

موقف الاتفاقيات الدولية والقانون الجزائري من انحراف السفينة وأثر

ذلك في مسؤولية الناقل البحري

بوقادة عبد الكريم¹⁶⁸

مقدمة:

يرتب عقد النقل البحري على الناقل عدة التزامات¹⁶⁹ ومن بين هذه الالتزامات وهي إتباع خط السير الملاحي سواء حدد في سند الشحن، إن لم يحدد فالبطريق العادي¹⁷⁰ ورغم أهمية هذا الالتزام إلا أنه لم يلقى العناية الكاملة في مختلف التشريعات المختلفة، ولم تنص على هذا الالتزام عند التعرض للالتزامات الناقل الناشئة عن عقد النقل، إلا أنه من المستقر عليه أن الناقل يلتزم بجميع ما يرد في عقد النقل من شروط وذلك لأن العقد يحدد بدقة الالتزامات التي يجب على الناقل الالتزام بها، ومن بين هذه الالتزامات وهو الالتزام بإتباع خط سير الرحلة وعدم الانحراف عنه، إلا في حالات الإعفاء التي حددها له القانون وتسمح له بالانحراف

إلا أن فكرة انحراف السفينة عن خط السير ظهرت ولأول مرة سنة 1830م، حين تعرض القضاء الإنكليزي لها، حيث قضى بوجوب التزام الناقل بإتمام الرحلة البحرية والمتفق عليها بين أطراف العقد¹⁷¹، بطريق مباشر ودون انحراف في طريق السير، وهذا أحد الضمانات الثلاث التي يحتويها عقد النقل ألا وهي الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة وبعدها بدأ الرحلة وببدل العناية الواجبة وإتمام الرحلة دون انحراف لا مبرر له، ثم ظهر بصيص الأمل في تنظيم هذه العملية بانعقاد اتفاقية بروكسل في سنة 1924 والمتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بسندات الشحن، وقد تعرضت من خلال نص المادة 4فقرة 4 عن مسألة الانحراف¹⁷²، وقد أخذت الكثير من التشريعات البحرية العالمية¹⁷³ والعربية¹⁷⁴، بأحكام هذه الاتفاقية وتطرت بذلك لمسألة الانحراف عن خط السير

168- بوقادة عبد الكريم، طالب دكتوراه سنة ثالثة تخصص القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان.

169- PIERRE BONNASIES-CHRISTIAN SCAPEL, droit maritimes, LGDJ, 2006, p 602.

170- من المفروض الطريق المعتاد وليس العادي، وللاستزادة في الموضوع راجع، بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، 2012/2011، ص 129.

171- د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1969، ص 484.

172- المادة 4/4 من معاهدة بروكسل لسنة 1924 تنص على أنه: لا يعتبر مخالفا لأحكام هذه المعاهدة ولعقد الناقل أي انحراف في السير لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر أو أي انحراف آخر معقول ولا يسأل عن أي الهلاك أو التلف أو التأخير ناتجا عن تدابير معقولة لإنقاذ الممتلكات في البحر.

173- ونذكر منها التشريع الإنكليزي الصادر عام 1971 والقانون الفرنسي الصادر في 18 يونيو 1966، وللتفصيل أكثر في هذا الشأن راجع النظرية الفرنسية الإنكليزية في تطوير القانون البحري من خلال مرجع، د. ملك شغلب، الرهن التأميني البحري، مكتبة الوفاء القانونية، الطبعة الأولى الإسكندرية، مصر، 2018، ص 177.

وعلى غرار أحكام هذه الاتفاقية سارت اتفاقية هامبورج المبرمة عام 1978 (الخاصة بالنقل البحري الدولي للبضائع) على نهج اتفاقية بروكسل لسنة 1924م وعلى ضوء ما تقدم يثار التساؤل حول مفهوم الانحراف الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل البحري وهل يعتبر أخل بالتزامه؟ وعن ماهية الشروط التي أجازتها الاتفاقيات الدولية وكذا المشرع الجزائري عن حالة الانحراف المعقول المعني للمسؤولية وعن الانحراف الغير المسموح به؟

وهو ما سنتعرض عليه في سبيل الإجابة على هاته الإشكاليات من خلال :

-حالات الانحراف المشروع (مبحث أول)

-والانحراف غير المشروع (مبحث ثاني)

المبحث الأول : حالات الانحراف المشروع

بعد إعداد السفينة و تجهيزها في ميناء الشحن، واستلام الناقل للبضائع والتي تليه بعدها اتخاذ التدابير اللازمة بشأنها من تعبئتها وشحنها وتستيفها سواء في العنابر أو على سطح السفينة ، على حسب الاتفاق والحالة ، تبدأ مرحلة الرحلة البحرية و التي هي تعتبر في الحقيقة بدأ الناقل البحري في تنفيذ التزامه بنقل البضائع ، من ميناء القيام إلى ميناء الوصول¹⁷⁵ وهذا تطبيقا لنص المادة 738 من القانون البحري الجزائري¹⁷⁶ التي نصت على تعهد الناقل وفقا لعقد نقل البضائع بإيصال البضاعة إلى الميناء المتفق عليه أو المحدد في سند الشحن وبعد تحقيق الغاية من عملية النقل يتلقى بموجبه المكافأة من قبل الشاحن أو المسماة بأجرة الحمولة ، إذ بموجب نص هذه المادة أو ما نصت عليه الاتفاقيتين الدوليتين بروكسل لسنة 1924 وهامبورج 1978¹⁷⁷ فإنه ملزم بتحقيق نتيجة ن وهو ما يفرض عليه توصيل البضاعة كاملة وسليمة¹⁷⁸ إلا أنه أثناء رحلته قد يتعرض إلى ما

174 -ونذكر منها قانون التجارة الأردني رقم 12 لعام 1972 وقانون التجارة البحرية السوري رقم 86 لعام 1959، وكذا القانون البحري الجزائري بموجب الأمر 76-80 لسنة 1976 ، وقد انضمت الجزائر إلى معاهدة بروكسل المتعلقة بتوحيد بعد القواعد المتعلقة بسندات الشحن والموقعة في 25/08/1924 ، بموجب المرسوم التنفيذي رقم 64-71 والمؤرخ في 23/03/1964 ، العدد 28 لسنة 1964 والمعدلة بعدها بموجب البروتوكول المؤرخ في 23/02/1968 وتسمى بقواعد فيسبي والذي لم تصادق عليه الجزائر.

175-ويطلق عليه بميناء الشحن وميناء التفريغ.

176 -وهو ما نصت عليه المادة 738 من الأمر رقم 76-80 والمتضمن القانون البحري الجزائري أنه (يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة بأجرة الحمولة)

177 -هو نفس الالتزام الذي أقرته الاتفاقيات الدولية ، حيث نصت معاهدة بروكسل لسنة 1924 من خلال المادة الأولى الفقرة ه ، والتي حددت معنى مصطلح نقل البضائع ، بأنه ينسحب إلى الوقت الذي ينقضي بين شحن البضائع في السفينة وبين تفريغها منها ، والمادة الأولى الفقرة 6 من اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بحرا لسنة 1978 والقواعد التي نظمتها المعاهدة يطلق عليها بقواعد هامبورج ، وقد دخلت هذه المعاهدة حيز النفاذ دوليا في 1 ديسمبر من سنة 1992 ، وهذه الاتفاقية لم تنظم إليها الجزائر ، التي نصت على أنه يقصد بمصطلح (عقد النقل البحري) عقد يتعهد الناقل بموجبه ، بأن تنقل البضائع بطريق البحر من ميناء إلى آخر لقاء أجرة ، إلا أنه لأغراض هذه الاتفاقية لا يعتبر العقد الذي يشمل نقلًا بطريق البحر وكذلك نقلًا بوسيلة أخرى ، عقد ناقل بحري ، إلا في حدود تعلقه بالنقل بطريق البحر ، وتبعتها كذلك في هذا الشأن قواعد روتردام لسنة 2008.

