

الخطأ الملاحي كحالة مستثناة من مسؤولية الناقل البحري للبضائع

دالع سعيد⁽¹⁾

مقدمة:

يعود أصل الخطأ الملاحي إلى شرط الإهمال، الذي تعود الناقلون الإنجليز على إدراجه في سندات الشحن من أجل الاستفادة من الإعفاء من المسؤولية عن جميع الأخطاء المرتكبة من طرف تابعيهم، هذا الشرط الذي كان سيفاً على رقاب الشاحنين لمدة طويلة من الزمن غدته عدة عوامل اقتصادية كانت نتاجاً لاندلاع الثورة الصناعية وما خلفته من تطور في صناعة السفن، و ظهور التكتلات البحرية كقوة اقتصادية تهدف إلى تحقيق الأرباح عن طريق ممارسة الاحتكار ، بالإضافة إلى عوامل إيديولوجية تمثلت أساساً في اعتناق أوروبا للمذهب الحر القائم على تقديس الحرية التعاقدية و سلطان الإرادة⁽²⁾.

و أمام الجهود الكبيرة التي قام بها الشاحنون في سبيل تغيير هذا النظام⁽³⁾، تم التوصل إلى إصدار أول معاهدة دولية ذات طابع إلزامي في سنة 1924 عرفت بمعاهدة بروكسل التي ألغت شرط الإهمال و استبدلته بالخطأ الملاحي كسبب قانوني لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية عن أفعال تابعيه من ربان و طاقم⁽⁴⁾، إلا أن افتقار اتفاقية بروكسل و القوانين الداخلية و منها القانون البحري الجزائري⁽⁵⁾ لأي تعريف دقيق للخطأ الملاحي ، و عدم وجود مفهوم موازي لهذا الخطأ في القواعد العامة⁽⁶⁾، و تراجع فكرة استقلالية

1 طالب دكتوراه مخبر القانون البحري والنقل جامعة أبي بكر بلقايد – تلمسان-

2 - ملزي عبد الرحمن، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، السنة الجامعية 2006-2007، ص 24.

3 - إن موجة الاحتجاجات التي خاضها الشاحنون خاصة شاحنو المستعمرات البريطانية، من أجل إلغاء هذا الشرط الذي لا يقيم أي اعتبار للتوازن بين المصالح المتضاربة للناقلين و الشاحنين ، و كذا ظهور قانون الهارتر الأمريكي (نسبة إلى مقترحه) الذي يعد أو تشريع يقضي صراحة بإلغاء شرط الإهمال، كلها أسباب دفعت بالناقلين إلى إعادة حساباتهم و التفكير ملياً في احتواء هذا الوضع الذي بات يهدد مركزهم الإمتيازي الذي تمتعوا بها طويلاً في ظل هذا الشرط، فلجأوا إلى سن اتفاقية لاهاي 1921 التي ألغت شرط الإهمال الإتفاقي لتحل محله الخطأ الملاحي كسبب من أسباب الإعفاء، إلا أن هذه الاتفاقية لم تكن في مستوى تطلعات الشاحنين كونها تفتقر لصفة الإلزام و التي نتج عنها عزوف الناقلين على تطبيق أحكامها، أمام هذا الوضع نادى الشاحنون بتحويل قواعد لاهاي الاختيارية إلى قواعد ملزمة عن طريق اتفاقية دولية .

4 - المادة 2/4 من اتفاقية معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 ، وتعرف باسم قواعد لاهاي، دخلت حيز النفاذ دولياً عام 1931 أي بعد ثمانية أعوام من التوقيع عليها وعدلت 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 التي تنص على أنه: «لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك أو التلف الناتج أو الناشئ عن : أـ أعمال أو إهمال أو خطأ الربان أو البحارة أو المرشد أو مستخدم الناقل في الملاحة أو في إدارة السفينة .»

5 - المادة 803 الفقرة ب من القانون 05-98 المؤرخ في 25/06/1998 المتضمن القانون البحري ، المعدل و المتمم للأمر 80/76، الجريدة الرسمية رقم 47، و التي على أنه: «يعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناتجة مما يلي: بـ الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون البحريون الآخرون عن الناقل .»

6 - يعد الخطأ الملاحي خروجاً على القاعدة العامة المتعلقة بمسؤولية المتبوع عن أفعال تابعيه، أنظر المادة 136 من القانون رقم 07_05 المؤرخ في 13 ماي 2007 المتضمن للقانون المدني، و التي نصت على أن : «يكون المتبوع مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه تابعه بفعله الضار متى كان واقفاً في حالة تأدية وظيفته أو بسببها أو بمناسبةا .»

