

جامعة مولود معمري - تيزي وزو -

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم القانون نظام (ل.م.د)

شركات تصنيف السفن

مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون
تخصص قانون الأعمال

تحت إشراف الأستاذ:

- د./بوتوشنت عبد النور

من إعداد الطالب :


- بلالي رزقي


أعضاء اللجنة :


- نعار فتيحة، استاذة محاضرة (ب)، جامعة مولود معمريرئيسا
- بوتوشنت عبد النور، أستاذ محاضر (أ)، جامعة مولود معمري.....مشرفا مقرر
- زقان نبيل، استاذ مساعد (أ)، جامعة مولود معمريممتحنا

تاريخ المناقشة : 2016/ 07/03

إلى الوالدين الكريمين. 

إلى أخواتي وإخوتي جميعا 

إلى جميع أصدقائي. 

إلى جميع الأساتذة الذين ساهموا في اخرجنا من الأمية القانونية. 

إلى جميع جنود الخفاء الذين ساهموا في قيام الجمهورية الجزائرية، والي الذين 

ساهموا في تأسيس الجامعة الجزائرية ومنها جامعة مولود معمري وخاصة معهد

الحقوق والعلوم السياسية.

إلى حملة المشعل العلمي عبر الزمان والمكان . 

كهرزقي

" كلمة شكر "

نحمد الله تعالى الذي وفقنا لانجاز هذا العمل المتواضع.

"

"

"

"

.

.

.

...

قائمة أهم المختصرات:

- باللغة العربية

- ص صفحة

PRINCIPALES ABBRIVIATIONS

- Cod ISM international safety management code
- Code ISPS international ship and port facility security code
- CLC 1992 civil liability convention
- SOLAS safety of life at sea
- MARPOL Marine pollution (Convention O.M.I.)
- op.cit..... Opus citatum
- RINA Registro Italiano Navale
- p page
- paraparagraphe

تعتمد السلامة البحرية و المردودية الاقتصادية للنشاط التجاري البحري على سلسلة من المتدخلين منها دولة العلم، دولة الميناء، المنظمات الدولية الخاصة بالنشاط البحري، شركات بناء و صناعة السفن ،شركات التأمين ونجد من بين أهم المتدخلين هي شركات تصنيف السفن التي تم تكليفها بالقيام الرقابة التقنية للحفاظ على النظام العام للسلامة البحرية.

تعد شركات التصنيف ككيانات خاضعة للقانون الخاص، تنشط على شكل هيئات لا تهدف إلى تحقيق الربحية أو على شكل شركات أسهم، إذ نجد أن مكانتها تتطور مع تطور النقل البحري للبضائع وتعد أول الشركات التي ظهرت في مجال تصنيف السفن هي bureau Veritas و Lloyd's registre.¹ تقوم هذه الشركات بمهمة تصنيف السفن بطلب من مالك السفينة أو من شركة تأمين لتصنيف سفينة في طور البناء أو في حالة الاستغلال بالإضافة إلى مهمة التصنيف تم توظيف هذه الشركات من طرف دولة العلم لمراقبة السفن التي تحمل جنسيتها و تقدم لها استمارات على إنها احترمت المعايير التقنية للسلامة البحرية و محاربة التلوث المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها دولة العلم.²

يظهر لنا أن الرقابة التي تقوم بها شركات تصنيف السفن هي رقابة تقنية، بناء على تفويض أو اعتماد يقدم من طرف دولة العلم ، مع احترام القواعد الواردة في الاتفاقية الدولية، المتمثلة في معاينة الجوانب التقنية للسفن، من خلال هذه المعاينة تمنح درجة معينة و ذلك من خلال تزويد ها بشهادة التصنيف.³

تجدر الإشارة أن دولة العلم هي الملتزم الرئيسي للسلامة البحرية، فسلطة الرقابة و التفتيش التي تمارسها على سفنها تستجيب للضرورة الملحة من أجل إنقاذ البحر و ثرواته من الأخطار التي تحرق بها.⁴

يجب التأكيد إذ إدارة دولة العلم تضمن التنفيذ الكامل للزيارات التفتيشية ، بطريقة فعالة كما إنها تضمن مسؤوليتها فيما يتعلق بالشهادات التي تحررها.

1 - Jean-François Commaret, la responsabilité des société de classification, analyse comparative ,mémoire master II de droit maritime et de transports ,université d économie et des sciences D'Aix Marseille, année 2008-2009,p8 . www.cdmt.droit.u-3mrs.fr/fileadmin/CDMT/.../Version_Finale_M_Commaret.pdf

2 - Braen André, la responsabilité de la société de classification en droit canadien ,revue de MACGILL (vol,52,2007) p.498) . awjournal.mcgill.ca/user_files/other/6265933-52.3.Braen.PDF.

3 - مخلوف سامية ، رقابة الدولة على السفن ،مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون ،فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية ، جامعة مولود معمري الجزائر تاريخ المناقشة 2015/05/17. ص 42.

4- مخلوف سامية ، المرجع نفسه، ص 44.

بعد الحكم الذي أصدره القاضي الأمريكي Walker بأن شركات تصنيف السفن تضع نماذج نوعية لكيان السفن وتقوم بالرقابة إن كانت السفن مطابقة للمعايير التي وضعتها والقوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية كأحسن تعريف لشركات تصنيف السفن.¹

من هنا نجد المشرع الجزائري الذي اصدر مجموعة النصوص القانونية التي تحدد الشركات التي تم اعتمادها و تحديد قواعد تفتيش السفن منها:

- المرسوم التنفيذي رقم 72-196 مؤرخ في 27 شعبان عام 1392 الموافق 5 أكتوبر سنة 1972، يتعلق بالاعتراف بشركات التصنيف في ميدان البحرية التجارية.²
- قرار وزاري مشترك مؤرخ في 27 يناير 2004 يحدد الهيئات المعتمدة لتسليم الوثيقة التي تبرر الحالة الجنسية لملاحة سفن الصيد البحري القديمة التي تم اقتناءها عن طريق الاستيراد أو المستأجرة.³
- المرسوم التنفيذي رقم 02-149 المؤرخ في 09/05/2002 يحدد قواعد التفتيش.⁴
- المرسوم التنفيذي رقم 04-418 المؤرخ في 20/12/2004 يتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال امن السفن و المنشآت المنائية و إنشاء الهيئات التابعة لها.⁵

تجدر الإشارة أن شركة التصنيف لها مهمتين أو لها تقديم شهادات التصنيف في إطار القانون الخاص إذ تقوم بتصنيف السفن لمصلحة شركات التأمين البحري و تحصل على مستحقاتها المالية من مالك السفينة ، ثانيا تقديم شهادات مطابقة لحالة السفينة وفق قواعد الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها دولة العلم و هذه المهمة تخضع لقواعد القانون العام.⁶

لتحديد مجال بحثنا سوف نقوم بتعريف المصطلحين التاليين la classification
la certification statutaire

1 - Jean-François Commaert, la responsabilité de la société De classification : analyse comparative, op cit, p8

المرسوم رقم 72-196 مؤرخ في 27 شعبان عام 1392 الموافق 5 أكتوبر سنة 1972، يتعلق بالاعتراف بشركات التصنيف في ميدان البحرية التجارية

- قرار وزاري مشترك مؤرخ في 27 يناير 2004 يحدد الهيئات المعتمدة لتسليم الوثيقة التي تبرر الحالة الجنسية لملاحة سفن الصيد البحري القديمة التي تم اقتناءها عن طريق الاستيراد أو المستأجرة، ج ر العدد 23

4 - مرسوم تنفيذي رقم 02-149 المؤرخ في 09/05/2002 يحدد قواعد التفتيش، ج ر العدد 33

- مرسوم تنفيذي رقم 04-418 المؤرخ في 20/12/2004 يتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال امن السفن و المنشآت المنائية و إنشاء الهيئات التابعة لها، ج ر العدد 82

6- Philippe BOISON, le point de vue de classification en matière de sécurité maritime, la société classification : a quoi ca sert ?. Sureté et sécurité, quels enjeux économiques pour les industries maritimes ? Colloque ISEMAR, cite des congrès de Nantes –jeudi 04 mars 2004, p33.

أولاً : la classification إي تصنيف السفن

يعد تصنيف السفن هو إسهاد شركة التصنيف عن طريق تقديمها شهادة لمالك السفينة بأن السفينة مطابقة للمعايير التقنية التي وضعتها شركات التصنيف و هذه المعايير الهدف منها هو ضمان سلامة السفن ، إذ يشمل مدى قدرة هيكل السفينة والآلات المرتبطة بالسفينة على قدرتها على مواجهة أخطار البحر و مدى كفاءة الآلات و النظم الكهربائية للسفينة.

إذ يتم هذا الاعتماد عن طريق مجموعة من الزيارات أو لما تقوم شركة التصنيف بالتحقق من مخططات السفينة، إن كانت مطابقة للمعايير التي وضعتها الشركة، ثانياً التحقق من مطابقة جميع القطع التي تدخل في صناعة السفينة داخل المصانع و التصديق عليها إن كانت مطابقة لمعايير الشركة، و منها تقدم وثيقة تشهد بأن السفينة قد تم بنائها وفق المعايير التي وضعتها شركات التصنيف .

تجدر الإشارة بأن شركات التصنيف ترافق السفن خلال حياتها البحرية عن طريق مجموعة من الزيارات لمراقبة إذا كانت السفينة قد حافظت على الحالة التي كانت بموجبها تحصلت على شهادة التصنيف و هذه المهمة خاضعة لقواعد القانون الخاص.¹

ثانياً - **la certification statutaire** : هو إسهاد شركة التصنيف عن طريق تقديمها شهادة لمالك السفينة بأن الحالة السفينة مطابقة للمعايير المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية للسلامة البحرية و محاربة التلوث التي صادقت عليها دولة العلم ، مع التأكيد أن شركة التصنيف تعمل لصالح الدولة تطبيقاً للنظم الدولية التي وضعتها المنظمة البحرية الدولية و تعد هذه المهمة من اختصاص السلطات العمومية أو إحدى إداراتها لكن دولة العلم قامت بتفويض هذه المهمة لشركات التصنيف عن طريق التفويض لكون هذه الشركات لها فروع عبر العالم و تتمتع بالكفاية و الاختصاص و هذه المهمة خاضعة لفوائد القانون العام.²

بهذين التعريفين يتضح لنا ان شركات التصنيف في حالة إصدارها شهادة التصنيف

فهي تخضع لقواعد القانون الخاص و في حالة إصدارها شهادات **la certification statutaire** فهي تخضع لقواعد القانون العام و هنا نطرح الإشكال التالي: ما هي التزامات شركات تصنيف السفن والمسؤولية التي تقع عليها في حالة الإخلال بها ؟

بالنظر إلى هذه الإشكالية سوف نتطرق إلى التزامات شركات تصنيف السفن في (الفصل الأول) و إلى مسؤولية شركات تصنيف السفن (الفصل الثاني).

¹ Philippe BOISON, le point de vue de classification... ,op cit ,p33

² Philippe BOISON, le point de vue de classification... ,op cit ,p34

الفصل الأول

التزامات شركات التصنيف.

تكون السفينة طيلة مدة استغلالها تحت رقابة الجهات الإدارية وشركات الأشراف، فإذا اخفي العيب على هذه الهيئات المتخصصة فمن باب أولى يخفي العيب على الناقل وتابعيه.

ويقع على الناقل عبئ إثبات أنه قام بهذا الفحص، ويعتمد الناقلون على الشهادات والوثائق الصادرة من هيئات الإشراف، ويعتبرها القضاء قرينة بسيطة لا قاطعة¹ وفي إطار الخدمات الخاضعة للقانون الخاص زبائن شركات التصنيف كلهم أشخاص طبيعية أو معنوية ما عدا الإدارات الحكومية، شركة التصنيف تنشط باسمها وتطبقا للنظم التي وضعتها.

وعلى عكس الخدمات التي تقدمها في إطار القانون العام، زبائن شركات التصنيف هم الدول التي قدمت اعتماد لشركات التصنيف كهيئة مؤهلة للقيام بالرقابة على السفن تحمل علمها وباسمها² ولهذا ندرس التزامات شركات تصنيف السفن في إطار القانون الخاص في (المبحث الأول) والتزامات شركات تصنيف السفن في إطار القانون العام في (المبحث الثاني).

¹ - دمانة محمد ، دفع المسؤولية المدنية للناقل ، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراة في القانون الخاص، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان ، كلية الحقوق والعلوم السياسية السنة الجامعية 2010-2011، الصفحة 25.

² -Alaoui fadili Ismail, Ayane Noureddine, Bouiy Adil, Chickh Khaled, Rihani Elhasane, Sociétés de classification, sous direction de Hind TAKTAKA, MASTER Recherche: Droit Des Transports et de la logistique –FES, Année universitaire 2009/2010. d1n7iqsz6ob2ad.cloudfront.net/document/PDF/537f5a5920639.pdf

المبحث الأول

التزامات شركات تصنيف السفن في إطار القانون الخاص.

إن كل السفن لا تبنى ولا تجهز بنفس الطريقة ولذلك ينبغي تقسيمها إلى درجات حسب قيمتها الاقتصادية، وهذا التقييم أو التصنيف لا يتم بمعرفة سلطات الدولة وإنما بواسطة شركات متخصصة يطلق عليها شركات أو هيئات تصنيف السفن وهذه الشركات تصنف السفن وتعطي لكل سفينة درجة سواء كانت أولى أو ثانية حسب قيمتها الاقتصادية وتبين هذه الدرجة متانة السفينة وعمرها ومدى صلاحيتها الملاحية، وهذه الشركات تتابع بناء السفن وإصلاحها وتجبر السفن التي تصنفها على عمل زيارات فحص دورية للتأكد من احتفاظها بالدرجة الممنوحة لها وإلا حرمتها منها¹ وعلى ضوء ذلك سوف نحدد الأساس القانوني للتزامات شركات تصنيف السفن في إطار القانون الخاص (المطلب الأول) وكيفية تنفيذ شركات تصنيف السفن لالتزاماتها العقدية (المطلب الثاني).

المطلب الأول

الأساس القانوني لالتزامات شركات تصنيف السفن في إطار القانون الخاص.

"تعد عملية التصنيف، عملية خاضعة لقواعد القانون الخاص لكون معايير النوعية المرجعية للسفن هي معايير وضعتها شركات التصنيف وهو كيان رقابي خاص وهذه الرقابة تقع على سفن مملوكة لأشخاص خاصة" M.FERRER² ومنه فإن الأساس القانوني لالتزامات شركات التصنيف هي الالتزامات العقدية بين شركة التصنيف ومجهز السفينة، واستنادا بالمادة 54 من التقنين المدني الجزائري "العقد اتفاق يلتزم بموجبه شخص أو عدة أشخاص نحو شخص أو عدة أشخاص آخرين بمنح أو فعل أو عدم فعل شيء ما" فإن الأساس القانوني لشركة التصنيف في عملية التصنيف هو العقد.

¹ - محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية الجزء الأول (السفينة- أشخاص الملاحة البحرية- الأشخاص البريون)، الطبعة الثالثة، 2008-2009، ص69.

² - M.FERRER, cité par pierre Chevalier, Les- compétences statutaire des sociétés de classification, Etudiant en master 1 de droit des espaces et des activités maritimes Mention droit public / droit privé Université de Bretagne Occidentale, Année universitaire 2008-2009. . www.memoireonline.com › Droit et Sciences Politiques › Relations Internationales . «cette opération de classification est une opération purement privée dans les mesures où les normes de référence de qualité des navires sont édictées par les société de classification, organismes de contrôle privés à l'égard de navires appartenant à des personnes privées»

مع ذلك فإن المادة 226 من التقنين البحري الجزائري¹ "يمكن للوزير المكلف بالبحرية التجارية أن يجعل النصوص التقنية إلزامية وهي النصوص المتعلقة ببناء وإعداد وتجهيز السفن التي تقوم بها إحدى شركات تصنيف السفن" ومنه سوف نقوم بتعريف عقد التصنيف كأصل في الالتزام القانوني لشركات التصنيف في عملية التصنيف (الفرع الأول) والاتفاقيات الدولية والنصوص الوطنية التي تحيل إلى التعاقد مع شركة التصنيف في عملية التصنيف (الفرع الثاني).

الفرع الأول

عقد التصنيف كأصل في الالتزام القانوني لشركات التصنيف في عملية التصنيف.

تجدد الإشارة إلى مقولة² Anne GALLAIS BOUCHET

Les sociétés de classification: Acteur de l'ombre? Acteur de premier plan!

في وجود صعوبة لتحديد تعريف دقيق شامل لعقد التصنيف مما يستوجب علينا تقديم مجموعة من التعارف تعرف عقد التصنيف من عدة زوايا

أولاً- عقد التصنيف من حيث عدد الأطراف المتدخلة في العقد.

تقوم شركات التصنيف برقابة عملية بناء السفن وهذا في إطار العقد الذي يربط بين مالك السفينة وشركة بناء السفن وذلك بتنازله عن صلاحيته الرقابية إلى شركة التصنيف، التي يقوم تقنيها بمراقبة مدى مطابقة عملية البناء والمعايير التي وضعتها شركة التصنيف مع العلم أنه توجد عدة طرق لإبرام عقد تصنيف السفن.

1- إبرام عقد تصنيف السفن على شكل ثلاثي الأطراف ويتم بين مالك السفينة وشركة بناء السفن وشركة تصنيف السفن.

- الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري المعدل¹ والمتمم.

²-Anne GALLAIS BOUCHET, Les sociétés de classification: acteur de l'ombre? Acteur de premier plan!, Note de Synthèse n°142, Février 2012. www.isemar.asso.fr/fr/pdf/note-de-synthese-isemar-142.pdf

2- إبرام عقد التصنيف عن طريق إبرام عقدين منفردين الأول بين مالك السفينة وشركة التصنيف والثاني بين شركة تصنيف السفن وشركة بناء السفن¹.

ثانيا- عقد التصنيف كشرط واقف للالتزامات عقدية للمجهز.

1- يقوم مالك السفينة بطلب تصنيف سفينته لدى شركات التصنيف المعتمدة لدى شركات التأمين وللحفاظ على درجة التصنيف الممنوحة للسفينة من خلال سريان مدة عقد التأمين، يقوم باحترام والالتزام بجميع التوصيات الصادرة من شركة التصنيف للحفاظ على صلاحية السفينة، وفي حالة قيامه بتغيير شركة التصنيف يجب أن يتحصل على موافقة كتابية من شركة التأمين.

تطلب شركة التأمين من شركة التصنيف بعد موافقة كتابية من مالك السفينة أو ممثلها القانوني للنظر في ملف تصنيف السفينة التي هي محل عقد التأمين².

2- يقوم مالك السفينة بالطلب من شركة التصنيف، تصنيف سفينته أو من شركة التأمين لتقدير الخطر المحدق بالسفينة محل عقد التأمين وحساب قسط ومبلغ التأمين، فشركة التصنيف تدخل في إطار العلاقة العقدية بين شركة التأمين ومالك السفينة³.

3- تعد شهادة التصنيف بأنها ليست التزام قانوني على مالك السفينة لكن شرط لاستغلال السفينة لكون السفينة التي لم تصنف لا يمكن أن تقع عليها عقد النقل⁴.

4- يشترط القرض الفلاحي حصول السفينة محل التمويل على التصنيف، إذ تعد عملية التصنيف كشرط أساسي للحصول على التمويل والزبون ملزم بالحفاظ على تصنيف مقبول طول مدة التمويل، والبنك يعطي أهمية كبرى لنوعية شركة التصنيف ويقدر مدى تقييمها بالنسبة Mémorandum de paris وإن كانت عضو في الجمعية الدولية لشركات التصنيف لكي يقيم إن كانت مقبولة⁵.

¹ - Alaoui fadili Ismail... Société de classification, op.cit.

² - police Française d'assurance Maritime sur corps de tous navires tous risques (1^{er} janvier 2012)p7. www.ffsa.fr/sites/upload/docs/application/pdf/2012.../p-02-001_police_specimen.pdf

³ - André Braën, la responsabilité des sociétés de classification en droit canadien, revue de droit De MCGILL (vol. S2, 2007) P 498.

⁴ - Anne GALLAIS Bouchet, Les société de classification, op.cit.

⁵ - crédit agricole, politique sectorielle RSE-Filière maritime P 4 et 5 www.ca-cib.fr/sitegenic/medias/DOC/.../2013-12-politique-sectorielle-rse-maritime.pdf.

