

نظام الخسائر البحرية المشتركة ما بين الذاتية والضرورة

The system of common marine losses between subjectivity and necessity



أريوط وسيلة

المركز الجامعي مغنية (الجزائر)

o.ariout@gmail.com

تاريخ الإرسال: 2022/09/08 تاريخ القبول: 2022/11/02 تاريخ النشر: 2022/12/01

ملخص

تهدف هذه الدراسة إلى إبراز ذاتية نظام الخسائر البحرية المشتركة وطابعه الاستثنائي، نظرا لتعلقه ببيئة لا تكاد تخلو من المخاطر. كما نصبو من خلالها إلى إظهار مدى أهمية هذا النظام وضرورته في التجارة البحرية الحديثة حتى وإن تزامن مع نظام آخر ألا وهو نظام التأمين. ومن هذا المنطلق ومن خلال تحليلنا لمختلف الجوانب المتعلقة بنظام الخسائر البحرية المشتركة خلصنا إلى أنه رغم أنه نظام معقد بعض الشيء إلا أن هذا لا يعد كافيا للقول بإلغائه لصالح نظام التأمين، كون هذا الأخير لا يمتد لتغطية كل الخسائر كما هو الشأن بالنسبة لخسائر النفقات، مما يرجح كفة نظام الخسائر البحرية المشتركة ويجعل منه أكثر فاعلية ولا يمكن الاستغناء عنه في أي حال من الأحوال.

الكلمات المفتاحية:

خسائر بحرية، سفينة، بضاعة، نفقات، خبير تسوية.

Abstract:

This study aims to highlight the subjectivity and exceptional nature of the system of shared marine losses, as it relates to an environment that is almost risk-free. Through it, we also aim to show the importance and necessity of this system in modern maritime trade, even if it coincides with another system, which is the insurance system. In this sense, and through our analysis of the various aspects related to the system of common maritime losses, we concluded that although it is a somewhat complex system, this is not enough to say that it is cancelled in favour of the insurance system, as the latter does not extend to cover all losses as is the case with loss of expenses, which is out of the system of common maritime losses and makes it more effective and indispensable in anyway.

Key words:

marine losses, ship, goods, expenses, levelling expert.

النقل البحري وإن كانت له مزايا عديدة فهذا لا يجعله يخلو من المخاطر، هذه المخاطر تتمثل في الحوادث التي يمكن أن تتعرض لها السفن أثناء رحلاتها البحرية، ولأن هذه الحوادث ذات طابع استثنائي كان لزاما أن تخضع لنظام قانوني خاص يتماشى وخصوصية البيئة التي يطبق فيها، وما الخسارة البحرية المشتركة إلا نوعا من أنواع هذه الحوادث.

إذ يعد نظام الخسارات البحرية المشتركة نظاما قديما قدم الملاحة البحرية نفسها، فلطالما كانت هذه الخسائر تمثل هاجسا للمتعاملين التجاريين الأوروبيين على ضفاف البحر الأبيض المتوسط، بسبب كثرة الاعتداءات والقرصنة في أعالي البحار، مما أدى إلى تراكم النزاعات المعروضة على القضاء، هذا ما زاد من اهتمام فقهاء القانون البحري والقضاة بهذه الظاهرة، مما دفع بتظافر الجهود من أجل إيجاد نظام قانوني يحكمها بجميع أنواعها ويؤطر آثارها المالية.

من هنا يمكن القول بأن هذا النظام يعد من المبادئ التي ترتبط ارتباطا وثيقا بالقانون البحري، كونه خاص بالمخاطر البحرية ولا يمتد إلى غيرها من مخاطر النقل البري والجوي، لأن الخسارات المشتركة عبارة عن أضرار تحصل اختيارا في حالة الخطر، وكذلك المصاريف المنصرفة في مثل هذه الأحوال لمنفعة السفينة وحمولتها وسلامتها العمومية، فهي خسارات يشترك المجهز والشاحنون في تحملها.

تأسيسا على ما سبق يمكننا القول أن الخوض في هذا الموضوع يبلغ من الأهمية بمكان، خاصة أمام ذلك التصعيد الفقهي الذي ثار بشأنه والذي دفع بالبعض إلى الدعوة إلى إلغاء هذا النظام من الأساس، كون عملية التسوية تستغرق زمنا ومجهودا وتكاليفا باهظة، مطالبين بترك المجال لإبرام عقود التأمين طالما أنه يمكن الحصول على نفس النتائج. من هذا المنطلق كان واجبا علينا أن نبرز ذاتية هذا النظام التي تفرضها ذاتية القانون البحري ونؤكد على ضرورته المرتبطة بمخاطر الملاحة البحرية دون غيرها.

ومن ثم فإن البحث في هذا الموضوع يحتم علينا طرح الإشكالية التالية: فيما يظهر تفرد نظام الخسائر البحرية المشتركة وماهي المبررات التي تبقي على قواعده ضمن التشريعات البحرية الحديثة رغم انتشار نظام التأمين؟.

نهدف من خلال هذه الدراسة إلى إظهار أصالة نظام الخسائر البحرية المشتركة وذاتيته من جهة، وإبراز ضرورة قواعده ومدى فاعليتها من جهة أخرى. متبعين في ذلك منهجا وصفيا تحليليا مقسمين دراستنا هذه إلى مبحثين: المبحث الأول: المبادئ العامة لنظام الخسائر البحرية المشتركة كسبيل لإبراز ذاتيته وضرورته، المبحث الثاني: تفرد نظام الخسائر البحرية المشتركة من حيث التسوية.

المبحث الأول

المبادئ العامة لنظام الخسائر البحرية المشتركة كسبيل لإبراز ذاتيته وضرورته

إن البحث في موضوع الخسائر البحرية المشتركة يفرض علينا ابتداء الخوض في مبادئه العامة، هذه الأخيرة لا تعد مدخلا للخوض في الموضوع بشكل عام فحسب، وإنما تعد السبيل للتعريف بخصوصية قواعد هذا النظام، لأنها لبنة الأساس التي نبني عليها طرحنا، فلا يمكننا أن ندافع عن نظام الخسائر البحرية المشتركة إذا لم نتعرض لمبادئه العامة، لهذا يتوجب علينا الإلمام بالمقصود بهذا النظام (مطلب أول)، لنمر بعدها للبحث في أساسه القانوني وشروطه (مطلب الثاني).

المطلب الأول: الإطار المفاهيمي لنظام الخسائر البحرية المشتركة

كأن الفقه أحجم عن تعريف الخسائر البحرية المشتركة، لأنه أثناء البحث في مفهومها وجدنا أغلب المؤلفات تكتفي بإدراج التعريف القانوني لهذا النظام لتتعلق بعدها بالتفصيل في أنواع هذه الخسائر، وهذا ما سنتطرق إليه في هذا المطلب.

