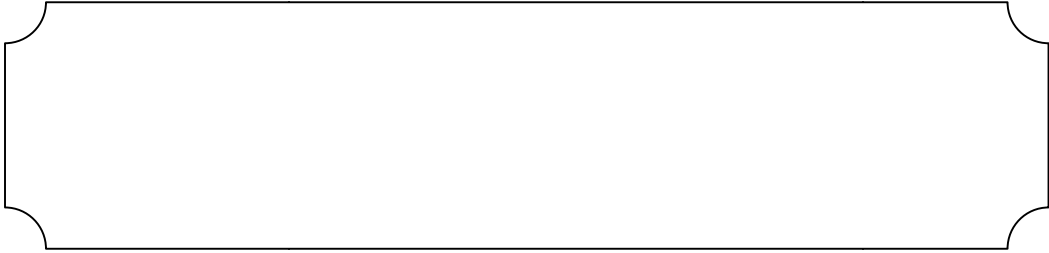


20 1955 - سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية



مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون النشاطات البحرية و المينائية

من تقديم \_\_\_\_\_:

\_\_\_\_\_

شعابنة إيمان

- 
- بريريش حسان
- بندير منصف

	الرتبة العلمية	
رئيسا	( ) ( )	/
	( ) ( )	/ شعابنة إيمان
	( ) ( )	/ سلطاني بكير

.2022

## شكر وتقدير

أفتح هذه المذكرة باسم الله العلي القدير الذي هداني بنوره وأعانني بفضلته على إتمامها وجعل العسير من هذا العمل يسير وأصلي وأسلم على المصطفى البشير النذير - عليه أفضل الصلاة وأزكى السلام.

أما بعد

إن كان على المرء أن يذكر لذي الفضل فضله فإنني أتوجه مقرا بالشكر والعرفات والتقدير والامتنان إلى كل أساتذتي الأجلاء الذين علموني الحرف والكلمة والجملة والنص، راجيا من المولى سبحانه وتعالى أن يجعل ما غنمناه منهم صدقة جارية تضاف إلى صحائف حسناتهم.

نتقدم بجزيل الشكر والتقدير إلى الاستاذة المحاضرة المشرفة (شعابة ايمان) على كل ما قدمته لنا من توجيهات ومعلومات قيمة ساهمت في إطراء موضوع دراستنا في جوانبها المختلفة، نفس الشكر موجه الى الأساتذة الأفاضل الذين امتنوا علينا بشرف قبول مناقشة هذا البحث وضحو من ثمين وقتهم لقراءة صفحاته، وتقويمها بميزان العارفين القادرين راجين أن ينال هذا الجهد تقديرهم.

كما نشكر من مد لنا يد العون من قريب أو من بعيد خلال تريضنا الميداني على مستوى المؤسسة المينائية سكيكدة ولم يبخلوا علينا بالنصائح والارشادات نخص بالذكر كل من: السيد/ بن رابح عمار رئيس قسم الأمن بالميناء الجديد سكيكدة، السيد/ صالحى عبد الرزاق مدير قيادة الميناء بسكيكدة، السيد/ بوعافية سعد ملازم أول نائب رئيس محافظة أمن ميناء سكيكدة.

في الأخير قال رسول الله (صلى الله عليه وسلم): " مَنْ صَنَعَ إِلَيْكُمْ مَعْرُوفًا فَكَافَتْهُ، فَإِنْ لَمْ تَجِدُوا مَا تُكَافِتُونَهُ فَادْعُوا لَهُ حَتَّى تَرَوْا أَنَّكُمْ قَدْ كَافَأْتُمُوهُ " ..... ( رواه أبو داوود.)

## إهداء

يشرفني أن اهدي باكورة أعمالي وثمره جهدي إلى:

- أمي العزيزة التي حملتني كرها، ووضعتني كرها وغمرتني حبا وأعانتني عدة ودعاء.
- أبي العزيز الذي زرعني بذرة، ورعاني شجيرة وعلمني فضلا وكفلني بعطفه دهرًا.
- وأسأل الله أن يجعل هذا العمل لهما عزا وفخرا.
- إلى كل اخوتي وعائلي وجميع الاصدقاء والاحباب إلى كل زملائي وزميلاتي في العمل .
- إلى كل من أعانني بمرجع أو وجهني إلى فكرة، أو شد أزرني بكلمة طيبة أو تكرم علي بصالح الدعاء.
- إلى كل روح شهيد مات من أجل أن تحيا الجزائر.

الطالب: سلامي كمال.

## إهداء

- بسم الله الرحمان الرحيم
- بعد مسيرة دراسية دامت لسنوات حملت في طياتها الكثير من الصعوبات والمشقة والتعب اليوم نقطف ثمارها والحمد لله
- اهدي عملي هذا إلى - أُمي الغالية كرايم حبيبة التي كانت لي سنداً طول حياتي رحمها الله واسكنها فسيح جناته .
- من كنت عزته ومفخرته - أبي العزيز الغالي عبد المالك الذي لم يحرمني من شيء وكان لي عوناً وأسأل الله أن يطيل عمره.
- إلى إخوتي هبة، اشرف، فارس، وصديقي العزيز بدر الدين، وخطيبيتي جيهان.
- كل من ساعدني من بعيد ومن قريب على إتمام هذه المذكرة ولو بالكلمة الطيبة.

الطالب: بندير منصف

## إهداء

- أهدي ثمرة هذا العمل المتواضع إلى كل:
- من سهرت علي الليالي وأنا صبي، وغمرتني بحنانها وأنا شاب، و  
آنستني بدعائها وعدتها - أُمي الغالية.
- من كنت عزته ومفخرته - أبي العزيز وأسأل الله أن يطيل عمرهما
- إلى الزوجة الكريمة وأولادي هديل ، بتول ، وتميم .
- إلى كل الاصدقاء و الاحباب وكل من ساعدني من بعيد ومن قريب  
على إتمام هذه المذكرة ولو بالكلمة الطيبة.
- إلى كل من مات شهيد من أجل الجزائر.

الطالب: بيريش حسان

مقدمة

## مقدمة:

على الرغم من التقدم الصناعي والتكنولوجي الذي توصل إليه الإنسان في سعيه لمجارات الطبيعة البحرية بسبب استخدامه للسفينة في مختلف المجالات ونظرا لاحتياجات المجتمع إليها، قد تتعرض السفن للمخاطر أو الحوادث البحرية أثناء رحلاتها، مما يجعل حياة الركاب والبضائع معرضة للهلاك كما يعرض أموالا ضخمة للضياع.

هذا الأمر الذي يجعل من النقل البحري بصفة عامة ذو طبيعة خاصة نظرا لما تتعرض له السفن من مخاطر خلال الرحلات البحرية، فعوامل كثيرة مثل الطقس وطبيعة الممرات المائية إضافة إلى الأخطاء البشرية وتأثير البحر جعل من السفن وسيلة نقل مهددة بالأخطار في معظم الأحيان.

ومع محاولة الإنسان الحد من هذه الحوادث على مر العصور بمختلف الوسائل والمعدات إلا انه لم يستطع حتى الآن التغلب على كافة العوامل التي تشكل الخطر البحري، إن المخاطر البحرية الكثيرة دفعت المجتمع الدولي لإيجاد الحلول القانونية للحد منها فمثلا المنظمة البحرية الدولية (IMO) تناولت العديد من القرارات والاتفاقيات والقوانين للتكفل بها وبدلت جهدا كبيرا 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 السفينة (STCW).

كما أن المشرع الجزائري يسعى بدوره للتقليل من حدة الخطر البحري من خلال تناوله الإسعاف البحري في القسم الثالث منه تحت عنوان الإسعاف البحري. ويتمثل في قيام طاقم السفينة بتقديم مساعدة لإنقاذ سفينة أخرى في حالة خطر كما يعرف أيضا بأنه العمل الذي يرمي إلى دفع خطر الهلاك أو الضياع أو الأذى عن الإنسان الذي هو بحاجة للمساعدة، مما يستوجب مد يد العون لتجنب الخطر فيتعلق الأمر هنا بتضامن خارجي ظهر نتيجة لتعرض السفن في البحر للمخاطر، فأصبح الإسعاف البحري عملية إجبارية.

وتنص المادة 332 من ق ب ج على أنه "يعتبر كإسعاف بحري كل نجدة للسفن البحرية الموجودة في حالة خطر أو للأموال الموجودة على متنها وكذلك الخدمات التي لها نفس الطابع و المقدمة بين سفن البحر وبواخر الملاحة الداخلية بدوننا الأخذ في الاعتبار المياه التي جرت فيها النجدة"<sup>1</sup>.

من خلال هذا البحث سوف نعالج موضوع الإسعاف البحري والذي تناوله المشرع الجزائري في القسم الثالث من القانون البحري و ذلك في المواد من 332 إلى المادة 357 من الأمر 76-80 المؤرخ في 23/10/1976 والمعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25/06/1998 المتضمن القانون البحري الجزائري.

### 1- أسباب اختيار الموضوع :

تم اختيار الموضوع لأسباب عدة تتمثل في:  
الأسباب الذاتية:

- الاهتمام بموضوع الإسعاف البحري خاصة ومجال القانون البحري عامة.
- التوسع في موضوع الإسعاف البحري والرغبة في الإلمام بهذا الموضوع.

### الأسباب الموضوعية:

- تتمثل في أهمية الإسعاف البحري ودوره في تقديم يد المساعدة والتقليل من الخسائر المادية والبشرية على حد سواء.

### 2- أهمية الموضوع:

- ترجع أهمية الدراسة إلى الاهتمام المتزايد من طرف المجتمع الدولي في إيجاد وتقديم حلول وإضافات لإثراء مجال الإسعاف البحري نظرا لأهميته البالغة في الوقت الحالي.

### 3- أهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى:

<sup>1</sup> الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق لـ: 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري (ج ر 29 مؤرخة في 10 أبريل 1977) المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 (ج ر 47 المؤرخة في 27 يونيو 1998) وبالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 غشت سنة 2010 (ج ر 46 مؤرخة في 2010/08/18).

- تحديد مفهوم الإسعاف البحري وكيف عالجه المشرع الجزائري.
- التعرف على أهم المصادر والاتفاقيات المنظمة لهذا الموضوع.

#### 4- صعوبات البحث:

كون إعداد أي بحث لا يخلو من الصعوبات فكان لابد من مواجهة البعض منها في إعداد هذا البحث نذكر منها:

- نقص المراجع القانونية التي تناولت موضوع الإسعاف البحري في التشريع الجزائري حيث كانت أغلب المراجع من بلدان المشرق الأوسط.
- غياب المذكرات والتقارير والدراسات السابقة التي لها علاقة بالموضوع في المكتبة الجامعية.
- صعوبة الحصول على المعلومات من مصادرها خاصة على مستوى المصلحة الوطنية لحراس السواحل.

#### 5- الإشكالية:

إن موضوع الإسعاف البحري في التشريع الجزائري يقودنا إلى طرح الإشكالية التالية:  
**ماهي أحكام الإسعاف البحري في التشريع الجزائري وأهمية التقليل من الخطر؟**  
ولمعالجة هذا التساؤل يستدعي الأمر طرح بعض الأسئلة الفرعية:

- ما المقصود بالإسعاف البحري؟
- ما هي آثار الإسعاف البحري؟
- كيف يتم تحدي المسؤولية المترتبة الإسعاف البحري؟
- كيف يتم تقدير مكافأة الإسعاف البحري؟

#### 6- المنهج المستخدم:

إن نوعية المنهج المستخدم في أي بحث تفرضه طبيعة الموضوع والمعلومات المتحصل عليها وعليه تم الاعتماد في هذا الموضوع على:  
- المنهج الوصفي وفي بعض الاحيان تم استخدام المنهج المقارن من أجل دراسة المفاهيم العامة حول الإسعاف البحري وكيف عالجه المشرع الجزائري.

- المنهج التحليلي الإستقرائي إستخدمناه من خلال دراسة ميدانية للإسعاف البحري على مستوى ميناء سكيكدة.

7- تصميم الدراسة: للإجابة على التساؤل الرئيسي و التساؤلات الفرعية المطروحة قسمنا الدراسة إلى ثلاثة فصول وكل فصل إلى مبحثين أو ثلاث مباحث كما يلي:

**الفصل الأول: ماهية الإسعاف البحري وشروطه**

**المبحث الأول: مفهوم الإسعاف البحري في التشريع الجزائري**

**المطلب الأول: التطور التاريخي للإسعاف البحري**

**المطلب الثاني: التعريف والخصائص**

**المطلب الثالث: تمييز الإسعاف البحري عن المصطلحات المشابهة**

**المبحث الثاني: الأحكام القانونية للإسعاف البحري**

**المطلب الأول: شروط الإسعاف البحري**

**المطلب الثاني: المعاهدات المتعلقة بالإسعاف البحري**

**الفصل الثاني: الآثار والمسؤولية في الإسعاف البحري**

**المبحث الأول: آثار الإسعاف البحري**

**المطلب الأول: الحق في المكافأة**

**المطلب الثاني: الحالات التي تستحق فيها المكافأة**

**المبحث الثاني: المسؤولية المترتبة عن الإسعاف البحري**

**المطلب الأول: مسؤولية مالك السفينة ومجهزها**

**المطلب الثاني: المسؤولية عن الخلل في الإسعاف البحري**

**الفصل الثالث: الدراسة التطبيقية (دراسة حالة للإسعاف البحري في المؤسسة**

**المينائية سكيكدة)**

**المبحث الأول: المؤسسة المينائية سكيكدة**

**المطلب الأول: تعريف المؤسسة المينائية سكيكدة**

**المطلب الثاني: الهيكل التنظيمي للمؤسسة المينائية سكيكدة**

**المبحث الثاني: المصلحة الوطنية حراس الشواطئ**

المطلب الأول: تعريف المصلحة الوطنية حراس الشواطئ  
: صلاحيات المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ

المبحث الثالث: عملية إسعاف بحري

المطلب الأول: النصوص التنظيمية المنضمة لعملية البحث والإنقاذ البحري

المطلب الثاني: الإجراءات العملية للبحث والإنقاذ البحري.

وختمنا دراستنا بمجموعة من النتائج والتوصيات يمكن إستغلالها في عملية البحث

والإنقاذ البحريين من أجل إستيعاب وتنظيم عملية الإسعاف.

## الفصل الأول: ماهية الإسعاف البحري و شروطه

## الفصل الأول: ماهية الإسعاف و شروطه

لم تعد ترتيبات الإنقاذ وسلامة الأرواح في البحار تتوقف على شهامة ربابنة السفن والملاحين فحسب بل جعل القانون الدولي والتشريعات الوطنية هذه المهمة واجبا قانونيا إذ نصت المادة 11 من الاتفاقية الدولية لـ 23 سبتمبر 1910<sup>1</sup> المتعلقة بتوحيد بعض قواعد الإسعاف والإنقاذ في البحار على ما يلي «:على كل ربان أن يقدم المساعدة إلى أي شخص مهدد بالغرق في البحر ولو كان عدوا، على ألا تتعرض فيها سفينته وبجارتته وركابه إلى خطر جدي...».

وتأكد هذا الحكم في القاعدة 10 من ملحق الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1978 وفيها: «على ربان السفينة في البحر عند تلقيه إشارة صادرة من أي سفينة أو طائرة مائية أو قارب تابع لأي منهما في حالة خطر أن يتوجه بأقصى سرعة لمساعدة الأشخاص المعرضين لكارثة» ثم أكدت المادة 98 من الاتفاقية الدولية لقانون البحار لعام 1982 المضمون نفسه.

يعرف الإسعاف بأنه كل نجدة تقدم للسفن البحرية الموجودة في حالة الخطر أو للأموال الموجودة على متنها<sup>2</sup>، فالإسعاف البحري<sup>3</sup> هو تقديم يد المساعدة أو العون لكل شخص أو مال موجود في البحر ومعرض للخطر ومساعدته على تجاوز محنته كما إن تقديم يد المساعدة للسفينة بحرية معرضة لخطر الضياع يعد إسعافا<sup>4</sup> إذن

<sup>1</sup> الاتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد بعض قواعد الإسعاف و الإنقاذ في البحر، بروكسل، 23 سبتمبر 1910.

<sup>2</sup> اقتباس من الأستاذة دريسي أمينة، أستاذة محاضرة رتبة ب كلية الحقوق والعلوم السياسية - جامعة جيلالي اليابس - سيدي بالعباس، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل صفحة 01.

<sup>3</sup> يتميز الإسعاف البحري عن العون المدني، فالإسعاف على اليابسة هو في أصله عمل تطوعي يترك لتقدير الفرد ولا يسأل إذا انصرف عنه، أما في الحقوق البحرية فيعد الإسعاف عملا إلزاميا إذا توافرت بعض الشروط ويسال الربان إذا إمتنع عنه، كما أن الإسعاف في اليابسة مجاني في حين في البحر فهو مأجور، للمزيد من التفاصيل أنظر في هذا الصدد هدى فرعون، القانون البحري، مطبعة الكرم، دمشق، 1975-1976، الصفحتين 263 و 264.

<sup>4</sup> V.J WAROT, Assistance maritime, Ency, D, Penal, T 1, 1972, P, 2.

يستقر الرأي على تعريف الإسعاف بأنه ذلك العون الذي يقدم لسفينة معرضة للخطر من أجل إنقاذ ما عليها من أشخاص أو أموال.

كما أن للإسعاف البحري عدة شروط نذكر منها، أن تقدم خدمة الإسعاف من سفينة إلى أخرى فلا يعتبر إسعافا بحريا إن قامت سفينة بحرية بجمع حطام بحري، أو بضائع طافية على سطح الماء أو أرواح من عرض البحر، بالإضافة إلى ضرورة تواجد هذه السفينة في حالة خطر جدي.

من خلال هذا الفصل سنتطرق إلى مفهوم الإسعاف البحري في القانون الجزائري ومختلف التشريعات العربية والغربية، مع إلقاء نظرة على المعاهدات والاتفاقيات الدولية المتضمنة عملية الإسعاف البحري والأحكام القانونية المتعلقة به.

### المبحث الأول: مفهوم الإسعاف البحري في التشريع الجزائري

من أجل الوصول إلى مفهوم الإسعاف البحري في التشريع الجزائري يجب أولا التطرق إلى المراحل التاريخية التي مر بها هذا المفهوم في المطلب الأول ثم تحديد التعريف والخصائص في المطلب الثاني.

حيث يختلف مفهوم الإسعاف البحري بين دولة وأخرى، فمنها من يضمنه إنقاذ الأشخاص والممتلكات فقط، وذلك بسبب تباين البنى التنظيمية وتنوع السلطات المعنية وتعدد هيئات الإنقاذ التطوعية أما المفهوم الأشمل هو البحث بالوسائط المتاحة عن الأشخاص المحتمل وقوعهم في محنة أو وقعوا فيها فعلا أو يتعرضون لخطر داهم في البحار والمحيطات وتقديم كل أشكال المساعدة لهم.

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فقد عالج المشرع قواعد الإسعاف البحري في المواد من 332 إلى غاية المادة 357 من الأمر 76-80 المعدل والمتمم بقانون 98-05 المتضمن القانون البحري الجزائري<sup>1</sup>، والملاحظ 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

<sup>1</sup> ق ب ج، مرجع سابق، من المادة 332 إلى غاية المادة 357.

الإنسان مع الإنسان في وسط غير طبيعي له، فأصبح الإسعاف البحري عملية إجبارية لصالح كل شخص في حالة خطر في البحر مع الملاحظة أن تلك الإسعافات تبقى مجانية.

من خلال هذا التعريف يتجلى لنا أن المشرع الجزائري واكب التطور الزمني للإسعاف البحري الذي تضمنته الاتفاقيات والمعاهدات الدولية ومختلف التشريعات العربية والغربية والتي سنتطرق إليها ضمن مطلبين في حين أن المطلب الثالث سيتضمن التمييز بين الإسعاف البحري ومختلف المصطلحات المشابهة.

### المطلب الأول: التطور التاريخي للإسعاف البحري.

إن لقيام السفن برحلات بحرية مستمرة في عرض البحار يعرضها لأخطار كثيرة، ويعرض حياة راكبيها للهلاك وكذا ضياع أموال ضخمة مما يجعل مد يد المساعدة لها في بالغ الأهمية، فالإسعاف البحري هو مد يد العون، تقوم به سفينة لسفينة أخرى معرضة للخطر.

ولما كانت هذه الأخطار من طبيعة الرحلات البحرية بصفة عامة فقد قوى الشعور بالتضامن بين البحارة مما جعلهم يلجون طلب المساعدة دون تردد، وقد استقر هذا الواجب باعتباره التزاما أخلاقيا في أنفس الرابنة منذ زمن بعيد لم يجد معها المشرعون في الدول المختلفة داع لتقريره بنص تشريعي أو بتقرير جزاء لمخالفته. إلا أن تطور الحياة الاقتصادية وما نتج عنه من ضعف القيم الأخلاقية أدى في بعض الحالات إلى إهمال هذا الواجب الأخلاقي مما كشف عن ضرورة تقرير هذا الالتزام وحمايته بنص قانوني، يتلائم وطبيعته الاستثنائية<sup>1</sup>.

وقد ورد هذا الالتزام من قبل في المادة 8 من معاهدة التصادم لسنة 1910<sup>2</sup> التي نصت على أنه "بعد حدوث التصادم يجب على ربان كل سفينة من السفن المتصادمة وبقدرا ما يكون ذلك في استطاعته بدون أن يعرض سفينته، طاقمها أو ركابها إلى خطر جدي، أن يقدم مساعدته إلى سفينة أخرى وطاقمها وركابها

<sup>1</sup> عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة، طبعة، ص485.

<sup>2</sup> المعاهدة الخاصة بالتصادم البحري، مرجع سابق، م 8 و11.

وعليه كذلك بقدر الإمكان أن يخطر السفينة الأخرى باسم سفينته ومينائها الأصلي والجهة التي قدمت منها والتي ستتوجه إليها"

وإذا كانت معاهدة التصادم لسنة 1910 قد فرضت الالتزام بمساعدة السفن في حالة التصادم، فإن معاهدة المساعدة لسنة 1910 قد فرضت الالتزام 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 ركبائها لخطر جدي أن يقدم مساعداته لكل شخص يوجد بالبحر تحت خطر الهلاك حتى ولو كان من الأعداء. ومالك السفينة غير مسؤول بسبب مخالفة أحكام النص السابق»

ويقتضي ذلك أنه إذا صادف الربان سفينة في حالة خطر وقام بإنقاذ الأشخاص الموجودين عليها فليس عليه التزام بتقديم المساعدة للسفينة ذاتها أو إنقاذ البضائع الموجودة عليها، نفس الشيء ذهبت إليه المعاهدة الدولية المؤرخة في 28 أبريل 1989،<sup>1</sup> والخاصة بالإسعاف البحري بنصها على التزام الربان بتقديم الإسعاف وذلك في المادة 10 منها.

**الفرع الأول: الالتزام بإنقاذ الأشخاص في المعاهدات الدولية.**

**أولاً: الصفة الطوعية للإنقاذ**

الأصل أن تقديم المساعدة للسفن التي تستغيث طلباً للنجدة فتطلق نداء الإستغاثة S.O.S<sup>2</sup> هو أمر إختياري للسفينة التي تسمعه، إلا أن إمتناعها عن تقديم يد العون للملهورف هو إخلال بالالتزام أدبي، أخلاقي ومهني ومع ذلك فلا جزاء على إهمال القيام بهذا الواجب لا في إتفاقية بروكسل للمساعدة والإنقاذ ولا في التشريع الوطني، ومن ثم فإن إنقاذ الأموال متروك لخيار الربان الذي قد يرى في القيام بذلك خطراً جدياً على سفينته وطاقمها وركبائها، إلا أن قواعد المساعدة والإنقاذ والمكافأة التي يقرها القانون تشجع على تقديم يد العون في حالة إنقاذ الأموال ومع ذلك فعلى الربان واجب تقديم يد العون للسفينة المصدومة ولركبائها وطاقمها إذا لم يكن في ذلك

<sup>1</sup> المعاهدة الخاصة بالإسعاف البحري، لندن، 1989، م10.

<sup>2</sup> إختصار لكلمة Save Our souls

خطر حقيقي على سلامة سفينته وركابه وطاقمها (م 242 قانون التجارة البحرية).  
(م 8 من إتفاقية بروكسل لتوحيد بعض قواعد التصادم).<sup>1</sup>

ومن ثم نلاحظ أنه على الريان تقديم المساعدة في حالة التصادم لإنقاذ الأموال (السفينة) وركابها وطاقمها أي أن إنقاذ الأموال في مثل هذه الحالة إلتزام قانوني على الريان يفترن مع إلتزامه بإنقاذ الأشخاص بعد وقوع التصادم.

وتجدر الإشارة إلى أن إنقاذ الأرواح لا يكون سببا في تقديم مكافأة للمنقذ إذ أن الأرواح البشرية تسمو على كل شيء مادي ويتعذر وضع قيمة لها كما تجدر الإشارة إلى أن المساعدة التي يقدمها الريان والبحارة للسفينة المنكوبة لا يستحقون مكافأة لإلتزامهم بذلك بموجب عقد إستخدامهم، أما إذا خرجت المساعدة عن نطاق عقد إستخدامهم كانت المساعدة إختيارية وكذا الحال في عقود القطر التي تبرم لقطر السفن في الظروف العادية إذ إن إلتزام القاطرة بالقطر هو إلتزام تعاقدية لا مجال للخيار فيه وكذا خدمات الإرشاد التي تقدم بناء على عقد.

ومن ثم يتضح أن عناصر إستحقاق مكافأة إنقاذ الأموال هي وجود الأموال في خطر والمساعدة الإختيارية والجهود المبذولة، فجميعها تؤدي إلى النجاح.

### ثانيا: الإلتزام الإجباري بالإنقاذ

لم تشأ التشريعات البحرية الدولية الوطنية أن تترك موضوع المساعدة لإنقاذ الأرواح البشرية المعرضة لخطر الغرق في البحار لمجرد الإختيار، ولذا وجدنا أن إتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض قواعد التصادم البحري لعام 1910 تلزم ربابنة السفن المتصادمة أن يهبوا لنجدة السفن التي تحتاج إلى مساعدة من بين السفن المتصادمة وكذلك مساعدة الطاقم والركاب، المعرضين لخطر الغرق في البحر بقدر الإمكان ودون تعويض سفينته وركابها وطاقمها لخطر الهلاك.

<sup>1</sup> الإتفاقية الخاصة بتوحيد قواعد التصادم، مرجع سابق، م 8.

وسارت إثر ذلك التشريعات العربية البحرية في إلزام الربان الذي يشاهد شخصا في البحر مهددا بالغرق بإنقاذه، فإذا إمتنع عن تقديم المساعدة له فإنه يعاقب جزائيا وهو ما نصت عليه المادة 11 من إتفاقية بروكسل لعام 1910 بل أضافت هذه المادة إلى أن المساعدة واجبة حتى ولو كان الشخص المعرض للهلاك من الأعداء مع عدم فرضها العفو عنه بل تركت ذلك للقوانين المحلية (م 12 من الإتفاقية).

وهذا الإلتزام بمساعدة الأرواح البشرية التي تكون على وشك الغرق أو تحت خطر الهلاك يستقل به القانون البحري، لأن الأصل ألا يلتزم الإنسان بالمساعدة جبرا.

ويتضح من النصوص السابقة أن الإلتزام واجب شخصي على الربان لا بوصفه تابعا للمجهز ومن ثم تقع العقوبة الشخصية عليه دون المجهز الذي يظل بمنأى عن المسؤولية في حالة عدم إعانة الشخص المعرض لخطر الهلاك في البحر، وهذا الإلتزام أيضا قائم على الربان أو من يقوم مقامه بغض النظر عن نوع السفينة أو جنسيتها وحمولتها طالما كانت سفينة بحرية<sup>1</sup>. كما يتضح أن محل التزام الربان هو إنقاذ الأرواح البشرية وليس الأموال إذ لا إلتزام عليه في هذا المجال.

وبالطبع لا بد أن يكون الشخص الواجب مساعدته في خطر جدي أي خطر حقيقي لا وهمي وأن يوجد مثل هذا الشخص في البحر لا في النهر وكل ذلك بشرط عدم تعريض السفينة المعنية وبحارتها وركابها لخطر حقيقي لأنه لا فائدة من التضحية بأرواح في سبيل إنقاذ أرواح أخرى.