ربان السفينة عن الناقل البحري في قيادته للسفينة على إثر ظهور وسائل الاتصال الحديثة. فتحت الباب واسعا أمام فقه و قضاء الدول المصادقة على هذه الاتفاقية للبحث في مفهوم الخطأ الملاحي، و محاولة تحديد مجال إعماله باعتباره أخطر حالات الاستثناء التي لا يمكن لأصحاب الحق في البضاعة دفعها إذا أثبتت من طرف الناقل البحري الذي يسعى إلى الاستفادة من الإعفاء من المسؤولية.

ليدور التساؤل حول: مفهوم الخطأ الملاحي (أولا)؟، و ما هي أهم الوسائل التي اعتمدها الفقه والقضاء في سبيل تحديد مجال إعمال الخطأ الملاحي (ثانيا)؟.

أولا: مفهوم الخطأ الملاحي

سنحاول في هذا العنصر إعطاء مفهوم للخطأ الملاحي من خلال تسليط الضوء على واجهتيه المتمثلتين في الخطأ في الملاحة، و الخطأ في إدارة السفينة.

1_ الخطأ في الملاحة: يقصد به الخطأ الفني في قيادة السفينة و عمليات الملاحة المرتكبة من طرف ربان السفينة، و عليه فإن هذه الأخطاء قد تأخذ عدة أشكال، مثل خطأ الربان في قراءة الخرائط البحرية، مخالفته لقواعد الملاحة مما يفضي إلى حدوث تصادم بحري سواء عند الدخول للميناء أو في عرض البحر مع سفن أخرى، الخطأ في اختيار الطرق الملاحية، الخطأ في ضبط سرعة السفينة، أو في قراءة معلومات الرادار⁽¹⁾.

إلا أن القضاء الفرنسي بدا مترددا في مسألة إدراج بعض الأخطاء في خانة الأخطاء في الملاحة، حيث تباينت الآراء بين المحاكم الفرنسية في مسألة اعتبار إقدام ربان السفينة على الإبحار في ظروف جوية صعبة من قبيل الخطأ في الملاحة، فبتاريخ 19 مارس 1992 أقرت محكمة Aix De Prevence بأن إبحار ربان السفينة في ظروف جوية غير ملائمة مع إطلاعه بهذه الظروف عن طريق النشرات الجوية لا يعد من قبيل أخطاء الملاحة، مبررة ذلك بأن حدوث عاصفة أثناء الرحلة البحرية لا تعد ظاهرة استثنائية، في ظل قدرة السفينة على مواجهة هذه الظروف نظرا لتصميمها المخصص لذلك، و بالتالي حكمت المحكمة بعدم إمكانية الناقل البحري من الاستفادة من الخطأ الملاحي المرتكب من طرف الربان كسبب من أسباب الإعفاء من المسؤولية⁽²⁾. إلا أنه و في حكم مخالف لنفس المحكمة بتاريخ 14 ماي 2004، أقرت باستفادة الناقل البحري بالإعفاء من المسؤولية عن الخطأ الملاحي بعد إقدام الربان على القيام برحلة بحرية من ميناء Vilaros الإسباني في ظروف مناخية صعبة و حدوث ضرر للبضاعة⁽³⁾.

2_ الخطأ في إدارة السفينة: يعود أصل هذا المصطلح لقانون الهارتر لسنة 1893، و قد تم استعماله من طرف الإنجليز في قواعد لاهاي لسنة 1921 و استمر ذلك في قواعد بروكسل⁽⁴⁾ 1924، و على خلاف مصطلح

1_ أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، الإسكندرية، بدون سنة نشر، ص230.

2_ DMF 1994.167, cité par Pierre Bonassies- Christian Scapel, droit maritime, LGDJ, 2006, p 703.

3_ DMF 2005.322, p 703, Ibid.