178-د.مراد سعيد ، المرجع السابق ، ص 129.

يجعله ينحرف عن طريق السير وهم ما أقرته الاتفاقيتين في الانحراف المشروع والذي يكون في سبيل محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر أو أي انحراف آخر معقول ، وعليه يتضح من خلال الاتفاقيتين أن الانحراف المشروع يتشكل في حالتين إما أن يكون لغرض الإنقاذ في البحر أو أن يكون لأغراض أخرى لا تتعلق بالإنقاذ حيث يشترط أن يكون الانحراف في هذه الحالة معقولا إلا أنه قبل هذا يجب أن نتعرض تعريف الانحراف.

أولاً: مفهوم الانحراف

من بين عناصر الرحلة البحرية¹⁷⁹ لنقل البضائع وهي ذكر ميناء الشحن والتفريغ وكذا ذكر موانئ أخرى إن كان للسفينة أن تزورها، ومن ثم يجب على السفينة أن تسير في الطريق المحدد لها دون انحراف¹⁸⁰ ، وإن تم الاتفاق بين طرفي العقد (الشاحن والناقل) فإنه لا توجد صعوبة في تحديد الطريق الواجب على السفينة اتباعه ، وإن تخلف ذكر ميناء الشحن والتفريغ فإنه يمكن استنباط تعيين ميناء التفريغ من إحدى الواقعتين أساسا ، الأولى مستمدة من عمل السفينة في خط شحن منظم ، والذي نجد فيه فرضين : الفرض الأول وفيه يتم تحديد خط الشحن بنقطتين لا تتخللهما موانئ رسو للسفينة ، والمثال على ذلك خط الشحن المباشر بين مرسيليا و الجزائر فإذا تم شحن البضائع على متن السفينة في مرسيليا تحدد ميناء التفريغ بالجزائر ، والفرض الثاني وفيه يتم تحديد خط الشحن بنقطتين تتخللهما موانئ رسو تجاري للسفينة ، والمثال على ذلك خط الشحن بين مرسيليا والجزائر وفيه ترسو السفينة أثناء الرحلة البحرية في إسبانيا¹⁸¹ ويرى رأي آخر¹⁸² بأن الطريق المعتاد والذي يجب على السفينة إتباعه في حالة عدم وجود اتفاق هو الطريق الأقصر جغرافيا بينما يذهب رأي آخر¹⁸³ إلى أن الطريق المعتاد لا يعني الطريق الأقصر جغرافيا بالضرورة بل الأكثر ملائمة ، من حيث الابتعاد عن المخاطر التي تتعرض لها السفينة أثناء الرحلة و أن وقت الملائمة الذي يؤخر بنظر الاعتبار لتحديد الطريق المعتاد هو وقت تنفيذ العقد وليس وقت إبرامه.

1/ الطريق المعتاد لقد أعطت الآراء السابقة مفهوما للطريق المعتاد ، حيث اعتبرت أن

الطريق المعتاد هو الطريق الذي جرت العادة البحرية على إتباع السفن له ، أي على معيار الاعتياد أو العادة ، بينما حيال ذلك أعطيت آراء أخرى وهي على أساس المعقولية أو الأكثر ملائمة

179 -وتحتوي عناصر الرحلة على : السفينة، تحديد مينائي الشحن والتفريغ ، قيمة أجرة الحمولة.
180 -د.أحمد حسني ، النقل البحري للبضائع ، مطبعة منشأة المعارف ، الطبعة الثانية ، الإسكندرية ، 1987 ، ص130.
181 - د. هاني محمد دويدار ، إشكالات تسليم البضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، مصر 1996 ، ص 17-18.
182 - د. علي حسن يونس ، عقد النقل ، دار الفكر العربي ، مصر ، بدون سنة طبع ، ص18
183 -د. لطيف جبر كومانى ، مسؤولية البائع في البيوع البحرية ، دراسة في البيع سيف وفوب ، مؤسسة الثقافة ، بغداد ، العراق ، 1882 ، ص 88.

في حين ذلك وبالرجوع إلى المشرع الجزائري فقد وضع ذلك من خلال المادة 775 من القانون البحري على أن تتقل البضائع في مدة مناسبة وبالطريق المبلغ أو المتفق عليه وفي حالة عدم تحديده فبالطريق العادي.

فعمليا تفرض على الناقل أن يسير في خط مستقيم ومباشر ، إذ هذه القاعدة وجدت في القرن الثامن عشر وخاصة في مجال التأمين البحري ، بحيث أن السفينة إذا انحرفت عن خط سيرها اعتبر الناقل قد خرج عن العقد¹⁸⁴ وعليه لا ينبغي للناقل اختصار الطريق أو إتباع الطريق الجغرافي الأقصر من أجل الوصول في أقرب وقت ممكن، لذا يجب عليه الأخذ بإرادة الأطراف وكذا القواعد الملاحية وخاصة المتعلقة بتنظيم خطوط السير وهذا تقاديا للتصادم البحري ، أما في حالة عدم وجود اتفاق لتحديد مسار الرحلة البحرية لنقل البضائع ولا توجد عادة بحرية تحدد المسار الذي يجب على الناقل إتباعه ، يتم إتباع الطريق المعقول وهو الطريق المباشر¹⁸⁵

2/ تغير الطريق

يتم تحديد الرحلة البحرية بتحديد ميناء الشحن والتفريغ ، والطريق هو بمثابة المسافة التي تقطعها السفينة في البحر للربط بين الميناءين ، وعليه يجب أن تتقل البضائع بالطريق المبلغ أو المتفق عليه ، في حين ذلك إذا تعرضت السفينة إلى حالة إنقاذ أشخاص أو أموال في البحر فهذا لا يعد مخالفة لعقد النقل ، ولا يعد الناقل مسئولاً عن أية خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك وهو ما نصت عليه المادة 332 من القانون البحري الجزائري إذ يتعين على كل ربان سفينة أن يقدم يد المساعدة لكل شخص موجود في البحر ويوشك على الهلاك وذلك بدون أن يعرض سفينته وطاقمه ومسافريه لخطر جدي ، وعليه فإن عملية الإنقاذ في البحر هي التزام قانوني¹⁸⁶ ويرتب مساءلة الربان جنائياً

184- د. بسعيد مراد ، المرجع السابق ، ص 129 .

185 -د. هاني محمد دويدار ، المرجع السابق ، ص 19.

186 -تحول هذا الالتزام الأدبي إلى التزام قانوني في التشريعات الدولية مثل المادة 11 من اتفاقية بروكسل المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ لعام 1910 ومثل المادة 8 من اتفاقية بروكسل لعام 1910 الخاصة بتوحيد بعض قواعد التصادم البحري ، وللتفصيل أكثر أنظر إلى مراد بسعيد ، المرجع السابق ، ص 131 .

