

مكافأة الإنقاذ على ضوء القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية

*The Salvage Reward in the light of Algerian maritime law
and international conventions*

منهوج عبد القادر

MENHOUDJ ABDELKADER

أستاذ محاضر قسم ب، كلية الحقوق والعلوم السياسية - جامعة وهران 2 محمد بن أحمد

*Lecturer Class B, Faculty of Law and Political Science, University Oran 2- Mohamed
Ben Ahmed*

aek.menhoudj@yahoo.fr

تاريخ النشر: 2021/06/28

تاريخ القبول: 2021/01/28

تاريخ إرسال المقال: 2020/12/01

ملخص:

كثيرا ما تتعرض السفن إلى أخطار بحرية تحتم عليها طلب النجدة، ولأجل تشجيع المنقذين على نجدة هذه السفن وما عليها من بضائع وأشخاص استقر العرف البحري على منح مقابل مادي للقائمين بالإنقاذ أصطلح على تسميته ب: "مكافأة الإنقاذ"، ثم سرعان ما أقرتها النصوص التشريعية الدولية و الوطنية. ولمواجهة أطماع المنقذين كان لابد من إحاطتها بجملة من الضوابط يجب توافرها لاستحقاقها. إن هدف هذا البحث يتمثل في تسليط الضوء على النظام القانوني لمكافأة الإنقاذ في القانون البحري الجزائري ومقارنته بالاتفاقيات الدولية من خلال تحديد نطاقها وكذا إجراءات المطالبة بها. ولقد خلصت الدراسة إلى التوصل لجملة من النتائج منها: تدعيم فكرة ذاتية القانون البحري، ضرورة تعديل القانون البحري الجزائري بما يتماشى مع أحكام اتفاقية لندن للإنقاذ لسنة 1989 والتي انضمت إليها الجزائر سنة 2011 واستحداث التعويض الخاص لحماية البيئة البحرية.

كلمات مفتاحية:

مكافأة، إنقاذ، تعويض خاص، النتيجة المفيدة، خطر.

Abstract:

Ships are often exposed to maritime perils that necessitate asking for help, and in order to encourage rescuers to come and save these ships, with goods and persons on them, the maritime custom has decided to grant money for rescuers which was called : Salvage Reward. This decision was quickly imposed by international and national legislative text. The Salvage Reward was surrounded with a set of controlling conditions that defeat the greed of the rescuers and guarantee their merit.

The aim of this research is to shed lights on the legal system to reward Salvage in Algerian maritime law and comparing it with the international agreements by highlighting its scope and the procedures for claiming it.

At the end of this study we arrived at a number of conclusions including : The consolidation of the idea of subjectivity maritime law in line with the 1989 London convention which Algeria has joined in 2011, and the creation of special compensation to protect maritime environment.

Keywords:

Reward, Salvage, Special compensation, Useful result, Peril.

مقدمة:

قد تتعرض السفن أثناء رحلاتها البحرية إلى مخاطر منها ما يرجع إلى طبيعة البيئة البحرية أو إلى العيب الذاتي لهذه السفن. ومهما اختلفت هذه الأسباب فإنها تؤدي في الكثير من الأحيان إلى هلاك هذه السفن.

ولأجل مواجهة هذه المخاطر البحرية نشأ ما يعرف بالتضامن فيما بين رجال البحر، الأمر الذي جعل بعض الفقه يصف القانون البحري بأنه قانون التضامن: " Le droit maritime est un droit solidariste " ¹. ويعد الإنقاذ البحري أحد مظاهر هذا التضامن، ويقصد به تقديم الإعانة للسفينة التي تواجه خطرا من أجل مساعدتها ونجدة الأموال والأشخاص المتواجدين على متنها.

وقد كان الالتزام بالإنقاذ البحري في بدايته مجرد التزام أدبي أو أخلاقي ساهمت في نشأته مبررات واعتبارات إنسانية لكنه سرعان ما أصبح التزاما قانونيا أقرته الاتفاقيات الدولية ² والتشريعات الوطنية منها القانون البحري الجزائري ³، التي أصبحت تفرق بين إنقاذ الأموال والأشخاص، فجعلت الالتزام إجباريا لإنقاذ الأشخاص وبدون مقابل، بينما تركته اختياريا إذا تعلق الأمر بإنقاذ الأموال، لكن يكون بمقابل يمنح لمقدمي خدمات الإنقاذ.

إن مكافأة الإنقاذ تمثل المقابل المادي الذي يتحصل عليه المنقذون لنجدة السفن وما عليها من أموال أو أشخاص في ظروف يسودها الخطر، وهي بهذا الشكل تساهم في تشجيع السفن الأخرى على تقديم خدمات الإسعاف، وتعويضها عن الجهد المبذول والأخطار التي تتعرض لها. وفي هذا الشأن يرى الأستاذ: صلاح محمد سليمة أن منح مقدم الخدمة هذه المكافأة نظير تقديمه لخدماته يتفق مع العدالة وروح القانون. ⁴

وللمكافأة في مجال الإنقاذ البحري أهمية كبيرة، لأنها تمثل أحد الأهداف التي يسعى إليها مقدم الخدمات ⁵، لذلك اهتمت اتفاقية بروكسل 1910 ⁶ وكذا اتفاقية لندن 1989 ⁷ بالمكافأة، وخصصت لها العديد من المواد من أجل تنظيمها بسبب أطماع المنقذين للحصول عليها.

وبالرجوع للقانون البحري الجزائري، نجده نظم هذه المكافأة في الفقرة الثانية والثالثة من القسم الثالث الخاص بالإسعاف البحري، من الفصل الرابع المتعلق بالحوادث البحرية، وذلك في المواد من 336 إلى 357. وجدير بالإشارة في هذا الصدد أن المشرع الجزائري استعمل مصطلح الإسعاف ويقصد به المساعدة والإنقاذ، إلا أنه في حقيقة الأمر مصطلح غير شائع لدى أغلبية التشريعات، فهو شائع ومنتشر في الحياة البرية فقط، لهذا فإن مصطلح الإسعاف نادر الاستعمال فقها وقضاء وقانونا، والمصطلحات الأكثر ذيوعا هي المساعدة والإنقاذ. ⁸

على ضوء ما سبق نطرح الإشكالية التالية: ما هو الإطار القانوني المنظم لمكافأة الإنقاذ البحري؟
لمعالجة هذه الإشكالية المطروحة ارتأينا إتباع المنهج التحليلي والمقارن، والبحث عن مدى ملائمة نصوص القانون البحري الجزائري التي تعالج هذا الموضوع بالاتفاقيات الدولية. وذلك بالتطرق إلى: نطاق مكافأة الإنقاذ البحري (المبحث الأول)، إجراءات مكافأة الإنقاذ البحري (المبحث الثاني).

المبحث الأول: نطاق مكافأة الإنقاذ البحري

إن تحديد نطاق مكافأة الإنقاذ البحري يقتضي البحث عن الأساس القانوني لهذه المكافأة من خلال التطرق إلى أهم النظريات والآراء الفقهية التي تناولت هذه المسألة (المطلب الأول)، ونظرا لكونها قد تكون محل طمع من قبل المنقذين، اهتمت اتفاقية بروكسل لسنة 1910 واتفاقية لندن لسنة 1989، وكذا القانون البحري الجزائري بوضع شروطا لاستحقاقها أو حتى عدم استحقاقها في حالات أخرى محددة حصرا (المطلب الثاني)

المطلب الأول: الأساس القانوني لمكافأة الإنقاذ البحري.

لقد اختلف الفقه في تحديد الأساس القانوني لمكافأة الإنقاذ البحري، إذ ظهرت عدة آراء حاولت البحث عن مصدر الالتزام بدفع هذه المكافأة، وسبب تعدد هذه الآراء هو تعدد أشكال الإنقاذ البحري:⁹
فقد تبعت السفينة المعرضة للخطر أثناء تواجدها في عرض البحر إشارة استغاثة للسفن¹⁰ من أجل مساعدتها، وقد يتم الإنقاذ من قبل سفينة دون انتظار إرسال هذه الإشارة، كما قد يتم إبرام عقد، كحالة السفينة الجانحة على الشاطئ أو لا يحصل اتفاق، كما في حالة إنقاذ سفينة تركها طاقمها ويكون إنقاذها إلزاميا.

وعلى العموم فإنه يمكن تقسيم هذه الآراء الفقهية إلى فريقين: أحدهما يرجح نظريات القانون المدني كأساس لهذه المكافأة (الفرع الأول)، والفريق الآخر يسند هذا الأساس إلى قواعد أو مبادئ القانون البحري (الفرع الثاني)

الفرع الأول: الأساس القانوني لمكافأة الإنقاذ البحري وفقا لنظريات القانون المدني

إن أنصار هذا الفريق، وإن اتفقوا بأن الأساس القانوني لمكافأة الإسعاف البحري يرجع لنظريات القانون المدني إلا أنهم اختلفوا في تحديد المصدر الذي يرجع إليه الحق في المكافأة.¹¹ فمنهم من اعتبر العقد هو الأساس القانوني لاستحقاق المكافأة، ومنهم من أرجعها إلى شبه العقد:

وفي هذا الشأن يرى بعض الفقه أن مصدر التزام المستفيد من الإنقاذ بدفع المكافأة هو العقد، وتبرير ذلك أن السفينة التي تكون تواجه الخطر بمجرد ما تطلب النجدة فإن هذا يعتبر إيجابا، فإذا قبلت السفينة الأخرى تقديم مساعدتها فإنه يعد قبولا، وفي هذه الحالة ينعقد العقد.¹² كما أن الإنقاذ البحري يتطلب رضا الطرفين مقدم الخدمة ومتلقيها، وأساس (ومصدر) ذلك هو نص المادة 07 من اتفاقية 1910 التي تحرم المساعد من استحقاق المكافأة في حالة الرفض الصريح والمعقول الصادر عن السفينة التي تواجه الخطر. إلا أن هذا الرأي تعرض للانتقاد على أساس أن التراضي الذي قد يتم بين الطرفين لا يتم فيه الاتفاق على الموضوع من حيث نوع الخدمة والأجر مما يستبعد القول بوجود العقد، كما أن الإنقاذ قد يتم دون الحصول على موافقة السفينة المقدم إليها خدمة المساعدة، كحالة السفينة التي هجرها طاقمها، أو في حالة الرفض الصريح غير المؤسس على سبب معقول وجدي.¹³

