

أنواع الخسارات النقدية البحرية المشتركة
في النظام البحري التجاري السعودي

Types of General Average Monetary Losses in the Saudi Commercial
Maritime System

[10.35781/1637-000-194-003](https://doi.org/10.35781/1637-000-194-003)

د. سلطان بن ناعم بن سلطان العمري*

*أستاذ الأنظمة المشارك بجامعة الملك خالد بالمملكة العربية السعودية

الملخص

السفينة وشحناتها ومصروفات تسوية الخسارات المشتركة. ثم تكلمت في المبحث الثاني عن المصروفات التي تنفق بسبب حادث استثنائي في ثلاثة مطالب هي مصروفات القطر البحري والرسو الإجباري ومصروفات غذاء وعلاج وأجور البحارة. ثم ختمت بالمبحث الثالث الذي تكلمت فيه عن المصروفات البديلة. وتوصلت إلى نتائج من أهمها: أن الخسارات النقدية البحرية المشتركة التي تنفق لخدمة السلامة العامة للرحلة أصبحت مع التقدم الكبير في صناعة السفن وتطور وسائل التقنية هي الخسارات الغالبة سواء أكانت متعلقة بالسفينة أو البضاعة أو غيرها.

الكلمات المفتاحية: الخسارات البحرية، الخسارات النقدية المشتركة.

يتناول البحث بيان نوع من أنواع الخسارات البحرية المشتركة، ألا وهي الخسارات النقدية، والتي اهتم بها المنظم السعودي كغيره من القوانين العالمية، لارتباطها بالنقل البحري. الذي يعتبر ركيزة أساسية للتجارة الخارجية. وهدف هذا البحث إلى كشف اللبس الحاصل عند كثير من أطراف الرحلة البحرية بين الخسارات النقدية البحرية المشتركة والخسارات الخاصة. وذلك في حال وجود مصروفات طبيعية وعادية من حيث الأصل ولكنها تصبح في ظروف استثنائية معينة من الخسارات النقدية المشتركة. وقد سلكت في بحثي المنهج الوصفي الاستقرائي للوصول إلى الهدف المنشود، ولهذا قسمت البحث إلى ثلاثة مباحث تكلمت في المبحث الأول عن المصروفات والنفقات الاستثنائية بطبيعتها واشتمل على خمسة مطالب هي مصروفات التعويم والمساعدة والالتجاء ومصروفات افتداء

Types of General Average Monetary Losses in the Saudi Commercial Maritime System

Dr. Sultan bin Na'em Al-Amari

Abstract

This research examines a specific type of general average loss—namely, monetary losses—a subject addressed by Saudi regulators, in line with international legal standards, due to its connection to maritime transport, a cornerstone of foreign trade. The study aims to clarify the confusion often experienced by parties involved in a maritime voyage regarding the distinction between general average monetary losses and particular average losses—specifically in cases where expenses that are ordinarily routine in nature transform into general average monetary losses under certain exceptional circumstances. To achieve this objective, the research employs a descriptive-inductive methodology. Accordingly, I have divided the research into three sections. The first section addresses expenses and outlays that are extraordinary by nature, comprising five topics: expenses related to refloating,

assistance, and seeking refuge; expenses for the ransom of the ship and its cargo; and expenses for the settlement of general average losses. The second section discusses expenses incurred due to an extraordinary incident, covering three topics: marine towage, forced anchorage, and expenses for the provisions, medical treatment, and wages of the crew. Finally, the third section deals with substituted expenses. The study reached several key conclusions, most notably that—given significant advancements in shipbuilding and the evolution of technology—shared maritime financial losses incurred to ensure the general safety of the voyage have become the predominant type of loss, whether pertaining to the vessel, the cargo, or other elements.

Keywords: Maritime losses, shared financial losses.

المقدمة

الحمد لله رب العالمين، والصلاة والسلام على أشرف الأنبياء والمرسلين سيدنا ونبينا محمد وعلى آله وأصحابه أجمعين ومن تبعهم بإحسان إلى يوم الدين، ثم أما بعد.

نعم الله تعالى لا تعد ولا تحصى، ومنها نعمة البحر، فهو آية من آيات الله تعالى، منافع لا تحصى ومنها أنه طريق سير السفن التي تقوم بنقل الإنسان والبضائع وغيرها من مكان إلى آخر بكميات كبيرة وبسرعة فائقة.

إلا أن هذه السفن قد تتعرض لبعض المخاطر والحوادث أثناء سيرها في البحر، إما بسبب الإنسان نفسه أو لأسباب أخرى، ويترتب على تلك الحوادث خسائر تلحق بالسفينة والبضائع والأرواح وغيرها. وقد يكون بعض هذه الخسائر لازماً ويتم باختيار الریان للحفاظ على السلامة العامة للرحلة البحرية. وتسمى هذه الخسارة بالخسائر البحرية - لأن حدوثها مرتبط بالبحر مكاناً وبالرحلة زماناً.

ولما كانت سلامة الرحلة البحرية تهم كل الأطراف فمن البديهي أن يشترك جميع الأطراف في تحمل الخسائر التي ساهمت في سلامة الرحلة البحرية كل بحسب غنمه وغرمه.

وقد تنوعت هذه الخسائر إلى خسائر مادية وخسائر نقدية وخسائر بديلة، لتشمل كل ما يتم صرفه وإنفاقه لمصلحة الرحلة البحرية.

وسيتم التعرف على أحد أنواعها من خلال موضوع هذا البحث الموسوم بـ (أنواع الخسائر النقدية البحرية المشتركة في النظام البحري التجاري السعودي).

مشكلة البحث

تكمن مشكلة هذا البحث في الغموض الذي يحيط بأنواع الخسائر البحرية المشتركة من خلال التشابه الكبير بينها حيث يحتاج أطراف الرحلة البحرية والمهتمين إلى كشف هذا الغموض وبيان وجه التشابه الذي بينها من خلال ما ورد في النظام البحري التجاري السعودي.