الفرع الأول: المقصود بالخسائر البحرية المشتركة

عرف المشرع الجزائري الخسائر البحرية المشتركة في نص المادة 300 من القانون البحري¹ التي جاء فيها: "تعد بمثابة خسائر مشتركة كل تضحية أو مصروف غير عادي أنفقه الربان أو شخص آخر قام مقامه بصفة اختيارية ومعقولة لانقاذ السفينة من خطر مشترك وكذلك البضائع الموجودة على متنها وشحناتها". ونجد أن قانون التجارة البحرية المصري² جاء بتعريف قريب جدا من التعريف الذي جاء به المشرع الجزائري حيث عرفها على أنها كل تضحية أو مصروفات غير اعتيادية يقرها الربان تبذل أو تنفق عن قصد وبكيفية معقولة من أجل السلامة العامة لاتقاء خطر داهم يهدد السفينة والأموال الموجودة عليها واعتبر كل خسارة لا تنطبق عليها هذه المادة خسارة خاصة. ومعنى هذا السماح للربان برمي البضائع في البحر من أجل حماية بقية الثروات البحرية المشتركة في الرحلة مع وجوب اشتراك المستفيد من التضحية في تحمل الخسائر المحققة³. ذلك أن الخسارة الخاصة يتحملها صاحبها وأما الخسارة المشتركة تلك التي يتم توزيعها على الجميع⁴.

¹- الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق ل 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري الجزائري (جريدة رسمية رقم 29 الصادرة في 10/04/1977 منقح ومعدل بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25/06/1998) (جريدة رسمية رقم 47 الصادرة في 27/06/1998).

²- المادة 319 من القانون رقم 8 لسنة 1990 المتضمن قانون التجارة البحرية المصري، جريدة رسمية رقم 18، الصادرة في 03 ماي 1990.

³- بوكعبان العربي، الوافي في القانون البحري، دار هومة للنشر، الجزائر، 2020، ص 146

⁴- طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2016، ص 263

ومن هذا المنطلق نعرف الخسائر البحرية المشتركة على أنها كل ما يطرأ على السفينة أو حمولتها أثناء الرحلة البحرية من ضرر أو هلاك مما يؤدي إلى ضرورة تأمين سلامة الرحلة البحرية أو بدفع نفقات استثنائية وغير مألوفة.

الفرع الثاني: أنواع الخسائر البحرية المشتركة

من خلال التعريف المدرج سابقا يتضح لنا أن الخسائر تأتي على نوعين، فتكون إما خسائر أضرار وإما خسائر نفقات:

أولا- خسائر الأضرار

تكون على العموم إما خسائر تلحق بالبضائع وإما خسائر تلحق بالسفينة، حيث لا يثير النوع الأول (الخسائر اللاحقة بالبضائع) أي شك في طبيعته، بمعنى لو أن الربان ألحق أضرارا بالبضائع للمنفعة المشتركة للرحلة البحرية، هنا من الواجب أن يشترك الجميع في تحمل هذه الخسارة.

ومن أبرز أمثلة خسائر الأضرار التي تلحق بالبضاعة هو ذلك المثال التقليدي للخسارة المشتركة المتمثل في طرح البضائع في البحر، بمعنى الرمي في البحر¹ الذي شاع قديما بغية " تخفيف حمولة السفن الشراعية والسماح لها بمقاومة عاصفة أو الهرب صعبة من مطاردة العدو"².

قد يضحى بالبضاعة أيضا حين تستعمل كوقود من أجل متابعة السفر، حيث أن الخطر الذي يهدد السفينة والحمولة هو نفاذ الوقود، إذ لا مناص من الاستعانة ببعض البضائع من أجل انقاذ الرحلة البحرية وقد تؤدي عملية الإطفاء في حالة إذا ما شب حريق في السفينة إلى إغراق بعض البضائع بالمياه، ومن ثم تعد الأضرار اللاحقة بتلك البضائع مشتركة لأنها عمل اختياري من الربان³.

أما فيما يخص النوع الثاني والمقصود هنا تلك الأضرار اللاحقة بالسفينة فنجد من قبيل هذه الأضرار التضحية بملحقات السفينة، كقطع الحبال والصواري والأشرعة لأجل السلامة العامة، كذلك قد يضطر الربان إلى اللجوء إلى الجنوح العمدي للسفينة على الساحل كي يتفادى اصطدامها بالصخور ومن هنا يقلل من تلك الأضرار التي كانت لتصيب السفينة وما عليها بلجوئه لهذا الحل⁴.

¹ حاليا أصبح هذا النوع نادر الحدوث، ذلك أن حمولة السفن الحديثة صارت لا تتعدى خط الشحن المقرر من جهة ومن جهة أخرى نظرا لأن البضائع أصبحت ترص في عنابر ثقيلة الوزن مما يؤدي إلى استحالة رميها.

² مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، ط. 02، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2012، ص 319.

³ تجدر الإشارة هنا إلى أن البضائع التي تحترق لا يمكن إدراجها ضمن الخسائر المشتركة، ذلك أن سبب هلاكها كان راجعا إما لقوة قاهرة أو خطأ الربان أو المجهز أو الغير.

⁴ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 370

وقد يقرر الربان أيضا أن يحدث ثقباً في جسم السفينة كي يكون منفذاً لإخراج البضاعة منها قصد انقاذها، وهنا يكون قد ألحق ضرراً بالسفينة قصد انقاذ حمولتها، "وتعتبر من قبيل الخسارة المشتركة الأضرار التي تلحق السفينة في حال الدفاع عنها"¹.

ثانياً: خسائر النفقات

هذا النوع من الخسائر هو الغالب في الوقت الحالي، والمقصود بها تلك النفقات الاستثنائية التي يدفعها الربان لتحقيق الصالح المشترك للرحلة البحرية ككل، والطرح الذي نثيره هنا هو إن كانت خسائر الأضرار سهلة التحديد نظراً لطابعها الاستثنائي المحض فإن هذا الأمر يصعب إذا ما تعلق بخسائر النفقات التي تقع على عاتق المجهز، ومن هنا لا بد من تحري دقة وحرص كبيرين عند تحديد النفقات التي تعتبر خسائر مشتركة.

إذن إلى أي ضابط أو معيار نستند في تحديد طبيعة خسائر النفقات؟ بمعنى إذا كانت بطبيعتها نفقات استثنائية، أو كونها نفقات عادية بطبيعتها لكن تم صرفها جراء حادث استثنائي، من هنا وجب التفرقة بين نوعين من النفقات في هذا الإطار وهما النفقات ذات الطابع الاستثنائي والنفقات العادية العائدة إلى حادث استثنائي.

