

جامعة محمد الصديق بن يحيى - جيجل -

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



نظام التسوية في الخسائر البحرية المشتركة وفقا للقانون الجزائري

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر مهني في الحقوق

تخصص قانون مهني بحري ومينائي

إعداد الطالبة: شيماء ناصر

إشراف الأستاذ: سطيحي نادية

أعضاء لجنة المناقشة

الصفة	الجامعة	الرتبة العلمية	إسم ولقب الأستاذ (ة)
رئيسا	جامعة جيجل	أستاذ محاضر -ب-	حوماش حسيبة
مشرفا	جامعة جيجل	أستاذ مساعد -أ-	سطيحي نادية
ممتحنا	جامعة جيجل	أستاذ مساعد -أ-	مهيدى سوماية

السنة الجامعية : 2022 / 2023

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

شكر وعرافان

الحمد والشكر لله الذي بنعمته تتم الصالحات ،فبعون الله وفضله أتممت هذا العمل المتواضع ،فاللهم لك الحمد الذي أنت أهله على نعم ما كنت قط لها أهلا متى ازددت تقصيرا تزدني تفضلا ،كأني بالتقصير استوجب الفضل .

كما أقدم إمتناني لكل من ساندني وكان عوناً لي وكان سبباً في وصولي إلى هذه المرحلة الأستاذين الأفاضل "سطيحي نادية " مشرف أكاديمي و" شايب درع حكيم " مشرف ميداني على قدر جهدهما معي في هذا العمل.

كما يسرني أن أتقدم بجزيل الشكر والعرافان إلى اللجنة الموقرة كل بإسمه.

الإهداء :

بداية أهدي هذا العمل المتواضع إلى اللذين جعل الله في برهم تفتح أبواب جنانه إلى
سندي وركيزتي في الحياة أبي الغالي دمت لي عزي وعزوتي وإلى من لا توجد كلمات
لوصفها ولا إنصافها إلى أغلى ما في الوجود أُمي الحبيبة دمت لي أمانا وأمانا

كما أهدي هذا العمل أيضا إلى من شد بهم الله عضدي إخوتي وأخواتي الأعزاء سارة
عماد ،عادل ،مروة ،محمد أمين ، حفظكم الله في حفظه ورعاكم في رعايته.

وإلى صديقاتي ورفيقات دربي أمينة ،رانية ،لبنى ،ياسمين ،كوثر ،بسمة ،وداد
،فبصحبتهن أصبح المشوار قصيرا هون الله طريقكم ووقفه .

وإلى كل من ندين لهم بالفضل ومديد العون ولم يسع المقام لذكرهم .

مقدمة

يمثل البحر أهمية قصوى في حياتنا، فهو يعد رابطة الإتصال بين جميع المجتمعات البشرية وفاصلة التبادلات بينها، حيث أصبح الإعتماد عليه كبيرا جدا نظرا لإعتباره الطريق الأولى للتجارة الدولية والمواصلات التي تسعى الدول عبر العالم لتعبيدها بأحدث التكنولوجيات وجعلها في خدمتها لتحسين مستواهم الإقتصادي والإجتماعي وزيادة التنمية وتحقيق الإكتفاء الذاتي واللاحاق بعجلة الدول الكبرى والمتطورة .

ويتم الإستغلال البحري عن طريق السفينة وهو الهدف الرئيسي لإنشاءها، بموجب عقد النقل البحري، والذي عرفه كمال حمدي في كتابه عقد الشحن والتفريغ على أنه العقد الذي يلتزم بمقتضاه الناقل مالكا أو مجهزا أو مستأجرا للسفينة بأن ينقل بضائع بحرا لحساب شخص آخر لقاء أجر معلوم¹، لكن هذه السفينة وخلال قيامها بالملاحة يبقى إحتمال تعرضها للمخاطر قائما، فقد تتعرض هذه الأخيرة للغرق أو قد تتعرض للإصطدام كما يمكن أن تتعرض للقرصنة البحرية... إلخ

وغالبا ما ينتج عنها أضرار قد تصيب السفينة أو البضاعة التي عليها أو الأشخاص المتواجدين فيها وحتى البيئة المحيطة بهذه الأخيرة، ورأينا أن الحوادث التي تتعرض لها السفينة ذات طبيعة استثنائية، هذا ما جعلها تخضع لنظام قانوني خاص من حيث أحكامه وفيه خروج عن القواعد العامة، لأن الهدف منه هو سلامة الرحلة البحرية، والتقليص من المخاطر والحد من الآثار المترتبة عن الحوادث حال وقوعها بتوزيعها على الأطراف المعنية وبطبيعة الحال هذا ينطبق على الخسائر البحرية بإعتبارها من ضمن هذه الحوادث².

¹ كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2002، ص140

² أريوط وسيلة، "نظام الخسائر البحرية المشتركة مابين الداتية والضرورة"، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية

المجلد السابع، العدد الثاني، المركز الجامعي مغنية، 2022 /12/01، الصفحة 15

وموضوع الخسائر البحرية قد يتفاقم إلى خسائر وخسائر كبرى وما يفرق بين الخسائر البحرية و الخسائر الكبرى أن الأولى يطلق عليها تسمية الخسائر الخاصة و الثانية يطلق عليها الخسائر البحرية العمومية أو المشتركة ،وهي موضوع هذه الدراسة .

ويعد نظام الخسائر البحرية المشتركة نظام قديم جدا يقدم المعاملات البحرية ،حيث لعبت العصور القديمة دورا حاسما في الدفع بالخسارة المشتركة إلى الوجود ،وحسب ما أورده الفقهاء أنه بدأت معالم هذا النظام في فترة محددة بين 500 و 1200 قبل الميلاد أي في فترة سابقة لتقنين رودس الذي يعد أول مصدر منظم للخسائر البحرية المشتركة عند الفينيقيين ،ويرجع تاريخه إلى سنة 700 و 916 قبل الميلاد .

وكانت فكرة تقنين رودس الأساسية الرمي في البحر ،وحسبه يلزم على كل من أعضاء الرسالة البحرية أن يسهموا في تحمل الخسائر البحرية .

وللتطورات المتعاقبة وحركة الكشوفات الجغرافية والنهضة الحاصلة في شتى المجالات أخذ هذا النظام أيضا في التطور محافظا على منطقه وجوهره ،غير أنه زاد إستعماله وأخذ في الإنتشار أكثر حيث كانت المصلحة المشتركة هي الفكرة الغالبة في الملاحة البحرية للعصر الوسيط بل ونظرا لتطورات هذا النظام المواكبة للعوامل الإقتصادية تجسدت قواعد أوليرون التي جاءت بقاعدة جديدة لم تكن معروفة من قبل في قانون رودس والتي تجعل من أسلوب الرمي في البحر هو الحل الأخير ،وتتمثل هذه الأخيرة في السفينة التي تواجهها عاصفة بحرية بشكل فجائي ، ويجب فيها أولا أن يؤخذ موافقة الشاحنين في التضحية وقواعد قنصلية البحر والتي عالجت نوعي الرمي في البحر والجنوح الإختياري وبمرور الأحقاب الزمنية خضع نظام الخسارة البحرية أحيانا لإضافات جديدة وفي بعض الأحيان لتعديلات طفيفة فقط إلى أن وصل لما هو عليه الآن .

ما يهم من خلال هذه الدراسة التي تتمحور حول الخسائر البحرية المشتركة ليس التطورات التاريخية لنظام التسوية وإنما كيفية معالجة المشرع الجزائري له .

تبرز أهمية الدراسة في التعرف على أهم جوانب نظام المساهمة في الخسائر البحرية المشتركة كون أن هذا النظام من أقدم الأنظمة التي جاءت للتخفيف من أضرار الخسائر البحرية وتوضع من درجة جسامتها ، كما تبرز أهميته أيضا في أنه وبإعتباره يخفف من درجة الخسارة وهذا يحفز الجميع على التطلع على مختلف تفاصيله للإستفادة منه وتعلم مختلف إجراءاته .

من خلال ما سبق يظهر الهدف من دراسة موضوع تسوية الخسائر البحرية المشتركة وهو طريقة تنظيم المشرع الجزائري لهذا النظام والبحث أيضا إن كان جاء بإضافة لهذا النظام أم لم يزد بأي إضافة في الموضوع وكيف نظر لكل جزئية فيه ، وكذلك محاولة تبسيطه نظرا لطبيعته والإمام بجميع جوانبه.

وترجع أسباب إختيار هذا الموضوع إلى أهميته الكبيرة والتي يجب أن يسלט الضوء عليها بالإضافة إلى قلة المواضيع التي تطرقت له خاصة وفقا للقانون الجزائري .

ومن الدراسات السابقة التي ساعدتني في إتمام هذا العمل البسيط وإثراءه بمعلومات قيمة نذكر المقالين الخسائر البحرية المشتركة وطرق تسويتها على ضوء الأمر 76-80 المعدل والمتمم في الجزائر والنظم المقارنة لكريم مخالفة ،نظام الخسائر البحرية في القانون البحري الجزائري لحسان سعاد .

ورغم وجود بعض الدراسات إلا أن أكثر الصعوبات التي واجهت هذه الدراسة هي إفتقار المكتبة للكتب والمراجع والدراسات السابقة للموضوع الذي دفعنا للتقل إلى ولايات أخرى مجاورة، بالإضافة إلى قلة الدراسات التي تطرقت له .

وإنطلاقا من أهمية هذا الموضوع تمحورت إشكاليته حول إلى أي مدى وفق المشرع الجزائري في وضع أحكام نظام الخسائر البحرية المشتركة ؟

ولمعالجة موضوع البحث ثم الإعتماد على المنهج التحليلي القانوني من خلال تحليل النصوص القانونية وإستنباط الأحكام منها للوصول إلى تسوية الخسارة ، وإستخلاص النتائج المراد الحصول عليها ، بالإضافة إلى إضفاء منهج المقارنة ضمنيا لإستخلاص الإختلاف ونقاط الإشتراك بين ماذهب إليه المشرع الجزائري وباقي التشريعات الأخرى وإكتشاف النقاط الذي تطرق إليها هذا الأخير والذي لم يتطرق لها على خلاف باقي التشريعات .

وتتفرع عن هذه الإشكالية العديد من التساؤلات تتطلب الإجابة عليها للوصول لحل الإشكالية منها : ماهي الشروط المحتم توافرها حتى نكون أمام نظام الخسائر البحرية المشتركة ؟ وكيف تحدد نسبة المساهمة في الخسارة البحرية المشتركة ؟ ومن القائم على عمليات التسوية ؟ ماهي الطرق المتاحة للعناصر البحرية في إسترجاع حصصهم من الخسارة ؟ فيما يتمثل دور الخبير البحري في تسوية هذه الخسائر ؟ وماهي الضمانات المقرر لعناصر الرحلة البحرية في إسترجاع حصصهم ؟ ماهي الدعاوى المتاحة للعناصر البحرية في حال سلوك طريق القضاء ؟ وماهي اجراءات رفعها ؟

واقترضت منا طبيعة الموضوع للإجابة على هذه الإشكالية والتساؤلات المتفرعة عنها اتباع خطة مقسمة إلى فصلين أولهما نظري بعنوان الإطار الموضوعي لنظام الخسائر البحرية .

المشتركة ،أما الفصل الثاني عملي يتناول الإطار الإجرائي لنظام تسوية الخسائر البحرية
المشتركة .

الفصل الأول: الإطار الموضوعي لنظام الخسائر البحرية
المشتركة

سنتطرق في الفصل الأول لدراسة الإطار الموضوعي لنظام الخسائر البحرية المشتركة حيث سنعرف مفهوم هذا النظام من خلال التعريف به واللجوء لتعريفه وفقا للقانون الجزائري وكذلك بذكر أهم النظريات التي تبين لنا الأساس الذي يقوم عليه هذا النظام حيث ظهرت العديد من النظريات التي ترجع أساس هذه الخسائر إلى عدة سندات منها الاتفاق، إتحاد المصالح أو تطبيقا للقواعد العامة .

كما سنبين أهم الشروط الذي يقوم عليها نظام الخسائر البحرية وذلك بتقسيمها إلى شروط متعلقة بالريان وأخرى متعلقة بالرسالة البحرية مرورا إلى تصنيف هذه الخسائر إلى أضرار مادية والتي تلحق بالبضاعة أو بالسفينة أو ما يعرف بالخسائر النقدية.

سيتم تقسيم ما تم ذكره إلى مبحثين أولهما تحت مفهوم نظام الخسائر البحرية المشتركة أما المبحث الثاني سنتطرق فيه إلى تصنيف الخسائر البحرية المشتركة.

المبحث الأول : مفهوم نظام الخسائر البحرية المشتركة

يقصد بالخسارة البحرية قيام ربان السفينة بالتضحية بالبضاعة المشحونة على ظهرها أو إلقاء جزء من السفينة من أجل تأمين سلامة الرحلة البحرية وإنقاذها من خطر مشترك يهددها ، وجميع النفقات الاستثنائية والمصروفة لمجابهة هذا الخطر ويقوم بتحمل هذه الخسائر كل من شارك في هذه التضحية وذلك بتقاسم الخسارة.

المطلب الأول: التعريف بنظام الخسائر البحرية المشتركة

وكما سبق القول فإنه نظام قديم يتم اللجوء إليه من قبل الأطراف المعنيين لإنقاذ السفينة أو البضائع من الموجودة على ظهر السفينة من خطر مشترك يعود بالضرر على جميع عناصر الرسالة البحرية.

سنتناول في هذا المطلب بتعريف الخسائر البحرية وفقا للتشريع الجزائري كفرع أول

والأساس القانوني لنظام الخسائر البحرية كفرع ثاني

الفرع الأول: تعريف نظام الخسائر البحرية وفقا للقانون البحري الجزائري

تناول المشرع الجزائري الخسائر البحرية المشتركة في المواد من 299 إلى 331 من

الأمر 80/76 المؤرخ في أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري المعدل و المتمم.¹

¹ الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23/10/1976 والمعدل والمتمم للقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25/06/1998

المتضمن القانون البحري الجزائري ، ج ر ج ، رقم 47

وجاء تعريفه في المادة رقم 300 على أنها: "تعد بمثابة خسائر مشتركة كل تضحية أو كل مصروف غير عادي أنفقه الريان أو شخص آخر قائم مقامه بصفة اختيارية ومعقولة لإنقاذ السفينة من خطر مشترك وكذلك البضائع الموجودة على متنها وشحناتها".¹

ونستنتج من هذا التعريف بأن الخسائر البحرية ليست فقط أضرار مادية كالتضحية بملحقات السفينة من أسلاك وحبال وصواري وتلف البضائع بمياه البحر أو رميها في البحر وإنما تتناول أيضا المصاريف التي تنفق على السفينة أو البضائع مثل مصاريف دخول وخروج السفينة في الميناء لإصلاحها، ومصاريف تفرغ وتخزين وإعادة شحن البضائع التي تلفت احزمتها وهكذا،² وهذا ما اكدته المادة 301 بحري جزائري بقولها: "لا تقبل كخسائر مشتركة الا الاضرار والخسائر التي تصيب ماديا الاموال المرتبط بها في الرحلة وكذلك المصاريف المدفوعة عنها وذلك عندما تكون هذه الأضرار أو الخسائر أو المصاريف ناتجة مباشرة عن فعل الخسائر المشتركة".³

ونجد أن هذا التعريف جاء قريب لكثير من تشريعات الدول الأخرى منها قانون التجارة البحرية المصري حيث عرف الخسائر البحرية على أنها: "كل تضحية أو مصروفات غير اعتيادية يقرها الريان تبذل أو تنفق عن قصد وبكيفية معقولة من أجل السلامة العامة لاتقاء خطر داهم يهدد السفينة والأموال الموجودة عليها واعتبر كل خسارة لا تنطبق عليها هذه المادة خسارة خاصة".⁴

¹ الأمر رقم 76-80 والمتضمن القانون البحري الجزائري، مرجع سابق

² حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، دون طبعة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983، ص 95

³ أنظر المادة 301 من الأمر 76-80، مرجع سابق

⁴ أنظر المادة 319 القانون رقم 8 لسنة 1990، المتعلق بقانون التجارة البحرية المصري متاح على الموقع :

الفرع الثاني : الأساس القانوني لنظام الخسائر البحرية المشتركة

لقد تعددت المناقشات حول الأساس القانوني لنظام الخسائر البحرية المشتركة وذلك نظرا للتعقيد الذي يتسم به هذا النظام ما أدى إلى ظهور عدة نظريات تأسس لمبدأ المشاركة في الخسارة وسنتطرق إليها كآآتي:

أولا : نظرية الإثراء بلا سبب

الإثراء بلا سبب يعني حصول أي شخص ولو كان غير مميز على كسب بغير سبب مشروع على حساب شخص آخر، لذا يلتزم في حدود ماكسبه تعويض من لحقه ضرر بسبب هذا الكسب ويبقى هذا الالتزام قائما ولو زال كسبه فيما بعد.¹

هذه النظرية عرفها القانون الروماني لا كمبدأ عام تستخلص منه تطبيقاته المتنوعة، بل كجزئيات متناثرة وفروض متفرقة تستقصى في حالات محددة، دون أن يجمعها أصل مشترك أو تنظمها قاعدة عامة.²

الإثراء بلا سبب يتطلب توافر شرطين أساسيين وهما افتقار الذمة المالية الأولى وزيادة في الذمة المالية للمثري على أن تكون هناك رابطة أو علاقة سببية بين الافتقار والإثراء وفي مثالنا هذا حول الخسائر المشتركة لا يتوفر الشق الثاني وهو الزيادة في الذمة للشاحنين الآخرين.³

¹ حسام عطي، الإثراء بلا سبب، موسوعة حماة الحق، نشر في 04 أكتوبر 2020، متاحة على الموقع :

18:45، 2023/04/21، <https://jordan-lawyer.Com>

² عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، نظرية الالتزام بوجه عام، الجزء الأول، دون طبعة دار النشر للجامعات المصرية، القاهرة، 1952، ص 1013

³ حريز أسماء، نظام الخسائر المشتركة في القانون البحري الجزائري مقارنا، مذكرة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، وهران، 2015/ 2016، ص 45

وتلقاها القانون الحديث تراثاً مبعثراً مشتت الأجزاء، فبقيت مختلطة بغيرها من مصادر الالتزام دون أن تظفر بقوام ذاتي وكيان مستقل، حتى عهد قريب، إذ تناولتها التقنيات الحديثة، فارتسمت لها حدود معروفة المعالم واضحة المدى، وكسبت القاعدة ذاتيتها وقامت مصدراً مستقلاً إلى جانب غيرها من مصادر الالتزام.¹

لهذه النظرية رواد كثيرون نذكر على سبيل المثال البعض منهم "ذي جار دان" و"ليونكانورينو" "دي كورسي" و"دونجوان"، ويبنون نظريتهم على أساس أنه لا يمكن لأحد من عناصر الرسالة البحرية الإستغناء بدون سبب على حساب الآخرين.

يرى البعض من رواد هذه النظرية أن الخسائر البحرية المشتركة ماهي إلا تطبيق لأحكام القواعد العامة في الإثراء بلا سبب وذلك أن عمل الربان الاختياري قد ألحق خسارة بمالك السفينة أو بأحد الشاحنين وهذه الخسارة نشأ عنها إثراء الشاحنين الآخرين الذين سلمت بضاعتهم وإثراء المجهز الذي سلمت سفينته، ومن ثم يجوز لمن لحقته الخسارة أن يرجع على من أثرى بمقتضى دعوى الإثراء بلا سبب.²

ويؤخذ على هذا الرأي أن عدم تعرض جانب من الشاحنين للخسارة لا يتوافر به عنصر الإثراء وأن عدم الهلاك لا يعتبر إثراء هذا بالإضافة إلى أنه إذا ما كانت الخسائر المشتركة قائمة على الإثراء بلا سبب فكان لزاماً تطبيقها على النقل البري اسوة بالنقل البحري وهو ما لم يحدث.³

¹ عبد الرزاق السنهوري، مرجع سابق، ص 1014

² مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري دراسة مقارنة (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري

الحوادث البحرية، الضمان البحري) ،دون طبعة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، د س ن، ص 359

³ كريم عبد السلام، مقال في الخسائر البحرية المشتركة، موسوعة حماة الحق، نشرت في 04 أوت 2021 متاحة على

الموقع : <https://jordan-lawyer.com>، 2023/04/21، 18:50

وهذا يعني أن إسناد الأساس القانوني للخسائر المشتركة إلى نظرية الإثراء بلا سبب هو إسناد ضعيف لا يمكن اعتماده أو التأسيس عليه.

والذي من الضروري أن نشير إليه هو أن المشرع الجزائري أيضا تناول الإثراء بلا سبب وذلك في الفصل الخاص بالإثراء في القانون المدني تحت عنوان شبه العقد وقد نصت المادة 141 منه على ما يلي: "كل من نال عن حسن نية من عمل الغير أو من شيء ! منفعة ليس لها ما يبررها يلزم بتعويض من وقع الإثراء على حسابه بقدر ما استفاد من العمل أو الشيء".

ومن خلال نص هذه المادة يتضح لنا أن المشرع الجزائري اشترط في المثري أن يكون حسن النية وبمفهوم المخالفة أنه إذا كان سيء النية فلا تطبق في شأنه المادة 141 وإنما نكون إزاء عمل غير مشروع وتطبق بشأنه أحكام المسؤولية التقصيرية.¹

ثانيا : نظرية اتحاد المصالح

ويرى البعض من أنصار هذه النظرية أن نظرية الخسائر المشتركة تقوم على اتحاد المصالح بين المجهز والشاحنين ضد مخاطر البحر.

ففي النقل البري يتحمل الناقل كل مخاطر النقل أمّا في الملاحة البحرية فإن مخاطر النقل أكثر وقوعاً وأشدّ جسامة ومن الممكن تفاديها وإنقاذ السفينة والحمولة إذا قام الرّبان بتضحية اختيارية في سبيل السلامة العامة ولحث الرّبان على القيام بهذه التضحية تقرّر أن

¹ انظر الأمر رقم 75-58، المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975، المتضمن القانون المدني الجريدة الرسمية العدد 78، الصادر في 30 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم.

