



الجمهورية العربية السورية

نقابة المحامين

فرع اللاذقية

**الخسائر البحرية المشتركة**

**(العوارية العامة)**

**وفق قانون التجارة البحري السوري**

**رقم /46/ لعام 2006**

**بمدى علمي قانوني أحمد لنيل لقب محامٍ أستاذ**

**إعداد**

**الحامي المتمرن**

**يزن محمود رفاعي**

**بإشراف**

**الحامي الأستاذ**

**عصام سعيد خليل**

# الإهداء

إلى من كلل الله طلته بالوقار، إلى من أحمل اسمه بكل افتخار، إلى من حصد الأشواك عن دربي  
ليمهد لي طريق العلم، وراهن بصحته ليحقق لنا المراد، إلى من وجوده أمني وأماني وإيماني.

## أبي العزيز

إلى التي لا أملك إلا دعواتي التي سأزين بها السماء طلباً من خالقي ألا يجرمني من حنانها، إلى من  
هي للحياة حياة، من حاكت سعادتي بخيوط منسوجة من قلبها، إلى من تجيء قبل القبل، كان  
دعاؤك سر نجاحي، وحنانك بلسم جراحي، أمني في كل حين.

## أمي الغالية

إلى من وقف بجانبني بضيق قبل رخاء أيامي ... إلى حاضري ومستقبلي ..  
إلى من هم للقلب مستودع وللروح متكأ، من قال عنهم جل في علاه ..  
سنشد عضدك بأخيك، من أغنوا حياتي بأحلى الذكريات ..

## إخوتي

إلى الأخوة اللذين لم تلدهم أمي .. إلى من تحلو بالإخاء وتميزوا بالوفاء والعطاء ..  
إلى ينباع الصدق الصافي .. إلى من معهم سعدت برفقتهم في دروب الحياة الحلوة والحزينة .. إلى من  
كانوا معي على طريق النجاح والخير .. إلى من عرفت كيف أجدهم وعلموني ألا أضيعهم ..

## أصدقائي

## كلمة شكر

إلى قدوتنا العلمية والصديق والأخ ، الاستاذ عصام سعيد خليل الذي منحني فكرة مميزة لبحثي بعيدة عن إطار التقليدية ، وبفضل أسلوبه الأكاديمي في التعامل والإشراف وملاحظاته البناءة التي رافقتني بها خطوة بخطوة وساعدني في تقديم هذا البحث بالشكل الأمثل . لك مني فائق التقدير والاحترام وخالص الشكر والامتنان

شكراً وعرفاناً . . .

# كلمة شكر

إلى الأساتذة رئيس وأعضاء مجلس فرع نقابة المحامين باللاذقية  
لا نملك في نهاية فترة التمرين إلا أن نتقدم منكم بمجزيل الشكر على  
جهودكم والاهتمامكم ودوركم في العمل النقابي لرفع سوية هذه  
الهيئة النبيلة ولإعلاء كلمة الحق والمروبة مع تمنياتي لكم بدوام  
النجاح والتوفيق ..

إلى الزملاء الأعزاء من محامين وقضاة على دورهم في تطبيق العدالة  
وإحقاق الحق ونصرة الظلوم مع تمنياتي لهم بالنجاح ..



مقدمة

ملحة تاريخية عن قانون التجارة البحرية



## قانون التجارة البحرية وتطوره عبر العصور

كان النقل البحري ولا يزال الوسيلة الرئيسية في المبادلات التجارية الدولية، فبالرغم من تطور النقل الجوي والنقل البري، إلا أن ما ينقل من البضائع في التجارة الدولية عن طريق البحر يحتل مكان الصدارة.

وإذا كان ظهور قانون باسم القانون البحري جاء متأخراً، فإن ظهور قواعد بحرية سبقت ذلك بزمان طويل، فأوجد الفينيقيون منذ آلاف السنين قاعدة طرح البحر أو ما يعرف بـ (اللقاء بالبحر) وهي الأصل التاريخي لقاعدة الخسارات البحرية المشتركة المعروفة في التجارة البحرية. كما عرف الإغريق، قرص المخاطرة الكبيرة أو الجسيمة، وهو الأصل للتأمين البحري بأحكامه الخاصة.

وقد ظهرت قواعد التجارة البحرية كأعراف تميزت بخصوصيتها التي استمدت من المخاطر التي ترافق النقل البحري والتي لا مثيل لها في غير هذا الميدان، ومعروف أن صناعة النقل البحري تطورت بشكل كبير، من حيث هيكل السفن وحجمها والوقود المستخدم في تحريكها. كما تطورت وسائل الاتصال بين السفن الأمر الذي قلل من المخاطر التي تواجه الرحلة البحرية، وعزلة السفينة في عرض البحر لفترة طويلة. إلا أن ظروف التجارة البحرية ما زالت تحتفظ بخصائصها المتميزة أوجدتها العرف



البحري، فضلاً عن ظهور قواعد جديدة أملتھا التطورات المختلفة التي صاحبت النشاط التجاري البحري.  
ويمكن إرجاع التطور التاريخي للقانون البحري إلى ثلاثة عصور:  
مر القانون البحري بثلاث عصور:

١- **العصر القديم:** يمكن إرجاع الآثار الأولى للقانون البحري إلى ثلاثة آلاف سنة قبل الميلاد إذ كان يتمثل في العادات والقوانين التي نشأت بين البلدان الواقعة على البحر الأبيض المتوسط التي كانت تربطها علاقات بحرية مثل مصر وكريت (Crete) وقبرص وفينيقيا. وقد ذهب بعض الكتاب إلى أن البابليين قد عرفوا عقد القرض البحري ويعتبر العقد أصل التأمين البحري ولما كان الفينيقيون على اتصال تجاري ببابل، كما كانوا على درجة كبيرة من التقدم في الملاحة والتجارة فقد نقلوا عقد القرض عن البابليين كما أقاموا حضارات مختلفة في البلاد التي حلوا بها.

ومن أهم تلك الحضارات التي وجدت في جزيرة (Rhods) ومن القوانين البحرية الهامة التي عرفت في هذه الجزيرة قانون الطرح في البحر الذي يعتبر أصلاً لمبدأ الخسارات المشتركة. وعرف الاغريق عقد القرض البحري في القرن الرابع قبل الميلاد وقد تأثر القانون الاغريقي بالعرف السائد في جزيرة رودس فيما يتعلق بالتجارة البحرية والذي أرسى القواعد لدى الفينيقيين.

٢- **العصور الوسطى:** نشأت عناصر القانون البحري بمعناه الحديث في العصور الوسطى إذ أدى قيام الحروب الصليبية في القرن الحادي عشر إلى إنعاش الملاحة البحرية وترتب على ذلك ازدهار

التجارة البحرية وخاصة في المدن الايطالية ونشأت عادات وأعراف بحرية في غرب أوروبا تم تدوينها في مجموعات بحرية وأشهرها مجموعة قواعد:

**أ- أولبير:** والتي يرجع تاريخها إلى القرن الثاني عشر. وقد قننت القضاء البحري الذي استقر في الموانئ الفرنسية على المحيط الاطلنطي.

**ب- وقنصلية البحر:** وسميت كذلك نسبة إلى محكمة بحرية تحمل هذا الاسم في برشلونة والراجح أنها دونت في القرن الرابع عشر باللغة المحلية لأهالي برشلونة.

**ج- ومرشد البحر:** وقد وضعت هذه المجموعة في روان بشمال فرنسا في القرن السادس عشر، والتي أرست لأول مرة قواعد تفصيلية للتأمين البحري.

**٣- العصر الحديث:** ظهر أو تقنين بحري في عهد لويس الرابع عشر ووزيره كولبير عام ١٦٨١ والذي عرف باسم البحرية وقد استمد الأمر الملكي الصادر عام ١٦٨١ معظم أحكامه من العادات البحرية ولا تقتصر قواعد هذا الأمر على القانون الخاص البحري بل يشمل أيضاً قواعد القانون الاداري البحري والقانون الدولي البحري. وبعد قيام الثورة الفرنسية شكلت لجنة لوضع تقنين تجاري انتهت من وضعه عام ١٨٠١ إلا أنه لم يصدر إلا في عام ١٨٠٧ وقد احتوى على قواعد القانون التجاري البحري، أما في سوريا فقد صدر قانون التجارة البحرية في عام ١٩٥٠ بعد أن ألغيت التشريعات السابقة له وهي قانون التجارة البحرية العثماني وقانون توسيع وترقية التجارة البحرية وقرار المفوضية الفرنسية لعام ١٩٢٢ وصدر القانون الجديد رقم /٤٦/ عام ٢٠٠٦ الذي هو حالياً قيد التطبيق.



## الباب الأول

القانون البحري: تعريفه أقسامه ومصادره



# الفصل الأول

## تعريف القانون البحري وأقسامه وأهميته

**تعريف القانون البحري:** هو مجموع القواعد القانونية المتعلقة بالملاحة البحرية وتنظيمها . ذلك لأن ظروف الملاحة البحرية والأخطار التي تتعرض لها استلزمت وضع قواعد قانونية خاصة بها. **وتعتبر السفينة:** هي الأداة الرئيسية لهذه الملاحة وقد أحاطها المشرع بنظام قانوني تتميز بها عن غيرها من الأموال والمنقولات.

### ويقسم القانون البحري إلى:

**أولاً:** القانون الدولي العام البحري: ويشمل القواعد القانونية التي تنظم العلاقات البحرية بين الدول سواء في وقت السلم أو في وقت الحرب ومن أهم المسائل التي يعرض لها هذا القانون هي: حرية الملاحة والتجارة - البحر الاقليمي - أعالي البحار - حماية البيئة البحرية.

**ثانياً:** القانون الاداري البحري: وهو يحكم العلاقات بين الأشخاص القائمين بالاستغلال البحري من جانب والدولة وفروعها المختلفة من جانب آخر كالقواعد الخاصة بسلامة السفن وصلاحياتها للملاحة وبالاشراف على استخدام الملاحين وبمؤهلات طاقم السفينة من ربان وضباط ملاحة ومهندسين بحريين.

**ثالثاً: القانون الجنائي البحري:** وهو يتصل بالجرائم بالملاحة بالبحرية كسأن الأمن والنظام والتأديب على متن السفن.

**رابعاً: القانون البحري الخاص:** وهو مجموعة القواعد القانونية التي تنظم العلاقات الخاصة الناشئة عن الملاحة البحرية وهذا المعنى الخاص هو الذي يقصد به عادة بكلمة "قانون بحري" عند إطلاقها.

### **أهمية القانون البحري:**

تقاس أهمية دراسة القانون البحري في الدولة بما لها من بحرية تجارية ومدى حركة موانئها وتجارها الخارجية ومن المعروف أن سوريا تتمتع بموقع جغرافي هام بحيث تمتد سواحلها على الحوض الشرقي للبحر الأبيض المتوسط وتقع موانئها على خطوط ملاحة منتظمة مع البلاد الأجنبية ومتصلة بداخلها بسكة مواصلات برية واسعة كما أنها تعتبر حلقة وصل بين أوروبا ودول المشرق العربي والخليج وصولاً إلى آسيا الوسطى.

