

جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



نظام الخسارة البحرية في القانون البحري الجزائري

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون بحري

تحت إشراف:

مرابط وسيلة

من تقديم الطالب(ة):

عزري كريمة

بن سلات حسيبة

شقة إسحاق

لجنة المناقشة:

الاسم و اللقب	الرتبة العلمية	الصفة
أ/ بوغازي مريم	أستاذ مساعد	رئيسا
د/ مرابط وسيلة	أستاذ محاضر	مشرفا و مقرا
أ/ بوقرقور منال	أستاذ مساعد	مناقشا

دورة جويلية 2022

الشكر والتقدير

الحمد لله وكفى، والصلاة على الحبيب المصطفى، وأهله ومن أوفى، أما بعد
الحمد لله الذي وفقنا لتحقيق هذه الخطوة في مسيرتنا الدراسية بمذكرتنا هذه ثمرة الجهد
والمثابرة

نتقدم من مقامنا هذا بخالص الشكر وعظيم الامتنان لأستاذتنا الفاضلة " مرابط وسيلة"
التي أشرفت علينا في هذا العمل بإرشاداتها وتوجيهاتها السديدة طوال فترة إنجاز
المذكرة، وجزاها الله خير ما لم تبخل به علينا من شيء
فليرعى الله خطاك وليبارك مسعاك بالأجر والثواب

وشكرا للأساتذة الكرام الذين سيتفضلون لمناقشة هذه المذكرة

الإهداء

إلى الله العزيز العالي الذي وفقني إلى هذا النجاح
إلى من لن أقدر على شكرها ما حييت والدتي الحبيبة حفظها الله وأدامها نورا لدربي
لكل عائلتي الكريمة التي طالما ساندتني ولا تزال
أخي " سفيان " رحمه الله وأسكنه فسيح جنانه
وأخواتي الغاليات: أمال، زليخة، سامية، ياسمين، سهام، فريدة، زينب، وفاء
إلى صديقاتي وأصدقائي، رفقاء مشواري اللذين قاسموني لحظاته بخلوها ومرها، رعاهم
الله ووفقهم
إلى كل من ساندني طوال مسيرتي ووثق بي في تحقيق هذا النجاح

أهدي جهدي في هذا العمل المتواضع

الطالبة: عزري كريمة

الإهداء

أول من نشكر ونحمد آناء الليل وأطراف النهار هو العالي القهار الأول والآخر والظاهر والباطن الذي أغرقنا بنعمه التي لا تعد ولا تحصى، فله جزيل الحمد والثناء العظيم هو الذي أنعم علينا إذ أرسل فينا عبده ورسوله "محمد" عليه أذى الصلوات وأطهر التسليم أرسله بقرآنه المبين فعلمنا ما لم نعلم وحدثنا على طلب العمل أينما وجد.

قال الله تعالى: "ومن يشكر فإنما يشكر لنفسه" (سورة لقمان، الآية 12)

قال رسول الله صلى الله عليه وسلم: "من لم يشكر الناس لم يشكر الله عز وجل"

الحمد لله تعالى حمدا كثيرا طيبا مباركا ملئ السماوات والأرض على ما أكرمنا به من إتمام هذه الدراسة التي أرجو أن تنال رضاه

وأقدم بجزيل الشكر إلى الأستاذة الدكتورة المشرفة "مرابط وسيلة". والأساتذة المناقشون ولا أنسى أن أشكر كل أساتذة وطلبة قسم الحقوق.

الطالبة: بن سلات حسبية

الإهداء

إلى أمي وأبي شمعتا حياتي أدامهما الله وحفظهما
إلى كل عائلتي الأعزاء إخوة وأخوات من لم يتركوا يدي ممدودة يوماً
إلى أصدقائي ورفقاء طريق دراستي
إلى كل من ساندني في حياتي وشجعني ودفعني دوماً للأمام

أهدي مذكرتي هذه نتاج أعمالتي واجتهاداتي

الطالب: شقة إسحاق

المقدمة

يعتبر النقل البحري أهم العوامل التي تركز عليها التجارة الخارجية وتتأثر به، وكلما نشطت التجارة الخارجية زادت الكميات المنقولة بحرا، وفي نفس الوقت فإن التطور الذي يقع في مجال النقل البحري تنعكس آثاره على التجارة الخارجية.

وتعتبر السفينة الأداة الأساسية المستغلة في ميدان النقل البحري بوصفها أداة عائمة مخصصة للملاحة البحرية، أيا كان حجمها أو حمولتها أو طريقة بنائها، ويكون ذلك عن طريق المبادلات التجارية من صادرات وواردات¹. وهي كما عرفها القانون البحري في المادة 13: "تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة"². وتخضع السفينة من خلال تخصيصها للملاحة البحرية للنظام القانوني الذي يحكم السفن الذي أحاطها المشرع الدولي والوطني بأحكامه.

لقد كان التطور العلمي والتكنولوجي الذي شهده مجال النقل البحري أساسا في أن يصبح النقل البحري أهم وسائل النقل التجاري، حيث أصبح يغطي حوالي 90% من سوق الشحن عبر القارات. وتمكن ميزة النقل البحري الأساسية في ميزته على نقل

¹ علاء الدين زكي، المسؤولية الجنائية لربان السفينة في القانون البحري، طبعة أولى، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2014، ص 37.

² الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية، العدد 29، المؤرخة في 10 أبريل 1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04، المؤرخ في 15 أوت 2010، الجريدة الرسمية، العدد 46، المؤرخة في 18 أوت 2010.

كميات أكبر وتغطية مناطق جغرافية أوسع من وسائل النقل الأخرى كالسكك الحديدية
مثلا.¹

وشمل هذا التطور أيضا صناعة السفن كذلك تطورات هامة كانت لازمة لمواكبة
تطورات السوق ومستلزماته، حيث بنيت السفن الضخمة التي تستطيع أن تحمل آلاف
الأطنان والمزودة بأحدث التقنيات العلمية ومعدات الشحن والتفريغ والآلات والمحركات
المستخدمة في تسيير هذه السفن، وكذلك الموانئ التي يجب أن تهيأ بتجهيزات بما
يتناسب مع هذا التطور في السفن وتحمله.

لكن بالرغم من كل هذا التقدم في مجال السفن وبالرغم من الوسائل المتعددة التي تم
التوصل إليها عبر السنين لتوفير الأمان فإن الخطر البحري الذي قد تتعرض له السفينة
لا يزال قائما، وهذه الأخطار -التي تعرف بأنها تلك الحوادث التي تعرض السفينة أو
البيئة أو الأشخاص أو البضائع على ظهر السفينة للخطر - كثيرة، فمنها الطبيعية
(كالغرق، والاصطدام، والجنوح، ... الخ) والبشرية (كالقرصنة، والإرهاب البحري،
... الخ).²

وتترجم هذه المخاطر إلى خسائر مادية وأضرار تصيب السفينة والحمولة أو كلاهما
معا، تشكل الخسائر البحرية التي تمثل الهاجس الأول للمتعاملين التجاريين والفقهاء
البحري والقانون البحري والقضاء البحري أيضا، وتعددت الجهود من أجل احتواء هذه

¹ محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية،
مصر، 2003، ص 11.

² حريز أسماء، نظام الخسارة البحرية المشتركة في القانون البحري الجزائري مقارنا، رسالة دكتوراه، تخصص قانون
خاص، جامعة وهران 2، الجزائر، 2116، ص 01.

الظاهرة بأنواعها في نظام قانوني منظم لها أساسه حفظ السلامة العامة للإرسالية البحرية.

ولقد عرف نظام الخسارة البحرية وتسويتها منذ القدم وكان له تطور واضح من العصور القديمة عند اليونانيين والإغريق وغيرهم، وكذا عبر العصور الوسطى خاصة عند المسلمين والأوروبيين خلال حملاتهم الاستعمارية وبعدها، وذلك وصولاً للعصور الحديثة أين تم تقنينها واعتمادها رسمياً من القوانين الدولية والوطنية.

يكون أحيانا في سبيل درء خطر على الرحلة البحرية قيام الريان بالتضحية بجزء من السفينة أو البضاعة بل وحتى إنفاق مبالغ مالية تتفق بصورة طارئة وبصفة استثنائية، فيلحق أضرارا وخسارة بأصحاب المصالح المشاركة في الإرسالية البحرية. ولأنه كان لا بد من تعويض أصحاب المصالح المتضررة من جراء التضحية الاختيارية التي قام بها الريان، فوجب إيجاد طرق ووسائل لتسويتها، ويكون ذلك بتوزيع الخسائر البحرية بين أصحاب المصالح وتسويتها إما بالاتفاق أو باللجوء للقضاء.

مع جدادة موضوع الخسارة البحرية المشتركة فالدراسات التي تمحورت عليه قليلة. لكن تم معالجة جوانب من بحثنا هذا في دراسات سابقة استندنا عليها، وهي:

- الدراسة الأولى: حريز أسماء، نظام الخسارة المشتركة في القانون البحري الجزائري مقارنا، رسالة دكتوراه. تخصص القانون الخاص، جامعة وهران 2، الجزائر، 2015. وقد تطرقت فيها لإشكالية "كيف يتم تعويض المساهمة في الخسارة المشتركة؟". وعالجتها في بابين، الباب الأول عن مبادئ تطبيق نظام الخسارة المشتركة، والباب الثاني عن تسوية الخسارة المشتركة ودعوى المساهمة فيها. وتوصلت في الأخير لمجموعة من النتائج أهمها " دراسة تاريخ نظام

الخسارة المشتركة الذي يعد قديما قدم الملاحة البحرية، التعرف على الأخطار البحرية التي تقوم جرائها الخسائر المشتركة وطرق تسوية هذه الخسارة وأطرافها".

- الدراسة الثانية: شيرين عبد الحسن يعقوب، الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري، رسالة ماجستير، تخصص قانون خاص، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2010. وقد طرحت إشكالية " كيف تكون الطبيعة القانونية للخطر بالنسبة للتأمين البحري؟ ". وتم التوصل من خلالها إلى نتائج منها " دراسة أهم الشروط والأحكام القانونية المتعلقة بالخطر البحري، ومتى يدخل الخطر البحري في التأمين، وتحديد موقف المشرع الأردني من الخطر البحري وكيفية معالجته في أحكامه القانونية".

إن الدراسات التي بحثت في الخطر البحري والخسائر البحري تناولتها بصورة ضيقة. فكان أغلبية الباحثين في الخطر البحري مركزين عليه من ناحية التأمين البحري فقط، وكانت معظم الدراسات المتعلقة بالخائر البحرية كذلك متمحورة حول الخسائر المشتركة فقط. أما نحن فما نضيفه لهاته الدراسات السابقة التي استعنا بها في هذا العمل، هو أننا تناولنا في بحثنا هذا نظام الخسارة البحرية من زاوية أوسع على عكسها. فقد درسنا الخطر البحري من ناحيته المتعلقة بالخسائر البحرية وأهميته وتأثيره على تحديد نظامها، وتطرقنا للخسائر البحرية أجمع من إطارها المفاهيمي إلى إطارها التنظيمي. وكما كان بحثنا أوسع فهو محدد أيضا، حيث بينا فيه نظام الخسائر البحرية في التشريع الجزائري على وجه الخصوص وكيف نظمها به المشرع الجزائري. وهو موضوع لا يزال جديد الطرح ونادر الدراسة.

تكمّن أهداف هذا البحث في القيام بدراسة مفصلة لنظام الخسارة البحرية في القانون الجزائري، لتبيين تعريف الخسارة البحرية، وأنواعها، وشروطها، وطرق تسويتها، إضافة إلى تحديد الخطر البحري الذي تتعرض له الرحلة البحرية، والإجراءات الاختيارية التي يتخذها الربان للحفاظ على السلامة العامة للإرسالية البحرية.

من خلال ما سبق، فإن تناول موضوع نظام الخسارة البحرية في القانون الجزائري يضعنا أمام الإشكالية الرئيسية الآتية: كيف عالج المشرع الجزائري نظام الخسارة البحرية ضمن أحكام القانون البحري؟

وانطلاقاً من الإشكالية الرئيسية يمكن طرح الأسئلة الفرعية الآتية:

- ما هو نظام الخسارة البحرية؟ ومن هم أطرافه؟
- ماهي إجراءات نظام تسوية الخسارة البحرية؟

تنقسم أسباب اختيار موضوع البحث إلى أسباب علمية وأخرى عملية، وهي كالتالي:

- أسباب علمية: وتتمثل في البحث في تاريخ نظام الخسارة البحرية وكيفية تطوره، ومحاولة تسليط الضوء على نظام الخسارة البحرية في التشريع الجزائري، وكيفية معالجته من طرف المشرع ضمن أحكام القانون البحري الجزائري، والقوانين الأخرى ذات الصلة.
- أسباب عملية: وتتمثل في محاولة كشف الغموض عن مختلف الإشكالات خصوصاً العملية منها التي يشيرها نظام الخسارة البحرية، ومحاولة دراسة المستجدات التي أتى بها نظام الخسارة البحرية فيما يخص معالجة الخسارة البحرية ضمن الأحكام القانونية للقانون البحري الجزائري، ومحاولة تبيين التعارض الذي تعرفه النصوص القانونية المنظمة لنظام الخسارة البحرية مع القوانين الأخرى ذات الصلة.

تتجلى أهمية الموضوع من خلال جانبين اثنين هما:

- الأهمية القانونية: إن المشرع الجزائري ومن خلال تنظيمه لأحكام الخسارة البحرية ضمن احكام القانون البحري، نجد أنه لم يتناوله بشيء من التفصيل على الرغم من أهميته، الأمر الذي يدفعنا للرجوع للشريعة العامة في غالب الأحيان، الأمر الذي يؤدي بنا لتبيين أهمية نظام الخسارة البحرية من الناحية القانونية وضرورة تناوله بصورة مستقلة.
 - الأهمية الاقتصادية: يعد المجال البحري من أهم المجالات المساهمة في انعاش الاقتصاد، وبالتالي فإن السفينة التي تعد أهم وسيلة بحرية فإن كل ما يصيبها يعد بمثابة إعاقة لحركة الملاحة البحرية بصورة مباشرة، وعليه فإن نظام الخسارة البحرية يعد موضوع جد مهم في إعادة توازن النشاط البحري بصفة عامة.
- كأي بحث لا يخلو من الصعوبات، فإن موضوع نظام الخسارة البحرية في القانون الجزائري كذلك مررنا فيه بالكثير من الصعوبات، أبرزها حداثة موضوع البحث وندرة إن لم نقل انعدام المراجع القانونية التي تناولت موضوع الدراسة. كما أن ارتباط موضوع البحث بالجانب العملي أكثر منه الجانب النظري أدى لصعوبة الحصول على دراسات ميدانية وقضايا تخص الموضوع.
- تم الاعتماد في هذه الدراسة على المنهج الوصفي لدراسة الإطار المفاهيمي للخسارة البحرية، من حيث بيان تعريفها، أنواعها، شروطها، طرق تسويتها.
- إلى جانب اعتماد المنهج التحليلي في إبراز النظام القانوني الذي يجري عليه نظام الخسارة البحرية، وتحليل النصوص القانونية في القانون البحري الجزائري.

وبناء على ما سبق فقد ارتئينا لاعتماد الخطة التالية:

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للخسارة البحرية

المبحث الأول: ماهية الخسارة البحرية

المبحث الثاني: أنواع الخسارة البحرية

المبحث الثالث: شروط الخسارة البحرية وتسويتها

الفصل الثاني: الإطار التنظيمي للخسارة البحرية

المبحث الأول: وجود خطر يهدد السفينة

المبحث الثاني: حصول التضحية الاختيارية من جانب الريان وتحقيق السلامة العامة

الفصل الأول:

الإطار المفاهيمي للخسارة البحرية

تمهيد:

انفرد القانون البحري عن كافة سائر فروع القانون الأخرى في معالجة نظام الخسارات، كون أن الظروف المحيطة بالملاحة البحرية تختلف عن تلك المحيطة بالنقل البري أو الجوي. فإذا تعرضت السفينة لخطر أثناء الرحلة البحرية مثلاً فإن جميع المصالح التي تمثلها تتعرض للخطر وليست السفينة وحدها، لذا فإن العلاقة بين نجات السفينة والبضاعة علاقة طردية فأما بالهلاك أو النجاة معاً. ويبدل الريان كل ما في وسعه وقدرته لتجنب ما قد يضر بهذه المصالح العامة، فيتخذ تصرفات إرادية من جانبه قد تتضمن التضحية ببعض البضائع أو بجزء من السفينة. لهذا كان لا بد من تعويض أصحاب المصالح المتضررة من جراء هاته التضحية عن طريق توزيع الخسائر البحرية بينهم.

ومنه فقد تناولنا في هذا الفصل تحت عنوان " الإطار المفاهيمي لنظام الخسارة البحرية" مبحثين، الأول بعنوان " ماهية الخسارة البحرية" والذي تناولنا فيه بدوره ثلاث مطالب الأول بعنوان "مفهوم السفينة"، والمطلبين الثاني والثالث عن " مفهوم الخسارة البحرية" و "أنواع الخسارة البحرية" بالترتيب. أما المبحث الثاني فكهو بعنوان " شروط الخسارة البحرية وتسويتها" وضمنا فيه مطلبين، الأول جاء فيه " شروط الخسارة البحرية"، وجاء في الثاني " تسوية الخسارة البحرية".

المبحث الأول: ماهية الخسارة البحرية

تعتبر الخسارة البحرية كل ما يطرأ على المصالح المتمثلة في الإرسالية البحرية أثناء الرحلة البحرية من ضرر أو هلاك. فنظام الخسارة البحرية معروف منذ القدم وتطرقت له مختلف التشريعات الوطنية والدولية، إلا أنها اختلفت في أنواعه وأساسه القانوني وكذا تطوره عبر التاريخ. وهذا ما سنتناوله من خلال هذا المبحث حيث يتعلق المطلب الأول بمفهوم السفينة وخصائصها وطبيعتها القانونية، وتناولنا في المطلب الثاني تعريف الخسارة البحرية وأصلها التاريخي، ورتبنا أنواعها في المطلب الأخير.

المطلب الأول: مفهوم السفينة

السفينة هي الأداة التي نقوم بها بالرحلة البحرية فما كان منا إلا نتناول مفهومها في هذا المطلب الأول، فعرفناها وملحقاتها في الفرع الأول لغة واصطلاحاً، وذكرنا معايير اعتماد أي منشأة بحرية كسفينة في الفرع الثاني، أما الفرع الثالث فكان للطبيعة القانونية الخاصة للسفينة، والفرع الرابع كان لخصائص السفينة الشخصية، أما الفرع الأخير فقسمنا فيه تصنيفات السفن.

الفرع الأول: تعريف السفينة

نتطرق هنا لتعريف السفينة لغة كما ورد في معاجم المفردات، واصطلاحاً بما يتضمن تعريفها فقهاً وفي الاتفاقيات الدولية وفي القانون الجزائري. كما لا ننسى ذكر ملحقات السفينة وأهميتها.

أولاً: تعريف السفينة لغة

سَفِينَةٌ: (اسم)

الجمع: سَفُونٌ، وَسَفَانٌ، وَسَفِينٌ

السَّفِينَةُ: فُلُكٌ، مركب لنقل النَّاسِ أو البضائع في البحر أو النهر أو الفضاء الخارجي.

كل منشأة أياً كانت تسميتها وحمولتها صالحة بذاتها للملاحة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية لأغراض تجارية أو غير تجارية وتعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزءاً منها وتأخذ حكمها¹.

ثانياً: تعريف السفينة اصطلاحاً

وسنتناول فيه موقف كل من الفقه والقانون على المستويين الدولي والداخلي

1. تعريف السفينة في الفقه

كون السفينة تعتبر مركز كافة مسائل ومشاكل القانون البحري سواء القانون الداخلي أو الدولي الذي يهتم بتنظيم الملاحة البحرية الدولية فلقد اختلفت وتعددت التعريفات الخاصة بها في القوانين المختلفة، الأمر الذي حال دون وضع تعريف ثابت أو تحديد معايير السفينة متفق عليهما دولياً، فلجأت الدول لوضع تعريفها الخاص للسفينة. وأمام عدم شعور الدول بضرورة الاتفاق على وضع تعريف موحد جامع ومانع للسفينة أدى ذلك إلى تناقض بعضها ووجود توسعة في التعريف في بعضها الآخر. ويبدو أن معظم الدول تعمدت هذا الاختلاف سعياً منها لإخضاع آليات أخرى غير السفن لقواعد القانون البحري كالقانون الجزائري والقانون الفرنسي.²

2. تعريف السفينة في الاتفاقيات الدولية

مع تعدد صور وأشكال تعريف السفينة وفقاً لمعايير متعددة، فإن ميدان الملاحة الدولية عرف العديد من أصناف السفن ولم يتوصل إلى يومنا هذا إلى الاتفاق حول إعطاء تعريف مانع للسفينة ولا حول وضع معيار محدد لتعريفها وتمييزها عن غيرها

¹ معجم المعاني، الموقع الإلكتروني: www.almaany.com، شوهد بتاريخ 2022/05/01، على الساعة 17:22.

² دحماني محمد الصغير، النظام القانوني للسفينة في القانون الجزائري المقارن، رسالة دكتوراه، دت، جامعة وهران،

الجزائر، دون سنة، ص، ص، 10، 11.

من المركبات. ذلك أن معيار قابلية السفينة للطفو على الماء وأن تبحر لم يعد يفي بالغرض وحده لأنه معيار واسع يشمل كل ما يمكن أن يطفو على وجه الماء من منشآت، فقد تفادته اتفاقيات قانون البحار سواء تلك المبرمة عام 1958 أو التي أبرمت عام 1982. وتجدر الإشارة إلى احتواء التعريفات على عناصر مرتبطة بموضوع الاتفاقية، كاتفاقية لندن بشأن الوقاية من التلوث بالزيت لعام 1954، واتفاقية لندن المتعلقة بالوقاية من التلوث من السفن لعام 1973، واللتان اشتملتا في تعريفيهما الأرصفة الثابتة والمتحركة، فضلا عن ذلك فقد أضافت الاتفاقية الأخيرة عن الأولى المنزلاقات الهوائية على الماء. بينما استبعدتها كلها اتفاقية بروكسل الخاصة بالتصادم في أعالي البحار المبرمة في 29 أبريل 1969 في تعريفها للسفينة. كما عرفت لجنة القانون الدولي في تقريرها السادس المقدم في مارس سنة 1954 السفينة على أنها كل مركبة يمكنها التحرك في المجالات البحرية باستثناء المجال الجوي، بتجهيزاتها وطواقمها المخصصين لخدمة أغراض الملاحة البحرية...¹

3. تعريف السفينة في القانون الجزائري

عرفها المشرع الجزائري في المادة 13 بأنها "تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة".²

وتبرز أهمية هذا التعريف في تحديد نطاق تطبيق القواعد القانونية الواردة في القانون البحري الذي يقوم بإضفاء وصف السفينة على المنشأة بناء على تطبيق مجموعة النصوص القانونية التي تخص السفن فقط دون غيرها. وذلك خاصة مع وجود التطور التكنولوجي الذي أدى إلى استحداث العديد من الأدوات والمنشآت البحرية الصغيرة

¹ مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، مذكرة ماجستير، جامعة تيزي وزو، الجزائر، 2015، ص، 11.

² الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم.

