المركز القانوني لربان السفينة ودوره في حماية البضائع المنقولة بحرا تكتسي أهمية بالغة لفهم أحكام القانون البحري التجاري وتطبيقاته العملية والقضائية.

1. أهمية الموضوع

تكتسي هذه الدراسة أهمية بالغة من الناحيتين النظرية والعملية:

- الأهمية النظرية: تكمن في التأسيس التشريعي للمركز القانوني المزدوج لربان السفينة، وتفكيك التشابك والترابط بين مسؤوليته الشخصية ونظام مسؤولية المجهز، لاسيما في ظل تداخل أحكام الوكالة العقدية مع أحكام المسؤولية التقصيرية في مواجهة الغير.
- الأهمية العملية: تتجلى في تزويد المتعاملين في قطاع النقل البحري، من ناقلين وشاحنين ومرسل إليهم وقضاة، ببيان إجرائي دقيق حول الحجة القانونية للمستندات البحرية التي يحررها أو يشرف عليها الربان (كدفتر اليومية والتقرير البحري والتحفظات) ومدى فاعليتها في إثبات حالة البضائع وفصل المسؤوليات عند وقوع الحوادث.

2. أسباب اختيار الموضوع:

تتمثل دوافع اختيار هذا الموضوع في جملة من الأسباب الذاتية والموضوعية التي أسهمت في بلورة الفكرة البحثية:

1- الأسباب الذاتية:

- الرغبة في التعمق في ميدان القانون البحري.
- محاولة تسليط الضوء على الخصوصية الإجرائية التي يمارسها الربان في الواقع العملي لحماية الشحنات.

2- الأسباب الموضوعية:

- التطور اللوجستي المتسارع في تسيير النقل البحري، مما يفرض إعادة قراءة دور الربان في ضوء القواعد الحديثة.
- الحاجة القانونية الملحة لتبيان مدى فاعلية أحكام الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري (المعدل والمتمم) في مواكبة الاتفاقيات الدولية، وتحديد ملامح استقلال مسؤولية الربان الشخصية عن مسؤولية الناقل عند تحقق المخاطر البحرية أو وقوع الخطأ الملاحي.

3. دراسات سابقة

الدراسة الأولى: بسعيد مراد، (2012)¹ بعنوان: "عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية"، تناولت هذه الدراسة الإطار القانوني المنظم لعقد النقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية ذات الصلة، من خلال تحليل الأحكام المتعلقة بتكوين العقد وإثباته وآثاره، وكذا دراسة مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار التي تلحق بالبضائع أثناء تنفيذ عملية النقل البحري، وقد اعتمد الباحث على المنهج التاريخي والمنهج المقارن والمنهج التحليلي من أجل إبراز

¹ بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2012.

التطور التاريخي للقواعد المنظمة لعقد النقل البحري ومقارنة أحكام القانون البحري الجزائري بمختلف الاتفاقيات الدولية، لاسيما اتفاقية بروكسل لسنة 1924 وقواعد هامبورغ لسنة 1978 وقواعد روتردام لسنة 2008.

وتوصلت الدراسة إلى أن التشريع البحري الجزائري تأثر بدرجة كبيرة بالقواعد الدولية المنظمة للنقل البحري للبضائع، كما خلصت إلى ضرورة مراجعة وتحديث أحكام القانون البحري الجزائري بما يتلاءم مع التطورات الحديثة التي شهدتها النقل البحري الدولي، خاصة فيما يتعلق بمسؤولية الناقل البحري والمستندات الإلكترونية والنقل متعدد الوسائط.

وتكمن أهمية هذه الدراسة بالنسبة لموضوع بحثنا في أنها عالجت التزامات الناقل البحري ومسؤوليته عن البضائع المنقولة بحراً، وهو ما يشكل أساساً مهماً لدراسة الدور الذي يؤديه ربان السفينة في حماية البضائع والمحافظة عليها أثناء الرحلة البحرية، غير أن الدراسة الحالية تتميز عنها بتركيزها على المركز القانوني للربان ودوره العملي في ضمان سلامة البضائع المنقولة بحراً.

الدراسة الثانية: أربوط وسيلة، (2018)¹، بعنوان: النظام القانوني لرجال البحر، وقد هدفت هذه الدراسة إلى تحليل النظام القانوني الذي يحكم رجال البحر في التشريع الجزائري، مع إبراز الخصوصية القانونية التي تميز العمل البحري عن العمل البري، من خلال دراسة المركز القانوني للبحار، وشروط اكتساب صفة رجل البحر، وحقوقه والتزاماته، إضافة إلى المسؤوليات المترتبة عن ممارسته للمهنة وانقضاء علاقة العمل البحري، كما سعت الدراسة إلى الوقوف على مدى الحماية القانونية التي توفرها التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية لهذه الفئة المهنية بالنظر إلى طبيعة العمل البحري وما ينطوي عليه من مخاطر استثنائية.

اعتمدت الباحثة على المنهج التحليلي من خلال تحليل النصوص القانونية الوطنية والاتفاقيات الدولية المتعلقة بالعمل البحري، واستقراء الأحكام المنظمة لعلاقات العمل البحري والمسؤوليات الناشئة عنها، وتوصلت الدراسة إلى مجموعة من النتائج، أهمها أن معيار اكتساب صفة البحار يرتبط أساساً

¹ أربوط وسيلة، النظام القانوني لرجال البحر، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، السنة الجامعية 2017-2018.

بممارسة العمل على متن السفينة، وأن علاقة العمل البحري تتميز بخصوصية قانونية تبرر إخضاعها لقواعد مستقلة عن قواعد العمل البري، كما أكدت أن المشرع الجزائري أخضع البحارة لنظام قانوني مزدوج يجمع بين أحكام القانون البحري وقانون العمل، وأن الربان يتمتع بمركز قانوني خاص يجمع بين صفته كعامل وصفته كممثل للمجهز في بعض الحالات، كما بينت الدراسة أن الحماية القانونية المقررة لرجال البحر تستند إلى اعتبارات تتعلق بطبيعة العمل البحري والمخاطر المرتبطة به، وهو ما يبرر وجود قواعد خاصة في مجال المسؤولية والتأديب والضمان الاجتماعي.

وتستفيد الدراسة الحالية من هذه الأطروحة في إبراز الإطار القانوني المنظم للعاملين في القطاع البحري، وفهم الخصوصيات القانونية التي تحكم علاقة العمل البحري، خاصة فيما يتعلق بمركز الربان وحقوق البحارة والتزاماتهم ومسؤولياتهم.

4. أهداف الدراسة

تهدف هذه الدراسة إلى تحقيق مجموعة من الأهداف، من أهمها:

- تحديد دور الرئيسي لربان السفينة خلال الرحلة البحرية.
- التعرف الإطار القانوني لوظيفة ربان السفينة ومسؤوليته في حماية البضائع خلال الرحلة البحرية.
- تحليل أثر الخطأ الملاحي طبقا للقواعد الوطنية والمعاهدات الدولية التفسير.

5. صعوبات البحث

- الطابع الفني والتقني الصرف لبعض الالتزامات البحرية (مثل آليات الرص والتثبيت، وحسابات توازن السفينة ومصطلحات الكوات والعنابر)، مما يتطلب جهدا مضاعفا لتكييفها قانونيا.
- ندرة التطبيقات القضائية الحديثة المنشورة للمحاكم المجالس القضائية الجزائرية المتخصصة في الشق المتعلق بالمسؤولية المستقلة للربان، مقارنة بالدعاوى الموجهة مباشرة ضد الناقل أو شركات التأمين.

6. إشكالية الموضوع

بناء على المعطيات السابقة، تتمحور الإشكالية الرئيسية لهذه الدراسة حول التساؤل الجوهرى الآتى:

– ما مدى فاعلية النظام القانونى لوظيفة ربان السفينة فى حماية البضائع، وما هى حدود مسؤوليته الشخصية عن أضرار الحمولة فى ظل القانون البحرى والاتفاقيات الدولية؟

وتتفرع عن هذه الإشكالية مجموعة من التساؤلات الفرعية:

1. ما هو التكييف القانونى الدقيق لمركز الربان، وما هى الشروط والالتزامات المفروضة عليه لضمان صلاحية السفينة للملاحة قبل الإبحار؟
2. كيف يمارس الربان الحماية الفعلية خلال عمليات شحن وصر البضائع وأثناء الرحلة البحرية وحتى تفريغها عند الوصول؟
3. ما هى الطبيعة القانونية لمسألة الربان فى مواجهة كل من الناقل والغير، ومتى تنعقد مسؤوليته الشخصية عن أضرار البضائع؟
4. ما هو أثر الخطأ الملاحي فى إعفاء الناقل، وهل يمتد هذا الإعفاء ليشمل الربان شخصياً طبقاً للقواعد الوطنية والمعاهدات الدولية؟

7. منهج البحث

اعتمدت هذه الدراسة على المنهج التحليلي والوصفي من خلال تتبع وتحليل محتوى النصوص المواد القانونية الواردة فى القانون البحرى، كما استعنا بالمنهج المقارن فى بعض المحطات الإجرائية عبر المقارنة بين التشريع الداخلى وأحكام الاتفاقيات الدولية المنظمة لسندات الشحن لإبراز مكامن التوافق والتعارض.

8. خطة الدراسة

لمعالجة جوانب هذه الإشكالية، تم تقسيم البحث وفق خطة ثنائية على النحو التالى:

- الفصل الأول: النظام القانوني لوظيفة ربان السفينة في منظومة حماية البضائع، ويتناول دراسة مركزه القانوني وعلاقته بأطراف عقد النقل، مع بيان التزاماته القانونية المتعلقة بصلاحية السفينة والعناية بالبضائع.
- الفصل الثاني: الدور الإجرائي لربان السفينة في حماية البضائع ضمن نظام المسؤولية البحرية، ويركز على الجانب الإجرائي والميداني لحماية البضائع خلال الرحلة وعند التفريغ، فضلا عن تأصيل النظام القانوني لمساءلة الربان تعاقديا وتقصيريا، وحدود استقلال مسؤوليته وأثر الخطأ الملاحي في ضوء المعاهدات الدولية.

الفصل الأول: النظام القانوني

لوظيفة ريان السفينة في

منظومة حماية البضائع

يعد النقل البحري من أهم وسائل التجارة الدولية وأكثرها استعمالاً في نقل البضائع عبر العالم، الأمر الذي جعل من حماية البضائع المنقولة بحراً مسألة قانونية واقتصادية بالغة الأهمية، وفي هذا الإطار يحتل ربان السفينة مركزاً محورياً داخل منظومة النقل البحري، باعتباره المسؤول المباشر عن قيادة السفينة وضمان سلامة الرحلة البحرية، إضافة إلى إشرافه على تنفيذ العديد من الالتزامات المرتبطة بحماية البضائع والمحافظة عليها منذ شحنها إلى غاية تسليمها.

ويكتسي الدور القانوني للربان أهمية خاصة بالنظر إلى تعدد المهام التي يباشرها، سواء تعلق الأمر بعلاقته بالناقل أو بالشاحن والمرسل إليه، أو بما يفرضه عليه القانون البحري من التزامات تتعلق بصلاحيات السفينة للملاحة والعناية بالبضائع أثناء الرحلة البحرية، كما أن خصوصية العمل البحري تجعل من الربان شخصاً يتمتع بصلاحيات واسعة تقابلها مسؤوليات قانونية تهدف أساساً إلى تحقيق الأمن البحري وحماية مصالح أطراف عقد النقل البحري.

وعليه، سنتطرق في هذا الفصل إلى دراسة الإطار النظري لوظيفة ربان السفينة في منظومة حماية البضائع، وذلك من خلال التطرق إلى المركز القانوني لربان السفينة في عقد النقل البحري في (المبحث الأول)، من حيث مفهومه وصفته القانونية وعلاقته بأطراف عقد النقل البحري، والالتزامات القانونية الملقاة على عاتق الربان في (المبحث الثاني) باعتبارها آلية أساسية لحماية البضائع، سواء ما تعلق بصلاحيات السفينة للملاحة أو بالعناية بالبضائع والمحافظة عليها أثناء الرحلة البحرية.

المبحث الأول: المركز القانوني لربان السفينة في عقد النقل البحري

يُعد ربان السفينة أحد أهم الأشخاص في مجال النقل البحري، إذ يتولى قيادة السفينة والإشراف على سير الرحلة البحرية، فضلاً عن ممارسته لاختصاصات قانونية وفنية تجعله عنصراً أساسياً في تنفيذ عقد النقل البحري وحماية البضائع المنقولة. وقد أحاطته التشريعات البحرية بجملة من السلطات والالتزامات التي تحدد مركزه القانوني وتنظم علاقته بمختلف الأطراف المتدخلة في عملية النقل البحري. وتبرز أهمية دراسة المركز القانوني للربان في بيان طبيعته القانونية وتحديد نطاق صلاحياته ومسؤولياته، وكذا توضيح الروابط القانونية التي تجمعها بأطراف عقد النقل البحري وما يترتب عنها من آثار. وعليه، سيتم التطرق في هذا المبحث إلى مفهوم ربان السفينة وتحديد صفته القانونية (المطلب الأول)، ثم علاقة الربان بأطراف عقد النقل البحري (المطلب الثاني).

المطلب الأول: مفهوم ربان السفينة وتحديد صفته القانونية

قبل الوقوف على الدور الذي يضطلع به ربان السفينة في مجال حماية البضائع، يقتضي الأمر تحديد مفهومه القانوني وبيان الخصائص التي تميزه عن غيره من العاملين في المجال البحري، باعتباره الشخصية المحورية المكلفة بقيادة السفينة وإدارة شؤونها، كما يتطلب ذلك الوقوف على شروط تعيينه ومكانته المهنية والطبيعة القانونية للسلطات المخولة له بموجب التشريعات البحرية، وعليه سيتم تناول هذا المطلب من خلال تعريف الربان في (الفرع الأول)، وشروط تعيين الربان ومكانته المهنية والطبيعة القانونية لسلطته في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف الربان

الربان هو كل شخص يتولى قيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية، وللربان مركز قانوني خاص يتميز به عن التابعين عامة، فهو ممثل السلطة العامة على ظهر السفينة، وسيد السفينة وقائدها، وعميد رجال الطاقم جميعاً من ضباط ومهندسين وملاحين¹.

ونجد في تعريف آخر أن الربان هو عميد الطاقم البحري على ظهر السفينة وهو المهيمن عليهم وهو الرئيس الأعلى لأفراد الطاقم البحري، وله السلطة العليا على ظهر السفينة وجميع من فيها، وهو يخضع للأحكام العامة التي يخضع لها أفراد الطاقم ويرتبط بالمجهز بعقد كالذي يربط سائر الملاحين بالمجهز، وبناء عليه كان الربان يتمتع بسلطات واسعة، حتى أنه كان يوصف قديماً بأنه السيد بعد الله على السفينة².

وفي تعريف آخر فالربان هو ذلك الشخص الذي يعينه المجهز لتولي قيادة السفينة، ويعتبر الربان من أهم أشخاص الملاحة البحرية، لا سيما وأن السفينة تقضي معظم وقتها في عرض البحر بعيداً عن مجهزها وعن السلطة العامة في الدولة، لذلك فإن أي قرار يتعلق بمصير السفينة أو بمن عليها من أشخاص وبضائع يكون من سلطة الربان وحده، ونظراً لأهمية الدور الذي يؤديه الربان خلال الرحلة البحرية³، ويعرف الربان أيضاً بكونه قائد السفينة ورئيس طاقمها، نجد أن الفقه قد قدم له تعريفات عديدة⁴.

¹ مصطفى كمال طه، القانون البحري (مقدمة - السفينة - أشخاص الملاحة البحرية - إيجار السفينة والنقل البحري - الحوادث البحرية - التأمين البحري)، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، د.ط، 2005، ص 200، متاح على موقع: <https://abdelmagidzarrouki.com/2013-05-06-14-45-36/finish/329-/69722-/0> تاريخ الدخول: 2026/05/24.

² عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المركز القانوني للربان وسلطاته: دراسة علمية وفقاً للقانون الاتحادي رقم 26 لسنة 1981 بشأن القانون التجاري البحري وتعديلاته لدولة الإمارات العربية المتحدة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، د.ط، 2005، ص 9.

³ محمد السيد الفقي، القانون البحري (السفينة - أشخاص الملاحة البحرية - إيجار السفينة - النقل البحري)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص 225.

⁴ وسيلة أربوط، "المركز القانوني لربان السفينة"، مجلة القانون والعلوم السياسية، المجلد 4، العدد 2، 01 جوان 2018، ص 520.

يقصد بالربان في اللغة هو الشخص الذي يجري السفينة ويقودها في عرض البحر، ويطلق كذلك على رئيس الملاحين، كما يقال في لسان العرب ربان كل شيء للإشارة إلى معظمه وجماعته، وأيضا الربان [الجزر: رب]: تعني الجماعة، ومنه التعبير المأثور أخذ الشيء بربانه أي أخذه بجميعة وكامله، وأيضا الرباني (الجمع: ربانة ورباين) [الجزر: ربن]: هو من يجري ويقود السفينة، وهو رئيس الملاحين والقائم على توجيهها ملاحيا¹.

أما اصطلاحا فتتسم التسمية لربان السفينة بخصوصية ودقة واضحة حيث إن التسمية القانونية والصحيحة للشخص المسؤول الأول على متن السفينة هي قبطان السفينة (والمعبر عنه باللغة الإنجليزية بمصطلح Master)، وعلى الرغم من أن الكثير من الأشخاص يستعملون في الحياة اليومية لقب (كابتن Captain)، إلا أن كلمة كابتن تستخدم تاريخيا وعرفيا كلقب مجاملة، وهي بالتحديد تشير إلى رتبة عسكرية بحرية، حيث كافة المستندات والوثائق القانونية الرسمية المتعلقة بالرحلة البحرية وعقد النقل تتحدث صراحة عن قبطان السفينة (Master)، ولا تشير إليه إطلاقا بأي أسلوب أو طريقة أو لقب آخر لضمان الدقة وتحديد مركزه القانوني بدقة².

أما المفهوم القانوني للربان في التشريع البحري الجزائري فيتأسس على ثنائية القيادة والرياسة، فالربان ليس مجرد أجير ينفذ مهامًا تقنية، بل هو القائد الأعلى المنوط به تسيير السفينة والمسؤول الأول عن الطاقم المبحر، وقد صاغ المشرع هذا التعريف صراحة في المادة 580 بأنه³: يتولى قيادة السفينة ربان يعين من بين الأشخاص المؤهلين قانونا، والمادة 384 (الفقرة د) أنه⁴: (أ) يعني رجل

¹ لويس معلوف، قاموس المنجد الأبجدي، ط 5، بيروت، لبنان: دار المشرق، 1987م، ص 472، متاح على موقع: <https://archive.org/details/AAlexandrina-069211/page/n11/mode/2up> ، تاريخ الدخول: 2026/05/27، على الساعة: 16:45.

² عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المرجع السابق، ص 57.

³ المادة 580 من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 المتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 29، الصادرة بتاريخ 21 ربيع الثاني عام 1397 هـ / الموافق 10 أبريل سنة 1977.

⁴ المادة 384 من الأمر رقم 76-80 المرجع نفسه، ص 519.

البحر او البحار كل شخص يعمل في خدمة السفينة ومقيد في سجل رجال البحر، (ب) يعني المجهز كل شخص طبيعي او معنوي يستغل السفينة ويستخدم رجال البحر لهذا الغرض، (ج) يعني أحد افراد الطاقم كل شخص مبحر على متن السفينة ومقيد في دفتر الطاقم، (د) يعني ربان قائد السفينة ورئيس طاقم السفينة.

ويتصدر الربان الهرم الوظيفي والتنظيمي لجميع الأشخاص العاملين على متن السفينة، حيث يعتبره القانون الركيزة الأساسية التي يلتف حولها بقية الأعضاء من ضباط وبحارة وعمال خدمة، وهو ما يكرس مركزيته في إدارة الرحلة البحرية، حيث نصت المادة 411 على ما يلي¹: يتكون طاقم السفينة من الربان والضباط والبحارة الآخرين والأشخاص العاملين في خدمة السفينة.

ترتبط صفة الربان بسلطة قانونية مطلقة ومباشرة يمارسها على متن السفينة لضمان الأمن والسلامة، وهي سلطة مستمدة من طبيعة تعيينه من قبل مجهزة السفينة (المالك أو المستغل) لمباشرة المهام البحرية التنظيمية والامتثال للتشريعات الأمنية، وقد نظمت المادة 412 هذا الرابط القانوني حيث نصت على أنه²: يوضع الطاقم تحت السلطة المباشرة لربان السفينة الذي يتم تعيينه من المجهز طبقاً للأحكام القانونية الخاصة والأمنية.

الفرع الثاني: شروط تعيين الربان ومكانته المهنية

يخضع تعيين ربان السفينة في القانون الجزائري لمنظومة شروط مزدوجة تتراوح بين الكفاءة المهنية والشروط العامة للملازمة لمهنة رجل البحر، حيث أوجب المشرع توافر مؤهلات فنية وقانونية صارمة تضمن قدرته على إدارة الرحلة البحرية بكفاءة عالية³، وفي هذا الصدد، نصت المادة 386 والتي قدم فيها المشرع الجزائري نص صريح على شروط عامة تتمثل في ضرورة حيازة الجنسية

¹ المادة 411، من الأمر رقم 76-80 المصدر السابق، ص 521.

² المادة 412، المرجع نفسه.

³ طالب حسن موسى، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان -الأردن، 2004، ص 78.

الجزائرية، وبلوغ سن الثامنة عشرة، والتمتع باللياقة البدنية المؤهلة للخدمة على متن السفن¹، وإلى جانب هذه الشروط العامة، تفوض المادة 387 من التقنين ذاته السلطة التنفيذية لتحديد تفاصيل التأهيل المهني والشهادات البحرية اللازمة لقيادة السفن بموجب مرسوم يصدر بناء على تقرير الوزير المكلف بالبحرية التجارية².

ولكون الربان أهم أشخاص الملاحة البحرية على ظهر السفينة، فهو يستأثر بسلطات تشبه تلك التي تباشرها السلطة العامة، كما يتمتع بصلاحيات واسعة باعتباره ممثلاً لمجهز السفينة³.

وحماية للسيادة الوطنية والمصالح الاقتصادية للبلاد، جعل المشرع الجزائري من الجنسية شرطاً أساسياً ليس للربان فحسب، بل لكافة أفراد الطاقم كقاعدة عامة، إذ ألزمت المادة 413 من القانون البحري بأن يتكون طاقم السفينة من بحارة جزائريين، مع منح الوزير المختص صلاحية الترخيص باستثناءات محددة لاستخدام بحارة أجنبية⁴، وبمجرد صدور قرار تعيين الربان من قبل المجهز، فإنه يتمتع بمركز قانوني فريد ومكانة مهنية متميزة داخل النظام البحري، تقوم على ثنائية دقيقة تجمع بين التبعية القانونية للمجهز في حدود القانون، والاستقلال الفني المطلق في قيادة الملاحة⁵.

وتأكيداً لمرونة العمل البحري ومواجهة الطوارئ، منحت المادة 414 للربان سلطة استثنائية عند وجوده في ميناء أجنبي لتكميل نقص الطاقم أو تعيين خلف لبحار من الأجانب في حالات الاستعجال، لضمان استمرار الرحلة وضمن النسب القانونية المقررة⁶.

¹ المادة 386 من الأمر رقم 76-80، المرجع السابق.

² وسيلة أربوط، المرجع السابق، ص 521.

³ يوسف التومي أحمد، "سلطات ربان السفينة في التشريع الجزائري"، *دفا تر البحوث العلمية*، المجلد 10، العدد 02، 2022، ص 550.

⁴ المادة 413 من الأمر رقم 76-80، المرجع نفسه.

⁵ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 78.

⁶ المادة 414 من الأمر رقم 76-80، المرجع نفسه.

وقد كرست المادة 412 من القانون البحري هذه المكانة بجعل الطاقم تحت السلطة المباشرة للربان، بوصفه الرئيس الإداري والأمني الأعلى على متن السفينة، والمسؤول الأول عن تنظيم العمل وسلامة الأرواح المبحرة¹.

ورغم أن القانون يضيف على الربان اختصاصات عامة ووظائف توثيقية وضبطية تشبه عمل الموظف العام لحفظ النظام على متن السفينة، إلا أن الفقه البحري يؤكد أن هذه الصلاحيات الاستثنائية لا تنفي عنه صفته المهنية الأساسية كأجير تابع وممثل للمجهز في إطار الملاحة التجارية، دون أن تخل بخصائصه الفنية في القيادة، فهو المدير الفني الأول والوحيد للرحلة البحرية ولا يخضع في تفاصيلها الفنية لأوامر المجهز، ولذلك، يتعين على الربان التوفيق بين توجيهات المجهز وبين الأصول الفنية للملاحة، والاتفاقيات الدولية، والأعراف البحرية، والأنظمة المحلية للموانئ التي يرتادها². وتتداخل صلاحيات الربان ومسؤولياته لتشكّل ثلاث وظائف رئيسية مترابطة نظمها القانون والفقه البحري كالتالي:

1- الوظيفة الفنية

ينفرد الربان بالمسؤولية الكاملة عن قيادة السفينة وتوجيهها، ويظل هذا الاستقلال الفني قائماً حتى في حالة وجود المرشد البحري على متن السفينة، إذ يلتزم بالقيادة الفعلية ولا يجوز له النزول عن سلطته، بل إن من واجبه رفض أي تعليمات صادرة عن المجهز إذا كانت تخالف أصول الملاحة أو تهدد سلامة السفينة، ويقع باطلاً بطلاناً مطلقاً كل شرط تعاقدى يقيد حريته الفنية في هذا الشأن³، كما يفرض الواجب الفني على الربان ملازمة السفينة طوال الرحلة وعدم مغادرتها إلا للضرورة القصوى وبموافقة ضباطه، مع التزامه بأن يكون آخر من يغادر السفينة عند حدوث خطر جسيم، بعد اتخاذ كافة التدابير لإنقاذ الأرواح، والوثائق، والأموال، والبضائع الثمينة⁴.

¹ المادة 412 من الأمر رقم 76-80، المرجع السابق.

² محمد السيد الفقى، القانون البحري: السفينة - أشخاص الملاحة البحرية - إيجار السفينة - النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، د.ط، 2007، ص 228.

³ طالب حسن موسى، القانون البحري، المرجع السابق، ص 78.

⁴ محمد السيد الفقى، المرجع السابق، ص 229.

2- الوظيفة الإدارية

يتولى الربان دورا وثائقيا وإداريا هاما يتمثل في حفظ كافة أوراق السفينة ومستنداتها الرسمية، ومسك الدفاتر القانونية وعلى رأسها دفتر اليومية الذي تقيد فيه تفاصيل الرحلة، والظروف الجوية، والحوادث، والذي يخضع لإجراءات تفتيش وتصديق دورية عند دخول الموانئ، بالإضافة إلى دفتر الآلات¹، وعند وقوع حوادث بحرية غير معتادة، يلتزم الربان بإعداد تقارير بحرية مفصلة وتقديمها للجهات المختصة، وتقديم بيان بالحمولة والركاب، ورغم قيامه بإجراءات تحفظية أولية لحماية الأدلة عند وقوع جرائم على متن السفينة، إلا أن صلاحياته تقف عند حدود التحقيق الجنائي الذي يظل حكرا على السلطات العامة للدولة.

3- الوظيفة التجارية

يعتبر عقد تعيين الربان عمال تجاريا من جانب المجهز متى كانت السفينة مخصصة للنقل الا أن هذا العقد يعتبر مدنيا فيما يخص ربان السفينة²، ومع ذلك يفرد القانون للربان سلطات تجارية استثنائية وصارمة في حالات الضرورة القصوى أثناء الرحلة (عند غياب المجهز أو وكيله واستحالة الاتصال به)، حيث يجوز له الاقتراض بضمان السفينة أو أجرتها، أو بيع جزء من البضائع أو السفينة ذاتها لمواجهة النفقات الطارئة، شريطة إتاحة الفرصة لأصحاب البضائع للاعتراض، وأن تتم عمليات البيع بالمزاد العلني وفقا للإجراءات القانونية المرعية³.

يعد الربان النائب القانوني والممثل التجاري للمجهز، فهو يعمل وفق تعليماته، ويلتزم بإخطاره بكافة مستجدات الشحن والحمولة، ويتولى استلام البضائع وتوقيع سندات الشحن وتسليمها للمرسل إليهم⁴.

¹ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 78.

² وسيلة أربوط، المرجع السابق، ص 520.

³ محمد السيد الفقى، المرجع السابق، ص 230-231.

⁴ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 79.

وبذلك يتضح أن تعيين الربان لا يقوم فقط على شروط الكفاءة الفنية، بل يفضي إلى منحه مركزا قانونيا مركبا ومتميزا يجمع بين الاستقلال الفني في القيادة والتبعية القانونية في الحدود التجارية، بما يرسخ مكانته كعنصر محوري في منظومة الملاحة البحرية وضمان سلامة الرحلة.

المطلب الثاني: علاقة الربان بأطراف عقد النقل البحري

تتعدد العلاقات القانونية التي تربط ربان السفينة بمختلف أطراف عقد النقل البحري، وذلك بالنظر إلى طبيعة المهام التي يؤديها أثناء تنفيذ الرحلة البحرية. فهو يمثل حلقة الوصل بين الناقل من جهة، والشاحن والمرسل إليه من جهة أخرى، الأمر الذي ينعكس على نطاق حقوقه والتزاماته ومسؤوليته القانونية. لذلك سيتم التطرق إلى هذا المطلب من خلال علاقة الربان بالناقل في (الفرع الأول)، وعلاقة الربان بالشاحن والمرسل إليه في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: علاقة الربان بالناقل

أثارت الطبيعة القانونية للرابطة التي تجمع بين ربان السفينة ومجهزها (الناقل) نقاشا فقهيا واسعا، نظرا للازدواجية الوظيفية التي يمارسها الربان، فهو من جهة يقوم بأعمال مادية فنية كقيادة السفينة والملاحة بها، ومن جهة أخرى يباشر تصرفات قانونية نيابة عن المجهز كإبرام العقود وتعيين البحارة وشراء المؤن، هذا التداخل دفع اتجاها فقهيا إلى تكيف هذه العلاقة على أنها عقد وكالة، بينما ذهب اتجاه ثانٍ إلى اعتبارها مزيجا مركبا يجمع بين عقد العمل والوكالة، ومع ذلك، استقر الفقه والتشريع البحري الحديث على أن الرابطة الأساسية هي عقد عمل بحري محوره قيادة السفينة، وأن الصلاحيات القانونية الممنوحة للربان لا تغير من طبيعة العقد إلى وكالة مجردة، بل تظل تابعة لمهامه الوظيفية، لا سيما وأن علاقة التبعية والرقابة للمجهز بقيت قائمة وتوطدت بفضل تطور وسائل الاتصال الحديثة التي أتاحت له الإشراف المستمر على السفينة بالرغم من المسافات¹.

¹ محمود شحات، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس للنشر، الجزائر، طبعة 2014، ص 42.

وقد كرس المشرع الجزائري سلطة المجهز التنظيمية في هذا الشأن بموجب المادة 412 من الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري (المعدل والمتمم)، إذ حصرت حق تعيين الربان واختياره في المجهز وحده، في حين يوضع بقية أفراد الطاقم تحت السلطة المباشرة للربان باعتباره ممثلاً للمجهز على متن السفينة¹، ورغم اتساع هذه الصلاحيات الممنوحة للربان أثناء الإبحار وحفاظه على الأمن والانضباط، فإن الفقه المستقر يؤكد أن هذه السلطات شبه النظامية لا تضيي عليه صفة الموظف العمومي، بل يظل مركز القانوني محكوماً برابطة التبعية للمجهز باعتباره وكيلًا تالياً وممثلاً له في استغلال السفينة وتسييرها².

وتتميز العلاقة بين الطرفين بطبيعة مزدوجة وفريدة، فإلى جانب التبعية الناشئة عن عقد العمل، يقر القانون للربان نيابة قانونية تلقائية وأصلية تمكنه من تمثيل المجهز وإدارة مصالحه المالية والتجارية والقضائية خارج حدود المقر الرئيسي للمؤسسة أو فروعها³، وقد صاغ المشرع الجزائري هذا المبدأ في المادة 583 من القانون البحري التي قررت تمثيل الربان للمجهز بحكم القانون في حدود الاحتياجات العادية للسفينة والرحلة⁴.

وتتمتد هذه النيابة عند قيام ضرورة ملاحية ملحة واستحالة الاتصال بالمجهز لتقديم التعليمات، حيث رخصت المادة 584 للربان استدانة الأموال وعقد القروض باسم الناقل لتغطية مصاريف تصليح السفينة، أو تموينها، أو استكمال طاقمها، حفاظاً على الحمولة وضماناً لاستمرار الرحلة⁵، وبالمقابل أحاط المشرع هذه السلطات الاستثنائية بضوابط صارمة، فحظر عليه في المادة 585 إبرام التزامات

¹ مادة 412 من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري الجزائري، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998.

² مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة): السفينة - أشخاص الملاحة البحرية - النقل البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، الطبعة الأولى، 2006، ص 136

³ محمود شحماط، المرجع السابق، ص 43.

⁴ المادة 583 من الأمر رقم 76-80، المرجع نفسه.

⁵ المادة 584، المرجع نفسه.

تخرج عن النطاق المعتاد إلا بموجب توكيل صريح¹، كما ألزمه بموجب المادة 586 بالعمل المستمر على حماية مصالح ذوي الحقوق في الشحنة متبعا تعليمات المجهز².

و تجدر الإشارة إلى أن المجهز هو من يقوم بتعيين الربان، غير أن حريته في تعيينه مقيدة بمبدأ " التأهيل القانوني للربانبة " أي كل شخص مؤهل لقيادة السفينة يعد مسؤولا عنها بما في ذلك ضابط الملاحة والمهندسين البحريين الذين يتشكل منهم طاقم السفينة³.

ولا تقف هذه النيابة عند المعاملات التجارية، بل تشمل أيضا التمثيل القضائي، إذ منحت المادة 588 من التشريع الجزائري الربان صلاحية تمثيل المجهز أمام المحاكم في الخارج (سواء كمدع أو مدعى عليه) في كافة النزاعات المتعلقة بالسفينة والرحلة، ما لم يعين المجهز ممثلا آخر⁴، وهو ما يتقاطع مع تشريعات بحرية مقارنة كالمادة 1/154 من القانون التجاري البحري الإماراتي، غير أن الفقه ينوه بأن هذه الصفة التمثيلية ليست مطلقة زمنيا أو موضوعيا، فهي ترتبط بوظيفته وتتقضي فورا بصدور قرار عزله، كما أنها قد تنتقي في مواجهة الناقل نفسه إذا تمسك الربان بدفوع وشروط خاصة لتعفيه من مسؤوليته الشخصية⁵.

ويفرض عقد النقل البحري على الربان التزامات مهنية وفنية صارمة في مواجهة الناقل تتطلب منه بذل العناية المعتادة لإعداد السفينة وتسييرها بأمان، حيث أوجبت عليه المادة 589 قبل بدء السفر التحقق من صلاحية السفينة للملاحة وأمنها، واستكمال طاقمها وتموينها، وقدرتها على حفظ الحمولة⁶، تليها المادة 590 التي فرضت عليه الإشراف المباشر على عمليات شحن البضائع ورصها وتفريغها

¹ المادة 585 من الأمر رقم 76-80، المرجع السابق.

² المادة 586، المرجع نفسه.

³ وسيلة أربوط، المرجع السابق، ص 521.

⁴ المادة 588 من الأمر رقم 76-80، المرجع نفسه.

⁵ عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المرجع السابق، ص ص 78-80.

⁶ المادة 589 من الأمر رقم 76-80، المرجع نفسه.

لضمان استقرار السفينة¹، وصولاً إلى المادة 591 التي ألزمتها بالسهر طوال الرحلة على صيانة السفينة وحماية الأشخاص والحمولة على متنها².

وتأكيداً لقواعد التبعية والنيابة المستقرة في القانون البحري، يتحمل المجهز (الناقل) المسؤولية المدنية الكاملة عن التصرفات والأخطاء المهنية والتجاوزات التي يرتكبها الربان أو أفراد الطاقم أثناء تنفيذ الرحلة، لكونهم يعملون لحسابه وتحت إشرافه³، وقد كرسه المشرع الجزائري في المادة 577 بتأسيس مسؤولية المجهز عن أعمال وكلائه في البر والبحر وفقاً لأحكام القانون العام⁴، بيد أن هذه المسؤولية ليست مطلقة من حيث القيمة المالية، إذ يحق للمجهز وكذلك للربان وأعضاء الطاقم بصفاتهم الوظيفية التمسك بالنظام القانوني الخاص بتحديد المسؤولية عن الأضرار البحرية، وفق ما استقر عليه نص المادتين 111 و 577 من التقنين البحري الجزائري⁵.

