

مدى مسؤولية الناقل البحري عن التغيير المعقول للطريق

The scope of liability of the maritime carrier during a reasonable deviation

دريسي امينة*، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة سيدي بلعباس

adrici31@yahoo.fr

تاريخ إرسال المقال: 31 / 05 / 2022 تاريخ قبول المقال: 31 / 08 / 2022 تاريخ نشر المقال: 02 / 11 / 2022

الملخص:

يلتزم الناقل البحري بمباشرة عملية النقل باتباع الطريق المتفق عليه ، او الطريق العادي. ويعتبر الناقل مسؤولاً عن الاضرار التي تلحق البضائع في حالة تغيير الطريق البحري، إلا اذا تبين ان عدم التزام الناقل بالطريق البحري يندرج ضمن حالة: التغيير المعقول لطريق السفينة. وهي حالة اعفاء قانوني من المسؤولية بنص الفقرة الثانية من المادة 775 من القانون البحري الجزائري في صياغتها باللغة الفرنسية، وهي الحالة المأخوذة من المادة 4(4) من اتفاقية بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض الاحكام الخاصة بسندات الشحن والمبرمة في 25 اوت 1924 .

الكلمات المفتاحية : الناقل البحري - الطريق البحري - التغيير المعقول - التغيير غير المعقول -

الاعفاء - شروط تغيير الطريق

Summary: The maritime carrier undertakes to perform the operation of maritime transport by following the agreed route or, failing that, the usual route. The carrier is liable for damage to the cargo in the event of deviation unless it appears that the carrier's failure to follow the maritime route is due to a reasonable deviation of the ship. This is a case of legal exoneration from liability according to the second paragraph of Article 775 of the Algerian Maritime Code in its French wording; as derived from Article 4 (4) of the Brussels Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading concluded on 25 August 1924.

Keywords : maritime carrier - maritime route - reasonable deviation - not reasonable deviation - exoneration - conditions for deviation.

مقدمة:

تتص الاحكام القانونية على اعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن الضرر الذي يلحق بالبضائع، متى كان سببه تغيير طريق السفينة لإنقاذ حياة الاشخاص او الاموال في البحر او المحاولة في ذلك¹. وهذا

* المؤلف المرسل

الى جانب اعفاء الناقل من المسؤولية عن الخسائر والاضرار الناتجة عن انقاذ حياة الاشخاص او الاموال في البحر او المحاولة في ذلك ².

وبذلك يظهر جليا من استقراء هذه النصوص التشريعية ان المشرع اقام حالتين للإعفاء من المسؤولية : الاعفاء في حالة انقاذ حياة الاشخاص او الاموال في البحر او المحاولة في ذلك، والاعفاء في حالة تغيير طريق السفينة لتحقيق عملية الانقاذ . ولقد اسالت هاتين الحالتين الكثير من الحبر حيث ناقشها وحللها العديد من الباحثين ³.

غير انه الى جانب هاتين الحالتين من حالات الاعفاء من المسؤولية اقام المشرع حالة اخرى هي التغيير المعقول لطريق السفينة وادرجها ضمن حالات إعفاء الناقل من المسؤولية، غير أن هذه الحالة لا تظهر عند قراءة نص الفقرة الثانية من المادة 775 من القانون البحري في صياغتها باللغة العربية ، التي لم تشر إلا لتغيير الطريق الذي يحصل بهدف إنقاذ الأرواح أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك.

والذي يكيّفه البعض بانه عملا من اعمال المساعدة البحرية⁴ (الانقاذ البحري)⁵. غير أنه وبالرجوع لذات النص القانوني في صياغته باللغة الفرنسية⁶، يتضح بأن القانون وزيادة على تغيير الطريق بهدف الإنقاذ والذي يعد عملا من أعمال المساعدة، يشير إلى التغيير المعقول لطريق السفينة كحالة اعفاء مستقلة يمكن للناقل البحري التمسك بها وبالتالي التحرر من المسؤولية اذا تحقق الضرر بسبب تغيير طريق السفينة، مع ملاحظة ان النص القانوني ربط استقادة الناقل من الاعفاء بفكرة المعقولة. ويبدو بان الصياغة الفرنسية لنص الفقرة الثانية من المادة 775 من القانون البحري جاءت مطابقة لنص اتفاقية بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض الاحكام الخاصة بسندات الشحن والمبرمة في 25 اوت 1924⁷.

فالقانون يقيم هنا حالة مستقلة حيث أنه يشير لتغيير الطريق الذي يتم لغرض آخر غير المساعدة، وبموجبه يتحرر الناقل من المسؤولية لكن بشرط أن يكون التغيير معقولا وقد سبق وان تعرضنا لمعالجة التغيير المعقول للطريق البحري كحالة من حالات الاعفاء من المسؤولية⁸ . وامام احجام اغلب الباحثين عن تحليل الفقرة الثانية من المادة 775 من القانون البحري في صياغتها باللغة الفرنسية والاكتفاء بالحديث في مجال الاعفاء من المسؤولية عن حالتي الانقاذ البحري او تغيير الطريق البحري بهدف الانقاذ وبالتالي السكوت عن تحليل التغيير المعقول للطريق البحري كحالة مستقلة عن الانقاذ البحري⁹، ارتأينا اعادة تسليط الضوء على التغيير المعقول للطريق والبحث في مدى مسؤولية الناقل البحري عن التغيير المعقول للطريق.

والجدير بالذكر ان اصل ظهور الالتزام بعدم تغيير الطريق البحري يعود الى سنة 1830 م ، حيث اصدر القضاء الانجليزي اول حكم قضائي اقر بمقتضاه : **التزام ضمني بعدم الانحراف carrier's "implied duty not to deviate"**، اذ انه وقبل هذا التاريخ سبق للقضاء الانجليزي ان حكم بمسؤولية الناقل

في حالة وجود وثيقة تفرض تفريغ البضاعة في مكان محدد مسبقاً، متى قام الناقل وبدون مبرر قانوني بعملية التفريغ في مكان آخر، غير أن القضاء لم يحدد في هذه الصورة أي أساس قانوني لهذا الحكم¹⁰.

وبالتالي فإن سنة 1830 تشكل حجر الزاوية في نشوء التزام يفرض على الناقل ضمناً بعدم الانحراف عن خط السير المرسوم له.

وفي حكم لاحق أقر القضاء الإنجليزي أن كل تغيير للطريق مهما كانت جسامته يعتبر خروجاً جسيماً عن العقد، ويجوز للضحية المضرور عدم تنفيذ التزاماته الناشئة عن العقد بما أن الخروج عن العقد من طرف الناقل يمس أساسيات العقد¹¹. وفي هذا الحكم تبنى مجلس اللوردات موقفاً أكثر صرامة فيما يخص تغيير الطريق حيث اعتبره خرقاً جاداً في كل الظروف¹².

ويؤكد جانب من الفقه، أنه من الصعب أن نتصور كيف يمكن للتغيير في الطريق الذي ليس له أي علاقة بالالتزام العقدي - كما في حالة تغيير الطريق الذي يلحق ضرراً بشحنة من خلال التأخر في تسليمها، والذي ليس له أي تأثير على الالتزام بدفع أجرة الشحن - يمكن أن يعفي الضحية من التحلل من تنفيذ التزامه العقدي المستقبلي¹³.

ويؤكد ذات الاتجاه الفقهي أنه يجب أن نأخذ بعين الاعتبار الطريق المحدد في العقد، وذلك لأن أي تغيير أو تعديل للطريق يمكن أن يزيد من مخاطر الرحلة بشكل كبير، وهو ما قد يترتب عليه فقدان الشاحن للتأمين، بل وقد يؤدي في بعض الحالات إلى إلزامه بدفع قسط إضافي، وهو ما قد ينجر عنه نزاع بين المؤمن والمؤمن له (الشاحن)¹⁴.