¹⁸⁷ وذهب القانون الأنجلوسكسوني وخاصة الأمريكي ، على أن كل تغيير للطريق بأي شكل يحرم الناقل من الاستفادة من الامتيازات التعاقدية وخاصة حالات الإعفاء من المسؤولية ¹⁸⁸

وما تجدر إليه الإشارة أنه لا بد أن نفرق عمليا بين تغيير الرحلة وتغيير الطريق ، فلا نكون أمام تغيير الرحلة عند انحراف السفينة عن خط سيرها ، وإنما هناك تغيير للطريق لأن السفينة لم تغير أي مينائي الشحن والتفريغ ، ولكنها ليست الطريق المتفق عليها أو ليست الطريق المعتاد ، هذا من جهة ومن جهة أخرى نكون بصدد تغيير للرحلة عندما يغير الناقل مثلا ميناء الشحن أو ميناء التفريغ ، ولا يمكن أن يستفيد من حالات الإعفاء القانونية من المسؤولية ، فالناقل هنا عليه تعويض كامل الضرر الحاصل للبضاعة من اللحظة التي فعلا غيرت السفينة الرحلة البحرية ¹⁸⁹

ثانياً : الانحراف المشروع لقد أوردنا فيما سبق نص المادة 332 من القانون البحري الجزائري ، والتي أوجبت على ربان السفينة أن يسعى لتقديم المساعدة لكل شخص يوشك على الهلاك في عرض البحر ، شريطة ألا يعرض سفينته بطاقمها إلى الخطر ، وبهذا يكون المشرع الجزائري سار على نهج معاهدة بروكسل 1924 من خلال مادتها 4/4 ، في تقديم المساعدة والإنقاذ للأرواح البشرية فقط في حين أن المعاهدة ذكرت حتى الأموال وعليه وفي سبيل ذلك يكون انحراف السفينة مشروعاً

وقد نصت أيضا اتفاقية بروكسل 1924 على حالات الانحراف المشروع للأغراض أخرى لا تتعلق بالإنقاذ وقيدته بقيد المعقولة أي أن الانحراف لا يكون مشروعاً إلا إذا كان قد حصل بسبب معقول

ويتضح لنا مما سبق بأن الانحراف المشروع يتخذ صورتين ، فهو إما أن يكون لغرض الإنقاذ في البحر أو يكون لأغراض أخرى لا تتعلق بالإنقاذ ويشترط أن يكون الانحراف في هذه الحالة معقولا وعليه فسنتناول الانحراف المشروع كالاتي :

1/ الانحراف المشروع لغرض الإنقاذ بين السفن تعتبر عملية المساعدة والإنقاذ عمل

¹⁸⁷ - حيث نصت المادة 485 من القانون البحري الجزائري على أنه (يعاقب بالحبس من سنتين إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 20000 دج إلى 200000 دج أو بإحدى العقوبتين كل ربان باستطاعته أن يقدم المساعدة لكل شخص عثر عليه في حالة خطر الضياع أو الموت في البحر ، دون تعريض أعضاء طاقمه والمسافرين إلى الخطر ولم يفعل وإذا توفي الشخص الذي عثر عليه بسبب عدم تنفيذ الالتزام المشار إليه ، تكون العقوبة بالسجن من خمس سنوات إلى عشر سنوات وبغرامة مالية من 50000 دج إلى 200000 دج.

¹⁸⁸ - sur le principe , voir william tetly , cargo claims ;p737 et s (la règle s'explique par référence à l'assurance . en droit classique , l'assurance ne couvrait un armateur que s'il suivait strictement la route géographique prévue , s'en écarter en effet s'aventurer dans des mers ouvertes aux pirates comme aux corsaire ennemis , N'étant plus garanti par son assureur , le transporteur ne pouvait plus exécuter l'obligation d'assurance qu'il avait à l'égard de ses chargeurs

¹⁸⁹ - أ. بسعيد مراد المرجع السابق ، ص 132

تطوعي من طرف المنقذ وهذا حال ما إذا لم ينتج عن إنقاذه أي ضرر يلحقه ، ولكن مخاطر البحر تفرض نوعا من التكافل بين من يتعرضون لها فالأضرار التي يمكن أن تنجم عنها سواء للأرواح أو الأموال جسيمة ، وفرص المساعدة و الإنقاذ قد تكون عرضية أو ضئيلة ، ومن ثم فقد كان التزام الربانة بالإنقاذ هو التزام أدبي يترك لضمير الربانة ومبادرتهم إلى التكافل المهني أمام مخاطر البحر ، إلا أنه نظرا لتقاعس الربانة منهم في تقديم المساعدة تحول هذا الالتزام الأدبي إلى التزام قانوني منظم ، فأدخلته التشريعات المختلفة¹⁹⁰ ونذكر القانون الفرنسي الصادر في 10 مارس 1891 م غير أن الواقع العملي والحاجة الملحة إلى مد المساعدة البحرية لغير حالة التصادم جعل التشريعات تدخل نصوصا قانونية تلزم الربانة بتقديم المساعدة لكل سفينة معرضة للهلاك في البحر ، وهو ما نتج عنه بالفعل إبرام اتفاقية بروكسل للتصادم البحري لسنة 1910م¹⁹¹ ، والتي تعتبر من أول الاتفاقيات التي فرضت الالتزام بالإنقاذ على رجال البحر في حالة التصادم ، تم ثلثها بعدها اتفاقية بروكسل للمساعدة والإنقاذ لعام 1989م¹⁹²، والتي دخلت حيز التنفيذ في 1996/7/14 تعديلا لاتفاقية بروكسل الخاصة بالمساعدة والإنقاذ البحري الموقعة عام 1910م

فالاتفاقية الأولى تقرر واجب الإنقاذ في حالة تصادم السفن فقط حيث نصت المادة 8 منها على أنه (بعد حدوث التصادم يجب على ربان كل سفينة من السفن المتصادمة وبقدر الإمكان ودون تعريض سفينته أو طاقمها أو ركابها للخطر أن يقدم المساعدة للسفينة الأخرى وطاقمها وركابها)، أما الاتفاقية الثانية فأوجبت القيام بالمساعدة في سبيل إنقاذ الأرواح البشرية ، إذ نصت في مادتها 11(يجب على ربان كل سفينة بقدر استطاعته ودون تعريض سفينته أو طاقمها أو ركابها لخطر جدي أن يقدم مساعدته لكل شخص يوجد بالبحر تحت خطر الهلاك ولو كان من الأعداء) ومن خلال هذا النص فإن الاتفاقية والقوانين التي أخذت بها قد جعلت الالتزام بالمساعدة التزاما قانونيا يجب على ربان كل سفينة سمع نداء الاستغاثة (SOS)¹⁹³ أن يلبى هذا النداء أن يبادر إلى إنقاذ ومساعدة السفينة المستغيثة .

