

المخاطر البحرية المؤثرة على التجارة الدولية

-دراسة مقارنة-

في ظل القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية

م.د. علاء عبد الامير موسى النائلي

كلية القانون جامعة القادسية

iq.edu.mousa@qu.alaa

تاريخ الاستلام: ٢٠-١٠-٢٠٢١

تاريخ قبول النشر: ٦-٢-٢٠٢٢

المستخلص

ان المخاطر البحرية لها التأثير الواضح على التجارة الدولية، مما يؤثر سلباً على الاقتصاد الوطني للدول، لذلك نجد الاهتمام الواضح ولاسيما من القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية، التي نظمت بشكل صريح الحوادث البحرية والمخاطر البحرية التي تتعرض لها السفينة والبضائع اثناء الرحلة البحرية، فنجدها رتبت المسؤولية في حالة التصادم البحري ووفقاً لطبيعة الضرر والجهة التي اسهمت بوقوع الضرر، كذلك نجدها اعطت الصلاحية للربان برمي البضائع بحراً لتخليص السفينة والبضائع من خطر محقق الوقوع وهذا يقودنا الى تحقيق نظام الخسائر البحرية المشتركة وهو نظام بحري اصيل لا وجود له في باقي الانشطة الاخرى بنفس الكيفية التي لها وجود في النظام البحري، كذلك ظهر التأمين البحري والمبيوعات البحرية التي يكون من ضمنها الاجرة التي تكون مغطاة بالتأمين، نتيجة المخاطر البحرية التي تتعرض لها الرحلة البحرية اثناء وجودها في البحر، لذلك كان موضوعنا "المخاطر البحرية المؤثرة على التجارة الدولية-دراسة مقارنة بالاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية".

الكلمات المفتاحية : الخطر البحري-الحوادث البحرية-التصادم البحري-الرحلة البحرية.

Abstract.

Maritime risks have a clear impact on international trade, which negatively affects the national economy of countries. Therefore, we find a clear interest, especially from national laws and international agreements, which explicitly regulate marine accidents and marine risks to which the ship and goods are exposed during the sea voyage. We find that responsibility is arranged in The case of marine collision and according to the nature of the damage and the party that contributed to the occurrence of the damage, we also find that it gave the captain the authority to throw the goods at sea to rid the ship and the goods from the real danger of falling and this leads us to the realization of the joint marine losses system, which is an authentic maritime system that does not exist in the rest of the other activities in the same way that it presence in the marine system Marine insurance and marine sales, including the fare that is covered by insurance, also appeared as a result of the marine risks that the marine voyage is exposed to while it is at sea, so our topic was "Marine risks and their impact on international trade - a study compared to international agreements and national laws.

Key words: marine danger- marine accidents- marine collision -sea voyage

المقدمة

تعدُّ التجارة الدولية من أهم العوامل والمقومات لازدهار كل بلد، إذ لا تستطيع الدولة بمفردها من سد احتياجات مجتمعتها المحلي، مقابل ذلك فأن التجارة الدولية هي امكانية تصدير البضائع والسلع والخدمات الى الدول الاخرى، فكان لها الاثر الكبير في تبادل العلاقات الدولية بين الدول وتقويتها، ولذلك كان للتجارة الدولية من الميزات الكبيرة التي اسهمت في تشيبتها، إذ تساهم التجارة الدولية في دعم النمو الاقتصادي فضلاً عن دعم المنشآت المحلية ورفدها بالخبرات من اجل تسويق البضائع والمنتجات للأسواق العالمية، وبهذا فأن التجارة الدولية تخلق المنافسة المعتمدة على الواردات وهذا يؤدي دوره في تقليل اسعار المنتجات على المستهلكين ولما كان للتجارة الدولية الاثر الواضح على اقتصاد الدول، بل على الاقتصاد العالمي، اهتمت الدول بهذه التجارة، وكان البحر والسفينة العاملان الاساسيان الذي يشكلان اهمية التجارة الدولية، إذ ان ٨٠٪ من التجارة العالمية تتم عبر البحر^(١).

وبهذا فأن التجارة الدولية ترتكز على النقل البحري لمعظم دول العالم، وهذا في الحقيقة يواجه تحدياً للتجارة الدولية من خلال المخاطر البحرية التي تتعرض لها الرحلة البحرية، على الرغم من التطور التكنولوجي والصناعي بهذا الخصوص وبهذا فأن المخاطر البحرية تكون ناتجة عن الحوادث البحرية التي تتعرض لها الرحلة البحرية بفعل الطبيعة او بفعل الانسان، وسميت مخاطر بحرية لارتباطها بالبحر من حيث المكان وبالرحلة البحرية من حيث الزمان، وعلى الرغم من كل المحاولات الانسانية لتفادي وقوع

الحوادث والمخاطر البحرية، اصبحت اهم العوائق امام التجارة الدولية، وتشمل الوقائع المادية التي تحدث للسفينة اثناء رحلتها من الجنوح والحريق والتصادم والقرصنة، او بفعل الطبيعة كالأعاصير وهيجان البحر، وهذا يؤثر سلباً فيما يتعلق بالأرواح البشرية والخسائر المادية التي تتعرض لها السفينة اذا كانت تحوي على الاف الاطنان من البضائع، وبهذا فأن المخاطر البحرية وحوادث البحر، واقعاً تعد اهم المعوقات امام التجارة الدولية وهذا الامر كان محل اهتمام على المستوى العالمي الدولي في ابرام العديد من الاتفاقيات الدولية ومنها اتفاقية بروكسل عام ١٩١٠ حول التصادم البحري والمساعدة والانتقاذ ومؤتمر لندن لسنة ١٩٦٠ حول سلامة الارواح البشرية، ولأهمية الموضوع ولارتباطه بواقع التجارة الدولية ومن اجل النهوض بالواقع الاقتصادي العراقي ولبقاء العراق على قانون التجارة البحري العثماني الصادر سنة ١٨٦٣، والذي لا يواكب التطورات الحديثة، ارتأينا بالبحث في هذا الموضوع تحت عنوان "المخاطر البحرية المؤثرة على التجارة الدولية" دراسة مقارنة، وقد قسم البحث على مبحثين نتكلم في المبحث الاول عن ماهية المخاطر البحرية، وفي المبحث الثاني دور طبيعة المخاطر البحرية في تحقيق المسؤولية القانونية.

المبحث الاول**ماهية المخاطر البحرية**

مما لا شك فيه ان البحر منذ القدم مرتبط بالخطر البحري التي تتعرض له الرحلة البحرية، والبضائع على السفينة، ولذلك كان موضع اهتمام الامم السابقة، من الاغريق والفينيقيين ووضعوا مبدأ الخسائر المشتركة وقد قسموها الى عامة



السفينة، فضلاً عن ذلك انه وسع دائرة المخاطر لتشمل كل ما تخلفه السفن من اضرار للبيئة البحرية مثل مخلفات البترول وغيرها، وهذا امر لا يستقيم مع منهج بحثنا وعنوانه "المخاطر البحرية المؤثرة على التجارة الدولية" فالواضح لدينا والمقصود هو، تلك المخاطر الذي يكون مكان حدوثها البحر، ومن ثم فان التعريف المذكور لا يستقيم ومعنى المخاطر البحرية التي اهتمت بها التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، وقد تم بيان معناها ايضاً بأنها "كل واقعة يمكن ان تسبب الحادث البحري، وهذا الحادث يتنوع من ظروفه وشكله، امثال الجنوح او التصادم او الحريق"^(٥).

وايضاً هذا التعريف لم يبين لنا المعنى الدقيق للمخاطر البحرية فالواضح لدينا من التعريف المذكور انه حصر المخاطر بالحوادث والوقائع المادية التي تكون بفعل الانسان او بفعل خارجي، هذا من جانب، اما من جانب اخر هل تعدُّ تقلبات الاسعار التي تحدث للبضائع اثناء وجودها في البحر من المخاطر البحرية ايضاً؟ فضلاً عن ذلك فقد عرفت ايضاً بانها "الخطر الذي يمكن ان يحدث خلال الرحلة البحرية"^(٦).

وهذا التعريف في الواقع لا يبين حقيقة المخاطر البحرية، فنحن نريد معرفة المخاطر البحرية، فكيف نعرفها بانها الخطر الذي يحدث خلال الرحلة البحرية، واي خطر هذا؟ وعرفت ايضاً بانها "الحوادث البحرية التي ترافق النشاط البحري عادة وتؤدي الى هلاك المال او تلفه"^(٧).

وخاصة، وهو الذي يوجد بأغلب التشريعات الوطنية، بل ان المشرع العراقي بقى على قانون التجارة البحري العثماني الصادر سنة ١٨٦٣ وهو موضوع انتقاد عندنا للأسباب التي سنبينها في هذا المطلب ولأهمية التجارة البحرية الدولية واثرها على الاقتصاد الوطني، كان من الضروري بيان مفهوم المخاطر البحرية في المطلب الاول، في حين خصصنا المطلب الثاني لأقسام المخاطر البحرية.

المطلب الاول

مفهوم المخاطر البحرية

يمتد الوجود التاريخي للمخاطر البحرية منذ ان عرف الانسان البحر واستخدمه في نقل البضائع والاشخاص، ويمتد الجذر التاريخي للفينيقيين الذي وضعوا نظام الرمي في البحر من اجل انقاذ الرحلة البحرية والسفينة والبضائع المحملة والاشخاص من الاخطار البحرية وأوجدوا نظام الخسائر المشتركة التي هي تكاد موجودة بأغلب التشريعات الوطنية والتي تتضمن تعويض صاحب البضاعة تعويضاً عادلاً، وكذلك وضعوا نظام القرض البحري^(٨). وكذلك نجد ان البابليين اهتموا بهذا الامر لدرء المخاطر البحرية^(٩).

