

النظام القانوني لشركات التصنيف

دالع سعيد¹

مقدمة :

تعد شركات التصنيف أحد أهم المتدخلين في مجال سلامة و أمن الملاحة البحرية، نظرا لما تلعبه من دور ريادي في توفير عامل الوقاية من الحوادث البحرية، فالتقنيات و الأساليب المستعملة من طرف هذه الشركات في مجال مراقبة و فحص السفن من أولى مراحل بنائها إلى غاية دخولها الخدمة، جعلت المجهزين و شركات التأمين تلجأ إلى طلب خدماتها، فالمجهز يرغب في التحقق من سفنه و التأكد من درجة صلاحيتها للملاحة من أجل كسب ثقة الشاحنين، أما شركة التأمين فتعتمد على شركات التصنيف من أجل تقدير درجة صلاحية السفينة قبل تغطيتها بعقد تأميني مناسب². و لم يتوقف دور هذه الشركات عند هذا الحد، و إنما أصبحت أحد الأدوات الأساسية التي تلجأ إليها الدول في سبيل تأهيل سفنها مع ما يتماشى و تطبيق الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالأمن و السلامة البحرية.

و مما لاشك فيه أن قيام شركات التصنيف بهذا الدور في مجال النقل البحري التجاري، يترجم قانونيا إلى تلك الالتزامات التي تقع على كاهلها و التي قد تكون سببا في تعريضها للمسؤولية في حال إخلالها بهذه الواجبات.

ليثور التساؤل حول مفهوم هذه الشركات؟، و أهم الالتزامات الملقة على عاتقها؟، و تبين أنواع المسؤولية التي يمكن أن تثار ضدها في حال إخلالها بواجباتها؟.

أولا- مفهوم شركات التصنيف:

هي شركات خاصة تتمتع باحترافية و كفاءة عالية في مجال مراقبة و فحص السفن، تعتمد في ذلك على مجموعة من الأساليب التقنية التي تعد في حد ذاتها معايير دولية تستعمل في تقدير درجة صلاحية و جهوزية السفن للملاحة البحرية، و ذلك انطلاقا من بناء السفينة إلى تجربتها لأول مرة إلى المراقبة الدورية للسفن القديمة³، و لعل من أشهر هذه الشركات: شركة

1 _ طالب دكتوراه مخبر القانون البحري و النقل جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان -

2 _ Anne GALLAIS BOUCHET, Les sociétés de classification : Acteurs de l'ombre? Acteurs de premier plan!, Note de Synthèse n°142 , Institut Supérieur D'économie Maritime, Nantes-Saint Nazaire, Février 2012.

3 - بوخميس وناسة، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة ماجستير، جامعة وهران، السنة الجامعية 2011/ 2012، ص55 و 56.

Lloyd's Register الإنجليزية التي تم تأسيسها في أواخر القرن 18 عشر في لندن، و شركة Veritas الفرنسية التي تم إنشاؤها سنة 1828 و مقرها حاليا في باريس، و شركة American Bureau of Shipping (ABS) الأمريكية و التي إنشاؤها سنة 1862، و شركة Det Norsk Veritas النرويجية التي تأسست سنة 1864¹، بالإضافة إلى شركات أخرى يابانية و ألمانية و صينية .

كل هذه الشركات تنضوي تحت تنظيم دولي يسمى الإتحاد الدولي لشركات التصنيف (IACS)²، هذا الإتحاد الذي يسعى إلى رفع مستوى الخدمات المقدمة من طرف أعضائه عن طريق اعتماده لشروط الجودة و الخبرة و كذا سعيه المتواصل لتوحيد طرق و قواعد عمل هذه الشركات، و محاربة كل أنواع المنافسة غير المشروعة سواء فيما بين الأعضاء أو بين هذه الأخيرة و شركات أخرى غير منضمة للإتحاد أو ما يطلق عليها شركات المجاملة، التي تسعى جاهدة للسيطرة على السوق و الإضرار بالمصالح الاقتصادية لشركات التصنيف المنضمة للإتحاد، بيد أن شركات التصنيف لا تهدف إلى الربح ، و التزام الأطراف المتعاقدة معها هو التزام عملي يتعد كل البعد عن كونه التزاما قانونيا ، حيث يمكن للمجهزين و شركات التأمين التعاقد بكل حرية مع أي شركة تصنيف، مع إمكانية استبدال هذه الأخيرة بشركات أخرى أو التخلي نهائيا عن خدماتها دون أي مسؤولية يمكن أن تقع على عاتق هذه الأطراف في حدود ما ينص عليه العقد³.