4_ اتجهت نية الإنجليز في إدراج الخطأ في إدارة السفينة إلى توسيع مفهوم الخطأ الملاحي ليشمل الأخطاء المرتكبة على مستوى الموانئ و في عرض البحر لمواجهة التفسير الضيق للخطأ الملاحي الذي أخذت به المحاكم الإنجليزية آنذاك، أنظر:

Claude Chaiban, Clause légale d'exonération du transporteur maritime dans le transport de marchandise, TomeXIII, librairie

الخطأ في الملاحة الذي لم يثر الكثير من الجدل، فإن مصطلح الخطأ في إدارة السفينة فتح الباب واسعا أما الفقه والقضاء الفرنسيين للبحث عن مدلوله في ظل غموض مصطلح management الوارد في النسخة الإنجليزية لاتفاقية بروكسل والذي يقابله مصطلح administration في النسخة الفرنسية، التي بدورها لم ترقى إلى المعنى الحقيقي لإدارة السفينة، حيث يرى الفقيه Robert أن مصطلح administration يستعمل للدلالة على المفهوم التجاري و يتعد كثيرا عن المفهوم الفني والتقني المتعلق بالسفينة⁽¹⁾.

و أمام هذا الوضع، لجأ الفقه والقضاء الفرنسيين إلى إعمال عدة معايير من أجل التوصل إلى المدلول الحقيقي لإدارة السفينة، حيث استعمل الفقه الفرنسي معيار تحديد الجهة المستهدفة بالخطأ، فإذا كانت السفينة هي المستهدفة بهذا العمل أعتبر الخطأ خطأ في إدارة السفينة، و على خلاف ذلك فإنه يعتبر خطأ في إدارة البضاعة كل الأفعال المرتكبة في حق البضاعة أو بمناسبة الحفاظ عليها⁽²⁾، عيب على هذا المعيار أنه يعرف صعوبة من حيث التطبيق نظرا للتداخل الكبير بين الخطأ في إدارة السفينة و الخطأ في إدارة البضاعة، لينادي جانب آخر من الفقه الفرنسي أن التوصل لفهم الخطأ في إدارة السفينة لا يكون إلا بحصر تلك الأعمال الممارسة على السفينة في ظل غياب أي بضاعة على متنها، أما القضاء الفرنسي فقد اعتمد على معيار آخر أساسه أمن و سلامة السفينة، و الذي يقضي بإدراج كل الأعمال التي تهدد الأمن و السلامة في خانة الأخطاء المتعلقة بإدارة السفينة⁽³⁾.

ثانيا: تحديد مجال إعمال الخطأ الملاحي

مما لاشك فيه أن ضبط نطاق إعمال الخطأ الملاحي لا يكون إلى عن طريق التمييز بينه و بين الأخطاء الناتجة عن إخلال الناقل البحري بمجموعة من الالتزامات المتعلقة أساسا بالبضاعة أو ما يطلق عليها بالأخطاء التجارية، و بين تلك الأخطاء المتعلقة بصلاحيات السفينة قبل البدء في الرحلة.

1_ عن طريق التمييز بين الخطأ الملاحي و الخطأ التجاري :

لا يقتصر دور الربان على المهام الفنية المرتبطة بقيادته للسفينة أو تسييرها، و إنما يتعداه إلى السهر على السير الحسن لجميع العمليات المتعلقة بالبضاعة انطلاقا من تحميلها و رصها و صيانتها و نقلها و صولا إلى تفريغها و تسليمها للمرسل إليه⁽⁴⁾، و ذلك في إطار علاقة التبعية التي تربطه بالناقل البحري، و عليه فإنه في حال حدوث لأضرار للبضاعة فإن الناقل البحري يعد مسؤولا عن أخطاء تابعيه التجارية، و قد تم

générale de droit et de jurisprudence, paris,1965, p80..

1 _Claude Chaiban, op cit , p80.

2 _ بسام عاطف المهتار، معاهدة بروكسل و تعديلاتها، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، الطبعة الأولى، 2006، ص 143.

3 _ Bertrand Sabadie, la faute nautique: un cas excepté en perte de sens?, Mémoire en vue de l'obtention du D.E.A. de Sciences Juridiques de la Mer, Université de Nantes, 1999, p48

4 _ نصت المادة 773 من القانون 05_98 على أن: « يقوم الناقل بالعناية التامة على تحميل و رص البضاعة و صيانتها و نقلها و حراستها و يخص البضائع بعناية عادية حسب الاتفاق بين الأطراف و حسب أعراف ميناء التحميل. و إذا اقتضت عناية خاصة بالبضائع يجب أن يبلغ الشاحن عن ذلك و أن يبين ذلك كتابيا على البضائع إذا أمكن»، تقابله المادة 3 فقرة 2 من معاهدة بروكسل التي أنه: «مع عدم الإخلال بأحكام المادة الرابعة على الناقل أن يقوم بشحن البضائع المنقولة و تشوينها و رصها و نقلها و حفظها و العناية بها و تفريغها بما يلزم لذلك من عناية و دقة».

