

# ريان السفينة بين السلطات والمسؤوليات (دراسة مقارنة)

م.م. ديار حطاب قاسم

كلية القانون/ جامعة البصرة

Email : diyarhattab@gmail.com

## الملخص

تتميز وسيلة النقل البحري (السفينة) بأنها أقل تكلفة في بنائها وصيانتها بالمقارنة بطائرة او بقطار له نفس الحمولة وإذا تأملنا خريطة العالم سنجد أن هناك دولاً استقادت كثيراً من سواحلها البحرية فكونت أساطيل تجارية ضخمة تجوب العالم شرقاً وغرباً. ويعتبر النقل البحري داعماً متميزاً للتجارة الدولية لحساب الاقتصاد العالمي ككل ولا يمكن أن تكون هناك تجارة بلا نقل كما لا يمكن أن يكون هنالك نقل بدون تجارة . وأن الصلة بين عملية التجارة وعملية النقل مترابطة فالتجارة غاية والنقل وسيلة لتحقيق هذه الغاية وقد اسقط النقل البحري كل الفواصل والحوجز الطبيعية بين دول العالم. وكل هذه الامتيازات للنقل البحري عن طريق السفن يتولى الريان ادارتها، إذ يعتبر هو سيد السفينة وقائد الرحلة وأول الاشخاص المعاونين للناقل البحري. ويتعرض الريان للمسؤولية التأديبية إذا اخل بواجباته المهنية أو التزاماته المنصوص عليها في التشريعات البحرية، كما أنه يتعرض للمسؤولية الجنائية يعاقب الريان عقوبة جنائية في احوال محددة اخرى. وأن السلطات الكثيرة التي يتمتع بها ريان السفينة تؤدي به إلى مسؤوليات متعددة تقع على عاتقه، إذ يتحمل مسؤولية كبيرة في إدارة السفينة وتوجيهها بشكل آمن واتخاذ القرارات الصائبة في احوال الضرورة.

الكلمات المفتاحية: السفينة، ريان السفينة، سلطات الريان، مسؤولية ريان السفينة.

## Ship captain between powers and responsibilities (Comparative Study)

Assist. Lect. Diyar Hattab Qasim  
College of Law / University of Basrah  
Email: diyarhattab@gmail.com

### Abstract

The means of marine transport (the ship) is distinguished by being less expensive in its construction and maintenance compared to an airplane or a train of the same tonnage. If we contemplate the world map, we will find that there are countries that have benefited a lot from their sea coasts, so they formed huge commercial fleets that roam the world east and west. Maritime transport is a distinct supporter of international trade for the global economy as a whole, and there can be no trade without transport, just as there can be no transport without trade. And that the link between the process of trade and the process of transport is interrelated, as trade is an end and transport is a means to achieve this end, and maritime transport has dropped all natural separations and barriers between the countries of the world. All these privileges for maritime transport by ship are managed by the captain, as he is the master of the ship, the captain of the voyage, and the first persons assisting the marine carrier. The captain is subject to disciplinary liability if he violates his professional duties or obligations stipulated in the maritime legislation. He is also subject to criminal liability. The master is punished with a criminal penalty in other specific cases. And that the many powers enjoyed by the captain of the ship lead him to multiple responsibilities that fall upon him, as he bears a great responsibility in managing the ship, directing it safely, and making the right decisions in cases of necessity.

**Keywords:** The ship, the master of the ship, the powers of the master, the responsibility of the master of the ship.

## المقدمة

أن ازدهار التجارة البحرية والتطورات التي حدثت في مجال صناعة السفن مما أدى إلى نقل حمولات ثقيلة وكبيرة في سرعة تتناسب مع هذه التطورات في مقابل قلة تكلفة النقل البحري في نقل هذه الحمولات من بلد إلى آخر. ومن أجل إكمال عملية النقل على أكمل وجه ووفقاً لما يفترض يستلزم أن يستعين الناقل البحري بأشخاص يسهلون عملية تسيير السفينة واستغلالها في البحر، لذلك يعتبر الريان هو سيد السفينة وقائد الرحلة وأول الأشخاص المعاونين لما له من سلطات واختصاصات واسعة. حيث يكون الريان مسؤولاً بموجب القانون عن الجوانب المتعلقة بالملاحة الآمنة للسفينة ونظافتها وصلاحياتها للإبحار والتعامل الآمن مع جميع البضائع لأن من أهم أشخاص الملاحة البحرية.

## أهمية البحث

على الرغم من كثرة السلطات التي يتمتع بها إلا أنه تتعدد المسؤوليات التي تقع على عاتقه، إذ يتحمل مسؤولية كبيرة في إدارة السفينة وتوجيهها بشكل آمن واتخاذ القرارات الصائبة في حالات الطوارئ كالحرائق والغرق بغية إنقاذ السفينة والحفاظ على سلامتها، حيث يتم تدريبه على المهارات اللازمة للتعامل مع الظروف البحرية، كما يجب أن يكون على دراية بالأنظمة البحرية والتشريعات والقوانين التي تنظم عمليات الشحن والنقل البحري. وبهذا فإن أهمية بحث الريان من حيث سلطاته ومسؤولياته لا تقتصر على أنه المسيطر على الأمور أو المصالح المالية المتعلقة بالرحلة البحرية، وإنما في اعتباره رئيس المجتمع الصغير الكائن فوق السفينة من البشر، من هنا جاءت أهمية بحث هذا الموضوع.

## مشكلة البحث

أن بحث موضوع يتعلق بالريان قائد السفينة يثير العديد من المسائل القانونية المهمة. بدءاً من المحاولة في وضع تعريف واضح للريان يجمع مهامه، ومن له الحق في تعيينه وعزله، ومعرفة منشأ سلطات واختصاصات الريان ومتى تضيق وتتسع، في مقابل ذلك ضرورة تحديد مسؤولياته التي تقابل هذه السلطات الممنوحة له. هذا كله في ظل خضوع التجارة البحرية في العراق وما تثيره من مسائل إلى أحكام قانون التجارة البحرية العثماني لسنة ١٨٦٣ الذي لا تزال نافذة بعض نصوصه، الأمر الذي يثير مشكلة تستحق البحث.

### منهج البحث

بغية تناول موضوع "ريان السفينة بين السلطات والمسؤوليات" بالبحث بشكل وافي سوف نعتمد في بحث هذا الموضوع على منهج التحليل المقارن بين نصوص القانون العراقي وبعض التشريعات البحرية العربية التي عالجت هذا الموضوع.

### خطة البحث

من أجل بحث موضوع "ريان السفينة بين السلطات والمسؤوليات" بغية الوقوف عليه بشكل تام سوف نقسم هذا البحث الى مبحثين، نتناول في المبحث الاول المقصود بريان السفينة وسلطاته في مطلبين، الاول لتحديد المقصود بريان السفينة من حيث تعريفه وتعيينه وعزله، والثاني لمعرفة سلطات ريان السفينة الخاصة والعامة. أما المبحث الثاني فسنخصصه لمسؤوليات ريان السفينة في مطلبين، الاول نبين فيه المسؤولية المدنية لريان السفينة العقدية والتقصيرية، والثاني نشير فيه الى المسؤولية التأديبية والجنائية لريان السفينة، ثم نذكر خاتمة بأهم النتائج والتوصيات.

### المبحث الأول/المقصود بريان السفينة وسلطاته

يعتبر الريان أحد اشخاص الملاحة البحرية وسيد السفينة لما يتمتع به من سلطات، حيث يرتبط بعلاقات قانونية مع اشخاص مختلفين في مراكزهم القانونية. ومن هنا تظهر أهمية تحديد المقصود بريان السفينة بشكل واضح لما يتعرض له من الكثير من المشاكل اثناء الرحلة البحرية لأهمية مركزه الوظيفي، اضافة إلى السلطات التي يتمتع بها. وعليه سوف نقسم هذا المبحث إلى مطلبين، نبيّن المقصود بريان السفينة في المطلب الأول، ثم نبحت سلطات ريان السفينة في المطلب الثاني.

### المطلب الأول/المقصود بريان السفينة

أن قيادة السفينة في عرض البحر اثناء الرحلة البحرية قد تطول أو تقصر، وما يمكن أن يحدث خلال هذه الرحلة من عقبات تجعل للريان مركز قانوني مهم. وبذات الوقت يقتضي البحث معرفة الاحكام الخاصة في مدى حرية تعيين ريان السفينة وحالة عزله وما يترتب عليها. وبذلك سوف نقسم هذا المطلب إلى فرعين، نشير إلى تعريف ريان السفينة في الفرع الأول، ثم نبيّن تعيين ريان السفينة وعزله في الفرع الثاني.

### الفرع الأول/ تعريف ريان السفينة

الرَّيَانُ: "رئيس الملاحين" والجمع رَيَابِينُ ورَيَابِنَةٌ<sup>(١)</sup>، وكلمة "الريان" مشتقة من "الربوبية" إذ كانت هذه الكلمة تنسجم مع السلطات الممنوحة له سابقاً<sup>(٢)</sup>.

ويعرف الريان في الاصطلاح بأنه "شخص غير مرشد السفينة يكون مسؤولاً عنها أو يتولى أمرها"<sup>(٣)</sup>. وعُرف الريان بأنه "الشخص المنوط به قيادة السفينة والذي له السلطة عليها"<sup>(٤)</sup>.