أسئلة البحث

- ١- ما أنواع الخسائر النقدية البحرية المشتركة في النظام البحري التجاري السعودي؟
- ٢- ما الأصل النظامي لكل نوع من أنواع الخسائر النقدية البحرية المشتركة في النظام البحري التجاري السعودي؟
- ٣- كيف تدخل الخسائر البديلة في الخسائر النقدية البحرية المشتركة في النظام البحري التجاري السعودي؟

أهمية الموضوع

- ١- ارتباط الخسائر النقدية البحرية المشتركة بالنقل البحري الذي يعتبر ركيزة أساسية للتجارة الخارجية.
- ٢- كشف اللبس الحاصل عند كثير من أطراف الرحلة البحرية بين الخسائر النقدية البحرية المشتركة والخسائر النقدية البحرية الخاصة.
- ٣- وجود مصروفات طبيعية وعادية من حيث الأصل لكنها تصبح في ظروف استثنائية معينة من الخسائر النقدية المشتركة مما وجب دراسة ذلك وتوضيحه.

أسباب اختيار الموضوع

- ١- لأهمية الموضوع كما سبق بيانه.
- ٢- لم يسبق على حد علم الباحث دراسة هذا الموضوع بشكل مستقل.
- ٣- المساهمة العلمية في توضيح أنواع الخسائر النقدية البحرية المشتركة وربطها بأساسها النظامي.

أهداف البحث

يهدف البحث إلى:

- ١- بيان أنواع الخسائر النقدية البحرية المشتركة في النظام البحري التجاري السعودي.
- ٢- ربط كل نوع من أنواع الخسائر النقدية البحرية المشتركة بالأساس النظامي له في النظام البحري التجاري.
- ٣- توضيح متى تكون المصروفات النقدية العادية خسائر مشتركة توزع على جميع الأطراف.

حدود البحث

- ١- النظام البحري التجاري السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/٣٣) بتاريخ ١٤٤٠/٤/٥هـ.
- ٢- النظام التجاري (نظام المحكمة التجارية) الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/٢) وتاريخ ١٣٩٠/١/١٥هـ.
- ٣- قواعد يورك وأنفرس (أول قانون دولي في الخسائر البحرية المشتركة) منذ ميلادها سنة ١٨٦٣م حتى آخر تعديل عليها سنة ٢٠٠٤م.

1. الحدود الموضوعية (Subject Boundaries)

- يقتصر هذا البحث على دراسة أنواع الخسائر النقدية البحرية المشتركة الناشئة عن حادثة الخسارة البحرية المشتركة، وتحليل الأحكام القانونية المنظمة لشروط اعتبارها خسارة مشتركة، مع استبعاد الأضرار المادية المباشرة التي تلحق ببدن السفينة أو البضائع إلا بالقدر الذي يخدم موضوع الدراسة النقدي.

2. الحدود المكانية (Spatial Boundaries)

- تجرى هذه الدراسة في المملكة العربية السعودية، حيث تطبق أحكامها على السفن والرحلات البحرية الخاضعة لـ النظام البحري التجاري السعودي، مع التركيز على القضايا والنزاعات التي نظرتها أو تنظرها المحاكم التجارية السعودية (أو اللجان شبه القضائية ذات العلاقة بالنزاعات البحرية في الموانئ السعودية مثل ميناء جدة الإسلامي أو ميناء الملك عبدالعزيز بالدمام).

3. الحدود الزمانية (Temporal Boundaries)

- تشمل الدراسة الفترة الممتدة من تاريخ ١٤٤٠/٤/٥ هـ ٢٠٢٠ م وهو العام الذي تلى صدور النظام البحري التجاري السعودي الجديد الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/٣٣) وتاريخ ١٤٤٠ هـ، وحتى عام ١٤٤٨ هـ ٢٠٢٦ م.

4. الحدود النظامية (Legal / Regulatory Boundaries)

- تقتصر هذه الدراسة على تحليل الأحكام والنصوص القانونية الواردة في:
- النظام البحري التجاري السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/٣٣) وتاريخ ١٤٤٠ هـ (وما يتبعه من لوائح تنفيذية وتعديلات حتى عام ٢٠٢٦ م).
- النظام التجاري (نظام المحكمة التجارية) الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/٢) وتاريخ ١٣٩٠/١/١٥ هـ.
- قواعد يورك وأنتويرب (York-Antwerp Rules) باعتبارها العرف الدولي الأكثر تطبيقاً والمُحال إليه في سندات الشحن لتسوية الخسارات المشتركة، مع استبعاد أي أنظمة وطنية لدول أخرى إلا في الحدود التي تخدم المقارنة والتحليل.

الدراسات السابقة

الدراسة الأولى:

عنوان الدراسة: الخسارة البحرية المشتركة.

نوع الدراسة: كتاب مطبوع.

اسم المؤلف: د/ ثروت عبد الرحيم.

المؤسسة العلمية/ جامعة الكويت ١٩٧٤ م.

نبذة عن الدراسة: دراسة شاملة للخسارة البحرية المشتركة تعريفاً وشروطاً وأنواعاً وتسوية والدعاوى الناشئة عن ذلك.

أما هذه الدراسة: فخاصة بالخسارات النقدية المشتركة وفي ضوء حدود البحث الموضحة.

الدراسة الثانية:

عنوان الدراسة: نظام الخسائر المشتركة في القانون الجزائري مقارناً.

نوع الدراسة: رسالة دكتوراه. اسم الباحث: حريز أسمار.

المؤسسة العلمية: جامعة وهران ٢، محمد أحمد، كلية الحقوق والعلوم السياسية، عام ١٤٣٦-٢٠١٥م.

نبذة عن الدراسة: دراسة شاملة للخسارة البحرية المشتركة في القانون الجزائري مقارناً.

أما هذه الدراسة: فخاصة بالخسائر النقدية المشتركة وفي ضوء حدود البحث الموضحة.

الدراسة الثالثة:

عنوان الدراسة: الخسائر البحرية في النظام البحري التجاري السعودي دراسة مقارنة بالفقه الإسلامي.

نوع الدراسة: رسالة ماجستير.

اسم الباحث: أحمد إبراهيم محمد محفوظ.

المؤسسة العلمية: جامعة الملك خالد - كلية الشريعة - برنامج ماجستير الأنظمة - بالملكة العربية السعودية، عام ١٤٤٦-٢٠٢٥م.

