

مكافأة الإنقاذ البحري ما بين الاستحقاق والاعفاء -دراسة مقارنة-

**Maritime Rescue Reward: Between Entitlement and Exemption
- Comparative study**



مناصف أمين^{1*}، لكحل مخلوف²

¹ مخبر النقل البحري والموانئ في الجزائر جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة، الجزائر،

a.menacef@univ-skikda.dz.

² مخبر النقل البحري والموانئ في الجزائر جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة، الجزائر،

m.lakhel@univ-skikda.dz.

تاريخ الإرسال: 2024/09/15 تاريخ القبول: 2024/10/24 تاريخ النشر: 2024/12/01

ملخص: تعتبر مكافأة الإنقاذ البحري عنصرا هام في حماية الأشخاص والبضائع، ولا ننسى أيضا حماية البيئة البحرية من التلوث، وكل هذا يتجسد في زرعها ثقافة الإنقاذ البحري في نفوس المنقذين من أجل تحصيلها من مقدمي خدمة الإنقاذ، وأيضا نشير الى دور اتفاقية بروكسل لسنة 1910 والاتفاقية الدولية للإنقاذ المبرمة سنة 1989 في توحيد النصوص القانونية المتعلقة بالإنقاذ البحري.

تستهدف الدراسة إبراز المقصود بمكافأة الإنقاذ البحري وتكييفها القانوني، وكذلك تسليط الضوء على شروط استحقاقها وحالات الاعفاء منها، لنخلص إلى التأكيد على ضرورة استحداث التعويض الخاص والصرامة في تجسيد فكرة الخطر حتى لا تكون محل اطماع المنقذين.

الكلمات المفتاحية: مكافأة الإنقاذ، الإنقاذ البحري، التعويض الخاص، فكرة الخطر، البيئة البحرية .

Abstract: The maritime rescue reward is a crucial element in protecting people and cargo, as well as safeguarding the marine environment from pollution. This is reflected in instilling a culture of maritime rescue among rescuers to ensure they obtain compensation from rescue service providers. Additionally, the role of the 1910 Brussels Convention and the 1989 International Convention on Salvage is highlighted in unifying the legal texts related to maritime rescue.

The study aims to clarify the concept of maritime rescue reward and its legal framework, as well as to shed light on the conditions for entitlement and cases of exemption. It concludes by emphasizing the need for introducing specific compensation and strict enforcement of the risk concept to prevent it from becoming a target for opportunistic rescuers.

Keywords: Rescue Reward, Maritime Rescue, Specific Compensation, Risk Concept, Marine Environment.

مقدمة:

أصبح العالم يعتمد بدرجة كبيرة على البحر، وخاصة في المعاملات التجارية البحرية التي أضحت مصدر التفاوت الاقتصادي بين الشعوب وتقدمها وازدهارها، ولا تغفل دور الجانب التكنولوجي في المجال البحري الذي ساهم بنسبة كبيرة في تطور الملاحة البحرية أيضا.

وعلى الرغم من كل هذا التطور تتعرض السفن البحرية أثناء قيامها برحلتها إلى العديد من المخاطر والتهديدات البحرية سواء بسبب تدخل العنصر البشري أو الطبيعة البحرية، التي تؤدي إلى هلاك الأشخاص والأموال ولهذا تم إيجاد نظام الإنقاذ البحري للحد من هذه الأخطار.

حيث تعرض المشرع الجزائري للإنقاذ البحري في الفصل الرابع بعنوان الحوادث البحرية، ضمن القسم الثالث، حيث نجده وضع مصطلح الإسعاف البحري بدل الإنقاذ، وبالرجوع الى نص المادة 332 من الأمر رقم 76-80 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976، يتضمن القانون البحري الجزائري نجده عرفه بأنه: (... كل نجدة للسفن البحرية الموجودة في حالة خطر أو الأموال الموجودة على متنها، وكذلك الخدمات التي لها نفس الطابع والمقدمة بين سفن البحر وبواخر الملاحة الداخلية بدون الأخذ في الاعتبار للمياه التي جرت فيها النجدة)¹.

وباعتبار أن الإنقاذ البحري التزاما قانونيا وفقا لما جاء في اتفاقية بروكسل 1910 واتفاقية لندن لسنة 1989، يتحمل الممتنعون عن تقديم خدمة الإنقاذ المسؤولية، فهو أيضا يشجعهم من خلال منحهم مكافأة جزافية جراء الإنقاذ الناجح.