وعند البحث في معنى المخاطر البحرية، وجدنا هنالك عدة معاني لها في رأي الفقه القانوني كلاً حسب وجهة نظره، فهناك من يرى ان المخاطر البحرية هي "وقائع مادية تقع للسفينة اثناء الرحلة البحرية وقد يترتب عليها ضرر للسفينة او الحمولة او السفن الاخرى او للبيئة البحرية او المنشآت التي ترتادها السفينة"^(٤). وعند النظر للتعريف المذكور يتضح لنا، انه لم يبين ماهية تلك الوقائع المادية التي تؤثر على

للتقنين البحري الفرنسي الصادر في عام ١٦٨١ والمسمى بأمر البحر، وهو تقنين لم يكن سوى تجميع لأحكام المجموعات المدونة من قبل وهي قواعد اوليرون، مجموعة قنصلية البحر، مجموعة ويسى، ومرشد البحر، وهي مجموعات تم تدوينها عن العادات والتقاليد البحرية التي نشأت عن الحضارات القديمة في عصر ما قبل الميلاد والقرون الاولى بعد الميلاد وهذا يدل على ان قانون التجارة البحري العثماني النافذ لم يكن مستمد من واقع العصر الذي صدر فيه عام ١٨٦٣، بينما هو تعبير عن عالم التجارة البحرية في القرن الثاني عشر الى القرن السادس عشر، اي القانون النافذ هو القانون احكام القرن السابع عشر، ولهذا نجد العديد من الدول ومنها مصر والاردن وسوريا وغيرها من البلدان العربية قامت بتعديل قوانينها الصادرة ايام الحكم العثماني^(١٠).

ومن ثم فأن قانون التجارة البحري العثماني لا يمثل حقيقة التجارة البحرية والى التطور التكنولوجي التي وصلت اليها التجارة الدولية، فنجد ان القانون المذكور يتكلم في المادة ٢٠ منه " بعد المناذاة الثالثة يقع البيع للمزايد الاخير الذي يكون عطاؤه اكثر من غيره عند انطفاء الشموع الموقدة في ابتداء المزايمة وحسب العادة " وكذلك يتكلم عن السفن الشراعية، ولذلك فأن تعديل قانون التجارة البحري العثماني اصبح امراً ضرورياً ويجب ان ينتبه اليه المشرع العراقي والذي يبدو غافلاً عن هذا التشريع المهم بعد ان نعلم ان بلدنا لديه منفذ بحري وهو ميناء ام قصر وعند التفتيش في قانون التجارة البحري العثماني عن المخاطر البحرية وجدنا في الحقيقة اللغة الركيكة للقانون المذكور نتيجة عدم الدقة في

كذلك تم تعريفها بانها " هو الحادث الذي تتعرض له الاشياء المؤمن عليها اثناء الرحلة البحرية"^(٨).

كذلك نجد ان كل من التعريفين لم يبيننا بشكل واضح معنى المخاطر البحرية.

ويبدو ان المخاطر البحرية التي تتعرض لها الرحلة البحرية تنقسم الى قسمين:

١. مخاطر بفعل الانسان: وهي تلك المخاطر التي يكون للإنسان دخل في حدوثها واشكالها عديدة ومن اهمها، التصادم البحري بين منشأتين، الجنوح، القرصنة البحرية، الحريق، اما الغرق فقد يكون مرده الى فعل الطبيعة او بفعل الانسان او خلل يصيب جسم السفينة يؤدي بها الى الغرق.

٢. المخاطر الطبيعية: وهي تلك المخاطر التي تتعرض لها السفينة البحرية اثناء رحلتها في البحر بفعل الطبيعة كالأعاصير وهيجان البحر، وسوء الاحوال الجوية والامطار وغيرها من الكوارث الطبيعية الاخرى التي تحدث في عرض البحار.

اما في اطار القوانين الوطنية، فنجد ان المشرع العراقي قد ابقى على قانون التجارة البحري العثماني الصادر في سنة ١٨٦٣، وعند التدقيق والتفحص فيه، فأن فيه الكثير من النصوص والمواد لا تلائم التطور الذي حصل في مجال الملاحة البحرية التي اصبحت عصب الحياة واحد الركائز المهمة في التجارة الدولية، وعند مراجعتنا للقانون اعلاه وجدناه لم يخرج من الكتاب الثاني^(٩).

لقانون التجارة الفرنسي البحري الصادر سنة ١٨٠٧، وهذا القانون الاخير لم يكن الا ترديد

كان الخطر او الحادث مما يشمله التأمين..."، كذلك استبعد المشرع المصري القرصنة او اخطار الحرب من التأمين البحري الا اذا اتفق الاطراف على خلاف ذلك^(١٣).

والذي نلاحظه على المشرع المصري قد قسم الاخطار البحرية الى ثلاثة اقسام منها ما رتب عليها اثراً ومنها لم يرتب عليها اثراً باعتبارها اخطاراً بحرية، فقد جعل التصادم البحري من اهم الاخطار البحرية ونظم له احكاماً خاصة، والقسم الثاني قد اخضع المخاطر البحرية الى معيار الخطر المتحقق في التأمين البحري وهي ان يكون الخطر اساسه البحر وان يكون غير متوقع، والقسم الاخر من الاخطار البحرية وهي القرصنة البحرية فلم يرتب المشرع عليها اثراً الا اذا اتفق الاطراف على شمولها بالتأمين، ونعتقد ان المشرع سيكون اكثر توفيقاً لو حدد المعايير التي يمكن من خلالها تحديد الخطر البحري ومنها الاخطار الطبيعية التي لا دخل لانسان فيها، واخطار يتدخل الانسان فيها ومن اهم صورها القرصنة البحرية، لأن الخطر البحري اساسه البحر ولا يتحقق بدونه فقطعاً يكون خطراً بحرياً، اما الحوادث التي تقع في البحر مثل الحريق وغيره فهي اخطار غير مرتبطة بالبحر فتكون به او خارجه، اما المشرع الاردني فقد نص في المادة ٣٣٢ بأنه " يتحمل المؤمنون مخاطر كل هلاك وضرر يلحق بالأشياء المؤمنة من عاصفة وغرق وتنشيب على البر وتصادم وارساء جبري وتغيير جبري للطريق وللسفينة والطرح في البحر والحريق والانفجار والنهب والضرر الذي يسببه البحارة قصداً والسرقه عموماً وكل الطوارئ والاحداث البحرية" ^(١٤).

الترجمة من اللغة التركية للعربية، وبهذا لا نجد ترابطاً في المعنى ولم يبين لنا حقيقة المخاطر البحرية، وكان الاثر المترتب على تحقق المخاطر البحرية هو عقد الضمان، وفي وقتنا الحالي عقد التأمين، وتحمل الخسائر المشتركة^(١١).

اذ نصت المادة ١٩٥ من القانون المذكور بأنه " جميع ما يقع من الضائعات والخسائر على الاشياء المضمونة يعود على الضامن سواء كان ذلك من دواعي النوء او الغرق او الكسر او التشيب او الفسخ او ما يقع بالضرورة من ابدال الطريق والسفر و ابدال السفينة او تحويلها او القاء البضائع في البحر والحريق والضبط والاعتصاب وتوقيف السفينة بأمر الدولة و اعلان الحرب او مقابلة للخصم بما فعله من الخصومة وغير ذلك من المهالك والمخاطر البحرية وفيما يتعلق بالقانون المصري^(١٢).

فأننا لم نجد بياناً واضحاً يبين لنا ماهي المخاطر البحرية، لكن لاحظنا انه في المادة ٢٩٢ قد وضع احكاماً خاصة للتصادم البحري الذي يعد اهم صور المخاطر البحرية التي تتعرض لها السفن اثناء النشاط التجاري البحري، كذلك في المادة ٣٠٢ والتي تحدثت عن الانقاذ فأنها نصت " تسري احكام هذا الفصل على انقاذ السفن التي تكون في خطر كذلك ما ذهب اليه المادة ٣١٩ " تعد خسارة مشتركة كل تضحية او مصروفات غير اعتيادية يقرها الربان تبذل او تنفق عن قصد وبكيفية معقولة من اجل السلامة العامة لإنقاذ خطر داهم يهدد السفينة"، كذلك ما ذهب اليها المادة ٣٥٣ بأنه يسأل المؤمن عن الاضرار المادية التي تلحق الاشياء المؤمن عليها بسبب وقوع خطر بحري او حادث يعد قوة قاهرة، اذا

عن الهلاك او التلف الناتج عن مخاطر البحر او المياه الملاحية الاخرى او اخطارها او احداثها"^(١٨).

يتضح لنا، ان كافة التشريعات والاتفاقيات الدولية لم توضح لنا بصورة دقيقة معنى المخاطر البحرية وفيما يتعلق بالمشروع العراقي فإنه كما قلنا ابقى على قانون التجارة العثماني البحري لعام ١٨٦٣، وهذا الامر لا بد ان يتداركه المشروع بتعديل ذلك القانون، لأنه لا ينسجم مع الواقع ولا يمثل حقيقة التجارة البحرية، نعم قد يكون ضمن مواده ما هو موجود لحد الان في التشريعات الدولية، لكن هذا لا يعني اننا نبقى على هذا التشريع المستمد من القانون الفرنسي الذي ترجع اصوله الى القرن السادس عشر وحتى ان القانون الفرنسي الذي كان مصدراً أساسياً لهذا القانون عدل احكام القانون البحري عام ١٩٦٦ وعلى اية حال ولحين صدور قانون التجارة البحري العراقي فأنا نقترح على المشروع العراقي، ان يأخذ بالملاحظات الآتية حين تشريع ذلك القانون ومن بين الملاحظات التي نجدها ان اغلب التشريعات قد دمجت بين المخاطر البحرية والحوادث البحرية بحيث ارادت ان تدخل جميع المخاطر ضمن نطاق التأمين البحري وفي اعتقادنا هذا امر غير صائب فالمخاطر البحرية وهي المخاطر التي تقع نتيجة البحر ويكون البحر العامل الاساسي في وقوعها، اذ لولا البيئة البحرية التي تبحر فيها السفينة لما وقعت تلك المخاطر، ومنها هيجان البحر، والعواصف والرياح والامطار والرياح القوية التي تسبب الهيجان وغرق السفينة، القرصنة البحرية التصادم البحري. الخ، كل هذه المخاطر هي

ويبدو ان المشرع الاردني قد وقع في خلط كبير وعدم دقة صياغة فقد خلط بين الحوادث البحرية والمخاطر البحرية، فالمخاطر البحرية وهي المخاطر التي تقع بمناسبة البحر مثل هيجان البحر، غرق السفينة، الرياح القوية، الامطار، القرصنة البحرية، التصادم البحري، هذه الاخطار مرتبطة بالبحر، اما الحوادث البحرية فهي التي تحصل اثناء الملاحة البحرية ولا دخل للبحر فيها، مثلاً الحريق الذي يحصل في السفينة بسبب تماس كهربائي، تلف البضائع بسبب سوء التخزين، تغيير مسار السفينة فهذه مرتبطة بالحوادث البحرية، اكثر من ارتباطها بالمخاطر البحرية. اما المشرع الانكليزي^(١٥).