نبذة عن الدراسة: دراسة شاملة للخسارة البحرية المشتركة والخاصة في النظام البحري التجاري السعودي مقارنة بالفقه الإسلامي.

أما هذه الدراسة: فخاصة بالخسائر النقدية المشتركة وفي ضوء حدود البحث الموضحة.

خطة البحث

يتكون البحث من مقدمة وثلاثة مباحث كما يلي:

المقدمة وفيها: الافتتاحية، ومشكلة البحث، وأسئلة البحث، وأهمية الموضوع، وأسباب اختيار الموضوع، وأهداف البحث، وحدود البحث، والدراسات السابقة.

المبحث الأول: المصروفات والنفقات الاستثنائية بطبيعتها ويتكون من خمسة مطالب كالتالي:

المطلب الأول: مصروفات التعويم.

المطلب الثاني: مصروفات المساعدة.

المطلب الثالث: مصروفات الالتجاء.

المطلب الرابع: مصروفات افتداء السفينة وشحناتها.

المطلب الخامس: مصروفات تسوية الخسائر المشتركة.

المبحث الثاني: المصروفات التي تنفق بسبب حادث استثنائي ويتكون من ثلاثة مطالب كالتالي:

المطلب الأول: مصروفات القطر البحري.

المطلب الثاني: مصروفات الرسو الإجباري.

المطلب الثالث: مصروفات غداء وعلاج وأجور البحارة.

المبحث الثالث: المصروفات البديلة.

الخاتمة: وفيها أهم النتائج. والتوصيات.

فهرس المصادر والمراجع.

تمهيد

نصت المادة (٣٩٤) من النظام التجاري السعودي على الخسارات البحرية العمومية وكانت الفقرة الرابعة عشرة شاملة وعامة كما في نصها الآتي: (الخسارات البحرية العمومية وهي: الرابع عشر- وحاصل الأمر كلما يترتب عند حدوث الخطر من الخسائر والمضرات التي تقع بالقصد والرضا على السفينة وشحنها في أثناء مدة التهلكة لأجل منفعة السفينة وشحنها والسلامة العمومية بموجب مضبطة تنظم لدى المذاكرة من طرف الريان والملاحين تحتوي أسباب ذلك وعلله وكذلك كل ما يقع من الخسائر بسبب التهلكة المذكورة مع ما ينفق من المصاريف في تلك الحالة.)

تعرف الخسارات النقدية بأنها المصروفات التي يقرر الريان إنفاقها والتي تستوجبها السلامة العامة للسفينة والبضاعة، وتعتبر الخسارات النقدية هي الصورة الغالبة في الوقت المعاصر للخسارات البحرية المشتركة.^(١) فلم يعد الريان يلجأ إلى رمي البضائع أو تفريغ السفينة في البحر أو استعمالها كوقود في العصر الحديث، لأن في استطاعته تحصيل المساعدة في حالة وجود خطر يهدد السفينة بالاتصال مباشرة بالجهات المختصة لطلب المساعدة، أو الاتصال عبر الأقمار الصناعية لطلب المساعدة العاجلة، فالمصروفات التي يصرفها الريان في هذه الحالة هي التي تعتبر من قبيل الخسارة المشتركة.^(٢)

وهذه المصروفات إما أن تنفق بسبب حادث يهدد الرحلة البحرية بطبيعتها، كغرق أو جنوح وتسمى حينئذ المصروفات الاستثنائية بطبيعتها. وإما أن تكون المصروفات في الأصل من التزامات مجهز السفينة، ولكنها تعد خسارة مشتركة بسبب حادث تتعرض له الرحلة البحرية، كمصروفات القطر البحري والإنقاذ، وتسمى حينئذ بالمصروفات الاستثنائية بسبب إنفاقها. وقد تكون مصروفات تنفق بدلاً من مبالغ هي في الأصل خسارة مشتركة، أي أنها نفقات ليست في الأصل خسارة مشتركة، ولكنها تنفق بدلاً من خسارة لو تحققت لتوفر لها وصف الخسائر المشتركة. ومن ثم تسمى المصروفات البديلة، كنفقات استئجار قاطرة بحرية تقطر السفينة إلى ميناء ما وإصلاحها فيه.^(٣)

ويشترط في النفقات التي تدخل في تسوية الخسارة المشتركة، أن تكون إما نفقات غير عادية، وإما نفقات استثنائية، والمقصود بالنفقات غير العادية هي تلك التي كانت تستلزمها الرحلة في ظروف الملاحة البحرية المعتادة، مثل نفقات التعميم، ومكافأة الإنقاذ، والفدية. وتكون النفقات استثنائية إذا كانت في ذاتها نفقات عادية، إلا أنها تم بذلها في ظروف استثنائية عارضت ملاحة السفينة

(١) الدكتور محمود سمير شرقاوي . القانون البحري ص ٦٦٢

(٢) الدكتور محمد نصر محمد . الوجيز في القانون البحري ص ٣٣٦

(٣) الدكتور ثروت عبد الرحيم . الخسارات البحرية المشتركة ص ١٧١

لمواجهة الخطر المشترك ⁽¹⁾. فالنفقات التي تدخل في الخسائر النقدية البحرية المشتركة يجب أن تكون نفقات استثنائية تدفع من أجل سلامة الرحلة البحرية العامة.

وسوف يتم توضيحها من خلال المباحث التالية:

المبحث الأول

المصاريف والنفقات الاستثنائية بطبيعتها

تمهيد

تعد المصاريف والنفقات الاستثنائية من أهم صور الخسائر النقدية، التي تدخل ضمن الخسائر المشتركة في النظام البحري التجاري السعودي، وهي تمثل المبالغ التي يضطر الريان إلى إنفاقها عند تعرض الرحلة البحرية لخطر يهدد سلامتها، بهدف إنقاذ السفينة والشحنة معاً. وتمتاز هذه المصاريف بأنها لا تعد من النفقات المعتادة للملاحة البحرية، ولا تدخل في الأصل ضمن التزامات مجهزة السفينة، وإنما تنفق استثنائياً عند وقوع خطر حقيقي كالغرق أو الجنوح أو الحريق أو غيرها، تحقيقاً للمصلحة العامة لجميع الأطراف المشتركة في الرحلة البحرية.