1- النفقات ذات الطابع الاستثنائي

سميت هذه النفقات بالاستثنائية نظراً لأنه لم تجر العادة أن يتم صرفها أثناء الرحلة البحرية العادية، أي طابعها الاستثنائي يجعلها تختلف عن نفقات الرحلة العادية ومثالها ما يعرف بنفقات التعويم وبنفقات المساعدة البحرية، ففيما يخص نفقات التعويم تكون خسارة مشتركة لأنها نتيجة مباشرة لخسارة مشتركة، ومن ثم فإن نفقات التعويم بسبب جنوح السفينة في هذه الحالة يعد خسارة مشتركة كونه نتيجة مباشرة لخسارة مشتركة.

بخلاف لو أن هذا الجنوح كان بسبب قوة قاهرة (عاصفة ألفت بالسفينة للرمال)، هنا نفقات التعويم لا تعد من قبيل الخسائر المشتركة بل تعد خسارة خاصة يتحملها المجهز دون إلزام الشاحنين في المساهمة فيها، إلا إذا كان هناك خطر من بقاء السفينة جانحة. أما فيما يخص نفقات المساعدة البحرية فهي تندرج في كل الأحوال ضمن الخسارة المشتركة بل تعد أكثر أنواع الخسائر المشتركة شيوعاً.

2- النفقات العادية العائدة إلى حادث استثنائي

هذا النوع من النفقات يختلف عن النوع الأول لماذا؟ لأنها نفقات عادية بطبيعتها ومن هنا تعد نفقات عادية بطبيعتها، وإنما لأنها أنفقت بسبب حادث استثنائي، كنفقات القطر هي في الأصل تقع على المجهز لأن الربان يلجأ إليها كمناورات ملاحية عادية تساعد السفينة في الدخول للميناء أو الخروج منه أو الرسو.

¹- نفس المرجع، صفحة نفسها.

لكن إذا لجأ الربان للقطر لإنقاذ السفينة والحمولة من خطر يهددها، هنا يعتبر القطر من قبيل المساعدة البحرية، وعلى هذا الأساس تندرج نفقاته ضمن الخسائر المشتركة، كذلك نفقات غذاء وأجور البحارة فهي نفقات عادية متعلقة بالرحلة البحرية، لكن إذا كانت جراء حادث استثنائي فتندرج في عداد الخسائر المشتركة¹، مثاله إذا اضطر الربان إلى تغيير خط سير الرحلة البحرية تجنباً للخطر هذا بالضرورة قد يؤدي إلى طول الرحلة البحرية، فكل المصاريف الناتجة جراء ذلك تعد خسائر مشتركة.

المطلب الثاني: شروط اعتبار الخسائر البحرية مشتركة وأساسها القانوني.

لا تخرج الخسارة من وصف الخاص إلى المشترك إلا إذا اجتمعت فيها مجموعة من الشروط حددتها النصوص القانونية وهي نفسها في غالبية التشريعات، لكن رغم ذلك نجد الفقه علق على بعضها كما سنرى، كما أن مسألة تحديد الأساس القانوني لنظام الخسائر البحرية المشتركة أسالت الكثير من الحبر وخلقت جدلاً كبيراً لا زال قائماً إلى يومنا هذا.

الفرع الأول: شروط الخسائر البحرية المشتركة.

انطلاقاً من نص المادة 300 من القانون البحري الجزائري والمذكورة سابقاً فإنه يمكن أن نستشف الشروط الواجبة لتحقيق الخسارة البحرية المشتركة على النحو التالي:

أولاً-وجود خطر يهدد الرحلة البحرية

إن الخسائر المشتركة تستوجب وجود خطر يعترض الرحلة البحرية (السفينة والحمولة)، وأن هذا الخطر هو الذي دفع بقائد الرحلة إلى التضحية بجزء من الحمولة وذلك لتصبح السفينة وما عليها في منأى عن ذلك الخطر، إذ لا يشترط وقوعه بمعنى لا يجوز للربان أن ينتظر وقوعه ليتخذ ما يراه من إجراءات قانونية، بل يكفي أن يمون الخطر متوقعا وممكنا وحقيقيا ومعقولا².

"ويترك تقدير ذلك للربان، الأمين على مصالح الرحلة البحرية ذلك أنه إذا اشتربنا ان يكون الخطر حالاً فإن ذلك يؤدي إلى نزع كل سلطة فعلية للربان عند مواجهة الخطر"³ فمثلاً ليحدث الربان ثقباً في السفينة كي يسهل رمي البضائع المرصوصة في العنابر يقتضي أن يكون متسعاً من الوقت أمامه حتى يمكنه مواجهة الخطر، ولو كان حالاً لما تمكن من تدارك الأمر.

من جهة أخرى يشترط في الخطر أن يكون حقيقياً وهذا ما يجعل فعل الربان معقولاً، وتقاس المعقولية على ما يجب أن يفعله الربان المتوسط الكفاءة والحيلة والحذر أي الربان العادي، ومن ثم إذا كان الخطر وهمياً فإنه لا يبرر إعلان الخسائر المشتركة.

¹- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 373.

²- طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 263.

³- هاني دويدار، موجز القانون البحري، بدون طبعة، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، لبنان، 1997، ص 93.

ثانيا- أن تكون الخسائر البحرية المشتركة لتحقيق منفعة مشتركة

حيث يعد هذا الشرط ضروريا للقول بوجود خسائر بحرية مشتركة، لأن القاعدة تقول أنه من استفاد من خسارة شخص من المشتركين في الرحلة البحرية بالضرورة يجب عليه أن يساهم في تعويض تلك الخسارة. والمنفعة المشتركة لا بد أن تعود طبعاً على السفينة والبضائع المنقولة على متنها بموجب سندات الشحن ما عدا ذلك فلا يدخل في تقدير المنفعة المشتركة، وهذا الحكم نجده في نص المادة 317 من القانون البحري التي تعفي من المساهمة في الخسائر وفي حالة ما إذا تم انقاذه حقائب وأمتعة الطاقم والمسافرين والتي لم يكن لها وثيقة للشحن وصل من الربان وكذلك الارسلات البريدية من أي نوع كانت.

ثالثا- أن تكون التضحية اختيارية

بمعنى أن يشترط لاعتبار الخسائر مشتركة أن تتضمن تضحية اختيارية من الربان وعن قصد، وعليه إذا كانت هذه الخسارة نتيجة لقوة قاهرة، فإنها تقصى من خانة الخسارة المشتركة ومثلها إسقاط الرياح للبضائع في البحر مما أدى إلى تلفها، " كما يعد من قبيل الخسارة المشتركة الضرر الذي يقع بخطأ الغير كما في حالة التصادم، وكل ما للمضروب حينئذ الرجوع على من ارتكب الضرر.