وهناك من رأى بأن أساس استحقاق المكافأة هو الفضالة، وتبرير ذلك هو أن القائم بخدمة الإنقاذ مثل الفضولي يقدم خدمة لينتفع بها غيره يهدف من خلالها إلى إثارة مصلحة هذا الغير، كما أنه يقدم هذه المعونة دون أن يكون ملزماً بذلك. إلا أن هذا الموقف أيضاً تعرض لانتقادات كثيرة لعل أهمه هو أن الفضالة تقتضي القيام بعمل لشخص غير موجود في حين أن خدمات الإنقاذ تقدم للسفينة المعرضة للخطر، يضاف إلى ذلك الفرق الجوهرية فيما يتعلق بحقوق المنقذ والفضولي، إذ أن هذا الأخير له الحق في استرداد النفقات الضرورية والنافعة والتعويض عن الضرر الذي لحقه نتيجة قيامه بالعمل، في حين أن المنقذ له، علاوة على حقه في استرداد النفقات وتعويض ما لحقه من أضرار، الحق في مكافأة عادلة.¹⁴

علاوة على ذلك، يرى جانب آخر من الفقه أن الأساس القانوني لمكافأة الإنقاذ البحري ماهي إلا أحد تطبيقات نظرية الإثراء بلا سبب، والعللة في ذلك هي الإثراء الذي يلحق السفينة المغاثة والافتقار الذي يحصل للسفينة مقدمة النجدة.¹⁵ إلا أن هذا الرأي لم يسلم أيضاً من الانتقاد بحيث اعتبر الفقيه Ripert أن نظرية الإثراء بلا سبب فكرة حديثة مقارنة مع الإنقاذ البحري الذي يعد نظاماً قديماً ورأى بأنه من غير المعقول أن يتم تكييف نظام قديم على ضوء نظام آخر حديث.¹⁶

الفرع الثاني: الأساس القانوني لمكافأة الإنقاذ البحري وفقاً لمبادئ القانون البحري

خلافاً للفريق السابق الذي يجعل من نظريات القانون المدني أساساً لمكافأة الإنقاذ، وجد فريق آخر يخرج هذا الأساس من نطاق القواعد العامة ويسنده إلى نظريات مرتبطة بمبادئ القانون البحري: وفي هذا الشأن يرى الفقيه Ripert أن الإنقاذ البحري هو شبه عقد من نوع خاص لأن المساعدة التي تقدم إلى السفينة المعرضة للخطر لا تتم إلا إذا كان التراضي موجوداً بين الأطراف، ولكنه يرى أن هذا التراضي لا يتوافر على شروط للمناقشة ويصل إلى القول أن مكافأة الإنقاذ البحري تجد مصدرها في الإتحاد المؤقت بين المصالح للسفينتين بهدف تحقيق مصلحة مشتركة.¹⁷ ولكن هذه النظرية تعرضت للانتقاد من قبل بعض الفقه¹⁸ باعتبار أنها فكرة غامضة وتساءلوا كيف يمكن لشبه العقد أن يؤدي إلى عقد، ويضيف العميد Rodière نقداً لهذه النظرية أن عملية الإنقاذ البحري تفسر بالتضامن الموجود بين الأفراد الذين يمارسون الملاحة البحرية وهي تنطوي على فائدة مزدوجة من جهة إنقاذ السفينة التي تواجه الخطر ومن جهة أخرى حصول المنقذين على مكافأة.¹⁹

ولذلك يرى العميد Rodière²⁰ أنه يصعب تحليل طبيعة العلاقات بين المنقذ مقدم الخدمة و متلقيها، ولا يمكن إسنادها وإدخالها ضمن الإطار التقليدي للقانون الخاص، بل القانون هو الذي يفرض واجب المساعدة ولكن في الوقت نفسه يحفز حماسهم للحصول على مكافأة مرتفعة بشرط نجاحهم. وبالتالي فهو يعتبر أن أساس المكافأة يتمثل في نص القانون والالتزام بدفعها هو التزام قانوني.

ويؤيد هذا الموقف الأخير الأستاذ مصطفى كمال طه²¹ الذي يعتبر بأن استحقاق المكافأة مقترن بنجاح عملية الإنقاذ، العملية التي تعد نظاماً أصيلاً خاصاً بالقانون البحري، ولا يندرج ضمن أنظمة القانون المدني المعروفة، وتفسيرها يكمن في التضامن الذي يربط الملاحين ببعضهم البعض.

ونحن بدورنا نميل إلى هذا الموقف الذي يعتبر نظام مكافأة الإنقاذ البحري خاص بمبادئ وقواعد القانون البحري، فطبيعة المكان الذي تمارس فيه السفينة ملاحتها البحرية - والذي يتميز بالخطر - حتم وجود أنظمة خاصة بالقانون البحري لا مثيل لها في باقي فروع القوانين الأخرى ومنها مكافأة الإنقاذ الذي يمكن الحصول عليها بعد تقديم خدمة الإنقاذ البحري. ومما لا شك فيه أن ذلك يدعم فكرة الذاتية " le particularisme " ²² التي لطالما دافع عنها فقهاء القانون البحري منذ القدم باعتبارها أحد مميزات وخصائص القانون البحري عموما والتي يقصد بها: " ما يتمتع به القانون البحري من صفات فنية تجعل نصوصه ملائمة للظروف الخاصة التي تحيط بالظاهرة التي ينظمها " ²³.

المطلب الثاني: مكافأة الإسعاف البحري بين الاستحقاق وعدم الاستحقاق

إن تقديم خدمات الإنقاذ لا يعني حتمية الحصول على المكافأة لأن الأمر يتوقف على توافر جملة من الشروط القانونية (الفرع الأول)، إلا أن توافر تلك الشروط لا يعطي الحق دائما وفي جميع الأحوال لاستحقاق المكافأة فهناك استثناءات حددتها الاتفاقيات الدولية وكذا القانون البحري الجزائري أين تمنع مقدمي خدمات الإنقاذ من الحصول على هذه المكافأة رغم توافر شروط الاستحقاق وهذا راجع لعدة اعتبارات (الفرع الثاني).

الفرع الأول: شروط استحقاق مكافأة الإنقاذ البحري

قد تكون مكافأة الإنقاذ البحري محل طمع ممن يقدمون خدماتهم في ظروف ينتفي فيها حسن النية، كما قد تقدم هذه الخدمات لكن لا تكفل بالنجاح المطلوب، ولذلك لا يمكن لمقدمي خدمات الإنقاذ البحري الحصول على المكافأة ما لم تتوافر الشروط القانونية للإنقاذ البحري، وتحقق النتيجة المفيدة.

أولا- توافر شروط الإنقاذ البحري:

لا تستحق السفينة التي قدمت خدمات الإنقاذ البحري المكافأة إلا إذا توافرت الشروط القانونية المطلوبة. ويمكن استنتاج هذه الشروط انطلاقا من نص المادة 332 من القانون البحري الجزائري التي تعتبر الإنقاذ البحري: " يعتبر كإسعاف بحري كل نجدة للسفن البحرية الموجودة في حالة خطر أو للأموال الموجودة على متنها وكذلك الخدمات التي لها نفس الطابع والمقدمة بين سفن البحر وبواخر الملاحة الداخلية بدون الأخذ بعين الاعتبار للمياه التي جرت فيها النجدة".

إن ما يلاحظ في هذا الصدد أن المشرع الجزائري حاول إعطاء مفهوم للإنقاذ البحري عن طريق تحديد نطاقه من خلال الشروط المطلوبة له، وما يلاحظ منذ الوهلة الأولى أنه وسع من نطاق الإنقاذ وتجلى مظاهر هذا التوسع من حيث المتدخلين فيه، مكان تقديم الخدمات وكذا موضوعه: إذ لم يحصره في العمليات التي تتم بين السفن فيما بينها بل يشمل أيضا السفن وبواخر الملاحة الداخلية، ومهما كان المكان الذي يجري فيه الإنقاذ بل حتى موضوعه سواء تعلق بالسفن، الأموال أو الخدمات.

يتضح من نص المادة 332 سالفه الذكر أن شروط تطبيق قواعد الإنقاذ البحري هي: أن تقدم سفينة خدمة الإنقاذ لسفينة أخرى أو أحد مراكب الملاحة الداخلية و أن يكون هناك خطر يواجه السفينة المنقذة. وتجدر الإشارة في

هذا الصدد أنه يستوي أن تكون سفينة تجارية أو سفينة صيد أو سفينة نزهة.²⁴ كما أن الإنقاذ الذي يتم بين سفينتين من سفن الملاحة الداخلية لا يعتبر إنقاذاً بحرياً حتى ولو تم في البحر.²⁵

ينبغي التنويه في هذا الصدد بأن اتفاقية لندن لسنة 1989 اهتمت أيضاً بتقديم الإنقاذ لأي شخص مهدد بالفقد في البحر لكن دون تعريض السفينة مقدمة الخدمة للخطر وهو ما تضمنته المادة 10 من هذه الاتفاقية بحيث أوجبت على الريان القيام بواجب تقديم العون قدر ما يستطيع، دون تعريض سفينته ومن على متنها من أشخاص لخطر بالغ، وفي حالة إخلال الريان بهذا الواجب فإن مالك السفينة لا يتحمل أي مسؤولية.

أما بالنسبة للشرط المتعلق بالخطر، يرى جانب من الفقه أن يكون هذا الخطر جدياً، ومعيار الخطر الجدي في نظرهم هو إمكانية هلاك السفينة إذا لم يتدخل المنقذ، فلا يعتبر خطراً جدياً مجرد مد يد العون للسفينة لتسيير أمورها و الأمر متروك للسلطة التقديرية للقاضي.²⁶

كما يتوسع بعض الفقه والقضاء²⁷ في تحديد مفهوم الخطر الذي تتعرض له السفينة، إذ لا يشترط فيه أن يكون حالاً، بل يمكن أن يكون محتمل الوقوع كما في حالة فقدان السفينة دفتها أو تعطل محركها في عرض البحر فهذا الخطر محتمل الوقوع قد يعرض السفينة للهلاك جراء تغير الأحوال الجوية واضطرابها.²⁸

إن اشتراط الخطر له بالغ الأهمية إذ بموجبه يتم التمييز بين الإنقاذ والقطر²⁹، فيكون عنصر الخطر ضرورياً وجوهرياً لقيام الإنقاذ البحري، بحيث تتجلى بوضوح مظاهر التطوع لإنقاذ أو محاولة إنقاذ السفينة أو البضائع. أما إذا لم تكن السفينة المقطورة معرضة للخطر فإن العملية تكيف بأنها قطر على أساس أنها معونة تمهيدية من سفينة لأخرى في ظروف الملاحة المعتادة.³⁰