الفرع الثاني: علاقة الربان بالشاحن والمرسل إليه

تأخذ الرابطة القانونية التي تجمع ربان السفينة بكل من الشاحن (الذي يسلم البضاعة في ميناء القيام) والمرسل إليه (الذي يحوز وثيقة الشحن لاستلامها في ميناء الوصول) طابعاً فنياً وتنسيقياً دقيقاً، وقد أثارت هذه العلاقة خلافاً فقهيًا في القانون البحري تمخض عن ثلاثة اتجاهات رئيسية⁶:

- **الاتجاه الأول:** افترض وجود علاقة تعاقدية مباشرة تقوم على إرادة المتعاقدين، وهو رأي انتقد كثيراً لكونه يفترض إرادة افتراضية لم تتجه إليها حقيقة نية الأطراف عند التعاقد.

¹ المادة 590 من الأمر رقم 76-80، المرجع السابق.

² المادة 591، المرجع نفسه.

³ عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المرجع السابق، ص 75.

⁴ المادة 577 من الأمر رقم 76-80، المرجع نفسه.

⁵ المادة 577 والمادة 111، المرجع نفسه.

⁶ عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المرجع السابق، ص 112.

- **الاتجاه الثاني:** نفى وجود أي رابطة قانونية مباشرة بين الربان والشاحنين، مؤسسا ذلك على أن الربان لا يسأل إلا مواجهة المجهز، في حين يتحمل المجهز وحده المسؤولية تجاه الشاحنين استنادا إلى عقد النقل البحري.

- **الاتجاه الثالث (الرأي الراجح فقهيًا):** يقرر أن الربان يعد نائبا قانونيا عن الشاحنين وأصحاب البضائع بقوة القانون أثناء الرحلة البحرية، وهو مركز فريد يعزز من مكانته في حماية البضائع المبحرة ويمنحه أساسا قانونيا مباشرا للتعامل مع أصحابها عند الطوارئ.

وبصرف النظر عن هذا التباين الفقهي، فإن القواعد المستقرة تقضي بأن الربان يلتزم قانونا بالمحافظة على الشحنة البحرية، ويكون مسؤولا شخصيا ومباشرة تجاه الشاحنين أو المرسل إليهم على أساس قواعد المسؤولية التقصيرية عن أخطائه الشخصية، في حين تظل مسؤولية الناقل أو المجهز قائمة على أساس المسؤولية التعاقدية الناشئة عن عقد النقل البحري¹.

وضبط المشرع الجزائري الالتزامات الفنية الصارمة التي تقع على عاتق الربان بوصفه الحارس المباشر والمسؤول الأول عن تنفيذ الجانب العملي لعقد النقل وحفظ الحمولة، وذلك عبر عدة مراحل ملاحية:

1، التزام الربان بتهيئة السفينة وتأمين صلاحيتها:

قبل البدء في الرحلة البحرية، يفرض القانون على الربان شخصيا التحقق من جاهزية السفينة وعناصرها لضمان سلامة بضائع الشاحن من التلف أو العيب، حيث نصت المادة 589 من التقنين البحري الجزائري على أنه: يجب على ربان السفينة قبل بدأ السفر أن يتأكد من أن السفينة في حالة جيدة للملاحة والأمن وتحتوي على طاقم كاف ومجهزة تجهيزا جيدا وممونة وقادرة على قبول الحمولة ونقلها وحفظها².

¹ عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المرجع السابق، ص 113.

² المادة 589 من الأمر رقم 76-80، المرجع السابق.

2، الإشراف المباشر على الشحن، الرص، والتفريغ:

حماية للبضائع من مخاطر البحر أو سوء التوزيع داخل العنابر الذي قد يؤثر سلبا على توازن السفينة، أوجبت المادة 590 من القانون نفسه على الربان مراقبة هذه العمليات تجاريا وفنيا، بنصها على أنه: يجب على ربان السفينة السهر على أن يكون تحميل البضاعة ورصها وتفريغها متممة على حفظ الاستقرار السليم للسفينة وقابليتها للملاحة وأمنها¹.

3، الالتزام المستمر بحفظ الحمولة وحماية المصالح:

طوال فترة الإبحار، تظل البضائع بمثابة أمانة تحت يد الربان، مما يلزمه بالتدخل لحمايتها والتعامل مع أي طارئ يهددها، تفعيلاً للتكامل بين نصي المادتين 586 و 591، إذ تلزمه المادة 586 بأن يعمل خلال الرحلة على حماية مصالح ذوي الحق في الحمولة والتصرف طبقاً لتعليمات المجهز²، ويمنح القانون البحري الربان صلاحيات استثنائية استناداً لفكره النيابي عن أصحاب المصالح، استجابة للظروف الطارئة والضرورات البحرية التي قد تهدد سلامة الرحلة، ففي حالة العوز المالي الشديد واستحالة الاتصال بالمجهز، يخول له القانون كما هو مقر في المادة 1/160 من القانون البحري الإماراتي إمكانية الاقتراض بضمان السفينة، أو أجرتها، أو حتى بضمان الشحنة ذاتها لتغطية النفقات الضرورية³.

وفي حالة تعذر القرض، جاز له على سبيل الاستثناء الأخير بيع جزء من البضائع المشحونة بالقدر الذي يفي بالحاجة الملحة فقط وفي حدود الضرورة القصوى، وفي المقابل، وحماية لحقوق الشاحنين من تعسف هذه السلطة، يقر القانون لأصحاب البضائع حق المعارضة في رهن بضائعهم

¹ المادة 590 من الأمر رقم 76-80، المرجع السابق.

² المادة 586، المرجع نفسه.

³ عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المرجع السابق، ص 81.

أو بيعها من قبل الربان، ولهم الحق في طلب تفريغها من السفينة، شريطة التزامهم في هذه الحالة بأداء أجرة النقل كاملة للمجهز، بما يحقق توازنا عادلا بين مقتضيات الإنقاذ البحري ومصالح الملاك¹.

وإذا وصلت البضاعة إلى ميناء التفريغ النهائي وبها نقص أو تلف، ينشأ للمرسل إليه (المستلم) حق مباشر في مواجهة الناقل للمطالبة بالتعويض عن الأضرار المنقولة بموجب وثيقة الشحن²، وحرصا من المشرع الجزائري على استقرار المراكز القانونية وسرعة تسوية المعاملات البحرية، وضع حدا زمنيا قصيرا لسقوط هذا الحق، حيث قررت المادة 743 من القانون البحري مهلة تقادم سنوية كقاعدة عامة، بنصها: تتقادم كل دعوى ضد الناقل بسبب فقدان أو الأضرار الحاصلة للبضائع المنقولة بموجب وثيقة الشحن بمرور عام واحد، بيد أنه يمكن تمديد هذه المدة الى عامين باتفاق مبرم بين الأطراف بعد وقوع الحادث الذي ترتب عليه رفع الدعوى³.

المبحث الثاني: الالتزامات القانونية للربان كآلية لحماية البضائع

لا تقتصر أهمية ربان السفينة على مركزه القانوني فحسب، بل تمتد إلى الالتزامات التي يفرضها عليه القانون البحري بهدف ضمان سلامة السفينة وحماية البضائع المنقولة على متنها. وتُعد هذه الالتزامات من أهم الوسائل القانونية التي تساهم في الوقاية من المخاطر البحرية والحد من الأضرار التي قد تلحق بالبضائع أثناء النقل. ومن ثم، سيتم دراسة هذا المبحث من خلال (المطلب الأول) الالتزامات المرتبطة بصلاحيات السفينة للملاحة، و(المطلب الثاني) الالتزامات المتعلقة بالعبء بالبضائع.

¹ عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المرجع السابق، ص ص 82-84.

² محمود شحات، المرجع السابق، ص 45.

³ المادة 743 من الأمر رقم 76-80، المرجع السابق.

المطلب الأول: الالتزامات المرتبطة بصلاحيات السفينة للملاحة

تُعد صلاحية السفينة للملاحة من أهم الضمانات القانونية والفنية اللازمة لحماية البضائع المنقولة بحراً، إذ لا يمكن تحقيق نقل بحري آمن دون التأكد من جاهزية السفينة وقدرتها على مواجهة ظروف الرحلة البحرية. ومن ثم يلتزم الربان بمجموعة من الواجبات الوقائية والفنية التي تهدف إلى ضمان سلامة السفينة قبل الإبحار. وعليه سيتم دراسة هذا المطلب من خلال الالتزام بالتأكد من السلامة الفنية للسفينة في (الفرع الأول)، والالتزام باتخاذ التدابير الوقائية قبل الإبحار في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الالتزام بالتأكد من السلامة الفنية للسفينة

يفرض التشريع البحري التزاماً جوهرياً يتعلق بضمان السلامة الفنية لهيكل السفينة وتجهيزاتها الميكانيكية قبل إقلاعها، فالرحلة البحرية لا يمكن الترخيص ببدئها إلا إذا كانت السفينة مستوفية لكافة المعايير التقنية التي تقي الأرواح والشحنات مخاطر البحر¹، وباعتباره المسؤول الأول والمدير الفني للرحلة، يقع على عاتق الربان عبء التحقق الشخصي واليقيني من هذه السلامة، إذ لا يتخذ قرار الإبحار إلا بعد الكشف الدقيق على السفينة، وحصوله الفعلي على ترخيص الملاحة الرسمي، وشهادات معدات السلامة المقررة قانوناً².

وقد كرس المشرع الجزائري هذا التلازم بين الجاهزية الفنية والوثائق الرسمية بموجب المادة 406 من الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري، حيث جعل من وثائق السفينة بمثابة شهادات ملاحة رسمية تثبت الصلاحية الفنية، بنصها على أن: دفتر طاقم السفينة وبطاقة سير السفينة المؤشر عليهما والمسجلين من طرف الإدارة البحرية المختصة، يكونان شهادات الملاحة كما تم تحديدها في المواد 191 و193 و194 من هذا الأمر³، ويظهر من إحالة المشرع على المواد (191، 193، 194)

¹ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 136.

² محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 228.

³ المادة 406 من الأمر رقم 76-80، المرجع السابق.

رغبته الصريحة في إخضاع السفينة لرقابة فنية دورية، فلا تمنح الإدارة البحرية المختصة هذه الشهادات إلا بعد معاينة شاملة ودقيقة للتحقق من الصلاحية الميكانيكية والتقنية للملاحة الآمنة، وهو ذات المبدأ الإجرائي الذي تبنته القوانين المقارنة بفرض التزامات صارمة على الربان بضرورة حمل جميع الشهادات والوثائق الرسمية على متن السفينة، إلى جانب دفاتها الرسمية كدفتر اليومية، باعتبارها ركائز منظومة السلامة الإدارية والقانونية للرحلة¹.

ولا يتوقف التزام السلامة الفنية عند الجوانب المادية والميكانيكية للهيكل والمحركات فحسب، بل يتسع موضوعيا ليشمل الجانب البشري والتمويني للسفينة، إذ يلتزم الربان بالإشراف المباشر على تشكيل طاقم ملاحي من البحارة الأكفاء والمؤهلين لمعاونته في إدارة السفينة ملاحيا وفنيا²، وقد ضبط المشرع الجزائري هذا الجانب التنظيمي واللوجستي في المادة 410 من القانون البحري التي نصت على أنه: يجب ان يكون على متن كل سفينة طاقم كفاء وبعدد كاف للقيام بالمهام التالية: أ - سلامة الحياة البشرية في البحر ، ب - شروط الامن والصحة والعمل على متن السفينة ، ج - مدة العمل القانونية، د - وبصفة عامة التغذية السليم للرحلة التي شرع فيها³.

وتنص المادة 5 في (الفقرة 1) من اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978 على أنه⁴: "يكون الناقل مسؤولاً عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها، وكذلك عن التأخير في التسليم، إذا كان الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير قد وقع أثناء مكوث البضائع في عهده على النحو المعرف في المادة 4، ما لم يثبت الناقل أنه هو أو مأموره أو وكلاؤه قد اتخذوا جميع التدابير التي كان يمكن تطلبها معقولة لتفادي الحادث ونتائجه."

¹ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 136.

² محمد السيد النقي، المرجع السابق، ص ص 228-229.

³ المادة 410 من الأمر رقم 76-80، المرجع السابق.

⁴ اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978 (قواعد هامبورغ)، منشورات الأمم المتحدة، نيويورك، 1994، الجزء الثاني، المادة 5، الفقرة 1، ص 8.

ويتكامل هذا الالتزام البشري مع الدور الرقابي المستمر للإدارة البحرية، حيث يخضع دفتر الطاقم وبطاقة السير لمعاينة مستمرة للتأكد من مطابقة شروط الكفاءة، وقد ألزمت المادة 407 بضرورة تقييد والتأشير على: كل تغيير يطرأ على تشكيل الطاقم أو على وظيفة واحد أو أكثر من أفرادها خلال مدة تجهيز السفينة، يجب أن يقيد في دفتر طاقم السفينة وفي كراس الملاحة البحرية للبحار حيث يؤثر عليه من طرف الإدارة البحرية المختصة ضمن نفس الشروط المنصوص عليها في المادة 405 أعلاه¹، فضلا عن ذلك، يمتد الالتزام اللوجستي ليشمل التحقق الفعلي من كفاية الوقود اللازم لتشغيل المحركات طوال فترة الرحلة دون انقطاع، وتوفير كميات المياه والمؤن الكافية للصمود العضوي والفني في عرض البحر².

وردا لأي تهاون قد يهدد الأرواح أو الشحنات، لم يكتف المشرع الجزائري بجعل السلامة الفنية مجرد إجراء إداري، بل أحاط هذا الالتزام بسياج من الردع الجزائي الصارم، فرتب عقوبات سالبة للحرية وأخرى مالية على كل من يخل بهذا الواجب من الفاعلين الأساسيين (المجهز، أو المالك، أو الربان)، حيث قضت المادة 488 من القانون البحري بأنه: يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى سنتين (2) وبغرامة مالية من 20.000 دج، إلى 150.000 دج، أو بإحدى العقوبتين، كل مجهز أو مالك سفينة أو ربان يبحر سفينته أو يحاول إبحارها، وقد انقضت صلاحية سند أمنها أو سحب منه أو أوقف العمل به³.

وبالتالي فإن واجب الربان في المحافظة على السلامة الفنية لا ينقضي بمجرد مغادرة الميناء، بل هو التزام مستمر ودائم طوال الرحلة البحرية، حيث تفرض التشريعات البحرية على الربان اتخاذ

¹ المادة 407 من الأمر رقم 76-80، المرجع السابق.

² عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المرجع السابق، ص 68.

³ المادة 488 من الأمر رقم 76-80، المرجع نفسه.

كافة التدابير الفنية العاجلة لصيانة جسم السفينة ومحركاتها، وتقادي الإبحار في المناطق الضحلة أو الممرات الخطرة التي قد تعرض السفينة لمخاطر الارتطام أو الشحوط، ضمانا لسلامة الرسالة البحرية¹.

الفرع الثاني: الإلتزام باتخاذ التدابير الوقائية قبل الإبحار

لا يتوقف ضمان سلامة الرحلة البحرية عند حدود استيفاء السفينة للشروط التقنية الهيكلية، بل يمتد موضوعيا ليشمل التزام الربان باتخاذ حزمة من التدابير الاحترازية أثناء عمليات الشحن وقبل مغادرة رصيف الميناء، مستهدفا حماية السفينة وحمولتها ومواجهة عوارض البحر²، وفي هذا السياق، يعد حسن توزيع البضائع ورصها في العنابر من أهم الواجبات الوقائية المنوطة بالربان، نظرا لأن أي خلل في توزيع الأوزان قد يؤدي إلى فقدان السفينة لاستقرارها الملاحي، ولهذا ألزمت المادة 590 من القانون البحري الجزائري الربان بالسهر على عمليات الشحن والتفريغ بطريقة تضمن سلامة السفينة وقابليتها للملاحة³.

وترتكز التزامات الربان قبل الإبحار على ذات معيار العناية الوارد في المادة 5 (الفقرة 1) وحيث أن المذكرة التفسيرية الملحقة بالاتفاقية توضح هذا الإلتزام بالنص في الفقرة 19 منها على أنه⁴: "وبموجب المادة 5(1)، لكي يبرئ الناقل ساحته من المسؤولية، يجب عليه أن يثبت أنه هو أو مأموره أو وكلاؤه قد اتخذوا 'جميع التدابير التي كان يمكن تطلبها معقولة لتقادي الحادث ونتائجه'. وبذلك ألغت الاتفاقية ما كان يُعرف بالدفع بالخطأ في الملاحة أو في إدارة السفينة".

ويتكامل هذا الواجب الفني مع ضرورة احترام الأماكن المخصصة تقنيا للشحن، إذ تفرض القواعد الوقائية عدم وضع البضائع في مساحات غير مهيأة، ويظل هذا الإلتزام قائما ومقيدا لأطراف العلاقة

¹ عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المرجع السابق، ص 68.

² طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص ص 78-79.

³ المادة 590 من الأمر رقم 76-80، المرجع السابق، ص 546.

⁴ المذكرة التفسيرية لأمانة الأونسيرال بشأن اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978، ملحق بالاتفاقية، نيويورك، 1994، الفقرة 19، ص 29.

البحرية حتى في الحالات التي توضع فيها السفينة بأكملها تحت تصرف المستأجر بموجب عقد إيجار كامل، وهو ما كرسته صراحة المادة 670 من التقنين البحري الجزائري بنصها على منع المستأجر من وضع البضاعة في غير الأماكن المعدة لها أصلاً¹، وتأكيداً على هذه الحماية الوقائية للشحنة والأشخاص، فرض المشرع في المادة 423 حظراً صارماً على البحارة يمنعهم من حيازة أو إدخال أي سلع أو أدوات مخصصة للبيع ولو لحسابهم الخاص دون رخصة مسبقة من المجهز، تجنباً لأخطار التهريب أو جلب مواد قابلة للاشتعال قد تهدد أمن الرسالة البحرية أو تخالف الأنظمة المقيدة للسلطات الجزائرية وموانئ الرسو الدولية².

وتتدخل التدابير الوقائية التنظيمية مع ما يفرضه القانون على الربان في إطار وظيفة الإدارية والتوثيقية، حيث تلزمه القوانين البحرية بحمل حزمة من المستندات الرسمية المعروفة بأوراق السفينة³، وتكمن الأهمية الحمائية والوقائية لهذه المحفوظات في إثبات مشروعية الملاحة وصلاحيات السفينة أمام السلطات البحرية والجمهورية في الموانئ الوطنية والأجنبية، وتشمل حتماً: سند الملكية، شهادة الجنسية، دفتر البحارة، قوائم الحمولة الشاملة، وثائق الشحن، وسندات دفع الرسوم الجمركية⁴.

