

جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



الخسائر البحرية المشتركة

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون النشاطات المينائية و البحرية

تحت إشراف :

من تقديم الطالبين :

- د/بوقرقور منال

- بوطالب حسين

- لكحل آدم عبد الرؤوف

لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
أ. صليبع سعد	أستاذ مساعد	رئيسا
د. بوقرقور منال	أستاذة محاضر رتبة "ب"	مشرفا ومقررا
د. منجالي محمد أمين	أستاذ محاضر رتبة "أ"	مناقشا

دورة جوان 2026

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

الإهداء

الحمد لله حبا وشكرا وإمتنانا على البدء والختام أهدي هذا النجاح إلى نفسي الطموحة
وإلى كل من سعى معي لإتمام هذه المسيرة ودمتم لي سنداً لا عمر له.
الحمد لله الذي وفقنا في هذا العمل المتواضع الذي
أهديه:

إلى من جرع الكأس فارغاً ليهديني قطرة حب
إلى من حصد الأشواك عن دربي ليمهد لي طريق العلم إلى أبي نور دربي الذي ساندني
وتعب من أجل إتمام مسيرتي الدراسية.
إلى أمي التي طالما رافقتني بدعائها وحرصها عليّ.
إلى إخوتي وأحبتي وأصدقائي وكل من ساهم في نجاحي من قريب أو بعيد.
إلى الأساتذة المحترمين وزملاء الدراسة.
إلى كل من بعث في نفسي روح الأمل في الأوقات الصعبة وقدم لي يد المساعدة.
أهدي تخرجي إلى كل أحبتي.
" وأخيرا دعواهم أن الحمد لله رب العالمين".

بوطالب حسين.

الإهداء

بسم الله الرحمن الرحيم،

والحمد لله الذي وفقني وأعانني على إتمام هذا العمل المتواضع.

أهدي ثمرة هذا الجهد المتواضع إلى من كانا سبب وجودي، وسند حياتي، إلى والديّ العزيزين، اللذين رافقاني بدعائهما، وصبرهما، وتضحياتهما، وكانا لي مصدر القوة والعزيمة في كل مراحل حياتي الدراسية.

إليهما أهدي هذا العمل عربون شكر ووفاء، اجياً من الله عزّ وجل أن يجزيهما عني خير الجزاء.

كما أهدي هذا العمل إلى أسرتي الكريمة، التي لم تبخل عليّ يوماً بالدعم المعنوي والتشجيع، وكانت دائماً إلى جانبي في لحظات التعب واليأس.

وإلى كل من شجعني وساندني، وكل من كان له أثر، كبيراً كان أو صغيراً، في مسيرتي العلمية.

أهدي هذا العمل المتواضع تقديراً وامتناناً لهم جميعاً.

لكحل آدم عبد الرؤوف .

شكر وتقدير

الحمد والشكر لله الحي القيوم أولاً وأخيراً وامتنالاً لقوله

صلى الله عليه وسلم:

"من لا يشكر الناس لا يشكر الله"

أتوجه بجزيل الشكر وجميل العرفان للأستاذة " **بوقرقور منال** " التي تكرمت بقبول الإشراف على هذه المذكرة وعلى جميع التوجيهات والملاحظات والنصائح.

كما لا يفوتنا أن نتقدم بوافر التقدير والاحترام لأعضاء اللجنة المحترمين على عناء قراءة المذكرة وقبولها وتصويبها.

كذلك نتقدم بخالص الشكر إلى كل من درسنا من أساتذة كلية الحقوق والعلوم السياسية بجامعة سكيكدة وإلى كل موظفي المكتبة وجزاهم الله كل خير.

وفي الأخير نشكر كل من قدم لنا يد العون والمساعدة من قريب أو من بعيد ونسأل الله عز وجل أن يجعل ذلك في ميزان حسناتهم إنه قريب مجيب.

قائمة المختصرات

ق ب ح:	قانون بحري جزائري
ق م:	قانون مدني
ق ع:	قانون العقوبات
ق إ م:	قانون إجراءات المدنية
د س ن:	دون سنة نشر
دون طبعة:	د ط

مقدمة

تعتبر الملاحة البحرية العمود الفقري للتجارة الدولية والعامل المحوري في دفع عجلة الاقتصاد العالمي، حيث تشهد المحيطات والبحار مرور الأغلبية الساحقة من السلع والبضائع المتبادلة بين الدول. ومع ذلك، فإن طبيعة البيئة البحرية وما يكتنفها من مخاطر كبيرة وظروف غير متوقعة تجعل الرحلة البحرية عرضة لتهديدات قد تؤدي إلى خسائر مادية أو بشرية جسيمة.

استجابة لهذه التحديات، وضع القانون البحري إطاراً قانونياً متميزاً يهدف إلى تعزيز سلامة الرحلات البحرية وضمان توزيع الأضرار بشكل عادل بين الأطراف المعنية. وفي هذا السياق، تعد الخسائر البحرية المشتركة واحدة من أعرق وأقدم المؤسسات القانونية في تاريخ القانون البحري، حيث تمثل نموذجاً راقياً للتضامن الإنساني والتعاون الاقتصادي بين جميع الجهات المشاركة في الرحلة البحرية، بما في ذلك مالكي السفينة، وأصحاب البضائع، ومستأجري السفن.

عادة ما يقر مبدأ عام في الملاحة البحرية يقضي بأن يتحمل كل مالك مسؤولية الأضرار التي تصيب ممتلكاته الخاصة، وهو ما يعرف بالخسارة البحرية الخاصة.

ومع ذلك، فقد وضع المشرع البحري استثناء لهذا الأصل يتمثل في الحالات التي يقرر فيها ربان السفينة استخدام سلطته التقديرية لاتخاذ إجراءات استثنائية، مثل التضحية بجزء من البضائع المشحونة، أو إلحاق ضرر مقصود بالسفينة، أو تكبد نفقات باهظة بهدف إنقاذ الرحلة بأكملها من خطر محقق يهدد بهلاكها.

تكتسب دراسة الخسائر البحرية المشتركة في القانون البحري الجزائري وقواعد "يورك وأنتويرب" أهمية كبيرة على المستويين النظري والتطبيقي، تتجلى الأهمية النظرية في تحديد الطبيعة القانونية الخاصة لهذه الخسارة، حيث لا تستند إلى قواعد المسؤولية التقصيرية أو العقدية التقليدية، بل تتبع من مفهوم الإثراء بلا سبب ونظرية التضامن البحري والمصلحة

مقدمة

المشتركة للرحلة. كما تسهم هذه الدراسة في تحليل التداخل بين المبادئ العامة للالتزامات الناقل البحري والاستثناءات المقررة في حالات الخطر الداهم.

بينما تظهر الأهمية التطبيقية والعملية في الجوانب الإجرائية والآلية المعقدة لحساب الخسائر البحرية، والتي تتطلب فرز الكتل المادية، بما في ذلك الكتلة الدائنة للمتضررين والكتلة المدينة للمستفيدين، مع الاعتماد على خبرة حسابية متخصصة من خلال خبير تسوية الخسائر البحرية.

بالإضافة إلى ذلك، تبرز الأهمية العملية من خلال دراسة وسائل حماية واستيفاء هذه الحقوق عبر آليات مثل حق الحبس القانوني للربان والامتيازات البحرية، مما يضمن عدم تمكن الأطراف المدينة من التملص من دفع مساهماتهم المالية بعد وصول السفينة بأمان.

وقد جاء اختيارنا لهذا الموضوع استنادا إلى مجموعة من الاعتبارات الموضوعية والذاتية.

فمن الناحية الموضوعية، يبرز هذا الاختيار بسبب الأهمية البارزة التي تمثلها الخسائر البحرية المشتركة كأحدى الآليات الداعمة للتضامن القانوني والمالي بين الأطراف المعنية، بالإضافة إلى ذلك تسعى هذه الدراسة إلى تسليط الضوء على درجة مواكبة المشرع الجزائري للتطورات الأخيرة المرتبطة بقواعد يورك وأنتويرب، ومدى كفاءة الآليات الإجرائية المعتمدة لتسوية هذه المسائل.

أما بالنسبة للدوافع الذاتية، فإنها تتجذر في التوجهات الشخصية والرغبة الأكاديمية نحو التعمق في دراسة القانون البحري والتجارة الدولية، بهدف تعزيز الفهم النظري وربطه بالممارسات التطبيقية في هذا المجال الحيوي.

تهدف هذه الدراسة بشكل أساسي إلى إبراز الحدود الفاصلة بين سلطات الربان الاستثنائية وحقوق شاحني البضائع، والوقوف على مدى نجاعة الحماية القانونية المقررة للمجموعات الدائنة في التشريع الوطني مقارنة بالبيئة الدولية.

مقدمة

لم تخلو عملية إعداد هذا البحث من بعض التحديات والصعوبات التي واجهتنا خلال مسيرته، ولعل أبرز هذه التحديات كانت ندرة المراجع الفقهية والمصادر القانونية الجزائرية الحديثة التي تتناول شرح أحكام القانون البحري وتطبيقاته القضائية بشكل مفصل، كما أن التعقيد الفني والحسابي الذي يميز مرحلة تسوية الخسائر المشتركة أضاف عبئا إضافيا، بالإضافة إلى صعوبة الحصول على تقارير عملية أو نماذج تطبيقية توضح عمل خبراء التسوية البحرية داخل الجزائر.

ولا يمكن إغفال التعقيد الناتج عن القواعد العرفية الدولية المتشعبة واختلاف نسخ وتعديلات "قواعد يورك وأنتويرب"، مما زاد من تعقيد المهمة.

واستنادا إلى التداخل الواضح بين المصالح الاقتصادية لأطراف الرحلة البحرية والحاجة الملحة لتأمين الاستقرار القانوني والمالي للملاحة البحرية، تتبلور الإشكالية الرئيسية لهذه الدراسة في التساؤل الجوهرى التالي:

ما هو النظام القانوني والإجرائي الذي يحكم الخسارة البحرية المشتركة في القانون الجزائري والأعراف الدولية؟

وينبثق عن هذه الإشكالية المحورية مجموعة من الأسئلة الفرعية المقسمة وفقا للبناء الهيكلي للدراسة على النحو التالي:

1 . ما هو المفهوم القانوني والفقهى الدقيق للخسارة البحرية المشتركة الذي يميزها جذريا عن الخسارة الخاصة، وما هي الشروط الموضوعية والصور التطبيقية اللازمة لإضفاء الطابع المشترك عليها؟

2 . كيف تنظم القواعد التشريعية الجزائرية والأعراف الدولية الآلية الإجرائية والحسابية لتصفية الخسائر وتحديد دور خبير التسوية، وما مدى فاعلية الضمانات العينية والقضائية المقررة لحماية حقوق المجموعات الدائنة؟

مقدمة

للإجابة على الإشكالية المطروحة، تم الاعتماد على منهجين علميين متكاملين. اعتمد المنهج التحليلي لاستقراء وتفكيك نصوص الأمر 76-80 المرتبط بالقانون البحري الجزائري،¹ مع تحليل القواعد الموضوعية والإجرائية التي تنظم الخسارة البحرية المشتركة. بالتوازي، تم الاستعانة بالمنهج الوصفي لرصد وتوصيف واقع القواعد العرفية الدولية، والمتمثلة في قواعد يورك وأنتويرب، التي تعد مكملة للمنظومة القانونية الوطنية، مع تسليط الضوء على خصائصها القانونية والفنية.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للخسائر البحرية المشتركة

خصص هذا الفصل لبيان ماهية الخسارة البحرية المشتركة من حيث التعريف لغة وفقها وقانونا، والوقوف على نشأتها وتطورها التاريخي عبر العصور.

كما يتناول تحديد طبيعتها القانونية وتمييزها عن الخسارة البحرية الخاصة، مع تفصيل شروطها الموضوعية القائمة على ركني الخطر والتضحية، واستعراض صورها المتمثلة في الخسائر المادية للسفينة والنفقات الاستثنائية.

الفصل الثاني: الإطار التنظيمي للخسائر البحرية المشتركة في القانون الجزائري

يركز هذا الفصل على الجانب الإجرائي والعملي من خلال الآلية الحسابية لتحديد الكتل المالية للمساهمة (المجموعة الدائنة والمجموعة المدينة)، وتبيان مهام خبير تسوية الخسائر.

بالإضافة إلى ذلك، يتناول دراسة إجراءات وضمانات استيفاء الحقوق عبر النظام القانوني لدعوى المساهمة وانقضائها، والضمانات العينية المتاحة لحماية المتضررين، والمتمثلة في حق الحبس القانوني المخول للربان والامتياز البحري.

¹ الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 29، الصادرة بتاريخ 13 أبريل 1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للخسائر البحرية المشتركة

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للخسائر البحرية المشتركة

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للخسائر البحرية المشتركة

يعتبر هذا الفصل المحور الموضوعي الأساسي للدراسة، حيث يسعى إلى توضيح المفاهيم الأساسية وتأسيسها بعيداً عن التشبث الإجرائي الذي قد يؤثر على الفهم الشامل للموضوع.

سنقوم بتحليل "ماهية" الخسارة المشتركة، مستندين إلى جذورها التاريخية واللغوية، حيث سنتناول دراسة تطور فكرة الخسارة المشتركة عبر مختلف المراحل الزمنية، وكيف تم تعريفها في الأنظمة القانونية المختلفة، كما سنتناول الطبيعة القانونية للخسارة المشتركة، مسلطين الضوء على الأركان الأساسية التي تجعل منها واقعة فريدة في القانون البحري، مستندين إزاء ذلك على القوانين والأنظمة التي تنظم هذه الظاهرة وكيفية تعامل المحاكم معها، كما سنقوم بالتمييز بين الخسارة الخاصة التي يتحملها طرف واحد والخسارة المشتركة التي يتقاسمها جميع الأطراف المعنية، هذا التمييز يساعد في فهم توزيع الأعباء والمسؤوليات بين الأطراف المختلفة عند وقوع خسائر خلال العمليات البحرية، كما سنناقش أهمية فهم الخسارة المشتركة في القانون البحري وتأثير ذلك على الممارسات التجارية والسياسات القانونية.

سنبرز كيف يمكن أن تسهم هذه المعرفة في تعزيز التعاون بين الأطراف وتقادي النزاعات القانونية، وعلى ذلك سنقوم بتقسيم هذا الفصل إلى مبحثين أساسيين تناولنا في المبحث الأول تعريف الخسارة البحرية المشتركة وفي المبحث الثاني شروط وأنواع الخسارة البحرية المشتركة.

المبحث الأول: مفهوم الخسارة البحرية المشتركة

لا يمكن فهم النظام الإجرائي للخسارة البحرية المشتركة بشكل صحيح دون التعمق في معناها الدقيق وتكييفها القانوني ضمن الأطر المختلفة.

لذا، سنخصص هذا المبحث لتحديد تعريفات هذا المفهوم في اللغة والقانون، مع توضيح الفوارق الجوهرية بينها وبين الخسارة الخاصة التي تقع على عاتق طرف واحد.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للخسائر البحرية المشتركة

سوف نتناول بالمبحث كيفية تأثر هذه التعريفات بالسياقات القانونية المتنوعة، بما يعكس تعددية الأبعاد المرتبطة بالخسارة البحرية المشتركة وأهميتها ضمن الإطار القانوني.

بناء على ذلك سنقسم دراستنا في هذا المبحث الي مطلبين رئيسيين:

- **المطلب الأول:** تعريف ونشأة الخسارة البحرية المشتركة
- **المطلب الثاني:** طبيعة الخسارة البحرية المشتركة وتمييزها عن الخسارة الخاصة

المطلب الأول: تعريف ونشأة الخسارة البحرية المشتركة

يعتبر المطلب الأول المدخل التأسيسي للدراسة، حيث يسعى إلى استكشاف الجذور العميقة لنظام الخسائر البحرية المشتركة.

لفهم هذا النظام، من الضروري العودة إلى أصوله اللغوية التي تعكس فلسفة المشاركة، بالإضافة إلى المفاهيم الاصطلاحية التي وضعتها التشريعات الوطنية والاتفاقات الدولية لمواكبة تطور التجارة العالمية.

ولا يكتمل التأصيل المفاهيمي دون تتبع المسار التاريخي، فمنذ القانون "الرودي" القديم وصولاً إلى قواعد "يورك وأنفرس" الحديثة، ظل هذا النظام صامدا كأقدم عرف بحري ينظم علاقة الأطراف عند وقوع الكوارث.

لذا، سنقوم في هذا المطلب بدراسة تعريف الخسارة المشتركة بمختلف أبعادها في الفرع الأول، مع تسليط الضوء على المراحل التاريخية التي ساهمت في تشكيل هويتها القانونية الحالية في الفرع الثاني.

الفرع الأول: تعريف الخسارة البحرية المشتركة

المصطلح لا يقتصر على كونه وصفا لواقعة مادية، بل هو مفهوم قانوني معقد تتداخل فيه الأبعاد اللغوية والتشريعية والاتفاقية.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للخسائر البحرية المشتركة

بحيث سنعكف في هذا الفرع إلى تقديم تعريف شامل يزيل اللبس حول طبيعة هذه الخسارة، وذلك تباعاً فيما يأتي أولاً: التعريف اللغوي ثانياً: التعريف الفقهي ثالثاً: التعريف القانوني ورابعاً: التعريف الدولي الموحد، تبدأ بالدلالة اللغوية للمصطلح، ثم التعريف الفقهي، ثم التعريف القانوني في التشريعات الوطنية، وصولاً إلى التعريف الدولي الموحد وفقاً لقواعد "يورك وأنفرس"، مما يمهّد الطريق لفهم الأساس الذي تقوم عليه هذه التضحية الاستثنائية.

