

الخسائر البحرية المشتركة (شروطها وأنواعها)

السلطة القضائية - الخرطوم - السودان

د. صديق محمد صديق

المستخلص:

تناولت هذه الورقة العلمية مشكلة الخسائر البحرية المشتركة وأنواعها وشروطها في القانون السوداني والاتفاقيات البحرية، وتنوع أهمية هذه الورقة في كونها تتناول أمر يتعلق بالتجارة الدولية عبر البحار. هدفت الورقة لطرح هذا الموضوع الهام لأنه لم ينال حظه من الاهتمام، وتتمثل صعوبة موضوع الورقة في قلة المراجع السودانية، وتناولت الورقة ماهية الخسائر البحرية المشتركة وأنواعها وشروطها، وانتهت بنتائج وتوصيات أهمها الاهتمام بالقانون البحري ودراسته والعمل على التخصص فيه.

Abstract:

This scientific paper addressed the problem of joint maritime losses and their types and condition in Sudanese law and maritime agreements and stems from the importance of this scientific paper in lading with an issue related to international trade overseas. The paper aimed to raise this importance topic because it did not get his luck of attention and the difficulty of the subject of the paper is the lock of Sudan's references, the paper dealt with the nature, types and conditions of joint marine losses. It ended with results and recommendations the most important of which is the interest in marine law and its studies and work on specialization.

المقدمة:

من أقدم سبل الملاحة العالمية لنقل الأشخاص والبضاعة الملاحة البحرية استطاعت أن تحقق للإنسان نشاط تجاري واقتصادي مهم لسهولتها وقلة التكاليف المتولدة منها لذا احتلت الدول الساحلية أهمية كبرى كما تقوم به لربط الدول غير الساحلية بالعالم وتجارته الدولية. الملاحة البحرية تعتمد في الأساس على السفن البحرية، والسفن رغم أنها آمنة في نقل حمولتها إلا أنه قد تتعرض للحوادث والخطر في عرض البحر وفي قيد من الأحيان يحتاج ربان السفينة للتخلص من الحمولة كلها أو بعضها لإنقاذ السفينة والأرواح أو إنقاذ الجزء الأهم والأعلى من البضاعة وهو كما تم الاصطلاح على تسميته بالخسائر البحرية المشتركة وهو مما يجعل ملاك البضاعة الناجية المساهمة مع ملاك البضاعة التي تتم التضحية فيها وسوف تتناول في هذه الورقة اتجاهات التشريع السوداني والقواعد البحرية وآراء الفقهاء بشأن الخسائر البحرية المشتركة أنواعها وشروطها.

أسباب اختيار الموضوع:

السبب المباشر الذي دفعنا لاختيار موضوع البحث الصعوبات التي تواجه ذو الشأن في الرحلة البحرية في قبول وتفهم تطبيق أحكام نظام الخسائر البحرية المشتركة عند توفر شروطها وطريقة اختيار خبير التسوية باتفاق أطراف الرحلة البحرية وفي غالب الأحيان يرفض أصحاب البضائع أو مجهزة السفينة تعيين خبير التسوية أو رفض قراره مما يجعل أحد الأطراف باللجوء للمحكمة المختصة لرفع دعوى المساهمة، مما يؤدي إلى حدوث منازعات يطول أمدها في المحاكم ويضيع معها الكثير من الوقت والجهد والمال، أراد الباحث إبراز بحث شامل يكون نافذة لبحوث أخرى في هذا المجال المتطور مع مراعاة المواكبة التشريعية في التعديلات التي طرأت على القواعد البحرية الدولية في هذا الشأن لتلافي القصور في التشريعات.

مشكلة البحث:

تبرزت مشكلة الدراسة في ماهية التكييف الفقهي والقانوني لتسوية الخسائر البحرية المشتركة وما هو القانون الواجب التطبيق على النزاع المطروح ومن هو المتسبب في الضرر الذي ينتج عن ذلك الفعل، ودور المحكمة المختصة في حالة عدم الاتفاق على تعيين خبير التسوية أو عدم الرضا بالقرار الذي توصل إليه خبير التسوية.

أهمية البحث:

تتلخص أهمية البحث في الضرورة العملية عند التطبيق لتوضيح الأحكام والفصل فيها عن الأضرار والخسائر التي تقع مسؤولية التعويض عنها على طرف معين من أطراف عقد النقل البحري في حالة أن تكون الخسارة خسارة خاصة أو تلك التي يتحملها جميع من كان في الرحلة البحرية بمن فيهم المضرور نفسه. بالإضافة لإظهار قدرة الفقه القانوني في الضرورة العملية عند تطبيق نظام الخسائر البحرية المشتركة للتفريق بين الأضرار الناجمة من أحد أطراف الرحلة البحرية والأضرار التي تقع نتيجة لتضحية اختيارية من الربان من أجل السلامة العامة لكل من كان في الرحلة البحرية⁽¹⁾، وحسب التطبيق العملي في المحاكم البحرية المختصة الأصل أن الخسارة التي تقع أثناء الرحلة البحرية هي خسارة خاصة يتحملها الطرف الذي كان سبباً فيها، والاستثناء أن الخسارة خسارة عامة⁽²⁾.

أهداف البحث:

يهدف البحث إلى إظهار قدرة الفقه القانوني في توضيح الضرورة العملية عند تطبيق نظام الخسائر البحرية المشتركة، وذلك للتفريق بين الأضرار الناجمة من أحد أطراف الرحلة البحرية والأضرار التي تقع نتيجة لتضحية اختيارية من قبل الربان لأجل السلامة العامة لكل من كان في الرحلة البحرية.

