

شروط الإنقاذ البحري على ضوء أحكام القانون البحري

درسي أمينة (*)

مقدمة :

يعرف المشرع الإنقاذ بأنه كل نجدة تقدم للسفن البحرية الموجودة في حالة الخطر أو للأموال الموجودة على متنها⁽¹⁾، فالإنقاذ البحري⁽²⁾ هو تقديم يد المساعدة أو العون لكل شخص أو مال موجود في البحر ومعرض للخطر ومساعدته على تجاوز محتته، كما أن تقديم يد المساعدة لسفينة بحرية معرضة لخطر الضياع يعد إنقاذاً.⁽³⁾ إذن يستقر الرأي على تعريف الإنقاذ بأنه ذلك العون الذي يقدم لسفينة معرضة للخطر من أجل إنقاذ ما عليها من أشخاص أو أموال.

ويلاحظ أنه، في القديم كان يتم التمييز بين المساعدة حيث لا تزال السفينة مهددة بالخطر، وبين الإنقاذ حيث يكون الخطر البحري قد استغرق أثره و لحق على إثره ضرر بالسفينة. وإن كان هناك جانب فقهي لا زال يتمسك بهذه الفكرة⁽⁴⁾، إلا أنه وفي ظل القوانين المعاصرة لم يعد هناك أدنى تمييز بين الفرضين، إذ أصبح استعمال المصطلحين على أنهما مترادفين و من ذلك القانون الفرنسي و الانجليزي⁽⁵⁾، ويمكن الإشارة لموقف التشريع الجزائري الذي يستعمل تارة عبارة الإنقاذ، وتارة عبارة المساعدة، وأحيانا أخرى عبارة الإسعاف⁽⁶⁾، وهو نفس ما ذهب إليه المشرعين المصري واللبناني⁽⁷⁾. وهو

1 أستاذة محاضرة رتبة -ب- كلية الحقوق والعلوم السياسية -جامعة جيلالي ليابس- سيدي بلعباس- أنظر المادة 332 من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري الجديدة الرسمية 10 أبريل 1976، العدد 29 الصفحة 496.
2 يتميز الإنقاذ البحري عن العون المدني، فالإنقاذ على اليابسة هو في أصله عمل تطوعي يترك لتقدير الفرد ولا يسأل إذا أنصرف عنه، أما في الحقوق البحرية فيعدّ الإنقاذ عملاً إلزامياً إذا توافرت بعض الشروط ويسأل الزئان إذا امتنع عنه، كما أن الإنقاذ في اليابسة هو عمل مجاني أما في البحر فهو عمل مأجور، للمزيد من التفاصيل أنظر في هذا الصدد هـ. فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، 1975-1976، الصفحة 263 و264.

3 V. J. WAROT, Assistance maritime, Encyc. D, Droit pénal, T.1, 1972, P.2.

4 أنظر هـ. فرعون، المرجع السابق، الصفحة 263.

5 أنظر حمد الله محمد حمد الله، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008، الفقرة 511، الصفحة 505.

6 أنظر المادة 332 ق. ب. وما بعدها، والفقرة الثانية من المادة 775 والمادة 803 (ي) ق. ب.

7 أنظر المادة 245 ق. ت. ب. م. التي تنص على أنه: «كل عمل إسعاف أو إنقاذ تقوم به سفينة خدمة لسفينة أخرى تكون في خطر وللأشياء الموجودة على متن هذه السفينة ولأجرتها، وأجرة نقل ركابها حتى في حالة ترك بخارتها لها...» و المادة 248 ق. ت. ب. ل. التي جاءت بنفس الصياغة.

الموقف الذي أيده جانب من الفقه اعتبر بأن لعباقي المساعدة والإنقاذ نفس المعنى⁽¹⁾. في حين يرى البعض الآخر أن لفظ الإنقاذ هو مدلول حصيلة العملية التي تبدأ دائما بمساعدة و تنتهي بإنقاذ فالمساعدة وسيلة و الإنقاذ نتيجة فتعريف الأشياء بنتائجها خير من تعريفها بالوسائل التي تؤدي إليها⁽²⁾.

و يؤكد البعض الآخر أن معاهدة بروكسل الخاصة بالمساعدة والإنقاذ والمبرمة في 23 سبتمبر 1910 و التي تبنت أحكامها الاتفاقية الدولية للإنقاذ المبرمة سنة 1989⁽³⁾ نصت صراحة على إلغاء هذه التفرقة عندما أكدت في مادتها الأولى على تطبيق أحكامها على المساعدة والإنقاذ⁽⁴⁾.

إن الإنقاذ البحري هو أي عمل أو نشاط متخذ لمساعدة سفينة أو أية أموال أخرى في خطر في المياه الملاحية أو في أية مياه أخرى مهما كانت⁽⁵⁾، فالإنقاذ يمكن أن يشمل إنقاذ الأشخاص، أو إنقاذ الأموال و الأصل أن عبارة إنقاذ الأشخاص لا تثير أي إشكال إذ يراد بها تقديم يد العون لكل إنسان أو بشر معرض لخطر الموت و بحاجة ماسة للمساعدة من أجل النجاة. أما عبارة إنقاذ الأموال فهي التي يجب تحديد المقصود بها، فالأموال تمثل كل حق مالي⁽⁶⁾. و لقد عرفت الاتفاقية الدولية للإنقاذ المبرمة سنة 1989 بأنها أية ممتلكات غير متصلة بصفة دائمة ومتعمدة بالساحل وتشمل النولون المههد⁽⁷⁾.

و يقصد بالسفينة البحرية كل مركب أو مركبة أو أية منشأة قابلة للملاحة⁽⁸⁾، ويعرفها القانون البحري بأنها كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة، وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى مخصصة لمثل هذه الملاحة⁽⁹⁾.

ويلاحظ أن الإنقاذ البحري ينصرف وفقا للمادة 332 من القانون البحري إلى السفن البحرية أو

1v. R. RODIERE, Traité générale de droit maritime, T.2, Affrètements et transports : contrat de transport des marchandises, Dalloz, 1967, n°.651, P.388.

2 انظر حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، الفقرة 511، الصفحة 505 و 506.

3 و لقد صادقت الجزائر على الاتفاقية الدولية للإنقاذ المبرمة بتاريخ 1989 بموجب المرسوم الرئاسي رقم 11-385 المؤرخ في 27 ذي الحجة عام 1432 الموافق ل 23 نوفمبر 2011، المتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية الدولية للإنقاذ لسنة 1989، التي حررت بلندن في 28 ابريل 1989، الجريدة الرسمية المؤرخة في 27 نوفمبر 2011، العدد 64، الصفحة 4.

4 أنظر أ. محمد حسين، الحوادث البحرية، التصادم والإنقاذ، منشأة المعارف، 1997، الفقرة 128، الصفحة 100.

5 المادة الأولى (أ) من الاتفاقية الدولية للإنقاذ المبرمة بتاريخ 1989.

6 ف. زواوي، المدخل للعلوم القانونية: نظرية الحق، المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية، 1997، الصفحة 123.

7 المادة الأولى (ب) من الاتفاقية الدولية للإنقاذ المبرمة بتاريخ 1989.

8 المادة الأولى (ب) من الاتفاقية الدولية للإنقاذ المبرمة بتاريخ 1989، وعلى سبيل المقارنة تعترف معاهدة بروكسل لسندات الشحن المبرمة في 25 أوت 1924 السفينة البحرية في مادتها الأولى (د) بأنها: «كل مركب مستعمل في نقل البضائع بحرا».

9 أنظر المادة 13 ق. ب.

للأموال الموجودة على متنها ويستخلص من ذلك بأنه يندرج تحت عبارة إنقاذ الأموال المنصوص عليها قانونا إنقاذ السفن البحرية وما عليها من أموال.

ويستخلص مما تقدم أن تعريف الإنقاذ البحري الذي ورد بالاتفاقية الدولية للإنقاذ المبرمة سنة 1989 جاء أوسع من التعريف الذي أعلن عنه المشرع في القانون البحري.

