



جامعة وهران 2 محمد بن أحمد
كلية الحقوق والعلوم السياسية
أطروحة

مقدمة من أجل نيل شهادة الدكتوراه للعلوم تخصص: القانون الخاص

نظام الخسائر المشتركة في القانون البحري الجزائري مقارنا

تقدم وتناقش علانية من طرف:
الطالبة حريز أسماء
أمام اللجنة المشكلة من:

رئيسا	جامعة وهران 2	أستاذة التعليم العالي	بوخاتمي فاطمة
مقررا	جامعة وهران 2	أستاذ التعليم العالي	العربي شحط عبد القادر
مناقشا	جامعة وهران 2	أستاذة محاضرة -أ-	ز عنون فتيحة
مناقشا	جامعة سيدي بلعباس	أستاذ التعليم العالي	بوكعبان العربي
مناقشا	جامعة مستغانم	أستاذ محاضر-أ-	مزيان محمد الامين
مناقشا	جامعة تلمسان	أستاذ التعليم العالي	بن عمار محمد
عضوا مدعوا	جامعة وهران 2	أستاذ محاضر- ب -	قمر اوي عز الدين

السنة الجامعية: 2015-2016

مقدمة:

يعتبر النقل البحري عاملاً هاماً من العوامل التي تركز عليها التجارة الخارجية وتتأثر به، وكما نشطت التجارة الخارجية زادت الكميات المنقولة بحراً، وفي نفس الوقت فإن التطور الذي يقع في مجال النقل البحري تنعكس آثاره على التجارة الخارجية⁽¹⁾.

لقد ظل النقل البحري وسيلة رئيسية في التجارة الدولية حيث يعبر حوالي 25000 مليون طن من الشحنات المحيطة سنوياً وهذا يشكل 71% من الشحن العالمي بالمقارنة مع 7000 مليون طن من الحمولات عن طريق السكك الحديدية و3000 مليون طن عن طريق البر⁽²⁾. و النقل البحري شأنه في ذلك شأن وسائل النقل الأخرى، أخذ في التغيير تكنولوجياً واستراتيجياً وفقاً لمتطلبات السوق.

وطوال العقود الماضية، تطورت حركة النقل البحري بصورة واسعة مغطية حوالي 90% من سوق الشحن القارية، ولا تكمن ميزة النقل البحري في السرعة ولكن في قدرته ومدى تغطيته لمناطق واسعة من العالم، حيث لا يستطيع النقل بالسكك الحديدية أن يتناول الحركة التجارية بمثل هذه الأبعاد الجغرافية، ولهذا السبب تتركز الصناعات الثقيلة عادة على ضواحي الموانئ.

وإذا أخذنا في عين الاعتبار التطور التكنولوجي المذهل والسرير الذي يشمل العالم في الآونة الأخيرة وعلى الأخص خلال العشرين عاماً الماضية فإن هذا التطور قد شمل أيضاً السفن ومعدات الشحن والتفريغ ومواصفات الموانئ وما يجب أن يهيأ بتلك الموانئ من تجهيزات لتتناسب مع هذا التطور العالمي وإلا أصبحت الموانئ غير مثيرة لاهتمام الناقل البحري في التعامل معها.

ونظراً لكون السفينة هي أداة الاستغلال في هذا الميدان وتنشيطه عن طريق المبادلات التجارية المتمثلة في الصادرات والواردات، كل ذلك وسط خضم بحري مشوب بالأهوال والأخطار قد تعرض السفينة إلى كثير من المخاطر فتأثيرات الطقس وطبيعة الممرات المائية والأخطاء البشرية، وكذلك قوة تأثير البحار نفسها جعلت من السفن وسيلة نقل مهددة بالأخطار في معظم الأحيان. وبالرغم من

(1) محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2003، ص 11.

(2) تقرير صادر عن مركز الدراسات والبحوث بغرفة الشرقية (وارد في الموقع الإلكتروني: www.chamber.org.gsa)، النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية، أكتوبر 2004، ص 3.

الوسائل المتعددة التي تم التوصل إليها عبر السنين لتوفير الأمان فإن الخطر البحري لا زال قائماً والحوادث البحرية التي هي أبرز المشاكل في التاريخ البحري ما زالت مستمرة وتحدث بتتابع ينذر دائماً بعواقب وخيمة⁽¹⁾.

ولقد ظهرت الحاجة بداءة إلى التأمين في مجال التجارة البحرية، بسبب الحوادث البحرية التي تعترض الرحلة البحرية بالنظر إلى الأموال الضخمة التي كانت تستثمر في التجارة البحرية، ولذلك لجأ التجار إلى ابتداء أنظمة للتخفيف من الخسارة أو للحد من آثار الأخطار، كنظام الخسائر المشتركة الذي هو موضوع دراستنا والذي يعني ببساطة أن ما يضحى به وقت الخطر لصالح جميع المستفيدين من الرحلة البحرية يتم تعويضه بمساهمة الجميع⁽²⁾. وقد عالجه القانون البحري الجزائري في القسم الثاني من الفصل الرابع منه وذلك في المواد من 299 إلى غاية المادة 331 منه.

وفي الوقت الحالي، فإن تطور النقل البحري للبضائع مع ما يشكله هذا القطاع من أهمية في اقتصاد كل الدول جعل التأمين البحري يتحول إلى تأمين نقل Assurance Transport حتى أصبحت تسميات شركات التأمين المتخصصة في التأمين البحري ترمز إلى هذا التحول⁽³⁾. ففي الجزائر، وعلى سبيل المثال، فإن الشركة المتخصصة في التأمين البحري هي الشركة الجزائرية لتأمينات النقل CAAT وذلك للارتباط الوثيق بين عقد التأمين البحري وعقد النقل البحري للبضائع بحيث يعتبر عقد التأمين البحري الدعامة الرئيسية والضمان الأساسي للتجارة البحرية.

ومن هنا، فإن دراستنا هذه سوف تعالج حادثاً من الحوادث البحرية ويتعلق الأمر بنظام الخسائر المشتركة والتي يندرج ضمن التضامن الداخلي.

(1) تعرف الحوادث البحرية بأنها تلك الحوادث التي تعرض السفينة أو البيئة أو الأشخاص أو البضائع على ظهر السفينة للخطر. وقد نصت المادة الأولى من القانون الفرنسي رقم 79 لسنة 1961 في شأن الكوارث البحرية والحطام البحري على أن: « الحادث البحري هو تحطم السفينة أو جنوحها أو وجودها في حالة خطر مما يهدد سلامتها وسلامة الأرواح أو البضائع عليها».

(2) Marc BERNIE, Avarie commune : procédure indépendante de l'avarie particulière, effet sur le contrat de transport et droit applicable aux frais de réexpédition des marchandises, revue DMF N° 710 du janvier 2010, p. 29.

(3) حيتالة معمر، الأموال المؤمن عليها في عقد التأمين البحري الجزائري (كيفية تقويمها وإجراءات التعويض عن الخسائر اللاحقة بها)، مذكرة لنيل درجة الماجستير في قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2004-2005، ص 2.

وسوف نعتمد في دراستنا هذه على المقارنة بين القانون البحري الجزائري، وكل من قانون التجارة البحرية المصري، والقانون الفرنسي الخاص بحوادث البحر، وقواعد يورك وأنفرس لذلك جاء عنوان هذه الرسالة بنظام الخسائر المشتركة في القانون البحري الجزائري مقارنا.

إن أهمية دراسة موضوع نظام الخسائر المشتركة في القانون البحري الجزائري مقارنا تتجسد في عدة جوانب أهمها:

1- إن نظام المساهمة في الخسائر المشتركة نظام قديم قدم الملاحة البحرية نفسها، وأول إشارة إلى هذا النظام وجدت في القانون الرومسي منذ عام 900 قبل الميلاد في جزيرة رودس في البحر المتوسط حيث كانت ضمن الإمبراطورية الفينيقية التي سادت البحار في تلك الأيام ثم انتقلت الفكرة للرومان الذين أدخلوها في كتاب الدابجست رقم 385 زمن الإمبراطور جستنيان. وقد احتوى هذا الكتاب على قاعدة مفادها: «أن الخسارة التي تتم لمنفعة الجميع يجب التعويض عنها بمساهمة الجميع».

وتجب الإشارة إليه أن فقهاء الشريعة الإسلامية قد تعرضوا لنظام الخسائر المشتركة وأسموه بنظام الطرح في البحر، ومنهم الفقيه أبي قاسم خلف بن أبي فراس القروي رحمه الله، وذلك في المخطوط المتعلق بأحكام السفينة في الشريعة الإسلامية.

2 - إن تقييم الخسائر المشتركة وكيفية المساهمة فيها طرح عدة إشكاليات على المستوى العملي هذا ما دفع أصحاب السفن أو التجار ورجال التأمين لمحاولة إيجاد قواعد موحدة في هذا الشأن ويتعلق الأمر هنا بقواعد يورك وأنفرس لما لهذه الأخيرة من أهمية كبيرة خاصة أنها تتصل بمصالح المشتغلين بالتجارة البحرية والتي تتضاعف أهميتها بازدياد النشاط التجاري على النطاق الدولي.

ويجب أن نشير إلى نقطة مهمة، وهي أنه اعتمدنا في دراستنا هذه على قواعد يورك وأنفرس لسنة 2004 باعتبارها آخر تعديل، ولكن هذا لم يمنعنا من توضيح قواعد يورك وأنفرس السابقة للتعديل وذلك بصدد دراستنا للتطور التاريخي للخسائر المشتركة.

3- إن الأساس القانوني لاشتراك المصالح في الخسائر التي لحقت لأصحاب الأموال التي رميت

في البحر أو تلك التي لحقت بأصحاب السفينة جراء إصلاحها يكمن في قواعد العدالة المستمدة من القانون الطبيعي وليس نتيجة عقد، ولا حاجة بنا إلى العقد لتأسيس هذه المساهمة على أساس مبدأ الإثراء بلا سبب أو على أساس المذهب الإتفاقي الذي كان مطبقا عندما كان الشاحن يصاحب بضاعته على السفينة أو على أساس وجود اتفاق ضمني بين المشتركين في الرحلة البحرية بشكل تفويض ضمني للربان بالتصرف وقت الخطر.

4 - إن النقطة الأساسية لدراسة الخسائر المشتركة تتمثل في التسوية والتي تتم عادة بواسطة ما يسمى بخبير الخسائر البحرية، وذلك باتفاق أطراف الرحلة البحرية، وفي هذا الإطار نجد مجموعتان من القيم: المجموعة الدائنة والمجموعة المدينة، والتي يتم حصرهما ثم إجراء التسوية بينهما، فإذا تعذر الاتفاق على القيام بتسوية الخسائر المشتركة وديا بين أطراف الرحلة تم اللجوء إلى القضاء بالنسبة للطرف الذي يدعي حقه بالاشتراك في هذه الخسارة البحرية.

ونظرا للصعوبات التي تعترض كيفية تقدير المساهمة في الخسائر المشتركة نجد أن التأمين البحري يتدخل في هذا الجانب وذلك لما يقدمه من تعويض نقدي لأصحاب السفن هذا من جهة، ومن جهة أخرى فإن قيام هيئات التأمين بأداء التعويض النقدي عن الخسارة المادية التي تحدث لأصحاب البضائع سيساعد على زيادة واتساع نطاق التبادل الخارجي، كما أن التأمين البحري وفر الضمانات التي تطلبها البنوك التجارية لكي تقوم بتمويل التجارة الخارجية للمصدرين والمستوردين.

5 - إن هذه الدراسة تعترضها صعوبات بالنظر إلى قلة المراجع الجزائرية المتخصصة في دراسة موضوعنا هذا والتي جعلت الخوض في هذا الجانب محاولة تحفها كثير من المخاطر وذلك لسببين: السبب الأول يتمثل في أن الاعتماد على المراجع الأجنبية بصفة كبيرة يؤدي إلى تفسير أحكام التشريع الجزائري بالمقارنة مع التشريعات الأجنبية وخصوصا التشريع الفرنسي.

إن هذه المقارنة بقدر ما هي مهمة إلا أنها لا تؤدي إلى الفهم الصحيح لموقف المشرع الجزائري في معالجته للمسائل القانونية الخاصة بالخسائر المشتركة. والسبب الثاني يتمثل في أن الباحث كثيرا ما يلجأ إلى اجتهاده الشخصي في محاولة منه لتفسير بعض الأحكام القانونية في ظل غياب اجتهاد

قضائي مفسر للأحكام القانونية خاصة ما يتعلق بتسوية الخسائر المشتركة. لذلك فالقانون البحري يحتاج إلى تعديل أحكامه.

إن اختيارنا لموضوع نظام الخسائر المشتركة في القانون البحري الجزائري مقارنا، مبني على عدة دوافع منها الذاتية (الشخصية) وتكمن في الفضول إلى معرفة جزئيات هذا النظام.

أما عن الدوافع العلمية لاختياري هذا الموضوع فترجع إلى الأهمية البالغة له، خاصة من خلال تدخل خبير الخسائر المشتركة لإجراء عملية التسوية.

ونتيجة لما سبق توضيحه، فبالرغم من كل الإصلاحات والتحسينات التي شهدتها ميدان النقل عموما، والنقل البحري خصوصا، فإن هذا الأخير لا زال محفوقا بعدة مخاطر وحوادث تكتسي طابع الجدية. هذه المخاطر تترجم قبل كل شيء إلى خسائر مادية ناتجة عن فعل السفينة والحمولة عبر الرحلة البحرية⁽¹⁾.

إلا أنه تثار الإشكالية التالية:

كيف يتم تعويض المساهمة في الخسائر المشتركة؟

لمعالجة هذه الإشكالية، ارتأينا تقسيم هذا البحث إلى بابين:

الباب الأول: مبادئ تطبيق نظام الخسائر المشتركة

الباب الثاني: تسوية الخسائر المشتركة ودعوى المساهمة فيها

وإذا كانت هاتين النقطتين تشكلان أساس البحث وجوهره، إلا أن الاكتفاء بهما لا يستقيم من الناحية المنهجية، إذ لا بد من إبراز التطور التاريخي لنظام الخسائر المشتركة وذلك من خلال دراسة الأساس التاريخي للخسائر المشتركة (المبحث الأول)، ثم نتطرق إلى دراسة الأساس القانوني للخسائر المشتركة (المبحث الثاني) وهذا ما يشكل موضوع **الفصل التمهيدي**.

⁽¹⁾ Cédric DUSSERRE, Les avaries communes (place actuelle d'une institution antique), mémoire de DESS de droit maritime et des transports, université de droit, d'économie et des sciences d'Aix- Marseille III, France, 2003, p. 4.

الفصل التمهيدي: التطور التاريخي لنظام الخسائر المشتركة

يرجع فقهاء اللغة لفظ الخسارة أو العوارية إلى تعبير ايطالي هو Avera والذي تطور إلى مصطلحي Avaria و Averia والذان ظهرا في القواميس الايطالية منذ عام 1341، لإعطاء دلالة على خسائر أو نفقات تصرف في سبيل السلامة العامة⁽¹⁾. ويرى عديد من المحللين أن هذه الألفاظ يمكن إرجاعها إلى لفظ عوارية العربي والمشتق من لفظ عوار بمعنى خسارة، ولم يستخدم لفظ عوارية في القانون الإنجليزي إلا منذ عام 1799 ثم انتقل إلى بعض التشريعات الأخرى.

غير أنه لا ينبغي الفهم من هذا التحليل أن تاريخ المصطلح هو تاريخ نظام الخسائر المشتركة، بل إن نظام الخسائر المشتركة هو نظام ضارب منذ القدم. فبالنسبة للأستاذ ريبير فإن نظرية الخسارة هي نظرية تدخل ضمن مجموعة القواعد القانونية القديمة⁽²⁾. إذ يقول أنه: «إذا كان الأصل الحقيقي للخسارة المشتركة غير معروف لدينا بشكل دقيق، فإننا نجد على الأقل أثارها في التشريعات القديمة ويبدو أنها كانت مرتبطة بكل الشعوب الرائدة التي وصلت إلى درجة معينة من الحضارة والتقدم».

وتأسيسا على قول الأستاذ ريبير يظهر أن المؤسسة الأصلية للخسائر المشتركة قد مرت بالعديد من العصور التي تؤسس في مجموعها تاريخيا.

وعلى مستوى هذه الدراسة التي تتعرض للتطورات التاريخية والأساس القانوني للخسائر المشتركة سنصل إلى أن العصور القديمة المتعاقبة قد لعبت دورا حاسما في الدفع بالخسارة المشتركة إلى الوجود وسنحاول في إطار هذا الفصل التمهيدي دراسة وبشكل تدريجي ظهور وتطور نظام الخسائر المشتركة إلى غاية تقنينها في التشريعات البحرية المعاصرة.

(1) طارق سيف، الخسارة البحرية المشتركة (العوارية العامة)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2004، ص

(2) Cédric DUSSERRE, op.cit., p. 9.

المبحث الأول: الأساس التاريخي لنظام الخسائر المشتركة

يذهب بعض الباحثين ومنهم Cédric Dusserre إلى حد الجزم أن نظرية الخسائر المشتركة ترجع إلى العصور القديمة ذلك أنها لم تقن من طرف الرومان إلا ابتداء من القرن السابع من خلال القانون الروديسي. كما ذهب نفس الباحث إلى القول بما لا يدع مجالاً للشك إلى الفترة البعيدة عن الملاحية البحرية، وهي فترة الفينيقيين والقانون الفينيقي معروف بشكل غير مباشر بـ Mishna (تلمود القدس) وتطبيقه يعود إلى فترة محددة بين 500 و1200 قبل الميلاد.

ومن أجل دراسة التطورات التاريخية التي شهدتها نظام الخسارة المشتركة سنتطرق في مطلب أول لدراسة أصل هذا النظام في العصور القديمة، وسنعالج في فرع أول نظام الخسائر المشتركة عند الفينيقيين ثم في فرع ثان قانون رودس للرمي في البحر، ثم نتعرض في مطلب ثاني لتطبيق هذا النظام في العصر الوسيط، وتحديدًا من خلال دراستنا لقواعد أوليرون وقنصلية البحر (الفرع الأول) ونظام الخسائر المشتركة عند فقهاء المسلمين (الفرع الثاني).

بعد ذلك سوف نتطرق لدراسة التطورات التي شهدتها نظام الخسارة المشتركة خلال العصر الحديث في مطلب ثالث، وسنركز من خلال ذلك على دراسة المخطط الدولي في فرع أول، والتشريعات البحرية المعاصرة في فرع ثان.

المطلب الأول: نظام الخسائر المشتركة في العصور القديمة

الفرع الأول: نظام الخسائر المشتركة عند الفينيقيين

إن المخاطر التي تتعرض لها السفن قديماً في البحر كانت كثيرة وتصعب مواجهتها لا سيما وأن السفن قديماً كانت مجرد سفن خشبية تسير بالأشعة غالباً وبسبب تلك المشاكل التي تتعرض لها هذه السفن قد يضطر الریان لإلقاء بعض الحمولة في البحر كي ينقذ السفينة من الغرق وهذا يعني أن يتحمل صاحب تلك البضاعة الخسارة لوحده وهذا ليس من العدل في شيء، ولهذا أوجد الفينيقيون قاعدة تسمى بالعوار وهي كلمة عربية تعني الرمي في البحر، وبموجب هذه القاعدة يتم تقسيم الخسارة

على جميع أصحاب البضائع لكي لا يتحملها شخص واحد وتدل الأبحاث التاريخية على أن نظام الخسائر المشتركة كان معروفا في جزيرة رودس سنة 916 و 700 قبل الميلاد ثم ظهر هذا النظام في قانون رودس أيام حكم الفينيقيين⁽¹⁾.

وكما جاء في قانون رودس أيام حكم الفينيقيين بأن الخسارة البحرية المشتركة تقضي بأنه: « إذا أقيت بضائع من حمولة السفينة في البحر بقصد تخفيف هذه الحمولة فإن ما يضحى به في سبيل المجموع يتم التعويض عنه عن طريق مساهمة أفراد هذا المجموع»⁽²⁾.

الفرع الثاني: قانون رودس للرمي في البحر

بالرغم من اعتبار الرومان التجارة مهنة وضيعة لا تليق إلا بالعبيد والشعوب المختلفة، إلا أن القانون الروماني اشتمل على بعض النصوص الخاصة بالخسارة المشتركة خاصة في مدونة الإمبراطور جستينيان سنة 553 قبل الميلاد، كما تناول العديد من فقهاء الرومان هذا النظام بالشرح كان أهمهم Seruis، Labeo، Ojiluis.

ويعتبر قانون رودس الذي ظهر عند الرومان أول مصدر تاريخي مدون منظم للخسارة المشتركة وقد كانت الفكرة الأساسية لنظام الخسارة المشتركة تحت هذا القانون هي « الرمي في البحر»، وسمي قانون رودس الخاص بالرمي في البحر « Lex-Rhodia- de jactu»، وقد أخذ الرومان هذا التطبيق عن الملاحيين الرودينيين⁽³⁾.

وقد منح هذا القانون مالك البضاعة التي أقيت في البحر الحق في رفع دعوى على الريان الذي قام بإلقائها للمطالبة بالتعويض عما أصابه من ضرر، وكذلك منح الريان الحق في رفع دعوى أخرى على

(1) محمود سمير الشراوي، القانون البحري الليبي، المكتب المصري الحديث للطباعة والنشر، الطبعة الأولى، 1970، ص 567.

(2) ثروت عبد الرحيم، الخسائر البحرية المشتركة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، الطبعة الأولى، 1974، ص 13.

(3) عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، 1999، عمان - الأردن، ص 542.

الشاحنين للمطالبة بقيمة ما أفادوه من جراء التضحية⁽¹⁾.

ولقد عرفت التشريعات القديمة الرمي في البحر كشكل من أشكال الخسارة المشتركة، نظرا لكونه يعتبر الحالة الأكثر تواترا، وليس باعتباره الشكل الوحيد للخسارة المشتركة.

ولكي يتسنى إدخال ضرر ضمن الخسارة المشتركة، يشترط قانون رودس مجموعة من الشروط والتي ما يزال مفعولها ساريا في القوانين البحرية المعاصرة، هذه الشروط تتجلى فيما يلي:

1- يجب أن تكون التضحية ضرورية ولا مناص منها.

2- يجب أن يحصل الضرر للغير إثر هذه التضحية.

3- يجب أن تتوافر علاقة سببية بين الخطر المهدد والضرر الحاصل للغير.

4- يجب أن تهدف التضحية إلى تحقيق السلامة العامة.

إن القانون الروماني، ومن خلال قانون رودس لم يعط الحق للشخص الذي تمت التضحية ببضاعته في الرجوع مباشرة على الشخص أو مجموع الأشخاص الذين استفادوا من هذه التضحية من أجل السلامة العامة، وفي المقابل أعطى له الحق في الرجوع مباشرة على الشخص الذي قام بإرادته الحرة برمي البضاعة في البحر أو إلحاق الضرر بهذه الأخيرة، فالريان وحده صاحب الحق في القيام بهذا الفعل⁽²⁾.

يظهر جليا وبشكل لا يدع مجال للنزاع أن القانون الروماني هو المنبع الذي استسقى منه قانون الخسائر المشتركة، ولكن ما يلاحظ في هذا الخصوص هو أن القواعد التي سنها قانون رودس لا تقدر إلا بعض الحالات الخاصة، وأغفلت الحديث عن المصلحة المشتركة التي تتشكل على الهامش عندما مثلا تكون بضاعة قد رميت في البحر.

(1) مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، الإسكندرية، الطبعة الثالثة، 1989، ص 367.

(2) Cédric DUSSERRE, op.cit., p. 11.

المطلب الثاني: نظام الخسائر المشتركة في العصور الوسطى

اتسمت العصور الوسطى (600 ق م - 1600م) بتطور العديد من الأنظمة البحرية وخاصة بعد حركة الكشوف الجغرافية وظهور الرأسمالية التجارية وسقوط النظام الإقطاعي، وقد انتقل نظام الخسارة المشتركة من العصور القديمة إلى العصور الوسطى بنفس منطقته وجوهره، إلا أنه أصبح أكثر شيوعاً واستقراراً من ذي قبل⁽¹⁾.

ولقد أخذ قانون رودس وجهة التطبيق في الحوض الشرقي للبحر المتوسط إبان الإمبراطورية البيزنطية، ثم انتقل بعد ذلك إلى عادات الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط⁽²⁾، كما اتسع مفهوم الخسارة المشتركة ليشمل العديد من المواقع التي اقتضتها طبيعة الملاحة البحرية آنذاك.

ولقد كانت المصلحة المشتركة هي الفكرة الغالبة في الملاحة البحرية للعصر الوسيط، ففي فترة من الفترات التي أدرك فيها المشاركون في الرحلة البحرية مدى أهمية الاتحاد ضد الأخطار التي تواجه الملاحة البحرية، قاموا بتطوير نوع من الشراكة المحدودة في السفينة الواحدة والرحلة الواحدة، بهدف توحيد السفينة والحمولة في شكل تضامن يغطي كل النفقات الطارئة المرتبطة بإنقاذ السفينة وحمولتها.

وبالإضافة إلى العوامل الاقتصادية التي حفزت نمو هذا النظام، كان هناك تطور في تنظيم نظام الخسارة المشتركة، انتهى بوضع قواعد مستقرة له، وقد تجسد ذلك من خلال إرساء قواعد أوليرون وقنصلية البحر.

من ناحية أخرى فإن فقهاء المسلمين تعرضوا لحكم التضحيات التي تقع عندما تتعرض الرحلة البحرية لخطر يهددها وذلك من خلال أخذهم بنظام الطرح في البحر.

الفرع الأول: قواعد أوليرون وقنصلية البحر

أولاً: قواعد أوليرون

لقد تناولت الدول الأوروبية خلال العصر الوسيط نظام الخسارة المشتركة بالتنظيم والتدقيق، ومع

(1) طارق سيف، المرجع السابق، ص 13.

(2) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 367.

التقدم في أنظمة النقل البحري أصبحت الخسارة المشتركة عنصرا هاما في جميع المجموعات القانونية الصادرة بعد القرن الثالث عشر، وقد شكلت قواعد أوليرون أهم هذه المجموعات القانونية.

تعتبر قواعد أوليرون بمثابة مجموع العادات والأعراف البحرية التي كانت سائدة خلال العصر الوسيط، وتوجد أقدم المخطوطات التي عرفت عن هذه القواعد في مدينة أكسفورد، ولندن وترجع لعام 1266⁽¹⁾. وتشمل هذه المخطوطات خمس وثلاثين مادة، الخمس وعشرين الأولى يبدو أنها ترجع للنصف الأول من القرن الثاني عشر، ثمانية مواد أخرى من نفس المصدر وتتعلق بنفس الموضوع قام رتشارد الأول بإضافتها بعد ذلك بعدة سنوات.

وتجدر الإشارة إلى أن مصدر هذه القواعد قد أثار خلافا حادا بين المؤرخين، فرغم أنها تعرف باسم قواعد أوليرون إلا أنه لم تذكر جزيرة أوليرون في أي مادة من موادها، هذا بالإضافة إلى الخلاف القائم حول عدد نصوص هذه القواعد إذ هناك من الباحثين من ذهب إلى القول أن قواعد أوليرون كانت تضم ستة وستين مادة وليس خمس وثلاثين مادة كما سبق القول⁽²⁾.

وبغض النظر عن الخلاف الفقهي الذي أثير بهذا الموضوع، فقد جاءت أحكام أوليرون بقاعدة جديدة في مجال الخسارة المشتركة لم تكن معروفة من قبل في قانون رودس، فالمادة الثامنة من قواعد أوليرون تبنت نظرية السفينة التي تواجهها بشكل فجائي عاصفة بحرية والتي بسببها يبقى الرمي في البحر هو الحل الأخير لإنقاذ السفينة وحمولتها⁽³⁾. غير أنه يجب قبل القيام بالرمي، أو التضحية ببعض أجزاء السفينة تخفيفا لحمولتها، وتمكينها لها من تقادي الخطر ومتابعة الرحلة أخذ موافقة الشاحنين، والذين يجب أن يتواجدوا على ظهر السفينة، فإذا كانوا غائبين، أو رفض بعضهم القيام بالتضحية، جاز للربان أن يتصرف بعد أخذ رأي الملاحين على أن التضحية لا مناص منها⁽⁴⁾.

ويبدو وبشكل واضح أنه إذا كانت بعض المصالح المرتبطة بالحمولة لا تخضع لهذا الحل المتمثل في الرمي في البحر، فإنه ليس من حقها أن تعترض على هذا الرمي بشرط: « أن يكون هو وثلاثة

(1) Albert BOYER, Le droit maritime, PUF, 1967, p. 6.

(2) Cédric DUSSERRE, op.cit., p.11.

(3) Kossi Albert-FRANCIS THOO, Le règlement contentieux des avaries dans la phase de transport en droit comparé entre l'Allemagne et la France avec le droit substantiel du Bénin de la Côte d'Ivoire et du Nigeria, LIT Verlag belin Hambourg, 2003, p. 14.

(4) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 368.

أشخاص المجموعة قد أقسموا بالإنجيل المقدس على أن فعل الرمي قد تم بهدف إنقاذ السفينة، وما تبقى من الحمولة».

من خلال ما تقدم تحليله، يبدو أنه لا طائفة من المصلحة بالنسبة للشاحنين مع بضاعتهم إذ في حالة التضحية الاختيارية لإنقاذ الرحلة، يكون قبول الخسارة المشتركة بالنسبة للشاحنين مجردا من أية قيمة.

والتجار لا يناقشون حالة الضرورة وهذا ما يجعلهم في موقع سلبي حيث لا يتمتعون إلا بحق إعطاء رأي استشاري غير ملزم للريان.

يتضح من خلال ما تقدم أن فكرة المصلحة المشتركة لم تجد مكانتها داخل هذا التطبيق، بما أن قواعد أوليرون تبرر هذه المشاركة بحالة الضرورة أكثر بما تبررها بضرورة الإنصاف والمساواة داخل المجموعة.

ثانياً: قنصلية البحر

تضمنت العادات البحرية التي كانت متبعة في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط وهي ترجع إلى القرن الرابع عشر وسميت بهذا الاسم نسبة إلى محكمة بحرية في مدينة برشلونة كانت تحمل هذا الاسم⁽¹⁾.

إن قنصلية البحر عالجت تحديدا نوعين من أنواع الخسائر المشتركة باعتبارها أهم ما عرفته تلك المرحلة، ويتعلق الأمر بكل من الرمي والجنوح الاختياري. وفي هذا الخصوص نصت على أنه: «إذا كان معظم التجار قد اتفقوا على الرمي، كان بالإمكان القيام بالرمي، وفي هذه الحالة الكل يشارك في الخسارة التي تنتج عن الفعل».

(1) بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع، وهران- الجزائر، 2002، ص 19.

وبتعبير آخر فقد أوجبت قنصلية البحر على الريان قبل القيام بهذا الإجراء المتعلق بالرمي أن يأخذ رأي الشاحنين الذين جرت العادة على سفرهم مع البضاعة في ذلك الوقت فإذا وافق الشاحنون قام الريان بالرمي.

إن هذه الممارسة إنما تكشف عن شكل من أشكال وحدة المصلحة المشتركة، وإذا ما رجعنا إلى الرمي في البحر كنوع من أنواع الخسائر المشتركة، نجد الفصل 98 من قنصلية البحر ينص على أن: «الريان حينما يقوم بالرمي لتلك الأسباب السابقة ذكرها، يجب عليه أن يقوم بحفظ وصيانة

البضائع السليمة وألا يرجعها إلى مالكيها إلا إذا ساهموا في الخسارة وفقا لقيمة بضاعتهم التي تم إنقاذها عبر هذه التضحية، وهذا من أجل ألا يقوم مالكو البضاعة بمتابعة مالكي الأموال التي تم إنقاذها الشيء الذي من شأنه أن يؤكد ضرورة المساهمة في الخسارة».

وتجدر الإشارة أن قنصلية البحر لم تعالج الخسائر المشتركة إلا من جانب التضحيات غير الاعتيادية التي تم القيام بها في سبيل حماية الرحلة البحرية، دون أن تقوم بمقارنة الشروط الأخرى كأصل الخطر والنتيجة المفيدة.

أما من ناحية أخرى فقد أخذ المالكون خلال القرنين السابع عشر، والثامن عشر يستغلون سفنهم في عملياتهم التجارية الخاصة وظهر نتيجة ذلك فئة من الشاحنين أصبحوا اختصاصيين في استغلال هذه السفن بغض النظر عن كونهم مالكين لها أم لا بهدف جلب منفعة خاصة كما عرف هذين القرنين قيام بعض الدول كفرنسا، وإنجلترا وإسبانيا بالزيادة في معدلات الإنتاج وذلك سعيا وراء ممارسة التجارة الدولية⁽¹⁾.

ونتيجة لذلك لعب النقل البحري دورا مكتملا للتجارة البحرية ليصبح بعد ذلك عملية تجارية محضة وقد ساهمت تلك العوامل السابقة في نضارة القانون المشاع في العصر الوسيط، هذا ما أدى إلى ظهور الأمر البحري، وبعده قانون التجارة الفرنسي.

(1) Cédric DUSSERRE, op.cit., p. 13.

وبالنسبة للأمر البحري، فقد ظهر لأول مرة في فرنسا في أوت 1681 وكان من ترتيب Colbert ومن إعداد لجان البحث المكلفة بجمع كل التطبيقات البحرية داخل كل ميناء والمستوحاة من التطبيقات القانونية القديمة⁽¹⁾.

ويعتبر الأمر البحري ذلك المؤلف الذي يضم جميع القواعد التي لها علاقة بالقانون البحري وينقسم إلى جزئين: فالجزء الأول يقع تحت عنوان «الخسائر». أما الجزء الثاني فيقع تحت عنوان «الرمي والمشاركة»، ويعتبر الفصل السادس والفصل الخامس عشر من أهم الفصول الواردة في الأمر البحري، فالفصل السادس يدرج كل خسارة قابلة للوقوع خلال الرحلة البحرية في مقام الخسائر المشتركة حيث ينص: «الأشياء المعطاة للقراصنة كهدية لاسترداد السفينة والبضاعة التي تم رميها في البحر، الحبال المقطوعة أو الصواري المهمشة والأمتعة المتروكة أو التي تم التنازل عنها لفائدة السلامة المشتركة، وكذا الأضرار التي ألحقت بالبضاعة الموجودة في السفينة بفعل الرمي والضمادات والأطعمة الخاصة بالملاحين المصابين بجروح إثر الدفاع عن سلامة السفينة، وتكاليف التفريغ من أجل الدخول لميناء الملجأ هي خسائر كبرى مشتركة».

ووفقا لما ينص عليه الفصل الخامس عشر، فإنه إذا كانت هذه التضحيات المشار إليها في الفصل السادس لم تقلح في إبعاد السفينة من الهلاك، فإن البضائع التي تم إنقاذها لن تلتزم بالمساهمة في أداء قيمة البضاعة التي تمت التضحية بها.

أما بالنسبة للقانون التجاري الفرنسي، فإنه اكتفى في مجال الخسارة المشتركة بإعادة إنتاج النصوص القديمة للأمر البحري⁽²⁾، ولم يدخل عليها سوى تعديلات طفيفة، فمن جهة استمر العمل بالتقسيم الثنائي الذي ميز هذا الأخير بالرغم من غياب أي مبرر منطقي لهذا التقسيم، إذ توجد خسائر لها أهمية كبرى بالمقارنة مع الرمي في البحر ظهرت نتيجة التطورات التقنية التي عرفت الملاحة البحرية في تلك الفترة. ومن جهة أخرى وعلى منوال نصوص الأمر البحري نجد الفصل 410 من القانون التجاري الفرنسي يلزم الريان بأخذ رأي التجار الموجودين على ظهر السفينة قبل القيام بالتضحية.

(1) Albert BOYER, op.cit., p. 8.

(2) René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, Droit maritime, 12^e édition, Dalloz, 1997, p. 471.

ولكي لا يكون القانون التجاري الفرنسي في مجموعه عبارة عن إعادة إنتاج الأمر البحري الذي اعترت نصوصه، فإن هذه الثورة التشريعية قادت عبر العصور إلى تبني قاعدة متفق عليها بالإجماع يتجلى مضمونها في أنه: « في رحلة بحرية حينما تتم التضحية من أجل السلامة المشتركة، فإنه يجب توزيع هذه التضحية بين كل المستفيدين منها دون تمييز بينهم».

وعلى هذا الأساس، فإن الملاحة البحرية تحملت عبء تأثيرات عصرنة غير مثمرة من ناحية نظام الخسارة المشتركة، ففي الوقت الذي شهدت فيه الخطوط المنظمة للتجارة البحرية والسفن والموانئ تطورات تقنية عظيمة، لم تشهد مؤسسة الخسائر المشتركة أي تطور في مضامينها، فتم الاقتصار فقط على وضع تعريف موجز لها، هذا في حين أنه كان من الأجدر أن يتم إرساء تنظيم دقيق وفعال لهذه المؤسسة العتيقة وذلك بالاتفاق على وضع قانون خاص للخسائر المشتركة يوازي التطورات التي شهدتها ميدان التجارة البحرية والذي يلقي تجاوبا من كل الدول البحرية.

الفرع الثاني: نظام الخسائر المشتركة عند فقهاء المسلمين

كان لإقرار فقهاء المسلمين لنظام الخسارة المشتركة وقبوله رد فعل بالغ الأهمية حيث أدى إلى تطبيق هذا النظام بشكل مكثف على تجار المسلمين، وبالنظر إلى الأهمية الاقتصادية لتجارة المسلمين في هذا الوقت في منظومة التبادل الاقتصادي الدولي يمكن استخلاص أهمية إقرار فقهاء المسلمين لهذا النظام.

وسوف نتطرق في هذا الفرع إلى دراسة الفقه الشافعي والحنبلي والمالكي من ناحية أولى، وإلى دراسة المخطوط المتعلق بأحكام السفينة في الشريعة الإسلامية وذلك في بابه الخامس المتعلق بنظام الطرح في البحر من ناحية ثانية.

أولاً: الفقه الشافعي والحنبلي والمالكي

1- الفقه الشافعي والحنبلي:

إن فقهاء الشافعية والحنابلة عالجوا نظام الخسارة المشتركة في حالة وجود أصحاب المصالح المشتركة على ظهر السفينة ذاتها وهذا ما كان معمولاً به من بداية العصور الوسطى حيث كان

التجار يصاحبون بضاعتهم إلى الأسواق لبيعها وبالتالي اشترط هذا الفريق من الفقهاء موافقة الأطراف لحظة وجود الخطر، وهذا ما لم يعد صالحا للتطبيق في الوقت الحالي حيث لم يعد التجار يسافرون مع بضائعهم⁽¹⁾.

2- الفقه المالكي:

إن فقهاء المالكية قدموا معالجة لنظام الخسارة المشتركة بالشكل الذي استقر عليه حديثا وفي هذا الصدد يجب اقتباس نص لأحد أئمة المالكية (الإمام القرافي) والمنقول نصا عن الأستاذ مصطفى محمد رجب لتوضيح أسس نظام الخسارة المشتركة في فقه المالكية: «إذا طرح بعض الحمل للهول شارك أهل المطروح من لم يطرح لهم شيء في متاعهم وكان ما طرح وسلم لجميعهم في نمائه ونقصه بثمنه يوم الشراء أن اشتروا من موضع واحد بغير محاباة، لأنهم صانوا بالمطروح مالهم، والعدل عدم اختصاص أحدهم بالمطروح إذ ليس أولى من الآخر والسبب سلامة جميعهم».

وبصفة عامة فقد أسس فقهاء المسلمين إقرارهم لنظام الخسارة المشتركة على القواعد الفقهية الآتية:

أ- الضرورات تبيح المحظورات:

هي قاعدة أصولية مأخوذة من النص، وهو قوله تعالى: «إلا ما اضطررتم إليه» سورة الأنعام. والاضطرار يعني الحاجة الشديدة، والمحذور هو المنهي عن فعله، ومعنى القاعدة هو أن الممنوع شرعا يباح عند الضرورة، وقد مثل الفقهاء لهذه القاعدة بأثلة منها:

أ- إباحة أكل الميتة عند المخصة، أي المجاعة.

ب- إساعة اللقمة بالخمير لمن غص، لم يجد غيرها.

ج- إباحة كلمة الكفر للمكره عليها بقتل أو تعذيب شديد.

والملاحظ أن الفقهاء يستعملون الضرورة والاضطرار بمعنى واحد، فيقولون فعل كذا ضرورة أو فعله

(1) مصطفى محمد رجب، القانون البحري الإسلامي كمصدر للقانون البحري المعاصر، المكتب العربي الحديث، الإسكندرية، 1989، ص 206.

اضطرارا⁽¹⁾.

ومن ناحية الخسائر المشتركة، فطبقا لهذه القاعدة الفقهية لا يجوز لشخص إتلاف مال الغير إلا إذا كانت هناك ضرورة ملحة (مثل: السلامة العامة) وبالتالي يباح إتلاف مال الغير ويلتزم المتلف بالتعويض، والمتلف هنا هو الريان بوصفه وكيلًا عن بقية الأطراف وبالتالي يقع التزام التعويض عليهم.

ب- ارتكاب أخف الضررين أو فعل مفسدة صغرى من أجل دفع مفسدة كبرى:

إن هذه القاعدة دليل على واقعية الدين الإسلامي وعظمته وصلاحيته لكل زمان ومكان، كما أن الأمثلة في تطبيق هذه القاعدة كثيرة نذكر مثلا قوله تعالى: «ولما جاءت رسلنا لوطا سيء بهم وضاق بهم ذرعا وقال هذا يوم عصيب، وجاءه قومه يهرعون إليه ومن قبل كانوا يعملون السيئات قال يا قوم هؤلاء بناتي هن أطهر لكم فاتقوا الله ولا تخزون في ضيفي أليس منكم رجل رشيد» سورة هود (الآيات 77- 78).

أما من ناحية الخسائر المشتركة، فمعنى هذه القاعدة أنه إذا وجد اختيار بين ضررين لازمين فإنه يجب تحمل الضرر الأخف لدفع الضرر الأشد والضرر الأخف هنا يتمثل في تضحيات ومصروفات الخسارة المشتركة التي تدرأ ضرر أشد هو هلاك المخاطرة البحرية المشتركة كاملة.

ج- الغنم بالغرم:

إن الشريعة الإسلامية السمحاء تقوم على أساس القسط والعدل والمساواة في كل مجالات الحياة الإنسانية.

ومعنى هذه القاعدة أن من ينال نفع شيء يتحمل ضرره، ودليل هذه القاعدة قول النبي صلى الله عليه وسلم: «لا يغلِق الرهن من صاحبه الذي رهنه، له غنمه وعليه غرمه».

(1) محمد بكر إسماعيل، القواعد الفقهية بين الأصالة والتوجيه، دار المنار للطبع والنشر والتوزيع، سنة النشر غير منكورة، ص 73.

والمقصود من غنمه زيادته ونتاجه، وغرمه هلاكه ونقصه، وهذه القاعدة لها علاقة وطيدة بقوانين الفطرة الإنسانية التي فطرها الله عليها، كأصل من أصول نظام الحياة.

ومن ناحية الخسائر المشتركة، فإن الشخص الذي أنقذت ممتلكاته وأمواله عن طريق إتلاف مال الغير يجب عليه أن يقوم بتعويض هؤلاء عن خسائرهم وعليه فإن أصحاب المصالح المشاركة في الرحلة البحرية والذين استفادوا من الخسارة المشتركة أصبح عليهم تحمل خسائرها كل بنسبته.

ثانياً: المخطوط المتعلق بأحكام السفينة في الشريعة الإسلامية

إن هذا المخطوط هو من تأليف الفقيه أبي قاسم خلف بن أبي فراس القروي رحمه الله، وهو من فقهاء المالكية، عاش في القرن السابع الهجري وأوائل القرن الثامن.

وقد تضمن هذا المخطوط تسعة أبواب:

1- باب أكرية النواتية⁽¹⁾ في السفن.

2- باب أكرية السفن: مضمونها ومعنيها، وكرائها على شيء بعينه، أو ليس بعينه، أو بجزء مما يكترى على حملة، وما يجوز في ذلك، وما لا يجوز، والربح في ذلك.

3- باب ما يحدث بعد عقد كراء السفينة، فيمنعهم من نفوذها، أو يصددهم عن بلوغها إلى الموضع الذي اكتروها إليه، وذكروا النقد في الكراء.

4- باب ما جاء في السفينة تعطب في بعض مسافتها، أو بعد بلوغها إلى آخر غايتها، والحكم فيما خرج من حمولتها، مجهولاً أو معلوماً، سالماً أو مبلولاً، والدعوى في نقد الكراء.

5- ما جاء فيما طرح من السفن في البحر، لخوف هوله، والحكم في قيمته، والتداعي فيه بين أهله والصلح في ذلك، وما يحسب من ذلك، وما لا يحسب (وهو الباب الذي يهمننا).

6- ما جاء في تضمين أرباب السفن لما استحملوه، وما لا يضمنونه.

⁽¹⁾ ترجع لفظة النواتية حسب بعض الدارسين إلى أصل إغريقي (Nauta) وتعني الملاح.

7- ما جاء في السفينة يشحن فيها نقر طعاما أو غيره، فيريد أحدهم بيع حصته أو أخذه، أو شحن فيها حملها، فتبين لهم ذلك عند إقلاعها، فيخفونها عند إقلاعها، فيخفونها. فيأخذ ذلك بعضهم.

8- ما جاء في السفينة بين الشريكين، يجد أحدهما ما يشحن في حصته، ولا يجد الآخر، أو يصلحها أحدهما بغير أمر الآخر.

9- ما جاء في السفينة يدفعها ربها إلى من يعمل عليها، أو يدفعها ودنانير معها إلى من يعمل بذلك، على جزء مما يربح فيه، أو دفع إليه رجل مالا يشتري به ما يشحنه في سفينته، على كراء له وله جزء من الربح.

وسنبين في هذا الإطار الأهمية التاريخية للمخطوط المتعلق بأحكام السفينة، ثم سيتم بيان موقف الفقه المالكي وعلاقته بتقنين المعاملات التعاقدية البحرية، وكذلك سوف نتطرق إلى بعض الأحكام الخاصة بطرح السفن في البحر الواردة في هذا المخطوط.

1- الأهمية التاريخية للمخطوط:

يعكس هذا المخطوط المكانة البارزة التي حظيت بها الملاحة التجارية بالغرب الإسلامي في أواخر القرن الثالث وطيلة القرن الرابع للهجرة، إلى الحد الذي فرض على فقهاء هذا العصر أفراد مصنف يقنن الفقه الخاص بهذا النشاط الاقتصادي، وهو أمر يدل على الحجم الهائل من المعاملات التعاقدية المبرمة في مضمار استئجار السفن والنواتية، والتي تنوعت إلى نوعين هما: عقود الكراء المعين وعقود الكراء المضمون⁽¹⁾.

كما تعرض قضايا هذا اللون الفقهي مجمل المشاكل التي واجهها العاملون بالملاحة البحرية، سواء من بين أرباب السفن، أو من بين التجار والمستثمرين في قطاع النقل البحري، والوكلاء القائمين بأعمالهم، وقد تنوعت هذه الصعوبات بين ما هو طبيعي، يرجع إلى اضطراب أحوال البحر، أو سكون ريحه التي تعتمد عليها حركة السفن، مما يترتب عنه تعذر الملاحة، واضطرار المتعاقدين إلى تأجيل

(1) أبو القاسم خلف بن أبي فراس القروي (دراسة وتحقيق: عبد السلام الجعماطي)، أكرية السفن، منشورات تطوان أسمير، تطوان_ المغرب، الطبعة الأولى، 2009، ص 32.

مواعيد الإبحار وتسليم الشحنات، أو إلغائها جملة في حال انصرام مواسم الملاحة، التي كانت محددة بدقة للبحارة.

ومن تلك العوائق ما هو بشري ومادي، من قبيل عطب السفينة وعملها للماء، في حالات قلة الصيانة لها، أو بسبب تخوف الملاحين من وجود العدو واللصوص في البحر. كما يحدث في كثير من الأحيان تنازع بين الشركاء في ملكية السفن، ويمنع بعضهم بعضاً من تسخيرها.

2 - الفقه المالكي وعلاقته بتقنين المعاملات التعاقدية البحرية:

بموازاة الازدهار الغالب على أحوال بلاد إفريقية، تشعبت أشكال المعاملات التعاقدية في مضمار النقل البحري والملاحة التجارية، مما فرض ضرورة مسايرة الفقه والقضاء للتطورات الاقتصادية التي شهدتها المنطقة خلال الفترة المنوه بها، وهو الأمر الذي أثمر على مستوى التأليف، صدور مدونات في الفقه الاقتصادي، ترتبط بتخصصات يبدو أنها تميزت عن غيرها، من أوجه الأنشطة والمعاملات التعاقدية التجارية، ويتعلق الأمر بالتصنيف في أكرية السفن وما يرتبط بها من تعاقدات، وما ينجم عنها من خلافات بين المتعاقدين، من تجار ووكلاء ومثمرين لأموالهم في قطاع النقل البحري والملاحة التجارية¹.

ويدل هذا التواكب بين فقه المعاملات والنشاط الاقتصادي على وعي فقهاء المالكية بالغرب الإسلامي بمسؤوليتهم اتجاه المستجدات التي طرأت على صيغ المعاملات التعاقدية، بشكل يكفل سد الفراغ الفقهي الذي أضحى يتسع باستمرار أمام صعوبة إيجاد مسائل فقهية تسعف أهل الفتوى والحكام للنظر في النزاعات التي تحدث بين المتعاقدين.

ولم يكن أعلام الفقهاء المالكيين بالغرب الإسلامي بمنأى عن التعامل المباشر مع قطاع النقل البحري، فقد مارس العديد منهم ومن العلماء الطارئین على إفريقية أنشطة تجارية، بل إن معظم العلماء الإفريقيين الراحلين نحو المشرق فضلوا خلال هذه المرحلة التاريخية بالذات ركوب السفن بين مراسي إفريقية والأندلس وصقلية ومصر والشام، وتكرر الإشارات إلى حوادث العطب والغرق التي تعرض لها هؤلاء خلال رحلاتهم البحرية.

(1) أبو القاسم خلف بن أبي فراس القروي (دراسة وتحقيق: عبد السلام الجعماطي)، المرجع السابق، ص33.

ويكفي دلالة على سعة المعرفة التي حصلها بعض فقهاء المالكية بالغرب الإسلامي، أن أحدهم يدقق في درجة العطب التي لحقت بالسفينة موضوع المسألة الفقهية، حين يصف أسوأها بكون المركب قد غرق «غرقاً مغروقاً» بحيث لا يلتبس على أهل الدراية بأمور البحر بغيره من العطب الخفيف، أو عمل السفينة للماء. كما يدقق غيره في تقنية الإبحار التي يتعين على ربان السفينة استخدامها في حالة التدخل لإنقاذ الغرقى، ويتعلق الأمر بما يسمى لدى البحارة بالإميال، وهو أسلوب ملاحي يمكن السفينة في هذه الحالة أن تخفف سرعة إبحارها، وتتجه صوب المكان المناسب لانتشال ضحايا الغرق.

ومع أن هذا الصنف من المسائل لا يمثل نسبة ضئيلة من بين المجاميع الفقهية التي وصلت من العصور الوسطى الإسلامية، فإن أهميته تكمن في احتفاظه برصيد حضاري غني، يعكس من جهة أولى المستوى الرفيع الذي تبوأه فقهاء المالكية في إصدار الأحكام، استناداً إلى نصوص الكتاب والسنة، ونهج السلف الصالح، وعمل أهل المدينة، وأصول مذهب إمامها مالك وتلاميذه الكبار، إلى جانب البحث عن أدلة جديدة مستنبطة من القياس والاجتهاد، دون إغفال تكييفها مع الواقع، وأخذ الأعراف السائدة مأخذ الاعتبار.

ومن جهة أخرى، فإن هذا الرصيد الفقهي يختزن قدراً طيباً من المعطيات التاريخية عن النهضة الحضارية التي حققتها أقطار الغرب الإسلامي في مضمار النقل البحري والملاحة التجارية، وما يقترن به من إقامة أورش صناعة السفن، ومعدات الإبحار، وأدوات النقل والتعبئة، وبناء أرصفة شحن البضائع وتفريغها، وأحواض رسو المراكب بالموانئ، ودواوين تسجيل الصادر والوارد منها، ويكفي دلالة على هذا التنظيم الديواني المحكم، أن الفقيه الأندلسي فضل بن سلمة (319 هجري) يذكر أن

السفن الإسلامية في عصره كانت تتوفر على سجلات مخصوصة، تتضمن لوائح بأنواع البضائع والأمتعة التي تشحن بها، وقيمة كل صنف منها، وذلك تقادياً لإطلاق بعض التجار أو الركاب لادعاءات ومبالغات عن القيمة الحقيقية لبضائعهم وأمتعتهم التالفة أثناء غرق السفن أو عطبها، ففي مثل هذه الحالة، كان يتم الاحتكام إلى السجل المسمى بـ «الشامل»، لمعرفة قيمة البضاعة الكائنة

في ملك كل راكب على متن السفينة، تقاديا لأي التباس على الحكام المفوض إليهم أمر النظر في هذا الصنف من المنازعات.

ومن تم، فإن قيمة هذا المخطوط تنبثق من كونه أقدم المدونات الفقهية المالكية، التي اقتصر على جمع أحكام فقهية وتبويبها، بهدف تقنين قطاع النقل البحري والملاحة التجارية، بحيث يمكن اعتباره أقدم مجموع فقهي في كراء السفن بالغرب الإسلامي.

مع ملاحظة أن الباب الذي يهمننا في إطار هذه الدراسة هو الباب الخامس تحت عنوان: «ما جاء فيما طرح من السفن في البحر، لخوف هولته، والحكم في قيمته، والتداعي فيه بين أهله، والصلح في ذلك، وما يحسب من ذلك، وما لا يحسب».

3- بعض الأحكام الخاصة بطرح السفن في البحر الواردة في المخطوط:

رأى لمحمد بن عمر الإسكندراني، في مركب حمل حمولة، فهال عليهم البحر، فطرحوا بعض حمولتهم، حين خافوا على أنفسهم الغرق، بإجماع منهم أو باختلاف، أو كان أرياب المتاع غيبا، أو حضروا لمثل البضائع وأشباهها.

قال: لم يختلف قول مالك، ولا قول ابن القاسم، ولا أحد من المدنيين⁽¹⁾ والمصريين⁽²⁾، أن كل ما طرح من المركب، فهو مفضوض على ما بقي من المتاع في المركب، يحصى جميع ما طرح مما بقي، إن كان ربعا فربعا، وإن كان ثلثا فثلثا، يغرم من سلم له، لكل من طرح له، ويكون ثمن ما طرح له، على حساب ما اشتراه في المكان الذي حمل منه في المركب، وذلك إذا لم تكن حالت أسواق المتاع الذي حمل في المركب. فإذا حالت أسواقه، بزيادة أو نقصان، لم يلتفت إلى ما اشتراه به، وإنما ينظر إلى قيمة المتاع، طعاما كان أو براء، أو كتانا أو عبدا، أو ما كان من جميع التجارات، فيحسب ثمنه وقت أدخل في المركب.

ولم يختلف قول مالك وأصحابه، إن كان ما اشترى للقنية، كائنا ما كان، عبدا كان أو كسوة، أو حليا صاغه، أو جوهرًا اشتراه لأهله، أو رقيقًا أو سلاحًا اشتراه للقنية، أو مصحفًا حلاه للقنية، فإنه لا يدخل

(1) المدنيين، الإشارة بهم إلى ابن كنانة، وابن الماجشون، ومطرف، وابن نافع وابن مسلمة ونظائرهم.

(2) المصريون، يشار بهم إلى ابن القاسم، وأشهب، وابن وهب، وأصبغ بن الفرج، وابن عبد الحكم، ونظائرهم.

منه شيء في حساب ما طرح. وكذلك، لو أن صاحب المركب اشترى عبيدا لخدمة المركب، ولم يشترهم للتجارة، إنهم لا يدخلون في شيء مما طرح، وصاحب المركب فيما اشتراه للتجارة، بمنزلة التجار سواء، يفض ما طرح من ذلك على ما لم يطرح.

قيل: فإن طرح ما اشترى للقنية، ولم يطرح ما اشترى للتجارة؟

قال: فالمصيبة من صاحب القنية دون التجارة، قليلا كان أو كثيرا، لأنه زائل من حكم التجارة. كما لا يدخل حكمه في حكم التجارة، إذا طرح ما اشترى للتجارة.

كذلك إذا طرح من المركب ما حمل فيه، مما هو للقنية، كان مصيبة من صاحبه، وهذا قول مالك وأصحابه المدنيين والمصريين، ليس بينهم فيه اختلاف، غير محمد بن عبد الحكم⁽¹⁾، فإني سألته عنها، فقال: إني أخالف مالكا وأصحابه في قيمة المتاع، وأقول إن قيمة ما طرح، يفض على ما سلم وتكون قيمته في البلد الذي يحمل إليه، يقوم ما طرح وما سلم في البلد الذي حمل إليه.

قال محمد بن عمر: وكتب إلى أحمد بن محمد وابن ميسر⁽²⁾ بالإسكندرية يسأل عن سفينة تقدم بلده وفي السفينة تجارة لقوم تجار وغير تجار، وأصابهم هول البحر وارتجاجه، فطرحوا بعض حمولة المركب، منه ما هو للتجارة أو للقنية، بكراء أو بغير كراء؟

فقال أحمد: الجواب، وبالله التوفيق، في كل ما سألت عنه، مما طرح على وجه التجارة، والأمتعة

وكانت للتجارة أو غيرها، كان بكراء، أو غير كراء، سبيلها واحد.

وهم شركاء، فيما سلم وفيما طرح، على قيمة رؤوس أموالهم في الموضع الذي حملوه منه وليس على السفينة، ولا على خدم المركب، ولا على النواتية، ولا على الأحرار شيء، وإنما يكون على المتاع، ولا نرى على العين شيئا.

قال أبو مروان: سألت أنا القاضي ابن أبي مطر عن العين.

(1) أبو عبد الله محمد بن عبد الله بن عبد الحكم (182-268 هجري)، عالم مبرز انتهت إليه رئاسة مذهب مالك بمصر، سمع من أبيه، وابن وهب، وأشهب، وغيرهم، له تصانيف مثل: كتاب أحكام القرآن، وكتاب الوثائق والشروط.

(2) أحمد بن محمد بن خالد بن ميسر الإسكندري (309 هجري)، إمام عالم انتهت إليه رئاسة العلم بمصر بعد ابن المواز.

فقال: لا شيء على العين.

وقال لي: قاله محمد بن عبد الحكم.

وقال عبد الملك بن حبيب: إن صاحب العين يخاصم إذا كانت للتجارة، إلا أن يكون لحج قصده بها، أو نفقة لنفسه أو لأهله.

المطلب الثالث: نظام الخسائر المشتركة في العصر الحديث

عرفت نهاية القرن الثامن عشر وبداية النصف الثاني من القرن التاسع عشر تطورات تقنية ملحوظة أحدثت تغييرات في بنية المجتمعات المصنعة بشكل عام وتغييرات في طرق الإنتاج بشكل خاص، هذه الفترة تعرف باسم «الثورة الصناعية الأولى»، ولقد تمثلت انعكاسات هذه الثورة الصناعية في الميدان البحري في ظهور الآلة البخارية والمروحة واستعمال الحديد في بناء السفن والصواري على نطاق واسع مما كان من شأنه أن ينعش التجارة البحرية عامة وتحسين ظروف الرحلة البحرية خاصة⁽¹⁾.

ففي الوقت الذي كانت فيه السفن الشراعية لا تستطيع ضبط تاريخ الرسو في الميناء نظرا لخضوعها الكلي لدرجة قوة الرياح، استطاعت السفن البخارية بما توفر لديها من التقنيات تحديد يوم رسوها داخل كل ميناء، وقد شهدت سنة 1819 حدثا عظيما في مجال الرحلات البحرية تمثل في عبور أول مركب بخاري Le Savannah للمحيط الأطلسي.

وبالنظر إلى أن القوانين البحرية القديمة لم تستطع مجارة المشاكل الجديدة التي أفرزتها تلك التطورات التقنية للملاحة البحرية فقد أصبح التفكير في إرساء قانون دولي للخسائر المشتركة أمرا لا غنا عنه، ومن أجل ذلك شهدت سنة 1877 اجتماع كل الأطراف العارفة بشؤون الملاحة البحرية في محاولة للاتفاق حول إرساء إثنا عشرة قاعدة قابلة للتطبيق في مجال الخسارة المشتركة، هذه القواعد أخذت اسم قواعد يورك وأنفرس وإليها يرجع الفضل في توحيد مقتضيات القانون البحري الدولي.

⁽¹⁾ Cédric DUSSERRE , op.cit., p. 15.

ولهذه القواعد أهمية عملية كبيرة، ذلك أن جميع سندات الشحن البحري على وجه التقريب تتضمن إحالة إلى قواعد يورك وأنفريس فيما يختص بتسوية الخسارة حين وقوع خسائر مشتركة خلال الرحلة البحرية⁽¹⁾.

مرت قواعد يورك وأنفريس بتعديلات وذلك في سنوات 1890، 1924، 1950، 1974، 1990، 1994، 2004 .

هذه التعديلات استهدفت تنقيح وتدقيق مضامينها وأحكامها، غير أن ما يتضح لنا من خلال ما سيأتي تحليله في الفرع الأول من هذا المطلب أن قواعد يورك وأنفريس عبر سيرورتها التاريخية لم يسبق لها أن شكلت مرجعا حقيقيا يمكن الارتكاز عليه لوضع قانون قوي للخسائر المشتركة⁽²⁾.

كما عرفت مختلف التشريعات البحرية المعاصرة تطبيق قواعد يورك وأنفريس ضمن تشريعها البحري وذلك كالقانون البحري الجزائري وقانون التجارة البحرية المصري، وهذا ما سنقوم بدراسته في الفرع الثاني.

الفرع الأول: قواعد يورك وأنفريس

نظرا للأهمية الخاصة لنظام الخسائر المشتركة الذي يقوم على توزيع تبعة المخاطر البحرية، تأخذ به التشريعات المقارنة المنظمة للملاحة البحرية، وتوجد كذلك قواعد دولية غير إلزامية، تعرف بقواعد يورك وأنفريس، تضع تنظيمًا شاملًا لموضوع الخسائر المشتركة، وكثيرًا ما يلجأ إليها الأطراف المعنيون نظرا للطابع المكمل للقواعد التشريعية الوطنية المتعلقة بالخسائر المشتركة.

تختلف التشريعات البحرية في تنظيم الخسائر المشتركة اختلافًا يثير كثيرًا من التنازع بينها، لا سيما

(1) عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة الثانية، 1988، ص 53.

(2) Martine Remond GOUILLOUD, Droit maritime, A pedone, 1988, p. 382.

وأن الشاحنين يكونون في العادة من جنسيات مختلفة⁽¹⁾.

ونتيجة هذا التنازع ظهرت الحاجة إلى توحيد الممارسات الخاصة بالخسارة المشتركة، وقد بدأت الدعوة إلى هذا التوحيد من خلال خطاب وجهته المنظمة القومية للعلوم الاجتماعية إلى الدول البحرية القديمة بتوقيع اللورد Brougman ورئيس هيئة اللويدز والمنظمة الانجليزية لملاك السفن عام 1860⁽²⁾.

وقد كان فحوى هذا الخطاب يدعو إلى عمل مشترك لتوحيد قواعد الخسارة المشتركة، ولتحقيق هذه المهمة عقدت منظمة القانون الدولي مؤتمرا في يورك بانجلترا سنة 1864 وأخر في أنفرس ببلجيكا سنة 1877 أسفرا عن وضع قواعد يورك وأنفرس المتعلقة بالخسائر المشتركة، ووفق على هذه القواعد وعددها ثماني عشرة قاعدة مرقمة بالأرقام اللاتينية في مؤتمر ليفربول سنة 1890.

مع الملاحظة أن هذه القواعد أي قواعد يورك وأنفرس ليست اتفاقية دولية حتى ولو أنها ذات تطبيق دولي، وإنما هي عادة اتفاقية دولية يتم العمل بها عند خلو النصوص الوطنية من تنظيمها أو رغبة المتعاقدين في العمل بها تجنباً لمشكل تنازع القوانين⁽³⁾.

أولاً: قواعد يورك وأنفرس لسنتي 1877 و 1890

شكلت سنة 1877 البداية الحقيقية لتوحيد قواعد الخسائر المشتركة، فالتطورات التي عرفتتها التجارة البحرية خلال هذه الفترة والمجهودات التي بذلت من أجل توحيد قواعدها انتهت بإرساء ترسانة من القواعد القابلة للتطبيق في مادة الخسارة المشتركة.

لأول مرة، وخلال مؤتمر جلاسكو الذي انعقد بمدينة جلاسكو في 24 سبتمبر 1860 اقترحت المنظمة القومية للعلوم الاجتماعية إعداد تنظيم دولي للخسارة المشتركة، وكان ذلك بدعوة من مكتبتي التأمين بليفربول، والذي أوصى بأنه تقوم الدولة بضمه إلى قوانينها الداخلية، وتطبيقها بين الأطراف

(1) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 368.

(2) طارق سيف، المرجع السابق، ص 31.

(3) Roger PARENTHOU, Les nouvelles règles d'York et d'Anvers 1994, revue de droit commercial, maritime, aérien des transports, N°3 du juillet, août, septembre 1995, p. 1.

المشاركة في الرحلة البحرية من خلال تضمينها أو الإشارة إليها في سندات الشحن ومشاركة الإيجار لكن سرعان ما اصطدم بمعارضة شديدة من قبل مؤمني اللويدز الذين رفضوا إدخال أي تعديلات عن التطبيقات البحرية الانجليزية القديمة.

وبعد مؤتمر جلاسكو، عقد مؤتمر آخر في مدينة يورك الانجليزية في سبتمبر 1864، كان الهدف من عقده تقادي أخطاء مؤتمر جلاسكو واستقر الرأي فيه على استطلاع آراء الدول المشاركة ثم إعادة عقد مؤتمر آخر لبحث الموضوع في ضوء التقارير والبحوث المقدمة من الدول والمشاركين.

وقد انتهى مؤتمر يورك 1864 بإرساء إحدى عشرة قاعدة أخذت اسم قواعد يورك وأنفوس غير أنها وجهت هي الأخرى بعدم الاستجابة من طرف مؤمني اللويدز⁽¹⁾.

ضمن هذه القواعد الإحدى عشرة سنقف على ثلاثة منها فقط باعتبارها أثارت في تطبيقها الكثير من الجدل ويتعلق الأمر بالقواعد رقم 7 ورقم 8 ورقم 9⁽²⁾.

في البداية يتضح أن القاعدتين رقم 7 ورقم 8 واللذان تتعلقان بالمصاريف التي تتولد بفعل رسو السفينة في ميناء الملجأ لا تقومان بإدماج هذه المصاريف ضمن الخسائر المشتركة إلا بشرط أن تكون المصروفات التي تطلبها دخول هذا الميناء مقبولة أيضا كخسارة مشتركة، في حين أن القاعدة رقم 9 لا تقبل الأضرار التي تلحق بالبضاعة أثناء تفرغها في ميناء الالتجاء كخسارة مشتركة إلا إذا كانت هذه الأضرار ناتجة عن فعل سفينة في حالة شدة أو ضرر.

وخلال المؤتمر الذي انعقد في أنفوس سنة 1877، شهدت قواعد يورك بالرغم من المعارضة الشديدة لمؤمني اللويدز إضافة قاعدة أخرى تم وضعها من طرف منظمة القانون الدولية، والتي أتت بأحكام ايجابية تخدم مصالح المجهزين ليصبح بذلك مجموع هذه القواعد هو اثنا عشرة قاعدة.

غير أنه من خلال مؤتمر ليفربول الذي انعقد سنة 1890 قامت منظمة القانون الدولية بتبني تنظيم جديد مشكل من ثمانية عشرة قاعدة أخذت اسم قواعد يورك وأنفوس لسنة 1890 وقد تمثل السبب الرئيسي الذي دفع إلى عقد هذا المؤتمر في رغبة الدول البحرية في تجاوز تلك النزاعات التي أثارها

(1) René RODIERE, Traité général de droit maritime (événements de mer), Dalloz, 1972, p. 297.

(2) Cédric DUSSERRE, op.cit., p. 16.

تطبيق القواعد رقم 7 و8 و9 وهذا ما تأتى بالفعل، ففي إطار قواعد 1890 تم استبدال القاعدتين رقم 7 ورقم 8 واللذان تتعلقان بنفقات رسو السفينة في ميناء الالتجاء، والرهن والمؤن، والمنصوص عليها في قواعد 1877 بالقاعدتين رقم 10 ورقم 11.

أما فيما يخص القاعدة رقم 9 فقد عرفت بدورها مجموعة من التعديلات مست مضمونها حيث تجردت من عدد من الشروط كانت تحكم تطبيقها في السابق.

ورغم التعديلات، تبقى قواعد يورك وأنفريس لسنة 1890 مجرد جسم بدون رأس وروح، ذلك أنها لا تشكل سوى سلسلة من الحلول لحالات خاصة، ولكونها أيضا لا تحمل أي تعريف للخسارة المشتركة ولا تشمل أي مبدأ من مبادئها، مما جعل الباحث الفرنسي Cédric Dusserre يصفها بأنها مجرد لائحة من وصفات الطبخ (une liste de recettes de cuisine)، وفي نفس الاتجاه يضيف الأستاذ Ripert قائلا: «إذن فقد ابتعدنا كثيرا عن مشروع أولي يركز على إنشاء قانون كامل للخسارة المشتركة».

ثانيا: قواعد يورك وأنفريس لسنة 1924

في سنة 1924 وخلال مؤتمر ستوكهولم قامت منظمة القانون الدولية بتبني قواعد جديدة، هذه الأخيرة أخذت اسم المدينة التي احتضنت المؤتمر.

غير أنه في وقت لاحق أخذت هذه القواعد الاسم التقليدي الذي عرفت به منذ سنة 1864 أي قواعد يورك وأنفريس، واتبع هذا الاسم بتاريخ السنة (سنة 1924) تمييزا لها عن قواعد 1890⁽¹⁾.

وتتضمن قواعد سنة 1924 تعريفا للخسائر المشتركة، كما تشتمل على قواعد عامة تحكم هذه الخسائر وتأتي في المقدمة، ورغبة في عدم تغيير الترقيم وهو ذائع معروف أشير إلى القواعد السبع الجديدة التي أضيفت سنة 1924 بالحروف الأبجدية⁽²⁾، بالإضافة إلى ثلاثة وعشرون قاعدة مرقمة

(1) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 369 .

(2) إن الحروف الأبجدية مشار إليها بالحروف من A إلى G.

بالأعداد الرومانية⁽¹⁾، فأما القواعد الأبجدية فتحمل في مضامينها تعريفا للخسارة المشتركة، وأما القواعد المرقمة فقد وضعت مجموعة من المبادئ العامة القابلة للتطبيق في الحالات غير المشار إليها صراحة في القواعد الأبجدية.

وتجدر الإشارة إلى أن قواعد 1924 قد شهدت تطورا حقيقيا في مجال تطبيق الخسارة المشتركة ويرجع ذلك بالأساس إلى الصرامة التي يعرفها تطبيق هذه القواعد من جهة أولى وإلى كون هذه القواعد لا تقتصر على معالجة حالات خاصة كما هو الحال بالنسبة لقواعد 1890 بل قامت بوضع قواعد عامة من جهة ثانية.

وإذا كانت قواعد 1924 قد أتت بمبادئ عامة كانت تفتقرها تلك المنصوص عليها سنة 1890 فإن ما يؤخذ عليها هو افتقارها، خصوصا القواعد الأبجدية، لحلول ناجعة لحالات كانت كثيرا ما تثار في مجال الخسائر المشتركة، زيادة على عدم الدقة الذي تطبع هذه القواعد نتج عنها جدل فقهي حاد فانقسم الفقه إثر ذلك إلى اتجاهين⁽²⁾:

الاتجاه الأول: يندرج ضمنه الفرنسيون وممثلي الدول ذات الأصول اللاتينية، ويذهبون إلى القول أنه لا نزاع حول هيمنة القواعد الأبجدية على القواعد المرقمة.

الاتجاه الثاني: يمثله الأنجلوساكسونيين ويذهبون إلى القول أن القواعد الأبجدية ليس لها إلا دور إضافي يتمثل في معالجة المجالات التي لم تنص عليها القواعد المرقمة، هذه الأخيرة تبقى حسب هذا الرأي هي المهيمنة بشكل منطقي.

وفي هذا الإطار تبني الباحث الفرنسي Cédric Dusserre رأي الفقيه روديير وذهب إلى القول أن الاتجاه الثاني هو الأقرب إلى الصواب بدليل أن التقرير الذي يصاحب نص المشروع يعبر بشكل لا يدع مجالا للشك عن مضمون هذا الاتجاه.

وقد أثير التساؤل المتعلق بسر تفوق القواعد المرقمة عن تلك الدالة بالحروف عمليا في قضية

(1) إن الأعداد الرومانية مرقمة بالأعداد من I إلى XXIII .

(2) Hocine ZEGHBIB, Les avaries communes, une institution qui dure, REV ASEJP, N°4 du décembre 1990, p. 795.

السفينة Makis سنة 1927. وتتخلص وقائع هذه القضية في أن السفينة Makis تعرضت لحادثين متتالين: يتمثل الأول في تحطم سارية السفينة، أما الحادث الثاني فتمثل في خسارة لحقت مروحية هذه السفينة أثناء عملية الشحن مما أجبر السفينة على التوقف داخل مينائين متتالين للقيام بالإصلاحات اللازمة من أجل متابعة الرحلة البحرية.

وباعتبار أن الحادث غير المتوقع منصوص عليه ضمن قواعد يورك وأنفوس لسنة 1924، فإن المجهزين طالبوا بإدراج كل الأضرار الناجمة عن هذا الحادث ضمن الخسارة المشتركة.

غير أنه بإعمال منطق المختصين الذين قاموا بإعداد قواعد 1924، فإن المحكمة ستعتبر أنه لا يكفي أن يكون الحادث الفجائي قد تم النص عليه داخل القواعد المرقمة لإعمال الخسارة المشتركة، بل يجب وبالضرورة أن تحترم تلك القواعد الأخرى المنصوص عليها بالحروف والقواعد الأبجدية لكي يتسنى إدراج هذه الأضرار ضمن الخسارة المشتركة وبالفعل فقد رفضت المحكمة طلب المجهزين بدافع أنه لا وجود لأي خطر بمفهوم عبارة القاعدة أ بيبرر إعمال الخسارة المشتركة⁽¹⁾. وبناء عليه استنتج القضاة أن القواعد المرقمة ليست إلا قواعد إضافية وأن القواعد الأبجدية وحدها تضع معالم ومميزات الخسارة المشتركة، وخلافا للحكم الذي تبنته المحكمة وتأييدا لما ذهب إليه الباحث الفرنسي Dusserre فإنه باستقراء مضمون القاعدة أ يتضح أن الخسارة التي لحقت بمروحة السفينة والتي أجبرتها على التوقف تدخل فعلا ضمن الخسائر المشتركة.

ثالثا: قواعد يورك وأنفوس لسنة 1950

نظرا للإشكاليات التي أثارها تطبيق نص 1924 في إنجلترا، قامت اللجنة البحرية الدولية خلال مؤتمرها العشرين المنعقد في أمستردام الهولندية سنة 1949 وبعد مناقشات طويلة بمراجعة مضامين قواعد يورك وأنفوس لسنة 1924، وأعلنت على أساس هذه المناقشات عن ميلاد قواعد يورك وأنفوس

(1) Règle A:

1) Il a acte d'avarie commune quand, et seulement quand, intentionnellement et raisonnablement, un sacrifice extraordinaire est fait ou une dépense extraordinaire encourue pour le salut commun dans le but de préserver d'un péril les propriétés engagées dans une aventure maritime commune.

1950، والتي حُضيت بالقبول من طرف منظمة القانون الدولية، والتعديل الجوهري الذي دخل على هذه القواعد هو إضافة قاعدة تمهيدية خاصة بالتفسير وذلك من أجل تسهيل تطبيق نظام الخسارة المشتركة، وقد نصت هذه القاعدة على ما يلي: «عند تسوية الخسارة المشتركة تطبق القواعد التالية وذلك بالرغم من أي قانون أو عرف متعارضين معها، وفيما عدا ما نصت عليه القاعدة الحاكمة والقواعد الرقمية فإن الخسارة المشتركة تسوى على أساس القواعد الأبجدية»⁽¹⁾.

وطبقا لهذا النص فإن قواعد يورك وأنفرس تطبق عندما يتفق الأطراف على تطبيقها وهذا على أساس توحيد الأسس المتبعة في التسوية، وتؤكد هذه القاعدة على هذا الهدف حيث تستبعد أية قوانين أو أعراف أخرى غير منسجمة مع ما جاء في هذه القواعد.

وقد كان إرساء هذه القواعد يتمثل في معالجة الإشكال المرتبط بتنازع أولوية التطبيق بين القواعد المرقمة والقواعد الأبجدية والذي كان قائما منذ إرساء قواعد 1924.

غير أن التساؤل الذي لا يزال يفرض نفسه هو المتعلق بمعرفة الموقع الذي يحتله تطبيق القواعد ب إلى خ ضمن المبادئ والأحكام المنصوص عليها في القواعد المرقمة.

للإجابة على هذا السؤال يرى الأستاذ José Domingoray أن القواعد من ب إلى خ تمثل مبادئ عامة قابلة للتطبيق في مادة الخسارة المشتركة وفي حالات خاصة منصوص عليها في القواعد المرقمة إلا إذا كانت هذه الأخيرة تنص على ذلك، وقد تبنت الغرفة الفدرالية Buenos-Aires خلاف هذا الطرح في أحد أحكامها الصادرة في 10 مارس 1964، فبعد ضرر لحق أحد الآلات تعرضت السفينة Barranqueras لتوقف اضطراري في ميناء كوريانتييس، ثم قامت بعد ذلك بالقطر في بوينس أيرس وذلك نظرا للطابع التقني للإصلاحات التي تطلبتها هذه السفينة.

وحسب الفقرة ث من القاعدة رقم عشرة فإنه: «إذا كانت الخسارة تخص السفينة أثناء تواجدها في الميناء أو في أي مكان يمكن إصلاحها فيه، وإذا كان الهدف من القطر هو توفير النفقات بدل القيام بالإصلاحات، فإن قيمة نفقات القطر تؤدي على حساب كل الذين تهمهم الرحلة البحرية».

(1) Raymond BOIZARD, Francesco MAZZITI, Les règles d'York et d'Anvers 1950, LGDJ, 1951, p. 18.

رابعاً: قواعد يورك وأنفريس لسنتي 1974 و 1990

1 - قواعد يورك وأنفريس لسنة: 1974

من أجل الرد على المطالب التي كانت تنادي بإعادة هيكلة مؤسسة الخسارة المشتركة تم القيام بمراجعة قواعد يورك وأنفريس لسنة 1950 بهدف تبسيطها وترميمها على نحو يجعلها قادرة على مسايرة التطورات التقنية التي شهدتها التجارة البحرية⁽¹⁾.

وبهدف بعث روح جديدة في قواعد يورك وأنفريس 1950 بادرت منظمة الوحدة الدولية للتأمين البحري إلى تأسيس لجنة يعهد إليها بإعداد تقرير حول تبني قواعد جديدة في موضوع الخسارة المشتركة، وقد كان هذا التقرير محط نقاشات عديدة في مدينة روتردام الانجليزية في أكتوبر 1970. وفي نفس السياق قامت الجمعية البريطانية للقانون البحري بإحداث لجنة دولية عهد إليها سنة 1970 بتقديم طلب للقيام بدراسة المراجعة التي خضعت لها قواعد 1950، وخلال مؤتمر هامبورغ الذي انعقد في 4 أبريل 1974 تم الاتفاق بالإجماع على تبني قواعد جديدة أطلق عليها اسم قواعد يورك وأنفريس 1974⁽²⁾.

ولقد تمثل مضمون المراجعة أساساً في تلك التعديلات التي مست القواعد المرقمة والتي تضمنت أحكاماً مفصلة حول الأضرار التي تدخل ضمن الخسائر المشتركة من بينها: إطفاء الحريق (القاعدة III) وقطع الحطام (القاعدة IV)، الجنوح الإرادي (القاعدة V)، الخسارة التي تصيب شرع السفينة (القاعدة VI) ، الأضرار التي تصيب الآلات والمرجل (القاعدة VII) ، نفقات الرسو في ميناء الالتجاء (القاعدة X و القاعدة XI) ، تكاليف الإصلاحات (القاعدة XIII)، الخسارة الناتجة عن التضحية والقيم المساهمة (القاعدة X VI) ، الفوائد على الخسائر المعتمدة خسائر مشتركة (القاعدة XXI)، حكم خاص بالأموال (القاعدة XX).

2- قواعد يورك وأنفريس لسنة 1990 :

في باريس سنة 1990 قامت اللجنة البحرية الدولية بمراجعة القاعدة رقم (VI) بحجة تعديل قانون الإسعاف البحري وذلك من خلال اتفاقية 28 أبريل 1989 الخاصة بالإسعاف.

(1) Cédric DUSSERRE, op.cit., p. 21.

(2) Hocine ZEGHBIB, op.cit., p. 798.

وبالرجوع إلى أحكام هذه الاتفاقية، فإن المشروع المعدل لمعاهدة 1989 تم طرحه بموجب مؤتمر دبلوماسي بلندن، وقد بدأ بتاريخ 17 أبريل 1989 تحت إشراف الأستاذ الألماني للقانون البحري Norbert Troitz وانتهى بتاريخ 28 أبريل 1989⁽¹⁾.

إن اتفاقية 28 أبريل 1989 الخاصة بالإسعاف أتت بتعديل فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية بحيث نصت في المادة 13 منها على معيار مهم ويتعلق الأمر بالجهود المبذولة من طرف المسعفين من أجل مكافحة الأضرار الناتجة عن البيئة⁽²⁾.

أما في حالة عدم الحصول على تعويض عادي والمنصوص عليه في المادة 13 من الاتفاقية هناك حق الحصول على التعويض الخاص والمنصوص عليه في المادة 14 من الاتفاقية⁽³⁾، كما أن هذا التعويض الخاص يمكن أن تزيد قيمته إذا أدى المسعف دوره من أجل مكافحة التلوث البحري.

إن بعض الدول ارتأت أن يدفع التعويض الخاص بمجرد نجاح العملية في إطار حماية البيئة ويتعلق الأمر بالولايات المتحدة الأمريكية وفرنسا، ففي نظر هذه الدول ليس من الضروري الانتظار لحساب تعويض الإسعاف وذلك لمعرفة ما إذا كان يغطي كل المصاريف من أجل مكافحة التلوث، هذا المنطق ينتج عنه دفع التعويض الخاص بمجرد أن البيئة البحرية تمت حمايتها وذلك نتيجة الجهود المبذولة أثناء عملية الإسعاف.

مع الملاحظة أن الأخذ بعين الاعتبار للأضرار الملحقة بالبيئة من طرف محرري اتفاقية 1989 يبين إرادة الدول في الحد من الآثار الناجمة عن الحوادث البحرية، هذه الإرادة موجودة في ديباجة اتفاقية 1989 كما أنه من ناحية أخرى إذا كان الخطر الناتج عن السفينة ليس شرطا لتطبيق نظام الإسعاف الموجود في اتفاقية 1989 فإنه يعتبر عنصرا للتعويض الخاص للمسعف.

(1) Jean François REBORA, La convention de 1989 sur l'assistance maritime, presses universitaires d'Aix Marseille III, 2003, p. 16.

(2) نصت الفقرة ب من المادة 13 من اتفاقية 1989 على: «مهارة وجهود المنقذين في منع إلحاق ضرر بالبيئة أو تقليله إلى الحد الأدنى».

(3) المادة 14 فقرة 1: «إذا ما نفذ المنقذ عمليات الإنقاذ فيما يتعلق بسفينة تشكل هي بذاتها أو بضاعتها تهديدا بإلحاق الضرر بالبيئة، وعجز عن كسب مكافأة طبقا للمادة 13 تعادل على الأقل التعويض المحسوب وفقا لهذه المادة، فإن من حقه الحصول على تعويض خاص من مالك تلك السفينة يكافئ نفقاته المعرفة هنا».

ويجب الإشارة إلى أنه للمادة 14 السالفة الذكر ايجابيات وسلبيات، فمن ايجابيات هذه الأخيرة هو أنها اعترفت بالدور الهام للمنقذين في مجال مكافحة التلوث وعلى حقهم في التعويض وغالبا ما تكون محفوفة بالمخاطر ومكلفة ومجدية.

أما سلبيات المادة 14 فقد تم العثور عليها في الإجراءات القضائية لتقدير التعويض، ومن الأمثلة على ذلك حادث Nagasaki Spirit⁽¹⁾ فالإجراء دام أكثر من خمس سنوات، انتهى بقرار من مجلس اللوردات.

مع الملاحظة أن القضاة الانجليزيين اعتبروا هذا الحادث الأخير بمثابة إجراء أولي للتعويض الخاص المنصوص عليه في اتفاقية 1989 كما أنه بموجب هذا الحادث فقد تم رفع قيمة الأشياء المنقذة إلى 15 مليون دولار، وهذا بالرجوع إلى المعايير المنصوص عليها في المادة 13 من اتفاقية 1989 وتتمثل فيما يلي:

- 1- قيمة السفينة والأموال الأخرى المنقذة.
- 2- جهود المسعفين من أجل مكافحة الأضرار الناتجة عن البيئة.
- 3- النجاح المبذول من طرف المسعف.
- 4- جهود المسعفين من أجل إنقاذ السفينة والأموال الأخرى الموجودة على متنها والحياة البشرية.
- 5- الوقت الذي مضى، وكذا المصاريف المعمول بها والخسائر الناتجة عن الإسعاف.
- 6- خطر المسؤولية وكذا الأخطار الأخرى التي وقعت من طرف عمل المسعفين أو الناتجة عن الأجهزة المعمول بها أثناء عملية الإسعاف البحري.

⁽¹⁾ Le 19 novembre 1992, le pétrolier Nagasaki Spirit appartenant à la compagnie Lancer Navigation entrain en collision avec le navire porte-conteneurs Ocean Blessing. Suite à cette collision, les deux bateaux prirent feu et l'ensemble des deux équipages, à l'exception de deux marins perdirent la vie. La société Semco Salvage & marine de Singapour intervient sur les lieux de drame pour porter assistance aux deux navires. L'assistance fut accomplie en vertu d'un contrat LOF 1990. L'incendie fut circonscrit, et le navire Nagasaki Spirit après avoir été délesté de l'ensemble de sa cargaison fut remorqué jusqu'à Singapour où il arriva le 12 décembre 1992.

7- سرعة ونشاط الخدمات المبذولة للقيام بعمليات الإسعاف البحري.

8- تجهيز كل الإمكانيات الخاصة بالإسعاف.

9- فعالية عملية الإسعاف البحري وقيمة المعدات المستعملة من طرف المسعف.

خامسا: قواعد يورك وأنفريس لسنتي 1994 و 2004

1- قواعد يورك وأنفريس لسنة 1994

شهدت سنة 1864 لأول مرة ميلاد قواعد يورك وأنفريس التي عرفت، وبشكل تدريجي، جملة من التغييرات تراوحت بين الإضافة والحذف، والتعديل بهدف جعلها قادرة على مسايرة الثورة التقنية والقانونية التي ميزت الميدان البحري⁽¹⁾. ففي سنة 1990 قررت اللجنة البحرية الدولية عقد مؤتمر في باريس بهدف إقرار أهمية مراجعة وضع قواعد يورك وأنفريس لسنة 1974، وتم لهذا الغرض تشكيل لجنة برئاسة سكرتير الاتحاد الدولي لمسوي الخسائر وبدأت هذه اللجنة أعمالها في سنة 1991 برفع تقرير إلى اللجنة البحرية الدولية، بعد تصميم استطلاع رأي لكافة أطراف صناعة النقل البحري، وقد تضمن التقرير جزأين أساسيين: الجزء الأول من التقرير ويتعلق بالمعلومات التي تم جمعها عن التطورات القانونية لنظام الخسارة المشتركة، وكذلك التصورات الفنية التي يمكن أن يكون لها تأثير على هذا النظام والقواعد المعنية به مستقبلا.

أما الجزء الثاني من التقرير فقد أورد نتائج استطلاع آراء المنظمات الدولية والمحلية المتعلقة بالقانون البحري فيما يتعلق بقواعد يورك وأنفريس، وقد حددت صحيفة الاستقصاء عدد من الأسئلة والاستطلاعات التي تركزت في مادة الخسارة المشتركة حول النقاط التالية:

- مشكلات الإنقاذ والحطام البحري.

- إشكال المستندات المستخدمة في تسوية الخسارة المشتركة.

- شروط سندات الشحن ومشارطات الإيجار المتعلقة بالخسائر المشتركة .

(1) Roger PARENTHOU, op.cit., p. 93.

وقد حدد هذا الاستقصاء نتائج هامة جدا تمثلت في إقرار كافة الجهات بأهمية وفعالية نظام الخسائر المشتركة، مما دل على أهمية مراجعة بعض البنود في مجموعة قواعد يورك وأنفرس 1974 .

وقد تزامن مع نشاط اللجنة البحرية الدولية أن قام مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ببحث مسألة الخسارة المشتركة على نطاق واسع. كما تم تأسيس لجنة مشتركة بين الجهتين كان من نتائجها الأساسية ضرورة إعادة تقييم دور التأمين البحري في تبسيط وفعالية نظام الخسارة المشتركة، واستمرت الجهود والمناقشات بين كل من اللجنة البحرية والاتحاد الدولي للتأمين البحري حتى توجت بعقد المؤتمر الخامس والثلاثين ما بين الثاني والثامن من أكتوبر 1994، كان بمثابة ميلاد قواعد يورك وأنفرس 1994⁽¹⁾.

وسيرا على النهج القديم لقواعد يورك وأنفرس فقد تم استهلال قواعد 1994 بقواعد أبجدية وهي مجموعة قواعد لها رموز من A إلى G تشكل مبادئ عامة لتسوية الخسارة المشتركة، ما لم يوجد حكم خاص مخالف لها في القواعد الرقمية، وبالتالي فإن هذه القواعد تمثل في مجموعها مبادئ عامة لتسوية الخسارة، وقد تم إتباع هذه القواعد بقواعد أخرى رقمية لها رموز رومانية من I إلى XXII بمعنى أنها اثنا وعشرين قاعدة تشكل تطبيقات خاصة.

وقد تجلت أهم التعديلات التي جاءت بها قواعد 1994، من جهة أولى، في إضافة فقرة ثانية للقاعدة ت، والتي تنص على تحميل المشاركين في الرحلة البحرية مسؤولية الأفعال التي من شأنها أن تسيء للبيئة البحرية، ومن جهة ثانية عرفت القاعدة ج إضافة أساسين: الأساس الأول ينص على أنه ليس للأطراف المشاركة في الرحلة البحرية إلا مدة اثنا عشر شهرا ابتداء من تاريخ الرحلة لإعلام الموزعين بحالة الخسارة المشتركة، أما الأساس الثاني فينص على أنه في حالة مرور الأجل المذكور في المقتضى الأول دون قيام الإعلان عن الخسارة المشتركة فإنه يجوز للموزع أن يقدر قيمة المساهمة في الخسارة المشتركة.

وتجدر الإشارة في الأخير أن قواعد يورك وأنفرس 1994 قد نجحت ولو جزئيا في تجاوز العديد

من الانتقادات التي وجهت لقواعد 1974 و 1990، والتي يبقى استبعادها للأضرار المتعلقة بالبيئة

(1) Pierre BONASSISES, Christian SCAPEL, Traité de droit maritime, LGDJ, 2006, p. 355.