اللجوء إلى هذا الأسلوب من طرف قانون الهارتر من أجل الحد من استعمال شرط الإهمال على عموميتها في عقد النقل البحري.

و في سبيل تحديد نطاق الخطأ الملاحي عمد الفقه و القضاء إلى استحداث عدة معايير .

أ_ المعايير الفقهية :

يمكن تقسيم هذه المعايير إلى قسم يستند في التمييز بين الخطأ الملاحي و التجاري على عامل النية، و قسم آخر يستند على وسائل مادية بحثة في سبيل ذلك .

1_المعيار القائم على أساس نية التابع البحري :

يرى أنصار هذا المعيار أن التفرقة بين الخطئين لا تكون إلا عن طريق البحث في نية التابع البحري ، فإذا انصرفت هذه النية إلى عمل يتعلق بقيادة السفينة أو إدارتها عد الخطأ خطأ ملاحيا ، في حين إذا انصرفت إلى الأعمال المتعلقة بالبضاعة عد هذا الخطأ خطأ تجاريا، فقيام ربان السفينة بعميلة ملاً خزانات السفينة بنية ضمان توازن هذه الأخيرة يعد خطأ ملاحيا، أما إذا نيته للحفاظ على البضاعة عد خطأ تجاريا، انتقد هذا المعيار كونه لا يوفر ضابطا حقيقيا في تمييز الخطأ الملاحي عن الخطأ التجاري ، على اعتبار أن النية و القصد أمور باطنية لا يمكن جزمها أو قياسها ، و بالتالي لا يمكن اعتمادها من طرف الشاحنين لمساءلة الناقل البحري⁽¹⁾.

2_المعيار القائم على أساس هدف العمل الذي اكتسب صفة الخطأ:

يعتمد هذا المعيار في التفرقة بين الخطأ الملاحي و الخطأ التجاري على الهدف المنشود من وراء العمل التي اكتسب صفة الخطأ دون البحث في نية التابع البحري، بمعنى أنه إذا كان هذا العمل يهدف لقيادة السفينة أو إدارتها عد خطأ ملاحيا، إما إذا اقترن بالعمليات التي تصب في مصلحة البضاعة و الحفاظ عليها عد خطأ تجاريا⁽²⁾، ففي حكم لمحكمة النقض الفرنسية بتاريخ 4 جويلية 1972، أقرت بأن الأضرار التي نتجت عن تسرب المياه للسفينة أثناء عملية تفريغ بضاعة تتمثل في شاحنة ثقيلة الوزن ، يعد خطأ ملاحيا ارتكب من طرف الربان بمناسبة سعيه للحفاظ على توازن السفينة وسلامتها⁽³⁾.

3_المعيار القائم على أسس مادية :

يرتكز هذا المعيار في تفرقته بين الخطئين على أساس التمييز بين السفينة و مكوناتها الخاصة بالإبحار و تلك المخصصة لاستقبال البضاعة و الحفاظ عليها ، بمعنى إذا ارتكب الخطأ في إحدى الوسائل المعدة للإبحار و قيادة السفينة عد الخطأ ملاحيا ، أما إذا انصرفت هذا الخطأ إلى المكونات المسخرة لاحتواء البضاعة و المحافظة عليها عد الخطأ تجاريا، و من الأمثلة الأكثر شيوعا هي تلك الأخطاء المرتكبة في ملاً خزانات

1 _Bertrand Sabadie,op cit, p58.

2_ حيفري نسيمه أمال، الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري و القانون المقارن، رسالة لنيل شهادة الماجستير، جامعة وهران، السنة الجامعية 2010-2011، ص72.

3_ DMF 1972.717,Pierre Bonassies- Christian Scapel, op cit, p705.

السفينة بالمياه ، والتي تكيف على أنها أخطاء ملاحية نظرا لكون هذه الخزانات تستعمل خصيصا للحفاظ على توازن السفينة و استقرارها، أما الأخطاء في توصيل و تثبيت الأنابيب التي تعد جزء من نظام حفظ البضاعة و تخزينها، فإنها تكيف على أنها أخطاء تجارية⁽¹⁾ .

لقد نال هذا المعيار إجماعا لدى الفقه الفرنسي نظرا لاعتماده على أسس مادية بحثة بعيدا عن الأسس المعنوية الباطنية لمرتكب هذه الأخطاء ، و كذا نظرا للسهولة التي يتمتع بها هذا المعيار من حيث التطبيق و التي ينتج عنها إمكانية التنبؤ المسبق لتكليف الأخطاء فيما إذا كانت ملاحية أو تجارية مما يدعم أكثر ثقة و أمان طائفة الشاحنين⁽²⁾ .