وعليه تبرز أهمية هذا الموضوع في تبيان شروط استحقاق مكافأة الإنقاذ على ضوء الاتفاقيات الدولية والقانون الجزائري، وكذلك حالات الإعفاء من تقديمها، ومن خلال ما تقدم نطرح الإشكالية التالية: كيف نظمت الاتفاقيات الدولية والتشريع البحري الجزائري مكافأة الإنقاذ من حيث ضبط شروط استحقاقها وحالات الاعفاء منها؟ وينبثق عنها عدة تساؤلات وهي:

_ ما المقصود بمكافأة الإنقاذ البحري؟

_ ماهي شروط استحقاقها؟

_ ماهي حالات الاعفاء منها؟

¹ أنظر المادة 332 من الأمر رقم 76-80، مؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976، يتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية، العدد 29، بتاريخ الاحد 21 ربيع الثاني عام 1397 الموافق 10 ابريل سنة 1977، ص 516.

ولمعالجة هذه الإشكالية تم اتباع المنهج الوصفي من خلال التعرض إلى التعاريف والشروحات والمنهج التحليلي، من خلال توضيح المفاهيم، واستخدام التحليل في تفسير النصوص القانونية وتم الاعتماد على المنهج المقارن لغرض تبيان أوجه التشابه والاختلاف بين الاتفاقيات الدولية والقانون البحري الجزائري، وتم ذلك وفق الخطة المنهجية التالية:

المبحث الأول: مفهوم مكافأة الإنقاذ البحري وشروط استحقاقها

المبحث الثاني: الإعفاء من تقديم مكافأة الإنقاذ البحري

المبحث الأول:

مفهوم مكافأة الإنقاذ البحري وشروط استحقاقها

يمكن أن نعرف الإنقاذ البحري على أنه تقديم معونة من سفينة إلى سفينة طالبة النجدة، لأجل انقاذها من الخطر الذي يعترضها، مع منح مكافأة لمنقذ السفينة، وهذه الأخيرة يستلزم منا في البداية التعرض إلى المقصود بمصطلح مكافأة الإنقاذ، لمعرفة سبب التسمية ولما لم يطلق عليها أجر، وأيضا معرفة أساسها القانوني من خلال إمكانية تكييفها حسب أنظمة الشريعة العامة أو إلى المبادئ الخاصة بالقانون البحري، كذلك سيتم التعرض إلى الحالات التي تمكن مقدمي الخدمة من تحصيل المكافأة وهذا ما سيتم توضيحه في الآتي:

المطلب الأول: مفهوم مكافأة الإنقاذ البحري

نتعرض في هذا المطلب إلى المقصود بمكافأة الإنقاذ، وتبيان التفرقة بينها وبين الأجرة، وكذلك إلى تكييفها القانوني من خلال عرض العديد من الآراء وتحليلها.

الفرع الأول: تعريفها

عرفها الفقه على أنها الجعل الذي يمنح لمنقذ السفينة بعد نجاحه في انقاذها سواء كان الإنقاذ كلياً أو جزئياً، ودون وجود علاقة تعاقدية، وتعرف كذلك بأنها المبالغ التي تمنح لمن قدم خدمة المساعدة للسفينة، وانقاذها من خطر هلاكها، ويمكن تعريفها أيضاً الأموال أو البضائع التي تقدم لمنقذ السفينة أو حمولتها، التي تواجه خطر سواء في البحار أو المياه الإقليمية أو المحيطات.¹

¹حسان سعاد، الحوادث البحرية وفقاً للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية (التصادم والمساعدة والإنقاذ البحريين)، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، تخصص القانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، السنة الجامعية 2018/2019. ص: 390.

وبالرجوع إلى اتفاقية بروكسل لسنة 1910 واتفاقية لندن 1989 والقانون البحري الجزائري لم نجدهم وضعوا تعريف لها، لذا يمكن أن نعرفها على أنها تلك الأموال الجرافية التي تمنح للأشخاص القائمين بعملية الإنقاذ للسفينة، التي تواجه خطرا يهدد السفينة وحمولتها والأشخاص المتواجدين على متنها.

وتجدر الإشارة أن مكافأة الإنقاذ لا تعتبر أجرة للمنقذ نظير قيامه بخدمة الإنقاذ البحري، لأن هذه الأخيرة تتم وفق عقد والمبلغ المحدد، على عكس مكافأة الإنقاذ التي هي مبلغ يمنح لتغطية كافة الأضرار والخسائر التي يتعرض لها منفذ محاولة الإنقاذ، بشرط تحقيق نتيجة مفيدة وعدم توفر عقد بينهم.

