

نظام الخسائر البحرية في القانون البحري الجزائري

حسان سعاد⁽¹⁾

مقدمة:

تعتبر السفينة الوسيلة الأساسية والأداة المثلى في النقل البحري والملاحة البحرية، وقد تطورت صناعتها عبر الزمن من أجل التصدي لمخاطر البحر، والذي يعتبر مصدرا للمخاطر التي تكتنفها. تترجم هذه المخاطر إلى خسائر مادية وأضرار تصيب السفينة والحمولة على السواء، لهذا فإن العلاقة بين نجاة السفينة والبضاعة علاقة طردية فإما الهلاك أو النجاة معاً. وقد يكون لدرء خطر الهلاك قيام الربان بالتضحية بجزء من السفينة أو البضاعة بل وتمتد إلى إنفاق مبالغ مالية تنفق بصورة طارئة وبصفة استثنائية لقاء ذلك، مما يلحق أضرارا وخسارة بأصحاب المصالح في الرحلة البحرية، لهذا كان لابد من تعويض أصحاب المصالح المتضررة من جراء التضحية الاختيارية التي قام بها الربان، عن طريق توزيع الخسائر البحرية بينهم.

هذا النظام-الخسائر المشتركة- وإن كان معروفاً منذ القدم وعالجته مختلف التشريعات الوطنية والدولية، إلا أنها اختلفت في صوره وأساسه القانوني وكذا طريقة التسوية، فكيف عالج ذلك المشرع الجزائري في القانون البحري؟ هذا ما سنتناوله من خلال هذا العرض، عن طريق إلقاء الضوء على مفهوم هذا النظام وتطوره عبر التاريخ (المبحث الأول)، وكذا تحديد قواعد وإجراءات تسوية النزاعات المتعلقة به (المبحث الثاني).

المبحث الأول: مفهوم نظام الخسارة البحرية *les avaries*

يقصد بالخسارة البحرية إقدام ربان السفينة بالتضحية بالبضاعة المشحونة على ظهرها أو إلقاء جزء من السفينة من أجل تأمين سلامة الرحلة البحرية وإنقاذها من خطر مشترك يهددها،⁽²⁾ وجميع النفقات الاستثنائية والمصروفة لمجابهة هذا الخطر ويتحمل جميع من شارك في هذه التضحية جزءا

1 طالبة دكتوراه سنة أولى في القانون البحري والنقل - جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان-

2 علي بن غانم: التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، دراسة مقارنة بين القانون الجزائري والقانون الفرنسي والانجليزي، ط2، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون الجزائر، 2005، ص65.

من الخسارة.⁽¹⁾ تناولها المشرع الجزائري في الأمر 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري المعدل والمتمم في المواد 299 إلى 331، وهي نوعان: خسارة خاصة **avaries particulières** والتي يتحملها من تصيبه فقط مثل

الأضرار اللاحقة بالبضاعة بسبب عيب ذاتي بها،⁽²⁾ وخسارة مشتركة **avaries communes** وهي تلك الناجمة عن التضحية العمدية قصداً للمنفعة العامة فالأمر هنا يتعلق بالاشتراك في الخسارة وهو موضوع دراستنا. لهذا كانت هناك عدة محاولات للتنظيم القانوني للخسائر البحرية المشتركة عبر العصور والذي يحدّد أساسها القانوني.

المطلب الأول: الأصل التاريخي لنظام الخسارة المشتركة وأساسها القانوني

يعد نظام الخسارة البحرية من أقدم أنظمة القانون البحري، خاصة وأن الأمر يتعلق بمساهمة جميع المعنيين بالرسالة البحرية، وبالتالي لا بد من استعراض تطوره التاريخي وكذا البحث في الأساس القانوني له.

الفرع الأول: التطور التاريخي لنظام الخسارة المشتركة

لقد مرّ نظام الخسارة المشتركة بعدة تطورات ولا يمكن البحث في نظامها القانوني إلا بعد الرجوع إلى أصلها وماضيها، حتى نتعرف على أبرز القواعد والنظم التي ظهرت في العصور السابقة وفي عصرنا الحالي.

أولاً: العصور القديمة

بسبب المشاكل التي تتعرض السفينة في البحر وبالأخص في هذا العصر أين كانت مجرد سفينة خشبية تسير بالأشعة غالباً، يجد الربان نفسه مضطراً لإلقاء بعض الحمولة في البحر من أجل إنقاذها من الغرق. يفهم من ذلك وللهولة الأولى أن صاحب البضاعة المضحى بها هو من يتحمل وحده الخسارة من جراء ذلك وهذا ليس عدلاً، لذلك أوجد الفينيقيون قاعدة **العوار**،⁽³⁾ بموجبها يتم تقسيم هذه الخسارة بين جميع أصحاب المصالح في الرسالة البحرية، حتى لا يتحملها شخص واحد لأن النفع قد عم على الجميع.

1 بن عيسى حياة: **التحديات البحرية الراهنة وجود مكافحتها**، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، العدد الأول 2014، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، ص 142.

2 مصطفى كمال طه: **القانون البحري**، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2007، ص 434.