فقد ذهب الى انه "الحوادث البحرية هي الحوادث الناتجة والمرتبطة بالملاحة البحرية والبحر، وهي حوادث البحر، والحريق، والقرصنة، ولصوص البحر والاستيلاء والحجز والايقاف والمنع بأمر السلطة والرمي في البحر وخيانة الربان وأي حوادث بحرية مشابهة اخرى او ان تكون منصوص عليها في الوثيقة"^(١٦).

وكما ورد في قواعد تفسير وثيقة التأمين الصادرة من مجمع مكنتبي التأمين في لندن "حوادث البحار تشير فقط الى الحوادث الفجائية او كوارث البحار، ولا تشمل الحركة الاعتيادية للرياح والامواج"^(١٧).

والملاحظ على هذا النص انه المشرع الانكليزي قد جعل جميع الاخطار التي تخص في البحر حوادث واخطار بحرية سواء التي حدثت نتيجة البحر او بمناسبة البحر اثناء تواجد السفينة في البحر كذلك نجد ان اتفاقية سندات الشحن ذهبت الى انه "لا يسأل الناقل او مالك السفينة

المخاطر البحرية الطبيعية، في حين نتكلم عن الفرع الثاني المخاطر البحرية التدخلية.

الفرع الاول

المخاطر البحرية الطبيعية

بدالنا واضحا ان المخاطر البحرية، تحققها الطبيعي هو البحر، فلا وجود لمخاطر بحرية تحققت اثناء وجود السفينة بالميناء ومن ثم تحققت وهي في عرض البحر كتلف البضاعة من سوء التخزين، فحتى نكون امام مخاطر بحرية يجب ان تكون هذا المخاطر منشؤها البحر، فضلاً عن ذلك فأن الخطر البحري يجب ان يتصف بانه غير عادي فالمخاطر العادية المتوقعة الحدوث لا توصف بانها مخاطر، فأن الحاق وصف الخطر، بانه خطر يوجب اثاراً مهمة من حيث المسؤولية، والتي ستتكلم عنها في المبحث الثاني، فالأحداث الطبيعية والتي تكون نتيجة طبيعية لحركة البحر لا تكون خطراً ولا تحقق المسؤولية سواء مسؤولية الربان او مسؤولية المؤمن^(١٩).

والمخاطر الطبيعية هي تلك المخاطر التي تحصل بفعل الطبيعة ولا دخل لأرادته الانسان فيها وتكون عاملاً أساسياً مؤثراً على الملاحة البحرية وتحصل في البحر، ومن امثالها الامطار والرياح القوية التي تسبب بهيجان البحر، والعواصف، ويبدو ان مخاطر الامطار هي الاكثر من المخاطر الطبيعية التي تتعرض لها السفن البحرية اثناء نشاطها التجاري^(٢٠).

ومن ثم فأن تعرض البضائع المنقولة عبر البحر لخطر الامطار يسبب لها التلف، ولكن السؤال الذي يُثار هنا ما هو المراد من خطر الامطار، هل المقصود بها جميع احوالها ام هنالك حالات تجعل من الامطار خطراً بحرياً؟

بسبب البحر، اما الحوادث البحرية وهي التي تقع للسفينة والبضائع اثناء الرحلة البحرية والتي لا يكون للبحر سبباً فيها مثل تلف البضائع والحريق بسبب تماس كهربائي وانخفاض اسعار البضائع وتغيير طريق السفينة والحجز على السفينة. الخ، في الواقع هذه حوادث تقع للسفينة عرضية، ولا دخل للمخاطر البحرية فيها، والذي نريد ان نصل اليه ان نجعل للمخاطر البحرية ضابطاً أساسياً وان نعرفها " بانها وقائع مادية تقع على السفينة اثناء الرحلة البحرية ويكون البحر عاملاً أساسياً فيها بحيث تجعل من الخطورة هلاك السفينة وتلف حمولتها وسواء كانت بفعل الطبيعة او بفعل الانسان، ولا تشمل الحوادث التي تتعرض لها السفينة اثناء الملاحة البحرية ولا يكون البحر اساساً في وقوعها"، وهذا التقسيم الذي اعتمدها لا يخلو من فائدة فيما يتعلق بذكر وثيقة التأمين للمخاطر البحرية فينصرف للمخاطر التي تتعرض لها السفينة بسبب البحر ولا ينصرف لتلك المخاطر التي تتعرض لها السفينة اثناء الرحلة البحرية الا اذا نصت وثيقة التأمين عليها فيشمّلها التأمين.

المطلب الثاني

قسام المخاطر البحرية

لقد اتضح لنا ان المخاطر البحرية مع الحوادث البحرية تؤثر تأثيراً كبيراً على التجارة العالمية الدولية، ولقد بينا وفقاً لما نراه الفرق بين الحوادث البحرية والمخاطر البحرية، بقى لدينا ان نعلم ان طبيعة الاخطار البحرية المتحققة، تكون على قسمين منها ما كانت اخطار طبيعية لا دخل للإنسان في وقوعها، واخطار بحرية يكون للإنسان دخل في وقوعها، وبهذا سنقسم هذا المطلب الى فرعين، نتكلم في الفرع الاول عن

الامطار خطراً بحرياً يؤثر على مسار الرحلة البحرية اثناء نشاطها التجاري، وبهذا نجد ان سقوط الامطار المؤثر، وعدم سقوطه كلاهما يعدّان خطراً بحرياً يؤثر على نشاط السفينة اثناء تواجدها في البحر.

اما بخصوص قانون التجارة البحري العثماني فإنه لم يتطرق الى خطر الامطار وانما جعلها من ضمن المهالك البحرية والمخاطر التي تؤثر على النشاط التجاري البحري، ومن هنا نجد ان الامطار تعتبر من المخاطر البحرية اذا كان لها من الاثر الواضح على تلف البضائع وتحقيق اخطار وتلف بالسفينة^(٢٤).

وفيما يتعلق بقانون التجارة البحري المصري نجده هو الاخر لم يتطرق الى خطر الامطار بصورة صريحة، اذ نجد ان المشرع المصري قد انتهج منهج انه يذكر دائماً قوله "المخاطر البحرية" والاثار المترتبة عليها ولم يذكر لنا تعديداً كما فعل المشرع الاردني ولو على سبيل المثال وفي اعتقادنا انه اراد بذلك ان يفسح المجال للقضاء لتحديد المقصود بالمخاطر البحرية، والتي بينها في المطلب الاول من هذا البحث والتي يكون منشؤها البحر^(٢٥).

وبخصوص قانون التجارة البحري الاردني، فهو ايضاً لم يتطرق الى خطر الامطار صراحة، ولكن نجده في المادة قد تعرض الى خطر العواصف البحرية، وهذا يقودنا الى انه قد اراد من العواصف هي العواصف المصاحبة بالأمطار او غيرها ومن هنا نجد انه قد شملها ضمناً من المخاطر البحرية المشمولة بالتأمين البحري^(٢٦).

وبهذا نصل الى نتيجة مؤداها ان المخاطر الطبيعية لا تكون مخاطراً بحرية مؤثرة يترتب

من جانب الفقه القانوني نجد ان هنالك اتجاهين الاتجاه الاول يرى ان الامطار بعمومها لا يمكن اعتبارها خطراً بحرياً ومن ثم ترتيب الاثار عليها ومنها التأمين الحري، بمعنى اذا كانت البضائع المنقولة بحراً مغطاة بتأمين ضد الامطار، فهذا لا يعني شمولها بجميع الامطار، وانما فقط الامطار غير العادية، اذ ان تقلبات البحر وتعرضه لأمطار عادية يجعل البحر في هيجان طبيعي فأن ذلك لا يعد من طبيعة الاخطار البحرية، فلا بد حتى تكون الامطار خطراً بحرياً ان تكون من الشدة بحيث تهدد السفينة والبضائع بالتلف^(٢٧).

وهذا هو الذي ذهبت اليه قواعد تفسير وثيقة التأمين الصادرة من مجمع مكنتبي التأمين في لندن في المادة السابعة منها والتي اعتبرت ان خطر الامطار لا يكون الا الحوادث الفجائية ولا يشمل تقلبات الجو الاعتيادية، كذلك ما ذهبت اليه محكمة التمييز الاردنية بقولها: "ان التعرض للأحوال الجوية المتقلبة في البحار هو امر متوقع الحدوث ولا يعتبر من قبيل القوة القاهرة"^(٢٨).

اما الاتجاه الثاني فيذهب الى ان تحقق خطر الامطار لا يشمل فقط تقلبات الجو غير الاعتيادية فأن عدم هطول الامطار يعدّ ايضاً من الاخطار البحرية على نشاط السفن اثناء وجودها على الميناء الذي يتسبب بخفض المياه وهو ما يخلق حالة من عدم ملائمة البحر للملاحة البحرية والرسو في الميناء، اذ ان قلة الامطار من شأنها ان تؤثر سلباً على الرحلة البحرية وعلى مسارها البحري^(٢٩).

يبدو ان هطول الامطار الذي يحقق خطراً، هو ذلك الهطول الذي من شأنه ان يحقق ضرراً بالبضائع والسفينة، كذلك يعتبر عدم تساقط

بحرياً ارتطام السفينة بإحدى الصخور البحرية، اما الشرط الثاني الذي يجب ان يتحقق هو ان يكون التصادم في البحر، فإذا لم يكن البحر منشأ التصادم وكان في المياه الداخلية فلا نكون امام تصادم بحري^(٣١).

اما الاتجاه الثاني فيرى ان التصادم البحري " هو ذلك التصادم الذي يكون بين سفينتين او اكثر او بين سفينة ومركب وسواء حصل في البحر او في المياه الداخلية"، وهذا الاتجاه في الواقع يوسع من دائرة التصادم البحري اذ انه يتفق مع الاتجاه الاول بأنه لا يتحقق التصادم البحري الا بوجود سفينة بالمعنى القانوني والفني، اما الشرط الثاني فإنه يجعل التصادم متحققاً ومرتباً لأثاره وسواء حصل التصادم في البحر او في المياه الداخلية^(٣٢).

والرأي الذي نختاره، بعد ان بينا معنى المخاطر البحرية وهي تلك المخاطر التي منشؤها البحر، ومن هنا نجد ان التصادم البحري حتى يكون من ضمن الاخطار البحرية الموجبة لترتيب الاثار عليه هو ذلك التصادم الذي يكون منشأه البحر، ويكون بقوة القاهرة بحيث لا يمكن التنبؤ به، ومن هنا يمكن ان نقسم التصادم البحري من حيث تحقق المسؤولية الى:

١. التصادم البحري الذي يكون خطراً بحرياً، هو ذلك التصادم الذي يحدث بقوة القاهرة على الرغم من اتخاذ كافة التدابير اللازمة لمنع وقوعه، وهذا يترتب عليه بانه يدخل ضمن نطاق الاخطار التي يؤمن عليها وتعد اخطاراً بحرية.

