



جامعة الأزهر

كلية الشريعة والقانون بأسسيوط

المجلة العلمية

**الجوانب القانونية للخسائر البحرية المشتركة
دراسة في النظام البحري السعودي والقانون البحري العماني**

إعداد

د/ مصطفى راتب حسن

أستاذ القانون المدني المساعد
كليات عنيزة الأهلية

د/ حسام سيد عبدالرحيم

أستاذ القانون التجاري المساعد
كليات عنيزة الأهلية

(العدد السابع والثلاثون الإصدار الأول يناير ٢٠٢٥م الجزء الثاني)

الجوانب القانونية للخسائر البحرية المشتركة دراسة في النظام البحري

السعودي والقانون البحري العماني

حسام سيد عبد الرحيم ، مصطفى راتب حسن علي.
قسم الأنظمة، تخصص القانون التجاري، كلية الدراسات الإنسانية والإدارية،
كليات عنيزة الأهلية، المملكة العربية السعودية.

البريد الإلكتروني: ho.sa14574@gmail.com ، mostafa.rateb202@gmail.com

ملخص البحث:

تعتبر الملاحة البحرية من أهم الأنشطة الإنسانية وأكثرها تحقيقاً لمصلحة الشعوب، ولها مكانة متقدمة ودور حيوي ومهم في النشاط الاقتصادي، وبالذات في الدول الخليجية، حيث تتميز بمنافستها في هذا المجال، الأمر الذي يتطلب مواكبة قانونية وتشريعات لفض المنازعات البحرية والتي تحدث نتيجة للأخطار التي تتعرض لها السفن أثناء رحلتها من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، وتختلف هذه المنازعات من حيث مسببات الأخطار فيها، منها يرجع لخطأ الربان ومنها يرجع إلى سوء تصرف الشاحنين، والخطر الذي يعتني البحث بدراسته هو الذي تقود مسبباته إلى أسباب خارجة عن إرادة الناقل وأصحاب البضائع (الشاحنين) فيرجع إلى أسباب أجنبية لا يد للربان والشاحنين فيها، حيث ترجع مسبباتها لأفعال الطبيعة البحرية والظروف الخارجة عن إرادة أطراف عقد النقل البحري، وقد اصطلح على تسمية تلك الأسباب بالخسائر البحرية المشتركة ومصطلح الخسائر البحرية المشتركة من المصطلحات التي نالت اهتماماً بالغاً على مر العصور ويتطلب توافر أربعة عناصر، أولها إلقاء جزء من الشحنة في البحر، وثانيها أن يكون الهدف تخفيف الحمولة لإنقاذ السفينة وما فيها من

بضاعة من الخطر، وثالثهم إنجاز مهمة حماية السفينة وما فيها من حمولة، ورابعهم أن يتم تعويض أصحاب البضائع التي تم إلقائها في البحر من بقية أصحاب البضائع والسفينة، من خلال عملية تحديد مساهمة الأطراف من دائنين، ومدنيين للوصول إلى تسوية وتوزيع الخسارة بطريقة عادلة بالاتفاق، ويوصي الباحثين بإجراء المزيد من الدراسات والأبحاث حول موضوع الحوادث البحرية، وخاصة الخسائر البحرية المشتركة، من أجل تطوير أحكامها وقواعدها بما يتماشى مع التطورات البحرية في الوقت الراهن.

الكلمات المفتاحية: الخسائر - البحرية - الجوانب - القانون - السعودي - العماني.

The Legal Aspects of General Average Losses: A Study in the Saudi Maritime System and Omani Maritime Law

Hossam Said Abdel Rahim, Mostafa Rateb Hassan Ali,
Department of Law, Commercial Law Specialization, College of Humanities and Administrative Studies, Unaizah Private Colleges, Kingdom of Saudi Arabia.

Department of Law, Civil Law Specialization, Unaizah College for Humanities and Administrative Studies, Saudi Arabia.

Email: ho.sa14574@gmail.com , mostafa.rateb202@gmail.com

Research Abstract:

Maritime navigation is one of the most significant human activities, contributing greatly to the welfare of nations. It holds a prominent and vital role in economic activities, particularly in Gulf countries, which excel in this sector. This necessitates legal frameworks and legislation to address maritime disputes arising from risks faced by ships during their voyages from loading to unloading ports. These disputes vary based on the causes of risks, some attributable to errors by captains and others to mismanagement by shippers. The study focuses on risks caused by factors beyond the control of carriers and cargo owners (shippers), These risks arise from natural maritime acts and unforeseen circumstances that are outside the will of the parties involved in the maritime

transport contract. Such causes are referred to as "General Average", a concept that has received considerable attention throughout history. For an incident to qualify as a General Average loss, four elements must be met: Part of the cargo must be intentionally jettisoned into the sea. The purpose must be to lighten the load to save the ship and its cargo from danger. The action must achieve the goal of protecting the ship and its cargo. Compensation must be provided to the owners of the jettisoned cargo by the other cargo owners and the ship's owners. This is achieved by determining the contribution of all parties involved—debtors and creditors—to reach a fair settlement and distribution of the loss through mutual agreement. The study recommends further research on maritime incidents, especially General Average losses, to enhance their regulations and adapt them to contemporary developments in maritime activities.

Keywords: Losses - Maritime - Aspects - Legal - Saudi - Omani.

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

المقدمة

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على أشرف المرسلين سيدنا محمد وعلى آله وصحبه أجمعين.

الملاحة البحرية تعتبر من أهم الأنشطة الإنسانية وأكثرها تحقيقاً لمصلحة الشعوب، ولها مكانة متقدمة ودور حيوي ومهم في النشاط الاقتصادي، وبالذات في الدول الخليجية، حيث تتميز بمنافستها في هذا المجال.

وهذا النشاط الكبير الذي تقوم به هذه الملاحة البحرية في التجارة الدولية يتطلب مواكبة قانونية وتشريعات لفض المنازعات البحرية والتي تحدث نتيجة للأخطار التي تتعرض لها السفن أثناء رحلتها من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، وتختلف هذه المنازعات من حيث مسببات الأخطار فيها، منها يرجع لخطأ الربان ومنها يرجع إلى سوء تصرف الشاحنين.

والخطر الذي يعتني البحث بدراسته هو الذي تقود مسبباته إلى أسباب خارجة عن إرادة الناقل وأصحاب البضائع (الشاحنين) فيرجع إلى أسباب أجنبية لا يد للربان والشاحنين فيها، حيث ترجع مسبباتها لأفعال الطبيعة البحرية والظروف الخارجة عن إرادة أطراف عقد النقل البحري، وقد اصطلح على تسمية تلك الأسباب بالخسائر البحرية المشتركة، وفي بعض التشريعات تسمى بالعواريات العامة^(١).

(١) والعوار هو العيب (يقال سلعة ذات عوار أي سلعة بها عيب).

ومصطلح الخسائر البحرية المشتركة من المصطلحات التي نالت اهتماماً بالغاً على مر العصور، وأول ما عرف هذا النظام البابليين ثم أعقبهم الفينيقيين، وكان يعرف بنظام الرمي في البحر، وهو يشكل الأصل لهذا النظام، ومغزاه أن البضائع التي يقوم الربان برميها في البحر من الشحنة التي تحملها السفينة بقصد تخفيف الخطر التي يهددها، يكون لأصحاب تلك البضائع الحق في الرجوع على أصحاب السفينة وبقيّة أصحاب البضائع الأخرى للمطالبة بقيمة ما استفادوا منه من تلك التضحية.

ومن هنا يتضح أن الخسائر البحرية المشتركة تنحصر في تطابق أربعة عناصر، وحيث ما توافرت تكون الخسارة خسائر بحرية مشتركة أولها إلقاء جزء من الشحنة في البحر، وثانيها أن يكون الهدف تخفيف الحمولة لإنقاذ السفينة وما فيها من بضاعة من الخطر، وثالثهم إنجاز مهمة حماية السفينة وما فيها من حمولة، ورابعهم أن يتم تعويض أصحاب البضائع التي تم إلقاءها في البحر من بقيّة أصحاب البضائع والسفينة.

وفي قانون رودس^(١) الذي وضع في جزيرة رودس عام ١٩١٦م. ق.م. جاء نفس المفهوم لمصطلح الخسائر البحرية المشتركة (إذ أُلقيت من حمولة

(١) قانون رودس عبارة عن أعراف بحرية قديمة تنظم عمل السفن التجارية، وهي تنسب إلى السكان الذين كانوا يستوطنون جزيرة رودس في حقبة زمنية سابقة للميلاد، ومن أهم القواعد التي تضمنها ذلك القانون أنه إذا أُلقيت بضائع من حمولة السفينة في البحر بقصد تخفيف هذه الحمولة، فإن ما يضحى به في سبيل المجموع يتعين التعويض عنه عن طريق المساهمة من قبل جميع أصحاب المصالح والبضائع في تلك الإرسالية، وهذه القاعدة تعتبر الأصل التاريخي لنظام الخسارة البحرية المشتركة، طبعة ثالثة، ٢٠١٦م، ص ١٣. =

السفينة في البحر بقصد تخفيف هذه الحمولة، فإن ما يضحى به في سبيل المجموع يتعين التعويض عنه عن طريق المساهمة من قبل جميع أصحاب المصالح المتماثلة في تلك الإرسالية) ، حيث تعتبر هذه القاعدة الأصل التاريخي لشريعة الخسائر البحرية المشتركة في مجملها.

ويعتبر هذا النظام هو الأساس التي تعتمد عليه المحكمة المختصة في دعوى المساهمة البحرية التصرف المسبب للضرر والخسائر، ممثلاً للنقل لذلك التصرف سواء بإلقاء البضائع في البحر، أو غمرها بالمياه، أو التضحية بأجزاء من السفينة، أو تكبد مصروفات غير عادية، حيث لا يعود ذلك إلى خطأ أو خطأ أحد تابعيه من أفراد الطاقم، ولا بد من جبر تلك الأضرار.

أولاً: أهمية البحث وأهدافه:

تتلخص أهمية البحث وأهدافه في الآتي:

-إظهار الجانب القانوني في تطبيق نظام الخسائر البحرية المشتركة والتفريق بين الأضرار الناجمة من أحد أطراف الرحلة البحرية والأضرار التي تقع نتيجة لتضحية اختيارية من الربان من أجل السلامة العامة لكل من كان في الرحلة البحرية.

-إبراز كيفية تقدير المساهمة في الخسائر المشتركة ومحاولة إيجاد حلول

موحدة في تقييم الخسائر

-بيان دور الخبير في إجراء عملية تسوية الخسائر البحرية المشتركة.

=وفي هذا البحث سوف نتناول جميع القواعد القانونية المتعلقة بالخسائر البحرية المشتركة وطريقة تسويتها وطريقة إقامة دعوى المساهمة البحرية في حالة فشل ذوي الشأن في التسوية الودية.

ثانياً: أسباب اختيار موضوع البحث.

السبب المباشر لاختيار موضوع البحث الصعوبات التي تواجه ذوو الشأن في الرحلة البحرية في قبول وتفهم تطبيق أحكام نظام الخسائر البحرية المشتركة عند توفر شروطها وطريقة اختيار خبير التسوية باتفاق أطراف الرحلة البحرية وفي غالب الأحيان يرفض أصحاب البضائع أو مجهزة السفينة تعيين خبير التسوية أو رفض قراره، مما يجعل أحد الأطراف يلجأ للمحكمة المختصة لرفع دعوى المساهمة، مما يؤدي إلى حدوث منازعات يطول أمدها في المحاكم ويضيع معها الكثير من الوقت والجهد والمال، ويركز البحث على آليات تجنب ذلك ومواكبة التعديلات التي طرأت على القواعد البحرية الدولية في هذا الشأن لتلافي القصور في التشريعات، وإظهار عدالة دعوى المساهمة البحرية وفقاً للمفاهيم المتطورة في هذا المجال.

ثالثاً: مشكلة البحث.

يثير موضوع الخسائر البحرية المشتركة العديد من المشكلات القانونية من حيث أساس المسؤولية المدنية عن تلك الخسائر والقواعد البحرية التي تحكمها، وكذلك شروط تطبيق الخسائر البحرية المشتركة وأخيراً القواعد القانونية التي تحكمها وكيفية اقتسام الخسائر البحرية بين الأطراف في الرحلة البحرية، وكذلك معرفة أطراف دعوى المساهمة في حالة فشل التسوية الودية، مستعيناً في ذلك بالقوانين والاتفاقيات الدولية والقوانين المحلية.

رابعاً: أسئلة البحث.

هناك الكثير من الأسئلة في هذه الأطروحة:

- ما المنطق الفقهي والقانوني لإلزام غير المباشر والمتسبب في الخسائر البحرية المشتركة بالمساهمة في جبر الضرر والتعويض عنها؟
- ما الشروط التي تجعل الخسارة خسارة مشتركة؟
- كيف يتم اقتسام هذه الخسائر بين ذوي الشأن في الرحلة البحرية؟
- ما القواعد التي تحكم الخسائر البحرية المشتركة من حيث تعيين خبير التسوية؟
- من هم أطراف دعوى المساهمة في حالة فشل التسوية الودية بواسطة الخبير؟ وما هي المحكمة المختصة بذلك؟

خامساً: منهج البحث.

انتهج البحث المنهج الاستقرائي والتحليلي المقارن وهو منهج يقوم على دراسة الخسائر البحرية المشتركة وكيفية تسويتها مقارنة بما عليه العمل في القانون البحري السعودي والعُماني والقوانين الأخرى، والقواعد الدولية المتعلقة بهذا الشأن.

سادساً: خطة البحث.

تناول هذا البحث في مبحثين يسبقهما مبحث تمهيدي على النحو التالي:

مبحث تمهيدي: ماهية الخسائر البحرية المشتركة. وفيه مطلبان :

المطلب الأول: مفهوم الخسائر البحرية المشتركة.

المطلب الثاني: أساس المسؤولية المدنية عن الخسائر البحرية المشتركة.

المبحث الأول: شروط تطبيق الخسائر البحرية المشتركة. وفيه مطلبان :

المطلب الأول: حصول تضحية اختيارية من جانب الربان.

المطلب الثاني: وقوع الخسائر نتيجة مباشرة للتضحية.

المبحث الثاني: تسوية الخسائر البحرية المشتركة. وفيه مطلبان :

المطلب الأول: القواعد التي تحكم الخسائر البحرية المشتركة.

المطلب الثاني: دعوى المساهمة في الخسائر البحرية المشتركة.

مبحث تمهيدي

ماهية الخسائر البحرية المشتركة

تمهيد وتقسيم:

تعتبر السفينة الوسيلة الرئيسية في النقل البحري والملاحة البحرية، وقد تطورت صناعتها عبر الزمن لكي تتصدي لمخاطر البحر، والذي يعتبر مصدرًا للمخاطر التي تصيبها، تترجم هذه المخاطر إلى خسائر مادية وأضرار تصيب السفينة والبضاعة على حد سواء.