وفي مقدمة هذه الدفاتر الرسمية، يبرز الالتزام بمسك دفتر اليومية (أو دفتر الحوادث الرسمي)، والذي يشترط القانون لسلامته الحمائية أن تكون صفحاته مرقمة وموقعة ومختومة من رئيس دوائر الميناء المختص، ويلتزم الربان بأن يدون فيه بأمانة تامة وجدول زمني دقيق كافة الحوادث الطارئة، والقرارات الملاحية والتجارية المتخذة، وملاحظات الطقس والبحر، إذ يعتبر هذا الدفتر حجة قانونية بما ورد فيه من بيانات ما لم يثبت العكس⁵، كما يقع عليه التزام تنظيمي مواز بتقديم هذا الدفتر للتأشير والتصديق عليه من قبل السلطات البحرية المحلية أو القنصل المختص خلال أربع وعشرين ساعة من

¹ المادة 670 من الأمر رقم 76-80، المرجع السابق، ص 554.

² المادة 423، المرجع نفسه، ص 533.

³ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 78-79.

⁴ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 230.

⁵ يوسف التومي أحمد، المرجع السابق، ص 550.

دخول أي ميناء رسو، وتطبيقا للمنظومة اللوجستية الوقائية، يلتزم الربان كذلك بمسك دفتر خاص بآلات السفينة لمتابعة حالتها الميكانيكية، يسجل فيه معدلات استهلاك الوقود اليومية وسير المحركات، حيث يترتب على إهمال هذا الدفتر قيام مسؤوليته المدنية والجزائية¹.

وتتجلى الوقاية الحمائية لحقوق ذوي الشأن في الالتزام المفروض على الربان بإعداد التقرير البحري عند وقوع حوادث بحرية خارقة للعادة أو غير معتادة تتعلق بالسفينة أو شحناتها أثناء الرحلة، حيث يتوجب عليه أن يبين فيه بالتفصيل زمان ومكان الحادث، والمسار الملاحي المتبع، والظروف الاستثنائية التي واجهته²، ويرفع هذا التقرير فور الوصول إلى الإدارة البحرية المختصة محليا أو إلى القنصل في الخارج، حيث يتحتم إجراء تحقيق رسمي ومحضر لسماع أقوال البحارة والركاب ليكون التقرير حجة في الإثبات³، وحظرا لأي تلاعب بالأدلة أو تفريط في حقوق أصحاب البضائع، يمنع القانون الربان منعا باتا من البدء في تفريغ حمولة السفينة قبل تقديم هذا التقرير وإتمام الإجراءات، ما لم تكن هناك حالة ضرورة قصوى أو استعجال يفرضه الإنقاذ⁴.

ويمتد دور الربان الحمائي إلى الجانب الضبطي، إذ يلتزم بتقديم بيان رسمي بالركاب والحمولة للسلطات، ومباشرة التدابير التحفظية الأولية اللازمة عند وقوع جرائم على متن السفينة في عرض البحر، كالتحفظ على المتهمين والمحافظة الفورية على الأدلة والآثار المرتبطة بالجريمة لكشف الحقيقة، وتظل هذه السلطة محصورة في النطاق الوقائي التحفظي ولا تتعداه، لكون التحقيق الجنائي الأصيل يبقى اختصاصا مطلقا وحكرا على السلطات العامة للدولة⁵.

¹ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص ص 78-79.

² محمد السيد النقي، المرجع السابق، ص 231.

³ يوسف التومي أحمد، المرجع السابق، ص 552.

⁴ وسيلة أربوط، المرجع السابق، ص 526.

⁵ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 79.

المطلب الثاني: الالتزامات المتعلقة بالعناية بالبضائع

لا تقتصر مسؤولية الربان على ضمان صلاحية السفينة للملاحة، بل تمتد إلى المحافظة على البضائع المشحونة على متنها طوال فترة النقل البحري. ويستلزم ذلك ممارسة رقابة فعالة على عمليات الشحن والتخزين واتخاذ الإجراءات اللازمة للحفاظ على البضائع من التلف أو الهلاك أثناء الرحلة. ولهذا سيتم تناول هذا المطلب من خلال (الفرع الأول) الالتزام بالإشراف على الشحن والتخزين وفق الأصول البحرية، و(الفرع الثاني) الالتزام بالمحافظة على البضائع خلال الرحلة البحرية.

الفرع الأول: الالتزام بالإشراف على الشحن والتخزين وفق الأصول البحرية

تعتبر مرحلة شحن البضائع وتخزينها (رصها) داخل عنابر السفينة من أدق العمليات اللوجستية التي توازن بين مقتضيات السلامة الفنية والالتزامات التجارية، إذ يتداخل في هذا الالتزام دوران جوهريان للربان، ينبثق أولهما من وظيفته الفنية التي تلزمه بالإشراف العلمي على رص البضائع لتأمين ثبات السفينة وتوازنها في عرض البحر، بينما يركز ثانيهما على وظيفته التجارية بوصفه نائبا قانونيا وكيلًا عن المجهز في إدارة واستغلال المنشأة البحرية، حيث يتولى استلام الحمولة من الشاحنين تمهيدا لتسليمها عند المقصد، وهو المخول قانونا بالتوقيع على سند الشحن أو أي إيصالات مؤقتة تثبت انتقال الشحنة إلى عهده وتصرفه التجاري¹.

وضبطا لهذا الدور القيادي، أوجب المشرع الجزائري في المادة 590 من القانون البحري على الربان رقابة ومراقبة هذه العمليات ميدانيا بنصه: يجب على ربان السفينة السهر على أن يكون تحميل البضاعة ورسها وتفريغها متممة على حفظ الاستقرار السليم للسفينة وقابليتها للملاحة وأمنها²، ويفرز العرف التجاري البحري في هذا الصدد واجبا مهنيا مستمرا يقيد الربان بضرورة الامتثال لتعليمات المجهز مع التزامه بإخطاره الفوري بكل ما يستجد من أمور تؤثر على السفينة أو حمولتها³.

¹ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 232. ص 229

² المادة 590 من الأمر رقم 76-80، المرجع السابق، ص 546.

³ طالب حسن موسى، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان - الأردن، 2004، ص 78.

ونجد في نص المادة 9 (الفقرة 1) من قواعد هامبورغ لعام 1978، على أنه¹: "لا يحق للناقل شحن البضائع على السطح إلا إذا تم ذلك بناء على اتفاق مع الشاحن أو بمقتضى ما تقضي به عادات التجارة المعنية أو استجابة للقوانين أو اللوائح النافذة"

وإذا كان الربان يحتفظ بسلطة الرقابة العليا تحقيقاً لأمن الملاحة، فإن المشرع البحري وضع قواعد تنظيمية واضحة تفصل بين العبء المادي لعمليتي الشحن والتخزين وبين التبعات الاقتصادية لأطراف عقد الاستغلال التجاري (لا سيما في عقود إيجار السفن)²، وفي هذا الإطار، فرق القانون الجزائري بين مرحلتين، حيث جعل القيام بالتحميل المادي يقع على عاتق المستأجر، في حين يقع التخزين والرص وفق الأصول الفنية على عاتق المؤجر، ما لم يقض الاتفاق المبرم بينهما بخلاف ذلك³.

وقد صاغت المادة 673 من التقنين البحري الجزائري هذا التوزيع التبادلي بنصها على أنه: يقوم المستأجر بتحميل السفينة، أما رص البضائع فيعود على المؤجر، إلا في حالة الاتفاق المخالف لذلك⁴، ويهدف هذا التمييز إلى تمكين المؤجر (عبر الربان) من الحفاظ على المعايير التقنية لرص البضائع التي تمنع تعرض السفينة للمخاطر، مع ترك عبء الشحن اللوجستي للمستأجر بما يتوافق مع مصالحه التجارية.

ويشدد التزام الربان بالإشراف المباشر والقيادة الشخصية في الفترات الحرجة التي تلازم عمليات الشحن والتفريغ، وتحديدًا عند دخول السفينة إلى الموانئ أو مغادرتها لها، أو أثناء عبور المضائق والممرات الملاحية الضحلة، إذ تفرض القوانين البحرية حضور الربان الفعلي على متن السفينة لإدارة هذه المناورات الحساسة بنفسه⁵.

ولا ينقضي هذا الالتزام بالرقابة والقيادة الفنية أو يتقلص عند الاستعانة بالمرشد البحري داخل الميناء، ولو كان نظام الإرشاد إجبارياً بحكم لوائح الموانئ المحلية، إذ يجمع الفقه والتشريع البحري

¹ المادة 9، الفقرة 1 من قواعد هامبورغ لعام 1978، الجزء الثاني، المرجع السابق، ص 7.

² محمد السيد النقي، المرجع السابق، ص 229.

³ محمود شحات، المرجع السابق، ص 58.

⁴ المادة 673 من الأمر رقم 76-80، المرجع السابق، ص 554.

⁵ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 79-80.

المستقر على أن مهمة المرشد تنحصر في تقديم العون الاستشاري وتزويد الربان بالمعلومات والخصائص الجغرافية للميناء فقط، بينما يظل الربان وحده محتفظا بسلطته الإدارية والفنية كاملة، وتبقى المسؤولية القانونية المطلقة عن قيادة السفينة وإدارتها والإشراف على حمولتها ملقاة على عاتقه دون أي إعفاء أو تخفيف¹.

الفرع الثاني: الإلتزام بالمحافظة على البضائع خلال الرحلة البحرية

لا ينتهي دور الناقل بمجرد إتمام عمليات الرص الفني داخل العنابر، بل يبدأ الإلتزام الأشد خطورة بمجرد إقلاع السفينة وتحركها في عرض البحر، حيث ينقلب هذا الواجب إلى التزام قانوني وموضوعي مستمر يفرض على الربان والمؤجر بذل العناية الفائقة لتأمين سلامة الشحنات وحمايتها من عوارض التلف، أو الهلاك، أو الرطوبة حتى بلوغ ميناء المقصد²، وقد أناط المشرع الجزائري بالربان بوصفه القائد الفني والوكيل الأمين على الرسالة البحرية مسؤولية السهر اليومي على الحمولة بموجب المادة 591 من القانون البحري التي نصت على أنه: يجب أن يسهر الربان خلال الرحلة على حفظ السفينة في حالة جيدة للملاحة وكذلك على أمن الأشخاص المبحرين على متنها وحفظ الحمولة³.

فقد شهد النظام القانوني لتسيير الموانئ البحرية في الجزائر تطوراً كبيراً بعد صدور القانون البحري رقم 05/98، حيث تم إنشاء سلطات مينائية جهوية تتولى تسيير الموانئ المدنية، مع إعادة توزيع الاختصاصات بين المهام ذات الطابع العمومي والأنشطة التجارية داخل الموانئ، ويهدف هذا التنظيم إلى ضمان السير الحسن للعمليات المينائية، خاصة ما يتعلق بالشحن والتفريغ والتخزين والتشوين، باعتبارها مراحل أساسية في حماية البضائع داخل الموانئ وضمان سلامتها قبل وأثناء نقلها البحري⁴.

¹ محمد السيد الفقى، المرجع السابق، ص 230

² طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص ص 78-81

³ المادة 591 من الأمر رقم 76-80، المرجع السابق، ص 546.

⁴ بلحاج خديجة، "النظام القانوني لتسيير الموانئ البحرية في الجزائر"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 04، العدد 01، 2017، ص 21.

كما ساهم هذا الإطار القانوني في تحسين فعالية الموانئ الجزائرية من خلال تنظيم نشاطات الاستغلال المينائي، وتحديد مسؤوليات الهيئات المكلفة بالتسيير، بما ينعكس مباشرة على حماية البضائع وتقليل المخاطر المرتبطة بعمليات المناولة داخل الموانئ.

ولم يقف المشرع عند حدود فرض واجب الرعاية العام، بل أوجب على الربان التدخل الإيجابي والميداني الفوري لاتخاذ التدابير الاستعجالية التي تقي البضائع والمنشأة البحرية من الأخطار المحدقة أثناء السفر، تفعيلاً للمادة 599 التي قضت بأن: يتعين على الربان أن يتخذ جميع التدابير الضرورية لحماية السفينة والبضائع والأشخاص الموجودين على متنها من الضرر¹.

وترتبط حماية البضائع زمنياً وجغرافياً بفترة الحياة المحددة في المادة 4 (الفقرة 1) من قواعد هامبورغ لعام 1978 التي تنص على أنه²: "تشمل مسؤولية الناقل عن البضائع بموجب هذه الاتفاقية الفترة التي تكون فيها البضائع في عهده في ميناء الشحن وأثناء الرحلة وفي ميناء التفريغ".

وتأكيداً على حركية هذا الالتزام وملاءمته لطبيعة الشحنات (كالبضائع سريعة التلف أو التي تتطلب درجات حرارة معينة)، ألزمت المادة 675 المؤجر بضرورة تكييف وسائل الحفظ تبعاً لنوعية البضاعة واستعمالاتها ووفقاً لمشارطة الإيجار المبرمة³.

ويرتبط التزام المحافظة على البضائع ارتباطاً وثيقاً بمدى التزام الربان بالقيادة الشخصية المستمرة واتباع خط السير المعتاد والمحدد سلفاً في تعليمات المجهز، إذ يحظر عليه التخلي عن قيادة السفينة منذ بدء الرحلة وحتى الوصول إلى مرسى مأمون، ومع ذلك، يفرد القانون وقواعد العرف البحري استثناءات تبرر الانحراف عن المسار الملاحي أو حتى مغادرة السفينة عند نكبتها وفق الآتي⁴:

¹ المادة 599 من الأمر رقم 76-80، المرجع السابق، ص 547.

² المادة 4، الفقرة 1، الجزء الأول، قواعد هامبورغ لعام 1978، المرجع السابق، ص 3.

³ المادة 675 من الأمر رقم 76-80، المرجع السابق، ص 554.

⁴ عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المرجع السابق، ص 67-69.

- يجوز للربان استثناء الانحراف عن خط السير البحري المحدد دون أن يعد ذلك إخلالاً بالتزاماته العقدية، متى استند الانحراف إلى حالات الضرورة الملحة التي أقرتها المعاهدات الدولية، وهي إنقاذ الأرواح البشرية المعرضة للهلاك في عرض البحر، تقادي خطر ملاحي داهم يهدد المنشأة البحرية (كالعواصف الطبيعية، العواصف الجغرافية، أو خطر القرصنة والأعداء)، وكذلك الاضطرار إلى الرسو في ميناء ملجأ لإصلاح عطل ميكانيكي طارئ يؤثر على قابلية السفينة للملاحة.

- وفي حالة أشرفت السفينة على الغرق أو الحريق في عرض البحر، يمنع الربان من مغادرتها إلا في حالة الخطر المحقق وبعد أخذ رأي مجلس الضباط، حينها يلتزم ببذل غاية جهده لإنقاذ أوراق السفينة وسجلاتها وكذلك النقود وأثمن البضائع المشحونة التي يتيسر نقلها للحد من الخسائر المالية، وتأكيداً على جسامه هذا الواجب المهني، استقرت المادة 120 من التشريعات المقارنة والتقاليد البحرية على أن الربان يجب أن يكون آخر من يغادر السفينة بعد الاطمئنان على سلامة أرواح الركاب والطاقم¹.

وقد خول القانون للربان سلطات تجارية استثنائية ذات طبيعة وقائية تهدف إلى إنقاذ الرسالة البحرية وإتمام الرحلة عند وقوع ضائقة مالية طارئة في الخارج، حيث يجوز له الاقتراض بضمان ورهن السفينة وأجرتها، أو حتى الرهن بضمان شحنة البضائع ذاتها لتغطية مصاريف الإصلاح أو شراء المؤن²، فإذا تعذر الحصول على التمويل عبر القرض، منحه القانون سلطة بيع جزء من البضائع المشحونة بالقدر الذي يفي بالحاجة الملحة فقط³.

¹ محمد السيد الفقى، مرجع السابق، ص 229.

² طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 78.

³ وسيلة أربوط، المرجع السابق، ص 529.

بيد أن المشرع أحاط هذه الصلاحية الخطيرة بسياج من الشروط والقيود الصارمة والمتراكمة حماية لحقوق الشاحنين، وهي¹:

- أن تنشأ الحاجة المالية الملحة أثناء السفر وفي غياب المجهز أو وكيله القانوني في مكان الواقعة.
- استحالة الحصول على القروض أو عدم كفايتها، مع وجوب الحصول على إذن مسبق من السلطة القضائية المحلية أو القنصل المختص في الخارج (أو قاضي الأمور الوقتية محلياً).
- إخطار أصحاب البضائع وتمكينهم من حق الاعتراض، حيث يجوز لهم المعارضة في الرهن أو البيع وطلب تفريغ بضائعهم مقابل التزامهم بدفع أجرة النقل كاملة للناقل.
- وجوب إجراء عملية البيع عن طريق المزاد العلني القضائي ضماناً للشفافية، على أن تتم محاسبة أصحاب البضائع المباعة على أساس السعر الراجح لبضائع من جنسها ونوعها في ميناء الوصول وفي اليوم المتوقع فيه إتمام الرحلة.

خلاصة الفصل الأول

تتاول هذا الفصل الإطار النظري لوظيفة ربان السفينة في منظومة حماية البضائع، من خلال دراسة مركزه القانوني والالتزامات الملقاة على عاتقه في مجال النقل البحري. وقد تبين أن الربان يتمتع بمركز قانوني متميز يجمع بين كونه تابعاً للناقل البحري وممثلاً له في بعض التصرفات، وبين تمتعه بسلطات قانونية مستقلة تفرضها متطلبات الملاحة البحرية وسلامة الرحلة. كما أظهرت الدراسة أن علاقة الربان بأطراف عقد النقل البحري لا تقتصر على الناقل فحسب، بل تمتد لتشمل الشاحن والمرسل إليه من خلال ما يمارسه من مهام تؤثر بصورة مباشرة في حقوقهم ومصالحهم.

¹ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص ص 78-81

كما تم الوقوف على أهم الالتزامات القانونية التي تشكل آلية لحماية البضائع، سواء تلك المتعلقة بضمان صلاحية السفينة للملاحة من خلال التأكد من سلامتها الفنية واتخاذ التدابير الوقائية اللازمة قبل الإبحار، أو الالتزامات المرتبطة بالعناية بالبضائع أثناء عمليات الشحن والتخزين وخلال الرحلة البحرية. ومن ثم يتضح أن المشرع البحري لم يحصر دور الربان في قيادة السفينة فحسب، وإنما جعله أحد أهم الضمانات القانونية والعملية الرامية إلى المحافظة على البضائع وحمايتها من مختلف الأخطار التي قد تتعرض لها أثناء النقل البحري.

الفصل الثاني: الدور الإجرائي لربان السفينة في حماية البضائع ضمن نظام المسؤولية البحرية

الفصل الثاني : الدور الإجرائي لربان السفينة في حماية البضائع ضمن نظام المسؤولية البحرية

إذا كانت دراسة المركز القانوني لربان السفينة والالتزامات الملقاة على عاتقه تُمكن من الوقوف على الأساس النظري لدوره في حماية البضائع، فإن الأهمية الحقيقية لهذه الوظيفة تتجلى من خلال التطبيق العملي لتلك الالتزامات أثناء مختلف مراحل تنفيذ الرحلة البحرية. فالربان لا يقتصر دوره على ممارسة صلاحيات قانونية مجردة، وإنما يتدخل فعلياً في عمليات الشحن والرّص والتثبيت، ويتخذ الإجراءات اللازمة لمواجهة الأخطار البحرية والمحافظة على البضائع إلى غاية تسليمها إلى أصحابها أو من يمثلهم.