ثانيا_الالتزامات الملقاة على عاتق شركات التصنيف:

يرى الفقيه R.Rodière أن قيمة السفينة لا تقدر بالمال و إنما تقدر بدرجة الثقة التي تتمتع بها⁴، و يمكن التمييز بين نوعين من الالتزامات و ذلك حسب الأطراف المتعاقدة مع شركات التصنيف.

1 - François Le Borgne, La légitimité de l'État du port de contrôler la navigabilité des navires, Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures En vue de l'obtention du grade de maître en droit des affaires, Université de Montréal, 2003, P37 et P38.

2 - تأسس الإتحاد الدولي لشركات التصنيف المعروف أكثر باختصار IACS (-International Association of Classification Societies) سنة 1968، منذ هذا التاريخ أخذ الإتحاد على عاتقه مهمة إيجاد سفن آمنة و بحار نظيفة ، من خلال تنسيقه مع المنظمة البحرية العالمية (IMO) والمنظمات العالمية الأخرى لأجل مواجهة التحديات الفنية التي تواجه الصناعة البحرية و تطوير معايير عالية للجودة و السلامة ضمن قطاع التصنيف، أنظر مقدمة CLassNK، ص 23 ، الموقع الإلكتروني: www.classnk.com/.../introduction_to_nk_arabic.pdf

3 - A. BREAN, La Responsabilité De La Société De Classification, McGill Law Journal / Revue De Droit De McGill, Vol52, 2007, P498.

4 - « l'expression figurée de la valeur d'un navire, non pas de sa valeur en argent, mais du degré de confiance qu'on peut lui accorder » R.Rodière, cité par : Alaoui Fdili Ismail , Ayane Nouredine ,Bouiy Adil , Cheikh Khaled, Rihani Elhasane, Sociétés de classification, Master Recherche : Droit Des Transports Et De La Logistique , FES, Année Universitaire 20092010/, P6 .

1_ اتجاه أشخاص القانون الخاص :

أ_ تصنيف السفن: هي المهمة الأساسية التي يقع عبؤها على عاتق شركات التصنيف، أساساً و قد عرف مكتب Veritas الفرنسي في المادة 2 من شروطه العامة على أن التصنيف هو ذلك التقييم الذي تمنحه الشركة لعملائها في فترة معينة، بعد قيام خبراءها بمجموعة من عمليات الفحص و المراقبة وفق عقود تربط شركة التصنيف و المجهز و ورشة البناء البحرية ، تهدف من خلالها إلى تقدير درجة مطابقة مكونات السفينة لكل المقاييس أو جزء من المقاييس المعمول بها، على أن تتوج هذه السفن في الأخير بدرجة معينة تسجل في شهادة تصنيف السفينة و سجل الشركة المصنفة ¹.

أما من الناحية التقنية و حسب رأي الخبراء فإن تطبيق قواعد التصنيف على السفينة ينصرف إلى 8 أجزاء مكونة لها: المواد المستعملة في بناء السفينة، متانة أو تماسك بنية السفينة، الآلات الرئيسية و الثانوية، النظام التقني للمراقبة، التوصيلات الكهربائية، أجهزة تبريد البضاعة، أنظمة الحماية و اكتشاف و إطفاء الحرائق، الاستقرار السليم للسفينة، و عليه فإنه يخرج من دائرة اختصاص شركة التصنيف كل ما يتعلق باختصاص مجهز السفينة ، و كذلك مهام السلطات المختصة في مراقبة الملاحة البحرية، ، بالإضافة إلى الجوانب المتعلقة بالطاقم المشغل للسفينة و التي تعد أحد المهام الملقة على عاتق المجهز ².

و تختلف عملية التصنيف الموجهة للسفن الجديدة عن تلك المخصصة للسفن القديمة .

فعملية تصنيف السفن الجديدة تبدأ كمرحلة أولى من الموافقة على مخططات البناء من قبل فريق فني متخصص في التصميم تابع لهذه الشركات، على أن يتجه الاهتمام بعد ذلك مباشرة للتصديق على جميع المواد والمكونات والتركيبات التي تدخل في بناء السفينة، أما المرحلة الثانية و بهدف الوقوف على مدى جوهزية الورشة البحرية المسندة إليها عملية البناء تقوم شركات التصنيف بزيارات دورية منتظمة و غير منتظمة تهدف من خلالها لتقييم كل العمليات المتعلقة بالبناء خاصة عملية تجميع الهيكل و تلحيمة الذي يجب أن يتم تنفيذه من طرف فريق مختص يملك خبرة و كفاءة عالية في هذا المجال، و بعد الانتهاء من مرحلة البناء تنتقل شركة التصنيف إلى مرحلة هامة تكمن في تقييم السفينة الجديدة من خلال القيام

1 - « l'appréciation portée par la Société, pour ses clients, à une certaine date, à la suite des visites effectuées par ses experts selon les méthodes et les modalités précisées aux articles 3 et 4 ci-après, sur le degré de conformité d'une Unité à tout ou partie de ces Règlements. Cette appréciation est présentée par une classe inscrite dans les certificats et reportée périodiquement dans son Registre. », l'article 21- de conditions générales de Bureau Veritas .