3 العوار عيب يصيب الشيء والعوارة العامة هي البضاعة التي أصابها ماء البحر فنقصت بذلك قيمتها، فيقال سلعة ذات عوار أي ذات عيب.

وقد دلت الأبحاث التاريخية أن الجذور الأولى لهذا النظام والقانون البحري بصفة عامة، كانت في الجزيرة اليونانية رودس **Rhodes** أيام الفينيقيين الذين تركوا تاريخاً حافلاً في الملاحة والتجارة، من خلال إصدار قانون الرمي في البحر،⁽¹⁾ وكان أول قانون يتم من خلاله إبراز فكرة الخسارة المشتركة. كما عرف لدى اليونان أيضاً فكرة قرض المخاطرة الجسيمة،⁽²⁾ يكسب فيه المقرض أو يخسر حسب سلامة أو هلاك السفينة.

ثم أخذ الرومان قانون رودس عن الفينيقيين وأسمّوه قانون رودس الخاص بالرمي في البحر **Les rhodia de jactu**، كما تأثروا أيضاً بالحضارة اليونانية فتنبوا عقد قرض المخاطرة الجسيمة، وقد لعبوا دوراً مهماً في إرساء قواعد التنظيم القانوني للخسارة البحرية المشتركة، فلم تعد التضحية قاصرة على البضاعة فحسب بل تمتد إلى أجزاء من السفينة، وعلى المجهز ومالكوا البضائع المشاركة في تحمل الأضرار الناجمة، أكثر من ذلك أعطوا لمالك البضاعة المضحى، بها حق رفع دعوى على الربان الذي قام بإلقائها بإرادته وأعطوا للربان في المقابل حق الرجوع على الشاحنين للمطالبة بقيمة ما أفادوه من جراء التضحية.

ثانياً: العصور الوسطى

أتت العصور الوسطى وظل نظام العوارية العامة بنفس الجوهر والمنطق، بحيث سادت فكرة المصلحة المشتركة في مواجهة الأخطار البحرية بشكل تضامني من قبل جميع المشاركين في الرحلة البحرية، فطبق قانون رودس في الحوض الشرقي والغربي للبحر المتوسط من طرف الإمبراطورية البيزنطية والبلدان اللاتينية على التوالي. ولم يتبلور كثيراً نظام الخسارة المشتركة إبان هذا العصر باستثناء استحداث قنصلية البحر **Consulat de la mer** خلال القرن 14 شرط أخذ الربان لرأي الشاحنين قبل الإقدام على الرمي، وهو الأمر الذي أكدته قبلها قواعد أوليرون **Rôles d'Oléron** في القرن 12 بضرورة أخذ الإذن قبل القيام بأي تضحية.⁽³⁾ كما شهد هذا العصر التنظيم الإسلامي لنظام الخسارة المشتركة في صورة اجتهادات فقهية وردت في المذاهب الإسلامية نظراً لازدهار التجارة البحرية لدى المسلمين.

1 حسن حرب اللصاصمة: تسوية الخسائر البحرية المشتركة في الفقه الإسلامي والقانون البحري الدولي - دراسة مقارنة - دار الخليج، ط1، عمان، الأردن، 2010، ص32.

2 يقصد به قيام شخص بقرض الربان المبلغ اللازم لسلامة الرحلة البحرية ليقوم باسترداده في حالة وصولها سليمة مع مشاركته في الأرباح، ويضيع فرصة استرجاعه في حالة الهلاك ولم يكن له المطالبة بشيء. حسن حرب اللصاصمة، نفس المرجع، ص33.

3 حسن حرب اللصاصمة، المرجع السابق، 44، 43.

ثالثا: العصور الحديثة

اكتملت في هذا العصر مظاهر تنظيم نظرية الخسارة البحرية المشتركة، وارتبط ذلك بنمو الملاحية البحرية وارتقاء وسائلها الفنية خاصة مع استبدال السفن الشراعية بالبخارية،⁽¹⁾ ومن أهم مميزات هذا العصر صدور التقنين الفرنسي أطلق عليه (أمر البحرية) سنة 1681 والذي شكل بداية التنظيم المسقّر لقواعد الخسارة البحرية، ثم انتقلت أحكامه إلى القانون التجاري الفرنسي سنة 1806.⁽²⁾ ومنه إلى بريطانيا بحيث كان للقضاء الإنجليزي دور فعال في إرساء التنظيم القانوني للخسارة المشتركة خاصة بعد صدور قانون التأمين البحري الإنجليزي سنة 1906. كما كان لقواعد يورك وأنفرس البحرية الحديثة،⁽³⁾ إلا أنها لم تضع حلولاً عامة ولا تعريفاً للخسارة المشتركة فاستكمل النقص في مؤتمر ستوكهولم 1924 ومؤتمر امستردام 1949 وكذا تعديل هامبورغ 1974.

كما لاقت هذه القواعد نجاحاً كبيراً لدى معظم الدول وأخذت بها الكثير من التشريعات الحديثة؛ فقد اهتمت بذلك الدول العربية كغيرها من الدول وكانت مصر أولى الدول في هذا الاهتمام من خلال القانون البحري المصري 1883 وتبعتها سوريا ولبنان والأردن والجزائر في الأمر رقم 80/76 الصادر في 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم.