الفرع الثاني: أساسها القانوني.

هناك خلاف كبير بين الفقه في وضع أساس قانوني لمكافأة الإنقاذ البحري، وهذا ما أدى إلى تعدد الآراء واختلافها حيث نجد من يسند أساسها القانوني إلى قواعد القانون المدني وآخرين سندها إلى القواعد الخاصة بالقانون البحري المبنية على فكرة التضامن بين رجال البحر وهذا ما سيتم توضيحه.

حيث نجد من اعتبر استحقاقها فضالة، وحجتهم أن مقدم خدمة الإنقاذ يشبه الفضولي في كون الأخير يقدم خدمة لمصلحة الغير ودون توفر عنصر الإلزام، لكن هذا الرأي تعرض للنقد، وأهمها كون الفضالة تقوم في حالة قيام بخدمة في غياب الشخص، على عكس عملية الإنقاذ تقدم للسفن المهدة بالخطر، وهناك أيضا فرق جوهري بينهم كون الفضولي له الحق في استرداد كل ما تحمله من خسائر وأضرار، أما منفذ الإنقاذ يسترد النفقات والتعويض عن الأضرار التي لحقت، ويضاف إلى ذلك أيضا مكافأة عادلة¹.

ونجد أيضا رأي يسند فكرة المكافأة إلى نظرية الإثراء بلا سبب، نظرا لكون أن الإثراء يقدم للسفينة طالبة النجدة والافتقار الذي يقع للسفينة مانحة المساعدة، لكن هذا الرأي أيضا لم يسلم من الانتقاد حيث نجد الفقيه Ripert اعتبر أن نظرية الإثراء بلا سبب فكرة حديثة، على عكس فكرة الإنقاذ البحري المتعارف عليها منذ القدم، وعليه يرى من غير المقبول تكييف نظام قديم على ضوء نظام حديث².

¹ منهج عبد القادر، مكافأة الإنقاذ على ضوء القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، مجلة وهران 2 محمد بن أحمد، المجلد 07، العدد 01، سنة 2021، ص: 283.

² منهج عبد القادر، المرجع السابق، ص: 283.

ويرى الأستاذ مصطفى كمال طه أن فكرة الإنقاذ البحري تعد نظاماً أصيلاً للقانون البحري، ولا يمكن أن تطبق عليه أحكام القانون المدني، وفكرة التضامن مصطلح متعارف عليه بين رجال البحر، وتلزمهم بتقديم المساعدة لمن تعرض للخطر، ولأجل تشجيعهم للقيام على الإنقاذ تقررت مكافأة مرتبطة بنجاح عملية الإنقاذ.¹

المطلب الثاني: شروط استحقاق مكافأة الإنقاذ البحري

ليس كل انقاذ بحري يستلزم تقديم مكافأة، بل هناك حالات تتطلب منحها كتحقيق نتيجة مفيدة من خلال نجاح عملية الإنقاذ وهناك عنصر مهم لاستحقاق المكافأة وهو خطريهدد السفينة المستغاثة.

الفرع الأول: تحقيق نتيجة مفيدة

باستقراء المادة الثانية² من المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحري الموقع عليها في 23 سبتمبر 1910 ببروكسل التي تم تعديلها ببروتوكول 27 مايو 1967، أن منح المكافأة مقترن بتحقيق نتيجة مفيدة، ونفس النهج سارت عليه اتفاقية لندن لسنة 1989 والقانون البحري الجزائري في نص المادة 336 التي نجدها نصت على أن كل اسعاف مثمر يستحق الحصول على المكافأة³. وبالرجوع إلى نص المادة 337⁴ نجد المشرع نص على عدم دفع مكافأة الإنقاذ في حالة إذا بقيت عملية الإنقاذ البحري دون جدوى.

وعليه فإن كل عملية انقاذ يترتب عنها انقاذ مثمر يستلزم منح مكافأة عادلة سواء كان الإنقاذ يخص الحمولة أو ثمن الرحلة، والعكس صحيح إذا حالت خدمة الإنقاذ دون تحقيق نتيجة مفيدة، فهنا لا تدفع المكافأة، ويصطلح عليه بالإنجليزية NO CURE NO PAY، وأيضا نستنتج أن المنفذ للإنقاذ ملزم بتحقيق النتيجة، ولكن هذه الأخيرة لا يقصد بها الإنقاذ الكامل، فيمكن أن يكون جزئياً وتقدم له المكافأة من خلال انقاذ الملحقات والبضائع حتى ولم يتم انقاذ السفينة⁵.