2 - Alaoui Fdili Ismail , Ayane Noureddine, Bouiy Adil , Cheikh Khaled, Rihani Elhasane, op cité, P6.

بالاختبارات الأولية لإثبات مدة صلاحية السفينة للملاحة البحرية، لتتوج كخطوة أخيرة بمنح درجة معينة للسفينة الجديدة تسجل في سجلها و سجل الشركة المصنفة، و التي غالبا ما تكون الدرجة الأولى و يعبر عنها بسلسلة من الرموز حسب كل شركة تصنيف¹.

أما تصنيف السفن القديمة، و في إطار سعي المجهزين إلى الإبقاء على الثقة التي اكتسبوها من الشاحنين و شركات التأمين، فإنهم يسعون مجددا إلى البرهنة على مدى صلاحية سفنهم للملاحة البحرية من خلال استعانتهم بشركات التصنيف لإعادة مراقبة و فحص سفنهم لتجديد درجات تصنيفها، هذه العملية تتم أساس من خلال الزيارات الخاصة و التي تكون كل خمس سنوات، بالإضافة إلى الزيارات الدورية و السنوية ، و تلك المناسباتية في حال تعرض السفينة لحادث معين، لتتوج هذه الزيارات في الأخير سواء بتجديد درجة التصنيف أو إنزال هذه الدرجة بعد توصل الخبراء إلى افتقار السفينة للمعايير المطلوبة بعد إخطار المجهز بضرورة التدخل في آجال محددة لإصلاح هذه العيوب².

ب_ القوة الثبوتية لشهادات التصنيف: تعد شهادات التصنيف الممنوحة للسفينة أحد أهم الوسائل التي يمكن المجهز أو الناقل البحري الاعتماد عليها في سبيل إثباته لبدل العناية الكافية في تقديم سفينة خالية من العيوب و بالتالي استفادته من حالة العيب الخفي كسبب من أسباب الإعفاء من المسؤولية ، و إن اجمع الفقه و القضاء اللاتيني و الأنجلوساكسوني على اعتبار شهادات التصنيف قرينة بسيطة يجوز دحضها بكافة الوسائل ، و مسألة تقدير قوتها الثبوتية ترجع إلى قاضي الموضوع³، و يستند هذا الحكم على حقيقة أن المدة الزمنية التي تفصل بين منح شهادة التصنيف و حدوث الضرر للسفينة غالبا ما تكون مدة طويلة.

ومن الأمثلة القضائية حول القوة الثبوتية لهذه الشهادات نجد قضية للمحكمة الفرنسية و التي تعود وقائعها إلى بضاعة شحنت على متن سفينة جديدة حاصلة على الدرجة الأولى من شركة التصنيف مكتب Veritas ، حيث تعرضت هذه الشحنة للتلف أثناء الرحلة نتيجة لتسرب مياه البحر إلى عنابر السفينة ، و أثناء تحريك الدعوى القضائية لجأ المجهز من أجل دفع المسؤولية عن نفسه إلى حجة خضوع السفينة للمراقبة أثناء البناء أو قبل بداية الاستغلال من طرف

مكتب Veritas ، لترى المحكمة أن عملية المراقبة التي قام بها المكتب الفرنسي تعد غير كافية كونها مورست في ظروف بحرية عادية غير تلك التي واجهت السفينة أثناء الرحلة

1 - Pierre Bonassies, Christian Scapel , droit maritime, LGDJ, 2006, P142.

2 - Dimitrios Nassios, La chaîne de responsabilité de la sécurité maritime, Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures en vue de l'obtention du grade de Maître en droit (LLM.), Université de Montréal , 2002, P48

3 - Pierre Bonassies, Christian Scapel, op cité, P144.

المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ————— العدد السادس
البحرية، و بالتالي فإن شهادة التصنيف لا تعد دليلا كافيا للمجهز على بدله العناية الكافية في
توفير سفينة صالحة للملاحة البحرية¹.

