

مكانة الخطأ الملاحي في النقل البحري للبضائع: دراسة في النصوص القانونية والاجتهاد القضائي

The place of nautical fault in the carriage of goods by sea: a study in legal texts and case law



¹ ط.د/ بسعدي يوسف

جامعة أحمد بوقرة بومرداس – مخبر الآليات القانونية للتنمية المستدامة (الجزائر)

y.bessadi@univ-boumerdes.dz

² أ.د/ حدوم كمال

جامعة أحمد بوقرة بومرداس (الجزائر)

K_haddoum@yahoo.fr

تاريخ النشر: 2023/06/04

تاريخ القبول: 2023/05/27

تاريخ الارسال: 2022/10/01

ملخص: يعتبر الخطأ الملاحي إحدى أهم الحالات المستثناة من مسؤولية الناقل البحري للبضائع، غالباً ما يستنجد بها هذا الأخير للتنصل من مسؤوليته في حالة حدوث ضرر للبضائع، تم إقراره منذ قانون هارتر الأمريكي 1893 ليتأكد على المستوى الدولي باعتماده في اتفاقية بروكسل 1924، ويبدو أن دور الخطأ الملاحي قد أخذ في التراجع بدليل استبعاده في كل من اتفاقية هامبورغ 1978 وقواعد روتردام 2009 -لم تدخل بعد حيز النفاذ-، كما يلاحظ عدم تجانس الحلول الفقهية والقضائية بشأن ضبط معايير تحديد مفهوم الخطأ الملاحي سيما بين الخطأ التجاري والملاحي، الأمر يجعل من مستقبله يتراوح بين الإبقاء والإلغاء.

الكلمات المفتاحية: اتفاقية بروكسل 1924؛ الخطأ الملاحي؛ الخطأ التجاري؛ صلاحية السفينة للملاحة؛

قواعد هامبورغ 1978؛ قواعد روتردام 2009.

Abstract: Navigational fault is one of the most important cases excluded from the liability of the shipping carrier of goods, often invoked by the carrier to deny his responsibility according the event of damage to goods, it has been approved since the American Harter Act 1893 and confirmed at the international level by its adoption in the Brussels Convention 1924, but the role of the navigational fault It seems that he is in decline with the exclusion in both the Hamburg Agreement of 1978 and the Rotterdam rules of 2009 - which have not yet entered into force -. He also notes the homogeneity of doctrinal and judicial solutions regarding setting the criteria for determining the concept of navigational error, which makes his future range between retention and cancellation.

key words: Nautical fault; brussels convention 1924 commercial misconduct; seaworthiness; Hamburg Rules 1978; Rotterdam Rules 2009.

مقدمة:

تتميز الرحلة البحرية بمواجهتها لظروف ومخاطر البحر Périls de mer التي قد تسبب أضراراً للسفينة والأرواح والبضائع، و نتيجة خضوع عقد النقل البحري للبضائع في وقت مضى لمبدأ الحرية التعاقدية المطلقة كان الناقلون يشترطون إعفاءهم من المسؤولية في وثيقة الشحن **Connaissance de Negligence** عن كافة أخطاء الریان أو تابعهم الآخرين وهو ما اشتهر ببند أو شرط الإهمال (حسني، 1997) **clause** مع العلم أن شرط الإهمال كان يغطي كل الأخطاء ملاحية كانت أو تجارية، وليس للشاحن إلا القبول بذلك لكي يستفيد من الخدمة الضرورية التي يقدمها الناقل وهذا أصبح عقد النقل البحري عقد إذعان يجبر فيه الناقل الشاحن على تحمل كامل المسؤولية في حال تضرر البضائع (رخوة، 1984، صفحة 169).

وقد أسفرت جهود الشاحنين (الشرقاوي، 2008) للتخلص من الوضع السابق إلى إصدار قانون هارتر عام 1893 في الولايات المتحدة الأمريكية الذي يعد أول نص قانوني يلغي شرط الإهمال (جرد). ليليه إصدار أول معاهدة دولية ذات طابع إلزامي (الشرقاوي، 2008) تحت مسمى المعاهدة الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن "أو "قواعد لاهاي" في 25 أوت 1924 و التي منعت الناقل من إدراج شرط يعفيه من المسؤولية في وثيقة الشحن وعوضته عن ذلك بتحديد حالات عديدة يستفيد فيها الناقل من الإعفاء ضمن المادة 4 منها، وبالتالي لا يلزم بالتعويض عن الضرر الذي لحق البضائع إذا ما توافرت لديه إحدى الحالات المستثناة والتي أبرزها الخطأ الملاحي، لينتقل بذلك هذا الأخير من شكله في شرط الإهمال كبند تعاقدي إلى سبب قانوني لإعفاء الناقل من المسؤولية بينما يبقى مسؤولاً عن الخطأ التجاري.

غير أنه رغم إصباح الخطأ الملاحي الطابع القانوني على المستوى الدولي بغية توحيد تطبيقه، إلا أنه كان محل جدال فقهي كبير حول مدى إمكانية صموده كحالة إعفاء خصوصاً بالنظر إلى استبعاده في كل من قواعد هامبورغ لسنة 1978 و قواعد روتردام 2009- لم تدخل حيز النفاذ-، كما أن هذه الأخيرة جعلت الناقل مسؤولاً عن أخطاء الریان الملاحية أو غيره من موظفيه بموجب المادة 18 و لا يعفى من ذلك إلا إذا أثبت أن سبب الهلاك أو التلف أو التأخر لا يعزى إلى خطأ ارتكبه هو أو أي شخص مشار إليه في المادة 18 طبقاً للمادة 17 الفقرة 2.

أضف إلى ذلك مختلف التحديات التي يشهدها تطبيقه على مستوى القضاء نتيجة غياب معايير دقيقة لتحديد مفهومه في اتفاقية بروكسل 1924 والنصوص الوطنية وكذا تداخله مع بعض المفاهيم الأخرى ذات الصلة بالملاحة البحرية، هذا ما جعل البعض يعتبره من أبرز المسائل الشائكة والمعقدة في القانون البحري (Molfessis، 2001)، ولعل جوهر هذه الصعوبة يكمن في طبيعة نشأته حيث اعتبر الخطأ الملاحي بمثابة الانتصار الذي حققه الناقلون في اتفاقية بروكسل بل يعتبر استمراراً لشرط الإهمال (Pierre Bonassies, Droit Maritime, 2006)، كما أنه يشكل خروجاً عن القواعد العامة لمسؤولية التابع

عن أعمال تابعيه، خاصة أنه لم يعد هناك ما يبرر هذا الخروج إثر التطور التكنولوجي لوسائل الاتصال الذي يتيح للنقل الإشراف على قيادة الريان للسفينة، كما أنه لا مجال للحديث عن الخطأ الملاحي أمام تطور صناعة السفن ودخول السفن بدون طاقم حيز الخدمة.