¹ مصطفى كمال طه، (القانون البحري - مقدمة - السفينة - أشخاص الملاحة البحرية - إيجار السفينة والنقل البحري - الحوادث البحرية - التأمين البحري)، دار المطبوعات الجامعية، دون طبعة، دون سنة، ص: 423.

² أنظر المادة الثانية من المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحري الموقع عليها في 23 سبتمبر 1910 ببروكسل.

³ أنظر المادة 336 من الأمر رقم 76-80، مؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976، يتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية، العدد 29، بتاريخ الاحد 21 ربيع الثاني عام 1397 الموافق 10 ابريل سنة 1977، ص: 516.

⁴ أنظر المادة 337 من الأمر نفسه، ص: 517.

⁵ بسعيد مراد، الإطار القانوني للمساعدة والإنقاذ البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد الثاني، سنة 2014، ص: 21.

وتجدر الإشارة أن القضاء والفقه الفرنسي فسروا معنى النتيجة المفيدة في تحقيق السلامة النسبية، وليس بالضرورة تحقيق السلامة المطلقة للسفينة، وعليه تتحقق النتيجة متى نجحت السفينة المنقذة في توفير الأمان، وتحسين وضع السفينة المهددة بالخطر، من خلال قيامها بأعمال أدت إلى ذلك، وعليه يستلزم توافر علاقة سببية بين النتيجة المفيدة، سواء كانت كلياً أو جزئياً وبين الخدمات التي قامت بها السفينة، والفائدة من تحديد العلاقة تكمن عندما نكون أمام حالة تعدد المنقذين، ومدى استحقاقهم لمكافأة الإنقاذ.¹

كما يمكن أن نشير أيضاً إلى توسيع المقصود بتحقيق النتيجة المفيدة من خلال ما جاء في اتفاقية لندن لعام 1989 إذ أقرت ما يسمى بالتعويض الخاص، والذي يتم استحقاقه بمجرد منع منفذي خدمة الإنقاذ حدوث تلوث بيئي، وعليه فإن هذا التعديل يحقق إيجابيتين: بالنسبة للفائدة الأولى تكمن في الحفاظ على البيئة البحرية، وأما الفائدة الثانية تكمن في تشجيع المنقذين على القيام بعمليات الإنقاذ.² ومن خلال استقراء نصوص القانون البحري الجزائري نجده لم ينص على فكرة التعويض الخاص، ولم يواكب ما جاء في اتفاقية لندن 1989.

الفرع الثاني: توافر عنصر الخطر.

يعد عنصر الخطر عنصراً جوهرياً في استحقاق المنقذين للمكافأة، وبمفهوم المخالفة إذا لم تتعرض السفينة للخطر فهنا نكون أمام طمع المنقذ ولا يستحقها، وعليه يستلزم توضيح المقصود بالخطر، وتبيان الشروط الواجب توافرها حتى نكون أمام خطر يهدد السفينة.

أولاً: تعريف الخطر.

تتعدد التعاريف لذا سندعرض أبرزها:

عرف على أنه: (حادث احتمالي غير محقق الوقوع ولا يتوقف تحقيقه على محض إرادة أحد الطرفين)³. وأيضاً من عرفه على أنه: (حادث لا يمنع القانون ضمانه، يحتمل تحققه مستقبلاً، سواء في ذاته أو في وقت غير ملائم ويكون غير متعلق بإرادة أحد الطرفين أو صاحب مصلحة فيه)⁴.

¹ حسان سعاد، مرجع سابق، ص: 392.

² منهوج عبد القادر، مرجع سابق، ص: 287.

³ صدام عبد الحسين رميش، الخطر الموجب للإنقاذ والمساعدة البحرية (دراسة مقارنة في ضوء بعض القوانين العربية والاتفاقيات الدولية)، مجلة ميسان للدراسات القانونية المقارنة، كلية العلوم السياسية، جامعة ميسان، العراق، المجلد 01 العدد الثامن، دون سنة، ص: 247.

⁴ صدام عبد الحسين رميش، المرجع السابق، ص: 248.

وبالتالي يمكن تعريفه على أنه: حادث غير متوقع حدوثه أي فجائي يؤدي إلى هلاك الحمولة والأشخاص المتواجدين على متن السفينة.

ثانيا: شروطه

(أ) أن يكون الخطر جديا

ويقصد به أن تقع السفينة طالبة النجدة في خطر جدي وحقيقي وهو الذي يعد نتيجة حتمية لوضع السفينة التي تحتاج المساعدة والإنقاذ، وعليه لا يؤخذ بالخطر المفترض أو المتوهم¹.

