

دور الخبير في تسوية الخسائر المشتركة

حريز أسماء⁽¹⁾

مقدمة:

الخسارة المشتركة هي كل تضحية اختيارية يقوم بها الربان للمنفعة المشتركة ودرءا لخطر تتعرض له الرحلة البحرية ، ويلتزم كل من استفاد من هذه التضحية (مالك السفينة والشاحنون) بأن يساهم ويشترك فيها ، ويقوم بتحديد حصة كل من مالك السفينة والشاحنين في الخسارة المشتركة خبراء متخصصون *Dispacheur* ، كما تسمى عملية تسوية الخسائر ذاتها *Dispache*⁽²⁾ .

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.

لقد تم معالجة أحكام الخسائر المشتركة في القانون البحري الجزائري في المواد من 299 إلى 331 منه.

أما على المستوى الدولي نجد قواعد يورك وأنفرس، هذه الأخيرة ليست اتفاقية دولية حتى ولو أنها ذات تطبيق دولي، وإما هي عادة اتفاقية دولية يتم العمل بها عند خلو النصوص الوطنية من تنظيمها أو رغبة المتعاقدين في العمل بها تجنباً لمشكل تنازع القوانين.

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

إلا أنه تثار عدة تساؤلات قانونية بخصوص موضوع بحثنا هذا أهمها:

- كيف تتم عملية تسوية الخسائر المشتركة؟
- ما هي إجراءات رفع دعوى المساهمة في الخسائر المشتركة؟

1 - أستاذة مساعدة قسم أ - كلية الحقوق - جامعة وهران 2
2 Othmane BEN FADHEL, le règlement des indemnités d'assurance, revue le phare N°17 du septembre 2000, p.26.

لمعالجة هاذين العنصرين الأساسيين تم الاعتماد على الخطة التالية:

المبحث الأول: أساس التسوية (المطلب الأول: كيفية إجراء التسوية، المطلب الثاني: تحديد مهام الخبير في عملية التسوية، المطلب الثالث: الوثائق المتعلقة بتسوية ملف الخسائر المشتركة).

المبحث الثاني: إجراءات المساهمة في الخسائر المشتركة (المطلب الأول: رفع دعوى المساهمة، المطلب الثاني: ضمانات الوفاء بالاشتراك في المساهمة، المطلب الثالث: تقادم دعوى المساهمة).

المبحث الأول: أساس التسوية

الأصل أن تسوية الخسائر المشتركة تتم بين أطراف الرحلة المجهز والشاحنين بالتعاون مع خبراء التسوية. إلا أنه في الغالب، تتم هذه التسوية بين شركات التأمين، لأن المؤمنين على السفينة أو البضاعة ملتزمون بتحمل نصيب المؤمن لهم، سواء مجهز السفينة أو الشاحنين. وهذا لا يكون إلا إذا تحمل المؤمن لهم نصيبا من الخسائر المشتركة عند إفادتهم من فعل التضحية. وبالمقابل، فإن الأشخاص الذين تحملوا الخسارة بسبب التضحية بأموالهم أو بسبب النفقات التي تحملونها من جراء التضحية يترتب لهم حق بالتعويض الناجم عن الخسائر التي لحقت بهم. إلا أنهم مع ذلك يتحملون نصيبا من هذه الخسائر، الأمر الذي يحتم على الشركات المؤمنة لصالحهم الدخول في هذه التسوية لأنهم يتحملون نصيبا من الخسارة المشتركة التي تحملها الجميع.

المطلب الأول: كيفية إجراء التسوية

هنا 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⁾

الفرع الأول: المجموعة الدائنة (La masse créancière ou active)

وتتضمن هذه المجموعة قيمة التضحيات التي بذلت والتي يتعين توزيعها أي مقدار المبالغ

1 - La CAAR, Expertise (partie intégrante de l'assurance), revue trimestrielle éditée par la CAAR, N°31 du mai, juin 2010, p8 .

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.