الربان إنما يقوم بها لمصلحة الرسالة البحرية بوصفه ممثلاً للمجهز والشاحنين على السواء نظراً لاتحاد المصالح الذي ينشأ منذ شحن البضاعة على ظهر السفينة.¹

وتعود الجذور الأولى لنظرية اتحاد المصالح إلى السنوات الأولى التي عرفت ميلاد الخسائر البحرية المشتركة فقد بنيت المساهمة أساساً حسب هذه النظرية على إتحاد مؤقت بين مالكي السفينة أو المجهز والشاحنين في مواجهة خطر البحر.²

رغم أن هذا الحديث فيه نوع من الصحة إلا أنه مردود عليه و ذلك لكون الربان ليس ممثلاً قانونياً على الشاحن و لا سيما عندما يكون هذا الأخير موجود على ظهر السفينة مع البضاعة.³

و يرى البعض الآخر أن نظرية اتحاد المصالح لم يعد لها اليوم أي أساس منطقي في التطبيق و ذلك لان الاعتماد على هذه النظرية لتفسير الخسائر البحرية المشتركة أصبح متجاوزاً بدليل أن الرحلة البحرية لم تعد مغامرة مشكوك في خلاصها كما في السابق وبالتالي فان مخاطر الملاحة البحرية أصبحت قليلة بالنظر إلى حجم المخاطر التي يتعرض لها النقل البري مثلاً.⁴

¹مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 350

²محمود سمير الشقراوي، القانون البحري، الطبعة الأولى، المكتب الحديث للطباعة والنشر، الإسكندرية، 1970، ص 568

³بخيتي حفيظة، نظام الخسائر البحرية المشتركة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في قانون الأعمال، كلية الحقوق بن

عكنون، الجزائر 1، 2012/2013، ص 21

⁴المرجع نفسه، ص 22

وتأسيسا على هذه النظرية، فإن الريان عندما يقرر القيام بالتضحية بهدف ضمان المصلحة المشتركة للسفينة والبضاعة، فإنه يجب على كل من يهمله الأمر أن يساهم في هذه التضحية ففي النقل البري يعتبر الناقل مجرد مقاول يتحمل كل مخاطر النقل أما في الملاحة البحرية فإن مخاطر النقل أكثر وقوعا وأشد جسامة ومن الممكن تفاديها وإنقاذ السفينة والحمولة إذا قام الريان بتضحية اختيارية في سبيل السلامة العامة التي يستفيد منها كل من الشاحنين والمجهز وذلك لكون الريان ممثلا للمجهز والشاحنين على السواء نظرا لاتحاد المصالح الذي ينشأ منذ شحن البضاعة على ظهر السفينة.¹

ثالثا : نظرية العقد أو المشاركة

يفترض بعض الباحثين أن منشأ نظام الخسائر البحرية المشتركة هو عقد النقل أو المشاركة المؤسسة عليه يقوم على اتفاق ضمني بين المجهز والشاحنين ويشتركون بمقتضاه في تحمل المخاطر التي ستعرض لها الرسالة البحرية.²

كما أن نظرية الخسائر البحرية المشتركة ليست تطبيق للقواعد العامة بل هي نظام بحري اصيل يتضمن خروجاً عن هذه القواعد.³

فعندما تكون السفينة مهددة بخطر حقيقي وجبت عملية إنقاذها، فإن المالك أو المجهز إذا كان هذا الأخير ليس هو مالك السفينة يلتزم بأداء النفقات الملائمة لعملية الإنقاذ وبالتالي فإن المشاركة في تحمل النفقات حسب هذه النظرية هي مشاركة مبررة، ذلك أن الريان

¹ حريز أسماء، مرجع سابق، ص 47

² ثروت عبدالرحيم، الخسائر البحرية المشتركة، الطبعة الأولى، المطبعة العصرية، الكويت، 1974، ص 13

³ طارق سيف، الخسائر البحرية المشتركة، دون طبعة، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، 2004، د ب ن، ص 20

يتصرف في موقع المجهز و هذا ما يؤكد التطور التاريخي الذي مر به نظام الخسائر البحرية المشتركة.¹

لكن هذه النظرية مخالفة تماما لمبدأ الخسائر البحرية المشتركة، وحجتنا في ذلك أن تطبيق النظرية يتطلب تفاق ضمني بين المدين بالأداء والمستفيد من التضحية لفائدة شخص ثالث هو المطالب بالمشاركة من جهة أخرى فإن هذه النظرية إن كانت صالحة لتفسر العلاقة بين الشاحنين والناقل فإنها لا تصلح لتفسير العلاقة بين الشاحنين فيما بينهم، مما يبين فشل نظرية العقد في تفسير الأساس القانوني لنظام الخسائر البحرية المشتركة.²

المطلب الثاني: شروط المساهمة في الخسائر البحرية المشتركة

حتى نقول أن هذه التضحية أو الخسارة تدخل إطار المساهمة في الخسائر البحرية المشتركة لابد من توافر عدة شروط ، وهذه الشروط منها ما يتعلق بالريان ومنها ما يتعلق بالرسالة البحرية.

وهذا ما سنفصل فيه في هذا المطلب وسنأخذ كفرع أول الشروط المتعلقة بالريان وكفرع ثاني سنتناول الشروط المتعلقة بالرسالة البحرية .

الفرع الأول: الشروط المتعلقة بالريان

وهذه الشروط تخص التضحيات والمصاريف غير العادية التي ينفقها الريان أو القرارات التي يصدرها وتتمثل فيما يلي:

¹ بخيتي حفيظة ، المرجع السابق ، ص 17

² أريوط وسيلة ، مرجع سابق ، ص 8

أولاً: أن تكون التضحية اختيارية ومعقولة من الريان

وقبل التطرق إلى هذا الشرط لابد من التطرق إلى مفهوم التضحية أولاً وبالرغم من أنه لا يوجد لها مفهوم واضح ومدقق غير أنه هناك كتب تطرقت إلى مفهومها حيث نجد أنها عرفت على أنها "كل عمل إرادي يقدم عليه الريان طواعية بطرح البضاعة في البحر لإنقاذ السفينة وسائر الحمولة مثلاً، وبمقتضى هذا العمل الإرادي يمكن أن يتخلى كل من له مصلحة في الرحلة البحرية عن بعض مصالحه، سواء أكان المجهز الذي يتخلى على بعض أجزاء السفينة، أو الشاحن الذي قد يتخلى على بعض بضاعته".¹

وعبرت عن هذا الشرط المادة 300 من القانون البحري الجزائري حيث جاء فيها أنه يعد خسارة مشتركة كل التضحيات و النفقات التي يقوم بها الريان اختيارياً و في إطار المعقول وذلك لإنقاذ السفينة أو البضائع من خطر مشترك يعود على جميع أطراف العلاقة والمشرع هنا لم يشترط الريان فقط بل تعد خسارة مشتركة أيضاً كل تضحية يقوم بها أي شخص يقوم مقامه.²

وفي هذا الإطار يعتبر بعض الفقهاء أن الريان نائباً قانونياً عن المجهز وهذه النيابة مستمدة من القانون مباشرة كما أنه يعتبر ممثلاً قانونياً للشاحنين فعندما تلوح الحاجة إلى قيام بعمل مستقل يستفيد منه الشاحنون فعلى الريان مباشرته نيابة عنه.³

فلريان سلطات تقديرية واسعة تسمح له بالتخلي عن جزء من البضاعة أو من السفينة دون قيود فهو من تقع عليه سلطة القرار بإختيار التضحية أم عدم القيام بذلك .

¹ حريز أسماء ، مرجع سابق ،ص 67

² أنظر المادة 300 من الأمر 76-80 المتعلق بالقانون البحري ، مرجع سابق

³ جلال وفاء محمدين ، القانون البحري ، دون طبعة ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، 1994 ، ص 161

فلو كانت الخسارة الحادثة ناشئة بسبب آخر غير القرار الإداري من الريان أو من يقوم مقامه كما لو كان بسبب قوة قاهرة فلا تعد الخسارة الحادثة خسارة مشتركة فلو قذفت الرياح بأشرعة السفينة أو ببعض البضائع أو دخل الماء إليها فلا تعد هذه الحالة خسارة لأنها لم تحدث بقرار الريان ولكن لو قرر إلقاء بعض أشرعة السفينة أو بعض البضائع لمجابهة خطر ممكن و معقول كانت الحالة خسارة بحرية مشتركة.¹

ثانيا : تحقق الغرض من التضحية

يلزم لإعتبار التضحية الإختيارية خسارة مشتركة أن تكون هذه التضحية بقصد تفادي الخطر الذي يهدد الرسالة البحرية بأسرها وهذا يعني أنه متى قام الريان عن قصد بإلقاء الحمولة لدرأ خطر معين حتى نكون أمام خسارة مشتركة.²

ويجب في هذا السياق أن تكون التضحية معقولة و أن يتناسب العمل الذي قام به الريان مع حجم الخطر المحدق مع مراعاة مصالح الشاحنين ، فإذا كان العمل الذي قام به الريان أكثر مما تتطلبه الحاجة أو الخطر لمواجهته فلا يمكن اعتباره ضمن الخسائر البحرية المشتركة و إنما يتحمل هذه الزيادة أو المبالغة الريان نفسه.³

كما أن على هذا الأخير مراعاة مصالح الشاحنين و قيمة البضاعة التي تلقى بقدر المستطاع المعقول و هذا ما ذهب إليه المشرع الجزائري في المادة 300 من القانون البحري الجزائري.

¹ طالب حسن موسى ، القانون البحري ، دون طبعة ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، د ب ن ، 2007 ، ص 205

² عبد القادر لعطير ، بلسم ملحم ، الوسيط في شرح التجارة البحرية ، الطبعة الأولى ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، عمان

2009 ، ص 438

³ بخيتي حفيظة ، مرجع سابق ، ص 363

ويتضح مما سبق ذكره انه إذا قرر الريان الإلتجاء إلى ميناء غير منظور بقصد إراحة البحارة من عناء العمل فلا تعد نفقات الإلتجاء خسارة مشتركة ، أما إذا قرر الريان الإلتجاء إلى ميناء بسبب هياج البحر فإن نفقات الإلتجاء تتدرج في عداد الخسائر البحرية المشتركة.¹

والأصل أن يكون الخطر المراد تقاديه من خلال التضحية الاختيارية التي يقوم بها الريان ناشئة عن قوة قاهرة بمعنى أن يكون الحادث ناتج عن سبب أجنبي لا يد للغير فيه فضلا عن كونه لا يمكن توقعه أو تقاديه و غير ممكن الدفع ، فقد استقر الرأي أن القوة القاهرة هي الحادث التي لا يمكن توقعه أو تقاديه كهبوب رياح عاصفة شديدة غير متوقعة أو هياج البحر بصورة شديدة مما يؤدي إلى هلاك البضائع أو عدم وصولها ففي هذه الحالة الخطر المهدد للرسالة البحرية ناتج عن قوة قاهرة لا يد للريان فيها.²

أما إذا كان الخطر الذي أحاط بالرسالة البحرية ناشئ عن خطأ من الريان كما لو نفترض مثلا أن الريان لم يحمل معه مقدارا كافيا من الوقود ثم نفذ الوقود و السفينة في عرض البحر فاضطر الريان إلى استعمال جزء من الحمولة المشحونة في السفينة (البترول مثلا) كوقود.³

ووفقا للقواعد العامة تقضي بأنه ليس لأحد أن يضع خطأه العقدي أو التقصيري على عاتق غيره مما يؤدي إلى نفي صفة الخسارة المشتركة غير أن تطبيق هذه القاعدة يؤدي إلى المساس باستقلالية نظام الخسائر البحرية المشتركة و بالتالي فان هذه الخسائر الناجمة عن

¹ مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ،ص 363

² محمد إبراهيم موسى ، عقد التأمين البحري ، دون طبعة ، دار الجامعة الجديدة ،د ب ن ، 2008 ،ص 49

³ بخيتي حفيظة ، مرجع سابق ، ص 38

الريان تعتبر خسارة مشتركة لكن للشاحنين الذين ساهموا في التعويض الرجوع على من تسبب بالضرر كالمجهر و الريان.¹

القانون البحري الجزائري بدوره نص على هذا الحكم من خلال نص المادة 305 و التي جاء فيها : " تطبق الأحكام الخاصة بالخسائر المشتركة حيث و لو كان الحادث الذي انجرت عنه التضحية أو المصاريف نتيجة خطأ ارتكبه الغير أو أحد الأطراف الملترمين بالرحلة و لكن دون الإخلال بالرجوع على الشخص الذي نسب إليه الخطأ ".²

الفرع الثاني: الشروط المتعلقة بالرسالة البحرية

إن نظام الخسائر البحرية يشترط وجود خطر تتعرض له السفينة والذي بسببه تقوم التضحية الإختيارية من قبل الريان أو أي شخص يقوم مقامه بجزء من السفينة أو حمولتها لدرأ هذه الأخطار كما يشترط أن يتحقق وكرد فعل عن هذه التضحية سلامة الرحلة البحرية بأكملها .

وهو ما سنتطرق إليه في هذا الفرع

أولاً: تعرض الرسالة البحرية للخطر

يعتبر الخطر عنصراً أساسياً لقيام الخسائر البحرية المشتركة فبدونه لا يوجد قيام لهذه المساهمة البحرية أي أنه يجب أن تقع الخسارة تحت تأثير خطر تتعرض له السفينة والحمولة معا ويكون هذا الخطر يهدد جميع أطراف الرسالة البحرية حيث تتوزع الأعباء على الجميع، وهذا أيضا ما أيده المشرع الجزائري من خلال القانون البحري في نص المادة 300 منه.³

¹ عبد القادر لعطير، باسم ملحم، مرجع سابق، ص 437

² انظر الأمر 76-80 المتعلق بالقانون البحري، مرجع سابق

³ انظر الأمر 76-80 المتعلق بالقانون البحري، مرجع سابق

والخطر باعتباره شرطا لقيام الخسارات البحرية المشتركة فيقصد به كل ما يعترض الرسالة أثناء إبحارها و يكون من شأنه أن يهدد سلامة السفينة أو البضائع المشحونة عليها بصفة حالية أو وشيكة أو محتملة أو بصورة حقيقية أي جدية و معقولة كافية لتبرير ما يقوم به الريان من تضحية لتجاوز حالة الخطر هذه.¹

كما يشترط أن يكون الخطر ناتج عن قوة قاهرة تهدد سلامة الرسالة البحرية سواء طبيعية كالعواصف الهوجاء أو إنسانية صادرة عن الغير كالحروب أو المطارقات و السرقة و النهب الناتج عن عمليات القرصنة أي أن يكون الخطر خارجا عن إرادة أطراف هذه الأخيرة .

كما يشترط كذلك أن يكون الخطر مشتركا أو عاما بحيث انه لا ينصب على بضاعة معينة أو محددة في عنابر السفينة دون أن يهدد السفينة أو بقية الحمولة.²

وما تجدر الإشارة إليه هو أنه بإعتبار الخطر عنصرا أساسيا فهذا لا يشترط وقوعه، فلا يجوز للريان أن ينتظر وقوعه ليتخذ ما يراه من إجراءات وقائية. فيكفي أن يكون الخطر متوقعا وممكنا وحقيقيا ومعقولا، وتقاس المعقولية على ما يجب أن يفعله ريان له المتوسط العام من الكفاءة والحكمة ورباطة الجاش،³ فإذا تمت التضحية وأنفقت المصاريف الاستثنائية دون توافر الخطر، فلا توجد حالة خسارة مشتركة ولو كان قرار الريان مؤسسا على اعتقاده بوجود خطر طالما تبين أن اعتقاد الريان لم يكن معقولا على ضوء الظروف

¹ بخيتي حفيظة ، مرجع سابق ، ص 42

² المرجع نفسه ، ص 45

³ طالب حسن موسى ، مرجع سابق ، ص 204

والوقائع التي أحاطت به منظورا إليها بموجب ما يفعله الريان الاعتيادي فيعد مثل هذا الخطر وهميا لا وجود له .¹

كما لو اعتقد الريان بأن نارا اشتعلت في البضائع المحمولة على السفينة ثم عام البحارة بتوجيه خرطوم المياه عليها، وتبين بعد ذلك أن لا نار في عنابر البضاعة، وإنما بخار يخرج من أحد أنابيب البخار في السفينة، ففي مثل هذه الحالة لا يوجد خطر يبرر إعلان الخسارة المشتركة .²

ويلتزم مجهز السفينة بتعويض أصحاب البضائع عما لحق ببضائعهم من ضرر جراء ماء إطفاء الحريق، ولكن لو شب حريق في أحد عنابر البضاعة وكان مقدرا له أن ينتشر لولا تدخل البحارة وإطفائه، فإن مثل هذه الحالة تخضع لأحكام الخسارة المشتركة .³

ثانيا: السلامة العامة للرسالة البحرية

وقد نص المشرع الجزائري على شرط السلامة العامة أيضا في نص المادة 300 من القانون البحري حيث جاء فيها: "تعد بمثابة خسائر مشتركة كل تضحية أو كل مصروف غير عادي أنفقه الريان أو شخص آخر قائم مقامه بصفة إختيارية ومعقولة لإنقاذ السفينة من خطر مشترك وكذلك البضائع الموجودة على متنها وشحناتها." والتي من خلالها نستنتج أنه يقصد من السلامة العامة سلامة الرحلة البحرية بأكملها من سفينة وحمولة وأجرة نقل ويخرج من إبطارها الأشخاص الذين أنقذوا بفضل هذه التضحية الإختيارية والمعقولة لأن الأرواح البشرية لا تقبل التقويم بالنقود .⁴

¹ عبد القادر لعطير ،باسم ملحم ،مرجع سابق ،ص 439

² محمود سمير الشقراوي ، مرجع سابق ،ص 571

³ طالب حسن موسى ، مرجع سابق ، ص205

⁴ انظر الأمر 76-80 ، المتعلق بالقانون البحري ، مرجع سابق

كما أن الأشياء التي توجد على ظهر السفينة و لا تعد من البضائع لا تساهم في الخسارة كالرسائل البريدية و أمتعة البحارة و الركاب وحقائبهم التي تنتقل بدون سند شحن أو وصل من الريان وهذا ما أكدته المادة 317 من القانون البحري الجزائري حيث جاء فيها أنه "تعفى من المساهمة في الخسائر المشتركة وفي حالة ما إذا تم إنقاذها حقائب وأمتعة الطاقم والمسافرين والتي لم يكن لها وثيقة الشحن ووصل من الريان وكذلك الإرسالات البريدية من أي نوع كانت.

وإذا تمت تضحيتها من جراء الخسائر فلها حق المشاركة في التوزيع.¹

كما أنه جاء في نص المادة 318 من القانون السالف الذكر أنه: "في حالة هلاك عام للفوائد المرتبطة بالرحلة فلا محل لأي مساهمة"، وبالتالي لا يعد من الخسائر المشتركة فقدان الكلي من جراء الهلاك الكلي للشيء محط الخسارة المشتركة.²

¹ انظر الأمر 76-80 ، المتعلق بالقانون البحري ، مرجع سابق

² المرجع نفسه

المبحث الثاني: تصنيف الخسائر البحرية المشتركة

لقد بين المشرع الجزائري صور الخسائر البحرية المشتركة في المادة 301 من القانون البحري وذلك بنصه على مايلي: " لا تقبل كخسائر مشتركة إلا الأضرار والخسائر التي تصيب ماديا الأموال المرتبط بها في الرحلة وكذلك المصاريف المدفوعة عنها وذلك عندما تكون هذه الأضرار أو الخسائر أو المصاريف ناتجة مباشرة عن فعل الخسائر المشتركة." وبالتالي تقسم إلى خسائر مادية ترد على أشياء كرمي جزء من البضاعة وهو ما سنتطرق إليه كمطلب أول بالإضافة إلى الخسائر التي تكون بمثابة نفقات والتي تتمثل في دفع مبالغ نقدية غير إعتيادية كدفع مكافآت مقابل طلب إنقاذ السفينة وهذا ما سنتناوله كمطلب ثاني .

المطلب الأول: خسائر مادية بمثابة أضرار

ويقصد بها الخسائر المادية التي تلحق بالشحنة أو السفينة بسبب فعل الخسارة المشتركة وعلى ذلك سنقسم هذة الخسائر لأضرار تلحق بالبضاعة كفرع أول ،وخسائر تلحق بالسفينة كفرع ثاني

الفرع الأول: الخسائر التي تلحق بالبضائع

وقبل الدخول في صلب موضوع الخسائر التي تلحق بالبضائع نشير أولا إلى أن المشرع الجزائري لم يورد بتعريف للبضائع على عكس إتفاقية بروكسل لسنة 1924 والتي عرفتها في المادة الأولى منها على أنها : "تشمل الأموال و الأشياء و المواد من أي نوع كانت عدا الحيوانات الحية و المشحونات التي يذكر في عقد النقل أن نقلها يكون على ظهر السفينة وتكون فعلا قد نقلت بهذه الطريقة ."

وتشمل الخسائر التي تلحق بالبضاعة أو جزء منها والمنقولة على ظهر السفينة وتشتمل هذه الخسائر ما يلي:

أولاً: الرمي في البحر

وهو من أقدم الأنواع وهو أساس نشوء الخسائر البحرية المشتركة و المتفق عليه العديد من القوانين غير أنه نادر الوقوع.¹

والمشرع الجزائري على خلاف بعض تشريعات الدول الأخرى لم يبين التدابير والإجراءات التي يجب على الريان أن يتقيد بها في معرض طرحه للبضائع، وبالتالي فإن هذا يعود لتقديره الخاص، يقرره على ضوء الظروف المحيطة على عكس التشريعات الأخرى تضع ترتيباً لهذه الأولويات .

ولقد أقر هاني دويدار بأن الكثير من التشريعات تضع ترتيباً لهذه الأولويات في الإلقاء والتي يجب على الريان التقى دبحها على أساس إلقاء الأشياء الأقل ضرورة و ثمناً والأكبر وزناً إلا أن الواقع أثبت أن مثل هذه النصوص عديمة الجدوى، ولا يتقيد الريابنة بمثلها عادة.²

وطرح البضائع في البحر يمارسه الريان في لحظات الخطر، وهو يمارسه دون خطة مرسومة، إلا أنه لا يعتبر كل طرح للبضائع يقدم عليه الريان للمنفعة العامة من الخسائر المشتركة، فقد استثنى المشرع الجزائري كباقي التشريعات البحرية الأخرى حالة البضائع الموضوعية على سطح السفينة.³

ذلك أنه لا يثير إلقاء البضائع المشحونة في عنابر السفينة صعوبة إذا توافرت شروط تحقق الخسارة المشتركة، ولكن البضائع التي تشحن على سطح السفينة وتلقى في سبيل السلامة العامة أثارت البحث حول ما إذا كانت الخسارة المترتبة على التضحية بها تعتبر

¹ حريز أسماء ، مرجع سابق ، ص 83

² هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، دون طبعة ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، ص 354

³ حريز أسماء ، مرجع سابق ، ص 84

خسارة مشتركة ومرد هذه الصعوبة أن سطح السفينة يعتبر بصفة عامة مكانا غير صالح لشحن البضائع .¹

وقد استقر العرف البحري على أن وجود البضائع على سطح السفينة يشكل عقبة في وجه الملاحة البحرية الأمر الذي يبيح التخلص منها ومن تم لا يعتبر إلقاؤها من السفينة تضحية في سبيل السلامة العامة للرحلة البحرية.²

المشرع الجزائري قد استثنى أيضا حالة البضائع الموضوعة على سطح السفينة وذلك حسب نص المادة 316 من القانون البحري حيث جاء فيها أنه: "لا تقبل ضمن الخسائر المشتركة الأضرار والهلاك والمصاريف التي أصابت البضاعة والتي لم تحرر لها وثيقة الشحن أو وصل من الريان أو التي تم التصريح بها عمدا بقيمة أقل من قيمتها الحقيقية. غير أن البضاعة تساهم في الخسائر المشتركة حسب قيمتها الحقيقية في حالة ما إذا تم إنقاذها."

وبحسب نفس المادة فإنها تطرح حالتين للبضاعة الموضوعة على سطح السفينة فإذا أنقذت هذه الأخيرة عدت من قبيل الخسائر المشتركة أما إذا لم تنقذ وهلكت فلا يجوز ذلك.

حيث تقضي القواعد الخاصة بتنظيم الخسائر البحرية بأن البضائع الموضوعة على سطح السفينة، خلافا للعادات البحرية، تدخل في الخسارة المشتركة إذا أنقذت، أما إذا هلكت فلا يجوز ذلك إلا إذا أثبت الشاحن أنه لم يوافق على نقلها على السطح، وأنها نقلت كذلك بموجب القانون واللوائح المعمول بها في ميناء الشحن أو جرى العرف في هذا الميناء على ذلك.³

¹ حمدي الغنيمي، مرجع سابق، ص 99

² المرجع نفسه

³ انظر الأمر 76-80 المتعلق بالقانون البحري، مرجع سابق

ويعتبر في حكم البضائع التي تطبق عليها القواعد السابقة المنقولات التي تكون في حوزة الناقل بمقتضى عقد نقل بحري فتشمل البريد والسيارات التي يصطحبها المسافرون على السفينة وكذلك امتعتهم بشرط ان لا تكون في حيازتهم لاستعمالهم الشخصي.¹

اذ تقضي المادة 317 السالفة الذكر بأنه: "تعفى من المساهمة في الخسائر المشتركة وفي حالة ما اذا تم انفاذها حقائب وأمتعة الطاقم والمسافرين والتي لم يكن لها وثيقة الشحن ووصل من الريان وكذلك الارساليات البريدية من اي نوع كانت.