(ب) أن يكون الخطر متوقعا وممكنا

نكون بصدد خطر متوقعا وممكنا في حالة توقع الشخص لأسباب منطقية، تدل على أن الوضع يتفاقم، وأنه يعرض السفينة للهلاك إذا لم يتم انقاذها، وبالتالي فالخطر الذي نجت منه السفينة يعد خطرا حالا، ومثال على ذلك السفينة التي جنحت في بحر هادئ هنا لا يعتبر خطرا يستلزم المساعدة البحرية أما في حالة حذرت الأرصاد الجوية من عاصفة هنا نكون أمام خطرا متوقعا². وهناك شروط أخرى تتمثل في: يجب أن يكون الخطر يهدد السفينة، ونضيف أيضا أن يكون الخطر فادح وجسيم وأيضا تتوفر علاقة سببية بين الفعل الناشئ أثناء الرحلة البحرية، والضرر الذي لحق السفينة.

الفرع الثالث: حالة الإسعاف بين سفينتين تابعة لشخص نفسه

باستقراء نص المادة 341 قانون بحري أن مكافأة الإنقاذ لا تستحق في حالة لو حصل اسعاف بين سفن مملوكة لنفس الشخص، ولكن بالتمعن في نص المادة باللغة الفرنسية، التي نصت على أن المكافأة تستحق إذا وقع الإسعاف بين سفن تابعة للشخص نفسه، وبالتالي كلمة (لا) في البداية كانت مجرد خطأ عند ترجمة النص التشريعي³.

وهذا ما يوضحه المرسوم الرئاسي رقم 385/11 المتعلق بانضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية للإنقاذ لسنة 1989 في الباب الثالث تحت عنوان حقوق المنقذين في المادة 12 تحت عنوان شروط المكافأة في الفقرة الثالثة منه التي جاءت كالتالي: (ينطبق هذا الباب حتى لو كانت السفينة التي تتولى عمليات الإنقاذ تعودان لنفس المالك)⁴.

¹ صدام عبد الحسين زميش، المرجع نفسه، ص 249.

² صدام عبد الحسين زميش، المرجع نفسه، ص 250.

³ دريسي أمينة، شروط الإنقاذ البحري على ضوء أحكام القانون البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل،

كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد الرابع، دون سنة، ص ص: 68-69.

⁴ أنظر المادة 12 من المرسوم الرئاسي رقم 385/11 المؤرخ في 23 نوفمبر 2011 المتضمن انضمام الجزائر الى الاتفاقية

الدولية للإنقاذ لسنة 1989، الجريدة الرسمية، عدد 64، ص: 6.

المبحث الثاني:

الاعفاء من تقديم مكافأة الإنقاذ البحري

تبرز أهمية مكافأة الإنقاذ البحري في تشجيع المنقذين على تقديم يد المساعدة، ولكن هناك حالات تعفى السفن المعرضة للخطر من تقديمها، كحالة وجود علاقة تعاقدية بينهم، مثل عقد القطر البحري وعقد الارشاد، ونجد أيضا مساعدة الأشخاص الذي يعد التزاما دون مقابل، وكذلك نجد حالة رفض طاقم السفينة لعملية الإنقاذ رفضا صريحا وعقلانيا، وأيضا حالة تسبب السفينة المنقذة في خطأ واهمال، وهذا ما سيتم توضيحه.

المطلب الأول: حالة وجود علاقة تعاقدية سابقة

نتعرض في هذا المطلب الى حالتين: حالة إذا تم الإنقاذ وهناك عقد قطر بحري مبرم، والحالة الثانية إذا تم الإنقاذ وهناك عقد ارشاد، وكلا الحالتين سنفصل هل هناك عفوتام من منح المكافأة أم لا؟

الفرع الأول: حالة وجود عقد القطر

للمبحث حول الإنقاذ الناشئ عن عقد القطر يستلزم في البداية التعرض لتعريف عقد القطر البحري، ثم التعرض إلى مصير الإنقاذ الناشئ عنه.

أولا: تعريف عقد القطر

يمكن تعريف عقد القطر على أنه من العقود الرضائية التي لا تستلزم شكلا معيناً وخصوصاً لغرض انعقاده، بالرغم من وجود عدة نماذج وأشكال مكتوبة تحتوي على شروط خاصة، مثل: شروط الانعقاد وكذلك المسؤولية المترتبة عنه، ويعتبر أيضاً من بين العقود التبادلية لأنها تفرض التزامات على الجانبين وعليه تلتزم القاطرة بجر المقطورة، وهذه الأخيرة تدفع بدل مقابل الخدمة أو ما يعبر عنها بالمكافأة المحددة في عقد القطر¹.