ثالثاً- تعاريف تظهر خصائص أخرى لعقد التصنيف.

تجدر الإشارة بأنه يقع على كل شركات التصنيف واجب تقديم المشورة لطالب خدمتها من أجل تحقيق الهدف الوحيد، بأن تكون الأعمال مطابقة للمعايير حسب Michel Ferrer ويضيف أيضاً القاضي النيووركي على أن التزامات شركة التصنيف محدد في عقد التصنيف على أن تقوم بالمعاينة الدقيقة في مخططات السفينة ويحدد مكتب Veritas في المادة 4 فقرة 3 من نظمه المعيارية بأن تباشر التزاماتها بكل حيطة وحذر المحترفين في تنفيذ خدماتها بالنظر إلى الوضع والتقنية المستعملة وقت تنفيذ الخدمة¹.

تمارس أيضاً هذه الشركات مهمة الرقابة والمعاينة للإصلاحات لكون هذه الالتزامات أساسية في مهمتها وهو تقديم معلومات حسب قول السيدة le poeze populaire التي نقلها Michel Ferrer ومنه فإن طبيعة عقد التصنيف هو دور إعلامي، لكون في الأصل إن الهدف من وضع شركات التصنيف لمعاييرها هو لإعلام المتعاقدين معها بها مع التذكير بأن التزاماتها العقدية هو تقديم الرأي وتوجيه المتعاقدين معها².

تلتزم شركات التصنيف بالقيام بعمل و يتمثل هذا الالتزام بالقيام بعمل عقدي محدد و مؤطر³ Michel Ferrer.

تعرف أيضاً بأن عملية التصنيف ليست بالالتزام قانوني اتجاه المجهز إنما هو عرف استعمال لكون أي سفينة لم تضع لها درجة أو فقدتها لا يمكن لها إبرام العقود عليها أو تستعمل في نشاطات موازية وعملية التصنيف هي تصنيف سفينة بإعطائها درجة معينة وتعد هذه درجة تأشيرة على النوعية أي الثقة الممنوحة لها، وهذا تأكيد لحالة السفينة على أنها مطابقة للمعايير التي وضعتها شركات التصنيف وهذه العملية لها وجهين أولاً وجه معياري ثم وجه تقني، وكل سفينة مصنفة توضع في سجل التصنيف⁴.

¹ - Jean-François commaert, la responsabilité de sociétés de classification: analyse comparative, p 21, cite que Michel Ferrer souligne que la société a un devoir de conseil envers son client dans le seul et unique but «de confirmer ces travaux avec le règlements»

- et Le bureau Veritas à l'article 4,3 de son règlement fait référence à cette obligation de soin en stipulant que «la société agit avec tout la diligence et le soin requis de manière professionnelle, dans l'exécution de sa prestation en égard à l'état et la technique en usage au moment de la réalisation des dites prestations».

² Jean-François, op.cit. p20

³ Jean-François, op,p24

⁴ - Anne GALLAIS BOUCHET, Les sociétés de classification, op.cit.

الفرع الثاني

الاتفاقيات الدولية والنصوص الوطنية التي تحيل إلى التعاقد مع شركة التصنيف في عملية التصنيف.

أ- في إطار الاتفاقيات الدولية .

نعلم أن عملية التصنيف كانت تتم بطلب من شركات التأمين لكن اليوم تم الاعتراف الرسمي بها في إطار الاتفاقيات الدولية خاصة اتفاقية SOLAS التي تنص على أن عملية بناء السفن يجب أن يكون وفق المخططات والمعايير التي وضعتها شركات التصنيف المعتمدة لدى دولة العلم¹.

ب- في إطار القانونين الوطنية والمقارنة.

1- في إطار القوانين الوطنية.

سياسة التسجيل لدى دولة العلم للسفن التي تحمل علمها جعلت من عملية التصنيف إجبارية لكي تتمكن السفن من دخول أي ميناء بحري² وبالعودة إلى نص المادة 226 من التقنين البحري الجزائري³ بإمكان الوزير المكلف بالبحرية التجارية أن يجعل النصوص التقنية إلزامية وهي النصوص المتعلقة ببناء وإعداد وتجهيز السفن التي تقوم بها إحدى شركات تصنيف السفن وما يستتف من هذه المادة هو إمكانية الاستناد على النصوص التقنية التي وضعتها شركة التصنيف أي التشريع الخاص مما يستوجب تعاقد مالك السفينة مع شركة التصنيف لتنفيذ هذا الالتزام القانوني لكونها هي التي وضعت تلك النصوص التقنية وهي المتخصصة في التحقق من كيفية تنفيذها.

¹ - Philippe Boisson, le point de vue des sociétés de classification en matière de sécurité maritime..., op cit p33 cite que Pendant longtemps, la classification n'était pas o Evaluation des risque et réglementation de la sécurité obligatoire mais prescrite par l'assureur, Aujourd'hui, il ya une reconnaissance officielle de la classification dans la convention internationales en particulier SOLAS qui dit que les «Navier doivent être construits, conçus, entretenus conformément aux exigences d'une société de classification, d'un organisme reconnu par l'administration de l'Etat».

² - Laurent Dehouek et Marc Lassagne, Quelque leçons sur la régulation d'une activité risquée à partir de cas de la régulation publique et privée du transport maritime, (GREGOR .EA2474).axe « risques et décision ».IAE de Paris. parag n°18.

-- الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري المعدل³ والمتمم

2- في إطار القانون المقارن .

تشتد دول العالم ما عدى كندا في منح رخصة الملاحة البحرية بشرط تقديم مالك السفينة شهادة الملاحة البحرية التي تمنحها له شركة تصنيف معتمدة وهذه الشركات وضعت معاييرها الخاصة لمنح شهادة التصنيف والملاحة البحرية، وعلى مالك السفينة أن يسمح لمفتشي شركة التصنيف بالقيام بمراقبة مدى مطابقة حالة السفينة وفق المعايير التي وضعتها شركة التصنيف وتنفيذ جميع التوصيات التي أصدرها المفتش له وفي حالة عدم تنفيذها يتم سحب شهادة تصنيف السفينة¹

يشترط على مالك السفينة لكي يتمكن من الحصول أو الحفاظ على رخصة الملاحة البحرية لسفينته بحصوله على مجموع الشهادات الخاصة بالسلامة البحرية للسفن ومحاربة التلوث وصلاحيات هذه الرخصة لا يمكن أن يتجاوز مدة صلاحية الشهادات الواجبة للحصول على الرخصة².

يشترط في القانون الفدرالي السويسري البحري في المادة 30 فقرة 2 لا يمكن قبول للقيام بالملاحة البحرية لأي بناء لا تقل حمولته عن 300 طن لم يصنف من طرف شركة تصنيف معتمدة لدى الديوان السويسري للملاحة البحرية³.

ويشترط في القانون البحري الفرنسي في المادة 229-I،02

كل السفن المتضمنة في هذا المتن يتم تصنيفها من طرف شركة تصنيف معتمدة وفق القسم 140 من هذا التنظيم

- في إطار نظمها شركة التصنيف تضع كل السفن علامات والتأثيرات المميزة لاستغلال السفينة

- يتم استغلال السفينة وفق العلامات والتأثيرات الممنوحة لها⁴.

¹ - André Braën, La responsabilité de la société...op.cit, P 498.

² - Article 4 (D n°96 -859,26 Septembre 1996) permis de navigation, P8. www.marinbreton.com/medias/43.pd

³ - Article 30, de la loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse «...Ne peuvent être admis à la navigation que le bâtiment de mer aptes à la navigation, ayant une jauge brute d'au mois 300 tonne aux classés par l'une de société de classification reconnues par l'office suisse de la navigation maritime...». <https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19530141/.../747.30.PDF>

⁴ - Affaire maritimes, Division 229, Article 229-I 04, Edition J.O.11/05/13. www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/d229__11-05-13_.pdf

ويشترط في القانون اللكسمبورقي بأن كل سفينة تسعى للتسجيل تحت علم اللكسمبورق يجب أن يتم معاينتها من طرف الإدارة البحرية لدولة عضو في الاتحاد الأوروبي أو من طرف شركة تصنيف معتمدة لدى المحافظة للشؤون البحرية وفق المادة 65 من هذا القانون، ولا يمكن أن تتحصل على شهادة التسجيل إلا بعد تقديم التقرير عن نتائج المعاينة للمحافظة الشؤون البحرية¹.

خلاصة القول حول المطلب الأول، نتجة كون شركة التصنيف من الشركات التي تنشط في الظل صعب علينا إيجاد تعريف شامل ودقيق حول عقد تصنيف السفن، لكون كل طرف يقدم نظرة عن زاويته الخاصة ونجد أن شركات التصنيف تنافس الدولة في وضع القوانين المسماة قوانين تقنية والتي تستدل بها أثناء إبرامها العقود مع تجهزي السفن تشبها بالألواح الإثنى عشر في القانون الروماني وما يؤكد مكانة النصوص التقنية التي وضعتها شركة التصنيف هو إمكانية اعتمادها من طرف التقنيين الوطني وإلزاميتها في القانون المقارن.

مما سبق يظهر لنا أن شركات التصنيف يقع عليها التزام إجراء المعاينات الدورية عن مدي قدرة السفينة على الملاحة الحرية وإصدار الشهادات التي تتناسب مع حالة السفينة وفق النصوص التي وضعتها وهذا ما سوف ندرسه في المطلب الثاني.

المطلب الثاني

كيفية تنفيذ شركات تصنيف السفن لالتزاماتها العقدية.

تعد النظم التي وضعتها شركات التصنيف لمدة طويلة هي المعايير الوحيدة والخاصة ببناء وإنشاء السفن، لكون هذه النظم تساهم في السلامة البحرية، خاصة في بناء السفن ووضع مخططاتها والتحقق من تنفيذ تلك النظم عن طريق المعاينات وتفتيش السفينة على طول دورة حياتها².

¹ - Art. 61 de Mémorial, journal officiel du Grand-duché de du Luxembourg A-N°58, 12 Novembre 1990. www.legilux.public.lu

² - Guillanne Chantelauve, Evaluation des risque et réglementation de la sécurité: Cas du secteur maritime – Tendances et applications, Ecole doctorale: chimie de Lyon, 11 Janvier 2006, P39. . <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00780595/docume>

وفق المادة 228 من التقنين البحري الجزائري¹ "تخضع كل سفينة لتفتيشات ومعاينات تسمى "تفتيش الوضع في الخدمة" أو "التفتيش الدوري" أو "التفتيشات الإضافية عند الاقتضاء".

الفرع الأول

إجراءات المعاينة.

أ- إجراءات المعاينة أثناء مرحلة بناء السفينة.

تتم إجراءات المعاينة أثناء مرحلة بناء السفينة على عدة مراحل أولها التصديق على مخططات السفينة ثم تفتيش ورشة بناء السفينة ثم مراقبة عملية بناء السفينة في ورشة البناء، ورقابة عملية تجريب السفينة وفي الأخير إصدار شهادة تصنيف للسفينة² و حسب المادة 223 من التقنين البحري الجزائري "قبل وضع السفينة في الخدمة، يجب أن يشمل التفتيش على الفحص الكامل لبنيتها وتمديداتها اللاسلكية-الكهربائية وآلات الإنقاذ وماكينتها ومعدات تجهيزها بما فيها تفتيش غاطسها بالحوض الجاف وكذلك تفتيش مراحلها داخليا وخارجيا".

يقدم لنا محمد السيد الفقي كيفية التزام شركات التصنيف في هذه المرحلة..بتنشا كل شركة في البداية سجلا كاملا لنماذج البناء توضح فيه كافة الطرق والأساليب المتبعة في بناء السفن وكذلك أنواع المواد التي يجب استخدامها، ثم تبدأ الشركة في أداء مهمتها بعد ذلك بمناسبة بناء السفينة المعنية، فتصدق على رسومات البناء، كما تشرف من قريب على عملية البناء ذاتها من خلال زيارات دورية يقوم بها مفتشوها لمصانع البناء ويجوز للشركة أن تفرض شروط خاصة بالنسبة لبعض العمليات بهدف أمن وسلامة السفينة ومتى تم الانتهاء من بناء السفينة تقوم شركة التصنيف بزيارات أخيرة لها قبل إنزالها إلى البحر.

يتبع تلك الزيارات تسليم مالك السفينة درجتها ويعبر عن الدرجة بسلسلة من رموز بعض الكلمات تشير إلى أن السفينة كانت محلا لإشراف خاص وإنها تنتسب إلى فئة أخرى، وأنها تستحق درجة أو أخرى وأنها صالحة مثلا للملاحة في منطقة جلدية معينة.

¹ - Alaoui fdili Ismail ..., Société de classification..., op.cit.

2- محمد السيد الفقي، القانون البحري (السفينة - أشخاص الملاحة البحرية - العقود البحرية)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011، ص59.

يضيف Guillanne Chantelauve شركات التصنيف تتحقق من المخططات وتقوم بالإشهاد على المواد ومكونات البناء مع تفتيش السفينة أثناء عملية البناء، وتشارك في عملية تجربة السفينة وتقدم شهادة التصنيف أثناء تسليم السفينة من ورشة البناء إلى مالكيها¹.

وحسب قول Boisson Philippe تتدخل شركات التصنيف أثناء وضع مخططات السفينة وتتحقق من المعدات في المصنع وتصادق على التجهيزات وتراقب عملية البناء والمشاركة في عملية التجريب ثم تصدر وثيقة الإشهاد بأن السفينة مطابقة للمعايير التي وضعتها الشركة².

تعد مهمة شركة التصنيف مسابرة حياة السفينة من مرحلة بنائها إلى مرحلة استغلالها لكي تتحصل هذه الأخيرة على درجة والحفاظ عليها أن تحترم إجراءات تقنية نموذجية، المتمثلة في التصديق على مخططات السفينة ومراقبة ورشة البناء والمقاولين بالباطن معها ومراقبة المكونات والتقنيات المستعملة في عملية البناء وعملية تجريب السفينة واتفاقية Hang Kang تسمح لشركات التصنيف بالرقابة على عملية هدم السفن³.

ب- إجراءات معاينة السفينة أثناء الخدمة.

للحفاظ على شهادات تصنيف أصلية يستوجب القيام بالمعاينات المنصوص عليها في الأنظمة التي وضعتها شركات التصنيف، بواسطة مفتشي خبراء هذه الأخيرة التي اختارها مجهر السفينة وتتمثل هذه المعاينات، المعاينة الخماسية والمعاينة السنوية، المعاينة المتوسطة، المعاينة الطرفية⁴ ودورة التصنيف تمتد إلى 5 سنوات⁵.

¹ - Guillanne Chantelauve, Evaluation des risque et réglementation de la sécurité.. op.cit, P41.

² - Boisson Philipe, le point de vue des sociétés de classification en matière de sécurité op.cit, P33.

³ - Guillaune Chantelauve, Evaluation des risques et réglementation de la sécurité. , op.cit, P41.

⁴ - Dimitrio NASSIOS s, La chaine 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.)universitédeMontréal,Août2002,P47.

<https://papyrus.bib.umontreal.ca/xmlui/handle/1866/253>

⁵ - Gullaune Chantelauve, Evaluation des risque ...op.cit, P41.

1- إجراءات المعاينة العادية.

المعاينة الخماسية: الهدف منها هو تجديد شهادة التصنيف وإذا كانت المعاينة إيجابية يتم إصدار شهادة تصنيف لمدة خمس سنوات وفي هذه المعاينة يتم تفتيش جميع أجزاء السفينة في الحوض الجاف¹.

المعاينة السنوية: يتم تفتيش السفينة أثناء توقفها التجاري في الميناء استنادا إلى Check List أي مجموعة من مكونات السفينة التي يجب معاينتها² وتستهدف الأجزاء القابلة للمعاينة بالنظر، دون تفكيك وتهدف إلى التحقق من احتفاظ السفينة على حالتها الجيدة³.

المعاينة المتوسطة: تتم بين السنة الثانية والثالثة من دورة التصنيف يتم فيها تفتيش أدق للسفينة ويمتد إلى تفتيش هيكل السفينة من طرف غطاس شركة التصنيف أو وضع السفينة في الحوض الجاف لتفتيش هيكلها⁴.

المعاينة لتجديد الدرجة: وتتمثل هذه الأخيرة في معاينة شاملة ودقيقة لهيكل السفينة والتجهيزات ومختلف مكونات السفينة⁵ وتسمى أيضا بالمعاينة الخاصة وتتم في نهاية دورة التصنيف أي بعد 5 سنوات من تصنيفها، وبمناسبتها يتم إصدار شهادة تصنيف جديدة⁶.

2- إجراءات المعاينة الغير عادية.

تتم هذه المعاينة من مجهز السفينة الذي يعلم شركة التصنيف بوجود عيب في السفينة أو أنه تم إجراء إصلاحات عليها⁷ وتسمى أيضا بالمعاينات الطارئة وتستهدف بعض مكونات السفينة مثل هيكل السفينة، الآلات، مسخن السفينة وكل هذه التفتيشات هي تفتيشات مؤسسة على المخاطر⁸ وتسمى أيضا بالمعاينات الظرفية⁹.

¹ - Dmitrios NASSIOS La chaine de responsabilité..., op.cit, p47.

² - Gullaune Chatelauve, Evaluation des risque... op.cit, P41.

³ - Dimitrios NASSIOS, La chaine de responsabilité.. op.cit, p47.

⁴ - Guillaune Chatelauve, La chaine de responsabilité..op.cit, P41.

⁵ - Jean-François Commaret, la responsabilité de sociétés de classification:... op.cit, P11.

⁶ - Guillaune Chatelauve, Evaluation des risque ...op.cit, P41.

⁷ -- Guillaune Chatelauve, Evaluation des risque... op.cit, P41

⁸ - Jean-François Commaret, la responsabilité de sociétés de classification..., op.cit, P11.

⁹ - Dimitrios NASSIOS, La chaine de responsabilité... op.cit, p47-48.

تعد المعاينة المدعومة التي نصت عليها الجمعية الدولية لشركات التصنيف وأكدها المنظمة الدولية الحرة كالتزام دولي ب (VIA la résolution A.744(18)) التي تستهدف سفن نقل البضائع صبا ونقلات البترول والكيماويات التي تشترط أثناء المعاينات الخاصة والسنوية والمتوسطة التحقيق من هيكل السفينة وأحوالها وظاهرة الصدأ وابتداء من 1 جويلية 2002 السفن التي تتجاوز عمرها 15 سنة فعملية المعاينة المتوسطة لها يجب أن تتم في حوض جاف¹.

الفرع الثاني

تقديم شهادة تصنيف السفينة.

ونستهل هذا الفرع بمجموعة من الآراء

إذ يرى Philippe Boisson "الدرجة الممنوحة للسفن، هي تأكيد على مطابقة حالة السفينة للخصائص المعيارية التي وضعتها شركة التصنيف التي تسمح للمجهز لتقييم الخطر الذي تتحمله السفينة"².

وحسب Rene Rodiere "التعبير الذي تتضمنه قيمة السفينة ليس بقيمتها النقدية لكن لدرجة الثقة التي يمكن أن نعطيها لها"³.

ووفق Martine Remond Guillond "التعبير عن نوعية السفينة"⁴

يتضح لنا أن درجة السفينة تعد الثقة التي يمكن منحها لسفينة بالنظر إلى عدة معايير، منها طريقة بنائها، عمرها، صيانتها وحتى إن كانت درجة السفينة ليست بالتزام قانوني لكن الأطراف المرتبطة بالسفينة مثل المجهز والمستأجر للسفينة وخاصة شركات التأمين تولي اهتمام كبير لدرجة السفينة⁵ وتعد شهادة التصنيف التي تعتبر السفينة مصنفة بدرجة ما لا تمثل في حد ذاتها كضمان على أن المعايير التقنية تم الحفاظ عليها من طرف المجهز وأن السفينة في حالة جيدة للقيام بالملاحة البحرية لكون سلسلة من التجهيزات لم تتحقق منها شركة التصنيف في إطار مهامها⁶.

¹ - Dimitrios NASSIOS, La chaine de responsabilité.... op.cit, p48-49

² - Jean-François Commaret, o la responsabilité de sociétés de classification... p.cit, P9,

³ - ibid

⁴ - ibid

⁵ - ibid.

⁶ - Dimitrios NASSIOS, La chaine de responsabilité... op.cit, p51.