٢. التصادم البحري الذي يعتبر حادثاً بحرياً والذي يكون منشأه خطأً احد السفينتين او خطأً الربان، او قد يكون الخطأ مشتركاً بين

عليها اثاراً الا اذا كانت من الخطورة بحيث تصيب جسم السفينة او البضائع على ظهر السفينة، ولا يمكن ان نسمي تلك الاخطار الطبيعية بالأخطار البحرية لأنها لا تشكل خطراً على الرحلة البحرية.

الفرع الثاني

المخاطر البحرية التدخلية

ونقصد بالمخاطر البحرية التدخلية، وهي المخاطر التي يكون للإنسان دخل في حدوثها، ومن امثال هذه المخاطر هي مخاطر السرقة^(٣٧). والقرصنة البحرية^(٣٨).

وهناك مخاطر بحرية يتدخل فيها الانسان وهي التصادم البحري والجنوح^(٣٩).

اذ ان هذه المخاطر تعد من قبيل الحوادث البحرية الناتجة عن اما عن خطأ من قبل الربان او نتيجة خطأ في التقديرات البحرية الملاحية الذي يترتب معها تحقق المسؤولية، او نتيجة القوة القاهرة^(٣٠).

ويبدو ان اهم تلك المخاطر والحوادث البحرية والتي اخذت اهتمام الفقه والتشريعات هي مسألة التصادم البحري، ويوجد هنالك اتجاهين لبيان ما هو المقصود من التصادم البحري، الاتجاه الاول يرى بأن التصادم البحري وهو " الارتطام المادي الذي يقع في البحر بين سفينتين او بين سفينة ومركب"، ومن هنا يتبين من خلال هذا التعريف ان التصادم حتى يكون بحرياً لابد ان يكون هنالك سفينة بالمعنى القانوني قادرة على الملاحة البحرية وتحمل الاخطار البحرية، اما اذا كان التصادم بين مركبين لا يحملان صفات السفينة او المنشأة العامة فلا يكون هنالك تصادماً بحرياً، ولا يكون تصادماً



الاجدر بها ان تبين ذلك وهو أما أن يكون منشأه البحر او المياه الداخلية اما اتفاقية بروكسل لسنة ١٩١٠، والخاصة بالتصادم البحري فقد نصت المادة الاولى منها على ان التصادم البحري هو " التصادم الذي يحصل بين سفينتين بحريتين او بين سفن بحرية ومركب ملاحية داخلية أيا كانت نوعية المياه التي حدث فيها التصادم" (٣٨).

ومن هنا يتبين ان اتفاقية بروكسل قد اتجهت مع الاتجاه الموسع الذي يشمل حدوث التصادم في المياه البحرية او المياه الداخلية، وقد بينا سابقاً ما نراه في ذلك من الخلط الواقع حول مفهوم المخاطر البحرية الذي يتفق مع مفهوم التصادم البحري في جانب ويختلف عنه في جانب اخر.

المبحث الثاني

دور طبيعة المخاطر البحرية في تحقيق المسؤولية القانونية

مما لا شك فيه ان وقوع المخاطر البحرية لها دور في تحقيق المسؤولية القانونية للناقل الذي يقوم بنقل البضائع والاشياء، اذ يبرم عقد النقل البحري بين الناقل والشاحن، ويتحمل الناقل المسؤولية في حالة هلاك او تلف البضاعة، لكن هل يتحمل الناقل البحري المسؤولية في حالة تحقق المخاطر البحرية؟، وهل تشمل المسؤولية ايضاً التقصيرية؟، ام يكون دورها فقط متحقق في نطاق المسؤولية العقدية؟ ام ان المسؤولية يتحملها الجميع نتيجة درء المخاطر البحرية تلافياً لهلاك السفينة؟، كل هذه الامور سنبحثها في مطلبين، الاول سيكون لطبيعة المخاطر البحرية المؤثرة على تحقق المسؤولية الشخصية، في حين سيكون المطلب الثاني دور المخاطر البحرية في تحقيق المسؤولية المشتركة.

السفيتين، ومن هنا فان هذا التصادم البحري حتى يكون خطراً مؤمناً منه لا بد ان يذكر صراحة والا لو اريد فقط المخاطر البحرية فلا يشمل التامين ليشمل النوع الاول وحسب ما نراه اما فيما يتعلق بموقف القوانين الوطنية نجد ان قانون التجارة البحري العثماني قد بين مسألة التصادم بين سفينتين بقوة قاهر، فتتحمل كل سفينة الضرر الذي اصابها، اما اذا كان هنالك خطأ من احدى السفينتين تحملت السفينة محدثة الضرر تعويض السفينة الاخرى (٣٣).

وهذا المعنى ايضاً قد بينه قانون التجارة البحري المصري، الذي اشار الى مسألة التصادم الحاصل بين سفينتين او اكثر او بين سفينة ومركب ملاحية بحري (٣٤).

وايضاً اشار الى التصادم بقوة قاهرة وبأنه تتحمل كل السفن ما أصابها من ضرر (٣٥).

اما اذا كان هنالك خطأ منسوب الى احدى السفن او كان مشتركاً توزع الضرر على السفن كلاً حسب خطأها (٣٦).

والى نفس المعنى ذهب المشرع الاردني (٣٧).

وهنا نصل الى نتيجة مؤداها الى القوانين محل المقارنة تطرقت الى مسألة التصادم الحاصل بين سفينتين او اكثر مع بعضها البعض او بين سفينة ومركب ملاحية، عدا قانون التجارة البحري العثماني الذي لم يشر الى الحالة الاخيرة كون التشريع قديم ولا يتصور مثل هكذا حالة، وبهذا فأن الشرط الاول قد تحقق وهو فعل التصادم، اما الشرط الثاني وهو وقوع التصادم فلم تبين التشريعات المذكورة في اعلاه ذلك وكان

المطلب الاول**طبيعة المخاطر البحرية المؤثرة في تحقيق المسؤولية الشخصية**

ونقصد بالمسؤولية الشخصية هنا، المسؤولية المتحققة من هلاك البضائع خلال الرحلة البحرية نتيجة وقوع المخاطر البحرية، وهل هي مسؤولية عقدية ام مسؤولية تقصيرية؟ الواضح ان عملية نقل البضائع بحراً يتم من خلال عقد النقل البحري والذي عرفه المشرع العراقي بأنه "اتفاق يلتزم الناقل بمقتضاه بنقل شخص او شيء بسفينة او مشاكلها بحراً من مكان الى اخر لقاء اجر"^(٣٩).

ومن هنا فإن عقد الناقل هو الحاكم بهذا الشيء بين الشاحن والناقل، ومن ثم تقوم مسؤولية الناقل العقدية نتيجة اخلاله بأحد بنود العقد^(٤٠).

وبهذا فإن العلامة السنهوري يذكر بأنه " ان المدين مسؤول عن الضرر المباشر جميعه المتوقع وغير المتوقع لأنه صدر بخطأ منه، لكن المسؤولية العقدية يتحدد مداها من العقد ذاته التي تتصل بأرادته العاقدين والتي يتحدد مداها لجعل مسؤولية المدين بالمقدار الذي يتوقعه، وهذا هو المقدار الذي يفترض افتراضاً معقولاً والمدين قد ارتضاه، وهذا الافتراض بمثابة شرط اتفاقي يعدل من مقدار المسؤولية بقصرها على مقدار الضرر المتوقع، ولما كان هذا الشرط باطلاً بسبب الغش او الخطأ الجسيم، اصبح المدين ملزماً بهاتين الحالتين بالتعويض عن الضرر المتوقع وغير المتوقع لأنه رجع الى الاصل بعد ابطال الشرط الاتفاقي"^(٤١).

وإذا قلنا بمسؤولية الناقل العقدية ولا مجال للحديث عن مسؤولية الناقل التقصيرية، يبقى

السؤال هل ان مسؤولية الناقل العقدية متحققة بحدوث المخاطر البحرية التي تؤدي الى تلف البضائع وهلاك السفينة؟

نلاحظ ان قانون التجارة البحري العثماني لم يتطرق الى مسؤولية الناقل البحري في حالة تلف البضائع خلال الرحلة البحرية، ويتبين من النصوص السالفة الذكر ان الناقل البحري يكون مسؤول عن تلف البضائع وهلاكها بموجب المسؤولية العقدية اتجاه الشاحن والمرسل اليه، لكن الناقل البحري يعفى من المسؤولية في حالة القوة القاهرة، او ما عبر عنها المشرع المصري السبب الاجنبي، وعبرت عنها اتفاقية بروكسل المخاطر البحرية والحوادث الفجائية.

أما قانون التجارة البحري المصري ذهب قائلاً بأنه " يعفى الناقل من المسؤولية المنصوص عليها في (الفقرة ١) من المادة ٢٢٧^(٤٢).

من هذا القانون اذا ثبت ان هلاك البضاعة او تلفها يرجع الى سبب اجنبي لا يدل له او لنائبه او لأحد من تابعيه فيه"^(٤٣).

كذلك ذهب بقوله ايضاً " لا يسأل الناقل عن هلاك او تلف البضاعة التي يذكر في سند الشحن انها منقولة على سطح السفينة اذا ثبت ان الهلاك او التلف ناشئ عن المخاطر الخاصة بهذا النوع من النقل"^(٤٤).

وبخصوص المادة (٢١٣) من قانون التجارة البحري الاردني نصت أنه "يضمن الناقل كل ما يلحق البضاعة من هلاك وتعييب واضرار مالم يثبت ان هذا الهلاك وهذا التعييب وهذه ناتجة عما يلي :

- عن الافعال التي تشكل حادثاً عرضياً او قوة القاهرة" اما اتفاقية بروكسل فقد نصت في المادة

وذهبت محكمة النقض المصرية بقولها " ان القوة القاهرة حادث شاذ غير عادي لم يتوقعه المرء ولم يكن بوسعه درؤه او توقعه "(٥١) .

وبهذا فان القوة القاهرة هي امر غير متوقع من قبل المدين بحيث تقضي اعفاءه من المسؤولية التعاقدية، وبعد هذه المقدمة يبقى التساؤل المهم، وهو هل ان المخاطر البحرية والحوادث البحرية التي تتعرض لها السفينة والبضائع اثناء رحلتها البحرية من قبيل القوة القاهرة التي تقضي باعفاء الناقل من المسؤولية؟

للإجابة على السؤال يكون من خلال فرضين:

١. اذا افترضنا ان المخاطر البحرية التي تحدث بالبحر هي مخاطر غير متوقعة، كالمخاطر الطبيعية من الفيضانات والزلازل وثوران البراكين المؤثرة على البحر او الاعاصير، فأنها في الواقع تقطع العلاقة السببية بن الخطأ والضرر (٥٢).

