

الخطأ البشري والحوادث البحرية في ضوء الاجتهاد القضائي الجزائري

Human errors and maritime accidents on the light of the algerian jurisprudence

عباس سامية*

جامعة الجزائر 1

clodedroit2019@yahoo.fr

تاريخ الإرسال: 2022/04/10 - تاريخ القبول: 2022/04/28 - تاريخ النشر: 2022/05/11

الملخص: قد تتعرض السفن أثناء الرحلات البحرية لحوادث عديدة، تختلف أسباب وقوعها، فمنها ما تتسبب فيه الظروف الطبيعية، كاضطراب البحر والرياح والضباب وغيرها من مظاهر القوة القاهرة، ومنها ما يقع بفعل الإنسان، الأمر الذي يستدعي إلقاء الضوء على صور وأنواع الخطأ التي تلحق بالسفينة وغيرها، بالإضافة إلى التعرف على أشخاص الملاحة البحرية، المتسببين في وقوعه، بحكم اشتغالهم في السفينة. نذكر منهم: المجهز والريان وأفراد الطاقم... الخ

وقد كان للاجتهاد القضائي الحظ الوافر في إثراء هذه المسألة القانونية، من خلال متابعة النزاعات المطروحة على القضاء وتحليل دقيق لقرارات صدرت عن المحكمة العليا بشأنها، وهي - نافذة استطلاع واقعية على مجريات الرحلات البحرية.

الكلمات المفتاحية: حادث بحري، خطأ بشري، أنواع الخطأ، صور الخطأ، اجتهاد قضائي جزائري.

Abstract: Ships during cruises may be exposed to numerous accidents, its occurrence is caused by different reasons.

Some accidents are due to climate circumstances such as: disturbance of sea, wind, fog and other manifestations of force majeure, where as others are caused by human errors. This issue requires shedding light on the images and types of error that inflict ships and others, in addition to identify the maritime men who caused it by virtue of their work in the ship, we mention: Captain of the ship, maintenance workers, crew members...etc

In this regard, jurisprudence plays an important role in enriching this issue by following up the disputes before the judiciary and by analysing carefully the decisions which are realistic survey window on the course of cruises.

Keywords: Maritime accident, Human error, Types of error, Images of error, Algerian jurisprudence.

* المؤلف المرسل: عباس سامية

مقدمة:

لا يخلو استغلال البيئة البحرية من الحوادث التي تصيب السفينة والأشخاص والبضاعة. ومع هذا لم يحظ الحادث البحري بأي تعريف في التشريعات البحرية، ما عدا ما جاء في برنامج المنظمة البحرية الدولية¹ بأنه "الحادث الناجم عن تشغيل السفينة والذي يعرضها أو يعرض أي شخص للخطر، أو ينتج عنه ضرر جسيم للسفينة أو هيكلها أو للبيئة، ويؤدي إلى: الوفاة أو إصابات خطيرة، فقد الأشخاص من السفينة، فقد السفينة أو تركها، ضرر مادي بالسفينة، جنوح أو عدم مقدرة السفينة على الملاحة، ضرر البيئة.

فالحادث البحري هو ذلك الذي يكون ناتجا أو مرتبطا بتشغيل سفينة ما أو وقع أثناء وجودها في المياه الإقليمية ونتج عنه تعريض السفينة أو الأشخاص المرتبطين بتشغيلها، للخطر أو الغير أو الإصابات في الأرواح أو ضرر مادي لجسم السفينة أو معداتها أو للبيئة البحرية أو لأي منشأة أخرى.²

تكمن أهمية موضوع المقال في ثلاث مسائل هي، أولا: التعرف على مصدر الحوادث البحرية من حيث الأشخاص، إذ أن مردّها إلى أخطاء يرتكبها، إما أشخاص بحريون أو أشخاص توضع تحت تصرفهم السفينة، ثانيا: إبراز خصوصية وتميز الخطأ في مجال الملاحة البحرية، أما ثالثا: فالرغبة في إثراء المادة العلمية في مجال الملاحة البحرية.

ومن هذا المنطلق، يهدف هذا البحث أولا إلى الكشف عن بعض أسباب تحقق الخطر الملاحي، في سبيل ترسيخ قواعد السلامة البحرية والحرص على تعزيز ملاحية آمنة، وهو الغاية التي أنشئت من أجلها المنظمة البحرية الدولية وأبرمت من أجلها الكثير من الاتفاقيات الدولية، كما أنه من الدواعي العميقة لاختيار هذا الموضوع وأهدافه الأساسية، نشر ما فصل فيه القضاء الجزائري، لكون المقال زاخرا باجتهاد قضائي متنوع، ويعد هذا المقال مساهمة في نشر بعض ما فصلت فيه المحكمة العليا الجزائرية

¹تأسست المنظمة البحرية الدولية خلال مؤتمر عقده الأمم المتحدة في جنيف سنة 1948، وتتجسد المهمة الرئيسية في شعارها المعتمد "سلامة العمل البحري وأمنه وفعاليتة في محيطات نظيفة" وتعمل المنظمة على تحقيق ذلك من خلال مراقبة وتطوير إطار شامل من الاتفاقيات والسياسات الخاصة بصناعة النقل البحري وأنشطتها الأخرى مثل الأمن البحري، السلامة البحرية، التعاون التقني، المخاوف البيئية والمسائل القانونية.

انظر مقال بعنوان "المنظمة البحرية الدولية" عن المركز المصري للدراسات والأبحاث الاستراتيجية

<http://efsregypt.org> الاطلاع على الموقع يوم الأحد 2019/09/29 على الساعة 20:30.

²المادة 2 من القرار الوزاري الكويتي رقم 651 لسنة 2019 بشأن اللائحة التنظيمية بتطبيق توجيهات التحقيق في الحوادث والأحداث البحرية (20) A.849 وتعديلاتها. موقع حكومة دولة الكويت [http://moc.gov.kw/pdf/6512019%20\(8\).pdf](http://moc.gov.kw/pdf/6512019%20(8).pdf) تاريخ الاطلاع على الموقع يوم

2020/07/03 على الساعة 08 س و 25 د.

من نزاعات ذات الصلة، وهو فرصة قيمة لاطّلاع مجمل القراء والمختصين القانونيين بالأخص عليها، أمام ندرة الاجتهاد القضائي المنشور.

ويعتبر التصادم البحري أبرز الحوادث البحرية على الإطلاق، بنسبة عالية، الأمر الذي يفسر اهتمام التشريعات الدولية، باعتبار النقل البحري يمتاز بالطابع الدولي في معظم الحالات، ومن بعدها الوطنية بتنظيمه، نظرا للآثار الوخيمة التي يخلفها على كافة الأصعدة، ينحصر موضوع المقال في التطرق للخطأ، باعتباره سببا لحدوثها. ولذلك فإن إشكالية الموضوع تُطرح انطلاقا من هذه الجزئية وهي: ما هي أوجه الخطأ المؤدية إلى الحوادث البحرية والأشخاص المتسببة فيه؟

تتطلب دراسة الموضوع اعتماد المنهج الوصفي- التحليلي في شرح تفصيلي للخطأ البشري وفي معالجة القرارات القضائية التي تخدم الموضوع من خلال استخلاص الوقائع محل النزاعات وتكييفها ثم تبويبها، مشكلة رصيد معلومات يخص كل شخص ارتكب خطأ من أشخاص الملاحة البحرية، ومن غيرهم. وهو أشبه بما يمكن أن يكون عليه دليل أخطاء مرصودة من القضايا المفصول فيها من طرف المحكمة العليا.