تجدر الإشارة أن تقديم شهادة التصنيف للسفينة هو الإجراء النهائي للمعاينة ويمكن لشركات التصنيف أن تقدم شهادة عن الدرجة الممنوحة أو ترفض منحها درجة، ويتم هذا الإجراء بقيام خبراء شركة التصنيف بالتأشير بعد كل معاينة على شكل علامات ورموز تمثل نوعية والخصوصية التقنية للسفينة وفي حالة منح درجة معينة للسفينة خبراء شركة التصنيف سوف يسجلون على شهادة التصنيف وعلى سجل السفينة جميع العلامات التي تمثل هذه الدرجة التي تختلف من شركة إلى أخرى ونوع السفينة، وتمنح شهادة التصنيف على كل مكون هام للسفينة منها شهادة تصنيف الآلات، شهادة تصنيف لهيكل السفينة، وشهادة جهاز التسخين ثم يتم إعادة تسجيلها في السجل¹، وكل هذه الوثائق يجب الاحتفاظ بها على ظهر السفينة وتقديمها في أول طلب من خبير شركة التصنيف في كل معاينة² وفي إطار منح درجة السفينة يتم ربطها عادة بمنح شهادة Franc-bord التي تشهد بمتانة السفينة³.

يجب التأكيد في كل المعاينات أو بينها يقع التزام علي المجهز بإخطار خبير شركة التصنيف عن كل خلل، حادث، إصلاحات أو أعمال التحويل على السفينة التي قد تمس بتصنيف السفينة، مبادرة المجهز بالإخطار تعد كحسن نية وكشرط أساسي للحفاظ على شهادة التصنيف⁴.

خلاصة القول حول المطلب الثاني هو التزام شركات التصنيف بالقيام بالمعاينات المنصوص عليها في نظمها وإصدار شهادة تثبت درجة السفينة وفي المقابل يقع على المجهز الالتزام بإخطار خبير شركة التصنيف عن كل فعل طارئ قد يؤثر على درجة السفينة وهذه الالتزامات خاضعة لقواعد القانون الخاص ولهذا سوف ندرس التزامات شركات التصنيف في إطار قواعد القانون العام في المبحث الثاني.

¹ - Jean-François Commaret, la responsabilité de sociétés de classification... op.cit, P.10

² - Dimitrios NASSIOS, La chaine de responsabilité....op.cit, p51.

³ - Jean-François Commaret, la responsabilité de sociétés de classification... op.cit, P.10

⁴ - Dimitrios NASSIOS La chaine de responsabilité,... op.cit, p50.

المبحث الثاني

التزامات شركات تصنيف السفن في إطار القانون العام.

نجد في إطار الخدمات الخاضعة للقانون الخاص زبائن شركات التصنيف كلهم أشخاص طبيعية أو معنوية ما عدى الإدارات الحكومية، شركة التصنيف تنشط باسمها وتطبقا للنظم الذي وضعتها.

وعلى العكس فالخدمات التي تقدمها في إطار القانون العام، زبائن شركات التصنيف هم الدول التي اعتمدت شركات التصنيف كهيئة مؤهلة للقيام بالرقابة على السفن التي تحمل علمها وتقوم بهذه العملية باسم الدولة¹ ولهذا سوف ندرس الأساس القانوني لالتزامات شركات تصنيف السفن في إطار القانون العام في (المطلب الأول) وكيفية تنفيذ شركات تصنيف السفن لالتزاماتها في إطار القانون العام في (المطلب الثاني).

المطلب الأول

التفويض كأساس للالتزام في إطار القانون العام.

الفرع الأول

التفويض في إطار الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية.

نجد في الواقع العملي شركات التصنيف هي التي تقوم بالمعاينة وتصدر شهادات المطابقة بتفويض من دول العلم، وسلطة التفويض هذه أصلية لكون شركات التصنيف هي الأحسن للقيام بالرقابة على حالة السفينة حسب رأي² L.KHODJET ELKHIL مع التذكير بنص المادة 94 فقرة 4 من اتفاقية الأمم المتحدة التي تحدد التزامات دولة العلم بتفتيش سفنها بانتظام لكي تتحقق من أنها تحتوي على متنها التجهيزات الأساسية لكي تكون قابلة للملاحة البحرية بدون خطر³ وخصوصية شركات التصنيف تكمن في ممارستها مهام

¹ - Alaoui fdili Ismail ..., Société de classification ...op.cit.

² - Pierre CHEVALIER, Les- compétences statutaire des sociétés de classification..., op.cit.

³ - Abdenour BOUTOUCHENT, Le renforcement du contrôle sur les navires par l'Etat du pavillon et l'Etat du port, El-Mouhamet-Barreau de Tizi-Ouzou -N° 6- Novembre 2007, P09.

تسمى «Statutaire» وهذا يحيلنا إلى الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية التي تتضمن الأمن البحري ومكافحة التلوث¹.

تجدر الإشارة على أن شركات التصنيف المعتمدة لها الأهلية للمسؤولية التي فوضت لها لإصدار شهادات Franc-bord وشهادات سلامة البناء للسفن لنقل البضائع والاتفاقيات الدولية تمنح نوع من الحرية للدولة لكي تحدد استثناءات لقبولها تجهيزات أو تكيفات معادلة والعقد الرسمي الذي يربط بين الدولة وشركة التصنيف المعتمدة هو السند القانوني الذي يربط بينهما ويحدد التزاماتهما².

فأصل الالتزام يقع على دولة العلم وهذا ما نصت عليه المادة 2 فقرة 1 من المرسوم التنفيذي رقم 149-02 "تخضع كل سفينة رافعة للعلم الجزائري لمعاينات بعنوان رقابة الدولة صاحبة العلم..." وتم تفويض هذا الالتزام لشركات التصنيف، وهذا ما نصت عليه الجملة الأخيرة من المادة 6 من نص القانون الوارد سابقا "...ينبغي الأخذ بعين الاعتبار كل نظام تكليف متواصل الذي من شأنه أن تطبقه شركات التصنيف"³.

وفي إطار عجز العديد من الدول لامتلاكها للموارد التقنية، رخصت لشركات تصنيف السفن بإجراء المعاينات التي هي ملتزمة بها في إطار الاتفاقيات الدولية للسفن التي تحمل علمها وباسمها، وكأساس العلاقة بين شركة التصنيف ودولة العلم هو اعتماد رسمي من طرف هذه الأخيرة لشركة التصنيف وتحدد فيه الأطر العامة وحدود التفويض والتزاماتها⁴.

بموجب نفس المرسوم التنفيذي ووفق المادة 12 منه "يمكن أن تسند معاينات التفتيش المنصوص عليها في المواد 4، 6، 9 و 10 إلى شركات تصنيف معتمدة" فالدول التي صادقت على الاتفاقيات الدولية هي مسؤولة على تطبيق التنظيم الخاص بالسفن التي تحمل علمها وهذه الاتفاقيات الدولية تنص باللجوء إلى شركات تصنيف السفن لتطبيق هذا التنظيم⁵ وكل السفن المستعملة في التجارة الدولية ملزمة أن تكون حالتها مطابقة للنظم الدولية للأمن والسلامة وحماية البيئة المنصوص عليها من طرف المنظمة البحرية الدولية وبعض النظم الوطنية.

¹ - Pierre CHUALIER, Les- compétences statutaire des sociétés de classification... op.cit.

² Denis BURY, Rapport, conseil supérieur de la navigation de plaisance et de sports nautique, 19 octobre 2006, chapitre 28, P 109. [www.csnpsn.equipement.gouv.fr/.../RAPPORT - Grande Plaisance- octobre 2006](http://www.csnpsn.equipement.gouv.fr/.../RAPPORT_-_Grande_Plaisance_-_octobre_2006).

³ -مرسوم تنفيذي رقم 149-02 مؤرخ في 26 صفر عام 1423 الموافق 9 مايو سنة 2002، يحدد قواعد تفتيش السفن

⁴ - Alaoui fdili Ismail ..., Société de classification..., op.cit.

⁵ - Pierre CHUALIER Les- compétences statutaire des sociétés de classification, op.cit.

وتطبيق هذه النظم من مسؤولية دولة العلم التي يمكن لها أن تفوض كل أو جزء من صلاحيتها لهيئات معتمدة مثل مكتب Veritas¹.

وأهم الاتفاقيات الدولية التي تلزم فيها شركات التصنيف بدل دولة العلم بالمعاينات هي اتفاقية أمن الأشخاص (SOLAS, Cod ISM) واتفاقية الأمن (code ISPS) والاتفاقية الدولية الخاصة بمحاربة التلوث² (MARPOL).

مثلا: الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح البشرية في البحر لسنة 1960 تنص في المادة 6 منه على أن المعاينات للسفن التي تتم بموجب تنفيذ النصوص الواردة في هذه الاتفاقية يجب تنفيذها من طرف موظفي دولة العلم التي تم التسجيل فيها للسفينة ويمكن لدولة العلم أن تفوض تلك المعاينات الخاصة بسفنها إلى مفتشين تم تعيينهم أو إلى هيئات معتمدة لديها وفي كل الأحوال دولة العلم تتحمل تبعيات ذلك من حيث أصلية وفعالية المعاينات³.

وتعد اتفاقية ISM التي وضعتها المنظمة البحرية الدولية والتي تمنح لتجهيزات السفينة بعد التحقق من طرف شركة التصنيف بأن السفينة لها القدرة على الملاحة البحرية بكل أمان مع التأكيد بأن هذا التجهيز يحمل تنظيم يسمح له على الدوام تحقيق الأمان لكل السفينة⁴.

وتتأكد لنا أن عملية نقل سلطة الرقابة إلى شركات التصنيف هي منظمة بالتشريع الوطني لدولة العلم أو بالقانون الدولي مع التذكير على أن شركات التصنيف تملك صلاحيات ممارسة الرقابة على السفن باسم دولة العلم فتتحمل جزء من مسؤوليتها⁵.

¹ - Bureau VERITAS Services.

² - Alaoui fdili Ismail..., Société de classification... op.cit.

³ - Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer 1960 partie B, visites et certificats, Règle 6 «l'inspection et la visite de navires en ce qui concerne l'application des prescriptions des présents règles et l'octroi des exemptions pouvant être accordées, doivent être effectuées par des fonctionnaires du pays ou le Navier est immatriculé toute fois, le gouvernement de chaque pays peut confier l'inspection et visite des ses navires, soit à des inspecteurs désignés à cet effet, soit à des organisateurs reconnus par lui, dans tous les cas, le gouvernement intéresse se port garant de l'intégrité et de l'efficacité de l'inspection et de la visite», P09.

⁴ - Jean Chapon, passer aux actes, seule façon d'assurer rapidement la sécurité de transport maritime, ANNALES DES MINES juillet 2003 , P105. www.annales.org/re/2003/re31/chapon93-106.pdf

⁵ - Pierre CHEVALIER Les- compétences statutaire des sociétés de classification..., op.cit.

الفرع الثاني

التفويض في إطار قوانين الاتحاد الأوروبي.

في إطار الاتفاقيات الدولية كل الدول الأعضاء يمكن لها تأهيل عل درجات مختلفة هيئات على الإسهاد على احترام النظم المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها، وتفويضها على إصدار الشهادات المرتبطة بذلك¹.

تجدر الإشارة بالاعتماد الذي يمنحه الاتحاد الأوروبي يعد كأول شرط لكي تمارس شركات التصنيف مهامها باسم الدولة ثم تتحصل على الاعتماد من دولة العضو في الاتحاد، يعد هذا الاعتماد تفويض لشركات التصنيف لممارسة الرقابة على مدى مطابقة حالة السفينة لشروط الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها دولة العلم وتفويض السلطة العامة تم تعريفها كما يلي: "هي مجموع النماذج التي تسمح بها الإدارة العامة بمنح الغير تسيير نشاط هي المكلفة به، وهذا بمقابل اقتصادي".

تعد شركات التصنيف في إطار مهمتها باسم السلطة العامة لا تراقب مدى تطابق حالة السفينة وفق المعايير التي وضعتها وإنما مدى تطابقها وفق الاتفاقيات الدولية التي يجب على الدولة احترامها.

الهدف من التفويض لشركات التصنيف للرقابة والمعاينة للسفن إنما لضمان على أحسن الأحوال لسلامة التجارة البحرية وهذه المهمة تحمل صفة تحقيق المصلحة العامة².

ووفق للمادة 18 من الرأي N° 2012-AV-0157 de l'autorité de Sureté nucléaire التي تنص على أن شركات التصنيف المعتمدة لدى اللجنة الأوروبية تطبيقاً للنظم (CE) N°391/2009 للبرلمان الأوروبي والمجلس المنعقد في 23 أبريل 2009 الذي يحدد النظم والمعايير الموحدة الخاص بالهيئات المؤهلة للقيام بالتفتيشات والمعاينات للسفن، هي مؤهلة من طرف الوزير المكلف بالبحر في ظروف محددة بقرار، ويجب أن يكون مركزها الاجتماعي قار وتنشط على الأراضي الفرنسية.

¹ - Directive 94/57/CE du conseil du 22 novembre 1994 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT..>, P 01.

² - Pierre CHEVALIER, Les- compétences statutaire des sociétés de classification op.cit.

- تصدر، تنتظر، تجدد، تجمد، تسحب شهادات الأمن وحماية البيئة المنصوص عليها من المادة 3-1 بكل حرية في اتجاه المتعاقدين معها

- تتمتع بصلاحيات السلطة العامة الضرورية للقيام بمهامها للخدمة العمومية

- يمكن أن تجري تحقيق أو تطلب معلومة لدى ورشة البناء، مالك السفينة، مستغل السفينة أو قبطانها...

- الأوامر التي تصدرها شركات التصنيف لها الأهلية والقيمة والنتائج المترتبة عن تطبيق الإجراءات المنصوص عليها في من المادة 8-1

- شركات التصنيف المعتمدة ملزمة سنويا بإرسال إلى الوزير المكلف بالبحر قائمة السفن التي تحمل العلم الفرنسي المسجلة لدى سجلها للتصنيف وهي ملزمة بإخطاره في الوقت المناسب عن كل حالة تغير أو تجميد أو سحب شهادة التصنيف¹.

ممارسة الرقابة على شركات التصنيف وأهليتها ثم تحويله من الدول الأعضاء إلي اللجنة الأوروبية، مع الصلاحية المطلقة لهذه الدول في اقتراح اللجنة الأوروبية في اعتماد شركة تصنيف².

وتجدر الإشارة إلى تجديد العلاقة بين الدول الأعضاء والهيئات المعتمدة بموجب المادة 6 من Directive 94/57/CE

1- الدول الأعضاء التي تقوم بالإجراءات المنصوص عليها في المادة 3 الفقرة 2، تقيم علاقة عمل بين إدارتها المختصة والهيئة التي تتصرف باسمها.

2- علاقة العمل منظمة في عقد رسمي غير تمييزي أو بإجراءات قانونية مماثلة تحدد المهمة والوظيفة الخاصة بالهيئات، يحدد فيها على الأقل

- الإجراءات المنصوص عليها في الملحق من التوصية (18)A739 من المنظمة البحرية الدولية حول الإجراءات الخاصة باعتماد الهيئات التي تتصرف باسم الإدارة...

- التحقيق الدوري من طرف الإدارة أو هيئة ثالثة ثم تعيينها من طرف الإدارة عن المهام الموكلة لشركة التصنيف.

¹ - Avis n°2012 –AV- 0157 de l’Autorité de Sûreté nucléaire du 17 juillet 2012, professionnels.asn.fr/.../52443/363538/version/1/file/2012-AV-0157.pdf P 18.

² - Note Technique du Secrétariat général de la CRPM, la Mise en œuvre du paquet ERIKA3, Février 2012, P4. : www.crpm.org

- تقديم المعلومات الأساسية للسفن المسجلة لدى شركة التصنيف والتغيرات في الدرجة الممنوحة لها أو التي سحب منها.

3- الاتفاق أو الإجراء المماثل يمكن أن يشترط من الهيئة المعتمدة تعيين ممثل في الدولة العضو في الاتحاد لكي يقوم بالمهمة المحددة في المادة 3 من هذا التنظيم، ويمكن أن تشترط في أن يكون هذا الممثل يحمل صفة الممثل القانوني المحلي ذات شخصية قانونية في اتجاه قانون دولة العضو

4- كل دولة تقدم للجنة معلومات محددة خاصة بعلاقة العمل المحددة في إطار هذه المادة وتعلم اللجنة بذلك جميع دول الاتحاد¹.

وتضيف المادة 15 من Directive 94/57/CE

1- الهيئات المعتمدة تستشار دوريا من أجل الحفاظ على المعايير التقنية وكيفية تطبيقها وتقديم إلى اللجنة تقرير دورية حول تطوير المعايير الأساسية.

2- الهيئات المعتمدة يجب أن تثبت بأنها مستعدة للتعاون مع الإدارة المكلفة بالرقابة من طرف دولة الميناء خاصة للسفن التي منحت لها درجة من أجل تصحيح الخلل الموجود على السفينة...

3- الهيئات المعتمدة تقدم للإدارة كل المعلومات الخاصة حول التعديلات في درجة السفينة أو التنزيل من الدرجة.

4- الهيئات المعتمدة لا تصدر شهادات للسفن التي تم تنزيل درجتها أو السفن التي غيرت درجتها لأسباب أمنية دون أخطار الإدارة المؤهلة لدولة العلم لتحديد إن كانت المعاينة الشاملة واجبة².

خلاصة القول حول المطلب الأول يقع الالتزام على دولة العلم على مراقبة السفن التي تحمل علمها بالاعتماد على التعاون الوثيق مع القطاع الخاص مما يسمح للسلطات الوطنية بتحمل التزاماتها الدولية بإتباع أحسن نهج مهني وإن كانت الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية تنص بحصول شركات التصنيف على الاعتماد ثم التفويض من طرف دولة العلم لكي تمارس تلك المهام التي تقع كالتزام دولي لدولة العلم ويكون هذا التفويض في

¹ - Directive 94/57/CE, <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT>. op.cit, P 5 et 6.

² - - Directive 94/57/CE, <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT>. op.cit, P 8.

عقد رسمي ويحدد فيه التزامات شركات التصنيف فإن قوانين الاتحاد الأوروبي تلتزم شركات التصنيف بحصولها على الاعتماد اللجنة الأوروبية أولاً قبل حصولها على الاعتماد لدى دولة العلم العضو في الاتحاد ثم التفويض ولهذا سوف ندرس كيفية تنفيذ شركات تصنيف السفن لالتزاماتها في إطار القانون العام.

المطلب الثاني

كيفية تنفيذ شركات تصنيف السفن لالتزاماتها في إطار القانون العام.

الفرع الأول

إجراءات المعاينة.

بموجب المادة 3 من المرسوم التنفيذي رقم 149-02 "تخضع السفن التجارية الرافعة للعلم الجزائري لمعاينات وعمليات التفتيش المذكورة أدناه:

- المعاينة الأولية و/أو معاينة الوضع في الخدمة
- المعاينة السنوية
- المعاينة الوسطية
- المعاينة الدورية
- معاينة التجديد
- المعاينة الإضافية
- تفتيش الوجه الخارجي لقعر السفينة"

نجد في النظم التقنية للمنظمة البحرية الدولية التي تحدد سبعة أنواع من المعاينات:

1- المعاينة الأولية تهدف إلى التحقيق بصفة شاملة للسفينة وكامل تجهيزاتها مع التجريب إن لزم الأمر ذلك، تتم قبل دخول السفينة في الخدمة للتحقق إن كانت حالتها مقبولة وقادرة على القيام بالخدمة المنوط بها.

2- المعاينة الدورية هي عملية تفتيش أجزاء من السفينة وتتم بشكل دوري ومنتظم.

3- معاينة التجديد هي معاينة دورية الهدف منها هو إصدار لشهادة جديدة.

4- المعاينة الوسطية الهدف منها تفتيش أجزاء خاصة من السفينة ثم تحديدها في الشهادة وتتم بين المعاينات الدورية وفي أوقات محدودة.

5- المعاينة السنوية تمثل التفتيش العام للسفينة وتجهيزها وتتم كل سنة والهدف منها التحقق من بقاء السفينة مقبولة.

6- المعاينة الإضافية وتتم نتيجة إصلاحات على السفينة بعد التحقق أو بعد كل عملية صيانة أو بعد كل عملية تجديد على السفينة.