كالقوارب الهوائية والألواح الشراعية... الخ، ومنشآت أخرى كبيرة كمنصات التنقيب والحفر، والمحطات والمصانع العائمة... الخ.¹

ثالثا: ملحقات السفينة

تتوفر السفينة على ملحقات تعد من العناصر اللازمة لاستغلالها واستثمارها، وتعد جزءا منها كون وصفها القانوني يشمل مجموع هذه الملحقات. وعليه فإن وصف السفينة يشمل مجموع الملحقات اللازمة لملاحتها واستغلالها سواء كانت متصلة بجسم السفينة أو منفصلة عنه، كالألات والصواري والقوارب والسلاسل... وهذا ما أكدته المادة 52 من القانون البحري الجزائري التي جاء فيها: "تصبح توابع السفينة بما في ذلك الزوارق والأدوات وعدة السفينة والأثاث وكل الأشياء المخصصة لخدمة السفينة الدائمة ملكا للمشتري".²

الفرع الثاني: المعايير اللازمة لاعتبار المنشأة العائمة سفينة وطبيعتها القانونية

لأنه لا يمكن اعتبار أي منشأة يمكن تعويمها على الماء على أنها سفينة، ولتمييز السفينة عن غيرها ومنع الاختلاط حولها فقد وضعت لها معايير أو شروط يجب توفرها لتسمية العائمة سفينة. ولم تتفرد السفينة في هذه الحالة فقط، بل وتفردت في طبيعتها القانونية أيضا التي أثارَت الجدل حول كونها شخص أو مال وحول كونها مال منقول أو عقار.

وللإلمام بهذه الموضوع قسمنا هذا الفرع إلى عنصر المعايير اللازمة لاعتبار المنشأة العائمة سفينة، وعنصر الطبيعة القانونية للسفينة.

¹ أربوط وسيلة، النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة ملاحية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 07، ص 359.

² أربوط وسيلة، المرجع نفسه، ص، 360.

أولاً: المعايير اللازمة لاعتبار المنشأة العائمة سفينة

حدد القانون للمنشآت العائمة ثلاث معايير أساسية لاعتبارها سفينة، ونذكرها فيما

يلي:

1. الصلاحية للملاحة البحرية

وهي قدرة المنشأة البحرية على السير في البحر، إذ لا يكفي مجرد قدرتها على الطفو على سطح الماء بل يجب أن تكون قادرة على مباشرة الملاحة والتعرض لمخاطر البحر الخاصة بها. فمتى كانت المنشأة صالحة للملاحة البحرية بهذا المعنى اكتسبت وصف السفينة. ولا تعد سفناً المنشآت العائمة الغير قابلة على مباشرة الملاحة البحرية كالأرصفة العائمة، والأحواض العائمة، والفنادق والمستشفيات العائمة... وغيرها.¹

2. التخصص في الملاحة البحرية وعلى وجه الاعتقاد

فلا يكفي لاكتساب المنشأة وصف السفينة مجرد صلاحيتها للملاحة بل يجب أن تقوم بالملاحة البحرية بطريقة منتظمة. كما لا تعد المنشآت مخصصة للملاحة في الأنهار والقنوات سفينة، بل تعد مركبا حتى لو كانت بحكم بنائها قادرة على الملاحة البحرية. وعند مصادقة وصف السفينة على العائمة فيكون أياً كانت سعتها أو تخصيصها، والعبارة من هذا الوصف ليس بتخصيصها الأصلي المصاحب لنشأتها أو لامتلاكها وإنما بتخصيصها العملي الفعلي والواقعي.²

¹ نبيل محمد مختار عبد الفتاح، تعريف السفينة وتوضيح شروطها وملحقاتها والطبيعة القانونية لها، الموقع

الإلكتروني: quizlet.com، شوهد بتاريخ 07-05-2022، على الساعة 15-26.

² بوحجيلة علي، موجز محاضرات القانون البحري، جامعة قسنطينة 01، الجزائر، 2013، ص، ص، 31، 32.

3. القدرة على مواجهة الأخطار البحرية

تتميز الملاحة البحرية عموماً بالخطر والسفينة هي أول من يواجه هذا الخطر. لذا وجب توفرها على القدرة لمواجهته كل أنواع الخطر البحري، فإذا كانت عاجزة عن ذلك فإنها لا تعد سفينة.

يميل الفقه العربي إلى الأخذ بهذا الاتجاه وذلك بعد إقراره من المحكمة الفرنسية سنة 1919. ورغم صمود هذا المبدأ وقتاً طويلاً باعتباره أهم معيار مميز للسفينة. فإن تحديد قابلية المنشأة لمواجهة الأخطار يظل يتميز بالذاتية إذ أن المحكمة تنفرد لوحدها بتحديداتها، وتحديد القاعدة الواجب تطبيقها. وقد لا يخلو الأمر من تحكم القاضي وما ينتج عنه من الابتعاد عن قواعد العدل والانصاف.

فمعيار مواجهة الخطر البحري وإن كان أساسياً في تحديد مفهوم السفينة في نظر الفقه الحديث، إلا أنه يجب أن لا يؤخذ على إطلاقه، فلا يمكن اعتباره حاسماً في تعريف السفينة ما دام أن معياري الملاحة البحرية ومواجهة الخطر البحري كافيين لوحدهما لتحديد السفينة.¹

ثانياً: الطبيعة القانونية للسفينة

لتحديد الطبيعة القانونية للسفينة يقتضي إدراجها ضمن طائفة قانونية، فإما تكون شخصاً أو مالاً.

1. السفينة شخص

ذهب بعض من الفقه لاعتبار السفينة من الأشخاص القانونية وذلك لتمتعها ببعض صفاته، كالاسم والموطن والجنسية كونها مقومات شخصية. فقد أخذ هذا الرأي السفينة

¹ دحمانى محمد الصغير، المرجع السابق، ص، ص، 43، 44.

على أساس أنها شخص كالشركات أو الجمعيات ووجبوا تطبيق أحكام هذه الطائفة عليها.

لكن هذا الرأي لم يلق اهتماما قانونيا، فمعظم التشريعات تعتبر السفينة مالا محلا للحق وليس شخصا.¹

2. السفينة مال

يتجه أغلبية الفقهاء والتشريعات الدولية والوطنية إلى اعتبار السفينة مال، وذلك لدخولها في نطاق التعامل بطبيعتها ويصح أن تكون محلا للحقوق المالية. ولكن قام اختلاف حول طبيعتها منقولا كانت أو عقارا.

أ. السفينة مال منقول

يرى هنا أن السفينة منقول بطبيعتها كونها ليست مستقرة بل هي معدة للانتقال من مكان لآخر دون تلف، فينطبق عليها وصف تعريف المنقول.

ونجد المادة 49 من القانون البحري الجزائري تنص على أن: "العقود المنشئة أو الناقلة أو المسقطة لحق الملكية أو الحقوق العينية الأخرى المترتبة على السفن أو حصصها، يجب أن تثبت تحت طائلة البطلان، بسند رسمي صادر من موثق...". كما جاءت المادة 56 المعدلة بالمادة 11 من القانون البحري الجزائري أيضا مؤكدة في اعتبار السفن أموالا منقولة حيث جاء فيها: "تعد السفن والعمارات البحرية الأخرى أموالا منقولة وتكون قابلة للرهن".²

¹ بوراس محمد، المبسط في القانون البحري الجزائري، النشر الجامعي الجديد، تلمسان، الجزائر، 2021، ص، 60.

² الامر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم.

ب. السفينة مال عقاري

قيل بعقارية السفينة كمال نظرا لانطباق العديد من أحكامه عليها، فهي مثل العقار يجوز رهنها رسميا، وهذا الرهن لا يرد إلا على عقار ولا تنتقل فيه الحيازة إلى الدائن المرتهن، ولا بد من تسجيل الحقوق العينية التي ترد عليها، كما أن إجراءات الحجز الواردة على السفن تقترب من إجراءات الحجز على العقار، وحقوق الامتياز التي ترد على السفينة تخول الدائن الممتاز تتبعها في أي يد كانت مثلها مثل حقوق الامتياز على العقارات¹.

ت. السفينة مال ذو طبيعة قانونية خاصة

يمكن ملاحظة وجود الازدواجية في الطبيعة القانونية للسفينة، فهي بالأساس منقول لامتلاكها جميع مقومات المنقولات، لكنها ولامتلاكها قيمة مالية معتبرة ودور فعال في التجارة والاقتصاد الوطني، فقد سميت بعقارات الأرض مما دفعها للخضوع لأحكام خاصة تتشابه مع النظام القانوني للعقار. ويتضح هذا النظام القانوني الخاص من خلال تلك النصوص القانونية التي يتضمنها القانون البحري من أحكام خاصة بها تختلف عن تلك التي تسري على المنقولات بصفة عامة.

فقد أوجب هذا القانون الشكلية والقيود على جميع التصرفات الواردة عليها، فيلزم إثبات كافة العقود المنشئة أو المسقطة لحق ملكية السفينة أو الحقوق العينية الأخرى بسند رسمي والا كان التصرف باطلا، كما لا يتم نقل ملكية سفينة جزائرية أو جزء منها إلى شخص أجنبي إلا برخصة مسبقة صادرة عن السلطة البحرية المختصة.

والسفينة يجوز رهنها رسميا، وهذا الرهن لا يرد إلا على العقارات ولا تنتقل فيه الحيازة إلى الدائن المرتهن. ولا بد من تسجيل الحقوق العينية التي ترد عليها كحق السكنى والارتفاق. كما أن إجراءات الحجز الواردة على السفن تقترب من إجراءات الحجز على

¹ أربوط وسيلة، المرجع السابق، ص، 360.

العقار، وحقوق الامتياز التي ترد على السفينة تخول الدائن الممتاز تتبعها في أي يد كانت مثلها مثل حقوق الامتياز على العقارات.¹

الفرع الثالث: خصائص وأنواع السفينة

للسفينة خصائص عدة متعها بها التشريع والفقهاء، فلها اسم، وموطن، ودرجة، وجنسية، وحمولة مقدرة. كما فيها أنواع خاصة وعامة تميزها عن بعضها من حيث الملكية والغاية... الخ. ويمكنها حصر هذه الخصائص والأنواع في هذا الفرع المقسم عليهم بالترتيب.

أولاً: خصائص السفينة

وهي حسب القانون خمس خصائص نبينها فيما يلي:

1. اسم السفينة

نصت المادة 16 من القانون البحري الجزائري على أن كل مالك سفينة ملزم بأن يختار اسماً لها يميزها عن غيرها من السفن أو العمارات البحرية الأخرى، وله مطلق الحرية في أن يختار الاسم الذي يرغبه دون أي قيد على ذلك سوى موافقة الجهة الإدارية المختصة. وذلك بهدف ضمان عدم تكرار الأسماء التي تحملها السفن مما قد يؤدي إليه تشابه أسماءها من مشاكل في العمل، فتعيين اسم السفينة يساعد على تحديدها على نحو ناف للجهالة بحيث يمكن حصر الحقوق والالتزامات عليها.

لكن يجوز للمالك تغيير اسم السفينة بموجب قرار من الوزير المكلف بالتجارة. ولكون تغيير الاسم يكون أحياناً وسيلة للاحتيال فيخضع كل من منح الاسم وتغييره لرقابة وموافقة السلطة الإدارية المختصة.

¹ أربوط وسيلة، المرجع نفسه، ص، 361.

اشتترطت المادة 16 أيضا و17 من نفس القانون¹ أن تكتب العلامات الخارجية بأحرف عربية ولاتينية، وأن يوضع اسم السفينة على مقدم السفينة وعلى كل طرف منها. ويوضع تحت اسمها الوارد على مقدمتها اسم ميناء تسجيل السفينة.

2. حمولة السفينة

يقصد بحمولة السفينة سعتها، وتقدر الحمولة بالطن الحجمي حيث يبلغ الطن الحجمي مائة قدم مكعب أو 2.830 متر مكعب، ولقد أشار القانون الجزائري في المادة 18 منه على اعتبار الحمولة من مقومات السفينة.²

وهناك نوعان من الحمولة طبقا للمادة 20 من القانون البحري ويتعلق الأمر بالحمولة الإجمالية والحمولة الصافية كنوعين وسنفصل كل منهما فيما يلي

أ- الحمولة الإجمالية الكلية

ووردت في نص المادة 20 من القانون البحري الجزائري للدلالة على مجموع فراغ السفينة بالنظر لأبعادها، بما في ذلك الأماكن المخصصة لإقامة أفراد الطاقم والفراغات المشغولة بآلات تسيير السفينة وتلك المشغولة للملاحة وإدارة منارات السفينة كحجرة القادة وحجرة الخرائط.³

ب- الحمولة الصافية

وهي مقدار الفراغ الذي يخصص فعلا لنقل البضائع أو الأشخاص، ولاعتبار حمولة السفينة عنصرا مميزا لتحديدتها، لذلك ألزمت المادة 06 من القانون البحري مالكي السفن بتثبيت حمولتهم القائمة أو الصافية بطريقة رسمية.

¹ مخلوف سامية، المرجع السابق، ص، ص، 16، 17.

² بوراس محمد، المرجع السابق، ص، ص، 67، 68.

³ بوحجيبة علي، المرجع السابق، ص، 42.

وبينت المادة 07 من نفس القانون كتابة حمولة السفينة الصافية بالأحرف العربية واللاتينية على الجهة الخلفية من كبرى عوارض ظاهر السفينة أو من الجانب الأمامي لها حيث يمكن لأي شخص معين الاطلاع عليه بسهولة. كما أوجبت المادة 10 من القانون البحري على مالك السفينة أن يثبت في طلب تسجيل حمولة السفينة الصافية وحمولتها القائمة.

وقد عهد القانون لمؤسسة الموانئ والمناير تقدير حمولة السفينة، فهي ضرورية لتحصيل الرسوم ويتحدد على أساس حمولة السفينة، مثل رسوم الموانئ والأرصفة ورسوم الإرشاد. كما تتخذ أساساً لتحديد و لتقدير أجرة النقل في حالة إبحار السفينة، وأساساً للتعويض المستحق للناقل نظير التأخير في الشحن والتفريغ، وأساساً لتحديد مسؤولية مالك السفينة.¹

3. درجة السفينة

تكون لكل سفينة درجة أو مرتبة، وتكون من الدرجة الأولى أو الثانية أو الثالثة. فهي تقييم للسفينة حسب معيار تقدير يكون بمقدار متانتها وكيفية بنائها ومدى قدرتها على مواجهة الأنواء، واستيفائها لشروط السلامة في البحار.

ويقوم بهذا التقييم شركات عالمية شهيرة تسمى بشركات الإشراف أو تصنيف السفن، وأهمها شركة "اللويذز" وشركة "فيريتاس" الفرنسية، وتتولى هذه الشركات بواسطة خبراء يعملون لديها اختبار السفينة وإعطاء مالكيها شهادة ذات قيمة دولية بدرجة سفينته. ويبدأ هذا الاختبار منذ بناء السفينة ويستمر أثناء حياتها، وذلك للتأكد من استمرار جدارتها بالمرتبة التي حصلت عليها. وحصول السفينة على درجة معينة من إحدى شركات

¹ محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقاً للأنظمة المقارنة، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، السعودية، 2012، ص، 52.

الإشراف يعد قرينة قانونية على صلاحيتها للملاحة، وإن كانت هذه القرينة قابلة للإثبات.

وقد يحدث العكس كأن تخطئ هذه الشركات في تقدير درجة السفينة، رغم حرصها على الدقة في عملها. فتكون عند ذلك مسؤولة عن الضرر المترتب على خطئها، ومسئوليتها في هذه الحالة تعاقدية من قبل من تعاقد معها، ولكن هذه الشركات قد تواترت على تضمين عقودها شرط الإعفاء من المسؤولية.

أما بالنسبة للغير الذي تعاقد مع مالك السفينة أو تجهزها اعتمادا على البيانات الواردة في سجل الشركة، فمسئوليتها اتجاهه هي مسؤولية تقصيرية إذا استطاع أن يثبت خطئها. وفي هذه الحالة لا تستطيع أن تحتج عليه بشرط الإعفاء.¹

4. موطن السفينة

يجب أن تتخذ كل سفينة موطن معين، ويكون هو الميناء الذي تم فيه تسجيلها. وذلك حسب المادة 17 من القانون البحري الجزائري التي جاء فيها: "... ويكون ميناء تسجيل السفينة هو المكان الذي تم تسجيلها فيه ويجب أن يشار إلى اسم ميناء التسجيل تحت اسم السفينة".²

ويمكن أن يختلف ميناء تسجيل السفينة عن ميناء استغلالها (ميناء التجهيز) الذي تباشر فيه السفينة نشاطها، إذ لا يشترط تسجيلها في نفس ميناء استغلالها.

لا يجوز للسفينة أن تتخذ أكثر من موطن واحد. كما لا يمكن للسفن الأجنبية التسجيل في ميناء جزائري كموطن تسجيل لها إلا بعد شطبها من دفتر تسجيلها الأجنبي³، وذلك حسب المادة 47 من القانون البحري الجزائري.

¹ محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص، ص، 53، 54.

² الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم.

³ محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص، 54.

ولتحديد الميناء موطن السفينة أهمية كبيرة، فمن جهة يجب على جميع تصرفاتها الواردة تدون في سجل تسجيلها المتواجد في موطنها. ومن جهة أخرى فإنه من خلال المواطن يتم تحديد المحكمة محل الاختصاص والقانون الواجب تطبيقه في المنازعات. ولتحقيق هذه الأهمية فقد ألزم مالكاها بوضع اسم الميناء المواطن تحت اسم السفينة الوارد على مقدمتها.¹

5. جنسية السفينة

تمنح الجنسية أصلا للأشخاص القانونية دون الأموال. غير أن المتفق عليه في التشريعات البحرية الحديثة هو تمتع السفينة بجنسية دولة ما، وذلك لأهمية السفينة من حيث التجارة والاقتصاد. فهي مال متنقل، وخاصة السفن التجارية من دولة إلى دولة أخرى، وقد تتواجد بأعالي البحار حيث لا سيادة لدولة.

من ثمة ضروري أن تحمل السفينة جنسية دولة معينة تكون مسؤولة عنها في أعالي البحار وتحدد حقوقها وواجباتها في زمن السلم أو الحرب، وتعطيها الحق في رفع علم دولتها وتمتعها بحمايتها. كما أن عنصر الجنسية يحدد القانون الواجب التطبيق على الوقائع التي تحدث على ظهر السفينة.

توجد معايير عدة تؤخذ منها كل دولة ما يناسبها عند وضع معايير منح جنسيتها للسفن. فالقاعدة المتفق عليها ما بين الدول هي أنه لكل دولة الحرية في تحديد شروط اكتساب السفينة لجنسيتها، وهي الشروط التي ترى فيها الدولة ضمانا تكفل ولاء السفينة لها.²

¹ بوراس محمد، المرجع السابق، ص، 71.

² بوحجيبة على، المرجع السابق، ص، ص، 49، 50.

ثانياً: أنواع السفن

مع التطور الملحوظ في صناعة السفن وتعدد أشكالها وغايات استعمالها، ولتفريق القواعد القانونية الخاصة، فقد قسمها القانون إلى نوعان نذكرهما في هذا الفرع

1. السفن العامة

تضم السفن المخصصة للخدمة العمومية للدفاع الوطني والتي يقودها ريان تابع لبحرية الدولة ومركبة من طاقم خاضع للسلطة العسكرية وهي سفن حربية سواء الغواصات أو سفن الدولة التي تؤدي خدمة سلاح البحرية... الخ من جهة. وتضم من جهة أخرى السفن العامة المخصصة للخدمة العمومية الخاصة كالأرصاد الجوية، الجمارك، الشرطة، والخاضعة لسلطة موظف مدني للدولة وذات طاقم تحت تصرف الدولة أو أحد ممثليها.

2. السفن الخاصة

وتضم كل السفن المتبقية الأخرى المخصصة لأغراض تجارية أو خدماتية خاصة بالنقل والتي يمتلكها الأشخاص أو الحكومات على حد سواء. ويعتمد هذا التصنيف على نوع الخدمة التي تؤديها السفينة أو الغرض منها، خاصة مع التطور الذي مس الملاحة التجارية والأهمية المعطاة لسفن الخدمة العمومية الخاصة.¹

المطلب الثاني: مفهوم الخسارة البحرية

يقصد بالخسارة البحرية إقدام ريان السفينة بالتضحية بالبضاعة المشحونة على ظهرها أو إلقاء جزء من السفينة من أجل تأمين سلامة الرحلة البحرية وإنقاذها من خطر مشترك يهددها.

¹ مخلوف سامية، المرجع السابق، ص، 15.

الفرع الأول: الأصل التاريخي لنظام الخسارة البحرية

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

أولاً: في العصر القديم

بسبب المشاكل التي تتعرض لها السفينة في البحر وبالأخص في هذا العصر أين كانت مجرد سفينة خشبية تسير بالأشعة غالباً، يجد الریان نفسه مضطراً لإلقاء بعض الحمولة في البحر من أجل إنقاذها من الغرق. ولتقادي حدوث اللاد في أن يتحمل صاحب البضاعة المضحي بها وحده الخسارة، ويتجسد هذا الشعور مع فكرة تعاون أفراد الجماعة الإنسانية فيما بينهم على حماية إرسالياتهم البحرية من الأخطار البحرية التي تهدد أموالهم بشكل يوفّر بالنهاية نوعاً من الحماية ضد أخطار البحر.¹ لذلك فإن دراستنا للتنظيم القانوني للخسائر البحرية المشتركة في العصر القديم تدفعنا لذكر الجماعات البشرية التي كانت تشكل المحاور الحضارية لذلك العصر وفق التفصيل التالي:

1- لدى الفراعنة

رغم أن الحفريات التي قامت بها الهيئات الأثرية حديثاً دلت على أن الفراعنة هم أول من قاموا ببناء السفن وركبوا البحار والأنهار في عصر ما قبل التاريخ إلا أنهم لم يعرفوا التنظيم القانوني لقواعد الخسائر البحرية، وذلك لتسوية الآثار التي تتجم عن حوادث البحر التي تحدث بلا الرساليات البحرية (وسائل ملاحية وشحنات).

¹ حسان سعاد، نظام الخسائر المشتركة في القانون البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد4، دون المجلد، دون بلد، ص، 248.

لذلك لم يعرف الفراغ التنظيم القانوني للخسائر البحرية وكيفية تسويتها، ولم تسن عندهم التشريعات الكفيلة بتنظيم تلك الخسائر وتسويتها، بل اقتصر الأمر على بناء السفن وركوب البحر والأنهار فقط.¹

2- لدى الفينيقيين

قامت الحضارة الفينيقية في سواحل سوريا ولبنان، وسادت البحر الأبيض المتوسط شرقاً من صور على الساحل اللبناني غرباً حتى قرطاج في شمال أفريقيا، وكانت أعظم دولة بحرية في العالم آنذاك. حيث أوجد الفينيقيون قاعدة العوار، وبموجبها تم تقسيم هذه الخسارة بين أصحاب المصالح في الرسالة البحرية، حتى لا يتحملها شخص واحد لأن النفع قد عم على الجميع.²

فقد خلقوا لنا نظام (الرمي في البحر) والذي يتمثل بأن "الريان إذا قام برمي البضاعة في البحر من الشحنة التي تحملها السفينة بقصد تخفيف حمولتها وإنقاذها من الخطر الذي يهددها، ولصاحب البضاعة التي تم رميها الرجوع بالتعويض على الريان وباقي الشاحنين للمطالبة بقيمة ما أفادوه من هذه التضحية".

لقد وضع قانون (رودس -نظام الإلقاء في البحر-) عام 916 قبل الميلاد. وهو ما كان نتيجة لحضارة الفينيقيين البحرية العريقة التي شيدها على جزيرة (رودس). ويشترط هذا القانون مجموعة من الشروط والتي ما يزال مفعولها سارياً في القوانين البحرية المعاصرة. هذه الشروط تتجلى فيما يلي:

- يجب أن تكون التضحية ضرورية ولا مناص منها.
- يجب أن يحصل الضرر للغير أثر هذه التضحية.

¹ حسن حرب للصامصة، تسوية الخسائر البحرية المشتركة في الفقه الاسلامي والقانون البحري الدولي -دراسة مقارنة-، دار الخليج، عمان، الأردن، 2009، ص، ص، ص، 12، 13.

