

## التزام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية

دالع سعيد<sup>(1)</sup>

مقدمة:

كانت و لا زالت السفينة حجر الزاوية و محور الاهتمام كونها تعد الوسيلة التي تستعمل لتنفيذ عقد النقل البحري للبضائع، لذا فإن وصول البضاعة و سلامتها مرهون بصلاحية السفينة و قدرتها على القيام بتنفيذ هذه المهمة، و التي تعد أحد أهم التزامات الناقل البحري.

لقد أولت التشريعات الوطنية و الدولية اهتماما بالغا بالتزام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية، فقد نصت المادة 770 من القانون البحري الجزائري<sup>(2)</sup> على ضرورة التزام الناقل ببذل العناية اللازمة من أجل توفير سفينة قادرة على نقل البضاعة و إيصالها سالمة إلى وجهتها المقصودة، قابلتها المادة 3 فقرة 1 من اتفاقية بروكسل<sup>(3)</sup> التي جاءت أكثر تفصيلا في مسألة ظروف نقل البضاعة و الحفاظ عليها طوال الرحلة، كما جعلت هذه التشريعات التزام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة من النظام العام، إذ يعد كل شرط تعاقدى هدفه الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها باطلا بطلانا مطلقا و هذا طبقا لنص المادة 811 من القانون البحري تقابلها المادة 6 من اتفاقية بروكسل. و تعود أولى ملامح ظهور هذا الالتزام إلى القانون الفرنسي بالضبط إلى الأمر المتعلق بالبحارة، و إن كان رأي الفقه آنذاك يختصر مضمون هذا الالتزام في امكانية السفينة لركوب البحر، كون أغلب سفن تلك المرحلة كانت شراعية و لم تكن تملك خصوصية معينة، و لم يختلف الشأن بالنسبة لقانون الهارتر<sup>(4)</sup> من خلال استعماله لمصطلح «Seaworthiness» أي الخاصية

1 طالب دكتوراه سنة أولى في القانون البحري و النقل - جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان.

2 قانون 98-05 المؤرخ في 25/06/1998 المعدل و المتمم للأمر 76/80، الجريدة الرسمية رقم 47.

3 معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924، و تعرف باسم قواعد لاهاي، دخلت حيز النفاذ دوليا عام 1931 أي بعد ثمانية أعوام من التوقيع عليها و عدلت بموجب بروتوكول فسبي سنة 1968 ثم عدلت مرة أخرى سنة 1979 انضمت الجزائر إلى معاهدة بروكسل دون تعديلاتها، بموجب المرسوم رقم 64/71 المؤرخ في 2 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 28، و يبلغ عدد الدول الأعضاء في معاهدة 1924 أي قواعد لاهاي و تعديلاتها في الوقت الحالي 48 دولة.

4 قانون الهارتر بتاريخ 19/02/1893، قانون فدرالي سمي باسم مقترحه على مجلس الشيوخ السناتور هارتر أكت Harter Act، و يعد أولى القوانين التي جاءت من أجل إعادة التوازن لعقد النقل البحري.

الملاحية للسفينة، هذا إلى جانب عدة تعاريف أخرى وسعت من مفهوم هذا المصطلح بجعله يشمل صلاحية السفينة لنقل البضائع<sup>(1)</sup>.

إن التوصل إلى فهم و إدراك هذا الالتزام ، تفرض علينا حتما الإجابة على تساؤلين بالغين الأهمية، الأول: يتعلق بمضمون هذا الالتزام؟ و الثاني: يرتبط بطبيعة مسؤولية الناقل البحري إزاء هذا الالتزام؟.

سنحاول الإجابة عن هذه التساؤلات على ضوء القانون البحري الجزائري و اتفاقية بروكسل لسنة 1924.

### المبحث الأول: مفهوم صلاحية السفينة للملاحة

إن التمعن في فقرات المادة 770 من القانون البحري الجزائري و المادة 3 فقرة 1 من اتفاقية بروكسل، تجعلنا نتوقف عند نية المشرع في التفريق بين مفهومين أساسيين لصلاحية السفينة للملاحة ، الأول يرتبط ارتباطا وثيقا بقدرة السفينة على الإبحار سواء ما تعلق بالجانب المادي فيها أو البشري و هو ما يصطلح عليه الصلاحية الملاحية للسفينة (المطلب الأول)، أما الثاني فيتعلق بجانب الاستثمار في السفينة أو ما يصطلح عليه الصلاحية التجارية للسفينة (المطلب الثاني).

### المطلب الأول: الصلاحية الملاحية للسفينة

سنحاول في هذا المطلب التطرق إلى أهم العناصر الفنية المكونة للسفينة لننتقل بعدها إلى الجانب البشري الذي يلعب دورا كبيرا في ملاحية السفينة خاصة في ظل التطور التكنولوجي الذي تعرفه الصناعة البحرية.

### الفرع الأول: الجانب الفني في السفينة

#### أولا: هيكل و سطح السفينة

يعد الهيكل أحد الأجزاء الأساسية للسفينة فهو الذي يضمن مقاومتها للأمواج و يحول دون تسرب مياه البحر إلى جوفها، ولقد عرفت صناعة هياكل السفن تطورا كبيرا من حيث المواد و التقنيات المستعملة، فبعدما كان الهيكل يصنع من مادة الخشب أصبحت مادة الفولاذ المكون الأساسي له، هذا بالإضافة إلى تقنية ازدواجية الهيكل.

و نظرا للأهمية الكبرى التي يكتسبها الهيكل في تقدير مدى صلاحية السفينة للملاحة فقد بدى القضاء اللاتيني و الأنجلوساكسوني متشددا في هذه المسألة ، حيث أزم المجهز بضرورة التأكد من

1 بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان، السنة الجامعية 2012-2013، ص 113.

متانة و صلابة الهيكل من خلال مراقبة المواد التي تدخل في صناعته و التحقق من تماسكه و استجابة عملية التلحيم و التجميع للمعايير المعمول بها، و التدخل لمعالجة مواطن الضعف فيه و ذلك منعا لحدوث أي تشققات على مستواه<sup>(1)</sup>.

ففي فرنسا حكمت محكمة النقض بتاريخ 10 نوفمبر 1959 بعدم صلاحية السفينة للملاحة جراء تأكسد صفائح الهيكل مما أدى إلى حدوث ثقوب في هذا الهيكل نتج عنه تسرب الماء إلى السفينة، مما أدى بدوره إلى حدوث تلف للبضاعة. و في قرار آخر للمحكمة الإنجليزية في قضية *The Torenia* قضت بأن التآكل الواضح لهيكل السفينة و سهولة اكتشاف المجهز لهذا العيب قبل البدء في الرحلة يجعل المجهز مسؤولا نتيجة لعدم بدله العناية اللازمة لتقديم سفينة صالحة للملاحة<sup>(2)</sup>. لم يختلف الشأن بالنسبة للقضاء الأمريكي ففي قضية *Compania Federazione Italiana v. Mandask* أقرت محكمة الاستئناف أن التشققات الحاصلة في الأدرع المكونة للجزء الداخلي للهيكل جعلت السفينة غير صالحة للملاحة<sup>(3)</sup>.