بالإضافة إلى المعايير السابقة ، يرى الفقيه Yves Tassel أنه لتحديد نطاق الخطأ الملاحي لا يكون إلا بالاعتماد على عنصر الخطأ في الملاحية دون الخطأ في إدارة السفينة، و إن كان هذا محل مطالبة لمدة طويلة من طرف الفقيه Tinayar و كذا دول الشاحنين في سعيهم لتعديل اتفاقية بروكسل لسنة 1924⁽³⁾ .

ب_ المعايير القضائية:

لقد لجأ القضاء الفرنسي في سبيل التمييز بين الخطأ الملاحي و التجاري إلى معيار أمن و سلامة السفينة، هذا المعيار الذي يرتكز على تصنيف الأخطاء على أنها ملاحية متى كانت تهدد توازن و استقرار السفينة على سطح الماء، مهما كانت الأفعال المرتكبة سواء بمناسبة ملاحية السفينة أو بمناسبة الحفاظ على البضاعة، و فيما دون ذلك فإنها تعتبر أخطاء تجارية تستوجب مساءلة الناقل البحري، إلا أن هذا المعيار لا يعد حاسما نظرا لتباين الأحكام القضائية الفرنسية المتعلقة أساسا بالأخطاء المرتكبة بمناسبة عملية رص البضاعة Arrimage ، و عملية ملأ خزانات السفينة بماء البحر Ballastage .

ب_1 الخطأ في رص البضائع: لقد وقف القضاء الفرنسي موقفا مترددا في الكثير الأحيان في مسألة تكيفه لخطأ رص البضاعة على أنه خطأ في إدارة السفينة أو إدارة البضاعة وذلك نظرا لما قد يسببه سوء رص بضاعة من فقدان السفينة لتوازنها، مما دفع بالفقيه Rodière إلى التأكيد على ضرورة التفرقة بين الرص الملاحي و الرص التجاري⁽⁴⁾ . ففي قضية تخص السفينة Messinia ، و التي تعود وقائعها إلى قيام ربان السفينة بشحن حمولة من حبوب السوجا في عنابر تمر بها أنابيب مخصصة لتسخين و قود السفينة ، حيث أنه و بعد وصول السفينة قادمة من ميناء Baltimore الأمريكي إلى مدينة Nantes الفرنسية، تم اكتشاف هلاك البضاعة الموجودة في العنبر السادس نتيجة لتعرضها لدرجة حرارة عالية سببها أنابيب تسخين و قود السفينة بهذا العنبر، فرغ أصحاب الحق في البضاعة دعوى على ربان السفينة من أجل إلزامه

1 _ 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, p108.

2 _ جيفري نسيمة أمال، المرجع السابق، ص76.

3 _ Tassel Yves, transport maritime international - Exercice de la diligence raisonnable / Preuve / Faute nautique du capitaine, Études et dossiers - Institut d'études judiciaires de Rennes, Tome 4, 1975, p134 et 135.

4 _ cité par Pierre Bonassies- Christian Scapel, op cit, p704.

بدفع التعويض، على أساس أن الخطأ المرتكب من طرف هذا الأخير لا يعد خطأ ملاحيا، و كذا غياب التدابير الضرورية من أجل الحفاظ على البضاعة، لتصدر محكمة Rennes الفرنسية حكمها بتاريخ 9 جويلية 1974 القاضي بتكليف خطأ ربان السفينة على أنه خطأ ملاحى، بحجة أن الضرر الذي حدث للبضاعة كان نتيجة لأحد العمليات الأساسية التي تدخل في إدارة السفينة، إلا أن المحكمة العليا الفرنسية رأت خلاف ذلك حيث اعتبرت أن الخطأ المرتكب من طرف الربان هو خطأ تجاري يستدعي مسؤولية الناقل البحري⁽¹⁾.

إن هذا التردد في التكليف من طرف القضاء الفرنسي لا يجد له مبررا في ظل اتفاقية بروكسل 1924 أو القانون البحري لسنة 1966، نظرا لكون الخطأ في رص البضائع يرتبط بالتزام بالغ الأهمية يتمثل في قيام الناقل البحري ببذل الهمة الكافية من أجل شحن البضاعة و رصها و المحافظة إليها طوال الرحلة البحرية، ، و بالتالي فإن الإخلال بهذه الالتزامات يؤدي مباشرة إلى مساءلة الناقل البحري على أساس الخطأ التجاري⁽²⁾.