إن للإنقاذ البحري أهمية كبيرة نظرا لما يترتب على الحوادث البحرية من أضرار جسيمة في الأرواح و الأموال ومثلا ففي سنة 1952 و طبقا لإحصائيات هيئة اللويدز فقد غرقت 225 سفينة اختفت من بينها عشر سفن دون أن تترك أثرا، و في يونيو سنة 1931 غرقت السفينة سان فيليير و غرق معها 400 شخص في دقائق، كما نتج عن حادث غرق السفينة لامور يسيير سنة 1941 غرق 142 شخص⁽¹⁾.

إشكالية البحث:

يرتبط بموضوع الإنقاذ البحري وجوب تحديد شروطه المتمثلة في: 1- يجب تقديم نجدة أو معونة، 2- تقديم النجدة أو المعونة بين السفن البحرية أو بينها وبين بواخر الملاحة الداخلية، 3- تقديم المعونة لسفينة معرضة للخطر، 4- الشرط المتعلق بالمكان الذي يتم فيه الإنقاذ . إن الإجابة على هذه الإشكالية يكون بإتباع المنهجين الوصفي و التحليلي.

خطة البحث:

الفرع الأول : يجب تقديم نجدة أو معونة.

أولا : الإنقاذ البحري هو نجدة أو معونة.

ثانيا: الإنقاذ البحري هو عون يرتبه التزام قانوني بالنسبة لإنقاذ الأشخاص و التزام عقدي بالنسبة لإنقاذ الأموال.

الفرع الثاني : تقديم المعونة بين السفن البحرية أو بينها وبين بواخر الملاحة الداخلية.

أولا : تقديم المعونة للسفن أو لبواخر الملاحة الداخلية وما عليها من أموال وأشخاص.
ثانيا: المعونة المقدمة للسفن الشقيقة.

الفرع الثالث : تقديم المعونة لسفينة معرضة للخطر.

1 أنظر محمود سمير الشرقاوي و محمد القليوبي ، القانون البحري، دار النهضة العربية، 2008، الفقرة 618، الصفحة 618، Et v. aussi JULIEN LE CLERE, L assistance aux navires et le sauvetage des épaves, Paris, 1954, p. 95.

أولا: يشترط في الخطر أن يكون جديا، حالا أو محتمل الوقوع.

ثانيا: الخطر هو معيار تمييز الإنقاذ البحري عن القطر.

الفرع الرابع: المكان الذي يتم فيه الإنقاذ

الفرع الأول: يجب تقديم نجدة أو معونة.

يتحقق الإنقاذ البحري بتقديم نجدة أو معونة للسفن التي تواجه خطرا بحريا، كما يعد الإنقاذ خدمة تقدمها سفينة لسفينة أخرى بسبب الظروف الخاصة التي تواجهها وهي بذلك تنفذ التزام قانوني بالنسبة لإنقاذ الأشخاص و التزام عقدي بالنسبة لإنقاذ الأموال.

أولا: الإنقاذ البحري هو نجدة أو معونة.

يعرف الإنقاذ البحري بأنه كل نجدة تقدم للسفن البحرية بسبب الخطر المحدق بها⁽¹⁾ ولم يحدد القانون أنواعا معينة من العون، ولذلك فإن أي خدمة تقدم للسفينة التي تعترضها ظروف استثنائية تعد إنقاذاً إذ لولا هذه الظروف لتم اعتبارها أعمال عادية وليست أعمال إنقاذ.

ولقد استقر الأمر على أن الإنقاذ البحري هو ذلك العون أو النجدة المقدمة لسفينة معرضة للخطر⁽²⁾، والسؤال المطروح ما هو المقصود بالعون أو النجدة؟.

في الواقع ليس هناك إجماع في الرأي حول مدلول العون، إذ يميز البعض بين المساعدة المادية ASSISTANCE MATERIELLE، والمساعدة الذهنية أو المعنوية ASSISTANCE INTELLECTUELLE OU MORALE⁽³⁾.

فالمساعدة المادية: هي أن تقوم السفينة المنقّدة بعمل مادي من أجل مساعدة السفينة المعرضة للخطر على تجاوز أزمته، ومثال ذلك صعود أشخاص على ظهر السفينة التي تواجه خطر الهلاك من أجل تسهيل عملية جرها، أو تمكين السفينة المنقّدة من الحصول على عدد من الضباط والبحارة يتولون مساعدتها على مواصلة ملاحظتها إذا كانت الأزمة التي تعرضت لها جعلتها في حاجة لليد العاملة من أجل متابعة رحلتها.⁽⁴⁾

1 أنظر المادة الأولى (أ) من الاتفاقية الدولية للإنقاذ المبرمة بتاريخ 1989 و المادة 332 ق. ب.

2 أنظر هـ. فرعون، المرجع السابق، الصفحة 263 و 264، وهـ. دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، 2004، الصفحة 332.

3 V. M. DE JUGLART par M. DE JUGLART et J. VILLENEAU, Répertoire méthodique et pratique de l'assistance en mer, T. 1, L.G.D.J., éd. 1962, pp. 107 et s.

4 Ibid

أما المساعدة الذهنية أو المعنوية : فلا يظهر العمل المادي فيها، إذ أن الأمر ينصرف فقط لتقديم نصائح وإرشادات ولكن دون أن ترقى هذه الأخيرة إلى درجة تقديم عمل مادي. ويعد من قبيل المساعدة الذهنية حراسة السفينة التي تواجه المصاعب، أو البقاء بجانبها لمؤازرتها، أو كذلك الصعود على متن السفينة التي توشك على الغرق وإسداء النصح للربان مما يجنبها الهلاك⁽¹⁾.

ويرى البعض بأن مجرد إسداء النصح والإرشاد يعتبر عونا يبرر طلب مكافأة الإسعاف مادام أن السفينة التي حصلت على المعلومات قد إستفادت منها للتخلص من حالة الخطر، كتقديم المعلومات لسفينة ضالة فقدت القدرة على الاتصال اللاسلكي وأصبحت مهددة بالهلاك في عرض البحر⁽²⁾. وهو ذات ما أكدته البعض الآخر الذي قرر أن الإنقاذ يتحقق بعمل مادي أو بتقديم معلومات ورتب على ذلك أن المساعدة الذهنية تعد إنقاذاً⁽³⁾.

في حين رفض جانب من الفقه هذا الموقف وأكد أن المعونة لا تعتبر عملية إسعاف أو إنقاذ إذا اقتصر على مجرد إسداء النصح والإرشاد ولم يرافقها جهد أو عمل مادي. فمجرد تقديم المعلومات لسفينة ضالة عن مكانها بالتلغراف اللاسلكي أو كذلك إلقاء الحبال إليها من البر لا يعد عونا. ويعد من قبيل العمل المادي إطفاء حريق شب في السفينة التي قدمت لها يد المساعدة أو حمل بضائع السفينة المنكوبة لتخفيف حمولتها وتعويمها⁽⁴⁾.

وقد سابر القضاء الفرنسي الاتجاه الفقهي الأول، وأقر بأنه يمكن للمساعدة الذهنية أن تمثل إنقاذاً شأنها في ذلك شأن المساعدة المادية⁽⁵⁾.

و يلاحظ أن، الاتفاقية الدولية للإنقاذ المبرمة سنة 1989 نصت صراحة أن الإنقاذ البحري يتم من

1 Ibid.

2 أنظر هـ. فرعون، المرجع السابق، الصفحة 265، وأنظر أيضاً ع. البارودي، مبادئ القانون البحري، السفينة، ملكيتها، ونظامها القانوني الخاص، أشخاص الرحلة البحرية: النقل البحري، والبيوع البحرية، الدائنون الممتازون والمرتهنون، الحوادث البحرية، التصادم، الإنقاذ، الخسارات العمومية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1983، الفقرة 240، الصفحة 287: «... إذ يكفي أن يكون العمل الذي قامت به (السفينة المنقذة) قد أنقذها (السفينة المنقذة) من حالة الخطر فعلاً، ومن ثم يعد من قبيل الإنقاذ تقديم المعلومات إذا كانت السفينة الضالة قد فقدت القدرة على الإتصال اللاسلكي بحيث أصبحت في خطر الهلاك الجدي في عرض البحر...».

3 أنظر أ. محمد حسين، الحوادث البحرية، الإنقاذ والتصادم، المرجع السابق، الفقرة 146، الصفحة 116.