أما تقنية ازدواجية الهيكل فقد اعتبرها البروفيسور هاوارد بينيت *Howard Bennett* أحد الجوانب الأساسية في تقدير مدى صلاحية السفينة للملاحة مستندا في ذلك على توصية للجنة البحرية الدولية القاضية بضرورة توفر الناقلات على هيكل مزدوج<sup>(4)</sup>. و يعود الفضل في تبني هذه التقنية في صناعة السفن إلى الولايات المتحدة الأمريكية التي كشفت عن جسامه أضرار التلوث التي تسببه السفن ذات الهيكل الوحيد خاصة بعد حادثة السفينة النفطية *Exxon Valdez* سنة 1989 ، و سعيها منها إلى إيجاد إطار تشريعي يحمي بيئتها البحرية انفردت الولايات المتحدة الأمريكية بإصدار قانون (OPA 90) و الذي يقضي بإلزامية احتواء كل السفن الجديدة على هيكل مزدوج مع ضرورة عدم تجاوز سن هذه السفن 25 سنة أو 30 سنة. و أمام هذا التدخل التشريعي المنفرد من طرف الولايات المتحدة الأمريكية سارعت اللجنة البحرية الدولية لمعالجة هذا الموضوع و إضفاء

1 Guy Lefebvre, L'obligation de navigabilité et le transport maritime sous connaissance ; Les Cahiers de droit, vol. 31, n° 1, 1990, p87. Site internet : <https://www.erudit.org/revue/cd/1990/v31/n1043002/ar.pdf>

2 Lloyd's Law Reports. 1983. 210, cité par : Hind Adil, Le régime juridique international de la responsabilité du transporteur maritime de marchandises sous connaissance : un échec?, Thèse présentée à la Faculté de droit en vue de l'obtention du grade de doctorat en droit Option droit des affaires, Université de Montréal, 2009, p 40, p 41. Site internet : [https://papyrus.bib.umontreal.ca/xmlui/bitstream/handle/18664790/Adil\\_Hind\\_2010\\_these.pdf](https://papyrus.bib.umontreal.ca/xmlui/bitstream/handle/18664790/Adil_Hind_2010_these.pdf)

3 American Maritime Cases. 1965.434, cité par : Hind Adil, Op. cit, p40, p 41.

4 حيفري نسيمه أمال، الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري و القانون المقارن، رسالة ماجستير، جامعة وهران، 2010\_2011، ص160.

صفة الدولية على معيار الهيكل المزدوج من خلال اتفاقية ماربول (MARPOL) لمكافحة التلوث سنة (1)1992.

و تتجلى المزايا الفعلية للهيكل المزدوج للسفينة في كونه أحد معايير الأمن و السلامة من خلال وقوفه كحاجز مزدوج بين الخطر و العاملين على السفينة و البيئة البحرية، كما يعد أنسب وسيلة لحماية البضاعة في حال جنوح السفينة أو تعرضها لاعتداء إرهابي.

يعد السطح الجزء الثاني الذي يدخل في حماية السفينة من الجانب العلوي فهو الذي يحول دون تسرب المياه إلى العنابر التي تحوي البضائع، لذا وجب الحرص على سلامته منعا لحدوث أي تشققات أو ثغرات على مستواه، أو عيب في أبواب العنابر الموجودة على سطح السفينة و التي قد تجعل منها غير صالحة للملاحة البحرية. و القضاء يعج بالأحكام التي كان فيها السطح محورا لها، ففي قضية لمحكمة الاستئناف الفرنسية أقرت بأن التلف الحاصل للبضاعة جراء تسرب المياه من سطح السفينة للعنابر التي تحوي البضاعة يعد سببا كافيا لاعتبار السفينة غير صالحة للملاحة، و في قضية أخرى للقضاء السويدي حكمت المحكمة العليا بأن السفينة Clary-Thordén بتعرضها لتسرب المياه من الفتحة الخلفية لسطح السفينة نتيجة لعاصفة بحرية نتج عنه تضرر للبضاعة يعد سببا رئيسيا في جعل السفينة غير صالحة للملاحة و بالتالي إلقاء المسؤولية على عاتق المجهز نظرا لعدم بدله العناية الكافية(2).

### ثانيا: المحركات

إن التطور الذي عرفته السفن التجارية إبتداءا من السفن الشراعية مرورا بالسفن البخارية وصولا إلى السفن النووية كان نتاجا للثورة التكنولوجية في عالم المحركات، حيث تقلصت مدة النقل إلى أيام بعدما كانت أشهرها زاداها في ذلك قوة هذه المحركات و مواجهتها للمخاطر البحرية، لذا فإنه لا يمكن الحديث عن سفينة صالحة للملاحة في جميع مراحل الرحلة دون الحديث عن محركها الذي يجب أن يكون مناسباً لحجم و حمولة السفينة و الرحلات التي تقوم بها في بيئة محفوفة بالمخاطر. و تبرز الأهمية القانونية للمحركات من خلال العديد الأحكام القضائية التي أفرزتها المحاكم، فقد أقرت أحد المحاكم الأمريكية في قضية السفينة Tadgera أن وصول هذه الأخيرة متأخرة بـ 15 يوما

1 Fatou Kholle, Navires doubles coques : quelles sont les conséquences de cette convention internationale en terme de normes de sécurité, et l'impact sur la flotte maritime mondiale ?, Ecole Supérieure Des Transports, 2006, p34.

Site internet : [http://www.enoes.com/sites/default/files/sites/default/files/enoes\\_documents/memoire\\_est\\_kholle.pdf](http://www.enoes.com/sites/default/files/sites/default/files/enoes_documents/memoire_est_kholle.pdf).

2 D.M.F 1963.439, cité par : Hind Adil, Op. cit, p42,43.

عن الموعد المحدد نتيجة لضعف محركها الذي كان يستلزم الإصلاح و الصيانة يعد السبب الرئيسي لعدم صلاحيتها للملاحة مما يجعل الناقل مسؤولا عن عدم بدله العناية الكافية. كما ترى بعض المحاكم أن نوعية و كمية الوقود المستعملة في تشغيل محركات السفن و احتياطي الوقود الموجود على متنها و المقدر بنسبة 20% من أجل مواجهة الظروف المناخية الصعبة، يعدان معيارين تقاس عليهما صلاحية السفينة للملاحة<sup>(1)</sup>.

بالإضافة لما سبق فإن بدل العناية الكافية من طرف المجهز لا يمكن أن تنحصر في جسم السفينة أو محركاتها، بل تذهب إلى أبعد من ذلك إذ تشمل المؤون من وقود و مياه عذبة و طعام لازم للرحلة، و كذا الملحقات اللازمة لملاحة السفينة سواء كانت متصلة بها أو منفصلة عنها كالمرساة و قوارب النجدة و أجهزة الملاحة التي تستعمل لمساعدة السفينة في سلوك طريقها البحري، كدفة التوجيه و البوصلة، و الخرائط البحرية، و الرادار و ما إلى ذلك من الأجهزة الحديثة<sup>(2)</sup>.

### الفرع الثاني: الطاقم

يعد طاقم السفينة الطرف الثاني و الأساسي في معادلة الصلاحية الملاحية للسفينة، و يقصد به العنصر البشري الذي يسهر على استغلال السفينة بشكل أمثل. و العناية اللازمة التي يبذلها الناقل في تطبيق أو تسليح السفينة لا تقتصر على عدد العاملين على السفينة فقط و إنما تتعداه إلى المؤهلات و الكفاءة التي يجب أن يتمتع بها الطاقم في ظل التطور التكنولوجي الذي تعرفه صناعة السفن التجارية<sup>(3)</sup>.