ويتكون هذا المبحث من خمسة مطالب هي:

المطلب الأول: مصروفات التعويم.

المطلب الثاني: مصروفات المساعدة.

المطلب الثالث: مصروفات الالتجاء.

المطلب الرابع: مصروفات افتداء السفينة وشحناتها.

المطلب الخامس: مصروفات تسوية الخسائر المشتركة.

المطلب الأول

مصروفات التعويم

تعويم السفينة يعني إعادتها إلى وضعها الطبيعي بعد جنوحها، وتعد خسارة مشتركة إذا كان الجنوح عمدياً بقصد تحقيق السلامة العامة. ⁽²⁾ فإذا جنحت السفينة بعمل عمدي من الريان من أجل السلامة العامة، فننفقات تعويمها تعتبر من قبيل الخسارة المشتركة.

ويشترط لاعتبار هذه المصاريف من الخسائر البحرية النقدية المشتركة أن يكون الهدف منها إنقاذ الرحلة من خطر حقيقي، كتحريك السفينة من الرمال، أو إنقاذها من الغرق ونحو ذلك. أما

(1) الدكتور هاني دويدار - الوجيز في القانون البحري ص ٣٥٧

(2) الدكتور ثروت عبدالرحيم. الخسائر البحرية المشتركة ص ١٨٠

إذا كان الجنوح قهرياً، أو نتيجة ظروف لا دخل لإرادة الربان فيها، ولم يترتب عليها خطر عام، فإن ما ينفق في التعويم يُعد خسارة خاصة يتحملها المجهز وحده.⁽¹⁾

وكذلك المصاريف التي تتفق بعد زوال الخطر كمصاريف إعادة شحن البضاعة، ومصاريف الإرشاد، ورسوم الميناء فلا تعد من الخسائر المشتركة.⁽²⁾

وقد نصت القاعدة رقم ٨ من قواعد يورك وأنفرس على أنه: عند جنوح السفينة وتفرغ شحنتها ومحتويات عنابر وقودها، أو أي منها بقصد تعويمها، فإن المصروفات الإضافية لتخفيف الحمولة، وأجور العائمات التي توضع عليها، ونفقات إعادة الشحن تعد خسارة مشتركة. بشرط أن يكون تفرغ السفينة الجانحة عملاً يهدف إلى السلامة العامة.⁽³⁾

المطلب الثاني

مصروفات المساعدة

عرفت الفقرة (٣١) من المادة الأولى من النظام البحري التجاري السعودي الإنقاذ البحري بأنه: (المساعدة التي تقدم للسفينة التي تكون في حالة خطر ومن عليها أو الأشياء التي تنقلها وقت الخطر بناء على طلبها).

وهذا ما ذهب إليه المادة الأولى من معاهدة بروكسل ١٩١٠م للإنقاذ البحري بقولها: (تطبق الأحكام الآتية على مساعدة أو إنقاذ السفينة البحرية التي تكون في حالة خطر، وعلى الأشياء الموجودة على ظهرها، وعلى أجرة النقل، وأجرة الركاب، وكذلك الخدمات التي من نفس النوع التي تؤدي بين السفن البحرية وسفن الملاحة الداخلية، دون تمييز بين هذين النوعين من الخدمات وبقطع النظر عن المياه التي حصلت فيها).⁽⁴⁾

لذلك فإن نفقات هذه المساعدة تعتبر من الخسائر البحرية النقدية المشتركة.⁽⁵⁾ إذا كانت بهدف حماية السفينة والبضائع من خطر حال، سواء أكان السبب طبيعياً كالأمواج والرياح، أو طارئاً كالحريق أو تعطل الآلات أو نقص الطاقم.

(١) الدكتور علي حسن يونس . أصول القانون البحري . دار الفكر العربي . القاهرة ١٩٦٧ م ص ٤٧٨

(٢) الدكتور محمود سمير الشرقاوي . القانون البحري ص ٦٦٣

(٣) الدكتور ثروت عبد الرحيم . شرح القانون البحري السعودي ص ٢٧٢

(٤) الدكتور درويش عبدالله درويش وآخرون . شرح القانون البحري والجوي السعودي ص ٣١٧

(٥) الدكتور محمد نصر محمد . الوجيز في القانون البحري ص ٣٣٧

وقد أقرت القاعدة رقم (٦) من قواعد يورك وأنفرس أن نفقات الإنقاذ تعد خسارة مشتركة بالقدر الذي تحقق فيه حماية المصالح المشتركة.^(١)

وهذا ما تضمنته المادة (٣٩٤) من النظام التجاري السعودي في البند الرابع عشر التي تنص على أن: (الخسارات البحرية العمومية وهي:

الرابع عشر: وحاصل الأمر كل ما يترتب عند حدوث الخطر من الخسائر والمضرات التي تقع بالقصد والرضا على السفينة وشحنها في أثناء مدة التهلكة لأجل منفعة السفينة وشحنها والسلامة العمومية بموجب مضبطة تنظم لدى المذاكرة من طرف الريان والملاحين تحتوي أسباب ذلك وعمله وكذلك كل ما يقع من الخسائر بسبب التهلكة المذكورة مع ما ينفق من المصاريف في تلك الحالة).

لذلك فإنه نفقات هذه المساعدة تعتبر من الخسارات النقدية المشتركة.^(٢) إذا كانت بهدف حماية السفينة والبضائع من خطر حال، سواء أكان السبب طبيعياً كالأمواج والرياح، أو طارئاً كالحريق أو تعطل الآلات أو نقص الطاقم.

المطلب الثالث

مصروفات الالتجاء

وهي النفقات التي تصرف عند اضطرار السفينة إلى تغيير مسارها واللجوء إلى ميناء غير مخطط له بسبب خطر يهددها.