نلاحظ أن هذه التعريفات تركز على جانب قيادة السفينة وتولي أمرها وإدارة الرحلة البحرية. فيما عُرف البعض الريان مكتفياً بالإشارة إلى الشخص الذي يعينه بالقول "الريان هو قائد السفينة، يعينه المجهز"<sup>(٥)</sup>.

في حين نجد أن هناك من توسع في تعريف الريان مشيراً إلى قيادته للسفينة والاعتراف له بسلطات معينة، إضافة إلى العلاقات التي يربط بها ومركزه القانوني بالقول "الشخص الذي يتولى قيادة السفينة وإدارتها سواء من الناحية الملاحية أو التجارية، ويقضي ذلك الاعتراف له بسلطات معينة على ظهر السفينة، ويرتبط بالمجهز "مستثمر السفينة" بعقد استخدام يفرض عليه القيام بأعمال مادية وأخرى قانونية لحساب المجهز، بحيث يعد الريان تابعا وأجيرا فيما يتعلق بالأولى ووكيلا بالنسبة للثانية"<sup>(٦)</sup>.

وهناك من عرف الريان بأنه "رأس السفينة وسيدها، الذي يمارس فيها فعليا القيادة"<sup>(٧)</sup>. أما في التشريع، فلم يتضمن قانون التجارة البحرية العثماني الصادر سنة ١٨٦٣ تعريفا للريان، وإنما أشار إلى إدارته ومسؤوليته في المادة (٣٥) منه بالنص "كل ريان أو أي نوع كان من أنواع المراكب محالة إدارته إلى عهده يكون مسؤولاً عن كل خطأ يفعله في اثناء مأموريته مهما كان طفيفاً ويكون مجبوراً أيضاً على ضمان الأضرار والخسائر"<sup>(٨)</sup>.

فيما وضعت المادة (٢/٢) من قانون الخدمة البحرية المدنية العراقي تعريفا للريان بنصها "الريان الضابط الذي يتولى أمره الوحدة البحرية"<sup>(٩)</sup>.

وبهذا قصد المشرع أن الريان ضابط مجموع العاملين على السفينة، لكنه لم يشر إلى سلطاته ومسؤوليته.

ونجد أن المشرع المصري في المادة (١/٩٣) من قانون التجارة البحرية قد تناول الريان بالقول "للريان وحده قيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية ويقوم الضابط الذي يليه مباشرة في الدرجة مقامه في حالة وفاته أو غيابه أو وجود مانع آخر"<sup>(١٠)</sup>.

وعُرف الريان في المادة (١/أ) من القانون الصادر سنة ١٩٧٤ بشأن الربانة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين في السفن التجارية والمرشدين البحريين في الموانئ والممرات الملاحية بنصها "يقصد بالريان أو الرئيس أي شخص مؤهل يتولى قيادة السفينة ويكون مسئولاً عنها"<sup>(١١)</sup>. ونلاحظ أن هذا التعريف لا يلم إماماً تاماً بتحديد مفهوم الريان، وهذا ما يكاد يتفق عليه اغلب التعاريف في تولي الريان قيادة السفينة ومسؤوليته عن ذلك.

وإزاء هذه الملاحظات واسهامنا منا في وضع تعريف للريان نقول بأنه "الشخص الذي يتولى قيادة السفينة ويكون مسؤولاً عن إدارة الرحلة والأشراف على افراد طاقم السفينة بما يتمتع به من سلطات، بالإضافة إلى المعرفة العلمية التي يتمتع بها عن البيئة البحرية والادوات الملاحية وغيرها".

**الفرع الثاني/ تعيين ريان السفينة وعزله**

ترتبط مسألة تعيين الريان باستغلال السفينة، لذلك يعتبر من المسائل المهمة. ويتطلب تعيينه توافر بعض الشروط في الريان كشهادة ريان وخبرة في قيادة انواع السفن المماثلة للسفينة المراد تعيينه ربانا فيها، وأن يكون على دراية باستعمال الوسائل المساعدة في الملاحة، خاصة وأن هذه المؤهلات تختلف باختلاف نوع الملاحة البحرية ونوع السفينة وحمولتها<sup>(١٢)</sup>. وعليه يمكن أن نطرح تساؤلاً حول من له الحق في تعيين الريان على السفينة المقصودة، خاصة وأنه من حيث الأصل لا يمكن للسفينة الالبحار بدون وجود ريان مؤهل.

وفي هذا لم يبيّن قانون التجارة البحرية العثماني الشخص الذي له الحق في تعيين الريان<sup>(١٣)</sup>، وأن دل ذلك أنما يدل على قدم هذا القانون وعدم انسجامه مع التطور في مجال التجارة البحرية وحاجتها إلى نصوص تعالج هذه المسائل المهمة.

فيما بيّن المشرع المصري الشخص الذي له الحق في تعيين الريان في المادة (٩٢) من قانون التجارة البحرية بالنص على أنه "يعين مجهر السفينة الريان..."<sup>(١٤)</sup>.

ويبدو أن هذا النص الذي يعطي الحق للمجهر<sup>(١٥)</sup> في تعيين الريان تكاد تجمع عليه التشريعات العربية<sup>(١٦)</sup>، لأن ذلك ينسجم مع استغلال السفينة، إذ يعتبر مجهر السفينة هو الشخص القائم باستثمار السفينة ومن حقه أن يختار قائدها.

أما بشأن من له الحق في عزل الريان، فقد اشار إليه المشرع العراقي في قانون التجارة البحرية العثماني في المادة (٣٢) بالقول "صاحب السفينة يمكنه عزل الريان في كل حال حتى لو تضمنت مقاولته معه شرطاً يختص بعدم ابعاده واخراجه منها وبناء على ذلك لا يحق للريان المعزول أن يطلب ضماناً ما من صاحب السفينة الذي عزله ما لم توجد بذلك مقاولة محررة على حدتها انما اذا

كان الريان قد عزل في محل غير المحل الذي عين به فيكون له الحق ان يحصل على المصاريف اللازمة لرجوعه الى ذلك المحل فقط"<sup>(١٧)</sup>.

وفقا لهذا النص يكون من حق صاحب السفينة عزل الريان، ويبدو لنا أن مصطلح صاحب السفينة غير واضح، فهل المقصود به مالك السفينة الذي تسجل السفينة باسمه في سجل السفن أم تجهزها. اضافة إلى امكانية عزل الريان حتى لو كان هناك شرطا يقضي بعدم ابعاده ودون أن يكون من حق الريان المعزول المطالبة بضمان من صاحب السفينة إلا إذا وجد اتفاق محرر، ويكون له الحق فقط بمصاريف الرجوع لو عزل في محل غير المحل الذي عين به، ولا نرى في ذلك عدالة لحقوق قائد السفينة حين العزل.

في حين عالج المشرع المصري عزل الريان في المادة (٩٢) من قانون التجارة البحرية بالنص "يعين مجهز السفينة الريان ويعزله وللريان في حالة عزله الحق في التعويض إن كان له مقتضى وفقا للقواعد العامة"<sup>(١٨)</sup>.

ونصت المادة (٧٥) من القانون البحري القطري على أنه "يعين مجهز السفينة الريان ويعزله، وللريان المعزول الحق في التعويض وفقا للقواعد العامة ويراعى فيما يتعلق بالشروط الواجب توافرها في الريان الاحكام المنصوص عليها في القانون والاتفاقيات الدولية"<sup>(١٩)</sup>.

فالمجهز وفقا لهذه النصوص هو الشخص الذي له الحق في عزل الريان وهذا الحكم تجمع عليه اغلب التشريعات العربية. وهناك من يبرر هذا الحكم بأنه يرجع إلى أن الريان يتمتع بسلطات واسعة وهو يباشر عمله بعيدا عن رقابة المجهز وبالتالي عندما تقع اخطاء منه تترتب عليها مسؤولية كبيرة يتحملها المجهز، لذا من حقه أن يتخلص من الريان الذي ضعفت به ثقته، كما أن الريان يسيطر سيطرة كاملة على مصالح المجهز لذا يجب أن تكون هناك ثقة متبادلة"<sup>(٢٠)</sup>.

وفي نفس الوقت اعطى للريان حقه عندما يتم عزله في وقت غير مناسب أو بعذر غير مقبول في أن يطالب بالتعويض من اجل عدم استعمال حق العزل في غير الاغراض التي لأجلها شرع. ونرى أن هذا الحكم يتفق مع العدالة، اضافة إلى أنه يتماشى مع القواعد العامة في الوكالة التي تلزم الموكل بتعويض الوكيل عند عزله عن الضرر الذي يلحقه في الوكالة بأجر.

ولكن ما هو الحكم إذا كان الريان المعزول شريكا في ملكية السفينة؟

عالج المشرع العراقي هذه المسألة في المادة (٣٣) من قانون التجارة البحرية العثماني بالنص "إذا كان للريان المعزول حصة في السفينة فيحق له أن يترك حصته هذه ويسترد بدلها ويستحصله ومقدار البديل المذكور وكميته يقدر بمعرفة اهل الخبرة ويجري نصب وتعيين الخبراء باتفاق الطرفين ايضا والا فبانضمام راي المحكمة المختصة"<sup>(٢١)</sup>.