4 أنظر م. كمال طه، القانون البحري، مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري، الدار الجامعية، 1993، الفقرة 494، الصفحة 387. وم. كمال طه، القانون البحري، مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري، الدار الجامعية، الطبعة الثالثة الفقرة 427، الصفحة 331 و 332.

5 Paris, 7 mars 1955, D. M. F., 1955, p. 466 et Rennes, 24 juin 1964, D.M.F., 1965, p. 731.

خلال «نشاط» أو «عمل» متخذ لمساعدة سفينة أو ممتلكات تواجه خطراً⁽¹⁾ وعلاوة على ذلك فقد نصت الاتفاقية على بعض المعايير المعتمد عليها لتحديد مكافأة الإنقاذ⁽²⁾ ويستخلص من استقراء الأحكام السالفة الذكر أن الإنقاذ يتم وفقاً لهذه الاتفاقية بتقديم عمل مادي.

و لم يعلن المشرع الجزائري عن موقفه من هذه المسألة، كما أن الفقه والقضاء الجزائريان لم يدلوا بدلوهما في هذا المجال.

وإذا رجعنا للمادة 332 من القانون البحري نجدها تنص أن الإنقاذ البحري - أو الإسعاف البحري كما جاء في النص القانوني - هو: «... كل نجدة ...»، وأضافت بأنه يعتبر إنقاذاً أيضاً «... الخدمات التي لها نفس الطابع...»، وقصد المشرع بهذه العبارة الخدمات التي لها نفس طابع النجدة. و بذلك يكون المشرع قد ركز عند تعريف الإنقاذ على عبارة النجدة التي تستلزم القيام بعمل مادي.

وعلاوة على ذلك فإنه يترتب على كل إنقاذ مثمر أداء مكافأة، تحدد إما باتفاق الطرفين وفي حالة عدم اتفاقهما تحدد من طرف المحكمة⁽³⁾.

وتشير الأحكام القانونية أنه على المحكمة مراعاة بعض الأسس عند تحديد مكافأة الإنقاذ⁽⁴⁾، ومن استقراء هذه الأسس يتضح بأنه إذا كان من يقدم عوناً لسفينة معرضة للخطر يبذل مجهوداً بهدف إنقاذها، ويعرض نفسه وسفينته للخطر، ويواجه الخطر المحدق بالسفينة المسعفة، ويلجأ إلى استعمال آلات ومعدات لإزالة الخطر، وقد يستعمل معدات سفينته، وقد تلحقه أضرار نتيجة عملية الإنقاذ التي باشرها فإنه ومما شك فيه أن هذا الإنقاذ يكون بعمل مادي.

وعليه فالرأي الراجح أن الإنقاذ البحري يتطلب القيام بعمل مادي، ذلك أن تقديم النصائح والإرشادات لا يعتبر إنقاذاً بحرياً.

ثانياً: الإنقاذ البحري هو عون يرتبه التزام قانوني بالنسبة لإنقاذ الأشخاص و التزام عقدي بالنسبة لإنقاذ الأموال.

1 المادة الأولى (أ) من الاتفاقية الدولية للإنقاذ المبرمة بتاريخ 1989.

2 المادة 13 (1) من الاتفاقية الدولية للإنقاذ المبرمة بتاريخ 1989.

3 أنظر الفقرة الأولى من المادة 343 ق. ب.

4 أنظر المادة 345 ق. ب التي أكدت أن القضاء يراعي في تحديد مكافأة الإنقاذ الأسس التالية - جهود وجدارة الأشخاص الذين قاموا بالنجدة - الخطر الذي تعرضت له السفينة المسعفة مع مساهمتها - الخطر الذي تعرض له الأشخاص القائمين بالإنقاذ والخطر الذي تعرضت له السفينة المسعفة - الوقت المستعمل والمصاريف والأضرار التي انجرت عن الإنقاذ - قيمة المعدات المستخدمة من القائمين بالإنقاذ.

يعد الإنقاذ البحري خدمة تقدمها السفينة المنقذة للسفينة المنقذة بسبب الخطر الذي يعترضها، فالإنقاذ ينصرف في الحقيقة لتنفيذ التزام قانوني عندما يتعلق الأمر بإنقاذ الأشخاص⁽¹⁾، ويبقى الإنقاذ البحري للأموال و الممتلكات المعرضة للخطر التزاما عقديا ينظمه اتفاق الطرفين⁽²⁾.

والأصل أن طاقم السفينة لا يستحق مكافأة نظير مشاركتهم في عمليات إنقاذ سفينتهم من الخطر البحري الذي يعترضها، لأن عملهم حينئذ يمثل تنفيذا لالتزام يقع على عاتقهم بموجب عقد العمل البحري⁽³⁾.

كما أن مساهمة المرشد في إنقاذ السفينة من الخطر الذي يهددها لا يعد إنقاذا يستحق عنه مكافأة، لأن ما قام به المرشد يدخل ضمن مهامه التي من أجلها استعان به الربان⁽⁴⁾.

ولا يعتبر قطر السفينة⁽⁵⁾ إنقاذا بحريا، إذ لا تستحق السفينة القاطرة أي مكافأة عن عملية القطر مقابل إنقاذها للسفينة المقطورة بها أو إنقاذ حمولتها، لأن عقد القطر في حد ذاته يرتب على السفينة القاطرة التزاما بإنقاذ السفينة المقطورة في حالة مواجهتها لخطر بحري، كما أن عملها في هذا الأثناء يعد كإتمام لعقد القطر⁽⁶⁾. وخروجا عن هذا الأصل العام تستحق القاطرة مكافأة عن إسعاف السفينة المقطورة وحمولتها متى قامت بخدمات استثنائية لا تعتبر كإتمام لعقد القطر البحري⁽⁷⁾.

- 1 انظر المادة 10 (1) من الاتفاقية الدولية للإنقاذ المبرمة بتاريخ 1989 و الفقرة الأولى من المادة 334 ق. ب. للمزيد من التفاصيل راجع في هذا الصدد المادة السادسة من الاتفاقية الدولية للإنقاذ المبرمة بتاريخ 1989 و المادة السابعة التي حددت حالات إبطال العقود وتعديلها.
- 2 أنظر المادة 338 ق. ب. التي تنص على أنه: « ليس لطاقم و مسافري السفينة التي أنجحت الحق في مكافأة ... ». وأنظر أيضا ه. دويدار، المرجع السابق، الصفحة 333: « ... والفرض في الإنقاذ البحري أن تقديم المعونة لا يكون بحسب الأصل تنفيذا لالتزام عقدي، فمساهمة البحارة في إنقاذ السفينة التي يعملون على متنها هي محض تنفيذ لالتزام يقع على عاتقهم بموجب عقد العمل البحري ... ».
- 3 وتجدر الإشارة في هذا السياق أن الجزائر قد صادقت مؤخرا على اتفاقية العمل البحري المعتمدة من طرف المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية في دورته الرابعة و التسعين بجنيف في 23 فبراير 2006 بموجب المرسوم الرئاسي رقم 15-260 المؤرخ في 7 أكتوبر 2015، الجريد الرسمية 31 يناير 2016، العدد 5، الصفحة 3.
- 4 راجع المادة 171 ق. ب. وما بعدها وأنظر أيضا في هذا الصدد ه. دويدار، المرجع السابق، الصفحة 333: « ... كذلك إذا ساهم المرشد في إنقاذ السفينة من خطر يهددها إذ يدخل هذا ضمن مهامه التي من أجلها استعان به ربان السفينة ... ».
- 5 عالج المشرع أحكام القطر في المادة 860 ق. ب. وما بعدها. ويقصد بعقد القطر البحري العقد الذي يلتزم بمقتضاه مالك السفينة بجر سفينة مملوكة لآخر نظير أجر متفق عليه، حيث أنه في نطاق هذا العقد ثمة سفينتان، الأولى هي القاطرة التي تبشر نشاطها في البحر ولذلك يجب أن تكون لها المقومات المادية والقانونية للسفينة، والثانية وهي العائمة المقطورة ولا تفقد هذه الأخيرة وصف السفينة لمجرد قطرها ما دام أن هذا الوصف كان ثابتا لها من الأصل، للمزيد من التفاصيل أنظر م. كمال حمدي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة (إيجار السفينة، نقل البضائع والأشخاص، القطر، الإرشاد)، منشأة المعارف، الطبعة الثانية، 2000، الفقرة 990، الصفحة 764.
- 6 أنظر المادة 339 ق. ب. وأنظر أيضا ع. علي المقدادي، القانون البحري، الدار العلمية الدولية ودار الثقافة، 2002، الصفحة 211.
- 7 أنظر المادة 339 ق. ب. السالفة الذكر.