أن عدم مسؤولية الناقل في حالة تغيير الطريق - الذي يعتبر التزاماً انشأه القضاء - يجد أساسه القانوني في قانون هارتر 1893 Harter Act¹⁵. وهو ذات الحكم الذي أخذت به اتفاقية بروكسل 1924، مع ملاحظة أن المعاهدة لم تحصره في تغيير الطريق البحري كعمل من أعمال المساعدة فحسب كما جاء في قانون هارتر 1893، وإنما في كل تغيير معقول للطريق. فما مدى مسؤولية الناقل عن التغيير المعقول للطريق.

وتقودنا هذه الإشكالية للبحث في تحديد مفهوم التغيير المعقول للطريق قانوناً، فقاً، وقضاءً. والبحث في التغيير غير المعقول للطريق.

أن معالجة الإشكالية المطروحة يعتمد على المنهج التحليلي من خلال تحليل النصوص القانونية، و المنهج المقارن بتسليط الضوء على التشريع البحري الجزائري ومقارنة أحكامه باتفاقية بروكسل 1924، ومنهج الترجمة من خلال ترجمة النصوص القانونية الأجنبية وبعض الفقرات من المراجع الأجنبية.

المبحث الأول : مفهوم التغيير المعقول للطريق

يعني القانون الناقل البحري من المسؤولية عن أي ضرر يلحق البضائع بسبب التغيير المعقول لطريق السفينة¹⁶.

والملاحظ أن المشرع قد ابتدأ نص الفقرة الثانية من المادة 775 من القانون البحري بعبارة " ولا يعد مخالفة لعقد النقل البحري..."، والتي يقصد بها أن التغيير المعقول للطريق هو حق إضافي أقره القانون للناقل حتى وإن لم يشير إليه عقد النقل البحري صراحة¹⁷.

ولقد إكتفى القانون بالنص على إعفاء الناقل من المسؤولية عن الضرر الذي يلحق البضائع المنقولة متى كان راجعا للتغيير المعقول لطريق السفينة¹⁸ ولكن دون أن يحدد المقصود به.

والجدير بالذكر أن، معاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924 قد استعملت في هذا السياق عبارة الانحراف في السير¹⁹، وقررت بأن هذا الانحراف يعني الناقل من المسؤولية متى كان معقولا والأصل أن لكلا العبارتين نفس المعنى.

ولقد تضاربت الآراء الفقهية حول المقصود بعبارة التغيير المعقول للطريق، كما أن القضاء البريطاني تطرق بمناسبة قضية هامة عرضت عليه للمقصود بتغيير الطريق وحدد بذلك متى يعتبر تغيير الطريق معقولا.

المطلب الأول : مفهوم التغيير المعقول للطريق²⁰ قانونا وفقها

ينص المشرع في الفقرة الأولى من المادة 775 من القانون على أنه: " يجب أن تنقل البضائع... بالطريق المبلغ أو المتفق عليه وفي حالة عدم تحديده فبالطريق العادي".

ويلاحظ من إستقراء هذا النص القانوني أنه يجوز للناقل أن يحدد الطريق البحري الذي على السفينة إتباعه كما له أن يتفق مع الشاحن على هذا الطريق، فإذا لم يعلن الناقل عن طريق معينة ولم يتفق الطرفان حول هذه المسألة يفرض التشريع إتباع الطريق العادي الذي يقصد به الطريق الجغرافي المباشر²¹، وعليه تغير السفينة طريقها عندما لا تتبع الطريق المبلغ أو المتفق عليه أو الطريق العادي، غير أن القانون يقيد إعفاء الناقل من المسؤولية بضرورة أن يكون هذا التغيير معقولا، كأن يكون حاصلا لإصلاح عطل طارئ بالسفينة نتج عن الجو السيئ الذي صادفها أثناء الرحلة²².

حاول البعض تحديد المقصود بتغيير الطريق من خلال تمييز الطريق البحري عن الرحلة البحرية، ذلك أن الرحلة البحرية محددة بنقطة إنطلاق ونقطة وصول السفينة، أما الطريق البحري فيمثل المسيرة المتبعة من طرف السفينة لتنفيذ هذه الرحلة، وعليه تغير السفينة طريقها عندما لا تتبع الطريق العادي على

النحو المحدد في سند الشحن أو ذلك الذي حددته الأعراف، أما إذا وقع التغيير على جهة الوصول فإننا نكون أمام تغيير الرحلة البحرية²³.

وهو الموقف الذي أيده جانب آخر من الفقه أكد بأن تغيير الطريق لا يمكن أن ينصرف لتغيير ميناء الوصول، حيث يفترض تغيير الطريق تعديلا في الطريق المطروق بين الميناءين المتفق عليهما -أي ميناء الشحن وميناء التفريغ- ولكن دون تغيير نقطة الانطلاق ونقطة الوصول²⁴.

ويرى البعض انه، يقصد بتغيير الطريق خروج السفينة عن خط السير المرسوم لها²⁵، ولذلك نص المشرع على ضرورة أن تتقل البضائع إما بالطريق المبلغ، أو المتفق عليه، وفي حالة عدم تحديده فبالطريق العادي²⁶. فإذا لم يتم إتباع الطريق المبلغ أو ذلك المتفق عليه أو الطريق العادي تكون السفينة قد غيرت طريقها.

والأصل أن تتبع السفينة الطريق المتفق عليه، فإذا لم يحدد الطرفان الطريق الواجب إتباعه فيراعى حينئذ الطريق العادي الذي يقصد به الطريق الجغرافي المباشر²⁷ ويتم إثبات الطريق العادي بأي وسيلة من وسائل الإثبات، ويكون هذا الإثبات بسيطا عندما تتبع السفينة خطأ منتظما ذلك أن الخطوط الناقلة عادة ما تعلن عن خطوط سيرها وبذلك يمكن إعتبار، الشاحنين قد علموا بها ضمنا، على أنه وحتى عند غياب هذا الإعلان يمكن للناقل أن يبين ما إعتادت عليه السفن التي تتبع خطأ منتظما²⁸.

إن استعمال عبارة " التغيير المعقول للطريق " يؤدي بنا حتما لمفهوم عناية الرجل العادي المعمول بها في القواعد العامة، ليصبح تغيير الطريق المعقول (في القانون البحري) هو الذي يسلكه كل ناقل بحري يمر بظروف مماثلة، أما إذا كان تغيير الطريق غير معقولا فإن الناقل يسأل عن الأضرار الناتجة²⁹.

إن فكرة المعقولة المنصوص عليها قانونا، تعتمد على ما توقعه الطرفان معقولا أي مالك الشحنة والناقل مع مراعاة مقتضيات الطريق التي يعرفها الطرفان، أو التي يفترض أنهما كانا على علم بها . كما أن اشتراط فكرة المعقولة في تغيير الطريق يفرض مراعاة مصالح طرفي الرحلة البحرية، فيكون هذا التغيير معقولا متى كان حاصلا لمصلحة السفينة أو الشحنة أو كليهما معا³⁰.

وبذلك فقد إستقر رأي الفقه على أنه يقصد بتغيير الطريق كل تغيير لخط السير الذي على السفينة إتباعه بين ميناء الإنطلاق وميناء الوصول وذلك دون تغيير هذا الأخير، ويكون هذا التغيير معقولا متى حصل مراعاة لمصلحة أطراف سند الشحن أي مصلحة الناقل أو مصلحة الشاحن أو مصليتهما معا.

والملاحظ أن هناك حالات يظهر فيها الطابع المعقول، كما لو كان الغرض من تغيير الطريق متابعة الرحلة والمحافظة على سلامتها لأن من الواجبات الأساسية للربان أن يبذل كل ما لديه من عناية وحرص

من أجل الوصول بالرحلة إلى نهاية ناجحة، وهذا إلى جانب حماية السفينة والشحنة من المخاطر غير العادية باعتباره ممثلاً للناقل .