ففي ظل صعوبة تحديد مفهوم الخطأ الملاحي من جهة والتضارب في معايير تطبيقه على مستوى القضاء من جهة أخرى هل سيظل الخطأ الملاحي محتفظاً بمكانته الكلاسيكية ودوره في إعفاء الناقل البحري من المسؤولية؟

تتطلب معالجة الإشكالية السابقة الاعتماد على المنهج الوصفي من خلال تبيان مفهوم الخطأ الملاحي كحالة مستثناة من مسؤولية الناقل البحري للبضائع على ضوء النصوص الدولية والقانون البحري الجزائري، كما تتطلب الدراسة أيضاً الاعتماد على المنهج التحليلي من أجل تحليل النصوص القانونية ومختلف الاجتهادات القضائية في تطبيقها للخطأ الملاحي في النزاعات ذات الصلة بمسؤولية الناقل البحري وهذا من أجل استنباط مختلف المعايير القضائية المعتمدة لتكييف الخطأ الملاحي، كل ذلك من خلال تقسيم الدراسة إلى مبحثين، بحيث يتم التعرض إلى فكرة تراجع دور الخطأ الملاحي عبر النصوص القانونية (المبحث الأول) ليتم التطرق بعدها إلى دور القضاء في إعادة الاعتبار للخطأ الملاحي رغم تداخل هذا الأخير مع المفاهيم المشابهة (المبحث الثاني).

المبحث الأول: تراجع مكانة الخطأ الملاحي في الاتفاقيات الدولية

إذا كان الخطأ الملاحي قد تم إكسابه الشرعية القانونية من خلال إقراره في اتفاقية بروكسل لسنة 1924 فإن طبيعة نشأته مرتبطة أساساً بظروف سياسية واقتصادية، ذلك أن إقراره ما هو إلا انعكاس لميزان القوى في القرن 19 لصالح الناقلين (Pierre Bonassies, Droit Maritime)، ولعل ذلك كان السبب في صعوبة فهم العناصر التي قدمتها اتفاقية بروكسل 1924 لتحديد مفهومه (المطلب الأول)، الأمر الذي أدى إلى تراجع مكانته الكلاسيكية في كل من قواعد هامبورغ 1978 وقواعد روتردام 2009 بحيث تم استبعاده من قائمة الحالات المستثناة من مسؤولية الناقل البحري (المطلب الثاني).

المطلب الأول: صعوبة تحديد مفهوم الخطأ الملاحي في اتفاقية بروكسل 1924

نصت المادة 2/4 (أ) من اتفاقية بروكسل 1924: "لا يسأل الناقل أو السفينة عن الهلاك الناتج أو الناشئ عن :

(أ) أعمال أو إهمال أو خطأ الريان أو البحار أو المرشد أو مستخدمي الناقل في الملاحة أو في إدارة السفينة."

استناداً للمادة السابقة يمكن القول أن الاتفاقية ميزت بين نوعين للخطأ الملاحي: الخطأ في الملاحة

. **Faute dans l'administration du navire** وإدارة السفينة **Faute dans la navigation** والخطأ في

وتجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري على الرغم من مصادقته على معاهدة بروكسل لسنة 1924 إلا أنه لم يستعمل المصطلحات الواردة بها (الخطأ في الملاحة والخطأ في إدارة السفينة)، بل استعمل ضمن المادة 803 من القانون البحري مصطلح الأخطاء الملاحية التي يرتكبها الربان أو المرشد أو المندوبون الآخرون عن الناقل). (p. 33) بيد.

بناء على ما تقدم يمكن القول أن مرد الصعوبة في تحديد مفهوم الخطأ الملاحي هو انقسامه لنوعين يثير النوع الأول وهو الخطأ في الملاحة مسألة تضييق مفهوم الخطأ الملاحي (الفرع الأول)، بينما الخطأ في إدارة السفينة قد يوسع من مفهومه (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الخطأ في الملاحة: تضييق مفهوم الخطأ الملاحي؟

يعتبر غالبية الفقه أن الخطأ في الملاحة يشمل الخطأ الفادح في قيادة السفينة (Pierre Bonassies, Droit Maritime, 2006) (BACHY, 2017) (Iemarié, 2013) أثناء الإبحار، كما يعرفه العميد René Rodière بأنه كل خطأ يصدر عن الربان وأفراد الطاقم في اختيار الطريق، المناورات و سوء الرسو...، أي الخطأ الفني في قيادة السفينة أو سيرها أو حركتها والذي يتخذ عدة أشكال مثل ارتطامها بالرصيف عند الرسو، وخطأ المرشد المينائي، والخطأ في قراءة الخرائط البحرية (BACHY)، وكذا خطأ الربان بفصله حبل الرسو الذي تسبب في جنوح السفينة يعد خطأ في الملاحة (BACHY)، إضافة إلى مخالفة قواعد المناورات والتصادم البحري... هذه الصور وغيرها للخطأ في الملاحة ظهرت نتيجة التطبيقات القضائية، التي برزت فيها أخطاء الربان منها قرار استئناف Aix-en-Provence في قضية MCG Viviana الذي قضى بأن الإبحار في جو عاصف لا يعد خطأ ملاحيا. بينما تم تكييفه على أنه خطأ ملاحي في قضية CMA CGM Magbreb حيث قضت محكمة النقض الفرنسية في 2013/02/09 بتأييد حكم الاستئناف القاضي بأن رسو السفينة بقرب ميناء مغلق لسوء الأحوال الجوية وتباطؤها في مغادرة منطقة الرسو بعد تحذيرها بضرورة المغادر قبل أن تبدأ العاصفة، كما أن سرعة المحرك أثناء المغادرة كانت منخفضة ما أدى إلى عدم قدرتها على المناورة لتجنب الجنوح (Alexis Lamarie) يعد خطأ ملاحيا.