ونلاحظ أن المشرع العراقي وإن كان قد اعطى الحق للريان في المطالبة ببديل حصته التي يرجع عن ملكه فيها للشركة، ويقدر هذا البديل بواسطة خبراء فنيين يتفق عليهم الاطراف أو يعينهم القاضي، إلا أنه لم يحدد المدة أو الفترة الزمنية التي يستعمل فيها الریان حقه. في حين نجد أن المشرع الاردني في المادة (١٠٩) حسنا فعل حين اعطى الحق للريان في استعمال حقه في هذه الحالة خلال مدة ثلاثين يوما من يوم ابلاغه بالعزل، والزم الشركاء بدفع حصة الریان خلال ثلاثين يوما من وضع الكشف الفني بتقدير حصته اذا استعمل حقه ضمن الميعاد المحدد<sup>(٢٢)</sup>.

### المطلب الثاني/ سلطات ريان السفينة

أن أهمية الریان ودوره في قيادة السفينة وادارتها ينبع من السلطات الواسعة التي يتمتع بها على ظهر السفينة واثاء الرحلة البحرية. حيث زوده المشرع بالسلطات أو الاختصاصات الضرورية واللازمة التي تمكنه من الرئاسة على السفينة. ومن أجل معرفة السلطات التي يتمتع بها ريان السفينة سوف نقسم هذا المطلب إلى فرعين، نتناول السلطات الخاصة للريان في الفرع الأول، ثم نبحت السلطات العامة للريان في الفرع الثاني.

### الفرع الأول/ السلطات الخاصة لريان السفينة

تتبع السلطات الخاصة للريان من علاقته بالمجهز، حيث يعتبر تابعا له فيما يتعلق بقيادة السفينة وادارتها وتمثل هذه الوظيفة الفنية للريان، ويعتبر في ذات الوقت ممثلا قانونيا للمجهز في ابرام العقود والتصرفات القانونية اللازمة للملاحة البحرية وتمثل هذه الوظيفة التجارية لريان السفينة<sup>(٢٣)</sup>.

لذا فإنه من حيث الوظيفة الفنية للريان، فإنه يقوم بعمل ادارة السفينة وقيادتها طوال الرحلة البحرية. حيث نصت المادة (٤٢) من قانون التجارة البحرية العثماني على أنه "الريان مجبور على أن يكون موجودا بذاته داخل السفينة منذ شروعه بالسفر لحين وصوله إلى ساحل السلامة أو احدى الموانئ الامينة واذا اقتضى الامر الدخول الى الميناء او خليج او نهر لم يدخله قبلا لا هو ولا احد من ملاحيه اصلا وكان يوجد هناك ادلاء عارفين بالدخول فالريان مكلف بان يستخدم دليلا على حساب المركب"<sup>(٢٤)</sup>.

ويبدو أن نص المشرع العراقي واضحا في الزام وجود الریان داخل السفينة بذاته من وقت شروعه بالسفر إلى حين وصولها<sup>(٢٥)</sup>، كما أنه لا يحق للمجهز أن يتدخل في شؤون الریان من الناحية الفنية نظرا للخبرة والكفاءة التي يتمتع بها في الادارة والتوجيه البحري. ولكن إذا اقتضى الامر دخوله إلى ميناء أو خليج أو نهر لم يدخله من قبل هو أو احد ملاحيه، فيكلف الریان أن يستخدم



دليلا على حساب المركب أن كان هناك ادلاء عارفين دون اعتبار لموافقة أو معارضة المجهز في ذلك.

ولم تسوغ المادة (٥٦) من قانون التجارة البحرية العثماني للريان أن يترك سفينته ويستقبل اثناء السفر مهما كان حاصلا من خطر، إلا إذا استحصل رأي ضباط الملاحين ومعتبريهم، وعليه في هذه الحالة إنقاذ النقود واوراق السفينة وأثمن البضائع إذا كان ذلك ميسر له<sup>(٢٦)</sup>.

اضافة إلى ذلك فأن بعض التشريعات العربية قد اوجبت على ريان السفينة أن يراعي في قيادة السفينة الاصول الفنية المتعارف عليها في الملاحة البحرية والاتفاقيات البحرية والاحكام المعمول بها في الدولة التي توجد السفينة في مياهها<sup>(٢٧)</sup>. كما يجب عليه أن يحافظ على صلاحية السفينة للملاحة البحرية وأن يراعي كفاية المؤن اللازمة للرحلة البحرية، إذ يقع على عاتق الريان القيام بكافة الاعمال التي تضمن سلامة جسم السفينة وآلاتها والابتعاد عن المناطق التي تعرض السفينة للعطب، كما يجب عليه أن يضمن كفاية الوقود<sup>(٢٨)</sup>.

أما الوظيفة التجارية للريان فتنتمثل في كونه ممثلا قانونيا للمجهز، إذ يقوم بكافة الاعمال القانونية التي تتطلبها الملاحة البحرية سواء ما يتعلق منها بالسفينة أو البضائع المشحونة، فله أن يبرم العقود والتصرفات القانونية التي تتطلبها حاجات السفينة وشراء المؤن اللازمة والقيام بالاصلاحات أو ابرام عقود النقل، ويقوم الريان بهذه الاعمال القانونية باسمه الخاص ولكن آثارها تنصرف إلى المجهز لأنه نائبا عنه وهذه الصفة معلومة للغير<sup>(٢٩)</sup>.

ولم يجز المشرع العراقي في المادة (٤٧) من قانون التجارة البحرية العثماني للريان - في المحل الموجود فيه اصاب السفينة أو وكلاؤهم- أن يقوم بتعمير السفينة أو شراء الاقلعة أو الحبال أو غيرها من الادوات اللازمة أو الاستقراض لحساب السفينة أو أن يؤجر السفينة إلا بموافقتهم<sup>(٣٠)</sup>. كما لم تجز المادة (٥٢) من القانون نفسه للريان بيع السفينة على أية حال إلا بعد استحصال اذن خاص من اصحابها وبخلافه يعتبر البيع لاغيا<sup>(٣١)</sup>. ووضعت المادة (٤٩) من ذات القانون اجازة للريان في حالة الضرورة أن يقوم بما يخالف نص المادة (٤٧)، كما أن عجز المادة (٥٢) قد اعطى الحق للريان في بيع السفينة دون اذن من اصحابها إذا اقتضى الامر وبعد اثبات عدم صلاحية السفينة للملاحة بمحضر خاص وأن يجري بيعها في مزاد علني.

### الفرع الثاني/ السلطات العامة لريان السفينة

للريان بعضا من السلطات العامة في الحالات التي ينبغي توافر سلطة عامة، حيث يمارس ريان السفينة هذا الدور كمثل عن السلطة العامة أو أن له سلطة القاضي في المجتمع العائم "السفينة"، وتتمثل في سلطة التحقيق والتأديب والتوثيق<sup>(٣٢)</sup>. فأما سلطة التحقيق فتتمثل في أنه إذا

وقعت جريمة على ظهر السفينة اثناء الرحلة، فله أن يتولى - إلى حين وصول السلطات المختصة- اجراء التحريات الاولية التي لا تحتمل تأخير وتحرير محضرا بها، واتخاذ جميع الاجراءات والتدابير الازمة للمحافظة على الاشياء التي تساعد في اثبات الجريمة، ويحرر الربان تقريرا بالاجراءات التي اتخذها ثم يسلمه إلى الجهات المختصة في اول ميناء مع محضر جمع الاستدلالات<sup>(٣٣)</sup>، وللربان عند الضرورة القاء القبض على المتهم وحبسه احتياطيا ثم تسليمه إلى سلطات ميناء التسجيل<sup>(٣٤)</sup>. ولا يحق للربان استعمال هذه السلطة المخولة له على افراد خارج النطاق الزماني والمكاني المحددين للرحلة البحرية التي يقودها، أي أنه محدد باستعمال هذه السلطة على ظهر السفينة من بداية الرحلة حتى الوصول إلى ميناء الوصول<sup>(٣٥)</sup>.

أما سلطة التأديب فتعطي الحق لربان السفينة في توقيع العقوبة على البحارة إذا ارتكب احدهم احدى المخالفات كالمشاجرات أو السكر في عرض البحر اثناء الرحلة البحرية. أي له الحق في توقيع الجزاء المناسب للمخالفات التي تقع على متن السفينة سواء وقعت من احد الركاب أو البحارة<sup>(٣٦)</sup>. وتتمثل سلطة التوثيق في حق الربان في أن يحرر شهادات الميلاد أو الوفاة أو تحرير العقود والتصرفات التي تستلزم توافر الاهلية، وله الحق في ابرام عقود الزواج على ظهر السفينة بين الموجودين، ويعتبر في هذا الشأن كموظف رسمي مختص عندما تكون السفينة في عرض البحر أو في ميناء اجنبي لا يوجد به قنصل عراقي<sup>(٣٧)</sup>.

ولابد من القول أن المشرع العراقي لم يشر إلى هذه السلطات العامة التي يتمتع بها ربان السفينة في نصوص قانون التجارة البحرية العثماني خلافا لأغلب التشريعات العربية التي جاءت معالجتها واضحة بهذا المجال<sup>(٣٨)</sup>.

### المبحث الثاني/ مسؤوليات ربان السفينة

عرضنا في المبحث السابق المقصود بالربان وسلطاته الكثيرة التي يعطيها القانون له. ولكن في مقابل ذلك لابد من الكلام عن المسؤوليات التي يفرضها القانون على الربان. إذ أنه بموجب سلطاته يدخل في علاقات مع عدة اشخاص قد يترتب على سلوكه ضررا بالأغيار مما يقيم مسؤوليته المدنية، وربما يخالف الالتزامات المفروضة عليه بموجب عقد العمل البحري أو يخالف القواعد الآمرة في قانون العقوبات والقوانين المكملة فتنهض المسؤولية التأديبية أو الجنائية بحسب نوع المخالفة. وبناء على ذلك سوف نبحث مسؤوليات ربان السفينة في مطلبين، نخصص الأول للمسؤولية المدنية لربان السفينة، ثم نبحث المسؤولية التأديبية والجنائية في المطلب الثاني.