الفرع الثاني: الأساس القانوني لنظام الخسارة البحرية

تدرج الآراء الفقهية حول السند القانوني لمشاركة الجميع في تحمل الخسارة البحرية في ثلاثة آراء.

أولاً: مذهب الإثراء بلا سبب

يرى أنصار هذا المذهب أن الخسارة البحرية نشأت عنها إثراء يجنيه أصحاب البضائع التي تم إنقاذها على حساب من ألقيت بضائعهم دون سبب مشروع (**Lenrichissement sans cause**)،⁽⁴⁾ وبالتالي فنظام الخسارة البحرية المشتركة ما هو إلا تطبيق للقواعد العامة للإثراء بلا سبب أو ما يعرف بالكسب غير المشروع،⁽⁵⁾ لكن حتى نعمل بموجب هذا الرأي يتطلب الأمر توافر ثلاثة أركان

1 علي بن غانم، المرجع السابق، ص 74.

2 عادل علي المقدادي: **القانون البحري**، در الثقافة للنشر والتوزيع، ط 5، عمان الأردن، 2011، ص 218.

3 انعقد مؤتمر في يورك بإنجلترا 1864 وآخر في أنفرس بلجيكا 1877، أسفرا عن وضع قواعد يورك وأنفرس المتعلقة بالخسارة البحرية والتي عددها 18 سنة 1890 بمؤتمر ليفربول بإنجلترا.

4 وهو مصدر من مصادر الالتزام قوامه وجوب من أثري بحسن نية بفعل أو بغير فعل على حساب شخص آخر ودون سبب يقرّه القانون، بتعويض هذا الشخص عما لحقه من خسارة. تناوله المشرع الجزائري في الأمر 58/75 المؤرخ في 27 سبتمبر 1975 والمتضمن القانون المدني، ج 1 عدد 78 الصادرة بتاريخ 30 سبتمبر 1975 في الفصل الرابع المادتين 141-142.

5 مصطفى كمال طه: **أساسيات القانون البحري: دراسة مقارنة** - منشورات الحلبي الحقوقية، ط 1، بيروت، لبنان، 2006، ص 359.

أساسية وهي: انتقاص الذمة المالية للمفتقر، زيادة في الذمة المالية للمثري وانعدام السبب القانوني المشروع، وبقياس هذه الشروط على نظام الخسارة المشتركة نلاحظ انعدام الشرط الثاني؛ بمعنى هناك افتقار وخسارة من جهة وليس هناك إثراء من جهة أخرى، أي غياب رابط السببية المباشر ما بين الافتقار والإثراء، كذلك وجود السبب القانوني المشروع وهو تحقق الخطر المحدق بالسفينة وحمولتها، وبالتالي تبقى هذه النظرية إسناد ضعيف لا يمكن التأسيس عليه.

ثانيا: مذهب الفضالة

يؤسس أنصار هذا المذهب الخسارة البحرية على أساس نظام الفضالة،⁽¹⁾ فالربان مثل الفضولي يرضى مصالح الشاحنين عندما يقدم على فعل التضحية. لكن مما يعيب على هذا الاتجاه أن الربان يكون ملزما بفعل التضحية والتزامه هو التزام قانوني، في حين أن الفضولي يتدخل بشأن عاجل لحساب رب العمل ويستوي أن يكون هذا العمل تصرفا قانونيا أو عملا ماديا. لذلك فإن هذا المذهب لا يصلح كأساس لنظام الخسارة المشتركة خاصة وأن نظام الفضالة ظهر بعدها بكثير، وبالتالي فشل هذا الاتجاه في تحديد الأساس القانوني.

ثالثا: مذهب الاتفاق الضمني بين المجهز والشاحنين

أو مذهب الوكالة الضمنية؛ عمد أنصار هذا المذهب بالقول على أن نظام الخسارة المشتركة نظام بحري أصيل يمثل خروجاً عن للقواعد العامة في القانون المدني، إذ يقوم على أساس اتفاق ضمني بين المجهز والشاحنين يشتركون في تحمل مخاطر الرحلة البحرية، ويعد الربان ممثلاً قانونياً لهم يتصرف وقت الخطر لمصلحتهم، مستندين في ذلك إلى التطور التاريخي الذي مرت به الخسارة المشتركة عبر العصور والذي عزز هذه الفكرة بالأخص، بشرط الإذن الذي جاءت به قنصلية البحر وقواعد أوليرون مما شجع الاعتقاد بوجود عقد اتفاق ضمني بين المجهز والشاحنين.⁽²⁾ لكن ورغم ذلك إلا أنه لا يمكن الأخذ بهذه النظرية كون أن الربان ليس ممثلاً قانونياً للشاحن، خاصة إذا كان هذا الأخير متواجداً على متن السفينة فلا يجوز أن يكون ممثلاً عن الأصل في ظل تواجد الأصل.

لكن ومع وجود النص القانوني الذي يقدر هذه القاعدة، لم تفلح النظريات السابقة في أن تكون الأساس المقنع لنظام الخسائر البحرية، فنص القانون هو الأساس، حتى الفينيقيين لما أوجدوا هذا النظام قاموا بتشريعه، وبما أن القانون قديماً أكد على ضرورة أن تكون هناك مشاركة لكي لا يتحمل العبء

1 الفضالة هي أن يتولى شخص عن قصد القيام بشأن عام لحساب شخص آخر دون أن يكون ملزماً بذلك، وهي صورة متميزة من صور الإثراء بسبب المواد 150-159 من الأمر 58/75 والمتضمن القانون المدني.