منهج البحث:

التزم الباحث في بحثه على المنهج الاستقرائي والوصفي التحليلي المقارن.

الدراسات السابقة:

التزم الباحث بالدراسات السابقة في مجال البحث العلمي والتي تعتبر مصدراً جوهرياً أن يطلع عليه الباحث حتى يكون لديه إلمام تام بالمجال الذي يبحث مما يرشده إلى الطريق لمعرفة بعض النتائج التي وصل إليها الباحثون الذين سبقوه.

كما لم يكتفي الباحث بالدراسة البحثية بل تناول الموضوع وفقاً للتكيف الفقهي والقانوني لنظام الخسائر البحرية المشتركة في دراسة لها ذاتيتها، لم يتناول أي باحث من قبل بذات التفصيل لا في الدراسات الأجنبية ولا العربية ولا سيما الدراسات القانونية السودانية، غير إن عدداً من دراسات الباحثين تناولوا الموضوع في ثنايا أبحاثهم ودراساتهم تناولاً يختلف من دراسة إلى أخرى حسب الاتجاه الذي يسير فيه البحث، أو من خلال بعض البحوث والدراسات في إطار ورش أو سلسلة محاضرات أو تناول المفهوم العام للخسائر البحرية المشتركة دون التطرق لدعوى المساهمة والقصور الذي شاب بعض التشريعات.

وأهم الدراسات السابقة في هذا المجال والتي أطلع عليها الباحث على النحو التالي:

1. النظام القانوني للسفينة وما يرد عليها في القانون البحري السوداني، رسالة ماجستير في القانون البحري السوداني، جامعة النيلين - السودان، إعداد الطالب: إسماعيل عثمان الحسين أبو شوك. تناول الباحث فيها منازعات الحوادث البحرية وقد أشار لأسباب وشروط الخسائر البحرية المشتركة وأنواعها وطريقة تسويتها ودعوى المساهمة دون التعرض للقصور الذي شاب قانون النقل البحري السوداني لسنة 2010م فيما يتعلق بطريقة تصفية خبير التسوية وقصور التشريع في عدم تضمين مواد للتأمين البحري في التشريع السوداني.
 2. التحديد القانوني لمسؤولية الناقل البحري للبضائع، رسالة ماجستير مقدمة بجامعة الجزائر، إعداد الطالب: عبد الغني عقون، إشراف الدكتور: خليفة بن شعبان، دراسة مقارنة، العام الجامعي 2008 - 2009م. تناول الباحث فيها أسباب تجدد مسؤولية الناقل البحري وقد تطرق فيها لأسباب تحقق الخسائر البحرية المشتركة كواحد من أطر تحديد مسؤولية الناقل البحري ولم يفصل فيها.
 3. التكيف الفقهي والقانوني للمسؤولية في الخسائر البحرية المشتركة، رسالة ماجستير، جامعة أم درمان الإسلامية، إعداد الطالب: معتصم محمد أحمد سنوسي، إشراف الدكتور: على بابكر إبراهيم، 2014م. تناول فيها الباحث التكيف الفقهي والقانوني للمسؤولية في الخسائر البحرية المشتركة من حيث الأساس القانوني والخسائر شروطها وأنواعها ولم يتطرق لدعوى المساهمة البحرية بالتفصيل والقصور الذي شاب التشريع فيما يتعلق بالنص على تصفية المساهمة البحرية، وعدم تطرق المشرع السوداني للتأمين البحري وفقاً لقانون التأمين البحري وذاتيته الخاصة المتعلقة بمسؤولية شركات التأمين.
- أهم ما يختلف فيه أطروحة الباحث عن تلك الدراسات أنها ركزت على تفاصيل الموضوع طبقاً لآخر تعديل لقواعد يورك و أنتويرب، كما اهتمت الرسالة بالقصور الذي شاب قانون النقل البحري السوداني لسنة 2010م فيما يتعلق بعدم تضمين نصوص صريحة بالتأمين البحري وفقاً للقانون البحري والأعراف البحرية. كما اهتمت الدراسة بإبراز موقف الفقه الإسلامي تفصيلاً في محاولة لإجراء مقارنة بين ما عليه الوضع في الفقه الإسلامي وما عليه التطبيق في القانون، وكذلك أشارت الرسالة للوثائق والمستندات التي يعتمد عليها خبير التسوية أو المحكمة المختصة لإجراء ذلك.

حدود البحث:

يدور البحث في نطاق القانون النقل البحري السوداني 2010م وبعض الاتفاقيات البحرية الدولية (قواعد يورك أنتويرت 1994م).

التعريف لغَةً:

كلمة خسائر ومفردتها خسارة ويقصد بها لغَةً النقص⁽³⁾، وتصديق البحر في اللغة هو الماء الكثير المالح وجمعه أبحر وبحور ومن ذلك فإن لفظ بحرية يؤخذ من البحر، والمشاركة يعني اجتماع أكثر من واحد على أحد واحد واصل الكلمة من شرك بمعنى اشتراكاً وتشاركاً.