ومما ضاعف أهمية دراسة القانون البحري في سوريا هو الاهتمام الكبير الذي أولته الحكومة لقضايا النقل البحري من حيث دعم الأسطول التجاري السوري وإصدار قانون التجارة البحرية رقم ٤٦/ لعام ٢٠٠٦ وتعليماته التنفيذية بالإضافة إلى استحداث غرف الملاحة البحرية التي تهدف إلى النهوض بقطاع الملاحة البحرية الحيوي للاقتصاد الوطني.

# الفصل الثاني

## مصادر القانون البحري

للقانون البحري كغيره من فروع القانون الخاص أربعة مصادر وهي:  
**أولاً: التشريع:** يعد التشريع أهم مصادر القانون البحري وعلى القاضي الرجوع إليه أولاً قبل غيره من المصادر ولا يقصد بالتشريع نصوص التقنين البحري فحسب بل نصوص التشريعات البحرية الأخرى اللاحقة لهذا التشريع تنفيذاً لنصوصه كالتعليمات التنفيذية.

كما تعتبر المعاهدات الدولية جزءاً هاماً من التشريع يلتزم القاضي بتطبيقها متى صدر تشريع داخلي يقضي بالتصديق عليها.

**ثانياً: العرف والعادات:** للعرف دور هام في القانون البحري يرجع إلى قلة النصوص التشريعية في نطاق هذا القانون وعجزها عن ملاحقة حاجيات الملاحة والتجارة البحرية المتجددة.

وإلى جانب العرف توجد عادات بحرية تستمد قوتها من اتجاه نية الأفراد إلى الأخذ بها صراحة أو ضمناً وهذه العادات إما أن تكون دولية يعمل بمقتضاها في البلاد البحرية المختلفة وإما أن تكون عامة تسري في كل موانئ الدولة وإما أن تكون محلية يجري حكمها في ميناء معين.

**ثالثاً: القضاء والفقهاء:** إن التشريع والعرف مصدران ملزمان يتعين على القاضي أن يلجأ إليهما لاستخلاص القواعد القانونية أما



القضاء والفقهاء من المصادر التفسيرية التي يستأنس بها القاضي عند الفصل فيما يعرض عليه من منازعات وفي تفسير القواعد القانونية.

ولا نقصد هنا بالقضاء والفقهاء كمصدر من مصادر القانون البحري القضاء والفقهاء السوري فحسب بل القضاء والفقهاء الأجانب أيضاً نظراً لما يتسم به القانون البحري من صفة دولية ظاهرة.

#### رابعاً: محاولات توحيد القانون البحري:

تتميز الروابط القانونية التي ينظمها القانون البحري بأنها تتضمن في غالب الأحيان عنصراً أجنبياً كثيراً ما يثير التنازع بين القوانين نظراً لأن الملاحة البحرية تتم بطبيعتها بين دول متعددة وأشخاص مختلفي الجنسية ولعل الطريقة المثلى لتوحيد قواعد القانون البحري إنما هي في توحيد التشريعات الوطنية وذلك بعقد معاهدات دولية تتضمن قانوناً موحداً يحل محل التشريع الوطني وتعتبر بالنسبة للدولة بمثابة تشريع نموذجي فتسعى إلى تعديل قوانينها الداخلية بما يتفق وهذا التشريع.

ونعرض فيما يلي بعض هذه المعاهدات:

- قواعد يورك وانفرس (١٨٦٤-١٨٧٧) : وهي تتضمن قواعد موحدة في موضوع الخسارات البحرية المشتركة.
- الاتفاقية الخاصة بالقواعد الدولية لمنع التصادم في البحار . لندن ١٩٧٢/١٠/٢٠.
- الاتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت لعام ١٩٦٩ بروكسيل.

- بروتوكول ٢٠٠٢ لاتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحراً لعام ١٩٧٤ لندن.
  - الاتفاقية الدولية للانقاذ (سالفاج) لعام ١٩٨٩ لندن.
  - الاتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتية لعام ٢٠٠١ لندن.
  - الاتفاقية الدولية للامتيازات والرهون البحرية . جنيف ١٩٩٣/٥/٦.
  - الاتفاقية الخاصة بتحديد المسؤولية عن الدعاوي البحرية لعام ١٩٧٦ لندن.
  - اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع (قواعد هامبورغ) المعمول بها في سوريا حالياً.
- ولعله من أهم الموضوعات المتعلقة بقضايا النقل البحري هي الخسائر البحرية التي تنجم عن الملاحة البحرية وما يصيب أطراف عقد النقل البحري منها بسبب الظروف والمخاطر التي ترافق عمليات نقل البضائع ولذلك سنخصص قسماً كبيراً من هذا البحث في دراسة الخسائر البحرية عموماً والخسائر البحرية المشتركة خصوصاً.



الباب الثاني

الخسائر البحرية



# الخسائر البحرية

## تعريفها وأقسامها:

**تعريفها:** الخسائر البحرية هي جميع الأضرار التي تحصل للسفينة وللبضائع وجميع المصاريف الاستثنائية التي تصرف على السفينة أو البضائع وتنشأ هذه الخسائر البحرية كنتيجة طبيعية لمخاطر البحار.

ويمكن تقسيم الخسائر البحرية إلى:

أولاً: الخسائر البحرية الكلية.

ثانياً: الخسائر البحرية الجزئية.

## أولاً: الخسائر البحرية الكلية

وبدورها تقسم إلى:

١- خسارة كلية فعلية.

٢- خسارة كلية تقديرية.

١- **الخسارة الكلية الفعلية:** ويقصد بها فقد الشيء كلياً أي هلاكه

هلاكاً كاملاً أو تحطمه بحيث لا يمكن للمالك إعادة استثماره مرة أخرى وينطبق ذلك على السفينة أو البضاعة.

ومثال على ذلك:

١- غرق السفينة أو تحطمها بالكامل بحيث لا يمكن إعادة تعويمها.

٢- احتراق السفينة بالكامل بحيث لا يمكن إصلاحها.

٣- احتراق البضاعة بالكامل أو هلاكها.

٤- اختفاء السفينة لفترة طويلة أو انقطاع أخبارها.

٢- **الخسارة الكلية التقديرية:** ويقصد بها أن الشيء موضوع التأمين

السفينة مثلاً قد حدث لها أضراراً جسيمة ولكنها لم تفقد بالكامل ولكن

تكاليف إنقاذها ومصاريف إصلاحها تتجاوز القيمة التأمينية للسفينة.

## ثانياً: الخسائر البحرية الجزئية

وبدورها تقسم إلى:

١- خسائر جزئية خاصة.

٢- خسائر جزئية عامة (العوارية العامة).

١- **الخسائر الجزئية الخاصة:** ويقصد بها الخسارة الغير تامة أو تلف جزء من الشيء موضوع التأمين كتلف جزء من البضاعة المؤمن عليها أو حدوث تلف للسفينة في حالة التصادم أو الجنوح. وفي هذا النوع من الخسائر يتحمل كل طرف نصيبه من الخسارة فيتحمل المجهز الخسارة التي لحقت بسفينته أو أنفقت في سبيلها كما يتحمل الشاحن الخسارة التي لحقت ببضائعه أو أنفقت في سبيلها ما لم يكن المجهز مسؤولاً عنها. وفي أغلب الأحيان هذه الخسائر تتعلق بالمطالبات بين طرفين المؤمن والمؤمن له ولا يشترط فيها شخص آخر.

وهذه الخسائر يصعب حصرها كالأضرار اللاحقة بالبضاعة بسبب عيب خاص بها أو بسبب قوة قاهرة أو عوامل الطبيعة كالفرق أو الجنوح أو المصادرة والنفقات التي صرفت على إنفاق البضاعة والأضرار اللاحقة بالسفينة بسبب خطأ الربان أو قوة قاهرة أو عيب خاص بالسفينة.

٢- **الخسائر الجزئية العامة:** أو ما يدعى (العوارية العامة) أو الخسائر البحرية المشتركة وهي الأضرار التي تحصل اختياريًا في حالة الخطر وكذلك المصاريف التي تنفق عن قصد في مثل هذه الأحوال من أجل السلامة العامة.

وقد حددت المحكمة العليا الأمريكية الخسائر البحرية المشتركة بأنها:

(هي مساهمة جميع الأطراف المشتركة في الرحلة البحرية في التمييز عن خسارة حدثت لأحدهم بسبب تضييق اختيارية تنفع عنها خسارة للسفينة أو البضاعة وذلك بفرض إتقاذ باقي المتلكات أو الأشخاص الذين على السفينة من خطر وشيك الوقوع أو مصروفات إضافية أنفقها طرف أو أكثر من أطراف الرحلة البحرية لصلحة الجميع ولنفعهم).

ومثال ذلك بأن يقوم الربان بإلقاء بعض البضائع في البحر لتخفيف حمولة السفينة وتمكينها من متابعة السفر أو يدفع مكافأة عن المساعدة التي قدمتها سفينة أخرى لسفينة في حالة خطر.

وليس لاصطلاح (الخسائر البحرية المشتركة) من معنى إلا بالمقابلة لاصطلاح (الخسائر الخاصة) وذلك إن الخسائر في ذاتها ليست مشتركة أو عامة تصيب السفينة والحمولة معاً بل إن الأمر يتعلق في الواقع بمساهمة أو اشتراك عام لجميع أطراف الرحلة البحرية في الخسائر.

وقد عرفت المادة /٣٢٨/ الفقرة الأولى من قانون التجارة البحرية السوري الصادر عام ٢٠٠٦ الخسائر البحرية المشتركة بقولها (يعتبر خسائر بحرية كل هلاك أو ضرر يلحق السفينة أو الحمولة أثناء الرحلة البحرية وكذلك ما قد يدفع لتأمين سلامة الرحلة من نفقات استثنائية).

وسندرس هذا الموضوع بالتفصيل في الباب الثالث من هذا البحث:





الباب الثالث

الخسائر البحرية المشتركة

(العوارية العامة)



# الفصل الأول

## الأصل التاريخي والتنظيم القانوني للخسائر البحرية المشتركة

**قانون رودس:** يعد نظام الخسائر البحرية المشتركة من أقدم أنظمة القانون البحري ولعل قانون رودس الذي كان سائداً في جزيرة رودس أيام الفينيقيين هو أول من أبرز فكرة الخسائر المشتركة ثم أخذ الرومان هذا القانون عن الفينيقيين وأسموه (قانون رودس الخاص بالرمي في البحر) وقد أعطى هذا القانون مالك البضاعة التي أُلقيت في البحر دعوى على الربان الذي قام بإلقائها للمطالبة بالتعويض عما أصابه من ضرر وأعطى الربان دعوى أخرى على الشاحنين للمطالبة بقيمة ما أفادوه من جراء التضحية.