الفرع الثاني : تقديم المعونة بين السفن البحرية أو بينها وبين بواخر الملاحة الداخلية.

اكتفت الاتفاقية الدولية للإنقاذ المبرمة سنة 1989 بالنص على أن عملية الإنقاذ هي كل عمل أو نشاط متخذ لمساعدة سفينة أو أي أموال أخرى معرضة للخطر⁽¹⁾، وعرفت السفينة بأنها كل عمارة بحرية، أو كل مركب، أو منشأة قادرة على الملاحة⁽²⁾، و من ثمة نصت الاتفاقية السالفة الذكر على أن الإنقاذ يقدم لكل عمارة بحرية أو مركب وبصفة عامة لكل منشأة قادرة على الملاحة، لكنها لم تحدد صفة القائم بالإنقاذ.

و يبدو أن موقف المشرع يظهر أكثر وضوحا و دقة حول هذه المسألة إذ نصت المادة 332 من القانون البحري أنه يعتبر كإسعاف بحري: « كل نجدة للسفن البحرية ...أو الخدمات من نفس الطابع المقدمة بين سفن البحر وبواخر الملاحة الداخلية...»⁽³⁾.

ومن استقراء هذا النص القانوني يتضح بأن الإنقاذ البحري هو ذلك العون المقدم بين السفن البحرية أو بينها وبين بواخر الملاحة الداخلية، فالمشرع يشترط أن تتوافر في إحدى المنشأتين العائمتين صفة السفينة، سواء أكانت السفينة هي المقدمة للمعونة أو الملتقية لها.

ويلاحظ أن، الإنقاذ البحري لا ينصرف فقط لمساعدة السفن البحرية أو بواخر الملاحة الداخلية، وإنما يمتد ليشمل نجدة الأموال الموجودة على متنها⁽⁴⁾، و كل الأموال الأخرى الموجودة في المياه الملاحية والمعرضة للخطر⁽⁵⁾ بما في ذلك النولون⁽⁶⁾، والأشخاص المعرضين لخطر الهلاك. وزيادة على ذلك، يؤكد المشرع تطبيق أحكام الإنقاذ ولو تعلق الأمر بخدمات تمت بين سفن تعود ملكيتها لنفس الشخص⁽⁷⁾.

أولا : تقديم المعونة للسفن أو لبواخر الملاحة الداخلية وما عليها من أموال وأشخاص. يشترط لتطبيق أحكام الإنقاذ البحري أن يقدم العون للسفن البحرية، كما يمكن أن يقدم بين هذه السفن وبواخر الملاحة الداخلية⁽⁸⁾، فالقانون يستلزم أن تكون السفينة أحد أطراف الإنقاذ البحري .

1 المادة الأولى (أ) من الاتفاقية الدولية للإنقاذ المبرمة بتاريخ 1989.

2 المادة الأولى (ب) من الاتفاقية الدولية للإنقاذ المبرمة بتاريخ 1989.

3 أنظر المادة 13 ق. ب. التي تنص على أنه : « تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة، إما بوسيلتها وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة »، أما بواخر الملاحة البحرية فهي المراكب المخصصة للملاحة الداخلية.

4 أنظر المادة 332 ق. ب.

5 المادة الأولى (أ) من الاتفاقية الدولية للإنقاذ المبرمة بتاريخ 1989.

6 المادة الأولى (ج) من الاتفاقية الدولية للإنقاذ المبرمة بتاريخ 1989.

7 أنظر المادة 341 ق. ب.

8 أنظر المادة 332 ق. ب. التي سبق الإشارة إليها .

ولذلك لا يعتبر إنقاذاً بحرياً العون الذي تقدمه باخرة ملاحية داخلية لبخرة أخرى حتى ولو كان حاصلها في المياه البحرية، لأن التشريع ينص بأن خدمة الإنقاذ يجب أن تقدم بين « سفن البحر وبواخر الملاحة الداخلية ». ويستفاد من ذلك بأن العون قد تقدمه سفينة بحرية لبخرة من بواخر الملاحة الداخلية أو العكس، أما ما يؤدي بين بواخر الملاحة الداخلية فيما بينها فلا يعتبر إنقاذاً.

والجدير بالذكر أن، القانون يعرف الآليات القائمة بأنها إما السفن البحرية أو بواخر

الملاحة الداخلية ⁽¹⁾، وبالتالي فإنه لا يدع أي شك حول المساعدة المقدمة لمسطحات التنقيب النفطي ⁽²⁾، حيث أن العون المقدم لها لا يعتبر من قبيل الإنقاذ ولا يخضع لأحكامه ⁽³⁾. ولقد مد المشرع مجال تطبيق أحكام الإنقاذ البحري لسفن البحرية الوطنية، وسفن حراسة الشواطئ، والسفن المخصصة لمصلحة عمومية ⁽⁴⁾، حيث أن المساعدة المقدمة لها تعتبر من قبيل الإنقاذ البحري وتسري عليها أحكامه القانونية.

وإذا كان القانون قد نص على تطبيق المساعدة بين السفن البحرية، أو بينها وبين بواخر الملاحة الداخلية فإن هذا لا يعني بأن الإنقاذ البحري يقتصر فقط على جرم السفينة، وإنما يتعدى ذلك ليشمل ما عليها من أموال تكون هي الأخرى معرضة لخطر الهلاك ⁽⁵⁾، ولقد مدت الاتفاقية الدولية للإنقاذ المبرمة سنة 1989 نطاق تطبيق أحكامها على الأموال الموجودة في المياه الداخلية و التي تكون معرضة للخطر ⁽⁶⁾.

وعلاوة على ذلك، ينصرف الإنقاذ أيضاً لأجرة السفينة وأجرة نقل ركبها، إذ أنه عند مد يد العون للسفينة المعرضة للخطر ومساعدتها على تجاوز الأزمة التي تمر بها، فإن أجرة السفينة وأجرة نقل الركاب تنفذ مع السفينة ⁽⁷⁾، وهو ما نصت عليه صراحة الاتفاقية الدولية للإنقاذ المبرمة سنة 1989 ⁽⁸⁾، وفي نفس السياق أكدت الأحكام القانونية أن استحقاق مكافأة الإنقاذ يكون بالنظر لإنقاذ الحمولة

1 أنظر المادة 333 ق.ب.

2 Les plates formes de forages pétroliers.

3 V. J. WAROT , op.cit.,p.2.

4 أنظر المادة 335 ق.ب.

5 أنظر المادة 332 ق.ب.

6 المادة الأولى (أ) من الاتفاقية الدولية للإنقاذ المبرمة بتاريخ 1989.

7 أنظر م.كمال، طه، مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية التأمين البحري، الدار الجامعية، 1993، الفقرة 493، الصفحة 386 و 387 و م.كمال طه، القانون البحري، مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري، الدار الجامعية، الطبعة الثالثة، الفقرة 428، الصفحة 332.

8 المادة الأولى (ج) من الاتفاقية الدولية للإنقاذ المبرمة بتاريخ 1989.

وثن الرحلة معا⁽¹⁾. أما بالنسبة للسفن التي تركها بحارتها ولم تعد خاضعة لأي رقابة فإنها لا تخضع لأحكام الإنقاذ البحري وإنما لأحكام إنقاذ حطام السفن التي خصها بها المشرع في المادة 358 من القانون البحري وما بعدها.

وتجدر الإشارة أن، المادة 332 من القانون البحري لا تذكر إنقاذ الأشخاص رغم أن مساعدتهم تعد إلزامية⁽²⁾، وذلك لأن إنقاذ الأشخاص لا ينشئ أي روابط قانونية ولا يخول الحق في الحصول على أي مكافأة نظير إنقاذهم⁽³⁾، و هو ذات الحكم الذي أكدت عليه الاتفاقية الدولية للإنقاذ المبرمة سنة 1989⁽⁴⁾.