تعريف الخسائر البحرية المشتركة اصطلاحاً:

أخذت الخسائر البحرية المشتركة اهتمام كثير من فقهاء الشريعة الإسلامية وآخرون لها كثير من التعريفات عند الفقهاء وتطور مفهوم المصطلح في الفقه الإسلامي وتعريف ابن القاسم يعتبر من *** فيقول (طرح بعض الحمل للهول مشارك أهل المطروح من لم يطرح لهم شيء من متاعهم).

تعريف الخسائر البحرية المشتركة في القانون:

القانون البحري السوداني لسنة 1961م لم يتناول الخسائر البحرية المشتركة وسادت الأحداث البحرية الدولية كما في التشريع، وعند صدور قانون النقل البحري لسنة 2010م المعمول به لأن تناول في المادة (2) النفقات الاستثنائية بأنها: (يقصد النفقات أو المصاريف الإضافية لمقابلة در المخاطر المرتبطة بالخسائر المشتركة) ومن ذلك لم يورد قانون النقل البحري لسنة 2010م تعريف مباشر للخسائر البحرية المشتركة بصورة مباشرة ولكنه عمل التي بيان مفهوماً في المادة 47 د/1 عندما نص على (تكون الخسائر المشتركة كل التضحيات والنفقات الاستثنائية المبذولة قصداً وبطريقة معقولة من أجل سلامة العامة إنقاذاً لخطر وأهم مهدد السفينة أو حمولتها أو الاثنين معاً).

ولقد تناولت القاعدة 4-9 من قواعد يورك أنتويرت 1994م ما يمكن نعتبه تعريف للخسائر البحرية المشتركة (أو العوارية) عندما نصت على (يعتبر عوارية عامة الاستعمال الضروري للشحنة ولأدوات السفينة ومؤنها أو أي منها وقودا لها من اجل السلامة العامة في وقت الخطر).

شروط الخسائر البحرية المشتركة:

من خلال قانون النقل البحري لسنة 2010م المادة 1/147 منه فيمكن الوصول إلى أن الشروط المعتمدة التي يعتد بها لاعتبار الخسارة هي خسارة بحرية مشتركة هي خمسة شروط هي:

1. حصول تضحية اختيارية من جانب الربان.
2. أن تبذل تلك التضحية لدرء خطر يهدد السفينة وحمولتها.
3. وقوع التضحية من أجل السلامة العامة.
4. أن تكون وقوع الخسارة نتيجة مباشرة للتضحية.
5. نجاة جزء من الحمولة أو السفينة نتيجة التضحية.

وتتناول كل شرط من هذه الشروط على ضوء آراء فقهاء القانون وشرحهم للقواعد الدولية المتعلقة بالقانون البحري ومما أرساه القضاء من سوابق قضائية وأحكام.

الشرط الأول: حصول تضحية اختيارية من الربان:

مراد هذا الشرط أن يقوم ربان السفينة ووفقاً لسلطاته باتخاذ قرار بأن يضحى بجزء من الشحنة، ويجب أن تكون الخسارة البحرية قد قدمت بمبادرة من الربان يقوم فيها اختياراً وقصدًا ببذل التضحية أو الإنفاق وبصورة استثنائية ولكنها معقولة لا إفراط ولا تفريط فيها لدرء واثقاء خطر فيهدد السفينة وحمولتها⁽⁴⁾. والتضحية التي يقوم عليها هذا الشرط يجب أن يكون لها مبرر معقول وهذا المبرر لا بد أن يتركز على أن إتيان فعل التضحية الهدف منه المحافظة على سلامة الرحلة البحرية من خطر يهددها، والقول بأن التضحية لها مبرر أو ليس لها مبرر مسألة موضوعية يُحتكم فيها إلى القضاء الذي يفصل فيها من خلال كما طرح أمامه من بينات. والتضحية لا بد من أن تكون اختيارية ** يعني عدم وجود الإكراه على التضحية متمحور التضحية الاختيار، وتدور مسألة الخسائر المشتركة وجوداً وعدمًا مع توافر عنصر الاختيار والمعقولية في التضحية المقدمة وعلاقتها بالمصلحة العامة للرحلة البحرية⁽⁵⁾. بحيث أنه يجب أن يكون الفعل المؤدي لحدوث الخسائر البحرية المشتركة ارتكب بفعل اختياريًا بهدف الوصول لمصلحة عامة للرحلة البحرية⁽⁶⁾. وكون الشرط أوجب بأن تكون التضحية اختيارية من الربان فان ذلك لا يقفل الباب أما أقفال بعض المسؤولين في السفينة فلقد وضع القضاء الإنجليزي مبدأ مهم عندما قرر (أن الخسارة الناجمة عن تضحية رئيس الميناء بإغراق الباخرة لإطفاء الحريق تعتبر من الخسائر البحرية المشتركة وذلك رغم عدم حدوث الفعل من الربان) واعتبرت المجلة عدم اعتراض الربان على إغراق السفينة موافقة منه، وتتحصل الوقائع في أن باخرة حدث لها حريق في عرض البحر وفشل الربان وطاقمه في إطفاء الحريق فتوجهوا إلى أقرب ميناء، وفي الميناء صعد رئيس الميناء على ظهر الباخرة دون أخذ رأي الربان أصدر أحد دونه في دفتر الباخرة بإغراق السفينة بما تحمل من شحنة لإطفاء الحريق وبعد إغراق السفينة انطفأت النيران وبعد طفو السفينة لحقت خسائر كبيرة بالشحنة التي على متنها واعتبر المحكمة أنها من الخسائر المشتركة رغم أن فعل التضحية لم يكن بأمر من الربان⁽⁷⁾ وقرر القاضي ماثيو أن بينات تشير بوضوح إلى أن بما تم فعله كان في مصلحة السفينة والبضاعة، وأن قبطان السفينة لم يعترض على ما تم فعله وتعتبر هذه إجازة منه بهذا الفعل لذا تمت تسوية الخسائر باعتبارها خسائر مشتركة. وكما يمكن الإشارة له هنا هو أن المسرع السوداني لم ينص على شخص الربان بالتحديد وإنما ترك الأمر للظرف الاستثنائي الذي يحكم المسألة وذلك حسب نص المادة 1/147 من القانون البحري لسنة 2010م.

