

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
كلية الحقوق
جامعة وهران السانوية

الإسعاف البحري في التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية
مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري

تحت إشراف الأستاذ:
العربي شحط عبد القادر

من إعداد الطالب:
حريز أسماء

لجنة المناقشة:

جامعة وهران السانوية	رئيسا	أستاذة محاضرة	بوخاتمي فاطمة:
جامعة وهران السانوية	مقرا	أستاذ التعليم العالي	العربي شحط عبد القادر: أستاذ
جامعة وهران السانوية	عضوا مناقشا	أستاذ محاضر	زهودور سهلي:

السنة الجامعية: 2008-2009

إهداء:

أهدي هذا العمل المتواضع إلى والدي عرفانا بفضلهم.
كما أتقدم بالشكر الخاص إلى الأستاذ السيد العربي شحط عبد القادر لإشرافه على هذه
المذكرة.

الخطة العامة لدراسة الموضوع:

مقدمة

فصل تمهيدي: لمحة تاريخية عن قواعد الإسعاف البحري

المبحث الأول: النظام القانوني لقواعد الإسعاف البحري

المبحث الثاني: التفرقة بين المساعدة والإسعاف البحري

الفصل الأول: عمليات الإسعاف البحري

المبحث الأول: الالتزام بالإسعاف البحري

المبحث الثاني: أحكام الإسعاف والإنقاذ البحري

الفصل الثاني: أثار الإسعاف البحري

المبحث الأول: دراسة المسؤولية في القانون البحري

المبحث الثاني: القيم ومكافأة الإسعاف البحري

خاتمة

قائمة المختصرات:

أولاً: باللغة الفرنسية

CROSS: centre régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage.

LGDJ: librairie générale de droit et de jurisprudence.

PUF: presses universitaires de France.

P:page.

DMF: droit maritime français.

REV ASEJP: revue algérienne des sciences économiques juridiques et politiques.

ثانياً: باللغة العربية

ق ب ج: القانون البحري الجزائري.

ق ب م: القانون البحري المصري

ص: صفحة.

مقدمة:

يعتبر النقل البحري عاملاً هاماً من العوامل التي تركز عليها التجارة الخارجية وتتأثر به ، وكلما نشطت التجارة الخارجية زادت الكميات المنقولة بحراً والعكس صحيح وفي نفس الوقت فإن التطور الذي يقع في مجال النقل البحري تنعكس آثاره على التجارة الخارجية⁽¹⁾. والنقل البحري بصفة عامة ذو طبيعة خاصة نظراً لما تتعرض له السفن من مخاطر خلال الرحلة البحرية. فتأثيرات الطقس وطبيعة الممرات المائية والأخطاء البشرية ، وكذلك قوة تأثير البحار نفسها جعلت من السفن وسيلة انتقال مهددة بالأخطار في معظم الأحيان. وبالرغم من الوسائل المتعددة التي تم التوصل إليها عبر السنين لتوفير الأمان فإن الخطر البحري لا زال قائماً والحوادث البحرية التي هي أبرز المشاكل في التاريخ البحري ما زالت مستمرة وتحدث بتتابع ينذر دائماً بعواقب وخيمة.

كل هذه المعطيات دفعت بقوة المجتمع الدولي ومؤسساته لإظهار رغبته الجامحة في العناية بهذه المشكلة، فمثلاً المنظمة البحرية الدولية قد تبنت مئات القرارات والعديد من الاتفاقيات والقوانين للتكفل بها. ذلك أن هذه الأخيرة ، قد بذلت وما زالت تبذل الجهد بدون حدود في مجال السلامة البحرية ، حيث تم تبني حوالي 45 معاهدة بحرية من أهمها معاهدة سلامة الأرواح في البحار والمعروفة باسم (SOLAS) ، والمعاهدة الخاصة بمستويات التدريب على ظهر السفن (STCW) ، إلا أنه بالرغم من الثورة العلمية في مجال صناعة النقل البحري ، فما زال معدل الحوادث في تزايد مستمر.

وتعرف الحوادث البحرية بأنها تلك الحوادث التي تعرض السفينة أو البيئة أو الأشخاص أو البضائع على ظهر السفينة للخطر. وقد نصت المادة الأولى من القانون رقم 79 لسنة 1961 في شأن الكوارث البحرية والحطام البحري على أن الحادث البحري هو تحطم السفينة أو جنوحها أو وجودها في حالة خطر مما يهدد سلامتها وسلامة الأرواح أو البضائع عليها.

(1) محمد عبد الفتاح ترك: التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، طبعة 2003، ص 11.

وقد تناول المشرع الجزائري الحوادث البحرية في الفصل الرابع منه تحت عنوان التصادم البحري الذي قد ينشا نتيجة تصادم سفينتين مع بعضهما. كذلك يعد من الحوادث البحرية الإسعاف البحري ويتمثل في قيام سفينة وأشخاصها بتقديم مساعدة لإنقاذ سفينة أخرى ، كانت قد تعرضت لخطر وهو البحر. وتعد أيضا من الحوادث التي تنشأ أثناء الملاحة البحرية ، الحالة التي تكون فيها السفينة معرضة لخطر الهلاك أو الغرق في البحر بسبب وقوعها في خطر، وقد يكون ناجما عن زيادة في حمولتها، مما يؤدي إلى إقدام الربان إلى إلقاء جزء من حمولتها ، تضحية بها لأجل تخفيف وزنها ، والخسارة الناشئة عن هذه العملية ، تسمى بالخسارة البحرية المشتركة التي تقع على كل من انتفع منها.

كما هناك أنظمة ملاحية ساهمت في التقليل من عدد الحوادث البحرية عن طريق تنظيم عمليات المرور في بعض المناطق المزدهمة بالسفن ومن بين هذه الأنظمة:

1 traffic separation scheme أي نظام فصل المرور.

2 أنظمة تقديم الخدمات للسفن وتتضمن ثلاثة أنواع:

(أ) vessel traffic surveillance (VTC) وهي محطة برية تشتمل على الرادار وتقوم بالمراقبة والإشراف.

(ب) vessel traffic surveillance (VTC) حيث تم هذه الأنظمة السفن المختلفة التي تقوم بالملاحة في الممرات المائية بالخدمات علاوة على العمل الرئيسي وهو المراقبة والإشراف.

(ج) vessel traffic surveillance systems (VTMS) حيث تقوم بالتحكم وتنظيم المرور المحلي البحري.

3 نظام أربا الملاحى الأوتوماتيكي " automatic radar plotting aid " حيث يقوم باختيار أكثر الأهداف البحرية (من السفن) خطورة على السفينة وتحليل حركتها لمعرفة خط سير وسرعة كل منها بالنسبة للسفينة الراصدة.

من خلال هذا البحث سوف نعالج حادثا من هذه الحوادث البحرية ويتعلق الأمر بالإسعاف البحري الذي تناوله المشرع الجزائري في القسم الثالث من القانون البحري وذلك في المواد من 332 إلى المادة 357 من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23/10/1976 والمعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25/6/1998 المتضمن القانون البحري الجزائري ، فما المقصود بعملية الإسعاف البحري؟

ماهي أحكام الإسعاف أو الإنقاذ البحري؟

ما الفرق بين الاتفاقية الدولية لسنة 1910 الخاصة بالمساعدة والإنقاذ البحريين واتفاقية لندن 1989 الخاصة بالإسعاف البحري؟

كيف يتم تقدير مكافأة الإسعاف البحري؟

من خلال هذه الإشكاليات المطروحة سيتم معالجة هذا الموضوع وفق فصل تمهيدي نتناول فيه لمحة تاريخية عن قواعد الإسعاف البحري ، وفصل أول نتناول فيه عمليات الإسعاف البحري، وفصل ثاني نخصه لأثار الإسعاف البحري.

فصل تمهيدي: لمحة تاريخية عن قواعد الإسعاف البحري

إن قيام السفن برحلات بحرية مستمرة في عرض البحار يعرضها لأخطار كثيرة، و يعرض حياة راكبيها للهلاك، كما يعرض أموالا ضخمة للضياع مما يجعل مد يد المساعدة لها في حالات كهذه، من الأهمية بمكان، لا وجود لها على اليابسة (1).

فالإسعاف البحري هو مد يد العون، تقوم به سفينة لسفينة أخرى معرضة للخطر. و لما كان هذا الأخير من طبيعة استثنائية، إذ الأصل أن تتم الرحلة البحرية بسلام من ميناء المغادرة إلى ميناء الوصول، فقد اقتضت الظروف إخضاعه لنظام قانوني يتلاءم و طبيعته الاستثنائية (2).

ويختلف الإسعاف البحري عن الإنقاذ البحري في أن الإسعاف البحري يشكل عوناً لتجنب ذلك الخطر أما الإنقاذ فيتمثل بمد يد العون للسفينة بعد هلاكها، و يكون دور السفينة المنقذة انتشال ما قد تستطيع إنقاذه من أشخاص و أموال.

المبحث الأول: النظام القانوني لقواعد الإسعاف البحري.

إن التشريعات العربية عالجت قواعد الإسعاف البحري بما في ذلك التشريع البحري الجزائري و التشريع البحري المصري كذلك الأمر بالنسبة للتشريع البحري الفرنسي، كما تناولتها أيضا الاتفاقيات الدولية و تتمثل في اتفاقية بروكسل المؤرخة في 23 سبتمبر 1910 و الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة و الإنقاذ البحريين و اتفاقية لندن المؤرخة في 28 افريل 1989 و الخاصة بالإسعاف البحري.

المطلب الأول: تعريف الإسعاف البحري في التشريعات العربية و في معاهدتي 1910

و 1989.

الفرع الأول: تعريف الإسعاف البحري في التشريعات العربية.

أولاً: تعريف الإسعاف البحري في التشريع الجزائري

(1) هشام فرعون: القانون البحري، طبعة 1975-1976، ص 264.

(2) عبد القادر حسين العطير: الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية " دراسة مقارنة" طبعة 1999، ص 485.

لقد عالج المشرع الجزائري قواعد الإسعاف البحري، و ذلك في المواد من 322 إلى غاية المادة 357 من الأمر 76-80 المعدل بقانون 98-05 المتضمن القانون البحري الجزائري. و الملاحظ أنه عند إثارة موضوع الإسعاف البحري، فيتعلق الأمر هنا بتضامن خارجي (Solidarité externe)، ذلك أنه من خلال أخطار البحر ظهرت بعض القواعد البحرية منها مبدأ التضامن أي تضامن الإنسان مع الإنسان في وسط غير طبيعي ي له ، فأصبح الإسعاف البحري عملية إجبارية لصالح كل شخص في حالة خطر في البحر مع الملاحظة أن تلك الإسعافات تبقى مجانية.

تنص المادة 332 من ق ب ج على أنه: " يعتبر كإسعاف بحري كل نجدة للسفن البحرية الموجودة في حالة الخطر أو للأموال الموجودة على متنها و كذلك الخدمات التي لها نفس الطابع و المقدمة بين سفن البحر و بواخر الملاحة الداخلية بدون الأخذ في الاعتبار للمياه التي جرت فيه النجدة"

يتضح من خلال هذا التعريف، أن المشرع الجزائري قد أخذ بنفس التعريف الذي نصت عليه معاهدة بروكسل المؤرخة في 23 سبتمبر 1910 والخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة و الإنقاذ البحريين، و التي انضمت إليها الجزائر بالمرسوم 64/70 الصادر بتاريخ 1964/06/08 و قد عدلت هذه المعاهدة في 1967/05/27 (1).

أما معاهدة 28 افريل 1989 الخاصة بالإسعاف البحري فان الجزائر لم تصادق عليها بعد. ويتم الإسعاف سواء كان اتفاقا أو عدم وجود اتفاق و يترتب عنه تعويضا مناسباً للأموال المنقذة أو الأخطار التي تعرضت لها السفينة المنقذة.

ويستخلص من تعريف المادة 332 للإسعاف البحري ثلاث ملاحظات أساسية:

(أ) إن نظام الإسعاف البحري يطبق على كل العمليات لاسيما إنقاذ الأموال الموجودة في حالة خطر دون الأخذ بعين الاعتبار المكان و صفتي كل من المسعف و المسعف وذلك من أجل البقاء في الحدود المقبولة من طرف الدول لتطبيق أحكام الإسعاف البحري (2).

(1) بوكعبان العربي: الوجيز في القانون البحري الجزائري، طبعة 2002، دار الغرب للنشر و التوزيع، ص 23.

(2) Hocine Zeghib:REV ASJEP N°3du 1993:"l'assistance maritime face a la convention de Londres de 1989", p456, 466.

ب) إن التعريف الخاص بالأموال الوارد في المادة 332 من ق ب ج د واسع، كذلك فإن القانون البحري الجزائري لازال متحفظا و يتعلق الأمر بقواعد إنقاذ الحطام التي عالجهها في المواد من 358 إلى غاية 383 ق ب ج.

ج) إن المشرع الجزائري أخذ بالمبدأ الإنجليزي القديم « No cure no pay » و ذلك في المادة 337 ق ب ج بنصه: " لا تدفع المكافأة إذا بقيت عملية الإنقاذ دون جدوى".

ثانيا: تعريف الإسعاف البحري في التشريع المصري

لم ترد في التقنين البحري المصري أية نصوص تتعلق بتنظيم الإنقاذ البحري أو المساعدة في البحر. و تفسير ذلك هو صعوبة هذا الإنقاذ في زمن السفن الشراعية غير القادرة على المناورة. إلا أنه مع تطور فن بناء السفن ، أصبح من الضروري تنظيم الإنقاذ و المساعدة البحرية ليس فقط في النطاق الداخلي، و إنما على الصعيد الدولي. لذلك فقد كانت معاهدة بروكسل 1910 مصدرا دوليا لكثير من التشريعات الداخلية (1).

و قد انضمت مصر إلى هذه المعاهدة بالقانون رقم 23 لسنة 1941 و صدر مرسوم 31 يناير 1944 بالعمل بها ابتداء من أول يناير 1944.

ولقد نصت المادة 302 من القانون البحري المصري الجديد لسنة 1990 على أنه:

" 1- تسري أحكام هذا الفصل على إنقاذ السفن البحرية التي تكون في خطر و على الخدمات من النوع ذاته التي تؤدي بين السفن البحرية و مراكب الملاحة الداخلية و ذلك دون اعتبار للمياه التي يحصل فيها الإنقاذ أو تقدم فيها الخدمة.

2- و تعد كل عائمة في حكم هذه المادة سفينة بحرية أو مركب ملاحية داخلية بحسب الأحوال".

يتطلب الإنقاذ عمل ينحصر في معونة أو مساعدة يقدمها المساعد ، و هناك اختلاف كبير في الآراء بشأن طبيعة الإنقاذ، فيذهب بعض الفقه إلى أن الإنقاذ يلزم أن يقدم في البحر وبواسطة سفينة أخرى فإذا كانت عملية الإنقاذ قد بوشرت من الشاطئ بواسطة حبل مثلا فإنها لا تعتبر عملية إنقاذ أو مساعدة بحرية(2).

(1) علي البارودي: القانون البحري: طبعة 1988، ص 354 ، 355.

(2) أحمد حسني: الحوادث البحرية " التصادم و الإنقاذ"، طبعة 1997، ص 112.

و كذلك الحال بالنسبة للأعمال أو الخدمات التي تقدم لسفينة في خطر من شخص إذا كانت هذه المساعدات لم تقدم عن طريق سفينة. إلا أن هذا الرأي محل نزاع في الفقه و يبدو أن القضاء لا يميل إلى الأخذ به . و من ناحية العدالة المجردة فلا يوجد ثمة مبرر لهذا التمييز. فحتى الذين يعملون من الشاطئ و الذين يقومون بعملية إنقاذ يمكن أن يعرضوا أموالهم و أشخاصهم للخطر فالحبل المقدم من البر يمكن أن يقطع و الذين يقومون بالإنقاذ قد يسقطون في البحر أو تحدث لهم جروحا أو يقتلوا. كما أن محاولتهم احتمالية و قد لا تؤدي إلى نتيجة مفيدة فهم يخاطرون بضياع وقتهم و أدواتهم و فضلا عن ذلك فإنهم إذا نجحوا في مهمتهم فإنهم يقدمون للسفينة المنقذة نفس الفائدة شأنها شأن المساعدة التي تقدم بواسطة سفينة.

و قد قضت محكمة السين التجارية الفرنسية بتاريخ 1954/01/25 بأنه إذا قام مرشد خارج منطقة الإرشاد و في غير نوبته و بناء على طلب سفينة جانحة بالصعود على ظهر هذه السفينة و قام بمساعدة بحرية يستحق عليها المكافأة المنصوص عليها في معاهدة بروكسل 1910 إذ أن هذه المعاهدة لا تتطلب في الواقع أن تكون السفينة المغاثة قد ساعدت بواسطة سفينة أخرى.

و قد استأنف حكم محكمة السين أمام محكمة استئناف باريس التي أيدت الحكم المستأنف و قالت المحكمة: " إنه لما كان من المسلم به أن معاهدة بروكسل و كذلك قانون 1916/04/29 لا تعطي تعريفا مباشرا للمساعدة فإنه يعتبر إضافة للنص أن يتطلب مساعدة مادية من سفينة، فالمساعدة بالمعنى القانوني للكلمة قد تكون عمل صادر من شخص منفرد يتدخل سواء بعمل مادي أو بتقديم مجرد مساعدة ذهنية أو عقلية، و كل ما هو ضروري فقط أن تكون السفينة المغاثة في خطر و ان يؤدي التدخل إلى نتيجة مفيدة.

و الواقع أن ما انتهى إليه حكم محكمة استئناف باريس يتفق مع رأي المحامي العام الذي انتهى إليه في مذكرته المقدمة للمحكمة. و قد جاء بالمذكرة المشار إليها أن المادة الأولى من المعاهدة تنص على أن (تطبق الأحكام الآتية على مساعدة و إنقاذ السفن البحرية التي تكون في حالة الخطر...)، كما تنص المادة الثانية على أن كل عمل مساعدة أو إنقاذ أتى بنتيجة

مفيدة يعطي الحق في أجر عادل). ويبدو من قراءة هاتين المادتين أنه يجب للقول بأن هناك مساعدة أن تكون إحدى السفينتين التي تقدم المساعدة أو التي تتلقى المساعدة سفينة بحرية. وأن ما قال به العميد ريبير من أن المساعدة طبقاً للمعاهدة و قانون 1916/04/29 هي التي تقدم من سفينة إلى سفينة أخرى في حالة خطر و أن الشخص الذي يصعد على ظهر إحدى السفن و يعطي نصائح مفيدة يؤدي إلى تعويم لسفينة لا يكون له الحق في مكافأة المساعدة، إن هذا الرأي لا يتفق مع روح المعاهدة.

و الواقع أن الخلاف المشار إليه قد نشأ في الحالات التي تطبق فيها أحكام معاهدة بروكسل 1910 و كذا التشريعات التي تتفق معها و منها القانون البحري المصري الجديد إذ لا تخرج المادة 1/302 منه عن كل من المادة الأولى من المعاهدة.

و الرأي الراجح في الفقه في مصر و فرنسا أنه لا يلزم في الإنقاذ أن يتم بعمل مادي مقدم من سفينة، و إنما قد يكون صادراً من شخص في البر أو في البحر سواء بعمل مادي أو بتقديم معلومات أو مجرد مساعدة ذهنية أو عقلية و كل ما يلزم لقيام الإنقاذ أن تكون السفينة المغاثة في خطر و أن يؤدي التدخل إلى نتيجة مفيدة.

ويعتبر إنقاذاً إذ توافرت باقي الشروط ومنها: تقديم المعلومات لسفينة ضالة فقدت القدرة على الإتصال اللاسلكي، أو قيام شخص بالغوص في الماء لإصلاح كسر في السفينة، و كذلك لو قام مرشد خارج منطقة الإرشاد و في غير نوبته و بناء على طلب سفينة جانحة بالصعود عليها و قام بمناورات أدت إلى تعويم السفينة فإنه يكون قد قام بإنقاذ بحري.

الفرع الثاني: تعريف الإسعاف البحري في معاهدي 1910 و 1989

أولاً: تعريف الإسعاف البحري في معاهدة بروكسل المؤرخة في 23 سبتمبر 1910

الإنقاذ البحري عمل يتم بين منشأتين عائمتين إحداهما سفينة، يترتب عليه أن تنقذ إحداهما الأخرى أو تنقذ ما عليها من بضائع أو ملحقات أو أرواح بشرية من خطر جديد.

فالمادة الأولى من معاهدة بروكسل تنص على أنه: "تطبق الأحكام الآتية على مساعدة و إنقاذ السفن البحرية التي تكون في حالة الخطر و على الأشياء الموجودة على ظهرها، و على النولون و أجرة الركاب و كذا على الخدمات التي هي من نفس النوع التي تؤدي بين السفن البحرية و سفن الملاحة الداخلية بدون أية تمييز بين هاذي النوعين من الخدمات و بغض النظر عن المياه التي حصلت فيها".

و رغم أن هذا النص قد يوحي بأن الإنقاذ البحري ينطبق، ليس فقط عندما تكون إحدى المنشأتين العائمتين سفينة، بل أيضا ينطبق على مراكب الملاحة الداخلية فيما بينها، إلا أنه من المتفق عليه أن ذلك ليس هو المقصود (1). فالمؤكد انه لا يعتبر إنقاذا بحريا ما يؤديه مركب داخلي لمركب داخلي آخر ولو كان ذلك في المياه البحرية.

و بالرجوع إلى القانون البحري الفرنسي نجد أن الفقه قد اختلف في وضع تعريف للمساعدة و الإنقاذ، فاستعمال الكلمة في تأمين الممتلكات على اليابسة تعني حفظ أو إصلاح البضائع المتضررة بحادث مؤمن ضده، كما أن الاصطلاح نفسه يطبق على البضائع المستردة، كما تعني عبارة المساعدة، البضاعة التي تضررت في البحر و تم إحضارها للشاطئ لتجديدها و بيعها لصالح شركة التأمين أو المؤمن له أو كلاهما(2).

و يقصد باصطلاح المساعدة و الإنقاذ في التجارة البحرية إنقاذ السفن و البضائع في البحر. أما من ناحية التشريع فان قانون رقم 67-545 المؤرخ في 7 جويلية 1967 الخاص بحوادث البحر قد عالج الإسعاف البحري في المواد من 9 إلى 21.

نصت المادة 9 من قانون 7/7/ 1967 الفرنسي الخاص بحوادث البحر على أن " تسري أحكام هذا الفصل على مساعدة السفن البحرية التي تكون في خطر وكذلك على الخدمات من النوع ذاته التي تؤدي للسفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية دون اعتبار للمياه التي تقدم فيها.

وتعتبر كل الأجهزة العائمة في حكم هذه المادة مماثلة سواء للسفن البحرية أو لمراكب الملاحة الداخلية حسب الأحوال".

و الفقرة الأولى من هذا النص لا تختلف عن نص المادة الأولى من المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة و الإنقاذ البحريين لسنة 1910 (3).

(1) علي البارودي: المرجع السابق، ص 56، 357.

(2) عبد القادر حسين العطير: المرجع السابق، ص 516.

(3) أحمد حسني: المرجع السابق، ص 119.

و الملاحظة أن قانون 1967 وضع نظام خاص لقواعد الإسعاف البحري بين السفينة المسعفة و السفينة المسعفة، كما أنه لا يطبق على كل إسعاف بالمعنى العام له (1). و يذهب الأستاذ روديير أن المساعدة التي يحكمها قانون 1967 هي التي تقدمها سفينة أو جهاز عائم إلى سفينة أخرى أو جهاز عائم، و بعبارة أخرى لا توجد مساعدة إلا إذا كنا بصدد خدمة مقدمة من منشأة عائمة (أو جهاز مماثل) إلى منشأة عائمة أخرى (أو جهاز مشابه).

و قد استخلص الأستاذ روديير أن المساعدة لا تتأتى من شخص و إنما يجب أن تقدم من سفينة أو زورق أو جهاز مماثل و أن المساعدة يجب أن يكون لها الطابع المادي. أما الأستاذ بيار بوناسيس فقد عرف بدوره الإسعاف البحري بأنه: " المساعدة الممنوحة لسفينة في حالة خطر، تصبح في حد ذاتها التزاما إجباريا في حالة خطر يمس بالأشخاص. بالمقابل، فإن ربان السفينة يقع عليه التزام قانوني للإسعاف البحري (2).

ثانيا: تعريف الإسعاف البحري في معاهدة 1989

إن المشروع المعدل لمعاهدة 1989 تم طرحه بموجب مؤتمر دبلوماسي بلندن و قد بدأ بتاريخ 17 افريل 1989 تحت إشراف الأستاذ الألماني للقانون البحري Norbert Trotz و انتهى بتاريخ 28 افريل 1989 (3).

ابتداء من هذا التاريخ ، فإن نص الاتفاقية أصبح مفتوحا للتوقيع عليه بمقر المنظمة البحرية الدولية بلندن ، كما أن هذه الأخيرة أخذت بعين الاعتبار مجموع التطورات القانونية، الاقتصادية، التقنية المتعلقة بالنشاط البحري، وبالخصوص عملية الإسعاف البحري.

(1)René Rodière, Emmanuel du pontavice : Droit maritime,Dixième édition 1986, Dalloz, p 568.

(2)Didier picon:Mémoire Master II de droit maritime et des transports, 2005, « l'absence de faute du transporteur maritime de marchandises, p 49.

(3)Jean -François Reborla:la convention de 1989 sur l'assistance maritime, édition presses universitaires D'aix marseilleIII 2003, p16.

إن المعاهدة الدولية المؤرخة في 28 أبريل 1989 بلندن و التي دخلت حيز النفاذ في 14 جويلية 1996 و لكن في فرنسا فقط في 20 ديسمبر 2002، قد حلت محل اتفاقية 1910 و التي أخذت بمبدأ "لا نتيجة لا دفع"، و الذي من خلاله لا يتم تعويض المسعف إلا إذا كانت عملية الإسعاف ذات نتيجة مفيدة (1).

ولقد عرفت معاهدة 1989 الخاصة بالإسعاف البحري عملية الإسعاف في المادة الأولى بقولها: " عملية الإسعاف تعني كل عمل أو نشاط من أجل إسعاف سفينة أو أي مال في خطر في المياه الملاحية أو أي مياه أخرى".

يلاحظ من خلال هذا التعريف أن معاهدة 1989 تعطي الحرية التعاقدية للأطراف أكثر مما جاء في اتفاقية 1910 و ذلك من خلال معالجتها لقواعد جديدة و يتعلق الأمر بحماية البيئة و التعويضات الممنوحة في عملية الإسعاف البحري (التعويض الخاص) (2).

وفيما يتعلق بتعريف الإسعاف البحري، فإن معاهدة 1989 يظهر من خلال عنوانها أنها خاصة بالإسعاف البحري دون مفاهيم أخرى، مما يفتح أمامها المجال الواسع للتطبيق و ذلك خلافا لاتفاقية 1910 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة و الإنقاذ البحريين. إن عملية الإسعاف البحري طبقا لمعاهدة 1989 موضوعها ليس فقط إنقاذ السفينة و الأشياء الموجودة على متنها و لكن أيضا يتعلق الأمر بأي مال سواء كان سفينة أو غيرها الموجودة في خطر و ذلك في أي مياه كانت. كذلك يتعلق الأمر بحماية الجانب الطبيعي الذي قد يتعرض للتلوث إذا لم تتم عملية الإسعاف (3).

إن معاهدة 1989 تستثني من مجال تطبيقها سفن الحرب أو سفن أخرى للدولة غير التجارية.

(1)www.cesam.com

(2)Pierre Bonassies : Rev DMF635 du mars 2003"la convention international de 1989 sur l'assistance, p240.

(3)Hocine Zeghib: op.cit, p464.

وتعد معاهدة 1989 الخاصة بالإسعاف البحري بمثابة قانون للمتابعة (code de conduite) بالنسبة لعمليات الإسعاف البحري، ذلك أنها أخذت بأهم قواعد القانون البحري المتمثلة في التزام كل ربان سفينة بتقديم الإسعاف لكل شخص موجود في خطر و ذلك في المادة 10 وهو ما أخذت به كذلك اتفاقية 1910 في المادة 11.

المطلب الثاني: خصائص الإسعاف البحري.

الفرع الأول: بيان هذه الخصائص.

للإنقاذ البحري عنصرين أساسيين: أن يكون بين سفينتين، و أن تكون إحداهما معرضة لخطر جدي.

(1) فالعنصر الأول يقتضي أن يكون بين عائميتين كلتاهما له وصف السفينة قانوناً، سواء كانت هي المعرضة للخطر أو كانت هي التي تقوم بالإنقاذ. كذلك قد ينصب الإنقاذ على ملحقاتها و على الأشخاص الموجودين فوقها أو البضاعة. و لا يعتبر انتشار الحطام من قبل الإنقاذ إذ ليس له وصف السفينة (1)، بل ليس له وصف المنشأة العائمة أصلاً. كذلك لا يعتبر من قبيل الإنقاذ البحري الخدمات التي تؤدي من البر إلى السفينة، كالقاء الحبال إليها من البر. (2) أما العنصر الثاني فهو أن تكون إحدى السفينتين في حالة خطر جدي. ذلك أن اعتبار العمل المقدم من قبيل " الإنقاذ البحري" يرفع من قدر المكافأة المستحقة إلى حد كبير. لذلك يثور النزاع عادة حول وجود الخطر. و المتفق عليه هو أنه ينبغي أن تكون السفينة معرضة جدياً للهلاك لولا تدخل المنقذ.

أما إذا كان تدخله قد ساعد على تيسير الأمر على السفينة أو اختصر من الوقت الذي يلزمها للإفلات من ظرف صعب كان يمكنها أن تنجو منه وحدها، فلا يعتبر العمل إنقاذاً.

المبحث الثاني: التفرقة بين المساعدة و الإنقاذ البحريين.

ان التفرقة بين المساعدة و الإنقاذ البحريين تمر عبر مرحلتين أساسيتين وهما : التفرقة التقليدية و التفرقة المعاصرة.

(1) علي البارودي: المرجع السابق، ص 357-358.

المطلب الأول: التمييز التقليدي بين المساعدة والإنقاذ

الفرع الأول: بيان هذه التفرقة من خلال القوانين المنظمة للإسعاف البحري

وجد هذا التمييز في وقت سابق على التقنين التجاري الفرنسي و قد امتد حتى 1910 على مستوى النطاق الدولي وحتى في قانون 1916 الفرنسي. ويختلف نظام المساعدة التي تقدم للسفن عن عملية إنقاذ السفن اختلافا جوهريا.

فالمساعدة تعطي الحق في المكافأة، في حين أن المنقذ له بموجب النصوص القديمة و التي لم تلغى بتقنين التجارة الحق في جزء من السفينة المنقذة بوصفها عينيا (1).

ويرجع القضاء إلى حالة التخلي عن السفينة كمييار للتمييز بين الإنقاذ و المساعدة، فيتعلق الأمر بإنقاذ بحري إذا كانت السفينة قد تم التخلي عنها و عن طريق المساعدة إذا لم يكن هناك تخل عن السفينة و تتحقق حالة التخلي بمجرد عدم وجود أي فرد من أفراد الطاقم حتى على ظهر السفينة.

إلا أن ذلك لم يكن رأي الجميع، فقد ذهبت بعض الأحكام إلى أن وجود أشخاص يحتضرون على ظهر السفينة عاجزون عن توجيهها و عن فعل أي شيء لسلامتها يؤدي إلى معاملة السفينة كسفينة متروكة.

فكي نكون يصدد حالة الإنقاذ يلزم بالإضافة إلى الخطر الذي توجد فيه السفينة أن يكون الطاقم موجود على ظهرها و إنما غير قادر على إدارة السفينة.

ويذهب البعض الآخر إلى أن الترك ليس له من معنى إلا انه ترجمة عن القصد في جعل السفينة مالا متروكا، مستخلصين أن هذا الترك يجب أن يتم دون نية للعودة.

فلا يكون هناك إنقاذ إلا إذا تعلق الأمر حقيقة أو فعلا بحطام، أي بسفينة لم تهجر فقط من طرف طاقمها لفترة مؤقتة، و إنما سفينة مفقودة لا يعرف طاقمها شيئا عن وضعها

أو موقوفها، فإذا فرضا أن طاقم السفينة تركها جانحة و حدد أو ذكر للمساعد موقف السفينة ووضعها فان هذه الحالة لا تعد إنقاذا. و يستخلص القضاء الفرنسي أنه لا يكون هناك إنقاذ

عندما يكون هناك مجرد ملاح باق على السفينة، فالسفينة في مثل هذه الحالة لا يمكن اعتبارها بمثابة حطام و لا يتعلق الأمر هنا إلا بمساعدة.

(1) أحمد حسني: المرجع السابق، ص 97.

و إذا كان القانون الإنجليزي لا يميز الإنقاذ عن المساعدة و إنما يطلق على العمليتين كلمة (Salvage)(1) فإن التفرقة بين المساعدة و الإنقاذ في القانون الفرنسي ذات أهمية بما أن المنقذين يكون لهم الحق في ثلث قيمة الحطام. و منذ إصدار قانون 29 أبريل 1916 الفرنسي الذي أخذ بمبادئ معاهدة بروكسل بشأن المساعدة، فإن معيار التفرقة أصبح متنازعا فيه. و الحل الذي أخذ به القانون الألماني يماثل الحل الذي تبناه القضاء البلجيكي. فلا يكون هناك إنقاذ إلا إذا كان الطاقم قد ترك السفينة أو كان غير قادر تماما على السيطرة عليها و في غير هذه الحالة فإن الأمر يتعلق بمساعدة.

الفرع الثاني: إلغاء هذه التفرقة

نصت معاهدة 1910 صراحة على إلغاء هذه التفرقة، فقد نصت المادة الأولى منها على أن: " تطبق الأحكام الآتية على مساعدة و إنقاذ السفن البحرية التي تكون في حالة الخطر.. بدون أي تمييز بين هذين النوعين من الخدمات" و قد كان هذا الإلغاء مقصودا، إذ رغب البعض في أن تكون المعاهدة متماشية مع القانون الإنجليزي الذي لا يعرف هذا التمييز. و عندما قامت فرنسا بتعديل تشريعها الداخلي ليتماشى مع معاهدة بروكسل 1910 فإن قانون 1916/04/29 لم يردد جزءا من عبارة المعاهدة المشار إليها. أما بالنسبة للباقي فإن المادة الأولى من ذلك القانون جاءت مطابقة للمادة الأولى من المعاهدة و قد أكملت بعبارة "بصرف النظر عن المياه التي حصلت فيها" ، و عدم ترديد الجزء من الجملة يؤكد أنه لم يكن هناك تمييز بين النوعين من الخدمات.

و قد بين ذلك بروعة العميد ريبير (Ripert) بقوله من الصحيح أنه منذ العمل باتفاقية 1910 و قانون 1916 فإن التمييز بين المساعدة و الإنقاذ لم يعد له فائدة فقهية.

(1)Lars Gorton, Rolf Ihre,Arne Sandevan: Shipbroking and chartering practice,fifth edition, 1999,p 217.

و عليه فليس صحيحا ما قال به الفقيه دانجون من أن القانون الفرنسي بعد قانون 1916 قد استمر كما كان من قبل في التفرقة بين المساعدة و الإنقاذ. فقد ذهب دانجون إلى أن المساعدة و الإنقاذ تختلفان تبعا لطبيعة الأشياء ذاتها " فالغرض من المساعدة منع كارثة، بينما القصد من الإنقاذ إصلاح أو التخفيف من وقوع كارثة حصلت من قبل"، فالمساعدة تتعلق بسفينة في حالة خطر، فهي شكل من " التعاون الذي يقدم لطاقم يصرع على ظهر السفينة"، أما الإنقاذ في رأي دانجون فهو " يكاد يكون دائما مشروع أو مغامرة غريبة على طاقم تخلى عن المقاومة و الصراع".

و في الواقع أن ما قال به دانجون فضلا عن غموضه يؤدي إلى التمييز التقليدي الذي كان موجودا قبل معاهدة بروكسل 1910 و قانون 1916 الفرنسي.

المطلب الثاني: التفرقة المعاصرة

الفرع الأول: بيان هذه التفرقة

نصت المادة الأولى من معاهدة بروكسل 1910 على أن " تطبق الأحكام الآتية على مساعدة و إنقاذ السفن البحرية التي تكون في حالة الخطر و على الأشياء الموجودة على ظهرها و على النولون و أجرة الركاب و كذا على الخدمات التي هي من نفس النوع التي تؤدي بين السفن البحرية و سفن الملاحة الداخلية بدون أي تمييز بين هذين النوعين من الخدمات و بغض النظر عن المياه التي حصلت فيها".

و هذا النص هو نص قانون 1916 مع حذف كلمة (و الإنقاذ) من ناحية و عبارة (و الأشياء الموجودة على ظهرها و على أجرة النقل و أجرة الركاب) من ناحية أخرى.

و أضاف النص الجديدة فقرة ثانية جرى نصها " و تعتبر كل الأجهزة العائمة سفنا بحرية أو سفن ملاحة داخلية بحسب الأحوال في تطبيق الفقرة السابقة".

إذا كان القانون الفرنسي الجديد لسنة 1967 قد اختار لفظ المساعدة فان القانون البحري المصري الجديد قد اختار لفظ الإنقاذ و نقل نص المادة 302 منه عن المادة 9 من القانون الفرنسي فنص على أن "1- تسري أحكام هذا الفصل على إنقاذ السفن البحرية التي تكون في خطر و على الخدمات من النوع ذاته التي تؤدي بين السفن البحرية و مراكب الملاحة

الداخلية و ذلك دون اعتبار للمياه التي يحصل فيها الإنقاذ أو تقدم فيها الخدمة.
2- تعتبر كل عائمة في حكم هذه المادة سفينة بحرية أو مركب ملاحية داخلية حسب الأحوال". كذلك الأمر بالنسبة للتشريع البحري الجزائري في المواد 332(1) و 333 ق ب ج (2) مع الملاحظة أن هذا الأخير قد اختار لفظ الإسعاف البحري.
و الواقع أن المشرع المصري لم يكن موفقا عندما اختار كلمة الإنقاذ بدلا من كلمة المساعدة، إذ أنه على الرغم من أن التفرقة لم يعد لها فائدة فقهية إلا أنه لا يمكن التحدث عن الإنقاذ عندما يتعلق الأمر بسفينة.

فالمنشأة الغير صالحة للملاحة لا تعد سفينة و إنما هي حطام و تقديم المعونة لا ينشأ المساعدة و إنما يعد إنقاذا و هذا ما يفهم من المرسوم الفرنسي رقم 247 لسنة 1961 الصادر في 1961/12/26 و الخاص باكتشاف و إنقاذ الحطام البحري (م10).
و من ناحية أخرى فعندما تقدم المساعدة إلى السفينة و هي في خطر، فإن المساعدة تكون قد قدمت على نحو غير قابل للانقسام للسفينة و لما تحتويه إذ أن من بين أسس تقدير المكافأة قيمة الأشياء التي أنقذت، و هي صيغة تشمل بوضوح شيء آخر غير السفينة و تمتد إلى الشحنة المنقذة.

و يستخلص من هذا أن المساعدة تقدم للسفينة و للشحنة بالتبعية. و إذا كانت المادة 9 من القانون الفرنسي و المادة 342 من القانون البحري المصري الجديد على عكس المادة الأولى من المعاهدة لا تتكلم عن تقديم المساعدة إلى أجرة النقل و أجرة السفر، فلأن هذا القول غير معقول في حد ذاته، فالمساعدة عملية مادية، فهي على هذا النحو لا يمكن أن تقدم مباشرة للأشياء الغير مرئية مثل دين أجرة نقل الشيء أو أجرة الراكب.

(1) نص المادة 332: "يعتبر كإسعاف بحري كل نجدة للسفن البحرية الموجودة في حالة الخطر أو للأموال الموجودة على متنها وكذلك الخدمات التي لها نفس الطابع و المقدمه بين سفن البحر و بواخر الملاحة الداخلية بدون الأخذ في الاعتبار للمياه التي جرت فيها النجدة".

(2) نص المادة 333: "تشبه الآلات العائمة، حسب الحالة إما بالسفن البحرية وإما ببواخر الملاحة الداخلية وذلك من اجل تطبيق هذه المادة".

أما الفقرة الثانية من المادة 9 من القانون الفرنسي و التي تنص على أن (تعتبر الأجهزة العائمة سفنا بحرية أو سفن ملاحية داخلية بحسب الأحوال عند تطبيق الفقرة السابقة) و هي تطابق الفقرة الثانية من المادة 302 من القانون المصري وكذلك التشريع الجزائري: "... كذلك الخدمات التي لها نفس الطابع و المقدمة بين سفن البحر و بواخر الملاحية الداخلية...." المادة 332 ق ب ج، فإن الغرض منها تفادي الصعوبات في التكيف. هذه الصعوبات في التكيف لم يعد لها أهمية عندما يتم تحديد نطاق المساعدة في مفهوم قانون 1967 الفرنسي و في مفهوم القانون البحري الجزائري و القانون المصري و كذلك اتفاقيتي 1910 و 1989 كما سيتم توضيحه في هذا البحث.

الفرع الثاني: رابطة العلاقة بين الإسعاف و الإنقاذ البحريين.

إن طبيعة العلاقة بين المسعف و المسعف لم تزل تشغل أذهان الفقهاء البحريين الذين يرون بأن هذه العلاقة تتجاوز الإطار التقليدي القديم أي إطار القانون المدني، فإن وصفها بكونها تعاقدية نظرا لإغاثة السفينة في ساعات الهلاك و طلبها الإسعاف و الإنقاذ يبدا للوهلة الأولى وافيا بالغرض، لولا أن القانون يفرض على السفن القيام بالإغاثة و الإسعاف حتى لو رفضت السفينة المحتاجة تلك الإغاثة رفضا غير معقول وفي أمس الحاجة إلى ذلك، فإن هذا الرفض أشبه برفض المنتحر تدخل المنقذين له من هذا العمل الشنيع، و إلى جانب ذلك فإن الإغاثة معناها حصول شيء من الوفاق و لا يعني إبرام عقد استغاثة مستوف للأركان والشروط، فإن السفينة عادة تنادي بأنها في حاجة إلى إسعاف أو إنقاذ و من يبادر إلى ذلك عليه أن يبذل جهدا نافعا في الإنقاذ (1). و مثل هذه الإغاثة لا تتضمن الأمور الجوهرية اللازمة لانعقاد عقد صحيح أو تعهد بإرادة منفردة إذ لا تحديد فيها للأجر و غيره من الأمور المهمة.

إزاء إخفاق محاولة تكيف أعمال المساعدة و الإنقاذ على أساس من العقد ذهب الفقه إلى حملها على الفضالة (إدارة شؤون الغير بدون وكالة سابقة) و رد على ذلك بقصور الفضالة عن توفير التعويض الحقيقي، و إن أمكن الاستناد إليها في تعويض النفقات المبذولة ذلك أن

(1) صلاح الدين عبد اللطيف الناهي: الوجيز في مبادئ القانون البحري، الطبعة الأولى 1982، ص261.

عمل الفضولي في الأصل على سبيل التفضل و الإحسان و التبرع.
وإذا لم يستحق الفضولي أجرا على ما يضطلع به من عمل، و لو أخذ بقواعد الفضالة لما أقدم
محترفو أعمال الإسعاف و الإنقاذ على بذل أعمالهم و احترام هذه الحرفة التي تقتضي بها
ضرورات الحوادث البحرية. كما أن الفضولي يستحق النفقة المبذولة و لو لم يثمر عمله
خلافاً لقواعد المساعدة و الإنقاذ التي لا يترتب عليها أي تعويض إذا لم تسفر عن فائدة.
و هكذا أخفقت محاولات تكييف أعمال المساعدة و الإنقاذ وفقاً لقواعد القانون الخاص لأنها
أعمال واجبة البذل وتستحق التعويض عليها. و ساد رأي بأنها ترجع إلى فكرة التضامن
في صبغتها البحرية الخاصة بالملاحة البحرية و ظروفها ضماناً للوفاء بهذا الواجب
التضامني.

الفصل الأول: عمليات الإسعاف البحري

تقتصر القواعد العامة على منع الأفراد من الإضرار بعضهم البعض الآخر، و لكنها لا توجب تقديم المساعدة للأشخاص وللأموال التي تكون في حالة الخطر. ولا تعدو المساعدة وفقا للقواعد العامة أن تكون مجرد واجب أدبي لا يحميه أي جزاء، و لكنه ليس من قبيل الالتزامات القانونية (1).

أما التشريع البحري فقد فرض الالتزام بالمساعدة في حالة التصادم، و أقام التزاما عاما بمساعدة الأشخاص في حالة الخطر. كذلك فان عمليات الإسعاف و الإنقاذ يشترط فيها توافر عناصر معينة حتى تتحقق هذه العملية.

المبحث الأول: الالتزام بالإسعاف

يرتب القانون التزاما عاما على عاتق كل ربان بإنقاذ الأشخاص المعرضين للخطر في البحر، مما يجب معه بحث مضمون هذا الالتزام.

المطلب الأول: التطور التاريخي للالتزام بالإسعاف

تتعرض السفن أثناء إبحارها لأخطار كثيرة قد تضطر معها إلى طلب المساعدة من أشخاص أو سفن أخرى، و لما كانت هذه الأخطار من طبيعة الرحلات البحرية و تتعرض لها السفن بصفة عامة فقد قوى الشعور بالتضامن بين البحارة مما جعلهم يلبون طلب المساعدة دون تردد. و قد استقر هذا الواجب باعتباره التزاما أخلاقيا في أنفس الربان منذ زمن بعيد لدرجة لم يجد معها المشرعون في الدول المختلفة ثمة داع لتقريره بنص تشريعي أو بتقرير جزاء على مخالفته.

إلا أن تطور الحياة الإقتصادية وما نتج عنه من ضعف القيم الأخلاقية أدى في بعض الحالات إلى إهمال هذا الواجب الأخلاقي مما كشف عن ضرورة تقرير هذا الالتزام و حمايته بنص جزائي.

(1) مصطفى كمال طه: مبادئ القانون البحري ، الطبعة الثالثة 1989، الدار الجامعية، ص346.

و قد جاء القانون التجاري الفرنسي لسنة 1807 المنظم للتجارة البحرية خاليا من أي نص بشأن المساعدة و الإنقاذ. و قد ظهرت المساعدة البحرية في القانون الفرنسي لأول مرة في إطار اجب المساعدة في البحر و النصوص الجزائية التي ترتب جزاء للإخلال بهذا الالتزام. و هذا ما فعله قانون 10 مارس 1891 بشأن الحوادث و التصادمات البحرية الذي وضع على عاتق ربان السفينة من السفن المتصادمة التزاما (بأن يستخدم كل الوسائل التي تكون في استطاعة لإنقاذ السفن الأخرى و طاقمها من الخطر الناشئ عن التصادم).

وحدد جزاء على مخالفة هذا الالتزام بالغرامة و الحبس وفقد القيادة. و تجدر الملاحظة أن هذا النص الجديد يقصر و اجب تقديم المساعدة على حالة التصادم فقط، و في 23 سبتمبر 1910، أبرمت في بروكسل معاهدة خاصة بالمصادمات البحرية تضمنت هذا الواجب، و نصت المادة 8 منها على أنه (بعد حدوث التصادم يجب على ربان كل سفينة من السفن المتصادمة و بقدر ما يكون ذلك في استطاعته بدون أن يعرض سفينته أو طاقمها أو ركابها لخطر جدي أن يقدم مساعدته للسفينة الأخرى و طاقمها و ركابها). و قد ورد في المعاهدة المذكورة نص بتعهد الجهات المتعاقدة التي لا يعاقب تشريعها على مخالفة هذا الالتزام بان تضمن في تشريعاتها النصوص اللازمة للعقاب في هذه الأحوال (المادة 9 من المعاهدة).

و هكذا فقد بقيت المساعدة البحرية للسفن أمرا اختياريا في الأصل فيما عدا حالة التصادم. و الالتزام بتقديم المساعدة للسفن في حالة التصادم التزام عام موجه إلى كل ربان، كما يواجه كل أنواع السفن أيا كان الغرض المخصصة من أجله سواء كان للصيد أو النزهة أو التجارة. و قد ألغي قانون 1891 الفرنسي، إلا أن نصوصه نقلت و شددت في التقنين الجنائي و التأديبي للبحرية التجارية الصادر في 17/12/1926 كما أضاف على عاتق الربان أن عليه بقدر الإمكان أن يخطر السفينة الأخرى باسم سفينته و مينائها الأصلي و الجهة التي قدمت منها و التي ستتوجه إليها.

و قد ورد هذا الالتزام من قبل في المادة 8 من معاهدة التصادم لسنة 1910 التي نصت على أنه (بعد حدوث التصادم يجب على ربان كل سفينة من السفن المتصادمة و بقدر ما

يكون ذلك في استطاعته بدون أن يعرض سفينته أو طاقمها أو ركابها لخطر جدي أن يقدم مساعدته للسفينة الأخرى و طاقمها و ركابها. و عليه كذلك بقدر الإمكان أن يخطر السفينة الأخرى باسم سفينته و مينائها الأصلي و الجهات التي قدمت منها و التي ستتوجه إليها). كما شددت العقوبة في فرنسا فأصبحت الغرامة من 720 إلى 10.800 فرنك و الحبس من شهر إلى سنتين و يجوز مضاعفة العقوبة إذا نجم عن الحادث هلاك شخص أو أكثر نتيجة عدم تقديم المساعدة.

و إذا كانت معاهدة التصادم لسنة 1910 قد فرضت الإلتزام بمساعدة السفن في حالة التصادم، فإن معاهدة المساعدة لسنة 1910 قد فرضت الإلتزام بمساعدة الأشخاص فقط إذ نصت المادة 11 منها على أنه (يجب على ربان كل سفينة بقدر ما يكون ذلك في استطاعته بدون أن يعرض سفينته أو طاقمها أو ركابها لخطر جدي أن يقدم مساعدته لكل شخص يوجد بالبحر تحت خطر الهلاك حتى و لو كان من الأعداء. و مالك السفينة غير مسؤول بسبب مخالفة أحكام النص السابق).

و مقتضى ما تقدم أنه إذا صادف الربان سفينة في حالة خطر و قام بإنقاذ الأشخاص الموجودين عليها فليس عليه التزام بتقديم المساعدة للسفينة ذاتها أو إنقاذ البضائع الموجودة عليها.

كذلك المعاهدة الدولية المؤرخة في 28 أبريل 1989 و الخاصة بالإسعاف البحري نصت على التزام الربان بتقديم الإسعاف و ذلك في المادة 10 منها.

المطلب الثاني: مضمون الإلتزام بالإسعاف البحري

الفرع الأول: الإلتزام العام بإنقاذ الأشخاص في التشريعات العربية و في التشريع الفرنسي و في اتفاقيتي

1910 و 1989

أولاً: الإلتزام العام بإنقاذ الأشخاص في التشريعات العربية لا سيما (التشريع الجزائري و المصري) لا توجد رحلة بحرية بدون مخاطر و أينما تواجدت رحلة بحرية، تواجدت الأخطار المصاحبة لها(1).