للإجابة على الإشكالية المطروحة، تطرح الأفكار المعالجة للموضوع، في مبحثين، يعنى المبحث الأول بمفهوم الخطأ الموجب للمسؤولية عن الحوادث البحرية ومعايير تصنيفه، ويتناول المبحث الثاني صور الخطأ المؤدية إلى وقوع حوادث بحرية في ضوء الاجتهاد القضائي الجزائري، ونستعرض في الخاتمة بعض الاستنتاجات التي نراها لازمة من وجهة نظرنا، للتقليل من الحوادث البحرية وتأمين رحلات بحرية أكثر أمنا.

المبحث الأول: مفهوم الخطأ الموجب للمسؤولية عن الحوادث البحرية

يعنى هذا المبحث بتبيان المقصود بالخطأ في مجال الملاحة البحرية، في مطلب أول، ثم التطرق إلى أنواع الخطأ البشري في مجال الملاحة البحرية، في مطلب ثانٍ.

المطلب الأول: المقصود بالخطأ في مجال الملاحة البحرية

يتطلب شرح فكرة "الخطأ في مجال الملاحة البحرية" الإفادة أولا بانعدام تعريف قانوني له، في فرع أول، ثم الإشارة إلى استحداث مصطلح خطأ السفينة، في فرع ثانٍ.

الفرع الأول: انعدام تعريف قانوني للخطأ في مجال الملاحة البحرية

لم تهتم التشريعات البحرية (الدولية والوطنية) بوضع تعريف للخطأ في مجال الملاحة البحرية، بل اكتفت بوضع أحكام للمسؤولية المترتبة عليها فقط. ولعل ما يفسر ذلك هو أن التعريفات تعد من عمل الفقه من جهة وأن مفهوم الخطأ في مجال الحوادث البحرية لا يختلف عن مفهومه في القواعد العامة من جهة ثانية نظرا إلى أن المسؤولية القائمة بخصوصها هي مسؤولية تقصيرية.

وبالرغم من أن المشرع الدولي أفرد للتصادم البحري، باعتباره أبرز الحوادث البحرية، معاهدات دولية عديدة،³ إلا أن الخطأ لم يحظ بأي تعريف فيها، وكذلك الأمر بالنسبة للقواعد الدولية لسنة 1972، الخاصة بمنع التصادم في البحر (RIPAM) - (COLREGS) التي انعدمت فيها الإشارة إلى الخطأ، رغم احتوائها على قواعد فنية وتقنية في غاية الدقة، تاركة تحديد مفهوم الخطأ للفقه والقضاء.

وقد حذا المشرع الجزائري حذو باقي التشريعات، مما يستدعي ضرورة تطبيق مفهوم الخطأ وفقا للقواعد العامة، حيث ورد في المادة 124 من القانون المدني أنه يتعين على من ألحق ضررا بالغير نتيجة خطئه أن يلتزم بتعويض المضرور عما سببه من ضرر.

ومع ذلك يمكن تعريف الخطأ الذي يؤدي إلى التصادم البحري بأنه "الفشل في بذل المهارة والعناية المعقولة. والتي تتوافر عادة لدى رجل البحرية المؤهل، ومن ثم يعد إهمالا عدم القيام بجميع الخطوات والتدابير اللازمة لتجنب خطر ملاحى، وأن طبيعة تلك التدابير تعتمد على الظروف والملابسات المحيطة بالرحلة البحرية." "

ولقد عرّف القضاء الانكليزي الخطأ بأنه "سلوك أو عدم القيام بعمل ما ، يقوم به أو يفعله الشخص المعتاد وفقا للاعتبارات التي تنظم السلوك الإنساني أو إتيان فعل أو عمل لا يصدر عادة من الرجل الحريص أو المعتاد."⁴

الفرع الثاني: استحداث مصطلح خطأ السفينة

درج الفقه والتشريعات البحرية والقضاء على عدم إلحاق الخطأ بالأشخاص المرتكبين له ولكن بالسفينة، فيقال "خطأ السفينة." مع أن السفينة جماد ولا تتحرك إلا بفعل سلوك الإنسان، سواء كان عملا إيجابيا أو سلبيا فيقال: "خطأ السفينة" أو التعويض يقع على عاتق " السفينة"...مثلما نصت عليه المادة

³ من أمثلتها: الاتفاقية الدولية من أجل توحيد بعض القواعد في مجال التصادم المبرمة في بروكسل يوم 23 سبتمبر 1910 والاتفاقية الدولية من أجل توحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مجال التصادم المبرمة في بروكسل يوم 10 ماي 1952.

⁴ ملك شقلب، التأمين والتعويض ضد مخاطر التصادم البحري، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2017، ص 80 و 81.

الخطأ البشري والحوادث البحرية في ضوء الاجتهاد القضائي الجزائري

الثالثة من معاهدة بروكسل لسنة 1910 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالتصادم البحري، وقد نص القانون البحري الجزائري في المادة 277 على أنه: "إذا نتج التصادم بخطأ إحدى السفن وقع تعويض الأضرار على عاتق السفينة التي ارتكبت الخطأ". وفي المادة 278: "إذا نتج التصادم بخطأ مشترك لسفينتين أو عدة سفن، وزعت مسؤولية كل منها في تعويض الأضرار بنسبة جسامة الأضرار التي ارتكبتها كل منها".

ونسبة الخطأ إلى "السفينة" هو في حقيقة الأمر تعبير مجازي لأن الأخطاء لا ترتكب إلا بواسطة الأفراد من جهة ومرتكب الخطأ، كما تقدم، هو دائما شخص له علاقة بالسفينة، من جهة أخرى. فقد يكون المجهز مرتكب الخطأ أو الريان أو أحد أفراد الطاقم أو المرشد... وغيرهم من الأشخاص الذين تربطهم علاقة عمل بالسفينة.

ويتفق الفقه على أن الدافع إلى استعمال عبارة (خطأ السفينة) هو مواجهة كل الأخطاء التي يمكن أن تقع من أي طرف، سواء كانوا مسيريهيها أو مجهزيها أو تقنييها. لأنه من غير المعقول إلقاء كل العبء على الآلات والماكينات، إذ يكون للفرد الدور الأول والأهم في نشوئه.

ولهذا السبب جاء المصطلح عاما ليستوعب جميع من لهم علاقة مباشرة أو غير مباشرة بتشغيل السفينة، ولحسم مسألة التعرف على مرتكب الخطأ، التي تعتبر شاقة ومعقدة تحتاج إلى خبرة تقنية، قد يطول أمدها، تضيع فيها الحقوق وتتفاقم خلالها الأضرار.⁵

المطلب الثاني: أنواع الخطأ البشري في مجال الملاحة البحرية

الخطأ المؤدي إلى الحادث البحري نوعان، الخطأ الملاحي ومنتاوله بالتوضيح في فرع أول، ثم الخطأ التجاري (الخطأ في إدارة الحمولة)، في فرع ثانٍ.

الفرع الأول: الخطأ الملاحي

قد تقع من الريان والتابعين البحريين أخطاء متعلقة بالملاحة البحرية، وهي الأخطاء التي قد تقع أثناء ممارسة مهامهم التقنية في قيادة السفينة، وقد عرّف الفقيه Georges Ripert الأخطاء الملاحية بأنها أخطاء يرتكبها الريان في قيادة السفينة.⁶

⁵ وقد انتقد العميد René Rodière مصطلح "خطأ السفينة"، واعتبره مفهوما أجنبيا قائلا: "إنه قريب من مفهوم الخطأ المرفقي Faute duservice السائد في القانون الإداري، الذي يقع من جراء سوء تسيير المرفق العام".

Pierre Bonassies et Christian Scapel, Droit maritime, LGDJ, Paris, 2006, p 257.

⁶ Georges Ripert, Traité de droit maritime, tome 1, Rousseau, Paris, 1950, n°846.

ويقسم الخطأ الملاحي الذي يرتكبه الربان أو البحارة إلى خطأ في ملاحه السفينة وخطأ في إدارة السفينة، طبقاً لما نصت عليه معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 في المادة 2/4 (أ).