ومن ثمة فإذا تعرضت السفينة لأضرار تستوجب إصلاحها فعلى الربان أن يتوجه بها إلى أقرب ميناء من أجل إجراء الإصلاحات الضرورية، أو كذلك عندما يهدد السفينة أو شحنتها خطر داهم مثل :الأعاصير أو الضباب الكثيف، ويكون تغيير الطريق معقولا حتى ولو كان قد أصبح ضروريا نتيجة عدم صلاحية السفينة للملاحة عند بداية الرحلة إذا كان سيرها دون إجراء الإصلاحات اللازمة من شأنه أن يعرضها للخطر³¹.

في حين يرى جانب آخر من الفقه بأن معرفة الناقل بعدم صلاحية السفينة للملاحة عند بداية الرحلة لا يجعل تغيير الطريق غير مبررا إلا إذا كان عدم صلاحيتها للملاحة يجعل من تغيير الطريق مسألة حتمية لا يمكن تفاديها، ويبدوا من خلاله أن الناقل قد هيا لهذا التغيير بصفة عمدية³².

ويكون تغيير الطريق معقولا متى كان حاصلا بسبب تلقي الربان إشارات لاسلكية أو بالراديو تفيد قيام أسطول حربي بمناورات على مقربة خط سير السفينة أو هبوب عاصفة في هذه المنطقة³³.

والأصل أن هناك بعض الحالات يظهر فيها الطابع غير المعقول لتغيير الطريق، ومثلا أن يكون هذا التغيير حاصلا لإنزال راكب في ميناء ليس على خط سير السفينة³⁴، أو عندما يكون هدف تغيير الطريق هو سعي الناقل لزيادة مدخولاته، إذ يتوجب على هذا الأخير أن يثبت شيئا آخر غير البحث عن المحافظة على مصالحه المادية كأن يثبت أنه انحرف في السير من أجل تفرغ البضائع بسبب خطورتها³⁵.

وعلى كل فإن الطابع المعقول لتغيير الطريق هو مسألة مرتبطة بالظروف السائدة وقت إتخاذ قرار تغيير الطريق، إذ على الناقل بيان أسباب تغيير الطريق وللشاحن الحق في إثبات العكس، ويرجع لقاضي الموضوع السلطة في تقدير معقوليتها وذلك على ضوء ظروف كل حالة . حيث اعتبر البعض ان المعقولة المطلوبة في تغيير الطريق مثلها مثل العناية المطلوبة لضمان صلاحية السفينة للملاحة³⁶.

الفرع الثاني : تحديد مفهوم التغيير المعقول للطريق قضاء

لقد بقي الفقه عاجزا عن تحديد المقصود بالتغيير المعقول للطريق الذي إعتبره المشرع من حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية³⁷، وهي الحالة المأخوذة عن معاهدة بروكسل لسندات الشحن 1924³⁸.

وتجدر الإشارة في هذا السياق لقرار المجلس اللوردات البريطاني الذي أعطى للتغيير المعقول للطريق مفهوما واسعا بمناسبة قضية شهيرة عرضت عليه هي قضية السفينة IXIA التي فصل فيها بتاريخ 10 ديسمبر 1931 وتتلخص وقائع هذه القضية فيما يلي³⁹:

حيث كان على السفينة IXIA نقل شحنة من الفحم من ميناء سوانس إلى ميناء إسطنبول بتركيا، والطريق المعتاد الذي كان على السفينة إتباعه يمر من جنوب lundy ثم من نقطة تقع على بعد خمسة أميال من peendeen شمال cornouaille بمحاذاة شرق Finistère .

وقد إصطحب الناقل معه على ظهر السفينة مهندسين وذلك من أجل إختبار جهاز تسخين موجود في السفينة، على أن يغادر هذان المهندسان السفينة مع المرشد بمنطقة lundy، وبهدف إنزالهم إنحرفت السفينة عن طريقها ونزل المرشد والمهندسان بميناء سانت إيفز في Cornouaille، مع الإشارة أنه عند مغادرة المهندسان للسفينة لم تكن رقابة الأجهزة قد تمت بعد.

وعند مغادرة سانت إيفز فإن الریان وبدلاً من الخروج مباشرة إلى ما يمكن أن يعتبر طريقه الأصلي لو لم ينحرف، إتجه إلى منحدر صخري على شاطئ cornouaille ونتيجة لذلك جنح على الشاطئ وفقدت السفينة والشحنة.

واعتبرت محكمة الإستئناف بإنجلترا بأن الرحلة الخاصة بالمهندسين ليست جزءاً من رحلة العقد، وبناءً عليه فإن الإنحراف في السير كان إنحرافاً غير معقول حسب المعنى الوارد بالمادة الرابعة رابعاً من معاهدة بروكسل لسندات الشحن 1924، وهو ما أيده مجلس اللوردات في قراره الصادر بتاريخ 10 ديسمبر 1931.

هذه القضية مكنت القضاء من تحديد موقفه وإعطاء تعريف واضح لعبارة " الانحراف المعقول للسير " التي وردت بالمادة 4 رابعاً من معاهدة بروكسل 1924، حيث إعتبر اللورد Atkin بأن هذه العبارة لا تهدف إلى وضع حدود للانحراف المبرر، وأن القول بخلاف ذلك سيؤدي حتماً إلى حصر مفهوم تغيير الطريق المعقول في التغيير الحاصل بهدف تجنب بعض الأخطار الوشيكة الوقوع. وعلاوة على ذلك فإن الإنحراف المعقول في السير لا يمكن أن ينصرف فقط للمصلحة المشتركة لمالك البضاعة أو المجهز⁴⁰، ذلك أن تغيير الطريق قد يكون بفعل ظروف قاهرة لم يتوقعها الطرفان بتاتا، كما يعد معقولا تغيير الطريق الحاصل من أجل المحافظة على مصلحة السفينة وحدها أو مراعاة لمصلحة البضاعة⁴¹ .

كما أن تغيير الطريق قد يكون معقولا حتى ولو لم يهدف لمراعاة مصلحة أي أحد من أطراف العقد، كما لو كان أحد أفراد الطاقم مطلوبا لضرورات عاجلة بخصوص مسألة ذات أهمية وطنية وذلك بعد انطلاق الرحلة، أو إذا كان أحد الأشخاص الموجودين على متن السفينة فارا من العدالة وكانت هناك أسباب ضرورية لإنزاله منها فورا⁴² .

وبذلك خلص مجلس اللوردات إلى القول بأن: " ... الإنحراف في السير المعقول هو كل إنحراف يقوم به شخص حريص متحكم في الرحلة البحرية في اللحظة التي يقرر فيها الإنحراف..."⁴³ .

والملاحظ أن القضاء قد أعطى لعبارة التغيير المعقول للطريق تعريفاً واسعاً. إذ يعتبر معقولا كل تغيير للطريق من أجل المحافظة على مصلحة السفينة وحدها، أو مصلحة الشحنة، وقد تبرره المصلحة المشتركة للسفينة والشحنة. كما أن هذا التغيير قد تبرره ظروف قاهرة لم يتوقعها الطرفان كهبوب عاصفة قوية أو إعصار شديد على خط سير السفينة، وبالتالي فقد لا يراعي التغيير مصلحة أي أحد من أطراف الرحلة ومع ذلك يكون معقولا. وهذا على خلاف الفقه الذي حصر فكرة المعقولية في تغيير الطريق الذي يحصل مراعاة للمصلحة المشتركة لطرفي الرحلة البحرية أو مصلحة أحدهما، وفي كل الأحوال "على الناقل بيان مبررات الانحراف ويبقى للقاضي تقدير معقوليتها".⁴⁴