7- المعاينة الفجائية تتم بدون إخطار قبلي موجه إلى مالك السفينة أو إلى قبطانها والهدف منها التحقق إن كانت السفينة وتجهيزها باقيا في حالة مقبولة¹.

استنادا للقانون العام أي القوانين الوطنية والقانون العام الدولي أي الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الدول يقع على شركات التصنيف التي تحصلت على تفويض على تنفيذ الالتزامات الدولية بدل عنها بمرافقة حياة السفينة عن طريق المعاينات للتأكد من أن حالة السفينة مقبولة بالنظر إلى الاتفاقيات الدولية التي تعاهدت من أجل تنفيذها دولة العلم.

نتيجة عدد المعاينات وتنوعها تم وضع نظام موحد للمعاينات من طرف المنظمة البحرية الدولية ابتداء من 3 فيفري 2000 الهدف منه تبسيط إجراءات المعاينة ومدة صلاحية الشهادات الخاصة بالاتفاقية لخطوط النقل، SOLAS و MARPOL وأيضا النظم الخاصة بنقل البضائع الخطيرة وهذا النظام يحدد سنة بين المعاينة وأخرى ومخطط مرن لتنفيذ كل معاينة فإجراء معاينة التجديد يمكن أن يتم خلال ثلاثة أشهر قبل نهاية صلاحية الشهادة دون الإنقاص من مدة صلاحيتها وثم تحديد 5 سنوات كحد أقصى الخاصة لسفن النقل البضائع و12 شهر لشهادة سلامة السفن لنقل المسافرين وثم تمديد لمدة 3 أشهر لصلاحية الشهادة لكي تتمكن السفينة من إتمام رحلتها وفي حالة قبول التمديد ، مدة صلاحية الشهادة الجديدة تبدأ من تاريخ نهاية صلاحية الشهادة الموجودة ما قبل التمديد.

الفرع الثاني

إصدار الشهادات.

شركات التصنيف المعتمدة في إطار المهام التي فوضت لها تصدر شهادة -Franc bord وشهادة سلامة البناء لسفن نقل البضائع².

¹ - Dimitrios NASSIOS, La chaine de responsabilité..., op.cit, P 66.

² - Denis BURY, , conseil supérieur de la navigation ...op.cit, P 109.

نجد أن النصوص الخاصة لإصدار الشهادة الدولية لمحاربة التلوث عن طريق البترول وشروط صحتها وتمديدها في اتفاقية MARPOL هي شبيهة لما هو محدد في اتفاقية S.O.L.A.S ولا يتم منحها إلى بعد معاينة أولية أو معاينة التجديد ومدة صلاحيتها تم تحديدها من طرف دولة العلم ولا يجب أن تتجاوز 5 سنوات لكن في حالة نهاية صلاحية الشهادة والسفينة لم تتواجد في ميناء دولة العلم، يمكن تمديد صلاحية الشهادة لكي تتمكن السفينة من إتمام رحلتها، ويجب أن يكون سبب هذا الإجراء ظرفي ومعقول، وهذا التمديد لا يجب أن يتجاوز 5 أشهر، وفي حالة وصول السفينة إلى ميناء دولة العلم لا يمكن أن تغادره دون الحصول على شهادة جديدة.

يتم إصدار هذه الشهادات من طرف الشخص الذي قام بالمعاينة سواء كان عون إداري لإدارة العلم أو خبير لدى شركة تصنيف معتمدة وهذه الشركات تقوم بإجراءات المعاينة المنصوص عليها في مختلف الاتفاقيات الدولية وتصدر شهادات المطابقة، هذه المهام Statutaire تم منحه للهيئات التي تمتلك اعتراف تاريخي بكفاءة تقنية متفق عليها وكذلك شبكة من المراكز والخبراء متواجدة في كل الموانئ الكبرى في العالم¹.

خلاصة القول حول المطلب الثاني شركات التصنيف لا تبادر مهامها في إطار قواعد القانون العام إلا بعد حصولها على اعتماد من طرف دولة العلم وفق النظم التي وضعتها الاتفاقيات الدولية أو التشريع الوطني ونجد في التشريع الأوربي الذي يشترط في حصول شركات التصنيف على الاعتماد أولا على مستوى اللجنة الأوربية أولا قبل الحصول على الاعتماد لدى دولة العلم العضو في الاتحاد ومن ثم تتحصل على تفويض بالمهام الموكلة إليها وهذا التفويض قد يكون على أي شكل، أي تفويض شركات التصنيف المعتمدة بالقيام بالمعاينات تنفيذا لجميع الاتفاقيات الدولية التي تلتزم بها دولة العلم مثل دول أعلام المجاملة أو تفويض جزئي مثل فرنسا التي قامت بتفويض شركات تصنيف السفن في إصدار شهادة Franc-bord وهذا التفويض يمتد إلى إصدار شهادة عن حالة السفينة أنها مقبولة بالنسبة إلى نصوص الاتفاقيات الدولية.

خلاصة القول عن الفصل الأول شركة التصنيف تخضع لقبعتين قبة أصلية التي ولدت عن حاجة الصناعة البحرية لمرشد تقني لتقييم السفن التي تحتاجها شركات التأمين لحساب القسط ومبلغ التأمين ، والبنوك لتقدير المخاطر التي تقع على القروض التي تمنحها لمالكي السفن ومجهزيها ومالكي البضائع التي تنقل على متن السفن ،فأساس الالتزام القانوني هي قواعد القانون الخاص لكون الالتزامات تتشكل عن طريق إبرام العقود بين أشخاص طبيعية أو معنوية خاضعة للقانون الخاص وما يميز هذه القبة الأصلية أن النصوص التقنية

¹ - PIERRE CHEVALIER, Les- compétences statutaire des sociétés de classification ... op.cit.

وإجراءات المعاينة وإصدار الشهادات من وضع شركات التصنيف أي تشريع خاص وهذا ما أعطى الخصوصية لشركات التصنيف في فرض شروطها على المتعاقدين معها والدول لكون السفن لا يتم تصنيفها لا يمكن لها أن تقع عليها أي من العقود لكون عقد التصنيف هو حجر الزاوية لإبرام العقود الأخرى والدول التي لا تمنح الاعتماد لشركات تصنيف السفن لا يمكن لسفنها بالقيام بالتجارة الدولية لكون شهادة التصنيف من بين الشهادات التي يتم التحقق منها من طرف دولة الميناء وحديثاً تم إصدار مجموعة من النصوص في الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية بالإحالة إلى تطبيق النصوص التقنية التي وضعتها شركات التصنيف.

أما القبة الثانية أو القبة التي فرضت على شركات التصنيف فالأساس القانوني فيها هي قواعد القانون العام لكون النصوص التقنية وإجراءات المعاينة وصادر الشهادات هي وليدة الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الدول.

بموجب التشريعات الوطنية تم تفويض شركات التصنيف بتنفيذها باسم دولة العلم نتيجة لافتقار العديد من الدول للموارد المادية والبشرية المؤهلة وعدم إمكانية تتبع دولة العلم للسفن التي تحمل علمها في دولة الميناء والتقنيات المتطورة جدا للسفن، فدولة العلم يقع عليها التزام دولي للأمن والسلامة البحرية ومحاربة التلوث فكان الحل في تفويض هذا الالتزام إلى شركات التصنيف التي تمتلك شبكة من المراكز والخبراء عبر أهم الموانئ الدولية والأصلية لتنفيذ ذلك الالتزام مع ذلك تبقى دولة العلم هي الملتزم الأصلي حول التزاماتها الدولية.

ما يميز شركات التصنيف أنها تقوم بالتزاماتها الخاضعة للقانون الخاص والقانون العام في آن واحد أي تقوم بالمعاينة في إطار القانون الخاص والمعاينة في إطار القانون العام في نفس الوقت وتصدر شهادة واحدة تحمل في طياتها العديد من الشهادات ومن طرف نفس خبير الشركة.

مع هذه الميزة سوف نسعى في الفصل الثاني إلى تحديد مسؤولية شركات التصنيف نتيجة المبدأ الذي ينص في كل حالة الإخلال بالالتزام تستوجب عنه المسؤولية.

الفصل الثاني:

مسؤولية شركات تصنيف السفن.

العلاقة بين دولة العلم وشركات التصنيف تمثل شبكة معقدة للسلامة البحرية نتيجة تعدد المعايير الخاصة بالمعاينة وحتى لدى شركات التصنيف الجيدة ونقص التعليمات الصادرة من السلطة العامة وضعف تجانس النظام الذي يطلق صعوبة في الفصل بين La classe du statutaire¹ مع ذلك نجد التمييز الهام حول مسؤولية شركات التصنيف يتمثل في حالة ممارسة الخدمات باسمها أو باسم الدولة مما ينتج عنه مسؤوليتها في إطار الخدمات الخاصة ثم مسؤوليتها في إطار الخدمات العامة².

ولهذا سوف ندرس مسؤولية شركات التصنيف في إطار القانون الخاص (المبحث الأول) ومسؤولية شركات التصنيف في إطار القانون العام (المبحث الثاني).

¹ - Dimitrios NASSIOS, La chaine de responsabilité... op.cit. p 70 et 71.

² - Alaoui fdili Ismail... ,, Société de classification... op, cit.

المبحث الأول

مسؤولية شركات تصنيف السفن في إطار القانون الخاص.

عملية التصنيف لا تعد نقل لالتزامات المجهز في توفير سفينة قابلة للملاحة البحرية إلى شركات التصنيف لكون هذه الأخيرة ليس لديها نظرة عن طريقة استغلال السفينة والأعمال التي تجري عليها ما بين عمليتي التفتيش وإصدار الشهادات مع ذلك فشركات التصنيف أثناء ممارسة مهامها يمكن إثارة مسؤوليتها، ويصعب إثبات ذلك.

أولاً: نتيجة اختلاف الأنظمة القضائية لكون في كل نظام قضائي يعتد بوسائل الإثبات الخاصة به.

ثانياً: مسألة المسؤولية تتطور بانتظام خاصة في إطار لقانون الأوربي ويجب التأكد في إطار محاربة التلوث صدر une Directive أوروبية في 2009 تجريم أعمال التلوث وتفرض على الدول الأعضاء على وضع عقوبات مناسبة في اتجاه مالكي البضائع وشركات التصنيف¹.

المطلب الأول

المسؤولية العقدية لشركات تصنيف السفن.

في إطار العقد هو شريعة المتعاقدين، ينظر إلى محتوى العقد وإرادة الأطراف المتعاقدة لتحديد طبيعة ومدى الالتزامات التي تقع على كل طرف متعاقد، إذ كان العقد لا يحتوي على لفظ محدد، يتم اعتماد التعبير الصريح المنصوص في محتواه وفي Common Law المحاكم تفصل بين الالتزام والتعهد العقدي المنصوص عليه في العقد ولا يؤخذ بالتأكد البسيط والتعهد يفترض تنفيذ للقانون أو للأحكام القضائية، عادة يتم الفصل بين الالتزام الذي يعتبر كشرط في حالة عدم التنفيذ فإن للطرف المتضرر الحق إلغاء العقد والمطالبة بالتعويض عن الضرر وما فاتته من كسب، والالتزام يتمثل كضمان في حالة عدم التنفيذ المطالبة فقط بالتعويض أما La clause innomé أي التعهد في حالة عدم تنفيذه يؤول إلى مجموعة من الحقوق والإجراءات تختلف حسب حالة الاعتداء².

¹ - Anne GALLAIS BOUCHET, les sociétés de classification..., op ,cit

² - André Braén, la responsabilité de société de classification ..., op, cit, p 501

واستنادا إلى المادة 124 من التقنين المدني الجزائري "كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه ويسبب ضررا للغير، يلتزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض" في حالة عدم تنفيذ التزاماتها العقدية فشركة التصنيف ملزمة بالتعويض للطرف المتعاقد معها.

ولا تحدد فقط المسؤولية العقدية لشركات التصنيف كل محتوى الخدمات التي تقدمها للطرف المتعاقد معها وإنما تحدد أيضا علي نوعية الخدمة التي تقدمها¹.

الفرع الأول

المسؤولية العقدية لشركات تصنيف السفن في القانون المقارن.

وفقا للمادة 1147 من التقنين المدني الفرنسي² "المدين مذنب في حالة وقوع الالتزام عليه بالدفع بالتعويض نتيجة عدم تنفيذه لالتزاماته..." ومنه فإن كل الأطراف المتعاقدة تعد مسئولة عن كل إهمال أثناء تأدية التزاماتها التي تقع على عاتقها وفي القانون الفرنسي لكي تحدد المسؤولية العقدية يجب تكون علاقة بين الخطأ الذي ارتكبه شركة التصنيف والضرر الذي لحق بالمتعاقد معها ووجود العلاقة السببية بين الخطأ والضرر... والأحكام القضائية الفرنسية تفرض على شركات التصنيف الالتزام ببذل عناية وفي بعض الأحيان يمكن استبعاد ذلك³.

تظهر لنا الأحكام القضائية الفرنسية والأمريكية والإنجليزية بأنه تقع على شركات التصنيف التزام ببذل العناية عادة وهذا الالتزام بالعناية يشترط لتحقيق مسؤولية شركات التصنيف بقيام هذه الأخيرة بالخطأ⁴

¹ - Alaoui fdili Ismail, Société de classification,op, cit.

² Article 1147 du code civil français «le débiteur est condamné s'il ya lieu au paiement de dommages-intérêts à raison de l'inexécution de l'obligation (...)»<https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000006070721>

³ - Jean François commaret, la responsabilité de société..., op, cit, p 25.

⁴ - Alaoui fdili Ismail..., Société de classificatio,op ,cit.

الفرع الثاني

شرط انتفاء المسؤولية العقدية لشركات التصنيف.

تضع شركات التصنيف شرط انتفاء المسؤولية العقدية أو لتحديد آثارها وتهدف منه إلى التملص من مسؤوليتها المدنية التي يمكن إثارتها في حالة عدم تنفيذها لالتزاماتها العقدية أو نتيجة خطئها أو إهمالها وتتحجج بالحرية العقدية للأطراف المتعاقدة، والمحاكم الانجليزية والكندية تعترف بهذا النوع من الشروط خاصة إن كانت منصوص عليها في الوثائق التي قامت الأطراف المتعاقدة بالتوقيع عليها مع واجب إعلام الطرف المتعاقد مع شركة التصنيف بمحتوى الشرط... وهذه المحاكم ترفض الاعتراف بشروط الإعفاء عن المسؤولية في عدم تنفيذ العقد أو المساس بأساس العقد¹.

وفق المادة 5 من الشروط العامة لمكتب Veritas تحدد " شركة le bureau «Veritas» مقدم خدمات خاضعة لالتزام ببذل عناية (...) الشهادات التي يصدرها لا يمكن أن تشهد أو تضمن ضمناً أو بصراحة أمن وقابلية الاستعمال، ملاحظة المكون أو القيمة السوقية للبيع أو التأمين أو التأجير"²

تعد شروط عدم المسؤولية مقبولة في الخدمات العقدية، حسب M.FERRER "الأحكام القضائية الفرنسية اعترفت منذ مدة بهذه الشروط لكن ترفضها في حالة الخطأ الجسيم من طرف المدين والمحاكم الأمريكية تقبل بها بشرط أن لا تكون واسعة أو عامة والقانون الانجليزي يعتمدها كأساس للحرية الاتفاقية"³.

وفي حالة خطأ شركة التصنيف، يجب على المجهز أو شركة بناء السفن تقديم الدليل على ذلك الخطأ والدفع بأن شركة التصنيف لم تبذل العناية اللازمة، ويتمثل هذا الخطأ، في الخطأ في التقدير أو عدم الحذر أو الاحتياط أو معاينة غير كافية⁴.

¹ - André Braén, la responsabilité de société de classification... ,op, cit, p 502.

² - l'article 5 des conditions générales du Bureau Veritas précise que «la société (le bureau Veritas) est un prestataire de service assujetti à une simple obligation de moyen (...) ses certificats ne peuvent ni attester, ni garantir implicitement ou expressément la sécurité, l'aptitude à l'usage, la navigabilité de l'unité ou sa valeur marchande pour la vente, l'assurance ou le louage».

³ - cite par Alaoui fdili Ismail... Société de classification ..., op, cit.,

⁴ - ibid.

خلاصة القول للمطالب الأول لكي تتحقق المسؤولية العقدية لشركات التصنيف يجب أن تكون هذه الأخيرة قد قامت بخطأ أو إهمال أثناء تنفيذها لالتزاماتها العقدية ولكي تتملص من مسؤوليتها وضعت شرط انتفاء مسؤوليتها العقدية في العقود التي تبرمها لتأدية خدمة التصنيف ونجد اختلاف بين القوانين المقارنة التي تعترف بهذه الشروط بصفة مشروطة أو غير مشروطة وهذا ما يدفعنا إلى البحث إلى الأداة القانونية التي تسمح للطرف المتضرر في تحصيل حقوقه وهذا ما سوف ندرسه في المسؤولية التقصيرية لشركات التصنيف.

المطلب الثاني:

المسؤولية التقصيرية لشركات تصنيف السفن.

تستند شركة التصنيف إلى التملص من مسؤوليتها العقدية بوضع شرط انتفاء مسؤوليتها وهذا ما أكدته المادة 5 من الشروط العامة لمكتب Veritas لكن المادة 124 من التقنين المدني الجزائري¹ تنص على أن كل شخص يتسبب في ضرر للغير فهو ملزم بالتعويض مما يجعل شركات التصنيف غير قادرة على انتفاء مسؤوليتها.

وتتحقق المسؤولية التقصيرية للشخص في القانون الانجلوسكسوني في حالة إهمال من طرفه، والعنصر المؤسس لتحريك الدعوى هي جنحة الإهمال والمدعي عليه بالإثبات بذلك

- 1- أن يثبت وجود التزام الحيطة والحذر على المدعي عليه.
- 2- عدم احترام معايير الحيطة المطبقة في تلك الحالة من طرف المدعي عليه.
- 3- علاقة السببية بين فعل الإهمال والضرر الذي لحق بالمدعي.
- 4- صفة غير مستبعدة للضرر.
- 5- الضرر بعينه.

وإثبات وجود واجب أو التزام الحذر بشكل سند أساسي لإثبات المسؤولية².

¹ - أمر رقم 58-75 مؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975 يتضمن القانون المدني معدل

² - André Braén, la responsabilité de société de classification op, cit, p 503 et 504.

الفرع الأول

المسؤولية التقصيرية لشركات تصنيف السفن اتجاه الطرف المتعاقد.

يمكن لشركات التصنيف وضع شرط انتفاء مسؤوليتها في العقود التي تبرمها مع الأطراف المتعاقد معها والأخذ بها، لكن تستبعد في حالة قيامها بالخطأ الجسيم أو الغش¹ والإهمال أثناء تنفيذ شركة التصنيف لالتزاماتها العقدية يسمح لكل طرف تعرض للضرر نتيجة هذا الفعل رفع دعوى على أساس المسؤولية التقصيرية للشركة وحتى للطرف المتعاقد معها والعلاقة العقدية بينهما لا تؤول إلى زوال هذا الحق² لكون المسؤولية التقصيرية من القواعد العامة لا يجوز الاتفاق على مخالفتها ومن هنا فالشرط الذي وضعته شركة التصنيف للتملص من مسؤوليتها العقدية مع الأطراف المتعاقدة يعد شرط شكلي لكون في حالة قيامها بالخطأ الجسيم أو الغش أو الإهمال أثناء قيامها بالتزاماتها العقدية تحول مسؤوليتها التقصيرية محل مسؤوليتها العقدية، وتتمثل الأخطاء في الحسابات والإهمال في المعاينة أكثر الأفعال التي تتابع فيها شركات التصنيف³.

الفرع الثاني

المسؤولية التقصيرية لشركات التصنيف اتجاه الغير.

المسؤولية التقصيرية هي المسؤولية اتجاه الغير... وتمثل الدعوى التي ترفع ضد شركات التصنيف من كل طرف تعرض للضرر من طرف شركة التصنيف ومسؤولية شركات التصنيف اتجاه الغير تمثل جل النزاعات القانونية معها⁴.

وفي مجال الغير عقدي لا يمكن لشركات التصنيف أن تستند إلى شروط انتفاء مسؤوليتها العقدية اتجاه الغير... ووفق المادة 1165 من التقنين المدني الفرنسي "الاتفاقية لا تمتد أثارها خارج الأطراف المتعاقدة"⁵.