وقد ظهرت أهمية الصفة الإلزامية في إنقاذ الأرواح في الحرب العالمية الأولى لأن الإتفاقية تلزم ربانة السفن بإنقاذ الأشخاص المعرضين للغرق ولو كانوا من الأعداء، ولذا وجدنا معاهدة الصلح بين الدول المتحاربة في الحرب العالمية الأولى التي عقدت عام 1919، تشير إلى أهمية إتفاقية بروكسل وضرورة إستمرارها.

<sup>1</sup> مثل المادة 11 من إتفاقية بروكسل المتعلقة بالمساعدة و الإنقاذ لعام 1910 و مثل المادة 08 من إتفاقية بروكسل لعام 1910 الخاصة بتوحيد بعض قواعد التصادم البحري.

## الفرع الثاني: الالتزام بإنقاذ الأشخاص في التشريعات الغربية والعربية أولاً / الالتزام العام بإنقاذ الأشخاص في القانون الفرنسي

كما جاء القانون التجاري الفرنسي سنة 1807 المنظم للتجارة البحرية<sup>1</sup> خالياً من أي نص بشأن الإسعاف البحري، وقد ظهر الإسعاف البحري في القانون الفرنسي أول مرة في إطار واجب المساعدة في البحر والنصوص الجزائية التي ترتب جزاءاً بالإخلال لهذا الالتزام، وهذا ما أقره قانون 10 مارس 1891 بشأن الحوادث والتصادمات البحرية الذي وضع على عاتق ريان السفينة التزاماً بأن يستخدم كل الوسائل التي تكون في استطاعته لإنقاذ السفن الأخرى وطاقمها من الخطر.

وتجدر الملاحظة أن هذا النص الجديد قصر واجب تقديم الإسعاف على حالات التصادم فقط، وفي 23 سبتمبر 1910 أبرمت في بروكسل معاهدة خاصة بالتصادمات البحرية تضمنت هذا الواجب، حيث نصت المادة 08 منه على أنه "بعد حدوث التصادم وجب على كل ريان سفينة من السفن المتصادمة وبقدر ما يكون ذلك في استطاعته بدون أن يعرض سفينته أو طاقمها أو ركابها لخطر جدي أن يقدم مساعدته للسفينة الأخرى وطاقمها وركابها"، وهكذا فقد بقي الإسعاف البحري للسفن أمراً اختيارياً في الأصل في ما عدا حالة التصادم.

والإلتزام بتقديم المساعدة للسفن في حالة التصادم التزم عام موجه إلى كل ريان، كما يواجه كل أنواع السفن أياً كان الغرض المخصص من أجله سواء كان للصيد أو النزهة أو التجارة، وقد ألغي قانون 1891 الفرنسي، إلى أن نصوصه نقلت وشددت في التقنين الجنائي والتأديبي للبحرية التجارية الصادر في 06 ديسمبر 1917 كما أضاف على عاتق الريان أن عليه بقدر المكان أن يخطر السفينة الأخرى باسم سفينته ومينائها الأصلي والجهة التي قدمت منها والتي ستتوجه إليها.

<sup>1</sup> قانون التجارة الفرنسي، 1807.

## ثانيا: الالتزام العام بإنقاذ الأشخاص في القانون الجزائري

وهو الشئ الذي تطرق إليه التشريع البحري الجزائري في نص المادة<sup>1</sup> 334 منه كما يلي "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 مسؤول بسبب المخالفات الماسة بالنص السابق".

يستخلص من نص هذه المادة أن ربان السفينة ملزم بالمبادرة إلى إنقاذ كل شخص يوجد في البحر يكون معرضا لخطر الهلاك ولو كان من الأعداء، وذلك بالقدر الذي لا يعرض سفينته أو الأشخاص الموجودين عليها لخطر حقيقي<sup>2</sup>.

ويستخلص من ذلك أن إنقاذ الأشخاص يقع على عاتق الربان، بمعنى أن إنقاذ الأرواح إلزامي بينما إنقاذ الأموال يبقى اختياري.

وبما أن الإنقاذ يستند إلى اعتبارات إنسانية محضة، فإن القانون لا يميز بين الأشخاص بحسب انتمائهم إلى دول فالربان ملزم بإنقاذ كل شخص ولو كان من الأعداء، ويكون مؤدى ذلك أن تسري في زمن السلم والحرب في حد سواء.

وقد ذهبت المادة 13 من المرسوم الجزائري رقم 51-88 المؤرخ في 15 مارس 1988 المتضمن تنظيم البحث والإنقاذ البحري بنصها على "يتعين على ربان السفينة إنقاذ شخص موجود في خطر، ويمكن للقاضي أن يتدخل في عملية الإسعاف إذا تعلق الأمر باتفاق تحكيم سواء تعلق الأمر بأمن الطاقم أو السفينة الموجودة في خطر".

ويتضمن من خلال تحليل النص السابق ذكره أن البحث والإنقاذ البحري يعد من إختصاص وزير النقل (مديرية التجارة ومديرية الموانئ)، حيث ينظم هذا الأخير عملية الإنقاذ البحري وذلك باتخاذ كل التدابير اللازمة كما يقوم أيضا بتوفير كل

<sup>1</sup> ق ب ج، مرجع سابق، م 334.

<sup>2</sup> هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، طبعة 2001، ص 326.

الوسائل اللازمة، تطبيقاً للأحكام الواردة في الاتفاقيات الدولية الخاصة بالإنقاذ البحري من أجل الحفاظ على الحياة البشرية في البحر<sup>1</sup>.

### ثالث: الإلتزام العام بإنقاذ الأشخاص في القانون المصري

والملاحظ أن الإلتزام بالإنقاذ كان مقرراً في القانون المصري منذ سنة 1939 وهو لا يتعلق بإنقاذ الأشخاص فقط وإنما ينصرف أيضاً إلى إنقاذ السفن، وقد ألغى القانون 132 لسنة 1939 وحل محله القانون 167 لسنة 1960 في شأن الأمن النظام والتأديب.<sup>2</sup>

والإلتزام يقع في هذه الحالة على الريان وحده، وحتى تقوم الجريمة في حقه ينبغي توافر عدة شروط منها أن يكون موضوع الإنقاذ إما سفينة تشرف على الغرق أو شخص يعثر عليه في البحر ومنها أيضاً ألا يكون في القيام بالإنقاذ خطر جدي على سفينته أو ركبها والقاضي يقدر توافر هذه الشروط كلها وعلى الأخص مدى الخطر الذي تتعرض له السفينة المنقذة ومدى الجهد المستطاع.

وقد تناول ذلك التشريع المصري من خلال نص المادة 304 فقرة 01 لسنة 1990 على أنه "على كل ريان أن يبادر إلى إنقاذ كل شخص يوجد في البحر معرض لخطر الهلاك ولو كان من الأعداء، وذلك بالفقر الذي لا يعرض سفينته أو الأشخاص الموجودين عليها لخطر جدي".

وقد جرت العادة، عند تعرض السفن وأشخاصها لخطر أثناء الملاحة، إرسال إشارة الاستغاثة المعروفة في ميدان العمل البحري (S.O.S) والتي تعني إنقاذ أرواحنا «Save Our souls» ويتوجب على السفن عند إسماع هذه الاستغاثة الإجابة عليها وفقاً لما تنص عليه القواعد المعروفة في البحر.

<sup>1</sup> Ikache Belkhir: rev le phare N°87 du juillet 2006 "naufage du Bechar et échouage du Batna "la responsabilité est rarement univoque, elle est souvent collective, gérer c'est prévoir surtout le pire.

<sup>2</sup> أحمد حسني: الحوادث البحرية "التصادم والإنقاذ"، طبعة 1997، ص 112.

**المطلب الثاني: التعريف والخصائص**

أخذت معظم التشريعات بإستعمال عبارة الإسعاف والإنقاذ دون التمييز بين مصطلح الإسعاف ومصطلح الإنقاذ جريا على ما أخذ به القانون الإنجليزي من إستعمال كلمة الإنقاذ SALVAGE لتعني الإسعاف والإنقاذ، أما القانون الفرنسي فكان يميز بين المساعدة Assistance والإنقاذ على أنها إذا تركت السفينة المصدومة أو المنكوبة في البحر دون بحارتها فإن أية عملية لمساعدتها كانت تسمى إنفاذاً، بينما إذا بقي بحارتها على ظهرها وكانت بحاجة إلى مساعدة فالعمليات التي تقدم لها تسمى مساعدة أو إسعافاً، إلا أن إتفاقية بروكسل لعام 1910 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ قد إستعملت الإصطلاحين معا (( المساعدة والإنقاذ )) دون تمييز بينهما جريا على ما أخذ به النظام الأنجلوسكسوني، لتليها مختلف التشريعات العربية التي استمدت تعاريفها من إتفاقية بروكسل لعام 1910 المعدلة ببروتوكول 1967/05/27<sup>1</sup>.

ومن خلال ما سبق سيتم التطرق إلى التعريف الفقهي والاصطلاحي للإسعاف البحري على النحو التالي:

**الفرع الأول: التعريف الفقهي للإسعاف البحري**

إختلف الفقه في وضع تعريف للمساعدة والإنقاذ (SALVAGE) فإستعمال الكلمة في تأمين الممتلكات PropertyInsurance على اليابسة تعني حفظ أو إصلاح البضاعة المتضررة Renovation of Goods حادث مؤمن ضده، كما أن الإصلاح نفسه يطبق على البضائع المستردة ReclaimedGoods، كما تعني عبارة الإنقاذ والمساعدة، البضاعة التي تضررت في البحر وأحضرت للشاطئ لتجديدها وبيعها لصالح شركة التأمين أو المؤمن له أو كلاهما.

يقصد بإصطلاح المساعدة والإنقاذ في التجارة البحرية إنقاذ Rescue السفن والبضائع في البحر Rescue.

<sup>1</sup> إتفاقية بروكسل لعام 1910 المعدلة ببروتوكول 1967/05/27.

وقد عرف البعض الخدمة التي يقدمها المنقذ بأنها الخدمة التي تتقذ أو تساعد على إنقاذ الملكية البحرية Maritime property وهي السفينة، توابعها، الحمولة أو الحطام أو أرواح الأشخاص التابعين لأي سفينة منكوبة على البحر أو على شاطئ البحر أو في مياه المد Tidal Waters إذا كان تقديم تلك الخدمة طوعا ولا تعزى لإلتزام قانوني أو لأجل المحافظة على الذات ولا تحت وطأة الواجب الرسمي.

كما عبر عن المساعدة في الإنقاذ بعض الفقه بأنه إذا أنقذت الحمولة من الهلاك أو التلف خلال رحلة بحرية من قبل أشخاص غير أولئك الذين تعهدوا بنقلها، فإن المنقذين لهم حق مقابل خدماتهم التي تسمى المساعدة والإنقاذ SALVAGE.

ويرى البعض أن المساعدة والإنقاذ: هي إنقاذ الممتلكات Rescue of Property من الخطر البحري Maritime Péril أو قد تتقذ بإتفاق صريح بين مالك السفينة والمنقذ SALVOR بموجب ما يسمى عقد إنقاذ، إلا أنه في معظم الحالات يتصرف المنقذ لإنقاذ الممتلكات البحرية دون إتفاق مسبق بخصوص التعويض الذي سيدفع من مالك السفينة، وفي مثل هذه الحالة يفرض القانون البحري إلتزاما شبه عقدي Contractual Obligation-Quas على الممتلكات وصاحبها لتعويض المنقذ عن جهوده، وتأمين مطالبة التعويض عن الإنقاذ بحبس بحري Maritime على الممتلكات المنقذة.

أما الفقه العربي فيرى في معظمه أن المساعدة البحرية هي المعونة التي تقدم للسفينة التي تكون في خطر لإنقاذها والبضائع المحمولة عليها وكذا الأرواح البشرية الموجودة على ظهرها.

**الفرع الثاني: التعريف الاصطلاحي للإسعاف البحري في مختلف التشريعات العربية و الغربية**  
لقد قسمنا هذا الفرع إلى ثلاث تعريفات وهي.

**أولاً: تعريف الإسعاف البحري في التشريع المصري:**

لم ترد في التقنين البحري المصري أية نصوص تتعلق بتنظيم الإسعاف البحري في البحر ومرد ذلك راجع إلى صعوبة الإسعاف في زمن السفن الشراعية التي لم تكن قادرة على المناورة، إلا انه مع تطور بناء السفن أصبح من الضروري تنظيم الإنقاذ والمساعدة البحرية ليس فقط في النطاق الداخلي وإنما على الصعيد الدولي، لذلك فقد كانت معاهدة بروكسل<sup>1</sup> 1910 مصدراً دولياً لكثير من التشريعات الدولية الداخلية، وقد أنظمت مصر إلى هذه المعاهدة بالقانون رقم 23 من سنة 1941 وصدر مرسوم 31 يناير 1944 للعمل بها ابتداء من تاريخ 01 يناير 1914، حيث نصت المادة 302 من القانون البحري المصري الجديد لسنة 1990 على انه:

- تسري أحكام هذا الفصل على إنقاذ السفن البحرية التي تكون في خطر وعلى الخدمات من النوع ذاته التي تؤدي بين السفن البحرية ومراكب الملاحة البحرية وذلك دون اعتبار للمياه التي يحصل فيها الإنقاذ أو تقدم فيها الخدمة.
- وتعد كل عائمة في حكم هذه المادة سفينة بحرية ومركب ملاحه داخلية بحسب الأحوال.

**ثانياً: تعريف الإسعاف البحري في التشريع الأردني:**

عرفت المادة 248 من قانون التجارة البحرية الأردني المساعدة و الإنقاذ على غرار ما جاء في المادة الأولى من إتفاقية بروكسل الخاصة بالمساعدة والإنقاذ لعام<sup>2</sup>

<sup>1</sup> معاهدة بروكسل 1910.

<sup>2</sup> عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة، دار الثقافة، طبعة 2009،

1910 أن مجال عمل إسعاف أو إنقاذ تقوم به سفينة، خدمة لسفينة أخرى تكون في خطر، وللأشياء الموجودة على متن هذه السفينة ولأجرتها وأجرة نقل ركابها حتى في حال ترك بحارتها لها يخضع للأحكام التالية:

ومن ثم نجد أن التعريف التشريعي قد حسم الجدل الفقهي حول هذا الموضوع إلا أننا نلاحظ أن التعريف التشريعي لم يتطرق لإنقاذ الأرواح الموجودة على ظهر السفينة، ويعود السبب في ذلك إلى أن إنقاذ الأرواح واجب إنساني رفيع تتطلب قداسته الترفع عن طلب الأجر<sup>1</sup>، وذلك أن حياة الإنسان لا تقدر بثمن ومن ثم جاء في المادة 256 من قانون التجارة البحرية الأردني بأنه لا يلزم أي جعل (أجر) عن الأشخاص المنقذين وهو ما نصت عليه المادة التاسعة من معاهدة بروكسل الخاصة بالمساعدة والإنقاذ ومع ذلك استشفت الفقرة الثانية من المادة نفسها إقتران إنقاذ الأشخاص بإنقاذ السفينة والحمولة وملحقاتها، إذ أوجب المشرع لمنقذي الأشخاص حقا في حصة عادلة من الأجر الذي يستحقه منقذو السفينة والحمولة.

كما نجد أن التعريف التشريعي لم يشر إلى المياه التي توجد فيها السفن التي تحتاج إلى إنقاذ وإنما فصلت ذلك المادة الأولى من إتفاقية بروكسل الخاصة بالمساعدة في الإنقاذ إذ أنها شملت عمليات الإنقاذ التي تتم بين السفن البحرية وسفن الملاحة الداخلية دون تمييز وبغض النظر عن المياه التي حدثت فيها المساعدة، ونعتقد أن عموم النص الوارد في المادة 248 من قانون التجارة البحرية الأردني على السفن يشمل أيضا المساعدة والإنقاذ بين السفن البحرية وسفن الملاحة الداخلية.

### ثالثا : تعريف الإسعاف البحري في التشريع الفرنسي:

في فرنسا لم يكن الالتزام العام بتقديم الإنقاذ للغير مصحرا به، بحيث كانت هناك صعوبة في تحويل هذا الالتزام المعنوي إلى التزام قانوني، ولكن مادام من

<sup>1</sup> عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، نفس المرجع، ص 120.

خصائص القانون البحري انه قانون تضامني، فقد ظهر الالتزام بإنقاذ أو إسعاف الأشخاص الغرقى في البحر.

حيث تجلى هذا التضامن في البحر مع تطور العائمت الخاصة بالتجارة البحرية والصيد البحري، لذلك كان لابد من انتظار حلول القرن التاسع عشر حتى يمكن للجان الدولية معالجة مسألة الإسعاف البحري والالتزامات الناشئة عنه، ومن بينها اتفاقية 1910 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحريين ذلك أن القانون الداخلي الفرنسي قد أخذ بأحكام هذه الاتفاقية الدولية.<sup>1</sup> مع الملاحظة انه في معظم الحالات كان يتعلق الأمر بتقديم مساعدة تطوعية للإسعاف البحري يعد إلزاميا في حالة توفر مجموعة من الشروط القانونية.

### الفرع الثالث: خصائص الإسعاف البحري

للإسعاف البحري خاصيتين أساسيتين، أن يكون بين سفينتين، وأن تكون إحداها معرضة لخطر جدي.

#### أولا: أن يكون بين عائمتين

يقتضي أن يكون بين عائمتين كلتاهما لها وصف السفينة قانونا، سواء كانت هي المعرضة للخطر أو كانت هي التي تقوم بالإنقاذ كذلك قد ينصب الإنقاذ على ملحقاتها وعلى الأشخاص الموجودين فوقها أو البضاعة .

ولا يعتبر انتشار الحطام من قبيل الإنقاذ إذ ليس له وصف السفينة<sup>2</sup>، بل ليس له وصف المنشأة العائمة أصل. كذلك لا يعتبر من قبيل الإسعاف البحري الخدمات التي تؤدي من البر إلى السفينة، كالقاء الحبال إليها من البر.

#### ثانيا : وجود إحداها في حالة خطر

أما الخاصية الثانية فهو أن تكون إحدى السفينتين في حالة خطر جدي ذلك أن اعتبار العمل المقدم من قبيل "الإنقاذ البحري" يرفع من قدر المكافأة المستحقة

<sup>1</sup> اتفاقية 1910 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحريين.

<sup>2</sup> علي البارودي: القانون البحري، طبعة 1988، ص 355، 354.

التي حد كبير لذلك يثور النزاع عادة حول وجود الخطر والمتفق 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 تتجو منه وحدها، فلا يعتبر العمل إسعافاً.

### المطلب الثالث: تمييز الإسعاف البحري عن المصطلحات المشابهة

إن التفرقة بين الإسعاف البحري والإنقاذ تمر عبر مرحلتين أساسيتين وهما التفرقة التقليدية والتفرقة المعاصرة.

### الفرع الأول: التمييز التقليدي بين الإسعاف و الإنقاذ ( المساعدة)

#### أولاً: بيان هذه التفرقة من خلال القوانين المنظمة للإسعاف البحري

وُجد هذا التمييز في وقت سابق على التقنين الفرنسي، وقد إمتد حتى 1910 على مستوى النطاق الدولي وحتى في قانون 1816 الفرنسي ويختلف نظام المساعدة التي تقدم للسفن عن عملية إنقاذ السفن اختلافاً جوهرياً.

فالمساعدة تعطي الحق في المكافأة في حين أن المنقذ له بموجب النصوص القديمة و التي لم تلغ في تقنين التجارة الحق في جزء من السفينة المنقذة بوصفه حقا عينياً<sup>1</sup>.

ويرجع القضاء إلى حالة التخلي عن السفينة كميّار التمييز بين الإنقاذ والمساعدة فيتعلق الأمر بالإنقاذ البحري إذا كانت السفينة قد تم التخلي عنها وعن طريق المساعدة إذا لم يكن هناك تخل عن السفينة وتتحقق حالة التخلي بمجرد عدم وجود أي فرد من أفراد الطاقم حتى على ظهر السفينة.

<sup>1</sup> أحمد حسني: المرجع السابق، ص 97.

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

فكي نكون بصدد حالة الإنقاذ يلزم بالإضافة إلى الخطر الذي توجد فيه السفينة أن يكون الطاقم موجودا على ظهرها وأن يكون قادر على إدارة السفينة.

ويذهب البعض الآخر إلى أن الترك ليس له من معنى إلا أنه ترجمة عن القصد في جعل السفينة مالا متروكا مستخلصين أن هذا الترك يجب أن يتم دون نية العودة فلا يكون هناك إنقاذ إلا إذا تعلق الأمر حقيقة أو فعلا بحطام، أي بسفينة لم تهجر فقط من طرف طاقمها لفترة مؤقتة وإنما سفينة مفقودة لا يعرف طاقمها شيئا عن وضعها أو موقفها، فإذا فرضا أن طاقم السفينة تركها جانحة محددة أو ذكر للمساعدة موقف السفينة أو وضعها فإن هذه الحالة لا تعد إنقادا، ويستخلص القضاء الفرنسي أنه لا يكون هناك إنقاذ عندما يكون هناك مجرد ملامح باقية على السفينة فالسفينة في مثل هذه الحالة لا يمكن إعتبارها بمثابة حطام ولا يتعلق الأمر هنا إلا بمساعدة.

وإن كان القانون الإنجليزي لا يميز الإنقاذ عن المساعدة وإنما يطلق على العمليتين كلمة (salvage)<sup>1</sup>.

فإن التفرقة بين المساعدة في القانون الفرنسي ذات أهمية بما أن المنقذين يكون لهما الحق في ثلث قيمة الحطام ومنذ إصدار قانون 29 أبريل 1916<sup>2</sup> الفرنسي الذي أخذ بمبادئ معاهدة بروكسل بشأن المساعدة فإن معيار التفرقة أصبح متنازعا فيه والحل الذي أخذ به القانون الألماني يمثل الحل الذي تبناه القضاء البلجيكي فلا يكون هناك إنقاذ إلا إذا كان الطاقم قد ترك السفينة أو كان غير قادرا تماما على السيطرة عليه وفي غير هذه الحالة فإن الأمر يتعلق بمساعدة.

<sup>1</sup>Lars Gorton, Rolf ihre, amesandevam ship broking and chartering practice, fifth édition, p217, 1999

<sup>2</sup> قانون البحري الفرنسي، 29 أبريل 1916

## ثانيا : إلغاء هذه التفرقة

نصت معاهدة 1910 صراحة على إلغاء هذه التفرقة، فقد نصت المادة الأولى منها على أن "تطبيق الأحكام الآتية على مساعدة و إنقاذ السفن البحرية التي تكون في خطر بدون أي تمييز بين هذين النوعين من الخدمات".

وقد كان هذا الإلغاء مقصودا، إذ رغب البعض في أن تكون المعاهدة متماشية مع القانون الإنجليزي الذي لا يعرف هذا التمييز.

وعندما قامت فرنسا بتعديل تشريعها الداخلي ليتماشى مع معاهدة بروكسل عام 1910 فإن قانون 29 أبريل 1916<sup>1</sup> لم يرد جزءا من عبارة المعاهدة المشار إليها أما بالنسبة للباقي فإن المادة الأولى من ذلك القانون جاءت مطابقة للمادة الأولى من المعاهدة وقد أكملت بعبارة " بصرف النظر عن المياه التي حصلت فيها " وعدم ترديد الجزء من الجملة يؤكد أنه لم يكن هناك تمييز بين النوعين من الخدمات.

وقد بين ذلك العميد ريبير (RIPERT) بقوله من الصحيح أنه منذ العمل باتفاقية 1910 وقانون 1916 فإن التمييز بين المساعدة والإنقاذ لم يعد له فائدة فقهية.

وعليه فليس صحيحا ما قال به الفقيه دانجون من أن القانون الفرنسي بعد قانون 1916 قد إستمر كما كان من قبل في التفرقة بين المساعدة والإنقاذ قد ذهب دانجون إلى أن المساعدة والإنقاذ 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 يصارع على ظهر السفينة أما الإنقاذ في رأي دانجون يكاد يكون دائما مشروع مغامرة غريبة على طاقم تخلى على المقاومة والصراع.

<sup>1</sup> ق ب ف، مرجع سابق.

وفي الواقع أن ما قال بهد انجون فضلا عن غموضه يؤدي إلى التمييز التقليدي الذي كان موجودا قبل معاهدة بروكسل عام 1910 وقانون 1916 الفرنسي.

### الفرع الثاني: التفرقة المعاصرة

نصت المادة الأولى من معاهدة بروكسل 1910<sup>1</sup> على أن: "تطبق الأحكام الآتية على مساعدة وإنقاذ السفن البحرية التي تكون في حالة الخطر وعلى الأشياء الموجودة على ظهرها وأجرة الركاب وكذا على الخدمات التي هي من نفس النوع التي تؤدي بين السفن البحرية والسفن الملاحة الداخلية بدون أي تمييز بين هذين النوعين من الخدمات وبغض النظر عن المياه التي حصلت فيها".

وهذا النص هو نص قانون 1916 مع حذف كلمة (والإنقاذ) من ناحية وعبارة (والأشياء الموجودة على ظهرها وعلى أجرة النقل وأجرة الركاب)، من ناحية أخرى وأضاف النص الجديد فقرة ثانية جرى نصها "وتعتبر كل الأجهزة العائمة سفنا بحرية أو سفن ملاحية داخلية بحسب الأحوال في تطبيق الفترة السابقة".

إن كان القانون الفرنسي الجديد لسنة 1967<sup>2</sup> قد إختار لفظ المساعدة فإن القانون البحري المصري الجديد قد إختار لفظ الإنقاذ ونقل نص المادة 302 منه من المادة 09 من القانون الفرنسي ونص على أن " 01- تسري أحكام هذا الفصل على إنقاذ السفن البحرية التي تكون في خطر وعلى الخدمات من النوع ذاته التي تؤدي بين السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية وذلك دون إعتبار للمياه التي يحصل فيها الإنقاذ أو تقدم فيها الخدمة.

<sup>1</sup> المعاهدة المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحري، مرجع سابق، م 1.

<sup>2</sup> القانون الفرنسي، رقم 67-545، الصادر في 1967/07/07 الخاص بحوادث البحر.

02- تعتبر كل عائمة في حكم هذه المادة سفينة بحرية أو مركب ملاحية داخلية حسب الأحوال "كذلك الأمر بالنسبة للتشريع البحري الجزائري في المواد 332<sup>1</sup> و333 قانون بحري جزائري<sup>2</sup> مع الملاحظة أن هذا الأخير قد إختار لفظ الإسعاف البحري

والواقع أن المشرع المصري لم يكن موقفا عندما إختار 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 وإنما هي حطام وتقديم المعونة لا ينشئ المساعدة وإنما يعد إنقاذا وهذا ما يفهم من المرسوم الفرنسي رقم 247 لسنة 1961 الصادر في 26 ديسمبر 1961 الخاص بإكتشاف وإنقاذ الحطام البحري (م 10).<sup>3</sup>

ومن ناحية أخرى عندما تقدم المساعدة إلى سفينة وهي في خطر فإن المساعدة تكون قدمت على نحو غير قابل لإنقسام السفينة ولما تحتويه إذ أن من بين أسس تقدير المكافأة قيمة الأشياء التي أنقذت، وهي صيغة تشمل بوضوح شيء آخر غير السفينة وتمتد إلى الشحنة المنقذة.

ويستخلص من هذا أن المساعدة تقدم للسفينة والشحنة والتبعية وإن كانت المادة 09 من القانون الفرنسي والمادة 342 من القانون المصري الجديد على عكس

<sup>1</sup> نص المادة 332 ق ب ج: "يعتبر كإسعاف بحري كل نجدة للسفن البحرية الموجودة على متنها وكذلك الخدمات التي لها نفس الطابع والمقدمة بين سفن البحر وبواخر الملاحة الداخلية بدون الأخذ في الإعتبار للمياه التي جرت فيها النجدة".

<sup>2</sup> نص المادة 333 ق ب ج: "تشبه الآلات العائمة، حسب الحالة إما بالسفن البحرية إما ببواخر الملاحة الداخلية وذلك من أجل تطبيق هذه المادة".

<sup>3</sup> المرسوم الفرنسي رقم 247 لسنة 1961 الصادر في 26 ديسمبر 1961 الخاص بإكتشاف وإنقاذ الحطام البحري (م 10).

المادة الأولى من المعاهدة لا تتكلم عن تقديم المساعدة إلى أجرة النقل وأجرة 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 الأجرة نقل الشيء أو أجرة الراكب.