أولاً: الخطأ في ملاحه السفينة

يتمثل الخطأ في ملاحه السفينة Faute dans la navigabilité في جميع الأخطاء الفنية المرتكبة في قيادة السفينة وتسييرها وتوجيهها، سواء تعلق الأمر بخطأ في قراءة الخرائط البحرية، اختيار الطريق، عدم ملاءمة السرعة بالنظر لحالة الطقس،⁷ ومن أمثلته، الأخطاء الناشئة عن مخالفة قواعد تجنب التصادم البحري، وهي مجموعة من القواعد الدولية لمنع التصادم، تنقسم إلى 38 قاعدة و4 ملاحق إضافية، وتغطي هذه القواعد قواعد السير في أي حالة من حالات الرؤية المحدودة والأنوار والأشكال المختلفة التي يجب أن ترفعها السفن والإشارات الضوئية الواجب إصدارها في مختلف الظروف. والخطأ في ملاحه السفينة له صورتان، إما أن يكون عملاً إيجابياً يتمثل في القيام بعمل، كخرق القواعد القانونية (دولية أو وطنية) وقد يكون عملاً سلبياً مثل الإهمال وعدم الاحتياط، الذي يتمثل غالباً في عدم بذل العناية والمهارة التي يتطلبها القانون ويؤدي إلى عواقب وخيمة، تطل السفن والأشخاص والبضائع والمحيط البيئي.

أ: خرق القواعد الدولية لمنع التصادم (RIPAM)

يتمثل هذا الخرق في أخطاء ناشئة عن مخالفة قواعد السير والمناورات، كعدم التزام ربان السفينة بقواعد تحديد السرعة وقواعد المناورة وعدم استعمال جهاز الرادار من ذوي الكفاءة والتجربة لتأويل البيانات التي يوردها، وأخطاء ناشئة عن مخالفة الأنوار والأشكال المطلوب إطلاقها في الظروف المختلفة، وأخطاء ناشئة عن الإشارات الضوئية المطلوب إطلاقها في الضباب وإشارات التحذير، بالإضافة إلى أخطاء تحدث نتيجة مخالفة الربان القواعد المحلية التي تضعها السلطات لمناطق استقبال السفن ومخالفة تلك القواعد يعتبر خطأ يستوجب المساءلة، وفي حالة تعارض القواعد المحلية مع القواعد الدولية، تغلب الأولى على الثانية لأن القواعد المحلية تستمد من خصوصيات الأماكن، من حيث الطبيعة والتضاريس،

⁷Bertrand Sabadie, La faute nautique : Un cas excepté en perte de sens, mémoire en vue de l'obtention du D.E.A de sciences juridiques de la mer, université de Nantes, juin 1999, p 44. www.cdm.univ-nantes.fr, Le 15/03/2019 à 16h 12mn.

الخطأ البشري والحوادث البحرية في ضوء الاجتهاد القضائي الجزائري

التي يجهلها واضعو القواعد الدولية العامة.⁸ وفي حالات أخرى نادرة، يتحدد معيار الخطأ في التصادم بمدى مخالفة إحدى القواعد العرفية السائدة في الملاحة البحرية.⁹

ب. الإهمال وعدم الاحتياط:

إلى جانب خرق القواعد الدولية لمنع التصادم، يشارك الإهمال بدوره في وقوع حصة لا يستهان بها من حوادث التصادم.

وقد نصت القاعدة الثانية من قواعد منع التصادم (RIPAM) بأن لا شيء يعفي الربان أو مالك السفينة أو الطاقم من أي إهمال في اتخاذ الاحتياطات اللازمة التي تستدعيها الخبرة البحرية العادية أو تملئها الظروف الاستثنائية للحالة.

يستنتج مما ذكر أن احترام تطبيق القواعد الدولية لمنع التصادم غير كاف، بل يجب، إضافة إلى ذلك، العمل على اتخاذ جميع الإجراءات المناسبة لتجنب وقوع أي تصادم، ولو لم تكن هذه الإجراءات والتصرفات واردة في القواعد الدولية لمنع التصادم، طالما أنها تهدف إلى تحقيق النتيجة الإيجابية، ومن ثم يعد عدم اتخاذ تلك الاحتياطات، لتفادي التصادم، إهمالاً.¹⁰

ثانياً: الخطأ في إدارة السفينة

ترجم مصطلح Management of the Ship الوارد في معاهدة بروكسل لسنة 1924 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن في نسختها باللغة الانكليزية إلى اللغة الفرنسية بـ Faute dans l'administration du navire وقد وضع له الفقيه Martine Remond Gouilloud مسمى آخر هو Faute dans la gestion du navire أي الخطأ في تسيير السفينة.¹¹

والخطأ في إدارة السفينة هو خطأ في الأعمال التي تتعلق بالسفينة ذاتها، كصيانتها والمحافظة عليها، وأعمال إدارة السفينة يقوم بها الربان حتى ولو لم تكن هناك بضائع على سطحها،¹² واكتفى جانب من الفقه والقضاء بالقول إن الأخطاء في إدارة السفينة يقصد بها تلك الأخطاء التي تتصل وتتعلق

⁸ محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري، (د.ط)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005، ص 138.

⁹ ملك شغلب، التأمين والتعويض ضد مخاطر التصادم البحري، مرجع سابق، ص 87.

¹⁰ محمد شغلب، مخاطر التصادم البحري في ظل الاتفاقيات الدولية والتشريع العربي، مرجع سابق، ص 92 و 93.

¹¹ Alexandre Bachy et François Daniel, La faute nautique, un cas excepté d'exonération de la responsabilité du transporteur maritime, Revue électronique, Université de Nantes, p 3. www.cdmo.univ-nantes.fr, Le 31/04/2018 à 12h 13 mn.

¹² بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقاً للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه، جامعة أبي بكر بلقايد، السنة الجامعية 2011-2012، ص 280.

بالأعمال التي تهم في المقام الأول سلامة السفينة، غير أن الغالبية من الفقه والقضاء لم تكنف بذلك، إذ ذهبت للبحث عن معيار يعتمد عليه لتحديد متى يعتبر الخطأ متصلا أو متعلقا بعمل يهم سلامة السفينة أو متى كان يهم سلامة البضاعة.

وقد اعتبر القضاء الفرنسي-في هذا الشأن- بأن إصابة البضائع ببطل بمياه استخدمت في تنظيف سطح السفينة أو توغل الماء داخل العنابر بسبب خطأ في استعمال جهاز الضخ، يعد بمثابة خطأ في إدارة السفينة. أما إذا تلفت البضاعة بسبب إهمال في المحافظة على البضاعة فنكون أمام خطأ في إدارة الحمولة أي خطأ تجاري،¹³ ويترتب على ذلك أحقية صاحب البضاعة في التعويض، جبرا للضرر.

الفرع الثاني: الخطأ التجاري (الخطأ في إدارة الحمولة)

يطلق على النوع الثاني من الأخطاء الملاحية الخطأ التجاري أو الخطأ في إدارة الحمولة، وهو كثير الوقوع ويتميز بمسأسه بحالة البضائع وقيمتها ومدى صلاحيتها. ويعرف الفقيه Pierre Bonnassies الخطأ التجاري "بالخطأ غير الملاحي" ويطلق عليه أيضا مصطلح الخطأ في إدارة الشحنة.¹⁴ Faute dans l'administration de la cargaison ويقصد بالأخطاء في إدارة الحمولة، الأخطاء التي تمس بسلامة البضاعة، فالأخطاء المرتبطة بالتحميل، والتفريغ والرص ومعالجة أو تخزين البضائع لا يمكن اعتبارها أخطاء ملاحية. ولا يمكن للرص السيء مثلا، باعتباره خطأ تجاريا، أن يأخذ طابع خطأ ملاحي، ولو هدد استقرار وأمن السفينة، ويبقى الخطأ في الرص، وجوبا، خطأ تجاريا.¹⁵

المبحث الثاني: صور الخطأ المؤدية إلى وقوع حوادث بحرية في ظل الاجتهاد القضائي الجزائري

يساهم في عملية الاستغلال التجاري للسفينة، أشخاص بحريون عديدون، يتولون، من خلال وظائفهم، إدارة مختلف النشاطات التي تتطلبها الحركة الملاحية، وأثناءها، قد تقع حوادث بحرية، تؤثر على السير الآمن للرحلة.