ب_2 الخطأ في ملأ خزانات السفينة للحفاظ على توازنها: كأصل عام، يعد هذا النوع من الأخطاء خطأ ملاحيا نظرا لاقتراحه بعملية أساسية تهدف إلى المحافظة على توازن السفينة و سلامتها عن طريق ملأ صهاريج السفينة أو تفريغها من مياه البحر، إلا أن هذه العملية لا تخلو من الأخطاء، فقد يعتمد الربان و على سبيل الخطأ إلى ضخ المياه إلى الصهاريج التي تحوي البضائع أو تفريغها مع مياه البحر مما يؤدي إلى تلفها⁽³⁾. القضاء الفرنسي جاءت أحكامه متباينة، ففي حكم لمحكمة Versailles بتاريخ 20 ديسمبر 2001 رفضت تكليف الخطأ في ملا الخزانات على أنه خطأ ملاحى لسببين، السبب الأول أن الناقل البحري لم ينتهي بعد من القيام بالعمليات اللازمة لتقديم سفينة صالحة للملاحة، أما السبب الثاني فإن السفينة لازالت راسية في الرصيف و لا يوجد ما يهدد توازنها و سلامتها⁽⁴⁾.

تعليقا على هذا الوضع، يرى الفقيه Rondière أن القضاء الفرنسي لا يركز على أسباب وجيهة في تمييزه للأخطاء الملاحية عن التجارية، كما يضيف أن تقدير المحاكم للخطأ على أنه ملاحى لا يعبر إلا عن رغبة هذه الجهات في إعفاء الناقل البحري من المسؤولية، على العكس فإنها تعتبره خطأ تجاريا إذا انصرفت نيتها إلى تعريض الناقل البحري للمساءلة⁽⁵⁾.

2_ عن طريق التمييز بين الخطأ الملاحى و صلاحية السفينة للملاحة :

يعد عدم صلاحية السفينة للملاحة أحد أسباب الإعفاء التي نص عليها القانون البحري الجزائري في المادة⁽⁶⁾ 803، تقابله المادة 4 من اتفاقية بروكسل⁽⁷⁾، إلا أن هذا السبب يقتزن بتوفر شرط بدل الهمة الكافية

1 _ DMF 1978.687, cité par Pierre Bonassies- Christian Scapel, op cit, p705.

2 _ Claude Chaiban, op cit, p86.

3 _ أحمد محمود حسني، ص 231 و مايليها.

4 _DMF 2001 .919, cité par Pierre Bonassies- Christian Scapel, op cit, p706.

5 _cité par Bertrand Sabadie,op cit, p64.

6 _ المادة 803 الفقرة أ من القانون 05-98، نصت على أنه: «يعفى الناقل من المسؤولية المذكورة في المادة السابقة إذا كانت الخسائر أو الأضرار اللاحقة بالبضائع ناشئة أو ناتجة مما يلي: ب_عندما يقدم الناقل الدليل على أنه قام بواجباته المبيّنة في المادة 604 أعلاه.»

7_ ألغت معاهدة هامبورغ هذا السبب من أسباب الإعفاء، و سارت على نهجها قواعد روتردام 2008 و جعلت إلتزام الناقل البحري

من طرف الناقل البحري في توفير سفينة صالحة للملاحة البحرية قبل و عند البدء في الرحلة البحرية ، هذه الصلاحية التي تصرف إلى الجانب الفني للسفينة و الذي يجعلها قادرة على خوض الرحلة البحرية في أصعب الظروف، دون إهمال جانب الاستثمار في السفينة و المتعلق أساسا بقدرة هذه الأخيرة على استقبال البضاعة و حفظها لإيصالها سالمة إلى وجهتها المقصودة⁽¹⁾.

يتقاطع مفهوم الخطأ الملاحي مع مفهوم صلاحية السفينة للملاحة في نقطتين أساسيتين، تصعب معهما التفرقة بين المفهومين، عملية ترك الصابور **le sabord** ، و النقطة الثانية عدم كفاءة طاقم السفينة .