و لقد أولت التشريعات و الأنظمة القضائية سواء الوطنية أو الدولية أهمية بالغة لهذا الجانب، فعلى الصعيد الوطني فقد أشار المشرع الجزائري في عدة نصوص تشريعية لطاقم السفينة، ففي القانون البحري و انطلاقا من المادة 401 وصولا إلى المادة 409 بين المشرع في هذه المواد إجراءات قيد البحارة في دفتر الطاقم على متن السفينة، ليخصص بعدها المادة 410 لإبراز أهم المهام الملقاة على عاتق الطاقم، ليعين بعد ذلك في المادة 411 أعضاء الطاقم المتكون من ربان و ضباط و بحارة و أشخاص عاملين في خدمة السفينة، كما نصت المادة 428 فقرة ب من نفس التقنين على أن يلتزم المجهز بتوفير طاقم كاف من حيث العدد و الكفاءة و ذلك للقيام بالمهام الضرورية المنوط به، أما المادة 770 فقرة ب فقد نصت على ضرورة بدل الناقل العناية اللازمة لتسليح و تجهيز السفينة

1 D.M.F.1961.557, cité par : Hind Adil, Op. cit, p44,p45.

2 بسام عاطف المهتار، معاهدة بروكسل و تعديلاتها، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، الطبعة الأولى، 2006، ص 102.

3 أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، الإسكندرية، بدون سنة نشر، ص 112.

على الوجه المرضي. ثم جاء المرسوم التنفيذي 02\_02<sup>(1)</sup> من أجل تحديد العدد الأدنى من البحارة على متن السفن التجارية و ذلك لغرض أمنها، و حسب المادة الأولى من نفس المرسوم فإن هذا العدد يكون مدرجا في الشهادة التي تمنحها السلطات البحرية الوطنية وفق معايير خاصة تحددها هذه الأخيرة. أما على الصعيد الدولي فقد نصت المادة 3 الفقرة 1 البند أ من اتفاقية بروكسل على التزام الناقل البحري ببذل المهمة الكافية لتجهيز السفينة و تطعيمها و تمولينها على الوجه الصحيح. كما أبدت عدة اتفاقيات أخرى عنايتها بالعنصر البشري ، كاتفاقية جنيف الموقعة بتاريخ 13 ماي 1958<sup>(2)</sup>، و التي جاءت من أجل وضع إطار تنظيمي للبحارة على متن السفن تجسد في ضرورة حمل هؤلاء البحارة لبطاقة تعريف خاصة بهم يتم إنجازها وفقا للمعايير المنصوص عليها في المادة 4 من نفس الاتفاقية.

بالإضافة إلى الاتفاقية المتعلقة بالمعايير الدنيا الواجب مراعاتها في السفن التجارية بجنيف سنة 1976<sup>(3)</sup>، حيث جاءت أغلب نصوصها مثممة لدور العنصر البشري و ضرورة العناية اللازمة به من حيث ظروف العمل و الضمان الاجتماعي و السلامة، طبعاً هذا بالإضافة إلى عدة نصوص أخرى أغلبها تـمـحـور حـول إعـطاء الأهمـية القصوى لطاقم السفينة ضمانا لصلاحياتها الملاحية.

أما على مستوى القضاء، فقد حكمت أحد المحاكم الأمريكية في قضية تتعلق بالسفينة Makedonia التي أبحرت من موانئ كندا الغربية إلى المملكة المتحدة و في وسط المحيط الأطلسي أصيبت بعطب نتيجة تلوث الوقود و اختلاطه بالماء مما أدى في النهاية إلى قطر هذه السفينة، فطالب أصحاب الحق في البضاعة بحصتهم في مكافأة الإنقاذ ، فوجدت المحكمة أن الناقل البحري فشل في بدل العناية الكافية في جعل السفينة صالحة للملاحة البحرية قبل و عند بدء الرحلة لكون العطب كان نتيجة لعدم كفاءة المهندسين<sup>(4)</sup>. و في قضية مماثلة تتعلق بالسفينة The Farrandoc أقرت المحكمة بأن اعتماد المجهز على المؤهل العلمي في اختياره للمهندس دون الكفاءة و الخبرة اللازمة بنوع السفينة المستعملة للرحلة، أدى إلى حدوث أضرار لشحنة القمح التي تسربت إليها مياه البحر نتيجة لفتح الصمام الخاطئ من طرف المهندس ، و بالتالي قضت المحكمة أن المجهز يعد مسؤولاً عن عدم صلاحية السفينة للملاحة نظرا لعدم بدله العناية الكافية في توفير طاقم مؤهل و

- 1 مرسوم تنفيذي رقم 02\_02 المؤرخ في 6 يناير 2002، يحدد القواعد المتعلقة بالاحتفاظ على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طن بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها، الجريدة الرسمية العدد 1.
- 2 صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 38\_90 المؤرخ في 30 يناير 1990، الجريدة الرسمية رقم 5.
- 3 مرسوم رئاسي رقم 134-06 مؤرخ في 10 أبريل سنة 2006، يتضمن التصديق على الاتفاقية المتعلقة بالمعايير الدنيا الواجب مراعاتها في السفن التجارية، المعتمدة بجنيف في 29 أكتوبر سنة 1976، الجريدة الرسمية العدد 23.
- 4 تقرير اللويدز القانوني، 155.15.1923، أشار إليه: أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص 112، ص 113.

(1). كفاء.

إضافة لما سبق فإن القضاء كشف عن التزام آخر لا يقل أهمية عن باقي الالتزامات السالفة الذكر، تمثل في التنسيق و تبادل المعلومات بين كل الأطراف الفاعلة في عقد النقل البحري من مصنع للسفن و مجهز و طاقم و ذلك من أجل إنجاح الرحلة البحرية، و للتوضيح أكثر نأخذ قضية **Standard OU Company of New York c Clan Line Steamers Ltd**، حيث أعتبر المجهز مسؤولاً نتيجة لعدم تبادل المعلومات المتعلقة بصهاريج التوازن مع ربان السفينة و التي حصل عليها من شركة التصنيع، مما دفع بقائد السفينة في غياب هذه المعلومات إلى عدم توخيه الحذر أثناء قيامه بتفريغ أثنين من صهاريج التوازن نتج عنه انقلاب السفينة، فقضت المحكمة أن عدم صلاحية السفينة للملاحة نتج عن عدم بدل المجهز للعناية الكافية في توفير المعلومات اللازمة و تبادلها مع الربان<sup>(2)</sup>.

و يرى البروفسور **Bonassies** أن عمر السفينة يعد أحد المعايير التي يمكن الرجوع إليها في تقدير صلاحية السفينة للملاحة البحرية<sup>(3)</sup>.