¹ - Jean François commaret, , la responsabilité de société ...,op, cit, p 64.

² - André Braén, la responsabilité de société de classification op, cit, p 503.

³ - Alaoui fdili Ismaïl..., Société de classification..., op ,cit.

⁴ - Ibid.

⁵ - Article 1165 du code civil francais «les conventions n'ont d'effet qu'entre les parties contractantes».

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000006070721>

ويطرح Jean-Gilles Blanchi في مذكرته حول شركات التصنيف حول عدم فرض تلك الشروط على غير الأطراف المتعاقدة "هذه الشروط تلعب دور تحذيري" ويضيف "هو تحذير مقدم للغير على أن المعلومات المنشورة يمكن أن لا تكون صحيحة"¹.

وبموجب المادة 124 من التقنين المدني الجزائري كل شخص من يتسبب بالضرر للغير عن طريق خطئه ملزم بالتعويض.

وتجدر الإشارة إلى أن الإهمال الذي يتسبب بالضرر للغير تعد أساس المسؤولية، والالتزام بالتعويض عن الضرر يمتد إلى جميع الأشخاص المتضررين بصفة مباشرة من الفعل وهذا المبدأ يؤسس لنظام المسؤولية الغير محددة، وفي القانون الأنجلوسكسوني التعويض عن الضرر الناتج عن الإهمال يحدد فقط في حالة إن كان المدعي قد أصيب بضرر جسماني أو مادي وقد امتد بالتدرج إلى التعويض عن الأضرار الاقتصادية².

خلاصة القول للمطلب الثاني فإن الشروط التي تضعها شركات التصنيف لانتفاء مسؤوليتها تعد وسيلة تنبيه للغير على التحقق من البناء موضع التصنيف إن كانت حالته بقيت على حالها أثناء عملية التصنيف ومطابقة لما هو وارد في شهادة التصنيف، وتتحمل شركة التصنيف مسؤوليتها في حالة قيامها بالخطأ الجسيم أو الغش أو الإهمال أثناء تأدية مهامها، ونجد الطرف المتعاقد الذي لا يستطيع رفع الدعوى ضد شركة التصنيف بسبب شرط انتفاء مسؤولية شركة التصنيف في الجانب العقدي لكن يمكن له رفع الدعوى تحت المسؤولية التقصيرية مثله مثل الأطراف الخارجة من أطر العقد، فإن كانت مسؤولية شركات التصنيف في إطار القانون الخاص تلتزم فقط بدفع التعويض فإننا سوف نسعى إلى دراسة مسؤولية شركات التصنيف في إطار القانون العام في المبحث الثاني.

المبحث الثاني:

مسؤولية شركات تصنيف السفن في إطار القانون العام.

في إطار علاقة التفويض الممنوحة من دولة العلم إلى شركات التصنيف التي تمنح لها جزء من صلاحيتها، الذي بموجبه أن تنتقل إلى هذه الأخيرة سلطة رقابة الدولة وليس مسؤوليتها، ودولة العلم ضامنة لتدخلت شركة التصنيف في إطار المهام المفوضة لها³، لكن شركة التصنيف يمكن تتحمل جزء من مسؤوليتها في إطار الخدمات العمومية التي تقدمها

¹ - cité par Jean François COMMARET, la responsabilité de société op, cit, p 64.

² - André Braén, la responsabilité de société de classification op, cit, p 504.

³ - B.ANNE, Cité par Dimitrios NASSOS, , La chaine de responsabilité ...op ,cit, p 71.

للغير مع وجود حماية قانونية لها من طرف دولة العلم من الجانب الإداري والمدني والجنائي¹ وفي حالة غرق السفينة وتسببت بضرر جسماني أو ضرر بيئي يمكن البحث عن مسؤوليتها الجنائية ولي خبرائها².

المطلب الأول

المسؤولية الإدارية لشركات تصنيف السفن.

منذ صدور الحكم في قضية Blanco ثم تكريس مسؤولية الشخص العمومي في القانون الفرنسي وهي المسؤولية الإدارية، وممارسة شركة التصنيف لمهامها في إطار التفويض الممنوح لها من طرف دولة العلم يعد من ضمن هذه المسؤولية³.

الفرع الأول

المسؤولية الإدارية لشركات تصنيف السفن كميزة للقانون الفرنسي.

حسب محافظ الحكومة Romieu "كل ما يخص التنظيم والخدمة العمومية والمحلات تمثل عملية إدارية تعد من حيث الموضوع من ضمن ميدان القاضي الإداري"⁴ ويضيف محافظ الحكومة David حول المحاكم العادية "هذه المحاكم غير مؤهلة بصفة قطعية في النظر في الطلبات ضد الإدارة في القضايا الخاصة بالخدمة العمومية بأي صفة كانت..."⁵.

وتعد جميع الدعوى التي ترفع ضد شركة التصنيف في إطار تأدية مهام عمومية تم تنظمها في القانون الإداري ومن اختصاص القاضي الإداري⁶.

تجدر الإشارة إلى الحكم الصادر من مجلس الدولة سنة 1983 S.A. Bureau Veritas حول أهلية اختصاص القاضي الإداري في الفصل في النزاع الذي يكون فيه شخص معنوي خاضع للقانون الخاص الذي تم التفويض له القيام بخدمة عمومية، والقاضي الإداري اعترف بأنه مؤهل في النظر في الدعوى التي يكون فيها الشخص الخاضع للقانون

¹ - P. Boisson, Cité par Dimitrios NASSOS, , La chaine de responsabilité.... op.cit., p 71.

² - Alaoui fdili Ismail..., Société de classification..., op.cit.

³ - PIERRE CHEVALIER, es compétences statutaires des sociétés op, cit.

⁴ - Ibid.

⁵ - Ibid.

⁶ - Alaoui fdili Ismail..., Société de classification..., op.cit.

الخاص تسبب بضرر ناتج " عن ممارسة هذا الأخير لصلاحيات السلطة العمومية التي تم تفويضها له لتنفيذ مهمة الخدمة العمومية"¹.

يجب التأكد أن مجال تدخل القاضي محدود لكون الدعوى الخاصة بالمعينة من اختصاص القاضي العادي ويتدخل القاضي الإداري فقط في الدعوى الخاصة بالتأخير في إصدار الشهادات وفي فرنسا تعد هذه المسؤولية خاضعة للقضاء الإداري² ويعتبر النظام القانوني الأنجلوأمريكي غير مالك لاختصاص القضاء الإداري فالقضاء العادي هو المؤهل للفصل في كل النزاعات التي تعرض لديه لكن يمكن التأثير على تلك الأحكام نتيجة الحصانة القانونية التي تضعها بعض دول العلم لحماية شركات التصنيف.

الفرع الثاني

تمتع شركات التصنيف بالحصانة.

في إطار أعلام المجاملة، العديد من الدول تقدم أعلامها لسفن لا تملك أي علاقة معها في المقابل تتحصل على دخل مالي من طرف المجهز أو شركة الملاحة البحرية التي تود تسجيل سفنها، والبعض من دول أعلام المجاملة تقوم بالرقابة على أمن السفن بالحد الأدنى.

هذه المجاملة تمارس أيضا مع شركات التصنيف التي تطلب منها دولة العلم لكي تقوم بالمعينة وإصدار الشهادات لسفنها والبعض من هذه الدول تضمن لهذه الشركات الإعفاء من المسؤولية عن الأحداث التي تتشكل في إطار مهمة الخدمة العمومية³.

وتجدر الإشارة إلى قضية Erika لإظهار تمتع شركات التصنيف بالحصانة من المتابعة القضائية إذ نجد شركة Rina التي منحت شهادة قابلية السفينة Erika للقيام بالملاحة البحرية تحت العلم المالطي تطالب بالحصانة من المتابعة القضائية الممنوح للدول الأجنبية، ومحكمة الاستئناف تقوم بالرد على مستويين

أولا: تؤكد بأن "Rina" تتمتع بصلاحيات السلطات العمومية ويجب أن تتمتع بالحصانة من المتابعة القضائية".

¹ - Cité par pierre CHEVALIER. es compétences statutaires des sociétés...,op cit

² - Alaoui fdili Ismail..., Société de classification... op.cit.

³ - Pierre CHEVALIER, o es compétences statutaires des sociétés , Op, cit.

ثانياً: رغم ذلك تؤكد أن Rina تدخلت بطريق "Non équivoque" المتمثل في تخليها الضمني وهذا بمشاركتها الإيجابية التحقيق الجنائي لمدة سبعة سنوات بدون إثارة طلب حصانتها وهذا ما يثير الدهشة بتطبيق علي الشركات الخاضعة للقانون الخاص مبدأ التخلي اضمني عن الحصانة من المتابعة القضائية تطبيقاً للقانون الدولي للحصانة¹.

تعد أسس الحصانة من المتابعة القضائية في استقلال وسيادة والمساواة بين الدول في القانون الدولي، تمنع دولة في متابعة قضائية أمام محاكمها لدولة أخرى وهذا للأعمال التي تقوم بها في إطار سيادتها وهذه الحماية تمتد إلى أعوانها والهيكل الإدارية التابعة لها معناه أن كل شخص أو هيئة خاضعة للقانون الخاص تمارس مهام عمومية ومنه شركات التصنيف التي تحصلت على تفويض من دولة العلم لتأدية مهمة الخدمة العمومية.

تحدد الأحكام القضائية بعض الشروط للتمتع بالحصانة القضائية تتمثل أولاً: في أعمال السلطة العمومية أو في إطار الخدمات العمومية وثانياً: أعمال السلطة من حيث الموضوع أو الشكل في أعمال السيادة وليست الأعمال البسيطة للتسيير².

نجد في القانون الكندي الذي أعطى للحكومة الفيدرالية الامتيازات والحصانة... وتم تنظيم البعض منها وهذه الخاصة بالمتابعة القضائية، وإذا كانت الدولة ووكلائها يتمتعون بالامتيازات والحصانة هذا لا يعني إمكانية إثارتها من طرف الشركات الخاضعة للقانون الخاص مثل شركات التصنيف وحتى إن كانت هذه الأخيرة تمارس مهامها في إطار العقد المبرم مع دولة العلم وباسمها.

يتم إعطاء الحصانة من المتابعة القضائية لشركات التصنيف حسب القاضي الباريسي في إعطاء مهمتها في تقديم "certificats statutaires" التي يجب تمييزها عن "certificats de classe" التي تعد من الأعمال التجارية هذه الشركات تساهم في السلامة البحرية وتشارك في تنفيذ مهمة في إطار الخدمة العمومية، وإصدار تلك الشهادات لا يتم حصرها كأعمال تسيير أو أعمال تقنية، بل هي من أعمال السلطة العمومية لكون السفينة التي لا تتحصل على تلك الشهادات لا يمكن لها القيام بالملاحة البحرية، وقد تعرفنا على المصطلحات التالية، عدم القدرة على الملاحة البحرية، وعدم القدرة على الملاحة التجارية وسوف نتعرف على عدم القدرة على الملاحة القانونية الذي يجب الإحاطة به وتقديم الشروح حوله.

¹ - Laurent Neyret, L'affaire Erika: moteur d'évolution des responsabilités civil et pénal, université de Versailles Saint-Quentin, Recueil Dalloz 2010, p 23-38. [Lactu.dalloz-étudiant.fr/fileadmin/actualités/pdfs/SEPTEMBRE.../D2010-2238.pdf](http://lactu.dalloz-étudiant.fr/fileadmin/actualités/pdfs/SEPTEMBRE.../D2010-2238.pdf)

² - Philippe Boisson, la responsabilité de la société de classification dans l'arrêt Erika, Doctrine, NTG, DMF719 (Novembre 2010) p 898.

يجب التذكير بالحصانة من المتابعة القضائية التي تتمتع بها شركات التصنيف ليست مطلقة يمكن أن تفقد في حالة عدم إثارتها بصفة صريحة أو ضمنية، يمكن استنتاج هذا التخلي عن هذا الحق من الأعمال التي يقوم بها المعني بالأمر وخاصة إن كانت هذه الأخيرة لم تثر هذا الامتياز أمام المحاكم الجنائية الفرنسية أو المحاكم المدنية الإيطالية... في حالة المشاركة كشخص معنوي في التحقيق الذي يؤدي إلى الإحالة أمام القاضي يفهم منه بأنه تخلى عن الامتياز.

يمكن للقاضي أن يعتبر التغيير الإجراءات التي تتبعها شركة التصنيف على أنه دليل على عدم مصداقيتها مما يفقدها ذلك الامتياز «un violation de loyauté des débats et de principe de l'estoppel selon lequel une partie ne peut se contredire au détriment d'autrui»¹

خلاصة القول للمطلب الأول إن شركات التصنيف تخضع للقانون الإداري وفق التقنين الفرنسي منذ قضية Blanco الذي كرس مسؤولية الشخص العمومي وتوابعه وإمكانية رفع الدعوى أمام المحاكم الإدارية ضد شركات التصنيف الذي تحصلت على تفويض من طرف دولة العلم لممارسة المهام الموكلة لها في إطار القانون ولا يتم رفع الدعوى ضد شركات التصنيف أمام المحاكم الإدارية سوى في الجانب الخاص في التأخير في إصدار الشهادات أما فيما يخص الدعوى الخاصة بالمعينة يتم رفعها أمام القضاء العادي ونجد أن شركات التصنيف تتمتع بالحصانة من المتابعة القضائية التي أعطيت لها من طرف العديد من الدول وخاصة دول أعلام المجاملة مقابل استقطاب هذه الشركات للحصول على دخل مادي من تسجيل السفن وحمل أعلامها لكن بعض القوانين في القانون المقارن لا تسمح لشركات التصنيف من التمتع بالحصانة التي يتمتع بها الشخص العمومي وتوابعه.

المطلب الثاني

المسؤولية الجنائية لشركات تصنيف السفن.

يتم البحث عن المسؤولية الجنائية لشركات تصنيف السفن أو لخبرائها في إطار مهمة التفويض الممنوح لها من طرف دولة العلم لخبرائها في إطار مهمة التفويض الممنوح لها من طرف دولة العلم وهذه المهمة المتمثلة في تقديم خدمة فكرية ذهنية للرقابة والمعينة

¹ - - Philippe. Delebecque, l'arrêt «ERIK» quelque raisons de douter, Gazette de la chambre n°23- automne 2010, p 1.

التي لا تؤدي إلى وضع الغير في خطر بصفة مباشرة¹ ويعد الخطأ أثناء عملية التصنيف كأسس لقيام المسؤولية الجنائية للخبير المخطئ وشركة التصنيف التي يعمل لصالحها².

الفرع الأول

الخطأ كعنصر لإثبات المسؤولية الجنائية لشركات تصنيف السفن

تتحقق المسؤولية الجنائية لشركات التصنيف في حالة عدم احتياطها أو إهمالها أثناء تأدية مهامها وطبيعة الاعتداء يختلف حسب الضرر الذي لحق بالغير، أخفها وضع الغير في خطر وأقلها التسبب بموت الغير وتعد جريمة القتل غير عمدي³ ويعد أساس القيام برفع الدعوى ضد شركات التصنيف بالجريمة العمدية لعدم احتياطها أو إهمالها ويمكن متابعة شركة التصنيف وخبرائها وفي حالة المساس الغير إرادي لحياة والسلامة الجسمية للغير ويتابع أيضا في حالة وضع الغير في خطر... ونجد في قضية Erika، بأن شركة التصنيف RINA تم بمتابعتها بوضعها الغير في حالة خطر⁴.

تجدر الإشارة إلى قضية سفينة Nimer One التي تحمل علم Saint-Vincent et Grenadines التي غرقت في 11 جوان 1999 قبالة سواحل Sri Lanka في خليج البنغال... التي أدت إلى اختفاء قائد السفينة وطاقمها المتكون من 17 بحار، المحكمة الجنائية Saint-Nazaire أصدرت حكم ضد شركة التصنيف اليابانية بصفقتها كشخص معنوي التي أصدرت شهادات التصنيف للسفينة بالإدانة بالقتل الغير عمدي ودفع غرامة بـ € 200000 والذي أيدته محكمة النقض والتي أكدت أن شركة التصنيف قامت بالإهمال الجسيم وله علاقة سببية بين غرق السفينة وهلاك الضحايا⁵.

يجب أيضا النظر إلى القضية wellborn التي قدرت فيها محكمة ل Versailles بأن الخطأ الذي أدى إلى قيام مسؤولية شركة التصنيف هو خطأ جسيم هذا التكيف لا يمكن تبريره بأنه من الجانب الجنائي، مع أن محكمة النقض أخذت بالخطأ البسيط ولم تعتد به بأنه السبب المباشر في ضياع البضاعة وأكدت أن المجهز هو الوحيد المسئول عن صيانة السفينة في بداية الرحلة البحرية.

¹ - pierre CHEVALIER, compétences statutaires des sociétés..., op.cit.

² - Alaoui fdili Ismail..., Société de classification..., op, cit.

³ Ibid.

⁴ - pierre CHEVALIER, o compétences statutaires des société op.cit.

⁵ - Pascal Polère, condamnation pour homicide in volontaire après un naufrage d'une société de classification, <http://www.fortunes-demer.com>.

- لا توجد تقاسم المسؤولية.
- بالنتيجة العلاقة بين الضرر والخطأ غير مباشرة ولهذا فلا يمكن إثارة مسؤولية شركة التصنيف¹.

بالعودة إلى المادة 221 فقرة 6 من التقنين الجنائي الفرنسي² الذي تتضمن جرائم القتل الغير عمدي "التسبب (...)" عن طريق الخطأ، عدم الاحتياط، الإهمال، أو عدم القيام بالالتزام الخاص بالأمن أو الاحتياط المفروض من طرف القانون أو التنظيم، موت للغير تعد جريمة قتل غير عمدية (...)"³.

بموجب هذه المادة لا ينظر العلاقة المباشر للعلاقة السببية بين الضرر والخطأ وهذا ما يؤدي إلى مسؤولية شركات التصنيف على هذا الأساس القانوني⁴.

مما سبق يتضح لنا بتحقق الخطأ تتحقق المسؤولية الجنائية لشركات التصنيف دون النظر إن كانت العلاقة بين الضرر والخطأ علاقة سببية مباشرة.

الفرع الثاني

التلوث كعنصر جديد لإثبات المسؤولية الجنائية لشركات تصنيف السفن.

في المجال البحري من الصعوبة إثبات بالدقة من تسبب بالضرر مهما كان طبيعته، ولهذا السبب إن كان الاعتماد على الخطأ لتحديد كل من تقع عليه المسؤولية، سوف يجعل من الصعوبة إثبات خطأ المجهز في حالة التلوث بالبتروول ومن هنا تم اعتماد المسؤولية بدون خطأ في إطار اتفاقية CLC 69/92 وفي القانون البحري بصفة عامة وهذا لمصلحة الضحايا من هذا النوع من الضرر، وهذا النوع من المسؤولية لا يجب اعتمادها سوى إن تم تسقيفها، والأخذ بهذا المبدأين وبالإضافة إلى التزام مالك السفينة بالتأمين وتأسيس الصندوق

¹ -Philippe Boisson, l'affaire de Wellborn entretient une perception fautive du fonctionnement des sociétés de classification, Gazette de la chambre n° 16- printemps 2008, p 2. 2008 www.arbitrage-maritime.org/cpt_download_art.php?file=G16PB.pdf

³ - c'est l'article 221-6 du code pénal français qui traite de l'infraction d'atteinte involontaire à la vie, il dispose que «le fait de causer (...), par maladresse, imprudence, imposée par la loi ou le règlement, la mort d'autrui constitue un homicide involontaire (...)».-code pénal français.

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT00000607071>

⁴ - Pierre CHEVALIER compétences statutaires des sociétés ,op.cit.

الدولي لتعويض الضحايا في مجال حوادث التسرب البترولي سمح بخلق نظام فعال وسريع في تعويض أغلبية الضحايا¹.

وتجدر الإشارة إلى الحكم الصادر من المحكمة الجنائية لباريس الصادر في 16 جانفي 2008 الذي أدان... شركة التصنيف Rina... على دفع غرامة عن فعل التلوث البحري وفي الجانب المدني أصدرت حكم بالتعويض لمصلحة الضحايا لجبر الضرر المادي والبيئي والمعنوي وقد رسخ مصطلح الضرر البيئي، والضرر البيئي قد تم اعتماده ومحكمة النقض أيدت بإصلاحه². وهذا ما نلتمسه من التحليل الذي قدمه Francesco³

¹ - Jean-François COMMARET, la responsabilité de société op.cit., P99.