وأخيرا، فقد استبعد التشريع من الخضوع لأحكام الإنقاذ البحري، إنقاذ الإرسالات البريدية مهما كان نوعها، ونص أنه لا يترتب على إنقاذها أي مكافأة، ذلك أن إنقاذ الرسائل والطرود البريدية يخضع لأحكام اتفاقيات دولية خاصة ولذلك فلا مجال لإخضاعها لأحكام القانون البحري⁽⁵⁾.

ثانيا: المعونة المقدمة للسفن الشقيقة.

يقصد بالسفن الشقيقة السفن التي تعود ملكيتها لشخص واحد، ذلك أنه إذا قدمت المساعدة بين سفن تجري ملكيتها بيد نفس الشخص تخضع هذه المساعدة لأحكام الإنقاذ البحري لأن كل واحدة منها تشكل ذمة مالية مستقلة.

ينص المشرع في المادة 341 من القانون البحري على أنه: « لا تستحق أية مكافأة حتى ولو حصل الإسعاف بين سفن تابعة لنفس المالك ». وتبدو صياغة هذا النص القانوني غامضة وغير واضحة وقد يفهم منها لأول وهلة بأنه لا تستحق مكافأة الإنقاذ إذا تم الإسعاف بين سفن مملوكة لنفس الشخص.

1 راجع المادة 336 ق. ب التي تنص على أنه: « ... تستحق المكافأة بالنسبة لإنقاذ الحمولة وثن الرحلة ». ويقصد بثن الرحلة أجرة السفينة وأجرة نقل الركاب .

2 أنظر الفقرة الأولى من المادة 334 ق. ب، التي تنص على أنه: « يتعين على كل ربان سفينة أن يقدم يد المساعدة لكل شخص موجود في البحر ويوشك على الهلاك وذلك بدون أن يعرض سفينته وطاقمه و مسافريه لخطر جدي ».

3 أنظر الفقرة الأولى من المادة 342 ق. ب. التي تنص على أنه « لا تستحق أية مكافأة عن الأشخاص الذين تم إنقاذهم »، غير أن الفقرة الثانية من هذه المادة تضع استثناء على هذه القاعدة إذ قررت أن: « الأشخاص القائمين بالإنقاذ للحياة البشرية والذين تدخلوا بمناسبة حدوث نفس الأخطار، لهم الحق في حصة عادلة من المكافأة التي تمنح للأشخاص القائمين بإنقاذ السفينة وحمولتها وتوابعها ».

4 المادة 16(1) من الاتفاقية الدولية للإنقاذ المبرمة بتاريخ 1989. غير أن الفقرة الثانية من هذه المادة تضع استثناء على هذه القاعدة إذ نصت أنه يحق للمنقذ الأرواح البشرية الذي شارك في الخدمات المقدسة بمناسبة الحادث الذي استدعى الإنقاذ أن يحصل على نصيب عادل من الأتعاب الممنوحة للمنقذ لقيامه بإنقاذ السفينة أو أية ممتلكات أخرى أو لمنعه إلحاق الضرر بالبيئة أو تقليله إلى الحد الأدنى.

5 راجع المادة 340 ق. ب. التي تنص على أنه: « لا تترتب أي مكافأة إسعاف عن الإرساليات البريدية مهما كان نوعها ».

ولكن إرادة المشرع لم تنصرف إلى هذا الأمر حيث أن إضافة

كلمة « لا » في بداية المادة لم يكن سوى خطأ عند ترجمة النص التشريعي إلى اللغة العربية. والأصح هو أن مكافأة الإنقاذ تستحق حتى ولو حصل الإسعاف بين سفن تابعة لنفس المالك، وهو ما يستخلص من استقراء المادة 341 في صياغتها باللغة الفرنسية⁽¹⁾.

ويلاحظ أن، موقف المشرع جاء متفقا مع ما نصت عليه المادة الخامسة من معاهدة بروكسل المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ والمبرمة في 23 سبتمبر 1910 والتي أكدت على إستحقاق مكافأة الإنقاذ ولو تمت المساعدة بين سفن تابعة لنفس المالك⁽²⁾.

وما يبرر هذا الموقف أنه حتى ولو كانت النجدة قد قدمت بين سفن مملوكة لنفس الشخص فإن كل سفينة تمثل ثروة بحرية مستقلة بذاتها، وترتبط بها حقوق والتزامات متميزة عن الحقوق والالتزامات التي قد تترتب على سفينة أخرى وإن كانت جارية بملكية شخص واحد.

وإضافة إلى ذلك، فإن جعل الإسعاف الذي تستحقه السفينة المنقذة إما يجري توزيعه بين مالك السفينة والبحارة الذين شاركوا بعملية الإسعاف، وإذا كان المالك واحدا فإن البحارة في السفينتين مختلفين⁽³⁾.

الفرع الثالث : تقديم المعونة لسفينة معرضة للخطر.

يشترط في المعونة أن تقدم لسفينة معرضة للخطر⁽⁴⁾، فالخطر هو العنصر المميز للإنقاذ البحري. إذ لا مجال لتطبيق أحكام الإنقاذ إذا قدمت النجدة لسفينة غير معرضة للخطر⁽⁵⁾. والخطر المقصود هنا هو خطر الهلاك⁽⁶⁾، كأن تكون السفينة مشرفة على الغرق أو شب حريق فيها، أو كانت جانحة، أو فقد ربانها السيطرة على توجيهها ملاحيا نتيجة سوء الأحوال الجوية.

1Art. 341 c.m. dispose que : « une rémunération est due même si l'assistance a eu lieu entre navires appartenant au même propriétaire ».

2 أنظر المادة 5 من المعاهدة التي تنص على أنه: « يستحق الأجر حتى في حالة ما إذا كانت المساعدة أو الإنقاذ حصلا بين سفن مملوكة لمالك واحد ».

3 أنظر هـ. فرعون، المرجع السابق، الصفحة 267.

4- أنظر المادة 332 ق. ب.

5 أنظر هـ. دويدار، المرجع السالف الذكر، الصفحة 355.

6 أنظر م. كمال طه، القانون البحري، مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري، الدار الجامعية، 1993، الفقرة 495، الصفحة 387 و م. كمال طه، القانون البحري، مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري، الدار الجامعية، الطبعة الثالثة، الفقرة 429، الصفحة 333.

إن عنصر الخطر هو شرط تطلبه مشرعنا⁽¹⁾، كما تطلبته العديد من التشريعات⁽²⁾، وهذا الشرط مأخوذ عن معاهدة بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض الأحكام الخاصة بالمساعدة والإنقاذ المبرمة في 23 سبتمبر 1910⁽³⁾ و هو الشرط الذي تبنته الاتفاقية الدولية للإنقاذ المبرمة سنة 1989⁽⁴⁾.

و الخطر المقصود في معرض الحديث عن الإنقاذ البحري هو الخطر الجدي الذي قد يكون حالا أو محتمل الوقوع والجدير بالذكر أن، الخطر هو الذي يميز الإنقاذ البحري عن مجرد القطار.

أولا: يشترط في الخطر أن يكون جديا، حالا أو محتمل الوقوع.

يشترط في الإنقاذ البحري أن تكون السفينة معرضة لخطر جدي يؤدي إلى هلاكها إذا لم يتدخل المنقذ، أما إذا كان تدخل هذا الأخير قد ساعد على تيسير الأمور على السفينة، أو اختصر من الوقت الذي يلزمها للإفلات من الظرف الذي كان من الممكن أن تنجو منه لوحدها فإن العمل المؤدى لا يعتبر إنقاذاً⁽⁵⁾. فتمت واجهت السفينة خطر جدي وبادرت السفن لتقديم يد المساعدة لها والتي لولاهما لتفاقمت الوضعية وتعرضت السفينة للهلاك، كانت الخدمة المقدمة في هذه الحالة إنقاذاً. وليس بالضرورة أن تكون السفينة قد فقدت كل أمل لها في الخروج من تلك الوضعية بوسائلها الخاصة، وأن هلاكها مسألة حتمية إذا لم تقدم لها يد المساعدة، وإنما يكفي أن يبادر ربان السفينة بطلب النجدة لاعتقاده بأنه يواجه خطرا غير عادي⁽⁶⁾، وأن الوضع سيتفاقم إذا لم يحصل على العون اللازم وسيعترض السفينة خطر جدي.