وتساءل القضاء عن حكم تغيير الطريق الذي يحصل بسبب عدم صلاحية السفينة للملاحة وقد إعتبر القضاء البريطاني في قراره الصادر بتاريخ 9 ديسمبر 1949 أن هذا التغيير لا يمكن أن يعتبر تغييرا غير مبرر إلا إذا كان الناقل على علم بحالة السفينة منذ الإنطلاق. أما القضاء الأمريكي فتطرق لهذه المسألة في قضية The malcolm baxter التي فصل فيها بتاريخ 21 ماي 1921 ذلك أن الرابن في هذه القضية كان مجبرا على الانحراف في السير من أجل إنقاذ السفينة من الخطر الذي كان يهددها بسبب سوء حالتها الملاحية منذ الإنطلاق، ورغم أن الناقل كان بإمكانه كشف هذه الحالة ببذل المهمة المطلوبة فقد إعتبرت المحكمة العليا للولايات المتحدة الأمريكية بأن تغيير الطريق الحاصل بحسن نية لتجنب المخاطر البحرية الناتجة عن عدم صلاحية السفينة للملاحة لا يعتبر تغييرا إراديا كما هو الحال بالنسبة للتغيير الذي يتم التهيئة له بصفة مسبقة، ورغم أن الناقل قد ارتكب خطأ إلا أنه يبقى مجرد إهمال أو نقص في اليقظة.⁴⁵

وفي قضية أخرى حكم القضاء بأن اصلاح السفينة لا يعتبر سببا مقبولا لتكييف تغيير الطريق بأنه معقول، على اعتبار أن عدم صلاحية السفينة للملاحة راجع الى الاخلال بالعناية المفروضة في بداية الرحلة وذلك لضمان الحالة الجيدة لصلاحية السفينة للملاحة.⁴⁶

واقر بعض القضاء وجوب ارتباط التغيير المعقول للطريق بأحدى حالات الاعفاء من المسؤولية، فإذا غيرت السفينة طريقها بسبب الحريق، فإن الناقل لا يعفى من المسؤولية، إلا إذا ثبت وجود علاقة سببية بين الحريق وتغيير الطريق، وعند انعدامها يعتبر تغيير الطريق غير معقول⁴⁷. ومن ثمة فكلما تحقق الضرر نتيجة حالة من حالات الاعفاء من المسؤولية، مع تحقق التغيير غير المعقول للطريق، فإذا لم يستطع الناقل اثبات رابطة السببية بين الحالتين ليتحقق اعفاؤه من المسؤولية، وجب عليه أن يثبت - وهو مسألة صعبة - أن حالة الاعفاء كانت ستتحقق حتى مع غياب تغيير الطريق⁴⁸ (أي أن حالة الاعفاء والضرر الناتج عنها لم يقع بفعل تغيير الطريق).

تمسك القضاء في حالات أخرى بخطأ الناقل والزمه ليس فقط ببذل المهمة الكافية، ولكن ببذل المهمة الضرورية وذلك في قضية السفينة Singapore Trader و تتلخص وقائع هذه القضية في أن السفينة

كانت متجهة الى نيويورك ، وعند وصولها بتاريخ 28-09-1971 وقع اضراب فتعذر انزال الشحنة بميناء الوصول، فاتجهت السفينة الى ميناء Detroit وهو ميناء لا يوجد فيه اضراب، وعند الاقتراب من ميناء Detroit، غرقت السفينة واثار الشاحنون في هذه القضية شرطا يفرض على الناقل ان ينزل الشحنة في حالة الاضراب في اي ميناء غير امريكي لا يوجد به اضراب وذلك ما ينطبق على ميناء Valley Fied ، وقضت المحكمة في هذه القضية بان السفينة غرقت خارج الطريق البحري الذي يؤدي الى هذا الميناء ، وبذلك تكون قد غيرت طريقها بطريقة غير مبررة وهو ما يقيم الخطأ في جانب الناقل ⁴⁹.

المبحث الثاني: مفهوم التغيير غير المعقول للطريق

قد لا يتقيد الربان بفكرة المعقولة فيبادر على إثر ذلك إلى مباشرة تغيير غير معقول للطريق ولذلك لابد من الإشارة لتعريف التغيير غير المعقول (المطلب الاول) و حكم هذا التغيير، كما أن سند الشحن قد يتضمن شرطا بموجبه يعطي الناقل لنفسه الحق في تغيير الطريق فما هو حكم هذا الشرط ؟ (المطلب الثاني) .

المطلب الاول : تعريف التغيير غير المعقول للطريق

التغيير غير المعقول للطريق هو تغيير غير مبرر يقيم الخطأ في جانب الناقل ⁵⁰. ويرى البعض بان التغيير المعقول هو التغيير المشروع للطريق ، وان هذه الشرعية تتحقق بتوافر احدى حالات الاعفاء من المسؤولية ⁵¹. وفي هذه الحالة يلتزم الناقل باثبات علاقة السببية بين تغيير الطريق وحالة الاعفاء الحاصلة ⁵²، وهو ما سبق الإشارة اليه .

ان التغيير غير المعقول هو تغيير غير مبرر يطرح بصفة عامة خطأ الناقل المرتكب غالبا بسبب رغبته في تحقيق الربح، لان تغيير الطريق يجعله يربح الوقت من خلال اتباع طريق لم يتفق عليه الطرفان ⁵³.

وهو ما ايدته جانب اخر من الفقه اكد بدوره ان كل تغيير غير مبرر للطريق يقيم الخطأ في جانب الناقل لان سببه الوحيد يكون غالبا الرغبة في زيادة عائدات وارياح الناقل ⁵⁴.

وعلى هذا الاساس اقر القضاء بانه يعتبر غير مبررا (غير معقول) كل تغيير للطريق الى ميناء اخر، اذا كان عقد النقل يفرض الطريق المباشر لميناء محدد صراحة ⁵⁵.

ويؤكد البعض قيام الناقل بتغيير الطريق بعد التزامه بموجب عقد النقل باتباع طريق محدد بالذات دون مبرر مشروع يقيم مسؤوليته ⁵⁶.

ويستخلص مما تقدم ان الناقل يلتزم بعدم الانحراف واتباع الطريق الذي اخطر به الشاحن ، او ذلك الذي اتفق عليه الطرفان، او بالطريق العادي ، وفي حالة تغيير الطريق دون وجود مبرر (اي دون ان يكون التغيير معقولا)⁵⁷، يكون التغيير غير معقول ويسال عنه الناقل.

المطلب الثاني : حكم التغيير غير المعقول للطريق

ان عدم التزام الناقل البحري بفكرة المعقولة يطرح التساؤل حول مدى التزامه بالضرر الذي يلحق البضائع المنقولة، وقد يسعى الناقل لاعفاء نفسه من المسؤولية عن اي تغيير للطريق البحري، فيدرج شرطا في سند الشحن يحاول من خلاله الاستفادة من دفع مسؤوليته عن كل تغيير للطريق البحري فما هو حكم هذا الشرط على ضوء احكام القانون البحري الجزائري واتفاقية بروكسل 1924؟.

الفرع الاول: اثر التغيير غير المعقول للطريق

ينص المشرع على أن الناقل البحري غير مسؤول عن أي خسارة أو ضرر ينجم عن كل تغيير معقول للطريق.⁵⁸

ومن خلال قراءة نص الفقرة الثانية من المادة 775 من القانون البحري - في صياغتها باللغة الفرنسية - قراءة عكسية يتضح بأن الناقل يكون مسؤولا عن كل ضرر يحصل بسبب التغيير غير المعقول للطريق. وعليه يعتبر التغيير غير المعقول للطريق مجرد خطأ عقدي يكون أثره إقامة مسؤولية الناقل البحري عن الأضرار الحاصلة بسبب هذا الخطأ وليس إلغاء عقد النقل البحري المبرم بين الناقل والشاحن.⁵⁹

إن القيام بتغيير غير معقول للطريق لا يمنع الناقل من الاستفادة من حالات الإعفاء الأخرى التي يقرها القانون.⁶⁰ حيث قرر المشرع بأنه في كل الأحوال التي يشترك فيها خطأ الناقل أو خطأ مندوبيه مع سبب آخر مساعد، يسأل الناقل نسبيا عن خطئه أو خطأ مندوبيه الذي أحدث الضرر، ويقع عليه عبء إثبات أنه غير مسؤول عن بقية الخسائر والأضرار.⁶¹

ذلك أنه متى اشترك فعلا في إحداث الضرر - أحدهما يكون الناقل مسؤولا عنه والثاني يعد من حالات إعفاء الناقل البحري للمسؤولية- يسأل الناقل نسبيا عن الضرر بمعنى أنه يتحمل المسؤولية عن جزء من الضرر بينما يعفى عن الجزء الآخر، ومثلا إذا ارتكب الربان خطأ ملاحيا، و في ذات الوقت قام بتغيير غير معقول لطريق السفينة فإن الناقل لا يكون مسؤولا عن الضرر الناتج عن الخطأ الملاحي، بينما يبقى مسؤول عن الضرر الناتج عن التغيير غير المعقول للطريق.