البحرية ضمن الخسائر المشتركة من أهم هذه الانتقادات.

2- قواعد يورك وأنفريس لسنة: 2004

ابتداء من مارس 1999، قام الاتحاد الدولي للتأمين البحري بتوجيه طلب لرئيس اللجنة البحرية الدولية على عاتقها مسؤولية الإجابة عن مجموعة من الأسئلة التي طرحها الاتحاد الدولي للتأمين البحري حول عدة مواضيع همت بشكل أساسي بعض القواعد نظرا لأهميتها العملية في مجال الخسارة المشتركة. وفي هذا الإطار أقدمت اللجنة البحرية الدولية خلال مؤتمرها الثامن والثلاثين الذي عقده في Vancouver من 31 إلى 04 جوان 2004، على طرح مقترحاتها لتعديل قواعد يورك وأنفريس 1994 وقد شمل هذا التعديل بشكل أساسي 6 قواعد مرقمة بدء من القاعدة رقم VI وانتهاء بالقاعدة رقم XXIII⁽¹⁾.

ويمكن إيجاز هذه التعديلات فيما يلي :

- إقصاء مكافأة الإنقاذ من النفقات المقبولة كخسارة مشتركة إلا في حالة ما إذا قام أحد الأطراف المندرجة ضمن عملية الإنقاذ بأداء كل أو جزء من هذه المكافأة حيث في هذه الحالة تدرج مكافأة الإنقاذ ضمن الخسارة المشتركة (القاعدة رقم VI) .
- لم تعد أجور ومصاريف الريان، وكذا مصاريف الطاقم مقبولة كخسارة مشتركة، وذلك في الحالات التي نصت عليها صراحة القاعدة رقم XI في شقها الثاني مثل: حالة المكوث في ميناء الملجأ.
- وضع سقف أعلى لقيمة الإصلاحات المؤقتة التي يمكن أن تدرج ضمن الخسارة (القاعدة رقم XIV)، وأيضا تقادي أية مراجعة محتملة أخرى قد تمس نظام الخسارة المشتركة.
- حذف قيمة 2 ٪ من نفقات الخسارة المشتركة (القاعدة رقم XX).
- حذف معدل 7 ٪ من الفائدة الواردة على قيمة تعويض الخسارة (القاعدة رقم XXI).

(1) Jean Pierre BEURRIER, Droit maritime, Dalloz, 2006-2007, p. 397.

- استحداث قاعدة جديدة لم تكن معروفة في السابق في إطار قواعد 1994، ويتعلق الأمر بالقاعدة رقم XXIII والتي حددت مدة التقادم بست سنوات ابتداء من تاريخ نهاية الرحلة البحرية.

واستنتاجا مما سبق تحليله طيلة هذا الفصل، نخلص إلى نتيجة مفادها أن قواعد يورك وأنفرس بمختلف تطوراتها التاريخية بإخفاقاتها ونجاحاتها شكلت في نهاية المطاف العمود الفقري للعديد من القوانين البحرية لعدد من الدول السائرة في طريق النمو، وهذا ما سيتم توضيحه في الفرع الثاني.

الفرع الثاني: التشريعات البحرية المعاصرة

قد أثرت قواعد يورك وأنفرس على معظم التشريعات البحرية المعاصرة، فبالنسبة للقانون البحري الجزائري، فقد أقر هذا الأخير باعتبار قواعد يورك وأنفرس مصدرا من مصادر أحكام الخسائر المشتركة، إذ نصت المادة 327 منه على أنه: «بعد أن يستلم 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 والأعراف الدولية المتبعة عالميا بهذا الشأن في العلاقات البحرية».

كذلك الأمر بالنسبة لقانون التجارة البحرية المصري، فقد صدر في عام 1990 ليعالج الخسائر البحرية في الفصل الثالث من الباب الرابع منه (المواد من 317 إلى 339)، وقد جاءت نصوصه تحمل قواعد يورك وأنفرس، فهي نصوص لا تسري أحكامها إلا فيما لم يرد بشأنه اتفاق خاص بين ذوي الشأن، فهي نصوص مقررة، يكملها العرف البحري فيما لم تعالجه وذلك وفقا لنص المادة 317 منه.

وسوف نتطرق في هذا الفرع لدراسة مختلف المصطلحات التي تطلق على الخسارة المشتركة من ناحية أولى، ومن ناحية ثانية ندرس مبادئ تسوية الخسارة المشتركة بصفة مختصرة وذلك لأننا سنتطرق إليها بالتفصيل في الفصل الثاني من هذه الرسالة.

أولا: المصطلحات الخاصة بالخسائر المشتركة

لنظام الخسارة المشتركة مصطلحات خاصة به يجب التعرف عليها بدقة قبل السير قدما في تحليل هذا النظام ويمكن سرد أهم هذه المصطلحات فيما يلي:

1- المخاطرة البحرية المشتركة: وهي الرحلة البحرية بعناصرها المختلفة التي تشكل وحدة مصالح يمكن أن تتعرض لمخاطر معينة، تتطلب تحقيق السلامة العامة⁽¹⁾.

2- المصالح المشتركة: تعرف بأنها كل مجموعة من الأموال أو الممتلكات مملوكة لشخص معين تمثل مصلحة اقتصادية مميزة من المصالح المشتركة في المخاطرة البحرية المشتركة، وتختلف هذه المصالح باختلاف ظروف التشغيل.

3- القيم المساهمة: وهي القيم التي تستخدم في حسابات الخسارة المشتركة وتحدد على أساسها النسب التي تستخدم في حساب قسمة الغرماء والقيم المساهمة هي القيم الفعلية للعناصر في ميناء الوصول (أو مكان انقضاء المخاطرة البحرية المشتركة) ويمثل مجموع القيم المساهمة إجمالي قيمة المخاطرة البحرية المشتركة.

4- تعويض العوارية العامة: وهي قيمة تضحية أو مصروف الخسارة المشتركة والتي تطالب المجموعة الدائنة المجموعة المدينة بسدادها وفقا لقواعد قسمة الغرماء.

ثانيا: مبادئ تسوية الخسارة المشتركة

إن الخسائر المشتركة تعرف بوجه عام بأنها تضحية (أو مصروف غير عادي في طبيعته) تتم بشكل اختياري وإرادي وبدرجة معقولة في وقت الخطر العام بغرض تحقيق السلامة العامة للرحلة البحرية.

وبمراجعة هذا التعريف يلاحظ أن ثمة تضحيات مادية أو مصروفات نقدية تتم بهدف السلامة العامة، وبلا شك تضر هذه التضحيات أو المصروفات بأحد أطراف المخاطرة البحرية المشتركة وهو الطرف الذي أنفقها (في حالة المصروفات النقدية) أو الطرف الذي تمت التضحية من ممتلكاته (في حالة التضحيات المادية).

⁽¹⁾ طارق سيف، المرجع السابق، ص 28.

فغالبا ما يتكبد مالك السفينة مبدئيا المصروفات النقدية مثل مصروفات الإصلاح والتكاليف بميناء الإغاثة.... الخ، على حين قد يتكبد التضحيات المادية مبدئيا في حالة التضحية بمعدات السفينة.... الخ.

كما يتكبتها مالك البضائع في حالة التضحية بجزء من البضائع المشحونة، وتتطوي كل هذه التصرفات على ضياع جزء من الأجرة قد تخص ملاك البضائع أو مالك السفينة وفقا لشروط عقد النقل ونوعية الأجرة.

ووفقا لمبدأ الخسارة المشتركة فإن هذه الخسائر المادية أو النقدية التي تلحق بعض أصحاب المصالح في المخاطرة البحرية المشتركة يجب أن يساهم فيها جميع أطراف المخاطرة البحرية المشتركة (بما في ذلك الطرف الذي تحملها مبدئيا) على أساس قسمة الغرماء.

وبالتالي يمكن تلخيص الوضع كما يلي: أي أطراف تلحقهم خسارة بسبب أو في سبيل السلامة العامة يصبحوا دائنين لأصحاب المصالح الأخرى في المخاطرة البحرية المشتركة ولهم دعوى مباشرة في مواجهة الآخرين لمطالبتهم بالمساهمة في الخسارة التي لحقت بمصالحهم.

بقية أطراف المخاطرة البحرية المشتركة الذين يتم إنقاذ مصالحهم من خلال تضحية الأطراف الآخرين يصبحون مدينين للأطراف الذين لحقتهم الخسارة.

ويتم تقاسم تضحيات أو مصروفات الخسارة المشتركة على أساس قسمة الغرماء أي يساهم كل طرف في تضحيات أو مصروفات الخسارة المشتركة بنسبة قيمة ممتلكاته في المخاطرة البحرية المشتركة إلى إجمالي قيمة المخاطرة أي على أساس نسبي.

وحتى لا تحقق المجموعة الدائنة مزايا على حساب المجموعة المدينة فإنه يجب أن تدخل إلى المجموعة المدينة بمقدار الخسارة أو التضحية التي تكبدها، وتبرير ذلك أن المجموعة الدائنة يجب أن تساهم أيضا في الخسارة لأن عدم مساهمتها يعني أن تسترد خسارتها بالكامل دون أي نقص، على حين استرد بقية الأطراف مصالحهم بعد خصم نسبة مقابل المساهمة في الخسارة المشتركة وكان

الطرف الذي أدى التضحية أو المصروف أصبح في وضع أفضل.

المبحث الثاني: الأساس القانوني لنظام الخسائر المشتركة

أخفق القانونيون في رد نظام الخسارة المشتركة إلى أي من أنظمة القانون المدني، فرغم المناقشات العديدة فقد استقر الرأي على أن نظام الخسارة المشتركة هو نظام بحري أصيل يستمد أصله من ضرورات الملاحة البحرية والميل نحو تقادي الأخطار والتقليل من الآثار المالية لها.

وقد أرجع العديد من القانونيين نظام الخسارة المشتركة إلى وجود ما يشبه الرابطة التعاونية بين أطراف المخاطرة البحرية المشتركة تؤسس إلى اتحاد مصالحهم في نجاح الرحلة واشتراكهم في المخاطر والظروف التي يتعرضون إليها والتي تتعلق بالسلامة البحرية التي يعود نفعها الضمني على جميع الأطراف وهذا هو الرأي الراجح.

وقد شكل موضوع الأساس القانوني لنظام الخسارة المشتركة مادة دسمة للعديد من المناقشات أخذت في مجموعها شكل نظريات قانونية (المطلب الأول)، هذا في الوقت الذي عرف فيه النصف الثاني من القرن العشرين ثورة تقنية همت المجال البحري ترجمت بظهور تكنولوجيا جديدة في مجال بناء السفن وتسييرها ويعود مصدر هذه الثورة إلى ظهور جسدين من القواعد والتي ما تزال تطبق مبدئياً في مادة الخسارة المشتركة إلى يومنا الحاضر⁽¹⁾، ويتعلق الأمر بالقانون الفرنسي المؤرخ في 7 جويلية 1967 مصحوباً بمرسوم 19 يناير 1968 والخاصين بالحوادث البحرية (المطلب الثاني).

المطلب الأول: النظريات القانونية المؤسسة لنظام الخسائر المشتركة

تأسس الخسارة البحرية المشتركة على فكرة مفادها ضرورة مشاركة مجموعة من الأشخاص غير المسؤولين عن الأضرار الناتجة عن حوادث مفاجئة في أداء قيمة هذه الأضرار بدون أن تكون استشارتهم ضرورية، هؤلاء الأشخاص ملزمون بدفع قيمة الضرر أو النفقة كلما كانت لهم منفعة أو مصلحة في إحداث ذلك الضرر أو تلك النفقة.

(1) Cédric DUSSERRE, op.cit., p. 24.

غير أن السؤال الذي أثير بهذا الخصوص يتعلق بمعرفة الأساس القانوني الذي يقوم عليه الالتزام بالمشاركة في الخسارة، وكان ذلك سبب لظهور عدة نظريات قانونية حاولت إيجاد جواب لهذا السؤال.

الفرع الأول: نظرية الإثراء بلا سبب

أولاً: نظرية الإثراء بلا سبب في القانون المدني

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⁽¹⁾.

وكان حظ القاعدة في العصور الوسطى، سواء في القانون الفرنسي القديم أو في الفقه الإسلامي أو في القانون الانجليزي، حظاً ضئيلاً لا يدانى حتى هذا المجال المحدود الذي ظفرت به في القانون الروماني.

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.

إن الإثراء بلا سبب مصدر قديم من مصادر الالتزام بحيث كثيراً ما يحصل أن يثري شخص على حساب شخص آخر فتزداد ذمته المالية بينما تنقص ذمة غيره المالية.

وهذه النتيجة إما أن تكون مبنية على أساس ويكون لها سبب مشروع كما في إثراء الموهوب له الذي يتسلم الهبة، أو في إثراء البائع الذي يقبض لقاء ثمن المبيع مبلغاً يفوق قيمة هذا المبيع، وإما أن تفتقر

إلى مبرر قانوني ولا تستند إلى أي سبب مشروع كما في إثراء من يقبض مبلغاً من المال دون وجه

أو في إثراء صاحب أرض يمتلك بناء أقامه عليها شخص آخر بمواد يملكها⁽¹⁾.

⁽¹⁾ عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد (الجزء الأول: نظرية الالتزام بوجه عام)، دار النشر

للجامعات المصرية، القاهرة، 1952، ص 1103.

وإذا كان الإثراء يستند إلى سبب كان إثراء صحيحا لا غبار عليه، أما إذا كان الإثراء لا يستند إلى أساس، قيل عندئذ أنه إثراء بلا سبب، وترتب عليه التزام المثري بالتعويض.

وقد تناولها القانون المدني الجزائري في الفصل الخاص بالإثراء تحت عنوان «شبه العقد»، وقد نصت المادة 141 منه على ما يلي: «كل من نال عن حسن نية من عمل الغير أو من شيء له منفعة ليس لها ما يبررها يلزم بتعويض من وقع الإثراء على حسابه بقدر ما استفاد من العمل أو الشيء».

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

أما القانون الفرنسي فقد أهمل قاعدة الإثراء بلا سبب بحيث لم يتناولها كقاعدة عامة وإنما أشار إليها في نصوص تطبيقية متفرقة ومن أهمها الفضالة والدفع غير المستحق ورد المصروفات الضرورية والنافعة والبناء على أرض الغير⁽²⁾، بينما القانون المدني المصري فقد نص في المادة 179 منه على أن قاعدة الإثراء بلا سبب قاعدة عامة فينص على أن: «كل شخص ولو غير مميز يثري دون سبب مشروع على حساب شخص آخر يلزم في حدود ما أثرى به بتعويض هذا الشخص».

وبخصوص أركان الإثراء بلا سبب، فقد نصت عليها المادة 141 من ق. م. ج. وتتمثل فيما يلي:

1- إثراء المدين: فلا بد أن يتحقق إثراء المدين سواء كان إثراء ماديا، وهو الأغلب، أو كان إثراء معنويا، وسواء كان الإثراء ايجابيا وهو الأصل أو كان سلبيا، وسواء كان الإثراء بطريق مباشر من الدائن إلى المدين أو بواسطة شخص ثالث.

(1) مأمون الكزبري، نظرية الالتزامات في ضوء قانون الالتزامات والعقود المغربي (الجزء الأول: مصادر الالتزامات)، دار القلم للنشر، الطبعة الثالثة، 1974، ص 332.

(2) Jean CARBONNIER, Droit civil (les biens, les obligations), 1^{er} édition, PUF, 2004, p. 2438.

مع الملاحظة أنه يجب لقيام الإثراء بلا سبب أن يتحقق إثراء لشخص أيا كان نوعه فقد يكون إثراء ماديا أو معنويا، وقد يكون ايجابيا أو سلبيا، وقد يكون مباشرا أو غير مباشر.

2- افتقار الدائن: ويجب أن يكون هذا الافتقار مترتبا على إثراء المدين، أي أن تقوم بينهما علاقة سببية، فإذا قام شخص بإنشاء حديقة في منزله وجعلها تجميلا جعل منزل جاره ترتفع قيمته، فإن الجار يكون قد أثرى بارتفاع قيمة منزله، ولكن من أنشأ الحديقة لم يفترق ولم يرقم بإنشائها إلا لمنفعة نفسه.

ويلاحظ أن الافتقار قد يكون ماديا أو معنويا، ومباشرا أو غير مباشر، كما هي الحال في الإثراء تماما.

3- انعدام السبب القانوني: فيجب ألا يكون الإثراء أو الافتقار ناشئا عن عقد أو فعل غير مشروع أو عن أي سبب قانوني آخر كالتقادم، أو حجية الشيء المقضي به.

4- شرط حسن النية في القانون المدني الجزائري: باشتراط حسن النية لدى المثري، خالف القانون المدني الجزائري القوانين العربية الأخرى التي لم تشترط مثل هذا الشرط كالقانون المدني المصري والقانون السوري والقانون الليبي والقانون العراقي، كما خالف القانون الروماني، وهو المصدر الأول لنظام الإثراء ولم يرقم فيه أي اعتبار لحسن النية أو لسوئها.

أما عن آثار الإثراء بلا سبب فتتخصر في رد الشيء إلى المفتقر مع التعويض إن اقتضى الحال أو التعويض على المفتقر فقط عند تعذر رد الشيء.

ثانيا: نظرية الإثراء بلا سبب في القانون البحري

إن نظرية الإثراء بلا سبب تتأسس على مبدأ أخلاقي يمنع الإثراء على حساب تضرر الغير، فعندما يقوم الربان وبشكل إرادي ومن أجل السلامة العامة بإلحاق ضرر بالسفينة أو البضاعة، أو بإحداث نفقة غير عادية فإنه يجب ألا تكون هذه الخسارة مصدر إثراء بالنسبة للأشخاص على حساب آخرين ثم التقليل من مصالحهم، فبالاعتماد على هذا المبدأ يحق لهؤلاء أن يطالبوا بانضمام مالكي الأموال التي تم إنقاذها في تحمل الخسائر.

وكما سبق تحليله فإن قاعدة الإثراء بلا سبب تتطلب 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، فمثلا الأستاذ الفرنسي روديير ذهب إلى القول أن تفسيراً عصرياً لا يناسب مؤسسة تقليدية ويستنتج من هذا القول أن مجموع القواعد التقنية التي تحكم المساهمة في الخسارة المشتركة تختلف تماماً عن تلك التي تبنتها نظرية الإثراء بلا سبب، ففي حين أن حساب نسبة المساهمة يتم بطريقة مركبة في القواعد المنظمة للخسارة المشتركة، نجد أن حساب هذه النسبة طبقاً لنظرية الإثراء بلا سبب يتم بطريقة بسيطة دون الاستناد إلى حسابات علمية وهذا ما يدل عن عدم نجاعة هذه النظرية كأساس لتفسير مؤسسة الخسارة المشتركة.

وهذا ما قال به الأستاذ مصطفى كمال طه في كتابه القانون البحري حيث أكد على أنه: «يؤخذ على الإثراء بلا سبب أنه إذا كان هناك افتقار وخسارة في جانب فليس هناك إثراء في الجانب الآخر لأن عدم التعرض للهلاك لا يعد من قبيل الإثراء وإذا كانت نظرية الخسائر المشتركة محض تطبيق للإثراء بلا سبب لكان من الواجب أن يؤخذ بها في النقل البري أسوة بالنقل البحري ولكن الواقع غير ذلك»⁽¹⁾.

وكذلك كان رأي الأستاذ محمد سمير الشرقاوي الأستاذ المساعد في القانون البحري في كلية الحقوق بالجامعة الليبية حيث قال: «إن نظرية الإثراء بلا سبب تفترض افتقار في ذمة الشخص يقابله إثراء في ذمة الآخر بينما إذا سلمنا بأن الخسائر المشتركة تؤدي إلى افتقار في ذمة أصحاب البضائع التي أُلقيت في البحر فإن هذا الافتقار لا يقابله إثراء»⁽²⁾.

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

(1) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 370.

(2) محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص 568.

الفرع الثاني: نظرية العقد أو المشاركة

يفترض بعض الباحثين أن منشأ نظام الخسائر المشتركة هو عقد النقل والمشاركة المؤسسة عليه فنظرية الخسارة المشتركة ليست تطبيقاً للقواعد العامة بل هي نظام بحري أصيل يتضمن خروجاً عن هذه القواعد ويقوم على اتفاق ضمني بين المجهز والشاحنين يشتركون بمقتضاه في تحمل المخاطر التي تتعرض لها الرحلة البحرية. فعندما تكون السفينة مهددة بخطر حقيقي وجرت عملية إنقاذها فإن المالك أو المجهز، إذا كان هذا الأخير ليس هو مالك السفينة يلتزم بأداء النفقات الملائمة لعملية الإنقاذ، ومن المفيد للمجهز أو المالك أن تكون نسبة هامة من هذه النفقات التي دفعت، قد دفعت من طرف الأشخاص المستفيدين من تلك العملية، وبالتالي فإن المشاركة في تحمل النفقات حسب هذه النظرية هي مشاركة مبررة، ذلك أن الريان يتصرف في موقع المجهز.

ومما يؤكد هذا الرأي حسب الأستاذ مصطفى كمال طه التطور التاريخي الذي مر به نظام الخسائر المشتركة فقد رأينا أنه كان يجب على الريان وفقاً لقرينة البحر وأحكام أوليرون أن يستشير الشاحنين وممثليهم قبل القيام بأية تضحية في سبيل السلامة العامة مما يشجع على الاعتقاد بأن أساس المساهمة في الخسائر المشتركة هو وجود عقد ضمني بين المجهز والشاحنين، وإذا كان الشاحنون اليوم لا يسافرون مع بضائعهم مما يجعل استشارتهم وقت الخطر متعذرة إن لم تكن مستحيلة، فإن هذا لا ينقص من صحة هذا الرأي.

إذ أن الريان يعتبر ممثلاً قانونياً لكل ذوي الشأن في الرحلة البحرية (المجهز والشاحنين على السواء)، وله بمقتضى هذه النيابة أن يتصرف وقت الخطر لمصلحتهم المشتركة⁽¹⁾.

ولما كانت الخسائر المشتركة تقوم على اتفاق ضمني بين المجهز والشاحنين فإنه يجوز للأطراف تعديل القواعد الواردة بشأنها وإبدالها بقواعد أخرى، كما يسوغ الاتفاق على إلغاء كل اشتراك أو مساهمة بسبب الخسائر⁽²⁾.

(1) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 371 .

(2) ثروت عبد الرحيم، المرجع السابق، ص 13.

وقد تعرضت نظرية العقد أو المشاركة للعديد من الانتقادات حيث لوحظ أنها مخالفة تماما للتطبيق

الذي تعرفه الخسارة المشتركة، ويتجلى ذلك من جهة أولى في أن هذه النظرية تتطلب تشكيل اتفاق ضمنى بين الملزم بالأداء والمستفيد من التضحية لفائدة شخص ثالث هو المطالب بالمشاركة، ومن جهة ثانية فإن هذه النظرية تفرض مشاركة البضاعة السرية في تحمل الخسارة بالرغم من غياب أي اتفاق مبرم لفائدة هذه البضاعة.

ومن جهة ثالثة فإن هذه النظرية إذا كانت صالحة لتفسير العلاقة بين الشاحن والناقل فإنها لا تصلح لتفسير العلاقة بين الشاحنين بعضهم البعض.

وهذا ما يدل على عجز نظرية العقد أو المشاركة عن تفسير الأساس الذي يقوم عليه الانضمام للخسارة المشتركة.

إن نظرية العقد لم تكن النظرية الوحيدة التي حاولت تبرير الأساس الذي تقوم عليه الخسارة المشتركة، فبالنسبة لرأي آخر فإن الخسارة المشتركة تتأسس على نظرية اتحاد المصالح.

الفرع الثالث: نظرية اتحاد المصالح

تعود الجذور الأولى لنظرية اتحاد المصالح إلى السنوات الأولى التي عرفت ميلاد مؤسسة الخسائر المشتركة، فقد بنيت المساهمة أساسا حسب هذه النظرية على اتحاد مؤقت بين مالك السفينة أي المجهز والشاحنين في مواجهة مخاطر الرحلة البحرية.

وتأسيسا على هذه النظرية، فإن الريان عندما يقرر القيام بالتضحية بهدف ضمان المصلحة المشتركة للسفينة والبضاعة، فإنه يجب على كل من يهمه 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 تقاؤها 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.

وفي هذا الصدد يقول الأستاذ روديير: «الخسارة المشتركة بإيجاز هي التضحية المؤقتة المفروضة على أحد المتضامنين من طرف رئيس مؤسسة السفينة من أجل مصلحة الكل»⁽¹⁾.

فالأستاذ روديير يتحدث هنا عن التضحية المؤقتة سعياً وراء القول بوجود مساهمة كل المتضامنين للرحلة البحرية في تعويض ما تم القيام به في سبيل مصلحة الكل.

إن هذا الاتحاد بين المجهز والشاحنين، وأيضاً بين الشاحنين أنفسهم ليس وليد اتفاقية معينة، بل هو نتاج للقانون الذي يطبق في العلاقات بين كل المنضمين للرحلة البحرية بشكل إرادي حيث يشكل هؤلاء في مجموعهم اتحاد يتمتع بقوة قانونية في مواجهة أي واحد من هذه المجموعة.

ولقد وجهت نظرية اتحاد المصالح بالعديد من الانتقادات جعلت منها نظرية لم يعد لها اليوم أي أساس منطقي في التطبيق، فالأستاذ Bokalli يرى أن الاعتماد على نظرية اتحاد المصالح لتفسير الخسائر المشتركة أصبح متجاوزاً بدليل أن الرحلة البحرية لم تعد مغامرة مشكوك في خلاصها كما كانت في السابق⁽²⁾.

وأضاف نفس الأستاذ تدعيماً لموقفه: «لا جدال في أن الملاحة العصرية أصبحت مؤمنة أكثر من السابق، فعلى سبيل المقارنة، نجد أن مخاطر الملاحة البحرية أصبحت قليلة بالنظر إلى حجم المخاطر التي تتعرض لها الملاحة النهرية وأيضاً النقل البري».

ومن وجهة نظر الباحث الفرنسي Cédric Dusserre ، فإن مقترحات الأستاذ Bokalli لا تتطابق مع واقع الملاحة البحرية في يومنا الحاضر، فبالرغم من التطورات التقنية الضخمة التي شهدتها الملاحة البحرية بالمقارنة مع الفترة التي شهدت ميلاد نظام الخسارة المشتركة فإن العديد من السفن لا تزال مهددة بالمخاطر إلى يومنا، وهذا بالتحديد ما كشف عنه الأستاذ Tassel Yves لتدعيم فكرة الأستاذ Bokalli حيث شبه السفينة بشيء يتحرك داخل بيئة عدائية.

وإلى جانب هذه النظريات الثلاثة الرئيسية توجد أفكار أخرى حاول بعض الفقهاء الاعتماد عليها كأساس قانوني لنظام الخسارة المشتركة ومن بينها فكرة الفضالة، فحسب هذه الفكرة فإن الريان يتدخل

(1) René RODIERE, op.cit., p. 308.

(2) Cédric DUSSERRE, op.cit, p. 27.

كفضولي ليراعي مصالح الشاحنين غير أن هذه الفكرة انتقدت إذ لا تتوافر شروط الفضالة في الخسارة المشتركة، كما أن نظام الخسارة المشتركة سابق تاريخيا لنظام الفضالة.

يتضح لنا جليا من خلال تضارب النظريات والأفكار التي حاولت تفسير الأساس القانوني لنظام الخسارة المشتركة وبناء على ما ذهب إلىه التيارات الفكرية الكبيرة مثل التيار الايطالي والبريطاني أن نظرية اتحاد المصالح والتي تقوم على مبدأ الرابطة التعاونية بين المجهز والشاحنين هي أفضل التفسيرات المقدمة⁽¹⁾.

المطلب الثاني: القوانين التي تحكم الخسائر المشتركة في القانون الفرنسي

اعتبارا إلى أن قواعد يورك وأنفرس ليس لها طابع الإلزام في التطبيق، إذ تستمد قوتها من اتفاق ذوي الشأن عليها وفقا للطريقة التي إلتزمتها جمعية القانون الدولي في توحيد القانون البحري فإن التفكير أصبح ينصب حول إخضاع مؤسسة الخسائر المشتركة للقانون الداخلي لكل دولة إضفاء صفة الإلزامية على هذه القواعد وقد ترجم ذلك بظهور أول قانون داخلي منظم لمؤسسة الخسارة المشتركة بفرنسا ويتعلق الأمر بقانون 7 جويلية 1967 مصحوبا بمرسوم 19 يناير 1968.

الفرع الأول: قانون 7 جويلية 1967 الفرنسي الخاص بحوادث البحر

بالاستلham وبشكل ضيق من الممارسة الدولية المكرسة بواسطة قواعد يورك وأنفرس لاحظ القانون الفرنسي ضرورة وضع تنظيم داخلي للخسارة المشتركة، انتهى بصياغة قانون رقم 67 - 545 المؤرخ في 7 جويلية 1967 والذي تم تكملته بمرسوم رقم 68 - 65 المؤرخ في 19 يناير 1968.

وتجدر الإشارة إلى أن القواعد التي وضعها قانون 1967 ومرسوم 1968 ليست من النظام العام بل يمكن الاتفاق على مخالفتها بإرادة الأطراف.

والملاحظ أن قانون 67 - 545 الفرنسي قد عالج أحكام الخسائر البحرية المشتركة في الفصل

⁽¹⁾ Martine Remond GUILLOUD, L'exploration pétrolière en mer et le droit (droit maritime, droit de la mer), Technip, 1970, p. 106.

الثالث منه وذلك في المواد من 22 إلى 42، فقد تناول في المطلب الأول ترتيب الخسائر المشتركة لكل التضحيات والنفقات التي تدخل ضمن الخسارة المشتركة، أما في المطلب الثاني فقد تناول كيفية المساهمة في الخسائر المشتركة، وأما في المطلب الثالث فقد تناول تسوية الخسائر المشتركة.

ويتضح لنا من خلال تصفحنا لأحكام القانون البحري الجزائري الخاصة بالخسارة المشتركة أنها لا تخالف من حيث مضمونها تلك المنصوص عليها في القانون الفرنسي والخاص بحوادث البحر.

الفرع الثاني: مرسوم رقم 68 - 65 الخاص بحوادث البحر

الملاحظ أن هذا المرسوم كمل قانون 545-67 الفرنسي فيما يتعلق بأحكام الخسائر المشتركة وذلك في المواد من 3 إلى 6 منه.

وأهم ما تضمنته هذه المواد هو أنه في حالة وجود خسائر وأضرار تتعلق بالبضاعة فإن ربان السفينة يحرر تقرير مفصل يسمى *rapport de mer*، ويحتوي هذا التقرير على جميع المعلومات اللازمة لتحديد ساعة ومكان وقوع حادث الخسارة، وذلك خلال أربعة وعشرين ساعة من خلال وصوله إلى أول ميناء، ثم يصرح الربان بوجود خسارة مشتركة.

تجدر الإشارة في الأخير، أنه إذا كان القانون الفرنسي رقم 67- 545 والذي تم تدعيمه بمرسوم رقم 68- 65 يختلف تماما عن قانون التجارة الفرنسي من حيث الشكل، فإن هذا لا ينفي حضور قواعد يورك وأنفريس ضمن قانون 1967 ويتجلى ذلك في تضمنه لبعض القواعد المرقمة الواردة في قواعد يورك وأنفريس.

وهكذا أكون قد انتهيت من دراسة التطور التاريخي لنظام الخسائر المشتركة وأنتقل إلى دراسة مبادئ تطبيق نظام الخسائر المشتركة.

الباب الأول: مبادئ تطبيق نظام الخسائر المشتركة

لا شك أن تحقق الخسائر المشتركة في كل التشريعات والقوانين يتطلب توافر شروط معينة، بمعنى أن الحديث عن الخسارة المشتركة متوقف وجودا وعلما على تحقق أو تخلف شروطها وبالتالي فإن للخسائر المشتركة شروط تتحقق بتحقيقها وتعدم بانعدامها وذلك وفقا لعلاقة الشرط بالمشروط (الفصل الأول) غير أن هذه الخسائر عندما تتحقق، لا تتحقق على صورة واحدة أو على نوع واحد وإنما تتجاوز ذلك إلى أكثر من صورة (الفصل الثاني).

غير أنه قبل الشروع في دراسة شروط وصور الخسائر المشتركة، لا بد لنا من التفريق بين مؤسسة الخسائر المشتركة عن مؤسسة أخرى تشبهها في التسمية ولكنها تختلف عنها اختلافات رئيسية وهي مؤسسة الخسائر الخاصة.

والخسائر الخاصة هي أيضا أضرار وهلاك ونفقات تتعرض لها الرحلة البحرية، ولكن هذه الأضرار ليست من فعل الريان، وإنما هي نتيجة طبيعية للرحلة البحرية كأن تهطل الأمطار وتتسبب ببلل البضاعة، أو تهب عاصفة شديدة فتكسر ساري السفينة، وكذلك نفقات الإرشاد أو نفقات ترميم السفينة، فالخسائر الخاصة هي أضرار وهلاك ونفقات أيضا ولكنها من المستلزمات المعتادة لاستثمار السفينة تجاريا وليست بالأمور الاستثنائية التي يتطلبها تأمين استمرار الرحلة البحرية وسلامتها ككل⁽¹⁾.

وبالرجوع إلى القانون البحري الجزائري، نجد أنه عرف الخسائر البحرية الخاصة في المادة 304 منه وذلك بنصه على ما يلي: «تعد كخسائر خاصة كل الأضرار والخسائر والمصاريف التي تعرضت إليها السفينة من جراء حمولتها أو شحناتها اللتين لم تدرجا ضمن الخسائر المشتركة.

إن الخسائر الخاصة يتحملها على حدة مالكو الأموال المتضررة أو المفقودة دون الإخلال عند الاقتضاء برفع دعوى المسؤولية للتسديد أو التعويض».

(1) هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، طبعة 1975-1976، ص 274.

فالخسائر المشتركة والخسائر الخاصة تجمع بينهما نقاط مشتركة وتفرق بينهما نقاط أخرى: فهما تتفق بأنهما تمثلان كل ما يطرأ أثناء الرحلة على السفينة أو الحمولة من أضرار وهلاك، وكل ما قد ينفق لتأمين سلامة الرحلة من نفقات استثنائية أو غير مألوفة.

إلا أنهما من ناحية ثانية تختلفان في أن الخسائر المشتركة هي ما ينتج من أضرار وهلاك أشياء ونفقات استثنائية أقدم عليها الريان قصدا وللمنفعة المشتركة، ومجابهة لخطر تعرضت له الرحلة. أما الخسائر الخاصة فهي كل الخسائر البحرية التي لا تكتمل فيها الشروط المطلوبة في الخسائر المشتركة.

كذلك تختلف الخسائر الخاصة عن الخسائر المشتركة في أن الضرر في الخسائر الخاصة يتحملة من أصابه الضرر، سواء أكان المتضرر هو مالك السفينة أو الشاحن. وأما في الخسائر المشتركة فيوزع الضرر على مجهز السفينة والشاحنين.

وللتمييز بين الخسارتين نرجع إلى المعيار الموضوعي، فإذا كان الهدف من الضرر أو النفقة تأمين مصلحة عامة، كانت الخسارة مشتركة، وإلا اعتبرت خسارة خاصة أما جسامه الضرر فلا تأثير لها على تحديد طبيعة الخسائر، فالضرر الواحد يمكن أن يكون خاصا أو مشتركا بحسب الهدف الذي تم بسببه الضرر فإذا احترقت بضاعة مثلا اعتبر هذا الهلاك من الخسائر الخاصة إذا كان الاحتراق بسبب قوة قاهرة أو نتيجة إهمال أو تقصير من طاقم السفينة، أما إذا أحرقت ريان السفينة لتشغيل موقد السفينة بعد أن نفذ الوقود، اعتبرت البضاعة من الخسائر المشتركة.

والخسائر البحرية بعد هذا يمكن أن تكون خسائر هلاك أو أضرار كما يمكن أن تكون خسائر نفقات، إلا أنه ليست كل نفقة يجريها الريان لمصلحة الرحلة هي من الخسائر المشتركة، ولكن لا بد لها من أن تكون استثنائية أو غير مألوفة، اقتضتها ظروف خاصة اجتازتها الرحلة، ولولا هذه الظروف لما كانت هناك ضرورة لإنفاقها.

الفصل الأول: أحكام الخسائر المشتركة

تجب الإشارة إليه أن الخسائر المشتركة ليست من النظام العام أو الأحكام الآمرة وإنما هي أحكام مكملة لإرادة الأطراف وهذا ما أكدته المادة 299 ق. ب. ج بنصها على ما يلي: «تعد الخسائر البحرية مشتركة أو خاصة، وفي حالة عدم وجود شروط مخالفة للأطراف المعنيين بالأمر تتم تسويتها طبقاً للأحكام التالية».

لا تعتبر كل خسارة تتعرض لها السفينة في الرحلة البحرية من قبيل الخسائر العمومية التي يساهم فيها الجميع، بل إن هناك خسائر خاصة والتي تقع على عاتق من يصيبه منها دون أن يتحملها معه أحد ولعل خصوصية الخسارة هي الأصل والاستثناء هي أن تكون عمومية.

ونظراً لما تكتسبه هذه النقطة من أهمية بالغة حيث أن هذه الشروط هي مقياس التمييز بين هذا النوع من الخسائر وغيرها من الخسائر الخاصة.

ويلاحظ أنه لا التشريعات ولا آراء الفقهاء قد استطاعت أن تحسم الشروط الواجب توافرها لتحقيق الخسائر المشتركة، ليس فقط على مستوى جوهر هذه الشروط وإنما أيضاً على مستوى عددها وما هو داخل فيها وما ليس كذلك.

وقبل التطرق لهذه الشروط، يجب أن نشير إلى التعاريف الواردة في مختلف التشريعات سواء وطنية كانت أو دولية.

فبالنسبة للقانون البحري الجزائري فقد عرف الخسائر المشتركة في المادة 300 منه بأنها: «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».

أما قانون التجارة البحرية المصري، فقد استخدم اصطلاح الخسائر البحرية عنواناً للفصل الثالث الذي يواجه الخسارة البحرية سواء كانت خاصة أو مشتركة وإن انصرفت جل أحكامه إلى الخسارة المشتركة لأنها الخسارة التي تحتاج إلى تنظيم خاص يواجه ما يثيره من مشاكل. وينتقد البعض بحق

وصف المشتركة الوارد على الخسارة، لأن الاشتراك يقع في المساهمة في تعويض الخسارة لا في الخسارة ذاتها⁽¹⁾.

وقد حرص المشرع المصري على تعريف الخسائر البحرية المشتركة في المادة 319 فقرة 1 وذلك

بنصه على أنه: «تعد خسارة مشتركة كل تضحية أو مصروفات غير اعتيادية يقررها الريان تبذل أو تنفق عن قصد وبكيفية معقولة من أجل السلامة العامة لالتقاء خطر داهم يهدد السفينة أو الأموال الموجودة عليها، وكل خسارة لا تنطبق عليها أحكام الفقرة السابقة تعد خسارة خاصة».

أما بالرجوع إلى القانون الفرنسي رقم 67-545 الخاص بحوادث البحر فنجد المادة 24 منه تعرف الخسارة المشتركة بأنها: «كل التضحيات والمصاريف غير العادية المقامة من أجل السلامة العامة وذلك في إطار الرحلة البحرية».

أما قانون التجارة الفرنسي لسنة 1807 فقد عرف الخسارة المشتركة وذلك في المواد من 397(2) منه إلى غاية المادة 399 منه.

كذلك الأستاذ Pierre Bonassies فقد عرف بدوره مؤسسة الخسارة المشتركة بأنها المؤسسة التي من خلالها يكون المصروف أو التضحية قد إتخذت إراديا وذلك من أجل السلامة العامة للسفينة والبضاعة⁽³⁾.

أما على المستوى الدولي، فنجد قواعد يورك وأنفيس لسنة 2004 والتي بدورها تعرف الخسارة المشتركة في القاعدة التي جاء فيها: «يوجد فعل الخسائر المشتركة عندما فقط تتم تضحية استثنائية

(1) عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 في ضوء الفقه والقضاء والتشريع، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1990، ص 535.

(2) Article 397 dispose que : « l'avarie commune est un dommage qui atteint le navire ou la cargaison et parfois les deux.

Le mot dommage doit être pris ici dans son sens large, c'est-à-dire qu'il doit donner l'idée d'un dégât, d'un préjudice et surtout l'avarie doit avoir un caractère fortuit, le mot désigne aujourd'hui les dommages ou pertes de toutes sortes résultant d'un événement de mer».

(3) Picon DIDIER, L'absence de faute du transporteur maritime de marchandises, mémoire master II de droit maritime et des transports, université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, France, 2005, p. 50.

أو مصروفات استثنائية عن قصد وبشكل معقول من أجل السلامة المشتركة بغرض اتقاء خطر يهدد الأموال المعرضة لمخاطر بحرية مشتركة».

من خلال هذا التعريف يتضح لنا أن قواعد يورك وأنفوس نصت على عبارة Acte وذلك بخلاف القانون الفرنسي رقم 67-545 الخاص بحوادث البحر، ذلك أن هذا الأخير نص على عبارة Décision⁽¹⁾.

أما بالنسبة لقانون التأمين البحري الإنجليزي الصادر في سنة 1906، فقد عرف بدوره الخسائر المشتركة وذلك في المطلب 66 منه⁽²⁾.

وتجب الإشارة إليه أن الفترة من مطلع القرن السابع عشر حتى مطلع القرن العشرين قد شهدت تأسيس العديد من شركات التأمين التي اقتصت بتأمين الحريق، المساكن، الأبنية، خسائر الأرباح خسائر الإيجارات... الخ.

من خلال تفحصنا لهذه التعريفات المتعددة والمتنوعة، نلاحظ أن هناك ثلاثة شروط رئيسية للخسارة المشتركة وتتمثل فيما يلي:

1- وجود خطر يهدد السفينة.

2- حصول تضحية اختيارية من جانب الريان.

3- أن تكون التضحية من أجل السلامة العامة.

وما ورد من زيادة في هذه الشروط إنما هو من قبيل الشروط الثانوية.

⁽¹⁾ Article 25 de la loi N°67-545 : « sacrifices et dépenses doivent avoir été décidés par le capitaine ».

⁽²⁾ A general average loss is a loss caused by or directly consequential on a general average act, it includes a general average expenditure as well as a general average sacrifice, there is a general average act where any extraordinary sacrifice or expenditure is voluntarily and reasonably made or incurred in time of peril for the purpose of preserving the property imperiled in the common adventure, where there is a general average loss, the party on whom it falls is entitled, subject to the conditions imposed by maritime law, to a rateable contribution from the other parties interested, and such contribution is called a general average.

وعند استقراء بعض التشريعات العربية وكذا مواقف الفقه نجدتها محل اتفاق بشكل كلي حول هذه الشروط الرئيسية سواء بشكل صريح أو ضمني ويتعلق الأمر بالخطر(المبحث الأول)، والتضحية (المبحث الثاني)، والسلامة العامة (المبحث الثالث).

المبحث الأول: وجود خطر يهدد السفينة

المطلب الأول: تعريف الخطر البحري

يقصد بالخطر البحري (maritime peril) ما تتعرض له السفن وحمولتها من حوادث استثنائية ينجم عنها أخطار جسيمة على السفينة وعلى ملاحيتها وركابها وعلى ما تحمله من بضائع، كالتصادم بين السفن وما يتبع ذلك ما تقوم به سفينة من إنقاذ للسفينة الأخرى التي قد تصاب بأضرار جسيمة كما يتبع محاولة الريان إنقاذ السفينة ومن عليها وما عليها وذلك بالتضحية ببعض البضائع المحمولة على السفينة أو بأجزاء من السفينة أو إنفاق أموال لإنقاذ السفينة وما عليها ومن ثم تعتبر هذه الخسائر خسائر مشتركة يشترك فيها جميع أطراف الرحلة البحرية⁽¹⁾.

وقد اعتبرت في خطر السفينة الجانحة في قناة مدخل الميناء والتي أصبحت غير قادرة على السير والتي يمكن أن تندفع إلى الأرض العالية في حالة هبوب عاصفة وهو أمر ممكن الحصول نظرا للفصل وقد هبت العاصفة فعلا في الليلة التالية لدخول السفينة إلى الميناء بعد إعادة تعويمها.

المطلب الثاني: حالة الخطر

شروط الخسارة العمومية تبدأ بحالة الخطر التي يواجهها الريان، والغرض أن يكون الخطر حقيقيا سواء أكان حالا أو غير حال ولكن اشتراط الخطر الحقيقي على نحو مطلق قد يغفل يد الريان من التصرف خوفا من أن يخطئ التقدير، لذلك فإنه يكفي أن يكون استخلاص حقيقة الخطر سائغا في الظروف التي يوجد فيها الريان⁽²⁾.

(1) عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان- الأردن، 1999، ص 485.

(2) حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983، ص 96.

ومن ناحية أخرى يجب أن يكون الخطر الذي يواجهه الريان ما زال مجرد فإذا كانت الخسارة قد تحققت بالفعل قبل تدخل الريان بإرادته وباختياره فإن الخسائر لا تعد مشتركة بل هي خسائر خاصة (م 304 ق. ب. ج) يتحملها على حدة مالكو الأموال المتضررة أو المفقودة كأثر من آثار القوة القاهرة دون الإخلال عند الاقتضاء برفع دعوى المسؤولية للتسديد أو التعويض، ففي هذه الصورة قد تحقق الضرر بالفعل ولم يعد هناك ما يمكن أن يقوم به الريان كتضحية اختيارية في سبيل السلامة العامة ومن ثم فإن الخسارة لا تعتبر مشتركة.

كذلك القاعدة رقم 4 من قواعد يورك وأنفرس تقرر أن: «الخسارة أو الأضرار التي تحدث بسبب التخلص من بقايا الصواري التي تسبب خطر بحري في حدوثها لا تعد من قبيل الخسارة مشتركة». ففي هذه الصورة تحقق الضرر بالفعل ولم يعد هناك ما يمكن أن يقوم به الريان كتضحية إرادية في سبيل السلامة العامة، ومن ثم فإن الخسارة لا يمكن أن تعتبر مشتركة.

والأصل أن يكون الخطر الذي يواجهه الريان ناشئاً عن قوة القاهرة وليس عن خطأ الريان، إذ تعتبر الخسارة خاصة إذا كان خطأ الريان هو الذي أدى إلى الخطر ومن ثم إلى الخسارة، وبالتالي فإذا صدر خطأ من الريان فإن للشاحن طريقتين: إما أن يرجع بدعوى المسؤولية على المجهز بسبب خطأ الريان، وإما أن يرجع بدعوى المساهمة على المجهز والشاحنين الآخرين، وله أن يختار بين الطريقتين وفقاً لما تمليه عليه مصلحته، وإذا رجح الشاحن بدعوى المساهمة، فإن للشاحنين الآخرين حق الرجوع على المجهز المسؤول بالمبلغ الذي دفعوه⁽¹⁾.

ولما كان القانون يجيز الرجوع على المسؤول عن العيب الخاص أو الخطأ، فإنه لا يجوز للمسؤول نفسه أن يطالب بإدراج أضراره ونفقاته الخاصة في عداد الخسائر المشتركة.

وإذا كان المجهز معفى من المسؤولية عن أخطاء الريان في الملاحة بمقتضى شرط مدرج في سند إيجار السفينة أو في سند الشحن، فإن له الحق في الرجوع على الشاحنين بدعوى المساهمة في الخسارة المشتركة، بشرط أن يكون خطأ الريان في الملاحة هو مصدر الخطر المشترك، وذلك لأن خطأ الريان في هذه الحالة يعتبر كأنه خطأ صادر من الغير، ومن ثم يشتبه بالقوة القاهرة.

(1) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 376 .

إلا أن المادة 305 ق. ب. ج قررت تطبيق الأحكام الخاصة بالخسائر المشتركة حتى ولو كان الحادث الذي انجرت عنه التضحية أو المصاريف نتيجة خطأ ارتكبه الغير أو أحد الأطراف الملتزمين بالرحلة، ولكن دون الإخلال بالرجوع على الشخص الذي نسب إليه الخطأ. ونفس الحكم أكدته المادة 322 من ق ت ب م⁽¹⁾.

كذلك قواعد يورك وأنفريس سايرت المادة 305 ق. ب. ج، بحيث أن أخطاء الريان كثيرا ما يغطيها شرط الإعفاء من المسؤولية، أو يكون المجهز معفى منها قانونا بحكم معاهدة سندات الشحن التي تعفيه من المسؤولية عن الأخطاء الملاحية للتابعين البحريين وبالتالي فإن الشاحن الذي يضحى الريان ببضاعته يجب أن يحصل على تعويض، فلا أقل من أن توزع خسارته على سائر المستفيدين من هذه التضحية.

وفي هذا الإطار تنص القاعدة ث من قواعد يورك وأنفريس على أنه: «إذا كان الحادث الذي ترتب عليه التضحية أو إنفاق المصاريف نتيجة خطأ أحد ذوي الشأن في الرحلة البحرية فإن هذا لا يؤثر على توزيع الخسائر المشتركة مع عدم الإخلال بحق الرجوع بالتعويض على من ارتكب الخطأ».

كما أن نفس الحكم أشارت إليه تقريبا المادة 27 من القانون الفرنسي رقم 67-545 والخاص بحوادث البحر⁽²⁾.

والملاحظ أنه حتى القانون الإنجليزي أقر بأن تطبق الأحكام الخاصة بالخسائر المشتركة حتى ولو كان الحادث الذي انجرت عنه التضحية أو المصاريف نتيجة خطأ ارتكبه الغير، ذلك أنه يشير بعض شراح القانون الإنجليزي إلى القاعدة العامة التي تحكم أثر الخطأ على تحقق الخسارة المشتركة والمستقرة في القانون المشترك والتي تقضي بأنه لو كانت الضرورة التي أدت إلى التضحية قد ترتبت على خطأ أحد المشاركين في المخاطرة البحرية فإن فعل التضحية في سبيل السلامة العامة للرحلة البحرية يحتفظ بخصائصه كفعل تم في سبيل السلامة العامة المشتركة ومن تم يتعين مساهمة أعضاء

⁽¹⁾ تنص المادة 322 من ق ت ب م على أنه: «تعد مشتركة لو وقع الحادث الذي نتجت عنه بخطأ أحد ذوي الشأن في الرحلة وذلك دون إخلال بحق ذوي الشأن الآخرين في الرجوع على من صدر منه الخطأ».

⁽²⁾ Article 27: «lorsque l'événement qui a donné lieu au sacrifice ou la dépense est la conséquence d'une faute commise par l'une des parties engagées dans l'expédition, il n'ya pas moins lieu à règlement d'avaries communes, sauf recours contre celui auquel cette faute est imputable».

الرحلة البحرية في الخسارة المترتبة عن تلك التضحية بشرط ألا تخل هذه القاعدة بالاستثناء الذي يقضي بأن الخطأ الموجب للمسؤولية الذي يقع من أحد أطراف المخاطرة البحرية يحول بينه وبين مطالبة أي من أطراف المخاطرة بأن يساهم في الخسارة التي تلحقه طالما أن الخطأ يوجب المسؤولية في الوقت التي تقع فيه التضحية سواء أكانت مادية أم في صورة مصروفات.

ويسلم الرأي الراجح في الفقه الإنجليزي بأن القاعدة المقررة في القانون هي أن الخطأ الذي يصدر عن أحد أطراف الرحلة البحرية مما يعرضها للخطر ويستوجب التضحية يؤدي إلى عدم تطبيق حكم الخسائر المشتركة والمساهمة فيها، بل يجعل البعض من هذه القاعدة شرطاً من شروط تحقق الخسارة المشتركة حيث يستعرض العناصر الرئيسية لهذه الخسارة بقولهم أن الحادث الذي يؤدي إلى التضحية يجب ألا يكون نتيجة خطأ وقع من طرف الرحلة البحرية والذي يطالب بمساهمة الآخرين في الخسارة التي تلحقه وذلك حين يستوجب الخطأ مساءلته طبقاً لأحكام المسؤولية العقدية أو التقصيرية⁽¹⁾ ويضرب الفقه أمثلة توضح هذه القاعدة مستمدة من السوابق القانونية القضائية، ومن ذلك أن الشاحن ليس من حقه مطالبة بعض المشاركين في الرحلة البحرية بالمساهمة في خسارته إذا كان قد شحن بضائعه وهي في حالة خطر واستوجب ذلك إلقاءها في البحر لإنقاذ الرحلة البحرية، فالشاحن لا يلوم إلا نفسه وعليه أن يتحمل بمفرده الخسارة التي ترتبت على خطأه كذلك الحال حين يقع الخطأ من المجهز إذا كان الحادث الذي تعرضت له الرحلة قد ترتب على عدم صلاحية سفينته للرحلة البحرية عند بدئها.

وفي محاولة لتبرير القاعدة فقد قضت السوابق القضائية الإنجليزية بأن الخسارة إذا ترتبت على الخطأ والذي أدى إلى تعرض الرحلة البحرية للخطر فلا تعد خسارة مشتركة، وقد رأى البعض أن إقرار هذه القاعدة كان مرده السياسة التي سارت عليها المحاكم بشأن تقاضي تكرار الدعوى ذلك أنه لو لم يكن للخطأ ذلك الأثر لتعيين تسوية الخسارة على أساس مساهمة من يستفيدون من التضحية في الخسارة وبدل أن يدفع كل منهم حصته في المساهمة فإنه يعود ليرفع دعوى على من صدر عنه الخطأ، ويطلب بالتعويض عن الضرر الذي لحقه نتيجة ذلك الخطأ.

(1) عباس حلمي، المرجع السابق، ص 83.

ويتمثل هذا الضرر في التزامه بدفع حصته في المساهمة في الخسارة ، ولا يخفى ما في هذا الحل من صعوبة عملية خاصة إذا أخذنا في الاعتبار تعدد أصحاب المصالح التي تشارك في الرحلة البحرية وما يلقون من صعوبة في إثبات خطأ المجهز أو خطأ أحد الشاحنين خاصة وأنه ليس ثمة رابطة قانونية بين الشاحنين مما يتعين معه الرجوع إلى القواعد العامة في إثبات خطأ الغير .

وعلى رأي آخر القاعدة التي تقضي بأن الإهمال تنقضي معه الخسارة المشتركة على أنه لا يجوز للشخص أن يحصل من الغير على تعويض خسارة تقع بفعله أي ليس له أن يستفيد من الخطأ وهذا التعليل وإن بدا صحيحا في القانون، ولكن هذه القاعدة نفسها تخالف مبدأ السبب المباشر كما استقر في السوابق القضائية، فالسبب المباشر للخسارة حين تترتب التضحية على خطر ينشأ عن إهمال أو خطأ أحد أطراف الرحلة ليس هو الخطأ في حد ذاته وإنما الحادث الذي تتعرض له الرحلة البحرية ويهدد سلامتها، سواء أكان هذا الحادث قد وقع فجأة كحوادث البحر أم ترتب على خطأ أطراف الرحلة البحرية أو نشأ عن عيب ذاتي.

المطلب الثالث: تعدد التعابير الدالة على الخطر

لا شك أنه ليس هناك تعريفا دقيقا في رأينا للخطر كشرط خاص للخسائر المشتركة، ولعل هذه الملاحظة تنسحب على الفقه والتشريع معا، ولكننا نجد مجرد إشارات ومعطيات حول ما يثار حول الخطر.

ويعتبر مفهوم الخطر مفهوم واسع حيث يعبر عنه كل حسب تصوره وموقعه، وهذا ما يستشف من صفحات القوانين البحرية وكذا مؤلفات المختصين العامة منها والخاصة، وخير مثال على ذلك حال تعرض السفينة وشحناتها أثناء الرحلة البحرية لخطر، حيث هناك من يعبر عن هذه الحالة بظروف عصبية، وأخرى بظروف استثنائية وأحيانا أخرى لا يعبر عنها صراحة وإنما تفهم ضمنا.

لكن رغم أن عبارة الظروف العصبية والظروف الاستثنائية أقل دلالة في معناها من مصطلح الخطر، فإن فهمها العميق يفيد أن تلك الظروف العصبية أو الاستثنائية يجب أن تقضي في نتائجها إلى حدوث خطر، وهو ما يحيلنا إلى الفرع الثالث والمتعلق بمفاهيم الخطر المختلفة والمتمثلة في الخطر الحال، والخطر الوشيك الوقوع، والخطر المتوقع أو المحتمل.

وقبل ذلك تجدر الإشارة إلى ملاحظة هامة وهي أن القانون الفرنسي الخاص بحوادث البحر لم يشر مباشرة إلى ضرورة وجود الخطر ولكنه يؤكد على ضرورة اتخاذ الإجراءات اللازمة في سبيل سلامة الرحلة البحرية.

المطلب الرابع: الخطر البحري بمعناه العام والخطر كشرط للخسائر المشتركة

يطلق الخطر البحري بالمعنى العام على الخطر الذي يمكن أن يحدث خلال الملاحة البحرية أي في البحر أو هو الخطر الناشئ عن الملاحة البحرية أو عن العمليات التابعة للرحلة البحرية.

أما الخطر باعتباره شرطا لقيام الخسائر البحرية المشتركة، فيقصد به كل ما يعرض للرحلة البحرية أثناء إبحارها، ويكون من شأنه أن يهدد سلامة السفينة أو البضائع المشحونة عليها بصفة حالية أو وشيكة أو محتملة، وبصورة حقيقية أي جدية ومعقولة كافية لتبرير ما يقوم به الربان من تضحية لتجاوز حالة الخطر هذه⁽¹⁾.

ومن خلال هذا التعريف يتبين لنا أن الخطر باعتباره شرطا للخسائر المشتركة من حيث زمن وقوعه، يكون إما حالا، وإما وشيك الوقوع، وإما محتمل الوقوع.

الفرع الأول: الخطر الحال

هو كل حادث عرض للرحلة البحرية أثناء إبحارها واكتملت شروطه وظروف قيامه وتحققت صورته وبدأ بصورة فعلية في تهديد سلامة السفينة أو حمولتها أو هما معا، ومثاله بدأ اشتعال النار في بعض أجزاء السفينة أو حمولتها أو هما معا.

في هذا المنوال نشير إلى أن أغلب إن لم نقل جل الفقهاء لم يشترطوا أن يكون الخطر حالا، بل يكفي أن يكون متوقعا وممكنا، إذ لا يلزم الربان بانتظار وقوع الخطر فعلا لاتخاذ ما يراه من إجراءات مناسبة⁽²⁾.

⁽¹⁾ Kossi Albert-FRANCIS THOO, op.cit., p. 29.

⁽²⁾ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 374.

الفرع الثاني: الخطر الوشيك الوقوع

يقصد به كل خطر اكتملت شروطه وظروفه، لكن لم تتوفر له صفة بدأ التحقيق والوقوع، والأساس في الخطر الوشيك الوقوع هو ظروف استثنائية وعصيبة سيئة للغاية، يبعث على وقوع الخطر بعد حين قطعاً وليس احتمالاً.

والخطر الوشيك يقوم بمجرد اعتقاد الريان بوجود خطر جدي ولو لم يقع هذا الخطر فعلاً، لأنه لو اشترط في الخطر أن يكون حقيقياً لتردد الريان في اتخاذ الإجراءات المناسبة خشية الخطأ في التقدير.

الفرع الثالث: الخطر المحتمل الوقوع

هو كل خطر تحققت بعض شروطه وظروفه دون أن تكتمل بصفة كلية، فبعث ذلك على إمكانية تحققه وقيامه إن لم يتدارك الأمر، على أن التحقق يبقى مجرد إمكانية واحتمال، فقد يتحقق الخطر وقد لا يتحقق، وعليه فالخطر المحتمل لم يرق على أرض الواقع وإنما في نفوس الريان فقط.

وعليه فتعتبر التضحية بجزء من حمولة السفينة خسائر مشتركة، يلزم بها الجميع، حتى ولو كانت التضحية من قبل الريان قبل وقوع الخطر، طالما أن وقوع الخطر كان ممكناً ومتوقفاً قبل إقدام الريان بالتضحية بذلك الجزء من حمولة السفينة⁽¹⁾.

المطلب الخامس: شروط الخطر

إن الشروط الأساسية للخطر تتمثل في أنه يجب أن يكون فجائياً وغير متوقع من جهة، وأن يكون ناتجاً عن قوة قاهرة طبيعية كانت أو إنسانية من جهة أخرى، ومن جهة ثالثة ينبغي أن يكون مهدداً بحدوث خسائر وأضرار.

الفرع الأول: أن يكون فجائياً وغير متوقع

لكي يعتد بالخطر شرطاً في الخسائر المشتركة، ينبغي أن يكون الخطر فجائياً وغير متوقع، بمعنى أعم أن يتوفر له ما ينبغي أن يتوفر للحادث البحري من شروط ومنها: أن يكون الحادث فجائياً وغير

(1) عادل علي المقدادي، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان- الأردن، 1999، ص 223.

متوقع.

وعلة ذلك أنه لو أمكن للمصالح الممثلة للرحلة البحرية توقع الخطر بسبب ظروف معينة أو حالات استثنائية عصبية عارضة للسفينة أو للحمولة أو لهما معا، ولم يمنعها ذلك من القيام بما يلزم من إجراءات وتدابير لمنع الخطر رغم قدرتها عليها، لعل ذلك مما ينقض تحقق شرط الخطر، وهو ما يسقط تبعا عما يحدث من خسائر صفة العمومية.

الفرع الثاني: أن يكون ناتج عن قوة قاهرة طبيعية أو إنسانية

يفيد هذا الشرط أن الخطر الواقع أو الوشيك الوقوع أو المحتمل الوقوع يجب أن يكون خارج عن إرادة أطراف الرحلة البحرية، وعما يحتمل أن يصدر منهم من أخطاء يمكن أن تجعل ما قد يحدث من خسارة خاصة وليست مشتركة.

ويدخل في إطار القوة القاهرة كل ما يترتب عن وجوده خطر يهدد سلامة الرحلة البحرية، سواء كان مصدره طبيعيا كالعواصف الهوجاء أو إنسانيا صادر عن الغير كالحروب، والمطاردة أو السرقة أو النهب الناتج عن أعمال القرصنة.

الفرع الثالث: أن يكون الخطر مهددا بحدوث خسارة جديدة ومعقولة لا وهمية

لا يكفي لاعتبار الخطر شرط في تحقق الخسائر المشتركة أن يتوفر له شرط الفجائية وعدم التوقع أو كونه ناتج عن قوة قاهرة، بل يلزم إلى جانبها أن يتوفر له شرط ثالث وهو أن يكون من شأن هذا الخطر أن يهدد بحدوث خسائر وأضرار، وبناء على ذلك فالأمر متوقف عن حدوث الخسارة بناء على حالة الخطر، وأن تكون هذه الخسارة جدية ومعقولة لا خسارة وهمية فقط.

وإذا كان بعض الفقهاء يذهبون إلى ضرورة كون الخطر المهدد بحدوث الخسارة خطرا حالا فإن رأيهم هذا يفقد وجاهته أمام الحجة القوية لمن يرون الاكتفاء بكون الخطر وشيك أو محتمل الوقوع ذلك أن اشتراط الخطر الحال من شأنه إحجام الريان عن التصرف حتى اللحظة الأخيرة، وهو ما يقلل من أثر التضحية التي يقوم بها الريان.

والراجح عند الفقهاء أن يكون الخطر المهدد بحدوث الخسارة خطرا جديا ومعقولا، وإن كان هناك من اشترط أن يكون حقيقيا، ويخضع تقدير جدية الخطر ومدى احتمال وقوعه لسلطة الريان، والمعيار في

الحكم على حسن أو سوء ممارسة الريان لسلطته التقديرية يخضع لمعيار الريان العادي منظور إليه في ظل الظروف التي تحيط بالريان وقت اتخاذ القرار المراد تقدير سلامته من عدمها.

ويلاحظ أنه إذا ثبت وجود خطر جدي ولكن الريان أخطأ في تقديره وقت التدخل ومدى الحاجة إليه فإن الخطأ في التقدير لا يؤدي إلى القول بانتفاء شرط الخطر إلا إذا كان الخطأ في التقدير جسيماً.

والخطر الحقيقي الداهم لا بد وأن يكون له طابع الإحاطة فهو لا ينصب على بضاعة معينة أو عنبر محدد من عنابر السفينة دون أن يهدد السفينة أو بقية الحمولة، وعمومية الخطر مستمدة من أن يكون الهدف من التضحية هو السلامة العامة، والسلامة لا تكون عامة إلا إذا كان الخطر عاماً⁽¹⁾.

ولعل هذا الشرط يعتبر بمثابة قيد على تصرف الريان يمنعه من إجراء أية تضحية واعتبارها خسارة مشتركة ولو لم يكن هناك خطر يستدعي ذلك، وبعبارة أخرى يجب أن تكون التضحية معقولة أي ضرورية لمواجهة الخطر.

المبحث الثاني: حصول تضحية اختيارية من جانب الريان

يعتبر الريان من أهم أشخاص الملاحة البحرية لا سيما وأن السفينة تقضي معظم وقتها في عرض البحر بعيداً عن تجهزها وعن السلطة العامة في الدولة، لذلك فإن أي قرار يتعلق بمصير السفينة أو بما فوقها من أشخاص وبضائع إنما يكون من سلطة الريان وحده⁽²⁾.

ونظراً لأهمية الدور الذي يؤديه الريان خلال الرحلة البحرية فقد خصه المشرع الجزائري بالفصل الثاني من الباب الأول من القانون البحري الجزائري، وبالأخص في المواد من 580 إلى غاية المادة 608 منه.

وقبل تحليل هذا الشرط لا بأس أن نشير إلى اختصاصات الريان، ذلك أنه هناك اختصاصات عامة يمارسها بوصفه ممثلاً للسلطة العامة على ظهر السفينة واختصاصات خاصة يباشرها بوصفه ممثلاً للمجهز.

(1) محمود مختار أحمد البربري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999، ص 538.

(2) محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص 225.

فأما اختصاصات الريان العامة، فإن الريان بوصفه قائد السفينة ومن عليها في عرض البحر يعتبر هو المكلف من جانب الدولة بسد غياب السلطات العامة على ظهر السفينة وتشمل سلطات الريان التي خوله القانون إياها على السفينة في التحقيق والتأديب والتوثيق.

والريان هو مأمور الضبطية القضائية على السفينة، يمارس على كافة الأشخاص الموجودين على ظهرها السلطات التي يقتضيها حفظ النظام وأمن السفينة والأشخاص والمسافرين عليها والبضائع المشحونة بها وسلامة الرحلة⁽¹⁾.

ويجوز للريان أن يتخذ من وسائل القوة ما يلزم لحفظ النظام والأمن في السفينة، وهذا ما أكدته المادة 591 ق. ب. ج بنصها على ما يلي: «يجب أن يسهر الريان خلال الرحلة على حفظ السفينة في حالة جيدة للملاحة وكذلك على أمن الأشخاص المبحرين على متنها وحفظ الحمولة».

والملاحظ أنه إذا ارتكبت جريمة على ظهر السفينة أثناء الرحلة تولى الريان إلى حين وصول السلطات المختصة جمع الاستدلالات وإجراء التحريات التي لا تحتل التأخير، وله عند الاقتضاء أن يأمر بالتحفظ على المتهم وأن يتخذ التدابير اللازمة للمحافظة على الأشياء التي قد تفيد في ثبوت الجريمة.

وللريان بوصفه ممثلاً للدولة سلطة تأديب واسعة تقتضيها متطلبات حفظ النظام والأمن على السفينة وهي في عرض البحر.

وأخيراً يعتبر الريان مأموراً أو ضابطاً للأحوال المدنية بما له من سلطة التوثيق على السفينة فيختص بتسجيل الوقائع المتعلقة بالأحوال المدنية كالميلاد أو الوفاة (م 596 ق. ب. ج) كما يقوم بإبرام عقود الزواج وإجراء الطلاق بين الأشخاص الموجودين على ظهر السفينة، ويكون إثبات هذه الحالات بقيدها في دفتر يومية السفينة.

ويقوم الريان أيضاً بما يقوم به الموظف العام من توثيق العقود التي يشترط فيها الرسمية أو التصديق على التوقيعات فيها، لكن ذلك لا يضيف عليه بأي حال صفة الموظف العام بل يظل تابعاً وممثلاً للمجهز.

(1) محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 226.

وأما اختصاصات الريان الخاصة، فالريان بوصفه ممثلاً للمجهز على السفينة يباشر نوعين من الاختصاصات وتتمثل في اختصاصات فنية تتعلق بالملاحة البحرية التي تقوم بها السفينة واختصاصات تجارية تتمثل في إبرام العقود والتصرفات اللازمة لإدارة السفينة واستغلالها.

وبالنسبة للاختصاصات الفنية، فإن الريان يعتبر المدير الفني للرحلة البحرية، ويجب عليه أن يمارس القيادة بنفسه، ولا يسند أمرها إلى غيره إلا في حالات الضرورة القصوى كالمرض الشديد مثلاً.

ويتمتع الريان بمجرد تعيينه قائداً للسفينة بسلطة مطلقة في قيادتها من الناحية الفنية، وبالتالي فلا يخضع في هذا الشأن لأوامر أو تعليمات المجهز.

وباعتباره مسؤولاً عن قيادة السفينة فإن الريان هو الذي يتخذ بنفسه قرار إبحار السفينة بعدما يكون قد حصل على ترخيص الملاحة وشهادة معدات السلامة، ويفترض ذلك بطبيعة الحال قيامه بالكشف على السفينة قبل بدأ الرحلة واتخاذ كافة الإجراءات اللازمة لضمان سلامتها بالتأكد من كفاية الوقود اللازم لتشغيل محركاتها خلال الرحلة، وكذلك رص البضائع بطريقة تحافظ على استقرار السفينة من البحارة الأكفاء الذين يعاونوه في إدارة السفينة.

ويتصل بالاختصاصات الفنية للريان واجبات إدارية تقع على عاتقه، إذ يجب عليه أن يحمل على متن السفينة مجموعة من الأوراق والمستندات التي يتطلبها القانون وتتعلق بالسفينة والبحارة والمسافرين والشحنة، ومن بين هذه الأوراق سند ملكية السفينة وجنسيته ودفتر البحارة ووثائق الشحن وسند إبحار السفينة وقائمة الحمولة وسندات دفع الجمارك.

هذا، وقد جرت التقاليد البحرية على أن يكون الريان هو آخر من يغادر السفينة حال إشرافها على الغرق أو اشتعال النار فيها، وذلك بعد أن يطمئن على سلامة أرواح جميع الركاب وأفراد الطاقم.

وأما الاختصاصات التجارية التي يباشرها الريان فتتمثل في إدارة السفينة واستغلالها، فهو يعتبر نائباً قانونياً عن المجهز على النحو الذي تنصرف معه آثار الأعمال والتصرفات التي يقوم بها إلى المجهز مباشرة ويكون هذا الأخير مسؤولاً عنها، وتشمل النيابة الأعمال اللازمة للسفينة والرحلة مثل تعيين البحارة وعزلهم وإبرام العقود الضرورية واتخاذ كل التدابير النافعة لأجل الرحلة البحرية كإصلاح أي عطب يصيب السفينة وشراء المؤن والأغذية اللازمة، علاوة على ذلك يعتبر الريان ممثلاً للمجهز أمام القضاء.

ويلاحظ أن الريان لا يباشر اختصاصاته التجارية إلا إذا كان بعيدا عن محل إقامة المجهز أو ممثله، وذلك مع استثناء الأعمال المعتادة المتعلقة بإدارة السفينة وبالإصلاحات البسيطة أو باستخدام البحارة وعزلهم والتي يجوز للريان إجراؤها نيابة عن المجهز ولو في المكان الذي يوجد به هذا المجهز أو من يمثله.

أما عن مسؤولية الريان، فالريان يعتبر مسؤولا مسؤولية تعاقدية في مواجهة المجهز عن أخطائه الشخصية التي يرتكبها أثناء أدائه لوظيفته ولو كانت يسيرة.

ويسأل الريان كذلك مسؤولية تقصيرية في مواجهة الغير كما لو هجر السفينة أثناء السفر أو صدم سفينة أخرى بخطأ منه.

أما عن المسؤولية التأديبية فيعاقب الريان إذا ارتكب خطأ فنيا ترتب عليه وقوع حادث بحري فيه خطر على الأرواح أو الأموال أو كان من شأنه أن يؤدي إلى احتمال وقوع مثل هذا الحادث.

المطلب الأول: مفهوم التضحية

إن مفهوم التضحية يعتبر من المفاهيم التي لا يكاد يعثر لها عن تعريف فقهي مدقق كما هو الحال في تعريف الخطر أيضا، حيث يتساوى التشريع مع الفقه بهذا الخصوص، بالرغم من أن هناك مصطلحات توجد بين الفقهاء والتشريعات على مستوى تسمية هذا الشرط، هذا خلاف ما هو موجود في شرط الخطر إذ يسمى أحيانا بظروف عصبية وأخرى استثنائية.

لذا يتطلب منا ومن أي باحث في هذا المجال وضع تعريف للتضحية وذلك من خلال البحث في مواضيع القانون البحري عامة وفي موضوع الخسائر المشتركة بصفة خاصة.

ومن خلال تفحص بعض الكتب نجد أنها عرفت التضحية على أنها كل عمل إرادي يقدم عليه الريان طواعية بطرح البضاعة في اليم (البحر) لإنقاذ السفينة وسائر الحمولة مثلا، 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⁾.

(1) Martine Remond GOUILLOUD, op.cit., p. 108.

والواضح أن هذا التخلي يتم إما دفعا لخطر حال أو وقاية من خطر وشيك أو محتمل، بقصد تحقيق مصلحة الجميع.

المطلب الثاني: اتخاذ الريان قرار التضحية الاختيارية

إن التضحية قد تكون اختيارية، كما قد تكون اضطرارية إلا أن الذي يعتد بها شرطا في تحقق الخسارة المشتركة هي التضحية الاختيارية التي قرر الريان إجراؤها لدرء خطر تعرضت له السفينة وعليه فلو أن الخسائر كانت بسبب قوة الرياح التي ألفت ببعض البضائع في البحر، أو أنها كانت ناجمة عن دخول الماء عنابر السفينة وإتلاف البضائع، فلا نكون في هذه الحالات أمام خسائر بحرية مشتركة توزع على الموجودين في السفينة.

كما أنه منذ ظهور اصطلاح الخسائر المشتركة في القضاء الإنجليزي عام 1977، أوضح اللورد ستوبل (قاضي المحكمة البحرية) أن الخسائر المشتركة هي الخسائر التي يتعين على مجموع أصحاب المصالح المشاركة في الرحلة المساهمة كل بحسب قيمة مصلحته، لأن هذه الخسائر قد وقعت لمنفعتهم وحمايتهم جميعا، وتبين من صياغة الحكم أن الخسارة تعد مشتركة لو وقعت بإرادة واختيار وفي مطلع القرن الثامن عشر عرف القاضي الإنجليزي (لورنس) الخسائر المشتركة بأنها الخسارة

المرتبة على تضحية أو إنفاق مصروفات في ظروف استثنائية وتتم اختيارا للمحافظة على السفينة وشحناتها وظل هذا التعريف يتردد في أحكام المحاكم الإنجليزية بعد ذلك باعتباره مصدرا رئيسيا لأحكام الخسائر المشتركة في القانون الإنجليزي وأهم سابقة قضائية في التنظيم القانوني للخسائر⁽¹⁾.

تجدر الإشارة إلى أنه لا خلاف بشأن وجوب كون التضحية اختيارية، وبناء على ذلك فقد نصت المادة 300 ق. ب. ج على أنه: «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) عباس حلمي، المرجع السابق، ص 57.

وهذا ما أكدته قواعد يورك وأنفيس بشكل صريح ذلك أنها نصت صراحة على أن تكون التضحية المادية أو إنفاق المصروفات قد حدث اختياراً وأن يكون لها ما يبررها، كذلك قانون التأمين البحري الإنجليزي ذلك أنه عندما صدر هذا الأخير عام 1906 فقد تضمن تعريفاً للخسائر المشتركة في المطلب 66 منه وقد استقر فيه مبدأ التضحية الاختيارية إذ نصت الفقرة الثانية من ذلك المطلب على أن العمل الذي يؤدي إلى وقوع خسارة مشتركة يتوفر فيه التضحية أو إنفاق مصروفات اختياراً وأن يكون هناك ما يبرر ذلك، في وقت تتعرض فيه الرحلة البحرية لحادث يهددها ويقصد المحافظة على الممتلكات المشاركة في المخاطرة البحرية.

وذهب رأي القضاة الإنجليزي إلى أن الاختيار إنما ينصرف إلى التضحية المادية فقط دون إنفاق المصروفات ولكن الرأي الراجح هو أن التضحية المادية وكذلك إنفاق المصروفات يجب أن يقعا اختياراً وأن يكون لهما ما يبررهما.

والاختيار في العمل الذي يؤدي إلى خسارة مشتركة يتمثل في أعمال من يقوم به لقدراته العقلية وحرية في التصرف ليقرر أحد الأمرين إما القيام بالتضحية وإما عدم القيام به، ولا يكفي لتوفر هذا الاختيار أن تتجه النية إلى مجرد إتيان عمل من أعمال التضحية، وإنما لا بد من أن تقترب هذه النية بأن الغاية من تلك التضحية المحافظة على الرحلة البحرية من حادث يهددها، وتقدير ما إذا كان العمل الاختياري المؤدي إلى تحقيق خسارة مشتركة له ما يبرره وهذه مسألة موضوعية تقدرها المحكمة على ضوء الوقائع التي لا يستلزم القيام بالتضحية، فإذا قدرت أن الظروف التي قام فيها الريان بالتضحية تبرر اقتناعه بالقيام بها اعتبرت الخسارة المترتبة على هذه التضحية خسارة مشتركة.

أما إذا رأت المحكمة أن هذا الاقتناع لم يكن له ما يبرره فإن الخسارة تخرج من نطاق الخسائر المشتركة وإذا كان الريان مخطئاً في تقديره، خطأ أدى إلى ضرر أصاب الغير ألزم الريان بتعويض هذا الضرر، وقد قضي في القضاء الإنجليزي بأنه تعد خسارة مشتركة يسهم فيها أصحاب البضائع

المشحونة بالخسارة المترتبة على اصطدام السفينة بالرصيف أثناء قطرها في الميناء لأنها كانت قد أصيبت بأضرار جسيمة قبل دخولها الميناء، بحيث لم يبق لها من قوتها المحركة سوى التوجيه

اليديوي، ومن تم فإن عملية القطر داخل الميناء كانت عملية تنطوي على مخاطرة ولكنها في نفس الوقت كانت ضرورية. ولذلك حكم بأن البضائع كانت معرضة لخسارة وشيكة وألزم أصحابها بالمساهمة في الخسارة المشتركة التي تترتب على اصطدام السفينة بالرصيف.

وعند تقدير ما إذا كانت التضحية التي يقوم بها الريان لها ما يبررها لا تدخل في إطارها النتيجة التي أدت إليها التضحية فلا يشترط لاعتبار التضحية الاختيارية خسارة مشتركة أن تترتب عليها نتيجة مفيدة، لأنه تم خطأ في التقدير، وعلى ذلك فوقع خطأ من الريان في تقرير ضرورة التضحية لا يكفي للقول بأن تصرفه لم يكن له ما يبرره، وإنما يتعين لتقدير ما إذا كانت التضحية لها ما يبررها النظر إليها على ضوء العناية المعتادة التي يمكن طلبها في الريان، وعلى ضوء الضرورة التي أوجبت عليه القيام بالتضحية في الظروف التي تمت فيها.

ولا تعني التضحية الاختيارية أن تترتب عليها الخسائر التي كانت متوقعة حين اتخاذ قرار التضحية فطالما توفرت نية القيام بالتضحية في سبيل السلامة العامة للرحلة البحرية فإن كل الخسائر التي تنشأ تعتبر خسائر مشتركة حتى لو تجاوزت الخسائر التي كانت محتملة الوقوع إذا كانت نتيجة مباشرة للتضحية.

لكن يتم طرح السؤال التالي: هل يشترط أن يتخذ الريان بنفسه قرار التضحية؟

وللإجابة على هذا السؤال فقد نصت المادة 600 من ق. ب. ج على أنه: «يستطيع الريان في الحالات الاضطرارية القصوى أن يقوم بأي تضحية في منشآت السفينة وحمولتها، وأن يلتزم بالمصاريف الطارئة لإنقاذ السفينة والأشخاص المبحرين والبضائع الموجودة على متنها من الخطر المشترك».

وإذا كان الريان بصفته ممثلاً لاتحاد المصالح المشاركة في الرحلة هو الذي يقرر القيام بالتضحية في سبيل السلامة العامة وذلك في أغلب الأحوال، فإن هناك حالات وإن كانت نادرة لا يصدر فيها قرار التضحية من الريان، أو على الأقل لا يصدر القرار منه مباشرة، فعلى سبيل المثال قد تكون

السفينة راسية في ميناء ويشب على ظهرها حريق يستوجب تدخل سلطات الميناء فتأمر باتخاذ إجراءات لإخماد الحريق تترتب عليها خسائر تلحق أطراف الرحلة البحرية، في حين أن الريان لم يتخذ

هذه الإجراءات لأنها غير لازمة في تقديره، ويخرج من نطاق البحث في هذه الصورة أن يكون الريان قد وافق على اتخاذ الإجراءات التي أمرت بها سلطات الميناء صراحة أو ضمنا لأن التضحية في هذه الحالة تقع باختيار الريان.

وقد أثير الموضوع في القانون الإنجليزي وذهب بعض الفقهاء إلى أن تقرير ما إذا كانت التضحية ضرورية لسلامة الرحلة البحرية، وهو أمر يقع على عاتق الريان، ومع ذلك قد يصدر الأمر بالقيام بالتضحية من سلطة أخرى، ويشترط لاعتبار الخسارة المترتبة على التضحية خسارة مشتركة أن يكون الريان قد أقر هذا الأمر.

وقد طرح البحث أمام القضاء الإنجليزي في قضية تتلخص وقائعها في أن سفينة تجارية تابعة للأسطول الفرنسي أسرت سفينة انجليزية واحتفظت بضابطها الأول واثنين من بحارتها على ظهرها، وأثناء سير السفينة بقيادة ريان عين لها من جانب من اغتموها صادفتها عاصفة عرضتها للهلاك فاستدعى ربانها الضابط الأول ليعاونه في تسييرها.

وقد قام هذا الأخير بالتضحية بمدافع السفينة وبعرض أجهزة السفينة ووقودها في سبيل إنقاذها وبعد استرجاع السفينة طالب مالكاها الشاحنين بالمساهمة في الخسارة التي ترتبت على التضحية باعتبارها خسارة مشتركة، ولكنهم أكدوا بأن إلقاء الأشياء التي تمت بها التضحية لم يقع بأمر من ريان السفينة وإنما اتخذ هذا القرار أشخاص غريباء عن السفينة وهم الريان الذي عينه من استولوا على السفينة ومعاونيه وهؤلاء لم يأتئهم أصحاب السفينة وكذلك الشاحنون على مصالحهم وقد قضى في الدعوى لصالح مالك السفينة بإلزام الشاحنين بالمساهمة في الخسارة المشتركة لأن الإلقاء في البحر كان في سبيل السلامة العامة للرحلة البحرية.

ومن تم فقد أقر هذا الحكم أن التضحية قد تقع من شخص آخر غير ربانها خاصة أن دور الضابط الأول الذي استبقاه مغتموها في السفينة لا يعد دورا استشاريا لريان السفينة المعين من قبلهم وقد كانت سلطة اتخاذ قرار التضحية في الواقع لهذا الأخير.

وخلاصة للحكم السالف الذكر فإن التضحية يمكن أن تقع من شخص يعتبر غريبا عن الرحلة البحرية، طالما أن هذه التضحية كانت ضرورية لسلامة العامة، ومن ثم فإن هذه السابقة القضائية لا

تتماشى مع اتجاه جانب من الفقه الإنجليزي الذي يرى أنه يشترط أن تكون التضحية بفعل الريان أو بإقراره إذا كانت التضحية قد وقعت تنفيذا لأمر سلطة أخرى⁽¹⁾.

وقد صدر في الولايات المتحدة الأمريكية حكم يساير هذا الفقه في دعوى تتمثل وقائعها في أن سلطات الميناء أمرت بإغراق سفينة لإخماد النار المشتعلة فيها وقد قضي بأن الخسارة التي ترتبت على إغراق السفينة ليست خسارة مشتركة إذ أن الريان هو الذي يملك حق التضحية وعليه وحده يقع هذا الواجب وله أن يقدر سبب التضحية ووقت حدوثها إذ هو الذي عاهد أصحاب المصالح المشاركة في الرحلة بأن يوجه الرحلة البحرية ويحتفظ بسلامتها فهو السيد على السفينة وتطبيقا لذلك فإن التضحية التي وقعت أمرت بها السلطات المشرفة على الميناء وهي غريبة عن المخاطر البحرية والمصالح التي تتكون منها.

وحيثما طرح على القضاء الإنجليزي نفس الموضوع لم يشأ القاضي (تكر) أن يفصل في هذه المسألة إذ رأى أنها ليست بذات أهمية للحكم في الدعوى واكتفى بالإشارة إلى الأحكام السابق الإشارة إليها وإلى الخلاف بين وجهتي نظر القضاء في كل من إنجلترا والولايات المتحدة الأمريكية.

والأفضل هو ما ذهب إليه القضاء الإنجليزي وجانب من القضاء الفرنسي من أنه لا يشترط أن يتخذ الريان قرار التضحية بل يمكن أن يتخذه غيره طالما كانت التضحية في ظروف استثنائية ولها ما يبررها وذلك أن الخسارة المشتركة إنما ترتبت على تضحية تقع في فترة حرجة تكون فيها الرحلة البحرية معرضة لخسارة كبيرة كما تتعرض الأرواح التي على السفينة للخطر، ومن ثم فإنه محل للتمسك بضرورة وقوع التضحية من الريان طالما توفرت شروط تحقق الخسارة المشتركة، خاصة وأن تقدير ضرورة التضحية مسألة موضوعية تقدرها المحكمة من ظروف الدعوى، ويبدو أن الذي يشترط التضحية من الريان قد تأثر بما ساد الفكر القانوني من منح الريان صلاحيات واختصاصات كبيرة

تتطلب طبيعة الاستغلال البحري وتستوجبها الحوادث التي تتعرض لها الملاحة البحرية، وقد لوحظ أن قواعد يورك وأنفوس لسنة 2004⁽¹⁾ والقواعد السابقة عليها لم تنص أن التضحية يجب أن يقوم بها الريان.

(1) عباس حلمي، المرجع السابق، ص 60.

يجب أن تشير إلى نقطة هامة وهي أنه بموجب قواعد يورك وأنفرس لسنة 1994 تم إضافة ما يسمى بشرط الأساس أو كما يعبر عنها البعض بالقاعدة الحاكمة La Clause Paramount والتي جاء نصها كما يلي: « لا تكون هناك مساهمة إلا إذا كانت التضحية أو النفقة معقولة».

تفيد عبارة القاعدة الحاكمة بأن المبدأ الوارد في هذه القاعدة مبدأ له سيادة على جميع القواعد الأخرى بمعنى أنه يجب أن يراعى جنباً إلى جنب عند تطبيق كافة القواعد الأخرى وبالتالي يجب أن تكون كافة التضحيات أو النفقات التي يسمح بها في نطاق الخسارة المشتركة وفقاً للقواعد الأخرى معقولة وأن يراعى فيها جانب الحذر.

وقد جاءت هذه القاعدة كرد فعل مباشر لقضية السفينة (The Alpha) لسنة 1991 حيث تتلخص وقائع هذه القضية في أن هذه السفينة جنحت على ضفاف نهر زانير وعلى تربة رملية Sandbank فأصبحت السفينة وشحناتها في حالة خطر مما دفع الريان لمحاولة إعادة التعويم باستخدام ماكينات السفينة، ولكن نظراً لعدم مراعاة الريان للحذر الكافي فلم يتم بعمل الجلسات اللازمة لتحديد الأعماق المختلفة حول السفينة ونوعية التربة، فقد أدى ذلك إلى انسداد فتحات التبريد أثناء اندفاع المياه المحملة بالرمال إليها عند إدارة الماكينة بسبب دخول الرمال إليها مما أتلّف الماكينة واستلزم الأمر إصلاحات تكلفت 800.000 دولار أمريكي.

وبينما طالب ملاك السفينة بهذه الخسارة كخسارة عامة، دفع الشاحنون بأن هذه الخسارة ناتجة عن خطأ الريان وأنه لا يجب مساهمتهم بها، إلا أن الملاك قد احتجوا بالقاعدة رقم 7 من قواعد يورك وأنفرس لسنة 1974 على أساس إثبات ما يلي:

- أن عملية الجنوح قد جعلت السفينة وشحناتها في حالة خطر حقيقي وعام.

- أن التلفيات بالماكينة كانت بسبب إعادة التعويم.

- أن إعادة التعويم كان بدافع إنقاذ السفينة وشحناتها من هذا الخطر.

(1) Règle A: 1) Il a acte d'avarie commune quand, et seulement quand, intentionnellement et raisonnablement, un sacrifice extraordinaire est fait ou une dépense extraordinaire encourue pour le salut commun dans le but de préserver d'un péril les propriétés engagées dans une aventure maritime commune.

وقد حسم النزاع لصالح ملاك السفينة وكانت أحد الأسانيد التي ارتكزت إليها المحكمة عدم اشتغال القاعدة رقم 7 على كلمة معقولة وكانت النتيجة هي إضافة هذه القاعدة في عام 1991 وبدلاً من محاولة تضمين شرط المعقولة في جميع القواعد فقد تم وضعها في قاعدة واحدة واعتبار هذه القاعدة حاكمة أي تطبق في جميع الأحوال جنباً إلى جنب مع كافة القواعد الأخرى لتحكم في نطاق التضحيات والمصروفات التي تدخل في حساب الخسارة المشتركة.

وتعود هذه المناقشة إلى التساؤل حول مفهوم أن تكون التضحيات والمصروفات بشكل معقول.

وهذا حيث أن مفهوم المعقولة ليس من السهل الاتفاق عليه كما لم توضح القاعدة ذاتها ما ترمي إليه باستخدام هذا المصطلح، وخالصة القول في هذا الصدد هو أن التصرف المعقول هو ذلك التصرف الذي له أسس مهنية وملاحية واقتصادية سليمة وأن هذا متروك إلى تقدير كل موقف على حدة وفقاً لملاساته، ووفقاً لسلوك الرجل العادي (الربان المدرب تدريباً مناسباً وله خبرة مناسبة للرحلة البحرية).

وانطلاقاً مما سبق فلا نكون بصدد خسارة مشتركة إذا كانت التضحية غير لازمة للمحافظة على البضاعة والسفينة من الخطر الذي يهددها، فيظل الربان مسؤولاً عن هذه التضحية طبقاً للقواعد العامة، وقد أكد هذه الفكرة العديد من الفقهاء.

الملاحظ أنه لإثبات الخسائر المشتركة، يشترط توفر بعض الإجراءات ذلك أنه يتوجب على الربان أن يحرر محضراً بالقرار الذي يصدر بشأن الرمي حتى أمكنه ذلك، ويكون المحضر المذكور مشتملاً على ما يلي:

1- الأسباب التي أوجبت الرمي.

2- إمضاء من استشارهم أو بيان أسباب امتناعهم عن وضع الإمضاء ويسجل المحضر المذكور في يومية السفينة، كذلك توجب المادة 604 ق. ب. ج أنه: «عند حدوث أضرار هامة للسفينة أو الأشخاص الموجودين على متنها أو لحمولتها، يجب على الربان خلال 24 ساعة من وصوله إلى أول ميناء تحرير تقرير مفصل يبين فيه ظروف الحادث ويقدمه إلى السلطة البحرية المختصة للميناء والتي تسلم بدورها إيصالاً بذلك للربان».