ولا يشترط أن يكون الخطر حالا وشيك الوقوع، بل يمكن توقعه بأن يكون محتمل الوقوع.

ومن أمثلة الخطر الحال نشوب حريق كبير في السفينة يهددها ومن فيها بالهلاك، أو اصطدام السفينة بحطام السفن الأخرى مما أحدث فيها شقوقا كبيرة تهددها بالغرق.

1 راجع المادة 332 ق. ب. التي سبق الإشارة إليها.

2 أنظر المادة 248 ق. ت. ب. أ. و المادة 245 ق. ت. ب. م. اللتان نصتا على أنه: « كل عمل إسعاف أو إنقاذ تقوم به سفينة خدمة لسفينة أخرى تكون في خطر وللأشياء الموجودة على متن هذه السفينة ولأجرتها وأجرة نقل ركابها حتى في حالة ترك بحارتها لها يخضع... ».

3 أنظر المادة الأولى من هذه المعاهدة التي نصت على: « إنقاذ ومساعدة السفن البحرية المعرضة للخطر... ».

4 المادة الأولى (أ) من الاتفاقية الدولية للإنقاذ المبرمة بتاريخ 1989.

5 أنظر ع. البارودي،، القانون البحري، الدار الجامعية، 1988، الفقرة 240، الصفحة 287 و 288.
6 V. M. DE JUGLART et P. DE LA PRADELLE par J. DEMETRE MARKIANOS, R. DE SMET, J. VAN DOSSELARE, P. AVRAMEAS, S. ROYER, C. MILLIER, G. FRAIKIN, G-H LAFAGE, R. RUSSO et B. PALMJENSEN, Le transport maritime sous connaissance à l'heure du marché commun, L. G. D. J., éd. 1966, n° 336 et 337, pp. 133 et s. :

« ... il n'est donc pas nécessaire pour parler d'un service d'assistance que le navire ait perdu tout espoir de se tirer d'affaire par ses propres moyens, et que sa perte soit absolument certaine si un autre navire ne lui vient pas en aide, il suffit que le capitaine du navire, étant donné la situation, appelle à l'aide par ce qu'il estime encourir un risque anormal... ».

ويعتبر من قبيل الأخطار المحتملة تعطل محركات السفينة في عرض البحر ذلك أن بقاءها في البحر دون أن تسير يخشى منه اضطراب الجو وهياج البحر وقد يؤدي ذلك إلى هلاك السفينة⁽¹⁾. وهو الرأي الذي أيده جانب آخر من الفقه أكد على أن تعطل محركات السفينة في عرض البحر قد لا يعرضها لخطر حال ولكن وجودها بلا محركات يعتبر خطرا جديا ويعد قطرها إلى الميناء من أجل إصلاحها من قبيل الإنقاذ. أما إذا تلفت محركاتها على مقربة من الميناء، وكان من الممكن أن تتصل بسلطات الميناء لقطرها، فإن تدخل سفينة أخرى لقطرها لا يكون إنقاذاً، وفي كل الأحوال يبقى لقاضي الموضوع السلطة في تقدير جدية الخطر⁽²⁾. وعلاوة على ذلك، يشترط أن لا يكون الخطر مفترضا⁽³⁾.

ولقد اكتفى القضاء الفرنسي باشتراط توافر عنصر الخطر في أعمال الإنقاذ، ولكن دون أن يحدد ما إذا كان الأمر يتعلق بالخطر المحدق أو الوشيك الوقوع⁽⁴⁾. أما القضاء البريطاني والأمريكي فقد أكدوا على ضرورة تقديم يد المساعدة للسفن التي تواجه « خطرا أكيدا»، و اشترطوا أن تكون السفينة مهددة بخطر بحري لا يمكن مقاومته إلا بمساعدة سفينة أخرى.

ثانيا : الخطر هو معيار تمييز الإنقاذ البحري عن القطر.

إن عنصر الخطر هو الذي يميز الإنقاذ البحري عن مجرد القطر، فاشتراط أن تكون السفينة معرضة للخطر هو الذي يجعل من الخدمة المقدمة لها إنقاذاً، أما إذا لم تكن السفينة تواجه أي خطر كانت العملية قطراً⁽⁵⁾.

وتظهر أهمية التمييز بين الإنقاذ والقطر في أن عقد القطر هو عقد مقاولة يعطي السفينة القاطرة الحق في أجر ثابت يحسب على أساس الساعة أو اليوم، أما اتفاق المساعدة فحتى ولو اتخذ تنفيذه شكل القطر فإنه اتفاق من طبيعة مختلفة يخول للسفينة التي تقوم بالمساعدة الحق في الحصول على مكافأة أكبر بناء على أسس مختلفة⁽⁶⁾.

وتطبيقاً لذلك يعتبر القطر من قبيل المساعدة إذا تعرضت محركات السفينة لعطل على مقربة حطام أثناء عاصفة شديدة، بينما يعد قطراً المساعدة أو المعونة المقدمة لسفينة شراعية تعطل

1 أنظر ع. علي المقدادي، المرجع السابق، الصفحة 209.

2 أنظر ع. البارودي، المرجع سالف الذكر، الفقرة 240، الصفحة 288.

3 أنظر أ. محمد حسين، الحوادث البحرية، التصادم والإنقاذ، الفقرة 160، الصفحة 127.

4 Douai, 22 novembre 1956, D.M.F., 1957, p.20 et Douai, 19 mai 1960, D.M.F., 1960, p.495.

5 V. J. WAROT, op.cit., p. 2.

6 أنظر المادة 343 ق. ب. التي نص فيها المشرع على أن مكافأة الإنقاذ تحدد بموجب اتفاق بين الطرفين وفي حالة عدم اتفاقهما فتحددها المحكمة بناء على الأسس المشار إليها في المادة 345 ق. ب.

محركها الاحتياطي، وكان في مقدورها العودة إلى الميناء بواسطة شراعتها دون أن تتعرض للخطر، لأن الأمر يتعلق بتأجير خدمات تحتسب على أساس اليوم أو الساعة⁽¹⁾.

ويكتسي القطر طابع المساعدة حتى ولو حصل بدون صعوبة للسفينة القاطرة، ذلك أنه ينبغي دائما مراعاة الخطر الذي تتعرض له السفينة المسعفة، أما الخطر الذي يواجهه من قدم يد المساعدة فلا ينبغي أخذه بعين الاعتبار إلا عند حساب مكافأة الإنقاذ⁽²⁾.

الفرع الرابع : المكان الذي يتم فيه الإنقاذ

لا يولي المشرع أهمية كبيرة للمياه التي يتم فيها الإنقاذ، إذ نص على أن: « الإسعاف البحري هو كل نجدة تقدم للسفن البحرية، كما يعتبر إنقاذاً الخدمات التي لها نفس الطابع والمقدمة بين سفن البحر وبواخر الملاحة الداخلية بدون الأخذ في اعتبار للمياه التي جرت فيها النجدة »⁽³⁾، وهو نفس الموقف الذي أعلنت عنه الاتفاقية الدولية للإنقاذ المبرمة سنة 1989 والتي أكدت أن الإنقاذ يمكن أن يتم في المياه الملاحية أو في أية مياه أخرى مهما كانت⁽⁴⁾.

إذ يستوي الأمر أن يكون الإنقاذ حاصلًا في عرض البحر أو في المياه الداخلية، حيث أنه في كلا الوضعين تعد المعونة المقدمة إنقاذًا بحريًا ويشترط فقط أن يكون لإحدى المنشأتين العائمتين وصف السفينة البحرية سواء أكانت هي التي قدمت المعونة أو هي التي تم إسعافها.

ولذلك فإن العون الذي تقدمه باخرة ملاحية داخلية لبخرة أخرى لا يعد إنقاذًا، ولو كان حاصلًا في عرض البحر لأن العبرة بأن تكون السفينة البحرية أحد أطراف الإنقاذ البحري. ولا يهم هل قدم العون في عرض البحر أو في المياه الداخلية، ويلاحظ أن، المشرع لم يأخذ سوى بالحكم الوارد في معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ والمبرمة في 23 سبتمبر 1910⁽⁵⁾.