أما الفقرة الثانية من المادة 09 من القانون الفرنسي والتي تنص على أن: (تعتبر الأجهزة العائمة سفنا بحرية أو سفن ملاحية داخلية بحسب الأحوال عند تطبيق الفقرة السابقة).

وهي تطابق الفقرة الثانية من المادة 302 من القانون البحري المصري وكذلك التشريع الجزائري " ... كذلك الخدمات التي لها نفس الطابع والمقدمة بين سفن البحر وبواخر الملاحية الداخلية... " المادة 332 من القانون البحري الجزائري، فإن الغرض منها تفادي الصعوبات في التكيف هذه الصعوبات لم يعد لها أهمية عندما يتم تحديد نطاق المساعدة في مفهوم قانون 1967<sup>1</sup> الفرنسي وفي مفهوم القانون البحري الجزائري والقانون المصري وكذا إتفاقيتي 1910 و 1989<sup>2</sup>.

### الفرع الثالث: رابطة العلاقة بين المساعدة والإنقاذ البحريين

إن طبيعة العلاقة بين المسعف والمسعف لم تزل تشغل أذهان الفقهاء البحريين الذين يرون بأن العلاقة تتجاوز الإطار التقليدي أي الإطار المدني فإن وصفها بكونها تعاقدية نظرا لإغاثة السفينة في ساعات الهلاك و طلبها الإسعاف والإنقاذ للوهلة الأولى يبدو وافيا بالعرض لولا أن القانون يفرض على السفن القيام بالإغاثة والإسعاف حتى لو رفضت السفينة المحتاجة تلك الإغاثة رفضا غير معقول وفي أمس الحاجة إلى ذلك فإن هذا الرفض أشبه برفض المنتحر تدخل المنقذين له لهذا العمل الشنيع وإلى جانب ذلك فإن الإغاثة معناه حصول شيء من الوفاق ولا يعني

<sup>1</sup> ق ب ف، 1967، مرجع سابق.

<sup>2</sup> المعاهدة الخاصة بالإسعاف البحري، 1989، مرجع سابق.

إبرام عقد إستغاثة مستوفية للأركان والشروط، فإن السفينة عادة تتادي بأنها في حاجة إلى إسعاف وإنقاذ ومن يبادر إلى ذلك عليه أن يبذل جهدا نافعا في الإنقاذ<sup>1</sup>

ومثل هذا الإغاثة لا تتضمن الأمور الجوهرية اللازمة لإنقاذ عقد صحيح أو تعهد لإرادة منفردة إذ لا تحدد فيها الأجرة و غيرها مكن الأمور المهمة.

إزاء إخفاق محاولة تكييف أعمال المساعدة والإنقاذ على أساس من العقد ذهب الفقه إلى حملها على الفضالة (إدارة شؤون الغير بدون وكالة سابقة) وورد على ذلك بقصور الفضالة عن توفير التعويض الحقيقي وإن أمكن الإستناد عليها في تعويض النفقات المبذولة ذلك أن عمل الفضولي في الأصل على سبيل التفضيل والإحسان والتبرع.

وإذا لم يستحق الفضولي أجرا على ما يضطلع به من عمل، ولو أخذ بقواعد الفضالة لما أقدم محترفوا أعمال الإسعاف والإنقاذ على بذل أعمالهم واحتراف هذه الحرفة التي تقتضي بها ضرورات الحوادث البحرية، كما أن الفضولي يستحق النفقة المبذولة ولو لم يثمر عمله خلفا لقواعد المساعدة والإنقاذ التي لا يترتب عليها أي تعويض إذا لم تسفر عن فائدة.

وهكذا أخفقت محاولة تكييف أعمال المساعدة والإنقاذ وفقا لقواعد القانون الخاص لها أعمال واجبة البذل واستحق التعويض عليها، وساد رأي بأنها ترجع إلى فكرة التضامن في صبغتها البحرية الخاصة بالملاحة البحرية وظروفها ضمانا للوفاء بهذا الواجب التضامني.<sup>2</sup>

#### الفرع الرابع: التمييز بين الإسعاف البحري والقطر والإرشاد

مما لا شك فيه أن الملاحة البحرية بتنوعها وتعدد وجوها قد ألفت بثقلها على السفن القائمة بالإبحار، وهو ما تبعه إيجاد وسائل تساعد السفن في القيام بمهامها، لذا

<sup>1</sup> صلاح الدين عبد اللطيف الناهي: الوجيز في مبادئ القانون البحري، الطبعة الأولى 1982، ص 261.

<sup>2</sup> مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 222.

اتجهت أنظار التشريعات نحو تنظيم ما يقدم للسفن من خدمات من أهمها عمليتي القطر والإرشاد اللذان لا غنى عنهما اليوم.

### أولاً: التمييز بين الإسعاف البحري والقطر

ويعد القطر البحري عقد بمقتضاه يلتزم مالك السفينة بجر أو سحب سفينة مملوكة لأخر لقاء أجر معلوم، حيث لا يعتبر قطر السفينة إنقاذاً بحرياً إذ لا تستحق السفينة القاطرة أي مكافأة عن عملية القطر مقابل إنقاذها للسفينة المقطورة بها أو إنقاذ حمولتها، إن عقد القطر بحد ذاته يتعبر للسفينة القاطرة التزاماً بإنقاذ السفينة المقطورة في حالة مواجهتها لخطر بحري، كما أن عملها في هذه الأثناء يعد كإتمام لعقد القطر البحري.

وخروجاً عن الأصل العام تستحق السفينة القاطرة مكافأة عن إسعاف السفينة المقطورة وحمولتها متى قامت بخدمات استثنائية لا تعتبر كإتمام لعقد القطر البحري.

### ثانياً: التمييز بين الإسعاف البحري والإرشاد

الإرشاد البحري هو عقد عمل ذو مدة قصيرة يلتزم فيها المرشد بإدارة السفينة لدى دخولها الميناء وخروجها منه نظير مبلغ نقدي يحدده القانون، كما أن مساهمة المرشد في إنقاذ السفينة من الخطر الذي يهددها لا يعد إنقاذاً يستحق عليه المكافأة لأن ما قام به المرشد يتدخل ضمن مهامه التي من أجلها استعان به الربان.

**المبحث الثاني: الأحكام القانونية للإسعاف البحري**

إن الأحكام القانونية للإسعاف البحري تتطلب دراسة شاملة لشروطه من جهة ونطاق تطبيق المعاهدات والاتفاقيات الناصة على الإسعاف البحري من جهة أخرى، وهو الشيء الذي سيتم دراسته من خلال هذا المبحث بالتطرق إلى شروط الإسعاف البحري كمطلب أول، والمعاهدات المتعلقة بالإسعاف البحري كمطلب ثاني.

**المطلب الأول: شروط الإسعاف البحري**

يقصد بالإنقاذ البحري تقديم المعاونة بين السفينة البحرية أو بينهما وبين غيرها من المنشآت العامة التي تكون في خطر ويتضح من ذلك أن الإنقاذ البحري شروطا يتعين توفيرها لتطبيق القواعد القانونية الخاصة به<sup>1</sup>.

**الفرع الأول: صفة القائم بالإنقاذ**

طبقا للمادة الأولى من معاهدة بروكسل 1910 فإن مقدم المساعدة قد يكون سفينة بحرية أو زورق ملاحية داخلية، والمساعدة قد تقدم من شخص في البر أو في البحر سواء كانت في شكل عمل مادي أو مجرد مساعدة ذهنية أو عقلية، وكذلك الأمر بالنسبة لمعاهدة 28 أبريل 1989<sup>2</sup> الخاصة بالإسعاف البحري وذلك أن مقدم المساعدة قد يكون سفينة أو شيء آخر موجود في خطر.

وطبقا للمادة 302 من القانون البحري الجديد وهي مطابقة تماما للمادة 09 من القانون الفرنسي لسنة 1967 فإن الإنقاذ قد تقوم به السفينة البحرية أو مركب ملاحية داخلية أو عائمة (أو جهاز عائم كما عبر عن ذلك النص الفرنسي)، حقيقة أنه من النادر أن يقوم مركب الملاحية الداخلية بإنقاذ سفينة، وذلك يرجع إلى كون أن مركب الملاحية الداخلية أبطأ وأقل قوة من السفينة البحرية فضلا على صعوبة قيامه بالمناورة، إلا أن كل ذلك اعتبارات واقعية محضة أما من الناحية القانونية فإذا

<sup>1</sup> هاني دويدار: المرجع السابق، ص 232.

<sup>2</sup> المعاهدة الدولية الخاصة بالإسعاف، 1989، مرجع سابق.

توفرت شروط أخرى للإنقاذ فإنه ليس هناك ما يمنع من أن يقوم مركب ملاحية داخلية بإنقاذ سفينة بحرية.

كذلك الأمر بالنسبة للقانون البحري الجزائري إذ نصت المادة 333 منه على ما يلي: "تشبه الآلات العائمة، حسب الحالة إما بالسفن البحرية وإما بالبواخر الملاحية الداخلية وذلك من أجل تطبيق هذه المادة".

### أولاً: سفن الدولة في التشريعات العربية و التشريع الفرنسي

تنص المادة 303 من القانون البحري الجديد بمصر على أن<sup>1</sup>: "لا تسري الأحكام المنصوص عليها في هذا الفصل، عدا حكم الفقرة الثانية من المادة 315 من هذا القانون على السفن البحرية ومراكب الملاحية الداخلية التي تخصصها الدولة أو أحد الأشخاص العامة لخدمة عامة ولأغراض غير تجارية، فإذا كانت هذه السفن أو المراكب كمملوكة للدولة أو لشخص عام، فلا تسري عليها أحكام المادة 307 والفقرة الثانية من المادة 315 من هذا القانون".

وطبقاً لهذا النص فإن أحكام الإنقاذ لا تسري على السفن الحربية لأنها لم تستثن من القاعدة الواردة في المادة الثانية من القانون، أما السفن البحرية ومراكب الملاحية الداخلية التي تخصصها الدولة أو أحد الأشخاص العامة لخدمة عامة ولأغراض غير تجارية فإنها تخضع لأحكام الإنقاذ فيما عدا الفقرة 02 من المادة 315 الخاصة بعدم سريان مدة تقادم دعوى المطالبة بالمكافأة أو مصاريف الإنقاذ إذا تعذر الحجز على السفينة في المياه الإقليمية المصرية وكان المدعى مصرياً أو له موطن بمصر وكذلك المادة 307 التي تقضي باستحقاق المكافأة ولو تم الإنقاذ بين سفن مملوكة لشخص واحد<sup>2</sup>، ولا يستثنى من ذلك سوى المنشآت المملوكة للدولة والتي تخصصها لخدمة عامة لأغراض غير تجارية.

<sup>1</sup> القانون البحري المصري، 1990، م 303 و307.

<sup>2</sup> أحمد حسني: المرجع السابق، ص112.

والملاحظ أن نفس الأحكام تضمنها القانون البحري الجزائري وكذلك في المادة 1/21 من القانون الفرنسي لسنة 1967<sup>1</sup> تطبق أحكام المساعدة على السفن البحرية أو مراكب الملاحة الداخلية الخاصة بالدولة أو المخصصة لخدمة عامة.

بإستثناء المادة 18/2 (الخاصة بعدم سريان مدة التقادم عند إمكان حجز السفينة في المياه الخاصة للإختصاص الفرنسي) والمادة 13 (الخاصة بإستحقاق مكافأة المساعدة حتى ولو كانت السفن مملوكة لنفس المالك)، والمادة 14/2 (الخاصة بتقسيم المكافأة بين المنقذين والملاك والريان والطاقم).

ويلاحظ سبب إستثناء 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 وأخرى عامة أو حربية، فإنه لا يجوز توقيع الحجز على هذه السفن العامة نظرا لما تتمتع به من حصانة بموجب المادة الثالثة من الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد التي تتعلق بحصانات السفن الحكومية لسنة 1962 والمعدلة ببروتوكول 1924، ومع ذلك يجوز لأصحاب السفن المتضررين من تصادم السفن العامة رفع مطالباتهم أمام المحاكم المختصة في الدولة صاحبة السفينة وكذا الحال في القضايا الناجمة عن أعمال المساعدة والإنقاذ وعن الخسائر البحرية العامة ( المادة 3/2 من الإتفاقية الدولية الخاصة بحصانات السفن الحكومية).

<sup>1</sup> ق ب ف، 1967، مرجع سابق، م 14 و م 18 و م 21.

## ثانيا: سفن الدولة في معاهدة بروكسل 1910

يختلف الوضع في معاهدة بروكسل 1910 التي تنص في المادة<sup>1</sup> 14 منها على أن: "لا تطبق هذه المعاهدة على السفن الحربية وسفن الحكومة المعدة كلية لخدمة عامة".

والواقع أن هذا النص غامض ويثير مشكلة تفسير، فقد ذهبت محكمة إستثنائية تونس سنة 1954 بأنه "إذا كانت المادة 14 من معاهدة بروكسل الخاصة بالمساعدة والإنقاذ تنص على أن أحكامها لا تطبق على السفن الحربية وسفن الحكومة المعدة كلية لخدمة عامة، فإن هذه الإتفاقية 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 وقد إعتبرت 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<sup>2</sup>.

بينما ذهبت محكمة الدرجة الأولى في تونس إلى أن المادة 14 تستبعد أيضا كل مكافأة، ولكن دون أن يكون للمعاهدة مع ذلك أن تمتد لرفض كل إمكانية للإتفاقيات المخالفة لهذه المادة، و كانت الدعوى المعروضة على المحكمة تتعلق بعقد المساعدة وقع بين ممثلي البحرية الوطنية وربان السفينة المغائة .

والواقع أن هاذين الحكمين الأخيرين يؤيدان إجتهد قضائي بدأ منذ سنة 1919 بحكم من المحكمة العليا النرويجية ثم تبعه بقليل قضاء لمحكمة إسكندرية التجارية المختلطة والذي أسس على أنه، طبقا للمادة 14 فإن سفن الدولة المعدة لخدمة عامة، وخاصة السفن الحربية ليس لها الحق في أين مكافأة للمساعدة وإنما يمكنها

<sup>1</sup> معاهدة بروكسل، 1910، مرجع سابق، م 14.

<sup>2</sup> عبد القادر حسين العطير: المرجع السابق، ص 520.

فقط أن تطلب إسترداد المصروفات التي أنفقتها في سبيل الإنقاذ بالإضافة إلى مصاريف الدعوى.

والملاحظ أن المادة 14 من المعاهدة لا تمنع من مطالبة السفن الحربية وسفن الدولة بأجر المساعدة التي تقوم بها، فبمعاهدة بروكسل الخاصة بالمساعدة هي معاهدة للقانون البحري التجاري أي تتعلق بالقانون الخاص وعليه فما كان لها أن تهتم بالسفن العامة وخاصة السفن الحربية التي تخرج عن نطاق القانون الخاص فطبقاً للمادة 14 فإن المعاهدة (لا تنطبق على السفن الحربية) وهذه العبارة ليس لها إلا نطاق سلبي، فهي لا تضع على النطاق الدولي أي منع بالنسبة للسفن الحربية بأجر خدمات المساعدة أو الإنقاذ التي قدمت لها.

فالمادة 14 ليس لها معني آخر إلا الإحالة إلى النصوص الداخلية التي لم تشأ المعاهدة إستبدالها بقاعدة دولية جديدة، وبالتحديد فإن المادة 14 لم تفعل أكثر من وضع حد لإختصاص 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 يمكن أن تشبه مثل هذه السفن في شأن هذه العلاقة بالسفن الخاصة.

وقد كان هذا الخلاف في الرأي من أسباب الدعوة إلى تعديل معاهدة بروكسل 1910<sup>1</sup> وقد إقترح هذا التعديل في سنة 1959 من قبل مؤتمر اللجنة البحرية الدولية ببليجيا، وقد طلب أن تعدل المادة 14 حتى يمكن تطبيق المعاهدة على سفن الدولة.

وقد أقر التعديل بالبروتوكول الموقع ببروكسل في 27 ماي 1967 والذي تبع له أصبح نص المادة 14 كما يلي "تطبق نصوص المعاهدة كذلك على خدمات

<sup>1</sup> المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة و الإنقاذ البحري، 1910 مرجع سابق، م

المساعدة أو الإنقاذ التي تقدم من وإلى السفن الحربية أو سفن حكومية أو أية سفينة أخرى تملكها أو تستغلها أو تستأجرها الحكومة أو أية سلطة عامة".

ولا ترفع الدعاوي 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.

وتحتفظ كل من جهات عليا المتعاقدة لنفسها بالحق في أن تحدد كيفية ومدى تطبيق المادة 11 على السفن المشار إليها في الفقرة الثانية من هذه المادة.

وهذا هو تقرير النص الذي إقترحته فرنسا في المؤتمر الدبلوماسي الذي عقد سنة 1967، أما عن إتفاقية 1989<sup>1</sup> الخاصة بالإسعاف البحري فهي تطبق على كل الدعاوي القضائية أو التحكيمية الخاصة بالمسائل المتعلقة بهذه الإتفاقية وذلك في دولة طرف في الإتفاقية (المادة 02).

### الفرع الثاني: صفة المستفيد من خدمة الإنقاذ

مفاد نص المادة 332 من ق ب ج<sup>2</sup>: " يعتبر كإسعاف بحري كل نجدة للسفن البحرية الموجودة في حالة الخطر أو للأموال الموجودة على متنها وكذلك الخدمات التي لها نفس الطابع والمقدمة بين سفن البحر وبواخر الملاحة الداخلية بدون الأخذ في الإعتبار للمياه التي جرت فيها النجدة.

كذلك الأمر بالنسبة للتشريع البحري المصري إذ تنص المادة 302 منه على أن يتم الإنقاذ بين سفينتين أو سفينة و مركب ملاحه داخلية دون إعتبار للمياه التي يحصل فيها، أي يكفي أن تكون إحدى المنشأتين العائمتين 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

<sup>1</sup> المعاهدة الدولية الخاصة بالإسعاف، 1989، مرجع سابق، م 2.

<sup>2</sup> ق ب ج، مرجع سابق، مادة 332.

في البحر أو في المياه الداخلية و قد نصت الفقرة 2 من المادة 302 من القانون على إعتبار كل عائمة سفينة بحرية أو مركب ملاحية داخلية بحسب الأحوال، فإذا تم الإنقاذ بين مركبتين من مراكب الملاحية الداخلية أو بين عائميتين تعدان من مراكب الملاحية الداخلية فلا يعد إنقاذ بحريا ولو تم في البحر، و كذلك المعونة التي تقدم بقصد إنقاذ الحطام فإنها لا تعد إنقاذاً.

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

إلا أن القانون البحري الجديد لم يضمن نص المادة 302/1 عبارة " وعلى الأشياء الموجودة على ظهرها وعلى النولون وأجرة الركاب"، مستهديا في ذلك بنص المادة 09 من القانون الفرنسي لسنة 1967<sup>1</sup> والذي نقل عنه نص المادة 302 بفقرتيها.

والواقع أن خدمة الإنقاذ لا تقدم للبضائع ولأجرة النقل وأجرة المسافرين إلا بطريق غير مباشر لأن البضائع توجد على ظهر السفينة وتتخذ قيمتها هي وأجرة النقل وأجرة الركاب في الإعتبار عند حساب مكافأة الإنقاذ، إلا أن الإنقاذ الذي يتم للبضائع وحدها لا يدخل في نطاق الإنقاذ بمعنى الكلمة.

وقد قضي بأنه إذا كانت السفينة في خطر فلا يكون منطقيا الإدعاء بأن الشحنة لم تكن في خطر، بما أن ماء البحر كان من الممكن أن ينفذ إلى عنابر السفينة ولا يعقل في مثل هذه الظروف القول بأن التفريغ بهذه الوسيلة كان ممكنا دون خطر الفقد الكلي للشحنة.

وتوصف عملية الإنقاذ بأنها بحرية بصفة جزئية لأنها أولا يمكن ألا تتم في البحر وهذا ما عبر عنه القانون البحري والمعاهدة وكافة التشريعات العربية والأجنبية بأن

<sup>1</sup> ق ب ف، مرجع سابق، م 9.

أحكام الإنقاذ تطبق إذا توافرت شروطه" بصرف النظر عن المياه التي يحصل فيها الإنقاذ أو تقدم فيها الخدمة".

وثانياً فإن المنشأة العائمة التي تقول بالإنقاذ أو يتم إنقاذها قد تكون زورق نهري أو عائمة أو جهاز عائم مماثل لزورق ملاحه داخلية، ومع ذلك فإن خدمة الإنقاذ التي يقدمها زورق ملاحه داخلية إلى زورق آخر سواء داخل المياه النهرية أو المياه البحرية فإنها لا تعتبر إنقاذاً بحرياً ولا تخضع لأحكام الإنقاذ، فالأمر يتعلق بالإنقاذ الذي يتم بين السفن البحرية أو بين السفن البحرية ومراكب الملاحه الداخلية والملاحظ أن بعض التشريعات العربية البحرية مثل التشريع الليبي والسوري والأردني تنظم الإنقاذ الذي يتم بين السفن البحرية فقط.

والملاحظ أنه لا يعد من المساعدة إنتشال حطام السفن أو البضائع، ذلك أن الحطام البحري هو أي شيء يعثر عليه على شواطئ الدولة أو مياهها الداخلية أو الإقليمية من بقايا السفن وحمولتها، هذا الحطام حماه القانون منذ القدم، فالقانون الروماني وضع قواعد تحمي حقوق أصحاب السفن الغرقى من التعدي البربري<sup>1</sup>، وفي سنة 1928 قرر مجمع القانون الدولي في استوكهلم أن السلطات المحلية في الدولة يجب عليها أن تساعد السفن الأجنبية الغارقة في شواطئها وأن تحترم الملكية الخاصة وعليها أن تخطر القنصل الذي تتبعه السفينة (الحطام) وتمد له العون وعلى ذلك وضعت القواعد المتعلقة بالحطام و التي تستهدف إلى حماية حقوق الملكية، والتأكد 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 إستثنائية ينجم عنها أخطار جسيمة على السفينة وعلى ملاحها وركابها وعلى ما تحمله من بضائع، كالتصادم بين السفن وما يتبع ذلك ما تقوم به سفينة من إنقاذ للسفينة الأخرى التي قد تصاب بأضرار جسيمة كما يتبع محاولة الريان إنقاذ

<sup>1</sup>هاني دويدار: المرجع السابق، ص 194.

السفينة ومن عليها وما عليها وذلك بالتضحية ببعض البضائع المحمولة على السفينة أو بأجزاء من السفينة أو إنفاق أموال لإنقاذ السفينة وما عليها ومن ثم تعتبر هذه الخسائر خسائر مشتركة يشترك فيها جميع أطراف الرحلة البحرية<sup>1</sup>.

ويعتبر من قبيل الأخطار المحتملة، إذا تعطلت دقة السفينة أو محركاتها في عرض البحر ذلك لأن بقائها في البحر دون مسير يخشى منه اضطراب الجو وهياج البحر وقد يؤدي ذلك إلى هلاك السفينة ومن عليها<sup>2</sup>.

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

والقضاء 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، وقديماً ذهبت محكمة إستئناف بروكسل إلى التمييز بين المساعدة والإنقاذ ومجرد القطر فقالت:

(حتى نكون بصدد إنقاذ سفينة يجب أن يكون هناك أولاً سفينة في خطر هاجرها طاقمها، وفي حالة عدم وجود خطر أو ضائقة كبيرة فإننا نكون بصدد مجرد قطر)

فالذي يميز المساعدة والإنقاذ عن القطر هو القطر الذي توجد فيه السفينة التي قدمت لها المساعدة، فلا يكف إذا أن تكون السفينة ما قد سهلت مناورة سفينة أخرى صادفت صعوبة حتى يتم القول أن هناك مساعدة.

### أولاً: معيار الخطر

يجب أن تكون في خطر، هذه قاعدة أكيدة وليست محل نزاع، إلا أنه يلزم تحديد هذا الوضع بشيء من الدقة، فلا يلزم بصفة مطلقة أن توجد السفينة المغاثة في حالة

<sup>1</sup> عبد القادر حسين العطير: المرجع السابق، ص 485.

<sup>2</sup> عادل علي المقدادي: المرجع السابق، ص 209.

خطر حال وشيك الوقوع بمعنى أن هلاك السفينة سيكون محتوماً في حالة عدم تقديم المعونة.<sup>1</sup>

فلا يلزم أن يكون من أثر عدم تقديم المساعدة هلاك السفينة أو الشحنات الكلية، إلا أنه لا يكف أن تكون السفينة المغاثة معرضة لضرر جدي.

والواقع أنه من الصعب بمكان الوصول إلى تحديد معيار يعتمد عليه في الوصول إلى حل في كل الحالات وإنما الأمر يرجع إلى الواقع فيجب أن يترك للمحاكم سلطة واسعة في التقدير.<sup>2</sup>

فعلى القاضي أن يفحص ما إذا كانت الحالة التي وجدت فيها السفينة المغاثة تكون في حالة جسيمة، وما إذا كانت في خطر، فإذا لم يكن هناك خطر بمفهوم العقبة الجسيمة أو الخطر فلا تكون هناك مساعدة، وإزاء صعوبة وضع معيار ثابت للخطر فلا يتم معرفة كيف يمكن للمحكمة النقض أن تباشر رقابتها في هذا الصدد دون أن تتعرض من جديد لموضوع العدوى.

فقد ذهب بعض الأحكام إلى أن الخطر الحقيقي يكفي بشرط ألا يكون مفترضا، ولا يشترط أن يكون حالا أو وشيك الوقوع.

وعلى القضاة أن يقدروا الواقع بعناية فائقة، فيجب أن يأخذوا في حسابهم حالة الواقع وقت القيام بالعملية والتي تساعد على تأكيد صفة المساعدة أو الإنقاذ، ولا يتطلب أن يكون التهديد بالهلاك الكلي وإنما يكفي أن يكون هناك تهديد بأضرار كبيرة وهامة، فقد تكون السفينة في موقف حرج دون أن يكون خطر الهلاك الكلي، ولا شك أن أهمية الأضرار التي تصيب السفينة في إحدى مظاهر حالة الخطر.

وتشير الأحكام إلى ما إذا كانت هذه الأضرار تعطل السفينة أو تترك لها إمكانية الحركة والمنورة، فلا تكفي هذه الأضرار وحدها عندما تكون السفينة معطلة في بحر

<sup>1</sup> عبد القادر حسين العطير، مرجع سابق، ص 221.

<sup>2</sup> أحمد حسني: المرجع السابق، ص 126.

هادئ وأحوال الجوية حسنة إذ يكون في إمكان السفينة أن تصلح نفسها ولا تعني المعونة التي تقبلها في مثل هذه الحالة بالضرورة أنها كانت في حالة خطر هلاك.

وكما 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 "

والخلاصة أنه لا تكون هناك مساعدة ما لم يوجد خطر فلا تكون هناك مساعدة بحرية إذا كانت السفينة والأموال والبضائع التي على ظهرها ليست معرضة لحالة خطر، وتقدير ما إذا كانت السفينة في خطر هو من مسائل الواقع الذي يخضع لتقدير المحكمة.

وقد توسع القضاء في تفسير الخطر فلم يتطلب أن يكون حالاً، وقد إتجه القضاء بوجه عام إلى توافر الخطر عندما يكون من المتوقع، أن يتزايد الموقف بحيث يؤدي إلى هلاك السفينة إذا لم تقدم المساعدة وقد قضى بإعتبار السفينة في حالة خطر إثر فقدانها السيطرة على وسائلها نتيجة عطل أصابها لا يمكنها أن تصلح بوسائلها الخاصة.<sup>1</sup>

وقد إستقر القضاء على أن عملية تعويم السفينة الجانحة تعبر عملية مساعدة أياً كانت المخاطر التي تحدث لها، وعلى ذلك فيكفي أن تكون السفينة في خطر ولا يلزم بالضرورة أن يكون الخطر حالاً وإنما يكفي أن يكون خطراً محتملاً، ومع ذلك لا يكفي أن تكون السفينة في شدة ومعرضة لمخاطر عادية إذا كان خطر الهلاك لا يبدو مؤكداً أو غير ممكن تفاديه.

وقد إعتبرت في خطر السفينة الجانحة في قناة مدخل الميناء والتي أصبحت غير قادرة على السير والتي يمكن أن تندفع إلى الأرض العالية في حالة هبوب عاصفة

<sup>1</sup>أحمد حسني: المرجع السابق، ص 127.