وتؤكد المادة 605 ق. ب. ج بدورها على أنه: «يجب على الربان أن يتقيد بطلبات التحقيق والتدقيق التي تأمر بها السلطة التي وصلها التقرير المذكور في المادة السابقة، ولا يجوز للربان إلا في حالة الضرورة بالنسبة للسفينة أو الحمولة، البدء بتفريغ السفينة قبل تلقيها تقريره من طرف السلطة المختصة».

ولا بأس أن نشير في هذا الإطار إلى أحكام المادتين 2 و3 من القرار المؤرخ في 15 مايو 1988 والمتعلق بتحقيق تقرير البحر وبالتدقيق في الحوادث المصرح بها، بحيث تنص المادة 2 منه على أنه: «يستعرض تقرير البحر الظروف التي وقع فيها الحادث وأسبابه والأضرار المترتبة عنه واستنتاجات قائد السفينة».

أما المادة 3 فتتص على أنه: «يعد قائد السفينة التقرير في غضون 24 ساعة التي تلي التوقف الأول للسفينة في الميناء.

يسلم التقرير إلى:

في الجزائر، إلى الإدارة البحرية المختصة التي تسلم في المقابل وصلا لقائد السفينة.

في الخارج، إلى قنصلية الجزائر، وفي حالة ما إذا لم تكن للقنصلية ممثلية في الميناء الأجنبي فعلى قائد السفينة أن يمتثل للإجراءات الواردة في القانون المحلي الخاصة بهذا المجال».

المبحث الثالث: تحقيق السلامة العامة بفعل التضحية

يدخل هذا الشرط ضمن شروط التضحية واللازم لاعتبار ما يقع من أضرار بمثابة خسارة مشتركة كما أنه يعتبر مفتاح الأساس بالنسبة لمؤسسة الخسائر المشتركة⁽¹⁾.

المطلب الأول: مفهوم السلامة العامة

يقصد بالسلامة العامة سلامة الرحلة البحرية بأسرها أي سلامة السفينة والبضائع.

أما ما عدا السفينة والبضائع فلا يدخل في تقدير السلامة العامة، فالأشخاص الذين أنقذوا بفعل

(1) Jean pierre BEURRIER, op.cit., p. 396.

التضحية الاختيارية لا يشتركون في تحملها⁽¹⁾ لأن الأرواح البشرية غير قابلة للتقويم بالنقود، كما أن الأشياء التي توجد على ظهر السفينة ولا تعد من البضائع فإنها لا تساهم في الخسارة كالرسالات البريدية، وأمتعة البحارة والركاب وأجر البحارة ومؤون السفينة وبوجه الإجمال كل الأشياء التي تنقل بدون سند الشحن، ولكن إذا ضحى بهذه الأشياء فإن قيمتها تدخل في الخسارة المشتركة (المادة 317 ق. ب. ج).

وهناك أشياء توجد على ظهر السفينة لا تدخل في عداد الخسارة المشتركة إذا ضحى بها، ولكنها تلتزم بالاشتراك في الخسائر إذا هي أنقذت، وتقرر هذا الحكم على سبيل العقوبة، وهذه الأشياء هي:

1- البضائع التي لم يحرر بها سند الشحن أو إيصال من الريان (م 316 ق. ب. ج. فقرة 1)، وهي البضائع المشحونة خفية في السفينة.

2- البضائع التي قدم عنها تصريح كاذب، ما لم يثبت صاحب الشأن حسن نيته (م 315 ق. ب. ج).

3- البضائع المشحونة على سطح السفينة خلافا للعادات البحرية (م 316 فقرة 2 ق. ب. ج) وذلك لأن هناك خطأ من الريان في الشحن على سطح السفينة ولا تدخل هذه البضائع في عداد الخسائر المشتركة، إلا إذا أثبت صاحب البضاعة أنه لم يوافق على الشحن على سطح السفينة على أن هذا الحكم لا يطبق على الملاحة الساحلية الصغيرة، لجواز الشحن على سطح السفينة في هذه الملاحة.

وبالتالي فإن الخسائر المشتركة تترتب على تضحية اختيارية بجزء من السفينة أو شحنها أو إنفاق مبلغ في ظروف استثنائية وذلك في سبيل غاية محددة هي المحافظة على المصالح المشاركة في الرحلة البحرية من حادث يهددها.

وقد أوضح المشرع الانجليزي في المطلب 66 من قانون التأمين البحري الصادر عام 1906 ضرورة أن يكون الهدف من التضحية حماية الأموال المشاركة في الرحلة البحرية والتي تكون

(1) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 386.

معرضة للخطر وهذا ما استقر في السوابق القضائية الإنجليزية وقد أكدت قواعد يورك وأنفريس بدورها على أن التضحية هي التي تقع في سبيل السلامة العامة بقصد حماية الأموال التي تجمعها مخاطرة بحرية مشتركة من حادث يهددها.

المطلب الثاني: تحقق نتيجة مفيدة بفعل التضحية والمصاريف

ونحن بصدد دراسة شرط السلامة العامة ينتابنا سؤالاً ظل معلقاً وهو هل يلزم أن تترتب على التضحية التي قام بها الربان نتيجة مفيدة؟

الواقع أن هذا السؤال لا يحتمل جواباً وحيداً، لأن هذه النقطة ثار خلاف كبير حولها في كل من التشريع والفقهاء على حد سواء، الأمر الذي فرز اتجاهين اثنين:

الاتجاه الأول: يذهب إلى أنه لكي تكون التضحية التي بذلت من طرف الربان خسارة مشتركة يجب أن تترتب عنها نتيجة مفيدة، وهذا ما أخذ به كل من الفقه الإنجليزي والفقه الفرنسي ونفس الشيء عرفه التشريع الجزائري.

فبالنسبة للفقه الإنجليزي، فقد استقر فيه مبدأ النتيجة المفيدة وذلك في السوابق القضائية الإنجليزية وعبر عنه هذا الأخير بضرورة نجاح الفعل الذي قصد به التضحية وبأن المصالح المشاركة في الرحلة البحرية والتي تعرضت للخطر يجب أن تكون قد استفادت من التضحية بحيث تقع الخسارة على من تلحقه باعتبارها خسارة خاصة⁽¹⁾، إذا لم تنج الرحلة البحرية في مجموعها أو في جزء منها وليس

المقصود بذلك أن ينجح الفعل الذي قصدت به التضحية بحيث يحقق كل الأغراض التي تنتظر منه أي لا يشترط أن تؤدي التضحية إلى النجاة الكاملة للرحلة البحرية وإنما يكفي أن تحقق التضحية بعض النجاح بحيث تبقى بعد القيام بها بعض العناصر ذات القيمة التي يمكن اتخاذها أساساً لتوزيع الخسارة المشتركة.

(1) عباس حلمي، المرجع السابق، ص 91.

وقد تتجو الرحلة البحرية نتيجة التضحية أو ينقذ جانب منها، ولكن تهلك بعد ذلك السفينة وشحناتها بسبب لاحق عن حدوث التضحية كما لو أنفق الربان مبالغاً في سبيل الالتجاء بالسفينة إلى ميناء لإصلاحها تقادياً لغرقها هي وشحناتها ثم غادرت السفينة ميناء

تبلغ ميناء الوصول نتيجة عاصفة بحرية، وحينئذ يثور البحث عما إذا كانت المصالح التي استقادت

من التضحية الاختيارية تظل ملتزمة بالمساهمة في الخسارة المشتركة أم أن الهلاك للرحلة البحرية يترتب عليه أن تقع تلك الخسارة على من لحقته بحيث لا يساهم فيها أصحاب المصالح المشار إليها في الرحلة.

وقد استقر القضاء الإنجليزي على أن الخسارة في هذه الصورة لا توزع على أصحاب المصالح التي استقادت من التضحية، ذلك أن كل مخاطرة بحرية ينطبق عليها مبدأ المسؤولية المحددة التي يقضي بأن كل مشارك في المخاطرة البحرية لا يجوز أن يخسر ما يزيد على قيمة ما يخصه في الرحلة.

وعلى ذلك لو طالب أحد أصحاب المصالح المشاركة في الرحلة أن يدفع قيمة مساهمته في الخسارة المشتركة فيتعين أن يكون قادراً على دفع قيمة المساهمة من أمواله المشاركة في المخاطر، فلو كانت مصلحته ممثلة في بضائع مشحونة على السفينة، ومن تم هلكت الرحلة البحرية كلها بما في ذلك البضائع فلا يبقى ثمة ما يدفع منه صاحب البضائع قيمة مساهمته في الخسارة المشتركة سواء أكانت التضحية ببعض الممتلكات الموجودة على ظهر السفينة أم إنفاق مبالغ في سبيل السلامة العامة، فقد اتجه القضاء الإنجليزي إلى أن الخسارة المشتركة لا بد من توزيعها على أصحاب المصالح المشاركة في الرحلة البحرية إذا ما هلكت تلك المصالح قبل بلوغها ميناء الوصول ومن ثم لا محل لهذا التوزيع إذا هلكت المصالح التي يتعين عليها المساهمة في تلك الخسارة.

ويذهب الرأي الراجح في الفقه الفرنسي إلى أن الخسارة لا تعتبر من الخسائر المشتركة إلا إذا أسفرت التضحية عن نتيجة مفيدة وذلك بأن تتجو السفينة وشحناتها أو جانب منها من الحادث الذي استوجب التضحية وسند هذا الرأي أن نظام الخسائر المشتركة من تطبيقات نظرية الإثراء بلا سبب ولما كان الإثراء نتيجة مفيدة يجنبها من أثرى على حساب من افتقر وتخول ثانيهما مطالبة الأول بقدر ما عاد عليه من فائدة، فإنه يتعين أن تتحقق نتيجة مفيدة من فعل التضحية.

كما يبرر بعض أصحاب هذا الرأي اشتراط النتيجة المفيدة بما تنص عليه المادة 423 من ق. ت. ف من أنه إذا أقيمت البضائع في البحر ولم تنج السفينة مع ذلك فلا وجه لتوزيع الخسارة على

الإلقاء⁽¹⁾ ولا تلتزم البضائع والأشياء الأخرى التي أنقذت بدفع شيء من خسائر البضاعة التي أقيمت أو التي أصيبت بتلف.

وتقضي المادة السالفة الذكر أنه لو أقيمت بضاعة في سبيل إنقاذ الرحلة البحرية ولم تتحقق النتيجة المفيدة وغرقت السفينة، ثم أنقذت البضاعة أو جزءا منها بعد غرق السفينة فليس تم محل للمساهمة في الخسارة وذلك لعدم تحقق الخسارة المشتركة في هذه الصورة، ذلك أن رابطة السببية لا تتوفر بين إلقاء البضائع في البحر وإنقاذ البضائع.

ولا يقدر جانب من الفقه هذا الاتجاه، ولا يرى أن تحقق النتيجة المفيدة شرط لتوفر خسارة مشتركة وقد حل لواء هذا الاتجاه الفقيه روديير مستندا إلى رأيه في تأصيل نظام الخسائر المشتركة على فكرة اتحاد المصالح الذي يجمع بين السفينة وحمولتها ويدير الريان هذا الاتحاد نيابة عن أصحاب المصالح الممثلة في الرحلة البحرية.

وعلى ذلك فالتضحية الاختيارية التي يقوم بها الريان في سبيل تلك المصالح المشاركة في الرحلة يتعين أن يساهم في الخسارة المترتبة عليها كلما وقعت التضحية من أجلهم بغض النظر عما تسفر عنه التضحية سواء ترتب عليها نتيجة مفيدة أم لا ، وبهذا يستبعد الأستاذ ريبير تأسيس نظام الخسائر على فكرة الإثراء بلا سبب، وقد رد على الحجة التي استمد لها أنصار الرأي الراجح من المادة 423

من ق. ت. ف بأن أساس عدم المساهمة في الخسارة حين تلقى البضائع وتهلك السفينة، هو أنه لا تبقى بعد ذلك العناصر الايجابية التي يقع عليها عبء المساهمة لأن من أصحاب المصالح المشاركة في الرحلة البحرية لا يسأل إلا في حدود ما يشترك به في المخاطرة .

(1) André RAFFI, Les avaries maritimes, deuxième édition, société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1952, p. 54.

وحتى إذا أنقذت بعض البضائع بعد ذلك ليس ثمة مساهمة في الخسارة المشتركة لأن هذه البضائع التي تم إنقاذها تكون في حكم البضائع الهالكة بالنظر إلى المصالح المتحددة وتخلصها بعد إلقاءها في البحر يقع نتيجة إنقاذها وهي واقعة لاحقة على التضحية ومستقلة عنها تماما.

أما بالنسبة للقانون البحري الجزائري، فقد أكد على ضرورة تحقق النتيجة المفيدة ذلك أنه لا توجد خسائر بحرية مشتركة في حال ما إذا كانت التضحية أو المصارف نظرية الخسائر المشتركة سوى تطبيق للمبدأ الذي بمقتضاه ليس لأحد أن يثري على حساب الغير. فالنتيجة المفيدة التي تتحقق هي نجاة الرحلة البحرية من خطر الهلاك، أما إذا هلكت السفينة والبضاعة رغم تضحيات الربان ومحاولاته فلا وجه لتوزيع الخسائر⁽¹⁾ وهذا ما تقرره المادة 318 ق. ب. ج بقولها: « في حالة هلاك عام للفوائد المرتبطة بالرحلة فلا محل لأي مساهمة».

أما بالنسبة للاتجاه الثاني فيذهب إلى أن التضحية سواء كانت أضرارا أو نفقات تكون بمثابة خسارة مشتركة ولو لم تأت بنتيجة مفيدة، وهذا ما اتجهت إليه قواعد يورك وأنفرس 2004 التي اكتفت أن تكون التضحية لأجل السلامة العامة.

ونفس الشيء أكدته المادة 24 من قانون 67 - 545 الفرنسي والخاص بحوادث البحر ذلك أنها لا تستلزم وجود نتيجة مفيدة لكنها اكتفت بأن يكون الهدف من حصول التضحية هو السلامة العامة.

كذلك الأمر بالنسبة للمادة 319 من ق. ت. ب. م والتي لا يستفاد منها سوى استلزام وجود خطر داهم ثم تضحية اختيارية من أجل السلامة العامة. ويتضح من ذلك الفارق المساهمة في الخسائر المشتركة ومكافأة الإنقاذ التي تشترط وجود النتيجة المفيدة وتحقق عملية الإنقاذ.

وفي إطار دراستنا لشرط السلامة العامة فلا بأس أن نشير إلى قضية السفينة Vesbitt حيث اقتحم عدد من الأفراد سفينة جانحة في وقت مجاعة وأجبروا الربان على بيع البضائع لهم بثمن أقل من القيمة الحقيقية للبضائع وحاول الشاحنون اقتضاء الفارق على أساس أنه خسارة مشتركة، إلا أن المحكمة رفضت هذا الطلب حيث أن إرادة القراصنة هنا قد انصرفت إلى الاستيلاء على شحنة البضائع دون النية بالإضرار بعناصر المخاطرة البحرية المشتركة ككل.

(1) حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص 43.

وبهذا نكون قد انتهينا من توضيح شروط الخسائر المشتركة وننتقل إلى دراسة صور الخسائر المشتركة.

الفصل الثاني: صور الخسائر المشتركة

إن التضحية الاختيارية التي يقرر الربان اتخاذها قد ترد على السفينة أو الأموال الموجودة عليها.

كما قد تأخذ الخسارة صورة تضحية مادية ترد على أشياء كإتلاف صواري أو أهلاب السفينة أو رمي جزء من البضاعة، إضافة إلى أنه قد تأخذ صورة إنفاق مبالغ نقدية غير اعتيادية كدفع مكافآت مقابل طلب إنقاذ السفينة الذي لم يجد الربان بديلا عنه، أو دفع مقابل قطر السفينة بعد تعطلها نتيجة عواصف غير عادية مع خطر بقائها في مكانها. وقد بين المشرع الجزائري صور الخسائر المشتركة في المادة 301 ق. ب. ج وذلك بنصه على ما يلي: « لا تقبل كخسائر مشتركة إلا الأضرار والخسائر التي تصيب مادي الأموال المرتبط بها في الرحلة وكذلك المصاريف المدفوعة عنها وذلك عندما تكون الأضرار أو الخسائر أو المصاريف ناتجة مباشرة عن فعل الخسائر المشتركة».

ونفس الحكم أكدته المادة 321 ق. ت. ب. م⁽¹⁾ وكذلك الأمر بالنسبة لقواعد يورك وأنفرس⁽²⁾

ونفس الشيء بالنسبة لقانون 67-545 الخاص بحوادث البحر⁽³⁾.

وسواء تعلق الأمر بخسائر الأضرار أو خسائر النفقات، فيلزم دوما أن تكون الأضرار ناشئة مباشرة عن القرار الذي اتخذه الربان من أجل السلامة العامة.

⁽¹⁾ تنص المادة 321 ق. ت. ب. م على أنه: « لا تقبل في الخسائر المشتركة إلا الأضرار المادية التي تصيب السفينة أو الأموال الموجودة عليها والمبالغ التي تنفق من أجلها بشرط أن تكون الأضرار أو المبالغ ناشئة مباشرة عن التضحية التي قرر الربان بذلها أو المصروفات التي قرر إنفاقها. أما الأضرار الناشئة عن التأخير كتعطيل السفينة والأضرار غير المباشرة كفرق أسعار البضائع فلا تقبل في الخسائر المشتركة».

⁽²⁾ Règle C : 1) seuls les pertes, dommages ou dépenses qui sont la conséquence directe de l'acte d'avarie commune seront admis en avarie commune.

⁽³⁾ Article 26: « seront seuls admis en avaries communes les dommages et pertes atteignant matériellement les matériellement les biens engagés dans l'expédition ainsi que les dépenses exposées pour ces biens lorsque ces dommages, pertes ou dépenses sont la conséquence directe de l'acte d'avarie commune décidé par le capitaine».

وسوف نفصل ما أجملنا بادئين بالخسارة التي بمثابة أضرار تبعا لما تتضمنه هذه الخسائر البحرية من أضرار مادية قد تلحق بالبضائع وقد تلحق بالسفينة (المبحث الأول)، ثم الخسائر النقدية وهي المصاريف الاستثنائية التي تنفق في سبيل السلامة العامة للرحلة البحرية وتسمى بالخسائر المصروفات أو المصاريف غير العادية (المبحث الثاني).

المبحث الأول: خسائر بمثابة أضرار (Avaries Dommages)

يقصد بها الأضرار المادية التي تلحق السفينة أو بالشحنة بسبب فعل الخسارة المشتركة⁽¹⁾، وهذا ما يعبر عنه بالخسائر العينية.

وبناء على ذلك فالخسائر التي تعتبر بمثابة أضرار إما أن تلحق بالبضاعة (المطلب الأول) أو تلحق بالسفينة (المطلب الثاني).

المطلب الأول: الخسائر التي تلحق بالبضائع

قبل التطرق إلى الخسائر التي تلحق بالبضائع لا بأس أن نشير بصفة مختصرة إلى الأحكام المنظمة للبضاعة في القانون البحري، ذلك أن المشرع الجزائري لم يورد أي تعريف للبضائع، غير أن معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25/08 | 1924، عرفت البضائع في المادة 1 الفقرة ج بأنها: «تشمل الأموال والأشياء والمواد من أي نوع كانت عدا الحيوانات الحية والمشحونات التي يذكر في عقد النقل أن نقلها يكون على ظهر السفينة وتكون فعلا قد نقلت بهذه الطريقة». غير أن اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بحرا المتضمنة قواعد هامبورغ لسنة 1978 نصت في الفقرة الخامسة من المادة الأولى منها على أن عبارة البضائع تشمل أيضا: «الحيوانات الحية والبضائع الموضوعة داخل الحاويات أو داخل المغلفات المنقولة بحرا، كما يمتد مفهوم البضائع إلى هذه الحاويات والمغلفات عندما تكون مقدمة من طرف الشاحن لحماية البضائع».

(1) Pierre BRUNAL, Lamy transport (tome 2), Lamy, 1997, p. 857.

لذلك فالبضاعة هي تلك القيمة المالية التي تنقل على ظهر السفينة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ بجميع أصنافها وأشكالها طرودا كانت أو قطعا أو أثقالا بكمياتها وأوزانها.

أما فيما يتعلق بتسليم البضاعة، فقد نصت المادة 739 ق. ب. ج على ما يلي: « يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني.

التسليم هو تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضاعة المنقولة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن».

وبالرجوع إلى الخسائر التي تلحق البضائع فيقصد بها الخسائر التي تمت التضحية بها من قبل الريان بقصد إبعاد الخطر الذي يهدد الرحلة البحرية للسفينة، وهذه الخسائر يجب أن يتحملها الجميع.

الفرع الأول: طرح البضائع في البحر

ويعتبر هذا النوع هو الأقدم في التاريخ البحري بل هو أساس نشوء موضوع الخسائر البحرية المشتركة التي وردت في قانون رودس وفي القوانين التي لحقته⁽¹⁾.

إلا أنه مع التطور الكبير في فنون صناعة السفن، وما صاحبه من انتظام العلاقات البحرية في أطر العلاقات الرأسمالية لم تعد الرحلة البحرية تقوم على أساس من الشراكة بين جميع القيم الممثلة فيها واتسع مفهوم الخسائر المشتركة ولم يعد مقصورا على الرمي في البحر وصار يأخذ شكل التضحية بالبضائع بأي وجه من الأوجه من أجل السلامة العامة، والتضحية بأجزاء من السفينة، بل صار أي ضرر يلحق بالبضائع أو السفينة في إطار مواجهة الخطر المشترك داخلا في مفهوم الخسائر المشتركة.

والملاحظ أن المشرع الجزائري 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. إلا أن كثيرا من التشريعات الأخرى تضع ترتيبا للأولويات في إلقاء البضائع يتوجب على الريان أن

(1) Pierre LATRON, L'avarie commune, quelques problèmes actuels, revue la Gazette de la chambre maritime arbitrale de paris, N° 8, automne 2005, p. 1.

يتقيد بها، من ذلك عليه أن يبدأ بالأشياء الأقل ضرورة وثمنا والأكبر وزنا⁽¹⁾. إلا أن الواقع أثبت أن مثل هذه النصوص عديمة الجدوى، ولا يتقيد الربانة بمثلها عادة.

وطرح البضائع في البحر يمارسه الربان في لحظات الخطر، وهو يمارسه دون خطة مرسومة. إلا أنه لا يعتبر كل طرح للبضائع يقدم عليه الربان للمنفعة العامة من الخسائر المشتركة، فقد استثنى المشرع الجزائري كباقي التشريعات البحرية الأخرى حالة البضائع الموضوعة على سطح السفينة⁽²⁾ 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 خسارة مشتركة⁽³⁾ ومرد هذه الصعوبة أن سطح السفينة يعتبر بصفة عامة مكانا غير صالح لشحن البضائع، 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 إلقاءها من السفينة تضحية في سبيل السلامة العامة للرحلة البحرية.

وتقضي 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، وهذا ما تؤكد به دورها المادة 324 ق. ت. ب. م.

(1) هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001، ص 354.

(2) تنص المادة 316 ق. ب. ج على ما يلي: «لا تقبل ضمن الخسائر المشتركة الأضرار والهالك والمصاريف التي أصابت البضاعة المشحونة فوق سطح السفينة خلافا لأحكام المادة 774 من هذا الأمر، ما عدا في الملاحة قرب السواحل حيث تعد كبضاعة في العنبر».

(3) حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص 99.

ومما يجدر ذكره أن القانون العام الانجليزي Common Law يعترف استثناء بمساهمة بضاعة السطح في الخسارة المشتركة شرط أن يوافق جميع الشاحنين على نقلها على السطح⁽¹⁾.

ويعتبر أيضا 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 أمتعتهم بشرط أن لا تكون في حيازتهم لاستعمالهم الشخصي. و تقضي المادة 317 ق. ب. ج بأن: «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 الإرساليات البريدية من أي نوع كانت، وإذا تمت تضحيتها من جراء الخسائر فلها المشاركة في التوزيع».

والملاحظ أن القاعدة رقم 1 من قواعد يورك وأنفرس لسنة 1877 كانت تستبعد البضائع المشحونة على السطح والتي يتم إلقائها من نطاق الخسارة المشتركة. إلا أن كثرة استخدام أسطح السفن في العهد الحديث في النقل قاد إلى صياغة القاعدة بشكل جديد في عام 1924 وما زالت على ذلك حتى في التعديل الحالي لهذه القواعد أي قواعد يورك وأنفرس 2004 حيث تفيد القاعدة أن الإلقاء في البحر لبضائع السطح لا يمكن اعتباره من قبيل الخسارة المشتركة إلا إذا كان الشحن فوق السطح طبقا لعادة مقرررة في التجارة الدولية⁽²⁾.

والمقصود بعبارة عادة مقرررة في التجارة أن تكون البضاعة قد شحنت وفقا للعادات المستقرة في التجارة البحرية، ولا يشترط أن يكون القضاء قد أقر قيام هذا العرف وأن يكون هذا العرف قد أقرته الهيئات التجارية كعرف التجارة. وعلى ذلك يتقرر العرف في كل دعوى على حدة بحسب ظروفها⁽³⁾ والمعيار المنطقي في تحديد ما إذا كان النقل قد تم طبقا للعرف المستقر هو نظرة الشخص الذي اعتاد هذا النوع من التجارة وألم بظروفه وما إذا كان النقل في رأيه قد تم طبقا للعرف المقرر على عاتق

(1) يعقوب يوسف صرخوه، الوضع القانوني لرص البضائع والحاويات على سطح السفينة في القانون البحري الكويتي والاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل البحري (دراسة مقارنة)، مجلة الحقوق، العدد الأول والثاني، مارس ويونيو 1992، ص 59.

(2) Règle I : jet de cargaison «aucun jet de cargaison ne sera admis en avarie commune à moins que cette cargaison n'ait été transportée conformément aux usages reconnus du commerce».

(3) عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 563.

صاحب البضاعة التي تم التضحية بها حين يطالب من استقادوا من التضحية بالمساهمة في الخسارة التي لحقته نتيجة إلقاء بضاعته.

وقد استقر العرف البحري على أن وجود البضائع على سطح السفينة يشكل عقبة في وجه الملاحة الأمر الذي يبيح التخلص من هذه البضائع ومن ثم لا يعتبر إلقاءها تضحية بها في سبيل السلامة العامة للرحلة البحرية خاصة وأن القوانين البحرية تحرم كقاعدة عامة شحن البضائع على سطح السفينة⁽¹⁾.

ومن الجدير ذكره في هذا المجال أن الشحن على سطح السفينة له أضرار على البضائع ونذكر على ذلك مثال: عندما تنقل بضائع من أوروبا إلى أمريكا فإن من مصلحة جميع الشاحنين أن تشحن بضائعهم على الجانب الأيمن للسفينة وذلك لأن الجانب الأيمن من السفينة غير مقابل للشمس علما بأن الشمس تؤثر في إتلاف البضائع وعند عودتها من أمريكا إلى أوروبا يكون من صالح الشاحنين أن تشحن بضائعهم على الجانب الأيسر وذلك للسبب نفسه.

الفرع الثاني: استعمال البضائع كوقود لإكمال السفر

والواقع أن التضحية بالبضائع بهذه الطريقة، لا يمكن تصوره إلا بالنسبة للسفن البخارية، فعند نفاذ وقود مثل هذه السفن، ولا يوجد لدى الريان ما يستخدمه لتكملة السفر بإمكانه استعمال جزء من البضائع كوقود لتكملة السفر بشرط تعرض السفينة والحمولة لخطر ناجم عن نفاذ الوقود⁽²⁾، مما يحتم اعتبار ذلك من الخسائر المشتركة، وقد تطرقت إلى هذه الصورة القاعدة رقم 9 من قواعد يورك وأنفرس 2004 وذلك بنصها على ما يلي: «تعتبر خسارة مشتركة الاستعمال الضروري للشحنة ولأدوات السفينة ومؤنها، أو أي منها وقودا لها من أجل السلامة العامة في وقت الخطر ولكن عند احتساب ذلك فيما يتعلق بتكلفة مواد السفينة أو المؤن فإنه يضاف إلى الجانب الدائن للخسارة المشتركة التكلفة التقديرية للوقود التي كان يمكن استهلاكها في غير هذه الحالة لإكمال الرحلة».

(1) ثروت عبد الرحيم، المرجع السابق، ص 131.

(2) عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 228.

الفرع الثالث: تفرغ البضائع لتخفيف حمولة السفينة أو لتعويمها

إذا كانت السفينة بحاجة إلى تخفيف حمولتها لتفادي خطر وكان لا بد لذلك من تفرغ بعض البضائع على أطواف أو كان هذا التفرغ للبضائع لأجل تعويم السفينة بسبب جنوحها. ففي هذه الحالات إذا كانت البضائع قد تعرضت لهلاك أو تلف بسبب التفرغ وإعادة الشحن فالخسائر تعتبر مشتركة توزع على الجميع، وقد تطرقت إلى هذه الصورة القاعدة رقم 8 من قواعد يورك وأنفوس 2004 وذلك بنصها على ما يلي: «عند جنوح السفينة على الشاطئ وتفرغ الشحنة والوقود ومؤون السفينة أو أيا منها بسبب فعل الخسارة المشتركة فإن التكاليف الإضافية لتخفيف السفينة أو استخراج الصنادل ومصروفات إعادة الشحن أنفقت وكذا أي أضرار أو خسائر للممتلكات المشاركة في المخاطرة البحرية المشتركة نتيجة لذلك تعتبر جميعها خسارة مشتركة».

الفرع الرابع: إطفاء الحريق

إذا شب حريق على السفينة فأُتلف 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 انتشاره⁽¹⁾ 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 استنادا 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.

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 ممكنا.

(1) حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص 100.

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

الملاحظ أن هذه القاعدة تفرق بين البضائع التي أحرقت أو مستها ألسنة 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 ألسنة النيران والتي تعتبر من قبيل الخسارة الخاصة Particular Average وليس الخسارة المشتركة General Average 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⁽¹⁾.

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.

المطلب الثاني: الخسائر التي تلحق بالسفينة

قبل التطرق إلى هذه النقطة لا بأس أن نشير إلى مختلف التعريفات القانونية للسفينة في القانون البحري، ذلك أن السفينة بوصفها الأداة الأساسية للملاحة هي كل منشأة عائمة تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد، وتكون مهياً لمخاطر البحر وحاسمة للملاحة فيه، وهو ذات التعريف الذي تأثر به المشرع المصري عند إصداره لقانون التجارة البحرية الجديد رقم 8 لسنة 1990 حيث نصت المادة الأولى، فقرة أولى منه على أن السفينة هي: «كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الريح».

(1) طارق سيف، المرجع السابق، ص 78.

وتبرز أهمية تعريف السفينة من جهتين: فمن جهة أدى التطور التكنولوجي إلى استحداث العديد من الأدوات والمنشآت البحرية ذات الأبعاد الصغيرة التي تستخدم في اللهو والتسلية كالقوارب الهوائية، والدراجات البخارية المائية، والألواح الشراعية⁽¹⁾، كما ظهرت في المقابل منشآت أخرى ذات أبعاد ضخمة كمنصات التنقيب أو الحفر والمحطات أو المصانع العائمة.

والملاحظ أن القانون البحري الجزائري أعطى تعريفا واسعا للسفينة⁽²⁾ وذلك عكس القانون الفرنسي الذي يعتبر تعريفه ضيق⁽³⁾، ذلك أنه منذ سنة 1844 قدم قضاة محكمة النقض الفرنسية توضيحا للعناصر التي تدخل في تعريف السفينة⁽⁴⁾.

نستنتج أن محكمة النقض الفرنسية أكدت فقط على العناصر التي تدخل في تعريف السفينة ولكنها لم تحدد تعريفا مدققا للسفينة⁽⁵⁾ وهذا ما أكده بدوره الأستاذ Antoine Vialard⁽⁶⁾.

كذلك الأستاذ Pierre Bonassies قدم توضيحا فيما يخص تعريف السفينة والذي أكد من خلاله على ضرورة توافر الحد الأدنى من الاستقلالية للتصدي لمخاطر البحر⁽⁷⁾.

وبالرجوع إلى تعريف المادة 13 من ق. ب.ج، يتضح لنا أن وصف السفينة يعتمد أساسا على تخصيصها للملاحة البحرية على وجه الاعتقاد، وأن هذا التخصيص يفترض أن تكون السفينة منشأة عائمة. وبناء على ذلك يمكن القول أن مفهوم السفينة يتحدد من خصائص ثلاث وهي: أنها منشأة

(1) محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 29.

(2) تنص المادة 13 ق. ب.ج على أنه: «تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسائلها الخاصة أو عن طريق قطرها بسفينة أخرى مخصصة لمثل هذه الملاحة».

(3) Fatima BOUKHATMI, Les nouvelles dispositions de la loi 98-05 portant code maritime algérien, revue DMF N°610 du décembre 2000, p. 1040.

(4) Étaient des navires tous bâtiments de mer quelles que soient leur dénomination, leur dimensions, tout ceux qui avec un armement et un équipage qui leur son propres remplissent un service spécial et suffisent à une industrie particulière.

(5) Jean François REBORA, op.cit., p. 42.

(6) Antoine VIALARD, droit maritime, PUF, 1997, p. 237.

(7) Neffous Mohamed MANKOUR, Le nouveau code maritime algérien, mémoire de DESS de droit maritime et des transports, université de droit d'économie et des sciences d'Aix- Marseille, France, 2000, p. 11.

عائمة، تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية، إن قيامها بالملاحة البحرية يكون على وجه الاعتياد.

1- السفينة منشأة عائمة:

يشترط التعريف في البداية أن تكون السفينة منشأة، والإنشاء هنا يعني تجميع أجزاء جنبا إلى جنب على نحو تتكون معه أداة⁽¹⁾ لها وظيفة معينة، والتي هي في مجال حديثنا القيام بالملاحة البحرية وترتبطا على ذلك يستبعد من مفهوم السفينة كل ما لم ينشأ بصنع الإنسان كجذوع الشجر.

وبالرغم من وصف السفينة بأنها منشأة عائمة، فهذا أمر طبيعي لأن قابلية المنشأة للعموم شرط ضروري لإضفاء وصف السفينة عليها، إذ إن قيام المنشأة أو تخصيصها للقيام بالملاحة البحرية يفترض بدهاء صلاحيتها للعموم .

2- قيام المنشأة أو تخصيصها للقيام بالملاحة البحرية:

إذا كانت السفينة هي منشأة عائمة، إلا أن ذلك لا يعني أن كل منشأة عائمة تعد بالضرورة سفينة فيشترط وفقا للتعريف السابق لإسباغ وصف السفينة على تلك المنشأة أن تكون مخصصة للملاحة البحرية.

وتخصيص المنشأة للملاحة البحرية يفترض بدهاء صلاحيتها للقيام بهذه الملاحة، أي أن تكون قادرة على مواجهة المخاطر الخاصة التي تنطوي عليها الرحلات البحرية.

ومع ذلك فقد ثار خلاف حول ما إذا كانت صلاحية المنشأة للملاحة البحرية تعتمد أساسا على قدرتها على السير في البحر ومواجهة أخطاره بوسائلها الخاصة من عدمه. ولقد ذهبت عدد من التشريعات كالتشريع الجزائري إلى أن صلاحية المنشأة للملاحة البحرية لا ترتبط بقدرتها الذاتية على القيام بهذه الملاحة، إذ ينطبق مفهوم السفينة على المنشأة ولو كانت مقطورة تقفد لوسيلة تسيير خاصة طالما أن مواصفات بنائها تسمح لها بمواجهة المخاطر البحرية.

(1) ففي الواقع إذا كانت الأداة هي في الحقيقة شيء، إلا أن الشيء ليس بالضرورة أن يكون أداة.

والأصل أن المنشأة بتمام بنائها وإعدادها أو تخصيصها للملاحة البحرية يصدق عليها وصف السفينة دون لزوم قيامها بهذه الملاحة فعلا.

وترتيباً على ذلك تعتبر المنشأة المخصصة للقيام بالملاحة البحرية سفينة ولو لم يلامس هيكلها مياه البحر أو كانت تحت الاختبار، فإن أبحرت وقامت فعلا بالملاحة البحرية ثبت تخصيصها لهذه الملاحة وتؤكد وصفها كسفينة. أما إذا تغير تخصيصها ومارست الملاحة الداخلية ارتفع عنها وصف السفينة واعتبرت أنها كانت دائماً مركبا لا سفينة.

والملاحظ أن المشرع الجزائري لم يراع عنصر مواجهة الأخطار البحرية لأنه أجاز أن تكون السفينة تتحرك بوسيلتها أو عن طريق قطرها بسفينة أخرى بحيث لا تكون السفينة قادرة على مواجهة الأخطار البحرية إلا إذا كانت تتمتع بنوع من الاستقلالية، فإذا فقدت تلك الاستقلالية كيف يمكن أن نتصورها تواجه مخاطر البحر ذلك أن السفينة التي تفقد استقلاليتها تغدو غير صالحة للملاحة وتصبح حطاما إذا بقيت في عمق البحر أو جسما عاديا يستعمل في أغراض أخرى غير الملاحة البحرية⁽¹⁾.

3- قيام المنشأة بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد:

علاوة على ما سبق، لا تكتسب المنشأة العائمة وصف السفينة ما لم تكن الملاحة البحرية التي تقوم بها أو المخصصة فعلا للقيام بها هي الملاحة المعتادة لها. ويعني ذلك أنه لا يخلع عن المنشأة وصفها كسفينة قيامها استثناءا بالملاحة الداخلية مادامت تمارس نشاطها المعتاد في المياه البحرية. كذلك تعتبر مركبا لا سفينة المنشأة التي تنحصر ملاحظتها المعتادة في المياه الداخلية، ولو كانت في الأصل قد قامت بأولى رحلاتها في مياه البحر، أو نزلت إليها عرضاً أثناء مزاولتها المعتادة للملاحة الداخلية.

وإذا كانت المنشأة العائمة مخصصة للملاحة البحرية على وجه الاعتياد فإنها تكتسب وصف السفينة، حتى ولو هلكت إثر تعرضها لحادث أثناء قيامها بأول رحلة بحرية لها. ولا يتغير الأمر فيما

(1) محمد بن عمار، مفهوم السفينة في القانون البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية، العدد الأول، 1993، ص 105.

لو كانت الرحلة الأولى التي هلكت أثناءها المنشأة رحلة نهريّة، إذ لا تكفي هذه الرحلة الوحيدة للدلالة على تغيير تخصيص المنشأة واعتيادها القيام بالملاحة النهريّة.

ويجب أن نشير إلى نقطة مهمّة، وهي أن حجم السفينة لا يؤثر في تحديد مفهومها، فما عدا بعض القوانين التي تشترط أن يكون حجم السفينة يزيد عن وحدتين من حمولتها، جل القوانين ومنها القانون الجزائري لا تفرق بين السفينة الكبيرة والسفينة الصغيرة.

أما فيما يتعلق بالطبيعة القانونيّة للسفينة، فالواقع أن تحديد هذه الأخيرة يقتضي منا إدراجها ضمن طائفة من الطوائف القانونيّة (الأشخاص أو الأموال المنقولة أو العقاريّة). والملاحظ أنه تم الاختلاف في تكييف الطبيعة القانونيّة للسفينة باعتبارها مال منقول أو باعتبارها مال عقار أو باعتبارها منشأة ذات طبيعة خاصّة.

فأما عن اعتبار السفينة مالا منقولا، فإن هذه الأخيرة ما هي إلا مال منقول، استنادا إلى تعريف المنقول على أنه مال غير مستقر في حركة وغير ثابت ويمكن نقله من مكان لآخر دون أن يصيبه تلف (المادة 683 ق. م.ج). فالسفينة منشأة عائمة ذات قدرة ذاتية على الحركة البحريّة وهذا ما نصت عليه المادة 56 ق. ب.ج بقولها أنه: «تعد السفينة والعمارات البحريّة الأخرى أموالا منقولة....».

وانتقد هذا الرأي على أساس أن هذا التكييف ليس صحيحا على إطلاقه، ذلك لأن السفينة وإن كانت مالا منقولا تخضع كقاعدة لأحكام المنقولات، إلا أنها لا تخضع لقاعدة هامة وأساسية وهي الحيازة في المنقول بحسن نية سند للملكية.

وأما عن اعتبار السفينة مالا عقارا فقد قال بعض الفقهاء في القديم أن السفينة عقار، واعتبرت كذلك نظرا للأحكام الخاصّة بالعقارات والمطبقة على السفينة ومن أبرز هذه الأحكام:

- 1- جواز رهن السفينة رهنا رسميا.
- 2- وجوب شهر ما يرد على السفينة من تصرفات عن طريق شهرها في سجل خاص.
- 3- تقرير حقوق امتياز على السفينة يترتب بموجبها للدائن صاحب الحق الممتاز حق تتبع السفينة.

4- إخضاع الحجز على السفينة لإجراءات شبيهة بإجراءات الحجز العقاري.

5- لا تنتقل الملكية إلى المشتري إلا إذا أفرغ البيع في محرر رسمي (عقد شكلي). ورغم هذا لم يستطع هذا الرأي أن يحدد الطبيعة القانونية للسفينة ولهذا ظهر رأي ثالث والذي يعتبر الرأي الراجح حالياً.

وأما عن اعتبار السفينة منشأة ذات طبيعة خاصة، فقد بدأ أنصار هذا الاتجاه بانتقاد الرأيين السابقين محاولين بذلك إبراز مبررات تدعم رأيهم ومن أهم هذه الانتقادات ما يلي:

أ- إذا كان من الممكن إدراج السفينة ضمن طائفة الأموال باعتبارها تدخل في التعامل بطبيعتها وتصلح بالتالي أن تكون محلاً للحقوق المالية فإنه لا يمكن أن نتجاهل ما بينها وما بين طائفة الأشخاص من تشابه، إذ تتميز بخصائص تقربها من الشخص القانوني فهي تحمل اسماً معيناً ويجب أن يكون لها موطناً وجنسية.

ب- السفينة ليست مالا منقولاً فهي لا تخضع لبعض أحكام المنقول (الحياسة في المنقول سند للملكية)، ولهذا سماها الأستاذ Bonnacasse بعقار البحر وسماها الأستاذ Ripert بالشخص الطبيعي وانتهى أصحاب هذا الرأي إلى القول أن السفينة هي منشأة ذات طبيعة خاصة تؤكد استقلال القانون البحري وتعبّر عن ذاتيته فهي كأداة للملاحة البحرية، تخضع لنظام قانوني متميز ومتلائم مع طبيعة الأخطار التي تصاحب الملاحة البحرية ومع مقتضيات الاستغلال البحري في صورته المختلفة ولهذا اتجه هذا الرأي إلى القول بأن السفينة منشأة ذات طبيعة خاصة وهو وسيط بين العقار والمنقول.

وبالرجوع إلى موضوع الخسائر التي قد تلحق بالسفينة فلا شك أن تحقيق السلامة العامة لا يقتصر على إلقاء البضائع في البحر وإنما يتطلب أحياناً التضحية بأجزاء من السفينة. ولما كانت هذه الخسائر ناشئة عن أعمال اختيارية من الريان، فإنه يخشى أن يدرج الريان في عداد الخسائر المشتركة بعض حالات الهلاك أو التلف الذي يصيب السفينة والذي يجب أن يتحمله المجهز وحده⁽¹⁾.

(1) علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1983، ص 307.

الفرع الأول: التضحية بملحقات السفينة

تعتبر من الخسائر المشتركة التضحية بكل أو بعض ملحقات السفينة لتفادي خطر تعرضت له، سواء بقصد تخفيف حمولتها أو عند تعرضها لحوادث أخرى كالجنوح مثلا، أو إذا استخدمت كوقود للسفينة⁽¹⁾. وقد نظمت القاعدة رقم 9 من قواعد يورك وأنفرس 2004 هذه الحالة، فاعتبرت خسارة مشتركة استخدام أدوات السفينة ومؤونها أو أيا منها وقودا لها في سبيل السلامة العامة في وقت الخطر.

والملاحظ 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. 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⁽²⁾ 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.

الفرع الثاني: الجنوح العمد

قد يرى الريان أن يجنح بالسفينة عمدا على الساحل، تفاديا لاصطدامها بالصخور أو لعدم قدرتها على البقاء في البحر أو لأي سبب آخر. ويشبه بالجنوح العمد التصادم العمد لتفادي التصادم بسفينة أخرى تنشأ عنه أضرار أكثر جسامة.

وبالرجوع إلى قواعد يورك وأنفرس 2004، فقد عالجت القاعدة رقم 5 حالة الجنوح العمد فنصت على أنه: «إذا جنحت السفينة عمدا إلى الشاطئ من أجل السلامة العامة سواء أكان جنوحها حتميا أم غير حتمي، فإن الخسارة الناجمة عن ذلك الضرر تدخل في الخسارة المشتركة».

(1) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 381 .

(2) طارق سيف، المرجع السابق، ص 92.

إن هذه القاعدة حسمت الخلاف حول الجنوح الاختياري والإجباري⁽¹⁾، إذ اعتبرت الجنوح بصفة عامة والنفقات التي تصرف على السفينة لتعويضها خسارة مشتركة. ونفس الرأي ذهب إليه الأستاذ عادل علي المقدادي، 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 حمل 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.

الفرع الثالث: الأضرار الناشئة عن زيادة سرعة السفينة

قد يقرر الريان تقادياً 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⁽³⁾.

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

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، 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.

(1) عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 567 .

(2) عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 231 .

(3) علي البارودي، المرجع السابق، ص 308.

الفرع الرابع: الأضرار التي تلحق بالسفينة بسبب تدابير إطفاء الحريق

إن الضرر أو الهلاك الذي 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. وقد تطرقت إلى هذه الصورة القاعدة رقم 3 من قواعد يورك وأنفوس والتي سبق لنا دراستها⁽¹⁾.

ونحن بصدد دراسة هذه الصورة الرابعة نلاحظ أن هناك صوراً أخرى ويتعلق الأمر على سبيل المثال: الدفاع عن السفينة في مواجهة العدو، ذلك أنه إذا واجهت السفينة عدواً أو قرصاناً 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 بدلاً 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، أياً كان نوعها، هي من قبيل الخسائر المشتركة.

المبحث الثاني: خسائر بمثابة نفقات (Avaries Frais)

قد تتمثل التضحية الإرادية التي يبذلها الريان في مصاريف ينفقها لمصلحة السفينة والبضاعة معا (السلامة العامة)⁽²⁾، وقد عرف الأستاذ Ripert خسائر النفقات بأنها: «تعتبر بمثابة خسائر النفقات جميع النفقات التي يلتزم المؤمن له القيام بها لتجنب أو تخفيف حادث بحري».

كذلك الأستاذ Smet عرفها كما يلي: «تعتبر بمثابة خسائر النفقات التكاليف الاستثنائية التي تشكل خسارة المؤمن له وكل التكاليف الخاصة بإعادة الشحن في حالة تفريغ البضائع وتخزينها نتيجة لعدم

(1) أنظر الصفحة 88 من هذه الرسالة.

(2) Julien LE CLERE, Avaries communes, avaries particulières et manquants, LGDJ, 1957, p. 70.

صلاحية السفينة للملاحة»⁽¹⁾.

كذلك الأستاذ Chauveau قدم تعريفا لخسائر النفقات كما يلي: « إن المؤمنين سوف يأخذون على عاتقهم كل التكاليف لمنع الضرر، وذلك في حالة استجابتهم طبقا للأحكام الواردة في وثيقة التأمين على البضائع (م 24)، ووثيقة التأمين على السفن(م 27).

ولكنهم لا يتحملون هذه النفقات في حالة دخولهم إلى النفقات العادية للرحلة البحرية».

على أن هذا النوع من الخسائر يثير صعوبات عديدة في العمل فإذا كان من السهل نسبيا تحديد صفة الخسارة إذا كانت تضحية مادية بالبضاعة أو بالسفينة نظرا لما تتسم به من طابع استثنائي محض⁽²⁾، فليس الأمر كذلك فيما يتعلق بالنفقات ذلك لأن كل رحلة بحرية تتطلب سلسلة من النفقات التي تعتبر خسارة مشتركة، حتى لا يتحمل الشاحنون نفقات الملاحة بوصفها خسارة مشتركة.

إن هذه المصاريف لا تعد خسارة مشتركة إلا إذا كانت بطبيعتها مصاريف استثنائية غير عادية، أو كانت بطبيعتها مصاريف غير عادية ولكنها أنفقت من جراء حادث استثنائي، أو كانت بطبيعتها مصاريف بديلة أنفقت بدلا من مصاريف أخرى تعتبر خسارة مشتركة.

المطلب الأول: النفقات الاستثنائية

وهي مصاريف ذات طابع استثنائي، بمعنى أنها نفقات غير معتاد على الريان صرفها في الملاحة العادية⁽³⁾، أو بعبارة أخرى تلك النفقات التي لا تدخل بطبيعتها ضمن مصاريف الملاحة العادية.

وتتجلى هذه النفقات الاستثنائية فيما يلي:

الفرع الأول: مصاريف تعويم السفينة

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

⁽¹⁾ Mohamed El Kamel EL KHELIFA, Assurances maritimes (qu'est ce que l'avarie frais), revue le phare N°17 du septembre 2000, p. 70.

⁽²⁾ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 383.

⁽³⁾ René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, op.cit., p. 485.

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.

ولقد سبق لنا بيان حالة الجنوح العمد وذلك بصدد توضيحنا للأضرار التي قد تلحق بالسفينة⁽¹⁾.

الفرع الثاني: مصاريف الإنقاذ أو الإسعاف

الإنقاذ البحري هو المعونة التي تقدمها سفينة لأخرى في حالة خطر الهلاك وهذا ما أكده القانون البحري الجزائري في المادة 332 منه بنصه على ما يلي: « 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 ».

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 شيوعا، فهي تماثل الرمي في نظام التضحية لتحقيق السلامة العامة⁽²⁾.

وقد أوضحت هذه الحالة من الخسارة المشتركة القاعدة رقم 6 من قواعد يورك وأنفرس 1994 تحت

عنوان تعويضات الإنقاذ في الفقرة أ وذلك بنصها على ما يلي: « تعتبر خسارة مشتركة النفقات التي

يتحملها أطراف المخاطرة البحرية بسبب الإنقاذ سواء تم بموجب اتفاق أو لأي سبب آخر وذلك بغرض

أن عملية الإنقاذ قد تمت بهدف الحفاظ على الأموال المشاركة في المخاطرة البحرية المشتركة في الأخطار وتشمل النفقات التي تعتبر خسارة مشتركة أي مكافأة إنقاذ يراعى فيها مهارة وجهود القائمين

(1) أنظر الصفحة 94 من هذه الرسالة.

(2) عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 568.

بالإنقاذ في منع أو تقليل الأضرار بالبيئة مثل الحالات التي أشير إليها في البند الأول (فقرة ب) من المادة 13 من الاتفاقية الدولية لسنة 1989 الخاصة بالإسعاف.

ونفهم من الفقرة أ من القاعدة رقم 6 أنها شملت نفقات الإنقاذ سواء كان هذا الإنقاذ من خلال اتفاق أو لأي سبب آخر أي سواء تم هذا الإنقاذ من خلال اتفاق صريح أو استجابة لطلب الريان. والشرط الأساسي لشمول هذه النفقات بمظلة الخسارة المشتركة هي أن تكون قد تمت في سبيل السلامة العامة والحفاظ على المخاطرة البحرية بجميع عناصرها.

ولكن الشكل الغالب في الممارسة العملية هو أن يقوم ريان السفينة نيابة عن جميع أطراف المخاطرة بالتوقيع على عقد إنقاذ نمطي مصدر بواسطة اللويدز وهو نموذج Lloyd's Open Form والذي يرجع تاريخه إلى عام 1890 وخضع لعدة تعديلات كان آخرها إصدار سنة 2000، كما أنه يتضمن شرط يتم التوقيع عليه يعرف باسم لا نتيجة لا دفع (No cure No pay) والذي يعني أن المنقذ لا يستحق مكافأة إلا في حالة نجاحه في الإنقاذ فعلا.

إن عقد اللويدز من شأنه حماية جميع الأطراف ويتضمن مميزات يستفيد منه الأطراف الآتية:

- 1- يستفيد مالك السفينة الذي في محنة من المبدأ المقرر في العقد الذي ينص على مبدأ لا نتيجة لا دفع، والذي بمقتضاه لا يلزم بدفع مكافأة إذا لم تؤدي عملية المساعدة البحرية إلى نتيجة مفيدة.
- 2- يستفيد المنقذ حيث يكون له الحق في الحجز على الملكية المنقذة، كما يسهل عليه توقيع العقد حيث يكون جاهزا ويوقع عليه في دقائق دون الحاجة إلى مناقشة.
- 3- جميع الأطراف تستفيد من الشرط المقرر في العقد الذي يقضي بالرجوع إلى التحكيم لتقدير المكافأة إذا لم تكن قد حددت بالاتفاق.

أما فيما يخص التوقيع على اتفاق المساعدة فليس من الضروري التوقيع عليه قبل نجاح العملية بحيث يكون دليلا على أحقية المنقذ في المكافأة طبقا لاتفاق اللويدز للمساعدة، وحينما يأتي وقت التوقيع على اتفاق المساعدة، إما أن يوقع بواسطة المتعاقد شخصا أو بواسطة ريان السفينة المنقذة نيابة عن المتعاقد (مالك السفينة المنقذة) . كما أنه على ريان السفينة المنقذة التوقيع على النسخة

المطبوعة من اتفاق اللويدز للمساعدة البحرية عند تقديم المساعدة، كما أن هذا الاتفاق ينشأ بمجرد التوقيع على ورقة عادية، مع ذكر أن المساعدة ستقدم طبقاً لاتفاق اللويدز ولكن في هذا الاتفاق يجب ذكر اسم المنقذ بوضوح وجلاء يمنع أي غموض.

وبالرجوع إلى التعديل الأخير لقواعد يورك وأنفريس، وأقصد بذلك التعديل الصادر سنة 2004، فإنه قد تم إقصاء مكافأة الإنقاذ من النفقات المقبولة كخسارة مشتركة إلا في حالة ما إذا قام أحد الأطراف المندرجة ضمن عملية الإنقاذ بأداء كل أو جزء من هذه المكافأة حيث في هذه الحالة تتدرج مكافأة الإنقاذ ضمن الخسارة المشتركة⁽¹⁾.

وبالرجوع إلى اتفاقية 28 أبريل 1989 الخاصة بالإنقاذ فنجد أنها أتت بتعديل فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية، ذلك أنها نصت في المادة 13 منها على معيار مهم ويتعلق الأمر بالجهود المبذولة من طرف المسعفين من أجل مكافحة الأضرار الناتجة عن البيئة وهذا ما أكدته بدورها الفقرة ب من القاعدة رقم 6 من قواعد يورك وأنفريس⁽²⁾.

أما الفقرة ت من القاعدة رقم 6 من قواعد يورك وأنفريس فقد نصت على ما يلي: «لا تعتبر خسارة مشتركة المكافأة الخاصة التي يدفعها مالك السفينة لمنقذها وفقاً لأحكام المادة 14 من الاتفاقية المذكورة وإلى المدى المحدد بالفقرة 4 من هذه المادة أو طبقاً لأي شروط أخرى تماثلها في جوهرها

⁽¹⁾ Règle VI : rémunération d'assistance

a) les indemnités d'assistance, incluant les intérêts et les frais légaux qui y sont attachés, resteront au compte de ceux qui les ont supportées et ne seront pas admises en avarie commune, sauf si et seulement si une partie concernée par l'assistance a réglé tout ou partie de l'indemnité d'assistance (incluant les intérêts et les frais légaux) due par une autre partie (calculée sur la base des valeurs sauvées et non sur celle des valeurs contributives en avarie commune), la part de l'indemnité d'assistance due par cette autre partie sera créditée dans le règlement d'avarie commune à la partie pour le compte de laquelle le paiement a été fait.

⁽²⁾ Règle VI : rémunération d'assistance

b) les indemnités d'assistance mentionnées au paragraphe (a) ci-dessus comprendront toute rémunération d'assistance dans la fixation de laquelle l'habileté et les efforts des assistants pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement, tels qu'ils sont énoncés à l'art.13 ,1 (B) de la convention internationale de 1989 sur l'assistance, ont été pris en compte.

كشرط (SCOPIC)⁽¹⁾ لا تعتبر خسارة مشتركة ولا يمكن إدراجها ضمن تعويض الإنقاذ وذلك طبقاً للفقرة الأولى من هذه القاعدة».

تؤكد هذه القاعدة على عدم السماح لمبالغ الإنقاذ بأن تدرج ضمن حساب الخسارة المشتركة بأي حال من الأحوال، ويمكن حصر أهم هذه المبالغ فيما يلي:

1- المبالغ التي تؤدي إلى المنقذ الذي أخفق في مهمته على سبيل التعويض عن التكاليف التي تكبدها في حالة أن مهمته تتعلق بسفينة تهدد البيئة البحرية سواء عن طريق السفينة ذاتها أو البضائع التي عليها.

2- المبالغ التي تؤدي إلى المنقذ في حالة إخفاقه في عملية الإنقاذ ذاتها للسفينة أو البضائع ولكنه نجح بشكل ما في منع أو تقليل الأضرار المتعلقة بالبيئة.

ومن المنطقي أن يقوم مالك السفينة بدفع هذه المبالغ لأن المنقذ وإن كان قد أخفق في إنقاذ السفينة وبضائعها فإنه أدى عملاً رفيعاً عن كاهل مالك السفينة مسؤولية كانت سوف تحيط به في حالة تلوث البيئة البحرية أو الإضرار بها وبالتالي لم يستفيد منها جميع عناصر الرحلة البحرية الآخرين.

ومشكلة تلوث البيئة تبقى أهم مشاكل البشرية في العصر الحديث، بحيث أنها تحتل قمة هرم مشكلات العالم بأسره، المتقدم منه والمتخلف على حد سواء، وتتضافر الجهود العالمية دون استثناء لإيجاد حل لها⁽²⁾.

(1) La SCOPIC est une clause composée de 15 articles et de 3 annexes principales. L'objet de la SCOPIC est donc d'organiser une méthode viable de paiement forfaitaire destinée non seulement à remédier aux effets de la décision Nagasaki Spirit, mais également à certaines incertitudes liées à l'interprétation de la convention de 1989.

(2) محمد السيد الفقي، المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، الطبعة الأولى، 2002، ص 6.

وقد نالت مشكلة تلوث البيئة البحرية بالمحروقات اهتمام الدول والمنظمات الدولية، والهيئات العالمية، ما لم تنله مشكلة أخرى من مشكلات التلوث ويرجع السبب في ذلك، من جهة، إلى أن البحر لم يعد ينظر إليه على أنه طريقة للنقل والمواصلات فقط، بل ينظر إليه أيضا باعتباره مخزنا هائلا للثروات والموارد الطبيعية ومن جهة أخرى، فإن تلوث البيئة البحرية في الحقيقة تلوث الكرة الأرضية بأسرها.

كما أن حماية البيئة البحرية من التلوث تعتبر من بين المصالح الأكثر أهمية للدولة الساحلية لما لها من علاقة وطيدة بالنظام العام أولا، وثانيا، لما تلعبه الموارد البحرية من أدوار هامة على الصعيد التنموي لهذه الدولة، ويكون المساس بها مساسا بهذه المصالح الأخيرة⁽¹⁾ ومن ثم، فإن معظم الدول تكفل حماية بيئتها بموجب تشريعاتها.

وقد تدخلت المنظمة البحرية الدولية⁽²⁾ لمعالجة مشكل التلوث البحري وذلك نتيجة وقوع حادث أموكو كاديس والذي وقع في فرنسا عام 1978⁽³⁾، فلقد نتج عن هذا الحادث عدم كفاية مبالغ التعويض

(1) زازة لخضر، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي « دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار»، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الدولي العام والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2009-2010، ص 628.

(2) تعتبر المنظمة البحرية الدولية أهم هيئة بحرية تابعة للأمم المتحدة، تأسست سنة 1948 ومن أهم أهدافها: العمل على تحسين الأمن البحري، مكافحة التلوث البحري، إرساء نظام لتعويض الأشخاص الذين يتكبدون خسائر مالية بسبب التلوث البحري، تأسيس نظام دولي لنداءات الاستغاثة وعمليات البحث والإنقاذ.

(3) في 16 مارس 1978 تسببت الظروف البحرية إلى تحطم ناقلة النفط العملاقة أموكو كاديس على صخور بورتسال روكز التي تبعد ثلاثة أميال من ساحل بريتاني في فرنسا، مع العلم أن حمولة الناقل كانت تبلغ 220.000 طن من البترول والتي سوف تتسرب إلى مياه البحر، كما أن الرياح قد دفعت البقعة النفطية باتجاه الغرب مما أثار مخاوف بتأثيرها على جزر شانيل والساحل الغربي لجزيرة شيربورج في فرنسا.

والتي تضمنتها معاهدتا 1969⁽¹⁾ و 1971⁽²⁾ لجبر الأضرار الناتجة عنه.

وأمام هذه النتيجة كان لزاما على واضعي المواثيق الدولية أن يواجهوا بالدراسة الأسباب التي أدت إلى فشل مبالغ التعويض التي تضمنتها معاهدتا 1969 و 1971 في الاختبار المفاجئ الذي جرى لها بواسطة هذا الحادث، ليعيد النظر مرة أخرى، وبناء على نتائج هذه الدراسة في حدود هذه المبالغ حتى تتناسب مع أي أضرار يمكن أن تتجم عن حوادث تلوث تأخذ شكل الكارثة. ولقد تم النص على حدود جديدة لمبلغ التعويض في بروتوكول 1992 المعدل لمعاهدة 1969.

وقبل توضيح هذه النقطة لا بأس بنا أن نشير إلى أهم الإجراءات الوقائية الواجب على الدول اتخاذها⁽³⁾، ذلك أنه إذا تعرضت ناقلة بترول لحادث فمن الضروري اتخاذ إجراءات معينة لمنع تسرب البترول من السفينة. فإذا تسرب البترول من السفينة إثر الحادث فإن إجراءات أخرى يجب أن تتخذ لتطويق واحتواء بقع الزيت المتسربة وغيرها لمنع البترول المتسرب من الوصول للسواحل، كوضع حواجز مثلا حول السفينة ذاتها أو على طول الساحل المهدد بالتلوث.

وفي كثير من الأحوال يتم استخدام مواد كيميائية من شأنها العمل على تشتيت بقع البترول على سطح البحر بما يؤدي إلى تخفيفه والحد من آثاره الضارة.

(1) إن معاهدة 1969 والخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالوقود تهدف إلى ضمان تعويض

عادل للمضررين من التلوث الناجم عن تسرب أو إلقاء الزيت من السفن، وقد صادقت عليها الجزائر سنة 1974.

(2) إن معاهدة 1971 والمنشأة للصندوق الدولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالوقود تهدف أساسا إلى ضمان تعويض المضررين في الحدود التي تكون فيها الحماية المتولدة عن معاهدة 1969 غير كافية، وقد صادقت عليها الجزائر سنة 1974.

(3) إن الإجراءات الوقائية عرفتها المادة 7 1 | من معاهدة 1969 بأنها: «كافة الإجراءات المعقولة التي يتخذها أي شخص بعد وقوع حادث لمنع التلوث أو للحد منه».

مثل هذه العمليات يطلق عليها الإجراءات الوقائية. وإذا كان مبدأ التعويض عن أضرار التلوث⁽¹⁾ في حد ذاتها والمتصور وقوعها إثر الحادث قد أثار بعض الشك والغموض، فإن مبدأ التعويض عن تكاليف أو نفقات الإجراءات الوقائية لا يثير على العكس أي صعوبة. فمثل هذه التكاليف تمثل في الواقع إحدى العناصر الأكثر وضوحاً في فاتورة أو كشف حساب معظم الحوادث، ليس فقط في حالة تلوث البحار المنسوب إلى نقل البترول بل أيضاً في حالة أي تلوث للبحار أياً ما كان مصدره، وكذلك في أي حادث للبيئة.

هذه الأهمية التي للإجراءات الوقائية أكدتها العديد من حوادث التلوث. ففي حادث توري كانيون⁽²⁾ كانت الأضرار الناجمة عنه تتمثل أساساً في النفقات المدفوعة من جانب حكومات بريطانيا وفرنسا لمقاومة انتشار الضرر وامتداده. طالبت فرنسا لهذا الغرض بمبلغ 7,5 مليون دولار والمملكة المتحدة بمبلغ 8,4 مليون دولار.

وعند التسوية الودية، المبرمة إثر هذا الحادث، تم تخصيص مبلغ 3 مليون جنيه إسترليني للدول لغرض نفقات ومصاريف المقاومة مقابل 25,000 جنيه لتعويض الأضرار اللاحقة بالأفراد. وفي حادث أموكو كاديس بلغت نفقات مقاومة التلوث 415,2 مليون فرنك قبل مرور 3 أشهر على وقوع الحادث. وقد منح الحكم الصادر في 24 يناير 1992 من محكمة استئناف شيكاغو، فرنسا تعويضاً

(1) نصت المادة 116 من معاهدة 1969 على أن ضرر التلوث يعني: «أي خسارة أو أي ضرر خارج السفينة الناقلة للمحروقات، يقع بسبب التلوث الناتج عن تسرب أو إلقاء المحروقات، أينما يحدث مثل هذا التسرب أو الإلقاء، ويشمل تكاليف الإجراءات الوقائية وأي خسارة أو أي ضرر يقع بسبب هذه الإجراءات».

(2) تتمثل وقائع حادث توري كانيون (18 مارس 1967) في أن هذه الناقلة الليبيرية كانت قد جنحت بالقرب من السواحل الانجليزية، مما أدى إلى تسرب الزيت من أحواضها إلى البحر محدثاً بقعة كثيفة امتدت بفعل حركة العواصف والرياح على مساحة شاسعة. وعلى إثر بعض المحاولات الفاشلة لتعويم الناقلة، وأمام التهديد باجتياح الزيت لسواحل المملكة المتحدة، قررت الحكومة الانجليزية قصف الحطام وإحراق ما تبقى من شحنة الزيت.

إجمالي قدره 935 مليون فرنك. أما في حادث إكسون فلديز⁽¹⁾ دفعت شركة إكسون ما لا يقل عن 3

مليار دولار في عمليات التطهير التي قامت بها الدولة أو قامت بها الشركة نفسها.

وقد كان وقوع حادث إكسون فلديز كفيلا بأن يجعل الولايات المتحدة تدير ظهرها للجماعة الدولية وأن تطرح جانبا المعاهدات الدولية التي كانت اليد في وضعها وكادت بالفعل أن توافق عليها بعد تعديلها، وذلك كله لتسلك طريقا خاصا بها تمثل في قانون التلوث بالزيت الصادر عام 1990⁽²⁾ والذي تضمن من بين نصوصه مبالغ تعويض مرتفعة جدا مقارنة بمبالغ المعاهدات الدولية.

أما عن زمن اتخاذ الإجراءات الوقائية، فإنه يعتبر الحد الفاصل بين ما يعد من الإجراءات الوقائية القابلة للتعويض في مفهوم معاهدة 1969، وما لا يعد كذلك.

وهو وقت وقوع الحادث، استنادا إلى نص المادة الأولى، فقرة سابعة، من المعاهدة التي تنص على أن الإجراءات الوقائية تعني: «أي إجراءات.... يتخذها أي شخص بعد وقوع الحادث....». فقط العمليات أو الإجراءات التي تتخذ بعد وقوع حادث لمنع أو للحد من التلوث هي التي توصف، كمبدأ عام، بأنها إجراءات وقائية تغطيها أحكام المعاهدة.

ويجب أن نشير إلى نقطة مهمة، ويتعلق الأمر بكيفية التمييز بين هدف الإنقاذ وهدف المنع أو الحد من التلوث، فعمليات المساعدة التي تهدف إلى إنقاذ السفينة والبضاعة هي تلك العمليات التي تتدخل قبل الحادث، بينما الإجراءات الوقائية هي التي تتخذ إثر وقوع الحادث، فطالما لم يقع حادث تلوث فإن عمليات المساعدة تتم لحساب السفينة وبضاعتها أملا في الحصول على مكافأة مساعدة. وعلى

⁽¹⁾ في مارس عام 1989 جنحت ناقلة البترول Exxon Valdez في مضيق الأمير ويليام بألاسكا مما أدى إلى تسرب 38.000 ألف طن من البترول في المحيط و تلوث أكثر من 1000 ميل من ساحل ألاسكا و 26000 ألف طائر بحري علاوة على العديد من الأضرار الجسمية الأخرى التي وقعت في المنطقة المحيطة بالكارثة والتي تعد زمن أغنى مناطق أمريكا الشمالية من حيث الثروة السمكية و صناعة الصيد .

⁽²⁾ Philippe VINCENT, Droit de la mer, Larcier, 2008, p. 193.

العكس إذا وقع الحادث فإن المنقذ، بإخفاقه، لا يمكنه أن يأمل في شيء من السفينة أو في التعويض إلا عن مشاركته في مقاومة التلوث. لكن الأمر في الحقيقة ليس بهذا القدر من البساطة، إذ لا أحد في الواقع يمكنه القول أن المنقذ لم يفعل شيئاً لصالح الساحل قبل أن يظهر التلوث ولا أنه قد توقف عن البحث في إنقاذ مصالح السفينة والبضاعة في اللحظة التي وقع فيها التلوث. لهذا فإن حادث التلوث لا يمكن اعتباره حداً فاصلاً ومطلقاً بين المنع من التلوث وإنقاذ السفينة أو البضاعة.

أما فيما يتعلق بحدود مبلغ التعويض في بروتوكول 1992 المعدل لمعاهدة 1969، فقد كان لزاماً على واضعي البروتوكول، وقد حددوا مسؤولية مالك السفينة في الأضرار الناجمة عن التلوث بالزيت بمبلغ معين، أن يكفلوا حماية المضرورين من التلوث من مخاطر إفسار هذا المالك ويضمن لهم الحصول على مبلغ التعويض في مثل هذه الحالة. وبغرض تحقيق هذا الهدف، فقد تطلبت معاهدة 1969 وبروتوكول 1992 المعدل لها من مالك السفينة إنشاء صندوق يمثل تحديداً لمسؤوليته طبقاً للمعاهدة والبروتوكول من جهة والاحتفاظ بتأمين أو بضمان مالي آخر مناسب من جهة أخرى. لذلك

نجد المادة 5 فقرة 3 من معاهدة 1969 والتي نصت على ما يلي: «للاستعادة من التحديد المنصوص عليه في الفقرة الأولى من هذه المادة، يجب على المالك إنشاء صندوق يبلغ حد مسؤوليته لدى المحكمة أو أي سلطة أخرى مختصة في إحدى الدول المتعاقدة التي تقام فيها الدعوى بمقتضى المادة التاسعة، ويمكن إنشاء الصندوق إما بإيداع المبلغ أو بتقديم ضمان بنكي أو أي ضمان آخر يكون مقبولاً بموجب تشريع الدولة المتعاقدة التي أنشأ الصندوق على إقليمها وتعتبره المحكمة أو السلطة الأخرى المختصة كافياً».

وطبقاً لهذا النص يستطيع مالك السفينة إنشاء صندوق التحديد فور وقوع الحادث وقبل رفع أي دعوى طبقاً للمعاهدة، وذلك لدى محكمة أي من الدول المتعاقدة التي يمكن أن تقام فيها الدعوى، أي محكمة أي من الدول المتعاقدة التي وقع ضرر التلوث على إقليمها بما في ذلك البحر الإقليمي⁽¹⁾

(1) البحر الإقليمي هو رقعة من البحر متاخمة لشواطئ الدولة تمتد فيها وراء إقليمها البري ومياها الداخلية. أي أنها رقعة تنحصر بين المياه الداخلية أو الشاطئ من جهة، والمنطقة الاقتصادية أو أعالي البحار من جهة أخرى.

والمنطقة الاقتصادية الخالصة (1) لهذه الدول. مثل هذا الوضع الجديد يقدم من جهة لمالك السفينة ميزة تفادي أي حجز على أموال أخرى له(2)، ويتيح له التعرف على التغيرات في سعر العملة بها.

ومن جهة أخرى فإن إنشاء صندوق التحديد قبل إقامة الدعوى له ميزة إضافية في الحالات التي يتدخل فيها الصندوق الدولي للتعويض، حيث يمكن تسوية طلبات التعويض دون حاجة لإقامة أي دعاوى أمام المحكمة.

أما بالنسبة لإجراء التحديد فلم تتضمن معاهدة 1969 أو بروتوكول 1992 أي نص. وبعبارة أخرى فتحديد المسؤولية رخصة قررتها الموثيق الدولية لمالك السفينة. ولهذا لا يقع بقوة القانون ولا تقضي به المحكمة من تلقاء نفسها وإنما يتعين لوقوعه أن يتمسك به مالك السفينة. ومع ذلك فلم تحدد المعاهدة أو البروتوكول شكلا أو ميعادا معينا للمالك للتمسك بتحديد مسؤوليته الأمر الذي يترك معه حل هذه المسائل الإجرائية للقوانين الوطنية. والحال أن أيا من القانون المصري والقانون الفرنسي لم يضع نصا خاصا بالنسبة لهذه المسائل مما أثار مشكلة كبيرة بمناسبة حادث أموكو كاديس.

والملاحظ أن إعطاء مالك السفينة وحده الحق في إنشاء صندوق التحديد طبقا للمعاهدة يعد أمرا طبيعيا، ولكون هذه الأخيرة قد ركزت المسؤولية عن ضرر التلوث بالنسبة للمالك. ومع ذلك فإن غياب الحق في التحديد بالنسبة لغير مالك السفينة يعطي للمدعين المضرورين من التلوث فرصة الحصول على تعويض قد يتعدى الحد المقرر في المادة 511 من المعاهدة وذلك في الحالة التي يقوم فيها المضرورون من التلوث بإقامة الدعوى ضد أحد الأشخاص، غير المالك المسجلة باسمه السفينة أو تابعه (المستأجر أو الباني أو شركة تصنيف السفينة)(3).

(1) المنطقة الاقتصادية الخالصة هي تلك المنطقة الممتدة مسافة 200 ميل بحري، وتقاس ابتداء من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي.

(2) وقد جرى على سبيل المثال سباق للحجز على السفن التابعة للشركة المالكة لناقلة البترول توري كانيون ضمنا لحصول المضرورين من التلوث على تعويض عن الأضرار التي لحقت بهم.

(3) وقد حدث ذلك على سبيل المثال في واقعة أموكو كاديس حيث أقيمت الدعوى في الولايات المتحدة ضد المديرين وباني السفينة.

هذا الوضع يبدو أقل حدوثاً بعد تعديل معاهدة 1969 ببروتوكول 1992 حيث حظر هذا الأخير إمكانية رفع دعوى التعويض عن ضرر التلوث، سواء على أساس البروتوكول أو أي قانون آخر، ضد العديد من الأشخاص الآخرين غير مالك السفينة.

نفهم مما سبق، أن صندوق 1992 يلتزم بالتدخل لتعويض المضررين من التلوث إذا كان هؤلاء غير قادرين على الحصول على تعويض عادل عن الأضرار التي تلحق بهم طبقاً لبروتوكول 1992 المعدل لمعاهدة 1969 وذلك لأحد الأسباب التالية :

أ- إن هذا البروتوكول لا ينص على أية مسؤولية عن الأضرار الناشئة.

ب- إن مالك السفينة، طبقاً لهذا البروتوكول، غير قادر مادياً على الوفاء بالتزاماته كاملة في الوقت الذي يكون فيه ضمانه المادي لا يغطي الأضرار الناشئة ولا يكفي للوفاء بطلبات التعويض عن هذه الأضرار.

ج- إن الأضرار تتعدى حدود مسؤولية المالك طبقاً لهذا البروتوكول.

أيضاً، وفيما يتعلق بحالات إعفاء صندوق 1992 من الالتزام بتعويض المضررين من التلوث ظل الأمر كما هو عليه في معاهدة 1971. فقد يذكر أن إعفاء الصندوق بسبب خطأ المضرور كان فيما يتعلق بالإجراءات الوقائية غير واضح بعض الشيء بالنظر إلى التناقض الذي كشفت عنه الصياغة المعيبة للمادة 413 من معاهدة 1971. لهذا جاءت المادة 612 من البروتوكول المعدل للمعاهدة لتزيل هذا التناقض وذلك بنصها على أن الصندوق لا يعفي أبداً من الالتزام بتعويض تكاليف الإجراءات الوقائية التي يتخذها المالك حتى ولو كان ضرر التلوث راجعاً كلياً أو جزئياً لخطأ من جانبه، الأمر الذي يؤدي بلا شك إلى الحث على اتخاذ مثل هذه الإجراءات.

أما فيما يتعلق بالصندوق الأمريكي للتعويض، فقد تم إنشاء هذا الصندوق الخاص بموجب قانون التلوث بالزيت 1990، وهو صندوق خاص بالتعويض عن المسؤولية الناتجة عن التسرب بالزيت ويتحدد نطاق تدخل هذا الصندوق بالحالات التي يعفى فيها الشخص المسؤول (مالك السفينة أو

المستأجر المجهز أو المستغل) من المسؤولية أو لا يكفي فيها التعويض الملزم بدفعه لتغطية كافة الأضرار الناجمة عن التلوث⁽¹⁾.

ولا يتعدى الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الصندوق فيما يتعلق بأي حادث مبلغ مليار دولار ومع ذلك، وعلى عكس الوضع في المعاهدات الدولية، سكت القانون الأمريكي عن بيان ما إذا كان المبلغ يتضمن المبلغ المدفوع فعلا بواسطة الشخص المسؤول من عدمه. والراجح أن القانون الأمريكي لم يرد استئزال مبلغ التعويض المدفوع من جانب الشخص المسؤول من المبلغ الذي يلتزم به الصندوق.

وعلى خلاف الصندوق الدولي للتعويض يتدخل الصندوق الأمريكي للتعويض بشكل شبه مطلق. إذ لا يستفيد من أي حالة من حالات الإعفاء التي يتمتع بها الشخص المسؤول اللهم إلا بالنسبة للإهمال الجسيم أو الخطأ الإرادي للمضروب.

والملاحظ أن توزيع صندوق التحديد يثير مشكلة الفوائد التي يمكن أن ينتجها في الفترة بين تاريخ إنشائه وتاريخ توزيعه. ففي العديد من الحالات، لا سيما حالات الحوادث الضخمة أين يكون راجحا تجاوز طلبات التعويض لمبلغ التحديد، تؤدي عدم الخبرة في تقديم هذه الطلبات إلى مرور وقت طويل قبل معرفة ما إذا كان سيتم تجاوز مبلغ التحديد.

ويجب أن نشير إلى نقطة مهمة وهي أن هناك صندوق دولي آخر مكمل للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، وهذا نظرا لأن التعويضات أصبحت لا تكفي لتغطية كل الأضرار⁽²⁾ والملاحظ أن مساهمة الجزائر تعد ضئيلة في هذا الصندوق.

(1) سماعين فاطمة، نظام المسؤولية والتعويض للأضرار الناجمة عن التلوث البحري بالمحروقات في التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2009 - 2010، ص 135 .

(2) في 3 مارس 2005 تم وضع نوع آخر من التعويض وذلك في إطار صندوق مكمل تم إنشاؤه في إطار بروتوكول أبرم سنة 2003، هذا الصندوق المكمل يمنح تعويض يفوق قيمة التعويض الممنوحة في إطار اتفاقية 1992 المنشأة للصندوق الدولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث. كما أن القيمة الإجمالية للتعويض الخاصة بكل حادث وهذا في إطار الأضرار الناتجة عن التلوث فتقدر ب 750 مليون وحدة من حقوق السحب الخاصة.

الفرع الثالث: المصاريف الناتجة عن شحن وتفريغ البضائع بشكل غير عادي

إذا كان شحن البضائع على السفينة وكذا تفريغها منها على عاتق مسؤولية المجهز فإنه في بعض الأحيان يستدعي مساهمة بقية المصالح الممثلة في الرحلة البحرية إذا تجاوزت هذه النفقات حدها المعقول وأصبحت فائقة العادة حيث تعتبر هذه المساهمة خسارة مشتركة يشارك فيها الجميع. والملاحظ أن جل التشريعات لم تتطرق إلى هذه الصورة.

المطلب الثاني: النفقات الناتجة عن حادث فجائي

وهي نفقات الرسو والقطر وأجور الريان والبحارة.

الفرع الأول: 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⁾، فإذا كان قرار الريان غير سليم فإنه يرتكب ما يسمى بالانحراف غير المبرر عن خط سير السفينة يعرض المجهز لمطالبات الشاحنين بالعتل والضرر، مما دفع الناقلين في الولايات المتحدة لتضمين سندات الشحن شرطاً يسمى بشرط New Jason Clause بحيث يستطيع الناقل بواسطته مطالبة الشاحنين بالاشتراك في الخسارة المشتركة سواء وقع الحادث بإهمال أو بدونه.

وتظهر أهمية هذا الشرط بالنظر إلى الوضع في القانون الأمريكي الذي يستحيل فيه أن يرجع المالك على الأطراف الأخرى بالمساهمة في الخسارة المشتركة في حالة خطأ المالك (على عكس الوضع في

(1) عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 569.

القانون الانجليزي)، إلا أنه وفقا لهذا الشرط فإنه يسمح بذلك⁽¹⁾.

هذا وتجدر الإشارة إلى 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 أصلا بتقديم السفينة صالحة للملاحة عند بدء الرحلة البحرية.

وبالرجوع إلى قواعد يورك وأنفيس 2004 نجد القاعدة رقم 10 منها فقرة أ قد نصت على ما يلي: «عندما تضطر السفينة إلى دخول ميناء أو مكان الشحن نتيجة لحادث أو تضحية أو أي ظروف استثنائية حيث يكون ذلك ضروريا من أجل السلامة العامة فإن نفقات دخول هذا الميناء أو المكان تعتبر خسارة مشتركة، وكذلك عندما تبحر من هناك بالشحنة التي كانت عليها أو جزء منها فإن النفقات الخاصة بمغادرة هذا الميناء أو المكان نتيجة للدخول أو العودة تعتبر أيضا خسارة مشتركة.....».

وبالتالي يتضح من استقراء هذه الفقرة الأولى أنها تشرح الظروف التي يسمح فيها بالدخول إلى ميناء إغاثة والذي هو ميناء عارض تأوي إليه السفينة بغرض عمل إصلاحات ضرورية حتى يمكنها أن تكمل الرحلة البحرية، ويمكن مناقشة الإجراءات التي يجب على ربان السفينة إجراؤها في حالة دخوله إلى ميناء الإغاثة كما يلي:

- شرح أسباب دخول الميناء إلى ملاك السفينة.
- إبلاغ وكيل السفينة في ميناء اللجوء (إن وجد) وإخطاره بالموعد التقديري للدخول.
- إعلان الاحتجاج البحري (بالمحكمة أو الشهر العقاري أو القنصلية).
- إخطار شركات التأمين أو وكلاء اللويدز بالحادث .
- إجراء معاينة للبضائع في حالة تلفها أو تفرغها من السفينة.
- معاينة السفينة وعمل مقايضة لإجراء الإصلاحات اللازمة بمعرفة ممثل شركة التأمين وتحت رقيبته.

⁽¹⁾ Lars GORTAN, Rolf IHRE, Arna SANDEVAM, Shipbroking and chartering practice, fifth edition, LLP Limited Reference Publishing Division, 1999, p. 214.

- إعلان الخسارة المشتركة.

ويلاحظ وفقا 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، ويمكن صياغة بعض الملاحظات الهامة بهذا الصدد:

أ- أن فكرة ميناء الإغاثة تنطبق على أي ميناء عارض أو العودة إلى ميناء أو مكان الشحن الأصلي ويلاحظ أن الفقرة أ استعملت عبارة ميناء أو مكان الشحن وليس ميناء فقط، وهذا تأكيد على إمكانية التجاء الميناء إلى أي مكان آمن في سبيل السلامة العامة ولا يشترط أن يكون هذا المكان ميناء بالمعنى القانوني للكلمة أي يشمل الالتجاء أي مياه آمنة⁽¹⁾.

ب- بالنسبة للجوء السفينة إلى مكان أو ميناء إغاثة للاحتماء من ظروف سيئة يمكن اعتباره من قبيل الخسارة المشتركة بشرط أن تكون هذه الظروف ليست معتادة أي ليست من قبيل ما هو متوقع حدوثه في المنطقة الجغرافية في هذا الوقت كالأعاصير مثلا.

ج- يتساوى من وجهة نظر الخسارة المشتركة مصروفات الدخول أو الخروج والمغادرة حيث أن منطبق التعامل معها واحد.

الفرع الثاني: نفقات القطر

تحتاج السفينة للدخول إلى الميناء والرسو على الرصيف والخروج من الميناء مساعدة سفينة أخرى تقوم بجرها لتحقيق ذلك، وتعرف السفينة الأخيرة بالقاطرة والأولى بالمقطورة وتتم هذه العملية بمقتضى عقد يعرف بعقد القطر البحري والذي هو عقد يلتزم بمقتضاه مالك السفينة بجر سفينة مملوكة لآخر

(1) طارق سيف، المرجع السابق، ص 97.

نظير أجر متفق عليه⁽¹⁾ وقد نصت المادة 860 ق. ب. ج على ما يلي: « يلتزم المجهز بموجب عقد القطر ومقابل مكافأة، بخدمات القطر بواسطة سفينة».

وفي نطاق عقد القطر ثمة سفينتان، الأولى هي القاطرة، والثانية هي المقطورة.

والأصل أن يقع بالقرب من الموانئ والشواطئ إلا أنه قد يقع في عرض البحر.

وتعتبر القاطرة سفينة بحرية متى باشرت نشاطها في البحر حيث أن لها المقومات المادية والقانونية للسفينة (القوة المحركة وطاقم يتولى قيادتها وتسييرها)، وأيضا فإن العائمة المقطورة لا تقعد وصف السفينة لمجرد قطرها ما دام أن هذا الوصف كان ثابتا لها من الأصل.

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.

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

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.

(1) كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، الطبعة الثانية، 2000، ص 764 .

أما فيما يتعلق بخطر سفينة في خطر، فليس لكل سفينة الحق في قطر سفينة في خطر، ولكن يجب على ريان السفينة التي ترغب في قطر سفينة أخرى مراجعة سندات الشحن وعقود إيجار السفينة فإذا كان هناك شرط يخول لريان السفينة قطر سفينة أخرى، يكون له الحق في القطر أما إذا لم تسمح هذه المستندات بخطر السفينة لسفينة أخرى فلا يحق لريان السفينة القيام بعملية القطر⁽¹⁾ كما يجب عليه قبل القيام بعملية القطر مراجعة النقاط الآتية:

1- كفاية الوقود على السفينة:

في هذا المجال يجب على ريان السفينة أن يضع في اعتباره أن عملية القطر ستحتاج إلى كميات مضاعفة من الوقود.

2- وجوب إخطار مالك السفينة بالقرار لتأييده:

يجب في هذه الحالة إعلام المؤمنين لأن هذا القرار محفوف بالمخاطر، حيث أن عملية ربط حبال القطر تتطلب مهارة معينة وإلا تعرضت السفينة للخطر، كما أن القطر في أعالي البحار يعرض السفينة للخطر، لهذا فالخطر المؤمن منه يزيد مما يستوجب موافقة المؤمنين.

3- في حالة ما إذا كانت السفينة مؤجرة يجب إخطار المستأجر بقرار الريان، حيث أن عملية القطر من شأنها تأخير وصول السفينة أو تعريض البضائع للخطر كما قد تتأخر السفينة عن الوصول إلى ميناء الشحن قبل تاريخ الإلغاء.

4- طبيعة البضائع يجب وضعها في الاعتبار، فهناك أنواع من البضائع تتلف بطبيعتها إذا لم تسلم

في وقت مبكر مثل الفواكه التي تحمل في سفن بضائع عادية كما أن التأخير في تسليم البضائع من شأنه تعريض المستلم لأضرار بليغة.

(1) ريان مدحت عباس خلوصي، السفينة والقانون البحري، الشنهابي للطباعة والنشر، 1993، ص 222.

5- قوة وحالة آلات تسيير السفينة، وجميع الأدوات التي تستخدم في عملية الربط على السطح.

6- قيمة السفينة المطلوب قطرها، وتشمل قيمة البضائع داخل عنابر السفينة، وما إذا كانت السفينة ستحصل على مكافأة نظير عملية القطر أم لا.

7- الميناء الذي ستقطر إليه السفينة، والظروف التي ستتم فيها عملية القطر.

8- طلب أن يتم الإنقاذ طبقا لاتفاق اللويدز للإنقاذ البحري.

وبالرجوع إلى نفقات القطر، فإنه إذا تعرضت السفينة وشحنتها لحادث استثنائي بحيث يكون القطر وسيلة لإنقاذ الرحلة البحرية فإن المبالغ التي تنفق لإتمام عملية القطر تعتبر خسارة مشتركة⁽¹⁾.

كذلك إذا افترضنا أن الخطر الذي تعرض له الريان كان يجبره على إصلاح السفينة في ميناء قريب ولكنه باهظ التكاليف فإنه قد يفضل قطر السفينة إلى ميناء أبعد قليلا ولكن مصاريف الإصلاح فيه أقل.

الفرع الثالث: أجور الريان والبحارة ونفقات غذائهم

تعتبر أجور الريان وأشخاص الملاحة البحرية ونفقات علاجهم وأغذيتهم من المصروفات العادية للرحلة في الأصل وبالتالي تقع مسؤولية تحملها على مجهزة السفينة، إلا أن في الأحوال التي تصرف بسبب تعرض السفينة لحادث استثنائي، فإنها تعتبر نفقات استثنائية تخضع لنظام الخسائر المشتركة ويمكن إيراد أمثلة على هذا النوع من النفقات، فقد تصرف بسبب الرسو الإجباري للسفينة لإصلاح ضرر ناجم عن خسارة مشتركة، أو إنفاقها ناجم عن تغيير خط سير الرحلة لتفادي الخطر، الأمر الذي يؤدي إلى طول الرحلة وزيادة نفقات الريان والبحارة كأجورهم ونفقات علاجهم.

وهذه النفقات تناولتها القاعدة رقم 11 من قواعد يورك وأنفريس تحت عنوان: أجور ونفقات الطاقم والمصروفات الأخرى التي تنفق حتى وفي ميناء اللجوء.

(1) حمدي الغنيمي، المرجع السابق، ص 96.

وقد أكدت الفقرة الأولى من هذه القاعدة على أنه: «تعتبر خسارة مشتركة الأجور والنفقات المعقولة للريان والضباط والملاحين وكذلك الوقود والمؤن التي تستهلك أثناء امتداد الرحلة بسبب دخول السفينة ميناء أو مكان الشحن، وذلك إذا كانت نفقات الدخول إلى مثل هذا المكان أو الميناء تعتبر خسارة مشتركة طبقاً للقاعدة رقم 10 فقرة 1».

نلاحظ أن هذه الفقرة تعالج تعريف الأجور والتكاليف التي تدخل في تسوية الخسارة المشتركة. وتتمثل النقطة الأساسية الواجب معالجتها في هذا البند في تحديد مفهوم عبارة امتداد الرحلة بسبب دخول السفينة ميناء أو مكان اللجوء.

فهناك عاملين أساسيين يؤثران في مفهوم امتداد الرحلة وهما:
الزمن والمسافة التي تقطعها السفينة حتى الوصول إلى ميناء الإغاثة.
الزمن والمسافة اللازمان لعودة السفينة مرة أخرى إلى خط السير الأصلي.

وقد أكدت الفقرة الثانية من هذه القاعدة بدورها على عدة نقاط هامة حيث تؤكد على أن ما يمكن اعتباره من قبيل الخسارة المشتركة دخول السفينة إلى أي مكان أو ميناء بسبب ظروف أو حادث أو تضحيات، واضطرارها إلى البقاء في هذا الميناء أو المكان لإجراء إصلاح ضروري من أجل السلامة العامة ويشترط لتطبيق هذا الإجراء ما يلي:

- أن تكون السفينة قد دخلت هذا الميناء بسبب حادث أو ظروف تتعلق بالسلامة العامة (بسبب إعلان الخسارة المشتركة)⁽¹⁾.