الشرط الثاني: أن تتم التضحية لتجنب خطر يتعرض للسفينة والشحنة التي عليها:

من أهم الأسباب التي تقود إلى التضحية هو أن تنجو السفينة وبعض الحمولة المشحونة على السفينة وصاحب السفينة والحمولة الناجمة على أثر التضحية ببعض الحمولة عندما يساهمون لجبر الضرر عن أصحاب الحمولة التي تتم التضحية فيها تكون مساهمتهم لأن التضحية وقعت في سبيل المصلحة المشتركة، ويقول في ذلك الدكتور علي جمال الدين السبب الذي من أجله يفترض فيها أصحاب الشأن بالمشاركة فيما وقع من ضرر هو أن الأجزاء الذي تسبب عنه الضرر اتخذ في سبيل المصلحة المشتركة لهم جميعاً⁽⁸⁾. وهذا الشرط مرتكزة الخطر على السفينة أو حمولتها ولكن هذا الخطر لا يجب أن واقعاً فعلاً أو حادثاً فعلاً بل يمكن أن يتحقق إذا كان متوقعاً بنسبة كبيرة وبأسباب جدية، وكذلك لا يتوجب أن يكون حقيقياً وإنما يكفي أن يكون جدياً - ويقول في ذلك الفقيه القانوني في القانون البحري على جمال الدين (الخطر الذي يواجهه

الربان لا يشترط فيه أن يكون مالاً وإنما يكفي أن يكون متوقعاً ولا يشترط أن يكون حقيقياً بقدر كما يكفي أن يكون جدياً حتى وإن لم يقع⁽⁹⁾، ويلزم أن يكون الخطر جدياً لا يحدد وهم في ذهن الربان وهذا يجعل مسألة الخطر مسألة موضوعية عند الاختلاف عليها يسمع فيها القضاء البيئات ويفصل فيها ويكفي للربان أن يثبت ما يبرر انتقاده بوجود الخطر ولو لم يوجد هذا الخطر، فيكفي الخطر الفطني الذي يتوهمه الربان بشرط أن يكون له مما يبرره مع مراعاة الظروف والملابسات والتي وجد فيها⁽¹⁰⁾، ويذهب اتجاه الفقه البحري في اتجاهه بأن تعترض الرحلة البحرية للخطر لا يعني ضرورة وقوع وتحقق الخطر فعلياً وإنما يكفي أن يكون ذلك الخطر متوقعاً وممكناً وحقيقياً معقولاً⁽¹¹⁾.

أما إذا كان توقع الخسارة متوهماً ليس هناك ما يبرره ولم تقم دلائل تشير إلى ضرر حالاً سيلحق الرسالة البحرية فإن التضحية التي يقوم فيها الربان في سبيل تلك الخسارة المتوهمة لا تعتبر خسارة مشتركة. ومما يجدر الإشارة له إذا كان الحادث سبب التضحية نتج عن خطأ ارتكبه أحد ذوي الشأن في الرسالة البحرية تجب رغم ذلك المساهمة ومن ثم يرجع المساهمين بالتعويض على مرتكب الخطأ، وهذا مما أشارت له القاعدة⁽¹²⁾ من قواعد يورك وانتويرب لسنة 2008م حيث قدرت أن خطأ أحد الأطراف لا يحول دون مطالبة الآخرين بالمساهمة في الخسائر البحرية المشتركة. ولقد تناول المشرع السوداني في المادة (148) مسألة وجود الخطر نتيجة لخطأ أحد أطراف الرحلة البحرية فأوجب انطباق الخسائر البحرية المشتركة ولو نتج عن خطأ أحد الأطراف بمعنى أن لا يشجع الوضع بخطأ الغير لتفادي المساهمة في الخسائر البحرية المشتركة.

الشرط الثالث: القيام بالتضحية لأجل السلامة العامة:

عندما يُقرر أن تتم التضحية يجب أن تكون التضحية لأجل السلامة العامة من سفينة أو حمولتها وهذا هو مرتكز الخسائر المشتركة فلا تتحقق الخسائر المشتركة إذا تمت التضحية لأجل حماية آخر أطراف الرحلة البحرية⁽¹³⁾، ففكرة المساهمة لأصحاب المصالح المشتركة في الرحلة البحرية في الخسائر التي تنشأ عن التضحية لاختياريّة التي يقصد منها حماية الرحلة البحرية كلها من خسارة تهددها، وحتى تعد التضحية أنها وضعت في سبيل السلامة العامة يتعين أساساً أن يهدد الحادث الرسالة البحرية في مجموعها. وهذا الشرط قد يدق معه التفرقة وتصبح معه مصرفه الخطر الذي يهدد مصلحة واحدة من مصالح المشاركين في الرحلة البحرية ولا يتعداه إلى بقية مصالح المشاركين والخطر الذي يكون مهدداً لكل الرحلة البحرية، ولقد شرح ذلك الفقيه الإنجليزي أرتولد في سابقة ينسين/ضد/لوشفتون⁽¹⁴⁾ بأنه يتوفر حسب ظروف كل دعوى ووقائع باعتباره تخضع لتقدير القضاء وأوضح القاضي الإنجليزي بلاكين (أن التضحية يجب أن تكون بقصد حماية عدد من العناصر ليزيد من عنصر واحد تكون معرضة لحادث فيهددها)⁽¹⁵⁾. وأشار المشرع السوداني في قانون النقل البحري لسنة 2010م في المادة 6/147 على وجوب أن تكون التضحية والنفقات الاستثنائية قد بذلت من أجل تحقيق السلامة العامة لاتقاء خطر داهم يهدد السفينة أو حمولتها أو الاثنين معاً كشرط لتطبيق الخسارة البحرية المشتركة، وهذا مما نصت عليه أيضاً قواعد يورك وانتويرب لسنة 2004م.

الشرط الرابع: وقوع الخسارة نتيجة مباشرة للتضحية:

الخسارة في الرحلة البحرية تتحدد أسبابها منها مما يكون مباشر ومنها مما يكون بصورة غير مباشرة، ولتحقيق شروط الخسائر البحرية المشتركة اشترط أن يكون الربان عندما قام بالتضحية بجزء من الحمولة

بقصد اتخاذ المصالح المشاركة في الرحلة البحرية أن تكون الخسارة التي تلحق بالسفينة أو الحمولة على السفينة نتيجة يباشره للفعل الذي قام به الربان، ومع توفر شرط أن تكون الخسارة نتيجة مباشرة للتضحية كان لمن تلحقه الخسارة أن يطالب من استفادوا من التضحية بالمساهمة في هذه⁽¹⁶⁾ وهذا يطابق القاعدة (2) من قواعد يورك و أنتويرب لسنة 2004م والتي تنص على أنه فقط الأضرار والمصروفات التي تكون نتيجة مباشرة لفعل الخسارة المشتركة تسوي كخسارة مشتركة.

المشرع السوداني اتجه في ذات الاتجاه حيث نص في المادة (649) من قانون النقل البحري لسنة 2010م. (لا تكون خسارة مشتركة الأضرار والمصاريف الناشئة غير المباشرة الناشئة عن التأخير أو تعطيل السفينة أو انخفاض أسعار البضائع) وبهذا فإنه يتعين إثبات أن الخسارة ناجمة عن الفعل كسبب مباشر ودون تدخل عوامل أخرى.

الشرط الخامس: أن تؤدي التضحية لنجاة الرسالة:

أساس فكرة الخسارة المشتركة أن التضحية تؤدي إلى إفادة بعض الحمولة أو السفينة، وإذا لم تود التضحية إلى نجاة أي من المصالح المشتركة في الرحلة البحرية فلا تعد الخسارة المترتبة على التضحية خسارة مشتركة، وذلك لانعدام العناصر التي تشترك في تحمل هذه الخسارة⁽¹⁷⁾. ولم تشر قواعد يورك و أنتويرب لسنة 2004م على ضرورة تحقيق فائدة أو نتيجة مفيدة لفعل التضحية لشرط لتطبيق نظام الخسائر البحرية المشتركة بصورة واضحة ولكن ذلك أكدته القاعدة (ب) من ذات القواعد بأن تسوية الخسائر البحرية المشتركة سواء بالنسبة لحصر وحساب الخسائر أو المساهمة في تعويضها تتم بها أساس قيمة الأموال المختلفة في مكن وزمان انتهاء الرحلة البحرية، مما يستشف منه أن نجاة الرحلة البحرية أو جزء منها يعتبر شرط لتطبيق نظام الخسائر البحرية المشتركة.

المشرع السوداني أوجب ضرورة تحقق النجاة سواء بصورة كلية أو بصورة جزئية متى تتم تسوية الخسائر باعتبارها خسائر بحرية مشتركة ضمن في المادة 3/157 من قانون النقل البحري لسنة 2010م على (لا تتم تسوية في حالة الهلاك الكلي للأحوال المشتركة في الرحلة البحرية) واتجاه المشرع السوداني هو ما يتوافق مع المنطق القانوني.

أنواع الخسائر البحرية المشتركة:

هناك عدة تقسيمات للخسائر البحرية المشتركة وذلك علي حسب نوع التقسيم ويمكن تناول هذه التقسيمات علي النحو الآتي:

النوع الأول: وهو أنواع الخسائر البحرية المشتركة من ناحية عامة وهذه يمكن أن تكون على الأنواع الآتية:

أولاً: الخسارة الكلية الفعلية: والتي تعرف بأنها تحقق أحد الحالات الآتية:

هلاك الشيء المؤمن عليه كلياً.

أن يختلف الشيء المشحون اختلافاً كلياً، وهو ما يعرف بفقد النوع ويصبح بعدها الشيء غير صالح للاستخدام الأساسي.

حرمان المؤمن له من الشيء حرماناً نهائياً، وهذا يكون عندما تغرق نوع من البضاعة التي لا تتلف مثل الذهب.