2_ اتجاه الدولة:

قد تلجا الدولة في الكثير من الأحيان إلى شركات التصنيف من أجل مراقبة السفن التي تحمل
علمها، هذا السعي الحثيث وراء خدمات هذه الشركات ينبع من افتقار الدولة للوسائل و
التقنيات اللازمة في مجال مراقبة السفن ، من أجل العمل على تطبيق معايير السلامة و الأمن
البحري التي جاءت بها الاتفاقيات الدولية على غرار اتفاقية SOLAS المتعلقة بحماية الأرواح
في البحار² و كذا مدونة إدارة السلامة الدولية ISM³ ، مدونة أمن المنشآت المينائية و السفن
ISPS⁴ ، و معاهدة منع التلوث الناجم عن السفن MARPOL⁵ ، و الاتفاقية الدولية المتعلقة
بخطوط الشحن ILL⁶.

و تختلف مهام شركات التصنيف وفق ما تقتضيه كل اتفاقية على حدى، إذ نجد مثلا اتفاقية
SOLAS تركز على ثلاث شهادات، الأولى تتعلق بسلامة الأجهزة اللاسلكية، و الثانية تتعلق
بسلامة مواد التجهيز، و الثالثة تتعلق بسلامة البناء، أما الاتفاقية المتعلقة بخطوط الشحن ILL
فإنها تركز على مسألة استقرار السفينة من خلال قوة البناء و متانة الهيكل، في حين أن القانون
ISM يركز على جانب الأمن في تسيير السفن و حماية البحر من التلوث.

و الجزائر و على غرار الكثير من الدول سعت مبكرا إلى طلب خدمات شركات التصنيف
البحرية و ذلك من أجل مسايرة الحركة التشريعية الدولية في مجال سلامة و أمن الملاحة
البحرية، إذ يعد المرسوم 196_72 الإطار العام للاعتراف بهذه الشركات⁷، أما الإطار الخاص
بالاعتراف بمجموعة من شركات التصنيف فإننا نجد القرارين الوزاريين المشتركين المؤرخين في

1 - DME,1960.141, cité par Christian Scapel, op cité, P144.

2 - الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لسنة 1974 ، صادقت عليها الجزائر بموجب الأمر 510-83 المؤرخ في 30
أوت 1983، الجريدة الرسمية العدد 36.

3 - اعتمدتها المنظمة الدولية البحرية في 04 نوفمبر 1993 بموجب القرار (41) 741 A، دخلت حيز النفاذ بصيغتها المعدلة
في 01 جويلية 2010، و أدرجت في معاهدة سولاس في المحور التاسع، متاح على الموقع الإلكتروني: www.supmaritime.fr/code

4 - اعتمدتها المنظمة البحرية الدولية OMI بلندن 12 ديسمبر 2002، و تم إدراجها في معاهدة SOLAS، دخلت حيز
النفاذ في جويلية 2004، أخذت الجزائر بأحكامها من خلال المرسوم التنفيذي رقم 418_04 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004،
المتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن و المنشآت المينائية و إنشاء الهيئات التابعة لها، الجريدة الرسمية
العدد 82.

5 - الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973 و بروتوكول 1978، صادقت عليهما الجزائر بموجب
المرسوم رقم 108_88 المؤرخ في 31 ماي 1988 ، الجريدة الرسمية العدد 22.

6 - صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي 448_2000 المؤرخ في 23 ديسمبر 2000 ، الجريدة الرسمية العدد 03.

7 - مرسوم رقم 196-72 المؤرخ في 5 أكتوبر 1972، يتعلق بالاعتراف بشركات التصنيف في ميدان البحرية التجارية، الجريدة
الرسمية، العدد 86.

(1977/09/19) و (1977/10/22) المتعلقين باعتماد كل من شركة Lloyd's Register و شركة American Bureau Shipper على التوالي، و قرار وزارة النقل المؤرخ في 01 جوان 1989¹ المتضمن اعتماد الشركة المختلطة للاقتصاد، فريتال «، و التي تمارس مهامها في مراقبة السفن كممثل لمكتب Veritas ، عن طريق مديريتها «سفن في الخدمة» .

أما القانون البحري الجزائري و من خلال المادة 244² ، فقد أقر صراحة بإمكانية الاعتماد على شركات التصنيف في مجال التفتيشات المخصصة لمعاينة سلامة السفن التي تحمل العلم الجزائري ، هذا طبعا هذا في حدود المهام المقررة في من طرف الوزير المكلف بالبحرية التجارية و القرار الخاص باعتماد هذه الشركات، هذا بالإضافة إلى المرسوم التنفيذي رقم 02_149³ الذي يحدد شروط قواعد تفتيش السفن، و كذا المرسوم التنفيذي رقم 04-418 الذي جاء لوضع خطة سلامة بحرية تتماشى و تتطابق مع أمن المنشآت المينائية و السفن التي تحمل العلم الجزائري و مع أحكام مدونة ISPS .