- أن الإصلاح المطلوب لازم من أجل السلامة العامة لإتمام الرحلة ولا يخص سلامة السفينة فقط دون غيرها.

(1) طارق سيف، المرجع السابق، ص 107.

في هذه الحالة فإن أجور البحارة ونفقات مؤونتهم خلال فترة امتداد بقاء السفينة في ميناء أو مكان الالتجاء حتى الوقت الذي تعتبر فيه السفينة مهيأة لاستئناف الرحلة تعد خسارة مشتركة.

أما في حالة تفاقم المشكلة واكتشاف أنه لن يمكن إكمال الرحلة فإنه بداية من الوقت الذي يعلن فيه أن الرحلة منتهية، لا يمكن اعتبار مثل هذه المصروفات خسارة مشتركة.

وبالتالي يجب التأكيد على أنه عند اكتشاف أي أضرار بالسفينة في ميناء أو مكان التوقف دون أن تكون لها صلة بالخسارة المشتركة أي بفعل الخسارة المشتركة أو الحادث أو الظروف غير العادية خلال الرحلة فإنه لا يمكن اعتبارها خسارة مشتركة حتى إذا كانت متعلقة بإكمال الرحلة بسلام، لأنه تم اكتشافها دون أن تشكل خطر محقق بالمخاطرة البحرية المشتركة وشأن هذا الضرر أو التلف المكتشف في ميناء الشحن حيث أن السفينة متوقفة في مكان آمن ولا تتعرض لخطر وشيك الوقوع وبالتالي تعد هذه الإصلاحات من قبيل الخسارة الخاصة التي يلتزم مالك السفينة بإصلاحها وهذا يؤكد مرة أخرى على ما ورد في القاعدة أ في عبارة: «...وبقصد تجنب الأخطار التي تتعرض لها الممتلكات المشاركة في المخاطرة البحرية...».

ولكن الملاحظ أنه في إطار التعديل الأخير لقواعد يورك وأنفيس 2004، لم تعد أجور مصاريف الربان، وكذا مصاريف الطاقم مقبولة كخسارة مشتركة، أما المصاريف المتعلقة بمدة تغيير طريق السفينة وكذا أثناء رجوعها، فهذه الأخيرة تدخل في نطاق الخسائر المشتركة⁽¹⁾، كما أن هناك تغيير واضح في ترتيب الفقرات، فمثلا الفقرة ت من القاعدة رقم 11 من قواعد يورك وأنفيس 2004 كانت ممثلة سابقا في الفقرة ب من القاعدة رقم 11 من قواعد يورك وأنفيس 1994.

⁽¹⁾ Les règles d'York et d'Anvers 2004 précisent que les salaires et les frais d'entretien de l'équipage pendant le séjour au port de refuge ne seront plus admis en avarie commune, mais seulement les salaires correspondant à la période de déroutement et celle de retour au point de départ.

وبالرجوع إلى الفقرة ب من القاعدة رقم 11 من قواعد يورك وأنفرس 2004 نجد أنها تشير إلى ما يندرج تحت بند أجور الطاقم حيث توسع عن نطاقها في خصوص هذه القاعدة والقواعد الأخرى بأنها كافة المبالغ التي تدفع إلى الطاقم (الريان والضباط والبحارة) سواء كان الدافع وراء هذه المبالغ هو عقد العمل البحري أم كان وفقا لنص قانوني، ويمكن حصر العناصر التي تندرج تحت هذه الفقرة كما يلي:

أجور الطاقم والريان والبحارة.

وأي بنود أخرى تدفع للطاقم والريان والبحارة.

أما الفقرة ث من نفس القاعدة فقد أدخلت إلى نطاق الخسارة المشتركة تكاليف ما يتم اتخاذه من إجراءات لمنع أو تقليل الأضرار بالبيئة وبالتالي يجب التأكيد على عدم اشتمال هذه القاعدة على أي تكاليف خاصة بإزالة آثار التلوث أو الأضرار البيئية أو أي مسؤوليات عن التلوث مطلقا.

كما تشترط القاعدة أن تكون هذه التكاليف المشمولة بالقاعدة مندرجة تحت أحد أو كل الحالات الآتية: أي عملية تتم من أجل السلامة العامة وكان يمكن اعتبارها عملية إنقاذ إذا قام بها أحد الأشخاص الآخرين.

كشروط لدخول أو مغادرة أي ميناء أو مكان وفقا لشروط القاعدة رقم 10 فقرة أ.

كشروط لدخول أو مغادرة أي ميناء أو مكان في الظروف المحددة في القاعدة رقم 10 فقرة أ.

إلا أنه في حالة وجود تسرب أو إلقاء لمواد ملوثة لا تعتبر المصاريف الإضافية لمنع أو تقليل التلوث خسارة مشتركة.

إذا كانت ضرورية فيما يتعلق بالتفريغ أو التخزين أو إعادة شحن البضائع وذلك عندما تكون هذه العمليات جزء من الخسارة المشتركة.

المطلب الثالث: مصروفات تلحق بالخسائر المشتركة

الفرع الأول: النفقات البديلة

يقصد بهذه النفقات المصروفات التي بدلا من مصروفات أخرى كانت تدخل في الخسائر المشتركة بشرط عدم تجاوزها للنفقات التي حلت محلها فلو مثلا تعرضت السفينة لخطر وألحق بها الريان ضررا لتقادي ذلك الخطر، والضرر الذي أصاب السفينة بفعل الريان يعتبر من الخسائر المشتركة، لأنه كان لتقادي الخطر، فإذا اضطر الريان لإصلاح هذا الضرر اللجوء إلى ميناء قريب وارتفع تكاليف الإصلاح، مما أدى إلى توجه الريان إلى ميناء آخر عن طريق قطر السفينة إليه، فإن نفقات القطر في هذه الحالة تعتبر مصروفات عادية لم تنشأ لتقادي الخطر⁽¹⁾، إلا أنها تعتبر خسائر مشتركة لأنها مصروفات بديلة حلت محل النفقات التي كان من الواجب إنفاقها في الميناء الذي لجأت إليه أولا ولهذا تعتبر خسائر مشتركة يتحملها الجميع بحدود ما تم توفيره من نفقات الإصلاح بشرط أن لا تتجاوز النفقات المستبدلة.

كما أن الأستاذ René Rodière قدم تعريفا للنفقات البديلة كما يلي: « هي نفقات بحسب طبيعتها ليست خسارة مشتركة لأنها ليست نتيجة مباشرة لفعل الخسارة المشتركة ولكنها اعتبرت كذلك، لأنه في ظروف معينة أخذت مكان النفقات التي كان من الممكن اعتبارها خسارة مشتركة»⁽²⁾.

وبالرجوع إلى قواعد يورك وأنفرس، نجد القاعدة ح تنص على النفقات البديلة وذلك بغض النظر عن أي مصروف آخر كان يمكن اعتباره خسارة مشتركة وذلك كما يلي: « تعتبر خسارة مشتركة أي مصروف إضافي ينفق بدلا من أي وفيات يمكن أن تتحقق للمصالح الأخرى على أن يكون ذلك في حدود الخسارة المشتركة التي أمكن تجنبها بهذا المصروف».

ويمكن شرح هذه القاعدة في تفسير عبارة مصروف إضافي والتي تعكس مفاهيم الرشد الاقتصادي فعلى سبيل المثال قد تكلف الخسارة المشتركة مبالغاً كبيرة تستغرق وقت طويل إلا أن الريان قد يرى

(1) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 386.

(2) René RODIERE, Droit maritime, septième édition, DALLOZ, 1977, P. 436.

سبيلا أفضل لمعالجة الأمور مع تكبد تكاليف إضافية لهذا البديل، إلا أن هذه التكاليف الإضافية تحقق وفرات في تكاليف التسوية النهائية.

ومن هنا وبناء على حسابات التكلفة والعائد والتي تستند إلى المنطق الاقتصادي يسمح بهذه النوعية من التكاليف تحت مصروفات الخسارة المشتركة.

ويلاحظ أن نص القاعدة يظهر من هذا المنطق الاقتصادي بجلاء حينما يقرر صراحة: «... على أن يكون ذلك في حدود الخسارة المشتركة التي أمكن تجنبها بهذا المصروف».

وبالتالي فإنه لا يمكن وصف مصروف ما بأنه مصروف بديل وفقا لهذه القاعدة إلا من خلال مقارنته الدقيقة بما كان سينفق فعلا في غياب هذا المصروف أي المصروفات الأصلية، فإذا استبدل الربان أو المجهز إجراء أقل تكلفة بإجراء أكثر تكلفة فإنه لا مجال لتطبيق فكرة المصروفات البديلة في هذه الحالة إلا في حدود تكاليف الإجراء الأصلي.

ومن أمثلة المصروفات البديلة التي يمكن انجازها ما يلي:

- مصروفات تفرغ البضائع في ميناء الإغاثة للإسراع بعملية الإصلاح وتوفير رسوم الموانئ التي ستدفع في حالة الانتظار للإصلاح والشحنة على السفينة في حالة عدم وجود أحواض فارغة تستطيع تحمل كل من السفينة وشحنتها معا.

- الأجر الإضافية لعمال الإصلاح.

- الأجر الإضافية لاستخدام أفراد الطاقم في عمليات الإصلاح.

- الأجر الجوي لجلب قطع الغيار المطلوبة بشكل سريع.

- تكاليف إعادة شحن البضائع إلى ميناء الوصول النهائي.

الفرع الثاني: نفقات التسوية

تعد نفقات تسوية الخسارة المشتركة خسارة مشتركة كذلك بطريق التبعية بشرط أن تصرف لمصلحة جميع ذوي الشأن كنفقات الخبراء الذين يقومون بالتسوية، أما نفقات الكفالة المصرفية التي يقدمها متسلم البضاعة لمصلحته الخاصة، فلا تدرج في عداد الخسائر المشتركة.

وقد عالجت القاعدة رقم 21 هذه النفقات تحت عنوان: الفائدة على قيمة تعويض الخسارة المشتركة حيث نصت على ما يلي: «تحتسب فائدة على المصروفات والتضحيات وكل ما يعتبر خسارة مشتركة حتى مدة 3 أشهر بعد إصدار تسوية الخسارة المشتركة، مع الأخذ في الاعتبار أي مدفوعات تحت الحساب، سواء من المصالح المساهمة أو من رصيد وديعة الخسارة المشتركة».

يجب أن نشير إلى نقطة هامة وهي أن قواعد يورك وأنفرس 1994 كانت تنص على أنه: «تحتسب فائدة على المصروفات والتضحيات وكل ما يعتبر خسارة مشتركة بمعدل 7 ٪ سنويا».

وبالتالي نفهم أنه في إطار تعديل 2004 تم حذف معدل 7 ٪ سنويا.

إن هذه القاعدة تعالج موضوع احتساب فائدة على المصروفات والتضحيات وكل ما يعتبر خسارة مشتركة وليس فقط على المصروفات (أي أن التضحيات متضمنة في نطاق هذه القاعدة أيضا)، فعل سبيل المثال الخسائر والتلفيات التي تحدث في البضائع بسبب الخسارة المشتركة لا يسمح باحتساب عمولة عليها إلا أنها تستحق فائدة وفقا لهذا البند.

ونظرا لأن الفائدة في هذه القاعدة تطبق على كل عنصر من عناصر الخسارة المشتركة على حدة فإنه يجب تحديد التوقيت الذي يبدأ عنه حساب الفائدة.

بالنسبة للنفقات مثل: مصروفات الخسارة المشتركة ومصاريف الإصلاح التي دفعت فعلا يتم احتساب الفائدة من تاريخ الدفع الفعلي لها.

بالنسبة للأجور ومصروفات استبقاء الطاقم يتم احتساب الفائدة من تاريخ آخر يوم في الشهر الذي تم أداءها خلاله.

بالنسبة لتلف البضائع من تاريخ آخر يوم للتفريغ في الميناء.

بالنسبة للهلاك الذي ينشأ بسبب الضرر غير القابل للإصلاح في السفينة، من تاريخ آخر يوم في التفريغ في ميناء التفريغ النهائي.

ويجب أن نشير إلى نقطة هامة وهي أن تسوية الخسارة المشتركة مرت بمراحل تاريخية، ذلك أنها كانت تتم وفقاً للفكر الأنجلوساكسوني والممارسات العملية بهذه الدول على أساس عملة ميناء الوصول مع تطبيق سعر الصرف السائد وقت حدوث الخسارة المشتركة وليس وقت إتمام التسوية، وقد أُرست هذه المبادئ في كل من إنجلترا والولايات المتحدة الأمريكية بموجب سوابق قضائية⁽¹⁾.

ومنذ بداية الستينات كان العديد من سندات الشحن ومشارطات الإيجار تنص في شرط الخسارة المشتركة على أن تسوى على أساس عملة معينة غالباً (وليس دائماً) على أن يتم التحويل على أساس سعر الصرف السائد في وقت انتهاء المخاطرة البحرية المشتركة.

أما منذ سنة 1980 وحتى الآن، فلم تعد غالبية مشارطات الإيجار وسندات الشحن تنص على العملة التي تتم على أساسها وترك تحديد هذه المسألة لتقدير المسوي والذي غالباً ما يقوم بفض هذه الإشكالية من خلال أحد الطرق الآتية:

أ- العملة الشائعة في عناصر المخاطرة البحرية إلى العملة ذات النصيب الأكبر في مجموع القيم المساهمة، واستخدام هذه العملة كأساس لتمويل بقية العناصر ويلاحظ أن هذا الحل يؤدي إلى تعقيدات كثيرة عند التطبيق.

(1) طارق سيف، المرجع السابق، ص 170.

ب- العملة الملائمة وهي العملة التي يشيع استخدامها بين الأطراف المختلفة للمخاطرة البحرية أي العملة التي يجد المسوي أن غالبية الأطراف لديهم حسابات بنكية بها، وهذا على أساس تسهيل التحويلات والتعامل، كما يعطي قدرا كبيرا من الثبات النسبي للقيم والالتزامات المتبادلة للأطراف في مواجهة بعضهم البعض.

ج- العملة المتفق عليها، وهي العملة التي يتفق عليها الأطراف، حيث يتقدم مسوي الخسارة بطلب إلى الأطراف للاتفاق على عملة معينة، ومما لا شك فيه أن هذا الاتفاق يكون في كثير من الحالات أمر بالغ الصعوبة خاصة في السفن الخطية حينما يكون ثمة عدد كبير من الشحنات لأطراف ذوي جنسيات متباينة.

ويعتقد الأستاذ HUDSON أن أفضل السبل لحل هذه المشكلة في ظل إخفاق قواعد يورك وأنفرس هو تضمين شرط في مشارطات الإيجار وسندات الشحن يتم بموجبه تحديد العملة التي تطبق في حالة الخسارة المشتركة⁽¹⁾.

أما في حالة أن التضحيات أو المصروفات تخص البضائع فإن الباب يجب أن يترك مفتوحا أمام مسوي الخسارة المشتركة للاجتهاد في الوصول إلى أفضل حل في هذا الصدد.

وقد اقترحت المنظمة الدولية لمسوي الخسائر في أوروبا نصا لفقرة يمكن تضمينها في قواعد يورك وأنفرس لحل هذه المشكلة، وبالنظر إلى هذه الفقرة المقترحة نجد أنها تقدم عدد من الإجراءات الهامة تتمثل فيما يلي:

في حالة عدم اتفاق الأطراف على عملة معينة تتم من خلالها التسوية فإنه يجب البحث عن الحل الذي يحقق أكبر قدر ممكن من العدالة لكافة الأطراف حتى لو انطوى ذلك على إجراء التسوية بأكثر من عملة واحدة ويجب الأخذ في الاعتبار العملة التي كان أكبر قدر من الخسائر بها.

(1) طارق سيف، المرجع السابق، ص 171.

يتم تحويل القيم المساهمة والتضحيات المادية إلى هذه العملة (أو العملات) على أساس سعر العرف السائد خلال آخر يوم لتفريغ البضائع بالميناء النهائي أو يوم انقطاع الرحلة البحرية وانتهائها إذا تم ذلك في ميناء الإغاثة أو أي مكان آخر.

أما بالنسبة للمصروفات النقدية فإنه يتم تحويلها إلى هذه العملة (أو العملات) على أساس يوم الأداء الفعلي لهذه المصروفات.

ويعتقد أن هذه الفقرة تقدم الحل الأفضل لمشكلات العملة والتحويل بالرغم من عدم الوصول إلى قبول دولي لها.

وبهذا نكون قد انتهينا من دراسة مبادئ تطبيق نظام الخسائر المشتركة والتي تضمنت أحكام الخسائر المشتركة وصورها ومنتقل إلى دراسة تسوية الخسائر المشتركة ودعوى المساهمة فيها.

الباب الثاني: تسوية الخسائر المشتركة ودعوى المساهمة فيها

تعد الخسارة المشتركة إذا أنفقت في سبيل السلامة العامة للسفينة والحمولة كما تعد التضحية الاختيارية بجزء من الحمولة والسفينة خسارة مشتركة إذا اقتضتها السلامة العامة، ومن ثم فإن جميع المصالح الممثلة في الرحلة البحرية تشترك في تعويض أصحاب المصالح التي ضحي بها من أجل الصالح العام وكذا فإنها تشترك في المصاريف التي تصرف لبلوغ الهدف نفسه، ويساهم كل من أصحاب المصالح بنسبة قيمة أمواله بمن فيهم المصالح التي ضحي بها حيث تساهم هذه كالمصالح الأخرى بنسبة قيمة أموالها، والقول بغير ذلك يجعلها تثري بلا سبب على حساب المصالح الأخرى ويسمى مثل هذا الاشتراك وتوزيع نسبته بين المصالح الممثلة في الرحلة البحرية لتعويض المتضررين عما لحقهم من ضرر جراء التضحية بأموالهم، تسوية الخسائر البحرية المشتركة، والتي تتطلب تثبيت القيم التي تقدم على أساسها المساهمة والتي تتبع من قيمة الأموال المنقذة مقدرة في ميناء الوصول.

تعتبر تسوية الخسائر المشتركة عملية فنية يتولاها عادة خبراء متخصصون هم خبراء التسوية وتتم بين شركات التأمين الكبيرة التي تؤمن المصالح المستفيدة من الخسائر المشتركة، لذلك سوف نتطرق في الفصل الأول لهذه التسوية ونخصص الفصل الثاني لدعوى المساهمة فيها.

الفصل الأول: تسوية الخسائر المشتركة

الأصل أن تسوية الخسائر المشتركة تتم بين أطراف الرحلة المجهز والشاحنين بالتعاون مع خبراء التسوية⁽¹⁾. إلا أنه في الغالب، تتم هذه التسوية بين شركات التأمين، لأن المؤمن على السفينة أو البضاعة ملتزمون بتحمل نصيب المؤمن لهم، سواء مجهز السفينة أو الشاحنين. وهذا لا يكون إلا إذا تحمل المؤمن لهم نصيباً من الخسائر المشتركة عند إفادتهم من فعل التضحية.

وسوف يتم معالجة التسوية من خلال التطرق إلى أساس التسوية (المبحث الأول)، ودور الخبير في التسوية (المبحث الثاني).

المبحث الأول: أساس تسوية الخسائر المشتركة

قبل التطرق إلى أساس التسوية يجب الإشارة إلى نقطة مهمة، وهي أن التأمين البحري وكذا وثائق التأمين تقدم عادة للمؤمن له وسيلتين لتسوية الكارثة البحرية والحصول على تعويض التأمين معا وهما الوسيلة العادية أي دعوى الخسارة المشتركة (وهي موضوع بحثنا)، أما الثانية وهي وسيلة استثنائية وتتمثل في نظام التخلي أو الترك⁽²⁾.

ولا بأس أن نشير في هذا الإطار إلى تعريفات بعض الفقهاء لحالة التخلي أو الترك، ومن بينها الأستاذ ريبير الذي عرف التخلي بأنه: «تلك الوسيلة التي تمنح للمؤمن له الحصول على كامل مبلغ التأمين بترك الشيء المؤمن عليه للمؤمن».

(1) و تسمى التسوية بالانجليزية Adjustment، و الخبراء Adjusters.

(2) وهو المصطلح المستعمل في أمر 1681 للويس الرابع عشر للتجارة البحرية في الكتاب III من الباب II، المادة 52 ويدعى في القانون الانجليزي abandonement، وفي الايطالي abandono، وفي الألماني abandon، في حين تستعمل بعض القوانين العربية الترك مثل: القانون المصري، والبعض الآخر التخلي مثل: القانون الجزائري.

كما يصفه بأنه جراء استثنائي للتسوية لأن الأصل هو ممارسة دعوى التعويض وأنه لا يوجد قانونا إلا في التأمين البحري وغير ممكن إلا في حالات معينة. فالقانون لا يسمح به إلا في الحالات التي يلحق المؤمن عليه أحد الكوارث الكبرى، حيث يفترض أن الخسارة كبيرة تجعل الشيء المؤمن عليه لم يعد نافعا للمؤمن له.

وعرفه الأستاذ Rodière بأنه: «نظام أصيل بالقانون البحري بمقتضاه يتلقى المؤمن له مبلغ التأمين متخليا عن ملكية الشيء المؤمن عليه للمؤمن»⁽¹⁾.

والملاحظ أنه لا يزال التخلي كنظام ذاتي للتأمين يحتفظ بأهميته في فقدان السفينة بدون أخبار أو فقدان الحكمي المشابه للفقدان الحقيقي، إلا أن مزاياه الكبرى تتمثل في التسوية السريعة لمبلغ التأمين، وأن التسوية في هذه الحالة تتميز بأكثر بساطة من التسوية الممكن الحصول عليها عن طريق دعوى الخسارة حيث يقتضي الأمر في هذه الحالة إثبات الخسارة وتقديرها من طرف الخبراء.

كما أن من مزايا نظام التخلي الحصول على مبلغ التعويض كاملا عندما لا تبلغ الخسارة حدا معيناً من الجسامة يتوفر فيها شرط التخلي ولا يمكن الحصول عليه عن طريق دعوى الخسارة.

وقد نص قانون التأمين الفرنسي على المبدأ العام للتخلي في المادة 172-24 التي جاء فيها: «تسوى الأضرار والخسائر بدعوى الخسارة إلا في حالة وجود حق للمؤمن له أن يختار التخلي في الحالات المنصوص عليها في القانون أو بالاتفاق».

وتقابلها المادة 114 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات والتي جاء فيها: «تعويض الأضرار

أو الخسائر في حدود التلف الحاصل ما عدا الحالات التي يحق فيها للمؤمن له التخلي وفقا لأحكام المواد 115، 134 و 143 من هذا الأمر»، والنصان يختلفان في أن النص الفرنسي جاء في صيغة عامة في تحديد الحالات المنصوص عليها في القانون، في حين أن المشرع الجزائري حدد هذه

(1) علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2000، ص 81.

النصوص القانونية، كما أن النص الفرنسي أضاف حالة اتفاق الأطراف مما يدل أن حالات التخلي ليست من النظام العام وهي المسألة التي لم يرد ذكرها في النص الجزائري.

كما نصت الوثيقتان الجزائريتان للتأمين البحري على السفن⁽¹⁾ والبضائع⁽²⁾ بالتوالي على التخلي وذلك في المادة 24⁽³⁾ منهما.

ولا بأس في هذا الإطار أن نوضح بعض المفاهيم الخاصة فيما يتعلق بالتأمين على السفينة والتأمين على البضاعة.

(1) أي وثيقة التأمين على السفن بجميع أنواعها ما عدا سفن الصيد والنزهة المؤرخة في 16 1998 | 03 تحت تأشيرة وزارة المالية.

(2) أي وثيقة التأمين على البضائع المؤرخة في 16 1998 | 03 تحت تأشيرة وزارة المالية.

(3) تنص المادة 24 من وثيقة التأمين على السفن ووثيقة التأمين على البضائع على ما يلي: « لا يكون التخلي عن البضائع المؤمنة إلا في الحالات الآتية:

1 - فقدان الكلي للبضائع.

2- خسارة أو تلف يفوق 314 قيمة البضائع.

3- بيع البضائع أثناء الرحلة بسبب التلف الكلي أو الجزئي.

4- عدم قابلية السفينة للملاحة وإذا تعذر الشروع في توجيه البضائع بأية وسيلة نقل كانت خلال الأجل المحدد بثلاثة أشهر.

5- انعدام الأخبار عن السفينة مدة تزيد عن ثلاثة أشهر، وإذا كان تأخير الأخبار بسبب حوادث بحرية يمدد الأجل إلى ستة أشهر.

كما أنه يجب على المؤمن له بيان مدة انطلاق السفينة وحالة عدم وصولها.

في حالة تعديل التخلي، يجب على المؤمن التصريح بجميع التأمينات التي قام بها من خلال العقود المبرمة أو التي تكون له معرفة بها.

ويتعين على المؤمن له عند تخليه عن البضائع المؤمنة إما قبول التخلي أو على أساس الخسائر الكاملة بدون انتقال الملكية».

ففيما يتعلق بالتأمين على السفينة، فنجده يشمل الهيكل والآلات المحركة وتوابعها التي لا تتمثل فقط في الزوارق والحبال ومختلف الأدوات المستعملة، ولكن في كل ما يستخدمه المجهز في الملاحة وكل ما يضعه على ظهرها مثل الفحم والوقود وغيره، وعلى العموم كل ما يعبر عنه بمصاريف التجهيز⁽¹⁾.

وعلى ذلك تنص الوثيقة الجزائرية للتأمين على السفينة الصادرة سنة 1998 في المادة 11 بقولها: «تحدد القيمة المقبولة للسفينة كما هي أو جزافا ويمتتع الطرفان عن أي تقييم لأجزائها خلاف ذلك ما عدا ما ذكر في المادة 24 من هذه الوثيقة. وتشمل بشكل غير قابل للتجزئة هيكل السفينة وأجهزة المحرك والتوابع واللواحق التي يكون المؤمن له مالكا لها بما في ذلك تموينها والموضوعات خارجها»⁽²⁾.

أما في القانون الفرنسي فإنه على خلاف النص القديم المتمثل في المادة 334 من القانون التجاري الفرنسي التي عدت الأشياء الداخلة تحت نطاق التأمين⁽³⁾، فإن القانون الجديد الصادر في 1967

الخاص بالتأمين البحري⁽⁴⁾، وردت صياغته بشكل عام وينص على أن: «كل مصلحة مشروعة

بما في ذلك الفائدة المرجوة، يمكن أن تكون محلا للتأمين (المادة 3 تحولت إلى المادة 3-117 L)».

وبالنسبة للتأمين على السفينة فقد نصت المادة 6-173 L: «على أنه عندما تكون قيمة تأمين السفينة هي القيمة المقبولة فيجب أن يمتتع المتعاقدان عن أي تقييم آخر ما عدا الاستثناء الوارد في

(1) حيثالة معمر، المرجع السابق، ص 36.

(2) الاستثناء المذكور في المادة 24 من وثيقة التأمين على السفينة الجزائرية يتعلق بالمساهمة في الخسائر المشتركة وبمصاريف المساعدة والإنقاذ والتي لا تطبق عليها قاعدة القيمة المعتمدة.

(3) إن التأمين البحري في فرنسا كان معالجا من قبل بموجب الأمر الملكي المتعلق بالبحرية لسنة 1681 ثم أدرج في القانون التجاري الفرنسي في الكتاب الثاني وخصصت له 69 مادة وزعت كما يلي: الباب الخامس (المواد من 332 إلى 396) الباب السادس (المادة 409) الباب الثامن (المواد 431 و 432) الباب التاسع (المادة 435) وعدل هذا القانون أربع مرات (قانون 14 1891 | 103 24 ، 12 1885 | 108 12 ، 13 1862 | 105 13 ، 106 | 106).

(4) قانون رقم 522 - 67 المؤرخ في 03 جويلية 1967 الذي يعتبر هو والمرسوم رقم 64 - 68 المؤرخ في 19 جانفي 1968 النصاب التشريعيان المنظمان للتأمين البحري في التشريع الفرنسي.

أحكام المادتين L176-6، L176-26 «⁽¹⁾» ، غير أن مهمة تحديد طبيعة الموضوعات الداخلة تحت نطاق التأمين على المسؤولية، تم تركها للوثيقة النموذجية الفرنسية للتأمين على السفن.

وزيادة على ذلك، فإن التأمين على السفينة يغطي أيضا بعض الالتزامات والنفقات الأخرى من بينها المساهمة في الخسائر المشتركة وتكاليف المساعدة وإنقاذ الأموال المؤمن عليها، وبشكل عام كل المصاريف الضرورية والمعقولة المنفقة قصد حماية الأموال المؤمن عليها من خطر وشيك الوقوع أو التخفيف من أثاره (المادة 101 من الأمر 95 - 07).

وأن هذه الإسهامات والتعويضات أو النفقات تستخدم لحماية السفينة، أي أنها تصب في صالح المؤمن الذي من مصلحته أن يحتفظ بجزء من المال المؤمن عليه وأن يحدد مبلغ التعويضات التي يلزم بدفعها.

وبالرجوع إلى الأمر 95 - 07 المتعلق بالتأمينات، نجد أن المشرع الجزائري أخذ بوثيقتين فيما يتعلق بالتأمين على السفن وهذا ما أكدته المادة 122 منه بنصها على ما يلي: « يمكن التأمين على السفن:

1- لرحلة واحدة أو عدة رحلات متتالية.

2- لزمين معين.

نستخلص من هذه المادة أن هذه الوثيقة قد تكون لرحلة واحدة أو عدة رحلات وقد تكون لزمين.

(1) بالنسبة للاستثناء الذي ذكرته المادة L173-6 يتعلق بحالة سقوط حق المؤمن له من الاستفادة بالتأمين نتيجة التصريح الكاذب من الكارثة الذي قد تصدر منه، أما الاستثناء المنصوص عليه في المادة L172-6 يتعلق ببطلان التأمين والحق في الاحتفاظ بالأقساط المدفوعة إذا ثبت غش المؤمن له أثناء التصريح بقيمة السفينة ولو كانت هذه هي القيمة المقبولة.

فبالنسبة لوثيقة التأمين لرحلة واحدة، فقد نصت المادة 123 من الأمر 95-07 على ما يلي: « فيما يخص التأمين على رحلة أو عدة رحلات، يضمن المؤمن الأخطار المؤمن عليها من بداية الشحن إلى نهاية التفريغ الخاص برحلة أو رحلات مؤمن عليها وخلال 15 يوما على الأكثر من وصول السفينة إلى الميناء المقصود.

إذا تعلق الأمر برحلة دون بضاعة، تضمن الأخطار ابتداء من الإقلاع أو رفع المرساة إلى رسو السفينة أو إلقاء المرساة لدى الوصول».

أما عن وثيقة التأمين لزمن معين فقد نصت المادة 124 من الأمر 95-09 على ما يلي: « فيما يخص التأمين لأجل محدد، يضمن المؤمن السفينة أثناء سفرها أو تركيبها أو رسوها في إحدى الموانئ أو في مكان مائي أو جاف، في الآجال المحددة في العقد، ويغطي التأمين اليوم الأول والأخير من الأجل المذكور.

وإضافة للتأمين على السفينة، والذي يغطي العناصر السابق ذكرها المحددة بهيكل السفينة والآلات والملحقات.... ومصاريف التجهيز، فإنه يمكن للمجهز (المؤمن له) أن يضيف تأمينات أخرى ويخصص لها رأس مال متميزا عن القيمة المضمونة. ونخص بالذكر هنا ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 125 من الأمر 95-07 المتعلقة بحالة التأمين على وصول السفينة سالمة، ففي هذا النوع من الضمان نكون أمام تأمين تكميلي يلجأ إليه في حالة تعرض السفينة لخطر مضمون يعرضها للفقدان الكلي أو التخلي. وفي هذه الحالة، فإن المجهز بالرغم من حصوله على مبلغ التعويض الخاص بالتأمين على السفينة، فإنه سيجد نفسه في حالة فقدانها كلية أو التخلي عنها (حسبما ذكر في المادة 134 من الأمر) محروما من استغلال السفينة، كما أن فقده لها يمكن أن يعرضه لمصاريف مختلفة قد تتجاوز قيمة السفينة.

ولذلك، فإنه في هذا النوع من التأمين يتم تغطية فوات الكسب والمصاريف وأنه لا يمكن أن يوجه لتغطية أضرار لاحقة بالسفينة تضمنها وثيقة التأمين على السفينة. وعلى ذلك تنص المادة 125 من

الأمر 95-07 بقولها: « أنه يمكن للمؤمن والمؤمن له الاتفاق على تأمين وصول السفينة سالمة وفق شروط يحددانها في العقد»، والتي وردت شبيهة بالمادة L173-7 الفرنسية التي تضيف زيادة على الشروط المحددة في العقد أن هذا النوع من التأمين لا يكون صحيحا ومنتجا لأثاره إلا بعد موافقة مؤمني السفينة، أي أن التأمين على وصول السفينة سالمة لا يكون صحيحا إلا إذا قام المؤمن له بإبلاغ مؤمني السفينة المتعاقدين بموجب وثيقة التأمين على السفينة.

أما فيما يتعلق بالتأمين على البضائع، فنجد أن هذه الأخيرة تضمن وحدة واستمرارية الضمان على البضائع المنقولة في أي زمان ومكان كانت فيه البضائع وحتى ولو تم تغيير وسائل النقل⁽¹⁾، وقد نص مشرعنا في المادتين 136 و 137 من الأمر 95-07 على: « أن أحكام التأمين البحري تنطبق على كامل الرحلة البحرية وعلى المراحل السابقة واللاحقة لها إذا اقتضى نقل البضاعة المؤمن لها عن طريق البر والنهر أو الجو سواء كان ذلك قبل النقل البحري أو تكمله له»، وتضيف الفقرة الأولى من المادة 137 أن: « التأمين على البضائع يسري بدون انقطاع حيثما كانت في حدود الرحلة المذكورة في وثيقة التأمين».

وهو ما يؤكد أن سريان تأمين البضائع المنقولة يمكن أن يمتد من ميناء الإقلاع إلى ميناء الوصول

وهو ما يطابق ما اصطلح على تسميته بشرط من المخزن إلى المخزن⁽²⁾، وإذا ما تأخر المؤمن له

عن تسلّم البضائع في ميناء الوصول فإنه يمتد الضمان إلى غاية 60 يوما بعد وصول السفينة إلى

ميناء الوصول.

(1) Othmane BEN FADHEL, Les assurances maritimes et transports, revue le phare N°6 du octobre 1999, p. 23.

(2) ينصرف هذا الشرط إلى ضمان المخاطر التي تلحق بالبضاعة من وقت خروجها من مخازن الشاحن حتى لحظة دخولها إلى مخازن المرسل إليه في نهاية الرحلة، إذ يتحمل المؤمن المخاطر في التأمين على البضائع من مخازن المصدر إلى أن تسلّم في مخازن المرسل إليه في ميناء الوصول، ولا ينقضي هذا الضمان بمجرد وصول السفينة إلى ميناء الوصول. وهو ما يصطلح على تسميته « شرط من المخزن إلى المخزن».

ويستخلص من ذلك أن المشرع الجزائري أخذ بفكرة وحدة العقد وهو ما يجعل أحكام التأمين البحري تسري أيا كانت طبيعة عملية النقل، حتى ولو تعلق الأمر بنقل مختلط ما دام تابعا للنقل البحري، والأساس القانوني لهذه القاعدة هو النظرية التبعية التي تقرر أن الفرع يتبع الأصل باعتبار النقل البري أو الجوي أو النهري فرعا من الأصل المتمثل في النقل البحري وبالنتيجة تحكمه قواعد التأمين البحري، وفي ذلك مد لمجال التأمين البحري ليشمل الأخطار التي لا تعتبر بحرية بطبيعتها. وقد أخذت بهذه القاعدة الوثيقة الجزائرية للتأمين على البضائع⁽¹⁾، فقد جاء في المادة الأولى من الشروط العامة لهذه الوثيقة ما يلي: « يسري ضمان هذه الوثيقة على البضائع التي تكون محلا لنقل بحري، وأيضا لنقل بري أو نهري أو جوي سابق أو مكمل لنقل بحري مضمون بهذه الوثيقة ويخضع العقد في مجموعه لأحكام التأمين البحري...».

وبالرجوع إلى الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات، نجد أن المشرع الجزائري أخذ بوثيقتين فيما يتعلق بالتأمين على البضائع وهذا ما أكدته المادة 139 منه بنصها على ما يلي: « يمكن تأمين البضائع بوثيقتين:

1- وثيقة تأمين سفرية صالحة لرحلة واحدة.

2- وثيقة تأمين مفتوحة.

فأما عن وثيقة تأمين سفرية صالحة لرحلة واحدة، فقد يصدر المؤمن بناء على طلب المؤمن له وثيقة تأمين بمبلغ معين لضمان بضائع محددة ولرحلة معينة. وتعرف هذه الوثيقة بوثيقة التأمين لرحلة واحدة أو شحنة معينة، وذلك أيضا كانت الطريقة التي يتم بها نقل البضائع أي سواء أكانت منقولة بمقتضى سند إيجار أو سند شحن بحري⁽²⁾.

(1) علي بن غانم، المرجع السابق، ص 254، 255.

(2) جلال وفاء محمد، التأمين البحري على البضائع بوثيقة الاشتراك (وثيقة التأمين العائمة)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2002، ص 15.

وفي هذا النوع من وثائق التأمين، يقوم عادة المتعاقدان: المؤمن والمؤمن له بتحديد وقت بداية ونهاية الرحلة، إذ ينص في الوثيقة على التزام المؤمن وموافقته على بداية التأمين من وقت شحن البضائع على السفينة ويستمر التأمين أثناء نقل البضائع وحتى إتمام تفرغها بسلام على البر في جهة الوصول. ويتفرع عن ذلك ثبوت حق المؤمن له، وكذلك الناقل البحري، في أن تبحر السفينة وتمر على الموانئ المختلفة أو في أي مكان آخر خلال الرحلة البحرية المؤمن من أخطارها وحسب ظروف تلك الرحلة، ودون تغيير لخط سيرها المحدد في الوثيقة. وقد نصت المادة 137 من الأمر 95 - 07 على ما يلي: « يسري التأمين على البضائع بدون انقطاع حيثما كانت في حدود الرحلة المذكورة في وثيقة التأمين.

وتبقى الأخطار مغطاة أيضا إذا حدث أي تغيير في الطريق أو الرحلة أو السفينة ويكون هذا التغيير خارجا عن رقابة المؤمن له أو إرادته».

والأصل أن يذكر في وثيقة التأمين على البضائع لرحلة واحدة اسم السفينة التي تنقل البضائع المؤمن عليها وبحيث لا تسري التغطية التأمينية إذا حصل تغيير أو استبدال لتلك السفينة، وخروجا على هذا الأصل، فقد تغطي وثيقة التأمين ما يعرف بعملية المسافنة إذ يسري التأمين حتى ولو حصل تغيير للسفينة بسبب نقل البضائع من السفينة المحددة في الوثيقة إلى سفينة أخرى، كما في حالة إصابة السفينة الأولى بأضرار تعجز معها عن الاستمرار في الرحلة على نحو يلزم معه نقل البضائع على سفينة أخرى. وعملا، فمن المألوف في وثائق التأمين أن تضاف عبارة « أو أي سفينة أخرى يتفق عليها» بعد اسم السفينة وذلك لاستمرار التغطية التأمينية في حالة التغيير الاضطراري للسفينة التي تشحن عليها البضائع المؤمن عليها.

وأما عن وثيقة التأمين المفتوحة أو الوثيقة العائمة، فيذهب الأستاذ روديير إلى أن الوثيقة العائمة هي العقد الذي بمقتضاه يلتزم المؤمن له خلال مدة محددة بإخطار المؤمن عن جميع الرحلات البحرية الخاصة به سواء باعتباره مصدرا أو مستوردا، حسب الحالة والتي تدخل في نطاق صنف معين أو مجموعات متنوعة، وفي نطاق جغرافي محدد أو غير محدد، وفي المقابل يلتزم وفقا لشروط الوثيقة بالتأمين على مجموع أو جميع الرحلات البحرية موضوع الوثيقة، والذي يمثل الحد الأقصى للالتزامه.

وعليه، وطبقا لتعريف روديير، فإن الوثيقة العائمة تشكل اتفاق إطار والذي يضم في الحقيقية مجموعة من عقود التأمين، حيث يلتزم المؤمن له بتخصيص كل رحلاته البحرية للوثيقة بالنسبة للشحنات المختلفة وطبقا لطبيعة البضائع والنطاق الجغرافي المتفق عليه في الوثيقة، كما يلتزم المؤمن بضمان كل الشحنات طوال مدة الوثيقة ووفقا للشروط الواردة فيها ولا سيما مبلغ التأمين وأقساطه.

وذهب كل من الأستاذين روديير وبونتافيس في مؤلفهما القانون البحري إلى أن هناك شكلين مختلفين للوثائق العائمة: الشكل الأول هو ما يطلق عليه وثيقة الاشتراك وهي تلك التي يلتزم بمقتضاها المؤمن بالتأمين على جميع الرحلات البحرية للمؤمن له وفي حدود مبلغ أقصى للشحنة وبصرف النظر عن عدد الشحنات والأحداث المنشئة للضمان⁽¹⁾، أما الشكل الثاني فهو ما يطلق عليه الوثيقة المتناقصة أو وثيقة الإمداد وهي عبارة عن وثيقة تأمين بمبلغ إجمالي كسقف أعلى بحيث يتناقص هذا المبلغ بتطبيق الوثيقة كلما تم شحن بضائع وحتى يتم استنفاد المبلغ.

والملاحظ أن واضعو الوثيقة الجزائرية لم يفرّدوا أي نموذج للوثيقة العائمة، مفضلين إدراج أحكامها ضمن وثيقة التأمين على البضائع في الفصل العاشر (المواد 30، 31، 32، 33، 34).

إن الوثيقة المفتوحة أو الوثيقة العائمة تتميز بخصائص أساسية تتمثل فيما يلي:

أ- عدم تعيين البضائع:

المبدأ هو وجوب تعيين البضائع المعرضة للخطر محل عقد التأمين البحري على البضائع.

ب- تكرار عمليات الشحن:

سواء كانت الوثيقة العائمة في شكل الوثيقة المتناقصة أم في شكل وثيقة اشتراك، فإن من سماتها

الجوهرية تعدد عمليات الشحن، بحيث لا يتكون من عملية واحدة بل من عمليات متكررة تستقل عن

بعضها البعض ولا يجمعها قاسم مشترك إلا الشروط العامة للوثيقة العائمة ذاتها. ومن ثم فقد تختلف

(1) جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص 29.

كميات البضائع المشحونة من عملية إلى أخرى، أو تختلف السفينة المنقولة عليها البضائع من عملية إلى أخرى، كما قد تختلف الجهات أو الموانئ المرسل إليها البضائع وأشخاص المرسل إليهم وذلك مثلا إذا كان التأمين معقودا لمصلحة شخص من الغير.

والحقيقة أن أسلوب الوثيقة العائمة يتلاءم مع عمليات الشحن المتكرر، كذلك التي يقوم بها تجار الاستيراد، كما يلاءم كذلك الشحنات الصغيرة المتكررة أو المتعاقبة التي تتطلب إبرام عقود تأمين متعددة لولا الوثيقة العائمة.

ج- التخصيص الإجباري للشحنات:

لما كانت الوثيقة العائمة تتضمن تكرارا لعمليات الشحن وكميات وأنواع مختلفة من البضائع المشمولة بالتغطية التأمينية، فقد يحاول المؤمن له التحايل بقصر الوثيقة على الشحنات الهامة والمعرضة للمخاطر البحرية أكثر من غيرها حتى يستفيد إلى أكبر درجة من التغطية، يستوي في ذلك أن تكون الوثيقة العائمة في شكل وثيقة متناقصة أم في شكل وثيقة اشتراك. ومن ثم فقد يحاول المؤمن له أن يحجب عن المؤمن أخبار الشحنات المنقولة على سفن جيدة أو التي لا تكون معرضة لأخطار جسيمة، فيقوم بالتأمين على هذه الأخيرة نظير قسط أقل من ذلك الذي يلتزم به في الوثيقة العائمة⁽¹⁾.

إضافة إلى ذلك، يلتزم المؤمن بموجب الوثيقة العائمة بضمان كافة الأخطار للشحنات، ولكنه يقصد

مقابل ذلك خضوع جميع الشحنات ودون استثناء أي منها للوثيقة. وهذا التبادل بين التزامات المؤمن والمؤمن له هو جوهر الوثيقة العائمة والذي يتطلب توفر قدر كبير من الثقة بينهما، فإذا لم يحصل هذا التخصيص، صار المؤمن له مخلا بالتزامه. ومثال ذلك أن يحصل المؤمن له على وثيقة تأمين أخرى بشروط أفضل للشحنات الأقل تعرضا للمخاطر البحرية. وعادة ما تضع شركات التأمين شرطا في الوثيقة العائمة يحظر على المؤمن له الحصول على تأمين آخر على الشحنات المخصصة للوثيقة

العائمة وطوال مدة سريانها، أو حتى استنفاد مبلغها في حالة الوثيقة المتناقصة.

(1) جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص 30.

د- آلية وتلقائية التغطية التأمينية:

وتعني آلية التغطية التأمينية أن المؤمن يضمن كل البضائع المشحونة المتفق عليها خلال فترة التأمين ودون حاجة إلى صدور إيجاب وقبول جديدين. إذ يتميز التأمين الذي تولده الوثيقة العائمة بالتلقائية حيث يغطي البضائع المشحونة منذ اللحظة التي تشحن فيها وتصبح معرضة للأخطار البحرية المؤمن ضدها. فعملية الشحن هي التي تحرك التزام المؤمن بالضمان. صحيح إن المؤمن له يلتزم بإخطار المؤمن في كل مرة تتم فيها عملية الشحن، إنما هذا الإخطار لا يدعو عن كونه عملاً تنفيذياً، بحيث يلتزم المؤمن بالتعويض عن هلاك أو تلف البضاعة طالما حصل الإخطار في المواعيد المذكورة في الوثيقة، حتى ولو تم هذا الإخطار بعد حصول الهلاك أو التلف. واستثناء من هذه القاعدة فإن التأمين العائم المعقود لمصلحة الغير، كذلك الذي يبرمه السماسرة ووكلاء النقل، لا يسري إلا من وقت إخطار المؤمن بالشحنات التي تتم، وليس من لحظة شحن البضاعة وتعرضها للمخاطر البحرية. كما أنه من المبادئ المستقرة وجوب حصول الإخطار لسريان وثيقة التأمين العائم في الحالات التي

تتضمن فيها الوثيقة شروطاً خاصة أو شروطاً إضافية من شأنها تطبيق أو توسيع نطاق التغطية

التأمينية، كأن ينص على شمول الوثيقة مخاطر خاصة كمخاطر الحرب أو إجازة شحن بضائع أخرى غير تلك المغطاة بالوثيقة. ففي مثل هذه الأحوال، يتحتم على المؤمن له إخطار المؤمن بعملية الشحن، حيث يتوقف سريان الوثيقة في تلك الأحوال الخاصة على صدور إخطار التحديد من المؤمن له.

وعلاوة على ذلك، قد تحقق الوثيقة العائمة غايات اقتصادية لكل من المؤمن والمؤمن له. فمن ناحية أولى، فإن طول المدة التي قد تستغرقها الوثيقة العائمة يساعد المؤمن على دقة احتساب قيمة الأقساط وفقاً للمخاطر التي تتعرض لها الشحنات المختلفة للعملاء المؤمن لهم، وبما قد يسمح له بتخفيض قيمة القسط وعرض شروط أفضل على المؤمن لهم لكونه متأكداً من الحصول على الأقساط لفترة طويلة ولأن الوثيقة تتضمن توزيعاً للمخاطر على عدد كبير من الرحلات البحرية، وبما يتيح للمؤمن اكتساب مركز متميز في سوق التأمين.

ومن ناحية أخرى، فإن انخفاض قيمة قسط التأمين وثباته يمكن المؤمن له سواء كان مصدرا للبضائع أو مستوردا لها من الحفاظ على استقرار أسعارها والتعامل عليها دون مغالاة في أثمانها الأمر الذي يكسبه السمعة الحسنة ويقوي مركزه في السوق الدولية.

وبالرجوع إلى أساس التسوية، فإن الخسارة المشتركة هي كل تضحية اختيارية يقوم بها الربان للمنفعة المشتركة ودرءا لخطر تتعرض له الرحلة البحرية، ويلتزم كل من استعاد من هذه التضحية (مالك السفينة والشاحنون) بأن يساهم ويشارك فيها، ويقوم بتحديد حصة كل من مالك السفينة والشاحنين في الخسارة المشتركة خبراء متخصصون *Dispacheur*، كما تسمى عملية تسوية الخسائر ذاتها *Dispache*⁽¹⁾ وقبل بيان أساس التسوية، لا بأس أن نشير إلى مختلف التعريفات المتعلقة بالخبرة فوفقا للتعريف العام تتمثل الخبرة فيما يلي: الخبرة هي وثيقة محددة للغاية والتي تندرج ضمن الممارسة الداخلية للتأمين البحري والنقل.

أما فيما يتعلق بمرجع *Lamy des transports* فإنه يعرفها كما يلي: بالمعنى الضيق، فهي فعل يشكل تسوية الخسائر المشتركة⁽²⁾ (طبقا لمفهوم القانون البحري). ووفقا لتعريف أعم فهي وثيقة تؤسس من خلالها قواعد التأمين بعد حصول الحادث (أي التعويضات المستحقة للضحية من خطر التوازن بين شركات التأمين، وما إلى ذلك)، مهما كان نوع النقل المعني بها.

كذلك الأستاذ René Rodière فإنه يعرف الخبرة كما يلي: هي تطبيق لوثيقة التأمين للتوصل إلى تسوية لسداد التعويض من طرف المؤمن للمؤمن له وذلك من أجل الحصول على المساهمة، كما أنها

(1) Othmane BEN FADHEL, op.cit., p. 26.

(2) Nathalie SERAFINI, La dispache, mémoire de DESS de droit maritime et des transports, université de droit d'économie et des sciences d'Aix Marseille, France, 1998-1999 p. 12.

قد تشمل فقط التعويض الذي يقدمه المؤمن في حالة وقوع خسارة خاصة⁽¹⁾.

كذلك الأستاذين René Rodière et Emmanuel du Pontavice يعرفان الخبرة كما يلي: تعد بمثابة تطبيق حسابي للمبلغ الإجمالي عن وقوع الضرر والخاص بالنظام القانوني الذي أنشأته وثيقة التأمين والمطبق على الحادث المتعلق بها⁽²⁾.

وبالرجوع إلى القانون البحري الجزائري نجد المادة 323 منه تنص على ما يلي: « يتم تصنيف الخسائر وتحديد وتوزيع الهلاك والأضرار ومصاريف الخسائر المشتركة، وكذلك تحديد مساهمة المعنيين بالأمر ضمن تسويات الخسائر المشتركة من طرف خبراء الخسائر البحرية».

وتجري التسوية في آخر ميناء للتفريغ أو في الميناء الذي تنتهي فيه الرحلة البحرية وهذا ما أكدته المادة 324 ق. ب. ج.

كما قد تتم التسوية بالتراضي إذا اتفق مالك السفينة والشاحنون على الخبراء الذين يقومون بها فتكون التسوية ودية، أما إذا لم ينعقد التراضي أو أثبتت منازعات حول التسوية يتم رفع الأمر إلى المحكمة لإجراء تسوية قضائية. والملاحظ أنه لا يفترض في الخسارة أنها مشتركة، بل يجب على من يطالب باعتبار الخسارة مشتركة أن يقيم الدليل على ذلك، وفي ذلك تنص المادة 306 ق. ب. ج على ما يلي: « يقع الإثبات في كل الأحوال، على أن خسارة ما أو ضررا أو مصروفا يجب قبوله في عداد الخسائر المشتركة، على عاتق الشخص الذي يطالب بذلك القبول».

أما فيما يتعلق بقواعد يورك وأنفيس لسنة 2004، نجد أن هذه الأخيرة نصت بدورها على الأحكام المتعلقة بالتسوية في القاعدة خ منها والتي عالجت النقاط التالية:

1- مكان وزمان التسوية، بحيث أكدت على أن الخسارة المشتركة تسوى في مكان وزمان انتهاء المخاطرة البحرية.

(1) René RODIERE, op.cit., p. 368.

(2) René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, op.cit., p. 487.

و بالنسبة للوصول إلى الميناء النهائي، فهو ميناء الوصول المحدد بسند الشحن. ومما لا شك فيه أن هذه الحالة تعبر عن فرض مبسط وتجريدي حيث أنها تفترض أولاً وجود ميناء وصول نهائي وحيد لكافة الشحنات التي على ظهر السفينة وهذا لا يتوافر إلا في سفن الناقلات⁽¹⁾، أما في سفن الخطوط

المنتظمة فإن موانئ الوصول النهائية تتعدد وبالتالي تنتهي المخاطرة البحرية في حالة وصول شحنة محددة إلى ميناء الوصول النهائي بالنسبة لهذه الشحنة وعليه فإنه في حالة الخطوط المنتظمة يتم تقييم كل شحنة بضائع على أساس ميناء الوصول النهائي لهذه البضائع على أن تقييم السفينة في ميناء الوصول النهائي للرحلة.

أما فيما يتعلق بحالة إرسال البضائع إلى الميناء النهائي، فلا يمكن اعتبار الرحلة فيها مقطوعة بل يمكن اعتبارها قد تعرضت إلى اضطراب حيث يتخذ الريان قراراً بإرسال البضائع إلى ميناء الوصول النهائي باستخدام سفينة أخرى مستأجرة أو أي وسيلة نقل أخرى وهذا لتسليم نقل البضائع والإسراع بها وليس لعدم إمكانية مواصلة الرحلة تماماً.

و تتم تسوية الخسارة مشتركة على أساس ميناء الوصول النهائي وهذا بشرط أن يكون الريان قد نقل البضائع باعتباره ممثلاً للناقل لإتمام التزامه وفقاً لعقد النقل، وبالتالي تعتبر الرحلة للبضائع مستمرة حتى ميناء الوصول النهائي.

أما إذا قام الريان بنقل البضائع على أساس أنه ممثل للشاحنين أو بناء على أوامر منهم فإن الرحلة تعتبر قد انقطعت بميناء أو مكان الإغاثة على اعتبار أن عقد النقل الأصلي قد انتهى وتم إبرام عقد جديد وبالتالي تتم التسوية على أساس قيمة البضائع في ميناء الإغاثة باعتباره ميناء انتهاء الرحلة وانقضاء رابطة المصالح المشتركة.

2- فيما يتعلق بالفقرتين الثانية والثالثة من القاعدة خ، فإنها تهدف إلى التأكيد على عدم الإضرار بمصالح أطراف الخسارة المشتركة في حالة إرسال أي جزء من البضائع إلى ميناء الوصول النهائي

(1) طارق سيف، المرجع السابق، ص 69 .

بأي وسيلة نقل.

ومعنى هذا أنه في حالة إرسال جزء من البضائع إلى ميناء الوصول النهائي بأي وسيلة نقل فإن الخسارة المشتركة تحتسب كما لو أن عملية الإرسال لم تتم.

وعلى اعتبار أن الرحلة البحرية الأصلية قد تم إكمالها باستخدام السفينة الأولى خلال مدة معقولة وتؤسس قيمة الخسارة المشتركة على أساس قيمة البضائع المرسله في ميناء الوصول النهائي وعلى أساس قيمة البضائع غير المرسله في ميناء الإغاثة.

3- توضح الفقرة الرابعة والأخيرة من هذه القاعدة أن الحصص الموزعة على البضائع من النفقات المسموح بها بسبب تطبيق القاعدة لا يجب أن تزيد عما كان يمكن أن يتحمله مالك السفينة إذا تم شحن البضائع على حسابهم.

وبالرجوع إلى موضوع أساس التسوية، فهنا يتدخل الخبير البحري ليحدد قيمة الخسائر وهذه تسمى بالمجموعة الدائنة، كما يقوم بتحديد الأموال أو القيم التي يشترك في تحملها، وهذه تسمى بالمجموعة المدينة⁽¹⁾.

بعد مقارنة المجموعتين تجري النسبة بينهما لتحديد النصيب الذي يشترك به كل من مالك السفينة وأصحاب البضائع⁽²⁾.

المطلب الأول: المجموعة الدائنة (La masse créancière ou active)

وتتضمن هذه المجموعة قيمة التضحيات التي بذلت والتي يتعين توزيعها أي مقدار المبالغ الواجب دفعها بالاشتراك بسبب الأضرار التي حصلت أو المصاريف غير العادية فهي دائنة لأن أصحابها يطالبون الباقيون بالمساهمة بنصيبهم فيها⁽³⁾.

ويجب أن نشير في هذا الإطار إلى نقطة مهمة، وهي أن خسائر النفقات لا تثير إشكال في حساب

⁽¹⁾ La CAAR, Expertise (partie intégrante de l'assurance), revue trimestrielle éditée par la CAAR, N°31 du mai, juin 2010, p. 8.

⁽²⁾ Rabah HELAL, Les avaries communes (institution international), mémoire de fin d'étude de magistrats spécialisés en droit maritime, institut supérieur maritime (group CNAN), Alger, 2005-2006, p. 10.

⁽³⁾ Antoine VIALARD, op.cit., P. 77.

القيم الخاصة، أما خسائر الأضرار فتطرح بعض الإشكاليات الخاصة به⁽¹⁾.

وفيما يلي سنقوم بتحديد عناصر المجموعة الدائنة والتي تتمثل في مقدار الضرر اللاحق بالسفينة وثمان البضائع الهالكة ونفقات تسوية الخسائر.

الفرع الأول: الضرر الذي يصيب السفينة

يدخل المجهز في المجموعة الدائنة بقيمة الأضرار التي تلحق بالسفينة من جراء التضحية الاختيارية التي قام بها الربان لصالح المجموع في الرحلة البحرية، وهنا يجب التمييز بين ما إذا كانت السفينة قد هلكت بالكامل أو أصيبت بأضرار فقط⁽²⁾.

فإذا كانت السفينة قد هلكت بالكامل فإن المجهز يدخل في المجموعة الدائنة بقيمة السفينة قبل التضحية وتحدد هذه القيمة بطريقة التقدير، ويعتد في هذا التقدير بالقيمة التي أمن بها المجهز على السفينة الواردة في وثيقة التأمين. وقد أكدت المادة 330 فقرة أ من ق. ت. ب. م على ما يلي: «... وفي حالة هلاك السفينة هلاكاً كلياً أو اعتبارياً كذلك يحدد المبلغ الذي يقبل في الخسائر المشتركة على أساس قيمة السفينة سليمة قبل وقوع الحادث بعد خصم القيمة التقديرية للإصلاحات التي ليست لها صفة الخسائر المشتركة والثمان المحصل من بيع الحطام إن وجد».

أما إذا كان ما أصاب السفينة هو مجرد تلف في بعض أجزائها وتوابعها وهذا هو الوضع الغالب فإن قيمة إصلاح هذا الضرر هو ما يدخل في المجموعة الدائنة بالإضافة إلى ما أصاب المجهز من ضرر جراء تعطيل العمل الناتج عن التأخير وقت الإصلاح بالإضافة إلى ما لحق السفينة من

ضرر في تخفيض درجتها نتيجة الحادث. إلا أنه ثمة صعوبات قد تعرض في هذا الصدد:

⁽¹⁾ Pour les avaries frais, le montant sera facilement connu, dès lors que les frais en question auront été admis comme entrant en avaries communes, la seule difficulté sera éventuellement liée à un problème de change. Pour les avaries dommages, quelques difficultés particulières.

⁽²⁾ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 389.

إذا أصلحت السفينة، وكان الإصلاح ينحصر في استبدال أشياء جديدة بدلا من الأشياء القديمة، وجب أن يخصم من نفقات الإصلاح الفرق بين القديم والجديد.

وبالرجوع إلى قواعد يورك وأنفرس نجد أنها وضعت نظاما دقيقا للخصم نظير الفرق بين القديم والجديد يختلف باختلاف طريقة بناء السفينة وعمرها ونوع الإصلاحات بحيث نصت في القاعدة رقم 13 على ما يلي: « أ- لا تخضع تكاليف الإصلاح التي تدخل في تسوية الخسارة المشتركة لأية خصومات فيما يتعلق (بالجديد بدلا من القديم) وذلك حيث يتم استبدال المواد أو الأجزاء القديمة بأخرى جديدة إلا إذا زاد عمر السفينة عن خمسة عشر عاما، وفي هذه الحالة يتم خصم ثلث هذه التكاليف.

وفي تطبيق هذه القاعدة يحتسب عمر السفينة اعتبارا من اليوم الحادي والثلاثين من ديسمبر للعام الذي اكتمل فيه بناؤها وحتى تاريخ حدوث فعل الخسارة المشتركة، وذلك فيما عدا أدوات وقوارب الإنقاذ حيث تحتسب الخصومات وفقا لعمر كل جزء تطبق عليه.

ب- تحتسب الخصومات فقط من قيمة تكلفة هذه المواد أو الأجزاء الجديدة عندما تكون جاهزة للتركيب في السفينة.

ولا تحتسب أية خصومات فيما يتعلق بالمؤمن والمواد المخزنة والمرساة والسلاسل، وبالنسبة لرسوم دخول الحوض الجاف والمزالق وتكليف رفع السفينة يتم احتسابها بكامل القيمة.

ج- ولا تعتبر تكاليف تنظيف ودهن قاع السفينة من الخسارة المشتركة إلا إذا كان قد تم دهن القاع خلال إثني عشر شهرا السابقة على تاريخ واقعة الخسارة المشتركة، وفي هذه الحالة فإن نصف هذه التكاليف فقط يتم اعتباره من الخسارة المشتركة».

يلاحظ من خلال هذه القاعدة أنه ثمة ممارسة مستقرة في تسوية الخسارة المشتركة وهي خصم نسبة عند استبدال جزء قديم بجزء أو قطعة غيار جديدة على أساس أن مالك السفينة استفاد من هذا الاستبدال⁽¹⁾، وأن هذه الاستفادة لا يلتزم بقية أطراف الرحلة البحرية بتحملها وبالتالي يخصم مبلغ أو

(1) طارق سيف، المرجع السابق، ص 116 .

نسبة معينة من قيمة الجزء الجديد ولا يتم إدراج هذه النسبة أو المبلغ في التسوية مقابل التحسينات التي عادت على مالك السفينة والتي تساوي هلاك الأجزاء القديمة.

ومع تدشين السفن المصنوعة من المعدن، أصبحت هذه الممارسة ذات أبعاد معقدة مما دعا اتحاد مسوي الخسائر إلى عقد اجتماعات متتالية عام 1884 ووضع معايير لهذه الخصومات بشكل مفصل، وقد أخذت قواعد يورك وأنفوس بهذه المعايير ثم أدخلت عليها تعديلات طفيفة في عام 1924 وظلت مستقرة بعد ذلك في قواعد يورك وأنفوس 1950.

إلا أن اللجنة البحرية الدولية رأت عام 1924 أن هذه الخصومات والمعايير لم تعد مناسبة للملاحة الحديثة وقامت بإدراج نص جديد للقاعدة رقم 13 ما زال معمولاً به في قواعد يورك وأنفوس 1994 وكذلك في القواعد الجديدة (تعديل 2004).

ولفهم الوضع قبل إرساء هذه القاعدة بصياغتها الحالية وإدراك ما أدت إليه قواعد 1994 من تبسيط في تسوية الخسارة المشتركة يمكن الرجوع إلى نص القواعد لعام 1950 والذي يوضح المعاملة المقررة لخصم القديم من الجديد. ولقد سدت هذه القاعدة الباب أمام التقدير لكل حالة على حدة، ولكن هذا النظام تم إلغاؤه في عام 1974، ويعتقد أن ذلك جاء استجابة لضغوط من ملاك السفن.

أمام الوضع الحالي وكما سبق ذكره وفقاً لقواعد 1994 و 2004 والموروثة نصاً من قواعد 1994 فإنه يمكن تلخيصه كما يلي:

أولاً: التكاليف التي لا تخضع للخصم (أي تحتسب بالكامل)

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

ب- المؤن والمواد المخزنة والسلاسل (أيا كان عمر السفينة).

ج- رسوم دخول الحوض الجاف وتكاليف رفع السفينة.

ثانياً: التكاليف التي تخضع للخصم

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

ب- 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.

ج- معدات الإنقاذ وأجهزة الملاحة والاتصالات والآلات حيث تحسب الخصومات وفقا لعمر كل جزء تطبق عليه، أي يتم حساب الهالك لهذه الأجزاء وتحديد النسب الواجب خصمها.

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.

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

والملاحظ أنه قد 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 بينما الإصلاحات المؤقتة قد يترتب عليها الاقتصاد في نفقات الإصلاحات النهائية وحينئذ تعد من الخسائر المشتركة بوصفها من النفقات المستبدلة.

ولا شك أن السفينة قد تتعطل عن الاستغلال خلال فترة الإصلاح، فهل يضاف إلى نفقات الإصلاح تعويض مماثل للربح الذي فات على المجهز بسبب عطل السفينة؟

استبعد القانون الفرنسي 67 - 545 نفقات عطل السفينة، وهذا ما يستخلص من نص المادة 26 منه وكذلك الأمر بالنسبة لقواعد يورك وأنفرس والتي سبق لنا توضيحهما⁽¹⁾.

(1) أنظر الصفحة 81 من هذه الرسالة.

والملاحظ أنه حتى القاعدة رقم 18 من قواعد يورك وأنفريس تحدد أسس قيمة تضحيات الخسارة المشتركة، أو أدواتها بسبب الخسارة المشتركة وتضع بعض المبادئ الهامة على النحو التالي:

- في حالة الإصلاح أو الاستبدال تحتسب القيمة الفعلية المعقولة للإصلاح والاستبدال مع تطبيق نسب الخصم المقررة في القاعدة رقم 13 ويشير هذا المبدأ إلى احتساب قيم الإصلاح والاستبدال بالأسعار السوقية، ولم تحدد القاعدة زمن تحديد السعر السوقي حيث اكتفت بقول: «القيمة الفعلية المعقولة للإصلاح والاستبدال»، ويشير لفظ المعقولة إلى أهمية مراعاة جانب الحذر وبالتالي فربما يكون ميناء الوصول النهائي أو مكان انتهاء الرحلة البحرية ليس أنسب مكان لعمليات الإصلاح، ومن هنا استقرت الممارسات على أن تكون عمليات الإصلاح ذات تكلفة معقولة.

- 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 المقدرة 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.

الفرع الثاني: الضرر الذي يصيب البضائع

إن الضرر الذي قد يقع للبضائع، قد يكون ضرر ناجم عن هلاك البضاعة هلاكا كلياً، أو أن هذا الضرر كان عبارة عن تلف تعرضت له البضاعة، وفي الحالتين يكون مالك البضاعة دائناً بقيمتها. ففي حالة هلاك البضاعة، تقدر البضاعة على أساس قيمتها سليمة في ميناء الوصول وفي يوم التفريغ لأنها هي القيمة التي كان يحصل عليها مالكاها فيما لو وصلت البضاعة سالمة⁽¹⁾.

وبهذا قضت المادة 330 ق. ت. ب. م فقرة 1 عندما نصت على ذلك بالعنوان «بعدم قيمه الاصرار التي تلحق البضائع في ميناء التفريغ ويكون التقدير على أساس القيمة التجارية لهذه البضائع وهي سليمة في الميناء المذكور...».

(1) عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 237.

أما في حالة تلف البضاعة، فإن الطريقة المتعارف عليها هي تقدير قيمة البضاعة باعتبار أنها وصلت سليمة في ميناء الوصول، ثم تحدد بعد ذلك قيمتها بعد التلف، والفرق بين القيمتين، هو الذي يكون به دائنا مالك البضاعة.

وبهذا قضت المادة 330 ق. ت. ب. م فقرة 1 عندما نصت على ذلك بالقول: «...وفي حالة التلف تقدر على أساس الفرق بين قيمتها سليمة وقيمتها تالفة وذلك في آخر يوم لتفريغ السفينة في الميناء المعين أولاً لوصولها أو في يوم انتهاء الرحلة البحرية إذا انتهت في غير الميناء المذكور». ونفس الأمر أكدته المادة 33 من قانون 67-545 الفرنسي⁽²⁾.

وهناك طريقتان لحساب الخسارة المستحقة في حالة تلف البضاعة: طريقة التسوية بالفرق وطريقة

التسوية بالنسبة⁽³⁾.

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 التفريغ أيضاً، فيكون الفرق بين القيمتين هو قدر الخسارة.

وهذا ما جاء في قواعد يورك وأنفرس، فنجد أنها هي الأخرى تأخذ بطريقة التسوية بالفرق وذلك في القاعدة رقم 16 منها والتي نصت على ما يلي: «أ- تتحدد قيمة تعويض الخسارة المشتركة عن الأضرار أو الخسائر التي تصيب الشحنة المضى بها، بما يعادل الخسارة التي يتحملها صاحبها نتيجة لذلك محسوبة على أساس قيمة الشحنة وقت التفريغ والتي تؤكد الفاتورة التجارية المقدمة لمستلم الشحنة أو على أساس قيمة الشحنة أو على أساس القيمة المشحونة إذا لم توجد مثل هذه الفاتورة، وتشمل القيمة وقت التفريغ رسوم التأمين، والأجرة فيما عدا الحالات التي تكون فيها مصالح أخرى غير الشحنة معرضة لفقد هذه الأجرة.

⁽²⁾ Article 33 :« le montant des dommages ou pertes à admettre en avarie communes est déterminé pour la marchandise au port de déchargement, il est égal au cout des sacrifices faits, calculé sur la base de la valeur marchande de cette marchandise à l'état sain au même port».

⁽³⁾ Antoine Vialard, op.cit., P. 78.

ب- وعندما تباع الشحنة التي أصابها الضرر قبل الاتفاق على قيمة الخسارة، فإن الخسارة التي يتم تعويضها تساوي الفرق بين عائد البيع الصافي والقيمة الصافية للشحنة السليمة كما تم حسابها في الفقرة السابقة».

وإذا أردنا تحليل القاعدة 16 نجد أنها تتضمن فقرتين: فبالنسبة للفقرة الأولى نجد أنها تعالج أساس تحديد قيمة البضائع التالفة أو التي تم التضحية بها في فعل الخسارة المشتركة.

والملاحظ أن هناك مشكلات تكتنف هذه القاعدة عمليا والتي تتمثل في حالة نقص قيمة تعويض الخسارة المشتركة عن قيمة البضائع الملقاة، وتنشأ هذه الحالة عندما تكون البضائع قد تلفت قبل إعلان الخسارة المشتركة تلفا جزئيا، أي تعرضت إلى خسارة خاصة قبل إعلان الخسارة المشتركة وبالتالي يجب إنقاص قيمة البضائع بموجب الخسارة المشتركة.

أما الفقرة الثانية، فنجد أنها تعالج حالة بيع البضائع التالفة في ظروف الخسارة المشتركة قبل الاتفاق أو تحديد قيمة التلف، في هذه الحالة يتم احتساب تعويض الخسارة المشتركة لهذه البضائع على أساس القيمة الصافية للشحنة السليمة.

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

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. وتتحصّر هذه الطريقة في مقارنة ثمن البضاعة سليمة يوم البيع و ثمنها تالفة في يوم البيع نفسه، وتطبيق النسبة على الثمن يوم التفريغ⁽¹⁾.

وطريقة 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 صحيحاً إلا إذا روعي تاريخ واحد لقيمة البضاعة تالفة وقيمتها سليمة أما أن يؤخذ رقمان للبيع في تاريخين مختلفين، ثمن البضاعة تالفة يوم البيع، و ثمن البضاعة سليمة يوم التفريغ، فليس دقيقاً على الإطلاق. والملاحظ أن محكمة النقض الفرنسية قد أخذت بطريقة التسوية بالنسبة في حكم مشهور أصدرته في قضية السفينة الشراعية La Seine⁽²⁾ وذلك بموجب قرار صادر بتاريخ 7 جويلية 1932.

أما قواعد يورك وأنفرس فقد أخذت بطريقة التسوية بالفرق والتي سبق لنا توضيحها.

أما فيما يتعلق بأجرة النقل، فإنها تدخل في قيمة البضاعة وتشارك في الخسارة المشتركة مع خصم

مصاريف تحصيلها وهذا ما أكدته القاعدة رقم 15 من قواعد يورك وأنفرس⁽¹⁾ بحيث اعتبرت بأن فقد الأجرة الناتج عن التضحية الاختيارية في سبيل السلامة العامة المرئيه عن هلاك او تلف البضاعة يعد 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.

(1) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 392.

(2) Martine Remond GOUILLOUD, op. cit., p. 391.

(1) Règle XV : perte de fret

«La perte de fret résultant d'une perte ou d'un dommage subit par la cargaison sera admise en avarie communes, tant si elle est causée par un acte d'avarie commune que si cette perte ou ce dommage est ainsi admis devront être déduites du montant du fret perdu, les dépenses que le propriétaire de ce fait aurait encourues pour le gagner, mais qu'in pas exposées par suite du sacrifice».

إلا أنه في هذا الصدد 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(2).

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.

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.

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 إلى القدر الذي :

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

(2) طارق سيف، المرجع السابق، ص 124.

الفرع الثالث: نفقات تسوية الخسائر المشتركة

تشمل نفقات تسوية الخسائر المشتركة أجور الخبراء الذين يقومون بتحديد مبالغ المجموعة الدائنة والمجموعة المدينة وإقامة النسبة بينهما، كما تشمل جميع النفقات المتفرعة عن هذه المهمة.

المطلب الثاني: المجموعة المدينة (La masse débitrice ou passive)

تتكون هذه المجموعة من العناصر التي يجب أن تساهم في تحمل الخسارة وهي المصالح التي أفادها فعل الخسارة المشتركة⁽¹⁾ ولكن لا تدخل في المجموعة المدينة كل ما يرسل بالبريد وأمتعة البحارة والركاب وأجور البحارة ومؤون السفينة وهذا ما أكدته المادة 317 فقرة أولى ق. ب. ج⁽²⁾ كذلك القاعدة رقم 17 من قواعد يورك وأنفريس⁽³⁾، والمادة 327 من ق. ت. ب. م⁽⁴⁾، كذلك المادة 37 من قانون 545-67 الفرنسي. ولا مجال هنا أن يدخل في عداد هذه العناصر الأرواح البشرية لأن حياة الإنسان لا تقوم بمال ولا تعتبر جزءا من مبلغ يمكن المساهمة منه.

وأما العناصر التي تحسب في إعداد المجموعة المدينة فتتمثل في البضاعة التي أنقذت، والسفينة بقيمتها الصافية وأجرة النقل.

الفرع الأول: البضائع

إن البضاعة التي يتم إنقاذها تدخل بكامل قيمتها في الخسارة المشتركة مقدرة بقيمتها الصافية في

ميناء وفي يوم الوصول، وعليه يخصم من قيمتها الإجمالية أجرة النقل وأجور التفريغ والرسوم

(1) Cécile de CET BERTIN, Introduction au droit maritime, Ellipses, 2008, p. 121.

(2) تنص المادة 317 فقرة 1 ق. ب. ج على ما يلي: « تعفى من المساهمة في الخسائر المشتركة وفي حالة ما إذا تم إنقاذها حقائب وأمتعة الطاقم والمسافرين والتي لم يكن لها وثيقة الشحن ووصل من الریان وكذلك الإرساليات البريدية من أي نوع كانت.»

(3) Règle XVII(e) : le courrier, les bagages de passagers, les effets personnels et les véhicules à moteurs privés et accompagnés ne contribueront pas à l'avarie commune

(4) تنص المادة 327 من ق. ت. ب. م: « أمتعة البحارة وأمتعة المسافرين التي لم يصدر بشأنها سند الشحن أو إيصال من الناقل أو من ينوب عنه وكذلك رسائل البريد على اختلاف أنواعها لا تسهم في الخسائر المشتركة إذا أنقذت، وتقبل في هذه الخسائر بقيمتها التقديرية.»

الجمركية⁽¹⁾.

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، اللهم إلا إذا اشترط في سند الشحن أن الأجرة تدفع أيا كانت الحوادث التي تتعرض لها الرحلة ومن ثم فإن أجرة النقل تضاف إلى قيمة البضاعة وتدخل في الخسارة المشتركة.

وتبرير إدخال قيمة البضاعة المضحاة بها في المجموعة المدينة بالإضافة إلى إدخالها في المجموعة الدائنة هو تحقيق المساواة بين عناصر الرحلة البحرية لأن إعطاء صاحب البضاعة المضحاة بها كامل قيمتها يعني أنه أصبح أفضل حالا من أصحاب البضائع المنفذة 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 أيا كانت الظروف وعندها تدخل في المجموعة المدينة.

وبالرجوع إلى قواعد يورك وأنفيس لسنة 2004 فنجد أنها نصت على ما يلي: «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...».

(1) عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 581.

إن هذه الفقرة الأولى تقتضي منا توضيح الحالات التالية: فمثلا عبارة (إلى الحد الذي تكون فيه مصالح أخرى غير البضاعة معرضة لفقد الأجرة)، 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 ثلاث حالات وهي:

أولا: حالة أن البضائع مبيعة على أساس CIF فإنه يتم تطبيق القيمة الواردة بالفاتورة التجارية CIF

والملاحظ 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⁾.

وقد ظهر البيع سيف بشكل مبسط في أواسط القرن التاسع عشر في بلجيكا بشكل بيع تحت الشراع وكانت مخاطر النقل البحري تقع فيه على عاتق المشتري وعلى البائع أن ينقل للمشتري سند الشحن ووثيقة التأمين⁽¹⁾، إلا أن استعماله بشكل واضح يعود إلى عام 1870 بعد الحرب بين فرنسا وألمانيا وانتشر بكثرة بعد الحرب العالمية الأولى عام 1914 حيث فرضت "قواعد" جديدة لتسهيل السفر ولتسهيل الأمر على المستوردين الأوروبيين بالتخفيف عنهم للبحث عن السفينة التي ستشحن البضائع إلى أوروبا، وكذا لإعفائهم من مشقة إبرام عقد تأمين على البضائع ونظرا للصفة الدولية لعقد البيع سيف فقد اهتمت جمعية القانون الدولي بوضع تقنين دولي لهذا البيع، كان من أثر ذلك وضع تنظيم دولي للبيع سيف في فارصوفيا عام 1928 تبعه تعديلات الأول في نيويورك عام

(1) محمد فريد العريني، هاني محمد دويدار، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية،

2003، ص 410 .

(1) عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان- الأردن، الطبعة الأولى، 2009، ص 370.

1930 والثاني في أكسفورد عام 1932 أطلق عليه جميعا قواعد فارصوفيا- أكسفورد 1928 - 1932 ومع ذلك لم يقدر لهذه القواعد الانتشار على المستوى الدولي، مما دفع غرفة التجارة الدولية إلى وضع قواعد اختيارية في التزامات كل من البائع والمشتري ضمن ما يسمى بمصطلحات التجارة الدولية الانكوتيرمز اعتبارا من عام 1936، أخذت تحدثها بما يواكب التطورات المستجدة في التجارة الدولية والنقل بأنواعه المختلفة حتى أصدرت النسخة الأخيرة من هذه المصطلحات عام 2010، كما يمكن للأطراف تبني ما جاء فيها بالنص صراحة في عقودها على الالتزام بالمعنى الوارد في المصطلحات لنوع العقد المبرم بينهما.

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.

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 المشتري، ومع ذلك إذا تأخر إرسال هذه المستندات إلى المشتري فلا يبرر ذلك امتناعه عن دفع الثمن للبائع إنما يحق له مطالبة المتسبب بالتأخير بالمصاريف الاحتياطية ونفقات التخزين في ميناء الوصول نتيجة تأخير وصول المستندات الذي أدى إلى تأخير الـ حفظ السلطات الجمركية.

وعلى ذلك، فالبائع يمكنه قبض الثمن فورا بسحب سفتجة مستندية على المشتري، لأن البيع سيف يعد باتا ومنتجا 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.

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

أما فيما يتعلق بالتزامات البائع والمشتري في البيع سيف فهي كالآتي:

فأما عن التزامات البائع، فيلتزم البائع بتسليم البضاعة المتفق عليها قدرا وصنفا. وإذا أخل البائع بهذا الالتزام كأن يسلم بضاعة دون الكمية المتفق عليها أو أقل جودة من الصنف المتفق عليه فيفسخ العقد على مسؤوليته⁽¹⁾. 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. وتجدر الإشارة إلى أن اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بعقود البيع الدولي للبضائع الموقعة في فيينا لسنة 1980 توجب على البائع أن يسلم البضائع من النوع والكمية والوصف الوارد في عقد البيع والتي تكون محفوظة في طرود بالشكل المطلوب في العقد (المادة 35 من اتفاقية فيينا لعام 1980) وقد عالجت الحالات التي لا تعد البضاعة فيها متفقة مع شروط العقد.

(1) وهيب الأسبر، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس- لبنان، 2008، ص 255.

ونظرا لأن مثل هذا البيع يتم بين أشخاص بعيدين عن بعضهم، فإن يدفع عن طريق فتح اعتماد مستندي من المشتري لصالح البائع مصحوبا بشروط البيع، وعلى ذلك فإن احتمال عدم مطابقة البضائع لشروط عقد البيع والاعتماد المستندي عند تسليمها للمشتري أمر ورد في الحياة العملية، فإذا وجد المشتري اختلافا في النوع والكمية بين البضاعة المسلمة إليه وبين المواصفات الواردة في عقد البيع والاعتماد المستندي، فإنه يكون بالخيار إما أن يفسخ عقد البيع أو أن يقبل بالوضع القائم

مقابل تنزيل القيمة، وتلافيا لمثل هذه الحالة فقد جرت عادة التجار أن يشترطوا على البائع أن يستخرج شهادة من هيئة معتمدة للخبرة تفيد بأن حالة البضاعة مطابقة للمواصفات المطلوبة وتسمى مثل هذه الشهادة بشهادة النوعية.

كما ويلتزم البائع بشحن البضائع في الوقت المتفق عليه على ظهر السفينة التي يختارها، كما يتولى دفع أجرة النقل بالإضافة إلى التأمين على البضائع. في حال إخلال البائع بالتزامه بشحن البضائع في الوقت المتفق عليه، يحق للمشتري فسخ العقد والمطالبة بالتعويضات القانونية.

ويلتزم أيضا بإرسال كافة المستندات المتعلقة بالبضاعة المباعة إلى المشتري ليتسنى لهذا الأخير ممارسة حقه باستلام البضائع أو الرجوع على شركة التأمين بسبب التلف أو الأضرار اللاحقة بالبضاعة.

ويعد التأمين على البضاعة أحد العناصر التي يلتزم البائع سيف بالقيام بها لقاء الثمن الذي يقبضه من المشتري. وقد نصت على هذه الالتزامات قواعد الانكوتيرمز حيث أفادت القاعدة الثالثة من التزامات البائع بأن على البائع أن يحصل على تأمين البضاعة على حسابه كما هو متفق عليه في عقد البيع وحيث يكون للمشتري أو أي شخص آخر مصلحة تأمينية على البضاعة ومن ثم يكون له الحق بمطالبة المؤمن مباشرة عن ما قد يلحق البضاعة من ضرر بمعنى أن المشتري يكون المستفيد من بوليصة التأمين على البضاعة وعلى البائع أن يزود المشتري ببوليصة التأمين أو أي دليل آخر على التغطية التأمينية، ويشترط على البائع أن يبرم عقد التأمين مع شركة تأمين أو مؤمن حسن السمعة وضمن شروط معهد لندن للتأمين ويكون التأمين ساريا من لحظة انتقال مخاطر البضاعة على المشتري وتسليمها للناقل.

ولا يلتزم البائع بإبرام تأمين ضد المخاطر غير العادية أو مخاطر الحرب إلا إذا اتفق على ذلك مع المشتري وعلى نفقة هذا الأخير.

وعادة يكون التأمين شاملا لقيمة البضاعة الواردة في عقد البيع إضافة إلى نسبة مئوية ما بين عشرة إلى خمسة عشرة بالمائة لمواجهة الريح المتوقع في ميناء الوصول ويكون التأمين بعملة عقد البيع كما تكون وثيقة التأمين قابلة للتداول حتى يمكن أن ينقلها المشتري إلى أي شخص آخر قد يوكل إليه تسلم البضاعة خاصة إذا بيعت عائمة أثناء الرحلة البحرية.

وأما عن التزامات المشتري، فيلتزم هذا الأخير بدفع الثمن كما هو وارد في عقد البيع، وهذا الثمن جزافي يتضمن في مبلغ واحد غير قابل للانقسام، ثمن البضاعة وأجرة النقل وأقساط التأمين، وعلى ذلك فلا أثر لانخفاض أو ارتفاع أحد عناصر هذا الثمن في التزام المشتري بدفع الثمن المتفق عليه كما لو زادت أو قلت أقساط التأمين أو أجور النقل.

وقد يشترط البائع دفع الثمن مقابل تسليم المستندات، عندها يكون دفع الثمن مستحقا خلال وقت معقول بعد تقديم المستندات دون النظر إلى وصول السفينة ودون ارتباط بحق المشتري في فحص البضاعة لبيان مدى مطابقتها لشروط العقد، وهذا لا يعني حرمان المشتري من رفض البضاعة إذا فحصها بعد دفع الثمن، إذ له أن يطالب بما دفع إذا رفض البضاعة بعد فحصها أي أن للمشتري حق رفض المستندات وحق رفض البضاعة، فإذا كان رفض البضاعة متعلقا بالمستندات، فإنه يفقد مثل هذا الحق في بعض الظروف إذا قبل المستندات دون اعتراض ومع ذلك فإن الدفع مقابل المستندات لا يخلو من خطورة على المشتري لأن حيازة المستندات دون الحيازة المادية قد تعرض مصالحه للخطر كما لو فقدت البضاعة بخطر مستثنى في سند الشحن أو بواسطة خطر غير مغطى بالتأمين مع أن سند الشحن وبوليصة التأمين كلاهما موافق لشروط العقد.

ثانيا: حالة أن البضائع مبيعة على أساس FOB فإنه يتم إضافة كل من قيمة الأجرة وقسط التأمين والملاحظ أنه في هذا النوع من البيوع أي البيع فوب نجد أن البائع يلتزم بتسليم البضاعة المباعة في

ميناء الشحن على ظهر السفينة التي يتعاقد معها المشتري.

وعلى ذلك، فإن البائع هو الذي يضع على نفقته ومسؤوليته البضاعة على ظهر السفينة التي يعينها المشتري في ميناء الشحن أي أن اختيار الناقل يترك للمشتري الذي يعين ناقلا وطنيا تشجيعا لأسطوله الوطني ومن ثم كانت العبارة الشائعة في العمل البحري اشتر فوبا وبع سيفا تطبق لصالح الأسطول الوطني إن كان المشتري من الدول ذات الأساطيل التجارية البحرية.

ويعد البيع فوب أقدم أنواع بيوع القيام حيث قبل ظهور البيع سيف فقد أشارت إليه أحكام صادرة في بداية القرن التاسع عشر وكان يعد البيع المناسب في التجارة الدولية وبقي كذلك حتى ظهر عقد البيع سيف في مجال التجارة البحرية منذ عام 1862، ومع أن البيع سيف أخذ يتقدم على البيع فوب إلا أنهما بقيا في العمل جنبا إلى جنب وكلاهما نابع من الأعراف والعادات التجارية وليس من التشريع.

والبيع فوب لا ينحصر في المجال البحري، فقد يستعمل لتنفيذ عقد البيع بواسطة الشاحنات أو سكة الحديد أو الطائرات ولذلك يطلق عليه تسميات مستمدة من نوع وسيلة النقل أي أن البضاعة واصلت ظهر الشاحنة، بمعنى أن يلتزم البائع بتسليمها الناقل البري الذي يعينه المشتري على ظهر الشاحنة وكذا الحال إذا كانت وسيلة النقل سكة الحديد أو إذا كان الشحن بالطائرة، وقد يتفق الطرفان في عقد البيع على أن البائع ينفذ التزامه إذا وضع البضاعة ليس على ظهر السفينة بل إلى جانبها ومن ثم يسمى مثل هذا النوع من البيوع بيع فاس FAS.

ويقع 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 تبرأ من هذا الوقت⁽¹⁾.

وتنص المادة 35 من اتفاقية فيينا لعام 1980 أن على البائع أن يسلم بضائع تكون كميتها ونوعها

وأوصافها وكذلك تغليفها أو تعبئتها مطابقة لأحكام العقد، ونض

مطابقة لشروط العقد إلا إذا كانت متضمنة صفات البضاعة التي سبق للبائع عرضها على المشتري كعينة أو نموذج، ويترتب على عدم مطابقة البضاعة المسلمة للبضاعة المتفق عليها مسؤولية البائع في مواجهة المشتري (م 36 من اتفاقية فيينا لسنة 1980)، كما يترتب على ذلك أنه يجوز للمشتري مطالبة البائع بتنفيذ التزامه ما لم يطلب المشتري تعويضا عن ذلك (م 46 |1 من اتفاقية فيينا) ويجوز للمشتري أيضا أن يطالب البائع بتقديم بضائع بديلة إذا كان عدم المطابقة يشكل إخلالا جوهريا

(1) محمد عبد الفتاح ترك، عقود البيوع البحرية الدولية (دراسة لسند الشحن وقواعد الأنكو لسنة 2000 وأهم عقود التجارة الدولية سيف وفوب مع الاستعانة بالكثير من الأحكام القضائية)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، الطبعة الأولى، 2007، ص 745 .

بالعقد وعلى المشتري أن يخطر البائع بذلك خلال فترة زمنية معقولة لا تزيد بأي حال على سنتين من تاريخ اكتشاف عدم المطابقة (م 246 ا، م 39 من اتفاقية فيينا لسنة 1980).

ويقع 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.

أما بالنسبة للمشتري فيقع عليه الالتزام بدفع الثمن، والأصل أن يكون الثمن مستحقا وقت تسليم البضاعة للمشتري، فبعد شحن البضاعة وحصول البائع على سند شحن بها وتقديم السند إلى المشتري، فإن على المشتري أن يدفع الثمن لأن حيافة السند ترقى لحيافة البضاعة وذلك إذا كان الاتفاق قد تم في عقد البيع على أن يكون الدفع مقابل تقديم سند 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 مثل: إيصال ضابط السفينة أو فاتورة الشراء أو بوليصة التأمين أو شهادة تفتيش أو غير ذلك وإذا كان دفع الثمن مستحق أصلا في مكان وزمان تسليم البضاعة أو في أي مكان وزمان تسليم المستندات حسبما ينص العقد فإنه لا يجوز للمشتري أن يعلق دفع الثمن على وصول البضاعة أو فحصها أو أن يرفض دفع الثمن عند تقديم المستندات إليه بحجة وجود عجز في البضاعة، بل عليه أن يدفع الثمن عندما تسلم إليه المستندات وبعد ذلك يطلب نذب خبراء لفحص البضاعة ونتيجة لذلك يطلب فسخ عقد البيع أو يطلب استبدال البضاعة ببضاعة مماثلة أو باستكمال النقص أو بإنقاص الثمن حسب الأحوال.