وعلى الرغم من هذه التفرقة بين المساعدة والقطر التي تبدو بسيطة إلا أن محكمة الاستئناف لـ "Aix" كان لها رأي مخالف بمناسبة قضية تتعلق وقائعها بجنوح سفينة Le Noroit على الصخور، وقيام طاقم من SNSM بنجدها وتخليصها من الصخور وجرها إلى مرفأ Ciotat وأصبحت هذه السفينة غير قابلة للتحكم فيها، إلا أنه بسبب كون الحبل كان طويلاً جداً وتحرك مركب الإنقاذ بسرعة مفرطة جعل هذه السفينة تصطدم خلال تحركها داخل المرفأ بأحد الأرصفة ودفعتها سفينة أخرى مما أدى ذلك إلى سلسلة من الأضرار. اعتبرت محكمة الاستئناف لـ "Aix" أن المساعدة المقدمة إلى سفينة جانحة في أعالي البحار وقطرها حتى المرفأ تشكل عملية قطر في أعالي البحار.³¹

ثانياً- تحقق النتيجة المفيدة:

بداية يجب أن نشير أنه لم يتم الاعتراف دولياً بمبدأ النتيجة المفيدة كشرط ضروري لحق المساعد في الحصول على المكافأة إلا عند صياغة اتفاقية بروكسل لسنة 1910 بشأن المساعدة، وكان لهذا المبدأ أثر في منع أي إمكانية لتلقي هذه المكافأة في حالة فشل عملية الإنقاذ.³²

وعليه فإن تحقق النتيجة المفيدة يعتبر شرطاً جوهرياً لاستحقاق مكافأة الإنقاذ البحري ويعبر عن هذا الشرط بالإنجليزية: No cure no pay وقد أقرت هذه القاعدة في المادة 02 من اتفاقية بروكسل لسنة 1910³³، وأكدتها الاتفاقية الدولية للإنقاذ لسنة 1989 في مادتها 12 المعنونة بشروط المكافأة حيث نصت الفقرة 1 منها: "1- تستحق

عمليات الإنقاذ المثمرة الحصول على مكافأة." كما أن المشرع الجزائري تبنى هذا الشرط في المادة 336 من القانون البحري: "يترتب على كل إسعاف مثمر أداء مكافأة عادلة"، وطبقه القضاء الجزائري أيضا بمناسبة طعن بالنقض تقدم به بجهاز الباحة (ق- ج) الممثل من طرف شركة ناشكو ضد القرار الصادر عن مجلس قضاء بجاية في 07 مارس 2005 المؤيد لحكم محكمة بجاية المؤرخ في 19 ماي 2004 الذي ألزمها بأن تدفع للمطعون ضدها مؤسسة ميناء بجاية مبلغ 725614,58. إلا أن المحكمة العليا قضت برفض الطعن في الموضوع ورفض طلب التعويض.³⁴

ويمكن القول من خلال نص المادة 336 سالفة الذكر أن التزام السفينة المنقذة هو التزام بتحقيق نتيجة والتي ينبغي أن تكون مفيدة وفي هذا الشأن صدر حكم عن محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 09 جويلية 2013 يقضي بمنح مكافأة لشركة Wessmuller بعدما قامت بإنقاذ السفينة CMA CGM MAGHREB، هذه الأخيرة التي جنحت يوم 22 يناير 2004 أمام ميناء اللاذقية بسوريا وكانت تنقل حاويات.³⁵

ويفهم بالمخالفة أن عدم حصول النتيجة المفيدة لا يعطي الحق للمطالبة بالمكافأة وهو ما أكدته المادة 337 من القانون البحري الجزائري بحيث أقرت صراحة عدم دفع المكافأة إذا بقيت عملية الإنقاذ دون جدوى وهو ما عبر عنه المشرع الجزائري في المادة بالصيغة الفرنسية: *sans résultat utile*.

وتجدر الإشارة أنه ثار جدل فقهي وقضائي بخصوص مدى تحقق هذه النتيجة المفيدة فهل يجب أن يكون الإنقاذ كاملا أو يكفي أن يكون جزئيا وبالتالي يعطي الحق في المطالبة بالمكافأة. وفي هذا الصدد استقر الفقه³⁶ على التوسع في تحديد مفهوم النتيجة المفيدة بحيث ليس من الضروري لتحقيقها أن يكون الإنقاذ كاملا بل يكفي أن يكون جزئيا. كما اتجه الفقه والقضاء الفرنسي إلى أنه لا يشترط تحقق السلامة المطلقة للسفينة المعرضة للخطر بل يكفي أن تكون السلامة نسبية.

يبدو بأن هذا الموقف الفقهي والقضائي -الذي يوسع من مفهوم النتيجة المفيدة- من شأنه أن يشجع السفن على تقديم مساعداتها ومعاونتها للسفن التي تواجه خطرا إلا أنه قد يؤدي في الوقت نفسه إلى نزاعات بين أطراف عملية الإسعاف البحري بحيث تكون من مصلحة السفينة التي أنقذت أن تنفي تحقق النتيجة المفيدة لكي لا تدفع المكافأة بينما ما يهم القائم بالإنقاذ هو حصوله على مبلغ المكافأة.

إن تطبيق قاعدة تحقق النتيجة المفيدة قد تؤدي إلى عدم استحقاق القائم بالإنقاذ للمكافأة في حالة عدم تحققها وهو ما يدعو للتساؤل حول إمكانية استرداد المصروفات التي أنفقتها أو حصوله على تعويض للخسائر التي تكبدها جراء تقديمه للمساعدة.

وبالفعل طرحت هذه المسألة في مؤتمر بروكسل 1910 وتم اقتراح إضافة فقرة للمادة الثانية في الاتفاقية تجيز استرداد هذه المصروفات، إلا أن هذا الاقتراح تم رفضه على أساس أن عمليات الإنقاذ تشتمل على جانب احتمالي، كما أن القائم بالإنقاذ سيتلقى مكافأة ضخمة في حالة تحقق النتيجة.³⁷

بالرجوع إلى القانون البحري الجزائري نجد أن المشرع لم يتطرق إلى مدى إمكانية المنقذ استرداد هذه المصروفات في إطار المواد المنظمة للمكافأة، بخلاف المشرع المصري الذي خرج عن قاعدة عدم إمكانية استرداد هذه المصروفات في

حالة عدم تحقق النتيجة وهو بهذا الموقف يكون قد خالف أحكام اتفاقية بروكسل لسنة 1910 بحيث نصت المادة 305 فقرة 2 من القانون البحري المصري³⁸: " إذا لم تؤد أعمال الإنقاذ إلى نتيجة نافعة التزمت السفينة التي قدمت لها الأعمال بالمصاريف التي أنفقت في هذا الشأن". ومما لا شك فيه أن هذا الحكم من شأنه أن يشجع على تقديم الإعانة للسفينة التي تواجه الخطر.

وجدير بالإشارة أن مفهوم تحقق النتيجة المفيدة وفقا لاتفاقية لندن لسنة 1989 لم يبق محصورا في إطار المفهوم التقليدي الذي حددته اتفاقية بروكسل 1910، بل تعدى ذلك إذ تقرر تعويض خاص³⁹ للقائمين بالإنقاذ في حالة فشلهم إنقاذ السفينة والحمولة متى أسفرت جهودهم عن منع حدوث تلوث البيئة أو الحد من أضراره، وهذا الحكم الجديد يعد أهم التعديلات التي طرأت على مكافأة الإنقاذ، ومما لا شك فيه أنه ينطوي على فائدة مزدوجة بحيث يؤدي إلى الحفاظ على البيئة البحرية من جهة ومن جهة أخرى هو يشجع المنقذين على تقديم خدماتهم.

إن أهم ملاحظة تسجل في هذا الصدد هي عدم تبني المشرع الجزائري هذه القاعدة أي التعويض الخاص ضمن الأحكام المتعلقة بمكافأة الإسعاف رغم انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية للإنقاذ لسنة 1989 بموجب المرسوم الرئاسي رقم 11-385 المؤرخ في 23 نوفمبر 2001، وما يدعوا للتساؤل أيضا هو تعديل القانون البحري مرتين 1998 و2010. وعلى النقيض من ذلك نلاحظ أنه أشار إلى التعويض الخاص بمناسبة تعديل المادة 151 من القانون البحري بموجب القانون رقم 10-04 بحيث تم إضافة الفقرة ج التي تعتبر أحد أسباب نشأة الدين البحري والذي يمكن أن تترتب عليه حجز السفينة⁴⁰.

علاوة على ذلك فإنه متى تمكن المنقذ من منع إلحاق ضرر بالبيئة أو التقليل منه إلى الحد الأدنى يجوز له الحصول ذلك التعويض الخاص مع زيادة قد تصل إلى 30% من النفقات التي تكبدها المنقذ. كما يجوز للمحكمة أن تزيد من مبلغ هذا التعويض الخاص إلى 100% متى رأت ذلك منصفًا وعادلا وهذا ما أشارت إليه الفقرة 2 للمادة 14 من اتفاقية لندن لسنة 1989.

الفرع الثاني: حالات عدم استحقاق مكافأة الإسعاف البحري

مبدئيا متى توافرت الشروط القانونية للإنقاذ البحري وتحققت النتيجة المفيدة استحققت مكافأة للقائم بالإسعاف، إلا أن هذه القاعدة ليست مطلقة إذ يرد عليها استثناء يتمثل في حرمان الطرف المسعف من المكافأة رغم توافر شروط استحقاقها و يتعلق الأمر بأحد الحالات وهي: تقديم الإنقاذ تنفيذا لالتزام عقدي، خطأ السفينة المنقذة ورفض السفينة للإنقاذ.

أولا- تقديم الإنقاذ تنفيذا لالتزام عقدي:

وهو ما عبرت عنه الاتفاقية الدولية للإنقاذ لسنة 1989 ب: "الخدمات المقدمة بموجب عقود قائمة" في مادتها 17 التي تنص: "لا تترتب أية مدفوعات بموجب أحكام هذه الاتفاقية ما لم تتجاوز الخدمات المقدمة ما يمكن أن يعتبر بصورة معقولة أداء واجبا لعقد مبرم قبل قيام الخطر." أي إذا تعرضت السفينة لخطر وقدمت لها سفينة أخرى خدماتها

لإنقاذها بمناسبة عقد سابق بينها فلا يمكن للسفينة المسعفة أن تحصل على مكافأة والعلة في ذلك أن خدمة الإنقاذ كانت قد قدمت تنفيذا لالتزام عقدي ومتى كان الأمر كذلك لا تستحق هذه المكافأة.

وبتطبيق هذا الحكم لا تستحق السفينة القاطرة أي مكافأة نظير خدماتها المقدمة للسفينة المقطورة بل لها الحق في أجره لأن الأمر يتعلق بتنفيذ عقد القطر، وقد أقر المشرع الجزائري هذا الحكم في نص المادة 339 من القانون البحري التي تنص: " ليس للقاطرة الحق في مكافأة عن إسعاف للسفينة المقطورة من طرفها أو لحمولتها إلا إذا قامت بخدمات استثنائية لا تعتبر كإتمام لعقد القطر."