وهو أمر ممكن الحصول وقد هبت العاصفة فعلا في الليلة التالية لدخول السفينة إلى الميناء بعد إعادة تعويمها.

كما إعتبرت مساعدة بحرية المساعدة التي قدمتها عدة قاطرات لسفينة وجدت جانحة على مقربة من الحدود الأرضية بميلين والرياح والبحر يدفعانها ناحية الشاطئ حيث كان من الصعب جدا سحبها بدون تخفيف حمولتها وبدون إستعمال أحبال جر طويلة وقوية لتعويمها فضلا عن أن الخطر قد يصبح جسيما للغاية إذا كان هيكل السفينة قد فقد قدرته على منع الماء من النفاذ خلاله.

كما إعتبرت مساعدة بحرية المساعدة التي قدمتها السفينة البحرية في عرض البحر لمنشآت عائمة معدة للملاحة الداخلية كانت تقطرها سفينة أخرى وفقدت منها وكانت البراطيم محركاتها ساكنة وليس عليها أحد وكان البحر هائجا ومن المحتمل أن تقذف بها الأمواج بعيدا عن أي خط سير ملاحي.<sup>1</sup>

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

وفي 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 تربط هولبرج بالرصيف وأصبحت تحت رحمة التيار من غير مرساة، و كان هناك خطر أن تتصادم بسفن أخرى قامت القاطرات بسحب السفينتين معا إلى مرسى أخرى.

طالب ملاك وريان 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 وبأمان أن تتخلص من السفينة هولبرج إذا

<sup>1</sup>أحمد حسني: المرجع السابق، ص 128.

دعت الحاجة إلى ذلك وعليه فإنه لا يمكن أن يطالب بمكافأة إنقاذ عندما تكون السفينة المغاثة ليست في خطر.

### ثانياً: الخطر الذي تصادفه السفينة المنقذة

تميل المحاكم إلى الأخذ في الإعتبار الصعوبات التي تواجهها السفن المساعدة ومن المنطقي أن تأخذ في إعتبارها الظروف التي تتم فيها العمليات لتعطيها التكييف الصحيح، فهناك إتجاه إلى إنكار المساعدة عندما لا تمثل العملية صعوبات خاصة وعندما تكون القاطرة قد عملت كما تفعل في عملية قطر عادية، وعلى العكس فإن هناك إتجاه إلى إستمداد الدليل على أن السفينة المعطلة كانت في حالة خطر من الصعوبات الكبيرة التي تكبدتها قاطرة قوية.

والواقع أن القضاة يشيرون بإهتمام إلى تقدير هذه الصعوبات سواء للبحث عن عنصر المساعدة أو علي الأقل لتبرير تكييفها للأعمال، وهناك أحكام أخرى لا ترى ضرورة أن تكون السفينة المساعدة في خطر حتى تضيفي على العملية وصف المساعدة.<sup>1</sup>

والواقع أن الخطر الذي يتعرض له المساعدة ليس شرطاً للمساعدة وإنما هو مجرد عنصر يجب أخذه في الإعتبار عند حساب المكافأة (الأجر).

وهذا الحل يأخذ به القضاء الإنجليزي، ولا يمنع من الأخذ في الإعتبار الخطر الذي يتحملة للمساعدة أو الصعوبات العملية كأحد العناصر التي تؤكد الخطر المحدق بالسفينة المغاثة.

وفي قضية السفينة City of Chister سنة 1884 كانت السفينة المذكورة في خطر في المحيط الأطلنطي، فقامت السفينة ميسوري بسحبها إلى هاليفاكس وأثناء عملية السحب كان البحر قاسياً مما أدى إلى إتلاف العمود المرفقي للميسوري التي كانت

<sup>1</sup> أحمد حسني: المرجع السابق، ص 129.

مجهدة إلى حد بعيد. قضت محكمة الإستئناف أن قيمة السفينة الميسوريو المخاطر التي كانت معرضة لها يجب أخذها بعين الحسبان عند تقدير مكافأة الإنقاذ.<sup>1</sup>

وقد جاء في الحكم أنه في تحديد مكافأة الإنقاذ يجب أن تكون المكافأة سخية ليست فقط للريان والطاقم الذين يقومون بالإنقاذ، وإنما أيضا بالنسبة لملاك السفن تتدخل في هذه الخدمات عندما تكون السفن قد تضررت أو تعرضت للخطر.

فالسفينة المنقذة تكون أحيانا معرضة هي نفسها لخطر وشيك الوقوع، فخطر فقدها أو إصابتها بأضرار أحيانا ما يكون كبيرا للغاية، والضرر الذي يصيبها فعلا والخسارة التي يتحملها مالكيها فعلا من تأخيرها في رحلتها يجب أخذها في الاعتبار وعليه فيؤخذ في الاعتبار عند تحديد قيمة مكافأة الإنقاذ قيمة السفينة وشحنها التي كانت معرضة للخطر وطبيعة ومدى الخطر بالإضافة إلى عناصر أخرى. وأضاف الحكم أنه في دعوى الحالة فإن السفينة ميسوري المنقذة سفينة كبيرة و ذات قيمة تبلغ 83 000 جنيه إسترليني و قيمة الشحنة و أجرة النقل 104 047 جنيه إسترليني وكانت معرضة لخطر كبير ومن ثمة فإن ملاكها يجب أن تكون مكافأتهم سخية وإلا فإنهم سيحاولون تثبيط همة موظفيهم عن القيام بعمليات الإنقاذ مما سيؤدي إلى نتيجة مأساوية ستحاول المحكمة منعها ومن أجل تفادي مثل هذه النتيجة فإنه من الضروري أن تكون قيمة المكافأة لمالك السفينة المنقذة كبيرة بما فيه الكفاية لتغطي مخاطر الهلاك والتلف الذي كان معرضا له، في حالة حدوث الهلاك أو التلف فعلا ويمكن تقدير مقابلة فإنه من الضروري أن تتضمن قيمة المكافأة ما يكفي لتغطية هذا القدر.

#### الفرع الرابع: عدم وجود رفض من السفينة المغاثة

فالقانون البحري المصري ينص على أن: "لا يستحق الأشخاص الذين إشتراكوا في أعمال الإنقاذ أي مكافأة أو مصاريف إذا كانت السفينة التي قدمت لها هذه الأعمال قد رفضت معونتهم صراحة و لسبب معقول".

<sup>1</sup> أحمد حسني: المرجع السابق، ص 130.

فالإنقاذ أو المساعدة لا تفرض على السفينة التي تكون في خطر وكما يقول العميد ريبير أن هذه السفينة يجب أن تبقى (حرة في أن تجرب حظها وفي 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 والواقع أن قاعدة تقرير مكافأة المساعدة تعتمد على إعتبارات تتعلق بالمصلحة العامة، يجب تشجيع كل من يكون أمامه الفرصة لتقديم العون لسفينة في خطر، فإحتمال الحصول على مكافأة هو العامل الأساسي للتشجيع، إلا أنه إذا عارض من تقدم له المساعدة تدخل غير فإن الأساس الذي تستند إليه المكافأة يزول، و يجب ألا تكون الميزة التي أقرها القانون من أجل تشجيع المساعدة البحرية أن تصبح وسيلة للغش والإحتيال وللضغط.<sup>1</sup>

وزيادة على ذلك، فإذا عارض من قدمت له المساعدة فإن هذا يعد دليلاً على أنه لم يكن هناك خطر ومن ثم يكون أحد الشروط الأساسية للمساعدة قد تخلف والرفض الموجه للسفينة التي تعرض خدماتها قد يكون سببه قبول المساعدة المقدمة من سفينة أخرى، إلا أن رفض المساعدة قد يكون الباعث عليه مجرد قلق ريان 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 ومعقولة أو عدم معقولية الرفض يعتمد بشكل واضح على الظروف، فيجب أن يكون الرفض صريحاً، و أن يكون معقولاً أيضاً، ففي حالة الرفض الصريح يمكن للمحكمة لأن تجيز أجر المساعدة إذا قدرت أن الرفض لم يكن معقولاً.

#### الفرع الخامس: عدم وجود التزام تعاقدي بالإنقاذ

حتى يمكن لمن يدعي القيام بمساعدة المطالبة بالمكافأة يجب أن تكون الخدمات التي قدمها ليست تنفيذاً للالتزام تعاقدي سابق يقع على عاتقه، وقد إنتهى العميد ريبير

<sup>1</sup>أحمد حسني: المرجع السابق، ص 132.

إلى عدد معين من الحلول في هذا الصدد إلا أن بعض المواقف التي درسها لم يرجع الحل فيها إلى الإلتزام التعاقدى السابق و إنما يحيل بشأنها إلى النظرية التي إعتنقها ودافع عنها دائما وهي أن المساعدة لا يمكن أن تقدم إلا من سفينة.

### المطلب الثاني: المعاهدات المتعلقة بالإسعاف البحري

نظرا لثبوت تقاعس ربابنة السفن عن القيام بإنقاذ السفن التي تتعرض للخطر مما أدى إلى كثرة الخسائر في السفن البحرية بما تحمله من أموال وأشخاص لأن الإنقاذ البحري كان مجرد التزام أدبي لا يتعرض من يخل به إلى جزاء قانوني، الأمر الذي دعا الدول إلى التفكير في تحويل الإلتزام بالإنقاذ من مجرد التزام أدبي إلى التزام قانوني تفرضه التشريعات والمعاهدات الدولية، وكانت اتفاقية بروكسل للتصادم البحري والإنقاذ البحري لسنة 1910<sup>1</sup> من أول الاتفاقيات التي فرضت الإلتزام بالإنقاذ على رجال البحر في حالة التصادم بين السفن ثم تلتها الاتفاقية الدولية لإنقاذ البحري لعام 1989 والتي دخلت حيز التنفيذ في 14/07/1996 تعديلا لاتفاقية بروكسل الخاصة بالمساعدة والإنقاذ البحري الموقعة عام 1910.

**الفرع الأول: اتفاقية بروكسل المؤرخة في 23 سبتمبر 1910 معاهدة 1989 الخاصة بالإسعاف والإنقاذ البحري.**

**أولا/ اتفاقية بروكسل المؤرخة في 23 سبتمبر 1910 والخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحريين:**

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

<sup>1</sup> المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالتصادم الموقعة في بروكسل في 23 سبتمبر 1910.

فيما يتعلق بالالتزام بالإنقاذ فلقد نصت عليه المادة 11 من الاتفاقية<sup>1</sup>: "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 ولو كان من العداء."

والواقع أن إنقاذ الأشخاص في البحر واجب إنساني بالدرجة الأولى، والالتزام هنا يقع على عاتق الربان، أما المجهز نفسه فلا يعتبر مسؤول أما إنقاذ الأموال فهو ليس التزاما في ظل الاتفاقية و في التشريعات الداخلية.

ولكن إنقاذ الأموال يتضمن في الواقع إغراء كافيا للمنقذ يتمثل في مكافأة الإنقاذ، ولا تعرض مسألة إنقاذ الأموال وحدها إلا إذا كان الأشخاص الموجودون على السفينة قد أنقذوا بالفعل أو استطاعوا اللجوء إلى البر، حينئذ فإن إنقاذ الأموال (السفينة المهجورة أو البضائع) يكون بناء على طلب واتفاق، ولكن إنقاذ الأموال يعتبر التزاما في حالة التصادم البحري، وقد انتقدت التفرقة بين الأشخاص والأموال، وأن الواجب يقضي بفرض المساعدة في الحالتين، بيد أن هذا الانتقاد في غير محله إذ لا يمكن إلزام الربان بأن ينحرف في سيره وأن يقوم بمناورات خطيرة وباهظة بقصد إنقاذ المال.

والغالب أن تتعرض السفينة والحمولة والأشخاص 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<sup>2</sup>، والسفينة المنقذة تستحق المكافأة عما بذلته من جهد ولو كان الإنقاذ يتعلق بالسفينة والحمولة فقط، لأن أحكام القانون تطبق حتى في حالة ترك البحارة للسفينة.

<sup>1</sup> المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالتصادم الموقعة في بروكسل في 23 سبتمبر 1910، مرجع سابق، م 11.

<sup>2</sup> المعاهدة الدولية الخاصة بالإسعاف الموقعة في لندن بتاريخ 28 أبريل 1989.

ويجب أن يوجد الشخص في البحر مهدداً بخطر الهلاك، فإذا صادف الريان في البحر سفينة غادرها بحارتها وركابها، فلا تكون المساعدة إلزامية، أما إذا أنقذ بحارة السفينة وركابها، فإن المساعدة لا تكون عن كونها إلزامية.

### ثانياً/ معاهدة 1989 الخاصة بالإسعاف و الإنقاذ البحري:

لم يكن الالتزام بالإنقاذ البحري مقرراً كالالتزام قانوني وإن كان التزاماً تمارسه السفن البحرية قائماً على تشجيع البحارة على مساعدته بعضهم بعضاً في أوقات الشدائد، ومن أتم يقوم حقهم بالتعويض بإنقاذ أموال شخص آخر كانت معرضة للهلاك وذلك ببذل جهد ووقت في سبيل ذلك.

بل إن النظام الجديد يحتم مكافأة الإنقاذ في سبيل المصلحة العامة للسفن و التجارة البحرية وانطلاقاً من العبارات السابقة تحول هذا الالتزام الأدبي إلى الالتزام قانوني في التشريعات الدولية.

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 والممتلكات الأخرى المهددة.

أما فيما يخص الالتزام بتقديم الإسعاف (obligation de prêter assistance) فلقد نصت عليه المادة 10: " يتعين على كل ريان سفينة أن يقدم يد المساعدة لكل شخص موجود في البحر ويوشك على الهلاك وذلك بدون أن يعرض سفينته ومسافريه لخطر جدي.

تتخذ كل الدول التدابير اللازمة وفقاً للالتزام المحدد في الفقرة 1 من المادة 10 إن مالك السفينة ليس مسؤول بسبب المخالفات الماسة بالنص السابق.

### الفرع الثاني: اتفاقية العمل البحري MLC لسنة 2006

اتفاقية العمل البحري لسنة 2006<sup>1</sup> تم اعتمادها بهدف تحديد المعايير الدولية لعمل البحارة على متن السفن على المستوى العالمي، وقد تضمنت هذه الاتفاقية مجموعة

<sup>1</sup> إتفاقية العمل البحري لسنة 2006، المعدلة رقم 29 اعتمدها مؤتمر العمل الدولي في دورته الرابعة والعشرين البحرية - 2006 .

من المبادئ والحقوق الأساسية ولا سيما ما يتعلق منها في حق البحار في شروط استخدام عادلة مع الإقرار له الحق في مكان عمل مأمون وخال من المخاطر مستوفي لمعايير السلامة، وكذا حقه في ظروف عمل ومعيشة لائقة تشمل جميع جوانب عملهم وحياتهم على متن السفينة المبحرين عليها. إلا أن المشرع الجزائري بالرغم من الترسانة من التشريعات التي أصدرها من خلال تنظيمه لعلاقة العمل البحري، والتي في مجملها توافق الإتفاقيات الدولية السابقة المبرمة في هذا الشأن تحت مظلة منظمة العمل الدولية، إلا أننا نلاحظ تأخره في المصادقة على هذه الإتفاقية.

الفصل الثاني: الآثار والمسؤولية في الإسعاف  
البحري

### الفصل الثاني: الآثار والمسؤولية في الإسعاف البحري

يترتب نضير القيام بعملية الإسعاف البحري مجموعة من الآثار والمسؤولية تناولناها في هذا الفصل حيث قسمناه إلى مبحثين الأول تناول الآثار والمسؤولية في الإسعاف البحري والمبحث الثاني المسؤولية المترتبة عن الإسعاف البحري.

#### المبحث الأول: الآثار والمسؤولية في الإسعاف البحري

سواء كان الإنقاذ اختياريا أو إجباريا، فإنه إذا تم بنجاح فمن المنطقي أن يستحق المنقذ مكافأة يراعى في تقديرها تلك الظروف الصعبة التي تم فيها الإنقاذ، وقيمة الأموال التي أنقذت من الهلاك<sup>1</sup>.

وقد ثار الخلاف حول الأساس القانوني لمكافأة الإنقاذ، خاصة إذا لم يكن قد تم باتفاق سابق.

فقبل أن الأساس هو الفضالة، وقيل أنه الإثراء بلا سبب، إلا أنه 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

يجب توافر عدة عناصر لتحقيق شرط 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<sup>2</sup>. فالمساعدة والإنقاذ ليسا كما يعتقد أحيانا، مجرد إجارة خدمات، والواقع أن إبرام أي عقد يتضمن بالضرورة الحرية المطلقة للمتعاقدين، ويتضمن حرية الحق في الإختيار والحال أنه فيما يتعلق بالإنقاذ والمساعدة فلا يوجد لا إختيار ولا حرية وإنما تقدم المساعدة دائما دون أي إتفاق.

<sup>1</sup> علي البارودي: المرجع السابق، ص 364.

<sup>2</sup> أحمد حسني: المرجع السابق، ص 144.

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

وفي الواقع أنه ليس صحيحا الإستناد 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 إعتبارات المصلحة العامة، إذ يجب تشجيع كل من تسمح له الفرصة بتقديم العون لسفينة في خطر، فإحتمال الحصول على مكافأة هو العامل الأساسي للتشجيع، فهناك مصلحة إنسانية هامة، فالتنظيم القانوني لمكافأة المساعدة من شأنه أن يزيد من أمن الأشخاص والأشياء المعرضة للمخاطر البحرية، ولا شك أن هذا يتعلق بالمصلحة العامة.

وقد جاء في المذكرة الإيضاحية للقانون الجديد المصري المادة 305<sup>1</sup> أن "الإنقاذ غير مجاني وينبغي ألا يكون مجانيا ليجد المنقذ حافزا ماديا يدفعه إليه".

#### الفرع الثاني : أولوية القانون على إتفاق الطرفين

وضعت معاهدة بروكسل مبدأ أن "كل عمل مساعدة أو إنقاذ أتى بنتيجة مفيدة يعطي الحق في أجر عادل"، وهذا المبدأ معترف به في كافة التشريعات التي أخذت عن معاهدة بروكسل ومنها القانون البحري الجزائري 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 بإتفاقية 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 إتفاقية 1910 و1989 هو عبارة "الأجر العادل" بحيث أكدت إتفاقية 1910 في المادة 02 منها على التعويض العادل بينما

<sup>1</sup> عادل علي المقدادي: المرجع السابق، ص 211.

إتفاقية 1989 نصت فقط على التعويض، وبالتالي فإن أحكام العدل ليس لها مكانة في تكملة التعويض الخاص بعملية الإسعاف البحري في إتفاقية 1989<sup>1</sup>.  
كما أن المادة 13 من إتفاقية 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 إستحقاق المكافأة يتعلق على نجاح الجهود التي بذلتها السفينة التي قدمت المساعدة، فإذا فشلت في ذلك لا تستحق عن جهودها أي شيء<sup>2</sup>.

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

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 أتي بنتيجة مفيدة يعطي الحق في أجر عادل و إن لم تأت الخدمة التي تقدم بنتيجة مفيدة فلا يستحق عنها أي أجر".

<sup>1</sup> يوم 2022/05/05 على الساعة العاشرة والنصف [www.senat.fr](http://www.senat.fr)

<sup>2</sup> عادل علي المقدادي: المرجع السابق ص 210، 211.

كذلك الإتفاقية 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 الإنجليزي القديم لا نتيجة لا دفع والذي كان مستقرا في القضاء عند توقيع معاهدة بروكسل لسنة 1910 والذي إتجه القضاء حديثا إلى إعتبره أحد خصائص المساعدة وهذا ما يضيف على العملية طابعها الإحتمالي.

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

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

كما أنه في حالة المساعدة فإنه 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 إحتساب أجره الخدمات.<sup>1</sup>

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

ويمكن القول بوجه عام أنه لا تكون هناك نتيجة مفيدة إذا كان الأمر قد إنتهى 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.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> عادل علي المقدادي: المرجع السابق ص 215.

<sup>2</sup> مصطفى كمال طه: المرجع السابق، ص 341.

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

وعليه فإذا كانت سفينة ما قد أنقذت من خطر أول بعمل من أعمال المساعدة ثم هلكت بعد ذلك نتيجة لتعرضها لخطر آخر فإن 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 أنه إذا لم تؤدي الخدمة إلى نتيجة مفيدة فلا تستحق عنها مكافأة.<sup>1</sup>

إن المادة 13 من إتفاقية لندن 1989 الخاصة بالإسعاف البحري بينت المعايير الأساسية المأخوذ بها في التعويض وتتمثل 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<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> محمد عبد الفتاح ترك: المرجع السابق، ص 389.

إن إتفاقية 1989 أحدثت تعديلا مهما ويتعلق الأمر "بالتعويض الخاص" والإتفاقية المطروحة في هذا التعويض تتمثل في إستقلاليتها وذلك بالمقارنة مع التعويض العادي للإسعاف<sup>2</sup>.

إن بعض الدول إرتأت أن يدفع التعويض الخاص بمجرد نجاح العملية في إطار حماية البيئة ويتعلق الأمر بالولايات المتحدة الأمريكية وفرنسا، ففي نظر الدول ليس من الضروري الإنتظار 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 حمايتها وذلك نتيجة الجهود المبذولة أثناء عملية الإسعاف.

إن هذا الحل غير معمول به في إتفاقية 1989، ولكنه إعتبر 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 الفقهاء في مصر قبل صدور القانون البحري الجديد إلى أنه إذا لم يسفر الإنقاذ أو المساعدة عن نتيجة مفيدة فإن السفينة المنقذة وإن كانت لا تستحق أية مكافأة إلا أن هذا لا ينفي حقها في إسترداد المصروفات التي سوغتها الظروف والحصول على تعويض عن الضرر الذي لحقها بسبب قيامها بعملها وذلك على أساس الفضالة<sup>3</sup>.

بينما ذهب البعض الآخر إلى عدم إستحقاق المنقذ للمصاريف التي أنفقها في حالة عدم تحقيق نتيجة مفيدة وذلك لإنعدام الأساس القانوني للحكم بها.

<sup>1</sup> Jean-François Rebor: op.cit. p339.

<sup>2</sup> Hocine Zeghib: op. cit. p 469.

<sup>3</sup> أحمد حسني: المرجع السابق، ص 142.

وهذا ما يتفق مع مبدأ لا نتيجة لا دفع الذي يضيف على العملية الإحتمالية بحيث يحصل المنقذ على مكافأة في حالة نجاح العملية لا تتضمن فقط ما أنفقه وما تتحملة من أضرار وإنما تشمل أجر مجزي للخدمات التي قدمها ولا يستحق شيئاً على الإطلاق إذا أخفقت.

والواقع 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 إختياري أما الإنقاذ قد يكون إختيارياً وقد يكون إلزامياً بنص القانون كما أنه يتعذر تطبيق قواعد الفضالة إذا تم الإنقاذ بناء على طلب السفينة المغاثة.

والملاحظ أن القانون البحري المصري<sup>1</sup> قد خرج على مبدأ لا نتيجة لا دفع فنص في الفقرة الثانية للمادة 305 على أنه: "إذا لم تؤد أعمال الإنقاذ إلى نتيجة نافعة إلترمت 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 إستوحى منه هذا النص أو الأساس الذي يستند إليه، ومن ثم فإن إلترام السفينة المغاثة بالمصاريف أصبح أساسه القانوني هو نص القانون.

<sup>1</sup> ق ب م، مرجع سابق، م305.

**المطلب الثاني: الحالات التي لا تستحق فيها المكافأة**

إذا توافرت الشروط القانونية للمساعدة، وأسفرت المساعدة عن نتيجة مفيدة، إستحقت السفينة المنقذة مكافأة عن عملها بيد أن هناك حالات لا تستحق فيها أية مكافأة رغم توافر الشروط.

وهذه الحالات هي:

**الفرع الأول: رفض السفينة المغائة للإسعاف رفضا صريحا و معقولا**

تنص المادة 338 من ق ب ج على ما يلي: "ليس الطاقم 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<sup>1</sup> على ما يلي: " ليس للقاطرة الحق في مكافأة عن إسعاف للسفينة المقطورة من طرفها أو لحمولتها إلا إذا قامت بخدمات إستثنائية لا تعتبر كإتمام لعقد القطر".

وهو تطبيق لنص المادة الرابعة من إتفاقية بروكسل الخاصة بالمساعدة والإنقاذ أن 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 أكثر من المساعدة التي قدمها المنقذ الأول ضرورية لسلامة سفينة، فإنه لا يحق المنقذ الثاني أن يستبعد المنقذ الأول، كما أن أي منقذ يتقدم لإنقاذ السفينة ضد رغبة ربانها لا يحصل على مقابلو هذا المبدأ أملته بعض الممارسات البحرية القديمة حيث كان البحارة ينظرون في أماكن معينة في البحر حتى إذا ما إقتربت منهم سفينة بفعل الأمواج و الرياح صعدهوا عليها.

ورفضوا إطلاق سراحها حتى تدفع لهم مكافأة إنقاذ على إعتبار أنها كانت مهددة بالهلاك وكان يطلق عليهم "صيادو مكافأة الإنقاذ"<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> ق ب ج، مرجع سابق، 339.

<sup>2</sup> عبد القادر حسين العطير: المرجع السابق، ص 532.

ورفض المساعدة يجب أن يكون صريحا من ريان السفينة المنكوبة فإذا أصدر نداء الإستغاثة 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 تشكل عمل إنقاذ فعلي يستوجب مكافأة الإنقاذ للسفينة المغيثة.

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

**الفرع الثاني: و بناء على ذلك، فإذا تركت السفينة في البحر من ريانها و بحارتها بدون أمل في إستعادتها، فإن للمنقذ أن يقوم بعمليات الإنقاذ دون حاجة لإذن من ريانها أما إذا بقي على ظهرها فله حق رفض الإنقاذ شرط أن يرفض الشخص المعقول الإنقاذ في مثل هذه الظروف خطأ السفينة المنقذة.**

إذا تسببت السفينة المنقذة بخطئها في وضع السفينة المنقذة في حالة الخطر، كما في حالة التصادم الناشئ عن الخطأ، فإن 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 آثاره<sup>1</sup>.

كما تنص المادة 346 من ق ب ج على ما يلي: "تستطيع المحكمة تخفيض أو إلغاء المكافأة إذا إتضح لها أن القائمين بالإنقاذ قد أخطئوا أو أصبحوا مذنبين بالسرقة والإخفاء أو أي عمل من الأعمال التدليسية الأخرى.

<sup>1</sup> مصطفى كمال طه: المرجع السابق، ص 356.

**الفرع الثالث: الحرمان من المكافأة في هذه الحالة يعد عقوبة مدنية لا تخل بتطبيق العقوبة الجنائية المساعدة التي تقدمها السفن الحربية والسفن العامة.**

تنص المادة 14 من معاهدة بروكسل<sup>1</sup> 1910 على عدم سريان أحكامها على السفن الحربية وسفن الدولة المخصصة لمرفق عام، وقد أدى هذا النص إلى تفسيرات شتى، وإستخلص منه بعض الفقهاء سندا للقول بأنه قدمت المساعدة من سفينة حربية أو سفينة عامة، فإن 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، وإستقر عليه القضاء في كثير من الدول.

ولذلك وقع في بروكسل في 27 أيار 1967 بروتوكول بتعديل معاهدة المساعدة وقد ألغي هذا البروتوكول المادة 14 السالفة الذكر وأحل محلها مادة أخرى تقضي بأن 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.

**الفرع الرابع: المساعدة التي تقدم تنفيذا لإلتزام تعاقدي.**

إذا تحمل شخص بمقتضى عقد أبرم قبل حلول الخطر الإلتزام 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 الإلتزام يقع عليهم بمقتضى عقد العمل الذي يربطهم بمجهز السفينة.

<sup>1</sup> معاهدة بروكسل، مرجع سابق، م 14.

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 لحمولتها، إلا إذا أدت تلك القاطرة خدمات إستثنائية لا يمكن إعتبارها تنفيذا لهذا العقد(المادة 339 ق ب ج)<sup>1</sup>، و مثال الخدمات الإستثنائية التي لا تعد تنفيذا لعقد القطر قيام القاطرة بإطفاء حريق شب في السفينة المقطورة أو بتخفيف حمولتها أو بتعويم السفينة المقطورة الجائحة.