وإذا اشترط المشتري في عقد البيع فوب بأن يدفع الثمن نظير المستندات في ميناء الوصول، فإن للبائع أن يبرم 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 أيا كان سبب هذا الإعسار ويحدث أحيانا أن يرفض المشتري الوفاء بدفع الثمن في الموعد المتفق عليه مما يبرر للبائع فسخ العقد. أما إذا فسخ البائع العقد دون وجود سبب يتعلق بدفع الثمن فإن المشتري الذي يقبل بهذا الفسخ يعفى من تنفيذ التزاماته التي ينص عليها العقد فيما يتعلق بدفع الثمن وفي الحالة التي يمتنع فيها المشتري عن دفع الثمن مقابل المستندات فلا يجوز إلزامه بتسليم البضاعة ودفع ثمنها

مع المصاريف، لأن ذلك هو استبدال التزام بالتزام غير منصوص عليه في العقد فوب وهو ما لا يجوز وإنما يجوز طلب فسخ البيع بما يترتب على ذلك من آثار، وفي مقابل ذلك إذا فسخ العقد ضد البائع لعدم مطابقة البضاعة لشروط العقد فإن عليه أن لا يرد للمشتري الثمن الذي دفعه مقابل المستندات إضافة إلى التعويض عما لحقه من خسائر⁽¹⁾.

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 فتقع 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 يبرم عقد تأمين عليها لضمان ما قد تتعرض له من أخطار، ذلك أن البيوع البحرية بشكل عام يوفى ثمنها عن طريق فتح الاعتمادات المصرفية ومن ثم تشترط المصارف أن تكون البضاعة مغطاة بغطاء تأميني في حركتها من ميناء المغادرة حتى ميناء الوصول، أما لو كان المشتري قد دفع الثمن نقدا للبائع فإن شراء غطاء تأميني لها يرجع إلى محض اختياره.

(1) محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 746 .

تجدر الإشارة هنا إلى أنه وإن كان إبرام عقدي النقل والتأمين يقعان على عاتق المشتري في البيع فوب إلا أنه يمكن للمشتري أن يوكل البائع بإبرامهما أو أحدهما لصالحه. لكن قيام البائع بذلك لا يكون التزاما عليه وإنما على سبيل الوكالة ومن ثم تكون أجرة النقل وأقساط التأمين التي يدفعها البائع دينا على المشتري منفصلة عن ثمن البضاعة المعين في عقد البيع فوب.

كما تجدر الإشارة إلى أن البائع الذي لم يقبض الثمن ويكون له حق رهن على البضاعة باتفاق الطرفين يمكنه أن يعقد تأمينا على البضاعة لمصلحته لاقتضاء دينه من قيمتها التأمينية بالأولوية على غيره من الدائنين.

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⁾.

وقد يتفق الطرفان على قيام البائع بإبرام عقدي النقل والتأمين لصالح المشتري وذلك بوصف البائع وكيلا عن المشتري وبالطبع لا تنفيذاً للالتزام ناشئ عن البيع. إلا أنه في حالة عدم قيام البائع بإبرام عقدي النقل والتأمين حسب ما اتفق عليه مع المشتري فإن ذلك يوجب التعويض عن الضرر اللاحق والذي يصيب الأخير دونما أي تبرير لفسخ عقد البيع.

ثالثاً: حالة أن البضاعة مبيعة على أساس CFR فإنه يتم إضافة قيمة قسط التأمين إلى القيمة CFR

والملاحظ أنه في هذا النوع من البيوع، يلتزم البائع بنقل البضاعة إلى ميناء الشحن وإبرام عقد نقلها إلى البلد المقصود مقابل ثمن إجمالي يشمل قيمة البضاعة المباعة وأجرة النقل البحري، ويتحمل المشتري بموجبه مخاطر النقل البحري اعتباراً من الشحن ويترتب على المشتري إجراء عقد التأمين ضد مخاطر النقل.

وعليه فإن البيع CFR صورة من البيع سيف مقطوعاً منه أحد العناصر الثلاثة وهو التأمين لأن

(1) محمد عبد الفتاح ترك، المرجع السابق، ص 747 .

البيع سيف يقدم بموجبه البائع وثائق ممثلة لعناصر ثلاثة هي كلفة البضاعة والتأمين عليها وشحنها وتتداخل في اتحاد غير قابل للتجزئة ويتكون مقابلها ثمن إجمالي. أما البيع CFR فيضمن عنصرين فقط، الكلفة والشحن، ويترك عقد التأمين شأن للمشتري.

ويقال عن قلة التعامل بموجب صيغة هذا البيع في التجارة الدولية. ويعزى سبب اللجوء لهذا البيع إما لعوامل تحقق مصلحة الدولة الموردة، عندما تريد تشجيع شركات التأمين الوطنية، وعدم الاعتماد على الشركات الأجنبية، كما يعزى في بعض الأحيان لقلة العملات الأجنبية لدى الدولة الموردة، فتعتمد

للتأمين لدى الشركات الوطنية بدلا من الاستيراد (سيف) حيث يكون الأمر متروكا للبائع باعتبار التأمين التزام مفروض عليه.

وتطبق عادة شروط البيع سيف. وبذلك فإن البائع يلتزم بأن يجهز البضاعة طبقا لشروط العقد، وأن يغلفها التغليف الملائم للنقل، إلا إذا كان الجاري نقلها بلا تغليف، ويلتزم أيضا بإبرام عقد النقل بسفينة ملائمة للرحلة وللاستقبال البضاعة وإيصالها المكان المعين للتفريغ.

ويلتزم أيضا بإصدار شهادة تصدير إذا لم يقضي اتفاقهما خلاف ذلك، باعتباره ملزم بتجهيز بضائع تنقل خارج حدود الدولة.

كما يقدم المساعدة للمشتري للحصول على أي شهادة ضرورية لإيصال البضائع ولاستعمالها. ويقع على عاتق البائع التزام تسليم الوثائق التي ليس بينها وثيقة (بوليصة) التأمين إلى المشتري وبأسرع وقت بعد الشحن، ويتحقق التسليم بتسليم الوثائق المطلوبة وينطبق الكلام الذي قيل في البيع سيف فيما يتعلق بانتقال المخاطر، وإجراءات المشتري عند وجود نقص في الوثائق التي سلمت. ونشير في هذا البيع إلى موضوع جوهرى يثيره الفقه، وفي بعض القضايا. ويرتبط بالتأمين، وإذا كان مرهونا بإرادة المشتري كما تقضي شروط البيع، فإن عقد البيع يتضمن في بعض الأحيان شرطا مفاده:

Insurance to be effected by buyer ويعني هذا أن ينجز التأمين من قبل المشتري.

ويفسر الفقه هذا الشرط على أنه لا يعني توضيح للعقد CFR، إنما يعني أن المشتري ملزم أن يؤمن على البضائع، كما لو أنها بيعت سيف الذي من عناصره التأمين. أي أن التأمين ضروري لتلك البضائع في مواجهتها للرحلة المحددة في العقد.

ويقع على البائع واجب تنبيه المشتري لأهمية وضرورة التأمين وقد يقوم هو بهذه المهمة بصفته وكيل عن المشتري.

ويجب أن نشير إلى نقطة مهمة، وهي أن تطور البيوع البحرية يرجع إلى العرف والعادات والتقاليد وليس التشريعات، حيث بدأت في الظهور منذ حوالي قرن ونصف من الزمان. كذلك، إن عقود التجارة

الدولية تتم بين دول مختلفة متباعدة جغرافياً وأن هذه الدول تتباين في كل من تشريعاتها وأعرافها وعاداتها، الأمر الذي يترتب عليه قيام التجار على اختلاف جنسياتهم عند إبرام عقود التجارة الدولية إلى تضمين اسم هذه العقود كافة البنود الخاصة بحقوق والتزامات كل طرف خاصة ما يتعلق منها بمكان وزمان تسليم البضاعة ووقت انتقال المخاطر¹ والملكية من طرف إلى آخر وكذلك الثمن ومشمولاته وغيرها.

إن التسهيلات التي تقدمها البيوع للحياة التجارية عامة، والحياة التجارية الدولية خاصة، كافية في حد ذاتها لتوضيح سبب أهميتها واحتلالها مكانة مهمة في عالم التجارة فهي أولاً الأداة الفعالة في التجارة الدولية، إذ يتم بموجبها استيراد السلع وتصديرها بين أسواق الإنتاج وأسواق الاستهلاك التي يفصل البحر بينها.

ويساعدها في أداء هذه الوظيفة الدور الرئيسي المهم الذي تؤديه وثيقة الشحن في هذا النوع من البيوع. ومما زاد في أهمية البيوع البحرية أيضاً المزايا الكثيرة التي تحققها لأطرافها الذين ينتمون إلى بلدان تفصل بينها مسافات شاسعة، فهي تمكن المشتري أحياناً من تخطي الصعوبات التي قد يواجهها للحصول على العملات الأجنبية لتسديد نفقات النقل والتأمين في مرفأ الشحن الذي يكون غالباً في دول أجنبية تختلف عملته عن العملة المستعملة في دولته.

كما أن بعض أنواع البيوع البحرية تغني المشتري عن حاجته إلى وجود ممثل له في مرفأ الشحن لإبرام عقدي النقل والتأمين على البضاعة.

أما فيما يتعلق بالبائع، فإن بعض هذه البيوع يمكنه من قبض ثمن البضاعة فور تسليمها إلى الناقل في مرفأ الشحن دونما حاجة لانتظار وصولها إلى مرفأ الوصول وهذا يتفق وطبيعة الأعمال التجارية التي تتطلب السرعة.

كما زاد في أهمية البيوع البحرية أيضاً التطور النوعي الذي طرأ على صناعة النقل البحري، وساعد على نمو المبادلات التجارية، وزيادة حجمها بين الدول.

¹ (علاء عمر محمد، انتقال الخاطر في البيوع البحرية (البيع سيف والبيع فوب)، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2012، ص 12.

أما فيما يتعلق بقانون 67 - 545 الفرنسي فقد نص في المادة 31 منه على أن: « البضاعة التي أنقذت أو التي تمت التضحية بها تكون المساهمة فيها بنسبة قيمتها التجارية الحقيقية أو المفترضة في ميناء التفريغ».

كذلك الأمر بالنسبة للقانون البحري الجزائري، فقد نص في المادة 312 منه على ما يلي: « تكون مساهمة البضاعة بنسبة قيمتها التجارية الحقيقية أو المفترضة في مكان ووقت تفريغها».

ونفس الحكم أكدته المادة 329 فقرة ج من ق. ت. ب. م وذلك بنصها على ما يلي: « تسهم البضائع التي أنقذت بقيمتها التجارية الحقيقية في ميناء التفريغ، وتسهم البضائع التي ضحت بقيمتها التجارية التقديرية في الميناء المذكور».

الفرع الثاني: السفينة

يدخل المجهز في المجموعة المدينة بقيمة السفينة الحقيقية الصافية في الميناء الذي تستقر فيه السفينة بعد خصم النفقات كنفقات الميناء⁽¹⁾.

وكان مقتضى المنطق أن يدخل المجهز في المجموعة المدينة بأجرة السهل الصافي حمله، كما هو الشأن بالنسبة إلى الشاحنين، بيد أن القانون البحري الجزائري نص في المادة 311 منه على ما يلي: « تكون مساهمة الشحنة وثمان الرحلة بنسبة ثلثي قيمتها الإجمالية»، ويبرر هذا الحكم بأن المشرع الجزائري رأى خصم ثلث الأجرة الإجمالية في نظير نفقات الملاحة، ومن ثم يمثل ثلث الأجرة الإجمالية الأجرة الصافية التي يحصل عليها المجهز.

والملاحظ أن القاعدة رقم 17 من قواعد يورك وأنفرس لا تأخذ بهذا الحكم بل تنص على ضرورة اشتراك السفينة بكامل قيمتها⁽¹⁾.

(1) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 396 .

(1) Règle XVII (valeurs contributives) :

كذلك المادة 30 من قانون 67-545 الفرنسي⁽²⁾ نصت على نفس حكم القاعدة رقم 17 من قواعد يورك وأنفريس.

أما المادة 329 فقرة ب من ق. ت. ب. م فقد نصت على أنه: «تسهم الأجرة الإجمالية لنقل البضائع وأجرة نقل الأشخاص التي لم يشترط استحقاقها في جميع الأحوال بمقدار الثلثين».

الفرع الثالث: الأجرة

سبق لنا الإشارة أن القانون البحري الجزائري نص في المادة 311 على أنه: «تكون مساهمة الشحنة وثمان الرحلة بنسبة ثلثي قيمتها الإجمالية». ويستفاد مما جاء في النص القانوني أن المجهز يدخل في المجموعة المدينة بثلثي أجرة نقل البضائع والأشخاص، لأنه يستفيد من التضحية الاختيارية التي تتم في سبيل السلامة العامة، فالأجرة مصلحة للمجهز منفصلة عن المصلحة التي تمثلها السفينة، وتدخل الأجرة في المجموعة المدينة بقيمتها الإجمالية وليس الصافية، وذلك على اعتبار أن المشرع قد أدخل

ثلثي الأجرة في المجموعة المدينة، إذ قدر أن الثلث هو لمواجهة الأعباء التي يتحملها المجهز كأجور الطاقم وثمان الوقود والرسوم والضرائب المختلفة وهي مبالغ كان يجب خصمها من الأجرة الإجمالية التي يحصل عليها المجهز⁽¹⁾.

(a) III La valeur du navire sera estimée sans tenir compte de la plus ou moins valeur résultant de l'affrètement coque nue ou à temps sous lequel il peut se trouver.

(2) Article 30 : « le navire contribue en proportion de sa valeur au port ou s'achève l'expédition, augmentée s'il y a lieu du montant des sacrifices qu'il a subis ».

(1) عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 240.

أما إذا احتوى سند الشحن أو عقد النقل على 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.

المبحث الثاني: تحديد النسبة بين المجموعتين الدائنة والمدينة

إن تسوية الخسائر المشتركة تتألف من ثلاثة أقسام هي تحديد المجموعة الدائنة، وتحديد المجموعة المدينة ثم إيجاد النسبة التي يوزع بها مبلغ المجموعة الأولى على المجموعة الثانية، ومن ثم يجب لإجراء التسوية بين المجموعة الدائنة والمجموعة المدينة إيجاد النسبة بينهما ويتحمل كل عنصر من عناصر المجموعة المدينة مقدار مساهمته بتلك النسبة من قيمته.

المطلب الأول: كيفية حساب النسبة بين المجموعتين الدائنة والمدينة

الفرع الأول: قيمة الاشتراك

متى تم تكوين المجموعة الدائنة والمجموعة المدينة على الوجه المتقدم الذكر فإنه لم يبق سوى إيجاد النسبة بينهما لتحديد نصيب كل شخص في المجموعة المدينة في تحمل الخسائر.

- إن طريقة توزيع النسبة تكون عن طريق تقسيم المجموعة الدائنة
- أ- قيمة السفينة = 250.000 دينار.
 - ب- قيمة البضاعة = 10.000 دينار.
 - ج- أجرة نقل البضاعة = 100.000 دينار.
- مجموع قيمة عناصر الرحلة = 360.000 دينار.
- قيمة البضاعة التي أنقذت = 60.000 دينار.

وقيمة البضاعة التي ضحي بها = 40.000 دينار.

فتكون نسبة مشاركة كل عنصر من عناصر المجموعة المدينة في الخسارة هي:

$$40.000 \div 360000 = 1 : 9 .$$

وعلى ذلك يسهم كل عنصر من عناصر الرحلة في الخسارة المشتركة بنفس النسبة، فالسفينة تسهم بمقدار $1 \times 9 = 250.000 = 27.777$ ديناراً.

والبضاعة المنقذة تسهم بمقدار $1 \times 9 = 60.000 = 6.6666$ ديناراً.

والبضاعة التي ضحي بها تسهم بمقدار $1 \times 9 = 40.000 = 4.4444$ ديناراً.

والأجرة تسهم بمقدار $1 \times 9 = 10.000 = 1.1111$ ديناراً.

فيكون المجموع هو 40.000 دينار، وهذا المقدار الذي ضحي به هو الخسارة المشتركة.

وعلى نفس النمط يمكن بيان نسبة مساهمة كل عنصر من عناصر الرحلة البحرية في حالة الخسائر المشتركة المتمثلة بالنفقات التي تصرف في سبيل السلامة العامة.

ومن ذلك يتضح أن أصحاب البضاعة التي تلفت أو هلكت يعوضون بمقدار 40.000 –
 $4444.44 = 35.5556$ ديناراً.

الفرع الثاني: التصديق على التوزيع

لقد بينت المادة 319 من ق.ب.ج كيفية التوزيع بين الأطراف المعنيين ذلك أنها نصت على ما يلي: «يجري التوزيع بين الأطراف المعنيين حسب قسمة الغرماء⁽¹⁾، وفي حالة إعسار أحد المساهمين

(1) La contribution se fait au marc le franc c'est-à-dire que chacun contribue proportionnellement à l'intérêt qu'il a engagé dans l'expédition et c'est l'expert qui détermine le taux de contribution (division de la masse créancière par la masse débitrice).

يتم توزيع حصته بين الآخرين حسب نسبة فوائدهم وتكون قيمة مساهمة كل معني بالأمر بمثابة الحد الأقصى للالتزاماته».

وقد أعطت المادة 322 من نفس القانون للمجهز امتياز تسديد 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.

والملاحظ أنه إذا انتهى الخبراء من توزيع الخسائر المشتركة وتحديد النصيب الذي يشترك به كل من المجهز والشاحنين فيها، كان هذا التوزيع نهائيا وملزما إذا وافق عليه كل ذوي الشأن، وغالبا ما ينعقد هذا الاتفاق بين مؤمني الشاحنين ومؤمني المجهز.

أما إذا لم يتحقق الاتفاق بينهم على قبوله، فإن التوزيع لا يكون ملزما إلا بتصديق المحكمة عليه.

المطلب الثاني: دور الخبير في تسوية الخسائر المشتركة

تعرف الخبرة بأنها العمل الذي يؤديه الخبير، أي الشخص المتخصص في مجال ما. وبعبارة أخرى فإن الخبير هو ذلك التقني الذي يملك تخصصا ومعرفة دقيقة في مجال معين.

وتتنوع الخبرة بحسب المهام الموكلة للخبير، وتنقسم إلى ثلاثة أقسام بحسب طريقه التعيين، فهي إما أن تكون اتقافية وذلك في أغلب الأحيان، عندما يتفق طرفا عقد إعادة التأمين على تعيين خبير معين لإثبات وقوع الأخطار من عدمها⁽¹⁾. أو أن تكون قضائية وذلك حينما يلجأ القاضي في نزاع ما إلى تعيين خبير في مسألة فنية. أو أنها قد تكون قانونية أي منصوص عليها في القانون.

(1) حيتالة معمر، إعادة التأمين البحري في القانون الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في قانون الأعمال، 2012 - 2013، كلية الحقوق، جامعة وهران، ص 239 .

غير أنه مهما تكن مصادر الخبرة، فإنها كمبدأ عام غير إلزامية، فرأي الخبير يكون في الغالب غير ملزم لا بالنسبة للأطراف ولا بالنسبة للقاضي. ويكون دائما اللجوء إلى خبرة مضادة متى احتاج الأطراف أو القاضي لذلك.

وبالنسبة لطبيعة عقد الخبرة، فالنظرية الغالبة في الفقه هي أن عقد الخبرة يعتبر عقد تأجير خدمات وأن الخبرة مهنة حرة ومستقلة يمارسها الخبير باسمه ولحسابه الخاص.

ولا يشترط في الخبير معرفة القوانين إذ أنه ليس خبيرا قانونيا بل مهنيا في مجال تخصصه⁽²⁾، وإن كان عليه معرفة قوانين المهنة التي يمارسها لأنها تنظم المسائل المتعلقة بممارسته للمهنة⁽³⁾. فالطبيب الشرعي مثلا عليه معرفة القوانين والأنظمة المتعلقة بمهنته كطبيب شرعي ومهنة الطب عموما ويقاس على ذلك المحاسب والمهندس وخبير المصاريف أو التأمين وهذا أمر عام لأن المطلوب من كل الناس عدم الجهل بالقوانين وخاصة المتعلقة بما يمارسونه من أعمال.

ودور الخبير حسب هذا الفهم، يقع ما بين الشاهد العادي والقاضي فهو أكثر من الأول وأقل من الثاني، فالأول ينقل ما شاهده من وقائع أو ما سمعه من أقوال أو حوادث دون إبداء رأيه الشخصي فيها، أما القاضي فإنه يحكم في القضية المرفوعة أمامه مطبقا مبادئ العدل والقانون وأحكامه ذات حجية وتنفذ جبرا وهو صاحب ولاية مستمدة من مرسوم تعيينه الصادر من الوصاية المعنية.

أما عن الصفات الواجب توافرها في الخبير فتتمثل فيما يلي:

أ- العلم بالشيء الذي أصبح به خبيرا: وهو أن يكون حافظا لأسس المادة التي تخصص فيها وأن تتكشف له صورتها عقلا وأن يعتقد جازما بصحة المعلومات التي لديه عنها وهذا يتطلب تأهيلا أكاديميا وممارسة عملية في مجاله.

(2) Jean BIGOT, Traité de droit des assurances (le contrat d'assurance), tome III, LGDJ, 2002, p. 1057.

(3) L'expert maritime, comme tout autre expert, est un technicien, pas un juriste, ce n'est pas à lui de dire le droit.

ب- المعرفة: وهي إدراك الشيء على ما هو عليه، والإدراك يتم بالتمعن والتبصر وقوة ونفاذ البصيرة والقدرة على الإحاطة بعناصر الموضوع.

ج- التجربة: وتعني الاختبار مرة بعد أخرى أي أن يمضي على الخبير فترة كافية وهو يمارس العمل الذي يختص به.

إن 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.

الفرع الأول: القوانين والمراسيم المنظمة لمهنة خبير الخسائر المشتركة

أولاً: المرسوم التنفيذي رقم 07- 220 المؤرخ في 14 يونيو 2007 والذي يحدد شروط اعتماد خبراء ومحافظي العواريات وخبراء التأمين لدى شركات التأمين وشروط ممارسة مهامهم وشطبهم في بداية الأمر يجب أن نشير إلى نقطة مهمة وهي أنه كان هناك مرسوم تنفيذي رقم 96- 46 المؤرخ في 17 يناير 1996 والذي يحدد شروط اعتماد خبراء ومحافظين في العواريات لدى شركات التأمين وشروط ممارسة مهامهم وشطبهم ولكنه قد ألغي.

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.

أما المادة 8 فتتص على ما يلي: « يتعين على خبراء ومحافظي العواريات وخبراء التأمين المعتمدين تحت طائلة التعرض للعقوبات المنصوص عليها في المادة 10 أدناه أن يلتزموا بما يلي:

ممارسة مهامهم بعناية طبقاً لأعراف وتقاليد المهنة، التمتع بسلوك حسن».

وتؤكد المادة 9 على أنه: « يلتزم خبير ومحافظ العواريات وخبير التأمين بكتمان السر المهني واحترام قواعد المهنة».

أما المادة 10 فقد أكدت على ما يلي: « يتعين على خبير ومحافظ العواريات وخبير التأمين المعتمدين أن يقدموا نسخة من تقريرهم إلى المؤمن والمؤمن له خلال الآجال المقررة في الشروط العامة المنصوص عليها في عقد التأمين».

وأما المادة 12 فقد نصت على ما يلي: « يعين خبير أو محافظ العواريات أو خبير التأمين المعتمدين لدى شركات أو فروع شركات التأمين الأجنبية طبقاً للشروط المحددة في عقد التعيين».

والملاحظ أنه طبقاً لأحكام المادة 12 فإن عقد التعيين هو وكالة⁽¹⁾، يخضع لأحكام المواد 571 إلى

غاية المادة 589 من ق. م. ج.

ولا بأس أن نشير في هذا الإطار إلى الأحكام المتعلقة بالوكالة وذلك من خلال بيان الشروط الواجب توافرها في التصرف القانوني محل الوكالة، وأثار الوكالة، وحالات انتهاء الوكالة.

⁽¹⁾ تعرف المادة 571 من ق. م. ج. الوكالة على أنها: «الوكالة أو الإنابة هو عقد بمقتضاه يفوض شخص شخصاً آخر للقيام بعمل شيء لحساب الموكل وباسمه».

وقد تنشئ التزامات في جانب الموكل، هي دفع الأجر إذا كانت الوكالة مأجورة، والملاحظ أنه لم يرد نص خاص في زمان دفع الأجر ومكانه، فتسري القواعد العامة. ومن ثم يكون زمان الدفع هو الوقت الذي يتفق عليه المتعاقدان، فإن لم يوجد اتفاق، فالعرف وقد جرى العرف في أتعاب المحامين أن يعجل جزء منها عند الاتفاق، ويؤجل دفع الباقي إلى حين الانتهاء من الدعوى، أو يشترط دفعه عند كسبها. فإن لم يوجد اتفاق ولا عرف، يكون الدفع عند انتهاء الوكالة وتصديق الموكل على الحساب. ويكون مكان الدفع في الجهة التي يتفق عليها المتعاقدان، فإن لم يوجد اتفاق ولا عرف، كان الدفع في موطن المدين أي الموكل، أو في الجهة التي فيها مقر أعماله إذا كانت الوكالة متعلقة بهذه الأعمال.

كذلك من الالتزامات رد المصروفات أو تقديمها إذا كانت هناك حاجة إلى نفقات لتنفيذ الوكالة وتعويض الوكيل عن الضرر إذا أصابه ضرر بسبب تنفيذ الوكالة ذلك أن هناك شرطان يجب توافرها حتى تتحقق مسؤولية الموكل عما أصاب الوكيل من ضرر بسبب تنفيذ الوكالة، فالشرط الأول هو أن يكون تنفيذ الوكالة بالتنفيذ المعتاد هو السبب في الضرر الذي أصاب الوكيل، أما الشرط الثاني فهو ألا يثبت خطأ في جانب الوكيل. فإذا توافر هذان الشرطان تحققت مسؤولية الموكل، وليس يلزم بعد ذلك أن يتوافر أي شرط آخر إذ النص لا يتطلب إلا هذين الشرطين⁽¹⁾.

أما عن آثار الوكالة بالنسبة إلى الغير الذي تعاقد معه الوكيل، فتتمثل في أن الوكيل يعمل دائماً لحساب الموكل، ولكنه تارة يعمل باسم الموكل وتارة يعمل باسمه الشخصي. والأصل أن يعمل الوكيل باسم الموكل فتكون الوكالة نيابية وإذا لم يذكر في سند التوكيل ما إذا كان الوكيل يعمل باسم الموكل أو يعمل باسمه الشخصي، فالمفروض أن الموكل قد أضفى على الوكيل صفة النيابة وأباح له أن يعمل باسمه نائباً عنه.

(1) إسماعيل عبد النبي شاهين، مدى مسؤولية الوكيل في عقد الوكالة، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2013، ص 131.

ومع ذلك قد يرى الموكل أن يخفي اسمه في التصرف الذي فوض فيه الوكيل لسبب أو لآخر فيشترط في عقد الوكالة أن يعمل الوكيل باسمه الشخصي، ويسخره في ذلك مستعيراً اسمه، وتسمى الوكالة في هذه الحالة بعقد التسخير أو عقد الاسم المستعار فهناك إذن نوعان من الوكالة: الوكالة النيابة وهي وكالة مكشوفة تقترن بالنيابة وتبيح للوكيل أن يعمل باسم الموكل، والوكالة غير النيابة

وهي وكالة مستترة تتجرد عن النيابة وتفرض على الوكيل أن يعمل باسمه الشخصي وإن كان يعمل لحساب الموكل.

أما فيما يتعلق بأسباب انتهاء الوكالة، فهناك أسباب ترجع إلى القواعد العامة ومن هذه الأسباب ما تنتهي به الوكالة انتهاء مألوفاً عن طريق تنفيذها، وفي هذه الحالة تنتهي الوكالة بداهة بإتمام الوكيل العمل الذي وكل فيه. وقاضي الموضوع هو الذي يبت فيما إذا كانت الوكالة قد انتهت بانجاز العمل.

وقد يعين المتعاقدان أجلاً يتم فيه الوكيل العمل. ويرجع في ذلك إلى قصد المتعاقدين، فإن قصداً أن يتم العمل حتماً في خلال الأجل المعين⁽¹⁾، كما إذا كان الموكل على أهبة السفر وكان الوكيل موكلاً في شراء شيء هو من حاجيات السفر، فإذا انقضى الأجل وسافر الموكل دون أن يتم الشراء انتهت الوكالة.

ويكون المقصود من تحديد الأجل في هذه الحالة أن تنتهي الوكالة إما بشراء الشيء المطلوب أو بانقضاء الأجل قبل شرائه. أما إذا لم يقصد المتعاقدان من تحديد الأجل إلا تقدير وقت تقريبي يتم فيه الوكيل عمله، فإن الوكالة لا تنتهي حتماً بانقضاء الأجل، بل يجوز للوكيل المضي في تنفيذ الوكالة حتى بعد انقضاء الأجل إذا كانت هناك ظروف تبرر هذا التأخير.

(1) محمد عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 651.

وكما تنتهي الوكالة بإتمام العمل، تنتهي كذلك بعدم النجاح في العمل.

ومتى استخلصت المحكمة لأسباب سائغة أن الوكيل لم ينجح في العمل الموكل فيه، فانتهت بذلك مهمته، فإن استخلاص المحكمة لهذه النتيجة هو استخلاص موضوعي، ولا مخالفة فيه للقانون.

كما قد تنتهي الوكالة بانقضاء الأجل المعين لها، والمفروض هنا أن تكون الوكالة في أعمال مستمرة كالتوكيل في الإدارة، ويحدد المتعاقدان أجلا تنتهي بانقضائه الوكالة.

مثل ذلك أن يوكل شخص شخصا آخر في إدارة مزرعته أو مصنعه أو متجره لمدة سنة. فمقياس الوكالة هنا لا بالأعمال التي تتم، بل بالمدة التي تنقضي في تنفيذ هذه الأعمال، وتكون الوكالة في هذه الحالة كالإيجار عقدا زمنيا. ومن ثم تنتهي بانقضاء الأجل المحدد لها، وإذا استمر الوكيل بعد انقضاء الأجل قائما بتنفيذ الوكالة بعلم الموكل ودون معارضته، كان هناك تجديد ضمني للوكالة على مثال التجديد الضمني للإيجار.

وقد يكون الأجل المحدد للوكالة أجلا غير معين لا يعرف ميعاد حلوله. مثل ذلك أن يوكل شخص شخصا آخر في إدارة أمواله طول مدة غيابه في سفر بعيد، فتنتهي الوكالة بعودة الموكل من السفر دون أن يكون ميعاد هذه العودة معروفا. كذلك يجوز أن يوكل شخص شخصا آخر مدة حياة الموكل أو مدة حياة الوكيل، والحياة كما هو معروف أجل غير معين. وفي هذه الحالة تنتهي الوكالة بموت أي من المتعاقدين، لأن الموت أجل بالنسبة إلى أحدهما وتنتهي به الوكالة حتما بالنسبة إلى الآخر وكذلك تنتهي بعزل الوكيل أو بتحديه عن الوكالة كما سيأتي بيانه.

أيضا قد تنتهي الوكالة قبل التنفيذ، من ذلك استحالة التنفيذ، والإفلاس ونقص الأهلية، والفسخ وتحقق الشرط الفاسخ.

فأما عن استحالة التنفيذ: فإذا وكل شخص شخصا آخر في بيع منزل، واحترق المنزل بعد التوكيل

فإن التزامات الوكيل تنتهي باستحالة تنفيذها، ومن ثم تنتهي الوكالة.

وإذا وكل شخص شخصا آخر في إدارة أموال له، ثم وضعت هذه الأموال تحت الحراسة القضائية يتولى إدارتها حارس قضائي بدلا من الوكيل، انتهت الوكالة لاستحالة تنفيذ التزامات الوكيل.

والاستحالة في المثل الأول استحالة مادية، وهي في المثل الثاني استحالة قانونية.

وأما عن الإفلاس ونقص الأهلية: فإذا أفلس الموكل أو أفلس الوكيل، فإن الوكالة تنتهي. ذلك أن الموكل المفلس لا يستطيع مباشرة التصرف في أمواله أو إدارتها بنفسه، فأولى ألا يستطيع ذلك بوكيل والوكيل المفلس قد غلت يده عن أمواله فأولى أن تغل عن أموال موكله. والإعسار كالإفلاس في ذلك فإذا شهر إعسار أي من الموكل والوكيل انتهت الوكالة. وإذا أفلس الموكل أو أعسر، جاز للوكيل التمسك بانتهاء الوكالة كما يجوز ذلك لدائني الموكل، ولكن لا يجوز للموكل نفسه أن يتمسك بذلك كما لا يجوز الاحتجاج بانتهاء الوكالة على الوكيل قبل أن يعلم بالإفلاس أو الإعسار⁽¹⁾. أما إذا أفلس الوكيل أو أعسر، فإن للموكل أن يتمسك بانتهاء الوكالة، ولا يجوز ذلك للوكيل. وإذا تعدد الموكلون أو الوكلاء وأفلس أحدهم أو أعسر، فإن الوكالة تنهي بالنسبة إليه وحده، ما لم تكن غير قابلة للتجزئة.

وإذا طرأ نقص على أهلية الموكل أو على أهلية الوكيل، كأن حجر على أي منهما، انتهت الوكالة. فإذا حجر على الموكل فأصبح غير أهل للتصرف القانوني الذي صدر منه التوكيل فيه، انتهت الوكالة، لأن الوكيل لا يستطيع مباشرة هذا التصرف، إذ لا يمكن أن ينصرف أثر التصرف إلى الموكل وهو غير أهل له. ومن هنا فإن العبرة في توافر الأهلية في الموكل بوقت الوكالة وبالوقت الذي يباشر فيه الوكيل التصرف في أن واحد. لكن إذا كان الحجر على الموكل ليس من شأنه أن يجعله غير أهل للتصرف الذي صدر منه التوكيل فيه، كأن كان التصرف من أعمال الإدارة وكان الموكل مأذوناً له في إدارة أمواله، فإن الوكالة لا تنتهي ويبقى الوكيل ملزماً بالمضي في تنفيذ الوكالة. أما إذا حجر على الوكيل، فإنه يصبح غير أهل للالتزامات الناشئة عن الوكالة، حتى لو بقي أهلاً لمباشرة التصرف الموكل فيه، ومن ثم تنتهي الوكالة.

(1) محمد عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 653.

وأما عن الفسخ وتحقق الشرط الفاسخ: فيجوز إنهاء الوكالة عن طريق طلب فسخها إذا أخل أحد المتعاقدين بالتزاماته، وذلك طبقاً للقواعد العامة. فيجوز للوكيل طلب فسخ الوكالة، ويلجأ إلى طلب الفسخ في الأحوال التي لا يجوز له فيها التنحي عن الوكالة، أو إذا أراد أن يطالب الموكل بالتعويض إلى جانب الفسخ، أو إذا أراد توقي رجوع الوكيل عليه بالتعويض.

وتتفسخ الوكالة إذا علقت على شرط فاسخ وتحقق هذا الشرط، وذلك طبقاً للقواعد العامة. فتتفسخ الوكالة بمجرد تحقق الشرط دون حاجة لأي إجراء آخر، ومن ثم لا يحتاج انفساخها إلى إرادة الوكيل كما في التنحي، أو إلى إرادة الموكل كما في العزل.

وهناك أسباب خاصة بعقد الوكالة وهذه ترجع إلى خاصيتين من خصائص هذا العقد أولهما أن الوكالة يتغلب فيها الاعتبار الشخصي، ويترتب على ذلك أنها تنتهي بموت الوكيل وبموت الموكل⁽¹⁾ والثانية أن الوكالة عقد غير لازم، ويترتب على ذلك أنها تنتهي بعزل الوكيل وكذلك بتنحيه عن الوكالة.

فبالنسبة للحالة الأولى، تنتهي الوكالة بموت الوكيل، لأن الموكل قد اختاره وكيلاً لاعتبار شخصي فيه، فلا تحل ورثته محله بعد موته، وإذا كان الوكيل شركة أو شخصاً معنوياً آخر، انتهت الوكالة محله ولو كان هذا الحل اختيارياً، لأن الحل بالنسبة إلى الشخص المعنوي هو بمثابة الموت بالنسبة إلى الشخص الطبيعي. وإذا تعدد الوكلاء ومات أحدهم، لم تنته الوكالة إلا بالنسبة إلى من مات منهم إذا كان الباقيون يملكون أن يستقلوا بتنفيذ الوكالة.

ولا تنتهي الوكالة بمجرد موت الوكيل، بل يجب على ورثته إذا توافرت فيهم الأهلية وكان على علم بالوكالة، أن يبادروا إلى إخطار الموكل بموت مورثهم، وأن يتخذوا من التدابير ما تقتضيه الحال لصالح الموكل (فقرة 2 م 589 ق. م. ج).

وانتهاء الوكالة بموت الوكيل ليس من النظام العام، فيجوز الاتفاق
الوكالة حتى بعد الوكيل ويلتزم بها الورثة في حدود التركة.

(1) تنص المادة 586 ق. م. ج على ما يلي: «تنتهي الوكالة بإتمام العمل الموكل فيه أو بانتهاء الأجل المعين للوكالة وتنتهي أيضاً بموت الموكل أو الوكيل. كما تنتهي الوكالة أيضاً بعزل الوكيل أو بحدوث الموكل».

وتنتهي الوكالة أيضا بموت الموكل، سواء كانت الوكالة غير مأجورة فيكون الوكيل المتبرع قد اعتد بشخص موكله في هذا التبرع، أو كانت مأجورة حيث يبقى مفروضا أن الوكيل قد تخير موكله. وإذا كان الموكل شركة أو شخصا معنويا آخر، انتهت الوكالة بحله ولو كان هذا الحل اختياريا.

ولا تنتهي الوكالة بمجرد موت الموكل، بل تبقى إلى أن يعلم الوكيل بموت الموكل. فإذا لم يعلم به وتعاقد مع الغير، وكان هذا أيضا حسن النية، اعتبرت الوكالة قائمة، وانصرف أثر العقد الذي يبرمه الوكيل، حقا كان أو التزاما إلى ورثة الموكل لا بموجب وكالة ظاهرة بل بموجب وكالة حقيقية.

وانتهاء الوكالة بموت الموكل، كانتهاؤها بموت الوكيل، لا يعتبر من النظام العام فيجوز الاتفاق على ما يخالف هذا الحكم، فلا تنتهي الوكالة بموت الموكل بل يلتزم بها ورثته في حدود التركة. كذلك لا تنتهي الوكالة بموت الموكل إذا كانت في مصلحة الوكيل أو في مصلحة الغير، كما إذا وكل شخص شخصا آخر في قبض ثمن البيع ودفع الثمن سدادا لدين في ذمة الموكل للوكيل أو للغير، إذ لو انتهت الوكالة بموت الموكل في هذا الفرض لفات على الوكيل أو على الغير مصلحته في استيفاء الدين. ولا تنتهي الوكالة بموت الموكل، كما إذا وكل شخص شخصا آخر في نشر وثائق معينة بعد موته، أو في إقامة نصب تذكاري له، أو في سداد دين عليه من تركته، أو في إعطاء مبلغ من تركته لشخص معين، وتتخذ الوكالة في هذه الفروض صورة الوصية ويكون الوكيل هو المنفذ لها.

أما بالنسبة للحالة الثانية، فتنتهي الوكالة بعزل الوكيل في أي وقت⁽¹⁾. ويمكن تعليل ذلك بأن الوكالة هي في الأصل لمصلحة الموكل، فإذا رأى الموكل أن مصلحته في الوكالة لم تعد قائمة كان له أن ينهي الوكالة بعزل الوكيل. وكما للموكل أن يعزل الوكيل، كذلك له من باب أولى أن يقيد من وكالته

(1) زهدي يكن، شرح قانون الموجبات والعقود (الجزء الثالث عشر) في الوكالة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان-الأردن، الطبعة الأولى، سنة النشر غير مذكورة، ص 195.

كأن يوكله في البيع وقبض الثمن ثم يقيد الوكالة بالبيع دون قبض الثمن، ويكون هذا عزلا جزئيا من الوكالة.

وعزل الوكيل يكون بإرادة منفردة تصدر من الموكل موجهة إلى الوكيل، فتسري في شأنها القواعد العامة. ولما كان القانون لم ينص على أن تكون في شكل خاص، فأى تعبير عن الإرادة يفيد معنى العزل يكفي، وقد يكون هذا التعبير صريحا كما قد يكون ضمنيا. ومن أمثلة العزل الضمني للوكيل أن يعين الموكل وكيلا آخر لنفس العمل الذي فوض فيه الوكيل الأول بحيث يتعارض التوكيل الثاني مع التوكيل الأول، فيعتبر صدور التوكيل الثاني عزلا ضمنيا للوكيل الأول⁽¹⁾. ويبقى صدور التوكيل الثاني عزلا ضمنيا للوكيل الأول حتى لو كان هذا التوكيل الثاني باطلا، أو كان قد سقط بعدم قبول الوكيل الثاني إياه، ذلك لأن مجرد توجه إرادة الموكل إلى توكيل شخص آخر لنفس العمل يفيد حتما عزل الوكيل الأول. ويعتبر كذلك عزلا ضمنيا للوكيل أن يقوم الموكل بنفسه بتنفيذ العمل محل الوكالة. وسواء كان العزل صريحا أو ضمنيا، فإنه لا ينتج أثره إلا إذا وصل إلى علم الوكيل طبقا للقواعد العامة.

وإذا تعدد الموكلون وعزل أحدهم الوكيل، فإذا كانت الوكالة تقبل التجزئة اقتصر العزل على الموكل الذي صدر منه العزل، وبقيت الوكالة قائمة بالنسبة إلى الموكلين الآخرين. أما إذا كانت الوكالة لا تقبل التجزئة، فإن الوكيل لا ينعزل حتى بالنسبة إلى الموكل الذي صدر منه العزل، ولا بد من إتفاق جميع الموكلين على عزله حتى ينعزل.

وجواز عزل الموكل للوكيل قاعدة من النظام العام، فلا يجوز الإتفاق على ما يخالفها. ومن ثم لا يجوز للوكيل أن يشترط بقاءه وكيلا حتى يتم العمل الموكول إليه، ويستطيع الموكل بالرغم من هذا الشرط عزله قبل أن يتم العمل. والنص صريح في هذا المعنى، إذ جاء في الفقرة الأولى من المادة 587 ق. م. ج ما يلي: «يجوز للموكل في أي وقت أن ينهي الوكالة أو يقيدها، ولو وجد اتفاق يخالف ذلك».

(1) محمد عبد الرزاق السنهوري، المرجع السابق، ص 655.

أيضا يجوز للوكيل أن يتنحى عن الوكالة في أي وقت قبل إتمام العمل الموكول إليه، فتنتهي الوكالة بتنحي الوكيل. ويعلل ذلك بأن الوكيل، حتى لو كان مأجورا إنما يقصد أن يسدي خدمة للموكل، وعقد

الوكالة بخلاف عقد المقاولة ليس من عقود المضاربة، ولذلك جاز تعديل أجر الوكيل بالزيادة أو بالنقص لجعله متناسبا مع الخدمة التي أداها. فأجاز القانون للوكيل أن يتنحي في أي وقت عن الوكالة إذا رأى أنه لم يعد من الملائم له أن يمضي في إسداء الخدمة للموكل.

وتنحي الوكيل يكون بإرادة منفردة تصدر منه. ولم ينص القانون على أن تكون في شكل خاص. فأى تعبير عن الإرادة يفيد معنى التنحي يكفي، وكما يكون التنحي صريحا يصح كذلك أن يكون ضمنيا، فإنه لا ينتج أثره إلا بوصوله إلى علم الموكل، ولهذا تنص الفقرة الأولى من المادة 588 ق. م. ج على أنه: «ويتم التنازل بإعلانه للموكل».

فقبل إعلان التنحي تبقى الوكالة قائمة، ويكون الوكيل ملزما بالمضي في تنفيذ الوكالة. أما بعد إعلان التنحي فإن الوكالة تنتهي، ولكن الوكيل يكون مع ذلك ملزما بأن يصل بأعمال الوكالة التي بدأها إلى حالة لا تتعرض معها للتلف.

وإذا تعدد الموكلون وكانت الوكالة قابلة للتجزئة، جاز للوكيل أن يتنحي عن الوكالة بالنسبة إلى بعض الموكلين دون بعض. أما إذا كانت الوكالة غير قابلة للتجزئة، فإنه لا يجوز للوكيل أن يتنحي عن الوكالة إلا بالنسبة إلى جميع الموكلين.

وجواز تنحي الوكيل، كجواز عزله قاعدة من النظام العام فلا يجوز الاتفاق على ما يخالفها. ومن ثم لا يجوز للموكل أن يشترط على الوكيل البقاء في الوكالة حتى يتم العمل الموكول إليه، حتى لو كانت الوكالة مأجورة.

والنص صريح في هذا المعنى، إذ جاء في المادة 588 ق. م. ج: «يجوز للوكيل أن ينزل في أي وقت عن الوكالة ولو وجد اتفاق يخالف ذلك».

على أن القانون نفسه قيد حق الوكيل في التنحي في حالتين (م 588 ق م ج):

الحالة الأولى: إذا كانت الوكالة بأجر. فلا يجوز للوكيل أن يتنحى عن الوكالة بغير عذر مقبول أو في وقت غير مناسب. فإن هو فعل. صح التنحي، ولكن الوكيل يكون متعسفا فيكون مسئولا عن تعويض الموكل.

الحالة الثانية: إذا كانت الوكالة صادرة لصالح أجنبي، كأن يكون الوكيل معهودا إليه بوفاء دين لأجنبي في ذمة الموكل من المال الذي يقع في يده لهذا الأخير. فعند ذلك لا يجوز للوكيل التنحي بشروط ثلاثة: أن تقوم أسباب جدية تبرر التنحي، أن يخطر الوكيل الأجنبي بالتنحي، وأن يمهله وقتا كافيا ليتخذ ما يلزم لصيانة مصالحه. فإذا أخل الوكيل بشرط من هذه الشروط الثلاثة، فإنه لا يجبر مع ذلك عن المضي في الوكالة إذ لا يجوز إجبار أحد على عمل شخصي، وإنما يكون مسئولا عن تعويض الأجنبي.

أما إذا كانت الوكالة لصالح الوكيل نفسه، فإنه يجوز له التنحي دون شرط، لأنه هو الذي يقدر مصلحته.

ثانيا: المرسوم الفرنسي رقم 68 - 65 الخاص بحوادث البحر

تؤكد المادة 5 من المرسوم رقم 68 - 65 على أنه: « في حالة عدم اتفاق الأطراف على تعيين الخبير، فيعين من طرف رئيس المحكمة التجارية أو من طرف رئيس محكمة أعلى درجة وذلك في آخر ميناء للتفريغ».

ثالثا: أمر 76 - 80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98 - 05 المؤرخ في 25 جوان 1998 المتضمن القانون البحري الجزائري

لقد عالج المشرع الجزائري أحكام الخبرة في المواد من 323 إلى غاية المادة 330، وحسب أحكام المادة 323 فإنه: « يتم تصنيف الخسائر وتحديد وتوزيع الهلاك والأضرار ومصاريف الخسائر المشتركة وكذلك تحديد مساهمة المعنيين بالأمر ضمن تسويات الخسائر».

أما المادة 324 فقد نصت على أنه: « توضع تسوية الخسائر المشتركة طبقا لقوانين وأعراف المكان الذي تنتهي فيه الرحلة، إلا إذا اشترط على خلاف ذلك».

أما المادة 325 فقد أكدت على أنه: «يوجه الطلب الخاص بوضع تسوية الخسائر المشتركة من طرف المجهز إلى خبير الخسائر البحرية المختص وذلك خلال 15 يوما 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 طلبا بتسوية الخسائر المشتركة».

نفهم من هذه المادة أن الذي يطلب إعداد تقرير الخسائر المشتركة هو المجهز، ولكن عندما لا يقوم المجهز بذلك في الآجال المنصوص عليها قانونا (15 يوما من انتهاء الرحلة) فإن أي شخص ذا مصلحة في الخسائر المشتركة يمكنه أن يقدم إلى الخبير المختص طلب تسوية الخسائر، وبعبارة أخرى يمكن للطرف الأكثر استعجالا أن يحرك الإجراءات.

مثلا: المجهز الذي لم تلحق سفينته أضرار ليس له أية مصلحة في تحريك هذه الإجراءات، بالعكس سيجتهد في أن يطيل الأمور للإفلات من مساهمة الخسارة المشتركة باستغلال التقادم (سنتان ابتداء من نهاية الرحلة) م 331 ق. ب. ج.

وبالعكس، عندما تصيب السفينة أضرار حركية، فإن المجهز يتحرك بسرعة ويحاول أن يضخم من أهمية الأضرار مدرجا فيها عناصر لا علاقة لها إطلاقا بالأضرار الناتجة عن الخسائر المشتركة.

هذه الممارسة التي هي كثيرة الحدوث في عالم البحر، خصوصا من قبل السفن الرافعة أعلام مجاملة تهدف إلى تخفيض قيمة مساهمة المجهز، وإلى تجديد سفينته.

إنه لا ينبغي الغفلة عن كون المساهمة تحسب على أساس كل القيم المعروضة في الرحلة (السفينة، الحمولة، الإيجار البحري) بعد خصم الخسائر الخاصة، ومن هنا فإن من مصلحة المؤمن

بل كل مصلحته، في أن يطلب كل الأدلة عن الخسائر الخاصة، للنظر في علاقتها بالأسباب التي أدت إلى الخسارة المشتركة.

مثلاً: قطع الغيار البالية المستبدلة التي لا تأثير لها على توقف المحركات لا يمكن بأي حال من الأحوال أن تؤخذ في الحسبان في تقرير الخسائر الخاصة المخصومة من قيم المساهمة.

ينبغي التأكد أن المجهز ملزم بداهة قبل أي رحلة أن يؤمن: « صلاحية السفينة للملاحة وسلامتها...، طبقاً للأنظمة والتطبيقات البحرية السليمة» (م 428 ق. ب. ج)، و: « أن تكون السفينة صالحة للاستخدام المخصصة له (م 574 ق. ب. ج). بعبارة أخرى على المجهز أن يصون سفينته كما ينبغي أن يخضعها بانتظام للتدقيقات اللازمة لدى الهيئات المعتمدة لهذا الغرض.

أما المادة 328 فقد أكدت 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».

وبالرجوع إلى المادة 329 ق. ب. ج فقد أكدت على أن: « النزاع في تسوية الخسائر المشتركة، يجب أن يقدم للمحكمة المختصة في أجل شهر واحد ابتداءً من يوم تبليغ التسوية للمعني بالأمر.

تتظر المحكمة في القضية وفقاً لقواعد الإجراءات الجاري بها العمل.

فإذا لم يقع نزاع في تسوية الخسائر المشتركة أمام المحكمة أصبحت هذه التسوية نافذة».

أما المادة 330 فقد أكدت على أنه: « تحدد الصفات المطلوبة وشروط القيام بوظيفة خبير في الخسائر البحرية بموجب قرار وزاري مشترك صادر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية والوزير المكلف بالتجارة».

رابعاً: قرار وزاري مشترك مؤرخ في 15 مارس 1989 يحدد شروط ممارسة وظيفة الخبير الموجه

المركزي

لقد عالج هذا القرار أحكام الخبير في المواد من 1 إلى غاية المادة 3 منه، فالمادة الأولى أكدت على أنه: «يمكن أن يمارس أعمال الخبير الموجه المركزي أو الموزع الأشخاص الآتي ذكرهم:

- الخبراء البحريون الذين مارسوا خمس سنوات عمل على الأقل في المهنة.

- ربابنة الرحلات الطويلة الذين مارسوا الملاحة الفعلية مدة عشر سنوات على الأقل.

- المتصرفون الذين مارسوا عشر سنوات على الأقل في قطاع النقل البحري».

أما المادة 2 فقد نصت على ما يلي: «يتولى الخبير الموجه أو الموزع في أية تسوية لخسائر مشتركة، تصنيف أنواع العطب وتحديد وتوزيع الخسائر والأضرار والنفقات في مجال الخسائر المشتركة، وكذلك ضبط مساهمة المعنيين بالرحلة البحرية وفقا للتنظيمين الوطني والدولي والأعراف البحرية التي يخضع لها نشاط النقل البحري وغير المخالف للقوانين والأعراف السارية في المكان الذي تنتهي فيه هذه الرحلة».

وبالرجوع إلى أحكام المادة 3 فقد أكدت على ما يلي: «يعد التوزيع النهائي للعطب المشترك استنادا إلى الوثائق والمعلومات التي تقدم للخبير أو الموزع لا سيما تقرير البحر الذي يقدمه ربان السفينة وتقرير الخبرة الخاص بهيكل السفينة ومحمولاتها، وفواتير الترميمات والبضائع وجميع النفقات الملتمز بها (الإسعاف البحري، تغيير الطريق، المسافة) ونسخ سندات الشحن المستعملة، ونسخة من قائمة الحمولة، وبيان الضمانات وموئ الطاقم، واستهلاك الوقود، والقيمة التجارية للسفينة وعناوين مؤمني هيكل السفينة ومحمولاتها، واتفاق التحكيم في العطب الذي يشترك في توقيعه المأمورون، بالاستلام والمؤمنون وضمانات المؤمنين وإلا فالكفالات».

خامسا: أمر 95 - 07 المؤرخ في 25 يناير 1995 والمتعلق بالتأمينات

لقد عالج الأمر 95 - 07 أحكام الخبرة في الفصل الثاني تحت عنوان: « الخبراء ومحافظ العواريات»، وذلك في المواد من 269 إلى غاية المادة 273 منه.

فمثلا المادة 269 عرفت الخبير كما يلي: « يعد خبيرا كل شخص مؤهل لتقديم الخدمة في مجال البحث عن الأسباب وطبيعة وامتداد الأضرار وتقييمها والتحقق من ضمان التأمين».

بداية يلاحظ على هذا التعريف أنه تعريف جامع للخبير وليس خاصا بحالة معينة، فالخبير هو الشخص المؤهل المختص الذي يقدم خدمة معينة عند تحقق الخطر، للبحث عن أسباب الحادث وطبيعته، ومدى امتداد الأضرار الناجمة عنه، وتقييم هذه الأضرار إضافة إلى التزامه بالتحقق من وجود الضمان أصلا.

فالخبير تلجأ إليه شركة إعادة التأمين البحري، عند إبلاغها من طرف شركة التأمين بوقوع الحادث فتكلفه بالبحث عن أسباب الحادث، وماهية طبيعته، والأضرار الناجمة عنه ومداهما، فيقوم بتقييم هذه الأضرار، ويتأكد من وجود تغطية تأمينية بموجب عقد تأمين وعقد إعادة التأمين.

والملاحظ أنه في الجزائر يتم الاختيار بين المصطلحات التالية: خبرة وطنية أو خبرة أجنبية، لكن في المجال التطبيقي يتم اللجوء إلى الخبرة الوطنية إذا ما كانت المصالح المتعلقة بالقضية تتم في دولة الجزائر⁽¹⁾.

أما الخبرة الأجنبية فيتم اللجوء إليها في حالة ما إذا كانت المصالح ستتحقق في الخارج.

وبالرجوع إلى أحكام المادة 270 فتشير إلى نوع خاص من الخبراء وهو محافظ العواريات بقولها: « يعتبر محافظ عواريات كل شخص مؤهل لتقديم الخدمة في مجال المعاينة، والبحث عن أسباب وقوع

⁽¹⁾ Hocine ZEGHBIB, op.cit., p. 807.

الأضرار والخسائر، والعواريات اللاحقة بالسفن والبضائع المؤمن عليها، وتقديم التوصيات بشأن الإجراءات التحفظية والوقاية من الأضرار».

وعليه يلاحظ أن محافظ العواريات هو الخبير المتخصص في معاينة الأضرار الحاصلة في ميدان التأمين وإعادة التأمين البحري⁽¹⁾. فبالنسبة لعقد إعادة التأمين البحري، تستعين شركات إعادة التأمين البحري بمحافظ العواريات لمعاينة وقوع الخطر البحري الذي يصيب السفن الناقلة أو البضائع المشحونة، والبحث عن أسباب وقوع الأضرار وتقييم الخسائر الناجمة عنها.

أيضا من مهام محافظ العواريات تقديم توصيات إلى المؤمن بشأن ضرورة قيامه بالإجراءات التحفظية، ضد الغير المتسبب في وقوع الأخطار في الآجال المحددة، حتى يتمكن معيد التأمين من الرجوع عليه طبقا لدعوى الحلول المنصوص عليها في المادة 118 من الأمر 95 - 07⁽²⁾.

أيضا من مهام محافظ العواريات تقديم توصيات للمؤمن لكي يتخذ جميع الإجراءات، حتى يقيه من وقوع الأضرار أو الحد من تفاقمها، طبقا لما هو منصوص عليه في المادة 108 من الأمر 95 -

. 07

أما بخصوص مصطلح الاكتواري، فقد نصت عليه المادة 270 مكرر المستحدثة بموجب تعديل 2006 على أنه: «يعتبر اكتوريا كل شخص يقوم بدراسات اقتصادية ومالية وإحصائية بهدف إعداد أو تغيير عقود التأمين، ويقوم بتقييم أضرار وتكاليف المؤمن والمؤمن له، ويحدد أسعار الاشتراك بالسهر على مردودية الشركة، ويتابع نتائج الاستغلال ويراقب الاحتياطات المالية للشركة».

(1) حيثالة معمر، المرجع السابق، ص 241.

(2) تنص المادة 118 من الأمر 95 - 07 على أنه: «يحل المؤمن محل المؤمن له في حقوقه ودعاواه ضد الغير المسئول في حدود التعويض الذي يدفعه للمؤمن له.

يجب أن يستفيد المؤمن له أولويا من تقديم أي طعن حتى استيفائه التعويض الكلي حسب المسؤوليات المترتبة».

لم يعرف التشريع الجزائري مهنة الاكتواري إلا سنة 2006، بعد تعديله للأمر 95-07 بموجب القانون 06-04⁽¹⁾، ومصطلح الاكتواري هو تعريب للمصطلح الفرنسي *actuaire*.

وأول ملاحظة على هذا الخبير أنه، على عكس الخبراء العاديين، شخص يشتغل في الغالب لدى شركات التأمين أو شركات إعادة التأمين.

ثاني ملاحظة أن الاكتواري شخص له دراية واسعة بعلم الرياضيات، إذ أنه يقوم بعمليات حسابية معقدة للتوصل إلى تحديد أقساط التأمين، والتي تعتبر من أهم مهامه في عقود التأمين، لذلك يطلق عليه أيضا خبير رياضيات.

وإذا كان الاكتواري في مجال التأمين يقوم بتحديد أقساط التأمين فإنه في مجال إعادة التأمين والتي هي عملية مرتبطة أكثر بتسيير الأخطار المؤمن عليها، فإن الاكتواري يصبح مكلفا بتقييم الأخطار.

تعدد لنا المادة 270 مكرر مهام الاكتواري في عدة نقاط، يمكن تلخيصها فيما يلي:

- القيام بدراسات اقتصادية ومالية وإحصائية، بهدف إعادة عقود التأمين وإعادة التأمين وتعديلها.

(1) هذا القانون يعدل أمر 95-07، ومن أهم التعديلات الأساسية الواردة فيه ما يلي:

- زيادة النشاط في مجال التأمين الشخصي.
- تعميم التأمين المتعلق بالمجموعة.
- إصلاح الحق للمستفيد.
- نشأة التأمين المصرفي.
- الفصل بين أنشطة الشركات (الحياة، وعلى غير الحياة).
- تعزيز الأمن المالي.
- نشأة صندوق الضمان الخاص بالمؤمنين.
- فتح السوق الخاصة بفروع شركات التأمين أو إعادة التأمين الأجنبية.
- وضع الرقابة على مؤسسات التأمين المكلفة بالموافقة على الامتثال من طرف شركات التأمين والوسطاء للتشريعات واللوائح المتعلقة بالتأمين أو إعادة التأمين.

- تقييم الأخطار والأضرار الناجمة عنها، وتكاليف المؤمن ومعيد التأمين.

- تحديد مبالغ أقساط إعادة التأمين بالسهر على مردودية شركة إعادة التأمين.

- متابعة نتائج الاستغلال التجاري للشركة.

- مراقبة الاحتياطات المالية للشركة.

وفي مجال إعادة التأمين البحري، يمكن إضافة مهام أخرى للاكتواري، بحسب ما إذا تعلق الأمر بعملية التنازل عن الأخطار أو عملية قبولها من قبل معيدي التأمين.

فإذا تعلق الأمر بعملية التنازل التي يقوم بها المؤمنون، فإن دور الاكتواري يكون في تحديد الأخطار المعدة للتنازل، مع ضرورة التأكد من أن الجزء المحتفظ به من الأخطار لا يعرض شركة التأمين لخسارة محتملة في أموالها الخاصة أو احتياطاتها.

أما إذا تعلق الأمر بقبول التنازل من طرف معيدي التأمين، فإن دور الاكتواري في تجميع الأخطار المقبولة، تسيير هذا التجمع وتحديد الأخطار المحتفظ بها من قبل معيدي التأمين، وتلك التي يجب أن يعاد تأمينها لدى معيدي تأمين آخرين.

أما المادة 271 فقد أكدت على أنه: «يجب على الخبراء ومحافظي العواريات، لممارسة نشاطهم لدى شركة من شركات التأمين، الحصول على اعتماد من جمعية شركات التأمين وأن يكونوا مسجلين في قائمة مفتوحة لهذا الغرض.

وفي حالة عدم وجود جمعية شركات التأمين، يمكن الحصول على اعتماد من إدارة الرقابة».

والملاحظ أنه قد تم تعديل المادة 271 من الأمر رقم 95-07 وذلك بموجب قانون 06-04 المؤرخ في 20 فبراير 2006 المعدل والمتمم للأمر رقم 95-07 والمتعلق بالتأمينات، حيث نصت المادة 59 منه على ما يلي: «تعديل المادة 271 من الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 يناير

1995 وتتم وتحرر كما يأتي:

« للقيام بمهامهم في شركة التأمين، يجب أن يكون الخبراء ومحافظو العواريات والاكثوريون معتمدين من طرف جمعية شركات التأمين ومسجلين في القائمة المفتوحة لهذا الغرض».

أما المادة 272 من أمر 95-07 فقد نصت على ما يلي: « تحدد شروط اعتماد وممارسة وشطب الخبراء ومحافظي العواريات عن طريق التنظيم».

ولكن بالرجوع إلى أحكام المادة 60 من قانون 06-04 نجدها تعدل المادة 272 من الأمر رقم 95-07، وتتم وتحرر كما يأتي: « تحدد شروط اعتماد وممارسة وشطب الخبراء، ومحافظي العواريات والاكثوريين عن طريق التنظيم».

أما المادة 273 من أمر 95-07 فقد أكدت على أنه: « لا يجوز لشركات التأمين المعتمدة أن تلجأ لغير الخبراء أو محافظي العواريات المعتمدين بموجب المادة 271 أعلاه، إلا في المجالات الخاصة التي تحددها جمعية شركات التأمين».

نفس الشيء أكدته وثائق التأمين سواء على السفن أو البضائع وذلك في المادة 18 منها⁽¹⁾.

(1) المادة 18: المعايينات المتناقضة

يجب على كافة المستلمين في حالة إجراء المعايينات اللجوء إلى محققي الخسارة المصادق عليهم من طرف المؤمنين، من أجل القيام بخبرة اتفاقية أو قضائية.

في حال غياب محققي الخسارة، وجب عليهم الاتصال بالقسم التجاري للمحكمة في الموانئ الجزائرية أو إلى قنصل الجزائر في الموانئ الأجنبية إذا تعذر على السلطة المحلية المختصة القيام بذلك.

ويحق للمؤمن رفض المطالبة أو التصريح بذلك في حال إذا لم تصدر المعايينات على النحو المذكور في الفقرة السابقة.

في حال اتفاق المستلمين على حصول المعايينات من طرف محققي الخسارة أو من طرف الخبير المعين من قبلهم، يمكن التوصل إلى خبرة اتفاقية متناقضة والتي تهدف إلى تحديد طبيعة وسبب ومدى أهمية الأضرار والخسائر.

الفرع الثاني: الوثائق المتعلقة بتسوية ملف الخسائر المشتركة

لقد أكدت المادة 326 ق. ب. ج على أنه: « يجب على أي شخص معني بالأمر تسليم خبير الخسائر البحرية دون تأخير جميع الوثائق الضرورية للتسوية والتوزيع وإعلامه كتابيا بمطالبه وإطلاعه من جهة أخرى على جميع المعلومات المفيدة».

ومن الوثائق المتعلقة بتسوية ملف الخسائر المشتركة نجد ما يلي:

أولاً: سند الشحن (Le connaissance)

سند الشحن هو عبارة عن وثيقة عقد النقل البحري، وكان هذا السند عند ظهوره الأولي في القرن الرابع عشر بمثابة إيصال يسلمه الريان بعد توقيعه إلى الشاحن لإثبات واقعة تسلمه البضائع منه⁽¹⁾. ومن ثم ما لبث أن تطور دوره إلى أن أصبح وسيلة إثبات التزامات الأطراف في عقد النقل البحري.

فسند الشحن لم يكن معروفا في العصور القديمة، بل ولم تكن هناك من حاجة إليه، فكان التجار العاملون في التجارة البحرية يرافقون بضائعهم بأنفسهم أثناء الرحلة البحرية حتى وصولها إلى ميناء الوصول ويقومون باستلامها.

وبعد أن تطورت التجارة البحرية واتخذت صفة المشروع التجاري المستقل، بدأت تتبلور معالم سندات الشحن وتأخذ طريقها في الظهور، وكان ذلك في القرنين الثاني والثالث عشر، وما لبث أن شاع استعماله قبل نهاية القرن السادس عشر لا سيما في أوروبا الغربية، وكما ذكرنا أن نشأته الأولى كانت تعبر عن أنه مجرد إيصال من الناقل يعطى للشاحن لإثبات أنه سلم البضائع للناقل ولم يكن له أية وظيفة أخرى إلى أن ظهرت فكرة تمثيل السند للبضائع المشحونة، وبذلك أصبح سند الشحن السند الأساسي في كل عمليات التجارة البحرية.

ويعبر عن هذا المصطلح في اللغة الانجليزية بـ Bill of Lading⁽¹⁾ وبالاسبانية بـ

(1) وجدي حاطوم، النقل البحري في ظل القانون والمعاهدات الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب، الطبعة الأولى،

Konossement ، وبالألمانية ب Konossement ، وبالإيطالية ب Polizzadi Carico ، وبالإنجليزية ب Conocimiento de Embarque ولكن مهما تغيرت المصطلحات فالمعنى يبقى واحداً⁽¹⁾.

والجدير ذكره أن سند الشحن ليس هو عقد النقل ذاته، إنما هو دليل إثبات هذا العقد ومحتوياته، أما العقد الفعلي فهو موجود في الواقع قبل وجود سند الشحن، ويترتب على هذه الفكرة أنه إذا وقع نزاع بشأن شروط العقد فإن للشاحن أن يقيم الدليل على أي وعد أو بند غير مندرج في السند قد قبل به الناقل قبل توقيع السند. فقد يجد الشاحن عند استلامه سند الشحن أن بعض الشروط التي اتفق عليها مع الناقل غير مدرجة في العقد، أو أن بعض الشروط الأخرى لم يتم الاتفاق عليها، فإذا لم يتمكن من إلغاء العقد قبل بدء الرحلة البحرية واستعادة بضائعه، فإنه لا يجب أن يحرم من إثبات أن العقد الذي تم الاتفاق عليه قبل توقيع سند الشحن يخالف ما يتضمنه هذا السند.

وإذا كان سند الشحن أداة لتمثيل البضائع فيغدو أداة ائتمان يقوم مقام البضائع، بحيث أن حائز سند الشحن يصبح كما لو أنه حائز البضائع الواردة فيه، الأمر الذي يؤدي إلى تمكين التعامل بالبضائع أثناء الرحلة البحرية وقبل وصولها إلى المرفأ المقصود، إذ أن تسليم سند الشحن يقوم مقام تسليم البضاعة ذاتها.

يجب التفريق بين سند الشحن المثبت لعقد النقل البحري ذاته والذي يصدر بموجبه، وسند الشحن الذي يصدر بموجب عقد إيجار السفينة. ففي هذه الحالة الأخيرة أن سند الشحن يثبت واقعة شحن البضائع على السفينة، ويحرر إلى جانبه سند إيجار لإثبات عقد إيجار السفينة. أما في الحالة الأولى فإن سند الشحن بالإضافة إلى أن بصدوره يثبت واقعة الشحن ذاتها فهو يثبت عقد النقل أيضاً. كما

⁽¹⁾ Fatima BOUKHATMI, Le connaissance à l'épreuve des nouvelles technologies, revue le phare N° 43 du novembre 2002, p. 43.

يتميز عن سند الشحن بموجب عقد إيجار، أنه يمثل البضاعة المشحونة، وقد يكون قابلاً للتداول، وعليه يجوز لحامله الشرعي أن يتصرف بالبضائع وهي ما زالت في عرض البحر، وهذا ما أعطى سند الشحن هذه الأهمية الكبيرة في نطاق النقل الدولي للبضائع خصوصاً في إطار عمليات الاعتماد المستندي.

إن لسند الشحن وظائف أساسية تتمثل فيما يلي:

1 - أنه أداة إثبات استلام الناقل البضاعة الموصوفة فيه من قبل الشاحن⁽¹⁾، فقد يكون دليل إثبات على استلام وشحن البضاعة على ظهر السفينة فعلاً في سند الشحن القانوني (أو النهائي أو المشحون)، وقد يكون دليل إثبات على أن البضاعة هي فقط أصبحت بعهدة الناقل دون شحنها وذلك في السند برسم الشحن. هذا الأخير يصدر عند استلام الناقل للبضائع ولكن قبل شحنها.

2 - أنه أداة إثبات عقد نقل البضائع حيث يتضمن شروط النقل، فعقد النقل موجود قبل إصدار سند الشحن، لكن بإصداره يصبح السند أداة عقد النقل البحري ذاته.

3 - هو أداة تمثيل البضاعة فهو يمثل البضاعة المشحونة ويقوم مقامها بحيث تندمج البضائع في سند الشحن ذاته ويعتبر حامله كأنه حائز للبضائع وإن كانت حيازة رمزية. هذه الوظيفة هي التي تسمح بإجراء كافة العمليات على البضائع أثناء فترة النقل، من بيع وغيرها حيث يقوم تسليم السند إلى الدائن محل تسليم البضائع ذاتها.

إن سند الشحن يلعب دوراً رئيسياً في ثلاثة قطاعات لها أهميتها في الحياة التجارية والاقتصادية الوطنية والدولية على السواء، تتمثل في تداول البضاعة ونقلها والائتمان عليها⁽²⁾.

(1) تنص المادة 749 ق. م. ج على أنه: «تشكل وثيقة الشحن الإثبات على استلام الناقل للبضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر وتعتبر أيضاً كسند لحيازة البضائع واستلامها».

(2) عزائز إلهام، حجية سند الشحن في إثبات عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2008-2009، ص 4.

أما عن بيانات سند الشحن، فلقد نصت المادة 752 ق. ب. ج على البيانات التي يجب أن يتضمنها سند الشحن ومنها:

1- العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها كتابيا من قبل الشاحن قبل البدء بتحميل هذه البضائع، إذا كان طبع وختم هذه العلامات واضحا وبأي شكل كان وعلى كل قطعة من البضاعة أو تحزيمها.

2- عدد الطرود والأشياء وكميتها ووزنها كما قدمت كتابة من قبل الشاحن، وذلك حسب كل حالة.

3- الحالة والتكليف الظاهران للبضاعة.

كما يلتزم الناقل أو من يمثله، بتزويد الشاحن بنسخ مماثلة عن وثيقة الشحن التي يراها هذا الأخير ضرورية، وتبين عدد النسخ الصادرة على كل نسخة من هذه النسخ. ويجب أن ترفق البضاعة على متن السفينة بنسخة عن وثيقة الشحن وتوقع كل نسخة من وثيقة الشحن من قبل الناقل أو من يمثله والشاحن خلال 24 ساعة من التحميل وفي موعد أقصاه قبل مغادرة السفينة.

ويجب أن يبين على نسخ وثيقة الشحن تواريخ ومكان إصدارها (م 760 ق. ب. ج).

ونفس البيانات الواردة في القانون البحري الجزائري أدرجتها اتفاقية بروكسل⁽¹⁾.

أما بخصوص اتفاقية هامبورغ⁽²⁾، فقد عدت المادة 1 | 15 من الاتفاقية البيانات الواجب إدراجها

(1) معاهدة بروكسل المتعلقة بتوحيد سندات الشحن الموقعة في 25 1924 | 108.

(2) اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع الموقعة بتاريخ 31 1978 | 103 .

في سند الشحن منها ما يتعلق بالبضائع ومنها ما يتعلق بأطراف عقد النقل ومنها ما يتعلق بشروط العقد ومنها ما يتعلق بسند الشحن ذاته. هذه البيانات وفق الترتيب الوارد بالمادة 15 | 1 هي على

الشكل التالي:

- 1- الطبيعة العامة للبضائع والعلامات الرئيسية اللازمة للتعرف على البضائع وبيانا صريحا بالصفة الخطرة بها إن كانت لها هذه الصفة. وعدد الطرود أو القطع، ووزن البضائع، أو كميتها معبرا عنها على نحو آخر، وكل ذلك طبقا للبيانات التي يقدمها الشاحن.
- 2- الحالة الظاهرة للبضائع.
- 3- اسم الناقل والمحل الرئيسي لعمله.
- 4- اسم الشاحن.
- 5- اسم المرسل إليه إن كان الشاحن قد سماه.
- 6- ميناء الشحن المنصوص عليه في عقد النقل البحري والتاريخ الذي تلقى فيه الناقل البضائع في ميناء الشحن.
- 7- ميناء التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل.
- 8- عدد النسخ الأصلية من سند الشحن إذا وجدت أكثر من نسخة أصلية.
- 9 - مكان إصدار سند الشحن.
- 10 - توقيع الناقل أو توقيع الشخص الذي ينوب عنه.
- 11- ما يستحق على المرسل إليه من أجره النقل، أو إشارة أخرى تدل على أن أجره النقل مستحقة عليه.

12- بيان يذكر فيه أن النقل يخضع لأحكام اتفاقية هامبورغ التي تبطل أي شرط مخالف لها يكون ضارا بمصلحة الشاحن أو المرسل إليه.

13- بيان أن البضائع ستشحن على سطح السفينة أو يجوز شحنها على هذا النحو، إذا كان الأمر كذلك.

14- تاريخ أو فترة تسليم البضائع في ميناء التفريغ، إذا اتفق على التاريخ أو الفترة صراحة بين الطرفين.

15- أي حد أو حدود موسعة للمسؤولية حيثما يتفق على ذلك.

وتمثل البيانات التي يقدمها الشاحن عن البضاعة أهمية كبيرة، فعادة ما يتم حساب أجرة النقل على أساس هذه البيانات، وعلى نفس الأساس أيضا يقدر المرسل إليه قيمة التعويضات المطلوبة من الناقل بسبب هلاك البضاعة أو تلفها⁽¹⁾. ويحتفظ الناقل من حيث المبدأ بحقه في التحقق من صحة هذه البيانات ومطابقتها للبضائع لأنه في النهاية مسئول عن تسليم هذه الأخيرة بحالتها المبينة في سند الشحن. ومع ذلك قد تبدو مهمة الناقل صعبة من الناحية العملية، إذ قد لا يوجد لديه الوقت الكافي أو الإمكانيات اللازمة لفحص البضاعة والتحقق من وزنها وحجمها، لا سيما وأن عملية الشحن يجب أن تجري بسرعة حتى لا تظل البضاعة على رصيف القيام فترة طويلة وحتى لا تتعطل السفينة عن السفر.

وحلا لتلك المشكلة فقد اعتاد الناقل على إبداء تحفظات عند كتابة البيانات المتعلقة بالبضاعة فيدون هذه البيانات في سند الشحن كما قدمها إليه الشاحن دون مراجعتها أو التحقق من صحتها مع النص في السند على أن البضاعة مجهولة الوزن أو المقدار أو المقاس أو المحتويات أو القيمة أو أن البيانات الخاصة بالبضاعة حسب قول الشاحن غير معتمدة من الناقل.

(1) محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 315.

لا يخفى على أحد أن مثل هذه التحفظات من شأنها أن تهدر حجية سند الشحن فيما وردت بشأنه إذ من الصعوبة بمكان مع وجود هذه التحفظات أن يثبت الشاحن أو المرسل إليه أن البضائع الموصوفة في السند هي فعلا كما تسلمها الناقل وذلك عند إثارة مسؤولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها، الأمر الذي يؤدي بشكل غير مباشر إلى إعفاء الناقل من المسؤولية أو على الأقل التخفيف منها.

إزاء هذا الوضع ونظرا لإعاقة هذه التحفظات تداول سند الشحن الممثل للبضائع، فقد جرى العمل على مطابقة الناقل بإصدار سند شحن خال من التحفظات أو ما يطلق عليه سند شحن نظيف، مقابل الاتفاق بين الشاحن والناقل على أن يقوم الشاحن بتحرير إقرار على نفسه يقضي بعدم مطالبته بأي تعويض عن تلف أو هلاك البضائع الوارد بشأنها التحفظات في الإقرار نفسه، وهذا الإقرار هو ما كان يعرف بخطاب الضمان، هذا الأمر كان شديد الخطورة على الشاحنين وشركات التأمين على البضائع لما قد يؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية عن هلاك أو تلف البضائع أو التخفيف منها.

لذلك جاءت اتفاقية بروكسل ووضحت حدا لتحكم الناقل بإيراد ما يشاء من تحفظات، فقد نصت الاتفاقية في الفقرة الثالثة من المادة 39 منها على وجوب تسليم الناقل سند الشحن إلى الشاحن عند استلام البضائع منه يتضمن كمية البضاعة وأوصافها وعلاماتها وحالتها الخارجية بناء على تصريح الشاحن، واستدركت هذه الفقرة في آخرها بالقول: « أن الناقل أو الربان أو وكيل النقل ليس ملزما بأن يثبت في سندات الشحن أو يدون فيها علامات أو عددا أو كمية البضائع أو وزنها إذا توافر لديه سبب جدي يحمله على الشك في عدم مطابقتها للبضائع المسلمة إليه فعلا أو عندما لا تتوفر لديه الوسائل الكافية للتحقق منها».

مؤدى ذلك أن الناقل أو من يمثله له أن يتمتع عن إدراج البيانات المتعلقة بالبضائع إذا توفرت إحدى الحالتين⁽¹⁾ : الأولى إذا كانت لديه أسبابا جدية للشك في صحة البيان، الثانية إذا لم تتوفر لديه

(1) وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 70.

الوسائل الكافية للتحقق من صحة البيان.

ولا بد من التشديد على أن التحفظ يجب أن يرد فقط على البيانات المذكورة حصرا حول علامات البضائع أو وزنها، أو كميتها أو عدد الطرود أو القطع. ويحرم الناقلون من التحفظ بشأن حالة البضائع وشكلها الخارجي ذلك على اعتبار أن الناقل يستطيع دائما التحقق من حالة البضاعة وشكلها الظاهر. فإذا ورد التحفظ على هذا البيان الأخير أو غيره من البيانات غير المذكورة أعلاه، يقع التحفظ باطلا وفقا للمادة 83 من الاتفاقية.

لا يسري التحفظ إلا بالنسبة للبيان الذي أدرج التحفظ بشأنه، فإذا ذكر على سبيل المثال في سند الشحن بيان بوزن البضائع وبيان بعدها، ووصف الوزن بأنه مجهول، فيسري هذا التحفظ بالنسبة للوزن فقد دون عدد البضاعة.

أما بالنسبة لمعاهدة هامبورغ فبعد أن تعرضت في المادة 15 1 | منها للبيانات الواجب إدراجها في سند الشحن، وهي الطبيعة العامة لها وعلاماتها، وعدد الطرود أو القطع أو وزن البضاعة أو كميتها طبقا للبيانات التي يقدمها الشاحن، أضافت لائحة طويلة من البيانات التي سبق ذكرها سابقا، إلا أن ما يهنا الآن هذه البيانات المذكورة أعلاه فقط، وبالنسبة لهذه البيانات يتعين على الناقل أصلا التحقق من صحتها قبل تحرير سند الشحن على اعتبار أنه ملتزم بتسليم البضاعة على الحالة التي تسلمها وبالتالي إذا ما اكتشف أي نقص في مقدارها أو عيب في حالتها الظاهرة عليه أن يتحفظ بشأنها.

ثم أنت المادة 16 1 | تجيز للناقل أن يدرج تحفظاته على هذه البيانات فقط وذلك في ثلاث حالات:

الأولى: إذا كان يعلم بعدم مطابقة البيانات المقدمة من الشاحن في هذا الخصوص للحقيقة.

الثانية: إذا توافرت لديه أسباب معقولة للتحقق من صحة تلك البيانات.

الثالثة: إذا لم تتوفر له الوسائل المعقولة للتحقق من صحة هذه البيانات.

وقد أتت المادة 16 | 2 بحكم جديد حول الحالة الظاهرة للبضاعة فأنشأت قرينة لمصلحة الشاحن بأن البضاعة سلمت في حالة سليمة ظاهرة إذا لم يسجل أي تحفظ بشأنها في سند الشحن وعليه فقد نصت المادة 16 | 2 بأنه: «إذا لم يرق الناقل أو أي شخص آخر يصدر سند الشحن نيابة عنه بإثبات الحالة الظاهرة للبضائع في سند الشحن، اعتبرت أنه أثبت في سند الشحن أن البضاعة كانت في حالة سليمة ظاهرة». وقد علق البعض على أن الملاحظة التي يوردها الناقل أو من يمثله بشأن الحالة الظاهرة للبضائع في سند الشحن لا تعتبر تحفظاً بالمعنى المقصود للتحفظات ولا تسري عليها أحكام التحفظات الواردة بالمعاهدة، إنما تعتبر من قبيل البيان المضاد⁽¹⁾.

أما عن شكل سند الشحن، فتتص المادة 758 ق. ب. ج على أنه: «يمكن وضع وثيقة الشحن:

أ- باسم المرسل إليه المعين بوثيقة شحن اسمية.

ب- لأمر شاحن أو شخص معين من قبله بوثيقة شحن لأمر.

ج- لحاملها.

إذا لم يعين الشخص في وثيقة شحن لأمر، عدت وثيقة الشحن لأمر الشاحن».

يتبين من هذا النص أن سند الشحن إما أن يكون صادراً باسم شخص معين، أي سند اسمي، أو لأمر شخص أو للحامل.

أ- سند الشحن الاسمي:

وهو ذلك السند الذي يصدر باسم شخص معين، فيتعهد الناقل بمقتضاه بأن يسلم البضاعة المنقولة المذكورة في السند إلى الشخص المعين فيه بعد أن يثبت من هويته. وهذا الشخص إما أن يكون الشاحن نفسه وإما أن يكون المرسل إليه.

ويلاحظ أنه في سندات الشحن ذات الشروط النمطية التي تصدرها شركات الملاحة، أنها تتضمن

(1) وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 72.

في الجزء الأعلى منها وعلى وجهها البيانات الخاصة بأطراف عملية النقل البحري، الناقل والشاحن والمرسل إليه، وتنقسم خانة المرسل إليه إلى قسمين الأول خاص بصاحب الحق باستلام البضائع وهو المرسل إليه بالمعنى القانوني الدقيق، والثاني خاص بالشخص الواجب إبلاغه عند وصول البضائع ويذكر فيه عادة وكيل الشحنة أو وكيل العبور الذي يحق له استلام البضاعة من الناقل. بناء على ذلك إذا كتب اسم الشاحن في كل من الخانة الخاصة بالمرسل إليه، فمعنى ذلك أنه هو المرسل إليه شخصياً دون تدخل شخص ثالث. وفي مثل هذه الحال إذا لم يسبق قبل اسم الشاحن في الخانة الخاصة بالمرسل إليه عبارة « لأمر » أو « لإذن » كان سند الشحن اسماً. وكذلك إذا تم تعيين شخص المرسل إليه دون أن يسبق اسمه عبارة « لأمر » أو « لإذن » كان السند اسماً.

ب- سند الشحن لأمر:

في هذا السند يذكر اسم المرسل إليه (أو الشاحن) مسبقاً بعبارة الأمر (أو الإذن)، وهذا النوع هو الأكثر انتشاراً بين كافة سندات الشحن، إذ يخول هذا السند صاحبه نقل ملكية البضائع التي يمثلها عن طريق تظهيره كتظهير السندات التجارية، وبالتالي يصبح سند الشحن من السندات القابلة للتداول. مع الإشارة إلى أن قاعدة تضامن الموقعين على الورقة التجارية لا تنطبق على سند الشحن لأمر. فلا تضامن إذن بين المالكين المتتابعين للبضاعة التي يمثلها السند.

ج- سند الشحن لحامله:

يكون سند الشحن لحامله عندما يصدر دون أن يحمل اسم المرسل إليه، وبما أن سند الشحن البحري يمثل البضاعة المشحونة، وبما أن هذه البضائع قد تكون محل تصرف أثناء طريقها إلى ميناء الوصول من قبل الشاحن دون أن يعلم مسبقاً الشخص المتصرف له (المرسل إليه)، ففي هذه الحالة لا يكون بوسع الشاحن تحديد شخص المرسل إليه الذي يتسلم البضائع عند الوصول بعد شرائها من الشاحن، وقد لا يرغب الشاحن إصدار سند الشحن باسمه كي لا يضطر إلى إتباع إجراءات حوالة

الحق المدنية إذا ما أراد التصرف في البضائع المنقولة.

إن الحامل الشرعي لهذا السند هو من يحوزه، وهو الذي يكتسب صفة المرسل إليه بموافقة الناقل وبالتالي هو الذي يحق له استلام البضاعة من الناقل أو من يمثله بالرغم من ميزات هذا النوع من السندات إلا أن الخشية من خطر فقدانه أو سرقة جعلته نادرا في التعامل.

والملاحظ أن الأعراف والممارسات المهنية البحرية عرفت منذ زمن، ليس ببعيد نسبيا نوعا من سندات الشحن غير قابلة للتداول لا بالطرق التجارية ولا بالطرق المدنية يطلق عليها اسم Sea way bill .

إن اعتماد هذا النوع من السندات كان الدافع إليه تفادي عمليات الغش والاحتيايل البحري التي تحصل نتيجة تعدد نسخ سند الشحن وتظهيرها لأكثر من مرسل إليه واحد⁽¹⁾.

يجب الإشارة إلى نقطة مهمة، وهي أن سندات الشحن تصدر في غالب الأحيان لأمر ما يعني إمكانية تداولها بالطرق التجارية، فإن أي تحفظ يدرجه الناقل سوف يكون له الأثر السيئ على تداول هذا السند أو إضعاف قوته الائتمانية على أبسط تقدير، فلا شك أن تدوين التحفظات على سند الشحن يجعل من بيع البضائع الذي يمثّلها السند، أو التعامل بها على وجه عام، صعب في الفرض التي تكون هذه البضائع في عرض البحر أي أثناء تنفيذ عملية النقل، فالمشتري أو المقرض لا يتشجع على الشراء أو على الإقراض إذا كانت كمية البضائع غير معروفة منه مثلا. لتفادي ذلك ابتكر الشاحنون وسيلة يخلصون بها السندات من مثل تلك التحفظات ذلك بالاتفاق مع الناقل بإصدار سند شحن نظيف clean bill of lading أي خال من التحفظات، بمقابل تقديم الشاحن إلى الناقل خطاب ضمان تدرج فيه التحفظات التي كان الناقل عازم على إدراجها في سند الشحن، فيتعهد الشاحن في هذا الخطاب عدم مطابقة الناقل بالتعويض عن النقص أو التلف اللاحق بالبضائع المبيّنة في سند الشحن. كما يتعهد بضمان كافة النتائج المنبثقة عن كل مطالبة من قبل الغير أو المرسل إليه بسبب النقص أو التلف اللاحق بتلك البضاعة.

لم تعالج اتفاقية بروكسل خطاب الضمان بالرغم من شيوعه آنذاك في النقل البحري، الأمر الذي أدى إلى تصدي الفقه والاجتهاد لمسألة قانونية هذه الظاهرة. فبرز اتجاهان الأول يقضي بصحة خطابات الضمان الخالية من الغش، والثاني يقضي بإبطال خطابات الضمان في كافة الأحوال.

(1) وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 74.

فوفقا للاتجاه الأول: إن خطابات الضمان الصحيحة تنتج أثارها بين طرفيها (الشاحن والناقل) وليس لها قوة ثبوتية تجاه الغير وخاصة المرسل إليه، وبذلك يجوز للغير الرجوع على الناقل بالمسؤولية عن هلاك أو تلف البضائع دون أن يكون بمقدور هذا الأخير التذرع بوجهه بخطاب الضمان، على أن يكون للناقل الرجوع بدوره على الشاحن استنادا إلى خطاب الضمان.

أما بالنسبة لخطاب الضمان المنطوي على غش فإنه لا ينتج أي أثر حتى بين طرفيه لعدم مشروعية السبب المبني عليه.

وفقا للاتجاه الثاني: إن خطابات الضمان باطلة ولا أثر لها حتى بين أطرافها ولو لم تكن منطوية على غش، وسندهم في ذلك في أنها تهدد حجية سند الشحن في الإثبات، ولا جدوى من التمسك بالضرورات العملية لتحرير خطاب الضمان لأن سند الشحن عندما لا يعبر عن حقيقة البيانات المتعلقة بالبضائع يؤدي بلا شك إلى خديعة الغير الذي اطمأن إلى ظاهر الأشياء، فيغدو خطاب الضمان وكأنه يستند على هذه الحقيقة.

وقد تعرض التشريع الفرنسي بالقانون الصادر في 18 1966 | 6 | المتعلق بعقود إيجار السفينة والنقل البحري لخطاب الضمان. فقد نصت المادة 20 منه على أن: « كل الأوراق أو الاتفاقات التي يتعهد بموجبها الشاحن بأن يعرض الناقل عندما يكون الأخير أو ممثله قد قبل بتسليم سند الشحن دون تحفظات، تعتبر هذه الاتفاقات باطلة وعديمة الأثر بالنسبة إلى الغير، إلا أنه يمكن التمسك بها في مواجهة الشحن. وإذا كان التحفظ الذي أغفل إراديا يتعلق بعيب في البضاعة يعلمه الناقل أو كان يتعين عليه أن يعلمه، فإنه لا يمكنه أن يتمسك بهذا العيب للتخلص من مسؤوليته ولا يستفيد من تحديد المسؤولية المنصوص عليها في المادة 28 من هذا القانون».

أما بالنسبة للقانون البحري الجزائري، فلا يتضمن أحكام خاصة بخطاب الضمان ولكن هناك أمر 75- 40 المؤرخ في 17 جوان 1975⁽¹⁾.

(1) أمر رقم 75- 40 المؤرخ في 17 يونيو 1975 يتضمن تنظيم أجل بقاء البضائع في الموانئ، جريدة رسمية عدد

وبخصوص معاهدة هامبورغ، فلقد استفاد واضعو هذه الأخيرة من النقاشات الحاصلة بشأن صحة خطابات الضمان والنزاعات التي فصل فيها القضاء في هذا الخصوص، فوضعت القواعد العامة التي تحكم هذه المسألة. فنصت الفقرة 2 من المادة 17 من المعاهدة على ما يلي: « كل خطاب ضمان أو اتفاق يتعهد الشاحن بموجبه تعويض الناقل عن الخسارة التي تنتج عن قيام الناقل أو أي شخص يتصرف بالنيابة عنه بإصدار سند شحن دون إدراج تحفظ فيما يتعلق بالبيانات المقدمة من الشاحن لإدراجها في سند الشحن، أو فيما يتعلق بالحالة الظاهرة للبضائع، يكون باطلا ولا يترتب عليه أي أثر له في مواجهة الغير بما في ذلك المرسل إليه الذي يكون قد حول السند إليه».

مؤدى هذه الفقرة أن خطابات الضمان أو أي اتفاق مماثل يكون باطلا بمواجهة الغير، كالمرسل إليه والمشتري والدائن المرتهن، وعليه فإن الناقل يبقى ملتزما بتسليم البضائع إلى حامل السند بحالتها الموصوفة في السند ويتحمل الخسارة التي تلحق بالبضائع دون أن يكون بمقدوره أن يحتج بخطاب الضمان. ما يعني أن خطاب الضمان تجاه الغير لا أثر له، هذا ما يعتبر تقنيا لما توصل إليه الاجتهاد القضائي في هذا الخصوص⁽¹⁾.