أولاً: التعريف اللغوي

1 . كلمة الخسارة: تشتق من الفعل (خَسِرَ)، حيث تشير الخُسْرُ والخُسْرَانُ في اللغة إلى النقصان، الهلاك، وضياح رأس المال. (يُنظر: ابن منظور، لسان العرب، مادة "خسر")¹.

في السياق البحري، تعني الخسارة الضرر المادي الذي يلحق بالسفينة أو الحمولة، بالإضافة إلى المصاريف التي تُتفق بشكل غير اعتيادي.

2 . اما كلمة المشتركة: هي اسم مفعول مشتق من الفعل (اشترك)، حيث تعني الشركة أو الشراكة الاختلاط والاجتماع. وبالتالي،² فإن المقصود بها هنا هو "الشيوع"، أي أن هذه الخسارة ليست محصورة في جهة واحدة، بل يتحمل أثرها المالي جميع أصحاب المصالح في الرحلة البحرية. (يُنظر: الفيروز آبادي، القاموس المحيط، مادة "شرك").

¹ ابن منظور، محمد بن مكرم (د.ت). لسان العرب. بيروت: دار صادر، مادة (خ س ر). متاح على موقع إسلام ويب عبر الرابط المباشر: <https://www.islamweb.net/ar/library/content/122/2181> تاريخ الاطلاع: 22 مايو 2026، الساعة 16:33.

² الفيروز آبادي، مجد الدين محمد بن يعقوب (د.ت). القاموس المحيط. تحقيق: مكتب تحقيق التراث في مؤسسة الرسالة، بيروت: مؤسسة الرسالة، مادة (ش ر ك). متاح على موقع إسلام ويب عبر الرابط المباشر: <https://www.islamweb.net/ar/library/content/123/5874>، تاريخ الاطلاع: 22 مايو 2026، الساعة 16:36.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للخسائر البحرية المشتركة

ثانيا: التعريف الفقهي

حظي مفهوم الخسارة البحرية المشتركة بأصول فقهية راسخة ومتعددة الجوانب، حيث يظهر بوضوح في الفقه الإسلامي وأيضا في الفقه القانوني الحديث.

1. الخسارة البحرية المشتركة في الفقه الإسلامي

تناول الفقه الإسلامي مسألة الخسارة البحرية المشتركة من خلال الأحكام المتعلقة بطرح البضاعة في البحر خوفا من الغرق.

وقد اتفق الفقهاء على مشروعية تصرف الربان في إلقاء جزء من الشحنة وإتلافها إذا تعرضت السفينة لرياح عاتية تهدد بغرقها، مستندين إلى القاعدة الفقهية التي تقيد بأنه يرتكب أخف الضررين لتجنب أشدهما.¹

وبهذا التصرف، يتم فرض التزام مالي لتعويض صاحب البضاعة التي تم إلحاقها، حيث يتم توزيع قيمة التعويض على الناجين بنسب تتناسب مع قيمة أموالهم، وفقا لمبدأ الغرم بالغنم.²

2. الخسارة البحرية المشتركة في الفقه القانوني الحديث

يرى القانون البحري الحديث أن الخسارة المشتركة ليست مجرد واقعة عرضية، بل هي إجراء قانوني واع ونابع من إرادة متعمدة يتخذه الربان باعتباره المسؤول الأول عن الرحلة البحرية.

ويتطلب هذا المفهوم القيام بعمل اختياري ومدرس يهدف إلى التضحية بجزء من الممتلكات أو تحمل نفقات استثنائية، بشرط أن يكون هذا الخيار هو الحل الأخير متاح

¹ حريز، أسماء، رسالة دكتوراة في القانون البحري تحت عنوان نظام الخسائر المشتركة في القانون البحري الجزائري مقارنا، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2 أحمد بن أحمد، الجزائر، 2016، ص ص 15-16.

² المرجع نفسه، 17-18

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للخسائر البحرية المشتركة

لتجنب خطر محقق يؤدي إلى خسارة كلية وشاملة تهدد كلا من السفينة وحمولتها معا، وذلك تحقيقا لمبدأ التضامن الإجباري بين الأطراف ذات المصالح المشتركة.¹

ثالثا: التعريف القانوني

يتطلب الإلمام بالتعريف القانوني للخسائر البحرية المشتركة دراستها من منظور التشريع الجزائري الداخلي، ومقارنتها بما استقرت عليه القواعد والأعراف الدولية.

1. التعريف في القانون البحري الجزائري

لم يبتعد المشرع الجزائري في تعريفه للخسائر البحرية المشتركة عن التوجهات الدولية والقواعد العامة في القانون البحري، حيث نصت المادة 300 من القانون البحري الجزائري على مفهوم الخسارة المشتركة "تعد بمثابة خسائر مشتركة كل تضحية أو كل مصروف غير عادي أنفقها الربان أو شخص آخر قائم مقامه بصفة اختيارية ومعقولة لانقاذ السفينة من خطر مشترك وكذلك البضائع الموجودة على متنها وشحنها".²

ويمكن استخلاص التعريف القانوني الجزائري من خلال النقاط التالية.

1.1. المعيار الغائي (الهدف)

يعرف القانون الجزائري الخسارة المشتركة بأنها الأضرار أو المصاريف التي تتكبد بإرادة من أجل السلامة العامة للرحلة البحرية، فالهدف الأساسي هو إنقاذ السفينة وما عليها من حمولة من خطر داهم ومحقق.³

1.2. عنصر التضحية والمصاريف

يشمل التعريف الجزائري نوعين من الخسائر:

¹ عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية، رقم 8 لسنة 1990 في ضوء الفقه والقضاء والتشريع، دار المعارف، الإسكندرية مصر، د س ن، ص 336.

² المادة 300 م ن ق ب ج.

³ حسان سعاد، نظام الخسائر البحرية في القانون البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، منشورات مخبر القانون البحري والنقل جامعة تلمسان الجزائر، المجلد 3، العدد 1، 01 مارس 2016، ص 248.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للخسائر البحرية المشتركة

- الأضرار المادية: مثل إلقاء جزء من البضاعة في البحر لتخفيف وزن السفينة.¹
- المصاريف الاستثنائية: مثل تكاليف استئجار قاطرات لجر السفينة في حالة شروطها، أو مصاريف دخول ميناء لجأ اضطراري.²

1.3. الطبيعة العمدية

يركز المشرع الجزائري على أن الخسارة يجب أن تكون ناتجة عن قرار وإع من الربان، مما يستبعد الحوادث الفجائية (كالغرق بسبب عاصفة دون تدخل بشري) من نطاق الخسائر المشتركة ويدخلها ضمن الخسائر الخاصة.³

1.4. وحدة المصلحة

يشترط القانون الجزائري أن تكون التضحية قد تمت لمصلحة "المصالح المشتركة" (السفينة، البضاعة، وأجرة النقل)، وهو ما يعزز مبدأ التضامن بين جميع أطراف الرحلة.⁴

2. تعريفه وفقا للقانون الدولي

تعد قواعد "يورك وأنفرس" المرجع الدولي الأكثر دقة في تعريف هذا النظام، حيث نصت القاعدة (أ) منها على أنه: "يوجد فعل خسارة مشتركة عندما، وفقط عندما، يتم إجراء تضحية أو إنفاق مصاريف غير اعتيادية، بشكل متعمد ومعقول، في وقت الخطر، ولغرض الحفاظ على الأموال المشتركة في مغامرة بحرية".⁵

ويستفاد من هذا التعريف أن الخسارة لا تقتصر على الهلاك المادي للبضاعة (تضحية)، بل تشمل أيضا الأعباء المالية الإضافية (مصاريف) التي تنفق لإنقاذ السفينة.

¹ هشام فرعون، القانون التجاري البحري، مديرية الكتب والمطبوعات الجامعية، جامعة حلب، الطبعة الثانية، 1985، ص 238.

² هشام فرعون، المرجع السابق، ص 240.

³ حسان سعاد، المرجع السابق، ص 252.

⁴ المرجع نفسه، ص 252-253.

⁵ Règle A des Règle de York et d'Anvers (Version 2016), Comité Maritime International (CMI). Disponible en ligne sur la plateforme HAL (Archives ouvertes) : <https://comitemaritime.org>, Consulté le 1 juin 2026 à 16h50.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للخسائر البحرية المشتركة

الفرع الثاني: النشأة والتطور التاريخي للخسارة البحرية المشتركة

يعتبر الفرع الثاني بمثابة رحلة تاريخية تتبع كيف تحولت فكرة بسيطة نشأت في عرض البحر إلى نظام قانوني عالمي معقد للغاية.

فدراسة التطور التاريخي ليست مجرد سرد للأحداث الماضية، بل هي وسيلة لفهم كيف صمدت فلسفة "التضحية من أجل الجميع" أمام تغير أنماط التجارة وتطور تكنولوجيا الملاحة.

يهدف هذا الفرع إلى دراسة المحطات الفارقة التي شكلت ملامح هذا النظام، بدءاً من الأعراف البدائية لسكان الجزر اليونانية الذين وضعوا اللبنة الأولى لمبدأ "الرمي في البحر"، مروراً بالمدونات البحرية في العصور الوسطى التي بدأت في تأسيس هذا العرف، وصولاً إلى الجهود الدولية الحديثة التي أسفرت عن ظهور "قواعد يورك وأنفريس" كمرجع موحد يحكم هذه الخسائر في العصر الرقمي.

وسنتناول ذلك تباعاً فيما يلي:

أولاً: العصر القديم وقانون رودس

يعتبر "قانون رودس" من أقدم الأنظمة التي قننت مبدأ الخسائر المشتركة، حيث كان سائداً في جزيرة رودس خلال عصر الفينيقيين، وكان ينص على أنه يجب تعويض ما يُلقى في البحر من بضاعة لتخفيف حمل السفينة في حالات الخطر، وذلك من خلال مساهمة جميع الأطراف المعنية.¹

¹ حسان سعاد، المرجع السابق، ص 249.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للخسائر البحرية المشتركة

ثانيا: مرحلة الاستيعاب الروماني

لم يبتكر الرومان نظاما جديدا، بل قاموا بعملية شرعنة العرف "الرودسي" وإدماجه في مدوناتهم القانونية المعروفة، وقد أضفى الرومان على هذا العرف طابعا قانونيا مؤسسيا، حيث ربطوه بفكرة الشراكة القائمة بين أصحاب المصالح في الرحلة البحرية.¹

واعتبروا أن المساهمة في الخسارة هي التزام قانوني ناتج عن عقد النقل وليس مجرد عمل من باب الفضل أو الإحسان، انتقل هذا العرف إلى الرومان الذين منحوا مالك البضاعة المضى بها حق المطالبة بالتعويض من الربان وبقيّة الشاحنين.²

ثالثا: العصور الوسطى وظهور القوانين القنصلية

مع تراجع الدولة الرومانية، انتقلت القواعد القانونية إلى مجموعات عرفية محلية مثل "قوانين أوليرون" و"قنصلية البحر"، في هذه المرحلة بدأ النظام يتخذ طابعا إجرائيا حيث أصبح من الضروري على الربان التشاور مع أصحاب البضائع الموجودين على السفينة قبل اتخاذ قرار التضحية، وإذا لم يكن هؤلاء متواجدين، كان عليه استشارة كبار البحارة، وذلك لضمان أن هذه التضحية كانت ضرورة قصوى وليست تعسفا.³

رابعا: التدوين الدولي الحديث

بحلول القرن التاسع عشر، أدت الاختلافات بين القوانين الوطنية إلى فوضى في تسوية الخسائر البحرية، وللتغلب على هذه المشكلة، اجتمع المجهزون والمؤمنون في مدينة "يورك" عام 1864، ثم في "أنفرس" عام 1877، مما أسفر عن وضع "قواعد يورك وأنفرس"، تكمن أهمية هذه القواعد في أنها أصبحت لغة عالمية تدرج في جميع مشارطات الشحن

¹ مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري: السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، الطبعة الثانية، منشورات الحلبي

الحقوقية، بيروت، لبنان، 2012، ص 256-257.

² حسان سعاد، المرجع السابق، ص 249.

³ المرجع نفسه، ص 249.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للخسائر البحرية المشتركة

وسندات الشحن، مما ساهم في توحيد نظام الخسارة المشتركة على مستوى العالم رغم اختلاف القوانين الوطنية.¹

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للخسارة البحرية المشتركة وتميزها عن الخسارة الخاصة

يعد بمثابة المعيار القانوني الذي يحدد نطاق وحدود المسؤولية، حيث يهدف إلى تحديد الهوية القانونية للخسارة المشتركة وتمييزها بدقة عن المفاهيم الأخرى التي قد تلتبس بها.

فليس كل ضرر يلحق بالسفينة أو الحمولة يستدعي المساهمة الجماعية، بل يجب الوقوف على "الطبيعة القانونية" التي تبرر الخروج عن القواعد العامة للمسؤولية الفردية لصالح مبدأ التضامن.

تكمن أهمية هذا المطلب في وضع معايير فاصلة وجوهرية تفصل بين الخسارة المشتركة التي تعتمد على عنصر الإرادة والتضحية المتعمدة، والخسارة الخاصة التي تعتمد على عنصر الصدفة والحادث العارض.

لتجسيد هذا التمييز، سنقوم بتحليل الأساس القانوني الذي يستند إليه هذا النظام، وسنتناول تقسيم هذا المطلب إلى فرعين نتناول في الفرع الأول دراسة الطبيعة القانونية للخسارة البحرية المشتركة وفي الفرع الثاني سنقوم بتمييزها عن الخسائر البحرية الخاصة.

الفرع الأول: الطبيعة القانونية للخسارة البحرية المشتركة

يستجلي الأساس القانوني والفلسفي الذي يبرر نظام الخسارة المشتركة، ويمنح الشرعية للخروج عن القواعد العامة للمسؤولية التي تقضي بأن الضرر يقع على من أصابه. يسعى البحث في طبيعة هذا النظام إلى تفسير السلطة الاستثنائية للربان في التضحية بالمال، وإلزام الأطراف الناجية بالتعويض.

¹ مصطفى كمال طه، المرجع سابق، ص 357.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للخسائر البحرية المشتركة

وتتجلى أهمية هذا التكيف في تحديد منشأ الالتزام، هل هو ناتج عن اتفاق تعاقدى مفترض، أم هو واجب قانوني يستند إلى قيم العدالة ومنع الإثراء بلا سبب؟ لذا، سنعمل على تحليل النظريات الفقهية التي حاولت تأصيل هذا التضامن الإجباري كضرورة لحماية الرحلة البحرية، وذلك تبعا فيما يأتي:

أولاً: نظرية العقد الضمني

تفترض هذه النظرية أن أطراف الرحلة البحرية، بما في ذلك المجهز والشاحنون، قد اتفقوا ضمناً عند شحن البضائع على مواجهة المخاطر بشكل جماعي، حيث يعمل الربان كوكيل لهم في اتخاذ قرار التغطية.¹

ومع ذلك، ينتقد هذا الرأي لأنه يعتبر أن التغطية تحدث غالباً في ظروف طارئة (قوة قاهرة) لا تتيح تصور وجود رضا عقدي، بالإضافة إلى ذلك يفرض الالتزام بالمساهمة حتى على الأفراد الذين لم يوقعوا عقداً مباشراً مع المجهز.²

ثانياً: نظرية الإثراء بلا سبب

تعتبر هذه النظرية أن الأفراد الذين نجا مالهم نتيجة التغطية قد أثريت ذمتهم المالية على حساب صاحب المال الذي هلك، وبالتالي يلزم الناجون بإعادة جزء من هذا الإثراء كتعويض للمتضرر، تعد هذه النظرية الأكثر شيوعاً، حيث تتماشى مع مبدأ "رد المنفعة" الذي تقره معظم القوانين المدنية، بما في ذلك القانون المدني الجزائري.³

¹ مخالفة كريم، الخسائر البحرية المشتركة وطرق تسويتها على ضوء الأمر 76/80 المعدل والمتمم في الجزائر وفي النظم المقارنة، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بجاية، الجزائر، 2016، العدد الثامن، ص 353.

² أربوط وسيلة، نظام الخسائر البحرية المشتركة ما بين الذاتية والضرورة، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية، المركز الجامعي مغنية، الجزائر، المجلد 07، 2022، العدد 02، ص 810.