#### الفرع الخامس: مساعدة الأشخاص.

تنص المادة 342 فقرة 01<sup>2</sup> من ق ب ج على أنه: "لا تستحق أية مكافأة عن الأشخاص الذين تم إنقاذهم"، وذلك لأن إنقاذ الأرواح البشرية واجب إنساني محض، فضلا عن إستحالة تقدير الخدمة التي تؤدي في هذه الحالة، فقيمة الأشياء المنقذة تدخل في حساب المكافأة، أما قيمة الأرواح البشرية فلا يمكن تقديرها هذا وأن 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 بأن 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 منقذو الأموال فمن العدالة أن يستحقوا نصيبا من المكافأة.

<sup>1</sup> ق ب ج، مرجع سابق، م 339.

<sup>2</sup> ق ب ج، مرجع سابق، م 339 و 342.

**المطلب الثالث: الأسس القانونية للمكافأة.**

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

**الفرع الأول: التحديد الإتفاقي للمكافأة**

قد تحدد المكافأة بإتفاق الطرفين، ويثبت هذا الإتفاق بكافة الطرق.

والأصل أن الإتفاق يجب إحترامه، إلا أنه لا شك أن الإتفاق الذي يدور بين المنقذ وبين السفينة المعرضة لخطر جدي إتفاق قد لا يخلو من إستغلال المنقذ للظروف الجنة للطرف الآخر بل قد لا يخلو من تدليس، لذلك فإن المادة 7/1 و 2 من معاهدة 1910 تنص على: كل إتفاق خاص بالمساعدة والإنقاذ يبرم وقت الخطر وتحت تأثيره لا يجوز للقاضي إبطاله أو تعديله بناء على طلب أحد الطرفين إذا رأى القاضي أن الشروط المتفق عليها غير عادلة<sup>1</sup>.

وفي جميع الأحوال إذا ثبت أن رضي 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 الإتفاق بناء على طلب صاحب المصلحة في ذلك وقد تضمنت المادة 346 ق ب ج نفس هذا الحكم.

ويتبين من هذا النص أن الإتفاق في حالة الإنقاذ ذو قيمة ضئيلة فيما يتعلق بالتزام طرفيه فيه.

إذ أن القاضي يستطيع تعديله أو إبطاله بناء على طلب أحد الطرفين فيعيد تقدير المكافأة إستنادا إلى الأسس العامة في تقديرها، والغالب بطبيعة الحال أن يكون رافع الأمر إلى القاضي يطلب إبطال الإتفاق أو تعديله هو مجهز السفينة التي طلبت الإنقاذ، إذ أن ظروف هذه السفينة هي التي تضطرها إلى الإذعان، إلا أنه قد يحدث

<sup>1</sup> علي البارودي: المرجع السابق، ص 370.

العكس، فقد يقع المنفذ ضحية التدليس كما إذا أخفى ريان 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 02 من المادة 13 من إتفاقية لندن الخاصة بالإسعاف.

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 02 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.

والملاحظ أن المادة 07 من إتفاقية 1910 السابق ذكرها يكتنفها بعض التعقيد فالفقرة الأولى تميز الحالة التي يكون العقد فيها قد أبرم وقت الخطر وتحت تأثيره وتجعل من هذا الظرف سببا مبررا لإعادة النظر في الإتفاق إذا رأت المحكمة أن شروط الإتفاق غير عادلة<sup>1</sup>.

إلا أن الفقرة الثانية من المادة تضع بعد ذلك مبدءا عاما يطبق في كل الظروف فهذه الفقرة تسمح أيضا بإبطال العقد أو تعديله إذا ثبت أن رضي أحد الطرفين قد أفسد بالتدليس أو التستر أو إذا كان الأجر مرهقا لا يتناسب مع الخدمة المقدمة فإذا تم الأخذ في الإعتبار حرية التقدير التي منحها المعاهدة للمحكمة في حالة توافر الشروط المشار إليها فإنه يمكن القول بأن المحكمة يمكنها أن تراقب بعدالة ومعقولية العقد في كل الأحوال، بمعنى أن القاضي يمكنه أن يغير الرقم المتفق عليه ليس فقط عندما يكون الإتفاق قد أبرم تحت تأثير الخطر.

<sup>1</sup> أحمد حسني: المرجع السابق، ص 151.

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 02 من المعاهدة في جزئها الأخير تقرر قاعدة عامة مؤداها أنه: " 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 الإتفاق أو تعديله كما يتم بناء على طلب المغيث يتم أيضا بناء على طلب المساعدة فمقدم المساعدة له الحق في أن يستفيد من الخطر الذي يتحمله المغيث بحيث يحق له طلب مراجعة الإتفاق.

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

أما بالنسبة لخطأ وغش المنقذين، فمن الطبيعي أنه إذا كان الخطر الذي توجد فيه السفينة المغاثة يرجع في أصله لخطأ من قام بالمساعدة فإن هذا الأخير يجب ألا يكون له الحق في أية مكافأة بما أن هذا الخطأ يفرض عليه إلتراما بإصلاح الضرر الذي سببه ومع ذلك فإن الفقرة الأخيرة من المادة 08 من معاهدة المساعدة تجيز للقاضي أن (يحكم بتخفيض الأجر أو برفضه إذا ظهر أن المنقذين قد تسببوا بخطئهم في جعل الإنقاذ أو المساعدة ضروريا أو أنهم إرتكبوا جراً سرقة أو إخفاء أشياء مسروقة أو غير ذلك من أعمال الغش)، فهذه الفقرة وإن 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 غريباً إلا أنه في الواقع يتفق تماماً مع الروح العامة للقانون البحري إذ يبدو 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 أنه ليس من العدل أن يكون أي خطأ يقع من مقدم المساعدة سبباً في حرمانه في كل الأحوال من مكافأة المساعدة وإنما تركت هذه النصوص للقاضي أن يعالج المسألة بنوع من

العدالة تبعا للظروف ولجسامة الخطأ. كما يمكن أن تدخل في حسابها من أجل 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 08 وقد نص القانون البحري الجزائري على هذا الحكم في المادة 346 منه.<sup>1</sup>

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

ففي قضية السفينة كداح سنة 1984 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 يحرمهم من حقهم في المطالبة بأية مكافأة على الإطلاق.<sup>2</sup> وفي التعليق على هذا الحكم قيل أنه يجب تقدير المكافأة كأن 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 إتفاق على المكافأة تولت المحكمة تحديدها. وبصفة عامة فإن مقدم المساعدة يبدأ بتعيين خبراء بحريين، ويقوم هؤلاء الخبراء بعمل تقرير يستعرضون فيه كل ظروف العملية فيحددون الوضع الذي كانت فيه السفينة.

<sup>1</sup> ق ب ج، مرجع سابق، م 346.

<sup>2</sup> هشام فرعون، القانون البحري، طبعة 1976-1977، ص 55.

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

### قيمة الأشياء التي أنقذت والحمولة وأجرة النقل.

تطبيق نفس الأحكام على توزيع المكافأة بين القائمين بالإنقاذ.

هذه الأخيرة 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 عاملا أقل من العوامل الأخرى التي أوردها النص، فعلى المحكمة عند تقديرها للمكافأة أن تأخذ في إعتبارها المصاريف التي ينفقها المنقذ والأضرار والخسائر التي يتحملها، والتي لا شك أنه من العدل أخذها في الإعتبار، كما يدخل في الحساب أيضا الصعوبات التي تواجهه 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، أوله ما مدى نجاح أعمال المساعدة أو الإنقاذ إذ غالبا ما يكون النجاح المتحصل راجعا إلى إستعداد ومهارة من قاموا بالمساعدة، و ثانيهما إعداد السفينة المنقذة للقيام بعمليات الإنقاذ والذي يكون سببا لنجاح العملية<sup>1</sup>.

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 لأن المساعدة في الحالة الأولى تكلف أكثر مما تتحمله السفينة التجارية المنقذة في الحالة الثانية نظرا لأن 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 الإحتمالية للعملية والذي يكون عرضة للضياع إذا لم تؤد المساعدة إلى نتيجة أو إذا كانت النتيجة المحققة غير كافية.

<sup>1</sup> أحمد حسني: المرجع السابق، ص 156.

وقد سبق الإشارة إلى أن الفقرة الأخيرة للمادة 08 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 إتفاقية 1910 الخاصة بالمساعدة و الإنقاذ البحريين<sup>1</sup>.

ففي الواقع أن من بين الأسس التي يعتمد عليها القاضي عند تقدير أجر 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 إعتباره جزئيا أو كليا عند تقديره لمبلغ الأجر.

وطبقا للفقرة الأخيرة من المادة 02 من المعاهدة، والمادة 347 ق ب ح 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 الإعتبار عند تقدير مكافأة الإنقاذ قيمة الضريبة التي سيقوم المنقذون بدفعها على المكافأة.

عرضت المسألة على القضاء على القضاء الإنجليزي سنة 1957 في قضية السفينة "تيليماشيس" فحكم القاضي ويلمر أن الضريبة على مبلغ المكافأة يتحملها الملتزم بالمكافأة.

<sup>1</sup> Pierre Bonassies: op.cit.p 253

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 متأثراً بالحكم في قضية السفينة "تيتليماشيس" إلى تقدير مكافأة الإنقاذ بمبلغ 60 000 جنيه إسترليني كمساهمة في الضرائب التي سيدفعها المنقذون على المبلغ قيمة المكافأة. عرض الأمر على محكمة "تبيروبات ديفورس" فقصي بأن مكافأة الإنقاذ تقف عند مبلغ 60 000 جنيه إسترليني وأن الضرائب يجب عدم أخذها في الحساب عند تقدير مبلغ المكافأة.

وقال القاضي بيلشر انه لا يأخذ بالحكم الصادر في قضية السفينة تيتليماشيس من القاضي ويلمر وذلك لأن المنقذ الذي يكون قد كوفئ بسخاء طبقاً للأسس المعروفة في الإنقاذ البحري يجب ألا تزداد مكافأته من أجل تعويضه تماماً ضد القانون المالي الذي يطالبه بدفع ضرائب على عنصر الربح في مكافأة الإنقاذ التي حصل عليها، وإذا كان صحيحاً أن مكافأة الإنقاذ التي قدرت على أسس سخية يجب أن تعفى كلياً أو جزئياً من الضرائب، فإن هذه المسألة تخص المشرع وليس من عمل المحكمة أن تلغي أو تخفف أثر 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<sup>1</sup>.

كما تقوم غرفة اللويدز بتنظيم العملية التحكيمية بالكامل ابتداءً من تلقي طلبات التحكيم حتى صدور قرار التحكيم، وتقوم السكرتارية الخاصة بالغرفة بإجراء الإتصالات اللازمة بين الأطراف ومستشاريهم والمحكمين مع تقدير رسوم ونفقات التحكيم، ويمتد عمل الغرفة كذلك إلى تنظيم إدارة حالات الإستئناف على حكم المحكم، كما يتم تطبيق القانون الإنجليزي على العملية التحكيمية، ولعل غرفة

<sup>1</sup> محمد عبد الفتاح ترك: المرجع السابق، ص 414.

اللويدز للتحكيم البحري تكتسب شهرتها من خبرة محكميها وخبرتهم الواسعة وعدالة حكمهم.<sup>1</sup>

### ثانيا: أمثلة لكيفية تقدير المحاكم لقيمة المكافأة

1. إذا كانت عمليات المساعدة قد إستغرقت أكثر من 20 ساعة وكانت هناك ضرورة لتدخل قاطرتين وصندل نظرا لوجود السفينة الجائحة في خطر يهدد بهلاكها فإن المبلغ العادل كأجر للمساعدة من الممكن أن يقدر ب: 03% من قيمة الأشياء المنقذة.

2. مكافأة المساعدة تمثل نسبة مئوية للقيم المنقذة، ويتعين أن تقدر بنسبة 01% عندما تكون أعمال المساعدة قد إستغرقت 15 ساعة و40 دقيقة في البحر ولم تتحمل القاطرة أي مخاطر.

3. في حالة مساعدة قدمت لسفينة صيد بناء على ربانها من سفينة صيد أخرى وكانت السفينة الأولى معرضة لخطر الهلاك، قالت المحكمة (حيث أن المساعد قد ترك الصيد للقيام بالمساعدة فقام بقطر السفينة المغاثة من الساعة 11 حتى وصل بها إلى الرصيف الساعة 18:30 دقيقة فإنه يكون له الحق في أجر قدره 150 ألف فرنك إذ أن قيمة سفينة الصيد التي قدمت المساعدة تبلغ 05 ملايين فرنك، وله الحق أيضا زيادة على ذلك في مبلغ 53 ألف فرنك نظير ما كان سيصيده من أسماك و42 ألف فرنك مصاريف المكافأة المستحقة لمن قاموا بالمساعدة تنفيذا لعقد لا نتيجة لا دفع يجب أن يحدد ب: 4 ثلاثون 30 مليون فرنك عندما تكون القيمة المنقذة 847 و441 و123 فرنك منها 15 227 354 فرنك مصاريف وأضرار المساعدين لأن السفينة المغاثة كانت جائحة 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 والريح والصقيع في بحر غاضب وتيارات قوية وتحت تهديد هبوب عاصفة قاسية أعلنت عنها جهات

<sup>1</sup> محمد عبد الفتاح ترك: المرجع السابق، ص 415.

الأرصاء، كما أن المساعدين إستعملوا لربط السفينة وإخراجها من الرمال ولإنقاذ أحد رفاصاتها خمسة قاطرات إنقاذ و13 زورق حمولتها من 10 إلى 550 طن وزورق للغوص تحت سطح الماء، ورفاص لأعالي البحار يسير بالديزل، كما إستخدم 1856 رجلا لحسن القيام بالعمليات بالإضافة إلى طاقم مكون من 250 رجلا<sup>1</sup>.

4. تستحق مكافأة قدرها 8 850 000 فرنك للمساعدة المقدمة من سفينة البحرية الوطنية لسفينة جائحة على مقربة من الشاطئ معرضة لخطر الهلاك عندما يكون أحد أجزاء المحاولات الأولى لسحبها والتي أجريت بقاطرتين لم تسفر عن شيء، وأن الريان وممثل المجهز والمؤمنين على جسم السفينة والخبير قد قدروا ضرورة أن يطلب من البحرية الوطنية ان ترسل على وجه السرعة عدد أكبر من العائمات للقيام بالعملية وقد أرسلت فعلا 04 قاطرات وصندل وماعونة تدخلت لسحب السفينة وإعادة تعويمها، فضلا عن أن قيمة الأشياء المنقذة وصلت إلى 30 مليون فرنك للسفينة و29 مليون فرنك للشحنة يكون من العدل تحديد مكافأة إجمالية قدرها 4 700 000 فرنك لست (06) قاطرات تبلغ قيمتها 6 الكلية 241 مليون فرنك (تشمل أدوات ومهمات مقدمة قيمتها 04 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 للخطر بحيث أن القاطرات التي كلفت بسحبها كانت معرضة للجنوح كما أن ثلاث قاطرات بقيت غائبة عن قاعدتها 30 ساعة وقاطرتان لمدة 06 ساعات وأن مصاريف هذه القاطرات إرتفعت إلى 1 150 000 فرنك.

5. عندما تكون القيم المنقذة (السفينة والشحنة) تبلغ 247 000 000 فرنك وقيمة الأدوات والمهمات التي إستعملت في العملية تبلغ حوالي 300 مليون فرنك فإن المكافأة يجب أن تحدد بمبلغ 11 مليون فرنك إذ أن السفينة الجائحة كانت على أرض رملية لا تمثل خطرا جسيما و إن كان من المحتمل أن يتعذر إخراجها إلى البحر دون إلقاء كل شحناتها في البحر كما كان هنالك إحتمال لكسرها نظرا لأنها

<sup>1</sup> أحمد حسني: المرجع السابق، ص 160.

كانت جانحة في مكان غير طبيعي، بالإضافة إلى أن أربعة (04) قاطرات قد تدخلت في العملية مجهزة بعمال فنيين مؤهلون خصيصا لعمليات الإنقاذ، و إذا 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 ألقيت في البحر.<sup>1</sup>

6. بينما كانت السفينة اليونانية " ليديا " في طريقها من ميناء بيريه إلى ميناء الإسكندرية، لاحظ ضباطها أن أربعة (04) براطيم ضخمة (طول كل منها 42.5 مترا) عائمة متروكة في البحر دون قيادة أو إشراف.

وكانت الظروف الجوية سيئة والأمواج عالية بحيث تحقق ريان "ليديا" من أن هذه البراطيم في حالة خطر جدي خاصة وأنها كانت تتخبط بعضها البعض فقرر إنقاذها بربط هذه البراطيم الأربعة (04) 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 وقد كانت "فينكوس كيتي" تقطرها إلى ميناء الإسكندرية لحساب شركة مصر للنقل والملاحة والمؤسسة المصرية العامة للنقل الداخلي ولكنها فقدت بسبب الرياح الشديدة، وكانت قيمة البراطيم الأربعة (04) تصل إلى مائة 100 وعشرة آلاف جنيه، قضتا لمحكمة بمكافأة قدرها عشرة آلاف جنيه.

وقد أخذت المحكمة إعتبارها 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.

7. وفي قضية ("the glengyle تصادمت هذه السفينة مع سفينة أخرى 1898") السفينة عند مرورها في مضيق جبل طارق، قامت قاطرتان بنيتا خصيصا للقيام بالقيام بخدمات الإنقاذ في الحال من جبل طارق وإنقاذها من خسارة كلية محتمة

<sup>1</sup> أحمد حسني: المرجع السابق، ص 161.

قيمة السفينة المغاثة كانت 76 596 إسترليني وقيمة القاطرتين 20 000 إسترليني و22 000 إسترليني، حكم مجلسا للوردات أن مكافأة الإنقاذ يجب أن تقدر بمبلغ 19 000 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 الإنتظار على أهبة الإستعداد في أية لحظة للإستجابة لأي نداء إستغاثة يصدر من سفينة في خطر وهاتين القاطرتين كانت قيمتهما كبيرة ومزودين بأجهزة خاصة جاهزة للإستعمال في أغراض الإنقاذ وعليهما طاقم كبير مكون 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 لولا إستعداد 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 وقادرون على القيام بأعمال الغطس وعمليات أخرى وكل هذه العناصر يجب أن تؤخذ في الحسبان، وعليه فإن المكافأة يجب أن تكون 19 000 إسترليني<sup>1</sup>.

### 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 إقتطاع نفقات عمليات الإنقاذ والمبلغ الذي يمثل إستعمال الوسائل والعنادر وكذا المستخدمين المعنيين للقيام بهذه العمليات.

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

<sup>1</sup> هشام فرعون، القانون البحري، طبعة 197-1976 مرجع سابق، صفحة 200.

يشارك مرشد السفينة المسعفة في توزيع حصة الطاقم بنفس النسبة التي يتم بها التوزيع على أعضاء الطاقم الآخرين.<sup>1</sup>

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.

ومن ذلك انه يلزم حصول أفراد الطاقم البحري على نصيب مكافأة الإنقاذ، بوصف أن هؤلاء هم الذين قاموا بالفعل بأعمال الإنقاذ، وفي ذلك تعزيز التزام 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 ممن 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 توزيع ذات الأساسين اللذين تلتزم بهما في تحديد مقدار المكافأة، أي أخذ في الاعتبار تقدير الجهود والمصاريف والأضرار من جهة، وقيمة الأشياء التي أنقذت وأجرة النقل من جهة أخرى.<sup>2</sup>

وبالرجوع إلى معاهدة بروكسل 1910 الخاصة بالمساعدة والإنقاذ البريين فان الفقرة 2 من المادة 06 منها تنص على ما يلي "التوزيع بين المالك والربان والأشخاص الآخرين الذين في خدمة كل من السفن التي قامت بعملية الإنقاذ يسوى طبقاً للقانون

<sup>1</sup> هاني دويدار، مرجع سابق، ص 55.

<sup>2</sup> هاني دويدار: المرجع السابق، ص 341.

الوطني للسفينة أما فيما يخص اتفاقية لندن 1989 الخاصة بالإسعاف البحري فقد نصت الفقرة 1 من المادة 13 من الاتفاقية.

أما عن الفقرة الثانية من المادة 15 فتتص على أن التوزيع بين المالك، الريان 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 المنظمة 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<sup>1</sup>.

والواقع أن المساعدة لا تكون دائما خسارة مشتركة، فالشروط المتطلبة قانونا حتى تكون هناك جسارة مشتركة ليست هي ذات الشروط اللازمة حتى تكون هناك مكافأة مساعدة ومما لا شك فيه، 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 الريان، وإنما على العكس فإن إرادة الريان بقيت بعيدة عن الإنقاذ.

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

فالمساعدة تكون في الغالب خسارة مشتركة إلا أنه لا يلزم أن تكون كذلك دائما فعندما لا تنطبق قواعد الخسائر المشتركة فإنه يجب تطبيق قواعد العدالة.

<sup>1</sup> محمود مختار أحمد البري: قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، طبعة 1999، ص331.

أما بالنسبة للقواعد العامة في الاختصاص، فالدعوى ترفع أمام المحكمة التي يقع في دائرتها موطن المدعى عليه، وتنص المادة 354<sup>1</sup> من ق ب ج على مايلي:

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 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 والريان والأفراد الآخرين لطاقم السفينة التي قامت بالإسعاف.

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

"يسقط حق المطالبة بالأجر بعد مضي سنتين من اليوم الذي إنتهت فيه أعمال المساعدة أو الإنقاذ وأسباب إنقطاع وإيقاف مدة سقوط الحق يهددها قانون المحكمة التي ترفع أمامها الدعوى وتحفظ الجهات العليا المتعاقدة لنفسها الحق في أن تضع تشريعاتها كسبب لإبتداء المدة المحددة سابقا، كون السفينة التي صار مساعدتها أو إنقاذها لم يمكن حجزها في المياه الإقليمية في الدولة التي يقيم فيها الطالب أو يوجد فيها محله الرئيسي".

وهذه المدة مدة تقادم يمكن أن تنقطع بإقرار المغاث بالتزامه بدفع المكافأة، كذلك إتفاقية لندن<sup>2</sup> 1989 الخاصة بالإسعاف البحري، نصت في المادة 23 منها على مدة التقادم وهي سنتين وتحسب هذه المدة لا تسري عندما لا يتم حجز السفينة التي قدم إليها الإسعاف في المياه الخاصة للقضاء الجزائري.

<sup>1</sup> ق ب ج، مرجع سابق، م 354.

<sup>2</sup> المعاهدة المتعلقة بالإسعاف البحري، مرجع سابق، م 23 م 10.

**المبحث الثاني: المسؤولية المترتبة عن الإسعاف البحري.**

مبدأ المسؤولية يتطلب معرفة طبيعة المسؤولية وحالات الإعفاء منها وتحديد المسؤولية لمالك السفينة ومجهزها من جهة ولربان السفينة في الإسعاف من جهة أخرى وطبقا 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<sup>1</sup>.

**المطلب الأول: مسؤولية مالك السفينة و تجهزها**

إن مالك السفينة في علاقته مع الأشخاص البريين أو البحريين الذين يتعاملون مع سفينته في نشاطها الملاحي أو التجاري، تترتب عله مسؤوليات، فقد يسأل عن أخطائه الشخصية، كما قد يخل بالتزاماته التعاقدية أو القانونية، كما قد يسأل باعتباره متبوعا عن أخطاء تابعيه، الريان والبحارة، وقد يسأل باعتباره حارسا للسفينة لكونها شيئا.

**الفرع الأول: مسؤولية مالك السفينة**

يمكن أن يرتكب مالك السفينة خطأ شخصيا أثناء استغلاله للسفينة فبهمل القيام ببعض الأعمال التي يتطلبها حسن هذا الاستغلال، كأن يترك مثلا السفينة تبحر وهي في حالة معيبة وغير صالحة للملاحة مع علمه بذلك مما قد يتسبب في ضرر للغير وهنا يكون مسؤولا عن خطأه الشخصي مسؤولية تقصيرية.

ويجب على المتضرر في هذه الحالة إثبات الخطأ الشخصي لمالك السفينة وفي كثير من الأحيان يصعب إثبات هذا الخطأ ومن ثم يلجأ المتضررون إلى الاستناد على مبدأ الخطأ المفترض الناتج عن استعمال الأشياء أي عن استغلال السفينة، نظرا لما يحققه ذلك من قلب عبئ الإثبات ليقع على المالك لإثبات ما يعفيه من المسؤولية مادام الخطأ مفترض.

كما أن المالك تترتب عليه مسؤولية أخرى ناتجة عن أخطاء يرتكبها أشخاص آخرون باعتبارهم تابعين له فهو يسأل إذا عن الأعمال التي قام بها، أو العقود التي

<sup>1</sup> مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 353.

أبرمها الريان أثناء ممارسته لصلاحياته القانونية، وكذا عن أخطاء الريان والطاقم والمرشد وكل شخص يعمل في خدمة السفينة.

وفي حالة تأجير المالك سفينته لشخص آخر، فإن ريان السفينة وطاقمها قد يصبحان بمقتضى عقد الإيجار تابعين للمستأجر وليس لمالك السفينة.

وفي هذه الحالة تنتقل التبعية من المالك إلى المستأجر فيكون هو المسؤول عن أخطاء الريان والطاقم وكل شخص يعمل في خدمة السفينة.

### الفرع الثاني: مسؤولية مجهز السفينة

فيما يتعلق بإخلال الريان 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 "أن مالك السفينة ليس مسؤولاً بسبب المخالفات الماسة بالنص السابق"<sup>1</sup>.

وهو ذات الحكم الذي أخذ به المشرع إذا خالف الريان 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. ذلك أن المبدأ السائد في القانون الجنائي هو مبدأ شخصية الجريمة والعقوبة، وحيث أن لقانون لم يواجهه سوى مسؤولية الريان الجنائية، فلا مجال لإنزال العقاب على مجهز السفينة.

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

<sup>1</sup> ق ب ج، مرجع سابق، م 334.

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 للريان بعدم تنفيذ التزامه بالإنقاذ وقد تكون التعليمات الصادرة عامة وقد تكون خاصة بحالة محددة بعينها. والتنظيمات العامة تعني إلزام مجهز لسفينة الریان بعدم الإجابة لأي طلب إغاثة يصل إليه، أو تقييد الإجابة إلى الطلب بشروط تتجاوز ما نص عليه القانون من رفع الالتزام بالإنقاذ على كاهل الریان إذا ترتب على تنفيذه تعويض سفينته أو الأشخاص الموجودين على متنها لخطر جدي. أما تعليمات الخاصة فتتعلق بحالة خاصة بعينها<sup>1</sup>، كأن يبلغ الریان طلب إغاثة، فيخطر به الریان المجهز عن طريق أجهزة اتصالات اللاسلكية ليصدر إليه المجهز تعليمات بعدم إجابة الطلب.

ويشترط القانون لإثارة مسؤولية المجهز أن تكون تعليماته للريان صريحة، بمعنى أن تتضمن بوضوح أمراً للريان بعدم تنفيذ التزامه بالإنقاذ.

وبالرجوع إلى التشريع الجزائري هناك مثال عن المسؤولية ويتعلق الأمر بقضية غرق سفينة بشار وقضية جنوح سفينة باتنة.

وبخصوص من يتكفل بعملية الإسعاف البحري، فالنصوص التنظيمية واضحة في هذا المجال كذلك عندما يتعلق الأمر بالمهام الخاصة بالمسؤولية، كما أن هذه الأخيرة غالباً ما تكون جماعية بالنسبة لعمليات الإسعاف البحري.

وهو الأمر الذي نصت عليه المواد من 428 إلى 451 من القانون البحري الجزائري، التي تلزم المجهز باحترام الالتزامات الملقاة على عاتقه.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> ق ب ج، مرجع سابق، م 335.

<sup>2</sup> ق ب ج، مرجع سابق، م 428 إلى 451.

**المطلب الثاني: المسؤولية عن الخلل في الإسعاف البحري.**

إن مسألة المسؤولية بقيت لوقت طويل غامضة كذلك الأمر في المجال التطبيقي وأيضا ما يتعلق بأحكام القضاء، وسارت اتفاقية 1989 على معالجة هذا المشكل بحيث نصت على أنه يجب الأخذ بفكرة المسؤولية الناجمة عن عملية الإسعاف البحري.

هناك كوارث بحرية مثل حادث توري كانيون الذي دفع بدوره إلى التفكير في هذا المشكل وذلك من خلال تحديد أخطار الإسعاف البحري وبالخصوص بالنسبة للإسعاف الناتج عن السفن الناقلة للوقود.