ثانياً: الإنقاذ الناشئ عن عقد القطر

باستقراء المادة 4 من اتفاقية بروكسل 1910، والمادة 17 من اتفاقية لندن 1989، نستخلص أن لتطبيق هذه النصوص القانونية يستلزم أن يهدد السفينة خطر ناتج عن احداث لم تكن محل اعتبار المتعاقدين، وبالتالي يستحقون أجره خدمة القطر فقط دون مكافأة الإنقاذ، أما في حالة قيامهم بجهود إضافية لا

¹ سماعيل فاطمة، قطر المنصات النفطية البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، العدد الرابع، دون سنة، ص:213.

تدخل ضمن نطاق عقد القطر، ومثال على ذلك حدوث عطل اضطراري أو نشوب حريق يعرض السفينة للخطر، فهنا من حق السفينة القاطرة استحقاق المكافأة.¹

وهذا ما تبناه المشرع الجزائري في نص المادة 339² من القانون البحري الجزائري على أن السفينة القاطرة لا تستحق المكافأة مقابل تقديم خدمة للسفينة المقطورة باستثناء حالة قيام القاطرة بخدمات استثنائية تخرج عن العقد المبرم بينهم.

الفرع الثاني: حالة وجود عقد الارشاد

أولاً: تعريف عقد الارشاد

إن نظام الارشاد يعد من أقدم الأنظمة البحرية، وعليه يمكن أن نعرف المرشد على أنه تابع مؤقت للمجهز في القيام بقيادة السفينة داخل وخارج الموانئ والقنوات، وهذا النظام اجباري في غالبية الدول، ومنظم في شكل هيئات تشرف عليها الإدارة.³

وعرفه المشرع الجزائري في المادة 171 على أنه (المساعدة التي تقدم إلى الربانة من قبل مستخدم الديوان الوطني للموانئ المرخص له من قبل الدولة، لقيادة السفن عند الدخول إلى الموانئ والفرض والمياه الداخلية والخروج منها)⁴، وبالرجوع للمادة 172⁵ نستنتج ان الارشاد اجباري سواء للسفن الجزائرية أو الأجنبية.

ثانياً: الإنقاذ الناشئ عن عقد الارشاد

بالرجوع إلى المشرع الجزائري بالنسبة للخدمات الاستثنائية التي يقوم بها المرشد للسفينة المرشدة، والتي لا تدخل في نطاق تنفيذ عقد الارشاد لم يتطرق ويتعرض لها، وبالتالي نطبق نفس الحل السابق على المرشد أيضاً في عدم استحقاقه المكافأة نظير الخدمات التي يمنحها أثناء تنفيذ العقد، لأن

1 حسان سعاد، مرجع سابق، ص: 401 .

² أنظر المادة 339 من الأمر رقم 76-80، مؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976، يتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية، العدد 29، بتاريخ الاحد 21 ربيع الثاني عام 1397 الموافق 10 ابريل سنة 1977، ص 516.

³ علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، سنة 1975، ص: 111.

⁴ أنظر المادة 171 من الأمر رقم 76-80، مؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976، يتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية، العدد 29، بتاريخ الاحد 21 ربيع الثاني عام 1397 الموافق 10 ابريل سنة 1977، ص 506.

⁵ أنظر المادة 172 من الأمر نفسه ص: 506.

من ضمن نطاق وظيفته، أما في حالة حدوث خطر حقيقي يهدد السفينة المرشدة، وأدى ذلك إلى قيام المرشد بخدمات استثنائية تخرج عن مجاله، فهنا تعد خدمة انقاذ ويحصل على المكافأة.¹

وباستقراء نص المادة 176 فقرة 2 قانون بحري جزائري نستخلص أن ليس للمرشد الحق في المطالبة بالمكافأة بالرغم من قيامه بخدمات وجهود تخرج عن نطاق تنفيذ العقد، وهنا يمكن القول أن المشرع حسن ما عمل، لأن دور المرشد يتبلور في ابعاد الخطر عن السفينة عند دخولها للميناء، وبالتالي لا يعد انقاذا للخدمات الاستثنائية التي قام بها.²

المطلب الثاني: حالات أخرى للإعفاء من المكافأة

ونجد هناك حالات أخرى للإعفاء من استحقاق المكافأة، تتمثل في مساعدة الأشخاص ورفض السفينة للإنقاذ ووقوع خطأ بسبب السفينة المنقذة.