ثالثا_ مسؤولية شركات التصنيف:

تتنوع مسؤولية شركات التصنيف بتنوع العلاقات التي تربطها بباقي الأطراف، فنكون أمام مسؤولية عقدية طرفاها شركة التصنيف و الناقل أو المجهز، و مسؤولية تقصيرية طرفاها الشركة و الغير، و مسؤولية خاضعة للقانون الإداري في علاقة هذه الشركات مع دولة العلم التي تحملها السفن، كما قد تخرج هذه المسؤولية من إطارها المدني إلى الجنائي.

1_المسؤولية العقدية : إن إخلال شركات التصنيف بالتزامها ببذل العناية اللازمة في القيام بمهامها يفضي حتما إلى ترتيب مسؤولية عقدية شخصية يقع عبئ الإثبات فيها على المجهز أو ورشة البناء البحرية التي يسعى كل منهما إلى إقامة الحجة على أن الشركة أو تابعيها لم يبذلا العناية الكافية أثناء قيامهما بالمهمة المنوطة بهما، سواء كان ذلك ناتجا عن سوء في التقدير أو إهمال في المراقبة⁴.

إلا أن شركات التصنيف و في سبيل نفي المسؤولية عن نفسها تعتمد في كثير من الأحيان إلى وضع شروط تقضي بإعفائها من المسؤولية في حال ارتكابها أو أحد تابعيها خطأ في تأدية مهامها، بيد أن هذه الشروط عرفت تباينا في الرأي في مسألة الاعتراف بين القضاء الفرنسي و

1 - الجريدة الرسمية العدد 41 لسنة 1989.

2 - المادة 244 من القانون 98_05 المؤرخ في 25 جوان 1998 المتضمن القانون البحري ، المعدل و المتمم للأمر 76_80، الجريدة الرسمية رقم 47، و التي تنص على أنه: « يمكن لشركات التصنيف السفن المعتمدة المشاركة في معائنات السلامة التي تقوم بها اللجان المحلية للتفتيش و ذلك في حدود المهام المحددة بموجب قرار صادر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية و الخاص بالاعتراف بهذه الشركات».

3 - المرسوم التنفيذي رقم 02_149، المؤرخ في 09 ماي سنة 2002 يحدد قواعد تفتيش السفن ، الجريدة الرسمية العدد 33.

4 - بوخميس وناسة، المرجع السابق، ص 57.

القضاء الأمريكي ، فالقضاء الفرنسي لم يرى مانعا في الأخذ بشروط الإعفاء من المسؤولية بشرط عدم اتصافها بالأخطاء الجسيمة أو الغش، في حين أن القضاء الأمريكي بدا متشددا في مسألة الأخذ بهذه الشروط من خلال ربطها في كثير من الأحكام بفكرة النظام العام ، هذا بالإضافة إلى اعتماد شركات التصنيف على إثبات خطأ المجهز البحري الذي قد يأخذ عدة صور أبرزها عدم إعلام هذا الأخير للشركة بالتعديلات التي أجراها على السفينة و التي من شأنها أن تؤثر على عملية التصنيف¹.

ناهيك عن إمكانية شركات التصنيف الاستفادة من نظام المسؤولية المحدودة عن طريق اعتمادها على الاشتراط المسبق لتحديد مسؤوليتها في حال ثبوتها، بالاستثناء المسؤولية الناجمة عن الأخطاء المصنفة في خانة الخطأ الجسيم أو الغش².

2_المسؤولية التقصيرية : تعد المسؤولية التقصيرية أهم أنواع المسؤولية التي يمكن أن تثار في حق شركات التصنيف ، و ذلك نظرا للأخطاء التي تفضي في كثير من الأحيان إلى الإضرار بأطراف أخرى غير متعاقدة مع هذه الشركات و تعد من الغير . و من الأمثلة البارزة في هذا الشأن تلك الأضرار التي تحصل لمجهز أو ناقل قام بشراء سفينة من مالكها على أساس درجة تصنيفها، و كذا شخص من الغير تعرض لضرر جراء عيب خفي في السفينة لم يتم اكتشافه بسبب إهمال من شركة التصنيف.