وهنا تنتفي مسؤولية الناقل البحري عن هلاك وتلف البضائع، وهذا ما نجده واضحاً وجلياً من خلال موقف القانون المدني العراقي وموقف الفقه القانوني سالف الذكر.

٢. اما اذا اعتبرنا ان المخاطر البحرية التي تتعرض لها الرحلة البحرية اثناء تواجدها في البحر هي من الاخطار المتوقعة، لأن هذه الاخطار منشؤها البحر ومن المتوقع حدوثها، ولذلك نجد ان البيع السيف يتضمن احد التزامات البائع هو التأمين على البضاعة من مخاطر النقل البحرية بحيث تشمل الاجرة كاملاً ومن ضمنها مبلغ التأمين (٥٣).

(٤-ج) بانه " يعفى الناقل البحري من المسؤولية في حالة تلف البضائع نتيجة مخاطر البحر او المياه الملاحية الاخرى او اخطارها " .

والقوة القاهرة وفقاً للقانون المدني العراقي هي السبب الاجنبي الذي لا يد للمدين فيه " اذا اثبت الشخص ان الضرر قد نشأ عن سبب اجنبي لا يدل له فيه كآفة سماوية او حادث فجائي او قوة قاهرة او فعل الغير او خطأ المتضرر كان غير ملزم بالضمان ما لم يوجد نص او اتفاق على غير ذلك" (٤٥) .

وقد عبر عنها بانها " حادثة غير متوقعة على الوجه الطبيعي حصلت فجعلت وقوع الضرر محتوماً من غير ان يكون بالإمكان تداركه او تجنبه" (٤٦) .

كذلك تم بيانها على انها " كل امر يصدر عن حادث خارج ارادة المدين، ومن غير الممكن توقعه او دفعه يؤدي الى اخلال الشخص بالتزامه" (٤٧) .

او انها " الامر الاجنبي عن المدين والدائن والغير كالحرب بما ينجم عنا من احداث مادية وازمات اقتصادية او صدور تشريع او امر اجنبي واجب التنفيذ او وقوع زلازل او حريق او فيضانات او هبوب عاصفة او انتشار وباء " (٤٨) . او هي " امر غير متوقع" (٤٩) .

وقد ذهبت محكمة النقض الفرنسية الى ان القوة القاهرة هي " الحادث الفجائي الذي يقضي باعفاء المدين من المسؤولية، وهو الحادث الذي لم يكن يتوقعه المدين مما يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً" (٥٠) .

السفينة لخطر بحري معين تكون في حالة تهدد بإغراقها او تلف البضائع فيها، فيتدخل ربان السفينة دون استشارة الشاحنين او المجهزين بالتضحية ببعض البضائع من اجل السلامة العامة، وتأتي هذه الفكرة من اساس الرابطة التعاونية بين اطراف المخاطر البحرية المشتركة، والتي تؤسس في اتحاد مصالحهم بإنجاح الرحلة البحرية واشترائهم في هذه المخاطر التي يتعرضون اليها، ومن ثم يعود النفع على جميع الاطراف، ومن هنا اقتضى الامر مشاركة جميع الاشخاص غير المسؤولين عن تحقق المخاطر كلما كانت لهم منفعة او مصلحة في دفع هذا الضرر^(٥٤).

فيما يتعلق بقانون التجارة البحري العثماني فإنه في المادة ٢٤٥، عدد لنا الحالات التي تكون فيها الخسائر عامة بمعنى مشتركة بين المرسل ومالك السفينة حينما يتخذ الربان قراراً لموجهات اخطار غير اعتيادية لغرض السلامة العامة حينما يأمر بمصروفات معينة او الرمي في البحر لتخليص السفينة والبضائع من خطر محقق.

أما قانون التجارة البحري المصري فإنه نص "تعد خسارة مشتركة كل تضحية أو مصروفات غير اعتيادية يقررها الربان تبذل أو تنفق عن قصد وبكيفية معقولة من أجل السلامة العامة لاتقاء خطر داهم يهدد السفينة أو الأموال الموجودة عليها، وكل خسارة لا تنطبق عليها أحكام الفقرة السابقة تعد خسارة خاصة"^(٥٥).

وبخصوص قانون التجارة البحري الاردني فإنه قد عرف الخسائر البحرية في المادة (٢٥٨) بأنها "الخسائر البحرية هي كل ما يطرأ أثناء الرحلة البحرية على السفينة او الحمولة من اضرار او هلاك وكذلك كل ما قد يدفع لتأمين سلامة

ونعتقد ان المخاطر البحرية بحسب وقوعها ومكانها البحر يمكن ان نقسمها الى قسمين:

القسم الاول: المخاطر البحرية المتوقعة: ومن امثالها هيجان البحر، الامطار الشديدة والعواصف والاعاصير اذا كانت رحلة في فصل الشتاء وفي اماكن تكثر بها، التصادم البحري، الجنوح البحري، هذه المخاطر هي من طبيعة الرحلة البحرية، ولذلك نرى انه اذا اراد الناقل ان يعفي نفسه من هذه المخاطر لا بد ان يتفق مع الشاحن او المرسل اليه بإعفائه وعدم مسؤوليته عن جميع المخاطر، وهذا ما يسمى تحديد المسؤولية، والا وفقاً للمفهوم العام لاتعد مخاطر غير متوقعة ومن ثم دخولها تحت مفهوم القوة القاهرة.

القسم الثاني: المخاطر البحرية غير المتوقعة - مثلاً كالقرصنة البحرية والسرققة في عرض البحر والحريق الناتج عن سبب اجنبي، او هبوب عواصف ونزول امطار شديدة في موسم الصيف وفي اماكن يندر وقوع مثل هكذا حوادث، فهنا تنتفي مسؤولية الناقل ولايسأل عن هذه المخاطر.

ومن هنا يكون للقاضي السلطة التقديرية الواسعة في اعتبار ان هذه المخاطر البحرية متوقعة او غير متوقعة ومن ثم دخولها او عدم دخولها ضمن مفهوم القوة القاهرة.

المطلب الثاني

دور المخاطر البحرية في تحقيق المسؤولية المشتركة

اتضح لنا من المطلب السابق ان تحديد طبيعة المخاطر البحرية لها من الاهمية في تحديد مسؤولية الناقل البحري، ويبقى للقاضي السلطة التقديرية في تحديد طبيعة هذه المخاطر، ولكن طبيعة البحر ومخاطرة اقتضى مسؤولية اخرى يتحملها التجار اصحاب البضائع في حالة تعرض

خطر يهدد الاموال المعرضة لمخاطر بحرية مشتركة^(٥٨).

وقريب من هذا المعنى ما ذهب اليه المشرع الانجليزي^(٥٩).

وبهذا حتى نكون امام خسائر بحرية مشتركة فإنه يشترط الاتي :

اولاً:حقق المخاطر البحرية :

وقد بينا سابقاً ما معنى المخاطر البحرية وهي التي يشترط لتحقيقها ان يكون مكان وقوعها البحر وسواء كانت طبيعية او تدخلية، ويجب ان تكون من الخطورة التي تهدد هلاك السفينة والبضائع الموجودة على ظهرها، فالخطر يجب ان يكون بقوة قاهرة يؤدي الى تحقق الخسائر المشتركة، اما اذا كان بفعل وخطأ الربان، فإن مرسل البضاعة(الشاحن)، فله الرجوع على الناقل بموجب المسؤولية العقدية عن الضرر الذي اصاب البضاعة وهو مالك السفينة، اما ووفق قواعد يورك وأنفرس فإن المرسل الذي يضحى الربان ببضاعته يجب ان يحصل على تعويض على جميع المستفيدين الاخرين^(٦٠).

ومن هنا يتضح لنا ان اول الشروط الواجب تحقيقها في الخسائر المشتركة تحقق خطر بحري لا يمكن دفعه يهدد سلامة السفينة، ومن هنا اذا كان هنالك خطأ من احد الشاحنين بحيث شحن البضاعة في حالة يستوجب القائها في البحر لإنقاذ الرحلة البحرية فلا يعد ذلك خطراً بحرياً والذي يتحمل ذلك هو الشاحن نفسه اي مالك البضاعة، فالمناط الاول لتحقيق الخسائر المشتركة هي وجود الخطر البحري بالمعنى الذي تمت الإشارة اليه في هذا البحث.

الرحلة من نفقات استثنائية او غير مألوفة" وقد نصت المادة (٢٦٢) من القانون المذكور بانه " الخسائر البحرية المشتركة هي ما ينتج من اضرار وهلاك اشياء ونفقات استثنائية عن هلاك اقدم عليه الربان قصداً للمنفعة المشتركة ومجاهاة لخطر تعرضت له الرحلة ولا يشترط حصول نتيجة مفيدة من ذلك " الذي يبدو من النصوص السالفة الذكر ان الخسائر تكون على نوعين الخسائر الخاصة والخسائر المشتركة، والخسائر الخاصة وهي تلك الخسائر التي لا تتوفر فيها شروط الخسائر المشتركة ويتحمل فيها مالك البضاعة (المرسل) تبعة الهلاك مع امكانية المطالبة بالتعويض عن الضرر الذي اصابه كتأخر السفينة في الميناء او تلف البضاعة بسبب الظروف الجوية، او تبلل البضاعة نتيجة الامطار، فالخسائر الخاصة وهي اضرار طبيعية نتيجة الرحلة البحرية وهي من الامور المعتادة للنقل البحري، والتي بإمكان الرجوع على الناقل البحري وفقاً للمسؤولية العقدية عن الاضرار التي اصابته وفقاً لما بيناه في المطلب الاول من هذا المبحث^(٥٦).

اما الخسائر البحرية المشتركة فقد عرفها الفقه الفرنسي بأنه " وهي تلك الخسائر او المصروفات التي انفقت من قبل الربان من اجل السلامة العامة للسفينة والبضاعة"^(٥٧).

وفي الواقع يرجع نظام الخسائر البحرية المشتركة الى اللجنة البحرية الدولية والاتحاد الدولي للتأمين البحري الذي توج عام ١٩٩٤ بتنظيم قواعد يورك وأنفرس، والذي عرف الخسائر البحرية المشتركة بأنه " التضحية الاستثنائية والمصروفات الاستثنائية عن قصد من قبل الربان من اجل السلامة المشتركة لفرض تفادٍ

الخسائر البحرية المشتركة مرتبط بتحقيق فائدة عامة متحققة فعلاً؟ لقد اجاب المشرع الاردني على هذا السؤال في المادة السابقة الذكر وهو ان الخسائر البحرية تكون مشتركة بين مالك السفينة او الناقل وبين مالكي البضاعة^(١٣).