² حسان سعاد، المرجع السابق، ص، 249.

- يجب أن تتوفر علاقة سببية بين الخطر المهدد والضرر الحاصل للغير.
- يجب أن تهدف التضحية لتحقيق السلامة العامة.¹

3. لدى الرومان

لقد اخذ الرومان "نظام الخسارة البحرية المشتركة" عن قانون "رودس" (نظام الإلقاء في البحر)، وبموجبه فإن الخسائر التي تحدث نتيجة إلقاء بعض البضائع في البحر لتخفيف حمولة السفينة لإنقاذها من خطر الغرق يجب أن يساهم فيها كل من أنقذت بضاعته، أو عاد عليه خير ونفع جراء ذلك، وذلك كتعويض لمن أصابته خسارة جراء حصول التضحية. وبناء على ذلك لعب الرومان دوراً رئيسياً وأصيلاً في إرساء بدايات التنظيم القانوني للخسائر البحرية المشتركة من حيث تحديد أحكامها وقواعد تسويتها.²

ثانياً: في العصر الوسيط

اتسمت العصور الوسطى (600 ق.م - 1600 م) بتطور العديد من الأنظمة البحرية وخاصة بعد حركة الكشوف الجغرافية وظهور الرأسمالية التجارية وسقوط النظام الإقطاعي، وقد انتقل إليهم نظام الخسارة البحرية من العصور القديمة بنفس منطقته وجوهره، إلا أنه أصبح أكثر شيوعاً واستقراراً من ذي قبل.³ حيث جرت العديد من المحاولات القانونية في هذه المرحلة، لإرساء تنظيم قانوني لأحكام الخسائر البحرية المشتركة وتسويتها على المستويين الأوروبي منها والإسلامي من خلال ما يلي:

¹ حسن حرب للصامصة، المرجع السابق، ص، 13.

² كريم عبد السلام، تاريخ نظام الخسائر البحرية المشتركة، الموقع الإلكتروني: www.jordan.lawyers.com، شوهده بتاريخ 2022/05/15، على الساعة 14:23.

³ طارق سيف، الخسارة البحرية المشتركة (العوارية العامة)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2004، ص، 2، 3.

1- لدى الأوروبيين

لقد ازدهرت الملاحة البحرية في مرحلة العصر الوسيط بالنسبة للقسم الأوروبي ازدهارا كبيرا بفضل الحركة والنشاط التجاري الواسع بين الشرق والغرب. وقيام الحروب الصليبية بين العرب والأوروبيين حيث كان يتم نقل الجنود والمؤن بين غرب البحر الأبيض المتوسط وشرقه، ومن هذا نستخلص أن خلال هذا العصر ظهرت مجموعات شهيرة هي:

أ- مجموعة مرشد البحر

وترجع إلى القرن السادس عشر، وقد وضعت في مدينة روان بشمال فرنسا، وتشمل على أحكام تفصيلية للتأمين البحري.¹

ب- مجموعة قواعد أوليرون

وأطلقت عليها تسمية مجموعة قواعد أوليرون نسبة إلى جزيرة أوليرون الفرنسية التي كانت فيها محكمة بحرية. ويرجع تاريخها إلى القرن الثاني عشر ميلادي أين دونت في أحكام القضاء البحري الفرنسي، فتضمنت هذه المجموعة بعض القواعد التي تمثل التنظيم القانوني للخسائر البحرية وتسويتها وضمت أيضا بعض قواعد الرمي بالبحر.²

ج- مجموعة قنصلية البحر

يعود تاريخ هذه المجموعة إلى القرن الحادي عشر الميلادي، ودونت في مدينة (برشلونة) الإسبانية، وقد عالجت نوعين من أنواع الخسائر لاعتبارها أهم ما عرفته تلك المرحلة، ويتعلق الأمر بكل من الرمي والجنوح الاختياري. وفي هذا الخصوص نصت

¹ محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص، 41.

² بوحجيلة علي، المرجع السابق، ص، 11.

على أنه: "إذا كان معظم التجار قد اتفقوا على الرمي، كان بالإمكان القيام بالرمي، وفي هذه الحالة الكل يشارك في الخسارة التي تنتج عن الفعل".¹

2- لدى المسلمين

لقد شهد هذا العصر التنظيم الإسلامي لنظام الخسارة البحرية في صورة اجتهادات فقهية وردت في المذاهب الإسلامية مثل الشافعية والحنبلية والحنفية والملكية، لتعالج جميع المسائل التي يثيرها حدوث الخسائر البحرية وكيفية معالجة ما ينجم عنها من آثار وتسوية ما يطرأ من خصومات.²

ثالثاً: في العصر الحديث

اكتملت في هذا العصر مظاهر تنظيم نظرية الخسائر البحرية، وارتبط ذلك بنمو الملاحة البحرية وازدهار وسائلها الفنية مع استبدال السفن الشراعية بالبخرية ومن أهم مميزات هذا العصر:

- صدور التقنين الفرنسي الذي أطلق عليه "أمر البحرية" وذلك سنة 1681م، والذي شكل بداية وضع قواعد مستقرة للتنظيم القانوني للخسائر البحرية التي كانت معظم أحكامه هي من لعادات البحرية. وقد اعتمدت على أحكام هذا الأمر الملكي من قبل التقنين التجاري الفرنسي الصادر في عام 1807.
- وبعدها في بريطانيا أين كان للقضاء الإنجليزي دور فعال في إرساء التنظيم القانوني للخسارة البحرية، خاصة بعد صدور قانون التأمين البحري الإنجليزي سنة 1906.
- كما كان لقواعد يورك وأنفوس سنة 1877 الدور الكبير في توحيد قواعد القانون البحري والملاحة البحرية الحديثة، حيث لاقت هذه القواعد نجاحاً كبيراً لدى

¹ محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص، 42.

² حريز أسماء، المرجع السابق، ص، 12، 13.

معظم الدول واخذت بها الكثير من التشريعات الحديثة. وقد اهتمت بذلك الدول العربية كغيرها من الدول وكانت مصر أولى الدول في هذا الاهتمام من خلال القانون البحري المصري لسنة 1883 م وتتبعها سوريا ولبنان والأردن، والجزائر خاصة في الامر رقم 80\76 الصادر في 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم.¹

- كما وعرفها أيضا القانون التجاري البحري الأردني في المادة 258 رقم 12 لسنة 1972، الخسائر البحرية على أنها: "هي كل ما يطرأ أثناء الرحلة البحرية على السفينة أو المحمولة من أضرار أو هلاك وكذلك كل ما قد يدفع لتأمين سلامة الرحلة من نفقات استثنائية أو غير مألوفة"².

الفرع الثاني: تعريف الخسائر البحرية

قد تتعرض السفينة وهي في البحر لخطر يهددها بسبب زيادة حمولتها أو لتعرضها لحوادث البحر كالعواصف والجنوح وغيرها، ولتخلصها من هذا الخطر يقتضي من الريان في سبيل ذلك إعادة تقويمها ولا يكون ذلك الا بتخفيف حمولتها مثلا أو بإنفاق مصاريف تكون على شكل مكافأة أو مساعدة.

أولاً: تعريف الخسائر البحرية لغة

خسائر: مفردها خسارة. وتجمع على خسارات

فعلها خسرت. خسرت التاجر: غبن في ماله، ونقص ماله فيها. فالخسائر تعني نقص التجارة أو هلاكها أو بعضها، أي التلف أو العوار.

¹ حسان سعاد، المرجع السابق، ص، 250.

² كريم عبد السلام، الخسائر البحرية المشتركة، الموقع الالكتروني: [www. Jordan.lawyers.com](http://www.Jordan.lawyers.com) ، شوهد

بتاريخ 2022/05/15، على الساعة 12:50.

البحرية، أصلها البحر: الماء الواسع الكثير، ويغالب في الملح، البحري، الملاح، وكل منسوب الى البحر.

البحرية: عدة الدولة في البحر من سفن وغواصات وطائرات وجنود

وبهذا فالمدلول اللغوي للخسائر البحرية هو: كل نقص أو هلاك يصيب البضاعة أو وسائل الملاحة التي تمثل المصالح المشتركة للتجار في الإرسالية البحرية.¹

ثانياً: تعريف الخسائر البحرية اصطلاحاً

فقد عرفت على أنها كل ما يطرأ على المصالح الممثلة في الإرسالية البحرية أثناء الرحلة من ضرر، أو هلاك أو نفقات استثنائية، و غير مألوفة تؤدي إلى مطالبة باقي أصحاب تلك المصالح بالمساهمة فيها لأنهم استفادوا من تلك التضحيات.²

كما عرفها المشرع الجزائري في المادة 300 من القانون البحري الجزائري: "تعد بمثابة خسائر مشتركة كل ضحية أو كل مصروف غير عادي أنفقه الريان أو شخص آخر قائم مقامه بصفة اختيارية ومعقولة لإنقاذ السفينة من خطر مشترك وكذلك البضائع الموجودة على متنها وشحنها".³

الفرع الثالث: الأساس القانوني لنظام الخسارة البحرية

أخفق القانونيون في رد نظام الخسارة البحرية إلى أي من أنظمة القانون المدني، فرغم المناقشات العديدة فقد استقر الرأي على أن نظام الخسارة المشتركة هو نظام بحري أصيل يستمد أصله من ضرورات الملاحة البحرية والميل نحو تفادي الأخطار والتقليل من الآثار المالية لها.

¹ حسن حرب اللصامصة، المرجع السابق، ص، 62.

² الزاهي عمر، نظام الخسائر البحرية المشتركة، مذكرة ماجستير، تخصص: قانون خاص، جامعة بن عكنون، الجزائر، 2013، ص، 06.

³ الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم.

وقد أرجع العديد من القانونيين نظام الخسارة إلى وجود ما يشبه الرابطة التعاونية بين أطراف المخاطرة البحرية المشتركة تؤسس إلى اتحاد مصالحهم في نجاح الرحلة واشتراكهم في المخاطر والظروف التي يتعرضون إليها والتي تتعلق بالسلامة البحرية التي يعود نفعها الضمني على جميع الأطراف وهذا هو الرأي الراجح.¹

ولكن برز اختلاف فقهي حول تحديد أساسها القانوني للخسائر البحرية وقد انحصرت هذه الاختلافات الفقهية الى الآراء التالية:

أولاً: مذهب الفضالة

يقصد بالفضالة: "أن يتولى شخص عن قصد القيام بشأن عاجل لحساب شخص آخر، دون أن يكون ملزماً بذلك". وأركان الفضالة هنا اثنان، مادي يتمثل في قيام فضولي بشأن عاجل لشخص لآخر، ومعنوي يتمثل بأن قصد الفضولي من قيامه بهذا الشأن العاجل مصلحة رب العمل. وركن قانوني يتمثل بأن من قام به الفضولي إزاء هذا الشأن العاجل، قد قام به دون أن يكون ملزم به ولا موكلاً فيه ولا منهيًا عنه. والريان هنا مكان الفضولي يرعى مصالح الشاحنين عندما يقدم على فعل التضحية.²

لكن ما يعيب على هذا الاتجاه أن الريان يكون ملزماً بفعل التضحية والتزامه هو التزام قانوني، في حين أن الفضولي يتدخل بشأن عاجل لحساب رب العمل ويستوي أن يكون هذا العمل تصرف قانوني أو عملاً مادياً. لذلك فإن هذا المذهب لا يصلح كأساس لنظام الخسارة المشتركة خاصة وأن نظام الفضالة ظهر بعدها بكثير، وبالتالي فشل هذا الاتجاه في تحديد الأساس القانوني.³

¹ محمد ابن أحمد، نظام الخسائر المشتركة في القانون البحري الجزائري مقارناً، رسالة دكتوراه، تخصص قانون أعمال، جامعة وهران 02، الجزائر، 2016، ص، ص، 40، 41.

² حسن حرب اللصامصة، المرجع السابق، ص، ص، 77، 78.

³ حسان سعاد، المرجع السابق، ص، 250.

ثانيا: مذهب الإثراء بلا سبب

عرف المشرع الجزائري في المادة 141 "كل من نال عن حسن نية من عمل الغير أو من شيء له منفعة ليس لها ما يبررها يلزم بتعويض من وقع الإثراء على حسابة بقدر ما استفاد من العمل أو الشيء" من القانون المدني.¹

ويرى أنصار هذا المذهب أن الخسارة البحرية نشأ عنها إثراء يجنيه أصحاب البضائع التي تم إنقاذها على حساب من ألقيت بضائعهم دون سبب مشروع، وبالتالي فنظام الخسارة البحرية ما هو إلا تطبيق للقواعد العامة للإثراء بلا سبب أو ما يعرف بالكسب غير المشروع.

ويخصوص أركان الإثراء بلا سبب فقد نصت عليها المادة 141 من القانون المدني الجزائري وتتمثل فيما يلي:

1- إثراء المدين

فلا بد أن يتحقق إثراء المدين سواء كان إثراء ماديا وهو الأغلب، أو كان إثراء معنويا، وسواء كان الإثراء إيجابيا وهو الأصل أو كان سلبيا، وسواء كان الإثراء بطريق مباشر من الدائن إلى المدين أو بواسطة شخص ثالث.

2- افتقار الدائن

ويجب أن يكون هذا الافتقار مترتبا على إثراء المدين، أي أن تقوم بينهما علاقة سببية، فإذا قام شخص بإنشاء حديقة في منزله وجملها تجميلا جعل منزله جاره ترفع

¹ الأمر رقم 58/75 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق 26 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-10، المؤرخ في 20 جوان 2005، والقانون رقم 07-05، المؤرخ في 13 ماي 2007، المتضمن القانون المدني الجزائري.

قيمتها، فإن الجار يكون قد أثرى بارتفاع قيمة منزله، ولكن من أنشأ الحديقة لم يفتقر بإنشائها إلا لمنفعة نفسه.

3- انعدام السبب القانوني

فيجب أن يكون الإثراء أو الافتقار ناشئاً عن عقد أو فعل غير مشروع أو عن أي سبب قانوني آخر كالتقادم، أو حجية الشيء المقضي به.

4- شرط حسن النية في القانون المدني الجزائري

باستراط حسن النية لدى المشتري، خالف القانون المدني الجزائري القوانين العربية الأخرى التي لم تشترط مثل هذا الشرط كالقانون المدني المصري والقانون السوري والليبي والعراقي.¹

ولكن وبالقياس على هذه الشروط والأركان على نظام الخسارة البحرية نلاحظ انعدام شرط إثراء المدين بمعنى هناك افتقار وخسارة من جهة وليس هناك إثراء من جهة أخرى. أي غياب رابطة السببية المباشرة ما بين الافتقار والإثراء، كذلك وجود السبب القانوني المشروع وهو تحقق الخطر المحقق بالسفينة وحمولتها. وبالتالي يبقى هذا المذهب استناد ضعيف لا يمكن التأسيس عليه.

ثالثاً: مذهب الاتفاق الضمني بين المجهز والشاحنين

أو ما يعرف أيضاً بمذهب الوكالة الضمنية. ويقوم هذا الأساس على أن الخسائر البحرية هي تطبيق لاتفاق ضمني بين أصحاب المصالح الممثلة في الإرسالية البحرية (المجهز والشاحنين)، ويشتركون بموجبه على تحمل المخاطر التي تتعرض لها الإرسالية البحرية. ويعتبر الريان ممثلاً قانونياً لهم، وله بمقتضى هذه النيابة أن يتصرف وقت الخطر لمصلحتهم المشتركة.

¹ حريز أسماء، المرجع السابق، ص، ص، 43، 44.

مستدتين في ذلك إلى التطور التاريخي الذي مرت به الخسارة البحرية عبر العصور، والذي عزز هذه الفكرة قواعد أوليرون وشرط الإذن الذي جاءت به قنصلية البحر.

لكن رغم ذلك إلا أنه لا يمكن الأخذ بهذه النظرية كون أن الريان ليس ممثلاً قانونياً للشاحن، خاصة إذا كان هذا الأخير متواجد على متن السفينة فلا يجوز أن يكون ممثلاً عن الأصل في ظل تواجد الأصل.

لكن ومع وجود النص القانوني الذي يقرر هذه القاعدة، لم تفلح النظريات السابقة في أن تكون الأساس المقنع لنظام الخسائر البحرية، فنص القانون هو الأساس حتى الفينيقيين لما أوجدوا هذا النظام قاموا بتشريعه، وبما أن القانون قديماً أكد على ضرورة أن تكون هناك مشاركة لكيلا يتحمل العبء شخص واحد فقط نص على ذلك بنص صريح، لهذا لا داعي لاختلاف النظريات حول هذه المسألة.¹

ملخص المبحث:

عالجنا من خلال دراستنا لموضوع نظام الخسارة البحرية كل الأنظمة التاريخية عبر مختلف العصور القديمة، الوسطى، الحديثة. باعتباره نظام بحري أصيل أساسه النص القانوني، ولتطبيق هذا النظام كان لا بد من تسليط الضوء على كل أنواع الخسارة البحرية.

¹ حريز أسماء، المرجع نفسه، ص، ص، 45، 46.

المبحث الثاني: أنواع الخسارة البحرية

نص المشرع الجزائري في المادة 301 من القانون البحري الجزائري على أنه "لا تقبل كخسائر مشتركة إلا الأضرار والخسائر التي تصيب ماديا الأموال المرتبطة بها في الرحلة وكذلك المصاريف المدفوعة عنها وذلك عندما تكون الأضرار أو الخسائر أو المصاريف الناتجة مباشرة عن فعل الخسائر المشترك"¹.

ومنه فإن الخسائر البحرية تنقسم إلى:

المطلب الأول: الخسائر المادية

ويقصد بها كل الأضرار المادية التي تلحق السفينة أو الشحنة بسبب فعل الخسارة، واستبعد المشرع بصيغة صريحة الأضرار والخسائر غير المباشرة في المادة 302 من القانون البحري الجزائري "لا تقبل الخسائر المشتركة الأضرار والخسائر الغير مباشرة مهما كانت وخاصة تلك التي تنتج عن تأخر السفينة أو الفرق في ثمن البضاعة أو خسائر الصفقة"².

وتنقسم الخسائر المادية بدورها إلى قسمين:

الفرع الأول: الأضرار اللاحقة بالبضائع

وبمس هذا النوع من الخسائر البضائع فقط، وفيها عدة أنواع نذكر منها الأربعة التالية:

أولا: الرمي في البحر

وتعتبر من أشهر وأقدم الطرق التي كان يتم استعمالها في حالة تعرض السفن لخطر الغرق أو الجنوح، حيث كان يستخدم قديما لتخفيف الحمولة من السفن الشراعية. لكنها

¹ الامر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم.

² الامر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم.

تراجعت كثيرا في التقنين الحديث مع تطور صناعة السفن ووجود قواعد لحمولة السفينة، فلا تتعدى خط الشحن المتفق عليه.

ولا يعتبر الرمي في البحر خسائر بحرية إلا في إحدى الحالتين:

_ إذا ما تم الرمي على سطح السفينة إلا إذا كانت طبيعة البضائع لا تقبل التخزين على السطح أو تم الاتفاق مع الشاحن على عدم وضع البضائع على السطح.

_ إذا كانت البضائع التي يتم رميها خفيفة.¹

ويجب على الربان أن يحرر محضرا يخص القرار الذي صدر بشأن الرمي متى أمكن ذلك حسب المادة 316 من القانون البحري الجزائري: " لا تقبل ضمن الخسائر المشتركة الأضرار والهلاك والمصاريف التي أصابت البضاعة والتي تحرر لها وثيقة الشحن أو وصل من الربان أو التي تم التصريح بها عمدا بقيمة أقل من قيمتها الحقيقية. غير أن البضاعة تساهم في الخسائر المشتركة حسب قيمتها الحقيقية في حالة ما إذا تم إنقاذها"².

ثانيا: إطفاء الحريق

تعتبر من قبيل الخسائر البحرية الأضرار التي تلحق البضائع بسبب الإجراءات التي تتخذ لمنع انتشار أو إطفاء الحريق الذي يشب على ظهر السفينة حتى لا يأتي على بقية البضائع بسبب الماء أو غيره من المواد التي تستخدم لإطفاء الحريق. وهذا ما أقرته القاعدة رقم (3) من قواعد يورك وأنفوس الخاصة بإطفاء الحريق على ظهر السفينة، وتكون بشروط أن تكون النار التي تخمد حقيقة لا مجرد دخان.³

¹ كريم عبد السلام، الخسائر البحرية المشتركة، الموقع الإلكتروني: [www. Jordan.lawyers.com](http://www.Jordan.lawyers.com)، شوهود بتاريخ 2022/05/30، على الساعة 22:25.

² الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم.

³ الزاهي عمر، المرجع السابق، ص، ص، 56، 57.

ثالثاً: استعمال البضاعة كوقود

قد ينفذ وقود السفينة؛ فيستعمل الريان بعض البضائع المشحونة كوقود، وتعتبر هذه التضحية بالبضاعة خسارة بحرية يشترط لها أن تتعرض السفينة للخطر بسبب نفاذ الوقود وألا يكون هذا النفاذ ناشئ عن خطأ من المجهز أو الريان.¹

فمثلاً بالنسبة لقواعد يورك أنتويرب لعام 1994 فإن حالة استعمال البضائع كوقود لإتاحة إكمال السفرة من صور الخسائر البحرية، بالإضافة لاستخدام مهمات السفينة ومؤونها وقوداً لها.²

رابعاً: تفريغ البضائع للتخفيف عن السفينة أو تعويمها

إذا كانت السفينة بحاجة إلى تخفيف حمولتها لتفادي خطر وكان لا بد لذلك من تفريغ بعض البضائع على أطواف أو كان هذا التفريغ لأجل تعويم السفينة بسبب جنوحها، فيلجأ الريان لعملية التفريغ وإجراءاتها باعتبارها من أعمال التضحية الاختيارية التي تقع في سبيل السلامة العامة.³ وفي هذه الحالات إذا كانت البضائع قد تعرضت لهلاك أو تلف بسبب التفريغ وإعادة الشحن فالخسائر البحرية هنا وتوزع على الجميع. وقد تطرقت إلى هذه الصورة القاعدة (8) من قواعد يورك وانفرس 2004.⁴

الفرع الثاني: الأضرار اللاحقة بالسفينة

من قبيل الخسائر البحرية فالأصل أن الناقل يلتزم ببذل كل ما بوسعه لإكمال الرحلة البحرية، فمن واجبه إبقاء الرحلة البحرية سالمة. فحدوث خطر ما يدفع الريان للتضحية

¹ مدونة مرجع الالكترونية، أنواع الخسائر البحرية المشتركة، الموقع الالكتروني: www.marje3.com، شوهده بتاريخ 2022/05/20، على الساعة 23:22.

² حسن حرب للصامصة، المرجع السابق، ص، ص، 100، 101.

³ عبد القادر حسن العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار النشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2015، ص، ص، 562، 563.

⁴ محمد ابن أحمد، نظام الخسائر، المرجع السابق، ص، 87.

ببعض أجزاء السفينة كتضحية اختيارية منه، مما يترتب عليه هلاك معدات السفينة المضحي بها.

أولاً: التضحية بملحقات السفينة

تعتبر من الخسائر البحرية التضحية بكل أو بجزء من ملحقات السفينة لتفادي خطر قد تتعرض له، وقد تأخذ هذه التضحية صورتان:

أ- إلقاء بعض ملحقات السفينة لتخفيف حمولتها.