### مجموعة العادات في القرون الوسطى:

وقد طبق قانون رودس في الحوض الشرقي للبحر المتوسط أيام الامبراطورية البيزنطية ثم انتقل إلى عادات الحوض الغربي للبحر المتوسط خلال القرون الوسطى حتى دون في قنصلية البحر في القرن الرابع عشر.

وأوردت قنصلية البحر أحكاماً مفصلة عن الرمي في البحر وأوجبت على الربان قبل القيام بهذه الاجراءات أن يأخذ رأي الشاحنين الذين جرت عادتهم على السفر مع البضاعة في ذلك الوقت فإذا وافق الشاحنون قام الربان بالرمي.

ثم جاءت أحكام أوليرون فأوجبت أخذ موافقة الشاحنين قبل القيام بالرمي أو قبل التضحية ببعض أجزاء السفينة تخفيفاً لحمولتها وتمكيناً لها من تفادي الخطر ومتابعة السفر.

بيد أن الحصول على موافقة الشاحنين يتطلب وجودهم على ظهر السفينة فإذا كانوا غائبين أو رفض بعضهم القيام بالتضحية كان للربان أن يتصرف بعد أخذ رأي الملاحين على أن التضحية لا مفر منها ولا مناص.

### **طبيعة القواعد القانونية الخاصة بالخسائر البحرية المشتركة:**

إن نصوص التقنين البحري فيما يتعلق بالخسائر البحرية المشتركة غير ملزمة فهي تطبق فيما لم يرد بشأنه اتفاق خاص بين ذوي الشأن مما يسمح للمتعاقدين بتعديلها أو إبدالها بقواعد أخرى أكثر ملاءمة وهذا ما نص عليه قانون التجارة البحرية السوري رقم ٤٦/ الصادر في عام ٢٠٠٦ حيث نصت المادة ٣٢٨/ الفقرة الثانية على ما يلي:

(تخضع الخسائر البحرية لأحكام هذا الفصل ما لم يوجد في شأنها اتفاق خاص بين أطراف العلاقة وإذا لم يوجد نص أو اتفاق فإنه

تطبق القواعد المقررة في الصرف البحري).

كما نصت اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام ١٩٧٨ (اتفاقية هامبورغ) في المادة ٢٤/ الفقرة الأولى على ما يلي:  
ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يحول دون تطبيق ما يرد في عقد النقل البحري أو القوانين الوطنية من أحكام متعلقة بتسوية

الموارية العامة).

ومما تقدم نجد أن التقنين البحري الوطني منه والدولي جاء مرناً بحيث ترك لأطراف عقد النقل البحري أن يضعوا في اتفاقهم ما يجدوه مناسباً لهم وذلك لأن العرف والعادات الخاصة بالملاحة البحرية قد تختلف بين دولة وأخرى فيمكن القول بأن القواعد القانونية الخاصة بالخسائر البحرية قواعد تكميلية يمكن الاتفاق على خلافها.

# الفصل الثاني

## الأساس القانوني لنظرية الخسائر البحرية المشتركة

هناك مذاهب عدة عالجت الأساس القانوني للخسائر البحرية المشتركة ومنها:

**مذهب الاثراء بلا سبب:** يرى بعض الفقهاء أن نظرية الخسائر البحرية المشتركة ليست إلا تطبيقاً لأحكام القواعد العامة في الاثراء بلا سبب ذلك أن عمل الربان الاختياري قد ألحق خسارة بمالك السفينة أو بأحد الشاحنين وهذه الخسارة قد نشأ عنها إثراء الشاحنين الآخرين الذين سلمت بضاعتهم وإثراء المجهز الذي سلمت سفينته ومن ثم يجوز لمن لحقته الخسارة أن يرجع على من أثرى بمقتضى دعوى الاثراء بلا سبب.

ولكن يؤخذ على هذا المذهب أنه إذا كان هناك افتقار وخسارة من جانب فليس ثمة إثراء في الجانب الآخر لأن عدم التعرض للهلاك لا يعد من قبيل الاثراء.

مع العلم أن محكمة النقض الفرنسية رفضت تطبيق نظرية الخسائر المشتركة على النقل البري لأنها كما قالت خاصة بالنقل البحري وحده ولو كانت الخسائر المشتركة تطبيقاً محض على الاثراء بلا سبب لكان الواجب أن يؤخذ بها في النقل البري.

### مذهب اتحاد المصالح بين المجهز والشاحنين:

ويرى ريبير أن نظرية الخسائر المشتركة تقوم على اتحاد المصالح بين المجهز والشاحنين ضد مخاطر البحر ففي النقل البري يعتبر الناقل مجرد مقاول يتحمل كل مخاطر النقل أما في الملاحة البحرية

فإن مخاطر النقل أكثر وقوعاً وأشد جسامة. ومن الممكن تفاديها وإنقاذ السفينة والحمولة إذا قام الربان بتوضيحية اختيارية في سبيل السلامة العامة ولحث الربان على القيام بهذه التوضيحية تقرر أن هذه التوضيحية إنما يقوم بها الربان لمصلحة جميع ذوي الشأن في الرسالة البحرية بوصفه ممثلاً للمجهز والشاحنين على السواء نظراً لاتحاد المصالح الذي نشأ بينهم منذ شحن البضاعة على ظهر السفينة.

ومما تقدم يمكن أن نصل إلى النتيجة التالية:

(العوارية العامة تطبيق لاتفاق ضمني بين المجهز والشاحنين)

حيث يتبين لنا أن نظرية الخسائر البحرية المشتركة ليست تطبيقاً للقواعد العامة بل هي نظام بحري أصيل يتضمن خروجاً عن هذه القواعد ويقوم على اتفاق ضمني بين المجهز والشاحنين يشتركون بمقتضاه في تحمل المخاطر التي تتعرض لها الرسالة البحرية.

ومما يؤيد هذا الرأي التطور التاريخي الذي مرت به نظرية الخسائر البحرية المشتركة فقد رأينا أنه كان يجب على الربان وفقاً لقواعد قنصلية البحر وأحكام أوليرون أن يستشير الشاحنين وممثليهم قبل القيام بأية توضيحية في سبيل السلامة العامة مما يقطع بأن أساس المساهمة في الخسارة المشتركة هو عقد ضمني بين المجهز والشاحنين وإن كان الشاحنون لا يسافرون اليوم مع بضائعهم مما يجعل استشارتهم وقت الخطر متعذرة إن لم تكن مستحيلة فإن هذا لا ينتقص من صحة هذا الرأي إذ أن الربان يعتبر ممثلاً قانونياً لكل ذوي الشأن في الرسالة البحرية المجهز والشاحنين على السواء وله بمقتضى هذه النيابة أن يتصرف وقت الخطر لمصلحتهم المشتركة.



# الفصل الثالث

## شروط الخسائر البحرية المشتركة

تعرف المادة /٣٣٠/ الفقرة الأولى من قانون التجارة البحرية السوري رقم /٤٦/ الصادر في عام ٢٠٠٦ الخسائر البحرية المشتركة بقولها: (تعتبر خسائر مشتركة التضاميات والنفقات الاستثنائية البذولة قصداً أو بطريقة معقولة من أجل السلامة العامة اتقاء لخطر وشيك يهدد السفينة أو حمولتها).

ويؤخذ من نص المادة أنه يشترط لاعتبار الخسائر مشتركة:

- ١- وجود تضحية اختيارية قام بها الربان.
- ٢- أن تكون هذه التضحية الاختيارية جاءت لدرء خطر وشيك يهدد سلامة الرسالة البحرية.
- ٣- أن تكون التضحية الاختيارية حصلت من أجل السلامة العامة ولتقليل الأضرار التي تلحق بعناصر الرحلة (السفينة والبضائع).

## المبحث الأول

### تضحية اختيارية من الربان:

يشترط لاعتبار الخسارة مشتركة أن تتضمن تضحية اختيارية يقرها الربان عن قصد ومن ثم إذا كانت الخسارة نتيجة قوة قاهرة فإنها لا تعد خسارة مشتركة بل خسارة خاصة يتحملها من تصيبه كما إذا قذفت الرياح بالبضائع إلى البحر أو بسبب دخول

الماء إلى عنبر البضائع فأحدثت تلفاً بها. أما إذا ألقى الربان باختياره بعض البضائع في البحر إنفاذاً للسفينة وحمولتها فإن هذا يعد خسارة مشتركة كما لا يعتبر خسارة مشتركة الضرر الذي يقع بخطأ الغير كما في حالة التصادم وكل ما للمتضرر حينئذ الرجوع على من ارتكب الخطأ .

وهنا لا بد من التنويه على أن الأضرار والمصروفات التي تبذل أو تنفق اختيارياً تعتبر من الخسائر المشتركة إذا كانت نتيجة لخسارة خاصة سابقة عليها فمن المتفق عليه أن التضحية الاختيارية التي تبذل أو تنفق على أثر خسارة خاصة وبقصد تجنب الرسالة البحرية أثارها تعتبر من قبيل الخسارة المشتركة لأن أساسها عمل اختياري من جانب الربان قام به عن قصد.

**مثال ذلك:** كأن تجنح السفينة بقوة قاهرة ويقرر الربان تعويمها فيبذل في سبيل ذلك بعض النفقات والمصاريف.

كما أن النتائج المباشرة لعمل الربان الاختياري الذي قام به عن قصد يعتبر من قبيل الخسائر المشتركة ولو لم تكن اختيارية كمصاريف تعويم السفينة التي يجنح بها الربان عمداً حتى لا تصطدم بالصخور والأضرار التي تحصل للبضائع الباقية في السفينة بسبب رمي غيرها.

وهذا ما نصت عليه المادة /٣٣٣/ الفقرة الأولى من قانون التجارة البحرية السوري رقم /٤٦/ الصادر في عام ٢٠٠٦ عندما نصت على (تدخل في الخسائر المشتركة الأضرار المادية والمصاريف الناشئة مباشرة عن عمل له صفة الخسارة المشتركة).

## المبحث الثاني وجود خطر وشيك تتعرض له الرسالة البحرية:

يلزم لاعتبار التضحية الاختيارية خسارة مشتركة أن يكون هناك خطر داهم تتعرض له السفينة والحمولة معاً وأن تكون هذه التضحية بقصد درء هذا الخطر عن الرسالة البحرية بأسرها. وتطبيقاً لذلك تعد مصروفات تعويم السفينة خسارة مشتركة إذا جنحت في مكان خطر أو ظروف صعبة وعلى العكس من ذلك فإن مصروفات التعويم تعد خسارة خاصة يتحملها المجهز وحده إذا كان الجنوح لا يعرض السفينة وحمولتها لأي خطر.

ولا يشترط في الخطر الذي يهدد السفينة والحمولة أن يكون حالاً بل يكفي أن يكون متوقعاً وممكناً إذ لا يلزم الربان بانتظار وقوع الخطر فعلاً لاتخاذ ما يراه من إجراءات مناسبة.