190-لذا فقد صدر قانون 10 مارس 1891م الفرنسي الذي فرض على ربان كل سفينة تصطدم بغيرها الالتزام بتقديم مساعدته للسفينة الأخرى وسابرت التشريعات الأخرى المشرع الفرنسي المتمثل في قصر الالتزام بالمساعدة على حالة التصادم

191 - انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد في مجال المساعدة والإنقاذ (بروكسل في 23 سبتمبر 1910) بمقتضى المرسوم رقم 70/64 المؤرخ في 2 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 29 المؤرخة في 1964/04/07

192 -مرسوم رئاسي رقم 385-11 مؤرخ في 23 نوفمبر سنة 2011 يتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية للإنقاذ لسنة 1989 التي حررت بلندن في 28 أبريل سنة 1989 الجريدة الرسمية رقم 64 المؤرخة في 2011/11/27

193 -وتطلق هذه الإشارة عن طريق جهاز التلغراف والمتعارف عليها لدى جميع الربانة وتعني هذه الإشارة (أنقذ أرواحنا) وهي اختصار للجملة الإنكليزية (SAVE OUR SALSE) وقد وضعت هذه العبارة من قبل معاهدة لندن الخاصة بالإشارات اللاسلكية وكذلك من قبل معاهدة واشنطن 1927

ومن هذا المنطلق فإن إطلاق السفينة المنكوبة لنداء الاستغاثة ، توجب على من يسمعه أن يقدم المساعدة سواء وجد في حط سيرها أو إذا لم يكن في خط سيرها توجب على الريان الانحراف عن خط سيره، والمبادرة للإنقاذ ، وهو ما أكدته المادة 4/4 من معاهدة بروكسل لسنة 1924 وكذا المادة 6/5 من قواعد هامبورج لسنة 1978¹⁹⁴، والمادة 17 الفقرة 13 و14 من قواعد روتردام 2008¹⁹⁵ .
وعليه يظهر لنا من خلال هذه النصوص الحث على الإنقاذ بحيث يكون الانحراف عن خط السير الواجب إتباعه مشروعاً بنص القانون إذا كان ذلك الانحراف للأجل إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر ومع ذلك وخشية من أن يغرى الربانة بالمكافأة التي تعطى للمنقذ تجعل البعض منهم يسرف في التدابير التي يتخذها طمعا في هاته المكافأة ضاربا بمصالح البضائع المشحونة عرض الحائط لذلك هنا يجب أن نميز بين حالتين:

أ/ حالة الانحراف لغرض إنقاذ الأرواح المعرضة لخطر الهلاك في البحر

لقد ترسخ مبدأ ثابت لدى ربانة السفن بتقديم يد المساعدة لكل سفينة منكوبة في عرض البحر، وكان هذا الالتزام الأخلاقي ناتج من تضامن البحارة وتعاونهم على مواجهة أخطار البحر، وبعدها تحول إلى التزام قانوني وقد نتج عنه تقديم مكافأة للمنقذ، إلا أنه في الحقيقة شكل نوعاً من الخوف خشية أن يؤدي هذا الالتزام (القانوني) إلى العزوف عن إنقاذ الأرواح البشرية المهتدة بالغرق، وسعيهم في إنقاذ الأموال بدلا عنها وهذا طمعا في المكافأة التي يحصل عليها المنقذ لإنقاذه الأموال دون الأرواح ، لهذا قررت الاتفاقيات والتشريعات أن المكافأة التي تمنح للمنقذ أسست على أن السفينة المنقذة حتما ستتكد خسائر، نتاج انحرافها عن خط السير الواجب إتباعه وهذا تلبية لنداء الاستغاثة التي أطلقتها السفينة المنكوبة للقيام بعملية المساعد والإنقاذ¹⁹⁶ ومن خلال هذه العملية تحصل السفينة المنقذة على المكافأة سواء كان نتيجة إنقاذ الأرواح مع الأموال أو نتيجة إنقاذ الأرواح فقط ، وقد أخذ المشرع الجزائري بهذا المبدأ من خلال القانون البحري الجزائري حيث بين حالات استحقاق المكافأة وكذا تقدير المكافأة ، وعليه يترتب على كل إسعاف مثمر أداء مكافأة عادلة لمن قاموا بعملية الإنقاذ ، حين ذلك لا تدفع المكافأة إذا بقيت عملية الإنقاذ بدون جدوى ويعبر عن هذا الشرط باللغة الإنجليزية أي بدون إسعاف ليس هناك أجر، ويعني ذلك أن التزام المنقذ بالتزام no cure no pay

194 - نصت المادة 6/5 من قواعد هامبورج لسنة 1978 على أنه (فيما عدا العوارية العامة (الخصائر المشتركة) ، لا يسأل الناقل إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير ناتجا عن تدابير لإنقاذ الأرواح أو عن تدابير معقولة لإنقاذ الممتلكات في البحر

195 -وقد نصت أيضا المادة 17 الفقرة 13 و14 من قواعد روتردام 2008 على أنه (تدابير معقولة لإنقاذ ممتلكات في عرض البحر أو محاولة إنقاذها ، تدابير معقولة لتفادي الإضرار بالبيئة أو محاولة تفاديه

196 -يفرق البعض بين المساعدة والإنقاذ ولكن الفقه الحديث يوصي بتجنب التفرقة بين الأمرين لدقة ذلك أحيانا

بتحقيق نتيجة وليس التزام ببذل عناية، كما أن عملية الإنقاذ عملية احتمالية فقد تتجح وقد تفشل، فإذا نجحت حصلت سفينة الإنقاذ على المكافأة وإذا فشلت فلن تحصل على أي مكافأة¹⁹⁷ وقد وضحت المادة 343 من القانون البحري الجزائري أن تحديد المكافأة بالاتفاق بين السفينة المنقذة والسفينة طالبة الإنقاذ و إن لم يتم الاتفاق تحدد المكافأة بمعرفة القاضي¹⁹⁸ وبعدها تضمن المادة 345 من ق ب ج الأسس التي يقوم عليها تقدير مكافأة الإنقاذ في حالة عدم اتفاق الطرفين على تحديد المكافأة ، و من خلال تقرير المكافأة من قبل المشرع تستند إلى حكمة معينة وهي أنه لم يكن الأمر للإخراج الانحراف الذي قام به الناقل لأجل إنقاذ السفينة المنكوبة من نطاق المشروعية وإنما كان الأمر تشجيعا للربابنة حتى لا يتقاعس من يسمع نداء الاستغاثة عن أداء هذا الواجب ولو لاحظنا في نصوص القانون لو جدنا أنه قرر عقوبة جزائية لمن يتوانى عن تقديم المساعدة للأرواح المعرضة لخطر الهلاك وهو ما نصت عليه المادة 485 من ق ب ج وبينت العقوبة بالحبس من سنتين إلى خمس سنوات وبغرامة مالية من 20000 دج إلى 200000 دج لكل ريان كان باستطاعته أن يقدم المساعدة للسفينة المعرضة للخطر وتوشك على الهلاك ولم يفعل ، و هنا نلاحظ أن المشرع اتبع أسلوب الترغيب والذي يتمثل بالمكافأة و أسلوب الترهيب المتمثل بالعقوبة الجزائية ،والحقيقة أن أغلب التشريعات العربية والعالمية ، اتجهت إلى تقرير عقوبة جزائية تفرض على من يتخلف عن تنفيذ هذا الالتزام وقد كان هذا تأكيد لما نادى به اتفاقية بروكسل الخاصة بالمساعدة والإنقاذ المبرمة عام 1910م حيث فرضت على الدول المصادقة عليها أن تقر في تشريعاتها عقوبات تفرض على المتخلف عن تقديم العون والمساعدة للسفن المنكوبة خصوصا عندما يكون في استطاعته ذلك

إن فلا يمكن إخراج الانحراف لأجل إنقاذ الأرواح البشرية المعرضة لخطر الهلاك في البحر من نطاق الانحراف المشروع وذلك لمساس المسألة بأعلى شيء في الوجود وهي الروح البشرية.

ب/ حالة الانحراف لغرض إنقاذ الأموال المعرضة لخطر الهلاك في البحر

إن الانحراف عن خط السير لأجل إنقاذ الأرواح البشرية يكون إلزاميا لأنه يتعلق بروح البشر المعرضة لخطر الهلاك في البحر، أما الانحراف لأجل إنقاذ الأموال يكون اختياريا ومتى كان كذلك فإنه يخرج عن نطاق الانحراف المشروع، لأن عمله لم يكن عندئذ بدوافع إنسانية إنما كان بقصد الحصول على المكافأة.