### المطلب الأول/المسؤولية المدنية لربان السفينة

أن السلطات أو الاختصاصات التي يتمتع بها ربان السفينة تجعله مسؤولاً عما يترتب على سلوكه من أخطاء شأنه في ذلك شأن أي فرد. حيث تقوم مسؤوليته المدنية العقدية والتقصيرية باعتباره سيد السفينة في أعالي البحار ومسؤول عن إيصال السفينة مع حمولتها ومسافريها إلى بر الأمان. وعليه سوف نقسم هذا المطلب إلى فرعين، نتناول المسؤولية العقدية لربان السفينة في الفرع الأول، ثم نبين المسؤولية التقصيرية لربان السفينة في الفرع الثاني.

### الفرع الأول/ المسؤولية العقدية لربان السفينة

إن مسؤولية الربان قبل كل شيء تكون مسؤولية تعاقدية تجاه من وظفه، إذ يتحمل خطأه تجاه مالك السفينة إذا كان هو من عينه، وقد يكون مسؤولاً تجاه المجهز إذا تجاوز حدود السلطة<sup>(٣٩)</sup>. إذ يرتبط ربان السفينة بعقد عمل أو عقد استخدام بحري مع مجهز السفينة أو المالك كمثل قانوني عنه يجعله مسؤولاً امامه، على الرغم من الاختلاف الفقهي حول طبيعة علاقة الربان بالمجهز<sup>(٤٠)</sup>. إلا أن الربان مسؤول مسؤولية تعاقدية بسبب اخلاله بالالتزامات التي يفرضها عليه عقد العمل الذي يرتبط به مع مالك السفينة أو مجهزها<sup>(٤١)</sup>.

إذ نصت المادة (٣٥) من قانون التجارة البحرية العثماني على أن "كل ربان أو أي نوع كان من انواع المراكب محالة ادارته إلى عهدهتة يكون مسؤولاً عن كل خطأ يفعله في اثناء مأموريته مهما كان خفيفاً ومجبوراً ايضاً على ضمان الاضرار والخسائر"<sup>(٤٢)</sup>.

ونصت المادة (٣٦) من ذات القانون على أنه "يكون الربان مسؤولاً من جهة ضياع وتلف وخراب الاشياء والبضائع التي يتعهد بنقلها ومجبوراً بان يعطي سنداً لقبضها واستلامها وهذا السند يسمى بوليصة شحن أو سند حمولة"<sup>(٤٣)</sup>.

حيث تقرر هذه النصوص قيام مسؤولية الربان نتيجة الاخطاء التي تقع منه اثناء اداء وظيفته حتى لو كانت طفيفة في جانبين، الأول مسؤولية عقدية تجاه المجهز، والثاني مسؤولية تقصيرية تجاه الغير.

وما دام الحديث هنا عن المسؤولية العقدية، فقد تضمن قانون التجارة البحرية العثماني صوراً لقيام مسؤولية الربان تجاه المالك، منها ما قرره المادة (٤٣) في قيام مسؤولية الربان إذا احدث ضرراً بمالك السفينة نتيجة مخالفته الاحكام الأمرة المتعلقة بحفظ مستندات السفينة، كدفتر اليومية وشهادة كشف السفينة ودفتر القروض وغيرها من الاوراق التي ترتب حقوقاً والتزامات للربان والغير<sup>(٤٤)</sup>. وتقرر مسؤولية الربان استناداً إلى المادة (٥١) من قانون التجارة البحرية العثماني إذا اقترض اموال بداعي حاجة السفينة إليها دون أن تكون الرحلة بحاجة إليها، نتيجة مخالفته شروط الالتجاء

إلى هذه الوسيلة "الاقتراض"، إذ ينبغي أن يستعملها عند حالات الضرورة والظروف الطارئة لأنها تمثل وسيلة استثنائية، ويكون ملزماً برد المبالغ التي اخذها وتعويض المالك عن الضرر الذي أصابه<sup>(٤٥)</sup>.

وتقوم مسؤولية الربان وفقاً لما تقرره المادة (٥٢) من القانون نفسه إذا خالف احكام هذه المادة في بيع السفينة، إذ يلزمه استحصال إذن من المالك أو اثبات عدم صلاحيتها للملاحة إذا اقتضى الأمر بيعها وأن تباع في المزاد العلني<sup>(٤٦)</sup>. وهناك من يبرر هذا الحكم - في قيام مسؤولية الربان - في أن السفينة تمثل ثروة وطنية تعود فائدتها للمصالح العام والتجارة الخارجية والمالك أيضاً، وأن تمتع الربان بصلاحيات واسعة تجاه المالك قد تجعله يسيء استعمالها، لذلك فإن الحكم باعتبار البيع لاغياً والتزام الربان بضمان الأضرار والخسائر وفقاً لحكم المادة (٥٢) هو نوعاً من تقييد حرية الربان<sup>(٤٧)</sup>.

ويسأل الربان كذلك إذا تخلى عن قيادة الرحلة التي شرع بها دون عذر، لأن عدم اكمال الرحلة أو تأخيرها يضر بالمصالح على اعتبار أن النشاط التجاري يتسم بالسرعة والحركة لذا هو يلتزم بتعويض الضرر، حيث نصت المادة (١١٧) من قانون التجارة البحرية العثماني على أنه "إذا توقفت السفينة أو تأخرت حين قيامها أو اثناء سفرها أو في محل تفريغها بسبب خطأ أو تكاسل من المؤجر أو الربان فيكونان مجبرين على ضمان الأضرار والخسائر التي تترتب عن ذلك الى المستأجر..."<sup>(٤٨)</sup>. كما يسأل الربان عن انحرافه عن خط السير المعين أو الطريق المعتاد عند عدم تعيين خط سير، ولكنه لا يسأل إذا كان مضطراً في انحرافه لتقديم مساعدة لسفينة أو شخص في خطر<sup>(٤٩)</sup>.

ومن صور مسؤولية الربان قبل المالك الحالة التي تضيع أو تتلف فيها وثائق السفينة يتحمل المسؤولية التامة إلا إذا اثبتت القوة القاهرة التي تسببت في ذلك، لأنه ملزم عند مغادرته للسفينة في حالة الضرورة أن يأخذ رأي ضباط السفينة ويأخذ معه أوراق السفينة المهمة ويترتب على مخالفته لهذا الالتزام تحمله المسؤولية عمداً أو اهمالاً<sup>(٥٠)</sup>.

### الفرع الثاني/المسؤولية التقصيرية لربان السفينة

يسأل الربان مسؤولية تقصيرية عن اخطائه الشخصية تجاه الغير ممن لا يرتبط معهم برابطة عقدية أو قانونية<sup>(٥١)</sup>. وقد أشار إلى هذه المسؤولية المشرع العراقي في قانون التجارة البحرية العثماني في تقريره مسؤولية الربان عن كل خطأ يفعله اثناء اداء وظيفته في المادتين (٣٦،٣٥).

ونصت المادة (١١٤) من قانون التجارة البحرية الاردني على أنه "كل ربان أو رئيس يكلف بإدارة سفينة أو غيرها من المراكب مسؤول عن الأضرار اللاحقة بالغير بسبب الخداع أو الخطأ اثناء قيامه بوظيفته"<sup>(٥٢)</sup>.

ومن صور هذه المسؤولية، قيام مسؤولية الريان تجاه البحارة عما يصيبهم من ضرر نتيجة خطأ الريان أو إهماله أو سوء سلوكه كأن يمتنع عن تقديم العلاج للبحار المصاب أو انزاله لتلقي العلاج<sup>(٥٣)</sup>. حيث يلتزم الريان في هذه الحالة بتعويض البحار عما أصابه من ضرر، ويحدد التعويض باتفاق الطرفين ويحق للمحكمة أن تخفض أو تزيد التعويض حسب ما يقضي به الحال. ومن جانب آخر إذا اثبت البحار إن طرده من الخدمة لم يكن بمسوغ قانوني، جاز له مطالبة الريان بتعويض حدده قانون التجارة البحرية العثماني بمقدار ثلث الأجرة التي كان متوقعا أن يحصل عليها البحار إذا طُرد قبل البدء بالرحلة، ويقدر حصته من الأجرة من يوم طرده إلى نهاية الرحلة فيما لو لم يطرد إذا تم طرده بعد البدء بالرحلة، إضافة إلى التزام الريان بدفع مصاريف العودة إليه<sup>(٥٤)</sup>.

كما يسأل الريان تجاه المسافرين عن الأضرار التي تصيبهم أو امتعتهم نتيجة خطأ صدر منه<sup>(٥٥)</sup>، ولكن الريان وفقا للمادة (١٣٥) من قانون التجارة البحرية العثماني "لا يجبر الريان على قبول ركاب لا علاقة لهم أصلا في وسق سفينة ليست مخصصة لنقل الركاب مثل مراكب البريد"<sup>(٥٦)</sup>. ويسأل الريان تجاه الدائن المقرض في حالة اقتراض الريان وفق ما جاءت به المادة (١٦٣) من قانون التجارة البحرية العثماني بنصها "الاستقراض البحري الذي يجريه الريان إذا وقع في محل إقامة أصحاب السفينة أو وكلائهم دون اجازة رسمية منهم أو كانوا لم يتوسطوا في عقد المقاوله بل جرى ذلك خارجاً عن محل إقامتهم ولم تستوف به الشروط المبينة في المادة ٤٩ كان للشخص المقرض حق الادعاء والامتنياز على حصة الريان في السفينة وفي النولون دون أن يطلب شيئا زائداً عن ذلك"<sup>(٥٧)</sup>.