ويكون العنصر البشري، في غالب الحوادث، سببا لوقوعها. نتناول- من باب التوضيح- بعض الأخطاء التي ارتكبتها أشخاص الملاحة البحرية وغيرهم، أدت أو قد تؤدي، إما إلى تصادم بين سفن أو غرق إحداها، نتيجة الخطأ، سواء كان خطأ ملاحيا أو خطأ تجاريا أو خطأ في حراسة السفينة.

¹³ جبارة نورة، نظام إعفاء الناقل البحري للبضائع من المسؤولية- دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، السنة الجامعية 2007-2008، ص من 92 إلى 93.

¹⁴ Alexandre Bachy et François Daniel, op cit, p 4.

¹⁵ حيفري نسيمه أمال، الحالات المستتاة لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري والقانون المقارن، رسالة ماجستير، جامعة وهران، السنة الجامعية 2010-2011، ص 71.

نسوق بعض الأمثلة عن الخطأ الملاحي في ضوء الاجتهاد القضائي الجزائري في مطلب أول، والخطأ التجاري في ضوء الاجتهاد القضائي الجزائري في مطلب ثانٍ، ثم الخطأ في حراسة السفينة في ضوء الاجتهاد القضائي الجزائري، في مطلب ثالث، بعد التذكير باختصار بالمقتضيات القانونية ذات الصلة.

المطلب الأول: الخطأ الملاحي في ضوء الاجتهاد القضائي الجزائري

قد نكون أمام أخطاء صادرة من مجهز السفينة (فرع أول) أو نتيجة أخطاء صادرة من ربان السفينة (فرع ثانٍ) أو أخطاء صادرة من أفراد طاقم السفينة (فرع ثالث).

الفرع الأول: أخطاء صادرة من مجهز السفينة

تقع على المجهز مسؤولية إجراء الصيانة اللازمة للسفينة وجعلها صالحة للملاحة وتزويدها بطاقم كاف ومؤهّل، وإمدادها بكافة الأجهزة الملاحية التي تتطلبها القوانين واللوائح، وأي إهمال في القيام بهذه المسؤوليات يجعل المجهز مسؤولاً، إذا نتج عن هذا الإهمال حادث بحري (المادة 770 من القانون البحري الجزائري).

لذلك شدد القانون البحري والاتفاقيات الدولية على ضرورة إجراء عمليات تفتيش السفن والمعاينة، حيث تخضع السفينة للمعاينات الأولية، أي قبل دخول السفينة الخدمة، ومعاينة سنوية،¹⁶ من جهة ووجوب استظهار السفينة بشهادة الملاحة ووثائق السفينة المحمولة على متنها، من جهة أخرى.¹⁷

وقد حصلت نزاعات عديدة فصل فيها القضاء نتيجة عدم الالتزام بالقواعد القانونية المقررة لسلامة الملاحة البحرية، على سبيل المثال: عدم صلاحية السفينة للإبحار (أولاً) والإبحار بطاقم سفينة غير مكتمل الأعضاء (ثانياً).

¹⁶ المادة 14 من الملحق 1 من البروتوكول المعد بلندن في 11 نوفمبر سنة 1988، الخاص بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل، المبرمة في لندن 05 أبريل 1966، المصادق عليها بموجب المرسوم الرئاسي 2000-448 المؤرخ في 27 رمضان عام 1421 الموافق 23 ديسمبر سنة 2000، المنشور في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، عدد 3 الصادرة في 10/01/2001، ص 4، واللائحتان 6 و 7 من البروتوكول المعد بلندن بتاريخ 11 نوفمبر سنة 1988، الخاص بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار المبرمة في لندن في أول نوفمبر 1974، المصادق عليها بموجب المرسوم الرئاسي 2000-449 المؤرخ في 27 رمضان عام 1421 الموافق 23 ديسمبر سنة 2000، المنشور في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، عدد 03 الصادرة في 10/01/2001، ص 24.

¹⁷ المرسوم التنفيذي رقم 02-149 المؤرخ في 09 ماي 2002، المحدد قواعد تفتيش السفن، منشور في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، عدد 33 الصادرة في 12/05/2002، ص 12.

أولاً: عدم صلاحية السفينة للإبحار

كَلَّف السيد (ت.ج) الشركة الجزائرية لتنمية الصيد البحري "ساداب" ببناء مركب صيد، إلا أنها تأخرت في تسليمه في الآجال القانونية المحددة في العقد المبرم بينهما. فرفع دعوى يطلب فيها تنفيذ العقد. عينت المحكمة خبيراً وأوكلت إليه إجراء معاينة.

توصلت الخبرة إلى أن "المركب تم بناؤه دون مراعاة القوانين وبصفة غير مطابقة للوثائق التقنية والمخططات، خرقاً لقانون أمن الملاحة المصادق عليه من طرف الجزائر والمنبثق منه مشروع أمن الملاحة لسفن الصيد الجزائرية. وأنه لم يتم إجراء أي تجارب، إذ أن على المصالح البحرية المختصة معاينة السفينة بعد تسليمها مؤقتاً لمالكها من طرف الورشة، بعد أن تجري هذه الأخيرة التجارب وتسجيل الملاحظات والنقائص".

وعلى هذا الأساس، كان على مالك المركب أو شركة البناء طلب إجراء معاينة من المصالح المختصة التي تكوّن بدورها لجنة تجارب وتقوم كذلك بالتفتيش الميداني من أجل تسليم شهادة الملاحة والسلامة بعبارة (مقبول أو مرفوض).¹⁸

ثانياً: الإبحار بطاقم سفينة غير مكتمل الأعضاء

وقعت أضرار مادية لسفينة وعتاد الصيد، بعد تعرضها لخطر بحري، الأمر الذي جعلها غير صالحة للملاحة، بسبب عدم توظيف مالك السفينة (د. م) ميكانيكي مختص في إصلاح السفن ضمن طاقم السفينة.¹⁹

الفرع الثاني: أخطاء صادرة من ربان السفينة

على ربان السفينة، قبل بدء السفر، التأكد من أن السفينة في حالة جيدة للملاحة وتحتوي على طاقم كاف ومجهز تجهيزاً جيداً وممونة وقادرة على تحمل الحمولة ونقلها وحفظها (م 589 ق.ب) يضطلع الربان بمهمة قيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية، إذ يعتبر المسؤول الوحيد عن سير وحركات السفينة في المياه التي تمر بها وفي أماكن الرسو والاقتراب وأن يقود السفينة حسب مبادئ فن الملاحة (م

¹⁸قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، رقم 0885632 بتاريخ 2014/04/03 (غير منشور)، قضية الشركة الجزائرية لتنمية الصيد البحري "ساداب" ضد (ت. ج).