وإذا تمت تضحيتها من جراء الخسائر فلها المشاركة في التوزيع."

ثانياً: استعمال البضائع كوقود

الواقع أن التضحية بالبضائع بهذه الطريقة لا يمكن تصوره إلا بالنسبة للسفن البخارية فعند نفاذ وقود مثل هذه السفن ولا يوجد لدى الريان ما يستخدمه لإكمال السفر بإمكانه استعمال جزء من البضائع كوقود لتكملة السفر بشرط تعرض السفينة و الحمولة لخطر ناجم عن نفاذ الوقود.²

ثالثاً : تفرغ البضائع لتخفيف حمولة السفينة أو لتعويها

إذا كانت السفينة بحاجة إلى تخفيف حمولتها لتفادي الخطر وكان لابد من لذلك من تفرغ بعض البضائع على أطواف أو كان هذا التفرغ للبضائع لأجل تعويم السفينة يسبب جنوحها ففي هذه الحالات إذا كانت البضائع قد تعرضت لهلاك أو تلف بسبب التفرغ وإعادة الشحن فالخسائر تعتبر مشتركة توزع على الجميع.³

¹ حمدي الغنيمي، مرجع سابق، ص 100

² ثروت عبد الرحيم، مرجع سابق، ص 131

³ عادل علي المقدادي، القانون البحري، دون طبعة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2009، عمان، ص، 228

رابعاً : إطفاء الحريق

إذا شب حريق على السفينة فأتلف بعض البضائع فإن خسارة البضائع المحترقة تعتبر من قبيل الخسائر الخاصة، ولكن قد تهلك البضائع المجاورة وتتلف نتيجة استخدام الريان الماء أو المواد الكيماوية في إخماد الحريق ولمنع انتشاره¹، وحينئذ فإن إتلاف هذه البضائع يكون من قبيل الخسائر المشتركة إذ هو نتيجة التصرف الإرادي الذي اتخذه الريان بقصد السلامة العمومية وحينئذ يستحق أصحاب هذه البضائع كذلك مساهمة من استفادوا من الخسارة التي تلحقهم طالما أن إخماد الحريق كان بهدف إنقاذ الرحلة البحرية، ويسري هذا الحكم ولو شب الحريق والسفينة راسية في ميناء الوصول استناداً إلى أن المخاطرة البحرية لا تنتهي ببلوغ السفينة ميناء الوصول طالما بقيت شحنتها عليها، من ثم لا ينقضي لأصحاب البضائع والسفينة من حقوق والتزامات متقابلة.²

كذلك تعد الخسارة المترتبة على إحداث فجوة في السفينة خسارة مشتركة إذا ترتب على ذلك تلف أو هلاك البضاعة وكان الغرض من إحداث الفجوة الوصول إلى مكان اشتعال النار حتى يصبح إخمادها ممكناً.³

وقد يقع الهلاك أو التلف نتيجة مباشرة لإحداث الفجوة أو نتيجة اندفاع الماء خلالها إلى عنابر الشحن وقد تطرقت إلى هذه الصورة القاعدة رقم 3 من قواعد يورك وأنفوس وذلك بنصها على ما يلي: «تعتبر خسارة مشتركة تلك الأضرار التي تلحق السفينة أو الشحنة أو أيهما بسبب استخدام المياه أو أي وسيلة أخرى بما في ذلك الضرر الناتج من جنوح أو إغراق السفينة المشتعلة وذلك لإطفاء الحريق المشتعل على ظهر السفينة ومع ذلك لا يتم

¹ حمدي الغنيمي ، مرجع سابق ، ص 100

² حريز أسماء ، مرجع سابق ، ص 87

³ حمدي الغنيمي ، مرجع سابق ، ص 100

تعويض الأضرار الناتجة عن الدخان مهما كان سببه أو بسبب الحرارة الناشئة عن الحريق»¹.

الملاحظ أن هذه القاعدة تفرق بين البضائع التي أحرقت أو مستها السنة النيران وبين البضائع التي تلفت بسبب مياه الإطفاء فقط، فما يمكن اعتباره من قبيل الخسارة المشتركة هو البضائع التي فسدت بسبب مياه الإطفاء فقط بخلاف البضائع التي أحرقت أو أصابتها السنة النيران والتي تعتبر من قبيل الخسارة الخاصة وليس الخسارة المشتركة.²

والفكرة الأساسية من استبعاد البضائع التي اشتعلت فيها النيران أنها تعتبر كما لو كانت حطاما لا قيمة له ومن ثم لا يمكن القول بأنه تم التضحية بها في سبيل الخسارة المشتركة خاصة وأن الحريق قد اندلع قبل إعلان الخسارة المشتركة أو وجود مبرر لها.³

كذلك فإنه في حالة إحداث فجوات في جسم السفينة لوصول المياه أو القائمين بمكافحة الحريق إلى مكان الاشتعال حتى يصبح إخماده ممكنا فإن هذه الخسائر يمكن اعتبارها من قبيل الخسارة المشتركة.⁴

الفرع الثاني : الخسائر التي تلحق بالسفينة

قبل الولوج إلى الخسائر التي تلحق بالسفينة سوف نشير مسبقا إلى مفهوم السفينة حيث اعطى المشرع الجزائري تعريفا واسعا للسفينة من خلال نص المادة 13 من القانون البحري حيث جاء فيها أنها : " تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية ،إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة ."

¹ حريز أسماء ، مرجع سابق ،ص 87

² المرجع نفسه

³ طارق سيف ، مرجع سابق ، ص 90

⁴ المرجع نفسه

ويتضح لنا من خلال هذا التعريف أن المشرع البحري اعتمد أساسا على تخصيص السفينة للملاحة البحرية على وجه الاعتياد و الذي يفرض أن تكون منشأة عائمة ومخصصة للملاحة ،ومعنى ذلك قدرتها على ممارسة الملاحة ،كأن تكون في حالة جيدة تكفل سلامتها هذه الصلاحية هي التي تحدد بدء حياة السفينة قانونيا ونهايتها ،¹ وعليه يبدأ الوصف القانوني للسفينة من الوقت الذي تصبح فيه صالحة للملاحة البحرية ،وينتهي هذا الوصف بالنسبة لها من الوقت الذي تفقد فيه صلاحية أو بعدولها نهائيا عن القيام بالملاحة البحرية ،كأن تتحول إلى فندق عائم مثلا ،في هذه الحالة لا تطبق عليها أحكام القانون البحري ،إلا إذا عادت للقيام بالملاحة البحرية مرة أخرى .²

أما بالنسبة للخسائر التي تلحق بها وتدخل في إطار المساهمة في الخسائر المشتركة فهي كما يلي :

أولا : التضحية بملحقات السفينة

تتوفر السفينة على ملحقات تعد من العناصر اللازمة لاستغلالها واستثمارها،فهي تعد جزءا منها ،كون الوصف القانوني لها يمتد إلى مجموع هذه الملحقات ،و عليه فإن وصف السفينة يشمل مجموع الملحقات اللازمة لملاحتها و استغلالها سواء كانت متصلة بجسم السفينة أو منفصلة عنه.³

وتشمل حسب نص المادة 52 من القانون البحري الزوارق وعدة السفينة وكل الأشياء اللازمة للسفينة كي تقوم بالملاحة وإتمام نشاطها حيث جاء في هذه الأخيرة ما يلي :

¹ عباس حليمي ،القانون البحري ،الطبعة الثانية ديوان المطبوعات الجامعية ،الجزائر ،1988 ،ص 08

² عبد المنعم داود ،القانون البحري الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية ،دون طبعة ،منشأة المعارف ،مصر ،د س ن ،ص 15

³ أربوط وسيلة ،"النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة للملاحة البحرية ،المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل "،العدد السابع ،د س ن ،الصفحة 360

تصبح توابع السفينة بما في ذلك الزوارق و الأدوات و عدة السفينة و الاثاث و كل الأشياء المخصصة لخدمة السفينة الدائمة ملكا للمشتري . "

ومن هنا يمكن القول أنه لما كان الوصف القانوني للسفينة يمتد إلى مجموع ملحقاتها لذلك تشملها التصرفات التي ترد على هذه الأخيرة دون حاجة إلى نص خاص فهي تأخذ حكمها.

تعد خسارة مشتركة كل تضحية ملحقة بالسفينة يقوم بها الريان عن قصد وبكيفية معقولة من أجل السلامة العامة لإتقاء خطر يهدد السفينة كقطع الحبال أو الأشرعة وغير ذلك من معدات السفينة لتخفيفها وتقويمها خدمة للمصالح المشتركة من الإرسالية البحرية .

الملاحظ أنه ربما كان لهذه القاعدة أهمية أكبر في ظل أساليب الملاحة القديمة والتي من خلالها كانت السفينة تعمل بالفحم لذلك كان من الممكن استخدام أي مكونات خشبية في تشغيل السفينة.¹

أما في ظل أساليب الملاحة الحديثة، فبالرغم من عدم فقد هذه القاعدة لأهميتها تماما إلا أن هذه الأهمية قد تضاءلت ولم يزل هناك سوى أمثلة بسيطة مثل حالة تحميل السفينة لبضائع تتمثل في وقود صالح للسفينة ذاتها أو استخدام شحنات الزيوت لأغراض السلامة العامة أو كذلك حالة ناقلات الغاز المسال ، حيث تعد القوى المحركة لها هي نفس الغاز المسال الذي تحمله كبضائع ، وكذلك بعض مهمات وتموينات السفينة والتي قد تستخدم بشكل استثنائي في حالة الخسارة المشتركة.²

¹ بخيتي حفيظة ، مرجع سابق ، الصفحة 59

² طارق سيف ، مرجع سابق ، ص 92

ثانياً: الجنوح العمد

الجنوح هو توقف السفينة لاحتكاكها واصطدامها بإحدى العوائق كقاع البحر بحيث تتوقف لمدة من الزمن عن مواصلة رحلتها أو سيرها وهذا يؤدي بالضرورة للقيام بعدة من الإجراءات لإعادة تعويمها وحتى تتمكن من مواصلة سيرها.

ولتفادي أضرار تكون أكثر جسامة من الذي قد يحدث عند الجنوح قد يرى الريان بأن يجنح بالسفينة عمداً على الساحل لتجنب اصطدامها بالصخور أو بسفينة أخرى وتعتبر الخسائر الذي يخلفها هذا الجنوح من قبيل الخسائر البحرية المشتركة وذلك سواء كان جنوحها حتمياً أو غير حتمي .

إن هذه القاعدة حسمت الخلاف حول الجنوح الاختياري والإجباري ، إذ اعتبرت الجنوح بصفة عامة والنفقات التي تصرف على السفينة لتعويضها خسارة مشتركة.¹

ذلك أنه من الناحية العملية تعد نفقات التعويم من الخسائر المشتركة وذلك في حالة جنوح السفينة سواء كان الجنوح بسبب قوة قاهرة أو بسبب قيام الريان بفعل ذلك بمحض إرادته.² والسبب الذي حمله على هذا الاعتقاد هو أنه لا يمكن أن تبقى السفينة جانحة دون أن يكون هناك خطر حقيقي على سلامة البضائع وذلك لأنه إن استمرت أي سفينة في الجنوح يعني أنها لن تستطيع السير وأنها ستغرق بالتأكيد ولهذا فإن أي جنوح إنما يشكل خطراً على السفينة والبضائع.³

¹ عبد القادر لعطير ، مرجع سابق ، ص 567

² عادل علي المقدادي ، القانون البحري (السفينة ، أشخاص الملاحة ، النفل البحري ، البيوع البحرية ، الحوادث البحرية

التأمين البحري) دون طبعة ، المكتبة القانونية للنشر و التوزيع ، عمان ، 1999 ، ص 308

³ حريز أسماء ، مرجع سابق ، ص 95

ثالثا : انقاد حمولة السفينة

كما يعتبر من الخسائر البحرية المشتركة الأضرار الناتجة عن عمليات انقاد حمولة السفينة عند تعرضها للخطر الذي يهددها بالغرق كما لو اضطر الريان عمدا إلى فتح ثغرة في السفينة لإخراج البضائع منها عند تعذر اخراجها من السطح يقصد انقاد السفينة والحمولة معا.¹

كما أن الخسائر الذي قد تلحق بالسفينة جراء تدابير إطفاء الحريق مثلا فإن الضرر أو الهلاك الذي قد يصيب السفينة أو إحدى ملحقاتها على إثر حريق شب فيها يعتبر خسارة مشتركة ، يساهم فيها الجميع ما دام الهدف من ذلك هو خدمة المصلحة العامة ولو كانت السفينة راسية في ميناء الوصول ما دامت الحمولة على ظهرها.

كذلك يعد من قبيل الخسائر البحرية المشتركة حماية السفينة والحمولة التي على ظهرها كالدفاع عن السفينة في مواجهة العدو مثلا ، ذلك أنه إذا واجهت السفينة عدوا أو قرصانا في البحر فقرر الريان الدفاع عنها وأصيبت السفينة خلال المعركة ببعض الأضرار فإنها تعتبر من قبيل الخسارة المشتركة.

فالتضحية الإرادية من الريان تبرز بوضوح من خلال القرار الذي يصدره بالدفاع عنها بدلا من التسليم للعدو إذ هو يصدر هذا القرار وهو يعلم أنه سوف يدخل معركة قد تصاب فيها السفينة أو البضائع، ولكنه يفضل بإرادته هذه الأضرار تجنباً لخطر استيلاء العدو كلياً على السفينة وحمولتها. ولهذا فإنه لا شك أن جميع الخسائر التي تصاب بها السفينة خلال الدفاع عنها، أي كان نوعها، هي من قبيل الخسائر المشتركة.²

¹ محمود سمير الشرقاوي ،مرجع سابق ،ص 661

² حريز أسماء ، مرجع سابق ، ص 148

رابعاً: الأضرار الناتجة عن زيادة السرعة للسفينة

قد يقرر الريان تقاديا للخطر أن يزيد من سرعة السفينة عن المعدل الطبيعي فتتلف من جراء هذه السرعة بعض أجهزة السفينة أو آلاتها أو مراجلها، فيعتبر هذا التلف من قبيل الخسارة المشتركة.¹

وبمعنى آخر قد يرى الريان زيادة السرعة لتعويم السفينة بعد جنوحها فيطلق العنان لشرعها أو للبخار ، فيتربت على ذلك هلاك أو تلف أسرع السفينة أو هلاك آلاتها ومراجلها، فهذا الهلاك أو التلف يعد خسارة مشتركة إذا كان لزيادة السرعة طابع استثنائي محض أملتة السلامة العامة.²

ويلاحظ أن إطلاق العنان للأشعة أو للبخار لا يدخل في عداد الخسائر المشتركة إلا إذا كان بقصد تعويم سفينة جانحة، لتوافر الدليل على أن السفينة كانت في حالة الخطر أما إذا كانت السفينة طافية على الماء، فلا يعد الهلاك أو التلف اللاحق بأشعة السفينة وآلاتها ومراجلها من قبيل الخسائر المشتركة،³ وذلك لأنه لا يمكن التحقق مما إذا كان الأمر يتعلق باستعمال عادي للأشعة أو للبخار فيعد من أعمال الملاحة العادية التي يقوم بها الريان، والتي يجب أن تقع آثارها على عاتق المجهز وحده، أو باستعمال غير عادي بقصد زيادة سرعة السفينة وإنقاذها من الخطر.⁴

¹ علي البارودي ، مبادئ القانون البحري ، دون طبعة ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 1983 ، الصفحة 308

² حريز أسماء ، مرجع سابق ، ص 95

³ عبد القادر لعطير ، مرجع سابق ، ص 568

⁴ حريز أسماء ، مرجع سابق ، ص 95

المطلب الثاني: خسائر بمثابة نفقات

خسائر النفقات هي النفقات الإستثنائية التي يقوم الريان أو من يقوم مقامه حسب المشرع الجزائري بدفعها لأجل المنفعة المشتركة للرسالة البحرية ولا تعد هذه الأخيرة من قبيل الخسائر المشتركة إلا إذا كانت بطبيعتها نفقات إستثنائية أي ناتجة عن تفادي الريان أو من يقوم مقامه للخطر أو كانت بطبيعتها نفقات عادية ولكنها صرفت من جراء حادث استثنائي فجائي.

وهذا ما سنفصل فيه في هذا المطلب وسنتناول في الفرع الأول النفقات الإستثنائية وكفرع ثاني سنتطرق إلى النفقات الناتجة عن حادث فجائي

الفرع الأول: نفقات إستثنائية

وكما سبق القول فهي عبارة عن نفقات ينفقها الريان لتفادي خطر الهلاك الداهم للرحلة البحرية ويأخذ عدة صور.

أولاً: مصاريف تعويم السفينة

إن تعويم الريان للسفينة عمدا وبفعل إرادي يكون فعله هنا من قبيل الخسائر المشتركة ذلك أنه قام به لأجل المنفعة المشتركة أي ان الجنوح هنا يكون عمديا.

وبصيغة أخرى إذا جنح الريان بالسفينة عمدا لأجل المنفعة المشتركة، فإن نفقات التعويم تكون خسارة مشتركة بوصفها نتيجة مباشرة لها.

أما إذا جنحت السفينة بقوة قاهرة، بأن أطاحت العاصفة بالسفينة وألقت بها على الرمال، فإن نفقات تعويمها في هذه الحالة لا تعد خسارة مشتركة إلا إذا كان هناك خطر من بقاء السفينة جانحة، فإذا لم ينشأ عن الجنوح القهري خطر عام يهدد السفينة والحمولة معا،

فإن نفقات التعويم تشكل خسارة خاصة يتحملها المجهز وحده ولا يلتزم الشاحنون بالمساهمة فيها.¹

ثانياً: مصاريف الإنقاذ والإسعاف

الإنقاذ والإسعاف البحري نص عليه القانون البحري الجزائري في نص المادة 332 منه على أنه: "يعتبر كإسعاف بحري كل نجدة للسفن البحرية الموجودة في حالة الخطر أو للأموال الموجودة على متنها وكذلك الخدمات التي لها نفس الطابع والمقدمة بين سفن البحر وبواخر الملاحة الداخلية بدون الأخذ في الاعتبار للمياه التي جرت فيها النجدة". أي أنه هو المعونة التي تقدمها سفينة لأخرى في حالة خطر الهلاك.

وبالتالي فإن مصاريف الإنقاذ التي تتفق للحصول على الخدمات التي تخلص السفينة والحمولة من الخطر تعتبر خسارة مشتركة لأنها صرفت في سبيل السلامة العامة ومثل هذه المصاريف التي تصرف على الإنقاذ تعتبر من أكثر صور الخسائر البحرية المشتركة شيوعاً، فهي تماثل الرمي في نظام التضحية لتحقيق السلامة العامة.²

والشرط الأساسي لشمول هذه النفقات بمظلة الخسارة المشتركة هي أن تكون قد تمت في سبيل السلامة العامة والحفاظ على المخاطرة البحرية بجميع عناصرها.

الفرع الثاني: النفقات الناتجة عن حادث فجائي

وتتمثل هذه النفقات في نفقات الرسو ونفقات القطر وأجور الريان والبحارة

¹ مصطفى كمال طه ، مرجع سابق ، ص 383

² عبد القادر لعطير ، باسم ملحم ، مرجع سابق ، ص 568

أولاً : نفقات الرسو

إن رسو السفينة في الموانئ أمر عادي بحيث يتحمل المجهز الرسوم المترتبة على ذلك من قطر وإرشاد ورسو ورسوم ميناء، وأجور شحن البضاعة وتفريغها ، إلا أن الظروف البحرية قد تجبر الريان على الالتجاء إلى أحد الموانئ طبقاً للسلامة العامة وإصلاح السفينة إذا أصابها عطب ومن ثم يتخذ الريان قراراً بالالتجاء إلى ميناء قريب أملاً بإنقاذ السفينة والحمولة.¹

أما إذا كان قرار الريان بالالتجاء إلى ميناء قريب غير سليم أي كان هناك سوء تقدير من قبل الريان فهنا يعتبر انحراف غير مبرر عن خط سير السفينة يعرض المجهز لمطالبات الشاحنين بالعطل و الضرر .

كما أن اللجوء إلى أحد الموانئ إذا لم يكن بسبب خطر يهدد السفينة والحمولة والأرواح التي عليها وإنما بسبب عطل عادي، فإن مصاريف الالتجاء تقع على عاتق المجهز وحده لأنه يلتزم أصلاً بتقديم السفينة صالحة للملاحة عند بدء الرحلة البحرية.