### المطلب الثاني: الصلاحية التجارية للسفينة

إن الحديث عن الصلاحية التجارية للسفينة ينصرف أساساً إلى جانب الاستثمار فيها، بمعنى قدرة هذه السفينة على نقل البضائع و إيصالها سالمة إلى ميناء الوصول، و إن كان تعريف الصلاحية التجارية يكتسي نوعاً من الصعوبة كونه يرتبط ارتباطاً وثيقاً بنوع البضاعة المراد نقلها، فالصلاحية التجارية لسفينة مخصصة لنقل بضاعة معينة كالسوائل مثلاً قد تنتفي بالنسبة لبضاعة أخرى كالحبوب . و على العموم فإن خاصية الصلاحية التجارية للسفينة تقتزن بتوفر شرطين أساسيين ، الشرط الأول يقتضي جاهزية السفينة و تهيئتها لاستقبال البضائع (الفرع الأول) ، و الشرط الثاني يتعلق بتوفير الظروف الملائمة لحفظ البضاعة من أجل إيصالها سالمة لوجهتها المقصودة (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: استقبال البضائع

لقد نصت المادة 770 فقرة ج من القانون البحري على أن الناقل ملزم ببذل العناية اللازمة لإعداد أقسام السفينة و تنظيفها و ترتيبها من أجل استقبال البضاعة، أما المادة 3 من اتفاقية

1 Lloyd's Law Reports.1984 .586, cité par : Hind Adil, Op. cit, p47.

2 Law Reports, Appeal cases.1924.100, cité par : Guy Lefebvre, Op.cit, p92.

3 Didier Picon, l'absence de faute du transporteur maritime de marchandises, thèse master II, Aix-de-Provence, 2005, p9.

Site internet : [http://www.memoireonline.com/076036/12//m\\_Labsence-de-faute-du-transporteur-maritime-de-marchandises.html](http://www.memoireonline.com/076036/12//m_Labsence-de-faute-du-transporteur-maritime-de-marchandises.html).

بروكسل فقد جاءت أكثر تفصيلا و تخصيصا مقارنة بالمادة 770، حيث ألزمت الناقل ببذل العناية الكافية لإعداد العنابر و الغرف الباردة و كافة الأقسام الأخرى للسفينة المخصصة لشحن البضائع مع مراعاة أساليب الحفظ المتماشية مع نوع هذه الشحنات.

إن وصول البضاعة لعنابر و أقسام السفينة يمر حتما عبر مرحلة استلام الناقل للشحنات و القيام بعملية شحنها على متن السفينة، و لقد اعتبرت الوسائل المستعملة في عملية الشحن و التفريغ أحد مظاهر الصلاحية التجارية للسفينة و هذا ما سنتطرق إليه في الفقرة الأولى لنعرج بعد ذلك على التزام الناقل بإعداد العنابر و الأقسام لجعلها صالحة لاستقبال البضائع في الفقرة الثانية.

### أولا: سلامة وسائل الشحن و التفريغ

يعتبر الشحن و التفريغ عملية مادية محضة تقع على عاتق الناقل البحري، حيث تختلف الوسائل المستعملة باختلاف نوع البضاعة، فقد تستخدم الألواح لرفع البضائع الصلبة، كما قد تستعمل الأنابيب و المضخات من أجل شحن و تفريغ المواد السائلة كالنفط أو مواد أخرى كالحبوب. و قد تكون هذه الوسائل مثبتة على السفينة أو تابعة للميناء، إلا أن الصلاحية التجارية للسفينة لا تنصرف إلا لتلك التابعة للسفينة دون الوسائل التابعة للميناء، و بالتالي فإن أي خلل أو عطب في وسائل الشحن و التفريغ تجعل من الناقل مسؤولا إلا إذا أثبت أنه بدل العناية الكافية من أجل تجنب أي خلل على مستوى هذه الآلات أو كان العيب خفيا و تعذر على الناقل اكتشافه. رغم أن المشرع الجزائري لم يتطرق صراحة إلى هذه الوسائل إلا أنه و بالرجوع لنص المادة 773 و المادة 780 من القانون البحري نجد أنه أولى اهتماما بالغاً لعملية الشحن و التفريغ ككل من خلال جعل هاتان العمليتين ضمن الالتزامات المرتبطة بالنظام العام التي لا يمكن للناقل إدراجها في سند الشحن كشرط من شروط الإعفاء، و هذا ما أقرته اتفاقية بروكسل في المادة الثالثة. كما تثير مسألة تلوث البضائع بشحنات أخرى أو إصابتها بالتلف نتيجة لتسرب المياه إليها أثناء فتح العنابر للقيام بعملية الشحن أو التفريغ اهتماما كبيرا، ففي قضية للسفينة ALIAS اعتبر الناقل مسؤولا عن عدم اتخاذه الحيطة و الحذر أثناء تحميله لبضاعة في جو ماطر، و عدم استعماله للغطاء اللازم لحماية الشحنة في الوقت المناسب أدى إلى تلف هذه البضاعة<sup>(1)</sup>.

### ثانيا: سلامة العنابر و نظافتها

تعد العنابر و الصهاريج و باقي الأقسام الحيز الطبيعي لاحتواء البضاعة على متن السفينة، و

1 D.M.F. 1962.423, cité par : Guy Lefebvre, Op.cit, p96.



مما لا شك فيه أن التزام الناقل بتنفيذ عقد النقل البحري بطريقة صحيحة يفرض عليه بدل العناية الكافية من أجل جعل هذه الأماكن نظيفة و سليمة تتماشى و طبيعة البضائع المشحونة. تبرز أهمية النظافة الدورية للعنابر و الصهاريج في كونها تمنع تلوث البضاعة بالغبار أو ببقايا بضاعة أخرى تم شحنها مسبقا، كما قد يأخذ تلوث البضاعة عدة أشكال أخرى ، فقد يكون بسبب وسيلة النقل ذاتها فانتشار الدخان الناتج عن الحريق من شأنه أن يلوث الشحنات ذات الطبيعة الغذائية، كما يمكن أن يكون التلوث نتيجة لشحن بضاعة تفرز غازات معينة إلى جانب بضاعة أخرى تتفاعل مع هذه الغازات، كما أن استعمال نفس العنابر في نقل بضائع مختلفة من شأنه أن يؤثر على صلاحية هذه الشحنات نظرا لعدم ملاءمة هذه العنابر لخصوصية كل أنواع البضائع . طبعاً دون إهمال جانب الأمان في العنابر خاصة فيما تعلق بعدم نفاذيتها لمياه البحر و سلامة أقفالها.

ففي قضية لمحكمة الاستئناف الفرنسية بمونبلييه، تعود حيثياتها إلى أن الناقل استعمل براميل حديثة الطلاء من أجل نقل شحنات من النيبيد مما أدى إلى تلوث هذه البضاعة و فقدانها لنكهتها الطبيعية، فقضت محكمة الاستئناف بمسؤولية الناقل نتيجة لفشله في بدل العناية الكافية من أجل أ توفير سفينة صالحة للملاحة البحرية<sup>(1)</sup>.

### الفرع الثاني: حفظ البضاعة المنقولة

إن تنوع البضائع المنقولة، و اختلاف طبيعتها و تركيبها تفرض على الناقل اتخاذ جميع التدابير الضرورية من أجل توفير الشروط اللازمة لحفظ هذه البضائع سواء عن طريق استعمال التبريد (الفقرة الأولى) أو الاعتماد على تقنية تهوية العنابر (الفقرة الثانية).