ولا يشترط في الخطر الذي تتعرض له السفينة والحمولة أن يكون حقيقياً بل يكفي أن يعتقد الربان بوجود خطر جدي ولو لم يقع هذا الخطر فعلاً لأنه لو اشترط في الخطر أن يكون حقيقياً لتردد الربان في اتخاذ الاجراءات المناسبة خشية الخطأ في التقدير.

بيد أنه يشترط أن يكون تقدير الربان للخطر معقولاً فلا يعد خسارة مشتركة ما يقوم به الربان إذا أخطأ في التقدير خطأ جسيماً بحيث اعتقد بخطر لا وجود له إلا في مخيلته.

والأصل هو أن يكون الخطر الذي يتهدد الرسالة البحرية ناشئاً عن قوة قاهرة فإذا كان الخطر الذي أحاط بالرسالة البحرية ناشئاً عن خطأ من الربان فيجري القضاء على استبعاد الخسارة المشتركة إذا

وجد في الأصل خطأ من الربان ومن أحد أفراد الطاقم أو من المرشد أو من أحد تابعي المجهز البريين أو من المجهز نفسه أو إذا كان هناك عيب خاص بالسفينة أو كان هناك خطأ من الشاحن نفسه كأن يكون ببضاعته عيب خاص يعرض السفينة وباقي البضائع للخطر.

على أن بعض القوانين الأجنبية كالقانون الانكليزي والألماني يعترف بالخسارة المشتركة ولو كان هناك خطأ من ذوي الشأن. وهذا ما أخذ به قانون التجارة البحرية السوري رقم /٤٦/ الصادر في عام ٢٠٠٦ عندما نص في المادة رقم /٣٣٢/ الفقرة الأولى على ما يلي:

(تعتبر الخسارة مشتركة ولو كان الحادث الذي نتجت عنه وقع خطأ أحد المشاركين في الرحلة وذلك بغير إخلال بحق ذوي الشأن الآخرين في الرجوع على من صدر منه الخطأ).

وجاء في الفقرة الثانية من نص المادة /٣٣٢/ ما يلي:  
(لا يجوز لمن صدر عنه الخطأ أن يطلب اعتبار ما لحقه من ضرر خسارة مشتركة ومع ذلك إذا كان الحادث ناشئاً عن خطأ ملاحي صادر عن الربان جاز لمجهز السفينة أن يطلب اعتبار الضرر الذي أصابه خسارة مشتركة).

ويبدو بشكل واضح من نص المادة هنا أنها لم تنفي صفة الخسارة المشتركة عن الأضرار التي تصيب مجهزة السفينة بسبب خطأ الربان. وعلى ما يبدو أن المشرع السوري هنا قد أخذ بمبدأ (شرط الإهمال) الذي يرد في عقد النقل البحري والذي نصت عليه

بعض المعاهدات الدولية سابقاً كمعاهدة سندات الشحن ويترتب عليه إعفاء المجهز من المسؤولية في حال وقوع خطأ من الربان في الملاحة أو إدارة السفينة.

ففي هذه الحالة يحق للمجهز غير المسؤول الرجوع على الشاحنين بدعوى المساهمة في الخسارة البحرية المشتركة لأن خطأ الربان يعتبر في هذه الحالة كأنه خطأ صادر من الغير.

## المبحث الثالث

### السلامة العامة:

يشترط لاعتبار التضحية الاختيارية خسارة مشتركة أن تكون للسلامة العامة أو المنفعة المشتركة ويقصد بالسلامة العامة سلامة الرسالة البحرية بأسرها أي سلامة السفينة وحمولتها من البضائع. أما ما عدا السفينة والبضائع فلا يدخل في تقدير السلامة العامة فالأشخاص الموجودون على ظهر السفينة سواء أكانوا من الركاب أو من الطاقم والذين أنقذوا بفضل التضحية الاختيارية لا يشتركون في تحملها لأن الأرواح غير قابلة للتقويم بالنقود كما أن الأشياء التي توجد على ظهر السفينة ولا تعد من البضائع لا تساهم في الخسارة المشتركة كالرسائل البريدية وأمتعة الركاب ومؤون السفينة وبوجه الاجمال كل الأشياء التي تنتقل بدون سند شحن ولكن إذا ضحى بهذه الأشياء فإن قيمتها تدخل في الخسارة المشتركة وهذا ما نصت عليه المادة /٣٣٧/ من قانون التجارة البحرية السورية رقم /٤٦/ الصادر في عام ٢٠٠٦ حيث جاء فيها

(أمتعة المسافرين والجماعة التي لم يصدر بشأنها وثيقة شحن أو  
إرسال من الناقل وكذلك الطرود البريدية أياً كان نوعها لا تسهم  
في الحسائر البحرية المشتركة إذا هي أنقذت أما إذا ضعى بها فلانها  
تدرج في الحسائر المشتركة بقيمتها التقديرية) ويجب أن نذكر بأنه  
لا يعتد إلا بالبضائع التي توجد على السفينة وقت التضحية  
الاختيارية فإذا أفرغت البضاعة في ميناء وصولها قبل حصول  
التضحية فإنها لا تساهم في الخسارة المشتركة.

## **المبحث الرابع**

### **النتيجة المفيدة: وهنا لا بد من التساؤل التالي:**

هل يلزم لاعتبار التضحية الاختيارية بمثابة خسارة مشتركة أن  
يترتب عليها نتيجة مفيدة ؟  
لقد اختلف فقهاء القانون في ذلك فمنهم من ذهب إلى أن الخسارة لا  
تعتبر مشتركة إلا إذا أسفرت عن نتيجة مفيدة بأن تتجو السفينة  
وحمولتها من الخطر ويستند أصحاب هذا الرأي بذلك إلى نظرية  
الأثر بلا سبب ومؤداها أنه لا يكفي الافتقار من جانب بل يلزم  
أن يقابله إثراء من الجانب الآخر ومثال ذلك أنه إذا ألقيت بعض  
البضائع في البحر وغرقت السفينة رغم ذلك ثم أنقذ بعض هذه  
البضائع بعد غرق السفينة فلا تلزم بالمساهمة في الخسارة  
المشتركة لانقطاع رابطة السببية بين الرمي وإنقاذ البضائع لأن  
هذه البضائع التي أنقذت لا تمت للتضحية الاختيارية بصلة وبهذا  
الرأي أخذ التقنين البحري الفرنسي والمصري.

أما الرأي الآخر الذي خالف ما تقدم ونادى به ريبير يقول أن أساس الخسائر البحرية في نظره ليس فكرة الأثراء بلا سبب بل هو اتحاد المصالح بين السفينة والحمولة ضد المخاطر وهذا الاتحاد يديره الربان وبناءً عليه فإن ما يتخذه من قرارات وما يقوم به من أعمال وقت الخطر في سبيل السلامة العامة والمصلحة المشتركة يجب أن يتحمّله الكل ولو لم يترتب عليه نتيجة مفيدة ولو لم يسفر عنه نجاة السفينة والحمولة ومؤيد ريبير في هذا الرأي قوله بأنه إذا هلكت السفينة والبضائع فليس ثمة محل للمساهمة لزوال العناصر الايجابية التي تلتزم بالمساهمة إذ أن كل ذي شأن لا يسأل إلا في حدود حصته سواء أكانت السفينة أو البضائع.

ولذلك بحسب رأيه لا يشترط أن تترتب على التضحية نتيجة مفيدة بل يكفي بأن تكون التضحية من أجل السلامة العامة.

**ومثال ذلك:** لو فرضنا بأن سفينة قد جنحت واستأجر الربان قاطرة لانقاذها دون أن يسفر ذلك عن أية نتيجة مفيدة ثم جاء المد قوياً بعد ذلك فعامت السفينة من تلقاء نفسها فإن نفقات القطر تعد خسارة مشتركة تتحملها السفينة والحمولة طبقاً لهذا الرأي لأن عمل الربان قد تم قصداً تحت تأثير الخطر من أجل السلامة العامة حتى ولو أن هذا العمل لم يترتب عليه نتيجة مفيدة.

وبالعودة إلى قانون التجارة البحرية السوري رقم /٤٦/ الصادر في عام ٢٠٠٦ لا نجد فيه صراحة على هذا الموضوع إلا ما جاء في نص المادة /٣٥١/ منه حيث جاء فيها (لا محل لأي تسوية في

حالة الهلاك الكلي للأموال المشتركة في الرحلة البحرية).

وأعتقد أنه يمكن أن نستخلص من نص المادة المذكورة سابقاً بأن  
المشرع السوري كان أقرب إلى رأي ريبير منه إلى الرأي الآخر  
فلم يشترط تحقق نتيجة مفيدة لاعتبار التضحية الاختيارية التي يقوم  
بها الربان وقت الخطر من قبيل الخسارة المشتركة إذ كان صريحاً  
لعدم إمكانية إجراء تسوية في حالة الهلاك الكلي للأموال المشتركة  
في الرحلة البحرية وهذا جاء منسجماً مع رأي ريبير أنه إذا هلكت  
السفينة والبضائع فليس ثمة محل للمساهمة لزوال العناصر  
الإيجابية التي تلتزم بالمساهمة المشتركة.



# الفصل الرابع

## أنواع الخسائر المشتركة

يمكن أن نستخلص من نص المادة /٣٣٠/ الفقرة الثانية من قانون التجارة البحرية السورية رقم /٤٦/ الصادر في عام ٢٠٠٦ أنه يمكن تقسيم الخسائر البحرية المشتركة إلى نوعين فهي إما أن تكون أضرار مادية تلحق بالبضائع المشحونة أو السفينة ويمكن أن نسميها خسائر مادية وإما أن تكون مصروفات استثنائية تنفق للسلامة العامة ونسميها خسائر نقدية.

وقد نصت الفقرة الثانية من المادة السالفة من القانون المذكور على هذه الخسائر بوجه خاص وأدخلتها في سياق الخسائر المشتركة . وسنأتي على ذكرها بالتفصيل لاحقاً.

## المبحث الأول

### أولاً: الخسائر المادية: الأضرار التي تلحق بالبضائع:

**الرمي في البحر:** لعل المثال النموذجي والتقليدي للخسائر المشتركة هو رمي البضائع أو بعضها في البحر على الرغم من أن لجوء الربان إلى هذا الخيار أصبح صعباً في أيامنا هذه لأن حمولة السفن الحديثة غير مبالغ فيها ولا يجوز أن تتعدى خط الشحن المقرر فضلاً عن صعوبة الرمي في معظم الأحوال بسبب رص البضائع في العنابر وتقل وزنها.

وهذا ولا يعد الرمي في البحر من قبيل الخسائر المشتركة في حالتين استثنائيتين:

**الأولى:** إذا أُلقيت البضائع المشحونة على سطح السفينة في البحر أو تلفت فلا يجوز لمالكها اعتبارها خسارة مشتركة إلا إذا أثبت أنه لم يوافق على شحنها على سطح السفينة أو أن نقلها على ظهر السفينة كان مخالفاً للعرف البحري في مرفأ الشحن على الرغم من أنه يمكن أن تسهم هذه البضائع المشحونة على سطح السفينة في الخسائر المشتركة إذا تم إنقاذها وهذا ما نصت عليه الفقرة الأولى من المادة /٣٣٥/ من قانون التجارة البحرية السوري رقم /٤٦/ الصادر في عام ٢٠٠٦.