³ انظر المادة 141 من الأمر 58/75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 الذي يتضمن القانون المدني الجزائري ج ر عدد 78 المؤرخة في 30 سبتمبر المعدل والمتمم.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للخسائر البحرية المشتركة

ثالثا: نظرية المصلحة الجماعية

تستند هذه النظرية إلى فكرة أن "الرسالة البحرية" تعتبر وحدة متكاملة في مواجهة خطر مشترك، مما يجعل التضحية بجزء من أجل إنقاذ الكل واجبا يفرضه القانون ويحقق مبادئ العدالة والمساواة بين أطراف الرحلة.¹

بناء على ما سبق، يتبين لنا أن المشرع الجزائري لم يلتزم باتباع نظرية واحدة فقط، بل عمد إلى صياغة نظام متوازن في المادة 300، حيث اعتمد المصلحة الجماعية كقاعدة مشروعة للتضحية، وجعل من مبدأ منع الإثراء بلا سبب وسيلة لتحقيق العدالة التوزيعية بين الأطراف المشاركة في المغامرة البحرية.

الفرع الثاني: التمييز بين الخسارة البحرية المشتركة والخسارة الخاصة

يمثل تمييز الخسارة البحرية المشتركة عن الخسارة البحرية الخاصة الأساس العملي والتطبيقي للأحكام القانونية المتعلقة بالحوادث البحرية.

إذ تواجه السفينة وحمولتها في عرض البحر مخاطر مستمرة، لكن التأثير المالي والقانوني الناتج عن هذه المخاطر يختلف اختلافا جذريا بناء على طبيعة الواقعة التي تسببت في الضرر.

تكمن أهمية هذا المجال في وضع الحدود الفاصلة بين نوعين من الخسائر: الخسارة التي تخضع لقاعدة "التحمل الفردي"، حيث يتحمل المتضرر وحده تبعات الهلاك، والخسارة التي تخضع لنظام "التسوية الجماعية"، القائم على التضامن والمشاركة.

لتحديد المركز القانوني والمالي لكل طرف في المغامرة البحرية، سنقوم بدراسة المعايير الفاصلة بين هذين المفهومين من حيث المصدر والهدف والتبعات المترتبة عليهما، وذلك فيما يأتي:

¹أربوط وسيلة، المرجع السابق، ص 810.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للخسائر البحرية المشتركة

أولاً: الإرادة والقصد

1. الخسارة الخاصة

تعتبر الخسارة الخاصة الضرر الذي يلحق بالسفينة أو البضاعة نتيجة حادث غير متوقع، مثل العواصف أو الحرائق، في هذه الحالة لا يتدخل الإنسان في حدوث هذه الأضرار، مما يجعلها خارج نطاق السيطرة، تتطلب هذه الخسائر تعويضاً من شركة التأمين، حيث يتم تقييم الأضرار بناء على الظروف التي أدت إلى وقوع الحادث.¹

2. الخسارة المشتركة

على النقيض من ذلك، تشير الخسارة المشتركة إلى الضرر الذي يتم اتخاذ قرار بشأنه عمداً، من قبل الربان مثال على ذلك هو إلقاء بضاعة لإنقاذ السفينة أو جنوح متعمد، هنا تلعب الإرادة دوراً أساسياً في خلق هذه الخسارة، مما يستدعي تقييماً مختلفاً للمخاطر، فهم الفروق بين الخسارتين ضروري لضمان التعويض المناسب في الحوادث البحرية.²

ثانياً: وحدة الخطر والمصلحة

1. الخسارة الخاصة

تحدث الخسارة الخاصة عندما يقع الخطر على جزء من الرحلة، مثل تلف بضاعة بسبب الرطوبة، في هذه الحالة تعود المصلحة من الإصلاح لصاحب المال وحده، مما يعني أن التعويض يكون موجهاً فقط للشخص المتضرر، هذه الخسائر تتطلب تقييماً دقيقاً لتحديد الأضرار التي لحقت بالمال.³

1. الخسارة المشتركة

¹ عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق ص 336.

² المرجع نفسه، ص 336.

³ هشام فرعون، المرجع السابق، ص 232.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للخسائر البحرية المشتركة

أما الخسارة المشتركة، فتتعلق بخطر يهدد الرسالة البحرية ككل، بما في ذلك السفينة والحمولة، هنا تعتبر التضحية وسيلة لإنقاذ المجموع، حيث يتم اتخاذ قرارات تتعلق ببقاء جزء من الحمولة أو اتخاذ إجراءات أخرى لحماية السفينة، فهم هذه الفروق يعد ضروريا لتقييم المخاطر وإدارة التعويضات بشكل فعال.¹

ثالثا: توزيع العبء المالي

1. الخسارة الخاصة

تتميز الخسارة الخاصة بأنها تخضع للقاعدة العامة التي تنص على أن "الضرر يقع على عاتق من أصابه"، في هذا السياق يتحمل مالك الشيء أو مؤمنه الخاص وحده المسؤولية عن تعويض الخسائر التي تعرض لها، هذا يعني أن الشخص المتضرر هو الذي يتحمل الأعباء المالية الناتجة عن الأضرار، مما قد يؤدي إلى أعباء كبيرة على الأفراد أو الشركات المتضررة دون أي مشاركة من الآخرين.²

2. الخسارة المشتركة

على النقيض، تخضع الخسارة المشتركة لمبدأ "المساهمة الجماعية"، حيث يتحمل الأعباء الناتجة عن الحوادث البحرية المجهز وأصحاب البضائع الناجية وصاحب أجرة النقل، كل بنسبة قيمة ماله الذي وصل بسلام، هذا النظام يهدف إلى تحقيق العدالة في توزيع الأعباء، مما يضمن حماية جميع الأطراف المعنية من الأضرار الكبيرة، ويعزز التعاون بين المشاركين في عملية النقل البحري.³

المبحث الثاني: شروط وأنواع الخسارة البحرية المشتركة

بعد توضيح مفهوم الخسارة البحرية المشتركة كمفهوم يرتكز على تضحية اختيارية لخدمة المصلحة العامة، يبرز سؤال محوري يتمركز أساسا حول المعايير التي تجعل حادثة

¹ هشام فرعون، المرجع السابق، ص 234.

² عبد الحميد الشواربي، المرجع السابق، ص 336.

³ المرجع نفسه، ص 336.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للخسائر البحرية المشتركة

بحرية معينة تصنف كخسارة مشتركة؟ إذ لا تعد جميع الخسائر في عرض البحر خاضعة لنظام المساهمة الجماعية، بل يجب أن تلتزم بقواعد قانونية وفنية واضحة.

بناء على ذلك، يهدف هذا البحث إلى تحليل القواعد القانونية المنظمة لهذه العملية من خلال مطلبين:

المطلب الأول: شروط الخسارة البحرية المشتركة لتصنيف الخسارة كمشتركة،
والمطلب الثاني: أنواع وصور هذه الخسائر، سواء كانت تضحيات مادية أو نفقات مالية استثنائية لضمان النجاة.

المطلب الأول: شروط الخسارة البحرية المشتركة

يعتبر الضرر الذي يلحق بالرحلة البحرية خسارة مشتركة بشرط توافر معايير قانونية وفنية تحدده بوضوح عن الحوادث الفردية.

لضمان مساهمة الأطراف (المجهز والشاحنين) في تعويض الضرر، يتطلب الأمر ركنين أساسيين: الأول موضوعي يختص بطبيعة الخطر، والثاني إرادي يتعلق بقرار التضحية وهدفها، وهو ما سنناقشه في الفرعين التاليين، الأول بعنوان ركن الخطر والثاني بعنوان ركن التضحية.

الفرع الأول: ركن الخطر

الخطر العنصر الأساسي الذي يقوم عليه نظام الخسارة البحرية المشتركة، إذ إنه العامل الذي يبرر قانونيا التضحية ببعض أموال الشاحنين أو المجهزين لحماية الرحلة البحرية من تهديد جدي.

مع ذلك، لا يعتبر القانون أن أي حدث بحري عارض يصلح سببا للمساهمة، حيث يضع شروطا دقيقة للخطر تتعلق بطبيعته وتوقيت وقوعه.

في هذا القسم، سنتناول بالتفصيل مفهوم الخطر الذي يبرر تطبيق النظام، مع دراسة الحالات التي لا تتوفر فيها الشروط اللازمة للاعتداد بالخطر كمبرر، وذلك فيما يلي:

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للخسائر البحرية المشتركة

أولاً: جدية الخطر ووحدته

ينبغي أن يكون الخطر حقيقياً وقائماً في لحظة اتخاذ القرار، بحيث يقتنع أي ربان مسؤول بوجود تهديد فعلي يستدعي التدخل،¹ بالإضافة إلى ذلك يجب أن يكون الخطر مشتركاً، أي أنه يهدد كلا من السفينة والبضاعة معاً، أما إذا تعرضت البضاعة وحدها للتلف نتيجة لعيب ذاتي وقام الربان باتخاذ إجراءات لإنقاذها، فإن هذه الخسارة تعتبر خسارة خاصة وليست مشتركة.²

ثانياً: عنصر الخطر المحدق

لا يعتبر احتمال وقوع الخطر في حد ذاته كافياً لاتخاذ إجراءات استثنائية، بل ينبغي أن يكون هذا الخطر وشيكاً ومباشراً بحيث يهدد بالخسائر الجسيمة أو الهلاك، هذه الحالة من الخطر المحقق هي التي تسهم في نشوء ما يعرف بـ "الضرورة الملجئة"، حيث تضطر القبطان في مثل هذه الظروف إلى اتخاذ قرارات حاسمة قد تشمل التضحية بجزء من الممتلكات أو الأموال، لضمان سلامة الرحلة، دون انتظار الحصول على موافقة مسبقة من مالكي تلك الممتلكات.³

ثالثاً: انتفاء الخطر

تستثنى من هذا السياق جميع الأفعال التي تستهدف التعامل مع الصعوبات الملاحية العادية، كالتكاليف المرتبطة بإزالة الثلوج أو القيام برسو اضطراري بسبب نفاد الوقود نتيجة سوء التخطيط.

هذه الحالات تندرج ضمن الالتزامات التعاقدية للناقل ولا تعتبر من قبيل المخاطر

الاستثنائية

¹ حريز أسماء، المرجع السابق، ص 56.

² المرجع نفسه، ص 57.

³ المرجع نفسه، ص 62.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للخسائر البحرية المشتركة

الفرع الثاني: ركن التضحية

عندما يكون الخطر هو العامل الخارجي المحفز، تصبح التضحية بمثابة استجابة إنسانية واعية لهذا التحدي.

فلا يعتبر حدوث الضرر الناجم عن فعل الطبيعة كافياً بذاته، وإنما يجب أن يكون نتيجة قرار سيادي اتخذته الريان بإرادته الحرة، مفضلاً التضحية بجزء لإنقاذ الكل من الهلاك. في هذا القسم، سنسلط الضوء على الطابع الإرادي لهذه التضحية، مع التركيز على شرط النتيجة النافعة، الذي يمثل الهدف الرئيسي والأساس الذي يبرر استحقاق الأطراف الأخرى للمساهمة في تحمل العواقب، وذلك فيما يأتي:

أولاً: القصد والاختيار

الخسارة المشتركة تعتبر تضحية وليست مجرد حادث.

ويجب أن تحدث هذه الخسارة نتيجة عمل إرادي ومتعمد من قبل الريان، مثل اتخاذ قرار بتعويم السفينة عبر إجهاد المحرك.

أما الأضرار الناتجة عن القوة القاهرة فقط، مثل إلقاء البضاعة في البحر بفعل الأمواج، فهي تعد خسارة خاصة يتحمل مسؤوليتها صاحبها بمفرده.¹

ثانياً: معقولية التضحية واستثنائيتها

يجب أن تكون التضحية مقبولة ومنسجمة مع حجم الخطر، كما يتعين أن تكون ذات طابع استثنائي، أي أنها لا تعد جزءاً من العمليات الروتينية لتشغيل السفينة.²

فعلى سبيل المثال، التضحية بمعدات السفينة لاستخدامها كوقود في حالة طارئة للغاية تعتبر نموذجاً على التضحية الاستثنائية المشتركة.³

¹ طالب حسن موسى، القانون البحري، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2007، ص 205.

² حسان سعاد، المرجع السابق، ص 252.

³ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 208.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للخسائر البحرية المشتركة

ثالثا: تحقيق النتيجة النافعة

على الرغم من أن المنطق يقتضي أن يؤدي تصرف الربان إلى نتيجة مفيدة، مثل أن تؤدي التضحية بجزء من البضائع إلى إنقاذ السفينة وبقية الشحنة، أو أن تسهم المصاريف الاستثنائية في ضمان وصول الرحلة البحرية إلى بر الأمان، إلا أن هناك اختلافا فقهيًا حول ضرورة تحقيق هذه النتيجة المفيدة، فقد ذهب بعض الآراء إلى اعتبار أن التضحية بجزء من البضائع، سواء تمثلت في أضرار أو نفقات، تعد خسارة مشتركة حتى لو لم تحقق هدفا مفيدا، وهذا يتماشى مع قواعد "يورك وأنتورب" لعام 2004، التي اشترطت فقط أن تكون التضحية لتحقيق السلامة العامة.¹

المطلب الثاني: صور الخسارة البحرية المشتركة

تتعدد الأشكال والتطبيقات العملية التي تظهر بها الخسائر البحرية المشتركة خلال الرحلة البحرية، حيث لا تقتصر التضحية على نموذج واحد، بل تشمل كل إجراء اضطراري يتخذه الربان لمواجهة الخطر المحدق وضمان السلامة العامة.

وقد عمل المشرع الجزائري على وضع إطار تصنيفي واضح لهذه الحالات في الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري، وبالتحديد في المادة 300 التي تنص على: "تتكون الخسائر البحرية المشتركة من الأضرار المادية التي تلحق بالسفينة أو الشحنة أو بكليهما نتيجة التضحية المقررة، بالإضافة إلى المصاريف الاستثنائية التي تبذل من أجل السلامة المشتركة".

استنادا إلى هذا النص القانوني، ينقسم هذا المطلب إلى فرعين رئيسيين، حيث نخصص الفرع الأول لدراسة الخسائر المادية التي تصيب السفينة أو حمولتها، بينما نخصص الفرع الثاني لبحث الخسائر المالية التي تنفق بشكل غير اعتيادي لإنقاذ الرحلة.

¹ أربوط وسيلة، المرجع السابق، ص 809.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للخسائر البحرية المشتركة

الفرع الأول: الخسائر المادية التي تصيب السفينة

تشكل الخسائر المادية الصورة التقليدية الأكثر وضوحاً لنظام الخسائر البحرية المشتركة، حيث تمثل كل تلف أو إهلاك أو نقص مادي يصيب بشكل مباشر جسم السفينة أو ملحقاتها أو البضائع المشحونة على متنها نتيجة قرار إرادي اتخذته الربان.

ويستند هذا المفهوم إلى الشق الأول من المادة 300 من القانون البحري الجزائري، التي تركز على "الأضرار المادية التي تلحق بالسفينة أو الشحنة أو بهما معاً".

لإلقاء الضوء على الجوانب التطبيقية لهذه الأضرار، سنعكف في هذا الفرع على دراسة أهم الصور المادية، والتي تشمل إلقاء البضاعة في البحر لتخفيف الحمولة، والأضرار الناتجة عن عمليات إطفاء الحريق، بالإضافة إلى الأضرار التي تلحق بجسم السفينة وحمولاتها أثناء محاولات الإنقاذ.

أولاً: الأضرار اللاحقة بالبضائع

تتعدد صور الأضرار التي تصيب الحمولة، ومن أبرزها:

1. طرح البضائع في البحر:

يعد هذا المثال التقليدي لتقاسم الخسائر، حيث يقوم الربان بتخفيف حمولة السفينة لمواجهة عاصفة أو للابتعاد عن خطر محقق كعدو، ويشترط في هذه الحالة ألا يتجاوز الرمي مستوى خط الشحن المحدد، مع الأخذ بعين الاعتبار التحديات التي تفرضها السفن الحديثة بسبب الوزن الكبير للبضائع وطريقة ترتيبها.¹

¹ مصطفى كمال طه، المرجع السابق ص 369.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للخسائر البحرية المشتركة

2. استعمال البضاعة كوقود:

في حال نفاد وقود السفينة ووقوعها في وضع خطر، قد يضطر الربان إلى استخدام جزء من البضائع، مثل الأخشاب أو الزيوت، لتشغيل المحركات واستكمال الرحلة، يعتبر ما يتم استهلاكه في هذه الحالة خسارة مشتركة.¹

3. أضرار تفريغ البضاعة وتعويمها:

تشمل الأضرار التي تصيب البضاعة أثناء عملية تفريغها على طوف يستخدم لتخفيف حمولة السفينة أو تسهيل دخولها إلى ميناء ضحل، سواء تعرضت البضاعة للهلاك أو التلف خلال فترة وجودها على الطوف.²

4. أضرار إطفاء الحريق:

الأضرار التي تصيب البضائع السليمة نتيجة استخدام المياه أو المواد الكيميائية لإخماد الحريق تعتبر جزءاً من الخسارة المشتركة، أما البضائع التي تعرضت للاحتراق الفعلي فلا تدرج ضمن هذه الخسارة، حيث يعود تلفها إلى قوة قاهرة.³

ثانياً: الأضرار اللاحقة بالسفينة:

تعتبر خسارة مشتركة إذا نتجت عن أعمال اختيارية استثنائية، ومن صورها:

1. التضحية بملحقات السفينة:

يشبه الأمر قطع الحبال أو الصواري أو حتى الشراعات لتقليل الضغط على السفينة أثناء مقاومة العواصف.⁴

¹ أربوط وسيلة، المرجع السابق، ص 806.

² مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 369.

³ حريز أسماء، المرجع السابق، ص 87.

⁴ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 370.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للخسائر البحرية المشتركة

2. الجنوح العمدي:

عندما يتخذ الربان قرارا بصدم السفينة بالشاطئ أو الصخور كوسيلة لتجنب الغرق المؤكد أو تصادم أشد خطورة، فإن الأضرار التي تلحق بالسفينة نتيجة هذا الإجراء تعتبر ضمن الخسائر المشتركة.¹

3. إطلاق العنان للأشعة أو البخار:

إذا قام الربان بتشغيل المحركات أو استخدام الأشعة بطاقة استثنائية بهدف زيادة السرعة لتعويم السفينة الجانحة، فإن ما ينتج عن ذلك من أضرار مثل تلف الآلات أو المراحل يعتبر ضمن المخاطر المرتبطة بهذا الإجراء.²

الفرع الثاني: النفقات الاستثنائية

لا تقتصر الخسائر البحرية المشتركة على إتلاف أو التضيحية بالمواد العينية الملموسة في الرحلة البحرية، بل تمتد لتشمل أعباء مالية غير اعتيادية يضطر الربان إلى التعهد بها لدفع الخطر المشترك.

وتمثل هذه الأعباء النفقات الاستثنائية التي بذلت عمدا وبطريقة معقولة من أجل السلامة العامة، وتأتي تطبيقا للشق الثاني من نص المادة 300 من القانون البحري الجزائري.

ولدراسة هذه الصور المالية بشكل مفصل، سنقوم بتوضيح أبرز أشكال هذه النفقات، وعلى رأسها مصاريف المساعدة البحرية، ونفقات الدخول إلى ميناء الملجأ الاضطراري، وكذا مصاريف تفريغ الشحنة وإعادة تخزينها، وذلك فيما يأتي:

¹ حريز أسماء، المرجع السابق، ص95.

² مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص370.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للخسائر البحرية المشتركة

أولاً: النفقات الناتجة عن تفادي الخطر

هي نفقات تخصص بشكل استثنائي للتعامل مع خطر شديد يهدد سلامة السفينة وحمولتها بالفقدان.

وتتخذ هذه النفقات أشكالاً مختلفة، منها:

1. النفقات الإستثنائية

هي النفقات المخصصة لإعادة تعويم السفينة بعد جنوحها، وتشمل كذلك تكاليف الاستعانة بقطر خارجي، بالإضافة إلى مكافآت خدمات الإسعاف والإنقاذ البحري، ومصاريف التحكيم.¹

2. النفقات الناتجة بسبب ظروف غير متوقعة

كانت هذه المصاريف في الأساس عادية، مثل أجور البحارة وتكاليف معيشتهم، لكنها تحولت إلى مصاريف استثنائية نتيجة اضطرار السفينة إلى الرسو الإجباري في ميناء ملجأ لتجنب خطر وشيك.²

ثانياً: النفقات بعد تجنب الخطر

تشير إلى النفقات التي يتحملها الربان طوعاً بعد انتهاء الخطر المباشر، بهدف تجنب تكاليف أكبر قد تنشأ في حال عدم اتخاذ هذا الإجراء.

يطلق عليها في القانون البحري الجزائري مصطلح "المصاريف الإضافية".³

¹ أربوط وسيلة، المرجع السابق، ص 913.

² مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 272-273.

³ المادة 303 من ق ب ج.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للخسائر البحرية المشتركة

من أمثلتها: تكاليف الإصلاحات المؤقتة التي تجرى للسفينة في ميناء اللجوء بهدف تمكينها من استكمال رحلتها، بدلا من تنفيذ إصلاحات نهائية ومكلفة في نفس الميناء، شريطة أن تكون هذه المصاريف أقل من قيمة النفقات التي تم تجنبها.¹

¹ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 374.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للخسائر البحرية المشتركة

ملخص الفصل الأول:

يمكن استنتاج أن دراسة هذا الفصل الخاص بالإطار المفاهيمي لنظام الخسائر البحرية المشتركة تبرز أهمية هذا النظام القانوني بوصفه ركيزة أساسية في تعزيز مبدأ التضامن البحري، وأحد أقدم أشكال النظم التكافلية التي رافقت تاريخ الملاحة البحرية. فمن خلال استعراض الجذور التاريخية لهذا النظام، بدءاً من "قانون رودس الرمي" في العصور القديمة وصولاً إلى "قواعد يورك وأنتويرب" المعتمدة في الصياغة القانونية الدولية الحديثة، يتضح أن فكرة التضحية بجزء من الرحلة البحرية لصالح إنقاذ الكل لم تكن مجرد خيار بل ضرورة فرضتها طبيعة البيئة البحرية وما تنطوي عليه من مخاطر استثنائية. وقد أتاح استقرار الجوانب المفاهيمية لهذا النظام، سواء من الناحية اللغوية أو الفقهية أو القانونية، إبراز حقيقته كمفهوم يركز على أساس التضحية الإرادية والمدروسة، مع التمايز الواضح عن الحوادث الطارئة أو حالات القوة القاهرة التي تنظم "الخسائر الخاصة". ويستند نظام الخسائر المشتركة إلى "نظرية المصلحة الجماعية"، التي تقدم الإطار القانوني والاقتصادي اللازم لتحقيق توزيع عادل للمسؤوليات والأعباء المالية بين الجهات الثلاث المشاركة في الرحلة البحرية، وهي مالك السفينة، وأصحاب البضائع، ودافعو أجور النقل. ويهدف هذا الترتيب القانوني إلى تقاضي أي نوع من الإثراء غير المشروع لأي طرف على حساب الطرف المضحي.

يمكن تحديد الركائز الأساسية لهذا النظام، والتي تتطلب توافر جملة من الشروط الموضوعية المتكاملة، يأتي في مقدمتها شرط "تحقق الخطر المحقق والشامل"، وهو ذلك الخطر الذي يهدد سلامة الرحلة بأكملها. ثم يليه شرط "التضحية الإرادية الاستثنائية والمعقولة"، التي يتولى تنفيذها قبطان السفينة بصفته الممثل القانوني للمصالح المشتركة لكافة الأطراف.

ولتكون هذه التضحية مشروعة، يجب أن تؤدي إلى "نتيجة نافعة" تتمثل في ضمان السلامة العامة للسفينة والبضائع وإنقاذ ما يمكن إنقاذه.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للخسائر البحرية المشتركة

كما أثبتت الدراسة العملية لهذا النظام قدرته على مواجهة مختلف السيناريوهات من خلال تصنيف الأشكال المادية للخسارة المشتركة.

وتشمل هذه الصور ليس فقط الأضرار المباشرة، مثل إلقاء البضائع في البحر أو إلحاق الأذى بهيكل السفينة لتجنب الغرق، بل تتعداها لتشمل التكاليف والنفقات الاستثنائية المدفوعة بشكل متعمد للتعامل مع الأخطار أو للحد من آثارها المحتملة، مثل تكاليف البحث عن ملاذ آمن، والتعويض، وإعادة شحن البضائع.

خلاصة القول إن ضبط القواعد المفاهيمية والموضوعية المرتبطة بنظام الخسائر البحرية المشتركة في هذا الفصل يشكل نقطة انطلاق أساسية لدراسة التداعيات القانونية لهذا النظام. ومن هنا، سيتم تناول الآليات المتعلقة بتسوية هذه الخسائر، وتحديد نسب مساهمات الأطراف المختلفة، والبحث في الإجراءات الخاصة بدعاوى التوزيع وفقاً للأطر التشريعية الجزائرية والقواعد الدولية في الفصل المقبل.

الفصل الثاني: الإطار التنظيمي للخسارة البحرية المشتركة

الفصل الثاني: الإطار التنظيمي للخسارة البحرية المشتركة

الفصل الثاني: الإطار التنظيمي للخسارة البحرية المشتركة

بمجرد استيفاء الأركان الموضوعية للخسارة البحرية المشتركة وتوفر شروطها، تنتقل المسألة من مجرد حدث مادي إلى إطار قانوني منظم بعناية وفقا لما حدده المشرع البحري لضبط نتائجها وآثارها.

بحيث يهدف هذا النظام القانوني إلى تحقيق العدالة التوزيعية بعد التضحية، بحيث لا يترك الأمر لتقدير الأطراف بشكل فردي، وإنما يخضع لآلية رقابية فنية وقضائية دقيقة تضمن حقوق جميع الأطراف المعنية.

يتجلى تطبيق هذا النظام في مستويين متكاملين.

يتمثل المستوى الأول في الجانب الفني الإجرائي، حيث يتولى خبير تسوية الخسائر مهمة حصر الحقوق والالتزامات وتصنيفتها بدقة، مع احتساب نسب المساهمة بناء على قواعد رياضية متقدمة تأخذ بالاعتبار قيم الممتلكات في توقيت وموقع انتهاء الرحلة البحرية. أما المستوى الثاني فهو الجانب القانوني القضائي، الذي ينظم سبل حماية الحقوق المكتسبة، بما في ذلك دعوى المساهمة والإجراءات المتعلقة بها، مثل شروط الاحتجاج والأجال القانونية للتقادم.

دعما لذلك، تتوفر ضمانات قانونية قوية مثل حق الحبس والامتيازات البحرية، مما يمنح الدائنين الأولوية في تحصيل مستحقاتهم.

لتوضيح هذه الجوانب بشكل شامل، سيتم تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين رئيسيين:

- **المبحث الأول:** يتناول الجوانب الإجرائية وآليات الحساب في التسوية.
- **المبحث الثاني:** يركز على دراسة دعوى المساهمة و ضمانات استيفاء الحقوق القانونية.

المبحث الأول: الجانب الجرائي والآلية الحسابية للتسوية

يعتبر المبحث الأول مرحلة فنية ومحاسبية تلي وقوع الحادث البحري، حيث يهدف إلى تحويل الخسائر المادية والنفقات الاستثنائية إلى أرقام ونسب مالية دقيقة يمكن توزيعها بين الأطراف المعنية بالرحلة.

الفصل الثاني: الإطار التنظيمي للخسارة البحرية المشتركة

بمجرد أن تستقر السفينة في ميناء الأمان، تبدأ عملية تسوية الخسائر، التي تهدف إلى استعادة التوازن المالي المفقود، وذلك استناداً إلى مبدأ العدالة التوزيعية، الذي ينص على أن من نجا ماله بفضل تضحية الآخرين يجب أن يساهم في تحمل جزء من تلك الخسارة.

إذ تكمن أهمية هذا المبحث في قدرته على تحديد المراكز المالية من خلال فرز الكتلة الدائنة التي تضم الخسائر المقبولة والكتلة المدينة التي تشمل الأموال الناجية. كما يلعب المتخصصون دوراً فنياً مهماً، حيث يعتبر خبير تسوية الخسائر عنصراً محورياً يتولى إعداد لائحة التسوية وتطبيق المعادلات الحسابية لاستخراج نصيب كل طرف. لإحاطة هذه الآليات، سنقسم هذا المبحث إلى مطلبين: حيث نخصص **المطلب الأول** لتحديد الكتل المالية (الدائنة والمدينة)، بينما نفرد **المطلب الثاني** لبيان دور خبير التسوية والمنهجية الحسابية المتبعة لتحديد الأنصبة المالية النهائية.

المطلب الأول: تحديد الكتل المالية للمساهمة

يعتبر المطلب الأول الخطوة الإجرائية الأساسية في عملية التسوية، حيث يهدف إلى حصر العناصر المالية المرتبطة بالمغامرة البحرية وتصنيفها ضمن مجموعتين متقابلتين لضبط الحسابات الختامية.

فلا يمكن بدء عملية التوزيع إلا بعد إجراء تحديد دقيق لما تم فقده وما تم إنقاذه، وهو ما يعرف في العرف البحري بـ الكتل المالية.

بحيث تتجلى أهمية هذا المطلب في الفصل بين الكتلة الدائنة، التي تمثل مجموع القيم المفقودة أو المصاريف التي أنفقت فعلياً من أجل النجاة، والكتلة المدينة، التي تعكس قيم الأموال التي نجت بفضل تلك التضحية.

لتوضيح كيفية بناء هذه المراكز المالية، سنقوم في هذا المطلب بتقسيم دراستنا إلى فرعين: حيث نخصص **الفرع الأول** لتحليل مكونات الكتلة الدائنة، بينما نخصص **الفرع الثاني** لبيان كيفية تقدير وحساب الكتلة المدينة.

الفصل الثاني: الإطار التنظيمي للخسارة البحرية المشتركة

الفرع الأول: المجموعة الدائنة

تشير الكتلة المالية الدائنة في الحوادث البحرية إلى الجانب السلبي الذي يتمثل في إجمالي الخسائر المالية الناتجة عن التلف أو فقدان العمدي، إضافة إلى النفقات الاستثنائية التي تم تكبدها لضمان سلامة الرحلة البحرية.

وتبرز أهمية تصفية هذه الكتلة في الدور الذي تلعبه في تحديد مقدار التعويضات المستحقة بدقة، والتي سيتم توزيعها لاحقاً على المستفيدين من النجاة.

ولتحقيق عدالة التوزيع، يصبح من الضروري اعتماد معايير دقيقة لتقدير قيمتها وفقاً للزمان والمكان الذي انتهت فيه الرحلة.

وعليه سنقوم بدراسة هذا الفرع من خلال العناصر التالية:

أولاً: التضحيات والأضرار المادية

تشمل القيمة الفعلية للبضائع التي تم إلقاؤها في البحر أو الأضرار التي لحقت بالسفينة بشكل متعمد، ويتم تقدير هذه القيمة استناداً إلى قيمتها في زمان ومكان انتهاء الرحلة وهذا ما نصت عليه المادة 310 من القانون البحري الجزائري "ان مساهمة السفينة تكون حسب نسبة قيمتها في المكان والوقت اللذين اختتمت فيهما الرحلة مع زيادة مبلغ التضحيات اذا كان لها محل"، و المادة 312 من قانون بحري الجزائري التي جاء فيها "تكون مساهمة البضاعة بنسبة قيمتها التجارية الحقيقية أو المفترضة في مكان ووقت تفرغها".

1. الأضرار التي تصيب السفينة

• في حالة الهلاك الكلي:

إذا كانت التضحية قد أسفرت عن خسارة السفينة بالكامل، فإن القيمة التي تضاف إلى الجانب الدائن تحدد بناءً على تقدير قيمتها عند وقوع الحادث مباشرة، وفي هذه الحالة يعتمد الخبراء على القيمة السوقية للسفينة أو القيمة التي تم الاتفاق عليها في وثيقة التأمين.¹

¹ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 376.

الفصل الثاني: الإطار التنظيمي للخسارة البحرية المشتركة

• في حالة التلف الجزئي:

إذا تمكنت السفينة من تجنب الهلاك الكامل واقتصرت الأضرار على تلفيات محدودة، تضاف تكاليف الإصلاح إلى المجموعة الدائنة، ومع ذلك تطبق قاعدة الخصم للجديد بدل القديم، بحيث يقطع جزء من تكاليف الإصلاح يعرف بفرق التجديد لضمان عدم تحقيق المجهز مكاسب إضافية على حساب الأطراف الأخرى، وتختلف نسبة الخصم وفقا لعمر السفينة ونوعية الأجزاء المستبدلة، وذلك استنادا إلى ما تحدده القواعد الدولية، مثل قواعد يورك وأنتويرب.¹

• الإصلاحات المؤقتة:

أجرى الربان إصلاحات مؤقتة في أحد الموانئ لتوفير مأوى وإتاحة الفرصة لمواصلة الرحلة، تحتسب تكاليف هذه الإصلاحات بالكامل ضمن النفقات المدينة،² نظرا لأنها أتاحت تجنب تكاليف أكبر كانت ستدفع إذا استمرت السفينة في حالة التعطل.

2. الأضرار التي تصيب البضاعة

الأضرار التي تلحق بالبضائع، سواء كان ذلك من خلال الهلاك الكلي كالإلقاء في البحر أو التلف الجزئي نتيجة عوامل مثل مياه الإطفاء، تعد جزءا أساسيا من الالتزامات المالية المشتركة.

ويتم احتساب هذه الخسائر بناء على القيمة التجارية للبضائع في ميناء الوصول وفي تاريخ التفريغ. في حال وصول البضائع بحالة تالفة، يتم تحديد الفارق بين قيمتها الأصلية وهي سليمة وقيمتها بحالتها المتضررة، وإدراجه ضمن الحسابات الخاصة بالكتلة الدائنة.³

يهدف من هذا الإجراء إلى تعويض مالك البضاعة بشكل عادل عما تعرض له من خسائر ضمن إطار المصلحة المشتركة.

¹ Règle XIII, Règles d'York et d'Anvers, op.cit.

² مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 377.

³ حريز أسماء، المرجع السابق، ص 146 147.