ب- استعمال بعض ملحقات السفينة كوقود لها في حالة نفاذ الوقود.¹

ثانياً: الجنوح العمد

قد يعتمد الريان الجنوح بالسفينة على الساحل بحيث تتوقف عن مواصلة سيرها، تفادياً لاصطدامها بعوائق قاع البحر كالصخور مثلاً أو لعدم قدرتها على البقاء في البحر لأي سبب آخر، ويشترط في هاته الحالة أن يكون الجنوح إرادياً، لأنه لو كان الجنوح حتمياً فيعتبر من الخسائر البحرية الخاصة. ويؤدي هذا الإجراء بدوره لعدة إجراءات وعمليات لإعادة تعويم السفينة.²

ثالثاً: الأضرار الناشئة عن زيادة سرعة السفينة

قد يقرر الريان زيادة سرعة السفينة لتقومها بعد جنوحها، فيترتب على ذلك هلاك أو تلف أشرعتها أو آلاتها أو مراحلها. ويعد هذا الهلاك أو التلف خسارة بحرية إذا كان لزيادة السرعة طابع استثنائي محض أملته السلامة العامة.

¹ حريز أسماء، المرجع السابق، ص، 94.

² محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص، 335.

وأين تكون السفينة الجانحة في هذه الحالة، فيعمل الريان طواعية على رفع الأشرعة بأقصى ما يمكن لتدفع الرياح السفينة. وفي حالة السفينة البخارية فيحرك الريان الماكينات بسرعة عالية حتى تتمكن من تحريك السفينة من الرمال.¹

المطلب الثاني: الخسائر النقدية

يقصد بالخسارة النقدية في القانون البحري التجاري كل المصروفات الاستثنائية التي ينفقها الريان لتأمين الرحلة البحرية ويشترط في هذه المصاريف أن تكون استثنائية بطبيعتها أو تكون مصاريف عادية ولكن تم إنفاقها بسبب حادث استثنائي أو كانت مصاريف بديلة.²

وقد أشار إليها المشرع الجزائري في المادة 301 من القانون البحري الجزائري: " لا تقبل كخسائر مشتركة إلا الأضرار والخسائر التي تصيب مادي الأموال المرتب بها الرحلة وكذلك المصاريف المدفوعة عنها وذلك عندما تكون هذه الأضرار أو الخسائر أو المصاريف ناتجة مباشرة عن فعل الخسائر المشتركة".³

ولهذه النفقات صور نذكرها فيما يلي:

الفرع الأول: خسائر النفقات الاستثنائية

وهي المبالغ التي تنفق وتكون بحكم طبيعتها نفقات استثنائية، أي أنها تنفق عندما تتعرض الإرسالية البحرية لخطر يهددها حيث ينفقها مالك السفينة في سبيل إنقاذها، كتعرضها للغرق أو الجنوح أو الحريق. وذلك في سبيل السلامة العامة.⁴

¹ بختي حفيظة، نظام الخسائر البحرية المشتركة، مذكرة ماجيستير، تخصص قانون أعمال، جامعة بن عكنون، الجزائر، 2013، ص، 61.

² محمد ابن أحمد، المرجع السابق، ص، 96.

³ نبيل صقر، القانون البحري نسا وتطبيقا، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، ص، 60.

⁴ حسن حرب للصامصة، المرجع السابق، ص، ص، 112، 113.

أولاً: مصاريف تعويم السفينة

إذا جنحت السفينة بعمل عمد من الريان من أجل المنفعة العامة، فننقات تعويمها تعتبر من قبيل الخسائر البحرية، أما إذا كان الجنوح قهريا فلا تعد كذلك. أما المصاريف التي تنفق بعد زوال الخطر كمصاريف إعادة الشحن للبضاعة ومصاريف الإرشاد ورسوم الميناء فلا تعد من الخسائر البحرية.¹

ثانياً: خسائر النفقات المترتبة عن المساعدة البحرية والإسعاف

المساعدة البحرية هي المعونة التي تقدمها السفينة لأخرى في خطر الهلاك. ويمتد نطاقها التي تدخل نفقاته في عداد الخسائر البحرية ليشمل أعمال الإسعاف البحري وهي تمثل الإجراءات الوقائية لدفع الخطر وتضييق آثاره وتقليل أهميته، وأعمال الإنقاذ البحري كإجراءات العلاج بعد تأثير الخطر البحري على الإرسالية البحرية "وسائل ملاحية أو حمولة".²

ثالثاً: خسائر النفقات المترتبة عن الافتداء للإرسالية البحرية

إن المقصود بهذه الصورة ما يبذله الريان من مبالغ مالية لتخليص الإرسالية البحرية من الأسر أو من القرصنة وتفادي حجزها بدفع مبلغ مالي للحيلولة دون ذلك.³

الفرع الثاني: الخسائر النقدية الناتجة بسبب ظروف غير متوقعة

وهي في الأصل نفقات عادية إلا أنها تدخل ضمن الخسائر البحرية إذا أنفقت بصدد حادث فجائي أثناء الرحلة البحرية.

¹ محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص، 336.

² حسن حرب اللصامصة، المرجع السابق، ص، 115.

³ حسن حرب اللصامصة، المرجع نفسه، ص، 119.

أولاً: مصاريف القطر

القطر مناورة عديدة من مناورات الملاحة البحرية يلجأ إليها الربان عادة لمعاونة السفينة على الدخول أو الخروج في ميناء أو الرسو على الرصيف. كما قد يضطر للاستعانة بسفينة قاطرة إذا كانت سفينته متضررة وهناك خطر عليها من الغرق كإصابتها بحادث أو تعطل محركاتها في عرض البحر، حيث يعتبر القطر عملاً من أعمال الإسعاف البحري وتندرج نفقاته في عداد الخسائر البحرية.¹

ثانياً: نفقات الرسو

يقصد بالإرساء الذي يقتضيه خطر بحري لجوء السفينة إلى ميناء غير مقدر لها في خط سيرها بسبب حادث استثنائي، كالهرب من عاصفة أو من عدو. فهذه النفقات التي تصرف من أجل الرسو في الميناء تعتبر من الخسائر البحرية.

ويعود التقدير في ضرورتها للربان ضمن إطار المعقولية والمألوف، وقد يضطر معها إلى بيع جزء من البضاعة لتسديد رسوم الدخول أو الخروج في الميناء، أو لدفع أجور الإصلاح في حالة إصابة السفينة، أو لدفع أجور القطر أو نفقات الإرشاد لوضع السفينة في مأمن حالة تعقبها من قبل عدو.²

ثالثاً: نفقات مترتبة عن أجور البحارة وموئهم وعلاجهم

تعد أجور الربان ونفقات غذاء البحارة وعلاجهم من المصروفات العادية للرحلة البحرية والتي يتحملها المجهز، إلا أنه إذا صرفت هاته النفقات جراء حادث استثنائي فإنها تعتبر من النفقات الاستثنائية تخضع لنظام الخسارة البحرية، كأن ترسو السفينة بصفة احترازية بغرض إصلاحها بسبب ناتج عن خسارة، أو لتسديد أجور البحارة

¹ الزاهي عمر، المرجع السابق، ص، 67.

² محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص، 337.

ومؤنهم خلال فترة الإصلاح، أو أن يقوم الريان بتغيير خط الرحلة لتقادي الخطر. الأمر الذي يؤدي إلى طول الرحلة وبالتالي زيادة النفقات.¹

الفرع الثالث: مصروفات تلحق الخسائر

وقد تتمثل هاته النفقات في نوعين من المصروفات هي:

أولاً: النفقات البديلة

وهي النفقات التي ينفقها الريان بدلا من نفقات أخرى كانت تدخل في الخسائر البحرية لو انها انفقت، وذلك لمصلحة ذوي الشأن في الرحلة البحرية. ويلاحظ في هذه النفقات الاستثنائية البديلة أنها تتفق بعد زوال الخطر البحري وليس لتقاديته، لكنها تتفق في سبيل المصلحة المشتركة للإرسالية البحرية لمنفعة أصحاب المصالح المتمثلة فيها جميعا.²

كما أن الأستاذ ريني روديري قدم تعريفا للنفقات البديلة كما يلي: "هي نفقات بحسب طبيعتها ليست خسارة مشتركة لأنها ليست نتيجة مباشرة لفعل الخسارة المشتركة ولكنها اعتبرت كذلك، لأنها في ظروف معينة أخذت مكان النفقات التي كان من الممكن اعتبارها خسارة مشتركة".³

ثانياً: نفقات التسوية

تعتبر هاته المصاريف ناتجة عن تسوية الخسائر البحرية المشتركة من قبل الخسائر المشتركة كنفقات الخبرة ومكافئة خبراء التسوية ومصاريف التحكيم بشرط أن تتفق هذه المصاريف لصالح الجميع ذوي الشأن في الرحلة البحرية.⁴

¹ طالب مولاي بلقاسم، شرطي الخطر والمصلحة في التامين البحري، رسالة دكتوراه، تخصص قانون اعمال، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2018، ص، ص، 77، 78.

² محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص، 337.

³ حريز أسماء، المرجع السابق، ص، 119.

⁴ بختي حفيظة، المرجع السابق، ص، 72.

ملخص المبحث

لتطبيق نظام الخسارة البحرية، كان لا بد من المشرع تبيين أنواع الخسارات التي قد تواجهها الإرسالية البحرية. وقد قسمت لخسارات مادية وخسارات نقدية، فالأولى تضمنت الخسارات اللاحقة بالبضائع، والخسائر اللاحقة بالسفينة. أما الثانية فتضمنت خسائر النفقات الاستثنائية، والخسائر النقدية الناتجة بسبب ظروف غير متوقعة، والمصروفات التي تلحق بالبضائع.

المبحث الثالث: شروط الخسارة البحرية وتسويتها

لا تعد التضحيات بالبضاعة أو بأجزاء من السفينة أو دفع النقود التي يقوم بها الريان أثناء الرحلة البحرية لتأمين السلامة العامة للإرسالية البحرية من الخسائر البحرية المشتركة إلا إذا توافرت على شروط معينة. ومقابل هاته الشروط يوجد قواعد خاصة لتسوية تلك الخسائر البحرية. ومن خلال هذا المبحث فسوف نتطرق لشروط الخسارة البحرية كمطلب أول وطرق تسويتها في مطلب ثاني.

المطلب الأول: شروط الخسارة البحرية

إن العمل بنظام الخسائر البحرية المشتركة متوقف على تحقيق شروط محددة، ولعل أهمها وجود خطر يهدد الرحلة البحرية من خلاله تكون هناك تضحية اختيارية من قبل الريان أو من يقوم مقامه، وتكون التضحية مرتبطة بتحقيق نتيجة مفيدة. ومنه يمكن ذكر هاته الشروط فيما يلي:

الفرع الأول: أن يكون هناك خطر مشترك

وهو الشرط الأول لتطبيق نظام الخسائر البحرية، بمعنى وجود خطر يهدد السفينة وحمولتها، وأن تكون التضحية التي تتم من أجل درء هذا الخطر عنها. ولذلك تعد النفقات التي تنفق لتقويم السفينة الجانحة مثلا خسارة بحرية. ولا يشترط في الخطر البحري أن يكون حال بل يكفي أن يكون محتمل الوقوع، وهو متروك لتقدير ريان السفينة باعتباره قائدها والذي يجب أن يكون تقديره معقول.¹

¹ محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص، 325.

كما يشتمل الخطر هنا كل صور المخاطر البحرية التي تتعرض لها السفينة من حريق، تصادم، قرصنة، إرهاب... الخ، على أن تكون ناجمة عن قوة قاهرة لا عن خطأ الريان أو عيب في السفينة أو البضاعة.¹

إلا أن المادة 305 من القانون البحري الجزائري تنص على: "تطبق الأحكام الخاصة بالخسائر المشتركة حتى ولو كان الحادث الذي أنجزت عنه التضحية أو المصاريف نتيجة خطأ ارتكبه الغير أو أحد الأطراف الملزمين بالرحلة ولكن دون الإخلال بالرجوع على الشخص الذي نسب إليه الخطأ".²

وتتمثل الشروط الأساسية للخطر في:

- أن يكون فجائيا
- أن يكون ناتج عن قوة قاهرة طبيعية أو إنسانية
- أن يكون مهددا بحدوث خسارة جديدة ومعقولة لا وهمية.³

الفرع الثاني: أن تكون التضحية اختيارية ومعقولة

إن التضحية قد تكون اختيارية أو اضطرارية، إلا أن الذي يعتد بها كشرط في تحقق الخسارة البحرية هي التضحية الاختيارية التي قرر الريان إجرائها في حالة تعرض سفينته لخطر ما. وعليه فلو أن الخسائر كانت بسبب قوة الرياح التي ألفت ببعض البضائع في البحر مثلا، أو أنها كانت ناجمة عن دخول الماء عن بر السفينة وإتلاف البضائع، فلا نكون في هاته الحالات أمام خسائر بحرية مشتركة.

ومنه فإن التضحية الاختيارية تشمل الرمي لبعض البضاعة أو أجزاء من السفينة وإتلافها، أو استعمالها كوقود لإتمام الرحلة. كما تدخل في حسابها جميع المصاريف

¹ حسان سعاد، المرجع السابق، ص، 252.

² الامر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم.

³ حريز أسماء، المرجع السابق، ص، 62، 63.

التي أنفقت بصورة معقولة في ظروف استثنائية في سبيل السلامة العامة للإرسالية البحرية.¹

الفرع الثالث: أن تكون التضحية من أجل السلامة العامة

يشترط لاعتبار التضحية خسارة بحرية أن تتم في سبيل الحفاظ على السلامة للبضائع والسفينة، والمنفعة المشتركة لجميع المشاركين في المخاطرة البحرية، وما عدا ذلك لا يدخل في تقدير المنفعة العامة.

وقد نص المشرع الجزائري على شرط السلامة العامة في المادة 300: "تعد بمثابة خسارة مشتركة كل تضحية أو ... لإنقاذ السفينة من خطر مشترك وكذلك البضائع الموجودة على متنها وشحنها".

ومن هذه المادة نستنتج أن السلامة العامة يقصد بها سلامة الرحلة البحرية بأكملها سفينة وحمولة وأجرة النقل، وما عدا السلامة المشتركة للأشخاص الذين أنقذوا بفضل التضحية لا يشتركون في تحمل تبعاتها، لأن الأرواح البشرية لا تقبل التقويم بالنقود.²

المطلب الثاني: تسوية الخسائر البحرية

إن عملية التسوية عملية فنية دقيقة يقوم بها خبراء مختصون يسمون خبراء التسوية، وتتم غالبا بين شركات التأمين الكبيرة التي تؤمن على المصالح المستفيدة من الخسارة المشتركة، وتجري عملية التسوية في آخر ميناء للتفريغ أو في الميناء الذي تنتهي فيه الرحلة البحرية وبموجب قانون هذا الميناء. ويحكم تسوية الخسائر البحرية نظام المساهمة من قبل جميع المصالح الممثلة في الإرسالية البحرية التي سلمت في تعويض من ضحوا بمصالحهم في سبيلها، ويكون التعويض لكل حسب قيمة أمواله.³

وتبدأ إجراءات توزيع المساهمة في الخسائر البحرية بجمع وحصر التضحيات التي استوفت الشروط اللازمة لقبولها في الخسائر، ويقع عبء إثبات استيفاء هذه الشروط

¹ حسن حرب للصاصمة، المرجع السابق، ص، 88.

² بختي حفيظة، المرجع السابق، ص 45.

³ إيمان فتحي حسن الجميل، التأمين البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2014، ص، 121.

على المدعي الذي يطالب بالمساهمة فيها والذي لحقه من خسارة يعتبرها داخله ضمن مفهوم الخسائر البحرية. وهذا ما قدره القانون البحري الجزائري في مواد 306، 323، 324.¹

الفرع الأول: طرفي تسوية الخسارة البحرية وتحديد نسبة المساهمة

وضح القانون البحري الجزائري في المادة 309 أن: "تحدد المساهمة في الخسائر المشتركة العلاقة بين الديون الناتجة عن مبلغ المصاريف والخسائر والأضرار المقبولة كخسائر مشتركة والقيمة الحقيقية لأموال التي انفقت الأموال المضحى بها".²

فحتى لا يكون هناك إثراء لأصحاب المصالح المضحى بها على حساب أصحاب المصالح المنقذة، وتطبيقا لمبدأ المساوات والعدل بين جميع المساهمين. فعادة ما يتم الاتفاق بين أصحاب العلاقة على تسوية الخسائر، وإذا تعذر الاتفاق على القيام بتسوية الخسائر وديا بين ذوي الشأن يحال لأمر لعله باللجوء للقضاء بالنسبة للطرف الذي يدعي حقه بالاشتراك في الخسارة البحرية.³

أولاً: طرفي تسوية الخسائر البحرية

نجد أن هناك مجموعتان من القيم، المجموعة الدائنة والمجموعة المدينة، التين يتم حصرهما ثم إجراء التسوية.

1. المجموعة الدائنة

وهي نفسها المجموعة الإيجابية، والتي تمثل قيمة التضحيات المبذولة الواجب توزيعها. وهي دائنة لأن أصحابها هم الذين يطالبون الباقين بالمساهمة بنصيبهم فيها، وتدخل

¹ مخالفة كريم، الخسائر البحرية المشتركة وطرق تسويتها على ضوء الأمر 80/76 المعدل والمتمم في الجزائر وفي النظم المقارنة، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، العدد 08، دم، جامعة بجاية، الجزائر، 2016، ص، 307.

² نبيل صقر، المرجع السابق، ص، 62.

³ عبد القادر حسن العطير، المرجع السابق، ص، 585.

هذه المجموعة في التسوية بقدر قيمة الخسارة والأضرار التي أصابتهم من وراء التضحية.¹

ومنه فقد تعتبر المصالح التي تضررت من النضحية سواء كانت مصالح المجهز أو مصالح الشاحنين أنها دائنة للمصالح التي لم تتضرر والتي تشكل المجموعة المدينة. وقد حدد قانون التجارة البحرية العناصر التي تدخل في المجموعة الدائنة بنفقات الریان، ومقدار الضرر اللاحق بالسفينة، وثمان البضاعة الهالكة، وأجرة النقل المفقودة، ونفقات تسوية الخسائر.²

أ- النفقات النقدية

تدخل هاته النفقات النقدية (المصرفيات) في تكوين هيكل المجموعة الدائنة بمقدار ما أنفق بفعل التضحية، على أن تكون معقولة تحت طائلة التخفيض في حالة عدم المعقولية إلى القدر الذي ينفق في نفس الظروف التي أنفقت فيها. ذلك أن الزيادة تعتبر قد أنفقت خطأ. وتقع على عاتق المجهز وحده، إذ في الغالب هو الذي يقوم بالنفاق باعتبارها مصلحته المشاركة في الإرسالية البحرية.³

ب- الأضرار اللاحقة بالسفينة

قد تهلك السفينة هلاكا كلياً وقد يصيبها تلف، وفي حالة الهلاك تقدر قيمتها قبل وقوع الخطر البحري، ويكون عادة المبلغ المثبت في وثيقة التأمين مخصوصاً منه قيمة ما يكون قد تبقى من حطام. أما في حالة إصابة السفينة بتلف فإن تقدير الضرر يكون بقيمة الإصلاح، حيث:

¹ حسان سعاد، المرجع السابق، ص، 257.

² عبد القادر حسن العطير، المرجع السابق، ص، 585.

³ حسن حرب اللصامصة، المرجع السابق، ص، 172.

- فرق الاستبدال أو التجديد. فإذا كان الإصلاح منحصرًا باستبدال أشياء قديمة بأشياء جديدة وجب الخصم من نفقات الإصلاح ومراعات الفرق بين القديم والجديد.¹
- أما إذا حدثت ترميمات أو إصلاحات مؤقتة للسفينة في الميناء الذي التجأت إليه بعد حادث على أن تجرى الإصلاحات النهائية في ميناء آخر. ولا يجوز إدراج نفقات الإصلاح مرتين في عداد الخسائر البحرية. ولكن الإصلاحات المؤقتة قد يترتب عليها الاقتصاد في نفقات الإصلاحات النهائية. وهنا تضم إلى مجموعة الخسائر المشتركة بوصفها من النفقات المستبدلة.²

ج- الأضرار اللاحقة بالبضاعة

- إن الضرر الذي قد يقع للبضائع قد يكون ناجم إما عن هلاك البضاعة هلاكًا كليًا أو عن تلف تعرضت له البضاعة، وفي الحالتين يكون مالك البضاعة دائنًا بقيمتها.
- ففي حالة هلاك البضاعة تقدر على أساس قيمتها سليمة في ميناء الوصول وفي يوم التفريغ لأنها هي القيمة التي كان سيحصل عليها مالكوها فيما وصلت البضاعة سالمة.
- أما في حالة تلف البضاعة فإن الطريقة المتعارف عليها هي تقدير قيمة البضاعة باعتبار أنها وصلت سليمة في ميناء الوصول، ثم تحدد بعد ذلك قيمتها بعد التلف والفرق بين القيمتين، وهو الذي يكون به مالك البضاعة دائنًا.³

¹ طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2007، ص، 211.

² محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص، 342.

³ حريز أسماء، المرجع السابق، ص، 146، 147.

د- الأجرة

تدخل أجرة النقل البحري في الإرسالية البحرية في تكوين هيكل المجموعة الدائنة باعتبارها مصلحة للمجهز ممثلة في تلك الإرسالية، وتضيع عليه بسبب التضحية أو نتيجة لها إذا بذلت في سبيل السلامة العامة.

يضيع حق المجهز في الحصول على الأجرة كاملة أو جزء منها، فتدخل الأجرة في الدين بمقدار الضرر الذي لحق المجهز بما ضاع عليه من أجرة، كون القواعد العامة لتحقق الخسائر البحرية توجب مساهمة من استفاد من التضحية في تعويض الخسائر.¹

2. المجموعة المدينة

وهي على نقيض المجموعة الأولى وتعرف بالمجموعة السلبية، وهي مجموع القيم التي تم إنقاذها واستفادت من عملية التضحية التي أقدم عليها الريان اختياراً، كما أنها مدينة للمجموعة الأولى (المجموعة الدائنة) بنصيبها في الخسارة وتحمل التعويض.² وعليه تتكون المجموعة المدينة من قيم المصالح الممثلة في الرحلة البحرية عند القيام بالتضحية المبذولة في سبيل تأمين السلامة العامة، ويمكن تقدير نسبة هذه المجموعة على أساس المساهمة بقيمتها الفعلية الصافية مع مساهمة المصالح المضحية بها لكيلا يتحقق إثراء بدون سبب.³

وتشمل العناصر المكونة لهذه المجموعة السفينة، البضاعة، والأجرة، لأن حصوله على الأجر كان سبب التضحية. باستثناء النفقات النقدية والتي تخرج من نطاق هذه المجموعة. وهذا ما نصت عليه المادة 317 من القانون البحري الجزائري في نصها: "تعفى من المساهمة في الخسائر المشتركة وفي حالة ما إذا تم إنقاذها حقائب وأمتعة

¹ حسن حرب للصامصة، المرجع السابق، ص، 169.

² حسان سعاد، المرجع السابق، ص، 257.

³ حسن حرب للصامصة، المرجع السابق، ص، 209.

الطاقم والمسافرين والتي لم يكن لها وثيقة الشحن أو وصل من الريان وكذلك الإرسالات البريدية من أي نوع كانت".¹

أ- البضاعة

تدخل البضائع التي أنقذت في المجموعة المدينة بقيمتها في ميناء التفريغ وفي نفس يوم التوزيع، وتكون بالقيمة التجارية الحقيقية أو المقربة لها، أي بالقيمة الصافية للبضائع. ومن ثم يجب أن يخصم من قيمة البضائع الإجمالية أجرة النقل ونقاط التفريغ والرسوم الجمركية وغيرها من المصروفات.