الواجب دفعها بالاشتراك بسبب الأضرار التي حصلت أو المصاريف غير العادية فهي دائنة لأن أصحابها يطالبون الباقيون بالمساهمة بنصيبهم فيها.

وفيما يلي سنقوم بتحديد عناصر المجموعة الدائنة والتي تتمثل في مقدار الضرر اللاحق بالسفينة وثمان البضائع الهالكة ونفقات تسوية الخسائر.

أولاً: 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⁽¹⁾.

ثانياً: الضرر الذي يصيب البضائع

إن الضرر الذي قد يقع للبضائع، قد يكون ضرر ناجم عن هلاك البضاعة هلاكاً كلياً، أو أن هذا الضرر كان عبارة عن تلف تعرضت له البضاعة، وفي الحالتين يكون مالك البضاعة دائناً بقيمتها.

ثالثاً: 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.

الفرع 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 ولكن لا تدخل في المجموعة المدينة كل ما يرسل بالبريد وأمتعة البحارة والركاب وأجور البحارة ومؤن السفينة وهذا ما أكدته المادة 317 فقرة أولى قانون بحري جزائري، كذلك القاعدة رقم 17 من قواعد يورك وأنفرنس (2004).

وأما العناصر التي تحسب في إعداد المجموعة المدينة فتتمثل في البضاعة التي أنقذت، والسفينة بقيمتها الصافية وأجرة النقل.

أولاً: البضائع

إن البضاعة التي يتم إنقاذها تدخل بكامل قيمتها في الخسارة المشتركة مقدرة بقيمتها الصافية

1 - مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، الطبعة الثالثة، 1989، ص 389

في ميناء وفي يوم الوصول، وعليه يخصم من قيمتها الإجمالية أجرة النقل وأجور التفريغ والرسوم الجمركية.

ثانيا: السفينة

يدخل المجهز في المجموعة المدينة بقيمة السفينة الحقيقية الصافية في الميناء الذي تستقر فيه السفينة بعد خصم النفقات كنفقات الميناء.

ثالثا: الأجرة

لقد نص القانون البحري الجزائري 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.

الفرع الثالث: كيفية حساب النسبة بين المجموعتين الدائنة والمدينة

أولا: قيمة الاشتراك

متى تم تكوين المجموعة الدائنة والمجموعة المدينة 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 على المجموعة المدينة.

ثانيا: التصديق على التوزيع

لقد بينت المادة 319 من القانون البحري الجزائري كيفية التوزيع بين الأطراف المعنيين ذلك أنها نصت على ما يلي: «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».

وقد أعطت المادة 322 من القانون البحري الجزائري 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.

المطلب الثاني: تحديد مهام الخبير في عملية التسوية

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 بال خبراء القضائيين، ذلك أن الخبرة تهدف في هذا الإطار إلى توضيح واقعة مادية تقنية أو علمية محضة للقاضي.

ومن القوانين والمراسيم المنظمة لمهنة خبير الخسائر المشتركة نجد المرسوم التنفيذي رقم 220 07 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 46 96 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».

المطلب الثالث: الوثائق المتعلقة بتسوية ملف الخسائر المشتركة

لقد أكدت المادة 326 من القانون البحري الجزائري 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:

1- 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 الربان 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.

2- اتفاق الخسارة: (Le compromis d'avarie)

هو التزام يبين عددا 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⁽²⁾، والخيار في ذلك للمجهز، على:

أ- دفع مساهمة مؤقتة.

ب- تقديم رسالة ضمان يسلمها المؤمن.

ج- إيداع كفالة بنكية.

3- شرط عدم الانفصال (Le non séparation agrément)

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

4- جدول التقويم (L'état d'évaluation) :

جدول التقويم يطلبه الخبير، من بين ما يمكنه من تعريف المؤمن، من معرفة الحالة التي وصلت

1 - وجدي حاطوم، النقل البحري في ظل القانون والمعاهدات الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب، الطبعة الأولى، 2011، ص 37.