والمشروع الدولي والتشريعات الوطنية عالجت مشكل المسؤولية بطريقة دقيقة حيث يتم التفرقة بين القانون المشترك والإسعاف الخاص بالسفن الناقلة للوقود

إن المبادئ القانونية الكلاسيكية لم يتم تعديلها و من وجهة خاص فإن اتفاقية 1989 لم توضح، مسألة المسؤولية وإنما أكتفت بالنص على الالتزامات الملقة على عاتق ربان السفينة، وبالتالي فإنه يسأل عن إخلاله بهذا الالتزام.

ويسأل الربان عن إخلاله بالتزامه بالإتقاد ليس فقط من الوجهة المدنية وإنما كذلك جنائيا.

**الفرع الأول: المسؤولية المدنية لربان السفينة**

طبقا للقانون يكون الربان مسؤولا إن أهمل في تنفيذ الالتزام بإنقاذ الأشخاص المعرضين لخطر الهلاك في البحر وذلك سواء في حالة الإخلال بالالتزام العام بالإتقاد أو في حالة الإخلال بالالتزام بالمساعدة عند وقوع التصادم ( المادة 334 ق ب ج، المادة 285 ق ب ج ).

ولا يرفع جزاء 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 تعريض الربان سفينته أو بحارتها أو الأشخاص الموجودين على متنها لخطر جدي، ذلك أن الربان هو الأمين على

السفينة وعلى الأشخاص والأموال الموجودة على متنها، وبالتالي عليه قبل كل شيء المحافظة على سلامة الأشخاص الموجودين على متن السفينة التي يتولى قيادتها وهو اعتبار أولى من تقديم المعونة والمساعدة والإنقاذ للغير<sup>1</sup>.

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

ويفرق المشرع في حدود تقرير مسؤولية الناقل البحري بين فرضيتين:

### أولاً: إنقاذ الأرواح

وهنا يعفى الناقل من المسؤولية دون قيد أو شرط، وكذلك لأن إنقاذ الأرواح التزام قانوني يقع على عاتق الريان تنفيذه تفرضه المعاهدات البحرية المختلفة كمعاهدة (سولاس 1974) الخاصة بسلامة الأرواح في البحار.

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

"على كل ريان ان يبادر إلى إنقاذ إلى إنقاذ كل شخص يوجد في البحر معرضاً لخطر الهلاك ولو كان من الأعداء وذلك بالقدر الذي لا يعرض سفينته أو الأشخاص الموجودين على متنها لخطر جدي".

ويكون الريان مسؤولاً إن أهمل في تنفيذ هذا الالتزام

وبناء على نص المادة 242 فإنه إذا كان الأمر يتعلق بإنقاذ الأرواح فلا يشترط أن تكون التدابير معقولة بمعنى انه يجب على الريان أن يبذل كل ما في وسعه لإنقاذ الأرواح مع مراعاة عدم تعرض أفراد طاقمه لأي خطر<sup>2</sup>.

### ثانياً: إنقاذ الأموال

الملاحظ أن نص المادة 242 قد أشتراط معقولة التدابير المستخدمة على أساس أن المفاضلة تكون بين مال يتعين إنقاذه ومال مملوك للشاحنين، وبالتالي إذا لم يبذل

<sup>1</sup> علي البارودي: المرجع السابق، ص 201.

<sup>2</sup> علي البارودي: المرجع السابق، ص 223.

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 299/1 مشيراً إلى أنه يجب على ربان كل سفينة من السفن التي حدث بينها تصادم أن يبادر إلى مساعدة السفن الأخرى وبحارتها وغيرهم من الأشخاص الموجودين عليها وذلك بالقدر الذي لا يعرض سفينته أو بحارتها أو الأشخاص الموجودين عليها لخطر جدي، ويكون الربان مسؤولاً إن أهمل في تنفيذ هذا الالتزام، وعليه كلما أمكن ذلك أن يعلم السفن الأخرى باسم سفينته وميناء تسجيلها والجهة القادمة منها والجهة المسافرة إليها

وهكذا فإن التزام الربان بإنقاذ الأرواح في البحار يعلو فوق التزامه بالمحافظة على البضائع أما الالتزام بإنقاذ الأموال فيجب أن يكون في حدود عدم تعريض سفينته وطاقمه وبضائعه للخطر.

### الفرع الثاني: المسؤولية الجنائية للربان.

#### أولاً: بالنسبة للتشريع المصري

إن الربان هو المسؤول عن حفظ النظام في السفينة، كما أنه 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 عن ستة أشهر أو بغرامة لا تتجاوز مائة جنيه كل ربان لم يبذل ما يستطيعه من جهد لا يترتب عليه خطر جدي على لباخرته أو للأشخاص الراكبين فيها لإنقاذ باخرة تشرف على الغرق أو شخص يعثر عليه بالبحر".

فالمسؤولية الجنائية للريان في هذه الحالة مسؤولية شخصية باعتبار أن الالتزام يقع عليه، ومن ثم فلا محل للكلام عن المسؤولية الجنائية للمجهز إذا لا جدال أنه غير مسؤول جنائياً.

ويتضح من ذلك أن نطاق المسؤولية الجنائية للريان يتوازي مع نطاق مسؤوليته المدنية، فإن هو عجز عن تقديم المعونة أو كان في تقييمها تعريض للسفينة أو للأشخاص الموجودين عليها بخطر جدي، لا يسأل الريان لا من الجهة المدنية ولا من الجهة الجنائية.<sup>1</sup>

### ثانياً: بالنسبة للاتفاقيات الدولية

إن معاهدة بروكسل لـ1910 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ البحريين نصت على العقوبة الجنائية للمادة 12 التي أكدت انه: "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".

ومن منظور القانون الفرنسي أن النصوص الخاصة بالقانون المشترك تحل مشكلة المسؤولية المتعلقة بعملية الإسعاف البحري وذلك من خلال تحديدها للجزئيات الناشئة عن مخالفة الالتزام بالإسعاف.

إن القانون الجنائي (المعدل سنة 2004) نص على جزاء مخالفة الالتزام بالإسعاف وذلك بعقوبة الحبس لمدة 5 سنوات وغرامة مالية قدرها 500000 فرنك (م 233-6 فقرة 2).

هذه المادة خاصة بعدم تقديم الإسعاف لكل شخص في خطر.

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

<sup>1</sup> علي البارودي: المرجع السابق، ص 224.

## ثالثا: بالنسبة للتشريع الجزائري

لقد أدرج القانون البحري الجزائري الأحكام الخاصة بالمسؤولية الجنائية لريان السفينة بحيث عدد الأفعال المعتبرة جرائم، وحدد الأفعال المقررة لها.<sup>1</sup> فإذا كان بإمكان الريان تقديم المساعدة لشخص عثر عليه في حالة خطر في البحر دون تعريض أعضاء طاقمه والمسافرين للخطر ولم يفعل. فإنه يعاقب بالحبس من سنتين لخمس سنوات وغرامة مالية من عشرين ألف دينار جزائري 20000 دج إلى مائتي ألف دينار جزائري 200000 ج أو بإحدى العقوبات المذكورتين. وهذا في الأحوال العادية إي في حال عدم وجود حادث تصادم كما يقع عليه هذا الالتزام بعد وقوع التصادم الذي تسببت فيه سفينته لهذا على كل ريان تسببت سفينته في حادث اصطدام وكان بإمكانه إنقاذ السفينة وأفراد الطاقم والركاب والحيلولة دون تعريضهم للخطر وامتنع عن استعمال الوسائل المتاحة له لإنقاذ طاقم وركاب السفينة المصدومة فإنه يعاقب بالحبس من 06 أشهر إلى 05 سنوات وغرامة من 20000 دج إلى 100000 دج، ونفس العقوبة يتعرض لها الريان الذي ترك مكان الحادث دون أي قوة قاهرة تمنعه من مباشرة عملية الإسعاف البحري.<sup>2</sup>

وبهذا نكون قد أنهينا دراسة الفصل الثاني والذي خصصناه للآثار والمسؤولية في الإسعاف البحري، ومن هنا ننتقل للدراسة الميدانية محاولين الربط بين النصوص القانونية وعملية الإسعاف من الناحية التطبيقية وهذا ما سنتطرق إليه في الفصل الثالث التطبيقي.

<sup>1</sup> علي البارودي: المرجع السابق، ص 205.

<sup>2</sup> علي البارودي: المرجع السابق، ص 206.

الفصل الثالث: الدراسة التطبيقية (دراسة حالة  
للإسعاف البحري في المؤسسة المينائية سكيكدة)

## الفصل الثالث: الدراسة التطبيقية (دراسة حالة للإسعاف البحري في المؤسسة المينائية سكيكدة)

بعد الانتهاء من الجانب النظري لهذه الدراسة والذي تمثل في تحديد إشكالية تطور الإسعاف البحري في القانون الجزائري من الفصول النظرية، فإننا في هذا الفصل سنتناول الجانب الميداني والذي يعتبر حلقة وصل بين الجانب النظري والنتائج المتحصل عليها فهو الركيزة الأساسية لكل بحث علمي، حيث سنتعرض فيه إلى عينة الدراسة التي قام بها الطلاب أثناء التبرص الميداني على مستوى المؤسسة المينائية سكيكدة من خلال جمع البيانات وإجراءات تطبيق الدراسة.

حيث قمنا بوضع هيكل للدراسة تضمن ثلاثة مباحث أساسية، المبحث الأول خصص للإطار العام المؤسسة المينائية سكيكدة والهيكل التنظيمي لها وأهميتها وأهدافها، تلاه المبحث الثاني الذي تطرقنا فيه إلى المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ من خلال صلاحياتها وعلاقتها بالهيئات الأخرى وتقييمها أما المبحث الثالث فتم فيه عرض الحالات التطبيقية الخاصة بالإسعاف البحري من خلال الزيارة الميدانية.

### المبحث الأول: المؤسسة المينائية سكيكدة

يضم ميناء سكيكدة مينائين، القديم الخاص بحركة البضائع يحتل مساحة 35 هكتارا ويحقق أربعة ملايين و500 ألف طن سنويا، وميناء جديد خاص بالمواد النفطية. يعد الميناء الجديد الثاني على مستوى الوطن بعد ميناء أرزيو، إضافة إلى الميناء الجاف<sup>1</sup>.

يحتوي ميناء سكيكدة على محطة بحرية تتسع لـ1200 مسافر وأخرى للمركبات بسعة 500 مركبة، هذا ويسجل الميناء حوالي 23 مليون طن كحركة خاصة بالمواد

<sup>1</sup> الموقع الإلكتروني لميناء سكيكدة. www.skikda-port.com يوم: 2022/05/29

النفطية، 3.7 مليون طن حركة سلع و132 ألف حركة حاويات بزيادة حجم أعمال تعدت 13% مقارنة بالسنة الماضية، بمعنى جاوز 6 ملايين دينار.

### المطلب الأول: تعريف المؤسسة المينائية سكيكدة

يحتل ميناء سكيكدة المرتبة الثانية محليا من حيث النشاط التجاري، بعد ميناء الجزائر العاصمة والمرتبة الثانية بعد ميناء أرزيو من حيث النشاط البترولي، ويتشكل الميناء من:

- التسمية: المؤسسة المينائية بسكيكدة واختصارها E.P.SKIKDA.
- الشكل القانوني: مؤسسة عمومية اقتصادية باستقلالية، شركة ذات أسهم، تدير عن طريق القوانين والأنظمة الخاصة بالاستقلالية بالمؤسسات.
- تاريخ الإنشاء: تأسست بمقتضى المرسوم رقم 82-284 الصادر في 14 أوت 1982 وتحولت إلى شركة مساهمة بتاريخ 21 مارس 1989.
- المقر الإجتماعي: نهج رزقي رحال، صندوق بريد 65، 21000 سكيكدة، الجزائر.
- رأس المال الإجتماعي: حولت إلى شركة مساهمة ذات رأسمال قدر ب 800.000.000 دج موزعة على صناديق المساهمة كالتالي: الخدمات بنسبة 40 %، الصناعات المختلفة بنسبة 30%، الإعلام والاتصال بنسبة 30%<sup>1</sup>.
- ميدان النشاط: إن المؤسسة المينائية بسكيكدة مكلفة في إطار المخطط الوطني للتنمية الاقتصادية بإستيراد وتصدير البضائع حيث تقوم بتوزيع البضائع والمواد إلى كل الجهات الشرقية للبلاد وهذا بالتعاون مع الهيئات الأخرى كالجمارك والشرطة.
- كما قدر رقم أعمالها ب 7 ملايين دج خلال سنة 2007، يستقبل نسبة 8% من مجموع بضائع موانئ الجزائر و80% من الشرق الجزائري، وأصبح يستقبل البواخر من الحجم الكبير بعد تهيئة الرصيف الخاص بها والذي بلغ عمقه 11م مما يسمح بشحن وتفريغ كل البضائع، خاصة وأن الميناء يغطي كل ولايات الجنوب بالإضافة

إلى استقبال العتاد الضخم للشركات الأجنبية ومنها الشركة الصينية التي أسند إليها مشروع الطريق السيار.

### الفرع الأول: أهداف المؤسسة المينائية بسكيكدة

تسعى المؤسسة المينائية بسكيكدة من خلال نشاطها إلى تحقيق الأهداف التالية:

- ضمان التحقيق المستمر للأرباح بإعتباره هدف عام تسعى إليه جميع المؤسسات الاقتصادية من أجل البقاء؛
- احتلال مكانة هامة في القطاع المينائي، خاصة مع الظروف الاقتصادية الحالية مع الدخول إلى إقتصاد السوق وزيادة المنافسة من قبل المؤسسات المينائية الأخرى؛
- زيادة الدخل الوطني مما يؤدي بدوره إلى انتعاش الإقتصاد الوطني؛
- العمل على خدمات في أحسن الظروف وأقل التكاليف؛
- تقديم المساعدات إلى المؤسسات الوطنية في عمليتي التصدير والاستيراد؛
- تنويع خدماتها وتحسين جودتها؛
- العمل على زيادة الحصة السوقية<sup>1</sup>؛

### الفرع الثاني : مهام المؤسسة المينائية بسكيكدة

تقوم المؤسسة المينائية بتقديم عدة خدمات أساسية متمثلة فيما يلي:

1. القيادة المينائية: تقتصر الصلاحيات المخولة لحراس وضباط الموانئ في مجال الشرطة دون التدخل في الصلاحيات المرتبطة بتسيير واستغلال الميناء حيث أن هذه الصلاحيات محددة في التنظيم المنصوص عليه بهذا الشأن، كذلك لا تتدخل في صلاحيات الشرطة العامة والأمن العمومي التي تمارسها المصالح الأخرى المؤهلة والتابعة للدولة، كما أنه يمكن لضباط الميناء أن يتخذوا كل الإجراءات اللازمة لحماية الأملاك العمومية المينائية، والمنشآت القائمة والحفاظ عليها.

2. الإرشاد البحري: إن الإرشاد البحري هو مساعدة التي تقدم إلى ربان السفينة من قبل مستخدمي الديوان الوطني للموانئ والمرخص له من قبل الدولة، لقيادة السفينة عند الدخول للميناء والخروج منه، وينتهي دور المرشد البحري عند وصول السفينة إلى مكان الإرساء، ويجب على ربان السفينة تسهيل صعود المرشد وتقديم له جميع الوسائل الضرورية.

3. السحب البحري: تتمثل خدمة السحب البحري فيما يلي:

- العمليات التي تتطلب سحب أو دفع السفينة.
- مناورات الإرساء، أو انتقال، أو إيجار السفينة.
- المراقبة والمساعدة في مناورات أخرى مثل الملاحة للسفينة.

كما يبدأ عمل القطر بمجرد وصول السفينة القاطرة إلى السفينة المقطورة بما فيه الكفاية للقيام حالا بعملية السحب الضروري، وينتهي عمل القطر بانتهاء آخر عملية والإبتعاد عن السفينة.

4. الشحن والتفريغ: وهي خدمة مزدوجة، ويمكننا شرح كل واحدة على حدا كما يلي:

الشحن: وتتمثل هذه الخدمة في:<sup>1</sup>

- وضع البضائع على ظهر السفينة.
  - رفع السلع بواسطة آلات الرفع.
  - تفكيك البضائع في السفينة.
  - ترتيب البضائع في السفينة.
  - تسميك البضائع.
- التفريغ: تتمثل في:
- إنزال البضائع من السفينة.
  - تفريغ البضائع على أرض الميناء.
  - مساعدة الفرقة الموجودة على سطح الميناء.
  - تسميك وترتيب البضائع.

- تحويل البضائع باتجاه المستودعات.
- التخزين: بالإضافة إلى نقل البضائع من على الرصيف، فإنه يتم تخزينها وذلك حتى تسهل عملية توزيع البضائع.
- وتحتوي المؤسسة المينائية على:
- الحاضرة: وهي عبارة عن مساحات مغطاة يتم فيها تخزين البضائع لفترات طويلة.
- المساحات الأرضية: هناك خدمات مساعدة تقدمها المؤسسة المينائية بسكيدة متمثلة في: إصلاح السفن، تموين السفن بالمياه والوقود، تفرغ السفن من الفضلات.

### المطلب الثاني: الهيكل التنظيمي للمؤسسة المينائية بولاية سكيكدة

كغيرها من المؤسسات الاقتصادية تتمتع المؤسسة المينائية لسكيكدة بهيكل تنظيمي محكم يتضمن عدة مديريات ترأسها المديرية العامة.

- المديرية العامة (DG) Direction Générale: تقود، تنسق وتراقب مجموع نشاطات المؤسسة من خلال المديريات التي تنشطها.<sup>1</sup>
- مديرية قيادة الميناء (D.CAP) Direction De La Capitainerie: هي القوة القاطرة للمؤسسة المينائية لسكيكدة، تضمن مجموع النشاطات والعمليات البحرية (القيادة، الإرساء).
- مديرية الاستغلال، النقل والتفريغ والتحميل (D.M.A) Direction De L'exploitation Manutention Et acconage: مكلفة بكل عمليات النقل والتفريغ ووضع تحت تصرف الزبائن الإمكانيات المادية وتسيير المجال العمومي والقيام بمتابعة حركة السلع بالإضافة جمع المعلومات الإحصائية.

<sup>1</sup> مقابلة يوم: 2022/05/29 على الساعة الثانية زولا مع رئيس دائرة قيادة الميناء الجديد سكيكدة.

- مديرية المالية والحاسبة Et Direction Des finances (D.F.C) Comptabilité: لها مهمة ضمان سير العمليات المالية ووضعيات المحاسبة في المؤسسة.
- مديرية السحب Direction Remorquage (D.R): تضمن مساعدة السفن في الدخول والخروج من الميناء.
- مديرية الأشغال Direction conservation et des Travaux (D.C.T.N): مكلفة بحفظ الأملاك ومراقبة سير الأشغال.
- مديرية الصيانة Direction De la Maintenance (D.M): لها مهمة تأمين حفظ وصيانة مجموع العتاد للمؤسسة والتموين وتسيير المخزون.
- مديرية الإدارة العامة direction De L'Administration (D.A.G): مكلفة بتسيير المستخدمين والشؤون القانونية وأيضا متابعة تنفيذ برنامج التكوين المهني وإعادة التأهيل<sup>1</sup>.

المؤسسة المينائية من المؤسسات التي تتمتع بإمكانيات مادية ضخمة تستطيع بواسطتها إرساء بنية معلوماتية صلبة داخل وحداتها وربطها فيما بينهما بشبكة واحدة تساعد على تحقيق أهدافها.

تستخدم المؤسسة المينائية شبكة الانترنت منذ سنة 2006 وذلك لخلق قاعدة بيانات خاصة بالمؤسسة.

<sup>1</sup> مقابلة يوم: 2022/05/29 على الساعة الثانية زولا مع رئيس دائرة قيادة الميناء الجديد سكيكدة.

## المبحث الثاني: المصلحة الوطنية حراس الشواطئ

لقد عملت جميع الدول على وضع تدابير وآليات قانونية على مستوى تشريعاتها لتنظيم إقليمها البحري والحفاظ على سلامته وأمنه، من كل ما من شأنه عرقلة إستقراره وذلك بإحداث هيآت وأجهزة متخصصة تتولى الحفاظ على مصالحها في البحر من خلال تطبيق القوانين الهادفة إلى مكافحة التلوث، وإرساء السلامة والأمن على مستوى سفنها وموانئها، لصد كل تهديدي داخلي أو خارجي من شأنه زعزعة إستقرارها.

وقد تبنت بعض الدول نظاما يعتمد على تكليف هيئة أو إدارة واحدة لأداء هذه المهام، مثل النظام الأحادي الأمريكي الذي أولى كل الصلاحيات المتعلقة بالأمن البحري لمصلحة حراس السواحل، في حين إعتمدت دول أخرى على نظام قائم على تعدد الهيآت المتدخلة، وهو ما يتبع في فرنسا ودول أخرى، حيث أولت هذه المهمة لهيآت وإدارات مختلفة، وقد أخذت الجزائر بعد إستقلالها بنظام تعدد الهيآت وهو نظام معقد، من الصعب على دولة حديثة الإستقلال بكفاءتها المحدودة التحكم فيه، ما لم يسمح بتغطية كاملة للأنشطة البحرية لغياب التنسيق والتعاون بين مختلف الإدارات المتدخلة في البحر<sup>1</sup>. هذا ما جعل السلطات السياسية تركز صلاحياتها ومهام الدولة في البحر في يد هيئة واحدة وهي مصلحة حراس الشواطئ وهي المصلحة التي سنحاول التركيز على مهامها وصلاحياتها المتنوعة، إضافة إلى هيآت أخرى أحدثتها الحاجة لتحديد المهام ومحاولة التغطية الشاملة للأنشطة البحرية وضمان تطبيق القوانين والتنظيمات الوطنية على مستوى الموانئ والسفن.

### المطلب الأول : تعريف المصلحة الوطنية حراس الشواطئ

لفهم وإستعراض هيكله المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ باعتبارها جهازا متكاملًا لعب دورا هاما في مجال الحفاظ على سلامة وأمن النشاط البحري، لا بد

<sup>1</sup> يوسف تيليوانت، المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ، مذكرة ماجستير في الحقوق، فرع الدولة و المؤسسات العمومية جامعة الجزائر، يوسف بن خدة، كلية الحقوق، السنة الجامعية 2008-2009 9.

من التطرق أولاً لنشأتها من خلال إبراز أهم المراحل التي مرت بها وصولاً إلى ما هي عليه اليوم.

### الفرع الأول: نشأة المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ

عملت الجزائر على حراسة سواحلها وفقاً للطريقة الموروثة عن الإستعمار بتعدد المتدخلين وذلك بواسطة الغدارة البحرية، الدرك البحري، المصلحة البحرية للرقابة الجمركية، وكانت هذه الهياكل نشطة على مستوى الولايات الهامة، وعليه لم تكن تغطي كل السواحل الجزائرية، "وبالنظر لإعتبارات أمنية تجارية وللنقص الواضح في عدم التحكم في زمام الأمور في جميع الجوانب في جميع الجوانب وغياب التنسيق والتعاون بين هذه المجموعات<sup>1</sup>، جمعت مختلف نشاطات الدولة في المجال البحري تحت وصاية سلطة واحدة أوكلت للمصلحة و.ج.ش من أجل ضمان تنسيق أكبر وفعالية أكثر وكان ذلك بموجب الأمر 12-73<sup>2</sup> و هي مصلحة تابعة لوزارة الدفاع وعمل تحت الدولة في مجال البحري تحت وصاية سلطة واحدة أوكلت للمصلحة و ح ش من اجل ضمان تنسيق اكبر وفعالية أكثر وكان ذلك بموجب الأمر 12-73 وهي مصلحة تابعة لوزارة الدفاع وتعمل تحت وصايتها وإشرافها وفقاً لنص المادة الأولى " تحدث مصلحة وطنية لحراس الشواطئ ويختصر اسمها ب ( م و ح ش ) وتوضع تحت وصاية وزير الدفاع الوطني " ويعين قائد المصلحة بمرسوم واقترح من وزارة الدفاع الوطني، وهذا ما نصت عليه المادة الخامسة من الأمر 12-73 يعين قائد المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ بموجب مرسوم يصدر بناء على اقتراح وزير الدفاع الوطني ويكلف بإدارة المصلحة ويمارس نفوذه على جميع المستخدمين".

1	11	2010	.
2	12-73	29	03/ 1393
	الجريدة الرسمية عدد 28	فبراير 1973	.122

وتتكون المصلحة و ح ش وفقا للمادة 07 من الأمر 12-73 من أعوان مدنيين وأعوان عسكريين من مختلف مصالح الجيش.

وإن كان أعوان م و ح ش يخضعون كذلك في مهامهم البحرية المتعلقة بالملاحة والصيد البحري لوزارة النقل، و في خدماتهم الجمركية لوزارة المالية كما أشارت إلى ذلك المادتين 8 و9 من الأمر 12-73.

وفيما يخص تحويل الصلاحيات من الهيئات السابقة والمعدات إلى و ح ش تنص المادة 14 من الأمر 12-73 "تؤول إلى المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ المعدات البحرية المخصصة سابقا لمصالح التسيير البحري".

وكذا نص المادة 15 : تحل المصلحة البحرية والمواصلات الجمركية وتؤول أموالها المنقولة والعقارية المخصصة لسيرها إلى م و ح ش، كما يخول نشاطهم وفقا للمادة 16 إلى الم.و.ح ش و قد طرأ على هذا الأمر تعديل طفيف بمقتضى المرسوم الرئاسي<sup>1</sup> 95-164 المتضمن تحديد المجال الإقليمي لتدخل المصلحة وكذلك إلزام أعوان المصلحة و ح ش بأداء اليمين أمام المحاكم وفقا للقواعد والشروط المعمول بها و تنص على ذلك المادة 02 المعدلة للمادة 11 ف1 وإن كان الأمر 12-73 لم يحقق فعلا الهدف المرجو من إنشاء "الم و ح ش" ولم يبرز حساسية وفعالية تدخل الم و ح ش واختصاصها الهامة التي توضح الدور الجديد والاتجاه المتمثل في إحداث هيئة واحدة تمثل الدولة في البحر، وتتولى جميع السلطات لضمان السير الحسن للنشاطات البحرية، وحماية الساحل من كل ما من شأنه تهديده، من خلال توسيع مجال اختصاصها ومدتها بكل المؤهلات المادية والبشرية.

إلا أن صدور قانون الجمارك 1979<sup>2</sup> لم يحد من مهام الجمارك وإنما وسع من صلاحياتها مهملا دور م و ح ش، حيث منحها سلطة تفتيش السفن التي تزيد

<sup>1</sup> 164-95 . 33 : 21: 1995 05.  
<sup>2</sup> 07-79 21 جويلية 1979 المتضمن قانون الجمارك، الجريدة الرسمية عدد 30  
24 جويلية 1979. 678

حمولتها عن 500 طن وكل السفن ذات الوزن الكبير عند تواجدها بالموانئ والمناطق البحرية للنطاق الجمركي، وإستبعد تدخل أعوان "م.و.ح.ش" وفقا لنص المادة 45 " يمكن لأعوان الجمارك المكلفين بتفتيش السفن وحمولاتها أن يقوموا بغلق الحاويات وختمها عند غروب الشمس ، ولا يجوز لهم فتحها إلا بحضورهم ."

"كما أهملت المادة 241 من القانون 79-07 مصلحة حراس الشواطئ من إمكانية إعداد محضر معاينة بإعتبار المادة 14 من ق.إ.ج.ج لم تنص عليهم وإعتبرت المحاضر التي ينجزونها لا غية لا يعتد بها، حيث نصت على أن أعوان الجمارك والأعوان المنصوص عليهم في المادة 14 هم فقط المختصون بمعاينة المخالفات الجمركية"<sup>1</sup>.

وتم تدارك الأمر بصدور قانون الجمارك 98-10 المعدل و المتمم للقانون 79-07 بنصه في المادة 45 " يمكن لأعوان المصلحة و ح ش الصعود إلى جميع السفن الموجودة في المنطقة البحرية للنطاق الجمركي و المكوث بها حتى يتم رسوها أو خروجها عن النطاق الجمركي".

كما عدلت المادة 44 من قانون الجمارك و التي منحت للم و ح ش مهمة تفتيش السفن التي تقل حمولتها عن 100 طن أو تقل حمولتها الإجمالية عن 500 طن عند وجودها بالمنطقة البحرية من النطاق الجمركي كما وسعت المادة 46 من صلاحياتهم وتدخلهم في النطاق الجمركي بنصها يمكن أعوان "الم و ح ش" أن يفتشوا في أي وقت المنشآت والأجهزة الموجودة في المنطقة البحرية للنطاق الجمركي ويمكنهم تفتيش وسائل النقل التي تساعد على استغلاله أو استغلال ثرواته الطبيعية داخل مناطق الأمن المحددة قانونا وفي المنطقة البحرية من النطاق الجمركي.