أما الفقرة الثالثة من المادة 17 نصت على أنه: « يصح خطاب الضمان أو الاتفاق المشار إليه في مواجهة الشاحن ما لم تكن نية الناقل أو الشخص الذي يتصرف باسمه معقودة، بعدم إدراج التحفظ المشار إليه في الفقرة 2 من هذه المادة، على غش طرف ثالث، بما في ذلك أي مرسل إليه، يكون قد تصرف اعتمادا على الكيفية الموصوفة بها البضائع بسند الشحن. وفي الحالة الأخيرة إذا علق التحفظ غير المثبت بيانات يكون الشاحن قدّمها لإدراجها في سند الشحن لا يكون للناقل أي حق في اقتضاء تعويض من الشاحن بمقتضى الفقرة 1 من هذه المادة».

مؤدى هذه الفقرة أن خطاب الضمان أو الاتفاق المماثل بين الشاحن والناقل يكون بالأصل صحيحا واستثناء من هذا الأصل لا يكون له مفعول تجاه الشاحن إذا كان قصد الناقل من عدم إدراج التحفظ غش طرف ثالث الذي تصرف اعتمادا على هذا الوصف المذكور في السند، وفي هذه الحالة لا يكون للناقل الرجوع على الشاحن، إضافة إلى ذلك لا يحق للناقل في هذه الحالة التمسك بتحديد المسؤولية

(1) وجدي حاطوم، المرجع السابق، ص 75.

عن الخسارة التي تلحق بالطرف الثالث المنصوص عنها في المعاهدة وذلك وفق ما جاء بالفقرة ع من المادة 17 منها.

أما عن حجية سند الشحن فتتمثل فيما يلي:

أ- حجية سند الشحن فيما بين طرفيه (الناقل والشاحن):

دون شك أن سند الشحن له قوة ثبوتية كاملة في الإثبات بين طرفيه لما ورد فيه من بيانات، فهو قبل كل شيء حجة لإثبات عقد النقل بذاته، وإثبات شروطه وأجرة النقل المتفق عليها، كما يقوم دليلاً على تاريخ الشحن المذكور في السند، ويثبت بصورة خاصة تسلم الناقل للبضائع وشحنها بالحالة المبينة في السند⁽¹⁾ وبما أن الشاحن هو من يدلي بأوصاف البضائع، فلا أقل من اعتباره ضامناً صحتها ومسئولاً إزاء الناقل عن عدم مطابقتها للبضائع، ما يعني أن الناقل بإمكانه أن يثبت عدم مطابقة أوصاف البضاعة للأوصاف الواردة بالسند، ويصير السند حجة غير قاطعة ليس بمواجهة الغير إنما بمواجهة الناقل فيما يتعلق بأوصاف البضاعة، فيستطيع إثبات عكسها بالكتابة أو ما يقوم مقامها. هذا وقد سهل المشرع الجزائري عملية الإثبات للناقل فنص على إجراءات محددة أوردها بالمادة 755 من ق. ب. ج من شأنها أن تسهل عملية إثبات عكس ما ورد في سند الشحن عن أوصاف البضائع. تكمن هذه الإجراءات بإبداء الناقل تحفظ على البيانات المقدمة من الشاحن لإدراجها في سند الشحن والمتعلقة بأوصاف البضائع إذا كانت لديه أسباب جدية للشك حول صحتها أو إذا لم يكن لديه الوسائل العادية للتأكد منها، ويورد هذا التحفظ في متن السند ذاته، فهذا التحفظ من شأنه أن يسهل على الناقل جعل البيان الوارد بشأن أوصاف البضائع له قوة ثبوتية نسبية، بمعنى يصبح من المتعين على الشاحن إقامة الدليل على صحة البيان، فهذا البيان ليس حجة بحد ذاته، فإذا فشل في إثبات ذلك، فإن الناقل يعفى من المسؤولية إذا سلم البضائع المشحونة غير المطابقة لمواصفاتها الواردة في السند، إلا إذا أثبت الشاحن صحتها.

(1) محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 321.

إن المادة 761 من ق. ب. ج اعتبرت سند الشحن دليلاً على تسلّم الناقل البضائع من الشاحن بالحالة المبينة به ما لم يتم دليل على عكسه، ما يعني أن حجة سند الشحن بين الناقل والشاحن فيما يتعلق بأوصاف البضائع حجة نسبية.

ب- حجية سند الشحن بالنسبة للغير:

الغير هو كل شخص لم يكن طرفاً في إبرام عقد النقل البحري، وتنشأ له حقوق ترتبط بتنفيذ العقد بمعنى آخر أن الغير هو كل من تعلقت مصالحته بالبضاعة من غير طرفي العقد، كمالك البضاعة الذي ألت إليه الملكية أثناء فترة النقل، والمرسل إليه إذا كان شخصاً غير الشاحن، والمؤمن على البضاعة. إن المركز القانوني لهؤلاء يتحدد من خلال وثيقة الشحن على أساس أنهم يعتمدون على البيانات المدرجة فيها وأنهم لا يعرفون حقيقة ما دار بين فريقَي العقد الأصليين خارج ما ورد فيها.

إن البيانات الواردة في سند الشحن تكون حجة قاطعة لمصلحة الغير، فلا يجوز إثبات عكس ما ورد فيه من بيانات عن أوصاف البضائع (علاماتها، كميتها أو عدد الطرود أو وزنها). إلا إذا أدرج بند في ذات السند تحفظ على صحة هذه البيانات، أو في الحالة التي يثبت فيها أن هذا الغير سيء النية يعلم بحقيقة البيانات المقدمة من الشاحن المدرجة في سند الشحن.

بالمقابل يستطيع الغير إثبات عكس ما ورد في سند الشحن من بيانات بكافة طرق الإثبات المقبولة قانوناً، وذلك اتجاه الناقل والشاحن معاً، على اعتبار أن سند الشحن بالنسبة له يعتبر بمثابة واقعة مادية، بالمقابل أن الشاحن والناقل معاً مقيدان بما ورد في سند الشحن بمواجهته.

ج- حجية سند الشحن في اتفاقيتي بروكسل وهامبورغ:

بالنسبة لاتفاقية بروكسل، فقد نصت المادة 3 (رابعا) من معاهدة بروكسل على أنه: «يعتبر سند الشحن المحرر بهذه الكيفية قرينة على أن ناقل البضائع تسلمها بالكيفية الموصوفة بها طبقاً للفقرة 3-

أ- ب- ج من هذه المادة ما لم يتم الدليل على خلاف ذلك.

ومع ذلك لا يجوز إثبات العكس عندما يكون سند الشحن قد نقل إلى الغير حسن النية».

لا بد من التذكير أن الفقرة (ثالثا) من المادة 3 أ-ب-ج، عدت البيانات التي يلزم الناقل بإدراجها في سند الشحن والسابق ذكرها⁽¹⁾، ويبدو أن الفقرة (رابعا) لا تنظم حجية سند الشحن إلا بالنسبة لهذه البيانات فقط.

أما فيما يتعلق بحجية سند الشحن بين الشاحن والناقل، فيتبين من المادة الثالثة (رابعا) أن في العلاقة بين الشاحن والناقل يعتبر سند الشحن مجرد قرينة على ما يرد فيه من البيانات الواردة أعلاه لكنها قرينة بسيطة يجوز للطرفين إثبات عكسها، كما أن هذه المادة أقامت ذات القرينة على أن الناقل تسلم البضائع من الشاحن.

نخلص من ذلك أن حجية سند الشحن فيما يتعلق باستلام الناقل للبضائع، وأوصافها وحالتها الظاهرة وعلاماتها هي حجية نسبية بين الناقل والشاحن، ويجوز لهما إثبات عكسها بكافة طرق الإثبات.

وبخصوص حجية سند الشحن تجاه الغير حسن النية، فقد ثار خلاف بين شراح نصوص معاهدة بروكسل حول تفسير المادة 2 (رابعا) قبل تعديلها ببروتوكول 1968، فذهب البعض إلى قصر تنظيم الحجية الواردة بها على الشاحن والناقل فقط وعدم تطبيقها بالنسبة للغير، بينما ذهب البعض الآخر إلى خلاف ذلك وقالوا بوجود بسط تطبيق هذه الفقرة سواء في علاقة الطرفين أو بمواجهة الغير حسن النية، أما بعد التعديل الحاصل ببروتوكول 1968 الذي أضاف جملة تقول: « ومع ذلك لا يجوز إثبات العكس عندما يكون سند الشحن قد نقل إلى الغير حسن النية».

زال هذا الخلاف، فأجمع على أنه إذا كان سند الشحن يعتبر مجرد قرينة بسيطة على ما ورد فيه من بيانات تتعلق باستلام البضاعة بالكيفية الواردة فيه، يمكن إثبات عكسه في العلاقة بين الناقل والشاحن، إلا أنه في مواجهة الغير يمتنع عليهما إثبات عكس الدليل المستمد من سند الشحن شرط أن يكون هذا الغير حسن النية، بمقابل ذلك يستطيع الغير أن يقيم الدليل على عكس ما جاء في سند

(1) أي البيانات المتعلقة بالبضائع من حيث وزنها أو كميتها أو عدد الطرود أو القطع، والعلامات الرئيسية للبضائع، وحالتها وشكلها الظاهر.

الشحن بمواجهة الشاحن والناقل وله أن يثبت ذلك بكافة طرق الإثبات وذلك على اعتبار أن سند الشحن هو واقعة مادية بالنسبة له أو لأن الواقعة تنطوي على غش.

نخلص من ذلك أن سند الشحن له حجية مطلقة لما ورد فيه من بيانات لصالح الغير حسن النية. وحجية نسبية فيما يتعلق بالنسبة للأطراف بمواجهة الغير حسني النية.

أما بخصوص اتفاقية هامبورغ، فبعد أن تعرضت الفقرة الأولى من المادة 16 للتحفظات التي يجوز للناقل إبدائها على البيانات المتعلقة بالبضائع، تعرضت الفقرة الثانية منها لاعتبار سند الشحن قرينة على أن الناقل قد تسلم البضائع أو شحنها بالكيفية الموصوفة في سند الشحن فنصت الفقرة الفرعية (أ) من الفقرة 3 من المادة 16 على ما يأتي: «يعتبر سند الشحن قرينة كافية على أن الناقل تسلم البضائع أو شحنها إذا كان قد صدر سند شحن مؤشر عليه بكلمة مشحون بالكيفية الموصوفة بها في السند». مؤدى هذه الفقرة أنه في العلاقة بين الشاحن والناقل يعتبر سند الشحن قرينة على استلام الناقل للبضائع إذا كان السند يرسم الشحن أو استلم البضاعة وشحنها وتاريخ شحنها واسم السفينة أيضا، في حالة كان سند الشحن مؤشر عليه بكلمة مشحون، وهذه القرينة بسيطة يجوز لكل من الطرفين إثبات ما يخالفها أي أن الحجية هي نسبية.

أما الفقرة الفرعية ب من ذات الفقرة الأصلية 3 نصت على أن: «لا يسمح للناقل بإثبات ما يخالف ذلك متى انتقل سند الشحن إلى الغير بما في ذلك أي مرسل إليه، يكون قد تصرف بحسن نية اعتمادا على الكيفية الموصوفة بها بالبضائع في السند»، مؤدى ذلك أن الغير حسن النية الذي تصرف اعتمادا على البيانات الواردة بالسند، كالمرسل إليه حسن النية والمؤمن ومشتري البضائع وغيرهم فحجية هذا السند بالنسبة لهم تكون قاطعة بمواجهة أطراف العقد، بحيث لا يجوز للناقل إثبات عكس ما ورد في السند من بيانات، بالمقابل يجوز لهؤلاء إثبات خلاف ما ورد في السند من بيانات تخص البضائع المشحونة بكافة طرق الإثبات لأن هذا السند يعتبر واقعة مادية بالنسبة لهم.

إضافة إلى ذلك فإن معاهدة هامبورغ وعلى خلاف معاهدة بروكسل تعرضت إلى إثبات أجره النقل أسوة بالبيانات الأخرى المتعلقة بالبضائع، فعملا بالفقرة 4 من المادة 16 من المعاهدة، أن سند الشحن

الخالي من ذكر أجرة النقل أو الذي لا يوضح بشكل آخر أن أجرة النقل مستحقة على المرسل إليه يعتبر قرينة ظاهرة على عدم استحقاق دفع الأجرة على المرسل إليه، ولا يسمح للناقل إثبات خلاف ذلك بشرط أن يكون المرسل إليه أو الغير حسني النية.

ثانياً: اتفاق الخسارة (Le compromis d'avarie)

هو التزام يبين عدداً معيناً من التعهدات بين المجهز والمستلم المعنيين بالرحلة البحرية، وتكون هناك اتفاقات خسارة بقدر ما هناك من المستلمين.

يكرس اتفاق الخسارة الاتفاق الابتدائي بين المجهز والمستلم على تسوية الخسارة المشتركة تناسباً مع قيمهم التساهمية⁽¹⁾، والخيار في ذلك للمجهز، على:

أ- دفع مساهمة مؤقتة.

ب- تقديم رسالة ضمان يسلمها المؤمن.

ج- إيداع كفالة بنكية.

ثالثاً: شرط عدم الانفصال (Le non séparation agrément)

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

رابعاً: جدول التقويم (L'état d'évaluation)

جدول التقويم يطلبه الخبير، من بين ما يمكنه من تعريف المؤمن، من معرفة الحالة التي وصلت عليها البضائع إلى وجهتها، يفيد ما إذا تم دفع تسبيق على الخسارة المشتركة، مبلغه، رقم الإيصال

⁽¹⁾ Martine MASSABIE FRANCOIS, Elisabeth POULIN, Lexique du commerce international (les 2600 mots actuels et pratiques de l'import-export), Bréal, 2002, p. 59.

والشخص الذي دفعه (المؤمن أو المستلم).

خامسا: رسالة الضمان (Lettre de garantie)

هي وثيقة يلتزم بموجبها المؤمن بدفع مساهمة الخسارة المشتركة على حساب الممتلكات المؤمنة. هذا التعهد لا يمكنه بأي حال من الأحوال أن يتجاوز القيمة المؤمنة، مخصصا منها عند الاقتضاء الخسائر الخاصة التي تقع على عاتقه.

رسالة الضمان تسلم مع الاحتفاظ دوما بحق المنازعة في مبدأ الخسارة المشتركة نفسها وفي أرقام أي مبالغ التسوية النهائية.

سادسا: الكفالة البنكية (La caution bancaire)

هي ضمان تودع لمصالح المجهز من قبل المستلم أو مؤمنه، ورفع اليد عنها لا يتم إلا ابتداء من الوقت الذي تقع في التسوية النهائية للمساهمة.

سابعا: التوزيع المرفق بالوثائق الإثباتية

: (La dispache appelée également la réparation accompagnée des pièces justificatives)

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

يتم إعداد التوزيع بطلب من الطرف الأكثر استعجالا، من قبل الخبير.

يكشف التوزيع عن العناصر الممكنة من تحديد مساهمة كل طرف من أطراف الرحلة البحرية، ترد

هذه العناصر عموما في شكل أعمدة وهي:

- أسماء المرسلين والمستلمين.
- عدد الطرود وطبيعة البضائع.
- قيمة مساهمة كل طرف بعد خصم الخسائر الخاصة (حجم السفينة، الحمولة، والإيجار البحري).
- المساهمة النهائية لكل طرف.

- الأضرار اللاحقة بالمساهم، أو المساهمين، والمرقاة إلى أضرار خسارة مشتركة.
 - المساهمة المؤقتة لكل طرف من الأطراف إن وجدت.
 - الأعباء الخاصة التي صرفها المجهز لحساب المستلم (مصاريف إعادة إرسال البضائع مثلا إن كان الأمر كذلك).
 - باقي حساب كل واحد من الأطراف (سالبا كان أو موجبا).
 - أسماء مؤمني البضائع (إن وجدوا).
- ويجب أن نشير إلى نقطة مهمة، وهي أنه بعد أن يستلم 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 والأعراف الدولية المتبعة عالميا بهذا الشأن في العلاقات البحرية وهذا ما أكدته المادة 327 ق. ب. ج.
- وبهذا نكون قد انتهينا من توضيح تسوية الخسائر المشتركة وننتقل إلى دراسة دعوى المساهمة في الخسائر المشتركة.

الفصل الثاني: دعوى المساهمة في الخسائر المشتركة

يمكن للمضروب أن يرفع دعوى المساهمة في الخسارة المشتركة، إذا لم يقدّم الملتزمون بالمساهمة في هذه الخسارة اختياراً بالوفاء بحصصهم في المساهمة لمن لحقهم ضرر من التضحية⁽¹⁾. فللمجهز أن يطلب قضاء مساهمة أصحاب البضائع التي تصيبه كنتيجة مباشرة، وهذا ما نتطرق له في المبحث الأول فنخصه لطبيعة المساهمة في الخسارة المشتركة، لنعرض في المبحث الثاني للضمانات التي قررها القانون للوفاء بالمساهمة.

المبحث الأول: طبيعة المساهمة في الخسائر المشتركة

إذا لم تتم التسوية ودياً، كان للدائن بالخسارة المشتركة أن يرفع دعوى المساهمة على سائر المدينين بها. وتختص بها المحكمة التي يقع في دائرتها آخر ميناء للتفريغ⁽²⁾ وهذا ما أكدته المادة 334 فقرة 1 من ق. ت. ب. م: «يقوم بتسوية الخسائر المشتركة خبير أو أكثر يعينه ذو الشأن فإذا لم يتفقوا يعينه قاضي الأمور الوقفية بالمحكمة التي يقع في دائرتها آخر ميناء للتفريغ. أما إذا كان هذا الميناء موجوداً خارج جمهورية مصر العربية يكون الاختصاص للمحكمة التي يقع في دائرتها ميناء تسجيل السفينة».

ودعوى الخسائر المشتركة هي دعوى ذات طابع عيني، بمعنى أنها لا تتجاوز قيمة الأشياء التي أنقذت.

المطلب الأول: تحديد طبيعة المساهمة

قبل أن نوضح إجراءات رفع دعوى المساهمة يجب أن نبين أن المساهمة قد تكون مؤقتة، ذلك أنه عند وصول السفينة لا يمكن أن تحدد تحديداً دقيقاً وكاملاً الخسائر والنفقات التي ستدرج في الخسارة المشتركة من قبل الخبير. لذلك، يقوم المجهز بتقديرها تقديراً تقريبياً، ويحدد نسبتها المئوية تأسيساً على

(1) عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 586.

(2) علي البارودي، المرجع السابق، ص 315.

القيمة الإجمالية للمصالح المعنية، ويشترط المجهز تسليم البضائع بالدفع المسبق للمساهمة المؤقتة المحسوبة على هذه المعطيات⁽¹⁾. كما أن المادة 23 فقرة 2 من وثيقتي التأمين على البضائع والتأمين على السفن بينت أحكام المساهمة المؤقتة في الخسائر المشتركة⁽²⁾.

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.

من جهة أخرى فإن المؤمن له⁽³⁾، وغيره الحامل للسند، الذي يكون قد عوض عن المساهمة المؤقتة من قبل المؤمن، يكونان ملزمين بأن يعيدا لهذا الأخير المبلغ الكامل ما لم تتم التسوية. أما فيما يتعلق بالحدود التي يعوض فيها المؤمن له، فإنه من حيث المبدأ، تكون المساهمة النهائية هي وحدها

↪ KENE KODIERE, EMMANUEL DU PONTAVICE, op.cit., p. 49.

(2) Article 23 paragraphe 2 : « Les contributions provisoires d'avarie commune seront remboursées par l'Assureur dans les conditions prévues par le paragraphe précédent sur la seule production de la quittance y afférente, endossée en blanc par la personne qui en aura effectué le versement, étant entendu que la situation de l'Assureur devra demeurer finalement la même que s'il avait entendu l'établissement du règlement d'avarie commune pour ne rembourser que les contributions définitives. En conséquence, l'Assuré et le tiers-porteur auquel les contributions provisoires auront été remboursées par l'Assureur s'engagent solidairement à lui en restituer le montant intégral s'il n'ya pas lieu à règlement d'avarie commune... ».

(3) المؤمن له هو ذلك الشخص الطبيعي أو المعنوي سواء كان خاضعا لقواعد القانون العام أو لقواعد القانون الخاص وغالبا ما يكون صاحب المصلحة في التأمين البحري مالكا للسفينة أو البضاعة المنقولة، وهو الذي يتعاقد بنفسه مع المؤمن أي أنه يبرم العقد لصالحه وهو بذلك يكون المؤمن له والمستفيد في نفس الوقت. ويشترط لصحة التأمين أن يكون للمؤمن له مصلحة مباشرة أو غير مباشرة في عدم تحقق الخطر والمحافظة على الشيء المؤمن عليه، كما جاء في المادة 93 من الأمر 95-07: « يمكن لكل شخص له فائدة مباشرة أو غير مباشرة في حفظ مال أو اجتناب وقوع خطر أن يؤمنه بما في ذلك الفائدة المرجوة».

الواجبة على المؤمن، ولكن لكي لا يبقى المؤمن له مفتقرا إلى مبالغ هي في الغالب جد هامة، فإن المؤمن يقبل بأن يدفع حالا المساهمة المؤقتة دون انتظار إعداد تقرير التسوية النهائية.

ويكفي من أجل ذلك، أن يسلم المؤمن له لمؤمنه بعد تظهيره على بياض، الإيصال المسلم له من قبل المجهز عند الدفع، مرفقا إياه بعقد التأمين أو ملحقه وبسند الشحن والفاتورة التجارية.

ومساهمة الخسارة المشتركة يعوضها المؤمن في حدود قيمة التأمين، وبالتناسب مع هذه القيمة ويطبق المؤمن نسبة المشاركة في قيمة التأمين التي يكون قد خصم منها مسبقا، عند الاقتضاء مبلغ الخسائر الخاصة بالباقية على عاتقه.

وإذا كانت قيمة التأمين مساوية أو أعلى من قيمة المساهمة (أي القيمة عند الوصول مخصوما منها الخسائر الخاصة إن وجدت)، فإن المؤمن يعوض مبلغ المساهمة النهائية المدفوع للمجهز كاملا وأما إن كانت قيمة التأمين أدنى من قيمة المساهمة، فإنه يبقى على عاتق المؤمن له جزء منها.

وبالرجوع إلى أحكام عقد التأمين البحري، نجد أن هذا الأخير قد رتب التزامات مهمة تقع على عاتق المؤمن والمؤمن له، ذلك أن عقد التأمين هو عقد ملزم لطرفيه، بمعنى أن طرفي العقد يتبادلان الالتزام بعضهما بعضا (المادة 55 ق. م.ج.)، وبالتالي لا يجوز لأحد طرفيه أن يمتنع عن تنفيذ التزامه إذا لم يقم الطرف الآخر بتنفيذ ما التزم به (المادة 123 ق. م.ج.).

الفرع الأول: التزامات المؤمن له

هي كثيرة ومتنوعة، ويمكن تحديدها بثلاثة التزامات رئيسية وهي: التزامه بدفعه قسط التأمين والتزامه بتقديم بيانات صحيحة عن الخطر المضمون والتزامه بالمحافظة على مصالح المؤمن⁽¹⁾.

أولا: دفع قسط التأمين

إن هذا الأخير هو ذلك المقابل المالي الذي يلتزم المؤمن له بدفعه للمؤمن، ويلتزم هذا الأخير في

مقابله بتغطية الخطر وفق عقد التأمين المبرم بينهما ويتحدد القسط مع مراعاة نسبة تحقق الخطر

(1) حيثالة معمر، المرجع السابق، ص 132.

المؤمن منه وطبيعة الشيء المؤمن عليه وقيمته سفينة كانت أو بضاعة⁽¹⁾.

وإذا أبرم العقد بواسطة وكيل عن المؤمن له، كان الموكل هو الملتزم بالقسط في مواجهة المؤمن.

وإذا أبرم العقد بواسطة فضولي، كان الفضولي هو الملزم بالقسط تجاه المؤمن، وكان الأصيل ملزماً اتجاه الفضولي بما دفعه. لكن إذا ما أقر الأصيل تصرف الفضولي سرت أحكام النيابة، وبالتالي صار الأصيل هو الملزم بالقسط تجاه المؤمن، باعتبار أن الفضولي يتعاقد باسم الأصيل ولكن دون

أن يكون مزوداً بسلطة النيابة عنه. وإذا أبرم العقد قيم نيابة عن القاصر ومن في حكمه، كان هو

الملزم بالقسط في مواجهة المؤمن، ولكنه يلتزم به في مال من ينوب عنه.

وبخصوص الوفاء بالقسط، فلتوضيحه يستوجب التعرض إلى زمان ومكان الوفاء به ومدى قابليته للتجزئة، ثم جزاء الإخلال عن الوفاء به.

أ- زمان ومكان الوفاء بالقسط:

لما كان القسط غير قابل للتغيير فإنه يكون مستحقاً بمجرد إبرام العقد بين المؤمن والمؤمن له.

وهذا ما نصت عليه المادة 79 من الأمر 95-07 بقولها: «يمثل القسط الوحيد المبلغ الذي يجب على مكتب التأمين أداءه دفعة واحدة عند اكتتاب عقد التأمين قصد التحرر من التزامه والحصول على الضمان».

هذا وأن العقد لا يرتب آثاره إلا إذا قام المؤمن بالوفاء بالقسط الأول ثم يتم بعد ذلك تحديد الزمان الذي يتعين بموجبه على المؤمن له الوفاء بالقسط، غير أنه اقتضت الضرورة المألوفة بالوفاء بالقسط مقدماً بحيث تحصل شركات التأمين على القسط مسبقاً كي يتسنى لها التكفل بتغطية الخطر.

(1) غازي خالد أبو عرابي، أحكام التأمين (دراسة مقارنة)، دار وائل للنشر، بيروت، الطبعة الأولى، 2011، ص 318.

وقد عالج المشرع الفرنسي هذه المسألة بكل وضوح، إذ نصت الفقرة الثانية من المادة (L 133-3) من قانون التأمين الفرنسي على إلزام المؤمن له بدفع القسط خلال عشرة أيام من تاريخ استحقاق القسط.

ولكن الغالب أن يتم الوفاء بالقسط في صورة مبلغ يدفع سنويا، وكثيرا ما تقوم شركات التأمين بتسيط القسط السنوي على دفعات متقاربة لا تحرم المؤمن من المطالبة باستكمال دفع هذه الأجزاء ولو تحقق الخطر بعد الجزء الأول منها فقط، وعادة ما يتم خصم قيمة الأقساط التي لم تدفع من مبلغ التأمين المستحق في حالة تحقق الخطر.

ويكون الوفاء بالقسط في محل إقامة المؤمن تطبيقا للقواعد العامة السارية المفعول كما هو الشأن في مختلف شركات التأمين إلا إذا اتفق الطرفان على مكان آخر. وتطبيقا لهذا يلتزم المؤمن بإرسال مندوبيه إلى موطن أو مركز أعمال المؤمن له لتحصيل القسط عند استحقاقه بعد أن يقوم هذا الأخير بأداء القسط الأول إلى المؤمن في مقره⁽¹⁾.

ومع ذلك فإن القاعدة سالفة الذكر هي من القواعد المكملة التي يجوز الاتفاق على عكسها، لذلك جرى العرف التأميني على جعل القسط محمولا لا مطلوبا، بحيث يلزم المؤمن له بالتوجه إلى موطن المؤمن أو وكيله المدين لذلك الغرض لسداد القسط. ورغم شيوع هذا البند التعاقدية في وثائق التأمين فإن شركات التأمين درجت على إرسال مندوبيها إلى العملاء لتحصيل الأقساط.

بناء على ما تقدم، يمكننا القول أن القسط يصبح محمولا لا مطلوبا في حالتين هما:

الحالة الأولى: إذا تأخر المؤمن له في سداد القسط للمؤمن أو لمندوبه رغم اعذاره بالوفاء، ما لم يتفق على غير ذلك. ففي هذه الحالة ينقلب القسط من مطلوب إلى محمول أي يصبح واجب الدفع في موطن المؤمن.

الحالة الثانية: القسط الأول إذا جرى العرف التأميني على دفعه في موطن المؤمن، أو نص العقد على ذلك.

(1) غازي خالد أبو عرابي، المرجع السابق، ص 322.

ب- قابلية القسط للتجزئة:

إن بعض التشريعات تأخذ بعدم قابلية القسط للانقسام أو التجزئة استنادا إلى ما يقال بأن القسط غير قابل للتجزئة، ولا بد أن يكون مستحقا بأكمله إذ بدأ الشيء المؤمن عليه في التعرض للأخطار وبدأ المؤمن في تحملها ولو زال الخطر قبل نهاية فترة التأمين، أما محكمة النقض الفرنسية فقد قررت بأنه إذا كان انقضاء التأمين ناشئا عن قوة قاهرة فلا يحق للمؤمن أن يتمسك بعدم قابلية القسط المقابل للمدة الباقية التي لم يتعرض فيها الشيء المؤمن عليه للخطر للتجزئة، وذلك لأنه لو انقضى التزام المؤمن بالضمان قبل نهاية العقد لاستحالة التنفيذ وجب أن ينقضي معه القسط، كما أنه يجوز للمتعاقدين الاتفاق على تجزئة القسط أو استحقاقه كاملا ولو أدى ذلك إلى الانقضاء قبل نهاية المدة بسبب حادث أجنبي عن المؤمن له. وعلى هذا الأساس فإن هذا النوع من الاتفاق يعتبر فيه المؤمن له ضامنا للمؤمن في تنفيذه لالتزامه.

في حين أن ما يبرر به بعض الفقهاء موقفهم الذي يقضي بمبدأ عدم قابلية القسط للانقسام أو التجزئة هو أن المؤمن عندما يقوم بتحديد القسط لمدة زمنية معينة (السنة) فإنما يفعل ذلك بتوقع الخطر لمجموع المؤمنين لهم، وعلى هذا الأساس فإن القسط الذي يدفعه المؤمن له يفقد ذاتيته ويندمج في الحساب المشترك لجميع المؤمن لهم الذي يعول عليه المؤمن ويبني عليه توقعاته وحساباته الفنية ولذلك فإن القول بقابلية القسط السنوي للتجزئة وما يترتب من حق المؤمن له يؤدي إلى الإخلال بالتوازن المالي للمؤمن، كما أنه من الصعب حساب المقابل النقدي لتحمل المؤمن لعبء الخطر في الأجزاء المختلفة للوحدة الزمنية المتخذة أساسا لقياس الخطر واحتمالاته نظرا لاختلاف درجة احتمال الخطر من وقت لآخر خلال وحدة زمنية.

من خلال ما سبق التعرض له نلاحظ أن قابلية القسط للانقسام فيها تضارب لمصالح الطرفين (المؤمن والمؤمن له)، فمصلحة المؤمن تتوقف على عدم قابلية القسط للتجزئة حرصا على مصلحته والمحافظة على رصيده المالي الذي ينشأ ويتوسع بتزايد المؤمنين لهم، أما المؤمن له فإن مصلحته تتوقف على تخفيض القسط أو استرداده الجزء المقابل منه للمدة الباقية التي لم يتعرض فيها الشيء المؤمن عليه للخطر، أي أن المؤمن له إذا لم يحرص على حقه في الأخذ بمبدأ التخفيض أو التجزئة

فإن حقه هذا ينتقل إلى نظيره المؤمن بصورة معاكسة فيصير التزاما عليه، ويؤدي إلى إثرائه من غير سبب يحمله على التغطية مقابل استيفاء مبلغ من المال وهو القسط، ضف إلى ذلك أن هذا التضارب قد يؤدي إلى الخلاف والخلاف يترتب عليه نزاع والنزاع من دون شك يتطلب الوقت الكافي للإثبات وذلك ما من شأنه تعطيل مصالح المتعاقدين.

ورغم هذه الحجج والمبررات إلا أن الرأي الراجح في الفقه حاليا، يذهب إلى الأخذ بمبدأ قابلية القسط للتجزئة والحجة الرئيسية لهذا الاتجاه تستند إلى نظرية السبب، ففي العقود الملزمة للجانبين يكون سبب كل التزام هو الالتزام المقابل⁽¹⁾، بحيث إذا انقضى أحدهما أصبح الالتزام الآخر بدون سبب فينقضي هو أيضا. وحيث أن عقد التأمين من العقود الملزمة للجانبين، وهناك ارتباط وثيق بين التزام المؤمن بالضمان والتزام المؤمن له بدفع القسط، فإذا توقف الالتزام الأول وجب أن يتوقف الالتزام الثاني. من هنا فإن احتفاظ المؤمن بالقسط في الأحوال التي ينقضي فيها التزامه بالضمان قبل انتهاء مدة التأمين يعد إثراء بلا سبب على حساب المستأمن، لانقضاء السبب القانوني لدفع القسط المقابل للمدة التي انتهت فيها التغطية التأمينية.

يضاف إلى ذلك، أن عقد التأمين من عقود المدة، والمبدأ الذي يحكم هذا العقد هو مبدأ تناسب القسط مع الخطر، وهذا يتطلب وجود خطر قائم طيلة مدة العقد، فإذا توقف الضمان لزوال الخطر المؤمن منه خلال مدة معينة، وجب أن يتوقف القسط أيضا، لأن القسط يرتبط بالخطر وجودا وعدما ونقصا وزيادة، فإذا ما توقف الخطر وجب أن يتوقف القسط.

أما في الجزائر فلم يرد في قانون التأمين الجزائري لا القديم ولا في الجديد نص يحسم المشكلة باستثناء ما ورد في المواد 18- 22- 37 من الأمر 95- 07 كإشارة لما قضى به القانون الفرنسي ومن ذلك نستنتج أن القانون الجزائري قد تأثر بالقانون الفرنسي الصادر سنة 1930 والذي أصبح فيما بعد تقنيا للتأمين الفرنسي الجديد الصادر سنة 1976.

ومن أمثلة ما قضت به المواد السالفة الذكر وجوب رد القسط في الحالات الثلاثة التالية على الترتيب:

(1) غازي خالد أبو عرابي، المرجع السابق، ص 324.

1- فسخ العقد بسبب الإدلاء ببيانات كاذبة عن الخطر المؤمن عليه.

2 - توقف سريان عقد التأمين لجماعة الدائنين في حالة الفسخ أو إفلاس المؤمن له أو تصفية أمواله تصفية قضائية.

3- في المدة التي لم يعد فيها الشيء المؤمن عليه معرضا للخطر المؤمن منه في حالة هلاك الشيء المؤمن عليه هلاكاً كلياً بسبب آخر غير الخطر المؤمن منه.

ج- جزاء التخلف عن الوفاء بالقسط:

دفع القسط يعد التزاماً على عاتق المؤمن له وحقا من حقوق المؤمن حتى يمكنه من الضمان، إلا أنه لم يرد في قانون التأمين الجزائري نص صريح بهذا الشأن، ومن ثم فإن الرجوع إلى الأحكام العامة يوفر الحماية لطرفي العقد على حد سواء.

والقواعد العامة تقتضي الرجوع إلى المادة 119 من ق.م.ج والتي مفادها: «إذا أدخل أحد الطرفين

بالتزامه جاز للطرف الثاني أن يطالب بتنفيذ العقد أو فسخه».

فالمؤمن في هذه الحالة وحسب القاعدة العامة في الجزاء المترتب على تخلف المؤمن له عن الوفاء بالقسط تنكير المؤمن له بوجود دفع القسط خلال الثمانية أيام الموالية للتبليغ، فإذا لم يمتثل في الأجل المحدد أوقف المؤمن الضمان، كما يجوز له فسخ العقد بعد عشرة أيام من إيقاف الضمان وفي هذه الحالة يجب إعلام المؤمن له برسالة مضمونة الوصول مع الإشعار بالاستلام ويكون هذا الإيقاف أو الفسخ عديم الأثر بالنسبة للغير حسن النية الذي أصبح مستفيداً من التأمين قبل التبليغ بالإيقاف أو الفسخ⁽¹⁾.

ومن هذا المنطلق فإن العقد لا يمكن أن يؤدي وظيفته بدون قسط وبهذه الصفة فإنه يعتبر عنصراً جوهرياً في التأمين لا يجوز التخلف عنه، فإذا لم يلتزم المستأمن بدفعه جاز للمؤمن أن يوقف التأمين أو يفسخ العقد، كما أن استمرارية القسط في السريان في حالة وقف الضمان واحتمال وقوع الخطر أثناء فترة الوقف وانتقاء حق المستأمن في التعويض يعتبر جزءاً له عن تخلفه عن الدفع.

(1) أنظر المادة 111 من الأمر 95-07.

في حين أن شركات التأمين تلجأ إلى العمل بالقاعدة العامة التي تقضي بأن العقد شريعة المتعاقدين المنصوص عليها في المادة 106 من ق.م.ج من أجل وضع قاعدة عامة تجيز استحقاق القسط في ميعاده.

وقانون التأمين الجزائري لم يترك أمر جزاء تخلف المؤمن له عن الوفاء بالقسط وفقا للقواعد العامة بل نظم الجزاء بالنسبة لتأمين الأضرار في المادة 16 منه التي يجب بمقتضاها على المؤمن له الوفاء بالقسط في ميعاد لا يتجاوز 15 يوما من تاريخ استحقاقه فإذا لم يتم الوفاء وجب على المؤمن إتباع نفس الإجراءات مع فارق بسيط يتمثل في دفع القسط خلال 30 يوما التي تلي انقضاء الأجل المحدد 15 يوما⁽¹⁾.

ومعنى ذلك أن المؤمن يستحق القسط في حالة الفسخ عن المدة التي كان الضمان فيها ساريا ولكنه لا يستحقه عن المدة التالية للفسخ.

ولعل المواد الثلاثة السالفة الذكر تتشابه في مضمونها حيث أنها تنص على الجزاء المستحق للمؤمن له المتخلف عن دفع القسط وكذا الطرق المتبعة في إغذار المؤمن له حتى لا يعتد بأية حجة تدفعه إلى المطالبة بحقه في التغطية دون وفائه بالتزامه وهو دفع القسط في ميعاد استحقاقه، وكذا خلو الإيقاف أو الفسخ من أي أثر بالنسبة للغير حسن النية المستفيد من التأمين قبل التبليغ بالإيقاف أو الفسخ.

ثانيا: الالتزام بالإدلاء بالبيانات المتعلقة بالخطر

ذلك أن الخطر يعتبر العنصر الجوهري في عقد التأمين البحري، كما أن الأخطار البحرية تنقسم من حيث طبيعتها إلى قسمين: أخطار قابلة للضمان وأخرى غير قابلة له.

فبالنسبة للأخطار القابلة للضمان، فهي تنقسم بدورها إلى صنفين: الصنف الأول يتعلق بتدخل المؤمن له للحفاظ على مصالح المؤمن لتقادي الأضرار الناجمة عن الملاحة البحرية أو التخفيف

(1) أنظر الفقرة 2 من المادة 16 من الأمر 95-07.

منها، كنفقات تفريغ السلع وتخزينها في ميناء غير الميناء المقصود أو الحالات الاضطرارية المفاجئة كإخماد النيران التي قد تتسبب في إتلاف البضائع أو السفينة أو جزءا منها.

أما الصنف الثاني فيتمثل في الأضرار المادية، وهذه الأضرار تشمل جميع الخسائر التي تلحق المؤمن له وكذا ما تضمنه شركة التأمين بالنسبة للأضرار التي تصيب الغير.

وعلى هذا الأساس ينبغي التمييز بين نوعين من الأضرار وهما: ضمان مسؤولية التصادم و ضمان الخسائر المشتركة⁽¹⁾.

بالنسبة لضمان مسؤولية التصادم، فإن المؤمن يتحمل جميع الأضرار الناتجة عن تصادم السفينة بسفينة أخرى أو بأي جسم آخر ثابتا كان أو عائما.

أما فيما يتعلق ب ضمان الخسائر المشتركة، فإن المؤمن له إذا لم يتدخل في مثل هذه الحالات فالمؤمن مطالب بتعويض مشترك باعتبار أن ذلك يهدف إلى تخفيف الأضرار عنه.

أما بالنسبة للأخطار غير القابلة لل ضمان، فلقد فرق المشرع الجزائري ما بين نوعين من الأخطار غير القابلة لل ضمان، فهناك الأخطار غير قابلة لل ضمان بصورة قطعية وهي المصرح بها في المادة

102 من الأمر 95-07: « لا يضمن المؤمن الأخطار الآتية وعواقبها:

أخطار المؤمن له المتعمدة أو الجسيمة.

الأضرار والخسائر المادية الناتجة عن:

مخالفات أنظمة الاستيراد والتصدير، العبور، النقل والأمن.

الغرامات والمصادرات الموضوعة تحت الحراسة، والاستيلاء والتدابير الصحية أو التطهيرية.

(1) أنظر المادة 101 من الأمر 95-07 .

الأضرار التي تتسبب فيها الآثار المباشرة وغير المباشرة للانفجار وإطلاق الحرارة والإشعاع المتولد عن تحول نووي للذرة أو الإشعاع وكذلك الناتجة عن آثار الإشعاع الذي يحدثه التعجيل المصطنع للجزيئات».

وهناك الأخطار غير القابلة للضمان إلا بمقتضى اتفاق خاص، وهي التي أوردها المشرع في المادة 103 من الأمر 95-07 والتي نصها كالتالي: « لا يضمن المؤمن الأخطار الآتية وعواقبها إلا إذا كان هناك اتفاق مخالف:

1- العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه، الحرب الأهلية أو الأجنبية والألغام وجميع معدات الحرب وأعمال التخريب والإرهاب.

2- القرصنة والاستيلاء والحجز أو الاعتقال الصادر عن جميع الحكومات أو السلطات كيفما كان نوعها.

3- الفتن والاضطرابات الشعبية وإغلاق المصانع.

4- اختراق الحصار.

5- الأضرار التي تسببها البضائع المؤمن عليها لأموال أخرى أو لأشخاص آخرين.

6- جميع النفقات أو التعويضات المبنية على الحجز أو الكفالات المدفوعة لتخليص الأشياء

المحتجزة إلا إذا كانت ناتجة عن خطر مضمون.

7- كل ضرر لا يدخل في نطاق الأضرار والخسائر المادية التي تصيب المال المؤمن عليه مباشرة».

ما يمكن ملاحظته من مضمون المادتين السالفتين الذكر أن الفرق بين الاستبعاد القطعي للضمان والاتفاق الخاص متوقفان على حرية اتخاذ الإجراءات الملائمة وإمكانية المجابهة، فالضمان يسري في حدود مسايرة التنظيمات القانونية وأحكام الآداب العامة.

أما عن أسباب الأخطار، فلقد ذهب بعض الفقهاء بآرائهم إلى أن سبب الأخطار هي تلك الحوادث البحرية التي يتولد عنها الضرر، وبذلك يتحتم علينا أن نفرق بين الأخطار التي تتم بفعل القوة القاهرة أو الحادث الفجائي، والأخطار التي تحدث بفعل أجنبي⁽¹⁾.

أ- القوة القاهرة أو الحادث الفجائي:

يقصد بذلك كل الطوارئ التي تحدث أثناء الرحلة البحرية ولا يمكن التصدي لها وتخلق أضراراً جسيمة بالسفينة أو البضائع كالعاصفة البحرية أو الهيجان البحري والضباب وغير ذلك من العوامل الطبيعية التي تسبب التلف الجزئي أو الكلي للشيء المؤمن عليه كأن يؤدي الاضطراب بالسفينة في أغلب الأحيان إلى الاتجاه إلى ميناء غير الميناء المقصود أو قد يحمل الريان على رمي جزء من حمولتها أو يكون سبباً في حدوث أضرار أخرى كالانفجار والحريق والنهب والسرقة وكل ما من شأنه أن يؤدي إلى حوادث بحرية عمدية، وعليه فإن المؤمن ملزم بالتعويض إذا تحقق ذلك وتسبب في الأضرار، أي أن المؤمن يضمن هذه الأخطار مهما تعددت الأسباب، ويجب أن تحدد الأسباب المعنية بالضمانات.

لكن الأخطار التي تتسبب بالفعل العمدي للمؤمن له فإن المؤمن لا يضمنها وهو ما استقر عليه القضاء والفقهاء معاً.

أما أخطاء رجال البحر فهي قابلة للضمان ما عدا تلك التي تكون صادرة عن غش أو تدليس والمشرع الجزائري يفرق في هذا المجال بين الخطأ المتعلق بالسفينة والخطأ المتعلق بالبضاعة، فالخطأ

العمدي الذي يصدر من ربان السفينة مستبعد من التغطية بحكم تبعية أعمال الربان لمالك السفينة

(1) إيمان فتحي حسن الجميل، التأمين البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية 2014، ص 211 .

وإخضاعه لرقابته⁽¹⁾، بينما مسؤولية الضمان في حالة الأخطاء التي يترتب عليها أضرار بخصوص البضائع فالمؤمن يبقى ملزماً بها، وقد قضى المشرع الجزائري بهذه التفرقة في المادة 126 من قانون التأمين بقوله: « لا يضمن المؤمن الأضرار والخسائر المنجزة عن خطأ عمدي يرتكبه ربان السفينة». في حين أن المادة 138 من نفس القانون تستبعد الضمان حيث جاء فيها: « يستبعد من الضمان الأضرار والخسائر المادية الناتجة عن:

1- حزم أو تعبئة البضاعة بشكل غير كاف.

2- ضياع جزء من البضاعة أثناء الطريق.

3- التأخر في تسليم البضاعة».

ب- الأسباب الأجنبية:

هي تلك التي تكون سببا في تحقق الخطر، وهي كثيرة كالحروب الدولية والأهلية والاضطرابات الداخلية التي تتسبب في غلق الموانئ وتعيق الملاحة البحرية عن مواصلة نشاطها وغيرها من التصرفات، بالإضافة إلى أعمال السلطات الداخلية أو الخارجية التي تصرف السفينة على اتجاهها إلى عبور سواحل أخرى، فإذا ما حدث ذلك وكان سببا في حدوث مخاطر لم تكن في الحسبان فإن المؤمن غير ملزم بالضمان إلا إذا كان هناك اتفاق مخالف كما سبقت الإشارة إليه بموجب المادة 103 من الأمر 95 - 07 .

(1) أنظر المادة 126 من الأمر 95 - 07 .

وبخصوص جزاء الإخلال بالالتزام بالإدلاء بالبيانات المتعلقة بالخطر، فإن الإخلال بالالتزام الذي يقع على عاتق المستأمن أمر قانوني يتولد عن العقد أو بمناسبته ويترتب عليه جزاء صارم هو نفسه المترتب على الإخلال بالالتزام المتعلق بالإدلاء بالبيانات المتعلقة بالخطر وقت التعاقد إلا إذا أخل المؤمن له بالتزامه بحسن نية، فإذا تبين المؤمن له ذلك قبل تحقق الخطر ففي هاته الحالة له:

أن يطلب زيادة القسط بما يتناسب مع الخطر أو الفسخ إذا لم يقبل المؤمن له بالزيادة، أما إذا تم ذلك بعد تحقق الخطر فعليه بتخفيض التأمين بمقدار الفرق بين الأقساط المدفوعة والأقساط التي يجب أن تدفع.

لكنه إذا كان إخلال المؤمن له بالتزامه بسوء نية فإن للمؤمن أن يحرمه من مبلغ التأمين في حالة تحقق الخطر المؤمن منه، ويبطل العقد مع استحقاق المؤمن للأقساط حتى تاريخ بطلان العقد، وهذا ما نصت عليه المادة 134 والفقرة الثانية من المادة 136 والمادة 137 والمادة 138 من الأمر 95-07.

وبالمقارنة بين المؤمن له حسن النية والمؤمن له سيء النية يتضح لنا أن المشرع قد أعطى الحق للمؤمن في إيقاف العقد أو فسخه أو إبطاله متى كان المؤمن له سيء النية، كما أنه منح المؤمن له حظوظا بدفع القسط قبل تحقق الخطر واستمرارية العقد إلا إذا رفض ذلك، أما إذا تم ذلك بعد الخطر فإنه لم يبخص حق المؤمن له في المطالبة بالفرق بين الأقساط المدفوعة والأقساط التي يجب دفعها.

ثالثا: الالتزام بالمحافظة على مصالح المؤمن

ذلك أن عقد التأمين البحري شأنه شأن باقي العقود الأخرى، فهو عقد يبني على الأمان وحسن النية والثقة المتبادلة بين الأطراف.

ويترتب عن هذا الالتزام عدة التزامات فرعية أخرى تتمثل فيما يلي:

- 1- امتناع المؤمن له عن كل ما يسهم في زيادة الخطر أثناء سريان التأمين.
- 2- إخطار المؤمن بوقوع الحادث خلال ثلاثة أيام من ورود الخطر إليه حتى يتمكن من معاينة الخطر وإجراء تقديرات للأضرار الناشئة عنه فإذا تأخر عن ذلك جاز للمؤمن أن يطلب التعويض عما

يلحقه من ضرر بسبب التأخير .

3- الالتزام بالتخفيف من آثار الحادث كأن يبذل جهده لإنقاذ ما يتسنى له إنقاذه في حال ما إذا غرقت السفينة أو انكسرت أو جنحت إلى اتجاه غير الاتجاه المألوف لسبب من الأسباب، وفي حالة امتناع المؤمن له عن تنفيذ هذا الالتزام حق للمؤمن أن يطلب التعويض عما لحقه من ضرر .

4- الالتزام بإثبات الضرر اللاحق بالشيء المؤمن عليه، وذلك بتنظيم إجراءات معينة قصد إثبات الأضرار التي يمكن أن تلحق بالأشياء المضمونة تقاديا لحدوث كل ما من شأنه إثارة الجدل حول طبيعة الأضرار وأسبابها ومقدارها، ويترتب على عدم مراعاة هذه الإجراءات في ميعادها المحدد عدم قبول الدعوى المرفوعة على المؤمن .

كذلك يقع على عاتق المؤمن له الالتزام بالمحافظة على حقوق الرجوع على الغير المسؤول، ذلك أن هذا الالتزام يقتضي حلول المؤمن مكان المؤمن له في دعاواه وحقوقه تجاه الغير المسؤول عن الحادث، ولذلك فالمؤمن له ملزم باتخاذ إجراءات مناسبة للحفاظ على حقوقه تجاه الغير المسؤول حتى يتسنى للمؤمن الحلول محله⁽¹⁾ .

إن الفقه قد أولى اهتماما بالغا للمسألة التي تكسب المؤمن له الثقة الكاملة في من يتعاقد معه وبالتالي تجعل هذا الأخير حريصا في غياب الأول حفاظا على الحقوق واستمرارية العقد، والواقع أن النيابة بهذه الصفة تستدعي المصالح المشتركة بين الطرفين بالالتزام المؤمن بالنيابة وفق إجراءات يلتزم بها المؤمن له، وهذا ما من شأنه تعزيز الثقة في ميدان التأمين .

الفرع الثاني: التزامات المؤمن

هي التزامات يتعهد بموجبها المؤمن التعويض عند تحقق الخطر المبين في العقد، ودراسة هذه الالتزامات تقضي الالتزام بدفع مبلغ التأمين وتكوين احتياطي حسابي لصالح المؤمن له .

(1) أنظر المادة 118 من الأمر 95-07.

أولاً: دفع مبلغ التعويض « مبلغ التأمين »

من المؤلف أن عقد التأمين البحري الذي يبرم بين المؤمن له والمؤمن يولد التزاماً على عاتق هذا الأخير بتعويض الأول عن الضرر الناتج عن تحقق الخطر المؤمن منه شريطة ألا يتجاوز ذلك المبلغ التقديري مبلغ التأمين.

ولما كان عقد التأمين البحري يقوم على مبدئين أساسيين وهما مبدأ التعويض ومبدأ حسن النية فإن المؤمن يلتزم بتعويض المؤمن له عما يلحقه من ضرر جراء ما ضمن من الأخطار التي قد تتحقق إلا أن مبلغ التعويض ومبلغ التأمين قد يختلفان، ولكن يجب أن يقتصر الأول على الثاني في حدود الضرر الذي يلحق المؤمن له، إما أن يكون خاصاً أو مشتركاً أو خسارة تقديرية، وإذا كانت مصروفات فإن المؤمن يلتزم بتغطيتها في حدود مبلغ التأمين سواء ما تعلق منها بالسفينة أو ما تعلق بالبضاعة.

والتأمين بهذه الصورة نسبي ما لم يصل الضرر إلى الهلاك الكلي للشيء المؤمن عليه، ومعنى ذلك أن المؤمن مطالب بالتعويض قدر التلف وذلك حسب القيمة المقدرة للبضاعة في ميناء الوصول، أما في حالة الهلاك الكلي للشيء المؤمن عليه « البضاعة أو السفينة »، فإن المؤمن له يطالب بقيمة السفينة أو البضاعة المقدرة في الوثيقة وفي حدود مبلغ التأمين.

ثانياً: التزام المؤمن بتكوين احتياطي حسابي لصالح المؤمن له

يلتزم المؤمن بتكوين احتياطي حسابي لصالح المؤمن له، وذلك ما يعرف بعنصر الادخار في بعض صور التأمين، وذلك لأن قسط التأمين الذي يلتزم المؤمن بدفعه في فترات دورية يتزايد حجمه وتتضخم فوائده⁽¹⁾، وهذا التجمع والادخار يسمى بالاحتياطي الحسابي ويسميه قانون التأمين الجزائري بالرصيد الحسابي.

(1) غازي خالد أبو عرابي، المرجع السابق، ص 357.

وقد نصت المادة 74 من الأمر 95-07 على أنه: «إن الرصيد الحسابي هو الفرق بين القيم الحالية للالتزامات التي يتعهد بها كل من المؤمن والمؤمن له».

ورغم أن الاحتياطي الحسابي لا يكون مستحقاً إلا إذا تحقق الخطر فإنه يبقى دائماً حقاً له في أي وقت، أما إذا انتحر المؤمن له بمحض إرادته وعن وعي في خلال السنتين الأوليتين من إبرام العقد فإن المؤمن له ملزم بإرجاع الرصيد الحسابي الذي تضمنه العقد إلى ذوي الحقوق ويبقى الضمان ساري المفعول في حالة الانتحار بعد مرور السنة الثانية وكان المؤمن بذلك قد فقد الحرية في تصرفاته بسبب مرض من الأمراض.

أما الانتحار في مجال التأمين من الحوادث فإنه مستبعد من الضمان، غير أن إثبات انتحار المؤمن له يقع عبئاً على عاتق المؤمن، وفقدان الوعي على المستفيد (المادة 72). أما حالة تسبب المستفيد في وفاة المؤمن له فقد أشارت إليها المادة 73 من الأمر 95-07 بقولها: «عندما يتسبب المستفيد عمداً في موت المؤمن له يكون تعويض الوفاة غير واجب الأداء ولا يبق على المؤمن إلا دفع مبلغ الرصيد الحسابي الذي تضمنه العقد للمستفيدين الآخرين وذلك إذا سبق دفع قسطين أوليين على الأقل».

إن أهم ما يمكن ملاحظته من خلال المواد السالفة الذكر أن الانتحار العمدي للمؤمن له بإرادته وعن وعي تام ينبئ بسوء نيته على إقدامه على إتيان الخطأ العمدي الذي لا يؤمن عليه أصلاً، وبذلك يتعين على المؤمن استنفاد ماله بالتخلي عن الضمان حتى لا يفقد حقه بضمان ما لا حق له في ضمانه، وتأدية ما عليه بإرجاع الرصيد الحسابي إلى ذوي الحقوق حتى لا يبخسهم منه.

بينما إذا كان الانتحار ناتجاً عن تصرف غير واع وتجاوز السنتين فإن المؤمن ملزم بالضمان لأن الفعل غير إرادي، هذا من جهة ومن جهة ثانية فإن تجاوز السنتين يمكن المؤمن من اكتساب بعض الأرباح التي تساعده على تغطية الشيء المؤمن عليه.

لكن بإبعاد الضمان على الانتحار في مجال التأمين من الحوادث، يتبين لنا أن فيه تسوية حادث بحدوث، ثم إن الحوادث قد تتضاعف خطورتها وجسامتها وبذلك يمكن أن تفوق قيمتها قيمة الأقساط

المدفوعة خاصة ما يتعلق بالسفينة والبضاعة، فلو تصورنا وقوع هذا الحادث فمن أي طرف تطلب الأقساط التكميلية ما دام المؤمن له قد انتحر؟ لأن القاعدة العامة تقتضي من المؤمن دفع مبلغ التأمين ومطالبة المؤمن له بدفع أقساط تكميلية، ومن هذا المنطلق يستبعد سريان الضمان على الانتحار في مجال عقد التأمين من الحوادث.

أما عن تسبب المستفيد في وفاة المؤمن له فإنه من حق المؤمن الامتناع عن التعويض وإرجاع الرصيد الحسابي على بقية المستفيدين.

ثالثاً: تخفيض التأمين

وعملاً بقول حق المؤمن له في الاحتياطي الحسابي فإنه يكون له الحق في تخفيض التأمين. ويقصد بتخفيض التأمين استبدال وثيقة التأمين الأصلية بوثيقة تأمين أخرى يكون القسط فيها هو الاحتياطي الحسابي ويكون مبلغ التأمين هو المقابل لهذا القسط⁽¹⁾.

وعلى هذا الأساس فإنه من حق المؤمن له الحصول على وثيقة للتأمين تحل محل الوثيقة الأصلية التي يمكن أن يخفض فيها مبلغ التأمين بما يتناسب مع القسط المدفوع في شكل احتياطي حسابي وإذا تم الاتفاق على دفع مقابل وحيد لجزء من التأمين فإنه يبقى ساري المفعول رغم عدم دفع الأقساط الدورية، وهذا ما تشير إليه المادة 89 من الأمر 95-07 بنصها: «يساوي الرأسمال المخفض المبلغ المحصل عليه عندما يطبق كقسط وحيد للجرد لدى طلب التأمين المماثل وفقاً للتعريفات السارية المفعول وقت التأمين الأول بحيث يكون مساوياً لمبلغ الرصيد الحسابي الوارد في العقد عند تاريخ التخفيض.

إذا اكتتب جزء من التأمين مقابل قسط وحيد فإن الجزء الخاص بالتأمين المطابق لهذا القسط الوحيد يبقى سارياً رغم عدم دفع الأقساط الدورية».

ولكي يكون الحق ثابتاً للمؤمن له في تخفيض التأمين يجب أن يتوافر شرطان وهما:

(1) غازي خالد أبو عرابي، المرجع السابق، ص 359.

أن يكون للمؤمن له عنصر الادخار وإلا تخلف عنصر وجود الاحتياطي الحسابي إذ أن هذا الأخير متوقف على الأول.

أما الشرط الثاني فإنه متوقف على دفع عدد كاف من الأقساط لتكوين احتياطي حسابي لأنه لا يسمح بإجراء التخفيض دون وجود الرصيد الحسابي.

ويستفاد من الفقرة الثانية من المادة 84 من الأمر 95-07 أنه يشترط لجواز التخفيض أن تكون الأقساط المستحقة عن السنتين الأوليتين مدفوعة خلافا لبعض التشريعات⁽¹⁾.

مما سبق ذكره يظهر أن التخفيض يصبح من حق المؤمن له في حالة توافر الشرطين المذكورين وذلك بناء على طلبه، أما إذا تخلف عن الوفاء بالقسط فإن التخفيض يتم بقوة القانون طبقاً للمادة 16 من الأمر 95-07 التي مفادها أن يذكر المؤمن له بتاريخ استحقاق القسط قبل شهر على الأقل مع تعيين المبلغ الواجب دفعه وأجل الدفع، ثم إنذاره بعد 15 يوماً من تاريخ الاستحقاق بضرورة دفع القسط المطلوب خلال 30 يوماً الموالية لانقضاء 15 يوماً، وإن لم يقم المؤمن له بالوفاء رغم كل ذلك كان للمؤمن أن يتمسك بتخفيض التأمين طبقاً لأحكام المادة 84 من الأمر 95-07 التي سبقت الإشارة إليها.

المطلب الثاني: إجراءات رفع دعوى المساهمة

الفرع الأول: رفع دعوى المساهمة

لكل دائن في الخسارة المشتركة دعوى مباشرة قبل كل مدين للمطالبة بحصته فيها، إذا لم تتم

(1) نظراً لعدم إلزامية ما جاءت به مختلف التشريعات عن شروط التخفيض نكتفي بذكرها في الهامش للتمكين من الاطلاع عليها، وهي: «يشترط لجواز تخفيض التأمين أن يكون المؤمن له قد دفع ثلاثة أقساط سنوية على الأقل»، ويتفق مع ما يقضي به القانون الفرنسي والمصري وبعض الدول العربية مثل ليبيا في المادة 760 وسوريا في المادة 726 ولبنان في المادة 1012 من قانون الواجبات والعقود.

التسوية بين ذوي الشأن بالطريقة الودية وهذا ما أكدته المادة 335 من ق. ت. ب. م بنصها على ما يلي: « 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 خبيراً أو أكثر لإجراء تسوية جديدة».

أما المادة 329 فقرة 1 من ق. ب. ج فقد نصت على ما يلي: « إن النزاع في تسوية الخسائر المشتركة، يجب أن يقدم للمحكمة المختصة في أجل شهر واحد ابتداء من يوم تبليغ التسوية للمعني بالأمر».

وسوف نشير في هذا الإطار إلى حكم لغرفة التحكيم البحرية في باريس بتاريخ 15 مارس 1998⁽¹⁾، حيث تم خلاف حول جرد الخسائر البحرية العامة وتصنيفها من الخسائر الخاصة على إثر عملية إنقاذ قامت بها القاطرة Mérou عندما تعرضت السفينة Ouarzazate لحادث فجائي مما نتج عنه تعطل أحد آلياتها بسبب عاصفة قوية، مما أدى إلى طلب المساعدة من الشركة المتوسطة للمساعدة والإنقاذ Mars ، إلا أن هذه العملية تمت بنجاح رغم الخطر الكبير الذي كان محققاً بها. وحيث أن Mars طلبت مكافأة الإنقاذ المنجزة بنجاح من طرف Mérou لفائدة السفينة Ouarzazate إلا أن رئيس المحكمة التجارية لمدينة مرسيليا قام بتعيين خبير قضائي Sirven بهدف استجماع كل العناصر التي تدخل في الخسارة المشتركة. وقدم الخبير تقريره متعرضاً فيه للتعريف الدقيق للوقائع ابتداء من أصلها إلى انتهائها، وجرد النتائج التي خلفتها هذه الوقائع، والذي لم يتلقى اعتراض إلا أن الخلاف كان حول نفقات الإنقاذ المستحقة للقاطرة مما أدى بالأطراف إلى الاتفاق على اللجوء إلى محكمة التحكيم.

(1) هذا الحكم وارد في الموقع الإلكتروني: www.blog.saeed.com

وحيث تم اللجوء إلى غرفة التحكيم البحرية بباريس التي جعلت من مهمتها تحديد تكاليف المساعدات التي قدمتها القاطرة في البحر باعتبارها مرت بنجاح معتمدة في ذلك على اتفاقية بروكسل المبرمة بتاريخ 23 سبتمبر 1910 والخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحريين وذلك للقيام بهذه العملية.

إن لجنة التحكيم اعتمدت على المادة 8 من اتفاقية بروكسل والتي تنص على ما يلي: «تحدد المحكمة المكافأة حسب الظروف أخذاً كأساس:

- النجاح الحاصل.
- جهود وجرارة الأشخاص الذين قاموا بالنجدة.
- الخطر الذي تعرضت إليه السفينة المسعفة مع مسافريها وطاقمها وحمولتها من طرف الأشخاص القائمين بالإنقاذ ومن طرف السفينة التي قامت بالإسعاف.
- الوقت المستعمل والمصاريف والأضرار التي انجرت وخطر المسؤولية والأخطار الأخرى التي تعرض إليها القائمون بالإنقاذ.
- قيمة المعدات المستخدمة من القائمين بالإنقاذ، مع الأخذ بعين الاعتبار عند الاقتضاء.
- الامتداد الخاص بالسفينة التي قامت بالإنقاذ.
- قيمة الأشياء التي أنقذت وأجرة الحمولة».

وتجب الإشارة إلى أن لجنة التحكيم عملت على جرد جميع عناصر الخسارة ثم القيام بعملية التسوية المرضية لجميع الأطراف وذلك بتحديد مبلغ المساعدة معفى من جميع التكاليف والخصوم. وقد تم الإمضاء على قرار التحكيم من طرف كل الأطراف بتاريخ 15 مارس 1989.

وباعتبار أن السفينة Ouarzazate تعرضت في منطقة أجنبية لحادث العاصفة، فإن القانون البحري المغربي في مادته 325 تخطى الاختصاص لصالح القنصل الفرنسي وذلك لتعيين خبراء التسوية وهذا ما لجأت إليه كل من الشركة المغربية للملاحة والشركة المتوسطية للمساعدة والقطر والإنقاذ Mars وذلك إثر الرجوع إلى الغرفة التحكيمية البحرية بباريس.

الفرع الثاني: الدفع بعدم قبول دعوى المساهمة

بالرجوع إلى أحكام قانون التجارة البحرية الأردني مثلاً، نجد المادة 283 منه نصت على ما يلي: «ترد كل دعوى غرامة الخسائر البحرية المشتركة بهلاك أو ضرر لم يقدم بها احتجاج معلل بمهلة ثلاثة أيام، لا تدخل فيها أيام التعطيل ابتداء من تسليم البضاعة».

وبناء على ذلك، لا يجوز لأي شاحن، أن يقيم دعوى المساهمة بالخسائر المشتركة على مجهز السفينة⁽¹⁾، بسبب ضرر أصاب بضائعه نتيجة الخسائر المشتركة، إلا إذا كان قد أخطر الناقل بحصول هلاك أو تلف ببضاعته بسبب ناجم عن التضحية بالبضائع العائدة له، ويجب أن يكون ذلك خلال ثلاثة أيام من تاريخ تسلمه للبضائع، ولا تدخل ضمن ذلك أيام العطل. ويستثنى من تقديم الإخطار المذكور، في اعتقادنا، الحالة التي يجري فيها معاينة البضاعة بحضور الناقل عند تلف البضاعة أو هلاكها.

ويلاحظ أن النص القانوني قد تطرق إلى الهلاك أو الضرر الذي يلحق البضاعة أو السفينة فهو لم يتطرق لخسائر النفقات والمطالبة بإدخالها في تسوية الخسارة المشتركة كما أن الدفع بعدم قبول دعوى الاشتراك في الخسارة المشتركة لا محل له إذا هلكت البضاعة هلاكاً كلياً إذ لا يمكن أن يحدث تسليم للبضاعة في مثل هذه الحالة.

كما تجدر الإشارة إلى أن الدفع بعدم قبول الاشتراك في تسوية الخسارة المشتركة هو خاص بالدعوى الأصلية للمطالبة بإثبات الخسارة المشتركة وتسويتها أما إذا تمت تسوية الخسارة 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⁽²⁾.

(1) عادل علي المقدادي ، المرجع السابق، ص 242.

(2) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 398 .

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

وإذا ضحى بالبضائع كلية فلا ينطبق الدفع بعدم القبول، لأن هذا الدفع مرتبط بتسليم البضائع من غير احتجاج.

الفرع الثالث: تقادم دعوى المساهمة

تناولت المادة 331 من ق. ب. ج مدة التقادم فنصت على ما يلي: «كل دعوى ناتجة عن الخسائر المشتركة تتقادم 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».

وبالرجوع إلى قانون التجارة البحرية المصري نجد المادة 339 منه نصت على ما يلي: «تتقضي دعوى الاشتراك في الخسائر المشتركة بمضي سنتين من يوم وصول السفينة إلى الميناء الذي كان معينا لوصولها أو إلى الميناء الذي انقطعت فيه الرحلة البحرية.

وينقطع سريان المدة المشار إليها في الفقرة السابقة بالإضافة إلى الأسباب المقررة في القانون المدني بتعيين خبير التسوية، وفي هذه الحالة تسري مدة جديدة مقدارها سنتان من تاريخ التوقيع على تسوية الخسائر المشتركة أو من التاريخ الذي اعتزل فيه خبير التسوية».

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

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.

لا بأس بنا أن نشير في هذا الإطار إلى اجتهاد قضائي للمحكمة العليا في غرفتها التجارية والبحرية، ذلك أن هذه الأخيرة قضت في قرارها المؤرخ في 13/11/1998، بأن التقادم ينقطع من بداية الإجراء الخاص بتسوية الخسائر البحرية أمام خبير الخسائر البحرية وعند الاقتضاء أمام المحكمة، ويسري التقادم ثانية من يوم انتهاء هذا الإجراء وتتقدم دعوى الخسائر المشتركة بمرور سنتين ابتداء من اليوم الذي انتهت فيه الرحلة البحرية⁽¹⁾.

وبالرجوع إلى المادة 40 من قانون 67-545 الفرنسي والخاص بحوادث البحر، نجدها نصت على أن: « دعوى الخسائر المشتركة تتقدم بمضي خمس سنوات ابتداء من اليوم الذي انتهت فيه الرحلة البحرية ».

أما فيما يتعلق بقواعد يورك وأنفيس لسنة 2004 فنجد أن المادة 23 منها حددت مدة التقادم بست سنوات ابتداء من اليوم الذي انتهت فيه الرحلة البحرية⁽²⁾.

ولعل زيادة مدة تقادم دعوى الاشتراك إلى ست سنوات يرجع إلى أن إجراءات تسوية الخسائر المشتركة وحصرها وتوزيعها تعتبر إجراءات معقدة وطويلة .

⁽¹⁾ قرار صادر بتاريخ 13/11/1998، تسوية الخسائر المشتركة، انقطاع التقادم (المادة 331 من القانون البحري)،
المجلة القضائية للمحكمة العليا، العدد 2، 1998، ص 112.

⁽²⁾ Règle XXIII : prescription applicable à l'avarie commune

(a) A moins qu'une loi applicable, relative à la prescription, n'en dispose de façon impérative :

(i) tout droits à contribution d'avarie commune, y compris tous droits de réclamer en vertu d'engagements et de garanties d'avarie commune, seront prescrits par une période d'une année à partir de la date du dépôt du règlement d'avarie commune, à moins qu'une action n'ait été engagée avant cette échéance par le réclamation. Toutefois, aucune action ne pourra être exercée après un délai de six années à compter de la date où l'aventure maritime commune a pris fin.

(II) ces délais peuvent être prorogés par accord des parties intervenu après la fin de l'aventure maritime commune.

Cette règle ne s'appliquera pas entre les parties concernées par l'avarie commune et leurs assureurs respectifs.

إلا أن بعض التشريعات تفضل أجالا قصيرة للتقادم كالقانون البحري المغربي وذلك في المادة 332 حيث نص على أن: «جميع طلبات المشاركة في العوارية العمومية تتقادم بعد مرور سنة ابتداء من التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه في الأحوال العادية».

المبحث الثاني: ضمانات الوفاء بالاشتراك في الخسائر المشتركة

يجب على كل مالك السفينة والشاحنين الوفاء بحصصهم في الخسارة المشتركة، سواء تم تحديد هذه الحصص بمقتضى تسوية ودية، أو بمقتضى حكم في دعوى الاشتراك، إذ لا تضامن بين المدينين في مواجهة الدائن، فالشاحنون لا يتضامنون في الوفاء بحصص مساهمتهم في الخسارة للمجهز ومع ذلك فقد استقر العرف في حالة ما إذا أعسر أحد المدينين كان للدائن أن يطالب الباقيين بحصصهم في الخسارة وبنصيبهم في حصة المدين المعسر كما يجب أن يكون الإعسار نتيجة مباشرة لفعل التضحية في سبيل السلامة العامة، وهذا ما أكدته بدورها المادة 338 من ق. ت. ب. م بحيث نصت على أنه: «لا تضامن بين الملتزمين بالإسهام في الخسائر المشتركة، ومع ذلك إذا عجز أحدهم عن دفع نصيبه في هذه الخسائر وزع الجزء غير المدفوع على الآخرين بنسبة ما يستحق على كل منهم في الخسائر المشتركة».

ولتقادي ضياع الحقوق فقد زود القانون الدائن بسبب الخسارة المشتركة، بضمانات خاصة تأميننا لاستيفاء ما له من حقوق.

المطلب الأول: تحديد ضمانات الوفاء

الفرع الأول: حق الامتياز

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».

كما أنه يجوز للدائنين وفقا لأحكام المادة 76 من ق. ب. ج. التمسك بالامتيازات المقررة في القانون المدني⁽¹⁾، باعتباره الشريعة العامة في مجال القانون الخاص على أن الديون التي تستفيد من امتيازات القانون المدني لا تأخذ مرتبتها إلا بعد الامتيازات والرهن البحرية.

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.

وكانت معاهدة بروكسل الخاصة بالامتيازات والرهن البحرية الصادرة بتاريخ 10 11 1926 | 104 قد قررت ورود الامتياز على السفينة وملحقاتها وعلى أجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ الدين خلالها فضلا عن وروده على ملحقات أجرة النقل وهي تتكون من العناصر الآتية:

1- التعويضات المستحقة للمالك بسبب الأضرار المادية التي لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها أو بسبب خسارة أجرة النقل.

2- التعويضات المستحقة للمالك عن الخسائر البحرية المشتركة إذا تمثلت في أضرار مادية لحقت بالسفينة، ولم يتم إصلاحها، أو في خسارة لأجرة النقل.

3- المكافآت المستحقة للمالك عن أعمال المساعدة والإنقاذ، والتي تكون قد تمت حتى نهاية الرحلة بعد خصم المبالغ المستحقة للربان ولغيره من الأشخاص القائمين بالخدمة في السفينة. ولا يدخل في هذا الضمان التعويضات المستحقة نتيجة لعقد التأمين أو الإعانات التي تحصل عليها السفينة من الدولة.

يحقق الامتياز البحري، كحق عيني تبعي، 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

(1) عرفت المادة 982 من ق. م. ج. حق الامتياز على أنه: «أولوية يقررها القانون لدين معين مراعاة منه لصفته».

العقارات من هذه الناحية، بتقرير حق التتبع لدائن السفينة في أي يد كانت (1) . ويكون للدائن الممتاز فضلا عن حق التتبع، حقا في التقدم أو الأولوية في استيفاء دينه، قبل سائر الدائنين الممتازين التاليين له في المرتبة، وقبل الدائنين المرتهنين، وقبل الدائنين الممتازين وفقا لقواعد القانون المدني، وقبل الدائنين العاديين، وذلك وفقا لترتيب الذي أورده المشرع الجزائري في المادة 77 من ق. ب. ج. وضمانا للديون الممتازة أجازت المادة 89 ق. ب. ج للسلطة الإدارية البحرية بطلب من الدائن أن تأمر بالتدابير المادية لحجز السفينة مؤقتا في الميناء، لضمان دين ممتاز. على أن لا تتعدى مدة هذا الحجز ثلاثة أيام. وينتهي مفعول هذا الحجز المؤقت إذا قدمت ضمانا كافية، أو إذا تم الحجز بموجب حكم قضائي. ويضمن الدائن كل الأضرار الناتجة عن الحجز المؤقت الذي لا مبرر له.

كذلك نصت المادة 337 من ق. ت. ب. م على أنه: «تعد الديون الناشئة عن الخسارات المشتركة ديونا ممتازة ويقع هذا الامتياز فيما يتعلق بالمبالغ المستحقة لمجهز السفينة على البضائع التي أنقذت أو الثمن المتحصل من بيعها. أما بالنسبة إلى المبالغ المستحقة لأصحاب البضائع فيقع الامتياز على السفينة التي أنقذت وأجرتها وتوابعها وتكون لمصروفات تسوية الخسارات المشتركة الأولوية على ما عداها من الديون».

وبالرجوع مثلا إلى أحكام المادة 281 من قانون التجارة البحرية الأردني فنجدها قد ميزت بين امتيازات مجهز السفينة وأصحاب البضائع حيث قضت بأنه: «للغرامات المتوجبة لمجهز السفينة امتياز على البضائع أو الثمن الحاصل منها لمدة خمسة عشر يوما بعد تسليمها، إذا لم تنتقل إلى يد شخص ثالث».

لأصحاب البضائع المهلكة امتياز على السفينة عن مبلغ الغرامات المترتبة عليها لمجهزها وعلى أجرتها المعرضة للخطر».

(1) بوكعبان العربي، المرجع السابق، ص 105.

وبناء على الحكم المتقدم للمادة 281 يكون لمجهز السفينة امتياز على البضائع المشحونة التي تم إنقاذها ويبقى حقه في هذا الامتياز لمدة حددها المشرع الأردني بخمسة عشر يوماً بعد تسلّم البضائع وينتهي هذا الامتياز إذا كانت قد سلمت لشخص ثالث، مع اشتراط أن يكون هذا الشخص الثالث حسن النية.

الفرع الثاني: حق الحبس

لقد عرفت المادة 200 من ق.م. ج حق الحبس بأنه: «لكل من التزم بأداء شيء أن يتمتع عن الوفاء به ما دام الدائن لم يعرض الوفاء بالتزام المدين أو ما دام الدائن لم يقدّم تأمين كاف للوفاء بالتزامه هذا.

ويكون ذلك بوجه خاص لحائز الشيء أو محرزه، إذا هو أنفق عليه مصروفات ضرورية أو نافعة فإن له أن يتمتع عن رد هذا الشيء حتى يستوفي ما هو مستحق له، إلا أن يكون الالتزام بالرد ناشئاً عن عمل غير مشروع».

نستشف من خلال هذه المادة السالفة الذكر 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. إن الحق في الحبس هو ليس حق عيني لأن الحابس لا يتمتع بأي حق امتياز أي التقدم بالأفضلية على الدائنين.

أما فيما يتعلق بشروط الحق في الحبس فتتمثل فيما يلي:

1- دينان متقابلان.

2- ارتباط الدينان.

وبخصوص الشروط الواجب توافرها في الدين الأول هو قبض الدين الأول وهو الشيء المحبوس وقد يكون محل الحبس القيام بعمل، وقد يكون محل الحبس الامتناع عن عمل ومثال ذلك: (أ) منح حق الارتفاق ل (ب) مقابل أجره معينة لم يدفعها ف (أ) له الحق في منعه من المرور وهو امتناع عن عمل حتى يدفع الأجرة.

أما عن الشرط الواجب توافرها في الشيء:

- معين بالذات.

- ملكا للحارس أو ملكا للدائن.

- داخل إطار التعامل.

أما عن الشروط الواجب توافرها في ذمة الدائن فتتمثل فيما يلي:

1- يشترط أن يكون هذا الدين مستحق أي لا يكون مؤجل أو معلق على شرط واحد أو مقترن بأجل واحد.

2- ارتباط الدينين وقد يكون مصدر الارتباط عقد أي ارتباط قانوني أو موضوعي فالقانوني كالعقد

أو الإثراء بلا سبب بينما الارتباط المادي مصدره واقعة مادية أو واقعة الحيازة، ومثال ذلك: شخص أودع سيارته للتصليح ولم يدفع الثمن ثم أودعها مرة ثانية ودفع الثمن فهنا لا يجوز للميكانيكي حبس السيارة.

وبخصوص أحكام الحق في الحبس فتتمثل في حقوق الحابس وواجباته.

أ- حقوق الحابس:

له الحق في أن يحبس الشيء إلى حين الوفاء بحقه.

بالنسبة للخلف العام، فلا ينقضي الحق في الحبس بعد وفاة الدائن.

أما بالنسبة للخلف الخاص، فيستطيع المدين أو الحابس للشيء مواجهة الخلف الخاص إلى حين استيفاء حقه.

أما بالنسبة للدائنين العاديين، فعندما يحجز الدائن على الشيء وينقسم قسمة غرماء فلا يستطيع أن يتمسك بحقه في الأفضلية.

ب- واجبات الحابس:

على المدين بذل عناية الرجل العادي في المحافظة على الشيء. وإذا كان الشيء المحبوس يخشى عليه الهلاك أو التلف، فلحابس أن يحصل على إذن من القضاء في بيعه وفقا للأحكام المنصوص عليها في المادة 971 ق.م.ج، وينتقل الحق في الحبس من الشيء إلى ثمنه.

وبخصوص انقضاء الحق في الحبس، فينقضي الحق في الحبس بخروج الشيء من يد حائزه أو محزره.

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 تنقض سنة من وقت خروجه.

وبالرجوع إلى أحكام القانون البحري نجد أن المادة 336 من ق.ت.ب.م نصت على ما يلي: «الربان الامتتاع عن تسليم البضائع التي يجب أن تسهم في الخسارات المشتركة أو طلب إيداعها إلا إذا قدم صاحبها ضمانا كافيا لدفع نصيبه من الخسارات، وإذا لم يتفق الطرفان على الضمان يعرض الأمر على قاضي الأمور الوقتية لتقديره».

يتضح من هذا النص أنه إذا لم يتفق الطرفان على الضمان يعرض الأمر على قاضي الأمور الوقتية لتعيين خبير لإجراء تقدير مؤقت للاشتراك في الخسائر ويحدد الضمان وفقا لهذا التقدير، كما للقاضي أن يأمر ببيع البضائع كلها أو بعضها للحصول على مبلغ الضمان.

وتجب الإشارة إلى أنه عادة ما يطلب الربان من الشاحنين تقديم ما يسمى باتفاق الخسارة المشتركة Average Bond ، والتي سبق الإشارة إليه⁽¹⁾. كما أعطى القانون لأصحاب البضائع التي هلكت

(1) أنظر الصفحة 207 من هذه الرسالة.

امتيازاً على السفينة وأجرتها ضماناً للوفاء بحصتها من الخسارة المشتركة فإذا كان أحد المدينين معسراً توزعت حصته على المدينين الباقين كل بنسبة مساهمته في الخسارة المشتركة وهذا طبقاً لأحكام المادة 281 من قانون التجارة البحرية الأردني.

أما فيما يتعلق بقواعد يورك وأنفريس فقد نصت القاعدة رقم 22 على أنه: « في حالة تحصيل ضمانات نقدية فيما يتعلق بمسؤولية الشحنة عن خسارة مشتركة أو مصروفات إنقاذ أو نفقات خاصة فإن هذه الضمانات تودع فوراً في حساب خاص مشترك باسم ممثلين يعين أحدهم مالك السفينة وأخر يعينه المودعون وذلك في بنك يتفق عليه كلاهما والمبالغ المودعة وما قد يستحق لها من فوائد تحفظ ضماناً للدفع إلى الأطراف التي لها الحق في تعويض الخسارة المشتركة أو مصروفات الإنقاذ، أو الرسوم التي يجب أن تتحملها الشحنة والتي من أجلها تم جمع هذه الضمانات، ويمكن الدفع تحت الحساب أو الاسترداد من الوديعة إذا وافق مسوي الخسارة على ذلك كتابة ولا تؤدي مثل هذه الضمانات أو المدفوعات إلى الإضرار بالمسؤولية النهائية للأطراف».

يتضح من هذا النص أن هناك عدد من الضمانات النقدية المتاحة أمام الطرف الدائن في الخسارة المشتركة لاقتضاء دينه وأحد هذه الطرق هو تحصيل ودائع نقدية من أصحاب البضائع وغالباً ما تأخذ هذه الضمانات شكل سند (Average Bond) أو أي وثائق أخرى مشابهة يقوم مستلمي البضائع بالتوقيع عليها مع تدعيمها بأحد الضمانات التالية:

- ودائع نقدية.

- ضمان بنكي.

- ضمان تأميني.

وللدائن الحق في تحديد شكل الضمان الذي يفضل.

وتستهدف هذه القاعدة بشكل رئيسي تنظيم التعامل مع الودائع النقدية عن طريق تحصيلها كضمان للخسارة المشتركة وهذا خلال الفترة من تحصيل هذه الضمانات وحتى التسوية النهائية للخسارة المشتركة وهذا وفقا للأسس التالية:

- يتم إيداع هذه الودائع في حساب بنك يتفق عليه.
- يشرف على هذا الحساب ممثلين أحدهما يعينه مالك السفينة والآخر المودعون.
- تستخدم هذه الودائع وفوائدها في أنصبة الخسارة المشتركة.
- يشترط في جميع الأحوال ألا يترتب على هذه المدفوعات أضرار بالمسؤولية النهائية للأطراف.

المطلب الثاني: تصفية نظام الخسارة المشتركة

بعد الانتهاء من توزيع الخسائر المشتركة يسترد أطراف المخاطرة البحرية أموالهم وممتلكاتهم منقوصة 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، وفي حالة الرفض وعدم القبول، فإن التوزيع 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 نصت عليه المادة 335 من ق. ت. ب. م. « 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».

خاتمة:

لقد كان اهتمامنا من خلال فصول بحثنا منصبا على نظام الخسائر المشتركة والذي تطور بشكل ملازم لتطور الملاحة البحرية حتى استقر في التشريعات البحرية.

فبعد أن تطرقنا إلى التطور التاريخي لقواعد المساهمة في الخسائر المشتركة في القوانين البحرية وقواعد يورك وأنفرس، وبعد أن أوضحنا صور الخسائر المشتركة وشروط تحققها، عرضنا بعد ذلك لتسوية الخسارة المشتركة فحددنا القواعد التي تحكم تسويتها، ارتأينا إلى أن ننهي هذا البحث بكلمة حول تقدير نظام الخسائر المشتركة، إذ تتردد بين حين وآخر فكرة تدعو إلى ضرورة بقاء هذا النظام ووجوب إلغائه استنادا إلى ما يشوبه من تعقيد وصعوبات عملية خاصة فيما يتعلق بتسوية الخسائر المشتركة وما تتطلبه من جهد ونفقات خاصة وأن السفينة تحمل في العصر الحاضر كميات هائلة من البضائع تشحن بمقتضى آلاف من سندات الشحن في أغلب الأحوال، الأمر الذي يرفع عدد أصحاب المصالح المشاركة في الرحلة البحرية، ويؤدي بالتالي إلى زيادة تعقيد تسوية ما يقع من خسائر مشتركة.

كما يستند أصحاب دعوى الإلغاء إلى أن نظام الخسائر المشتركة كان له ما يبرره في الملاحة البحرية القديمة حيث كانت التضحية في سبيل السلامة العامة تقع غالبا عن طريق إلقاء الحمولة أو بعضها في البحر ومن تم كان الشاحنون هم أصحاب الحق في مطالبة المجهز بالمساهمة في الخسائر المشتركة. أما الآن وفي ظل الملاحة الحديثة فإن الخسائر المشتركة تتحقق في صورة خسائر نقدية، أي مصروفات ينفقها المجهز في سبيل السلامة العامة الأمر الذي يفسح المجال لحالات من الغش حينما يدعي المجهز إنفاق مبالغ لهذه الغاية وكذلك حين يبالغ في تقديرها لو أنه أنفقها فعلا.

كما يسوق أصحاب فكرة الإلغاء حجة مضمونها أن تطور نظام التأمين البحري وانتشاره جعل منه وسيلة يمكن الاكتفاء بها عن نظام المساهمة في الخسائر المشتركة، إذ أن التأمين البحري يؤدي إلى نفس النتيجة وذلك بحصول من تلحقه الخسارة نتيجة التضحية على التعويض عن تلك الخسارة من المؤمن. وينذر اليوم أن تكون السفينة أو البضائع غير مؤمن عليها بحيث يتحمل أصحابها مخاطر الرحلة البحرية، وهم يستندون أيضا إلى الصعوبات التي يثيرها اختلاف القوانين البحرية في تنظيمها للخسارة المشتركة، وحتى بعد محاولات التوحيد الناجحة، فقد بقيت اختلافات بين أحكام قواعد يورك وأنفوس وبعض التشريعات البحرية، الأمر الذي يوضح أن نظام الخسائر المشتركة في مجموعته مشوب بالتعقيد ويبقى في رأيهم بعد إلغاء النظام أن يتحمل كل صاحب مصلحة في الرحلة البحرية ما يلحقه من خسارة تنشأ عن التضحية في سبيل السلامة العامة كما يتحمل وحده الخسارة الخاصة ويمكن أن يعوضه المؤمن عن تلك الخسائر كلها.

غير أن هناك من الباحثين من يسير في اتجاه نقض الفكرة السابقة ويعتبرون أن نظام الخسارة المشتركة له من المبررات ما يجعل بقاءه خيرا من إلغائه، فهو نظام يتخذ من العدالة قاعدة يستند إليها، كما أن الضرورات العملية تستوجب بقاءه، وأن التأمين لا يمكن الاكتفاء به عن نظام المساهمة في الخسائر إذ قد تكون السفينة أو البضائع غير مؤمن عليها، كما أن التأمين قد لا يغطي كل الأضرار التي تلحق المؤمن له خاصة وأن الصورة الغالبة للخسائر المشتركة هي صورة الخسائر المصروفات، وهي خسائر لا يضمنها المؤمن في أغلب الأحوال لصعوبة تحديد مبلغ التأمين وبالتالي قسط التأمين ومن ثم لا يمكن الاستهانة بالتأمين عن نظام توزيع هذه الخسائر المصروفات على من يستفيدون من التضحية.

وواقع الأمر أن الصعوبات التي تترتب على إلغاء نظام الخسائر المشتركة تزيد عن الصعوبات التي تلازم بقاءه إذ يتعين لهذا الإلغاء إجماع تام من جميع المشرعين واتفاق جماعي من المجهز والشاحنين، وهو أمر ليس باليسير تحققه بدليل أن الإجماع على تنظيم قانوني واحد لنظام الخسائر المشتركة لم يتحقق بعد.

وأهم سبب يبرر بقاء هذا النظام يتمثل فيما يحققه من حفاظ على الأرواح حينما تتعرض الرحلة البحرية لخطر يهددها بالهلاك. ففي ظل هذا النظام يتخذ الربان قراره بالتضحية من غير تردد ولا يضع في اعتباره ترجيح مصلحة المجهز على مصالح الشاحنين طالما أن المستفيدين من الخسارة التي تترتب على التضحية يلتزمون بالمساهمة فيها، ويتوقف على اتخاذ الربان قراره بالتضحية وبمطلق اختياره إنقاذ الأرواح والأموال.

وفي رأينا وسيرا على رأي أغلب الفقهاء أنه ما يخفف من الصعوبات العملية التي تعترض تسوية الخسائر المشتركة تحديد مبلغ معين كخسارة تقع على عاتق من تصيبه، وما زاد عن هذا الحد يساهم فيه من يستفيدون من التضحية، ومن تم تستبعد الحالات التي تكون فيها الخسارة المشتركة ضئيلة القيمة، على أن يوضح ذلك شرط صريح في سند الشحن أو مشاركة تأجير السفينة أو وثيقة التأمين. ويكفي دليلا على أهمية نظام الخسارة المشتركة وما يحققه من مزايا أنه بقي على مر العصور منذ نشأته وتدرج حتى استقر في جميع التشريعات البحرية كنظام متميز يعتبر من خصائص القانون البحري.

ومن خلال المؤتمرات التي عقدت مرارا للنظر في صياغة قواعد يورك وأنفرس لم ينادي أحد من ممثلي المجهزين والمؤمنين بإلغاء نظام الخسائر المشتركة مما يدل على رغبة الغالبية العظمى ممن يهتمهم أمر هذا النظام في بقاءه كما هو مرتكزا على عدالة قواعده.

مع العلم أنه تم عقد اجتماع من طرف اللجنة البحرية الدولية في سبتمبر 2013 وذلك من أجل إعادة تعديل قواعد يورك وأنفرس 2004 خاصة فيما يتعلق بتسيير القيم الخاصة بالخسائر المشتركة.

تظهر أهمية النقل البحري للبضائع وأهمية التأمين البحري للسفن الناقلة وللبضائع المشحونة بشكل يفرض على المشرع الاهتمام أكثر بهذا الجانب وذلك لأسباب متعددة أهمها:

أولاً: أهمية التأمين البحري نظراً لأنه المحرك الأول والدافع الرئيسي والضمان الأساسي للمستثمرين سواء كانوا مجهزين أو شاحنين أو ناقلين للاستثمار في قطاع النقل البحري نظراً لضخامة الأخطار البحرية وما يترتب عنها من آثار.