ثانياً: الخسارة الكلية الافتراضية:

والتي يقصد بها حالة اختفاء الشيء وهو أن ينقطع خبر الشيء مدة معقولة بعدها يعتبر الشيء هالكاً هلاكاً كلياً بشكل مفترض.

ثالثاً: الخسارة الكلية الحكيمة:

وهذه نقصد بها أن الشيء موجود في ذاته ولم يفقد إلا أنه من ناحية اقتصادية أصبح غير ذي قيمة وبذلك يعتبر في حكم الخسارة الكلية.

الخسائر البحرية التي تلحق بالبضاعة:

الخسائر البحرية المشتركة التي يساهم فيها كل من كان في الرحلة البحرية من نجت بضاعته ومن تضرر من التضحية ببضاعته لأجل سلامة السفينة أو الحمولة أو الاثنان معاً يمكن تقسيمها إلى عدة أقسام.

القسم الأول المتعلق بالعناية وهو:

1. إلغاء البضاعة في البحر.
 2. الأضرار التي تصيب البضاعة بسبب جنوح السفينة.
- القسم الثاني المتعلق بالسفينة وهو على الأنواع الآتية:
1. إطفاء الحريق.
 2. استعمال البضائع كوقود.
- ولقد ذكرت هذه الأقسام يحمله عند فقهاء القانون البحري⁽¹⁸⁾.

والذي سوف تتناوله الخسائر البحرية المشتركة المتعلقة بالبضاعة بنوعين:

أولاً:

إلغاء البضاعة في البحر عند إبحار السفينة وتعرضها لعواصف أو انحراف فانه في هذه الحالة يكون إنقاذ السفينة أو الجزء الأكبر من الحمولة التي عليها بالتخلص من بعض البضاعة بالقدر الذي يمكن السفينة وباقي الحمولة بالنجاة من هذا الخطر المدهم ومسألة رمي الشحنة في البحر واعتبارها خسائر بحرية مشتركة أو عوارية عامة مسألة يحكمها كيفية شحن هذه الشحنة وتناولت قواعد يورك أنتويرب ذلك بأن نصت على (لا يعتبر رمي الشحنة في البحر عوارية عامة إلا إذا كانت هذه الشحنة منقولة وفقاً للعرف السائد في التجارة البحرية)⁽¹⁹⁾، والحمولة على السفينة يصب مكان شحنها على السفينة وبما أن مسألة شحن البضاعة عن طريق السفن مسألة بالغة الأهمية ويتداخل فيها عقد النقل البحري والذي يتم تعريفه بأنه: (هو عقد يلتزم بموجبه الناقل نقل البضائع من ميناء لآخر مقابل أجر يلتزم به الشاحن)⁽²⁰⁾، والعرف البحري تنقسم إلى مكانين:

الأول: بضاعة مشحونة في داخل السفينة .

الثاني: بضاعة مشحونة على سطح السفينة.

النوع الأول:

لا خلاف بين فقهاء القانون البحري وكل القوات البحرية والاتفاقيات البحرية بأن البضاعة المشحونة في داخل السفينة في المعابر المعدة لها أصلاً إذا حصل تضحية بأي جزء منها أو بها كلها وتوافرت الشروط فإنها تعتبر من الخسائر البحرية المشتركة.

النوع الثاني:

اختلف فقهاء القانون البحري وبشأن البضاعة التي تشحن على سطح السفينة ويتم التضحية بها أو بجزء منها هل يجوز لصاحبها المطالبة باعتبارها خسائر مشتركة أو لا يجوز له وسبب هذا الاختلاف هو أن سطح السفينة لا يعتبر معد أصلاً لشحن البضائع عليه ولأجل التوضيح تتناول كل من المذهبين.

المذهب الأول:

إلغاء البضائع المشحونة على سطح السفينة في البحر تعرضه بها لا يعتبر من باب الخسائر المشتركة وأصحاب هذا المبدأ يرون اتجاههم هذا لأن البضاعة على المشحونة على السطح لا يشكل خطر وقبل في ذلك، لا تعتبر البضائع المشحونة على سطح السفينة حال إلغائها في البحر ضمن الخسائر البحرية المشتركة ذلك لأنها تشكل خطر في حد ذاتها يحكم وضعها في مكان غير مناسب⁽²¹⁾.

المذهب الثاني:

أصحاب هذا المذهب ينظرون إلى المسألة من زاوية عقد النقل البحري والعرف البحري وهو مذهب قواعد يورك وانتويرب لسنة 2004م التي ** أنه لا ينظر إلى أن رمي البضائع المشحونة على سطح السفينة كخسائر مشتركة إلا بحسبان أن الشحن كان قد تم وفقاً للصرف المقترن به تشحن كذلك فنصت هذه القواعد على (لا يقبل رمي البضائع في البحر كخسارة مشتركة إلا إذا كانت هذه البضائع تنقل طبقاً لعرف التجارة المعترف به⁽²²⁾) ولقد نص المشرع السوداني في هذا الاتجاه فنص على (تسهم البضائع المشحونة على سطح السفينة في الخسائر المشتركة إذا تم إنقاذها) أما إذا أُلقيت في البحر أو نقلت فلا يجوز مالمالكها اعتبارها خسائر مشتركة إلا إذا لم يوافق على شحنها على سطح السفينة أو إذا كان العرف البحري في ميناء الشحن لا يجري على شحنها بهذه الكيفية.