كما جاء في القرار الخاص بقضية Al Hoceima بتاريخ 2005/05/14 بأن مغادرة الربان للمكان الآمن الذي لجأ إليه واستأنف لرحله رغم الأحوال الجوية السيئة يعد خطأ ملاحيا يمس بسلامة السفينة. وقد اعتبرت محكمة النقض الفرنسية في قضية Heidberg - طعن في قرار استئناف BORDEAUX 2013/01/14 - أن قرار الربان بالتزول إلى غرفة المحركات للقيام بعمليات لا تتسم بالطابع الضروري والاستعجالي في الوقت الذي تمر السفينة في منطقة خطرة ودون أن ينبه المرشد بذلك يعد خطأ ملاحيا. (Alexis Lamarie)

وفي أحدث القضايا سنة 2022 في إطار عملية نقل 166 دراجة نارية من طراز Yamaha، بين Chongqing (الصين) و ميناء Le Havre تم تحميل الحاويتين على السفينة Chong Lun J3010 والتي

غرقت بسبب حادث تصادم مع السفينة New Sealing 2 أثناء الإبحار في نهر اليانغتسي Yangtze. وذلك بسبب خطأ الربان الذي ركز على مراقبة ميمنة السفينة فقط دون الميسرة في نهر مزدحم جداً، ففي الوقت الذي بدأت New Sailing 2 في العبور إلى الميناء ثم استدارت يساراً، حيث لم يلاحظ السفينة New Sailing 2 إلا قبل دقيقة واحدة فقط من الاصطدام، وعند القيام بالمناورة لتجنبها بالتحويل إلى اليمين، لم تخفض السرعة، ولم توقف أو تعكس وسائل الدفع، مما تسبب في الاصطدام وغرقها (CA Rouen, 2022)، وترتب عن ذلك فقدان عضو من الطاقم ووفاة آخر، وهلاك كلي للبضائع (DELEBECQUE, 2022).

وتجدر الإشارة هنا أن إعفاء الناقل البحري من مسؤولية بسبب الخطأ الملاحي للربان لا يسمح بقيام المسؤولية التقصيرية لهذا الأخير بصفته ممثلاً للناقل. (Delebecque, 2020)

كما يندرج ضمن الخطأ الملاحي كذلك خطأ المرشد في الدخول والخروج من الميناء، وهذا ما قضت به محكمة النقض الفرنسية سنة 2014 تأييداً للقرار الصادر عن استئناف Rouen في 2012/04/19 في قضية السفينة Delphine delmes التي تم تحميل شحنة من الشعير على متنها من ميناء Le Havre ليتم نقلها إلى الغابون، إلا أن السفينة وأثناء دخولها ميناء أبيدجان اصطدمت بقاع صخري مما ألحق أضرار بالبضاعة، حيث طالب الشاحن بالتعويض عن الخسائر غير أن قرار الاستئناف اعتبر أن الأضرار كانت نتيجة خطأ المرشد وهو خطأ ملاحي يعفي الناقل من المسؤولية حسب المادة 4 الفقرة 2 من معاهدة بروكسل طالما أن المرشد ارتكب خطأ في ملاحاة السفينة بعدم إتباعه لنهج الأرصفة والأضواء الموجودة في مدخل ميناء أبيدجان مما أدى إلى انحراف السفينة وتضرر البضائع (MIRIBEL, 2014).

الفرع الثاني: الخطأ في إدارة السفينة: توسيع لمفهوم الخطأ الملاحي؟

لقد ثار جدال فقهي (Molfessis, 2001) في فرنسا في ظل قانون 1936 حول ما إذا كان المشرع الفرنسي قد حصر الخطأ الملاحي في الخطأ في الملاحاة دون الخطأ في إدارة السفينة رغم أن معاهدة بروكسل 1924 قد تناولت الخطأ الملاحي في النسخة الإنجليزية منها بنصها:

" In the navigation or in the management of the ship " (Rodière, 1997)

كما أن قانون هارتر 1893 (المادة 3 منه) عندما عرف الخطأ الملاحي «faute nautique» confirmée, l'échafaud attendra..obs sur Arrêt N° 12.28226, 2014) (MIRIBEL, Nouvelle «faute nautique» confirmée, l'échafaud attendra..obs sur Arrêt N° 12.28226, 2014) آخر غير " وجود خلل أو خطأ في الملاحاة أو إدارة السفينة "، و بالتالي فهذان يشكلان نوعاً الخطأ الملاحي.

وفي هذا الشأن نبه الوفد الفرنسي أثناء إعداد اتفاقية بروكسل إلى أنه من الصعوبة بمكان ترجمة المصطلح الوارد بالنص الانجليزي management of the ship إلى اللغة الفرنسية Administration du

navire، وردا على ذلك اقترح رئيس الوفد الايطالي Pr. Berlingieri استبدال مصطلح "Management" بالإدارة التقنية للسفينة Administration technique والتي تشمل كل ما يتعلق بالإدارة الجيدة للسفينة، ما عدا صيانتها، ونظافتها، وتركيب الكابلات الاحتياطية (Berlingieri, 2014)، ذلك أن مثل هذه العناصر تندرج ضمن التزام الناقل بإعداد سفينة صالحة للملاحة، كما اعتبر البعض الآخر أن المقصود بالمصطلح السابق هو تسيير السفينة. (fau)

وقد حاول بعض الفقه استنباط المعايير المحددة للخطأ في إدارة السفينة تمييزا له عن الخطأ في إدارة البضاعة، وقد تم التوصل إلى اعتماد معيارين أساسيين يتعلق الأول بمعيار سلامة السفينة "Sécurité du navire"، فإذا كان الفعل المرتكب يهدد سلامة السفينة اعتبر خطأ ملاحيا. أما المعيار الثاني فيعتمد على اتجاه الفعل الخطأ "Destination de l'acte fautif" إن كان موجها للسفينة اعتبر خطأ ملاحيا، وعليه تشمل إدارة السفينة كل عمل فني يستهدف مصلحة السفينة ذاتها ويمكن من إدارتها، كصيانتها والمحافظة عليها، أما إذا كان الفعل موجها للبضاعة اعتبر خطأ تجاريا (Bonassies).

وفي هذا الشأن تم تكييف الخطأ في توصيل كابلات الكهربية الموجهة لتشغيل السفينة خطأ ملاحيا، أما الخطأ المنصب على الكابلات المتعلقة بغرف التبريد خطأ تجاريا. ولعل صعوبة تطبيق هذا المعيار تكمن في إمكانية التداخل بين الإدارة الخاصة بالسفينة والإدارة الخاصة بالبضاعة سيما في حالي الخطأ في الرص وأثناء تصريف مياه الصابورة.

المطلب الثاني: استبعاد الخطأ الملاحي في الاتفاقيات الدولية

نشأ القانون البحري من احتياجات مختلف أصحاب المصالح في التجارة البحرية، وبالتالي فإن جميع المؤسسات الخاصة به تم تصميمها لتتماشى مع بعضها البعض لتحقيق هدف واحد يتشمل في تشارك أو تقاسم المخاطر والخسائر والأرباح وفقا لمبدأ التضامن بين أصحاب المصالح في الرسالة البحرية، ومن بين هذه المؤسسات المميّزة للقانون البحري الخطأ الملاحي.