كما أضافت المادة 241 المشار إليها سابقا أعوان "م و ح ش" إلى الأعوان المكلفين بمعاينة المخالفات الجمركية وضبطها وإعداد المحاضر وهو دور لم يشر إليه الأمر 73-12 ولا تعديله 95-164 كما إن للمرسوم التنفيذي 96-350 دور

<sup>1</sup> يوسف تيليوانب، المرجع السابق، ص 26.

في إعادة الأمور إلى نصابها حيث نص في المادة الأولى منه "توضع الدوائر البحرية و المحطات البحرية الرئيسية والمحطات البحرية المنصوص عليها في أحكام القانون البحري تحت سلطة المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ " وتكلف المصلحة بمجموعة من الوظائف المهمة في مجال بحري وفقا لنص المادة الثانية من الأمر 73-12/.

- إدارة رجال البحر؛
- مسك السجل التجاري لترقيم السفن؛
- تسليم شهادات الملاحة وشهادات إثبات امن السفن؛
- القيام بزيارات تفقد وتفنيشات أمنية على متن السفن؛
- حماية الأملاك الوطنية العمومية البحرية والوسط البحري؛

#### المطلب الثاني: صلاحيات المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ

حدد الأمر 73-12 بعض الاختصاصات<sup>1</sup>، ولم يضيف المرسوم الرئاسي 95-164 صلاحيات جديدة حيث وسع مجالها الإقليمي الذي لم يعد يقتصر على حدود الشواطئ الوطنية بل يمتد على كافة الأملاك العمومية البحرية والاصطناعية كقاعدة عامة وهذا طبقا للمادة الثانية من المرسوم الرئاسي 95-164 وعرفت المادة السابعة (07) من القانون البحري الجزائري الأملاك العمومية بأنها " تشمل الأملاك العمومية البحرية الطبيعية والأملاك العمومية البحرية الاصطناعية وتضم هذه الأملاك:

- المياه الإقليمية وما تحتها؛
- المياه الداخلية الواقعة من جانب الخط الذي ابتداء منه قياس المياه الإقليمية وتضم الخلجان الصغيرة و الشواطئ ..."

<sup>1</sup> Mohammed Benamar, L'action de la marine nationale Algérienne dans le domaine de la navigation maritime, Le droit Maritime Français, direction administration, rédaction, Moreaux sa 190, Boulevard Haussmann, 75008 Paris, p 615-616.

ومن خلال هذا التعريف يتبين لنا تقسيم الأملاك العمومية إلى أملاك بحرية طبيعية وأملاك بحرية اصطناعية.

هذا ما يبرز إتساع المجال الإقليمي لتدخل مصلحة حراس الشواطئ وإختلاف القوانين المنظمة لهذه المناطق، مما يبرز صعوبة المهمة أيضا شساعة الساحل الجزائري وكبر مساحته، مما يظهر عظم المسؤولية الملقاة على حراس الشواطئ باعتبارها الهيئة المكلفة بتكريس سلطة الدولة في البحر، وأداء إلتزاماتها ومهامها المختلفة و المتمثلة أساسا في الحفظ على أمن و سلامة الساحل الجزائري.

ومن أبرز المهام التي نصت عليها المادة 03 من الأمر 12-73 " تكلف المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ بتطبيق القوانين والأنظمة المتعلقة بالملاحة البحرية والصيد البحري و الجمارك.

- تتولى مهام شرطة المياه الإقليمية وحماية الملك العمومي والطبيعي للدولة؛
- تساهم في تنفيذ الأعمال الخاصة بضبط الإشارات والأسلاك البحرية؛
- تساهم في النجدة والمساعدة في البحر والمكافحة الوقائية ضد التلوث البحري بالوقود
- تساهم في حدود اختصاصاتها في مراقبة الشاطئ الأرضي بالتعاون مع المصالح الجمركية والدرك الوطني والأمن الوطني".

من خلال تحليل هذه المادة يمكننا تقسيم هذه الصلاحيات إلى 03 أنواع<sup>1</sup>:

### أولاً: مهام الدفاع الوطني

باعتبارها هيئة تابعة لوزارة الدفاع الوطني ولطابعها العسكري يظهر دورها في بعض المجالات والمهام المتعلقة بالدفاع الوطني والحفاظ على سيادة الدولة ضد كل ما يزعزع استقرارها من خلال مراقبة الحدود البحرية وفقا لنص المادة 03 ف 02 من الأمر 12-73.

- إجراء دوريات عسكرية بحرية؛

- كما تتولى حركة عبور السفن البحرية الوطنية والأجنبية؛
- الاطلاع على هوية السفن؛
- مراقبة النقاط الحساسة على طول الساحل الجزائري.

### ثانيا: الخدمة العمومية

باعتبارها جهاز حيوي من أجهزة الدولة فإنها تسهر على تقديم خدماتها البحرية المتمثلة أساسا في عمليات المساعدة والإنقاذ للأشخاص والسفن وفقا للمرسوم الرئاسي 95-290 والمتعلق بإنشاء مركز وطني لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر<sup>1</sup>، والذي تم وضعه تحت وصاية م.و.ح.ش وفقا لنص المادة الثانية منه وتتكفل في هذه الحالة بالتدخل في الوقت المناسب وتقديم المساعدة اللازمة والإسعافات الأولية، فقد تعددت تدخلاتهم في إنقاذ الأشخاص وكذا إنتشال عدد كبير من الجثث، خاصة بعد إنتشار ظاهرة الهجرة غير الشرعية التي تتصدى لها "م.و.ح.ش" بكل حزم<sup>2</sup>، ومكافحة التلوث البحري، وهو ما أشارت له المادة 02 من الأمر 73-12 و كذا المرسوم 95-290.

### ثالثا: مهام الشرطة البحرية

في هذا الإطار تنص المادة 11 ف1 من المرسوم الرئاسي 95-164 على أنه "يمارس موظفو المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ سلطاتهم الشرطة طبقا للنصوص المعمول بها السارية على ممارسة سلطة الشرطة في المجال البحري والجمركي والجزائي وبهذه الصفة يؤدون اليمين أمام المحاكم وفقا للقواعد والشروط المعمول بها" فمن خلال هذه المادة يتبين لنا أن أعوان مصلحة الشواطئ يمارسون الضبطية القضائية إلى جانب الأعوان المنصوص عليهم في المادة 15 من ق.إ.ج.ج و التي تمكنهم من القيام بما يلي:

<sup>1</sup> Mohammed Benamar, L'action de la marine nationale.op.cit.p.616.

<sup>2</sup> تمام شوقي، ممارسة الشرطة البحرية الجمركية من طرف أعوان المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ، مذكرة تربص مفتشية أقسام الجمارك، عنابة، المدرسة الوطنية للإدارة، فرع إدارة الجمارك، السنة الدراسية 2003-2004. 38.

- بحث ومعاينة المخالفات والجرائم المتعلقة بالنظام العام والأمن العام والأمن والسلامة العمومية، والتي تعد من الإختصاصات الأساسية للدرك الوطني والأمن الوطني.

- بحث ومعاينة أي مخالفة لأحكام قانون العقوبات الجزائري؛

- التفتيش والتأكد من هوية الأشخاص والسفن؛

- القيام بالحجز والإحتفاظ؛

- تحرير محاضر و إجراء محاضر سماع الأشخاص.

وإن كانوا في غالب الأحوال يستتجدون بأحد ضباط الشرطة القضائية لمباشرة بعض الأعمال المتعلقة بالتحقيقات والتفتيشات لعدم إشارة قانون الإجراءات الجزائية لهم ضمن الأعوان الحائزين على صفة الضبطية القضائية<sup>1</sup>.

وتسعى الدولة من خلال "م.و.ح.ش" باعتبارها سلطة عمومية إلى فرض احترام القوانين والأنظمة التي تسنها بهدف الحفاظ على السير الحسن والنظام العام والأمن على المستوى البحري وذلك بالسهر على الوقاية والحد من التجاوزات وفرض العقوبات والردع في حالة التجاوزات التي من شأنها المساس بأمن واستقرار النشاط البحري ويتسنى لها ذلك من خلال المراقبة والإطلاع على وثائق الأشخاص والسفن وفقا لنص المادة 557 من القانون البحري"، زيادة على ضباط الشرطة القضائية والأشخاص المذكورين في التشريع المعمول به، فإن الأشخاص المؤهلين لبحث ومعاينة مخالفات أحكام هذا الكتاب هم:

- ربانية السفن التي إرتكبت على متنها المخالفات.

- المتصرفون في الشؤون البحرية ومفتشو الملاحة والعمل البحري.

- الأعوان المحلفون التابعون للمصلحة الوطنية لحراس الشواطئ.

وعليه فإن "م. و. ح. ش" تتدخل في مجال ممارسة الشرطة البحرية للوقاية والحيلولة دون إرتكاب مخالفات أو المساس بالأمن والسكينة العمومية، ومعالجتها متى وقعت

<sup>1</sup> يوسف تيليوانب. 75.

بالتحقيق وإتخاذ التدابير اللازمة والإجراءات التبعية، كالحجز والتوقيف وسحب الرخص وغيرها وإعداد محاضر المعاينة .

ومن أبرز مهامها أيضا والتي تبرز التوجه الجديد الذي انتهجته الجزائر " النظام الأحادي" فقد وسعت من صلاحياتها في ممارسة الشرطة الجمركية وذلك بتطبيق القواعد والأنظمة الجمركية من خلال القيام بعمليات المراقبة الوثائقية للسفن والأشخاص وهذا من أجل تكريس مبدأ صلاحيات الشرطة البحرية في يد متدخل واحد، ومحاولة التقليل من التكاليف المالية لتعدد المتدخلين<sup>1</sup>، وهي صلاحيات لم يخولها لها الأمر 12-73 وإنما وسعها وحددها المرسوم التنفيذي 96-350<sup>2</sup> ، وكذا قانون الجمارك المعدل 10-98، وعليه فهي مؤهلة بالقيام بجميع عمليات الفحص والتفتيش الجمركيين والإشراف على عمليات المراقبة الوثائقية ومعاينة مختلف المخالفات الجمركية، وهذا وفقا لنصوص المواد 44-45-46 من قانون الجمارك السالفة الذكر.

ويقوم أعوان حراس الشواطئ بعد مراقبة هذه الوثائق التصريح العام التصريح بالحمولة وأمتعة الطاقم وقائمة أفراد الطاقم والمسافرين بالتأشير عليه بعد التأكد من سلامتها وفقا لنص المادة 53 من قانون الجمارك، ولهذا يتم تكوين فرقة للمراقبة والتدخل على المستوى كل مجموعة من مجموعات حراس الشواطئ وهي فرقة دائمة ومكلفة بمعاينة المخالفات الجمركية، وبالتالي فإن أي خرق للقوانين والقواعد الجمركية يعد مخالفة جمركية، و طبقا للمادة 11 من الأمر 12-73 و المادة 241 من قانون الجمارك، يؤهل أعوان "ال م.و.ح.ش" لمعاينتها في مجال اختصاصهم وذلك من خلال القيام بحجز البضائع الخاضعة للمصادرة، وأي وثيقة مرافقة لهذه البضائع، وتحرير محضرا وفقا لنص المادة 245 من قانون الجمارك يحوي كل البيانات المتعلقة بالمخالف والبضائع وتسلم البضائع والوثائق، كما أشارت المادة 242 من قانون الجمارك إلى أقرب مركز جمركي.

كما نلاحظ من خلال المادة 02 من المرسوم الرئاسي 164/95 توسيع مجال ممارسة الشرطة الجمركية لحراس الشواطئ، حتى إلى الأحواض التي هي من إختصاص إدارة الجمارك وحصر تدخل الجمارك في الموانئ على الرصيف فقط، وتبقى العلاقة بين م.و.ح.ش و إدارة الجمارك علاقة تكامل، من خلال ممارسة كل جهة للشرطة الجمركية في مجال معين كما يلاحظ وجود تعاون بين المصلحتين.

إلى أن " الخدمات التي تقوم به المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ بالتعاون الوثيق مع الوزارات المعنية ولا سيما من ناحية تبادل المعلومات " .

"المصلحة و. ح. ش" تتعاون مع الهيئات الأخرى من خلال تبادل المعلومات حيث تقدم المعلومات " ل. م. و. ح. ش" بشأن ارتكاب مخالفات وتبادل الوثائق والنصوص القانونية و قد تتعداها إلى مجالات أخرى كالتكوين المتبادل للمستخدمين والصيانة التقنية للعتاد.<sup>1</sup>

كما تعمل المصلحة على تنسيق عملها وتعاونها مع الوزارات الأخرى من خلال اللجان المشتركة كلجنة تلوث البحر، لجنة البحث والإنقاذ، اللجنة المركزية للملاحة البحرية.

يتبين لنا أنه من خلال هذه المرحلة حظيت مصلحة الجمارك بسلطات واسعة في المجال البحري كسلطة مستقلة، و بصدر القانون 98-10 المتعلق بمصلحة الجمارك المعدل للقانون 79-07 قلص من مهام الجمارك و ذلك لمحاولة تجسيد فكرة النظام الأحادي بإقحام م.و.ح.ش في بعض صلاحياتها من خلال تعديل المادتين 45 و 241 من قانون الجمارك.

بالرغم من كل العيوب و النقائص التي تستوجب إعادة النظر، يبقى نشاط المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ مقبولا، ويمكن القول أن النظام المتبع في الجزائر هو نظام شبه أحادي.

### المبحث الثالث: عملية إسعاف بحري

#### المطلب الأول: النصوص التنظيمية لعملية البحث والإنقاذ البحري

نظرا لأهمية وصعوبة تطبيق عمليات الإنقاذ والبحث في البحر الأمر الذي دفع بالمشرع الجزائري الى إحاطتها بجملة وترسانة من القوانين والمراسيم الرئاسية<sup>1</sup> والتنظيمية لاضفاء نوع من الشرعية والإلزامية في تطبيقها وهو ما سنتطرق له بالتفصيل من خلال الفروع الآتية.

#### الفرع الأول: معاهدة هامبروغ 1979 و القانون البحري الجزائري .

اعتمد المؤتمر الدولي للبحث والإنقاذ الذي انعقد في هامبورغ في ألمانيا في نيسان / ابريل عام 1979 الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ في البحار، وقد أعدت هذه الاتفاقية، كما يستشف من عنوانها، لتحسين الترتيبات الحالية ولإتاحة إطار لأجراء عمليات البحث والإنقاذ إثر وقوع حوادث في البحار وهذه هي المرة الأولى التي اعتمدت فيها تدابير دولية رغم أن بلدانا كثيرة قد وضعت خططها للتصدي لمثل هذه الطوارئ، ودخلت الاتفاقية حيز النفاذ في عام 1985.

ولأن الاتفاقية تفرض قسطاً وافراً من الالتزامات على الأطراف، مثل تهيئة المرافق الشاطئية، فقد اتسمت عملية التصديق عليها بالبطء. ومن المتفق عليه بوجه عام أن أحد أسباب بطء التنفيذ يعزى إلى المشكلات التي تثيرها بعض أحكام الاتفاقية نفسها وأن أفضل وسيلة للتغلب عليها تكمن في تعديل الاتفاقية.

في حين أن المشرع الجزائري تناوله في القسم الثالث من القانون البحري<sup>2</sup> في المواد من 332 إلى 357 والمعدل والمتمم بالقانون رقم 05-98 المؤرخ في 25/06/1998 المتضمن القانون البحري الجزائري.

1 340-82 27 1403 13: 1982.

2 80-76 1976/10/23.

## الفرع الثاني: المراسيم الرئاسية والتنظيمية لعمليات البحث والإنقاذ البحريين بالجزائر

كما أن المشرع الجزائري قام بإرساء عدة مراسيم رئاسية تنظيمية لعمليات البحث و الإنقاذ البحريين وهي على النحو التالي:

المرسوم الرئاسي رقم 82-340 المؤرخ في 27 محرم عام 1403 الموافق لـ: 13 نوفمبر 1982<sup>1</sup>، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى اتفاقية سنة 1997 الدولية حو البحث والإنقاذ في البحر، المبرمة في 27 أبريل 1997 بهامبروغ، حيث تضمن واجبات عامة حو لاتخاذ جميع الإجراءات التشريعية والتنظيمية الملائمة لتطبيق الاتفاقية وملحقاتها ، كما تضم أحكاما بإنشاء والتنسيق مصالح البحث و الإنقاذ و التنسيق مع المصالح الجوية

مرسوم رئاسي رقم 94-257 المؤرخ في 16 رجب عام 1415 الموافق لـ 20 ديسمبر سنة 1994 يحدد قواعد تنظيم البحث عن الطائرات التي هيا في خطر وسيره وإنقاذها، وكذا كيفية<sup>2</sup> استعمال وسائل التدخل في هذا المجال داخل منطقة المسؤولية الجزائرية على إثره تم إنشاء لجنة وزارية مشتركة للبحث عن الطائرات في حالة خطر ومركز رئيسي لتنسيق عمليات البحث ومراكز ثانوية.

مرسوم رئاسي رقم 95-290 مؤرخ في 05 جمادى الأولى عام 1416 الموافق لـ 30 سبتمبر 1995 الذي تضمن إنشاء مركز وطني ومراكز جهوية لعمليات البحث والإنقاذ في البحر والذي جاء كنتيجة لانضمام الجزائر لاتفاقية هامبورغ ، بكل من الجزائر العاصمة، جيجل بالشرق وهران بالغرب<sup>3</sup>، كما أسندت في خلاله قيادة المركز الوطني للقوات البحرية الوطنية ووضع تحت سلطة المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ، والذي من بين مهامه حراسة العبور في البحر والقضاء على كل أشكال التلوث البحري وحراسة الصيد البحري والحراسة والإنقاذ في البحر،

1	340-82	27	1403	13:	1982.
2	257-94	16	1415	20 ديسمبر سنة	1994.
3	290-95	05	1416	30	1995.

تجدر الإشارة بان هذا المرسوم الرئاسي يعد اللجنة الأساسية لتنظيم عمليات البحث والإنقاذ في البحر .

مرسوم رئاسي رقم 96-290 مؤرخ في 18 ربيع الثاني عام 1417 الموافق ل02 سبتمبر 1996، الذي تضمن تنظيم البحث والإنقاذ البحريين من خلال تأسيس لجنة لتوجيه البحث والإنقاذ في البحر تسمى لجنة البحر SAR، التي يرأسها وزير الدفاع الوطني (قيادة القوات البحرية) وبهام ممثلين عن وزارة النقل<sup>1</sup>، وزارة الشؤون الخارجية ووزارة الداخلية المالية البريد والمواصلات الصحة والسكان، والتي تتكفل بتحديد منطقة المسؤولية وإعداد مخططات الإنقاذ والإسعاف والتنسيق مع السلطات المعنية لاستخدام الوسائل والخدمات الضرورية للعمليات.

مرسوم رئاسي رقم 2000-249 المؤرخ في 22 جمادى الأول عام 1421 الموافق ل: 22 أوت 2000 يتضمن الموافقة على مخطط تنسيق عمليات البحث عن الطائرات التي هي في حالة خطر وإنقاذها، والذي بدوره أعطى الإشارة إلى إنشاء مركز وطني بالجزائر العاصمة ومراكز جهوية للتنسيق في عمليات البحث والإنقاذ عن الطائرات.

المرسوم الرئاسي رقم 17-01 المؤرخ في 03 ربيع الثاني عام 1438 الموافق ل 02 يناير 2017 يضمن مهام<sup>2</sup> المصلحة الوطنية لحراس السواحل وتنظيمها والتي من مهامها إدارة وتنسيق عمليات البحث والنقاد والمساعدة في البحر ومكافحة كل أشكال التلوث.

مرسوم رئاسي رقم 18-292 المؤرخ في 9 ربيع الأول عام 1440 الموافق ل17 نوفمبر 2018 الذي يتضمن المصادقة على المخطط الوطني للبحث والإنقاذ البحريين (مخطط SAR البحري)، الذي هدف إلى تحديد منطقة المسؤولية الوطنية للبحث والإنقاذ في البحر، والهيئات المتدخلة في هذا المجال والمهام الموكلة إليها واليات التنسيق

1	290-96	18 ربيع الثاني عام 1417	02	1996.
2	01-17	03 ربيع الثاني عام 1438	02	يناير 2017.

والتعاون، وتفعيل مختلف الوسائل المتاحة<sup>1</sup>، مع كيفية سير العمليات لكل مرحلة من مراحل التدخل، من خلال ترتيبها زمنيا بإشراك من مختلف المصالح على غرار المصلحة الوطنية لحراس السواحل المركز الوطني لمراقبة المهمة بالجزائر العاصمة الدرك الوطني والأمن الوطني المديرية العامة للجمارك المديرية العامة للحماية المدنية مصالح الصحة العمومية الجزائرية للاتصالات الفضائية الوكالة الوطنية للذخبات المؤسسات المينائية شركات النقل البحري المستغلة للسفن الحاملة للراية الوطنية والتي جاءت فيها على انه تدار عمليات البحث والإنقاذ البحري طبقا لأحكام معاهدة هامبورغ ووفقا للإجراءات والطرق المتضمنة في الدليل العالمي للبحث والإنقاذ IAM SAR، للإشارة هذا المرسوم يعد الركيزة الأساسية لمختلف تدخلات البحث والإنقاذ في الجزائر وهو المتبع حاليا في عملية دراستنا لعملية إنقاذ بحري افتراضية.

### المطلب الثاني: الإجراءات العملية للبحث والإنقاذ البحري

تناولنا من خلالها فرعين

#### الفرع الأول: الدراسة الأساسية

قبل الولوج إلى الدراسة التطبيقية نستعرض معكم أهم الحوادث البحرية على مستوى حوض ميناء سكيكدة:

- 27 سبتمبر 1982 جنوح سفينة الشحن "ليليانا" غير بعيد من حوض ميناء سكيكدة؛
- 1983 سفينة شحن أخرى حاملة للعلم اليوناني "ليبرا" كانت في طريقها للجنوح على مقربة من المرسى (الساحل الغربي لمدينة سكيكدة)؛
- 1986 ناقلة من جزر الباهاماس "ساوثن كروس" تسجل عطلا خطيرا على مستوى ميناء سكيكدة، الأمر الذي أدى إلى حالة من الذعر في المدينة، ليتم قهرها لتجنح غير بعيد عن شاطئ كاف فاطمة؛

- 1986 ناقله السوانب اليونانية "البحر الأمير" جنحت بشاطئ رميلة، المرسى، أين حطام السفينة مازال شاهدا على الحادث؛
- 05 فيفري 1989 ناقله نפט "ماسلوس" الحاملة للعلم الهولندي علقت في حوض ميناء على الساعة الحادية عشر مساء بسبب قوة الرياح 10 وأمواج تصل إلى 12 متر، التي منعت الناقله من حمل المرساة على الساعة الواحدة والنصف صباحا، الناقله تحطمت أمام واجهة الميناء مخلفة هلاك كل الطاقم البحري الذي عدده 27.
- 05 أبريل 2002 غرق السفينة "إبن الحوكلات" مما تسبب في غرق 25 بحارا ليبيا، 11 ميل بحري من القل؛
- 08 سبتمبر 2002 حاملة المعادن "الحجار" تم سحبها بواسطة التيارات الهوائية القوية على مقربة من شاطئ العربي بن مهدي؛
- 01 فيفري 2003 في نفس الشاطئ جنوح ناقله النفط "القيمر فالبوينا وأليانس سبايريت" الحاملة للعلمين، القبرصي الإيطالي البهاماسي؛
- 23 ديسمبر 2003 حطام السفينتين "القسطوري و تنيريفي" اللتان جنحتا بشاطئ العربي بن مهدي وتتسبان في موت ثلاث شبان؛
- 11 مارس 2008 جنوح سفينة الشحن "صوفيا" بواد الصابون، قرياز بلدية فلفة على متنها 12 فليبيني ويونانيان، نظرا للتقلبات الجوية وأمواج بعلو 04 أمتار، كما جنحت الساحبة "سكيدة" التابعة لميناء سكيدة التي تم فقد أحد أفراد طاقمها.

من خلال هذه الدراسة سنتطرق إلى مناورة افتراضية لعملية إسعاف بحري نظمت على مستوى المؤسسة المينائية سكيدة بتاريخ 19-06-2019 بالتنسيق مع عديد القطاعات المعنية بعملية الإسعاف البحري على غرار مصلحة حراس الشواطئ بسكيدة، شرطة الحدود البحرية، الحماية المدنية للوقوف على مدى جاهزية مخطط SAR (مخطط البحث والإنقاذ البحري) على مستوى المحلي للساحل، كون أن حوض الميناء بسكيدة شهد عدة حوادث بحرية خلال العقود الأخيرة، وهو ما يندرج

ضمن المرسوم الرئاسي رقم 18-292 الموافق لـ 17-11-2018 و الذي يتضمن المصادقة على المخطط الوطني للبحث والإنقاذ البحريين (مخطط SAR البحري ) القاضي بضرورة تنظيم تمارين تدريبية دورية من اجل تفعيل المخطط الحالي.

وتضمن التمرين التطبيقي الذي جرى في ظروف تحاكي الواقع، وضع تشكيل يرأسه رئيس مركز التنسيق والبحث البحريين والذي فور استقباله للمعلومات الخاصة بالحادث يقوم بترتيب الحادث في إحدى المراحل الإستعجالية الآتية (الشك - الطوارئ - الاستغاثة) و التي خلصت إلى تحديد عملية استغاثة أي وجود شخص أية سفينة أو أية مركبة أخرى في خطر يكون محل مساعدة فورية، على إثره يقوم هذا الأخير بجمع وتحليل كل المعلومات المتعلقة بالحالة المستعجلة والاستعلام بالظروف المحيطة في منطقة البحث أو الحادث، ثم إنذار أجهزة التدخل وإعلام تنظيم الطوارئ للمركز الوطني لعمليات الحراسة والإنقاذ بالجزائر العاصمة ثم المركز الجهوي بجيجل، مع الاستعلام عن حركة السفن بالمنطقة المجاورة لعملية الإنقاذ، من خلال تعيين ترددات للراديو المناسبة للمهمة وتوجيهها إلى منطقة الطوارئ، مع ربط الاتصال بينها وبين المنسق الميداني وإعلام سلطاتها الوصية (الشركات والمجهزين) عن إقامها في عملية البحث والإنقاذ البحري<sup>1</sup>.

بعد الانتهاء من المرحلة التمهيدية يتم إعداد مخطط عملياتي يتضمن خصوصا تحديد مناطق البحث وتعيين وتكلف الوحدات المتدخلة في هذه المناطق وطريقة البحث مع تعيين القائد الميداني وكذا ترددات الراديو بينه وبين مركز العمليات وباقي الوحدات المتدخلة مع مسك حالة تسلسلية زمنية دقيقة ومحينة مع مخطط سير العملية.

يليه مباشرة تحديد إطار التدخل من طرف منسق مهمة البحث والإنقاذ SMC الذي يقوم بتحديد منطقة البحث والإنقاذ ووضع مخطط عملية البحث والإنقاذ ونشر تقارير حول مدى تقدم العملية وإعداد التقرير النهائي عن سير العملية، كما أن المنسق الميداني OSC الذي يتولى تنفيذ المخطط المقرر وضمان إدارة العملية بكل

11:00 صباحا على مستوى المؤسسة المينائية سكيكدة.

<sup>1</sup> المقابلة الميدانية بتاريخ 09-05-2022

نجاح، كما تقوم فرق مصالح الصحة وكذا مصالح الحماية بالتكفل الطبي بالمصاب وإجلائه إلى مؤسسة إستشفائية.

### زمان و مكان إجراء الدراسة الأساسية

تم إجراء الدراسة الأساسية في الفترة الممتدة ما بين 2022/05/17 إلى 2022/06/16 على مستوى المؤسسة المينائية بسكيكدة.

### أداة الدراسة

اقتصرت عينة الدراسة على مقابلة المدراء الفرعيين ورؤساء الأقسام بمختلف المديریات بالمؤسسة المينائية سكيكدة، بالإضافة إلى الملاحظة العينية للوسائل المخصصة من قبل المؤسسة في عمليات الإنقاذ، حين تعذر علينا تنظيم مقابلة مع حراس السواحل.