وإلى جانب هذا الدور العملي، تثير الأخطاء التي قد تصدر عن الربان أثناء أداء مهامه مسألة مسؤوليته القانونية عن الأضرار التي تلحق بالبضائع، ومدى استقلال هذه المسؤولية عن مسؤولية الناقل البحري في ضوء أحكام التشريعات البحرية والاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل البحري.

وعليه، سيتم تناول هذا الفصل من خلال (المبحث الأول) حماية البضائع خلال مراحل تنفيذ الرحلة البحرية، ثم (المبحث الثاني) نظام مساءلة الربان عن أضرار البضائع.

المبحث الأول: حماية البضائع خلال مراحل تنفيذ الرحلة البحرية

تقتضي حماية البضائع المنقولة بحراً تدخل الربان في مختلف مراحل الرحلة البحرية، ابتداءً من مرحلة الشحن التي تسبق الإبحار، وصولاً إلى مرحلة النقل والتفريغ والتسليم. وتزداد أهمية هذا الدور بالنظر إلى تعدد المخاطر التي قد تتعرض لها البضائع أثناء النقل البحري، الأمر الذي يفرض على الربان اتخاذ جملة من الإجراءات الرقابية والفنية الكفيلة بالمحافظة عليها وضمان وصولها إلى وجهتها في الحالة المتفق عليها. وعليه، سيتم دراسة هذا المبحث من خلال (المطلب الأول) حماية البضائع قبل الإبحار خلال عمليات الشحن، و(المطلب الثاني) حماية البضائع أثناء الرحلة البحرية وعند الوصول.

المطلب الأول: حماية البضائع قبل الإبحار خلال عمليات الشحن

تمثل مرحلة الشحن من أكثر مراحل النقل البحري أهمية وخطورة بالنسبة للبضائع، إذ قد يؤدي أي خلل في عمليات الرص أو في البيانات والمستندات المتعلقة بالشحنة إلى إلحاق أضرار جسيمة بها أثناء الرحلة البحرية. لذلك يضطلع الربان بدور رقابي أساسي خلال هذه المرحلة بهدف ضمان سلامة البضائع قبل مغادرة السفينة للميناء. وعليه سيتم دراسة هذا المطلب من خلال (الفرع الأول) الرقابة على عمليات الرص والتثبيت، و(الفرع الثاني) التحقق من مطابقة مستندات الشحن لحالة البضائع.

الفرع الأول: الرقابة على عمليات الرص والتثبيت

تعد عملية رص البضائع وتثبيتها من أدق المراحل الفنية واللوجستية السابقة للإبحار، نظراً لارتباطها العضوي المباشر بضمان السلامة البحرية للمنشأة، وحماية الرسالة التجارية من عوارض البحر، ويقصد بالرص فقهيًا: حزمة الإجراءات التقنية والمادية التي تستهدف ترتيب البضائع وتنظيمها داخل عنابر السفينة بطريقة علمية تمنع احتكاكها، أو تحركها، أو تبدل موضعها أثناء الملاحة، ويتسع

الفصل الثاني : الدور الإجرائي لربان السفينة في حماية البضائع ضمن نظام المسؤولية البحرية

هذا المفهوم ليشمل إقامة الفواصل العازلة بين الشحنات غير المتجانسة، وتغطيتها بالوسائل الواقية لحمايتها من الرطوبة، أو الاهتزازات، أو الحرارة المنبعثة من غرف المحركات¹.

وتبدأ رقابة الربان الفعلية على الرص منذ لحظة تسلم الشحنة قانونياً كما حددتها المادة 4 (الفقرة 2/أ) من قواعد هامبورغ لعام 1978 على أنه تعتبر البضائع في عهدة الناقل: (أ) منذ الوقت الذي يستلمها فيه من: '1' الشاحن أو شخص يعمل نيابة عنه².

ولا يبدأ التزام الرقابة على الرص من فراغ، بل يسبقه التزام موضوعي يقع على عاتق الناقل البحري يقضي بإعداد السفينة وتجهيزها بنويها بما يتلاءم مع طبيعة وخصائص البضائع المتعاقد على نقلها³.

وقد كرس المشرع الجزائري هذا الواجب الإعدادي الوقائي في المادة 743 من القانون البحري، والتي ألزمت الناقل بتهيئة العنابر، والغرف المبردة، والتحقق الشامل من صلاحيتها الفنية لحفظ البضائع ورصها رصاً آمناً يمنع تلفها طوال فترة الرحلة⁴، ويعني ذلك أن توفير البيئة المكانية السليمة داخل العنابر هو شرط أولي سابق على عملية الرص المادية وملزم لها.

وتبرز الأهمية البالغة لهذه العملية في كونها ركيزة أساسية لحفظ توازن السفينة واستقرارها الفني، إذ إن سوء توزيع الأوزان أو تراخي التثبيت قد يؤدي إلى جنوح الحمولة عند اشتداد الأمواج، مما يهدد السفينة بالانكفاء أو الغرق، ولأجل هذه الاعتبارات، حظيت القواعد الفنية للرص باهتمام دولي بارز، توج بوضع معايير صارمة في إطار معاهدة لندن لخطوط الشحن لسنة 1966⁵.

¹ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 335.

² قواعد هامبورغ لعام 1978، المرجع السابق، الجزء الأول، المادة 4، الفقرة 2 (أ)، ص 8

³ محمود شحماط، المرجع السابق، ص 92.

⁴ المادة 743 من الأمر رقم 76-80، المرجع السابق، ص 561.

⁵ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 335.

الفصل الثاني : الدور الإجرائي لربان السفينة في حماية البضائع ضمن نظام المسؤولية البحرية

وتتدرج الرقابة النهائية على توزيع الحمولة وتثبيتها ضمن الاختصاص الفني الأصيل والوظيفة الملاحية للصيقة بالربان، بصفته المسؤول الأول عن قيادة السفينة وتأمين سلامتها، وبناء على ذلك، يتم الرص عمليا تحت إشرافه المباشر ومراقبته الميدانية، وتظل مسؤوليته قائمة ومستمرة لمتابعة حالة التثبيت ومقاومتها للمتغيرات الجوية طوال الرحلة البحرية، بحيث لا يعفيه من هذه المسؤولية قيام عمال الموانئ، أو مقاولو الشحن والتفريغ، أو التابعون للشاحن بالعمل المادي، لكون الربان يملك سلطة الاعتراض والتوجيه لضمان استقرار السفينة¹.

وقد صاغ المشرع الجزائري هذا الحكم المزدوج (الرقابة وحظر الشحن على السطح) في المادة 590 من القانون البحري بنصها: يتولى الربان مراقبة رص البضائع المشحونة على السفينة ولا يجوز له بأي حال من الأحوال وضع البضائع على سطح السفينة دون رضا الشاحن المكتوب ما عدا في الملاحه الساحلية²، ويتفرع عن هذه الرقابة التزام قانوني صارم يقضي بوجوب شحن البضائع داخل العنابر المغلقة لحمايتها من العوامل الطبيعية، أو السقوط، أو السرقة، وهو ما رتب عليه المشرع حظرا مبدئيا على الشحن فوق السطح لما يشكله من تهديد لتوازن السفينة³.

وتعزيزا لهذا الحظر المبدئي، أكدت المادة 673 من ذات القانون على وجوب الرص وفقا لقواعد الفن البحري، مانعة الشحن على السطح بغير رضا مكتوب، مع إيراد بعض الاستثناءات المقيدة التي لا يطلب فيها هذا الرضا المكتوب، وهي⁴:

- **الملاحه الساحلية:** بالنظر إلى قصر مسافتها وقرب السفينة من السواحل وموانئ اللجوء.
- **الترخيص التنظيمي:** إذا كان الشحن على السطح مرخصا به بموجب لوائح الموانئ أو الأنظمة المعمول بها.

¹ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 335

² المادة 590 من الأمر رقم 76-80، المرجع السابق، ص 546.

³ وسيلة أربوط، المرجع السابق، ص 532.

⁴ المادة 673 من الأمر رقم 76-80، المرجع نفسه ، ص 554.

الفصل الثاني : الدور الإجرائي لربان السفينة في حماية البضائع ضمن نظام المسؤولية البحرية

– **طبيعة البضاعة أو العرف:** إذا اقتضت طبيعة البضاعة المشحونة ذلك (كالمواد الخطرة أو سريعة الاشتعال التي يوجب الفن البحري وضعها على السطح لتسهيل التخلص منها عند الخطر)، أو إذا جرى العرف المستقر في ميناء الشحن على اتباع هذه الكيفية (مثل نقل الحاويات على السفن المهيأة حديثاً).

وفي جميع الأحوال، يلتزم الناقل بإثبات واقعة الشحن على السطح صراحة في سند الشحن لضمان الشفافية، وإخطار ذوي الشأن وشركات التأمين، وحماية المعاملات البحرية، وإلا قامت مسؤوليته الكاملة عن الأضرار التي تلحق بتلك البضائع¹.

الفرع الثاني: التحقق من مطابقة مستندات الشحن لحالة البضائع

لا تقتصر حماية الحمولات البحرية قبل الإبحار على الرقابة المادية والتقنية المتصلة بالشحن والرص، بل تمتد موضوعياً لتشمل التحقق من سلامة المستندات والوثائق البحرية المرتبطة بالبضائع ومطابقتها لحالتها الواقعية الحقيقية، إذ تكتسي هذه المرحلة اللوجستية أهمية بالغة بالنظر إلى ما ترتبه تلك الصكوك من آثار في إثبات المعاملات وتحديد طبيعة الشحنة، وكميتها، وحالتها وقت تسلمها من قبل الناقل².

حيث أن المادة 16 (الفقرة 1) من قواعد هامبورغ لعام 1978، تنص على أنه³: "إذا كان الناقل أو الشخص الآخر الذي يصدر سند الشحن نيابة عنه يعلم، أو كانت لديه أسباب معقولة للارتياح في أن البيانات الواردة في سند الشحن والمتعلقة بالطبيعة العامة للبضائع أو علاماتها الرئيسية المتميزة أو عدد الطرود أو القطع أو وزنها أو كميتها، لا تمثل بدقة البضائع المتسلمة فعلاً... أو إذا لم تكن لديه

¹ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 333.

² مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 38.

³ المادة 16، الفقرة 1، الجزء الرابع من قواعد هامبورغ لعام 1978، المرجع السابق، ص 15.

الفصل الثاني : الدور الإجرائي لربان السفينة في حماية البضائع ضمن نظام المسؤولية البحرية

وسائل معقولة للتحقق من هذه البيانات، يجب عليه أن يدرج في سند الشحن تحفظاً يحدد فيه أوجه عدم المطابقة المذكورة أو أسباب ارتيابه أو عدم وجود وسائل معقولة لديه للتحقق .¹

وفي هذا الصدد، يعد الربان بموجب وظيفة التجارة النائب القانوني والتابع الممثل للمجهز في تسلم البضائع من الشاحنين في ميناء القيام، وفحصها، والالتزام بتسليمها إلى أصحابها الشرعيين عند الوصول¹، وتتجسد هذه الرقابة المستندية من خلال آليتين تتابعين أقرهما التشريع البحري الجزائري:

– **وصل استلام من الربان:** وهو وثيقة مؤقتة يلتزم الربان بتسليمها للشاحن بناء على طلبه فور دخول البضاعة في عهده المادية، يثبت بموجبها تسلم الشحنة موضحاً عددها، وعلاماتها، وحالتها الظاهرة، وهو ما كرسته المادة 589 من القانون البحري الجزائري، على أن يستبدل هذا الوصل لاحقاً بسند الشحن النهائي².

– **سند الشحن:** وهو الصك القانوني الجوهري في التجارة البحرية، حيث ألزمت المادة 748 الناقل أو ممثله (الربان) بتسليمه للشاحن متضمناً بيانات إلزامية دقيقة، تشمل: العلامات الرئيسية الضرورية للتعرف على البضائع، عدد الطرود أو الوزن، والحالة الظاهرة للبضائع³.

حماية للناقل من الادعاءات غير المحقة من قبل الشاحنين أو المشتريين اللاحقين للسند، لم يفرض المشرع التوقيع على مستندات الشحن كإجراء شكلي، بل منح الربان سلطة فحص الشحنة ومطابقتها تقنياً⁴، فإذا تبين له وجود مغايرة بين البيانات المقاد بها واقعياً وما صرح به الشاحن، أو ساوته شكوك جدية، فعلت المادة 749 من القانون البحري الجزائري نظام التحفظات المسببة، وبموجب هذا النظام، يحق للربان إدراج تحفظات واضحة فيما يخص العلامات أو الوزن أو كمية الطرود متى امتلك أسباباً

¹ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 139.

² المادة 589 من الأمر رقم 76-80، المرجع السابق، ص 546.

³ المادة 748 المرجع نفسه، ص 561.

⁴ عمار فيصل، نظام التحفظات في وثيقة الشحن البحرية، دراسات قانونية وسياسية، جامعة أوبكر بلقايد – تلمسان، 2017، ص 138.

الفصل الثاني : الدور الإجرائي لربان السفينة في حماية البضائع ضمن نظام المسؤولية البحرية

جدية للشك في صحتها، أو في حال افتقاره للوسائل العادية للتحقق منها في ميناء الشحن، مع إلزام الناقل بإثبات صحة هذه التحفظات عند النزاع¹،

وتبرز الأهمية القانونية لهذه الرقابة المستندية ودفاتر السفينة عند قيام النزاعات القضائية حول العجز أو التلف، إذ إن إخلال الربان بواجب فحص البضائع ومطابقتها أو إهمال حمل أوراق السفينة ينشئ وفقا للمستقر فقها قرينة قضائية على خطأ الناقل يمكن لكل ذي مصلحة الاحتجاج بها².

تتكامل الرقابة المستندية التجارية مع التزامات الربان الإدارية الصارمة، حيث يفرض القانون الاحتفاظ بحزمة من الصكوك الرسمية والتراخيص اللوجستية طوال الرحلة البحرية للتعريف بذاتية السفينة ومشروعية ملاحتها، ويترتب على إهمالها أو تزويرها قيام مسؤوليته الجزائية والمدنية، وتشمل هذه المحفوظات الوقائية حتما: سند التملك البحري، شهادة التسجيل المثبتة للجنسية، ترخيص وإجازة الملاحه، شهادة السلامة للتأكد من خلو الهيكل من العيوب، دفتر البحارة، والشهادات الصحية وإيصالات دفع الرسوم الجمركية ويترتب على هذه المنظومة التوثيقية التزام الربان بمسك وحمل مستندين في غاية الأهمية لحماية الحمولة³:

– بيان شحنة السفينة: وهو مستند تجاري وجمركي تفصيلي جامع لكافة البضائع المشحونة، يوضح كمياتها، مواصفاتها، وأسماء أطرافها بدقة، ويشترط القانون أن يكون مؤشرا عليه رسميا من قبل مكتب الجمرك المختص في آخر مرسى للسفينة، مما يجعله وسيلة رقابية قطعية تمنع حدوث أي عجز أو اختلاط عند التفريغ.

– دفتر يومية السفينة (دفتر الحوادث): ويعد المرآة العاكسة لكل ما يدور في الرحلة، حيث يدون فيه الربان بانتظام بيانات الطقس والبحر، الحوادث الطارئة، القرارات الفنية، والنفقات المالية،

¹ المادة 749 من الأمر رقم 76-80، المرجع السابق، ص 562.

² مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 145.

³ عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المرجع السابق، ص 92.

الفصل الثاني : الدور الإجرائي لربان السفينة في حماية البضائع ضمن نظام المسؤولية البحرية

مما يجعله وثيقة إثبات جوهرية يرجع إليها للتحقق من ظروف المحافظة على البضائع ومدى التزام الطاقم بمعايير السلامة¹.

المطلب الثاني: حماية البضائع أثناء الرحلة البحرية وعند الوصول

تستمر مسؤولية الربان في حماية البضائع بعد إبحار السفينة وحتى وصولها إلى ميناء التفريغ، حيث يلتزم باتخاذ التدابير المناسبة لمواجهة الأخطار البحرية المحتملة، كما يتعين عليه إثبات حالة البضائع عند التسليم بما يضمن حماية حقوق الأطراف المعنية. ومن ثم سيتم تناول هذا المطلب من خلال (الفرع الأول) اتخاذ تدابير مواجهة الأخطار البحرية، و(الفرع الثاني) إثبات حالة البضائع عند التفريغ.

الفرع الأول: اتخاذ تدابير مواجهة الأخطار البحرية (أثناء الرحلة)

وتتميز الرحلة البحرية بطبيعتها الاستثنائية، إذ تحف بها أخطار متعددة تهدد السلامة المشتركة لعناصر الرسالة البحرية، كالعواصف العاتية، وسوء الأحوال الجوية، والأعطال الفنية الطارئة، وانطلاقا من المركز القانوني للربان باعتباره المسؤول المباشر والأول عن قيادة السفينة، يفرض عليه القانون البحري التزاما صارما بمواجهة هذه الأخطار لحماية الأرواح والحمولة، وهو ما كرسته المادة 587 من القانون البحري الجزائري بإلزامها الربان باتخاذ كل التدابير الكفيلة بالمحافظة على مصالح المجهزين، والشاحنين، والركاب، وكل ذي مصلحة².

وتتجلى هذه الالتزامات الفنية والملاحية في ثلاثة مظاهر أساسية:

– **الالتزام بسلوك خط السير الآمن:** يتعين على الربان التزام الطريق المتفق عليه عقدا أو الذي تقضي به الأعراف البحرية المستقرة، وفي حال غياب ممر محدد، وجب عليه سلوك أقصر

¹ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 40.

² المادة 587 من الأمر رقم 76-80، المرجع السابق، ص 546.

الفصل الثاني : الدور الإجرائي لربان السفينة في حماية البضائع ضمن نظام المسؤولية البحرية

الطرق وأكثرها أمناً¹، ولا يجوز له الانحراف عن هذا المسار إلا تحت وطأة الضرورة الملحة لحماية الأرواح أو الحمولة، كالاختباء بين الجزر أو اللجوء إلى أقرب ميناء آمن عند هبوب العواصف، وقد استقر الفقه والقضاء البحريان (لا سيما الإنجليزي) على مشروعيته بل والزامية الانحراف متى توفرت معلومات مؤكدة عن أخطار حتمية كأعمال القرصنة أو الكتل الجليدية المتحركة².