إن هذا الموقف يتلاءم مع روح معاهدة بروكسل لسندات الشحن التي تجعل من كل إنحراف غير معقول مجرد خطأ عقدي⁶²، كما أن هذا الإنحراف لا يحرم الناقل من التمسك بباقي حالات الإعفاء القانوني من المسؤولية الواردة بالمعاهدة⁶³.

يرى البعض بأن حدوث إنحراف لا تجيزه معاهدة بروكسل لسندات الشحن 1924 يعتبر بمثابة إخلال بالعقد، ويترتب عليه عدم إستفادة الناقل من أي إعفاء من الإعفاءات المقررة في المعاهدة، ومع ذلك يكون له أن يتمسك بالتقادم السنوي المنصوص عليه في المادة الثالثة، الفقرة السادسة، البند الثالث، وله أن يتمسك أيضا بالحد الأقصى للمسؤولية الواردة في الفقرة الخامسة من المادة الرابعة من المعاهدة⁶⁴.

في حين ينتقد جانب آخر من الفقه هذا الرأي الذي يتأثر إلى حد كبير بموقف القضاء الأنجلوسكسوني والذي يرتب على كل تغيير غير مبرر للطريق حرمان الناقل من باقي حالات الإعفاء المقررة قانونا، ويرى بأنه وعلى الرغم من أن معاهدة بروكسل مستلهمة من النظام الأنجلوسكسوني فإن ذلك لا يعني تفسيرها بالضرورة على ضوء قانونه العرفي، خاصة وأن هناك إختلاف جوهري بينهما في ما يخص الأثر المترتب على الإنحراف غير المعقول في السير فإذا كانت المعاهدة تعتبر هذا الإنحراف هو مجرد خطأ عقدي فإن النظام الأنجلوسكسوني يعتبره إعتداءا على العقد ويعطي للشاحن الحق في فسخه⁶⁵.

وعلاوة على ذلك فإن القول بحرمان الناقل من الإستفادة من باقي حالات الإعفاء القانوني المقررة في المعاهدة في حالة إرتكاب تغيير غير معقول للطريق يعتبر مساسا بمبدأ السببية Le principe de causalité، الذي يعد أساس مسؤولية الناقل البحري، حيث أنه متى أثبت هذا الأخير العلاقة السببية بين الضرر وسببه الذي يعد حالة إعفاء قانوني لا تقوم مسؤوليته عن الضرر الحاصل.

ويضاف إلى ذلك كله أنه لو كانت إرادة المعاهدة تتصرف لمنع الناقل من الاستفادة من باقي حالات الإعفاء من المسؤولية المقررة بها في حالة حدوث إنحراف غير معقول في السير لنصت على ذلك صراحة.

وأخيرا يمكن القول بأنه يترتب على كل تغيير غير معقول لطريق السفينة قيام مسؤولية الناقل البحري عن كل ضرر يلحق البضاعة بسبب هذا التغيير، ويبقى للناقل الحق في إثارة باقي حالات الإعفاء المقررة قانونا، ذلك أن الإنحراف غير المعقول في السير لا يحرمه من التمسك بها.

الفرع الثاني : حكم شروط تغيير الطريق

قد يحصل أن يتفق طرفا سند الشحن على أنه يكون للناقل في بعض الأحوال الحق في تفريغ البضاعة في ميناء بديل، وأن مباشرة الناقل لهذا الحق يعد متماشيا مع القواعد العامة التي تجعل العقد شريعة المتعاقدين⁶⁶، ولكنه لا يعتبر تغييرا للطريق لأن الطرفين في هذه الحالة ينفذان الرحلة البحرية كما اتفقا عليها⁶⁷.

إلا أنه قد يدرج بسند الشحن شرط من نوع خاص يجيز للناقل تغيير الطريق البحري بين الميناءين المتفق عليهما وهنا نكون أمام تغيير الطريق بمعنى الكلمة فما مدى صحة هذا الشرط ؟.

أولا : حكم شروط تغيير الطريق على ضوء القانون الجزائري

حدد المشرع الشروط التي تعد باطلة ولا يجوز إدراجها في سند الشحن، وهي تلك التي يكون هدفها المباشر أو غير المباشر⁶⁸:

- إبعاد أو تحديد المسؤولية الخاصة بالنقل والناجمة عن المواد 770 و 773 و 780 و 802 و 803 و 804 من القانون البحري.

- تحديد المسؤولية بمبلغ يقل عن المبلغ الذي حدد في المادة 805 من القانون البحري ما عدا ما جاء في المادة 808 من ذات القانون.

- منح الناقل الاستفادة من التأمين على البضائع .

وزيادة على ذلك فقد رخص القانون بإمكانية تضمين سند الشحن الشروط المتعلقة بتحديد المسؤولية أو التعويض التالية⁶⁹:

- عن المدة الواقعة ما بين إستلام البضاعة من قبل الناقل لنقلها لغاية البدء بتحميلها على متن السفينة وحتى نهاية تفريغها ولغاية تسليمها .

- في نقل الحيوانات ونقل البضائع على سطح السفينة.

والملاحظ أن المشرع لم يحدد موقفه من شروط تغيير الطريق التي قد تدرج في سند الشحن وما إذا كانت هذه الشروط صحيحة أو باطلة .

وتشير الأحكام العامة أنه: " إذا تم العقد بطريق الإذعان، وكان قد تضمن شروطا تعسفية جاز للقاضي أن يعدل هذه الشروط أو أن يعفي الطرف المذعن منها، وذلك وفقا لما تقضي به العدالة ويقع باطلا كل إتفاق على خلاف ذلك " ⁷⁰.

وبما أن سند الشحن من عقود الإذعان التي ينفرد الناقل بتحديد شروطها وبنودها والتي لا يقبل مناقشتها أو تعديلها، فمتى تضمن هذا العقد شروطا تعسفية يكون الهدف منها مراعاة مصلحة الطرف المذعن، يكون للقاضي سلطة تقديرية في الإقرار بصحة هذه الشروط، أو تعديلها، أو إبطالها وفقا لما تقضي به العدالة ويبطل كل اتفاق يقضي بخلاف ذلك⁷¹.

ويستخلص مما تقدم أنه يرجع لقاضي الموضوع تقرير مدى صحة أو بطلان الشرط الذي يرخص للناقل بتغيير الطريق.

ويرى البعض بأن الإقرار بصحة هذا الشرط سوف يسمح للناقل بتنفيذ الرحلة البحرية وفقا لما يتماشى مع مصالحه الخاصة، ودون مراعاة الأحكام القانونية الأمرة وهو ما سيؤدي حتما إلى إخضاع الشاحن إلى سيطرة الناقل من جديد⁷².

ومن ثمة يبطل كل شرط يعفي الناقل البحري من المسؤولية عن كل ضرر يلحق البضائع في حالة تغيير الطريق البحري المتفق عليه مسبقا، ويبقى الاعفاء مقررًا في حالة تغيير الطريق للقيام بعملية الانقاذ البحري أو المحاولة في ذلك، أو إذا حدث تغيير معقول للطريق على نحو ما ذكر انفا، لان المعقولة المقررة قانونا اوردها المشرع لحماية الشاحن من تعسف الناقل ومنعه من تنفيذ الرحلة حسب رغبته.