وتشمل هذه المصاريف رسوم دخول الميناء، وأجور الإرشاد، وتكاليف التفرغ، وإعادة الشحن، وغيرها. وتعد هذه النفقات خسارة مشتركة إذا كان الالتجاء ضرورياً لتفادي الخطر، أما إذا كان بسبب خطأ المجهز، أو دون وجود خطر استثنائي، أو كان تنفيذاً لأوامر لا علاقة لها بحماية الرحلة، فإنها لا تعد خسارة مشتركة بل يتحملها المجهز.^(٣)

أما إذا اضطر الريان إلى الرسو بشكل إجباري في ميناء غير ميناء الوصول وذلك لتفادي خطر تتعرض له السفينة كالهروب من عاصفة أو عدو، فإن هذه النفقات التي تصرف من أجل الرسو في الميناء غير المخطط له تعتبر من الخسائر المشتركة، كرسوم الدخول إلى الميناء، أو الخروج منه، ورسوم الإرشاد وغيرها، فهي نفقات استثنائية صرفت من أجل سلامة الرحلة البحرية فتعد خسارة مشتركة.^(٤)

(١) الدكتور عبدالقادر العطير . الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية - مكتبة دار الثقافة . عمان . ١٩٩٩ م ص ٤٤٩

(٢) الدكتور محمد نصر محمد . الوجيز في القانون البحري ص ٣٣٧

(٣) الدكتور ثروت عبدالرحيم . الخسارات البحرية المشتركة ص ١٩٦

(٤) الدكتور محمد نصر محمد . الوجيز في القانون البحري ص ٣٣٧

المطلب الرابع

مصروفات افتداء السفينة وشحناتها

تتمثل في دفع مبالغ للمطالبة بتخليص السفينة من الأسر، أو الاستيلاء، كحالات القرصنة، أو القوة القاهرة، حيث يعد هذا الدفع تضحية اختيارية تهدف إلى حماية الرحلة البحرية من خطر أكبر يتمثل في فقدان السفينة، أو حمولتها بالكامل، ولذلك تُعد هذه المبالغ من الخسائر المشتركة، لأنها تُبذل لمصلحة جميع الأطراف.⁽¹⁾

وقد أقر ذلك النظام التجاري السعودي في المادة (٣٩٤) في البند الأول بقوله: (الخسارات البحرية العمومية هي:

أولاً: ما يعطى للقرصان من النقود وباقي الأشياء بطريق التسوية لأجل تخليص السفينة والبضائع المشحونة بها من يدهم).

وعلى هذا تشمل الخسارات النقدية جميع النفقات والمصروفات التي يتكبدها الريان في سبيل مواجهة الخطر المشترك ضماناً للسلامة العامة للرحلة البحرية، وتشمل الفدية المقدمة لإنقاذ السفينة من الأسر.⁽²⁾

المطلب الخامس

مصروفات تسوية الخسارات المشتركة

وهي النفقات التي تنفق لمعالجة وتوزيع هذه الخسائر بعد وقوعها، مثل رسوم حفظ البضائع، وأقساط التأمين، ومصاريف التحكيم، وأنواع التسوية.

وتعتبر هذه النفقات خسارة مشتركة لأنها ضرورية لتنظيم توزيع الأعباء بين الأطراف.⁽³⁾

كما قررت القاعدة رقم (٢٠) من قواعد يورك وأنفريس استحقاق عمولة على إدارة هذه التسويات.

واعتبرها النظام البحري جزءاً من الخسارة المشتركة تأكيداً لمبدأ المشاركة في تحمل تبعات المخاطر.⁽⁴⁾

(١) الدكتور ثروت عبد الرحيم . الخسارات البحرية المشتركة ص ١٦٦

(٢) الدكتور هاني دويدار . الوجيز في القانون البحري ص ٣٥٦

(٣) الدكتور ثروت عبد الرحيم . الخسارات المشتركة ص ١٩٢ . والدكتور مصطفى كمال طه . الوجيز في القانون البحري . المكتبة المصرية الحديثة للطباعة والنشر - ١٩٧١م ص ١٩٢

(٤) الدكتور محمود سمير الشرقاوي . القانون البحري ص ٦٦٤

وهي تعتبر من قبيل الخسارة المشتركة بالتبعية ، وهي مصروفات متنوعة أهمها مكافآت خبراء التسوية ومصروفات التحكيم ، بشرط أن تتفق هذه المصاريف لصالح ذوي الشأن في الرحلة البحرية.

المبحث الثاني

المصروفات التي تنفق بسبب حادث استثنائي

تمهيد

تعد المصاريف التي تنفق بسبب حادث استثنائي من صور الخسارة النقدية، التي تتحول من كونها التزاماً عادياً يقع على عاتق مجهزة السفينة إلى خسارة مشتركة توزع بين أطراف الرحلة البحرية، وذلك متى ارتبطت بظرف طارئ يهدد سلامة السفينة، والبضائع، وكان الهدف منها إنقاذ الرحلة البحرية من خطر حال.

وعليه فإن التكييف القانوني لهذه المصاريف يتغير بحسب الظروف التي أنفقت فيها، ومدى ارتباطها بالسلامة العامة، حيث يتحمل المجهز عبء إثبات وقوع الحادث الاستثنائي، وعلاقة السببية بينه وبين المصروفات التي يطالب بإدخالها ضمن الخسارة المشتركة.

وعلى هذا تكون تلك النفقات استثنائية إذا كانت في ذاتها نفقات عادية، إلا أنه تم بذلها في ظروف استثنائية عارضت ملاحاة السفينة لمواجهة الخطر المشترك.⁽¹⁾ ومن أبرز هذه المصاريف ما سيتم تناوله في هذا المطلب

يتكون من ثلاثة مطالب كالتالي:

المطلب الأول: مصروفات القطر البحري.

المطلب الثاني: مصروفات الرسو الإجباري.

المطلب الثالث: مصروفات غذاء وعلاج وأجور البحارة.

المطلب الأول

مصروفات القطر البحري

وهي المبالغ التي تدفع لسحب السفينة بواسطة قاطرة سحب، وقد تكون هذه المبالغ مصاريف عادية إذا كان القطر يتم في ظروف طبيعية ودون وجود خطر، كالقطر الذي يتم عند دخول السفينة إلى الميناء أو عند مغادرته.⁽²⁾

أما إذا وقع حادث استثنائي كتعطل الآلات، أو الجنوح أو تعرض السفينة لخطر حقيقي، واضطر الربان للاستعانة بالقاطرة لإنقاذ السفينة والشحنة، فإن مصاريف القطر في هذه الحالة تعد خسارة مشتركة.