(الشاحنين) حتى لو لم تتحقق فائدة من الرمي في البحر، اي ان مجرد قيام الرمان برمي البضائع في البحر قاصداً من ذلك السلامة العامة للسفينة والبضائع وان لم يتحقق ذلك الغرض فأناً مبدأ الخسائر المشتركة موجود، وتقدير ذلك للسلطة التقديرية للمحكمة^(١٤).

ثالثاً: ان يكون الهدف من التضحية تحقيق السلامة العامة: الشرط الثالث الذي يستفاد من النصوص السالفة الذكر محل المقارنة، هو ان تكون المصروفات والتضحية التي قدمها الرمان من اجل الحصول على نتائج مفيدة وان لم تتحقق من اجل السلامة العامة للسفينة والبضائع، وبهذا نشير الى ان البضائع المشحونة خفيفة، او مشحونة بطرق غير قانونية اذا القي بها في البحر تحمل مالكوها الخسائر، ولا تتحقق الخسائر المشتركة، اما اذا استفاد اصحاب هذه البضائع من الرمي في البحر والتضحية تحملوا الخسائر المشتركة كعقوبة لهم^(١٥).

وبهذا نصل الى نتيجة مؤداها وهو ان المخاطر البحرية لها اثرها الواضح على تحقيق المسؤولية المشتركة في حالة الرمي في البحر، فإذا تعرضت السفينة والبضائع الى مخاطر بحرية اثناء وجودها في البحر، مما يضطر فيها رمان السفينة الى التدخل واتخاذ قراراً برمي البضائع في البحر لتفادي المخاطر او لتقليلها المحتملة الوقوع على

ثانياً: ان تكون التضحية او المصروفات قد حصلت من جانب الرمان: اذ يعتبر الرمان قائد السفينة وله من الصلاحيات الممنوحة له بموجب القانون فيما يتعلق بالتحقق من الجرائم وادارة امور السفينة والمشرف عليها، اذ هو اعتبره المشرع العراقي في التعليمات الصادرة رقم (١) لسنة ١٩٩٨ والخاصة بقانون الموانئ العراقية رقم ٢١ لسنة ١٩٩٥ هو "ز- الرمان: كل شخص يتولى امر القيادة والاشراف على السفينة او المركب"، ومن هنا نجد ان الرمان له من الصلاحيات على السفينة وعلى البضائع وعلى الركاب مما يجعل الرحلة البحرية في امان، وله ان يتخذ من الاجراءات الكفيلة للمحافظة على السفينة والبضائع الموجودة على ظهرها، والا يكون مسؤولاً امام الناقل مسؤولية عقدية في حالة تضرر البضائع ولم يتخذ الاجراءات الكفيلة لدرء الضرر^(١٦).

وبهذا فلا بد من قيام الرمان بنفسه او احد العاملين بالسفينة بناءً على توجيه بطرح البضائع في البحر اختيارياً لإنقاذ السفينة والبضائع الاخرى من الهلاك، اذا اقتضت السلامة العامة ذلك، اما اذا ادت الرياح النشطة الى القاء البضائع في البحر او دخلت مياه البحر الى السفينة فأتلقت البضائع مما استوجب رميها في البحر، فان ذلك لا يؤدي الى تطبيق الخسائر المشتركة، فحتى نكون امام خسائر بحرية مشتركة ان يكون الرمي في البحر من قبل الرمان بصورة اختيارية الهدف منها السلامة العامة للسفينة والبضائع^(١٦).

وهذا هو موقف قواعد يورك وأنفرس وموقف القانون الانجليزي في المادة ٦٦ منه لكن السؤال الذي يطرح في هذا المجال، هل ان تحقق

السفينة والبضائع من اجل تحقيق السلامة العامة، هنا يشترك مالك السفينة او الناقل مع مالكي البضائع بتحمل الخسائر البحرية المشتركة، ونرى انه لو كان الافضل ان نجعل ان التضحية سواء قام بها الريان او غيره بما يحقق السلامة العامة تدخل في اطار الخسائر البحرية وان لا يتم حصرها بربان السفينة، فقد يخطأ ربان السفينة في تقدير الموقف ويتخذ شخصاً اخر، وتقدير كل ذلك يرجع الى السلطة التقديرية للمحكمة فيما اذا كان الريان او غيره كان محققاً في تضحيته او غير محقق مما يترتب عليه مسؤوليته القانونية.

الخاتمة

بعد ان تم الكلام عن موضوع بحثنا (المخاطر البحرية واثرها على التجارة الدولية-دراسة مقارنة) اتضح لنا جملة من النتائج ونطرح التوصيات في ضوءها:

اولاً: النتائج

١. تبين لنا ان المخاطر البحرية هي تلك الوقائع المادية التي تكون اما بفعل الطبيعية او بفعل تدخل الانسان، وكلاً منهما لهما تأثيرهما المباشر على التجارة الدولية، التي يكون اكثر من ٨٠٪ منها بحراً.

٢. اتضح لنا ان المخاطر البحرية وهي تلك المخاطر التي يكون منشؤها البحر، اما المخاطر التي تقع بمناسبة البحر اثناء النشاط البحري والتي لا يكون لها الاولوية في وقوعها بحراً، لا تكون من ضمن المخاطر، وهذا ينسحب بشكل كبير على مسألة التامين البحري في حالة تأمين البضائع من المخاطر البحرية فيكون شمول المخاطر اعلاه فقط، اما المخاطر الاخرى ان اريد تغطيتها بالتأمين فلا بد من ذكرها صراحةً.

٣. ان تحديد طبيعة المخاطر البحرية لها الاثر الواضح في تحديد المسؤولية، ولا سيما مسؤولية الناقل البحري، واتضح لنا ان المخاطر البحرية وان كانت من العواصف او الرياح القوية او الامطار الشديدة فان كانت تعتبر من قبيل القوة القاهرة في الظروف الطبيعية، لكن طبيعة المكان والزمان للرحلة البحرية الاثر البالغ في تحديد المسؤولية فاذا كانت الرحلة في مكان تكثر فيه العواصف والرياح والامطار فلا تعتبر تلك المخاطر قوة القاهرة ومن ثم تترتب مسؤولية الناقل البحري العقدية، والا ان كانت خلاف ذلك فتعد من قبيل القوة القاهرة المانعة من المسؤولية.

٤. للبحر ومخاطره تأسيس بحري مهم للمسؤولية، وهو نظام الخسائر البحرية المشتركة، فاذا تعرضت السفينة والبضائع الى خطر بحري، ويكون ضمن المفهوم الذي بيناه في هذا البحث، فيكون للربان او شخص اخر عند الضرورة ان يضحى ببعض البضائع لكي يتفادى الخطر المحتمل وقوعه على السفينة والبضائع وان لم تتحقق الفائدة من الرمي، مادام ان النية عند الرمي كانت لأنقاذ السفينة من خطر يهدد السفينة بالهلاك

ثانياً: التوصيات

١. نوصي المشرع العراقي بضرورة الغاء قانون التجارة البحري العثماني الذي لا يزال سارياً لحد الان، كونه لا يتلاءم مطلقاً مع التطورات التي حصلت في مجال التجارة البحرية وتشريع قانون جديد للتجارة البحرية اعتماداً على القوانين ذات العلاقة والى الاتفاقيات الدولية ولا سيما اتفاقية بروكسل وقواعد يورك وأنفريس.

٢. نقترح على المشرع العراقي ان يبين في قانون التجارة البحري الجديد والمقترح من قبلنا ان يحدد بشكل ان واضح وصريح بأن المخاطر البحرية هي التي يكون منشئها البحر ولا تدخل ضمن الحوادث البحرية التي بالإمكان ان تحدث خارج البحر ايضاً.

٣. نقترح على المشرع العراقي ان يبين في قانون التجارة البحري الجديد والمقترح من قبلنا بأن للريان وحده وللغير عند الضرورة رمي البضائع بحراً تفادياً لخطر محقق الوقوع، ولا يحصر ذلك بالريان وحده.
هذا والحمد لله رب العالمين

لهوامش

- (١) لقد جاء في حديث الامين العام لمنظمة الامم المتحدة في يوم الملاحة البحرية العالمي ، "ان النقل البحري بل واجب عليه ان يواصل اسهامه في الاقتصاد العالمي، فالقطاع البحري هو الدعامة التي تقوم عليها التجارة الدولية العالمية ، وسيظل عاملاً اساسياً في بناء مستقبل مستدام للناس والكوكب".
- (٢) د. باسم محمد صالح، القانون التجاري، بدون مكان وسنة طبع، ص ٤ .
https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&url=https://news.un.org/ar/story/2020/09/1062212&ved=2ahUKEwiuxZey4YD0AhU6hf0HHTdSDhYQFnoECCUQAQ&usg=AOvVaw3AMrND2I6HtiL3U_0xHKD2
- (٣) والقرض البحري ومحصلته هو اتفاق بين مالك السفينة مع احد الاشخاص بأن يقدم الاخير قرضاً للأول من اجل شراء البضائع واتمام الارسالية البحرية ، فإذا وصلت البضائع سالمة قام مالك السفينة برد القرض مع عمولة مرتفعة ، وان هلكت السفينة والبضائع فأن المقرض لا يرد شيئاً ، ويرى قسم من الفقهاء هذا هو الجذر التاريخي للتأمين البحري، د. محمد سمير الشراوي، القانون البحري ، دار النهضة العربية، القاهرة ، ٢٠٠٦ ، ص ٣٣٣ ،
- (٤) د. عايض بن مقبول القرني، الحوادث البحرية والخسارات المشتركة في الفقه الاسلامي، دار الکتب القانونية والاقتصادية للنشر ، الرياض، السعودية، ٢٠١٢ ، ص ٣٦ .
- (٥) حسان سعادة، الحوادث البحرية وفقاً للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، اطروحة دكتوراه ، كلية الحقوق - جامعة ابي بكر بلقايد ، تلمسان ، الجزائر، ٢٠١٩ ، ص ٧ .
- (٦) د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار الفكر الجامعي، القاهرة، الاسكندرية، ٢٠٠٧ ، ص ٤٥٧ .
- Rodiere (R) :traite general de droit maritime ,evenement de mer ,revue international en droit compare ,1972,p160.
- (٧) د. لطيف جبر كومان، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الاردن، ط ٢، ص ٢٦٧ .
- (٨) د. عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط ١، مصر، ١٩٩٨ ، ص ٢٦٧ .
- (٩) تنظر الاسباب الموجبة لتعديل قانون التجارة البحري المصري الصادر عام ١٨٨٣ ، والذي عدل بموجب القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ الصادر في ٢٢ / ٤ / ١٩٩٠ ، كذلك ينظر قانون التجارة الاردني رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ ، وقانون التجارة البحري الاماراتي رقم ٢٦ لسنة ١٩٨١ ، وقانون التجارة البحري السوري رقم ٤٦ لسنة ٢٠٠٦ .
- (١٠) د. عايض بن مقبول القرني ، مصدر سابق ، ص ٣٦ .
- (١١) تنظر المواد ١٧٥ ، ٢٤١ من قانون التجارة البحري العثماني.
- (١٢) القانون البحري المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ الصادر في ٢٢ - ٤ - ١٩٩٠ .
- (١٣) تنظر المادة ٣٥٥ من القانون البحري المصري.
- (١٤) تنظر المادة ٣٥٥ من القانون البحري المصري.
- (١٥) تنظر المادة (٣) من قانون التجارة البحري الانجليزي الصادر عام ١٩٠٦ .
- (Article-3"Maritime accidents are accidents resulting and related to marine navigation and the sea, which are sea accidents, fire, piracy, sea thieves, seizure, seizure, arrest and prevention by order of the authority, throwing at sea, betrayal of the captain and any other similar marine accidents or to be stipulated in the document".
- (١٧) تنظر المادة السابعة من الوثيقة اعلاه، نقلاً عن د. بهاء بهيج شكري ، التأمين في التطبيق والقانون والقضاء، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، الاردن ، ط ١ ، ٢٠٠٧ ، ص ٨٧٣ .
- (١٨) تنظر المادة (٤ / ٢) من اتفاقية المتعلقة بسندات الشحن سنة ١٩٢٤ .