الفصل الثاني: الإطار التنظيمي للخسارة البحرية المشتركة

ثانيا: المصاريف والنفقات الاستثنائية

المجموعة الدائنة لا تقتصر على الخسائر المادية المباشرة التي تلحق بالسفينة أو البضائع فقط، بل تتعدى ذلك لتشمل المصاريف والنفقات الاستثنائية التي تخصص لضمان السلامة العامة للرحلة البحرية.¹

1. نفقات إستثنائية في حدود معقولة

عندما يقرر الربان صرف نفقات استثنائية للتصدي لخطر مؤكد، يكون تحديد هذه النفقات سهلا، حيث يحق للمجهز استرداد مبلغ يقابل تماما ما دفعه فعليا. ومع ذلك، يشترط كل من الفقه والقانون أن تكون هذه النفقات ضمن حدود المعقول. فإذا تجاوزت هذه الحدود بشكل غير مبرر، تتحمل الزيادة مسؤوليتها على المجهز أو الربان وحده، دون أن تلقي عبئها على الأطراف الأخرى المشاركة في الرحلة.²

2. مصاريف التسوية والتحكيم والرسوم القضائية

يشمل حساب المجموعة الدائنة جميع الأعباء والنفقات المرتبطة بتسوية الخسارة نفسها.

ومن ضمن الأمثلة على ذلك: أجور خبراء التسوية الذين يتولون إعداد لوائح التوزيع، مصاريف التحكيم في حالة إحالة النزاع إلى محكمين، إلى جانب كافة المبالغ المتعلقة بالإرسالية البحرية، وأيضا الرسوم القضائية إذا استلزم الأمر اللجوء إلى القضاء.³

¹ المادة 313 و314 من ق ب ج.

² مصطفى كمال طه، القانون البحري، الدار الجامعية الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 1995، ص 455.

³ أربوط وسيلة، المرجع السابق، ص 913.

الفصل الثاني: الإطار التنظيمي للخسارة البحرية المشتركة

ثالثاً: إشكالية تقلبات العملة وقواعد القيمة الذهبية

يواجه حساب نفقات الخسائر البحرية المشتركة تحديات عملية نتيجة تقلب أسعار العملات، يعود السبب إلى أن هذه النفقات تدفع غالباً بعملات أجنبية تختلف عن العملة المحلية للدولة التي تنفذ فيها عملية التسوية، مما يؤدي إلى تأثر التقديرات بسبب التغيرات التي قد تطرأ على قيمة العملة بين وقت الإنفاق ووقت التسوية، في محاولة لمعالجة هذه المشكلة واستكمالاً لقواعد "يورك وأنفرس"، سعت جمعية القانون الدولي في مؤتمر فيينا عام 1926 إلى وضع قواعد تتعلق بالصرف، أوصت الجمعية حينها الخبراء القائمين على التسويات باعتماد القيمة الذهبية كأساس لتقدير هذه النفقات، بهدف تحقيق استقرار أكبر وضمان تعويضات عادلة ومتوازنة.¹

الفرع الثاني: المجموعة المدنية

في سياق التضحيات المبذولة، تبرز الكتلة المالية المديونة كجانب إيجابي، إذ تمثل الأموال التي أمكن إنقاذها من الخطر بفضل الجهد الواعي والإرادي للربان. وتشمل هذه الكتلة كافة العناصر التي استقادت من عملية الإنقاذ، وفي مقدمتها السفينة، والبضائع الناجية، وأجرة النقل.

ونظراً للطبيعة الخاصة لأجرة النقل، وضع المشرع قواعد محددة لتحديد الأجرة الصافية التي تدخل في حساب الخسارة، بما يضمن أن تكون المساهمة قائمة على أساس المنفعة الحقيقية والملموسة التي حصلت عليها الأطراف المديونة.

سنقوم بدراسة هذا الفرع من خلال:

أولاً: أساس تقدير مساهمة البضائع والسفينة

يتم إجراء جرد شامل لجميع البضائع التي وصلت سليمة إلى ميناء التفريغ، وتقدير قيمتها السوقية، بالإضافة إلى تقييم قيمة السفينة بناءً على حالتها عند وصولها بعد الحادث.

¹ مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 455.

الفصل الثاني: الإطار التنظيمي للخسارة البحرية المشتركة

1. مساهمة البضائع

تساهم جميع البضائع الموجودة على متن السفينة خلال وقوع الخطر والتي نجت منه في تحمل التكاليف، ويتم تقييمها بناء على قيمتها التجارية الصافية في مكان وزمان التفريغ، نقطة مهمة يجب مراعاتها: ينبغي أنترج البضائع المضحية بها ضمن هذه المجموعة أيضا، حتى يتحمل مالکها جزءا مساويا من العبء المالي للنجاة، مما يضمن تكافؤه مع باقي الشاحنين، وإلا لكان في وضع أكثر تفضيلا مقارنة بهم.¹

2. مساهمة السفينة

السفينة دورها الحقيقي في الميناء الذي تنتهي فيه الرحلة، وقد نص المشرع الجزائري في المادة 310 على أهمية خصم الديون الممتازة المستحقة على السفينة بعد وقوع الحادث البحري، مثل أجور عمليات الإنقاذ التي تمت لاحقا، حيث تقطع هذه المبالغ من القيمة الفعلية التي استفاد منها مالک السفينة.²

ثانيا: مساهمة المالك عن أجره النقل

نظرا لأن الأجرة تمثل منفعة للمجهز، فإنها تساهم في الكتلة المدينة، ويتم حسابها من خلال خصم مصاريف الملاحة مثل أجور البحارة ونفقات الرحلة من الأجرة الإجمالية، وقد قدرها المشرع بشكل جزافي بنسبة ثلثي الأجرة الإجمالية وهذا ما نصت عليه المادة 311 من قانون البحري الجزائري "تكون مساهمة الشحنة وثمان الرحلة بنسبة ثلثي قيمتهما الإجمالية".

بينما يخصص الثلث المتبقي للمجهز لتغطية نفقاته المختلفة مثل الرواتب، الوقود، والرسوم.³

¹ مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق، ص 381.

² المادة 310 من ق ب ج.

³ كريم مخالفة، المرجع السابق، ص 357.

الفصل الثاني: الإطار التنظيمي للخسارة البحرية المشتركة

يهدف هذا التوزيع إلى ضمان أن تكون المساهمة متناسبة مع الربح الصافي أو المنفعة الحقيقية التي جناها المجهز من وصول السفينة إلى وجهتها بأمان.

المطلب الثاني: الخبرة الحسابية

يمثل المطلب الثاني المرحلة التنفيذية والتقنية في عملية التسوية، حيث ينتقل المسار الإجرائي من حصر البيانات والكتل المالية إلى المعالجة الفنية والحسابية لإصدار النتائج النهائية.

بعد تحديد الدائن والمدين، تبرز الحاجة إلى جهة متخصصة تتمتع بالخبرة والحياد لتطبيق القواعد المعقدة لقانون البحار وقواعد "يورك وأنفرس".

تتجلى أهمية هذا المطلب في تسليط الضوء على الدور المحوري الذي يلعبه خبير تسوية الخسائر، الذي يعتبر المهندس المسؤول عن صياغة لائحة التسوية، وهي الوثيقة التي تحدد بدقة نصيب كل طرف من أطراف المغامرة البحرية.

لتفكيك هذه العملية، سنقسم دراستنا في هذا المطلب إلى فرعين: حيث نخصص الفرع الأول لبيان الوضع القانوني لخبير التسوية ومهامه الإجرائية، بينما نفرد الفرع الثاني لشرح الآلية المحاسبية والرياضية المستخدمة في توزيع الخسارة واستخراج نسب المساهمة النهائية.

الفرع الأول: الوضعية القانونية لخبير التسوية ومهامه

يمثل خبير تسوية الخسائر البحرية عنصراً جوهرياً في عملية التقييم والتسوية، حيث يقوم بدور حيوي في ترجمة الحوادث المادية والوقائع البحرية إلى تقارير مالية وقانونية دقيقة. تهدف هذه التقارير إلى تحقيق توزيع منصف للأعباء بين الأطراف المشاركة في المغامرة البحرية.

يتم تناول هذا الموضوع من خلال تحليل الإطار القانوني الذي ينظم عمل خبير التسوية أولاً، ثم تسليط الضوء على المهام الفنية والتحقيقية التي يضطلع بها ثانياً.

الفصل الثاني: الإطار التنظيمي للخسارة البحرية المشتركة

أولاً: الوضعية القانونية لخبير التسوية

خبير تسوية الخسارات البحرية في التشريع الجزائري يُعتبر أكثر من مجرد محاسب أو تقني ينحصر دوره في جمع البيانات الرقمية، بل هو متخصص قانوني وفني يمتلك مؤهلات علمية وعملية دقيقة. هذا التخصص يخضع لإشراف ورقابة محكمة على المستويين الإداري والقانوني

وفقاً لأحكام المرسوم التنفيذي رقم 07-220 الصادر بتاريخ 14 يوليو 2007، الذي يحدد الشروط المتعلقة باعتماد الخبراء، ومحافظي العواريات، وخبراء التأمين¹، يتعين على الخبير الحصول على اعتماد رسمي مدرج في القوائم المعتمدة من قبل وزارة المالية والوزارة المكلفة بالنقل البحري، كما يشترط قانوناً أن يؤدي الخبير اليمين القانونية قبل الشروع في أداء مهامه الفنية، تعتبر التقارير الصادرة عن الخبير، والتي تعرف بلائحة التسوية النهائية، وثائق فنية ذات أهمية قانونية وقيمة إثباتية كبيرة، حيث تعتمد عليها المحاكم البحرية والتجارية في الجزائر كمرجع موثوق وأساسي لتكوين قناعاتها والحكم في النزاعات المتعلقة بتوزيع حصص المساهمة بين الأطراف المشاركة في الرحلة البحرية.

ثانياً: مهام خبير التسوية:

يتمتع خبير تسوية الخسائر بمجموعة واسعة من الصلاحيات التي تجمع بين الجوانب التحقيقية القضائية والجوانب المحاسبية التجارية.

وتبرز هذه المسؤوليات بالتتابع ضمن المحاور التالية:

1. التحقق في مشروعية التوضيح

¹ المرسوم التنفيذي رقم 07-220 المؤرخ في 29 جمادى الثانية عام 1428 الموافق لـ 14 يوليو سنة 2007، يحدد الشروط المتعلقة باعتماد الخبراء ومحافظي العواريات وخبراء التأمين وممارستهم، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 47، الصادرة بتاريخ 22 يوليو 2007.

الفصل الثاني: الإطار التنظيمي للخسارة البحرية المشتركة

قبل أن يباشر الخبير في الحسابات عمله، يؤدي دورا يشبه الدور القضائي، يتمحور حول التحقق من استيفاء الخسارة للشروط القانونية المنصوص عليها في المادة 300 من القانون البحري.¹

وتتمثل مهامه في هذا السياق ب:

1.1 استبعاد الأخطاء الشخصية

حسب نص المادة 323 من ق ب ح، يقوم الخبير بفحص ما إذا كانت الخسارة ناتجة عن خطأ ارتكبه الربان أو المجهز، مثل عدم صلاحية السفينة للملاحة.² وفي حالة ثبوت وجود خطأ، يرفض الخبير إدراج هذه الخسارة كخسارة مشتركة، بل يحمل المخطئ المسؤولية بمفرده.

1.2 فرز الأضرار:

يقوم الخبير بتمييز الأضرار التي تم تكبدها عمدا لأغراض الإنقاذ، حيث تعتبر هذه الأضرار خسارة مشتركة، عن الأضرار التي حدثت نتيجة الحادث نفسه قبل تدخل الربان، والتي تعتبر خسارة خاصة.³

بهذه الطريقة، يساهم الخبير في ضمان دقة وعدالة التقييمات، مما يساعد على تحقيق العدالة في المعاملات البحرية.

ثالثا: إدارة ملف المستندات وسلطة المعاينة

يملك خبير التسوية صلاحيات واسعة في طلب الوثائق والمستندات من جميع الأطراف المعنية والمشاركة في الرحلة البحرية، وذلك في إطار إعداد الحسابات.

¹ شيماء ناصر، مذكرة ماستر تحت عنوان نظام التسوية في الخسائر البحرية المشاركة وفقا للقانون الجزائري، جامعة محمد الصديق بن يحي جيجل، 2023، ص 85.

² المادة 323 من ق ب ح.

³ حريز أسماء، المرجع السابق، ص 184.

الفصل الثاني: الإطار التنظيمي للخسارة البحرية المشتركة

وتشمل مهامه التحقيقية وفقا لما نصت عليه المادة 326 من القانون البحري الجزائري ما يلي:¹

1. مراجعة السجل البحري:

يقوم الخبير بفحص دفتر اليومية والسجل البحري للسفينة فحصا دقيقا، وذلك لفهم التسلسل الزمني لأحداث التضحية، والظروف الجوية، والقرارات الإرادية التي اتخذها الريان.²

2. فحص سندات الشحن والفواتير التجارية:

يتم التحقق من سندات الشحن والوصلات والفواتير التجارية المرافقة للبضائع، بهدف تحديد القيمة المالية الحقيقية المصرح بها لكل شحنة على حدة عند الشحن.³ ويشكل ذلك الأساس الحسابي لتقدير قيم المساهمات لاحقا.

3. التحقق من تقارير الريان والاحتجاجات المقدمة من الشاحنين:

يقوم الخبير بمراجعة التقرير البحري الذي يعده الريان عند وصوله، ويقارنه بالاحتجاجات والتحفظات القانونية المودعة من قبل الشاحنين وأصحاب المصالح، وذلك لضمان مطابقة البيانات وتأكيد دقة المعلومات والوقائع الواردة فيها قبل اعتمادها.⁴

رابعا: إعداد تقرير التسوية

يعتبر تقرير التسوية الناتج النهائي لعمل الخبير، ويتسم هذا التقرير بالتفصيل الدقيق والممنهج الذي يتيح للجهات القضائية وللأطراف المعنية مراجعته والرقابة عليه بكل يسر،

¹ المادة 326 من ق ب ج.

² المادة 3 من القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 23 شعبان عام 1409 هـ الموافق لـ 15 مارس سنة 1989، الذي يحدد شروط ممارسة وظيفة الخبير الموجه أو الموزع المركزي ومضمون مهامه.

³ حريز أسماء، دور الخبير في تسوية الخسائر المشتركة، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 3، ص 152.

⁴ المادة 3 من القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 15 مارس 1989، المرجع السابق.

الفصل الثاني: الإطار التنظيمي للخسارة البحرية المشتركة

وذلك وفقا للقواعد المقررة في المادة 327 من القانون البحري الجزائري. ويتضمن هذا التقرير التابع الآتي:¹

1. تحرير جدول التقويم:

إعداد كشف تفصيلي موزع وجدول منظم يحدد بدقة وبوضوح قيم عناصر المجموعة الدائنة (المال المضحى به) وعناصر المجموعة المدينة (المال الناجي).²

2. إجراء الخصومات الفنية:

تطبيق قاعدة "الجديد بدل القديم" المعمول بها عرفا وقانونا في تقدير أضرار السفينة يتطلب خصم كافة الرسوم والمصاريف التي تم توفيرها على الشاحنين نتيجة عدم وصول البضائع التالفة إلى وجهتها النهائية.

3. استخراج معامل الاشتراك:

تحديد المبالغ الصافية والنسب المئوية النهائية المترتبة على كل طرف تجاه الآخر يسهم في تسريع آلية استيفاء الحقوق وحل النزاعات، مما يقلل من الحاجة إلى الدخول في مسارات التقاضي الطويلة والممتدة لسنوات أمام المحاكم.³

الفرع الثاني: الآلية الحسابية لتحديد الخسارة

تمثل هذه المرحلة الجانب الحسابي والقانوني الذي يربط بين المجموعتين الدائنة والمدينة بهدف استخراج معامل المساهمة، وعليه سنعالج هذا الفرع من خلال:

¹ المادة 327 من ق ب ج.

² حريز أسماء، دور الخبير في تسوية الخسائر البحرية المشتركة، المرجع السابق، ص 152.

³ حريز أسماء، نظام الخسائر البحرية المشتركة في القانون البحري الجزائري مقارنا، المرجع السابق ص 208.

الفصل الثاني: الإطار التنظيمي للخسارة البحرية المشتركة

أولاً: تحديد نسبة الاشتراك

تتفد هذه العملية من خلال تحديد العلاقة النسبية بين إجمالي الخسائر (الكتلة الدائنة) وإجمالي القيم التي تم إنقاذها (الكتلة المدينة). واستناداً إلى المادة 279 من قانون البحري، تحسب نسبة المساهمة عن طريق قسمة مجموع المبالغ الدائنة على مجموع المبالغ المدينة.

مثال تطبيقي:

- أ. قيمة السفينة: 500,000 دج.
- ب. بضاعة الشاحن (أ) "مضحي بها": 140,000 دج.
- ت. بضاعة الشاحن (ب) "ناجية": 135,000 دج.
- ث. أجرة النقل الإجمالية: 25,000 دج.
- الخطوة (1): حساب إجمالي المجموعة المدينة:
$$(500,000 \text{ "سفينة"} + 140,000 \text{ "بضاعة أ"} + 135,000 \text{ "بضاعة ب"}) + 25,000 \text{ "أجرة"} = 800,000 \text{ دج.}$$
- الخطوة (2): استخراج نسبة المساهمة:
$$\text{المجموعة الدائنة "140,000"} \div \text{المجموعة المدينة "800,000"} \times 100 = 17.5\%$$
- الخطوة (3): توزيع الحصص (من يدفع ماذا؟):
نصيب المجهز (عن السفينة): $500,000 \times 17.5\% = 87,500 \text{ دج.}$
نصيب الشاحن (ب): $135,000 \times 17.5\% = 23,625 \text{ دج.}$
نصيب الشاحن (أ): $140,000 \times 17.5\% = 24,500 \text{ دج.}$
- الخطوة (4): التسوية النهائية (صافي التعويض):
الشاحن (أ) يستحق 140,000 دج، وبخصم نصيبه في المساهمة (24,500 دج)، يستلم تعويضاً صافياً قدره 115,500 دج¹

¹ كريم مخالفة، المرجع السابق، ص 358-359.