غير أن الرغبة في إلغاء الخطأ الملاحي كسبب لإعفاء الناقل البحري من المسؤولية راجع إلى أنه لم يعد ما يبرر خصوصية القانون البحري (Yves Tassel, La spécificité du droit maritime, 2000) نتيجة التطور التكنولوجي وتطور بناء السفن وكذا تطور مجال التأمين البحري، إضافة إلى ظهور أصحاب مصالح خارج المجتمع البحري لا تمثل لهم المرحلة البحرية إلا حلقة في سلسلة النقل وهذا في إطار النقل متعدد الوسائط، حيث أوجدت فئة تتحمل فقط سلبات التضامن البحري دون أن تستفيد من مميزاتة. كما أن التأمين وأن كان يتيح تجميع المخاطر، إلا أنه يعتمد على حصة الأقساط التي دفعها أولئك الذين يهددهم الخطر، ومع ذلك فإن إضفاء الطابع الفردي على المخاطر من شأنه أن يؤدي إلى مركزية أقساط التأمين على الناقل الوحيد (Yves Tassel, La spécificité du droit maritime, 2000).

ولعل الأسباب السابقة كانت من بين الدوافع التي أدت إلى استبعاد الخطأ الملاحي في كل من اتفاقية هامبورغ 1978 و قواعد روتردام 2009 رغم اختلاف فلسفة كل منهما. فهل يكمن الحل في إلغاء الخطأ الملاحي تماشياً مع ما ذهبت إليه أحدث اتفاقيات النقل البحري للبضائع، أم ينبغي تكييفه مع التطورات الحالية في صناعة النقل البحري والسعي لتقييده للحد من اللجوء إليه حتى لا يستفيد منه الناقل المهمل؟.

الفرع الأول: استبعاد اتفاقية هامبورغ 1978 للخطأ الملاحي لاعتبارات سياسية واقتصادية:

أبرمت قواعد هامبورغ في 31 مارس 1978 ودخلت حيز التنفيذ 1992/11/01 حيث كانت تهدف إلى إعادة توازن المصالح في العلاقة بين الشاحنين والناقلين، خاصة بسبب الخطأ الملاحي الذي اعتبر من قبل الدول الشاحنة أساس اختلال التوازن العقدي ورجحان اتفاقية بروكسل لصالح الناقلين، لهذا لقيت استحسان الدول النامية، مما جعل بعض الفقه يذهب إلى أن الخطأ الملاحي مرده اعتبارات سياسية اقتصادية حيث قدم كبش فداء لصالح لدول المستقلة حديثاً على حساب القواعد الذاتية للقانون البحري. (Yves Tassel, La spécificité du droit maritime, 2000)

فأثناء الأعمال التحضيرية لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بحراً لعام 1978 "قواعد هامبورغ" سعى الشاحنون لإعادة التوازن لعلاقتهم العقدية مع الناقلين فكان هدفهم الرئيسي هو التخلص من الخطأ الملاحي، بالنتيجة لقد اختفى في الصياغة النهائية للاتفاقية مع معظم الحالات المستثناة، حيث اكتفت بحالتين هما الحريق وإنقاذ أرواح أو أموال في عرض البحر، إلا أن هذه الاتفاقية استبدلت المسؤولية المفترضة بالمسؤولية على أساس الخطأ المفترض (Un exemple de faute nautique libérateur, 1998).

ورغم محاولة اتفاقية هامبورغ إعادة التوازن العقدي من خلال استبعادها للخطأ الملاحي، إلا أنه لم ينظم إليها إلا عدد محدود جداً من الدول، معظمها من الدول الشاحنة (Haddoum, 2011)، مقارنة باتفاقية بروكسل 1924 التي يفضلها الناقلون، كما لم تنظم الولايات المتحدة الأمريكية - وهي أكبر قوة اقتصادية - إلى البروتوكول المعدل لبروكسل أو لاتفاقية هامبورغ الأمر الذي أثار في التوحيد الدولي المنشود للقواعد، في حين تبنت بعض الدول مزيجاً من الاتفاقيات البحرية الدولية. هذا ما جعل بعض الفقه يحكم على الخطأ الملاحي بأن نهايته قد حانت بعد أن تم إلغاءه في أحكام اتفاقية هامبورغ 1978 وقل الاعتراف به في الأحكام القضائية آنذاك، وهذا ما ذهب إليه الأستاذ Andree Chao في مقال نشره سنة 1991 بعنوان « Notion en voie de perdition » وكذلك Nnicolas Molfessis في مقاله « Requiem pour la faute nautique ».

الفرع الثاني: استبعاد قواعد روتردام 2009 للخطأ الملاحي

رغم فشل قواعد هامبورغ في تحقيق التوحيد المنشود لأحكام عقد النقل البحري الدولي للبضائع إلا أن اتفاقية روتردام لسنة 2009 قامت هي الأخرى بإلغاء الخطأ الملاحي من قائمة الحالات المستثناة المنصوص عليها ضمن المادة 3/17 منها، رغم أنها أعادت أغلب الحالات المستثناة بـ 15 حالة مما يشكل خطوة للوراء مقارنة بقواعد هامبورغ (Haddoum, 2011)، إلا أنه يمكن القول أن إلغاء الخطأ الملاحي قد يشكل أحد الأسباب التي تمنع دخول اتفاقية روتردام التي أبرمت سنة 2009 حيز النفاذ (تست)، بسبب امتناع الدول الناقلة عن المصادقة على هذه الاتفاقية التي ألغت أيضا صلاحية السفينة للإبحار من ضمن حالات الإعفاء بل وشدت في مسؤولية الناقل عن التزامه بتقديم سفينة صالحة للملاحة حيث جعلت هذا الالتزام مستمرًا طيلة الرحلة البحرية.

لكن هل يمكن الاعتبار أن العوامل الاقتصادية هي الباعث الوحيد لاستبعاد الخطأ الملاحي في اتفاقية روتردام؟

يبدو أن هناك بعض المسائل القانونية التي أخذتها الاتفاقية بعين الاعتبار عند إلغائها للخطأ الملاحي والتي تكمن في التحديات التي يشهدها تطبيقه على مستوى القضاء من عدم تجانس الحلول القضائية واختلاف التوجه السياسي لكل قاضي، وما يمكن أن يشكله من انعدام الأمن القانوني لأطراف العلاقة العقدية هذا من جهة، ومن جهة أخرى يمكن القول أن اتفاقية روتردام قد أخذت في الحسبان التطورات التكنولوجية التي ستشكل تحديًا بلا شك للقانون البحري عموماً وللنقل البحري على وجه الخصوص، فبروز السفن ذاتية القيادة Navires autonomes ستؤثر بلا شك على مستقبل الخطأ الملاحي خاصة مع بداية التنظيم القانوني لهذه التكنولوجيات الحديثة على مستوى قانون النقل الفرنسي (Ordonnance n° 2021-1330 du 13 octobre 2021 relative aux conditions de navigation des navires autonomes et des drones maritimes, 2021).