1 أنظر م. كمال طه، القانون البحري، مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري، الدار الجامعية، 1993، الفقرة 495، الصفحة 388 و م. كمال طه، القانون البحري، مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري، الدار الجامعية، الطبعة الثالثة، الفقرة 429، الصفحة 333.

2 « Le remorquage acquiert le caractère ... » : V. M. DE JUGLART et P. DE LA PRADELLE, op. cit., n° 338, p. 143
d'assistance, même s'il a été réalisé sans aucune difficulté ou danger pour le navire remorqueur ... la seule situation dont on doit tenir compte est celle du navire assisté, le danger couru par le sauveteur ne doit entrer
« en ligne de compte que dans le calcul de la rémunération ».

3 أنظر المادة 332 ق. ب.

4 المادة الأولى (أ) من الاتفاقية الدولية للإنقاذ المبرمة بتاريخ 1989.

5 أنظر المادة الأولى من المعاهدة التي تنص على أنه: « تطبيق الأحكام الآتية على مساعدة وإنقاذ السفن البحرية ... وعلى الخدمات التي لها نفس النوع التي تؤدي بين السفن البحرية وسفن الملاحة الداخلية ... وبقطع النظر عن المياه التي حصلت فيها ».

والجدير بالذكر أن، بعض التشريعات ورغم تأثرها الكبير بهذه المعاهدة فإنها لم تحدد المياه التي يجب أن يتم فيها الإنقاذ، ومن ذلك التشريعين اللبناني والمصري⁽¹⁾، حيث أن هناك اختلاف جوهري بينهما وبين هذه المعاهدة في هذه المسألة.

فإذا كانت المعاهدة تنص على تطبيق أحكام الإنقاذ على الخدمات المقدمة لسفينة أو لباخرة من بواخر الملاحة الداخلية⁽²⁾، فإن المشرع اللبناني قد أكد أن الإنقاذ هو الذي يتم بين السفن البحرية⁽³⁾، وعلاوة على ذلك، فإنه يعرف السفينة بأنها كل عمارة بحرية قادرة على القيام بالملاحة البحرية⁽⁴⁾، وبذلك لا تطبق أحكام الإنقاذ على خدمات المساعدة والإنقاذ المقدمة لبواخر الملاحة الداخلية وربما يكون ذلك راجع لغياب الأنهار الصالحة للملاحة الداخلية بلبنان⁽⁵⁾. وهو ذات الموقف الذي اتبعه المشرع المصري الذي نص على أن أحكام الإنقاذ لا تطبق إلا على الخدمات المقدمة بين السفن⁽⁶⁾، وبذلك يكون قد استبعد بواخر الملاحة الداخلية من الخضوع لهذه الأحكام ولكنه استثنى من ذلك بواخر الملاحة التي تخصصها الدولة أو أحد الأشخاص العامة لخدمة عامة ولأغراض غير تجارية⁽⁷⁾.

ولقد سكت القضاء الجزائري عن تحديد موقفه من هذه الشروط وكيفية تطبيقه لنص المادة 332 من القانون البحري، بيد أن القضاء المصري سبق له أن أعلن موقفه بمناسبة قضية شهيرة عرضت عليه وهي قضية السفينة اليونانية ليديا والتي فصلت فيها محكمة الإسكندرية في 11 فبراير 1967 وتطرق فيها لنطاق تطبيق معاهدة بروكسل الخاصة بالمساعدة والإنقاذ والمبرمة في 23 سبتمبر 1910⁽⁸⁾.

1 راجع المادتين 245 ق. ت. ب. م. و 245 ق. ت. ب. ل.

2 أنظر المادة الأولى من معاهدة بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض الأحكام الخاصة بالمساعدة والإنقاذ المبرمة في 23 سبتمبر 1910 التي سبق الإشارة إليها.

3 راجع المادة 245 ق. ت. ب. ل. التي تنص على أنه: «كل عملية مساعدة أو إنقاذ مقدمة من سفينة لأخرى...»

4 أنظر المادة 1 ق. ت. ب. ل.

5 V. M. DE JUGLART et P. DE LA PARADELLE, op. cit., n° 340, p. 135.

6 أنظر المادة 245 ق. ت. ب. م. التي تنص على أنه: «كل عمل إسعاف أو إنقاذ تقوم به سفينة خدمة لسفينة أخرى...» وزيادة على ذلك تعرف المادة 1 أولاً ق. ت. ب. م. السفينة بأنها «... كل منشأة عائمة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تستهدف الريح».

7 أنظر المادتين 293 و 303 ق. ت. ب. م.

8 حكم غير منشور أشار إليه ع. البارودي، المرجع السابق، الرقم 241، الصفحة 288، وتتلخص وقائع هذه القضية فيما يلي: بينما كانت السفينة ليديا في طريقها من ميناء بيرة إلى ميناء الإسكندرية، لاحظ أحد ضباطها أربعة براطيم ضخمة (طول كل واحد منها 12.5 متر) عائمة متروكة في البحر دون قيادة أو إشراف وكانت الظروف الجوية سيئة والأمواج عالية، بحيث تحقق ربان السفينة ليديا من أن هذه البراطيم هي في حالة خطر جدي خاصة وأنها كانت تتخطب بعضها البعض، فقرر إنقاذها بربطها بسفينته وأوصلها إلى ميناء الإسكندرية. وعند الوصول إلى الإسكندرية تبين أن هذه البراطيم كانت قد فقدت من السفينة فرينكوس كيتي التي كانت تقطرها إلى ميناء الإسكندرية لحساب شركة مصر للنقل والملاحة والمؤسسة المصرية العامة للنقل الداخلي ولكنها أضاعها أثناء هياج البحر. واستقرت المحكمة على تطبيق أحكام الإنقاذ البحري على

الخاتمة :

و في الأخير يمكن القول انه متى توافرت في عملية المساعدة التي بادر إليها الربان الشروط التي سبق الإشارة إليها يتحقق الإنقاذ البحري ويكون الربان قد نفذ بذلك الالتزام المفروض عليه قانونا كلما بادر لتقديم يد المساعدة للأشخاص الموجودين في البحر والمعرضين لخطر الهلاك وهذا دون أن يعرض سفينته و طاقمه و مسافريه لخطر جدي، ولا يكون مالك السفينة مسؤولا إذا تقاعس الربان عن تنفيذ هذا الالتزام ، أما إنقاذ الأموال فيبقى مسألة اختيارية غير انه يتعين على الربان في كل الأحوال مراعاة عدم تعريض سفينته لأي خطر عند مباشرة عملية الإنقاذ.

و إن دراسة شروط الإنقاذ البحري جعلتنا نستخلص النتائج التالية :

- إن الإنقاذ هو ذلك العون الذي يقدم لسفينة معرضة للخطر من أجل إنقاذ ما عليها من أشخاص أو أموال.
- إن أحكام الإنقاذ تطبق على المساعدة والإنقاذ على حد سواء إذ للعبارتين نفس المعنى وهو ما استقر عليه المشرع الجزائري من خلال نصوص القانون البحري التي تستعمل تارة عبارة الإنقاذ و تارة عبارة مساعدة و أحيانا أخرى عبارة الإسعاف و هو ما تؤكد بمصادقة الجزائر على الاتفاقية الدولية للإنقاذ المبرمة سنة 1989 التي نصت صراحة على إلغاء هذه التفرقة عندما أكدت في مادتها الأولى على تطبيق أحكامها على المساعدة والإنقاذ.
- إن الإنقاذ البحري يتطلب القيام بعمل مادي، و من ذلك فإن تقديم النصائح والإرشادات لا يعتبر إنقاذاً بحرياً.
- إن القيام بالإنقاذ البحري يعتبر في الحقيقة تنفيذا لالتزام قانوني عندما يتعلق الأمر بإنقاذ الأشخاص ، ويبقى الإنقاذ البحري للأموال و الممتلكات المعرضة للخطر التزاما عقديا ينظمه اتفاق الطرفين.