مما لاشك فيه أن المسؤولية التقصيرية لشركات التصنيف تخضع للقواعد العامة³ ، و إن كان هناك جانب من الفقه الفرنسي يرى أن متابعة شركات التصنيف على أساس المسؤولية التقصيرية وفقا للقواعد العامة يعد إجحافا في حق هذه الشركات ، نظرا للعبء الذي تتحمله هذه الأخيرة أثناء رجوع مشترتي السفينة عليها بحجة عدم تمكنها من اكتشاف العيب الخفي، دون لجوئه إلى رفع دعوى مباشرة على البائع الذي يعد المسؤول الحقيقي عن ضمان العيوب الخفية للشيء المبيع ، هذا الموقف لم يمنع بعض الفقه الفرنسي إلى حد القول بأن شركات التصنيف تعد مؤمنا إضافيا للمجهز الذي يرغب في شراء سفينة جاهزة وصالحة للملاحة البحرية، طبعا هذا بغض النظر عن درجة الخطأ المرتكب من طرف هذه الشركات سواء كان بسيطا أو جسيما⁴ .

1 -François Le Borgne ,op cité, P41 et P42.

2 - Pierre Bonassies ,Christian Scapel, op cité, P145.

3 - المادة 124 من الأمر 58_75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني، المعدل و المتمم بالقانون رقم 10_05 المؤرخ في 20 جوان 2005 ، الجريدة الرسمية العدد 78، و التي نصت على أن: « كل فعل أي كان يرتكبه الشخص بخطئه ، و يسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه التعويض».

4 _ Jean-François COMMARET , La responsabilité des sociétés de classification :analyse comparative, Mémoire Master II de Droit Maritime et des Transports, Université De Droit D'économie Et Des Sciences D'Aix Marseille, Année 2008-2009, P62 .

و أمام هذا التوجه القانوني الذي بات يهدد مصالح شركات التصنيف ، سعت هذه الأخيرة إلى حماية مصالحها بالاعتماد على إدراج شروط في شهادات التصنيف تقضي بعدم مسؤوليتها اتجاه الغير و عدم إمكانية هؤلاء الغير التمسك بالبيانات المضمنة في شهادة التصنيف على اعتبار أن هذه البيانات لا تمثل سوى معلومات بدون ضمان و لا ترتب أي مسؤولية من أي نوع كان¹، و إن كان الفقيه R.Rodière يحذر من هذه الشروط نظرا لتأثيرها السلبي على مصداقية عملية التصنيف².

3_ المسؤولية اتجاه دولة العلم: كما سبق الذكر، قد تقوم الدولة استثناء بطلب خدمات شركات التصنيف من أجل التأكد من مدى مطابقة سفنها للمعايير المعمول في مجال الأمن و السلامة البحرية المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالأمن و السلامة البحرية، لتتوج في الأخير بشهادة تثبت هذه المطابقة .

و عليه فإن ارتكاب شركات التصنيف لأخطاء تسبب أضرارا للغير أثناء تأدية مهامها لحساب دولة العلم، يجعل من هذه الأخيرة مسؤولة اتجاه الغير، مع إمكانية الدولة ممارسة دعوى الرجوع على شركة التصنيف بموجب العقد الذي يربطهما و ذلك وفقا لمقتضيات القانون الإداري ، و إن جرت العادة على ممارسة دعوى الرجوع فقط بمناسبة الأخطاء المرتكبة عن قصد أو إهمال من طرف شركات التصنيف³ ، في ظل لجوء أغلب شركات التصنيف للاحتباء بشروط الإعفاء أو تحديد المسؤولية في حال الرجوع عليها⁴.

4_ المسؤولية الجنائية لشركات التصنيف: يرى كل من الفقيه Pierre Bonassies و الفقيه Scapel Christian أن الأخطاء المرتكبة أثناء القيام بعملية التصنيف يعرض أعوان و شركة التصنيف في حد ذاتها إلى المساءلة الجنائية بصفتها شخصا معنويا⁵.

و انطلاقا من هذا الرأي يمكن تمييز نوعين من المسؤولية الجنائية، النوع الأول يكون الجاني فيه الأعوان من خبراء و فنيين و مسيرين، و النوع الثاني تكون شركة التصنيف هي المتابع باعتبارها شخصا معنويا .

النوع الأول: في قضية السفينة Cap de la Hague التي تعرضت للغرق بعد خضوعها للمراقبة من طرف شركة التصنيف المكتب الفرنسي Veritas ، رأت المحكمة الفرنسية أن غرق

1 _Jean-Claude Dakouri, droit des transports maritimes, L'Harmattan, 2004,P38.

2 _ مشار إليه من طرف بوخميس وناسة، المرجع السابق، ص58.

3 _ Pierre Bonassies, Christian Scapel, op cité, P147.

4 _ François Le Borgne ,op cité, P47.