#### أولاً: التبريد.

إن طبيعة بعض الشحنات على غرار المواد الغذائية و بعض المواد الكيميائية و المواد الصيدلانية و اختلاف العوامل المناخية المحيطة بالرحلة البحرية، تجعل من الناقل ملزماً بتوفير الظروف الملائمة للحفاظ على هذه البضائع و ذلك من خلال التحكم في درجات حرارة العنابر عن طريق المراقبة الدورية لأنظمة التبريد و التدخل من أجل معالجة أي خلل أو قصور قد يطرأ عليها، هذا بالإضافة إلى جعل هذه العنابر بعيدة عن باقي أقسام السفينة المصدرة للحرارة على غرار قسم المحركات. إذا فالعيب في آلات التبريد و الذي يثبت وجوده قبل أو عند بداية الرحلة البحرية يعد سبباً من أسباب عدم صلاحية السفينة للملاحة. و تبدو مسألة إثبات سلامة أنظمة التبريد من عدمها

1Lloyd's Law Reports.1984 .586, cité par : Hind Adil, Op. cit, p51, p52.

عملية صعبة كونها تتعلق بأمور تقنية معقدة، لذا جرت العادة في هذه المسائل أن يلجأ القضاء إلى الخبراء من أجل كشف ملبسات القضايا المتعلقة بتلف البضاعة الناتج عن خلل في عملية التبريد، ففي قضية *Corporation argentina V Royal Mail lines* و التي تعود حيثياتها في أن شحنة من اللحم المجمد وصل جزء منه تالفا نتيجة لتسرب ماء البحر من جزء مطاط يربط أجهزة التبريد. فقضت المحكمة بعدم إدانة الناقلين كونهم قدموا ما يثبت بدلهم للعناية الكافية في جعل السفينة صالحة للملاحة البحرية قبل و عند بدء الرحلة البحرية، و أن العيب الذي كان سببا في تسرب المياه للبضاعة كان عيبا خفيا استحال عليهم اكتشافه رغم عملية التفتيش التي خضعت لها السفينة في لندن و بيونس آيرس و هو ميناء الشحن<sup>(1)</sup>.

### ثانيا: تهوية العنابر

تقوم عملية التهوية كما يدل اسمها على تغيير الهواء الموجود في العنابر و الذي قد يحمل درجات حرارة زائدة أو ملوثات أو غازات سامة تفرزها البضاعة، بهواء جديد من شأنه أن يحافظ على الظروف الملائمة لحفظ الشحنات في العنابر، و يكون ذلك عن طريق أنابيب موصولة بالعنابر في اتجاهات معاكسة، اتجاه يعمل على استقطاب الهواء الجديد، و اتجاه آخر يسخر لطرد الهواء الملوث، كما أن التهوية تهدف إلى التقليل من البخار المتكاثف المشكل لقطرات من الماء على سطح العنبر (*La buée de cale*) و الناتج سواء عن البضاعة أو عن اختلاف درجات الحرارة بين العنابر و الأقسام المجاورة لها في السفينة (غرف المحركات)، أو خارج السفينة نتيجة لمرورها أثناء الرحلة البحرية بمناطق ساخنة و أخرى باردة، و لقد أولى القضاء عناية كبيرة بموضوع تشكل قطرات الماء على العنابر منذ زمن بعيد كونه يعد أحد الأسباب الرئيسية في تلف البضاعة، فكل الاجتهادات القضائية اتجهت بوضوح نحو إلزام الناقل البحري ببذل العناية الكافية في توفير نظام تهوية مناسب لطبيعة البضاعة الموجودة في العنابر<sup>(2)</sup>، ففي إنجلترا في قضية *Bradley v. Federal Steam Navigation* ، و التي تعود حيثياتها أن الناقل قام بنقل شحنة من الفاكهة، اكتشف أثناء وصولها أنها تعرضت للتلف ، فتقدم أصحاب الحق في البضاعة لمطالبة الناقل بالتعويض عن الخسارة على أساس أن أجهزة تهوية عنابر السفينة لم تكن سليمة قبل و عند البدء في الرحلة، ليصدر القاضي حكمه في الأخير أن الواقع العملي و التكنولوجيا المتوفرة عليها السفينة تجعل من نظام التهوية سليما و يتماشى مع طبيعة الشحنات<sup>(3)</sup>.

1 تقرير اللويدز القانوني. 1938. 64\_188، أشار إليه: أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص 116.

2 William Tetley, *La buée de cale*, DMF, 1964, p1.

3 Lloyd's List Law Reports. 1926. 446, cité par : Hind Adil, Op. cit, p51, p52.

و مع التطور الذي عرفته صناعة السفن التجارية ظهرت تقنية جديدة إلى جانب التهوية تعتمد على تبطين هيكل السفينة (le vaigrage) من الداخل بألواح خشبية لمنع تشكل قطرات الماء التي من شأنها أن تفسد البضاعة الحساسة للرطوبة (Hygroscopique) الموجودة في عنابر السفينة<sup>(1)</sup>.

### المبحث الثاني: بدل العناية الكافية

لقد ارتبط التزام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة بشرط بدل العناية الكافية، و هذا بالرجوع سواء للمادة 770 من القانون البحري الذي استعمل مصطلح بدل العناية اللازمة أو من خلال المادة الثالثة من اتفاقية بروكسل، إذ أن الناقل لا يمكنه أن يستفيد من سبب الإعفاء المنصوص عليه في المادة 803 فقرة أ من القانون البحري الجزائري الذي تقابله في ذلك المادة 4 فقرة 1 من اتفاقية بروكسل إلا إذا أثبت أن عدم صلاحية السفينة للملاحة نتجت رغم بدله للعناية اللازمة، و بالرجوع لأصل هذا المصطلح فنجد أن أول استعمال له كان في القوانين الأنجلوساكسونية و بالضبط في قانون الهارتر تحت تسمية *Due diligence* و التي يقصد بها أن الناقل ملزم باتخاذ جميع التدابير اللازمة و الكافية من أجل جعل السفينة صالحة للملاحة البحرية. أما العائلة اللاتينية ممثلة بالقانون الفرنسي فنجد عبارة *La bon père de famille* أي عناية رب العائلة اليقظ أو الحريص<sup>(2)</sup>، إلا أن الفقه أجمع على أنه لا يوجد أي اختلاف في تفسير هذا المصطلح بين العائلتين القانونيتين، إذ كلاهما يصب في مفهوم واحد يتمثل في بدل العناية اللازمة و اتخاذ التدابير الضرورية من طرف الناقل البحري لتوفير سفينة صالحة للملاحة دون شرط تحقيق نتيجة. كما خلص كذلك إلى أن القضاء ملزم في تقديره لشرط بدل العناية الكافية أن يأخذ بعين الاعتبار الظروف المحيطة بعملية النقل البحري سواء ما تعلق بنوع البضاعة المنقولة أو السفينة الناقلة أو التقنيات السائدة في تلك الفترة<sup>(3)</sup>.

يثير عنصر بدل العناية الكافية تساؤلين عل قدر كبير من الأهمية، الأول يتعلق بالإطار الزمني و الشخصي لبدل العناية الكافية (المطلب الأول)، و الثاني يتعلق أساسا بإثبات هذه العناية في تقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية (المطلب الثاني).

### المطلب الأول: النطاق الزمني و النطاق الشخصي لبدل العناية الكافية

سنحاول الإجابة في هذا المطلب عن أهم الإشكاليات التي يطرحها النطاق الزمني و النطاق

1Pierre Bonassies- Christian Scapel, droit maritime, LGDJ, 2006, p 691.

2 محمود جلال حمزة، المسؤولية الناشئة عن الأشياء غير الحية في القانون المدني الجزائري، الجزائر، 1988، ص464.  
3Guy Lefebvre, Op.cit, p100.

الشخصي لبدل العناية الكافية.