² - Valérie BOREEVENO, L'affaire Erika, Quelques réflexions autour de la compétence pénale de juridictions Françaises Neptunes, revue électronique, Vol.19, 2013, p1. www.peacepalacelibrary.nl/ebooks/files/364539895.pdf

³ - Francesco BERLINGIRI, les sociétés de classification peuvent-elles bénéficier de la canalisation prévue à l'article 111.2 de la CLC 1992?, jurisprudence Français, spécial «Erika», DMF742 (Décembre 2011) p1018 «L'interprétation de l'art. 111.4 doit avoir lieu sur la base de l'art. 31.1 De la convention de Vienne. A ce but il faut exclure l'application des sous-paragraphes (c), (d) et (e), car une société de classification n'est ni un affréteur ni une personne accomplissant des opérations de sauvetage, ni une personne prenant des mesures de sauvegarde, et par conséquence il faut même exclure le (f). Il ne reste à prendre en considération que le (a) et le (b).

S'agissant du (a), il semble évident que une société de classification n'est pas une prépose ou mandataire du propriétaire du navire, car le préposé est un salaire, et le mandataire est une personne qui agit pour le compte et au nom d'une autre, tandis que une société de classification, même pour ce qui traite à son activité de classification de navires, exerce une activité indépendante.

Il ne reste que le sous paragraphe (b) dans le texte en français et en anglais est le suivant:

(b) le pilot ou tout personne qui, sans être en membre de l'équipage, s'acquitte de service pour le Navier.

(b) The pilot or any other person who, without being a member of the crew, performs services for the ship.

L'opinion de la cour d'Apple et de la doctrine qui a exclu l'application de ce paragraphe aux sociétés de classification, et pareillement cette de la doctrine qui au contraire a soutenu son application, est fondé sur la nature du service rendu par ces sociétés.

A l'opposé, la District court-southern District of New York dans son jugement du 2 janvier 2008 peino España c. The American Bureau of shipping Navier «prestige» a décide=

L'BERLINGIRI article 111.4 de CLC 1992 الذي يؤكد فيه علي عدم إمكانية استفادة شركة التصنيف من الحماية القانونية وتحميل تبعية المسؤولية للمجهز فقط ونجد هذا التوجه أيضا في الحكم الصادر في 25 سبتمبر 2012 من chambre La cour de, criminelles cassation أن شركة التصنيف spa Rina لا يكمن أن تستفيد من la canalisation de la responsabilité de convention CLC¹.

خلاصة القول للمطلب الثاني فإن أساس المسؤولية الجنائية لشركات التصنيف هم الخطأ وقد يكون مباشر أو غير مباشر وبعض المحاكم في القانون المقارن تأخذ بالخطأ الجسيم وأخرى بالخطأ البسيط ومع ظهور المسؤولية البيئية سعى البعض على استفادة شركات التصنيف من الحماية من المتابعة القضائية عن الضرر الناتج عن التلوث البحري والتحجج بالاتفاقية CLC1992 التي تحصر مسؤولية التلوث البحري للمجهز فقط فإن بعض الفقهاء وبعض الأحكام الصادرة في القانون المقارن أكدت على المسؤولية البيئية لشركات التصنيف.

خلاصة القول للفصل الثاني: من الدراسة التي قدمتها سابقا يظهر لنا أن شركات التصنيف حتى إن فرضت شرط انتفاء مسؤوليتها العقدية فإن الطرف المتعاقد معها

=que l'ABS était une société à laquelle l'art. 111.4 (b) est applicable, car l'art. 1. De la CLC donne une définition très large de «personne» et que la ejusdem generis ruls, invoquée avec référence au texte du sous-paragraphe (b) n'était pas applicable car le texte de l'article 1.2 et 111.4 (b) était claire.

Mais la District court donne une lecture erronée du sous-paragraphe (b):

- En premier lieu si l'intention était d'étendre la canalisation à «tout autre personne» sans limites, la phrase «sans être un membre de l'équipage» n'aurait aucun sens.

En deuxième lieu les mots «service pour Navier» indiquent qu'il doit agir de service qui se réfèrent à l'administration du Navier, dont mention est faite a l'article 4.2 (a) des Règles de la Haye.

- En troisième lieu si on accepterait une notion étendue des «services pour le Navier».aussi, parmi d'autres, les chantiers de constructions et de réparation seraient inclus;

- Finalement, en quatrième lieu, si tout activité était couverte par ce sous paragraphe, la liste des personne figurant aux sous paragraphe (a)- (f) n'aurait pas été nécessaire, car il y aurait eu une canalisation total de la responsabilité (abs alute, channelling, of liability)- ce que délégation voulaient obtenir, mais que d'autres rejetaient.»³.

¹ - L'arrêt rendu par la cour de cassation, chambre criminelle de PARIS sur l'affaire Erika le 25 septembre 2012 p 283.

المتضرر من فعل أو عدم فعل شركة التصنيف له أن يرفع دعوى المسؤولية التقصيرية لشركات التصنيف لإلزامها بجبر الضرر وحتى إن استفادت شركات التصنيف بالحصانة في إطار تنفيذها للمهام التي تحصلت على تفويض من أجل ذلك فإن تلك الحصانة يمكن أن تفقد في حالة عدم إثارتها أثناء تحريك الدعوى ضدها ولا يمكن أن تستفيد بالحصانة التي تتمتع بها الدولة أو أحد فروعها أو مندوبها وهذا هو المعمول به في القانون الكندي ولا يمكن لها أن تستفيد أيضا من آثار اتفاقية CLC 1992 التي تحصر المسؤولية عن التلوث البحري للمجهز.

منذ دخول حيز النفاذ لاتفاقية سولاس SOLAS لسنة 1995 ، أدي إلي عدم تجاوز شركات التصنيف ، التي أصبحت تفرض نفسها مثل الدول في إصدار الأنظمة الخاصة بالأمن والسلامة البحرية ، حيث جعلت المعايينات والشهادات التي تصدرها هذه الشركات الخاضعة للقانون الخاص كالتزام تنظيمي دولي ، خاصة بعد انتشار ظاهرة أعلام المجاملة ، مما أدي إلي انقلاب علي أسس الأمن والسلامة البحرية، حيث أخذت هذه الشركات مكان إدارة دولة أعلام المجاملة في تقديم الشهادات الخاصة بها والشهادات التي هي في الأصل التزام دولي لدولة العلم في إطار الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها ، في هذه الحالة أصبح مصطلح دولة العلم يؤول إلي الزوال ، فالأمن والسلامة البحرية تتجه نحو الخصوصية ناتجة تصادم بين التزامات دولة العلم في إطار القانون الدولي للبحر وحاجتها للحفاظ علي الصناعة البحرية التي لم يصدر عنها إي ردة فعل سياسية قوية وخاصة مع ظهور الكيانات الجديدة ومنها الجمعيات التي تؤثر علي المشرع والأعوان الاقتصاديين من اجل اخذ أحسن السبل لتحقيق الأمن والسلامة البحرية.¹

في درستنا هذه اتضح لنا بأن شركات التصنيف يقع عليها التزام إجراء المعاينة و اصدرا الشهادات في إطار القانون الخاص ، تنفيذ للعقد الذي يربطها مع مالك السفينة ويقع عليها أيضا التزام إجراء المعاينات و اصدر الشهادات في إطار القانون العام وفق التفويض الممنوح لها من طرف دولة العلم.

وبالنظر إلي تعريف المسؤولية بالمعني القانوني الواسع هو الالتزام بتنفيذ تعهد، ومن اجل ذلك تم الدفع بجعل البعض أكثر مسؤولية مما كان عليه.²

وهذا ما لحظناه في درستنا للمسؤولية العقدية و التقصيرية لشركات التصنيف ثم المسؤولية الإدارية والجنائية لهذه الخيرة وخاصة ظهور المسؤولية البيئية لشركات تصنيف السفن. وهذا ما تأكد لنا ، رغم سعي هذه الشركات لوضع شرط انتفاء لمسؤوليتها العقدية مع الطرف المتعاقد معها ، فان هذا الأخير في حالة إصابته بضرر ناتجة خطأ من طرف شركة التصنيف يمكن له إن يرفع دعوي المسؤولية التقصيرية ضد شركة التصنيف لألزمها بجبر الضرر ألحق بيه عن طريق القضاء ومع إمكانية متابعة شركة التصنيف من الطرف الغير متعاقد معها ناتجة أخطائها ، أما الشرط الذي تضعه علي الشهادات بعدم تحمل مسؤولية المعلومات الواردة فيها يعد تنبه للغير وليس انتفاء لمسؤوليتها لكي تدفع الغير بالتحقق من حالة السفينة بعد إصدار شهادات من طرف شركة التصنيف .

¹ Raphael boumler, la mondialisation au risque de la sécurité, annales des mines, janvier2005, p 30et31

² Marine Esseline histoire de la sécurité maritime, p 8

أما الامتياز الذي تتمتع بيه شركات التصنيف وهو الحصانة فان هذه الحصانة ليست مطلقة فهي بحاجة إلي مجموعة من الشروط لتحقيقها وبعض القوانين المقارن لا تمنح الحصانة لهذه الشركات وفي حالة قيمها أو أعوانها بالإهمال أو الخطأ أثناء تأدية مهامها فتنحقق مسؤوليتها الجنائية ، نجد بعد حادثة ERIKA تم تكريس المسؤولية البيئية لشركات التصنيف.

ومن هنا يتضح لنا مهما بلغ إي كيان من مكانة وقدرة علي التأثير علي محيطه و حتى إن تمكن من فرض بعض الشروط علي الغير واستفاد من بعض الامتيازات فانه لا يمكن له إن يتنصل من مسؤوليته، لكون جبر الضرر ناتجة الخطأ ، يعد الردع أدوات من الأدوات القانونية التي تسمح بالحفاظ علي الأمن والسلامة البحرية.

وتجدر الشارة إلي الدراسة التي قام بها, craiou, majia et Wolff حول الأسباب المؤثرة في احتمال حجز السفن وهي...اسم شركات التصنيف التي قامت بالمعاينة وأصدرا الشهادات للسفينة والبلد الذي تامة فيها هذه المعاينة وأصدرا الشهادات...وتغير شركات التصنيف المكلفة بمعاينة وأصدرا الشهادات للسفينة.¹

¹ Pierre cariou, francois charles wolff, la détention des navires par les état ;une applications uniforme des règles ? HAL, archives -ouvertes <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-0047065>

قائمة المراجع:

أولاً: المراجع باللغة العربية:

1- الكتب:

- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، (السفينة- أشخاص الملاحة البحرية- الأشخاص البريون) الجزء الأول الطبعة الثالثة 2008-2009
- محمد السيد الفقي، القانون البحري (السفينة - أشخاص الملاحة البحرية- العقود البحرية)، الجامعة الجديدة الإسكندرية.

2-رسائل الدكتوراة و المذكرات الجامعية

أ-رسائل الدكتوراة

- دمانة محمد، دفع المسؤولية المدنية للناقل ، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراة في القانون الخاص ، جامعة ابي بكر بلقايد تلمسان ، كلية الحقوق والعلوم السياسية، السنة الجامعية 2010-2011، ص25.

ب-المذكرات الجامعية

- مخلوف سامية ، رقابة الدولة علي السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون ، فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية جامعة مولود معمري – تيزي وزو ، تاريخ المناقشة 2015 /05/17

3- النصوص القانونية:

-أمر رقم 75-58 مؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975 يتضمن القانون المدني معدل ومتمم

- الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري المعدل والمتمم.

-مرسوم رقم 72-196 المؤرخ في 27 شعبان عام 1392 الموافق 5 أكتوبر 1972 يتعلق بالاعتراف بشركات التصنيف في ميدان البحرية التجارية.

- مرسوم تنفيذي رقم 02-149 مؤرخ في 26 صفر عام 1423 الموافق 9مايو سنة 2002،
يحدد قواعد تفتيش السفن، ج ر العدد 33

- المرسوم التنفيذي رقم 04-412 المؤرخ في 20/12/2004 يتضمن تعيين السلطات
المختصة في مجال امن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها ج ر العدد 82

- قرار وزاري مشترك مؤرخ في 27 جانفي 2004 يحدد الهيئات المعتمدة لتسليم الوثيقة
التي تبرر الحالة الحسنة لملاحة سفن الصيد البحري القديمة التي تم اقتناءها عن طريق
الأستراد أو المستأجرة. ج ر العدد 23

ثانيا :المراجع باللغة الفرنسية :

1-LES THESES :

- Dimitriose Nassios, la chaine de responsabilité de la suscite
maritime, Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures en
vue de l'obtention du grade de Maître en droit (LLM.) université de
Montréal, aout 2002. <https://papyrus.bib.umontreal.ca/xmlui/handle/1866/253>

-Guillaume Chntlaue, évaluation des resèques et réglementation de
la sécurité : cas du secteur maritime –tendances et application, Ecole
doctorale : chimie de Lyon, 11jenvier2006. <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00780595/document>

2- mémoires :

-Alaoui fadili Ismail, Ayane Nouredine, Bouiy Adil, Chickh Khaled,
Rihani Elhasane, Sociétés de classification, sous direction de M^{lle}
Hind TAKTAKA, MASTER Recherche: Droit Des Transports et de la
logistique –FES, Année universitaire 2009/2010
d1n7iqsz6ob2ad.cloudfront.net/document/pdf/537f5a5920639.pdf

-Jean-François commaret, la responsabilité de société de
classification : analyse comparative Mémoire Master II de Droit
Maritime et des Transports, UNIVERSITE DE DROIT D'ECONOMIE ET

DES SCIENCES D'AIXMARSEILLE FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE D'AIXMARSEILLE, C.D .M .T, année 2008-2009.

www.cdmtdroit.u-3mrs.fr/fileadmin/CDMT/.../Version_Final_M_Commaret.pdf

- pierre Chevalier, les compétences statutaires des sociétés de classification, Etudiant en master 1 de droit des espaces et des activités maritimes

Mention droit public / droit privé université de Bretagne occidentale, année universitaire, 2008-2009. www.memoireonline.com › Droit et Sciences Politiques › Relations Internationales

3-Articles :

- Abdenour Boutouchent, le renforcement du contrôle sur les navires par l'Etat de pavillon et l'Etat du port, El-mouhamat, barreau de Tizi ouzou, n°6, novembre 2007.

- André Braén, la responsabilité de société de classification en droit Canadian, revue droit MCGILL (vol, 52, 2007) awjournal.mcgill.ca/userfiles/other/6265933-52.3.Braen.PDF.

- Anne Gallais Bouchet, les sociétés de classification : acteur de l'ombre ? acteur de premier plan ! Note de synthèse n°142, février 2012 www.isemar.asso.fr/fr/pdf/note-de-synthese-isemar-142.pdf

- Denis Bury, rapport, conseil supérieur de la navigation de plaisance et de sport nautique, chapitre 18, 19 octobre 2006. [www.csnpsn.equipement.gouv.fr/.../RAPPORT - Grande Plaisance - _octobre_2006](http://www.csnpsn.equipement.gouv.fr/.../RAPPORT_-_Grande_Plaisance_-_octobre_2006).

- Francesco Berlingiri, les sociétés de classification peuvent-elles bénéficier de la canalisation prévue à l'article III .2 de la CLC1992 ?, jurisprudence française, spéciale « Erika » DMF 742 (Decembre 2011).

-Guy Lefebvre « l'obligation de navigabilité et le transport maritime sous connaissance » les cahiers de droit, vol31, n°1 ,1990.

www.erudit.org

- Jean Chapon, passer aux actes, seule façon d'assurer rapidement la sécurité de transport maritime, ANNALES DES MINES juillet 2003

www.annales.org/re/2003/re31/chapon93-106.pdf

- Laurent Neyret, l'affaire Erika : moteur d'évolution des responsabilités civile et pénale, université de Versailles, saint Quentin, recueil dallez 2010.Lactu.dalloz-

etudiant.fr/fileadmin/actualites/pdfs/SEPTEMBRE.../D2010-2238.pdf

- Laurent Debouek et Marc Lassagne, quelque leçons sur la régulation d'une activité risquée à partir de cas de régulation publique et privée du transport maritime, (GREGOR .EA2474).axe « risques et décision ».IAE de Paris.

-Marin Esvelin, Histoire de la sécurité maritime

- Pascale Polère, condamnation pour homicide involontaire après un naufrage, d'une société de classification, [http // www.fortunes de mer.com](http://www.fortunesde.com).

-Philippe Boisson, le point de vue des sociétés de classification en matière de scruté maritime, colloque ISEMAR, cite de congrès de Nantes, jeudi 04mars 2004.

-Philippe Boisson, la responsabilité de société de classification dans l'arrêt Érika, doctrine NTG, DMF719 (novembre2010).

-Philippe Boisson, l'affaire wellborn entretient une perception fausse du fonctionnement de la société de classification, gazette de la chambre Lettre d'information de la Chambre arbitrale maritime de Paris n°16 Printemps 2008 www.arbitrage-maritime.org/cpt_download_art.php?file=G16PB.pdf

- Philippe Delebeque, l'arrêt « Erika » quelque raisons de douter, gazette de la chambre n°23, automne 2010., www.arbitrage-maritime.org/cpt_download_art.php?file=G23PhD-9.pdf
- Pierre Cariou, François Charles Wolff, la détention des navires par les Etat de port : une application uniforme des règles ? HAL, archives ouvertes. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-0047065>
- Raphaël Baumler, la mondialisation au risque de la sécurité, Annales des mines, janvier 2005.
- Valérie Boréveno, l'affaire Erika, quelques réflexions autour de la compétence pénale de juridiction français, Neptunes, revue électronique, vol, 19,2013.
www.peacepalacelibrary.nl/ebooks/files/364539895.pdf

4- Les lois et convention :

- code civil français.
<https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000006070721>
- code pénal français.
<https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT00000607071>
- la loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse.
<https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19530141/.../747.30.pdf>
- mémorial journal officiel du Grand-duché de Luxembourg.
www.legilux.public.lu
- directive 94/57 de l'union européenne.
https://www.ilo.org/dyn/natlex/natlex4.detail?p_lang=fr&p_is
- directive n°96-859 permis de navigation maritime français.
www.marinbreton.com/medias/43.pd
- avis n°2012-Av-0157 de l'Autorité de sureté nucléaire.
- Affaire maritime, division 229
www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/d229__11-05-13_.pdf.

-convention international pour la sauvegarde de la vie humaine en mer 1960.

- Note Technique du Secrétariat général de la CRPM, la Mise en œuvre du paquet ERIKA3, Février 2012, P4. : www.crpm.org

5-cours d'appel et tribunaux :

-arrêt de la cour d'appel de Versailles en date du 5 février 2009, « Navire Meranti38 ».

-l' arrêt rendu par la cour de cassation, chambre criminelle de PARIS sur l'affaire Erika le 25 septembre 2012.

6- Publication divers :

-police française d'assurance maritime sur corps de tous navires tous risques. www.ffsa.fr/sites/upload/docs/application/pdf/2012.../p-02-001_police_specimen.pdf

-crédit agricole, politique sectorielle RSE-filière maritime www.cacib.fr/sitegenic/medias/DOC/.../2013-12-politique-sectorielle-rse-maritime.pdf

-note bureau Veritas services.
www.bureauveritas.fr/services+sheet/classification+des+navires

7- Dictionnaire :

-LAROS, dictionnaire des affaires volume 1-2010.

-terminologie juridique, BERTI éditions, Alger, 2013.

01.....	مقدمة:
05.....	الفصل الأول: التزامات شركات تصنيف السفن
06.....	المبحث الأول: التزامات شركات تصنيف السفن في إطار القانون الخاص
06.....	المطلب الأول: الأساس القانوني لالتزامات شركات تصنيف السفن في إطار القانون الخاص
07.....	الفرع الأول: عقد التصنيف كأصل في الالتزام القانوني لشركات التصنيف في عملية التصنيف
	أ- عقد التصنيف من حيث عدد الأطراف المتدخلة في العقد
	ب- عقد التصنيف كشرط واقف لالتزامات عقدية للمجهز
	ج- تعاريف تظهر خصائص أخرى لعقد التصنيف
	الفرع الثاني: الاتفاقيات الدولية والنصوص الوطنية التي تحيل إلى التعاقد مع شركة التصنيف في عملية التصنيف
10.....	أ- في إطار الاتفاقيات الدولية
	ب- في إطار القوانين الوطنية والمقارنة
	1- في إطار القوانين الوطنية
	2- في إطار القانون المقارن
12.....	المطلب الثاني : كيفية تنفيذ شركات تصنيف السفن لالتزاماتها العقدية
13.....	الفرع الأول : إجراءات المعاينة
	أ- إجراءات المعاينة أثناء مرحلة بناء السفينة
	ب - إجراءات معاينة السفينة أثناء الخدمة
	1- إجراءات المعاينة العادية
	2- إجراءات المعاينة الغير عادية
16.....	الفرع الثاني: تقديم شهادة التصنيف
	المبحث الثاني: التزامات شركات تصنيف السفن في إطار القانون العام
17.....	المطلب الأول: التفويض كأساس للالتزام في إطار القانون العام
18.....	