¹⁹قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، رقم 1180449 بتاريخ 2017/03/16، قضية بين شركة سلامة للتأمينات الجزائر وكالة رقم 12820 وبين (د. م) وبنك الفلاحة والتنمية الريفية بحضور ربان السفينة (أ. ص)، منشور في مجلة المحكمة العليا، العدد الأول لسنة 2017، ص 230،

592 ق. ب) ويجب أن يسهر خلال الرحلة البحرية على حفظ السفينة في حالة جيدة للملاحة وكذلك على أمن الأشخاص المبحرين على متنها وحفظ الحمولة. (م 591 ق. ب)

وكل من يدعي خطأ الريان له أن يثبته بكافة طرق الإثبات. ولهذا الأخير أن ينفي مسؤوليته بأن يثبت أن الحادث يرجع إلى القوة القاهرة أو فعل الغير أو فعل المضرور نفسه.²⁰

ونظرا لكون الريان هو قائد السفينة والمسؤول عن الرحلة البحرية، من بدايتها إلى نهايتها، سنّ المشرع البحري الجزائري نصوصا عديدة تجرّم الفعل، بمجرد ثبوت إخلال في الالتزام من جانبه، حتى دون أن يترتب أي حادث أو ضرر عليه، وتصنف بعض أخطاء الريان، ضمن نقطتين بارزتين هما: الإبحار غير القانوني (أولا) وانعدام الوثائق الضرورية للإبحار (ثانيا).

أولا: الإبحار غير القانوني

فصلت المحكمة العليا في عدة منازعات تتعلق بأخطاء اقترفها الريان، وأدين بسببها، بغض النظر عن وقوع حوادث من جرائها:

1. مساعدة الريان شخصا على انتحال ممارسة القيادة على متن سفينة:

قد يعزى وقوع الحوادث البحرية إلى هذا الفعل الذي يتصف بالطابع الجزائي، وهذا يعني تسليم زمام السفينة لمن لا تتوفر فيه المؤهلات القانونية اللازمة، مما يشكّل خطرا على سلامة الملاحة البحرية، وما يترتب عليه من أضرار. ويعد هذا الفعل جريمة من الجرائم المنصوص عليها في القانون البحري، طبقا للمادة 523 منه، وقد شكلت واقعة قيادة السفينة من قبل شخص غير مؤهل لذلك، نزاعا فصلت فيه المحكمة العليا، بموجب قرارها، في قضية الريان (ح. ن) ضد النيابة العامة:

"حيث صرح المتهم (ح. ن) بمحضر التحقيق الابتدائي أنه يوم الوقائع لم يخرج للبحر بسبب مرضه وتولى (ح. ع) قيادة السفينة بدلا منه، وأنه اعترف أمام المحكمة والمجلس بأنه استعان بأخيه لقيادة السفينة لكونه مريضا²¹... " وقد أدين الريان بثلاثة أشهر حبسا نافذا وستين ألف دينار غرامة نافذة.

²⁰أمير محمد محمود طه، التحكيم في منازعات الحوادث البحرية، (د.ط)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2017، ص 62.

²¹قرار المحكمة العليا، غرفة الجرح والمخالفات، القسم الثالث، رقم 0671866 بتاريخ 2016/04/07 (غير منشور)، قضية بين (ح.ن) وبين النيابة العامة.

ب. ممارسة ملاحية بحرية بصورة غير قانونية:

ضبط المتهم (م.ع) وهو يمارس الملاحية البحرية من طرف السلطات المكلفة بالمراقبة ولم يقدم الوثائق اللازمة عند أول تفتيش، وأثناء محاكمته ثبت أن الوقائع المتابع بها تشكل جريمة ممارسة الملاحية البحرية بصورة غير قانونية، الفعل المنصوص والمعاقب عليه بموجب المادة 517 من القانون البحري.²²

ج. الإبحار بوثائق انتهت مدة صلاحيتها

ضبطت المجموعة الإقليمية لحرس الشواطئ بسكيكدة المتهم (ش. ا) بتهمة الإبحار رغم انتهاء مدة صلاحية الوثائق، ويترتب على الإبحار بها دون وثائق أو بوثائق منتهية الصلاحية، قيام جريمة الإبحار بوثائق انتهت مدة صلاحيتها، طبقا للمادة 517 من القانون البحري الجزائري، حيث تفرض السلامة البحرية تزود الريان بالوثائق الضرورية للإبحار، التي يُهَدَف من ورائها المعرفة الحقيقية لوضعية السفينة وحالتها. ويقوم حراس الشواطئ، في إطار مهام المراقبة الساحلية، بدوريات للتحقق من مدى التزام المشتغلين في مجال الملاحية البحرية بالإجراءات القانونية، وتحرير محاضر بالمخالفات المرتكبة²³.

ثانيا: انعدام الوثائق الضرورية للإبحار

تعتبر المتابعة الجزائية عن مجرد عدم حمل ريان السفينة الوثائق المتعلقة بها، جرائم نص عليها القانون البحري، حيث إن التفتيش الذي تتعرض له السفينة أثناء الملاحية من طرف الأشخاص المؤهلين لذلك، يكشف المخالفات من هذا النوع، ذلك أن حالة السفينة تعبر عنها الشهادات ومختلف الوثائق، مما يقضي بعدم إبحارها، وبالنتيجة تجنب أي حادث، ومن أمثلة ذلك:

ا. قيادة السفينة دون رخصة من السلطة الإدارية البحرية:

ضبط أحد أعوان حراس الشواطئ، عند مراقبة السفينة " شمس الدين " على مستوى رصيف ميناء القالة، المتهم (ط. س) وهو يقودها دون امتلاك رخصة سياقة قوارب النزهة ذات محرك... "وهي الجنحة المنصوص والمعاقب عليها بنص المادة 522 من القانون البحري.²⁴

²²قرار المحكمة العليا، غرفة الجنح والمخالفات، رقم 442030 بتاريخ 2009/09/30، منشور في مجلة المحكمة العليا، العدد الأول 2013، ص 404: "يعد مرتكبا جريمة ممارسة الملاحية البحرية بصورة غير قانونية كل شخص لا يحوز، حسب الحالة، إما سجل طاقم و إما رخصة أو بطاقة تنقل أو لا يستظهر بتلك الوثائق، عند أول تفتيش."

²³قرار المحكمة العليا، غرفة الجنح والمخالفات، القسم الأول، رقم 0655220 بتاريخ 2016/02/25، قضية بين (ش.ا) وبين النيابة العامة، (غير منشور).

²⁴قرار المحكمة العليا، غرفة الجنح والمخالفات، القسم الثالث، رقم 0611860 بتاريخ 2018/02/28، قضية بين (ط. س) وبين النيابة العامة، (غير منشور).

ب. عدم مسك الوثائق والشهادات القانونية والاحتفاظ بها على متن السفينة:

أثناء تفتيش المتهم من قبل مصالح المحطة البحرية الرئيسية بالجزائر، عاينت لحظتها أنه لا يحوز شهادة الراديو، فقدم للمتابعة الجزائرية بجرم عدم الاحتفاظ بالوثائق والشهادات القانونية على متن السفينة، الفعل المنصوص والمعاقب عليه بمقتضى المادة 506 من القانون البحري.²⁵

الفرع الثالث: أخطاء صادرة من أفراد طاقم السفينة

تنص المادة 411 من القانون البحري على أن طاقم السفينة "يتكون من الريان والضباط والبحارة الآخرين والأشخاص العاملين في خدمة السفينة. ويعد المرشد أحد أفراد الطاقم.

وينقسم طاقم السفينة بصفة عامة إلى مستخدمين على السطح ومستخدمين للماكينات ومستخدمين للخدمة العامة. "

وقد عرّف المرسوم التنفيذي 05-102، المحدد النظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري، في المادة 3 (ب) الطاقم بأنه مجموعة منظمة من المستخدمين الملاحين المكلفين بالخدمات العامة للإطعام والفندقة على متن السفن الخاصة بالركاب.