الفصل الثاني: الإطار التنظيمي للخسارة البحرية المشتركة

ثانياً: التصديق على الإشراك

بعد حساب النسبة وتوزيع الحصص، لا تصبح هذه النتائج ملزمة بصورة نهائية إلا بعد إجراء التصديق، الذي يمكن أن يتم بإحدى الصورتين المنصوص عليهما في المادتين 327 و328 من القانون البحري.¹

1. التصديق الاتفاقي

يتحقق هذا المسار من خلال رضا وقبول جميع ذوي المصلحة في المغامرة البحرية، بالإضافة إلى موافقتهم الصريحة على تقرير التسوية ولائحة التصفية التي أعدها الخبير، وعند ثبوت هذا التوافق الإرادي، يصبح التوزيع نهائياً وناظراً بحقوقهم دون الحاجة إلى تدخل القضاء.²

2. التصديق القضائي

عند حدوث نزاع أو اعتراض من أي طرف من الأطراف المعنية بشأن حسابات الخبير أو الأساليب التي اتبعها في تقييم الأموال، يتم اللجوء إلى المحكمة التجارية المختصة، وخاصة القسم البحري، للنظر في الاعتراضات والمصادقة على التوزيع.

تقوم المحكمة بمراجعة مدى عدالة النسب والأسس التي اعتمد عليها الخبير، كما تتحقق من توافقها مع القوانين المعمول بها، وذلك قبل إصدار حكمها الذي يمنح التقرير الصيغة التنفيذية الجبرية.³

المبحث الثاني: إجراءات وضمانات استيفاء الحقوق

يأتي المبحث الثاني لاستكمال المسار القانوني لنظام الخسائر البحرية المشتركة. فبعد الانتهاء من المرحلة الفنية والحسابية المتعلقة بتحديد الأنصبة، تبرز الحاجة إلى آليات

¹ المواد 327 و328 من ق ب ج.

² أربوط وسيلة، المرجع السابق، ص 916.

³ المرجع نفسه، ص 916.

الفصل الثاني: الإطار التنظيمي للخسارة البحرية المشتركة

قانونية تضمن تحصيل هذه المبالغ وتحويلها من أرقام في لائحة التسوية إلى تعويضات فعلية لمستحقيها.

في بيئة دولية تتسم بحركة الأموال والبضائع، قد يواجه أصحاب الحقوق ممانعة من بعض أطراف المغامرة البحرية في دفع حصصهم، مما يستدعي تفعيل القوة الإلزامية للقانون. في كونه يجمع بين الجانب القضائي الجزري، المتمثل في دعوى المساهمة لملاحقة الممتنعين، وبين الجانب الوقائي العيني، المتمثل في "الضمانات القانونية" التي تمنح الدائنين سلطة مباشرة على الأموال الناجية.

لإحاطة هذا النظام الحمائي، سنقسم دراستنا إلى مطلبين:

المطلب الأول النظام القانوني لدعوى المساهمة، **المطلب الثاني** الضمانات العينية للوفاء بالمساهمات.

المطلب الأول: النظام القانوني لدعوى المساهمة

المسار القضائي الذي حدده المشرع البحري يعد وسيلة قانونية تهدف لتمكين المتضررين من تحويل استحقاقاتهم النظرية الواردة في لائحة التسوية إلى مبالغ مالية فعلية ومقضى بها.

إذا كانت التسوية الحسابية تمثل المرحلة الفنية، فإن دعوى المساهمة تعتبر المرحلة الإلزامية التي تلزم الممتنعين عن الدفع باحترام مبدأ التضامن البحري تحت إشراف السلطة القضائية.

وعلى ذلك سوف نقوم بتوضيح القواعد الإجرائية والزمنية التي تحكم هذه الخصومة القضائية، مما يضمن استقرار المراكز القانونية لأطراف المغامرة البحرية.

لتحليل هذا النظام القضائي، سنقسم دراستنا إلى فرعين: **الفرع الأول العناصر الموضوعية لدعوى المساهمة، الفرع الثاني** انقضاء دعوى المساهمة.

الفصل الثاني: الإطار التنظيمي للخسارة البحرية المشتركة

الفرع الأول: العناصر الموضوعية لدعوى المساهمة

المحور الإجرائي لدعوى المساهمة، حيث يهدف إلى ضبط القواعد الموضوعية التي تحكم الخصومة القضائية الناشئة عن الخسارة المشتركة.

بعد إعداد لائحة التسوية، تبرز الحاجة إلى وسيلة قانونية تلزم الممتنعين عن الدفع بالوفاء بالتزاماتهم، وهو ما يتحقق من خلال دعوى قضائية تستند إلى أركان ثابتة تتعلق بالصفة والمصلحة.

تتجلى أهمية هذا الفرع في تحديد الهيكل القانوني للدعوى، من خلال رصد أطرافها، حيث يتواجد مدعون استحقوا التعويض ومدعى عليهم نجا مالههم.

كما يتم بيان حجية الوثائق الفنية التي تبني عليها المطالبة لتعزيز موقف المدعين، وذلك فيما يأتي:

أولاً: أطراف الدعوى

تأسيساً على ما تم دراسته سابقاً بشأن الأحكام الموضوعية المتعلقة بأطراف المساهمة، والتي تقسمهم إلى مجموعتين: دائنة ومدينة، فإن الأمر يتطلب تحويل هذه المراكز الفنية إلى مراكز إجرائية ضمن الخصومة القضائية.

وعليه، ننتقل من مرحلة تحديد الدائن والمدين بموجب بوالص الشحن والتسوية، إلى مرحلة تحديد النطاق الشخصي للخصومة، وذلك لمعرفة من يتصدر المركز الإيجابي كمدع، ومن يواجه المركز السلبي كمدعى عليه، وذلك وفقاً للعناصر التالية:

1. المراكز القانونية للمدعين في الخصومة

تتميز الخصومة القضائية في دعوى المساهمة بتعدد أطرافها وتنوع مراكزهم القانونية، وذلك وفقاً لطبيعة الأضرار والنفقات المستهدفة لإنقاذ المغامرة البحرية.

الفصل الثاني: الإطار التنظيمي للخسارة البحرية المشتركة

يتصدر المدعي المركز الإيجابي في هذه الدعوى، حيث يعتبر الطرف المتضرر الذي تعرضت أمواله للتضحية، أو الذي تحمل نفقات استثنائية لضمان سلامة الرحلة.¹

تشريعياً، ينحصر هذا الوصف في الشاحن الذي تتعرض بضائعه للإلقاء في البحر أو للتلف العمدي أثناء عملية الإنقاذ، وذلك وفقاً للمادة 325 من القانون البحري،² كما يشمل أيضاً المجهز أو مالك السفينة في حال تعرض جسم السفينة وملحقاتها لأضرار مادية.

الإضافة إلى ذلك، يتضمن ذلك حالة قيام الربان بصرف مبالغ نقدية اضطرارية من ماله الخاص، مثل أجور القطر الاستثنائي ورسوم الموانئ، وذلك وفقاً للمادة 313 من القانون البحري.³

يلاحظ هنا ارتباط الصفة الإجرائية للمدعي بالقواعد العامة للمسؤولية في القانون المدني، حيث ينشأ الحق في طلب جبر الضرر من واقعة الإضرار العمدي المشروع بممتلكات الغير لإنقاذ الجماعة، وهذا ما يمنح الشاحن أو المجهز صفة الدائن بالتعويض إجرائياً وموضوعياً وفق قانون الإجراءات المدنية والإدارية.⁴

2. حدود مواجهة الخصوم بقرارات النيابة القانونية:

تستمد هذه الدعوى قوتها الموضوعية من المبادئ القانونية العامة التي كرسها المشرع في نظام الخسارات المشتركة، وذلك وفقاً لأحكام القانون البحري الجزائري حيث نصت المادة 310 منه على "إن مساهمة السفينة تكون حسب نسبة قيمتها في المكان والوقت اللذين اختتمت فيهما الرحلة مع زيادة مبلغ التضحيات إذا كان لها محل".

كما تنص المادة 311 من ق ب ج علي: "تكون مساهمة الشحنة وثمان الرحلة بنسبة ثلثي قيمتهما الاجمالية".

¹ شيماء ناصر، المرجع السابق، ص44.

² المادة 325 من ق ب ج.

³ المادة 313 من ق ب ج.

⁴ المادة 124 من ق ب ج.

الفصل الثاني: الإطار التنظيمي للخسارة البحرية المشتركة

أما المادة 312 من ق ب ج فتتص: "تكون مساهمة البضاعة بنسبة قيمتها التجارية الحقيقية أو المفترضة في مكان ووقت تفرغها".

وتتص هذه الأحكام على إلزامية مساهمة جميع الأطراف في جبر الأضرار العمدية المستهدفة لسلامة الرحلة.

بناء على ما سبق، لا يمكن للمدعى عليه أن يتصل من الالتزام بالدفع، بحجة عدم موافقته الفردية على قرار الربان بالتضحية بالأموال، طالما أن هذا القرار كان ضروريا ومعقولا لإنقاذ الرحلة البحرية ككل، يتمتع الربان بسلطة قانونية مطلقة، تفرضها ظروف السلامة البحرية الجماعية، وفقا للمادة 308 من القانون البحري.¹

هذه السلطة تتداخل مع مفهوم حالة الضرورة المنصوص عليها في القانون المدني، كما أن هذه الحماية تمتد إلى القانون الجزائي، حيث تنص المادة 39 من قانون العقوبات على رفع المسؤولية الجزائية عن الأفعال التي تفرضها الضرورة الملجئة، وبالتالي فإن تضحية الربان بالبضائع تكتسب مشروعية مطلقة، مما يلزم جميع الأطراف بقبول الآثار المالية الناتجة عن هذا القرار.²

ثانيا: الأساس القانوني للمطالبة

إذا كان النطاق الشخصي لدعوى المساهمة يتحدد بحصر مراكز الخصوم الإجرائية، فإن تفعيل هذه الدعوى أمام القضاء البحري يتطلب الاستناد إلى أساس قانوني وفني متين يقنع المحكمة بمشروعية طلب التعويض.

يقتصر هذا الأساس على وثيقتين جوهريتين: الأولى هي لائحة التسوية النهائية الصادرة عن الخبرة الفنية، والثانية هي القرارات الاستثنائية التي اتخذها الربان أثناء الرحلة،

¹ المادة 308 من ق ب ج.

² المادة 39 من الأمر رقم 66-156 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق لـ 8 يونيو سنة 1966، المتضمن قانون العقوبات الجزائري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 49، الصادرة بتاريخ 11 يونيو 1966، المعدل والمتمم.

الفصل الثاني: الإطار التنظيمي للخسارة البحرية المشتركة

استنادا إلى سلطته النيابية، سنقوم بدراسة هذين العنصرين بالتفصيل لتوضيح الأسس القانونية المطلوبة لتقديم الدعوى.

1. الحجية الفنية والإثباتية لائحة تسوية الخسائر البحرية المشتركة

على الرغم من أن لائحة التسوية الصادرة عن الخبرة البحرية لا تعتبر حكما قضائيا حائزا لقوة الشيء المقضي به وفقا للمفهوم المعتمد في قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ولا تعتبر سنداً تنفيذيا جبريا في حد ذاتها، إلا أنها تعد السند القانوني والمستند الفني الأقوى الذي يمكن الاعتماد عليه في المطالبات القضائية.¹

تعكس هذه اللائحة تقديرات فنية دقيقة وموضوعية، مما يعزز من موقف المدعي ويسهم في إقناع المحكمة بمشروعية الطلبات المقدمة.

حيث يفترض القضاء صحة اللائحة من الناحيتين المادية والحسابية كآلية إثبات مرجعية، ما لم يتمكن المدعى عليه من إثبات وجود خطأ فني أو قانوني في إعدادها، أو من إثبات عدم توافر أركان الخسارة المشتركة من الأساس، ويستند ذلك إلى قواعد الإثبات المنصوص عليها في القانون المدني، وخاصة المادة 323، حيث يتعين على المدعى عليه إثبات أن الخطر البحري لم يكن حقيقيا أو محدقا، أو أن التضحية الاستثنائية كانت غير معقولة أو ناجمة عن خطأ تجاري للمجهز.²

2. مشروعية التضحية واستقلالية السند الموضوعي للتضحية

تستمد هذه الدعوى قوتها الموضوعية من المبادئ القانونية العامة التي كرسها المشرع في نظام الخسائر المشتركة، وتحديدًا ضمن أحكام القانون البحري الجزائري، وفقا للمادة 310 من ق ب ج.

¹ المادة 600 من القانون رقم 08-09 المؤرخ في 18 صفر عام 1429 الموافق 25 فيفري سنة 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، المعدل والمتمم، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 21، الصادرة بتاريخ 17 ربيع الثاني عام 1429 الموافق 23 أبريل سنة 2008.

² المادة 323 من ق م ج.

الفصل الثاني: الإطار التنظيمي للخسارة البحرية المشتركة

هذه الأحكام تقر بالزامية مساهمة جميع الأطراف في جبر الأضرار العمدية المستهدفة لسلامة الرحلة.

ولا تؤثر مشروعية هذا السند على أي محاولة من المدعى عليه للدفع بعدم علمه، أو تملصه بحجة غياب موافقته الفردية على عملية الإلقاء أو التضحية، إذ تجد الدعوى أساسا موضوعيا راسخا في أحكام المادة 309 من القانون البحري، التي تمنح الربان صفة النائب القانوني الملزم للجميع في ظروف السلامة البحرية الجماعية.

تتقاطع هذه السلطة المطلقة مع مفهوم "حالة الضرورة" في القانون المدني والمادة 39 من قانون العقوبات، مما يضيف الشرعية التنظيمية الكاملة على الواقعة المنشئة للالتزام، ويجعل من لائحة التوزيع أساسا جبريا لا مفر من الوفاء به قضائيا.

الفرع الثاني: انقضاء دعوى المساهمة

لمعالجة القيد الزمني الذي وضعه المشرع على حق التقاضي في الخسائر البحرية المشتركة، يجب الإشارة إلى أن الحق في المساهمة ليس حقا أبديا، بل هو مقيد بآجال محددة تفرضها طبيعة التجارة البحرية التي لا تحتل التأخير في تصفية الحسابات.

فبمجرد وصول السفينة إلى ميناء الأمان، تبدأ الساعة القانونية بالدوران لملاحقة المدنيين بالمساهمة.

يتناول هذا الفرع في بيان أحكام التقادم المسقط لدعوى المساهمة، من حيث مدته الزمنية وتاريخ بدء سريانه وفقا لنص المادة 331 من القانون البحري الجزائري.

فإدراك هذه المواعيد يعد أمرا جوهريا للدائن، لأن فواتها يعني ضياع حقه في المطالبة القضائية بالتعويض، مهما بلغت قيمة التضحية التي قدمها لإنقاذ الرحلة، وسنقوم بدراستها فيما يأتي:

أولا: مدة التقادم

نصت المادة 331 من القانون البحري الجزائري على أن دعوى المساهمة تنتضي بمرور سنتين. وتعتبر هذه المدة قصيرة مقارنة بفترة التقادم في القانون المدني، وذلك بهدف

الفصل الثاني: الإطار التنظيمي للخسارة البحرية المشتركة

دفع ذوي المصلحة إلى الإسراع في إجراءات التسوية وعدم ترك السفينة والحمولة معلقين بتبعات مالية لسنوات طويلة.¹

ثانيا: بدء سريان مدة التقادم

يبدأ احتساب مدة السنتين من تاريخ وصول السفينة إلى الميناء الذي انتهت فيه الرحلة البحرية، أو الميناء الذي انقطعت فيه الرحلة فعليا.

ولا يعتد في بدء سريان المدة بتاريخ صدور لائحة التسوية من قبل الخبير، بل بتاريخ الوصول الفعلي للسفينة، وذلك لحماية المدينين من تماطل الخبراء أو المجهزين في إعداد الحسابات.²

ثالثا: انقطاع التقادم

ينقطع هذا التقادم بالأسباب العامة المذكورة في القانون المدني،³ وأهمها:

1. المطالبة القضائية: برفع دعوى المساهمة أمام المحكمة المختصة (القسم البحري).
2. الإقرار الصريح أو الضمني: كأن يوقع الشاحن على سند تعهد يقر فيه بالتزامه بالمساهمة، مما يقطع التقادم ويبدأ مدة جديدة

رابعا: الطبيعة القانونية للمدة

يرى جانب من الفقه أن هذه المدة تعتبر مدة تقادم وليست مدة سقوط، مما يعني أنها تقبل الانقطاع والوقف.