5 _ « l'erreur commise lors d'une opération de classification peut aussi engager la responsabilité pénale tant de l'agent fautif que celle de la société » Pierre Bonassies, Christian Scapel, Op cité, P145.

هذه السفينة الذي أودى بحياة 12 بحارا كان نتيجة لخطأ ارتكب من طرف أعوان شركة التصنيف في تقدير مدى استقرار السفينة على سطح الماء، دون أن يكون لمجهز السفينة أي اشتراك في هذا الخطأ، لتقرر المحكمة في الأخير إدانة كل الأعوان المتسببين في هذه الحادثة بأحكام تتراوح ما بين السجن و غرامات مالية¹.

النوع الثاني: تعد قضية السفينة Number One أحد أهم القضايا التي تعبر عن توجه المحاكم الفرنسية نحو مساءلة شركات التصنيف مساءلة جنائية باعتبارها شخصا معنويا، حيث تعود الوقائع في هذه القضية إلى السفينة Number One المملوكة للشركة البنمية Trikona والموجهة لنقل شحنات من الخشب، التي غرقت في عرض المياه السريلانكية في خليج البنغال، حيث راح ضحيتها 12 بحارا منهم ربان السفينة التي يحمل الجنسية الفرنسية، مع العلم أن هذه السفينة كانت تعاني من أعطاب متكررة على مستوى المحرك و كذلك وجود ثقوب في العنابر نتيجة لتآكل الصفائح، لتصدر محكمة Saint-Nazaire الفرنسية حكمها بتاريخ 18 مارس 2003 بإدانة كل من مجهز السفينة والمستشار التقني لشركة التصنيف NKK اليابانية (Nippon Kaiji Kyokai) بالسجن 3 سنوات منها 18 شهرا موقوفة النفاذ و غرامة مالية مقدرة بـ 15000 أورو هذا من جهة، و من جهة أخرى إدانة شركة NKK شخصا بغرامة مالية تقدر بـ 250000 أورو، ليأتي حكم محكمة الاستئناف لـ Rennes الصادر بتاريخ 23 سبتمبر 2004 مؤيدا لحكمة محكمة Saint-Nazaire مع تخفيض في قيمة الغرامة المالية التي أصبحت 200000 بدلا من 250000 أورو. أما النقض الذي وجه لحكم محكمة Rennes فقد تم رفضه من طرف الغرفة الجنائية على مستوى محكمة النقض و تأييد الحكم القاضي بإدانة شركة التصنيف NKK باعتبارها شخصا معنويا، نظرا لإهمالها الذي أودى بأرواح البحارة².

الخلاصة:

شركات التصنيف حلقة تضاف إلى منظومة النقل البحري، جاءت من أجل تدعيم عنصر أمن و سلامة الملاحة البحرية، و ذلك من خلال دورها في تصنيف السفن لحساب المجهزين، و مراقبة مدى مطابقة الأساطيل البحرية التابعة للدول لمقتضيات الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالأمن و السلامة البحرية، هذه المكانة صاحبها نظام قانوني جاء لتنظيم الالتزامات المتبادلة بين أطراف العلاقة التعاقدية من جهة، و المسؤولية المترتبة عن إخلال هذه الشركات بالتزاماتها من جهة أخرى.

إلا أن هذا لم يمنع من توجيه بعض الانتقادات لعمل هذه الشركات، فعلى سبيل المثال عدم

1 _C.cass, Ch.crim, 30/05/1980, « Drague Cap de la Hague », DMF (1981), P146.

2 _C.cass, Ch.crim, 10/01/2006, « Navire Number One », DMF (2003), P1069 .

تعامل هذه الشركات مع السفن على قدم المساواة ، و التطور الهائل التي عرفته الصناعة البحرية في ظل عدم قدرة بعض هذه الشركات على مجاراة هذا التطور ، كلها أسباب أدت بالكثير من المجهزين و شركات التأمين و حتى الدول إلى العزوف عن خدمات هذه الشركات و لجوئها إلى خبراء خاصين مهمتهم الأساسية هي تقدير قدرة السفينة على نقل البضاعة. و في ظل هذا الوضع سارعت شركات التصنيف إلى تدارك هذه النقائص من خلال عدة إصلاحات تمت تحت راية الإتحاد الدولي IACS أهمها وضع معايير دولية تتعلق بتصنيف السفن دون تمييز مع توسيع النطاق الزمني لعملية مراقبة و فحص السفن و تنوعها ، و كذلك جعل هذا النشاط لا يقتصر فقط على السفينة و إنما يتعداه إلى جوانب أخرى كالجانب البشري، و كذا العمل على تكوين قواعد بيانات تتعلق بجميع عمليات المراقبة التي تخضع لها السفن مما يسمح بتتبع حالة هذه الأخيرة من حيث الصلاحية الملاحية ، دون إهمال جانب التكوين المتواصل لكوادر هذه الشركات من أجل مسايرة التطورات الحاصلة في مجال صناعة السفن¹.