– **التدابير الإدارية الوقائية (فحص الشحنة):** تتكامل هذه الحماية مع حق الربان في رفض المخاطر المسبقة، إذ منحت المادة 715 من القانون البحري الجزائري للربان سلطة رفض تحميل أي بضائع غير مشروعة، أو خطيرة، أو قابلة للاشتعال والانفجار، ما لم يتم الاتفاق على ذلك كتابة³، كما لا يلزم المؤجر أصلاً بالقيام برحلة يتخللها خطر غير متوقع عند إبرام العقد يهدد السفينة والأشخاص (المادة 714)⁴.

– **التدابير الجنائية والإدارية (دفتر اليومية):** يلزم الربان بمسك دفتر يومية السفينة المقيد والمؤشر عليه قضائياً، ليدون فيه يوماً فيوم وبأمانة تامة حالة البحر، والطقس، والموقع الجغرافي، وكذا القرارات الفنية المتخذة بمشورة الضباط، وتكمن قيمته في كونه وسيلة إثبات قطعية أمام القضاء لتحديد المسؤوليات والتحقق من ظروف المحافظة على البضائع عند النزاع⁵.

إذا كانت القوانين تنظم عمل الربان باعتباره ممثلاً قانونياً للمجهز في الظروف العادية، فإن سلطاته تتسع وتتحول في ميناء الغربة وحالة الضرورة الملجئة إلى نيابة قانونية عامة وشاملة عن المجهز والشاحنين معاً في الأماكن التي لا يوجد فيها تمثيل لهم، وتشمل هذه النيابة سلطات مالية وتجارية استثنائية لمواجهة الأخطار الداهمة وتمويل الإصلاحات اللازمة لإتمام الرحلة، وذلك وفق التدرج والضوابط التالية⁶:

¹ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 335.

² عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المرجع السابق، ص ص 59-61.

³ المادة 715 من الأمر رقم 76-80، المرجع السابق، ص 558.

⁴ المادة 714، المرجع نفسه، ص 558.

⁵ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 230.

⁶ فائز ذنون جاسم، الامتيازات والرهون على السفينة، كلية المأمون الجامعة، مجلة النهرين للعلوم القانونية، 2025، ص 45.

الفصل الثاني : الدور الإجرائي لربان السفينة في حماية البضائع ضمن نظام المسؤولية البحرية

- الاقتراض برهن السفينة وأجرتها: يحق للربان الاقتراض لتمويل الإصلاحات الضرورية وشراء المؤن بضمان جسم السفينة ونولونها (أجرتها).
- الاقتراض برهن البضائع (الشحنة): إذا لم تف الضمانات السابقة بتمويل التكاليف اللازمة لإنقاذ الرسالة البحرية، امتدت سلطة الربان الاستثنائية لرهن البضائع المشحونة نفسها.
- بيع جزء من الحمولة: كخيار أخير عند تعذر القروض تماما، يبيح القانون للربان بيع جزء من البضائع بقدر المبلغ المطلوب فقط، على أن يلتزم الناقل بمحاسبة أصحاب البضائع على أساس السعر الجاري لنفس جنس ونوع البضاعة في ميناء الوصول وفي اليوم المتوقع للوصول.

وحماية للملاك والشاحنين من تعسف هذه الصلاحيات الخطيرة، وضع المشرع البحري قيودا صارمة، إذ تشترط القوانين الحصول على إذن مسبق من الجهة القضائية المختصة (كقاضي الأمور الوقتية، أو القنصل الوطني في الخارج)، كما يمنح الشاحنون أو وكلاؤهم الحق في المعارضة برهن بضائعهم أو بيعها، ولهم طلب تفريغها شريطة أداء أجرة النقل كاملة، في حين يحظر على الربان حظرا مطلقا بيع السفينة نفسها إلا بموجب تفويض خاص أو ثبوت عدم صلاحيتها المطلقة للملاحة¹.

تصل سلطة الربان الحمائية إلى ذروتها في مواجهة الخطر الداهم عبر تفعيل آليات التضحية والإعفاء القانوني، وهو ما تضمنه النصان التاليان:

- التدابير الاستعجالية والرمي في البحر: منحت المادة 591 من القانون البحري الجزائري للربان سلطة اتخاذ القرارات السريعة لحماية الحمولة، ومنها بيع البضائع التي يخشى تلفها السريع، أو رمي البضائع في البحر إذا كان هذا العمل ضروريا وبغيته الأساسية سلامة السفينة والأشخاص المشحونين عليها، على أن يلتزم الربان بموجب المادة 588 باستشارة ضباط السفينة في حالة الخطر الداهم، مع بقاءه المسؤول الأول والوحيد عن تلك القرارات².
- الخسائر البحرية المشتركة: يعد هذا الرمي العمدى للبضائع أو المصاريف غير الاعتيادية تطبيقا نموذجيا لنظام الخسائر البحرية المشتركة الذي كرسه المادة 300 من القانون البحري،

¹ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 233.

² يوسف التومي أحمد، المرجع السابق، ص 556.

الفصل الثاني : الدور الإجرائي لربان السفينة في حماية البضائع ضمن نظام المسؤولية البحرية

والتي تشترط لاعتبار الضرر خسارة مشتركة: أن يكون الفعل قد تم عمداً، ومن أجل السلامة المشتركة، ولمواجهة خطر حقيقي يهدد السفينة وحمولتها في آن واحد¹، حيث يساهم جميع أطراف الرحلة (سفينة، حمولة، أجرة) في تحمل هذه الخسارة بنسب طردية.

– **الإعفاء من المسؤولية:** حماية للناقل من التبعات المالية للأخطار الخارجة عن إرادته، قررت المادة 454 من القانون البحري الجزائري مبدأ عدم ترتب أي مسؤولية على عاتق الناقل بسبب الهلاك أو التلف الناجم عن أسباب حددتها على سبيل الحصر، وهي: القوة القاهرة أو الحوادث الطارئة (كالعواصف الاستثنائية)، خطأ الشاحن، أو العيب الخفي الكامن في البضاعة ذاتها².

أما في حالة تعطل السفينة أثناء الرحلة واضطرارها للتوقف للإصلاح، فإن للشاحن الخيار بين الانتظار دون تحمل زيادة في الأجرة، أو تفريغ بضاعته مقابل دفع الأجرة كاملة، فإذا استحال الإصلاح في مدة معقولة، يلتزم الربان باستئجار سفينة أخرى على نفقته لنقل البضائع، فإذا تعذر ذلك فلا تستحق الأجرة إلا بقدر ما نفذ من الرحلة بالفعل، ما لم يتضمن سند الشحن شرطاً مخالفاً يقضي باستحقاق الأجرة في كل الأحوال³.

الفرع الثاني: إثبات حالة البضائع عند التفريغ (عند الوصول)

تعد مرحلة انتهاء الرحلة البحرية من أدق المراحل القانونية والعملية في عقد النقل البحري، إذ يجري خلالها التحقق من مدى سلامة الشحنة ورصد ما قد يكون أصابها من أضرار أو عجز أثناء الملاحه، ويقتضي التحليل القانوني التمييز الدقيق بين مفهومين متتابعين⁴:

– **التفريغ:** وهو عملية مادية بحتة تتمثل في إنزال البضائع من عنابر السفينة إلى رصيف ميناء الوصول أو إلى الصنادل المخصصة لذلك، ويقع هذا الالتزام مبدئياً على عاتق الناقل ما لم يقض الاتفاق بغير ذلك، كما يجوز إدراج شرط التفريغ التفائي الذي يخول للربان إنزال البضائع

¹¹ المادة 300، من الأمر رقم 76-80، المرجع السابق، ص 516.

² المادة 454، المرجع نفسه، ص 531.

³ عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المرجع السابق، ص ص 89-91.

⁴ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 337.

الفصل الثاني : الدور الإجرائي لربان السفينة في حماية البضائع ضمن نظام المسؤولية البحرية

تلقائيا على نفقة المرسل إليه وتحت مسؤوليته إذا تخلف عن الحضور في الآجال المحددة بعد إخطاره بوصول السفينة.

– **التسليم:** وهو تصرف قانوني ينتهي بموجبه تنفيذ عقد النقل، ويتمثل في وضع البضاعة تحت الحيازة الفعلية أو الحكمية للمرسل إليه أو أمين المخازن الجمركية والعمومية لحساب صاحب الحق فيها، وتكمن الأهمية الجوهرية للتسليم في كونه المنقل القانوني لمسؤولية تبعة هلك البضائع من الناقل إلى المرسل إليه.

وتأسيسا على ذلك، تلتقي الإرادة التشريعية مع التوجيهات اللوجستية في إلزام الربان بمتابعة هاتين العمليتين، حيث نصت المادة 81 (الفقرة د) من القانون البحري الجزائري على أن من مهام الربان الأساسية: السهر على استلام البضائع المشحونة وتفريغها طبقا للشروط المقررة في العقود والأنظمة المعمول بها، والقيام عند الاقتضاء، بالتحفظات القانونية لحماية حقوق مجهزي السفينة¹.

حماية لحقوق كافة أطراف الملاحة البحرية، وتوفيرا لوسيلة إثبات رسمية تفصل في منشأ الأضرار، ألزم القانون البحري الربان بآلية التقرير البحري، فإذا واجهت السفينة أو حمولتها حوادث استثنائية خارقة للعادة أثناء الرحلة، وجب على الربان تحرير تقرير مفصل يوضح فيه ظروف السفر وتلك الوقائع العارضة وحالة البضائع المتأثرة بها².

ومن الناحية الإجرائية، يلتزم الربان بتقديم هذا التقرير إلى السلطة البحرية المختصة في الداخل (إدارة التفتيش البحري أو المحكمة المختصة) أو القنصل الوطني في الخارج، وذلك خلال أربع وعشرين ساعة من وصول السفينة إلى الميناء³، ولا يكتسب هذا التقرير حجيته القانونية وبراءة ذمة الربان إلا بعد خضوعه للتحقيق عبر سماع أقوال الطاقم والركاب⁴.

¹ المادة 81 (الفقرة د) من الأمر رقم 76-80، المرجع السابق، ص 493.

² مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 138.

³ عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المرجع السابق، ص 103.

⁴ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 231.

الفصل الثاني : الدور الإجرائي لربان السفينة في حماية البضائع ضمن نظام المسؤولية البحرية

وتأكيدا على الطابع الوقائي الحازم لهذا الإجراء، حظر التشريع البحري كقاعدة عامة (وفقا لما استقر عليه الفقه بموجب المادة 126 بحري) على الربان البدء في تفريغ أي بضاعة من عنابر السفينة، أو حتى فتح الكوات والمنافذ المؤدية إليها عند الوصول، إلا بعد تقديم التقرير البحري واستكمال إجراءاته الرسمية، وذلك لقطع الطريق أمام أي ادعاء بتعمد إخفاء معالم الحوادث أو تعريض الحمولة لظروف جوية مغايرة بميناء الوصول، ولا يستثنى من ذلك إلا حالات الضرورة القصوى أو الاستعجال الطبي المبرر قانونا¹، وتكمن القوة القانونية للتقرير المحقق في اعتباره حجة قوية في إثبات وقائع الرحلة، كما يعد إقرارا صريحا صادرا من الربان يحتج به عليه عند تحديد مسؤوليته التقصيرية أو العقدية².

وتسبق عملية التسليم عادة معاينة مادية وفحص ظاهري للبضائع للتحقق من كميتها ووزنها ومواصفاتها، ويمثل هذا الفحص الوسيلة الأساسية للمرسل إليه لإظهار أي عجز أو تلف قد يفعل مسؤولية الناقل³، وبالمقابل، وضع المشرع حماية متوازنة لكلا الطرفين من خلال قواعد إجرائية تنظم طريقة إبداء هذه التحفظات وحجيتها:

- **قرينة السلامة والمطابقة:** صاغت المادة 751 من القانون البحري الجزائري قاعدة عامة مفادها أن: يعتبر تسليم البضائع للمرسل إليه دون تحفظات قرينة على استلامها بحالة جيدة ومطابقة للبيانات الواردة في سند الشحن، ما لم يثبت العكس⁴، كما جرى العمل على أن تسليم نسخة سند الشحن المظهرة أو المؤشر عليها بالاستلام إلى الناقل يعد قرينة على إتمام التسليم لصاحب الحق الشرعي فيه⁵.
- **عبء التحفظات المكتوبة:** لكسر قرينة الاستلام الجيد المذكورة سلفا، يفرض القانون على المرسل إليه التدخل الإيجابي، حيث تنص المادة 531 من القانون البحري الجزائري على أنه:

¹ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 138.

² عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المرجع السابق، ص 104.

³ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 339.

⁴ المادة 751 من الأمر رقم 76-80، المرجع السابق، ص 562.

⁵ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 338.

الفصل الثاني : الدور الإجرائي لربان السفينة في حماية البضائع ضمن نظام المسؤولية البحرية

في حالة هلاك أو تلف بضائع، يجب على المرسل إليه توجيه تحفظات مكتوبة إلى الناقل أو ممثله في ميناء التفريغ، عند استلام البضائع على الأكثر وإلا فرض أن البضائع سلمت له كما هي موصوفة في سند الشحن¹.

كما نجد في مواد قواعد هامبورغ لعام 1978 المادة 19 (الفقرة 1) التي تنص على أنه²: "ما لم يوجه المرسل إليه إلى الناقل إخطاراً كتابياً بالهلاك أو التلف، يحدد فيه الطبيعة العامة لهذا الهلاك أو التلف، في موعد لا يتجاوز يوم العمل التالي لليوم الذي سلمت فيه البضائع إلى المرسل إليه، يشكل هذا التسليم قرينة أولية على أن الناقل قد سلم البضائع كما هي موصوفة في وثيقة النقل"

ويتبين من جماع هذه النصوص أن المشرع الجزائري قد أقام توازناً مستندياً دقيقاً في مرحلة التفريغ، حيث يلتزم الربان بتقديم التقرير البحري لإثبات الحوادث القهرية وبراء ذمته، بينما يلتزم المرسل إليه بإبداء تحفظاته كتابة وفوراً عند الاستلام لحفظ حقه في التعويض، مما يمنع المنازعات الكيدية ويحقق استقرار المعاملات التجارية البحرية.

المبحث الثاني: نظام مسائلة الربان عن أضرار البضائع

يقترن الدور الذي يؤديه الربان في حماية البضائع بتحملة المسؤولية القانونية عن الأضرار التي قد تنتج عن إخلاله بالالتزامات المفروضة عليه أثناء تنفيذ الرحلة البحرية. وتختلف طبيعة هذه المسؤولية بحسب الأشخاص المتضررين والأساس القانوني الذي تستند إليه، كما تثير مسألة حدود استقلالها عن مسؤولية الناقل البحري العديد من الإشكالات القانونية التي عالجتها التشريعات البحرية والاتفاقيات الدولية. لذلك سيتم تناول هذا المبحث من خلال (المطلب الأول) الأساس القانوني لمسائلة الربان، و(المطلب الثاني) حدود استقلال مسؤولية الربان.

¹ المادة 531 من الأمر رقم 76-80، المرجع السابق، ص 538.

² المادة 19، الفقرة 1، الجزء الخامس من قواعد هامبورغ لعام 1978، المرجع السابق، ص 13.

المطلب الأول: الأساس القانوني لمساءلة الربان

يثير تحديد الأساس القانوني لمسؤولية الربان عن الأضرار التي قد تصيب البضائع أهمية كبيرة في مجال النقل البحري، نظراً لتعدد العلاقات القانونية التي تربطه بالأشخاص المتعاملين معه. فقد تقوم مسؤوليته على أساس عقدي في بعض الحالات، بينما تستند إلى أحكام المسؤولية التقصيرية في حالات أخرى. لذلك سيتم دراسة هذا المطلب من خلال (الفرع الأول) الطبيعة العقدية للمساءلة في مواجهة الناقل، و(الفرع الثاني) الطبيعة التقصيرية للمساءلة في مواجهة الغير.

الفرع الأول: الطبيعة العقدية للمساءلة في مواجهة الناقل

تقوم مسؤولية الربان في مواجهة الناقل (المجهز) على ركيزة المسؤولية العقدية، وذلك بالنظر إلى الرابطة القانونية والتبعية التي تجمع بينهما بموجب عقد العمل البحري¹، وبالرغم من حيابة الربان لاختصاصات وامتيازات آمرة يزوده بها القانون البحري بوصفه ممثلاً للسلطة العامة وضابطاً قضائياً على ظهر السفينة، إلا أنه لا يعد موظفاً عمومياً، بل يظل ممثلاً وتابعاً للمجهز، يخضع لرقابته وإشرافه المباشر في الشقين الفني والتجاري للرحلة².

وقد كرس المشرع الجزائري هذه الثنائية العقدية والنيابية في نصين جوهريين من القانون البحري:

– **النيابة الوجوبية العامة (التسيير الملاحي):** قضت المادة 586 بأن: الربان وكيل عن مجهز السفينة في كل ما يتعلق بالاحتياجات العادية للسفينة والرحلة البحرية، ويمثل المجهز أمام القضاء ما لم ينص على خلاف ذلك³، وبموجب هذه الوكالة القانونية، يسأل الربان تعاقدياً عن

¹ عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المرجع السابق، ص 112

² مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 136.

³ المادة 586 من الأمر رقم 76-80، المرجع السابق، ص 546.

الفصل الثاني : الدور الإجرائي لربان السفينة في حماية البضائع ضمن نظام المسؤولية البحرية

تعويض الأضرار الناشئة عن أخطائه الشخصية في إدارة السفينة أو قيادتها، في حين ينصرف أثر العقود والتصرفات النافعة التي يبرمها في ميناء الغربة إلى ذمة المجهز مباشرة¹.

– **النيابة التبعية (التسيير التجاري):** نظمت المادة 701 هذه العلاقة في حالة إيجار السفينة بنصها: يعود التسيير التجاري للسفينة لمستأجر السفينة، ويكون الربان بحكم القانون ممثلاً عن المستأجر في هذا المجال ويجب عليه التقيد بتعليمات المستأجر وفي حدود أحكام عقد استئجار السفينة².

تتحدد المسؤولية العقدية للشخصية للربان بناء على مدى التزامه ببذل العناية اليقظة والمعايير الفنية المقررة للملاحة، فإذا أخل بواجباته الأساسية كالتزامه بالبقاء المستمر على متن السفينة، وحمل وثائقها الرسمية، ومسك دفتر اليومية بانتظام، قامت في حقه قرينة الخطأ العقدي الموجب للتعويض تجاه المجهز أو كل ذي مصلحة في الرسالة البحرية³، ولتأكيد هذا المبدأ، قضت المادة 583 من القانون البحري الجزائري صراحة بأن: يكون الربان مسؤولاً عن خطئه نحو تجهيز السفينة والشاحنين والركاب وكل الأشخاص الآخرين الذين لهم مصلحة في السفينة والرحلة البحرية⁴.