**الثانية:** الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضائع بغير علم الربان فإذا أُلقيت بضائع في البحر بدون علمه لا يمكن اعتبارها خسائر مشتركة ومع ذلك فإن هذه البضائع تساهم في الخسائر المشتركة على أساس قيمتها الحقيقية في حال تم إنقاذها وهذا ما جاء في نص المادة /٣٣٦/ الفقرة الأولى من قانون التجارة البحرية السوري رقم /٤٦/ الصادر في عام ٢٠٠٦.

– **استعمال البضائع كوقود:** فينفذ وقود السفينة فيستعمل الربان بعض البضائع المشحونة كوقود فهنا يمكن اعتبارها خسائر مشتركة ولكن بشرط أن تتعرض السفينة لخطر نتيجة نفاذ الوقود وأن تكون السفينة قد زودت بالوقود الكافي قبل تحركها ثم نفذ بعد ذلك لأي سبب كان.

**- الأضرار التي تلحق البضائع بسبب إطفاء حريق أو صب ماء:** فإذا نشب حريق في السفينة وتمكن الربان من أطفائه بإغراق بعض البضائع في الماء فإن الأضرار اللاحقة بهذه البضائع تعتبر خسائر مشتركة لأنها نتيجة عمل اختياري من الربان أما البضائع التي احترقت فلا تندرج في عداد الخسائر المشتركة لأن هلاكها كان بقوة قاهرة أو بخطأ من المجهز أو الربان أو الغير.

### **ثانياً: الأضرار التي تلحق بالسفينة:**

**- الجنوح العمد:** قد يرى الربان أن يجنح بالسفينة عمداً على الساحل تفادياً لاصطدامها بالصخور أو لعدم قدرتها على البقاء في البحر أو لأي سبب آخر كما أن تلف الأشرعة وصواري السفينة وآلاتها ومراجلها نتيجة زيادة سرعتها من أجل تعويمها بعد جنوحها كل ذلك يعتبر من الخسائر المشتركة لأن الربان قام بهذه الاجراءات من أجل السلامة العامة.

**- التضحيات بملاحقات السفينة:** قد يلجأ الربان بالتضحية ببعض الأشياء الموجودة على متن السفينة ويدخل في ذلك المؤن والأشياء التي تلزم السفينة خلال رحلتها كاستعمال بعض المؤن كوقود أو رمي الحبال والصواري وغيرها كما أن الأضرار التي تصيب السفينة نتيجة محاولة الربان إنقاذ البضائع كل هذا يمكن اعتباره من الخسائر المشتركة.

## المبحث الثاني الخسائر النقدية:

**طبيعتها:** الخسائر النقدية هي المصروفات الاستثنائية التي ينفقها الربان لأجل السلامة العامة للرسالة البحرية وهي الصورة الغالبة التي تتخذها الخسارة المشتركة في الوقت الحاضر.

على أن هذا النوع من الخسائر يثير صعوبات عديدة في العمل فإذا كان من السهل نسبياً تحديد صفة الخسائر إذا كانت تضحية مادية بالبضاعة أو بالسفينة نظراً لما تتسم به من طابع استثنائي بحت فليس الأمر كذلك فيما يتعلق بالمصروفات ذلك لأن كل رسالة بحرية تتطلب سلسلة من المصروفات التي تقع على عاتق المجهز ومن ثم يجب مراعاة منتهى الدقة في تحديد المصروفات التي تعتبر خسائر مشتركة حتى لا يتحمل الشاحنون مصروفات الملاحة بوصفها خسائر مشتركة.

والمعيار في هذا الشأن هو أن المصروفات لا تعد خسائر مشتركة إلا إذا كانت بطبيعتها مصروفات استثنائية غير عادية أو كانت بطبيعتها مصروفات عادية ولكنها أنفقت من جراء حادث استثنائي أو كانت مصروفات بديلة أنفقت بدلاً من مصروفات أخرى تعتبر خسائر مشتركة.

وستقوم بتوضيح هذه المصروفات وتبويبها على الشكل التالي:

**أولاً: المصروفات ذات الطابع الاستثنائي:**

- **مصروفات التعويم:** إذا جنح الربان بالسفينة عمداً لأجل السلامة العامة فإن مصروفات التعويم تكون خسارة مشتركة بوصفها نتيجة

لخسارة مشتركة أما إذا جنحت السفينة نتيجة قوة قاهرة بسبب عاصفة بحرية مثلاً فالأصل هنا أن لا تعتبر مصروفات التعويم خسائر مشتركة إلا إذا كان هناك خطر من بقاء السفينة جانحة فإذا لم ينشأ عن الجنوح القهري خطر عام يهدد السفينة والحمولة معاً فإن مصروفات التعويم تكون خسارة خاصة يتحملها المجهز وحده ولا يلزم الشاحنون بالمساهمة فيها.

**مصروفات الانقاذ البحري:** الانقاذ البحري هو المعونة التي تقدمها سفينة لأخرى في حالة خطر الهلاك ومن ثم فإن مصروفات الانقاذ تتدرج ولا شك في عداد الخسائر المشتركة وتعتبر مصروفات الانقاذ من أكثر حالات الخسائر المشتركة شيوعاً.

**مصروفات تسوية الخسائر المشتركة:** تعد مصروفات تسوية الخسائر المشتركة خسارة مشتركة كذلك بطريق التبعية بشرط أن تصرف لمصلحة جميع ذوي الشأن كمصروفات الخبراء الذين يقومون بالتسوية.

أما مصروفات الكفالة المصرفية التي يقدمها متسلم البضاعة لمصلحته الخاصة فلا تتدرج في عداد الخسائر المشتركة.

**ثانياً: المصروفات التي تنفق بصدد حادث استثنائي:**

**مصروفات القطر:** القطر مناورة عادية من مناورات الملاحة يلجأ إليها الربان عادة لمعاونة السفينة على الدخول أو الخروج في ميناء أو الرسو على الرصيف ومن ثم فإن مصروفاتها تقع على كاهل المجهز بيد أن الربان قد يلجأ إلى القطر لانقاذ السفينة والحمولة من خطر عام يهددهما وحينئذ يعتبر القطر عملاً من أعمال الانقاذ

وتندرج المصروفات التي تنفق في هذا السبيل في عداد الخسارات المشتركة.

**مصروفات الالتجاء:** الالتجاء هو الرسو في ميناء غير مقرر بسبب حادث غير متوقع كأن يظهر وباء في السفينة فيضطر الربان إلى الرسو في ميناء لانزال المصابين أو إذا أحدث الربان عمداً تلفاً بالسفينة لنقادي خطر محقق فاضطر إلى الرسو في ميناء لاصلاح السفينة أو إذا هبت عاصفة شديدة اضطرت الربان إلى الرسو في ميناء غير مقرر حتى تهدأ العاصفة.

ويتطلب الالتجاء مصروفات مختلفة كرسوم الدخول والخروج في الميناء ورسوم الارشاد ومصروفات تفرغ البضائع وإعادة شحنها وتقع مصروفات الالتجاء على عاتق المجهز في المبدأ بيد أنها تعد خسارة مشتركة إذا كان الالتجاء اضطرارياً لأجل السلامة العامة.

- **أجور الطاقم ومؤونتهم ومصروفات علاجهم:** وتعد هذه المصاريف في الأصل من مصاريف الملاحة العادية التي يتحملها المجهز ولو طالت الرحلة أكثر من المقرر بسبب حادث قهري بيد أنه إذا التجأت السفينة إلى ميناء لاصلاح خسارة عمومية فإن أجور الملاحين ومؤونتهم خلال مدة الاصلاح تعتبر خسارة مشتركة بوصفها نتيجة مباشرة لخسارة مشتركة سابقاً.

### **ثانياً: المصروفات البديلة:**

تعد خسارة مشتركة المصروفات البديلة وهي المصروفات التي تنفق بدلاً من مصروفات أخرى تندرج في الخسائر المشتركة لو

أنها أنفقت بشرط أن لا تتجاوز المصروفات المستبدلة التي لم تتفق.

وهذا ما نصت عليه المادة /٣٣٤/ من قانون التجارة البحرية السورية رقم /٤٦/ الصادر في عام ٢٠٠٦ حيث جاء فيها

(تعتبر خسارة مشتركة المصاريف التي أنفقت عرضاً عن مصاريف أخرى كان من الممكن اعتبارها من الخسائر المشتركة وذلك في حدود هذه المصاريف).

ومثال ذلك: أن يلحق الربان ضرراً بالسفينة يندرج في عداد الخسائر المشتركة ويكون الميناء الذي تلجأ إليه السفينة عقب الحادث لا تتوفر فيه معدات الإصلاح أو يكون الإصلاح فيه باهظ التكاليف ولكن يوجد على مقربة منه ميناء آخر يتم فيه الإصلاح بطريقة مرضية وبشروط حسنة فيقرر الربان قطر السفينة إلى الميناء الثاني فمصروفات القطر في هذه الحالة لم تصرف في سبيل السلامة العامة وقت الخطر لكن هذه المصروفات إنما حلت محل المصروفات التي كان يجب أن تتفق كخسارة مشتركة في ميناء الالتجاء ولذلك تعتبر بدورها خسارة مشتركة يتحملها كل ذوي الشأن في الرسالة البحرية ولكن في حدود ما اقتصد من مصروفات الإصلاح في ميناء الالتجاء.

# الفصل الخامس

## تسوية الخسائر المشتركة

كما قلنا سابقاً إن الخسارة المشتركة هي كل تضحية اختيارية يقوم بها الربان للسلامة العامة ودرءاً لخطر تتعرض له الرسالة البحرية ويلتزم كل من أفاد من هذه التضحية أي مالك السفينة والشاحنون بأن يساهم ويشترك في تحملها.

ويقوم بتحديد حصة كل من مالك السفينة والشاحنين في الخسائر المشتركة خبراء مختصون يطلق عليهم اسم خبراء التسوية وتجري التسوية عادة في آخر ميناء للتفريغ أو في الميناء الذي تنتهي فيه الرحلة البحرية.

وقد تتم التسوية بالتراضي إذا اتفق مالك السفينة والشاحنون على الخبراء الذين يقومون بها وإذا لم يعقد التراضي أو أثرت منازعات حول التسوية كان ثمة محل لرفع الأمر إلى المحكمة لاجراء تسوية قضائية.