غير أنه وبالرغم من إلغاءه من طرف الاتفاقية الدولية بقي الخطأ الملاحي حاضر على مستوى القضاء خاصة بعودته في قرارات القضاء الفرنسي منذ سنة 2010 وحتى سنة 2022 (CA Rouen, 2022)، رغم افتقارها للتجانس في اختيار معيار لتكييف الخطأ الملاحي، مع التركيز على معيار سلامة السفينة والتأكيد على رفض فكرة أن يصبح الخطأ التجاري خطأً ملاحياً بسبب تأثيره على سلامة السفينة (Alexis Lamarie).

المبحث الثاني: دور القضاء في إعادة الاعتبار لمكانة الخطأ الملاحي

إذا كان مفهوم الخطأ الملاحي الذي اعتمده اتفاقية بروكسل 1924 قد أسال الكثير من الحبر فيما تعلق بالمقصود بإدارة السفينة، فإن هذا الإشكال طرح أيضا أمام الجهات القضائية فأتت محاولة تطبيق هذا المفهوم تداخل هذا الأخير مع بعض المفاهيم الأخرى ذات الصلة بالملاحة البحرية وقد حاول القضاء البحث عن معايير التمييز بين كل منها، وتشمل هذه المفاهيم أساسا التداخل بين الخطأ الملاحي و عدم صلاحية السفينة للملاحة (المطلب الأول) وكذا إشكالية التداخل بين الخطأ التجاري والخطأ الملاحي (المطلب الثاني).

المطلب الأول: التداخل بين الخطأ الملاحي وعدم صلاحية السفينة للملاحة

إن صلاحية السفينة على المستوى المادي لا يقصد منها القدرة على الطفو والتنقل فقط وإنما تغطي مجالات متنوعة منها الحالة الجيدة للبدن والسطح، ووسائل الدفع والتوجيه، والمنشآت والمعدات، طاقم كفاء بعدد أفراد كاف، وقدرة السفينة على نقل البضائع والحفاظ عليها. (Boisson, 2003)

ويجب على الربان في بداية الرحلة التأكد من سلامة السفينة وصلاحيتها للملاحة عن طريق الحصول على ترخيص وشهادة السلامة من إدارة التفتيش قبل مغادرة السفينة ميناء الانطلاق، كما عليه أن يحمل على ظهر السفينة مجموعة من الأوراق والمستندات بعضها لإثبات حالة السفينة وبعضها يتعلق بنظام الملاحة والتجارة البحرية وهي شهادة التسجيل، الدفتر الملاحي، نسخة من التفتيش البحري، ترخيص الملاحة البحرية الذي يثبت صلاحية السفينة للملاحة، ومسك دفتر يومية السفينة.

غير أن الناقل البحري يتمتع بحق إعفاءه من المسؤولية عن عدم صلاحية السفينة وهذا ما جاء النص عليه في المادة 4 الفقرة الأولى من اتفاقية بروكسل " (معا) ومنه يكون التزام الناقل بتقديم سفينة صالحة للملاحة مقتصرًا على فترة قبل الرحلة البحرية، أما إذا طرأ عدم صلاحية السفينة للملاحة بعد السفر فإن الناقل لا يكون مسؤولًا عن ذلك لأنه يقع على عاتقه بذل الهمة اللازمة لجعل السفينة صالحة للملاحة Diligence raisonnable. و بهذا يقع عليه عبء إثبات أنه قام ببذل العناية اللازمة لكي يعفى من المسؤولية، وقد أخذ المشرع الجزائري بهذه الحالة لإعفاء الناقل من المسؤولية في نص المادة 803 الفقرة "أ" من القانون البحري.

لكن هذه الحالة عرفت تراجعًا في ظل الاتفاقيات اللاحقة، فألغيت في قواعد هامبورغ وقواعد روتردام بل وأن هذه الأخيرة جعلت من التزام الناقل المرتبط بالصلاحية الملاحية للسفينة التزامًا مستمرًا طوال مدة الرحلة البحرية بموجب نص المادة 14 منها، كما جعلت المادة 17 الفقرة 5 (أ) من هذه الاتفاقية الناقل مسؤولًا عن ما يحدث للبضائع من هلاك أو تلف أو تأخر يرجع إلى عدم صلاحية السفينة للملاحة.

ولعل أهم الأخطاء التي يصعب تكييفها إن كانت أخطاء ملاحية أم ترجع لعدم صلاحية السفينة هي الأخطاء المتعلقة بعملية الصابورة (الفرع الأول) والأخطاء المرتكبة بسبب عدم كفاءة الطاقم (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الأخطاء المتعلقة بعملية الصابورة

يتمثل دور الصوابير في تسهيل عملية الشحن والتفريغ وتهوية العنابر المخصصة لحفظ البضاعة، غير أن إهمال غلقها قد يتسبب في تلف البضاعة في حال واجهت السفينة عاصفة، وفي هذا

قضت محكمة النقض الفرنسية سنة 1950 برفض تكييف مثل هذا الخطأ على أنه خطأ ملاحي رغم أنه ناتج عن إهمال الطاقم. (دالع، 2017)

الفرع الثاني: الأخطاء المتعلقة بكفاءة طاقم السفينة

إن كل الأخطاء المرتكبة من طرف الطاقم تصنف على أنها أخطاء ملاحية غير أن القضاء الفرنسي في قضية السفينة Heidberg اعتبر أن خطأ الريان في ترك الدفة تحت مسؤولية أحد أفراد الطاقم غير مؤهل يندرج ضمن إخلال الناقل بالتزامه في توفير سفينة صالحة للملاحة.

المطلب الثاني: التداخل بين الخطأ الملاحي والخطأ التجاري

يعتبر جعل السفينة صالحة تجاريا التزام يقع على عاتق الناقل البحري وأي إخلال به يترتب عليه قيام مسؤوليته على أساس الخطأ التجاري، كما قد يرتكب مندوبو الناقل من ربان أو غيره أخطاء تتعلق بإدارة السفينة وتعتبر خطأ ملاحي، أو تتعلق بالبضاعة وحينها تعد خطأ تجاريا أو خطأ في إدارة الحمولة ومن اختصاص القضاء منح الصيغة التجارية أو الملاحية للخطأ فيترب عن الأول إعفاء الناقل من المسؤولية أما الثاني فتبقى مسؤوليته قائمة.