هذه القضية إذ جاء في حيثيات حكمها أن:

- 1- المساعدة البحرية هي المعونة التي تتم بين سفينتين، أو بين سفينة ومركب ملاحية داخلية بصرف النظر عن المياه التي حصلت فيها، ومن ثمة يكفي أن تكون لإحدى المنشأتين العائمتين وصف السفينة وعليه فإن المساعدة التي قدمتها سفينة بحرية هي السفينة ليديا لمنشآت عائمة هي البراطيم المعدة للسير في المياه الداخلية والتي تمت في عرض البحر تخضع لنص المادة الأولى من معاهدة بروكسل الخاصة بالمساعدة والإنقاذ والمبرمة في 23 سبتمبر 1910.
 - 2- أن البراطيم كانت تواجه خطرا جديا بسبب سكون محركاتها وخلوها من القيادة وهياج البحر، وبالتالي هناك احتمال أن تقتذف بها الأمواج بعيدا عن أي خط سير ملاحي.
- وأكدت المحكمة على إثر ذلك أن البراطيم ورغم وجودها في هذه الحالة فإنها لا تعتبر من قبيل الحطام بل هي منشآت عائمة هجرها طاقمها حيث لا يستلزم الأمر أن تقوم هذه المنشآت العائمة بالملاحة فعلا بل يكفي أن تكون مخصصة للملاحة الداخلية صالحة للاستعمال كما هو الشأن بالنسبة للبراطيم، ولا يهم إن كانت محركاتها معطلة لأن العبارة بصلاحياتها للملاحة، و على إثر ذلك طبقت المحكمة على هذه القضية أحكام الإنقاذ طبقا لمعاهدة بروكسل الخاصة بالمساعدة والإنقاذ.

- لا يعتبر من قبيل الإنقاذ البحري :
- (1) مشاركة طاقم السفينة في عمليات إنقاذ سفينتهم من الخطر البحري الذي يعترضها لان ذلك يندرج ضمن الالتزامات التي يملئها عليهم عقد العمل البحري.
- (2) مساهمة المرشد في إنقاذ السفينة من الخطر الذي يهددها لأن ما قام به المرشد يدخل ضمن مهامه التي من أجلها استعان به الربان.
- (3) عملية قطر السفينة ، لأن عقد القطر في حد ذاته يرتب على السفينة القاطرة التزاما بإنقاذ السفينة المقطورة في حالة مواجهتها لخطر بحري .
- إن الإنقاذ البحري هو ذلك العون المقدم بين السفن البحرية أو بينها وبين بواخر الملاحة الداخلية حيث يشترط أن تتوافر في إحدى المنشأتين العائتين صفة السفينة.
- إن الإنقاذ البحري لا يقتصر فقط على جرم السفينة، وإنما يشمل أيضا الأموال الموجودة على متنها و المعرضة لخطر الهلاك. كما ينصرف لأجرة السفينة وأجرة نقل ركبائها.
- إن السفن المهجورة و غير الخاضعة لأية رقابة لا تخضع لأحكام الإنقاذ البحري وإنما لأحكام إنقاذ حطام السفن المنصوص عليها في القانون البحري.
- إن مكافأة الإنقاذ تستحق حتى ولو حصل الإسعاف بين سفن تابعة لنفس المالك.
- يشترط في الإنقاذ البحري أن تكون السفينة معرضة لخطر جدي ، حال أو محتمل الوقوع يمكن أن يؤدي إلى هلاكها.
- تعتبر المعونة المقدمة إنقاذاً بحرياً سواء قدمت هذه المعونة في عرض البحر أو في المياه الداخلية.

الاختصارات باللغة العربية

ق. ب. القانون البحري

ق.ت.ب.م. قانون التجارة البحرية المصري

ق.ت.ب.ل. قانون التجارة البحرية اللبناني

PRICIPALES ABREVIATIONS EN LANGUE FRANÇAISE

al.	Alinéa
Art.	Article
c.m.	code maritime
D.M.F.	Droit maritime français

éd.	Edition	
Ency. D.	Encyclopédie	
Ibid.	Idem, Ibidem	
L.G.D.J.	librairie générale de droit et de jurisprudence	
n°. (n.°s)	Numéro (s)	op. cit.
option citée		s. suite, suivant ((e, es, s
		T. Tome
V., v.	Voir	

قائمة المصادر باللغة العربية

- (1) قائمة النصوص القانونية
- (2) الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 و المتضمن القانون البحري الجريدة الرسمية 10 ابريل 1976 العدد 29 الصفحة 496 .
- (3) المرسوم الرئاسي رقم 11-385 المؤرخ في 27 ذي الحجة عام 1432 الموافق ل 23 نوفمبر 2011، المتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية الدولية للإنقاذ لسنة 1989، التي حررت بلندن في 28 ابريل 1989 ، الجريدة الرسمية المؤرخة في 27 نوفمبر 2011 ، العدد 64، الصفحة 4 .
- (4) المرسوم الرئاسي رقم 15-260 المؤرخ في 7 أكتوبر 2015 المتضمن مصادقة الجزائر على اتفاقية العمل البحري المعتمدة من طرف المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية في دورته الرابعة و التسعين بجنيف في 23 فبراير 2006، الجريدة الرسمية 31 يناير 2016، العدد 5، الصفحة 3 .

(2) قائمة المعاهدات الدولية

- (1) معاهدة بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض الأحكام الخاصة بالمساعدة والإنقاذ المبرمة في 23 سبتمبر 1910.
- (2) الاتفاقية الدولية للإنقاذ التي حررت بلندن في 28 ابريل 1989 .

(3) قائمة الكتب

- (1) محمد حسين ، الحوادث البحرية، التصادم والإنقاذ، منشأة المعارف، 1997.
- (2) حمد الله محمد حمد الله، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008.
- (3) ع. البارودي ، مبادئ القانون البحري، السفينة، ملكيتها، ونظامها القانوني الخاص، أشخاص الرحلة البحرية: النقل البحري، والبيوع البحرية، الدائنون الممتازون والمقرهون، الحوادث البحرية، التصادم، الإنقاذ، الخسارات العمومية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1983.
- (4) ع. البارودي،، القانون البحري، الدار الجامعية، 1988.
- (5) ع علي المقدادي ، القانون البحري، الدار العلمية الدولية ودار الثقافة، 2002.
- (6) ع. البارودي و م. فريد العويني ، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2001.

- (7) ف. زواوي، المدخل للعلوم القانونية : نظرية الحق، المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية، 1997.
- (8) م. كمال طه، القانون البحري، مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري، الدار الجامعية، 1993.
- (10) م. كمال طه، القانون البحري، مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري، الدار الجامعية، الطبعة الثالثة.
- (11) م. كمال حمدي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة (إيجار السفينة، نقل البضائع والأشخاص، القطر، الإرشاد)، منشأة المعارف، الطبعة الثانية، 2000 .
- (12) م. كمال طه، مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري، الدار الجامعية، 1993، م. كمال طه، القانون البحري، مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري، الدار الجامعية، الطبعة الثالثة.
- (13) محمود سمير الشرقاوي و محمد القليوبي، القانون البحري، دار النهضة العربية، 2008.
- (14) هـ. فرعون، القانون البحري، مطبعة كرم، دمشق، -1975 1976، الصفحة 263 و 264.
- (15) هـ. دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، 2004.

Les ouvrages en langue française

- 1) JULIEN LE CLERE , L assistance aux navires et le sauvetage des épaves, Paris, 1954.
- 2) J. WAROT, Assistance maritime Encyc. D, Droit pénal , T.1, 1972.
- 3) M. DE JUGLART par M. DE JUGLART et J. VILLENEAU, Répertoire méthodique et pratique de l'assistance en mer, T. 1, L.G.D.J., éd. 1962.
- 4) M. DE JUGLART et P. DE LA PRADELLE par J. DEMETTRE MARKIANOS, R. DE SMET, J. VAN DOSSELARE, P. AVRAMEAS, S. ROYER, C. MILLIER, G. FRAIKIN, G-H LAFAGE, R. RUSSO et B. PALM JENSEN, Le transport maritime sous connaissance à l'heure du marché commun, L. G. D. J., éd . 1966.
- 5) R. RODIERE, Traité générale de droit maritime, T.2, Affrètements et transports : contrat de transport des marchandises , Dalloz, 1967.