ثانيا : حكم شروط تغيير الطريق على ضوء معاهدة بروكسل لتوحيد بعض القواعد الخاصة بسندات الشحن والمبرمة في 25 أوت 1924

إن السماح للناقل بتغيير الطريق بموجب شرط يدرج في سند الشحن هو أمر لا تقبله معاهدة بروكسل وذلك للأسباب التالية :

1- أن مثل هذا الشرط يخالف روح معاهدة بروكسل والتي في مقدمة أهدافها حماية الشاحنين من تعسف الناقلين، لأن السماح للناقل بالقيام بالرحلة البحرية وفقا لما يراه مناسبا سيؤدي إلى إخضاع الشاحن لتعسف الناقل في حين أن المعاهدة قد وضعت لتخليص الشاحنين من هذا التعسف .

2- أن هذا الشرط يخالف نص المادة الثالثة ثامنا من المعاهدة والتي تبطل بطلانا مطلقا كل شرط يتضمن تخفيف مسؤولية الناقل البحري على وجه يخالف ما هو منصوص عليه في المعاهدة .

3- أن ذلك يخالف نص المادة الرابعة رابعا من المعاهدة والتي لا تعفي الناقل من المسؤولية إلا في حالة الانحراف في السير المعقول، وحتى عندما رخصت بالانحراف في السير فإنها قيدت هذا الأخير بأن يكون معقولا. فهل يمكن أن نصدق بأن الناقل سوف يتقيد بفكرة المعقولة عند إدراجه شرطا يجيز له الانحراف في السير ؟.

4- يرى جانب من الفقه بأن هناك بعض الشروط ونظرا لاتساعها يصعب جدا أن نجد تغييرا للطريق لا يشملها ويمكن الإشارة للشرط التالي⁷³:

" أن الرحلة المتفق عليها تشمل موانئ التوقف المعتادة أو المتعارف عليها، أو تلك التي تم إعلان عنها، سواء أتم تحديدها بصفة خاصة في العقد أم لا، وكذا الموانئ الموجودة في الطريق المعلن عنها، الجغرافية، المعتادة، أو العادية، أو تلك الموجودة بعيدا عن تلك، حتى ولو كانت السفينة وعند اتجاهها لهذه الموانئ قد تجاوزت ميناء التفريغ، أو أنها أخذت طريقا معاكسا، أو ابتعدت عن الطريق المباشر، أو الطريق المألوف.

ويمكن للسفينة التوقف في أي ميناء من أجل ضرورات الرحلة الجارية، أو لضرورات رحلة سابقة أو رحلة لاحقة، ويمكن للسفينة أن تتوقف في أي ميناء محدد أو لا، ويمكنها التوقف لأكثر من مرة في نفس الميناء .

ويمكن للناقل أيضا إذا كانت لديه بضائع على متن السفينة، وحتى إذا كان متجها إلى ميناء التفريغ أن يضبط البوصلات، أن يذهب لمؤخرة السفينة، أن يدخل لأحواض السفن الخاصة بالتصليح، أن يغير المرسى، التزود بالوقود أو بالمؤونة، البقاء في الميناء، الذهاب دون ريان، قطر سفينة أخرى، أو أن تتعرض السفينة ذاتها للقطر، إنقاذ ومحاولة الأرواح أو الأموال في البحر".

ونظرا لعمومية هذا الشرط واتساعه فإن الإقرار بصحته سيؤدي دائما إلى إعفاء الناقل من المسؤولية، ولذلك فإن مثل هذا الشرط يعد باطلا وفقا لمعاهدة بروكسل الخاصة بسندات الشحن والتي ما وضعت إلا لمحاولة التوفيق بين مصالح الطرفين وارساء نوع من التوازن في العلاقة التي تجمعهما.

الخاتمة:

ان عدم اشارة الفقرة الثانية من المادة 775 من القانون البحري في صياغتها باللغة العربية للتغيير المعقول للطريق كحالة اعفاء من المسؤولية، والاكتفاء بحالة تغيير المعقول للطريق في حالة الانقاذ او المحاولة في الانقاذ يجعل الناقل البحري يفقد احدى حالات الاعفاء القانوني المنصوص عليها في الفقرة الثانية من المادة 775 من القانون البحري في صياغتها باللغة الفرنسية، وهي الحالة المأخوذة من معاهدة بروكسل 1924 المصادق عليها من طرف الجزائر. وعليه يستحسن ان يقوم المشرع بتعديل الفقرة الثانية من المادة 775 من القانون البحري في صياغتها باللغة العربية ، وادراج التغيير المعقول للطريق كحالة لدفع مسؤولية الناقل البحري ، حيث ان مصادقة الجزائر على اتفاقية بروكسل 1924 تفيد رغبة المشرع في تبني حالة الاعفاء من المسؤولية في حالة التغيير المعقول للطريق المنصوص عليه في الفقرة الثانية من المادة 775 من القانون البحري في صياغتها باللغة الفرنسية ،وان عدم ذكر هذه الحالة في الصياغة العربية لذات النص القانوني قد يكون راجعا لسقوط هذه الحالة او نتيجة خطأ نرجو من المشرع تداركه.

الهوامش:

¹ راجع الفقرة الثانية من المادة 775 من الأمر رقم 76 - 80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية 10 أبريل 1976، العدد 29، الصفحة 496، والمعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 ، الجريدة الرسمية 27 يونيو 1998 ، العدد 47، الصفحة 3. والقانون 10-04 الممضي في 10 غشت 2010 ، الجريدة الرسمية المؤرخة في 18 غشت 2010 ، العدد 46، الصفحة 08.

² -راجع المادة 803 -ي من القانون البحري الجزائري.

³ - دمانة محمد، دفع المسؤولية المدنية للناقل ، اطروحة دكتوراه، القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية ،جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، 2010-2011، الصفحة 40 وما يليها ، وبسعيد مراد ، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية ، اطروحة دكتوراه في القانون الخاص ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة ابي بكر بلقايد ، 2011-2012، الصفحة 292-293 ، و بسعيد مراد ، الاطار القانوني للمساعدة والانقاذ البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، مخبر القانون البحري والنقل ، العدد 2، 2014، الصفحة 16، بوقادة عبد الكريم ، موقف الاتفاقيات الدولية والقانون الجزائري من انحراف السفينة واثار ذلك في مسؤولية الناقل البحري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، مخبر القانون البحري والنقل ، العدد 8 ، 2018، الصفحة 79 ، و محمد بوراس ، مجلة المعيار، المجلد 4، العدد 7 ، الصفحة 172 ، وفتاحي محمد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري الجزائري وفي اتفاقية هامبورغ، مجلة الحقيقة ، العدد 35، الصفحة 46، حيفري نسيمه امال، الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري والقانون المقارن، مذكرة ماجستير، تخصص قانون الاعمال المقارن، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2010-2011، الصفحة 82 وما يليها والصفحة 98 وما يليها، وخلفي امين، المسؤولية المدنية للناقل البحري للبضائع بين التشريع الجزائري واتفاقية هامبورغ 1978، مذكرة ماجستير، فرع: قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2009، الصفحة 127 وما يليها.

⁴ - بسعيد مراد ، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية ، اطروحة دكتوراه في القانون الخاص ، المرجع السابق، الصفحة 292،

Et voir aussi Antoine Vialard , Traite General De Droit maritime, Presses Universitaires De France, 1^{re} edition, 1997, numéro 489, page 418.