### الفرع الأول: النطاق الزمني لبدل العناية الكافية

طبقاً لنص المادة 770 من القانون البحري فإن الناقل ملزم ببدل العناية الكافية في تقديم سفينة صالحة للملاحة قبل البدء في الرحلة البحرية، و طبقاً لمقتضيات المادة 803 فقرة أ فإن الناقل يعفى من المسؤولية المتعلقة بعدم صلاحية السفينة للملاحة إذا التزم بالشروط الواردة في المادة السالفة الذكر، أما معاهدة بروكسل 1924 و من خلال المادة 3 فقرة 1 فقد وسعت من نطاق هذا الالتزام بجعله قبل و عند البدء في الرحلة البحرية . كما أعرض المشرع الجزائري و معاهدة بروكسل عن إعطاء تعريف لمصطلح الرحلة البحرية أو مصطلح قبل أو عند البدء في الرحلة البحرية، ليفسح المجال للاجتهادات القضائية و الفقهية للقيام بهذه المهمة.

حيث توصل الاجتهاد القضائي إلى أن الرحلة البحرية هي تلك التي تبدأ من ميناء شحن معين و تنتهي في ميناء تفريغ محدد، و أن مرحلة قبل و عند البدء في الرحلة تمتد من عملية الشحن (قبل البدء في الرحلة) إلى حين إقلاع السفينة (عند البدء في الرحلة)، و بالتالي فإن الناقل ملزم بتقديم سفينة صالحة للملاحة في هذه الفترة. ففي قضية *Leesh River Tea Co. v British India Steam Navigation Co.*، حيث تعرضت السفينة للسرقة التي طالت غطاء صمام العواصف بسبب قيمته كمعدن، و ذلك أثناء رسوها في ميناء بورسودان قادمة من كلكتا، مما نتج عنه تلف البضاعة بسبب دخول مياه البحر للسفينة، فطالب أصحاب الحق في البضاعة الناقل بالتعويض مستنديين في ذلك على عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية قبل السفر و عند البدء فيه، فتمسك الناقل بسبب الإعفاء بحجة أن عدم صلاحية السفينة كان خارج النطاق الزمني لهذا الالتزام المنصوص عليه في المادة 3 فقرة أ<sup>(1)</sup>. و في قضية *Maxine Footwear Company Ltd, and another v Canadian Government Merchant Marine Led*، و التي تعود وقائعها إلى أن ربان السفينة اكتشف أثناء عملية شحنه للبضائع تجمد مواسير الصرف، فأمر بإذابتها، ونتيجة لإهمال ضابط السفينة في مراقبة هذه العملية نشب حريق على السفينة، مما اضطر معه الربان إلى إصدار أمر بإغراقها نتج عنه هلاك البضاعة. فطالب أصحاب الحق في البضاعة الناقل بالتعويض عن الخسارة بحجة عدم بدله للعناية الكافية في تقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية قبل و أثناء البدء في الرحلة البحرية و وفقاً لمقتضيات المادة 3 فقرة 1 من اتفاقية بروكسل، ليدفع الناقل هذا الطلب بالإدعاء أنه قام بكل واجباته المتعلقة بتقديم سفينة صالحة للملاحة قبل و عند البدء في الرحلة، بالإضافة إلى

1 تقرير اللويدز القانوني، 193-2، 1966. أشار إليه: أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص105.

احتمائه بالإعفاءات المتضمنة في المادة 4 فقرة 1 و 2 (أ،ب)، لتقضي المحكمة في الأخير بمسؤولية الناقل البحري عن عدم صلاحية السفينة للملاحة و ذلك بعد تفسيرها لعبارة «قبل و عند بداية الرحلة» بالفترة الممتدة من بداية عملية الشحن إلى غاية مغادرة السفينة لميناء الإقلاع وهي المرحلة التي وقعت فيها الخسائر<sup>(1)</sup>.

أما الفقه فقد اعتنق نظرية « les étapes » التي تقوم على إلزام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة طوال مراحل الرحلة البحرية، بالتالي فإنه كلما رست السفينة في ميناء معين وجب على الناقل مراقبتها و التأكد من صلاحيتها للإبحار و إلا عد مسؤولا عن الأضرار التي قد تحدث للبضاعة أثناء الرحلة. إلا أن هذا الاتجاه الفقهي لم يلقى رواجاً لدى القضاء، كونه يبتعد عن مفهوم وحدة عقد النقل البحري المنصوص عليها في اتفاقية بروكسل، و هذا ما يظهر جلياً من خلال الأحكام القضائية السالفة الذكر<sup>(2)</sup>.

#### الفرع الثاني: النطاق الشخصي لبدل العناية الكافية

إن ثقل المهمة الملقاة على عاتق الناقل البحري في توفير سفينة صالحة للملاحة البحرية تفرض عليه اللجوء إلى خدمات عدة أطراف، قد تكون هذه الأطراف تابعة له كالربان و ضباط السفينة و المهندسين و الميكانيكيين، كما قد يمثل هؤلاء الأشخاص جهات مستقلة كالشركات البحرية و شركات التصنيف التي تعمل لحساب الناقل البحري بموجب عقود.

إلا أن التساؤل الذي يثار في هذا السياق، هو هل يمكن للناقل البحري أن يعتمد في بدله للعناية الكافية على تابعيه و باقي الجهات الأخرى المستقلة المتعاقدة معه في تحقيق سفينة صالحة للملاحة البحرية؟، بمعنى آخر هل يستطيع الناقل البحري التمسك بسبب الإعفاء المبين في المادة 803 فقرة أ بمجرد إثباته أن هذه الأطراف قامت باتخاذ التدابير الضرورية في جعل السفينة صالحة للملاحة مع استناده على حسن اختياره للجهات التي تعاقدها؟.

إن مهمة الإشراف و التوجيه التي يتمتع بها الناقل اتجاه تابعيه، و ما حققته وسائل الاتصال و تبادل المعلومات في مجال تكريس هذه السلطة تجعل من عنصر بدل العناية الكافية التزاماً شخصياً يقع على عاتق الناقل البحري و ذلك بالرجوع للقواعد العامة الخاصة بمسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه.

1 تقرير اللويدز القانوني، 2-1959، 165، أشار إليه: أحمد محمود حسني، المرجع السابق، ص 106، ص 107.  
2 Guy Lefebvre, Op.cit, p106.