ولما كان الريان وضباط الملاحه والمهندسون البحريون يقومون بعمل فني خطر الشأن، أوجب القانون أن يكونوا حائزين للشهادات التي تؤهلهم للقيام بأعمالهم، وتتخلص الأخطاء التي يرتكبها أعضاء طاقم السفينة في مجموعتين رئيسيتين سببها انعدام المؤهلات العلمية والكفاءة المهنية من جهة، ونظام العمل المتتابع، المؤدي إلى الإرهاق من جهة أخرى.

أولاً: أخطاء بسبب انعدام المؤهلات العلمية والكفاءة المهنية

من أجل هذا الغرض، عقدت جمعية المنظمة البحرية الدولية عام 1971 الاتفاقية الدولية لمستويات التعليم والتدريب وإصدار الشهادات و Watchkeeping STCW حول ضرورة تكوين الريابنة والضباط والبحريين في مجال استعمال المساعدات الضرورية لحسن الملاحة والطاقم المشارك في إرساء السلامة البحرية، حول معاينة وإطفاء الحرائق، وبتتبع اتفاقية STCW الفرصة في مجال الملاحة البحرية لتأهيل أفراد الطاقم تأهيلا علميا وعمليا مناسباً، تماشياً مع التطور الصناعي والتكنولوجي، لتحقيق الكفاءة والقدرة على ممارسة الملاحة والحرص على سلامة الرحلة البحرية بكل مكوناتها، وسلامة الأرواح البشرية والبيئة البحرية، وبنفاذ

²⁵قرار المحكمة العليا، غرفة الجناح والمخالفات، القسم الخامس، رقم 0746738 بتاريخ 2016/01/26، قضية بين النيابة العامة وبين (س.ص)، (غير منشور).

الاتفاقية الدولية لمستويات التعليم والتدريب وإصدار الشهادات للضباط البحريين STCW، تتم الاستفادة من أشخاص ذوي كفاءات وقدرات علمية وعملية مؤسسة على طرق تدريب عصرية في مجال تخصصاتهم، مما ينعكس بصورة إيجابية على أدائهم لأدق تفاصيل واجباتهم اليومية.²⁶

ثانياً: أخطاء بسبب الإرهاق الشديد

نتيجة العمل لمدة طويلة وبصفة متصلة، قامت الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار بعلاج مشكلة الإرهاق بإدخال إجراءين هما تقرير أدنى للتطبيق الأمني ووضع قواعد لإدارة السلامة البحرية²⁷،

كما كان لمنظمة العمل البحرية الدولية بالغ العناية بهذا الجانب... وكذلك فعل التشريع البحري الجزائري، فأورد قواعد تنظيم عمل الطاقم على متن سفينة النقل أو الصيد البحري²⁸، ونصت المادة 29 من المرسوم ذاته على أنه يجب ألا تتجاوز المدة الكلية للعمل الفعلي ثماني ساعات وألا تفوق الخدمة على متن السفينة خلال الثماني ساعات هذه، 06 ساعات متتالية على السطح وأكثر من 5 ساعات متتالية على المكناات، ويجب أن يستفيد المستخدمون الملاحون من راحة لا تقل عن 06 ساعات متواصلة.

ويجب أن يستفيد الضابط والملاح اللذان يقومان بالنوبة، من 10 ساعات من الراحة، على الأقل خلال كل فترة 24 ساعة من الخدمة. ويمكن أن توزع ساعات الراحة هذه على فترتين على أن تبلغ إحداهما ست (06) ساعات متتالية على الأقل (المادة 30 من المرسوم التنفيذي 05-102)، الأمر الذي يعكس حرص المشرع على تنظيم ساعات عمل طاقم السفينة بدقة، نظراً للطبيعة الشاقة للعمل الذي يسبب إرهاقاً يؤدي إلى حدوث أخطاء وسوء تقدير للإجراءات الواجب اتخاذها لمجابهة المخاطر البحرية.

المطلب الثاني: الخطأ التجاري في ضوء الاجتهاد القضائي الجزائري

يقصد بصلاحيّة السفينة تجارياً للملاحة أن تكون ملائمة لاستقبال البضاعة ومزودة بكافة الأجهزة والأدوات التي يتطلبها حسن تخزين البضاعة وحفظها ونقلها وتسليمها في حالة سليمة وجيدة.²⁹

²⁶Andriamialy Nella, L'abordage en droit maritime, Centre de droit maritime et des transports, (S.A), p 26, <https://www.nautischool.ch/pdf/abordage.pdf>. Le 23/07/2019 à 13h 52 mn.

²⁷محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، (د.ط)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2003، ص 142.

²⁸نصت المادة 19 من المرسوم التنفيذي رقم 05-102: "تتعاقب النوبات²⁸ والنوبات²⁸ في النهار والليل بدون انقطاع لضمان سير السفينة وقيادتها وصيانتها وسلامتها وسلامة الحمولة والأشخاص المبحرين على متنها وكذلك ضمان عمليات الصيد البحري، بينما تبقى الفرق في الخدمة خلال اليوم للقيام بأعمال الإطعام والفندقة."

²⁹جبارة نورة، نفس المرجع، ص 84.

يتمثل الخطأ التجاري أو ما يطلق عليه بالخطأ في إدارة الحمولة في جملة من الأخطاء صادرة من الناقل البحري (فرع أول) أو أخطاء صادرة من المؤسسة المينائية (فرع ثان) أو أخطاء صادرة من الشاحن (فرع ثالث)

الفرع الأول: أخطاء صادرة من الناقل البحري

بينما يشكل الخطأ الملاحي سببا معنيا للناقل البحري من المسؤولية، فإن الأمر مختلف في حالة وقوع الخطأ التجاري، الذي يتحمل تبعاته الناقل البحري، إلا إذا أثبت أنه أو من ينوب عنه لم يكونوا السبب في حدوث الخطأ المؤدي إلى الضرر.

عملا بالمادة 770 من القانون البحري الجزائري سالفه الذكر، تكون السفينة صالحة للملاحة عندما تكون في حالة صالحة للسفر، حيث يقوم الناقل بتجهيزها وتطبيقها وتموينها على الوجه المرضي وإعداد العنابر والغرف الباردة وكافة الأقسام المعدة لشحن البضائع.

فصلاحية السفينة للملاحة لها جانبان: صلاحية السفينة ملاحيا للملاحة، وهي التزام يقع على عاتق المجهز، كما سبق الإشارة إليه سابقا، وصلاحية السفينة تجاريا للملاحة، وهي التزام يقع على عاتق الناقل.

يعد الناقل البحري مرتكبا خطأ تجاريا، عند عدم وضع السفينة في حالة جيدة تسمح بالملاحة الآمنة، ويتجلى ذلك في عدة أمثلة:

أولا: عدم ملاءمة السفينة لنقل البضاعة المشحونة

تعرضت للتلغف، البضاعة التي تكفل الناقل بنقلها، وكان الشاحن "شركة مسطابدور" قد رفعت عليه دعوى تطالبه بتعويض الخسارة التي لحقت بها. وقد أصدرت محكمة مستغانم حكما بإلزام الناقل بدفع مبلغ 7.753.355,97 دج وهو الحكم المؤيد بقرار من مجلس قضاء مستغانم.

أثار الناقل، إثر الطعن بالنقض، إعفاءه من المسؤولية على أساس (المادة 803 ز) من القانون البحري الجزائري، المتعلقة بالعيب الخفي أو الطبيعة الخاصة أو العيب الذاتي أو نقص البضاعة أثناء السفر. إلا أن الدفع بالإعفاء من المسؤولية لم يقبل من طرف المحكمة العليا لأن القرار المطعون

فيها أسس قضاءه على الخبرة التي أرجعت الخسائر إلى عدم ملاءمة السفينة لنقل بذور البطاطا وعدم وجود رواق للتهوية والاحتكاك بينها وكذا وجود ماء المطر داخل الخزانات³⁰.