ولكن يجوز للسفينة القاطرة طلب مكافأة متى قامت بأعمال تدرج في إطار الخدمات الاستثنائية بأن تطالب بتعويض يجاوز الأجر المقرر لعملية القطر.⁴¹ ومن أمثلة الخدمات الاستثنائية التي تخرج من نطاق تنفيذ عقد القطر: تعويم السفينة المقطورة الجانحة، قيام القاطرة بإطفاء حريق شب في السفينة المقطورة أو تخفيف حمولتها.⁴²

كذلك لا يستحق المرشد مكافأة عن المساعدة التي يقدمها للسفينة التي يرشدها، لكن له الحق في الحصول على مكافأة - وهي مختلفة عن مكافأة الإنقاذ- يحددها مدير إدارة الميناء ويتم احتسابها بناء على الجهد المبذول والوقت المستغرق وكذا الأضرار التي لحقت به. وعليه فهي لا تأخذ بعين الاعتبار قيمة الأموال المنقذة الأمر الذي يجعل المرشدين يفضلون مكافأة الإسعاف على مكافأة الإرشاد.⁴³

وعلى النقيض من ذلك فإن المنطق يقضي أنه يمكن للمرشد أن يحصل على مكافأة الإنقاذ متى قدم مساعداته ولم يكن مرتبطا بعقد إرشاد وهو ما أكدته محكمة النقض المصرية بقولها: " إذا كان الثابت في الدعوى أن الطاعن قدم مساعدته للسفينة المطعون ضدها أثناء وجود مرشد آخر عليها وبعد تعرضها للخطر فقد تحققت المساعدة على نحو ما أشارت إليه المادة الأولى من معاهدة بروكسل الخاصة بالمساعدات البحرية. وإذا أقيم الحكم قضاءه برفض طلب الطاعن المكافأة عن المساعدة التي قدمها للسفينة المطعون ضدها على أنه كان مكلفا من هيئة الإرشاد بإدارة سحب الباقرة المصابة ومساعدة المرشد الذي كان قائما بالعمل عليها دون أن يحضر من تلقاء نفسه لتقديم المساعدة، في حين أن الطاعن قام بالمساعدة بعد حلول الخطر ودون أن يكون مرتبطا مع السفينة المطعون ضدها بعقد إرشاد فإنه يكون قد خالف القانون وأخطأ في تطبيقه."⁴⁴

ثانيا- خطأ السفينة المنقذة:

لقد أجازت المادة 18 من الاتفاقية الدولية للإنقاذ لسنة 1989 حرمان المنقذ من كل أو جزء من المدفوعات المستحقة بسبب خطئه أو إهماله أو إذا كان مذنباً بالاحتيايل أو خيانة الأمانة.⁴⁵ وهذا الحكم أقرته أيضا اتفاقية 1910 في مادتها 8 الفقرة الأخيرة. وقد أخذ المشرع الجزائري بهذا الموقف مع تغيير طفيف في الصياغة، وفي هذا الشأن تنص المادة 347 من القانون البحري الجزائري: " تستطيع المحكمة تخفيض أو إلغاء المكافأة إذا اتضح لها أن القائمين بالإنقاذ قد جعلوا الإسعاف البحري ضروريا بأخطائهم أو أصبحوا مذنبين بالسرقة والإخفاء أو أي عمل من الأعمال التدليسية الأخرى".

يتضح من خلال هذه النصوص أنه إذا تسببت السفينة التي تقدم خدمة الإنقاذ في خطر للسفينة متلقية هذه الخدمة فإنه يجوز للقاضي أن يخفض من قيمة المكافأة أو يلغيها إذا أقدمت على ارتكاب أفعال غير مشروعة.

يعد الخطأ أو الإهمال الجسيم الصادر من مقدمي خدمات الإنقاذ أحد صور سوء النية التي يترتب عليها حرمانهم من المكافأة، وقد طبق القضاء هذا المبدأ ومن أمثلة ذلك ما صدر عن أحد المحاكم الأمريكية بتاريخ 2004/02/05، حيث تتلخص الوقائع في نفاذ الوقود للسفينة المسماة M.V.Iloa Profile في المياه البحرية الأمريكية، فطلبت من حراس السواحل لشمال كارولينا إمدادها بالوقود، لكنهم تركوا هذه السفينة عرضة للخطر في بداية الأمر، وبعد ذلك تقدموا لإنقاذها. قضت المحكمة برفض دعوى المطالبة بمكافأة الإنقاذ بسبب أن الخطر الذي تعرضت له السفينة كانت نتيجة خطأ جسيم صدر من المدعي.⁴⁶

إن حرمان القائمين بالإنقاذ من المكافأة بسبب الأخطاء وأعمال الغش الصادرة عنهم هو حكم من شأنه أن يحد من نشاط المغرقين سواء أولئك الذين يقومون بالنهب بسبب استغلالهم للظروف، أو الذين يفتعلون الحوادث من أجل إغراق السفن.⁴⁷ كما أن هذا الحرمان يعد بمثابة عقوبة مدنية لا تخل بتطبيق العقوبة الجنائية.⁴⁸

ثالثا- رفض السفينة للإنقاذ:

نصت على هذه الحالة المادة 03 من اتفاقية 1910⁴⁹ صراحة، وكذا المادة 19 من اتفاقية لندن لسنة 1989 المعنونة ب منع العمليات الانقاذية بقولها: "لا تترتب أية مدفوعات بموجب هذه الاتفاقية للخدمات المقدمة رغم المنع الصريح والمعقول من جانب مالك السفينة أو ربانها أو مالك أية ممتلكات أخرى ليست على متن السفينة ولم تكن كذلك".

إن هذا الحكم يجد تبريره في كون السفينة التي تعرضت للخطر يمكنها التخلص منه بوسائلها الذاتية وحينئذ لها أن ترفض أي مساعدة من سفينة تريد تقديم خدماتها لإنقاذها، فمتى كان هذا الرفض صريحا ومعقولا ورغم ذلك شارك القائمون بعملية الإنقاذ فلا مجال لاستحقاق مكافأة هذا الإنقاذ طبقا لنص المادتين السالفتين الذكر. والموقف نفسه تبناه المشرع الجزائري في المادة 338 من القانون البحري بحيث أقر صراحة بعدم استحقاق الطاقم والمسافرين وكذا الأشخاص المشاركين في عمليات الإنقاذ متى كان الحضر صريحا ومعقولا للسفينة التي أنجذت.

وعلى ما يبدو فإن التبريرات التي تجعل السفينة المعرضة للخطر ترفض المساعدة بشكل صريح قد لا يكون صائبا أحيانا، وقد يؤدي إلى عواقب وخيمة ليس فقط على مسافريها أو بضائعها بل قد يتسبب في تلوث البيئة البحرية. وفي هذا الصدد يرى بعض الفقه⁵⁰ أن استحقاق مكافأة الإنقاذ يبقى من حق المنقذين رغم الرفض الصريح الصادر من السفينة المعرضة للخطر بشرط أن يثبتوا أن هذا الرفض لم يكن له ما يبرره. وهذا ما أشارت إليه المذكرة الإيضاحية لمشروع قانون التجارة البحرية المصري: "ومن الواضح أن الهدف من إتاحة الفرصة لمناقشة قرار الرفض هو حفز السفينة المنقذة على الإقدام على الإنقاذ رغم هذا القرار إذا قدرت فسادا وأن حياة الأشخاص وسلامة السفينة كانتا تستلزمان التدخل السريع".⁵¹

وينبغي التنويه أن هناك من التشريعات التي تميز بين الرفض الصادر من السفينة المعرضة للخطر قبل بدء عمليات الإنقاذ أو أثناءه، فتجعل مكافأة الإنقاذ غير مستحقة في الحالة الأولى، بينما تكون مستحقة إذا صدر الرفض أثناء

عمليات الإنقاذ متى تكللت جهود المنقذين بنتيجة مفيدة، وفي هذا الشأن ينص الفصل 246 من التشريع البحري التونسي:⁵² " لا يستحق أي أجر كل من ساهم في عمليات الإسعاف رغما عن رفض السفينة المسعفة رفضا صريحا ومعقولا. وإذا صدر ذلك الرفض أثناء عمليات المساعدة أو الإنقاذ فإن المنقذين يستحقون أجرا عادلا بشرط أن تسفر أعمالهم عن نتيجة مفيدة."

وبالفعل فإن القضاء قرر منح مقدمي خدمات الإنقاذ مكافأة في حالة فشل عملية الإنقاذ لسبب يرجع إلى الطرف المغاث مثل حالة وقف أعمال الإنقاذ بعد البدء في تنفيذها، ففي حادثة السفينة "Ain Bessem" التي جنحت على هضبة صخرية قرب ميناء الجزائر ولم تتمكن بوسائلها الذاتية من أن تتخلص من هذا الجنوح، فطلبت الإنقاذ، فأرسل إليها القاطرة "Gard" التي أوصلت حبال القطر إليها وحاولت تعويمها، لكن عند وصول مجهزة سفينة "Ain Bessem" استعان بقاطرتين كبيرتين متخصصتين في عمليات الإنقاذ وأعطى أوامر للقاطرة "Gard" بوقف أعمالها.

رفع مجهزة القاطرة "Gard" دعوى يطلب فيها الحصول على مكافأة الإنقاذ قدرها 50 ألف فرنك، إلا أن مجهزة السفينة "Ain Bessem" دفع بعدم تحقق النتيجة المفيدة وعدم جدوى محاولات القاطرة "Gard".