أما علاقة الناقل بباقي الأطراف المستقلة المتعاقدة معه على غرار شركات التصنيف و الورشات البحرية، فقد أثارت جدلا فقهيًا وقضائيا واسعا، برزت معالمه في القضية الشهيرة *The Muncaster Castle* في إنجلترا، والتي تعود وقائعها إلى أن الناقل البحري أوكل مهمة المراقبة الدورية للسفينة وصيانتها لشركة اسكتلندية *Établissements Stephens & Sons* التي تعتبر رائدة في هذا المجال، إلا أن هذه الشركة لم تنتبه إلى بعض الصمامات التي كانت معيبة نتيجة سوء ربط الصواميل، لتبدأ السفينة رحلتها من إنجلترا إلى أستراليا دون أن تسجل أي أضرار للبضاعة، و أثناء عودتها واجهت هذه السفينة ظروفًا مناخية صعبة أدت معها إلى تسرب المياه إلى العنبر رقم 5 نتج عنه أضرار جسيمة للبضاعة المنقولة داخله. و أثناء رفع النزاع أمام المحكمة الابتدائية و محكمة الاستئناف، قدر القاضي أن الناقل قد بدل العناية الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة البحرية من خلال اعتماده على شركة مختصة في مجال المراقبة و الصيانة. إلا أن هذا القرار تم نقضه من طرف مجلس اللوردات الإنجليزي الذي رأى أن شرط بدل العناية الكافية لا يمكن بأي حال من الأحوال تفويضه للشركات البحرية المستقلة على غرار الشركة التي تعاقد معها الناقل. ليقابل هذا الحكم باستياء كبير لدى طائفة المجهزين الإنجليز الذين استنجدوا لأول مرة أن اتفاقية بروكسل تعاني عجزا قانونيا يستلزم التدخل من أجل معالجته، ففي مؤتمر للجنة البحرية الدولية المقام في مدينة استوكهولم السويدية سنة 1963، طالب المندوبون البريطانيون بتغيير المادة 3 فقرة أ من اتفاقية بروكسل وجعلها تتماشى مع إمكانية تفويض الناقل لالتزام بدل العناية الكافية في جعل السفينة صالحة للملاحة إلى شركات التصنيف و الورشات البحرية المتعاقد معها<sup>(1)</sup>.

لينتهي هذا الجدل برفض طلب تعديل المادة 3 فقرة أ وتبني الحكم الذي خلص إليه مجلس اللوردات، و جعل بدل العناية الكافية في توفير سفينة صالحة للملاحة البحرية التزاما شخصيا يقع على عاتق الناقل و لا يمكنه من أي حال من الأحوال أن يفوض هذا الالتزام إلى أطراف مستقلة كشركات التصنيف و الشركات البحرية. و يجد هذا الرأي حجته في أن الناقل هو من يجني الفوائد الاقتصادية من عملية النقل، و ليس من العدل تحميل المسؤولية لأطراف أخرى تم التعاقد معها لفترة زمنية قصيرة من السنة<sup>(2)</sup>.

من خلال مراجعتنا للمادة 770 و المادة 803 من القانون البحري تبين لنا أن المشرع الجزائري لم يتطرق إلى هذه النقطة و سار على نهج اتفاقية بروكسل في هذه المسألة.

1 Lloyd's Law Reports. 1961. 1.57, cité par : Hind Adil, Op. cit , p71.

2 Bonassies- Christian Scapel , Op. cit, p639.

## المطلب الثاني: إثبات بدل العناية الكافية

سنسلط الضوء في هذا المطلب على عبئ إثبات بدل العناية الكافية (الفرع الأول)، لنعرج بعد ذلك على القيمة الثبوتية للشهادات التصنيف الممنوحة للسفينة (الفرع الثاني).

## الفرع الأول: عبئ إثبات بدل العناية الكافية

بالرجوع لنص المادة 770 من القانون البحري و المادة 3 فقرة أ من اتفاقية بروكسل نجد أن إثبات بدل العناية الكافية في تقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية يقع عبؤها على الناقل البحري، وبالتالي فإن أصحاب الحق في البضاعة بمجرد إثباتهم لهلاك البضاعة أثناء عملية النقل البحري بسند الشحن، فإن الناقل لا يملك إلا أن يقدم الدليل على أنه اتخذ جميع التدابير الضرورية في جعل السفينة صالحة للملاحة.

لقد اختلف الفقه في تفسير المادة 3 فقرة أ، فالفقه الأنجلوساكسوني رأى أن عبئ إثبات بدل العناية الكافية يقع على عاتق الناقل البحري، أما الفقه اللاتيني على رأسه الفقه الفرنسي فقد جعل عبئ الإثبات على عاتق أصحاب الحق في البضاعة مع فصله عن سبب الإعفاء المتعلق بحالة عدم صلاحية السفينة المنصوص عليها في المادة 4 فقرة 1 باستثناء عدم الصلاحية المفاجئة أو العرضية. ليأخذ الفقه برأي نضيره في دول Common Law، فقد فسر عبئ إثبات بدل العناية الكافية الوارد في المادة 3 فقرة أعلى أنه التزام يقع على الناقل البحري<sup>(1)</sup>، و يرتبط ارتباطا وثيقا بسبب الإعفاء المبين في المادة 4 فقرة 1 و المتعلق بعدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية. و هذا ما جنح إليه المشرع الجزائري من خلال ربطه لسبب الإعفاء المبين في المادة 803 فقرة أ بالتزام ببديل العناية الكافية المنصوص عليه في المادة 770 من القانون البحري .

## الفرع الثاني: وسائل إثبات بدل العناية الكافية

كثيرا ما يلجأ الناقل في تبريره لبدل العناية اللازمة في تقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية، إلى تقديم شهادات و وثائق تتعلق أصلا بالإمكانات المادية للسفينة من أجل الإبحار، هذه الوثائق و الشهادات غالبا ما تكون صادرة عن هيئات و شركات متخصصة مستقلة يطلق عليها شركات التصنيف، سنحاول في هذا الفرع التركيز على القوة الثبوتية لهذه الشهادات في إثبات الناقل لبدله العناية الكافية في توفير سفينة صالحة للملاحة البحرية.

تعتبر شركات التصنيف أحد أهم المتدخلين في مجال سلامة النقل البحري نظرا للدور الذي تلعبه

في مراقبة السفن و مدى صلاحيتها للإبحار من الناحية التقنية سواء أثناء الإنشاء أو أثناء الاستغلال، و ذلك من خلال منحها لشهادة تحمل درجة معينة من التصنيف وفقا لمعايير خاصة ، و يرى الأستاذ Michel Ferrer أن مهمة هذه الشركات لا تتوقف عند هذا الحد و إنما تتعداه إلى واجب التوجيه و التوعية لجميع المتعاقدين معها حول ضرورة الحرص على احتفاظ هذه السفن بالمقاييس المعمول بها في مجال الصلاحية تحت طائلة فقدانها لدرجات التصنيف و بالتالي لصلاحيتها للملاحة البحرية<sup>(1)</sup>. و من أهم هذه الشركات نذكر شركة اللويدز Lloyd's الإنجليزية و هي أقدم شركات التصنيف حيث أسست أواخر القرن الثامن عشر ، مكتب فريتاس الفرنسي التي أسس حوالي سنة 1828، و شركة American Bureau of shipping الأمريكية، بالإضافة إلى شركات ألمانية و نرويجية .