فالخطأ التجاري يخص بمختلف الأعمال المتعلقة بحفظ البضاعة أثناء عمليات شحنها وتفريغها ونقلها فهي الأخطاء التي تمس بسلامة البضائع وصلاحياتها كسوء الرص أو التستيف أو التخزين أو عدم المحافظة عليها أثناء النقل.

في هذا السياق جاء في قرار دائرة التمييز القطرية عن الدائرة المدنية والتجارية أن " الثابت من تقرير الخبير الذي انتدبته المحكمة أن ما لحق الكرفان من أضرار كان أثر سقوطه أثناء تحميله على سطح السفينة بواسطة رافعة السفينة وتحت إشراف ربانها وكانت هذه الأفعال بهذا الوصف متعلقة بحفظ البضاعة أثناء عملية الشحن فإنها تعد خطأ تجاريا في استغلال السفينة مما يسأل عنه الناقل (almeezan).

ولعل من بين الأخطاء التي تم اعتبارها أخطاء تجارية من طرف القضاء الجزائري عدم ملاءمة السفينة لنقل البضائع المشحونة كما هو الحال في قضية الناقل الأجنبي (أريك كرومان) مجهز السفينة ضد شركة "مسطابدور" (سامية، 2022) حيث أثار الناقل أمام المحكمة العليا إعفاءه من المسؤولية على أساس المادة 803/ز من ق.ب.ج إلا أن الدفع لم يقبل لأن القرار المطعون فيه أسس على الخبرة التي أرجعت سبب تلف البضاعة إلى عدم ملاءمة السفينة لنقل بذور البطاطا وعدم وجود رواق للتهوية وكذا تسرب ماء المطر إلى الخزانات.

كما يدخل أيضا في الأخطاء التجارية عدم حفظ البضاعة في ظروف ملائمة لطبيعتها، في هذا الصدد قضت المحكمة العليا بتحميل الناقل مسؤولية تلف شحنة من اللحوم أثناء نقلها وقبل تسليمها للمرسل إليه، وذلك بسبب تعطل أجهزة التبريد بالقاطرة الناقلة للبضاعة. (سامية)

في نفس السياق قضي بمسؤولية الناقل البحري عن الخسائر الناتجة عن عدم احترام درجات الحرارة الإيجابية لحفظ البضائع وعدم الالتزام بمراقبة العدادات المدرجة بها والموجهة لضبط درجات الحرارة (سامية).

وعلى الرغم من تحديد القضاء لنطاق كل من الخطأ الملاحي والخطأ التجاري على ضوء القضايا المعروضة عليه فإن جانباً من الفقه وعلى رأسهم الفقيه Pierre Bonassies أقر بصعوبة إيجاد معيار دقيق للتمييز بين الخطأ الملاحي والخطأ التجاري السبب الذي يدعو إلى زواله بقوله: "

"Il n'ya pas à trouver un critère de distinction entre la faute nautique et la faute commercial. Celle-ci doit tout simplement disparaître")Molfessis (2001 ،

وبالفعل فإن بعض الأعمال بسبب دورها المزدوج وجد تداخل بينها فيما إذا كانت الأخطاء المتعلقة بها ملاحية أم تجارية وهي الرص Arrimage (الفرع الأول) وتصريف مياه الصابورة ballastage (الفرع الثاني).

الفرع الأول: رص البضائع Arrimage

تهدف عملية رص البضاعة إلى المحافظة على البضاعة المشحونة فضلاً عن استقرار السفينة وسلامة الملاحة وقد اختلف الفقه والقضاء في معيار التمييز بين الرص الملاحي والرص التجاري، أو بين الخطأ الملاحي والخطأ التجاري:

أ. معيار الغرض من العملية

يتم الرص التجاري بقصد المحافظة على البضاعة المشحونة بينما الرص الملاحي هو الذي يتم من أجل المحافظة على سلامة السفينة والملاحة (عزب) ، فهذا المعيار يعتمد على الهدف من العملية إذا كان المحافظة على البضاعة فتدخل في الرص التجاري وإن كان المحافظة على استقرار السفينة وسلامة الملاحة فتدخل في الرص الملاحي، وهذا بغض النظر عن النتيجة المترتبة عنه فيعد تجارياً ولو ترتب عنه تعريض السفينة للخطر ويعتبر ملاحياً ولو تعرضت البضائع للخطر.

تبني القضاء الفرنسي هذا المعيار من خلال عدة أحكام حيث رفضت محكمة مرسيليا التجارية إعفاء الناقل من المسؤولية على أساس أن عملية الرص كانت تتعلق بالمحافظة على البضائع وليس المحافظة على السفينة والملاحة، حيث كان الضرر يرجع إلى عيب في عدم رصها وتثبيتها بطريقة تمنع تحركها أثناء الرحلة، فالعيب في الرص في هذه الحالة يتعلق بالرص التجاري لا الرص الملاحي الذي يشكل خطأ ملاحياً ويعفي الناقل من المسؤولية (عزب).

يصلح هذا المعيار في حال كانت عملية الرص تهدف إلى تحقيق هدف واحد لكن أغلب عمليات الرص تهدف إلى تحقيق الغرضين معا فتوزيع البضاعة في العنابر أو على السطح إنما يهدف للمحافظة على توازن السفينة وسلامتها وفي الوقت نفسه يراعي متطلبات حفظ البضاعة، فعملية تثبيت البضائع تهدف إلى منع تحركها أثناء الرحلة واصطدامها مع غيرها أو بجسم السفينة فضلاً عن تأثيرها على سلامة وتوازن السفينة.

ب. معيار سلامة السفينة

يتعلق هذا المعيار بالنتائج المترتبة عن عملية الرص حيث يتم تمييز بينهما على أساس مدى تعرض سلامة السفينة للخطر فإذا كان يؤثر على سلامة السفينة والملاحة عد ذو طبيعة ملاحية يعفي الناقل من المسؤولية بغض النظر عن الهدف أو الغرض منه.

في هذا السياق نقضت محكمة النقض الفرنسية حكم الاستئناف الذي اعتبر الخطأ في الرص خطأ في إدارة السفينة دون أن يوضح ما إذا كان خطأ يتعلق بقيادة السفينة أو سلامتها (عزب). لكنها أيدت حكماً اعترف بالطبيعة الملاحية للخطأ في رص البضائع على أساس أنه يتعلق بعملية فنية تدخل ضمن اختصاص الربان وتهدف إلى تأمين سلامة السفينة.