ويسأل الريان أيضا عن الضرر الذي يحدث للغير بسبب الخطأ الشخصي الصادر منه، كخطئه الملاحي اثناء قيادة السفينة، أو تركه السفينة اثناء السفر في غير حالات الضرورة القصوى، وحوادث الاصطدام بسفينة أخرى<sup>(٥٨)</sup>.

كما يسأل الريان في مواجهة الشاحنين مسؤولية شخصية عن إهماله إذا أدى إلى فقد البضائع أو تلفها، وإذا وقع خطأ عن أحد الضباط أو البحارة الذين يعملون تحت إشرافه، فإنه حسب الرأي السائد يكون مسؤولا عن أخطائهم بصفتهم تابعين له<sup>(٥٩)</sup>.

أما عن اثبات خطأ الريان، فيجب على من يتضرر أن يقيم الدليل على خطأ الريان وعلاقة السببية بينه وبين الضرر، وطالما كانت ظروف الخطأ في البحر بعيدا عن البر، فيمكن اثباته بالرجوع إلى دفتر يومية السفينة الذي يسجل فيه الحوادث البحرية و التقرير البحري الذي يلتزم الريان بتقديمه عند الوصول<sup>(٦٠)</sup>.

وبالتالي يسأل الريان مسؤولية مدنية تقصيرية تجاه من ليس لهم علاقة تعاقدية مباشرة مع الريان سواء بحارة أو مسافرين أو شاحنين عما يلحق بالأشخاص أو الشحنات أو الأموال من اضرار<sup>(٦١)</sup>. فيما لا يسأل عن افعال البحارة إلا إذا كان نتيجة لسوء اختياره أو خطئه في الاشراف، وكذلك الحال بالنسبة للمسافرين<sup>(٦٢)</sup>.

### المطلب الثاني/ المسؤولية التأديبية والجنائية لريان السفينة

يعاقب ريان السفينة من جانب آخر تأديبياً إذا ارتكب خطأً فنياً أدى إلى وقوع حادث بحري أو كان من شأن هذا الخطأ أن يؤدي إلى احتمال وقوع هذا الحادث. ويسأل ريان السفينة جنائياً في حال مخالفته القواعد الأمرة المقررة في قانون العقوبات أو القوانين المكملة له. ولغرض بحث مسؤولية الريان التأديبية والجنائية لابد أن نقسم هذا المطلب إلى فرعين، نتناول المسؤولية التأديبية لريان السفينة في الفرع الأول، ونخصص الفرع الثاني للمسؤولية الجنائية لريان السفينة.

### الفرع الأول/ المسؤولية التأديبية لريان السفينة

أن اخلال أي شخص ينتمي لإحدى الهيئات بواجبات وظيفته ومقتضياتها يعد مرتكباً جريمة تأديبية<sup>(٦٣)</sup>. ويعتبر الريان متعرضاً للمسؤولية التأديبية إذا اخل بواجباته المهنية أو التزاماته المنصوص عليها في التشريعات البحرية.

وذكر جانب من الفقه أن الريان يعاقب تأديبياً عن اخطائه الفنية في حال ترتب عليها وقوع حادث بحري يشكل خطراً على الأرواح والأموال أو كان من شأنه أن يؤدي إلى احتمال وقوع هذا الحادث كالتصادم أو الجنوح أو الارتطام بالصخور أو انفجار المراجل أو الحريق<sup>(٦٤)</sup>. ويتحدد الخطأ الفني بالرجوع إلى القواعد العلمية والاصول الفنية التي تحدد مهنة الريان واصولها بحسب ما فرضته المعاهدات والاتفاقيات الدولية كمعاهدة سلامة الأرواح في البحار وقواعد منع التصادم في البحار ومعاهدة خطوط الشحن الدولية لعام ١٩٦٦، اضافة إلى القواعد التي ترجع في مصدرها للعرف البحري، إذ يتمثل الخطأ الفني في الجهل بهذه القواعد والاصول أو تطبيقها تطبيقاً غير سليم، كالأخطاء الفنية في مراعاة اصول وقواعد السير في البحر كاستعمال الأنوار ليلاً وعدم اطلاق الاشارات الصوتية وقت الضباب وغيرها من القواعد، أو عدم اتباع تعليمات المرشد البحري أو عدم المحافظة على صلاحية السفينة للملاحة<sup>(٦٥)</sup>.

وقد نصت المادة (٦) من القانون الصادر بشأن الأمن والنظام والتأديب في السفن على أنه "كل ريان أو ملاح ارتكب اهمالاً ترتب عليه وقوع حادث بحري فيه خطر على الارواح والأموال أو كان من شأنه أن يؤدي إلى احتمال وقوع مثل هذا الحادث يعاقب تأديبياً بأحد الجزاءات التالية:

- أ) الحرمان من العمل بالسفن لمدة لا تزيد على سنة.
- ب) تنزيل الدرجة.
- ت) الفصل من الخدمة.

وذلك مع عدم الإخلال بحق إقامة الدعوى الجنائية والمساءلة المدنية.<sup>(٦٦)</sup>.  
ونلاحظ بأن هذه المادة القانونية قد وضعت ثلاث جزاءات عندما يعاقب ريان السفينة بعقوبة تأديبية لارتكابه اهمالا يترتب عليه وقوع حادث بحري أو من شأنه أن يؤدي إلى احتمال وقوعه بما يشكل خطرا على الأرواح والأموال.

### الفرع الثاني/ المسؤولية الجنائية لريان السفينة

يعاقب الريان عقوبة جنائية إذا اساء استعمال سلطته أو ترك أحد البحارة مريضا أو جريحا دون توفير وسائل العلاج والترحيل، أو لم يبذل الجهد الذي يستطيعه لإنقاذ سفينة معرضة للغرق أو شخص يعثر عليه في البحر بما لا يترتب عليه خطرا حقيقيا على سفينته أو الأشخاص الراكبين فيها<sup>(٦٧)</sup>.

واضافة لما ذكرته المادة (٦) من القانون الصادر بشأن الأمن والنظام والتأديب في السفن، فقد نصت المادة (١٥) منه على "يعاقب بالحبس مدة لا تقل عن ستة أشهر وبغرامة لا تتجاوز مائتي دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من له سلطة في السفينة يكون قد أمر بشيء أو أذن أو تسامح في شيء فيه اساءة لاستعمال سلطته أو تقصير في اداء واجبه، أو استعمال القوة أو جعلها أو تركها تستعمل نحو شخص مسافر على السفينة"<sup>(٦٨)</sup>.

ونصت المادة (١٦) من نفس القانون على أنه "يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ، وبغرامة لا تتجاوز مائتي دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين كل ريان لم يبذل ما يستطيعه من جهد لإنقاذ سفينة تشرف على الغرق أو شخص يعثر عليه في البحر على ألا يترتب على ذلك خطر للسفينة أو للأشخاص الراكبين فيها"<sup>(٦٩)</sup>.

كما نصت المادة (١٧) من ذات القانون على أنه " يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ستة اشهر وبغرامة لا تتجاوز مائة دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من تسلل إلى سفينة بقصد السفر دون ان يقوم بأداء أجرة السفينة"<sup>(٧٠)</sup>.

فيما نصت المادة (١٨) من القانون نفسه على أنه " يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على سنة وبغرامة لا تتجاوز ألف دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين كل ريان يخل بالتزاماته التعاقدية ويترك السفينة في غير أحوال الضرورة القصوى إذا كانت السفينة في الميناء .  
ويضاعف الحد الأقصى للعقوبة إذا وقع الفعل وكانت السفينة معرضة للخطر أو كانت في عرض البحر"<sup>(٧١)</sup>.

واخيرا لابد من الاشارة إلى ما نصت عليه المادة (١٤) من نفس القانون بنصها "مع عدم الإخلال بأي عقوبة أشد يعاقب بالسجن كل من أغرق سفينة أو أحرقها أو استولي عليها أو شرع في القيام بأي عمل من هذه الأعمال بطريقة غير مشروعة"<sup>(٧٢)</sup>.

ويخضع ربان السفينة المخالف للعقوبات المنصوص عليها في قانون العقوبات إذا كانت الدعوى المقامة عليه دعوى جزائية، إضافة إلى تعرضه للمساءلة أمام المحاكم المدنية لمطالبته بدفع تعويض عن الأضرار التي سببها للغير<sup>(٧٣)</sup>.

وفي إحدى القضايا التي عرضت أمام القضاء الإنجليزي بشأن إساءة استعمال سلطة الربان، في حادثة تتلخص في أن أحد المسافرين اشتكى على أحد مضيفي السفينة بادعائه الاعتداء على ابنته، فقام الربان بحبس المضيف، وبعد التحقيق تبين أن الاعتقال كان دون ثبوت الادانة وإنما إرضاء لادعاء المسافر، فكسب المضيف القضية وحصل على تعويض من الربان بسبب سجنه، إذ يجب أن يكون التحقيق واثباته في دفتر السفينة يسبق توقيع العقوبة<sup>(٧٤)</sup>.

ونصت المادة (٤٥) من قانون التجارة البحرية العثماني على أنه "لا يقدر الربان أن يتخلص من المسؤولية ما لم يثبت مانعا بسبب مجبر"<sup>(٧٥)</sup>.