(1) ربان مدحت عباس خلوصي: السفينة و القانون البحري، طبعة 1993، ص 205، 206.

هذه الحقيقة الواقعة ولدت الشعور بالتضامن بين البحارة لتقديم المساعدة للسفن التي تكون معرضة للخطر بدون أي تردد.

و قد ظل هذا الإلتزام أخلاقيا في نفوس ربان السفن زمنا طويلا إلا أن تطور الحياة الاقتصادية، و ما نتج عنها من ضعف في القيم الأخلاقية حدا ببعض الربان إلى إهمال هذا الإلتزام الأخلاقي، إما خوفا من الخوض في عمل لا يعرفون نتيجته، و إما لعدم رغبتهم في القيام بعمل لن يعود عليهم بأي نفع مادي، مما جعل المشرع يتدخل لجعل هذا الإلتزام التزاما قانونيا و تقرير جزاء على عدم احترامه.

بالنسبة للتشريع البحري الجزائري تنص المادة 334 منه على ما يلي: " يتعين على ربان كل سفينة أن يقدم يد المساعدة لكل شخص موجود في البحر و يوشك على الهلاك و ذلك بدون أن يعرض سفينته و طاقمه و مسافريه لخطر جدي.

إن مالك السفينة ليس مسؤولا بسبب المخالفات الماسة بالنص السابق".

يستخلص من نص هذه المادة أنه يقع على عاتق ربان كل سفينة أن يبادر إلى إنقاذ كل شخص يوجد في البحر معرضا لخطر الهلاك و لو كان من الأعداء، و ذلك بالقدر الذي لا يعرض سفينته أو الأشخاص الموجودين عليها لخطر جدي(1).

و يتضح من ذلك أن إنقاذ الأشخاص التزام على عاتق الربان، بمعنى أن إنقاذ الأرواح إلزامي، بينما إنقاذ الأموال ليس بالأمر الإلزامي على عاتق الربان. ويشترط أن يكون الأشخاص معرضين لخطر الهلاك في البحر، سواء أكانوا من ركاب السفن أو من البحارة أو حتى من الأشخاص الذين كانوا متواجدين على متن طائرة هوت إلى البحر.

و بما أن الإنقاذ يستند إلى اعتبارات إنسانية محضة، فإن القانون لا يميز بين الأشخاص بحسب انتمائهم إلى دول، فيلتزم الربان بإنقاذ كل شخص و لو كان من الأعداء. و يكون مؤدى ذلك أن تسري أحكام الإنقاذ في زمن السلم و زمن الحرب على السواء.

(1) هاني دويدار: الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، طبعة 2001، صفحة 326.

و يلاحظ أخيرا أن الالتزام بالإنقاذ أو الإسعاف لا ينشأ فحسب إذا صادف الربان الأشخاص المعرضين لخطر الهلاك في البحر و إنما يتعين عليه الاستجابة إلى كل طلب الإغاثة يبلغ إليه إما عن طريق الإشارات الضوئية أو الصوتية و إما عن طريق أجهزة الاتصال اللاسلكية.

كما يجب أن يكون الشخص الواجب مساعدته في خطر جدي أي خطر حقيقي لا وهمي و أن يوجد مثل هذا الشخص في البحر لا في النهر و كل ذلك بشرط عدم تعريض السفينة المعنية و بحارتها و ركابها لخطر حقيقي لأنه لا فائدة من التضحية بأرواح في سبيل إنقاذ أرواح أخرى (1).

كذلك المادة 13 من المرسوم الجزائري رقم 88-51 المؤرخ في 15 مارس 1988 المتضمن تنظيم البحث و الإنقاذ البحري تنص على الالتزام بالإنقاذ البحري بنصها على: " يتعين على ربان السفينة إنقاذ شخص موجود في خطر، و يمكن للقاضي أن يتدخل في عملية الإسعاف إذا تعلق الأمر باتفاق تحكيم سواء تعلق الأمر بأمن الطاقم أو السفينة الموجودة في خطر. و يتضح من القراءة الأولية لمرسوم 88 - 51 المؤرخ في 15 مارس 1988 المتضمن تنظيم البحث و الإنقاذ البحري أن الإنقاذ ناتج عن وزير النقل (مديرية التجارة، مديرية الموانئ)، هذا الأخير أي وزير النقل ينظم عملية الإنقاذ البحري وذلك باتخاذ كل التدابير اللازمة كما يقوم أيضا بتحضير كل الوسائل اللازمة، وذلك بتطبيقه الأحكام الواردة في الاتفاقيات الدولية الخاصة بالإنقاذ البحري من أجل الحفاظ على الحياة البشرية في البحر(2).

إن عمليات البحث و الإنقاذ البحري تعد أولية بالنسبة للأشخاص الموجودين في خطر مع البحر، مع الملاحظة أن هؤلاء الأشخاص مؤمنين من طرف وزارة الدفاع الوطني (CROSS)، الموضوعة تحت سلطة القوات البحرية المسؤولة عن اتجاه السفينة .

(1) عبد القادر حسين العطير: المرجع السابق، ص 526.

(2) Ikache Belkheir: Rev le phare N°87 du juillet 2006: "Naufrage du Béchar et échouage du Batna " la responsabilité est rarement univoque, elle est souvent collective 'gouverner c'est prévoir, surtout le pire', p10.

كذلك الأمر بالنسبة للتشريع البحري المصري فقد نصت المادة 304 / 1 من القانون البحري رقم 8 لسنة 1990 على أنه : " على كل ربان أن يبادر إلى إنقاذ كل شخص يوجد في البحر معرضا لخطر الهلاك و لو كان من الأعداء، و ذلك بالقدر الذي لا يعرض سفينته أو الأشخاص الموجودين عليها لخطر جدي..."

و الملاحظ أن الالتزام بالإنقاذ مقرر في القانون المصري منذ سنة 1939 و هو لا يتعلق بإنقاذ الأشخاص فقط و إنما ينصرف أيضا إلى إنقاذ السفن. و قد ألغى القانون 132 لسنة 1939 و حل محله القانون 167 لسنة 1960 في شأن الأمن النظام و التأديب (1). و الالتزام يقع على الربان وحده، و حتى تقوم الجريمة في حقه ينبغي توافر عدة شروط منها أن يكون موضوع الإنقاذ إما سفينة تشرف على الغرق أو شخص يعثر عليه في البحر و منها أيضا ألا يكون في القيام بالإنقاذ خطر جدي على سفينته أو ركبها و القاضي يقدر توافر هذه الشروط كلها و على الأخص مدى " الخطر " الذي تتعرض له السفينة المنقذة و مدى "الجهد المستطاع".

و الالتزام بالإنقاذ إلزامي بالنسبة للأشخاص الذين يوجدون بالبحر مهددين بخطر الهلاك و من ثم فهو يشمل ركاب السفن و ملاحيها و يمتد أيضا إلى ركاب و ملاحى الطائرات التي قد تسقط في البحر و ذلك طبقا لأحكام المعاهدة الدولية الخاصة بإنقاذ الطائرات و الموقعة ببروكسل في 1983/10/20 .

و الالتزام بالإنقاذ في هذه الحالة واجب و لو لم يطلب. و طبقا لهذا النص لا يقوم هذا الالتزام على الربان لإنقاذ الأموال فإذا وجدت سفينة مهجورة أو أي جسم آخر عائم ليس عليه أشخاص فلا التزام عليه، بل و يكون للمجهز في هذه الحالة أن يتدخل بإعطاء تعليماته للربان في هذا الشأن.

وقد جرت العادة، عند تعرض السفن و أشخاصها لخطر أثناء الملاحة، إرسال إشارة الاستغاثة المعروفة في ميدان العمل البحري و هي (S.O.S) و تعني إنقاذ أرواحنا

(1) أحمد حسني: المرجع السابق ص، 104-105.

« Save our souls » و يتوجب على السفن عند سماع هذه الاستغاثة الإجابة عليها و فقا لما تقضي به القواعد المعروفة في البحر (1).

ثانياً: الالتزام العام بإنقاذ الأشخاص في التشريع الفرنسي

منذ زمن بعيد لم يكن مصرحاً به في فرنسا أن يكون هناك التزام عام بتقديم الإنقاذ للغير، بحيث كانت هناك صعوبة في تحويل هذا الالتزام المعنوي إلى التزام قانوني، و لكن ما دام القانون البحري في حد ذاته قانون تضامني، فقد ظهر الالتزام بإنقاذ أو إسعاف الأشخاص الغرقى في البحر.

إن القانون الفرنسي المؤرخ في 25 أكتوبر 1941 قد ألغي و حل محله أمر مؤرخ في 25 جوان 1945 و ذلك مراعاة للتشريعات الأجنبية و قد نص هذا الأخير على أن عدم تقديم الإسعاف مع وجود الخطر يعد جنحة (المادة 228 و 248 من القانون الجنائي).

إن التضامن في البحر نشأ مع تطور العائمت الخاصة بالتجارة البحرية و الصيد البحري، لذلك كان لابد من انتظار حلول القرن التاسع عشر حتى يمكن للجان الدولية معالجة مسألة الإسعاف البحري و الالتزامات الناشئة عنه، و من بينها اتفاقية 1910 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة و الإنقاذ البحريين ذلك أن القانون الداخلي الفرنسي قد أخذ بأحكام هذه الاتفاقية الدولية (2).

مع الملاحظة انه في معظم الحالات كان يتعلق الأمر بتقديم مساعدة تطوعية، فالإسعاف البحري يعد إلزامياً في حالة توفر مجموعة من الشروط القانونية.

1/ الالتزام بإنقاذ في القانون الداخلي:

إن مبدأ إنقاذ الحياة البشرية يعد قديماً في نظر القانون الذي قنن بدوره الالتزام بالإنقاذ، هذا الأخير موجود في القانون الفرنسي منذ سنة 1790 بالنسبة لربان السفن الحربية (وهو كذلك محدد بالمادة 245 فقرة 1 من قانون القضاء العسكري).

(1) عادل علي المقدادي : القانون البحري، مكتبة الثقافة للنشر و التوزيع، طبعة 1999 ، ص 207.

(2) Caroline Vielle : Mémoire pour le DESS, droit maritime des transports « Le secours en mer des plaisanciers, 1998, p 10-11.

إن الإنقاذ بالنسبة للسفن الحربية يعني المعدات المناسبة للعمليات المختلفة، فمعدات الإنقاذ البحري تختلف عن معدات الالتقاط من البراري. فالبحث و الإنقاذ خلال المعارك الجوية و البحرية يختلف عن بيئة الإنقاذ في الظروف الأخرى (1). فبينما البحث و الإنقاذ التقليدي يحدث في الأحوال الجوية السيئة كالسيول و الانهيارات الأرضية فإن الإنقاذ خلال العمليات القتالية بالإضافة إلى ذلك يحدث في ظل الأخطار الحادثة في مناطق القتال و خاصة عندما تتم عمليات الإنقاذ في المناطق التي تقع تحت سيطرة العدو. مما يتطلب معه التدريب الجيد لقوات الإنقاذ بتشبيه البيئات المعادية ، بالإضافة إلى تزويدهم بالمعدات التي تمكنهم من العمل بسرعة في المناطق المعادية فكل من رجال الإنقاذ و الهدف الذي يريدون إنقاذه يقع تحت نيران العدو. ويزداد الخطر بمرور الوقت و الذي بدوره يؤثر على اتخاذ القرار بتنفيذ عمليات الإنقاذ و استخدام المعدات في الوقت الحرج.

إن أساس بناء قوة للبحث و الإنقاذ المتعلق بالسفن الحربية يتطلب عنصرين أساسيين :
العنصر الأول هو إيجاد صياغة أساسية للبحث و الإنقاذ و من ثم يأتي العنصر الثاني و هو شراء المعدات الضرورية الخاصة بالبحث و الإنقاذ ، و تشمل هذه المعدات كل شيء ابتداء من الأقمار الصناعية التي تلتقط إشارات الخطر و تنقلها إلى المنصات المجهزة بمعدات الإنقاذ كما تشمل محددات المواقع للأفراد و أنظمة الراديو إلى غير ذلك من المعدات والأنظمة التي تناسب البيئات المختلفة. فالعامل الأساسي في إطلاق مهام البحث و الإنقاذ هو الأخذ في الحسبان احتمال فقدان أفراد عند فشل عمليات البحث و الإنقاذ و عليه لا بد أن تكون معدات الإنقاذ و الأفراد على أعلى مستوى من الجاهزية لتلافي مثل هذه الخسائر المؤكدة في حالة فشل عملية البحث و الإنقاذ.

أما عن الالتزام بالإنقاذ في المجال البحري فقد عالجته عدة نصوص قانونية كأمر كولبارلسنة 1681 و يعتبر هذا الأمر أول تقنين بحري ألفه كولبار و دونت فيه جميع أحكام القانون البحري الخاص و أحكام القانون الإداري البحري و أحكام القانون الدولي البحري.

(1) إبراهيم أنور الخواص: مقال منشور عبر موقع الانترنت ikhavanonline.com "البحث والإنقاذ خلال المعارك القتالية"، ص2.

إن أمر كولبار 1681 خص أحكام الإنقاذ البحري في الفصل الأول من الكتاب الرابع (IV) و ذلك بنصه على ما يلي:

المادة 1: " نصرح بأننا نضع تحت حمايتنا، سلامة كل من مراكب السفن و الطاقم، و كذلك ما يتعلق بالشحن، و التي قد رميت بفعل العاصفة الواقعة بالقرب من سواحل المملكة...".
المادة 2: " نلحق بموضوعنا الالتزام بتقديم الإنقاذ للأشخاص المعرضين لخطر الغرق...".
و الالتزام بالإنقاذ الذي يقع على عاتق الربان يختلف عن الالتزامات المنصوص عليها في القانون 79 لسنة 1961 في شأن الكوارث البحرية و الحطام البحري.
فهذا القانون الأخير يضع التزاما عاما على كل من شهد أو علم بكارثة بحرية أو التقط إشارة استغاثة أن يبلغ ذلك فورا إلى إدارة أقرب ميناء أو الى السلطة المحلية و أن يضمن بلاغه كل ما يعلمه عن مكان ووقت حدوث الكارثة و نوعها (المادة2)، و أن يبادر بإسعاف و إنقاذ الأرواح المعرضة للخطر و أن يحافظ على كل ما في السفينة و يحول دون نهبها إلى أن تتولى السلطات العامة أمرها (المادة3).

إن الالتزام الرئيسي الخاص بالإنقاذ البحري منصوص عليه في المادة 85 من القانون الجزائري و التأديبي للبحرية التجارية التي تنص على الالتزام بإنقاذ كل شخص موجود في خطر، و هذا الالتزام يقع على عاتق الربان وذلك دون أن يعرض سفينته و طاقمه و مسافريه لخطر جدي (1). هذه المادة مأخوذة من نص المادة 11 من اتفاقية 1910 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة و الإنقاذ البحريين.

و بالرجوع إلى القانون الفرنسي لسنة 1967 المؤرخ في 7 جويلية 1967 الخاص بحوادث البحر قد نص في مادته 19 على أن الإنقاذ يقدم لكل سفينة في خطر، كذلك فإن الإنقاذ قد يتعلق بالسفينة في حد ذاتها، أو بالبضاعة أو بالطاقم، كذلك قد يتعلق الإنقاذ بكل منشأة عائمة كما أنه قد يكون مساعدة مادية.

فالخطر يعد ضروري لقيام الإنقاذ البحري و لكن ليس بالضرورة وشيك الوقوع.
مع الملاحظة أنه في أغلب الحالات يتعلق الأمر بوضع إشارة الخطر و تعد ملزمة لتقديم الإسعاف البحري.

(1) Didier picon : op.cit, p49.

إن هذه الإشارة موصوفة في القواعد الدولية لمنع التصادم في البحار 1972. وقد خصصت القاعدة 38 لإشارات الاستغاثة التي تطلقها السفينة التي تكون في خطر. يلاحظ في الملحق الرابع (Annexe IV) من القواعد السابقة أن الإشارتين " الصوت المستمر بواسطة جهاز إشارات الضباب" و " إشعال لهب على ظهر السفينة" يمكن في بعض المناسبات أن تفهم خطأ (1). و لما كانت إشارة الاستغاثة يجب أن تكون مميزة بحيث تعرف في الحال حيث أن الغرض منها هو الإنقاذ و بدون تأخير. لذلك فاستعمال الصوت المستمر بواسطة إشارة الضباب و إشعال لهب على السفينة قد لا يميز السفينة التي تكون في خطر لذا فأفضل إشارة الاستغاثة ينصح ربان السفن باستعمالها هي إشعال " البراشوت الأحمر" أو الصواريخ التي تبعث نجوما حمراء أو المشعال اليدوي Hand flare الذي يظهر نورا أحمر. فالإشارات السابقة جميعها تعني " أنا في خطرو أطلب مساعدة" و ذلك طبقا لكتاب الإشارات الدولية.

نظرا لأهمية هذه الإشارة و خطورة الآثار المترتبة عليها، لا يجوز استعمال إشارة الاستغاثة إلا بناء على أمر من ربان السفينة. كما أن هذه الإشارة لا يجوز استعمالها إلا في الأحوال الآتية:

- أ- أن تكون السفينة واقعة في خطر حال أو سفينة أخرى أو عائمة واقعة في خطر حال و لا تستطيع إرسال إشارتها.
- ب- أن السفينة أو السفن الأخرى أو الطائرة المعرضة للخطر في حاجة إلى مساعدة حالة بالإضافة إلى أي مساعدات تتاح لها حينئذ.
- ج- يجب على ربان السفينة الذي أرسل أي إشارة استغاثة بالراديو أو بأي وسيلة أخرى أن يتوقف عن الاستمرار في إرسال إشارة الاستغاثة إذا تحقق له أن السفينة أو الطائرة التي أرسلت الإشارة من أجلها أصبحت في غير حاجة إلى مساعدة.

(1) ربان مدحت عباس خلوصي: المرجع السابق، ص 208.

أما من حيث الإجراءات الواجب اتخاذها عند استلام إشارة الاستغاثة فهي كالآتي:

1/ يجب على ربان السفينة تدوين إشارة الاستغاثة في دفتر حوادث السفينة الرسمي و يوقع الربان أسفل التدوين كما يوقع معه أحد الشهود و في هذه الحالة يوقع كبير الضباط عادة.

2/ يتوجه بأقصى سرعة إلى السفينة المستغيثة (القاعدة 10/5 أ من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار 1974).

3/ يعفى من الالتزام السابق إذا كان غير قادر أو ظهر أنه من غير المعقول أو من غير الضروري تقديم المساعدة أو إذا أعفي بواسطة السفينة المستغيثة، ويجب عليه تدوين السبب في دفتر حوادث السفينة الرسمي ويوقع احد الشهود عليه (القاعدة 10/5 ج من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار 1974).

أما فيما يخص العوامل التي تؤخذ في الاعتبار قبل البحث عن السفينة المستغيثة فمن الضروري تحديد أنسب موقع لهدف البحث في وقت معين. و يجب أن يراعى ما يأتي:

أ) الموقع المبلغ عنه ووقت الحادث.

ب) الفاصل الزمني بين وقت استلام السفينة التي تتوجه لتقديم المساعدة لإشارة الاستغاثة ووقت وصولها إلى مسرح العمليات.

ج) الحركات التقديرية للسفينة أو الطائرة المنكوبة أو عائمة النجاة على سطح الماء في أثناء الفترة المذكورة في الفقرة (ب). و تعتمد هذه الحركات في المقام الأول على فترة القوة التيار و اتجاهه.

د) احتمال وصول طائرة البحث و الإنقاذ إلى مسرح العمليات قبل وصول السفن المساعدة.

هـ) أي معلومات إضافية مثل: الاتجاهات المأخوذة بجهاز تحديد الاتجاه أو بأجهزة التصويب.

إن صفة ربان السفينة قد تطورت مع بروز السفن الخاصة بالتنزه البحري و الالتزامات الملقاة على عاتقه و ذلك بالرجوع إلى النصوص البحرية التي تنص على الأحكام الخاصة بالإنقاذ البحري. مع الملاحظة أن ربان السفينة يبق مؤهلاً ليقرر ما إذا كانت سفينته قد شاركت في عملية الإنقاذ البحري.

إن الالتزام بالإنقاذ البحري ليس له نفس القوة الملزمة بالنسبة لإنقاذ الأموال في خطر، و لكن هناك حالات معينة: إذا كانت حالة الخطر ناتجة عن تصادم بحري، فعلى كل السفن المعنية بحادث الإنقاذ البحري أن تقدم يد المساعدة و ذلك دون تعرض الطاقم و المسافرين لخطر جدي (المادة 83 CDPMM)، و لكن خارج حالة التصادم فلا يكون هناك التزام بإنقاذ الأموال و لكن تعد خطأ ناتج عن القيام بالالتزام (1).

ب/التزامات الدولة في مجال الإنقاذ البحري:

إذا كان الالتزام المعنوي للقيام بإنقاذ الأشخاص متواجد منذ عدة قرون فإن الالتزام بالإنقاذ قد يقع أيضاً على عاتق الدول، كما أن النصوص البحرية في هذا المجال توضح كيفية تنظيم الإنقاذ البحري من طرف الدول، و من ثم فإن التزام الدولة في مجال الإنقاذ البحري يعد إجباري (c'est le patrimoine national) و بالتالي يكون هناك الحق في التعويض، فيكون هناك التزام بالإنقاذ حتى في حالة رفضه من طرف المسعف إذا كان هذا الأخير يشكل نتيجة سلبية.

إن الدول في بادئ الأمر تقوم بتحديد الالتزام بالمراقبة في سواحلها و من ثم يبدأ الإنقاذ يأخذ الصفة الدولية و ذلك بوضع نظام عالمي للاتصالات من أجل مكافحة الخطر في البحر. إن الالتزام القانوني بالتدخل لمراقبة السواحل يعد حديث العهد: فهناك اتفاقية (SOLAS) لسنة 1974 الخاصة بسلامة الأرواح في البحار، و تهدف هذه الاتفاقية إلى تأكيد سلامة الأرواح في البحار بإرساء مبادئ و قواعد موحدة و إحلال اتفاقية 1974 لتحل محل الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لسنة 1960 و تطبق هذه الاتفاقية على السفن التي ترفع ريات الدول الأعضاء في الاتفاقية.

(1) Antoire Vialard : droit maritime, . édition, PUF, 1997, p 59.

إن معاهدة SOLAS تركت مجالاً واسعاً لتغطية كل الوسائل المتعلقة بسلامة الملاحة البحرية، ذلك أن مخالفة الأحكام البحرية دفعتها إلى وضع قواعد موحدة لتطبيق الأمن على متن السفن.

ولقد نصت القاعدة 15 من معاهدة SOLAS على ما يلي: " يجب على كل دولة متعاقدة الأخذ بالأحكام الضرورية من أجل مراقبة السواحل و إنقاذ الأشخاص في خطر بالقرب من السواحل".

يتضح من خلال هذه القاعدة أن هناك مشاركة فعالة من طرف الدول و ذلك باتخاذها كل الإمكانيات اللازمة من أجل إنقاذ الأشخاص في خطر و القيام بالإصلاحات اللازمة وتدخل في هذا الإطار الإشارات الخاصة بالاتصالات و التي أشارت إليها القاعدة 16 من اتفاقية SOLAS .

كذلك معاهدة هومبورغ المؤرخة في 27 أبريل 1979 (SAR) الخاصة بالبحث و الإنقاذ البحريين و التي دخلت حيز النفاذ في 22 جوان 1985 و من ابرز معالم هذه الاتفاقية ما يلي:

(1) تلزم الاتفاقية الأطراف باتخاذ الترتيبات الضرورية لتوفير خدمات كافية للبحث و الإنقاذ تعنى بأمر المنكوبين في البحار المحاذية لسواحلها و كذلك تجهيز وحدات الإنقاذ بوسائل الاتصال و السلامة.

(2) تلزم الاتفاقية الأطراف على إقامة نظام إبلاغ يطبق ضمن أي إقليم للبحث و الإنقاذ و يقع في نطاق مسؤوليتها.

إن البحث و الإنقاذ كلمتين متلازمتين و يكملان بعضهما البعض حيث تعني كلمة بحث البحث عن مفقودين أما كلمة إنقاذ فتعني أن هناك أشخاص واجهوا اوضاعاً غير عادي في البحر مثل (سوء الأحوال الجوية، دخول الماء للواسطة و بداية الغرق، تعرض الواسطة للحريق...الخ)، فهنا تقوم هذه الواسطة بإرسال نداء استغاثة أو إشارة استغاثة لمركز القيادة و السيطرة و تتوجه لها أحد زوارق حراس الحدود ليقوم بإنقاذه.

إن هذه الاتفاقية الدولية موضوعها الرئيسي هو تشجيع التعاون بين الحكومات و كل من يشارك في عمليات البحث و الإنقاذ البحريين و ذلك من أجل وضع إطار دولي موحد لهذه العمليات(1)، كما أنها حددت بدقة تعريف الأحكام اللازمة الواجب على الدول أخذها. و يتعلق الأمر بوضع التجهيزات القادرة على تأمين المراقبة الساحلية، و ذلك بالاتفاق مع الأنشطة الخاصة بتنظيم الإنقاذ لكل الدول المتعاقدة في الاتفاقية. فمثلا في المجال الجوي منذ 1944 فإن اتفاقية شيكاغو الخاصة بالملاحة الجوية قد وضعت تنظيما دوليا خاصا بالإنقاذ الجوي.

أيضا اتفاقية 1979 ساهمت في وضع عدة مراكز خاصة بالبحث و الإنقاذ البحريين مثل: (Maritime Search and Rescue Coordination Center)، و يقابله في فرنسا مركز (CROSS).

كما أن الالتزام بالإسعاف البحري نصت عليه أيضا اتفاقية مونتيجوبي (Montégo Bay) المؤرخة في 10 ديسمبر 1982 و الخاصة بقانون البحار و ذلك في المادة 98 بنصها على مايلي : « كل دولة يقع عليها التزام بجبر الربان بمجرد رفعه للراية بإسعاف كل شخص موجود في خطر و ذلك في أقصى سرعة ممكنة، كذلك عندما يتعلق الأمر بحالة تصادم بحري و ذلك بتقديم الإسعاف للسفينة الأخرى الموجودة في خطر». و بالتالي فإن ربان السفينة يلعب دورا مهما و أساسيا في عملية الإنقاذ البحري و ذلك كله من أجل تحقيق السلامة الضرورية سواء تعلق الأمر بالسفينة أو الطاقم أو المسافرين المتواجدين على متنها.

ثالثا: الالتزام العام بإنقاذ الأشخاص في اتفاقية 1910 و 1989

أ/ الالتزام العام بإنقاذ الأشخاص في اتفاقية بروكسل المؤرخة في 23 سبتمبر 1910 و الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة و الإنقاذ البحريين:

إن اتفاقية 1910 مضمونها الرئيسي هو مساعدة و إنقاذ السفن البحرية في أي مياه وقع فيها الخطر و تقنين أجر عادل للمنقذ بشرط ألا يزيد المبلغ عن قيمة الأشياء التي أنقذت.

(1) Summary of conventions french feb 59. Doc

فيما يتعلق بالالتزام بالإنقاذ فلقد نصت عليه المادة 11 من الاتفاقية: " يجب على ربان كل سفينة بقدر ما يكون ذلك في استطاعته بدون أن يعرض سفينته أو طاقمها أو ركابها لخطر جدي أن يقدم مساعداته لكل شخص يوجد بالبحر تحت خطر الهلاك و لو كان من الأعداء". و الواقع أن إنقاذ الأشخاص في البحر واجب إنساني بالدرجة الأولى، و الالتزام هنا يقع على عاتق الربان، أما المجهز نفسه فلا يعتبر مسؤولاً (1). أما إنقاذ الأموال فهو ليس التزاماً في ظل الاتفاقية و لا في التشريعات الداخلية.

و لكن إنقاذ الأموال يتضمن في الواقع إغراء كافياً للمنقذ يتمثل في مكافأة الإنقاذ ، و لا تعرض مسألة إنقاذ الأموال وحدها إلا إذا كان الأشخاص الموجودون على السفينة قد أُنقذوا بالفعل أو استطاعوا اللجوء إلى البر، حينئذ فإن إنفاق الأموال (السفينة المهجورة أو البضائع) يكون بناء على طلب و اتفاق. و لكن إنقاذ الأموال يعتبر التزاماً في حالة التصادم البحري. و قد انتقدت التفرقة بين الأشخاص و الأموال، و أن الواجب يقضي بفرض المساعدة في الحالتين. بيد أن هذا الانتقاد في غير محله إذ أنه لا يمكن إلزام الربان بأن ينحرف في سيره و أن يقوم بمناورات خطيرة و باهظة بقصد إنقاذ المال (2).

و الغالب أن تتعرض السفينة و الحمولة و الأشخاص معا لنفس الخطر إذا كانت السفينة في عرض البحر. على أنه لا يخشى من ترك السفينة للهلاك بعد إنقاذ الأشخاص الموجودين على ظهرها، لأن مساعدة الأموال بعكس مساعدة الأشخاص هي التي تعطي الحق في المكافأة. و السفينة المنقذة تستحق المكافأة عما بذلته من جهد و لو كان الإنقاذ يتعلق بالسفينة و الحمولة فقط، لأن أحكام القانون تطبق حتى في حالة ترك البحارة للسفينة. و يجب أن يوجد الشخص في البحر مهدداً بخطر الهلاك. فإذا صادف الربان في البحر سفينة غادرها بحارتها و ركابها، فلا تكون المساعدة إلزامية. أما إذا أنقذ بحارة السفينة و ركابها ، فإن المساعدة تكف عن كونها إلزامية.

(1) علي البارودي : المرجع السابق، ص 363.

(2) مصطفى كمال طه: المرجع السابق، ص348.

و الملاحظ أن ليبيا لم تنظم لمعاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة و الإنقاذ البحريين لسنة 1910 و إنما استسقى القانون البحري الليبي أحكامه بشأن المساعدة الليبية من هذه المعاهدة (المواد من 248 إلى 257). إلا أنه يلاحظ أن المادة 248 من القانون البحري الليبي قد جاءت مختلفة في صياغتها عن المادة الأولى من المعاهدة إذ تنص المادة المذكورة على أن: " تنظم الأحكام الآتية الأعمال التي تقوم بها إحدى السفن لمساعدة أو إنقاذ سفينة أخرى في خطر أو إنقاذ الأشياء الموجودة على متنها أو أجرتها أو أجرة ركابها حتى في حالة ترك بحارتها لها". و على ذلك فالمساعدة في القانون البحري الليبي تستلزم أعمالاً مادية تقوم بها سفينة لصالح سفينة أخرى أي أن المساعدة يجب أن تتم بين سفينتين، فلا تسري أحكام المساعدة على المعونة التي تقدم من البر أو التي يقدمها شخص دون الاستعانة بسفينة.

و كذلك الحال في القانون البحري السوري إذ نصت المادة 245 على أن " كل عمل إسعاف أو إنقاذ تقوم به سفينة خدمة لسفينة أخرى تكون في خطر و للأشياء الموجودة على متن هذه السفينة و لأجرتها و أجرة نقل ركابها..."

ب/ الالتزام العام بإنقاذ الأشخاص في معاهدة 1989 الخاصة بالإسعاف البحري:

لم يكن الالتزام بالإنقاذ البحري مقرراً كالالتزام قانوني و إن كان التزاماً تمارسه السفن البحرية قائماً على تشجيع البحارة على مساعدته بعضهم بعضاً في أوقات الشدائد، و من تم يقوم حقهم بالتعويض بإنقاذ أموال شخص آخر كانت معرضة للهلاك و ذلك ببذل جهد و وقت في سبيل ذلك. بل إن النظام الجديد يحتم مكافأة الإنقاذ في سبيل المصلحة العامة للسفن و التجارة البحرية و انطلاقاً من الاعتبارات السابقة تحول هذا الالتزام الأدبي إلى التزام قانوني في التشريعات الدولية (1).

إن اتفاقية 1989 مضمونها الرئيسي هو وضع قواعد دولية موحدة بشأن عمليات الإنقاذ لأهميتها المتزايدة في حماية البيئة مع ضمان توافر حوافز كافية للأشخاص الذين يضطلعون بعمليات الإنقاذ المتعلقة بالسفن و الممتلكات الأخرى المهتدة.

(1) عبد القادر حسين العطير: المرجع السابق، ص 525.

أما فيما يخص الالتزام بتقديم الإسعاف (obligation de prêter assistance) فلقد نصت عليه المادة 10: " يتعين على كل ربان سفينة أن يقدم يد المساعدة لكل شخص موجود في البحر و يوشك على الهلاك و ذلك بدون أن يعرض سفينته و مسا فري لخطر جدي. تتخذ كل الدول التدابير اللازمة وفقا للالتزام المحدد في الفقرة 1 من المادة 10. إن مالك السفينة ليس مسؤولا بسبب المخالفات الماسة بالنص السابق". كذلك تنص الفقرة 2 من المادة 8 على ما يلي: "على الربان و مالك السفينة أو مالك الأموال الأخرى الموجودة في خطر اتجاه المسعف الإلتزام بما يلي:

أ) التعاون كلية أثناء القيام بعمليات الإسعاف البحري.
ب) التدخل بعناية لمكافحة أو تحديد الأضرار الناتجة عن البيئة.
ج) في حالة ما إذا كانت السفينة أو الأموال الأخرى الناتجة عنها قد سارت على الطريق الصحيح، فقد يتم قبول الرجوع في حالة ما إذا طلب المسعف ذلك بداية السفر". يلاحظ من خلال هذه الأحكام الخاصة بالالتزام، أن معاهدة 1989 الخاصة بالإسعاف البحري في مادتها 10 أخذت بنفس المبادئ الواردة في المادة 11 من معاهدة 1910 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة و الإنقاذ البحريين، و من ثم يستنتج أن معاهدة 28 أبريل 1989 تعد بمثابة قانون متابعة (code de conduite) لعمليات الإسعاف البحري مع الأخذ بالأحكام الواردة في هذه المعاهدة (1)، أي أنه قانون يحدد التزامات المسعف كذلك الأمر بالنسبة للمسعف كما أنه يترك مجال واسع للإسعاف الذي تقوم به السلطات العامة أو التي تكون تحت المراقبة.

يتضح مما سبق، أن المساعدة التي يلتزم بتقديمها الربان تكون للأشخاص الموجودين في البحر و الذين هم في حالة خطر جدي يهددهم بالهلاك، و سواء كان هؤلاء من ركاب السفن أو ملاحيتها و لا يشترط أن يكون الخطر حالا، بل يكفي لأن يكون محتمل الوقوع (2).

(1) Pierre Bonassies : op.cit, page244.

(2) عادل علي المقدادي : المرجع السابق، ص207.

وفي حالة تقديم المساعدة، فيجب أن تكون هذه المساعدة في مقدور الربان، بحيث لا يعرض سفينته أو بحارتها أو ركابها لخطر جدي، فإن كان في تقديم المساعدة للغير خطر على السفينة أو أشخاصها، عند ذلك لا تكون المساعدة إلزامية على الربان، إذ انه لا فائدة من تقديم المساعدة للغير اذا كان في تقديمها هلاك أشخاص آخرين.

والملاحظ انه عند طلب السفينة للمساعدة أو الخدمة، فإذا ظهر عدة منقذين لها يكون لربان السفينة مطلق الحرية في اختيار وتقرير أي السفن المتقدمة ستتولى القيام بعملية الإنقاذ. فالاختيار متروك لتقدير ربان السفينة، فإذا قرر انه في حاجة إلى مساعدة أكثر من سفينة سيطلب المساعدة من هذه السفن. وإذا تقدم المنقذ الأول وبدا العمل وطلب الربان من سفينة أخرى تقديم المساعدة، فليس للمنقذ الأول إعفاء المنقذ الثاني من تقديم المساعدة أو الإسعاف.

الفرع الثاني: الالتزام بالإنقاذ في حالة التصادم

إن مساعدة السفن المتراطمة و محاولة إنقاذها واجب أدبي لا ينكر و لا يستبعد إقرار هذا الواجب في بعض الشرائع الدينية. ففي الشريعة الإسلامية مثلاً حاول الفقه أن يجعل من القواعد المندوب إليها جسراً بين المبادئ الأخلاقية وبين القواعد القانونية المحضة و مع ذلك فإن بعض المبادئ الأخلاقية أضفى عليها الفقه الإسلامي طابعاً قانونياً ملزماً و من أمثلة ذلك ما جاء في الإرشاد السالك و هو من كتب الفقه المالكي أن: " من أمكنه إنقاذ نفس أو مال من تهلكة فلم يفعل ضمن كإتلافه عمداً أو خطأ " (إرشاد السالك 3/ 67) ، ومع ذلك فقد التزم قانون التجارة البحرية جانب الصمت عن الإغاثة و الإنقاذ البحريين أو المساعدة في البحر و يعزى هذا الصمت إلى عجز السفن القديمة عن ذلك فلما تطور بناء السفن و أصبحت من القوة و القدرة على المناورة بمكان أصبح في الإمكان تنظيم الإغاثة وجعلها إلزامية على الصعيدين الداخلي و الدولي (1).

و قد أدت معاهدة بروكسل حول المساعدة و الإنقاذ المنعقدة في 23 ديسمبر 1910 خدمة كبيرة في إرساء مبدأ الإغاثة الإلزامية، و أصبحت مصدراً للقوانين الداخلية.

(1) صلاح الدين عبد اللطيف الناهي: المرجع السابق، ص 265.

لقد فرض القانون البحري الجزائري الالتزام بالإنقاذ في حالة التصادم إذ نصت المادة 285 منه على أنه "يتعين على ربان كل من السفن المصطدمة، أن يبادر بعد وقوع التصادم إلى تقديم المساعدة للسفينة الأخرى و لطاقمها و لمسافريها، بمقدار ما يستطيع القيام بهذه العملية من دون خطر جدي يقع لسفينته و لطاقمها، و المسافرين عليها. ويجب عليه أيضا في نطاق الممكن إحاطة السفينة الأخرى علما باسم و ميناء تسجيل سفينته وكذلك بالمكان الذي قدم منه والمكان الذي يتوجه إليه.

لا يعد مالك السفينة مسؤولا بسبب المخالفة الوحيدة التي يرتكبها الربان لأحكام هذه المادة". كذلك الأمر بالنسبة للقانون البحري الجديد في مصر إذ نصت المادة 299 منه على أنه "يجب على ربان كل سفينة من السفن التي حدث التصادم بينها أن يبادر إلى مساعدة السفن الأخرى و بحارتها و غيرهم من الأشخاص الموجودين عليها وذلك بالقدر الذي لا يعرض سفينته أو بحارتها أو الأشخاص الموجودين فيها لخطر جدي، و يكون الربان مسؤولا إن أهمل تنفيذ هذا الالتزام، و عليه كلما أمكن ذلك أن يعلم السفن الأخرى باسم سفينته و ميناء تسجيلها و الجهة القادمة منها و الجهة المسافرة إليها. و لا يكون المجهز مسؤولا عن مخالفة هذه الالتزامات إلا إذا وقعت المخالفة بناء على تعليمات صريحة منه".

يظهر أن كلا المادتين (أي المادة 285 من القانون البحري الجزائري و المادة 299 من القانون البحري الجديد المصري) مأخوذتين عن المادة 8 من معاهدة التصادم لسنة 1910 التي تنص على أنه: " بعد حدوث التصادم يجب على ربان كل سفينة من السفن المتصادمة و بقدر ما يكون ذلك في استطاعته بدون أن يعرض سفينته أو طاقمها أو ركابها إلى الخطر جدي أن يقدم مساعدته للسفينة الأخرى باسم سفينته و مينائها الأصلي و الجهات التي قدمت منها و التي ستوجه إليها. و مالك السفينة ليس مسؤولا عن مجرد مخالفة الأحكام السابقة".

و يلاحظ أن الالتزام بالإنقاذ في حالة التصادم التزام عام يشمل السفينة و بحارتها و غيرهم من الأشخاص الموجودين على ظهرها. و الواقع أن الالتزام المتبادل بين ربان السفن

المتصادمة أمر يمليه واقع الظروف التي يوجدون فيها إذ هم أقرب و أدري على تقدير الموقف الذي ينشأ عقب التصادم (1).

و مما تقدم يستنتج أن المساعدة و الإنقاذ البحري، لا تكون إلزامية إلا في حالة التصادم البحري، و إنقاذ الأشخاص المهددين بخطر الهلاك، و هذه الحالة الأخيرة تكون إلزامية دون أن تكون ناتجة عن تصادم بحري و الواقع (2)، أن جعل إنقاذ الأشخاص فقط كالالتزام على الربان دون أن يمتد إلى الأموال يعود إلى أن مثل هذا العمل قد يعرض السفينة و أشخاصها إلى نفس الخطر.

و لكن مع ذلك، فإن إنقاذ الأشخاص غالبا ما يصاحبه إنقاذ للسفينة المهددة بالخطر و الأموال التي عليها، ذلك بسبب أن المكافأة التي يستحقها الربان و غيره، تقصر فقط على إنقاذ الأموال دون الأشخاص الأمر الذي دائما يشجع الربان لإنقاذ الأموال بمناسبة إنقاذه للأشخاص.

الفرع الثالث: التزام البحار بإنقاذ السفينة و الأشخاص و الشحنة

تنص الفقرة الثانية من المادة 117 من القانون البحري الجديد المصري على أنه: " يلتزم البحار في حالة الخطر بالعمل على إنقاذ السفينة و الأشخاص الذين يوجدون عليها و الشحنة، و في هذه الحالة يمنح مكافأة عن العمل الإضافي على ألا تقل عن الأجر المقابل للساعات التي استغرقها هذا العمل ".

كذلك الفقرة الثانية من المادة 420 من ق ب ج تنص على مايلي: " و يجب على البحار أن يشارك أيضا في عملية إنقاذ السفن الأخرى أو الأشخاص المعرضين للخطر أو المشرفين على الغرق ".

و يلاحظ هنا أن المشرع المصري (كذلك الأمر بالنسبة للمشرع الجزائري) قد جعل من قيام البحار بالعمل على إنقاذ السفينة التي يعمل عليها و الأشخاص الموجودين عليها و شحناتها التزاما قانونا لكي لا يقضي البحار ساعة المحنة متفرجا غير مكترث و كأن الأمر لا يعنيه.

(1) أحمد حسني: المرجع السابق، ص 106.

(2) عادل علي المقدادي: المرجع السابق ، ص 207.

بيد أن النص لم يلزمه بهذا العمل الإضافي إلا مقابل مكافأة مالية تشجيعا له على القيام به. و لم يجعل لها حدا أقصى و إن اشترط ألا تقل عن الأجر المستحق مقابل الساعات التي استغرقتها أعمال الإنقاذ.

وإذا كان نص المادة 117 بحري جديد الواردة في تنظيم عقد العمل البحري قد وضعت على عاتق البحار التزاما بالعمل على إنقاذ السفينة و الأشخاص الذين يوجدون عليها و الشحنة مقابل مكافأة وضع النص معيار تحديدها بحيث لا تقل عن أجر الساعات الإضافية التي استغرقتها العمل، فان مفاد ذلك عدم جواز مطالبة البحار بمكافأة الإنقاذ طبقا للأسس الواردة في القانون البحري.

و قد ثار الخلاف بشأن ما يقوم به البحارة من أعمال تخرج عن أن تكون تنفيذا لعقد العمل البحري أو تصدر منهم بوصفهم من الغير، كما لو كان عقد العمل قد انتهى أو صدر أمر من الربان بهجر السفينة.

فذهب البعض إلى أن البحارة في هذه الحالة يستحقون مكافأة إنقاذ بينما يذهب رأي آخر إلى أن عقد العمل البحري يشمل كل عمل يمكن أن يؤديه البحارة في سبيل إنقاذ سفينتهم ولا محل للقول إطلاقا بلأن العقد ينتهي بمغادرة البحارة للسفينة ولو بأمر الربان وأنهم لا يستحقون مكافأة الإنقاذ لأنهم ملتزمون بخدمة السفينة.

و قد رد على ذلك بأن بعض البحارة لا يقومون بعمل ملاحي فني فإذا أقام هؤلاء أثناء الخطر بأعمال الإنقاذ فإنهم يقومون بعمل خارج نطاق التزامهم التعاقدية، و كذلك لو رفض البحارة ترك السفينة بأمر الربان حتى أنقذوها فان لهم أن يستفيدوا من أحكام الإنقاذ البحري و يحصلون على مكافأة إنقاذ.

و هناك حكم للقضاء الانجليزي قرر حق البحارة في مكافأة إنقاذ على أساس أنهم قدموا خدمات الإنقاذ لسفينتهم في ظروف استثنائية بعد أن كان الربان قد أمر بمغادرتها. ففي قضية السفينة « San Demetrio » لسنة 1941 اشتعلت النيران في السفينة بعد أن هوجمت في الجنوب الأطلنطي سنة 1940 و قد تم هجر السفينة بناء على أوامر الربان، إلا أن أفراد الطاقم بقوا عليها لمدة يومين و تمكنوا من إخماد النيران و من الوصول بالسفينة

سالمة إلى ميناء في اسكوتلاندا. و قد ثبت في الدعوى أن السفينة قد هجرت بناء على أوامر الربان و أنه لم يكن هناك أدنى شك في أن قرار هجر السفينة كان قرارا حكيما و هو القرار الوحيد الذي كان بإمكان الربان أن يتخذه في مثل هذه الحالة، فضلا على أنه في الوقت الذي تم فيه هجر السفينة لم يكن هناك أمل في أن يعود إليها أو أن يراها مرة ثانية. وقد قضى بأن لهؤلاء البحارة الحق في مكافأة إنقاذ لأنهم قدموا الخدمات للسفينة في ظروف استثنائية. و هذا الرأي هو الصائب لأن العلاقة العقدية بين البحار و السفينة لا تجعله ملتزما بأن يقوم بكل الأعمال العادية و الاستثنائية لإنقاذ السفينة وفي كافة الظروف، فهو يستحق مكافأة الإنقاذ رغم قيام عقد العمل البحري إذا قدم خدمات لا يمكن أن تكون تنفيذا للعقد.

و يمكن قياس هذه الحالة على تلك الواردة في المادة 308 بحري جديد الخاصة باستحقاق السفينة القاطرة لمكافأة الإنقاذ، فعقد القطر يلزم القاطرة بإنقاذ السفينة المقطورة أو البضائع أو الأشخاص الموجودين عليها دون مكافأة إلا في حالة قيام السفينة القاطرة بخدمات استثنائية لا تدخل عادة في القطر، و المادة 308 بحري جديد تقابلها المادة 860 من ق ب ج.

المبحث الثاني: أحكام الإسعاف و الإنقاذ البحري

ان أحكام الإنقاذ تتطلب دراسة شروط الإنقاذ البحري من جهة و نطاق تطبيق معاهدة 1910 وتنازع القوانين من جهة أخرى.

المطلب الأول: شروط الإنقاذ البحري

يقصد بالإنقاذ البحري تقديم المعونة بين السفن البحرية أو بينهما و بين غيرها من المنشآت العائمة التي تكون في خطر.

و يتضح من ذلك أن للإنقاذ البحري شروطا يتعين توافرها لتطبيق القواعد القانونية الخاصة به(1).

الفرع الأول: صفة القائم بالإنقاذ

طبقا للمادة الأولى من معاهدة بروكسل 1910 فان مقدم المساعدة قد يكون سفينة بحرية أو زورق ملاحية داخلية. والمساعدة قد تقدم من شخص في البر أو في البحر سواء كانت في

(1) هاني دويدار: المرجع السابق، ص 232.

شكل عمل مادي أو مجرد مساعدة ذهنية أو عقلية.

و كذلك الأمر بالنسبة لمعاهدة 28 أفريل 1989 الخاصة بالإسعاف البحري ذلك أن مقدم المساعدة قد يكون سفينة أو شيء آخر موجود في خطر.

و طبقا للمادة 302 من القانون البحري الجديد و هي مطابقة تماما لنص المادة 9 من القانون الفرنسي لسنة 1967 فان الإنقاذ قد تقوم به السفينة بحرية أو مركب ملاحه داخلية أو عائمة (أو جهاز عائم كما عبر عن ذلك الرض الفرنسي) (1). حقيقة أنه من النادر أن يقوم مركب ملاحه داخلية بإنقاذ سفينة، وذلك يرجع إلى كون أن مركب الملاحه الداخلية أبطأ و أقل قوة من السفينة البحرية فضلا عن صعوبة قيامه بالمنورة، إلا أن كل ذلك اعتبارات واقعية محضة أما من الناحية القانونية فإذا توافرت الشروط الأخرى للإنقاذ فإنه ليس هناك ما يمنع من أن يقوم مركب ملاحه داخلية بإنقاذ سفينة بحرية.

كذلك الأمر بالنسبة للقانون البحري الجزائري إذ نصت المادة 333 منه على مايلي: " تشبه الآلات العائمة، حسب الحالة إما بالسفن البحرية و إما ببواخر الملاحه الداخلية و ذلك من أجل تطبيق هذه المادة.

أولا :سفن الدولة في التشريعات العربية و التشريع الفرنسي

تنص المادة 303 من القانون البحري الجديد بمصر على أن: " تسري الأحكام المنصوص عليها في هذا الفصل، عدا حكم الفقرة (2) من المادة 315 من هذا القانون على السفن البحرية و مراكب الملاحه الداخلية التي تخصصها الدولة أو أحد الأشخاص العامة لخدمة عامة و لأغراض غير تجارية، فإذا كانت هذه السفن أو المراكب مملوكة للدولة أو لشخص عام، فلا تسري عليها أحكام المادة 307 و الفقرة (2) من المادة 315 من هذا القانون". و طبقا لهذا النص فان أحكام الإنقاذ لا تسري على السفن الحربية لأنها لم تستثن من القاعدة الواردة في المادة الثانية من القانون. أما السفن البحرية و مراكب الملاحه الداخلية التي تخصصها الدولة أو أحد الأشخاص العامة لخدمة عامة و لأغراض غير تجارية فإنها تخضع لأحكام الإنقاذ فيما عدا الفقرة 2 من المادة 315 الخاصة بعدم سريان مدة تقادم دعوى

(1) Antoine Vialard : op.cit, P 55.