- 18..... الفرع الأول: التفويض في إطار الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية.
- 20..... الفرع الثاني: التفويض في إطار قوانين الاتحاد الأوربي.
- 23..... المطلب الثاني : كيفية تنفيذ شركات تصنيف السفن لألتزاماتها في إطار القانون العام.
- 23..... الفرع الأول : إجراءات المعاينة.
- 25..... الفرع الثاني: اصدر ا الشهادات.

- 29..... الفصل الثاني : مسؤولية شركات تصنيف السفن
- 30..... المبحث الأول : مسؤولية شركات تصنيف السفن في إطار القانون الخاص.
- 30..... المطلب الأول : المسؤولية العقدية لشركات تصنيف السفن.
- 31..... الفرع الأول : المسؤولية العقدية لشركات تصنيف السفن في القانون المقارن.
- 31..... الفرع الثاني : شرط انتفاء مسؤولية العقدية لشركات التصنيف
- 33..... المطلب الثاني : المسؤولية التقصيرية لشركات تصنيف السفن.
- 33..... الفرع الأول : المسؤولية التقصيرية لشركات تصنيف السفن اتجاه الطرف المتعاقد.
- 34..... الفرع الثاني : المسؤولية التقصيرية لشركات تصنيف السفن اتجاه الغير.
- 35..... المبحث الثاني:مسؤولية شركات تصنيف السفن في إطار القانون العام
- 36..... المطلب الاول : المسؤولية الادارية لشركات تصنيف السفن
- 36..... الفرع الاول : المسؤولية الادارية لشركات تصنيف السفن كميزة للقانون الفرنسي.
- 37..... الفرع الثاني: تمتع شركات التصنيف بالحصانة.
- 39..... المطلب الثاني : المسؤولية الجنائية لشركات تصنيف السفن.
- 40..... الفرع الاول : الخطأ كعنصر لإثبات المسؤولية الجنائية لشركات تصنيف السفن.
- 41..... الفرع الثاني : التلوث كعنصر جديد لإثبات المسؤولية الجنائية لشركات تصنيف السفن.

خاتمة

قائمة المراجع

الملاحق

الملاحق

COUR D'APPEL
DE
VERSAILLES

E.D

12ème chambre section
2

D.C./P.G.
ARRET N° Code
nac : 50D

contradictoire

DU 05 FEVRIER 2009

R.G. N° 06/07768

AFFAIRE :

S.A. **BUREAU**
VERITAS - **Registre**
International de
Classification de Navire
et d'Aéronefs

C/ Société **MANSAL**
OFFSHORE QSC
anciennement
dénommée **Mansal**
Offshore Wll - Mansal
Offshore

Décision déferée à la
cour : Jugement rendu le
29 Septembre 2006 par le
Tribunal de Commerce
de NANTERRE
N° chambre :
N° Section :
N° RG : 2002F00901

Expéditions exécutoires
Expéditions
délivrées le :
à :
Me Jean-Pierre
BINOCHÉ
SCP JUPIN & ALGRIN

REPUBLIQUE FRANCAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

LE CINQ FEVRIER DEUX MILLE NEUF,
La cour d'appel de VERSAILLES, a rendu l'arrêt suivant, après
prorogation, dans l'affaire entre :

S.A. BUREAU VERITAS - Registre International de
Classification de Navire et d'Aéronefs ayant son siège 17 Bis
place des Reflets, Immeuble B 22 - La Défense 2, 92400
COURBEVOIE, agissant poursuites et diligences de ses
représentants légaux domiciliés en cette qualité audit siège

représentée par Me Jean-Pierre BINOCHÉ, avoué - N° du dossier
06/660
Rep/assistant : Me Luc GRELLET, avocat au barreau de PARIS
(R.094).

APPELANTE

Société MANSAL OFFSHORE QSC anciennement dénommée
Mansal Offshore Wll - Mansal Offshore ayant son siège Qatar
PO Box 1310, Doha Qatar, Golfe Arabique, prise en la personne de
ses représentants légaux domiciliés en cette qualité audit siège.

représentée par la SCP JUPIN & ALGRIN, avoués - N° du dossier
022937
Rep/assistant : Me Bertrand COURTOIS, avocat au barreau de
PARIS.

INTIMEE

Composition de la cour :

L'affaire a été débattue à l'audience publique du 18 Novembre
2008, Monsieur Denis COUPIN, conseiller, ayant été entendu en
son rapport, devant la cour composée de :

Monsieur Albert MARON, Président,
Monsieur Denis COUPIN, conseiller,
(rédacteur)
Madame Marion BRYLINSKI, conseiller
désignée par ordonnance de Monsieur le Premier Président en
date du 17 novembre 2008.

qui en ont délibéré,

FAITS, PROCEDURE ET MOYENS DES PARTIES

Le 27 janvier 1998 la société MANNAL CORPORATION, société mère de MANSAL OFFSHORE, a acheté un navire neuf dénommé MERANTI 38, mis en chantier en 1996 par un chantier naval malais en tant que "Cargo ship/Deck ship, costal waters" et qui avait été classé par la société BUREAU VERITAS dans la catégorie 3/3 (excellent état).

Afin de répondre aux besoins de son client utilisateur, la QATAR PETROLEUM, le nouveau propriétaire a confié au chantier LAMPRELL, situé aux Emirats Arabes Unis, l'exécution de modifications visant à transformer ce navire en barge auto-propulsée munie de pieds rétractables devant lui permettre un appui au sol, destinée à recevoir deux grues de 40 et de 25 tonnes et permettant de loger jusqu'à 136 personnes. Cette unité a reçu le nouveau nom de LEEN.

Préalablement aux travaux de transformation, la société MANSAL OFFSHORE a confié à la société BUREAU VERITAS, selon contrat du 13 juin 1998, la classification de l'unité à convertir en offshore.

S'appuyant sur des rapports d'expertises amiables, la société MANSAL OFFSHORE a estimé que les soudures des tôles du bateau acheté présentaient des défauts rédhibitoires et a fait procéder à leur reprise ce qui a généré, selon elle, des préjudices considérables tenant aux coûts de réparation, au temps perdu et aux frais engagés.

Les sociétés MANNAL CORPORATION QSC et sa filiale MANSAL OFFSHORE QSC ont imputé la responsabilité de ces préjudices à une faute quasi-délictuelle commise par la société BUREAU VERITAS dans la classification du navire MERANTI 38 qui était affecté, selon elles, d'un grand nombre de désordres et de défauts majeurs empêchant toute exploitation immédiate.

Elles ont assigné la société BUREAU VERITAS devant le tribunal de commerce de Nanterre en lui réclamant, sur le fondement des articles 1382 et 1383 du code civil, à titre de réparation du préjudice, la somme de 9.518.118,94 US dollars ou sa contre-valeur en euros avec intérêts légaux et anatocisme.

Elles ont ultérieurement ramené leur demande principale aux sommes de 4.086.157,60 US dollars et 9.901,97 livres sterling.

La société BUREAU VERITAS a discuté l'intérêt à agir de la société MANNAL CORPORATION et a revendiqué l'application du droit malais en fonction du lieu du dommage allégué. Elle a, subsidiairement, dénié toute faute et discuté le montant allégué du surcoût.

Par jugement du 29 septembre 2006, le tribunal a donné acte à la société MANNAL CORPORATION de ce qu'elle avait cédé à la société MANSAL OFFSHORE ses droits se rapportant au navire MERANTI 38. Il l'a déclarée recevable mais l'a déboutée de ses demandes.

Il a considéré que le fait éventuellement dommageable résultant de la classification délivrée par la société BUREAU VERITAS avait pris naissance en France et a donc retenu que le droit français avait vocation à s'appliquer.

Il a dit que la société BUREAU VERITAS avait manqué à son devoir de contrôle étroit, continu et rigoureux de la construction du navire MERANTI 38 en tant que "deck ship" et qu'elle avait commis une faute en délivrant la classification 3/3 assortie du symbole de la croix de Malte.

Il a, en conséquence, condamné la société BUREAU VERITAS à payer à la société MANSAL OFFSHORE la somme de 4.071.441,60 US dollars ou sa contre-valeur en euros au jour du jugement avec intérêts calculés au taux légal à compter du 03 décembre 2001 et capitalisés, ordonnant l'exécution provisoire avec constitution d'une caution en garantie et alloué à la société MANSAL OFFSHORE 70.000 euros en application de l'article 700 du code de procédure civile.

La société BUREAU VERITAS, qui a interjeté appel de cette décision à l'encontre de la société MANSAL OFFSHORE, dénonce la déloyauté du comportement de celle-ci qui aurait retenu des informations nécessaires à la compréhension du litige et fait disparaître ou constitué unilatéralement des éléments de preuve.

Elle explique la tentative de la société MANSAL OFFSHORE d'amalgame entre les prestations qu'elle a fournies à deux ans d'intervalle, dans des pays différents, en exécution de contrats distincts et pour des cocontractants qui ne sont pas les mêmes.

Elle sollicite l'infirmité du jugement qui s'est borné à débouter la société MANNAI CORPORATION et conclut à l'irrecevabilité de cette dernière.

Elle ne discute pas le terrain juridique de la responsabilité quasi-délictuelle sur lequel la société MANSAL OFFSHORE a placé son action mais considère que les négligences alléguées qui lui sont reprochées n'ont pu être commises que par son inspecteur en Malaisie où le certificat de classe a été émis.

Invoquant les règles de droit international privé et la jurisprudence, elle soutient que le fait dommageable s'est produit lors de la construction du navire en Malaisie et en déduit, réfutant à cet égard les arguments de la société MANSAL OFFSHORE, que seul le droit malais doit être appliqué.

Elle explique que, selon l'avis d'un avocat de ce pays, en droit malais la responsabilité d'une société de classification ne peut être recherchée sur le terrain non-contractuel qu'à la condition de prouver au préalable qu'elle est redevable d'un "duty of care" ou obligation de soin.

Elle relève l'absence de "proximity" entre elle et la société MANSAL OFFSHORE à l'époque de la construction alors que cette relation est fondamentale à la détermination d'un "duty of care".

Elle en déduit que la société MANSAL OFFSHORE ne dispose, en application du droit malais, d'aucune action contre elle.

Subsidiairement, elle énonce qu'en droit français, il appartient à la société MANSAL OFFSHORE de prouver un manquement à ses obligations contractuelles envers le chantier naval malais ainsi que le lien de causalité entre ce manquement et le dommage allégué, soutient que cette preuve n'est pas rapportée et critique, à cet

égard, les motifs du jugement qui présente, selon elle, des contradictions.

Elle indique, notamment, qu'elle ignorait, au moment de la classification du MERANTI 38 qu'il ferait l'objet, deux ans plus tard, d'une transformation en plate-forme offshore. Elle explique que les soudures ont été réalisées pour un deck ship et inspectées en conséquence, sans faute prouvée de sa part, les constatations non-contradictoires des consultants sollicités par la société MANSAL OFFSHORE lui demeurant inopposables et l'étendue des inspections qu'elle devait effectuer d'après les règles de classification du navire n'étant pas précisée.

Elle réfute point par point les arguments de la société MANSAL OFFSHORE à cet égard et critique les rapports d'expertises amiables dont cette dernière se prévaut.

Elle discute l'étendue des dommages nécessitant des réparations notamment quant à la nature et à l'ampleur des soudures devant être refaites et explique que le coût allégué ne résulte que de la transformation du navire en plate-forme auto-élévatrice et des exigences de son règlement applicable à la classification des unités offshore.

Elle souligne le manque de caractère probant des justifications apportées à l'appui de la détermination du préjudice invoqué par la société MANSAL OFFSHORE lequel, de surcroît, a varié en cours d'instance.

Elle demande en conséquence à la cour d'infirmer le jugement, de dire que le droit malais est applicable à l'action et de débouter la société MANSAL OFFSHORE de ses demandes, subsidiairement d'écarter des débats les rapports d'expertises amiables produits par la société MANSAL OFFSHORE, de débouter la société MANSAL OFFSHORE, plus subsidiairement de désigner un expert sur la conformité des soudures litigieuses et pour obtenir un avis technique sur les réparations et leur coût.

Elle réclame en outre 200.000 euros sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile.

La société MANSAL OFFSHORE réplique que la société BUREAU VERITAS

avait été informée du projet de transformation du navire dès le 02 février 1998 avant sa classification.

Elle soutient que les exigences de qualité et de fiabilité d'un "deck-ship" ou d'une barge auto-élévatrice sont les mêmes et qualifie d'artificielle la distinction présentée par la société BUREAU VERITAS en expliquant que, quelle que soit la destination du navire, les soudures devaient être conformes aux règles de l'art

Elle estime que la société BUREAU VERITAS aurait dû déceler, durant la construction du navire, les graves défauts constatés tels qu'ils sont relevés dans une note technique de l'expert LEFEBVRE. Elle explique qu'environ 60% des soudures, représentant plus de vingt kilomètres, ont dû être refaites. Elle ajoute que la coque du bateau n'a pas été construite conformément aux instructions et invoque de nombreux autres défauts.

Elle se prévaut des rapports de plusieurs experts amiables et de l'Institut de Soudure Français qu'elle a sollicités. Elle admet qu'il n'y a pas eu d'expertise judiciaire mais expose que les rapports d'expertises amiables ont été régulièrement versés aux débats et communiqués.

Elle en déduit que les règles de la société BUREAU VERITAS n'ont pas été respectées par la société de classification elle-même et que la responsabilité de cette dernière se trouve engagée sur le terrain quasi-délictuel.

A cet égard, elle revendique l'application du droit français et, notamment, de l'article 1382 du code civil et conteste celle du droit malais en expliquant que le lieu du dommage peut s'entendre du fait générateur comme de celui de sa réalisation et qu'en l'espèce, des négligences ont été commises en France, au siège social de la société BUREAU VERITAS où sont supervisés les inspecteurs ou experts, approuvés et émis les certificats et édictées les règles de classification.

Elle soutient que la faute lourde est caractérisée en l'espèce où la société BUREAU VERITAS a gravement méconnu ses devoirs, n'a pas décelé des défauts majeurs et visibles au moment de la construction et a délivré des certificats qui ne reflétaient pas la réalité. Elle considère que le dommage qu'elle a subi n'aurait pas été

causé si la société de classification n'avait pas manqué à son obligation générale de prudence et de diligence.

Aussi conclut-elle à la confirmation du jugement entrepris, qui a retenu le principe de la responsabilité quasi-délictuelle de la société BUREAU VERITAS.

A titre subsidiaire, elle revendique l'identité de solution en appliquant le droit malais, comme au demeurant celui des Emirats Arabes Unis ou du Qatar et se prévaut, à cet égard de consultations juridiques.

Elle justifie le quantum de son préjudice par les factures versées aux débats et qui concernent la réparation du navire et sa remise en état et non pas, selon elle, comme le prétend la société BUREAU VERITAS, sa transformation. Elle ajoute aux frais de main-d'œuvre et de matériaux nécessaires aux réparations ceux de location d'une barge flottante faisant bassin de radoub.

Elle demande, en conséquence à la cour, de lui donner acte de ce qu'elle bénéficie d'une cession par la société MANNAL CORPORATION de ses droits d'acheteur du navire, de rejeter la demande d'expertise, tardive et non fondée, de confirmer le jugement en toutes ses dispositions, de condamner la société BUREAU VERITAS à lui payer 100.000 euros au titre de l'article 700 du code de procédure civile ainsi qu'en tous dépens.

La procédure a été clôturée par une ordonnance du conseiller de la mise en état du 19 juin 2008.

MOTIFS DE LA DECISION

SUR LA SOCIETE MANNAL CORPORATION

Considérant que la société BUREAU VERITAS relève que le jugement a, seulement dans le corps de son jugement, débouté la société MANNAL CORPORATION de ses demandes sans statuer sur l'irrecevabilité qu'elle avait soulevée ;

Considérant qu'elle demande à la cour d'infirmer le jugement sur ce point et de déclarer la société MANNAL CORPORATION irrecevable dès lors qu'elle n'avait subi aucun préjudice puisque le surcoût allégué a été payé par la société MANSAL OFFSHORE ;

Mais considérant que la société BUREAU VERITAS a limité son appel à la seule société MANSAL OFFSHORE ; que la société MANNAL CORPORATION n'a pas été autrement atraite à la procédure devant la cour ;

Considérant qu'une demande d'infirmer ne peut pas être articulée par la société BUREAU VERITAS à l'encontre d'une personne morale qui n'est pas partie aux débats ;

Que la société BUREAU VERITAS sera, en conséquence, déclarée irrecevable en cette prétention ;

SUR LES DROITS DE LA SOCIETE MANSAL OFFSHORE

Considérant que les premiers juges ont donné acte à la société MANNAL CORPORATION QSC de ce qu'elle avait cédé ses droits relatifs au navire MERANTI 38 à la société MANSAL OFFSHORE ;

Considérant que ce chef de jugement n'est pas critiqué ; que la recevabilité de la société MANSAL n'est pas discutée par la société BUREAU VERITAS ;

Que les demandes de la société MANSAL OFFSHORE à cet égard sont superflues ; qu'à toutes fins utiles il y sera fait droit ;

SUR LA NATURE DU LITIGE

Considérant que la société MANSAL OFFSHORE recherche la responsabilité de la société BUREAU VERITAS pour avoir, au travers du certificat de classification du navire MERANTI 38, falsifié ou dénaturé la réalité des faits en émettant un certificat de classe I 3/3 assorti de la Croix de Malte ; que les parties s'accordent à confirmer que cette mise en cause et l'indemnisation du préjudice qui en est prétendument résulté,

reposent sur le fondement d'une responsabilité quasi-délictuelle de la société BUREAU VERITAS ;

SUR LA LOI APPLICABLE

Considérant qu'aux termes de la jurisprudence née des dispositions de l'article 3 du code civil, la loi applicable à la responsabilité extra-contractuelle est celle de l'Etat du lieu où le fait dommageable s'est produit, ce lieu s'entendant aussi bien de celui du fait générateur du dommage que de celui de réalisation de ce dernier ;

Considérant que la société MANSAL OFFSHORE soutient que les négligences de la société BUREAU VERITAS ont été commises en France comme en Malaisie et que le fait dommageable a été souffert au Qatar, lieu d'établissement de la victime du préjudice ; qu'elle ajoute qu'on pourrait aussi considérer que le préjudice a été éprouvé aux Emirats Arabes Unis où les défauts affectant les soudures du navire ont été découverts ;

Considérant qu'elle affirme ainsi que la loi française a vocation à s'appliquer car la société BUREAU VERITAS, société française, a son siège social en France pays où ont été élaborées ses règles de classification, dans un contexte de droit français ;

Considérant que ces règles de classification, qui ne sont pas contestées dans leur contenu ou dans leur portée, ne sont pas invoquées comme à l'origine du dommage ; que le litige porte sur les modalités de leur mise en œuvre ;

Considérant que la société MANSAL OFFSHORE reproche, en effet, à la société BUREAU VERITAS de n'avoir pas vu, lors de ses visites du navire en construction, les prétendues déficiences des soudures ou leur non-conformité à son règlement de classification ;

Considérant que le certificat de classification du navire MERANTI 38 a été délivré, en langues anglaise et espagnole, le 23 février 1998, à SIBU en Malaisie, par

le bureau de district malais de la société BUREAU VERITAS ;

Considérant, en conséquence, que **le fait générateur du dommage qu'il est défini comme la déficience des soudures ou comme les négligences de la société BUREAU VERITAS quant à leur qualité, est survenu en Malaisie pendant le cours de la construction du navire ;**