ثانيا: تسرب مياه البحر من فجوة داخل السفينة

أثناء نقل 42900 طن من مادة السكر الأحمر، أصيب 1500 طن بأضرار نتيجة تبللها بمياه البحر المتسربة إلى الصابورة عبر فجوة، فقامت شركة التأمين برفع دعوى حلول على شركة ماسمارينار بصفتها مؤجرة السفينة، للمطالبة بالتعويض عن الخسائر على أساس مخالفة الشركة لنص المادة 696 من القانون البحري، الذي ينص على وجوب تقديم المؤجر سفينة في حالة جيدة تسمح بالملاحة المجهزة، تحت تصرف المستأجر.

وقد أجابت المحكمة العليا بأن شركة ماسمارينار أجزت السفينة لشركة مورغان ستانلي وأن:

" مستأجرة السفينة تبقى الناقلة الحقيقية للبضاعة، ذلك ما توصل إليه قضاء المجلس تطبيقا للمادة 701 من القانون البحري المادة التي طبقت أحسن تطبيق إذ تؤكد بصراحة ودقة لا غبار عليها أنه يعود التسيير التجاري للسفينة وكذا المادة 704 من نفس القانون التي تفيد أنه يتحمل المستأجر كل المصاريف المتعلقة بالاستغلال التجاري للسفينة.

وحيث أن قضاء الموضوع لما أكدوا أن مسألة الفجوة التي حدثت للسفينة والتي دخلت منها مياه البحر وأتلفت البضاعة من مسؤولية الناقل المستأجر، هذا الأخير كانت بحوزته السفينة لمدة لا تقل عن خمس سنوات فإنهم بقوا في صميم موضوع النزاع ولم يخرجوا عن نطاق ما يسمح به القانون خاصة المادة 696 من القانون البحري.³¹

ثالثا: عطب في أجهزة التبريد بالقاطرة الناقلة للبضاعة

انتهى النزاع بتحميل الناقل مسؤولية تعرض الحمولة (لحوم) لخسائر أثناء نقلها وقبل تسليمها للمرسل إليه، لثبوت تعرضها للتلف أثناء الرحلة البحرية.³²

³⁰ قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، رقم 0621854 بتاريخ 2010/05/06، قضية الناقل الأجنبي (إريك كرومان) مجهز السفينة ضد الشركة ذات المسؤولية المحدودة "مسطابدور"، (غير منشور).

³¹ قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، رقم 1096789 بتاريخ 2016/10/13، قضية بين الشركة الجزائرية للتأمين وإعادة التأمين CAAR وشركة ماسمارينار - شركة مغلقة، (غير منشور).

³² قرار الغرفة التجارية والبحرية رقم 374610 بتاريخ 2007/02/07، قضية بين سلومان نبتون (الناقل البحري) وبين الشركة الجزائرية لتأمينات النقل "كات" ومؤسسة توزيع الأروقة الجزائر ومؤسسة ميناء الجزائر، (غير منشور).

رابعاً: عدم احترام درجات الحرارة الإلزامية لحفظ البضاعة

طعنت شركة التأمين في القرار القاضي برفض دعواها الرامية إلى مطالبة الناقل بتعويض الأضرار التي لحقت الحمولة المتواجدة في حاويات نتيجة عدم احترام درجات الحرارة الإلزامية والمناسبة لطبيعة تلك البضائع وعدم الالتزام بمراقبة العدادات المدرجة بها والموجهة لضبط درجات الحرارة، وقد قضي بمسؤولية الناقل البحري عن تلك الخسائر.³³

الفرع الثاني: أخطاء صادرة من المؤسسة المينائية

نص المشرع الجزائري في المادة 878 من القانون البحري على وجوب إتمام عمليات الشحن والتفريغ في الموانئ بالمهارة والعناية التي يتطلبها نوع وطابع العمليات، مع مراعاة الوسائل التقنية المتوفرة لمنع أي ضرر.

ومع ذلك قد لا يلتزم عمال الشحن والتفريغ بما تتطلبه العناية المطلوبة لوصول البضاعة سالمة للمرسل إليه. وقد أصدرت المحكمة العليا قرارات عديدة، فصلا في نزاعات طرحت عليها:

أولاً: تصادم قطع الخشب (الحمولة) وضرب فرشاة الرافعة نتيجة المعالجات العنيفة، أثناء مراحل التفريغ والتسليم والشحن

اشترت مؤسسة توزيع مواد البناء (الديمكو) 1279 حزمة من الخشب وسلمتها للناقل سبيليتسكا لنقلها على متن السفينة سيتينا، لكن عند التسليم في ميناء الوصول، لوحظ وقوع خسائر حدثت أثناء تفريغ البضاعة، ووعين النقص في الرصيف، وبذلك ثبتت مسؤولية مؤسسة الميناء التي يربطها بالناقل البحري عقد التشوين. وألزمته المحكمة العليا بأدائها للناقل مقابل الخسائر المحدد بـ 1386.637,49 دج.³⁴

ثانياً: انسكاب كمية من البضاعة على جسر السفينة والميناء، بسبب ملء عمال المؤسسة المينائية المجرفات، أثناء عملية التفريغ

تتمثل القضية في أنه قبل انتهاء تفريغ البضاعة في ميناء بجاية، وجّه قائد السفينة الناقلة رسالة تحفظات إلى خبير المرسل إليها، مشيراً إلى أن هناك إهمالاً من قبل عمال المؤسسة المينائية، مما أدى إلى انسكاب كمية من البضاعة على جسر السفينة وعلى الميناء، مخلياً مسؤوليته بهذه التحفظات. إلا أن

³³ قرار الغرفة التجارية والبحرية رقم 0964344 بتاريخ 2014/09/04، قضية بين الشركة الجزائرية للتأمينات "كات" CAAT ضد شركة النقل البحري مارسك لاين، منشور في مجلة المحكمة العليا، العدد الثاني لسنة 2014، ص 240.

³⁴ قرار الغرفة التجارية والبحرية رقم 0676288 بتاريخ 2010/07/08، طعن ثان بالنقض، قضية بين مؤسسة ميناء عنابة (الطاعة) وبين شركة التجهيز البحري سبيليتسكابلوفديا الكرواتية، (غير منشور).

القضاء حمل الناقل مسؤولية النقص في البضاعة، على أساس عدم إدخاله مؤسسة الميناء في الخصام، باعتبارها المسؤولة عن عملية التفريغ.³⁵

الفرع الثالث: أخطاء صادرة من الشاحن

نصتاتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا المعروفة بقواعد روتردام، المبرمة في 11 ديسمبر 2008، في المادة 27 المندرجة في الفصل 7 المعنون بواجبات الشاحن تجاه الناقل: "...يسلم الشاحن البضائع بحالة تكفل تحملها ظروف النقل المعترزم، بما في ذلك تحميلها ومناولتها وتثبيتها وربطها وتثبيتها وتفريغها، وبحيث لا تسبب أذى للأشخاص أو الممتلكات. وأي إخلال من طرفه يقيم مسؤوليته. نطرح كمثال على مسؤولية الشاحن مسؤوليته من جراء سوء ضبط وتثبيت الحمولة ووضعها في تغليف هش وضعف المثبتات، الفاصلة بين الصفائح، يتعلق النزاع بوقوع أضرار لحقت بصفائح منقولة، يبلغ طولها 3.50 م وتزن 1800 طن، والتي تعود إلى اهتزازها المتكرر داخل الحاويات، طيلة الرحلة البحرية، بسبب أخطاء ارتكبها الشاحن في رص وتثبيت البضاعة، ويعفى في هذه الحالة الناقل البحري من المسؤولية، وتقع بالتالي على الشاحن.³⁶

المطلب الثالث: الخطأ في حراسة السفينة في ضوء الاجتهاد القضائي الجزائري

هناك أخطاء تقع لا هي بالخطأ الملاحي ولا هي بالخطأ التجاري تسبب حوادث بحرية تضر بالسفينة، حتى ولو كانت راسية في الميناء، كاصطدامها بسفينة أخرى أو غرقها. ويكون سبب مكوئها في غالب الأحيان تنفيذا لأمر الحجز القضائي على السفينة. وتعيين حارس قضائي يتولى مهمة الحفاظ عليها.