رابعا- تحقق نتيجة مفيدة بفعل التضحية والمصاريف

رغم أن المنطق يقضي بأن يترتب على فعل الربان نتيجة مفيدة، بمعنى مثلاً أن التضحية ببعض البضائع أفضى إلى انقاذ السفينة وباقي الشحنة أو ان المصاريف الاستثنائية أدت إلى وصول الرحلة البحرية إلى بر الأمان، إلا أنه رغم هذا نجد اختلافاً فقهيًا، حول هذا الشرط حيث ذهب رأي للقول " بأن التضحية ببعض البضائع سواء كانت أضراراً أو نفقات تكون بمثابة خسارة مشتركة ولو لم تأت بنتيجة مفيدة، وهذا ما اتجهت إليه قواعد يورك و انفرس 2004 التي اکتفت بأن تكون التضحية لأجل السلامة العامة"¹.

الفرع الثاني: الأساس القانوني لنظام الخسائر البحرية المشتركة.

إن نظام الخسائر البحرية المشتركة يتصف بطابع متميز، لهذا نجده يستقطب تفكير وتساؤل فقهاء القانون البحري، خاصة وأنه فيه خروج عن المألوف من أحكام القانون المدني، وهذا ما دفع بهم إلى البحث في أساسه القانوني.

أولاً: نظرية الاثراء بلا سبب

يرى البعض² أن نظام الخسائر البحرية المشتركة لا يعدو كونه تطبيقاً لأحكام القواعد العامة في الاثراء بلا سبب، و تفسيرهم لذلك أن عمل الربان الاختياري قد ألحق خسارة بمالك السفينة أو بأحد الشاحنين،

¹-حريز أسماء، نظام الخسائر المشتركة في القانون البحري الجزائري مقارناً، رسالة دكتوراه، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد، 2015، 2016، ص 25.

²- ومنهم الفقهاء ليون كان، رينو، دانجون.

وبالمقابل نشأ عنها إثراء الشاحنين الآخرين الذين أنقذت بضاعتهم و المجهز الذي سلمت سفينته و عليه جاز لمن لحقته خسارة ان يعود على هؤلاء على أساس دعوى الإثراء بلا سبب¹.

لكن هذا الرأي غير منطقي لماذا؟ لأنه لا يمكن أن نفسر عدم التعرض للهلاك من قبيل الإثراء، كما أن الواقع أثبت أن نظام الخسائر قاصر على النقل البحري وحده دون البري ومن ثم إذا اعتبر الإثراء بلا سبب أساساً لها لكان من الواجب أن يؤخذ بها في النقل البري، اقتداء بالنقل البحري، لكن هذا غير وارد إطلاقاً.

ثانياً: نظرية العقد (اتفاق ضمني بين المجهز والشاحنين)

ذهب للقول بهذا الرأي الدكتور مصطفى كمال طه، إذ يقول بأن هذا النظام يقوم على اتفاق ضمني بين مجهز السفينة والشاحنين يشتركون بمقتضاه في تحمل المخاطر التي تتعرض لها الرحلة البحرية، والريان باعتباره ممثلاً قانونياً لكليهما ومن ثم له بمقتضى هذه النيابة أن يتصرف وقت الخطر لمصلحتهم المشتركة².

لكن نرد على هذه النظرية ونقول بأنها مخالفة تماماً لمبدأ الخسائر المشتركة، وحيثنا في ذلك أن تطبيق النظرية يتطلب اتفاقاً ضمني بين المدين بالأداء والمستفيد من التضحية لفائدة شخص ثالث هو المطالب بالمشاركة من جهة أخرى فإن هذه النظرية إن كانت صالحة لتفسر العلاقة بين الشاحنين والناقل فإنها لا تصلح لتفسير العلاقة بين الشاحنين فيما بينهم، مما يبين فشل نظرية العقد في تفسير الأساس القانوني لنظام الخسائر البحرية المشتركة³.

ثالثاً: نظرية اتحاد المصالح

هناك من يرى⁴ أن نظرية الخسائر المشتركة تقوم على اتحاد المصالح بين المجهز و الشاحنين ضد مخاطر البحر، فعلى خلاف النقل البري الذي يتحمل فيه الناقل كل مخاطر النقل، نجد ذاتية النقل البحري فرضت وجود هذا النظام لأن أخطار النقل البحري أكثر وقوعاً و أشد جساماً، ومن هنا يرى من قال بهذا الرأي أن الریان عند قيامه بالتضحية إنما يقوم بها لمصلحة جميع من له مصلحة في نجاح الرحلة البحرية بوصفه ممثلاً للمجهز والشاحنين.

لكن هذه النظرية لم تسلم من النقد إذ هناك من يرى⁵ أنه لم يعد لها أساس منطقي للتطبيق ما دام أن الملاحة العصرية أصبحت مؤمنة أكثر من السابق، لكن نرى أن هذا النقد لا يتطابق مع واقع الملاحة البحرية، فبالرغم من التطورات التقنية الضخمة التي شهدتها الملاحة البحرية إلا أن العديد من السفن لا تزال مهددة

¹- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 309.

²- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 37.

³- نحن بهذا الرأي نميل إلى ما ذهب إليه الدكتور ثروت عبد الرحيم، في مرجعه الخسائر البحرية المشتركة، في طبعته الأولى الصادر عن دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 1974، ص 13.

⁴- ومنهم الفقيه ريبير.

⁵- وهو الفقيه بوكالي.

بالمخاطر إلى يومنا هذا، لهذا نرى أن نظرية اتحاد المصالح والتي تقوم على مبدأ الرابطة التعاونية بين المجهز والشاحنين هي أفضل التفسيرات وأكثرها منطقية. وعلى هذا الأساس يمكن القول أن نظام الخسائر البحرية المشتركة ليس تطبيقاً للقواعد العامة، بل هو نظام بحري أصيل يتضمن خروجاً عن هذه القواعد.

المبحث الثاني

تفرد نظام الخسائر البحرية المشتركة من حيث التسوية

إن تسوية الخسائر البحرية المشتركة تكون عن طريق توزيع الخسارة التي أمت بالسفينة على جميع المشتركين بالرحلة البحرية، وهذا التوزيع يجري في العادة بمقدار ما استفاد منه كل واحد بفعل التضحية التي أقدم عليها الربان دفعا للخطر البحري الذي تعرضت له السفينة، ويشرف على عملية التسوية خبراء مختصون يعرفون بخبراء التسوية¹ لهذا سنبحث هنا في أطراف التسوية (مطلب أول)، وفي طرق هذه الأخيرة (مطلب ثاني).