Considérant que la seule circonstance que le siège social de la société BUREAU VERITAS est situé en France et que les règlements de classification ont été élaborés dans ce pays, comme la simple allégation, dépourvue de tout élément probant, selon laquelle les inspecteurs et experts de la société BUREAU VERITAS qui ont délivré le certificat litigieux auraient été supervisés depuis la France, n'ont aucunement pour portée de démontrer qu'en l'espèce, les fautes reprochées auraient été commises en France et donc que le fait générateur du dommage serait né dans ce pays ;

Considérant, par ailleurs, que le fait dommageable essentiel ne consiste pour l'acquéreur, ni en la découverte des défauts affectant les soudures, ni dans la nécessité alléguée de leur réparation ; qu'en l'absence de tout accident ou incident survenu, il est constitué de l'acquisition par la société MANNAI CORPORATION d'un navire prétendument affecté de vices ;

Or considérant qu'il résulte du MEMORANDUM OF AGREEMENT du 27 janvier 1998, de la BILL OF SALE du 02 mars 1998 et de l'attestation notariée de maître Eric C S. KHOO du même jour, que le transfert de propriété du MERANTI 38 est intervenu à cette date par la délivrance du navire et que l'ensemble de l'opération de vente a été contracté en Malaisie ; qu'ainsi, le lieu de réalisation du dommage initial et essentiel n'est pas fortuit mais au contraire déterminé comme étant situé dans ce pays ;

Considérant **qu'aucun des éléments avérés, hormis le siège social de la société BUREAU VERITAS, ne rattache le litige à la France ; que le fait générateur du dommage et la réalisation du préjudice sont survenus en Malaisie ;** que c'est en conséquence la loi de ce pays qui a vocation à s'appliquer au présent litige ;

BUREAU VERITAS EN APPLICATION DU DROIT MALAIS

Considérant que les parties produisent, chacune, aux débats une consultation d'avocats malais ; que ces parères s'accordent à exposer qu'il n'existe pas, en Malaisie, de cadre juridique légal pour des questions touchant à la responsabilité quasi-délictuelle et que la source du droit doit être recherchée dans la jurisprudence des juridictions de ce pays, lesquelles disposent de la liberté de l'établir au cas par cas ;

Considérant que, relativement au litige, en l'absence de dispositions légales tant de la loi fédérale, des coutumes que de la loi islamique, les juridictions malaises auraient retenu les principes jurisprudentiels calqués sur ceux de la "common law" anglaise en les adaptant éventuellement aux circonstances de l'espèce ;

Considérant qu'il résulte de l'application de ces jurisprudences et de ces principes que, pour que puisse être engagée une action fondée sur la responsabilité quasi-délictuelle d'une personne à l'égard d'un tiers en raison de ses manquements dans l'exécution d'un contrat auquel ce tiers n'est pas partie, la victime doit impérativement démontrer que pesait sur l'auteur du manquement, à l'égard de ce tiers, une obligation de soins ("Duty of care") ;

Considérant que cette obligation de soins résulte de la réunion, reconnue par la juridiction saisie, de l'existence dans le cas d'espèce examiné des trois éléments que sont la prévisibilité d'un dommage, une suffisante proximité entre le tiers plaignant et le contrat et le caractère raisonnable, au regard des circonstances, de l'imposition d'une telle obligation ;

Considérant que l'existence du premier critère n'est pas discutée par la société BUREAU VERITAS ; que la mission confiée à cette dernière par le chantier naval PIASAU était, notamment, de certifier l'aptitude de la structure et de l'état

mécanique du navire à l'usage auquel il était destiné ; qu'il ne saurait être sérieusement discuté qu'un éventuel manquement à la société de certification est de nature à permettre d'envisager la prévisibilité d'un dommage ;

Considérant que la société BUREAU VERITAS discute, en revanche, l'existence d'une proximité entre elle et la société MANSAL OFFSHORE en soulignant que le navire avait été mis en chantier en 1996 et en affirmant qu'au début février 1998 la construction du " MERANTI 38" était terminée depuis plus d'un an et demi ;

Considérant qu'aucun des éléments produits aux débats ne permet de déterminer précisément l'achèvement de la construction ; que le MEMORANDUM OF AGREEMENT relatif à la vente du navire le mentionne comme construit en 1998 ; que l'affirmation de la société BUREAU VERITAS d'un achèvement en août 1996 se trouve en contradiction avec la date du 24 juin 1996 de signature avec le chantier naval du contrat pour la classification du navire ;

Considérant que la société BUREAU VERITAS n'explique pas, au demeurant, les raisons qui l'auraient conduite à attendre un délai de dix-huit mois avant de délivrer, en exécution du contrat qu'elle avait passé, les certificats qui sont liés à la construction du navire et non à la vente de celui-ci à l'armateur qui l'a commandé ; que soutenir le contraire aboutirait à renforcer la proximité entre la société BUREAU VERITAS et la société MANSAL OFFSHORE ;

Considérant que le MEMORANDUM OF AGREEMENT qui constitue la promesse d'acquisition du bateau MERANTI 38 a été signé par la société MANSAL OFFSHORE le 27 janvier 1998 ; que, dès avant le 02 février 1998 et ainsi qu'en fait foi une lettre émise à cette date, la société DRILLING & MARINE, chargée du chantier de transformation du navire, avait pris contact avec la société BUREAU VERITAS ;

Considérant que les certificats de classification relatifs à la conformité du MERANTI 38 aux normes ont été établis en date du 23 février 1998 par la société BUREAU VERITAS qui ne peut ainsi sérieusement soutenir qu'elle était, à cette date, dans l'ignorance du projet de transformation du bateau en plate-forme offshore ;

Considérant que la vente définitive du MERANTI 38 est intervenue le 02 mars 1998 ;

Considérant que pour apprécier l'opportunité d'acquérir un navire et la pertinence du prix demandé par le vendeur, l'existence de certificats de classification constitue un élément dont l'importance ne peut être sérieusement discutée ; qu'en l'espèce la délivrance des certificats sans réserve, a nécessairement été prise en considération par l'acheteur ainsi que le démontrent les termes du Memorandum Of Agreement ;

Considérant qu'il suit de là qu'il existait une proximité certaine, au sens du droit malais applicable, entre la société MANSAL OFFSHORE et d'éventuels manquements de la société BUREAU VERITAS dans l'exécution de son contrat dont la délivrance des certificats de classification constituait le parachèvement ;

Considérant que l'existence d'une obligation de soin suppose aussi d'établir que l'imposer dans les circonstances de l'espèce est correct, juste et raisonnable ;

Considérant à cet égard que la société BUREAU VERITAS se prévaut de la consultation des avocats malais du cabinet LEE ONG & KANDIAH qui invoque l'affaire "The Nicholas H" jugée en 1995 par la Chambre des Lords de Londres, laquelle a écarté l'imposition d'une obligation de soins d'une société de certification ; que cette décision avait retenu que ces sociétés opèrent dans le seul but de promouvoir l'intérêt collectif de sécurité des personnes et des navires, que si une obligation devait exister, ces sociétés deviendraient des défendeurs potentiels dans de nombreuses affaires et que cela entraînerait une nouvelle ligne d'assurance, qu'il existerait un risque de voir les sociétés de classification refuser d'expertiser des navires qui auraient un besoin urgent d'une inspection indépendante et qu'enfin, ces sociétés ne bénéficient pas, contrairement aux armateurs, de limitation de responsabilité ;

Considérant que la société MANSAL OFFSHORE n'oppose à cette jurisprudence aucun argument et se borne à retenir que les systèmes juridiques français ou malais retiennent le principe de la responsabilité de l'auteur d'une faute ou de négligences dont résultent, pour un tiers, des dommages, sans alléguer ni démontrer que seraient réunis en l'espèce, les critères préalables à la mise en œuvre

d'une action sur ce fondement ;

Considérant que la société BUREAU VERITAS n'est pas une société à but non lucratif ; qu'au regard de la common law appliquée dans le cadre du droit malais, ~~retenir une obligation de soins à l'égard d'un tiers au contrat de classification aurait pour portée d'exposer les sociétés de classification à de nombreuses mises en causes judiciaires et serait de nature à générer des surcoûts d'assurance ; qu'au surplus, les sociétés de classification pourraient être conduites à refuser d'intervenir pour certifier les navires qui, précisément, en auraient le plus besoin ;~~

Considérant que, dans le cas de l'espèce, il n'est survenu aucun incident ou accident de fortune de mer et que la société MANSAL OFFSHORE n'invoque des préjudices qu'au titre de la nécessité qu'elle allègue d'avoir eu à procéder à la reprise de soudures prétendument mal faites ;

Considérant pourtant que la société MANSAL OFFSHORE n'a pas appelé à la cause le chantier naval qui a construit le navire et lui a vendu ; que, dans les circonstances de l'espèce, ~~il n'apparaît pas correct, juste et raisonnable, au sens du droit malais, que la seule société de certification soit poursuivie sur le fondement d'une responsabilité délictuelle ;~~ alors que le cocontractant de la société MANSAL OFFSHORE ne l'est pas sur le fondement des manquements invoqués qui concernent des malfaçons ;

Considérant que la société BUREAU VERITAS a certifié un navire conçu et construit pour un usage déterminé qui était la navigation côtière et la desserte locale en tant que navire barge de débarquement ; que, selon les explications de l'expert amiable FALAISE, la classification est l'expression du degré de confiance accordé à une unité en vue d'un usage ou d'un service donné et pour une certaine durée par référence à ses Règlements ;

Considérant que l'expert amiable BONNAFOS explique que, compte tenu de sa destination de navire autopropulsé destiné au cabotage par transport des charges sur remorque en pontée, le navire MERANTI 38 a été construit avec un échantillonnage surabondant, entre autre pour éviter les déformations du pont sous l'effet du roulage ; qu'il a émis l'avis, au regard des caractéristiques du navire, que la

structure de celui-ci se traduisait par une résistance surabondante par rapport à ce qui est demandé par le règlement de classification du Bureau Veritas ;

Considérant que la société MANSAL OFFSHORE a acheté le navire pour le transformer en plate-forme offshore en coupant sa partie avant et en installant quatre structures servant de pied pour la soulever hors de l'eau ; qu'en sa qualité de professionnel de l'exploitation pétrolière offshore, elle ne pouvait méconnaître l'importance des modifications envisagées au regard de leur impact sur les structures du bateau ;

Considérant que les experts amiables FALAISE et BONNAFOS expliquent que ces transformations avaient pour conséquence de modifier considérablement la répartition des charges et, par conséquent, les contraintes appliquées aux structures ; qu'un navire flottant est soumis à la poussée hydrostatique qui s'applique à la totalité de la surface de carène ; que les contraintes en résultant sont globalement assez faibles ; qu'une plate-forme sur pied voit les forces "portées comme sur une table et donc transmises aux jambes par la structure de la coque, sans support intermédiaire" ; que les contraintes principales s'y "développent sur deux axes : longitudinal et transversal" ;

Considérant ainsi que, dans les circonstances de l'espèce, ~~il n'est ni correct, ni juste et ni raisonnable, au sens de la loi malaise, d'imposer à la société BUREAU VERITAS une obligation de soins (duty of care) à l'égard de la société MANSAL OFFSHORE qui ne peut, en conséquence qu'être déboutée de toutes ses demandes ;~~

Considérant, à titre surabondant, que même à supposer l'existence d'une telle obligation de soin, des dommages et intérêts ne pourraient pas, en l'espèce et en application de la common law, être accordés à la société MANSAL OFFSHORE qui ne démontre pas l'existence d'une faute de la société BUREAU VERITAS et qui ne justifie pas avec exactitude du préjudice qui en serait la conséquence ;

Considérant, en effet, que la certification de la conformité du MERANTI 38 a été accordée sur la base des Règlements de la société BUREAU VERITAS concernant

un navire de faible tonnage transportant des charges en pontée et navigant en eaux côtières ; qu'aucune des observations techniques émises par les différents experts amiables sollicités par la société MANSAL OFFSHORE ne démontrent que des soudures sans pénétration complète dans l'épaisseur des tôles constitueraient un manquement de la société BUREAU VERITAS aux règles applicables à un bâtiment destiné au cabotage, se trouvant donc en permanence à proximité d'installations portuaires lui permettant de s'abriter ;

Considérant que l'Institut de Soudure, consulté par la société MANSAL OFFSHORE a d'ailleurs émis l'avis que "un défaut de soudage -suivant sa morphologie et ses dimensions- ne présente pas nécessairement un caractère rédhitoire et qu'il existe selon les codes de constructions des seuils d'acceptabilité" ;

Considérant que la société MANSAL OFFSHORE expose qu'elle a constaté les insuffisances qu'elle allègue après la traversée qui a conduit le navire de Malaisie jusqu'au chantier naval situé aux Emirats Arabes unis ; qu'elle affirme qu'elle ne pouvait, lors de l'acquisition, vérifier l'état des soudures en raison de la peinture qui les recouvrait ; qu'elle explique qu'elle a été alertée par des oxydations constatées à l'arrivée ;

Considérant qu'elle n'a pas, pour autant, sollicité la désignation d'un expert judiciaire pour procéder à la vérification des malfaçons qu'elle allègue ; qu'elle a unilatéralement procédé à la reprise des soudures ; que rien ne permet de vérifier aujourd'hui la réalité des malfaçons et de déterminer l'ampleur et l'importance des reprises qui pouvaient être nécessaires ;

Considérant ainsi que la société MANSAL OFFSHORE s'est privée elle-même de la possibilité d'établir le lien de causalité entre les fautes qu'elle reproche à la société BUREAU VERITAS et le préjudice qu'elle invoque ;

Considérant, enfin, que selon le droit malais et la common law applicable, l'indemnisation d'un préjudice en nécessite le chiffrage exact, précis et complet ; que,

pour justifier de ses demandes indemnitaires, la société MANSAL OFFSHORE se borne à faire état des travaux payés au chantier naval ; que le navire a fait l'objet, de manière concomitante, de modifications substantielles de sa taille, de sa structure et des renforcements rendus nécessaires par la modification de sa destination et l'augmentation de son poids en charge ;

Or considérant qu'aucun des éléments produits aux débats ne permet de ventiler le coût des opérations de soudage tenant à la reprise des malfaçons alléguées de celles rendues nécessaires par les aménagements nouveaux et les modifications apportées au navire ; qu'il en est de même des autres frais telle que la location d'un bassin de radoub flottant indispensable à la fois pour des reprise de soudures et pour le tronçonnage de l'avant du navire ;

SUR LES AUTRES DEMANDES

Considérant qu'il serait inéquitable de laisser à la société BUREAU VERITAS la charge des frais non compris dans les dépens qu'elle a été contrainte d'engager en première instance et en cause d'appel ; que la société MANSAL OFFSHORE sera condamnée à lui payer une indemnité de 80.000 euros en application de l'article 700 du code de procédure civile ;

Considérant que l'équité ne commande pas d'allouer des sommes sur le fondement du même texte à la société MANSAL OFFSHORE qui, succombant, doit être condamnée aux dépens de première instance et d'appel ;

PAR CES MOTIFS

Statuant publiquement, par arrêt contradictoire et en dernier ressort,

INFIRME en toutes ses dispositions le jugement entrepris,

et statuant à nouveau,

DECLARE la société BUREAU VERITAS irrecevable en sa demande tendant à dire irrecevable la société MANNAI CORPORATION,

DONNE acte à la société MANSAL OFFSHORE de ce qu'elle bénéficie d'une cession de droits de la société MANNAI CORPORATION sur le navire MERANTI 38,

LA DECLARE recevable en son action,

DIT que le litige est régi par le droit malais,

DIT que la société BUREAU VERITAS n'était tenue à l'égard de la société MANSAL OFFSHORE d'aucune obligation de soins (duty of care),

DEBOUTE la société MANSAL OFFSHORE de toutes ses demandes,

LA CONDAMNE à payer à la société BUREAU VERITAS la somme de 80.000 euros sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile,

LA CONDAMNE aux dépens des deux instances,

DIT que ceux d'appel pourront être recouvrés directement par Maître BINOCHE, avoué, conformément aux dispositions de l'article 699 du code de procédure civile.

- prononcé publiquement par mise à disposition de l'arrêt au greffe de la cour, les parties en ayant été préalablement avisées dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 450 du code de procédure civile.

- signé par Monsieur Albert MARON, Président et par Madame GENISSEL, greffier, auquel la minute de la décision a été remise par le magistrat signataire.

Le GREFFIER,

Le PRESIDENT,



**BUREAU
VERITAS**

REGISTRE INTERNATIONAL DE CLASSIFICATION DE NAVIRES,
FONDE EN 1828,
INTERNATIONAL REGISTER FOR CLASSIFICATION OF SHIPS,
ESTABLISHED 1828

**CERTIFICAT DE CLASSIFICATION
CERTIFICATE OF CLASSIFICATION
N° PRS0/BSU/20110427164054**

NOM DU NAVIRE : SAROST 5

Name of Ship

Register N° : 20204N

Register No

Armateur : SOCIETE D'ASSISTANCE & RAV.OFFSHORE TUNISIEN

Owners

Pavillon : TUNISIA

Flag

Port d'immatriculation : TUNIS

Port of Register

Nous soussignés certifions que le navire désigné ci-dessus a été inscrit au Registre avec les symboles de classification et mentions suivantes. *This is to certify that the above named ship has been entered in our Register Book with the classification symbols and notations :*

**I HULL MACH
Tug ; Fire fighting ship ; Special service -Offshore support vessel-water spraying
Unrestricted navigation
 DYNAPCS -AMAT**

Ce certificat délivré dans le cadre des Conditions Générales de la Division Marine du Bureau Veritas, est valable jusqu'au
This certificate, issued within the scope of Bureau Veritas Marine Division General Conditions, is valid until
19 Octobre 2015

At / A Paris, le / on 27 Avril 2011

Par Délégation du Secrétaire

By Order of the Secretary

E. CABARIE

Ce certificat perd sa validité si les annexes indiquées ne sont pas jointes. Les conditions d'utilisation sont indiquées en page 2/2. *This certificate is invalid without the annexes listed. Conditions of use are given on page 2/2.*

Toute personne qui n'est pas partie au contrat aux termes duquel ce document est délivré, ne pourra engager la responsabilité du Bureau Veritas pour les inexactitudes ou omissions qui pourraient y être relevées ainsi qu' pour les erreurs de jugement, fautes ou négligences commises par le personnel de la Société ou par ses agents dans l'établissement de ce document et dans l'exécution des interventions qui y sont mentionnées.

NOM DU NAVIRE : SAROST 5

Name of Ship

Registre N° : 20204N

Register No

ANNEXES AU CERTIFICAT DE CLASSIFICATION
ANNEXES TO CLASSIFICATION CERTIFICATE
N° PRS0/BSU/20110427164054

Notes - Mémor/Notes - Memoranda N° KLP0/KCM/201012013856PM

Coque/Hull N° KLP0/KCM/201012014019PM

Installations Machine/Machinery Installation N° KLP0/KCM/201012014206PM

Chaudières/Boilers N°

Installations Frigorifiques/Refrigerating Installation N°

Installations Automatisées/Automated Installation N°

Installations de Gaz Inerte/Inert Gas Installation N°

Installations des transports de Gaz Liquéfié/Installation of Liquefied Gas carriers N°

Installations de cargaison de Produits Chimiques ou FLS/Cargo Installation of Chemical or FLS tanker N°

Installation de Positionnement Dynamique/Dynamic Positioning Installation N° KLP0/KCM/201012015249PM

Marine Division General Condition

Conditions de validité

1) Ce certificat reste la propriété du Bureau Veritas

2) Ce certificat ne peut pas être utilisé en cas de vente du navire sans l'autorisation de la Société.

3) La validité de la classe attribuée est conditionnée par la conformité aux exigences du chapitre 2 du Règlement notamment en ce qui concerne l'entretien/l'utilisation du navire et la déclaration des déficiences à la Société

4) La dernière édition des Règlements de la Division Marine du Bureau Veritas ainsi que les Conditions Générales sont applicables.

Conditions of validity

1) This certificate remains the property of Bureau Veritas.

2) This certificate cannot be used in connection with the sale of ship without permission of the Society

3) The validity of the assigned class is conditioned upon due compliance with the requirements of chapter 2 of the Rules regarding notably adequate maintenance/operation of the ship and declaration of defects to the Society

4) The latest published Rules of Bureau Veritas Marine Division and the General Conditions are applicable

Signature et cachet/Signature and stamp

J.L. GABARL
Secrétaire