وتبرير إدخال قيمة البضاعة المضحى بها في كل من المجموعة المدينة والمجموعة الدائنة هو تحقيق المساواة بين عناصر الإرسالية البحرية، لأن إعطاء صاحب البضاعة المضحى بها كامل قيمتها يعني أنه أصبح أفضل حال من أصحاب البضائع المنقذة. وتدخل البضاعة في المجموعة الدائنة بقيمتها مضاف إليها أجرة النقل في حين البضاعة تدخل في المجموعة المدينة بقيمتها مخصوما منها هذه الأجرة.²

ب- السفينة والأجرة

يدخل المجهز في المجموعة المدينة بقيمة السفينة الحقيقية الصافية في الميناء الذي تستقر فيه بعد خصم النفقات (كنفقات الميناء)، ويدخل فيها بثلاثي مبلغ أجرة السفينة وأجرة نقل الركاب الإجمالية، ويبرر هذا الحكم أن المشرع رأى خصم ثلث الأجرة الإجمالية في نظير نفقات الملاحه، ومن ثم يمثل ثلثا الأجرة الإجمالية الأجرة الصافية التي يحصل عليها المجهز.

¹ الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم.

² بختي حفيظة، المرجع السابق، ص، 84.

أما أجرة السفينة التي تكون مستحقة مهما طرأ من حوادث فإنها لا تدخل في المجموعة المدينة، وذلك لأن المجهز يحصل عليها في كل الأحوال ولو هلك البضاعة، لذا تعتبر أنها تعرضت لخسارة.¹

أما إذا احتوى سند الشحن أو عقد النقل على استحقاق المجهز الأجرة فقدت السفينة أو لم تفقد فإن المجهز لا يدخل في المجموعة المدينة بمقدار أجرة النقل لأنه يستحقها أيا كانت الظروف حتى لو هلكت السفينة والبضاعة. ذلك أن مثل هذا الشرط يجعل الأجرة غير معرضة للمخاطر.²

ثانياً: تحديد نسبة المساهمة

تتكون نسبة المساهمة من جميع العناصر المشاركة في الخسارة البحرية، سواء تلك العناصر المضحية بها (المجموعة الدائنة) أو تلك التي نجت بفضل التضحية الاختيارية (المجموعة المدينة) كل على حسب قيمة أمواله وحسب ما حدده القانون البحري الجزائري في مواد 308، 309. والعبارة بالقيمة الفعلية للعناصر والمصاريف المتعلقة بها المشاركة في الخسارة في زمان ومكان نهاية الرحلة البحرية، فيدخل المجهز في المجموعة الدائنة بقيمة الضرر اللاحق بالبضاعة والسفينة فعلى أساس الضرر يعرف التعويض مع زيادة قيمة اصلاحات هذه الأخيرة إن وجدت، ويتدخل في المجموعة المدينة بقدر ما وصل منه سالماً كون أن النجاة نتيجة مباشرة للتضحية.³

إن القاعدة العامة في تسوية الخسائر البحرية، ويتم توزيع هذه الخسائر بين جميع عناصر الرحلة بحسب نسبة كل واحد منها. فبعد انتهاء عملية تحديد المجموعة الدائنة والمدينة يبقى من الضروري الحصول على النسبة بينهما، وذلك

¹ محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص، 345.

² عبد القادر حسن العطير، المرجع السابق، ص، 584.

³ حسان سعاد، المرجع السابق، ص، 257، 258.

لتوصل لضبط النصيب الذي تساهم به كل عناصر المجموعة المدينة في تحمل عناصر المجموعة الدائنة.¹ ولتوضيح هذه العملية نورد المثال التالي :

"سفينة قيمتها التجارية 500.000 دج، شحنت عليها بضاعة لأحمد بقيمة 140.000 دج، وبضاعة لطارق بقيمة 135.000 دج، بأجرة نقل 125.000 دج.

تعرضت السفينة في أعالي البحار لخطر الغرق، فاضطر الريان لرمي بضاعة أحمد في البحر لحماية السفينة والمصالح المشتركة في الرحلة البحرية من الخطر الغرق. فتوزع الخسائر كما يلي:

- المجموعة الدائنة: 140.000 دج ثمن بضاعة أحمد المضحى بها.
- المجموعة الدائنة: 500.000 دج قيمة السفينة، + 125.000 دج ثمن أجرة النقل، + 135.000 دج قيمة بضائع طارق التي تم انقاذها، + 140.000 دج قيمة بضائع أحمد، فتساوي 180.000 دج.
- النسبة بين المجموعة الدائنة والمدينة تساوي 140.000 دج / 800.000 دج وتساوي 17.5 بالمائة.

وبذلك يتحمل كل عنصر من عناصر الرحلة البحري نسبة 17.5 بالمائة من الخسارة، وذلك على النحو الآتي:

- نصيب المجهز $125000 \times 17.5 / 100 = 4375$ دج.
- نصيب أحمد $140.000 \times 17.5 / 100 = 24500$ دج.
- نصيب طارق $500.00 \times 17.5 / 100 = 23.625$ دج.

وبذلك يكون مجموع ما يساهم به جميع عناصر الرحلة في الخسارة المشتركة يساوي مبلغ 140.000 دج والممثل لقيمة بضائع أحمد المضحى بها، لكن هذا الأخير بل

¹ حريز أسماء، المرجع السابق، ص، ص، 166، 167.

يمكنه الحصول في الواقع إلا على مبلغ 115.000 دج، اعتباراً أنه يتحمل هو كذلك بدوره على نصيب من الخسارة، وهذا عن طريق العملية الحسابية

$$140.000 - 2450 = 115.000 \text{ دج}^1.$$

الفرع الثاني: إجراءات تسوية الخسارة البحرية

إن مقتضى نظام تسوية الخسائر البحرية المشتركة يتألف من ثلاثة أقسام، تحديد المجموعة الدائنة، وتحديد المجموعة المدينة، ثم إيجاد نسبة المساهمة التي يوزع بها مبلغ المجموعة الأولى على المجموعة الثانية.²

وللقيام بهذه التسوية لابد أن تكون وفق إجراءات معينة وقد تنتهي أما بالاتفاق ويأخذ كل ذي حق حقه، أو باللجوء إلى القضاء. وهذا ما أقره المشرع الجزائري في المواد من 323 إلى 331 من القانون البحري الجزائري.

أولاً: التسوية الودية

إن عملية التسوية الخسائر البحرية عملية فنية تقتضي مباشرتها من قبل خبرة فنية مختصة، يتولاها خبراء يلقبون "مصفو الخسائر البحرية".

كما وضحها المشرع الجزائري في نص المادة 323 من القانون البحري الجزائري: "يتم تصنيف الخسائر وتحديد وتوزيع الهلاك والأضرار ومصاريف الخسائر المشتركة وكذلك تحديد مساهمة المعنيين بالأمر ضمن تسويات الخسائر المشتركة من طرف خبراء الخسائر البحرية".³

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

² عبد القادر حسن العطير، المرجع السابق، ص، 584.

³ نبيل صقر، المرجع السابق، ص، 64.

تحدد صفات وشروط القيام بهذه المهمة بموجب قرار وزاري مشترك عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية والوزير المكلف بالتجارة، وهذا ما أقرته المادة 330 من القانون البحري الجزائري، ويباشروا في إجراءاتها حسب قوانين وأعراف مكان الوصول وانتهاء الرحلة البحرية وهذا ما وضحته أيضا المادة 324 من نفس القانون، إلا إذا اشترط عكس ذلك. يعني جواز عرض النزاعات المتعلقة بالخسائر البحرية من ذوي الشأن بنص صريح في العقد المبرم قبل نشوء النزاع "شرط التحكيم"، أو نشوء النزاع بواسطة عقد مستقل "مشاركة التحكيم" من أجل تحديد مكان مباشرة إجراءات تسوية الخسائر البحرية.¹

وبرضى ذوي المصالح تصبح التسوية نهائية ونافذة لجميع المساهمين وتتم عملية التوزيع حسب القيمة المحسوبة، وذلك حسب المادة 319 من القانون البحري الجزائري.

ثانيا: التسوية القضائية

وفي حالة عدم رضی ذوي الشأن بالتوزيع الذي قام به خبير الخسائر البحرية جاز لهم رفع دعوى أمام محكمة الاختصاص، ودعوى الدائن هذه هي دعوى عينية يشترك فيها الأموال لا الأشخاص. وقد تكون مدة أجل رفع الدعوى شهرا ابتداء من التبليغ بالتسوية وفقا لإجراءات رفع الدعاوي في قانون الإجراءات المدنية والإدارية الجزائري. وينقطع سريان هذه المدة بتعيين خبير للتسوية أمام المحكمة، على أن يسري من جديد ابتداء من يوم انتهاء هذا الإجراءات.²

ويقع عبء الإثبات في هذه الدعوى على من يطالب بالتنفيذ بكافة طرق الإثبات لأنها وفي الغالب ذات موضوع تجاري. كما وضع المشرع في نص المادة 331 من القانون

¹ حسان سعاد، المرجع السابق، ص، 258.

² بخنتي حفيظة، المرجع السابق، ص، 95.

البحر الجزائري: " كل دعوى ناتجة عن الخسائر المشتركة تتقدم بمضي سنتين ابتداء من اليوم الذي انتهت فيه الرحلة...".¹

ملخص المبحث:

فمن خلال مبحثنا هذا يمكننا استخلاص أن نظام الخسارة البحرية يتخذ من العدالة قاعدة يستند إليها، أي يعمل بالمساواة لا التفرقة بين الأطراف وأن تطبيق هذا النظام يتطلب الأمر توافر مجموعة من الشروط، تتم من خلالها عملية تحديد مساهمة الأطراف من دائنين ومدنين، للوصول إلى تسوية وتوزيع الخسارة بطريقة عادلة، إما بالاتفاق أو بأن تحال المسألة إلى القضاء.

¹ حسان سعاد، المرجع السابق، ص 259.

خاتمة الفصل:

نستخلص من خلال دراستنا لهذا الفصل أن نظام الخسارة البحرية يعد من الأنظمة القديمة المرتبطة بالملاحة البحرية، والذي أخذت به جميع الشعوب عبر العصور المختلفة. وهو يتخذ من العدالة قاعدة يستند إليها، ليصبح نظام أصيل أساسه النص القانوني الذي يبرز ذاتيته. ولتطبيقه يتطلب الأمر توافر مجموعة من الشروط التي بتوافرها تتم عملية تحديد مساهمة الأطراف الدائنين والمدينين، وذلك بعد تحديد نوع الخسارة إن كانت مادية أو نقدية. ويتم ذلك للوصول إلى توزيع للخسارة بطريقة متساوية وتسويتها إما بالاتفاق أو بالإحالة إلى القضاء.

الفصل الثاني:

الإطار التنظيمي للخسارة البحرية

تمهيد:

يعتبر الخطر البحري أهم شروط قيام الخسارة البحرية، سواء كان تهديد الخطر للسفينة أو البضاعة أو كليهما معا. وعند وقوعه يضطر الريان لاتخاذ إجراءات منها قرار التضحية الاختيارية، وتكون هذه التضحية بهدف حماية السلامة العامة للرحلة البحرية سفينة وبضاعة وركاب. يتحمل نتيجة هذه التضحية جميع المشاركين في المخاطرة البحرية، فتكون خسارة مشتركة حسب ما نصت عليه التشريعات البحرية الدولية عموما والقانون البحري الجزائري خصوصا.

وقد تناولنا في هذا الفصل الذي بعنوان " الأحكام القانونية للخسارة البحرية في التشريع الجزائري" مبحثين، الأول بعنوان " وجود خطر يهدد السفينة" جاء فيه تعريف الخطر وأنواعه كمطلب أول وشروط الخطر كمطلب ثاني. والمبحث الثاني بعنوان "حصول التضحية الاختيارية من جانب الريان وكيفية تحقيق السلامة العامة " وجاء فيه مطلب أول عن تعريف التضحية واتخاذ الريان لقرارها ومطلب ثاني عن تعريف السلامة العامة وتحقيقها كنتيجة لقرار التضحية.

المبحث الأول: وجود خطر يهدد السفينة

لولا وقوع خطر بحري معين يهدد سلامة الرحلة البحرية، لما اضطر حدوث التضحية من قبل الریان، لذا يعتبر الخطر البحري الشرط الأساسي لقيام الخسائر البحرية وتطبيق نظامها. وقد تناولنا في هذا المبحث تعريف الخطر البحري وأنواعه في مطلب أول وشروط الخطر البحري في مطلب ثاني.

المطلب الأول: تعريف الخطر البحري وأنواعه

على الرغم من أهمية الخطر البحري في مجال الملاحة البحرية وتعلقه بالكثير من القضايا فيها إلا أنه لم يذكر وجود على الاختلاف في تعريفه. كما حددت فيه أنواع عديدة، منها المقسمة حسب زمن وقوعه ومنها المقسمة حسب سبب وقوعه. وسنتناول في هذا المطلب تعريف الخطر البحري كفرع أول، وأنواعه كفرع ثاني.

الفرع الأول: تعريف الخطر البحري

للإلمام التام بتعريف الخطر البحري فقد ذكرناه في هذا الفرع لغة واصطلاحاً.

أولاً: تعريف الخطر البحري لغة

الاسم: جمعه. خطور، وأخطار

الفعل: خطر يخطر، خطورة وخطراً، فهو خطر وخطير

خطر الأمر: كان مؤدياً للهلاك والتلف، المجازفة والإشراف على الهلكة والخوف من التلف والضرر المحتمل.¹

يقصد بالخطر في اللغة الاشراف على الهلاك، ويقال خاطر به أي جازف وأشقاها على خطر، (danger) بالإنجليزية وبالفرنسية (risqué)، ومصدر الخطر يكمن فيه الضرر كنتاج للخطر، فيخشى منه عمل مضر أو مسيء.²

بَحْرِيّ: اسم، مَنسُوبٌ إِلَى البَحْرِ

السَّمَكُ البَحْرِيّ: السَّمَكُ الْمَوْجُودُ فِي البَحْرِ

البَحْرِيّ: كل ما هو منسوب إلى البحر

الأسطُولُ البَحْرِيّ الحَرْبِيّ: القُوَّاتُ العَسْكَرِيَّةُ الْمُخْتَصَّةُ بِفَنِّ المَعَارِكِ الحَرْبِيَّةِ فِي البَحْرِ

منشأ بحري /مناخ بحري: خاضع لتأثير البحر

البَحْرِيّ: الملاح.³

الخطر البحري: وجود هلاك أو ضرر في البحر، ويكون مهدد في هذه الحالة للمنشآت الموجودة في البحر (السفينة).

¹ معجم المعاني، الموقع الإلكتروني: www.almaany.com، شوهد بتاريخ 2022/05/01، على الساعة 22:46.

² جبرار كورنو، ترجمة منصور القاضي، معجم المصطلحات القانونية، الطبعة الثانية، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، لبنان، 2009، ص، 759.

³ معجم المعاني، الموقع الإلكتروني: www.almaany.com، شوهد بتاريخ 2022/05/01، على الساعة 22:46.

ثانيا: تعريف الخطر البحري اصطلاحا

لقد نظر للخطر البحري على أنه مجموعة الأضرار التي تصيب السفينة أو بضاعتها بسبب الأخطار التي تقع في البحر، وهو كل حادث قهري وغير متوقع بصرف النظر عما لو كان البحر سببا في إنشاء الخطر أو لم يكن.¹

لكن القضاء البحري الجزائري لم يقف على تعريف للخطر البحري، وانتهى إلى أن فكرة "أخطار البحر" نفرت من كل تعريف قانوني لها.

أما الفقه فبعضهم من قال بعدم وجود تعريف واف لهذه الفكرة حتى الآن، ومنهم من عرفه بأنه: "الحادث الذي يكون في البحر والنتيجة إما عن فعل الطبيعة أو عن فعل الإنسان، فلا يشترط أن يكون البحر هو سببه، ويكفي بصفة عامة أن يكون البحر هو مكان الحادث".²

كما تُعرف بأنها: "الحوادث الناتجة عن البحر والمرتبطة نشوؤها بالملاحة البحرية؛ وهي حوادث البحر، الحريق، حوادث الحرب، القراصنة، لصوص البحر، السارقون، الاستيلاء، الحجز، الإيقاف والمنع بأمر السلطة، الرمي في البحر، خيانة الريان، وأية حوادث بحرية مشابهة أخرى أو أن يكون منصوص عليها بالوثيقة"³.

¹شيرين عبد حسن يعقوب، الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري، رسالة دكتوراه، تخصص قانون خاص، جامعة الشرق الأوسط، د.ب، 2010، ص، 15.

²وليد معزوزي، التأمين البحري في ظل القانون البحري الجزائري، رسالة لنيل شهادة الماستر، تخصص قانون أعمال، جامعة العربي بن مهيدي، الجزائر، ام البواقي، 2014، ص، 43.

³محمود سعيد، الأخطار والحوادث البحرية.. أنواعها.. صورها.. والطرق الكفيلة بمعالجتها، مجلة النقل الالكترونية، العدد 20، 2022، الموقع الالكتروني: www.mot.gov.sy، شوهد بتاريخ 2022/05/30، على الساعة 18:40.

و يعرف في التأمين البحري على أنه "الحوادث المؤمن منها والتي قد تلحق بالبضائع المنقولة على و/أو في السفينة أو قد تلحق بالسفينة ذاتها وتكون ناشئة عن البحر أو تحدث بالبحر وتكون متعلقة بالرحلة البحرية"¹.

تنشأ هذه الحوادث عن فعل الطبيعة أو فعل الإنسان، وتصيب السفينة في البحر نظراً لارتباطها بالبحر مكاناً وبالرحلة البحرية زماناً. ورغم محاولة الإنسان تنظيم هذه الحوادث على مر العصور إلا أنه لم يستطع حتى الآن التغلب على كافة العوامل الطبيعية غير المتوقعة، من العواصف والأعاصير مثلاً.²

الفرع الثاني: أنواع الخطر البحري

يتفرع الخطر البحري بطبيعته لعدة أنواع، في هذا الفرع ذكرنا أنواعه من حيث زمن وقوعه (الخطر الحال، الخطر وشيك الوقوع، الخطر محتمل الوقوع)، وذكرنا أنواعه أيضاً من حيث سبب وقوعه (الحوادث البحرية كالاصطدام والغرق وعمليات المساعدة والإنقاذ...، والجرائم البحرية كالقرصنة والإرهاب...).

أولاً: أنواع الخطر البحري من حيث زمن وقوعه

يكون الخطر هنا حسب زمن وقوعه، حيث تختلف الإجراءات المتبعة في حالاته حسب تفرق الخطر البحري أن يكون حالاً أو وشيكاً أو محتملاً الوقوع.

¹ شيرين عبد حسن يعقوب، المرجع السابق، ص، 16.

² محمود سعيد، المرجع السابق، الموقع الإلكتروني: www.mot.gov.sy، شوهد بتاريخ 2022/05/30، على

الساعة 18:40.

1. الخطر الحال

وهو كل حادث تكون الرحلة البحرية عرضة له أثناء إبحارها، ويلزم الريان باتخاذ ما يراه من إجراءات مناسبة لحماية السفينة والبضاعة، وذلك سواء اكتملت شروط الخطر وظروف قيامه وتحققت صورته وبدأ بصورة فعلية في تهديد سلامة السفينة أو حمولتها أو هما معا (كبدائية اشتعال النار في بعض أجزاء السفينة أو حمولتها أو هما معا) أو كان متوقعا أو ممكن الحدوث فقط.¹

2. الخطر الوشيك الوقوع

وهو كل خطر اكتملت شروطه وظروفه لكن لم تتوفر له صفة بدأ التحقيق والوقوع، والاساس فيه حدوث ظروف استثنائية وعصيبة سيئة للغاية تنبئ بوقوع الخطر بعد حين قطعاً وليس احتمالاً. ويقوم الخطر الوشيك بمجرد اعتقاد الريان بوجود خطر جدي ولو لم يقع هذا الخطر فعال.

3. الخطر المحتمل الوقوع

هو كل خطر تحققت بعض شروطه وظروفه دون أن تكتمل بصفة كلية، فبعث ذلك في نفس الريان على إمكانية تحققه وقيامه إن لم يتدارك الامر، ورغم أن التحقق هنا مجرد احتمال إلا أن التضحية بجزء من الحمولة خسائر بحرية مشتركة ويلزم بها الجميع طالما أن وقوع الخطر كان ممكناً ومتوقعا من قبل لريان.²

¹ حسن حرب اللصامصة، المرجع السابق، ص، 86.

² حريز أسماء، المرجع السابق، ص، 62.

ثانياً: أنواع الخطر البحري من حيث سبب وقوعه

تعددت أسباب قيام الخطر البحري، فمنها الناتج عن حوادث بحرية ومنها الناتج عن الجرائم البحري. وسنتطرق لهذه الأنواع بالتفصيل في الآتي

1. الخطر البحري الناتج عن الحوادث البحرية

لقد عرفها الفقه بأنها الحوادث القهرية أو الجبرية التي تصيب السفينة أثناء الرحلة البحرية سواء أصابت السفينة أو البضاعة أو هما معاً، ومنها:

أ- التصادم البحري

عرفه المشرع الجزائري في المادة 273 من القانون البحري الجزائري بأنه " يعد تصادم السفن في البحار كل ارتطام مادي أو اصطدام بين السفن في البحر، أو بين السفن و بواخر الملاحة الداخلية دون الأخذ في المياه التي وقع فيها التصادم"، وقد ينشأ التصادم عن خطأ إحدى السفن، أو عن خطأ مشترك بينهما، كما يمكن أن يقع بسبب قوة قاهرة¹.

يعتبر التصادم خطراً بحرياً كثيراً لاسيما بعد أن زاد عدد السفن التي

تجوب البحار وتضاعفت سرعتها واتخذت خطوط الملاحة. ويقع هذا الحادث الكارثي عادة في حالة وجود ضباب كثيف تستحيل معه الرؤية أو عاصفة أين يقع التصادم من غير أن ينسب الخطأ لسفينة معينة، كما أن التصادم المشتبه في سببه إذ كان قد نشأ

¹ الامر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم.

عن قوة قاهرة، أو سبب خطأ الريان أو خطأ مشترك يدخل ضمن القوة القاهرة. وهذا طبقاً للمادة 181 من القانون البحري الجزائري.¹

وللتصادم البحري عدة أنواع فصل فيها المشرع الجزائري في المواد من 277- 281 من القانون البحري الجزائري، وهي:²

_ التصادم الناشئ عن حادث عرضي.

_ التصادم الناشئ عن قوة قاهرة.

_ التصادم الناشئ لأسباب مشكوك فيها.

_ التصادم بسبب خطأ إحدى السفينين.

_ التصادم بسبب خطأ ريان السفينة.

_ التصادم بسبب خطأ مشترك.

وقد نظم المشرع أحكام تعويض الأضرار الناتجة عن التصادم في القسم الأول من الفصل الرابع من القانون البحري تحت عنوان "تصادم السفن في البحار" وذلك في المواد من 273- 298.

¹ بن عيسى حياة، المرجع السابق، ص، ص، 138، 139.

² شيرين عبد حسن يعقوب، المرجع السابق، ص، ص، 76، 77.

ب- الخسائر المشتركة

لم يعرف المشرع الجزائري الخسارة المشتركة في نص بعينه، ولكنة بين قواعدها وتطبيقاتها في المواد من 323 إلى 335 من القانون البحري الجزائري.

وهي الخسائر البحرية الناجمة عن التضحية العمدية التي يقوم بها ربان السفينة أو القائم محله قصد حماية الرحلة البحرية والمنفعة العامة للمصالح المشارك فيها، وذلك عند تعرض السفينة لأحد الأخطار البحرية، ومثال ذلك قاعدة الرمي في البحر أين يقوم الربان برمي قسم من البضاعة في البحر تحت ضغط أحوال طارئة لتفادي غرق السفينة ولإنقاذ أكبر قدر ممكن من البضاعة، فنجد هذا الخطر يتعلق بالاشتراك في الخسارة لحماية السفينة من جهة والبضاعة من جهة أخرى¹.