ثانياً: إن الاقتصاد الحالي يقوم في جانبه القانوني على ضرورة تقريب النظم القانونية للدول وذلك لتسهيل المبادلات التجارية وتعزيز الروابط الاقتصادية بين الدول، وغني عن التذكير أن عقود البيع الدولية تمثل أهم إطار قانوني ينظم المبادلات التجارية بين الدول لذا نجد الحرص على إنشاء معاهدات لتوحيد القواعد القانونية المنظمة لعقد البيع الدولي.

هذا ولقد تصاعدت أهمية النقل البحري للبضائع باتساع العمليات القانونية المرتبطة بها خصوصاً تلك المتعلقة بالبيع البحرية الدولية والتي تطرقنا إلى بيان البعض منها وذلك بصدد توضيحنا للعناصر التي تحسب في عداد المجموعة المدينة.

إن الترابط بين عقدي البيع والنقل البحري في هذه الحالات يحقق نوعاً من الوحدة إذا نظرنا إلى الأمر من الناحية الاقتصادية فهناك عملية تداول للبضائع بين بائع ومشتري اقترنت بعملية تصدير. أما من الناحية القانونية، فالأمر وفقاً لمبدأ نسبية العقود، يثير قدراً لا بأس به من المشاكل التي تصدى لها الفقه والقضاء في محاولة لرسم الحدود ومنع التداخل القانوني كأثر للارتباط الاقتصادي بين العقدين. فالناقل لا علاقة له إلا بمن تعاقد معه، سواء المشتري أو البائع، فلا يملك الرجوع أو إبداء دفاع مستمد من شروط عقد البيع، فإذا تعاقد الناقل مع البائع مثلاً، فهو لا يملك إلا الرجوع على البائع بوصفه شاحناً لمطالبته بأجرة النقل حتى لو كان منصوصاً في عقد البيع على أن المشتري هو الملتزم بدفع الأجرة. ولا يستطيع البائع التمسك بسند الشحن النظيف في مواجهة المشتري الذي يدعي عدم مطابقة البضاعة المباعة لشروط عقد البيع، لأن عدم وجود تحفظات في سند الشحن يتعلق بحالة البضاعة الظاهرة والمطابقة بين بيانات السند والبضاعة المشحونة.

ويثير الارتباط بين العقدين مشكلة تحديد وقت انتقال ملكية البضاعة وتحديد تبعة مخاطر الطريق ومن يتحملها. فالملاحة البحرية هي الوسيلة المستخدمة منذ العصور القديمة في نقل البضائع بين الدول، وكان طبيعياً أن يلقي تطور وسائل النقل البحري من الناحية التقنية ظلالة على الاتفاقات والعقود التي تربط بين المصدرين والمستوردين. فعندما كانت الملاحة شرعية تعتمد على ظواهر

الطبيعة وتقلباتها، كانت المخاطر جسيمة، وبالتالي لم يكن متصوراً أن يقبل المشتري تحمل مخاطر الطريق، ولذا كان يحرص على ألا يكتسب ملكية البضاعة وتحمل مخاطر ما قد يلحقها إلا بعد وصولها واستلامها في بلده، أما أثناء الرحلة البحرية فالملكية تظل للبائع المصدر ويتحمل هو مخاطر الطريق.

فالبيوع البحرية هي أكثر البيوع الدولية أهمية، وعلى وجه الخصوص البيوع عند الشحن، كعقد البيع سيف وعقد البيع فوب.

إن البيع سيف والبيع فوب هما من بيوع القيام، إذ أن التزامات البائع تنتهي منذ الشحن في البيع سيف، وعند عبور حاجز السفينة المعينة من قبل المشتري في البيع فوب.

إن من المسلم به فقها وقضاء، وما أخذت به التشريعات الحديثة، هو أن المخاطر في البيع سيف تنتقل إلى المشتري منذ الشحن، ولطرفي العقد وضع الشروط التي تخدم مصلحتهما، ما دامت هذه الشروط لا تتعارض مع خصائص البيع سيف.

فلو اتفق الطرفان على وضع شرط يحمل البائع جميع المخاطر، فإن ذلك يؤدي إلى هدم جوهر عقد البيع سيف كبيع عند الشحن ويحوّله إلى نوع آخر من البيوع أما لو اتفق الطرفان على أن يتحمل البائع بعض المخاطر، فإن ذلك لا يتعارض مع قاعدة انتقال المخاطر إلا بصورة جزئية بشكل يمكن تطبيق أحكام عقد البيع سيف بحدود ما سيتحمله المشتري من مخاطر، إذ أن تحميل البائع بعض المخاطر يعني أن المشتري سيتحمل باقي المخاطر.

إن انتقال المخاطر في البيع سيف أو فوب يتم بالشحن، لذلك فإن مسألة توزيع المخاطر بين البائع والمشتري في هذه البيوع، تعني أن البائع سيتحمل المخاطر في الوقت الذي تشحن فيه البضاعة على سطح السفينة، والمشتري يتحمل المخاطر منذ شحن البضاعة على ظهر السفينة، هذا كله في حالة قيام كل من البائع والمشتري بتنفيذ التزامه على أكمل وجه. ومع ذلك، فإن هذا التوزيع سيتغير فيما لو

أخل أي من الطرفين بتنفيذ التزاماته. ففي عقد البيع سيف أو البيع فوب، قد يتحمل البائع تبعه بعض المخاطر اللاحقة للشحن إذا ما وجد أن الضرر الذي أصاب البضاعة ناتج عن عيب خفي فيها، أو أن البائع قام بتجهيز بضاعة غير قادرة على تحمل الرحلة البحرية، أو أن البضاعة قد تلفت بسبب خطأه الشخصي.

وقد يتحمل المشتري فوب كذلك، مخاطر سابقة على الشحن، فيما لو أخل البائع بالتزامه بإبرام عقد نقل لا يتلاءم مع ما اتفق عليه في العقد، أو أن المشتري لم ينقذ التزامه بوضع السفينة تحت تصرف البائع في الميعاد المتفق عليه، مما جعل هذا الأخير يجهز البضاعة على الرصيف في ميناء الشحن من دون أن يستطيع شحنها على السفينة، مما يؤدي إلى انتقال المخاطر إلى المشتري والبضاعة لا زالت على الرصيف، وهذا كله شرط أن تكون البضاعة قد تم تخصيصها وتعيينها بالذات.

ولا شك أن أهم عقدين مرتبطين بعقد البيع الدولي هما عقد النقل وعقد التأمين، لذا فإن اهتمام المشرع الجزائري بعقد التأمين البحري يتعين أن يكون وفق نظرة تقريبية للنظم القانونية للدول التي تربطنا بها معاملات تجارية هامة.

ثالثا: إن اهتمام المشرع الجزائري بعقد التأمين البحري يتعين أن ينبع أيضا من ضرورة سد الثغرات والنقائص التي اعترت الامر 95-07 .

ولذلك، فإن معالجة المشرع الجزائري لقطاع التأمين بشكل عام يتعين أن تتم وفق رؤية شاملة وعامة وذلك من أجل تسهيل مهمة الاطلاع على الأحكام المتعلقة بالتأمين بالنسبة للمتعاملين الأجانب من رجال الأعمال وشركات تأمين وباحثين بهدف تسهيل الاستثمار في بلادها من خلال معرفة المتعاملين الأجانب للأحكام القانونية في مجال التأمين الذي يعتبر قطاعا حيويا للاقتصاد.

نستنتج مما سبق قوله، أن دراسة الخسارة المشتركة تتطلب كثيرا من الدقة من طرف خبير التسوية.

إن إدراج أضرار في الخسارة المشتركة كما تمت دراسته في هذه الرسالة يخضع لعدد من الشروط، فعندما لا يتوفر واحد وعدد من هذه الشروط، يجب رفض التسوية، مع الملاحظة أن الخسائر المشتركة ليست من النظام العام أي أنه حتى ولو تم وضع شروط أخرى غير الشروط الواردة في القوانين البحرية فيجب احترام هذه الشروط.

أحيانا، يتعلق الرفض بجزء فقط من التسوية، وتنطبق هذه الحالة على كل المصاريف المنفقة التي تتوافق مع تعريف المصلحة الجماعية أو عندما تكون هذه المصاريف قابلة للإدراج في الخسائر المشتركة، ولكن الخبير رتبها مصاريف خاصة على حساب الحمولة وحدها.

المنازعة في تسوية خسارة مشتركة أو جزء منها، ينبغي أن ترفع إلى الجهة القضائية المختصة في أجل شهر و إلا اكتسبت القوة التنفيذية (م 329 ق. ب. ج).

مقدار المساهمة يتم الحصول عليه بقيمة المبلغ الإجمالي للأضرار المدرجة في الخسائر المشتركة على المبلغ الإجمالي لقيم المساهمة، بعد خصم مبلغ الخسائر الخاصة.

أما بخصوص الخطوات المتخذة لتجنب حدوث الخسائر المشتركة فتتمثل فيما يلي:

1- الاهتمام والتوجيه من جانب الإدارة: أتاح التقدم العلمي في صناعة النقل البحري التعرف على أمن الوسائل للتقليل من حدة العوامل الخاصة بالحوادث البحرية وهي الظواهر الطبيعية، وطبيعة الخط الملاحي، وطبيعة السفينة مع محاولة التدخل لتعديلها.

يلاحظ أن مراقبة الخسائر هي جزء من عملية تشغيل السفينة بكفاءة، وبهذا الأسلوب تصبح جميع مستويات الإدارة مشتركة ومطالبة مسبقا بمراقبة الخسائر مراقبة فعالة.

2- تدريب العمال: يمكن تجهيز السفن بأحدث أجهزة الأمان ولكن هذا الأمان لن يتحقق إلا بمقدار قدرة الضباط والبحارة على استعمال هذه الاجهزة بكفاءة، وربان السفينة الذي يهتم بمراقبة الخسائر يقدر أهمية وجود طاقم ذي دراية بكل جانب عملية سلامة السفينة، ولكي يكون برنامج مراقبة الخسائر فعالا يجب على كل بحار وضابط أن يحاط علما فور صعوده على ظهر السفينة بمستوى مراقبة الخسائر المتوقع من الطاقم ومدى مساهمة كل فرد فيه، وأن يجعل كل قسم مسؤولا مسؤولية مباشرة

عن إدارة احتياطات الأمان بكفاءة، وتعليم كل بحار جديد إجراءات الأمان، وتدريب كل من يحتاج الى مزيد من المعلومات عن أساليب الحماية. وإدارة السفن الحديثة تتطلب أن يكون تدريب البحارة وفقا لبرنامج مستمر، سواء على ظهر السفينة أو في مراكز التدريب المتاحة على الشواطئ.

ونظرا لتطور النقل البحري فقد برز في الوقت الحاضر عمليات إنشاء موانئ متخصصة في التعامل مع بضائع الترانزيت وتتميز هذه الموانئ بموقعها المتميز عن الخطوط البحرية الدولية حيث برزت أهمية السفن كبيرة الحجم لما توفره من نفقات في التشغيل بما يحقق لها قدرة المنافسة في سوق النقل البحري. ومقتضى هذا هو قيام الناقل البحري بحساب معدلات الشحن والتفريغ وذات المعدلات المرتفعة والمناسبة مع نوعيات البضائع.

وأهمية هذا النوع من السفن أنه يفتح المجال أمام الدول ذات الموقع المميز بالنسبة للخطوط البحرية الملاحية العالمية في حالة نجاحها في اجتذاب تلك السفن إلى موانئها، كما أنها تحقق موردا إضافيا مقتطعا من سوق النقل البحري العالمي إلى نشاطها الاقتصادي، مما يحقق لها قدرة تقديم الخدمات المختلفة للتجارة الدولية مقابل عائد مادي واجتماعي يتمثل في ثمن هذه الخدمات بالنقد الأجنبي بالإضافة إلى إيجاد فرص عمل للمواطنين مبني على نشاط خارجي وليس متولدا عن نشاط اقتصاد داخلي وهو يمثل إضافة للدخل القومي.

كذلك تعد الخدمات الملاحية التي تؤدي للسفن والبضائع من الأنشطة الأساسية المهمة والضرورية

في تحقيق أفضل اقتصاديات لنشاط النقل البحري في خدمة التجارة الخارجية للدولة بصفة عامة ومن هذا الواقع فإنه من المناسب والمهم أن نولي هذه الخدمات نظرة تتلاءم مع آثارها الاقتصادية، ويمكن تقسيم هذه الخدمات مثلا إلى نشاط الشحن والتفريغ، ذلك أن هذا الأخير يعتبر من أهم النشاطات في مجال خدمات السفن والبضائع بالموانئ حيث أنه المختص بشحن وتفريغ البضائع كلما انخفضت مدد بقاء السفن بالميناء وهذا عامل مهم حيث ينعكس أثره على زيادة الطاقة للموانئ علاوة على أثره على اقتصاديات تشغيل السفن.

كما أن هذا النشاط مسؤول عن سلامة البضائع أثناء الشحن والتفريغ والنقل لمخازن الإيداع وكلما انخفضت مخاطر تلف البضائع المتداولة بالميناء كلما انخفضت قيمة التأمين عليها وتهتم شركات التأمين العالمية والمحلية بمتابعة ما يصيب البضائع من تلف بكل ميناء وتحديد مستوى أو تصنيف لهذا الميناء الذي من خلاله يتم تحديد قيمة التأمين على البضائع المشحونة أو المفرغة به.

وتجدر الإشارة أن نوعية المعدات تلعب دورا مهما في تطور نشاط تداول الحاويات، حيث أنها يمكن أن تحقق معدلات تفريغ وشحن مرتفعة والذي ينعكس إيجابا على النشاط الملاحي ككل. كما أن وجود نظام لتخزين الحاويات يسمح بتخزينها بعد التفريغ مباشرة واستقبال ما سيتم إعادة شحنه للخارج سواء كحاويات فارغة أو مشحونة بالبضائع ومعرفة موقع كل حاوية ووجهتها ومالكها (الخط الملاحي) وبما يسمح بتقديم موقف يومي أو أسبوعي لملاك السفن حسب رغبتهم عن حاوياتهم الموجودة بمحطات تداول الحاويات.

ومن النشاطات اللازمة والتي تحتاجها الموانئ توفر شركات متخصصة في عمليات إصلاح السفن حيث أن الكثير من السفن قد يتعطل لأي سبب من الأسباب بالموانئ ويتطلب إجراء الإصلاحات اللازمة لها كما وأن الكثير من السفن تخطط لإجراء بعض الإصلاحات اللازمة والصيانة الدورية لها أثناء توقفها في الموانئ لإجراء عمليات الشحن والتفريغ وتوفيرا للوقت والتكلفة إذا ما توجهت إلى أماكن مخصصة للإصلاح فقط.

3- إجراءات الفحص والمعاينة: يلعب الفحص دورا رئيسيا في حياة السفينة. فمن الناحية النظرية لا بد من وجود شخص مسؤول عن العناية بها وفحصها منذ اليوم الذي يرسم فيه الخط الأول من تصميمها إلى اليوم الذي تنتهي فيه حياتها ويجب أن يشتمل تصميم السفينة على وسائل حماية الأرواح والمحافظة على الممتلكات واستمرار العمل. وللتأكد من توافر كل هذه المواصفات يجب مراجعة تصميمات السفينة وفحصها بمعرفة خبراء مراقبة الخسائر الذين يعملون مع المهندس البحري المتخصص في بناء السفن، والفحص والمعاينة أثناء عملية البناء مهمان للتأكد من أن ما صمم بشأن الحماية قد تم تركيبه وفقا للتفاصيل السليمة والدقيقة.

4- نظام المراجعة: للتأكد من أن برنامج مراقبة الخسائر يجري تنفيذه بدقة، ولتحديد المشاكل إذا كانت هناك عقبات أمام تنفيذه، فمن الضروري وجود وسيلة للمراجعة. ويتم ذلك عن طريق وجود موظفين على الشاطئ يوكل اليهم مهمة مراقبة كل ما يختص بتشغيل السفينة أثناء وجودها في الميناء وكذلك عن طريق مراجعة سجلات السفينة والآلات بعد كل رحلة، ويمكن أن يقدم للريان تفصيلا عن الرحلة، وخصوصا عن المشاكل التي يواجهها، كل هذا يمكن دراسته وفقا لبرنامج مراقبة الخسائر وتحليل أية مشاكل يكشف عنها، ويتم إيجاد الحلول بحيث يمكن جعل الرحلات المقبلة أقل خسائر.

قائمة المراجع:

1- المراجع باللغة العربية:

أ- المراجع العامة:

- (1) أحمد حسني، الحوادث البحرية (التصادم والإنقاذ)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997.
- (2) أحمد محمود حسني، قضاء النقض البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، الطبعة الثانية، 2000.
- (3) أنور سلطان، الموجز في النظرية العامة للالتزام (دراسة مقارنة في القانونين المصري واللبناني)، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، القاهرة، 1983.
- (4) أبو القاسم خلف بن أبي فراس القروي (دراسة وتحقيق: عبد السلام الجماطي)، أكرية السفن، منشورات جمعية تطوان أسمير، تطوان- المغرب، 2009.
- (5) إيمان فتحي حسن الجميل، المساعدة البحرية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011.
- (6) إيمان فتحي حسن الجميل، التأمين البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2014.
- (7) إسماعيل عبد النبي شاهين، مدى مسؤولية الوكيل في عقد الوكالة، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2013.
- (8) الطيب الفصايلي، النظرية العامة للالتزام (الجزء الأول: مصادر الالتزام)، مؤسسة إيزيس للنشر، 1991.
- (9) بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع، وهران- الجزائر، 2002 .
- (10) بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، (الجزء الثاني: الواقعة القانونية)، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1995 .
- (11) جلال وفاء محمدين، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1997.
- (12) جلال وفاء محمدين، التأمين البحري على البضائع بوثيقة الاشتراك (وثيقة التأمين العائمة)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2002 .
- (13) جلال وفاء محمدين، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001 .

- 14) حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983.
- 15) خليل أحمد حسن قعادة، الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري، (الجزء الأول: مصادر الالتزام)، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1994.
- 16) ريان مدحت عباس خلوصي، السفينة والقانون البحري، الشنهايي للطباعة والنشر، 1993.
- 17) زهدي يكن، شرح قانون الموجبات والعقود (الجزء الثالث عشر)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، سنة النشر غير مذكورة.
- 18) صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، الوجيز في مبادئ القانون البحري، دار النشر غير مذكورة، الطبعة الأولى، 1982.
- 19) طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان - الأردن، 2007 .
- 20) عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني (الجزء الأول: نظرية الالتزام بوجه عام)، دار النشر للجامعات المصرية، القاهرة، 1952.
- 21) محمد عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني(العقود الواردة على العمل: المقابلة والوكالة والوديعة والحراسة)، الجزء السابع، المجلد الأول، دار النهضة العربية، بيروت - لبنان، 1964.
- 22) علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1983.
- 23) علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2001.
- 24) عادل علي المقدادي، القانون البحري، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان - الأردن، 1999.
- 25) عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان - الأردن، 1999.
- 26) عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، الدار الجامعية، الإسكندرية، 1983.
- 27) عبد القادر حسي العطير، باسم محمد ملحد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان - الأردن، 2009 .

- (28) عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 في ضوء الفقه والقضاء والتشريع، منشأة الناشر المعارف، الإسكندرية، 1990 .
- (29) عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة الثانية، 1988.
- (30) علي علي سليمان، النظرية العامة للالتزام (مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري)، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1998.
- (31) علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2000.
- (32) عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، الطبعة الأولى، 2007.
- (33) علاء عمر محمد، انتقال المخاطر في البيوع البحرية (البيع سيف والبيع فوب). منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت- لبنان، الطبعة الأولى، 2012 .
- (34) غازي خالد أبو عرابي، أحكام التأمين (دراسة مقارنة)، دار وائل للنشر، بيروت، الطبعة الأولى، 2011.
- (35) فهمي محمود شكري، المعجم التجاري والاقتصادي، دار أسامة للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2008.
- (36) كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1990.
- (37) لطيف جبر كومانبي، القانون البحري، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان- الأردن، 1996.
- (38) مأمون الكزبري، نظرية الالتزامات في ضوء قانون الالتزامات والعقود المغربي (الجزء الأول : مصادر الالتزامات)، دار النشر غير مذكورة، الطبعة الثالثة، 1974.
- (39) محمد بكر إسماعيل، القواعد الفقهية بين الأصالة والتوجيه، دار المنار للطبع والنشر والتوزيع، سنة النشر غير مذكورة.

- 40) محمد السيد الفقي، المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، الطبعة الأولى، 2002.
- 41) محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007.
- 42) مصطفى محمد رجب، القانون البحري الإسلامي كمصدر لقواعد القانون البحري المعاصر، المكتب العربي الحديث، الإسكندرية، 1990.
- 43) محمود مختار أحمد البريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999.
- 44) محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2003.
- 45) محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2003.
- 46) محمد عبد الفتاح ترك، عقود البيوع البحرية الدولية (دراسة لسند الشحن وقواعد الأنكو لسنة 2000 وأهم عقود التجارة الدولية سيف وفوب مع الاستعانة بالكثير من الأحكام القضائية)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، الطبعة الأولى، 2007.
- 47) مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، الإسكندرية، الطبعة الثالثة، 1989.
- 48) مصطفى كمال طه، التوحيد الدولي للقانون البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007.
- 49) محمد فريد العريني، هاني دويدار، القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2003 .
- 50) محمد سمير الشراوي، القانون البحري الليبي، المكتب المصري الحديث للطباعة والنشر، الطبعة الأولى، 1970.
- 51) محمود شحماط، القانون البحري الجزائري، دار الهدى، الجزائر، 2010 .

(52) هاني دويدار، الوجيز في مبادئ القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001 .

(53) هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، 1975 - 1976.

(54) وهيب الأسبر، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس- لبنان، 2008 .

(55) وجدي حاطوم، النقل البحري في ظل القانون والمعاهدات الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس- لبنان، الطبعة الأولى، 2011 .

ب- المراجع الخاصة:

- (1) ثروت عبد الرحيم، الخسارات البحرية المشتركة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1974.
- (2) طارق سيف، الخسارة البحرية المشتركة (العوارية العامة)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2004.

ج- الرسائل والمذكرات:

- (1) حيتالة معمر، الأموال المؤمن عليها في عقد التأمين البحري الجزائري (كيفية تقويمها وإجراءات التعويض عن الخسائر اللاحقة بها)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2004 - 2005 .
- (2) حيتالة معمر، إعادة التأمين البحري في القانون الجزائري، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في قانون الأعمال كلية الحقوق، جامعة وهران، 2012 - 2013 .
- (3) دريسي أمينة، حالات دفع مسؤولية الناقل البحري (الحالات المتعلقة بأفعال التابعين البحريين والحالات المتعلقة بالمنشأة البحرية)، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2007 - 2008 .
- (4) زازة لخضر، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي (دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار)، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الدولي العام والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2009 - 2010 .

5) (سحولي صلاح الدين، دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2006-2007 .

6) سماعيل فاطمة، نظام المسؤولية والتعويض للأضرار الناجمة عن التلوث البحري بالمحروقات في التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2009-2010 .

7) عزازيز إلهام، حجية سند الشحن في إثبات عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2008-2009.

د- المجالات والمقالات:

1) أبو الفتاح حفناوي، الجرائم المتعلقة بتلوث مياه البحر، مجلة الأكاديمية العربية للنقل البحري، العدد الأول، 1976.

2) علي جمال الدين عوض، مخاطر البضاعة المنقولة بحرا بين الشاحن والناقل والمؤمن، مجلة الحقوق والشريعة، العدد الأول، 1977.

3) قرار صادر عن المحكمة العليا الصادر بتاريخ 13 1998 | 11 |، تسوية الخسائر المشتركة، انقطاع التقادم (المادة 331 من القانون البحري)، المجلة القضائية، العدد الثاني، 1998.

4) محمد بن عمار، مفهوم السفينة في القانون البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية، العدد 1، 1993.

5) يعقوب يوسف صرخوه، الوضع القانوني لرص البضائع والحاويات على سطح السفينة في القانون البحري الكويتي والاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل البحري (دراسة مقارنة)، مجلة الحقوق والشريعة، العدد الأول والثاني، 1992.

2- المراجع باللغة الفرنسية:

أ- المراجع العامة:

1) ALTER Michel, Droit des transports (terrestres aériens et maritimes, internes et internationaux), deuxième édition, Dalloz, 1989.

2) BOYER Albert, Droit maritime, PUF, 1967.

- 3) BEURRIER jean pierre, Droit maritime, Dalloz 2006 -2007.
- 4) BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, Traité de droit maritime, LGDJ, 2006.
- 5) BRUNAL pierre, Lamy transport, tome2, Lamy, 1997.
- 6) BIGOT Jean, Traité de droit des assurances, (le contrat d'assurance), tome III, LGDJ, 2002.
- 7) BAUCHET pierre, Le transport maritime, Economica, 1992.
- 8) CARBONNIER Jean, Droit civil (les biens, les obligations), 1^{er} édition, PUF 2004.
- 9) DE JUGLAR Michel, VILLENEAU Jaques, Répertoire méthodique et pratique de l'assistance en mer, LGDJ, 1962.
- 10) DE CET BERTIN Cécile, Introduction au droit maritime, Ellipses, 2008.
- 11) EL KHELIFA Kamel Mohamed, Guide des transports internationaux de marchandises, Dahlab, 1994.
- 12) EWALD François, LORENZI Jean Hervé, Encyclopédie de l'assurance, Economica, 1998.
- 13) GAUDEMET Eugène, Théorie générale des obligations, Dalloz, 2004.
- 14) GOUILLOUD Martine Remond, Droit maritime, A pedone, 1988.
- 15) GOUILLOUD Martine Remond, L'exploration pétrolière en mer et le droit (droit maritime, droit de la mer), Technip, 1970.
- 16) HESSE PH .J, BEURRIER J. P, CHAUMETTE P, TASSEL Y, MESNARD A. H, REZENTHEL R, Droits maritimes, tome I (mer, navire et marins), Juris, 1995.
- 17) LE CLERC Julien, L'assistance aux navires et le sauvetage des épaves, Dalloz, 1958.
- 18) LEGIER Gérard, droit civil (les obligations), 18 éditions, Dalloz, 2005.
- 19) LILLE François, BAUMLER Raphael, Transport maritime danger public et bien mondial, Charles Léopold Mayer, 2005.
- 20) LUCCHINI Laurent, QUENEUDEC jean pierre, La mer et son droit, A pedone, 2003.
- 21) MARIE.J, DILLY.CH, Utilisation et sécurité du navire de commerce (1^{er} partie : la navigation maritime), troisième éditions maritimes et coloniales, 1955.
- 22) FRANCOIS MASSABIE Martine, ELISABETH Poulin, Lexique du commerce international (les 2600 mots actuels et pratiques de l'import- export), Bréal, 2002.
- 23) REBORA Jean François, La convention de 1989 sur l'assistance maritime, presses universitaires d'Aix Marseille, 2003.

- 24) REUTER Nicolas, La notion d'assistance maritime, Librairies Techniques, 1975.
- 25) QUENEUDEC Jean Pierre, Droit maritime international, A pedone, 1971.
- 26) RODIERE René, Traité général de droit maritime (événements de mer), Dalloz, 1972.
- 27) RODIERE René, Droit maritime, septième édition, Dalloz, 1977.
- 28) RODIERE René, Droit maritime (le navire), Dalloz, 1980.
- 29) RODIERE René, DU PONTAVICE Emmanuel, Droit maritime, deuxième édition, Dalloz, 1997.
- 30) VIALARD Antoine, Droit maritime, PUF, 1997.
- 31) VINCENT Philipe, Droit de la mer, Larcier, 2008.
- 32) VOIRIN Pierre, Manuel de droit civil, seizième édition, LGDJ, 1968.
- 33) VOUIN Robert, Robino Pierre, Droit privé civil et commercial (les biens, les obligations, les contrats), troisième édition, PUF, 1960.

ب-المراجع الخاصة:

- 1) FRANCIS THOO- Kossi Albert, Le règlement contentieux des avaries dans la phase de transport en droit comparé entre L'Allemagne et la France avec le droit substantiel du Bénin de la Côte d'Ivoire et du Nigeria, LIT Verlag Berlin Hamburg Munster, 2003.
- 2) LE CLERE Julien, avaries communes, avaries particulières et manquant, LGDJ, 1957.
- 3) RAFFI André, Les avaries maritimes (guide pratique de droit maritime), société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1952.
- 4) RODIERE René, (R) Boizard et (F) Manzitti, Les règles d'York et d'Anvers 1950, LGDJ, 1951.

ج - الرسائل والمذكرات:

- 1) BOUKHATMI Fatima, Aspects du contrat de transport de marchandise par mer en droit algérien et dans les conventions internationales, thèses de doctorat d'état en droit, université d'Oran, 2002.
- 2) BERTRAND Sabadie, La faute nautique, mémoire en vue de l'obtention du DEA de sciences juridiques de la mer, France, 1999.
- 3) CLEMENT Haro, L'indemnité d'assurance maritime, mémoire de DESS, université d'Aix Marseille, France, 2002.

4) COSTANTINI Mathieu, Complémentarités entre les conditions de police d'assurance et la couverture du p& CLUB de l'armateur, mémoire du master II, université d'Aix Marseille, France, 2005.

5) DUSSERRE Cédric, Les avaries communes (place actuelle d'une institution antique), mémoire de DESS de droit maritime et des transports, université de droit, d'économie et des sciences d'Aix Marseille III, France, 2003.

6) HELAL Rabah, Les avaries communes (institution international), mémoire de fin d'étude de magistrats spécialisés en droit maritime, institut supérieur maritime (group CNAN), Alger, 2005- 2006.

7) MATTEI Clotilde, Les épaves maritimes en droit français, mémoire de DESS de droit maritime et des transports, université de droit, d'économie et des sciences d'Aix Marseille, France, 1999.

8) MANKOUR Neffous Mohamed, Le nouveau code maritime algérien, mémoire de DESS de droit maritime et des transports, université de droit d'économie et des sciences d'Aix- Marseille, France, 2000.

9) PICON Didier, L'absence de faute du transporteur maritime de marchandises, mémoire du master II, université de droit, d'économie et des sciences d'Aix Marseille, France, 1999.

10) SERAFINI Nathalie, La dispache, mémoire de DESS de droit maritime et des transports, université de droit, d'économie et des sciences d'Aix Marseille, France, 1998-1999.

11) VIEILLE Caroline, Le secours en mer des plaisanciers, mémoire de DESS, université de droit, d'économie et des sciences d'Aix Marseille, France, 1998.

د - المجلات والمقالات:

1) BEN FADHEL Othmane, Le règlement des indemnités d'assurance, revue le phare N°17 du septembre 2000.

2) BEN FADHEL Othmane, Les assurances maritimes et transports, revue le phare N° 6 du octobre 1999.

3) BONASSIES Pierre, DELEBECQUE Philippe, Le droit positif français en 2004 assistance maritime, droit a indemnité, assistant légale tenu) , revue DMF hors série N°9 du juin 2005.

4) BONASSIES Pierre, La convention international de 1989 sur l'assistance, revue DMF N°635 du mars 2003.

- 5) BOUKHATMI Fatima, Evolution du droit maritime algérien (normes et institutions), revue le phare N°95 du mars 2007.
- 6) BOUKHATMI Fatima, Le connaissance à l'épreuve des nouvelles technologies, revue le phare N° 43 du novembre 2002.
- 7) BOUKHATMI Fatima, Les nouvelles dispositions de la loi 98-05 portant code maritime algérien, revu DMF N°610 du décembre 2000.
- 8) BELKHEIR Ikache, Collisions et échouages en mer baltique, Les risques ont doublé depuis 2003, le phare N°91 du novembre 2006.
- 9) BONASSIES Pierre, DELEBECQUE philippe, Avarie commune (déclaration, effets sur le contrat de transport), revue DMF hors série N°14 du juin 2010.
- 10) BERNIE Marc, Avarie commune (procédure indépendante de l'avarie particulière, effet sur le contrat de transport et droit applicable aux frais de réexpédition des marchandises), revue DMF N° 710 du janvier 2010.
- 11) CHALABI Salah, Les sociétés de classification, élaboration et mise en œuvre des règles de sécurité maritime, revue le phare N°58 du février 2004.
- 12) DESMARAIS Thierry, A propos de l'expertise maritime, gazette de la chambre arbitrale maritime de paris N° 32, automne 2013.
- 13) DENEFFLE Frédéric, les règles d'York et d'Anvers : en route pour de nouveaux changements?, gazette de la chambre arbitrale maritime de paris N° 34, printemps 2014.
- 14) EL KHELIFA Kamel Mohamed, Assurance maritime, revue le phare N°17 du septembre 2000.
- 15) EL KHELIFA Kamel Mohamed, Transport et auxiliaires (lois et réalité opérationnelles), revue le phare N°138 du octobre 2010.
- 16) EL KHELIFA Kamel Mohamed, Pertes et manquants dans l'affrètement au voyage, revue le phare N°12 du avril 2000.
- 17) GOUILLOUD Martine Remond, Pollution accidentelle et responsabilités, revue DMF N°717 du septembre 2010.
- 18) GERALDINE Gonzales, DIANE Vernizeau, Mer et responsabilité, revue DMF N°698 du décembre 2008.
- 19) LATRAN Pierre, L'avarie commune (quelques problèmes actuels), gazette de la chambre arbitrale maritime de paris N°8 du 1999.
- 20) La CAAR, Expertise (partie intégrante de l'assurance), revue trimestrielle éditée par la CAAR, N°31 du mai, juin 2010.

- 21) RAYNAUD- Marie Noëlle, Actions en remboursement de contributions d'avaries communes, revue DMF N° 711 du février 2010.
- 22) PARENTHOU Roger, Les nouvelles règles d'York et d'Anvers 1994, revue scapel de droit commercial maritime et aérien et des transports N°1 du juillet, août, septembre 2005.
- 23) ROHART- Jean Serge, Colloque 2006 du Comité Maritime International (liberté et sécurité des mers), revue DMF N° 673 du septembre 2006.
- 24) RAYNAUD-Marie Noëlle, Actions en remboursement de contributions d'avaries communes, revue DMF N° 711 du février 2010.
- 25) SAULLES Maria Rita, Les avaries communes en droit international privé maritime et aérien, revue international de droit comparé, N°1 du 1971.
- 26) TALAB Fatiha, La lettre de garantie pour absence de connaissance et sa mise en jeu, revue le phare N°26 du juin 2001.
- 27) ZEGHBIB Hocine, L'avarie commune (une institution qui dure), revue algérienne des sciences juridiques, économiques et politiques N°4 du décembre 1990.
- 28) ZEGHBIB Hocine, L'assistance maritime face a la convention de Londres de 1989, revue algérienne des sciences juridiques, économiques et politiques N°3 du 1993.

3 - المراجع باللغة الانجليزية:

أ- المراجع العامة:

GORTAN Lars, IHRE Rolf, SANDEVARN Arna, Shipbroking and chartering practice, fifth edition, LLP Limited Reference Publishing Division, 1999.

4 - المواقع الإلكترونية:

www. chamber.org.gsa
www. blog. saeed. com

قائمة الملحقات:

- (1) المعاهدة الدولية الخاصة بالإسعاف الموقعة في لندن بتاريخ 28 أبريل 1989.
- (2) معاهدة 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالوقود.
- (3) معاهدة 1992 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالوقود.
- (4) القانون الفرنسي رقم 67 - 545 الصادر في 7 1967 | 7 | الخاص بحوادث البحر.
- (5) قانون رقم 06 - 04 المؤرخ في 20 فبراير 2006 المتضمن قانون التأمينات الجزائري (الوارد بالجريدة الرسمية، العدد 15).
- (6) قانون التجارة البحرية المصري رقم 08 لسنة 1990.
- (7) أمر رقم 76- 80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم للقانون رقم 98 - 05 المؤرخ في 25 جوان 1998 المتضمن القانون البحري الجزائري (الوارد بالجريدة الرسمية، عدد 29 لسنة 1977 ، الجريدة الرسمية العدد 47 لسنة 1998) .
- (8) الأمر رقم 75 - 58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المعدل والمتمم للقانون رقم 05 - 10 المؤرخ في 20 جوان 2005 المتضمن القانون المدني الجزائري (الجريدة الرسمية العدد 101 لسنة 1975 ، الجريدة الرسمية العدد 44 لسنة 2005) .
- (9) الأمر رقم 95 - 07 المؤرخ في 25 يناير 1995 المتضمن قانون التأمينات الجزائري (الجريدة الرسمية، العدد 13).
- (10) مرسوم تنفيذي رقم 07 - 220 مؤرخ في 29 جمادى الثانية عام 1428 الموافق ل 14 يوليو سنة 2007 يحدد شروط اعتماد خبراء ومحافظي العواريات وخبراء التأمين لدى شركات التأمين وشروط ممارسة مهامهم وشطبهم (الجريدة الرسمية، العدد 46).
- (11) (المرسوم الفرنسي رقم 68-65 الصادر في 19 1968 | 11 | الخاص بحوادث البحر .
- (12) قرار مؤرخ في 28 رمضان عام 1408 الموافق ل 15 مايو 1988 يتعلق بتحقيق تقرير البحر وبالتحقيق في الحوادث المصرح بها.

- 13) قرار وزاري مشترك الصادر في 15 مارس 1989 يحدد شروط وظيفة الخبير الموجه المركزي.
- 14) وثيقة التأمين على السفن بجميع أنواعها ما عدا سفن الصيد والنزهة المؤرخة في 16/03/1998 تحت تأشيرة وزارة المالية.
- 15) وثيقة التأمين على البضائع المؤرخة في 16/03/1998 تحت تأشيرة وزارة المالية رقم 15.
- 16) قواعد يورك وأنفيس لسنة 2004.
- 17) عقد اللويدز 2000 .
- 18) شرط 2005 Scopic Clause.
- 19) المخطوط المتعلق بأحكام السفينة في الشريعة الإسلامية .

Convention internationale de 1989 sur l'assistance

Conclue à Londres le 28 avril 1989.

Entrée en vigueur pour la Suisse le 14 juillet 1996.

Art 8 : Obligations de l'assistant, du propriétaire et du capitaine

1. L'assistant a, envers le propriétaire du navire ou des autres biens en danger, l'obligation:

- a) d'effectuer les opérations d'assistance avec le soin voulu;
- b) lorsqu'il s'acquitte de l'obligation visée à l'alinéa a), d'agir avec le soin voulu pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement;
- c) chaque fois que les circonstances l'exigent raisonnablement, de chercher à obtenir l'aide d'autres assistants; et
- d) d'accepter l'intervention d'autres assistants lorsqu'il est raisonnablement prié de le faire par le capitaine ou le propriétaire du navire ou des autres biens en danger; il est néanmoins entendu que le montant de sa rémunération n'est pas affecté s'il s'avère que cette demande n'était pas raisonnable.

2. Le capitaine et le propriétaire du navire ou le propriétaire des autres biens en danger ont, envers l'assistant, l'obligation:

- a) de coopérer pleinement avec lui pendant les opérations d'assistance;
- b) ce faisant, d'agir avec le soin voulu pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement; et
- c) lorsque le navire ou les autres biens ont été conduits en lieu sûr, d'en accepter la restitution lorsque l'assistant le leur demande raisonnablement.

Art 12 : Conditions ouvrant droit à une rémunération

1. Les opérations d'assistance qui ont eu un résultat utile donnent droit à une rémunération.
2. Sauf disposition contraire, aucun paiement n'est dû en vertu de la présente Convention si les opérations d'assistance n'ont pas eu de résultat utile.

3. Les dispositions du présent chapitre s'appliquent même si le navire assisté et le navire assistant appartiennent au même propriétaire.

Art 13 : Critères d'évaluation de la rémunération

1. La rémunération est fixée en vue d'encourager les opérations d'assistance compte tenu des critères suivants, sans égard à l'ordre dans lequel ils sont présentés ci-dessous:

a) la valeur du navire et des autres biens sauvés;

b) l'habileté et les efforts des assistants pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement;

c) l'étendue du succès obtenu par l'assistant; d) la nature et l'importance du danger; e) l'habileté et les efforts des assistants pour sauver le navire, les autres biens et les vies humaines;

f) le temps passé, les dépenses effectuées et les pertes subies par les assistants; g) le risque de responsabilité et les autres risques courus par les assistants ou leur matériel;

h) la promptitude des services rendus;

i) la disponibilité et l'usage de navires ou d'autres matériels destinés aux opérations d'assistance;

j) l'état de préparation ainsi que l'efficacité et la valeur du matériel de l'assistant.

2. Le paiement d'une rémunération fixée conformément au paragraphe 1 doit être effectué par toutes les parties intéressées au navire et aux autres biens sauvés en proportion de leur valeur respective. Toutefois, un Etat Partie peut prévoir, dans sa législation nationale, que le paiement d'une rémunération doit être effectué par l'une des

parties intéressées, étant entendu que cette partie a un droit de recours contre les autres parties pour leur part respective. Aucune disposition du présent article ne porte préjudice à l'exercice de tout droit de défense.

3. Les rémunérations, à l'exclusion de tous intérêts et frais juridiques récupérables qui peuvent être dus à cet égard, ne dépassent pas la valeur du navire et des autres biens sauvés.

Art 14 : Indemnité spéciale

1. Si l'assistant a effectué des opérations d'assistance à l'égard d'un navire qui par lui-même ou par sa cargaison menaçait de causer des dommages à l'environnement et n'a pu obtenir en vertu de l'article 13 une rémunération équivalant au moins à l'indemnité

spéciale calculée conformément au présent article, il a droit de la part du propriétaire du navire à une indemnité spéciale équivalant à ses dépenses telles qu'ici définies.

2. Si, dans les circonstances énoncées au paragraphe 1, l'assistant a prévenu ou limité les dommages à l'environnement par ses opérations d'assistance, l'indemnité spéciale due par le propriétaire à l'assistant en vertu du paragraphe 1 peut être augmentée jusqu'à un maximum de 30 pour cent des dépenses engagées par l'assistant.

Toutefois, si le tribunal le juge équitable et juste, compte tenu des critères pertinents énoncés au paragraphe 1 de l'article 13, il peut encore augmenter cette indemnité spéciale, mais l'augmentation totale ne doit en aucun cas représenter plus de 100 pour cent des dépenses engagées par l'assistant.

3. Les dépenses de l'assistant visent, aux fins des paragraphes 1 et 2, les débours raisonnablement engagés par l'assistant dans les opérations d'assistance ainsi qu'une somme équitable pour le matériel et le personnel effectivement et raisonnablement utilisés dans les opérations d'assistance, compte tenu des critères énoncés aux alinéas h), i) et j) du paragraphe 1 de l'article 13.

4. L'indemnité totale visée au présent article n'est payée que dans le cas et dans la mesure où elle excède la rémunération pouvant être obtenue par l'assistant en vertu de l'article 13.

5. Si l'assistant a été négligent et n'a pu, de ce fait, prévenir ou limiter les dommages à l'environnement, il peut être privé de la totalité ou d'une partie de toute indemnité spéciale due en vertu du présent article.

6. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire du navire.

Protocole de la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

Conclu à Londres le 19 novembre 1976

Approuvé par l'Assemblée fédérale le 20 mars 1987 2

Instrument d'adhésion déposé par la Suisse le 15 décembre 1987

Entré en vigueur pour la Suisse le 14 mars 1988

(Etat le 2 septembre 2003)

Les Parties au présent Protocole étant Parties à la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Bruxelles le 29 novembre 1969 3, sont convenues de ce qui suit:

Art I :

Aux fins du présent Protocole:

1. «Convention» signifie la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.
2. «Organisation» a le même sens que dans la Convention.
3. «Secrétaire général» signifie le Secrétaire général de l'Organisation.

Art II :

L'article V de la Convention est modifié comme suit:

1. Le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Le propriétaire d'un navire est en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente Convention à un montant total par événement de 133 unités de

compte par tonneau de jauge du navire. Toutefois, ce montant total ne peut en aucun cas excéder 14 millions d'unités de compte.»

2. Le paragraphe 9 est remplacé par le texte suivant:

«9. a) L'«unité de compte» visée au paragraphe 1 du présent article est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés au

paragraphe 1 sont convertis dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel le fonds est constitué sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au RO **1988** 1464; FF **1986** II 741

1 Ce Prot. ne s'applique qu'aux Etats qui ne sont pas aussi partie au Prot. de 1992 2 Protection de l'équilibre écologique

Droit de tirage spécial à la date de la constitution du fonds. La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat contractant qui est membre du

Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

b) Toutefois, un Etat contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 9 a) du présent article peut, au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation de la présente Convention ou de l'adhésion à celle-ci, ou à tout moment par la suite, déclarer que la limite de la responsabilité prévue au paragraphe 1

et applicable sur son territoire est fixée, par événement, à un total de 2000 unités monétaires par tonneau de jauge du navire, étant entendu que ce moment total ne devra en aucun cas excéder 210 millions d'unités monétaires. L'unité monétaire visée dans le présent paragraphe correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion de ces montants en monnaie nationale s'effectue conformément à la législation de l'Etat en cause.

c) Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 9 a) et la conversion mentionnée au paragraphe 9

b) doivent être faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat contractant la même valeur réelle, dans la mesure du possible,

que celle exprimée en unités de compte au paragraphe 1. Lors du dépôt d'un instrument visé à l'article IV et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte ou à l'unité monétaire, les Etats contractants communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 9 a), ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 9 b), selon le cas».

Art III :

1. Le présent Protocole est ouvert à la signature de tout Etat qui a signé la Convention ou qui y a adhéré et de tout Etat invité à participer à la Conférence chargée de réviser les dispositions de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile pour les

dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, tenue à Londres du 17 au 19 novembre

1976. Le Protocole est ouvert à la signature du 1 février 1977 au 31 décembre 1977 au siège de l'Organisation.

2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4 du présent article, le présent Protocole est soumis à la ratification, à l'acceptation ou à l'approbation des Etats qui l'ont signé.

3. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4 du présent article, les Etats qui n'ont pas signé le présent Protocole peuvent y adhérer.

4. Les Etats Parties à la Convention peuvent ratifier, accepter ou approuver le présent Protocole sur la pollution par les hydrocarbures. Responsabilité civile - Prot. de 1976

Art IV :

1. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme à cet effet auprès du Secrétaire général.

2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement au présent Protocole à l'égard de toutes les Parties existantes ou après l'accomplissement de toutes les mesures requises pour l'entrée en vigueur de l'amendement à l'égard desdites Parties, est réputé s'appliquer au Protocole modifié par l'amendement.

Art V :

1. Le présent Protocole entre en vigueur à l'égard des Etats qui l'ont ratifié, accepté ou approuvé, ou qui y ont adhéré, le quatre-vingt-dixième jour après la date à laquelle huit Etats, dont cinq ayant chacun au moins 1 million de tonneaux de jauge brute en navires-citernes, ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général.

2. Pour chacun des Etats qui ratifient, acceptent, approuvent le présent Protocole ou y adhèrent ultérieurement, celui-ci entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt par cet Etat de l'instrument approprié.

Art VI :

1. Le présent Protocole peut être dénoncé par l'une quelconque des Parties à tout moment à compter de la date à laquelle il entre en vigueur à l'égard de cette Partie.
2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.
3. La dénonciation prend effet un an après la date du dépôt de l'instrument auprès du Secrétaire général ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait être spécifiée dans cet instrument.

Art VII :

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou d'amender le présent Protocole.
2. L'Organisation convoque une conférence des Parties au présent Protocole ayant pour objet de le réviser ou de l'amender, à la demande du tiers au moins des Parties.

Art VIII :

1. Le présent Protocole est déposé auprès du Secrétaire général.
2. Le Secrétaire général:
 - a) informe tous les Etats qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré:
 - i) de toute signature nouvelle ou de tout dépôt d'instrument nouveau, ainsi que de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus; ii) de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole;
 - Protection de l'équilibre écologique.
 - iii) du dépôt de tout instrument de dénonciation du présent Protocole, ainsi que de la date à laquelle la dénonciation prend effet;
 - iv) de tout amendement au présent Protocole;
- b) transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les Etats qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré.

Art IX :

Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général en transmet une copie certifiée conforme au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

Art X :

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire original en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi. Il en est établi des traductions officielles en langues espagnole et russe qui sont déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

En foi de quoi les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Protocole.

Fait à Londres ce dix-neuf novembre mil neuf cent soixante-seize.

Pollution par les hydrocarbures. Responsabilité civile - Prot. de 1976.

Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

Conclu à Londres le 27 novembre 1992

Approuvé par l'Assemblée fédérale le 11 décembre 1995 1

Instrument d'adhésion déposé par la Suisse le 4 juillet 1996

Entré en vigueur pour la Suisse le 4 juillet 1997

(Etat le 29 novembre 2008)

Les Parties au présent Protocole, Ayant examiné la Convention internationale de 1969 2 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et le Protocole de 1984 y relatif,

Ayant noté que le Protocole de 1984 à cette convention qui en élargit la portée et offre une indemnisation accrue n'est pas encore entré en vigueur, Affirmant qu'il importe de préserver la viabilité du système international de responsabilité et d'indemnisation pour la pollution par les hydrocarbures, Conscientes de la nécessité d'assurer dès que possible l'entrée en vigueur du contenu du Protocole de 1984,

Reconnaissant que des dispositions spéciales sont nécessaires pour l'introduction d'amendements correspondant à la Convention internationale de 1971 3 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures,

Sont convenues des dispositions suivantes:

Art 1 :

La Convention qui est modifiée par les dispositions du présent Protocole est la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ci-après dénommée la «Convention de 1969 sur la responsabilité». Pour les Etats parties au Protocole de 1976 4 de la Convention de 1969 sur la responsabilité, cette expression désigne la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par ce protocole.

Art 2 :

L'art. I de la Convention de 1969 sur la responsabilité est modifié comme suit:5

1. Le par. 1 est remplacé par le texte ci-après:

2. Le par. 5 est remplacé par le texte ci-après:

3. Le par. 6 est remplacé par le texte ci-après:

4. Le par. 8 est remplacé par le texte ci-après:

5. Le par. 9 est remplacé par le texte ci-après:

6. Après le par. 9, un nouveau paragraphe est inséré comme suit:

Art 3 :

L'art. II de la Convention de 1969 sur la responsabilité est remplacé par le texte ci-après:

Art 4 :

L'art. III de la Convention de 1969 sur la responsabilité est modifié comme suit:

1. Le par. 1 est remplacé par le texte ci-après:

2. Le par. 4 est remplacé par le texte ci-après:

Art 5 :

L'art. IV de la Convention de 1969 sur la responsabilité est remplacé par le texte ci-après:

5 Les modifications mentionnées aux art. 2 à 10 sont insérées dans ladite convention.

Pollution par les hydrocarbures. Responsabilité civile - Prot. de 1992

Art 6 :

L'art. V de la Convention de 1969 sur la responsabilité est modifié comme suit:

1. Le par. 1 est remplacé par le texte ci-après:6

2. Le par. 2 est remplacé par le texte ci-après:

3. Le par. 3 est remplacé par le texte ci-après:

4. Le par. 9 est remplacé par le texte ci-après:

5. *Le par. 10 est remplacé par le texte ci-après:*

6. *La deuxième phrase du par. 11 est remplacée par le texte ci-après:*

Art 7 :

L'art. VII de la Convention de 1969 sur la responsabilité est modifié comme suit:

1. *Les deux premières phrases du par. 2 sont remplacées par le texte ci-après:*

2. *Le par. 4 est remplacé par le texte ci-après:*

3. *La première phrase du par. 7 est remplacée par le texte ci-après:*

4. *Dans la deuxième phrase du par. 7, les mots «à l'Etat d'immatriculation» sont remplacés par les mots «à l'Etat qui a délivré ou visé le certificat».*

5. *La deuxième phrase du par. 8 est remplacée par le texte ci-après:*

6 Nouvelle teneur selon les amendements adoptés par le Comité juridique le 18 oct. 2000 et entrés en vigueur le 1^{er} nov. 2003 (RO **2007** 3347).

Protection de l'équilibre écologique

Art 8 :

L'art. IX de la Convention de 1969 sur la responsabilité est modifié comme suit:

Le par. 1 est remplacé par le texte ci-après:

Art 9 :

Après l'art. XII de la Convention de 1969 sur la responsabilité, deux nouveaux articles sont insérés comme suit:

Art. XII bis

Art. XII ter

Art 10 :

Le modèle de certificat joint en annexe à la Convention de 1969 sur la responsabilité est remplacé par le modèle joint en annexe au présent Protocole.

Art 11 :

1. La Convention de 1969 sur la responsabilité et le présent Protocole sont, entre les Parties au présent Protocole, considérés et interprétés comme formant un seul instrument.

2. Les art. I à XII ter , y compris le modèle de certificat, de la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole, sont désignés sous le nom de «Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures» («Convention de 1992 sur la responsabilité»).

Clauses finales

Art 12 : Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion 1. Le présent Protocole est ouvert à la signature de tous les Etats à Londres, du 15 janvier 1993 au 14 janvier 1994.

2. Sous réserve des dispositions du par. 4, tout Etat peut devenir Partie au présent

Protocole par:

a) signature sous réserve de ratification, acceptation ou approbation suivie de, ratification, acceptation ou approbation; ou

b) adhésion.

Pollution par les hydrocarbures. Responsabilité civile - Prot. de 1992

3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme à cet effet auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

4. Tout Etat contractant à la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par

les hydrocarbures, ci-après dénommée la «Convention de 1971 portant création du Fonds», ne peut ratifier, accepter ou approuver le présent Protocole ou y adhérer que s'il ratifie, accepte ou approuve en même temps le Protocole de 1992 modifiant cette convention ou s'il y adhère, à moins qu'il dénonce la Convention de 1971 portant création du Fonds, avec effet à compter de la date d'entrée en vigueur du présent

Protocole pour cet Etat.

5. Un Etat qui est Partie au présent Protocole mais n'est pas Partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité est lié par les dispositions de la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole, à l'égard des autres Etats parties au Protocole, mais n'est pas lié par les dispositions de la Convention de 1969 sur la responsabilité à l'égard des Etats parties à cette convention.

6. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la Convention de 1969 sur la responsabilité,

telle que modifiée par le présent Protocole, est réputé s'appliquer à la Convention ainsi modifiée et telle que modifiée par ledit amendement.

Art 13 : Entrée en vigueur

1. Le présent Protocole entre en vigueur douze mois après la date à laquelle dix Etats, y compris quatre Etats possédant chacun au moins un million d'unités de jauge brute de navires-citernes, ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Toutefois, tout Etat contractant à la Convention de 1971 portant création du Fonds peut, au moment du dépôt de son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion relatif au présent Protocole, déclarer que cet instrument est réputé sans effet aux fins du présent article jusqu'à l'expiration du délai de six mois prévu à l'art. 31 du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds. Un Etat qui n'est pas un Etat contractant à la Convention de 1971 portant création du Fonds mais qui dépose un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion relatif au Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds, peut également faire en même temps une déclaration conformément au présent paragraphe.

3. Tout Etat qui a fait une déclaration conformément au paragraphe précédent peut la retirer à tout moment au moyen d'une notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation. Tout retrait ainsi effectué prend effet à la date de la réception de la notification, à condition que cet Etat soit considéré comme ayant déposé à cette date son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion relatif au présent Protocole.

Protection de l'équilibre écologique

4. Pour tout Etat qui le ratifie, l'accepte, l'approuve ou y adhère après que les conditions d'entrée en vigueur prévues au par. 1 ont été remplies, le présent Protocole entre en vigueur douze mois après la date du dépôt par cet Etat de l'instrument approprié.

Art 14 : Révision et modification

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou de modifier la Convention de 1992 sur la responsabilité.

2. L'Organisation convoque une conférence des Etats contractants ayant pour objet de réviser ou de modifier la Convention de 1992 sur la responsabilité à la demande du tiers au moins des Etats contractants.

Art 15 : Modification des limites de responsabilité

1. A la demande d'un quart au moins des Etats contractants, toute proposition visant à

modifier les limites de responsabilité prévues à l'art. V, par. 1, de la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole, est diffusée par le Secrétaire général à tous les Membres de l'Organisation et à tous les Etats contractants.

2. Tout amendement proposé et diffusé suivant la procédure ci-dessus est soumis au Comité juridique de l'Organisation pour qu'il l'examine six mois au moins après la date à laquelle il a été diffusé.

3. Tous les Etats contractants à la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole, qu'ils soient ou non Membres de l'Organisation, sont autorisés à participer aux délibérations du Comité juridique en vue d'examiner et d'adopter les amendements.

4. Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des Etats contractants présents et votant au sein du Comité juridique, élargi conformément au par. 3, à condition que la moitié au moins des Etats contractants soient présents au moment du vote.

5. Lorsqu'il se prononce sur une proposition visant à modifier les limites, le Comité juridique tient compte de l'expérience acquise en matière d'événements et, en particulier, du montant des dommages en résultant, des fluctuations de la valeur des monnaies et de l'incidence de l'amendement proposé sur le coût des assurances. Il tient également compte des rapports qui existent entre les limites prévues à l'art. V, par. 1, de la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole, et les limites prévues à l'art. 4, par. 4, de la Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Pollution par les hydrocarbures. Responsabilité civile - Prot. de 1992 6. a) Aucun amendement visant à modifier les limites de responsabilité en vertu du présent article ne peut être examiné avant le 15 janvier 1998 ou avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur d'un amendement antérieur adopté en vertu du présent article. Aucun amendement prévu en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'entrée

en vigueur du présent Protocole.

b) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant à la limite fixée dans la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole, majorée de 6 % par an, en intérêt composé, à compter du 15 janvier 1993.

c) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant au triple de la limite fixée dans la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole.

7. Tout amendement adopté conformément au par. 4 du présent article est notifié par l'Organisation à tous les Etats contractants. L'amendement est réputé avoir été accepté à l'expiration d'un délai de dix-huit mois après la date de sa notification, à moins que, durant cette période, un quart au moins des Etats contractants au moment de l'adoption de l'amendement par le Comité juridique ne fassent savoir à l'Organisation qu'ils ne l'acceptent pas, auquel cas l'amendement est rejeté et n'a pas d'effet.

8. Un amendement réputé avoir été accepté conformément au par. 7 entre en vigueur dix-huit mois après son acceptation.

9. Tous les Etats contractants sont liés par l'amendement, à moins qu'ils ne dénoncent le présent Protocole conformément à l'art. 16, par. 1 et 2, six mois au moins avant l'entrée en vigueur de cet amendement. Cette dénonciation prend effet lorsque le dit amendement entre en vigueur.

10. Lorsqu'un amendement a été adopté par le Comité juridique mais que le délai d'acceptation de dix-huit mois n'a pas encore expiré, tout Etat devenant Etat contractant durant cette période est lié par ledit amendement si celui-ci entre en vigueur.

Un Etat qui devient Etat contractant après expiration de ce délai est lié par tout amendement qui a été accepté conformément au par. 7. Dans les cas visés par le présent paragraphe, un Etat est lié par un amendement à compter de la date d'entrée en vigueur de l'amendement ou de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole pour cet Etat, si cette dernière date est postérieure.

Art 16 : Dénonciation

1. Le présent Protocole peut être dénoncé par l'une quelconque des Parties à tout moment à compter de la date à laquelle il entre en vigueur à l'égard de cette Partie.

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

3. La dénonciation prend effet douze mois après la date du dépôt de l'instrument de dénonciation auprès du Secrétaire général de l'Organisation ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait être spécifiée dans cet instrument.

Protection de l'équilibre écologique

4. Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation par l'une quelconque d'entre elles de la Convention de 1969 sur la responsabilité en vertu de l'art. XVI de ladite convention n'est en aucun cas interprétée comme une dénonciation de la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole.

5. La dénonciation du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds par un Etat qui reste Partie à la Convention de 1971 portant création du Fonds est considérée comme une dénonciation du présent Protocole. Cette dénonciation prend effet à la date à laquelle la dénonciation du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds prend effet conformément

à l'art. 34 de ce protocole.

Art 17 : Dépositaire

1. Le présent Protocole et tous les amendements acceptés en vertu de l'art. 15 sont déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Le Secrétaire général de l'Organisation:

a) informe tous les Etats qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré:

i) de toute signature nouvelle ou de tout dépôt d'instrument nouveau, et de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;

ii) de toute déclaration et notification effectuées en vertu de l'art. 13 et de toute déclaration et communication effectuées en vertu de l'art. V, par. 9, de la Convention de 1992 sur la responsabilité;

iii) de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole;

iv) de toute proposition visant à modifier les limites de responsabilité, qui a été présentée conformément à l'art. 15, par. 1;

v) de tout amendement qui a été adopté conformément à l'art. 15, par. 4;

vi) de tout amendement qui est réputé avoir été accepté en vertu de l'art. 15, par. 7, ainsi que de la date à laquelle l'amendement entre en vigueur, conformément aux par. 8 et 9 de cet article;

vii) du dépôt de tout instrument de dénonciation du présent Protocole, ainsi que de la date à laquelle ce dépôt est intervenu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet;

viii) de toute dénonciation réputée avoir été effectuée en vertu de l'art. 16, par. 5;

ix) de toute communication prévue par l'un quelconque des articles du présent Protocole;

b) transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les Etats signataires et à tous les Etats qui y adhèrent.

3. Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général de l'Organisation en transmet le texte au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Art. 102 de la Charte des Nations Unies 7 .

Pollution par les hydrocarbures. Responsabilité civile - Prot. de 1992

Art 18 : Langues

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, tous les textes faisant également foi. *En foi de quoi*, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Protocole.

Fait à Londres, ce vingt-sept novembre mil neuf cent quatre-vingt-douze.

Protection de l'équilibre écologique

Loi française N°67-545 du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer.

CHAPITRE III : Des avaries

Article 22 :

Les avaries sont communes ou particulières.

A défaut de stipulations contraires des parties intéressées, elles sont réglées conformément aux dispositions ci-après.

L'option que dans un connaissement le transporteur se réserverait entre ces dispositions et toutes autres dispositions est réputée non écrite.

Article 23 :

Sont particulières toutes les avaries qui ne sont pas classées en avaries communes.

Elles sont supportées par le propriétaire de la chose qui a souffert le dommage ou par celui qui a exposé la dépense, sauf leurs éventuelles actions en responsabilité, en remboursement ou en indemnité.

Section I : Du classement en avaries communes

Article 24 :

Sont avaries communes les sacrifices faits et les dépenses extraordinaires exposées pour le salut commun et pressant des intérêts engagés dans une expédition maritime.

Article 25 :

Sacrifices et dépenses doivent avoir été décidés par le capitaine.

Article 26 :

Seront seuls admis en avaries communes les dommages et pertes atteignant matériellement

les biens engagés dans l'expédition ainsi que les dépenses exposées pour ces biens lorsque ces dommages, pertes ou dépenses sont la conséquence directe de l'acte d'avarie commune décidé par le capitaine.

Article 27 :

Lorsque l'événement qui a donné lieu au sacrifice ou la dépense est la conséquence d'une faute commise par l'une des parties engagées dans l'expédition, il n'y a pas moins lieu à règlement d'avaries communes, sauf recours contre celui auquel cette faute est imputable.

Article 28 :

Toute dépense supplémentaire, volontairement exposée pour éviter une dépense ou une perte qui aurait été classée en avaries communes sera elle-même bonifiée comme telle, à concurrence du montant de la dépense économisée ou de la perte évitée.

Section II : De la contribution aux avaries communes

Article 29 :

Les avaries communes sont supportées par le navire, le fret et la cargaison, évalués comme il est dit ci-après.

Article 30 :

Le navire contribue en proportion de sa valeur au port où s'achève l'expédition, augmentée s'il y a lieu du montant des sacrifices qu'il a subis.

Le fret brut et le prix du passage non acquis à tout événement contribuent pour les deux tiers.

Article 31 :

Les marchandises sauvées ou sacrifiées contribuent en proportion de leur valeur marchande réelle ou supposée au port de déchargement.

Article 32 :

Le montant des dommages et pertes à admettre en avaries communes est déterminé pour le navire au port où s'achève l'expédition.

Il est égal au coût des réparations consécutives aux sacrifices subis, coût réel si elles ont été effectuées, coût estimatif s'il n'y a pas été procédé.

Article 33 :

Le montant des dommages ou pertes à admettre en avaries communes est déterminé pour la marchandise au port de déchargement. Il est égal au coût des sacrifices faits, calculé sur la base de la valeur marchande de cette marchandise à l'état sain au même port.

Article 34 :

Les marchandises qui ont été déclarées pour une valeur moindre que leur valeur réelle contribuent à proportion de la valeur réelle, mais leur perte ou leur avarie ne donne lieu à classement en avaries communes qu'à proportion de leur valeur déclarée.

Article 35 :

Les marchandises pour lesquelles il n'a pas été établi de connaissement ou de reçu du capitaine ne sont pas admises en avaries communes si elles sont sacrifiées. Elles contribuent néanmoins si elles sont sauvées.

Il en est de même des marchandises chargées en pontée, sauf dans le petit cabotage où elles sont traitées comme les marchandises de cale.

Article 36 :

En cas de rejet à la mer des marchandises chargées en pontée de façon irrégulière au sens de l'article 22 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, la valeur des marchandises jetées n'est pas admise en avaries communes.

Article 37 :

Les effets et bagages de l'équipage et des passagers pour lesquels il n'y a pas de connaissement ni reçu ainsi que les envois postaux de toute nature sont exempts de contribution s'ils ont été sauvés ; ils participent à la répartition, s'ils ont été sacrifiés dans les conditions des articles 24 et suivants.

Article 38 :

La répartition se fait au marc le franc.

En cas d'insolvabilité de l'un des contribuables, sa part est répartie entre les autres proportionnellement à leurs intérêts.

La valeur de sa contribution est pour chaque intéressé la limite de son obligation.

Section III : Du règlement des avaries communes

Article 39 :

Il n'y a lieu à aucun règlement en cas de perte totale des intérêts engagés dans l'expédition.

Article 40 :

Toutes actions dérivant d'une avarie commune sont prescrites par cinq ans à partir de la date à laquelle l'expédition s'est achevée.

Article 41 :

Le capitaine peut refuser de délivrer les marchandises et demander leur consignation jusqu'au paiement de la contribution qui leur incombe sauf caution suffisante de l'ayant droit.

42 Article:

L'armateur est privilégié pour le paiement des contributions en avaries communes qui lui sont dues, sur les marchandises ou le prix en provenant pendant quinze jours après leur délivrance, si elles n'ont passé en mains tierces.

Dispositions générales

Article 43 :

Sont abrogés les articles 397 à 429 et l'article 436 du Code de commerce, la loi du 29 avril 1916 sur l'assistance et le sauvetage maritimes ainsi que toutes autres dispositions contraires à la présente loi.

Article 44 :

La présente loi prendra effet trois mois après la publication au Journal officiel de la République française du décret établissant les dispositions réglementaires relatives aux événements de mer.

الملحق الخامس:

قانون رقم 06 - 04 المؤرخ في 20 فبراير 2006 والمتعلق بالتأمينات

المادة 59: تعدل المادة 271 من الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 25 يناير 1995 والمذكور أعلاه وتتم وتحرر كما يأتي:

المادة 271: للقيام بمهامهم في شركة التأمين يجب أن يكون الخبراء ومحافظو العواريات والاكثوريون معتمدين من طرف جمعية شركات التأمين ومسجلين في القائمة المفتوحة لهذا الغرض.

المادة 60 تعدل المادة 272 من الأمر رقم 95 - 07 المؤرخ في 25 يناير 1995 والمذكور أعلاه وتتم وتحرر كما يأتي:

المادة 272: تحدد شروط اعتماد وممارسة وشطب الخبراء ومحافظي العواريات والاكثوريين عن طريق التنظيم.

الملحق السادس:

قانون التجارة البحرية المصري لسنة 1990:

الفصل الثالث: الخسارات البحرية

المادة 317: « تسرى على الخسارات البحرية الأحكام المنصوص عليها في هذا الفصل فيما لم يرد بشأنه اتفاق خاص بين ذوى الشأن . فإن لم يوجد اتفاق أو نص تطبق القواعد المقررة في العرف البحري».

المادة 318: «الخسارات البحرية إما مشتركة و إما خاصة» .

المادة 319: « تعد خسارة مشتركة كل تضحية أو مصروفات غير اعتيادية يقرها الربان تبذل أو تنفق عن قصد و بكيفية معقولة من أجل السلامة العامة لاتقاء خطر داهم يهدد السفينة أو الأموال الموجودة عليها، وكل خسارة لا تنطبق عليها أحكام الفقرة السابقة تعد خسارة خاصة . ويفترض أن الخسارة خاصة، و على من يدعي أنها خسارة مشتركة إثبات ذلك».

المادة 320: « يتحمل الخسارة الخاصة مالك الشيء الذي لحقه الضرر أو من أنفق المصروفات مع مراعاة حقه في الرجوع على من أحدث الضرر أو من أفاد من المصروفات التي أنفقت».

المادة 321: « لا تقبل في الخسارات المشتركة إلا الأضرار المادية التي تصيب السفينة أو لأموال الموجودة عليها و المبالغ التي تنفق من أجلها بشرط أن تكون الأضرار أو المبالغ ناشئة مباشرة عن التضحية التي قرر الربان بذلها أو المصروفات التي قرر إنفاقها، أما الأضرار الناشئة عن التأخير كتعطيل السفينة و الأضرار غير المباشرة كفرق أسعار البضائع فلا تقبل في الخسارات المشتركة».

المادة 322: « تعد الخسارة مشتركة لو وقع الحادث الذي نتجت عنه بخطأ أحد ذوى الشأن في الرحلة و ذلك دون إخلال بحق ذوى الشأن الآخرين في الرجوع على من صدر منه الخطأ».

المادة 323: « تعد خسارة مشتركة المصروفات التي أنفقت بدلا من مصروفات أخرى كانت تقبل في الخسارة لو أنها أنفقت بشرط أن لا تتجاوز المصروفات التي لم تنفق».

المادة 324: « عدا الملاحة الساحلية تسهم البضائع التي تشحن على سطح السفينة بالمخالفة لأحكام المادة 216 من هذا القانون في الخسارة المشتركة إذا أنقذت أما إذا أُلقيت في البحر أو أُلقت فلا يجوز لصاحبها طلب اعتبارها من الخسارات المشتركة إلا إذا أثبت أنه لم يوافق على شحنها على سطح السفينة أو إذا كان القانون أو اللوائح المعمول بها في ميناء الشحن أو طبيعة الشحنة توجب شحنها بهذه الكيفية أو جرى العرف في هذا الميناء على ذلك».

المادة 325: « لا يقبل في الخسارات المشتركة الهلاك أو التلف الذي يلحق البضائع التي لم يصدر بشأنها سند شحن أو إيصال من الناقل أو من ينوب عنه، وتسهم هذه البضائع في الخسارات المشتركة إذا أنقذت» .

المادة 326 : « البضائع التي قدم عنها بيان بأقل من قيمتها الحقيقية تسهم في الخسارات المشتركة على أساس قيمتها الحقيقية، ولا تقبل في هذه الخسارات إذا هلكت أو تلفت إلا على أساس القيمة التي ذكرت في البيان».

المادة 327: «أمتعة البحارة و أمتعة المسافرين التي لم يصدر بشأنها سند شحن أو إيصال من الناقل أو من ينوب عنه و كذلك رسائل البريد على اختلاف أنواعها لا تسهم في الخسارات المشتركة إذا أنقذت، و تقبل في هذه الخسارات بقيمتها التقديرية».

المادة 328 :« تتكون من الالتزامات و الحقوق الناشئة عن الخسارات المشتركة مجموعتان مجموعة مدينة و مجموعة دائنة».

المادة 329 : « تسهم في المجموعة المدينة السفينة وأجرة النقل و البضائع المشحونة في السفينة بالكيفية الآتية:

(أ) تسهم السفينة بقيمتها في الميناء الذي تنتهي فيه الرحلة البحرية مضافا إليها قيمة التضحيات التي تكون قد تحملتها.

(ب) تسهم الأجرة الإجمالية لنقل البضائع و أجرة نقل الأشخاص التي لم يشترط استحقاقها في جميع الأحوال بمقدار الثلثين.

(ج) تسهم البضائع التي أنقذت بقيمتها التجارية الحقيقية في ميناء التفريغ، و تسهم البضائع التي ضحيت بقيمتها التجارية التقديرية في الميناء المذكور». المادة 330: « تقبل في المجموعة الدائنة الأضرار و المصروفات التي تعد من الخسارات المشتركة مقدره على الوجه الآتي :

(ا) تقدر قيمة الأضرار التي تلحق بالسفينة في الميناء الذي تنتهي فيه الرحلة، ويكون التقدير على أساس المصروفات التي أنفقت فعلا في إصلاح ما أصاب السفينة من ضرر أو على أساس المصروفات التقديرية في حالة عدم إجراء إصلاحات في السفينة، و في حالة هلاك السفينة هلاكا كليا أو اعتبارها كذلك يحدد المبلغ الذي يقبل في الخسارات المشتركة على أساس قيمة السفينة سليمة قبل وقوع الحادث بعد خصم القيمة التقديرية للإصلاحات التي ليست لها صفة الخسارات المشتركة والثلث المحصل من بيع الحطام إن وجد.

(ب) تقدر قيمة الأضرار التي تلحق بالبضائع في ميناء التفريغ، ويكون التقدير على أساس القيمة التجارية لهذه البضائع و هي سليمة في الميناء المذكور، وفي حالة التلف تقدر على أساس الفرق بين قيمتها سليمة وقيمتها تالفة وذلك في آخر يوم لتفريغ السفينة في الميناء المعين أولا لوصلها أو في يوم انتهاء الرحلة البحرية إذا انتهت في غير الميناء المذكور، وإذا بيعت البضائع التالفة حدد الضرر الذي يقبل في الخسارات المشتركة على أساس الفرق بين الثمن الصافي الناتج عن البيع و قيمة البضائع وهي سليمة في آخر يوم لتفريغ السفينة في الميناء المعين أولا لوصلها أو في انتهاء الرحلة البحرية إذا انتهت في غير الميناء المذكور» .

المادة 331: « إذا لم يدفع أحد ذوى الشأن الأصول المطلوبة منه للإسهام في الخسارات المشتركة فإن المصروفات التي تنفق للحصول على هذه الأموال تقبل في الخسارات المشتركة». المادة 332: « إذا قدم أصحاب البضائع مبالغ نقدية لضمان إسهامها في الخسارات المشتركة وجب إيداعها فوراً في حساب مشترك يفتح باسم نائب عن المجهز ونائب عن أصحاب البضائع الذين

قدموا المبالغ المذكورة في أحد المصارف التي يتفق عليها الطرفان وتحفظ هذه المبالغ لضمان الوفاء بحقوق ذوي الشأن في الخسارات المشتركة، ولا يجوز صرف دفعات من هذه المبالغ أو ردها إلى من دفعها إلا بإذن كتابي من خبير التسوية و ذلك مع عدم الإخلال بالحقوق والالتزامات التي تترتب على التسوية النهائية.

وفى حالة الخلاف يعين قاضى الأمور الوقتية نائبا عن أصحاب البضائع كما يعين المصرف الذي تودع لديه المبالغ».

المادة 333 : « توزع الخسارات المشتركة بين جميع ذوى الشأن في الرحلة البحرية». المادة 334: يقوم بتسوية الخسارات المشتركة خبير أو أكثر يعينه ذوو الشأن فإذا لم يتفقوا يعينه قاضى الأمور الوقتية بالمحكمة التي يقع في دائرتها أخر ميناء للتفريغ، أما إذا كان هذا الميناء موجودا خارج جمهورية مصر العربية يكون الاختصاص للمحكمة التي يقع في دائرتها ميناء تسجيل السفينة.

و يجوز للخبراء الاستعانة بغيرهم في تأدية مهمتهم.

المادة 335: «إذا لم يرض جميع ذوى الشأن بالتسوية وجب عرضها على المحكمة المختصة بناء على طلب أحدهم للتصديق عليها، فإذا رفضت المحكمة التصديق على التسوية وجب أن تعين خبيراً أو أكثر لإجراء تسوية جديدة».

المادة 336: « للريان الامتتاع عن تسليم البضائع التي يجب أن تسهم في الخسارات المشتركة أو طلب إيداعها إلا إذا قدم صاحبها ضمانا كافيا لدفع نصيبه من الخسارات، وإذا لم يتفق الطرفان على الضمان يعرض الأمر على قاضى الأمور الوقتية لتقديره».

المادة 337: « تعد الديون الناشئة عن الخسارات المشتركة ديونا ممتازة ويقع هذا الامتياز فيما يتعلق بالمبالغ المستحقة لمجهز السفينة على البضائع التي أنقذت أو الثمن المتحصل من بيعها. أما بالنسبة إلى المبالغ المستحقة لأصحاب البضائع فيقع الامتياز على السفينة التي أنقذت وأجرتها وتوابعها وتكون لمصرفات تسوية الخسارات المشتركة الأولوية على ما عداها من الديون».

المادة 338: « لا تضامن بين الملتزمين بالإسهام في الخسارات المشتركة، ومع ذلك إذا عجز أحدهم عن دفع نصيبه في هذه الخسارات وزع الجزء غير المدفوع على الآخرين بنسبة ما يستحق على كل منهم في الخسارات المشتركة».

المادة 339 : « تنقضي دعوى الاشتراك في الخسارات المشتركة بمضي سنتين من يوم وصول السفينة إلى الميناء الذي كان معينا لوصولها أو إلى الميناء الذي انقطعت فيه الرحلة البحرية. وينقطع سريان المدة المشار إليها في الفقرة السابقة بالإضافة إلى الأسباب المقررة في القانون المدني بتعيين خبير التسوية، و في هذه الحالة تسرى مدة جديدة مقدارها سنتان من تاريخ التوقيع على تسوية الخسارات المشتركة أو من التاريخ الذي اعتزل فيه خبير التسوية».

الملحق السابع:

أمر 76- 80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98- 05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 المتضمن القانون البحري

القسم الثاني: الخسائر البحرية

الفقرة الأولى: تعريف وتصنيف الخسائر البحرية

المادة 299: «تعد الخسائر البحرية مشتركة أو خاصة. وفي حالة عدم وجود شروط مخالفة للأطراف المعنيين بالأمر، تتم تسويتها طبقاً للأحكام التالية».

المادة 300: «تعد بمثابة خسائر مشتركة كل تضحية أو كل مصروف غير عادي أنفقه الربان أو شخص آخر قائم مقامه بصفة اختيارية ومعقولة لإنقاذ السفينة من خطر مشترك وكذلك البضائع الموجودة على متنها وشحناتها».

المادة 301: «لا تقبل كخسائر مشتركة إلا الأضرار والخسائر التي تصيب مادي الأموال المرتبط بها في الرحلة وكذلك المصاريف المدفوعة عنها وذلك عندما تكون هذه الأضرار أو الخسائر أو المصاريف ناتجة مباشرة عن فعل الخسائر المشتركة».

المادة 302: «لا تقبل في الخسائر المشتركة إلا الأضرار والخسائر الغير مباشرة مهما كانت وخاصة تلك التي نتجت عن تأخر السفينة أو الفرق في ثمن البضاعة أو خسارة الصفقة».

المادة 303: «إن كل المصاريف الإضافية التي نتجت طوعاً قصد اجتناب مصاريف أو خسائر تكون قد أدرجت ضمن الخسائر المشتركة، يتم التخفيض في ثمنها تبعاً لحالتها بمقدار قيمة المصاريف المدخرة أو الخسائر المتجنبة».

المادة 304: «تعد كخسائر خاصة كل الأضرار والخسائر والمصاريف التي تعرضت إليها السفينة من جراء حمولتها أو شحناتها اللتين لم تدرجا ضمن الخسائر المشتركة».

إن الخسائر الخاصة يتحملها على حدة مالكو الأموال المتضررة أو المفقودة دون الإخلال عند الاقتضاء برفع دعوى المسؤولية للتسديد أو التعويض».

المادة 305: «تطبق الأحكام الخاصة بالخسائر المشتركة حتى ولو كان الحادث الذي انجرت عنه التضحية أو المصاريف نتيجة خطأ ارتكبه الغير أو أحد الأطراف الملتزمين بالرحلة ولكن دون الإخلال بالرجوع على الشخص الذي نسب إليه الخطأ».

المادة 306: «يقع الإثبات في كل الأحوال، على أن خسارة ما أو ضرراً أو مصروفاً يجب قبوله في عداد الخسائر المشتركة، على عاتق الشخص الذي يطالب بذلك القبول».

المادة 307: «لا تطبق أحكام الخسائر المشتركة على سفن البحرية الوطنية وسفن حراسة الشواطئ والسفن المخصصة للمصلحة العمومية وكذلك سفن النزهة».

الفقرة الثانية: المساهمة في الخسائر المشتركة

المادة 308: «إن الأضرار والخسائر والمصاريف التي تنتج من جراء الخسائر المشتركة تتحملها السفينة والشحنة والحمولة معاً، ويتم تقديرها حسب أحكام المواد التالية».

المادة 309: «تحدد المساهمة في الخسائر المشتركة العلاقة بين الديون الناتجة عن مبلغ المصاريف والخسائر والأضرار المقبولة كخسائر مشتركة والقيمة الحقيقية للأموال التي أنقذت الأموال المضحى بها».

المادة 310: «إن مساهمة السفينة تكون حسب نسبة قيمتها في المكان والوقت اللذين اختتمت فيهما الرحلة مع زيادة مبلغ التضحيات إذا كان لها محل».

المادة 311: «تكون مساهمة الشحنة وثمان الرحلة بنسبة ثلثي قيمتهما الإجمالية».

المادة 312: «تكون مساهمة البضاعة بنسبة قيمتها التجارية الحقيقية أو المفترضة في مكان ووقت تفرغها».

المادة 313: « يكون مبلغ الأضرار والخسائر التي تعرضت لها السفينة والمقبولة كخسائر مشتركة مساويا للتكاليف الحقيقية الخاصة بإصلاحات السفينة في حالة ما إذا تم انجازها، والتكاليف التقديرية في حالة ما إذا لم يتم انجازها».

المادة 314: « يكون مبلغ الأضرار والخسائر التي تعرضت لها البضائع والمقبولة كخسائر مشتركة، مساويا لتكاليف التضحيات المتممة والمحسوبة على أساس القيمة التجارية لهذه البضائع عند شحنها».

المادة 315: « إن البضائع التي تم التصريح بها بلا تعمد بقيمة أقل من قيمتها الحقيقية، تساهم بنسبة قيمتها الحقيقية، ولكن لا يسمح بقبول الهلاك والخسارة اللذين يتعلقان بها كخسائر مشتركة إلا بنسبة القيمة التي تم التصريح بها».

المادة 316: « 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 اقل من قيمتها الحقيقية».

غير أن البضاعة تساهم في الخسائر المشتركة حسب قيمتها الحقيقية في حالة ما إذا تم إنقاذها.

ويجري مجرى ذلك بالنسبة للبضاعة المشحونة فوق سطح السفينة خلافا لأحكام المادة 774 من هذا الأمر، ما عدا في الملاحه قرب السواحل حيث تعد كبضاعة في العنبر».

المادة 317: « 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 الإرساليات البريدية من أي نوع كانت».

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

المادة 318: « في حالة هلاك عام للفوائد المرتبطة بالرحلة فلا محل لأي مساهمة».

المادة 319: « يجري التوزيع بين الأطراف المعنيين حسب قسمة الغرماء».

وفي حالة إعسار أحد المساهمين يتم توزيع حصته بين الآخرين حسب نسبة فوائدهم».

وتكون قيمة مساهمة كل معني بالأمر بمثابة الحد الأقصى لالتزاماته».

المادة 320: « إذا تم استرجاع كل أو جزء من الأموال المضحى بها من طرف مالكيها بعد التوزيع ولكن قبل دفع حصص المساهمة، أعيد النظر في التوزيع وذلك لحساب قيمة الأموال المسترجعة بعد خصم مصاريف التحصيل.

وإذا جرى هذا التحصيل بعد دفع المساهمة فإن قيمة الأموال المسترجعة توزع بين المساهمين بنسبة حصصهم ويتم تحديد قيمة الأموال المسترجعة حسب قيمتها التجارية وبعد خصم مصاريف التحصيل ومصاريف البيع».

المادة 321: « يستطيع الريان رفض تسليم البضاعة وطلب إيداعها حتى تسديد مبلغ المساهمة التي ترجع عليها ما عدا دفع ضمان كاف من طرف من لهم حق عليها».

المادة 322 : « يتمتع المجهز بامتياز لتسديد المساهمات الخاصة بالخسائر المشتركة والمستحقة له على البضاعة أو على الثمن الناتج عنها خلال خمسة عشرة يوما من تسليمها وذلك في حالة ما إذا لم تمر بأيدي الغير».

الفقرة الثالثة: تسوية الخسائر المشتركة

المادة 323: « يتم تصنيف الخسائر وتحديد وتوزيع الهلاك والأضرار ومصاريف الخسائر المشتركة وكذلك تحديد مساهمة المعنيين بالأمر ضمن تسويات الخسائر المشتركة من طرف خبراء الخسائر البحرية».

المادة 324 : « توضع تسوية الخسائر المشتركة طبقا لقوانين وأعراف المكان الذي تنتهي فيه الرحلة، إلا إذا اشترط على ذلك».

المادة 325: « يوجه الطلب الخاص بوضع تسوية الخسائر المشتركة من طرف المجهز إلى خبير الخسائر البحرية المختص وذلك خلال خمسة عشرة يوما 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 طلبا بتسوية الخسائر المشتركة».

المادة 326: « يجب على أي شخص معني بالأمر تسليم خبير الخسائر البحرية دون تأخير جميع الوثائق الضرورية للتسوية والتوزيع وإعلامه كتابيا بمطالبه وإعلامه من جهة أخرى على جميع المعلومات المفيدة».

المادة 327: « بعد أن يستلم 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 والأعراف الدولية المتبعة عالميا بهذا الشأن في العلاقات البحرية».

المادة 328: « يجب أن تتضمن تسوية الخسائر المشتركة الموضوعة 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 نسخا من تسوية الخسائر المشتركة إلى كل واحد من المعنيين بالأمر الذين يريدون الحصول عليها».

المادة 329: « إن النزاع في تسوية الخسائر المشتركة يجب أن يقدم للمحكمة المختصة في أجل شهر واحد ابتداء من يوم تبليغ التسوية للمعني بالأمر.

تنظر المحكمة في القضية وفقا لقواعد الإجراءات الجاري بها العمل.

فإذا لم يقع نزاع في تسوية الخسائر المشتركة أمام المحكمة أصبحت هذه التسوية نافذة».

المادة 330: « تحدد الصفات المطلوبة وشروط القيام بوظيفة خبير في الخسائر البحرية بموجب قرار وزاري مشترك صادر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية والوزير المكلف بالتجارة».

المادة 331: « 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 ثانياً ابتداء من يوم انتهاء هذا الإجراء».

الملحق الثامن:

أمر رقم 75- 58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المعدل والمتمم للقانون 10- 05 المؤرخ في 20 جوان 2005 والمتضمن القانون المدني .

الفصل الرابع: شبه العقود

القسم الأول: الإثراء بلا سبب

المادة 141: « كل من نال عن حسن نية من عمل الغير أو من شيء له منفعة ليس لها ما يبررها يلزم بتعويض من وقع الإثراء على حسابه بقدر ما استفاد من العمل أو الشيء».

المادة 142: « تسقط دعوى التعويض عن الإثراء بلا سبب بانقضاء عشر سنوات من اليوم الذي يعلم فيه من لحقته الخسارة بحقه في التعويض وتسقط الدعوى في جميع الأحوال بانقضاء خمسة عشر سنة من اليوم الذي ينشأ فيه هذا الحق».

الفصل الثاني: الوكالة

القسم الأول: عناصر الوكالة

المادة 571: « الوكالة أو الإنابة هو عقد بمقتضاه يفوض شخص شخصا آخر للقيام بعمل شيء لحساب الموكل وباسمه».

المادة 572: « يجب أن يتوفر في الوكالة الشكل الواجب توفره في العمل القانوني الذي يكون محل الوكالة ما لم يوجد نص قانوني يقضي بخلاف ذلك».

المادة 573: « إن الوكالة الواردة بألفاظ عامة والتي لا تخصيص فيها حتى لنوع العمل القانوني الحاصل فيه التوكيل لا تخول للتوكيل إلا القدرة على تنفيذ العقود الإدارية.

ويعتبر من العقود الإدارية الإيجار لمدة لا تزيد عن ثلاث سنوات وأعمال الحفظ والصيانة واستيفاء الحقوق ووفاء الديون وجميع أعمال التصرف كبيع المحصول وبيع البضاعة أو المنقولات التي

يسرع إليها التلف وشراء ما يستلزم الشيء محل الوكالة من أدوات لحفظه ولاستغلاله».

المادة 574: « لا بد من وكالة خاصة في كل عمل ليس من أعمال الإدارة لا سيما في البيع والرهن والتبرع والصلح والإقرار والتحكيم وتوجيه اليمين والمرافعة أمام القضاء .

الوكالة الخاصة في نوع معين من أنواع الأعمال القانونية تصح ولو لم يعين محل هذا العمل على وجه التخصيص إلا إذا كان العمل من التبرعات .

الوكالة الخاصة لا تخول للوكيل إلا القدرة على مباشرة الأمور المحددة فيها وما تقتضيه هذه الأمور من توابع ضرورية وفقا لتطبيع كل أمر وللعرف الجاري».

القسم الثاني: آثار الوكالة

المادة 575 : « الوكيل ملزم بتنفيذ الوكالة دون أن يجاوز الحدود المرسومة .

لكن يسوغ له أن يتجاوز الحدود إذا تعذر عليه إخطار الموكل سلفا وكانت الظروف يغلب معها الظن بأنه ما كان يسع الموكل إلا الموافقة على هذا التصرف وعلى الوكيل في هذه الحالة أن يخبر الموكل حالا بتجاوزه حدود الوكالة».

المادة 576: « يجب دائما على الوكيل أن يبذل في تنفيذه للوكالة عناية الرجل العادي».

المادة 577 : « على الوكيل أن يوافي الموكل بالمعلومات الضرورية عما وصل إليه في تنفيذ الوكالة وأن يقدم له حسابا عنها» .

المادة 578: « لا يجوز للوكيل أن يستعمل مال الموكل لصالح نفسه».

المادة 579 : « إذا تعدد الوكلاء كانوا مسؤولين بالتضامن متى كانت الوكالة غير قابلة للانقسام أو كان الضرر الذي أصاب الموكل نتيجة خطأ مشترك غير أن الوكلاء ولو كانوا متضامنين لا يسألون عما فعله أحدهم متجاوزا حدود الوكالة أو متعسفا في تنفيذها .

وإذا عين الوكلاء في عقد واحد دون أن يرخص في انفرادهم في العمل كان عليهم أن يعملوا مجتمعين إلا إذا كان العمل مما يحتاج فيه إلى تبادل الرأي كقبض الدين أو وفائه».

المادة 580: «إذا أُناب الوكيل عنه غيره في تنفيذ الوكالة دون أن يكون مرخصا له في ذلك كان مسؤولا عما فعل النائب كما لو كان هذا العمل قد صدر منه هو ويكون الوكيل ونائبه في هذه الحالة متضامنين في المسؤولية».

أما إذا رخص للوكيل في إقامة نائب عنه دون أن يعين شخص النائب فإن الوكيل لا يكون مسؤولا إلا عن خطئه في اختيار نائبه أو عن خطئه فيما أصدره له من تعليمات.

ويجوز في الحالتين السابقتين للموكل والنائب الوكيل أن يرجع كل منهما مباشرة على الآخر».

المادة 581 : «الوكالة تبرعية ما لم يتفق على غير ذلك صراحة أو يستخلص ضمنا من حالة الوكيل».