ويمتد هذا النطاق العقدي ليشمل التزامات خاصة تفرضها طبيعة الاستغلال التجاري المشترك، ومنها⁵:

– **حظر المنافسة التجارية:** في الأحوال التي يكون فيها الربان شريكاً في أرباح الرحلة البحرية، يفرض عليه القانون التزاماً بعدم منافسة المجهز أو الاتجار لحسابه الخاص دون إذن مسبق.

¹ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 143.

² المادة 701 من الأمر رقم 76-80، المرجع السابق، ص 557.

³ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 145.

⁴ المادة 583 من الأمر رقم 76-80، المرجع نفسه، ص 546.

⁵ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 143.

الفصل الثاني : الدور الإجرائي لربان السفينة في حماية البضائع ضمن نظام المسؤولية البحرية

– **الجزء العقدي للمنافسة:** يترتب على خرق هذا الواجب حرمانه حتما من حصته في الأرباح المشتركة، فضلا عن إلزامه بتعويض المجهز عن الأضرار المادية الناتجة عن مزاحمته التجارية.

وتظهر الطبيعة العقدية لمسؤولية الربان بوضوح عند تنفيذ عقد النقل البحري (عقد الشحن)، فالمجهز يظل هو المسؤول الأول تعاقديا أمام الشاحنين وأصحاب البضائع عن سلامة وصول الحمولة استنادا إلى عقد النقل المبرم بينهم، لكن الربان وباعتباره الممثل الميداني للناقل، يلتزم شخصيا بالمحافظة على البضائع وتسليمها وفق الشروط المستندية¹.

ففي الحالات التي تقع فيها أخطاء ملاحية أو أخطاء في إدارة السفينة، قد يستفيد المجهز (الناقل) من أسباب الإعفاء القانونية المقررة في الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية للتوصل من المسؤولية تجاه الشاحنين، ومع ذلك، فإن هذا الإعفاء الممنوح للمجهز لا يمتد ليشمل الربان، إذ يظل الأخير مسؤولا شخصيا وعقديا أمام المجهز (أو أمام أصحاب البضائع مباشرة بموجب المادة 583) عن خطئه الشخصي المرتكب أثناء الرحلة²، فانتفاء مسؤولية الناقل لا يعني بحال براءة ذمة الربان إذا ثبت تعمده أو إهماله الفني في رعاية الشحنة.

الفرع الثاني: الطبيعة التقصيرية للمساءلة في مواجهة الغير

إلى جانب المسؤولية العقدية التي تربط الربان بالناقل وأصحاب البضائع بموجب المشاركة وسند الشحن، تنهض مسؤولية الربان في مواجهة الغير على أساس أحكام المسؤولية التقصيرية، ويتحقق هذا التكييف القانوني متى تسبب الربان بخطئه الشخصي في إلحاق ضرر مادي أو جسماني بأشخاص

¹ عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المرجع السابق، ص 112

² مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 145

الفصل الثاني : الدور الإجرائي لربان السفينة في حماية البضائع ضمن نظام المسؤولية البحرية

أجانب عن الرحلة البحرية ولا تربطهم به أي علاقة تعاقدية مباشرة، حيث تسري في شأنهم القواعد العامة الموجبة للتعويض عن الأضرار الناتجة عن الخطأ الشخصي¹.

وقد أفرد التشريع البحري الجزائري نصوصا صريحة تؤصل لهذه المسؤولية الشخصية والمستقلة، من خلال الآتي:

- **المسؤولية الشخصية المتزامنة مع التبعية:** قضت المادة 592 من القانون البحري الجزائري بأنه: إذا ارتكب الربان خطأ أثناء ممارسة وظائفه تسبب في إلحاق ضرر بالغير، فإنه يسأل شخصا عن هذا الضرر، دون الإخلال بالمسؤولية المدنية لمجهز السفينة باعتباره متبوعا².
- **المسؤولية عن المخالفات المهنية:** عززت المادة 577 هذا المنحى الإلزامي بنصها: يعتبر الربان مسؤولا عن الأضرار التي تلحق بالغير بسبب الأخطاء أو الإهمال أو المخالفات للقوانين والأنظمة التي يرتكبها هو أو أحد أفراد الطاقم أثناء القيام بوظائفهم³.

وتتطابق هذه الرؤية مع التشريعات المقارنة، ومنها التقنين البحري اللبناني في مادته 111 التي أقرت بمسؤولية الربان أو من ينوب عنه عن الأضرار اللاحقة بالغير جراء الخطأ أو الخداع أثناء ممارسة مهامه⁴.

تتعدد المظاهر التطبيقية للأخطاء الفنية والإدارية التي يسأل عنها الربان تقصيرا أثناء قيادته للسفينة، كالخطأ في المناورة المؤدي إلى التصادم البحري بسفينة أخرى، أو التخلي غير المبرر عن

¹ مصطفى كمال طه، مرجع السابق، ص 144.

² المادة 592 من الأمر رقم 76-80، المرجع السابق، ص 546.

³ المادة 577، المرجع نفسه، ص 545.

⁴ المادة 111 من قانون التجارة البحري اللبناني، الصادر بموجب المرسوم الاشتراعي رقم 46 بتاريخ 17 تشرين الثاني/نوفمبر

1947، منشور على الموقع الإلكتروني لمركز المعلوماتية بالجامعة اللبنانية،

<http://77.42.251.205/PrintArticle.aspx?LawArticleID=682122&LawID=168899> تاريخ الدخول: 28 ماي 2026.

الفصل الثاني : الدور الإجرائي لربان السفينة في حماية البضائع ضمن نظام المسؤولية البحرية

السفينة وسط الرحلة، أو استخدام بحارة غير مؤهلين فنيا للعمل دون رقابة كافية، ومع ذلك، يضع الفقه البحري حدودا دقيقة تحكم مدى مسؤوليته عن الأشخاص والمعدات المتواجدة على ظهر السفينة¹:

– **حراسة السفينة (المسؤولية عن الأشياء):** استقر الفقه والقضاء على عدم جواز تكييف مركز الربان باعتباره حارسا للسفينة بالمعنى القانوني الذي تقوم عليه المسؤولية عن فعل الأشياء، فالربان ورغم سلطته الواسعة في القيادة والتوجيه، يمارس صلاحياته تابعا وممثلا للمجهز وليس مستقلا عنه، ولذلك، فإن المسؤولية عن الأضرار الناشئة عن السفينة بوصفها خطرا حركيا تقع على عاتق المجهز باعتباره الحارس القانوني والفعلي لها.

– **أفعال الطاقم والمرشد والركاب:** لا يسأل الربان عن أخطاء الطاقم أو المرشد البحري على أساس المسؤولية عن فعل الغير، نظرا لأن هؤلاء يعدون قانونا تابعين للمجهز لا للربان، وحتى إن تولى الربان اختيارهم، فإنه يفعل ذلك بصفته نائبا عن المجهز، أما بالنسبة لأفعال الركاب، فلا تنهض مسؤولية الربان التقصيرية إلا إذا ثبت تقصيره الشخصي المباشر في ممارسة سلطاته الرقابية والتنظيمية والأمنية على متن السفينة، بحيث يكون الضرر ناتجا عن إهماله في الإشراف والمتابعة.

وقد نصت المادة 7 (الفقرة 1) لقواعد هامبورغ لعام 1978 على أنه²: "تطبق الإعفاءات وحدود المسؤولية المنصوص عليها في هذه الاتفاقية في أي دعوى تقام ضد الناقل بسبب هلاك البضائع المشحونة التي يشملها عقد النقل البحري أو تلفها أو بسبب التأخير في تسليمها، سواء كانت الدعوى مؤسسة على المسؤولية العقدية أو المسؤولية التقصيرية أو على أساس آخر ."

ويتعين في جميع الأحوال على الطرف المتضرر إثبات أركان المسؤولية التقصيرية القائمة على الخطأ، والضرر، وعلاقة السببية، ولأجل هذا الغرض تبرز الأهمية القصوى للوثائق الإدارية الرسمية

¹ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص ص 144، 145.

² المادة 7، الفقرة 1، الجزء الثاني من قواعد هامبورغ لعام 1978، المرجع السابق، ص 6.

الفصل الثاني : الدور الإجرائي لربان السفينة في حماية البضائع ضمن نظام المسؤولية البحرية

للسفينة، حيث يشكل دفتر يومية السفينة والتقرير البحري المستوفيان للشروط القانونية وسيلتين جوهريتين لإثبات الوقائع المادية والحوادث الطارئة، كما أن ثبوت مخالفة الربان لواجباته القانونية الآمرة، كإهمال حمل أوراق السفينة، أو عدم مسك الدفاتر القانونية بانتظام، أو مغادرة السفينة قبل رسوها الآمن وينشئ في مواجهته قرينة قانونية بسيطة على الخطأ، يسهل على ذوي المصلحة من الغير الاحتجاج بها لإثبات مسؤوليته وتقصيره¹.

المطلب الثاني: حدود استقلال مسؤولية الربان

على الرغم من إمكانية مساءلة الربان عن الأخطاء التي يرتكبها أثناء أداء مهامه، إلا أن مسؤوليته لا تُفهم بمعزل عن النظام القانوني العام للمسؤولية البحرية، وبخاصة مسؤولية الناقل البحري وما يرتبط بها من حالات إعفاء أو تحديد للمسؤولية. وعليه سيتم تناول هذا المطلب من خلال (الفرع الأول) أثر الخطأ الملاحي في نطاق الإعفاء، (والفرع الثاني) علاقة مسؤولية الربان بنظام مسؤولية الناقل في الاتفاقيات البحرية.

الفرع الأول: أثر الخطأ الملاحي في نطاق الإعفاء

يعد الخطأ الملاحي من الركائز الجوهرية التي تبني عليها أحكام المسؤولية في القانون البحري، نظرا لارتباطه المباشر بالقيادة والتدابير الفنية للسفينة أثناء الرحلة، ويقصد به تلك الأخطاء التي تقع من الربان أو الطاقم أثناء الملاحة أو إدارة السفينة، كالأخطاء المتعلقة بتحديد خط السير، أو إساءة استعمال أجهزة التوجيه، أو التعامل التقني مع الأحوال الجوية الطارئة، وتبرز الأهمية القانونية لهذا التكييف في كونه يشكل سببا تشريعيا لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن هلاك أو تلف البضائع، وذلك مراعاة من المشرع للطبيعة الاستثنائية والمخاطر الجسيمة التي تحيط بالملاحة البحرية².

¹ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 145.

² دالغ سعيد، "الخطأ الملاحي كحالة مستثناة من مسؤولية الناقل البحري للبضائع". المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل بجامعة أبي بكر بلقايد (تلمسان)، المجلد 4، العدد 1، مارس 2017، ص 279.

الفصل الثاني : الدور الإجرائي لربان السفينة في حماية البضائع ضمن نظام المسؤولية البحرية

ترتبط عملية النقل البحري للبضائع، باعتبارها وسيلة مادية لتنفيذ تصرف قانوني يتمثل في عقد النقل البحري للبضائع، ويمكن أن يتخذ هذا العقد صورة مشاركة إيجار، وهي العقد المبرم بين مالك السفينة أو تجهزها والمستأجر، حيث يلتزم المؤجر بوضع السفينة كلها أو جزء منها تحت تصرف المستأجر لمدة معينة أو لرحلة محددة، كما يمكن أن يتم النقل البحري بموجب سند شحن، وفي هذه الحالة لا ينصب العقد على السفينة ذاتها، وإنما على نقل البضائع من ميناء إلى آخر وفق الشروط المتفق عليها بين الأطراف¹، وقد كرس المشرع الجزائري هذا الإعفاء القانوني للناقل (المجهز) في عدة مواضع تضمنها القانون البحري.

حيث نجد في عقد النقل البحري للبضائع أن المادة 479 (الفقرة الثانية) قضت بأنه: لا يكون الناقل مسؤولاً عن الأضرار الناجمة عن أخطاء الربان أو رجال الطاقم في الملاحة أو في إدارة السفينة²، وهو ذات المنحى الذي أكدته المادة 814 بنصها على عدم مسؤولية الناقل عن الأفعال أو الأخطاء الصادرة من الربان أو البحارة أو المرشد في الملاحة أو إدارة السفينة³.

وقد اشترط المشرع البحري لتمسك الناقل بالإعفاء عدم اختلاط الخطأ الفني بالتقصير التجاري، حيث وضعت المادة 93 (الفقرة ب) من القانون البحري الجزائري ضابطاً جوهرياً يقضي بإعفاء الربان من المسؤولية إذا أثبت أن الضرر يعود إلى: الأخطاء الملاحية أو الأخطاء في إدارة السفينة التي يرتكبها هو أو أعضاء الطاقم، بشرط ألا يكون هناك خطأ تجاري في العناية بالبضاعة⁴.

¹ عمار فيصل، "موقف الاتفاقيات الدولية والقانون الوطني من الوظيفة الإثباتية لسند الشحن الإلكتروني"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الخامس، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان، 2017، ص 321.

² المادة 479 (الفقرة الثانية) من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 47، ص 6.

³ أمينة دريسي، "مدى مسؤولية الناقل البحري عن التغيير المعقول للطريق"، مجلة الفكر القانوني والسياسي، جامعة سيدي بلعباس، المجلد 6، العدد 2، نوفمبر 2022، ص 3.

⁴ المادة 93 (الفقرة ب) من الأمر رقم 76-80، المرجع نفسه، ص 4.

الفصل الثاني : الدور الإجرائي لربان السفينة في حماية البضائع ضمن نظام المسؤولية البحرية

ويترتب على ذلك أن الخطأ في العناية بالحمولة (كالإهمال في تبريد العنابر أو الرص السيئ) يظل خطأ تجارياً موجبا للمسؤولية، ولا يغطيه الإعفاء الخاص بالخطأ الملاحي الفني، ولأجل إثبات الخطأ الملاحي وتحديد طبيعته، يتم الرجوع أساساً إلى دفتر يومية السفينة والتقارير البحري للتحقق من الوقائع المادية، كما أن ثبوت إخلال الربان بواجباته القانونية بحمل أوراق السفينة ينشئ قرينة تضعف من إمكانية تمسكه بالإعفاء¹.

أما في عقد استئجار السفينة فقد جاي في نص المادة 698 أنه يعد المؤجر مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة المشحونة على متن السفينة إذا اتضح بأنها نتجت عن تقصير في أداء واجباته، ولكنه لا يكون مسؤولاً عن الخطأ الملاحي الناتج عن الربان أو مندوبيه².

إن أثر الخطأ الملاحي في نطاق الإعفاء لا يؤدي إلى انعدام المسؤولية بصورة مطلقة، وإنما يقتصر على إعادة توزيعها بين أطراف العلاقة البحرية، فالإعفاء الممنوح للناقل لا يعني زوال الخطأ في ذاته، بل تقتصر آثاره على حماية المجهز (الناقل) من دعاوى التعويض المقامة من الشاحنين، وبناء على ذلك، يستقر الفقه البحري على أن الربان يظل مسؤولاً شخصياً وذاتياً عن أخطائه الشخصية المرتكبة أثناء تنفيذ الرحلة، فانتهاء مسؤولية المجهز بموجب الإعفاء القانوني لا يحول دون قيام المسؤولية الشخصية للربان مرتكب الفعل الضار³.

الفرع الثاني: علاقة مسؤولية الربان بنظام مسؤولية الناقل في الاتفاقيات البحرية

تقوم اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (قواعد هامبورغ 1978) بتطوير نظام مسؤولية الناقل البحري على نحو أكثر حماية لمصالح الشاحن، وهو ما ينعكس بشكل غير مباشر على مركز الربان باعتباره الممثل الفعلي للناقل أثناء تنفيذ عملية النقل، فقد وسعت الاتفاقية نطاق تطبيقها ليشمل

¹ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 145.

² المادة 698 من الأمر رقم 76-80، المرجع السابق، ص 557.

³ دالع سعيد، مرجع سابق، ص 279.

الفصل الثاني : الدور الإجرائي لربان السفينة في حماية البضائع ضمن نظام المسؤولية البحرية

جميع عقود النقل البحري سواء كانت ثابتة بسند شحن أو بأي وثيقة أخرى، بخلاف اتفاقية بروكسل التي كانت تقتصر على سندات الشحن فقط، وهو ما يجعل مسؤولية التنفيذ الواقعي على عاتق الربان أكثر اتساعاً ودقة في التطبيق العملي، كما أن الاتفاقية لم تعد تقصر الحماية على مرحلة الشحن فقط، بل تمتد مسؤولية الناقل، وبالتالي مسؤولية الربان في الواقع العملي ومن لحظة تسلم البضائع إلى غاية تسليمها النهائي، بما في ذلك ما قبل الإبحار وما بعد التفريغ¹.

وترتبط مسؤولية الربان بنظام مسؤولية الناقل البحري ارتباطاً وثيقاً، فالربان هو الأداة الفنية والنائب القانوني الذي يتولى تنفيذ الالتزامات العقدية للناقل على نحو ميداني، وتتعاكس أخطاء الربان الفنية في عمليات شحن ورفض وتثبيت البضائع والمحافظة على توازن السفينة مباشرة على مسؤولية الناقل، إذ إن تقصير الربان في هذه الواجبات اللوجستية يعد من أبرز الصور التي تؤسس عليها دعاوى المسؤولية ضد الناقل في عقود النقل البحري للبضائع².

ولأجل استظهار مدى احترام الناقل لالتزاماته، تشكل المستندات البحرية التي يمسكها الربان كدفتر اليومية وقائمة الحمولة التي تبين وسائل الإثبات الجوهرية في تحديد وقوع الخطأ وجهة مسؤوليته³.

لحماية التابعين وضمان عدم تفريغ إعفاءات الناقل من محتواها عن طريق ملاحقة الربان شخصياً بدعاوى تقصيرية، أقر المشرع البحري مبدأ امتداد الحماية، حيث نصت المادة 815 من القانون البحري الجزائري على أنه: تطبق أحكام الإعفاء من المسؤولية المنصوص عليها في هذا القانون

¹ سليم بودليو، «اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع بالمقارنة مع اتفاقية بروكسل»، مجلة العلوم الإنسانية، المجلد 25، العدد 3، 2014، ص ص 519، 520.

² محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 335.

³ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 38.

الفصل الثاني : الدور الإجرائي لربان السفينة في حماية البضائع ضمن نظام المسؤولية البحرية

لفائدة الناقل على كل دعوى ترفع ضد الربان أو أي فرد من أفراد الطاقم بسبب أضرار لحقت بالبضائع، سواء تأسست الدعوى على المسؤولية العقدية أو المسؤولية التقصيرية¹.