إلا أن المحكمة قررت بمنح مكافأة للقاطرة "Gard" على أساس أنها وصلت إلى مكان الحادث وبدأت في تنفيذ عملياتها بعد موافقة ريان السفينة الجانحة، أما بخصوص توقفها عن مواصلة عملها فسببه مجهزة هذه السفينة الجانحة ولذلك لا يمكن القول بأن محاولاتها باءت بالفشل، غير أنها قضت بتخفيض مبلغ المكافأة إلى 04 آلاف فرنك لأن هذا المبلغ يتناسب مع تلك الخدمات التي قدمتها القاطرة "Gard".⁵³

المبحث الثاني: إجراءات مكافأة الإنقاذ البحري

تقتضي دراسة إجراءات مكافأة الإنقاذ البحري تحديد طرق تقدير هذه المكافأة وتوزيعها (المطلب الأول) ثم التطرق إلى دعوى المكافأة (المطلب الثاني)

المطلب الأول: تقدير مكافأة الإنقاذ البحري وتوزيعها

يحدد مقدار مكافأة الإنقاذ البحري أطراف عملية هذا الإنقاذ بموجب اتفاق فإن لم يوجد يتدخل القاضي لتحديد (الفرع الأول)، ليتم بعدها توزيع هذه المكافأة بين مستحقيها (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تقدير مكافأة الإنقاذ البحري

تنص المادة 343 فقرة 1 من القانون البحري الجزائري: " تحدد قيمة مكافأة الإسعاف بموجب الاتفاقية المبرمة بين الأطراف، وفي حالة عدم وجودها من طرف المحكمة". وتأسيسا على ذلك يوجد طريقتين لتقدير مكافأة الإسعاف البحري إذ قد يتفق الطرفان على مقدار المكافأة أو يتم اللجوء للقضاء لتقديرها. وتجدر الملاحظة في هذا الصدد أن المشرع الجزائري أغفل طريق آخر من طرق تقدير هذه المكافأة وهو التحكيم ويمكن تبرير ذلك أن اتفاقية بروكسل لسنة

1910 التي استوحى منها أحكام مكافأة الإنقاذ هي الأخرى لم تتطرق إلى التحكيم في إطار تقدير مكافأة الإسعاف البحري.⁵⁴

أولاً- التقدير الاتفاقي:

وفي هذه الحالة يتم الاتفاق بين الطرفين - وهما طالب الإنقاذ ومقدم الخدمة- على مقدار المكافأة، إلا أن هذا الاتفاق قد يحصل في ظروف لا تسمح للسفينة التي تواجه الخطر مناقشة هذا الاتفاق بحيث يلاحظ أن السفينة المنقذة تفرض في الكثير من الأحيان مكافأة ضخمة مستغلة الظروف مما يضطر ربان السفينة المعرضة للخطر قبول مثل هذه الشروط التي أملت عليها، وقد يحصل أيضا أن يخطئ مقدم خدمات الإنقاذ في التقدير فيشترط مكافأة بسيطة ثم يتبين فيما بعد أن هذا المقابل لا يتناسب مع حجم عمليات الإسعاف الضخمة التي قدمها⁵⁵. وعليه يثار التساؤل حول مدى إمكانية تعديل أو إبطال الاتفاق الحاصل بين طرفي عملية الإسعاف؟

لقد واجهت اتفاقية بروكسل 1910 هذه الحالات وأقرت صراحة في المادة⁵⁶7 أنه يجوز للقاضي بناء على طلب أحد الطرفين إلغاء أو تعديل أي اتفاق للمساعدة أو الإنقاذ أبرم في وقت وتحت تأثير الخطر متى تبين له أن الشروط المتفق عليها غير عادلة. وإذا ثبت أن رضا أحد المتعاقدين معيب بالتدليس أو التردد أو أن قيمة المكافأة مبالغ فيها لا تتناسب مع الخدمات المقدمة فإنه يجوز لصاحب المصلحة أن يطلب من القاضي إبطال أو تعديل هذا الاتفاق. وبذلك تكون المادة 7 من اتفاقية بروكسل قد حددت ثلاث حالات تسمح للطرفين إبطال أو تعديل اتفاق المساعدة، وهو الموقف الذي تبناه المشرع الجزائري في المادة 344 من القانون البحري إلا أن هناك ملاحظة يمكن تسجيلها هي أن هذه المادة لم تشر إلى حالة العيب الذي يصيب رضا أحد المتعاقدين كسبب من أسباب إعادة النظر في الاتفاق المبرم بين طرفي عملية الإسعاف. وقد يكون تبرير ذلك أن المشرع الجزائري أحال هذه الحالة إلى نص المادة 346 من القانون البحري التي أجازت أيضا للقاضي تخفيض أو إلغاء المكافأة بسبب أي عمل من الأعمال التدليسية.⁵⁷

ثانيا- التقدير القضائي:

إذا لم يتمكن أطراف عملية الإنقاذ من إبرام اتفاقية لتحديد مقدار المكافأة أو تم تعديل أو إبطال هذا المقابل يتولى القاضي مهمة تقديرها مستعينا بجملة من المعايير، هذه الأخيرة حددتها اتفاقية بروكسل لسنة 1910 وأخذ بها المشرع الجزائري في المادة 345 من القانون البحري التي أقرت صراحة أن المحكمة تحدد المكافأة حسب الظروف آخذة كأساس جملة من المعايير يمكن تقسيمها إلى مجموعتين:

أولها الظروف التي تمت فيها عملية الإسعاف والتي تتعلق أساسا ب:

- النجاح الحاصل.

- جهود وجدارة الأشخاص الذين قاموا بالنجدة.

- الخطر الذي تعرضت إليه السفينة المسعفة مع مسافريها وطاقمها وحمولتها من طرف الأشخاص القائمين بالإنقاذ ومن طرف السفينة التي قامت بالإسعاف.

- الوقت المستعمل والمصاريف والأضرار التي أنجرت وخطر المسؤولية والأخطار الأخرى التي تعرض إليها القائمون بالإنقاذ.

- قيمة المعدات المستخدمة من القائمين بالإنقاذ، مع الأخذ بعين الاعتبار عند الاقتضاء، الامتلاك الخاص بالسفينة التي قامت بالإنقاذ.

أما المجموعة الثانية فهي تشمل قيمة الأشياء التي أنقذت والحمولة وأجرة الرحلة.

جدير بالذكر في هذا الصدد أن أسس تحديد مكافأة الإنقاذ البحري التي وضعتها اتفاقية بروكسل 1910 كانت محل تعديل بموجب الاتفاقية الدولية للإنقاذ لسنة 1989 في مادتها 13 المعنونة بـ "معايير تقدير المكافأة" بحيث أضافت معيارا جديدا وهو يتعلق بمهارة وجهود المنقذين في منع إلحاق ضرر بالبيئة أو تقليله إلى الحد الأدنى. وما يلاحظ في هذا الشأن هو أن هذا الأساس لم ينص عليه القانون البحري الجزائري رغم انضمام الجزائر لاتفاقية لندن 1989.

وينبغي التنويه أيضا أن هذا الأساس الجديد الذي أقرته اتفاقية لندن 1989 رتب عليه ما يسمى "بالتعويض الخاص"⁵⁸ وهو ما يشكل خروجاً على مبدأ النتيجة المفيدة بحيث قررت استحقاق المنقذين لتعويض خاص في حالة عجزهم عن الحصول على المكافأة متى أسفرت جهودهم على منع إلحاق ضرر بالبيئة أو التقليل منه إلى حد أدنى. ووفقاً للفقرة الأولى للمادة 14 من اتفاقية لندن 1989 فإن مالك السفينة المعرضة التي شكلت بذاتها أو بضاعتها تهديداً بإلحاق الضرر بالبيئة هو الذي يلزم بدفع هذا التعويض الخاص. ومما لا شك فيه أن وضع مثل هذه الأحكام يعكس التوجه الجديد لواضعي اتفاقية 1989 في حماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث واستفادتهم من دروس الحوادث التي وقعت وشكلت تهديداً خطيراً لهذه البيئة.

إن العناية في تفصيل هذه المعايير التي يستند إليها القاضي لتقدير مكافأة الإنقاذ البحري سواء في الاتفاقيات الدولية أو التشريعات الوطنية لها أهمية عملية إذ أكدت محكمة النقض الفرنسية الحرص على أن يتضمن حكم المحكمة بيان هذه المعايير، أما إذا لم يتم ذلك وحدد مبلغ المكافأة إجمالاً فإن الحكم يكون مشوباً بالقصور.⁵⁹

وفي الأخير ينبغي التنويه لأهمية تدخل القضاء في تقدير المكافأة إذ علاوة على تقديره النهائي لها بالاستناد إلى المعايير الموضحة سابقاً، يمكن له أن يحكم أيضاً بمكافأة إنقاذ مؤقتة لتغطية المصاريف التي أنفقها مقدم الإنقاذ وهي:

"المكافأة التي يقضي بها القاضي أو المحكم بصفة مؤقتة حتى يتم تحديد مكافأة الإنقاذ النهائية".⁶⁰

وقد تضمن النص على هذا النوع من المكافأة في المادة 22 من اتفاقية لندن لسنة 1989 التي أجازت للمحكمة ذات الولاية القضائية أن تأمر بقرار مؤقت بأن يدفع المنقذ مبلغاً على الحساب حسبما يبدو ذلك منصفاً وعادلاً على أساس شروط بما فيها شروط الضمان عند الاقتضاء تكون منصفة وعادلة وفقاً لظروف الدعوى.

الفرع الثاني: توزيع مكافأة الإنقاذ البحري

طبقاً لنص المادة 6 فقرة 1 من اتفاقية بروكسل لسنة 1910 يتم توزيع المكافأة بين المالك والريان والأفراد الآخرين طبقاً للقانون الوطني للسفينة، وهو نفس الموقف الذي تبنته اتفاقية لندن لسنة 1989 في مادتها 15 إلا أن

المستجد هو الحالة التي يكون فيها الإنقاذ لم ينفذ من السفينة فإن توزيع الحصص بين المنقذين يتحدد وفقا للقانون الذي يحكم العقد المبرم بين المنقذ وموظفيه.

بالرجوع إلى القانون البحري الجزائري فإن المادة 348 المعدلة أقرت بأن يتم توزيع المكافأة في إطار عملية الإسعاف مناصفة بين مالك السفينة وطاقمها بعد اقتطاع نفقات عمليات الإنقاذ ومبالغ استعمال الوسائل والعتاد والمستخدمين المعيّنين للقيام بهذه العمليات. كما أقرت مكافأة إضافية يستفيد منها أعضاء الطاقم الذين أظهروا خلال عمليات النجدة التزاما وتفانيا خاصا أو أولئك الذين تعرضوا إلى الخطر. وهذه الحالات التي تسمح لأفراد الطاقم بالاستفادة من هذه المكافأة الإضافية أضيفت حين تعديل القانون البحري الجزائري بموجب القانون رقم 98-05 لأنه قبل ذلك تركت الأمر واسعا لمالك السفينة بأن يحدد نسبة للمكافأة للطاقم.

علاوة على ذلك فانه وفقا لأحكام القانون البحري تتعدد صور استغلال السفينة إذ قد يتم استغلالها من قبل مالكيها أو يكون غير قادر بنفسه فيؤجرها، وفي هذه الحالة الأخيرة إذا كانت السفينة مقدمة الإسعاف غير مستغلة من قبل المالك فإن المكافأة الصافية المقررة للمالك المحددة في المادة 348 سألغة الذكر توزع مناصفة بين المالك والمجهز⁶¹ وفق حصص متساوية.⁶² وطبقا للمادة 350 من القانون البحري الجزائري يستفيد أيضا أعضاء الطاقم من هذه المكافأة الصافية التي يتم توزيعها من طرف المالك أو المجهز غير المالك بعد اقتراح من قبل الريان وموافقة السلطة البحرية المختصة على هذا التوزيع.