2 حسن حرب اللصاصمة، المرجع السابق، ص 76.

شخص واحد فقط نص على ذلك بنص صريح، لهذا لا داعي لاختلاف النظريات حول هذه المسألة.

المطلب الثاني: شروط الخسارة البحرية المشتركة

مما يلاحظ أنه لا التشريعات ولا آراء الفقهاء قد استطاعوا التوصل إلى ضبط وحسم الشروط الواجب توافرها لتحقيق الخسارة المشتركة فاختلفت القوانين في ذلك، إلا أن الغالبية كانت متفقة على حصرها في أربعة شروط، وهو ما أخذ به المشرع الجزائري في نص المادتين 300 و301 ق ب ج.

الفرع الأول: الخطر المشترك

يشترط في الخسارة البحرية المشتركة وجود خطر داهم غير متوقع يهدد بحدوث خسارة تتعرض له السفينة بمناسبة وجودها في البحر، بسببه يقوم الربان بالتضحية الاختيارية لإبعاد هذا الخطر من أجل السلامة المشتركة، ويعد شرط أولي وأساسي لقيام الخسارة المشتركة وبدونه لا مجال للحديث عن هذه الخسارات، وهذا بإجماع كل الفقهاء والتشريعات.⁽¹⁾ كما يشمل الخطر هنا كل صور المخاطر البحرية التي تتعرض لها السفينة من حريق، تصادم، قرصنة، إرهاب... إلخ، على أن تكون ناجمة عن قوة قاهرة لا خطأ الربان أو عيب في السفينة أو البضاعة، إلا أن نص المادة 305 ق ب ج تقضي بتطبيق أحكام الخسارة المشتركة حتى لو كان الحادث بسبب خطأ الغير أو ذوي الشأن في الرسالة البحرية مع حق الرجوع بالتعويض على مرتكب الخطأ.

الفرع الثاني: التضحية الاختيارية والمعقولة

تشمل هذه التضحية الرمي لبعض البضاعة أو أجزاء من السفينة وإتلافها واستعمالها كوقود لإتمام الرحلة وجميع المصاريف التي انفقّت بصورة استثنائية ومتعمدة،⁽²⁾ بمعنى هلاك أقدم عليه الربان أو من يمثله عن عمد قصدا للمنفعة المشتركة ولدرء الخطر الذي يهدد الرحلة البحرية، أو هي بمفهوم آخر كل عمل إرادي يقدم عليه الربان طواعية بإلقاء بعض الأشياء أو صرف نفقات استثنائية من أجل إنقاذ السفينة وسائر الحمولة، وبالتالي فعنصر القصد هنا ضروري بعزم الربان أو ممثله عن فعل التضحية. وتضيف المادة 300 ق ب ج أن تكون هذه التضحيات بصفة معقولة في حجمها أو تنفق بقدر معقول من دون إفراط.

الفرع الثالث: المصلحة المشتركة

يشترط أيضا لاعتبار التضحية الاختيارية خسارة مشتركة أن تكون في سبيل السلامة العامة أو

1 إيمان الجميل: الحوادث البحرية، المكتب الجامعي الحديث، 2013، ص 124.

2 حسن حرب اللصاصمة، المرجع السابق، ص 76.

المنفعة المشتركة بين البضائع وبين السفينة، وما عدا ذلك لا يدخل في تقدير المنفعة العامة؛ فالأشخاص الموجودين على متنها سواء ركاب أو طاقم السفينة والذين أنقذوا بفضل التضحية لا يشتركون في تحملها لأن الأرواح غير قابلة للتقويم بالنقود، كذلك الأشياء المتواجدة على ظهر السفينة أو التي لم يصدر بشأنها سند الشحن من الناقل أو نائبه، وكذا رسائل البريد وأمتعة البحارة والمسافرين ما لم يتم التضحية بها ففي هذه الحالة لها الحق في المساهمة ضمن الخسائر المشتركة المادة 316، 317 ق ب ج. كما يشترط أن تكون المصلحة حقيقية لا وهمية أو محدّدة لبعض الأشخاص والبضاعة أو كان انقاذها لا يؤثر على السفينة،⁽¹⁾ إذ ينتفي في هذه الحالة الغرض من المشاركة في الخسارة.

الفرع الرابع: الخسارة المشتركة نتيجة مباشرة لفعل التضحية

يطرح التساؤل في التضحية ضرورة أن تؤدي إلى نتيجة مفيدة؟ بالرجوع لنص المادة 300 ق ب ج نجد أنها لا تشترط تحقق نتيجة مفيدة من جراء التضحية وهو نفس حكم قواعد يورك وانفرس فلو جنحت السفينة واستأجر الربان قاطرة لإنقاذها فإن نفقات القطر هي خسارة مشتركة إلا أن تحقق النتيجة غير مشروط، رغم ذلك فإنه من الضروري حدوث نتيجة والمتمثلة في نجات السفينة وحمولتها ولو كانت النتيجة في جزء منها فقط وهو رأي غالبية الفقهاء،⁽²⁾ وعليه وبمفهوم المخالفة إن لم تنجو السفينة فلا محل للخسارة المشتركة.