(1) الدكتور هاني دويدار . الوجيز في القانون البحري ص ٣٥٧

(2) الدكتور مصطفى كمال طه . القانون البحري . دار المطبوعات الجامعية . الإسكندرية ص ٣٧٣

ويشترط أن يكون القطر وسيلة لإنقاذ فعلي من خطر حقيقي، لا مجرد وسيلة للتسهيل أو توفير الوقت، وإلا بقيت النفقات على عاتق المجهز وحده لأنها تعتبر نفقات خاصة.

كما قد يتحول القطر من قطر عادي إلى عمل إنقاذ إذا طرأت أثناء ظروف خطره. فيصبح ما ينفق خلال تلك المرحلة من ضمن الخسارات المشتركة.⁽¹⁾

لأن الربان لجأ إلى قطر السفينة من أجل إنقاذها وإنقاذ حمولتها، ففي هذه الحالة يعتبر القطر عملاً من أعمال المساعدة البحرية وتدخل نفقاته ضمن الخسائر المشتركة.⁽²⁾

المطلب الثاني

مصروفات الرسو الإلزامي

وهي النفقات التي تتفق عند اضطرار السفينة للرسو في ميناء غير مقرر في خطة الرحلة، بسبب حادث استثنائي يهددها. مثل الحاجة إلى إصلاح ضرر، أو الحاجة إلى تفادي خطر، ففي هذه الحالة تتحول المصاريف التي تعد في الأصل عادية مثل رسوم دخول الميناء، وأجور الإرشاد إلى مصاريف استثنائية تدخل ضمن الخسارات البحرية النقدية المشتركة متى كان الرسو ضرورة لحماية السفينة والشحنة.⁽³⁾

فعند اضطرار الربان إلى الرسو بشكل إجباري في ميناء آخر غير ميناء الوصول من أجل تفادي خطر قد تتعرض له السفينة، أو البضائع فإن هذه النفقات التي تصرف من أجل الرسو في هذا الميناء تعتبر من الخسارات النقدية المشتركة، كرسوم الدخول إلى الميناء أو رسوم الخروج من الميناء، أو أجور الإرشاد وغيرها. فهي جميعها مصروفات استثنائية صرفت من أجل مصلحة وسلامة الرحلة البحرية على وجه الاستثناء.⁽⁴⁾

المطلب الثالث

مصروفات غداء وعلاج وأجور البحارة

الأصل أن مصاريف غداء وعلاج وأجور البحارة من المصاريف العادية التي يتحملها المجهز، إلا أنها قد تتحول إلى خسارة مشتركة إذا ارتبطت بحادث استثنائي استوجب بقاء السفينة في ميناء الإبحار، أو طالبت مدة الرحلة بسبب إصلاح ضروري لإنقاذها.

(1) الدكتور ثروت عبدالرحيم . الخسارات البحرية المشتركة ص ١٩٤

(2) الدكتور محمد نصر محمد . الوجيز في القانون البحري ص ٣٣٧

(3) الدكتور محمود سمير الشرقاوي . القانون البحري ص ١٦٤

(4) الدكتور محمد نصر محمد . الوجيز في القانون البحري ص ٣٣٧

فإنه في هذه الحالة يصبح عمل الطاقم ليس لمصلحة المجهز فقط بل يصبح عملهم لمصلحة جميع أطراف الرحلة، مما يبرر مشاركة الجميع في تحمل هذه النفقات، وتشمل هذه المصاريف أجور البحارة ومؤونتهم ونفقات علاجهم خلال فترة بقاء السفينة في وضع استثنائي، بشرط أن يكون هذا البقاء مرتبطاً بإنقاذ الرحلة أو في انتظار إصلاح ضروري للسفينة لمواصلة السفر.⁽¹⁾

كما لو عمد الربان إلى تغيير الطريق المرسوم للرحلة لتفادي الخطر. فطالت مدة السفر عما كان مقرراً لتلك الرحلة، أو إذا لجأ الربان إلى أحد الموانئ الغير مخطط لها لتفادي خطر قد تتعرض له السفينة فإن أجور البحارة ومؤونتهم خلال فترة بقاء السفينة في الميناء تعتبر خسارة مشتركة.⁽²⁾

فكل المصروفات التي تكون بحسب طبيعتها نفقات عادية ولكنها تتفق بسبب وقوع حادث استثنائي تعد خسارة مشتركة، كأجور الملاحين ونفقات مؤونتهم خلال توقف السفينة في ميناء لجأت إليه لإصلاحها.⁽³⁾

وهذه النفقات تناولتها القاعدة رقم (١١) من قواعد يورك وأنفرس تحت عنوان: أجور ونفقات الطاقم والمصروفات الأخرى التي تتفق حتى ولو في ميناء اللجوء. وقد أكدت الفقرة الأولى من هذه القاعدة على أنه:

(تعتبر خسارة مشتركة الأجور والنفقات المعقولة للربان والضباط والملاحين، وكذلك الوقود والمؤن التي تستهلك أثناء امتداد الرحلة بسبب دخول السفينة ميناء أو مكان الشحن، وذلك إذا كانت نفقات الدخول إلى مثل هذا المكان أو الميناء تعتبر خسارة مشتركة طبقاً للقاعدة رقم ١٠ فقرة ١).

وفي هذه الحالة فإن أجور البحارة ونفقات مؤونتهم خلال فترة امتداد بقاء السفينة في ميناء، أو مكان اللجوء، حتى الوقت الذي تعتبر فيه السفينة مهيأة لاستئناف الرحلة تعد خسارة مشتركة.