وكما رأى الأستاذ "ريبير" فإن نظرية الخسارة هي نظرية تدخل ضمن مجموعة القواعد القانونية القديمة، إذ يقول أنه: "إذا كان الأصل الحقيقي للخسارة المشتركة غير معروف لدينا بشكل دقيق، فإننا نجد على الأقل آثارها في التشريعات القديمة ويبدو أنها كانت مرتبطة بكل الشعوب الرائدة التي وصلت إلى درجة معينة من الحضارة والتقدم"². فالخسائر المشتركة كحالة تتعرض لها التجارة البحرية فهي موجودة منذ قيام الملاحة البحرية، ولها نظام قانوني متأصل منذ القدم وتطور على مر العصور ليواكب التطورات الاقتصادية التجارية والتكنولوجية الحاصلة في السوق البحرية.

وللخسارة البحرية أنواع، فمنها خسائر مادية تمس البضاعة والسفينة على حد سواء، ومنها خسائر مالية تتعلق بمبالغ مالية قد يضطر الربان لإنفاقها في الحالات

¹ حسان سعاد، المرجع السابق، ص، 248.

² حريز أسماء، المرجع السابق، ص، 06.

الاستثنائية. ولقيام هاته الخسارة البحرية والاعتداد بها يجب توافر شروط ثلاث، أن تكون هناك خطر مشترك، أن تكون التضحية اختيارية ومعقولة، أن تكون من أجل التضحية من أجل السلامة العامة.

ج- المساعدة والإنقاذ

المساعدة هي العمل الذي يرمي إلى دفع خطر الهلاك أو الضياع أو الأذى عن الإنسان الذي فقد سفينته أو أصبحت هذه السفينة في حكم المفقودة والحيلولة دون تلف الأشياء التي تسقط في البحر على إثر حادث بحري ومد المساعدة للسفن المهددة بالغرق للحيلولة دون ذلك.

أما الإنقاذ فيختلف تعريفه من دولة لأخرى، وقد اعتبره المشرع الجزائري حسب نص المادة 332 من القانون البحري على أنه "كل نجدة للسفن البحرية في حالة الخطر أو للأموال الموجودة على متنها وكذلك الخدمات التي لها نفس الطابع والمقدمة بين سفن البحر وبواخر الملاحة الداخلية بدون الأخذ بعين الاعتبار للمياه التي جرت فيها النجدة".¹ فهو يتناول حالة السفينة التي تكون قد تعرضت لخسائر وهي معرضة لأضرار كلية، وهو الوحيد الذي بواسطته يتم تكييف إنقاذ حطام السفينة حسب نص المادة 358 من القانون البحري. ويعتبر الإنقاذ البحري في القانون الدولي والتشريعات الوطنية واجبا قانونيا إذ نصت عليه المادة 11 من الاتفاقية الدولية لعام 1910 المتعلقة بتوحيد بعض قواعد الإسعاف والإنقاذ في البحار.²

¹ نبيل صقر، المرجع السابق، ص، 66.

² بن عيسى حياة، المرجع السابق، ص، ص، 140، 141.

وعلى ضوء هذه التفرقة بين المساعدة والإنقاذ يمكن أن نضيف بأن المساعدة تتناول بصفة مباشرة السفينة وبصفة غير مباشرة الأشياء، وما يوجد على ظهر السفينة، ويجب اتخاذ الترتيبات الاحتياطية من جانب كل السفن لضمان سلامتها وسلامة الحياة البشرية على متنها حالة وقوع الخطر. وتنقسم ترتيبات الإنقاذ إلى ترتيبات وقائية، وتشمل تصميم السفينة وبنائها والتجهيزات اللازمة لسلامة الملاحه فيها ومستويات تأهيل الرابانية والضباط والمهندسين، وأهم الأجهزة التي يجب أن تحملها السفينة لسلامة الأرواح ولاسيما أجهزة الإرسال والاستقبال اللاسلكية لتحديد مواقع الكوارث.

وقد وضع المشرع الجزائري تبعا للاتفاقيات الدولية والقانون الدولي للبحار أيضا إجبارية عملية الإنقاذ في المادة 334. وبين مكافآت هذه العملية في المواد من 336 الى 353.¹

د- الغرق

"وهو أشد أنواع الأخطار البحرية وأكثرها جسامه، ويتحقق عندما يغمر الماء السفينة كلية بحيث تختفي في البحر، ولا تستطيع أن تطفو على سطحه كليا"². ويكون الغرق أحيانا كنتيجة لأخطار بحرية أخرى، وذلك لغرق السفينة جراء عاصفة أو جنوح أو حريق، ...الخ.

¹ بن عيسى حياة، المرجع السابق، ص 142.

² أحلام نظور، نطاق ضمان الخطر في التأمين البحري، مجلة الدراسات القانونية، العدد 3، جامعة باجي مختار، عنابة، 2020، ص 272.

هـ- العاصفة والجنوح

فالعاصفة هي اضطراب الجو بشكل عنيف تشمل أمطار قوية ورياح شديدة تصل سرعتها من 18 إلى 30 متر في الثانية، ويجب التفرقة بين العاصفة وسوء الأحوال الجوية، لأن هذه الأخيرة هي حادثة عادية للملاحة تدخل في التوقع العادي للأمور، فلا يعد حادث يشمل الضمان، والمشرع الجزائري وإن كان لم يتطرق إلى تعريف العاصفة إلا أنه ذكر أن الحوادث يجب أن تكون مباغتة، وعليه فهي تشمل العاصفة دون سوء الأحوال الجوية¹.

أما الجنوح فيقصد به ارتطام السفينة بسبب نقص المياه أو عدم وجود عمق كافي للماء، وقد يحدث بسبب وجود صخور قريبة من قاع البحر، أو يكون ناتج بشكل طبيعي عن حركة المد والجزر.²

و- الحريق والانفجار

لا يعتبر الحريق في الأصل من أخطار البحر لأنه لا ينشأ عنها. ولكن تم إدراجه ضمنها بسبب وقوعه أثناء تواجد السفينة في البحر، حيث يؤدي إلى تلف السفينة وماكيناتها والبضائع، أو يؤدي إلى غرق السفينة أحيانا. كما يلحق به كذلك الانفجار الناشئ من آلات السفينة أو عن البضاعة المشحونة، وهذا ما جعلهما يدخلان ضمن الأخطار البحرية القابلة للتأمين عليها.³

¹مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الطبعة 04، الدار الجامعية، بيروت، لبنان، 1992، ص، 93.

²أحلام نظور، المرجع نفسه، ص، 727.

³: نبيل محمد مختار عبد الفتاح، التأمين البحري (الجزء الرابع: العوارية العامة)، الموقع الإلكتروني:

www.mqqa.com، شوهد على الساعة 23:53، بتاريخ 2022-05-06.

2. الخطر البحري الناتج عن الجرائم البحرية

وتكون هذه الاخطار قائمة من قبل أفعال أشخاص لهم منفعة ما جراء هاته الأعمال التي تكون خارجة عن إطار القانون ويعاقب عليها أيضا، ونذكر منها الآتي:

أ- القرصنة البحرية

اهتم المجتمع الدولي بظاهرة القرصنة البحرية، فتم تعريفها في العديد من الاتفاقيات كاتفاقية هارفارد 1932 القرصنة التي عرفتها على أنها "الأفعال التي تقع في مكان لا يخضع للاختصاص الإقليمي لأية دولة، وتتمثل في أعمال العنف أو السلب لغاية خاصة ومن غير غرض صادق بشرط أن يتعلق هذا العمل بهجوم في البحر أو منه".¹

كما حددت أعمال القرصنة في كل من اتفاقية جنيف للبحار العالية عام 1958 -التي تعد أول اتفاقية دولية تناولت القرصنة البحرية ونظمتها بأحكام تفصيلية-، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على أنها تتكون القرصنة من أي عمل من الأعمال التالية:

_ أي عمل من أعمال العنف أو أعمال الحجز غير القانوني أو السلب التي يقوم بارتكابها الطاقم أو الركاب على سفينة خاصة أو طائرة خاصة لأغراض خاصة وموجهة في البحار العامة ضد سفينة أو طائرة أخرى أو ضد أشخاص في مكان يقع خارج ولاية أي دولة.

¹ بن عيسى حياة، التهديدات البحرية الراهنة وجهود مواجهتها، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الأول، جامعة تلمسان، 2014، ص، 143.

_ أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم بوقائع اكتساب تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة.

_ أي عمل ينطوي على التحريض على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة قانوناً أو يستهدف عن عمد تسهيل ارتكابها.¹

ب - الإرهاب البحري

إن الإرهاب البحري ليس بالظاهرة الجديدة، وقد عرفته المنظمة البحرية الدولية بأنه السعي لأغراض سياسية بغية التأثير على ممارسة حقوق دولة أخرى أو كيان سياسي آخر، عن طريق القيام بعمل عنيف أو التهديد باقتراهه إزاء شخص أو أشخاص على متن السفينة مما قد يعرض الملاحة الآمنة للخطر، وذلك كالاحتجاز، ممارسة السيطرة غير المشروعة على سفينة أو هيكل سفينة أو هيكل بحري آخر عن طريق التهديد بالقوة، تدمير سفينة أو أي منشأة بحرية، القيام عن علم بنقل معلومات زائفة يمكن أن تهدد الملاحة الآمنة ... وغيرها من الأعمال.²

¹ عمرانى نادية، القرصنة البحرية وتمييزها ن الأعمال المشابهة لها، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، العدد السادس، جامعة البلدة، الجزائر، ص، ص، 136، 137.

² بن عيسى حياة، المرجع السابق، ص، 146.

ج- التهريب

يعتبر التهريب عبر المنافذ البحرية أصعب وأخطر أنواع التهريب، إذ يعتمد على وسائل نقل وأجهزة دعم واتصال متطورة. يستعمل المهربون القوارب والسفن البحرية قصد تهريب المواد المحظورة من مكان لآخر ومن دولة لأخرى، وتعد تجارة غير مشروعة ونشاط إجرامي دولي منظم.¹

يعتبر تهريب الأسلحة والمخدرات من أبرز أنواعه، إضافة إلى تهريب البشر والمخدرات.

ولأن المجال البحري يعتبر وسيلة الربط بين الدول والقارات ومع تزايد وتيرة النقل البحري للبضائع والركاب بغزارة كبيرة وقلّة تكلفته فقد تزايدت أعمال التهريب البحري بشكل كبير مؤخرًا مما جعل هذه الجريمة تمثل فعلاً تهديداً لأمن الملاحة البحرية والاستقرار السياسي والاقتصادي للدول.²

د- النهب والسرقه

تعرف السرقه بأنها أخذ مال الغير المنقول دون رضاهم، وينطبق نفس التعريف على السرقه البحرية على غرار أنها تقع في البحر، وهي شاملة لم يتم فيها الشخص القائم بعمل السرقه سواء كام من البحارة أنفسهم أو من أشخاص خارج الرحلة البحرية. ولا

¹ بن عيسى حياة، المرجع نفسه، ص، من 149 إلى 150.

² شيرين عبد حسن يعقوب، المرجع السابق، ص، من 19 إلى 21.

يشترط أن تكون هذه السرقة مقرونة بأعمال عنف، بل يكفي أن تكون خارج رضا المالك لكي تتحقق عليها شروط السرقة وقواعدها.¹

أما النهب فهو السرقة التي تكون مصحوبة بعمل من أعمال العنف، وترتكبه غالبا جماعة مسلحة، وتكون غالبا متصلة بأعمال القرصنة البحرية التي يكون هدفها الحصول على البضائع والأموال أو حتى السفن بنهبها. ويكثر وقوعها أعمال السرقة والنهب أثناء عملية النقل البحري وذلك بسبب تعدد البضائع المنقولة وأهميتها، وكثرة الأشخاص الذين يتصلون بها في أثناء نقلها، واستحالة وضع الرقابة الكافية عليها. فهي تدخل بشكل عام بين الأخطار البحرية طالما يحدث على البحر وبمناسبة الرحلة البحرية.

لكن القانون الفرنسي قد ذكر النهب على أنه من الأخطار البحرية التي يضمن المؤمن نتائجها، لكنه لم يذكر السرقة ضمن الأخطار البحرية التي يضمنها المؤمن²

المطلب الثاني: أهمية الخطر البحري وشروطه

للخطر البحري أهمية كبيرة في تحديد الكثير من قواعد القانون البحري، سواء الخاصة بالتأمين أو الخسائر البحرية، لكننا سنذكر في الفرع الأول من هذا المطلب الأهمية البحرية بالنسبة للخسائر البحرية فقط. وكما للخطر شروط ثلاث يجب توافرها للاعتداد به، وهي التي سنذكرها في الفرع الثاني من هذا المطلب.

¹شيرين عبد حسن يعقوب، المرجع نفسه، ص، 74.

²سهام بوكلاب، ضمان الخطر البحري، مجلة العلوم الإنسانية، العدد 46، المجلد أ، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة، الجزائر، 2016، ص، 477.

الفرع الأول: أهمية الخطر البحري

إن الخطر باعتباره شرطا لقيام الخسائر البحرية هو كل ما تتعرض له الرحلة البحرية أثناء إبحارها، ويكون من شأنه أن يهدد سلامة السفينة أو البضائع المشحونة عليها بصفة حالية أو وشيكة أو محتملة، وبصورة حقيقية أي جدية ومعقولة كافية لتبرير ما يقوم به الريان من تضحية لتجاوز حالة الخطر هذه.¹

ويعتبر الخطر البحري أهم عناصر الخسارة البحرية، ففكرة الخسارة البحرية ونظام تسويتها أساسه هذا الخطر. وإذ أن معظم التجارة الخارجية تعتمد على النقل البحري، ولأن التجار يجدون أنفسهم أثناء عملية النقل أمام أخطار قد تسبب في حال تحققها أضرار وخسائر مالية جسيمة.

ونظرا لأهمية الأخطار البحرية في عقد التأمين البحري أيضا ، فقد قام المشرع بتحديد المخاطر التي تكون قابلة للضمان بموجب وثيقة التأمين البحري من تلك التي تكون مستثناة وغير قابلة للضمان، إضافة إلى تبيان الإطار الزمني و المكاني الذي يجب أن يقع ضمنه الخطر البحري حتى يكون المؤمن مسؤولا عن نتائج الخطر المضمون.²

الفرع الثاني: شروط الخطر البحري

للخطر ثلاث شروط جاءت في هذا المطلب في الفرع الأول أن يكون الخطر فجائيا، وفي الفرع الثاني أن يكون الخطر ناتج عن قوة قاهرة، وفي الفرع الأخير أن يكون الخطر مهدد بحوادث معقولة الوقوع غير وهمية.

¹ حريز أسماء، المرجع السابق، ص، 61

² سهام بوكلاب، المرجع السابق، ص، 472

أولاً: أن يكون الخطر فجائياً

لكي يعتد بالخطر شرطاً في الخسائر البحرية ينبغي أن يكون الخطر فجائياً وغير متوقع، بمعنى أن يتوفر له ما ينبغي أن يتوفر للحادث البحري من شروط ومنها أن يكون الحادث فجائياً وغير متوقع . وذلك أنه لو أمكن للمصالح الممثلة للرحلة البحرية توقع الخطر بسبب ظروف معينة أو حالات استثنائية عصبية عارضة للسفينة أو للحمولة أو لهما معاً، ولم يمنعها ذلك من القيام بما يلزم من إجراءات وتدابير لمنع الخطر رغم قدرتها عليها، لعل ذلك مما ينقض تحقق شرط الخطر، وهو ما يسقط تبعاً عما يحدث من خسائر صفة العمومية.¹

ثانياً: أن يكون الخطر ناتج عن قوة قاهرة

تكون هذه القوة القاهرة إما طبيعية أو إنسانية، ويفيد هذا الشرط أن الخطر الواقع أو الوشيك الوقوع أو المحتمل الوقوع يجب أن يكون خارج عن إرادة أطراف الرحلة البحرية، وعما يحتمل أن يصدر منهم من أخطاء يمكن أن تجعل ما قد يحدث من الخسارة. ويدخل في إطار القوة القاهرة كل ما يترتب عن وجوده خطر يهدد سلامة الرحلة البحرية سواء كان مصدره طبيعياً كالعواصف الهوجاء أو إنسانياً صادر عن الغير كالحروب، والمطاردة أو السرقة أو النهب الناتج عن أعمال القرصنة.²

وبهذا الصدد فقد ثار خلاف حول عمومية الخسارة من عدمها ما إذا نشأ الخطر بسبب خطأ أصحاب الشأن، كالمجهز أو الريان أو سائر التابعين البحريين أو البريين أو

¹ حريز أسماء، المرجع السابق، ص، 62.

² شروط الخسارة البحرية المشتركة، الموقع الإلكتروني maraje3.com، شوهد على الساعة 22:07، بتاريخ 06-

المرشد، أو أحد الشاحنين. وقد وجد رأيين من هذا الخلاف، أولهما يذهب إلى أن التضحية لا تعتبر خسارة عمومية إلا إذا نشأ الخطر الذي تعرضت له الرحلة البحرية بسبب قوة قاهرة، وعليه فإن ما يقع نتيجة الخطر الناشئ عن خطأ الريان أو المجهز أو الشاحنين من خسارة لا تعتبر خسارة عمومية مثل ما ذهب إليه القضاء المصري. وذهب الرأي الثاني إلى أن الخسارة في هذه الحالة تكون عمومية بغض النظر عن سبب الخطر الذي استوجبها، وما إذا كان هذا السبب هو القوة القاهرة أو خطأ الأفراد.¹

ثالثاً: أن يكون الخطر مهدد بحوادث معقولة وغير وهمية

فلا يكفي للاعتداد بالخطأ إلا إذا توفر له شرط ثالث، وهو أن يكون من شأن هذا الخطر أن يهدد بحدوث خسارات وأضرار. وبناء على ذلك فالأمر متوقف عن حدوث الخسارة بناء على حالة الخطر، وأن تكون هذه الخسارة جدية ومعقولة لا خسارة وهمية فقط.²

وقد انقسم الفقهاء إلى من قال بضرورة كون الخطر المهدد بحدوث الخسارة خطراً حالياً، وإلى من أسقط هذا الرأي من الفقهاء بحجة أن الاكتفاء بكون الخطر وشيكاً أو محتمل الوقوع، حيث أن اشتراط الخطر الحال من شأنه إحجام الريان عن التصرف حتى للحظة الأخيرة والذي يقلل من أثر التضحية التي يقوم بها الريان ويزيد نسبة وقوع الضرر الذي أريد دفعه.³

¹ حريز أسماء، المرجع السابق، ص، 63.

² شروط الخسارة البحرية المشتركة، الموقع الإلكتروني maraje3.com، شوهد على الساعة 22:07، بتاريخ 06-05-2022.

³ حريز أسماء، المرجع السابق، ص، 63، 64.

ورغم أن هناك من اشترط أن يكون الخطر حقيقيا لازما، إلا أن الراجح بين الفقهاء هو أن يكون الخطر المهدد بحدوث الخسارة خطرا جديا ومعقولا أين يخضع تقدير جدية الخطر ومدى احتمال وقوعه لسلطة الريان.

ويلاحظ أنه في حالة خطأ الريان في تقدير التدخل ومدى حاجته، فإن هذا الخطأ لا ينفى شرط جدية الخطر إلا إذا كان الخطأ في التقدير جسيما. والخطر الحقيقي الداهم لا بد وأن يكون له طابع "الإحاطة" فهو لا ينصب على بضاعة معينة أو غير محددة من عنابر السفينة دون أن يهدد السفينة أو بقية الحمولة، وعمومية الخطر مستمدة من أن الهدف من التضحية هو السلامة العامة وهذه الأخيرة لا تكون كذلك إلا إذا كان الخطر عاما.¹

ملخص المبحث

يمثل الخطر البحري كما عرفه الفقه والقانون مجموعة الأضرار التي تصيب أو يمكن أن تصيب السفينة أو بضاعتها. سواء كان ناتجا عن الحوادث البحرية من تصادم بحري، خسائر مشتركة، مساعدة وإنقاذ، غرق، عواصف وجنوح، حريق وانفجارات. أو كان ناتجا عن الجرائم البحرية من قرصنة، إرهاب بحري، وتهريب. وللخطر البحري ثلاث شروط واضحة لزم تحققها لتحقيقه وضمان الاعتداد به، فيجب أن يكون الخطر فجائيا غير متوقع الحدوث على المدى البعيد، وأن يكون ناتجا عن قوة قاهرة خارج نطاق خطأ الأفراد من الريان أو الطاقم أو غيرهم، ويجب أيضا أن يمثل الخطر تهديدا

¹ شروط الخسارة البحرية المشتركة، الموقع الإلكتروني maraje3.com، شوهد على الساعة 22:07، بتاريخ 06-

لحوادث معقولة الوقوع وغير وهمية، وذلك بناء على حالة الخطر وحالية وقوعه من عدمها.

المبحث الثاني: التضحية الاختيارية من جانب الربان وتحقيق السلامة العامة

في حالة حدوث خطر بحري ما قد يضطر ربان السفينة لاتخاذ إجراءات لحماية الرحلة البحرية المسؤول عنها والحفاظ على سلامتها العامة. وقد ناقشنا هذه النقطة في هذا المبحث فقمنا بتقسيمه لعنوانين، مطلب أول يتحدث عن الإطار القانوني للتضحية الاختيارية، ومطلب ثاني عن تحقيق السلامة العامة وكيفية تحقيقها من خلال فعل التضحية.

المطلب الأول: الإطار القانوني للتضحية الاختيارية من جانب الربان

إن التضحية الاختيارية التي يقوم بها الربان هي أهم أنواع الخسارات البحرية التي قد تحدث للرحلة البحرية، وتكون في حالة وجود خطر يهدد السفينة أو البضاعة أو كلاهما معا، فيقرر الربان بذلك التضحية بالبضاعة أو بجزء من السفينة للحفاظ على السلامة العامة للرحلة البحرية.

وقد جاء في هذا المطلب تعريف التضحية الاختيارية لغويا واصطلاحيا في الفرع الأول، وبيننا الاوصاف اللازمة فيها، واتخاذ الربان لقرار التضحية في الفرع الثاني.

الفرع الأول: تعريف التضحية الاختيارية

وضعنا للتضحية الاختيارية هنا تعريفا لغويا واصطلاحيا، كما بينا الخصائص اللازمة فيها لاعتبارها ضمن الخسارة المشتركة.

أولاً: تعريف التضحية الاختيارية لغة

تضحية (اسم). مصدرها، ضحى

بذل النفس في سبيل قضية أو فكرة أو من أجل الآخرين من دون مقابل، كما تكون التضحية بالمال أو العمل أو المصلحة.

ضحى (فعل)

ضحى يضحى، ضح تضحية، فهو مضح، والمفعول مضحى به

ضحى بالنفس والنفيس: قدم حياته وأعلى ما يملك دون مقابل.¹

اختيار: اسم

إختيار: مصدر إختارَ

إختار: فعل

إختارَ يَختار، إختَرَ، إختياراً وخِيراً وخِيراً، فهو مُختار، والمفعول مُختار

إختارَ هَدِيَّةً لِصَدِيقِهِ: إنْتَقَاهَا

إختارَ الطَّرِيقَ الأفضَلَ: توجَّهَ إليه بمحض إرادته، اصطفاه وانتقاه أحسن.

¹ معجم المعاني، الموقع الإلكتروني: www.almaany.com، شوهد بتاريخ 2022/05/01، على الساعة 22:39.