المطلب الأول: أطراف تسوية الخسائر البحرية المشتركة.

الأصل أن تسوية الخسائر البحرية المشتركة تتم بين أطراف الرحلة البحرية، أي مجهز السفينة والشاحنون بمعرفة خبراء التسوية كما تقدم الذكر، حيث يتدخل الخبير البحري ليحدد قيمة الخسائر (المجموعة الدائنة)، كما يقوم بتحديد الأموال أو القيم التي يتم الاشتراك في تحملها (المجموعة المدينة).

الفرع الأول: المجموعة الدائنة

سبق القول أن الخسارة المشتركة تنجم عن التضحية التي يقوم بها الربان طواعية في وقت الخطر بجزء من البضاعة أو بجزء من السفينة بهدف سلامة الرحلة البحرية، أو عن مصروفات انقها الربان في سبيل السلامة العامة، وعلى هذا الأساس تعد المصالح التي تضررت من التضحية دائنة للمصالح التي لم تضرر و التي تشكل المجموعة المدينة².

عناصر المجموعة الدائنة تتمثل في مقدار الضرر اللاحق بالسفينة وثمان البضائع الهالكة والمتضررة بالإضافة إلى نفقات تسوية الخسائر، ومن هنا يمكن القول أن المجموعة الدائنة تتشكل من أصحاب الحقوق في التعويض عن الأضرار المادية التي لحقت بالسفينة أو البضائع أو المصاريف النقدية المدفوعة في إطار التضحية الاختيارية لضمان السلامة العامة³.

أولاً- الضرر اللاحق بالسفينة

¹- هذا ما جاء في نص المادة 323 من القانون البحري الجزائري.

²- عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، طبعة خامسة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2014، ص454.

³- كريم مخالفة، الخسائر البحرية المشتركة وطرق تسويتها على ضوء الأمر 76-80 المعدل والمتمم في الجزائر والنظم المقارنة، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، الجلفة، العدد الثامن، 2016، ص355.

يدخل المجهز في المجموعة الدائنة بقيمة الأضرار التي تلحق السفينة نتيجة التضحية الاختيارية بغية تحقيق سلامة الرحلة البحرية، إذ قد تلحق السفينة بعض الأضرار والخسائر المشتركة، كالتضحية ببعض الأجزاء أو بعض الأثاث التابع للسفينة. ويجب هنا أن يكون مبلغ الأضرار والخسائر التي لحقت السفينة مساويا للتكاليف الحقيقية الخاصة بإصلاحات السفينة إذا تم إصلاحها وحسب التكاليف التقديرية في حال عدم إصلاحها. وفي حال ما إذا كانت الأشياء المتضررة القديمة قد استبدلت بأخرى جديدة لا بد من خصم الفرق بين السعر القديم والسعر الجديد حتى لا يثرى مجهز السفينة بسبب التضحية¹.

على أن تقدير قيمة الأضرار التي تلحق السفينة يكون في الميناء الذي تنتهي فيه الرحلة البحرية² وهذا ما جاء في نص المادة 310 من القانون البحري الجزائري التي جاء فيها: "إن مساهمة السفينة تكون حسب نسبة قيمتها في المكان والوقت الذين اختتمت فيها الرحلة مع زيادة مبلغ التضحيات إذا كان لها محل".

ثانيا- الضرر الذي يصيب البضاعة

يدخل مالك البضاعة سواء كان الشاحن أو المرسل إليه في المجموعة الدائنة بمقدار الخسارة التي تلحقه نتيجة التضحية في سبيل السلامة العامة. والضرر الذي يصيب البضاعة قد يكون ناجما عن هلاك البضاعة كليا وقد يكون عبارة عن تلف تعرضت له هذه الأخيرة على أن يكون مالك البضاعة دائما بقيمتها في كلا الحالتين³. ومهذ الشأن تنص المادة 312 من القانون البحري الجزائري على أن "مساهمة البضاعة تكون بنسبة قيمتها التجارية أو المفترضة في مكان ووقت تفرغها".

وتجدر الإشارة هنا إلى أن المقصود بمكان التفرغ هو ميناء التفرغ أو المكان الذي كان يتوجب فيه التفرغ وليس مكان الوصول، ويقصد بالقيمة المفترضة، قيمة البضاعة كما لو وصلت سليمة لميناء التفرغ⁴. على أن يكون مبلغ الأضرار والخسائر مساويا لتكاليف التضحيات المتممة والمحسوبة على أساس القيمة التجارية لهذه البضائع عند شحنها⁵.

ومن ثم إذا تم التصريح بقيمة أقل من قيمة البضاعة الحقيقية، فهنا المساهمة في الخسائر تكون حسب قيمتها الحقيقية، ولكن لا يسمح بقبول الهلاك والخسارة المتعلقان بها كخسائر مشتركة إلا بنسبة القيمة التي تم التصريح بها⁶. وبشأن البضائع التي لم يصدر بخصوصها سند شحن أو إيصال من الربان لا تتم

¹ وهذا ما يستشف من نص المادة 313 من القانون البحري الجزائري.

² يعقوب صرخوه، الخسارات البحرية المشتركة، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، مجلد 35، العدد الأول، كلية الحقوق جامعة عين شمس، 1993، ص 108.

³ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 108.

⁴ كريم مخالفة، المرجع السابق، ص 350.

⁵ حسب ما جاء في المادة 314 من القانون البحري الجزائري.

⁶ استنادا لنص المادة 315 من القانون البحري الجزائري.

الاستفادة من التعويض في حال التضحية بها، وفي حال تم انقاذها فإنها تساهم في الخسائر المشتركة حسب قيمتها الحقيقية¹.

ثالثا- خسائر النفقات

فيما يخص تحديد قيمة الخسارة التي تتخذ شكل نفقات، فإنه لا توجد أي صعوبة في ذلك²، بيد أنه إذا كانت الخسائر نفقات استثنائية أنفقها الربان، فلا صعوبة في الأمر إذ يكون المجهز دائئا بمبلغ مساو لما أنفقه³، مع مراعاة عدم المبالغة في هذه النفقات بمعنى يتوجب أن تكون في حدود المعقول وإن حدثت وزادت عن هذا الحد عد الأمر خطأ يعزى للمجهز وعليه تحمله.