الفرع الأول: مساعدة الأشخاص

باستقراء نص المادة 09³ من معاهدة بروكسل لسنة 1910 والمعدلة ببروتوكول 27 مايو 1967، نلاحظ أنها في الفقرة الأولى قضت أن المنقذ لا يستحق أي أجر نظير إنقاذه الأرواح البشرية، ولكن بالرجوع إلى الفقرة الثانية من نفس المادة أجازت لمنقذي الأشخاص الحصول على حصة عادلة في الأجر الذي يمنح لمنقذي الحمولة، لكن بشرط أن يكون تدخلهم في المساعدة بمناسبة الحادث.

وسار المشرع الجزائري على نفس النهج، من خلال استقراء نص المادة 342⁴ من قانون البحري الجزائري على عدم استحقاق مكافأة مقابل انقاذ حياة الأشخاص كما نصت الفقرة الثانية على استثناء على أن الأشخاص المنقذين للأرواح البشرية بمناسبة حدوث نفس الأخطار يستحقون حصة عادلة من المكافأة التي تقدم للأفراد القائمين بخدمة انقاذ السفينة وتوابعها.

¹ حسان سعاد، مرجع سابق، ص: 403.

² حسان سعاد، المرجع نفسه، ص: 403.

³ أنظر المادة 9 من الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحري الموقع عليها في 23 سبتمبر 1910 ببروكسل.

⁴ أنظر المادة 342 من الامر السابق ذكره، ص: 516.

وعليه يمكن القول أن انقاذ حياة البشر لا تتطلب مكافأة أو أجر لأن هذا يعد من باب الأخلاق والإنسانية، ولكن بشرط عدم تعريض الشخص المنقذ نفسه والسفينة للخطر، وهذا ما نصت عليه اتفاقية بروكسل في المادة 11¹، وكذلك نص المادة 98² فقرة الأولى من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

الفرع الثاني: رفض السفينة المتضررة للمساعدة

يقصد برفض السفينة المعرضة للخطر الإنقاذ من طرف المنقذين أن لها السلطة التقديرية في طلب المساعدة أم لا، وبالتالي هنا لا يستحق مقدمي خدمة الإنقاذ المكافأة، وهذا راجع إلى معرفة الربان وطاقم السفينة المتضررة نوعية الخطر وإمكانية تجاوزه دون تدخل خارجي.

وباستقراء نص المادة 303³ من معاهدة بروكسل نجدها تعفي السفينة المنكوبة أو بالأحرى السفينة المهددة بالخطر من منح أجر للأشخاص المساهمين في عملية الإنقاذ، لكن بشرط أن يكون الرفض صريحا ومعقولا وبالرجوع إلى المشرع الجزائري، نجده واكب ما جاء في اتفاقية بروكسل ولندن من خلال الرجوع الى نص المادة 338⁴ قانون بحري جزائري (ليس لطاقم ومسافري السفينة التي أنجحت الحق في مكافأة وكذلك الأشخاص الذين شاركوا في عمليات الإنقاذ بالرغم من الحظر الصريح والمعقول للسفينة التي أنجحت).

وعليه يمكن القول بمفهوم المخالفة أنه إذا كان الرفض غير مبرر وغير معقول من ربان وطاقم السفينة الرافضة للإنقاذ، وقام مقدمي خدمة المساعدة بالإنقاذ هنا يتم منح المكافأة.

الفرع الثالث: حدوث خطأ من السفينة المنقذة

يقصد به إذا حدث خطأ أو إهمال تسببت فيه السفينة المنقذة وعرضت السفينة المستغاثة للأخطار، هنا يمكن الإعفاء الجزئي أو الكلي من مكافأة الإنقاذ.

1 أنظر المادة 11 من الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحري الموقع عليها في 23 سبتمبر 1910 ببروكسل.

2 أنظر المادة 98 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

3 أنظر المادة 03 من الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحري الموقع عليها في 23 سبتمبر 1910 ببروكسل.

4 المادة 338 من الامر السابق ذكره، ص: 516.

وهذا ما أقرته اتفاقية بروكسل ولندن، وانتهج المشرع الجزائري نفس المسلك في المادة 347¹ على إمكانية تخفيضها أو الغائها من طرف المحكمة إذ اتضح أن المنقذين قاموا بأخطاء جعلت من الإسعاف ضروري أو قيامهم بأعمال تدليسيه.