ويعتبر نظام الخسائر البحرية المشتركة من أقدم الأنظمة في القانون البحري، فقد كان معروفًا منذ القدم وعالجته مختلف التشريعات الوطنية والدولية، إلا أنها اختلفت في أساسه القانوني، وكذلك في صورته وطرق تسويته، والتي لا تزال محل جدل لدى بعض رجال القانون، فكيف عالج المشرع السعودي والعُماني هذه المسألة تشريعاتهما، وتتضمن الإجابة على السؤال المطروح بيان مفهوم هذا النظام، بإعطاء بعض التعريفات للخسائر البحرية المشتركة، ثم نتطرق إلى معرفة أساس المسؤولية المدنية عن هذه الخسائر البحرية المشتركة، وذلك طبقًا للتقسيم التالي:

المطلب الأول: مفهوم الخسائر البحرية المشتركة.

المطلب الثاني: أساس المسؤولية المدنية عن الخسائر البحرية المشتركة.

المطلب الأول

مفهوم الخسائر البحرية المشتركة

تمهيد وتقسيم:

إن مصطلح الخسارات البحرية المشتركة يعتبر من المصطلحات القديمة في القانون البحري، ولقد أعطت بعض التعاريف القانونية للخسائر البحرية المشتركة فهم أوسع^(١)، وذلك من خلال التعاريف التي تبنتها العديد من التشريعات الدولية والوطنية، نعرض للتعريف اللغوي والقانوني على النحو الآتي:

أولاً: التعريف اللغوي للخسارات المشتركة.

يتكون مصطلح الخسارات المشتركة من كلمتين، الكلمة الأولى الخسارات وهي جمع خسارة وهي الضلال والهلاك، ومصدرها خسر أي ضل، يقال خسر التاجر أي وضع أو غبن في تجارته، بمعنى خسر فيها، وعكسه ربحت التجارة، أي ربح فيها، يقال صفقة خاسرة أي غير رابحة، وكرة خاسرة أي غير نافعة^(٢)، ويقال أيضاً: خسر التاجر، أي نقص ماله فيها، يقال: فلان هلك وضل، فهو خاسر وخسير، وفلان خسر الميزان والكيل، أي نقصه^(٣).

أما كلمة المشتركة، فأصلها من كلمة شرك، والشركة أو الشراكة بمعنى واحد، يعني مخالطة الشريكين، يقال: اشتركنا بمعنى تشاركنا، وقد اشترك

(١) د. محمد عبدالمنعم داود، القانون الدولي للبحار، الإسكندرية، ١٩٩٩م، ص ١٢٧.

(٢) الإمام / جمال الدين بن المنصور، لسان العرب، دار صادر بيروت، المجلد العاشر، باب الرءاء فصل الخاء المعجمة، ص ٢٣٨، ٢٣٩.

(٣) المعجم الوسيط، مجمع اللغة العربية ج ١، ط ٣، مطابع الأوفست بشركة الإعلانات الشرقية، جمهورية مصر العربية، بدون تاريخ نشر.

الرجلان وتشاركا وشارك أحدهما الآخر، وقولنا أشرك بالله، أي جعل شريكا في ملكه، تعالى الله عن ذلك، والجمع اشراك وشركاء^(١)، يقال: فلان في الأمر شركاء، وشركة، أي كان لكل منهما نصيب منه، فهو شريك، ويقال أيضا: أشركه في أمره، أي أدخله فيه، ولفظ المشترك، له أكثر من معنى، يقال: رجل مشترك، أي مهموم يحدث نفسه، ويقال: مال أو أمر مشترك، أي لك ولغيرك فيه حصة^(٢).
ثانياً: التعريف القانوني للخسائر المشتركة.

هناك عدة تعريفات للخسائر المشتركة منها ما أردته قواعد يورك وانفرس لسنة ٢٠٠٤م باعتبارها آخر تعديل شهدته تلك القواعد، وكذلك التعريف الوارد في النظام البحري السعودي والقانون البحري العماني، وكذلك التعريف الوارد في القانون البحري المصري، وذلك فيما يلي:

فقد عرفت قواعد يورك وانفرس لسنة ٢٠٠٤م في القاعدة A مصطلح الخسائر البحرية المشتركة بالآتي:

١- يكون الفعل خسارة مشتركة عندما تكون هناك تضحية أو مصروفات غير عادية يتم تكبدها عمدا وبطريقة معقولة لضمان السلامة العامة وبقصد تجنب الأخطاء التي تتعرض لها الأموال والممتلكات المشاركة في المخاطرة البحرية.

٢- تتحمل المصالح المشاركة تضحية ومصروفات الخسارة المشتركة وفقا للأسس الواردة فيما بعد.

(١) لسان العرب، لابن منظور، دار صادر، بيروت، الطبعة ٣، ١٤١٤هـ، ص ٤٤٨، ٤٤٩.

(٢) المعجم الوسيط، مجمع اللغة العربية، مرجع سابق، ص ٤٤٩، ٥٠٠.

ويتضح من ذلك التعريف أن الجمعية البحرية الدولية حاولت بقدر الإمكان إعطاء مصطلح الخسائر المشتركة تعريفاً شاملاً وجامعاً لكل جوانبه حتى لا يكون هناك أي التباس عند تطبيقه من الناحية العملية.

وقد عرف النظام البحري السعودي^(١) الخسائر البحرية المشتركة في الفقرة ٣٢ من المادة الأولى بأنه: "كل تضحية أو مصروفات غير اعتيادية، يقررها الربان، تبذل أو تنفق عن قصد وبكيفية معقولة، من أجل السلامة العامة لتجنب خطر داهم يهدد السفينة أو البضائع الموجودة عليها".

وعرف المشرع العماني الخسائر البحرية المشتركة، في الفقرة الأولى من المادة رقم (٣١٢) كما يلي: "يقصد بالخسارة المشتركة كل تضحية أو مصاريف استثنائية تؤدي إرادياً ولها ما يبررها من أجل السلامة الجماعية وبقصد حماية الأموال المشتركة في مشروع بحري من خطر يهددها أو يعتقد الربان لأسباب معقولة أنه يهددها..."^(٢).

أما المشرع المصري فقد عرف الخسائر البحرية المشتركة في المادة رقم ٣١٩ منه كما يلي: "١ - تُعد خسارة مشتركة كل تضحية أو مصروفات غير اعتيادية يقررها الربان تبذل أو تنفق عن قصد وبكيفية معقولة من أجل السلامة العامة لاتقاء خطر داهم يهدد السفينة أو الأموال الموجودة عليها، وكل خسارة لا

(١) الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/٣٣) وتاريخ ٥/٤/١٤٤٠ هـ، قرار مجلس الوزراء رقم (١٩٧) بتاريخ ٤/٤/١٤٤٠ هـ.

(٢) انظر القانون البحري العماني الصادر بالمرسوم السلطاني رقم ٣٥ لعام ١٩٨١م، المعدل لغاية المرسوم السلطاني رقم ٤٧/١٦/٢٠١٦م.

تنطبق عليها أحكام الفقرة السابقة تعد خسارة خاصة. ٢- ويفترض أن الخسارة خاصة، وعلى من يدعي أنها خسارة مشتركة إثبات ذلك" (١).

عرف فقهاء القانون البحري نظرية الخسائر البحرية المشتركة بأنها: الأضرار التي تحصل اختياراً في حالة الخطر وكذلك المصاريف المنصرفة في مثل هذه الأحوال لمنفعة السفينة وحمولتها وسلامتها العمومية، وهذه الخسائر يشترك المجز والشاحنون في تحمله، وعرف أيضاً بأنه: الخسارة التي تقع في سبيل السلامة العامة للسفينة أو البضائع، وذلك إنفاق بعض المصروفات في سبيل سلامة السفينة بمن عليها من أشخاص وما عليها من بضائع، أي قد تكون الخسائر المشتركة، خسارة أشياء أو خسارة مصروفات، لذا يتحمل جميع ذوي الشأن في الرحلة البحرية هذه الخسائر، فيشترك فيها المجز وأصحاب البضائع، وهذه الخسائر قد تسمى بالخسائر العامة أو العوارية العمومية (٢).

ويتضح من خلال التعريفات السابقة أن الصفة المميزة للخسارة المشتركة هي التضحية الاختيارية التي يقوم بها الربان، أو المصاريف التي تتفق بصفة استثنائية واختيارية ومعقولة في سبيل السلامة العامة بقصد تجنب خطر تتعرض

(١) نص المادة ٣١٩ من قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠، بتاريخ ١٩٩٠/٥/٣ م.

(٢) د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، ط٤، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٣ م، ص ٦٤٨.

د. أميرة صدقي، الوجيز في القانون البحري، بدون مكان نشر، القاهرة، ٢٠١٧ م، ص ٢٤٩.

له السفينة، أو الأموال أثناء الرحلة البحرية، وأن الخسارة التي تترتب على تلك التضحية الاختيارية توزع على أصحاب المصالح المشتركة في الرحلة البحرية. ويقصد بها -بشكل عام - كل الأضرار أو الخسارات التي قد تقع أثناء الرحلة البحرية والناجمة عن قصد واختيار من قائد السفينة أو الربان، وذلك من أجل المحافظة على السلامة العامة للرحلة البحرية سواء أكانت هذه الخسارات أو الأضرار واقعة للسفينة أو البضائع الموجودة فيه أو أي مصروفات أخرى ينفقها قائد السفينة من أجل المحافظة على سلامة الرحلة البحرية، وبالتالي يترتب عن تلك الخسارات مساهمة جميع الشاحنين والمجهز في تحمل تلك الأضرار، فمثلاً إذا قام الربان بإلقاء بعض البضائع في البحر، أو بكسر أشرعة السفينة وصواريخها تخفيفاً لحمولتها وتمكينها لها لمتابعة السفر، أو بدفع مكافأة عن المساعد التي قدمتها سفينة أخرى لسفينته في حالة الخطر، فكل هذه الأضرار الناتجة عن الفعل الإرادي لقائد السفينة تدخل في مضمون الخسارات البحرية المشتركة والتي يشترك الجميع في تحملها.

هذا باختصار مفهوم الخسارات البحرية المشتركة، لذا يمكن جمع بينها في عبارة واحدة موجزة بأن الخسارات البحرية المشتركة عبارة عن تصرف اختياري من ربان السفينة لإحداث أضرار لبعض عناصر الرحلة البحرية من أجل تفادي أضرار أكبر وأخطر من ذلك، وبالتالي يترتب على ذلك تحمل جميع أصحاب العناصر المكونة للرحلة البحرية في تعويض الأضرار التي أحدثتها الربان باعتباره أميناً على مصالحهم، وله الحرية الكاملة في التصرف بما يحقق السلامة العامة للرسالة البحرية.

المطلب الثاني

الأساس القانوني للخسائر البحرية المشتركة

تمهيد وتقسيم:

لقد استقر الرأي على أن نظام الخسائر البحرية المشتركة هو نظام أصيل يستمد أصوله من ضرورات الملاحة البحرية والميل نحو تفادي الأخطار والتقليل من آثارها.

ويرجع العديد من فقهاء القانون نظام الخسائر البحرية المشتركة إلى وجود ما يشبه الرابطة التعاونية بين أطراف المخاطرة البحرية المشتركة، تؤسس على اتحاد مصالحهم في نجاح الرحلة واشتراكهم في المخاطر والظروف التي يتعرضون إليها والتي تتعلق بالسلامة البحرية التي يعود نفعها الضمني على جميع الأطراف⁽¹⁾.

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

(1) Jean Pierre Beurrier, Droits maritimes, Dalloz, 2ème edition, 2008, p.516.

فكان ذلك سبباً لظهور عدة نظريات قانونية وفي هذا المطلب سوف نقوم بدراسة مختلف النظريات القانونية التي حاولت التأسيس لمبدأ المشاركة في الخسارة، وذلك طبقاً لما يلي:

١- نظرية العقد أو المشاركة:

يفترض بعض الفقه أن منشأ نظام الخسائر البحرية المشتركة هو عقد النقل أو المشاركة المؤسسة عليه^(١).

فنظرية الخسائر البحرية المشتركة ليست تطبيق للقواعد العامة بل هو نظام بحري أصيل يتضمن خروجاً عن هذه القواعد^(٢).

ويقوم على اتفاق ضمني بين المجهز والشاحنين يشتركون بمقتضاه في تحمل المخاطر التي ستعرض لها الرسالة البحرية^(٣).

فعندما يهدد السفينة خطر حقيقي ، تجب -حينئذٍ - عملية إنقاذها، فإن المالك أو المجهز إذا كان هذا الأخير ليس هو مالك السفينة يلتزم بأداء النفقات الملائمة لعملية الإنقاذ.

(١) د. ثروت عبدالرحيم، الخسائر البحرية المشتركة، جامعة الكويت، ط٢، ص ١٩٧٤. ص ١٣.

(٢) د. طارق سيف، الخسائر البحرية المشتركة، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، ٢٠٠٤م، ص ٢٠.

(٣) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ١٩٩٩م، ص ٤٢٥.

وبالتالي فإن المشاركة في تحمل النفقات حسب هذه النظرية هي مشاركة مبررة، ذلك أن الربان يتصرف في موقع المجهز وهذا ما يؤكد التطور التاريخي الذي مر به نظام الخسائر البحرية المشتركة.

ووفقاً لفتصلية البحر وأحكام أوليرون فإنه كان يجب على الربان أن يستشير الشاحنين وممثلهم قبل القيام بأية تضحية في سبيل السلامة العامة مما يجزم أن أساس المساهمة في الخسارة عقد ضمني بين المجهز والشاحنين.

غير أن نظرية العقد قد تعرضت للعديد من الانتقادات حيث لوحظ أنها مخالفة تماماً للتطبيق الذي تعرفه الخسائر البحرية المشتركة^(١).

ويتجلى ذلك - من جهة أولى - في أن هذه النظرية تتطلب تشكيل اتفاق ضمني بين الملزم بالأداء والمستفيد من التضحية لفائدة شخص ثالث وهو المطالبة 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 وإن كانت صالحة لتفسير العلاقة بين الشاحن والناقل إلا أنها لا تصلح لتفسير العلاقة بين الشاحنين بعضهم البعض.

وهذا ما يدل على عجز نظرية العقد أو المشاركة عن تفسير الأساس الذي يقوم عليه نظام الخسائر البحرية المشتركة.

(١) د. طارق سيف، مرجع سابق، ص ٢٠.

٢- نظرية الإثراء بلا سبب^(١):

يرى العديد من الفقه أن المساهمة في الخسائر البحرية المشتركة قائمة على أساس الإثراء بلا سبب.

فالأموال المضحى بها عمداً أحدثت افتقاراً بصاحبها وعادت بالمصلحة على الباقي مما يستوجب عليهم المساهمة في الخسارة التي لحقت متى تمت التضحية بأمواله لفائدة الرحلة.

ذلك أن عمل الربان الاختياري قد ألحق خسارة بمالك السفينة أو بأحد الشاحنين أو هذه الخسارة قد ينشأ عنها إثراء الشاحنين الآخرين الذين سلمت بضاعتهم وإثراء المجهز الذي سلمت سفينته.

ولذا، يجوز لمن لحقته الخسارة أن يرجع على من أثرى بمقتضى دعوى الإثراء بلا سبب ورغم ذلك فقد حاول بعض الفقه استبعاد هذه النظرية كأساس قانوني مقبول لتفسير الخسائر البحرية المشتركة وذلك لعدة أسباب.

فقد ذهب جانب من الفقه إلى القول أن مجرد تفادي الضرر لا يعني اغتناء ولا يبرر رجوع من لحقه الضرر على من لم يصبه الضرر.