ويتجلى هذا الترابط بصورة أوسع عند فحص العلاقة بالاتفاقيات الدولية، إذ أوجبت المادة 96 من القانون البحري منح الأولوية في التطبيق للمعاهدات الدولية التي صادقت عليها الجزائر عند تعارضها مع التشريع الداخلي².

يظهر التأثير المتبادل بين سلطات الربان ونظام مسؤولية الناقل بوضوح في تنظيم أحكام الانحراف المسموح به طبقا لمعاهدة بروكسل الدولية الموحدة لسندات الشحن (وتعديلاتها بموجب بروتوكولات لاهاي وفيسبي)، وتحديدًا في المادة الرابعة الفقرة الرابعة منها، وبموجب هذا النظام الدولي، تعفى الاتفاقية الناقل من المسؤولية الناجمة عن تغيير خط سير الرحلة المعتاد إذا قام به الربان تحت وطأة ظروف محددة حصرا، وهي³:

- إذا كان الانحراف يستهدف إنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال والبضائع في عرض البحر.
- إذا كان الانحراف معقولا ومبررا تقتضيه معايير السلامة الفنية ومواجهة الأخطار الملازمة للرسالة البحرية.

ويعكس هذا النظام تداخلا كاملا، حيث تمنح المعاهدات الدولية الغطاء القانوني للتدابير الاضطرارية التي يتخذها الربان، بما يحمي الشحنة والسفينة دون ترتيب مسؤولية مالية على عاتق الناقل أو مسؤولية شخصية على عاتق الربان.

¹ المادة 815 من الأمر رقم 76-80، المرجع السابق، ص 568.

² المادة 96 ، المرجع نفسه، ص 495.

³ عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المرجع السابق، ص 64، ص 112.

خلاصة الفصل الثاني

خصصنا هذا الفصل لدراسة الدور التطبيقي لربان السفينة في حماية البضائع ضمن نظام المسؤولية البحرية، حيث تم إبراز مختلف التدابير والإجراءات التي يتخذها أثناء مراحل تنفيذ الرحلة البحرية. وقد تبين أن الربان يؤدي دوراً وقائياً ورقابياً مهماً قبل الإبحار من خلال الإشراف على عمليات الرص والتثبيت والتحقق من مطابقة مستندات الشحن لحالة البضائع، بما يسهم في الحد من المخاطر التي قد تؤدي إلى تلفها أو هلاكها أثناء النقل.

كما أظهرت الدراسة أن دور الربان يستمر طوال الرحلة البحرية وعند الوصول إلى ميناء التفريغ، من خلال اتخاذ التدابير اللازمة لمواجهة الأخطار البحرية والمحافظة على سلامة البضائع، إضافة إلى إثبات حالتها عند التسليم بما يضمن حماية حقوق الأطراف المعنية. ومن جهة أخرى، تبين أن مساءلة الربان عن أضرار البضائع تستند إلى أسس قانونية مختلفة بحسب طبيعة العلاقة القانونية القائمة، وأن مسؤوليته لا تنفصل كلياً عن نظام مسؤولية الناقل البحري وما يرتبط به من قواعد الإعفاء والتحديد الواردة في التشريعات البحرية والاتفاقيات الدولية. وعليه، يبرز الربان باعتباره فاعلاً أساسياً في منظومة حماية البضائع، غير أن مسؤوليته تبقى محكومة بالإطار القانوني المنظم للنقل البحري والعلاقات الناشئة عنه.

خاتمة

هدفت هذه الدراسة الى شرح دور ربان السفينة في حماية البضائع خلال الرحلة البحرية من الناحية القانونية، فالربان ليس مجرد أجير أو تابع ينفذ التزامات مادية، بل هو مركز الثقل الفني والتجاري والأمني الذي تتوقف عليه سلامة الرحلة البحرية وصيانة الشحنات المنقولة عبر البحار، وقد أسفرت هذه الدراسة عن جملة من النتائج أبرزها:

- يجمع الربان بين صفتين، صفة ممثل السلطة العامة (الضبطية القضائية والتوثيق والقيادة الفنية)، وصفة الوكيل التجاري التابع للمجهز بموجب عقد العمل البحري (المادة 586 بحري)، أو ممثل المستأجر في التسيير التجاري (المادة 701 بحري).
- إن التزام الربان بحماية البضائع يمتد وظيفياً حتى لحظة التسليم الفعلي للمرسل إليه وإثبات حالتها، ويشكل التقرير البحري وحظر فتح الكؤات والعنابر (المادة 126 بحري) قبل إتمام الإجراءات ضمانة شكلية حاسمة لمنع التلاعب بمعالم الحوادث البحرية وتحديد وقت حدوث التلف.
- يعتبر تسليم البضائع للمرسل إليه دون تحفظات قرينة قانونية بسيطة على مطابقتها وسلامتها (المادة 751 بحري)، ويفترض على المرسل إليه كسر هذه القرينة بتوجيه تحفظات مكتوبة فورية وفقاً للمادة 531 بحري لإثبات العجز أو التلف.
- لا يعد الربان حارساً للسفينة بالمعنى المدني المسؤول عن فعل الأشياء، لأن حيازته وسلطته تظلان تابعتين للمجهز، ومن ثم يسأل المجهز عن أضرار السفينة كشيء، بينما يسأل الربان عن خطئه الشخصي التقصيري (المادة 592 بحري).
- رغم إجازة القوانين ملاحقة الربان تقصيراً من الغير (المادة 577 بحري)، إلا أن العمل الملاحي جرى على الرجوع على المجهز مباشرة استناداً إلى "مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه" ولضمان الملاءة المالية لشركات التأمين ونوادي الحماية والتعويض.

ثالثاً: التوصيات وآفاق الدراسة

بناءً على النتائج المستخلصة، نقترح جملة من التوصيات:

– ضرورة الإسراع في مراجعة وتحديث الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري، ليتلاءم بشكل كامل وبخصوص واضحة مع الاتفاقيات الدولية الحديثة (مثل قواعد روتردام 2008)، لاسيما فيما يتعلق بإلغاء الإعفاء من الخطأ الملاحي الذي أضحى لا يتماشى مع التطور التكنولوجي للسفن الحديثة وأنظمة التوجيه بالأقمار الصناعية.

– تفعيل وتوضيح أحكام المادة 815 بحري الخاصة بامتداد الحماية للربان، عبر صياغة نصوص مفسرة تحدد بشكل دقيق حالات "الخطأ العمدي" أو "الرعونة المصحوبة بإدراك تترتب عليه أضرار"، والتي تسقط عن الربان مظلة الإعفاءات وتجعله مواجهاً للشاحنين بصفته الشخصية دون سقف لتحديد المسؤولية.

– إلزام المعاهد والمؤسسات المينائية والبحرية الوطنية بإدراج التكوين القانوني المستمر للرباطة والضباط الجزائريين حول كيفية صياغة "التحفظات التجارية الفعالة" وإجراءات تحرير "التقرير البحري" وكيفية مسك "دفتر يومية السفينة" بأساليب رقمية حديثة، باعتبار هذه الوثائق هي خط الدفاع الأول في القضايا البحرية الدولية أمام المحاكم ومحاكم التحكيم.

آفاق الدراسة:

تفتح هذه المذكرة آفاقاً بحثية واسعة أمام الباحثين في القانون البحري، لاسيما بحث "أثر رقمنة المستندات البحرية وسندات الشحن الإلكترونية على مسؤولية الربان في إثبات حالة البضائع"، وكذا "المسؤولية القانونية للربان في ظل جيل السفن ذاتية القيادة والمسيرة بالذكاء الاصطناعي"، وهي موضوعات تمثل مستقبل القانون التجاري البحري الدولي.

قائمة المصادر

والمراجع

أولاً: المصادر

أ- الوثائق الدولية:

1. اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978 قواعد هامبورغ، منشورات الأمم المتحدة، نيويورك، 1994.
2. المذكرة التفسيرية لأمانة الأونسيتال بشأن اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام 1978، ملحق بالاتفاقية، نيويورك، 1994.

ب- الوثائق الوطنية:

• التشريع العادي القوانين والأوامر:

3. الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 المتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 29، الصادرة بتاريخ 21 ربيع الثاني عام 1397 هـ / الموافق 10 أبريل سنة 1977 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998، الجريدة الرسمية، العدد 47 و القانون 10-04 المؤرخ 5 رمضان 1431 الموافق 15 غشت 2010 ، الجريدة الرسمية، العدد 46.
4. مرسوم اشتراعي رقم 46 بتاريخ 17 تشرين الثاني/نوفمبر 1947 المتضمن قانون التجارة البحري اللبناني.

ثانياً: المراجع

أ- الكتب:

6. شحماط محمود، الموجز في القانون البحري الجزائري، د ط، دار بلقيس للنشر، الجزائر، 2014.
7. طه مصطفى كمال، أساسيات القانون البحري دراسة مقارنة: السفينة - أشخاص الملاحة البحرية - النقل البحري، الطبعة الأولى ، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006.
8. طه مصطفى كمال، القانون البحري مقدمة - السفينة - أشخاص الملاحة البحرية - إيجار السفينة والنقل البحري - الحوادث البحرية - التأمين البحري، د ط ،دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2005.

9. العمودي عبد الرحيم محمد عبد الله عوض، المركز القانوني للربان وسلطاته: دراسة علمية وفقا للقانون الاتحادي رقم 26 لسنة 1981 بشأن القانون التجاري البحري وتعديلاته لدولة الإمارات العربية المتحدة، د ط، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2005.
10. الفقي محمد السيد، القانون البحري السفينة - أشخاص الملاحة البحرية - إيجار السفينة - النقل البحري، د ط، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007.
5. معلوف لويس، قاموس المنجد الأبجدي، الطبعة الخامسة، دار المشرق، بيروت، لبنان، 1987م.
11. موسى طالب حسن، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان - الأردن، 2004.
- ب- المقالات والمجلات العلمية المواقع الإلكترونية:
12. أربوط وسيلة، "المركز القانوني لربان السفينة"، مجلة القانون والعلوم السياسية، المجلد 4، العدد 2، 01 جوان 2018.
13. بلحاج خديجة، "النظام القانوني لتسيير الموانئ البحرية في الجزائر"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 04، العدد 01، 2017.
14. بودليو سليم، "اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع بالمقارنة مع اتفاقية بروكسل"، مجلة العلوم الإنسانية، المجلد 25، العدد 3، 2014.
15. جاسم فائز ذنون، "الامتيازات والرهون على السفينة"، كلية المأمون الجامعة، مجلة النهرين للعلوم القانونية، 2025.
16. دالع سعيد، "الخطأ الملاحي كحالة مستثناة من مسؤولية الناقل البحري للبضائع"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل بجامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، المجلد 4، العدد 1، مارس 2017.
17. دريسي أمينة، "مدى مسؤولية الناقل البحري عن التغيير المعقول للطريق"، مجلة الفكر القانوني والسياسي، جامعة سيدي بلعباس، المجلد 6، العدد 2، نوفمبر 2022.

18. التومي أحمد يوسف، "سلطات ربان السفينة في التشريع الجزائري"، *دفا تر البحوث العلمية*، المجلد 10، العدد 02، 2022.
19. عمار فيصل، "موقف الاتفاقيات الدولية والقانون الوطني من الوظيفة الإثباتية لسند الشحن الإلكتروني"، *المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل*، العدد الخامس، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان، 2017.
20. عمار فيصل، *نظام التحفظات في وثيقة الشحن البحرية*، دراسات قانونية وسياسية، جامعة أبو بكر بلقايد - تلمسان، 2017.

الفهرس

.....	الشكر والعرفان	1
.....	إهداء	1
1	مقدمة	1
9	الفصل الأول: النظام القانوني لوظيفة ربان السفينة في منظومة حماية البضائع	9
11	المبحث الأول: المركز القانوني لربان السفينة في عقد النقل البحري	11
11	المطلب الأول: مفهوم ربان السفينة وتحديد صفته القانونية	11
12	الفرع الأول: تعريف الربان	12
14	الفرع الثاني: شروط تعيين الربان ومكانته المهنية	14
18	المطلب الثاني: علاقة الربان بأطراف عقد النقل البحري	18
18	الفرع الأول: علاقة الربان بالناقل	18
21	الفرع الثاني: علاقة الربان بالشاحن والمرسل إليه	21
24	المبحث الثاني: الالتزامات القانونية للربان كآلية لحماية البضائع	24
25	المطلب الأول: الالتزامات المرتبطة بصلاحيات السفينة للملاحة	25
25	الفرع الأول: الالتزام بالتأكد من السلامة الفنية للسفينة	25
28	الفرع الثاني: الالتزام باتخاذ التدابير الوقائية قبل الإبحار	28
31	المطلب الثاني: الالتزامات المتعلقة بالعناية بالبضائع	31
31	الفرع الأول: الالتزام بالإشراف على الشحن والتخزين وفق الأصول البحرية	31
33	الفرع الثاني: الالتزام بالمحافظة على البضائع خلال الرحلة البحرية	33
36	خلاصة الفصل الأول	36
38	الفصل الثاني: الدور الإجرائي لربان السفينة في حماية البضائع ضمن نظام المسؤولية البحرية	38
40	المبحث الأول: حماية البضائع خلال مراحل تنفيذ الرحلة البحرية	40

المطلب الأول: حماية البضائع قبل الإبحار خلال عمليات الشحن	40
الفرع الأول: الرقابة على عمليات الرص والتثبيت	40
الفرع الثاني: التحقق من مطابقة مستندات الشحن لحالة البضائع	43
المطلب الثاني: حماية البضائع أثناء الرحلة البحرية وعند الوصول	46
الفرع الأول: اتخاذ تدابير مواجهة الأخطار البحرية (أثناء الرحلة)	46
الفرع الثاني: إثبات حالة البضائع عند التفريغ (عند الوصول)	49
المبحث الثاني: نظام مسائله الربان عن أضرار البضائع	52
المطلب الأول: الأساس القانوني لمسائلة الربان	53
الفرع الأول: الطبيعة العقدية المسائلة في مواجهة الناقل	53
الفرع الثاني: الطبيعة التقصيرية للمسائلة في مواجهة الغير	55
المطلب الثاني: حدود استقلال مسؤولية الربان	58
الفرع الأول: أثر الخطأ الملاحي في نطاق الإعفاء	58
الفرع الثاني: علاقة مسؤولية الربان بنظام مسؤولية الناقل في الاتفاقيات البحرية	60
خلاصة الفصل الثاني	63
خاتمة	64
قائمة المصادر والمراجع	67
الفهرس	71
الملخص:	73

الملخص

تناولت هذه الدراسة موضوع دور ربان السفينة في حماية البضائع خلال الرحلة البحرية، باعتبار الربان أحد أهم أشخاص الملاحة البحرية وأكثرهم تأثيراً في ضمان سلامة البضائع المنقولة بحراً. وهدفت الدراسة إلى إبراز المركز القانوني للربان وعلاقته بأطراف عقد النقل البحري، وبيان الالتزامات القانونية الملقة على عاتقه في مجال حماية البضائع، فضلاً عن تحديد دوره العملي خلال مختلف مراحل الرحلة البحرية، وتحليل نظام مسؤوليته القانونية عن الأضرار التي قد تلحق بالبضائع.

واعتمدت الدراسة على المنهج التحليلي من خلال تحليل النصوص القانونية المنظمة لعمل الربان في التشريع البحري الجزائري ومقارنتها ببعض الأحكام الواردة في الاتفاقيات الدولية، لاسيما قواعد هامبورغ، وقد توصلت الدراسة إلى أن الربان يتمتع بمركز قانوني خاص يجمع بين صفته كقائد فني للسفينة وممثل للناقل البحري، الأمر الذي يحمله التزامات متعددة تتعلق بالتأكد من صلاحية السفينة للملاحة، والإشراف على عمليات الشحن والتخزين، والمحافظة على البضائع أثناء الرحلة البحرية، واتخاذ التدابير اللازمة لمواجهة الأخطار البحرية.

كما أظهرت الدراسة أن دور الربان في حماية البضائع لا يقتصر على الجانب الوقائي، بل يمتد إلى الجوانب الإجرائية والإثباتية من خلال مراقبة مستندات الشحن وإثبات حالة البضائع عند التفريغ. وبينت كذلك أن مساءلة الربان عن أضرار البضائع تتحدد وفق طبيعة العلاقة القانونية القائمة، سواء في إطار المسؤولية العقدية أو التقصيرية، مع مراعاة خصوصية الخطأ الملاحي وعلاقته بنظام مسؤولية الناقل البحري في التشريعات والاتفاقيات البحرية.

وخلصت الدراسة إلى أن فعالية حماية البضائع في النقل البحري ترتبط بدرجة كبيرة بحسن أداء الربان لواجباته القانونية والمهنية، وبمدى وضوح القواعد المنظمة لمسؤوليته، بما يحقق التوازن بين مصالح الناقل والشاحن والمرسل إليه ويضمن سلامة البضائع المنقولة بحراً.

الكلمات المفتاحية: ربان السفينة؛ النقل البحري؛ حماية البضائع؛ المسؤولية البحرية؛ الخطأ الملاحي؛ الناقل البحري؛ عقد النقل البحري.

Abstract

This study examines the role of the ship's master in the system of cargo protection under the maritime carriage contract, considering the master as one of the most important maritime personnel and a key actor in ensuring the safety of goods transported by sea. The study aims to highlight the legal status of the ship's master and his relationship with the parties to the contract of carriage, identify the legal obligations imposed upon him in the field of cargo protection, define his practical role throughout the various stages of the maritime voyage, and analyze his legal liability for damage that may affect the cargo.

The study adopts a descriptive approach through the examination of the legal provisions governing the ship's master under Algerian maritime law and their comparison with relevant international conventions, particularly the Hamburg Rules. The findings reveal that the ship's master enjoys a special legal status that combines his role as the technical commander of the vessel and the representative of the maritime carrier. This position imposes several obligations, including ensuring the seaworthiness of the vessel, supervising loading and stowage operations, preserving cargo during the voyage, and taking the necessary measures to confront maritime risks.

The study further demonstrates that the master's role in cargo protection extends beyond preventive measures to include procedural and evidentiary functions, such as monitoring shipping documents and recording the condition of cargo upon discharge. It also shows that the master's liability for cargo damage is determined according to the nature of the legal relationship involved, whether contractual or tortious, while taking into account the particularities of navigational fault and its connection with the carrier's liability regime under maritime laws and international conventions.

The study concludes that the effectiveness of cargo protection in maritime transport largely depends on the proper performance of the ship's master's legal and professional duties, as well as on the clarity of the legal rules governing his liability, thereby ensuring a balance between the interests of the carrier, the shipper, and the consignee while safeguarding the cargo transported by sea.

Keywords: Ship's Master; Maritime Transport; Cargo Protection; Maritime Liability; Navigational Fault; Maritime Carrier; Contract of Carriage by Sea.