197 - د . مراد بسعيد ، الإطار القانوني للمساعدة والإنقاذ البحري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، العدد 2 ، 2014، ص 21

198 -نصت المادة 343 من الأمر رقم 76-80 والمتضمن القانون البحري الجزائري على أنه : تحدد قيمة مكافأة الإسعاف بموجب الاتفاقية المبرمة بين الأطراف ، وفي حالة عدم وجودها ، من طرف المحكمة ويجري مثل ذلك فيما يتعلق بالنسبة التي يتم بمقتضاها توزيع هذه المكافأة بين القائمين بالإنقاذ .

وقد وجه لهذا الرأي انتقاد في أنه لا يبدي التفرقة بين إنقاذ الأشخاص و إنقاذ الأموال إذ أنه لا يمكن أن يقوم الريان بمناورات خطيرة وباهظة بقصد إنقاذ المال والتضحية بمال آخر، وهو الذي يجب المحافظة عليه في المقام الأول ، في حين ذهب الطرف الآخر في أن الانحراف لأجل إنقاذ الأموال في البحر لا يعد انحرافا مشروعاً إذا كان إنقاذ الأموال مرتبطاً بإنقاذ الأرواح كما لو تم إنقاذ الأرواح من خلال سحب السفينة ، ولكن إذا تم إنقاذ أفراد طاقم السفينة التي في محنة، ونقلوا إلى السفينة المنقذة واستمرت هذه الأخيرة بحسب السفينة لإنقاذها فإن الانحراف يكون غير مشروع ، في حين أكدت اتفاقية بروكسل الخاصة بالتصادم البحري لسنة 1910 وحسب نص المادة 8 منها ، أن إنقاذ الأموال لا يكون إلزامياً إلا في حالة التصادم فقط¹⁹⁹

ومن هذا المنطلق فإنه يبقى الانحراف لأجل إنقاذ الأموال اختيارياً في الحالات الأخرى وبالتالي لا يعتبر هذا الانحراف بهدف إنقاذ الأموال مشروعاً لأنه لا وجود لأي التزام قانوني على غرار إنقاذ الأرواح الملزم وهو ما بررت به ذلك ، إلا أن الواقع العملي فبعد إنقاذ الأرواح عادة ما يتم إنقاذ الأموال ، صف إلى ذلك فإن إنقاذ الريان والبحارة الموجودين على ظهر سفينة تجارية ناقلة للبضائع سيتبعها إنقاذ البضائع لأن حيال هذا قد أقرت بعض التشريعات²⁰⁰ ومنها نص المادة 342 من القانون البحري الجزائري أنه لا يوجد أي مكافأة جراء إنقاذ الأموال دون إنقاذ الأرواح ، وليس السبب الوحيد الذي يمنع المكافأة بل وحتى السفينة المنقذة إن لم يكن بإمكانها تسديد المكافأة فلا يقع عليها أي جزاء وتبقى سلطة التقدير للقاضي في الإعفاء عن أداء المكافأة ، زيادة على ذلك فإن المكافأة المستحقة للناقل غير متساوية في حالة إنقاذ الأرواح دون الأموال ، وقد تبث اختلاف بين التشريعات في مسألة إنقاذ الأموال دون ذلك ، ويرجع الأمر هنا للدولة إلى أي نص من الاتفاقيات الدولية أخذت به هل اتفاقية بروكسل أو هل اتفاقية هامبورج ؟

1/ الانحراف لأجل إنقاذ الأموال وفق اتفاقية بروكسل 1924 م والقوانين المستمدة منها :

إن أصل فكرة الانحراف المعقول²⁰¹ أو المشروع يرجع إلى معاهدة بروكسل لسنة 1924 م من خلال مادتها 4/4 ، والتي نصت عليه بصريح العبارة على أنه لا يعتبر مخالفاً لأحكام هذه المعاهدة ولعقد الناقل أي انحراف لإنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر أو أي انحراف آخر معقول ، ولا يسأل الناقل عن أي هلاك أو تلف ينتج عن ذلك ، وعليه في أحكام هذا النص من المعاهدة يظهر أن الانحراف لأجل إنقاذ الأموال مشروع ولا يعتريه أي قيد أو شرط ولم تفرق بين الانحراف لإنقاذ

199 - أ. عبد الملك عبد الله محمد الورقي ، انحراف السفينة وأثره في مسؤولية ناقل الشيء بحراً (دراسة مقارنة) ، رسالة تقدم بها إلى مجلس كلية القانون لجامعة بغداد وهي جزء من متطلبات نيل درجة الماجستير في القانون الخاص ، العراق ، 2003 ، ص 46 و45.

200 - وفي ذلك نجد المادة 356 من قانون التجارة البحرية الأردني ، المادة 253 من قانون التجارة البحرية السوري ، و المادة 342 من القانون البحري الجزائري ، والمادة 308 من القانون البحري المغربي.

201 - د. بسعيد مراد ، المرجع السابق من الرسالة ، ص 133.

الأرواح وبين الانحراف لإنقاذ الأموال ، وقد ذهب بعض الشراح الإنكليز ووافقه في ذلك جانب من الشراح العرب²⁰² ، في أن معاهدة بروكسل 1924 م قد جعلت من الانحراف لغرض إنقاذ الأموال مشروعاً ، وشرحهم هذا يستند إلى تفسيرهم الحرفي لنص الاتفاقية الذي يعتبر الانحراف لإنقاذ الأموال مشروعاً في ظل هذه الاتفاقية.

2/ الانحراف لأجل إنقاذ الأموال وفق اتفاقية هامبورج 1978 م والقوانين المستمدة منها :
 إن معاهدة هامبورج لسنة 1978 م هي أيضاً شأنها شأن معاهدة بروكسل 1924 م ، فكلاهما أقرتا جواز الانحراف عن خط السير لأجل إنقاذ الأرواح والأموال معاً ، وهو ما وضحه لنا نص المادة 6/5 من قواعد هامبورج ويعتبر الانحراف فيها لأجل إنقاذ الأرواح والأموال حالة من حالات الإعفاء القانوني للمسؤولية ، إلا أن الاختلاف بينهما يكمن في التصريح المباشر في اتفاقية بروكسل 1924 م والتي أقرت بمشروعية الانحراف لأجل إنقاذ الأرواح والأموال معاً ، في حين ذلك أن اتفاقية هامبورج 1978 م فقد أقرت بصريح العبارة بمشروعية الانحراف لأجل إنقاذ الأرواح البشرية ، أما بخصوص إنقاذ الأموال فقد علقت مشروعية الانحراف لإنقاذ الأموال على شرط المعقولة²⁰³ وعليه فإن هذا الشرط قد جعل الحكم مختلفاً في مسألة الانحراف لإنقاذ الأموال ، فوفقاً لاتفاقية بروكسل 1924 م لا نجد أي شرط أو قيد يمنع الانحراف لأجل الأرواح والأموال ، بينما الحال غير ذلك في اتفاقية هامبورج 1978 م إذ اشترطت الاتفاقية شرط المعقولة حتى نكون أمام انحراف مشروع.