ووفقاً لنظام الخسارة المشتركة أنه لا يجب أن يكون الخطر الذي أصاب السفينة في أصله خطر من قبيل الخطر الذي يهدد السلامة العامة بل يكفي أن يتطور هذا الخطر إلى حالة يهدد فيها السلامة العامة بالرغم من بدايته كخطر خاص.²

ثانياً: نفقات القطر

القطر بوجه عام هو الإسعانة بقوة محرّكة خارجية لتغيير مكان شيء لا تتوافر له

¹ عبدالقادر لعطير، باسم ملحم، مرجع سابق، ص 569

² حريز أسماء ، مرجع سابق ، الصفحة 98

الوسائل اللازمة لتحقيق الإنتقال المنشود ذاتيا وتتم هذه العملية بموجب عقد يعرف بعقد القطر.¹

وعرف القانون البحري الجزائري عقد القطر في المادة 860 منه على أنه: " يلتزم المجهز بموجب عقد القطر ومقابل مكافأة، بخدمات القطر بواسطة سفينة".
وبصيغة أخرى فهو عقد يلتزم بمقتضاه المجهز بجر سفينة أخرى مملوكة للغير مقابل أجر معين.²

وقد بدأ القطر في صورة تقديم مساعدة للسفينة التي تعطلت عن السير بسبب حادث ألم بها في عرض البحر، ثم أصبح القطر عملا ثابتا يقصد منه معاونة السفينة على الدخول في الميناء والرسو على الرصيف أو الخروج من الميناء، كما أصبح يستخدم في شحن السفن وتفريغها بأن تجر سفينة القطر الصنادل المشحونة بالبضائع لتوصيلها من الأرصفة إلى السفن الراسية في المرفأ.³

يزود القطر السفن والعائمات بقوة الدفع اللازمة لدخولها في الموانئ أو خروجها منها، ويفوق ذلك عادة القوة اللازمة لسير السفينة، ويزداد القطر حاليا بالنسبة للسفن التي تكون آلتها من القوة بدرجة تهدد بالخطر الأرصفة والعائمات الصغيرة بالميناء، ولهذا الاعتبار يتعين على تلك السفن أن تتخلى عن قوتها الذاتية كما أن تلك السفن لا تستطيع الملاحة في مياه ضيقة، وقد يكون القطر لازما ضروريا إذا عطبت أو كسرت آلة السفينة وأحرق بها

¹ مريم درويش ، " مدى مسؤولية مجهز السفينة عن التصادم الناشئ عن عمليتي القطر و الإرشاد " ، المجلة الجزائرية

للقانون البحري و النقل ، العدد السادس ، ص 167

² الأمر 76-80 المتعلق بالقانون البحري ، المرجع السابق

³ كمال حمدي ، القانون البحري ، دون طبعة ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، 1990 ، ص 764

الخطر إذ يقدم لها المساعدة اللازمة وينقذها من الغرق، وفي مثل هذه الحالة لا يتعلق الأمر بالقطر بل يعد من قبيل الإنقاذ البحري.¹

والقطر عملية مركبة حيث أنها تتطلب بحسب تعريفها عنصرين : قاطرة ومقطورة، وعلاوة على ذلك يوجد دائما أفراد على سطح القاطرة وأفراد على سطح المقطورة لإتمام مختلف العمليات والمناورات التي تتطلبها عملية القطر، ويبقى أن على الجميع تنسيق جهودهم بغية تحقيق ذات النتيجة.²

وبالرجوع إلى نفقات القطر فإنه إذا تعرضت السفينة وشحنتها لحادث إستثنائي بحيث يكون القطر وسيلة لإنقاذ الرحلة البحرية فإن المبالغ التي تنفق لإتمام عملية القطر تعتبر خسارة مشتركة.³

ثالثا: أجور الريان و البحارة ونفقات غذائهم

الأصل ان اجور الريان واشخاص الملاحة البحرية ونفقات علاجهم واغذيتهم تعتبر من المصروفات العادية للرحلة، تقع مسؤولية تحملها على مجهز السفينة. الا انها في الاحوال التي تصرف بسبب تعرض السفينة لحادث استثنائي، فإنها تعتبر نفقات استثنائية تخضع لنظام الخسائر البحرية المشتركة. ويمكن ايراد امثلة على هذا النوع من النفقات.⁴

فقد تصرف بسبب الرسو الاجباري للسفينة لاصلاح ضرر ناجم عن خسارة مشتركة،

¹ هاني دويدار، مرجع سابق، ص 356

² حريز أسماء، مرجع سابق، ص 115

³ حمدي الغنيمي، مرجع سابق، ص 104

⁴ عادل علي المقداي، المرجع السابق، ص 224

أو أن انفاقها ناجم عن تغيير خط سير الرحلة لتفادي خطر، الأمر الذي يؤدي إلى طول الرحلة وزيادة نفقات الريان والبحارة كأجورهم ونفقات علاجهم.¹

¹ المرجع نفسه

الفصل الثاني: الإطار الإجرائي لنظام تسوية الخسائر البحرية المشتركة

في هذا الفصل سنتناول نظام الخسائر البحرية من الجانب الإجرائي حيث سنقدم في المبحث الأول إجراءات تسوية الخسائر البحرية إجراءات تسوية هذه الخسائر ،حيث أن التسوية تمر بعدة إجراءات يصنف بعضها إلى ودي وتبدأ فيه الإجراءات بمعرفة أساس التسوية والذي يعد أهم إجراء ولا يمكن إكمال باقي الإجراءات بدونه ويتم على أساس التفرقة بين المجموعتين الدائنة و المدينة وإيجاد نسبة المساهمة بينهما مع إبراز دور الخبير في هذه التسوية .

كما يصنف بعضها الآخر إلى قضائي يتم اللجوء إليه في حالة إستحالة التسوية الودية بين أعضاء الرحلة البحرية ويكون ذلك من خلال رفع دعوى المساهمة في الخسائر البحرية المشتركة وسنبين من خلال التطرق إلى هذه الدعوى إجراءات رفعها والدفع بعدم قبولها كما سنشير إلى مدة تقادم هذه الدعوى .

أما في المبحث الثاني فسننتظر فيه إلى ضمانات الوفاء بالإشتراك في هذه الخسائر وذلك يكون بتحديد هذه الضمانات وما يتوزع عليها من حقوق ،وصولاً تصفيه هذا النظام .

المبحث الأول : إجراءات تسوية الخسائر البحرية المشتركة

تسوية الخسائر البحرية عملية فنية يتولاها في العادة خبراء مختصون يقومون بتوزيع هذه الخسائر على ذوي الشأن في الرسالة البحرية كل حسب مساهمته من عمل هذه الخسارة المشتركة والتي تتم بين شركات التأمين بغض النظر عن موضوع الخسارة سواء كانت البضاعة أم السفينة ،حيث يقوم كل طرف بأداء التزامه من هذه الخسارة ،ولكن إلى هذا الحد لا يطرح أي اشكال ،لكن ونظرا لوجود احتمال أن أحد أطراف الرسالة لايقبل هذه التسوية أي أن أحد الدائنين لايقبل التسوية كان له أن يرفع دعوى المساهمة على سائر المدنين وبذلك يكون قد اختار طريق التسوية القضائية .

المطلب الأول : التسوية الودية في نظام الخسائر البحرية المشتركة

سنتعرف من خلال هذا المطلب على إجراءات التسوية الودية حيث سنتطرق من خلال الفرع الأول إلى توزيع الأعباء بين المجموعتين الدائنة والمدينة مع ايضاح كيفية ايجاد النسبة بينهما مع إبراز دور الخبير فيها.

الفرع الأول : تسوية الخسائر البحرية بتوزيع العبء على المجموعتين الدائنة والمدينة**في نظام تسوية الخسائر البحرية المشتركة**

سنحدد أولا كلا المجموعتين ثم بعدها سنحدد النسبة بينهم

أولاً : تحديد المجموعة الدائنة و المدينة في الخسائر البحرية المشتركة

1- المجموعة الدائنة :

أو المجموعة الإيجابية، وهي المجموعة التي تمثل قيمة التضحيات المبذولة والتي يجب توزيعها، دائنة لأن أصحابها هم الذين يطالبون الباقين بالمساهمة بنصيبهم فيها وتدخل هذه المجموعة في التسوية بقدر قيمة الخسائر والأضرار التي أصابتهم من وراء التضحية.¹

تشمل هذه العناصر الأضرار المادية والنقدية وكذا جميع المصاريف الاستثنائية التي أنفقت في سبيل المصلحة العامة باستثناء ما ورد بالمواد 317، 316، 307 ق ب ج.

إذ يدخل في تكوين هذه العناصر السفينة والبضاعة وكذا أجرة النقل والتي فقدها المجهز كاملة أو جزءا منها بسبب التضحية، وجميع المصروفات النقدية الاستثنائية التي انفقها الريان من أجل الخلاص من خطر الهلاك، والتي على أساسها يتم طلب التعويض من المجموعة المدينة.

ويخرج من إطارها وحسب نص المادة 307 كل من سفن البحرية الوطنية وسفن حراسة السواحل والسفن المخصصة للمصلحة العمومية وسفن النزهة.

أما بحسب نص المادة 316 والمذكورة سابقا فتستثني المصاريف و الأضرار التي تصيب البضاعة ولم يحرر بشأنها وصل أو وثيقة شحن من الريان أو في حالة التصريح المغلوط بقيمة البضاعة حيث يعطى تصريح أقل من قيمة البضاعة، وكذلك البضائع المشحونة على سطح السفينة خلافا لأحكام المادة من نفس الأمر 774 والتي جاءت بما يلي: "لا يجوز تحميل البضائع على سطح السفينة إلا ضمن الشروط التي لا تحد من أمن الرحلة وعندما يكون التحميل في هذه الحالة نظاميا ومتعارفا عليه بوجه العموم.

¹ إيمان الجميل، الحوادث البحرية، المكتب الجامعي الحديث، دون طبعة، الجزائر، 2013، ص 132

وفي حالة تحميل البضائع على سطح السفينة يجب على الناقل إعلام الشاحن بذلك ما عدا في حالة ما إذا كان التحميل قد تم بالإتفاق مع الشاحن.¹

أما المادة 317 من نفس الأمر فتستثني حقائب وأمتعة الطاقم والمسافرين التي ليس لها وثيقة شحن ووصل من الريان والإرسالات البريدية.

تتشكل المجموعة الدائنة من أصحاب الحقوق في التعويض عن الأضرار المادية التي لحقت السفينة أو البضائع أو المصاريف النقدية المدفوعة في إطار التضحية الإختيارية لضمان السلامة العامة.¹

فإذا كانت الاضرار قد مست السفينة فان تجهزها يدخل ضمن المجموعة الدائنة وذلك بقيمة الأضرار التي لحقته ويجب في هذا الصدد التفريق بين حالة الهلاك الكلي للسفينة وهلاكها الجزئي، ففي حالة الهلاك الكلي فان المجهز يدخل ضمن المجموعة الدائنة بقيمتها سليمة قبل التضحية ويمكن تقدير ذلك عن طريق القيمة المؤمن عليها.²

أما في حالة الهلاك الجزئي فان مصاريف الإصلاح تدخل ضمن المجموعة الدائنة بإستثناء ما يجب خصمه من مصاريف الإصلاح.

أما إذا مست الأضرار البضائع المشحونة، فقد قرر المشرع الجزائري في المادة 312 من القانون البحري تحديد قيمة الأضرار التي تلحق البضائع على أساس قيمتها التجارية الحقيقية أو المفترضة في مكان ووقت تفريغها حيث جاء في نصها أنه: "تكون مساهمة البضاعة بنسبة قيمتها التجارية الحقيقية أو المفترضة في مكان ووقت تفريغها."³

¹ كريم مخالفة، "الخسائر البحرية المشتركة وطرق تسويتها على ضوء الأمر 80-76 المعدل والمتمم في الجزائر والنظم

المقارنة"، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، العدد الثامن، 2016، ص355

² المرجع نفسه

³ أنظر المادة 312 القانون البحري، مرجع سابق

ويقصد بمكان التفريغ المكان المخصص لتفريغ البضائع أي وضع البضائع من على ظهر السفينة ويوجد في كل ميناء مكان مخصص لهذا الغرض ويكون في ميناء الوصول. كما يعنى المشرع الجزائري بـ « قيمتها التجارية الحقيقية أو المفترضة » إفتراض وصول هذه البضائع سليمة لميناء التفريغ، أما إذا وصلت وهي تالفة فيتم تقدير قيمتها على هذه الحالة ويكون الفرق هو قيمة الخسارة وهذا ما إتفق عليه الفقه البحري على تسميته بطريقة التسوية بالفرق.¹

ويجب أن يكون تطبيق طريقة التسوية بالفرق عادلة في حالة ما إذا تم بيع البضاعة التالفة فوراً بعد تفريغها لكن من المتعارف عليه في الممارسات التجارية البحرية في الوقت الراهن أن هذه البضائع لن تجد مشترياً لها إلا بعد مرور أسابيع أو أشهر، وهذا ما يؤثر على ثمن بيعها الأمر الذي يجعل هذا النمط من التسوية غير دقيق وغير موضوعي، الأمر الذي دفع بممارسي التسوية وتحت ضغط التجارة البحرية المتزايدة من استحداث إلى ما يسمى بالتسوية بالحصة أو بالنسبة.

إلا أن هناك استثناء من حق الاشتراك في هذه المجموعة فئة من القيم مع ادخال هذه الفئة في المجموعة المدينة، يقتضي التمييز اذن بين القيم الخارجة عن المجموعة الدائنة و القيم الداخلة في هذه المجموعة .

أ- القيم الخارجة عن المجموعة الدائنة:

القيم الخارجة عن المجموعة الدائنة هي:

¹ كريم مخالفة ، مرجع سابق ، ص 356

-البضائع التي لم تنظم بها وثيقة شحن أو التي لم يقدر عنها الريان اشعارا بالتسليم الا ان هذه البضائع تدخل في حساب المجموعة المدنية ، اذا انقذت و ذلك طبق للفقرة الثانية من المادة 316 ق ب ج .

- البضائع التي قدم عنها تصريح كاذب، ما لم يترتب على صاحب العلاقة حسن نيته.

-البضائع الهالكة او المتضررة التي اعطي تصريح عنها بأقل من قيمتها الحقيقية، ان هذه البضائع تدخل في حساب المجموعة الدائنة على اساس قيمتها الحقيقية.

- البضائع المشحونة على سطح السفينة خلافا للعادات البحرية وذلك طبقا للفقرة الثالثة من المادة 316 ق.ب.ج.¹

ب-القيم الداخلة في المجموعة الدائنة :

تتكون المجموعة الدائنة من مجموع الخسائر الناجمة على فعل الريان بقصد السلامة العامة سواء كانت هذه الخسائر نقدية الو خسائر مادية تلحق هذه الاخيرة بالبضائع او السفينة ذاتها وبالتالي فإنها تتكون من مجموع حقوق التعويض بسبب التضحيات التي قام بها الريان.²

ب1- الخسائر النقدية:

وهي المصروفات التي يقرر الريان انفاقها من اجل السلامة العامة للسفينة وحمولتها ويشترط ان تكون هذه النفقات معقولة فما زاد يقع على عاتق الريان ،وتم التمييز بين ثلاثة أنواع من المصاريف، المصاريف التي لا تعتبر من المصاريف العادية للملاحة ،أي تكون بذاتها إستثنائية والمصاريف التي وإن كانت تعتبر بطبيعتها عادية إلا أنها بسبب إنفاقها

¹ يخيتي حفيظة ،مرجع سابق ،ص ص76 77

² المرجع نفسه ،ص 77

نتيجة حادث استثنائي يجعلها خسارة مشتركة والمصاريف البديلة أي التي تتفق بدلا من مصاريف أخرى تعتبر خسارة مشتركة.¹

ومثال المصاريف الاستثنائية كمصاريف تعويم السفينة منعا من غرقها مثلا ومصاريف الإنقاذ في حالة تعطل السفينة وتعرضها لخطر بحري ومصاريف تسوية الخسارة المشتركة ومثال المصاريف البديلة كما لو اضطر الريان تقاديا لخطر تتعرض له السفينة أن يلجأ إلى أحد الموانئ ونتيجة لهذا العمل كان لا بد من إصلاح السفينة لإتمام الرحلة ولكن الريان بدلا من إصلاح السفينة في ميناء اللجوء، استأجر قاطرة لتقطر السفينة إلى ميناء آخر، يتم فيه إصلاح السفينة في وقت أقصر ويتكاليف أقل، فإن مصاريف القطر أحدهما تمثل المجموعة تعتبر في هذه الحالة خسارة مشتركة بالرغم من أنها ليست نتيجة مباشرة ولازمة للخسارة المشتركة، إذ أن الريان أنفقها بعد وقوع الخطر، ولكن بشرط ألا تتجاوز هذه المصاريف البديلة قيمة المصاريف التي كانت ستنتفق، وإلا تحمل المجهز هذه الزيادة والتي لا تعد خسارة مشتركة.²

وقد يثير حساب خسائر النفقات صعوبة بسبب تقلب العملات لان هذه النفقات تدفع بوجه عام في بلد اجنبي وبعملة هذا البلد ، وقد يطرأ تغيير على قيمة هذه العملة في الوقت الذي تتم فيه التسوية.³

¹ طالب حسن موسى ،مرجع سابق ، ص ص 210 ، 211

² محمود سمير الشقراوي ،مرجع سابق 662

³ بخيتي حفيظة ،مرجع سابق ،ص77

ب2- الأضرار التي تلحق بالسفينة

قد تهلك السفينة هلاكا كلياً وقد يصيبها تلف، ففي الحالة الأولى تقدر قيمتها قبل وقوع الخطر البحري، ويكون عادة المبلغ المثبت في وثيقة التأمين مخصوصاً منه قيمة ما يكون قد تبقى من حطام.¹

يدخل المجهز في المجموعة الدائنة بقيمة الأضرار التي تلحق السفينة من أجداد التضحية الاختيارية لأجل السلامة العامة ويجب التمييز بين ما إذا كانت السفينة قد هلكت تماماً وأصيبت بتلف فقط، فإذا كان الهلاك كلياً فإن المجهز يدخل في المجموعة الدائنة بقيمتها قبل الحادث بما يساوي المبلغ الذي يدفع لاستبدالها بغيرها مخصوصاً منه قيمة ما يكون قد تبقى من حطام فإذا تعذر الاستبدال، فإن تحديد قيمتها يتم بالتخمين ويعيد في هذا التقدير القيمة التي امن بها المجهز للسفينة والمذكورة في وثيقة التأمين.²

أما إذا كان هلاك السفينة جزئياً، فإن تقدير الضرر يكون بمقدار المبالغ التي انفقت على إصلاحها بشكل معقول غير مبالغ فيه إلا أنه يخصم من مبلغ قيمة القطع القديمة.³

ويدخل بهذا الفرق في الخسارة المشتركة حتى لا يثرى المجهز على حساب الآخرين وتجدر الملاحظة أن المشرع الجزائري لم يشر إلى حساب فرق التجديد في المادة 313 :

" يكون مبلغ الأضرار والخسائر التي تعرضت لها السفينة والمقبولة كخسائر مشتركة مساوية للتكاليف الحقيقية الخاصة بإصلاحات السفينة في حالة ما إذا تم إنجازها، والتكاليف التقديرية في حالة ما إذا لم يتم إنجازها."

¹ عبد القادر لعطير، باسم ملحم، مرجع سابق، ص 577

² مصطفى جمال، القانون البحري، دار النهضة العربية، دون طبعة، القاهرة، 1987، ص 303

³ المرجع نفسه، ص 303

أما إذا كان الإصلاح مؤقتاً فلا مجال للخصم المذكور لأن المجهز سيضطر إلى إعادة استبدال القطع التالفة في الميناء الذي يرغب باصلاح السفينة فيه ، ومع الخسائر المشتركة بعدها مصاريف بديلة.¹

أما إذا اقتصر الأمر على مجرد تلف أصاب السفينة وهو الوضع الغالب، فإن نفقات إصلاح هذا التلف تدخل في المجموعة الدائنة. بيد أن ثمة صعوبات قد تعرض في هذا الصدد :

1 - فإذا أصلحت السفينة وكان الإصلاح ينحصر في استبدال أشياء أن يخصم من نفقات الإصلاح أشياء جديدة بدلاً من الأشياء القديمة وجب أن يخصم من نفقات الإصلاح الفرق بين القديم والجديد أو فرق التجديد حتى لا يثري المجهز بسبب التضحية.

2 - وقد تجري إصلاحات مؤقتة للسفينة في الميناء الذي التجأت إليه بعد الحادث، على أن تجري الإصلاحات النهائية في ميناء آخر. ولا يجوز أن تدرج نفقات الإصلاح مرتين في عداد الخسائر المشتركة. بيد أن الإصلاحات المؤقتة قد يترتب عليها الاقتصاد في نفقات الإصلاحات النهائية. وحينئذ تعد من الخسائر المشتركة بوصفها من النفقات المستبدلة.²

كما أنه توجد نقطة في غاية الأهمية وهي تقسيم التكاليف إلى قسمين قسم منها لا يخضع لقاعدة خصم القديم من الجديد أي التكاليف التي تحتسب بالكامل وقسم آخر يخضع للخصم والموروثة عن اللجنة البحرية الدولية والتي يمكن تلخيصها فيما يلي :

¹ شهبور فتيحة، بن عمر هند، النظام القانوني للخسائر البحرية المشتركة، مذكرة نهاية التريص المتخصص للقضاء، فرع

القانون التجاري والبحري، المعهد البحري العالي، بوسماعيل، تيبازة، 2002، ص28

² مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 377

*** التكاليف التي لا تخضع للخصم**

(1)- هي كافة مصروفات إصلاح السفن التي يقل عمرها عن 15 سنة وقت إعلان الخسارة المشتركة.

(2)- المؤن والمواد المخزنة والسلاسل أيا كان عمر السفينة

(3) - رسوم دخول الحوض الجاف وتكاليف رفع السفينة.¹

*** التكاليف التي تخضع للخصم**

(1)- بالنسبة لمصروفات إصلاح السفن التي يزيد عمرها عن 15 سنة وقت إعلان الخسارة المشتركة فإنه يخصم ثلث هذه الإصلاحات مقابل ما يستفيد المالك منها.

(2)- بالنسبة لمصروفات التنظيف، فإنه لا يسمح بها إلا إذا كان قد تم دهن القاع خلال الإثني عشر شهرا السابق لإعلان الخسارة المشتركة حيث يفترض هنا أن حصول التلف فيها بسبب الخسارة المشتركة وليس بسبب الاستهلاك العادي وهنا يتم خصم %50 منها والسماح بالنصف الآخر في الخسارة المشتركة.

(3)- معدات الإنقاذ وأجهزة الملاحة والاتصالات والآلات حيث تحسب الخصومات وفقا لعمر كل جزء تطبق عليه، أي يتم حساب الهلاك لهذه الأجزاء وتحديد النسب الواجب خصمها.²

ويلاحظ أن الخصومات تتم من قيمة الأجزاء المستبدلة فقط دون بقية تكاليف الإصلاح ولهذا فضلنا في هذه الدراسة استخدام مصطلح عمليات الاستبدال بدلا من المصطلح الشائع عمليات الإصلاح للتأكيد على هذه النقطة.

¹ حريز أسماء ، مرجع سابق ،ص144

² المرجع نفسه ،ص 145

ويحتسب عمر السفينة وفقا للقاعدة من اليوم الحادي والثلاثين من شهر ديسمبر من العام الذي اكتمل فيه بناء السفينة وحتى تاريخ إعلان الخسارة المشتركة.

وفي حالة ما إذا لم يتم الإصلاح فعلا فإنه يتم احتساب تعويض الخسارة المشتركة على أساس النقص المعقول في القيمة والناشئ عنها ولكن بشرط ألا يزيد عن تكاليف الإصلاح المقدر في حالة إجرائه.

وفي حالة أن السفينة اعتبرت خسارة كلية حكومية أو أن تكاليف إصلاح الضرر تزيد عن قيمة السفينة بعد الإصلاح، فإن القيمة التي تعتبر خسارة مشتركة هي القيمة التقديرية للسفينة سليمة مطروحا منها القيمة التقديرية لتكاليف الإصلاح، وقيمة السفينة في حالتها تالفة.¹

غير ان عمليات الترميم والاصلاح تتطلبان احيانا وقتا طويلا، مما يؤدي الى توقيف السفينة عن العمل مقابل ذلك يبقى المجهز مكلف بتحمل النفقات الثابتة كأجور الطاقم والضرائب كما تفوت عليه في هذه الفترة فرصة استغلال السفينة.

ب3 - الأضرار اللاحقة بالبضاعة

بالنسبة للخسائر والأضرار اللاحقة بالبضاعة فان الضرر قد يقع للبضائع قد يكون ضرر ناجم عن هلاك البضاعة هلاكا كلياً وان هذا الضرر كان عبارة عن تلف تعرضت له البضاعة و في الحالتين يكون مالك البضاعة دائنا بقيمتها.²

ففي حالة الهلاك يؤخذ بقيمة البضائع في ميناء تفرغها و تحسب على أساس قيمتها في اليوم الذي ينتهي فيه التفريغ و يثبت نوع البضاعة التي تمت التضحية بها و قيمتها بسندات الشحن أو بقوائم البضاعة.

¹ حريز أسماء، مرجع سابق، ص146

² عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص237

أما في حالة تلف البضاعة فالتقدير يتم على أساس ميناء التفريغ إذ قدم متسلمها فاتورة تجارية في ميناء الشحن. تم تحدد بعد ذلك قيمة قيمتها بعد التلف الحاصل ، والفرق بين القيمتين وهو الذي يكون به دائئا مالك البضاعة.¹

وتشمل قيمة البضاعة في ميناء التفريغ ثمن الشراء، وأجرة النقل وقسط التأمين (الضمان) والريح الذي فات على الشاحن ونفقات التفريغ والرسوم الجمركية. ولا يدخل في المجموعة الدائنة سوى ثمن الشراء، وأجرة النقل لأن هذه الأجرة واجبة الأداء رغم التضحية بالبضاعة وقسط التأمين والريح الفائت لأن هذه المبالغ هي التي ضاعت على الشاحن فعلا ومن ثم تمثل الضرر الذي أصابه من جراء التضحية. أما نفقات التفريغ والرسوم الجمركية فيتعين خصمها من القيمة عند التفريغ حتى لا يكون الشاحن الذي ضحيت بضاعته في مركز أحسن مما لو وصلت بضاعته سالمة.²

وتثبت حالة البضاعة المضحاة بسند الشحن، ويكون سند الشحن حجة في الإثبات تجاه الشاحنين الآخرين .