2 - Martine MASSABIE FRANCOIS, Elisabeth POULIN, Lexique du commerce international (les 2600 mots actuels et pratiques de l'import-export), Bréal, 2002, p 59.

عليها البضائع إلى وجهتها، يفيد ما إذا تم دفع تسبيق على الخسارة المشتركة، مبلغه، رقم الإيصال، الشخص الذي دفعه (المؤمن أو المستلم).

5- 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.

6- 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 فيه التسوية النهائية للمساهمة.

7- 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).
- 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 (سالباً 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 عالمياً بهذا الشأن في العلاقات البحرية وهذا ما أكدته المادة 327 من القانون البحري الجزائري

المبحث الثاني: إجراءات 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⁽¹⁾ وهذا ما أكدته المادة 334 فقرة 1 من قانون التجارة البحرية المصري: «يقوم بتسوية الخسائر المشتركة خبير أو أكثر يعينه ذوو 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.

وقبل 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

1 -⁸ علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1983، ص 315.

المثوية تأسيسا على القيمة الإجمالية للمصالح المعنية، ويشترط المجهز تسليم البضائع بالدفع المسبق للمساهمة المؤقتة المحسوبة على هذه المعطيات⁽¹⁾.

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

المطلب الأول: رفع دعوى المساهمة

لكل دائن في الخسارة المشتركة دعوى مباشرة قبل كل مدين للمطالبة بحصته فيها، إذا لم تتم التسوية بين ذوي الشأن بالطريقة الودية وهذا ما أكدته المادة 329 فقرة 1 من القانون البحري الجزائري بحيث 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».

وبالرجوع إلى أحكام قانون التجارة البحرية الأردني مثلا، 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⁽²⁾، 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، 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 هلاكا كليا إذ لا يمكن أن يحدث تسليم للبضاعة في مثل هذه الحالة.

1 - René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, droit maritime, deuxième édition, Dalloz, 1997, p 49.

2 - عادل علي المقدادي، القانون البحري، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، 1999، ص 242.

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 للتقادم، لأن هذه الدعوى إنما تنشأ عن التسوية ذاتها⁽¹⁾.

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.

المطلب الثاني: ضمانات الوفاء بالاشتراك في المساهمة

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 الباقين 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 قانون التجارة البحرية المصري 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».

لتفادي ضياع الحقوق فقد زود القانون الدائن بسبب الخسارة المشتركة، بضمانات خاصة تأميناً لاستيفاء ما له من حقوق، وتتمثل هذه الضمانات في حق الامتياز على البضائع ثم حق المجهز في حبس تلك البضائع حتى يستوفي حصة صاحبها في المساهمة.

الفرع الأول: حق الامتياز

اعتبرت المادة 73 فقرة 5 من القانون البحري الجزائري الديون التالية ديونا ممتازة: « الديون الناشئة عن الإسعاف أو الإنقاذ وسحب حطام السفن أو المساهمة بالخسائر المشتركة وكذا المصاريف

1 - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 398.

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 القانون البحري الجزائري التمسك بالامتيازات المقررة في القانون المدني، باعتباره الشريعة العامة في مجال القانون الخاص على أن الديون التي تستفيد من امتيازات القانون المدني لا تأخذ مرتبتها إلا بعد الامتيازات والرهون البحرية.

الفرع الثاني: الحق في الحبس

لقد عرفت المادة 200 من القانون المدني الجزائري حق الحبس بأنه: « لكل من التزم بأداء شيء أن يمتنع عن الوفاء به ما دام الدائن لم يعرض الوفاء بالتزام المدين أو ما دام الدائن لم يقيم بتقديم تأمين كاف للوفاء بالتزامه.

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 ناشئا 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.