(١) د. دريال عبدالرزاق، الوجيز في النظرية العامة للالتزام، دار العلوم والنشر والتوزيع، الجزائر، ٢٠٠٤م، ص ١٠٩.

الإثراء بلا سبب ويقصد به العموم أن من أثرى من عمل الغير أو من شئ لى الغير وترتب عن ذلك افتقار في الجانب الطرف الثاني فإن المثري يلتزم بتعويض ما أثرى به دون حق.

Rene Rodier, Droit maritime, précis, Dalloz, Paris, 9ème edition, 1979, p.468.

ويرى جانب آخر من الفقه أن إثراء المدين فيما يتعلق بالخسائر البحرية المشتركة ليس حتما بدائم كما هي في حالة الإثراء بلا سبب^(١) مثلا: إذا هلكت سفينة بسبب عاصفة ثانية بعد أن كانت قد نجت من عاصفة أولى بفضل البضائع التي هلكت فإن شروط الإثراء بلا سبب فيما يتعلق بخسارة البضائع التي هلكت تصبح غير متوفرة بعد هلاك السفينة ولو مبدئيا في الخسائر الناجمة عن الأموال التي ضاعت لتخليص السفينة من العاصفة الأولى.

كما يرى بعض الفقهاء أن نظرية الإثراء بلا سبب تفترض افتقار في ذمة شخص يقابله إثراء في ذمة الآخر بما إذا سلمنا بأن الخسائر المشتركة تؤدي إلى افتقار في ذمة أصحاب البضائع التي أُلقيت في البحر فإن هذا الافتقار لا يقابله إثراء^(٢).

كما ذهب فقهاء آخرون إلى القول أن مجموع القواعد التقنية التي تحكم المساهمة في الخسائر البحرية المشتركة تختلف عن تلك التي تبنتها نظرية الإثراء بلا سبب، في حين أن حساب نسبة المساهمة يتم بطريقة مركبة في القواعد المنظمة للخسارة، نجد أن حساب هذه النسبة طبقا لنظرية الإثراء بلا سبب يتم بطريقة بسيطة دون الاستناد إلى حساب علمي.

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

(١) إيلي صفا، مرجع سابق، ص ٢١٧.

(٢) د. محمود سمير الشرفاوي، القانون البحري المصري، الحديث للطباعة والنشر، الإسكندرية، ١٩٧٠م. ص ٥٦٩

مما دفع بعض الفقهاء إلى اعتماد نظرية اتحاد المصالح كأساس قانوني للخسائر البحرية المشتركة^(١).

(١) د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري المصري، المرجع السابق، ص ٥٧٠.
د. ثروت عبدالرحيم، تشريعات الدول كوسيلة لتوحيد قانون الخسائر البحرية المشتركة،
٢٠١٧م، ص ٢١٩.

المبحث الأول

شروط تطبيق الخسائر البحرية المشتركة

تمهيد وتقسيم:

عرف النظام البحري السعودي^(١) أسوة بقواعد يورك وأنفريس^(٢) والتشريع الفرنسي الجديد والتقنين البحري المصري^(٣)، الخسائر البحرية المشتركة في المادة الأولى/ الفقرة ٣٢ بأنها كل تضحية أو مصروفات غير اعتيادية، يقرها الربان، تبذل أو تنفق عن قصد وبكيفية معقولة، من أجل السلامة العامة لتجنب خطر داهم يهدد السفينة أو البضائع الموجودة عليها

ويخلص من هذا التعريف أن تحقق الخسارة البحرية المشتركة تشترط توافر بعض الشروط الأساسية، والتي سوف نعرضها من خلال الآتي:

المطلب الأول: حصول تضحية اختيارية من جانب الربان.

المطلب الثاني: أن يكون وقوع الخسائر نتيجة مباشرة للتضحية.

- (١) الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/٣٣) وتاريخ ١٤٤٠/٤/٥ هـ، قرار مجلس الوزراء رقم (١٩٧) بتاريخ ١٤٤٠/٤/٤ هـ.
- (٢) القاعدة الحرفية A من القواعد يورك وأنفريس.
- (٣) المادة ٢٤ من التشريع الفرنسي للحوادث البحرية الصادر سنة ١٩٦٧ وكذلك، المادة ٣١٩ من القانون البحري المصري.

المطلب الأول

حصول تضحية اختيارية من جانب الربان

حسب المادة ١ / ٣٣ والمادة ٢٧٣ من النظام البحري السعودي، وكذا المادة ٣١٢ من القانون البحري العماني، يشترط لتتحقق الخسائر البحرية المشتركة حصول تضحية اختيارية من جانب الربان، بحيث تبذل هذه التضحية بقصد تجنب خطر يهدد السفينة، وكذلك لأجل السلامة العامة. وهذا ما سوف نتناوله من خلال الآتي:

أولاً: أن تبذل تلك التضحية لدرء خطر يهدد السفينة

يشترط لاعتبار التضحية الاختيارية، التي يبادر إليها ربان السفينة، من قبيل الخسائر البحرية المشتركة، توافر عنصر هام وأساسي هو الخطر، وأن يكون هذا الخطر داهم يهدد سلامة الرحلة البحرية، وأن يكون اتقاؤه ضروري لتحقيق السلامة العامة للرسالة البحرية، والخطر المقصود هنا هو الخطر الحقيقي، وليس الاعتقاد أو الظن بوجوده، وهذا ما أشارت إليه قواعد يورك وأنفرس لسنة ١٩٧٤م، وبعض التشريعات العربية ومنها النظام البحري السعودي.

وقد سبق للقضاء الإنجليزي أن رفض الطلب الذي تقدم به أصحاب السفينة لإعلان حالة الخسارة العامة، وأسست المحكمة حكمها على أنه ليس هنالك تضحيات قد بذلت بالشكل الذي يستوجب إعلان حالة الخسارة العامة، لأن الضرر الذي لحق الشحنة كان أساسه الخطأ في التصور، بأن الخطر يهدد سلامة

الرحلة البحرية، بينما الثابت من المعاينة أن الرحلة البحرية لم تكن معرضة للخطر^(١).

والخطر المقصود في هذا السياق أيضا هو الخطر المحتمل، الذي يهدد الرسالة البحرية بكامل مكوناتها، وليس في عنصر منها فقط، كالبضائع وحدها أو السفينة وحدها، فإن أصيبت بضائع بأضرار التعفن مثلا وانتقل ذلك إلى بقية المشحونات، الحالة التي جعلت ربان السفينة يلقون بعض منها إلى البحر حفاظا على ما تبقى من الشحنة، فالواضح هنا أن طبيعة الخسارة هي خسارة خاصة^(٢)، يتحمل صاحبها آثار هذه الأضرار وحده، وهذا لكونها ليست خسارة مشتركة، كما أن مبادرة الربان إلى تغيير مسار السفينة إلى وجهة أخرى بغية شحن بضائع لم يكن متوقعا شحنها سابقا، ونتج عن ذلك انحراف السفينة فترتب عنه انفاق مصروفات استثنائية، فهذه المصاريف لا يمكن اعتبارها من قبيل الخسائر المشتركة.

والقانون الفرنسي يشدد خلافاً لقواعد يورك وأنفرس على مفهوم الخطر، فيشترك في الخطر الذي يبرر التضحية أن يكون حالاً بينما اكتفى القضاء في بعض الدول الأخرى أن يكون حقيقياً وجدياً.

ويرى الفقيهان روني روديار وامانويل دي بونتافيس أنه لا ينبغي التشدد في مفهوم الخطر حتى لا يؤدي ذلك إلى تردد الربان في تجسيد التضحية

(١) د. معتم محمد أحمد، التكييف الفقهي والقانوني للمسئولية في الخسارة البحرية المشتركة، بدون دار نشر، ٢٠١٨م، ص ٣٠٧.

(٢) عرفت المادة ٣٣ / ١ من النظام البحري السعودي الخسارة البحرية الخاصة بأنها كل خسارة لا تنطبق عليها أحكام الخسائر البحرية المشتركة نص

الاختيارية لدرء الخطر خوفاً من الخطأ في التقدير، فليس من المصلحة أن يقف الربان مكتوفي الأيدي حتى يقع الحادث لكي تعتبر التضحية من قبيل الخسائر البحرية المشتركة^(١).

ومن ناحية أخرى يجب أن يكون الخطر الذي يواجهه الربان مازال مجرداً، فإذا كانت الخسائر قد تحققت بالفعل قبل تدخل الربان بإرادتهم وباختيارهم، فإن هذه الخسائر لا تعتبر مشتركة بل هي خسائر خاصة^(٢) يتحملها الشاحنون أصحاب البضائع المتضررة أو المفقودة كأثار القوة القاهرة، دون الإخلال عند الاقتضاء برفع دعوى المسؤولية أمام القضاء للتسديد أو التعويض^(٣)، ففي هذه الصورة قد تحقق الضرر بالفعل، ولم يعد هناك ما يمكن أن يقوم به الربان كتضحية اختيارية في سبيل السلامة العامة، وبذلك يمكن اعتبار الخسارة خاصة لا مشتركة^(٤).

والأصل أن يكون الخطر الذي يواجهه الربان ناشئاً عن قوة القاهرة، وليس بخطأ الربان، إذ تعتبر الخسارة الخاصة، إذا كان خطأ الربان هو الذي أدى إلى وقوع الخطر ومن ثم إلى الخسارة، إلا أن المشرع الجزائري خالف هذه القاعدة، وقرر في المادة ٣٠٥ من القانون البحري تطبيق الأحكام الخاصة بالخسائر المشتركة، حتى ولو كان الحادث الذي نتجت عنه التضحية أو المصاريف نتيجة

(1) René Rodiere, Emmanuel Dupontavice, Droit maritime, 12 eme, edition, Dalloz delta, Paris- France, 2007, p. 392.

(٢) انظر : نص المادة ٣١٣ من القانون البحري العماني.

(3) Robert de Smet, Traité maritime, assurances maritimes, Serie, Dalloz, Paris – France, 1983, p.77.

(٤) د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري للبضائع، دار النهضة العربية، ١٩٩٩م،

خطأ ارتكبه الغير، أو أحد الأطراف الملتزمين بالرحلة ولكن دون الاخلال بالرجوع على الشخص الذي نسب إليه الخطأ، وهذا ما سارت عليه بعض التشريعات^(١). ومتى كان الخطر الذي يهدد الرسالة البحرية، ويبرر التضحية الاختيارية بمثابة الخطر الحقيقي والمشارك يستوي أن يكون حالا أو محتمل الوقوع، ويستوي أن يكون من مخاطر البحر المعتادة كالغرق، والجنوح والعواصف الشديدة والتصادم، أو من المخاطر التي تقع على سطح البحر كالحريق، ويستوي أن تكون التضحية الاختيارية الملازمة لتفادي الخطر تتمثل في التضحية بأجزاء من البضائع المشحونة أو السفينة، أو تتمثل في انفاق مصاريف استثنائية كمصاريف المنفقة في جر السفينة إلى ميناء قريب جراء انحرافها لتفادي أخطار بحرية غير متوقعة^(٢).

ثانياً: وقوع التضحية من أجل السلامة العامة

من المنفق عليه أنه ولكي يمكن اعتبار التضحية الاختيارية من الخسائر المشتركة، لابد أن يكون هدفها السلامة العامة، أو المنفعة المشتركة، وبمعنى آخر يجب أن تكون التضحية الاختيارية التي يقوم بها الربان أو المصاريف المنفقة من أجل السلامة العامة للرحلة البحرية، وقد يتخيل البعض، من خلال هذا التحليل، أن الخسارة المشتركة لابد أن تمس - في ذات الوقت - كل مكونات الرحلة البحرية بما فيها السفينة والبضائع المشحونة عليها مجتمعة، غير أن ذلك يخالف الحقيقة والواقع، إذ المقصود في هذه الحالة ليس الخسارة المشتركة؛ بل المساهمة فيها هي التي يجب أن تكون مشتركة من جميع عناصر الرحلة

(١) د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص ٤٤٢، .

(٢) د. هشام فرعون، مرجع سابق، ص ٢٨٢.

البحرية، طالما أن التضحية والمصاريف قد تمت المبادرة إليها من أجل السلامة العامة للرحلة البحرية بكامل عناصرها^(١).

غير أنه إذا كان قرار الربان يتضمن التضحية لفائدة البضاعة وحدها؛ فإن ذلك لا ينشئ خسارة مشتركة، ونفس الأمر ينطبق في حالة التضحية لفائدة السفينة وحدها أو بهدف نجاة وسلامة البحارة والمسافرين، فلا يمكن اعتبارها من قبيل الخسارة المشتركة إذا لا يمكن لهؤلاء تحمل الخسارة، لأن الأرواح البشرية غير قابلة للتقويم النقدي^(٢).

وقد تبني المشرع العماني وغالبية التشريعات العربية، هذا الموقف، كما تضمنت قواعد يورك وأنفرس هذه المقننات^(٣)، ويرى غالبية الفقه، أن الأشياء التي شحنت على السفينة، والتي لا يمكن اعتبارها من البضائع، لا تساهم في الخسارة المشتركة، إذا تم انقاذها، ومثالها أمتعة البحارة وأمتعة المسافرين التي لم يحرر بخصوصها سند شحن أو وصل من الناقل أو نائبه^(٤)، كذلك لا يشارك في الخسارات المشتركة رسائل البريد على اختلاف أنماطها التي تم انقاذها وتقبل في هذه الخسارات بقيمتها التقديرية عند التضحية بها.

(1) Arthur Desjardins, *Traité de droit commerial maritime*, Tome 7 édition, pedone Iauriel, Paris, France, p. 178 et 179.

(٢) د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص ٤٤٣، د. حمدي غنيمي، مرجع سابق، ص ٩٨، د. إيمان فتحى حسن جميل، التأمين البحري، مرجع سابق، ص ١١٨، د. هاني دويدار، مرجع سابق، ص ٣٥١.

(٣) المادة ٣١٢ من القانون البحري العماني، المادة ٣٢٧ قانون التجارة البحرية المصري.

(٤) د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري للبضائع، مرجع سابق، ص ٤٦٨، د. هشام فرعون، مرجع سابق، ص ٢٨٨.

والواضح في هذا السياق، أنه لا يمكن الاعتداد إلا بالبضائع التي توجد على السفينة وقت إجراء التضحية الاختيارية، أما إذا قام الربان برمي بعض البضائع في البحر بهدف السلامة العامة، ثم حدث بعد ذلك خطر اضطر معه الربان إلى اللجوء إلى تضحية جديدة فإن البضائع التي ألقى بها في المرة الأولى لا يمكنها أن تساهم في الخسارة المشتركة مرة أخرى، ولم يورد المشرع الجزائري هذه الأحكام في الأمر رقم ٨٠/٧٦ خلافا لبعض التشريعات التي قررت صراحة عدم دخول الأشياء، التي سبق رميها في البحر في دفع قيمة الضرر الذي يحصل بعد رميها للبضائع التي تم انقاذها، كذلك إذا تم إفراغ البضائع في ميناء وصولها قبل حدوث التضحية، فإنها لا تساهم في الخسارة المشتركة^(١).

(١) المادة ٢٦٢ من قانون التجارة المصري.