3/ موقف المشرع الجزائري من الانحراف لأجل إنقاذ الأموال :

يظهر لنا موقف المشرع الجزائري في مسألة الانحراف عن خط السير لأجل إنقاذ الأموال من خلال المادة 775 من القانون البحري في فقرتها الثانية ، أنه (لا يعد مخالفة لعقد النقل البحري ، أي تغيير للطريق لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك ، و لا يعد الناقل مسؤولاً عن أية خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك) وهو بهذا يكون قد ساير اتفاقية بروكسل 1924 م في مادتها 4/4 ، إلا أن المشرع الجزائري لم يستخدم مصطلح الانحراف ولم يقتبس ذلك من الاتفاقية حيث نجد مصطلح تغيير الطريق ، وقد فرقنا فيما سبق بين الطريق العادي الذي ذكره في الفقرة الأولى من نفس المادة (775 ق ب ج) ، والمشرع الجزائري إقتبس النص صريحاً من اتفاقية بروكسل 1924 م ، حين أقرت و أقر بعدها أنه لا يعد مخالفة أي لا يوجد جزاء فهنا لو أردنا تغيير مصطلح (لا يعد مخالفة) ، لاستعملنا مصطلح (يجوز) ، ويصبح يجوز الخروج عن عقد النقل البحري وتغيير الطريق أي الانحراف عن خط السير ، سواء تلقى الناقل النداء بالاستغاثة من طرف السفينة المنكوبة أو اعترضت طريقه في المسارعة إلى إنقاذ الأشخاص أو الأموال في البحر ، و

202- أ. عبد الملك عبد اله محمد الورقي ، المرجع السابق ، ص 47.

203- د. محمود محمد عيانية ، أحكام عقد النقل ، النقل البحري ، النقل البري ، النقل الجوي ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الطبعة الأولى ، 2015 ، 1436 ، عمان ، الأردن ، ص 112.

ونجد الفقرة الأخيرة من المادة 775 من ق ب ج اعتبرت الناقل غير مسئول عن أي خسارة أو ضرر ينجم عن هذه المساعدة والإنقاذ ، وبالموازاة مع هذه العبارة ، نجد نص المادة 803 من القانون البحري الجزائري الذي نص على حالات الإعفاء المخولة للناقل ذكر في الفقرة (ي) أنه يعفى الناقل من المسؤولية إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناتجة عن (إنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك) ومن هنا فإن الانحراف لأجل إنقاذ الأرواح أو الأموال هو انحراف مشروع.

ثالثا: حالات أخرى للانحراف المشروع لا تتعلق بالإنقاذ في ظل اتفاقية بروكسل 1924 م واتفاقية هامبورج 1978 م

1/ في اتفاقية بروكسل 1924م

بالنسبة لاتفاقية بروكسل 1924 م قد تعرضت لحالات أخرى غير الإنقاذ ، وهو ما و يظهر لنا من خلال نص المادة 4/4 في فقرتها الأخيرة أنه (لا يعتبر مخالفا لأحكام هذه المعاهدة ولعقد النقل أي انحراف في السير لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر أو أي انحراف معقول (...).

وعليه يتضح لنا من خلال عبارة أو (أي انحراف معقول) أنه منح شرط المعقولية ، ولكن ما هي الحالات التي تدخل في المعقولية وهو ما يثير التساؤل في هذه النقطة ؟

ومنه بالرجوع إلى الاتفاقية لم تعطي معايير على حساب الحصر، فكل على حساب الظروف القاهرة التي لا تسمح له بمواصلة الرحلة أو ترغمه على الانحراف عن خط السير ، فنجد رأي من يعتبر أن الانحراف لكي يكون معقولا يجب أن يكون الغرض منه الصالح المشترك لكل من طرفي العقد، ويدخل في هذا المعنى أن الناقل عندما ينحرف مثلا بسبب رداءة الجو فإنه يسعى لأخذ الاحتياط والمحافظة على السفينة لمت تحويه من أرواح بشرية المتمثلة في طاقمها وكذا البضاعة التي ينقلها وما يفرضه عليه عقد النقل البحري من إيصالها سليمة²⁰⁴ في حين نجد رأي آخر أن الانحراف المعقول هو الذي يقصد من ورائه تجنب خطر كبير وهنا يكون بمثابة انحراف قيسري أي ضروري وليس انحراف طوعي²⁰⁵ وعليه هنا يكون الانحراف معقولا ، ونضرب مثال آخر عندما تواجه السفينة أخطار جدية كحالة وجود موانع من التفريغ في ميناء الوصول كالمظاهرات أو الإضراب أو بسبب إضراب مؤسسات المناولة أو تعطل آلات المناولة المينائية ، والقضاء اعتبر أن الانحراف

²⁰⁴ -JEAN-PIERR BEURIER ,droits maritimes, Dalloz action , 3em édition 2014 ,paris , p 335.

²⁰⁵ -الانحراف الناجم عن جهل الربان أو عدم كفاءته لا يعتبر قيسريا أي مبررا ، فالانحراف يكون مبرر إذا اقتضته قوة مادية أو معنوية أو إذا كان ضروريا لسلامة البضائع والأرواح ، راجع ، د. مراد بسعيد ، المرجع السابق من الرسالة ، ص 133.

أيضا في حالة ما إذا غير الناقل طريق السفينة إلى ميناء آخر من أجل تقادي العبور على قناة السويس التي كانت خطرة بسبب حرب الخليج²⁰⁶

2/ في اتفاقية هامبورج 1978 م .

أما بخصوص اتفاقية هامبورج لسنة 1978 م فلم تتطرق بصريح العبارة عن الانحراف المشروع لحالات أخرى غير الإنقاذ ، كما تطرقت إليه معاهدة بروكسل ، بل اقتصرت على حالة الإنقاذ فقط ، ولكن لا نستطيع عملا أن نجزم بأن اتفاقية هامبورج قد تخلت تماما عن الانحراف لأغراض لا تتعلق بالانحراف ، فقد ذهب البعض²⁰⁷ إلى أن المادة 1/5 من الاتفاقية قد نصت بشكل ضمني عن الانحراف المعقول²⁰⁸

وإذ رجعنا إلى الواقع العملي فإن ظروف الملاحة البحرية والأخطار البحرية التي تتعرض لها السفن تفرض وجود حالات أخرى تضطر الناقل للانحراف عن مساره، وعليه فإنه يمكن القول أن النص السابق يشمل حالة الانحراف المعقول لأغراض أخرى غير الإنقاذ ، باعتباره حادثة يجب على الناقل أن يثبت أنه اتخذ الإجراءات اللازمة والمعقولة لتقادي الانحراف وبذلك فإن اتفاقية هامبورج قد تطرقت للانحراف المعقول لأغراض غير الإنقاذ من خلال نص المادة 1/5 وكما سبق ذكره فإن الانحراف المعقول لأغراض غير الإنقاذ يخضع في تقدير معقوليته لسلطة قاضي الموضوع ومعقولة الانحراف تقدر حسب ظروف كل حالة فالذي يعتبر معقولا في حالة قد لا يكون كذلك في حالة أخرى.

3/ استعمال الشرط الحر كحالة تسمح بالانحراف (liberty clause)

إن وجود الشرط الحر²⁰⁹ في وثيقة الشحن فإنه سيعطي للناقل الحرية في حفظ التزاماته بدون إلغاء المقتضيات الأمرة التي تنظم عقد النقل البحري ، إلا أن هذا الشرط يتغير حسب وثيقة الشحن ، حيث إذا ورد في وثيقة الشحن فإنه يسمح للسفينة بالتوقف في ميناء آخر غير المتفق عليه أو الوارد في سند الشحن ، وهذا إذا واجهت السفينة أسباب تدفعها إلى تغيير الميناء ، وليس ذلك فحسب بل يجيز تغيير الطريق بغية إنقاذ الأشخاص أو الأموال.

206 - د. مراد بسعيد ، المرجع السابق ، ص 133.

207 - للاستزادة في الموضوع راجع أ . عبد الملك عبد الله محمد الورقي ، المرجع السابق ص 56.