فإذا اتفق على أجر للوكالة كان هذا الأجر خاضعا لتقدير القاضي إلا إذا دفع طوعا بعد تنفيذ الوكالة».

المادة 582 : «على الموكل أن يرد للوكيل ما أنفقه في تنفيذ الوكالة تنفيذا معتادا وذلك مهما كان حظ الوكيل من النجاح في تنفيذ الوكالة فإذا اقتضى تنفيذ الوكالة أن يقدم الموكل للوكيل مبالغ للإنفاق منها في شؤون الوكالة وجب على الموكل أن يقدم هذه المبالغ إذا طلب الوكيل ذلك».

يكون الموكل مسؤولا عما أصاب الوكيل من ضرر دون خطأ منه بسبب تنفيذ الوكالة تنفيذا معتادا».

المادة 584: «إذا وكل أشخاص متعددون وكيلا واحدا في عمل مشترك كان جميع الموكلين متضامنين تجاه الوكيل في تنفيذ الوكالة ما لم يتفق على غير ذلك».

المادة 585: تطبق المواد من 74 إلى 77 الخاصة بالنيابة في علاقات الموكل والوكيل بالغير الذي يتعامل مع الوكيل».

القسم الثالث: انتهاء الوكالة

المادة 586: « تنتهي الوكالة بإتمام العمل الموكل فيه أو بانتهاء الأجل المعين للوكالة وتنتهي أيضا بموت الموكل أو الوكيل كما تنتهي الوكالة أيضا بعزل الوكيل أو بعدول الموكل». ».

المادة 587 : « يجوز للموكل في أي وقت أن ينهي الوكالة أو يقيدها ولو وجد اتفاق يخالف ذلك فإذا كانت الوكالة بأجر فإن الموكل يكون ملزما بتعويض الوكيل عن الضرر الذي لحقه من جراء عزله في وقت غير مناسب أو بدون عذر مقبول». ».

المادة 588: « يجوز للوكيل أن يتنازل في أي وقت عن الوكالة ولو وجد اتفاق يخالف ذلك ويتم التنازل بإعلانه للموكل فإذا كانت الوكالة بأجر فإن الوكيل يكون ملزما بتعويض الموكل عن الضرر الذي لحقه من جراء التنازل في وقت غير مناسب أو بعذر غير مقبول. ».

غير أنه لا يجوز للوكيل أن يتنازل عن الوكالة متى كانت صادرة لصالح أجنبي بهذا التنازل وأن يمهله وقتا كافيا ليتخذ ما يلزم لصيانة مصالحه». ».

المادة 589 : « يجب على الوكيل أن يصل بالأعمال التي بدأها بحيث لا تتعرض للتلغ وذلك على أي وجه تنتهي به الوكالة. ».

وفي حالة انتهاء الوكالة بموت الوكيل يجب على ورثته إذا توفرت فيهم الأهلية وكانوا على علم بالوكالة أن يبادروا إلى إخطار الموكل بموت مورثهم وأن يتخذوا من التدابير ما تقتضيه الحال لصالح الموكل». ».

الملحق التاسع:

أمر 95 - 07 المؤرخ في 25 يناير 1995 المتضمن قانون التأمينات

المادة 13 : يدفع التعويض أو المبلغ المحدد في العقد في أجل تنص عليه الشروط العامة لعقد التأمين.

يجب أن يأمر المؤمن بإجراء الخبرة عندما تكون ضرورية في أجل أقصاه سبعة أيام ابتداء من يوم استلام التصريح بالحادث.

يجب على المؤمن أن يعمل على إيداع تقرير الخبرة في الآجال المحددة في عقد التأمين.

المادة 103 : لا يضمن المؤمن الأخطار الآتية وعواقبها إلا إذا كان هناك اتفاق مخالف: 1 - العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه،

2 - الحرب الأهلية أو الأجنبية والألغام وجميع معدات الحرب وأعمال التخريب والإرهاب.

3- القرصنة والاستيلاء والحجز أو الاعتقال الصادر عن جميع الحكومات أو السلطات كيفما كان نوعها....».

المادة 102 : لا يضمن المؤمن الأخطار الآتية وعواقبها:

1 - أخطار المؤمن له المتعمدة أو الجسيمة.

2 - الأضرار والخسائر المادية الناتجة عن:

مخالفات أنظمة الاستيراد والتصدير والعبور والنقل والأمن.

الغرامات والمصادرات الموضوعة تحت الحراسة والاستيلاء والتدابير الصحية أو التطهيرية.

3 - الأضرار التي تتسبب فيها الآثار المباشرة وغير المباشرة للانفجار وإطلاق الحرارة والإشعاع المتولد عن تحول نووي للذرة أو الإشعاعية وكذلك الأضرار الناتجة عن آثار الإشعاع الذي يحدثه التعجيل المصطنع للجزئيات.

المادة 79 : يمثل القسط الوحيد المبلغ الذي يجب على مكتب التأمين أداءه دفعة واحدة عند اكتتاب عقد التأمين قصد التحرر من التزامه والحصول على الضمان.

المادة 144 منه : تقدر الأضرار بمقارنة قيمة البضائع في حالة الخسارة بقيمتها وهي سالمة في نفس الزمان والمكان.

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

المادة 269 : يعد خبيراً كل شخص مؤهل لتقديم الخدمة في مجال البحث عن الأسباب وطبيعة وامتداد الأضرار وتقييمها والتحقق من ضمان التأمين.

المادة 270: يعتبر محافظ عواريات كل شخص مؤهل لتقديم الخدمة في مجال المعاينة والبحث عن أسباب وقوع الأضرار والخسائر والعواريات اللاحقة بالسفن والبضائع المؤمن عليها وتقديم التوصيات بشأن الإجراءات التحفظية والوقاية من الأضرار.

المادة 271 : يجب على الخبراء ومحافظي العواريات، لممارسة نشاطهم لدى شركة من شركات التأمين، الحصول على اعتماد من جمعية شركات التأمين وأن يكونوا مسجلين في قائمة مفتوحة لهذا الغرض.

وفي حالة عدم وجود جمعية شركات التأمين، يمكن الحصول على اعتماد من إدارة الرقابة.

المادة 272 : تحدد شروط اعتماد وممارسة وشطب الخبراء ومحافظي العواريات عن طريق التنظيم.

المادة 273 : لا يجوز لشركات التأمين المعتمدة أن تلجأ لغير الخبراء أو محافظي العواريات المعتمدين بموجب المادة 271 أعلاه، إلا في المجالات الخاصة التي تحددها جمعية شركات التأمين.

الملحق العاشر:

مرسوم تنفيذي قم 07 - 220 مؤرخ في 29 جمادى الثانية عام 1428 الموافق ل 14 يوليو سنة 2007 يحدد شروط اعتماد خبراء ومحافظي العواريات وخبراء التأمين لدى شركات التأمين وشروط ممارسة مهامهم وشطبهم.

المادة 1: تطبيقا لأحكام المادة 272 من الأمر رقم 95 - 07 المؤرخ في 23 شعبان عام 1415 الموافق ل 25 يناير 1995 المعدل والمتمم والمذكور أعلاه يحدد هذا المرسوم شروط اعتماد خبراء ومحافظي العواريات وخبراء التأمين لدى شركات التأمين وفروع شركات التأمين الأجنبية وشروط ممارسة مهامهم وشطبهم

الفصل الأول: شروط الاعتماد

المادة 2: يمكن للأشخاص الطبيعيين والمعنويين أن يمارسوا مهنة خبير ومحافظ العواريات وخبير التأمين لدى شركات التأمين وفروع شركات التأمين الأجنبية كما تنص عليه المواد 269 و 270 و 270 مكرر من الأمر رقم 95 - 07 المؤرخ في 23 شعبان عام 1415 الموافق ل 25 يناير سنة 1995 المعدل والمتمم المذكور أعلاه تخضع هذه المهام إلى اعتماد تسلمه جمعية شركات التأمين.

المادة 3: يوضح مقرر الاعتماد ميدان التخصص ويبلغ رئيس جمعية شركات التأمين خبراء ومحافظي العواريات وخبراء التأمين المعتمدين في قائمة مفتوحة لهذا الغرض وتبلغ هذه القائمة إلى شركات التأمين كما تعلق في الأماكن التي تراها الجمعية ضرورية.

المادة 4 : يتوقف الاعتماد المذكور في المادة 2 من هذا المرسوم على تكوين ملف يشتمل على ما يأتي:

1- بالنسبة للأشخاص الطبيعيين:

طلب خطي يحدد التخصص المطلوب.

شهادة أو شهادات جامعية تتعلق بالتخصص المطلوب وخبرة مهنية مدتها خمس سنوات.

وثيقة تثبت توفر محل يسمح بممارسة النشاط.

مستخرج من عقد الميلاد.

شهادة الجنسية.

مستخرج من عقد الميلاد.

شهادة الجنسية.

مستخرج من صحيفة السوابق القضائية رقم 3 .

2- بالنسبة للأشخاص المعنويين الذين يجب أن يكونوا خاضعين للقانون الجزائري:

طلب خطي من المسير الرئيسي للشركة يحد التخصص أو التخصصات المطلوبة.

نسخة من القانون الأساسي للشركة.

وصل التسجيل في السجل التجاري.

شهادة أو شهادات جامعية للمتدخلين تتعلق بالتخصص المطلوب.

الفصل الثاني: المهام والواجبات

القسم الأول: المهام

المادة 5 : 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 المعايينات في تقرير.

المادة 6: زيادة على المهام المذكورة في المادة 5 أعلاه يؤهل محافظ العواريات للقيام بما يأتي:

اقتراح الإجراءات التحفظية في صالح ملاك حمولة البضائع والمؤمن.

القيام بأي نشاط يرمي إلى الوقاية من الأضرار التي تلحق بالبضائع.

المادة 7 : تتمثل مهمة خبير التأمين فيما يأتي:

تحليل العوامل الاقتصادية والمالية والإحصائية قصد تحديد شروط التأمين.

تقييم إخطار وتكاليف المؤمنين و ا أو المؤمن لهم.

دراسة شروط مردودية شركة تأمين ويسرها.

متابعة نتائج الاستغلال ومراقبة الاحتياطات المالية للشركة.

اقتراح طرق تسعير الأخطار أو إبداء الرأي فيها.

القسم الثاني: الواجبات

المادة 8 : يتعين على خبراء ومحافظي العواريات وخبراء التأمين المعتمدين تحت طائلة التعرض

للعقوبات المنصوص عليها في المادة 10 أدناه أن يلتزموا بما يأتي:

ممارسة مهامهم بعناية طبقا لأعراف وتقاليد المهنة.

التمتع بسلوك حسن.

المادة 9 : يلزم خبير ومحافظ العواريات وخبير التأمين بكتمان السر المهني واحترام قواعد المهنة.

المادة 10 : يتعين على خبير ومحافظ العواريات وخبير التأمين المعتمدين أن يقدموا نسخة من تقريرهم إلى المؤمن والمؤمن له خلال الآجال المقررة في الشروط العامة المنصوص عليها في عقد التأمين.

الفصل الثالث: أحكام مختلفة

المادة 11: يمكن جمعية شركات التأمين أن توقف أو تشطب خبير ومحافظ العواريات وخبير التأمين المعتمدين بناء على تقرير معل تقدمه شركة التأمين أو المؤمن له.

يترتب على مقرر الشطب تلقائيا سحب اعتماد خبير أو محافظ العواريات أو خبير التأمين.

المادة 12: يعين خبير أو محافظ العواريات أو خبير التأمين المعتمدين لدى شركات التأمين أو فروع شركات التأمين الأجنبية طبقا للشروط المحددة في عقد التأمين.

المادة 13: يحق لخبير ومحافظ العواريات وخبير التأمين المعتمدين أن يتقاضوا أتعابا تحدد ضمن السلم الذي تعده جمعية شركات التأمين وتوافق عليه وزارة المالية.

Décret 68-65 du 19 janvier 1968 relatif aux événements de mer :

CHAPITRE III : DES AVARIES

Article 3 :

Lorsqu'il a décidé les sacrifices et les dépenses qui doivent être faits, le capitaine porte sur le journal de bord, dès qu'il en a les moyens, les date, heure et lieu de l'événement, les motifs qui ont déterminé sa décision et les mesures qu'il a ordonnées.

Au premier port où le navire aborde, le capitaine est tenu dans les vingt-quatre heures de son arrivée, d'affirmer les faits ainsi consignés sur le journal de bord.

Article 4 :

La preuve qu'un dommage ou une dépense doit être classé en avarie commune incombe à celui qui le demande.

Article 5 :

A défaut d'accord entre les parties sur le règlement d'avaries communes, un ou plusieurs experts répartiteurs sont, à la requête de la partie la plus diligente, nommés par le président du tribunal de commerce ou, à défaut, par le président du tribunal de grande instance du dernier port de déchargement.

Si ce port est situé hors de France, les experts sont nommés par le président du tribunal du port d'attache du navire.

Article 6 :

S'il n'est pas accepté amiablement par toutes les parties intéressées, le règlement est soumis à l'homologation du tribunal, à la requête du plus diligent.

En cas de refus d'homologation, le tribunal désigne de nouveaux experts.

الملحق الثاني عشر:

قرار مؤرخ في 28 رمضان عام 1408 الموافق ل 15 مايو 1988 يتعلق بتحقيق تقرير البحر وبالتحقيق في الحوادث المصرح بها

المادة 1 : يهدف هذا القرار إلى تحديد تطبيق المادة 607 من الأمر رقم 76 - 80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 المذكور أعلاه وإجراء التدقيق في تقرير البحر والتحقيق في الحوادث المصرح بها.

المادة 2: يستعرض تقرير البحر الظروف التي وقع فيها الحادث وأسبابه والأضرار المترتبة عنه واستنتاجات قائد السفينة.

المادة 3: يعد قائد السفينة التقرير في غضون 24 ساعة التي تلي التوقف الأول للسفينة في الميناء.

يسلم التقرير إلى:

في الجزائر: إلى الإدارة البحرية المختصة التي تسلم في المقابل وصلا لقائد السفينة

في الخارج: إلى قنصلية الجزائر وفي حالة ما إذا لم تكن للقنصلية ممثلية في الميناء الأجنبي فعلى قائد السفينة أن يمتثل للإجراءات الواردة في القانون المحلي الخاصة بهذا المجال.

المادة 4: تستند الإدارة البحرية المختصة البث في تقرير البحر إلى مفتش البحرية التجارية الموضوع تحت سلطتها.

المادة 5 : يقوم مفتش البحرية التجارية لهذا الغرض بما يأتي:

يتحقق قبل كل شيء إذا كان مجهز السفينة قد أعلمه قائد السفينة بكل عيب أو شائبة تكون قد أصابت حسن سير السفينة طوال الرحلة.

يدرس المعلومات الواردة في سجل السفينة ويلاحظ التطابق مع تقرير البحر.

يدرس الوقائع التي يرى أنها أثرت على الحادث.

يقوم بالتحريات بشأن ما يلي:

أ- الظروف والأسباب التي أدت إلى إلحاق أضرار بالسفينة وبالحمولة (اصطدام غرق جنوح).

ب- درجة مسؤولية الأشخاص المتسببين في الحادث.

يستمع إلى قائد السفينة والركاب وأعضاء الطاقم وإلى كل شخص آخر يمكن أن يقدم معلومات عن الحادث أو الكارثة المصرح بها ودراسة الوثائق الموجودة على متن السفينة.

يبين كل عضو في الطاقم الذي يستمع إليه على حدة الظروف التي وقع فيها الحادث أو الكارثة.

المادة 6 : في حالة ما إذا كان تصريح أحد هؤلاء الأشخاص غير كامل أو غير دقيق فعلى مفتش البحرية أن يحدد بأسئلة ملائمة ما يعرفه ذلك الشخص عن الحادث ويستكمل مفتش البحرية التجارية تحرياته لدى السلطات المعنية التي من شأنها أن تملك معلومات عن الحادث.

المادة 7: تقوم الإدارة البحرية المختصة عند الحاجة بتفتيش السفينة وزيارة الأماكن التي وقع فيها الحادث.

المادة 8 : يعرض مفتش البحرية التجارية في نهاية تحرياته استنتاجاته على الإدارة البحرية المختصة.

يعتمد تقرير البحر الذي تم البث فيه ضمن نفس الأشكال التي استعملت لإيداعه والتي كانت موضوع المادة 3 أعلاه.

المادة 9: ينشر هذا القرار في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

الملحق الثالث عشر:

قرار وزاري مشترك مؤرخ في 15 مارس 1989 يحدد شروط ممارسة وظيفة الخبير الموجه المركزي:

المادة الأولى: يمكن أن يمارس أعمال الخبير الموجه المركزي أو الموزع الأشخاص الآتي ذكرهم:

الخبراء البحريون الذين مارسوا خمس سنوات عمل على الأقل في المهنة.

ريابنة الرحلات الطويلة الذين مارسوا الملاحة الفعلية مدة عشر سنوات على الأقل.

المتصرفون الذين مارسوا عشر سنوات على الأقل في قطاع النقل البحري.

المادة 2 : يتولى الخبير الموجه أو الموزع في أية تسوية لخسائر مشتركة، تصنيف أنواع العطب وتحديد وتوزيع الخسائر والأضرار والنفقات في مجال الخسائر المشتركة، وكذلك ضبط مساهمة المعنيين بالرحلة البحرية وفقا للتتظيمين الوطني والدولي والأعراف البحرية التي يخضع لها نشاط النقل البحري وغير المخالف للقوانين والأعراف السارية في المكان الذي تنتهي فيه هذه الرحلة.

المادة 3 : يعد التوزيع النهائي للعطب المشترك استنادا إلى الوثائق والمعلومات التي تقدم للخبير أو الموزع لا سيما تقرير البحر الذي يقدمه ريان السفينة، وتقرير الخبرة الخاص بهيكل السفينة ومحمولاتها، وفواتير الترميمات والبضائع وجميع النفقات الملتزم بها (الإسعاف البحري، تغيير الطريق، المسافة) ونسخ سندات الشحن المستعملة، ونسخة من قائمة الحمولة، وبيان الضمانات ومؤن الطاقم، واستهلاك الوقود، والقيمة التجارية للسفينة وعناوين مؤمني هيكل السفينة ومحمولاتها، واتفاق التحكيم في العطب الذي يشترك في توقيعه المأمورون، بالاستلام والمؤمنون وضمانات المؤمنين وإلا فالكفالات.

Police d'assurance maritime sur corps de tous navires :

Article 24 : avaries communes

1- La contribution du navire aux avaries communes incombe à l'assureur que proportionnellement à la valeur assurée, déduction faite, s'il ya lieu des avaries particulières à sa charge, la responsabilité de l'assureur étant limitée à la somme obtenue par application de la contribution à la valeur assurée, ainsi réduite le cas échéant, sans que cette somme puisse excéder le montant incombant de l'assuré.

2- Les réductions pour différence du vieux prévues à l'article 22, s'appliquent également les réparations du navire qui auraient été admises en avaries communes.

3- Les règlements d'avaries communes pourront établis conformément à la loi algérienne ou aux règles d'York et d'Anvers, si cette convention est stipulée le contrat d'affrètement dans le cas contraire ils devront être établis conformément aux lois et usages du port de destination.

4- Le capitaine et l'assuré sont autorisés à ne pas procéder à un règlement de répartition pour les avaries (au navire à la cargaison) ou tous frais ayant le caractère d'avaries communes et dont l'importance ne dépasser pas 1% de la valeur agréée sur corps et machine, toutefois que le total de ces dépenses puisse être supérieur à cent mille dinars (100.000 DA).

Article 26 : paiement des pertes et avaries

Toutes pertes et avaries à la charge de l'assureur sont payées comptant trente jours après la remise complète des pièces justificatives.

Police d'assurance maritime sur facultés :

Article 18 : constatations contradictoires

Les réceptionnaires sont tenus de s'adresser pour les constatations, aux commissaires d'avaries agréées par l'assureur, aux fins d'une expertise amiable ou judiciaire.

A défaut de commissaires d'avaries, ils sont tenus de s'adresser à la section commerciale du tribunal dans les ports algériens ou au consul d'Algérie dans les ports étrangers, à défaut, à l'autorité locale compétente.

L'assureur est en droit de rejeter la réclamation lorsque les constatations n'ont pas été faites comme il est dit à l'alinéa précédent.

Les constatations effectuées, d'accord avec le réceptionnaire, par le commissaire d'avaries ou par l'expert désigné par eux ont, entre les parties, la portée d'une expertise amiable contradictoire, dont le but est de déterminer la nature, la cause et l'importance des dommages et pertes.

Les parties ont le droit de demander, dans les quinze jours qui suivent l'expertise, une contre-expertise amiable ou judiciaire, à laquelle il devra être procédé contradictoirement entre elles

L'intervention du commissaire d'avaries a toujours lieu sous réserve des clauses et conditions de la police. Ses frais et honoraires, ainsi que ceux de l'expert, sont réglés par le réceptionnaire et remboursés intégralement par le

réceptionnaire et remboursés intégralement par l'assureur sur

les dommages et pertes constatés proviennent en tout ou en partie d'un risque couvert, et ce, alors même qu'il serait tenu de payer, du fait de ces frais et honoraires, une somme supérieure à la valeur assurée.

Article 20 : mode de règlement

Dans tous les cas donnant lieu à recours contre l'assureur, le règlement sera établi séparément sur chaque colis, qu'il fasse ou non partie d'un fardeau, sauf pour les facultés chargées en vrac, sur lesquelles il sera établi par cale, par citerne, par tank, par pour-compte ou sur l'ensemble.

Article 21: détermination du montant incombant à l'assureur

1) L'importance des avaries, constatées ainsi qu'il est dit à l'article 18, est déterminée par comparaison entre la valeur qu'auraient eue les objets assurés à l'état sain au lieu de

destination et leur valeur en état d'avarie, le taux de dépréciation ainsi obtenu devant être appliqué sur leur valeur d'assurance.

La valeur des objets avariés peut également être déterminée au moyen d'une vente publique décidée d'accord entre les parties

Dans l'un et l'autre cas, la comparaison entre les valeurs à l'état sain et les valeurs en état d'avarie doit être faite sur la base de ces valeurs, à l'entrepôt, si la vente ou l'expertise a eu lieu à l'acquitté.

) Lorsque le montant du fret n'a pas été compris dans la valeur d'assurance des objets assurés, mais

a fait l'objet d'une assurance séparée, le montant incombant à l'assureur au titre de cette dernière assurance sera déterminé, en tant que le fret aura été payé, par l'application à la valeur assurée sur fret du taux de dépréciation des objets assurés, déterminé comme il est dit au paragraphe précédent.

3) Aux cas où les objets contenus dans un ou plusieurs colis composent un même tout, et où l'assureur juge utile de renvoyer aux lieux de fabrication tout ou partie de ces objets, avariés ou non, les risques de retour et de réexpédition, ainsi que les frais de transport et de réparation sont à la charge de l'assureur, si les avaries constatées sont elles-mêmes à sa charge, alors même qu'il serait tenu de payer, tant pour frais que pour avaries, une somme supérieure à la valeur assurée.

Article 23:

1) Les contributions d'avarie commune incombent à l'assureur proportionnellement à la valeur assurée par lui, déduction faite, s'il y a lieu, des avaries particulières à sa charge, la responsabilité de l'assureur étant limitée à la somme obtenue par l'application du taux de contribution d'avarie commune à la valeur assurée, ainsi réduite, s'il y a lieu, sans que cette somme puisse dépasser la somme versée par l'assuré à titre de contribution.

2) Les contributions provisoires d'avarie commune seront remboursées par l'Assureur dans les conditions prévues par le paragraphe précédent sur la seule production de la quittance y afférente, endossée en blanc par la personne qui en aura effectué le versement, étant entendu que la situation de l'Assureur devra demeurer finalement la même que s'il avait entendu l'établissement du règlement d'avarie commune pour ne rembourser que les contributions définitives. En conséquence, l'Assuré et le tiers -porteur auquel les contributions provisoires auront été remboursées par l'Assureur s'engagent solidairement à lui en restituer le montant intégral s'il n'y a pas lieu à règlement d'avarie commune ou si, pour une cause quelconque, ce règlement n'a pas été établi, et à lui verser la différence entre les contributions définitives et les contributions provisoires, telles qu'elles ressortent du règlement, si les contributions définitives sont inférieures aux contributions provisoires.

REGLES D'YORK ET D'ANVERS 2004 :

Règle d'interprétation :

Dans le règlement d'avaries communes, les règles suivantes doivent s'appliquer à l'exclusion de toute loi et pratique incompatibles avec elles.

A l'exception de ce qui est prévu par la Règle "Paramount" et les Règles numérotées, l'avarie commune doit être réglée conformément aux Règles précédées de lettres.

Règle "Paramount" :

Une admission en avarie commune ne pourra être en aucun cas prononcée pour un sacrifice ou une dépense qui n'a pas été raisonnablement consenti.

Règle A :

1) Il y a acte d'avarie commune quand, et seulement quand, intentionnellement et raisonnablement, un sacrifice extraordinaire est fait ou une dépense extraordinaire encourue pour le salut commun dans le but de préserver d'un péril les propriétés engagées dans une aventure maritime commune.

2) Les sacrifices et dépenses d'avarie commune seront supportés par les divers intérêts appelés à contribuer sur les bases déterminés ci-après.

Règle B :

1) Il y a aventure maritime commune lorsqu'un ou plusieurs navires remorquent ou poussent un ou plusieurs autres navires, pourvu que tous soient engagés dans des activités commerciales et non dans une opération d'assistance. Lorsque des mesures seront prises pour préserver les navires et leurs éventuelles cargaisons d'un péril commun, les Règles seront applicables.

2) Un navire n'est pas en situation de péril commun avec un ou plusieurs autres navires s'il lui suffit de s'en détacher pour se trouver en sécurité; mais si le fait de s'en détacher constitue lui-même un acte d'avarie commune, l'aventure maritime commune se poursuit.

Règle C :

1) Seuls les pertes, dommages ou dépenses qui sont la conséquence directe de l'acte d'avarie commune seront admis en avarie commune.

2) En aucun cas ne seront admis en avarie commune dommages, pertes ou dépenses encourus au titre de dommages à l'environnement ou consécutivement à des fuites ou rejets de substances polluantes émanant des propriétés engagées dans l'aventure maritime commune.

3) Les surestaries, les pertes de marché et toute perte ou dommage subi ou dépense encourue en raison de retard, soit au cours du voyage, soit postérieurement, de même que toute perte indirecte quelconque, ne seront pas admis en avarie commune.

Règle D :

Lorsque l'événement qui a donné lieu au sacrifice ou à la dépense aura été la conséquence d'une faute commise par l'une des parties engagées dans l'aventure, il n'y aura pas moins lieu à contribution, mais sans préjudice des recours ou des défenses pouvant concerner cette partie à raison d'une telle faute.

Règle E :

1) La preuve qu'une perte ou une dépense doit effectivement être admise en avarie commune incombe à celui qui réclame cette admission.

2) Les parties qui réclament une admission en avarie commune doivent notifier par écrit au dispatcheur, dans les 12 mois de la date à laquelle a pris fin l'aventure maritime commune, la perte ou la dépense pour laquelle elles réclament contribution.

3) A défaut d'une telle notification, ou encore à défaut, pour l'une quelconque des parties, de fournir dans les 12 mois de la date à laquelle la demande lui en est faite, les justificatifs de sa réclamation ou des précisions relatives à la valeur d'un intérêt appelé à contribuer, le dispatcheur sera autorisé à estimer le montant de l'admission ou de la valeur contributive sur la base des informations dont il dispose, son estimation ne pouvant être dès lors contestée qu'en cas d'erreur manifeste.

Règle F :

Toute dépense supplémentaire encourue en substitution d'une autre dépense qui aurait été admissible en avarie commune sera réputée elle-même avarie commune et admise, à ce titre, sans égard à l'économie éventuellement réalisée par d'autres intérêts, mais seulement jusqu'à concurrence du montant de la dépense d'avarie commune ainsi évitée.

Règle G :

1) Le règlement des avaries communes doit être établi, tant pour l'estimation des pertes que pour la contribution, sur la base des valeurs au moment et au lieu où se termine l'aventure.

2) Cette règle est sans influence sur la détermination du lieu où le règlement doit être établi.

3) Quand un navire se trouve en quelque port ou lieu que ce soit, dans des circonstances qui seraient susceptibles de donner lieu à une admission en avarie commune sur la base des dispositions des Règles X et XI, et quand la cargaison ou une partie de celle-ci est acheminée à destination par d'autres moyens, les droits et obligations relatifs à l'avarie commune demeureront, sous réserve que les intérêts cargaison en soient autant que faire se peut avisés, aussi proches que possible de ce qu'ils auraient été si, en l'absence d'un tel acheminement, l'aventure s'était poursuivie sur le navire d'origine, et ce aussi longtemps que cela apparaîtra justifié en l'état du contrat de transport et de la loi qui lui est applicable.

4) La part des admissions en avarie commune incombant à la cargaison, en application du 3ème paragraphe de la présente règle, n'excédera pas la dépense qu'auraient supportée les propriétaires de la cargaison si celle-ci avait été réexpédiée à leurs frais.

Règle I : Jet de cargaison

Aucun jet de cargaison ne sera admis en avarie commune à moins que cette cargaison n'ait été transportée conformément aux usages reconnus du commerce.

Règle II : Perte ou dommage causé par sacrifices pour le salut commun Sera admis en avarie commune la perte ou le dommage causé aux propriétés engagées dans l'aventure maritime commune ou en conséquence d'un sacrifice fait pour le salut commun, et par l'eau qui pénètre dans la cale par les écoutes ouvertes ou par toute autre ouverture pratiquée en vue d'opérer un jet pour le salut commun.

Règle III : Extinction d'incendie à bord

Sera admis en avarie commune le dommage causé au navire et à la cargaison, ou à l'un d'eux, par l'eau ou autrement, y compris le dommage causé en submergeant ou en sabordant un navire en feu, en vue d'éteindre un incendie à bord; toutefois, aucune bonification ne sera faite pour les dommages causés par la fumée quelle qu'en soit la cause ou par la chaleur de l'incendie.

Règle IV : Coupement de débris

La perte ou le dommage éprouvé en coupant des débris ou des parties du navire qui ont été enlevés ou sont effectivement perdus par accident, ne sera pas bonifié en avarie commune.

Règle V : Echouement volontaire

Quand un navire est intentionnellement mis à la côte pour le salut commun, qu'il dût ou non y être drossé, les pertes ou dommages en résultant et subis par les propriétés engagées dans l'aventure maritime commune, seront admis en avarie commune.

Règle VI : Rémunération d'assistance

a) Les indemnités d'assistance, incluant les intérêts et les frais légaux qui y sont attachés,

resteront au compte de ceux qui les ont supportées et ne seront pas admises en avarie commune, sauf si et seulement si une partie concernée par l'assistance a réglé tout ou partie de l'indemnité d'assistance (incluant les intérêts et les frais légaux) due par une autre partie (calculée sur la base des valeurs sauvées et non sur celle des valeurs

contributives en avarie commune), la part de l'indemnité d'assistance due par cette autre partie sera créditée dans le règlement d'avarie commune à la partie qui l'a réglée et débitée à la partie pour le compte de laquelle le paiement a été fait.

b) Les indemnités d'assistance mentionnées au paragraphe (a) ci-dessus comprendront toute rémunération d'assistance dans la fixation de laquelle l'habileté et les efforts des assistants pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement, tels qu'ils sont énoncés à l'art. 13.1 (b) de la Convention internationale de 1989 sur l'assistance, ont été pris en compte.

c) L'indemnité spéciale payable à l'assistant par l'armateur sous l'empire de l'art. 14 de ladite Convention, dans les conditions indiquées par le paragraphe 4 de cet article ou de toute autre disposition de portée semblable (tel que SCOPIC) ne sera pas admise en avarie commune et ne sera pas considérée comme une indemnité d'assistance au sens du paragraphe (a) de la présente Règle.

Règle VII : Dommage aux machines et aux chaudières

Le dommage causé à toute machine et chaudière d'un navire échoué dans une position périlleuse par les efforts faits pour le renflouer, sera admis en avarie commune, lorsqu'il sera établi qu'il procède de l'intention réelle de renflouer le navire pour le salut commun au risque d'un tel dommage; mais lorsqu'un navire est à flot, aucune perte ou avarie causée par le fonctionnement de l'appareil de propulsion ou des chaudières ne sera, en aucune circonstance, admise en avarie commune.

Règle VIII : Dépenses pour alléger un navire échoué et dommage résultant de cette mesure

Lorsqu'un navire est échoué et que la cargaison, ainsi que le combustible et les approvisionnements du navire, ou l'un d'eux, sont déchargés dans des circonstances telles que cette mesure constitue un acte d'avarie commune, les dépenses supplémentaires d'allègement, de location des allèges, et, le cas échéant, celles de rechargement ainsi que toute perte ou dommage aux propriétés engagées dans l'aventure maritime commune en résultant, seront admises en avarie commune.

REGLES IX : Cargaison, objets du navire et approvisionnement utilisés comme combustibles

La cargaison, les objets et approvisionnements du navire, ou l'un d'eux, qu'il a été nécessaire d'utiliser comme combustibles pour le salut commun en cas de péril, seront admis en avarie commune, mais en cas d'admission du coût des objets et

approvisionnement du navire, l'avarie commune sera créditée du coût estimatif du combustible qui autrement aurait été consommé pour la poursuite du voyage.

Règle X : Dépenses au port de refuge, etc.

(a) (i) Quand un navire sera entré dans un port ou lieu de refuge ou qu'il sera retourné à son port ou lieu de déchargement par suite d'accident, de sacrifice ou d'autres circonstances extraordinaires qui auront rendu cette mesure nécessaire pour le salut commun, les dépenses encourues pour entrer dans ce port ou lieu seront admises en avarie commune; et, quand il en sera reparti avec tout ou partie de sa cargaison primitive, les dépenses correspondantes pour quitter ce port ou lieu qui auront été la conséquence de cette entrée ou de ce retour seront de même admises en avarie commune.

(ii) Quand un navire est dans un port ou lieu de refuge quelconque et qu'il est nécessairement déplacé vers un autre port ou lieu parce que les réparations ne peuvent être effectuées au premier port ou lieu, les dispositions de cette Règle s'appliqueront au deuxième port ou lieu comme s'il était un port ou lieu de refuge, et le coût du déplacement, y compris les réparations provisoires et le remorquage, sera admis en avarie commune. Les dispositions de la Règle XI s'appliqueront à la prolongation du voyage occasionnée par ce déplacement.

(b) (i) Les frais pour manutentionner à bord ou pour décharger la cargaison, le combustible ou les approvisionnements, soit à un port, soit à un lieu de chargement, d'escale ou de refuge, seront admis en avarie commune si la manutention ou le déchargement était nécessaire pour le salut commun ou pour permettre de réparer les avaries au navire causées par sacrifice ou par accident si ces réparations étaient nécessaires pour permettre de continuer le voyage en sécurité, excepté si les avaries au navire sont découvertes dans un port ou lieu de chargement ou d'escale sans qu'aucun accident ou autre circonstance extraordinaire en rapport avec ces avaries ne se soit produit au cours du voyage.

(ii) Les frais pour manutentionner à bord ou pour décharger la cargaison, le combustible ou les approvisionnements ne seront pas admis en avarie commune s'ils ont été encourus à la seule fin de remédier à un désarrimage survenu au cours du voyage, à moins qu'une telle mesure soit nécessaire pour le salut commun.

(c) Toutes les fois que les frais de manutention ou de déchargement de la cargaison, du combustible ou des approvisionnements seront admissibles en avarie commune, les frais de leur magasinage, y compris l'assurance si elle a été

raisonnablement conclue, de leur rechargement et de leur arrimage seront également admis en avarie commune. Les dispositions de la Règle XI s'appliqueront à la période supplémentaire d'immobilisation occasionnée par ce rechargement ou ce réarrimage.

Mais si le navire est condamné ou ne continue pas son voyage primitif, les frais de

magasinage ne seront admis en avarie commune que jusqu'à la date de condamnation du navire ou de l'abandon du voyage ou bien jusqu'à la date de l'achèvement du déchargement de la cargaison en cas de condamnation du navire ou d'abandon du voyage avant cette date.

Règle XI : Salaires et entretien de l'équipage et autres dépenses pour se rendre au port de refuge, et dans ce port, etc.

(a) Les salaires et frais d'entretien du capitaine, des officiers et de l'équipage raisonnablement encourus, ainsi que le combustible et les approvisionnement consommés durant la prolongation du voyage occasionnée par l'entrée du navire dans un port de refuge, ou par son retour au port ou lieu de chargement doivent être admis en avarie commune quand les dépenses pour entrer en ce port ou lieu sont admissibles en avarie commune par application de la Règle X(a).

(b) Pour l'application de la présente règle ainsi que des autres règles, les salaires comprennent les paiements faits aux capitaine, officiers et équipage ou à leur profit, que ces paiements soient imposés aux armateurs par la loi ou qu'ils résultent des conditions et clauses des contrats de travail.

(c) (i) Quand un navire sera entré ou aura été retenu dans un port ou lieu par suite d'un accident, sacrifice ou autres circonstances extraordinaires qui ont rendu cela nécessaire pour le salut commun, ou pour permettre la réparation des avaries causées au navire par sacrifice ou accident quand la réparation est nécessaire à la poursuite du voyage en sécurité, le combustible et les approvisionnements consommés pendant la période supplémentaire d'immobilisation seront admis en avarie commune à l'exception du combustible et des approvisionnements consommés en effectuant des réparations non admissibles en avarie commune.

(ii) Les frais de port encourus durant cette période supplémentaire d'immobilisation seront de même admis en avarie commune, à l'exception des frais qui ne sont encourus qu'à raison des réparations non admissibles en avarie commune.

(iii) Cependant, si des avaries au navire sont découvertes dans un port ou lieu de chargement ou d'escale sans qu'aucun accident ou autre circonstance extraordinaire en rapport avec ces avaries se soit produit au cours du voyage, le combustible et les approvisionnements consommés ainsi que les frais de port encourus pendant l'immobilisation supplémentaire pour les besoins de la réparation des avaries ainsi découvertes, ne seront pas admis en avarie commune même si la réparation est nécessaire à la poursuite du voyage en sécurité.

(iv) Quand le navire est condamné ou ne poursuit pas son voyage primitif, le combustible et les approvisionnements consommés et les frais de port ne seront admis en avarie commune que jusqu'à la date de la condamnation du navire ou de l'abandon du voyage ou

jusqu'à la date d'achèvement du déchargement de la cargaison en cas de condamnation du navire ou d'abandon du voyage avant cette date.

(d) Le coût des mesures prises pour prévenir ou minimiser un dommage à l'environnement sera admis en avarie commune lorsqu'il aura été encouru dans l'une quelconque des situations suivantes:

(i) dans le cadre d'une opération conduite pour le salut commun qui, si elle avait été engagée par un tiers à l'aventure maritime commune, lui aurait donné droit à une indemnité d'assistance; (ii) comme une condition de l'entrée ou de la sortie d'un port ou d'un lieu quelconque dans les situations prévues à la Règle X(a);

(iii) comme une condition de séjour dans un port ou un lieu quelconque dans les situations prévues à la Règle XI (b), pourvu qu'en cas de fuite ou de rejet effectif de substances polluantes, le coût de toutes mesures supplémentaires prises pour prévenir ou minimiser la pollution ou le dommage à l'environnement ne soit pas admise en avarie commune;

(iv) comme un lien nécessaire avec le déchargement, le stockage ou le rechargement de la cargaison,

chaque fois que le coût de ces opérations est admissible en avarie commune.

Règle XII : Dommage causé à la cargaison en la déchargeant, etc.

Le dommage ou la perte subis par la cargaison, le combustible ou les approvisionnements dans les opérations de manutention, déchargement, emmagasinage, rechargement et arrimage seront admis en avarie commune lorsque le coût respectif de ces opérations sera admis en avarie commune et dans ce cas seulement.

Règle XIII : Deduction du coût des réparations

(a) Les réparations à admettre en avarie commune ne seront pas sujettes à des déductions pour différence du "neuf au vieux" quand du vieux matériel sera, en totalité ou en partie, remplacé par du neuf, à moins que le navire ait plus de quinze ans; en pareil cas, la déduction sera de un tiers. Les déductions seront fixées d'après l'âge du navire depuis le 31 décembre de l'année d'achèvement de la construction jusqu'à la date de l'acte d'avarie commune, excepté pour les isolants, canots de sauvetage et similaires, appareils et équipements de communication et de navigation, machines et chaudières, pour lesquels les déductions seront fixées d'après l'âge des différentes parties auxquelles elles s'appliquent.

(b) Les déductions seront effectuées seulement sur le coût du matériel nouveau ou de ses parties au moment où il sera usiné et prêt à être mis en place dans le navire. Aucune déduction ne sera faite sur les approvisionnements, matières consommables, ancres et chaînes. Les frais de cale sèche, de slip et de déplacement du navire seront admis en entier.

(c) Les frais de nettoyage, de peinture ou d'enduit de la coque ne seront pas admis en avarie commune à moins que la coque ait été peinte ou enduite dans les douze mois qui ont précédé la date de l'acte d'avarie commune; en pareil cas, ces frais seront admis pour moitié.

Règle XIV. Réparations provisoires

(a) Lorsque des réparations provisoires sont effectuées à un navire, dans un port de chargement, d'escale ou de refuge, pour le salut commun ou pour des avaries causées par un sacrifice d'avarie commune, le coût de ces réparations sera bonifié en avarie commune.

(b) Lorsque des réparations provisoires d'un dommage fortuit sont effectuées afin de permettre l'achèvement du voyage, le coût de ces réparations sera admis en avarie commune, sans égard à

l'économie éventuellement réalisée par d'autres intérêts, mais seulement jusqu'à concurrence de l'économie sur les dépenses qui auraient été encourues et admises en avarie commune, si ces réparations n'avaient pas été effectuées en ce lieu. A condition que, aux fins de ce paragraphe seulement, le coût des réparations provisoires à prendre en considération ne dépasse pas le montant du coût des réparations provisoires effectuées au port de chargement, d'escale ou de refuge majoré, soit du coût des réparations définitives éventuellement effectuées, soit, s'il n'y a pas eu de réparations à la date du règlement d'avarie commune, de la dépréciation raisonnable de la valeur du navire à la fin du voyage, et ce lorsque le montant des réparations provisoires est supérieur au coût des réparations définitives, si ces dernières avaient été effectuées au port de chargement, d'escale ou de refuge.

(c) Aucune déduction pour différence du "neuf au vieux" ne sera faite du coût des réparations provisoires admissibles en avarie commune.

Règle XV : Perte de fret

La perte de fret résultant d'une perte ou d'un dommage subi par la cargaison sera admise en avarie commune, tant si elle est causée par un acte d'avarie commune que si cette perte ou ce dommage est ainsi admis.

Devront être déduites du montant du fret perdu, les dépenses que le propriétaire de ce fait aurait encourues pour le gagner, mais qu'il n'a pas exposées par suite du sacrifice.

Règle XVI : Valeur à admettre pour la cargaison perdue ou avariée par sacrifice

(a) Le montant à admettre en avarie commune pour dommage ou perte de cargaison sacrifiée sera le montant de la perte éprouvée de ce fait en prenant pour base le prix au moment du déchargement vérifié d'après la facture commerciale remise au réceptionnaire ou, à défaut d'une telle facture, d'après la valeur embarquée. Le prix au moment du déchargement inclura le coût de l'assurance et le fret, sauf si ce fret n'est pas au risque de la cargaison.

(b) Quand une marchandise ainsi avariée est vendue et que le montant du dommage n'a pas été autrement convenu, la perte à admettre en avarie commune sera la différence entre le produit net de

la vente et la valeur nette à l'état sain, telle qu'elle est calculée dans le premier paragraphe de cette règle.

Règle XVII : Valeurs contributives

(a) (i) La contribution à l'avarie commune sera établie sur les valeurs nettes réelles des propriétés à la fin du voyage, sauf que la valeur de la cargaison sera le prix au moment du déchargement vérifié d'après la facture commerciale remise au réceptionnaire ou, à défaut d'une telle facture, d'après la valeur embarquée.

(ii) La valeur de la cargaison comprendra le coût de l'assurance et le fret sauf si ce fret n'est pas au risque de la cargaison, et sous déduction des pertes ou avaries subies par la cargaison avant ou pendant le déchargement.

(iii) La valeur du navire sera estimée sans tenir compte de la plus ou moins value résultant de l'affrètement coque nue ou à temps sous lequel il peut se trouver.

(b) A ces valeurs, sera ajoutée le montant admis en avarie commune de propriétés sacrifiées, s'il n'y est pas déjà compris. Du fret et du prix de passage en risque seront déduits les frais et les gages de l'équipage qui n'auraient pas été encourus pour gagner le fret si le navire et la cargaison s'étaient totalement perdus au moment de l'acte d'avarie commune et qui n'ont pas été admis en avarie commune. De la valeur des propriétés seront également déduits tous les frais supplémentaires y relatifs, postérieurs à l'événement qui donne ouverture à l'avarie commune, à l'exception des frais qui auront été admis en avarie commune ou qui incombent au navire en vertu d'une décision allouant l'indemnité spéciale prévue à l'article 14 de la Convention Internationale de 1989 sur l'assistance ou à toute autre disposition de portée semblable.

(c) Dans les situations prévues au troisième paragraphe de la Règle G, la cargaison et les autres propriétés contribueront sur la base de leur valeur à leur destination d'origine à moins qu'elles n'aient été vendues ou qu'il n'en ait été autrement disposé avant l'arrivée à destination, et le navire contribuera sur sa valeur nette réelle à la fin du déchargement de la cargaison.

(d) Quand une cargaison est vendue en cours de voyage, elle contribue sur le produit net de vente augmenté du montant admis en avarie commune.

(e) Le courrier, les bagages des passagers, les effets personnels et les véhicules à moteurs privés et accompagnés ne contribueront pas à l'avarie commune.

Règle XVII : Avaries au navire

Le montant à admettre en avarie commune pour dommage ou perte subis par le navire, ses machines et/ou ses appareils, du fait d'un acte d'avarie commune, sera le suivant:

(a) en cas de réparation ou de remplacement, le coût réel et raisonnable de la réparation ou du

remplacement du dommage ou de la perte, sous réserve des déductions à opérer en vertu de la Règle XIII;

(b) dans le cas contraire, la dépréciation raisonnable résultant d'un tel dommage ou d'une telle perte jusqu'à concurrence du coût estimatif des réparations. Mais lorsqu'il y a perte totale ou que le coût des réparations du dommage dépasserait la valeur du navire une fois réparé, le montant à admettre en avarie commune sera la différence entre la valeur estimative du navire à l'état sain sous déduction du coût estimatif des réparations du dommage n'ayant pas le caractère d'avarie commune, et la valeur du navire en son état d'avarie, cette valeur pouvant être déterminée par le produit net de vente, le cas échéant.

Règle XIX : Marchandises non déclarées ou faussement déclarées

(a) La perte ou le dommage causé aux marchandises chargées à l'insu de l'armateur ou de son agent, ou à celles qui ont fait l'objet d'une désignation volontairement fautive au moment de l'embarquement, ne sera pas admis en avarie commune, mais ces marchandises resteront tenues de contribuer si elles sont sauvées.

(b) La perte ou le dommage causé aux marchandises qui ont été faussement déclarées à l'embarquement pour une valeur moindre que leur valeur réelle sera admis sur la base de la valeur déclarée, mais ces marchandises devront contribuer sur leur valeur réelle.

Règle XX : Avance de fonds

(a) La perte financière subie par les propriétaires des marchandises vendues pour obtenir les fonds nécessaires en vue de couvrir les dépenses d'avarie communes sera admise en avarie commune.

(b) Les frais d'assurance des débours d'avarie commune seront également admis en avarie commune.

Règle XXI : Intérêts sur les pertes admises en avarie commune

(a) Un intérêt sera alloué sur les dépenses, sacrifices et bonifications classées en avarie commune, jusqu'à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date du dépôt du règlement d'avarie commune, en tenant dûment compte des paiements provisionnels effectués par ceux qui sont appelés à contribuer, ou prélevés sur le fonds des dépôts d'avarie commune.

(b) Chaque année, l'Assemblée du Comité Maritime International décidera du taux de l'intérêt qui sera appliqué. Ce taux sera utilisé pour calculer le montant de l'intérêt acquis pendant l'année calendaire suivante.

Règle XXII : Traitement des dépôts en espèces

Lorsque des dépôts en espèces auront été encaissés en garantie de la contribution de la cargaison à l'avarie commune, aux frais de sauvetage ou frais spéciaux, ces dépôts devront être versés, sans aucun délai, à un compte joint spécial aux noms d'un représentant désigné pour l'armateur et d'un représentant désigné pour les déposants dans une banque agréée par eux deux.

La somme ainsi déposée augmentée, s'il y a lieu, des intérêts, sera conservée à titre de garantie pour le paiement aux ayant droits en raison de l'avarie commune, des frais de sauvetage ou des frais spéciaux payables par la cargaison et en vue desquels les dépôts ont été effectués. Des paiements en acompte ou des remboursements de dépôts peuvent être faits avec l'autorisation écrite du dispatcheur. Ces dépôts, paiements ou remboursement seront effectués sans préjudice des obligations définitives des parties.

Règle XXIII : Prescription applicable à l'avarie commune

(a) A moins qu'une loi applicable, relative à la prescription, n'en dispose de façon impérative:

(i) Tous droits à contribution d'avarie commune, y compris tous droits de réclamer en vertu d'engagements et de garanties d'avarie commune, seront prescrits par une période d'une année à partir de la date du dépôt du règlement d'avarie commune, à moins qu'une action n'ait été engagée avant cette échéance par le réclamant. Toutefois, aucune action ne pourra être exercée après un délai de six années à compter de la date où l'aventure maritime commune a pris fin.

(ii) Ces délais peuvent être prorogés par accord des parties intervenu après la fin de l'aventure maritime commune.

(b) Cette Règle ne s'appliquera pas entre les parties concernées par l'avarie commune et leurs assureurs respectifs.

LLOYD'S STANDARD FORM OF SALVAGE AGREEMENT LOF 2000

(APPROVED AND PUBLISHED BY THE COUNCIL OF LLOYD'S)

NO CURE - NO PAY

1. Name of the salvage Contractors: 2. Property to be salvaged.

The vessel:

her cargo freight bunkers stores and any other property thereon but excluding the personal effects or baggage of passengers master or crew (referred to in this agreement as "the Contractors") (referred to in this agreement as "the property")

3. Agreed place of safety: 4. Agreed currency of any arbitral award and security

(if other than United States dollars)

5. Date of this agreement: 6. Place of agreement:

7. Is the Scopic Clause incorporated into this agreement? State alternative : Yes/No

8. Person signing for and on behalf of the Contractors 9. Captain

or other person signing for and on behalf of the property

Signature: Signature:

A. Contractors' basic obligation: The Contractors identified in Box 1 hereby agree to use their best endeavours to salvage the property specified in Box 2 and to take the property to the place stated in Box 3 or to such other place as may hereafter be agreed. If no place is inserted in Box 3 and in the absence of any subsequent agreement as to the place where the property is to be taken the Contractors shall take the property to a place of safety.

B. Environmental protection: While performing the salvage services the Contractors shall also use their best endeavours to prevent or minimise damage to the environment.

(continued on the reverse side)

C. Scopic Clause: Unless the word "No" in Box 7 has been deleted this agreement shall be deemed to have been made on the basis that the Scopic Clause is not incorporated and forms no part of this agreement. If the word "No" is deleted in Box 7 this shall not of itself be construed as a notice invoking the Scopic Clause within the meaning of sub-clause 2 thereof.

D. Effect of other remedies: Subject to the provisions of the International Convention on Salvage 1989 as incorporated into English law ("the Convention") relating to special

compensation and to the Scopic Clause if incorporated the Contractors' services shall be rendered and accepted as salvage services upon the principle of “no cure - no pay” and

any salvage remuneration to which the Contractors become entitled shall not be diminished by reason of the exception to the principle of “no cure - no pay” in the form of special compensation or remuneration payable to the Contractors under a Scopic Clause.

E. Prior services: Any salvage services rendered by the Contractors to the property before and up to the date of this agreement shall be deemed to be covered by this agreement.

F. Duties of property owners: Each of the owners of the property shall cooperate fully with the Contractors. In particular:

(i) the Contractors may make reasonable use of the vessel's machinery gear and equipment free of expense provided that the Contractors shall not unnecessarily damage abandon or sacrifice any property on board;

(ii) the Contractors shall be entitled to all such information as they may reasonably require relating to the vessel or the remainder of the property provided such information is relevant to the performance of the services and is capable of being provided without undue difficulty or delay;

(iii) the owners of the property shall co-operate fully with the Contractors in obtaining entry to the place of safety stated in Box 3 or agreed or determined in accordance with Clause A.

G. Rights of termination: When there is no longer any reasonable prospect of a useful result leading to a salvage reward in accordance with Convention Articles 12 and/or 13 either the owners of the vessel or the Contractors shall be entitled to terminate the services hereunder by giving reasonable prior written notice to the other.

H. Deemed performance: The Contractors' services shall be deemed to have been performed when the property is in a safe condition in the place of safety stated in Box 3 or agreed or determined in accordance with Clause A. For the purpose of this provision the property shall be regarded as being in safe condition notwithstanding that the property or part thereof) is damaged or in need of maintenance if (i) the Contractors are not obliged to remain in attendance to (satisfy the requirements of any port or harbour authority, governmental agency or similar authority and (ii) the continuation of skilled salvage services from the Contractors or other salvors is no longer necessary to avoid the property becoming lost or significantly further damaged or delayed.

I. Arbitration and the LSSA Clauses: The Contractors' remuneration and/or special compensation shall be determined by arbitration in London in the manner prescribed by

Lloyd's Standard Salvage and Arbitration Clauses (“the LSSA Clauses”) and Lloyd's Procedural Rules. The provisions of the LSSA Clauses and Lloyd's Procedural Rules are deemed to be incorporated in this agreement and form an integral part hereof. Any other

difference arising out of this agreement or the operations hereunder shall be referred to arbitration in the same way.

J. Governing law: This agreement and any arbitration hereunder shall be governed by English law.

K. Scope of authority: The Master or other person signing this agreement on behalf of the property identified in Box 2 enters into this agreement as agent for the respective owners thereof and binds each (but not the one for the other or himself personally) to the due performance thereof.

L. Inducements prohibited: No person signing this agreement or any party on whose behalf it is signed shall at any time or in any manner whatsoever offer provide make give or promise to provide or demand or take any form of inducement for entering into this agreement

IMPORTANT NOTICES :

1. **Salvage security.** As soon as possible the owners of the vessel should notify the owners of other property on board that this agreement has been made. If the Contractors are successful the owners of such property should note that it will become necessary to provide the Contractors with salvage security promptly in accordance with Clause 4 of the LSSA Clauses referred to in Clause I. The provision of General Average security does not relieve the salvaged interests of their separate obligation to provide salvage security to the Contractors.

2. **Incorporated provisions.** Copies of the Scopic Clause; the LSSA Clauses and Lloyd's Procedural Rules may be obtained from (i) the Contractors or (ii) the Salvage Arbitration Branch at Lloyd's, One Lime Street, London EC3M7HA.

SCOPIC CLAUSE 2005

1. General

This SCOPIC clause is supplementary to any Lloyd's Form Salvage Agreement "No Cure - No Pay" ("Main Agreement") which incorporates the provisions of Article 14 of the International Convention on Salvage 1989 ("Article 14"). The definitions in the Main Agreement are incorporated into this SCOPIC clause. If the SCOPIC clause is inconsistent with any provisions of the Main Agreement or inconsistent with the law applicable hereto, the SCOPIC clause, once invoked under sub-clause 2 hereof, shall override such other provisions to the extent necessary to give business efficacy to the agreement. Subject to the provisions of sub-clause 4 hereof, the method of assessing Special Compensation under Convention Article 14(1) to 14(4) inclusive shall be substituted by the method of assessment set out hereinafter. If this Scopic clause has been incorporated into the Main Agreement the Contractor may make no claim pursuant to Article 14 except in the circumstances described in sub-clause 4 hereof. For the purposes of liens and time limits the services hereunder will be treated in the same manner as salvage.

2. Invoking the SCOPIC Clause

The Contractor shall have the option to invoke by written notice to the owners of the vessel the SCOPIC clause set out hereafter at any time of his choosing regardless of the circumstances and, in particular, regardless of whether or not there is a "threat of damage to the environment". The assessment of SCOPIC remuneration shall commence from the time the written notice is given to the owners of the vessel and services rendered before the said written notice shall not be remunerated under this SCOPIC clause at all but in accordance with Convention Article 13 as incorporated into the Main Agreement ("Article 13").

3. Security for SCOPIC Remuneration

(i) The owners of the vessel shall provide to the Contractor within 2 working days (excluding Saturdays and Sundays and holidays usually observed at Lloyd's) after receiving written notice from the contractor invoking the SCOPIC clause, a bank guarantee or P&I Club letter (hereinafter called "the Initial Security") in a form reasonably satisfactory to the Contractor providing security for his claim for SCOPIC remuneration in the sum of US\$3 million, inclusive of interest and costs.

(ii) If, at any time after the provision of the Initial Security the owners of the vessel reasonably assess the SCOPIC remuneration plus interest and costs due hereunder to be less than the security in place, the owners of the vessel shall be entitled to require the Contractor to reduce the security to a reasonable sum and the Contractor shall be obliged to do so once a reasonable sum has been agreed.

(iii) If at any time after the provision of the Initial Security the Contractor reasonably assesses the SCOPIC remuneration plus interest and costs due hereunder to be greater than the security in place, the Contractor shall be entitled to require the owners of the vessel to increase the security to a reasonable sum and the owners of the vessel shall be obliged to do so once a reasonable sum has been agreed.

(iv) In the absence of agreement, any dispute concerning the proposed Guarantor, the form of the security or the amount of any reduction or increase in the security in place shall be resolved by the Arbitrator.

4. Withdrawal

If the owners of the vessel do not provide the Initial Security within the said 2 working days, the Contractor, at his option, and on giving notice to the owners of the vessel, shall be entitled to withdraw from all the provisions of the SCOPIC clause and revert to his rights under the Main Agreement including Article 14 which shall apply as if the SCOPIC clause had not existed. PROVIDED THAT this right of withdrawal may only be exercised if, at the time of giving the said notice of withdrawal the owners of the vessel have still not provided the Initial Security or any alternative security which the owners of the vessel and the Contractor may agree will be sufficient.

5. Tariff Rates.

(i) SCOPIC remuneration shall mean the total of the tariff rates of personnel; tugs and other craft; portable salvage equipment; out of pocket expenses; and bonus due.

(ii) SCOPIC remuneration in respect of all personnel; tugs and other craft; and portable salvage equipment shall be assessed on a time and materials basis in accordance with the Tariff set out in Appendix "A". This tariff will apply until reviewed and amended by the SCR Committee in accordance with Appendix B(1)(b). The tariff rates which will be used to calculate SCOPIC remuneration are those in force at the time the salvage services take place.

(iii) "Out of pocket" expenses shall mean all those monies reasonably paid by or for and on behalf of the Contractor to any third party and in particular includes the hire of men, tugs, other craft and equipment used and other expenses reasonably necessary for the operation. They will be agreed at cost, PROVIDED THAT:

(a) If the expenses relate to the hire of men, tugs, other craft and equipment from another ISU member or their affiliate(s), the amount due will be calculated on the tariff rates set out in Appendix "A" regardless of the actual cost.

(b) If men, tugs, other craft and equipment are hired from any party who is not an ISU member and the hire rate is greater than the tariff rates referred to in Appendix "A" the actual cost will be allowed in full, subject to the Shipowner's Casualty Representative

(“SCR”) being satisfied that in the particular circumstances of the case, it was reasonable for the Contractor to hire such items at that cost. If an SCR is not appointed or if there is a dispute, then the Arbitrator shall decide whether the expense was reasonable in all in the circumstances.

(c) Any out of pocket expense incurred during the course of the service in a currency other than US dollars shall for the purpose of the SCOPIC clause be converted to US dollars at the rate prevailing at the termination of the services.

(iv) In addition to the rates set out above and any out of pocket expenses, the Contractor shall be entitled to a standard bonus of 25% of those rates except that if the out of pocket expenses described in sub-paragraph 5(iii)(b) exceed the applicable tariff rates in Appendix “A” the Contractor shall be entitled to a bonus such that he shall receive in total (a) The actual cost of such men, tugs, other craft and equipment plus 10% of the cost, or (b) The tariff rate for such men, tugs, other craft and equipment plus 25% of the tariff rate whichever is the greater.

6. Article 13 Award

(i) The salvage services under the Main Agreement shall continue to be assessed in accordance with Article 13, even if the Contractor has invoked the SCOPIC clause. SCOPIC remuneration as assessed under sub-clause 5 above will be payable only by the owners of the vessel and only to the extent that it exceeds the total Article 13 Award (or, if none, any potential Article 13 Award) payable by all salvaged interests (including cargo, bunkers, lubricating oil and stores) before currency adjustment and before interest and costs even if the Article 13 Award or any part of it is not recovered.

(ii) In the event of the Article 13 Award or settlement being in a currency other than United States dollars it shall, for the purposes of the SCOPIC clause, be exchanged at the rate of exchange prevailing at the termination of the services.

(iii) The salvage Award under Article 13 shall not be diminished by reason of the exception to the principle of “No Cure - No Pay” in the form of SCOPIC remuneration.

7. Discount

If the SCOPIC clause is invoked under sub-clause 2 hereof and the Article 13 Award or settlement (before currency adjustment and before interest and costs) under the Main Agreement is greater than the assessed SCOPIC remuneration then, notwithstanding the actual date on which the SCOPIC remuneration provisions were invoked, the said Article 13 Award or settlement shall be

discounted by 25% of the difference between the said Article 13 Award or settlement and the amount of SCOPIC remuneration that would have been assessed had the SCOPIC remuneration provisions been invoked on the first day of the services.

8. Payment of SCOPIC Remuneration

(i) The date for payment of any SCOPIC remuneration which may be due hereunder will vary according to the circumstances.

a) If there is no potential salvage award within the meaning of Article 13 as incorporated into the Main Agreement then, subject to Appendix B(5)(c)(iv), the undisputed amount of SCOPIC remuneration due hereunder will be paid by the owners of the vessel within 1 month of the presentation of the claim. Interest on sums due will accrue from the date of termination of the services until the date of payment at US prime rate plus 1%.

(b) If there is a claim for an Article 13 salvage award as well as a claim for SCOPIC remuneration, subject to Appendix B(5)(c)(iv), 75% of the amount by which the assessed SCOPIC remuneration exceeds the total Article 13 security demanded from ship and cargo will be paid by the owners of the vessel within 1 month and any undisputed balance paid when the Article 13 salvage award has been assessed and falls due. Interest will accrue from the date of termination of the services until the date of payment at the US prime rate plus 1%.

(ii) The Contractor hereby agrees to give an indemnity in a form acceptable to the owners of the vessel in respect of any overpayment in the event that the SCOPIC remuneration due ultimately proves to be less than the sum paid on account.

9. Termination

(i) The Contractor shall be entitled to terminate the services under the SCOPIC clause and the Main Agreement by written notice to owners of the vessel with a copy to the SCR (if any) and any Special Representative appointed if the total cost of his services to date and the services that will be needed to fulfil his obligations hereunder to the property (calculated by means of the tariff rate but before the bonus conferred by sub-clause 5(iii) hereof) will exceed the sum of:

(a) The value of the property capable of being salvaged; and (b) All sums to which he will be entitled as SCOPIC remuneration

(ii) The owners of the vessel may at any time terminate the obligation to pay SCOPIC remuneration after the SCOPIC clause has been invoked under sub-clause 2 hereof provided that the Contractor shall be entitled to at least 5 clear days' notice of such termination. In the event of such termination the assessment of SCOPIC remuneration shall take into account all monies due under the tariff rates set out in Appendix A hereof including time for demobilisation to the extent that such time did reasonably exceed the 5 days' notice of termination.

(iii) The termination provisions contained in sub-clause 9(i) and 9(ii) above shall only apply if the Contractor is not restrained from demobilising his equipment by Government,

Local or Port Authorities or any other officially recognised body having jurisdiction over the area where the services are being rendered.

10. Duties of Contractor

The duties and liabilities of the Contractor shall remain the same as under the Main Agreement, namely to use his best endeavours to save the vessel and property thereon and in so doing to prevent or minimise damage to the environment.

11. Special Casualty Representative (“SCR”)

Once this SCOPIC clause has been invoked in accordance with sub-clause 2 hereof the owners of the vessel may at their sole option appoint an SCR to attend the salvage operation in accordance with the terms and conditions set out in Appendix B. Any SCR so appointed shall not be called upon by any of the parties hereto to give evidence relating to non-salvage issues.

12. Special Representatives

At any time after the SCOPIC clause has been invoked the Hull and Machinery underwriter (or, if more than one, the lead underwriter) and one owner or underwriter of all or part of any cargo on board the vessel may each appoint one special representative (hereinafter called respectively the “Special Hull Representative” and the “Special Cargo Representative” and collectively called the “Special Representatives”) at the sole expense of the appointor to attend the casualty to observe and report upon the salvage operation on the terms and conditions set out in Appendix C hereof. Such Special Representatives shall be technical men and not practising lawyers.

13. Pollution Prevention

The assessment of SCOPIC remuneration shall include the prevention of pollution as well as the removal of pollution in the immediate vicinity of the vessel insofar as this is necessary for the proper execution of the salvage but not otherwise.

14. General Average

SCOPIC remuneration shall not be a General Average expense to the extent that it exceeds the Article 13 Award; any liability to pay such SCOPIC remuneration shall be that of the Shipowner alone and no claim whether direct, indirect, by way of indemnity or recourse or otherwise relating to SCOPIC remuneration in excess of the Article 13 Award shall be made in General Average or under the vessel’s Hull and Machinery Policy by the owners of the vessel.

15. Any dispute arising out of this SCOPIC clause or the operations thereunder shall be referred to Arbitration as provided for under the Main Agreement.

الملحق التاسع عشر:

المخطوط المتعلق بأحكام السفينة في الشريعة الإسلامية:

الباب الخامس: ما جاء فيما طرح من السفن في البحر، لخوف هوله، والحكم في قيمته، والتداعي فيه بين أهله، والصلح في ذلك، وما يحسب من ذلك، وما لا يحسب

رأيت لمحمد بن عمر الإسكندراني، في مركب حمل حمولة، فهال عليهم البحر، فطرحوا بعض حمولتهم، حين خافوا على أنفسهم الغرق، بإجماع منهم أو باختلاف، أو كان أرباب المتاع غيبا، أو حضروا لمثل البضائع وأشباهها.

قال: لم يختلف قول مالك، ولا قول ابن القاسم، ولا أحد من المدنيين والمصريين، أن كل ما طرح من المركب، فهو مفضوض على ما بقي من المتاع في المركب، يحصى جميع ما طرح مما بقي، إن كان ربعا فربعا، وإن كان ثلثا فثلثا، يغرم من سلم له، لكل من طرح له، ويكون ثمن ما طرح له، على حساب ما اشتراه في المكان الذي حمل منه في المركب، وذلك إذا لم تكن حالت أسواق المتاع الذي حمل في المركب. فإذا حالت أسواقه، بزيادة أو نقصان، لم يلتفت إلى ما اشتراه به، وإنما ينظر إلى قيمة المتاع، طعاما كان أو برا، أو كتانا أو عبيدا، أو ما كان من جميع التجارات، فيحسب ثمنه وقت أدخل في المركب.

ولم يختلف قول مالك وأصحابه، إن كان ما اشترى للقنية، كائنا ما كان، عبدا كان أو كسوة، أو حليا صاغه، أو جوهر اشتراه لأهله، أو رقيقا أو سلاحا اشتراه للقنية، أو مصحفا حلاه للقنية، فإنه لا يدخل منه شيء في حساب ما طرح. وكذلك، لو أن صاحب المركب اشترى عبيدا لخدمة المركب، ولم يشترهم للتجارة، إنهم لا يدخلون في شيء مما طرح، وصاحب المركب فيما اشتراه للتجارة، بمنزلة التجار سواء، يفض ما طرح من ذلك على ما لم يطرح.

قيل: فإن طرح ما اشترى للقنية، ولم يطرح ما اشترى للتجارة؟

قال: فالمصيبة من صاحب القنية دون التجارة، قليلا كان أو كثيرا، لأنه زائل من حكم التجارة. كما لا يدخل حكمه في حكم التجارة، إذا طرح ما اشترى للتجارة.

كذلك إذا طرح من المركب ما حمل فيه، مما هو للقنية، كان مصيبة من صاحبه، وهذا قول مالك وأصحابه المدنيين والمصريين، ليس بينهم فيه اختلاف، غير محمد بن عبد الحكم، فإني سألته عنها، فقال: إني أخالف مالكا وأصحابه في قيمة المتاع، وأقول إن قيمة ما طرح، يفض على ما سلم، وتكون قيمته في البلد الذي يحمل إليه، يقوم ما طرح وما سلم في البلد الذي حمل إليه.

قال محمد بن عمر: وكتب إلى أحمد بن محمد وابن ميسر بالإسكندرية يسأل عن سفينة تقدم بلده، وفي السفينة تجارة لقوم تجار وغير تجار، وأصابهم هول البحر وارتجاجه، فطرحوا بعض حمولة المركب، منه ما هو للتجارة أو للقنية، بكرء أو بغير كراء؟

فقال أحمد: الجواب، وبالله التوفيق، في كل ما سألت عنه، مما طرح على وجه التجارة، والأمتعة، وكانت للتجارة أو غيرها، كان بكرء، أو غير كراء، سبيلها واحد.

وهم شركاء، فيما سلم وفيما طرح، على قيمة رؤوس أموالهم في الموضع الذي حملوه منه وليس على السفينة، ولا على خدم المركب، ولا على النواتية، ولا على الأحرار شيء، وإنما يكون على المتاع، ولا نرى على العين شيئا.

قال أبو المروان: سألت أنا القاضي ابن أبي مطر عن العين.

فقال: لا شيء على العين.

وقال لي: قاله محمد بن عبد الحكم.

وقال عبد الملك بن حبيب: إن صاحب العين يخاصم إذا كانت للتجارة، إلا أن يكون لحج قصده بها، أو نفقة لنفسه أو لأهله.

قال ابن حبيب: سمعت أصبغ يقول قال ابن القاسم، في القوم يكونون في السفينة، فتعصف بهم الرياح فيطرحون بعض المتاع لتخف السفينة، رجاء النجاة بذلك، إن الحكم في ذلك، وهو قول مالك، أن يقسم ثمن المتاع الذي طرح، على المتاع الذي سلم، فيكون أهل المتاع الذي طرح، شركاء بثمنه في المتاع الذي سلم، في نمائه ونقصانه، يصير المتاع الذي طرح، كأنه كان لهم، والمتاع الذي سلم كأنه كان لهم كلهم. وإنما تكون شركتهم في الذهاب والباقي على أثمان متاعهم، إن كانوا اشتروه في

موضع واحد وبلد واحد وكان الشراء ليس فيه مخاطأة، ولكن على وجه المكايسة. فبتلك الأثمان يكونون شركاء والقول قول كل واحد منهم في ثمن متاعهم المطروح، والسلام مع يمينه، إذا لم يأت بأمر يستنكر، ويتبين فيه كذبه.

وان لم يكونوا كلهم اشتروه ببلد واحد، أو كان فيهم من اشترى المتاع، يوم ركبوا بالموضع الذي منه ركبوا، ومنهم من طال مكث المتاع في يديه من يوم اشتراه، حتى حالت الأسواق بالنماء والنقصان، فيكونون حينئذ شركاء في السالم.

قال: وسواء أ طرح الرجل متاع نفسه، أو متاع غيره، تشاوروا في غيره، أو لم يتشاورا إذا كان طرحه في الوقت الذي طرح فيه، لما رجي به من النجاة والتخفيف للمركب.

قال: ومن كانت معه دنانير أو دراهم ناضة كثيرة، يريد بها التجارة، فهي داخلة في الشركة بعددها، بمنزلة المتاع، إلا ما كان من ذلك إنما هو مع الرجل لنفقته في سفره أو لحجه وما أشبه ذلك، فلا يحسب.

قال: وليس على الأبدان شيء، أحرارا كانوا أو ممالك للقنية، إلا ما كان من عبيد التجار، فيحسب بينهم، كما تحسب قيمة المتاع.

وليس على جرم المركب، ولا على صاحبه شيء، ولا على خدم المركب شيء، أحرارا كانوا أو ممالك ولا على من لم يكن معه متاع.

قال ابن قاسم: وكل هذا قول مالك ومذهبه.

قال عبد الملك: وهو قول من لقيت من المدنيين والمصريين وقاله ابن أبي حازم، وابن كنانة، وابن وهب، وغير واحد، ولم أجد فيه اختلافا، إلا إني سمعت ابن الماجشون يقول في ذلك قولا مجملا: ما طرح من متاع السفينة، خيفة الغرق، فهو عليهم بالحصص، وما فسد من الطعام والمتاع، فهو على صاحبه، يريد إذا كان طعامه معزولا. فأما إذا اختلط الطعام في السفينة، فقد صار شركة بين أصحابه. وسأذكر ذلك مستوعبا في موضعه، إن شاء الله.

ومن العتبية، روى أبو زيد، عن ابن القاسم، في المركب يخاف أهله الغرق، فيطرح بعض ما فيه، قال: هم فيه أسوة بقيمته، من موضح حملوه منه. فإن كان اشتروه من موضع واحد فثمن ذلك أحب إلي.

قال عن سحنون: إن اشتروه من موضح واحد مثل، أن يشتروه كلهم من مصر، فمن طرح له شيء، فهو شريك لأصحابه بما اشترى به، وذلك فيما طرح، وفيما لم يطرح. وإن كان شراؤهم من مواضع شتى، مثل أن يشتري بعضهم من مصر وبعضهم من أسوان أو بعض نواحي القسطنطينية فهذا خلاف الأول. وينظر في هذا كم ثمن ما طرح وما بقي بالموضع الذي حمل منه، مثل القلزم وجدة، كم يكون ثمن ما طرح وما بقي، لو اشترى من موضع حمل منه، فيكونون شركاء فيما طرح وفيما بقي. واختلاف الأزمنة كالبلدان، مثل لو اشترى أحدهما منذ سنة، ويشتري الآخر منذ شهر، حسب على أنه اشترى منذ شهر.

قال مالك: وإن اشترى أحدهم الطعام الذي طرح له بدين، فليحسب له ثمنه على النقد، لا زيادة فيه وإن حوَّب أحدهم بشيء، ألحق بتمام القيمة في الموضع الذي حمل منه.

واختلف قول مالك في المختصر، في تقويم ما طرح، فقال: قيمته من موضع الحمل، وقال: في موضع يحمل إليه، وقال في موضح طرح.

وروى أشهب عن مالك في موضع طرح في البحر.

قال ابن أبي زيد: ما رماه أهل السفينة من الشحنة، فإن أربابه وأرباب من لم يرم له شيء، شركاء في جميع ما رمى وما بقي. فإن كانوا اشتروا ذلك كله في بلد واحد، وفي وقت واحد، متقارب بعضه من بعض، حسب لهم أثمان ذلك، فكان ذلك الثمن محسوبا لهم، وتحسب أثمان ما سلم، فيكونون كلهم شركاء، فيما ذهب وفيما سلم.

وإنما يكون الذين رمى لهم شركاء لكل واحد ممن لم يرم لهم فيما في أيديهم، وكذلك كل واحد ممن لم يرم له شريك، لكل من رمى له فيما رمى له، ولا يكون من لم يرم لهم شركاء، بعضهم مع بعض. وكل من معه شيء مما لم يرم له، لم يشتريه بالموضع الذي شحنوا منه، أو كان عنده قديما. فإنما يكون شريكا بقيمته في الموضع الذي شحنوا منه.

قال: وما كان منه شيء يعلمه صاحبه، وباقي أهل المركب لا يعلمون صفتة، ولا ما هو، وادعى ربه أن صفتة كذا وكذا فإن كذبه الباؤون، وادعوا غير ذلك، فالقول قولهم، مع أيانهم.

فإن جهلوا ذلك فالقول قول صاحب ذلك الشيء مع يمينه.

قال: فإن كان الذي رمي، قيمته كقيمة ما بقي، كان لرب ما هلك نصف السالم.

وإن كان قدر نصف السالم، وهو ثلث الجميع كان ما سلم بينهم على ثلاثة، له الثلث ولهم الثلثان.

وإن كان إنما طرح نصف متاعه، وبقي نصف، كان للباقيين أيضا نصف متاعهم، لا رجوع عليهم فيه، ويكون شريكا لهم في النصف الآخر، بقدر قيمة نصف متاعه في نصف متاعهم، فيكون شريكا معهم في نصف ما سلم من متاعهم على هذا الشرح.

وكذلك لو رمي جميع متاعه، ثم خرج من البحر، وقد ذهب نصف قيمته، كان شريكا لهم في نصف متاعهم، بقدر قيمة نصف متاعه من قيمة نصف متاعهم، ولا كراء فيما رمي في البحر فهلك. وإذا شركهم من رمي متاعه فيما سلم، كان عليه فيما سلم من الكراء بقدر ما حكم له به فيه.

وإذا خرج نصف متاعه، وقد نقص، لم يكن عليه إلا حصة ما خرج على نقصه، فيلزمه نصف كرائه. وأجر إخراج هذا الذي أخرج على ربه. وإنما تعتبر قيمته معطوبا من قيمته صحيحا في أمر الكراء الذي يغرمه. وإنما تعتبر تلك القيمة بموضع خرج فيه.

وسئل عن اكترى في سفينة من صقلية إلى المهدية، فجروا ثم ردتهم الريح، فأصابهم هول، فرموا بعض متاعهم، ورجعوا إلى صقلية مغلوبين، فوجدوا ما بقي من المتاع في المركب قد أصابه بلل أذهب بعض ثمنه، وكان فساده قبل الرمي أو بعده.

فقال: يكون الذين رموا متاعهم شركاء لأصحاب المتاع الذي خلص معيبا فيه بعينه. ويحسب لأصحاب هذا المتاع المعيب ثمنه صحيحا بموضع شحنه فيه، فتكون شركتهم فيه على قدر ثمن المتاع الذي رمي. وثمر هذا المتاع الباقي بموضع شحنوا ذلك منه، على ما ذكرنا، لأن العيب الذي حدث فيه، كأنه حدث على جميعهم. وهذا إذا كان هذا المعيب في وقت الرمي سالما صحيحا وإنما حدث عليه ما نقصه بعد الرمي.

وأما إن كان هذا المعيب إنما دخله العيب قبل الرمي، فلا يحسب لأهله إلا قيمته معيبا بصقلية. وقد ذكرنا هذه المسألة قبل هذا.

وقيل ليحيى بن عمر: أرأيت إذا اشتدت عليهم الرياح، فطرحوا بعض المتاع، أيكون ذلك على جميع ما في المركب؟

فقال: نعم. هو على جميع ما في المركب، من جميع الأشياء، مما تراد به التجارة، يدخل في ذلك الذهب والجوهر، والورق والطعام والرقيق، وجميع الأشياء مما أريد به التجارة. فأما الرقيق لغير التجارة، أو خدم المركب، وإن كانوا رقيقاً، فلا شيء عليهم، ولا على جميع الأحرار ممن ركب المركب، ولا على المركب في نفسه شيء. ليس بحساب على شيء من هذا، مما طرحوا قليلاً أو كثيراً. فقيل له: كيف يقوم هذا المتاع الذي طرحوا؟ أقيمته حيث طرح، أم قيمته في الموضع الذي يحمل إليه، أو قيمته في الموضع الذي حمل منه؟

فقال: بل قيمته في الموضع الذي حمل منه، يكون صاحب المتاع المطروح شريكاً في جميع ذلك.

وقال محمد بن عبد الحكم: اجتمع أصحابنا أن المركب لا يدخل في شيء من حكم الطرح، وغير أصحابنا، العراقيون، يقولون: إن المركب وعبيد المركب، وجميع ما في المركب من التجارة والقنية، كل ذلك داخل في قيمة الطرح.

وذكر سحنون في كتاب حبيب بن نصر، صاحب المظالم: أن خدم المركب داخل في قيمة ما طرح منه.

وسئل أبو محمد ابن أبي زيد، عن مركب أخذه هول البحر، وكان راسياً ببحر المهديّة، فنقر قاعه بقاع البحر، فخيف عليه أن يهلك من نقره بقاع البحر، فرموا منه بعض ما فيه ليخففوه، حتى لا يصل قاعه إلى قاع البحر. فلما ذهب الهول، وخلص المركب بما بقي من حمولته، وذهب ما رمي منه، أراد أصحاب الحمولة أن يدخلوا المركب في قيمة ما طرح منه، فأبى من ذلك صاحب المركب. فسألوه عن ذلك.

فقال: إذا رمي من المركب خوفاً عليه، أن ينفث بنقره بقاعه قاع البحر، فهو داخل في القيمة، ويحسب عليه من قيمته ما رمي بما ينوبه من ذلك.

قال ابن حبيب: قال ابن القاسم: وإذا طرح من المركب شيء عند الهول، فكل واحد من أهل المركب يصدق مع يمينه، في ثمن متاعه المطروح من المركب، أو السالم، ما لم يأت بأمر يستنكر ويتبين فيه كذبه.

وقال سحنون في العتبية: يقبل قول كل واحد في مبلغ ثمن متاعه المطروح، بلا بينة ولا يمين إذا ظهر صدقه، إلا أن يتهم فيحلف.

قال فضل بن سلمة: إذا القوا بعض المتاع الذي معهم عند الهول، فلما بلغوا الموضع الذي ركبوا إليه، ادعى بعضهم أنه طرح له متاع كذا وكذا، وقال رب السفينة لم يشحن عندي إلا أقل مما ادعى به صاحب المتاع، وقال غيره من التجار مثل ذلك.

فقال فضل بن سلمة: قولي فيها: أما عدة الحمولة، فينظر في الشامل فإنه عندنا ظهير قد جرى الناس عليه. وما كان في داخل المتاع مما يخفى ذكره في الشامل، فالقول قول صاحب المتاع فيه مع يمينه، إذا أتى بما يشبه أن يملك مثله.

قال ابن أبي زيد: إن جهل ذلك التجار الذين معه، فالقول قوله مع يمينه. وإن كذبوه، فادعوا غير ذلك، فالقول قولهم مع أيمانهم.

قال ابن أبي زيد: وإذا رمي من السفينة متاع رجل، فصالحه أصحابه من ذلك على دنانير دفعوها إليه، على أن يبقى متاعهم لهم، فالصلح جائز، إذا عرفوا ما يلزمهم في القصاص، وأمضي وأنفذ ذلك على تقارر أو مناكرة.

وقيل له: فإذا رمي متاع أحدهم، فصالحهم من ذلك على شيء أخذ منهم، ثم ظهر متاعه وأخرج من البحر سالما، فهو له، وينتقض الصلح، وتزول الشركة. ولو أخرج وقد ذهب نصف قيمته، انتقض نصف الصلح، ويرد عليهم نصف ما أخذ، ويكون هذا الخارج له خاصة، وتكون عليه قيمة الكراء، على ما ذكرنا.

فإن قيل: إن متاعه لما خرج سالما لم يكن أخذه دونهم، وكانت الشركة بينهم وبينه فيه وفي متاعهم، لأنه بيع مضي.

أو قيل يكون لهم دونه، لأنه بيع مضي، فقد احتال.

وان احتج بمسألة ابن القاسم في الدابة يتعدى بها المستعير أو المكتري، فتضل، فيصلحها ربها على قيمتها، ثم توجد، أن ربها لا يأخذها، وهي للمتعدى.

قيل له: ليس هذا سواء، لأن مسألة الدابة فيها تعد بموجب تضمينها. والذي في البحر، ليس يتعدى. إنما هو شيء توجبه الضرورة، فما سلم منه، فهو لملاكه، وما هلك منه، أوجب بهلاكه الشركة فيما سلم.

وإذا خرج متاعه، وقد أذهب البحر نصف قيمته، فكأنه بقي له نصف متاعه سالما، وهلك نصفه. فإذا كان هذا، لم يكن لهم فيما سلم شركة، ولا له في نصف متاعهم شركة، ولا له الشركة في النصف الآخر، بقدر قيمة نصف متاعه الذاهب. ويلزمه حينئذ إخراج هذا المتاع الذي يكون له، لا شركة لهم فيه. وبالله التوفيق.

الفهرس:

الموضوع	الصفحة
مقدمة:	1 إلى 5
فصل تمهيدى: التطور التاريخى لنظام الخسائر المشتركة	6 إلى 50
المبحث الأول: الأساس التاريخى لنظام الخسائر المشتركة	7 إلى 40
المطلب الأول: نظام الخسائر المشتركة فى العصور القديمة	7
الفرع الأول: نظام الخسائر المشتركة عند الفينيقيين	7
الفرع الثانى: قانون رودس للرمى فى البحر	8
المطلب الثانى: نظام الخسائر المشتركة فى العصور الوسطى	10
الفرع الأول: قواعد أوليرون وقنصلية البحر	10
الفرع الثانى: نظام الخسائر المشتركة عند فقهاء المسلمين	15
المطلب الثالث: نظام الخسائر المشتركة فى العصر الحديث	24
الفرع الأول: قواعد يورك وأنفرس	25
الفرع الثانى: التشريعات البحرية المعاصرة	38
المبحث الثانى: الأساس القانونى لنظام الخسائر المشتركة	41 إلى 50
المطلب الأول: النظريات القانونية المؤسسة لنظام الخسائر المشتركة	41
الفرع الأول: نظرية الإثراء بلا سبب	42
الفرع الثانى: نظرية العقد أو المشاركة	46
الفرع الثالث: نظرية اتحاد المصالح	47

المطلب الثاني: القوانين التي تحكم الخسائر المشتركة في القانون الفرنسي.....	49
الفرع الأول: قانون 7 جويلية 1967 الفرنسي الخاص بحوادث البحر.....	49
الفرع الثاني: مرسوم رقم 68 - 65 الخاص بحوادث البحر.....	50
الباب الأول: مبادئ تطبيق نظام الخسائر المشتركة.....	51 إلى 124
الفصل الأول: أحكام الخسائر المشتركة.....	53 إلى 80
المبحث الأول: وجود خطر يهدد السفينة.....	56
المطلب الأول: تعريف الخطر البحري.....	56
المطلب الثاني: حالة الخطر.....	56
المطلب الثالث: تعدد التعابير الدالة على الخطر.....	60
المطلب الرابع: الخطر البحري بمعناه العام والخطر كشرط للخسائر المشتركة.....	61
الفرع الأول: الخطر الحال.....	61
الفرع الثاني: الخطر الوشيك الوقوع.....	62
الفرع الثالث: الخطر المحتمل الوقوع.....	62
المطلب الخامس: شروط الخطر.....	62
الفرع الأول: أن يكون فجائيا وغير متوقع.....	62
الفرع الثاني: أن يكون ناتج عن قوة قاهرة طبيعية أو إنسانية.....	63
الفرع الثالث: أن يكون الخطر مهددا بحوث خسارة جديدة ومعقولة لا وهمية.....	63
المبحث الثاني: حصول تضحية اختيارية من جانب الريان.....	64
المطلب الأول: مفهوم التضحية.....	67

68.....	المطلب الثاني: اتخاذ الريان قرار التضحية الاختيارية.....
75.....	المبحث الثالث: تحقيق السلامة العامة بفعل التضحية.....
75.....	المطلب الأول: مفهوم السلامة العامة
77.....	المطلب الثاني: تحقق نتيجة مفيدة بفعل التضحية والمصاريف.....
124 إلى 81.....	الفصل الثاني: صور الخسائر المشتركة.....
82.....	المبحث الأول: خسائر بمثابة أضرار
82.....	المطلب الأول: الخسائر التي تلحق البضائع.....
83.....	الفرع الأول : طرح البضائع في البحر
86.....	الفرع الثاني: استعمال البضائع كوقود لإكمال السفر
87.....	الفرع الثالث: تفرغ البضائع لتخفيف حمولة السفينة أو لتعويضها.....
87.....	الفرع الرابع: إطفاء الحريق.....
88	المطلب الثاني: الخسائر التي تلحق بالسفينة.....
94.....	الفرع الأول: التضحية بملحقات السفينة.....
94	الفرع الثاني: الجنوح العمد.....
95.....	الفرع الثالث: الأضرار الناشئة عن زيادة سرعة السفينة.....
96.....	الفرع الرابع : الأضرار التي تلحق بالسفينة بسبب تدابير إطفاء الحريق.....
96	المبحث الثاني: خسائر بمثابة نفقات.....
97	المطلب الأول: النفقات الاستثنائية.....
97	الفرع الأول: مصاريف تعويم السفينة.....

98.....	الفرع الثاني : مصاريف الإنقاذ أو الإسعاف
110.....	الفرع الثالث: المصاريف الناتجة عن شحن وتفريغ البضائع بشكل غير عادي
110	المطلب الثاني: النفقات الناتجة عن حادث فجائي
110	الفرع الأول: نفقات الرسو
112.....	الفرع الثاني: نفقات القطر
115.....	الفرع الثالث: أجور الربان والبحارة ونفقات غذائهم
119	المطلب الثالث: مصروفات تلحق بالخسائر المشتركة
119	الفرع الأول: النفقات البديلة:
121.....	الفرع الثاني: نفقات التسوية:
125 إلى 241.....	الباب الثاني: تسوية الخسائر المشتركة ودعوى المساهمة فيها
126 إلى 209.....	الفصل الأول: تسوية الخسائر المشتركة
126.....	المبحث الأول: أساس تسوية الخسائر المشتركة
141	المطلب الأول: المجموعة الدائنة
142	الفرع الأول: الضرر الذي يصيب السفينة
146.....	الفرع الثاني: الضرر الذي يصيب البضائع
151.....	الفرع الثالث: نفقات تسوية الخسائر المشتركة
151.....	المطلب الثاني: المجموعة المدينة
152.....	الفرع الأول: البضائع

164.....	الفرع الثاني: السفينة.....
165.....	الفرع الثالث: الأجرة.....
166.....	المبحث الثاني: تحديد النسبة بين المجموعة الدائنة والمجموعة المدينة.....
166.....	المطلب الأول: كيفية حساب النسبة بين المجموعتين الدائنة والمدينة.....
166.....	الفرع الأول: قيمة الاشتراك.....
168.....	الفرع الثاني: التصديق على التوزيع.....
168.....	المطلب الثاني: دور الخبير في تسوية الخسائر المشتركة.....
170.....	الفرع الأول: القوانين والمراسيم المنظمة لمهنة خبير الخسائر المشتركة:.....
190.....	الفرع الثاني: الوثائق المتعلقة بتسوية ملف الخسائر المشتركة:.....
210 إلى 241.....	الفصل الثاني: دعوى المساهمة في الخسائر المشتركة.....
210.....	المبحث الأول: طبيعة المساهمة في الخسائر المشتركة.....
210.....	المطلب الأول: تحديد طبيعة المساهمة
212.....	الفرع الأول: التزامات المؤمن له
224.....	الفرع الأول: التزامات المؤمن.....
228.....	المطلب الثاني: إجراءات رفع دعوى المساهمة.....
228.....	الفرع الأول: رفع دعوى المساهمة.....
231.....	الفرع الثاني: الدفع بعدم قبول دعوى المساهمة.....
232.....	الفرع الثالث: تقادم دعوى المساهمة.....
234.....	المبحث الثاني: ضمانات الوفاء بالاشتراك في الخسائر المشتركة.....

234.....	المطلب الأول: تحديد ضمانات الوفاء.....
234	الفرع الأول: حق الامتياز.....
237	الفرع الثاني: حق الحبس.....
241.....	المطلب الثاني: تصفية نظام الخسائر المشتركة.....
242	خاتمة:.....
252.....	قائمة المراجع:.....
263	الملحقات:.....
341.....	الفهرس:.....