أ_ عملية ترك الصابور مفتوحا : تفتح الصوابير عادة من أجل تسهيل عملية شحن البضاعة و تفريغها و كذا تهوية العنابر المخصصة لحفظ البضاعة ، إلا أنه قد يترك هذا الجزء من السفينة مفتوحا بإهمال من الربان و طاقمها ، على اعتبار أن هذه الصوابير لا تشكل أي خطر على السفينة و البضاعة في ظل ظروف جوية عادية تحيط بالرحلة البحرية، إلا أن التساؤل التي يطرح يدور أساسا حول تكييف الخطأ المرتكب في حال حدوث أضرار للبضاعة نتيجة لتسرب مياه البحر عبر هذه الصوابير على إثر عاصفة بحرية.

قضت محكمة النقض الفرنسية في حكم لها بتاريخ 5 ماي 1950 برفض تكييف الخطأ المرتكب في ترك صوابير السفينة مفتوحة بعد الانتهاء من عملية الشحن، على أنه خطأ ملاحي⁽²⁾. و في تعليق للدكتور Claude Chaiban على هذه القضية، يرى أن ترك صوابير السفينة مفتوحة لا يعد حالة من حالات عدم صلاحية السفينة نظرا لكونه لا يعرض السفينة أو البضاعة للخطر قبل بداية الرحلة البحرية ، و إنما إهمال تابعي الناقل البحري من ربان و طاقم في إقفال هذه الصوابير أثناء تغير الأحوال الجوية هو السبب الحقيقي وراء حدوث تلف للبضاعة، و عليه فإن الخطأ يعد ملاحيا لكونه ناتج عن إهمال تابعي الناقل البحري، و يبتعد عن كونه خطأ في صلاحية السفينة للملاحة قبل البدء في الرحلة البحرية⁽³⁾.

أما القضاء الأمريكي فيعتمد في تمييزه بين الخطأ الملاحي وعدم صلاحية السفينة للملاحة على معيار تقدير تصرفات ربان السفينة و طاقمها أثناء الرحلة البحرية ، بمعنى أنه إذا تعرضت البضاعة للضرر نتيجة لتقصير طاقم السفينة مع قدرته على دفع هذا الضرر عد الخطأ خطأ ملاحيا ، و على عكس ذلك فإن إخفاق طاقم السفينة رغم محاولته لتجنب تلف البضاعة أثناء الرحلة البحرية ، يعد فشلا من طرف طاقم السفينة في بدل الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة، و عليه فإن تكييف هذا يأخذ صفة عدم صلاحية السفينة للملاحة قبل البدء في الرحلة البحرية⁽⁴⁾.

بتقديم سفينة صالحة للملاحة التزاما مستمرا أي قبل و أثناء البدء في الرحلة البحرية إلى غاية نهايتها وفقا للمادة 14.
1 _ المادة 770 من القانون 05-98 و التي نصت على أنه: «يتعين على الناقل قبل بدء الرحلة، السهر على العناية اللازمة بما يلي:أ_وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة ، ب_تزويده بالتسليح و التجهيز و التموين بشكل مناسب،ج_تنظيف و ترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع و جعلها بحالة جيدة لاستقبالها و نقلها و حفظها».

2 _ DMF.1950.423,cité par adil hind,p115 .

3 _ Claude Chaiban, op cit, p92.

4 _Bertrand Sabadie, op cit, p94 et 95.

ب_ درجة خطأ طاقم السفينة : لم يشر القانون البحري الجزائري، و لا اتفاقية بروكسل إلى درجة الخطأ التي يرتكبها طاقم السفينة و التي على أساسها يكيّف الخطأ على أنه خطأ الملاحي، وبالتالي فإن كل الأخطاء المرتكبة من طرف الطاقم مهما كانت جسيمة أو انصفت بالغش فإنها تفضي إلى خطأ ملاحي يمكن الناقل البحري من الاستفادة من الإعفاء من المسؤولية. إلا أن القضاء الفرنسي رأى خلاف ذلك في قضية السفينة **Heidelberg** التي تعرضت لحادث نتيجة لارتكاب ربان السفينة خطأً جسيماً تمثل في تركه لدفة القيادة تحت مسؤولية أحد طاقم السفينة الغير مؤهل لذلك، مما أدى إلى هلاك البضاعة، لتقضي محكمة **Bordeaux** بأن الناقل البحري لا يمكنه الاستفادة من الخطأ الملاحي كسبب من الإعفاء، لكون الخطأ المرتكب من الناقل البحري يدخل في خانة التزامه بتوفير سفينة صالحة للملاحة البحرية في شقها المتعلق باختيار طاقم كاف و كفاء من أجل القيام بالرحلة البحرية⁽¹⁾.