المطالبة بالمكافأة أو مصاريف الإنقاذ إذا تعذر الحجز على السفينة في المياه الإقليمية المصرية و كان المدعي مصرياً أو له موطن بمصر. و كذلك المادة 307 التي تقضي باستحقاق المكافأة و لو تم الإنقاذ بين سفن مملوكة لشخص واحد (1). و لا يستثنى من ذلك سوى المنشآت المملوكة للدولة و التي تخصصها لخدمة عامة و لأغراض غير تجارية. و الملاحظ أن نفس الأحكام تضمنها القانون البحري الجزائري وكذلك في المادة 21/1 من القانون الفرنسي لسنة 1967 تطبق أحكام المساعدة على السفن البحرية أو مراكب الملاحة الداخلية الخاصة بالدولة أو المخصصة لخدمة عامة، باستثناء المادة 2/18 (الخاصة بعدم سريان مدة التقادم عند إمكان حجز السفينة في المياه الخاصة للاختصاص الفرنسي) و المادة 13 (الخاصة باستحقاق مكافأة المساعدة حتى و لو كانت السفن مملوكة لنفس المالك)، و المادة 2/14 (الخاصة بتقسيم المكافأة بين المنقذين و الملاك و الربان و الطاقم). و يلاحظ أن سبب استثناء السفن الحربية من الإنقاذ البحري يرجع حسب رأي بعض الفقهاء إلى أن الممتلكات البحرية التي يتم إنقاذها تعرض للبيع أو يتم تحديد ثمنها لتقدير قيمة مكافأة الإنقاذ المستحقة للمنقذين، إلا أن السفن العامة يصعب تقدير ثمنها لاعتبار ذلك من الأسرار التي لا يجوز الإفصاح عنها.

فإذا وقع تصادم بين سفينة تجارية و أخرى عامة أو حربية ، فإنه لا يجوز توقيع الحجز على هذه السفن العامة نظراً لما تتمتع به من حصانة بموجب المادة الثالثة من الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد التي تتعلق بحصانات السفن الحكومية لسنة 1962 و المعدلة ببروتوكول 1924، و مع ذلك يجوز لأصحاب السفن المتضررين من تصادم السفن العامة رفع مطالباتهم أمام المحاكم المختصة في الدولة صاحبة السفينة و كذا الحال في القضايا الناجمة عن أعمال المساعدة و الإنقاذ و عن الخسائر البحرية العامة (المادة 2/3 من الاتفاقية الدولية الخاصة بحصانات السفن الحكومية).

ثانياً: سفن الدولة في معاهدة بروكسل 1910

يختلف الوضع في معاهدة بروكسل 1910 التي تنص في المادة 14 منها على أن «لا تطبق

(1) أحمد حسني: المرجع السابق، ص 121.

هذه المعاهدة على السفن الحربية و سفن الحكومة المعدة كلية لخدمة عامة» .
و الواقع أن هذا النص غامض و يثير مشكلة تفسير . فقد ذهبت محكمة استثنائية تونس سنة 1954 بأنه « إذا كانت المادة 14 من معاهدة بروكسل الخاصة بالمساعدة و الإنقاذ تنص على أن أحكامها لا تطبق على السفن الحربية و سفن الحكومة المعدة كلية لخدمة عامة، فإن هذه الاتفاقية المتعلقة بالقانون التجاري لم تقصد وضع مبدأ مؤداه منع السفن الحربية من المطالبة بأجر المساعدة التي تقدمها للسفن الأخرى» .
على العكس من ذلك ذهبت محكمة أوران التجارية (23 يناير 1954) ، التي قالت بأن المادة 14 من المعاهدة تؤدي إلى عدم قبول الدعوى المقامة من الدولة و قد اعتبرت المحكمة أن هذه المعاهدة شأنها شأن مثيلاتها لها طابع النظام العام، وأن إبرام عقد مساعدة في البحر بين قائدي السفينتين لا يحول دون إعمال المادة 14(1) .
بينما ذهبت محكمة الدرجة الأولى في تونس إلى أن المادة 14 تستبعد أيضا كل مكافأة، و لكن دون أن يكون للمعاهدة مع ذلك أن تمتد لرفض كل إمكانية للاتفاقيات المخالفة لهذه المادة. و كانت الدعوى المعروضة على المحكمة تتعلق بعقد المساعدة وقع بين ممثلي البحرية الوطنية و ربان السفينة المغائة.
و الواقع أن هاذين الحكمين الأخيرين يؤيدان اجتهاد قضائي بدأ منذ سنة 1919 بحكم للمحكمة العليا النرويجية ثم تبعه بقليل قضاء لمحكمة إسكندرية التجارية المختلطة و الذي أسس على أنه طبقا للمادة 14 فان سفن الدولة المعدة لخدمة عامة، وخاصة السفن الحربية ليس لها الحق في أية مكافأة للمساعدة و إنما يمكنها فقط أن تطلب استرداد المصروفات التي أنفقتها في سبيل الإنقاذ بالإضافة إلى مصاريف الدعوى.
و الملاحظ أن المادة 14 من المعاهدة لا تمنع من مطالبة السفن الحربية و سفن الدولة بأجر المساعدة التي تقوم بها. فمعاهدة بروكسل الخاصة بالمساعدة هي معاهدة للقانون البحري التجاري أي تتعلق بالقانون الخاص و عليه فما كان لها أن تهتم بالسفن العامة و خاصة السفن

(1) عبد القادر حسين العطير: المرجع السابق ، ص520.

الحربية التي تخرج عن نطاق القانون الخاص. فطبقاً للمادة 14 فإن المعاهدة (لا تنطبق على السفن الحربية) و هذه العبارة ليس لها إلا نطاق سلبي، فهي لا تضع على النطاق الدولي أي منع بالنسبة للسفن الحربية في نطاق النصوص الداخلية التي تحكمها في مطالبة السفن الحربية بأجر خدمات المساعدة أو الإنقاذ التي قدمت لها.

فالمادة 14 ليس لها معنى آخر إلا الإحالة إلى النصوص الداخلية التي لم تنشأ المعاهدة استبدالها بقاعدة دولية جديدة، وبالتحديد فإن المادة 14 لم تفعل أكثر من وضع حد لاختصاص المعاهدة. فصياغة المادة 14 من المعاهدة على هذا النحو تعني أنه لم يكن هناك رغبة في تنظيم مسألة المساعدة المتعلقة بالسفن الحربية في هذه المعاهدة، وإنما ترك الأمر للمشرعين الوطنيين لتقرير في أي نطاق يجب أن تشبه مثل هذه السفن في شأن هذه العلاقة بالسفن الخاصة.

و قد كان هذا الخلاف في الرأي من أسباب الدعوة إلى تعديل معاهدة بروكسل 1910. و قد اقترح هذا التعديل في سنة 1959 من قبل مؤتمر اللجنة البحرية الدولية ببليجيكا، وقد طلب أن تعدل المادة 14 حتى يمكن تطبيق المعاهدة على سفن الدولة.

و قد أقر التعديل بالبروتوكول الموقع ببروكسل في 27 ماي 1967 و الذي تبعا له أصبح نص المادة 14 كمايلي:

" تطبق نصوص المعاهدة كذلك على خدمات المساعدة أو الإنقاذ التي تقدم من و إلى السفن الحربية أو سفن حكومية أو أية سفينة أخرى تملكها أو تستغلها أو تستأجرها الحكومة أو أية سلطة عامة.

و لا ترفع الدعاوى ضد الدولة بسبب خدمات مساعدة أو إنقاذ قدمت لسفينة حربية أو لسفينة مخصصة تماما وقت الحادث أو عند إقامة الدعوى لخدمة عامة غير تجارية إلا أمام محاكم هذه الدولة.

و تحتفظ كل من جهات العليا المتعاقدة لنفسها بالحق في أن تحدد كيفية و مدى تطبيق المادة 11 على السفن المشار إليها في الفقرة الثانية من هذه المادة".

و هذا هو تقرير النص الذي اقترحته فرنسا في المؤتمر الدبلوماسي الذي عقد سنة 1967. أما عن اتفاقية 1989 الخاصة بالإسعاف البحري فهي تطبق على كل الدعاوى القضائية أو التحكيمية الخاصة بالمسائل المتعلقة بهذه الاتفاقية و ذلك في دولة طرف في الاتفاقية (المادة 2).

الفرع الثاني: صفة المستفيد من خدمة الإنقاذ

مفاد نص المادة 332 من ق ب ح : "يعتبر كإسعاف بحري كل نجدة للسفن البحرية الموجودة في حالة الخطر أو للأموال الموجودة على متنها و كذلك الخدمات التي لها نفس الطابع و المقدمة بين سفن البحر و بواخر الملاحة الداخلية بدون الأخذ في الاعتبار للمياه التي جرت فيها النجدة".

كذلك الأمر بالنسبة للتشريع البحري المصري إذ تنص المادة 302 منه على أن يتم الإنقاذ بين سفينتين أو بين سفينة و مركب ملاحه داخلية دون اعتبار للمياه التي يحصل فيها. أي أنه يكفي أن تكون إحدى المنشآت تين العائمين المتداخلتين في العملية ينطبق عليها وصف السفينة سواء كانت سفينة تجارية أو سفينة صيد أو نزهة أو مخصصة كلية لخدمة عامة، و سواء أكانت هي السفينة المنقذة أو المنكوبة و سواء تم الإنقاذ في البحر أو في المياه الداخلية.

و قد نصت الفقرة 2 من المادة 302 من القانون على اعتبار كل عائمة سفينة بحرية أو مركب ملاحه داخلية بحسب الأحوال. فإذا تم الإنقاذ بين مركبتين من مراكب الملاحة الداخلية أو بين عائمتين تعدان من مراكب الملاحة الداخلية فلا يعد إنقاذ بحريا و لو تم في البحر. و كذلك المعونة التي تقدم بقصد إنقاذ الحطام فإنها لا تعد إنقاذاً.

و تنص المادة الأولى من معاهدة بروكسل 1910 على تطبيق أحكامها على " مساعدة و إنقاذ السفن البحرية و على الأشياء الموجودة على ظهرها و على النولون و أجرة الركاب...".

إلا أن القانون البحري الجديد لم يضمن نص المادة 1/302 عبارة " و على الأشياء الموجودة على ظهرها و على النولون و أجرة الركاب"، مستهديا في ذلك بنص المادة 9 من القانون الفرنسي لسنة 1967 و الذي نقل عنه نص المادة 302 بفقرتها.

و الواقع أن خدمة الإنقاذ لا تقدم للبضائع و لأجرة النقل و أجرة المسافرين إلا بطريق غير مباشر لأن البضائع توجد على ظهر السفينة و تؤخذ قيمتها هي و أجرة النقل و أجرة الركاب في الاعتبار عند حساب مكافأة الإنقاذ، إلا أن الإنقاذ الذي يتم للبضائع وحدها لا يدخل في نطاق الإنقاذ بمعنى الكلمة.

و قد قضي بأنه إذا كانت السفينة في خطر فلا يكون منطقيا الادعاء بأن الشحنة لم تكن في خطر، بما أن ماء البحر كان من الممكن أن ينفذ إلى عابري السفينة، و لا يعقل في مثل هذه الظروف القول بأن التفريغ بهذه الوسيلة كان ممكنا دون خطر الفقد الكلي للشحنة. و توصف عملية الإنقاذ بأنها بحرية بصفة جزئية لأنها أو لا يمكن ألا تتم في البحر و هذا ما عبر عنه القانون البحري و المعاهدة و كافة التشريعات العربية و الأجنبية بأن أحكام الإنقاذ تطبق إذا توافرت شروطه " بصرف النظر عن المياه التي يحصل فيها الإنقاذ أو تقدم فيها الخدمة".

و ثانيا فان المنشأة العائمة التي تقول بالإنقاذ أو يتم إنقاذها قد تكون زورق نهري أو عائمة أو جهاز عائم مماثل لزورق ملاحه داخلية، و مع ذلك فإن خدمة الإنقاذ التي يقدمها زورق ملاحه داخلية إلى زورق آخر سواء داخل المياه النهرية أو المياه البحرية فإنها لا تعتبر إنقاذا بحريا و لا تخضع لأحكام الإنقاذ، فالأمر يتعلق بالإنقاذ الذي يتم بين السفن البحرية أو بين السفن البحرية و مراكب الملاحه الداخلية. و الملاحظ أن بعض التشريعات العربية البحرية مثل التشريع الليبي و السوري و الأردني تنظم الإنقاذ الذي يتم بين السفن البحرية فقط. و الملاحظ أنه لا يعد من المساعدة انتشار حطام السفن أو البضائع، ذلك أن الحطام البحري هو أي شيء يعثر عليه على شواطئ الدولة أو مياهها الداخلية أو الإقليمية من بقايا السفن و حمولتها. هذا الحطام حماه القانون منذ القدم، فالقانون الروماني وضع قواعد تحمي حقوق أصحاب السفن الغرقى من التعدي البربري. و في سنة 1928 قرر مجمع القانون الدولي في استوكهلم أن السلطات المحلية في الدولة يجب عليها أن تساعد السفن الأجنبية الغارقة في شواطئها و أن تحترم الملكية الخاصة و عليها أن تخطر القنصل الذي تتبعه السفينة (الحطام)

و تمد له العون. وعلى ذلك وضعت القواعد المتعلقة بالحطام و التي تهدف إلى حماية حقوق الملكية، و التأكد من عدم التعدي على حقوق أصحاب السفن الغرقى أو المتروكة.

الفرع الثالث: الخطر الذي توجد فيه السفينة المغاثة

يقصد بالخطر البحري (Maritime Peril) ما تتعرض له السفن وحمولتها من حوادث استثنائية ينجم عنها أخطار جسيمة على السفينة وعلى ملاحيتها وركابها وعلى ما تحمله من بضائع، كالتصادم بين السفن و ما يتبع ذلك ما تقوم به سفينة من إنقاذ للسفينة الأخرى التي قد تصاب بأضرار جسيمة كما يتبع محاولة الربان إنقاذ السفينة و من عليها وما عليها و ذلك بالتضحية ببعض البضائع المحمولة على السفينة أو بأجزاء من السفينة أو إنفاق أموال لإنقاذ السفينة و ما عليها و من ثم تعتبر هذه الخسائر خسائر مشتركة يشترك فيها جميع أطراف الرحلة البحرية (1) .

و يعتبر من قبيل الأخطار المحتملة، إذا تعطلت دفة السفينة أو محركاتها في عرض البحر، ذلك لأن بقائها في البحر دون مسير يخشى منه اضطراب الجو و هياج البحر وقد يؤدي ذلك إلى هلاك السفينة و من عليها (2).

هذا المبدأ لا يثير الشك عند أحد، فمعاهدة بروكسل (1910) و كافة التشريعات تتكلم عن مساعدة و إنقاذ السفن البحرية (التي تكون في حالة خطر).

و القضاء الفرنسي من جانبه صريح، فلا توجد مساعدة دون خطر فلا يكفي الخطر المفترض.

والمساعدة أو المعونة أيا كانت لا يلزم بالضرورة أن تكون إنقاذاً أو مساعدة، إذ يمكن أن يعتبر مجرد قطر. و قديماً ذهبت محكمة استئناف بروكسل إلى التمييز بين المساعدة و الإنقاذ و مجرد القطر فقالت (حتى نكون بصدد إنقاذ سفينة يجب أن يكون هناك أو لا سفينة في خطر هجرها طاقمها، و في حالة عدم وجود خطر أو ضائقة كبيرة فإننا نكون بصدد مجرد قطر). فالذي يميز المساعدة والإنقاذ عن القطر هو الخطر الذي توجد فيه السفينة التي قدمت لها

(1) عبد القادر حسين العطير: المرجع السابق ، ص485.

(2) عادل علي المقدادي: المرجع السابق ، ص 209.

المساعدة. فلا يكفي إذن أن تكون سفينة ما قد سهلت مناورة سفينة أخرى صادفت صعوبة حتى يتم القول أن هناك مساعدة.

أولاً: معيار الخطر

يجب أن يكون هناك خطر، هذه قاعدة أكيدة و ليست محل نزاع، إلا أنه يلزم تحديد هذا الوضع بشيء من الدقة. فلا يلزم بصفة مطلقة أن توجد السفينة المغاثة في حالة خطر حال وشيك الوقوع بمعنى أن هلاك السفينة سيكون محتوماً في حالة عدم تقديم المعونة. فلا يلزم أن يكون من أثر عدم تقديم المساعدة هلاك السفينة و الشحنة كلية، إلا أنه لا يكفي أن تكون السفينة المغاثة معرضة لضرر جدي.

و الواقع أنه من الصعب بمكان الوصول إلى تحديد معيار يعتمد عليه في الوصول إلى حل في كل الحالات و إنما الأمر يرجع إلى الوقائع فيجب أن يترك للمحاكم سلطة واسعة في التقدير(1). فعلى القاضي أن يفحص ما إذا كانت الحالة التي وجدت فيها السفينة المغاثة تكون عقبة جسيمة، و ما إذا كانت في خطر. فإذا لم يكن هناك خطر بمفهوم العقبة الجسيمة أو الخطر فلا تكون هناك مساعدة. و إزاء صعوبة وضع معيار ثابت للخطر فلا يتم معرفة كيف يمكن لمحكمة النقض أن تباشر رقابتها في هذا الصدد دون أن تتعرض من جديد لموضوع الدعوى.

فقد ذهبت بعض الأحكام أن الخطر الحقيقي يكفي، بشرط ألا يكون مفترضا، ولا يشترط أن يكون حالاً أو وشيك الوقوع. وعلى القضاة أن يقدروا الوقائع بعناية فائقة، فيجب أن يأخذوا في حسابهم حالة الواقع وقت القيام بالعملية و التي تساعد على تأكيد صفة المساعدة أو الإنقاذ.

و لا يتطلب أن يكون التهديد بالهلاك الكلي و إنما يكفي أن يكون هناك تهديد بأضرار كبيرة و هامة. فقد تكون السفينة في موقف حرج دون أن يكون هناك خطر الهلاك الكلي. ولا شك أن أهمية الأضرار التي تصيب السفينة هي إحدى مظاهر حالة الخطر.

(1) أحمد حسني : المرجع السابق ، ص126.

و تشير الأحكام إلى ما إذا كانت هذه الأضرار تعطل السفينة أو تترك لها إمكانية الحركة و المناورة، فلا تكفي هذه الأضرار وحدها عندما تكون السفينة معطلة في بحر هادئ و أحوال الجوية حسنة إذ يكون في إمكان السفينة أن تصلح نفسها و لا تعني المعونة التي تقبلها في مثل هذه الحالة بالضرورة أنها كانت في حالة خطر هلاك.

و كما قالت محكمة مسين في حكم لها صدر سنة 1969 أن المساعدة تستلزم " أن تكون السفينة لم تعد لديها القدرة على المساهمة بوسائلها الخاصة في عمليات المعاونة".

و الخلاصة أنه لا تكون هناك مساعدة ما لم يوجد خطر فلا تكون هناك مساعدة بحرية إذا كانت السفينة و الأموال و البضائع التي على ظهرها ليست معرضة لحالة خطر.

و تقدير ما إذا كانت السفينة في خطر هو من مسائل الواقع الذي يخضع لتقدير المحكمة.

و قد توسع القضاء في تفسير الخطر فلم يتطلب أن يكون حالا. و قد اتجه القضاء بوجه عام إلى توافر الخطر عندما يكون من المتوقع. أن يتزايد الموقف بحيث يؤدي إلى هلاك السفينة إذا لم تقدم المساعدة. و قد قضي باعتبار السفينة في حالة خطر اثر فقدان السيطرة على وسائلها نتيجة عطل أصابها لا يمكنها أن تصلح بوسائلها الخاصة.

و قد استقر القضاء على أن عملية تعويم السفينة الجانحة تعتبر عملية مساعدة أيا كانت المخاطر التي تحدث لها.

و على ذلك فيكفي أن تكون السفينة في خطر و لا يلزم بالضرورة أن يكون الخطر حالا و إنما يكفي أن يكون خطرا محتملا.

و مع ذلك فلا يكفي أن تكون السفينة في شدة معرضة لمخاطر عادية إذا كان خطر الهلاك لا يبدو مؤكدا أو غير ممكن تفاديه.

و قد اعتبرت في خطر السفينة الجانحة في قناة مدخل الميناء و التي أصبحت غير قادرة على السير و التي يمكن أن تندفع إلى الأرض العالية في حالة هبوب عاصفة و هو أمر ممكن الحصول نظرا للفصل و قد هبت العاصفة فعلا في الليلة التالية لدخول السفينة إلى الميناء بعد إعادة تعويمها.

كما اعتبرت مساعدة بحرية المساعدة التي قدمتها عدة قاطرات لسفينة و جدت جانحة على مقربة من الحدود الأرضية بميلين و الريح و البحر يدفعانها ناحية الشاطئ حيث كان من الصعب جدا سحبها بدون تخفيف حمولتها و بدون استعمال أحبال جر طويلة و قوية لتعويمها فضلا عن أن الخطر قد يصبح جسيما للغاية إذا كان هيكل السفينة قد فقد قدرته على منع الماء من النفاذ خلاله.

كما اعتبرت مساعدة بحرية المساعدة التي قدمتها سفينة بحرية في عرض البحر لمنشآت عائمة معدة للملاحة الداخلية كانت تقطرها سفينة أخرى و فقدت منها و كانت البراطيم محرقاتها ساكنة و ليس عليها أحد و كان البحر هائجا و من المحتمل أن تقذف بها الأمواج بعيدا عن أي خط سير ملاحي.

كما قضى بأن المساعدة التي قدمتها سفينة حربية أثناء عاصفة قوية في بحر مضطرب لسفينة تجارية أصاب ماكيناتها عطب شديد يعرض شحنتها للهلاك كما يعرض السفينة ذاتها لذلك تعتبر مساعدة بحرية و ليست قطرا.

و في قضية السفينة Helmsman سنة 1950 كانت ترسو بجانب السفينة هولبرج لتزويدها بالزيت عن طريق الأنابيب، هبت عاصفة متوسطة أدت إلى تقطع أحبال المرسى الأمامية التي ترتبط هولبرج بالرصيف و أصبحت تحت رحمة التيار من غير مرسة. و كان هناك خطر أن تتصادم بسفن أخرى، قامت القاطرات بسحب السفينتين معا إلى مرسى أخرى. طالب ملاك و ربان و أطقم القاطرات بمكافأة إنقاذ نظير الخدمات التي قدمت إلى السفينة هلمسمان. حكم برفض الدعوى تأسيسا على أن السفينة المذكورة لم تكن في وقت ما في خطر إذا كان في إمكانها و بأمان أن تتخلص من السفينة هو لبرج إذا دعت الحاجة إلى ذلك و عليه فانه لا يمكن أن يطالب بمكافأة إنقاذ عندما تكون السفينة المغاثة ليست في خطر.

ثانيا:الخطر الذي تصادفه السفينة المنقذة

تميل المحاكم إلى الأخذ في الاعتبار الصعوبات التي تواجهها السفن المساعدة. و من المنطقي أن تأخذ في اعتبارها الظروف التي تتم فيها العمليات لتعطيها التكييف الصحيح، فهناك اتجاه إلى إنكار المساعدة عندما لا تمثل العملية صعوبات خاصة و عندما تكون القاطرة قد عملت كما تفعل في عملية قطر عادية. و على العكس فان هناك اتجاه

إلى استمداد الدليل على أن السفينة المعطلة كانت في حالة خطر من الصعوبات الكبيرة التي تكبدها قاطرة قوية.

و الواقع أن القضاة يشيرون باهتمام إلى تقدير هذه الصعوبات سواء للبحث عن عنصر المساعدة، أو على الأقل لتبرير تكييفها للأعمال. و هناك أحكام أخرى لا ترى ضرورة أن تكون السفينة المساعدة في خطر حتى تضي على العملية وصف المساعدة. و الواقع أن الخطر الذي يتعرض له المساعد ليس شرطاً للمساعدة وإنما هو مجرد عنصر يجب أخذه في الاعتبار عند حساب المكافأة (الأجر).

و هذا الحل يأخذ به القضاء الانجليزي، ولا يمنع من الأخذ في الاعتبار الخطر الذي يتحملة للمساعدة أو الصعوبات العملية كأحد العناصر التي تؤكد الخطر المحقق بالسفينة المغاثة. و في قضية السفينة City of chister سنة 1884 كانت السفينة المذكورة في خطر في المحيط الأطلنطي، فقامت السفينة ميسوري بسحبها إلى هاليفاكس و أثناء عملية السحب كان البحر قاسياً مما أدى إلى إتلاف العمود المرفقي للميسوري التي كانت مجهزة إلى حد بعيد. قضت محكمة الاستئناف أن قيمة السفينة الميسوري و المخاطر التي كانت معرضة لها يجب أخذها في الحسبان عند تقدير مكافأة الإنقاذ.

وقد جاء في الحكم أنه في تحديد مكافأة الإنقاذ يجب أن تكون المكافأة سخية ليست فقط للربان و الطاقم الذين يقومون بالإنقاذ، و إنما أيضاً بالنسبة لملاك السفن تتدخل في هذه الخدمات عندما تكون السفن قد تضررت أو تعرضت للخطر.

فالسفينة المنقذة تكون أحياناً معرضة هي نفسها لخطر وشيك الوقوع، فخطر فقدها أو إصابتها بأضرار أحياناً ما يكون كبيراً للغاية، و الضرر الذي يصيبها فعلاً و الخسارة التي يتحملها مالكيها فعلاً من تأخيرها في رحلتها يجب أخذها في الاعتبار و عليه فيؤخذ في الاعتبار عند تحديد قيمة مكافأة الإنقاذ قيمة السفينة و شحنتها التي كانت معرضة للخطر و طبيعة و مدى الخطر بالإضافة إلى عناصر أخرى.

و أضاف الحكم أنه في دعوى الحالة فان السفينة ميسوري المنقذة سفينة كبيرة و ذات قيمة تبلغ 83000 جنيه إسترليني و قيمة الشحنة و أجرة النقل 104047 جنيه إسترليني و كانت

معرضة لخطر كبير و من ثم فان ملاكها يجب أن تكون مكافأتهم سخية و إلا فإنهم سيحاولون تثبيط همة موظفيهم عن القيام بعمليات الإنقاذ مما سيؤدي إلى نتيجة مأساوية ستحاول المحكمة منعها. و من أجل تفادي مثل هذه النتيجة فإنه من الضروري أن تكون قيمة المكافأة لمالك السفينة المنقذة كبيرة بما فيه الكفاية لتغطي مخاطر الهلاك و التلف الذي كان معرضا له. في حالة حدوث الهلاك أو التلف فعلا و يمكن تقدير مقابلة فانه من الضروري أن تتضمن قيمة المكافأة ما يكفي لتغطية هذا القدر.

الفرع الرابع: عدم وجود رفض من السفينة المغاثة

تنص المادة 306 من القانون البحري المصري على أن: " لا يستحق الأشخاص الذين اشتركوا في أعمال الإنقاذ أي مكافأة أو مصاريف إذا كانت السفينة التي قدمت لها هذه الأعمال قد رفضت معونتهم صراحة و لسبب معقول" فالإنقاذ أو المساعدة لا تفرض على السفينة التي تكون في خطر (1) و كما يقول العميد ريبيير أن هذه السفينة يجب أن تبقى (حرة في أن تجرب حظها و في محاولة الخروج من الخطر بوسائلها الخاصة).

فحتى تكون هناك مساعدة يجب أن يكون من قدمها لم يفرض خدماته أو بعبارة أخرى، ألا تكون المساعدة قد قدمت على الرغم من معارضة ممن قدمت له المساعدة. و الواقع أن قاعدة تقرير مكافأة المساعدة تعتمد على اعتبارات تتعلق بالمصلحة العامة، يجب تشجيع كل من يكون أمامه الفرصة لتقديم العون لسفينة في خطر، فاحتمال الحصول على مكافأة هو العامل الأساسي للتشجيع. إلا أنه إذا عارض من تقدم له المساعدة تدخل الغير فإن الأساس الذي تستند إليه المكافأة يزول. و يجب ألا تكون الميزة التي أقرها القانون من أجل تشجيع المساعدة البحرية أن تصبح وسيلة للغش و الاحتيال و للضغط. و زيادة على ذلك، فإذا عارض من قدمت له المساعدة فإن هذا يعد دليلا على أنه لم يكن هناك خطر و من ثم يكون أحد الشروط الأساسية للمساعدة قد تخلف.

(1) عادل علي المقفادي: المرجع السابق، ص132.

و الرفض الموجه للسفينة التي تعرض خدماتها قد يكون سببه قبول المساعدة المقدمة من سفينة أخرى، إلا أن رفض المساعدة قد يكون الباعث عليه مجرد قلق ربان السفينة بخصوص دفع أجر المساعدة للسفينة التي تعرض خدماتها. فإذا قدمت المساعدة في مثل هذه الحالة الأخيرة على الرغم من رفض السفينة المغاثة فإنه يكون للمساعد الحق في مكافأة المساعدة عندما يكون رفض السفينة التي هي في خطر غير معقول. و معقولية أو عدم معقولية الرفض يعتمد بشكل واضح على الظروف. فيجب أن يكون الرفض صريحا، و أن يكون معقولا أيضا، ففي حالة الرفض الصريح يمكن للمحكمة أن تجيز أجر المساعدة إذا قدرت أن الرفض لم يكن معقولا.

الفرع الخامس: عدم وجود التزام تعاقدي بالإنقاذ

حتى يمكن لمن يدعي القيام بمساعدة المطالبة بالمكافأة يجب أن تكون الخدمات التي قدمها ليست تنفيذا للالتزام تعاقدي سابق يقع على عاتقه. و قد انتهى العميد ريبير إلى عدد معين من الحلول في هذا الصدد إلا أن بعض المواقف التي درسها لم يرجع الحل فيها إلى الالتزام التعاقدي السابق و إنما يحيل بشأنها إلى النظرية التي اعتنقها و دافع عنها دائما و هي أن المساعدة لا يمكن أن تقدم إلا من سفينة.

أولا: الطاقم

قبل كل شيء فإن طاقم السفينة التي تكون في خطر لا يمكنه أن يطالب بأجر (مكافأة) للمساعدة، إذ أن الطاقم عليه التزام أساسي بأن يخصص كل مجهوداته لإنقاذ السفينة و المحافظة عليها.

ثانيا: الركاب

في الواقع إن الراكب لا يمكنه أن يبدي عدم المبالاة بالخطر الذي يهدد الرحلة، إذ أن له مصلحة أكيدة في إنقاذ حياته و ذلك بأن يشارك في عمليات الإنقاذ العام، فهو يدافع عن نفسه و من هذه الناحية فلا يكون له الحق في أن يطالب بمكافأة. و عليه، فإنه عندما تكون الأعمال التي عاون فيها الركاب أعمالا عادية لا تتطلب أهلية أو خبرة خاصة فلا يكون لهم الحق في مكافأة المساعدة و على سبيل المثال حالة القيام بضخ المياه التي تسربت إلى السفينة.

ومما لا شك فيه أن الراكب غير ملزم بالبقاء على ظهر السفينة في حالة الخطر و أنه يستطيع أن يترك السفينة في أول فرصة. إلا أنه إذا فرض أن راكبا ما، بدلا من ترك السفينة، بقى بإرادته على ظهرها بغرض تقديم المعونة و المساعدة فانه لا سبب يحول دون حقه في المكافأة. لذلك فان الراكب الذي يبقى على ظهر السفينة بعد أن يكون الربان و جزء الباقي من الطاقم قد تركها واستمر في إدارة وتشغيل السفينة مع الجزء الباقي من الطاقم، مثل هذا الراكب يكون له الحق في مكافأة المساعدة.

ثالثا: الإنقاذ و القطر

تحتاج السفينة للدخول إلى الميناء و الرسو على الرصيف و الخروج من الميناء مساعدة سفينة أخرى تقوم بجرها لتحقيق ذلك، و تعرف السفينة الأخيرة بالقاطرة والأولى بالمقطورة. وتتم هذه العملية بمقتضى عقد يعرف بعقد القطر البحري. إن عقد القطر البحري هو عقد يلتزم بمقتضاه مالك سفينة بجر سفينة مملوكة لأخر نظير أجر متفق عليه(1).

وفي نطاق عقد القطر ثمة سفينتان، الأولى هي القاطرة Remorqueur- tyg

و الثانية هي المقطورة Remorqué- tow.

و الأصل أن يقع بالقرب من الموانئ و الشواطئ، إلا أنه قد يقع في عرض البحر. و تعتبر القاطرة سفينة بحرية متى باشرت نشاطها في البحر حيث أن لها المقومات المادية و القانونية للسفينة (القوة المحركة و طاقم يتولى قيادتها و تسييرها)، و أيضا فان العائمة المقطورة لا تفقد وصف السفينة لمجرد قطرها مادام أن هذا الوصف كان ثابتا لها من الأصل. و قد بدأ القطر في صورة تقديم مساعدة للسفينة التي تعطلت عن السير بسبب حادث ألم بها في عرض البحر، ثم أصبح القطر عملا ثابتا يقصد منه معاونة السفينة على الدخول في الميناء و الرسو على الرصيف أو الخروج من الميناء، كما أصبح يستخدم في شحن السفن و تفريغها بأن تجر سفينة القطر الصنادل المشحونة بالبضائع لتوصيلها من الأرصفة إلى السفن الراسية في المرفأ.

(1) كمال حمدي: القانون البحري، الطبعة الثانية 2000، ص 764.

ويزود القطر السفن و العائمات بقوة الدفع اللازمة لدخولها في الموانئ أو خروجها منها، و يفوق ذلك عادة القوة اللازمة لسير السفينة، و يزداد القطر حاليا بالنسبة للسفن التي تكون آلتها من القوة بدرجة تهدد بالخطر الأرصفة و العائمات الصغيرة بالميناء. و لهذا الاعتبار يتعين على تلك السفن أن تتخلى عن قوتها الذاتية كما أن تلك السفن لا تستطيع الملاحة في مياه ضيقة، و من ثم و بغية التراكي تحتاج غالبا لمساعدة عدة قاطرات. وقد يكون القطر لازما و ضروريا إذا عطبت أو كسرت آلة السفينة و أحرق بها الخطر إذ يقدم لها المساعدة اللازمة و ينقذها من الغرق، و في مثل هذه الحالة فلا يتعلق الأمر بقطر بل يعد من قبيل الإنقاذ البحري.

و القطر عملية مركبة حيث أنها تتطلب بحسب تعريفها عنصرين: قاطرة و مقطورة، و علاوة على ذلك فيوجد دائما أفراد على سطح القاطرة و أفراد على سطح المقطورة لإتمام مختلف العمليات و المناورات التي تتطلبها عملية القطر، و يبقى أن على الجميع تنسيق جهودهم بغية تحقيق ذات النتيجة.

أما فيما يتعلق بقطر سفينة في خطر، فليس لكل سفينة الحق في قطر سفينة في خطر، ولكن يجب على ربان السفينة التي ترغب في قطر سفينة أخرى مراجعة سندات الشحن B/L و عقود إيجار السفينة فإذا كان هناك شرط يخول لربان السفينة قطر سفينة أخرى، يكون له الحق في القطر أما إذا لم تسمح هذه المستندات بقطر السفينة لسفينة أخرى فلا يحق لربان السفينة القيام بعملية القطر (1). كما يجب عليه قبل القيام بعملية القطر مراجعة النقاط الآتية: أولاً) كفاية الوقود على السفينة شاملا الاحتياطي المطلوب للرحلة، وفي هذا المجال يجب على الربان السفينة أن يضع في اعتباره أن عملية القطر ستحتاج إلى كميات مضاعفة من الوقود.

ثانياً) وجوب إخطار مالك السفينة بالقرار لتأييده، كما يجب إعلام المؤمنين لأن هذا القرار محفوف بالمخاطر، حيث أن عملية رباط حبال القطر تتطلب مهارة معينة و إلا تعرضت

(1) ربان مدحت عباس خلوصي: المرجع السابق، ص 222.

السفينة للخطر، كما أن القطر في أعالي البحار يعرض السفينة للخطر، لذا فالخطر المؤمن منه يزيد مما يستوجب موافقة المؤمنين.

ثالثاً) في حالة ما إذا كانت السفينة مؤجرة يجب إخطار المستأجر بقرار الربان، حيث أن عملية القطر من شأنها تأخير وصول السفينة أو تعريض البضائع للخطر. كما قد تتأخر السفينة عن الوصول إلى ميناء الشحن قبل تاريخ الإلغاء.

رابعاً) طبيعة البضائع يجب وضعها في الاعتبار، فهناك أنواع من البضائع تتلف بطبيعتها إذا لم تسلم في وقت مبكر مثل الفواكه التي تحمل في سفن بضائع عادية. كما أن التأخير في تسليم البضائع من شأنه تعريض المستلم لأضرار بليغة.

خامساً) قوة وحالة آلات تسيير السفينة، وجميع الأدوات التي ستستخدم في عملية الرباط على السطح.

سادساً) قيمة السفينة المطلوب قطرها، وتشمل قيمة البضائع داخل عنابر السفينة، و ما إذا كانت السفينة ستحصل على مكافأة نظير عملية القطر أم لا.

سابعاً) الميناء الذي ستقطر إليه السفينة، و الظروف التي ستتم فيها عملية القطر.

ثامناً) طلب أن يتم الإنقاذ أو الإسعاف البحري طبقاً لاتفاق اللويدز للإنقاذ البحري.

أما فيما يتعلق بالإنقاذ و القطر فإذا أبرم عقد قطر عادي، و أثناء عمليات القطر صادفت السفينة المقطورة صعوبات وضعتها في خطر، فقامت القاطرة بمساعدتها و إنقاذها أو على الأقل قامت بسحبها، هذه القاطرة هل يمكنها أن تطالب بأجر مساعدة مستقل عن عقد القطر، و هل يمكن القول بأنها تحولت من قاطرة مرتبطة بعقد قطر إلى قاطرة تقوم بعملية مساعدة؟(1).

و الواقع أن هذه المسألة قد نوقشت وثار بشأنها الخلاف حول مدى حق القاطرة في المطالبة بمكافأة المساعدة. فعقد القطر أساساً لا يتعدى الالتزام باستعمال قوة الجر في مفهوم نصوص عقد إجارة الخدمات، أي سحب سفينة معينة و توجيهها من مكان إلى مكان آخر. فالأصل إذن أن أفراد السفينة القاطرة ليس لهم الحق في أن يطلبوا من السفينة المقطورة مكافأة مساعدة

(1) أحمد حسني: المرجع السابق، ص 135.

من مكان لآخر. و تنفيذاً لهذا التعهد قد تحتمل بعض الصعوبات، إلا أنه لا تكفي أية صعوبة أياً كانت لإنهاء عقد و تحلل السفينة القاطرة من تعهداتها.

فقد تنكسر السلسلة التي تربط القاطرة بالمقطورة و هذا الحادث غالباً ما يحدث و هو لا شك يدخل في توقعات الطرفين. و لا شك أن قطع السلسلة لا يضع نهاية للعقد و إنما على السفينة القاطرة أن تقوم بعمل من أجل إعادة ربط المقطورة إليها، و هذا العمل عندما تقوم به فإنها لا تساعد المقطورة و إنما تتصرف طبقاً لعقد القطر. و قد أيدت الأحكام القضائية هذا المبدأ.

فقد ذهب أحد الأحكام لمحكمة بروج في 1903/07/09 إلى أن عقد القطر يتضمن التزاماً على القاطرة ليس فقط بجر السفينة المقطورة و تسهيل سيرها بسرعة، و إنما أيضاً بحمايتها ضد الحوادث في حدود إمكانياتها و حتى مكان الوصول و هذا ما يتفق مع القواعد العادية في تنفيذ الالتزامات الواردة في القانون المدني والتي تبعاً لها يتم تنفيذ الالتزام طبقاً لطبيعته. فإذا قامت عاصفة، و قامت القاطرة بسحب المقطورة إلى ميناء للبحث عن ملجأ، فيتعلق الأمر هنا بحادث ملاحية لا يبرر الحصول على مكافأة المساعدة.

إلا أن الأمر قد يكون على خلاف ذلك، كما لو حصل أي حادث من حوادث القوة القاهرة أدى إلى جعل تنفيذ عقد القطر مستحيلاً. فقد يحصل أن يكون من نتيجة العاصفة الهوجاء فصل السفينة القاطرة عن المقطورة و وضعهما الاثنين في حالة خطر بحيث أن قيام السفينة القاطرة بخدمات للسفينة المقطورة سيعرضها لمخاطر لا تدخل في التنفيذ العادي لعقد القطر. فإذا كانت هذه الخدمات المقدمة لها طابع استثنائي فإنه لا يكون هناك من سبب لرفض مكافأة المساعدة. و في الواقع إن عقد القطر لا يلزم بتقديم مثل هذه الخدمات الاستثنائية، و إنما الذي يلزم بذلك هو الاتفاق الذي تعقده السفينة القاطرة، و في هذه الحالة فإنها أي القاطرة تتصرف باعتبارها من الغير و من ثم تستحق المكافأة.

ويجب إتباع نفس الحل إذا حصل انفجار أو حريق على ظهر السفينة المقطورة ينشأ في الحال خطراً غير متوقع. فيجب إذن أن يخرج الحادث عن توقعات الطرفين بحيث يؤدي بالقاطرة إلى تقديم مساعدة حقيقية للسفينة المقطورة.

وهذه المبادئ أقرتها معاهدة بروكسل لسنة 1910 إذا نصت في مادتها الرابعة على أنه (لا يكون للقاطرة الحق في أجر عن المساعدة أو إنقاذ السفينة التي تقطرها أو شحناتها إلا إذا أدت تلك القاطرة خدمات استثنائية لا يمكن أن تعتبر تنفيذا لعقد القطر).

كما أخذ بها القانون البحري الجديد في مصر في المادة 308 التي نصت على أنه: " في حالة القطر لا تستحق أي مكافأة أو مصاريف للسفينة التي تقوم بهذه العملية عن إنقاذ السفينة التي تقطرها أو البضائع أو الأشخاص الموجودين عليها إلا إذا قامت السفينة القاطرة بخدمات استثنائية لا تدخل عادة في القطر".

كذلك الأمر بالنسبة للقانون البحري الجزائري و ذلك في المادة 339 منه.

و الملاحظ أنه قد يحصل ألا يكون الأطراف قد اتفقوا على طبيعة العقد الذي أبرموه. وهذه الحالة تعرض بوجه خاص عندما تقوم سفينة بالنداء على سفينة في عرض البحر لقطرها. فإذا اشترطت السفينة المغيثة أن المعونة المطلوبة هي القطر فقط فيتعلق الأمر هنا بمجرد عقد قطر و لا يكون للقاطرة الحق في أية مكافأة للمساعدة إلا أن إذا قدمت خدمات استثنائية.

إلا أنه إذا لم يتفق على شيء، فإن طبيعة الخدمات المقدمة تتوقف على الوضع الذي توجد فيه السفينة طالبة المعونة. فإذا كانت هذه السفينة في حالة خطر فيتعلق الأمر بمساعدة، أما إذا لم تكن في خطر فيتعلق الأمر بالقطر.

إلا أنه قد يحصل أن يكون الموقف الخطر الذي توجد فيه السفينة المقطورة راجعا إلى خطأ القاطرة. و قد واجهت معاهدة بروكسل هذه الحالة في الفقرة الأخيرة من مادتها الثامنة إذا نصت على أنه (يجوز للقاضي أن يحكم بتخفيض الأجر أو برفضه إذا أظهر أن المنفذين قد تسببوا بخطئهم في جعل الإنقاذ أو المساعدة ضروريا....) و قد أخذت بذلك المادة 315 من القانون البحري المصري والمادة 346 من القانون البحري الجزائري.

ففي مثل هذه الحالة إذا كانت القاطرة دائنة بأجر المساعدة و من ناحية أخرى مدينة للمقطورة بتعويض نتيجة ما سببته لها من أضرار فإنه يمكن إجراء مقاصة بين الدينين.

ومن أمثلة الأحكام القضائية أيضا فلقد أصدرت محكمة النقض الفرنسية في 1955/04/25 حكما قالت فيه " إذا قامت إحدى سفن الصيد بتقديم خدمة هامة للغاية لسفينة أخرى عندما كانت السفينة غير قادرة على الإفلات بوسائلها الخاصة من محاصرة رفاصها بمجموعة من الأسماك ، فان هذه الخدمة لا تعتبر مساعدة بحرية في مفهوم قانون 1916/04/29 ما دام لا يوجد خطر يحيط بالسفينة و إنما مجرد صعوبة. فلا يوجد ثمة تعارض بين الأسباب التي قالت بها محكمة الموضوع بشأن الصعوبة التي وجدت فيها السفينة التي قدمت لها المساعدة من السفينة الأخرى، إذا أنه على الرغم من هذه الصعوبات فان السفينة لم تكن في خطر. و في النهاية فان الأمر يتعلق بقطر و ليس مساعدة.

كما قضت محكمة بنزرت التجارية بأنه (تعتبر مساعدة بحرية و ليس قطرا المعونة التي تقدم لسفينة أصيبت بأضرار كبيرة حرمتها من محركها الدافع بحيث لا يمكنها السير أو التحكم في الأجواء المعتدلة أو في بحر قليل الاضطراب، معرضة لأي تقابل عاصفة جو سيء تفلح مرساها و تلتقي بها على الأرض العالية و الصخور على الشاطئ القريب. و مما يؤكد صفة المساعدة المقدمة من السفينة المنقذة أن ربان السفينة المغاثة قد طلب ثلاث مرات من الموانئ القريبة إرسال قاطرات ذات قوة كبيرة على وجه السرعة، وعند اقتراب هذه القاطرة من السفينة لم يحاول الربان إبرام عقد قطر و إنما قام الطاقم بالإمساك بالقاطرة دون أدنى تأخير. رابعا: السفن التي تخص نفس المجهز

قد يحدث أن تكون السفينة المساعدة مملوكة لنفس مجهز السفينة المغاثة، وهذه الحالة كانت مثار خلاف قبل معاهدة بروكسل سنة 1910، فذهب رأي إلى أن المجهز لا يكون له الحق في مكافأة المساعدة لأنه هو ذو الشأن الوحيد فمن غير المقبول أن يصبح دائنا لنفسه) عندما لا يكون مستأمنًا). إلا انه إذا كان المجهز مستأمنًا فانه يكون في هذه الحالة قد قدم خدمة لمؤمنه في حفظ الشيء المؤمن عليه من الخطر. إلا أن المجهز في الواقع لم يرقم في مثل هذه الحالة إلا بواجبه بما أن على المستأمن أن يبذل كل جهد لمنع أو عدم استفحال الضرر. و عليه فقد ذهب البعض إلى القول أن المجهز لا يمكنه أن يطالب بأجر مقابل لتنفيذه التزامه. ومع ذلك فقد قيل أنه يمكنه أن يعرض عن الأضرار و الخسائر التي تحملها السفينة المساعدة بسبب أعمال المساعدة.

أما الرأي الثاني فإنه يعترف بحق المجهز ليس فقط في استرداد ما خسره و إنما بالحق في التعويض العادي على أساس أن السفينة وكذا الرحلة البحرية تعتبر كيانا قانونا مستقلا، و عليه فإن السفينة المغاثة تلتزم بأجر المساعدة في مواجهة السفينة المساعدة. و يكون ذلك من باب أولى إذا كانت السفينتان مؤمن عليهما سواء كانت السفينتان مؤمن عليهما لدى شركتين مختلفتين أو لدى شركة واحدة.

و لا شك أن على المستأمن أن يفعل كل شيء لتخفيف الضرر، بمعنى أن كل سفينة مؤمن عليها، أو على الأكثر طاقم كل سفينة مؤمن عليهما، يجب عليه أن يخصص وقته وجهده تماما لتفادي أو لمنع الكارثة.

و قد انتصر هذا الرأي الأخير فجاء نص المادة 5 من معاهدة بروكسل معبرا عنه بقوله (يستحق الأجر حتى في حالة ما إذا كانت المساعدة أو الإنقاذ قد حصلتا بين سفن مملوكة لمالك واحد).

وقد أخذ القانون الفرنسي لسنة 1967 حكم المادة الخامسة من المعاهدة و ضمنه نص مادته رقم 13، كما أن هذا الحكم لا يطبق على السفن البحرية و مراكب الملاحة الداخلية المملوكة للدولة أو لشخص عام.

الفرع السادس: يجب أن ينتج نفع عن عملية الإسعاف و الإنقاذ

لا يكفي لاستحقاق مكافأة الإسعاف أن تقوم به سفينة خدمة لسفينة أخرى مهددة بالخطر، ولكن لا بد لهذه المعونة من أن ينتج عنها نفع للسفينة المنقذة. ويتمثل هذا النفع بإزالة الخطر الذي كانت معرضة له السفينة الأخرى، أو بالتخفيف منه، أما إذا لم يترتب على العون فائدة فلا تستحق السفينة التي قدمته أجرا، إلا أنه ليس من الضروري أن يكون النفع كاملا، فالنفع الجزئي يعطي الحق بتعويض جزئي(1).

هذا و تعتبر أعمال الإسعاف و الإنقاذ وحدة متكاملة، فإذا فشلت المحاولات الأولى، و نجحت المحاولة الأخيرة، اعتبر عنصر النفع قد تحقق و على العكس من ذلك، إذا نجحت المحاولات الأولى، و فشلت المحاولة الأخيرة، فلا تستحق المكافأة. كأن ينقذ جزء من البضاعة، وأثناء

(1) هشام فرعون: القانون البحري، طبعة 1975-1976، ص 268.

نقله من السفينة المنقذة إلى الأخرى، غرق هذا الجزء في البحر، فلا تعتبر المحاولة في هذه الحالة أنها نجحت.

و هكذا إذا توافرت الشروط السابقة مجتمعة اعتبرت العملية بمثابة إسعاف و إنقاذ، وإذا تخلفت واحدة منها أو أكثر، فقدت تلك الصفة، حتى وإن وصفها أصحاب العلاقة بخلاف ذلك.

المطلب الثاني: نطاق تطبيق معاهدة 1910 و تنازع القوانين

الفرع الأول: نطاق تطبيق معاهدة بروكسل 1910

طبقاً للفقرة الأولى للمادة 15 من المعاهدة تطبق نصوصها (بالنسبة لجميع أصحاب السفن إذا كانت السفينة التي تقوم بالمساعدة أو السفينة التي ساعدت أو أنقذت مملوكة لأحدى الدول المتعاقدة كما تطبق في الحالات الأخرى التي تنص عليها القوانين الوطنية). و طبقاً لهذه الفقرة فإن كل مساعدة تتعلق على الأقل بسفينة دولة متعاقدة تخضع لنصوص المعاهدة (1). إلا أن الفقرة الثانية للمادة المذكورة قد أوردت ثلاثة استثناءات على المبدأ الذي وضعته بداءة.

(1) الاستثناء الأول هو الذي عبرت عنه المعاهدة في البند الثاني من الفقرة الثانية، بنصها على أنه " في حالة ما يكون جميع أصحاب الشأن تابعين لنفس دولة المحكمة التي يعرض أمامها الأمر يطبق القانون الوطني لا المعاهدة".

فالمعاهدة لا تنطبق عندما تكون السفينة التي قدمت المساعدة و السفينة التي ساعدت تابعين لنفس دولة المحكمة التي تنظر النزاع. و الجدير بالذكر أن المعاهدة لم تشترط أن يكون أصحاب الشأن تابعين " لنفس دولة المحكمة" و هذه القاعدة تعتبر من قواعد تنازع القوانين التي تعرض بوجه عام أمام المحاكم، فالقانون الوطني للقاضي هو الواجب التطبيق في مثل هذه الحالة دون ما حاجة إلى ذكرها.