وهو ما أخذ به المشرع الجزائري في نص المادة 301 ق ب ج إذ لا بد من توافر شرط الرابطة السببية أو العلاقة المباشرة بين الفعل والنتيجة؛ أي يكون محل الخسارة نتيجة مباشرة للفعل الذي قام حقيقة وما ترتب عنه من هلاك.

المبحث الثاني: أنواع الخسارة البحرية المشتركة وطرق تسويتها

بتوافر الشروط السابقة تتحقق الخسارة البحرية كاملة والتي تكون على أنواع، يندرج تحت كل نوع منها مجموعة من البنود. ويتحقق الخسارة المشتركة يعني حصول ضرر يجب إصلاحه عن طريق مساهمة جميع أصحاب المصالح المنقذة وتعويض من تمت التضحية بمصالحه، وبذلك تتم التسوية.

المطلب الأول: أنواع الخسارة البحرية المشتركة

لم يرد في القانون الجزائري نص خاص يعدّد أنواع الخسارة البحرية المشتركة، على غرار المشرع الأردني واللبناني، إلا أنه باستقراء نص المادة 300 ق ب ج نجد انها تنقسم إلى قسمين: خسائر مادية؛

1 طالب حسن موسى: القانون البحري، ط 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الاردن، 2007، ص 208.

2 إيمان الجميل، المرجع السابق، ص 127.

وهي تلك الأضرار التي تلحق بالحمولة أو بالسفينة، وخسائر نقدية؛ وتتمثل في النفقات والمصروفات الاستثنائية التي ينفقها الربان من أجل المصلحة المشتركة.

الفرع الأول: الخسائر المادية (العينية) *Avaries-dommage*

أو كما سماها المشرع الأردني خسائر الأضرار،⁽¹⁾ وهي خسائر مادية تصيب إما البضاعة المشحونة أو السفينة نفسها، كما تعدّد صور كل نوع منهما.

أولاً: الخسائر المادية اللاحقة بالبضاعة

تتمثل في الهلاك الذي يترتب عن التضحية بالبضائع أو بجزء منها والمنقولة في السفينة، وتوجد لها أنواع مختلفة.

1. الرمي في البحر *Jet a la mer*

وهو النوع الأقدم وأساس نشوء نظام الخسائر البحرية المشتركة الواردة في قانون رودس ومختلف القوانين، حالياً هو نادر الوقوع.

2. استعمال البضاعة كوقود

قد يضطر الربان في حالة نفاذ وقود السفينة لدفع خطر الهلاك المحدق بالرحلة، إلى استعمال البضائع كوقود لإتمام الرحلة.

3. تفريغ البضائع لتخفيف حمولة السفينة بعد جنوحها

وذلك من أجل إعادة تعويمها يلجأ الربان إلى تفريغ البضاعة مما يؤدي بها للهلاك خلال عملية التفريغ وإعادة الشحن.⁽²⁾

4. إطفاء الحريق

قد يؤدي إطفاء الحريق الذي شبَّ في السفينة أثناء سيرها أو خلال رسوها طالما لم يتم تفريغ شحنتها، إلى إتلاف وهلاك الحمولة بسبب المياه أو المواد المستعملة لإخماد الحريق أو حتى استعمالها بذاتها لإطفائه. أما البضائع التي أُلقت بسبب الحريق الذي نشب في السفينة مما أدى إلى هلاكها، فهي خسارة بحرية خاصة ولا يمكن اعتبارها خسارة مشتركة لأنها ليست عمل اختياري من قبل الربان.⁽³⁾

1 عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 227.

2 إيمان الجميل، المرجع السابق، ص 129.

3 مصطفى كمال طه: *القانون البحري*، المرجع السابق، ص 447.

هناك صورة أخرى من صور خسائر الأضرار، تمثل في انخفاض قيمة البضاعة بسبب تأخر السفينة في ميناء اللجوء أو بيعت بثمن أقل، مما يلحق الشاحن ضرر من جراء ذلك، إلا أن المشرع الجزائري نص على هذه المسألة بنص صريح على عدم جواز إدراجها ضمن الخسائر المشتركة في المادة 302 ق ب ج.

ثانيا: الخسائر المادية اللاحقة بالسفينة

يقصد بها هلاك بعض معدات السفينة أو تعطيلها من جراء التضحية بها في سبيل نجاة الرحلة البحرية، وهي تأخذ إحدى الصور التالية:

1. رمي ملحاح السفينة في البحر

من أجل تخفيف حمولة السفينة يجد الربان نفسه مضطرا لإلقاء بعض أجزاء السفينة كالصواري، الأشعة والحبال إذا تعرضت للخطر وكانت تعيق السفينة عن الملاحة.⁽¹⁾

2. التجنيح العمدي للسفينة⁽²⁾

أي اضطراب الربان إلى تجنيح السفينة قصدا واختيارا بهدف تفادي خطر أكثر جسامة من خطر الجنوح، أو تفادي اصطدامها بالصخور.