كما جاء في نص المادة /٣٤٥/ من قانون التجارة البحرية السوري رقم /٤٦/ الصادر في عام ٢٠٠٦ فنصت على:

١- يقوم بتسوية الخسائر المشتركة خبراء أو أكثر يعينه ذو الشأن فلذا لم يتفقوا يعينه قاضي الأمور المستعجلة لدى المحكمة التي يقع في دائرتها آخر مرفأ للتفريغ أما إذا كان هذا المرفأ موجوداً خارج



الجمهورية العربية السورية يكون الاختصاص للمحكمة التي يقع في

دائرتها ميناء التسجيل.

٢- إذا لم يقبل جميع ذوي الشأن بالتسوية الصادرة من المحبر وفقاً

لأحكام الفقرة السابقة وجب عرضها على المحكمة المختصة بناء طلب

أحدهم للفصل فيها.

ولا بد من الإشارة هنا إلى أنه لا يفترض بالخسارة أن تكون  
مشتركة بل يجب على من يطالب باعتبار الخسارة مشتركة أن  
يثبت ذلك وهذا ما نصت عليه المادة /٣٣١/ من نص القانون  
المذكور سابقاً حيث جاء فيها:

(يفترض أن الخسارة خاصة وعلى من يدعي أنها خسارة مشتركة

إثبات ذلك)

وسنبحث فيما يلي في طريقة تسوية الخسائر المشتركة ثم في  
دعوى المساهمة في الخسائر المشتركة.

## **المبحث الأول**

### **طريقة تسوية الخسائر المشتركة**

نصت المادة /٣٣٨/ من قانون التجارة البحرية السوري رقم /٤٦/  
لعام ٢٠٠٦ على ما يلي: (تشكل الخسائر المشتركة مجموعة دائنة

من الحقوق والالتزامات الناشئة عنها مجموعة مدنية).

المجموعتان الدائنة والمدينة: للوصول إلى تسوية الخسائر المشتركة  
وتوزيع عبئها على ذوي الشأن في الرسالة البحرية يجب تحديد  
قيمة هذه الخسائر وهذه هي المجموعة الدائنة كما يجب تحديد

الأموال أو القيم التي تشترك في تحملها وهذه هي المجموعة المدينة ثم توجد النسبة بين هاتين المجموعتين لتحديد النصيب الذي يشترك به كل من مالك السفينة وأصحاب البضائع.

### **أولاً: المجموعة الدائنة:**

عرفت المادة /٣٣٩/ من قانون التجارة البحرية السورية رقم /٤٦/ الصادرة عام ٢٠٠٦ المجموعة الدائنة (تسمل المجموعة

### الدائنة الأضرار والنفقات التي تعتبر من الخسائر المشتركة)

أي يمكن القول بأن المجموعة الدائنة تتألف من مجموع حقوق التعويضات بسبب التضحيات التي قام بها الربان كما يجب التمييز بهذا الصدد بين ما إذا كانت الخسارة مادية لحقت بالبضائع أو السفينة وبين ما إذا كانت نقدية.

### **١- الأضرار اللاحقة بالسفينة:** يدخل المجهز في المجموعة الدائنة

بقية الأضرار التي لحقت بالسفينة من جراء التضحية الاختيارية لأجل السلامة العامة ويجب التمييز بين ما إذا كانت السفينة قد هلكت هلاكاً كلياً أو في حكم الكلي وبين ما إذا لحق بها أضرار.

فإذا كانت السفينة قد هلكت هلاكاً كلياً أو في حكمه فإن المجهز يدخل في المجموعة الدائنة بقيمتها سليمة قبل التضحية أي قبل وقوع الحادث وبعد خصم القيمة التقديرية للإصلاحات التي ليست لها صفة الخسائر المشتركة والتمن المتحصل من بيع الحطام إن وجد أما إذا اقتصر الخسارة على أضرار فتقدر قيمة هذه الأضرار التي تلحق بالسفينة في المرفأ الذي تنتهي فيه الرحلة البحرية ويكون التقدير على أساس المصروفات التي أنفقت فعلاً

في إصلاح ما أصاب السفينة من ضرر أو على أساس المصروفات التقديرية في حالات عدم إجراء إصلاحات في السفينة.

وهذه النفقات تدخل في المجموعة الدائنة وكل ما تقدم بحسب ما نصت عليه المادة /٣٣٩/ الفقرة الأولى من قانون التجارة البحرية السورية رقم /٤٦/ الصادر عام ٢٠٠٦.

بيد أن المجهز لا يدخل بمصروفات الإصلاح كاملة إذ أن المجهز يحصل على أشياء جديدة بدلاً من القديمة ففي هذه الحالة يجب أن يحسب الفرق بين القديم والجديد حتى لا يثرى المالك بسبب التضحية. ويدخل في هذا الموضوع طريقة بناء السفينة وعمرها ونوع الإصلاحات التي احتاجتها.

ولا بد من الإشارة هنا إلى أن الفترة التي تتعطل بها السفينة عن الاستغلال خلال فترة الإصلاح لا تدخل في المجموعة الدائنة على الرغم من أن القضاء الفرنسي استقر على أن مصروفات عطل السفينة تدخل في المجموعة الدائنة باعتبارها نتيجة مباشرة للخسارة المشتركة إلا أن قانون التجارة البحرية السورية رقم /٤٦/ الصادر في عام ٢٠٠٦ .

استبعد هذه المصروفات من الخسائر المشتركة وجاء نص المادة /٣٣٣/ منه صريحاً في هذا الشأن حيث جاء فيها :

١- تدخل في الخسائر المشتركة الأضرار المادية والصاريف الناشئة

مباشرة عن عمل له صفة الخسارة المشتركة.

٢- أما الأضرار والصاريف غير الباشرة عن التأخير أو تعطيل السفينة أو انخفاض أسعار البضائع أو غير ذلك فلا تدخل في الخسائر

### المشتركة.

٢- الأضرار اللاحقة بالبضائع:

تقضي الفقرة الثانية من المادة /٣٣٩/ المذكورة سابقاً بأن تقدر قيمة الأضرار التي تلحق بالبضائع في مرفأ التفريغ وعلى أساس القيمة التجارية لهذه البضائع وهي سليمة في المرفأ المذكور ومن المتعارف عليه هنا بمرفأ التفريغ إنما يقصد به المرفأ الذي تفرغ فيه البضاعة أو الذي كان يجب أن تفرغ فيه لا مرفأ وصول السفينة .

أما في حالة تلف البضاعة:

فقضت الفقرة الثانية من المادة /٣٣٩/ المذكورة سابقاً بأن تقدر على أساس الفرق بين قيمتها سليمة وقيمتها تالفة وذلك في آخر يوم لتفريغ السفينة في المرفأ المعين أولاً لو وصولها أو في يوم انتهاء الرحلة البحرية إذا انتهت في غير المرفأ المذكور وبالطبع تحسب بأنها وصلت المرفأ سليمة.

وإذا بيعت البضاعة التالفة حدد الضرر الذي يدخل الخسائر المشتركة على أساس الفرق بين الثمن الصافي الناتج عن البيع وقيمة البضائع وهي سليمة في آخر يوم لتفريغ السفينة في المرفأ المعين أولاً لو وصولها أو في يوم انتهاء الرحلة إذا انتهت في المرفأ المذكور . وتسمى هذه الطريقة في حساب الخسارة (طريقة التسوية بالفرق) فلو فرضنا أن قيمة البضاعة سليمة في مرفأ التفريغ /١٠٠٠٠٠٠٠/ وبيعت البضاعة بمبلغ /٣٠٠٠٠٠٠/ ل.س.

فلا يدخل الشاحن في المجموعة الدائنة إلا مبلغ /٧٠٠٠٠٠/ ل.س. وهذا المبلغ يمثل الضرر الذي أصابه.

وتشمل قيمة البضاعة في ميناء التفريغ كل من (ثمن الشراء + أجرة النقل + الربح الذي فات على الشاحن + مصروفات التفريغ + الرسوم الجمركية + مصروفات حفظ البضاعة وإيداعها) ولا يدخل في المجموعة الدائنة سوى ثمن الشراء وأجرة النقل لأنها مستحقة وواجبة الأداء رغم التضحية بحسب نص المادة /٣٤١/ من القانون المذكور سابقاً والربح الفائت.

وإن هذه المبالغ هي التي ضاعت على الشاحن فعلاً وبالتالي هي التي تمثل الضرر الذي أصابه من جراء التضحية أما مصروفات التفريغ والرسوم الجمركية ومصروفات حفظ البضائع وإيداعها فيتعين خصمها من قيمة البضائع عند التفريغ حتى لا يكون الشاحن الذي تم التضحية ببضاعته في مركز أحسن مما لو وصلت بضاعته سالمة.

ويتم إثبات نوع البضائع المضحى بها بسندات الشحن أو بالفواتير الخاصة بها أو غير ذلك من الأدلة ويكون سند الشحن حجة في الإثبات تجاه الشاحنين الآخرين وإذا قدم عن البضائع بيان بأقل من قيمتها الحقيقية فإنها لا تقبل في الخسائر المشتركة إذا هلكت أو تلفت إلا على أساس القيمة التي ذكرت في البيان أما إذا نجت فتسهم في الخسائر المشتركة على أساس قيمتها الحقيقية أي أنه يؤخذ بالتقويم الأقل فائدة للشاحن عقاباً له على الغش الذي ارتكبه وبهذا قضت المادة /٣٣٦/ من القانون رقم /٤٦/ السالف ذكره.

-**أما الخسائر النقدية:** فإذا كانت الخسائر تتألف من مصروفات فلا صعوبة في الأمر إذا يكون المجهز دائماً بمبلغ مساوياً لما أنفقه على أنه إذا كانت المصروفات مبالغاً فيها فيتعين إنقاصها إلى القدر المعقول وما زاد عن ذلك يعتبر إنفاقه خطأ يتحملة المجهز. ويدخل في الخسائر النقدية ما نصت عليه المادة /٣٤٠/ من القانون /٤٦/ حيث جاء فيها: (إذا لم يدفع أحد ذوي الشأن الأموال المطلوبة منه للمساهمة في الخسائر المشتركة فلن النفقات العادية التي تصرف للحصول على هذه الأموال تدخل في الخسائر المشتركة).

أي إن النفقات العادية التي تصرف هنا تدخل في حساب المجموعة الدائنة.

### **ثانياً: المجموعة المدينة:**

تتألف المجموعة المدينة من مجموع الأموال أو القيم التي تشترك في تحمل الخسارة. أما الأرواح البشرية من الركاب وأفراد الطاقم التي أنقذت بفضل الخسارة فلا تشترك في تحملها لأن الاشتراك قاصر على الأموال التي تقبل التقويم بالنقود.

ونصت المادة /٣٤١/ من القانون /٤٦/ بحري على ما يلي (تشمل المجموعة المدينة كل من السفينة وأجرة النقل والبضائع السهمونة في السفينة).

١- **السفينة وأجرة النقل:** تدخل السفينة في المجموعة المدينة بقيمتها كاملة في المرفأ الذي تنتهي فيه الرحلة البحرية مضافاً إليها عند

الاقتضاء قيمة الأضرار التي أصابتها بحسب الفقرة الأولى من نص المادة /٣٤١/ ق /٤٦/ بحري.