وكذلك القرار الصادر عن محكمة النقض الفرنسية في قضية شركة Afri Bleg ضد شركة Andolina shipping وربان سفينة windsong بخصوص شحنة من الطحين تم تحميلها من ميناء Anvers بلجيكا متجهة إلى لوندا، حيث تعرضت الشحنة المنقولة إلى فقد عدد من الأكياس وتضرر عدد آخر بفعل الرطوبة، وطالب المرسل إليه وشركات التأمين بمسؤولية الناقل وهذا نتيجة إهمال تابعيه حيث تركوا باب القسم 1 "cale" مفتوحاً بعد القيام بأعمال الصيانة في جو هادئ لكن سرعان ما قلب الجو وأبحرت السفينة 36 ساعة في جو عاصف وتعرضت لأمواج علوها بين 10 إلى 12 متراً مما أثر بشكل مباشر على توازن وسلامة السفينة وتعرض القسم 1 إلى فيضان جزئي ألحق ضرر بالبضاعة أسفر عن خسارة 31 طن غير أن قضاة الموضوع اعتبروا أن هذا الخطأ هو خطأ ملاحي وليس تجاري ومنه يعفى الناقل من المسؤولية (DMF, 2015).

غير أنه إذا تعددت الأخطاء أو تشارك الخطأ في صفتين فإن الخطأ التجاري يلغي الخطأ الملاحي ويمنع من إعفاء الناقل من المسؤولية، وهذا ما أكده القضاء الفرنسي في قضية CMA CGM Normandie حيث قضت الغرفة التجارية بمحكمة النقض الفرنسية بتاريخ 25 جوان 2011 بتأييد قرار الاستئناف القاضي بتكليف الخطأ على أنه خطأ في الملاحة و في إدارة السفينة تسبب في جنوحها حيث تم رص الحاويات على سطح السفينة أعلى مما هو مصرح به بطريقة حجبت الرؤية عند مقدمة السفينة، كما تم ترك أبواب العنابر 3 و 4 و 5 مفتوحة فتسرب لها الماء خلال عملية الإنقاذ، كما سجل تأخر في تسليم البضائع التي تم تفرغها باستعمال الصنادل خلال جنوح السفينة، هذه الأخطاء منعت استفادة الناقل من الإعفاء على أساس الخطأ الملاحي. (Cass.ch.com, 2011).

الفرع الثاني: تصريف مياه الصابورة ballastage

اختلف الفقه سابقاً في تكليف خطأ الصابورة أو مياه اتزان السفن على الرغم أن هذه العملية ذات طبيعة ملاحية فهي تتمثل في ملأ أو إفراغ خزانات السفينة بماء البحر لموازنة السفينة، في حين اعتبر أن عدم وجود الصابورة بالأساس خطأ تجاري على أساس أن الصابورة المستخدمة كان لغرض تلقي النبيذ . (Un exemple de faute nautique libératoire, 1998).

بيما في قضية تفرغ شحنة من السكر بميناء روان Rouen لوحظ أن جزءاً من الشحنة تضرر بسبب فيضان المخزن الذي وضعت فيه الحاوية المعنية، ويرجع السبب في ذلك إلى خطأ المهندس الثالث أثناء عملية الصابورة، حيث واجه مشكلة في غرفة المضخة فذهب إلى غرفة المحركات لفحص الصمات حينها قام بفتح أحدها وهو يرتبط بالصابورة ونسي إغلاقه. فاعتبرت المحكمة ذلك خطأً ملاحياً يعفي الناقل من المسؤولية: حيث أن الأعمال المتعلقة بالصابورة تهدف إلى ضمان الاستقرار توازن وسلامة السفينة فهي عملية ملاحية، والخطأ الذي ارتكب في هذه المناسبة من قبل أحد الضباط يعفي الناقل البحري من مسؤوليته. (Un exemple de faute nautique libératoire, 1998) غير أن محكمة النقض نقضت هذا الحكم على أساس أن الطبيعة الملاحية للعملية لا تستلزم تكييف الخطأ على أنه خطأً ملاحياً كما لم تحدد المحكمة كيف أثر هذا الخطأ على توازن وسلامة السفينة في حين أنه أثر على سلامة البضائع. (DMF, Cass.Ch. Com, 20 Février 2001, 2001)

نخلص إلى أن السوابق القضائية أولت منذ فترة طويلة أهمية قصوى لمعيار السلامة، واشترطت أن تكون المناورة المعيبة تخل بتوازن السفينة وسلامتها حتى يتم تكييفها ملاحياً، كما اتجهت الأحكام القضائية الحديثة بشكل واضح نحو اعتماد معيار سلامة السفينة كمعيار وحيد لتكييف الخطأ ملاحياً باعتباره المعيار الأنسب حيث أنه يتسم ببساطة التنفيذ ويمكن أن يساهم في تجنب الإهمال من طرف تابعي الناقل، كما يقيد اللجوء إلى الإعفاء بسبب الخطأ الملاحي من طرف الناقل المهمل، ومنه يوفر الأمن القانوني لأطراف العلاقة العقدية.

الخاتمة:

على ضوء ما سبق يمكن القول أن الخطأ الملاحي حالة مستثناة عززت مكانة الناقل لعقود طويلة حيث كان هذا الأخير يعتمد عليها دائماً بغية التنصل من حدة قرينة مسؤوليته المفترضة على سلامة البضائع. غير أن تشريعه المرتبط باعتبارات ذات طابع اقتصادي وسياسي باعتباره يشكل الانتصار الذي حققه الناقلون في الاتفاق بينهم وبين الشاحنين الذي ترجم في اتفاقية بروكسل 1924 الأمر الذي أدى إلى إلغائه في اتفاقية هامبورغ 1978 وروتterdam لسنة 2009.

ولعل التحديات القانونية التي شهدتها الخطأ الملاحي ترتبط أساساً بصعوبة تحديد مفهومه خاصة على ضوء المصطلحات التي استعملتها اتفاقية بروكسل سيما إدارة السفينة، إضافة إلى إمكانية التداخل بين المفاهيم الأخرى الصلة بالملاحة البحرية المتقاربة في المعنى المختلفة في الآثار.

وفي هذا الصدد يمكن القول أنه حسناً فعل المشرع الجزائري حين استعمل مصطلح الخطأ الملاحي دون عبارتي الخطأ في الملاحة والخطأ في إدارة السفينة، باعتبار أن التوسع في مفهوم الخطأ الملاحي لا يخدم الجزائر كونها دولة شاحنة.