(2) و طبقاً لعبارة الفقرة الأولى من المادة 15 فإنه يكفي أن تكون إحدى السفن سواء التي قدمت المساعدة أو التي ساعدت تابعة لدولة متعاقدة حتى تعمل المعاهدة.

(1) أحمد حسني: المرجع السابق، ص 140.

و لا يتصور أصلاً أن تطبيق المعاهدة إلا أمام محكمة دولة متعاقدة. وعليه فإن المساعدة التي تقدم من سفينة ليبية " ليبيا لم تنظم للمعاهدة" لسفينة مصرية تخضع للمعاهدة أمام المحاكم المصرية أو أمام محاكم أية دولة متعاقدة.

إلا أن البند الأول من الفقرة الثانية للمادة 15 أعطى للدول المتعاقدة أن تعلق تطبيق المعاهدة في مثل هذه الحالة على شرط المعاملة بالمثل. و شرط المعاملة بالمثل يمكن أن ينشأ عن اتفاق بين الدولتين المعنيتين.

(3) ويضيف البند 03 من الفقرة الثانية للمادة 15 استثناء آخر يتعلق فقط بتطبيق المادة 11 المتعلقة بالالتزام بتقديم الإسعاف المفروض على ربانة السفن التابعة للدول المتعاقدة. ومثل هذا النص الأكثر توسعاً يوجد في القانون المصري إذ تنص المادة 22 من القانون 167 لسنة 1960 على قيام الالتزام بالمساعدة سواء بعد التصادم أو بدون تصادم من أجل إنقاذ الأشخاص بصرف النظر عن جنسية الشخص أو جنسية السفينة.

الفرع الثاني: تنازع القوانين نطاق قانون العقد

أولاً: نطاق قانون العقد

المساعدة ذات طبيعة عقدية، فحتى عندما يوفي المساعد الالتزام الذي يضعه القانون على عاتقه فإن علاقاته مع من قدم له المساعدة يمكن أن تنشأ عن عقد. فالعقد يمكن في هذه الحالة أن يحدد مبلغ المكافأة.

إلا أن هذا الأمر نادر للغاية هذه الأيام و حتى عندما يحصل ذلك فإن القاضي يتدخل لتقدير ما إذا كان الرقم المتفق عليه في العقد يتفق مع الأسس القانونية الواجب مراعاتها عند تحديد أجر المساعدة.

فالقضاء له دائماً سلطة الرقابة، هذه السلطة تتعلق بالنظام العام، فإبرام الأطراف لعقد المساعدة لا يعني إفلاتهم من رقابة المحاكم إذا طلب أحد الطرفين مراجعة الشروط المتفق عليها، و قد نصت على ذلك الفقرة الأولى من المادة 8 من معاهدة 1910.

و من ناحية أخرى، فإذا لم يبرم عقد بين السفينة المساعدة و السفينة المغاثة أو كان تكييف المساعدة متنازع بشأنه فإنه على القاضي أن يبدأ بالفصل في تكييف العملية، فإذا انتهى إلى

أنها مساعدة فان تحديد مقدار المكافأة لا يخضع لقانون العقد. فطبقا للبند 2 من الفقرة الثانية للمادة 15 من المعاهدة إذا كانت السفينتان ترفعان نفس العلم فان القانون الوطني هو الذي يطبق بصرف النظر عن مكان تقديم المساعدة، و لا شك أنه لو لا هذا النص لثار النزاع بشأن المساعدة التي تتم في المياه الإقليمية لدولة أجنبية غير دولة السفينتين. و فيما عدا ما تقدم فانه يجب التمييز بين وضعين:

الوضع الأول: حالة وجود عقد

على القاضي أن يبحث عن القانون الواجب التطبيق طبقا للقواعد العامة. إلا أن نطاق القانون سيكون محدودا بما أن القاضي المختص أو الذي ينظر النزاع سيطبق قانونه المحلي بشأن مسألة التكييف أي لمعرفة ما إذا كانت العملية موضوع النزاع تعتبر مساعدة أم لا، و ما إذا كان مبلغ المكافأة المتفق عليها لا يتعارض مع الأسس القانونية.

و الملاحظ أن عقد المساعدة البحرية يوضح كل الشروط الخاصة به، حيث يستفيد منها جميع الأطراف. ففي عقد المساعدة البحرية تحدد قيمة المكافأة مقدما، و لكن ذلك ليس ضروريا فقد لا تحدد قيمة معينة و ثابتة في الاتفاق و في هذه الحالة يسمى بالعقد المفتوح. والاتفاق يتضمن مبدأ أساسيا متعارف عليه في الإنقاذ البحري ينص على انه:

: No cure - No pay

بمعنى أنه إذا لم تؤدي المساعدة إلى نتيجة مفيدة فلا مكافأة. كما أنه بموجب العقد يكون للمنقذ حق الحجز على الملكية المنقذة. و اتفاق المساعدة الشائع الاستعمال في هذه الأيام هو اتفاق اللويدز للمساعدة البحرية.

و يتم الاتفاق بمقتضى عقد اللويدز في الشكل الذي أعدته لهذه العملية (1). هذا العقد من شأنه حماية جميع الأطراف و يتضمن مميزات يستفيد منه الأطراف الآتية:

1 يستفيد منه مالك السفينة الذي في محنة من المبدأ المقرر في العقد الذي ينص على

No cure - No pay هذا المبدأ الذي بمقتضاه لا يلزم بدفع مكافأة إذا لم تؤدي

عملية المساعدة البحرية إلى نتيجة مفيدة.

(1) ريان مدحت عباس خلوصي: المرجع السابق ، ص 220 .

2 يستفيد المنقذ حيث يكون له الحق في الحجز على الملكية المنقذة كما يسهل عليه توقيع العقد حيث يكون جاهزا و يوقع عليه في دقائق دون الحاجة إلى مناقشة.

3 جميع الأطراف تستفي من الشرط المقرر في العقد الذي يقضي بالرجوع إلى التحكيم لتقدير المكافأة إذا لم تكن قد حددت بالاتفاق.

4 ان المؤمنين على السفينة التي في محنة و التي أنقذت يستفيدون لأن مسؤوليتهم لن تزيد عن التعويض عن الخسارة الكلية، بمعنى أنهم بموجب مبدأ لا نتيجة لا دفع لا يصبحون مسؤولين عن اتفاقات بذل الهمة الكافية في حالة الخسارة الكلية.

أما فيما يخص التوقيع على اتفاق المساعدة فليس من الضروري أو العلمي التوقيع على اتفاق المساعدة قبل نجاح العملية، بحيث يكون دليلا على أحقية المنقذ في المكافأة طبقا لاتفاق اللويدز للمساعدة. و حينما يأتي وقت التوقيع على اتفاق المساعدة، إما أن يوقع بواسطة المتعاقد شخصا أو بواسطة ربان السفينة المنقذة نيابة عن المتعاقد (مالك السفينة المنقذة). و الطرف الآخر في العقد هو ربان السفينة التي في محنة نيابة عن المالك.

و الملاحظ أنه حينما توجد السفينة في ظروف تتطلب الحاجة إلى المساعدة، و يظهر أنه من غير الممكن أو من غير المرغوب قبول المساعدة طبقا لشروط ثابتة يجب على ربان السفينة طلب المساعدة طبقا لاتفاق اللويدز على أساس مبدأ لا نتيجة لا دفع و عليه ينصح ربان السفينة بطلب النصيحة و المساعدة من أقرب وكيل اللويدز.

على ربان السفينة المنقذة التوقيع على النسخة المطبوعة من اتفاق اللويدز للمساعدة البحرية عند تقديم المساعدة، ولكن هناك شرط في اتفاق اللويدز يوقع عليها بعد تمام المساعدة كما أن اتفاق اللويدز للمساعدة ينشأ بمجرد التوقيع على ورقة عادية، مع ذكر أن المساعدة ستقدم طبقا لاتفاق اللويدز للمساعدة، ولكن في هذا الاتفاق يجب ذكر اسم المنقذ بوضوح و جلاء يمنع أي غموض. و بعد سنة 1926 أدخل شرط في اتفاق اللويدز للمساعدة مقتضاه أنه في حالة ما إذا كانت المكافأة غير عادية لأي من الطرفين كان لطالب المكافأة الحق في الطعن. إن اتفاقية 28 أبريل 1989 الخاصة بالإسعاف البحري نصت على عقود الإسعاف وذلك في المادة 6 منها وذلك في ثلاثة فقرات:

الفقرة 1 من المادة 6 نصت على أن هذه الاتفاقية تطبق على كل عملية إسعاف.
أما الفقرة 2 فقد نصت على أن لربان السفينة سلطة إبرام عقود الإسعاف باسم مالك السفينة كما أنه لربان السفينة أو مالك السفينة لهما سلطة إبرام العقود باسم مالك الأموال الموجودة على ظهر السفينة.
و أما الفقرة 3 من المادة 6 فقد نصت على أنه أية فقرة من هذه المادة لا تعرقل تطبيق المادة التالية أي مادة 7.
كذلك المادة 7 من الاتفاقية نصت على إنهاء أو تعديل العقود بحيث أكدت على أن عقد الإسعاف أو فيما يتعلق بشروطه يمكن إنجائه أو تعديله إذا:
أ/ عقد الإسعاف قد أبرم تحت شرط تعسفي أو في حالة وجود خطر و كانت شروطه غير عادلة أو منصفة.
ب/ إذا كان الدفع المتعلق بالعقد جد منخفض أو جد ضعيف بالنسبة لخدمات الإسعاف البحري.
و الملاحظ أن عقد اللويدز معمول به منذ 2000/01/01 ، كما أنه في إطار عقد اللويدز هناك شرط يتعلق بالإسعاف الخاص بالسفن الناقلة للبترول والخاصة بدفع مصاريف الإسعافات ذات قيمة (+15 %) على الأكثر(1) وهذا ما يسمى بشرط سافيتي نت "Safety net".
إن عقود الإسعاف المنشورة من طرف لجنة اللويدز هي سابقة عن اتفاقية 1989 والتي توضح بدورها أن المسعف يقوم بجهود كبيرة من أجل إنقاذ السفينة ونقلها إلى بر الأمان أو مكان آخر مقبول من طرف الربان.
وهناك شرط آخر موجود في المادة 14 من اتفاقية 1989 والمتعلق بالتعويض الخاص و ذلك في إطار المصاريف المدفوعة و التي تتجنب وقوع أضرار للبيئة و ذلك في المياه الساحلية بقيمة 100 % على الأكثر.

(1) Jean-François Reborra:op.cit, p370.

كذلك شرط آخر و الذي دخل حيز النفاذ منذ أوت 1999 تحت عنوان سكوبيك « Scopic » أي التعويض الخاص بنوادي الحماية و المبرم بين المنقذ و نوادي الحماية، المؤمنين وكل متدخل في التعويض، هذا الأخير يتضمن 15 مقالا و 3 ملحقات أساسية و الهدف منه هو وضع نظام خاص بالتعويض مكمل للتعويض المنصوص عليه في المادة 13 من اتفاقية 1989.

إن وجود عقد الإسعاف البحري يحدد بتوافر ثلاثة عناصر مهمة:

أ/ وجود خطر الفقد، تلف أو إتلاف البضاعة المتعلقة بالسفينة.

ب/ عقد إرادي من أجل إسعاف سفينة في خطر، أي خارج كل التزام شرعي أو عقدي.

ج/ تحقيق نتيجة كلية أو جزافية من جراء عمليات الإسعاف البحري.

الوضع الثاني: عدم وجود عقد

يذهب الفقه الفرنسي إلى أن القانون الوطني للسفن هو الواجب التطبيق إذا كانت السفينتان ترفعان ذات العلم (1). و ذلك دون تمييز تبعا لما إذا كانت المساعدة قد قدمت في أعالي البحار أو في مياه إقليمية أجنبية بالنسبة للسفينتين.

أما عندما تكون السفن من جنسيات مختلفة، فقد ذهب البعض إلى تطبيق قانون مقدم المساعدة بينما يذهب البعض الآخر إلى تطبيق قانون من قدمت له المساعدة، و قانون محل المساعدة بالنسبة لمن ساهموا فيها عندما تكون سفن من جنسيات مختلفة موجودة في المياه الإقليمية لدولة ثالثة.

و يذهب رأي إلى أن تطبيق قانون المحكمة يوفق بين هذه الآراء المختلفة.

ثانيا: تنازع الاختصاص

إن الفرق بين معاهدة 1910 الخاصة بالتصادم البحري و بين معاهدة المساعدة أن هذه الأخيرة لم تتبعها معاهدات تكميلية تتعلق بالاختصاص و عليه فإن المبادئ العامة هي التي تطبق في هذا الشأن.

(1) أحمد حسني: المرجع السابق، ص 143.

و لكن بالرغم من أن معاهدة بروكسل ل 1910 قد حققت توحيدا للقواعد الموضوعية المتعلقة بالتصادم البحري إلا أنها لم تتعرض لموضوع الاختصاص بالرغم من أهميته الكبرى من ناحية و كذلك فان التوحيد لا يكون كاملا إلا إذا اقترن بتنظيم دولي لقواعد الاختصاص هذا من ناحية أخرى (1). و قد ترتب على هذا النقص اضطراب الحلول التي أخذ بها القضاء في الدول المختلفة، و من ثم فقد اقترح توحيد القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني و الاختصاص الجزائي في حالة التصادم و وضعت في هذا الشأن معاهدتان: الأولى هي المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائي في مسائل التصادم و الموقع عليها في بروكسل في 10 ماي 1952، أما المعاهدة الثانية فهي المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري و الموقع عليها ببروكسل في ماي 1952.

1/ معاهدة بروكسل 1952 بشأن الاختصاص المدني:

غالبا ما تقع حوادث التصادم بين الأفراد مختلفي الجنسية، و بذلك تثار المشاكل حول الاختصاص الدولي بشأن دعاوى المسؤولية عن التصادم. و من أجل التغلب على هذه المشاكل تم وضع معاهدة بروكسل بشأن الاختصاص المدني في مسائل التصادم في 10 ماي 1952، و دخلت حيز النفاذ بعد ستة أشهر من التصديق عليها في نهاية سنة 1954.

و من استقراء نصوص المعاهدة المذكورة فان أهم ما جاء بها يتمثل في الآتي:

1 ان المعاهدة تنطبق على كل نوي الشأن (شاحنين، ركاب، مجهزين) بشرط ضرورة أن يكون التصادم قد وقع بين سفن تابعة لدول متعاقدة و أن تكون إحدى السفينتين أجنبية لكي يتوافر شرط الطابع الدولي، أما إذا وقع التصادم بين سفينتين تابعتين لدولة واحدة وكان ذو شأن ينتمون إلى نفس الدولة فان قانونهم الوطني هو الذي يطبق دون المعاهدة و يؤكد ذلك نص المادة 8/ 2 من المعاهدة. و من ثم فإذا وقع تصادم بين سفينتين مصريتين و كان الذي يطالب بالتعويض أجنبي ينتمي إلى دولة أخرى خلاف مصر تكون طرفا في المعاهدة كما لو كان الشاحن أو الراكب بريطاني هنا تطبق أحكام المعاهدة و ليس أحكام القانون المصري.

(1) محمد عبد الفتاح ترك: المرجع السابق، ص113.

2 تسري أحكام المعاهدة و لو لم يحدث ارتباط مادي مباشر بين المنشأتين العائمتين كما يشير إلى ذلك نص المادة 4 من المعاهدة.

3 بخصوص تصادم السفن الحربية أو سفن الدولة المخصصة لخدمتها فتركز المعاهدة على ضرورة عدم إخلال أي نص من نصوص الاتفاقية بالقواعد القانونية المعمول بها في الدول المتعاقدة.

4 يلاحظ وجود تطابق بين كل من نص المادة 8 ، من معاهدة 1952 المتعلقة بالاختصاص المدني و نص المادة 12 من معاهدة التصادم 1910 التي تتعلق بأحكام المسؤولية، ويتمثل هذا التطابق في الآتي:

تنص المادة 12 من معاهدة بروكسل 1910 على أنه " تنطبق أحكام المعاهدة الحالية على جميع أصحاب الشأن عندما تكون جميع السفن المختصة تابعة لبلاد الجهات العليا المتعاقدة و في الحالات الأخرى المنصوص عليها في القوانين الأهلية إلا أنه اتفق على:

1 أنه فيما يتعلق بذوي الشأن التابعين لدول غير متعاقدة يجوز لدول متعاقدة أن تعلق تطبيق هذه الأحكام على شروط المعاملة بالمثل.

2 أنه عندما يكون كل ذوي الشأن تابعين لنفس الدولة التي رفعت الدعوى أمام محكمتها فإن القانون الوطني لهذه الدولة هو الذي يطبق دون أحكام الاتفاقية.

و يلاحظ أن التطابق يتمثل في استخدام " شرط التبادل " أو " شرط المعاملة بالمثل " و ذلك في حالة كون جميع أصحاب ذوي الشأن تابعين لدول غير متعاقدة هنا يجوز لدول متعاقدة أن تعلق تطبيق أحكام المعاهدة سواء بروكسل 1910 أو الاختصاص المدني 1952 على شرط التبادل أو المعاملة بالمثل.

كذلك عندما يتحد أصحاب ذوي الشأن في الجنسية الخاصة بالدولة و يتم ذلك في كلا المعاهدتين.

5 عند توافر الشروط السابق الإشارة إليها بالنسبة لأطراف الدعوى فان معاهدة 1952 بشأن الاختصاص المدني، تنطبق على دعاوى التصادم التي تدخل في نطاق معاهدة بروكسل 1910.

6 أنه يجوز للمدعي رفع دعواه الناشئة عن التصادم إما:

أمام محكمة محل إقامة المدعى عليه المعتاد أو أمام المحكمة التي يقع بدائرتها أحد مراكز استغلاله (م 1/1/أ).

ويلاحظ هنا أن فكرة رفع الدعوى على المدعى عليه أمام المحكمة التي يقع بدائرتها أحد مراكز استغلاله هي أكثر مرونة في رفع الدعوى عليه في موطنه.

أمام محكمة المكان الذي أجري فيه الحجز على سفينة المدعى عليه أو على سفينة أخرى مملوكة لنفس المدعي عليه في حالة ما إذا كان الحجز مأذونا به. أو أمام محكمة المكان الذي كان من الممكن أن يوقع الحجز فيه و الذي قدم فيه المدعى عليه كفيلا أو أي ضمان آخر (م 1/1/ب).

2/ معاهدة بروكسل 1952 بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائي في مسائل التصادم و حوادث الملاحة الأخرى:

تعتبر قضية "اللوتيس" الشهيرة و تطوراتها الدولية هي الأصل في التفكي في وجود هذه المعاهدة، وتتخلص أحداث هذه القضية في وقوع تصادم بحري بين سفينة البريد الفرنسية "لوتس" و بين السفينة التركية "بوزكورت" و التي كانت محملة تحميلا كاملا بشحنة من الفحم. و قد أسفر حادث التصادم عن عدد كبير من الضحايا الأتراك، وبعد رسو السفينة الفرنسية في رحلة لاحقة بأحد الموانئ التركية قامت السلطات التركية بالقبض على الضابط الذي كان على ظهر السفينة الفرنسية وقت التصادم و حاكمته و أدانته بالسجن. احتجت فرنسا على تصرف السلطات التركية إلا أن احتجاجاتها رفضت و بعد ذلك تمت تسوية الموضوع بين الدولتين في أكتوبر 1926 و اتفقنا على إحالة النزاع على المحكمة الدائمة للعدل الدولية بلاهاي.

و قد تنازع في هذه المسألة اتجاهين مختلفين: الاتجاه الأول يمثل النظرية الفرنسية و الذي كان يقضي بأن دولة ما ليس لها الحق في أن تحاكم أجنبي عن جريمة وقعت في الخارج، أما الاتجاه الثاني و يمثل النظرية التركية و الذي يقضي بتمكين الدولة التركية من أن تحاكم أجنبيا بسبب جريمة ارتكبت في الخارج خاصة إذا كان ضحية هذه الجريمة أحد رعايا الأتراك. و قد اعتمدت المحكمة الدائمة للعدل الدولية الاتجاه التركي و ذلك كما يتضح في حكمها الصادر في 1927/09/07 على أساس عدم وجود عرف سائد آنذاك يخالف هذا الاتجاه.

و لم يقبل الجانب الفرنسي هذا الحل الذي استثار حفيظة نقابات البحارة و الضباط الفرنسية و بناء على طلب الجمعية الفرنسية للقانون البحري قامت اللجنة البحرية ببحث الموضوع برمته و تقديم المقترحات بخصوص و ذلك عند انعقاد مؤتمر أنفرس سنة 1930، حيث طلب تحديد مسألة الاختصاص الجنائي بالنسبة للمصادمات التي تقع في أعالي البحار على أساس أنه لو ترك الأمر لما تقررته التشريعات الوطنية لتجددت حوادث مثل حادثة السفينة " لوتس " و كان من أهم الاقتراحات التي قدمت اختصاص محاكم الدولة التي يكون المتهم من رعاياها، واختصاص الدولة التي ترفع السفينة علمها وقت التصادم. وبعد مشاورات عديدة تمت الموافقة على هذا الاقتراح الذي تم إقراره في سنة 1952 وقد دخلت المعاهدة حيز التنفيذ في سنة 1952.

و من أهم ملامح هذه المعاهدة أنه إذا وقع أي حادث تصادم أو أي حادث ملاحى آخر وترتب عليه مسؤولية جنائية أو تأديبية على عاتق الربان أو أي شخص آخر في خدمة السفينة فان السلطات القضائية أو الإدارية للدولة التي كانت السفينة تحمل علمها وقت وقوع التصادم أو الحادث الملاحى هي الوحيدة التي لها سلطات اتخاذ أي إجراءات في ذلك أمامها. و لهذه السلطات وحدها كذلك أن تأمر بحجز السفينة أو بمنعها من السفر و لو كان الأمر متعلقا بإجراء التحقيق.

و هذا ما أكدته المادة الأولى من معاهدة بروكسل 1952 بخصوص الاختصاص الجنائي بنصها على مايلي: " إذا وقع تصادم أو أي حادث ملاحى آخر لسفينة بحرية و كان من شأنه أن يرتب مسؤولية جنائية أو تأديبية على عاتق الربان أو أي شخص آخر في خدمة هذه السفينة فلا يجوز اتخاذ أي إجراء في ذلك إلا أمام السلطات القضائية أو الإدارية للدولة التي كانت السفينة تحمل علمها وقت وقوع التصادم أو الحادث الملاحى ".

ونستنتج مما سبق عرضه أن الالتزام بالإسعاف يلعب دور أساسي في عمليات الإسعاف البحري وذلك باتخاذ التدابير اللازمة من اجل مكافحة الأضرار الناتجة عن البيئة البحرية.

الفصل الثاني: آثار الإسعاف البحري

إن آثار الإسعاف البحري تتطلب دراسة مسؤولية مالك السفينة و تجهزها طبقا لقواعد القانون البحري من جانب أول، و من جانب ثاني دراسة مسؤولية ربان السفينة في الإنقاذ أو الإسعاف.

كذلك دراسة مكافأة الإنقاذ البحري ذلك أن إسعاف السفن و حمولتها تنشئ حقا في المكافأة لصالح السفينة التي قامت بها(1). و لا تستحق السفينة المنقذة مكافأة إلا إذا أثمرت المساعدة بنتيجة مفيدة.

المبحث الأول: دراسة المسؤولية في القانون البحري

مبدأ المسؤولية يتطلب معرفة طبيعة المسؤولية وحالات الإعفاء منها وتحديد المسؤولية لمالك السفينة و تجهزها من جهة ولربان السفينة في الإسعاف البحري من جهة أخرى.

المطلب الأول: مسؤولية مالك السفينة و تجهزها طبقا لقواعد القانون البحري

طبقا للقواعد العامة، يعتبر الإنسان مسؤولا عن أعماله التي تحدث ضررا للغير ويكون مسؤولا بجميع أمواله، بحيث تعتبر هذه الأموال جميعها ضامنة للوفاء بديونه، كما نصت على ذلك المادة 188 من القانون المدني الجزائري(2).

الفرع الأول: تطور أحكام المسؤولية

لقد تعرضت أحكام المسؤولية إلى صراع طويل بين الناقلين و الشاحنين فكان الناقلون يشكلون قوة كبيرة أبحاث لهم وضع الشروط التي تعفيهم من المسؤولية. و قد عرفت بشروط الإعفاء من المسؤولية و أهمها ما يعرف بشروط الإهمال، حيث يباح للناقل أن يشترط عدم مسؤولية عن أخطاء مساعديه البحريين حتى العمدية منها، و أقرت المحاكم في فرنسا و في بريطانيا هذه الشروط، مما كان يعفي الناقل من المسؤولية حتى عن سرقة البضائع من قبل مساعديه، وبذلك أصبح تنفيذ عقد النقل مرهونا بإرادة الناقل(3).

(1) مصطفى كمال طه: المرجع السابق، ص 353 .

(2) نص المادة 188: "أموال المدين جميعها ضامنة لوفاء ديونه وفي حالة عدم وجود حق أفضلية مكتسب طبقا للقانون فان جميع الدائنين متساوون تجاه هذا الضمان".

(3) لطيف جبر كومانتي: القانون البحري، الطبعة الثانية 1998، ص 119.

و سبب الإعفاء يعتمد على عدم إشراف الناقل على أعمال مساعديه البحريين. فبرزت شكوى الشاحنين في هذا الأمر، كما كانت دعوتهم لإلغاء شروط الإعفاء من المسؤولية تجد نوعاً من الاستجابة و الدعم من الكتاب و المنظمات المعنية بالتجارة البحرية. فظهر أول قانون مكتوب ألغى شروط الإعفاء من المسؤولية هو قانون هارتر الأميركي، لكنه مقابل إبطال الشروط المذكورة منح الناقلين إعفاءاً قانوناً انطوى على مجموعة من الحالات التي يؤدي تحقق أي منها إلى إعفاء الناقل من المسؤولية. وقد وضعت المنظمة البحرية الدولية شروطاً للنقل تمكن الأطراف الرجوع إليهما و اعتمادها في اتفاقيات النقل، لكن أهمية هذه القواعد ظلت ضعيفة بسبب أن اعتمادها مرهون بإرادة الأطراف، فيتم قبولها إذا وضعوها في اتفاقاتهم و بغير ذلك لا تطبق. لذلك برزت الضرورة إلى وضعها قواعد تحظى بقوة الإلزام. فكانت اتفاقية بروكسل للنقل بموجب سندات الشحن 1924، التي كرست إلغاء شروط الإعفاء من المسؤولية، كاستجابة لمطالبة أطراف الشحن و البنوك و شركات التأمين. لكنها احتفظت بحالات إعفاء ملزمة أوردتها المادة الثانية من الاتفاقية، و عليه فإن الاتفاقية المذكورة اتجهت نحو إجراء موازنة بين أطراف عقد النقل و طبقاً لقوة الأطراف الاقتصادية آنذاك. وصادقت العديد من الدول عليها، و عمدت أخرى إلى إدخال قواعد الاتفاقية في تشريعاتها البحرية الخاصة.

و بسبب تطور أساليب النقل، و كبر حجم البضائع المنقولة بحراً في التجارة الدولية، و تطور العديد من الدول التي لم يكن لها دور في إعداد اتفاقية بروكسل 1924، و هي الدول النامية، فقد تصاعدت المطالبة مرة أخرى بضرورة تغيير قواعد المسؤولية في النقل البحري للبضائع خاصة و أن الاتفاقية الأولى مضى على سريانها ما يزيد على خمسين عاماً، و هذه الفترة الطويلة كفيلة بتغيير العديد من الجوانب الاقتصادية و الفنية في علاقات النقل البحري بما يترتب عليه ضرورة تعديل جوانبها القانونية.

وإذا كانت الاتفاقية الأولى قد عدلت في بروتوكول بروكسل 1968 خاصة ما يتعلق بتحديد المسؤولية و تعيين العملة المستخدمة في التحديد، فإن التعديل المذكور لم يغب عن ضرورة تعديل قواعد المسؤولية و بشكل جوهري، فتولت لجنة الأمم المتحدة لقانون التجارة الدولية

هذه المهمة بتفويض من الأمم المتحدة بقرارها رقم 5. 22 في 1966 و قد عقدت اللجنة المذكورة اجتماعات متعددة شاركت فيها العديد من الدول العربية و دول العالم الثالث، و تكلفت الجهود بإصدار اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بالنقل البحري للبضائع بموجب سندات الشحن (المعروفة بقواعد هومبورغ 1978) ، و قد وضعت الاتفاقية المذكورة موضع التنفيذ بعد أن اقترنت بالمصادقات المطلوبة طبقاً لما تشترطه.

الفرع الثاني: صور مسؤولية مالك السفينة و تجهزها

إن مالك السفينة في علاقته مع الأشخاص البريين أو البحريين الذين يتعاملون مع سفينته في نشاطها الملاحي أو التجاري ، ترتب عليه مسؤوليات. فقد يسأل عن أخطائه الشخصية كما قد يخل بالتزاماته التعاقدية أو القانونية، كما قد يسأل باعتباره متبوعاً عن أخطاء تابعة الربان و البحارة، و قد يسأل باعتباره حارساً للسفينة لكونها شيئاً (1).

أولاً : المسؤولية الشخصية لمالك السفينة أو تجهزها

يمكن أن يرتكب مالك السفينة خطأ شخصياً أثناء استغلاله للسفينة فيهمل القيام ببعض الأعمال التي يتطلبها حسن هذا الاستغلال. كأن يترك مثلاً السفينة تبحر و هي في حالة معيبة و غير صالحة للملاحة، مع علمه بذلك، مما قد يتسبب في ضرر للغير. و هنا يكون مسؤولاً عن خطاه الشخصي مسؤولية تقصيرية.

و يجب على المتضرر في هذه الحالة إثبات الخطأ الشخصي لمالك السفينة أو تجهزها. و في كثير من الأحيان يصعب إثبات هذا الخطأ و من ثم يلجأ المتضررون إلى الاستناد على مبدأ الخطأ المفترض.

ثانياً: مسؤولية مالك السفينة أو تجهزها عن الخطأ المفترض (حراسة الأشياء)

انه يصعب على المتضرر إثبات الخطأ الشخصي في جانب مالك السفينة، و تفادياً لهذه الصعوبات، قد يلجأ المتضرر إلى الاستناد على الخطأ المفترض الناتج عن استعمال الأشياء، أي عن استغلال السفينة، نظراً لما يحققه ذلك من قلب عبء الإثبات ليقع على المالك لإثبات ما يعفيه من المسؤولية ما دام الخطأ مفترض.

(1) بوكعبان العربي: المرجع السابق، ص 151.

فالسفينة تعتبر من الجوامد التي تتطلب عناية خاصة لما يرافقها باستمرار من أخطاء. و تقوم هذه المسؤولية التقصيرية كسابقتها، على أساس أن المالك أو المجهز مسؤول عن الضرر الناتج عن استعمال و استغلال السفينة، و أن الخطأ مفترض في جانبه و لا يحتاج إلى إثبات. و يكفي للمتضرر أن يثبت أن الضرر ناتج عن عمل ايجابي من جانب السفينة، لتثبت مسؤولية المالك أو المجهز.

وهنا لا يثبت المتضرر إلا أن الضرر ناجم عن السفينة و يقع على المالك أو المجهز عبء إثبات أن الضرر نتج بسبب القوة القاهرة، أو الحادث المفاجئ، أو بسبب خطأ الضحية أو الفعل الأجنبي. وثانيا يثبت بأنه قام بكل عمل ضروري لتلافي وقوع الحادث الذي نتج عنه الضرر (المادة 138 من ق م ج).

ثالثا: مسؤولية المالك أو المجهز عن أعمال تابعيه

هناك مسؤولية أخرى يتحملها مالك السفينة أو مجهزها عن أخطاء يرتكبها أشخاص آخرون باعتبارهم تابعين له.

فهو يسأل إذن عن الأعمال التي قام بها، أو العقود التي أبرمها الربان أثناء ممارسته لصلاحياته القانونية، و كذا عن أخطاء الربان و الطاقم و المرشد و كل شخص يعمل في خدمة السفينة.

رابعا: مسؤولية المالك عند تأجير السفينة

إذا أجر مالك السفينة سفينة لشخص آخر، فان ربان السفينة و طاقمها قد يصبحان بمقتضى عقد الإيجار للتابعين للمستأجر و ليس لمالك السفينة.

و في هذه الحالة تنتقل التبعية من المالك إلى المستأجر فيكون هو المسؤول عن أخطاء الربان و الطاقم و كل شخص يعمل في خدمة السفينة.

كما أن كل الأعمال و العقود التي يبرمها الربان يتحمل نتائجها المستأجر في هذه الأحوال على أساس. كما أن المستأجر يعتبر مسؤولا عن الأضرار التي تحدثها السفينة باعتبارها

شيئا. لكن لكي تقوم هذه المسؤولية لا بد أن تنتقل إلى المستأجر الإدارتان التجارية والبحرية. أما إذا لم تنتقل إليه فان الحراسة تظل بيد المالك و يبقى هو المسؤول اتجاه الغير.

أما فيما يخص تحديد المسؤوليات التي يتحملها مالك السفينة، فقد جرت التشريعات البحرية و العرف البحري منذ القدم، على تحديد مسؤولية مالك السفينة نفسها. و أن المالك يستطيع التخلي عنها للتخلص من التزاماته اتجاه الدائنين. و قد وجد هذا المبدأ مبررا له في فكرة الاشتراك في تحمل مخاطر أعمال الربان وسائل التابعين البحريين.

ومن الناحية التاريخية يرجع سبب تحريم القروض البحرية من طرف الكنيسة في العصور الوسطى، لجأ المقرض البحري إلى التفكير في وسيلة أخرى تدر عليه ربحا، دون التعرض للتحريم المذكور، وذلك باستخدام نظام التوصية. و كان المقرض شركة توصية مع الربان يقدم فيها هذا الأخير عمله و فنه البحري لخدمة الرحلة البحرية، ويقدم الأول الأموال اللازمة لتتمامها حتى إذا حصل ربح وازن بينه وبين الربان.

أما إذا لحقته الخسائر، فإنها إذا تجاوزت الأموال التي قدمها المقرض فان هذا الأخير لا يسأل عما زاد على ذلك. إذ كان بإمكانه ترك الثروة البحرية (السفينة و الأجرة) و من هنا كانت مسؤوليته محدودة بحدود هذه الثروة.

و بمعنى آخر فان الفكرة التي انبثقت من هذه العلاقات البحرية، أصبح مفادها أن الربان لا يقتصر دوره على تمثيل المالك وحده، و إنما هو يمثل جميع المصالح المتعلقة بحسن إدارته للسفينة. و لذا يجب ألا يتجاوز مسؤولية المالك عن أفعال هذا الربان مقدار ما تبقى له من السفينة و الأجرة باعتبارها حصته في شركة المخاطر. و لا يكون مسؤولا في أمواله الأخرى.

و مضمون هذه النظرية أن المالك يسأل في الأصل عن تابعيه البحريين مسؤولية شخصية عادية و كل ما هنالك أنه يجوز له التحلل من هذه المسؤولية بترك السفينة و الأجرة البحرية. و قد اقتبست التشريعات الحديثة هذه الفكرة أي فكرة المسؤولية المحدودة لمالك السفينة و اتخذتها مبدأ وذلك لغرض تطوير النقل البحري و تشجيع تنمية أساطيله.

و قد لجأ المجتمع الدولي بعد ذلك إلى التفكير في ضرورة توحيد القواعد الخاصة بهذا النظام عوض تركه مشتتا بين مختلف القوانين الوطنية. و من هنا ظهرت معاهدة بروكسل بتاريخ 25 أوت 1924 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بتحديد مسؤولية مالك السفينة.

و أعطت هذه المعاهدة لمالك السفينة الحق في تحديد المسؤولية المدنية الناتجة عن أفعال و التزامات الربان، و أخطائه و أخطاء التابعين البحريين و حسب اختياره، إما بدفع قيمة السفينة و أجرة النقل أو بدفع مبلغ جزافي. و بهذا تكون هذه المعاهدة قد وافقت بين فكرة التحديد العيني التي كان ينادي بها الأوروبيون، و فكرة التحديد الجزافي التي تقول بها الدول الأنجلوساكسونية.

غير أن بريطانيا و الولايات المتحدة لم تصادقا على هذه الاتفاقية، لعدم اقتصارها على التحديد الجزافي الذي يريدانه فقط. ولهذا أبرمت معاهدة أخرى، عرفت بمعاهدة بروكسل بتاريخ 10 أكتوبر 1957 والتي تأخذ بالتحديد الجزافي فقط، و قد عدلت ببروتوكول في 21 ديسمبر 1979.

بالإضافة إلى نظام التحديد العيني و الجزافي لمسؤولية مالك السفينة هناك نظرية فرنسية تقوم على أساس المسؤولية الشخصية لمالك السفينة التي يجوز التخلص منها بالترك (ترك السفينة) للدائنين.

و يجب الإشارة هنا إلى أن القانون البحري الجزائري لم يشر إلى نظام الترك المعروف في القانون الفرنسي.

الفرع الثالث: تحديد المسؤولية في معاهدة بروكسل و التشريع الجزائري

يعتبر تحديد المسؤولية صورة للإعفاء منها، أو بتعبير أدق للإعفاء الجزئي منها، فالناقل لا يعرض الأضرار التي تلحق البضائع كاملة، إنما يعرض بحدود بينها النصوص، كما أن هذا الإعفاء، يعتبر قانونيا ما دام مفروضا على الشاحن (1). ويهدف التحديد إلى إجراء توازن بين مصالح طرفي العقد.

إن معاهدة بروكسل لسنة 1957 لم تأخذ إلا بالتحديد الجزافي، عكس معاهدة بروكسل سنة 1924 التي أخذت بالتحديد العيني و الجزافي. وتجدر الإشارة هنا أيضا، إلى أن التشريع الجزائري أخذ كذلك بمبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة تجاه الغير لأجل الديون الناشئة على الأسباب التي ذكرتها المادة 93 من القانون البحري الجزائري و هي:

(1) لطيف جبر كومازي: المرجع السابق، ص 155.

أولا الموت أو الإصابة الجسمانية لكل شخص يوجد على متن السفينة لأجل نقله و الفقدان و الأضرار التي تتناول جميع الأموال الموجودة على متنها.

ثانيا الموت أو الإصابة الجسمانية لكل لأي شخص يوجد في البر أو البحر، والفقدان والأضرار بالأموال الأخرى، والحقوق المسببة بفعل أو إهمال أو خطأ كل شخص يوجد على متن السفينة ، و يكون المالك مسؤولا عنه، أو كل شخص آخر لا يوجد على متنها ويكون المالك مسؤولا عنه. على أن يكون في هذه الحالة الأخيرة الفعل و الإهمال أو الخطأ يتعلق بالملاحة أو بإدارة السفينة أو الشحن أو النقل أو تفريغ الحمولة و صعود و نزول و نقل المسافرين.

ثالثا كل مسؤولية أو التزام يتعلق برفع حطام السفينة أو تعويمها أو اصعادها أو تدميرها وفي حالة الغرق أو الجنوح أو الترك.

رابعا كل التزام أو مسؤولية نتج عن الأضرار المسببة من السفينة واللاحقة بمنشآت الموانئ و أحواض السفن و الخطوط الملاحية.

يلاحظ من خلال هذه المادة أن المشرع الجزائري لم يشر هنا إلا إلى المسؤولية التقصيرية و مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعة (الربان و البحارة)، والالتزامات الناشئة عن أشباه العقود، أو المقررة بالقانون كالاتزام الناشئ عن انتشار حطام السفينة الغارقة أما الالتزامات التعاقدية فلم تشر إليها المادة 93.

و يفهم من ذلك أن مسؤولية المالك عن الالتزامات التعاقدية التي يبرمها الربان، لا يمكن تحديد مسؤوليته بشأنها وإنما تكون مسؤولية كاملة.

وهذا ما نصت عليه بعض القوانين و منها القانون الانجليزي بحيث لم يجر التحديد في هذه الالتزامات، مكتفيا بالتحديد في الالتزامات غير التعاقدية، لأن التحديد عن الالتزامات التعاقدية للربان من شأنه، وفق هذا الاتجاه أن يضعف الثقة في الربان و بالتالي يحد من نشاطه و يكون لذلك آثار على نمو التجارة البحرية.

يلاحظ كذلك أن القانون المغربي قد أشار في الفصل 124 من قانون التجارة البحرية المغربية، إلى أن تحديد المسؤولية يتعلق بالالتزامات الناشئة عن التصرفات التي يقوم بها

الربان و العقود التي يبرمها عند ممارستها لسلطاته القانونية، و تلك الناتجة عن أفعال و أخطاء الربان و الطاقم والمرشد و كل شخص آخر في خدمة السفينة. و يبدو واضحا من هذا النص أن القانون المغربي قد أدخل تحديد المسؤولية حتى في التزامات التعاقدية . و يجب الإشارة كذلك إلى أن المشرع الجزائري قد ساير معاهدة بروكسل سنة 1957 بحيث أن المادة 93 هي تقريبا نفس ما أشارت إليه المادة الأولى من المعاهدة المذكورة.

الفرع الرابع: الالتزامات المستثناة من التحديد

أخرجت معاهدة بروكسل لسنة 1957 حالات ثلاثة تظل فيها مسؤولية المالك مطلقة و هي:

- 1/ إذا كان الحادث الذي نشأ عنه الدين، قد وقع بخطأ شخصي من المالك.
- 2/ الديون الناشئة عن المساعدة أو الإنقاذ أو المساهمة في الخسائر البحرية المشتركة.
- 3/ ديون الربان و أفراد الطاقم، و ديون و رثتهم ، متى كان القانون الذي ينظم عقد الاستخدام، لا يسمح للمالك بتحديد مسؤوليته عن هذه الديون، أو كان يحدد المسؤولية بمبلغ أعلى من المبلغ المحدد في المعاهدة.

و قد حذا المشرع حذو هذه المعاهدة في المادة 94 و جعل مسؤولية المالك كاملة و تكون جميع أمواله ضامنة للوفاء بالتزامه في الحالات التالية:

أولا الديون الناشئة عن الإسعاف و الإنقاذ و المساهمة بالخسائر البحرية المشتركة، و كذا بالنسبة لديون الدولة أو أية مؤسسة عمومية أخرى قامت في مكان المالك بتعويض أو رفع أو تحطيم سفينة غارقة، أو أصيبت بجروح أو تم التخلي عنها بما في ذلك ما يوجد على متنها.

ثانيا ديون الخاصة بطاقم السفينة و المتولدة عن عقد الاستخدام.

ثالثا ديون كل شخص آخر عامل في خدمة السفينة.

و قد راع المشرع الجزائري في ذلك وضعية هؤلاء الأشخاص (الربان و الطاقم) و قرر لهم حماية خاصة، بحيث مكنهم من التنفيذ على جميع أموال المدين (المالك) إذا لم تكف السفينة للوفاء بديونهم.

الفرع الخامس: الأشخاص والسفن الخاضعة للتحديد

حسب نص المادة 92 ق ب ج فان مالك السفينة هو الذي يحق له تحديد مسؤوليته. ثم جاءت المادة 111 ق ب ج وأعطت الحق في تحديد المسؤولية لكل من المستأجر و المجهز و المسير و الربان و أعضاء طاقم السفينة و من ينوب عن المالك و المستأجر و المجهز أو المجهز المسير بصفتهم قائمين بمهامهم على غرار المالك نفسه. و إذا كان القانون الجزائري قد سمح للربان وطاقم السفينة و مستأجرها بتحديد مسؤوليتهم، فان ذلك يبدو فيه حماية لهم. و يمكن لمالك السفينة الذي يحق له تحديد مسؤوليته أصلا، أن يعود على الربان بما دفعه و بالتالي فلا يعقل أن يحدد مالك السفينة مسؤوليته و لا يسمح للربان بذلك التحديد.

و هذا الحق في التحديد هو ما نصت عليه كذلك معاهدة بروكسل لسنة 1957 في مادتها السادسة، بأن مقتضيات الاتفاقية تطبق على المستأجر و المجهز المسير و كذا ربان السفينة و أعضاء الطاقم البحري و كل تابع للمالك و المستأجر أو المجهز أو المجهز المسير عند ممارستهم لمهامهم بنفس الشكل الذي تطبق فيه على المالك.

أما المادة 113 ق ب ج فقد نصت على حالة كون الربان أو أحد أفراد الطاقم الآخرين مالكا و حيدا في نفس الوقت للسفينة، أو مالك شريكا لها أو مستأجرا أو مجهزا أو مجهزا مسيرا، فلم تسمح له بتحديد المسؤولية إلا على الأخطاء التي يرتكبها أثناء ممارسة مهامه كربان أو أحد أفراد الطاقم.

و قد سارت اتفاقية 19 نوفمبر 1976 حول تحديد المسؤولية في ميدان الديون البحرية على نفس المنوال، حيث اعتبرت صفة مالك السفينة تعني المالك و المستأجر و المجهز و المجهز المسير للسفينة كما أضافت هذه المعاهدة إمكانية تحديد المسؤولية من طرف أشخاص آخرين غير المالك بمفهومه السابق الذكر، و هم المساعدون و قصدت بذلك كل شخص يقدم خدمات لها اتصال مباشر مع عمليات المساعدة أو الإنقاذ.

و قضية تحديد أو تعيين من يستفيد من حق التحديد أمر مهم في المجال العلمي. و يتم الإشارة في هذا المجال إلى قضية سفينة توري كانيون التي لوثت سواحل فرنسا و بريطانيا في سنة

1967 . حيث أن المحاكم في بحثها عن المسؤول عن الحادث، لم تتوقف عند الشركة في الوثائق و إنما تجاوزتها إلى مسؤولية مستأجر السفينة و هي الشركة المالكة "Union Oil".

و بالنظر أن القانون الأمريكي لا يعطي للمستأجر حق التحديد، فان المسؤول عن الحادث شركة Union Oil لم تتمكن من تحديد مسؤوليتها. و طولبت بأداء كل مبلغ التعويض. و هو نفس الأمر الذي حصل في قضية السفينة أموكو كاديس التي لوثت السواحل الفرنسية سنة 1978 .

أما بالنسبة للسفن التي تستفيد من تطبيق مبدأ المسؤولية المحدودة عليها، فهي جميع السفن باستثناء الحربية و السفن العامة و سفن الملاحة النهرية. كما أن السفن غير التجارية كسفن النزهة و سفن الصيد الخاصة تخضع لنفس المبدأ. لأن النص عام و لا يتعلق الأمر بالسفن التجارية فقط.

و هذا ما أكدته محكمة رناس الفرنسية في حكمها بتاريخ 15 مارس 1983 بحيث قضت بأحقية مالك أحد القوارب المطاطية المستعملة للتجول و النزهة في التمتع بحق تحديد المسؤولية.

الفرع السادس: كيفية تحديد مسؤولية مالك و مجهز السفينة

لمالك السفينة أو مجهزها أن يحدد مسؤوليته على أساس قيمة السفينة و ملحقاتها، بالإضافة إلى أجره النقل، أو على أساس دفع مبلغ جزافي على حسب سعة السفينة. و يفهم من اتفاقية بروكسل لسنة 1924 أن هناك رصيدين، أحدهما عام و هو المتعلق بقيمة السفينة و ملحقاتها و أجره النقل، و الثاني هو رصيد خاص و هو المتعلق بالمبلغ الجزافي الذي يدفعه مالك السفينة، والذي يستعمل في حالة الوفاة أو الجروح البدنية الناتجة عن أفعال أو أخطاء الربان و التابعين البحريين الذين هم في خدمة السفينة. و يحق لمالك السفينة أن يختار بين الرصيدين.

إذ أنه إذا وقع ضرر بدني يلجأ إلى هذا الرصيد الخاص و هو محدد في هذه الاتفاقية ب8 جنيهاً عن كل طن. فإذا لم يكف، يحق لهؤلاء المتضررين جميعهم (ضرر مادي و بدني) في حين لا يحق للمتضررين مادياً الانتفاع من الرصيد الخاص (المادة 7 من الاتفاقية).

أما اتفاقية 10 أكتوبر 1957 المتعلقة بتحديد مسؤولية مالكي السفن فقد نصت في فصلها الثالث على التمييز بين ثلاث حالات:

الحالة الأولى: إذا نتجت أضراراً مادية فقط يكون التحديد في 1000 فرنك للطن الواحد.

الحالة الثانية: إذا نتجت أضراراً بدنية فقط يكون التحديد في 2100 فرنك للطن الواحد.

الحالة الثالثة: إذا نتجت أضراراً بدنية و معنوية معاً، و هذا ما يقع في غالب الأحيان، تحدد

المسؤولية بمبلغ 3100 فرنك مخصص لهما معاً. بحيث يكون القسم الأول الناتج عن الأخذ

بمبلغ 2100 فرنك فقط للضرر البدني، و القسم الثاني البالغ 1000 فرنك للطن الواحد

مخصصاً للضرر المادي. و للضرر البدني إذا لم يكف القسم الأول، و قد نصت اتفاقية

1976 على أحكام متشابهة.

أما القانون البحري الجزائري فلم يحدد المقدار النقدي الذي يحدد كأساس للتعويض، و إنما

نصت المادة 96 على أن يحدد المبلغ الذي يمكن للمالك أن يحدد به مسؤوليته على أساس في

كل حالة حسب قواعد الاتفاقيات الدولية الخاصة بتحديد مسؤولية مالكي السفن، و التي تكون

الجزائر طرفاً فيها.

المطلب الثاني: المسؤولية عن الإخلال بالالتزام بالإنقاذ أو الإسعاف البحري

إن مسألة المسؤولية بقيت لوقت طويل غامضة كذلك الأمر في المجال التطبيقي وأيضاً ما

يتعلق بأحكام القضاء. و سارت اتفاقية 1989 على معالجة هذا المشكل بحيث نصت على

أنه يجب الأخذ بفكرة المسؤولية الناجمة عن عملية الإسعاف البحري (1).

هناك كوارث بحرية مثل حادث توري كانيون الذي دفع بدوره إلى التفكير في هذا المشكل

و ذلك من خلال تحديد أخطار الإسعاف و بالخصوص بالنسبة للإسعاف الناتج عن السفن

الناقلة للوقود.

و المشرع الدولي والتشريعات الوطنية عالجت مشكل المسؤولية بطريقة دقيقة بحيث يتم

التفرقة بين القانون المشترك و الإسعاف الخاص بالسفن الناقلة للوقود.

(1) Pierre Bonassies, Christian Scapel : traité de droit maritime, édition LG DJ 2006, P337 - 338.

إن المبادئ القانونية الكلاسيكية لم يتم تعديلها ومن وجه خاص فإن اتفاقية 1989 لم توضح مسألة المسؤولية و إنما اكتفت بالنص على الالتزامات الملقاة على عاتق ربان السفينة، و بالتالي فإنه يسأل عن إخلاله بهذا الالتزام. إلا أن ربان السفينة يعد تابعا للمجهز، و بالتالي يثور التساؤل عن مدى مسؤولية المجهز في حالة إخلال الربان بالتزامه بالإنقاذ.