كما تسهم الأجرة الاجمالية لنقل البضائع وأجرة نقل المسافرين بمقدار الثلثين وذلك بحسب الفقرة الثانية من المادة /٣٤١/ ق /٤٦/ بحري ويقصد بالأجرة هنا الأجرة الاجمالية للرحلة التي نشأت والخسارة المشتركة خلالها وقد رأى المشرع خصم ثلث الأجرة الاجمالية نظير مصروفات الملاحة .

وطبعاً فيما عدا أجرة السفينة التي يشترط استحقاقها في جميع الأحوال. وذلك لأن المجهز لا يفيد من الخسارة في هذه الأحوال إذ أنه يحصل على الأجرة في كل الأحوال ولو هلكت البضاعة وبالتالي لم تكن هذه الأجرة في خطر أو عرضة للضياع.

وهذا ما أخذت به محكمة النقض الفرنسية أيضاً ولكن البعض ينتقد هذا الرأي لأن شرط الأجرة المستحقة هو خاص بالعلاقة بين المجهز والشاحن.

**٢- البضائع:** تدخل البضائع التي أنقذت والبضائع التي هلكت نتيجة التضحية في المجموعة المدينة فبالنسبة للبضائع التي أنقذت تدخل بحسب قيمتها التجارية الحقيقية . أما بالنسبة للبضائع الهالكة فتدخل بقيمتها المقدره وكل ذلك في مرفأ التفريغ وهذا ما نصت عليه الفقرة الثالثة من المادة /٣٤١/ ق /٤٦/ بحري.

ويجب أن يخصم من قيمة البضائع الاجمالية أجرة النقل ونفقات التفريغ والرسوم الجمركية وغيرها من المصروفات.

**كيفية إدراج البضائع المضحى بها في المجموعة المدينة:**

وتدرج البضائع المضحى بها في المجموعة المدينة بقيمتها التقديرية في مرفأ التفريغ وقد يطرح تساؤل كيف تدخل البضاعة المضحى بها في المجموعة الدائنة وفي المجموعة المدينة أيضاً؟ ولعل الجواب المنطقي لهذا التساؤل هو أنه لو لم تدخل البضائع المضحى بها في المجموعة المدينة لكان صاحبها أحسن حالاً من مالك البضائع التي سلّمت أو أنقذت . فلو فرضنا بأن كميتين من البضائع قيمة كل منهما /١٠٠٠٠٠٠/ ل.س شحنتا على ظهر سفينة ثم أُلقت إحداهما في البحر ونجت الأخرى فإن مالك البضاعة التي أنقذت يجب أن يدفع نصيبه في الخسارة المشتركة ولنفرض أنه /١٠٠٠٠٠/ ل.س فيكون المقدار الذي استفاد به هو /٩٠٠٠٠٠/ ل.س فإذا دخلت البضاعة المضحى بها في المجموعة الدائنة فحسب دون المجموعة المدينة فإن مالكا يحصل على قيمتها كاملة أي على /١٠٠٠٠٠٠/ ل.س ويكون في مركز أحسن من مالك البضاعة التي أنقذت ولتلاقي هذه النتيجة غير المنطقية وتحقيقاً للمساواة تدرج البضائع المضحى بها في المجموعة المدينة أيضاً كالبضائع المنقذة بالسواء.

ولعل إدراج البضائع المضحى بها في المجموعة المدينة يناقض الرأي القائل بأن أساس نظرية الخسائر المشتركة هو الاثراء بلا سبب ولو كان الأمر كذلك لما اشترك صاحب البضاعة المضحى بها في المجموعة المدينة.

وبما أن القانون /٤٦/ بحري أخذ بمبدأ الأجرة المستحقة للناقل في جميع الأحوال فإنها تضاف إلى قيمة البضائع المضحى بها عندما



تدرج في المجموعة المدينة وذلك لأن الأجرة في هذه الحالة تعد هالكة مع البضائع ذاتها.

وهنا لا بد من الإشارة إلى ما نصت عليه الماد /٣٤٢/ من القانون /٤٦/ بحري حيث أضافت إلى المجموعة المدينة نفقات إدارية بما لا يتجاوز نسبة ٥% على مجموع المبالغ التي تدخل في الخسائر المشتركة وذلك حتى تاريخ التسوية النهائية .  
ويؤخذ بعين الاعتبار ما يدفع لذوي الحقوق من مبالغ قبل إجراء هذه التسوية.

### **ثالثاً: إيجاد النسبة بين المجموعتين الدائنة والمدينة:**

نصت المادة /٣٤٤/ من القانون /٤٦/ بحري على ما يلي:  
(توزع الخسائر المشتركة بين جميع ذوي الشأن في الرملة البحرية على

### **أساس النسبة بين المجموعة الدائنة والمجموعة المدينة).**

فمتى تم تكوين المجموعتين الدائنة والمدينة على الوجه المتقدم لم يبقى إلا إيجاد النسبة بينهما لتحديد النصيب الذي تشترك به عناصر المجموعة المدينة في تحمل المجموعة الدائنة، وبعد أن ينتهي الخبراء من توزيع الخسائر وتحديد النصيب الذي يشترك به كل من المجهز والشاحنين فيها كان هذا التوزيع نهائياً وملزماً في حال وافق عليه كل ذوي الشأن وغالباً ما ينعقد هذا الاتفاق بين مؤمني الشاحنين ومؤمني المجهز أما إذا لم يتوافر الاتفاق بينهم على قبوله .

وحيث وجب عرضه على المحكمة المختصة بناءً على طلب أحد ذوي الشأن للفصل فيه وذلك بحسب أحكام المادة /٣٤٥/ من القانون /٤٦/ بحري.

ويستطيع كل ذي شأن من أن يبرئ ذمته من المساهمة في الخسائر المشتركة بأن يقوم بترك أمواله التي تدخل في المجموعة المدينة قبل أن يتسلمها وذلك بحسب أحكام المادة /٣٤٦/ من القانون /٤٦/ بحري.

## **المبحث الثاني**

### **دعوى الاشتراك في الخسائر المشتركة**

لكل دائن بسبب الخسارة المشتركة الحق في مباشرة دعوى بمواجهته كل مدين للمطالبة بحصته فيها وذلك إذا لم تتم التسوية بين ذوي الشأن بالطريق الودي.

ولقد حددت المادة /٣٥٠/ من القانون /٤٦/ بحري شروط معينة لقبول هذه الدعوى بالنسبة للأضرار التي لحقت :

١- **بالبضائع:** فلا تقبل دعوى الاشتراك في تسوية الخسائر المشتركة عن الأضرار التي لحقت بالبضائع إلا إذا أخطر المجهز أو الربان كتابة بذلك خلال ثلاثين يوماً من تاريخ تسليم البضائع.

٢- **السفينة:** فلا تقبل دعوى الاشتراك إلا إذا أخطر أصحاب البضائع خلال ثلاثين يوماً اعتباراً من يوم انتهاء الرحلة.

أما بالنسبة للاختصاص فتختص بالنظر في دعوى الاشتراك في تسوية الخسائر المشتركة .

المحكمة التي يقع في دائرتها آخر مرفأ للتفريغ وإذا كان هذا المرفأ موجوداً خارج الجمهورية العربية السورية يكون الاختصاص للمحكمة التي يقع في دائرتها ميناء التسجيل.

بحسب أحكام المادة /٣٤٥/ من القانون /٤٦/ بحري.

### **تقديم دعوى الاشتراك:**

تنص المادة /٣٥٢/ الفقرة الأولى من القانون /٤٦/ بحري على أن الحق في مباشرة دعوى الاشتراك في الخسائر المشتركة يسقط بالتقديم بمضي سنتين من يوم وصول السفينة إلى المرفأ الذي كان معيناً لوصولها أو إلى المرفأ الذي انقطعت فيه الرحلة البحرية. كما تنص الفقرة الثانية من المادة المذكورة سابقاً بأنه ينقطع سريان مدة التقديم بالإضافة إلى الأسباب القانونية المقررة في القانون المدني التي ينقطع بها التقديم بتعيين خبير للتسوية وفي هذه الحالة تسري مدة جديدة مقدارها سنتان من تاريخ التوقيع على تسوية الخسائر المشتركة أو من التاريخ الذي توقف فيه خبير التسوية عن عمله.

# الفصل السادس

## أحكام عامة في تسوية الخسائر المشتركة:

- الاجراءات التي يتوجب على الربان اتخاذها في الحالات الطارئة خلال الرحلة البحرية: لقد أوجبت تشريعات التقنين البحري إجمالاً على الربان أن يقوم بمهام إدارية معينة خلال الرحلة البحرية ومن بينها بعض الاجراءات التي يتوجب عليه اتخاذها في حال تعرض الرسالة البحرية لظروف استثنائية خلال الرحلة ومن ضمنها حالة العوارية العامة.

فقد تطرق قانون التجارة البحرية السورية رقم /٤٦/ لعام ٢٠٠٦ لهذا الموضوع في نصوص المواد /١٣٠-١٣١-١٣٢/ على التوالي حيث أنه ألزم في المادة /١٣٠/ منه الربان بأن يمكّن سجل يعرف بدفتر اليومية للسفينة ترقم صفحاته ويؤشر عليها من الادارة البحرية المختصة يذكر في هذا الدفتر الحوادث اليومية الطارئة والقرارات التي تتخذ أثناء الرحلة والملاحظات اليومية الخاصة بجالة الجو والبحر .

أما بالنسبة للسفن ذات المحرك يمكّن دفتر خاص بالآلات المحركة يذكر فيه كمية الوقود التي أخذها عند السفر والكمية التي تستهلكها السفينة يومياً .

كما نصت المادة /١٣١/ من القانون المذكور على ما يلي:

على الربان خلال أربع وعشرين ساعة من وصول السفينة إلى  
الميناء المقصود أو المكان الذي رست فيه اختياراً أو اضطرارياً أن يقدم  
دفترالبيومية للسفينة إلى الادارة البحرية المختصة للتأشير عليه  
ويكون التأشير خارج الجمهورية العربية السورية من القنصل أو  
السلطة المحلية المختصة عند عدم وجوده).

أما المادة /١٣٢/ من القانون المدني جاءت واضحة وصريحة في  
تحديد الاجراءات الواجب على الربان اتخاذها في حالة العوارية  
العامّة حيث ألزمت الربان في حالة التعرض لحوادث غير عادية  
تتعلق بالسفينة أو بالشحنة التي على متنها أن يعد تقريراً مفصلاً  
بذلك وعليه أن يقدم هذا التقرير إلى الادارة البحرية المختصة  
خلال مهلة /٢٤/ ساعة من تاريخ وصول السفينة إلى الميناء أو  
المرسى ويقدم هذا التقرير خارج الجمهورية العربية السورية إلى  
القنصل أو السلطة المحلية المختصة في حالة عدم وجوده .