وتجدر الملاحظة بأنه استقر الفقه⁶³ على اعتبار مكافأة الإسعاف البحري من قبيل الخسائر البحرية المشتركة⁶⁴ وعلى هذا الأساس يشترك المجهزون والشاحنون الذين استفادوا من الخدمة المقدمة إليهم في تحمل المكافأة طبقا لقواعد المساهمة في الخسائر البحرية المشتركة. بالإضافة إلى ذلك فإن شركات التأمين تلزم أيضا بدفع المكافأة متى كانت السفينة التي قدمت لها المساعدة مؤمن عليها فهي لا تلزم فقط بتعويض الأضرار المادية اللاحقة بالسفينة بل تلزم أيضا بالمصروفات غير العادية للمحافظة على الشيء المؤمن عليه، كما أن شركات التأمين تكون لها مصلحة في دفع مبلغ المكافأة مقارنة بمبلغ التعويض الذي ستدفعه إذا هلكت السفينة.⁶⁵ ويؤكد ذلك نص المادة 347 من القانون البحري الجزائري التي فصلت في هذه المسألة حيث أقرت أنه لا يمكن أن تتعدى مكافأة الإسعاف قيمة الأموال التي أنقذت بعد خصم حقوق الجمارك والرسوم العامة الأخرى والمصاريف الخاصة بالحراسة والتقدير والبيع.

المطلب الثاني: دعوى مكافأة الإنقاذ البحري

تقتضي دراسة دعوى مكافأة الإنقاذ البحري تسليط الضوء على الجهة القضائية المختصة للنظر في دعوى المكافأة (الفرع الأول)، ثم بيان تقادم هذه الدعوى (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الجهة القضائية المختصة للنظر في دعوى المكافأة

يجب في بداية الأمر الإشارة إلى أنه لا يوجد قواعد خاصة بالاختصاص⁶⁶ بحيث لم تتطرق اتفاقية بروكسل لسنة 1910 وكذا اتفاقية لندن لسنة 1989 للمحكمة المختصة بنظر دعوى المكافأة، وهذا بخلاف اتفاقية بروكسل المبرمة في 10 ماي 1952 بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري التي تلت

اتفاقية بروكسل بشأن التصادم. ولذلك ذهب الفقيه روديير إلى القول بأن اتفاقية بروكسل 10 ماي 1952 بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن⁶⁷ تسد هذا الفراغ وينعقد الاختصاص لمحكمة الميناء الذي تم فيه الحجز.⁶⁸

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فإنه لم يحدد أيضا المحكمة المختصة للمطالبة بالمكافأة في القانون البحري، وأمام هذا الفراغ يبقى الحل هو اللجوء للقواعد العامة التي تحكم موضوع مسألة الاختصاص النوعي والاختصاص الإقليمي⁶⁹، واستنادا لنص المادة 32 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية فإن المحكمة هي الجهة القضائية ذات الاختصاص العام وهي تفصل في جميع القضايا منها القضايا البحرية وقد تحتص الأقطاب المتخصصة المنعقدة في بعض المحاكم بالنظر دون سواها في المنازعات البحرية. أما بالنسبة للاختصاص الإقليمي فإنه يؤول حسب المادة 37 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية للجهة القضائية التي يقع في دائرة اختصاصها موطن المدعى عليه، هذا الأخير يعتبر في دعوى المكافأة مدينا بها وهو مالك السفينة التي تم إنقاذها، مستأجرها سواء وفق نمط الاستئجار لسفينة غير مجهزة أو لمدة و الشاحنين أصحاب البضاعة التي تم إنقاذها.⁷⁰

لكن ينبغي الإشارة في هذا الصدد أن المادة 357 من القانون البحري الجزائري واجهت حالة خاصة وأسندت الاختصاص للقضاء الجزائري ويتعلق الأمر بالدعوى المرفوعة ضد الدولة الجزائرية و التي يكون موضوعها المطالبة بالدفع ناتجة عن خدمات الإسعاف البحرية بشرط أن تكون هذه الأخيرة قدمت لسفن مخصصة لمصلحة عمومية .

علاوة على ذلك أخضعت المادة 354 من القانون البحري الجزائري النزاعات المتولدة عن عمليات الإسعاف لقانون البلد الساحلي إذا حصل الإسعاف في المياه الداخلية أو المياه الإقليمية، أو لقانون المحكمة التي تختص في النزاع إذا حصل الإسعاف في أعالي البحار، أما إذا كانت السفينة المسعفة والسفينة المسعفة ترفعان نفس الراية بغض النظر عن المياه التي حصل فيها الإسعاف فإنه يطبق قانون البلد التي تحمل السفينة رايته. هذا ويطبق قانون البلد الذي تحمل السفينة التي قامت بالإسعاف رايته فيما يتعلق بتوزيع مكافأة الإسعاف بين المالك والمجهز غير المالك والربان والأفراد الآخرين لطاقم السفينة التي قامت بالإسعاف.

وعلى النقيض من ذلك نلاحظ أن المشرع الجزائري أعطى حرية أطراف عقد الإنقاذ لاختيار القانون وهو ما نصت عليه المادة 355 من القانون البحري الجزائري بقولها: "يمكن للسفينة المسعفة والسفينة المسعفة واللتين لا تحملان نفس الجنسية أن تتفقا لإخضاع نزاعهما المتولد عن عمليات الإسعاف لقانون تحدده في عقدهما المتعلق بالإسعاف."

الفرع الثاني: تقادم دعوى مكافأة الإنقاذ البحري

وفقا للمادة 10 فقرة 1 من اتفاقية بروكسل 1910 تتقادم دعوى المطالبة بالمكافأة بمضي سنتين من اليوم الذي انتهت فيه أعمال المساعدة أو الإنقاذ. وتجيز هذه الاتفاقية للدول المتعاقدة أن تضع في تشريعاتها كسبب لامتداد مدة هذا التقادم كون أن السفينة التي تم إنقاذها لم يمكن حجزها في المياه الإقليمية للدولة التي يقيم فيها المدعي أو يوجد فيها محله الرئيسي. ولقد تبني المشرع الجزائري هذه الأحكام في القانون البحري منذ إصداره حيث مدة التقادم إذ نصت المادة 356 فقرة 1 منه: "تتقادم الدعوى المتعلقة بطلب دفع مكافأة الإسعاف بمضي سنتين اعتبارا من اليوم الذي تنتهي فيه

عمليات الإسعاف"، إلا أن هذه المدة لا تسري حسب الفقرة الثانية من المادة 356 عندما لا يتم حجز السفينة التي قدم إليها الإسعاف في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري.

والموقف نفسه تبناه المشرع الفرنسي بحيث أجاز بأن يوقف مسار التقادم عندما يتعذر الحجز على السفينة التي قدم إليها الإنقاذ في المياه الخاضعة للقضاء الفرنسي، بيد أن هذه القاعدة ورغم انتقادها من قبل البعض إلا أن لها مزايا تصب في مصلحة الدائنين الفرنسيين:⁷¹

الحجز في المياه الفرنسية يمنح الاختصاص للمحاكم الفرنسية للحكم بأسس موضوعية، وهذا يمنع الحاجز من القيام بإجراءات أمام هيئة قضائية بعيدة وذات نظام قانوني غير معروف، بالإضافة إلى ذلك فإن حجز السفينة يشكل ضمانا للدائن وفي حالة إدانة المدين المتمرّد سيكون على الأقل متمكنا من هذا الضمان.

على غرار اتفاقية بروكسل لسنة 1910، فإن اتفاقية لندن لسنة 1989 أقرت المدة نفسها للتقادم أي سنتين اعتبارا من اليوم الذي انتهت فيه عمليات الإنقاذ وفقا للمادة 23 فقرة أولى، وأضافت الفقرة الثانية أنه يجوز للشخص التي ترفع ضده الدعوى أن يمدد فترة التقادم عن طريق إعلان موجه إلى المدعي كما يجوز مد هذه الفترة من جديد بالطريقة ذاتها. وهذا الحكم الأخير لم يأخذ به القانون البحري الجزائري بخلاف المشرع الفرنسي الذي تبناه في قانون النقل الفرنسي.⁷²

ولقد طبق القضاء المادة 23 فقرة 2 من اتفاقية لندن 1989 سالفه الذكر بحيث: "قضت محكمة كالياري الإيطالية في حكمها الصادر في 17 ديسمبر 2008 بأن الطبيعة القانونية لمدة رفع الدعوى تتعلق بمدة سقوط وليس مدة تقادم. وبالتالي لا يمكن تطبيق أحكام المادة 2966 من القانون المدني الإيطالي على دعوى المطالبة بمكافأة الإنقاذ وإنما يتعين الالتزام بالمدة المنصوص عليها في المادة 2/23 من اتفاقية الإنقاذ".⁷³

وما ينبغي التنويه له هو الصعوبة التي تثيرها احتساب بدء مدة التقادم للمطالبة بمكافأة الإسعاف البحري في الحالة التي تتعدد فيها السفن التي قدمت المساعدة بحيث يختلف فيما بينها وقت انتهاء عملياتها، لذلك ثار جدل فقهي بحيث ذهب العميد ريبير إلى القول بتعدد مدد للتقادم طالما هناك تعدد في السفن أي كل سفينة قامت بتقديم الإنقاذ تتقادم الدعوى بالنسبة لها بمضي سنتين. لكن لقي هذا الرأي معارضة من قبل العميد Rodière الذي أقر بأن مدة التقادم واحدة لجميع السفن المشاركة.⁷⁴

الخاتمة:

لعبت الأخطار البحرية دورا أساسيا في نشأة التضامن بين رجال البحر بعضهم البعض، ويعد الإنقاذ البحري أحد أبرز صور هذا التضامن والذي يعتمد أساسا على تقديم المساعدة للسفينة التي تواجه الخطر مقابل حصول المنقذين على مكافأة، وهي بذلك تشكل قواعد خاصة غير مألوفة في القواعد العامة وهذا راجع لعدة اعتبارات أهمها طبيعة المكان أو المجال الذي يتم فيها تقديم هذا النوع من الخدمات وهو البحر.

ولقد ساهمت الاتفاقيات الدولية وكذا التشريعات الوطنية ومنها القانون البحري الجزائري في وضع الإطار القانوني لمكافأة الإنقاذ تفاديا لما قد ينشأ عنها من نزاعات بسبب كونها قد تكون محل أطماع من قبل مقدمي خدمات الإنقاذ في كثير من الأحيان نظرا لقيمتها المرتفعة. ولأجل ذلك تم تحديد نطاقها من حيث شروطها المتمثلة أساسا في تحقق الشروط القانونية للإنقاذ وكذا النتيجة المفيدة، بيد أن توافر هذه الشروط مجتمعة لا يعني حتمية الحصول على المكافأة وبالتالي لا تكون من نصيب المنقذين وهي حالات محددة حصرا، يضاف إلى ذلك الإجراءات الواجب إتباعها بغية استحقاقها.