الخاتمة:

الخطأ الملاحي وريث شرط الإهمال، عرف بدوره الكثير من الغموض كان سببه عدم وجود تعريف دقيق له من قبل اتفاقية بروكسل و القوانين الداخلية ، خاصة في شقه المتعلق بإدارة السفينة، انجر عنه في الكثير من الأحيان إعفاء الناقل البحري من المسؤولية الملقاة على عاتقه بفعل أخطاء تابعيه، مما دفع بالدول المنضوية تحت مظلة اتفاقية بروكسل إلى التفكير في وضع ضوابط تحكم هذه الحالة المستثناة من المسؤولية، فاعتمد على عدة معايير فقهية و قضائية للتمييز بين الخطأ الملاحي و باقي الأخطاء المشابهة له من خطأ تجاري و عدم صلاحية السفينة للملاحة البحرية. إلا أن هذه المعايير في أغلبها لم تكن حاسمة وبالتالي لم تحقق الهدف المرجو الذي وجدت من أجله ألا و هو تحديد نطاق إعمال الخطأ الملاحي، تجلى ذلك في عديد الأحكام القضائية المتباينة .

و في ظل هذا العجز اتجهت الأنظار إلى الحل التشريعي، الذي تجسد في اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 التي ألغت القائمة الطويلة لأسباب الإعفاء من المسؤولية بما فيها الخطأ الملاحي و استبدلته بعد محدود من الحالات . هذا الإلغاء الذي يرى فيه الدكتور **Cédric BERNAT** أنه لا يخدم التجارة البحرية من عدة زوايا ، فتشديد المسؤولية ستؤدي حتما بشركات التأمين إلى رفع أقساط التأمين على مسؤولية الناقل البحري مما يفضي تلقائياً إلى ارتفاع أجرة النقل البحري، كما أن النقل البحري يعد أهم الوسائل التبادلية في التجارة الدولية لذا فإنه ليس من المعقول تعطيل هذه الحركة بالغاء الخطأ الملاحي، دون مراعاة لمصالح المتدخلين في عملية النقل البحري⁽²⁾.

1 _ DMF 2001 .919, cité par Pierre Bonassies- Christian Scapel, op cit, p285.

2 _ Cédric BERNAT, Le régime juridique des CAPITAINES de NAVIRES, P2, site internet :

<https://www.cedricbernat.wordpress.com/2010/03/25/le-regime-juridique-des-capitaines-de-navires>

قائمة المراجع :

أولاً: المؤلفات:

أ_ باللغة العربية:

1. أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع ، الإسكندرية، بدون سنة نشر.
2. بسام عاطف المهتار، معاهدة بروكسل و تعديلاتها، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، الطبعة الأولى، 2006.
3. حيفري نسيمه أمال، الحالات المستثناة لمسؤولية الناقل البحري في القانون الجزائري و القانون المقارن، رسالة لنيل شهادة الماجستير، جامعة وهران، السنة الجامعية 2010-2011.
4. ملزي عبد الرحمن، نظام المسؤولية المحدودة في عقد النقل البحري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، السنة الجامعية -2006 2007.

ب_ باللغة الفرنسية:

1. Bertrand Sabadie, la faute nautique: un cas excepté en perte de sens?, Mémoire en vue de l'obtention du D.E.A. de Sciences Juridiques de la Mer, Université de Nantes, 1999.
2. Claude Chaiban, Clause légale d'exonération du transporteur maritime dans le transport de marchandise, TomeXIII, librairie générale de droit et de jurisprudence, paris,1965.
3. 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.
4. Pierre Bonassies- Christian Scapel , droit maritime, LGDJ, 2006.
5. Tassel Yves, transport maritime international - Exercice de la diligence raisonnable / Preuve / Faute nautique du capitaine, Études et dossiers -Institut d'études judiciaires de Rennes, Tome 4, 1975.

ثانيا: الاتفاقيات و القوانين

1. اتفاقية معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن لسنة 1924 ، انضمت الجزائر إلى معاهدة بروكسل دون تعديلاتها بموجب المرسوم رقم 64_71 المؤرخ في 2 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 28.
2. القانون 05-98 المؤرخ في 1998/06/25 المتضمن القانون البحري ، المعدل و المتمم للأمر 80/76، الجريدة الرسمية رقم 47.

موقع الأنترنت:

1. Cédric BERNAT, Le régime juridique des CAPITAINES de NAVIRES, P2, site internet : <https://www.cedricbernat.wordpress.com/201025/03//le-regime-juridique-des-capitaines-de-navires>