ومع ذلك، يتشدد القضاء البحري الجزائري في هذه المواعيد نظرا لارتباطها بتصفية مبالغ ضخمة تتعلق بأطراف دولية متعددة.

¹ المادة 331، من ق ب ج.

² طالب حسن موسي، المرجع السابق، ص 215.

³ المواد 317، 318، 319 من ق م ج.

الفصل الثاني: الإطار التنظيمي للخسارة البحرية المشتركة

المطلب الثاني: الضمانات العينية للوفاء بالمساهمات

الجانب الوقائي والذراع التنفيذية لنظام الخسائر البحرية المشتركة.

فالحماية القانونية لأصحاب الحقوق لا تكتمل بمجرد إجراء الحسابات الفنية، بل تعتمد على القدرة الفعلية على تحصيل المبالغ المستحقة.

تتميز ديون الخسارة المشتركة بخصوصية تجعل من الصعب ملاحقة المدينين بعد تفرق السفينة وحمولتها في موانئ العالم، مما يستدعي وضع ضمانات عينية استثنائية قبل اللجوء إلى القضاء.

تتجلى أهمية هذا المطلب في توضيح الوسائل التي وفرها المشرع البحري لضمان الوفاء بالمساهمات، من خلال منح الرهان والمضحي سلطة مباشرة على الأموال الناجية.

سنقسم دراستنا في هذا المطلب إلى فرعين: **الفرع الأول** يركز على أحكام حق الحبس الذي يمارسه الرهان على البضائع، بينما يتناول **الفرع الثاني** الامتياز البحري الذي يمنح ديون الخسارة مرتبة الأولوية في السداد.

الفرع الأول: حق الحبس القانوني للرهان

يعد حق الحبس القانوني الممنوح للرهان من أقوى الضمانات الإجرائية ذات الطابع الوقائي، إذ يهدف إلى تمكين الدائن من استيفاء حقوقه الناشئة عن الخسارة المشتركة بطريقة مباشرة وسريعة دون انتظار مالات التقاضي الطويلة.

ففي ظل الطبيعة الديناميكية للملاحة البحرية، يمثل خروج البضائع من عهدة الرهان مخاطرة كبيرة بضياغ حقوق المضحين، مما استوجب منح الرهان سلطة قانونية استثنائية لمواجهة هذا الاحتمال. وتكمن أهمية هذا الفرع في تبيان ماهية هذا الحق وكيفية ممارسته كأداة ضغط مشروعة تلزم الشاحنين بالوفاء بحصصهم في المساهمة، أو على الأقل تقديم ضمانات مالية بديلة كـ "سندات التعهد" قبل تسلم أموالهم.

الفصل الثاني: الإطار التنظيمي للخسارة البحرية المشتركة

لذا، سنعمل على تحليل الأحكام النازمة لهذا الحق، لبيان دوره في صيانة مبدأ التضامن البحري ومنع تهرب أطراف المغامرة البحرية من التزاماتهم المالية فور وصول السفينة إلى ميناء التفريغ، ذلك فيما يلي:

أولاً: مضمون الحق

يقصد بحق الحبس القانوني في هذا السياق، رخصة تمنح لربان السفينة تتيح له الامتناع عن تسليم البضائع المشحونة إلى أصحابها أو المرسل إليهم، على الرغم من وصولها إلى ميناء المقصد بأمان.

تعتبر هذه الرخصة أداة ضغط قانونية تهدف إلى إجبارهم على دفع حصتهم التقديرية في الخسارة البحرية المشتركة أو تقديم تأمين كاف.¹

لكي يمارس الربان هذا الحق بشكل قانوني سليم دون أن يشكل تعسفاً، يجب توافر مجموعة من الشروط الأساسية المستمدة من القواعد العامة للالتزامات في القانون المدني الجزائري²، بالإضافة إلى القواعد الخاصة المتمثلة في الأمر المتضمن القانون البحري.³

1. **وجود دين محقق أو مقدر مؤقتاً:** يجب أن تكون البضائع المحبوسة قد استفادت فعليا من عمل إنقاضي أو تضحية مشتركة ترتبت عليها نفقات أو أضرار مادية تدخل ضمن الخسائر البحرية المشتركة.

2. **حيازة الربان المادية للبضائع:** يشترط أن تكون الشحنة لا تزال تحت السيطرة الفعلية والمادية للربان أو الناقل البحري، فإذا خرجت البضائع وسلمت للمرسل إليه أو وضعت في المخازن الجمركية باسمه، سقط حق الحبس لزوال الحيازة.⁴

3. **الارتباط السببي:** يجب أن يكون الحبس منصبا على ذات الشحنة الملتزمة بالمساهمة في تلك الرحلة البحرية المحددة.

¹ طالب حسن موسي، المرجع السابق، ص 215.

² المادة 200 من ق م.

³ المادة 312 من ق ب ج.

⁴ المادة 312 من ق ب ج.

الفصل الثاني: الإطار التنظيمي للخسارة البحرية المشتركة

فلا يجوز حبس بضائع رحلة جديدة من أجل وفاء ديون رحلة سابقة.

يترتب على ممارسة هذا الحق بقاء البضائع في ذمة ربان السفينة على نفقة ومسؤولية صاحبها، حيث يتمتع الناقل عن تسليمها إلا بعد قيام المرسل إليه بتسديد المساهمة المؤقتة التي يحددها خبير التسوية، أو إيداع مبلغ مالي يعادلها في حساب تجميد مشترك، أو تقديم ضمان بنكي مقبول يغطي القيمة التقديرية للمساهمة.¹

ثانيا: سند التعهد

نظرا لأن الاستمرار في حبس البضائع داخل الميناء قد يترتب أضرارا اقتصادية بالغة، مثل عقبات تكدس الموانئ، ومصاريف الأرضيات، وتلف البضائع سريعة الفساد، فقد أوجد العرف والتشريع البحري آلية بديلة تهدف إلى تحقيق التوازن بين مصلحة الربان ومصلحة الشاحن، وتتمثل هذه الآلية في سند التعهد.

جري العمل في التجارة البحرية الدولية والوطنية على تسليم البضائع للمرسل إليهم فور توقيعهم على سند التعهد، حيث يلتزم الشاحن بموجب هذا السند صراحة بالآتي:

1. الإقرار المبدئي بوقوع حادثة الخسارة البحرية المشتركة والموافقة على اللجوء إلى خبير تسوية معتمد لإعداد التقرير النهائي.²
2. الالتزام القانوني القاطع بالدفع الفوري للحصة المالية الفاصلة التي ستسفر عنها عملية التسوية النهائية فور صدور لائحة التوزيع.³
3. تقديم كشف دقيق وموثق بالقيمة التجارية الفعلية للبضائع الناجية عند التفريغ لغرض حساب الكتلة المدينة.⁴

ولما كان سند التعهد مجرد التزام شخصي قد يصطدم بإعسار الشاحن لاحقا، فإن المنظومة القانونية توجب تدعيمه بضمان مالي عيني أو بنكي يغطي القيمة التقديرية لحصة

¹ المادة 325 من ق ب ج.

² المادة 323 من ق ب ج.

³ المادة 329 من ق ب ج.

⁴ المادة 312 من ق ب ج.

الفصل الثاني: الإطار التنظيمي للخسارة البحرية المشتركة

المساهمة. ويأخذ هذا الضمان عدة صور تضمن عدم خروج الأموال من تحت يد الربان قبل ضمان الوفاء:¹

- الضمان البنكي الصريح: خطاب ضمان يصدر من بنك معتمد يلتزم فيه بدفع القيمة المالية المقررة فور طلب خبير التسوية.
- الإيداع النقدي المشترك: إيداع مبلغ مالي في حساب بنكي مجمد يدار بمشاركة ممثلين عن أصحاب السفينة وأصحاب الشحنات إلى حين انتهاء الحسابات.

إن الهدف الأساسي من هذه المنظومة المركبة (حق الحبس وسند التعهد) هو منع خروج الممتلكات الناجية من تحت يد الربان قبل ضمان الوفاء المالي، مما يوفر حماية فورية للمصلحة الجماعية لأطراف الرحلة البحرية، ويضمن عدم تملص أي طرف من التضامن البحري المفروض بموجب أحكام القانون البحري الجزائري.

الفرع الثاني: الامتياز البحري

نظرا للطبيعة الاستثنائية للخسائر البحرية المشتركة وما يترتب عليها من ديون تتحملها أصحاب المصالح الناجية لصالح من فقدوا أموالهم، حرص المشرع الجزائري على تزويد هذه الديون بضمانات قانونية قوية تضمن سرعة واستيفاء الحقوق.

ومن أبرز هذه الضمانات هو تقرير حق امتياز بحري لصالح الدائنين، وهو حق عيني يمنح صاحبه الأولوية في استيفاء حقوقه من قيمة السفينة أو أجرة الشحن أو البضاعة.

تأكيدا لهذا المبدأ، نصت المادة 72 الفقرة 5 من القانون البحري الجزائري على ترتيب الديون الناشئة عن المساهمة في الخسائر المشتركة ضمن الديون الممتازة.²

سنتناول في هذا القسم خصائص هذا الامتياز، ونطاقه، وكيفية ممارسته لضمان العدالة بين الأطراف المعنية في الرحلة البحرية.

¹ المادة 321 من ق ب ج.

² المادة 73 من ق ب ج.

الفصل الثاني: الإطار التنظيمي للخسارة البحرية المشتركة

أولاً: طبيعة الامتياز البحري في الخسائر المشتركة

يعرف الامتياز البحري بأنه حق أولوية يمنحه القانون لدائن معين (من فقد أمواله) على أموال مدين (الأطراف الناجية من الرحلة)، وذلك بسبب طبيعة الدين المرتبطة بإنقاذ الرحلة.¹

في القانون الجزائري، اعتبرت المادة 72 من القانون البحري أن الديون الناشئة عن الخسائر المشتركة هي ديون ممتازة، تظل تتبع السفينة في أي يد كانت، مما يعزز الثقة بين المتعاملين في التجارة البحرية.

ثانياً: وعاء الامتياز وترتيبه

يقصد بوعاء الامتياز الأموال التي يطبق عليها حق الأولوية، بينما يشير الترتيب إلى درجة الأسبقية التي منحها المشرع لهذا الدين عند تداخلها مع ديون أخرى. وقد نظم المشرع الجزائري هذا الأمر على النحو التالي:

1. وعاء الامتياز

لا يقتصر الامتياز البحري في الخسائر المشتركة على السفينة فقط، بل يمتد ليشمل جميع العناصر التي استفادت من فعل التضحية ونجت من الخطر، وهي كالتالي:

- 1.1 السفينة وملحقاتها: حيث يشمل الامتياز هيكل السفينة ومعدات وأجهزتها.
- 1.2 أجرة الشحن: وهي المبالغ المدفوعة للناقل مقابل عملية النقل في الرحلة التي حدثت فيها الخسارة.
- 1.3 البضائع: التي كانت مشحونة وقت وقوع الحادث ونجت بفضل التضحية، وتعتبر ضامناً أصيلاً لتعويض من فقد أمواله.

¹ شيماء ناصر، المرجع السابق، ص 85.

الفصل الثاني: الإطار التنظيمي للخسارة البحرية المشتركة

2. ترتيب الامتياز في القانون البحري الجزائري

حدد المشرع الجزائري مرتبة ديون المساهمة في الخسائر المشتركة بدقة في المادة 73 من القانون البحري الجزائري، حيث تأتي هذه الديون في المرتبة الخامسة بين الديون الممتازة على السفينة.¹

• **الأثر القانوني لهذا الترتيب:** يعني أن صاحب الحق في تعويض الخسارة المشتركة لا يمكنه استيفاء حقه إلا بعد سداد الديون التي تسبقه في المرتبة، مثل المصاريف القضائية، وديون الربان والبحارة، ومكافآت المساعدة والإنقاذ. ومع ذلك، يتقدم هذا الحق على جميع الديون العادية (مثل المرسلين أو الموردين) وحتى على الديون المضمونة برهن رسمي إذا لم تكن مسجلة.

ثالثا: ممارسة الامتياز البحري

لا يقتصر دعم المشرع الجزائري للدائنين في الخسائر المشتركة على تقرير حق الامتياز) فقط، بل منحهم آليات عملية لممارسة هذا الحق وضمان عدم ضياعه، وتتمثل هذه الممارسات فيما يلي:

1. الحق في حبس البضائع

منح القانون البحري الجزائري للربان (نيابة عن المتضررين) الحق في الامتناع عن تسليم البضائع الناجية إلى أصحابها إلا بعد الوفاء بمبالغ المساهمة المطلوبة. تأكيداً لذلك، نصت المادة 329 من القانون البحري الجزائري على أنه: "لا يجوز للمرسل إليهم المطالبة بتسليم البضائع إلا إذا وفوا بالالتزامات الملقاة عليهم في إطار الخسائر البحرية المشتركة أو قدموا تأميناً كافياً".

¹ المادة 73 من ق ب ج.

الفصل الثاني: الإطار التنظيمي للخسارة البحرية المشتركة

2. التنفيذ الجبري

في حالة رفض أصحاب البضائع أو السفينة دفع المبالغ المستحقة عليهم، يخول حق الامتياز للدائن (بموجب المادة 72) اتخاذ إجراءات الحجز التحفظي ثم الحجز التنفيذي على الأموال التي يشملها الامتياز (سواء كانت السفينة أو البضاعة).

بعد ذلك، يمكنه بيعها بالمزاد العلني لاستيفاء حقه من ثمنها بالأولوية على غيره من الدائنين العاديين.

3. قديم الضمانات البديلة

نظرا لأن حبس البضائع قد يعطل التجارة، جرت العادة القانونية والتشريعية على إمكانية استبدال الحبس بتقديم تعهد الخسارة المشتركة أو ضمان بنكي يغطي القيمة التقديرية للمساهمة.

وهذا يتيح تحرير البضاعة مع بقاء حق الامتياز قائما على هذا الضمان.

الفصل الثاني: الإطار التنظيمي للخسارة البحرية المشتركة

ملخص الفصل الثاني:

بناء على ما تم دراسته خلال هذا الفصل، توصلنا إلى أن فعالية نظام الخسائر البحرية المشتركة لا تتحقق فقط بمجرد توافر شروطه الموضوعية، بل تعتمد بشكل أساسي على كفاءة الإطار التنظيمي والإجرائي.

هذا الإطار يجب أن يوازن بدقة بين تحديد المراكز المالية للأطراف ذات المصالح المشتركة وضمان استيفاء الحقوق الناشئة عن تضحيات الخسائر البحرية.

وقد أظهرت الدراسة المتعلقة بالإجراءات والآليات الحسابية المعتمدة في التسوية تعقيد العملية، حيث يتطلب ذلك تحديدا مفصلا للكتل المالية.

يتم تحقيق ذلك عبر التفريق المنهجي بين المجموعة الدائنة التي تشمل كافة التضحيات والنفقات الاستثنائية، مع الأخذ بالحسبان مسألة تقلبات العملة، وبين المجموعة المدينة التي تحدد مساهمة الأصول مثل البضائع والسفينة وأجرة النقل بشكل دقيق.

هذه العملية التنظيمية تدار من قبل خبير تسوية الخسائر البحرية، الذي يلعب دورا محوريا يمتد من المهام الحسابية إلى التحقق من مشروعية التضحيات، تنظيم الوثائق اللازمة، وإعداد التقرير النهائي لتحديد نسب المشاركة المصادق عليها.

من جهة أخرى، أظهرت الدراسة التحليلية للإجراءات والضمانات القانونية أن المشرع البحري وضع نظاما صارما يحمي ديون الخسائر المشتركة، بما يضمن سرعة واستقرار المعاملات الائتمانية البحرية.

ويتجلى ذلك في الضوابط الدقيقة التي تنظم دعوى المساهمة من حيث الأطراف والمحل والأساس القانوني للمطالبة بها، مع فرض تقادم قصير يناسب طبيعة التجارة البحرية السريعة، كما تم تحديد آليات واضحة لسريان وانقطاع هذا التقادم.

وتتج هذه المنظومة بضمانات عينية تقدم حماية قوية للطرف الذي قدم التضحية. يتمثل ذلك في الحق القانوني للحبس الممنوح للربان، والذي يتيح له رهن تسليم البضائع

الفصل الثاني: الإطار التنظيمي للخسارة البحرية المشتركة

بتوقيع سند التعهد، إضافة إلى الامتياز البحري ذو الأولوية ووعاءه الخاص الذي يوفر إطاراً قانونياً محكماً لاستيفاء الحقوق.

في النهاية، يمثل هذا الفصل الإجرائي البنية التنظيمية التي تحول الأفكار النظرية المتعلقة بالخسائر المشتركة إلى حقوق وأرقام ملموس.

خاتمة

خاتمة:

في ختام هذه الدراسة القانونية المتعمقة التي تناولت النظام القانوني للخسارة البحرية المشتركة، تمكنا من تسليط الضوء على هذه الآلية الفنية الدقيقة التي تميز أحكام القانون البحري عن سائر فروع القانون الخاص الأخرى.