ويمكن الإشارة على وجود حالة أخرى للإعفاء من استحقاق مكافأة الإنقاذ هي خدمة الإرسالات البريدية مهما كانت نوعها والتي نص عليها المشرع الجزائري في المادة 340² قانون بحري.

خاتمة:

وعليه نستخلص أن لمكافأة الإنقاذ دورا كبيرا يكمن في تحسين عمليات الإنقاذ وتحفيز الأشخاص لتقديم يد العون لمن يحتاجها، لذا عملت الاتفاقيات الدولية والقوانين التشريعية في تنظيمها وتجدر الإشارة أننا ركزنا في دراستنا على استحقاق مكافأة الإنقاذ من خلال التعرض إلى الحالات التي تستحق تقديمها والحالات التي تعفي من منحها وتم تحصيل عدة نتائج ومقترحات أهمها:

النتائج:

- واكب المشرع الجزائري معظم نصوص اتفاقية بروكسل 1910 واتفاقية لندن 1989 من خلال ما جاء في الأمر رقم 76-80، الموافق 23 أكتوبر سنة 1976، يتضمن القانون البحري.
- اتساع فكرة تحقق نتيجة مفيدة وخاصة حسب ما نصت عليه اتفاقية لندن باستحداث ما يسمى بالتعويض الخاص للمنقذين الذين نجحوا في منع حدوث تلوث بيئي.
- يعد عنصر الخطر عنصرا ضروريا لاستحقاق مكافأة الإنقاذ البحري.
- لا تدفع مكافأة الإنقاذ البحري للأشخاص التي يربطهم عقد قطر أو إرشاد إلا إذا قاموا بأعمال استثنائية تخرج عن نطاق العقد المبرم بينهم.

التوصيات:

- يستلزم على المشرع مراجعة الخطأ المتواجد في المادة 341 وحذف كلمة (لا) حتى تتناسق مع الاتفاقيات الدولية والمرسوم الرئاسي 385/11.
- على المشرع مواكبة ما جاء في اتفاقية لندن 1989 باستحداث التعويض الخاص من أجل حماية البيئة من التلوث الذي يعد من مشاكل الوقت الحالي.

¹ أنظر المادة 347 من الأمر نفسه، ص: 517.

² أنظر المادة 340 من الأمر نفسه، ص: 516.

- إن فكرة الخطر مفهوم واسعة لذا يستلزم على المشرع الصرامة في ضبط شروطه بدقة حتى لا تمنح مكافأة الإنقاذ البحري لغير مستحقها.
- ينبغي تزويد السفن بأحدث تكنولوجيا من أجل الوصول في أقرب وقت للسفينة المنكوبة.

قائمة المصادر والمراجع:

الاتفاقيات الدولية:

_ الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحري الموقع عليها في 23 سبتمبر 1910 ببروكسل.

_ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

القوانين:

_ الأمر رقم 76-80، مؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976، يتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية، العدد 29، بتاريخ الأحد 21 ربيع الثاني عام 1397 الموافق 10 ابريل سنة 1977.

_ المرسوم الرئاسي رقم 385/11 المؤرخ في 23 نوفمبر 2011 المتضمن انضمام الجزائر الى الاتفاقية الدولية للإنقاذ لسنة 1989، الجريدة الرسمية، العدد 64.

الكتب:

_ مصطفى كمال طه، (القانون البحري _ مقدمة _ السفينة _ أشخاص الملاحة البحرية _ ايجار السفينة والنقل البحري _ الحوادث البحرية _ التأمين البحري)، دار المطبوعات الجامعية، دون طبعة، دون سنة

_ علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، سنة 1975.

الأطروحات:

_ حسان سعاد، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية (التصادم والمساعدة والإنقاذ البحريين)، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، تخصص القانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، السنة الجامعية 2018/2019.

المقالات:

_ منهوج عبد القادر، مكافأة الإنقاذ على ضوء القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، مجلة وهران 2 محمد بن أحمد، المجلد 07، العدد 01، سنة 2021.

_ بسعيد مراد، الإطار القانوني للمساعدة والإنقاذ البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد الثاني، سنة 2014.

_ صدام عبد الحسين رميش، الخطر الموجب للإنقاذ والمساعدة البحرية (دراسة مقارنة في ضوء بعض القوانين العربية والاتفاقيات الدولية)، مجلة ميسان للدراسات القانونية المقارنة، كلية العلوم السياسية، جامعة ميسان، العراق، المجلد 01 العدد الثامن، دون سنة.

_ دريسي أمينة، شروط الإنقاذ البحري على ضوء أحكام القانون البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل،
كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد الرابع، دون سنة.