المطلب الثاني

وقوع الخسائر نتيجة مباشرة للتضحية

نصت المادة الثالثة والسبعون بعد المائتين من النظام البحري التجاري السعودي على أنه

"لا تقبل في الخسارة المشتركة إلا الأضرار المادية التي تصيب السفينة أو البضائع الموجودة عليها، والمبالغ التي تنفق من أجلها، بشرط أن تكون الأضرار أو المبالغ ناشئة مباشرة عن التضحية التي قرر الربان بذلها أو المصروفات التي تحملها، أما الأضرار الناشئة عن التأخير -كتعطيل السفينة- والأضرار غير المباشرة -كفرق أسعار البضائع- فلا تقبل في الخسائر المشتركة".

وهو ما أكده القانون البحري العماني في المادة ٣١٢ من حيث كون الخسائر نتيجة التضحية المباشرة، ونجاة الرسالة البحرية نتيجة هذه التضحية، وأن يكون وقوع الخسائر نتيجة مباشرة للتضحية. وهذا ما سوف نعرضه من خلال الآتي:

أولاً: نجاة الرسالة البحرية نتيجة التضحية

بدايةً، أنه من المنطق والمعقول أن يتصرف الربان عند تحقق الخطر، وذلك لضمان السلامة العامة للرسالة البحرية، ويتضمن هذا التصرف ما يسمى بالتضحية، هذه الأخيرة تؤدي حتماً إلى الخسارة، لكنها تضحية معقولة يتجنب الربان فيها خسارة أكثر فداحة كان من الممكن أن تصيب مجموع المصالح البحرية على السفينة، ويجب على الربان لكي يجنب الرحلة البحرية الخطر الذي تتعرض له، أن يقوم بتضحية اختيارية سواء اتخذت هذه التضحية شكل الخسائر العادية التي تتمثل في التضحية ببعض أجزاء السفينة أو البضائع، أو

اتخذت شكل مصروفات استثنائية، وقد عبر الفقيه الفرنسي "جورج ريبير" على ما يسمى بـ "النظرية الاختيارية"^(١). ويقصد الفقيه بالطابع الاختياري للتضحية استبعاد الأضرار الناتجة عن القوة القاهرة التي تقع بحادث بحري أجنبي قهري^(٢)، فهذه الخسارة يتحملها من وقعت عليه ولا يشاركه فيها غيره، إذ لا يكون هناك معنى لأن يطلب من غيره هذه المشاركة، كما يجب من جهة أخرى استبعاد الأضرار التي لا تقع بصورة اختيارية من جانب الربان، بل بخطأ ممن أصابه الضرر ذاته، إذ يتحملها من أخطأ دون غيره فإذا هلكت السفينة مثلاً بفعل عاصفة بحرية لها صفة القوة القاهرة، فإن صاحبها من يتحمل هذه الأضرار دون غيره، ونفس الحكم ينطبق إذا هلكت بسبب عدم صلاحيتها للملاحة^(٣).

والملاحظ هنا، أن قرار التضحية من أجل السلامة العامة للرحلة البحرية هو من طبيعة مزدوجة^(٤)، ومعناه أن الربان عند اتخاذهم لقرار التضحية لا بد عليهم قياس حجم الخطر الذي تتعرض له الرحلة البحرية، فهذا القرار لا بد أن

(1) Georges Ripert, Droit maritime, Droit maritime, Tome 3, 1943 mise a jour au 1er avril 1963, par: René Rondière et Dalloz- France, p. 237.

(٢) د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري للبضائع، مرجع سابق، ص ٤٦٣، د. حمدي غنيمي، مرجع سابق، ص ٩٦، ٩٧، د. بهاء بهيج شكري، مرجع سابق، ص ٣٧٣.

(3) Regle (A.) D'York et Anvers, "Il y a act d'avarie commune quand et seulement quand intentionnellement, et raisonablement; un sacrifice extraordinaire encourue pour le salut commun, dans le but de preserver d'un pèservet d'un peril les proprietes engages dans une aventure maritime commune".

(٤) د. محمد بهجت عبدالله أمين قايد، مرجع سابق، ص ٣٣٨.

يكون مدروساً، لأنه يقرر من ناحية هل يجب اللجوء إلى التضحية أم لا؟ فإذا تقرر التضحية فيظهر تحد آخر، هو: أيُّ الأموال يجب التضحية بها؟ مع مراعاة تحقق السلامة العامة بأقل تكاليف ممكنة، وعلى ذلك، فالحسارة التي تقع رغماً عن الربان ودون اختيار منه لا تعتبر خسارة مشتركة.

إلا أنه وفي تساؤل آخر: هل يلزم أن تكون التضحية اختيارية حرة أم يكفي أن تكون اختيارية، ولو كان الربان قد أمر بها تحت ضغط الظروف أو لتجنب خطر أو ضرر أشد؟ فقد اتفق كل من الفقيه "جورج ريبار" وليون كان" ودانجون" ودي جاردان" أن العبرة ليست بحرية الربان ولا بالنتيجة التي ينتهي إليها رأيه، بل بالغرض الذي يستهدفه، فإذا كانت نيته متجهة إلى انقاذ البضائع والسفينة معا كان قراره خسارة مشتركة، أما إذا قدر أن الضرر حتمي وتظاهر بأنه أراده، واتخذ قراره بذلك لالتزام أصحاب البضائع على المساهمة فيه، كان قراره خسارة خاصة يتحمل وحده مسئولية تعويضها، لأن سبب الضرر في الواقع، عوامل خارجية ذات طابع قهري، وذلك خلافاً إذا ما كان قراره قد أدى إلى التقليل من الضرر.

ومتى كان قرار الربان باللجوء إلى التضحية اختيارياً، فإن نتيجة ذلك أن جميع آثار هذا التصرف تعتبر من الخسائر البحرية المشتركة، حتى لو وقعت دون رغبة من الربان، فالإرادة تدخلت زمن اتخاذ القرار بالتضحية، ولكن يمكن أن تحدث بعد ذلك خسائر فجائية غير متوقعة، لكن يشترط في الأضرار المادية والمصاريف الاستثنائية حتى يمكن اعتبارها من الخسائر المشتركة أن تكون نتيجة مباشرة للتضحية الاختيارية، أما إذا كانت الأضرار والمصاريف غير ذلك، فلا تعد من قبيل الخسارة المشتركة.

ولما كانت القاعدة هي أن تكون الخسارة بفعل إرادي من الربان فقد تساءل البعض عن الحكم بالنسبة لأجرة الملاحين، وموئهم في المدة التي تتوقف فيها السفينة بعد سفرها بسبب قرار صادر من دولة أجنبية أو بظروف الحرب، مادامت السفينة وشحناتها لم تتخلصا من الواجبات التي عليها لبعضها ولم تستحق أجرة أصلاً إذا كانت السفينة مستأجرة لمدة معينة؟^(١).

في هذه الحالة سار الفقه نحو اعتبار دفع أجور الملاحين عملاً اختياريًا، إذ أن المجهز يلتزم به، ومع ذلك فإن الغرض أيضاً أن هذا الأخير لا يستحق أجره في مدة توقيف السفينة بالقوة القاهرة، إلا أن الأصل أن يتحمل المجهز لوحده أجور الملاحين الزائدة، عملاً بما جاء في المادة (٧٩) من القانون البحري العُماني^(٢)، ومن ثم يجوز للمجهز مطالبة الشاحنين بالمساهمة في أجور الملاحين وموئهم^(٣).

(١) د. محمد كامل أمين ملش، شرح القانون البحري، مصر، دار الكتاب العربي، طبعة ١٩٥٤، ص ٢٦٠.

د. علي البارودي، مبادئ القانون البحري، الإسكندرية، منشأة المعارف، طبعة ١٩٨٣م، ص ٢٩٩.

(٢) تنص المادة رقم (٧٩) من القانون البحري العُماني على ما يلي: "يكون المالك مسؤولاً شخصياً:

١ - عن أعمال الربان والملاحين أو أي شخص آخر في خدمة السفينة متى وقعت منهم أثناء تأدية وظائفهم أو بسببها. .. ٣ -"

(٣) د. حمدي الغنيمي، مرجع سابق، ص ٩٨.

غير أنه إذا كان الملاحون مستخدمين لسفريّة واحدة كاملة، فإن مستلزماتهم من أجور وإطعام في مثل هذه الحالة تعتبر من قبيل الخسائر الخاصة.

والملاحظ في هذا السياق، أن البضائع المشحونة التي تعد من الخسائر المشتركة وتكون محل تعويض، لا بد أن تشحن بصورة قانونية أو باتفاق المتعاقدين، أو وفقاً لطبيعة البضائع، وبالتالي فإن البضائع المشحونة دون سند كتابي صريح، لا تخول لصاحبها الاستفادة من دعوى المساهمة في حالة التضحية بها، أما إنقاذها فيترتب عليه التزام المساهمة^(١).

ثانياً: النتيجة المباشرة للخسارة مع التضحية الاختيارية

هنا، يمكن أن نتساءل، هل يشترط أن تكون الخسارة المشتركة نتيجة مباشرة للعمل الاختياري الذي قام به الربان من أجل السلامة العامة للرحلة البحرية أم لا؟، والظاهر أن دراسات التأمين البحري عموماً لم تهتم بدراسة هذا الشرط بصفة مستقلة لتحقيق الخسارة المشتركة، إلا أن قواعد "يورك وأنفريس" لسنة ١٩٩٤م تطرقت إليه ونصت عليه في مقتضياتها كشرط مستقل عن الشروط الأخرى^(٢)، إذ اعتبرت أن التلف والهلاك والمصروفات التي تكون نتيجة مباشرة لفعل التضحية هي وحدها التي تعد خسارة مشتركة، أما الخسائر الناتجة عن التأخير أو أي خسائر غير مباشرة لا تدخل في نطاق الخسارة المشتركة، كما اعتبر المشرع المصري في قانون التجارة البحرية الجديد عدم امكانية قبول إلا

(١) د. محمد مختار أحمد بريري، مرجع سابق، ص ٥٤٠.

(٢) القاعدة C من قواعد يورك وأنفريس على ما يلي: أن الخسارة والمصاريف التي تكون نتيجة مباشرة لفعل الخسارة المشتركة هي التي تعتبر من قبيل الخسائر المشتركة.

الأضرار المادية التي تصيب السفينة أو الأموال الموجودة عليها والمبالغ التي تنفق من أجلها في الخسائر المشتركة ، بشرط أن تكون الأضرار أو المبالغ ناشئة مباشرة عن التضحية التي قرر الربان بذلها أو المصاريف التي اتفق على إنفاقها، غير أن الأضرار التي تحدث بسبب التأخير كتعطيل السفينة أو الأضرار غير المباشرة كفرق أسعار البضائع مثلا فلا يمكن قبولها في الخسائر المشتركة^(١).

وهو ذات ما أكده النظام البحري التجاري السعودي في المادة ٢٧٣ منه. ولم يكن الفقه وحده من اهتم بهذا الشرط بل وردت أحكامه في العديد من القرارات القضائية، مما يفيد استقرار القضاء على أن السبب المباشر للخسارة يجب أن يتوافر فيه وصف السبب الحقيقي السائد والمؤثر، بمعنى آخر أنه عند تعدد الأسباب يكون السبب المباشر هو السبب المنشئ المرجح والفعال^(٢).

(١) د. محمد مختار أحمد بريري، مرجع سابق، ص ٥٤٢.

(٢) د. السيد أبو الفتوح حفناوي، مرجع سابق، ص ٤٠٨، د. ثروت علي عبدالرحيم، مرجع سابق، ص ٤٤٢.

المبحث الثاني تسوية الخسائر البحرية المشتركة

تمهيد وتقسيم:

لا يزال نظام الخسائر البحرية المشتركة مصدر تساؤل مهم لدى فقهاء القانون البحري، وذلك لما يتسم به هذا النظام من طابع متميز عما ألفوه من أحكام وقواعد في القانون المدني⁽¹⁾. فالتفكير مازال مستمرًا منذ انطلاق اجتهادات فقهاء القانون الروماني، لمحاولة توضيح الأساس القانوني الذي ينظم المسائل عن الخسائر البحرية المشتركة، من حيث القواعد التي تحكم ذلك، ودعوى المساهمة في هذه الخسائر.

لذلك نقسم هذا الفصل إلى المطلبين التاليين:

المطلب الأول: القواعد التي تحكم الخسائر البحرية المشتركة.

المطلب الثاني: دعوى المساهمة في الخسائر البحرية المشتركة.

(1) Georges Ripert, Droit maritime, op. cit., p. 188.

المطلب الأول

القواعد التي تحكم الخسائر البحرية المشتركة

تمهيد وتقسيم:

يقصد بالقواعد التي تحكم الخسائر البحرية المشتركة، أي القواعد التي تقوم بعملية تسوية للخسائر المشتركة أو عملية توزيع هذه الخسائر وما يتمخض منها من آثار مالية على من يجب عليهم المشاركة في تحملها، وتتم عملية التوزيع هذه عن طريق نسب مئوية تتناسب مع قدر مشاركة كل واحد من عناصر الرحلة البحرية في التضحية^(١). وقد أطلق عليها فقهاء الفقه البحري الفرنسي اسم **dispache**، ولكن الفقيه **Rene Rodiere** عارض هذه التسمية، ويؤكد أنه غير ذلك على الإطلاق، إذ أن هذه التسمية الفرنسية المستعملة في مجال الخسارة البحرية الخاصة، أما في الخسارة المشتركة فإنها تعني - في الحقيقة - التطبيق المحاسبي للمبلغ الصافي للأضرار على شروط عقد التأمين، وهو بصورة أخرى الترجمة الرقمية للنظام القانوني المقرر في وثيقة التأمين والمطبق على الحادث المعتبر كذلك^(٢).

لذا، نقسم هذا المطلب إلى ما يلي:

الفرع الأول: الخسارة المشتركة وفقاً للعقد.

الفرع الثاني: تحديد المجموعة الدائنة والمدينة.

(١) د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، مرجع سابق، ص ٤٨٥.

(2) René Rodiere, E Dupontavice, op. cit., p. 487.

الفرع الأول

الخسارة البحرية المشتركة وفقاً للعقد

أجمع معظم الفقهاء ^(١) على أن الأساس الذي تقوم عليه الخسارة المشتركة هو عقد ضمني بين الأطراف المشتركة في الإرسالية البحرية أما وقت شحن البضاعة أو في وقت القيام بالفعل الذي يشكل الخسارة المشتركة، ويتخذ هذا العقد صورة تفويض أو وكالة تعطي للربان على أن يتصرف وقت الخطر تماماً كتصرف الموكل لو كان موجود عند حدوث الخطر، حيث أن أساس النظام للخسائر المشتركة يكمن في اتفاق ضمني بين ذوي الشأن في الإرسالية البحرية أملتة ظروف البحر ومخاطره ^(٢).

ويعزز هذا الرأي، أن الربان كان يأخذ موافقة الشاحنين على المشاركة في الخسارة عند التضحية في سبيل السلامة العامة، عندما كان أصحاب البضائع يصاحبون بضائعهم أثناء الرحلة البحرية، ولا ينقص من هذا الرأي عدم سفر أصحاب البضائع حالياً مع بضائعهم مما يجعل استشارتهم مستحيلة وقت الخطر ذلك أن الربان يعتبر ممثلاً قانونياً لكل ذوي الشأن في الإرسالية البحرية مما يحتم عليه أن يحتمل المسؤولية ويتصرف خاصة عند الرمي أو التضحية بجزء من السفينة في سبيل المصلحة المشتركة ^(٣).