ولابد من الإشارة إلى أنه تلقى على عاتق الربان المسؤولية الجزائية إذا تسبب في تلوث البيئة البحرية، سواء نتج التلوث عن حادث ملاحى أدى إلى تلوث البيئة البحرية، أو جراء طرح مواد ملوثة في البحر، لأنه من شأن ذلك إلحاق أضرار بالبيئة البحرية كتسرب النفط أو مواد خطرة، وهذا الأمر يؤثر على الصحة العمومية أو يعرقل الأنشطة البحرية ويفسد ماء البحر<sup>(٧٦)</sup>.

كما يسأل الربان مسؤولية جنائية عن تصرفاته التي تقع بسبب تعرضه للإغراء بالمال، إذ تعتبر جريمة التهريب الكمركي جريمة عمدية يجب توافر القصد الجنائي في حق مرتكبها، لأنها من الجرائم الخطرة التي تؤدي إلى جلب بضائع ممنوعة تعدد المجتمع<sup>(٧٧)</sup>.

ويتعرض الربان للمسؤولية الجنائية عند المساس بنظام الملاحة البحرية والانضباط على متن السفينة، كقيام الربان بإتلاف الحمولة دون أن تكون هناك ضرورة تستدعي ذلك سواء اتلفها بصورة كلية أو جزئية، أو يساعد على انتحال ممارسة القيادة على متن السفينة أو أهمل عمدا قيادة السفينة أو تركها، أو ارتكب جرائم التزوير والتدليس والتهريب كقيامه بتسجيل أحداث مزورة على وثائق السفينة، أو ساعد على نقل الكحول، أو أهمل قيامه بوظيفته كمثل للسلطة العامة كأن يرفض دون سبب إجراء المعاينات المطلوبة عند وقوع جريمة على متن السفينة، أو يرفض الترحيل والعلاج لأي عضو من أعضاء الطاقم<sup>(٧٨)</sup>.

وعليه فإن الربان يتعرض للمسؤولية الجنائية والعقوبات الشديدة إذا لم يحقق الهدف الذي لأجله منحت القوانين للربان السلطات الواسعة التي يتمتع بها على ظهر السفينة، والتي تهدف إلى حماية السفينة والموجودين عليها وضمان سلامة الرحلة البحرية. ونجد في ذلك قصورا واضحا لدى المشرع العراقي في معالجة المسؤولية التي يتعرض لها الربان وعدم مواكبة التطور في مجال التجارة البحرية.



## الخاتمة

بعد أن بحثنا موضوع "ريان السفينة بين السلطات والمسؤوليات" توصلنا إلى مجموعة من النتائج والتوصيات التالية:

### أولاً: النتائج

- ١- عرفنا ريان السفينة بأنه "الشخص الذي يتولى قيادة السفينة ويكون مسؤولاً عن إدارة الرحلة والأشراف على أفراد طاقم السفينة بما يتمتع به من سلطات، بالإضافة إلى المعرفة العلمية التي يتمتع بها عن البيئة البحرية والادوات الملاحية وغيرها".
- ٢- أن الشخص الذي له الحق في تعيين الریان وعزله هو المجهز. وهذا يرجع إلى أن الریان يتمتع بسلطات واسعة يباشرها بعيداً عن رقابة المجهز وبالتالي عندما تقع اخطاء منه تترتب عليها مسؤولية كبيرة يتحملها المجهز.
- ٣- يتمتع الریان بسلطات خاصة تتبع من علاقته بالمجهز، إذ يعتبر تابعا له فيما يتعلق بقيادة السفينة وادارتها وتمثل هذه الوظيفة الفنية للريان، ويعتبر في ذات الوقت ممثلاً قانونياً للمجهز في ابرام العقود والتصرفات القانونية اللازمة للملاحة البحرية وتمثل هذه الوظيفة التجارية لريان السفينة. كما أن للريان بعضاً من السلطات العامة في الحالات التي ينبغي توافر سلطة عامة، وتتمثل في سلطة التحقيق والتأديب والتوثيق.
- ٤- إن مسؤولية الریان قبل كل شيء تكون مسؤولية تعاقدية تجاه من وظفه، إذ يرتبط الریان بعقد عمل أو عقد استخدام بحري مع مجهز السفينة أو المالك كمثل قانوني عنه يجعله مسؤولاً امامه. ويسأل الریان مسؤولية مدنية تقصيرية تجاه من ليس لهم علاقة تعاقدية مباشرة مع الریان سواء بحارة أو مسافرين أو شاحنين عما يلحق بالأشخاص أو الشحنات أو الأموال من اضرار.
- ٥- يتعرض الریان للمسؤولية التأديبية إذا اخل بواجباته المهنية أو التزاماته المنصوص عليها في التشريعات البحرية. كما أنه يتعرض للمسؤولية الجنائية يعاقب الریان عقوبة جنائية إذا اساء استعمال سلطته، أو اذا تسبب في تلوث البيئة البحرية، أو ارتكب جريمة التهريب الكمركي، أو قيامه بما يؤدي إلى المساس بنظام الملاحة البحرية والانبساط على متن السفينة، كقيام الریان بإتلاف الحمولة دون أن تكون هناك ضرورة تستدعي ذلك.
- ٦- يخضع الریان المخالف للعقوبات المنصوص عليها في قانون العقوبات إذا كانت الدعوى المقامة عليه دعوى جزائية، اضافة إلى تعرضه للمساءلة امام المحاكم المدنية لغرض دفع تعويض عن الأضرار التي سببها للغير.

## ثانياً: التوصيات

- ١- ندعو المشرع العراقي إلى وضع تعريف يحدد المقصود بربان السفينة.
- ٢- ندعو المشرع العراقي إلى تبني النص الذي يقضي بحق المجهز في تعيين وعزل الربان وهو ما قضت به اغلب التشريعات العربية في المادة (٩٢) من قانون التجارة البحرية المصري، والمادة (١٤٦) من القانون التجاري البحري الاماراتي، والمادة (٧٥) من القانون البحري القطري، والمادة (١٠٨) من قانون التجارة البحرية الاردني رقم (١٢) لسنة ١٩٧٢، والمادة (١٠٥) من قانون التجارة البحرية اللبناني لسنة ١٩٤٧.
- وجاء في المادة (١٠٢) من مشروع القانون البحري عام ١٩٨٧.
- ٣- نوصي المشرع العراقي إلى الأخذ بما اخذت به اغلب التشريعات العربية التي جاءت معالجتها واضحة بشأن السلطات العامة التي يتمتع بها ربان السفينة في المواد (٩٦، ٩٧، ٩٨) من قانون التجارة البحرية المصري، والمواد (١٥٠، ١٥١، ١٥٢) اماراتي، والمواد (٧٩، ٨٠، ٨١) قطري، والمادة (١١٨) اردني، والمادة (١١٥) لبناني.
- ٤- ندعو المشرع العراقي إلى تبني الجزاءات التي تفرض على الربان عند قيام مسؤوليته التأديبية التي جاءت بها المادة (٦) من القانون الليبي الصادر بشأن الأمن والنظام والتأديب في السفن. وكذلك الحال بشأن العقوبات في حال تعرضه للمسؤولية الجنائية التي جاءت في المواد (١٤-١٨) من نفس القانون.
- ٥- واخيرا امام القصور عن معالجة سلطات الربان ومسؤولياته ندعو السلطة التشريعية إلى الإسراع في وضع قانون بحري عراقي قادر على مواجهة التطورات الحاصلة في مجال التجارة البحرية والى صياغة قانونية صحيحة.

## الهوامش

(١) تعريف ومعنى ريان في معجم المعاني الجامع، انظر الموقع الالكتروني:

<https://www.almaany.com>

تأريخ الزيارة: ٢٠٢٣/٤/١٣؛ وقت الزيارة: ٢ مساءً.

(٢) د. مجيد حميد العنبي، القانون البحري العراقي، بيت الحكمة، بغداد، ٢٠٠٢، ص ٧٩.

(٣) انظر الموقع الالكتروني:

<https://www.almaany.com>

تأريخ الزيارة: ٢٠٢٣/٤/١٣؛ وقت الزيارة: ٥ مساءً.

(٤) د. كمال حمدي، عقد العمل البحري، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الاسكندرية، ٢٠٠٢، ص ٩.

(٥) د. علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الاسكندرية، ١٩٧٥، ص ٩٤.

(٦) د. مجيد حميد العنبي، مصدر سابق، ص ٨١.

(٧) جان بيار بوريه، المطول في القانون البحري، ترجمة د. سليم حداد، الجزء الأول، الطبعة الأولى، منشورات الفا، بيروت، ٢٠١٨، ص ٦٤٤.

(٨) المادة (٣٥) من قانون التجارة البحرية العثماني لسنة ١٨٦٣.

(٩) المادة (٢/٢) من قانون الخدمة البحرية المدنية العراقي رقم (٢٠١) لسنة ١٩٧٥.

(١٠) المادة (١/٩٣) من قانون التجارة البحرية المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠؛ تقابلها المادة (١٤٧)

من القانون التجاري البحري الاماراتي رقم (٢٦) لسنة ١٩٨١، والمادة (٧٦) من القانون البحري القطري

رقم (١٥) لسنة ١٩٨٠.

(١١) المادة (١) من القانون رقم (٦٦) لسنة ١٩٧٤ الليبي بشأن الرابنة وضباط الملاحة والمهندسين

البحريين في السفن التجارية والمرشدين البحريين في الموانئ والمرات الملاحية.