3. إنقاذ حمولة السفينة

وتتمثل في تعطيل وإحداث ضرر في السفينة من قبل الربان متعمدا ذلك، من أجل السلامة العامة وانقاذ الحمولة.

4. زيادة سرعة السفينة

من أجل تفادي حدوث حادث مع سفينة أخرى أو الابتعاد عن مناطق صخرية، يقوم الربان بزيادة سرعة السفينة مما يؤدي بالسفينة إلى الهلاك.⁽³⁾

الفرع الثاني: الخسائر النقدية Avarie-frais

تتحقق الخسارة البحرية المشتركة بالإضافة إلى الضرر العيني المادي، الأضرار الناجمة عن دفع مصروفات ونفقات استثنائية يبذلها الربان لمصلحة السفينة والبضاعة وسلامة الرحلة البحرية. وهي

1 حسن حرب للصاصمة، المرجع السابق، ص 108، 107.

2 الجنوح هو توقف السفينة لاحتكاكها واصطدامها بإحدى العوائق كقاع البحر، بحيث تتوقف عن مواصلة سيرها مما يؤدي لمجموعة من العمليات والإجراءات لإعادة تعويمها. إيمان الجميل، المرجع السابق، ص 139.

3 مصطفى كمال طه: أساسيات القانون البحري - دراسة مقارنة - المرجع السابق، ص 370.

تختلف عن المصاريف العادية التي تقع على عاتق المجهز، وبالتالي فهي لا تعد خسارة بحرية إلا إذا كانت استثنائية ومن أجل حادث استثنائي المادة 303 ق ب ج، يمكن تقسيمها إلى قسمين:

1. الخسائر النقدية الناتجة عن تفادي الخطر

وهي مصروفات تنفق من أجل تجنب وقوع الخطر، بدورها تنقسم إلى نوعين:

أ. النفقات الإستثنائية

هي نفقات بطبيعتها استثنائية، ينفقها الربان لمجابهة خطر الهلاك الداهم للرحلة البحرية، ولها عدة صور: مصروفات إعادة التعويم بعد جنوح السفينة، النفقات المبدولة من أجل المساعدة البحرية أو الإسعاف البحري، مصاريف تسوية الخسارة البحرية المشتركة مثل مكافآت خبراء التسوية ومصاريف التحكيم.

ب. النفقات الناتجة بسبب ظروف غير متوقعة

هي في الأصل نفقات عادية إلا أنها تدخل ضمن الخسارة المشتركة، إذا انفقت بصدد حادث فجائي أثناء الرحلة البحرية، وهي بعدة صور: نفقات القطر، نفقات الرسو الإجباري (الالتجاء)،⁽¹⁾ مصاريف أجور الربان والبحارة ومؤوتهم وغيرها من المصاريف الطارئة بوصفها نتيجة مباشرة لخسارة مشتركة سابقة.

2. النفقات النقدية بعد زوال الخطر

يقصد بها مصروفات يبذلها الربان طوعاً، تجنباً لنفقات ومصاريف أخرى تتجاوزها في القيمة وتدرج تحت وصف الخسائر البحرية المشتركة، تنفق بعد زوال الخطر وليس قبله مثل مصاريف الإصلاح، يؤدي انفاقها إلى تخفيض النفقات الواجب بذلها كخسائر بحرية مشتركة شرط أن لا تفوقها في القيمة، وهي خاضعة لتقدير الربان. نص المشرع الجزائري على هذه النفقات في المادة 303 ق ب ج معبرا عنها بالمصاريف الإضافية.

المطلب الثاني: تسوية الخسائر المشتركة *Règlement d'avaries*

يقصد بتسوية الخسائر البحرية أن يتم تقسيم هذه الخسارة على ذوي المصالح في الرحلة البحرية لجبر الضرر، كل حسبما أفاده من فعل الخسارة وذلك عن طريق خبراء في هذا المجال **Les experts dispatcheurs**، فضايط الاشتراك هو المعيار الوحيد الذي يحدد خطوات هذه التسوية، والتي غالبا ما تتم بين شركات التأمين لأن المؤمن سواء على السفينة أو البضاعة يلتزم بتحمل نصيب المؤمن له في الخسارة.

1 مصطفى كمال طه، نفس المرجع، ص 373.

الفرع الأول: طرفي تسوية الخسارة البحرية وتحديد نسبة المساهمة

يشارك جميع أصحاب المصالح الممتلئة في الرسالة البحرية في عملية تسوية الخسارة البحرية، لتعويض الضرر الناجم من جراء التضحية الإختيارية، والتي تتحملها السفينة والشحنة والحمولة معاً المادة 308 ق ب ج وكل حسب قيمة مصالحه المادة 309 ق ب ج، حتى لا يكون هناك إثراء لأصحاب المصالح المضحى بها على حساب أصحاب المصالح المنقذة، وتطبيقاً لمبدأ المساواة والعدل بين جميع المساهمين.