(١) الدكتور ثروت عبد الرحيم . الخسائر البحرية المشتركة ص ٢٠٣

(٢) الدكتور محمد نصر محمد . الوجيز في القانون البحري ص ٣٣٧

(٣) الدكتور ثروت عبد الرحيم . شرح القانون البحري السعودي ص ٢٧٢

المبحث الثالث

المصروفات البديلة

هناك صورة من الخسارة البحرية المشتركة تسمى المصروفات البديلة: وهي نفقات ليست في الأصل خسارة مشتركة ولكنها تتفق بدلاً من خسارة لو تحققت لتوفر لها وصف الخسارة المشتركة.⁽¹⁾

وهي تتمثل في النفقات التي يقرر الريان إنفاقها بدلاً من نفقات أخرى كان يمكن أن تعد من الخسارة العمومية لو تم إنفاقها في صورتها الأصلية، ويقوم هذا المفهوم على فكرة الاستبدال الاقتصادي حيث يسعى الريان إلى تحقيق نفس الهدف، وهو إنقاذ السفينة والشحنة من الخطر، ولكن بتكلفة أقل أو بوسيلة أكثر كفاءة بما يحقق مصلحة جميع الأطراف المشاركة في الرحلة البحرية.⁽²⁾

فهي مصروفات بديلة لمصروفات أخرى كانت تدخل في الخسارة المشتركة، ولكن بشرط عدم تجاوزها النفقات التي حلت محلها.

فمثلاً لو تعرضت السفينة للخطر وألحق بها الريان ضرراً لتفادي ذلك الخطر. فنجد أن الضرر الذي أصاب السفينة بفعل الريان يعتبر من الخسارة المشتركة. لأنها كانت لتفادي الخطر الأكبر، فإذا اضطر الريان لإصلاح هذا الضرر، واللجوء إلى ميناء قريب، واتضح له ارتفاع تكاليف الإصلاح مما أدى به إلى التوجه إلى ميناء آخر عن طريق قطر السفينة إليه، فإنه نفقات القطر في هذه الحالة تعتبر مصروفات عادية لم تنشأ لتفادي الخطر.⁽³⁾ ولكنها تدخل ضمن الخسارات البحرية النقدية المشتركة.

فالمصاريف البديلة لا تتفق بشكل مباشر لمعالجة الخطر، وإنما تعد بديلاً عن مصروفات أخرى كان يمكن أن تتفق لمواجهة ذلك الخطر لكنها غالباً ما تكون أقل تكلفة وأكثر فعالية، مع اشتراط أنه لا تتجاوز المصاريف البديلة مقدار المصروفات التي كان يمكن اعتبارها خسارة مشتركة في هذه الحالة، لأن الغاية من إقرار هذا النوع من النفقات هي تحقيق التوفير في التكاليف دون الإخلال بمبدأ السلامة العامة، فلو قرر الريان قطر السفينة إلى ميناء أبعد، ولكن أقل تكلفة بدلاً من إصلاحها في ميناء قريب مرتفع التكاليف، فتعد ما ينفق على القطر في هذه الحالة خسارة مشتركة باعتباره بديل عن مصروفات إصلاح كانت ستُعد كذلك لو صرفت في الميناء الأول مرتفع التكاليف.

(1) الدكتور ثروت عبدالرحيم . شرح القانون البحري السعودي ص ٢٧٣

(2) الدكتور علي البارودي . مبادئ القانون البحري . منشأة المعارف - الإسكندرية ١٩٧٥م ص ٣٠٨

(3) الدكتور مصطفى كمال طه . القانون البحري ص ٣٨٦

ومثال ذلك نفقات قطر السفينة إلى ميناء للوصول عند تعرضها لحادث يهدد الرحلة كلها، بدلاً من نفقات التجاء السفينة إلى ميناء وإصلاحها فيه.

كذلك لو رأى الریان عند حدوث تلف بسيط للسفينة عرضها للخطر أن إصلاحها سيستغرق وقتاً طويلاً إذا أجري للإصلاح وعلى السفينة حمولتها، بينما لو أفرغت الحمولة وتم تخزينها مؤقتاً، فإن الإصلاح سيستغرق فترة أقصر، فإنه نفقات التخزين ثم إعادة الشحن تعد خسارة بديلة، مع أنها في الأصل خسارة مشتركة. لأن التفريغ والتخزين ليسا ضروريين للسلامة العامة وإنما لإصلاح السفينة. خاصة وأن المصروفات المشتركة البديلة تتفق عادة بعد زوال الخطر الذي تتعرض له الرحلة البحرية.

وحتى يتوفر للمصروفات وصف الخسارة البديلة يتعين أن يؤدي إنفاقها إلى تخفيف أو تفادي نفقات كان يتعين إنفاقها بوصفها خسارة مشتركة، وألا يكون إنفاقاً واقعاً في نطاق التزام المجهز طبقاً لأحكام وشروط عقد النقل البحري.⁽¹⁾

وقد أقرت قواعد يورك وأنفرس هذا المفهوم في القاعدة (ف) حيث نصت على أن المصاريف البديلة تشمل المصروفات الاستثنائية، والتي تشمل أي نفقات إضافية يتم تكبدها بدلاً عن نفقة أخرى (والتي كان من الممكن اعتبارها خسارة بحرية مشتركة) هي بمثابة خسارة مشتركة، وكذلك النفقات التي يتم الحكم بها كتعويض، حيث يتم احتساب هذه النفقات ضمن الخسارة المشتركة ولكن بحد أقصى لا يتجاوز مبلغ المصروفات الأساسية التي تم تجنبها.

حيث اعتبرت المصاريف البديلة خسارة مشتركة، متى كانت نتيجة مباشرة لتضحية، أو إجراء يدخل في نطاق الخسارة المشتركة، وهو ما يعكس منطقاً عملياً يهدف إلى تقليل الأعباء على الأطراف، وتحقيق الكفاءة في إدارة المخاطر البحرية.

ونجد أن القاعدة (ح) من قواعد يورك وأنفرس تتضمن النفقات البديلة، وذلك بغض النظر عن أي مصروف آخر كان يمكن اعتباره خسارة مشتركة وذلك كما يلي: (تعتبر خسارة مشتركة أي مصروف إضافي ينفق بدلاً من أي وفورات ممكنة أن تتحقق للمصالح الأخرى، على أن يكون ذلك في حدود الخسارة المشتركة التي أمكن تجنبها بهذا المصروف). ويمكن شرح هذه القاعدة في تفسير عبارة مصروف إضافي، والتي تعكس مفاهيم الرشد الاقتصادي. فعلى سبيل المثال قد تكلف الخسارة المشتركة مبلغاً كبيراً، وتستغرق وقتاً طويلاً إلا أن الریان قد يرى سبيلاً أفضل لمعالجة الأمور، مع تكبد تكاليف إضافية لهذا البديل، إلا أن هذه التكاليف الإضافية تحقق توفيراً أكثر في تكاليف التسوية النهائية.