وبالرجوع إلى أحكام القانون البحري نجد أن المادة 336 من قانون التجارة البحرية المصري نصت على ما يلي: « للربان الامتناع 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. كما أعطى القانون لأصحاب البضائع التي هلك امتيازها على السفينة وأجرتها ضمانا للوفاء

بحصتها من الخسارة المشتركة فإذا كان أحد المدينين معسرا توزعت حصته على المدينين الباقين كل بنسبة مساهمته في الخسارة المشتركة وهذا طبقا لأحكام المادة 281 من قانون التجارة البحرية الأردني.

أما فيما يتعلق بقواعد يورك وأنفرس (2004) 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 فورا في حساب خاص مشترك باسم ممثلين يعين أحدهم مالك السفينة وآخر يعينه المودعون وذلك في بنك يتفق عليه كلاهما والمبالغ المودعة وما قد يستحق لها من فوائد تحفظ ضمانا 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 وغالبا 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.

المطلب الثالث: تقادم دعوى المساهمة

تناولت المادة 331 من القانون البحري الجزائري 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».

أما فيما يتعلق بقواعد يورك وأنفرس لسنة 2004 فنجد أن المادة 23 منها حددت مدة التقادم بست سنوات ابتداء من اليوم الذي انتهت فيه الرحلة البحرية.

ولعل زيادة مدة تقادم دعوى الاشتراك إلى ست سنوات يرجع إلى أن إجراءات تسوية الخسائر المشتركة وحصرها وتوزيعها تعتبر إجراءات معقدة وطويلة .

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 وتتقادم دعوى الخسائر المشتركة بمرور سنتين ابتداء من اليوم الذي انتهت فيه الرحلة البحرية⁽¹⁾.

وبالرجوع إلى قانون -67 545 الفرنسي والخاص بحوادث البحر، نجد المادة 40 منه نصت على أن: «دعوى الخسائر المشتركة تتقادم بمضي خمس سنوات ابتداء من اليوم الذي انتهت فيه الرحلة البحرية».

أما فيما يتعلق بقواعد يورك وأنفرس 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

1 - رار 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 réclament. 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.

المشتركة وحصرها وتوزيعها تعتبر إجراءات معقدة وطويلة

إلا أن بعض التشريعات تفضل أجلا 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».

الخاتمة:

نستنتج مما سبق قوله، أن دراسة الخسارة المشتركة تتطلب كثيرا من اليقظة، فليس واردا أن تسوى الخسارة المشتركة على الثقة في الخبير.

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.

قائمة المراجع

أولا: باللغة العربية

- عادل علي المقدادي ، القانون البحري، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع ، 1999، ص 242.
- علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1983.
- مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، الطبعة الثالثة، 1989 .
- وجدي حاطوم، النقل البحري في ظل القانون والمعاهدات الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب، الطبعة الأولى، 2011 ، ص 37 .

ثانيا: باللغة الفرنسية

-La CAAR, Expertise (partie intégrante de l'assurance), revue trimestrielle éditée par la

CAAR, N°31 du mai, juin 2010.

-Martine MASSABIE FRANCOIS, Elisabeth POULIN, Lexique du commerce international (les 2600 mots actuels et pratiques de l'import-export), Bréal, 2002, p 59.

-Othmane BEN FADHEL, le règlement des indemnités d'assurance, revue le phare N°17 du septembre 2000.

- René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, droit maritime, deuxième édition, Dalloz, 1997 .

-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.

أهم النصوص القانونية المعتمدة:

- أمر 80 76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 05 98 المؤرخ في 25 يونيو 1998 المتضمن

القانون البحري الجزائري (الوارد بالجريدة الرسمية، عدد 29 لسنة 1977، الجريدة الرسمية العدد 47 لسنة 1998)

- قواعد يورك وأنفرس (2004).

- المرسوم التنفيذي رقم 220 07 المؤرخ في 14 يونيو 2007 والذي يحدد شروط اعتماد خبراء ومحافظي العواريات

وخبراء التأمين لدى شركات التأمين وشروط ممارسة مهامهم وشطبهم (الجريدة الرسمية، العدد 46).