ويسأل الربان عن إخلاله بالتزامه بالإنقاذ ليس فقط من الوجهة المدنية و إنما كذلك جنائيا(1).

الفرع الأول: مسؤولية الربان

أولا: المسؤولية المدنية للربان

طبقا للقانون يكون الربان مسؤولا إن أهمل في تنفيذ الالتزام بإنقاذ الأشخاص المعرضين لخطر الهلاك في البحر وذلك سواء في حالة الإخلال بالالتزام العام بالإنقاذ أو في حالة الإخلال بالالتزام بالمساعدة عند وقوع التصادم (المادة 334 ق ب ج ، المادة 285 ق ب ج). و لا يرفع جزء المسؤولية على كاهل الربان إلا بتوافر إحدى الحالتين: الحالة الأولى: هي عجز الربان عن تقديم المعونة للأشخاص المعرضين للخطر في البحر، فلا تكليف بمستحيل.

الحالة الثانية: أن يترتب على تقديم المعونة أن يعرض الربان سفينته أو بحارتها أو الأشخاص الموجودين عليها لخطر جدي. ذلك أن الربان هو الأمين على السفينة و على الأشخاص و الأموال الموجودة على متنها، و بالتالي عليه قبل كل شيء المحافظة على سلامة الأشخاص الموجودين على متن السفينة التي يتولى قيادتها و هو اعتبار أولى من تقديم المعونة بالمساعدة و الإنقاذ للغير.

إن إنقاذ الأرواح و الأموال يعد أحد الأسباب الخاصة للإعفاء من المسؤولية، إلا أنه يجب على الناقل أن يثبت أن سبب هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها قد نشأ بسبب اتخاذه تدابير الإنقاذ و هذا ما نص عليه المشرع المصري في المادة 242 كذلك الأمر بالنسبة للتشريع الجزائري في المادة 803 .

(1) هاني دويدار : المرجع السابق، ص 228 - 229 .

و يفرق المشرع في حدود تقرير عدم مسؤولية الناقل البحري بين فرضيين:

أولاً: إنقاذ الأرواح

و هنا يعفى الناقل من المسؤولية دون قيد أو شرط، وكذلك لأن إنقاذ الأرواح التزام قانوني

يقع عاتق الربان تنفيذه تفرضه المعاهدات البحرية المختلفة كمعاهدة

(سولاس 1974) الخاصة بسلامة الأرواح في البحار.

و كذلك نص المادة 204 من قانون التجارة البحرية حيث يشير إلى أنه:

"1- على كل ربان أن يبادر إلى إنقاذ كل شخص يوجد في البحر معرضاً لخطر الهلاك و لو

كان من الأعداء، و ذلك بالقدر الذي لا يعرض سفينته أو الأشخاص الموجودين عليها لخطر

جدي و يكون الربان مسؤولاً إن أهمل في تنفيذ هذا الالتزام".

و بناء على نص المادة 242 فإنه إذا كان الأمر يتعلق بإنقاذ الأرواح فلا يشترط أن تكون

التدابير معقولة بمعنى أنه يجب على الربان أن يبذل كل ما في وسعه لإنقاذ الأرواح مع

مراعاة عدم تعريض أفراد طاقمه لأي خطر (1).

ثانياً: إنقاذ الأموال

الملاحظ أن نص المادة 242 قد إشتراط معقولية التدابير المستخدمة على أساس أن

المفاضلة تكون بين مال يتعين إنقاذه و مال مملوك للشاحنين. و بالتالي إذا لم يبذل الناقل

البحري من خلال تابعيه المهمة الكافية الواجبة في سبيل إنقاذ الأموال يبقى مسؤولاً عن

الهلاك أو التلف الذي يلحق بالبضائع أو عن التأخير في وصولها.

أيضاً بالنسبة لإنقاذ الأرواح في قانون التجارة البحرية جاء نص المادة 1/299 مشيراً إلى أنه

يجب على ربان كل سفينة من السفن التي حدث بينها تصادم أن يبادر إلى مساعدة السفن

الأخرى و بحارتها و غيرهم من الأشخاص الموجودين عليها و ذلك بالقدر الذي لا يعرض

سفينته أو بحارتها أو الأشخاص الموجودين عليها لخطر جدي، و يكون الربان مسؤولاً إن

أهمل في تنفيذ هذا الإلتزام، و عليه كلما أمكن ذلك أن يعلم السفن الأخرى باسم سفينته

و ميناء تسجيلها و الجهة القادمة منها و الجهة المسافرة إليها.

(1) محمد عبد الفتاح ترك: التحكيم البحري، طبعة 2003، ص 182

و هكذا فإن إلتزام الربان بإنقاذ الأرواح في البحار يعلو فوق إلتزامه بالمحافظة على البضائع أما الإلتزام بإنقاذ الأموال فيجب أن يكون في حدود عدم تعريض سفينته و طاقمه و بضائعه للخطر.

أما بالنسبة لاتفاقية هومبورج فنجد أنها ميزت أيضا بين إنقاذ الأرواح و إنقاذ الأموال مع إدخال عنصر جديد في عملية الإنقاذ و هو الخسائر البحرية المشتركة . حيث تفيد بأنه فيما عدا الخسائر المشتركة، لا يسأل الناقل إذا كان الهلاك أو التلف أو التأخير ناتجا عن تدابير لإنقاذ الأرواح أو عن تدابير معقولة لإنقاذ الممتلكات في البحر (المادة 6/5).

و من سياق نص المادة 6/5 من إتفاقية هومبورج يفهم أن هذه الأخيرة تستثني من إعفاء الناقل من المسؤولية حالة تطبيق أحكام الخسائر البحرية المشتركة.

و بمناسبة الخسائر المشتركة فإن نص المادة 24 من إتفاقية هومبورج يشير إلى أنه ليس في أحكام هذه الإتفاقية ما يحول دون تطبيق ما يرد في عقد النقل البحري أو القوانين الوطنية من أحكام متعلقة بتسوية الخسائر المشتركة، أما نص المادة 1/219 من قانون التجارة البحرية فقد ميز بين الخسارة المشتركة و الخسارة الخاصة ، حيث إعتبر الخسارة المشتركة كل تضحية أو مصروفات غير إعتيادية يقررها الربان تبذل أو تنفق عن قصد و بكيفية معقولة من أجل السلامة العامة لإتقاء خطر داهم يهدد السفينة أو الأموال الموجودة عليها، و كل خسارة لا تنطبق عليها أحكام الفقرة السابقة تعد خسارة خاصة و هذا ما نص عليه المشرع البحري الجزائري في المادة 299 منه.

و بناء على ما أشارت إليه المادة 1/219 فإن الضرر الذي يلحق بمقتضى خدمة النقل بسبب الإنقاذ البحري لا يعد من قبيل الخسارة البحرية المشتركة على أساس أن هذا النوع من الخسائر تفترض بذلها لإتقاء خطر داهم يهدد السفينة الناقلة ذاتها أو الأموال الموجودة عليها و هو لا يتوافر في حالة إنقاذ سفينة أخرى تكون معرضة للخطر. و هذا بخلاف الخسارة الخاصة، حيث يفترض أن يتحملها من لحقت به، و على من يدعي أنها خسارة مشتركة إثبات ذلك (المادة 2/219 من قانون التجارة البحرية، المادة 300 من ق ب ج).

ثانياً: المسؤولية الجنائية للربان

أولاً: في التشريع المصري والاتفاقيات الدولية

أ/ بالنسبة للتشريع المصري

إن الربان هو المسؤول الأول عن حفظ النظام في السفينة، كما انه صاحب القرار الأول في كل ما يتعلق بملاحة السفينة بوصفه القائد الأعلى للطاقم البحري.

ولذلك متى أصدر الربان قراره بمنع الإجابة إلى طلب إغاثة، لن يكون في مقدور أي من أفراد الطاقم البحري مخالفة هذا القرار. وهو ما واجهه القانون الخاص للأمن والنظام والتأديب في السفن رقم 167 لسنة 1960 وذلك في نصه في المادة 22 على ما يلي: "يعاقب بالحبس لمدة لا تزيد على ستة أشهر أو بغرامة لا تتجاوز مائة جنيه كل ربان لم يبذل ما يستطيعه من جهد لا يترتب عليه خطر جدي لباخرته أو للأشخاص الراكبين فيها لإنقاذ باخرة تشرف على الغرق أو شخص يعثر عليه بالبحر".

فالمسؤولية الجنائية للربان في هذه الحالة مسؤولية شخصية باعتبار أن الالتزام يقع عليه، ومن ثم فلا محل للكلام عن المسؤولية الجنائية للمجهز إذ لا جدال انه غير مسؤول جنائياً(1). ويتضح من ذلك أن نطاق المسؤولية الجنائية للربان يتوازى مع نطاق مسؤوليته المدنية، فان هو عجز عن تقديم المعونة أو كان في تقديمها تعريضاً للسفينة أو للأشخاص الموجودين عليها لخطر جدي، لا يبرأ الربان لا من الوجهة المدنية ولا من الوجهة الجنائية.

ب/ بالنسبة للاتفاقيات الدولية

إن معاهدة بروكسل ل 1910 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحريين نصت على العقوبة الجنائية في المادة 12 التي أكدت أنه: "تتعهد الجهات العليا المتعاقدة التي لا يعاقب تشريعها على مخالفة المادة السابقة) التي تقرر الالتزام بإنقاذ الأشخاص) أن تدخل أو تقترح في تشريعاتها النصوص اللازمة لتقرير معاقبة من يرتكب مثل هذه المخالفة".

ثانياً: في التشريع الفرنسي

إن النصوص الخاصة بالقانون المشترك تحل مشكلة المسؤولية المتعلقة بعملية الإسعاف

(1) أحمد حسني: المرجع السابق، ص 109.

البحري وذلك من خلال تحديدها للجزاءات الناشئة عن مخالفة الالتزام بالإسعاف(1).

1/ أحكام عامة:

إن القانون الجنائي (المعدل سنة 2004) نص على جزاء مخالفة الالتزام بالإسعاف وذلك بعقوبة الحبس لمدة 5 سنوات وغرامة مالية قدرها 500000 فرنك (م 223 -6 فقرة 2). هذه المادة خاصة بعدم تقديم الإسعاف لكل شخص في خطر.

كذلك المادة 223-6 فقرة 1 تنص على جنحة أخرى ويتعلق الأمر بإعاقه الوصول لتقديم الإسعاف إراديا. ولكن هذا النص لا يطبق إلا بالنسبة للمياه الإقليمية تحت الاختصاص الفرنسي.

2/ أحكام بحرية:

إن القانون الجزائي والتأديبي للتجارة البحرية نص على جزاء مخالفة الربان لالتزامه بتقديم الإسعاف لكل شخص موجود في خطر وذلك في المادة 85 منه بحيث نصت على عقوبة الحبس لمدة عامين وبغرامة مالية قدرها 25000 فرنك.

هناك جزاءات أخرى يتحملها الربان وهي ناتجة عن مخالفة الالتزام وذلك بعقوبة الحبس لمدة 6 أشهر إلى غاية عامين مثل الإهمال عن تقديم الإسعاف للطاقم والمسافرين في حالة خطر(المادة 84 فقرة 2 من القانون الجزائي والتأديبي للتجارة البحرية)، عدم البقاء على ظهر السفينة أثناء وقوع الحادث(م 84 فقرة 3).

إن ربان السفينة قد يستفيد من تحديد المسؤولية التي يتمتع بها مجهزة السفينة إلا إذا اثبت أن الضرر كان ناتجا عن خطأ الشخصي وبارادته وهذا ما يطلق عليه (الخطأ غير المغتفر). إن تحديد المسؤولية ميزة لمالك السفينة، ومن ثم لا ينالها المالك إلا إذا كان حسن النية. وقد أوردت هذا المبدأ اتفاقية بروكسل لسنة 1957 الخاصة بتحديد مسؤولية ملاك السفن البحرية بما نصت عليه الفقرة الأولى من المادة الأولى منها من أن لمالك السفينة أن يحدد مسؤوليته بالمبلغ المحدد بالاتفاقية إلا إذا كان الحادث الذي نشأ عنه الدين قد نتج عنه خطأ من المالك نفسه(2).

(1) Caroline vielle: op.cit, p42.

(2) كمال حمدي: المرجع السابق، ص 185.

ومن ثم كان الأمر في هذا الصدد أن أي خطأ من جانب مالك السفينة مهما كان بسيطاً من شأنه حرمانه من ميزة تحديد المسؤولية.

وقد نصت المادة الرابعة من اتفاقية لندن 1976 على أنه لا يجوز التمسك بتحديد مسؤوليته إذا ثبت أن الضرر نتج عن فعل من جانبه ثم بقصد إحداث ذلك الضرر أو عن رعونة أو وعي بإحداث ذلك الضرر.

ووفق هذا النص فإنه وحتى يحرم الشخص المسؤول من تحديد المسؤولية فإن الخطأ (أي سوء السلوك الإرادي) يجب أن يكون صادراً منه، فإذا كان صادراً من احد تابعيه فإن ذلك لا يحرمه من التمسك بتحديد المسؤولية.

وعبء إثبات سوء السلوك الإرادي (العمد أو الخطأ غير المغتفر) للشخص المسؤول يقع على عاتق المضرور، والذي يكون عليه أيضاً إثبات أن الضرر الذي وقع فعلاً هو الضرر الذي كان المسؤول على وعي باحتمال حدوثه.

والملاحظ أن المسؤولية الناتجة عن الإسعاف البحري قد تتعلق أيضاً بالسلطة (الدولة) وقد تكون مباشرة أو غير مباشرة، فالمباشرة تتعلق بوجود نقص في الالتزام بتنظيم عملية الإسعاف، ويتعلق الأمر هنا بالالتزامات الناتجة عن الاتفاقيات الدولية خاصة المتعلقة بالسهر على توفير الأمن بالقرب من السواحل والمتعلقة أيضاً بإنقاذ الأشخاص، وبالتالي يمكن استخراج نوعين من الأخطاء:

- 1/ خطأ ناتج عن عمل السلطة من أجل تجنب حوادث البحر. في هذه الحالة يجب إثبات أن عمليات المراقبة والسهر لم تكن قائمة، ولكن تصعب عملية الإثبات في هذه الحالة.
- 2/ خطأ ناتج عن تنفيذ عملية الإسعاف البحري وهذه هي الحالة الأكثر شيوعاً من طرف القضاء ويتعلق الأمر هنا بتأخير الإسعاف، لذلك يجب في هذه الحالة إثبات الخطأ. إن الالتزام بالإنقاذ يتوقف إذا أصبح الأشخاص في البحر بعيدين عن الخطر، وبالتالي لا مجال للالتزام بالإنقاذ.

كما أن المسؤولية قد تكون غير مباشرة ويتعلق الأمر هنا بخطأ ارتكبه موظف أو إطار من أجل القيام بالإنقاذ وهنا رغم إثبات خطاه الشخصي فالسلطة المعنية تقوم بتعويض الضحية وعائلته.

والملاحظ أن مسؤولية الدولة تكون غير قائمة إذا قدمت الإدارة رخصة ولكن هذا لا يعني أن الدولة تعتبر مستثناة من المسؤولية الملقاة على عاتق شرطة الإدارة الخاصة.

الفرع الثاني: مسؤولية مجهز السفينة

فيما يتعلق بإخلال الربان بالتزامه العام بالإنقاذ ينص القانون على أن مجهز السفينة لا يكون مسؤولاً إلا إذا وقعت المخالفة بناء على تعليمات صريحة منه.

وهذا ما أخذ به المشرع الجزائري في الفقرة 2 من المادة 334 بنصه على أنه: "إن مالك السفينة ليس مسؤولاً بسبب المخالفات الماسة بالنص السابق".

وهو ذات الحكم الذي اخذ به المشرع إذا خالف الربان التزامه بمساعدة السفن الأخرى في حالة التصادم البحري.

وتجدر الإشارة أولاً إلى أنه لا مجال لإثارة المسؤولية الجنائية لمجهز السفن تطبيقاً للقانون الخاص بالأمن والنظام والتأديب في السفن(1). ذلك أن المبدأ السائد في القانون الجنائي هو مبدأ شخصية الجريمة والعقوبة، وحيث أن القانون لم يواجه سوى مسؤولية الربان الجنائية، فلا مجال لإنزال العقاب على مجهز السفينة.

إذن فالحديث عن مسؤولية مجهز السفينة ينحصر في مدى مسؤوليته المدنية إذا خالف الربان التزامه بالإنقاذ أو المساعدة. فالأصل أن مجهز السفينة يسأل عن أخطاء تابعيه، إلا أن القانون البحري استبعد هذه المسؤولية ونص على مسؤولية المجهز عن فعله هو بإصدار تعليمات صريحة إلى الربان بعدم تقديم المعونة للأشخاص المعرضين لخطر الهلاك. وتطبيقاً لذلك يصير الأصل هو عدم مسؤولية المجهز عن مخالفة الربان لالتزامه بالإنقاذ ولا يسأل المجهز إلا إذا ارتكب الربان المخالفة تنفيذاً لتعليمات صريحة صادرة إليه من المجهز.

ويترتب على ذلك أن مجهز السفينة لا يستطيع التمسك بأحكام تحديد المسؤولية، لأن مسؤوليته في هذه الحالة هي مسؤولية شخصية وليست مسؤولية المتبوع بينما لا يثور تحديد المسؤولية إذا ارتكب المجهز خطأ شخصياً، وهو في هذه الحالة إصدار تعليمات صريحة

(1) هاني دويدار: المرجع السابق، ص 330.

للربان بعدم تنفيذ التزامه بالإنقاذ.

وقد تكون التعليمات الصادرة عامة وقد تكون خاصة بحالة محددة بعينها. والتنظيمات العامة تعني إلزام مجهز السفينة الربان بعدم الإجابة إلى أي طلب إغاثة يصل إليه، أو تقييد الإجابة إلى الطلب بشروط تتجاوز ما نص عليه القانون من رفع الالتزام بالإنقاذ على كاهل الربان إذا ترتب على تنفيذه تعويض سفينته أو الأشخاص الموجودين على متنها لخطر جدي. أما التعليمات الخاصة فتتعلق بحالة خاصة بعينها، كان يبلغ الربان طلب إغاثة، فيخطر به الربان المجهز عن أجهزة الاتصالات اللاسلكية ليصدر إليه المجهز تعليمات بعدم إجابة الطلب(1).

ويشترط القانون لإثارة مسؤولية المجهز أن تكون تعليماته إلى الربان صريحة، بمعنى أن تتضمن بوضوح أمرا للربان بعدم تنفيذ التزامه بالإنقاذ. أما النهي عن الانحراف عن الخط الملاحي للسفينة مهما كانت الأحوال، أو الأمر بوجوب بلوغ السفينة ميناء الوصول دون تأخير أو إبطاء فهذه تعليمات خاصة بقيادة السفينة ملاحيا ولا تقييد صراحة إلزام الربان بعدم تنفيذ التزامه بالإنقاذ. هناك أمثلة عن قضايا تتعلق بالمسؤولية مثل حادثة غرق "عبارة السلام98" بحيث كشفت عن نقص كبير في إمكانيات الإنقاذ واستقبال الضحايا وتمثل وقائع هذه الحادثة في أن العبارة ذات الطوابق الثمانية غادرت الميناء في تمام التاسعة والنصف مساء مخلفة ورائها أضواء ميناء ضبا بالمملكة العربية السعودية ، وعلى بعد ساعتين من الميناء تشتعل النيران في غرفة المحركات الأمامية،يحاول طاقم السفينة السيطرة على الوضع ويبدأ الركاب في الشعور بالقلق ويتساءلون فيما بينهم عما يدور إلا أن الجميع يتوجه بالدعاء لله أن يكون الأمر خيرا إلا أنهم يلاحظون تصاعد أدخنة كثيفة تملئ جنا بات العبارة ويشعر بعضهم بالاختناق خاصة من كبار السن، كما أن العبارة بدأت تميل على جانبها الأيمن وينادى على مكبرات الصوت على الركاب بان يصعدوا إلى سطح العبارة فيتجهون ناحية السطح وينادى عليهم ثانية بان

(1) De juglart et venneau: répertoire méthodique et pratique de l'assistance maritime, LGDJ, paris 1962, p83.

يتجه الجميع ناحية اليسار عكس ميل العبارة لإعادة توازنها إلا أن العبارة تزداد ميلا على جانبها الأيمن وبدأت النيران تشتعل في العبارة ويبدأ الركاب في السؤال عن طلب النجدة عبر جهاز اللاسلكي، إلا أنهم أدركوا فحواها لا أمل في وصول النجدة ويختفي طاقم العبارة عن الأنظار فلم يعلم الركاب ماذا يفعلون ويتصرفون كل منهم حسب خبراته الشخصية، البعض يلجأ إلى سترات النجاة، إلا أنها لا تكفي الجميع يبحثون عن قوارب النجدة إذ هي بأربع قوارب فقط لا غير لا تسع عدد الركاب، تبدأ العبارة في اخذ طريقها نحو قاع البحر، ويبدأ الركاب في القفز في المياه الباردة منهم من يتمكن من القفز ومنهم ممن لم يمهله الوقت فتبتلعه العبارة معها في طريقها نحو الهلاك.

لقد كشف احدث تقرير أعدته لجنة الإنتاج الصناعي بمجلس الشورى المصري والمكلفة بتقصي الحقائق حول غرق العبارة وعلى متنها 1415 شخصا على وجود نقص كبير في إمكانيات الإنقاذ واستقبال الأحياء الناجين والمتوفين وفي تنظيم هذه العمليات والتعرف على الجثث، ووجود حالات من الفوضى الصاخبة وخلل في تطبيق الاتفاقات والمعاهدات الدولية. ودعا التقرير إلى تفعيل جهاز إدارة الأزمات بمجلس الوزراء للقيام بدوره الكامل في التعامل مع كافة الأزمات الأخرى، ووضع خطة مستقبلية للعمل على مواجهة أي كارثة أو أزمة، بحيث يكون الجهاز مستعدا لمواجهتها وقت حدوثها، مع منح الجهاز كافة السلطات والإمكانيات التي تؤهله وتدعمه في ذلك.

وطالب التقرير بمواجهة التشريعات والقوانين المالية المتعلقة بالأمان والسلامة البحرية وسلامة السفن وتطوير نظم التدريب لأطقم السفن، وتحديد مسؤولية الريان في مواجهة الأحوال الطارئة التي تواجهها السفينة، وإعادة دراسة مشكلة رفع السفينة لعلم المجاملة للدول التي تتساهل في تسجيل السفن بهدف إيجاد حل جذري للسفن التي تتخذ احد الموانئ المصرية كميناء تشغيل.

وأيدت اللجنة إصدار قانون جديد للتجارة البحرية بعد مرور ما يقرب من 20 عاما على القانون الحالي، وكذلك أوضحت أن هناك اختلاف في التنظيم الإداري بقطاع النقل البحري مما يستلزم تحديدا واضحا للمسؤوليات الرئاسية والتنفيذية في الهيئات ذات النشاط البحري،

وتحديد الصلة وخطوط الاتصال والمسؤولين بين وزير النقل، قطاع النقل البحري والهيئات التابعة للوزارة، والارتقاء بمستوى العمل داخل الهيئات من ناحية الكفاءة الإدارية وتدريب الإطارات العاملة في النقل البحري لتصل إلى المستوى الدولي.

وبالرجوع إلى التشريع الجزائري هناك مثال عن المسؤولية ويتعلق الأمر بقضية غرق سفينة بشار وقضية جنوح باتنة . ففيما يتعلق بقضية غرق سفينة بشار فتتمثل وقائعها فيما يلي: في ليلة السبت 13 نوفمبر إلى غاية يوم الأحد 14 نوفمبر 2004 فان طاقم سفينة بشار الذي ينتمي بدوره إلى المؤسسة الوطنية الجزائرية للملاحة البحرية كافح ضد الموت، وذلك نتيجة تعرضه لعاصفة قوية وهذا ما أدى به إلى فقد البضاعة والحمولة التي كانت على متنه والمتمثلة في الحبوب "Céréal"(1).

أما فيما يتعلق بجنوح سفينة باتنة فكذلك هي الأخرى تعرضت لعاصفة شديدة بقوة 8 ، ولكن لحسن حظها لم تتعرض لأية خسارة بشرية.

وبخصوص من يتكفل بعملية الإسعاف البحري ، فالنصوص التنظيمية واضحة في هذا المجال كذلك عندما يتعلق الأمر بالمهام الخاصة بالمسؤولية، كما أن هذه الأخيرة غالبا ما تكون جماعية بالنسبة لعمليات الإسعاف البحري. والملاحظ أن الأحوال الجوية قد أوضحت انه في 13 نوفمبر سوف تكون هناك رياح قوية ورغم ذلك لم تتخذ الاحتياطات اللازمة. والملاحظ كذلك انه إذا كانت مسؤولية المؤسسة الوطنية للملاحة البحرية قائمة وذلك طبقا للقانون المتعلق بالتسيير والأمن وكذلك التسيير التجاري للسفن، ففي هذه الحالة يجب على المجهز أن يحترم الالتزامات الملقاة على عاتقه والمنصوص عليها في المواد من 428 إلى 451 من ق ب ج.

يتضح من القضيتين السابقتين أنه كان هناك نقص في عملية الإنقاذ وهذا رغم الإشارات والاتصالات المستعملة من طرف الربان والطاقم للقيام بعملية الإسعاف في البحر، كما أن القضيتين رفعتا على مستوى محكمة الجنايات بالجزائر العاصمة، والتي بدورها قامت

(1) Ikkache Belkheir: op.cit, p8.

باستدعاء كل من السلطة العسكرية والسلطة المدنية لمناقشة القضية وذلك للفصل في الموضوع ومعرفة من هو المسؤول.

ولكن الملاحظ أن ملف القضيتين اقل أمام محكمة الجنايات ولم يفصل فيها، ويبقى الأمر مطروحا أمام القانونيين والمختصين لإبداء الآراء ومناقشة الموضوع.

المبحث الثاني: القيم ومكافأة الإسعاف البحري

سواء أكان الإنقاذ اختياريا أو إجباريا، فإن إذا تم بنجاح فإنه من المنطقي أن يستحق المنقذ مكافأة يراعي في تقديرها تلك الظروف الصعبة التي تم فيها الإنقاذ، وقيمة الأموال التي أنقذت من الهلاك(1).

وقد ثار الخلاف حول الأساس القانوني لمكافأة الإنقاذ، خاصة إذا لم يكن قد تم على اتفاق سابق. فقيل أن الأساس هو الفضالة، وقيل إنه الإثراء بلا سبب، إلا أن من الواضح أن الإنقاذ البحري نظام أصيل لا ينتمي إلى القواعد العامة في القانون المدني، وذلك سواء فيما يتعلق بالالتزام بالإنقاذ، أو بالمكافأة عنه.

المطلب الأول: الحق في المكافأة

الفرع الأول: تبرير المكافأة

ذهب البعض إلى إلحاق الإنقاذ بالعقود التي يحكمها القانون المدني، إلا أن القانون البحري قانون مستقل، له ذاتيته الخاصة، فهو ليس فرعا من القانون المدني(2). فالمساعدة والإنقاذ ليسا قيل أحيانا، مجرد ايجارة خدمات، والواقع أن إبرام أي عقد يتضمن بالضرورة الحرية المطلقة للمتعاقدين. ويتضمن حرية الحق في الاختيار. والحال أنه فيما يتعلق بالإنقاذ والمساعدة فلا يوجد لا اختيار ولا حرية، وإنما تقدم المساعدة دائما دون أي اتفاق.

وقد برر البعض مكافأة الإسعاف بمبدأ عدم جواز إثراء شخص ما دون حق على أضرار الغير واعتبروا دعوى المساعدة دعوى إثراء بلا سبب.

(1) علي البارودي: المرجع السابق، ص 364.

(2) أحمد حسني: المرجع السابق، ص 144.

وفي الواقع انه ليس صحيحا الاستناد إلى نظرية الإثراء بلا سبب، لتبرير مكافأة المساعدة، وإلا كان هناك مبررا لدعوى مكافأة لمن يساهم في إطفاء حريق أو في إنقاذ شخص من أن تدممه سيارة وهو أمر غير مسلم به. والصحيح أن مكافأة المساعدة البحرية تعتمد على اعتبارات المصلحة العامة، إذ يجب تشجيع كل من تسمح له الفرصة بتقديم العون لسفينة في خطر. فاحتمال الحصول على مكافأة هو العامل الأساسي للتشجيع، فهناك مصلحة إنسانية هامة. فالتنظيم القانوني لمكافأة المساعدة من شأنه أن يزيد امن الأشخاص والأشياء المعرضة للمخاطر البحرية، ولا شك أن هذا يتعلق بالمصلحة العامة. وقد قالت المذكرة الإيضاحية للقانون الجديد المصري بصدد المادة 305 أن " الإنقاذ غير مجاني، وينبغي ألا يكون مجانيا ليجد المنفذ حافزا ماديا يدفعه إليه".

الفرع الثاني: أولوية القانون على اتفاق الطرفين

وضعت معاهدة بروكسل مبدأ أن "كل عمل مساعدة أو إنقاذ أتى بنتيجة مفيدة يعطي الحق في اجر عادل" وهذا المبدأ معترف به في كافة التشريعات التي أخذت عن معاهدة بروكسل ومنها القانون البحري الجزائري في المادة 336: "يترتب على كل إسعاف مثمر أداء مكافأة عادلة وتستحق المكافأة بالنسبة لإنقاذ الحمولة وثمان الرحلة".

كذلك القانون البحري المصري في المادة 305 فقرة أولى: "كل عمل من أعمال الإنقاذ يعطي الحق في مكافأة عادلة بشرط أن يؤدي إلى نتيجة نافعة....".

كذلك الأمر فيما يتعلق باتفاقية 1989 الخاصة بالإسعاف البحري وذلك في المادة 13 منها بحيث نصت على أن عمليات الإسعاف التي أتت بنتيجة مثمرة تعطي الحق في التعويض. والملاحظ أن الفرق بين اتفاقية 1910 و 1989 هو في عبارة "الأجر العادل" بحيث أكدت اتفاقية 1910 في المادة 2 منها على التعويض العادل بينما اتفاقية 1989 نصت فقط على التعويض، وبالتالي فان أحكام العدل ليس لها مكانة في تكملة التعويض الخاص بعملية الإسعاف البحري في اتفاقية 1989(1).

(1) www.senat.fr

كما أن المادة 13 من اتفاقية 1989 عدلت الإطار القانوني لعملية التعويض وذلك في الفقرة (ب) بنصها على الجهود المبذولة من طرف المسعف وذلك من أجل مكافحة الأضرار الناتجة عن البيئة.

كذلك المادة 14 نصت على "التعويض الخاص" وذلك إذا قام المسعف بعمليات الإسعاف البحري سواء تعلق الأمر بالسفينة ذاتها أو الحمولة المهددة بحدوث أضرار بيئية. والملاحظ أن التعويض الخاص يحدث في حال ما لم يتمكن المسعف من الحصول على التعويض العادي والمنصوص عليه في المادة 13 السابق ذكرها.

الفرع الثالث: أن تكون النتيجة مفيدة

مكافأة المساعدة والإنقاذ لا تستحق إلا إذا كانت الجهود التي بذلتها السفينة المغيثة قد أدت إلى نتيجة مفيدة للسفينة المغاثة. وبناء على ذلك، فإن استحقاق المكافأة يعلق على نجاح الجهود التي بذلتها السفينة التي قدمت المساعدة، فإذا فشلت في ذلك لا تستحق عن جهودها أي شيء(1).

ورغم ذلك يتم طرح التساؤل التالي: هل يتعين أن تكون المعونة فعالة وان تكون المحاولة قد نجحت حتى يكون هناك محل لدفع المكافأة؟

كانت هذه المسألة محل نزاع قبل معاهدة بروكسل 1910 فذهب رأي إلى أن النجاح ليس عنصرا أساسيا، في حين ذهب رأي آخر إلى أن فعالية المساعدة أمر ضروري . إلا أن الخلاف حسم بمعاهدة بروكسل التي أتت بقاعدة أساسية في مادتها الثانية فنصت على أن "كل عمل مساعدة أو إنقاذ أتى بنتيجة مفيدة يعطي الحق في اجر عادل وان لم تأت الخدمة التي تقدم بنتيجة مفيدة فلا يستحق عنها أي اجر".

كذلك الاتفاقية الدولية لسنة 1989 الخاصة بالإسعاف البحري بنصها في المادة 12 على أن "عمليات الإسعاف التي تأتي بنتيجة مفيدة تعطي الحق في التعويض" وهذا هو المبدأ الانجليزي القديم لا نتيجة لا دفع والذي كان مستقرا في القضاء عند توقيع معاهدة بروكسل لسنة 1910 والذي اتجه القضاء حديثا إلى اعتباره أحد خصائص المساعدة. وهذا ما يضيفي

(1) عادل علي المقدادي: المرجع السابق، ص 210-211.

على العملية طابعها الاحتمالي.

وقد اعتنقت هذا المبدأ كافة التشريعات الحديثة الأجنبية والعربية ومنها القانون الفرنسي الخاص بحوادث البحر لسنة 1967 الذي نص صراحة في المادة 2/10 منه على انه: "لا تستحق أي مكافأة إذا لم تؤدي الخدمة المقدمة إلى نتيجة مفيدة".

والمكافأة التي تتحدث عنها معاهدة 1910 تتضمن ليس فقط اجر الخدمات المقدمة وإنما تشمل أيضا تعويض النفقات التي أنقذت والأضرار التي تكبدت، وعليه فإذا لم تسفر المساعدة عن نتيجة مفيدة فان مقدم المساعدة لا يكون له الحق في المطالبة بمكافأة ولا باسترداد النفقات التي أنفقها أو الأضرار التي تكبدها.

كما انه في حالة المساعدة فانه لا يجوز لمقدم المساعدة أن يجمع بين المطالبة بمكافأة الإنقاذ وبدفع مقابل الخدمات التي قامت بها قاطرته وطاقمها بما أن المساعدة تعطيه الحق في مكافأة تحسب طبقا لأسس تختلف عن أسس احتساب أجرة الخدمات.

ودائما يثور النقاش لمعرفة ما إذا كانت المساعدة المقدمة قد أدت أو لم تؤدي إلى نتيجة مفيدة، فربان السفن المغاثة ينازعون في حين يميل من قاموا بالمساعدة إلى تعظيم نتيجة تدخلهم وهذا هو طابع البشر.

ويمكن القول بوجه عام انه لا تكون هناك نتيجة مفيدة إذا كان الأمر قد انتهى إلى عدم إنقاذ شيء ومع ذلك فليس ضروريا حتى تكون هناك نتيجة مفيدة أن يكون كل شيء قد أنقذ. فلا يلزم أن يتحقق الإنقاذ كاملا وإنما يكفي أن تصبح السفينة المنكوبة في حالة أكثر سلامة وأمنا من حالتها السابقة.

ولا يحول دون استحقاق المكافأة أن يكون أكثر من منقذ قد ساهم في تحقيق النتيجة المفيدة فيتقاسمون المكافأة.

وعليه فإذا كانت سفينة ما قد أنقذت من خطر أول بعمل من أعمال المساعدة ثم هلكت بعد ذلك نتيجة لتعرضها لخطر آخر فان المنقذ الأول يمكنه أن يطالب بمكافأة عن النتيجة المفيدة التي حققها. وعلى مقدم المساعدة أن يثبت أن المساعدة قد حققت نتيجة مفيدة. القاعدة الأساسية في الإنقاذ والمساعدة انه إذا لم تؤدي الخدمة إلى نتيجة مفيدة فلا تستحق عنها مكافأة.

إن المادة 13 من اتفاقية لندن 1989 الخاصة بالإسعاف البحري بينت المعايير الأساسية
المأخوذ بها في التعويض وتمثل فيما يلي:

- (1) قيمة السفينة والأموال الأخرى المنقذة.
- (2) جهود المسعفين من أجل مكافحة أو تحديد الأضرار الناتجة عن البيئة.
- (3) النجاح المبذول من طرف المسعف .
- (4) جهود المسعفين من أجل إنقاذ السفينة والأموال الأخرى الموجودة على متنها والحياة البشرية.
- (5) الوقت الذي مضى، وكذا المصاريف المعمول بها والخسائر الناتجة عن الإسعاف.
- (6) خطر المسؤولية وكذا الأخطار الأخرى التي وقعت من طرف عمل المسعفين أو الناتجة عن الأجهزة المعمول بها أثناء عملية الإسعاف البحري.
- (7) سرعة ونشاط الخدمات المبذولة للقيام بعمليات الإسعاف البحري.
- (8) تجهيز كل الإمكانيات الخاصة بالإسعاف.
- (9) فعالية عملية الإسعاف البحري وقيمة المعدات المستعملة من طرف المسعف.

إن الهدف من وضع المادة 13 هو السماح للمحكم بالرفع من قيمة التعويض، هذا الرفع يكون من طرف مالك السفينة والنادي الخاضع له(1).

إن اتفاقية 1989 احدثت تعديلا مهما ويتعلق الأمر "بالتعويض الخاص" والاتفاقية المطروحة في هذا التعويض تتمثل في استقلاليته وذلك بالمقارنة مع التعويض العادي للإسعاف(2).

إن بعض الدول ارتأت أن يدفع التعويض الخاص بمجرد نجاح العملية في إطار حماية البيئة ويتعلق الأمر بالولايات المتحدة الأمريكية وفرنسا، ففي نظر هذه الدول ليس من الضروري الانتظار لحساب تعويض الإسعاف وذلك لمعرفة ما إذا كان يغطي كل المصاريف من أجل مكافحة التلوث. هذا المنطق ينتج عنه دفع التعويض الخاص بمجرد أن البيئة البحرية تمت

(1) Jean-François Reboras: op. cit, p339.

(2) Hocine Zeghib: op.cit, p469.

حمايتها وذلك نتيجة الجهود المبذولة أثناء عملية الإسعاف.

إن هذا الحل غير معمول به في اتفاقية 1989، ولكنه اعتبر مجرد قاعدة تفسيرية مشتركة وطبقا لهذه الأخيرة فإن التعويض الخاص يعد مستقلا ما دام أن المحكمة ليست ملزمة لحساب قيمة السفينة والأموال الأخرى وذلك قبل تثبيت التعويض الخاص. لقد ثار الخلاف حول حق المنقذ في المطالبة بالمصاريف التي تكبدها في حالة فشله في تحقيق نتيجة مفيدة.

فذهب بعض الفقه في مصر قبل صدور القانون البحري الجديد إلى أنه إذا لم يسفر الإنقاذ أو المساعدة عن نتيجة مفيدة فإن السفينة المنقذة وان كانت لا تستحق أية مكافأة إلا أن هذا لا يفي حقها في استرداد المصروفات التي سوغتها الظروف والحصول على تعويض عن الضرر الذي لحقها بسبب قيامها بعملها وذلك على أساس الفضالة. بينما ذهب البعض الآخر إلى عدم استحقاق المنقذ للمصاريف التي أنفقاها في حالة عدم تحقيق نتيجة مفيدة وذلك لانعدام الأساس القانوني للحكم بها.

وهذا ما يتفق مع مبدأ لا نتيجة لا دفع الذي يضي على العملية الصفة الاحتمالية بحيث يحصل المنقذ على مكافأة في حالة نجاح العملية لا تتضمن فقط ما أنفقه وما تتحمله من أضرار وإنما تشمل اجر مجزي للخدمات التي قدمها ولا يستحق شيئا على الإطلاق إذا أخفقت.

والواقع انه من الصعب تطبيق قواعد الفضالة على الإنقاذ لأنه نظام بحري مستقر وأصيل يختلف عن الفضالة ولا يمكن أن يندرج في أي من أنظمة القانون المدني. فالفضالة عمل مجرد عن الرغبة في الربح في حين الإنقاذ البحري يخول الحق في مكافأة إذا حققت نتيجة مفيدة. فالفضالة عمل اختياري أما الإنقاذ فقد يكون اختياريًا وقد يكون إلزاميًا بنص القانون كما انه يتعدى تطبيق قواعد الفضالة إذا تم الإنقاذ بناء على طلب السفينة المغاثة.

والملاحظ أن القانون البحري المصري قد خرج على مبدأ لا نتيجة لا دفع فنص في الفقرة الثانية للمادة 305 على انه: "إذا لم تؤدي أعمال الإنقاذ إلى نتيجة نافعة التزمت السفينة التي قدمت لها هذه الأعمال بالمصاريف التي أنفقت في هذا الشأن".

وهذا النص ليس له مقابل في القانون الفرنسي أو في أي تشريع بحري آخر، ولم يرد بالمذكرة الإيضاحية أية إشارة إلى المصدر الذي استوحى منه هذا النص أو الأساس الذي يستند إليه، ومن ثم فإن التزام السفينة المغائة بالمصاريف أصبح أساسه القانوني هو نص القانون.

المطلب الثاني: الحالات التي لا تستحق فيها المكافأة

إذا توافرت الشروط القانونية للمساعدة، وأسفرت المساعدة عن نتيجة مفيدة، استحققت السفينة المنقذة مكافأة عن عملها.

بيد أن هناك حالات لا تستحق فيها أية مكافأة رغم توافر الشروط. وهذه الحالات هي:

1/ رفض السفينة المغائة للإسعاف رفضا صريحا ومعقولا:

تنص المادة 338 من ق ب ج على ما يلي: "ليس لطاقم ومسافري السفينة التي أنجدت، الحق في مكافأة وكذلك الأشخاص الذين شاركوا في عمليات الإنقاذ بالرغم من الخطر الصريح والمعقول للسفينة التي أنجدت".

هذه المادة تقابلها المادة 247 من القانون البحري المصري.

كذلك تنص المادة 339 من ق ب ج على ما يلي: "ليس للقاطرة الحق في مكافأة عن إسعاف للسفينة المقطورة من طرفها أو لحمولتها إلا إذا قامت بخدمات استثنائية لا تعتبر كإتمام لعقد القطر".

وهو تطبيق لنص المادة الرابعة من اتفاقية بروكسل الخاصة بالمساعدة والإنقاذ.

إن أفضل من يحكم على سلامة السفينة المنكوبة هو بالطبع ربانها، وطالما كان قائما على إرادتها فهو الذي يحدد مقدار المساعدة التي يحتاجها، فإذا رأى أن مساعدة أكثر من المساعدة التي قدمها المنقذ الأول ضرورية لسلامة سفينته، فإنه لا يحق للمنقذ الثاني أن يستبعد المنقذ الأول، كما أن أي منقذ يتقدم لإنقاذ السفينة ضد رغبة ربانها لا يحصل على مقابل.

وهذا المبدأ أملت بعض الممارسات البحرية القديمة حيث كان البحارة ينظرون في أماكن معينة في البحر، حتى إذا ما اقتربت منهم سفينة بفعل الأمواج والرياح صعّدوا عليها

ورفضوا إطلاق سراحها حتى تدفع لهم مكافأة إنقاذ على اعتبار أنها كانت مهددة بالهلاك وكان يطلق عليهم "صيادو مكافأة الإنقاذ"(1).

ورفض المساعدة يجب أن يكون صريحا من ربان السفينة المنكوبة فإذا أصدر نداء الاستغاثة فهبت إحدى السفن القريبة لنجدته، إلا أنها عندما وصلت كانت حدة الخطر قد قلت فأعطت إرشادات ملاحية للسفينة المنكوبة مكنتها من الوصول إلى المياه المفتوحة، كانت هذه مساعدة أخلاقية وكانت الإرشادات الملاحية المعطاة للسفينة المنكوبة تشكل عمل إنقاذ فعلي يستوجب مكافأة الإنقاذ للسفينة المغيثة.

كما يجب أن يكون الرفض مؤسسا على أسباب معقولة ، كما لو حاول ربان السفينة المنكوبة التهرب من دفع مكافأة الإنقاذ إذ رأى أنه يستطيع أن يقود السفينة لبر الأمان أو أنه فضل أحد المتقدمين للإنقاذ على غيره، كل ذلك خاضع لتقدير ربان السفينة المنكوبة فإذا تقدم منقذ للسفينة المنكوبة بالرغم من رفض ربانها فان لهذا المنقذ مكافأة الإنقاذ إذا ثبت فيما بعد من الظروف المحيطة بعملية الإنقاذ عدم معقولية رفض الربان للمساعدة، وتقدير المعقولة يخضع لتقدير المحكمة التي تنظر في مثل هذا النزاع.

وبناء على ذلك فإذا تركت السفينة في البحر من ربانها وبحارتها بدون أمل في استعادتها ، فان للمنقذ أن يقوم بعمليات الإنقاذ دون حاجة لإذن من ربانها أما إذا بقي على ظهرها فله حق رفض الإنقاذ شرط أن يرفض الشخص المعقول الإنقاذ في مثل هذه الظروف.

2/ خطأ السفينة المنقذة:

إذا تسببت السفينة المنقذة بخطئها في وضع السفينة المنقذة في حالة الخطر، كما في حالة التصادم الناشئ عن الخطأ ، فان المساعدة التي تقدم في مثل هذه الحالة لا تستحق عنها أية مكافأة. وذلك لأن السفينة المنقذة لم تفعل في هذه الحالة أكثر من إصلاح الضرر الناشئ عن خطئها أو التخفيف من أثاره(2).

كما تنص المادة 346 من ق ب ج على ما يلي: " تستطيع المحكمة تخفيض أو إلغاء المكافأة

(1) عبد القادر حسين العطير: المرجع السابق، ص 532.

(2) مصطفى كمال طه: المرجع السابق، ص 356.

إذا اتضح لها أن القائمين بالإنتفاذ قد أخطئوا أو أصبحوا مذنبين بالسرقة والإخفاء أو أي عمل من الأعمال التدليسية الأخرى".

والحرمان من المكافأة في هذه الحالة يعد عقوبة مدنية لا تخل بتطبيق العقوبة الجنائية.

3/ المساعدة التي تقدمها السفن الحربية والسفن العامة:

تنص المادة 14 من معاهدة بروكسل 1910 على عدم سريان أحكامها على السفن الحربية وسفن الدولة المخصصة لمرفق عام. وقد أدى هذا النص إلى تفسيرات شتى، واستخلص منه بعض الفقهاء سندا للقول بأنه إذا قدمت المساعدة من سفينة حربية أو سفينة عامة فإلى الدولة لا تستحق أية مكافأة عن هذه المساعدة، وذلك لأن الدولة إنما تقوم بواجب عام مفروض عليها بمقتضى وظائفها، فيمتنع عليها أن تجني منه ربحا ماديا، ولكن هذا الرأي لم يؤخذ به لا في التشريع ولا في القضاء.

وصدر في إنجلترا قانون سنة 1947 أقر للسفن الحربية الحق في مكافأة المساعدة وأخذ التقنين البحري البولوني الصادر سنة 1961 بنفس الحل، واستقر عليه القضاء في كثير من الدول.

ولذلك وقع في بروكسل في 27 أيار 1967 بروتوكول بتعديل معاهدة المساعدة. وقد ألغى هذا البروتوكول المادة 14 السالفة الذكر وأحل محلها مادة أخرى تقضي بان أحكام المعاهدة تنطبق على المساعدة التي تقدمها سفينة حربية أو سفينة عامة أو تقدم إليها، بشرط أن ترفع الدعاوى على الدولة أمام محاكم الدولة ذاتها.

ومن ثم فإن المساعدة التي تقدمها سفينة حربية أو سفينة عامة أو التي تقدم إليها تستحق عنها مكافأة وفقا للتشريع الدولي الحديث.

4/ المساعدة التي تقدم تنفيذا لالتزام تعاقدى:

إذا تحمل شخص بمقتضى عقد ابرم قبل حلول الخطر الالتزام بتقديم مساعدته للسفينة في حالة الخطر، فإنه لا يستحق مكافأة عن هذه المساعدة.

وعلى هذا لا يستحق الملاحون أية مكافأة إذا ساهموا في مساعدة السفينة التي يعملون عليها، لأن هذا الالتزام يقع عليهم بمقتضى عقد العمل الذي يربطهم بمجهز السفينة.

كذلك لا يستحق المرشد مكافأة عن المساعدة التي يقدمها للسفينة التي يرشدها لأنه ملزم بذلك بمقتضى عقد الإرشاد.

وتطبيقا للفكرة ذاتها لا يكون للسفينة القاطرة الحق في أية مكافأة عن مساعدتها للسفينة المقطورة بها أو لحوادثها، إلا إذا أدت تلك القاطرة خدمات استثنائية لا يمكن اعتبارها تنفيذا لهذا العقد (المادة 339 ق ب ج). ومثال الخدمات الاستثنائية التي لا تعد تنفيذا لعقد القطار قيام القاطرة بإطفاء حريق شب في السفينة المقطورة أو بتخفيف حمولتها أو بتعويم السفينة المقطورة الجانحة.

5/ مساعدة الأشخاص:

تنص المادة 342 فقرة 1 ق ب ج على انه: " لا تستحق أية مكافأة عن الأشخاص الذين تم إنقاذهم". وذلك لان إنقاذ الأرواح البشرية واجب إنساني محض. فضلا عن استحالة تقدير الخدمة التي تؤدي في هذه الحالة، فقيمة الأشياء المنقذة تدخل في حساب المكافأة، أما قيمة الأرواح البشرية فلا يمكن تقديرها هذا و أن مكافأة المساعدة البحرية تعد خسارة مشتركة والأشخاص الذين يستفيدون من هذه الخسارة لا يشتركون في تحملها.

غير أن الفقرة الثانية من المادة 339 بحري عرضت بعد ذلك للحالة التي تقدم فيها المساعدة للأشخاص والأموال معا وهو الوضع الغالب، فقضت بان لمنقذي الأرواح البشرية الذين يتدخلون بمعرض الأخطار نفسها حقا في حصة عادلة من المكافأة التي تمنح لمنقذي السفينة وحمولتها وملحقاتها، إذ أن منقذي الأرواح البشرية قد تعرضوا لنفس المخاطر التي تعرض لها منقذوا الأموال فمن العدالة أن يستحقوا نصيبا من المكافأة.

المطلب الثالث: الأسس القانونية للمكافأة

جرى العمل في تقدير المكافأة الناشئة عن تقديم الإسعاف، إما عن طريق الاتفاق بين الطرفين، السفينة المغيثة والسفينة المغاثة أو عن طريق المحكمة. ويتولى القاضي تحديد هذه المكافأة عند عدم وجود اتفاق على تحديدها. بيد أن الغالب أن تحدد المكافأة بمعرفة محكمين يختارهم الطرفان.

الفرع الأول: التحديد الاتفاقي للمكافأة

قد تحدد المكافأة باتفاق الطرفين، ويثبت هذا الاتفاق بكافة الطرق.