ثانياً: الأضرار التي تصيب البضاعة بسبب جنوح السفينة:

هذا مما اتجهت إليه القاعدة (8) من قواعد يورك وانتويرب لسنة 2004م التي تمت على أنه عند جنوح السفينة وتفريغ شحنتها وخزانات وقودها ومؤناتها أو أي منها بسبب فعل خسارة مشتركة فان المصروفات الإضافية لتخفيض الحمولة ونفقات إيجار الصنادل وإعادة الشحن أن تكبدت تعد خسارة مشتركة وهو مما يمكن أن يُفهم من نص المادة (1/149) من قانون النقل السوداني لسنة 2010م والتي تنص على: (تكون خسارة مشتركة):

(أ) الأضرار المادية والمصاريف الناشئة مباشرة عن عمل له صفة الخسارة المشتركة >

(ب) المصاريف التي أنفقت عوضاً عن مصاريف أخرى كان من الممكن اعتبارها من الخسائر

المشتركة وذلك في حدود مبلغ المصاريف التي لم تنفق).

الخاتمة:

الحمد لله الذي يسر الأمر لكتابة هذه الورقة العلمية وتناول موضوعها بالمناقشة على أساس علمي أدعو الله أن تكون علماً نافعاً لمن استطاع قراءتها والاطلاع عليها، وذلك لأهمية موضوع الخسائر البحرية المشتركة وأنه يتأثر بها كل أفراد الحلقة التجارية وأن الفكرة القانونية للخسائر البحرية المشتركة تقوم على أساس جبر الضرر لمن تحمل خسارة بضاعته لنجاة باقي الشحنة المشحونة على ذات السفينة، وأن النزاعات دوماً يكون منشأها تحديد نوع الخسارة التي حدثت هل هي خسارة بحرية مشتركة أم أنها خسارة عادية بسبب طرق الشحن لا تنطبق عليها مبادئ الخسائر المشتركة، ومن هل تتوافر شروط الخسائر البحرية المشتركة لأنه إذا لم تتوافر هذه الشروط لا مجال لإعمال مبدأ الخسائر المشتركة ولأهمية هذه المواضيع القانونية جاءت أهمية هذه الورقة العلمية وما خلص منها من نتائج وتوصيات.

النتائج :

1. تبين من الورقة عدم تحديد نصوص قانونية واضحة بشأن المسؤولية عن نقل البضاعة على سطح السفينة لأن هذه المسألة هي أكثر المسائل جدلاً في المحاكم عندما ينشأ نزاع.
2. أن التضحية المبدولة والتي يقوم بها الربان في سبيل حماية البيئة أياً كان طبيعتها لا تعتبر من الخسائر البحرية المشتركة في السودان حتى ولو كان الضرر الناتج من تلويث البيئة يرجع إلى البضائع المشاركة في الرحلة البحرية أو السفينة ولا تقع في نطاق دعوى المساهمة، ويتحمل التبعة من تسبب في التلوث وفق القوانين الخاصة بذلك.
3. أن قاعدة التخلي والترك المعروفة في القانون البحري تنطبق على دعوى المساهمة، ويجوز للملزم بالدفع أن يتخلى عن أمواله المشاركة في الرحلة البحرية نظير إعفائه من المساهمة وفقاً لقانون النقل البحري السوداني لسنة 2010م.
4. لا يؤثر الخطأ الصادر عن أي من أطراف الرحلة البحرية والذي يتسبب في تحقق الخطر في طبيعة الخسارة ولا يعتبر دفاعاً لأي من أطراف الرحلة للتوصل من المساهمة والاشتراك في التسوية في حالة عدم توصل ذو الشأن للتسوية الودية ويحق للأطراف الرجوع على المخطن بالتعويض في دعوى منفصلة.

التوصيات:

1. ضرورة تحديد نصوص قانونية واضحة بشأن تعريف الخسائر البحرية المشتركة في القانون السوداني لعام 2010م وكذلك توضيح المسؤولية عن نقل البضاعة على سطح السفينة لأن هذه المسألة هي أكثر المسائل جدلاً في المحاكم عندما ينشأ نزاع.
2. اهتمام الدولة بصورة عامة والقانونيين بصفة خاصة لنشر ثقافة القانون البحري وسط التجار والمستثمرين حتى يكونوا على دراية بما يترتب على شحن البضائع عن طريق البحر.
3. وجوب تكوين وإنشاء معهد متخصص يهتم بالدراسات البحرية لإتاحة الفرصة للقانونيين للتخصص في هذا المجال الحيوي.
4. دعوة الدول العربية والإسلامية بما فيها السودان بإدخال في قوانينها البحرية نص بإنشاء محاكم متخصصة بدعوى المساهمة البحرية وفقاً لقواعد الشريعة الإسلامية والأعراف والمواثيق الدولية بصفة خاصة والقانون البحري بصفة عامة حتى لا تكون هناك أحكام متضاربة.