208 - حيث نصت المادة 1/5 من اتفاقية هامبورج 1978 على أنه " يسأل الناقل عن الخسارة الناتجة عن هلاك البضائع أو تلفها وكذلك الناتجة عن التأخير في التسليم إذا وقع الحادث الذي تسبب في الهلاك أو التلف أو التأخير أثناء وجود البضائع في عهده ما لم يثبت الناقل أنه قد اتخذ هو ومستخدموه ووكلائه جميع ما كان يلزم اتخاذه بشكل معقول من تدابير لتجنب الحادث وتبعاته " .

209 - د. مراد بسعيد ، المرجع السابق ، ص 135.

وهذه الشروط إن وجدت حسب الأستاذة Martine remond-Gouillod فهي شروط صحيحة²¹⁰ حيث تسمح للناقل بالانحراف أو تغيير الطريق العادي من أجل الرسو في موانئ محددة مسبقا بين الطرفين ، أو تسليم البضائع في ميناء آخر أي غير الميناء المحدد لوصول البضاعة وهنا سيعتبر الناقل قد سلم البضائع ، وهذا تجنباً لدفع تكاليف مالية أخرى.

ومن اللافت للنظر أن صحة استعمال الشرط الحر مرهون بالخضوع لشروط، فهو لا يطبق بصفة عشوائية إذ يجب أن يكون الناقل على دراية بوجود هذا الشرط في وثيقة الشحن أن يقبله بعدها ، إلا لا يمكن الاحتجاج به ضده ، كما أنه يجب على الناقل أن يستعمل هذا الشرط في حدود الأسباب التي تسمح له بذلك ، و أن لا يسيء استعماله ويكون حسن النية حين استعماله أي لا ينجر عنه خداع و غش ، وعليه يمكن قيام مسؤولية الناقل البحري جراء الانحراف أو تغيير الطريق ، إذا توافرت ثلاث شروط حسب العميد Rodière ، وهي وجود خطأ ، ووجود ضرر مس البضائع ، أن يكون الضرر منسوب إلى الخطأ.

وعليه فالانحراف أو تغيير الطريق الذي لا يسبب تأخير أو سبب تأخير خفيف، فإنه لا يؤثر ولكن إذا سبب ضرر للبضائع ، فمسؤولية الناقل تقوم هنا وما على الناقل سوى إثبات أن الضرر هو نتيجة حالة من حالات الإعفاء القانونية كإضراب أو غلق للموانئ بالجليد أو أي فعل لا يرجع سببه إلى الناقل.

المبحث الثاني: حالات الانحراف الغير مشروع

إذا كان الانحراف المشروع يستند إلى ما يبرره ، فإن الانحراف الغير مشروع هو العكس أي لا يجد ما يستند إليه ليبرره، فالانحراف غير مشروع يقابل الانحراف المشروع ، ذلك أنه إن وجد سبب يبرر للناقل أن ينحرف عن خط السير الواجب إتباعه كان مشروعاً ، وإذا انعدم فسيكون غير مشروع ، وفي الحقيقة تبقى مشروعية لانحرف عن خط السير من المسائل المعقدة حيث يمكن أن يتحول الانحراف من مشروع إلى غير مشروع حسب وضعية و نية ريان السفينة المنقذة ، فلو قام أقدم الریان على تقديم المساعدة للأشخاص ولكنه لم يكتف بذلك فقام بسحب السفينة طمعا في الحصول على مكافأة المساعدة والإنقاذ ولم يأخذ بعين الاعتبار أولوية سفينته ولم يتخذ التدابير اللازمة لضمان سلامتها والبضاعة التي يحملها أو أنه انحرف عن خط السير الواجب عليه إتباعه تجنباً لخطر كان يعلم به عند إصداره لسند الشحن في ميناء الشحن ، أو غير ذلك من الحالات التي تظهر لأول وهلة على أنها انحراف مشروع وهي ليست كذلك.

²¹⁰ -Martine Remonde-Gouilloud, droit maritime, 2m édition , pedone, paris, 1993, n 561 , p 364 ، ص 135 ، والمرجع السابق من رسالة الدكتوراه ، ص 135 ، p 364 ،

أولاً : الانحراف غير المشروع وفق اتفاقية بروكسل 1924 م

إن اتفاقية بروكسل 1924 م والقوانين المستمدة منها لم تتطرق لحالة الانحراف غير المشروع ولم تدرج حالات معينة تبين على مثل هذا الانحراف ، إلا أنه يمكن أن نستنتج حالات الانحراف الغير مشروع من الاتفاقية بمفهوم المخالفة وكل ما يعكس حالات الانحراف المشروع التي ذكرتها ، ولتبيان هذا لا بد من مخالفة نص المادة 4/4 من الاتفاقية ، فالانحراف غير المشروع وفقاً لمفهوم المخالفة لا يعد أكثر من مجرد واقعة مادية خالية من كل أثر قانوني فيما لو انعدمت الصلة بينه وبين الضرر الحاصل ، أما إذا ترتب الضرر على أثر هذا الانحراف فإنه يرتب آثاره فيما يتعلق بمسؤولية الناقل البحري ، وهذا وقد كان الانحراف غير المشروع يرتب آثاره فيما يتعلق بعقد النقل البحري حتى ولو لم ينجم عن هذا الانحراف ضرر ما وقد كان هذا الحكم معمولاً به في ظل القوانين الأنجلوسكسونية قبل صدور معاهدة بروكسل 1924م.

ثانياً : الانحراف غير المشروع وفق اتفاقية هامبورج 1978 م

اتفاقية هامبورج حالها حال اتفاقية بروكسل 1924 هي أيضاً لم تتطرق إلى الانحراف غير المشروع ، ومنه إن كان يشكل مخالفة للالتزام بخط السير الواجب على الناقل إتباعه ، إلا أنه لا يرتب آثاره إلا إذا ارتبط هذا الخطأ بالضرر الحادث للبيضاة²¹¹ ولا يختلف الوضع في القانون البحري الجزائري على ما هو عليه الوضع في ظل الاتفاقيتين.

وما تجدر إليه الإشارة في هذا المقام أن القضاء الإنكليزي، اعتبر انحراف الناقل البحري عن خط السير المحدد ، ضامن لسلامة البضائع كمالك غير شرعي لها ، ولهذا الحكم دلالة كبيرة على مدى خطورة مخالفة الالتزام بخط السير الواجب إتباعه فالناقل وفقاً لذلك يصبح في حكم الغاصب ، الذي يضمن سلامة الشيء حتى ولو كان الضرر المباشر للبضائع ناتج عن قوة قاهرة وقد ذهب إلى هذا الرأي جانب من الفقه²¹²

وحجتهم في ذلك أنه لو لا انحراف السفينة لما تعرضت السفينة المنقذة لأخطار حقيقية ، فانحراف السفينة عن خط سيرها يزيد من احتمال وقوع الأخطار لأن الناقل يكون على الأقل على دراية بالأخطار التي قد تهدد السفينة وهي على خط سيرها الواجب إتباعه ، أما بخصوص انحراف السفينة غير المشروع فسوف يعرض السفينة لأخطار مجهولة ، وعليه فإن هذا الحكم قد جانبه الصواب فيما ذهب إليه ذلك أن الناقل يستفيد من الإعفاء عن الأضرار التي تنجم عن مخاطر البحر أثناء الطريق الواجب عليه إتباعه ، فإذا انحرقت السفينة وكان الانحراف غير مشروع ثم

211 - عبد الملك عبد الله محمد الورقي ، المرجع السابق ، ص 60 و 61 .