على هذا الأساس نقدم اقتراحات، لعل أهمها يكمن في ضرورة تعديل القانون البحري الجزائري بما يتماشى مع اتفاقية لندن 1989 التي انضمت إليها الجزائر سنة 2011، واستحداث أحكام جديدة تشجعا لتقديم العون والمساعدة للسفن المعرضة للخطر لعل أهمها يمكن إجمالها كالآتي:

-التعجيل باستحداث التعويض الخاص وتفعيله تشجعا للمنقذين على تقديم خدمات الإنقاذ وكذا لحماية البحر من مخاطر التلوث، باعتبار الجزائر دولة ساحلية فإنه من مصلحتها حماية بيئتها البحرية.

-لابد من إدراج مهارة المنقذين وجهودهم في منع إلحاق ضرر بالبيئة أو تقليله إلى الحد الأدنى ضمن أسس تحديد مكافأة الإنقاذ البحري التي تنص عليها المادة 345 من القانون البحري الجزائري.

-إعادة النظر في مسألة رفض السفينة المغاثة كسبب لعدم استحقاق المكافأة نظرا لما قد يترتب عنه من مشاكل، بحيث قد ترفض السفينة المعرضة للخطر أن تقدم إليها المساعدة وتكون مخطئة في تقدير جسامة الخطر مما يعرضها للهلاك، كما قد تقدم لها المساعدة رغم الرفض وحينئذ قد لا تستحق هذه المكافأة متى كان الرفض صريحا ومعقولا.

-استحداث المكافأة المؤقتة لكي تتمكن المحاكم المعروض أمامها القضايا والتي يكون موضوعها المطالبة بالوفاء بمكافأة الإنقاذ من أن تأمر بها مما يشجع ويطمئن مقدم الإنقاذ بتقديم خدماته على أحسن وجه.

قائمة المراجع:

أولا: باللغة العربية

I.النصوص القانونية:

-الاتفاقيات الدولية:

- 1.الاتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحري الموقعة ببروكسل بتاريخ: 23 سبتمبر 1910.
- 2.الاتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي للسفن البحرية الموقعة في بروكسل بتاريخ: 10 ماي 1952.

3. الاتفاقية الدولية للإنقاذ المحرة بلندن في 28 أبريل سنة 1989.

-النصوص القانونية الوطنية:

1. أمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري، ج.ر عدد 29 صادر بتاريخ 10 أبريل سنة 1977، معدل ومتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998، ج.ر عدد 47 صادر بتاريخ 27 يونيو سنة 1998، وبالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 غشت 2010، ج.ر عدد 46 صادر بتاريخ 18 غشت سنة 2010.
2. قانون رقم 08-09 مؤرخ في 25 فبراير 2008 يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج.ر عدد 21 صادر بتاريخ 23 أبريل 2008.
3. مرسوم رقم 64-70 مؤرخ في 02 مارس 1964 متعلق بانضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحري، ج.ر عدد 29 صادر بتاريخ 07 أبريل 1964.
4. مرسوم رقم 64-171 مؤرخ في 08 جوان 1964 يتضمن انضمام الجزائر للاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد حول الحجز التحفظي للسفن البحرية الموقعة في بروكسل بتاريخ: 10 ماي 1952، ج.ر عدد 58، صادر بتاريخ: 17 جويلية 1964.
5. مرسوم رئاسي رقم 11-385 مؤرخ في 23 نوفمبر 2011 يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية الدولية للإنقاذ لسنة 1989 التي حررت بلندن في 28 أبريل سنة 1989، ج.ر عدد 64، صادر بتاريخ 27 نوفمبر 2011.

-النصوص القانونية العربية:

1. قانون عدد 13 لسنة 1962 مؤرخ في 19 ذي القعدة 1381 الموافق ل 24 أبريل 1962 يتعلق بإدراج مجلة التجارة البحرية التونسية.
2. قانون رقم 01 المؤرخ في 22 أبريل 1990 المتضمن قانون التجارة البحري المصري، ج.ر عدد 18.

II. الكتب:

1. احمد بركات مصطفى، مكافأة المساعدة والإنقاذ البحري: دراسة في الاتجاهات الحديثة للمعاهدات الدولية وأحكام القضاء والمحكمين مع المقارنة بقواعد القانون البحري المصري، دار النهضة العربية، مصر، بدون تاريخ النشر.
2. إيمان الجميل، الحوادث البحرية (التصادم البحري- الإنقاذ البحري- الخسارات البحرية المشتركة- الشحط و الجنوح- الحريق- الحطام)، المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2013.
3. بوكعبان العربي، القانون البحري، منشورات الألفية الثالثة، الجزائر، 2010.
4. سخري بوبكر، القانون البحري: الأمر 76-80 منقح ومعدل بالقانون رقم 98-05 ومدعم بالاجتهادات القضائية للمحكمة العليا، دار هومه، الجزائر، 2006.

5. سليم حداد، المطول في القانون البحري، الجزء 1، الطبعة الأولى، منشورات ألفا، لبنان، 2018.
6. صلاح محمد سليمة، التنظيم القانوني للإنقاذ البحري للأشخاص والأموال والبيئة، مكتبة القانون والاقتصاد، الطبعة الأولى، المملكة العربية السعودية، 2014.
7. عبد الفضيل محمد احمد، القانون الخاص البحري، الطبعة الأولى، دار الفكر والقانون، مصر، 2011.
8. عدلي إسماعيل درويش، المبادئ القانونية لمحكمة النقض في شأن أحكام النقل البحري والجوي، نادي القضاة، مصر، 2016.
9. علاء الدين عبد المجيد، عقد القطر في القانون المصري والمقارن، بدون دار النشر، 2015.
10. علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر، 1987.
11. محمد علي العريان، عوارض الملاحة البحرية (دراسة مقارنة)، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2017.
12. محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر، 2011.
13. محمود مختار بري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، مصر، 1999.
14. مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الطبعة 03، بدون دار نشر، 1989.

III. المقالات:

1. بسعيد مراد، الإطار القانوني للمساعدة والإنقاذ البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، مجلد 01، العدد 2، 2014.
2. حريز أسماء، خدمة إرشاد السفن، مجلة القانون، المركز الجامعي أحمد زبانة- غليزان-، معهد العلوم القانونية والإدارية، مجلد 08، العدد 2، 2019.

IV. رسائل الدكتوراه:

1. حسان سعاد، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية (التصادم والمساعدة والإنقاذ البحريين)، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2018/2019.

V. المجالات القضائية:

1. مجلة المحكمة العليا، العدد الثاني، 2007.

VI. مواقع الانترنت:

1. <https://www.joradp.dz/HAR/Index.htm>
2. <https://www.legifrance.gouv.fr>
3. <https://www.wikipedia.org>

ثانيا: باللغة الفرنسية

I. Textes juridiques :

1.Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports, J.O.R.F du 03 novembre 2010.

II.Les ouvrages :

- 1.Antoine VIALARD, Droit maritime, puf, 1^{er} édition, France, 1997.
- 2.René Rodière, Droit maritime, DALLOZ, 7^{ème} édition, France, 1977.
- 3.Jean-François REBORA, La convention de 1989 sur l'assistance maritime, Presses universitaires d'AIX-MARSEILLE, France, 2003.
- 4.René Rodière et Emmanuel Du pontavice, Droit maritime, Dalloz, 12^{ème} édition, France, 1997.
- 5.Pierre Bonassies et Christian Scapel, Droit maritime, LGDJ, France, 2006.

¹ Antoine VIALARD, Droit maritime, puf, 1^{er} édition, France, 1997, p 53

² فرضت هذا الالتزام اتفاقية بروكسل لسنة 1910 للتصادم البحري بالإضافة إلى اتفاقية بروكسل للمساعدة والإنقاذ البحري لسنة 1910 وكذا اتفاقية الدولية للإنقاذ البحري المبرمة بلندن سنة 1989.

³ أمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري، ج.ر عدد 29 صادر بتاريخ 10 أبريل سنة 1977، معدل ومتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998، ج.ر عدد 47 صادر بتاريخ 27 يونيو سنة 1998، وبالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 غشت 2010، ج.ر عدد 46 صادر بتاريخ 18 غشت سنة 2010.

⁴ صلاح محمد سليمة، التنظيم القانوني للأشخاص والأموال والبيئة، مكتبة القانون والاقتصاد، الطبعة الأولى، المملكة العربية السعودية، 2014، ص. 318

⁵ صحيح أن المكافأة تمثل الهدف الذي يسعى إليه مقدموا خدمات الإنقاذ، إلا أن هناك أهداف إنسانية أيضا.

⁶ انضمت الجزائر إلى هذه الاتفاقية بموجب المرسوم رقم 64-70 مؤرخ في 02 مارس 1964 متعلق بانضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحري، ج.ر عدد 29 صادر بتاريخ 07 أبريل 1964.

⁷ انضمت الجزائر إلى الاتفاقية الدولية للإنقاذ لسنة 1989 المبرمة بلندن بموجب المرسوم الرئاسي رقم 11-385 مؤرخ في 23 نوفمبر 2011 يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية الدولية للإنقاذ لسنة 1989 التي حررت بلندن في 28 أبريل سنة 1989، ج.ر عدد 64، صادر بتاريخ 27 نوفمبر 2011.

⁸ حسان سعاد، الحوادث البحرية وفقا للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية (التصادم والمساعدة والإنقاذ البحريين)، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2018/2019، ص 275

⁹ إيمان الجميل، الحوادث البحرية (التصادم البحري- الإنقاذ البحري- الخسائر البحرية المشتركة- الشحط و الجنوح- الحريق- الحطام)، المكتب الجامعي الحديث، مصر، 2013، ص.86

¹⁰ يطلق على نداء الاستغاثة SOS بحيث: " اختصاراً للحملة Save Our Selves أو Save Our Souls وتُترجم أحيانا "أنقذوا أرواحنا أو أنفسنا" هي الكلمات الثلاث كانت ترسل عن طريق شفرة مورس من السفن لطلب الاستغاثة والنجدة ومن ثم اتفق على اختصارها مرة أخرى فأصبحوا يرسلوا الحروف الثلاثة بدل الكلمات الثلاثة كلها." www.wikipedia.org. تم الاطلاع بتاريخ 2020/10/14 على الساعة 14:45.