أولاً: المجموعة الدائنة *Mass active ou masse créancière*

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

وتشمل هذه العناصر الأضرار المادية والنقدية وكذا جميع المصاريف الاستثنائية التي أنفقت في سبيل المصلحة العامة على النحو الذي سبق بيانه، باستثناء ما ورد بالمواد 307، 316، 317 ق ب ج. إذ يدخل في تكوين هذه العناصر؛ السفينة والبضاعة وكذا أجرة النقل والتي فقدتها المجهز كاملة أو جزءاً منها بسبب التضحية، وجميع المصروفات النقدية الاستثنائية التي انفقها الربان من أجل الخلاص من خطر الهلاك، والتي على أساسها يتم طلب التعويض من المجموعة المدينة.

ثانياً: المجموعة المدينة *Masse passive ou masse débitrice*

وهي على نقيض المجموعة الأولى تعرف هذه المجموعة بالمجموعة السلبية، وهي جموع القيم التي تمّ انقاذها واستفادت من عملية التضحية التي أقدم عليها الربان اختياراً، كما أنها مدينة للمجموعة الأولى بنصيبها في الخسارة وتحمل التعويض،⁽²⁾ والذي يكون على أساس المصالح المنقذة وليس على أساس ذمم أصحاب تلك المصالح،⁽³⁾ وبقدر ما وصل منها سالماً. وتشمل العناصر المكونة لهذه المجموعة السفينة والبضاعة والأجر لأن حصوله على الأجر كان بسبب التضحية، باستثناء النفقات النقدية والتي تخرج من نطاق هذه المجموعة.

ثالثاً: تحديد نسبة المساهمة في الخسارة البحرية *La contribution aux avaries communes*

تكون نسبة مساهمة جميع العناصر المشاركة في الخسارة البحرية والمشكلة لهيكل التسوية،

1 إيمان الجميل، المرجع السابق، ص 132.

2 عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 239.

3 حسن حرب اللصاصمة، المرجع السابق، ص 209.

سواء تلك العناصر المضحية بها (المجموعة الدائنة) أو تلك التي نجت بفضل التضحية الاختيارية (المجموعة المدينة)، كل على حسب قيمة أمواله، وحسبما حدّد في القانون البحري الجزائري في المادتين 308.309.

والعبرة بالقيمة الفعلية للعناصر والمصاريف المتعلقة بها المشاركة في الخسارة، في زمان ومكان نهاية الرحلة البحرية، فيدخل المجهز في المجموعة الدائنة بقيمة الضرر اللاحق بالبضاعة والسفينة فعلى أساس الضرر يعرف التعويض، مع زيادة قيمة اصلاحات هذه الأخيرة إن وجدت، ويتدخل في المجموعة المدينة بقدر ما وصل منهما سالما كون أن النجاة نتيجة مباشرة للتضحية.⁽¹⁾

الفرع الثاني: طرق وإجراءات تسوية الخسارة البحرية

من أجل إرساء فكرة المساهمة في توزيع الخسائر البحرية بين جميع مشتري الرسالة البحرية، وبعد تحديد عناصر كلا المجموعتين الدائنة والمدينة، تباشر عمليات التسوية والتي قد تنتهي إما بالاتفاق ويأخذ كل ذي حق حقه أو باللجوء إلى القضاء، المواد من 323 إلى 331 ق ب ج.

أولا: التسوية الودية

ويتولى عمليات التسوية في هذه الحالة وحسب نص المادة 323 ق ب ج، خبراء فنيين مختصين في تسوية الخسائر البحرية المشتركة، تحدد صفات وشروط قيامهم بهذه الوظيفة بموجب قرار وزاري مشترك عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية والوزير المكلف بالتجارة المادة 330 ق ب ج، ليشيروا في الإجراءات حسب قوانين وأعراف مكان الوصول وانتهاء الرحلة البحرية المادة 324 ق ب ج، إلا إذا اشترط عكس ذلك،⁽²⁾ بعد توجيه طلب من المجهز أو من أي طرف آخر له مصلحة إلى الخبير المختص، خلال أجل 15 يوما من تاريخ الوصول المادة 325 ق ب ج، ويقع عبء إثبات الخسارة المشتركة على من يطالب بذلك المادة 306 ق ب ج.

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

1 أنظر المواد 310-315 ق ب ج.

2 مما يعني جواز عرض النزاعات المتعلقة بالخسائر البحرية إلى التحكيم، وذلك باتفاق ذوي الشأن بنص صريح في العقد المبرم قبل نشوء النزاع (شرط التحكيم)، أو بعد نشوء النزاع بواسطة عقد مستقل (مشاركة التحكيم)، من أجل تحديد مكان مباشرة إجراءات تسوية الخسائر البحرية. محمد عبد الفتاح ترك: **التحكيم البحري**، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2006، ص 460.