والأصل أن الاتفاق يجب احترامه، إلا أنه لا شك أن الاتفاق الذي يدور بين المنقذ وبين السفينة المعرضة لخطر جدي اتفاق قد لا يخلو من استغلال المنقذ للظروف الملجئة للطرف الآخر بل قد لا يخلو من تدليس. لذلك فإن المادة 1/7 و2 من معاهدة 1910 تنص على "كل اتفاق خاص بالمساعدة والإنقاذ يبرم وقت الخطر وتحت تأثيره يجوز للقاضي إبطاله أو تعديله بناء على طلب أحد الطرفين إذا رأى القاضي أن الشروط المتفق عليها غير عادلة(1). وفي جميع الأحوال إذا ثبت أن رضاء أحد الطرفين قد أفسد بالتدليس أو التستر أو أن قيمة الأجر مبالغ فيها زيادة أو نقصا بحيث لا يتناسب مع الخدمة المؤداة فإنه يجوز للقاضي أن يبطل أو يعدل هذا الاتفاق بناء على طلب صاحب المصلحة في ذلك". وقد تضمنت المادة 346 ق ب ج نفس هذا الحكم.

ويتبين من هذا النص أن الاتفاق في حالة الإنقاذ ذو قيمة ضئيلة فيما يتعلق بالتزام طرفيه به. إذ أن القاضي يستطيع تعديله أو إبطاله بناء على طلب أحد الطرفين فيعيد تقدير المكافأة استنادا إلى الأسس العامة في تقديرها. والغالب بطبيعة الحال أن يكون رافع الأمر إلى القاضي بطلب إبطال الاتفاق أو تعديله هو مجهز السفينة التي طلبت الإنقاذ، إذ أن ظروف هذه السفينة هي التي تضطرها إلى الإذعان. إلا أنه قد يحدث العكس، فقد يقع المنقذ ضحية التدليس كما إذا أخفى ربان السفينة التي طلبت الإنقاذ حقيقة الصعوبات التي تعترض عمليات الإنقاذ.

يجب أن يتم دفع التعويض من طرف كل الأشخاص المعنية بالسفينة أو الأموال الأخرى المنقذة وذلك بالنظر إلى القيم، كما أن كل دولة طرف يمكن أن تنص في تشريعها الداخلي على أن دفع التعويض يتم من طرف أحد الأشخاص المعنية ويكون لهذا الطرف حق الرجوع على الأشخاص الآخرين وهذا ما نصت عليه الفقرة 2 من المادة 13 من اتفاقية لندن الخاصة بالإسعاف.

(1) علي البارودي: المرجع السابق، ص 370.

والغالب أن يتفق على أن يكون لمن قدم المساعدة الحق في نسبة محددة من قيمة الأشياء التي يصير إنقاذها، 20% على سبيل المثال.

إن الفقرة 2 من المادة 14 الخاصة بالتعويض الخاص نصت على نسبة 30% من المصاريف المتعلقة بالمسعف. كما أن للقاضي إمكانية رفع قيمة التعويض الخاص ولكن دون أن تزيد عن قيمة 100% من المصاريف المتعلقة بالمسعف. و الملاحظ أن المادة 7 من اتفاقية 1910 السابق ذكرها يكتنفها بعض التعقيد. فالفقرة الأولى تميز الحالة التي يكون العقد فيها قد أبرم وقت الخطر وتحت تأثيره وتجعل من هذا الطرف سببا مبررا لإعادة النظر في الاتفاق إذا رأت المحكمة أن شروط الاتفاق غير عادلة(1). إلا أن الفقرة الثانية من المادة تضع بعد ذلك مبدأ عاما يطبق في كل الظروف، فهذه الفقرة تسمح أيضا بإبطال العقد أو تعديله إذا ثبت أن رضاء أحد الطرفين قد افسد بالتدليس أو التستر أو إذا كان الأجر مرهقا لا يتناسب مع الخدمة المقدمة. فإذا تم الأخذ في الاعتبار حرية التقدير التي منحتها المعاهدة للمحكمة في حالة توافر الشروط المشار إليها فإنه يمكن القول بان المحكمة يمكنها أن تراقب بعدالة ومعقولية العقد في كل الأحوال. بمعنى أن القاضي يمكنه أن يغير الرقم المتفق عليه ليس فقط عندما يكون الاتفاق قد أبرم تحت تأثير الخطر.

وليس فقط عندما يكون هناك تدليس أو تستر، وإنما في كافة الحالات التي يكون فيها المبلغ المتفق عليه لا يتناسب مع الخدمة المقدمة.

ومن ناحية أخرى فإن المادة 2 من المعاهدة في جزئها الأخير تقرر قاعدة عامة مؤداها انه "لا يجوز في أية حالة أن يزيد المبلغ الذي يدفع على قيمة الأشياء التي صار إنقاذها"، وهذا ما قرره المادة 347 من ق ب ج.

وإبطال الاتفاق أو تعديله كما يتم بناء على طلب المغيث يتم أيضا بناء على طلب المساعد. فمقدم المساعدة له الحق في أن يستفيد من الخطر الذي يتحمله المغيث بحيث يحق له طلب مراجعة الاتفاق.

(1) أحمد حسني: المرجع السابق، ص 151.

و قد يكون الأجر المتفق عليه أقل بكثير مما هو واجب دفعه نتيجة عدم توقع الطرفين وقت إبرام العقد للخدمات الاستثنائية التي كان على المساعد أن يقدمها.

أما بالنسبة لخطا وغش المنقذين، فمن الطبيعي انه إذا كان الخطر الذي توجد فيه السفينة المغاثة يرجع في أصله لخطأ من قام بالمساعدة فان هذا الأخير يجب ألا يكون له الحق في أية مكافأة بما أن هذا الخطأ يفرض عليه التزاما بإصلاح الضرر الذي سببه.

ومع ذلك فان الفقرة الأخيرة من المادة 8 من معاهدة المساعدة تجيز للقاضي أن يحكم بتخفيض الأجر أو برفضه إذا ظهر أن المنقذين قد تسببوا بخطاهم في جعل الإنقاذ أو المساعدة ضروريا أو أنهم ارتكبوا جرائم سرقة أو إخفاء أشياء مسروقة أو غير ذلك من أعمال الغش). فهذه الفقرة وان كانت تسمح للمحكمة أن تحترم المساعد المخطئ من المكافأة إلا أنها لا تجعل ذلك بصفة مطلقة وإنما تترك للقاضي سلطة مجرد إنقاص المكافأة.

وقد يبدو النص للوهلة الأولى غريبا إلا انه في الواقع يتفق تماما مع الروح العامة للقانون البحري إذ تبدو فيه روح العدالة التي تحكم كل تنظيم مساعدة.

فلا شك أن محررو معاهدة المساعدة وكذا المشرعون البحريون الذين أخذوا عنها قد وضعوا في اعتبارهم أخطار البحر والصعوبات التي تواجه الملاحه فوجدوا انه ليس من العدل أن يكون أي خطأ يقع من مقدم المساعدة سببا في حرمانه في كل الأحوال من مكافأة المساعدة وإنما تركت هذه النصوص للقاضي أن يعالج المسئلة بنوع من العدالة تبعا للظروف ولجسامه الخطأ.

كما يمكن للمحكمة أن تدخل في حسابها من اجل إنقاص المكافأة أو حرمان المنقذ منها كلية كل عمل تدليس يرتكبه هذا الأخير.

وأول ما يتبادر إلى الذهن في هذا الصدد هو السرقة وإخفاء الأشياء المسروقة بالنسبة للأشياء التي يتم إنقاذها وهذا أول ما يخشى منه والذي دعا واضعو المعاهدة إلى النص عليه صراحة في الفقرة الأخيرة من المادة 8.

وقد نص القانون البحري الجزائري على هذا الحكم في المادة 346 منه.

وقد حكم القضاء الانجليزي بأنه إذا وقع من المنقذين سوء سلوك خطير فان للمحكمة أن ترفض منح مكافأة إنقاذ.

ففي قضية السفينة كداح سنة 1948 كانت السفينة المذكورة في خطر ووصل إليها المنقذون بالقاطرة سالفونيا التي قامت بقطرها إلى فالموث . إلا أن بعض من الفريق الذي أرسل إلى ظهر السفينة المنكوبة سرقوا بعض تجهيزات السفينة وبعض الأغراض الشخصية لطاقمها. وعند مطالبة هذا الفريق الذي صعد على ظهر السفينة بمكافأة إنقاذ قالت المحكمة أن لهم الحق في المكافأة إلا أن السرقة تعتبر سوء تصرف أو سلوك شائن لدرجة كبيرة ومن شأنه أن يجرمهم من حقهم في المطالبة بأية مكافأة على الإطلاق.

وفي التعليق على هذا الحكم قيل انه يجب تقدير المكافأة كان السرقة لم تحصل على أن يخصم منها ما يخص الأشخاص الذين ثبتت عليهم السرقة من أفراد الطاقم إذ أن ضابط أول السفينة المنقذة له النصف.

الفرع الثاني: تحديد المكافأة بواسطة المحكمة

إذا لم يحصل اتفاق على المكافأة تولت المحكمة تحديدها.

وبصفة عامة فان مقدم المساعدة يبدأ بتعيين خبراء بحريون ، ويقوم هؤلاء الخبراء بعمل تقرير يستعرضون فيه كل ظروف العملية. فيحددون الوضع الذي كانت فيه السفينة أو المنشأة المغاثة، والخطر الذي حاق بها، وفرصتها في تلقي مساعدات أخرى ، وأهمية وفعالية الخدمة التي قدمها المساعد، وقيمة الأشياء المنقذة، إلا أن التقرير الذي يعده الخبراء لا يتضمن تحديدا لقيمة المكافأة لأن ذلك من اختصاص المحكمة التي عليها وحدها أن تحده. وبعد أن تستتير المحكمة بتقرير الخبراء، تحدد المكافأة التي تدفع للمساعد وعلى المحكمة أن تأخذ في حسابها العناصر أو الأسس الواردة في المادة 8 من المعاهدة والتي يجري نصها كالآتي:

"يحدد الأجر بمعرفة القاضي حسب الظروف مع مراعاة الأسس الآتية:

(أ) الفائدة التي حصلت ومجهودات واستحقاق الذين قدموا مساعدتهم والخطر الذي كان يحق بالسفينة التي صار مساعدتها وبركابها وطاقمها وشحناتها وبالمنقذين وبالسفينة المنقذة والمدة المستغرقة والمصاريف والأضرار التي نشأت وأخطار المسؤولية وغير ذلك مما تعرض له المنقذون وقيمة المعدات التي استعملوها مع مراعاة نوع الخدمة المخصص لها السفينة إذا اقتضى الحال ذلك.

(ب) قيمة الأشياء التي أنقذت

وتطبق نفس هذه الأحكام على التوزيع المنصوص عليه في الفقرة الثانية من المادة السادسة".

وقد أخذ القانون البحري الجزائري عن المعاهدة نص المادة 345 التي تنص على أن "تحدد المحكمة المكافأة حسب الظروف آخذة كأساس:
أولاً: 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 انجرت 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.

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

ثانياً:

قيمة الأشياء التي أنقذت والحمولة وأجرة النقل،

تطبق نفس الأحكام على توزيع المكافأة بين القائمين بالإنقاذ".

هذه المادة تقابلها المادة 313 من القانون البحري الجديد في مصر.

ويستنتج من نص المادتين 345 ق ب ج، 313 ق ب م أن قيمة الأشياء المنقذة تعتبر عاملاً أقل من العوامل الأخرى التي أوردتها النص. فعلى المحكمة عند تقديرها للمكافأة أن تتخذ في اعتبارها المصاريف التي ينفقها المنقذ والأضرار والخسائر التي يتحملها، والتي لا شك أنه من العدل أخذها في الاعتبار. كما يدخل في الحساب أيضاً الصعوبات التي تواجه كل حالة ممثلة في الخطر الذي تعرضت له السفينة التي صار مساعدتها وركابها وبحارتها وشحناتها

والأخطار التي تعرضت لها السفينة المنقذة. كما أن هناك عنصرين آخرين للتقدير، أولهما مدى نجاح أعمال المساعدة أو الإنقاذ إذ غالبا ما يكون النجاح المتحصل راجعا إلى استعداد ومهارة من قاموا بالمساعدة، وثانيهما إعداد السفينة المنقذة للقيام بعمليات الإنقاذ والذي يكون سببا لنجاح العملية(1). فإذا كانت السفينة المنقذة مخصصة للقيام بعمليات المساعدة قدرت المكافأة على أساس أكبر مما لو كانت هذه السفينة سفينة تجارية وقامت بمساعدة سفينة أخرى صادفتها عرضا في طريقها لان المساعدة في الحالة الأولى تكلف أكثر مما تتحمله السفينة التجارية المنقذة في الحالة الثانية نظرا لان السفينة الأولى تعمل كل الوقت لأغراض المساعدة وعليها بحارة متخصصون.

وبالتالي فإن المكافأة ليست مجرد تعويض مخصص لإجراء مقاصة بين المصاريف والجهود المبذولة وإنما من حق من قدم المساعدة أن يحصل على ربح وهذا هو الجانب المقابل والمعادل للصفة الاحتمالية للعملية والذي يكون عرضة للضياع إذا لم تؤدي المساعدة إلى نتيجة أو إذا كانت النتيجة المحققة غير كافية.

وقد سبق الإشارة إلى أن الفقرة الأخيرة للمادة 8 من المعاهدة تعطي الحق في خفض أو رفض المكافأة إذا ظهر أن المنقذين قد تسببوا بخطئهم في جعل المساعدة أو الإنقاذ ضروريا، أو عندما يكون المنقذون قد ارتكبوا سرقات أو إخفاء أشياء مسروقة أو غير ذلك من أعمال الغش.

إلا أن النص لم يتعرض لتخفيض المكافأة أو إلغائها عندما يكون المساعد قد ارتكب خطأ أثناء عمليات المساعدة، ومع ذلك فإن هذا لا يبقى عديم الأثر بالنسبة لمبلغ المكافأة. أما فيما يتعلق باتفاقية لندن 1989 الخاصة بالإسعاف البحري فقد أكدت المادة 14 منها أخذ القاضي بكل المعايير المتعلقة بالإسعاف ويتعلق الأمر بالمصاريف وكل العناصر التي تدخل في عملية الإسعاف وهذا ما نصت عليه اتفاقية 1910 الخاصة بالمساعدة والإنقاذ البحريين(2).

(1) أحمد حسني: المرجع السابق، ص 156.

(2) Pierre Bonassies: op.cit, p253.

ففي الواقع أن من بين الأسس التي يعتمد عليها القاضي عند تقدير اجر المساعدة هو كفاءة أو جدارة من قدموا المساعدة.

ومن ناحية أخرى إذا تحملت السفينة المنقذة أضرارا ما نتيجة خطئها، فإن في إمكان القاضي ألا يدخل ذلك في اعتباره جزئيا أو كليا عند تقديره لمبلغ الأجر. وطبقا للفقرة الأخيرة من المادة 2 من المعاهدة، والمادة 347 ق ب ج فإن المكافأة في كافة الأحوال يجب ألا تتجاوز قيمة الأشياء المنقذة. فالمنقذ الذي تصيبه أثناء عمليات الإنقاذ أضرارا تزيد نفقة إصلاحها على قيمة الأشياء المنقذة لا يمكنه أن يستردها أو أن يضع على عاتق المغاث المبلغ الكامل لما أصابه من ضرر.

أولا: الضريبة المستحقة على مكافأة الإنقاذ

لم يستقر الأمر نهائيا حول مسألة ما إذا كان يجب أن يؤخذ في الاعتبار عند تقدير مكافأة الإنقاذ قيمة الضريبة التي سيقوم المنقذون بدفعها على المكافأة. عرضت المسألة على القضاء الانجليزي سنة 1957 في قضية السفينة " تيتليماشيس " فحكم القاضي ويلمر أن الضريبة على مبلغ المكافأة يتحملها الملتزم بالمكافأة. وفي قضية السفينة ميكادونيا سنة 1958 قامت إحدى الشركات تحترف أعمال الإنقاذ بإنقاذ السفينة أثناء رحلتها من اليابان إلى فانكوفر.

أحيل النزاع على التحكيم، فذهب المحكم متأثرا بالحكم في قضية السفينة " تيتليماشيس " إلى تقدير مكافأة الإنقاذ بمبلغ 60000 جنيه إسترليني كمساهمة في الضرائب التي سيدفعها المنقذون على المبلغ قيمة المكافأة.

عرض الأمر على محكمة " تيبوربات ديفورس " فقضى بلئن مكافأة الإنقاذ تقف عند مبلغ 60000 جنيه إسترليني وان الضرائب يجب عدم أخذها في الحساب عند تقدير مبلغ المكافأة.

وقال القاضي بيلشر أنه لا يأخذ بالحكم الصادر في قضية السفينة تيتليماشيس من القاضي ويلمر وذلك لأن المنقذ الذي يكون قد كوفئ بسخاء طبقا للأسس المعروفة في الإنقاذ البحري، يجب ألا تزداد مكافأته من أجل تعويضه تماما ضد القانون المالي الذي يطالبه بدفع ضرائب على عنصر الربح في مكافأة الإنقاذ التي حصل عليها. وإذا كان صحيحا أن مكافأة الإنقاذ

التي قدرت على أسس سخية يجب أن تعفى كلياً أو جزئياً من الضرائب، فلي هذه المسألة تخص المشرع وليس من عمل المحكمة أن تلغي أو تخفف اثر القوانين المالية لهذا البلد أو لأي بلد آخر، خاصة عندما يكون ذلك على حساب ملاك الأموال المنقذة. والملاحظ أن هناك غرفة اللويدز للتحكيم البحري بحيث تعتبر هذه الغرفة من أهم وأعرق مؤسسات التحكيم البحري والتي لها باع طويل في تحكيم النزاعات الخاصة بالحوادث البحرية(1).

كما تقوم غرفة اللويدز بتنظيم العملية التحكيمية بالكامل ابتداء من تلقي طلبات التحكيم حتى صدور قرار التحكيم. و تقوم السكرتارية الخاصة بالغرفة بإجراء الاتصالات اللازمة بين الأطراف ومستشاريهم والمحكمين مع تقدير رسوم ونفقات التحكيم، ويمتد عمل الغرفة كذلك إلى تنظيم وإدارة حالات الاستئناف على حكم المحكم، كما يتم تطبيق القانون الانجليزي على العملية التحكيمية. ولعل غرفة اللويدز للتحكيم البحري تكتسب شهرتها من خيرة محكميها وخبرتهم الواسعة وعدالة حكمهم.

ثانياً: أمثلة لكيفية تقدير المحاكم لقيمة المكافأة

(1) إذا كانت عمليات المساعدة قد استغرقت أكثر من 20 ساعة وكانت هناك ضرورة لتدخل قاطرتين وصنل نظراً لوجود السفينة الجانحة في خطر يهدد بهلاكها فان المبلغ العادل كأجر للمساعد من الممكن أن يقدر ب 3% من قيمة الأشياء المنقذة.

(2) مكافأة المساعدة تمثل نسبة مئوية للقيم المنقذة، ويتعين أن تقدر بنسبة 1% عندما تكون أعمال المساعدة قد استغرقت 15 ساعة و 40 دقيقة في البحر ولم تتحمل القاطرة أي مخاطر.

(3) في حالة مساعدة قدمت لسفينة صيد بناء على طلب ربانها من سفينة صيد أخرى وكانت السفينة الأولى معرضة لخطر الهلاك. قالت المحكمة (وحيث أن المساعد قد ترك الصيد للقيام بالمساعدة فقام بقطر السفينة المغائة من الساعة 11 حتى وصل بها إلى الرصيف الساعة 18,30 دقيقة فانه يكون له الحق في اجر قدره 150 ألف فرنك إذ أن قيمة سفينة

(1) محمد عبد الفتاح ترك: المرجع السابق، ص 414.

الصيد التي قدمت المساعدة تبلغ 5 ملايين فرنك، وله الحق أيضا زيادة على ذلك في مبلغ 53 ألف فرنك نظير ما كان سيصيده من أسماك و 42 ألف فرنك مصاريف.

(4) مبلغ المكافأة المستحقة لمن قاموا بالمساعدة تنفيذا لعقد لا نتيجة لا دفع يجب أن يحدد ب 30 مليون فرنك عندما تكون القيمة المنقذة 847 و 441 و 123 فرنك منها 15,227,354 فرنك مصاريف وأضرار المساعدين لأن السفينة المغاثة كانت جانحة على الصخور في مدخل أحد الموانئ معرضة لخطر الهلاك، كما أن المساعدة التي قدمت لها تمت بسرعة فائقة، وكانت العمليات تتم دون توقف لمدة 48 ساعة تحت المطر والرياح والصقيع في بحر غاضب وتيارات قوية وتحت تهديد هبوب عاصفة قاسية أعلنت عنها جهات الأرصاد، كما أن المساعدين استعملوا لربط السفينة وإخراجها من الرمال ولإنقاذ احد رفاصاتها خمسة قاطرات إنقاذ و13 زورق حمولتها من 10 إلى 550 طن وزورق للغوص تحت سطح الماء، ورفاص لأعالي البحار يسير بالديزل، كما استخدم 1856 رجلا لحسن القيام بالعمليات بالإضافة إلى طاقم مكون من 250 رجلا(1).

(5) تستحق مكافأة قدرها 8,850,000 فرنك للمساعدة المقدمة من سفينة البحرية الوطنية لسفينة جانحة على مقربة من الشاطئ معرضة لخطر الهلاك عندما يكون احد أجزاء المحاولات الأولى لسحبها والتي أجريت بقاطرتين لم تسفر عن شيء، وأن الربان وممثل المجهز والمؤمنين على جسم السفينة والخبير قد قدروا ضرورة أن يطلب من البحرية الوطنية أن ترسل على وجه السرعة عدد اكبر من العائمات للقيام بالعملية وقد أرسلت فعلا 4 قاطرات وصندل وماعونة تدخلت لسحب السفينة وإعادة تعويمها، فضلا عن أن قيمة الأشياء المنقذة وصلت إلى 30 مليون فرنك للسفينة و 29 مليون فرنك للشحنة.

(6) يكون من العدل تحديد مكافأة إجمالية قدرها 4,700,000 فرنك لست قاطرات تبلغ قيمتها الكلية 241 مليون فرنك(تشمل أدوات ومهمات مقدمة قيمتها 4 مليون فرنك) لقيامها بتخليص وسحب سفينة قيمتها 60 مليون فرنك إلى الميناء في أحوال جوية سيئة تفاقمت أثناء العمليات بالإضافة إلى أن الأراضي المرتفعة جعلت مناورات الاقتراب صعبة وكانت السفينة معرضة

(1) أحمد حسني: المرجع السابق، ص160.

للخطر بحيث أن القاطرات التي قامت بسحبها كانت معرضة للجنوح، كما أن ثلاث قاطرات بقيت غائبة عن قاعدتها 30 ساعة وقاطرتان لمدة 6 ساعات وأن مصاريف هذه القاطرات ارتفعت إلى 1,150,000 فرنك.

7) عندما تكون القيم المنقذة (السفينة والشحنة) تبلغ 247,000,000 فرنك وقيمة الأدوات والمهمات التي استعملت في العملية تبلغ حوالي 300 مليون فرنك فإن المكافأة يجب أن تحدد بمبلغ 11 مليون فرنك إذ أن السفينة الجانحة كانت على أرض رملية لا تمثل خطرا جسيما وان كان من المحتمل أن يتعذر إخراجها إلى البحر دون إلقاء كل شحنتها في البحر كما كان هناك احتمال لكسرها نظرا لأنها كانت جانحة بميل في مكان غير طبيعي، بالإضافة إلى أن أربعة قاطرات قد تدخلت في العملية مجهزة بعمال فنيين مؤهلون خصيصا لعمليات الإنقاذ، وإذا كانوا قد نجحوا في العملية في 56 ساعة إلا أنه يجب أن يؤخذ في الاعتبار عند تحديد الرقم أن النجاح لم يكن كاملا، إذ أن 780 طن من الفحم قيمتها 4,680,000 فرنك أُلقيت في البحر.

8) بينما كانت السفينة اليونانية "ليديا" في طريقها من ميناء بيريه إلى ميناء الإسكندرية، لاحظ ضباطها أن أربعة براطيم ضخمة (طول كل منها 42,5 مترا) عائمة متروكة في البحر دون قيادة أو إشراف.

وكانت الظروف الجوية سيئة والأمواج عالية بحيث تحقق ربان "ليديا" من أن هذه البراطيم في حالة خطر جدي خاصة وأنها كانت تتخبط بعضها البعض. فقرر إنقاذها بربط هذه البراطيم الأربعة بسفينته وأوصلها إلى ميناء الإسكندرية. وفيما تبين أن هذه البراطيم كانت قد فقدت من باخرة أخرى هي الباخرة "فرينكوس كيتي" أثناء هياج البحر. وقد كانت فرينكوسا كيتي "تقطرها إلى ميناء الإسكندرية لحساب شركة مصر للنقل والملاحة والمؤسسة المصرية العامة للنقل الداخلي ولكنها فقدت بسبب الرياح الشديدة. وكانت قيمة البراطيم الأربعة تصل إلى مائة وعشرة آلاف جنيه. قضت المحكمة بمكافأة قدرها عشرة آلاف جنيه فقط.

وقد أخذت المحكمة اعتبارها أن الباخرة ليديا ليست مخصصة للإنقاذ بل هي سفينة تجارية عادية، قدمت مساعدتها للبراطيم أثناء مقابلتها عرضا ودون أن تغير طريقها، وهو ما يجعل من مكافأة الإنقاذ ربحا عرضيا وإضافيا يجب أن يؤخذ في حدود ضيقة نسبيا.

9) وفي قضية " the glengyle " 1898 تصادمت هذه السفينة مع سفينة أخرى السفينة عند مرورها في مضيق جبل طارق . قامت قاطرتان بنيتا خصيصا للقيام بخدمات الإنقاذ في الحال من جبل طارق وإنقاذها من خسارة كلية محتمة قيمة السفينة المغاثة كانت 76596 إسترليني وقيمة القاطرتين 20000 إسترليني و22000 إسترليني. حكم مجلس اللوردات أن مكافأة الإنقاذ يجب أن تقدر بمبلغ 19000 إسترليني وجاء بالحكم أن القضية تعتبر إلى حد ما قضية مميزة لأنه لم يكن هناك أدنى شك في أن السفينة كانت ستستقر حتما في قاع البحر لولا المساعدة التي قدمت من القاطرتين، وقد تم إنقاذ السفينة من خطر محقق كما أن هناك خطر كبير بالنسبة للقاطرتين والأشخاص الذين يبحرون عليهما.

وفضلا عن ذلك فإن السفينة كانت ستهلك حتما لولا أن القاطرتين كانتا في الانتظار على أهبة الاستعداد في أية لحظة للاستجابة لأي نداء استغاثة يصدر من سفينة في خطر. وهاتين القاطرتين كانت قيمتهما كبيرة ومزودين بأجهزة خاصة جاهزة للاستعمال في أغراض الإنقاذ وعليهما طاقم كبير من 23 شخص، ومزودة بأجهزة كلها جاهزة مهما كان طول الوقت بين كل نداء وآخر وبسبب وجود هاتين القاطرتين مجهزة خصيصا لخدمة الإنقاذ وجاهزة لها في الحال ، فإن السفينة كانت ستفقد ولولا استعداد هاتين القاطرتين ما تم إنقاذها. ويجب أن يضاف إلى كل ذلك أن الطاقم الذي يعمل على القاطرتين ليس طاقما عاديا لقاطرة تقوم بمجرد عمليات القطر وإنما هو طاقم مكون من أفراد مدربين بصفة خاصة وبمهارة على أعمال الإنقاذ وقادرين على القيام بأعمال الغطس وعمليات أخرى. وكل هذه العناصر يجب أن تؤخذ في الحسبان، وعليه فإن المكافأة يجب أن تكون 19000 إسترليني.

الفرع الثالث: توزيع المكافأة

تنص المادة 348 من ق ب ج على ما يلي: "توزع المكافأة التي تعود إلى السفينة من جراء عملية الإسعاف أو الإنقاذ مناصفة، بين مالكي السفينة وطاقمها، بعد اقتطاع نفقات عمليات

الإنقاذ والمبلغ الذي يمثل استعمال الوسائل والعتاد وكذا المستخدمين المعنيين للقيام بهذه العمليات.

ويستفيد أعضاء الطاقم الذين تحملوا خلل عمليات الإنقاذ بالالتزام والتفاني أو الذين تعرضوا إلى الخطر من مكافأة إضافية.

يشارك مرشد السفينة المسعفة في توزيع حصة الطاقم بنفس النسبة التي يتم بها التوزيع على أعضاء الطاقم الآخرين".

يتضح من هذه المادة أن لتوزيع مكافأة الإنقاذ بعدين في مجال الإنقاذ البحري:

الأول: هو توزيع المكافأة التي تحصل عليها السفينة التي قامت بأعمال الإنقاذ بين مالكيها أو تجهزها وبين ربانها وبحارتها. ومنى ذلك انه يلزم حصول أفراد الطاقم البحري على نصيب مكافأة الإنقاذ، بوصف أن هؤلاء هم الذين قاموا بالفعل بأعمال الإنقاذ⁽¹⁾. وفي ذلك تعزيز لالتزام الربان بالإنقاذ من جهة وتعزيز لطاعة أفراد الطاقم البحري للربان من جهة أخرى.

الثاني: هو توزيع مكافأة الإنقاذ المستحقة بين الأشخاص المتعددين الذين ساهموا في القيام بأعمال الإنقاذ. وقد يساهم من أنقذوا الأرواح البشرية في نصيب من المكافأة المستحقة عن إنقاذ السفينة والبضائع.

والأصل أن تحديد نسبة التوزيع يكون بحسب الاتفاق، ففي تحديد كيفية التوزيع بين مالك السفينة أو تجهزها وبين الربان والبحارة يتولى عقد العمل البحري عادة تحديد نسبة التوزيع. وعن توزيع المكافأة بين عدة أشخاص ساهموا في القيام بأعمال الإنقاذ، تتحدد نسبة التوزيع بينهم بحسب الاتفاق كذلك.

فان لم يتول الاتفاق تحديد نسبة التوزيع تحدد المحكمة نسبة توزيع المكافأة. وعليها أن تأخذ في الاعتبار عند التوزيع ذات الأساسين اللذين تلتزم بهما في تحديد مقدار المكافأة أي اخذ في الاعتبار تقدير الجهود والمصاريف والأضرار من جهة، وقيمة الأشياء التي أنقذت وأجرة النقل من جهة أخرى.

(1) هاني دويدار: المرجع السابق، ص 341.

وبالرجوع إلى معاهدة بروكسل 1910 الخاصة بالمساعدة والإنقاذ البريين فإن الفقرة 2 من المادة 6 منها تنص على ما يلي: " التوزيع بين المالك والربان والأشخاص الآخرين الذين في خدمة كل من السفن التي قامت بعملية الإنقاذ يسوى طبقا للقانون الوطني للسفينة". أما فيما يخص اتفاقية لندن 1989 الخاصة بالإسعاف البحري فقد نصت الفقرة 1 من المادة 15 منها على أن التوزيع بين المسعفين يتم عن طريق المعايير المنصوص عليها في المادة 13 من الاتفاقية.

أما عن الفقرة الثانية من المادة 15 فتتص على أن التوزيع بين المالك، الربان وكل الأشخاص الآخرين يحدد من طرف تشريع دولة العلم. أما إذا كان الإسعاف لم يعمل به من طرف السفينة فإن التوزيع يتم من طرف تشريع الدولة المنضمة للعقد المبرم بين المسعف و مندوبيه.

الفرع الرابع: دعوى المكافأة

يتولى مالك السفينة التي قامت بالإنقاذ رفع دعوى المطالبة ضد مالك السفينة التي تم إنقاذها، علاوة على حقه في مقاضاة أصحاب البضائع التي تم إنقاذها وذلك بقدر مساهمتهم في الخسائر المشتركة باعتبار المكافأة عنصرا من عناصر هذه الخسائر العمومية⁽¹⁾. والواقع أن المساعدة لا تكون دائما خسارة مشتركة، فالشروط المتطلبة قانونا حتى تكون هناك خسارة مشتركة ليست هي ذات الشروط اللازمة حتى تكون هناك مكافأة مساعدة. ومما لا شك فيه، أن كل خسارة مشتركة من وجهة نظر الامتياز تعتبر كالمساعدة إلا أن العكس غير صحيح بالضرورة. فكل مساعدة أو إنقاذ لا يكون بالضرورة خسارة مشتركة. فيكون هناك إنقاذ مثلا عندما تقوم سفينة بإعادة سفينة هجرها طاقمها.

وفي هذه الحالة لا توجد خسارة مشتركة بما انه لا توجد أية تضحية اختيارية قام بها الربان وإنما على العكس فإن إرادة الربان بقيت بعيدة عن الإنقاذ.

حقيقة أن مصاريف غير عادية أنفقت من أجل السلامة العامة إلا انه ليست كل المصاريف الاستثنائية تنفق من أجل السلامة العامة تعتبر خسارة مشتركة وإنما يجب زيادة على ذلك أن تكون قد تمت اختيارا.

(1) محمود مختار أحمد البريري: قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، طبعة 1999، ص331.

فالمساعدة تكون في الغالب خسارة مشتركة إلا انه لا يلزم أن تكون كذلك دائما. فعندما لا تنطبق قواعد الخسارات المشتركة فانه يجب تطبيق قواعد العدالة.

أما بالنسبة للقواعد العامة في الاختصاص، فالدعوى ترفع أمام المحكمة التي يقع في دائرتها موطن المدعى عليه، وتنص المادة 354 من ق ب ج على ما يلي:

"تخضع النزاعات المتولدة عن عمليات الإسعاف للقوانين الآتية:

أ قانون البلد الساحلي، إذا حصل الإسعاف في المياه الداخلية أو في المياه الإقليمية.

ب قانون المحكمة التي تختص في النزاع، إذا حصل الإسعاف في أعالي البحار.

ج قانون البلد الذي تحمل السفينة المسعفة والسفينة المسعفة نفس الراية بغض النظر عن المياه التي حصل فيها الإسعاف.

د قانون البلد التي تحمل السفينة التي قامت بالإسعاف رايته فيما يتعلق بتوزيع مكافأة الإسعاف بين المالك والمجهز غير المالك والربان والأفراد الآخرين لطاقم السفينة التي قامت بالإسعاف".

أما فيما يتعلق بتقادم دعوى المكافأة، فقد نصت المادة 10 من معاهدة بروكسل على انه:

"يسقط حق المطالبة بالأجر بعد مضي سنتين من اليوم الذي انتهت فيه أعمال المساعدة أو الإنقاذ.

وأسباب انقطاع وإيقاف مدة سقوط الحق يحددها قانون المحكمة التي ترفع أمامها الدعوى. وتحفظ الجهات العليا المتعاقدة لنفسها الحق في أن تضع في تشريعاتها كسبب لابتداء المدة المحددة سابقا كون السفينة التي صار مساعدتها أو إنقاذها لم يمكن حجزها في المياه الإقليمية للدولة التي يقيم فيها الطالب أو يوجد فيها محله الرئيسي".

وهذه المدة مدة تقادم يمكن أن تنقطع بإقرار المغاثة بالتزامه بدفع المكافأة.

كذلك اتفاقية لندن 1989 الخاصة بالإسعاف البحري نصت في المادة 23 منها على مدة التقادم وهي سنتين وتحسب هذه المدة ابتداء من اليوم الذي انتهت فيه عمليات الإسعاف. غير أن هذه المدة لا تسري عندما لا يتم حجز السفينة التي قدم إليها الإسعاف في المياه الخاصة للقضاء الجزائري".

المطلب الرابع: حماية البيئة في عمليات الإسعاف البحري

تعد مشكلة تلوث البيئة أحد أهم مشاكل البشرية في العصر الحديث. فهي تحتل قمة هرم مشكلات العالم بأسره، المتقدم منه والمتخلف على حد سواء. وتتضافر الجهود العالمية دون استثناء لإيجاد حل لها(1).

وقد نالت مشكلة تلوث البيئة البحرية بالمحروقات من إهتمام الدول والمنظمات الدولية، والهيئات العلمية، ما لم تتله مشكلة أخرى من مشكلات التلوث. ويرجع السبب في ذلك من جهة، إلى أن البحر لم يعد ينظر إليه على أنه طريقة للنقل والمواصلات فقط، بل ينظر إليه أيضا باعتباره مخزنا هائلا للثروات والموارد الطبيعية. ومن جهة أخرى، فإن تلوث البيئة البحرية يعني، في الحقيقة، تلوث الكرة الأرضية بأسرها.

فالبحار والمحيطات تمثل النسبة الغالبة منها، أي حوالي 71 ٪ من مجموع ذلك المسطح الكلي كما أن 8 ملايين طن من البترول يتسرب سنويا إلى البحار والمحيطات من الناقلات وغيرها من السفن ، إلى جانب ما يتسرب من عمليات التنقيب وأنايبب البترول ومعامل التكرير وبعض الأنشطة الأخرى.

الفرع الأول: عمل المنظمة البحرية الدولية في مجال مكافحة التلوث البحري

تعتبر المنظمة البحرية الدولية أهم هيئة بحرية تابعة للأمم المتحدة، مشكلة من 157 دولة، ومقرها بلندن.

وقد تدخلت المنظمة البحرية الدولية لمعالجة مشكلة التلوث البحري وذلك نتيجة وقوع حادث "أموكو كاديس" الذي وقع في فرنسا عام 1978 . فلقد كشف هذا الحادث عن عدم كفاية مبالغ التعويض التي تضمنتها معاهدتا 1969 و 1971 لجبر الأضرار الناجمة عنه. وفي سنة 1979 طلبت المنظمة البحرية الدولية من اللجنة البحرية الدولية أن تفحص التعديلات الخاصة باتفاقية 1910 الخاصة بالمساعدة والإنقاذ البحريين (2). وفي سنة

(1) محمد السيد الفقي: المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، الطبعة الأولى 2002، ص6.

(2) Pierre bonassies:op.cit, p240.

1981، فان مؤتمر اللجنة البحرية الدولية قام بتحرير نص جديد، من طرف هيئة يرأسها الأستاذ سالفينغ.

هذا النص الجديد هو اتفاقية لندن 1989 الخاصة بالإسعاف البحري والتي بدورها تعطي مكانة هامة لحماية البيئة.

الفرع الثاني: الجانب الخاص لاتفاقية 1989 في مجال حماية البيئة البحرية
إن اتفاقية 28 افريل 1989 الخاصة بالإسعاف البحري أتت بتعديل فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية بحيث نصت في المادة 13 منها على معيار مهم ويتعلق الأمر بالجهود المبذولة من طرف المسعفين من اجل مكافحة الأضرار الناتجة عن البيئة.
أما في حالة عدم الحصول على تعويض عادي والمنصوص عليه في المادة 13 هناك حق الحصول على التعويض الخاص والمنصوص عليه في المادة 14 من الاتفاقية كما أن هذا التعويض الخاص يمكن أن تزيد قيمته إذا أدى المسعف دوره من اجل مكافحة التلوث البحري(1).

إن الأخذ بعين الاعتبار للأضرار الناتجة عن البيئة من طرف محرري اتفاقية 1989 يبين إرادة الدول في الحد من الآثار الناجمة عن الحوادث البحرية.
هذه الإرادة موجودة في ديباجة اتفاقية 1989، كما انه من ناحية أخرى إذا كان الخطر الناتج عن السفينة ليس شرطا لتطبيق نظام الإسعاف الموجود في اتفاقية 1989 فلننه يعتبر عنصرا للتعويض الخاص للمسعف(2).

إن هذا التعويض الخاص المنصوص عليه في المادة 14 من اتفاقية 1989 كان نتيجة حادث ناقساكي سبيريت والذي أثبت بدوره إشكاليات تطبيق التعويض الخاص أمام الجهات القضائية الانجليزية.

(1) Jean pierre beurier:droits maritimes, édition Dalloz 2006-2007, p390.

(2) Jean-François Rebor: op.cit, p95.

إن القضاة الانجليزيين اعتبروا حادث ناقساكي سببريت بمثابة إجراء أولي للتعويض الخاص المنصوص عليه في اتفاقية 1989.

والملاحظ أنه بموجب هذا الحادث تم رفع قيمة الأشياء المنقذة إلى 15 مليون دولار ، وهذا بالرجوع إلى المعايير المنصوص عليها في المادة 13 من اتفاقية 1989 أي تعويض 9500000 كما أنه تم رفع التعويض الخاص بمجهودات المسعف إلى 65 ٪ أي ما يعادل 7600000 دولار.

كذلك هناك حادث آخر كان له تأثير في مجال التلوث البحري ويتعلق الأمر بحادث ناقلة البترول الشهيرة توري كانيون في 18 مارس 1967 . وكانت هذه الناقلة الليبيرية قد جنحت بالقرب من السواحل الانجليزية، مما أدى إلى تسرب الزيت من أحواضها إلى البحر محدثا بقعة كثيفة امتدت، بفعل حركة العواصف والرياح، على مساحة شاسعة. وعلى إثر بعض المحاولات الفاشلة لتعويم الناقلة، وأمام التهديد باجتياح الزيت لسواحل المملكة المتحدة، قررت الحكومة الانجليزية قصف الحطام وإحراق ما تبقى من شحنة الزيت. ومع ذلك فإن التنفيذ المتأخر لهذا القرار، بسبب تردد انجلترا في التدخل في البحر العالي، لم يحل، على الإطلاق، دون وقوع أضرار جسيمة للسواحل الانجليزية أولا ثم للفرنسية بعد ذلك(1).

عندما وقع حادث توري كانيون في مارس 1967 ، مثيرا جوا من القلق لدى الأوساط البحرية لما سببه من أضرار تلوث ضخمة لم يشهد العالم البحري مثيلا لها من قبل ، اهتمت الجماعة البحرية بوضع نظام خاص للتعويض المناسب عن أضرار التلوث بالزيت ، فقد كانت القواعد القانونية المطبقة في ذلك الوقت (معاهدتي 1924 ، 1957) على مثل هذا النوع من الحوادث لا تسمح إلا بالحصول على مبالغ تعويض ضعيفة لا تتناسب وحجم الضرر ، وذلك بسبب التضخم المالي وعدم رصد هذه القواعد في المقام الأول لتغطية ضرر التلوث. وقد تبلور هذا الاهتمام في إبرام معاهدة 1969 ، الأمر الذي يدفع إلى الاعتقاد ببلن

(1) محمد السيد الفقي: المرجع السابق ، ص 8.

هذه المعاهدة قد وضعت في إعتبارها عند تحديد التعويض ضخامة الأضرار الناتجة عن هذه الحادثة.

وجاء وقوع كارثة ناقلة البترول أموكو كاديس بمثابة اختبار لنظام التعويض الذي أنشأته معاهدة 1969 . ولم تكن نتيجة هذا الاختبار لصالح هذه الأخيرة بالنظر لما كشف عنه هذا الحادث من ضآلة لحد التعويض الذي لا ينبغي تجاوزه.

وأمام هذه النتيجة كان لزاما على المشرع الدولي أن يواجه بالدراسة الأسباب التي أدت إلى فشل مبالغ التعويض التي تضمنتها المعاهدة في الاختبار المفاجئ الذي جرى لها بواسطة هذا الحادث ، ليعيد النظر مرة أخرى، وبناء على نتائج هذه الدراسة، في حدود هذه المبالغ حتى تتناسب مع أي أضرار يمكن أن تنجم عن حوادث تلوث تأخذ شكل الكارثة. ولقد قام المشرع الدولي بتلك المراجعة عندما نص على حدود جديدة لمبلغ التعويض في بروتوكول 1992 المعدل للمعاهدة.

كان لزاما على المشرع الدولي، وقد حدد مسؤولية مالك السفينة في الأضرار الناجمة عن التلوث بالزيت بمبلغ معين، أن يكفل حماية المضرورين من التلوث من مخاطر إفسار هذا المالك ويضمن لهم الحصول على مبلغ التعويض في مثل هذه الحالة . وبغرض تحقيق هذا الهدف ، فقد تطلبت معاهدة 1969 وبروتوكول 1992 المعدل لها من مالك السفينة إنشاء صندوق يمثل حد مسؤوليته طبقا للمعاهدة والبروتوكول من جهة والاحتفاظ بتأمين أو بضمان مالي آخر مناسب من جهة أخرى.

نصت المادة 5 فقرة 3 من معاهدة 1969 أنه: "للاستفادة من التحديد المنصوص عليه في الفقرة الأولى من هذه المادة، يجب على المالك إنشاء صندوق يبلغ حد مسؤوليته لدى المحكمة أو أي سلطة أخرى مختصة في إحدى الدول المتعاقدة التي تقام فيها الدعوى بمقتضى المادة التاسعة ، ويمكن إنشاء الصندوق إما بإيداع المبلغ أو بتقديم ضمان بنكي أو أي ضمان آخر يكون مقبولا بموجب تشريع الدولة المتعاقدة التي أنشأ الصندوق على إقليمها وتعتبره المحكمة أو السلطة الأخرى المختصة كافيا".

ويثير توزيع صندوق التحديد مشكلة الفوائد التي يمكن أن ينتجها في الفترة بين تاريخ إنشائه وتاريخ توزيعه. ففي العديد من الحالات، لا سيما حالات الحوادث الضخمة، حيث يكون راجحاً تجاوز طلبات التعويض لمبلغ التحديد، تؤدي عدم الخبرة في تقديم هذه الطلبات إلى مرور وقت طويل قبل معرفة ما إذا كان سيتم تجاوز مبلغ التحديد.

خاتمة:

رغم التطورات التي حققتها الاتفاقيات الدولية في مجال الإسعاف البحري وذلك من خلال إقرارها بوضع قانون له ومعالجتها لمشاكل الأمن البحري والبيئة البحرية، واستخدامها للتقنيات الحديثة إلا أن العالم البحري ما زال يعيش مشكل الحوادث البحرية ولا سيما التلوث البحري، وذلك رغم الجهود القانونية الدولية المبذولة في هذا المجال. وبذلك فإنه يظهر بوضوح أن التوحيد الدولي للقواعد المطبقة على الحوادث البحرية عموماً وعلى الإسعاف البحري خصوصاً لم يتحقق. فترك الحرية للمشرع الوطني في اختيار القواعد الملائمة سيؤدي حتماً إلى اختلاف في القوانين الوطنية وهو أمر لا يخدم مصلحة التجارة الدولية.

وتجدر الملاحظة أن القضاء الجزائري لم يساهم بشكل كبير في إثراء مواد القانون البحري ولا سيما قواعد الإسعاف البحري، ولعل ذلك راجع إلى قلة القضايا التي أثرت أمامه. وإن إنفتاح الاقتصاد الجزائري على العالم الخارجي وازدهار التجارة الدولية انطلاقاً من الموانئ الجزائرية سيؤدي بدون شك إلى الإكثار من عمليات الإيراد والاستيراد وذلك من أجل تنفيذ عمليات النقل البحري في أحسن وجه.

كما أنه من المؤكد أن القانون البحري يحتاج إلى التعديل واعتماد القواعد المادية المأخوذ بها في إطار النشاط البحري الدولي للقضاء على حالة تنازع القوانين، للمساهمة في وضع قانون بحري موحد خاصة مع ظهور ما يسمى الآن بالعوامة التي يتسع نطاقها لتشمل كافة المجالات بدون استثناء ومن ضمنها التجارة البحرية الدولية التي تتم بواسطة النقل البحري.

قائمة المراجع:

أولاً: الكتب

المراجع باللغة العربية: (1)

ا- المراجع العامة:

- (1) بوكعبان العربي: الوجيز في القانون البحري، طبعة 2002، دار الغرب للنشر والتوزيع.
- (2) جلال وفاء محمددين: قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، طبعة 1997 .
- (3) خليل أحمد حسن قدارة: الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري، الجزء الأول، مصادر الالتزام، ديوان المطبوعات الجامعية، طبعة 1994.
- (4) ربان مدحت عباس خلوصي: السفينة والقانون البحري، طبعة 1993.
- (5) صلاح الدين عبد اللطيف الناهي: الوجيز في مبادئ القانون البحري، الطبعة الأولى 1982 .
- (6) علي البارودي: القانون البحري، الدار الجامعية 1988 .
- (7) علي البارودي ، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي: القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، طبعة 2001.
- (8) عادل علي المقدادي: القانون البحري، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، طبعة 1999.
- (9) عبد القادر حسين العطير: الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة 1999.
- (10) عبد الحميد الشواربي: قانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990 في ضوء الفقه والقضاء والتشريع، منشأة الناشر المعارف بالإسكندرية، طبعة 1990 .
- (11) علي علي سليمان: النظرية العامة للالتزام، مصادر الالتزام في القانون المدني الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، طبعة 1998.
- (12) كمال حمدي: القانون البحري، الطبعة الثانية 2000، منشأة المعارف بالإسكندرية.
- (13) لطيف جبر كومازي: الوجيز في القانون البحري، الطبعة الثالثة 1993.
- (14) محمد السيد الفقي : المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى 2002.

- 15) محمود مختار أحمد البريري : قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية 1999.
- 16) محمد عبد الفتاح ترك : التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه، طبعة 2003 ، دار الجامعة الجديدة للنشر.
- 17) محمد عبد الفتاح ترك: التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة، طبعة 2003.
- 18) مصطفى كمال طه: مبادئ القانون البحري، الطبعة الثالثة، الدار الجامعية 1989.
- 19) هاني دويدار:الوجيز في مبادئ القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر طبعة 2001.
- 20) هشام فرعون: القانون البحري، طبعة 1975-1976.

ب- المراجع الخاصة:

- 1) أحمد حسني:الحوادث البحرية (التصادم والإنقاذ)، منشأة المعارف بالإسكندرية، طبعة 1997.

2 المراجع باللغة الفرنسية:

- المراجع العامة:

- 1) Beurier Jean Pierre: droits maritimes, édition Dalloz 2006-2007.
- 2) Bonassies Pierre, Christian Scapel: traité de droit maritime, édition LGDJ, 2006.
- 3) El khelifa kamel Mohamed: Guide des transports internationaux de marchandises, édition dahlab 1994.
- 4) Gouilloud -Martine Remond: Droit maritime, édition A pedone 1988.
- 5) Lille François, Raphaël Baimler : Transport maritime danger public et bien mondial, édition Charles Léopold Mayer, 2005.
- 6) Marie. J, ch.Dilly: Utilisation et sécurité du navire de commerce"la navigation maritime",troisième édition 1955.
- 7) Quéneudec Jean Pierre:Droit maritime international, édition A pedone 1971.

- 8) Rodière René: Traité général de droit maritime "affrètements et transports, tome I, édition Dalloz 1967.
- 9) Rodière René: Droit maritime, septième édition Dalloz 1977.
- 10) Rodière René, Emmanuel du pontavice: Droit maritime, deuxième édition 1997.
- 11) Vialard Antoine: Droit maritime, édition pedone 1988.

المراجع الخاصة بـ-

- 1) De Juglard Michel, Jaques Villeneau: Répertoire méthodique et pratique de l'assistance en mer, édition LGDG 1962.
- 2) Le Clere Julien: L'assistance aux navires et le souvetage des épaves, édition 1955.
- 3) Reborja Jean François: la convention de 1989 sur l'assistance maritime, édition presses universitaires D'aix Marseille, 2003.