¹¹ علي جمال الدين عوض، القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر، 1987، ص.528

¹² أحمد بركات مصطفى، مكافأة المساعدة والإنقاذ البحري: دراسة في الاتجاهات الحديثة للمعاهدات الدولية وأحكام القضاء والمحكمين مع المقارنة بقواعد القانون البحري المصري، دار النهضة العربية، مصر، بدون تاريخ النشر، ص.58

¹³ علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص.528

¹⁴ عاشور عبد الجواد عبد الحميد، مكافأة الإنقاذ البحري دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، مصر، 1997، ص.252-253

¹⁵ أحمد بركات مصطفى، المرجع السابق، ص.64

¹⁶ عاشور عبد الجواد عبد الحميد، المرجع السابق، ص.253

¹⁷ أحمد بركات مصطفى، المرجع السابق، ص.66

¹⁸ علي جمال الدين عوض، المرجع السابق، ص. 528

¹⁹ René Rodière, Droit maritime, DALLOZ, 7^{ème} édition, France, 1977, p406.

²⁰ René Rodière, op cit, p406.

²¹ مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الطبعة 03، 1989، ص.354.

²² Pierre Bonassies et Christian Scapel, Droit maritime, LGDJ, France, 2006, p.04

²³ بوكعبان العربي، القانون البحري، منشورات الألفية الثالثة، الجزائر، 2010، ص.10.

²⁴ عبد الفضيل محمد احمد، القانون الخاص البحري، الطبعة الأولى، دار الفكر والقانون، مصر، 2011، ص.607.

²⁵ بسعيد مراد، الإطار القانوني للمساعدة والإنقاذ البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، مجلد 01، العدد 2، 2014، ص.19.

²⁶ عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص.608.

²⁷ "توسع القضاء الفرنسي في تحديد مفهوم الخطر فيما يتعلق بالمساعدة والإنقاذ البحري، حيث لا يشترط أن يكون الخطر حالا، كما لا يشترط أن يؤدي الخطر إلى هلاك السفينة، إنما كمال ما يشترطه أن تكون السفينة في حالة حرجة أو تواجه صعوبات دون أن تكون معرضة لخطر الهلاك." نقلا عن أحمد بركات مصطفى، المرجع السابق، ص.34.

²⁸ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص.608.

²⁹ تنص المادة 861 من القانون البحري الجزائري: تدخل في عداد خدمات القطر:

أ-العمليات التي سحب أو دفع السفينة،

ب-مناورات الإرساء والانتقال أو إبحار السفينة،

ج- بالمراقبة والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى من الملاحاة للسفينة."

³⁰ علاء الدين عبد المجيد، عقد القطر في القانون المصري والمقارن، بدون دار النشر، 2015، ص.73.72.

³¹ سليم حداد، المطول في القانون البحري، الجزء 1، الطبعة الأولى، منشورات ألفا، لبنان، 2018، ص.755.

³² Jean-François REBORA, La convention de 1989 sur l'assistance maritime, Presses universitaires d'AIX-MARSEILLE, France, 2003, P268.

³³ Art 02 de la convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritime : «Tout fait d'assistance ou de sauvetage ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération.

Aucune rémunération n'est due si le secours prêté reste sans résultat utile.

En aucun cas, la somme à payer ne peut dépasser la valeur des choses sauvées ».

³⁴ ملف رقم 445925 قرار بتاريخ: 2007/06/06، قضية مجهز السفينة (ق- ج) ضد مؤسسة ميناء بجاية، الغرفة التجارية والبحرية، مجلة المحكمة العليا، العدد الثاني 2007، ص 349.

³⁵ حسان سعاد، المرجع السابق، ص.391.

³⁶ أحمد بركات مصطفى، المرجع السابق، ص.39.38.

³⁷ حسان سعاد، المرجع السابق، ص.396.

³⁸ قانون رقم 01 المؤرخ في 22 أبريل 1990 المتضمن قانون التجارة البحري المصري، ج.ر عدد 18.

³⁹ أنظر المادة 14 من المرسوم الرئاسي رقم 11-385 مؤرخ في 23 نوفمبر 2011 المتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية الدولية للإنقاذ لسنة 1989 التي حررت بلندن في 28 أبريل سنة 1989، ج ر عدد 64.

⁴⁰ تنص الفقرة ج من المادة 151 من القانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 غشت 2010، ج. ر عدد 46 صادر بتاريخ 18 غشت سنة 2010: " عمليات الإنقاذ أو المساعدة أو أي اتفاق إنقاذ أو مساعدة، بما في ذلك، عند الاقتضاء، التعويض الخاص المتصل بعمليات الإنقاذ أو المساعدة لسفينة كانت تمثل هي نفسها أو بضاعتها ضررا محققا بالبيئة".

⁴¹ أحمد بركات مصطفى، المرجع السابق، ص.52.

⁴² مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص.358.

- ⁴³ حريز أسماء، خدمة إرشاد السفن، مجلة القانون، المركز الجامعي أحمد زبانة- غليزان-، معهد العلوم القانونية والإدارية، مجلد 08، عدد 2، 2019، ص. 33
- ⁴⁴ (الطعن رقم 1757 لسنة 56 ق- جلسة 1993/05/10 - س 44 ع 2 ص 372) عن: عدلي إسماعيل درويش، المبادئ القانونية لمحكمة النقض في شأن أحكام النقل البحري والجوي، نادي القضاة، مصر، 2016، ص. 198
- ⁴⁵ تنص المادة 18 من الاتفاقية الدولية للإنقاذ لسنة 1989 التي حُررت بلندن في 28 أبريل سنة 1989: "تأثير سوء سلوك المنقذ يجوز حرمان المنقذ من جملة المدفوعات المستحقة بموجب هذه الاتفاقية أو جزء منها وذلك في الحدود التي تغدو فيها عمليات الإنقاذ ضرورية أو أشد صعوبة نتيجة خطأ أو إهمال من جانبه أو إذا كان المنقذ مذنباً لارتكابه الغش أو قيامه بأي سلوك شائن آخر".
- ⁴⁶ صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص. 291
- ⁴⁷ عاشور عبد الجواد عبد الحميد، المرجع السابق، ص. 198
- ⁴⁸ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص. 357
- ⁴⁹ Art 03 de la convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritime : " N'ont droit à aucune rémunération les personnes qui ont pris part aux opérations de secours malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru. "
- ⁵⁰ محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2011، ص. 636
- ⁵¹ محمود سمير الشرقاوي، المرجع السابق، ص. 636
- ⁵² قانون عدد 13 لسنة 1962 مؤرخ في 19 ذي القعدة 1381 الموافق ل 24 أبريل 1962 يتعلق بإدراج مجلة التجارة البحرية التونسية. نقلا عن: بوابة التشريع تونس: البوابة الوطنية للإعلام القانوني. تم الاطلاع يوم: 05 أكتوبر 2020 على الساعة 18:52.
- ⁵³ عاشور عبد الجواد عبد الحميد، المرجع السابق، ص. 173-174
- ⁵⁴ Art 6/1 de la convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritime : « Le montant de la rémunération est fixé par la convention des parties et, à défaut, par le juge ».
- ⁵⁵ أحمد بركات مصطفى، المرجع السابق، ص. 69
- ⁵⁶ Art 7 de la convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritime : Toute convention d'assistance et de sauvetage passée au moment et sous l'influence du danger peut, à la requête de l'une des parties, être annulée ou modifiée par le juge, s'il estime que les conditions convenues ne sont pas équitables.
- Dans tous les cas, lorsqu'il est prouvé que le consentement de l'une des parties a été vicié par dol ou réticence ou lorsque la rémunération est, de façon excessive dans un sens ou dans l'autre, hors de proportion avec le service rendu, la convention peut être annulée ou modifiée par le juge à la requête de la partie intéressée."
- ⁵⁷ تنص المادة 346 من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري، ج.ر عدد 29 : " تستطيع المحكمة تخفيض أو إلغاء المكافأة إذا اتضح لها أن القائمين قد جعلوا الإسعاف البحري ضروريا بخطئهم أو أصحبوا مذنبين بالسرقة والإخفاء أو أي عمل من الأعمال التدليسة الأخرى".
- ⁵⁸ وردت أحكام هذا التعويض الخاص في المادة 14 من الاتفاقية الدولية للإنقاذ لسنة 1989 في الفقرات من 01 إلى 06.
- ⁵⁹ محمود مختار بري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، مصر، 1999، ص. 529
- ⁶⁰ صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص. 406
- ⁶¹ وفقا لنص المادة 572 من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري، ج.ر عدد 29: " يعتبر مجهزا كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا للسفينة وإما بناء على صفات أخرى تحول الحق باستغلال السفينة".
- ⁶² أنظر المادة 349 المعدلة من القانون 98-05 مؤرخ في 25 يونيو 1998 يعدل ويتمم الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري، ج.ر عدد 47.
- ⁶³ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص. 362

⁶⁴ وفقا للمادة 300 من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري، ج.ر عدد 29: " تعد بمثابة خسائر مشتركة كل تضحية أو كل مصروف غير عادي أنفقه الرهان أو شخص آخر قائم مقامه بصفة اختيارية ومعقولة لإنقاذ السفينة من خطر مشترك وكذلك البضائع الموجودة على متنها وشحناتها".

⁶⁵ أحمد بركات مصطفى، المرجع السابق، ص. 101.

⁶⁶ René Rodière et Emmanuel Du pontavice, Droit maritime, Dalloz, 12^{ème} édition, France, 1997, p464.

⁶⁷ انظمت الجزائر إلى هذه الاتفاقية بموجب مرسوم رقم 64-171 مؤرخ في 08 جوان 1964 يتضمن انضمام الجزائر للاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي للسفن البحرية الموقعة في بروكسل بتاريخ: 10 ماي 1952، ج. ر عدد 58، صادر بتاريخ: 17 جويلية 1964.

⁶⁸ عاشور عبد الجواد عبد الحميد، المرجع السابق، ص. 306.

⁶⁹ أنظر المادتين 32 و 37 من قانون رقم 08-09 مؤرخ في 25 فبراير 2008 يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج.ر عدد 21، صادر بتاريخ 23 أبريل 2008.

⁷⁰ عاشور عبد الجواد عبد الحميد، المرجع السابق، ص. 304.

⁷¹ Antoine VIALARD, op cit, p.67.

⁷² Art L5132-9 al2 du code des transports :

" II - La personne contre laquelle une créance a été formée peut à tout moment pendant le délai de prescription, prolonger celui-ci par une déclaration adressée au créancier. Le délai peut, de la même façon, être à nouveau prolongé."

⁷³ Tribunal of Cagliari 17 December 2008, Moby S.p.A. v. D'Amico Società di Navigazione S.p.A and Others – The " Zhora" (not yet reported)

منقول عن: محمد علي العريان عوارض الملاحة البحرية (دراسة مقارنة)، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2017، ص. 244.

⁷⁴ أحمد بركات مصطفى، المرجع السابق، ص. 122.