212 - د. محمود محمد عابنه، المرجع السابق ، ص 112 .

واجهت السفينة هذه المخاطر فلا يكون للناقل أن يتمسك بهذا الإعفاء وهو ما نصت عليه المادة 334 من القانون البحري الجزائري²¹³

وزيادة على ذلك فإن القانون البحري الأمريكي الصادر سنة 1936 م ، إذ يعتبر من القوانين التي استمدت أحكامها من اتفاقية بروكسل 1924 م ، قد أضاف إلى نص المادة 4/4 من الاتفاقية فقرة تقضي بأن الانحراف لا يكون معقولا إذا تم بقصد شحن البضائع أو تفرغها أو صعود الركاب أو إنزالهم وعلى الناقل إثبات عكس ذلك ، والنص يوضح لنا أنه بمقتضى هذه الفقرة لا يريد منها أكثر من مجرد لفت الانتباه إلى عدم معقولية الانحراف الذي يكون بقصد تحقيق منفعة خاصة بالناقل ، وتبقى في الأخير السلطة التقديرية لقاضي الموضوع في تقدير إن كان الانحراف مشروعاً أو غير مشروع.

ثالثاً: شروط أخرى مانعة للانحراف

حيث هذه الشروط إن وجدت فهي ستشدد من النظام القانوني لمسؤولية الناقل البحري إذ تعتبر شروط صحيحة²¹⁴ ويمكن إدراجها في وثيقة الشحن وهذا حسب إرادة واتفاق أطراف العقد ، فوفقاً لنص المادة الخامسة من اتفاقية بروكسل لسنة 1924 م ، اعتبرت أن الناقل حر في التخلي عن حقوقه والإعفاءات الممنوحة له²¹⁵ إلا أنه إذا كانت وثيقة الشحن تفرض على الناقل إتباع المسار المباشر دون توقف حتى ميناء الوصول ، فهنا تثار مسؤولية الناقل البحري حتى وإن كان الانحراف معقولاً ، وهذا غير شروط الإنقاذ المشروعة في الاتفاقيتين السابقتين وهما حالة إنقاذ الأرواح والأموال.

الخاتمة :

نخلص في الأخير إلى أنه رغم وجود العقد بين الناقل البحري والشاحن ، الذي بدوره يوجب على عاتق كل واحد منهما التزامات إن أخلا بها قامت مسؤوليتهما ، إلا أن رغم الأهمية هذه فثمة ما يجعل الناقل يخرج عن عقد النقل ويتنازل عن أحد التزاماته سواء كانت محددة أو غير ذلك ، ومن بين الالتزامات التي يتقيد بها الناقل وهي عدم الخروج عن خط السير حت لا حظنا أنه قبل اتفاقية بروكسل 1924م، لم يكن ثمة ما يفرض على الناقل الخروج عن خط سيره، إلا إذا اعترض مساره حالة طارئة أو قوة قاهرة أيا كان نوعها تجعلها تشكل خطراً على سفينته ، وكانت مسألة الانحراف لغرض إنقاذ الأرواح البشرية أمرها متروك لضمير الربان أي كان له الخيار في المبادرة بالإنقاذ من

213 -ولقد حددت المادة 334 من القانون البحري الجزائري : بأنه يتعين على كل ربان سفينة أن يقدم يد المساعدة لكل شخص موجود في البحر ويوشك على الهلاك وذلك بدون أن يعرض سفينته وطاقمه ومسافريه لخطر جدي .

214 -د. مراد بسعيد ، المرجع السابق ، ص 134

215 -قد نصت المادة الخامسة من معاهدة بروكسل لسنة 1924 م على أنه : للناقل أن يتنازل عن الحقوق والإعفاءات المخولة له كلها أو بعضها كما يجوز له أن يزيد في مسؤولياته على الوجوه المبينة في المعاهدة الحالية بشرط أن يكون هذا التنازل أو هذه الزيادة في المسؤولية وارداً في سند الشحن المسلم إلى الشاحن.

عدمه ، وكان يعتبر سلوك أدبي لا غير ، إلا أنه ظهر بصيص الأمل مع إبرام اتفاقية بروكسل المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ لعام 1910 م حيث تحول فيها هذا الالتزام إلى التزام قانوني وكل ناقل يتلقى نداء الاستغاثة ولم يلبي ذلك يتم مساءلته جنائيا ، ومن ثم صار لا يمكن إخراج الانحراف لأجل إنقاذ الأرواح البشرية المعرضة لخطر الهلاك في البحر من نطاق الانحراف المشروع وذلك لمساس المسألة بأعلى شيء في الوجود وهي الروح البشرية ، وبعدها استمدت الكثير من تشريعات دول العالم بما فيها التشريعات العربية من اتفاقية بروكسل هذا المبدأ ، وأقرت عقوبة جزائية تفرض على من يتخلف عن تنفيذ التزامه في الانحراف لأجل إنقاذ الأرواح والأموال وهو ما أقرته بعدها اتفاقية بروكسل 1924 واتفاقية هامبورج 1978 م ، وقد صادق المشرع الجزائري على الاتفاقيتين وكان سابقا لاحتضان هذا المبدأ من أوائل التشريعات ، رغبة منه في تقديم المساعدة والإنقاذ للسفينة المنكوبة ولا يترتب على الناقل أي مسؤولية حيال ذلك وهذا تشجيعا لهم في هذه المبادرة.

المراجع المعتمد عليها:

- 1- أ بسعيد مراد ، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسانالجزائر، 2011/2012 .
- 2-د.علي جمال الدين عوض،القانون البحري،دار النهضة العربية،القاهرة ،مصر1996.
- 3-د.ملك شقلم ، الرهن التأميني البحري ،مكتبة الوفاء القانونية ،الطبعة الأولى الإسكندرية ، مصر ،2018،ص177.
- 4-د.أحمد حسني ، النقل البحري للبضائع ، مطبعة منشأة المعارف ، الطبعة الثانية ، الإسكندرية ، 1987.
- 5- د. هاني محمد دويدار ، إشكالات تسليم البضائع في ظل قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، مصر 1996.
- 6- د. علي حسن يونس ، عقد النقل ، دار الفكر العربي ، مصر ، بدون سنة طبع .
- 7-د. لطيف جبر كومانى ، مسؤولية البائع في البيوع البحرية ، دراسة في البيع سيف وفوب ، مؤسسة الثقافة ، بغداد ،العراق.
- 8-أ بسعيد مراد ، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية،رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسانالجزائر، 2011/2012 .
- 9- د . مراد بسعيد ، الإطار القانوني للمساعدة والإنقاذ البحري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، العدد 2 ، 2014.
- 10-أ. عبد الملك عبد الله محمد الورقي ، انحراف السفينة وأثره في مسؤولية ناقل الشيء بحرا (دراسة مقارنة) ، رسالة تقدم بها إلى مجلس كلية القانون لجامعة بغداد وهي جزء من متطلبات نيل درجة الماجستير في القانون الخاص ، العراق ، 2003.
- 11-د. محمود محمد عباينة ، أحكام عقد النقل ، النقل البحري ، النقل البري ، النقل الجوي ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الطبعة الأولى ، 2015 ، 1436 ، عمان ، الأردن.

12 -PIERRE BONNASIES-CHRISTIAN SCAPEL ,droit maritimes, LGDJ,2006,p 602 .

13-JEAN-PIERR BEURIER ,droits maritimes, Dalloz action , 3em édition 2014 ,paris .

14-Martine Remonde-Gouilloud, droit maritime,2m éditio , pedone ,paris ,1993,n563