- قائمة المراجع-

أ_ باللغة العربية:

1. بوخميس وناسة، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة ماجستير، جامعة وهران، السنة الجامعية 2011 - 2012.
2. الأمر 58_75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني، المعدل و المتمم بالقانون رقم 10_05 المؤرخ في 20 جوان 2005 ، الجريدة الرسمية العدد 78.
3. الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لسنة 1974 ، صادقت عليها الجزائر بموجب الأمر 83-510 المؤرخ في 30 أوت 1983، الجريدة الرسمية العدد 36.
4. مرسوم رقم 72_196 المؤرخ في 5 أكتوبر 1972، يتعلق بالاعتراف بشركات التصنيف في ميدان البحرية التجارية، الجريدة الرسمية، العدد 86.
5. الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973 و بروتوكول 1978، صادقت عليهما الجزائر بموجب المرسوم رقم 88_108 المؤرخ في 31 ماي 1988 ، الجريدة الرسمية العدد 22.
6. قرار وزارة النقل المؤرخ في 01 جوان 1989 المتضمن اعتماد الشركة المختلطة للاقتصاد» فريتال» الجريدة الرسمية العدد 41 لسنة 1989.
7. القانون 98_05 المؤرخ في 25 جوان 1998 المتضمن القانون البحري ، المعدل و المتمم للأمر 80_76، الجريدة الرسمية رقم 47.

1 - Alaoui Fdili Ismail , Ayane Noureddine, Bouiy Adil , Cheikh Khaled, Rihani Elhasane, op cité, P20.

8. الاتفاقية الدولية المتعلقة بخطوط الشحن صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي 448_2000 المؤرخ في 23 ديسمبر 2000 ، الجريدة الرسمية العدد 03.
9. المرسوم التنفيذي رقم 02_149، المؤرخ في 09 ماي سنة 2002 يحدد قواعد تفتيش السفن ، الجريدة الرسمية العدد 33.
10. المرسوم التنفيذي رقم 04_418 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004، المتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن و المنشآت المينائية و إنشاء الهيئات التابعة لها، الجريدة الرسمية العدد 82.
11. مدونة إدارة السلامة الدولية ISM اعتمدها المنظمة الدولية البحرية في 04 نوفمبر 1993 بموجب القرار (41) 741 A، دخلت حيز النفاذ بصيغتها المعدلة في 01 جويلية 2010، و أدرجت في معاهدة سولاس في المحور التاسع، متاح على الموقع الإلكتروني: www.supmaritime.fr/code
12. مقدمة CLassNK، ص 23 ، الموقع الإلكتروني: www.classnk.com/.../introduction_to_nk_arabic.pdf

ب_ باللغة الفرنسية:

1. A. BREAN, La Responsabilité De La Société De Classification, McGill Law Journal / Revue De Droit De McGill, Vol52, 2007.
2. Alaoui Fdili Ismail , Ayane Noureddine ,Bouiy Adil , Cheikh Khaled, Rihani Elhasane, Sociétés de classification, Master Recherche : Droit Des Transports Et De La Logistique , FES, ,Année Universitaire 20092010/.
3. Anne GALLAIS BOUCHET, Les sociétés de classification : Acteurs de l'ombre? Acteurs de premier plan!, Note de Synthèse n°142 , Institut Supérieur D'économie Maritime, Nantes-Saint Nazaire, Février 2012.
4. Dimitrios Nassios, La chaîne de responsabilité de la sécurité maritime, Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures en vue de l'obtention du grade de Maître en droit (LLM.), Université de Montréal , 2002.
5. François Le Borgne, La légitimité de l'État du port de contrôler la navigabilité des navires, Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures En vue de l'obtention du grade de maître en droit des affaires, Université de Montréal, 2003.

6. Jean-Claude Dakouri, droit des transports maritimes, L'Harmattan, 2004.
7. Jean-François COMMARET , La responsabilité des sociétés de classification :analyse comparative, Mémoire Master II de Droit Maritime et des Transports, Université De Droit D'économie Et Des Sciences D'Aix Marseille, Année 20082009-.
8. Pierre Bonassies, Christian Scapel , droit maritime, LGDJ, 2006.
9. C.cass, Ch.crim, 301980/05/, « Drague Cap de la Hague », DMF (1981)
10. C.cass, Ch.crim, 102006/01/, « Navire Number One », DMF (2003) .