وإذا ذكرت قيمة البضائع في سند الشحن بأقل من قيمتها الحقيقية، فإنها تدخل في المجموعة الدائنة على أساس القيمة المصرح بها، ولكنها تدخل في المجموعة المدينة على أساس قيمتها الحقيقية أي أنه يؤخذ بالتقويم الأقل فائدة للشاحن عقاباً له على ما ارتكبه من غش وهذا ما أقرته المادة 316 قانون بحري السالفة الذكر.³

وكما سبق القول انه توجد طريقتان لحساب الخسارة المستحقة في حالة حدوث تلف للبضاعة وهما طريقة التسوية بالفرق وطريقة التسوية بالنسبة

¹ عبد القادر لعطير ،باسم ملحم ،مرجع سابق ،ص580

² مصطفى كمال طه ،القانون البحري ،مرجع سابق ،ص364

³ أنظر المادة 316 من القانون البحري ،مرجع سابق

فبالنسبة لطريقة التسوية بالفرق فإنها تتم على أساس حساب قيمة البضاعة بغرض وصولها سليمة في ميناء التفريغ وفي يوم انتهاء التفريغ ثم تحسب قيمتها الحقيقية وهي تالفة في ميناء ويوم التفريغ أيضا، فيكون الفرق بين القيمتين هو قدر الخسارة.

يطبق معدل نقص القيمة المحسوب بهذه الطريقة على القيمة المؤمن عليها»¹.

مثال :

قيمة البضاعة سليمة في ميناء التفريغ 30.000 دج ، بينما بيعت تالفة بمبلغ 14.000 دج، فلا يدخل في المجموعة الدائنة لهذه البضاعة سوى مبلغ 16.000 دج، هذه الطريقة تكون عادلة ومقبولة إذا كانت البضاعة تباع في يوم التفريغ ذاته و لكن الغالب أن البضاعة لا تفرغ و لا تباع إلا بعد فترة من الزمن قد تصل إلى شهر أو أكثر وفي خلال هذه الفترة قد تتغير الأسعار أما بالارتفاع أو بالانخفاض و لذلك يتعين الأخذ بالطريقة الثانية و هي التسوية بالنسبة و تنحصر في مقارنة ثمن البضاعة في يوم البيع لا في يوم التفريغ و ثمنها تالفة في يوم البيع نفسه فإذا بيعت البضاعة وهي تالفة بمبلغ 30.000 دج ،و كان ثمن نفس البضاعة سليمة يوم البيع 150.000 دج، فان الثمن الذي حصل عليه الشاحن يمثل 20 %، من قيمة البضاعة سليمة فتطبق هذه النسبة على ثمن البضاعة سليمة عند التفريغ.²

إن طريقة التسوية بالفرق قد تكون عادلة ومقبولة إذا كانت البضاعة تباع في يوم التفريغ ذاته ولكن الغالب أن البضاعة لا تفرغ ولا تباع إلا بعد فترة من الزمن قد تصل إلى شهر أو أكثر، وفي خلال هذه الفترة قد تتغير الأسعار إما بالارتفاع أو بالانخفاض، ولذلك يتعين الأخذ بطريقة أخرى هي طريقة التسوية بالنسبة وتنحصر هذه الطريقة في مقارنة ثمن

¹ حريز أسماء، مرجع سابق، ص147

² عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص233

البضاعة سليمة يوم البيع وثمانها تالفة في يوم البيع نفسه، وتطبيق النسبة على الثمن يوم التفريغ.¹

فطريقة التسوية بالنسبة أكثر دقة وأدنى إلى العدالة من طريقة التسوية بالفرق إذ يجب ألا يكون لتقلب الأسعار تأثير في تقدير الضرر الذي أصاب الشاحن. ولا يكون حساب التعويض صحيحا إلا إذا روعي تاريخ واحد لقيمة البضاعة تالفة وقيمتها سليمة أما أن يؤخذ رقمان للبيع في تاريخين مختلفين، ثمن البضاعة تالفة يوم البيع، وثمان البضاعة سليمة يوم التفريغ، فليس دقيقا على الإطلاق.²

لقد خالف المشرع الجزائري معظم التشريعات العربية و الفرنسية الذين اعتدوا بيوم التفريغ إذ نص في المادة 314 من القانون البحري الجزائري على انه: "يكون مبلغ الأضرار، الخسائر التي تعرضت لها البضائع و المقبولة كخسائر مشتركة مساويا لتكاليف التضحيات المحسوبة على أساس القيمة التجارية لهذه البضائع عند شحنها."

أما قواعد يورك وأنفرس فقد أخذت بطريقة التسوية بالفرق والتي سبق لنا توضيحها مثلها مثل ما ذهب إليه المشرع الجزائري . فبالرجوع إلى الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، فإننا نجد المادة 144 منه تنص على ما يلي: «تقدر الأضرار بمقارنة قيمة البضائع في حالة الخسارة بقيمتها وهي سالمة في نفس الزمان والمكان».

أما بالنسبة للتضحية بالحاويات سواء كانت فارغة أو معبأة بالبضائع يجب ان تساهم في الخسائر المشتركة و سبب المساهمة لا يكون أساس سند النقل و إنما بسبب وجود شيء ذا قيمة مالية عالي ظهر السفينة ركن السؤال الذي يثور في هذا الصدد من يساهم في الخسائر

¹ مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 392

² حريز أسماء، مرجع سابق، ص 149

المشتركة المجهز أم مالك البضاعة المعبأة في الحاوية ؟ للجواب على هذا السؤال يجب التفرقة بين أمرين:¹

الأمر الأول: يكون المجهز هو المساهم في الخسارة المشتركة إذا كانت الحاوية ملك أو مستأجرة من قبله و في هذه الحالة تشكل الحاوية وحدة واحدة مع السفينة غير منفصلة عنها و بالتالي تكون قيمتها محتواة في قيمة السفينة.

الأمر الثاني: يصبح المساهم في الخسارة المشتركة هو المالك للبضائع في حالة ما إذا كانت ملك له أو مستأجرة من قبله فإذا اخذ المؤجر على عاتقه المساهمة في الخسارة المشتركة حسب عقد الإيجار فان المؤجر يرجع عن مالك البضاعة و ما على هذا الأخير إلا الرجوع على المؤجر استنادا على عقد الإيجار.²

ب4- الخسارة اللاحقة بأجرة النقل

فيما يتعلق بأجرة النقل، فإنها تدخل في قيمة البضاعة وتشارك في الخسارة المشتركة مع خصم مصاريف تحصيلها حيث تعتبر الأجرة الناتج عن التضحية الاختيارية في سبيل السلامة العامة المترتبة عن هلاك او تلف البضاعة وتعد خسارة مشتركة يعوض عنها المجهز، على أن يخصم من قيمة الأجرة الإجمالية النفقات التي كان مستحقها سيتحملها في سبيل الحصول عليها ولو لم تقع التضحية.³

وتجدر الإشارة في هذا الصدد أنه يجب التفرقة بين ثلاثة أنواع من الأجرة:

1- الأجرة المدفوعة مقدما: وهي الأجرة التي تدفع مقدما وتستحق أيا كانت الظروف أي سواء هلكت السفينة والبضائع أم وصلت سالمة.

¹ بخيتي حفيظة، مرجع سابق، ص82

² المرجع نفسه، ص83

³ طارق سيف، مرجع سابق، ص124

2- الأجرة المستحقة عند الوصول: وهي الأجرة التي تدفع فقط في حالة وصول البضائع سالمة إلى ميناء الوصول المحدد بسندات الشحن أو مشارطات الإيجار التي لا تدفع على الأجزاء التالفة أو الهالكة من البضائع.¹

3- الأجرة النسبية: وتستحق نسبيا على الجزء الذي اكتمل من الرحلة على أساس أنه إذا انقطعت الرحلة قبل تمامها أصبح مستحقا للمالك جزءا من الأجرة تمثل نسبة ما تم إنجازه من الرحلة، وبصفة عامة فإن هذا النوع من الأجرة نادر التطبيق في النقل البحري.²

وبالنسبة للخسارة المشتركة، يمكن القول بأن الأجرة المدفوعة مقدما تدخل في قيمة البضائع وبالتالي يتم إدراجها في حسابات الخسارة المشتركة بشكل غير مباشر أي ضمنا أما الأجرة المستحقة عند الوصول فإنها تدخل إلى حسابات الخسارة المشتركة بشكل صريح حيث أن تلف أو هلاك جزء من البضائع بسبب الخسارة المشتركة يؤدي إلى ضياع هذه الأجرة على مالك السفينة (بسبب السلامة العامة) وبالتالي تستدعي مشاركة بقية الأطراف. أما الأجرة النسبية فإنها تدخل إلى حساب الخسارة المشتركة بالقدر غير المنجز من الرحلة البحرية.³

وبصفة عامة يجب أن تخصم من قيمة الأجرة المفقودة النفقات التي كان الناقل سوف يتكبدها أصلا، ومن المعروف اقتصاديا أن الأجرة تغطي تكاليف التشغيل أو التكاليف التي يتحملها المالك بالإضافة إلى هامش ربح معقول، وبالتالي فإنه في حالة تلف أو هلاك

¹ طارق سيف، مرجع سابق، ص 124

² المرجع نفسه، ص 125

³ مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 393

البضائع بسبب الخسارة المشتركة فإنه كما تضيع الأجرة، فإن مالك السفينة يعفى من التكاليف الخاصة بإتمام نقل هذا الجزء من البضائع والتي كان سيتكبدها أصلاً.¹

ب5- نفقات تسوية الخسائر المشتركة

وَيَدْخُلُ فِي حِسَابِ الْمَجْمُوعَةِ الدائنة أيضاً نفقات تسوية الخسائر البحرية المشتركة والتي تشمل أجرة الخبراء الذين يقومون بالتسوية الرسوم القضائية وغيرها من النفقات .

ب)-المجموعة المدينة في نظام تسوية الخسائر البحرية المشتركة

وتتضمن قيمة المصالح التي إستفادت من التضحية والتي تعتبر مدينة للمجموعة الأولى بنصيبها في الخسارات أي تتضمن الأشياء التي بسببها يجب الإشتراك كما يبين قيمة كل شيء.²

تتكون هذه المجموعة من العناصر التي يتعين عليها أن تساهم في الخسارة لأنها استفادت من جراء هذه الخسارة، ويستثنى من ذلك الأرواح البشرية التي تم إنقاذها وأمتعة المسافرين والبحارة وطرود البريد، فهذه لا تعد من البضائع، ولكن لو هلكت هذه الأشياء فإنها تدخل في المجموعة الدائنة فقط.³

وهي على نقيض المجموعة الأولى تعرف هذه المجموعة بالمجموعة السلبية، وهي جموع القيم التي تم إنقاذها واستفادت من عملية التضحية التي أقدم عليها الریان اختياريًا، كما أنها مدينة للمجموعة الأولى بنصيبها في الخسارة وتحمل التعويض، والذي يكون على أساس المصالح المنقذة وليس على أساس ذمم أصحاب تلك المصالح، ويقدر ما وصل منها سالماً

¹ حريز أسماء، مرجع سابق، ص150

² حمدي الغنيمي، مرجع سابق، ص105

³ طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص213

وتشمل العناصر المكونة لهذه المجموعة السفينة والبضاعة والأجر لأن حصوله على الأجر كان بسبب التضحية، باستثناء النفقات النقدية والتي تخرج من نطاق هذه المجموعة.¹
و تتألف المجموعة المدينة م 310 ق ب ج ، الأجرة النقل م 311 ق ب ج .

1-البضائع

تدخل البضائع التي أنقذت في المجموعة المدينة بقيمتها في ميناء التفريغ و في نفس يوم التوزيع، و العبرة بالقيمة التجارية الحقيقية أو المقربة أي القيمة الصافية للبضائع و من ثم يجب أن يخصم من قيمة البضائع الإجمالية أجرة النقل و نقاط التفريغ و الرسوم الجمركية و غيرها من المصروفات تدرج البضائع المضمن بها في المجموعة المدينة بقيمتها التجارية المفترضة في ميناء الشحن و هي تدخل كما رأينا في المطلب السابق في المجموعة الدائنة.²

أما إذا تمت التضحية بجزء من البضاعة ،فإن قيمة البضاعة تقدر بسعرها التجاري يوم الوصول على اعتبار أنها سليمة ثم يخصم من هذه القيمة أجور النقل والتفريغ والرسوم الجمركية لأن البضاعة الهالكة لا تدفع هذه النفقات وما تبقى يدخل في الخسارة المشتركة إلا إذا اشترط في سند الشحن أن الأجرة تدفع أيا كانت الحوادث التي تتعرض لها الرحلة ومن تم فإن أجرة النقل تضاف إلى قيمة البضاعة وتدخل في الخسارة المشتركة.³

وتبرير إدخال قيمة البضاعة المضحات بها في المجموعة المدينة بالإضافة إلى إدخالها في المجموعة الدائنة هو تحقيق المساوات بين عناصر الإرسالية البحرية لان إعطاء صاحب البضاعة المضحات بها كامل قيمتها يعني انه أصبح أفضل حال من أصحاب

¹ إيمان الجميل ،مرجع سابق ،ص 132

² بخيتي حفيظة ،مرجع سابق ،ص 84

³ حريز أسماء ،مرجع سابق ،ص 152

البضائع المنقذة على أنه يلاحظ أن إدخال قيمة البضاعة المضحى بها في المجموعة الدائنة، يدخل معها أيضا أجرة النقل لأن هلاك البضاعة يسقط حق الناقل بالمطالبة بها كما يخصم من القيمة رسوم الجمارك وأجور التفريغ، اللهم إلا إذا وجد شرط استحقاق الأجرة أي كانت الظروف وعندها تدخل في المجموعة المدينة.¹

وعلى هذا فإن البضائع المضحى بها تدرج في كل من المجموعة الدائنة و المدينة بيد أنها لا تدرج في المجموعتين في نفس القيمة بل تدخل في المجموعة الدائنة بقيمتها مضاف إليها أجرة النقل ، في حين أنها تدخل في المجموعة المدينة بقيمتها مخصوما منها هذه الأجرة ، لكن إذا اشترط أن الأجرة تكون مستحقة للناقل في جميع الأحوال فإنها تضاف إلى قيمة البضائع المضحاة عند دخولها في المجموعة المدينة ، و ذلك لان الأجرة في هذه الحالة تعد هالكة مع البضائع ذاتها .²

ومما يجدر ذكره أن كل بضاعة لا ينظمها سند شحن أو لم يصدر الريان إشعارا بتسليمها لا تعد من الخسارة البحرية المشتركة إذا هلكت لكنها تدخل منها إذا هي أنقذت و هو الحكم نفسه فيما إذا ما قدم عن البضائع تصريح كاذب إلا إذا اثبت صاحبها بان ذلك حدث بحسن نية و هذه البضائع التي صرح صاحبها بأقل من قيمتها الحقيقية تستفيد من الخسارة البحرية المشتركة على أساس القيمة المصرح بها لكنها تدخل في المجموعة المدينة على أساس قيمتها الحقيقية.³

¹ مصطفى كمال طه ،مرجع سابق ،ص304

² عبد القادر لعطير ،باسم ملحم ،مرجع سابق ،ص458

³ حسان سعاد ،"نظام الخسائر البحرية في القانون البحري الجزائري "، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، العدد

تحدد المساهمة في الخسارة المشتركة على أساس القيم الفعلية الصافية للأموال في نهاية المخاطرة وذلك فيما عدا قيمة البضاعة والتي تحتسب على أساس القيمة في وقت التفريغ.

كما تثبتها الفاتورة التجارية المقدمة لمستلم البضاعة أو على أساس القيمة المشحونة إذا لم توجد مثل هذه الفاتورة وتشمل قيمة البضاعة رسوم التأمين والأجرة إلى الحد الذي تكون فيه مصالح أخرى غير الشحنة معرضة لفقد الأجرة وهذا إستنادا لما جاء في قواعد يورك وانفرس.¹

وهذه الفقرة تقتضي منا توضيح الحالات التالية فمثلا عبارة إلى الحد الذي تكون فيه مصالح أخرى غير البضاعة معرضة لفقد الأجرة و تعني ألا تكون الأجرة مستحقة للدفع في ميناء الوصول وإلا كانت مصلحة مالك السفينة أو الناقل هي المعرضة لفقد الأجرة، أي تقتصر معالجة الأجرة ضمن قيمة البضائع إذا كانت مدفوعة مقدما.

أما وفقا لعبارتي كما تثبتها الفاتورة التجارية و تشمل قيمة البضاعة رسوم التأمين والأجرة، فإن الخبير البحري قد يواجه أمامهما حالات ومثالها:

الحالة الأولى: حالة أن البضاعة مبيعة بعقد البيع سيف Cif :

يطلق اسم " CIF " على البيع الذي يتم فيه تسليم البضائع على ظهر السفينة عند ميناء القيام، وفيه يلتزم البائع بإبرام عقد النقل البحري والتأمين على البضائع المنقولة مقابل التزام المشتري بدفع مبلغ إجمالي يشمل ثمن البضائع ومقابل التأمين وأجرة النقل البحري.²

¹ حريز أسماء، مرجع سابق، ص153

² علي البارودي، هاني محمد دويدار، القانون البحري، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة للطباعة والنشر، بيروت، ص

الملاحظ أن البيع سيف يطلق على البيع الذي يتم فيه تسليم البضائع في ميناء الوصول.

وفيه يلتزم البائع بإبرام عقد النقل البحري والتأمين على البضائع المنقولة مقابل التزام المشتري بدفع مبلغ إجمالي يشمل ثمن البضائع ومقابل التأمين وأجرة النقل البحري.¹ ويرجع انتشار البيع سيف في التجارة الدولية إلى ما يتمتع به من مزايا ومع أنه جاء نتيجة تطور المبادلات التجارية الناشئة عن الفن التجاري وعن تقدم وسائل النقل البحرية، فهو يحقق التوازن بين مصالح أطرافه البائع والمشتري وهو لذلك من أكثر عقود التجارة للبضائع المحمولة بحرا انتشارا في العالم.²

وقد جرت عادة البائعين تلافيا للمنازعات التي تثور في المستقبل حول صنف البضاعة، على طلب الكشف على البضاعة لدى شحنها بمعرفة خبراء واستصدار شهادة بنوعها، وهذه الشهادة ليست لها حجية مطلقة وللمشتريين من جانبهم الحق في طلب فحص البضاعة لدى الوصول بمعرفة خبراء للتحقق من صنفها وحالتها.³

ففيما يتعلق بالبائع تقع مخاطر النقل البحري على المشتري مما يجنبه مخاطر هلاك البضاعة ويستحق الثمن الجزافي لها دون عد لما قد يلحقها من هلاك أثناء حركتها من ميناء القيام إلى ميناء الوصول متى التزم بتسليم سند الشحن ووثيقة التأمين وغيرها من المستندات التي يتفق عليها إلى ذلك إذا تأخر إرسال هذه المستندات إلى المشتري فلا يبرر ذلك امتناعه عن دفع الثمن للبائع إنما يحق له مطالبة المتسبب بالتأخير بالمصاريف

¹ محمد فريد العريني، هاني محمد دويدار، مبادئ القانون التجاري والبحري، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2003، ص 410

² حريز أسماء، مرجع سابق، ص 154

³ محمد سيد الفقي، القانون البحري، دون طبعة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص 333

الاحتياطية ونفقات التخزين في ميناء الوصول نتيجة تأخير وصول المستندات الذي أدى إلى تأخير المشتري .¹

وعلى ذلك فالبائع يمكنه قبض الثمن فوراً بسحب سفتجة مستندية على المشتري، لأن البيع سيف يعد باتاً ومنتجاً لأثاره القانونية قبل بداية الرحلة البحرية.

فيما يتعلق بالمشتري فإن عقد البيع سيف يحقق له مزايا متعددة فيعفيه من مشقة إبرام عقد النقل وإبرام عقد التأمين على البضاعة إذا لم يكن له ممثل في ميناء الشحن، إذ يقوم البائع بهذه العمليات نيابة عنه، كما أن انتقال ملكية البضائع إليه في ميناء القيام عند الشحن يمكنه من التصرف بها والاستفادة من ارتفاع الأسعار. وإذا كان لعقد البيع من عيب فهو أن المشتري يدفع ثمن البضاعة قبل أن يفحصها مما قد يثير مشاكل إذا لم تكن مطابقة لشروط عقد البيع الذي تم بينه وبين البائع.²

كما أن البائع يتحمل مخاطر ارتفاع أجور النقل وأقساط التأمين في المرحلة التي تفصل بين إبرام عقد البيع وتنفيذه.

فأما عن التزامات البائع، فيلتزم البائع بتسليم البضاعة المتفق عليها قدراً وصنفاً. وإذا أخل البائع بهذا الالتزام كأن يسلم بضاعة دون الكمية المتفق عليها أو أقل جودة من الصنف المتفق عليه فيفسخ العقد على مسؤوليته وحتى يتجنب البائع أية منازعات مستقبلية حول صنف البضاعة، فإنه يلجأ في كثير من الأحيان إلى الحصول على شهادة بنوعها من الخبراء لتكون قرينة لمصلحته إلا إذا أثبت المشتري العكس.³

¹ وهيب الأسير، القانون البحري، دون طبعة، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، لبنان، 2008، ص 255

² حريز أسماء، مرجع سابق، ص 154

³ وهيب الأسير، مرجع سابق، ص 255

يلتزم البائع في عقد البيع سيف بإبرام عقد نقل البضاعة المبيعة من ميناء الشحن إلى الميناء المنفق عليه في العقد، ويتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة من ميناء إلى آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة والمسماة أجرة الحمولة، فإبرام عقد النقل يكتسب البائع صفة الشاحن فيقع على عاتقه شحن البضائع المبيعة ودفع أجرة نقلها.¹

ويجب أن يتم الشحن في الميعاد المحدد في العقد وعلى ظهر السفينة التي يختارها البائع بنفسه في ميناء القيام، ويحصل البائع من الناقل بمجرد شحن البضاعة على سند شحن يثبت واقعة.