(١) د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص ٤٠٦.

(٢) د. يعقوب صرخوة، الخسائر البحرية المشتركة، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية

الحقوق - جامعة عين شمس، مج ٣٥، ع ١٤، يناير ١٩٩٣م، ص ٢٤.

(٣) انظر في التفاصيل:

René Rodiere, *Traité general de droit maritime*, op. cit., p. 355, no. 329.

والحقيقة أنه أيًا كان الأساس القانوني الصحيح لنظام الخسارات البحرية المشتركة، فإن تبريره يكمن في فائدته العملية، وليس من الضروري الحاقه، بأي ثمن، بأحد الأنظمة التي قررتها القواعد العامة، فهذا الاحاق لا يتفق - على وجه التحديد - مع بعض العادات البحرية والأحكام القضائية التي أصبحت الآن مستقرة وواضحة^(١).

الفرع الثاني

تعدد المجموعة الدائنة والمدينة

تبدأ إجراءات توزيع المساهمة في الخسارات المشتركة في جمع وحصر التضحيات التي استوفت الشروط اللازمة لقبولها في هذه الخسارات، ويقع عبء اثبات استيفاء هذه الشروط على المدعي، الذي يطالب بالمساهمة فيها بما لحقه من خسارة يعتبرها داخلة في مفهوم الخسائر المشتركة.

واستنادا إلى أن إجراءات تسوية الخسارة المشتركة تعد عملية فنية بحتة، فإنه من الغالب أن يتولاها خبراء مختصون يدعون بـ "خبراء التسوية".

وتتم عادة هذه العمليات تحت غطاء شركات التأمين الكبرى التي تؤمن المصالح المستفيدة من الخسائر المشتركة^(٢)، على أن يبدأ الخبراء أعمالهم بحصر الأضرار وتحديد أصحاب المصالح التي تضررت خلال الرحلة البحرية كأصحاب البضائع المضحى بها لحادث من الحوادث الاستثنائية، أو مجهز السفينة

(١) د. يعقوب صرخوة، الخسارات البحرية المشتركة، المرجع السابق، ص ٢٥.

(٢) د. محمد مختار أحمد بريري، مرجع سابق، ص ٥٥١، د. طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص ٢٠٩، د. عادل علي المقدادي، القانون البحري، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ١٩٩٩م، ص ٢٣٤.

الهالكة أو التي أصابها أضرار نتيجة تضحية من أجل السلامة العامة، أو أي طرف تكبد نفقات غير عادية كمكافآت الانقاذ، ويتكون من مجمل هذه العناصر ما يسمى بالمجموعة الدائنة، أي التي تطالب بمشاركتها في عبء ما لحقها من خسائر، ويقابل هذا الفريق المجموعة المدينة، وهي التي تتضمن قيمة المصالح التي استفادت من التضحية والتي تعتبر مدينة للمجموعة الأولى بنصيبها في الخسائر، أي تتضمن الأشياء التي بسببها يجب الاشتراك، كما يوضح قيمة كل شيء، وتضم المجموعة المدينة أيضا السفينة وأجرة النقل.

وقد أوردت قواعد يورك وأنفرس، أن تسوية الخسارة المشتركة تتم في ميناء تفريغ السفينة أو ميناء الوصول، وهو الميناء الذي تنتهي فيه رحلة السفينة بالفعل ولو لم يكن هو الميناء المقصود فعلا^(١)، كما يمكن من جهة أخرى أن تتم التسوية بالتراضي غير أنه إذا وقع نزاع حول نتائج، أو طرق التسوية فإن القضاء المختص هو الفاصل، وقد يحدث أن يتم الاتفاق على التسوية ويمتنع أحد عناصر الرحلة البحرية عن تنفيذها، فيكون هنالك امكانية اللجوء إلى رفع دعوى أمام القضاء، يكون موضوعها التماس المصادقة على التسوية.

وقد أورد النظام البحري التجاري السعودي آلة ذلك في المادة ٢٨٤ منه حيث قررت بأنه :

(١) القاعدة الحرفية G من قواعد يورك وأنفرس لسنة ١٩٩٤ تنص، تتم تسوية الخسارة المشتركة من حيث الخسائر والمساهمات على أساس قيم الممتلكات في الزمان والمكان الذي تنتهي فيه المخاطرة البحرية، ولا تؤثر هذه القاعدة على تحديد المكان الذي يحرر فيه تقرير تسوية الخسارة البحرية المشتركة.

١- يسوّي الخسارة المشتركة خبير (أو أكثر) يعينه ذوو الشأن، فإن لم يعينوه تعينه المحكمة المختصة التي يقع في نطاقها آخر ميناء للتفريغ. أما إذا كان هذا الميناء موجوداً خارج المملكة فيكون الاختصاص للمحكمة التي يقع في نطاقها ميناء تسجيل السفينة.

٢- يجوز للخبراء الاستعانة بغيرهم في تأدية مهمتهم.

وأكد المشرع العُماني في القانون البحري بأنه يتم تصنيف الخسائر وتحديد وتوزيع الهلاك والأضرار، ومصاريف الخسائر المشتركة وكذلك تحديد مساهمة المعنيين بالأمر ضمن تسويات الخسائر المشتركة من طرف خبراء الخسائر البحرية^(١)، وأن توضع تسوية الخسائر المشتركة طبقاً لقوانين وأعراف المكان الذي تنتهي فيه الرحلة^(٢)، إلا إذا اشترط على خلاف ذلك، وتقتصر المشاركة في الخسارة العامة على عناصر الرحلة البحرية التي واجهت الخطر البحري عند وقوع الحادث الذي نتجت عنه التضحية الإرادية، فلا تشارك في الخسائر المشتركة البضائع التي تم شحنها على السفينة بعد وقوع الحادث، كما لا تشارك فيها البضائع التي تم إفراغها من السفينة قبل وقوع الحادث^(٣).

(١) حيث نصت المادة ٣٢٥ من القانون البحري العُماني على ما يلي: "يقوم بتسوية الخسائر المشتركة خبير أو أكثر تعينه السلطة القضائية إذا لم يتفق جميع ذوي الشأن على تعيينه، ويجوز لهؤلاء الخبراء الاستعانة بغيرهم في تأدية مهمتهم.

(٢) وهذا طبقاً لنص الفقرة رقم ٣ من المادة رقم ٣١٨ من القانون البحري العُماني السابق، والتي نصت على ما يلي: "... يحدد الضرر الذي يصيب البضائع في حالة الهلاك على أساس قيمتها في ميناء التفريغ"

(٣) د. بهاء بهيج شكري، مرجع سابق، ص ٣٧٧.

والغالب أن تتضمن سندات الشحن على إجراء التسوية طبقاً لقواعد يورك وأنفوس المقررة لدى منظمة القانون الدولي، كما يمكن أن تتم عمليات التسوية طبقاً للقواعد التطبيقية التي يعمل بها خبراء التسوية، أما في حالات انعدام النص في سندات الشحن على القواعد الواجبة التطبيق، وعدم توصل الأطراف إلى اتفاق، فإن التسوية تتم طبقاً للنصوص التشريعية لقانون دولة الميناء الذي لجأت إليه السفينة، أو قانون دولة جهة الوصول، على أنه ومهما كانت الطرق المعتمدة في التسوية فإن الأساس المعتمد في التسوية بين المجموعة الدائنة والمجموعة المدينة، هو القيمة الصافية الفعلية للأموال عند انتهاء الرحلة البحرية، باستثناء البضائع التي تحسب مساهمتها على أساس قيمتها بموجب قوائم البضاعة^(١).

المحور الأول

المجموعة الدائنة

تتشكل المجموعة الدائنة من أصحاب الحقوق في التعويض عن الأضرار المادية التي لحقت بالسفينة أو البضائع، أو عن الخسائر الناشئة عن إنفاق مصاريف نقدية ناتجة عن تضحية اختيارية بادر إليها ربان السفينة بهدف ضمان السلامة العامة للرسالة البحرية، فإذا ما كانت الأضرار قد مست السفينة، فإن مجهزها يدخل ضمن المجموعة الدائنة بقيمة الأضرار التي لحقت بالسفينة بسبب عمل التضحية الاختياري من أجل السلامة العامة، ويجب في هذا الصدد التفريق بين حالة الهلاك الكلي للسفينة وهلاكها الجزئي، ففي حالة الهلاك الكلي، فإن المجهز يكون ضمن المجموعة الدائنة بقيمتها سليمة قبل التضحية، ويمكن تقدير ذلك عن طريق القيمة المؤمن بها على السفينة ويخضع من هذه القيمة المبلغ

(١) د. حسن حرب اللصاصمة، مرجع سابق، ص ١٤٠.

الذي يتم بيع السفينة المعطوبة به، أما في حالات الهلاك الجزئي، فإن مصاريف الإصلاح تدخل ضمن المجموعة الدائنة باستثناء ما يجب خصمه من مصروفات الإصلاح فيما يسمى بالفرق بين القديم والجديد حتى لا يمكن للمالك من الإثراء سبب التضحية، وقد وضعت قواعد يورك وأنفرس نظاما دقيقا للخصم نظير الفرق بين القديم والجديد واطاعة في الاعتبار عامل طريقة بناء السفن وعمرها ونمط الإصلاح^(١).

وقد ارتفعت بعض الأصوات حول إمكانية إضافة إلى مصاريف الإصلاح، تعويضات يستفيد منها المجهز، بسبب ما فاته من كسب خلال توقف السفينة عن العمل خلال فترة الإصلاح، إلا أن القضاء الفرنسي سار في هذا الاتجاه بأن قرر أن مصاريف تعطّل السفينة خلال مرحلة إصلاحها تدخل ضمن المجموعة الدائنة، وذلك لكونها نتيجة مباشرة للخسارة المشتركة^(٢)، وهذا ما ذهبت إليه قواعد يورك وأنفرس التي استبعدت صراحة مصاريف عطل السفينة من الخسائر المشتركة^(٣).

أما إذا مست الأضرار البضائع المشحونة على السفينة، فقد قرر المشرع العماني في المادة ٣١٨ من القانون البحري أن تحسب قيمة الأضرار التي تلحق البضائع على أساس قيمتها الحقيقية، أو المفترضة في مكان ووقت تفرغها - كما

(١) القاعدة الرقمية ١٣ من قواعد يورك وأنفرس، لسنة ١٩٩٤م.

(٢) قرار محكمة النقض الفرنسية الصادر في ١٦ / ١١ / ١٩٢٦ بمناسبة قضية **Willesden**

المنشور في دورية دالوز الأسبوعي لسنة ١٩٢٧م، ص ٥٢.

(٣) القاعدة الحرفية C من قواعد يورك وأنفرس لسنة ١٩٩٤م.

سبق بيانه - ويقصد المشرع بمكان التفريغ ميناء تفريغ البضائع المشحونة أو الذي كان يجب تفريغها فيه وليس ميناء الوصول.

وفي حالة ما إذا وصلت البضاعة وهي تالفة فيتم تقدير قيمتها على هذه الحالة، ويكون الفرق هو قيمة الخسارة وهذا ما اعتاد الفقه البحري على تسميته بطريقة التسوية بالفرق^(١)، على أن تطبيق طريق التسوية بالفرق، تكون عادلة إن تم بيع البضائع التالفة فوراً بعد تفريغها.

لكن من المتعارف عليه في ممارسات التجارة البحرية في الوقت الراهن أن هذه البضائع لا تجد مشترياً لها إلا بعد أسابيع أو حتى شهوراً من تفريغها، وهذا ما قد يؤثر على ثمن بيعها، الأمر الذي يجعل هذا النمط من التسوية غير دقيق وغير موضوعي هذا ما جعل ممارسي التجارة البحرية يهتدون إلى صورة أخرى للتسوية تسمى بـ "التسوية بالحصّة أو بالنسبة" وقد تبنتها أسواق التأمين الحديثة ودعمها القضاء الفرنسي^(٢)، وقد تم اعتبارها أكثر دقة وأدنى إلى العدالة من طريقة التسوية بالفرق، إذ يجب أن لا يكون لتقلب الأسعار تأثيراً في تقدير الضرر الذي أصاب الشاحن، ويبدو من ذلك أن الصياغة التي أوردها المشرع الجزائري في المادة ٣١٥ من القانون البحري لا تتعارض مع صورة التسوية هذه، خلافاً لما ورد في قواعد يورك وأنفريس لسنة ١٩٥٠م^(٣).

(1) René Rodiere E. Dupontavice, op. cit., p.490.

(٢) قرار الغرف المجتمعة لمحكمة النقض الفرنسية الصادر في ٧ جويلية ١٩٣٢ المنشور في دورية دالوز لسنة ١٩٣٣ الجزء الأول.

(٣) د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص ٤٥٣ يقول، وأخذت بها أيضاً قواعد يورك وأنفريس لسنة ١٩٥٠ عدلت عن طريق التسوية بالنسبة وأخذت بطريقة التسوية بالفرق، لكن هذا العدول منتقداً.

المحور الثاني

المجموعة المدينة

يقصد بالمجموعة المدينة، الكتلة المدينة من أصحاب الرسالة البحرية التي أفادت من الخسارة المشتركة، والتي يتعين عليها المساهمة في تحمل هذه الخسارة أي أنها بمفهوم آخر قيمة المصالح التي استفادت من التضحية، التي تعتبر مدينة للمجموعة الأولى بنصيبها في الخسارة، أي تتضمن الأشياء التي بسببها يجب الاشتراك كما يبين قيمة كل شئ^(١).

ويتفق الشراح على أن الأرواح البشرية التي تم إنقاذها واستفادت بالتالي من التضحية الاختيارية لا تدخل ضمن إطار المجموعة المدينة، لأن حياة البشر لا يمكن تقديرها نقداً، كما لا تدخل ضمن هذا الحيز أمتعة البحارة وأمتعة المسافرين التي لم تشحن على ظهر السفينة نظير سند شحن أو وصل من الناقل، كما تضاف إليها كذلك الرسائل البريدية أو المراسلات مهما كانت طبيعتها، وهذا ما أكدت عليه غالبية التشريعات منها التشريع البحري السعودي بالمادة ٢٨٤ حينما قرر بأن أمتعة البحارة وأمتعة الركابيين التي لم يصدر في شأنها سند شحن أو إيصال من الناقل أو من ينوب عنه، وكذلك رسائل البريد على اختلاف أنواعها لا تسهم في الخسارة المشتركة إذا أنقذت، وتقبل في هذه الخسارة بقيمتها التقديرية، وكذلك القانون البحري العُماني^(٢).

(١) د. مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص ٤٥٥.

(٢) المادة ٣٢١ من القانون البحري العُماني، والتي تنص على ما يلي: "لا تساهم في الخسارة المشتركة أمتعة المسافرين التي لم يصدر بشأنه سند شحن، ومع ذلك إذا هلكت هذه الأمتعة أو تلفت فإنها تساهم في الخسارة المشتركة بقيمتها التقديرية."

وقد كان الفقه البحري القديم⁽¹⁾ يسير نحو اعتبار أن تضم هذه المجموعة كل الأموال التي أفادت التضحية، أي أن ينشأ نوع من اتحاد المصالح عند بداية الرحلة أي بعبارة أخرى تكون المساهمة على الأفراد أصحاب الأموال التي كانت معرضة للخطر والتي تم انقاذها منه بفضل التضحية⁽²⁾.