(1) الدكتور ثروت عبدالرحيم . شرح القانون البحري السعودي ص ٢٢٣

ومن هنا بناءً على حسابات التكلفة والعائد والتي تستند إلى المنطق الاقتصادي، فإنه يسمح بهذه النوعية من التكاليف تحت مصروفات الخسارة المشتركة.⁽¹⁾

وقد نص النظام البحري التجاري السعودي على هذا المعنى في المادة (275) بقوله: (تعد خسارة مشتركة المصروفات التي أنفقت بدلاً من مصروفات أخرى كانت تقبل في الخسارة لو أنها أنفقت، بشرط ألا تتجاوز المصروفات التي لم تنفق). فيكون بهذا النظام البحري السعودي قد وافق قواعد يورك وأنفرس في اعتبار المصاريف البديلة من الخسائر المشتركة متى توفرت ضوابطها.

(1) الدكتورة حريز أسماء . نظام الخسائر المشتركة في القانون الجزائري مقارناً . رسالة دكتوراه من جامعة وهران . محمد بن أحمد كلية الحقوق والعلوم السياسية - أطروحة . تخصص القانون الخاص ٢٠١٥ . ٢٠١٦ م - ص ١١٩ . ١٢٠

الخاتمة

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات ، فبفضل من الله تعالى تم إتمام هذا البحث الذي حرصت على أن استوفيه من جميع جوانبه ، وبذلت فيه جهوداً نسال الله أن تكون مباركة نافعة وأن يجعله في موازين الحسنات ، وقد توصلت إلى عدة نتائج من أهمها ما يلي:

١- أن الخسارة البحرية المشتركة منها ما يتعلق بالسفينة ومنها ما يتعلق بالبضائع ومنها ما يتعلق بالرحلة كاملة.

٢- أن الخسارات النقدية البحرية المشتركة أصبحت مع التقدم الكبير في صناعة السفن وتطور وسائل التقنية هي الخسارات الغالبة.

٣- أن الجامع في الخسارات البحرية المشتركة أن تصرف أو تتفق لخدمة السلامة العامة للرحلة.

٤- أن المنظم السعودي عالج معظم أنواع الخسارات النقدية البحرية المشتركة وأحال على قواعد يورك وأنفرس فيما لم يرد فيه نص في النظام السعودي.
وأوصي في ختام هذا البحث بما يلي:

قيام الباحثين والمنظمين بزيارات ميدانية للبحارة والتعرف على أنواع الحوادث التي تعترضهم أثناء رحلاتهم ثم تصنيفها إلى خسارات خاصة وأخرى مشتركة حسب القواعد النظامية وصى الله وسلم على نبينا محمد وعلى آله وصحبه وسلم.

المصادر والمراجع

1. الدكتور ثروت عبدالرحيم - الخسائر البحرية المشتركة، الناشر جامعة الكويت ١٩٧٤م.
2. الدكتور ثروت عبدالرحيم - شرح القانون البحري السعودي - الناشر عمادة شؤون المكتبات - جامعة الملك سعود - الرياض. الطبعة الأولى ١٤٠٦هـ - ١٩٨٥م.
3. الدكتور درويش عبدالله درويش والدكتور عدنان صالح والقاضي حسني صالح. كتاب شرح القانون البحري والجوي السعودي - الطبعة الرابعة ٢٠٢٠ - ٢٠٢١م الرياض - ١٤٣٨هـ.
4. الدكتور عبدالقادر العطير - الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية - مكتبة دار الثقافة - عمان - ١٩٩٩م.
5. الدكتور علي البارودي - مبادئ القانون البحري - منشأة المعارف - الإسكندرية ١٩٧٥م.
6. الدكتور علي حسن يونس - أصول القانون البحري - دار الفكر العربي - القاهرة ١٩٦٧م.
7. الدكتور محمد نصر محمد - الوجيز في القانون البحري وفقاً للأنظمة المقارنة - مكتبة القانون والاقتصاد الرياض - الطبعة الأولى ١٤٣٣هـ - ٢٠١٢م.
8. الدكتور محمود سمير الشرقاوي - القانون البحري - الطبعة الرابعة - دار النهضة العربية للنشر - القاهرة ١٩٩٣م.
9. الدكتور مصطفى كمال طه - القانون البحري - دار المطبوعات الجامعية - الإسكندرية.
10. الدكتور هاني دويدار - الوجيز في القانون البحري - دار الجامعة الجديد للنشر - الإسكندرية ٢٠٠٢م.
11. الدكتورة حريز أسماء - نظام الخسائر المشتركة في القانون الجزائري مقارناً - رساله دكتوراه من جامعة وهران - محمد بن أحمد كلية الحقوق والعلوم السياسية - أطروحة - تخصص القانون الخاص ٢٠١٥ - ٢٠١٦م.
12. قواعد يورك وأنفرس (أول قانون دولي في الخسائر البحرية المشتركة) منذ ميلادها سنة ١٨٦٣م حتى آخر تعديل عليها سنة ٢٠٠٤م.
13. معاهدة بروكسل للإنقاذ البحري ١٩١٠م.
14. النظام البحري التجاري السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/٣٣) بتاريخ ١٤٤٠/٤/٥هـ.
15. النظام التجاري (نظام المحكمة التجارية) الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/٢) وتاريخ ١٣٩٠/١/١٥هـ.



مجلة الأندلس للعلوم الإنسانية والاجتماعية

مجلة دولية شهرية علمية محكمة

الترقيم الدولي الإلكتروني: ISSN:2410- 521X

الترقيم الدولي الورقي: ISSN:2410- 1818

البريد الإلكتروني: journal@andalusuniv.net

المجلة مفهرسة في المواقع الآتية :



2025	2024	2023	2022	2021	العام
0.5978	0.3068	0.3759	0.1954	0.2692	معامل أرسيف
1.59	1.55	1.25	1.73	1.60	معامل التأثير العربي