ثانيا: تعريف التضحية الاختيارية اصطلاحا

إن مفهوم التضحية يكاد ينعدم له تعريف فقهي مدقق، بالرغم من أن هناك توحيد مصطلحيا بين الفقهاء والتشريعات. لذا تطلب بحثا في مواضيع القانون البحري عامة وفي موضوع الخسارات البحرية بصفة خاصة. فنجد أن بعض الباحثين عرفت التضحية بأنها "كل عمل إرادي يقدم عليه الريان طواعية بطرح البضاعة في اليم لإنقاذ السفينة وسائر الحمولة مثلا . وبمقتضى هذا العمل الإرادي يمكن أن يتخلى كل من له مصلحة في الرسالة البحرية عن بعض مصالحه، سواء كان المجهز الذي يتخلى على بعض أجزاء السفينة، أو الشاحن الذي قد يتخلى على بعض بضاعته. والواضح أن هذا التخلي يتم إما دفعا لخطر حال أو وقاية من خطر وشيك أو محتمل، بقصد تحقيق مصلحة الجميع. كما تجدر الإشارة إلى أن التضحية قد تكون اختيارية، كما قد تكون اضطرارية إلا أن الذي يعتد بها شرطا في تحقق الخسارة البحرية هي التضحية الاختيارية التي يأتيها الريان دفعا لحالة الخطر"¹.

الفرع الثاني: شروط قيام التضحية الاختيارية

إن الشروط المتعلقة بالتضحية الاختيارية تبين الأوصاف اللازم توفرها في التضحية المبذولة من قبل الريان حتى تعتبر من الخسائر البحرية، وهي ثلاث شروط كالآتي:

¹ حريز أسماء، المرجع السابق، ص، 67.

أولاً: أن تكون التضحية الاختيارية قائمة عن إرادة حرة واختيار

أشارت القاعدة (A) من قواعد يورك أنتويرب لعام 1994 لهذا الشرط، الذي يقتضي أن تكون التضحية الناجم عنها الهلاك أو الأضرار أو دفع النقود لحماية الإرسالية البحرية قد حصلت عن إرادة واختيار من الربان.¹

ولاعتبار أعمال التضحية الاختيارية من الخسائر البحرية وجب أن تلتزم بأوصاف معينة هي:

- يتعين أن يكون عمل التضحية الاختيارية إجراء يتخذه الربان أو يقر القيام به إذا تولاها غيره تحت طائلة وجود مبرر تعرض الرحلة البحرية لحادث يهددها، والضرورة تقتضي أن قرار التضحية يتخذه الربان لتأمين السلامة العامة للرحلة البحرية. والقيام بالتضحية لا يتم إلا بموافقته، كونه الوحيد الذي أسند القانون له مهمة تقديرها، ودون اقتضاء إجراء شكلي لمباشرتها. والأهم هو تقدير وجود المبرر للتضحية الذي يقع على عاتق الربان أو من يقوم مقامه، والتي هي مسألة موضوعية تقدرها المحكمة.²

- أن يكون الهدف من العمل الاختياري المحافظة على الإرسالية البحرية من حادث بحري يهددها، يقدر على أساس القدرة العقلية والحرية للربان تحت طائلة الرقابة على وجود المبرر من قبل المحكمة، فإذا قدرت أن الظروف التي قام بها الربان بالتضحية تبرر اقتناعه بالقيام بها، اعتبرت ما ترتب عليها خسائر بحرية يتحملها جميع أصحاب المصالح الممثلة في تلك الإرسالية. أما إذا رأت الخطر

¹ حسن حرب اللصامصة، المرجع السابق، ص، ص، 82، 83.

² مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص، 373.

في التقدير خرجت النتائج المترتبة على حصول التضحية من نطاق الخسائر البحرية ويتحملها المخطئ لوحده.¹

ثانياً: أن تكون التضحية الاختيارية معقولة

يتعين أن تكون التضحية الاختيارية معقولة في حجمها وأن تبذل أو تتفق بكيفية معقولة، وقد عبر عن هذا الشرط في قواعد يورك أنتويرب 1994.

وتكون المعقولة وفقاً لمعيار الإنسان المعتاد، ويؤخذ بعين الاعتبار في صحة تصرف الريان وعقلانيته من عدمها عوامل كحالة مياه البحر، حجم الإرسالية البرية، طبيعة الخطر الذي أدى إلى التضحية، طريقة التضحية، نوعية الحمولة وحصص أصحاب المصالح الممثلة فيها، الوقت المستغرق في تحصيل السلامة.²

والتقدير في هذه الحالة مسألة موضوعية تعود للمحكمة المختصة في تقييمها، فتعالجها وفق الخبرة الفنية اللازمة من قبل خبراء التسوية. وعلى ضوء ما تسفر عنه الخبرة، تحدد المحكمة موضوعية حصول التضحية ومعقولية مقدارها، ونطاق الخسائر البحرية تحت طائلة اعتبار ما يخرج عن نطاق المعقولة خارجاً من عداد الخسائر البحرية.³

¹ حسن حرب اللصامصة، المرجع السابق، ص، 84.

² ثروت عبد الحكيم، الخسائر البحرية المشتركة، الطبعة 02، القاهرة، 1978، ص، 31.

³ حسن حرب اللصامصة، المرجع السابق، ص، 85.

ثالثاً: أن تكون التضحية الاختيارية واقعة في ظروف استثنائية

لا يكفي في تحقق الخسائر البحرية حصول التضحيات الاختيارية بشكل معقول فقط، بل يتعين أن تبذل في ظروف استثنائية، حيث قضت بذلك القاعدة (A) من قواعد يورك أنتويرب. ويقصد بالاستثنائية أن تحدث في ظروف غير عادية تلزم القيام بأعمال وتضحيات تخرج عن النطاق المعتاد لواجبات الريان خلال استغلال السفينة في رحلة عادية.

وبذلك لا تعد التضحيات الاختيارية المعقولة خسائر بحرية، إلا إذا حدثت في ظروف غير عادية عرضت الإرسالية البحرية لخطر بحري يهدد المصالح الممثلة فيها، بحيث يكون من الالتزام حصول تضحية في سبيل السلامة العامة.¹

الفرع الثالث: اتخاذ الريان لقرار التضحية

قد تكون التضحية اختيارية أو تكون اضطرارية، إلا أن الذي يعتد بها شرطاً في تحقق الخسارة هي التضحية الاختيارية التي يقرر الريان إجرائها لدرء خطر تعرضت له السفينة. فلو حصلت الخسائر بسبب قوة قاهرة كالرياح التي ألفت ببعض البضائع في البحر، فلا تكون الحالة هنا ضمن الخسائر البحرية.

وتجدر الإشارة بشأن وجوب كون التضحية اختيارية، وبناء على ذلك فقد نصت المادة 300 من القانون البحري الجزائري على أنه "تعد بمثابة خسائر مشتركة كل تضحية أو كل مصروف غير عادي أنفقه الريان أو شخص آخر قائم مقامه بصفة اختيارية ومعقولة لإنقاذ السفينة من خطر مشترك وكذلك البضائع الموجودة على متنها

¹ ثروت عبد الحكيم، المرجع السابق، ص، 32.

وشحنتها". وهذا ما أكدته قواعد يورك وأنفريس بشكل صريح أين نصت صراحة على أن تكون التضحية المادية أو إنفاق المصروفات قد حدث اختياراً وأن يكون لها ما يبررها.¹ كذلك جاء بها قانون التأمين البحري الإنجليزي الذي صدر عام 1906 الذي تضمن تعريفاً للخسائر وأقر فيه مبدأ التضحية الاختيارية في الفقرة الثانية من المطلب 66 منه على أن العمل الذي يؤدي إلى وقوع خسارة بحرية يتوفر فيه التضحية أو إنفاق مصروفات اختياراً وأن يكون هناك ما يبرر ذلك.²

في حالة تعرض الرحلة البحرية لحادث يهددها ويقصد المحافظة على الممتلكات المشاركة في المخاطرة البحرية، ذهب رأي القضاء الإنجليزي أيضاً إلى أن الاختيار إنما ينصرف إلى التضحية المادية فقط دون إنفاق المصروفات، في حين كان الرأي الراجح يقول بكلا التضحيتين اللتان يجب أن يقع اختياراً وأن يكون لهما ما يبررهما.

ولا بد من أن تقترن نية القيام بالاختيار بغاية المحافظة على الرحلة البحرية من حادث يهددها، وتقدير ما إذا كان العمل الاختياري المؤدي إلى تحقيق خسارة بحرية له ما يبرره. وهذه مسألة موضوعية تقدرها المحكمة على ضوء الوقائع التي لا يست القيام بالتضحية، فإذا قدرت أن الظروف التي قام فيها الريان بالتضحية تبرر اقتناعه بالقيام بها اعتبرت الخسارة المترتبة على هذه التضحية خسارة بحرية. أما إذا رأت المحكمة أن هذا الاقتناع لم يكن له ما يبرره فإن الخسارة تخرج من نطاق الخسائر إذا كان الريان

¹ حريز أسماء، المرجع السابق، ص، ص، 68، 69.

² محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص، 225.

مخطئا في تقديره للخطأ مما أدى إلى ضرر أصاب الغير وألزم الربان بتعويض هذا الضرر.¹

وعند تقدير ما إذا كانت التضحية التي يقوم بها الربان لها ما يبررها وتتدخل في إطارها النتيجة التي أدت إليها، فلا يشترط لاعتبار التضحية الاختيارية خسارة بحرية أن تترتب عليها نتيجة مفيدة. ولأنه تم خطأ في التقدير، فوقع خطأ من الربان في تقرير ضرورة التضحية لا يكفي للقول بأن تصرفه لم يكن له ما يبرره، إنما يتعين لتقدير ما إذا كانت التضحية لها ما يبررها أو لا أن يتم النظر إليها على ضوء العناية المعتادة التي يمكن تطلبها في الربان، وعلى ضوء الضرورة التي أوجبت عليه القيام بالتضحية في الظروف التي تمت فيها. ولا تعني التضحية الاختيارية أن تترتب عليها الخسائر التي كانت متوقعة حين اتخاذ قرارها فطالما توفرت نية القيام بالتضحية في سبيل السلامة العامة للرحلة البحرية فإن كل الخسائر التي تنشأ تعتبر خسائر مشتركة حتى لو تجاوزت الخسائر التي كانت محتملة الوقوع إذا كانت نتيجة مباشرة للتضحية.²

وللإجابة عن استفسار اشتراط اتخاذ الربان لقرار التضحية بنفسه، فقد نصت المادة 600 من القانون البحري الجزائري على أنه "يستطيع الربان في الحالات الاضطرارية القصوى أن يقوم بأي تضحية في منشآت السفينة وحمولتها، وأن يلتزم بالمصاريف الطارئة لإنقاذ السفينة والأشخاص المبحرين والبضائع الموجودة على متنها من الخطر المشترك". وإذا كان الربان بصفته ممثلا لاتحاد المصالح المشاركة في الرحلة فهو الذي يقرر القيام بالتضحية في سبيل السلامة العامة وذلك في أغلب الاحوال، لأن هناك

¹ عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، الطبعة الثانية، 1988، ص، 57.

² حسن حرب اللصامصة، المرجع السابق، ص، 88.

حالات وإن كانت نادرة لا يصدر فيها قرار التضحية من الريان، أو لا يصدر منه مباشرة. فالتضحية يمكن أن تقع من شخص يعتبر غريبا عن الرحلة البحرية - كتنفيذ أوامر السلطات المشرفة على الميناء - طالما أن هذه التضحية كانت ضرورية للسلامة العامة.¹

وهذا ما ذهب إليه القضاء الإنجليزي والأمريكي وجانب من القضاء الفرنسي، فأقروا أنه لا يشترط أن يتخذ الريان قرار التضحية بل يمكن أن يتخذه غيره طالما كانت التضحية في ظروف استثنائية ولها ما يبررها، ذلك أن الخسارة المشتركة إنما ترتبت على تضحية تقع في فترة حرجة تكون فيها الرحلة البحرية معرضة لخسارة كبيرة، ومن ثم فإنه لا محل للتمسك بضرورة وقوع التضحية من الريان طالما توفرت شروط تحقق الخسارة البحرية، خاصة وأن تقدير ضرورة التضحية مسألة موضوعية تقدرها المحكمة من ظروف الدعوى، مثلما بينت قواعد يورك وأنفيس لسنة 2004. كما أن اشتراط التضحية من الريان قد تأثر في منحه صلاحيات واختصاصات كبيرة تتطلبها طبيعة الاستغلال البحري وتستوجبها الحوادث التي تتعرض لها المالحة البحرية.²

يجب أن نشير إلى نقطة هامة وهي أنه بموجب قواعد يورك وأنفيس لسنة 1994 تم إضافة شرط جاء فيه أنه. " لا تكون هناك مساهمة إلا إذا كانت التضحية أو النفقة معقولة". وتفيد عبارة القاعدة الحاكمة هاته بأنه يجب أن تكون كافة التضحيات أو النفقات التي يسمح بها في نطاق الخسارة المشتركة وفقا للقواعد الأخرى معقولة وأن

¹ حريز أسماء، المرجع السابق، ص، ص، 70، 71.

² حسن حرب اللصامصة، المرجع السابق، ص، 89.

يراعى فيها جانب الحذر. وقد جاءت هذه القاعدة كرد فعل مباشر لقضية السفينة ALPHA لسنة 1991.

وبما أن مفهوم المعقولية ليس من السهل الاتفاق عليه كما لم توضح القاعدة ذاتها ما ترمي إليه باستخدام هذا المصطلح، يمكن القول عموماً أن التصرف المعقول هو ذلك التصرف الذي له أسس مهنية وملاحية واقتصادية سليمة، وأن هذا متروك إلى تقدير كل موقف على حدة وفقاً لملاساته، ووفقاً لسلوك الريان العادي المدرب تدريباً مناسباً وله خبرة مناسبة للرحلة البحرية¹.

ولإثبات الخسائر البحرية اشترط توفر بعض الإجراءات، ذلك أنه يتوجب على الريان أن يحرر محضراً بالقرار الذي يصدر بشأن الرمي متى أمكنه ذلك، ويكون المحضر المذكور مشتملاً على ما يلي:

_ الأسباب التي أوجبت الرمي.

_ إمضاء من استشارهم أو بيان أسباب امتناعهم عن وضع الإمضاء ويسجل المحضر المذكور في يومية السفينة. حيث توجب المادة 604 من القانون البحري الجزائري على أنه "عند حدوث أضرار هامة للسفينة أو للأشخاص الموجودين على متنها أو لحمولتها، يجب على الريان خلال 24 ساعة من وصوله إلى أول ميناء تحرير تقرير مفصل يبين فيه ظروف الحادث ويقدمه إلى السلطة البحرية المختصة للميناء والتي تسلم بدورها إيصالاً لذلك للريان"².

¹ ثروت عبد الرحيم، المرجع السابق، ص، 45.

² عباس حلمي، المرجع السابق، ص، 60.

ذلك وتؤكد المادة 605 من القانون البحري الجزائري بدورها على أنه " يجب على الريان أن يتقيد بطلبات التحقيق والتدقيق التي تأمر بها السلطة التي وصلها التقرير المذكور في المادة السابقة، ولا يجوز للريان إلا في حالة الضرورة بالنسبة للسفينة أو الحمولة البدء بتفريغ السفينة قبل تلقيها تقريره من طرف السلطة المختصة".¹

المطلب الثاني: تحقيق السلامة العامة بفعل التضحية

لاعتبار السلامة العامة أساس الرحلة البحرية كاملة وأساس قيام التضحية الاختيارية التي يقوم بها الريان أثناء تعرض سفينته للخطر، فقد كان لها تعريف واضح متفق عليه من قبل القانون والفقهاء على حد سواء. ويكون حفظ السلامة العامة على شكل نتيجة مفيدة تتحقق من قرار التضحية، ولكن قام خلاف فقهي على إلزامية تحقق هاته النتيجة من عدمها للأخذ بالتضحية الاختيارية والاعتداد بها في تسوية الخسائر البحرية الناتجة عن التضحية.

وقد ذكرنا في هذا المطلب تعريف السلامة العامة لغة واصطلاحا في الفرع الأول، وتحقيق نتيجة مفيدة من قرار التضحية في الفرع الثاني.

الفرع الأول: تعريف السلامة العامة

لقد وضعنا تحت هذا العنوان تعريفا للسلامة العامة، تعريف لغوي وآخر اصطلاحا.

¹ حريز أسماء، المرجع السابق، ص، ص، 74، 75.

أولاً: تعريف السلامة العامة لغة

سلامة (اسم). مصدر سلم

سلامة الأرض: صيانة حدوده وحفظها

السلامة العامة: أمن المواطنين العام

سلم (فعل).

سلم، سلم ل/ سلم من يسلم/ سلامة وسلاما، فهو سالم وسليم، والمفعول مسلوم له.

سلم فلان: أمن على نفسه وماله.

العامة: اسم

الجمع: عامّ، وعُوّم، عوامّ

عامّة /بعامّة: بشكل عامّ، بصورة عامّة

العامّة من الناس: خلافُ الخاصّة

الخِدْمَة العامّة: العمل في مجال له منفعة عامة كالإدارة الحكوميّة مثلاً

المصلحة العامّة: الصالح العامّ.¹

¹ معجم المعاني، الموقع الإلكتروني: www.almaany.com، شوهد بتاريخ 2022/05/01، على الساعة 23:34.

ثانيا: تعريف السلامة العامة اصطلاحا

يقصد بالسلامة العامة سالمة الرحلة البحرية بأسرها أي سلامة السفينة والبضائع خصوصا. وبالرغم من أنه لا تدخل نطاق الخسائر كل ما ليس من البضائع فلا ينقل بدون سند شحن كالرسائل البريدية، وأمتعة الطاقم، ومؤن السفينة... وغيرها. لكن إذا تمت التضحية بهذه الأشياء فإنها تدخل في الخسارة البحرية، وذلك حسب نص المادة 317 من القانون البحري الجزائري. كما أن هناك أشياء لا تدخل نطاق الخسارة إلا إذا انقذت، فلا تحتسب إذا ضحي بها، كالبضائع التي لم يحرر بها سند الشحن أو إيصال من الريان، والبضائع المشحونة خفية في السفينة، والبضائع التي قدم عنها تصريح كاذب، والبضائع المشحونة على سطح السفينة خلافا للعادات البحرية. وقد وضعت هاته القواعد على سبيل العقاب وذلك في المواد 315 و 316 من القانون البحري الجزائري.¹

لا يشترك الأشخاص الذين أنقذوا بفعل التضحية الاختيارية في تحملها باعتبار القانون النفس البشرية غير قابلة لتقييم مالي.

وبالتالي فإن الخسائر المشتركة تترتب على تضحية اختيارية بجزء من السفينة أو شحنتها أو إنفاق مبلغ في ظروف استثنائية وذلك في سبيل غاية محددة هي المحافظة على المصالح المشاركة في الرحلة البحرية من حادث يهددها².

يكون الهدف من التضحية حماية الأموال المشاركة في الرحلة البحرية والتي تكون معرضة للخطر، والتي أكدت عليها قواعد يورك وأنفرس بدورها على أن الخسائر

¹ حريز أسماء، المرجع السابق، ص، ص، 75، 76.

² ثروت عبد الحكيم، المرجع السابق، ص، 49.

المرتتب على التضحية الاختيارية بجزء من السفينة أو شحنتها أو إنفاق مبلغ في الظروف الاستثنائية، فهي تقع في سبيل غاية السلامة العامة بقصد حماية الأموال والمصالح التي تجمعها مخاطرة رحلة بحرية مشتركة من حادث يهددها.¹

الفرع الثاني: تحقيق نتيجة مفيدة بفعل التضحية والمصاريف

ونحن بصدد دراسة شرط السلامة العامة ينتابنا سؤال ظل معلقا وهو هل يلزم أن تترتب على التضحية التي قام بها الربان نتيجة مفيدة؟ والواقع أن هذا السؤال لا يحتمل جوابا وحيدا، لأن هذه النقطة أثارت خلاف كبير في كل من التشريع والفقهاء على حد سواء، الأمر الذي فرز اتجاهين:

أولاً: الاتجاه الأول

يذهب إلى أنه لكي تكون التضحية التي بذلت من طرف الربان خسارة مشتركة يجب أن تترتب عنها نتيجة مفيدة، وهذا ما أخذ به كل من الفقه الإنجليزي والفرنسي، ونفس الشيء أخذ به التشريع الجزائري. بالنسبة للفقه الإنجليزي، فقد استقر فيه مبدأ النتيجة المفيدة وذلك في السوابق القضائية أين عبر عنه بضرورة نجاح الفعل الذي قصد به التضحية وبأن المصالح المشاركة في الرحلة البحرية والتي تعرضت للخطر يجب أن تكون قد استفادت من التضحية بحيث تقع الخسارة، وذلك إذا لم تتج الرحلة البحرية في مجموعها أو في جزء منها على من تلحقه باعتبارها خسارة خاصة.²

¹ حريز أسماء، المرجع السابق، ص، 77.

² مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص، 407.

ولا يشترط أن تؤدي التضحية إلى النجاة الكاملة للرحلة البحرية إنما يكفي أن تحقق التضحية أو بعض النجاح بحيث تبقى بعد القيام بها بعض العناصر ذات القيمة التي يمكن اتخاذها أساساً لتوزيع الخسارة المشتركة¹.

اتجه القضاء الإنجليزي إلى أن الخسارة المشتركة لا بد من توزيعها على أصحاب المصالح المشاركة في الرحلة البحرية إذا ما هلكت تلك المصالح قبل بلوغها ميناء الوصول، ومن ثم لا محل لهذا التوزيع إذا هلكت المصالح التي يتعين عليها المساهمة في تلك الخسارة. وذهب رأي الفقه الفرنسي إلى أن الخسارة لا تعتبر من الخسائر المشتركة إلا إذا أسفرت التضحية عن نتيجة مفيدة وذلك بأن تنجو السفينة وشحناتها أو جانب منها من الحادث الذي استوجب التضحية.²

ثانياً: الاتجاه الثاني

وهذا ما اتجهت قواعد يورك وأنفوس التي اكتفت أن تكون التضحية لأجل السلامة العامة.

حيث لا يقر جانب من الفقه بالاتجاه الأول ولا يرى أن تحقق النتيجة المفيدة شرط لتوفر خسارة بحرية، فقد استند الفقيه "رودبير" في رأيه هذا على تأصيل نظام الخسائر المشتركة على فكرة اتحاد المصالح الذي يجمع بين السفينة وحمولتها، وأدار هذا الاتحاد نيابة عن أصحاب المصالح الممثلة في الرحلة البحرية. وعلى ذلك فالتضحية الاختيارية التي يقوم بها الريان في سبيل تلك المصالح المشاركة في الرحلة يتعين أن يساهم في

¹ حريز أسماء، المرجع السابق، ص، 79.

² عباس حلمي، المرجع السابق، ص، 91، 92.

الخسارة المترتبة عليها كلما وقعت التضحية من أجلهم بغض النظر عما تسفر عنه التضحية سواء ترتب عليها نتيجة مفيدة أم لا.¹

وتبعه الاستاذ "ريبير" الذي استبعد تأسيس نظام الخسائر على فكرة الإثراء بلا سبب، ورد على الحجة التي استمد لها أنصار الرأي الراجح من المادة 423 من القانون البحري الفرنسي بأن "أساس عدم المساهمة في الخسارة حين تلقى البضائع وتهلك السفينة، هو أنه لا تبقى بعد ذلك العناصر الإيجابية التي يقع عليها عبء المساهمة لأن من أصحاب المصالح المشاركة في الرحلة البحرية لا يسأل إلا في حدود ما يشترك به في المخاطرة". فحتى إذا أنقذت بعض البضائع بعد ذلك ليس ثمة مساهمة في الخسارة المشتركة لأن هذه البضائع التي تم إنقاذها تكون في حكم البضائع الهالكة بالنظر إلى المصالح المتحدة وتخلصها بعد إلقاءها في البحر يقع نتيجة إنقاذها وهي واقعة لاحقة على التضحية ومستقلة عنها تماماً.²

ثالثاً: الاتجاه الذي اتخذته التشريع الجزائري

بالنسبة للقانون البحري الجزائري فقد أكد على ضرورة تحقق النتيجة المفيدة، ذلك أنه لا توجد خسائر بحرية في حال ما إذا كانت التضحية أو المصاريف لم يأتيا بالعرض المقصود منهما. فما نظرية الخسائر المشتركة سوى تطبيق للمبدأ الذي بمقتضاه ليس لأحد أن يثري على حساب الغير.³

¹ حسن حرب للصامصة، المرجع السابق، ص، ص، 99، 91.