ويقع على الحارس القضائي الالتزام ببذل ما يلزم من التعهد والحرص على بقاء ما يقع بين يديه في حالة سليمة وجيدة، وأن يسهر على حسن رعاية ذلك الشيء وعدم المساهمة، بإهمال منه و تقصير، في إلحاق الضرر به. عملا بالالتزام الوارد في المادة 697 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية. وقد أدى عدم الالتزام بهذا الواجب إلى اللجوء إلى القضاء.

³⁵قرار الغرفة التجارية والبحرية رقم 1015828 بتاريخ 2015/05/14، قضية بين شركة "آري- فيوشيبينغ مجهز سفينة LAKETRIVIEW ضد الجزائرية للتأمينات- وكالة بجاية، (غير منشور).

³⁶قرار الغرفة التجارية والبحرية رقم 1169536 بتاريخ 2017/06/15، قضية بين شركة تأمين المحروقات وبين شركة "كومارترانس"، (غير منشور).

ويتعلق النزاع بعدم بذل الحارس القضائي العناية اللازمة للمحافظة على السفينة، إذ قد تتعرض السفينة الراسية في الميناء، بموجب أمر بالحجز، إلى حوادث نتيجة مكوثها الطويل وانعدام العناية بها، وهذا ما طرح في قضية بين (ش. ف) و (ا. ع. ا)، من خلال الوقائع التالية:

حيث تم حجز سفينة الصيد "عنتر" المملوكة لـ (ا. ع) بأمر من رئيس المحكمة الذي عين ابن المالك (ا. ع. ا) حارسا قضائيا عليها بتاريخ 2008/05/04، وبتاريخ 2009/05/02، غرقت السفينة نتيجة تسرب مياه البحر داخل قاعة المحركات.

" وبعد أن تمت معاينة السفينة، تبين بالاطلاع على شهادة التدخل المحررة من طرف مديرية الحماية المدنية لولاية الجزائر بتاريخ 2009/05/06 والشهادات الصادرة عن المحطة البحرية الرئيسية بالجزائر في 2009/03/01، أن غرق السفينة كان بسبب تسرب المياه بداخلها عبر شرخ فيها وأنها في عهدة الحارس القضائي، مما يجعل عنصر الخطأ قائما ومتمثلا في عدم اتخاذ الإجراءات اللازمة لسد الشرخ وهي الإجراءات التي تدخل ضمن المحافظة على الأموال، كما تقتضيه المادة 607 من القانون المدني، وعدم أخذ التدابير اللازمة لتفادي غرق السفينة بوضعها مثلا في مكان آمن على اليابسة فيما كان نفس المطعون ضده يعلم يقينا أن السفينة بها تشققات أو تصدعات.

حيث إن قضاة المجلس بإبعادهم قيام المسؤولية عن المطعون ضده في غرق السفينة فإنهم فعلا قصرُوا في تسبب قرارهم ومن ثم عرضوا هذا الأخير للنقض والإبطال.³⁷

خاتمة:

لئن كان لفاعل الإنسان دور في حلول المخاطر بالسفينة أو البيئة البحرية أو الأشخاص أو البضائع، بسبب الإهمال أو الخرق العمدي لقوانين الملاحة والسلامة البحريتين، فإن المحاولات الحثيثة مستمرة لإيجاد الحلول المساعدة للحد من وقوع الحوادث، وقد تم، في سبيل ذلك، ابتكار شاشات الرادار وغرف المراقبة المزودة بأجهزة في غاية التطور التكنولوجي، وإخضاع الخطوط الملاحية لنظام المراقبة والاستشعار عن بعد، عبر الأقمار الصناعية. ومع ذلك، مازال الخطأ يحدث لسبب أو لآخر، ملازما سلوك الإنسان وتصرفاته في كل مكان وزمان.

ولمجابهة الحوادث البحرية التي يتعدى مداها إلى اليابسة، نحصر الاستنتاجات في الآتي:

-تعدد مصادر الخطأ البشري، من حيث الأشخاص المتسببين في وقوع الحادث البحري.

³⁷قرار المحكمة العليا، الغرفة التجارية والبحرية، رقم 0910268 بتاريخ 2013/09/05، قضية بين (ش. ف) وبين (ا. ع)، (غير منشور).

-تعدد أنواع الخطأ، من ملاحى وتجارى، وتداعياته، من حىث تقرير الجهة المسؤولة.

-كثرة المنازعات القضائية وتنوعها، التى تشكل الجانب العملى والتطبقى انعكاسا لما يحدث من مشكلات أثناء الملاحة البحرية.

-عدم كفاية التقيد الحرفى بالنص القانونى، الذى إن روعى بصرامة، تعزز فعلا مبدأ الأمن البحرى.

- وجوب التحلى بثقافة "السلامة"، من خلال تعمىق الإدراك ورفع مستوى الوعى فىهم، وانتهاج أسلوب تفكير، قائم على احترام معايير العمل الاحترافى الدقيق، والتشبع بالأخلاقيات التى تملى عليهم حسن التصرف والنظر بروح المسؤولة إلى ضمان نجاح الرحلة البحرية والتعامل برفق مع البيئة.

ومن أجل هذا الهدف، وإرساءً لثقافة السلامة البحرية، أرى جملة من الاقتراحات:

- إنشاء لجنة متابعة الحوادث البحرية، لرصد المخالفات والحوادث والاطلاع على التحقيقات الإدارية والقضائية أولاً بأول.

- إنشاء بنك معلومات يوثق الترابط العلائقى بين مؤسسة الميناء والسلطات المعنية بالشؤون البحرية وجهاز القضاء، تمهيدا لتصنيف دليل بالحوادث ابتداء من الوقائع إلى غاية تنفيذ الحكم.

- اعتماد وسائل الإعلام الإلكترونية لبلوغ مقاصد التحسيس والتوعية، لما لديها القوة فى التأثير.

- إسناد التكوين الميدانى للمشتغلين فى البحر لربابنة السفن والرجال البحرىين والميكانيكىين المتقاعدين، ذوى الخبرة، المكتسبة طوال سنوات الخدمة، لمعرفتهم بالأمور التقنية، وبجغرافية البحر وخصوصية "ركوب" السفينة.

ومن أجل إنجاز عمل لجنة متابعة الحوادث البحرية، على مؤسسة الميناء والسلطات المعنية بالشؤون البحرية والقضاء أن تدعمها بالسماح لها بالتزود بالمعلومات لتتمكن من أداء عملها، وتسمح بذلك بأن تتكون لدى أفراد المجتمع معرفة دقيقة وشاملة عن كل ما يعترى البحر من أحداث وحوادث.

إن جهة المتابعة هى مشروع ثقافى مجتمعى، تلقى الضوء على الأخطاء والنقائص وربما تضع يدها على فراغ قانونى ما.. أو مشكلات إدارية تستدعى المعالجة، ويشكل ما تتوصل إليه وسيلة وقائية لمستغلى السفن وإنتاجا معرفيا راسخا يساهم، مع مرور الزمان، فى إرساء دعائم المعرفة القانونية، يستفيد

الخطأ البشري والحوادث البحرية في ضوء الاجتهاد القضائي الجزائري

منه الجميع، من رجال قانون وملاحين وغيرهم، وبلا شك سيكون العمل المتقاني والمتوالي لهذه الجهة المقترحة نواة لنظريات فقهية مستقبلية وتعديلات قانونية، وذاكرة لتاريخ الملاحة البحرية.