غير أن التشريع الفرنسي القديم كان لا يلزم المجهز في المساهمة في المجموعة المدينة إلا بنصف قيمة السفينة ونصف الأجرة الاجمالية للرحلة، وقد ارتفعت الأصوات حينذاك حول الطابع غير العادل وغير المنطقي لهذه القاعدة، الأمر الذي جعل المشرع الفرنسي عند إقراره للقانون الصادر سنة ١٩٦٧ يقوم بإلغائها، وكذلك فعلت قواعد يورك وأنفرس لسنة ١٩٩٤ التي ذهبت إلى أن المساهمة في الخسائر المشتركة تكون على أساس القيمة الصافية والفعلية للأموال عند نهاية الرحلة البحرية⁽³⁾.

كما تساهم الأجرة الاجمالية للرحلة البحرية في الخسارة المشتركة عن الرحلة التي حدثت فيها الخسارة، وذلك بخصم الثلث مقابل نفقات ومصاريف الملاحة، وهذا كله مشروط بأن تكون الأجرة لا تزال مستحقة وضاعت بسبب الخسارة المشتركة، أما إذا وضعت شروط لاستحقاقها في جميع الظروف والأحوال، فلا تدخل ضمن اطار الخسارة المشتركة، لأن المجهز لم يفد شيئاً من الخسارة فهو يحصل على الأجرة حتى في حالة تلف البضائع.

(1) L. Linas, Essai sur le fondement juridique de la contribution aux avaries communes, these, Montpellier, 1922, p. 201.

(2) Arthur Desjardins, op. cit., p. 1060.

(3) René Rodiere, E. Dupontavice, op. cit., p. 4914.

وقد سارع البعض لانتقاد هذا الموقف اعتباراً أن شرط استحقاق الأجرة في كل الأحوال ينظم علاقة المجهز بالشاحنين فلا يجوز بذلك اخراجه من المجموعة المدينة^(١)، أما بخصوص البضائع، فالمقصود بها في هذا السياق هي الشحنات التي تدخل ضمن المجموعة المدينة والتي تم انقاذها نتيجة للتضحية الاختيارية المشتركة، وتحسب قيمة هذه البضاعة على أساس ثمنها التجاري الحقيقي في ميناء التفريغ يوم وصول السفينة كما تدخل ضمن هذه المجموعة كذلك البضائع التي تمت التضحية بها، فهذه الأخيرة تدخل في إطار المجموعة الدائنة والمدينة، وسبب ذلك هو وجوب تمثيل هذه البضائع جزء من الخسارة المشتركة كيفية البضائع التي نجت، وإلا استفاد الشاحن الذي ضحى ببضائعه من وضعية من تم انقاذ بضائعه^(٢).

والثابت في هذا السياق، وعملاً بما سارت عليه التشريعات الحديثة في هذا المجال فإن جميع الأموال المشتركة في الرحلة البحرية تدخل في المجموعة المدينة بقيمتها كاملة في الميناء الذي تنتهي فيه الرحلة البحرية، وهذا ما نصت عليه المادة ٣٢٠ من القانون البحري العُماني^(٣).

(١) د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص ٤٥٧.

(2) Georges Ripert, op. cit., p. 304.

(٣) انظر المادة رقم ٣٢٠ من القانون البحري العُماني، والتي تنص على ما يلي: " تدرج في المجموعة المدينة القيمة الصافية الفعلية لجميع الأموال المشتركة في الرحلة البحرية عند نهاية تلك الرحلة مضافاً إليها التعويضات التي تعتبر من الخسائر البحرية ما لم تكن قد أضيفت فعلاً ويخصم من أجرة السفينة وأجرة نقل المسافرين نفقات البحارة وأجورهم التي لم تكن لتصرف للحصول على الأجرة ولم تكن تعتبر من الخسارة المشتركة لو هلكت السفينة والشحنة كلها عند وقوع الحادث الذي أدى إلى الخسارة المشتركة. وكذلك تخصم من المبالغ المذكورة جميع الأعباء المتعلقة بها واللاحقة للحادث الذي أدى إلى الخسارة المشتركة باستثناء تلك التي لا تعتبر داخلة في الخسارة المشتركة".

المطلب الثاني

دعوى المساهمة في الخسائر البحرية المشتركة

تمهيد وتقسيم:

يمكن للمضرور أن يرفع دعوى المساهمة في الخسارة المشتركة، إذا لم يتم ملتزمون بالمساهمة في هذه الخسارة اختياريًا بالوفاء بحصصهم في المساهمة لمن لحقهم ضرر من التضحية^(١). فللمجهز أن يطلب قضاء مساهمة أصحاب البضائع التي تصيبه كنتيجة مباشرة، وفيما يلي سوف نتطرق لدعوى المساهمة من حيث طبيعة المساهمة في الخسائر وإجراءات رفع دعوى المساهمة، ثم نتناول الضمانات التي قررها القانون للوفاء بالمساهمة، وذلك من خلال ما يلي:

الفرع الأول: دعوى المساهمة.

الفرع الثاني: الضمانات التي قررها القانون للوفاء بالمساهمة.

(١) د. عبدالقادر حسين العطير، مرجع سابق، ص ٥٨٦.

الفرع الأول

دعوى المساهمة

نتناول في هذا الفرع طبيعة المساهمة في الخسائر المشتركة، وإجراءات رفع دعوى المساهمة، وذلك من خلال الآتي:

المحور الأول

طبيعة المساهمة في الخسائر المشتركة

في حالة عدم التسوية ودياً، جاز للدائن بالخسارة المشتركة أن يرفع دعوى المساهمة على سائر المدينين بها، ويقوم بتسوية الخسائر المشتركة خبير أو أكثر تعينه السلطة القضائية إذا لم يتفق جميع ذوي الشأن على تعيينه، كما يجوز للخبراء أن يستعينوا بغيرهم في هذه المهمة^(١)، وهذا طبقاً لما ورد بالمادة ٢٨٤ من النظام البحري التجاري السعودي وكذلك المادة ٣٢٥ من القانون البحري العُماني^(٢).

ودعوى المساهمة في الخسائر المشتركة هي دعوى ذات طابع عيني، أي أنها لا تتجاوز قيمة الأشياء التي تم إنقاذها^(٣).

(١) د. علي البارودي، مبادئ القانون البحري، مرجع سابق، ص ٣١٥.

(٢) نصت المادة ٣٢٥ من القانون البحري العُماني على ما يلي: "يقوم بتسوية الخسائر المشتركة خبير أو أكثر تعينه السلطة القضائية إذا لم يتفق جميع ذوي الشأن على تعيينه. ويجوز لهؤلاء الخبراء الاستعانة بغيرهم في تأدية مهمتهم".

(٣) د. حسن حرب، تسوية الخسائر البحرية المشتركة، بدون دار نشر، القاهرة، ٢٠١٩م، ص ٢١١.

والمساهمة قد تكون مؤقتة، لأنه عند وصول السفينة لا يمكن أن تحدد النفقات والخسائر - التي ستدرج في الخسارة المشتركة - تحديداً كاملاً من قبل الخبير، لذلك يقوم المجهز بتقديرها تقديراً تقريبياً، ويحدد نسبتها المئوية بناءً على القيمة الإجمالية للمصالح المعنية، ويشترط المجهز تسليم البضائع بالدفع المسبق للمساهمة المؤقتة المحسوبة على هذه المعطيات^(١).

ومن ناحية أخرى، قد تكون المساهمة نهائية، بحيث لا يتم التعرف على المساهمة النهائية الواقعة على عاتق المجهز وكل واحد من الشاحنين عند إقفال تقرير تسوية الخسارة المشتركة، فإذا كانت المساهمة النهائية تفوق المساهمة المؤقتة، فإن دفعا تكميلياً ملائماً سوف يطلب من المشاركين، وإذا كانت المساهمة المؤقتة بالعكس أعلى من المساهمة النهائية فإن المجهز يعيد الفائض المقبوض. من جهة أخرى فإن المؤمن له^(٢)، وغيره الحامل للسند، الذي يكون قد عوض عن المساهمة المؤقتة من قبل المؤمن، يكونان ملزمين بإعادة المبلغ الكامل للمؤمن ما لم تتم التسوية، وأما بالنسبة لما يتعلق بالحدود التي يعوض فيها المؤمن له، فمن حيث المبدأ تكون المساهمة النهائية هي وحدها الواجبة

(1) Rene Rodiere, Emmanuel Du pontavice, op. cit., p.49.

(٢) المؤمن له هو الشخص الطبيعي أو المعنوي سواء كان خاضعاً لقواعد القانون العام أو لقواعد القانون الخاص، وغالباً ما يكون صاحب المصلحة في التأمين البحري مالكاً 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.

على المؤمن، ولكن لكي لا يبقى المؤمن له مفقراً إلى مبالغ هي في الغالب مهمة، فإن المؤمن يقبل بأن يدفع حالاً المساهمة المؤقتة دون انتشار 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، مرفقاً 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 مسبقاً، عند الاقتضاء مبلغ الخسائر الخاصة بالباقية على عاتقه.

وإذا كانت قيمة التأمين مساوية أو أعلى من قيمة المساهمة (أي القيمة عند الوصول مخصوماً منها الخسائر الخاصة إن وجدت)، فإن المؤمن يعوض مبلغ المساهمة النهائية المدفوع للمجهز كاملاً، وأما إن كانت قيمة التأمين أدنى من قيمة المساهمة، فإنه يبقى جزء منها على عاتق المؤمن له.

وبالاطلاع على أحكام عقد التأمين البحري، نجد أنها قد رتبت التزامات مهمة تقع على عاتق الطرفين (المؤمن والمؤمن له)، هذا لأن عقد التأمين عقد ملزم للطرفين^(١).

أولاً: التزامات المؤمن له.

التزامات المؤمن له كثيرة ومتنوعة، ولكن يمكن أن نحددها في ثلاثة التزامات رئيسية هي: التزام المؤمن له بدفع قسط التأمين، والتزامه بتقديم

(١) انظر المادة ٣٣٣ من أحكام عقد التأمين في القانون البحري العماني.

بيانات صحيحة عن الخطر المضمون، والتزامه بالمحافظة على مصالح المؤمن^(١).

١ - دفع قسط التأمين.

وهو عبارة عن المقابل المالي الذي يلتزم بدفعه المؤمن له للمؤمن، ويلتزم المؤمن في مقابله بتغطية الخطر وفق عقد التأمين المبرم بينهما، ويتحدد القسط مع مراعاة نسبة تحقق الخطر المؤمن منه وطبيعة الشئ المؤمن عليه وقيمتة سفينة كانت أو بضاعة^(٢).

وإذا تم إبرام العقد بواسطة وكيل عن المؤمن له، كان الموكل هو الملتزم بالقسط في مواجهة المؤمن، أما إذا تم إبرام العقد بواسطة فضولي، كان الفضولي هو الملتزم بالقسط تجاه المؤمن، وكان الأصيل ملتزماً تجاه الفضولي بما دفعه، لكن إذا ما أقر الأصيل تصرف الفضولي سرت أحكام النيابة، وبالتالي صار الأصيل هو الملتزم 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 الملتزم بالقسط في مواجهة المؤمن، ولكنه يلتزم به في مال ينوب عنه.

(١) د. حيتالة معمر، إعادة التأمين البحري في القانون الجزائري، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة وهران، ٢٠١٣م، ص ١٣٢.

(٢) د. غازي خالد أبوعرابي، أحكام التأمين - دراسة مقارنة، دار وائل للنشر، بيروت، الطبعة الأولى، ٢٠١١، ص ٣١٨.

٢ - جزاء التخلف عن الوفاء بالقسط.

ودفع القسط يعد التزاماً على عاتق المؤمن له وحقاً من حقوق المؤمن حتى يمكنه من الضمان.

والقواعد العامة تقتضي الرجوع إلى المادة ٣١٥ من النظام البحري التجاري السعودي حيث قررت إذا لم يدفع المؤمن له قسط التأمين المستحق جاز للمؤمن أن يفسخ العقد، ولا ينتج أثر الفسخ إلا بعد انقضاء ثلاثين يوماً على إعدار المؤمن له بالوفاء، وإبلاغه بفسخ عقد التأمين، ويجوز أن يقع الإعدار بالبريد المسجل أو بأي طريقة أخرى يتحقق بها العلم في آخر موطن للمؤمن له يعلمه المؤمن، ويجوز كذلك أن يقع الإعدار بالوفاء والإبلاغ بفسخ عقد التأمين بإجراء واحد. وهو ما يشابه المادة رقم ٣٤٨ من أحكام عقد التأمين في القانون البحري العماني، التي نصت على أنه: "إذا لم يوف المؤمن له بقسط التأمين المستحق جاز للمؤمن أن يوقف التأمين أو أن يلغي العقد، ولا ينتج الإيقاف أو الإلغاء أثره إلا بعد انقضاء خمسة عشر يوماً على إعدار المؤمن له بالوفاء ويجوز أن يقع الإعدار بكتاب مسجل مصحوب بعلم وصول أو ببرقية..".

فالمؤمن في هذه الحالة وحسب القاعدة العامة في الجزاء المترتب على تخلف المؤمن له عن الوفاء بالقسط تذكير المؤمن له بوجود دفع القسط خلال المدة المحددة لذلك، فإذا لم يمتثل في الأجل المحدد أوقف المؤمن الضمان، كما يجوز له فسخ العقد، 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^(١).

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 وانتفاء حق المستأمن في التعويض يعتبر جزءاً له عن تخلفه عن الدفع.

٣ - الالتزام بالإدلاء بالبيانات المتعلقة بالخطر.

يعتبر الخطر العنصر الجوهري في عقد التأمين، كما أن الأخطار البحرية تنقسم من حيث طبيعتها إلى نوعين أخطار قابلة للضمان، وأخطار غير قابلة للضمان.

فالأخطار القابلة للضمان، تنقسم أيضاً إلى قسمين، القسم الأول يتعلق بتدخل المؤمن له للحفاظ على مصالح المؤمن لتفادي الأضرار الناجمة عن الملاحة البحرية أو لكي يخفف منها، مثل نفقات تفريغ السلع وتخزينها في ميناء غير الميناء المقصود أو الحالات الاضطرارية المفاجئة كإخماد النيران التي قد تتسبب في إتلاف البضائع أو السفينة أو جزءاً منها.

أما القسم الثاني، فيتمثل في الأضرار المادية، وهي الأضرار تشمل جميع الخسائر التي تلحق المؤمن له وكذا ما تضمنه شركة التأمين بالنسبة للأضرار التي تصيب الغير.

(١) انظر الفقرات من ١- ٥ من المادة رقم ٣٤٨ من القانون البحري العماني، سابق الإشارة إليه.

وعلى هذا الأساس ينبغي التمييز بين نوعين من الأضرار وهما: ضمان مسؤولية التصادم وضمن الخسائر المشتركة^(١).

بالنسبة لضمن مسؤولية التصادم، فإن المؤمن يتحمل جميع الأضرار الناتجة عن تصادم السفينة بسفينة أخرى أو بأي جسم آخر ثابتاً كان أو عائماً. أما بالنسبة لضمن الخسائر المشتركة، فإن المؤمن له إذا لم يتدخل في مثل هذه الحالات فالمؤمن مطالب بتعويض مشترك باعتبار أن ذلك يهدف إلى تخفيف الأضرار عنه.