- (١٩) د. محمود سمير الشراوي، الخطر في التأمين البحري، الدار القومية للطباعة والنشر، القاهرة، ١٩٦٦، ص ١٤٣، كذلك ينظر شيرين عبد حسن يعقوب، الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري، شيرين عبد حسن يعقوب، رسالة ماجستير، جامعة الشرق الاوسط، ٢٠١٠، ص ٤٩.
- (٢٠) د. محمود سمير الشراوي، التأمين من الخطر البحري، مصدر سابق، ص ١٧١-١٧٢، كذلك اشار لهذا الاتجاه اشرف عدوان، الخطر في التأمين البحري، رسالة ماجستير، الجامعة الاردنية، ١٩٩٩، ص ١٣٥، وقريب من هذا المعنى: د. نبيل محمد الخناق، التأمين البحري، مطبعة مؤسسة المعاهد الفنية، بغداد، ١٩٨٦، ص ١١ ومابعداها من الكتاب، فيليب لوسبي، الخسارة الجزئية في التأمين البحري، الاتحاد العام العربي للتأمين، القاهرة، مصر، ١٩٩٦، ص ٨٠ ومابعداها.
- (٢١) د. محمود سمير الشراوي، مصدر سابق، ص ١٤٣، كذلك ينظر شيرين عبد حسن يعقوب، مصدر سابق، ص ٤٩.
- (٢٢) قرار محكمة التمييز الاردنية بتاريخ ٧-٦-٢٠٠٠.
- (٢٣) د. سلامه عبد الله، التأمين البحري، اصوله العلمية والعملية، مصر، شركة مطابع الطائي، ١٩٦٦، ص ١٥ ومابعداها، د. عبد المنعم البدر اوي، التأمين، فن التأمين، عقد التأمين على الاشخاص، مكتبة سيد عبد الله وهبة، ١٩٦٣، ص ٥٢ ومابعداها.
- (٢٤) تنظر المادة (١٩٥) من قانون التجارة البحري العثماني.
- (٢٥) تنظر المواد ٢٩٢، و٣٠٢ من قانون التجارة البحري المصري.
- (٢٦) تنظر المادة (٣٣٢) من قانون التجارة البحري الاردني.
- (٢٧) وترافق عادة القرصنة البحرية اذا يقوم القراصنة بسرقة البضائع بعد الاغارة على السفينة ونهب ما فيها، ينظر: هشام فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، ١٩٧٥، ص ٣٢٩.
- (٢٨) والقرصنة البحرية تطلق على مجموعة من الاشخاص الذين اتخذوا من السلب والنهب مهنة لهم في البحر وهم لا يخضعون لدولة معينة او تكون سفنهم تابعة لدولة ما، للمزيد ينظر: بهاء بهيج شكري، مصدر سابق، ص ١٢٥.
- (٢٩) والجنوح هو احتكاك جسم السفينة بقاع البحر بحيث يؤدي الى عرقلة نشاطها البحري وتوقفه لفترة من الزمن، خالص نافع امين، التأمين على البضائع المنقولة بحراً، رسالة ماجستير، كلية القانون والسياسة، جامعة بغداد، ١٩٨٣، ص.
- (٣٠) د. مصطفى كمال طه، مصدر سابق، ص ٤٠٥، كذلك ينظر: د. احمد الحسيني، الحوادث البحرية، التصادم والانقاذ، منشأة المعارف، الاسكندرية، مصر، ص ٣٤.
- (٣١) د. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٦٧، ص ٤٧٤، د. هشام علي صادق، تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفينة، منشأة المعارف، الاسكندرية، ١٩٧٧، ص ٦٥، د. احمد عبد الحميد عشوش، القانون البحري الليبي، منشورات جامعة قارينوس، بنغازي، ليبيا، ١٩٧٧، ص ٣٠٣.
- (٣٢) محمد بهجت القايد، الخطأ في التصادم البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٢، ص ١٠، د. هاني دويدا، الوجيز في قانون التجارة البحرية وفقاً لاحكام القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، ٢٠٠١، ص ٤٣٢.
- (٣٣) المادة (٢٤٩) من قانون التجارة البحري العثماني.
- (٣٤) المادة (١/٢٩٢) من قانون التجارة البحري المصري.
- (٣٥) المادة (٢٩٥) من قانون التجارة البحري المصري.
- (٣٦) المادة (٢٩٦) والمادة (٢٩٧) من قانون التجارة البحري المصري.

- (٣٧) تنظر المواد (٢٣٦-٢٣٧-٢٣٨-٢٣٩) من قانون التجارة البحري الاردني.
- (٣٨) لقد تم توقيع هذه الاتفاقية من قبل فرنسا وانجلترا وايطاليا والمانيا وامريكا والسويد والدنمارك والمكسيك والنرويج والسويد وروسيا والارجنتين واليابان ، ينظر: حسان سعاد، التصادم والمساعدة والانقاذ البحريين ، اطروحة دكتوراه ، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، كلية الحقوق والسياسة ، الجزائر، ٢٠١٩، ص ١٧.
- (٣٩) تنظر المادة (١٢٩) من قانون النقل العراقي رقم ٨٠ لسنة ١٩٨٣.
- (٤٠) ينظر بهذا الخصوص: مصطفى حسين، النظام القانوني لعقد النقل البحري، رسالة ماجستير مقدمة لكلية القانون والعلوم السياسية-قسم الحقوق-جامعة الطاهر مولاي/ سعيدة، ٢٠١٦، ص ١١ ومابعداها.
- (٤١) د. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٦٤، ص ٧٧١.
- (٤٢) تنص المادة ٢٢٧-١ بأنه " يضمن الناقل هلاك البضائع وتلفها إذا حدث الهلاك أو التلف في المدة بين تسلّم الناقل البضائع في ميناء الشحن ، وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها ، أو إيداعها طبقاً للمادة السابقة" .
- (٤٣) تنظر المادة (٢٢٩) من قانون التجارة البحري المصري.
- (٤٤) ينظر نص المادة (٢٣١) من قانون التجارة البحري المصري.
- (٤٥) تنظر المادة (٢١١) من القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ ، وتقابلها المادة (١٦٥) من القانون المدني المصري رقم ١٣١ لسنة ١٩٤٨ ، والمادة (١١٤٨) من القانون المدني الفرنسي لسنة ١٨٠٤ .
- (٤٦) عاطف النقيب ، النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن فعل الأشياء ، منشورات عويدات ، بيروت ، ١٩٨٠ ، ص ٣٠٣ ومابعداها، والى المعنى نفسه
- See:Mazeaud (H.L.J) lecon de droit civil obligation T.2,3eme ,paris,1966 .p.382.
LEON V-j-lecons de droit les obligation -T.11-paris, 1991,p.622
DE-MOU GUE ,les effects obiligations,T.I.paris ,1986,p.57.
- (٤٧) د. حسن علي الذنون ، النظرية العامة للفسخ في الفقه الاسلامي ، اطروحة دكتوراه ، كلية الحقوق ، جامعة فؤاد الاول ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، مصر ، ١٩٦٤ ، ص ٥٧ ، د. حسن عكوش، المسؤولية المدنية العقدية والتقصيرية في القانون المدني الجديد ، ط ١ ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، ١٩٧٣ ، ص ٢٢.
- (٤٨) د. عبد المجيد الحكيم ، الموجز في شرح القانون المدني ، ج ١ ، مصادر الالتزام ، ط ٥ ، مطبعة نديم ، بغداد ، ١٩٧٧ ، ص ٥٣٨ ، د. محمد كمال عبد العزيز ، التقنين المدني في ضوء الفقه والقضاء ، ج ١ ، ط ١ ، القاهرة ، ١٩٨٠ ، ص ٧٨٤ ، د. محمود جمال الدين زكي ، عقد العمل الفردي في القانون المدني المصري ، ط ٢ ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٨٢ ، ص ٢٦٣ .
- (٤٩) د. عبد الرزاق السنهوري ، الوجيز في شرح القانون المدني ، ج ١ ، نظرية الالتزام بوجع عام ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٦٦ ، ص ٣٥٦ .
- (٥٠) cass.len civ ,26raai 1994 .j.c.p.94,1,n.11 ، نقلاً عن استاذنا الدكتور :صفاء تقي عبد نور العيساوي ، القوة القاهرة واثرها على عقود التجارة الدولية، دراسة مقارنة، اطروحة دكتوراه مقدمة الى مجلس كلية القانون-جامعة الموصل ، ٢٠٠٥ ، ص ١٣ ، هامش ٦ .
- (٥١) قرار محكمة النقض المصرية رقم ١٣ ق في ١٩٦٣ ، حسن الفكاهي وعبد المنعم حسين، الموسوعة الذهبية للقواعد القانونية التي قررتها محكمة النقض في خمسين عاماً ، ج ١٠ ، القاهرة ، ١٩٨٢ ، ص ١٩٤ .
- (٥٢) د. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، مصدر سابق، ص ٢٦٨.
- (٥٣) د. باسم محمد صالح ، مصدر سابق ، ص ٢٩٩.