من أمثلة هذه النفقات تلك التي تنفق لتسوية الخسارة، كأجور خبراء التسوية وكذا مصاريف التحكيم إذا أجري لصالح جميع المصالح المتصلة بالإرسالية البحرية وكذا الرسوم القضائية إذا كان لها مقتضى⁴. إن حساب خسائر النفقات قد يصطدم بإشكال تقلب العملات، لماذا؟ لأن هذه النفقات تدفع في الغالب في بلد أجنبي وبعملة هذا البلد، ومن ثم قد يطرأ تغيير على قيمة العملة وقت التسوية، " لذلك حاولت جمعية القانون الدولي في مؤتمر فيينا سنة 1926 أن تكمل قواعد يورك وانفرس بقواعد متعلقة بالصراف وأوصت خبراء التسوية بتقدير النفقات على أساس القيمة الذهبية"⁵.

الفرع الثاني: المجموعة المدينة

تتكون المجموعة المدينة من العناصر التي يتوجب عليها أن تساهم في الخسارة لأنها استفادت من جراء هذه الأخيرة⁶، وتعضى من المساهمة في الخسائر المشتركة وفي حالة ما تم انقاذها حقائب وأمتعة الطاقم والمسافرين والتي لم يصدر بشأنها وثيقة شحن أو وصل من الربان بالإضافة إلى الإرسالات البريدية أيا كان نوعها⁷ وعليه نجد المجموعة المدينة تتكون من البضائع، السفينة وأجرة نقل البضائع والركاب.

أولا- البضائع

قد يستغرب البعض كون البضائع المضحى بها تدخل ضمن المجموعتين الدائنة والمدينة، لكن إذا نظرنا إلى هذا الأمر من زاوية أخرى يزول هذا الاستغراب ويبدو لنا هذا الأمر منطقيا جدا لماذا؟، نجيب ونقول أنه إذا لم تشترك البضائع المضحى بها في المجموعة المدينة، هنا يصبح صاحب الحق فيها أحسن وضعاً من صاحب البضاعة التي تم انقاذها، فمثلا لو شحنت بضائع على متن السفينة قيمتها متساوية ومالكين مختلفين، ألقيت

¹- وهذا ما أكدته المادة 316 من القانون البحري الجزائري.

²- يعقوب صرخوه، المرجع السابق، ص 122.

³- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 376.

⁴- يعقوب صرخوه، المرجع السابق، ص 113.

⁵- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 372.

⁶- طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 372.

إحدى البضائع في البحر دون الأخرى، لو أدخلنا البضاعة المضحى بها في المجموعة المدينة، فإن مالكتها يحصل على قيمتها كاملة و يكون في مركز أحسن من مالك البضاعة التي يتم انقاذها وهذه نتيجة غير منطقية. لهذا من العدل والمساواة أن تدرج البضاعة التي تم التضحية بها في المجموعة المدينة شأنها شأن البضائع التي تم انقاذها. هذا ما يفند الرأي القائل بأن نظرية الخسارة البحرية المشتركة تقوم على أساس الاثراء بلا سبب، فلو كان الأمر كذلك لما تم اشراك صاحب البضاعة المضحى بها في المجموعة المدينة.

تجدر الإشارة إلى أن البضاعة المضحى بها لا تدرج في المجموعتين بنفس القيمة، وإنما تدخل في المجموعة الدائنة بقيمتها في ميناء التفريغ مضافا إليها أجره النقل، بينما تدخل في المجموعة المدينة بقيمتها في هذا الميناء مخصصا منها أجره النقل.¹

ثانيا- السفينة

تسهم السفينة بقيمتها في الميناء الذي تنتهي فيه الرحلة البحرية مضافا إليها قيمة التضحيات التي تكون قد تحملتها²، بمعنى أن المجهز في المجموعة المدينة بقيمة السفينة الحقيقية الصافية في الميناء الذي تستقر فيه السفينة بعد خصم النفقات الواجبة.³ وهذا ما تؤكدته المادة 310 من القانون البحري الجزائري⁴.

ثالثا- أجره نقل البضائع والأشخاص

يدخل المجهز في المجموعة المدينة بثلاثي أجره النقل نظرا لاستفادته من التضحية الاختيارية التي تتم في سبيل السلامة العامة، وأساس هذا الحكم نجده في نص المادة 311 من القانون البحري الجزائري: "تكون مساهمة الشحنة و ثمن الرحلة بنسبة ثلثي قيمتها الإجمالية".

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

وعندما بحثنا في تبرير هذا الحكم وجدنا أن المشرع قد قرر هذا الخصم مقابل الأعباء التي يتحملها المجهز مثل أجور الطاقم و ثمن الوقود والضرائب والرسوم، فهي مبالغ كان يجب أن تخصص من الأجرة الإجمالية التي يحصل عليها المجهز، إلا ان المشرع نجده قدرها جزافا بنسبة الثلث وأشرك المجهز بثلاثي أجره النقل في الخسارة المشتركة⁵.

¹ - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 382.

² - عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، طبعة أولى، دار الفكر والقانون، مصر، 2011، ص 642

³ - مصطفى كمال طه، نفس المرجع، نفس الصفحة.

⁴ - حيث تنص المادة 310 المشار إليها في المتن أعلاه على ما يلي: "إن مساهمة السفينة تكون حسب نسبة قيمتها في المكان والوقت الذين اختتمت فيهما الرحلة مع زيادة مبلغ التضحيات إذا كلن لها محل".

⁵ - يعقوب صرخوه، المرجع السابق، ص 116

المطلب الثاني: طرق تسوية الخسائر البحرية المشتركة

يخول القانون لكل دائن بسبب الخسارة المشتركة رفع دعوى مباشرة ضد كل مدين مطالبا بحصته فيها وهذا في حال غياب التسوية الودية، لهذا سنتحدث عن التسوية الودية ابتداء لنمر بعدها للحديث عن دعوى المساهمة في الخسائر المشتركة أو التسوية القضائية لهذه الأخيرة.

الفرع الأول: إجراءات تسوية الخسائر البحرية المشتركة وديا

بعد أن يتم تحديد عناصر المجموعتين الدائنة والمدينة على النحو الذي تقدم ذكره، تتم مباشرة عمليات التسوية التي تكون بمعرفة خبراء الخسائر البحرية¹ الذين تتمثل أبرز مهامهم في البحث في أسباب الحادث وإثبات وقوعه المادي بالإضافة لتحديد طبيعة الأضرار وحجمها، ناهيك عن تقديرها وتقييمها مع ضرورة تدوين جميع المعايينات في تقرير².