3 المراجع باللغة الانجليزية:

- 1) Gortan Lars, Ihre Rolf, Sandevan Arna: shipbroking and chartering practice, fifth edition 1999.

ثانيا: المجلات والمقالات

باللغة الفرنسية:

- 1) Bonassies Pierre et Philippe Delebecque: Revue (DMF), hors série N°9 du juin 2005 : le droit positif français en 2004" assistance maritime, droit à indemnité, assistant légale tenu.
- 2) Boukhatmi Fatima: Revue du droit maritime français (DMF), N°610 du décembre 2000: les nouvelles dispositions de la loi 98-05 portant code maritime algérien "souvetage des épaves".

- 3) Bonassies pierre: Revue (DMF) N° 635 du mars 2003: la convention international de 1989 sur l'assistance.
- 4) Boukhatmi Fatima: Revue le phare N°95 du mars 2007:évolution du droit maritime algérien 'normes et institutions'.
- 5) Belkheir Ikache: Revue le phare N°87 du juillet 2006: naufrage du béchar et échouage du Batna"la responsabilité est rarement univoque, elle est souvent collective, gouverner c'est prévoir, surtout le pire.
- 6) Belkheir Ikache: Le phare N°91 du novembre 2006:collisions et échouages en mer "en mer baltique les risques ont doublé depuis 2003".
- 7) Chalabi Salah: Le phare N°58 du février 2004: les sociétés de classification"élaboration et mise en œuvre des règles de sécurité maritime".
- 8) Groupe de réflexion de l'académie de marine: Revue maritime N°2(janvier, mars 2004): une garde-côtes? Quels garde-côtes? Conclusions établies en mars 2004.
- 9) Zeghib Hocine: Revue algérienne des sciences juridiques, économiques et politiques, N°3 du 1993: l'assistance maritime face a la convention de Londres de 1989.

ثالثا: الرسائل والمذكرات

باللغة العربية: ا-

- 1) دريسي أمينة: حالات دفع مسؤولية الناقل البحري"الحالات المتعلقة بأفعال التابعين البحريين والحالات المتعلقة بالمنشأة البحرية" ، مذكرة ماجستير في قانون الأعمال، 2005-2006.

- 1) Clément Haro: L'indemnité d'assurance maritime, centre de droit maritime et des transports, université d'Aix-Marseille 2000.
- 2) Costantini Mathieu: Complémentarités entre les conditions de police d'assurance corps et la couverture du p & club de l'armateur, mémoire du master II CDMT, université d'Aix-Marseille 2005.
- 3) Mattei Clotilde: Les épaves maritimes en droit français, mémoire pour le DESS de droit des transports, option transport maritime, université d'Aix-Marseille 1999.
- 4) Picon Didier: L'absence de faute du transporteur maritime de marchandises, mémoire master II de droit maritime et des transports, université d'Aix-Marseille 2005.
- 5) Vieille Caroline: Le secours en mer des plaisanciers, mémoire pour le DESS, droit maritime et des transports, université d'Aix-Marseille 1998.

الملحقات:

- 1) المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحري الموقعة في بروكسل في 23 سبتمبر 1910 والمعدلة ببروتوكول 27 مايو 1967.
- 2) المعاهدة الدولية الخاصة بالإسعاف الموقعة في لندن بتاريخ 28 أبريل 1989.
- 3) المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالتصادم الموقعة في بروكسل في 23 سبتمبر 1910.
- 4) المعاهدة الدولية الخاصة بسلامة الأرواح في البحار 1974 .
- 5) المعاهدة الدولية المؤرخة في 27 أبريل 1979 و الخاصة بالبحث والإنقاذ البحريين.
- 6) معاهدة قانون البحار لسنة 1982 .
- 7) معاهدة 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالوقود.
- 8) معاهدة 1992 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالوقود.
- 9) المرسوم الفرنسي رقم 65-68 الصادر في 68/1/19 الخاص بحوادث البحر.
- 10) المرسوم الجزائري رقم 51-88 الخاص بتنظيم عمليات البحث و الإنقاذ البحري.
- 11) القانون الفرنسي رقم 545-67 الصادر في 1967/7/7 الخاص بحوادث البحر.
- 12) قانون رقم 05-98 المؤرخ في 25 جوان 1998 المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري الجزائري.
- 13) قانون التجارة البحرية المصري لسنة 1990.
- 14) القانون الانجليزي:

Lloyd's standard form of salvage agreement (2000)

Approved and published by the council of Lloyd's:

No cure no pay.

Annexe I:

Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes:

Conclue à Bruxelles le 23 septembre 1910

Approuvée par l'Assemblée fédérale le 17 mars 1954 1

Instrument d'adhésion déposé par la Suisse le 28 mai 1954

Entrée en vigueur pour la Suisse le 15 août 1954

(Etat le 31 mai 2005)

Art. 1

L'assistance et le sauvetage des navires de mer en danger, des choses se trouvant à bord, du fret et du prix de passage, ainsi que les services de même nature rendus entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure sont soumis aux dispositions suivantes, sans qu'il y ait à distinguer entre ces deux sortes de services et sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où ils ont été rendus.

Art. 2

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.

Art. 3

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.

Art. 4

Le remorqueur n'a droit à une rémunération pour l'assistance ou le sauvetage du navire par lui remorqué ou de sa cargaison que s'il a rendu des services exceptionnels ne pouvant être considérés comme l'accomplissement du contrat de remorquage.

Art. 5

Une rémunération est due encore que l'assistance ou le sauvetage ait eu lieu entre navires appartenant au même propriétaire.

Art. 6

Le montant de la rémunération est fixé par la convention des parties et, à défaut, par le juge.

Il en est de même de la proportion dans laquelle cette rémunération doit être répartie entre les sauveteurs.

La répartition entre le propriétaire, le capitaine et les autres personnes au service de chacun des navires sauveteurs sera réglée par la loi nationale du navire.

Art. 7

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.

Art. 8

La rémunération est fixée par le juge selon les circonstances en prenant pour base:

a. en premier lieu, le succès obtenu, les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours, le danger couru par le navire assisté, par ses passagers ou son équipage, par sa cargaison, par les sauveteurs et par le navire sauveteur, le temps employé, les frais et dommages subis, et les risques de responsabilité et autres courus par les sauveteurs, la valeur du matériel exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale du navire assistant;

b. en second lieu, la valeur des choses sauvées.

Les mêmes dispositions s'appliquent à la répartition prévue à l'art. 6, al. 2.

Le juge peut réduire ou supprimer la rémunération s'il apparaît que les sauveteurs ont, par leur faute, rendu nécessaire le sauvetage ou l'assistance ou qu'ils se sont rendus coupables de vols, recels ou autres actes frauduleux.

Art. 9

Il n'est dû aucune rémunération par les personnes sauvées, sans que cependant il soit porté atteinte aux prescriptions des lois nationales à cet égard.

Les sauveteurs de vies humaines qui sont intervenus à l'occasion de l'accident ayant donné lieu au sauvetage ou à l'assistance ont droit à une équitable part de la rémunération accordée aux sauveteurs du navire, de la cargaison et de leurs accessoires.

Art. 10

L'action en paiement de la rémunération se prescrit par deux ans à partir du jour où les opérations d'assistance ou de sauvetage sont terminées.

Les causes de suspension et d'interruption de cette prescription sont déterminées par la loi du tribunal saisi de l'action.

Les hautes parties contractantes se réservent le droit d'admettre dans leur législation, comme prorogeant le délai ci-dessus fixé, le fait que le navire assisté ou sauvé n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'Etat dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement.

Art. 11

Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage, ses passagers, de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison des contraventions à la disposition précédente.

Art. 12

Les hautes parties contractantes dont la législation ne réprime pas l'infraction à l'article précédent s'engagent à prendre ou à proposer à leurs législatures respectives les mesures nécessaires pour que cette infraction soit réprimée.

Les hautes parties contractantes se communiqueront, aussitôt que faire se pourra, les lois ou règlements qui auraient déjà été édictés ou qui viendraient à l'être dans leurs Etats pour l'exécution de la disposition qui précède.

Art. 13

La présente convention ne porte pas atteinte aux dispositions des législations nationales ou des traités internationaux sur l'organisation de services d'assistance et de sauvetage par les autorités publiques ou sous leur contrôle, et notamment sur le sauvetage des engins de pêche.

Art. 14

La présente convention est sans application aux navires de guerre et aux navires d'Etat exclusivement affectés à un service public.

Art. 15

Les dispositions de la présente convention seront appliquées à l'égard de tous les intéressés lorsque, soit le navire assistant ou sauveteur, soit le navire assisté ou sauvé appartient à un Etat de l'une des hautes parties contractantes, ainsi que dans les autres cas prévus par les lois nationales.

Il est entendu toutefois:

1. Qu'à l'égard des intéressés ressortissants d'un Etat non contractant, l'application desdites dispositions pourra être subordonnée par chacun des Etats contractants à la condition de réciprocité;

2. Que, lorsque tous les intéressés sont ressortissants du même Etat que le tribunal saisi, c'est la loi nationale et non la convention qui est applicable;

3. Que, sans préjudice des dispositions plus étendues des lois nationales, l'article 11 n'est applicable qu'entre navires ressortissant aux Etats des hautes parties contractantes.

Art. 16

Chacune des hautes parties contractantes aura la faculté de provoquer la réunion d'une nouvelle conférence après trois ans à partir de l'entrée en vigueur de la présente convention, dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient y être apportées et, notamment, d'en étendre, s'il est possible, la sphère d'application.

Celle des puissances qui ferait usage de cette faculté aurait à notifier son intention aux autres puissances, par l'intermédiaire du gouvernement belge, qui se chargerait de convoquer la conférence dans les six mois.

Art. 17

Les Etats qui n'ont pas signé la présente convention sont admis à y adhérer sur leur demande. Cette adhésion sera notifiée par la voie diplomatique au gouvernement belge et, par celui-ci, à chacun des gouvernements des autres parties contractantes; elle sortira ses effets un mois après l'envoi de la notification faite par le gouvernement belge.

Art. 18

La présente convention sera ratifiée.

A l'expiration du délai d'un an au plus tard, à compter du jour de la signature de la convention, le gouvernement belge entrera en rapport avec les gouvernements des hautes parties contractantes qui se seront déclarées prêtes à la ratifier, à l'effet de faire décider s'il y a lieu de la mettre en vigueur.

Les ratifications seront, le cas échéant, déposées immédiatement à Bruxelles et la convention produira ses effets un mois après ce dépôt.

Le protocole restera ouvert pendant une autre année en faveur des Etats représentés à la conférence de Bruxelles. Passé ce délai, ils ne pourraient qu'y adhérer conformément aux dispositions de l'art. 17.

Art. 19

Dans le cas où l'une ou l'autre des hautes parties contractantes dénoncerait la présente convention, cette dénonciation ne produirait ses effets qu'un an après le jour où elle aurait été notifiée au gouvernement belge et la convention demeurerait en vigueur entre les autres parties contractantes.

En foi de quoi, les plénipotentiaires des hautes parties contractantes respectives ont signé la présente convention et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire, le 23 septembre 1910.

Annexe II:

Convention internationale de 1989 sur l'assistance

Conclue à Londres le 28 avril 1989

Approuvée par l'Assemblée fédérale le 28 septembre 1992 1

Instrument de ratification déposé par la Suisse le 12 mars 1993

Entrée en vigueur pour la Suisse le 14 juillet 1996

(Etat le 15 mars 2005)

Les Etats Parties à la présente Convention,

reconnaissant qu'il est souhaitable de fixer par voie de convention des règles internationales uniformes concernant les opérations d'assistance,

notant que d'importants éléments nouveaux et, en particulier, une préoccupation accrue pour la protection de l'environnement, ont démontré la nécessité de revoir les

règles internationales contenues actuellement dans la Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, faite à

Bruxelles le 23 septembre 1910 2 ,

conscients de la contribution considérable que des opérations d'assistance efficaces et entreprises en temps utile peuvent apporter à la sécurité des navires et des autres

biens en danger et à la protection de l'environnement,

convaincus de la nécessité de veiller à ce qu'il y ait des incitations adéquates pour

les personnes qui entreprennent des opérations d'assistance à l'égard de navires et d'autres biens en danger,

sont convenus de ce qui suit:

Chapitre I Dispositions générales

Art. 1 Définitions

Aux fins de la présente Convention:

a) *Opération d'assistance* signifie tout acte ou activité entrepris pour assister un navire ou tout autre bien en danger dans des eaux navigables ou dans n'importe quelles autres eaux.

b) *Navires* signifie tout bâtiment de mer, bateau ou engin, ou toute structure capable de naviguer.

c) *Bien* signifie tout bien qui n'est pas attaché de façon permanente et intentionnelle au littoral et comprend le fret en risque.

Navigation

d) *Dommage à l'environnement* signifie un préjudice matériel important à la santé de l'homme, à la faune ou la flore marines ou aux ressources de la mer dans les eaux côtières ou intérieures ou dans les zones adjacentes, causé par pollution, contamination, incendie, explosion ou de graves événements similaires.

e) *Paiement* signifie le règlement de toute rémunération, récompense ou indemnité due en vertu de la présente Convention.

f) *Organisation* signifie l'Organisation maritime internationale.

g) *Secrétaire général* signifie le Secrétaire général de l'Organisation.

Art. 2 Application de la Convention

La présente Convention s'applique chaque fois que des actions judiciaires ou arbitrales relatives aux questions traitées dans la présente Convention sont introduites dans un Etat Partie.

Art. 3 Plates-formes et unités de forage

La présente Convention ne s'applique pas aux plates-formes fixes ou flottantes ni aux unités mobiles de forage au large lorsque ces plates-formes ou unités sont affectées, là où elles se trouvent, à l'exploration, à l'exploitation ou à la production de ressources minérales du fond des mers.

Art. 4 Navires appartenant à un Etat

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 5, la présente Convention ne s'applique pas aux navires de guerre ou autres navires non commerciaux appartenant à un Etat ou exploités par lui et ayant droit, lors des opérations d'assistance, à l'immunité souveraine en vertu des principes généralement reconnus du droit international, à moins que cet Etat n'en décide autrement.

2. Lorsqu'un Etat Partie décide d'appliquer la Convention à ses navires de guerre ou autres navires décrits au paragraphe 1, il le notifie au Secrétaire général en précisant les modalités et les conditions de cette application.

Art. 5 Opérations d'assistance effectuées sous le contrôle d'autorités publiques

1. La présente Convention ne porte atteinte à aucune des dispositions de la législation nationale ou d'une convention internationale relative aux opérations d'assistance effectuées par des autorités publiques ou sous leur contrôle.
2. Toutefois, les assistants effectuant de telles opérations sont habilités à se prévaloir des droits et des recours prévus par la présente Convention pour les opérations d'assistance.
3. La mesure dans laquelle une autorité publique qui est obligée d'exécuter des opérations d'assistance peut se prévaloir des droits et des recours prévus par la présente Convention est déterminée par la législation de l'Etat où cette autorité est située.

Art. 6 Contrats d'assistance

1. La présente Convention s'applique à toute opération d'assistance sauf dans la mesure où un contrat en dispose autrement, soit expressément, soit implicitement.
2. Le capitaine a le pouvoir de conclure des contrats d'assistance au nom du propriétaire du navire. Le capitaine ou le propriétaire du navire ont le pouvoir de conclure de tels contrats au nom du propriétaire des biens se trouvant à bord du navire.
3. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte à l'application de l'article 7 ou à l'obligation de prévenir ou de limiter les dommages à l'environnement.

Art. 7 Annulation et modification des contrats

Un contrat ou l'une quelconque de ses clauses peut être annulé ou modifié si :

- a) le contrat a été conclu sous une pression abusive ou sous l'influence du danger et que ses clauses ne sont pas équitables; ou si
- b) le paiement convenu en vertu du contrat est beaucoup trop élevé ou beaucoup trop faible pour les services effectivement rendus.

Chapitre II Exécution des opérations d'assistance

Art. 8 Obligations de l'assistant, du propriétaire et du capitaine

1. L'assistant a, envers le propriétaire du navire ou des autres biens en danger, l'obligation :

- a) d'effectuer les opérations d'assistance avec le soin voulu;
- b) lorsqu'il s'acquitte de l'obligation visée à l'alinéa a), d'agir avec le soin voulu pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement;
- c) chaque fois que les circonstances l'exigent raisonnablement, de chercher à obtenir l'aide d'autres assistants; et
- d) d'accepter l'intervention d'autres assistants lorsqu'il est raisonnablement prié de le faire par le capitaine ou le propriétaire du navire ou des autres biens en danger; il est néanmoins entendu que le montant de sa rémunération n'est pas affecté s'il s'avère que cette demande n'était pas raisonnable.

2. Le capitaine et le propriétaire du navire ou le propriétaire des autres biens en danger ont, envers l'assistant, l'obligation :

- a) de coopérer pleinement avec lui pendant les opérations d'assistance;
- b) ce faisant, d'agir avec le soin voulu pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement; et
- c) lorsque le navire ou les autres biens ont été conduits en lieu sûr, d'en accepter la restitution lorsque l'assistant le leur demande raisonnablement.

Art. 9 Droits des Etats côtiers

Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte au droit de l'Etat côtier concerné de prendre des mesures, conformément aux principes généralement reconnus du droit international, afin de protéger son littoral ou les intérêts connexes contre la pollution ou une menace de pollution résultant d'un accident de mer, ou d'actes liés à un tel accident, dont on peut raisonnablement attendre de graves conséquences préjudiciables, et notamment au droit d'un Etat côtier de donner des instructions concernant les opérations d'assistance.

Art. 10 Obligation de prêter assistance

1. Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire et les personnes à bord, de prêter assistance à toute personne en danger de disparaître en mer.
2. Les Etats Parties prennent les mesures nécessaires pour faire observer l'obligation énoncée au paragraphe 1.

3. Le propriétaire du navire n'est pas responsable de la violation par le capitaine de l'obligation énoncée au paragraphe 1.

Art. 11 Coopération

Chaque fois qu'il édicte des règles ou prend des décisions sur des questions relatives à des opérations d'assistance, telles que l'admission dans les ports de navires en détresse ou la fourniture de moyens aux assistants, un Etat Partie prend en considération la nécessité d'une coopération entre les assistants, les autres parties intéressées et les autorités publiques, afin d'assurer une exécution efficace et réussie des opérations d'assistance pour sauver des vies ou des biens en danger, aussi bien que pour prévenir les dommages à l'environnement en général.

Chapitre III Droits des assistants

Art. 12 Conditions ouvrant droit à une rémunération

1. Les opérations d'assistance qui ont eu un résultat utile donnent droit à une rémunération.
2. Sauf disposition contraire, aucun paiement n'est dû en vertu de la présente Convention si les opérations d'assistance n'ont pas eu de résultat utile.
3. Les dispositions du présent chapitre s'appliquent même si le navire assisté et le navire assistant appartiennent au même propriétaire.

Art. 13 Critères d'évaluation de la rémunération

1. La rémunération est fixée en vue d'encourager les opérations d'assistance compte tenu des critères suivants, sans égard à l'ordre dans lequel ils sont présentés ci-dessous:

- a) la valeur du navire et des autres biens sauvés;
- b) l'habileté et les efforts des assistants pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement;
- c) l'étendue du succès obtenu par l'assistant;
- d) la nature et l'importance du danger;
- e) l'habileté et les efforts des assistants pour sauver le navire, les autres biens et les vies humaines;
- f) le temps passé, les dépenses effectuées et les pertes subies par les assistants;
- g) le risque de responsabilité et les autres risques courus par les assistants ou leur matériel;
- h) la promptitude des services rendus;
- i) la disponibilité et l'usage de navires ou d'autres matériels destinés aux opérations d'assistance;
- j) l'état de préparation ainsi que l'efficacité et la valeur du matériel de l'assistant.

2. Le paiement d'une rémunération fixée conformément au paragraphe 1 doit être effectué par toutes les parties intéressées au navire et aux autres biens sauvés en proportion de leur valeur respective. Toutefois, un Etat Partie peut prévoir, dans sa législation nationale, que le paiement d'une rémunération doit être effectué par l'une des parties intéressées, étant entendu que cette partie a un droit de recours contre les autres parties pour leur part respective. Aucune disposition du présent article ne porte préjudice à l'exercice de tout droit de défense.

3. Les rémunérations, à l'exclusion de tous intérêts et frais juridiques récupérables qui peuvent être dus à cet égard, ne dépassent pas la valeur du navire et des autres biens sauvés.

Art. 14 Indemnité spéciale

1. Si l'assistant a effectué des opérations d'assistance à l'égard d'un navire qui par lui-même ou par sa cargaison menaçait de causer des dommages à l'environnement et n'a pu obtenir en vertu de l'article 13 une rémunération équivalant au moins à l'indemnité spéciale calculée conformément au présent article, il a droit de la part du propriétaire du navire à une indemnité spéciale équivalant à ses dépenses telles qu'ici définies.

2. Si, dans les circonstances énoncées au paragraphe 1, l'assistant a prévenu ou limité les dommages à l'environnement par ses opérations d'assistance, l'indemnité spéciale due par le propriétaire à l'assistant en vertu du paragraphe 1 peut être augmentée jusqu'à un maximum de 30 pour cent des dépenses engagées par l'assistant. Toutefois, si le tribunal le juge équitable et juste, compte tenu des critères pertinents énoncés au paragraphe 1 de l'article 13, il peut encore augmenter cette indemnité spéciale, mais l'augmentation totale ne doit en aucun cas représenter plus de 100 pour cent des dépenses engagées par l'assistant.

3. Les dépenses de l'assistant visent, aux fins des paragraphes 1 et 2, les débours raisonnablement engagés par l'assistant dans les opérations d'assistance ainsi qu'une somme équitable pour le matériel et le personnel effectivement et raisonnablement utilisés dans les opérations d'assistance, compte tenu des critères énoncés aux alinéas h), i) et j) du paragraphe 1 de l'article 13.

4. L'indemnité totale visée au présent article n'est payée que dans le cas et dans la mesure où elle excède la rémunération pouvant être obtenue par l'assistant en vertu de l'article 13.

5. Si l'assistant a été négligent et n'a pu, de ce fait, prévenir ou limiter les dommages à l'environnement, il peut être privé de la totalité ou d'une partie de toute indemnité spéciale due en vertu du présent article.

6. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire du navire.

Art. 15 Répartition entre assistants

1. La répartition entre assistants d'une rémunération visée à l'article 13 se fait sur la base des critères prévus dans cet article.

2. La répartition entre le propriétaire, le capitaine et les autres personnes au service de chaque navire assistant est déterminée par la législation du pavillon du navire. Si l'assistance n'a pas été effectuée à partir d'un navire, la répartition se fait suivant la législation régissant le contrat conclu entre l'assistant et ses préposés.

Art. 16 Sauvetage des personnes

1. Aucune rémunération n'est due par les personnes dont les vies ont été sauvées, mais aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux dispositions de la législation nationale en la matière.

2. Le sauveteur de vies humaines qui a participé aux services rendus à l'occasion de l'accident ayant donné lieu aux opérations d'assistance a droit à une part équitable du paiement alloué à l'assistant pour avoir sauvé le navire ou d'autres biens ou pour avoir prévenu ou limité les dommages à l'environnement.

Art. 17 Services rendus en vertu de contrats existants

Aucun paiement n'est dû en vertu des dispositions de la présente Convention à moins que les services rendus ne dépassent ce qui peut raisonnablement être considéré comme l'exécution normale d'un contrat conclu avant que le danger ne survienne.

Champ d'application de la convention le 16 novembre 2004,

Etats parties

Ratification

Adhésion

Entrée en vigueur

Allemagne * 8 octobre 2001 8 octobre 2002

Australie * 8 janvier 1997 A 8 janvier 1998

Belgique 30 juin 2004 A 30 juin 2005

Chine * 30 mars 1994 A 14 juillet 1996

Hong Kong * a 5 juin 1997 1^{er} juillet 1997

Croatie * 10 septembre 1998 A 10 septembre 1999

Dominique 31 août 2001 A 31 août 2002

Estonie * 31 juillet 2001 A 31 juillet 2002

France * 21 décembre 2001 A 21 décembre 2002

Grèce 3 juin 1996 A 3 juin 1997

Guinée 2 octobre 2002 A 2 octobre 2003

Guyana 10 décembre 1997 A 10 décembre 1998

Islande 21 mars 2002 A 21 mars 2003

Kenya 21 juillet 1999 A 21 juillet 2000

Lettonie 17 mars 1999 A 17 mars 2000

Lituanie * 15 novembre 1999 A 15 novembre 2000

Maurice 17 décembre 2002 A 17 décembre 2003

Norvège * 3 décembre 1996 3 décembre 1997

Nouvelle-Zélande * 16 octobre 2002 A 16 octobre 2003

Tokelau 16 octobre 2002 A 16 octobre 2003

Pays-Bas * b 10 décembre 1997 10 décembre 1998

Roumanie 18 mai 2001 A 18 mai 2002

Royaume-Uni *

Anguilla * 22 juillet 1998 22 juillet 1998
Guernesey 14 septembre 2001 14 septembre 2001
Iles Cayman * 22 juillet 1998 22 juillet 1998
Iles Pitcairn (Ducie, Oeno,
Henderson et Pitcairn) * 22 juillet 1998 22 juillet 1998
Iles Turques et Caïques * 22 juillet 1998 22 juillet 1998
Iles Vierges britanniques * 22 juillet 1998 22 juillet 1998
Sainte-Hélène et dépendances
(Ascension et Tristan
da Cunha) * 22 juillet 1998 22 juillet 1998.

Annexe III:

Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage

Conclue à Bruxelles, le 23 septembre 1910

Approuvée par l'Assemblée fédérale le 17 mars 1954

Instrument de ratification déposé par la Suisse le 28 mai 1954

Entrée en vigueur pour la Suisse le 15 août 1954

(Etat le 15 novembre 2005)

Art. 5

La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque celui-ci est obligatoire.

Art. 6

L'action en réparation des dommages subis par suite d'un abordage n'est subordonnée ni à un protêt, ni à aucune autre formalité spéciale.

Il n'y a point de présomptions légales de faute quant à la responsabilité de l'abordage.

Art. 7

Les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à partir de l'événement.

Le délai pour intenter les actions en recours admises par l'al. 3 de l'art. 4 est d'une année. Cette prescription ne court que du jour du paiement.

Les causes de suspension et d'interruption de ces prescriptions sont déterminées par la loi du tribunal saisi de l'action.

Les hautes parties contractantes se réservent le droit d'admettre dans leurs législations, comme prorogeant les délais ci-dessus fixés, le fait que le navire défendeur n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'Etat dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement.

Art. 8

Après un abordage, le capitaine de chacun des navires entrés en collision est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage et ses passagers, de prêter assistance à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers. Il est également tenu dans la mesure du possible de faire connaître à l'autre navire le nom et le port d'attache de son bâtiment, ainsi que les lieux d'où il vient et où il va. Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison de la seule contravention aux dispositions précédentes.

Annexe IV:

Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer

Conclue à Londres le 1^{er} novembre 1974

Approuvée par l'Assemblée fédérale le 9 juin 1981

Instrument de ratification déposé par la Suisse le 1^{er} octobre 1981

Entrée en vigueur pour la Suisse le 1^{er} janvier 1982

(Etat le 15 mars 2005)

Les Gouvernements contractants

Désireux d'établir d'un commun accord des principes et des règles uniformes à l'effet de sauvegarder la vie humaine en mer,

considérant que le meilleur moyen d'atteindre ce but est de conclure une convention destinée à remplacer la Convention internationale de 1960 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer², afin de tenir compte des faits nouveaux intervenus depuis sa conclusion,

sont convenus de ce qui suit:

Art. I Obligations générales découlant de la convention

a) Les Gouvernements contractants s'engagent à donner effet aux dispositions de la présente Convention et de son Annexe 3, qui fait partie intégrante de la présente Convention. Toute référence à la présente Convention constitue en même temps une référence à l'Annexe.

b) Les Gouvernements contractants s'engagent à promulguer toutes lois, tous décrets, ordres et règlements et à prendre toutes autres mesures nécessaires pour donner à la Convention son plein et entier effet, afin de garantir que, du point de vue de la sauvegarde de la vie humaine, un navire est apte au service auquel il est destiné.

Art. II Champ d'application

La présente Convention s'applique aux navires qui sont autorisés à battre le pavillon d'un Etat dont le gouvernement est un Gouvernement contractant.

Art. III Lois, règlements

Chaque Gouvernement contractant s'engage à communiquer et déposer auprès du Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (ci-après dénommée «l'Organisation»):

a) une liste des organismes non gouvernementaux qui sont autorisés à agir pour son compte dans l'application des mesures concernant la sauvegarde de la vie humaine en mer, en vue de la faire tenir aux Gouvernements contractants qui la porteront à la connaissance de leurs fonctionnaires;

b) le texte des lois, décrets, ordres et règlements qui auront été promulgués sur les différentes matières qui entrent dans le champ de la présente Convention;

c) un nombre suffisant de spécimens des certificats délivrés par lui, conformément aux dispositions de la présente Convention, en vue de les faire tenir aux Gouvernements contractants qui les porteront à la connaissance de leurs fonctionnaires.

Art. IV Cas de force majeure

a) Un navire qui n'est pas soumis, au moment de son départ pour un voyage quelconque, aux prescriptions de la présente Convention ne doit pas être astreint à ces prescriptions en raison d'un déroutement quelconque au cours de son voyage projeté, si ce déroutement est provoqué par le mauvais temps ou par toute autre cause de force majeure.

b) Les personnes qui se trouvent à bord d'un navire par raison de force majeure ou par suite de l'obligation qui est faite au capitaine de transporter soit des naufragés, soit d'autres personnes, ne doivent pas entrer en ligne de compte lorsqu'il s'agit de vérifier l'application au navire d'une prescription quelconque de la présente Convention.

Art. V Transport des personnes en cas d'urgence

a) Pour assurer l'évacuation des personnes en vue de les soustraire à une menace à la sécurité de leur vie, un Gouvernement contractant peut autoriser le transport sur ses navires d'un nombre de personnes supérieur au nombre permis en d'autres

b) Une autorisation de cette nature ne prive les autres Gouvernements contractants d'aucun droit de contrôle qu'ils exercent aux termes de la présente Convention sur de tels navires, lorsque ces navires se trouvent dans leurs ports.

Annexe V:

Décret N° 85-580 du 5 juin 1985 portant publication de la convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes, faite à Hambourg le 27 avril 1979.

Chapitre premier: termes et définitions

- 1-région de recherche et de sauvetage: région de direction déterminée dans les limites de laquelle sont fournis des services de recherche et de sauvetage;
- 2- centre de coordination de sauvegarde: centre chargé d'assurer l'organisation efficace des services de recherche et de sauvegarde dans une région de recherche et de sauvetage;
- 3-centre secondaire de sauvetage: centre subordonné à un centre de coordination de sauvetage et complémentaire de ce dernier dans un secteur déterminé d'une région de recherche et de sauvetage;
- 4- unité côtière de veille: unité fixe ou mobile à terre chargée de veiller sur la sécurité des navires dans les zones côtières;
- 5- unité de sauvetage: unité composée d'un personnel entraîné et dotée d'un matériel approprié à l'exécution rapide des opérations de recherche et de sauvetage;
- 6-commandant sur place: commandant d'une unité de sauvetage désigné pour coordonner les opérations de recherche et de sauvetage dans une zone de recherche déterminée;
- 7-coordonnateur des recherches en surface: navire, autre qu'une unité de sauvetage, désigné pour coordonner les opérations de recherche et de sauvetage en surface dans une zone de recherche déterminée;
- 8-phase d'urgence: terme générique s'appliquant, selon le cas, à la phase d'incertitude, à la phase d'alerte ou à la phase détresse;
- 9- phase d'incertitude: situation dans laquelle il a lieu de douter de la sécurité d'un navire et des personnes à bord;
- 10- phase d'alerte: situation dans laquelle on peut craindre pour la sécurité d'un navire et des personnes à bord;
- 11-phase de détresse: situation dans laquelle il a lieu de penser qu'un navire ou une personne est menacé d'un danger grave et imminent et qu'il a besoin d'un secours immédiat;
- 12- effectuer un amerrissage forcé: dans le cas d'un aéronef, effectuer un atterrissage forcé sur l'eau;

Chapitre 2: organisation

2.1 dispositions relatives à la mise en place et à la coordination des services de recherche et de sauvetage

2.1.1 les parties veillent à ce que les dispositions nécessaires soient prises pour que les services requis de recherche et de sauvetage soient fournis aux personnes en détresse en mer au large de leurs côtes.

2.1.2 les parties communiquent au secrétaire général des renseignements sur leur organisation de recherche et de sauvetage ainsi que toutes modifications ultérieures importantes apportées à cette organisation et, notamment:

1° des renseignements sur les services nationaux de recherche et de sauvetage maritimes;

2° l'emplacement des centres de coordinations de sauvetage, leurs numéros de téléphone et de télex ainsi que leurs zones de responsabilité; et

3° les principales unités de sauvetage qui sont à leur disposition.

2.1.3 le secrétaire général transmet de manière appropriée à toutes les parties les renseignements indiqués au paragraphe 2.1.1

2.1.4 chaque région de recherche et de sauvetage est établie par accord entre les parties intéressées. Le secrétaire général est informé de la conclusion d'un tel accord.

2.1.5 si les parties intéressées ne parviennent pas à un accord sur les dimensions exactes d'une région de recherche et de sauvetage, ces parties déploient tous les efforts possibles pour parvenir à un accord sur l'adoption de dispositions appropriées permettant d'assurer une coordination générale équivalente des services de recherche et de sauvetage dans cette zone. Le secrétaire général est informé de l'adoption de telles dispositions.

2.1.6 le secrétaire général notifie à toutes les parties les accords ou dispositions mentionnés au paragraphes 2.1.4 et 2.1.5.

2.1.7 la détermination des régions de recherche et de sauvetage n'est pas liée à celle des frontières existant entre les Etats et ne préjuge aucunement de ces frontières.

2.1.8 les parties devraient organiser leurs services de recherche et de sauvetage de façon qu'ils puissent répondre rapidement aux appels de détresse.

2.1.9 lorsqu'elles sont informées qu'une personne est en détresse en mer, dans une région ou une partie assure la coordination générale des opérations de recherche et de sauvetage, les autorités responsables de cette partie prennent de toute urgence les mesures nécessaires pour fournir toute l'assistance possible.

2.1.10 les parties s'assurent qu'une assistance est fournie à toute personne en détresse en mer. Elles le font sans tenir compte de la nationalité ou du statut de cette personne, ni des circonstances dans lesquelles celle-ci a été trouvée.

Annexe VI:

La convention des nations unies sur le droit de la mer:

Article 98: obligation de prêter assistance

1- tout Etat exige du capitaine du navire battant son pavillon que, pour autant que cela lui est possible sans faire courir de risques graves au navire, à l'équipage ou aux passagers:

a) il prêle assistance à quiconque est trouvé en péril en mer,

b) il se porte aussi vite que possible au secours des personnes en détresse s'il est informé qu'elles ont besoin d'assistance, dans la mesure où l'on peut raisonnablement s'attendre qu'il agisse de la sorte,

c) en cas d'abordage, il prêle assistance à l'autre navire, à son équipage et à ses passagers, et, dans la mesure du possible, indique à l'autre navire le nom et le port d'enregistrement de son propre navire et le port le plus proche qu'il touchera.

2- tous les Etats côtiers facilitent la création et le fonctionnement d'un service permanent de recherche et de sauvetage adéquat et efficace pour assurer la sécurité maritime et aérienne et, s'il y a lieu, collaborent à cette fin avec leurs voisins dans le cadre d'arrangements régionaux.

Annexe VII:

Protocole de la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

Conclu à Londres le 19 novembre 1976

Approuvé par l'Assemblée fédérale le 20 mars 1987²

Instrument d'adhésion déposé par la Suisse le 15 décembre 1987

Entré en vigueur pour la Suisse le 14 mars 1988

(Etat le 2 septembre 2003)

Les Parties au présent Protocole,

étant Parties à la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Bruxelles

le 29 novembre 1969³,

sont convenues de ce qui suit:

Art. I

Aux fins du présent Protocole:

1. «Convention» signifie la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.
2. «Organisation» a le même sens que dans la Convention.
3. «Secrétaire général» signifie le Secrétaire général de l'Organisation.

Art. II

L'article V de la Convention est modifié comme suit:

1. Le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Le propriétaire d'un navire est en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente Convention à un montant total par événement de 133 unités de compte par tonneau de jauge du navire. Toutefois, ce montant total ne peut en aucun cas excéder 14 millions d'unités de compte.»

2. Le paragraphe 9 est remplacé par le texte suivant:

«9. a) L'«unité de compte» visée au paragraphe 1 du présent article est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés au paragraphe 1 sont convertis dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel le fonds est constitué sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au RO 1988 1464; FF 1986 II 741

1 Ce Prot. ne s'applique qu'aux Etats qui ne sont pas aussi partie au Prot. de 1992

2 Protection de l'équilibre écologique

Droit de tirage spécial à la date de la constitution du fonds. La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat contractant qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

b) Toutefois, un Etat contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 9 a) du présent article peut, au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation de la présente Convention ou de l'adhésion à celle-ci, ou à tout moment par la suite, déclarer que la limite de la responsabilité prévue au paragraphe 1 et applicable sur son territoire est fixée, par événement, à un total de 2000 unités monétaires par tonneau de jauge du navire, étant entendu que ce montant total ne devra en aucun cas excéder 210 millions d'unités monétaires. L'unité monétaire visée dans le présent paragraphe correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion de ces montants en monnaie nationale s'effectue conformément à la législation de l'Etat en cause.

c) Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 9 a) et la conversion mentionnée au paragraphe 9 b) doivent être faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat contractant la même valeur réelle, dans la mesure du possible,

que celle exprimée en unités de compte au paragraphe 1. Lors du dépôt d'un instrument visé à l'article IV et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte ou à l'unité monétaire, les Etats contractants communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 9 a), ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 9 b), selon le cas.»

Art. III

1. Le présent Protocole est ouvert à la signature de tout Etat qui a signé la Convention ou qui y a adhéré et de tout Etat invité à participer à la Conférence chargée de réviser les dispositions de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, tenue à Londres du 17 au 19 novembre 1976. Le Protocole est ouvert à la signature du 1 février 1977 au 31 décembre 1977 au siège de l'Organisation.

2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4 du présent article, le présent Protocole est soumis à la ratification, à l'acceptation ou à l'approbation des Etats qui l'ont signé.

3. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4 du présent article, les Etats qui n'ont pas signé le présent Protocole peuvent y adhérer.

4. Les Etats Parties à la Convention peuvent ratifier, accepter ou approuver le présent Protocole sur la pollution par les hydrocarbures. Responsabilité civile - Prot. de 1976

Art. IV

1. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme à cet effet auprès du Secrétaire général.

2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement au présent Protocole à l'égard de toutes les Parties existantes ou après l'accomplissement de toutes les mesures requises pour l'entrée en vigueur de l'amendement à l'égard desdites Parties, est réputé s'appliquer au Protocole modifié par l'amendement.

Art. V

1. Le présent Protocole entre en vigueur à l'égard des Etats qui l'ont ratifié, accepté ou approuvé, ou qui y ont adhéré, le quatre-vingt-dixième jour après la date à laquelle huit Etats, dont cinq ayant chacun au moins un million de tonneaux de jauge brute en navires-citernes, ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général.

2. Pour chacun des Etats qui ratifient, acceptent, approuvent le présent Protocole ou y adhèrent ultérieurement, celui-ci entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt par cet Etat de l'instrument approprié.

Art. VI

1. Le présent Protocole peut être dénoncé par l'une quelconque des Parties à tout moment à compter de la date à laquelle il entre en vigueur à l'égard de cette Partie.

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.

3. La dénonciation prend effet un an après la date du dépôt de l'instrument auprès du Secrétaire général ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait être spécifiée dans cet instrument.

Art. VII

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou d'amender le présent Protocole.

2. L'Organisation convoque une conférence des Parties au présent Protocole ayant pour objet de le réviser ou de l'amender, à la demande du tiers au moins des Parties.

Art. VIII

1. Le présent Protocole est déposé auprès du Secrétaire général.

2. Le Secrétaire général :

a) informe tous les Etats qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré :

i) de toute signature nouvelle ou de tout dépôt d'instrument nouveau, ainsi que de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus ;

ii) de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole ;

Protection de l'équilibre écologique

- iii) du dépôt de tout instrument de dénonciation du présent Protocole, ainsi que de la date à laquelle la dénonciation prend effet;
- iv) de tout amendement au présent Protocole;
- b) transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les Etats qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré.

Art. IX

Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général en transmet une copie certifiée conforme au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

Art. X

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire original en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi. Il en est établi des traductions officielles en langues espagnole et russe qui sont déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

En foi de quoi les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Protocole.

Fait à Londres ce dix-neuf novembre mil neuf cent soixante-seize.

Pollution par les hydrocarbures. Responsabilité civile - Prot. de 1976

Champ d'application du protocole le 13 août 2003

Etats parties Ratification

Adhésion (A)

Entrée en vigueur

Albanie 6 avril 1994 A 5 juillet 1994
Allemagne 28 août 1980 8 avril 1981
Antigua-et-Barbuda 23 juin 1997 A 21 septembre 1997
Arabie Saoudite 15 avril 1993 A 14 juillet 1993
Australie 7 novembre 1983 A 5 février 1984
Bahamas 3 mars 1980 8 avril 1981
Bahreïn 3 mai 1996 A 1^{er} août 1996
Barbade 6 mai 1994 A 4 août 1994
Belgique 15 juin 1989 A 13 septembre 1989
Belize 2 avril 1991 A 1^{er} juillet 1991
Brunéi 29 septembre 1992 A 28 décembre 1992
Cambodge 8 juin 2001 A 6 septembre 2001
Cameroun 14 mai 1984 A 12 août 1984
Canada 24 janvier 1989 A 24 avril 1989
Chypre 19 juin 1989 A 17 septembre 1989
Colombie 26 mars 1990 A 24 juin 1990
Corée (Sud) 8 décembre 1992 A 8 mars 1993
Costa Rica 8 décembre 1997 A 8 mars 1998
Danemark 3 juin 1981 A 1^{er} septembre 1981
Egypte 3 février 1989 A 4 mai 1989
El Salvador 2 janvier 2002 A 2 avril 2002
Emirats arabes unis 14 mars 1984 A 12 juin 1984
Espagne 22 octobre 1981 A 20 janvier 1982
Finlande 8 janvier 1981 A 8 avril 1981
France 7 novembre 1980 8 avril 1981
Géorgie 25 août 1995 A 23 novembre 1995
Grèce 10 mai 1989 A 8 août 1989
Inde 1^{er} mai 1987 A 30 juillet 1987
Islande 24 mars 1994 A 22 juin 1994
Italie 3 juin 1983 A 1^{er} septembre 1983
Japon 24 août 1994 A 22 novembre 1994
Koweït 1^{er} juillet 1981 A 29 septembre 1981
Libéria 17 février 1981 A 8 avril 1981
Luxembourg 14 février 1991 A 15 mai 1991
Maldives 14 juin 1981 A 12 septembre 1981
Marshall, Iles 24 janvier 1994 A 24 avril 1994
Maurice 6 avril 1995 A 5 juillet 1995

Mauritanie 17 novembre 1995 A 15 février 1996
Mexique 13 mai 1994 A 11 août 1994
Nicaragua 4 juin 1996 A 2 septembre 1996
Norvège 17 juillet 1978 A 8 avril 1981
Oman 24 janvier 1985 A 24 avril 1985
Protection de l'équilibre écologique
Etats parties Ratification
Adhésion (A)
Entrée en vigueur
Pérou 24 février 1987 A 25 mai 1987
Pologne * 30 octobre 1985 A 28 janvier 1986
Portugal 2 janvier 1986 A 2 avril 1986
Qatar 2 juin 1988 A 31 août 1988
Russie * 2 décembre 1988 A 2 mars 1989
Singapour 15 décembre 1981 A 15 mars 1982
Suède 7 juillet 1978 8 avril 1981
Suisse * 15 décembre 1987 A 14 mars 1988
Vanuatu 13 janvier 1989 A 13 avril 1989
Venezuela 21 janvier 1992 A 20 avril 1992
Yémen (Sana'a) 4 juin 1979 A 8 avril 1981
* Réserves et déclarations, voir ci-après.

Réserves et déclarations

Pologne

La Pologne calculera désormais la responsabilité financière dans les cas où la responsabilité des propriétaires de navires océaniques est limitée et la responsabilité en vertu du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en droits de tirage spéciaux (DTS), tels que définis par le Fonds monétaire international.

Toutefois, ces DTS seront convertis selon la méthode établie par la Pologne, étant donné que celle-ci n'est pas membre du Fonds monétaire international. La méthode de conversion utilisée est la suivante: la Banque nationale de Pologne fixe un taux de change entre le DTS et le zloty polonais en convertissant le DTS en dollar des Etats-Unis selon les cours en vigueur indiqués par l'Agence Reuter. Les dollars des Etats-Unis sont alors convertis en zloty polonais au taux de change indiqué sur les tableaux de change des monnaies étrangères utilisés par la Banque nationale de Pologne. La méthode de calcul susmentionnée est conforme aux dispositions du paragraphe 9, alinéa a), de l'article II du Protocole de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et à l'article II du Protocole de la Convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Pollution par les hydrocarbures. Responsabilité civile - Prot. de 1976

Russie

Conformément au paragraphe 9 c) de l'article V de la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, tel qu'énoncé à l'article II du Protocole de 1976 de ladite convention, il est déclaré que la valeur du «droit de tirage spécial» exprimée en roubles russes est calculée sur la base du taux du dollar des Etats-Unis en vigueur à la date du calcul par rapport au «droit de tirage spécial», tel que fixé par le Fonds monétaire international, et du taux du dollar des Etats-Unis en vigueur à la même date par rapport au rouble russe, tel que fixé par la Banque d'Etat de Russie.

Suisse

Le Conseil fédéral suisse déclare, en se référant aux lettres a) et c), paragraphe 9, article V de la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, introduites par l'article II du Protocole du 19 novembre 1976, que la Suisse calcule de la manière suivante la valeur, en droit de tirage spécial (DTS), de sa monnaie nationale:
La Banque nationale suisse (BNS) communique chaque jour au Fonds monétaire international (FMI) le cours moyen du dollar des Etats-Unis d'Amérique sur le marché des changes de Zurich. La contre-valeur en francs suisses d'un DTS est déterminée d'après ce cours du dollar et le cours en dollars du DTS, calculé par le FMI.

Annexe VIII:

Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

Conclu à Londres le 27 novembre 1992

Approuvé par l'Assemblée fédérale le 11 décembre 1995¹

Instrument d'adhésion déposé par la Suisse le 4 juillet 1996

Entré en vigueur pour la Suisse le 4 juillet 1997

(Etat le 29 novembre 2008)

Les Parties au présent Protocole,

Ayant examiné la Convention internationale de 1969² sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et le Protocole de 1984 y relatif,

Ayant noté que le Protocole de 1984 à cette convention qui en élargit la portée et offre une indemnisation accrue n'est pas encore entré en vigueur,

Affirmant qu'il importe de préserver la viabilité du système international de responsabilité et d'indemnisation pour la pollution par les hydrocarbures,

Conscientes de la nécessité d'assurer dès que possible l'entrée en vigueur du contenu du Protocole de 1984,

Reconnaissant que des dispositions spéciales sont nécessaires pour l'introduction d'amendements correspondant à la Convention internationale de 1971³ portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures,

Sont convenues des dispositions suivantes:

Art. 1

La Convention qui est modifiée par les dispositions du présent Protocole est la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ci-après dénommée la «Convention de 1969 sur la responsabilité». Pour les Etats parties au Protocole de 1976⁴ de la Convention de 1969 sur la responsabilité, cette expression désigne la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par ce protocole.

Art. 2

L'art. I de la Convention de 1969 sur la responsabilité est modifié comme suit:⁵

1. *Le par. 1 est remplacé par le texte ci-après:*

...

2. *Le par. 5 est remplacé par le texte ci-après:*

...

3. *Le par. 6 est remplacé par le texte ci-après:*

...

4. *Le par. 8 est remplacé par le texte ci-après:*

...

5. *Le par. 9 est remplacé par le texte ci-après:*

...

6. *Après le par. 9, un nouveau paragraphe est inséré comme suit:*

...

Art. 3

L'art. II de la Convention de 1969 sur la responsabilité est remplacé par le texte ci-après:

...

Art. 4

L'art. III de la Convention de 1969 sur la responsabilité est modifié comme suit:

1. *Le par. 1 est remplacé par le texte ci-après:*

...

2. *Le par. 4 est remplacé par le texte ci-après:*

...

Art. 5

L'art. IV de la Convention de 1969 sur la responsabilité est remplacé par le texte ci-après:

...

⁵ Les modifications mentionnées aux art. 2 à 10 sont insérées dans ladite convention.

Pollution par les hydrocarbures. Responsabilité civile - Prot. de 1992

Art. 6

L'art. V de la Convention de 1969 sur la responsabilité est modifié comme suit:

1. Le par. 1 est remplacé par le texte ci-après:

...

2. Le par. 2 est remplacé par le texte ci-après:

...

3. Le par. 3 est remplacé par le texte ci-après:

...

4. Le par. 9 est remplacé par le texte ci-après:

...

5. Le par. 10 est remplacé par le texte ci-après:

...

6. La deuxième phrase du par. 11 est remplacée par le texte ci-après:

...

Art. 7

L'art. VII de la Convention de 1969 sur la responsabilité est modifié comme suit:

1. Les deux premières phrases du par. 2 sont remplacées par le texte ci-après:

...

2. Le par. 4 est remplacé par le texte ci-après:

...

3. La première phrase du par. 7 est remplacée par le texte ci-après:

...

4. Dans la deuxième phrase du par. 7, les mots «à l'Etat d'immatriculation» sont remplacés par les mots «à l'Etat qui a délivré ou visé le certificat».

5. La deuxième phrase du par. 8 est remplacée par le texte ci-après:

...

6 Nouvelle teneur selon les amendements adoptés par le Comité juridique le 18 oct. 2000 et entrés en vigueur le 1^{er} nov. 2003 (RO 2007 3347).

Protection de l'équilibre écologique

4

Art. 8

L'art. IX de la Convention de 1969 sur la responsabilité est modifié comme suit:

Le par. 1 est remplacé par le texte ci-après:

...

Art. 9

Après l'art. XII de la Convention de 1969 sur la responsabilité, deux nouveaux articles sont insérés comme suit:

Art. XII bis

...

Art. XII ter

...

Art. 10

Le modèle de certificat joint en annexe à la Convention de 1969 sur la responsabilité est remplacé par le modèle joint en annexe au présent Protocole.

Art. 11

1. La Convention de 1969 sur la responsabilité et le présent Protocole sont, entre les Parties au présent Protocole, considérés et interprétés comme formant un seul instrument.