في العلاقات البحرية المادة 327 ق ب ج. وبرضى ذوي المصالح، تصبح التسوية نهائية ونافاذة لجميع المساهمين فيها المادة 3/329 ق ب ج، ومتضمنة للبيانات الواردة بالمادة 328 ق ب ج، وتتم عملية التوزيع حسب قسمة غرماء المادة 1/319 ق ب ج.⁽¹⁾

ثانيا: التسوية القضائية

في حالة عدم تنفيذ ووفاء المساهمين لالتزاماتهم الناشئة عن عمليات التسوية، فإنه يحق للدائنين حسب نص المادة 1/329 ق ب ج، اللجوء إلى القضاء لاقتضاء حقهم من قبل المدينين ومطابتهم بالتعويض عن طريق رفع دعوى أمام المحكمة المختصة في أجل شهر ابتداء من يوم التبليغ بالتسوية وفقا لإجراءات رفع الدعاوى في قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري،⁽²⁾ وهي دعوى شخصية موضوعها حق شخصي لا عيني، يقع عبء الإثبات فيها على من يطالب بالتنفيذ بكافة طرق الإثبات لأنها وفي الغالب ذات موضوع تجاري.⁽³⁾

وقد أخضع المشرع الجزائري دعوى تسوية الخسائر البحرية وكل الدعاوى المتعلقة بها للتقادم القصير مدته سنتين ابتداء من اليوم الذي انتهت فيه الرحلة البحرية ووصولها الميناء، وينقطع سريان هذه المدة بتعيين خبير للتسوية أو أمام المحكمة، على أن يسري من جديد ابتداء من يوم انتهاء هذا الإجراء المادة 331 ق ب ج.

خاتمة:

نستخلص من خلال الدراسة أن نظام الخسارة البحرية يعد من الأنظمة القديمة والمرتبطة بالملاحة البحرية، والذي أخذت به جميع الشعوب التي مارست هذه الملاحة عبر العصور المختلفة. فمما لاشك فيه أن السفينة في البحر تتعرض لمخاطر عدة بالرغم من التطور الذي شهده ميدان النقل عموما والنقل البحري خصوصا، الأمر الذي قد يؤدي بالربان إلى التضحية بالحمولة أو بجزء من السفينة أو حتى انفاق مبالغ مالية لاتقاء خطر الهلاك، فكان لزاما أمام التشريعات الدولية والوطنية معالجة هذا النظام وتقنينه من أجل حماية أصحاب المصالح المتضررة وخلق التوازن في توزيع الخسارة بينهم وبين أصحاب المصالح المنقذة، وعلى رأسها المشرع الجزائري.

فمن خلال نصوص القانون البحري الجزائري يتضح جليا أن المشرع الجزائري وضع نظام قانوني

1 أنظر أيضا نص المواد 321، 322، 320، 2، ق ب ج.

2 المادة 13 وما بعدها من قانون 09/08 المؤرخ في 25 فبراير 2008، والمتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج ر عدد 21 الصادرة بتاريخ 2008/04/23.

3 حسن حرب اللصاصمة، المرجع السابق، ص 274.

خاص بالخسائر البحرية انطلاقاً من محاولته إعطاء تعريف لهذا النظام ووصولاً إلى تسوية الخسائر المشتركة، مروراً بتحديد نسب المساهمة في الخسارة البحرية. إلا أنه وبالرغم من تبنيه هذا النظام إلا أنه هناك بعض النقائص؛ فلم يعطي تعريفاً جامعاً مانعاً للخسائر البحرية مكتفياً بالإشارة إلى شروطها، ولم يحدد أنواع الخسارة المشتركة بنص خاص على غرار بعض التشريعات كالمشرع الأردني.

كما نستنتج أن نظام الخسائر البحرية هو نظام بحري أصيل أساسه النص القانوني الذي يبرز ذاتيته، ولتطبيق هذا النظام يتطلب الأمر توافر مجموعة من الشروط، وتوافر الشروط تتم عملية تحديد مساهمة الأطراف من دائنين ومدنيين، للوصول إلى تسوية وتوزيع الخسارة بطريقة عادلة (الغرم بالغرم) وبالاتفاق أو أن المسألة تحال إلى القضاء.

قائمة المراجع:

1. إيمان الجميل: الحوادث البحرية، المكتب الجامعي الحديث، 2013.
2. حسن حرب اللصامة: تسوية الخسائر البحرية المشتركة في الفقه الإسلامي والقانون البحري الدولي-دراسة مقارنة- دار الخليج، ط1، عمان، الأردن، 2010.
3. طالب حسن موسى: القانون البحري، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2007.
4. عادل علي المقدادي: القانون البحري، در الثقافة للنشر والتوزيع، ط5، عمان الأردن، 2011.
5. علي بن غانم: التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، دراسة مقارنة بين القانون الجزائري والقانون الفرنسي والانجليزي، ط2، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون الجزائر، 2005.
6. محمد عبد الفتاح ترك: التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2006.
7. مصطفى كمال طه: القانون البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2007.
8. مصطفى كمال طه: أساسيات القانون البحري-دراسة مقارنة-منشورات الحلبي الحقوقية، ط1، بيروت، لبنان.

المقالات العلمية:

1. بن عيسى حياة: التهديدات البحرية الراهنة وجهود مكافحتها، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، مخبر القانون البحري والنقل، العدد الأول 2014، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان.
- النصوص القانونية:
1. الأمر 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري المعدل والمتمم، منشورات بيرتي، طبعة 2014.
2. الأمر 78/75 المؤرخ 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم، ج ر عدد 78 الصادرة بتاريخ 30 سبتمبر 1975.
3. قانون 09/08 المؤرخ في 25 فبراير 2008، والمتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج ر عدد 21 الصادرة بتاريخ 2008/04/23.