ويباشر خبراء التسوية إجراءات التسوية بناء على طلب خاص بوضع تسوية الخسائر المشتركة من طرف المجهز خلال خمسة يوما على الأكثر من تاريخ انتهاء الرحلة البحرية، وفي حال تأخر المجهز في تقديم الطلب بإمكان أي طرف آخر تتعلق به الخسائر أن يتقدم للخبير بهذا الطلب³. هذا الطلب لا بد أن يكون مرفوقا بالوثائق الضرورية للتوزيع وأن يتم إعلامه كتابيا بمطالبه وتزويده على الخصوص بجميع المعلومات التي تخدم التسوية⁴.

ومن الوثائق المطلوبة من أجل اجراء تسوية الخسائر نذكر على الخصوص سند الشحن، واتفاق الخسارة الذي يتضمن عددا معيناً من التعهدات بين المجهز والمعنيين بالرحلة البحرية، وشرط عدم الانفصال وهو ذلك التعهد الصادر من المستلم ومؤمنه، بالإضافة لجدول التقييم الذي يحدد الحالة التي وصلت عليها البضاعة لوجهتها وفيما إذا تم دفع تسبيق، رقم الايصال إلى ما ذلك من الوثائق الضرورية لأجل اجراء التسوية⁵.
ننوه هنا إلى أن اجراء التسوية يكون حسب قوانين وأعراف مكان الوصول وانتهاء الرحلة البحرية، إلا إذا كان هناك اتفاق يقضي بخلاف ذلك⁶، ويتعين على الخبير أن يبين في تقريره البيانات الخاصة بالمدة التي يستطيع

¹- حسب نص المادة 323 من القانون البحري الجزائري.

²- المادة 05 من المرسوم التنفيذي رقم 07-220 المؤرخ في 15 يونيو 2007 المحدد لشروط اعتماد خبراء ومحافظي العواريات وخبراء التأمين لدى شركات التأمين وشروط ممارسة مهامهم وشطهم، جريدة رسمية عدد 46 لسنة 2007.

³- حسب ما جاء في نص المادة 325 من القانون البحري الجزائري.

⁴- استنادا لنص المادة 326 من القانون البحري الجزائري.

⁵- حريز أسماء، دور الخبير في تسوية الخسائر المشتركة، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد 03، 2015، ص 152، 153.

⁶- هذا ما جاء في نص المادة 324 من القانون البحري الجزائري.

فمها أي شخص أن يرفع القضية للمحكمة المختصة في حالة عدم قبوله التوزيع الذي تم، محافظة منه على حقوقه مع ضرورة تسليم كل الأطراف المعنية نسخا من تسوية الخسائر المشتركة¹.

تجدر الإشارة أيضا إلى أنه يجب أن يبين الخبير في تقريره البيانات الخاصة بالمدّة التي يستطيع فيها أي شخص أن يرفع القضية للمحكمة المختصة في حال عدم قبوله التوزيع الذي تم إنجازه، محافظة منه على حقوقه مع ضرورة تسليم كل الأطراف المعنية نسخا من تسوية الخسائر المشتركة².

إذن متى قام خبراء التسوية بتوزيع الخسارة المشتركة على النحو الذي تقدم ذكره، فإنه إما يوافق عليها الجميع، ومن ثم يصبح هذا التوزيع باتا وملزما للجميع وهذا هو الحال الغالب³، وفي الفرض المعاكس، أي عند عدم رضا ذوو الشأن بالتسوية هنا يتم عرضه على المحكمة بناء على طلب من لم يقبل بها وهذا ما يعرف بالتسوية القضائية.

الفرع الثاني: دعوى المساهمة في الخسارة البحرية المشتركة.

بداية لا بد من أن نشير إلى أن دعوى الاشتراك هي عبارة عن دعوى ذات طابع عيني، فلا يمكنها أن تتجاوز قيمة الأشياء التي أنقذت، ويتم اللجوء لرفع هذه الدعوى كما تقدم الذكر في حالة عدم رضا أحد المعنيين بالتسوية أو عدم وفاء المساهمين بالتزاماتهم الناشئة عن عمليات التسوية.

والأصل أن الخسارة البحرية هي خسارة خاصة يتحملها من تضررت مصالحه جراءها، وعلى من يدعي أنها خسارة مشتركة أن تقدم الدليل على ذلك لأنه يطالب بالمساهمة في ضرر لحقه، ذلك لأن عنصر الافتراض غير وارد⁴. ومن ثم عبء الاثبات يقع على عاتق الطرف الذي يطالب بالخسارة المشتركة، أي عليه أن يثبت أن الضرر أو النفقات المدعى بها يدخل ضمن ما يشكل الخسارة المشتركة⁵ ومن هنا يمكن القول بأن اتخاذ الريان الإجراءات القانونية قبل أن يقرر التضحية تبقى مجرد قرينة بسيطة على أن الضرر الناتج عن تنفيذ القرار هو خسارة مشتركة، مما يخول لكل ذي شأن اثبات العكس.

ولا بد أن ترفع الدعوى أمام المحكمة المختصة في غضون شهر واحد ابتداء من يوم تبليغ التسوية للمعني بالأمر، وفي حال لم يثر نزاع في تسوية الخسائر المشتركة أمام المحكمة أصبحت هذه التسوية نافذة⁶ على أن يعقد الاختصاص للمحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها آخر ميناء تفرغ¹.

¹ - استنادا لنص المادة 324 من القانون البحري الجزائري.

² - حسب أحكام المادة 328 من القانون البحري الجزائري.

³ - وذلك راجع لأن أصحاب الشأن يؤمنون على مصالحهم وبالتالي نجد شركات التأمين تقوم بدفع التعويض المطلوب منها وتحل محلهم، ومن ثم تحل الموضوع بأن تعين خبراء من أجل هذا الغرض وبهذا تتلافي أي نزاع من هذا القبيل.

⁴ - علي جمال الدين عوض، القانون البحري، الجزء الثاني، طبعة أولى، دار النهضة العربية، مصر، 1992، ص 504.

⁵ - يعقوب صرخوه، المرجع السابق، ص 130.

⁶ - حسب ما جاء في نص المادة 329 من القانون البحري الجزائري.

وكل دعوى ناتجة عن الخسائر المشتركة تتقادم بمرور سنتين ابتداء من اليوم الذي انتهت فيه الرحلة البحرية² ويقطع هذا التقادم بسبب تعيين خبير التسوية إذ تنقطع المدة بهذا التعيين، ويضل التقادم معطلا إلى أن ينهي الخبير مهمته، ساعتها يسري تقادم جديد ابتداء من انتهاء هذه المهمة³.

ومما لا شك فيه أن الأطراف يلتزمون بأداء حصصهم في الخسارة المشتركة بغض النظر عن طريقة التسوية ودية كانت أم قضائية دونما تضامن بينهم⁴، لكن حال اعسار أحد الأطراف يتم توزيع حصته بين الآخرين حسب نسبة فوائدهم على أن تكون قيمة مساهمة كل معني بالأمر بمثابة الحد الأقصى للالتزاماته⁵.