تنتهي التزامات البائع إذا قام بمجرد شحن البضاعة المبيعة على السفينة، بإرسال المستندات الخاصة بها إلى المشتري وتتضمن هذه المستندات أساسا سند الشحن البحري الذي يسمح للمشتري المرسل إليه بتسليم البضاعة لدى الوصول ومساءلة الناقل عما يصيبها أثناء النقل من هلاك أو تلف، ووثيقة التأمين التي تمكن المشتري بوصفه المستأمن من مطالبة المؤمن شركة الضمان بضمان الأخطار المؤمن عليها ، كذلك يندرج ضمن المستندات المرسلة إلى المشتري فاتورة البضاعة والمستندات الجمركية.²

وفي مقابل الالتزامات التي تقع على البائع إلا أن للمشتري أيضا عدة التزامات وتتمثل في دفع الثمن والالتزام بإستلام المستندات التي يقدمها البائع إليه وتسلم البضاعة محل العقد وكذلك الإلتزام بإستلام المستندات ولكن نقل حيازتها أي تسليمها لا يتم إلا بنقل المستندات التي تمثلها إلى المشتري، ويترتب على قبول المشتري المستندات أثرين هامين هما أن تنتقل

¹ أكلي ليندة، "البيع البحري سيف"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع، د س ن، ص 305

² محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 337

إلى المشتري حيازة البضاعة بصفة نهائية، والثانية أن ذلك يعتبر قبولا منه للأخطاء التي ارتكبها البائع في تنفيذ التزامه والتي تكتشفها هذه المستندات.¹

الحالة الثانية: حالة البضائع مباعة على أساس فوب FOB

تعود نشأة شرط فوب إلى العرف والعادات التجارية وليس إلى التشريع وقد عرف هذا الشرط تطورا منذ نشأته ليتلاءم مع ما استجد من ظروف لم تكن موجودة عند نشأته.²

يقع على عاتق البائع فوب الالتزام بتسليم البضاعة في ميناء الشحن على ظهر السفينة التي حددها وتعاقد معها المشتري، حيث تنتقل ملكية البضاعة إلى المشتري من هذا الوقت كما تكون مخاطر الطريق عليه ومن ثم فإن ذمة البائع تبرا من هذا الوقت.³

كما يقع التسليم عادة بشحن البضاعة في ظهر السفينة المعينة من المشتري وخلال المدة المتفق عليها وعليه إخطار المشتري بذلك دون تأخير فإن عجز عن ذلك كان للمشتري مطالبته بالتعويض عما يتكبده من خسائر جراء هذا التأخير.⁴

أما بالنسبة للمشتري فيقع عليه الالتزام بدفع الثمن ، والأصل أن يكون الثمن مستحقا وقت تسلم البضاعة للمشتري، فبعد شحن البضاعة وحصول البائع على سند شحن بها وتقديم السند إلى المشتري، فإن على المشتري أن يدفع الثمن لأن حيازة السند ترقى لحيازة البضاعة وذلك إذا كان الاتفاق قد تم في عقد البيع على أن يكون الدفع مقابل تقديم سند

¹ وهيب الأسير، مرجع سابق، ص 255

² أعراب كميلا ، "البيع البحري فوب" المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، العدد السابع، د س ن

³ محمد عبد الفتاح ترك ، عقود البيوع البحرية الدولية ، الطبعة الأولى ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، 2007

ص 745

⁴ أعراب كميلا ، مرجع سابق

الشحن فإذا كان المشتري هو الذي أجرى الشحن كله فإن العقد عادة ينص على دفع الثمن مقابل تقديم مستندات أخرى تثبت تسليم البضاعة على ظهر السفينة.¹

وإذا اشترط المشتري في عقد البيع فوب بأن يدفع الثمن نظير المستندات في ميناء الوصول فإن للبائع أن يبزم تأميناً على البضائع لصالحه لضمان حق امتيازته على البضاعة المباعة فوب في ميناء الشحن دون دفع ثمنها، إلا أن هذا التأمين لا يغطي مخاطر أخرى تتعلق بإعسار المشتري أياً كان سبب هذا الإعسار ويحدث أحياناً أن يرفض المشتري الوفاء بدفع الثمن في الموعد المتفق عليه مما يبزر للبائع فسخ العقد.²

إضافة إلى ذلك، فإن المبدأ الأساسي في عقد البيع هو انتقال المخاطر المتعلقة بالبضاعة من خسارة وتلف وضياع من وقت اجتيازها حاجز السفينة في ميناء الشحن المعين تقع على عاتق المشتري، فلو سقطت البضاعة بعد اجتيازها حاجز السفينة فإن المشتري هو الذي يتحمل نتيجة ذلك.

أما قبل اجتياز البضاعة حاجز السفينة فنقع المخاطر التي قد تتعرض لها السفينة على عاتق البائع ويتبع انتقال المخاطر على هذا النحو تقسيم المصاريف التي يتكبدها الطرفان فيما يتعلق بالبضاعة فقبل الشحن يتحمل المصاريف البائع وبعد الشحن يتحملها المشتري ولذلك على المشتري أن عقد يبزم تأميناً عليها لضمان ما قد تتعرض له من أخطار.³

¹ محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 746

² أعراب كميلة، مرجع سابق

³ حريز أسماء، مرجع سابق، ص 160

وعلى عكس ما جاء في البيع سيف نجد أنه في البيع فوب يقع على عاتق المشتري عبء القيام بإبرام عقد النقل ودفع أجرة النقل والتأمين على البضاعة، كما أنه يجب عليه أن يوجه السفينة إلى ميناء الشحن مع قيامه بإخطار البائع باسمها.¹

2- السفينة وأجرة نقل البضائع والركاب

تعتبر السفينة وأجرتها أيضا من الأموال التي تشكل العناصر المدينة والتي يشترك بها مجهزة السفينة في الخسائر البحرية المشتركة، ويجب في هذه الحالة حساب القيمة الفعلية للسفينة كاملة في ميناء الوصول يضاف إلى ذلك أجرتها وأجرة نقل المسافرين، كما يضاف إلى ذلك التعويضات التي قد يحصل عليها المجهز والتي تعتبر من قبيل الخسائر البحرية المشتركة إلا أنه يخصم من الأجرة التي يستحقها مجهزة السفينة الأجرور والنفقات التي يدفعها للربان والبحارة، والناجمة من الحوادث الإستثنائية التي أدت إلى وقوع الخسائر البحرية المشتركة كما تخصم منها جميع النفقات التي قد يتكبدها المجهز نتيجة الحادث الذي أدى إلى الخسائر البحرية المشتركة، كنفقات دخول الموانئ و الرسوم التي اقتضتها هذه الخسائر ويستثنى من ذلك المصروفات التي تعد من الخسائر البحرية المشتركة.

ويدخل المجهز في المجموعة المدينة بثلاثي أجرة نقل البضائع و الأشخاص لأنه سيستفيد من التضحية الاختيارية التي تتم في سبيل السلامة العامة ، فالأجرة مصلحة للمجهز منفصلة عن المصلحة التي تمثلها السفينة و تدخل الأجرة في المجموعة المدينة بقيمتها الإجمالية وليست الصافية وذلك على اعتبار أن الثلث هو لمواجهة الأعباء التي يتحملها المجهز كأجرور الطاقم و ثمن الوقود و الرسوم والضرائب المختلفة و هي مبالغ كان

¹ محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 747

يجب خصمها من الأجرة الإجمالية التي يحصل عليها المجهز.¹ وهو ما نصت عليه المادة 311 من القانون البحري الجزائري حيث جاء فيها: "تكون مساهمة الشحنه وثمان الرحلة بثلاثي قيمتها الإجمالية".

أما إذا احتوى سند الشحن أو عقد النقل استحقاق المجهز الأجرة فقدت السفينة أو لم تفقد فإن المجهز لا يدخل في المجموعة المدينة بمقدار أجرة النقل لأنه يستحقها أيا كانت الظروف حتى لو هلكت السفينة أو البضاعة ذلك أن مثل هذا الشرط يجعل الأجرة غير معرضة للمخاطر.²

ما يتوجب قوله هنا أن المجهز يدخل بالمجموعة المدينة بقدر الفائدة التي تعود عليه من التضحية، ومن المفروض أن هذه المنفعة تدخل في الخسارة المشتركة الصافية وليس الإجمالية ولكن المشرع نص على اشتراكه في الأجرة الاجمالية انطلاقا من أنه يشارك بمقدار ثلثي هذه الأجرة.³

وعندما بحثنا في تبرير هذا الحكم وجدنا أن المشرع قد قرر هذا الخصم مقابل الأعباء التي يتحملها المجهز مثل أجور الطاقم وثمان الوقود والضرائب والرسوم، فهي مبالغ كان يجب أن تخصم من الأجرة الإجمالية التي يحصل عليها المجهز، إلا ان المشرع نجده قدرها جزافا بنسبة الثلث وأشرك المجهز بثلاثي أجرة النقل في الخسارة المشتركة.⁴

¹ علي حسن يونس، أصول القانون البحري، الطبعة الأولى، دار النشر والتوزيع، الإسكندرية، 1999، ص 489

² مصطفى جمال، مرجع سابق، ص 305

³ أربوط وسيلة، نظام الخسائر البحرية مابين الداتية والضرورة، مرجع سابق، ص 12

⁴ يعقوب صرخوة، الخسائر البحرية المشتركة في القانون البحري الجزائري مقارنا، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، جامعة

وهران 2015، 2/ 2016، ص 116

ثانيا : ايجاد النسبة بين المجموعتين الدائنة والمدينة في نظام تسوية الخسائر البحرية المشتركة

وقد بينت المواد 309 بحري وما بعدها كيفية تقدير المساهمة في الخسائر المشتركة وفيما يلي نلقي نظرة سريعة على محوى تلك المواد.¹

فقد قضت المادة 309 بأن تحدد المساهمة في الخسائر المشتركة العلاقة بين الديون الناتجة من مبلغ المصاريف والخسائر والاضرار المقبولة كخسائر مشتركة والقيمة الحقيقية للاموال التي انقذت والاموال المضحى بها .

وبينما قررت المادة 310 أن مساهمة السفينة تكون حسب نسبة قيمتها في المكان والوقت اللذين اختتمت فيها الرحلة مع زيادة مبلغ التضحيات اذا كان لها محل.

فالمادة 311 تنص على ان تكون مساهمة الشحنة وثمان الرحلة بنسبة ثلثي قيمتها الاجمالية وتكون مساهمة البضاعة وفقا لنص المادة 312 بنسبة قيمتها التجارية الحقيقية أو المفترضة في مكان ووقت تفريغها ،ثم تعرضت المادة 313 لمبلغ الاضرار والخسائر التي تعرضت لها السفينة والمقبولة كخسائر مشتركة بأن يكون مساويا للتكاليف الحقيقية الخاصة بإصلاح السفينة في حالة ما إذا تم إنجازها والتكاليف التقديرية في حالة ما إذا لم يتم إنجازها.

وتعرضت المادة 314 للمبلغ الاضرار والخسائر التي تعرضت لها البضائع والمقبولة كخسائر مشتركة على اساس القيمة التجارية لهذه البضائع عند شحنها. وبالنسبة للبضائع التي تم التصريح بها بلا تعمد بقيمة أقل من قيمتها الحقيقية ،فإنها تساهم بنسبة قيمتها

¹ أنظر إلى الأمر 76-80 المتعلق بالقانون البحري الجزائري ،مرجع سابق

الحقيقية ولكن لا يسمح بقبول الهلاك والخسارة اللذين يتعلقان كخسائر مشتركة إلا بنسبة القيمة التي تم التصريح بها المادة 315 من ق ب ج.

ثم تبينت المادة 319 كيفية التوزيع بين الاطراف المعنيين وقد اعطت المادة 322 المجهز امتياز التسديد المساهمات الخاصة بالخسائر المشتركة المستحقة له على البضاعة أو على الثمن الناتج عنها خلال خمسة عشر يوما من تسليمها وذلك في حالة ما إذا لم تمر بأيدي الغير.¹

والقاعدة العامة في تسوية الخسائر المشتركة، أن توزيع هذه الخسائر بين جميع عناصر الرحلة يتم بحسب نسبة كل واحد منها، فبعد إنتهاء عملية تحديد المجموعتين الدائنة والمدينة يبقى من الضروري الحصول على النسبة بينهما وذلك للتوصل إلى ضبط النصيب الذي تساهم به كل عناصر المجموعة المدينة في تحمل المجموعة الدائنة²، وهذه النسبة يمكن إيجادها بقسمة القيمة الدائنة على القيمة المدينة.³

ولتوضيح هذه العملية نورد المثال التالي:

-قيمة السفينة التجارية : 300.000 دج

-قيمة البضاعة : 150.000 دج

-أجرة نقل تقدر ب : 100.000 دج

-مجموع قيمة الرحلة تقدر ب : 550.000 دج

-قيمة البضاعة المنقذة : 80.000 دج

-قيمة البضاعة المضحى بها : 70.000 دج

¹ أنظر الأمر 76-80 المتعلق بالقانون البحري، مرجع سابق

² كريم مخالفة، مرجع سابق، ص 358

³ عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 236

قيمة الرحلة تمثل المجموعة المدينة أما قيمة البضاعة المضحى بها فتمثل المجموعة الدائنة وبقسمة المجموعة الدائنة على المجموعة المدينة، ظهرت النسبة التي يشترك فيها الجميع 0.1 أو 10% من قيمته، بمعنى أن كل شخص من بين الشاحنين أصحاب البضائع يلتزم بدفع غرامة الخسائر البحرية المشتركة بمقدار 10% من قيمة بضاعته، وكذلك تسري على كل من تمت التضحية ببضائهم، كما يشترك بها أيضا مالك السفينة من قيمة سفينته.¹ ويرى الفقه أنه وبعد إتمام عمليات الخبرة الفنية المتضمنة توزيع الخسائر المشتركة وتحديد نصيب كل من المجهز والشاحنين فيها أُعتبر هذا التوزيع ملزما ونهائيا إذا تمت الموافقة عليه من ذوي المصلحة، أما في حالات الإختلاف في نسب مساهمات هؤلاء في الخسائر المشتركة، فإن التوزيع لا يكون ملزما إلا بالتصديق القضائي عليه.²

وقد تبنى المشرع الجزائري هذه المقترحات بأن قرر في المادة 325 من القانون البحري وجوب تقديم طلب من المجهز إلى خبير التسوية خلال 15 يوما على الأكثر من تاريخ إنتهاء الرحلة، كما ألزم في المادة 326 عناصر الرحلة محل الأضرار أن يقدموا لخبير التسوية جميع الوثائق والمستندات الضرورية للتسوية والتوزيع.

الفرع الثاني : دور الخبير البحري في تسوية نظام الخسائر البحرية المشتركة

بعد أن يتم تحديد عناصر المجموعتين الدائنة والمدينة على النحو التي تقدم ذكره، تتم مباشرة عمليات التسوية التي تكون بمعرفة خبراء الخسائر البحرية.

يمكن أن يقوم بمهمة خبير كل شخص طبيعي أو معنوي مؤهل لتقديم خدمات في مختلف مجالات البحث عن أسباب وطبيعة الأضرار والخسائر التي تلحق بالسفينة و البضائع ومدى نتائجها وإعطاء التقييم الدقيق لها وتقديم التوصيات و الإجراءات اللازمة

¹ عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 236

² كريم مخالفة، مرجع سابق، ص 359

للوفاية من الأضرار وهذا بحسب ما جاء في نص المادة 02 من المرسوم التنفيذي 07-220 المتعلق بشروط اعتماد خبراء ومحافظي العواريات وخبراء التأمين لدى شركات التأمين وفروع شركات التأمين الأجنبية وشروط ممارسة مهامهم وشطبهم ، وكذلك المواد 269 و270 من قانون التأمينات.¹

ويجب أن يكون هذا الأخير معتمدا من طرف جمعية شركات التأمين ومسجلين في القائمة المفتوحة التي تعدها هذه الجمعية للقيام بمهمة خبير ويتم تعليق هذه القائمة في الأماكن التي تحددها هذه الجمعية وتراها مناسبة²

كما أنه وبحسب المادة 8 من نفس الأمر السالف الذكر أنه يمارس الخبير التزامه في التسوية بكل عناية ووفقا للأعراف والتقاليد الخاصة بالمهنة وأن يتمتعوا بسلوكيات حسنة .

كما أن الخبير البحري له علاقات مع مختلف الأشخاص مثل : المجهزين في حالة وقوع خسارة متعلقة بالسفينة ومختلف أعوان النقل البحري كوكلاء العبور،وكيل النقل الشاحنين والمحاكم ،وذلك إذا تعلق الأمر بالخبراء القضائيين ،ذلك أن الخبرة تهدف في هذا الإطار إلى توضيح واقعة مادية تقنية أو علمية محضة للقاضي .

ويقوم الخبير بفحص ومعاينة الأضرار والخسائر والنظر في مدى توافر شروط الخسارة المشتركة من أجل تقدير نسب التوزيع ،بعد تفحصه كل الوثائق المعروضة عليه من قبل ذوي الشأن المادة 326 ق ب ج ،طبق للقواعد الخاصة بالبلد الأجنبي حتى في حالات التأمين فإنها تتم وفق قانون هذا البلد ،وعلى ضوء ذلك يضع التسوية ،إلا في حالة عدم الاتفاق فإنه يتم بتطبيق القواعد والأعراف الدولية في العلاقات البحرية المادة 327 ق ب ج

¹ أنظر المرسوم التنفيذي رقم 07-220 المؤرخ في 14 يوليو 2007 ،المتعلق بتحديد شروط اعتماد خبراء ومحافظي

العواريات وخبراء التأمين وشروط ممارسة مهامهم وشطبهم ،ج رج ،العدد 46

² انظر المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 07-220 ،مرجع سابق

وبرضى ذوي المصالح، تصبح التسوية نهائية ونافاذة لجميع المساهمين فيها المادة 329 ق ب ج ومتضمنة للبيانات الواردة بالمادة 328 ق ب ج، وتتم عملية التوزيع حسب قسمة غرماء المادة 319 ق ب ج.¹

وبالرجوع إلى أحكام المرسوم التنفيذي رقم 07 - 220 نجد المادة 5 منه تنص على ما يلي: « تتمثل المهام العامة لكل من خبير ومحافظ العواريات فيما يأتي:

- البحث عن أسباب الحادث وإثبات وقوعه المادي.

- تحديد طبيعة الأضرار وحجمها.

- تقدير أو تقييم الأضرار.

- تدوين جميع المعاينات في تقرير «

كما يؤهلون أيضا للقيام بأي مهمات ترمي للوقاية من الأضرار التي تلحق بالبضائع وإقتراح الإجراءات التحفظية والتي تكون في صالح المؤمن وملاك البضائع وهذا بحسب نص المادة 06 من الأمر 07-220 .

المطلب الثاني : التسوية القضائية في نظام الخسائر البحرية المشتركة

وتتم هذه التسوية من خلال رفع دعوى المساهمة في الخسائر البحرية وهي عبارة عن دعوى ذات طابع عيني فلا يمكنها أن تتجاوز قيمة الأشياء التي أنقذت، ويتم اللجوء لرفع هذه الدعوى كما تقدم الذكر في حالة عدم رضا أحد المعنيين بالتسوية أو عدم وفاء المساهمين بالتزاماتهم الناشئة عن عمليات التسوية.

¹ حسان سعاد، مرجع سابق، ص 258

الفرع الأول : إجراءات رفع دعوى المساهمة في الخسائر البحرية المشتركة

وقبل أن نوضح إجراءات رفع دعوى المساهمة يجب أن نبين أن المساهمة قد تكون مؤقتة ذلك أنه عند وصول السفينة لا يمكن أن تحدد تحديدا دقيقا وكاملا الخسائر والنفقات التي ستدرج في الخسارة المشتركة من قبل الخبير، لذلك، يقوم المجهز بتقديرها تقديرا تقريبا ويحدد نسبتها المئوية تأسيسا على القيمة الإجمالية للمصالح المعنية، ويشترط المجهز تسليم البضائع بالدفع المسبق للمساهمة المؤقتة المحسوبة على هذه المعطيات.¹

وقد تكون المساهمة نهائية، بحيث لا يتم التعرف على المساهمة النهائية الواقعة على عاتق المجهز وكل واحد من الشاحنين إلا عند إقفال تقرير تسوية الخسارة المشتركة، فإذا كانت المساهمة النهائية تفوق المساهمة، المؤقتة فإن دفعا تكميليا ملائما سوف يطلب من المشاركين، وإذا كانت المساهمة المؤقتة بالعكس أعلى من المساهمة النهائية فإن المجهز يعيد الفائض المقبوض.²

ولا بد أن ترفع الدعوى أمام المحكمة المختصة في غضون شهر واحد ابتداء من يوم تبليغ التسوية للمعني بالأمر، وفي حال لم يثر نزاع في تسوية الخسائر المشتركة أمام المحكمة أصبحت هذه التسوية نافذة على أن يعقد الاختصاص للمحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها آخر ميناء تفرغ،³ وهذا ما أكدته المادة 329 من ق ب، و على من يطالب أن يدخل في الخسائر البحرية المشتركة عن ضرر أو نفقة أو هلاك أن يثبت ذلك، فعبء

¹ عادل على المقدادي، مرجع سابق، ص 242

² حريز أسماء، "دور الخبير في تسوية الخسائر البحرية المشتركة"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثالث، ص 155

³ أربوط وسيلة، نظام الخسائر البحرية المشتركة ما بين الضرورة والذاتية، مرجع سابق

إثبات صفة الخسارة و اعتبارها عمومية تقع على صاحب الشأن الذي يجوز له أن يثبت حقه بالدخول في الخسارة المشتركة بكل الطرق.¹

وبحسب نص المادة 325 من القانون البحري فإنه ترفع دعوى التسوية من طرف المجهز بإيداع طلب إلى الخبير المختص بالتسوية في أجل محدد في نص هذه المادة والذي يبدأ تاريخه من نهاية الرحلة ويمتد إلى (15) خمسة عشر يوماً على الأكثر ، كما تنص نفس المادة في الفقرة الثانية أنه يستطيع أي طرف مسته الخسارة أو تتعلق به أن يقدم الطلب إلى خبير الخسائر البحرية مكان المجهز في حالة ما إذا تأخر هذا الأخير عن تقديم الطلب حيث جاء في هذه المادة أنه : "يوجه الطلب الخاص بوضع تسوية الخسائر المشتركة من طرف المجهز إلى خبير الخسائر البحرية المختص وذلك خلال خمسة عشرة يوماً على الأكثر من تاريخ انتهاء الرحلة.

إذا تأخر المجهز في تقديم طلبه ،يستطيع أي طرف آخر تتعلق به الخسائر المشتركة أن يقدم إلى خبير الخسائر البحرية طلباً بتسوية الخسائر المشتركة."

كما يشترط أن يكون إعلام الخبير بالمطالب التي ترفع إليه من قبل المجهز أو الشخص المعني بالأمر بشكل مكتوب وأن يكون هذا الأخير على علم بجميع حيثيات الخسارة وجميع المعلومات المفيدة بخصوصها وهذا ما أكدته المادة 326 حيث جاء فيها أنه " يجب على أي شخص معني بالأمر تسليم خبير الخسائر البحرية دون تأخير جميع الوثائق الضرورية للتسوية والتوزيع وإعلامه كتابياً بمطالبه وإطلاعه من جهة أخرى على جميع المعلومات المفيدة ."، وبحسب نص نفس المادة كذلك يجب على كل طرف معني بالخسارة

¹ عبدالقادر لعطير ،باسم ملحم ،مرجع سابق ،ص461

تسليم جميع الوثائق الضرورية للتسوية والتوزيع المتعلقة بالخسارة لخبير الخسائر البحرية ضمن الآجال المحددة دون تأخير وتتمثل بعض هذه الوثائق في :

***سند الشحن :**

وهو وثيقة تحتوي على مجموعة من البيانات، يحررها الناقل أو من يمثله في نسختين تتضمن قيودا بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب اتمامها، وأجرة الحمولة الواجب دفعها، وهو يعد اثباتا على أن الناقل استلم البضائع محل هذه الوثيقة كما تعد سندا لحيازة البضائع واستلامها، وحسب نص المادة 752 ق ب ج فإنه يجب أن يحتوي العلامات المميزة للبضاعة وعددها ووزنها... إلخ¹

ولسند الشحن عدة أشكال نصت عليهم المادة 758 من ق ب وهذه الأشكال تتمثل في -وثيقة الشحن لأمر : هو السند الذي يصدر لأمر الشاحن أو المرسل إليه بعبارة صريحة حسب نص المادة 758 ق ب، ويتم تداوله عن طريق التظهير.