2. Les art. I à XII ter, y compris le modèle de certificat, de la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole, sont désignés sous le nom de «Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures» («Convention de 1992 sur la responsabilité»).

Clauses finales

Art. 12 Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. Le présent Protocole est ouvert à la signature de tous les Etats à Londres, du 15 janvier 1993 au 14 janvier 1994.

2. Sous réserve des dispositions du par. 4, tout Etat peut devenir Partie au présent Protocole par:

- a) signature sous réserve de ratification, acceptation ou approbation suivie de ratification, acceptation ou approbation; ou
- b) adhésion.

Pollution par les hydrocarbures. Responsabilité civile - Prot. de 1992

3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme à cet effet auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

4. Tout Etat contractant à la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ci-après dénommée la «Convention de 1971 portant création du Fonds», ne peut ratifier, accepter ou approuver le présent Protocole ou y adhérer que s'il ratifie, accepte ou approuve en même temps le Protocole de 1992 modifiant cette convention ou s'il y adhère, à moins qu'il dénonce la Convention de 1971 portant création du Fonds, avec effet à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole pour cet Etat.

5. Un Etat qui est Partie au présent Protocole mais n'est pas Partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité est lié par les dispositions de la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole, à l'égard des autres Etats parties au Protocole, mais n'est pas lié par les dispositions de la Convention de 1969 sur la responsabilité à l'égard des Etats parties à cette convention.

6. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole, est réputé s'appliquer à la Convention ainsi modifiée et telle que modifiée par ledit amendement.

Art. 13 Entrée en vigueur

1. Le présent Protocole entre en vigueur douze mois après la date à laquelle dix Etats, y compris quatre Etats possédant chacun au moins un million d'unités de jauge brute de navires-citernes, ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Toutefois, tout Etat contractant à la Convention de 1971 portant création du Fonds peut, au moment du dépôt de son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion relatif au présent Protocole, déclarer que cet instrument est réputé sans effet aux fins du présent article jusqu'à l'expiration du délai de six mois prévu à l'art. 31 du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds. Un Etat qui n'est pas un Etat contractant à la Convention de 1971 portant création du Fonds mais qui dépose un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion relatif au Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds, peut également faire en même temps une déclaration conformément au présent paragraphe.

3. Tout Etat qui a fait une déclaration conformément au paragraphe précédent peut la retirer à tout moment au moyen d'une notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation. Tout retrait ainsi effectué prend effet à la date de la réception de la notification, à condition que cet Etat soit considéré comme ayant déposé à cette date son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion relatif au présent Protocole.

Protection de l'équilibre écologique

4. Pour tout Etat qui le ratifie, l'accepte, l'approuve ou y adhère après que les conditions d'entrée en vigueur prévues au par. 1 ont été remplies, le présent Protocole entre en vigueur douze mois après la date du dépôt par cet Etat de l'instrument approprié.

Art. 14 Révision et modification

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou de modifier la Convention de 1992 sur la responsabilité.

2. L'Organisation convoque une conférence des Etats contractants ayant pour objet de réviser ou de modifier la Convention de 1992 sur la responsabilité à la demande du tiers au moins des Etats contractants.

Art. 15 Modification des limites de responsabilité

1. A la demande d'un quart au moins des Etats contractants, toute proposition visant à modifier les limites de responsabilité prévues à l'art. V, par. 1, de la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole, est diffusée par le Secrétaire général à tous les Membres de l'Organisation et à tous les Etats contractants.
2. Tout amendement proposé et diffusé suivant la procédure ci-dessus est soumis au Comité juridique de l'Organisation pour qu'il l'examine six mois au moins après la date à laquelle il a été diffusé.
3. Tous les Etats contractants à la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole, qu'ils soient ou non Membres de l'Organisation, sont autorisés à participer aux délibérations du Comité juridique en vue d'examiner et d'adopter les amendements.
4. Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des Etats contractants présents et votant au sein du Comité juridique, élargi conformément au par. 3, à condition que la moitié au moins des Etats contractants soient présents au moment du vote.
5. Lorsqu'il se prononce sur une proposition visant à modifier les limites, le Comité juridique tient compte de l'expérience acquise en matière d'événements et, en particulier, du montant des dommages en résultant, des fluctuations de la valeur des monnaies et de l'incidence de l'amendement proposé sur le coût des assurances. Il tient également compte des rapports qui existent entre les limites prévues à l'art. V, par. 1, de la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole, et les limites prévues à l'art. 4, par. 4, de la Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.
Pollution par les hydrocarbures. Responsabilité civile - Prot. de 1992
6. a) Aucun amendement visant à modifier les limites de responsabilité en vertu du présent article ne peut être examiné avant le 15 janvier 1998 ou avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur d'un amendement antérieur adopté en vertu du présent article. Aucun amendement prévu en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'entrée en vigueur du présent Protocole.
b) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant à la limite fixée dans la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole, majorée de 6 % par an, en intérêt composé, à compter du 15 janvier 1993.
c) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant au triple de la limite fixée dans la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole.
7. Tout amendement adopté conformément au par. 4 du présent article est notifié par l'Organisation à tous les Etats contractants. L'amendement est réputé avoir été accepté à l'expiration d'un délai de dix-huit mois après la date de sa notification, à moins que, durant cette période, un quart au moins des Etats contractants au moment de l'adoption de l'amendement par le Comité juridique ne fassent savoir à l'Organisation qu'ils ne l'acceptent pas, auquel cas l'amendement est rejeté et n'a pas d'effet.
8. Un amendement réputé avoir été accepté conformément au par. 7 entre en vigueur dix-huit mois après son acceptation.
9. Tous les Etats contractants sont liés par l'amendement, à moins qu'ils ne dénoncent le présent Protocole conformément à l'art. 16, par. 1 et 2, six mois au moins avant l'entrée en vigueur de cet amendement. Cette dénonciation prend effet lorsque ledit amendement entre en vigueur.
10. Lorsqu'un amendement a été adopté par le Comité juridique mais que le délai d'acceptation de dix-huit mois n'a pas encore expiré, tout Etat devenant Etat contractant durant cette période est lié par ledit amendement si celui-ci entre en vigueur. Un Etat qui devient Etat contractant après expiration de ce délai est lié par tout amendement qui a été accepté conformément au par. 7. Dans les cas visés par le présent paragraphe, un Etat est lié par un amendement à compter de la date d'entrée en vigueur de l'amendement ou de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole pour cet Etat, si cette dernière date est postérieure.

Art. 16 Dénonciation

1. Le présent Protocole peut être dénoncé par l'une quelconque des Parties à tout moment à compter de la date à laquelle il entre en vigueur à l'égard de cette Partie.
 2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation.
 3. La dénonciation prend effet douze mois après la date du dépôt de l'instrument de dénonciation auprès du Secrétaire général de l'Organisation ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait être spécifiée dans cet instrument.
- Protection de l'équilibre écologique
4. Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation par l'une quelconque d'entre elles de la Convention de 1969 sur la responsabilité en vertu de l'art. XVI de ladite convention n'est en aucun cas interprétée comme une dénonciation de la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole.
 5. La dénonciation du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds par un Etat qui reste Partie à la Convention de 1971 portant création du Fonds est considérée comme une dénonciation du présent Protocole. Cette dénonciation prend effet à la date à laquelle la dénonciation du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds prend effet conformément à l'art. 34 de ce protocole.

Art. 17 Dépositaire

1. Le présent Protocole et tous les amendements acceptés en vertu de l'art. 15 sont déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation.
2. Le Secrétaire général de l'Organisation:
 - a) informe tous les Etats qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré:
 - i) de toute signature nouvelle ou de tout dépôt d'instrument nouveau, et de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;
 - ii) de toute déclaration et notification effectuées en vertu de l'art. 13 et de toute déclaration et communication effectuées en vertu de l'art. V, par. 9, de la Convention de 1992 sur la responsabilité;
 - iii) de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole;
 - iv) de toute proposition visant à modifier les limites de responsabilité, qui a été présentée conformément à l'art. 15, par. 1;
 - v) de tout amendement qui a été adopté conformément à l'art. 15, par. 4;
 - vi) de tout amendement qui est réputé avoir été accepté en vertu de l'art. 15, par. 7, ainsi que de la date à laquelle l'amendement entre en vigueur, conformément aux par. 8 et 9 de cet article;
 - vii) du dépôt de tout instrument de dénonciation du présent Protocole, ainsi que de la date à laquelle ce dépôt est intervenu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet;
 - viii) de toute dénonciation réputée avoir été effectuée en vertu de l'art. 16, par. 5;
 - ix) de toute communication prévue par l'un quelconque des articles du présent Protocole;
 - b) transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les Etats signataires et à tous les Etats qui y adhèrent.
3. Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général de l'Organisation en transmet le texte au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Art. 102 de la Charte des Nations Unies 7.

Pollution par les hydrocarbures. Responsabilité civile - Prot. de 1992

Art. 18 Langues

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, tous les textes faisant également foi. *En foi de quoi*, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Protocole.

Fait à Londres, ce vingt-sept novembre mil neuf cent quatre-vingt-douze.

Protection de l'équilibre écologique

Annexe

... Pollution par les hydrocarbures. Responsabilité civile - Prot. de 1992

Champ d'application du protocole et de la convention le 29 novembre 2008

8

Etats parties Ratification

Adhésion (A)

Entrée en vigueur

Afrique du Sud 1^{er} octobre 2004 A 1^{er} octobre 2005

Albanie 30 juin 2005 A 30 juin 2006

Algérie 11 juin 1998 A 11 juin 1999

Allemagne* 29 septembre 1994 30 mai 1996

Angola 4 octobre 2001 A 4 octobre 2002

Antigua-et-Barbuda 14 juin 2000 A 14 juin 2001

Arabie Saoudite 23 mai 2005 A 23 mai 2006

Argentine** 13 octobre 2000 A 13 octobre 2001

Australie 9 octobre 1995 A 9 octobre 1996

Azerbaïdjan 16 juillet 2004 A 16 juillet 2005

Bahamas 1^{er} avril 1997 A 1^{er} avril 1998

Bahreïn 3 mai 1996 A 3 mai 1997

Barbade 7 juillet 1998 A 7 juillet 1999

Belgique 6 octobre 1998 A 6 octobre 1999

Belize 27 novembre 1998 A 27 novembre 1999

Brunéi 3 janvier 2002 A 3 janvier 2003

Bulgarie 28 novembre 2003 A 28 novembre 2004

Cambodge 8 juin 2001 A 8 juin 2002

Cameroun 15 octobre 2001 A 15 octobre 2002

Canada 29 mai 1998 A 29 mai 1999

Cap-Vert 4 juillet 2003 A 4 juillet 2004

Chili 29 mai 2002 A 29 mai 2003

Chine 5 janvier 1999 A 5 janvier 2000

Hong Kong 5 janvier 1999 5 janvier 2000

Chypre 12 mai 1997 A 12 mai 1998

Colombie 19 novembre 2001 A 19 novembre 2002

Comores 15 janvier 2000 A 15 janvier 2001

Congo (Brazzaville) 7 août 2002 A 7 août 2003

Corée (Sud)* 7 mars 1997 A 16 mai 1998

Croatie 12 janvier 1998 A 12 janvier 1999

Danemark 30 mai 1995 30 mai 1996

Djibouti 8 janvier 2001 A 8 janvier 2002

Dominique 31 août 2001 A 31 août 2002

Egypte 21 avril 1995 A 30 mai 1996

El Salvador 2 janvier 2002 A 2 janvier 2003

Emirats arabes unis 19 novembre 1997 A 19 novembre 1998

Espagne 6 juillet 1995 A 6 juillet 1996

Estonie 8 août 2004 A 8 août 2005

Fidji 30 novembre 1999 A 30 novembre 2000

8 Une version du champ d'application mise à jour est publiée sur le site web du DFAE

(<http://www.eda.admin.ch/eda/fr/home/topics/intla/intrea/dbstv.html>).

Protection de l'équilibre écologique

Etats parties Ratification

Adhésion (A)

Entrée en vigueur

Finlande 24 novembre 1995 24 novembre 1996

France 29 septembre 1994 30 mai 1996

Gabon 31 mai 2002 A 31 mai 2003

Géorgie 18 avril 2000 A 18 avril 2001

Ghana 3 février 2003 A 3 février 2004

Grèce** 9 octobre 1995 9 octobre 1996

Grenade 7 janvier 1998 A 7 janvier 1999

Guinée 2 octobre 2002 A 2 octobre 2003

Hongrie 30 mars 2007 A 30 mars 2008
 Iles Cook 12 mars 2007 A 12 mars 2008
 Iles Marshall 16 octobre 1995 A 16 octobre 1996
 Iles Salomon 30 juin 2004 A 30 juin 2005
 Inde 15 novembre 1999 A 15 novembre 2000
 Indonésie 6 juillet 1999 A 6 juillet 2000
 Iran 24 octobre 2007 A 24 octobre 2008
 Irlande* 15 mai 1997 A 16 mai 1998
 Islande 13 novembre 1998 A 13 novembre 1999
 Israël 21 octobre 2004 A 21 octobre 2005
 Italie 16 septembre 1999 A 16 septembre 2000
 Jamaïque 6 juin 1997 A 6 juin 1998
 Japon 24 août 1994 A 30 mai 1996
 Kenya 2 février 2000 A 2 février 2001
 Kiribati 5 février 2007 A 5 février 2008
 Koweït 16 avril 2004 A 16 avril 2005
 Lettonie 9 mars 1998 A 9 mars 1999
 Liban 30 mars 2005 A 30 mars 2006
 Libéria 5 octobre 1995 A 5 octobre 1996
 Lituanie 27 juin 2000 A 27 juin 2001
 Luxembourg 21 novembre 2005 A 21 novembre 2006
 Madagascar 21 mai 2002 A 21 mai 2003
 Malaisie 9 juin 2004 A 9 juin 2005
 Maldives 20 mai 2005 A 20 mai 2006
 Malte 6 janvier 2000 A 6 janvier 2001
 Maroc 22 août 2000 22 août 2001
 Maurice** 6 décembre 1999 A 6 décembre 2000
 Mexique 13 mai 1994 A 30 mai 1996
 Moldova 11 octobre 2005 A 11 octobre 2006
 Monaco 8 novembre 1996 8 novembre 1997
 Mozambique 26 avril 2002 A 26 avril 2003
 Namibie 18 décembre 2002 A 18 décembre 2003
 Nigéria 24 mai 2002 A 24 mai 2003
 Norvège 3 avril 1995 30 mai 1996
 Nouvelle-Zélande* 25 juin 1998 A 25 juin 1999
 Oman 8 juillet 1994 A 30 mai 1996
 Pakistan 2 mars 2005 2 mars 2006
 Pollution par les hydrocarbures. Responsabilité civile - Prot. de 1992
 Etats parties Ratification
 Adhésion (A)
 Entrée en vigueur
 Panama 18 mars 1999 A 18 mars 2000
 Papouasie-Nouvelle-Guinée 23 janvier 2001 A 23 janvier 2002
 Pays-Bas 15 novembre 1996 A 15 novembre 1997
 Pérou 1 er septembre 2005 A 1 er septembre 2006
 Philippines 7 juillet 1997 A 7 juillet 1998
 Pologne 21 décembre 1999 21 décembre 2000
 Portugal 13 novembre 2001 A 13 novembre 2002
 Qatar 20 novembre 2001 A 20 novembre 2002
 République dominicaine 24 juin 1999 A 24 juin 2000
 Roumanie 27 novembre 2000 A 27 novembre 2001
 Royaume-Uni* 29 septembre 1994 A 30 mai 1996
 Aroutiri et Dhekelia 20 février 1998 20 février 1998
 Anguilla 20 février 1998 20 février 1998
 Bermudes 20 février 1998 20 février 1998
 Gibraltar 15 mai 1998 15 mai 1998
 Guernesey 20 février 1998 20 février 1998
 Ile de Man 29 septembre 1994 30 mai 1996
 Iles Cayman 15 mai 1998 15 mai 1998

Iles Falkland et dépendances
 (Géorgie du Sud et îles
 Sandwich du Sud) 29 septembre 1994 30 mai 1996
 Iles Pitcairn (Ducie, Oeno,
 Henderson et Pitcairn) 20 février 1998 20 février 1998
 Iles Turques et Caïques 20 février 1998 20 février 1998
 Iles Vierges britanniques 20 février 1998 20 février 1998
 Jersey 29 septembre 1994 30 mai 1996
 Montserrat 29 septembre 1994 30 mai 1996
 Sainte-Hélène et
 dépendances (Ascension et
 Tristan da Cunha) 15 mai 1998 15 mai 1998
 Territoire antarctique
 britannique 20 février 1998 20 février 1998
 Territoire britannique de
 l'Océan Indien 20 février 1998 20 février 1998
 Russie* 20 mars 2000 A 20 mars 2001
 Saint-Kitts-et-Nevis 7 octobre 2004 A 7 octobre 2005
 Sainte-Lucie 20 mai 2004 A 20 mai 2005
 Saint-Vincent-et-les Grenadines 9 octobre 2001 A 9 octobre 2002
 Samoa 1 er février 2002 A 1 er février 2003
 Seychelles 23 juillet 1999 A 23 juillet 2000
 Sierra Leone 4 juin 2001 A 4 juin 2002
 Singapour 18 septembre 1997 A 18 septembre 1998
 Slovénie 19 juillet 2000 A 19 juillet 2001
 Sri Lanka 22 janvier 1999 A 22 janvier 2000
 Suède 25 mai 1995 30 mai 1996
 Protection de l'équilibre écologique
 Etats parties Ratification
 Adhésion (A)
 Entrée en vigueur
 Suisse 4 juillet 1996 A 4 juillet 1997
 Syrie 22 février 2005 A 22 février 2006
 Tanzanie 19 novembre 2002 A 19 novembre 2003
 Tonga 10 décembre 1999 A 10 décembre 2000
 Trinité-et-Tobago 6 mars 2000 A 6 mars 2001
 Tunisie 29 janvier 1997 A 29 janvier 1998
 Turquie* ** 17 août 2001 A 17 août 2002
 Tuvalu 30 juin 2004 A 30 juin 2005
 Ukraine 29 novembre 2007 A 29 novembre 2008
 Uruguay 9 juillet 1997 A 9 juillet 1998
 Vanuatu 18 février 1999 A 18 février 2000
 Venezuela 22 juillet 1998 A 22 juillet 1999
 Vietnam 17 juin 2003 A 17 juin 2004
 Yémen 20 septembre 2006 A 20 septembre 2007

* Réserves et déclarations.

** Objections.

Les réserves, déclarations et objections ne sont pas publiées au RO. Les textes en anglais
 pourront être consultés à l'adresse du site Internet l'Organisation maritime internationale
 (OMI): www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=248 et
http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D8140/8387.pdf ou obtenus
 à la Direction du droit international public (DDIP), Section des traités internationaux,
 3003 Berne.

Annexe X:

Décret français N°68-65 du 19 janvier 1968 relatif aux événements de la mer:

Chapitre I assistance:

Article 1: tout clause attributive de juridiction à un tribunal étranger ou toute clause compromissoire donnant compétence à un tribunal arbitral siégeant à l'étranger est nulle lorsque le navire assistant et le navire assisté sont de nationalité française et que l'assistance a été rendue dans les eaux soumises à la juridiction française.

AnnexeX:

Décret algérien N°88-51 du 15 mars 1988 portant organisation de la recherche et du sauvetage maritime:

Article 1:

Des mesures requises pour la recherche et le sauvetage des personnes en détresse en mer sont prises par le ministre des transports dans ce cadre, le ministre des transports organise les dispositions nécessaires il conçoit prépare et met en œuvre les éléments y afférents pour le respect des dispositions des conventions pour le sauvetage de la vie humaine, en mer, la recherche et le sauvetage maritime.

Annexe XI:

Loi française N°67-545 du 7 juillet 1967. Loi relative aux événements de mer

Chapitre II : Assistance.

Article 9

L'assistance des navires de mer en danger, ainsi que les services de même nature rendus entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, est soumise aux dispositions du présent chapitre, sans tenir compte des eaux où elle a été rendue.

Tous engins flottants sont assimilés, selon le cas, soit aux navires de mer, soit aux bateaux de navigation intérieure pour l'application de l'alinéa précédent.

Article 10

Tout fait d'assistance ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération.

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

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

Article 11

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.

Article 12

Le remorqueur n'a droit à une rémunération pour l'assistance du navire par lui remorqué ou de sa cargaison que s'il a rendu des services exceptionnels ne pouvant être considérés comme l'accomplissement du contrat de remorquage.

Article 13 Une rémunération est due encore que l'assistance ait eu lieu entre navires appartenant au même propriétaire.

Article 14 Le montant de la rémunération est fixé par la convention des parties et, à défaut, par le tribunal.

Il en est de même de la proportion dans laquelle cette rémunération doit être répartie, soit entre les sauveteurs, soit entre les propriétaires, le capitaine et l'équipage de chacun des navires assistants. Si le navire est un navire étranger, la répartition entre le propriétaire, le capitaine et les personnes au service du navire est réglée conformément à la loi nationale du navire.

Article 15 Toute convention d'assistance peut, à la requête de l'une des parties, être annulée ou modifiée par le tribunal, s'il estime que les conditions convenues ne sont pas équitables, compte tenu du service rendu et des bases de rémunération indiquées à l'article 16 ou que le service rendu ne présente pas les caractères d'une véritable assistance, quelque qualification que les parties lui aient donnée.

Article 16 La rémunération est fixée par le tribunal selon les circonstances, en prenant pour base : a) En premier lieu le succès obtenu, les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours, le danger couru par le navire assisté, par ses passagers et son équipage, par sa cargaison, par les sauveteurs et par le navire assistant, le temps employé, les frais et dommages subis et les risques de responsabilité et autres encourus par les sauveteurs, la valeur du matériel exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale du navire assistant ;

b) En second lieu, la valeur des choses sauvées, le fret et le prix du passage.

Les mêmes dispositions sont applicables aux répartitions prévues à l'article 14 (alinéa 2).

Le tribunal peut réduire ou supprimer la rémunération s'il apparaît que les sauveteurs ont, par leur faute, rendu l'assistance nécessaire ou qu'ils se sont rendus coupables de vols, recels ou autres actes frauduleux.

Article 17 Il n'est dû aucune rémunération pour les personnes sauvées.

Les sauveteurs des vies humaines qui sont intervenus à l'occasion des mêmes dangers ont droit à une équitable part de la rémunération accordée aux sauveteurs du navire, de la cargaison et de leurs accessoires.

Article 18 L'action en paiement de la rémunération se prescrit par deux ans à partir du jour où les opérations d'assistance sont terminées.

Toutefois, ce délai de prescription ne court pas lorsque le navire assisté n'a pu être saisi dans les eaux soumises à la juridiction française.

Article 19 Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage ou ses passagers, de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison des contraventions à la disposition précédente, sauf intervention effective et directe de sa part.

Article 20 Il n'est dû aucune rémunération d'assistance pour les envois postaux de toute nature.

Article 21 Les dispositions du présent chapitre sont également applicables aux navires de mer et bateaux de navigation intérieure de l'Etat ou affectés à un service public, à l'exception de l'article 18 (alinéa 2). Les articles 13 et 14 (alinéa 2) ne sont pas applicables aux navires de mer et bateaux de navigation intérieure de l'Etat.

Par dérogation aux dispositions de l'article 19, les obligations d'assistance qui peuvent être imposées aux commandants de force navale ou de bâtiment de la marine nationale sont fixées par l'article 455 du Code de justice militaire.

الأمر رقم 76-80 منقح ومعدل بالقانون رقم 98-05 المتضمن القانون البحري الجزائري
الوارد بالجريدتين الرسميتين رقم 1977/29 ورقم 1998/47.
القسم الثالث: الإسعاف البحري

الفقرة الأولى-التعريف والقواعد العامة

المادة: 332

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 في الاعتبار للمياه التي جرت فيها النجدة".
المادة 333 : " تشبه الآلات العائمة، حسب الحالة إما بالسفن البحرية وإما ببواخر الملاحة الداخلية وذلك من أجل تطبيق هذه المادة".
المادة 334 : " يتعين على ربان كل سفينة أن يقدم يد المساعدة لكل شخص موجود في البحر ويوشك على الهلاك وذلك بدون أن يعرض سفينته وطاقمه ومسافريه لخطر جدي.

إن مالك السفينة ليس مسؤولاً بسبب المخالفات الماسة بالنص السابق".

المادة 335 : "تطبق أحكام هذا الفصل أيضاً على سفن البحرية الوطنية وسفن حراسة الشواطئ والسفن المخصصة لمصلحة عمومية".
الفقرة الثانية-مكافأة الإسعاف

المادة 336 : "يترتب على كل إسعاف مثمر أداء مكافأة عادلة.

وتستحق المكافأة بالنسبة لإنقاذ الحمولة وثمان الرحلة".

المادة 337 : " لا تدفع المكافأة إذا بقيت عملية الإنقاذ دون جدوى".

المادة 338 : " ليس لطاقم ومسافري السفينة التي أنجذت، الحق في مكافأة وكذلك الأشخاص الذين شاركوا في عمليات الإنقاذ بالرغم من الخطر الصريح والمعقول للسفينة التي أنجذت".

المادة 339 : " ليس للقاطرة الحق في مكافأة عن إسعاف للسفينة المقطورة من طرفها أو لحمولتها إلا إذا قامت بخدمات استثنائية لا تعتبر كإتمام لعقد القطر".

المادة 340 : " لا تترتب أي مكافأة إسعاف عن الإرسالات البريدية مهما كان نوعها"

المادة 341 : " لا تستحق أي مكافأة حتى ولو حصل الإسعاف بين سفن تابعة لنفس المالك".

المادة 342 : " لا تستحق أية مكافأة عن الأشخاص الذين تم إنقاذهم.

إن 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.

لا يدفع الأشخاص الذين تم إنقاذهم أية مكافأة من أجل إنقاذهم".

المادة 343: " تحدد قيمة مكافأة الإسعاف بموجب الاتفاقية المبرمة بين الأطراف، وفي حالة عدم وجودها من طرف المحكمة.

ويجري مثل ذلك فيما يتعلق بالنسبة التي يتم بمقتضاها توزيع هذه المكافأة بين القائمين بالإنقاذ".

المادة 344 : كل اتفاقية خاصة بالإسعاف، تبرم عند وقوع الحادث وتحت تأثير الخطر ، ويمكن إلغائها أو تعديلها من طرف المحكمة بناء على طلب احد الأطراف وعندما تقدر هذه المحكمة بان الشروط المتفق عليها ليست عادلة نظراً للخدمة التي تم أدائها وأساس المكافأة المذكورة في المادة التالية أو عندما لا تمثل الخدمة التي تم أدائها طابع الإسعاف الحقيقي، مهما كان الوصف الذي اعتمده الأطراف".

المادة 345: " تحدد المحكمة المكافأة حسب الظروف أخذاً كأساس:

أ-أولاً: -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 انجرت وخطر المسؤولية أو الأخطار الأخرى التي تعرض إليها القائمون بالإنقاذ،

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

ب- ثانياً:

-قيمة الأشياء التي أنقذت والحمولة وأجرة النقل،

تطبق نفس الأحكام على توزيع المكافأة بين القائمين بالإنقاذ".

المادة 346 : "تستطيع المحكمة تخفيض أو إلغاء المكافأة إذا اتضح لها إن القائمين بالإنقاذ قد جمعوا الإسعاف البحري ضرورياً بخطاهم أو أصبحوا مذنبين بالسرقة والإخفاء أو أي عمل من الأعمال التدليسية الأخرى".

المادة 347 : "لا يمكن أن تتعدى في أي حال مكافأة الإسعاف قيمة الأموال التي أنقذت بما فيها الحمولة وأجرة النقل بعد خصم حقوق الجمارك والرسوم العامة الأخرى وكذلك المصاريف الخاصة بحراستها وبيعها.

المادة 348 : (معدلة بالمادة 32 من القانون رقم 98-05) " توزع المكافأة التي تعود إلى السفينة من جراء عملية الإسعاف أو الإنقاذ مناصفة، بين مالك السفينة وطاقمها ، بعد اقتطاع نفقات عمليات الإنقاذ والمبلغ الذي يمثل استعمال الوسائل والعتاد وكذا المستخدمين المعينين للقيام بهذه العمليات. ويستفيد أعضاء الطاقم الذين تحملوا خلال عمليات الإنقاذ بالالتزام والتفاني أو الذين تعرضوا إلى الخطر من مكافأة إضافية.

يشارك مرشد السفينة المسعفة في توزيع حصة الطاقم بنفس النسبة التي يتم بها التوزيع على أعضاء الطاقم الآخرين".

المادة 349 : (معدلة بالمادة 33 من القانون 98-05) " إذا كانت السفينة المسعفة غير مستغلة من قبل مالكها، توزع نصف المكافأة الصافية المحددة في المادة 348 أعلاه والعاودة إلى المالك، بين المالك والمجهز بخصص متساوية، في غياب صيغة توزيع أخرى ينص عليها عقد استئجار السفينة".

المادة 350 : (معدلة بالمادة 34 من القانون 98-05) " تطبيقاً للمادة 349 أعلاه، وبناء على اقتراح الربان، يتم توزيع المكافأة الصافية بين أعضاء الطاقم، من طرف المالك أو المجهز غير المالك للسفينة التي قامت بالإسعاف وبعد موافقة السلطة البحرية المختصة على هذا التوزيع.

تبلغ السلطة البحرية عن كل النزاعات المحتملة الناتجة عن توزيع مكافأة الإسعاف بين أعضاء الطاقم وتفصل فيها نهائياً الجهة القضائية المختصة".

المادة 351 : " لا تطبق أحكام المادة 348 على المكافأة المستحقة للسفينة المستخدمة للإسعاف المهني للسفن".

المادة 352 : " في إطار مكافأة الإنقاذ وتسديد المصاريف التي استحدثت من أجل تقدير وحفظ وبيع الأموال التي تم إنقاذها، فإن للمنقذين امتيازاً على السفينة وعلى البضاعة وعلى الأموال الأخرى التي تم إنقاذها.
إن للمنقذين حق الحبس على الأشياء التي تم إنقاذها والممسوكة من طرف المنقذين الذين لهم حيازتها وذلك بمناسبة القيام بالإسعاف وحتى التسوية الكاملة لمكافأة الإسعاف وتسديد المصاريف أو حتى تخصيص كفالة من طرف المدين أو ضمان كاف لهذا الغرض".
المادة 353: تحدد معدلات وكيفيات توزيع مكافأة الإسعاف المتعلقة بالربان والأفراد الآخرين التابعين لطاقم السفينة التي قامت بالإسعاف والتابعة لأحد أصناف السفن المذكورة في المادة 353 أعلاه، بموجب قرار وزاري مشترك صادر عن وزير الدفاع الوطني والوزير المكلف بالبحرية التجارية".

الفقرة الثالثة - الدعوى المتعلقة بدفع المكافأة

المادة 354 : " تخضع النزاعات المتولدة عن عمليات الإسعاف للقوانين الآتية:

أ- قانون البلد الساحلي، إذا حصل الإسعاف في المياه الداخلية لو في المياه الإقليمية،

ب- قانون المحكمة التي تختص في النزاع، إذا حصل الإسعاف في أعالي البحار،

ج- قانون البلد الذي تحمل السفينة رايته، إذا كانت السفينة المسعفة والسفينة المسعفة ترفعان نفس الراية بغض النظر عن المياه التي حصل فيها الإسعاف،

د- 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".

المادة 356 : تتقدم الدعوى المتعلقة بطلب دفع مكافأة الإسعاف بمضي سنتين اعتباراً من اليوم الذي تنتهي فيه عمليات الإسعاف.

غير أن هذه المدة لا تسري عندما لا يتم حجز السفينة التي قدم إليها الإسعاف في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري".

المادة 357 : " إن دعوى المطالبة بالدفع ضد الدولة الجزائرية عن خدمات الإسعاف البحرية التي قدمت للسفن المخصصة لمصلحة عمومية، يجب أن ترفع أمام القضاء الجزائري".

**قانون التجارة البحرية المصري لسنة 1990
الباب الثاني: المساعدة والإنقاذ**

- مادة 302 : تسري أحكام هذا الفصل على أعمال المساعدة والإنقاذ بين السفن البحرية التي تكون في حالة الخطر والأشخاص وكل الأشياء الموجودة فيها وحمولتها وأجور النقل. كما تسري على هذه الخدمات نفسها التي تقدمها السفن البحرية لمراكب الملاحة الداخلية أو العكس وذلك دون تمييز بين هذين النوعين من المساعدة والإنقاذ ودون اعتبار للمياه التي تقدم فيها.
- مادة 303 : 1- كل عمل مفيد من أعمال المساعدة أو الإنقاذ يعطي الحق في مكافأة عنه ولا تستحق مكافأة ما إذا لم تؤدي المساعدة أو الإنقاذ إلى أية منفعة.
- وفي جميع الأحوال لا يجوز أن تتعدى المكافأة قيمة الأشياء التي أنقذت.
- 2- وتستحق المكافأة حتى إذا تمت أعمال المساعدة والإنقاذ بين سفن مالك واحد.
- مادة 304 : لا يستحق مكافأة ما الأشخاص الذين يساهمون في أعمال المساعدة والإنقاذ إذا منعتهم من ذلك صراحة السفينة المعانة وكان لهذا المنع سبب معقول.
- مادة 305 : لا تستحق السفينة القاطرة أية مكافأة على أعمال المساعدة والإنقاذ التي تقدمها للسفينة المقطورة أو لحمولتها. وذلك باستثناء الخدمات الاستثنائية التي تقدمها السفينة القاطرة ولا يمكن اعتبارها ضمن التزاماتها الأصلية بمقتضى عقد القطر.
- مادة 306 : 1- في الحالات السابقة يحدد مقدار المكافأة باتفاق الطرفين وإلا فتحدده المحكمة المختصة.
- 2- وتحدد بالكيفية ذاتها نسبة توزيع المكافأة بين السفن التي اشتركت في المساعدة والإنقاذ.
- وكذلك نسبة التوزيع بين مالك السفينة وربانها وغيرها من الأشخاص.
- 3- وإذا استحققت المكافأة لسفينة أجنبية فيتم توزيعها بين مالكيها وربانها والأشخاص الذين في خدمتها طبقا لقانون جنسيتها.
- مادة 307 : تستحق عن إنقاذ حياة الأشخاص مكافأة يحددها القاضي ويجوز له أن يعفي الشخص الذي أنقذ من أداء تلك المكافأة إذا كانت حالته المالية تبرر ذلك. كما يستحق الأشخاص الذين أنقذوا الأرواح البشرية وساهموا في أعمال الإنقاذ أو المساعدة التي اتخذت بصدد الحادث نصيبا عادلا في المكافأة المقررة لمنقذي السفينة وحمولتها وموجوداتها.
- مادة 308 : - يجوز للمحكمة بناء على طلب احد الطرفين إبطال أو تعديل كل اتفاق بشأن أعمال المساعدة أو الإنقاذ يتم وقت قيام الخطر وتحث تأثيره إذا وجدت أن شروطه مجحفة.
- 2- وفي جميع الأحوال يجوز للمحكمة بناء على طلب ذوي الشأن إبطال أو تعديل أي اتفاق مما ذكر في الفقرة السابقة إذا تبين أن رضاه احد الطرفين شابه غش أو تضليل أو أن المكافأة المتفق عليها مبالغ في تقديرها زيادة أو نقصا بحيث لا تتناسب والخدمات التي أدت.
- مادة 309 : 1- تحدد المحكمة المكافأة تبعا لظروف كل حالة ومع مراعاة الاعتبارات الآتية مرتبة حسب أهميتها:
- أولاً: مدى النجاح الذي تحقق وجهود المنقذين وكفاءتهم والخطر الذي تعرضوا له هم والسفينة التي قامت بالمساعدة والإنقاذ والسفينة التي قدمت لها المساعدة وركابها وحمولتها والوقت الذي استغرقته هذه العمليات والمصاريف والأضرار التي نتجت عنها ومخاطر المسؤولية وغيرها من المخاطر التي تعرض لها من قاموا بالإنقاذ وقيمة الأدوات التي استعملوها مع مراعاة مدى إعداد السفينة أصلا لأعمال المساعدة والإنقاذ إن وجدت.
- ثانياً: قيمة الأشياء التي تم إنقاذها.
- 2- وفي توزيع المكافأة بين مستحقيها إذا تعددوا تراعي المحكمة الاعتبارات المتقدمة.
- 3 - ويجوز للمحكمة أن تقضي بتخفيض قيمة المكافأة أو إلغاؤها إذا تبين أن المنقذين ارتكبوا أخطاء استلزمت المساعدة أو الإنقاذ أو إذا ارتكبوا سرقات أو اخفوا أشياء مسروقة أو قاموا بأعمال غش أخرى.
- مادة 310 : على كل ريان متى كان ذلك في مقدوره ودون تعريض سفينته و بياراتها أو ركابها لخطر جسيم أن يقدم المساعدة لكل شخص يوجد في البحر معرضا لخطر الهلاك ولو كان من الأعداء.
- ويعاقب ريان السفينة الذي لا يقدم المساعدة المشار إليها بالحبس مدة لا تجاوز سنتين وبغرامة لا تقل عن مائة ريال عماني ولا تجاوز خمسمائة ريال عماني أو ما يعادله من عملات أجنبية أو بإحدى هاتين العقوبتين.
- ولا يترتب على المخالفة المذكورة أية مسؤولية على مالك السفينة أو مجهزها.
- مادة 311 : 1 - لا تسمح دعوى المطالبة بالمكافأة عن المساعدة والإنقاذ بعد مضي سنتين من تاريخ انتهاء هذه الأعمال.
- 2-يوقف التقادم المذكور إذا تعذر حجز السفينة التي قدمت لها المساعدة في المياه الإقليمية للدولة التي يوجد بها موطن المدعى أو مركز عمله.

Annexe XIII:

**LLOYD'S STANDARD FORM OF
SALVAGE AGREEMENT LOF 2000**

(APPROVED AND PUBLISHED BY THE COUNCIL OF LLOYD'S)

NO CURE - NO PAY

1. Name of the salvage Contractors: 2. Property to be salvaged.

The vessel:

her cargo freight bunkers stores and any other property

thereon but excluding the personal effects

or baggage of passengers master or crew

(referred to in this agreement as "the Contractors") (referred to in this agreement as "the property")

3. Agreed place of safety: 4. Agreed currency of any arbitral award and security

(if other than United States dollars)

5. Date of this agreement: 6. Place of agreement:

7. Is the Scopic Clause incorporated into this agreement? State alternative: Yes/No

8. Person signing for and on behalf of the Contractors 9. Captain

or other person signing for and on behalf of the

property

Signature: Signature:

A. Contractors' basic obligation: The Contractors identified in Box 1 hereby agree to use their best endeavours to salvage

the property specified in Box 2 and to take the property to the place stated in Box 3 or to such other place as may hereafter be agreed. If no place is inserted in Box 3 and in the absence of any subsequent agreement as to the place

where the property is to be taken the Contractors shall take the property to a place of safety.

B. Environmental protection: While performing the salvage services the Contractors shall also use their best endeavours

to prevent or minimise damage to the environment.

(continued on the reverse side)

C. Scopic Clause: Unless the word "No" in Box 7 has been deleted this agreement shall be deemed to have been made on the basis that the Scopic Clause is not incorporated and forms no part of this agreement. If the word "No" is deleted in Box 7 this shall not of itself be construed as a notice invoking the Scopic Clause within the meaning of sub-clause 2 thereof.

D. Effect of other remedies: Subject to the provisions of the International Convention on Salvage 1989 as incorporated into English law ("the Convention") relating to special compensation and to the Scopic Clause if incorporated the Contractors' services shall be rendered and accepted as salvage services upon the principle of "no cure - no pay" and any salvage remuneration to which the Contractors become entitled shall not be diminished by reason of the exception to the principle of "no cure - no pay" in the form of special compensation or remuneration payable to the Contractors under a Scopic Clause.

E. Prior services: Any salvage services rendered by the Contractors to the property before and up to the date of this agreement shall be deemed to be covered by this agreement.

F. Duties of property owners: Each of the owners of the property shall cooperate fully with the Contractors. In particular:

(i) the Contractors may make reasonable use of the vessel's machinery gear and equipment free of expense provided

that the Contractors shall not unnecessarily damage abandon or sacrifice any property on board;

(ii) the Contractors shall be entitled to all such information as they may reasonably require relating to the vessel or

the remainder of the property provided such information is relevant to the performance of the services and is capable of being provided without undue difficulty or delay;

(iii) the owners of the property shall co-operate fully with the Contractors in obtaining entry to the place of safety stated in Box 3 or agreed or determined in accordance with Clause A.

G. Rights of termination: When there is no longer any reasonable prospect of a useful result leading to a salvage reward in accordance with Convention Articles 12 and/or 13 either the owners of the vessel or the Contractors shall be entitled to terminate the services hereunder by giving reasonable prior written notice to the other.

H. Deemed performance: The Contractors' services shall be deemed to have been performed when the property is in a safe condition in the place of safety stated in Box 3 or agreed or determined in accordance with Clause A. For the purpose of this provision the property shall be regarded as being in safe condition notwithstanding that the property or part thereof) is damaged or in need of maintenance if (i) the Contractors are not obliged to remain in attendance to (satisfy the requirements of any port or harbour authority, governmental agency or similar authority and (ii) the continuation of skilled salvage services from the Contractors or other salvors is no longer necessary to avoid the property becoming lost or significantly further damaged or delayed.

I. Arbitration and the LSSA Clauses: The Contractors' remuneration and/or special compensation shall be determined by arbitration in London in the manner prescribed by Lloyd's Standard Salvage and Arbitration Clauses ("the LSSA Clauses") and Lloyd's Procedural Rules. The provisions of the LSSA Clauses and Lloyd's Procedural Rules are deemed to be incorporated in this agreement and form an integral part hereof. Any other difference arising out of this agreement or the operations hereunder shall be referred to arbitration in the same way.

J. Governing law: This agreement and any arbitration hereunder shall be governed by English law.

K. Scope of authority: The Master or other person signing this agreement on behalf of the property identified in Box 2

enters into this agreement as agent for the respective owners thereof and binds each (but not the one for the other or

himself personally) to the due performance thereof.

L. Inducements prohibited: No person signing this agreement or any party on whose behalf it is signed shall at any time or in any manner whatsoever offer provide make give or promise to provide or demand or take any form of inducement for entering into this agreement

IMPORTANT NOTICES:

1. **Salvage security.** As soon as possible the owners of the vessel should notify the owners of other property on board that this agreement has been made. If the Contractors are successful the owners of such property should note that it will become necessary to provide the Contractors with salvage security promptly in accordance with Clause 4 of the LSSA Clauses referred to in Clause I. The provision of General Average security does not relieve the salvaged interests of their separate obligation to provide salvage security to the Contractors.

2. **Incorporated provisions.** Copies of the Scopic Clause; the LSSA Clauses and Lloyd's Procedural Rules may be obtained from (i) the Contractors or (ii) the Salvage Arbitration Branch at Lloyd's, One Lime Street, London EC3M7HA.

الفهرس:

صفحة

2.....الخطة العامة لدراسة الموضوع

3.....قائمة المختصرات

4 إلى 6.....مقدمة:

7.....فصل تمهيدي:لمحة تاريخية عن قواعد الإسعاف البحري
إلى 21

المبحث الأول:النظام القانوني لقواعد الإسعاف البحري.....7 إلى 15
المطلب الأول:تعريف الإسعاف البحري في التشريعات العربية وفي معاهدتي 1910

و 1989.....7

7.....الفرع الأول: تعريف الإسعاف البحري في التشريعات العربية

7.....أولاً: تعريف الإسعاف البحري في التشريع الجزائري

9.....ثانياً: تعريف الإسعاف البحري في التشريع المصري

11.....الفرع الثاني:تعريف الإسعاف البحري في معاهدتي 1910 و 1989

11.....أولاً: تعريف الإسعاف البحري في معاهدة بروكسل المؤرخة في 23 سبتمبر 1910

13.....ثانياً: تعريف الإسعاف البحري في معاهدة 1989

15.....المطلب الثاني:خصائص الإسعاف البحري

15.....الفرع الأول:بيان هذه الخصائص

15 إلى 21.....المبحث الثاني:التفرقة بين المساعدة والإنقاذ البحريين

16.....المطلب الأول:التمييز التقليدي بين المساعدة والإنقاذ

16.....الفرع الأول:بيان هذه التفرقة من خلال القوانين المنظمة للإسعاف البحري

17.....الفرع الثاني:إلغاء هذه التفرقة

18.....المطلب الثاني:التفرقة المعاصرة

18.....الفرع الأول:بيان هذه التفرقة

20.....الفرع الثاني:رابطه العلاقة بين الإسعاف والإنقاذ البحريين

22 إلى 73.....الفصل الأول: عمليات الإسعاف البحري

22 إلى 43.....المبحث الأول:الالتزام بالإسعاف

22.....المطلب الأول: التطور التاريخي للالتزام بالإسعاف

24.....المطلب الثاني:مضمون الالتزام بالإسعاف البحري

الفرع الأول: الالتزام العام بإنقاذ الأشخاص في التشريعات العربية وفي التشريع الفرنسي

وفي اتفاقيتي 1910 و 1989.....24

أولاً: الالتزام العام بإنقاذ الأشخاص في التشريعات العربية لا سيما (التشريع الجزائري

والمصري)

ثانياً: الالتزام العام بإنقاذ الأشخاص في التشريع الفرنسي

أ/ الالتزام بإنقاذ في القانون الداخلي

ب/ التزامات الدولة في مجال الإنقاذ البحري

- ثالثا: الالتزام العام بإنقاذ الأشخاص في اتفاقية 1910 و 1989 35
- ا/ الالتزام العام بإنقاذ الأشخاص في اتفاقية بروكسل المؤرخة في 23 سبتمبر 1910 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحريين..... 35
- ب/ الالتزام العام بإنقاذ الأشخاص في معاهدة 1989 الخاصة بالإسعاف البحري..... 37
- الفرع الثاني: الالتزام بالإنقاذ في حالة التصاييم..... 39
- الفرع الثالث: التزام البحار بإنقاذ السفينة والأشخاص والشحبة..... 41
- المبحث الثاني: أحكام الإسعاف والإنقاذ البحري..... 43 إلى 73
- المطلب الأول: شروط الإنقاذ البحري..... 43
- الفرع الأول: صفة القائم بالإنقاذ..... 43
- أولا: سفن الدولة في التشريعات العربية والتشريع الفرنسي..... 44
- ثانيا: سفن الدولة في معاهدة بروكسل 1910..... 45
- الفرع الثاني: صفة المستفيد من خدمة الإنقاذ..... 48
- الفرع الثالث: الخطر الذي توجد فيه السفينة المغاثة..... 50
- أولا: معيار الخطر..... 51
- ثانيا: الخطر الذي تصادفه السفينة المبنقة..... 53
- الفرع الرابع: عدم وجود رفض من السفينة المغاثة..... 55
- الفرع الخامس: عدم وجود التزام تعاقدي بالإنقاذ..... 56
- أولا: البطاقم..... 56
- ثانيا: الركاب..... 56
- ثالثا: الإنقاذ والقطر..... 57
- رابعا: السفن التي تخص نفس المجهز..... 62
- الفرع السادس: يجب أن ينتج نفع عن عملية الإسعاف البحري..... 63
- المطلب الثاني: نطاق تطبيق معاهدة 1910 وتنازع القوانين..... 64
- الفرع الأول: نطاق تطبيق معاهدة بروكسل 1910..... 64
- الفرع الثاني: تنازع القوانين نطاق قانون العقد..... 65
- أولا: نطاق قانون العقد..... 65
- ثانيا تنازع الاختصاص..... 69
- الفصل الثاني: أثار الإسعاف البحري..... 74 إلى 122**
- المبحث الأول: دراسة المسؤولية في القانون البحري..... 74 إلى 95
- المطلب الأول: مسؤولية مالك السفينة ومجهزها طبقا لقواعد القانون البحري..... 74
- الفرع الأول: تطور أحكام المسؤولية..... 74
- الفرع الثاني: صور مسؤولية مالك السفينة ومجهزها..... 76
- أولا: المسؤولية الشخصية لمالك السفينة أو مجهزها..... 76
- ثانيا: مسؤولية مالك السفينة أو مجهزها عن الخطأ المفترض (حراسة الأشياء)..... 76
- ثالثا: مسؤولية المالك أو المجهز عن أعمال تابعيه..... 77

79.....	الفرع الثالث:تحديد المسؤولية في معاهدة بروكسل والتشريع الجزائري.
81.....	الفرع الرابع:الالتزامات المستثناة من التجديد.
82.....	الفرع الخامس:الأشخاص والسفن الخاضعة للتجديد.
83.....	الفرع السادس:كيفية تحديد مسؤولية مالك ومجهز السفينة.
84.....	المطلب الثاني:المسؤولية عن الإخلال بالالتزام بالإنقاذ أو الإسعاف البحري.
85.....	الفرع الأول:مسؤولية اليربان.
85.....	أولا: المسؤولية المدنية لليربان.
88.....	ثانيا: المسؤولية الجنائية لليربان.
88.....	أولا: في التشريع المصري والاتفاقيات.
88.....	أ/ بالنسبة للتشريع المصري.
88.....	ب/ بالنسبة للاتفاقيات الدولية.
88.....	ثانيا: في التشريع الفرنسي.
89.....	أ/ أحكام عامة.
89.....	2/ أحكام بجزرية.
91.....	الفرع الثاني: مسؤولية مجهز السفينة.
122 إلى 95.....	المبحث الثاني:القيم ومكافأة الإسعاف البحري.
95.....	المطلب الأول:الحق في المكافأة.
95.....	الفرع الأول:تبرير المكافأة.
96.....	الفرع الثاني:أولوية القانون على اتفاق الطرفين.
97.....	الفرع الثالث:أن تكون النتيجة مفيدة.
101.....	المطلب الثاني:الحالات التي لا تستحق فيها المكافأة.
104.....	المطلب الثالث:الأسس القانونية للمكافأة.
105.....	الفرع الأول:التحديد الاتفاقي للمكافأة.
108.....	الفرع الثاني:تحديد المكافأة بواسطة المحكمة.
111.....	أولا: الضرورية المستحقة على مكافأة الإنقاذ.
112.....	ثانيا: أمثلة لكيفية تقدير المحاكم لقيمة المكافأة.
115.....	الفرع الثالث: توزيع المكافأة.
117.....	الفرع الرابع: دعوى المكافأة.
119.....	المطلب الرابع:حماية البيئة في عمليات الإسعاف البحري.
119.....	الفرع الأول:عمل المنظمة البحرية الدولية في مجال مكافحة التلوث البحري.
120.....	الفرع الثاني:الجانب الخاص لاتفاقية 1989 في مجال حماية البيئة البحرية.
124.....	: خاتمة
125.....	قائمة المراجع
130.....	الملاحق
164.....	الفهرس