انطلق هذا البحث من إشكالية محورية تركزت على تقييم مدى فاعلية وتوازن النظام التشريعي والإجرائي الذي ينظم هذه الخسارات. وقد أظهرت فصول الدراسة أن الخسارة البحرية المشتركة تتجاوز كونها مجرد واقعة مادية عابرة في عرض البحر؛ بل هي نظام تضامني قانوني راسخ، يستند إلى أبعاد فلسفية وإنسانية نبيلة تفرض مبدأ "الكل من أجل الواحد، والواحد من أجل الكل".

استناداً إلى التحليل الفقهي والنصوص التشريعية المقارنة ومقتضيات القانون البحري الجزائري (الأمر رقم 76-80)، توصلنا إلى مجموعة من النتائج والتوصيات المترابطة التي صيغت لتعكس الرؤية المستقلة لهذه الدراسة. وتتمثل النتائج أولاً فيما يلي:

1. يتميز مفهوم الخسارة البحرية المشتركة بخلوه التام من فكرة الخطأ، مما ينقله من القواعد التقليدية للمسؤولية العقدية أو التقصيرية إلى أفق فلسفي قائم على المصلحة المشتركة ونظرية الإثراء بلا سبب لتعويض من ضحى بماله.
2. لا تتحقق الصفة المشتركة للهلاك أو التضحية إلا باقتران ركنين متلازمين: وجود خطر حقيقي وداهم يهدد السلامة العامة للرحلة، وصدور تضحية إرادية واعية ومتعمدة من قبل الربان تخرج عن نطاق الإجراءات الروتينية.
3. تتسع الصور التطبيقية للخسارة البحرية لتشمل الأضرار المادية المباشرة كالجنيح العمدي وإجهاد الآلات، والنفقات الاستثنائية كاللجوء إلى الموانئ المؤقتة، مما يستدعي مرونة تشريعية مستمرة لاستيعاب التطورات التقنية للسفن.

خاتمة

4. يتطلب الانتقال من الواقعة المادية إلى التسوية المالية إجراءات حسابية بالغة التعقيد لفرز الكتل المالية، وتحديد المجموعات الدائنة بالأموال المضحى بها والمجموعات المدينة بالأموال الناجية، لإبراز الأثر الرأسمالي للتضامن.
5. يشكل خبير التسوية العصب النابض للمنظومة الإجرائية، إذ لا يقتصر دوره على الحسابات الرياضية البحتة، بل يمتد إلى تكييف الوقائع قانونيا وفحص التقارير البحرية، مما يمنح تقاريره الفنية حجية تقديرية قوية أمام الجهات القضائية.
6. وقد وفر المشرع حماية عينية صارمة لأطراف المصلحة المتضررة عبر تخويل الربان سلطة ممارسة حق الحبس القانوني على البضائع الناجية في ميناء الوصول، مدعوما بامتياز بحري يضمن استيفاء الحقوق التضامنية.

لذلك، منحت المنظومة القانونية ضمانات عينية صارمة وفورية، تتقدمها سلطة الربان في ممارسة حق الحبس القانوني على البضائع الناجية في ميناء الوصول، مدعومة بالامتياز البحري الذي يخول للمتضرر تتبع المال الناجي وحجزه لاستيفاء حقه في المساهمة.

على ضوء النتائج المستخلصة من هذه الدراسة، وفي سبيل تطوير المنظومة القانونية والإجرائية لتواكب التحولات المتسارعة في بيئة النقل البحري الحديث وتجارة الحاويات، نتقدم بملخص للمقترحات والتوصيات التالية:

1. نقترح ضرورة تحديث النصوص التشريعية الوطنية: بالرغم من مرونة وقوة الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري الجزائري، إلا أنه بات من الضروري إجراء مراجعة تشريعية شاملة لبعض مواد المتعلقة بالخسارات البحرية، لكي تتماشى صراحة وبمصوص تفصيلية مع التعديلات المتعاقبة والمستمرة لقواعد يورك وأنتويرب (خاصة تعديلات 2004 و 2016 وما تلاها)، تلافيا لأي تنازع قد ينشأ بين القواعد الوطنية والقواعد العرفية الدولية المدرجة في العقود.
2. نقترح ضرورة تأهيل واعتماد خبراء تسوية وطنيين: توصي الدراسة بضرورة إنشاء هيئات أو معاهد وطنية متخصصة لتأهيل خبراء تسوية الخسائر البحرية في الجزائر، ووضع تنظيم قانوني يحدد شروط ممارستهم للمهنة ومسؤولياتهم،

خاتمة

- لتقليل الاعتماد على مكاتب الخبرة الأجنبية الدولية التي تستنزف العملة الصعبة وتستغرق وقتا طويلا لتسوية النزاعات البحرية المحلية.
3. نرى ضرورة تطوير آليات الضمان المالي البديل: نظرا لأن ممارسة الربان لـ حق الحبس القانوني على الشحنات قد يؤدي إلى تعطيل حركة الموانئ وتكديس الحاويات، نوصي بتفعيل وتشجيع ثقافة سندات الضمان والضمانات البنكية المباشرة الصادرة عن شركات التأمين، مما يسمح بالإفراج الفوري عن البضائع مع بقاء الحق المالي للمجموعة الدائنة مضمونا قانونا بموجب تلك السندات.
4. نقترح ضرورة تحديث نظام دعوى المساهمة: نقترح تقصير الآجال الإجرائية المقررة لرفع دعوى المساهمة في الخسارة البحرية المشتركة والفصل فيها أمام المحاكم التجارية (الأقسام البحرية)، نظرا للطبيعة المستعجلة للتجارة البحرية ولتقادي اندثار الأدلة أو تغير القيم المالية للأموال الناجية بمرور الوقت.
5. نرى بحتمية التدريب المتخصص لرجال القضاء: بالنظر إلى الطابع الفني المعقد للعمليات الحسابية والخبرة المتبعة لتحديد المجموعات الدائنة والمدينة، توصي الدراسة بتكثيف الدورات التكوينية التخصصية للقضاة العاملين في الأقسام البحرية بالمحاكم والمجالس القضائية، لتمكينهم من بسط رقابة قانونية وفنية دقيقة على التقارير الختامية لمصفي الخسائر.

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر و المراجع

1. المصادر

❖ النصوص التشريعية

- الأمر رقم 66-156 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق لـ 8 يونيو سنة 1966، المتضمن قانون العقوبات الجزائري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 49، الصادرة بتاريخ 11 يونيو 1966، المعدل والمتمم.
- الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق لـ 26 سبتمبر سنة 1975، المتضمن القانون المدني، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 78، الصادرة بتاريخ 30 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم.
- الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976، المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 29، الصادرة بتاريخ 10 أبريل 1977.
- القانون رقم 08-09 المؤرخ في 18 صفر عام 1429 الموافق لـ 25 فبراير سنة 2008، المتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 21، الصادرة بتاريخ 23 أبريل 2008، المعدل والمتمم.

❖ النصوص التنظيمية

▪ المراسيم التنفيذية:

- رقم 07-220 المؤرخ في 29 جمادى الثانية عام 1428 الموافق لـ 14 يوليو سنة 2007، يحدد الشروط المتعلقة باعتماد الخبراء ومحافظي العواريات وخبراء التأمين وممارستهم، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 47، الصادرة بتاريخ 22 يوليو 2007.

▪ القرارات الوزارية:

قائمة المصادر و المراجع

- المشترك المؤرخ في 23 شعبان عام 1409 هـ الموافق لـ 15 مارس سنة 1989، الذي يحدد شروط ممارسة وظيفة الخبير الموجه أو الموزع المركزي ومضمون مهامه، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 12، الصادر سنة 1989.

2. المراجع

• الكتب:

- ابن منظور، محمد بن مكرم (د.ت). لسان العرب. بيروت: دار صادر، مادة (خ س ر). متاح على موقع إسلام ويب عبر الرابط المباشر: <https://www.islamweb.net/ar/library/content/122/2181>
- طالب حسن موسى، القانون البحري، الطبعة الأولى، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2007.
- عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية (رقم 8 لسنة 1990) في ضوء الفقه والقضاء والتشريع، د. ط، الإسكندرية، دار المعارف، د. س.
- مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، الدار الجامعية الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1995.
- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري دراسة مقارنة السفينة، بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية، د. س.
- الفيروز آبادي، مجد الدين محمد بن يعقوب (د.ت). القاموس المحيط. تحقيق: مكتب تحقيق التراث في مؤسسة الرسالة، بيروت: مؤسسة الرسالة، مادة (ش ر ك). متاح على موقع إسلام ويب عبر الرابط المباشر: <https://www.islamweb.net/ar/library/content/123/5874>
- فرعون هشام، القانون التجاري البحري، الطبعة الثانية، جامعة حلب: مديرية الكتب والمطبوعات الجامعية، 1985.

• الأطروحات والمذكرات

❖ أطروحة دكتورة

قائمة المصادر و المراجع

- حريز أسماء، نظام الخسائر المشتركة في القانون البحري الجزائري مقارنا، مذكرة دكتوراة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2 أحمد بن أحمد، 2016

❖ مذكرات:

■ مذكرات ماستر

- شيماء ناصر، نظام التسوية في الخسائر البحرية المشتركة وفقا للقانون الجزائري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحيى جيجل، 2023.

❖ مقالات:

- أربوط وسيلة، نظام الخسائر البحرية المشتركة ما بين الذاتية والضرورة، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية، المركز الجامعي مغنية، المجلد 07، العدد 02، الجزائر، 2022.
- حريز اسماء، دور الخبير في تسوية الخسائر البحرية المشتركة، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثالث، د س ن.
- حسان سعاد، نظام الخسائر البحرية في القانون البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، منشورات مخبر القانون البحري والنقل جامعة تلمسان الجزائر، المجلد 3، العدد 1، 01 مارس 2016.
- مخالفة كريم، الخسائر البحرية المشتركة وطرق تسويتها على ضوء الأمر 76-80 المعدل والمتمم في الجزائر وفي النظم المقارنة، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بجاية، العدد الثامن، 2016.

• مراجع أجنبية:

D'Anvers version 2016, Comité Maritime International CMI,
disponible sur : <https://comitemaritime.org> .

الفهرس

الموضوع	رقم صفحة
<u>مقدمة</u>	<u>1</u>
<u>الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للخسائر البحرية المشتركة</u>	<u>6</u>
<u>المبحث الأول: مفهوم الخسارة البحرية المشتركة</u>	<u>6</u>
<u>المطلب الأول: تعريف ونشأة الخسارة البحرية المشتركة</u>	<u>7</u>
<u>الفرع الأول: تعريف الخسارة البحرية المشتركة</u>	<u>7</u>
<u>أولاً: التعريف اللغوي</u>	<u>8</u>
<u>ثانياً: التعريف الفقهي</u>	<u>9</u>
<u>ثالثاً: التعريف القانوني</u>	<u>10</u>
<u>الفرع الثاني: النشأة والتطور التاريخي للخسارة البحرية المشتركة</u>	<u>12</u>
<u>أولاً: العصر القديم وقانون رودس</u>	<u>12</u>
<u>ثانياً: مرحلة الإستعاب الروماني</u>	<u>13</u>
<u>ثالثاً: العصور الوسطي وظهور القوانين القنصلية</u>	<u>13</u>
<u>رابعاً: التدوين الدولي الحديث</u>	<u>13</u>
<u>المطلب الثاني: طبيعة الخسارة البحرية المشتركة وتميزها عن الخسارة الخاصة</u>	<u>14</u>
<u>الفرع الأول: الطبيعة القانونية للخسارة البحرية المشتركة</u>	<u>14</u>
<u>أولاً: نظرية العقد الضمني</u>	<u>15</u>
<u>ثانياً: نظرية الإثراء بلا سبب</u>	<u>15</u>
<u>ثالثاً: نظرية المصلحة الجماعية</u>	<u>16</u>
<u>الفرع الثاني: التمييز بين الخسارة المشتركة والخسارة الخاصة</u>	<u>16</u>
<u>أولاً: الإرادة والقصد</u>	<u>17</u>
<u>ثانياً: وحدة الخطر والمصلحة</u>	<u>17</u>
<u>ثالثاً: توزيع العبء المالي</u>	<u>18</u>

الفهرس

<u>18</u>	<u>المبحث الثاني: شروط وأنواع الخسارة البحرية المشتركة</u>
<u>19</u>	<u>المطلب الأول: شروط الخسارة البحرية المشتركة</u>
<u>19</u>	<u>الفرع الأول: ركن الخطر</u>
<u>20</u>	<u>أولاً: جدية الخطر ووحدته</u>
<u>20</u>	<u>ثانياً: عنصر الخطر المحدق</u>
<u>20</u>	<u>ثالثاً: انتفاء الخطر</u>
<u>21</u>	<u>الفرع الثاني: ركن التضحية</u>
<u>21</u>	<u>أولاً: القصد والاختيار</u>
<u>21</u>	<u>ثانياً: معقولية التضحية واستثنائيتها</u>
<u>22</u>	<u>ثالثاً: تحقيق النتيجة النافعة</u>
<u>22</u>	<u>المطلب الثاني: صور الخسارة البحرية المشتركة</u>
<u>23</u>	<u>الفرع الأول: الخسائر المادية التي تصيب السفينة</u>
<u>23</u>	<u>أولاً: الأضرار اللاحقة بالبضائع</u>
<u>24</u>	<u>ثانياً: الأضرار اللاحقة بالسفينة</u>
<u>25</u>	<u>الفرع الثاني: النفقات الاستثنائية</u>
<u>26</u>	<u>أولاً: النفقات الناتجة عن تقادي الخطر</u>
<u>26</u>	<u>ثانياً: النفقات بعد تجنب الخطر</u>
<u>28</u>	<u>ملخص الفصل الأول</u>
<u>31</u>	<u>الفصل الثاني: الاطار التنظيمي للخسارة البحرية المشتركة</u>
<u>31</u>	<u>المبحث الأول: الجانب الإجرائي والألية الحسابية للتسوية</u>
<u>32</u>	<u>المطلب الأول: تحديد الكتل المالية للمساهمة</u>
<u>33</u>	<u>الفرع الأول: المجموعة الدائنة</u>
<u>33</u>	<u>أولاً: التضحيات والأضرار المادية</u>
<u>35</u>	<u>ثانياً: المصاريف والنفقات الاستثنائية</u>
<u>36</u>	<u>ثالثاً: إشكالية تقلبات العملة وقواعد القيمة الذهبية</u>

الفهرس

<u>36</u>	<u>الفرع الثاني: المجموعة المدنية</u>
<u>36</u>	<u>أولاً: أساس تقدير مساهمة البضائع والسفينة</u>
<u>37</u>	<u>ثانياً: مساهمة المالك عن أجره النقل</u>
<u>38</u>	<u>المطلب الثاني: الخبرة الحسابية</u>
<u>38</u>	<u>الفرع الأول: الوضعية القانونية لخبير التسوية ومهامه</u>
<u>39</u>	<u>أولاً: الوضعية القانونية لخبير التسوية</u>
<u>39</u>	<u>ثانياً: مهام خبير التسوية</u>
<u>40</u>	<u>ثالثاً: إدارة ملف المستندات وسلطة المعاينة</u>
<u>41</u>	<u>رابعاً: إعداد تقرير التسوية</u>
<u>42</u>	<u>الفرع الثاني: الآلية الحسابية لتحديد الخسارة</u>
<u>42</u>	<u>أولاً: تحديد نسبة الاشتراك</u>
<u>44</u>	<u>ثانياً: التصديق على الإشتراك</u>
<u>45</u>	<u>المبحث الثاني: إجراءات و ضمانات استيفاء الحقوق</u>
<u>45</u>	<u>المطلب الأول: النظام القانوني لدعوي المساهمة</u>
<u>46</u>	<u>الفرع الأول: العناصر الموضوعية لدعوي المساهمة</u>
<u>46</u>	<u>أولاً: أطراف الدعوى</u>
<u>48</u>	<u>ثانياً: الأساس القانوني للمطالبة</u>
<u>50</u>	<u>الفرع الثاني: انقضاء دعوي المساهمة</u>
<u>50</u>	<u>أولاً: مدة التقادم</u>
<u>51</u>	<u>ثانياً: بدء سريان مدة التقادم</u>
<u>51</u>	<u>ثالثاً: انقطاع التقادم</u>
<u>51</u>	<u>رابعاً: الطبيعة القانونية للمدة</u>
<u>52</u>	<u>المطلب الثاني: الضمانات العينية للوفاء بالمساهمات</u>
<u>52</u>	<u>الفرع الأول: حق الحبس القانوني للريان</u>
<u>53</u>	<u>أولاً: مضمون الحق</u>

الفهرس

<u>54</u>	<u>ثانيا: سند التعهد</u>
<u>55</u>	<u>الفرع الثاني: الامتياز البحري</u>
<u>56</u>	<u>أولا: طبيعة الامتياز البحري في الخسائر المشتركة</u>
<u>56</u>	<u>ثانيا: وعاء الامتياز وترتيبه</u>
<u>57</u>	<u>ثالثا: ممارسة الامتياز البحري</u>
<u>59</u>	<u>ملخص الفصل الثاني</u>
<u>62</u>	<u>خاتمة</u>
<u>66</u>	<u>قائمة المصادر و المراجع</u>
<u>70</u>	<u>الفهرس</u>