-وثيقة الشحن الإسمية : وهو السند الذي يكون بإسم شخص معين، ويلتزم لإنتقال سند الشحن الإسمي اتباع إجراءات حوالة الحق إذ يجب على الناقل أن يتلزم بتسليم البضاعة للشخص الوارد اسمه في السند أو الشخص الذي انتقل إليه الحق الثابت فيه بمقتضى إجراءات الحوالة .

-سند الشحن لحامله : وهو السند الذي لا يصدر بإسم أو لأمر شخص انما يذكر فيه أنه لحامله صراحة أي تسلم البضاعة للشخص الذي يحمل سند الشحن².

¹ أنظر المادة 752 من ق ب ج، مرجع سابق

² أنظر المادة 758 المرجع نفسه

*** إتفاق الخسارة :**

هو إتفاق يلتزم بمقتضاه كل من المجهز والمستلم المعنيين بالرحلة البحرية بتسوية الخسائر المشتركة في حالة حدوثها كل بحسب نسبته أو حصته من المساهمة .

والخيار على ذلك للمجهز، على :

- دفع مساهمة مؤقتة

- تقديم رسالة ضمان يسلمها المؤمن

- ايداع كفالة بنكية¹.

*** شرط عدم الانفصال :**

هو تعهد من المستلم ومؤمنه تتضمنه وثيقة مستقلة أو يرد في شكل بند في إتفاق الخسارة.

*** التوزيع المرفق بالوثائق الإثباتية :**

ويقوم بإعداده خبير الخسائر البحرية المشتركة بناء على طلب أي شخص في الخسارة البحرية يكشف عن العناصر التي تمكن من تحديد مساهمة كل طرف من الرحلة البحرية .

*** الوثائق الإثباتية :** مثل تقارير الخبرة ، الخسائر الخاصة ، حجم السفينة ، مصاريف تحويل الحمولة ، مصاريف التخزين .

يلزم على الخبير المختص بالخسائر المشتركة إدراج جميع البيانات التي تتعلق في تسوية الخسائر المشتركة البحرية حتى يتمكن أي شخص رفع القضية إلي المحكمة المختصة من أجل الحفاظ على الحقوق وذلك في حالة عدم قبوله التوزيع الذي حصل ويقوم

¹ حريز أسماء ،نظام الخسائر المشتركة في القانون ب ج مقارنا ،ص 207

الخبير كذلك بتسليم نسخ من هذه التسوية إلى جميع المعنيين وهذا التسليم ليس ملزماً بحسب نص نفس المادة الفقرة الأولى فهي تسلم للأشخاص الذين يريدونها تنص المادة 328 على أنه: " يجب أن تتضمن تسوية الخسائر المشتركة الموضوعية من خبير الخسائر المشتركة البيانات الخاصة بالمدة التي يستطيع فيها أي شخص رفع القضية إلى المحكمة المختصة عندما لا يقبل التوزيع الذي تم وذلك من أجل المحافظة على حقوقه.

ويسلم خبير الخسائر البحرية نسخاً من تسوية الخسائر المشتركة إلى كل واحد من المعنيين بالأمر الذين يريدون الحصول عليها".

المقصود بالمحكمة المختصة هنا المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها ميناء الوصول إلى تسوية الخسائر بواسطة خبير تتم به.¹

وبعد أن يتسلم خبير الخسائر البحرية الوثائق الكاملة يضع تسوية الخسائر المشتركة المفصل، وذلك بتطبيقه أحكام هذا الفصل، في حالة عدم وجود اتفاقية بين الأطراف المعنيين، وإلا فإنه يضع القواعد و الأعراف الدولية المتبعة عالمياً بهذا الشأن في العلاقات البحرية وهذا بحسب نص المادة 327 ق ب ج.²

* وفي نقطة في غاية الأهمية لأبد لنا أيضاً أن نسلط الضوء عليها وهي حالة حلول المؤمن محل المؤمن له وهو حق المؤمن الذي دفع مبلغ التأمين للمؤمن له أو المستفيد في أن يحل محله في جميع ما له من حقوق ودعاوى تجاه الغير المسؤول عن الضرر في حدود ما دفعه للمؤمن له، وهذا ما نصت عليه المادة 38 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات على أنه " يحل المؤمن محل المؤمن له، في الحقوق والدعاوى تجاه الغير المسؤولين في

¹ بخيتي حفيظة، مرجع سابق، ص 95

² أنظر المادة 327 من ق ب، مرجع سابق

حدود التعويض المدفوع أن يستفيد أولويا المؤمن له من أية دعوى رجوع حتى استيفائه التعويض الكلي حسب المسؤوليات المترتبة .¹

ويعتبر هذا الحق من أهم المبادئ الأساسية في التأمين على الأضرار لدوره الكبير في تحقيق الصفة التعويضية التي يقوم عليها هذا النوع من التأمين ،أي أنه لا ينطبق على تأمين الأشخاص ،وكذلك في تحقيق العدالة المنشودة بين كافة أطراف عقد التأمين.¹

أخذ المشرع الجزائري بمبدأ الحلول في مجال التأمين البحري في المادة 118 من الأمر السالف الذكر: " يحل المؤمن محل المؤمن له في حقوقه ودعواه ضد الغير المسؤول في حدود التعويض الذي يدفعه للمؤمن له " ،وهذا ما قضت به المحكمة العليا بأن المؤمن يحل محل المرسل إليه في حقوقه ودعواه بعد تعويضه في حدود المقدار الممنوح له ."

ويترتب على الحلول أن يحل المؤمن محل المؤمن له ذات الدعوى التي كانت للمؤمن له تجاه الغير الذي أحدث له الضرر بنفس طبيعتها وضماداتها ووقوعها واستحقاقها لما ينشأ عنها من حقوق ،ومن ثم فإن المؤمن لا يرجع بدعوى شخصية وإنما يرجع بالدعوى التي كان المؤمن له سيرجع بها على الغير المسؤول .²

فمثلا إن كان مصدر الحق المسؤولية العقدية رجع بها ،وإن كان مصدره المسؤولية التقصيرية رجع بها ،فلا يمكن للمؤمن أن يغير من طبيعة الدعوى من عقدية إلى تقصيرية بحجة أنه رجع لم يكن طرفا في العقد الذي يجمع بين المؤمن له والغير المسؤول .

¹ زينب موسى ،"حلول المؤمن محل المؤمن له في رجوعه على الغير المسؤول عن الضرر" ،مجلة الشريعة والإقتصاد

،العدد 12 ،ديسمبر 2012 ،ص279

² زينب موسى ،مرجع سابق ،ص 295

كما تخضع دعوى المؤمن له لذات القواعد التي تخضع لها دعوى المؤمن له من حيث مدة التقادم أو بدء سريانها، ووقفها وانقطاعها، كما تختص بنظرها ذات المحكمة التي كانت ستنتظر دعوى المؤمن له.

وحق المؤمن في الحلول محل المؤمن له لا يعطيه الحق في الرجوع على المسؤول عن الضرر وحده، وإنما يعطيه الحق كذلك في الرجوع على مؤمن آخر يكون المسؤول قد أمن على مسؤوليته لديه، فإن المؤمن يرجع على مؤمن المسؤول عن الضرر بالدعوى المباشرة التي قد يملكها المؤمن له المضرور في الرجوع على المؤمن المسؤول، وبذلك يتفادى مؤمن مزاحمة بقية دائني الغير المسؤول.¹

كما أن المؤمن لا يستطيع مطالبة الغير المسؤول عن الضرر بما تكبده من مبالغ إضافية كالمصاريف الإدارية وأتعاب المحامين أو الخبراء الذين يقومون بتقديم قيمة الأضرار، لأن هذه المبالغ ليست من ضمن الأضرار التي سببها الغير للمؤمن له وتكبتها المؤمن كأثر الالتزامات الملقاة على عاتقه في عقد التأمين، كما أن الغير المسؤول عن الضرر يلتزم بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بالمؤمن له، وليس بالمؤمن شخصياً.

ويمارس المؤمن الحلول من خلال دعويين للحصول على تعويض التأمين، وهما دعوى الخسارة ودعوى الترك، وتتمثل الأولى في أنها الطريق العادي للمطالبة بتعويض التأمين ويجوز له استعمال هذه الدعوى أياً كانت طبيعتها.

أما الثانية يدخل فيها للحفاظ على حقوق المؤمن له ضد الغير في حالات التلف الكلي أو الهلاك الجسيم وهي طريق استثنائي لا يتم اللجوء إليه إلا الخطر الجسيم، وقد ميز

¹ أحمد شرف الدين، أحكام التأمين، دراسة في القانون والقضاء المقارنين، الطبعة الثالثة، القاهرة، 1991، ص 366

المشروع الجزائري من خلال الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات من خلال المواد 115 و 134 و 143 بين حالات ترك السفينة وحالات ترك البضاعة حيث جاء في نص المادة 115 من هذا الأمر أنه: "إذا اختار المؤمن له التخلي كما هو منصوص عليه في المادتين 134 و 143 من هذا الأمر ،وجب أن يكون التخلي تاما وبدون أية شروط ،على أن يتم تبليغ المؤمن بذلك بواسطة رسالة مضمونة الوصول أو بعقد غير قضائي خلال (03) أشهر على الأكثر من الإطلاع على الحادث الذي أدى إلى التخلي أو انقضاء الآجال التي تسوغه.¹"

الفرع الثاني : الدفع بعدم قبول دعوى المساهمة في الخسائر البحرية المشتركة

ويعني الدفع بعدم القبول حسب قانون الإجراءات المدنية و الإدارية حسب نص المادة 67 أنه : "الدفع الذي يرمي إلى التصريح بعدم القبول طلب الخصم لانعدام الحق في التقاضي كانعدام الصفة وانعدام المصلحة والتقدم وانقضاء الأجل المسقط وحجية الشيء المقضي فيه وذلك دون النظر في موضوع النزاع."²

الدفع بعدم القبول هو خاص بالدعوى الأصلية للمطالبة بإثبات الخسارة المشتركة وتسويتها أما إذا تمت تسوية الخسائر المشتركة وحدد نصيب كل ذي شأن فيها فإن دعوى المطالبة بهذا النصيب وبعبارة أخرى بتنفيذ التسوية لا تخضع للدفع بعدم القبول بل للتقدم لأن هذه الدعوى إنما تنشأ عن التسوية ذاتها.³

¹ أنظر الأمر 95-07 المؤرخ في 25/02/2008 ،المتعلق بالتأمينات ،المعدل والمتمم للقانون 06-04 المؤرخ في 20/02/2006 ، ج ر ،العدد 21

² قانون رقم 01-05 المؤرخ في 22/05/2001 ، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية ،المعدل والمتمم للأمر رقم 66-154 ،المؤرخ في 8/03/1966 ، ج ر ،العدد 29

³ حريز أسماء ،دور الخبير البحري في تسوية الخسائر البحرية ، مرجع سابق ،ص 156

أما عن المشرع الجزائري فلم يخص نظام الخسائر البحرية بإجراءات دفع خاصة وإنما يتم اسقاط الاجراءات والأحكام المشتركة لجميع دعاوى الدفع التي ترفع أمام الجهات القضائية وعلى هذا الأساس نقول أن المشرع أجاز من خلال قانون الإجراءات المدنية والإدارية للخصوم بدفع عدم القبول في أي مرحلة تكون عليها الدعوى فهما غير مقيدان بمرحلة معينة وهذا ما أكدته المادة 68 منه حيث جاء فيها : " يمكن للخصوم تقديم الدفع بعدم القبول في أية مرحلة كانت عليها الدعوى ولو بعد تقديم دفع في الموضوع ."

ولا يسري الدفع بعدم القبول إلا على دعوى المطالبة بالاشتراك في خسائر الأضرار أما دعوى الاشتراك في خسائر النفقات فلا ينطبق عليها الدفع .

وكذلك إذا ضحي بالبضائع كلية فلا ينطبق الدفع بعدم القبول ،لأن هذا الدفع مرتبط بتسليم البضائع من غير احتجاج.¹

كما أن دعوى المجهز على الشاحن بالاشتراك في الخسارة المشتركة التي لحقت السفينة تكون غير مقبولة إذا لم يقدم المجهز أو الربان احتجاجاً مسبباً في ظرف ثلاثة أيام من تاريخ تسليم البضاعة.وذلك نظراً لما جاء في المادة 69 ق إ م و ت : " يجب على القاضي أن يثير تلقائياً ،الدفع بعدم القبول إذا كان من النظام العام ،لاسيما عند عدم إحترام آجال طرق الطعن أو غياب طرق الطعن ."²

الفرع الثالث : تقادم دعوى المساهمة في الخسائر البحرية المشتركة

أخضع المشرع الجزائري دعوى تسوية الخسائر البحرية وكل الدعاوى المتعلقة بها للتقادم القصير مدته سنتين ابتداء من اليوم الذي انتهت فيه الرحلة البحرية ووصولها الميناء،

¹ حريز أسماء ،دور الخبير البحري في تسوية الخسائر البحرية ، مرجع سابق ،ص156

² مصطفى كمال طه ،أساسيات القانون البحري ،مرجع سابق ،ص385

وينقطع سريان هذه المدة بتعيين خبير للتسوية أو أمام المحكمة، على أن يسري من جديد ابتداء من يوم انتهاء هذا الإجراء¹، وهو ما تناولته المادة 331 من ق . ب . ج فنصت على ما يلي: " كل دعوى ناتجة عن الخسائر المشتركة تتقدم بمضي سنتين ابتداء من اليوم الذي انتهت فيه الرحلة.

وينقطع هذا التقادم ببداية الإجراء الخاص بتسوية الخسائر المشتركة أمام خبير الخسائر البحرية وعند الاقتضاء أمام المحكمة. ويسري التقادم ثانية ابتداء من يوم انتهاء هذا الإجراء."، وهو أيضا ما قضت به المحكمة العليا الغرفة التجارية والبحرية .

المشرع الجزائري فضل أجل قصير لمدة التقادم مثله مثل بعض التشريعات التي تفضل أجالا قصيرة للتقدم كالقانون البحري المغربي وذلك في المادة 332 حيث نص على أن: " جميع طلبات المشاركة في العوارية العمومية تتقدم بعد مرور سنة ابتداء من التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه في الأحوال العادية."²

ويتضح من هاذين النصين القانونيين أن دعوى الاشتراك في الخسارة المشتركة تتقدم بمرور سنتين ابتداء من تاريخ وصول السفينة إلى ميناء الوصول أو من تاريخ وصول السفينة إلى الميناء الذي انقطعت فيه الرحلة البحرية.³

وعلى هذا الأساس لا يجوز سماع دعوى المساهمة بالخسائر المشتركة بعد مضي سنتين عن وصول السفينة إلى الميناء الذي تقصده البضاعة التي هلكت بفعل الخسائر المشتركة.

¹ حسان سعاد، مرجع سابق، ص 259

² حريز أسماء، دور الخبير البحري في تسوية الخسائر البحرية، مرجع سابق، ص 160

³ حريز أسماء، نظام الخسائر المشتركة في القانون البحري مقارنا، مرجع سابق، ص 232

المبحث الثاني : ضمانات الوفاء بالإشتراك في الخسائر البحرية المشتركة

ومما لا شك فيه أن الأطراف يلتزمون بأداء حصصهم في الخسارة المشتركة بغض النظر عن طريقة التسوية ودية كانت أم قضائية دونما تضامن بينهم، ومع ذلك إذا عجز أحدهم عن دفع نصيبه في هذه الخسائر تم توزيع نصيبه على الآخرين بنسبة ما يُستحق على كل منهم في الخسارة المشتركة وهذا ما قرر المشرع الجزائري في الفقرة الثانية من المادة 319 من القانون البحري .

أما إذا أنعدم التضامن بين المدينين بالخسارة المشتركة ، فان المشرع الجزائري قرر بعض الضمانات لفائدة الدائنين بالخسارة المشتركة ،منها أنه يجوز للريان الإمتناع عن تسليم البضائع التي كان من المفروض أن تساهم في الخسارة المشتركة ،أو طلب إيداعها إلا إذا قدم صاحبها ضمانا كافيا لدفع مساهمة من الخسارة ،¹ وهذا ما أقرته المادة 321 من ق ب ج .

ولتفادي ضياع الحقوق فقد زود القانون الدائن بسبب الخسارة المشتركة بضمانات خاصة تأميننا لإستفاء ما له من حقوق ،حيث أعطى القانون لأصحاب البضائع التي هلكت امتيازاً على السفينة وأجرتها ضمانا للوفاء بحصتها من الخسارة المشتركة فإذا كان أحد المدينين معسرا توزعت حصته على المدينين الباقين كل بنسبة مساهمته في الخسارة المشتركة وذلك طبقا للمادة 818 من القانون البحري الجزائري .²

¹ كريم مخالفة ،مرجع سابق ،ص 361

² بخبتي حفيظة ،مرجع سابق ،ص 100

وللشاحن من جهة أخرى امتياز على السفينة و قد ورد النص عليه في المادة 73 من القانون البحري التي اعتبرت الديون الناشئة عن المساهمة في الخسائر المشتركة مضمونة بامتياز بحري على السفينة.

المطلب الأول : تحديد ضمانات الوفاء في الإشتراك في الخسائر البحرية المشتركة

ومما سبق ذكره في نستشف أن الضمانات التي أقرها المشرع الجزائري للدائنين لإستفاء حقوقهم في الإشتراك في الخسائر البحرية المشتركة هي حق الإمتياز وحق الحبس .

الفرع الأول : حق الإمتياز

عرفت المادة 982 من ق. م . ج حق الامتياز على أنه : "أولوية يقرها القانون لدين معين مراعاة منه لصفته ولايكون حق الإمتياز إلا بمقتضى نص في القانون ."

اعتبرت المادة 73 فقرة 5 من ق ب ج الديون التالية ديونا ممتازة : "الديون الناشئة عن الإسعاف أو الإنقاذ وسحب حطام السفن أو المساهمة بالخسائر المشتركة وكذا المصاريف القضائية، وكل المصاريف المتعلقة بحراسة السفينة والمحافظة عليها ابتداء من تاريخ الحجز التنفيذي عليها إلى غاية بيعها وتوزيع ثمنها."

يرد الامتياز البحري وفقا لأحكام المادة 73 ق. ب. ج على السفينة ويقصد بها جسم السفينة وملحقاتها اللازمة لاستغلالها ويكون للدائنين الممتازين حق تتبعها في أي يد كانت.

ومن ناحية أخرى اعتبرت المادة 73 هـ من القانون البحري الجزائري، الديون الناشئة عن المساهمة في الخسائر المشتركة ديونا ممتازة ،ويقع هذا الامتياز فيما يخص المبالغ

المستحقة لمجهز السفينة على البضائع التي تم انقاذها أو الثمن الناتج عن بيعها، وهذا الامتياز يبقى قائما مدة 15 يوما بعد تسليم البضائع ما لم تنتقل الى الغير.¹

كما أنه يجوز للدائنين وفقا لأحكام المادة 76 من ق ب ج التمسك بالامتيازات المقررة في القانون المدني، باعتباره الشريعة العامة في مجال القانون الخاص على أن الديون التي تستفيد من امتيازات القانون المدني لا تأخذ مرتبتها إلا بعد الامتيازات والرهن البحرية.²

يحقق الامتياز البحري، كحق عيني تبقي للدائن صاحب الحق الممتاز ميزتي التقدم والتتبع فيكون من حقه تتبع السفينة في أي يد كانت، وهذا يماثل صاحب الدين الممتاز على عقار فبالرغم من أن السفينة في حقيقتها منقول، إلا أن طبيعتها الخاصة كأداة للملاحة البحرية اقتضت معاملتها معاملة العقارات من هذه الناحية، بتقرير حق التتبع لدائن السفينة في أي يد كانت.³

وللدائن عدد من الضمانات النقدية لإقتضاء دينه من الخسارة البحرية المشتركة وأحد هذه الضمانات هو تحصيل ودائع نقدية من أصحاب البضائع وغالبا ما تأخذ هذه الأخيرة شكل سند أو أي وثائق أخرى مشابهة يقوم مستلمي البضائع بالتوقيع عليها مع تدعيمها بأحد الضمانات التالية (ودايع نقدية، ضمان تأميني، ضمان بنكي) وللدائن الحق في تحديد شكل الضمان الذي يفضله.

الفرع الثاني : حق الحبس

وهذا الحق نضمه المشرع الجزائري في المواد من 200 إلى 202 من القانون المدني لقد عرفته المادة 200 من ق م ج على أنه : " لكل من التزم بأداء شيء أن يتمتع عن الوفاء

¹ حريز أسماء، نظام الخسائر المشتركة في القانون البحري الجزائري مقارنا، مرجع سابق، ص 236

² حريز أسماء، دور الخبير البحري في تسوية الخسائر المشتركة، مرجع سابق، ص 157

³ بوكنعان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دون طبعة، دار الغرب للنشر والتوزيع، الجزائر، 2002، ص 105

به ما دام الدائن لم يعرض الوفاء بالتزام المدين أو ما دام الدائن لم يقدّم بتأمين كاف للوفاء بالتزامه هذا.

ونستشف من خلال هذه مسألة هامة في القانون المدني وهي أن الحق في الحبس هو حق المدين في أن يتوقف عن الوفاء عن دينه حتى يستوفي الدين الذي له في ذمة الدائن.¹ يرجع أساس حق الحبس إلى فكرة العدالة وحسن النية التي يجب أن تسود المعاملات والتي تنفر إن يسلم المدين ما في ذمته إلى غيره قبل أن يقبض ماله من حقوق في ذمة الغير.

وحق الحبس معطى أيضا لكل من حاز شيئا أو أحرزه إذا أنفق عليه مصروفات نافعة أو ضرورية ، فإنه يتمتع عن رد الشيء حتى يستوفى ما هو مستحق له ، كحق المستأجر في حبس العين إذا لم يقدّم المؤجر بدفع قيمة التحسينات التي استحدثها المستأجر فيها .²

وطبقا للمادة 201 فإن الحق في الحبس لا يعطى في ذاته وبوصفه وسيلة من وسائل الضمان امتيازاً للحابس على العين المحبوسة ، وعلى ذلك فإنه إذا ما نفذ على العين المحبوسة بحقه فإنما ينفذ عليها كدائن عادي وليس كدائن ممتاز وبالتالي فإنه يزاحمه كل المدينين في الثمن ويقاسمونه فيه مقاسمة الغرماء .