كما يتعين على القضاء الجزائري التأسّي في أحكامه بالحلول القضائية للاجتهاد القضائي الفرنسي الذي يتجه إلى الأخذ بمعيار تهديد سلامة السفينة كمعيار وحيد لتكييف الخطأ الملاحي والذي يمكن أن

يؤدي إلى تجانس الحلول القضائية وتقييد اللجوء لهذه الحالة من حالات الإعفاء ومنه توفير الأمن القانوني للأطراف وهو الهدف الأساسي لكل اتفاقية دولية.

إن مستقبل الخطأ الملاحي في صموده أو إلغائه مرتبط بمدى دخول قواعد روتردام حيز النفاذ، السبب نفسه الذي يمكن اعتباره عائقاً لدخولها حيز النفاذ، وإذا تحقق ذلك يمكن القول حينها أن القانون البحري قد فقد إحدى عناصر خصوصياته ويتقارب نحو أحكام القانون العام فيما يتعلق بالمسؤولية عن فعل الغير.

كما أن التطورات الحديثة في تكنولوجيا النقل البحري بظهور السفن بدون طاقم أو السفن ذاتية القيادة يطرح التساؤل عن مستقبل الخطأ الملاحي هل سيتم إلغائه أم تغيير مفهومه بما يتمشى مع التطور السفينة باعتبارها محور القانون البحري حيث يطرح إشكال سريان قواعد لاهاي فيسبي (معاهدة بروكسل 1924) على هذه السفن.

قائمة المراجع:

1. Bibliographie

2. (s.d.).
3. (s.d.).
4. (s.d.).
5. (s.d.).
6. (s.d.).
7. (s.d.). Consulté le 08 01, 2022, sur <https://www.almeezan.qa>
8. Alexis Lamarie. (s.d.). p. 270.
9. BACHY, A. (s.d.). p. 2.
10. BACHY, A. (s.d.). p. 3.
11. BACHY, A. (2017). la faute nautique, un ca excepté d'exonération de la responsabilité du transporteur maritime. *Neptunus*, 23, p. 2.
12. Berlingieri, F. (2014). International Maritime Conventions (Volume 1), The Carriage of Goods and Passengers by Sea. (i. law, Éd.) p. 13.
13. Boisson, P. (2003). navigabilité du navire et responsabilité des états. (Larcier, Éd.) *Mélange in liber Amicorum Roger Roland*, p. 57.
14. Bonassies, P. (s.d.). Droit maritime. p. 703.
15. CA Rouen, 1. j. (2022, juillet 4). faute nautique Une revenante. *Bulletin des Transports et de la Logistique* (3886), p. 411.412.
16. Cass.ch.com. (2011, 6 28). Consulté le 9 22, 2022, sur www.dictionaire-juridique.com
17. DELEBECQUE, P. (2022, Octobre). La faute –inexcusable - de navigation est-elle encore un cas excepté ? *DMF* (850), p. 833.
18. Delebecque, P. (2020). *Précit Droit maritime*. Dalloz.
19. DMF (Éd.). (2001, 11). *Cass.Ch. Com, 20 Février 2001 (620)*, 920.
20. DMF (Éd.). (2015, 6 1). le capitaine peut-il etre reconnu responsable au plan délictuel alors que le transporteur a été exonéré de sa responsabilité pour la faute nautique de celui-ci? *Cour de Cassation (Ch. com.), 17 Fevrier 2015, Navire Windsong No 13.25662. (770)*, pp. 1-14.
21. Haddoum, K. (2011). La nouvelle Convection des Nations Unies sur le contrat de transport International des marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer Appelée «Règles de Rotterdam». *Revue de la Cour Suprême* (2), p. 94.

22. Haddoump, K. (s.d.). p. 94.
23. lemarié, a. (2013). moribonde, la faute notique? *mélanges en l'honneur de christian scapel*, p. 270.
24. MIRIBEL, S. (2014, 03 01). *DMF* (756).
25. MIRIBEL, S. (2014, 3 1). Nouvelle «faute nautique» confirmée, l'échafaud attendra..obs sur Arrêt N° 12.28226. *DMF* (756), p. 1.
26. Molfessis, N. (2001). Requiem pour la faute nautique,. (E. Mpreux, Éd.) *in Le droit maritime à L'aube du XXI^e siècle :Mélanges offerts à Pierre Bonassies*, p. 207.
27. Ordonnance n° 2021-1330 du 13 octobre 2021 relative aux conditions de navigation des navires autonomes et des drones maritimes. (2021, 10 10).
28. Pierre Bonassies, C. S. *Droit Maritime*.
29. Pierre Bonassies, C. S. (2006). *Droit Maritime*. (LGDJ, Éd.) paris.
30. –provence, A. A.-e.-p.-e. (1971). 287. (*DMF*, Éd.)
31. Rodière, R. (1997). *Droit Maritime*. (daloz, Éd.) p. 345.
32. Trib.Com.Marseille 7 sept 1971, T. (1971). 55. (r. scape, Éd.)
33. Un exemple de faute nautique libératoire. (1998, 6 22). *Bulletin des Transports et de la Logistique* (2758), p. 1.
34. Un exemple de faute nautique libératoire. (1998, 6 22). *Bulletin des Transports et de la Logistique* (2758), p. 1.
35. Yves Tassel, La spécificité du droit maritime. (2000). *Revue Neptunus international*, 6, p. 7.
36. دار النهضة:مصر القانون البحري. (2008). س. م. الشرقاوي.
37. الحوادث البحرية التصادم والإنقاذ، في القانون البحري الجديد والقانون الفرنسي الخاص بحوادث (1997). أ. حسني ومعاودة بروكسل مع الإشارة إلى المواد المقابلة في التشريعات البحرية العربية في عمان، الكويت، 1967 البحر منشأة المعارف: الاسكندرية الإمارات، ليبيا، تونس، سوريا والأردن.
38. المجلة الجزائرية للقانون البحري. الخطأ الملاحي كحالة مستثناة من مسؤولية الناقل البحري للبضائع، (2017). س. دالع، 286ص (1) 4، والنقل.
39. 169ص (2) 8، مجلة الحقوق. حالات إعفاء الناقل البحري من المسؤولية. (1984). ي. ي. رخوة.
40. ع. سامية. (s.d.). p. 560.
41. مجلة القانون العام. الخطأ البشري والحوادث البحرية على ضوء الاجتهاد القضائي الجزائري. (2022, 05). ع. سامية، 558 - 559، (1) 8، الجزائري والمقارن.
42. م. ح. عزب.
43. م. ح. عزب.
44. (Éd.) العربية. ا. د.) الالتزام برص البضاعة في عقود الإيجار والنقل البحري. م. ح. عزب.