أما حجية شهادات التصنيف الممنوحة للسفينة، فقد اعتبرت بإجماع من الفقه و القضاء اللاتيني و الأنجلوساكسوني أنها قرينة بسيطة يجوز دحضها بكافة الوسائل، و مسألة تقدير قوتها الثبوتية ترجع إلى قاضي الموضوع، و يستند هذا الحكم على حقيقة أن المدة الزمنية التي تفصل بين منح شهادة التصنيف و حدوث الضرر للسفينة غالبا ما تكون مدة طويلة. كما أن كل شرط في سند الشحن يتضمن التمسك بشهادة التصنيف كسبب ينفي المسؤولية عن الناقل يعتبر باطلا بطلانا مطلقا و هذا طبقا لنص المادة 811 من القانون البحري الجزائري تقابلها المادة 3 فقرة 8 من معاهدة بروكسل. و من الأمثلة القضائية حول القوة الثبوتية لهذه الشهادات نجد قضية للمحكمة الفرنسية و التي تعود وقائعها أن بضاعة شحنت على متن سفينة جديدة حاصلة على الدرجة الأولى من شركة التصنيف «مكتب فريتاس Veritas» ، حيث تعرضت هذه الشحنة للتلف أثناء الرحلة نتيجة لتسرب مياه البحر إلى عنابر السفينة ، و أثناء تحريك الدعوى القضائية لجأ المجهز من أجل دفع المسؤولية عن نفسه إلى حجة خضوع السفينة للمراقبة سواء أثناء البناء أو قبل بداية الاستغلال من طرف مكتب فريتاس، لترى المحكمة أن عملية المراقبة التي قام بها المكتب الفرنسي تعد غير كافية كونها مورست في ظروف بحرية عادية غير تلك التي واجهت السفينة أثناء الرحلة البحرية، و بالتالي فإن شهادة التصنيف لا تعد دليلا كافيا للمجهز على بدله العناية الكافية في توفير سفينة صالحة للملاحة البحرية. و في حكم مخالف لمحكمة استئناف Aix-en-Provence الفرنسية بتاريخ 18 مارس 1977 ، قضت بأن الشهادة الممنوحة للسفينة من طرف مكتب التصنيف فريتاس Veritas تعتبر دليلا على عدم ارتكاب المجهز لأي خطأ في تجهيز السفينة بنظام توجيه عن بعد، و بالتالي استفادته من

<sup>1</sup>Jean-François Commaret, responsabilité des sociétés de classification -analyse comparative, thèse master II, Aix-de-Provence, 2008-2009, p21. site internet :

[http://www.cdmt.droit.u-3mrs.fr/fileadmin/CDMT/Documents/Memoires/Version\\_Finale\\_M\\_Commaret.pdf](http://www.cdmt.droit.u-3mrs.fr/fileadmin/CDMT/Documents/Memoires/Version_Finale_M_Commaret.pdf)



نظام المسؤولية المحدودة<sup>(1)</sup>.

لم تتخلف الجزائر عن باقي الدول في طلبها لخدمات هذه الشركات من أجل مراقبة أسطولها البحري التجاري وتأهيله، و تجسد ذلك في القرار 72\_192<sup>(2)</sup> لسنة 1972 المتعلق بالاعتراف بشركات التصنيف في ميدان البحرية التجارية، و كذلك المرسوم التنفيذي 02\_149<sup>(3)</sup> الذي يحدد قواعد تفتيش السفن.

بالإضافة لما سبق قد تفرض بعض السلطات على الناقل أن يقدم شهادات أخرى تتعلق أساسا بصلاحية التجارية للسفينة على غرار شهادة إبادة الفئران «certificats de dératisation» نظرا لما تحدثه هذه الحيوانات من خسائر فادحة للبضاعة و نقلها للأمراض<sup>(4)</sup>. و كذا اعتماد الناقل في بدله للعناية الكافية على تطبيق كل القوانين التي تتعلق بسلامة السفن على غرار القانون الدولي لتسيير و سلامة السفن .

و في الأخير، أنه لا يمكن تصور استغناء الناقل أو المجهز عن خدمات هذه الشركات أو اعتماده على قواعد السلامة، كون هذه الوسائل تعتبر أحد الضمانات التي تعتمد عليها شركات التأمين في تغطيتها للسفينة، زيادة على فقدان الثقة لدى الشاحن باعتباره صاحب البضاعة الذي سيتكبد الخسائر جراء افتقار أسطول الناقل للمعايير الدولية من حيث الصلاحية و السلامة.

#### الخاتمة:

من خلال دراستنا لهذا الموضوع يتضح لنا، أن التزام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية يكتسي خصوصية متميزة، تظهر هذه الخصوصية أساسا في ارتباطه بشرط على قدر كبير من الأهمية ألا و هو بدل العناية الكافية. إلا أن هذا الترابط يثير بعض الغموض لاسيما فيما تعلق بالنطاق الزمني لبدل العناية الكافية الذي حددته المادة 770 من القانون البحري بمرحلة قبل البدء في الرحلة، لنجد في الجهة المقابلة التزام الناقل المستمر في الحفاظ على البضاعة طوال الرحلة البحرية طبقا لنص المادة 802 من القانون البحري. أما النقطة الثانية فترتبط بأساس مسؤولية الناقل البحري في هذا الالتزام و التي جعلها المشرع سواء الوطني أو الدولي مسؤولية خطئية قائمة على أساس بدل العناية، فكيف يمكن إدراج عدم صلاحية السفينة كسبب من أسباب الإعفاء و في نفس الوقت

1 D.M.F. 1962.423, cité par : Bonassies- Christian Scapel , Op. cit, p144, p145.

2 المؤرخ في 19 سبتمبر 1977 يتضمن الاعتراف بشركة التصنيف في مجال الملاحة البحرية التجارية، الجريدة الرسمية العدد الأول. 3 المؤرخ في 9 ماي 2000 المحدد لقواعد تفتيش السفن، الجريدة الرسمية العدد 33.

4 Guy Lefebvre, Op.cit, p119.

ربطه بالتزام يقع عبئ إثباته على الناقل.

من خلال استقراءنا لنصوص اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لسنة 1978<sup>(1)</sup> نجد أنها وجدت حلولاً للإشكالات المطروحة ، ففي مسألة النطاق الزمني لبدل العناية الكافية فقد جعلته يمتد من تسلّم الناقل للبضاعة في ميناء الشحن إلى غاية تسليمها للمرسل إليه في ميناء التفريغ و هذا طبقاً لنص المادة 4، أما النقطة الثانية فتم تسويتها بجعل المسؤولية العامة للناقل مسؤولية خطئية شخصية قائمة على أساس بدل العناية مع جعل عبئ الإثبات على عاتق المتضرر، و بالتالي فإن الناقل من أجل دفع المسؤولية عن نفسه ما عليه إلا أن يقدم الدليل على بدل عنايته الكافية لتقديم سفينة صالحة للملاحة دون اللجوء إلى أسباب الإعفاء ، أما قواعد روتردام<sup>(2)</sup> 2008 و التي لم تدخل حيز التنفيذ فقد جعلت التزام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة البحرية التزاماً مستمراً طوال الرحلة البحرية .

إلا أن واقع عدم مصادقة الجزائر على اتفاقية هامبورغ 1978 لأسباب تبقى في تقديرنا مجهولة، تبقى على هذا الوضع الذي لا يخدم الجزائر بصفتها دولة شاحنة .

1 اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع لسنة 1978، و تعرف باسم قواعد هامبورغ نسبة للمدينة الألمانية ذات الأصل العريق في إرساء أعراف القانون البحري، دخلت حيز النفاذ في تاريخ 1 نوفمبر 1992، و تعد هذه الاتفاقية ثمرة جهود الدولة النامية لإعادة التوازن المفقود بين مصالحها و مصالح الدول الناقلة بعد عجز معاهدة بروكسل و تعديلاتها على إرساء هذا التوازن .

2 اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا و التي تعرف بقواعد روتردام لعام 2008، لم تدخل حيز النفاذ لعدم اكتمال النصاب القانوني و الذي يبلغ 20 دولة على الأقل ، و لقد كان هدفها المنشود هو توحيد النظام القانوني لعقود النقل البحري بعد التشتت الذي أحدثته كل من معاهدة بروكسل و تعديلاتها و اتفاقية هامبورغ.