ثانياً: التزامات المؤمن.

وهي التزامات يتعهد بموجبها المؤمن بالتعويض عند تحقق الخطر الموضح في العقد، ودراسة هذه الالتزامات تقضي بالالتزام بدفع مبلغ التأمين وتكوين احتياطي حسابي لصالح المؤمن له.

١ - دفع مبلغ التأمين.

معلوم أن عقد التأمين البحري الذي يبرم بين المؤمن له والمؤمن يولد التزاماً على عاتق هذا الأخير بتعويض الأول عن الضرر الناتج عن تحقق المؤمن منه بشرط ألا يتجاوز ذلك المبلغ التقديري مبلغ التأمين.

ومعلوم أيضاً أن عقد التأمين البحري يقوم على مبدئين رئيسيين، وهما: مبدأ التعويض ومبدأ حسن النية، فإن المؤمن يلتزم بتعويض المؤمن له عما

(١) بالنسبة لحالة التصادم انظر المادة رقم ٣٧١ من القانون البحري العماني، حيث تنص المادة على ما يلي: "فيما عدا الضرر الذي يلحق الأشخاص يلتزم المؤمن بدفع التعويضات أيّاً كان نوعها التي تترتب على المؤمن له للغير في حالة تصادم السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى أو ارتطامها بشيء ثابت أو متحرك أو عائماً".

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 مشتركاً أو خسارة تقديرية، وإذا كانت مصروفات فإن المؤمن يلتزم بتغطيتها في حدود مبلغ التأمين .

والتأمين في هذه الحالة يعتبر تأميناً نسبياً، ما لم يصل الضرر على الهلاك الكلي للشئ المؤمن عليه، ومعنى ذلك أن المؤمن مطالب بالتعويض بقدر التلف، وذلك حسب القيمة المقدرة للبضاعة في ميناء الوصول، أما في حالة الهلاك الكلي للشئ المؤمن عليه "البضاعة أو السفينة"، فإن المؤمن له يطالب بقيمة السفينة أو البضاعة المقدرة في الوثيقة وفي حدود مبلغ التأمين.

٢ - التزام المؤمن بتكوين احتياطي حسابي لصالح المؤمن له.

حيث يلتزم المؤمن بتكوين احتياطي حسابي لصالح المؤمن له، وهذا ما يسمى بعنصر الادخار في بعض صور التأمين، وذلك لأن قسط التأمين الذي يلتزم بدفعه في فترات دورية يتزايد حجمه وتتضخم فوائده^(١).

وبالرغم من أن الاحتياطي الحسابي لا يكون مستحقاً إلا إذا تحقق الخطر، فإنه يبقى دائماً حقاً له في اي 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.

(١) د. غازي خالد أبو عرابي، أحكام التأمين، مرجع سابق، ص ٣٥٧.

أما الانتحار في مجال التأمين من الحوادث، فإنه مستبعد من الضمان، غير أن إثبات انتحار المؤمن له يقع عبئاً على عاتق المؤمن.
وأن الانتحار العمدي للمؤمن له بإرادته ينبئ عن سوء 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 نه.

بينما إذا كان الانتحار ناتجاً عن تصرف غير واعٍ وتجاوز السننتين فإن المؤمن ملزم بالضمان لأن الفعل غير إرادي، هذا من جهة، ومن جهة أخرى فإن تجاوز السننتين يمكن المؤمن من اكتساب بعض الأرباح التي تساعده على تغطية الشئ المؤمن عليه^(١).

لكن بإبعاد الضمان على الانتحار في مجال التأمين من الحوادث، يتبين لنا أن فيه تسوية حادث بحدث، ثم إن الحوادث قد تتضاعف خطورتها وجسامتها، وبذلك يمكن أن تفوق قيمتها قيمة الأقساط المدفوعة خاصة ما يتعلق بالسفينة والبضاعة. فمثلاً عند وقوع هذا الحادث "الانتحار"، فمن أي طرف تطلب الأقساط التكميلية مادام 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^(٢).

(١) د. غازي خالد أبو عرابي، أحكام التأمين، مرجع سابق، ص ٣٥٨.

(٢) د. إيمان فتحي حسن الجميل، التأمين البحري، مرجع سابق، ص ٢١٤.

أما عن تسبب المستفيد في وفاة المؤمن له، فإنه من حق المؤمن الامتناع عن التعويض وإرجاع الرصيد الحسابي على بقية المستفيدين.

٣ - تخفيض التأمين:

يقصد بتخفيض التأمين استبدال وثيقة التأمين الأصلية بوثيقة تأمين أخرى يكون القسط فيها هو الاحتياطي الحسابي ويكون مبلغ التأمين هو المقابل لهذا القسط^(١).

ولذلك، 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. ولكي يكون الحق ثابتاً للمؤمن له في تخفيض التأمين يجب أن يتوافر شرطان وهما:

- أن يكون للمؤمن له عنصر الادخار وإلا تخلف عنصر وجود الاحتياطي الحسابي، إذ أن هذا الأخير متوقف على الأول.
- دفع عدد كافٍ من الأقساط لتكوين احتياطي حسابي، لأنه لا يسمح بغيره التخفيض دون وجود الرصيد الحسابي.

(١) د. غازي خالد أبو عرابي، أحكام التأمين، مرجع سابق، ص ٣٥٩.

المحور الثاني

إجراءات رفع دعوى المساهمة

نتناول موضوع هذا المحور من حيث رفع دعوى المساهمة، والدفع بعدم قبول دعوى المساهمة، وتقدم دعوى المساهمة. وذلك من خلال البنود التالية:
أولاً: 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.

ونشير هنا إلى حكم لغرفة التحكيم البحرية في باريس بتاريخ ١٥ مارس ١٩٩٨^(١)، 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 غلى طلب المساعدة من الشركة المتوسطة للمساعدة والإنقاذ **Mars**، إلا أن هذه العملية تمت بنجاح رغم الخطر الكبير الذي كان محدقاً بها. وحيث إن **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 ابتداءً من أصلها إلى انتهائها، وجرد النتائج التي خلفتها هذه الوقائع، والذي لم يتلقى اعتراض إلا أن الخلاف كان حول نفقات الإنقاذ المستحقة للقاطرة،

(١) هذا الحكم منشور على الموقع الإلكتروني التالي:

مما أدى بالأطراف على الاتفاق على اللجوء إلى محكمة التحكيم^(١). وقد 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 ٢٣ سبتمبر ١٩١٠ والخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحريين، وذلك للقيام بهذه العملية.

إن لجنة التحكيم اعتمدت على المادة ٨ من اتفاقية بروكسل، التي تنص على الآتي: تحدد المحكمة المكافأة حسب الظروف آخذة كأساس:

- النجاح الحاصل.
- جهود وجدارة الأشخاص الذين قاموا بالنجدة.
- الخطر الذي تعرضت له السفينة المسعفة مع مسافريها وطاقمها وحمولتها من طرف الأشخاص القائمين بالإنقاذ ومن طرف السفينة التي قامت بالإسعاف.
- الوقت المستعمل والمصاريف والأضرار التي أنجزت وخطر المسؤولية والأخطار الأخرى التي تعرض لها 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".

(١) الحكم السابق على الموقع الإلكتروني السابق.

وتجدر الإشارة إلى أن لجنة التحكيم عملت على جرد جميع عناصر الخسارة ثم القيام بعملية التسوية المرضية لجميع الأطراف، وذلك بتحديد مبلغ المساعدة معفي من جميع التكاليف والخصوم، وقد تم الإمضاء على قرار التحكيم من طرف كل الأطراف بتاريخ ١٥ مارس ١٩٨٩م.

وباعتبار أن السفينة **Ouarzazate** تعرضت في منطقة أجنبية لحادث العاصفة، فإن القانون البحري المغربي في مادته ٣٢٥ 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^(١).

ثانياً: الدفع بعدم قبول دعوى المساهمة.

طبقاً لنص المادة ٣٠١ من النظام البحري التجاري فإنه ١- على المؤمن له أن يبلغ المؤمن بالظروف التي تطرأ أثناء سريان وثيقة التأمين ويكون من شأنها زيادة الخطر الذي يتحمله المؤمن، وذلك خلال ثلاثة أيام عمل من تاريخ العلم بها، فإن لم يبلغ في هذا الميعاد جاز للمؤمن فسخ العقد. ٢- إذا وقع الإبلاغ في الميعاد المنصوص عليه في الفقرة (١) من هذه المادة، وتبين أن زيادة الخطر لم تكن ناشئة عن فعل المؤمن له؛ بقي التأمين سارياً مقابل زيادة في قسط التأمين.

ويتشابه مع نص المادة ٣٥١ من القانون البحري العماني، نجدها تنص وطبقاً لذلك، لا يجوز لأي شاحن أن يقيم دعوى المساهمة بالخسائر المشتركة بسبب ضرر أصاب بضائعه نتيجة الخسائر المشتركة، إلا إذا كان قد

(١) د. عادل علي المقدادي، القانون البحري، مرجع سابق، ص ٢٣٧.

أخطر المؤمن بحصول أضرار لبضاعته بسبب ناجم عن التضحية بالبضائع العائدة له، ويجب أن يكون ذلك خلال ثلاثة أيام من تاريخ تسلمه للبضائع وتجدر الإشارة هنا 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 (أو بتنفيذ التسوية) لا تخضع للدفع بعدم القبول بل للتقادم، لأن هذه الدعوى إنما تنشأ عن التسوية ذاتها^(١).

ولا يسري الدفع بعدم القبول إلا على دعوى المطالبة بالاشتراك في خسائر، أما دعوى الاشتراك في خسائر المصروفات أو النفقات فلا ينطبق الدفع عليها^(٢).

وإذا ضحى كليةً بالبضائع، فلا ينطبق الدفع بعدم القبول، لأن هذا الدفع مرتبط بتسليم البضاعة من غير احتجاج^(٣).

ثالثاً: تقادم دعوى المساهمة.

نصت المادة التاسعة والثمانون بعد المائتين من النظام البحري التجاري

على أنه:

١- لا تسمع دعوى الاشتراك في الخسارة المشتركة بعد مضي سنتين من يوم وصول السفينة إلى الميناء الذي كان معيناً لوصولها أو إلى الميناء الذي انقطعت فيه الرحلة البحرية.

(١) د. مصطفى كمال طه، التوحيد الدولي للقانون البحري، مرجع سابق، ص ٣٩٨.

(٢) د. عادل المقدادي، القانون البحري، مرجع سابق، ص ٢٤٢.

(٣) مصطفى كمال طه، التوحيد الدولي للقانون البحري، مرجع سابق، ص ٣٩٨.

٢- ينقطع سريان المدة المشار إليها في الفقرة (١) من هذه المادة -بالإضافة إلى الأسباب المقررة نظاماً- بتعيين خبير التسوية، وفي هذه الحالة تسري مدة جديدة، مقدارها سنتان من تاريخ التوقيع على تسوية الخسارة المشتركة أو من التاريخ الذي تخلى فيه خبير التسوية عن إجراءاتها.

وهو ما أكدته نص المادة ٣٣١ من القانون البحري العماني بشأن مدة التقادم في دعوى المساهمة

يتضح من النص السابق أن دعوى المساهمة في الخسارة المشتركة تتقادم بمرور سنتين ابتداءً من تاريخ وصول السفينة إلى ميناء الوصول أو من تاريخ وصول السفينة إلى الميناء الذي انقطعت فيه الرحلة البحرية.

وطبقاً لذلك، لا يجوز سماع دعوى المساهمة بالخسائر المشتركة بعد مضي سنتين من وصول السفينة إلى الميناء الذي تقصده البضاعة التي هلكت بفعل الخسائر المشتركة^(١).

وباستطلاع القانون الفرنسي في المادة رقم ٤٠ من القانون رقم ٥٤٥/٦٧ الخاصة بحوادث البحر، نجدتها تنص على أن: "دعوى الخسائر المشتركة تتقادم بمضي خمس سنوات ابتداءً من اليوم الذي انتهت فيه الرحلة البحرية".

أما عندما نستطلع قواعد "يورك وأنفرس" لسنة ٢٠٠٤م، في المادة رقم ٢٣ منها، نجدتها قد حددت مدة التقادم بست سنوات ابتداءً من اليوم الذي

(١) إيمان فتحي حسن الجميل، التأمين البحري، مرجع سابق، ص ٢١٩.

انتهت فيه الرحلة البحرية^(١).

ويتضح من جعل مدة الست سنوات، أن إجراءات تسوية الخسائر المشتركة وحصرها وتوزيعها تعتبر إجراءات معقدة وطويلة^(٢).

الفرع الثاني

الضمانات التي قررها القانون للوفاء بالمساهمة

يجب على كل مالك سفينة والشاحنين أن يوفوا 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

(1) 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 respectif

(٢) ولكن بعض التشريعات تقدر أجلاً قصيراً للتقادم، مثل القانون المغربي، حيث تنص المادة رقم ٣٣٢ على أنه: "جميع طلبات المشاركة في العوارية العمومية تتقادم بعد مرور سنة ابتداءً من التاريخ الذي كان يجب أن تصل فيه في الأحوال العادية".

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 بحصتهم في الخسارة وبنصيبهم في حصة المدين المعسر، كما يجب أن تكون نتيجة الإعسار مباشرة لفعل التضحية في سبيل السلامة العامة^(١)، وهذا ما نصت عليه المادة ٢٨٨ من النظام البحري التجاري السعودي بقولها "لا تضامن بين الملتمزمين بالإسهام في الخسارة المشتركة، ومع ذلك إذا عجز أحدهم عن دفع نصيبه في هذه الخسارة وزع الجزء غير المدفوع على الآخرين بنسبة ما يستحق على كل منهم في الخسارة المشتركة".

ويتشابه النص تماماً مع المادة رقم (٣٢٩) من القانون البحري العُماني

ومن الضمانات الخاصة تأميناً لاستيفاء ما للدائن من حقوق، ما يلي:

أولاً: تحديد ضمانات الوفاء.

١ - حق الامتياز.

يحق الامتياز البحري، للدائن صاحب الحق الممتاز ميزتي التقدم والتتبع، فيكون من حقه تتبع السفينة في أي يد كانت، وهذا يماثل صاحب الدين الممتاز على عقار، فبالرغم من أن السفينة في حقيقتها منقول، إلا أن طبيعتها الخاصة كأداة للملاحة البحرية، اقتضت معاملتها معاملة العقارات من هذه الناحية، بتقرير حق التتبع لدائن السفينة في أي يد كانت^(٢). ويكون للدائن الممتاز - فضلاً عن حق التتبع - حقاً في التقدم أو الأولوية في استيفاء دينه، قبل سائر الدائنين

(١) د. مصطفى كمال طه، التوحيد الدولي للقانون البحري، مرجع سابق، ص ٤٠٧ وما بعدها.

(٢) انظر المادة رقم ١٦٣ من القانون البحري العُماني، والتي تنص علي ما يلي: "تتبع الديون

الممتازة السفينة في أي يد تكون".

الممتازين التاليين له في المرتبة، وقبل الدائنين المرتهين، وقبل الدائنين الممتازين وفقاً لقواعد القانون المدني، وقبل الدائنين العاديين^(١).