وعلى المدين بذل عناية الرجل العادي في المحافظة على الشيء ، وإذا كان الشيء المحبوس يخشى عليه الهلاك أو التلف ، فللحابس أن يحصل على إذن من القضاء في بيعه

¹ حريز أسماء ، دور الخبير البحري في تسوية الخسائر المشتركة ، مرجع سابق ، ص 157

² خوجة حسينة ، حق الحبس ضمان لتنفيذ الإلتزام ، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والإقتصادية والسياسية ، دون عدد ،

س ن ، ص 235

وفقا للأحكام المنصوص عليها في المادة 917 ق م ج ،وينتقل الحق في الحبس من الشيء إلى ثمنه.¹

أما بخصوص انقضاء الحق في الحبس ،فينقضي الحق في الحبس بخروج الشيء من يد حائزه أو محرزه غير أنه لحابس الشيء إذا خرج من يده بغير علمه أو بالرغم من معارضته أن يطلب استرداده ،إذا هو قام بهذا الطلب خلال ثلاثين يوما من الوقت الذي علم فيه بخروج الشيء من يده ما لم تنقضى سنة من وقت خروجه.²

المطلب الثاني : تصفية نظام الخسائر البحرية المشتركة

ونميز بين حالتين للتصفية والذي سنتناولهما غير فرعين ،الأول بعنوان قبول التوزيع والثاني بعنوان حالة رفض التوزيع

الفرع الأول : قبول التوزيع في تصفية نظام الخسائر البحرية المشتركة

بعد الانتهاء من توزيع الخسائر المشتركة يسترد أطراف المخاطرة البحرية أموالهم وممتلكاتهم منقوضة بقدر مساهمتهم في الخسائر المشتركة ،عدا أصحاب البضائع المضحى بها الذين يستردون ممتلكاتهم كاملة ويكون هذا التوزيع نهائيا وملزما إذا وافق عليه كل أطراف الرحلة البحرية، إذ غالبا ما ينعقد هذا الاتفاق بين مؤمني الشاحنين ومؤمني المجهز، فيسري التوزيع بموافقة الجميع وتصفى الخسارة.³

¹ حريز أسماء ،نظام الخسائر المشتركة في القانون البحري الجزائري مقارنا ،مرجع سابق ،ص237

² المرجع نفسه ،ص236

³ حريز أسماء ،نظام الخسائر المشتركة في القانون البحري الجزائري مقارنا ،مرجع سابق ،ص241

الفرع الثاني : رفض التوزيع في تصفية نظام الخسائر البحرية المشتركة

وهي الحالة التي يرفض فيها أحد الأطراف لكيفية توزيع الخسارة على عناصر الرحلة البحرية أو لم يتم الإتفاق على هذا التوزيع وبالتالي رفضه وعدم قبوله ،فالتوزيع لا يكون ملزما إلا بتصديق المحكمة عليه أما إذا رفضت المحكمة التصديق على التسوية وجب أن تعين خبيرا أو أكثر لإجراء تسوية جديدة ،وهذا ما جرت الأعراف والتقاليد بالعمل به وشرعته الكثير من الدول منها قانون التجارة البحري المصري في المادة 335 منه حيث جاء فيها مايلي : " إذا لم يرض جميع ذوي الشأن بالتسوية وجب عرضها على المحكمة المختصة بناء على طلب أحدهم للتصديق عليها. "

فإذا رفضت المحكمة التصديق على التسوية وجب أن تعين خبيرا أو أكثر لإجراء تسوية جديدة».

على خلاف المشرع الجزائري الذي لم يتطرق لهذه النقطة .

الخاتمة

نستنتج مما سبق أن نظام الخسائر البحرية نظام أصيل ومتميز ،وهذا ما يجعله يستقطب الكثير من فقهاء القانون البحري الأجانب منهم والعرب ،حيث دفعهم وهذا للبحث عن أساس هذا النظام القانوني وبناء مذاهبهم على هذا الأساس ،حيث نجد من يؤسس لهذا النظام والإشتراك فيه وإجراءات تسويته على أنه من النظام العام على عكس المشرع الجزائري الذي أباح للأطراف المعنيين من الخسارة الإتفاق على مخالفة هذه القواعد في المادتين 299 و324 من أحكام القانون البحري ،وعلى ذلك يمكن لهم أن يتفقوا على إضافة بعض الشروط أو إجراءات غير المذكورة في القانون شريطة ألا تكون غير مشروعة ،لتعتبر كذلك من الخسائر المشتركة ،كما يمكن للأطراف الإتفاق على نصيب يخالف ما جاء في القانون .

كما يتضح لنا من خلال هذه الدراسة أن المشرع الجزائري ومعظم التشريعات في العالم تبنت نفس الأفكار في حالة ما تشابهت الظروف وأتبعته نفس الإجراءات وأعطت نفس الضمانات وسلكت نفس الطرق في التصفية رغم أن المشرع الجزائري لم يفصل في بعض هذه الحثيات لكنه يعمل بها ويرجع ذلك لربما على أنه اعتبرها إجراءات إدارية روتينية فلم يرى هنالك من داعي لخصها بنصوص قانونية .

كما أنه يتوجب لتطبيق هذا النظام توافر عدة شروط وإشكاليات ،والتي بتوافرها يتم تقدير مساهمة كل طرف من الخسارة من دائنين ومدنين ،ويكون توزيع هذه الخسائر بشكل عادل عن طرق قسمة غرماء وهذه هي الطريقة المنصوص عليها في المادة 319 من القانون البحري الجزائري .

كما نستنتج أنه للريان بإعتباره القائد الأول دورا كبيرا جدا ،لذلك يجب أن يكون شخص ذو كفاءة وحكمة ،حتى يستطيع أن يقدر حجم ما ستخلفه الحوادث وأن يعطي تقديرا

صحيحاً للخسارة، وبالتالي الحصول على تسوية أدق وفي حالة أي سوء تقدير منه يزيد من حجم الخسارة وتفاقم أخطارها على جميع العناصر البحرية .

كما نخلص إلى أن شركات التأمين تلعب دوراً كبيراً في تسوية نظام الخسارة البحرية نظراً لعجز الأفراد عن تحمل التزامهم بأداء نصيبهم الناتج عن فعل التضحية مما يجعل شركات التأمين تدخل في الخسارة، وبالمقابل تتحمل نصيباً من هذه الخسارة، لكن هذا لا يمكننا من القول بأنه يمكن الاستغناء عن نظام الخسائر المشتركة لفائدة نظام التأمين، لأن التأمين لا يغطي كافة صور الخسائر البحرية المشتركة، بدليل أن التأمين إن كان يغطي خسارة البضائع والسفينة فإنه لا يمتد لتغطية خسارة النفقات في غالب الأحوال مما يجعل نظام الخسائر البحرية أكثر عملية من نظام التأمين في التسوية، كما يعد ضماناً للطرف الذي لم يؤمن على حصته أو نسي التأمين عليها، فهذا الأخير بحد ذاته تأمين للأشياء والنفقات في نفس الوقت .

وتجدر الإشارة أيضاً إلى أن نظام الخسائر البحرية نظام يعكس اعتباراً إنسانياً لأنه يخول للريان أن يتخذ قرار التضحية لإنقاذ ما يمكن إنقاذه من الأرواح والأموال .

ومنه نأخذ بأن نظام تسوية الخسائر البحرية هو أفضل نظام وذلك بالنظر إلى تفوقه على الأنظمة الأخرى في التقليل من الأضرار المترتبة على التضحية الإختيارية خلال النقل البحري وكذلك لما يحققه في الحفاظ على الأرواح حينما تتعرض الرحلة البحرية لخطر يداومها ويهددها بالهلاك حيث يتخذ الريان أو من يقوم مقامه قرار التضحية دون ترجيح لمصلحة المجهز على حساب الشاحنين ودون تردد، مادام أن المستفيد في الخسارة التي قد تترتب عن فعل التضحية يلتزم بالمساهمة فيها و أدائها، وفي حالة عدم قبول التسوية فهذا النظام يمنح لأي طرف لم يقبل التسوية نهج سلوك القضاء من خلال رفع دعوى المساهمة.

وبالتالي فهذا النظام يحافظ على حقوق جميع الأطراف ويرضي الجميع في الرسالة البحرية بغض النظر عن الأسلوب كان وديا أم قضائيا .

كما أنه ومع التطورات التكنولوجية الحاصلة التي شهدها العالم والثورة التقنية التي غزت كل المجالات بما في ذلك المجال البحري بقي هذا النظام صامدا ، ولم يؤدي ذلك إلى زواله بل زادت أهميته ولايزال ساري المفعول ومعمول به إلى حد الساعة وهذا يفسر أنه يلقي إستحسان من جميع الدول ومنها الجزائر ، وذلك يعود لربما إن صح ذلك لنجاعته .

ويبقى ما يؤخذ على هذا النظام أنه نظام معقد من حيث العمل به و إجراءاته تحتاج إلى تبسيط أكثر ، ورغم العمل بهذا النظام في الجزائر إلا أن المشرع الجزائري لم يتمكن من الحط من صعوبته ولا تفصيل أحكامه أكثر لتسهيل العمل به .

قائمة المراجع

أولا : الكتب

- 1 - أحمد شرف الدين ، أحكام التأمين ، دراسة في القانون والقضاء المقارنين ، الطبعة الثالثة ، القاهرة ، 1991
- 2 - إيمان الجميل ، الحوادث البحرية ، المكتب الجامعي الحديث ، دون طبعة ، الجزائر ، 2013
- 3 - بوكنعان العربي ، الوجيز في القانون البحري الجزائري ، دون طبعة ، دار الغرب للنشر والتوزيع ، الجزائر ، 2002
- 4 - ثروت عبدالرحيم ، الخسائر البحرية المشتركة ، الطبعة الأولى ، المطبعة العصرية ، الكويت ، 1974
- 5 - جلال وفاء محمدين ، القانون البحري ، دون طبعة ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، 1994
- 6 - حمدي الغنيمي ، محاضرات في القانون البحري الجزائري ، دون طبعة ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 1983
- 7 - طارق سيف ، الخسائر البحرية المشتركة ، دون طبعة ، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع ، د ب ن ، 2004
- 8 - طالب حسن موسى ، القانون البحري ، دون طبعة ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، د ب ن ، 2007
- 9 - عادل علي المقدادي ، القانون البحري (السفينة ، أشخاص الملاحة ، النقل البحري ، البيوع البحرية ، الحوادث البحرية التأمين البحري) دون طبعة ، المكتبة القانونية للنشر و التوزيع ، عمان ، 1999
- 10 - عادل علي المقدادي ، القانون البحري ، دون طبعة ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، 2009

- 11 - عباس حليمي ،القانون البحري ،الطبعة الثانية ،ديوان المطبوعات الجامعية
الجزائر،1988
- 12 - عبد الرزاق السنهوري ،الوسيط في شرح القانون المدني الجديد ،نظرية الالتزام بوجه
عام ،الجزء الأول ،دون طبعة ،دار النشر للجامعات المصرية، القاهرة ،1952
- 13 - عبد القادر لعطير، بلسم ملحم ، الوسيط في شرح التجارة البحرية ، الطبعة الأولى ،
دار الثقافة للنشر و التوزيع ، عمان ، 2009
- 14 - عبد المنعم داود ،القانون البحري الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية ،دون
طبعة ،منشأة المعارف ،مصر، د س ن
- 15 - علي البارودي ، مبادئ القانون البحري ، دون طبعة ، منشأة المعارف ، الإسكندرية
1983
- 16 - علي البارودي ،هاني محمد دويدار ،القانون البحري ،دون طبعة ،دار الجامعة
الجديدة للطباعة والنشر ،بيروت ،د س ن
- 17 - علي حسن يونس ،أصول القانون البحري ،الطبعة الأولى ،دار النشر والتوزيع
،الإسكندرية ،1999
- 18 - كمال حمدي ،القانون البحري ،دون طبعة ،منشأة المعارف ،الإسكندرية ،1990
- 19 - محمد إبراهيم موسى ،عقد التأمين البحري ، دون طبعة ، دار الجامعة الجديدة ، د
ب ن ، 2008
- 20 - محمد سيد الفقي ،القانون البحري ،دون طبعة ،دار الجامعة الجديدة ،الإسكندرية
2007،
- 21 - محمد فريد العريني ،هاني محمد دويدار ،مبادئ القانون التجاري والبحري ،دون
طبعة ،دار الجامعة الجديدة للنشر ،الإسكندرية ،2003

- 22 - محمد عبد الفتاح ترك ، عقود البيوع البحرية الدولية ، الطبعة الأولى ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، 2007
- 23 - محمود سمير الشقراوي ، القانون البحري ، الطبعة الأولى ، المكتب الحديث للطباعة والنشر ، الإسكندرية ، 1970
- 24 - مصطفى جمال ، القانون البحري ، دار النهضة العربية ، دون طبعة ، القاهرة ، 1987
- 25 - مصطفى كمال طه ، أساسيات القانون البحري دراسة مقارنة (السفينة ، أشخاص الملاحة البحرية ، النقل البحري ، الحوادث البحرية ، الضمان البحري) ، دون طبعة ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، د س ن
- 26 - هاني دويدار ، الوجيز في القانون البحري ، دون طبعة ، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية ، د س ن
- 27 - وهيب الأسبر ، القانون البحري ، دون طبعة ، المؤسسة الحديثة للكتاب ، طرابلس ، لبنان 2008

ثانيا : الرسائل والمذكرات الجامعية

أ-رسائل الدكتوراه :

- 1-حريز أسماء ،نظام الخسائر المشتركة في القانون البحري الجزائري مقارنا ،مذكرة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص ،كلية الحقوق والعلوم السياسية ،وهران ،2015/ 2016
- 2- سمير صادق توفيق عادي ،حلول المؤمن محل المؤمن له في الرجوع على المسؤول عن تحقق الخطر في القانونيين الأردني والمصري ،رسالة دكتوراه ،جامعة الدول العربية القاهرة ،2002
- 3- يعقوب صرخوة ،الخسارات البحرية المشتركة في القانون البحري الجزائري مقارنا ،رسالة لنيل شهادة الدكتوراه ،جامعة وهران ،2015/ 2016

ب- المذكرات :

ب1-مذكرات الماجستير:

1-بخيتي حفيظة ، نظام الخسائر البحرية المشتركة ،مذكرة لنيل شهادة الماجستير في قانون الأعمال ،كلية الحقوق بن عكنون ،الجزائر 1 ، 2013/2012

ب2 -مذكرات الماستر :

1- وليد معزوزي ،التأمين البحري في ظل القانون البحري الجزائري ،مذكرة تكميلية لنيل شهادة الماستر في الحقوق ،قانون أعمال ،جامعة العربي بن مهدي ،أم البواقي 2014/2013

ب3-مذكرات التريص :

1-شهيور فتحة ،بن عمر هند ،النظام القانوني للخسائر البحرية المشتركة ،مذكرة نهائية التريص المتخصص للقضاء ،فرع القانون التجاري والبحري ،المعهد البحري العالي ،بوسماعيل ،تيبازة ،2002

ثالثا : المقالات

1-أربوط وسيلة ،"نظام الخسائر البحرية المشتركة ما بين الداتية والضرورة " ، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية المجلد السابع ،العدد الثاني ، المركز الجامعي مغنية ، 2022 /12/01

2- أربوط وسيلة ،"النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة للملاحة البحرية" ،المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ،العدد السابع ، د س ن

3- أعراب كميلة ، "البيع البحري فوب" ، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، العدد السابع ، د س ن

- 4- أكلي ليندة ،"البيع البحري سيف"،المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ،العدد السابع
- 5- حريز أسماء ،"دور الخبير في تسوية الخسائر البحرية المشتركة"،المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ،العدد الثالث ، د س ن
- 6- حسان سعاد، "نظام الخسائر البحرية في القانون البحري الجزائري"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، العدد الرابع ، د س ن
- 7- خوجة حسينة ،"حق الحبس ضمان لتنفيذ الإلتزام"،المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والإقتصادية والسياسية ،دون عدد ، د س ن
- 8- زينب موسى ،"حلول المؤمن محل المؤمن له في رجوعه على الغير المسؤول عن الضرر"،مجلة الشريعة والإقتصاد ،العدد 12 ،ديسمبر 2012
- 9- كريم مخالفة ،"الخسائر البحرية المشتركة وطرق تسويتها على ضوء الأمر 76-80 المعدل والمتمم في الجزائر والنظم المقارنة"،مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية ،العدد الثامن ،2016،
- 10- مريم درويش ، " مدى مسؤولية مجهز السقينة عن التصادم الناشئ عن عمليتي القطر والإرشاد"، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، العدد السادس ، د س ن

رابعا : النصوص القانونية

أ-النصوص التشريعية الوطنية :

- 1- الأمر رقم 75-58 ،المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق ل 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني الجريدة الرسمية العدد 78 ،الصادر في 30 سبتمبر 1975 المعدل والمتمم.

- الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 / 10 / 1976 والمعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 / 06 / 1998 المتضمن القانون البحري الجزائري
- 3- قانون رقم 01 - 05 المؤرخ في 22 / 05 / 2001 ، المعدل والمتمم للأمر رقم 66 - 154 المؤرخ في 8 / 03 / 1966 ، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية ، ج ر ، 29 ،
- 4- أنظر الأمر 95 - 07 المؤرخ في 25 / 02 / 2008 ، المتعلق بالتأمينات ، المعدل والمتمم للقانون 06-04 المؤرخ في 20 / 02 / 2006 ، ج ر ، العدد 21
- ب-النصوص التنظيمية :

- 1- المرسوم التنفيذي رقم 07 - 220 المؤرخ في 14 يوليو 2007 ، المتعلق بتحديد شروط إعتقاد خبراء ومحافظي العواريات وخبراء التأمين وشروط ممارسة مهامهم وشطبهم ، ج ر ، العدد 46

خامسا : مواقع الأنترنت

- 1- حسام عطي ، الإثراء بلا سبب ، موسوعة حماة الحق ، نشر في 04 أكتوبر 2020 متاحة على الموقع : <https://jordan-lawyer.Com>
- 2- كريم عبد السلام ، مقال في الخسائر البحرية المشتركة ، موسوعة حماة الحق ، نشرت في 04 أوت 2021 متاحة على الموقع : <https://jordan-lawyer.com>
- 3- القانون رقم 8 لسنة 1990 ، المتعلق بقانون التجارة البحري المصري على الموقع : <https://justice-acdemy.com>

مقدمة.....	ص01
الفصل الأول: الإيطار الموضوعي لنظام الخسائر البحرية المشتركة.....	ص07
المبحث الأول: مفهوم نظام الخسائر البحرية المشتركة.....	ص08
المطلب الأول: التعريف بنظام الخسائر البحرية المشتركة.....	ص08
الفرع الأول: تعريف نظام الخسائر البحرية المشتركة.....	ص08
الفرع الثاني: الأساس القانوني لنظام الخسائر البحرية المشتركة.....	ص10
أولاً: نظرية الإثراء بلا سبب	ص10
ثانياً: نظرية إتحاد المصالح	ص12
ثالثاً: نظرية العقد أوالمشاركة	ص14
المطلب الثاني: شروط المساهمة في الخسائر البحرية المشتركة.....	ص15
الفرع الأول: شروط متعلقة بالريان.....	ص15
أولاً: أن تكون التضحية إختيارية ومعقولة من الریان.....	ص16
ثانياً: تحقق الغرض من التضحية	ص17
الفرع الثاني : شروط متعلقة بالرسالة البحرية.....	ص19
أولاً: تعرض الرسالة البحرية للخطر.....	ص19

ثانيا: السلامة العامة للرسالة البحرية.....	21ص
المبحث الثاني: تصنيف الخسائر البحرية المشتركة.....	23ص
المطلب الأول: خسائر بحرية بمثابة أضرار.....	23ص
الفرع الأول: خسائر تلحق بالبضائع.....	23ص
أولا: الرمي في البحر.....	24ص
ثانيا: استعمال البضائع كوقود.....	26ص
ثالثا: تفريغ البضائع لتخفيف حمولة السفينة أو لتعويها.....	26ص
رابعا: إطفاء الحريق.....	27ص
الفرع الثاني: خسائر تلحق بالسفينة.....	28ص
أولا: التضحية بملحقات السفينة.....	29ص
ثانيا: الجنوح العمدة.....	31ص
ثالثا: إنقاذ حمولة السفينة.....	32ص
رابعا: الأضرار الناتجة عن زيادة السرعة للسفينة.....	33ص
المطلب الثاني: خسائر بحرية بمثابة نفقات.....	34ص
الفرع الأول: نفقات إستثنائية.....	34ص
أولا: مصاريف التعويم.....	34ص

ثانيا: مصاريف الإنقاذ والإسعاف.....ص35

الفرع الثاني: نفقات ناتجة عن حادث فجائي.....ص35

أولا: نفقات الرسو.....ص36

ثانيا: نفقات القطر.....ص36

ثالثا: أجور الركاب والبحارة ونفقات غذائهم.....ص38

الفصل الثاني: الإطار الإجرائي لنظام تسوية الخسائر البحرية المشتركة.....ص41

المبحث الأول: إجراءات تسوية الخسائر البحرية.....ص42

المطلب الأول: التسوية الودية.....ص42

الفرع الأول: تسوية الخسائر البحرية المشتركة بتوزيع العبء على المجموعتين الدائنة والمدينة.....ص42

أولا: تحديد المجموعتين الدائنة والمدينة في نظام تسوية الخسائر البحرية المشتركة...ص43

ثانيا: إيجاد النسبة بين المجموعتين الدائنة والمدينة في نظام تسوية الخسائر البحرية المشتركة.....ص68

الفرع الثاني: دور الخبير في التسوية في تسوية الخسائر البحرية المشتركة.....ص72

المطلب الثاني: التسوية القضائية في الخسائر البحرية المشتركة.....ص73

الفرع الأول: إجراءات رفع دعوى المساهمة في نظام تسوية الخسائر البحرية المشتركة.....ص73

الفرع الثاني: الدفع بعدم قبول الدعوى في الخسائر البحرية المشتركة.....	ص80
الفرع الثالث: تقادم دعوى المساهمة في الخسائر البحرية المشتركة.....	ص81
المبحث الثاني: ضمانات الوفاء بالإشتراك في نظام تسوية الخسائر البحرية المشتركة.....	ص83
المطلب الأول: تحديد ضمانات الوفاء في الخسائر البحرية المشتركة.....	ص84
الفرع الأول: حق الإمتياز.....	ص84
الفرع الثاني: حق الحبس.....	ص85
المطلب الثاني: تصفية نظام الخسائر البحرية المشتركة.....	ص87
الفرع الأول: قبول التوزيع في تصفية نظام الخسائر البحرية المشتركة.....	ص87
الفرع الثاني: رفض التسوية في تصفية نظام الخسائر البحرية المشتركة.....	ص88
الخاتمة.....	ص89
قائمة المراجع.....	ص92

الملخص :

إن البيئة البحرية لا تخلو من المخاطر التي تعترض الرحلات البحرية، والتي تواجه السفن وما عليها من بضائع وأشخاص، وتعرضهم لخسائر وأضرار فادحة، مما دفع بفقهاء القانون البحري إلى البحث عن أساليب يقللون بها ما يتعرض له أعضاء الرسائل البحرية من خسائر، ليتمكنوا من خلق نظام لمواجهة هذه المخاطر يدعى نظام الخسائر البحرية المشتركة، فيه يتشارك جميع أعضاء الرسالة البحرية في تحمل الأعباء الواقعة جراء الخسائر البحرية المشتركة والحد من تفاقمها ثم تسويتها بأساليب مختلفة وبتابع إجراءات وشروط خاصة ولازمة جرت الأعراف والتقاليد على العمل بها أو قامت التشريعات بالأخذ بها حتى تكون التسوية عادلة، ويقع على كل عضو الإلتزام بأداء حصته من المساهمة كل بحسب نصيبه في التسوية المقررة من هذه الأخيرة حتى تصفى الخسارة نهائياً.

Abstract :

The marine environment is not without risks that confront maritime voyages, affecting ships and their cargo, passengers, and crew, subjecting them to severe losses and damage. This prompted maritime law experts to seek methods to address the losses incurred by maritime parties, enabling them to establish a system to confront these risks known as the general average system. In this system, all maritime parties share the burden resulting from common maritime losses, limiting their escalation, and then settling them through various methods and by following specific and necessary procedures, which have been established by customs and traditions or incorporated into legislation to ensure fair settlement m,Each member is obligated to contribute their share according to their proportion in the determined settlement until the loss in completely settled.