- (٥٤) حريز اسماء ، نظام الخسائر المشتركة في القانون البحري الجزائري، اطروحة دكتوراه مقدمة لكلية الحقوق والعلوم السياسية - جامعة وهران ٢ محمد بن احمد ، الجزائر ، ٢٠١٦ ، ص ٤٨ وما بعدها.
- (٥٥) تنظر المادة (١/٣١٩) من قانون التجارة البحري المصري.
- (٥٦) د. عبد الحميد الشواربي، قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ ، في ضوء الفقه والقضاء والتشريع ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، ١٩٩٠ ، ص ٥٣٣ وما بعدها.
- (57) picon didier ,L, absence de faute du transporteur maritime de marchandises ,memoire master II de droit maritime et des transports ,université de droit ,d economie et des sciences d,Aix-marseille,france ,2005 ,p50.
- (58)PIERRE BONASSISES ,christian scapel ,traite de droit maritime ,LGDJ,2006,P,35
- (٥٩) تنظر المادة (٦٦) من قانون التجارة البحري الانجليزي.
- (٦٠) حريز اسماء ، مصدر سابق ، ص ٥٧.
- (٦١) د. عباس حلمي ، القانون البحري ، ط ٢ ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، ١٩٨٨ ، ص ٥٧.
- (٦٢) د. حمدي الغنيمي ، محاضرات في القانون البحري الجزائري ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، ١٩٨٣ ، ص ٤٠ وما بعدها.
- (٦٣) اما المالك وفقاً لتعليمات رقم (١) لسنة ١٩٩٨ والخاصة بقانون رقم (٢١) لسنة ١٩٩٥ قانون الموانئ والمرافئ العراقية بانه " كل مرسل او مرسل اليه او شاحن او الوكيل الذي يعهد اليه حق التصرف بالبضاعة قانوناً".
- (٦٤) تنظر المادة (٢٦٢) من قانون التجارة البحري الاردني .
- (٦٥) د. عبد القادر حسين العطير ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة) ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، الاردن ، ١٩٩٩ ، ص ٤٥٨.

المصادر

اولاً:الكتب القانونية

١. د. احمد عبد الحميد عشوش ، القانون البحري الليبي ، منشورات جامعة قارينوس ، بنغازي ، ليبيا ، ١٩٧٧ .
٢. د. احمد الحسيني، الحوادث البحرية ، التصادم والانقاذ ، منشأة المعارف ، الاسكندرية، مصر بدون سنة طبع.
٣. د. باسم محمد صالح، القانون التجاري، بدون مكان وسنة طبع.
٤. د. بهاء بهيج شكري ، التأمين في التطبيق والقانون والقضاء، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، الاردن ، ط ١ ، ٢٠٠٧ .
٥. حسان سعادة، الحوادث البحرية وفقاً للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، اطروحة دكتوراه ، كلية الحقوق -جامعة ابي بكر بلقايد ، تلمسان ، الجزائر، ٢٠١٩ .
٦. د. حسن عكوش، المسؤولية المدنية العقدية والتقديرية في القانون المدني الجديد ، ط ١ ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، ١٩٧٣ .
٧. د. سلامة عبد الله، التأمين البحري، اصوله العلمية والعملية ، مصر ، شركة مطابع الطائي ، ١٩٦٦ .
٨. د. عادل علي المقداي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، ط ١ ، مصر، ١٩٩٨ .



٩. عاطف النقيب ، النظرية العامة للمسؤولية الناشئة عن فعل الاشياء ، منشورات عويدات ، بيروت ، ١٩٨٠ .
١٠. د. عايض بن مقبول القرني ، الحوادث البحرية والخسارات المشتركة في الفقه الاسلامي ، دار الكتب القانونية والاقتصادية للنشر ، الرياض ، السعودية ، ٢٠١٢ .
١١. د. عباس حلمي ، القانون البحري ، ط ٢ ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، ١٩٨٨ .
١٢. د. عبد الحميد الشواربي ، قانون التجارة البحرية رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ ، في ضوء الفقه والقضاء والتشريع ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، ١٩٩٠ .
١٣. د. عبد الرزاق السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٦٤ .
١٤. د. عبد القادر حسين العطير ، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية (دراسة مقارنة) ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، الاردن ، ١٩٩٩ .
١٥. د. عبد المجيد الحكيم ، الموجز في شرح القانون المدني ، ج ١ ، مصادر الالتزام ، ط ٥ ، مطبعة نديم ، بغداد ، ١٩٧٧ .
١٦. د. عبد المنعم البدر اوي ، التأمين ، فن التأمين ، عقد التأمين على الاشخاص ، مكتبة سيد عبد الله وهبة ، ١٩٦٣ .
١٧. د. علي جمال الدين عوض ، القانون البحري ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٦٧ .
١٨. فيليب لوسبي ، الخسارة الجزئية في التأمين البحري ، الاتحاد العام العربي للتأمين ، القاهرة ، مصر ، ١٩٩٦ .
١٩. د. لطيف جبر كومانى ، القانون البحري ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، الاردن ، ط ٢ ، بدون سنة طبع .
٢٠. محمد بهجت القايد ، الخطأ في التصادم البحري ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٩٢ .
٢١. د. محمد كمال عبد العزيز ، التقنين المدني في ضوء الفقه والقضاء ، ج ١ ، ط ١ ، القاهرة ، ١٩٨٠ .
٢٢. د. محمود جمال الدين زكي ، عقد العمل الفردي في القانون المدني المصري ، ط ٢ ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٨٢ .
٢٣. د. محمود سمير الشرقاوي ، القانون البحري ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٦ .
٢٤. د. محمود سمير الشرقاوي ، الخطر في التأمين البحري ، الدار القومية للطباعة والنشر ، القاهرة ، ١٩٦٦ .
٢٥. د. مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، دار الفكر الجامعي ، الاسكندرية ، مصر ، ٢٠٠٧ .
٢٦. د. نبيل محمد الخناق ، التأمين البحري ، مطبعة مؤسسة المعاهد الفنية ، بغداد ، ١٩٨٦ .
٢٧. د. هاني دويدار ، الوجيز في قانون التجارة البحرية وفقاً لأحكام القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ ، دار الجامعة الجديدة ، الاسكندرية ، ٢٠٠١ .

٢٨. د. هشام علي صادق ، تنازع القوانين في مسائل المسؤولية التقصيرية المترتبة على التصادم البحري والحوادث الواقعة على ظهر السفينة ، منشأة المعارف ، الاسكندرية، ١٩٧٧ .

٢٩. د. هشام فرعون ، القانون البحري، مطبعة كرم ، دمشق ، ١٩٧٥ .

ثانياً: الرسائل والاطاريح

١. اشرف عدوان، الخطر في التأمين البحري، رسالة ماجستير، الجامعة الاردنية، ١٩٩٩ .

٢. حسان سعاد، التصادم والمساعدة والانقاذ البحريين ، اطروحة دكتوراه ، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، كلية الحقوق والسياسة ، الجزائر، ٢٠١٩ .

٣. د. حسن علي الذنون ، النظرية العامة للفسخ في الفقه الاسلامي ، اطروحة دكتوراه ، كلية الحقوق ، جامعة فؤاد الاول ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، مصر ، ١٩٦٤ .

٤. حريز اسماء ، نظام الخسائر المشتركة في القانون البحري الجزائري، اطروحة دكتوراه مقدمة لكلية الحقوق والعلوم السياسية - جامعة وهران ٢ محمد بن احمد ، الجزائر ، ٢٠١٦ .

٥. خالص نافع امين، التأمين على البضائع المنقولة بحراً ، رسالة ماجستير ، كلية القانون والسياسة، جامعة بغداد ، ١٩٨٣ .

٦. شيرين عبد حسن يعقوب، الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري، شيرين عبد حسن يعقوب، رسالة ماجستير، جامعة الشرق الاوسط ، ٢٠١٠ .

٧. الدكتور :صفاء نقي عبد نور العيساوي ، القوة القاهرة واثرها على عقود التجارة الدولية، دراسة مقارنة، اطروحة دكتوراه مقدمة الى مجلس كلية القانون - جامعة الموصل ، ٢٠٠٥ .

٨. مصطفى حسين، النظام القانوني لعقد النقل البحري، رسالة ماجستير مقدمة لكلية القانون والعلوم السياسية - قسم الحقوق - جامعة الطاهر مولاي / سعيدة ، ٢٠١٦ .

ثالثاً: القوانين

١. القانون التجارة البحري العثماني ١٨٦٣ .

٢. قانون التجارة العراقي النافذ رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٤

٣. القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ .

٤. قانون الموانئ والمرافئ العراقي رقم ٢١ لسنة ١٩٩٥ .

٥. قانون التجارة البحري المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ .

٦. القانون المدني المصري رقم ١٣١ لسنة ١٩٤٨ .

٧. القانون التجارة البحري الاردني رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢

٨. القانون المدني الفرنسي لسنة ١٨٠٤ .
٩. قانون التجارة البحري الانجليزي لسنة ١٩٠٦ .
١٠. رابعاً:الاتفاقيات الدولية:
١١. اتفاقية بروكسل للتصادم البحري لسنة ١٩١٠ .
١٢. اتفاقية المتعلقة بسندات الشحن ١٩٢٤ .
١٣. قواعد يورك وأنفرس الصادرة من الاتحاد الدولي للتأمين البحري لسنة ١٩٩٤ .

خامساً:الكتب الاجنبية

1. DE-MOU GUE ,les effects obligations,T.I.paris ,1986.
2. See:Mazeaud (H.L.J) lecon de droit civil obligation T.2,3eme ,paris,1966.
3. Rodiere (R) :traite general de droit maritime ,evenement de mer ,revue international en droit compare ,1972.
4. LEON V-j-lecons de droit les obligation –T.11-paris, 1991.
5. picon didier ,L, absence de faute du transporteur maritime de marchandises ,memoire master II de droit maritime et des transports ,unversite de droit ,d economie et des sciences d,Aix-marseille,france ,2005 .
6. PIERRE BONASSISES ,christian scapel ,traite de droit maritime ,LGDJ,2006, .