⁵ - ويلاحظ أنه في القديم كان يتم التمييز بين المساعدة حيث لا تزال السفينة مهددة بالخطر، وبين الإنقاذ حيث يكون الخطر البحري قد استغرق أثره بإلحاق الضرر بالسفينة. وإن كان هناك جانب فقهي لا زال يتمسك بهذه الفكرة : انظر هـ. فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، 1975-1976، الصفحة 263، إلا أنه وفي ظل القوانين المعاصرة لم يعد هناك أدنى تمييز بين الفرضين، إذ أصبح استعمال المصطلحين على أنهما مترادفين. ويمكن الإشارة لموقف المشرع الجزائري الذي يستعمل تارة عبارة الإنقاذ، وتارة عبارة المساعدة، وأحيانا أخرى عبارة الإسعاف: المادة 332 وما يليها ، والفقرة الثانية من المادة 775 والمادة 803 (ي) من القانون البحري الجزائري. وهو نفس ما ذهب إليه المشرعين المصري في المادة 245 من قانون التجارة البحرية المصري التي نصت على أنه: " كل عمل إسعاف أو إنقاذ تقوم به سفينة خدمة لسفينة أخرى تكون في خطر ولأشياء الموجودة على متن هذه السفينة ولأجرتها، وأجرة نقل ركابها حتى في حالة ترك بحارتها لها..." واللبناني في المادة 248 من قانون التجارة البحرية اللبناني والتي جاءت بنفس الصياغة . وهو ذات الموقف الذي تمسك به الاستاذ محمد حسين ، الحوادث البحرية، التصادم والإنقاذ، منشأة المعارف، 1997، الرقم 128، الصفحة 100 ، و العميد:

Rene RODIERE, Traité générale de droit maritime, Tome2, Affrètements et transports : contrat de transport des marchandises , Dalloz, 1967, numero.651, Page.388.

⁶ - Article 775 alinéa 2 code maritime algérien dispose que : " aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies humaines ou de biens en mer ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction au contrat de transport maritime, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant ".

⁷ - Article 4(4) convention De BRUXELLES DU 25 AOUT 1924 pour l'unification de certaines regles en matiere de connaissance modifiée par le protocole du 23 février 1968 et par le protocole du 21 décembre 1979 dispose que: " aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies humaines ou de biens en mer ni aucun déroutement raisonnable ne sera

considéré comme une infraction au contrat de transport maritime, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant ".

⁸ - دريسي امينة ، حالات دفع مسؤولية الناقل البحري :الحالات المتعلقة بأفعال التابعين البحريين والحالات المتعلقة بالمنشأة البحرية، مذكورة ماجستير في قانون الاعمال ،كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة السانبة ، وهران ،2008، الصفحة 46 وما يليها .

⁹ -راجع المراجع المشار إليها في الهامش 3 .

¹⁰ - Saulo Machado Gomes, les causes de déchéances du droit a limitation de responsabilité du transporteur maritime international de marchandises sous connaissement, mémoire présente a la faculté des études supérieures en vue de l'obtention du grade de maitre en droit (LL.M.), option Droit des affaires, Université de MONTREAL ,2012, page 33.

¹¹ - Saulo Machado Gomes, option citée , page 34.

¹² - Précitée .

¹³ - Saulo Machado Gomes, option citée , page 35.

¹⁴ - Précitée .

¹⁵ -Section three Harter Act 1893 “ ...nor shall the vessel , her owner or owners...be held liable for losses arising...from saving or attempting to save life or property at sea or from any deviation in rendering such service.”

¹⁶ -.Article 775 alinéa 2 code maritime algérien .

¹⁷ -والحقيقة أنه قبل وضع معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن والمبرمة في 25 أوت 1924 لم تكن قواعد لاهاي لسنة 1921 تشير إلا لتغيير الطريق المرخص به من طرف عقد النقل البحري وهو ما نصت عليه المادة 4 ثالثا منها. أما معاهدة بروكسل فقد قررت في المادة 4 رابعا منها، أن الانحراف في السير المعقول يعد سببا لإعفاء الناقل من المسؤولية، وبذلك لم يعد تغيير الطريق شرطا تعاقديا وإنما أصبح حالة إ عفاء قانوني قيدتها المعاهدة بفكرة المعقولة .

¹⁸ - Art. 775 alinéa 2 code maritime algérien .

¹⁹ -أنظر المادة 4 رابعا من معاهدة بروكسل التي تنص على انه: " ... أي إ انحراف آخر معقول ...".

²⁰ -تعد هذه العبارة ترجمة للعبارة اللاتينية *déroutement raisonnable*.

²¹ -أنظر محمد حسين، النقل الدولي البحري للبضائع طبقا لمعاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924 كما عدلت ببروتوكول 1968 مع الإشارة إلى القوانين العربية ومعاهدة هامبورغ 1978، منشأة المعارف، الإسكندرية، الطبعة الثانية ، الرقم 326، الصفحة 250.

²² -أنظر م. كمال حمدي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة (إيجار السفينة، نقل البضائع والأشخاص، القطر،الإرشاد)، منشأة المعارف، الطبعة الثانية ، 2000 .الرقم 735، الصفحة 642.

²³ - Voir M. DE JUGLART et P. DE LA PARADELLE par C. CHAIBAN, Causes légales d'exonération du transporteur maritime dans le transport de marchandises , L.G.D.J., Tome12, édition 1965, numeros 348 et 352, pages 137 et 138 : " ... le voyage maritime est déterminé par le point de départ et le point d'arrivée du navire, alors que la route maritime représente le trajet suivi par le navire pour effectuer ce voyage... il y a déroutement lorsque le navire sort de la route habituelle telle qu'elle est délimitée par le contrat ou par les usages ... il y a changement de voyage lorsque le transporteur ... change le lieu de destination...".

²⁴ -Voir R. RODIERE, option citée, numero 766, page 408 : " ...Le déroutement suppose une modification dans une route dont les point de départ et d'arrivée restent inchangés."

²⁵ - أنظر م. كمال حمدي، المرجع السابق، الرقم 835، الصفحة 646.

²⁶ - راجع الفقرة الأولى من المادة 775 ق.ب.

²⁷ - أنظر أ. محمد حسين ، النقل الدولي البحري للبضائع طبقا لمعاهدة بروكسل لسندات الشحن 1924 كما عدلت ببروتوكول 1968 مع الإشارة للقوانين العربية ومعاهدة هامبورغ 1978، منشأة المعارف، الطبعة الثانية، 1989، الرقم 325، الصفحة 251.

²⁸ - Voir M. DE JUGLART et P. DE LA PARADELLE par C. CHAIBAN, option citée, numero 351, Page 138 : " La preuve de la route habituelle est normale peut être rapportée par tous moyens, elle est nécessairement plus facile à faire dans les cas où le navire transporteur fait parti d'une ligne régulière , en effet les lignes régulières publient très souvent leur itinéraire , et il est permis de considérer que les chargeurs en ont eu implicitement connaissance, en l'absence même de publication il suffira que le transporteur puisse établir une pratique habituelle suivi par tous les navires d'une ligne régulière ".

²⁹ - أنظر ج. ستي، مسؤولية الناقل البحري على ضوء معاهدة بروكسل 1924 والقانون البحري الجزائري، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، الجزائر، 2001، الصفحة 53.

³⁰ - أنظر أ. محمد حسين، النقل الدولي البحري للبضائع طبقا لمعاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924 كما عدلت ببروتوكول 1968 مع الإشارة إلى القوانين العربية ومعاهدة هامبورغ 1978، المرجع السابق، الرقم 327، الصفحة 251.

³¹ - أنظر أ. محمد حسين، النقل الدولي البحري للبضائع طبقا لمعاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924 كما عدلت ببروتوكول 1968 مع الإشارة إلى القوانين العربية ومعاهدة هامبورغ 1978، المرجع السابق، الرقم 328، الصفحة 252.

³² - Voir M. DE JUGLART et P. DE LA PARADELLE par C. CHAIBAN, option citée , numero 369, page 144 : " ... La connaissance par le transporteur de l'état d'innavigabilité au départ ne rend pas le déroutement injustifié que si cet état est tel que le déroulement devient inévitable et semblerait ainsi avoir été délibérément prémédité par le transporteur ".