### الفرع الثاني: عينة الدراسة

بتاريخ 19-06-2019 على إثر وضع تشكيل يرأسه رئيس مركز التنسيق والبحث البحريين والذي فور استقباله للمعلومات حول حادث يدخل في إطار مرحلة استعجاليه تتمثل في طلب استغاثة من قبل السفينة X، اثر تعرض احد ركابها إلى وعكة صحية تتطلب تدخلا عاجلا من قبل المصالح المختصة من اجل إجلائه إلى مؤسسة إستشفائية قريبة (فيديو توضيحي رقم 01 - 02).

بعد جمع كل المعلومات المتعلقة بالحالة المستعجلة والاستعلام عن ظروف المحيطة بالتدخل وإنذار أجهزة التدخل، تم إرسال سفينة استطلاعية تابعة لحراس السواحل بسكيكدة من اجل التقييم الميداني للوضع وربطه بالمعلومات المستقاة عن طريق ترددات الراديو (صورة رقم 01).



ونظرا لتطابق المعلومات المستقاة من مكان الحادث قام رئيس مركز التنسيق والبحث البحريين بإعطاء أوامر للمنسق الميداني من اجل تنفيذ مخطط الإسعاف المقرر وضمن إدارة العملية طبقا لما ينص عليه القانون<sup>1</sup>، والذي على إثره تم إرسال طائرة مروحية تابعة للمصلحة الوطنية لحراس السواحل من اجل إجلاء الشخص المصاب من على السفينة X إلى اقرب مركز استشفائي (صورة رقم 02-03-04) (فيديو توضيحي 03-04).

الدراسة التطبيقية لحالة للإسعاف البحري على مستوى الميناء :





حيث أثناء المقابلة الميدانية مع السيد/ بن رابح عمار (رئيس دائرة قيادة الميناء الجديد سكيكدة) أكد لنا فعالية الحوامة كونها مهمة في عمليات الإنقاذ، لما تتمتع به من خصائص ومزايا لا تتوافر لأصناف الطيران الأخرى، فهي قادرة على التدخل السريع إلى جانب إمكان التحليق مدة طويلة فوق الهدف، كما يمكنها أن تهبط فوق سطح الماء إذا ما زودت بطوافات على شكل «بالون» كبير يوضع بدل الزحافة أو العجلة، وبإمكانها أن تهبط على سطح السفن وخاصة الكبيرة، ولهذا الغاية يرسم في مكان محدد على سطح السفينة دائرة في وسطها حرف H دلالة على أن في وسعها استقبال الحوامات عند اللزوم<sup>1</sup>.

وثمة أنواع من الحوامات مزودة بأجهزة تلفزيونية للعمل في حالات الرؤية السيئة، وأجهزة تعمل بالأشعة تحت الحمراء للعمل في الليل وقد أصبحت الحوامة وسيلة أساسية من وسائل الإنقاذ التي تستعملها السلطات الساحلية البحرية (خفر السواحل) في الدول البحرية. (صورة رقم 05-06-07)

الدراسة التطبيقية لحالة للإسعاف البحري على مستوى الميناء :



الدراسة التطبيقية لحالة للإسعاف البحري على مستوى الميناء :

في المقابل تم تكليف فرقة طبية مختصة متكونة من طاقم طبي متنوع وكامل تابعة للسفينة X، والتي قامت بالإسعافات الأولية للشخص المصاب من خلال تقييم حالته المرضية مبدئياً مع إعطاء الإسعافات الأولية اللازمة في عين المكان، مع عملية تجهيز المصاب ووضعه في نقالة مخصصة لعمليات الإجراء (صورة رقم 08-09-10) (فيديو توضيحي 05-06).





في ذات الشأن سجل تواجد عملياتي للفرق المسعفة الخاصة بالتنسيق في عملية إجلاء المصاب من على ظهر السفينة، وتنظيم الأمن لعملية هبوط فريق الإسعاف من الحوامة على ظهر السفينة X، تحديدا على النقطة المعلومة H، لنقل المصاب، مع اتخاذ كافة التدابير والاحتياطات اللازمة لسير هذه العملية (صور 11- 12-13) (فيديو 07).





لنتيها عملية التحضير نقل المصاب وتحويله من على السفينة X، إلى الحوامة قصد التوجه به إلى المنطقة التي تم تحضيرها مسبقا على مستوى رصيف الميناء، قبل تحويله مرة أخرى إلى اقرب مؤسسة إستشفائية على مستوى سيارة الإسعاف<sup>1</sup> لتلقي العلاج (كون أن اغلب المؤسسات الإستشفائية محليا لا تتوفر على مهبط لحوامات الإسعاف ) (صورة رقم 14-15-17-16) (فيديو رقم 08-09).

الدراسة التطبيقية لحالة للإسعاف البحري على مستوى الميناء :





### صعوبات الدراسة

مما لاشك فيه في أي دراسة يوجد بها بعض الصعوبات التي تظل الطلاب في أدائه في عمله فمن بين الصعوبات التي تخللت الجانب التطبيقي لهذا البحث تتمثل في: نقص المراجع المتخصصة في القانون البحري خاصة الداخلية. في مجال الإسعاف البحري باعتبار أن هذا المجال مقتصر على فئات معينة وغير مفتوح على العامة، كون أن الإسعاف البحري حديث النشأة بالجزائر<sup>1</sup>.

نقص التأطير بالنسبة للجانب التطبيقي، كون المؤسسة المينائية لا يوجد على مستواها مصالح متخصصة يمكنها تقديم الإضافة في هذا الإطار، الشيء الذي جعل من اغلب الدراسات البحرية محليا يغلب عليها الطابع النظري أكثر منه التطبيقي.<sup>1</sup>

عدم حصولنا على تقارير الخاصة بعمليات سابقة للبحث والإنقاذ بولاية سكيكدة، من أجل تحليلها وإثراء الجانب التطبيقي من البحث.

عدم تمكننا من تنظيم مقابلة مع حراس السواحل باعتبارهم الحلقة المهمة في عمليات البحث والإنقاذ البحريين.

### التوصيات

من جانب آخر الدراسة الميدانية لعملية البحث والإنقاذ مكنت الطلبة المترشحين من الاطلاع على بعض المعارف في مجال الإسعاف والذي من خلاله وجب تقديم بعض التوصيات من أجل إثراء هذا الموضوع مستقبلا والمتمثلة فيما يلي:

- وجوب التنسيق مع المصالح المختصة (EPS) من أجل تقديم الجانب التقني والعملية في المجال البحري للطلبة لإثراء المكاسب و المعارف لديهم.
- وجوب تقديم تسهيلات من قبل مصالح حراس السواحل في مجال الإسعاف البحري كونها تعد المصلحة الرئيسية القائمة بعمليات الإنقاذ والبحث البحريين.
- العمل على السماح للشركات الخاصة بدخول المجال البحري خاصة منه عملية الإنقاذ والبحث البحريين كونها تعد عملية معقدة ومتشعبة تتطلب وجود وسائل ميدانية وبشرية كبيرة ومتطورة كما أنها تتطلب عامل بشري مكون ومتخصص في هذا المجال مثل ما هو معمول به في الدول الغربية.
- العمل وضع قوانين وتنظيمات تفصيلية خاصة بكل مجال بحري على حده كون بعض المجالات متشعبة تتطلب قوانين خاصة بها على غرار - قانون

- المنشآت المينائية - قانون التجارة البحرية-، كون أن القانون البحري الجزائري لم يعطي تفصيل تدقيق في بعض المفاهيم والمصطلحات البحرية.
- تزويد المصالح المتكفلة بعمليات البحث والإسعاف البحري بعناد بحري ووسائل حديثة كالمطائرات العمودية، كون أن اغلب الهيئات المنوطة بعملية الإسعاف تعاني من نقص الوسائل والعناد وقدمها، مما يتوجب تعزيزها بالوسائل المتطورة خاصة في عمليات الإنقاذ والإسعاف وأجهزة تحديد مواقع الحوادث في البحر وتزويدها بالقوارب.
- وجب وضع دليل يمكن للأعوان المتدخلين في عملة الإنقاذ من الاعتماد عليه، والاستعانة به عند الحاجة للإستفادة منه.
- إخضاع العنصر البشري المكلف بالعمل الميداني في الحوادث البحرية لدورات تكوينية للإمام بالقواعد القانونية والتنظيمية البحرية وذلك من خلال إنجاز مدرسة أو مركز وطني للتكوين، كما هو موجود في الدول الأخرى، والتي تهتم بالتكوين إهتماما كبيرا لدوره في ضمان السير الحسن للأنشطة البحرية، أو التكوين عن طريق التبرصات وتنظيم دروس يكون من شأنها تجديد معلوماتهم وتمكينهم من مسايرة التقنيات الحديثة، نفس الشيء قد يمكن تطبيقه على طلبة القانون البحري من خلال خضوعهم الى تبرصات ميدانية وملتقيات علمية دوريا من اجل تجديد المعارف ومسايرة التطورات الأخيرة في المجال البحري.

من بين التوصيات المتوصل إليها من نتائج الدراسة الحالية العمل على دراسات مشابهة مستقبليا حول إشكالية الإسعاف البحري في القانون الجزائري باستخدام متغيرات أخرى من اجل إثراء المدى المعرفي للطلبة القانون البحري<sup>1</sup>.

وفي ختام هذه الدراسة الميدانية نرجو أن نكون قد فصلنا مختلف المعلومات لباحثينا الأعزّاء حيث تناولنا من خلال هذا الفصل منهجية البحث التي تمثل في منهج وصفي تحليل لإحدى عمليات الإسعاف البحري الافتراضية لإيصال مدى دقة وحساسية هذه العمليات التي تتطلب في الغالب تضافر الجهود من قبل عدة هيئات بالإضافة إلى ترسانة كبيرة من العتاد المادي والبشري للوصول إلى نتائج مرجوة.

خاتمة

## خاتمة

رغم التطورات التي مر بها المجال البحري في العالم من التدرج في وضع اتفاقيات دولية ومعاهدات من أجل إثراء الجانب القانوني لهذا المجال ومختلف التشريعات الوطنية خاصة فيما يخص الإسعاف والإنقاذ البحريين على خلفية الأحداث التي شهدها المجال البحري في العقود الأخيرة من حوادث بحرية متنوعة، مما أدى لا محالة إلى وضع مفاهيم معاصرة لمواكبة علميات البحث والإسعاف البحري باستخدام الوسائل الحديثة، إلا أن القطاع البحري عالميا لا يزال يعيش العديد من الإشكالات القانونية والعملية في ما يخص البحث والإسعاف البحري وتحديد المسؤوليات والآثار المترتبة عن هذا العمل، وهو الشيء الذي يظهر بوضوح من خلال التوحيد الدولي للقواعد المطبقة عليه.

أما بالعودة إلى التشريع الجزائري الذي من خلال دراستنا لهذا الموضوع لاحظنا انه لم يساهم بشكل كبير في إثراء مواد القانون البحري ولا سيما قواعد الإسعاف البحري، فقد انتهج نظام أحادية التدخل في المجال البحري والذي انتهجته غالبية دول العالم، إلا أن هناك عوامل حالت دون تجسيد هذا النهج في الواقع العملي، وذلك لوجود هيئات أخرى لها نصيب من المسؤولية في المجال البحري، كمصلحة م.و.ج.ش الجمارك و دورها في ممارسة الشرطة الجمركية إلى جانب وكذا القوات البحرية والدور الذي تلعبه من خلال اتخاذ قرارات متعلقة بتنظيم ورقابة وسير نشاط الدولة في البحر، فالتفكير في إجراء أي نظام جديد يتطلب دراسة ومنظورا شاملا يأخذ في الحسبان كما يتعلق بالمجال البحري من هيئات متدخلة ونصوص قانونية وتنظيمية قائمة، ولكن م.و.ج.ش لا تزال تحتكر أهم السلطات والمهام في النطاق البحري، في ظل غياب الوسائل المادية والبشرية التي تساهم في عمليات الإسعاف البحري. ففي الفصل الأول وضحنا مفهوم الإسعاف البحري في التشريع الجزائري من خلال التطرق إلى تعريفه وتوضيح أبعاده القانونية وتمييزه عن باقي المصطلحات المشابه له، أما بالنسبة للفصل الثاني تضمن الأحكام والآثار والمسؤولية المنبثقة عن عملياته بالإضافة إلى تحديد حالات المكافئة.

كما حاولنا من خلال التربص الميداني الذي قمنا به على مستوى المؤسسة المينائية سكيكدة من إضافة فصل ثالث عبارة عن دراسة حالة إسعاف افتراضية، من خلال الاستفادة من مختلف المعلومات والوثائق والمراسيم المقدمة لنا وتحليلها ووضع تصور لعمليات الإسعاف

البحري ومطابقتها للقوانين المنظمة لها، مع اقتراح بعض الحلول العملية التي ارتأينا أنها قد تفيد عملية الإسعاف البحري مستقبلاً، دون إغفال الدور الذي يلعبه الطلاب الباحث خاصة إخضاعهم إلى تربية ميدانية وملتقيات علمية دورياً من أجل تجديد المعارف ومسايرة التطورات الأخيرة في المجال البحري لمناقشة دراسات مشابهة مستقبلياً حول إشكالية الإسعاف البحري في القانون الجزائري باستخدام متغيرات أخرى من أجل إثراء المدى المعرفي للطلبة القانون البحري.

في الأخير توصلنا إلى الاستنتاجات التالية:

- أن الإسعاف البحري في التشريع الجزائري لا يزال حديث النشأة ويتطلب المزيد من التنقيحات والإضافات من أجل الإلمام بعملية البحث والإنقاذ من كل جوانبها.
- يجب تكوين فرق مختصة على أعلى مستوى خاصة بالإسعاف البحري.
- ضرورة تكاتف الجهود بين مختلف الجهات المعنية من أجل تطوير مجال الإسعاف البحري نظراً لأهميته.

#### التوصيات:

- وجوب التنسيق بين مختلف الهيئات والتنظيمات المتدخلة في عملية الإنقاذ.
- استبدال المنهج الأحادي المتبع حالياً، وتعويضه بنظام آخر أكثر ليونة واقدر على استيعاب وتنظيم عملية الإسعاف.
- وجوب تقديم تسهيلات من قبل مصالح حراس السواحل في مجال الإسعاف البحري كونها تعد المصلحة الرئيسية القائمة بعمليات الإنقاذ والبحث البحريين.
- السماح للشركات الخاصة بدخول المجال البحري خاصة منه عملية الإنقاذ والبحث البحريين كونها تعد عملية معقدة ومتشعبة تتطلب وجود وسائل ميدانية وبشرية كبيرة ومتطورة.
- وضع قوانين وتنظيمات تفصيلية خاصة بكل مجال بحري على حدى.

## قائمة المصادر والمراجع

### أولاً: قائمة المصادر

#### أ- الاتفاقيات:

- 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.

#### ب- القوانين:

- 1- الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق لـ: 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري (ج ر 29 مؤرخة في 10 أبريل 1977) المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 (ج ر 47 المؤرخة في 27 يونيو 1998) وبالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 غشت سنة 2010 (ج ر 46 مؤرخة في 2010/08/18).
- 2- الأمر رقم 73-12- مؤرخ في 29 صفر عام 1393 هـ / يتضمن إحداث المصلحة الوطنية لحراس السواحل، الجريدة الرسمية عدد 28، المؤرخة في: 06 أبريل 1973.
- 3- القانون 79-07، الممضي في 21 جويلية 1979 المتضمن قانون الجمارك، الجريدة الرسمية
- 4- المرسوم الرئاسي 95-164 ج.ر عدد 33 المؤرخة في: 21 جوان 1995.
- 5- القانون 79-07 الممضي في 21 جويلية 1979 المتضمن قانون الجمارك، الجريدة الرسمية عدد 30 المؤرخة في 24 جويلية 1979.
- 6- المرسوم التنفيذي رقم 350-96 المؤرخ في 06 جمادى الثاني، 1417 الموافق لـ: 19 أكتوبر 1996 المتعلق بالإدارة البحرية، الجريدة الرسمية عدد 62 المؤرخة في 20 أكتوبر 1996.
- 7- القانون رقم 79-07 المؤرخ في 26 شعبان 1399 هـ الموافق لـ 21 يوليو 1979 المتضمن قانون الجمارك، الجريدة الرسمية عدد 30، المؤرخة في 24 يوليو 1979.

## قائمة المصادر والمراجع

- 8- قانون رقم 98-10 الممضي في 22 أوت 1998 يعدل ويتمم القانون رقم 79-07 المتضمن قانون الجمارك، الجريدة الرسمية عدد 61، المؤرخة في 23 أوت 1998
- 9- مرسوم رئاسي رقم 2000-249 المؤرخ في 22 جمادى الأولى عام 1421 الموافق لـ 22 أوت 2000.
- 10- مرسوم رئاسي، رقم 290/95 المؤرخ في 05 جمادى الأولى 1416 هـ الموافق لـ 30 سبتمبر 1995 يتضمن إنشاء مركز وطني ومراكز جهوية لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر، الجريدة الرسمية عدد 57، سنة 1995-مجلة الجيش عدد 510، سنة 2006.
- 11- المرسوم الرئاسي رقم 17-01 المؤرخ في 03 ربيع الثاني عام 1438 الموافق لـ 02 يناير 2017.
- 12- مرسوم رئاسي رقم 96-290 مؤرخ في 18 ربيع الثاني عام 1417 الموافق لـ 02 سبتمبر 1996.
- 13- مرسوم رئاسي رقم 18-292 المؤرخ في 9 ربيع الأول عام 1440 الموافق لـ 17 نوفمبر 2018.

### ثانياً: قائمة المراجع

#### أ - الكتب

#### الكتب باللغة العربية

- 1- بوكعبان العربي، الوجيز في القانون البحري الجزائري، طبعة 2002، دار الغرب للنشر والتوزيع
- 2- هشام فرعون، القانون البحري، طبعة 197-1976.
- 3- عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية "دراسة مقارنة"، طبعة 1999.
- 4- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحر، دار الجامعة الجديدة للنشر، طبعة 2001
- 5- أحمد حسني، الحوادث البحرية "التصادم والإنقاذ"، طبعة 1997.
- 6- عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة، دار الثقافة، طبعة 2009.
- 7- علي البارودي، القانون البحري، طبعة 1988،

## قائمة المصادر والمراجع

- 8- صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، الوجيز في مبادئ القانون البحري، الطبعة الأولى 1982.
- 9- عادل علي المقدادي، القانون البحري، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، طبعة 1999.
- 10- مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الطبعة الثالثة، الدار الجامعية 1989.
- 11- محمد عبد الفتاح ترك، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه طبعة 2003، دار الجامعة الجديدة للنشر.
- 12- محمود مختار احمد البربري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية، 1999
- 13- سلطان بن محمد المطيري، التنسيق بين الأجهزة الأمنية في الموانئ البحرية بمنطقة المدين المنورة ودوره في تحقيق الأهداف الأمنية، جمعية نايف العربية للعلوم الأمنية الرياض.
- 14- يوسف تيليوانت، المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ، مذكرة ماجستير في الحقوق، فرع الدولة والمؤسسات العمومية، جامعة الجزائر، يوسف بن خدة، كلية الحقوق، السنة الجامعية 2009/2008.
- 15- تمام شوقي ممارسة الشرطة البحرية الجمركية من طرف أعوان المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ، مذكرة تربص، مفتشية أقسام الجمارك، عنابة، المدرسة الوطنية للإدارة، فرع إدارة الجمارك، السنة الدراسية 2003-2004.
- 16- مسفر بن صالح الغامدي، تطوير الأجهزة الأمنية المعنية بأمن منطقة الحدود البحرية ومراقبة الملاحة البحرية، جامعة نايف للعلوم الأمنية، كلية العلوم الإستراتيجية، الملتقى العلمي: قضايا الملاحة البحرية وتأثيرها على الأمن.

### المراجع باللغة الأجنبية

- 1- v.j warot ,assistance maritime, encycl, d, pénal, t1,1972,p2.
- 2- Hocine zghbib : revue algérienne des sciences juridiques, économiques t politiques, N° 3 du 1993 : l'assistance maritime face a la convention de 1989.
- 3- belkheir ikache : le phare N°87 du juillet 2006 : naufrage du Bechar et échouage du Batna la responsabilité est rarement univoque, elle est souvent collective, gouverner c'est prévoir, surtout le pire .
- 4- gortan lars, ihre rolf, sandevam arna : shipbroking and chartering practice, fifth edition 1999 .

## قائمة المصادر والمراجع

- 5- bonassies pierre : revue (DMF) N°635 du mars 2003 : la convention internationale de 1989 sur l'assistance  
6- jean François rebora : la convention de 1989 sur l'assistance maritime , édition presses universitaires D'aix marseille 2003.

### ب: الرسائل الجامعية

- 1- دريسي أمينة، حالات دفع مسؤولية الناقل البحري "الحالات المتعلقة بأفعال التابعين البحريين والحالات المتعلقة بالمنشأة البحرية" مذكرة ماجستير في قانون الاعمال، 2005-2006.
- 2- حريز اسماء، "الإسعاف البحري في التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية " مذكرة ماجستير في القانون البحري 2008-2009
- 3- يوسف تيليوانت، المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ، مذكرة ماجستير في الحقوق، فرع الدولة والمؤسسات العمومية جامعة الجزائر، يوسف بن خدة، كلية الحقوق، السنة الجامعية 2008-2009
- 4- تمام شوقي، ممارسة الشرطة البحرية الجمركية من طرف أعوان المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ، مذكرة تربية مفتشية أقسام الجمارك، عنابة، المدرسة الوطنية للإدارة، فرع إدارة الجمارك، السنة الدراسية 2003-2004.
- 5- سلطان بن محمد المطيري، التنسيق بين الأجهزة الأمنية في الموانئ البحرية بمنطقة المدينة المنورة ودوره في تحقيق الأهداف الأمنية، رسالة ماجستير في العلوم الإدارية، جامعة نايف للعلوم الأمنية قسم العلوم الإدارية الرياض.

### ج: المجلات

- القوات البحرية الجزائرية، أمراء البحر، مجلة الجيش، العدد الأول ، جويلية 2012 ش، العدد 510، سنة 2006.

### ج: الموقع الإلكتروني

- 1- <http://www.mauss.edu.sa/ar/collegesAmdcenters/strategict.../act/004.pdf>  
: 2010 11 .  
2- [www.army.arabe.pro.com/L27.topic](http://www.army.arabe.pro.com/L27.topic).  
3- <http://www.ar.wikipedia.org>.

## قائمة المصادر والمراجع

---

4- [www.snat.fr](http://www.snat.fr).

## فهرس المحتويات

أ - هـ	مقدمة
07	الفصل الأول: ماهية الإسعاف البحري وشروطه
08	المبحث الأول: مفهوم الإسعاف البحري في التشريع الجزائري
09	المطلب الأول: التطور التاريخي للإسعاف البحري
10	الفرع الأول: الالتزام بإنقاذ الأشخاص في المعاهدات الدولية
13	الفرع الثاني: الالتزام بإنقاذ الأشخاص في التشريعات الغربية والعربية
16	المطلب الثاني: التعريف و الخصائص
16	الفرع الأول: التعريف الفقهي للإسعاف البحري
18	الفرع الثاني: التعريف الاصطلاحي للإسعاف البحري في مختلف التشريعات العربية والغربية
20	الفرع الثالث: خصائص الإسعاف البحري
21	المطلب الثالث: تمييز الإسعاف البحري عن المصطلحات المشابهة
21	الفرع الأول: التمييز التقليدي بين الإسعاف و الإنقاذ (المساعدة)
24	الفرع الثاني: التفرقة المعاصرة
26	الفرع الثالث: رابطة العلاقة بين المساعدة والإنقاذ البحريين
27	الفرع الرابع: التمييز بين الإسعاف البحري والقطر والإرشاد
29	المبحث الثاني: الأحكام القانونية للإسعاف البحري
29	المطلب الأول: شروط الإسعاف البحري
29	الفرع الأول: صفة القائم بالإنقاذ
34	الفرع الثاني: صفة المستفيد من خدمة الإنقاذ
36	الفرع الثالث: الخطر الذي توجد فيه السفينة المغاثة
42	الفرع الرابع: عدم وجود رفض من السفينة المغاثة
43	الفرع الخامس: عدم وجود التزام تعاقدى بالإنقاذ
43	المطلب الثاني: المعاهدات المتعلقة بالإسعاف البحري
44	الفرع الأول: اتفاقيتي سنتي 1989-1910

## فهرس المحتويات

46	الفرع الثاني: اتفاقية العمل البحري MLC لسنة 2006
48	<b>الفصل الثاني: الآثار والمسؤولية في الإسعاف البحري</b>
48	<b>المبحث الأول: آثار الإسعاف البحري</b>
48	المطلب الأول: الحق في المكافأة
48	الفرع الأول: تبرير المكافأة
49	الفرع الثاني: أولوية القانون على اتفاق الطرفين
50	الفرع الثالث: أن تكون النتيجة مفيدة
55	المطلب الثاني: الحالات التي لا تستحق فيها المكافأة
55	الفرع الأول: رفض السفينة المغائة للإسعاف رفضا صريحا و معقولا
56	الفرع الثاني: وبناء على ذلك، فإذا تركت السفينة في البحر من ربانها وبحارتها
57	الفرع الثالث: الحرمان من المكافأة في هذه الحالة يعد عقوبة مدنية لا تخل بتطبيق العقوبة الجنائية المساعدة التي تقدمها السفن الحربية والسفن العامة
57	الفرع الرابع: المساعدة التي تقدم تنفيذا لإلتزام تعاقدي
58	الفرع الخامس: مساعدة الأشخاص
59	المطلب الثالث: الأسس القانونية للمكافأة
59	الفرع الأول: التحديد الإتفاقي للمكافأة
62	الفرع الثاني: تحديد المكافأة بواسطة المحكمة
69	الفرع الثالث: توزيع المكافأة
71	الفرع الرابع: دعوى المكافأة
73	<b>المبحث الثاني: المسؤولية المترتبة عن الإسعاف البحري</b>
73	المطلب الأول: مسؤولية مالك السفينة ومجهزها
73	الفرع الأول: مسؤولية مالك السفينة
74	الفرع الثاني: مسؤولية مجهز السفينة
76	المطلب الثاني: المسؤولية عن الخلل في الإسعاف البحري
76	الفرع الأول: المسؤولية المدنية لربان السفينة

## فهرس المحتويات

78	الفرع الثاني: المسؤولية الجنائية للربان
81	الفصل الثالث: الدراسة التطبيقية (دراسة حالة للإسعاف البحري في المؤسسة المينائية سكيكدة)
81	المبحث الأول: المؤسسة المينائية سكيكدة
82	المطلب الأول: تعريف المؤسسة المينائية سكيكدة
83	الفرع الأول: أهداف المؤسسة المينائية بسكيكدة
83	الفرع الثاني: مهام المؤسسة المينائية بسكيكدة
85	المطلب الثاني: الهيكل التنظيمي للمؤسسة المينائية بولاية سكيكدة
87	المبحث الثاني: المصلحة الوطنية حراس الشواطئ
87	المطلب الأول: تعريف المصلحة الوطنية حراس الشواطئ
88	الفرع الأول: نشأة المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ
91	المطلب الثاني: صلاحيات المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ
97	المبحث الثالث: عملية إسعاف بحري
97	المطلب الأول: النصوص التنظيمية المنضمة لعملية البحث والإنقاذ البحري
97	الفرع الأول: معاهدة هامبورغ 1979 والقانون البحري الجزائري
98	الفرع الثاني: المراسيم الرئاسية والتنظيمية لعمليات البحث والإنقاذ البحريين بالجزائر
100	المطلب الثاني: الإجراءات العملية للبحث والإنقاذ البحري
100	الفرع الأول: الدراسات الأساسية
103	الفرع الثاني: عينة الدراسة
116	خاتمة
119	قائمة المراجع
123	فهرس المحتويات

## قائمة المختصرات باللغة العربية:

ق ب ج: قانون بحري جزائري

ق ب م: قانون بحري مصري

ق ب ف: قانون بحري فرنسي

ص: صفحة

م و ح ش: مصلحة الوطنية لحراس الشواطئ

ج ر: جريدة رسمية

قائمة المختصرات باللغة الفرنسية:

IMO: international maritime organization

قائمة المختصرات باللغة الإنجليزية:

S.O.S: save our souls

SOLAS: safety of life at sea