المصادر والمراجع:

- (1) ثروت عبد الرحيم، الخسائر البحرية المشتركة، (د. ن)، القاهرة، ط2، 1975م.
- (2) ثروت عبد الرحيم، الخسائر البحرية المشتركة، الطبعة الثانية، 1978م.
- (3) حسن حربي للخاصة، تسوية الخسائر البحرية المشتركة في الفقه الإسلامي والقانون البحري الدولي، دار الخليج للنشر والتوزيع، 2003م.
- (4) صبحي العطامي، ضوابط الخسائر المشتركة، دار النهضة العربية، القاهرة، (د. ت).
- (5) الطاهر أحمد الرازي، ترتيب القاموس المحيط، ج1، الدار العربية، طبعة الثانية، (د. ت).
- (6) عادل المقدادي، القانون البحري وفقاً للقانون البحري العماني، المكتب الجامعي الحديث، 1981م.
- (7) عدلي الأمير، عقد النقل البحري فواعد وأحكام، دار الجامعة الجديدة، (د. ت).
- (8) علي البارودي، مبادئ القانون البحري، الدار المصرية للنشر والتوزيع، القاهرة، (د. ت).
- (9) علي جمال الدين عوض، النقل البحري للبضائع، دار قسم النهضة العربية، القاهرة، 1992م.
- (10) علي طالب حسن موسى، النقل البحري، دار الثقافة والنشر والتوزيع، عمان، 2007م.
- (11) محمود بسيوني، ضوابط الخسائر المشتركة، دار النشر، الطبعة السادسة، (د. ت).
- (21) مصطفى كمال طه، أصول القانون البحري، (د. ن)، القاهرة، 1952م.

القوانين:

- (1) قانون التجارة البحري المصري رقم (8) لسنة 1990م.
- (2) قانون النقل البحري السوداني لسنة 2010م.
- (3) قواعد يورك و أنتويرب 1994م.

المصادر والمراجع:

- (1) مؤسس فكرة المساهمة في الخسارات المشتركة في النظام الانجلوسكسوني على مبدأ من مبادئ العدالة الطبيعية، يقضي بأن من ينشد العدالة عليه أن يخضع لمبادئها: "He Who Claims Equity Must Render Equity". انظر؛ ثروت عبد الرحيم، الخسارات البحرية المشتركة General Average، الطبعة الثانية، 1978م، ص: 7.
- (2) سميت هذه الخسارة في قانون النقل البحري السوداني لسنة 2010م بالخسارة البحرية المشتركة لأول مرة في التشريع البحري السوداني حيث لم يتناولها المشرع السوداني في القانون البحري لسنة 1961م، ولا في قانون نقل البضائع بالبحر الملغى لسنة 1951م، وسميت كذلك لدى المشرع المصري بالخسارات البحرية المشتركة في قانون التجارة البحري المصري رقم (8) لسنة 1990م وهي تسمية دقيقة تبرز طبيعة هذه الخسارات التي يشترك من يفيدون منها في المساهمة فيها، وقد استعمل اصطلاح General Average لأول مرة في المحاكم الإنجليزية في حكم المحكمة البحرية أصدره لورد ستويل Lordstoweel في قضية (1799م) **The Copenhagen**، وأول قضية وردت في الأحكام في الولايات المتحدة الأمريكية أستعمل فيها هذا الاصطلاح هي قضية **(Campbell v. The Ni Knomac)** (1798) **Bee 124 Fed** Cas 2350 القضيتين في لاوندوز وروولف، رقم 18 ص: 14، هامش 36. أنظر في ذلك؛ ثروت عبد الرحيم، مرجع سابق، ص: 7.
- (3) الطاهر أحمد الرازي/ترتيب القاموس المحيط/الدار العربية /ج/1/طبعة (2)/ص 45 .
- (4) إسماعيل عثمان أبو شوك/ ص (267) .
- (5) ضوابط الخسائر المشتركة /د.محمد بسيوني **/دار النشر / طبعة (6)/ ص 117 .
- (6) مبادئ القانون البحري /على البارودي/الدار ال*** ص (164) .
- (7) قضية بابياني /ضد/شركة قدام بيانسكو المحدودة /محكمة الاستئناف الإنجليزية .
- (8) النقل البحري للبضائع/علي جمال الدين عوض/دار قسم النهضة العربية القاهرة/ ط 1992 م .
- (9) علي جمال الدين / مرجع سابق/ (542) .
- (10) ضوابط الخسائر المشتركة /د.صبيحي العظامي/ دار النهضة ط (1) / ص (312) .
- (11) النقل البحري /علي طالب حسن موسى/دار الثقافة والنشر والتوزيع /عمان 2007م /ص (205) .
- (12) قواعد يورك وانتورب (تعريف بها).
- (13) ثروت عبد الرحيم/ الخسارات البحرية المشتركة / ط 2 دون بيانات نشر/ القاهرة/1975م .
- (14) Royal Mall . V. English Bank/ 1887 / 3G 2. page (372) .
- (15) جاء ذلك في حيثيات حكمه في قضية 116.L.R.Exch.116. Wali new .V. Maurajani/
- (16) مصطفى كمال طه/أصول القانون البحري / دون ناشر/ القاهرة/1952م ص (924) .
- (17) حسن حربي للخاصة/تسوية الخسائر البحرية المشتركة في الفقه الإسلامي والقانون البحري الدولي/ دارالخليج للنشر والتوزيع/ ط 1 لسنة 2003م ص (89) .
- (18) عادل المقدادي/القانون البحري وفقاً للقانون البحري العماني/المكتب الجامعي الحديث/1981م دون مكان للنشر.

- (19) القاغة (1) من قواعد يورك انتويرب 1994
- (20) عقد النقل البحري فواعد واحكام / د عدلي الامير / دار الجامعة الجديدة / الطبعة الاولي / ص 41
- (21) عادل علي المقدادي / القانون البحري / مرجع سابق / ص (220) .
- (22) المادة 3/149 من قانون النقل البحري لسنة 2010م .