وقد نصت المادة السابعة والثمانون بعد المائتين من النظام البحري التجاري السعودي

تعد الديون الناشئة عن الخسارة المشتركة ديوناً ممتازة، ويقع حق الامتياز هذا فيما يتعلق بالمبالغ المستحقة لمجهز السفينة على البضائع التي أنقذت أو الثمن المتحصل من بيعها. أما بالنسبة إلى المبالغ المستحقة لأصحاب البضائع فيقع حق الامتياز على السفينة التي أنقذت وأجرتها وتوابعها، وتكون لمصروفات تسوية الخسارة المشتركة الأولوية على ما عداها من الديون.

وهو ما أيدته المادة رقم (٣٢٨) من القانون البحري العماني وبناءً على النص السابق، يكون لمجهز السفينة امتياز على البضائع المشحونة التي تم إنقاذها، ولكن بالنسبة للمبالغ المستحقة للشاحنين، ففي هذه الحالة يقع الامتياز على السفينة التي أنقذت وأجرتها وتوابعها.

٢- حق الحبس.

حق الحبس هو حق المدين في أن يتوقف عن الوفاء بدينه حتى يستوفي الدين الذي له في ذمة الدائن.

والحق في الحبس ليس حق عيني، لأن الحابس لا يتمتع بأي حق امتياز أي التقدم بالأفضلية على الدائنين.

(١) بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع، وهران، الجزائر، ٢٠٠٢م، ص ١٠٥

أما ما يتعلق بشروط الحق في الحبس فتتمثل فيما يلي^(١):

١- دينان متقابلان.

٢- ارتباط الدينان.

فبخصوص الشروط التي يجب توافرها في الدين الأول، هو قبض الدين الأول، وهو الشيء المحبوس، وقد يكون محل الحبس القيام بعمل، وقد يكون محل الحبس الامتناع عن عمل.

أما بالنسبة للشروط الواجب توافرها في الشيء:

- معين بالذات.

- ملكاً للحارس أو ملكاً للدائن.

- داخل إطار التعامل.

أما بالنسبة للشروط الواجب توافرها في ذمة الدائن^(٢)، فهي:

- أن يكون هذا الدين مستحق، بمعنى أنه لا يكون مؤجل أو معلق على شرط واحد أو مقترن بأجل واحد.

- 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 الحيابة.

(١) د. طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ٢٠٠٧م، ص ٢٥١.

(٢) د. علاء عمر محمد، انتقال المخاطر في البيوع البحرية (البيع سيف والبيع فوب)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠١٢م، ص ٢٩٥.

ثانياً: تسوية الخسائر المشتركة.

بعد الفراغ من توزيع الخسائر المشتركة، تقتسم الأطراف المخاطرة أموالها وممتلكاتها منقوصة، بقدر مساهمة كل منهم في هذه الخسائر المشتركة، ما عدا أصحاب البضائع المضحى بها فهم يستردون ممتلكاتهم كاملة، ويكون هذا التوزيع توزيعاً نهائياً وملزماً، إذا وافق عليه كل الأطراف، أما في حالة الرفض، فإن التوزيع لا يكون ملزماً إلا بتصديق المحكمة عليه، أما إذا رفضت المحكمة التصديق على التسوية وجب أن تعين خبيراً أو أكثر لإجراء تسوية جديدة، وهذا وفقاً للمادة ٣٢٧ من القانون البحري العُماني^(١).

(١) حيث نصت المادة ٣٢٧ في فقرتها الثانية على ما يلي: "إذا لم يتفق الطرفان على الضمان يعرض الأمر على السلطة القضائية المختصة لتعيين خبير لإجراء تقدير مؤقت للاشتراك في الخسائر ويحدد الضمان وفقاً لهذا التقدير".

الخاتمة

أولاً: النتائج.

من النتائج التي تم التوصل إليها، ما يلي:

١. لقد اتضح من خلال هذه الدراسة أن نظام الخسائر البحرية المشتركة، الذي نشأ في الملاحة البحرية، لن يكتب له الزوال إلا بزوال هذه الملاحة نفسها، كما أنه ورغم تدعيم الملاحة البحرية بالتطورات التكنولوجية والاقتصادية الفائقة، التي كانت سبباً مباشراً في التحولات القانونية الناتجة عنها، فإن نظام الخسائر البحرية المشتركة سيستمر في ظل التشجيع الذي يلاقيه من قبل شركات التأمين الكبرى، على أساس اقتناعها الراسخ أن ربان السفن لا يمكنهم التردد في حالة وجود خطر، من أن يلجؤوا إلى التدابير اللازمة لتفادي هذا الخطر، وذلك خشية من أن يتحمل المجهز نتائج هذه التدابير، فالمفيد من هذا الأمر هو إنقاذ السفينة، وأنه من الأفضل صرف الأموال نظير المساهمة في الخسائر المشتركة، بدلاً من دفع قيمة السفينة والبضائع كلها في حالة الهلاك والخسارة.

٢. ولأنه وبلا شك أن السفينة في البحر تتعرض لمخاطر عدة، الأمر الذي يؤدي بالربان إلى التضحية بالحمولة أو بجزء من السفينة أو حتى إنفاق مبالغ مالية لاتقاء خطر الهلاك، فكان لزاماً على التشريعات الدولية والوطنية معالجة هذا الأمر وتقنينه من أجل حماية أصحاب المصالح المتضررة، وخلق التوازن في توزيع الخسارة بينهم وبين أصحاب المصالح المنقذة، وعلى رأسها المشرع السعودي والعماني.

٣. ومن خلال نصوص النظام البحري والتجاري والقانون البحري العُماني، اتضح لنا جلياً أن المشرع العُماني وضع نظام قانوني للخسائر البحرية المشتركة، بدءاً من تعريف لهذا النظام ووصولاً إلى تسوية الخسائر المشتركة، مروراً بتحديد نسب المساهمة في الخسارة البحرية المشتركة.

٤. كما تبين لنا أن نظام الخسائر البحرية المشتركة، 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 ومدينين، للوصول إلى تسوية وتوزيع الخسارة بطريقة عادلة بالاتفاق وإلا يتم إحالة المسألة للقضاء.

وبعد توضيح تلك النتائج، نرى أن نقترح بعض المقترحات لعلها تلقى الاهتمام، فمن هذه المقترحات ما يلي:

ثانياً: التوصيات:

١- أوصى المشرع العُماني بالنص على القانون الواجب التطبيق في نظام الخسائر البحرية المشتركة، بالنسبة للمسائل الموضوعية لدعوى المساهمة.

٢- أوصى الباحثين في القانون البحري والتجاري بإجراء المزيد من الدراسات والأبحاث حول موضوع الحوادث البحرية، وخاصة الخسائر البحرية المشتركة، من أجل تطوير أحكامها وقواعدها بما يتماشى مع التطورات البحرية التي وصلت إليه في وقتنا الراهن، ولإثراء المكتبات ومراكز البحوث بهذه المادة العلمية النادرة.

قائمة المراجع

أولاً: المعاجم اللغوية:

١. لسان العرب، للإمام/ جمال الدين بن المنظور، دار صادر بيروت، المجلد العاشر، ١٤١٤هـ.
٢. المعجم الوسيط، مجمع اللغة العربية، ج١، ط٣، مطابع الأوفست بشركة الإعلانات الشرقية، جمهورية مصر العربية، بدون تاريخ نشر.

ثانياً: الكتب القانونية:

٣. د. أحمد محمود حسني، عقود إيجار السفن ومشارطات الإيجار، الإسكندرية، ٢٠٠٨م
٤. د. إسماعيل عثمان الحسين أبوشوك، النظام القانوني للسفينة وما يرد عليها في القانون البحري، الخرطوم، ٢٠١٧م
٥. د. أميرة صدقي، الوجيز في القانون البحري، بدون مكان نشر، القاهرة، ٢٠١٧م
٦. د. إيمان فتحي حسن الجميل، التأمين البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠١٤م
٧. د. بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب للنشر والتوزيع، وهران، الجزائر، ٢٠٠٢م
٨. د. ثروت عبدالرحيم، الخسائر البحرية المشتركة، جامعة الكويت، ط٢، ١٩٧٤
٩. د. ثروت عبدالرحيم، تشريعات الدول كوسيلة لتوحيد قانون الخسائر البحرية المشتركة، ٢٠١٧م

١٠. د. حسن حرب، تسوية الخسائر البحرية المشتركة، بدون دار نشر، القاهرة، ٢٠١٩م
١١. د. دريال عبدالرزاق، الوجيز في النظرية العامة للالتزام، دار العلوم والنشر والتوزيع، الجزائر، ٢٠٠٤م
١٢. د. ريان مدحت عباس خلوصي، السفينة والقانون البحري، الشنهايي للطباعة والنشر، ١٩٩٣م
١٣. د. طارق سيف، الخسارة البحرية المشتركة (العوارية العامة) دار الجامعة الجديدة بالإسكندرية، ٢٠٠٤م
١٤. د. طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ٢٠٠٧م
١٥. د. عادل علي المقدادي، القانون البحري، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ١٩٩٩م
١٦. د. عبدالقادر العطير باسم الملحم، شرح قانون التجارة البحرية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط١، ٢٠٠٩م
١٧. د. علاء عمر محمد، انتقال المخاطر في البيوع البحرية (البيع سيف والبيع فوب)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠١٢م
١٨. د. علي البارودي، مبادئ القانون البحري، الإسكندرية، منشأة المعارف، طبعة ١٩٨٣م
١٩. د. علي البارودي، مبادئ القانون البحري، المكتب المصري، الحديث بالإسكندرية، ١٩٧٠م

٢٠. د. علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ط٢، ٢٠٠٥م
٢١. د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري للبضائع، دار النهضة العربية، ١٩٩٩م
٢٢. د. علي حسن يونس، أصول القانون البحري، الاستغلال البحري، مطبعة المدين، القاهرة، ب، ت
٢٣. د. غازي خالد أبوعرابي، أحكام التأمين - دراسة مقارنة، دار وائل للنشر، بيروت، الطبعة الأولى، ٢٠١١
٢٤. د. كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٩م
٢٥. د. محمد السيد الفقي، المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، الطبعة الأولى، ٢٠٠٢م
٢٦. د. محمد عبدالمنعم داود، القانون الدولي للبحار، الإسكندرية، ١٩٩٩م
٢٧. د. محمد فريد العريني، هاني دويدار، القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ٢٠٠٣م
٢٨. د. محمد كامل أمين ملش، شرح القانون البحري، مصر، دار الكتاب العربي، طبعة ١٩٥٤
٢٩. د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري المصري، الحديث للطباعة والنشر، الإسكندرية، ١٩٧٠م
٣٠. د. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، الطبعة الرابعة، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٣م

٣١. د. مصطفى كمال طه، التوحيد الدولي للقانون البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠٠٧م

٣٢. د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ١٩٩٩م

٣٣. د. مصطفى كمال طه، الوجيز في القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر ١٩٧٤م

٣٤. د. مصطفى كمال طه، أصول القانون البحري، ط ١، مطبعة دار نشر الثقافة، الإسكندرية، ١٩٥٢م

٣٥. د. مصطفى محمد رجب، القانون البحري الإسلامي كمصدر للقانون البحري المعاصر، لمكتب العربي الحديث، الإسكندرية، مصر ١٩٨٩م

٣٦. د. معتصم محمد أحمد، التكيف الفقهي والقانوني للمسئولية في الخسارة البحرية المشتركة، بدون دار نشر، ٢٠١٨م

ثالثاً: الرسائل والمجلات.

٣٧. د. حيثالة معمر، إعادة التأمين البحري في القانون الجزائري، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة وهران، ٢٠١٣م

٣٨. د. يعقوب صرخوة، الخسارات البحرية المشتركة، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق - جامعة عين شمس، مج ٣٥، ١٤، يناير

١٩٩٣م

رابعاً: المراجع الأجنبية:

1. Arthur Desjardins, **Traité de droit commerial maritime, Tome 7 édition, pedone Iauriel, Paris, France**
2. Farhana Meryel, **L4analyses pratique et juridique des avaries commune, mémoire de d'étude, universeté paul cezanne (Aix Marseille) promotion 2008/2009**
3. Georges Ripert, **Droit maritime, Droit maritime, Tome 3, 1943 mise a jour au 1er avril 1963, par: René Rodière et Dalloz- France**
4. Jean Pierre Beurrier, **Droits maritimes, Dalloz, 2éme edition, 2008**
5. Julien LE Clere, **Avaries communes, avaries particulières et manquants, LGDJ, 1957**
6. Linas L., **Essai sur le fondement juridique de la contribution aux avaries communes, these, Montpellier, 1922**
7. Lyon Caen et Renault, **Traité de droit maritime, tome II, F-Pichon successeur imprimeur éditeur, Paris, France. 1896.**
8. Parenthoud P. , **Refluxion autour de l'avarie commune avant le "lifting" de 1994, revue de droit francais commercial, maritime et fiscal janvier à mars 1994**
9. Rene Rodier, **Droit maritime, précis , Dalloz, Paris, 9éme edition, 1979**
10. René Rodière, **Droit maritime, septième edition, Dalloz, 1977**
11. René Rodiere, Emmanuel Du Pontavice, **Droit maritime, deuxième edition, Dalloz, 1997**

12. René Rodiere, Emmanuel Dupontavice, Droit maritime, 12 eme, edition, Dalloz delta, Paris- France, 2007
13. Robert de Smet, Traité maritime, assurances maritimes, Serie, Dalloz, Paris – France, 1983

خامساً: الإنترنت:

1. <https://www.larousse.fr>.
2. <https://www.blog.saeed.com>
3. <https://www.herodote.net>.
4. <https://www.wikipedia.org/wiki/laws.laws-of-wisbuy>
5. <https://www.wikipedia.org/wiki.les.rhodia.de.jactue>.
6. <https://www.wikipedia.org/wiki.Rolls>.

فهرس الموضوعات

الصفحة	الموضوع
١٣٦٠	المقدمة
١٣٦٦	مبحث تمهيدي: ماهية الخسائر البحرية المشتركة. وفيه مطلبان :
١٣٦٧	المطلب الأول: مفهوم الخسائر البحرية المشتركة.
١٣٧٢	المطلب الثاني: أساس المسؤولية المدنية عن الخسائر البحرية المشتركة.
١٣٧٨	المبحث الأول: شروط تطبيق الخسائر البحرية المشتركة. وفيه مطلبان :
١٣٧٩	المطلب الأول: حصول تضحية اختيارية من جانب الربان.
١٣٨٥	المطلب الثاني: وقوع الخسائر نتيجة مباشرة للتضحية.
١٣٩١	المبحث الثاني: تسوية الخسائر البحرية المشتركة. وفيه مطلبان :
١٣٩٢	المطلب الأول: القواعد التي تحكم الخسائر البحرية المشتركة.
١٣٩٣	الفرع الأول: الخسارة البحرية المشتركة وفقاً للعقد.
١٣٩٤	الفرع الثاني: تحديد المجموعة الدائنة والمدينة.
١٤٠٣	المطلب الثاني: دعوى المساهمة في الخسائر البحرية المشتركة.
١٤٠٤	الفرع الأول: دعوى المساهمة.
١٤١٩	الفرع الثاني: الضمانات التي قررها القانون للوفاء بالمساهمة.
١٤٢٤	الخاتمة
١٤٢٦	المصادر والمراجع
١٤٣٢	فهرس الموضوعات