² حريز أسماء، المرجع السابق، ص، ص، 78، 79.

³ حريز أسماء، المرجع نفسه، ص، 81.

والنتيجة المفيدة التي تتحقق هي نجاة الرحلة البحرية من خطر الهالك. أما إذا هلكت السفينة والبضاعة رغم تضحيات الريان ومحاولته فلا وجه هنا لتوزيع الخسائر، وهذا ما تقرره المادة 318 من القانون البحري الجزائري في نصها: "في حالة هلاك عام للفوائد المرتبطة بالرحلة فلا محل لأي مساهمة".¹

ملخص المبحث

إن التضحية الاختيارية التي يقوم بها الريان كالتخلص من البضائع مثلا هي أساس قيام الخسائر البحرية، ووجب لاعتماد هذه التضحية وجود خطر يهدد السفينة سواء كان حادثا بحريا كالاصطدام والغرق واندلاع الحرائق أو كان جريمة بحرية كالقرصنة أو الإرهاب... إلخ، ويكون الخطر البحري فجائيا ناتجا، وعن قوة قاهرة، ومهددا بحوادث معقولة وقابلة الوقوع، حيث أن الريان يعتد بوجودها لاتخاذ قرار التضحية. كما وقد ألزم التشريع الدولي والقانون البحري الجزائري خاصة إلزامية على قرار الريان بالتضحية أو بإنفاق مصاريف زائدة وهي أن يكونا محققين لنتيجة مفيدة ومقرونة بتحقيق السلامة العامة للرحلة البحرية، والتي تعتبر بدورها أساس الرحلة البحرية.

¹ الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم.

خاتمة الفصل

من خلال دراستنا عن الخطر البحري والتضحية الاختيارية في هذا الفصل نستنتج أن هذا الخطر البحري بأنواعه وشروطه المبينة في القانون البحري الدولي والمحلي -والمذكورة في المبحث الأول أعلاه-، يشكل اهم عنصر لقيام التضحية الاختيارية التي يتخذها الريان. وتكون هاته التضحية بدورها محددة بشروط وإجراءات واضحة ومذكورة في الفصل الثاني أعلاه أيضا.

فمع وقوع الخطر البحري أيا كان شكله والذي قد يهدد السفينة أو البضاعة أو كلاهما معا، فأحيانا يضطر الريان لاتخاذ قرارات وإجراءات التضحية الاختيارية سواء بالبضاعة المحملة أو بأجزاء السفينة ذاتها أو بإنفاق مصاريف زائدة. وذلك لضرورة الحفاظ على السلامة العامة للرحلة البحرية من ناحية إيصالها سالمة بضاعة وسفينة من ميناء الانطلاق لميناء الوصول، ومن ناحية حماية مصالح الأفراد المشاركين في المخاطرة البحرية كذلك. وهذه السلامة العامة هي الغاية الأهم من قيام الرحلة البحرية وجود هذا النظام القانوني البحري أساسا.

خاتمة

نستخلص من خلال هذه الدراسة أن نظام الخسارة البحرية يعد من الأنظمة القديمة المرتبطة بالملاحة البحرية، والتي أخذت به جميع الشعوب التي مارست الملاحة البحرية عبر العصور المختلفة.

ومما لا شك فيه أنه بالرغم من التطور الذي شهده ميدان النقل عموماً والنقل البحري خصوصاً، إلا أن السفينة في البحر تتعرض لمخاطر عديدة. الأمر الذي قد يؤدي بالريان لاتخاذ قرار التضحية الاختيارية بالحمولة أو بجزء من السفينة أو حتى إنفاق مبالغ مالية لاتقاء خطر الهلاك الذي قد تتعرض له السفينة جراء المخاطر البحرية وحماية السلامة العامة للرحلة البحرية.

ومن أجل تحقيق السلامة العامة للإرسالية البحرية وأصحاب المصالح المشاركة فيها، كان لزاماً على التشريعات الدولية والوطنية على حد سواء معالجة نظام الخسارة البحرية وتقنينه، وعلى رأسها التشريع الجزائري الذي يتضح من خلال نصوص القانون البحري الجزائري أنه وضع نظام قانوني خاص بالخسائر البحرية. وذلك انطلاقاً من محاولته إعطاء تعريف لها وصولاً إلى طرق تسويتها، وذلك مروراً بتحديد نسب المساهمة فيها. أنه وبالرغم من تبنيه النظام إلا أن هناك بعض النقائص، فهو لم يعطي تعريفاً جامعاً مانعاً للخسارة البحرية وكان مكتفياً بالإشارة إلى أنواعها وشروطها.

كما استخلصنا من هذا البحث عدة نتائج منها:

يعد نظام الخسارة البحرية آلية فنية دقيقة، وينفرد عن سائر فروع القانون الأخرى بتأثيره الكبير في مجال التجارة الداخلية والخارجية.

تبنى المشرع الجزائري لقواعد الاتفاقيات والقوانين الدولية في تقنينه لقواعد نظام الخسارة البحرية في القانون البحري الجزائري.

تشكل الخسارة البحرية التضحية المبذولة لأجل تحقيق السلامة العامة للإرسالية البحرية. للخسارة البحرية نظام تسوية مقنن، وهو نظام بحري أصيل تستجوبه دواعي الملاحة التجارية البحرية، ويستمد قواعده من القانون البحري الخاص به. تدخل التضحيات الاختيارية التي يقوم بها الريان بالحمولة أو بأجزاء من السفينة لحفظ السلامة العامة للإرسالية البحرية من الخسار البحرية الواجب التعويض عليها. على ضوء النتائج السابقة من هذه الدراسة (نظام الخسارة البحرية في القانون الجزائري) توصلنا إلى عدة اقتراحات منها:

نقترح على المشرع إدراج مادة في القانون البحري تبين مفهوم الخسارة البحرية. وجوب إنشاء محاكم بحرية تختص بالنظر في القضايا والنزاعات البحرية فقط.

نقترح أيضا إنشاء قانون موحد للخسارة البحرية على المستوى الدولي، فكون الاتفاقيات والقواعد الدولية فيها جانب من التعارض فيما بينها فلا يمكن الاعتماد عليه كمرجعية ثابتة.

وفي الأخير نأمل أن يكون هذا البحث بداية لدراسات أخرى مكملة له من قبل غيرنا من الباحثين.

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: القوانين

1. الأمر رقم 58/75 المؤرخ في 20 رمضان 1395 الموافق 26 سبتمبر 1975، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-10، المؤرخ في 20 جوان 2005، والقانون رقم 05-07، المؤرخ في 13 ماي 2007، المتضمن القانون المدني الجزائري.
2. الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية، العدد 29، المؤرخة في 10 أبريل 1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم 04-10، المؤرخ في 15 أوت 2010، الجريدة الرسمية، العدد 46، المؤرخة في 18 أوت 2010.

ثانياً: الكتب

1. إيمان فتحي حسن الجميل، التأمين البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2014.
2. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الطبعة 04، الدار الجامعية، بيروت، لبنان، 1992.
3. بوحجيلة علي، موجز محاضرات القانون البحري، جامعة قسنطينة، الجزائر، 2016.
4. بوراس محمد، المبسط في القانون البحري الجزائري، النشر الجامعي الجديد، تلمسان، الجزائر، 2021.
5. جيرار كورنو، ترجمة منصور القاضي، الطبعة الثانية، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، لبنان، 2009.

6. حسن حرب اللصامصة، تسوية الخسائر البحرية المشتركة في الفقه الإسلامي والقانون البحري الدولي -دراسة مقارنة-، دار الخليج، عمان، الأردن، 2009.
7. طارق سيف، الخسارة البحرية المشتركة (العوارية العامة)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2004.
8. طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2007.
9. عباس حلمي، القانون البحرين ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988.
10. محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007.
11. عبد القادر حسن العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار النشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2015.
12. علاء الدين زكي، المسؤولية الجنائية لريان السفينة في القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2014.
13. ثروت عبد الحكيم، الخسارات البحرية المشتركة، الطبعة 02، القاهرة، 1978.
14. محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2003.
15. محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2003.
16. محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، السعودية، 2012.

ثالثا: المذكرات والرسائل

1. بختي حفيظة، نظام الخسائر البحرية المشتركة، مذكرة ماجستير، تخصص قانون أعمال، جامعة ابن عكنون، الجزائر، 2013.
2. حريز أسماء، نظام الخسارة البحرية المشتركة في القانون البحري الجزائري مقارنا، رسالة دكتوراه، تخصص قانون خاص، جامعة وهران 2، الجزائر، 2016.
3. دحماني محمد الصغير، النظام القانوني للسفينة في القانون الجزائري المقارن، رسالة دكتوراه، د.ت، جامعة وهران، الجزائر، د.س.
4. الزاهي عمر، نظام الخسائر البحرية المشتركة، مذكرة ماجستير، تخصص قانون خاص، جامعة ابن عكنون، الجزائر، 2013.
5. شيرين عبد حسن يعقوب، الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري، رسالة دكتوراه، تخصص قانون خاص، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2010.
6. طالب مولاي بلقاسم، شرطي الخطر والمصلحة في التأمين البحري، رسالة دكتوراه، تخصص قانون أعمال، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2018.
7. محمد ابن أحمد، نظام الخسارة البحرية المشتركة في القانون الجزائري مقارنا، رسالة دكتوراه، تخصص قانون أعمال، جامعة وهران 2، الجزائر، 2016.
8. مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، مذكرة ماجستير، تخصص قانون النشاطات البحرية والساحلية، جامعة تيزي وزو، الجزائر 2015.
9. وليد معزوزي، التأمين البحري في ظل القانون البحري الجزائري، رسالة ماستر، تخصص قانون أعمال، جامعة العربي بن مهيدي، أو البواقي، الجزائر، 2014.

رابعاً: المقالات

1. أحلام نطور، نطاق ضمان الخطر في التأمين البحري، في: مجلة الدراسات القانونية، العدد 03، المجلد 07، جامعة باجي مختار عنابة، الجزائر، 2020.
2. أربوط وسيلة، النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة ملاحية، في: المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 07.
3. بن عيسى حياة، التهديدات البحرية الراهنة وجهود مواجهتها، في: المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الأول، جامعة تلمسان، الجزائر، 2014.
4. حسان سعاد، نظام الخسارة البحرية المشتركة في القانون البحري الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 04.
5. عمراني نادية، القرصنة البحرية وتمييزها عن الأعمال المشابهة لها، في: مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، العدد 06، جامعة بليدة، الجزائر، 20.
6. سهام بوكلاب، ضمان الخطر البحري، مجلة العلوم الإنسانية، العدد 46، المجلد أ، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة، الجزائر، 2016.
7. مخالفة كريم، الخسائر البحرية المشتركة وطرق تسويتها على ضوء الأمر 80/76 المعدل والمتمم في الجزائر وفي النظم المقارنة، في: مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، العدد 08، جامعة بجاية، الجزائر، 2016.

خامسا: المواقع الالكترونية

1. www.almaany.com.
2. www.jordan.lawyers.com .
3. www.jordan.lawyers.com .
4. www.maraje3.com
5. www.marje3.com .
6. www.mqqal.com.
7. www.quizlet.com .

الفهرس:

رقم الصفحة	العنوان
01	المقدمة
09	الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للخسارة البحرية
10	تمهيد
11	المبحث الأول: ماهية الخسارة البحرية
11	المطلب الأول: مفهوم السفينة
11	الفرع الأول: تعريف السفينة
11	أولاً: تعريف السفينة اللغة
12	ثانياً: تعريف السفينة اصطلاحاً
12	1. تعريف السفينة في الفقه
12	2. تعريف السفينة في الاتفاقيات الدولية
13	3. تعريف السفينة في القانون الجزائري
14	ثالثاً: ملحقات السفينة
14	الفرع الثاني: المعايير اللازمة لاعتبار المنشأة العائمة سفينة وطبيعتها القانونية
15	أولاً: المعايير اللازمة لاعتبار المنشأة العائمة سفينة
15	1. الصلاحية للملاحة البحرية
15	2. التخصص في الملاحة البحرية وعلى وجه الاعتياد
16	3. القدرة على مواجهة الأخطار البحرية
16	ثانياً: الطبيعة القانونية للسفينة

16	1. السفينة شخص
17	2. السفينة مال
17	أ. السفينة مال منقول
18	ب. السفينة مال عقاري
18	ج. السفينة مال ذو طبيعة خاصة
19	الفرع الثالث: خصائص وأنواع السفينة
19	أولاً: خصائص السفينة
19	1. اسم السفينة
20	2. حمولة السفينة
20	أ. الحمولة الإجمالية الكلية
20	ب. الحمولة الصافية
21	3. درجة السفينة
22	4. موطن السفينة
23	5. جنسية السفينة
24	ثانياً: أنواع السفن
24	1. السفن العامة
24	2. السفن الخاصة
24	المطلب الثاني: مفهوم الخسارة البحرية
25	الفرع الأول: الأصل التاريخي لنظام الخسارة البحرية
25	أولاً: في العصر القديم
25	1. لدى الفراعنة
26	2. لدى الفينيقيين
27	3. لدى الرومان

27	ثانيا: في العصر الوسيط
28	1. لدى الأوربيين
28	أ. مجموعة مرشد البحر
28	ب. مجموعة قواعد أوليرون
28	ج. مجموعة قنصلية البحر
29	2. لدى المسلمين
29	ثالثا: في العصر الحديث
30	الفرع الثاني: تعريف الخسارة البحرية
30	أولا: تعريف الخسارة البحرية لغة
31	ثانيا: تعريف الخسارة البحرية اصطلاحا
31	الفرع الثالث: الأساس القانوني لنظام الخسارة البحرية
32	أولا: مذهب الفضالة
33	ثانيا: مذهب الإثراء بلا سبب
33	1. إثراء المدين
33	2. افتقار الدائن
34	3. انعدام السبب القانوني
34	4. شرط حسن النية في القانون المدني
34	ثالثا: مذهب الاتفاق الضمني بين المجهز والشاحنين
36	المبحث الثاني: أنواع الخسارة البحرية
36	المطلب الأول: الخسائر المادية
36	الفرع الأول: الأضرار اللاحقة بالبضائع
36	أولا: الرمي في البحر
37	ثانيا: إطفاء الحريق

38	ثالثا: استعمال البضاعة كوقود
38	رابعا: تفرغ البضائع للتخفيف عن السفينة أو تعويمها
38	الفرع الثاني: الأضرار اللاحقة بالسفينة
39	أولا: التضحيات بملحقات السفينة
39	ثانيا: الجنوح العمد
39	ثالثا: الأضرار الناشئة عن زيادة سرعة السفينة
40	المطلب الثاني: الخسائر النقدية
40	الفرع الأول: خسائر النفقات الاستثنائية
41	أولا: مصاريف تعويم السفينة
41	ثانيا: خسائر النفقات المترتبة عن المساعدة البحرية والإسعاف
41	ثالثا: خسائر النفقات المترتبة عن الافتداء للإرسالية البحرية
41	الفرع الثاني: الخسائر النقدية الناتجة بسبب ظروف غير متوقعة
42	أولا: مصاريف القطر
42	ثانيا: نفقات الرسو
42	ثالثا: نفقات مترتبة عن أجور البحارة ومؤنهم وعلاجهم
43	الفرع الثالث: مصروفات تلحق الخسائر
43	أولا: المصروفات البديلة
43	ثانيا: نفقات التسوية
45	المبحث الثالث: شروط الخسارة البحرية وتسويتها
45	المطلب الأول: شروط الخسارة البحرية
45	الفرع الأول: أن يكون هناك خطر مشترك
46	الفرع الثاني: أن تكون التضحية اختيارية ومعقولة
47	الفرع الثالث: أن تكون التضحية من أجل السلامة العامة

47	المطلب الثاني: تسوية الخسائر البحرية
48	الفرع الأول: طرفي تسوية الخسارة البحرية وتحديد نسبة المساهمة
48	أولاً: طرفي تسوية الخسائر البحرية
48	1. المجموعة الدائنة
49	أ. النفقات النقدية
49	ب. الأضرار اللاحقة بالسفينة
50	ج. الأضرار اللاحقة بالبضاعة
51	د. الأجرة
51	2. المجموعة المدينة
52	أ. البضاعة
52	ب. السفينة والأجرة
53	ثانياً: تحديد نسبة المساهمة
55	الفرع الثاني: إجراءات تسوية الخسارة البحرية
55	أولاً: التسوية الودية
56	ثانياً: التسوية القضائية
58	خاتمة الفصل
59	الفصل الثاني: الإطار التنظيمي للخسارة البحرية
60	تمهيد
61	المبحث الأول: وجود خطر يهدد السفينة
61	المطلب الأول: تعريف الخطر البحري وأنواعه
61	الفرع الأول: تعريف الخطر البحري
61	أولاً: تعريف الخطر البحري لغة
63	ثانياً: تعريف الخطر البحري اصطلاحاً

64	الفرع الثاني: أنواع الخطر البحري
64	أولاً: أنواع الخطر البحري من حيث زمن وقوعه
65	1. الخطر الحال
65	2. الخطر الوشيك الوقوع
65	3. الخطر المحتمل الوقوع
66	ثانياً: أنواع الخطر البحري من حيث سبب وقوعه
66	1. الخطر البحري الناتج عن الحوادث البحرية
66	أ. التصادم البحري
68	ب. الخسائر المشتركة
69	ج. المساعدة والإنقاذ
70	د. الغرق
71	هـ. العاصفة والجنوح
71	و. الحريق والانفجار
72	2. الخطر البحري الناتج عن الجرائم البحرية
72	أ. القرصنة البحرية
73	ب. الإرهاب البحري
74	ج. التهريب
74	د. السرقة والنهب
75	المطلب الثاني: أهمية الخطر البحري وشروطه
76	الفرع الأول: أهمية الخطر البحري
76	الفرع الثاني: شروط الخطر البحري
77	أولاً: أن يكون الخطر فجائياً
77	ثانياً: أن يكون الخطر ناتج عن قوة قاهرة

78	ثالثا: أن يكون الخطر مهدد بحوادث معقولة وغير وهمية
81	المبحث الثاني: التضحية الاختيارية من جانب الريان وتحقيق السلامة العامة
81	المطلب الأول: الإطار القانوني للتضحية الاختيارية من قبل الريان
81	الفرع الأول: تعريف التضحية الاختيارية
82	1. تعريف التضحية الاختيارية لغة
83	2. تعريف التضحية الاختيارية اصطلاحا
83	الفرع الثاني: شروط قيام التضحية الاختيارية
84	أولا: أن تكون التضحية الاختيارية قائمة عن إرادة حرة واختيار
85	ثانيا: أن تكون التضحية الاختيارية معقولة
86	ثالثا: أن تكون التضحية الاختيارية واقعة في ظروف استثنائية
86	الفرع الثالث: اتخاذ الريان لقرار التضحية
91	المطلب الثاني: تحقيق السلامة العامة بفعل التضحية
91	الفرع الأول: تعريف السلامة العامة
92	أولا: تعريف السلامة العامة لغة
93	ثانيا: تعريف السلامة العامة اصطلاحا
94	الفرع الثاني: تحقيق نتيجة مفيدة بفعل التضحية والمصاريف
94	أولا: الاتجاه الاول
95	ثانيا: الاتجاه الثاني
96	ثالثا: الاتجاه الذي اتخذه التشريع الجزائري
98	خاتمة الفصل
99	خاتمة
102	قائمة المصادر والمراجع

108	ملخص المذكرة
112	الفهرس

ملخص المذكرة

تناولنا في هذه الدراسة التي بعنوان " نظام الخسارة البحرية في القانون الجزائري"، مفهوم السفينة لاعتبارها الأداة الأولى المستغلة في ميدان النقل البحري وأساس قيام الأنظمة القانونية الدولية والوطنية الخاصة بها.

وكون الخسارة البحرية هي أساس بحثنا هذا فقد تطرقنا في هذا البحث لمفهوم الخسارة البحرية، وتاريخها الواسع الممتد من العصور القديمة إلى يومنا هذا.

والذي يتبين لنا من خلالهما مقدار أهمية نظام الخسارة البحرية على التجارة والاقتصاد الداخليين والدوليين، ومدى التميز الذي تنفرد به من خلال نظامها القانوني الخاص. وذلك سواء في القانون البحري الدولي أو القانون البحري الجزائري الذي يعتبر مجال بحثنا هذا، والذي اعتمد في نصوصه وتشريعاته نظام خاص بالخسارة البحرية وكيفية تسويتها، التي تكون إما بالاتفاق أو باللجوء إلى القضاء.

كما استطعنا من خلال هذه الدراسة التوصل لبيان مفهوم الخطر البحري وأهميته القانونية الخاصة بالنسبة لنظام الخسارة البحرية، كونه يعد العنصر الرئيسي لقيام وسن القواعد القانونية لهذا النظام. وتناولنا أيضا حالة التضحية الاختيارية التي قد يضطر أن يقوم بها ربان السفينة في حالة وقوع هذا الخطر الذي يكون مهددا بهلاك الرحلة البحرية، لذا فهي تدخل ضمن نطاق الحالات التي تعد من الخسارات البحرية.

وتعرفنا من خلال بحثنا هذا على السلامة العامة، والتي تكون كل المجهودات والإجراءات المبذولة من قبل الربان للإنقاذ في سبيل تحقيقها ودرء الخطر عن الرحلة البحرية. والسلامة العامة للإرسالية البحرية تعتبر أساس قيام العديد من الأنظمة

القانونية البحرية الحامية لها، والتي يعتبر نظام الخسارة البحرية من أهمها. لدرجة أن المشرع الجزائري قد اعتمد على قاعدة وجوب تحقيق السلامة العامة كنتيجة مفيدة لفعل التضحية الاختيارية، وكون هذه النتيجة المفيدة واجبة الوقوع كنتيجة لفعل التضحية فلا تعتبر الأفعال الغير محققة لها من الخسائر البحرية ولا تخضع لنظامها القانوني.

Summary of the note

In this study entitled "The Maritime Loss System in Algerian Law, we addressed the concept of the ship as the first tool exploited in the field of shipping and the basis for the establishment of its own international and national legal systems. The fact that maritime loss is the basis of our research has touched on the concept of maritime loss and its vast history from ancient times to the present day. From them, we can see how important the maritime loss system is to domestic and international trade and economy, and how unique it is through its own legal system. This is either in international maritime law or Algerian maritime law, which is this area of research, which has adopted in its texts and legislation a system of maritime loss and how to resolve it, which is either by agreement or by recourse to justice.

Through this study, we have also been able to demonstrate the concept of maritime risk and its particular legal importance to the maritime loss system, as it is the key element in establishing and enacting the legal rules of the system. We also addressed the optional state of sacrifice that the ship's captain might have to make.

In the event of this risk of the death of the cruise, it falls within the scope of cases that are considered to be maritime losses. Through our research, we have identified public safety, which is all the efforts and actions of the skipper to save in order to achieve them and prevent the danger from the cruise. The general safety of the maritime mission is the basis for the establishment of many marine legal systems, the most important of which is the maritime loss system. To the extent that the Algerian legislator has relied on the rule that public safety must be achieved as a useful result of the act of optional sacrifice, and the fact that this useful result must be caused as a result of the act of sacrifice, the unfulfilled acts are not considered maritime losses and are not subject to their regime.