لكن بالمقابل نجد المشرع قد قدم ضمانات لفائدة الأطراف الدائنين بالخسارة، إذ أنه بمقتضى المادة 321 من القانون البحري الجزائري يحق للربان رفض تسليم البضاعة وأن يطلب ايداعها إلى حين تسديد مبلغ المساهمة التي ترجع عليها إلا إذا قدم صاحبها الضمان الكافي لسد المساهمة من الخسارة.

ومن ناحية أخرى اعتبرت المادة 73/هـ من القانون البحري الجزائري الديون الناشئة عن المساهمة في الخسائر المشتركة ديونا ممتازة، ويقع هذا الامتياز فيما يخص المبالغ المستحقة لمجهز السفينة على البضائع التي تم انقاذها أو الثمن الناتج عن بيعها، وهذا الامتياز يبقى قائما مدة 15 يوما بعد تسليم البضائع ما لم تنتقل إلى الغير⁶.

خاتمة:

رأينا أن الحوادث التي تتعرض لها السفينة ذات طبيعة استثنائية، هذا ما جعلها تخضع لنظام قانوني خاص من حيث أحكامه وفيه خروج عن القواعد العامة، لأن الهدف منه هو سلامة الرحلة البحرية، والتقليل من المخاطر والحد من الآثار المترتبة عن الحوادث حال وقوعها بتوزيعها على الأطراف المعنية وبطبيعة الحال هذا ينطبق على الخسائر البحرية باعتبارها من ضمن هذه الحوادث.

ومن خلال تحليلنا للأحكام المتعلقة بهذا النظام الأصيل خلصنا إلى جملة من النتائج يأتي على رأسها القول بأن مبررات من انتقد هذا النظام بحجة كونه نظاما معقدا من حيث الإجراءات مما يهدر الجهد والوقت والنفقات مناديا بحلول نظام التأمين محله يعتبر رأيا ضعيف الحجة، كون الاعتبارات السالفة الذكر غير كافية لإلغاء نظام الخسائر المشتركة. لأن هذا النظام متجدر منذ غابر الزمان واعتمد من قبل معظم تشريعات

¹- طبقا لما نصت عليه المادة 331 من القانون البحري الجزائري.

²- حسب المادة 1/331 من القانون البحري الجزائري.

³- طبقا لأحكام المادة 2/331 من القانون البحري الجزائري.

⁴- استنادا لنص المادة 1/319 من القانون البحري الجزائري.

⁵- هذا ما جاء في الفقرة الثانية من المادة 319 من القانون البحري الجزائري.

⁶- هذا ما أكدته المادة 322 من القانون البحري الجزائري.

العالم، وحظي برعاية دولية من خلال قواعد أقرتها الاتفاقيات الدولية، مما جعل منه نظاما متميزا يعكس أهم خصائص القانون البحري والمتمثلة في الذاتية.

كما نخلص كذلك إلى أنه لا يمكن الاستغناء عن نظام الخسائر المشتركة لفائدة نظام التأمين، لماذا؟؛ لأن التأمين لا يغطي كافة صور الخسائر البحرية المشتركة، بدليل أن التأمين إن كان يغطي خسارة البضائع والسفينة فإنه لا يمتد لتغطية خسارة النفقات في غالب الأحوال، مما يجعل نظام الخسائر البحرية أكثر عملية من نظام التأمين. وتجدر الإشارة أيضا إلى أن نظام الخسائر البحرية نظام يعكس اعتبارا إنسانيا لأنه يخول للربان أن يتخذ قرار التضحية لإنقاذ ما يمكن إنقاذه من الأرواح والأموال.

في الأخير نوصي بضرورة تبسيط إجراءات نظام الخسائر البحرية المشتركة وتجاوز المعقدة منها إن لم تكن منها فائدة، والعمل على تطويره بالقدر اللازم ليتلاءم مع التطورات الحاصلة، وذلك بفتح المجال لحرية الأطراف في شأن تنظيم كيفية توزيع الخسارة البحرية ابتداء، ثم القانون ثم قواعد العرف البحري.

قائمة المصادر والمراجع

أولا: المصادر

(أ)- النصوص القانونية

- (01)- الأمر 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق ل 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري الجزائري (جريدة رسمية رقم 29 الصادرة في 10/04/1977 منقح ومعدل بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25/06/1998) (جريدة رسمية رقم 47 الصادرة في 27/06/1998).
- (02)- المرسوم التنفيذي رقم 07-220 المؤرخ في 15 يونيو 2007 المحدد لشروط اعتماد خبراء ومحافظي العواريات وخبراء التأمين لدى شركات التأمين وشروط ممارسة مهامهم وشططهم، جريدة رسمية عدد 46 لسنة 2007.
- (03)- القانون رقم 8 لسنة 1990 المتضمن قانون التجارة البحرية المصري، جريدة رسمية عدد 18 الصادرة في 03 مايو 1990.

ثانيا المراجع

أولا: الكتب

- (01)- بوكعبان العربي، الوافي في القانون البحري، دار هومة للنشر، الجزائر، 2020.
- (02)- ثروت عبد الرحيم، الخسارات البحرية المشتركة، الطبعة الأولى دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 1974.
- (03)- عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة)، طبعة خامسة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2014.
- (04)- عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، طبعة أولى، دار الفكر والقانون، مصر، 2011.
- (05)- علي جمال الدين عوض، القانون البحري، الجزء الثاني، طبعة أولى، دار النهضة العربية، مصر، 1992.

نظام الخسائر البحرية المشتركة ما بين الذاتية والضرورة

- (06)- طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2016.
- (07)- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، طبعة ثانية، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2012.
- (08)- هاني دويدار، موجز القانون البحري، بدون طبعة، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، لبنان، 1997.

ثانياً: المقالات العلمية

- (01)- حريز أسماء، دور الخبير في تسوية الخسائر المشتركة، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد 03، 2015.
- (02)- كريم مخالفة، الخسائر البحرية المشتركة وطرق تسويتها على ضوء الأمر 76-80 المعدل والمتمم في الجزائر والنظم المقارنة، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، الجلفة، العدد الثامن، 2016.
- (03)- يعقوب صرخوه، الخسائر البحرية المشتركة، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، مجلد 35، العدد الأول، كلية الحقوق جامعة عين شمس، 1993.

ثالثاً: رسائل الدكتوراه

- (01)- حريز أسماء، نظام الخسائر المشتركة في القانون البحري الجزائري مقارناً، رسالة دكتوراه، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد، 2015، 2016.