³³ - أنظر م. شفيق، المرجع السابق، الرقم 77، الصفحة 57.

³⁴ - أنظر أدناه الدراسة المتعلقة بتحديد مفهوم التغيير المعقول للطريق قضاء والذي يتطرق بشيء من التفصيل لقضية السفينة IXIA.

³⁵ - Voir M. DE JUGLART et P. DE LA PARADELLE par C. CHAIBAN, option citée, numeros 375 et 376, page 147 : " ... il existe des cas où le caractère déraisonnable du déroutement transparaît à coup sûr, par exemple lorsque le déroutement a été réalisé par le transporteur dans le but unique d'augmenter ses propres revenus ... le transporteur doit prouver quelque chose de plus que le sauvegarde de ses propres intérêts pécuniaires, par exemple ... le déchargement ... d'une marchandise dangereuse...".

³⁶ - Adil Hind, Le régime juridique international de la responsabilité du transporteur maritime marchandises sous connaissance : un échec ?, Thèse présentée à la faculté de Droit en vue de l'obtention du grade de Doctorat , option : Droit des affaires , Faculté de droit, Université De Montréal, 2009, page 126

³⁷ - Article 775 alinéa 2 code maritime algérien.

³⁸ - أنظر المادة 4 رابعا من المعاهدة .

³⁹ - أنظر وقائع هذه القضية المشار إليها من طرف أ. محمد حسين، النقل الدولي البحري للبضائع طبقا لمعاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924 كما عدلت ببروتوكول 1968 مع الإشارة إلى القوانين العربية ومعاهدة هامبورغ 1978، المرجع السالف الذكر، الرقم 327، الصفحة 251.

⁴⁰- وإن كان اللورد Macmillan قد قرر بأن غياب عنصر المصلحة المشتركة يمكن أن يكون قرينة على الطبيعة غير معقولة لتغيير الطريق.

⁴¹ - Voir M. DE JUGLART et P. DE LA PARADELLE par C. CHAIBAN, option citée , numeros 373,page146.

⁴²- Voir M. DE JUGLART et P. DE LA PARADELLE par C. CHAIBAN, option citée , numero 373,page 146: "... ou dans l'intérêt d'aucune d'entre eux, comme par exemple lorsqu'un passager ou un membre de l'équipage et requis d'urgence après le départ pour une question d'importance nationale, ou lorsqu'une personne à bord fuit la justice et qu'il y ait des raisons urgents de la débarquer immédiatement...".

⁴³- أنظر ج. ستي، رسالة الماجستير السالفة الذكر، الصفحة 53.

⁴⁴- أنظر م. شفيق، المرجع السابق، الرقم 77، الصفحة 57.

⁴⁵- Voir M. DE JUGLART et P. DE LA PARADELLE par C. CHAIBAN, option citée , numeros 368 et 369, pages 143 et 144.

⁴⁶ - Adil Hind, option citée, page 127.

Voir affaire Drew Brown Ltd.c. Le navire Orient Trader : Adil Hind, option citée, page

⁴⁷ -126.

⁴⁸ - Adil Hind, option citée, page 127.

⁴⁹ - Précitée .

⁵⁰ - Précitée .

⁵¹- Lucas BERNAUX , L'évolution de la responsabilité contractuelle du transporteur maritime international de marchandises : cas d'exonération, limitation de responsabilité, obligation du chargeur et aménagements contractuels, Memoir de Master Professionnel 2ème année de Droit, Faculté de Droit d'Economie et de Gestion, Université De VALENCIENNES et Du HAINAUT-CAMBRESIS, 2015-2016, page 17.

⁵² - Précitée .

⁵³ - Lucas BERNAUX, option cité, page 17.

⁵⁴ - Adil HIND ,La responsabilité du transporteur maritime international de marchandises sous connaissance causes d'exonération et limitation légales , Mémoire présentée à la Faculté des études supérieures en vue de l'obtention du grade de maître en Droit , option Droit des affaires , Université De Montreal, 2005, page 42 , et Adil HIND, , Le régime juridique international de la responsabilité du transporteur maritime marchandises sous connaissance : un échec ?, Thèse présentée à la faculté de Droit en vue de l'obtention du grade de Doctorat, option citée, page 127, et A. Seriaux, la faute du transporteur , Paris , Edition Economica, 1984, numéro 111, pages 156-158.

⁵⁵ - Adil HIND, , Le régime juridique international de la responsabilité du transporteur maritime marchandises sous connaissance : un échec ?, Thèse présentée à la faculté de Droit en vue de l'obtention du grade de Doctorat, option citée, page 127.

⁵⁶ - Saulo Machado Gomes, option citée , page 33.

⁵⁷ - راجع اعلاه الدراسة الخاصة بالتغيير المعقول للطريق.

⁵⁸ - Article 775 alinéa 2 code maritime algérien.

⁵⁹ - Voir M. DE JUGLART et P. DE LA PARADELLE par C. CHAIBAN, option citée , numero 379,page 148 : "... le déroutement injustifié ... une simple faute contractuelle dont l'effet n'est de résilier le contrat, mais uniquement d'entraîner la responsabilité du transporteur pour les dommages causés par elle ...".

⁶⁰- لقد أورد المشرع حالات الإعفاء من المسؤولية في الفقرة الثانية من المادة 775 والمادة 803 و 810 القانون البحري الجزائري.

⁶¹- أنظر المادة 804 القانون البحري الجزائري.

⁶²- وهو ما يستشف من قراءة المادة 4 رابعا من المعاهدة .

⁶³- لقد ورد النص على حالات الإعفاء من المسؤولية في المادة 4 أولا وثانيا ورابعا من المعاهدة.

⁶⁴- انظر أ. محمد حسين، النقل الدولي البحري للبضائع طبقا لمعاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924 كما عدلت ببروتوكول 1968 مع الإشارة إلى القوانين العربية ومعاهدة هامبورغ 1978، المرجع السابق، الرقم 325، الصفحة 249.

⁶⁵- Voir M. DE JUGLART et P. DE LA PARADELLE par C. CHAIBAN, option citée , numero 359 et 378, pages 141, 142 et 147.

⁶⁶- راجع المادة 106 من الأمر رقم 75 - 58 المؤرخ في 23 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني، الجريدة الرسمية 30 سبتمبر 1975، العدد 78، الصفحة 990، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-10 الممضي في 20 يونيو 2005، الجريدة الرسمية المؤرخة في 26 يونيو 2005، العدد 44، الصفحة 17، والقانون رقم 07-05 الممضي في 13 مايو 2007، الجريدة الرسمية 13 مايو 2007، العدد 31، الصفحة 03. التي تنص على أن : " العقد شريعة المتعاقدين ...".

⁶⁷- أنظر محمد حسين، النقل الدولي البحري للبضائع طبقا لمعاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924 كما عدلت ببروتوكول 1968 مع الإشارة إلى القوانين العربية ومعاهدة هامبورغ 1978، المرجع السابق، الرقم 325، الصفحة 249 .

⁶⁸- أنظر المادة 811 ق. ب.

⁶⁹- أنظر المادة 812 ق. ب.

⁷⁰- راجع المادة 110 من القانون المدني.

⁷¹- أنظر م. حبار، محاضرات ماجستير قانون الأعمال، مادة القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة وهران، السانبا، 2002، غير مطبوعة، و ع. البارودي، المرجع السابق، الرقم 115 الصفحة 143.

⁷²- Voir M. DE JUGLART et P. DE LA PARADELLE par C. CHAIBAN, option citée, numero 389, page 151 : "... admettre la validité de clauses pareilles... en effet, permettre au transporteur de régler le voyage contractuel comme bon lui semble, sans tenir compte des dispositions impératives de la loi, reviendrait à soumettre le chargeur à l'arbitraire de celui-ci...".

⁷³- Voir M. DE JUGLART et P. DE LA PARADELLE par C. CHAIBAN, option citée, numero 387, page 150.