(١٢) علي بابكر ابراهيم، مفهوم الریان كأحد اشخاص الملاحة البحرية في بعض التشريعات العربية، بحث

منشور في مجلة بحوث ودراسات العالم الاسلامي، العدد ١٠، ٢٠١٣، ص ١٧٦.

(١٣) فيما اشارت المادة (٩٩) من مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧ إلى حق المجهز في

تعيين الریان وعزله.

(١٤) المادة (٩٢) من قانون التجارة البحرية المصري.

- (١٥) انظر المادة (١٤٦) من القانون التجاري البحري الاماراتي، والمادة (٧٥) من القانون البحري القطري،  
والمادة (١٠٨) من قانون التجارة البحرية الاردني رقم (١٢) لسنة ١٩٧٢، والمادة (١٠٥) من قانون  
التجارة البحرية اللبناني لسنة ١٩٤٧.
- (١٦) عُرف المجهز في المادة (٧٨) من قانون التجارة البحرية المصري بالقول "المجهز هو من يقوم  
باستغلال السفينة لحسابه بوصفه مالكا ومستأجرا لها ويعتبر المالك مجهزة حتى يثبت غير ذلك".
- (١٧) المادة (٣٢) من قانون التجارة البحرية العثماني.
- (١٨) المادة (٩٢) من قانون التجارة البحرية المصري. تقابلها في الحكم المادة (١٤٦) اماراتي، والمادة  
(١٠٨) اردني، والمادة (١٠٥) لبناني.
- (١٩) المادة (٧٥) من القانون البحري القطري.
- (٢٠) د. محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، مكتبة القانون والاقتصاد،  
الرياض، ٢٠١٢، ص ١٥٠؛ علي بابكر ابراهيم، مصدر سابق، ص ١٧٧-١٧٨.
- (٢١) المادة (٣٣) من قانون التجارة البحرية العثماني.
- (٢٢) انظر نص المادة (١٠٩) من قانون التجارة البحرية الاردني، تقابلها في الحكم المادة (١٠٦) من  
قانون التجارة البحرية اللبناني.
- (٢٣) د. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الاسكندرية، ١٩٩٦، ص ١٤٢.
- (٢٤) المادة (٤٢) من قانون التجارة البحرية العثماني.
- (٢٥) ونصت المادة (١/٩٣) من قانون التجارة البحرية المصري على أنه "للربان وحده قيادة السفينة  
وإدارة الرحلة البحرية ويقوم الضابط الذي يليه مباشرة في الدرجة مقامه في الة وفاته أو غيابه أو وجود  
مانع آخر". تقابلها المادة (١/١٤٧) اماراتي، والمادة (٧٦) قطري. ولم يرد نصا مماثل لهذه النصوص في  
قانون التجارة البحرية العثماني.
- (٢٦) انظر نص المادة (٥٦) من قانون التجارة البحرية العثماني، تقابلها المادة (١٤٨) اماراتي، والمادة  
(٧٧) قطري، والمادة (١٢٠) اردني، والمادة (١١٧) لبناني.
- (٢٧) أربوط وسيطة، ربان السفينة بين دفتي السلطة والمسؤولية، بحث منشور في المجلة الجزائرية للقانون  
البحري والنقل، العدد الخامس، ٢٠١٧، ص ٤١٤؛ د. كمال حمدي، مصدر سابق، ص ١٨؛ د. مصطفى  
كمال طه، مصدر سابق، ص ١٤٢.

- وقد عالجت التشريعات العربية في المادة (٢/٩٣) مصري، والمادة (٢/١٤٧) اماراتي، والمادة (٧٦) قطري، ولم يرد في قانون التجارة البحرية العثماني نصا مماثل.
- (٢٨) د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، ٢٠٠١، ص ٨٩.
- وعالجت التشريعات العربية في المادة (٣/٩٣) مصري، والمادة (٢/١٤٧) اماراتي، والمادة (٧٦) قطري.
- (٢٩) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري مقدمة- السفينة- اشخاص الملاحة البحرية- ايجار السفينة والنقل البحري- الحوادث البحرية- التأمين البحري، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، ٢٠٠٠، ص ٢٠٤؛ د. مجيد حميد العنكي، مصدر سابق، ص ٨٣.
- (٣٠) انظر نص المادة (٤٧) من قانون التجارة البحرية العثماني.
- (٣١) انظر نص المادة (٥٢) من قانون التجارة البحرية العثماني.
- (٣٢) انظر: جان بيار بوربييه، مصدر سابق، ص ٦٤٦-٦٤٧.
- (٣٣) د. كمال حمدي، اشخاص الملاحة البحرية والمرشد ومجهز السفينة في قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠، منشأة المعارف، الاسكندرية، ٢٠٠٤، ص ٩٨؛ د. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، مصدر سابق، ص ١٤١-١٤٢.
- (٣٤) د. مجيد حميد العنكي، مصدر سابق، ص ٨٤؛ د. هاني دويدار، مصدر سابق، ص ٩٦.
- (٣٥) أربوط وسيلة، مصدر سابق، ص ٤١٧.
- (٣٦) د. محمد نصر محمد، مصدر سابق، ص ١٥٦؛ د. علي البارودي، مصدر سابق، ص ١٠١.
- (٣٧) د. ابراهيم شوقي، قانون التجارة البحرية اللبناني، الطبعة الأولى، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، ٢٠٠٤، ص ١١٦؛ د. مجيد حميد العنكي، مصدر سابق، ص ٨٤؛ د. كمال حمدي، عقد العمل البحري، مصدر سابق، ص ٣٥.
- (٣٨) انظر المواد (٩٦، ٩٧، ٩٨) من قانون التجارة البحرية المصري، والمواد (١٥٠، ١٥١، ١٥٢) اماراتي، والمواد (٧٩، ٨٠، ٨١) قطري، والمادة (١١٨) اردني، والمادة (١١٥) لبناني.
- (٣٩) جان بيار بوربييه، مصدر سابق، ص ٦٥١-٦٥٢.
- (٤٠) انظر: أربوط وسيلة، المركز القانوني لريان السفينة، بحث منشور في مجلة القانون والعلوم السياسية، المجلد الرابع، العدد ٠٢، ٢٠١٨، ص ٥٢٦ وما بعدها؛ د. كمال حمدي، عقد العمل البحري، مصدر سابق، ص ١٤ وما بعدها؛ د. ابراهيم شوقي، مصدر سابق، ص ١٢٤.

- (٤١) د. كمال حمدي، اشخاص الملاحة البحرية والمرشد ومجهز السفينة في قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠، مصدر سابق، ص ١٠١.
- ونصت المادة (١٥٥) من القانون التجاري البحري الاماراتي على "يجب على الربان أن يتبع تعليمات المجهز وعليه أن يخطره وفقا للعرف بكل أمر خاص بالسفينة أو الشحنة".
- (٤٢) المادة (٣٥) من قانون التجارة البحرية العثماني.
- ونصت المادة (٣/١٠٨) من قانون التجارة البحرية المصري على أنه "ويكون الربان مسؤولا عن اخطائه ولو كانت يسيرة"؛ تقابلها المادة (٣/١٦٢) اماراتي، والمادة (٣/٩١) قطري.
- (٤٣) المادة (٣٦) من قانون التجارة البحرية العثماني.
- (٤٤) د. محمد محمد هلالية، الوجيز في القانون الخاص البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، دون ذكر زمان النشر، ص ٢٠٠؛ د. محمد نصر محمد، مصدر سابق، ص ١٦٢؛ علي بابكر ابراهيم، مصدر سابق، ص ١٩٦.
- حيث اشارت المواد (٣٨-٤١) من قانون التجارة البحرية العثماني على التزام الربان باستصحاب الأوراق المثبتة، والمواد (١٠١، ١٠٢) مصري، والمادة (١٥٧) اماراتي، والمادة (٨٤) قطري، والمادة (١١٩) اردني، والمادة (١١٦) لبناني.
- (٤٥) د. كمال حمدي، عقد العمل البحري، مصدر سابق، ص ٢٣.
- وانظر نص المادة (٥١) من قانون التجارة البحرية العثماني، والمادة (١٠٥) مصري، والمادة (١٦٠) اماراتي، والمادة (٨٨) قطري، والمادة (١٢٣) اردني، والمادة (١٢٠) لبناني.
- (٤٦) انظر نص المادة (٥٢) من قانون التجارة البحرية العثماني، ونصت المادة (١٠٦) مصري على أنه "لا يجوز للربان بيع السفينة بغير تفويض خاص من مالكةا"؛ تقابلها المادة (١٦١) اماراتي، والمادة (٨٩) قطري، والمادة (١٢٤) اردني، والمادة (١٢١) لبناني.
- (٤٧) د. مجيد حميد العنكي، مصدر سابق، ص ٨٧.
- (٤٨) المادة (١١٧) من قانون التجارة البحرية العثماني.
- (٤٩) حيث نصت المادة (١٧/أولا) من قانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣ على أنه "لا يسأل الناقل عن تعويض الضرر الناشئ عن تعطيل النقل أو الانحراف عن الطريق المعين له بسبب الاضطرار إلى تقديم المساعدة لأي شخص مريض أو مصاب أو في خطر، إلا إذا ثبت الغش أو الخطأ الجسيم من جانب الناقل أو من جانب تابعيه".