وتتولى هذه الجهة التي تسلمت التقرير التحقيق بشأن ما حصل  
خلال الرحلة البحرية فيحق لها أن تستمع لأقوال البحارة  
والمسافرين إذا اقتضى الأمر للوصول إلى حقيقة ما جرى وتحرر  
محضراً بذلك تسلم نسخة منه إلى الربان ويجوز في جميع الأحوال  
إقامة الدليل على خلاف ما جاء في تقرير الربان المذكور سابقاً.

كما نصت الفقرة الرابعة من المادة السالفة الذكر على ما يلي:  
(لا يجوز للربان فيما عدا حالة الضرورة القصوى أن يشعّر في تفرغ

السفينة قبل تقديم التقرير المذكور).

- لا بد من التتويه على أن المحكمة المختصة في النظر بالاجراءات العاجلة التي يتخذها الربان أو ذوي الشأن في حالة العوارية العامة هي محكمة البداية المدنية بوصفها محكمة الأمور المستعجلة.

-**الوفاء بالالتزامات:** يلتزم كل من مالك السفينة والشاحنين بالوفاء بحصته في الخسائر المشتركة سواء تحددت هذه الحصة بمقتضى تسوية ودية أو بمقتضى حكم في دعوى الاشتراك وبحسب نص المادة /٣٤٩/ من القانون /٤٦/ بحري.

ليس هناك تضامن بين المدينين الملتزمين بالمساهمة في الخسائر المشتركة قبل الدائن في الوفاء بنصيبهم من الخسائر ومع ذلك إذا عسر أحد المدينين ولم يستطع دفع نصيبه في الخسائر وزع المقدار الذي يتحمله من الخسارة على باقي الملتزمين بنسبة ما يلتزم كل منهم في الخسائر المشتركة.

#### **ضمانات الوفاء بالالتزامات:**

يزود القانون /٤٦/ بحري الدائن بسبب الخسائر المشتركة بضمانات خاصة لتأمين حصوله على حقه:

فالمادة /٣٤٧/ الفقرة الأولى منها أعطت الحق للربان بالامتناع عن تسليم البضائع التي يجب أن تساهم في الخسائر المشتركة أو إيداعها لدى الغير إلا إذا قدم صاحبها ضماناً كافياً لدفع نصيبه من الخسائر وفي حال عدم تقديم الضمان الكافي أو الاتفاق عليه يعرض الأمر على قاضي الأمور المستعجلة لكي يعين خبير يقدر قيمة الضمانات وأعطت الفقرة الثانية من المادة /٣٤٧/ المحكمة

المختصة الحق في أن تأمر ببيع البضائع كلها أو بعضها للحصول على الضمان المطلوب وتتبع في بيع البضائع الأحكام الخاصة ببيع الأشياء المرهونة والتنفيذ عليها وفقاً للقانون.

وزادت المادة /٣٤٨/ من القانون /٤٦/ بحري هذه الضمانات حيث اعتبرت في الفقرة الأولى منها أن الديون الناشئة عن الخسائر المشتركة ديون ممتازة بالنسبة:

١- **للمجهز:** نصت الفقرة الثانية منها على إعطاء المجهز امتيازاً على البضائع التي أنقذت أو الثمن المتحصل من بيعها ويستوفي المبالغ المستحقة له من جراء التسوية.

٢- **للساحن:** هناك امتيازاً من جهة أخرى للساحن وأصحاب البضائع على السفينة التي أنقذت وملحقاتها وأجرتها ضماناً للوفاء بحصتها في الخسارة المشتركة بحسب الفقرة الثالثة من المادة المذكورة سابقاً.

كما أنه نصت الفقرة الرابعة من المادة نفسها على ما يلي  
(تستوفي نفقات تسوية الخسائر المشتركة بالأولوية على ما عدتها من الديون).

وهكذا نرى أن القانون /٤٦/ بحري جاء بمجموعة كافية من الضمانات لأصحاب الحقوق في الخسائر البحرية المشتركة ولعل هذا يؤكد توجه المشرع على الاهتمام بموضوعات التجارة البحرية والنقل البحري لأنه ورغم تعدد وسائل النقل يبقى النقل البحري أكثر انتشاراً وأهمها في التجارة الدولية إجمالاً.

# الفصل السابع

## نوادي الحماية والضمان

لقد رأينا من الأهمية في مكان أن نتطرق لهذا الموضوع لاعطاء فكرة مختصرة عنه لانتشاره كثيراً في أيامنا هذه ولارتباطه بشكل أو بآخر بموضوع الخسائر البحرية المشتركة.

كما هو معروف أن المخاطر التي تتعرض لها السفينة في أثناء قيامها برحلة بحرية كثيرة جداً وفي أحيان كثيرة لا تغطي ولا تعوض.

وثيقة التأمين البحري للمؤمن له عن كافة الأضرار التي قد تلحق بسفينته وكذلك المطالبات من الأطراف الأخرى خاصة بالنسبة للبضائع والمسؤولية المدنية في حالة التصادم البحري والمسؤوليات قبل الأشخاص لذلك فإن ملاك السفن فكروا في البحث عن طريقة أخرى لتأمين أنفسهم ضد المخاطر التي لا تغطيها وثيقة التأمين فلجأ ملاك السفن إلى تكوين اتحادات وجماعات الحماية ويطلق عليها (نوادي الحماية والضمان).

وهذه النوادي عبارة عن اتحادات تعاونية للملاك تقوم على أساس نظام المجمعات التأمينية وأهم ما يميز أسلوب عمل هذه النوادي أنه يمكن لملاك السفن الدخول فيها أو الخروج منها.

### طريقة عمل نوادي الحماية:

يقوم ملاك السفن بدفع رسم اشتراك على أساس حمولة سفنهم نظير مبلغ معين عن كل طن من الحمولة وذلك في بداية كل سنة ويتم دفع التعويضات من هذه الاشتراكات في نهاية السنة ويتم إنجاز ميزانية إجمالية للنادي.



وفي حال دفع تعويضات جسيمة خلال العام فإن النادي قد يطالب الملاك بدفع رسم إضافي وفي حالة وجود فائض من الاشتراكات فإنه يتم تخفيض الرسم المقرر عن العام الجديد كما يحق للنادي عدم قبول ملاك نظير سمعتهم في مجال إدارة السفن وكذلك إلغاء عضوية أحد الملاك في حال تكرار حدوث حوادث جسيمة لسفينته. وتقدم هذه النوادي لملاك السفن أربع أنواع من التغطية ويمكن الاشتراك فيها جميعها أو في أي منها على حده وهي:

١- **الحماية:** تحت هذا المسمى يتم حماية ملاك السفن من مطالبات التعويض عن كافة المسؤوليات المدنية من الخسارة في الأرواح أو الحوادث الشخصية والتلف في الممتلكات الثابتة مثل (الموانئ-الأرصنة) وربع المسؤولية في شرط التصادم والذي لا يغطي بوثيقة التأمين).

٢- **التعويض:** تحت هذا المسمى يتم تعويض ملاك السفن عن مطالبات أصحاب البضائع عن التلف الذي يقع لبضائعهم أثناء الرحلة البحرية بسبب إهمال الربان والطاقم أو عدم التسليم. كما أنه يمكن تعويض ملاك السفن عن المبالغ التي لم يتم تحصيلها من أصحاب البضائع في حال إعلان العوارية العامة والناجمة عن أخطار الملاحة (تصادم - جنوح) .

٣- التأمين ضد مخاطر الحرب.

٤- المصروفات المتعلقة بتشغيل السفن.

كذلك يستطيع ملاك السفن أن يستشيروا المتخصصين بالنادي فيما يصادفهم من مشاكل في إدارة وتشغيل السفن ويجب على الربان أن يكون لديه كتيب خاص بتعاليم هيئة الحماية والضمان المشتركة فيه شركته حتى يعلم وينفذ تعليمات النادي في كافة المشاكل والحوادث التي تقابله.

# خاتمة

يمكن القول: وبعد دراستي لقانون التجارة البحرية السوري رقم ٤٦/ لعام ٢٠٠٦ أنه جاء شاملاً لجميع قضايا النقل البحري في أيامنا المعاصرة ومواكباً لأحدث التشريعات القانونية الأجنبية في هذا المجال ولكن حبذا لو جاءت تعليماته التنفيذية أكثر وضوحاً وتفسيراً وتبسيطاً لقواعده القانونية أقول هذا الكلام لأنني عانيت كثيراً أثناء تحضير هذا البحث في الرجوع إلى مصادر ومراجع قانونية تختص في هذا الموضوع وآمل أن يستطيع القضاء السوري بجناحيه من (قضاة ومحامين) أن يقوم بهذا الدور خدمتاً للعدالة واستيفاءً للحقوق وآمل أن أكون قد قمت بشيء من هذا من خلال جهدي المتواضع.

كلمة أخيرة

وفوق كل ذي علم عليم

**ملاحظة:** عندما يرد في البحث عبارة ٤٦/ قانون بحري المقصود بها قانون التجارة البحرية السوري رقم ٤٦/ الصادر في عام ٢٠٠٦.

المقصود بالادارة البحرية المختصة حسب ما جاء وفق القانون المذكور سابقاً هو المديرية العامة للموانئ .

10/10

10/10

10/10

10/10

10/10

# الفهرس

الصفحة	الموضوع:
٦	المقدمة: لمحة تاريخية عن قانون التجارة البحرية
	الباب الأول:
١٠	القانون البحري تعريفه وأقسامه ومصادره
١١	الفصل الأول: تعريف القانون البحري أقسامه وأهميته
١٣	الفصل الثاني: مصادر القانون البحري
	الباب الثاني
	الخسائر البحرية ص ١٦
	الباب الثالث
٢٠	الخسائر البحرية المشتركة (العوارية العامة)
٢١	الفصل الأول: الأصل التاريخي والتنظيم القانوني للخسائر البحرية المشتركة
٢٤	الفصل الثاني: الأسس القانوني لنظرية الخسائر البحرية المشتركة
٢٦	الفصل الثالث: شروط الخسائر البحرية المشتركة
٣٤	الفصل الرابع: أنواع الخسائر المشتركة
٤١	الفصل الخامس: تسوية الخسائر المشتركة
٥٣	الفصل السادس: أحكام عامة في تسوية الخسائر المشتركة
٥٧	الفصل السابع: نوادي الحماية والضمنان
	خاتمة



## مراجع البحث:

- قانون التجارة البحرية السوري رقم /٤٦/ لعام ٢٠٠٦.
- القانون البحري للدكتور مصطفى كمال طه أستاذ القانون التجاري والقانون البحري بكليّة الحقوق - جامعة الاسكندرية.
- المعاملات والقانون للسفن التجارية للربان طلال الشواربي - محاضر أول في الأكاديمية العربية للنقل البحري.
- اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام ١٩٧٨ المعروفة (بقواعد هامبورغ) .
- مجلة المحامون
- موقع نقابة المحامين على شبكة الأنترنت  
WWW.Damascus.bar.org