- (٥٠) انظر نص المادة (٥٦) من قانون التجارة البحرية العثماني؛ وانظر ايضا المادة (٢/١٤٨) من القانون التجاري البحري الاماراتي.
- (٥١) د. عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية السفينة- اشخاص السفينة- استغلال السفينة- مسؤولية الناقل البحري- الحوادث البحرية- التأمين البحري، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ١٩٩٩، ص ١٨٥؛ د. هاني دويدار، مصدر سابق، ص ١٠٣.
- (٥٢) المادة (١١٤) من قانون التجارة البحرية الاردني؛ تقابلها المادة (١١١) لبناني.
- (٥٣) أربوط وسيلة، ريان السفينة بين دفتي السلطة والمسؤولية، مصدر سابق، ص ٤٢٠.
- (٥٤) د. مجيد حميد العنكي، مصدر سابق، ص ٨٨.
- (٥٥) د. محمد نصر محمد، مصدر سابق، ص ١٦٣.
- (٥٦) المادة (١٣٥) من قانون التجارة البحرية العثماني.
- (٥٧) المادة (١٦٣) من قانون التجارة البحرية العثماني.
- (٥٨) د. محمد محمد هلالية، مصدر سابق، ص ٢٠٦.
- (٥٩) د. ثروت علي عبد الرحيم، القانون البحري الجوي، جامعة الأزهر، كلية الشريعة والقانون، القاهرة، ٢٠٠٦، ص ١١٦-١١٧؛ بابكر علي ابراهيم، مصدر سابق، ص ١٩٣؛ د. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، مصدر سابق، ص ١٤٩.
- (٦٠) د. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، مصدر سابق، ص ١٥٠؛ د. ثروت علي عبد الرحيم، مصدر سابق، ص ١١٦؛ د. كمال حمدي، اشخاص الملاحة البحرية والمرشد ومجهز السفينة في قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠، مصدر سابق، ص ١٠٢.
- (٦١) د. عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ والقوانين المكملة له الفقه والقضاء والتشريع والصيغ القانونية، منشأة المعارف، الاسكندرية، ٢٠٠٣، ص ٢٢٤.
- (٦٢) د. علي البارودي، مصدر سابق، ص ١٠٣؛ د. ثروت علي عبد الرحيم، مصدر سابق، ص ١١٧؛ د. محمد محمد هلالية، مصدر سابق، ص ٢٠٦؛ د. كمال حمدي، اشخاص الملاحة البحرية والمرشد ومجهز السفينة في قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠، مصدر سابق، ص ١٠٢.
- (٦٣) تعرف الجريمة التأديبية بأنها "الفعل الذي يرتكبه الموظف ويشكل إخلالا بواجباته الوظيفية أو مقتضياتها"، انظر الموقع الالكتروني:

<https://ar.wikipedia.org>

تأريخ الزيارة: ٢٤/٤/٢٠٢٣؛ وقت الزيارة: ٤ مساء

(٦٤) د. كمال حمدي، اشخاص الملاحة البحرية والمرشد ومجهز السفينة في قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠، مصدر سابق، ص ١٠٤؛ د. محمد محمد هلالية، مصدر سابق، ص ٢٠٧؛ د. مجيد حميد العنكي، مصدر سابق، ص ٨٥؛ د. محمد نصر محمد، مصدر سابق، ص ١٦٤؛ د. مصطفى كمال طه، القانون البحري مقدمة- السفينة- اشخاص الملاحة البحرية- ايجار السفينة والنقل البحري- الحوادث البحرية- التأمين البحري، مصدر سابق، ص ٢٠٨.

(٦٥) د. كمال حمدي، اشخاص الملاحة البحرية والمرشد ومجهز السفينة في قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠، مصدر سابق، ص ١٠٤؛ د. كمال حمدي، عقد العمل البحري، مصدر سابق، ص ٦١.  
(٦٦) المادة (٦) من قانون رقم (١٨) لسنة ١٩٩٢ الليبي بشأن الأمن والنظام والتأديب في السفن.  
(٦٧) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري مقدمة- السفينة- اشخاص الملاحة البحرية- ايجار السفينة والنقل البحري- الحوادث البحرية- التأمين البحري، مصدر سابق، ص ٢٠٩؛ د. عبد القادر حسين العطير، مصدر سابق، ص ١٨٧؛ د. ابراهيم شوقي، مصدر سابق، ص ١٢٧.

(٦٨) المادة (١٥) من القانون الليبي الصادر بشأن الأمن والنظام والتأديب في السفن.

(٦٩) المادة (١٦) من القانون الليبي الصادر بشأن الأمن والنظام والتأديب في السفن.

(٧٠) المادة (١٧) من القانون الليبي الصادر بشأن الأمن والنظام والتأديب في السفن.

(٧١) المادة (١٨) من القانون الليبي الصادر بشأن الأمن والنظام والتأديب في السفن.

(٧٢) المادة (١٤) من القانون الليبي الصادر بشأن الأمن والنظام والتأديب في السفن.

(٧٣) د. عبد القادر حسين العطير، مصدر سابق، ص ١٨٨.

#### (74) Hook V.Cunard S.S.Company (1953) I A11-E.R.1021

نقلا عن: د. عبد القادر حسين العطير، مصدر سابق، ص ١٨٨.

(٧٥) المادة (٤٥) من قانون التجارة البحرية العثماني.

(٧٦) أربوط وسيلة، المسؤولية الجنائية لربان السفينة، بحث منشور في مجلة الميزان، العدد ٢، ٢٠١٧، ص ١٢٦-١٢٧.

(٧٧) د. عبد الحميد الشواربي، مصدر سابق، ص ٢٢٨ وما بعدها.

(٧٨) أربوط وسيلة، المسؤولية الجنائية لربان السفينة، مصدر سابق، ص ١٢٨ وما بعدها.



## المصادر

### أولاً: الكتب القانونية

١. د. ابراهيم شوقي، قانون التجارة البحرية اللبناني، الطبعة الأولى، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، ٢٠٠٤.
٢. د. ثروت علي عبد الرحيم، القانون البحري الجوي، جامعة الأزهر، كلية الشريعة والقانون، القاهرة، ٢٠٠٦.
٣. جان بيار بوريه، المطول في القانون البحري، ترجمة د. سليم حداد، الجزء الأول، الطبعة الأولى، منشورات الفا، بيروت، ٢٠١٨.
٤. د. عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ والقوانين المكملة له الفقه والقضاء والتشريع والصيغ القانونية، منشأة المعارف، الاسكندرية، ٢٠٠٣.
٥. د. عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية السفينة- اشخاص السفينة- استغلال السفينة- مسؤولية الناقل البحري- الحوادث البحرية- التأمين البحري، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ١٩٩٩.
٦. علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الاسكندرية، ١٩٧٥.
٧. كمال حمدي، اشخاص الملاحة البحرية والمرشد ومجهز السفينة في قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠، منشأة المعارف، الاسكندرية، ٢٠٠٤.
٨. كمال حمدي، عقد العمل البحري، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الاسكندرية، ٢٠٠٢.
٩. د. محمد محمد هلالية، الوجيز في القانون الخاص البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، دون ذكر زمان النشر.
١٠. د. محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقاً لأنظمة المقارنة، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، ٢٠١٢.
١١. د. مجيد حميد العنكي، القانون البحري العراقي، بيت الحكمة، بغداد، ٢٠٠٢.
١٢. د. مصطفى كمال طه، القانون البحري مقدمة- السفينة- اشخاص الملاحة البحرية- ايجار السفينة والنقل البحري- الحوادث البحرية- التأمين البحري، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، ٢٠٠٠.
١٣. د. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الاسكندرية، ١٩٩٦.
١٤. د. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، ٢٠٠١.

## ثانياً: البحوث

١. أربوط وسيلة، ريان السفينة بين دفتي السلطة والمسؤولية، بحث منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الخامس، ٢٠١٧.
٢. أربوط وسيلة، المسؤولية الجنائية لريان السفينة، بحث منشور في مجلة الميزان، العدد ٢، ٢٠١٧.
٣. أربوط وسيلة، المركز القانوني لريان السفينة، بحث منشور في مجلة القانون والعلوم السياسية، المجلد الرابع، العدد ٠٢، ٢٠١٨.
٤. علي بابكر ابراهيم، مفهوم الريان كأحد اشخاص الملاحة البحرية في بعض التشريعات العربية، بحث منشور في مجلة بحوث ودراسات العالم الاسلامي، العدد ١٠، ٢٠١٣.

## ثالثاً: المواقع الالكترونية

1- <https://ar.wikipedia.org>

2- <https://www.almaany.com>

## رابعاً: القوانين

١. قانون التجارة البحرية العثماني لسنة ١٨٦٣.
٢. قانون رقم (٦٦) لسنة ١٩٧٤ الليبي بشأن الربانة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين في السفن التجارية والمرشدين البحريين في الموانئ والممرات الملاحية.
٣. قانون الخدمة البحرية المدنية العراقي رقم (٢٠١) لسنة ١٩٧٥.
٤. قانون البحري القطري رقم (١٥) لسنة ١٩٨٠.
٥. القانون التجاري البحري الاماراتي رقم (٢٦) لسنة ١٩٨١.
٦. قانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣.
٧. مشروع القانون البحري العراقي لسنة ١٩٨٧.
٨. قانون التجارة البحرية المصري رقم (٨) لسنة ١٩٩٠.
٩. قانون رقم (١٨) لسنة ١٩٩٢ الليبي بشأن الأمن والنظام والتأديب في السفن.